

Beleidsplan

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel

IRV

Stad Mortsel

Projectnummer BE0111001040 | versie E | 30-08-2012



**Opdrachtgever**

Stad Mortsel
Liersesteenweg 1
2640 Mortsel
Guy Van Aken
Telefoon +32 3 444 17 17
Telefax +32 3 444 17 19

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel**Opdrachtnemer**

ARCADIS Belgium nv/sa
Maatschappelijke zetel
Koningsstraat 80
B-1000 Brussel

Postadres

Posthofbrug 12
B-2600 Berchem

Contactpersoon

Telefoon +32 3 328 06 30
Telefax +32 3 360 83 01
E-mail g.vanwesemael@aracdisbelgium.be
Website www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	04/2012	Versie-werkoverleg		
B	05/2012	Versie-GECORO/Schepencollege		
C	05/2012	GBC-versie		
D	06/2012	Versie-gemeenteraad		
E	08/2012	PAC-versie		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmedewerker	Annika Gommeren		
Geverifieerd				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectverantwoordelijke	Greet Van Wesemael		
Goedgekeurd door klant				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

0	INLEIDING	9
0.1	Algemeen	9
0.2	Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Mortsel	10
0.3	Overlegmomenten	11
0.4	Participatietraject	12
0.5	Inhoud mobiliteitsplan	13
Informatief Deel		14
1	Conclusies voorgaande fases	15
1.1	Uitkomst verkenningsnota	15
1.2	Uitkomst uitwerkingsnota	16
2	Toelichting van het mobiliteitsplan en de relatie met beleidsplannen van de hogere overheden	19
2.1	Streefbeeldstudie R11 (lopende)	19
2.2	Plan-Mer A13/E34 (lopende)	19
2.3	Plan-Mer tweede spoorontsluiting Antwerpse haven (lopende)	20
Richtinggevend Deel		21
3	Doelstellingen mobiliteitsplan Mortsel	22
3.1	Basisdoelstellingen	22
3.2	Mobiliteitsplan Vlaanderen	22
3.3	Masterplan 2020	23
3.4	Mobiliteitsplan Mortsel	23
3.5	Operationele doelstelling en taakstelling	24
4	Stap 7: Nieuw mobiliteitsplan	30
4.1	Werkdomein A – Ruimtelijk beleid	30
4.1.1	A.1. Ruimtelijke planning	30
4.1.2	A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	34
4.1.3	A.3. Categorisering der wegen en hun ruimtelijke gevolgen	40
4.2	Werkdomein B - Verkeersnetwerken	47

4.2.1	B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	47
4.2.2	B.2. Fietsroutenetwerk	49
4.2.3	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	52
4.2.4	B.4. Herinrichting van wegen	54
4.2.5	B.5. Verkeersveiligheidsbeleid	57
4.2.6	B.6. Verkeersleefbaarheidsbeleid	59
4.2.7	B.7. Parkeerbeleid	60
4.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	62
4.3.1	C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	62
4.3.2	C.2 Tarifiering	63
4.3.3	C.3 Algemene sensibilisering	63
4.3.4	C.4 Specifieke marketing	64
4.3.5	C.5 Handhaving	64
4.3.6	C.6 Beleidsondersteuning	65
4.3.7	C.7 Monitoring en evaluatie	65
4.3.8	C.8 Milieu	66
4.3.9	C.9 Bewegwijzering	67
4.3.10	C.10 Kwaliteitszorg	67
5	Stap 8: Uitwerking actieprogramma's	68
6	Voorstel voor organisatie en evaluatie	70
6.1	Organisatie	70
6.2	Evaluatie	71
7	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten	72
8	Bijlagen	73
8.1	Verslag PAC verkenningsnota	74
8.2	Verslag PAC uitwerkingsnota	75
8.3	Verslag GBC beleidsplan	76
8.4	Participatietraject	77
8.4.1	Gemeenteraadbeslissing participatietraject	78
8.4.2	Verslag GECORO uitwerkingsnota	80
8.4.3	Verslag GECORO beleidsplan	81
8.4.4	Gemeenteraad beleidsplan	82

8.5	Motie R11-R11bis	83
-----	------------------------	----

Lijst der figuren

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiegingsproces.....	10
Figuur 2: Duurzaam scenario	18
Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur Morsel (bron: GRS Morsel, 2006).....	33
Figuur 4: Concept gemotoriseerd verkeer (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)	35
Figuur 5: Mogelijke tracés nieuwe verbindingsweg (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)	36
Figuur 6: situering sportlandschap en bedrijventerrein luchthaven (bron: plan-mer ontsluiting bedrijventerrein naast luchthaven van Antwerpen)	38
Figuur 7: Mogelijke tracés nieuwe verbindingsweg (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)	55

Lijst der kaarten

Kaart 1: Categorisering der wegen KT	43
Kaart 2: Categorisering der wegen MLT	44
Kaart 3: Categorisering der wegen LT	46
Kaart 4: Fietsroutenetwerk.....	50
Kaart 5: Maatregelen fietsverkeer	52
Kaart 6: Openbaar vervoersnetwerk.....	53
Kaart 7: Maatregelen autoverkeer KT	54
Kaart 8: Maatregelen autoverkeer MLT	57
Kaart 9: Maatregelen autoverkeer LT	57

Lijst der tabellen

Tabel 1: evaluatie relatietabel.....	29
--------------------------------------	----

0 INLEIDING

0.1 Algemeen

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden. Het centrum van Morsel dient bereikbaar te zijn, maar daarnaast is het belangrijk om er aangenaam te wonen, werken en verblijven. Morsel kiest voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers** (Stappers), **fietzers** (Trappers) en **collectief vervoer** (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de **auto** (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

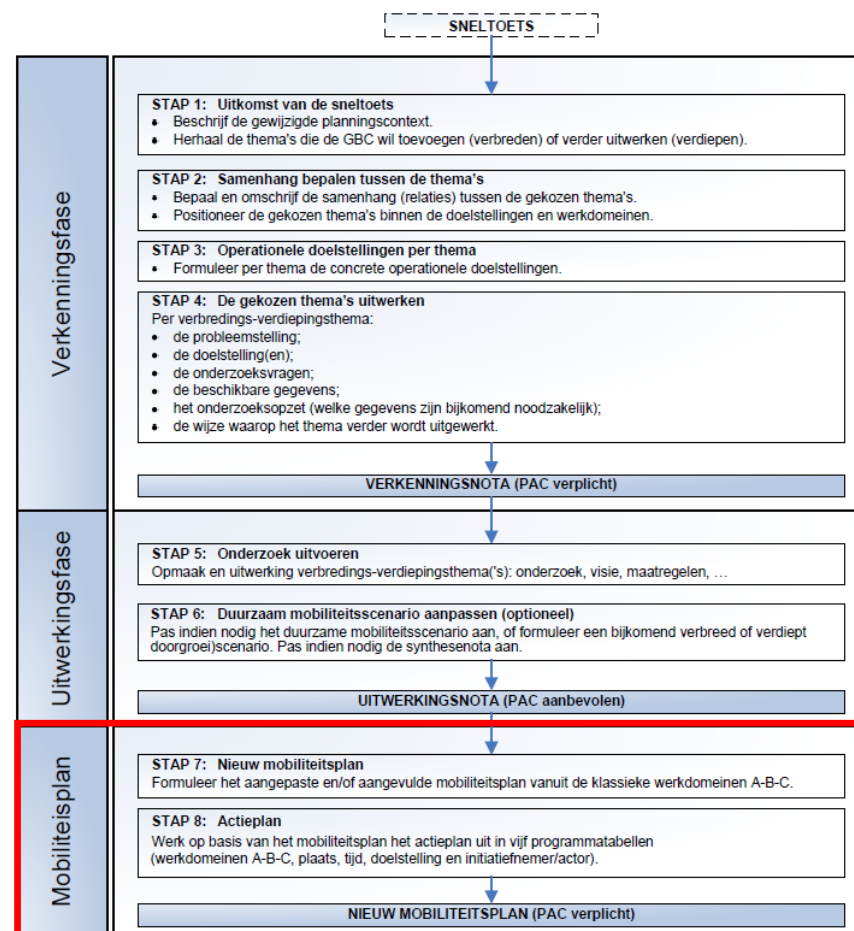
Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

0.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Mortsel

Het mobiliteitsplan van Mortsel is conform verklaard in juni 2003. Bij de uitvoering van de sneltoets (juli 2009) werd gekozen voor spoor 2: Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

- In de verkenningnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard op de PAC van 16 september 2010.
- Vervolgens werden stap 5 (uitvoering onderzoek) en 6 (aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) uitgewerkt in de uitwerkingsnota. Deze nota werd conform verklaard op de PAC van 22 september 2011.
- Voorliggende nota betreft de derde en laatste fase in het verbredings- en verdiegingsproces, namelijk het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw beleidsplan en de uitwerking van het actieprogramma.

Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiegingsproces



0.3 Overlegmomenten

De belangrijkste overlegmomenten in kader van de verkenningsnota zijn:

- 25/05/2010 Startvergadering
- 29/06/2010 Overleg met de werkgroep
- 10/08/2010 GBC
- 16/09/2010 PAC

Het verslag van de PAC is in bijlage toegevoegd.

De belangrijkste overlegmomenten in kader van de uitwerkingsnota zijn:

- 21/04/2011 Overleg met de werkgroep
- 31/05/2011 Overleg met de werkgroep
- 24/08/2011 GBC
- 22/09/2011 PAC

Het verslag van de PAC is in bijlage toegevoegd

De belangrijkste overlegmomenten in kader van het mobiliteitsplan zijn:

- 25/04/2012 Werkoverleg
- 31/05/2012 GBC
- 30/08/2012 PAC

0.4 Participatietraject

In navolging van het mobiliteitsdecreet werden er een aantal inspraak- en participatiemomenten georganiseerd. Concreet worden navolgend per fase de verschillende participatiemomenten weergegeven:

FASE 1: verkenningsfase

Bespreking op de GBC

Bespreking op PAC

Nemen gemeenteraadsbeslissing omtrent participatieproces

Verkenningnota ter kennisgeving bezorgen aan GECORO

FASE 2: uitwerkingsfase

Bespreking in GECORO

Bespreking op de GBC

Bespreking op PAC

FASE 3: mobiliteitsplan (beleidsplan)

Bespreking in GECORO

Bespreking op de GBC

Bespreking op de Gemeenteraad

Bespreking op PAC

Bevolking informeren via lokale infokrant

Publiceren definitief plan op de website van de gemeente en ter inzage op het stadhuis

Het participatietraject werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 28/09/2010 en volledig uitgevoerd. Het verslag van de goedkeuring door de gemeenteraad en de verslagen van de belangrijkste participatiemomenten werden opgenomen als bijlage.

0.5 Inhoud mobiliteitsplan

De bedoeling van de Beleidsnota is dat het als nota op zich kan gelezen worden. Daarom bestaat een Beleidsnota uit twee delen: een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte.

Het *informatief gedeelte* van de Beleidsnota geeft een samenvatting van de voorgaande 'informatieve' fases, namelijk de Verkennings-, Onderzoeks- en de Uitwerkingsfase. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar de betreffende nota's.

Het *richtinggevend gedeelte* bespreekt de acties en maatregelen per werkdomein. Het duurzaam scenario dat gegroeid is vanuit de Uitwerkingsfase wordt hier geconcretiseerd.

Informatief Deel

1 Conclusies voorgaande fases

1.1 Uitkomst verkenningsnota

Op basis van de sneltoets werd de verkenningsnota uitgewerkt. Deze werd conform verklaard op de PAC van 16/09/2010. In deze verkenningsnota werden 6 te verbreden en te verdiepen thema's verder verfijnd en omschreven:

Te verdiepen thema's:

1. Ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid
 - R11: categorisering, inrichting doortocht Mortsel, ontsluiting van sportcluster en gepland bedrijventerrein Luchthaven
 - Problematiek sluipverkeer tussen Liersesteenweg en R11, gekaderd in problematiek van de zuid-oostrand rond Antwerpen
 - Uitwerking en afweging van varianten i.f.v. verkeersarmere Statielei
 - Opmaken of bijsturing van wijkcirculatieplannen (sluipverkeer door woonwijken): Mortsel dorp, Dieseghemwijk, Ten Dorpe, ...
2. Parkeerbeleidsplan
 - Inpassen van parkeerplan 2006 in het mobiliteitsplan (o.m. ook recente of geplande parkings)
 - Verder uitwerking: betaalzones/blauwe zones
 - Parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
3. Openbaar vervoer en de afstemming trein-tram-bus
 - De recente veranderingen in het treinaanbod voor de verschillende stations van Mortsel en de verhoging van de frequentie op verschillende tramlijnen zijn enkele belangrijke veranderingen op het vlak van openbaar vervoer. Daarnaast zijn er nog verschillende veranderingen gepland en of in uitvoering (doortrekken tramlijn naar Boechout).
4. Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk en trage wegen
 - Inpassing van de meeste recente versie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
 - Inpassing van trage wegen in het fiets- en voetgangersnetwerk

Te verbreden thema's:

1. Inpassen van het aspect milieu in het mobiliteitsbeleid
 - Interne milieuaspecten (milieuvriendelijke gemeentelijke voertuigen, stimuleren van fiets en openbaar bij woon-werkverkeer);
 - Luchtkwaliteit in Mortsel scoort vrij laag, o.m. wegens verkeersoverlast
 - Maatregelen voor verbreding en verdieping (verdere uitbouw en promotie van functioneel en recreatief fietsroutenetwerk, verder uitbouw van netwerk openbaar vervoer, autodelen, invoeren van toeritdosering langs N1, N10 en R11)
 - Natuurwaarden: onderzoek naar impact op natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten bij mogelijke aanleg van omleidingsweg door terreinen van Gasthuishoeven en/of omgeving Fort 3 (habitatrichtlijngebied)
2. Inpassen van het aspect toegankelijkheid in het mobiliteitsbeleid
 - Toetsing van ruimtelijke en verkeersingrepen wat betreft hun impact op toegankelijkheid
 - Referentiekader is het vademecum toegankelijkheid.

1.2 Uitkomst uitwerkingsnota

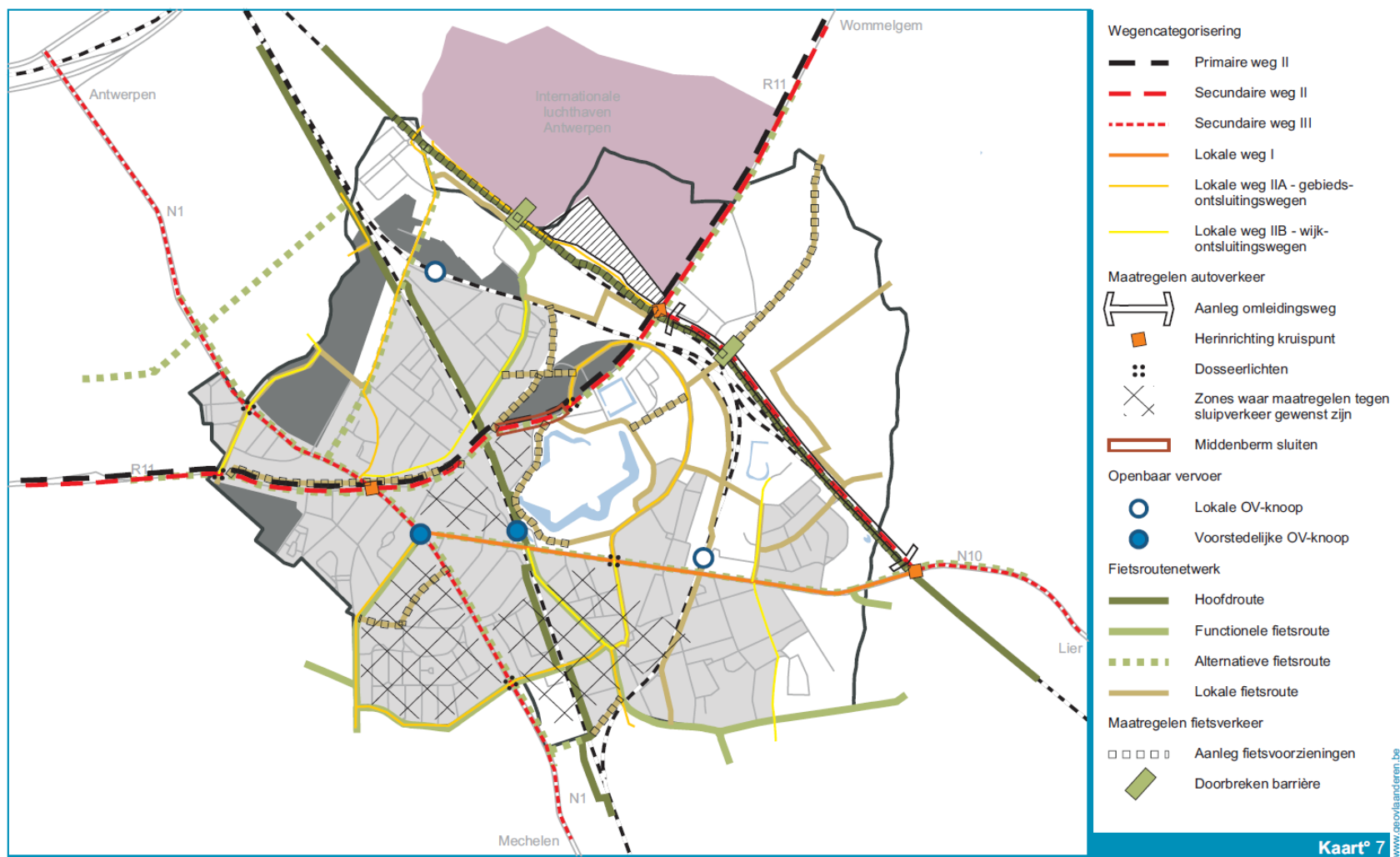
De uitwerkingsnota werd conform verklaard op de PAC van 22/09/2011. In deze uitwerkingsnota werden per geselecteerd thema volgende stappen doorlopen:

- Formulering van de probleemstelling
- Bespreking van de visie uit het beleidsplan 2003
- Bespreking van de gewijzigde context
- Bespreking van het uitgevoerde aanvullend onderzoek
- Uitwerking van het duurzaam mobiliteitsbeleid voor het desbetreffende thema.

Na het doorlopen van deze stappen voor elk thema werd een duurzaam scenario voor Mortsel bekomen, waarbij alle netwerken (auto, openbaar vervoer, fiets en voetgangers) op elkaar werden afgestemd en elkaar versterken.

De belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Uitgebouwd netwerk voor gemotoriseerd verkeer, volgende elementen zijn hierbij belangrijk:
 - Mogelijke aanleg van de R11bis;
 - Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv);
 - Downgrading van de N10 Statielei;
 - Weren van sluipverkeer in woonstraten;
- Parkeerbeleid conform de parkeerstudie, met extra aandacht voor:
 - De wijzigingen in het parkeeraanbod en parkeerlocaties;
 - Bewonersparkeren en parkeren bij nieuwe ontwikkelingen;
- Uitgewerkt netwerk voor openbaar vervoer, volgende elementen zijn hierbij belangrijk:
 - Goede bereikbaarheid van de station Mortsel-Oude God met tram, bus, fiets en auto;
 - Doortrekken van de tramverbinding tot Lier;
- Goed uitgewerkt fietsroutenetwerk, met aandacht voor:
 - De bereikbaarheid van woongebieden en verkeersgenererende functies;
 - De kwaliteit van de fietsvoorzieningen;
- Met maximale inzet op maatregelen ter verbetering van het milieu.
- Aandacht voor de doelstelling toegankelijkheid.



Figuur 2: Duurzaam scenario

Rekening houdend met de vooropgestelde categorisering der wegen uit de streefbeeldstudie van de R11 werd dit duurzaam scenario verder bijgestuurd (zie verder).

2 Toelichting van het mobiliteitsplan en de relatie met beleidsplannen van de hogere overheden

Verschillende bovenlokale studies hebben een relatie met het mobiliteitsbeleid voor de stad Mortsel, concreet zijn volgende studies van belang:

- Streefbeeld R11
- Plan MER A13/E34
- Plan Mer tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven

Navolgend worden deze studies bondig beschreven en wordt geduid op de relatie met het mobiliteitsplan.

2.1 Streefbeeldstudie R11 (lopende)

Op 28 september 2010 bereikte de Vlaamse regering een akkoord over het Masterplan 2020.

In dit Masterplan 2020 wordt de vertunneling van de R11 tussen E313 te Wommelgem en de E19 Zuid aangehaald als een van de maatregelen om de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid van de brede rand rond Antwerpen aan te pakken.

Als gevolg hiervan werd door Minister van Openbare Werken Hilde Crevits aan de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen opdracht gegeven om onder procesbegeleiding van de gouverneur van de provincie Antwerpen, Cathy Berx, een streefbeeldstudie voor de R11 op te maken.

Het ontwerp streefbeeldstudie werd besproken op de GBC van 20 december 2011. De streefbeeldstudie heeft een belangrijke impact voor de stad Mortsel. Hoewel de stad Mortsel geen voorstander is van de vertunneling van de R11, zoals voorgesteld in de streefbeeldstudie R11, werd in dit beleidsplan rekening gehouden met de mogelijke realisatie (zie motie gemeenteraad in bijlage).

2.2 Plan-Mer A13/E34 (lopende)

In deze studie is het de bedoeling een aantal voorstellen te doen i.f.v. een capaciteitsuitbreiding van de A13/E34. Het aansluitingscomplex met de A102/R11bis ter hoogte van het knooppunt wordt hierin meegenomen.

2.3 Plan-Mer tweede spoorontsluiting Antwerpse haven (lopende)

In deze studie worden verschillende tracés voor een tweede spoorontsluiting naar de Antwerpse haven nader onderzocht. Drie verschillende tracées worden onderzocht. Vooral het tracé R11 (tunnel onder de Krijgsbaan en vervolgens samensporen met de spoorlijn 15, die op 4 sporen wordt gebracht) heeft een grote impact. De mogelijke realisatie van de tweede spoorontsluiting via tracé R11 wordt in deze nota buiten beschouwing gelaten.

Richtinggevend Deel

3 Doelstellingen mobiliteitsplan Mortsel

3.1 Basisdoelstellingen

Om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid werden vijf uitgangspunten opgesteld:

- Verzekeren van de **veiligheid**: het terugdringen van het aantal verkeersongevallen
- Vrijwaren **bereikbaarheid**: op een selectieve wijze de bereikbaarheid van attractiepunten garanderen
- Verbeteren van de **verkeersleefbaarheid**: de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de leefomgeving verlagen
- Garanderen **toegankelijkheid**: op een selectieve manier iedereen de mogelijkheid geven zich te verplaatsen
- Terugdringen van de schade aan **milieu en natuur**: de negatieve gevolgen van verkeer en vervoer op milieu- en natuuraspecten verlagen

In verschillende beleidsdocumenten werden deze uitgangspunten geconcretiseerd.

3.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsbeleid moet uitgaan van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

- Alternatieven voor het autoverkeer moeten versterkt worden (STOP-principe)
- Wegencategorisering moet worden geoptimaliseerd
- Mobiliteitsbeleid moet gericht zijn op het beheer, sturing van het verkeer
- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen
- De verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle doelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen (basismobiliteit)
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid minstens op het huidig niveau handhaven
- De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verder zetten

3.3 Masterplan 2020

Vanuit het masterplan 2020 is volgende doelstelling belangrijk:

Er wordt een actief beleid gevoerd om het gebruik van de spoor- en waterinfrastructuur voor vrachtvervoer te bevorderen en meer personen aan te moedigen alternatieven voor de wagen te gebruiken. Tegen 2020 moet minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet gebeuren.

3.4 Mobiliteitsplan Mortsel

De stad Mortsel gaat uit van volgende doelstellingen:

Korte termijn doelen:

- verkeerscirculatie rond Stadsplein
- voorstellen uitwerken voor aangepaste wijkcirculatieplannen
- doorstroming openbaar vervoer
- verkeersafwikkeling op ontsluitingswegen verbeteren
- betere oversteekbaarheid voetgangers (led's zebrapaden)
- verkeersonderzoek (een tweede verkeersteller werd onlangs aangekocht)
- snelheidsbeheersing ("Smiley" snelheidsinformatiebord werd aangekocht)
- weren doorgaand vrachtverkeer
- aanpak congestie op gewestwegen in het centrumgebied met Vlaams Gewest - toeritdosering
- weren sluipverkeer

Middellange termijn doelstellingen:

- autoluw maken Statielei

- betere organisatie en centraliseren van parkeren (betalend parkeren invoeren parking Stadsplein, parking Krijgsbaan en Stadstuin)
- elektronische parkeergeleidingssystemen plaatsen
- bestaande fietspaden aanpassen/verbeteren

3.5 Operationele doelstelling en taakstelling

In stap 3 van het verbredings- en verdiegingsproces (zie verkenningnota) zijn middels het relatieschema taakstellingen geformuleerd. Na de formulering van het mobiliteitsplan dienen deze te worden geëvalueerd. Dit om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen	Evaluatie
Ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid	Functies langs de wegen: Scholen, winkels, bedrijven, woonwijken, parkings, ...	De maximale snelheid dient aangepast te zijn aan de omliggende functies en aan de functie van de weg	JA
	Ontsluiting van sportcluster en gepland bedrijventerrein Luchthaven	NMBS en De Lijn dienen hun aanbod hier voldoende op af te stemmen zodat de verkeersgeneratie beperkt kan worden.	JA
	Wegencategorisering en openbaar vervoer beter afstemmen op de bestaande verkeersrelaties	Uitwerken van een consequente wegcategorisering voor auto en OV voor Mortsel en de omliggende gemeenten in de ZO-rand van Antwerpen, afgestemd op de bestaande verkeersrelaties (radiaal richting Antwerpen maar ook tangentieel).	JA

	Afstemming categorisering met snelheid, openbaar vervoer, fietsnetwerk en inrichtingsprincipes	De categorisering dient in direct relatie te staan met alle vervoermodi en omgekeerd. Op wegen met een hogere selectie dan een lokale weg type III dienen bij een snelheidsregime van 70 km/u vrijliggende fietspaden voorzien te worden.	JA
	Zwaar vervoer	Doorgaand zwaar vervoer dient uit de verblijfsgebieden geweerd te worden.	JA
	Sluipverkeer	Opmaak of bijsturing van wijkcirculatieplannen: Mortsel dorp, Dieseghemwijk, Ten Dorpe, ...	JA
	Milieu	Minder congestie en minder verkeersoverlast zal de luchtkwaliteit verbeteren	JA
	Signalisatie	Signalisatie op ruime schaal en afstemming van GPS-operatoren op deze signalisatie.	JA
Parkeren	Geplande parking Stadsplein integreren in het parkeerbeleidsplan	In de ondergrondse parking Stadsplein worden 505 parkeerplaatsen voorzien, waarvan mogelijk 175 ten behoeve van treinreizigers van de NMBS. Deze geplande parking dient geïntegreerd te worden in het parkeerbeleidsplan.	JA
	Gewijzigde treinaanbod stations Mortsel	Parking aan het station is zeer belangrijk, doch er dient naar gestreefd te worden om een groter deel van het vortransport naar het station via alternatieve vervoersmodi te organiseren.	JA

	Afstemmen wegcategorisering en snelheidsregimes	De wegcategorisering bepaalt welke soort, en of er parkeergelegenheden kunnen aangelegd worden. Dit hangt af van snelheid, intensiteit van het verkeer en functies gelegen langs de weg	JA
	Toegankelijkheid	Er dienen voldoende parkeerplaatsen voorzien te worden voor andersvaliden	JA
	Bewegwijzering parkings	Parkeerroute uitstippelen en signaliseren	JA
	Gedifferentieerd parkeerbeleid	Een onderscheid tussen kort- en langparkeerders, eventueel gekoppeld aan bewonersparkeren.	JA
	Koppelen parkeernormen aan ruimtelijke ontwikkelingen	Voldoende parkeermogelijkheden op privéterrein ontlast parkeren op straat	JA
	Zwaar vervoer	Parkerend zwaar vrachtverkeer dient zoveel mogelijk uit de verblijfsgebieden geweerd te worden	JA
Openbaar vervoer en de afstemming trein-tram-bus	Gepland bedrijventerrein en sportcluster en geplande woningbouwprojecten	Bij de afstemming van het openbaar vervoer dient er rekening gehouden te worden met het geplande bedrijventerrein en sportcluster. Om een alternatief te bieden aan de auto dient het gebied voldoende ontsloten te worden met het openbaar vervoer.	JA
	Duidelijke communicatie over het OV-	De recente veranderingen in het treinaanbod voor de	JA

	aanbod en promotie van het OV-gebruik	verschillende stations van Mortsel en de verhoging van de frequentie op verschillende tramlijnen zijn enkele belangrijke veranderingen op het vlak van openbaar vervoer. Daarnaast zijn er nog verschillende veranderingen gepland (doortrekken tramlijn naar Boechout). Het is belangrijk om de bevolking te informeren over deze wijzigingen en om in de bussen/trams en stations voldoende informatie te geven over overstapmogelijkheden naar een ander vervoermiddel.	
	Aandacht voor veilige overstapmogelijkheden waarbij rekening gehouden wordt met toegankelijkheid	Overstapplaatsen tussen trein-tram-bus dienen op gepaste wijze ingericht te worden zodat de prioriteit op deze plaatsen gaat naar de fietsers en de OV-reizigers.	JA
Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk	Categorisering van de wegen	Afstemmen uitrustingsniveau fietspaden en trage wegen op categorisering en snelheidsregimes. Aandacht voor het kruisen van de fietsroutes en trage wegen met het hogere wegennet.	JA
	Fietsroutes langs aantrekkingspolen	Veilige en comfortabele fietsverbindingen naar de belangrijkste verkeersaantrekkende functies. Voorzien van fietsenstallingen en bewegwijzering	JA
	Fietspunt in het project Stadsplein	In het project Stadsplein zal in de ondergrondse parking een fietspunt ingericht worden waar fietsen hersteld kunnen	JA (maar zit wel bovengronds)

		worden.	in het gebouw van de (NMBS)
	Openbaar vervoer	Stations dienen te beschikken over een beveiligde fietsenstalling	JA
	Corridorfunctie langs lange afstandfietspaden	Een aangename verbinding draagt bij tot het comfort en biedt een meerwaarde op milieuvlak	JA
	Afstemmen uitrustingsniveau	Fietspaden dienen aangelegd te worden waar deze nodig zijn. Op wegen met een hogere selectie dan een lokale weg type III dienen bij een snelheidsregime hoger dan 50 km/u vrijliggende fietspaden voorzien te worden.	JA
	Trage wegen als alternatief	Trage wegen kunnen soms een goed alternatief vormen, deze dienen zoveel mogelijk open gehouden te worden.	JA
	Toegankelijkheid fietsnetwerk	Het vademecum fietsvoorzieningen en toegankelijk publiek domein vormen het kader.	JA
Milieu	Leefbaarheid	Routes vrachtvervoer niet door woonwijken, en controles op tonnenmaatbeperking om vrachtvervoer in woonwijken te vermijden. Sluipverkeer door woonwijken vermijden	JA

	Luchtkwaliteit	Toeritsdosering kan de verkeersoverlast verminderen en bijgevolg de luchtkwaliteit verbeteren.	JA
	Bereikbaarheid met alternatieve vervoerwijzen personenvervoer	Verdere uitbouw en promotie van het functioneel en recreatief fietsrouten netwerk Promotie autodelen Verdere uitbouw en afstemming van het netwerk openbaar vervoer	JA
	Natuurgebieden	Onderzoek naar de impact op natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten bij mogelijke aanleg van omleidingsweg door terreinen van Gasthuishoeven en/of omgeving Fort 3 (habitatrichtlijngebied)	JA
Toegankelijkheid	Bestaande en geplande gebouwen en publieke ruimten	Toegankelijkheid garanderen voor iedereen, met aandacht voor duidelijke signalisatie van deze voorzieningen.	JA
	Openbaar vervoer	Halteplaatsen en overstapvoorzieningen van De Lijn en NMBS toegankelijk maken voor iedereen.	JA

Tabel 1: evaluatie relatietabel

4 Stap 7: Nieuw mobiliteitsplan

4.1 Werkdomein A – Ruimtelijk beleid

4.1.1 A.1. Ruimtelijke planning

Het gemeentelijk structuurplan van de stad Mortsel werd opgemaakt en goedgekeurd in 2006 na de opmaak van het vorige mobiliteitsplan (2003). De visie van het GRS kan als volgt bondig worden samengevat:

*Mortsel kent een structuur opgebouwd uit **drie componenten**: de grote infrastructures van gewestwegen en spoorlijnen, de woongebieden afgebakend door deze gewestwegen/spoorlijnen en een aantal belangrijke open ruimten. De infrastructures vormen het raamwerk, woongebieden en open ruimte de opvulling. De opdracht bestaat erin om deze duidelijke structuur te optimaliseren en te versterken en zo de leesbaarheid van de stad te verhelderen. Ondanks deze duidelijke structuur mist Mortsel een krachtig beeld, infrastructures zijn eerder breuken en woongebieden kunnen nog aantrekkelijker. Werken aan de structuur van Mortsel betekent dan ook tegelijkertijd werken aan een krachtiger beeld, onder meer op de hoofdasen die het beeld van Mortsel bepalen.*

Een heldere verkeersstructuur

*Een functioneel **verkeersnet** is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van de stad. Het ambitieniveau om het multimodale karakter van Mortsel nog te versterken, ligt hoog. Doortrekking van de tramlijnen richting Boechout en Kontich versterkt de centrale ligging van Mortsel in de zuidoostelijke rand van Antwerpen. Hierdoor verbetert tegelijkertijd de wisselwerking met het treinverkeer. Door de geplande heraanleg naar aanleiding van deze doortrekking van tramlijnen, worden de gewestwegen aantrekkelijke stedelijke boulevards. Door het upgraden van de verblijfsfunctie, verandert het huidige karakter van breuk naar verbindend element met als bedoeling om de impact van het drukke (vracht-)verkeer te verminderen. De aanleg van non-stop fietsroutes richting kernstad en veilige bovenlokale fietsroutes langs de gewestwegen verkort de fietsreistijd richting kernstad. Het groene lint van de oude spoorwegberm wordt drager van een belangrijke natuurverbindende fiets- en wandelroute die de randgemeenten en de forten van de Antwerpse fortengordel met elkaar verbindt.*

Stedelijke voorzieningen

Mortsel bouwt zijn **stedelijke en regionale voorzieningen** verder uit. Naast de uitbouw van de handelskern op de Statielei en horeca op het Gemeenteplein, zijn aansluitend complementaire nieuwe ontwikkelingen gepland (stedelijk park terreinen Oude God, concentratie culturele functies rond bibliotheek en academie). Als sluitstuk van het centrum wordt de stationsomgeving een belangrijke vestigingsplaats voor bijkomende stedelijke functies. Op die manier krijgt Mortsel in de toekomst een belangrijke activiteitenkorridor van “brug tot station”. Dit versterkt het stedelijk karakter. Wanneer bijzondere aandacht gaat naar de architectuur van de nieuwe voorzieningen in deze knooppunten, ontstaat ook een krachtig nieuw stadsbeeld.

Stedelijk wonen

De nodige uitbreiding van het **woningareaal** in Mortsel wordt opgevangen door vernieuwing van het huidige woningbestand, verdichting door invulbouw en uitbreiding door wonen in centraal gelegen binnengebieden en de ontwikkeling van goed gelegen gebieden in de buitenrand. De spoorlijn Antwerpen-Lier is grensstellend voor verdere ontwikkeling. Toekomstige huisvestingsprojecten dienen rekening te houden met de versterking van de kwaliteit van de woonomgeving door nieuwe (semi-)publieke en groene ruimten.

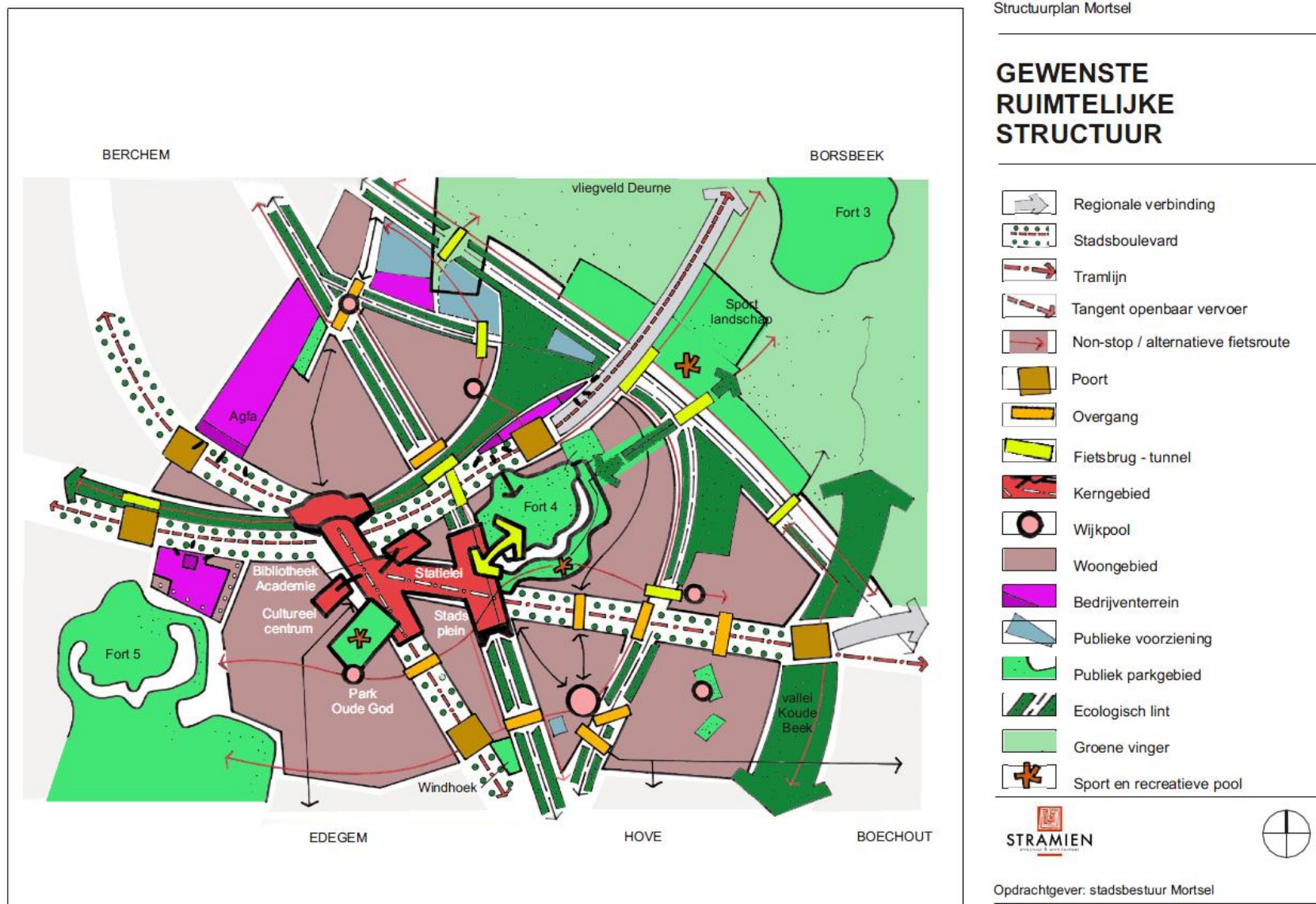
Open ruimte

De directe nabijheid van de **groene vinger** is een belangrijk element in de gewenste ruimtelijke structuur. Op grootstedelijk niveau kan deze groene ruimte inspelen om de toenemende behoefte naar meer recreatiemogelijkheden voor stadsbewoners. Op het grondgebied van Mortsel wordt een combinatie van landschap, natuurontwikkeling en recreatie voorzien, richting Vremde fungeert landbouw als behoeder van de open ruimte. Als ontwikkelingen op en om het vliegveld de open ruimte te sterk zouden gaan aantasten of inkrimpen, of bijkomende verkeersoverlast en dergelijke veroorzaken in de kern van de stad, verzet Mortsel zich daar ernstig tegen. Dergelijke ontwikkeling mag de woonkwaliteit in Mortsel niet negatief beïnvloeden. De korridor van de Koude Beekvallei is essentieel in de groene en natuurgerichte afwerking van het bebouwd weefsel tussen Mortsel en Boechout. Fort 4 wordt tenslotte een structuurbepalend element op verschillende terreinen -groen, recreatie, cultuur, ...- en op verschillende schaalniveaus. Het vormt een beeldbepalende groene long centraal in Mortsel; goed bereikbaar en doordringbaar.

Bedrijvigheid

De economische activiteit krijgt door concentratie en verdichting op de bestaande terreinen langs de Krijgsbaan, Vredebaan en Deurnestraat een krachtiger beeld. Omvorming van de industriegebieden naar bedrijventerreinen, maakt een betere integratie in een dichtbebouwd stadswefsel mogelijk. Duurzame concepten dienen geïntroduceerd, met daarnaast bijzondere aandacht voor een hoogwaardige bedrijfsarchitectuur. In de stedelijke context zijn verzorgde en leefbare overgangen tussen de woonfunctie en de industriële activiteiten noodzakelijk. Agfa als belangrijke tewerkstellingspool en beeld van Mortsel kan zo meewerken aan een betere verweving tussen haar economische activiteiten en het woongebied, onder meer door de afwerking van het front langs de Antwerpsestraat. Ook de beeldwaarde van de 'ingang' naar de stad via de Krijgsbaan vergt bijzondere aandacht.

Gezien de belangrijke wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, worden de visie en de bindende bepalingen vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in het mobiliteitsplan maximaal ondersteund.



Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur Mortsel (bron: GRS Mortsel, 2006)

4.1.2 A.2. Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

4.1.2.1 Streefbeeldstudie R11

Op 28 september 2010 bereikte de Vlaamse regering een akkoord over het Masterplan 2020.

In dit Masterplan 2020 wordt de vertunneling van de R11 tussen E313 te Wommelgem en de E19 Zuid aangehaald als een van de maatregelen om de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid van de brede rand rond Antwerpen aan te pakken.

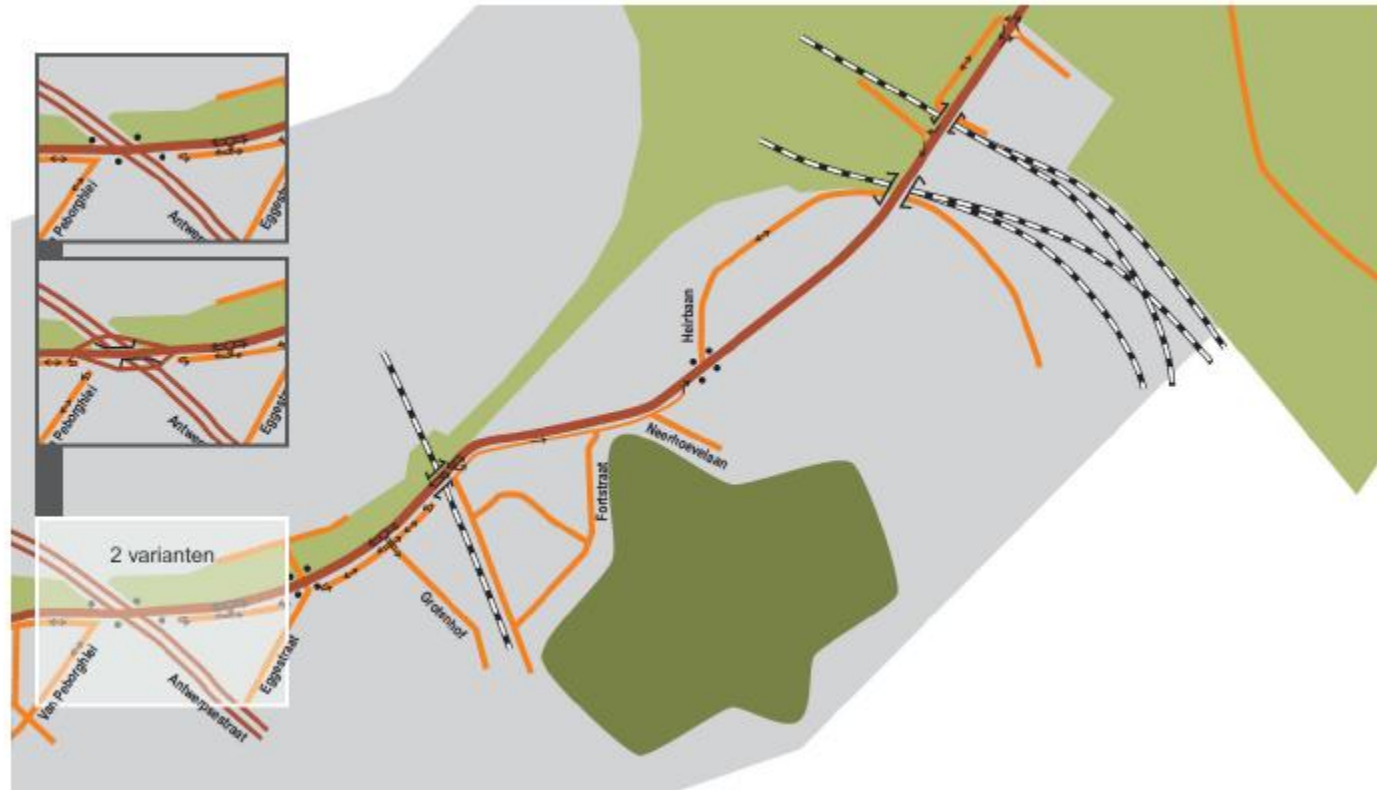
Als gevolg hiervan werd door Minister van Openbare Werken Hilde Crevits aan de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen opdracht gegeven om onder procesbegeleiding van de gouverneur van de provincie Antwerpen, Cathy Berx, een streefbeeldstudie voor de R11 op te maken.

Het ontwerp streefbeeldstudie werd besproken op de GBC van 20 december 2011. De streefbeeldstudie heeft een belangrijke impact voor de stad Mortsel. In dit beleidsplan werd rekening gehouden met volgende elementen uit het streefbeeld:

- Categorisering der wegen
 - R11bis: primaire weg type II
 - R11: lokale weg “Randstedelijke laan”
 - Nv: lokale weg type I

- Concept R11

Het verkozen concept (concept 2) gaat ervan uit dat de doorstroming op de R11 dient gegarandeerd te worden, evenwel zonder te grote omrijfactoren voor de omwonenden te veroorzaken of de barrièrewerking van de weg te vergroten. Om deze reden wordt er een hoger aantal aansluitingen en oversteekplaatsen voorzien, en worden er parallelwegen voorzien in functie van de erftoegangen en de erftoegangswegen. Waar de beschikbare ruimte het niet toelaat om een parallelweg te voorzien, wordt er geopteerd voor een ventweg.



Figuur 4: Concept gemotoriseerd verkeer (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)

- Nv, nieuwe verbindingsweg:

Voor de Nv, de nieuwe verbindingsweg tussen de N10 en de R11 wordt in de streefbeeldstudie vermeld dat deze wenselijk is. Daarnaast worden 3 verschillende tracés voorgesteld welke afwijken van de reservatiestrook van het gewestplan. Concreet gaat het om:

1. Een noordelijke tracé: voorgesteld door de gemeente Boechout
2. Een centraal tracé: meest natuurlijke tracé;
3. Een zuidelijke tracé: dit volgt waar mogelijk de reservatiestrook;

Naar dwarsprofiel is uit de doorrekeningen die gebeurden in het kader van het MP2020 af te leiden dat 1 rijstrook per richting voldoende capaciteit biedt voor de Nv. Een grotere capaciteit zou leiden tot een overcapaciteit in verhouding met de N10 waar de Nv op aansluit. Langs de Nv wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien dat kan aansluiten op een nieuwe fietsverbinding parallel aan de R11.



Figuur 5: Mogelijke tracés nieuwe verbindingsweg (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)

Hierbij dient te worden vermeld dat de streefbeeldstudie nog niet definitief goedgekeurd werd en dat er nog wijzigingen mogelijk zijn.

4.1.2.2 Ontwikkelingen nabij de luchthaven van Antwerpen

In de nabijheid van de luchthaven zijn twee projecten van belang namelijk:

Sportlandschap

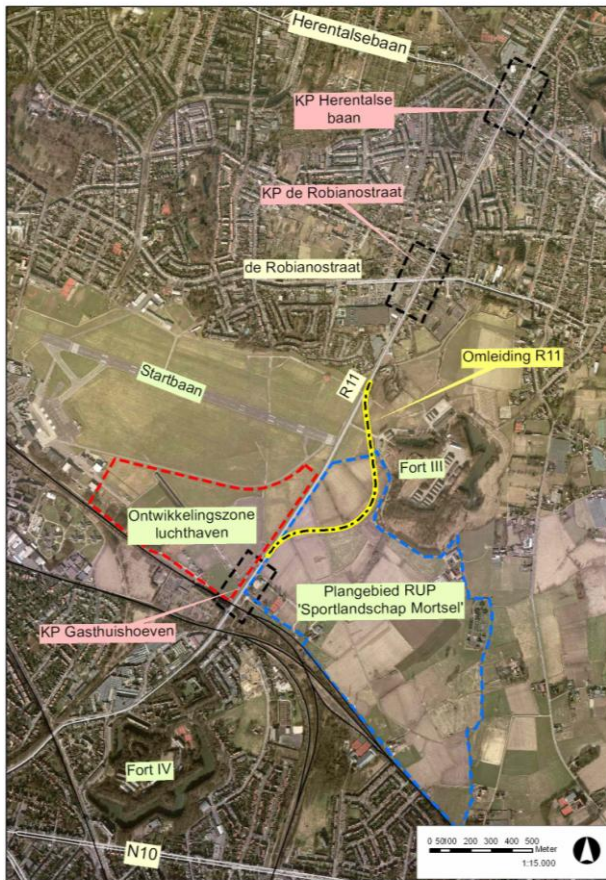
In het RUP Sportlandschap worden 4 sportclusters voorzien (2 voetbal-tennisclusters, 1 baseballcluster en 1 gemeentelijk cluster met 2 kunstgrasvelden en eventueel een sporthal). De behoefte aan sportterreinen en voorzieningen werd geraamd op:

- 2 voetbal-tennisclusters met telkens 3 voetbalterreinen en zes tennisterreinen
- 1 baseballcluster met 1 baseball- en 1 softballterrein
- 1 gemeentelijk cluster met 2 kunstgrasterreinen.
- Bijhorende kleedkamers, cafetaria en parking

Bedrijventerrein:

Het project voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein op de Luchthaven Antwerpen bevindt zich vooralsnog in de conceptfase. Er is voor het project slechts een ruimte-inname van 9 ha voorzien, waarvan 6 ha de footprint van gebouwen vormen. De overige 3 ha zijn parking, ontsluitingsinfrastructuur en openbare ruimte.

De ontsluiting van deze functies naar de R11 vormt een zeer belangrijk aandachtspunt. Ze dient grondig te worden onderzocht in samenhang met de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg tussen de N10 en R11 en de resultaten van de streefbeeldstudie R11..



Figuur 6: situering sportlandschap en bedrijvenzone luchthaven (bron: plan-mer ontsluiting bedrijventerrein naast luchthaven van Antwerpen)

4.1.2.3 Herinrichting N1 Antwerpsestraat en N10 Statielei – Liersesteenweg

In het kader van het Masterplan Antwerpen maakt TV SAM (Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel) een studie en ontwerp ter verhoging van de bereikbaarheid tussen de stad Antwerpen en haar randgemeenten. Om te komen tot een verbeterde en duurzame mobiliteit

werd de verlenging van de tramlijn naar Boechout weerhouden als een van de prioriteiten. De doortocht van de N1 en N10 door Mortsel werd herbekeken in functie van de nieuwe categorisering van deze wegen, namelijk secundaire weg categorie III (cf. RSPA), waarbij de nadruk en tevens de prioriteit liggen op een kwalitatieve voorziening inzake openbaar vervoer en langzaam verkeer. Voor de kernstad Mortsel werd door TV SAM een verkeersplanologisch en stedenbouwkundig ontwerp opgemaakt voor een gedeelte van de N1 (Antwerpsestraat) en de N10 (Statielei - Liersesteenweg).

De herinrichting van de N1 Antwerpsestraat is afgewerkt en de herinrichting van de N10 is momenteel in uitvoering.

Na aanleg van de nieuwe verbindingsweg (Nv) zal de functie van de N10 nog verder afgebouwd kunnen worden naar een lokale weg type I (zie categorisering der wegen).

4.1.2.4 Herinrichting N1 Mechelsesteenweg

De N1 Mechelsesteenweg is geselecteerd als een secundaire weg type III. Een vlotte doorstroming van openbaar vervoer en een veilige doorstroming voor het langzame verkeer zijn hier belangrijk. In het kader van het Masterplan Antwerpen is gepland om tramlijn 7 naar Kontich door te trekken. De N1 is aangelegd met een vrije busbaan vanaf het Gemeenteplein tot aan de Boniverlei richting Antwerpen.

4.1.2.5 Herinrichting Stationsomgeving Mortsel-Oude-God

Mortsel-Oude-God zal als voorstedelijk knooppunt openbaar vervoer fungeren. Ter ondersteuning van deze ontwikkeling zal deze locatie als een strategisch ruimtelijk project met nieuwe centrumfuncties ontwikkeld worden. Deze herinrichting is momenteel in uitvoering.

4.1.2.6 Herinrichting Gemeenteplein

Evenzeer dient de herinrichting van dit plein te worden gericht op de verblijfsfunctie. Er moet gestreefd worden naar een polyvalente aanleg van deze schakelruimte in een samenhangend winkel-wandelgebied.

4.1.2.7 Landschapsstudie spoorwegbermen en parkgebied fort 4

De aanwezigheid van Fort 4 en de verlaten spoorwegbermen geven Morsel de mogelijkheid om groene verbindingen te voorzien in de stad. Door middel van een landschapsstudie kan invulling gegeven worden aan deze groene ruimten en kan gezocht worden naar een krachtige lineaire groenstructuur die de verschillende forten met elkaar verbindt. Daarnaast is het eveneens belangrijk de toegang tot het fort vanaf de R11 te verbeteren. De mogelijke realisatie van de R11 bis zal een belangrijke impact hebben op de aanwezige spoorwegbermen. Deze studie kan bijgevolg pas worden opgemaakt als er duidelijkheid is omtrent de realisatie van de R11bis.

4.1.2.8 Scholencomplex met parkzone

Op korte termijn zal een nieuw scholencomplex worden uitgebouwd in de zone tussen de Edegemsestraat, E.Thieffrylaan en N1 Mechlsesteenweg. Naast de bouw van dit scholencomplex zal op de site eveneens een ondergrondse parking en een park worden uitgebouwd. De bouw van het scholencomplex zal vermoedelijk eind 2013 starten.

4.1.3 A.3. Categorisering der wegen en hun ruimtelijke gevolgen

Categorisering van wegen is, naast de afbakening van verblijfsgebieden, een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenste gebruik is van de weg, wat toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van die wegen. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen gekoppeld worden, moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hij heeft toebedeeld gekregen in de categorisering.

De categorisering brengt een hiërarchie aan op de wegen, met als doel het verkeer te geleiden naar de wegen van een hoger niveau. Het wegennet van een lager niveau mag niet belast worden door verkeer van een hoger niveau.

Volgende categorieën kunnen we onderscheiden:

- Categorisering en selectie vastgelegd door het RSV

- Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)
- Primaire wegen, type I (verbindend op Vlaams niveau)
- Primaire wegen, type II (verzamelend naar hoofdwegenet)

- Categorisering en selectie vastgelegd door het PRSPA
 - Secundaire weg, type I (verbindend op streekniveau)
 - Secundaire weg, type II (verzamelend op streekniveau)
 - Secundaire weg, type III (openbaarvervoer- en fietsas)

- Categorisering en selectie door de lokale overheid:
 - Lokale weg, type I (lokale verbindingsweg)
 - Lokale weg, type IIa (lokale gebiedsontsluitingsweg)
 - Lokale weg, type IIb (lokale wijkontsluitingsweg)
 - Lokale weg, type III (erftoegangswegen)

Op basis van de huidige categorisering en rekening houdend met de selectie uit het streefbeeld R11 wordt een aangepaste categorisering der wegen uitgewerkt. Omwille van de ingrijpende aanpassingen welke vanuit het streefbeeld R11 worden voorgesteld, wordt een gefaseerde categorisering der wegen voorgesteld. Navolgend wordt deze fasering bondig beschreven:

Korte termijn:

Op korte termijn wordt er van uitgegaan dat er geen ingrijpende wijzigingen zullen worden uitgevoerd aan het wegennet in Mortsel. Met betrekking tot de categorisering der wegen kan bijgevolg uitgegaan worden van de categorisering der wegen zoals vastgelegd in het RSV en het Provinciaal ruimtelijk structuurplan aangevuld met de selectie van lokale wegen.

Concreet wordt volgende categorisering der wegen vooropgesteld:

- Primaire wegen type II:
 - R11
- Secundaire wegen type III:
 - N1
 - N10
- Lokale wegen type IIa: gebiedsontsluitingswegen
 - Drabstraat-Heirbaan
 - G. Gezellelaan-Deurnestraat
 - Oude Godstraat-Edegemsestraat
 - Molenlei
 - Groenstraat
 - Boechoutselei
 - Wouwstraat (tussen Boechoutselei en Groenstraat)
- Lokale wegen type IIb: wijkontsluitingswegen
 - J. Hermanslei-H.Kuijpersstraat
 - St. Benedictusstraat
 - Kerkstraat
 - Koeisteerthofdreef
 - Kaphaanlei
 - H. Conscienselaan-Dieseghemlei

- Mayerlei
- Molenstraat
- Fortstraat
- Jordaenslei

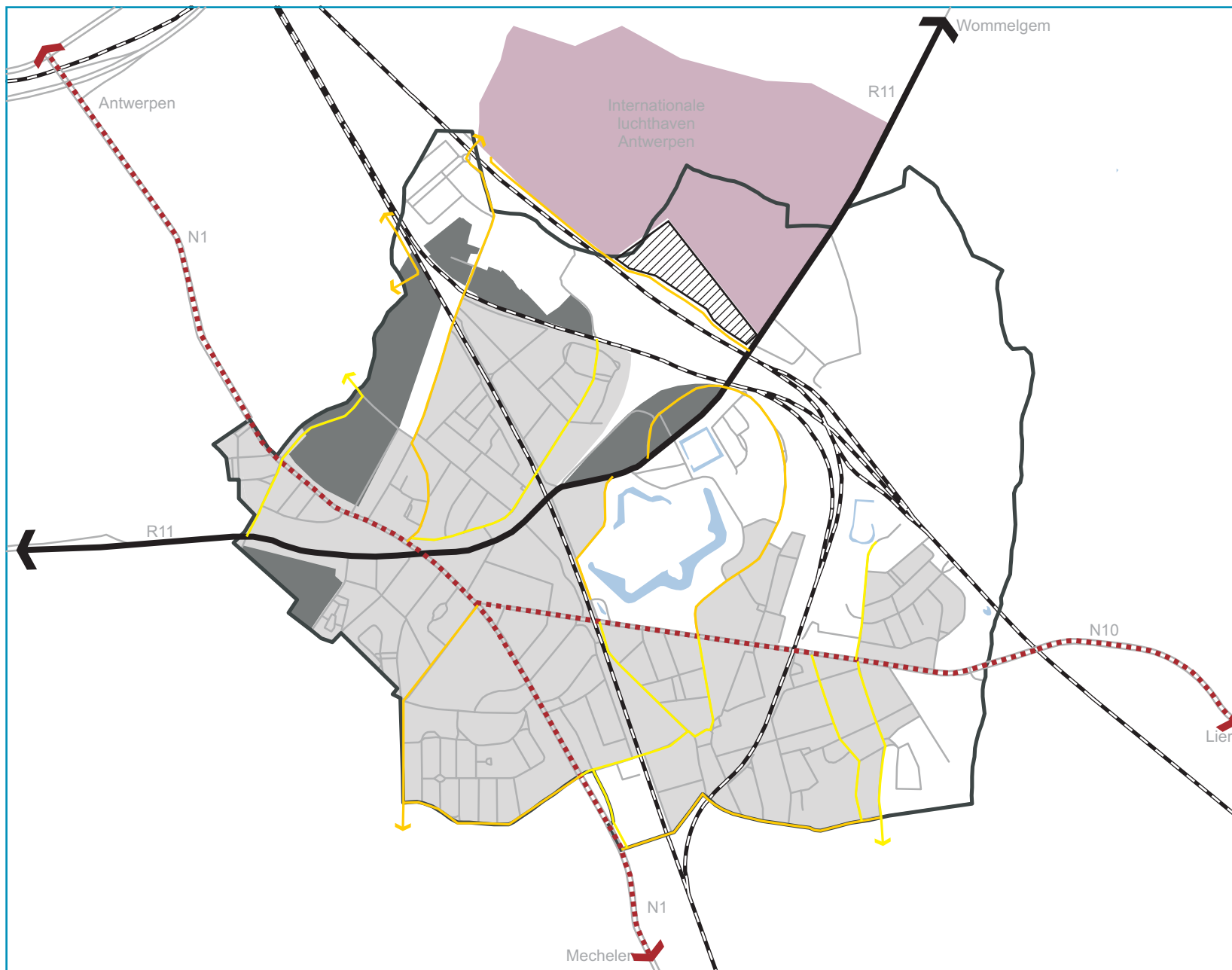
Kaart 1: Categorisering der wegen KT

Middellange termijn:

Op middellange termijn wordt de realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen de R11 en de N10 (Nv). Door de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg kan de N10 Statielei sterk ontlast worden van doorgaand verkeer en gedowngrade worden.

Concreet wordt op middellange termijn volgende categorisering der wegen van kracht:

- Primaire weg type II:
 - R11
- Secundaire wegen type III:
 - N1
- Lokale wegen type I:
 - N10 Statielei tussen kruispunt N1 en nieuwe omleidingsweg
 - Nv (nieuwe verbindingsweg)
- Lokale wegen type IIa: gebiedsontsluitingswegen
 - Drabstraat-Heirbaan
 - G. Gezellelaan-Deurnestraat
 - Oude Godstraat-Edegemsestraat



- Primaire weg II
- Secundaire weg III
- Lokale weg IIA - gebieds-ontsluitingswegen
- Lokale weg IIB - wijk-ontsluitingswegen

Kaart° 1

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_003E_wegcategorisering_KT.cdr

Wegcategorisering KT

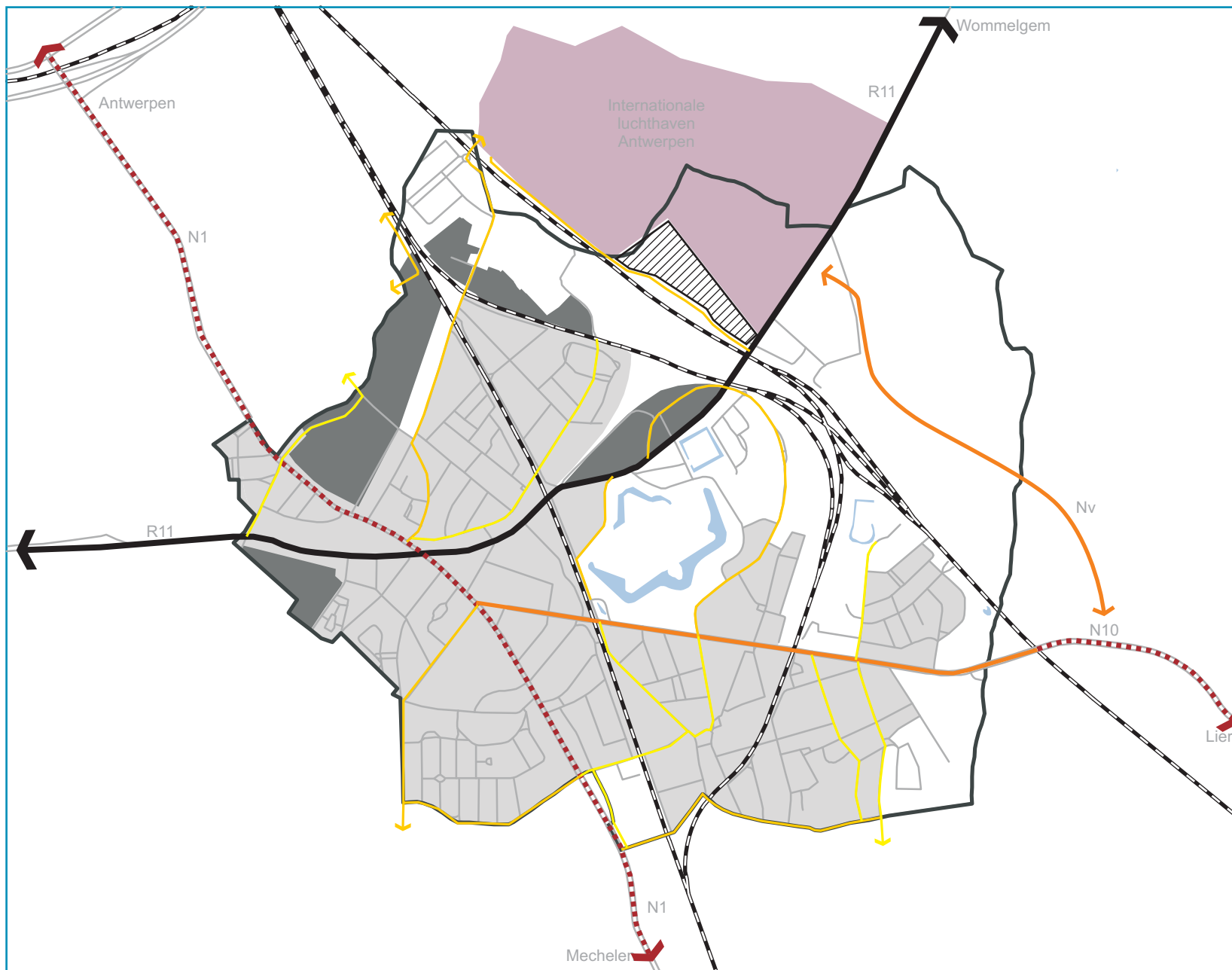


- Molenlei
 - Groenstraat
 - Boechoutselei
 - Wouwstraat (tussen Boechoutselei en Groenstraat)
- Lokale wegen type IIb: wijkontsluitingswegen
 - J. Hermanslei-H.Kuijpersstraat
 - St. Benedictusstraat
 - Kerkstraat
 - Koeisteerthofdreef
 - Kaphaanlei
 - H. Conscienselaan-Dieseghemlei
 - Mayerlei
 - Molenstraat
 - Fortstraat
 - Jordaenslei

Kaart 2: Categorisering der wegen MLT

Lange termijn:

Op lange termijn wordt rekening gehouden met de realisatie van de R11bis en dus de vertunneling van de R11. De categorisering der wegen zoals werd voorgesteld in de streefbeeldstudie wordt hierbij opgevolgd.



- Primaire weg II
- Secundaire weg III
- Lokale weg I
- Lokale weg IIA - gebieds-ontsluitingswegen
- Lokale weg IIB - wijk-ontsluitingswegen

Kaart° 2

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_016C_wegcategorisering_MLT.cdr

Wegcategorisering MLT



Concreet wordt op lange termijn volgende categorisering der wegen van kracht:

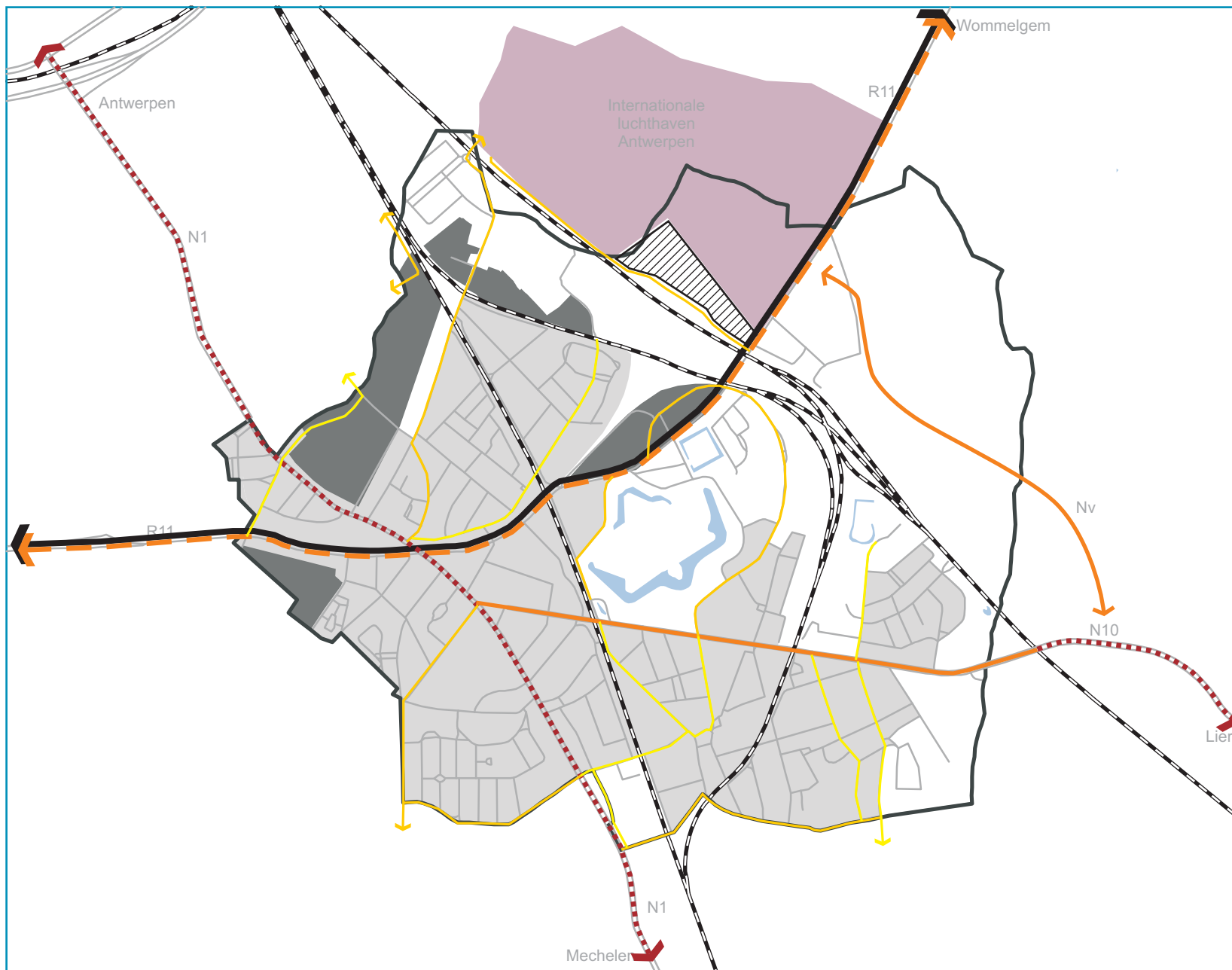
- Primaire weg type II:
 - R11bis
- Secundaire wegen type III:
 - N1
- Lokale weg:
 - R11
- Lokale wegen type I (idem MLT)::
 - N10 Statielei tussen kruispunt N1 en nieuwe omleidingsweg
 - Nv (nieuwe verbindingsweg)
- Lokale wegen type IIa: gebiedsontsluitingswegen
 - Drabstraat-Heirbaan
 - G. Gezellelaan-Deurnestraat
 - Oude Godstraat-Edegemsestraat
 - Molenlei
 - Groenstraat
 - Boechoutselei
 - Wouwstraat (tussen Boechoutselei en Groenstraat)
- Lokale wegen type IIb: wijkontsluitingswegen
 - J. Hermanslei-H.Kuijpersstraat
 - St. Benedictusstraat
 - Kerkstraat

- Koeisteerthofdreef
- Kaphaanlei
- H. Conscienselaan-Dieseghemlei
- Mayerlei
- Molenstraat
- Fortstraat
- Jordaenslei

Indien op lange termijn de R11 bis niet kan worden gerealiseerd is de stad Mortsel voorstander om andere maatregelen te nemen om de R11 te downgraden.

Kaart 3: Categorisering der wegen LT

Hierbij dient te worden opgemerkt dat na de aanleg van de nieuwe verbindingsweg (MLT-LT) afgewogen moet worden of de onderverdeling naar lokale wegen type IIa en IIb behouden moet blijven.



- Primaire weg II
- Secundaire weg III
- Lokale weg
- Lokale weg I
- Lokale weg IIA - gebieds-ontsluitingswegen
- Lokale weg IIB - wijk-ontsluitingswegen

Kaart° 3

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_002E_wegcategorisering_LT.cdr

Wegcategorisering LT



4.2 Werkdomein B - Verkeersnetwerken

4.2.1 B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Hierbij blijft de beleidsvisie van het mobiliteitsplan anno 2003 van kracht:

Inrichtingsvereisten voetgangersnetwerk

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk garandeert:

- *Verbindingen met alle belangrijke voorzieningen;*
- *Veilig en comfortabel oversteken;*
- *Een comfortabele loopzone;*
- *Een aantrekkelijke belevingsruimte.*

Minimale voetpadbreedte

Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient vermeden te worden. Deze regel wordt nu ook wettelijk ondersteund door de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom' (29.04.1997).

- *Voetpaden smaller dan 150 cm: enkel bij rooilijnbreedte < 9.00 m;*
- *Obstakelvrije loopweg = in elk geval min. 100 cm (dus ook bij rooilijnbreedte < 9.00 m).*

In concrete situaties dient bij beperkte beschikbare ruimte steeds een afweging gemaakt te worden tussen de nodige ruimte voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers.

Mogelijke benadering:

- *Bij snelheden hoger dan 50 km/h: steeds apart(e) fietspad(en) (vrij- of aanliggend verhoogd);*
- *Indien te weinig beschikbare ruimte voor fietspad(en): snelheidsverlaging en gemengd verkeer.*

Het gecombineerde gebruik van eenzelfde ruimte voor fietsers en voetgangers (verkeersbord D9 met verticale scheiding) kan overwogen worden bij lage intensiteit van beide verkeerssoorten (b.v. overgangsgebieden met verspreide bebouwing). In elke concrete situatie moet bekeken

worden hoe mogelijke conflictsituaties opgevangen kunnen worden (b.v. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn, eventueel met licht niveauverschil...).

Voetpaden

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van voetwegen, servitudepaadjes en voetpaden vanuit de woonwijken naar de school en het centrum, en tussen parkeerterreinen, pleinen en centrum, dient te worden aangelegd, van het nodige comfort te worden voorzien en goed te worden onderhouden. Op regelmatige afstanden onderweg moeten rustbanken en vuilnisbakken worden aangebracht.

Concrete hefboom om de kwaliteit van voetgangersruimte in het centrumgebied van Mortsel aanzienlijk te verhogen, wordt de geplande heraanleg van de hoofdassen Antwerpsesteenweg – Statielei – Liersesteenweg – Mechelsesteenweg.

Inrichting publieke ruimten

We beleven de publieke ruimte vooral als voetganger. De belevingswaarde van de ruimte dient te worden verhoogd door een aantrekkelijke inrichting en een goede verlichting.

Zone 30

Het statuut van Zone 30 is bij uitstek geschikt voor het optimaliseren van de leefkwaliteit en het garanderen van de nodige subjectieve veiligheid voor de voetganger. Uitgangspunt is het komen tot een maximale afbakening van alle woonwijken tot zone 30. Dit zal gebeuren op een gefaseerde wijze. In een eerste fase volstaat het de toegangspoorten tot de wijk te accentueren en een aantal strategische kruispunten te beveiligen. In een zone 30 wordt steeds geopteerd voor gemengd verkeer. Veel aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke kwaliteit.

Opgemerkt dient te worden dat op middellange termijn, na de realisatie van de nieuwe verbindingsweg (Nv), de N10 zal downgraden en een functie van lokale weg type I vervullen. Hierdoor kan een aangenaam winkel-wandelgebied verder uitgebouwd worden langs deze N10.

De stad Mortsel hecht veel belang aan het voetgangersnetwerk en heeft reeds een inventarisatie opgemaakt van alle trage wegen. Een concreet actieprogramma omtrent de Trage wegen zal nog worden uitgewerkt. Bij nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen en nieuwe ruimtelijk strategische projecten vormen de trage wegen een belangrijk aandachtspunt.

4.2.2

B.2. Fietsroutenetwerk

Aangezien meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt, heeft de fiets een belangrijk potentieel. Een consistent en kwalitatief fietsroutenetwerk is dus een fundamentele voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem.

Netwerk

Bij de opbouw van het fietsroutenetwerk werd gestreefd naar een samenhangend en gebiedsdekkend hiërarchisch netwerk, waarbij volgende aspecten belangrijk zijn:

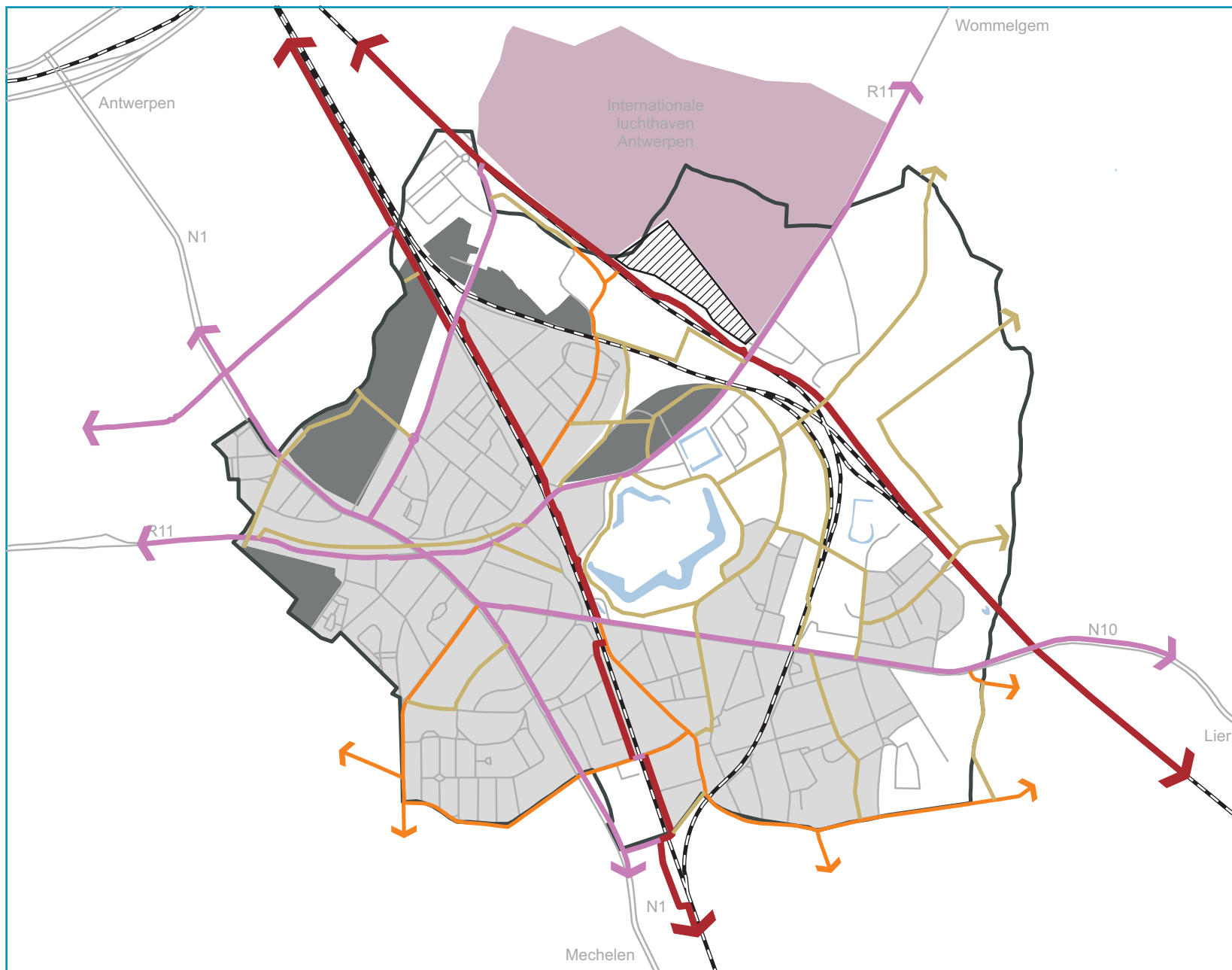
- Maximale koppeling met openbaar vervoer
- Bereikbaarheid van verkeersgenererende functies (bedrijvzones, recreatieve functies,...)
- Implementatie van trage wegen

Volgende selecties worden voor de stad Mortsel voorgesteld:

- Bovenlokale functioneel fietsroutenetwerk:
Conform het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen
- Lokale functioneel fietsroutenetwerk:
 - J.Hermanslei
 - H. Kijpersstraat
 - Septestraat
 - Spoorwegberm parallel aan de R11

- Waesdonckstraat
- Osylei
- Heirbaan
- Spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei
- Fietsverbinding tussen Waesdonckstraat en R11 langs kerkhof
- Fietsroute langs Fort 4
- Neerhoevelaan
- Drabstraat
- Verbinding tussen Neerhoevelaan en Drabstraat
- Fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3
- Kerkstraat
- Fietsroute langs spoorlijn 27
- Koeisteerthofdreef
- Pater R. de Vosstraat
- Fietsverbinding tussen Pater. R. de Vosstraat en Fort 3
- E. Thieffrylaan
- Fietsverbinding tussen E. Thieffrylaan en N1
- Groenstraat
- Mayerlei

Kaart 4: Fietsroutenetwerk



- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Alternatieve fietsroute
- Lokale fietsroute

Kaart° 4

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_007C_fietsrouten netwerk.cdr

Fietsrouten netwerk



In functie van de streefbeeldstudie R11/R11bis worden momenteel werkgroepen georganiseerd met betrekking tot het fietsroutenetwerk. Hiertoe dient te worden opgemerkt dat een afwijking van dit netwerk met andere woorden nog mogelijk is.

Maatregelen

Ter realisatie van die fietsroutenetwerk zijn een aantal maatregelen noodzakelijk, navolgend worden deze besproken:

- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
 - Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15 (wordt opgestart door MOW)
 - De R11 in functie van het sportlandschap;
 - Vernieuwing en verlenging districtenroute;
 - Waar nodig zullen de fietsroutes gelegen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk worden heringericht.

- Lokaal functioneel fietsroutenetwerk
 - Realisatie fietspad op spoorwegberm parallel aan de R11
 - Realisatie fietspad langs fort 4
 - Realisatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3
 - Koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat
 - Realisatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding hiermee naar de N1
 - Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei
 - Realisatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan
 - Realisatie fietspad Groenstraat
 - Doorbreken barrière van spoorweg aan verbinding tussen Drabstraat en Fort 4 en verbinding tussen Leemputtelaarbaan en Luchthavenlei

Kaart 5: Maatregelen fietsverkeer

Fietspunt

Aanvullend dient te worden vermeld dat sinds 1/2/2011 het fietspunt Mortsel-Hove-Boechout bestaat, welke instaat voor het dagelijks onderhoud van de fietsenstallingen bij de treinstations Mortsel Oude God, Mortsel Liersesteenweg en Mortsel Deurnestraat alsook bij de tramterminus Gemeenteplein. Zij verhuren tevens fietsen aan het station Oude God (ook via Blue Bike systeem) en op Fort 4 (toeristische fietsen).

Aan alle stations kunnen fietsen voor kleine herstellingen (thuiskomprincipe) worden binnengebracht (i.s.m. Agfa Gevaert is er een gelijkaardige service bij hun bedrijfsfietsenstallingen gekomen).

In de nabije toekomst zal het Fietspunt i.s.m. NMBS Holding ook afgesloten fietsenstallingen verhuren bij het station Oude God zodat de fiets op een veilige manier kan gestald worden.

Fietsvoorzieningen

Voldoende fietsstallingen moeten voorzien worden op strategische locaties (transferia, verkeersgenererende functies, ...). Ook voor bewoners kan gezocht worden naar een systeem van geclusterde fietsenstallingen.

4.2.3

B.3. Openbaar vervoersnetwerk

De stad Mortsel is een belangrijke schakel binnen het openbaar vervoersnet rond Antwerpen. Verschillende spoor-, tram- en buslijnen doorkruisen de stad. De stad kent een goed openbaar vervoersnetwerk. Binnen dit netwerk vormen het gemeenteplein en het stadplein belangrijke ov-knooppunten. Het gemeenteplein als bipool tram/bus, het stadplein als bipool trein/bus.

Er werden de afgelopen jaren reeds verschillende grote wijzigingen doorgevoerd en ook op korte termijn zullen er nog aanpassingen volgen. Concreet gaat het om volgende projecten:

- Aanpassingen aan het treinaanbod (opwaardering van station Mortsel – Oude God)
- Tramlijnverleningen (naar Boechout en Kontich)
- Bijsturing van het busnet Mortsel-Boechout, met:



- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Alternatieve fietsroute
- Lokale fietsroute
- □ □ □ □ Aanleg fietsvoorzieningen
- ◆ Doorbreken barrière

Kaart° 5

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_008C_maatregelen_fietsverkeer.cdr

Maatregelen fietsverkeer



- Integratie van stads- en streeklijnen
 - Stadsbus 9 met de streeklijnen uit Kontich (190 en 195) en Lier (297)
 - Stadsbus 14 met streeklijnen uit Duffel (196 en 197) en de bestaande tak naar Vremde.
- Verder uitbouw van Mortsel Gemeenteplein en Berchem Station tot ov-knooppunten
- Gevoelig opwaarderen van de bediening op volgende deeltrajecten:
 - Tussen Mortsel Gemeenteplein, Sint-Jozefziekenhuis en Hove-centrum
 - In de Berchemse wijk Veldekens, via Fruithoflaan en Roderveldlaan
 - Langs de Diksmuidelaan en in de Dieseghemwijk
- Beperkte optimalisatie tangentiële lijn 140 tussen Hoboken en Wilrijk.:

De voorziene startdatum voor deze aanpassingen betreft september 2012.

Volgende verbeteringen of aandachtspunten zijn voor de stad Mortsel wenselijk:

- De stad Mortsel ziet grote meerwaarde in het doortrekken van de tramlijn van Boechout tot in Lier. Dit zou een sterke en overtuigende maatregel kunnen zijn om pendelaars tussen Antwerpen of Mortsel en Lier (en omgeving) gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Een hoogwaardige park&rideaccomodatie kan worden uitgebouwd aan de ring in Lier.
- Er dient meer ingezet te worden op tangentiële buslijnen, bijvoorbeeld via R11;
- Het benutten van de nieuwe verbindingsweg als openbaar vervoersas;
- Betere bediening van het station Mortsel-Liersesteenweg;
- Een betere bereikbaarheid van het UZA;
- Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan het comfort van de reizigers;
- Regelmatig is structureel overleg met NMBS en De Lijn zinvol.

Kaart 6: Openbaar vervoersnetwerk



-  Spoorlijn
-  Tramlijn + buslijn
-  Verlenging tramlijn
-  Buslijn
-  Lokale OV-knoop
-  Voorstedeijke OV-knoop

Kaart° 6

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_006B_openbaar_vervoer.cdr

Openbaar vervoer



4.2.4

B.4. Herinrichting van wegen

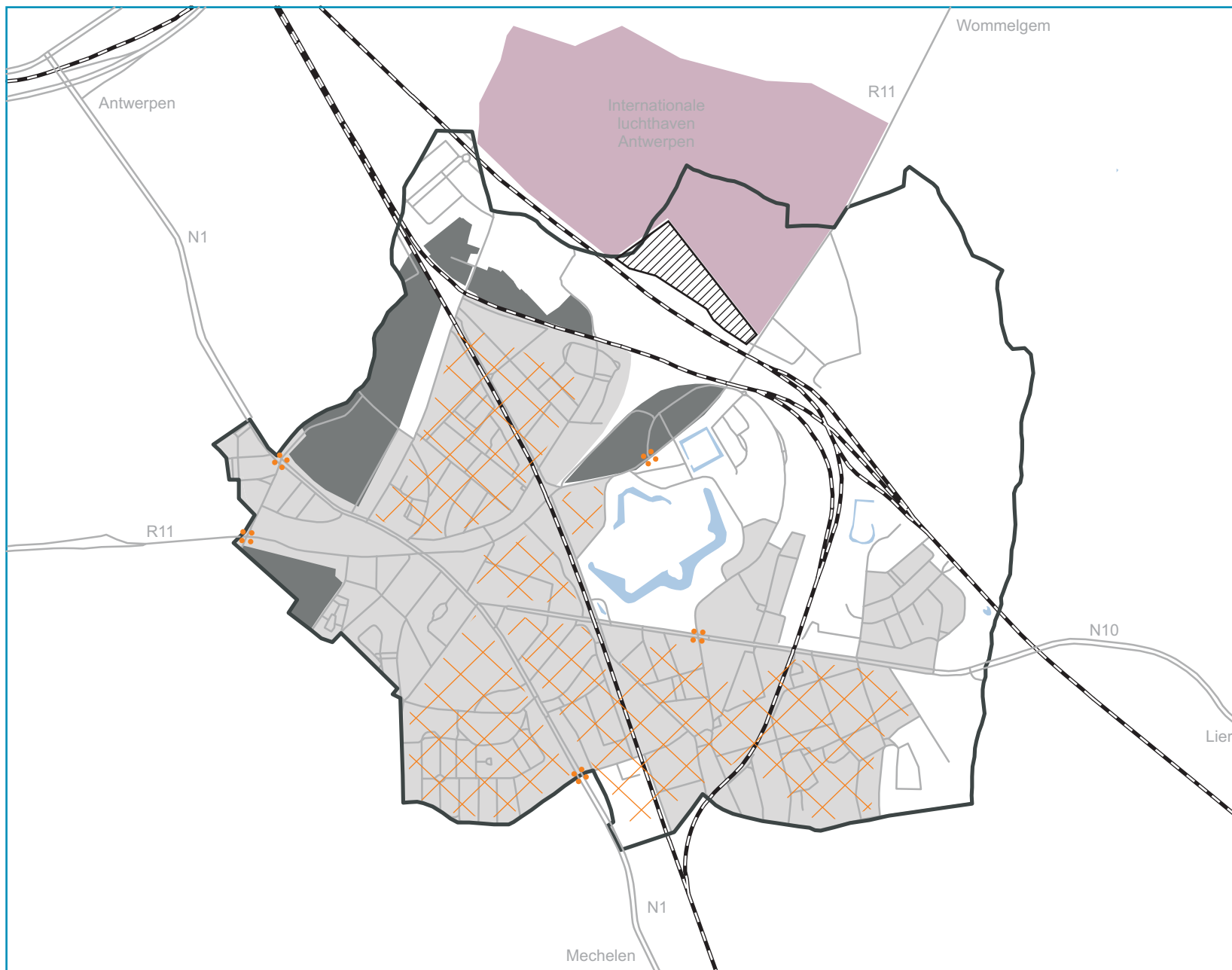
Om de vooropgestelde categorisering te ondersteunen zijn verschillende maatregelen nodig. Deze maatregelen dienen eveneens gefaseerd te worden uitgevoerd. Navolgende worden deze per fase toegelicht:

Korte termijn maatregelen:

- De plaatsing van doseerlichten op alle gewestwegen is wenselijk, in de quickscan modeldoorrekeningen van mogelijke oplossingen met betrekking tot het kruispunt Vredebaan-Antwerpsestraat werd dit reeds gesteld. Volgende locaties werden geselecteerd als kruispunten die als dosseerpunt gaan functioneren:
 - R11/Heirbaan
 - N10/Drabstraat
 - N1/Molenlei
 - R11/FortV-straat
 - N1/H.Kuijpersstraat

- In woonwijken die lijden onder ongewenst sluipverkeer worden circulatiemaatregelen voorgesteld. Concreet gaat het om volgende zones:
 - De zone tussen de N10 en de R11
 - De zone tussen de N1 en N10
 - De zone tussen de N1 en Oude-Godstraat/Edegemsestraat

Om te vermijden dat sluipverkeer zich verschuift naar andere straten is een drastische aanpassing noodzakelijk. In het circulatieplan worden maatregelen voorgesteld waarbij doorgaand sluipverkeer wordt ontmoedigd en geweerd in de gevoelige zones, zonder de bereikbaarheid van deze zones in gevaar te brengen (zie B.6 Verkeersleefbaarheidsbeleid).



-  Dosseerlichten
-  Zones waar maatregelen tegen sluisverkeer gewenst zijn

Kaart° 7

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Core\BE0111001040_krt_012C_maatregelen_auto_KT.cdr

Maatregelen autoverkeer KT



Middellange termijn maatregelen:

- In het masterplan 2020 en het ontwerp streefbeeld R11/R11bis wordt de aanleg van de nieuwe verbindingsweg voorgesteld. De stad Mortsel ondersteund deze beslissing. Door de aanleg van deze verbindingsweg kan de N10 Statielei sterk ontlast worden en downgraden. De Statielei kent door de aanwezige handelsactiviteiten momenteel al een verblijfsfunctie, deze kan hierdoor nog verder versterkt worden. Ook ondersteunt dit verhaal de pleinfunctie die aan Mortsel-Oude God uitgebouwd wordt.

Het tracé ligt nog niet vast, in het streefbeeld werden verschillende mogelijk tracés besproken. Stad Mortsel heeft een voorkeur voor tracé 1 (noordelijke tracé). Bij de tracékeuze is een onderzoek naar de impact van de aanleg van de verbindingsweg op natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten noodzakelijk, met vrijwaring van het sportlandschap en rekening houdend met het sluipverkeer binnen de regio.



Figuur 7: Mogelijke tracés nieuwe verbindingsweg (bron: Ontwerp streefbeeldstudie R11)

- De N10 vormt momenteel deel van een route voor uitzonderlijk vervoer klasse R3, met een toegelaten tonnage van 44 tot 60 ton en een vrije hoogte van meer of gelijk aan 5 meter. De nieuwe verbindingsweg zal deze functie moeten overnemen van de N10 en zal aan een aantal inrichtingseisen moeten voldoen.

Voor routes R3 (hoofdwegen voor uitzonderlijk vervoer) gelden volgende maatvoeringen:

- Nodige afmetingen voor uitzonderlijk vervoer:
 - Nodige breedte voor het voertuig: 550cm.
 - Nodige breedte voor de lading: 700cm.
- Nodige stralen voor uitzonderlijk vervoer:
 - Buitenstraal voor de berijdbare zone: 27m.
 - Buitenstraal voor de overscheerbare zone: 27m.
- Voor een verdere ontlasting van het centrum van Mortsel zou de verbindingsweg tussen de N10 en de R11 eventueel nog verder doorgetrokken kunnen worden aan de overzijde van de R11 langs de spoorwegberm (langs de luchthaven).
- Een aantal belangrijke kruispunten moeten heringericht worden, namelijk:
 - Borsbeeksesteenweg/nieuwe verbindingsweg:

Door de aanleg van de nieuwe verbinding tussen de R11 en de N10 zal een nieuw kruispunt moeten worden aangelegd, waarbij het duidelijk is dat de N10 richting centrum een ondergeschikte functie heeft;
 - R11/nieuwe verbindingsweg:

Eveneens zal de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg (Nv) op de R11 grondig bekeken moeten worden. Het bedrijventerrein naast de luchthaven en het sportlandschap dient te worden aangesloten op deze verkeersknoop.
 - N1/R11:

Omwille van de sterk gewijzigde verkeerssituatie zullen de verkeersstromen ter hoogte van dit kruispunt zich duidelijk anders gaan oriënteren. We zullen vanaf de R11 Krijgsbaan een sterke rechtsaf krijgen en vanaf de N1 Antwerpsestraat een sterkere linksaf. Om deze verkeersstromen te kunnen verwerken zullen aan dit kruispunt eveneens aanpassingen noodzakelijk zijn.

- Daarnaast is het belangrijk om alle overige kruispunten tussen de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg en N1 na aanleg van de nieuwe verbindingsweg te analyseren en indien nodig bij te sturen.

Kaart 8: Maatregelen autoverkeer MLT

Lange termijn maatregelen:

Op lange termijn is in het streefbeeld R11 de vertunneling van de R11 voorzien. Hierdoor zullen ingrijpende werken moeten worden uitgevoerd over de ganse doortocht van de R11. De stad Mortsel is geen voorstander van de nieuwe streefbeeldstudie en dringt aan op andere mogelijkheden om de R11 te vrijwaren van regionaal doorgaand verkeer.

Kaart 9: Maatregelen autoverkeer LT

Bij de herinrichtingen zullen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijk publiek domein steeds het kader vormen.

4.2.5

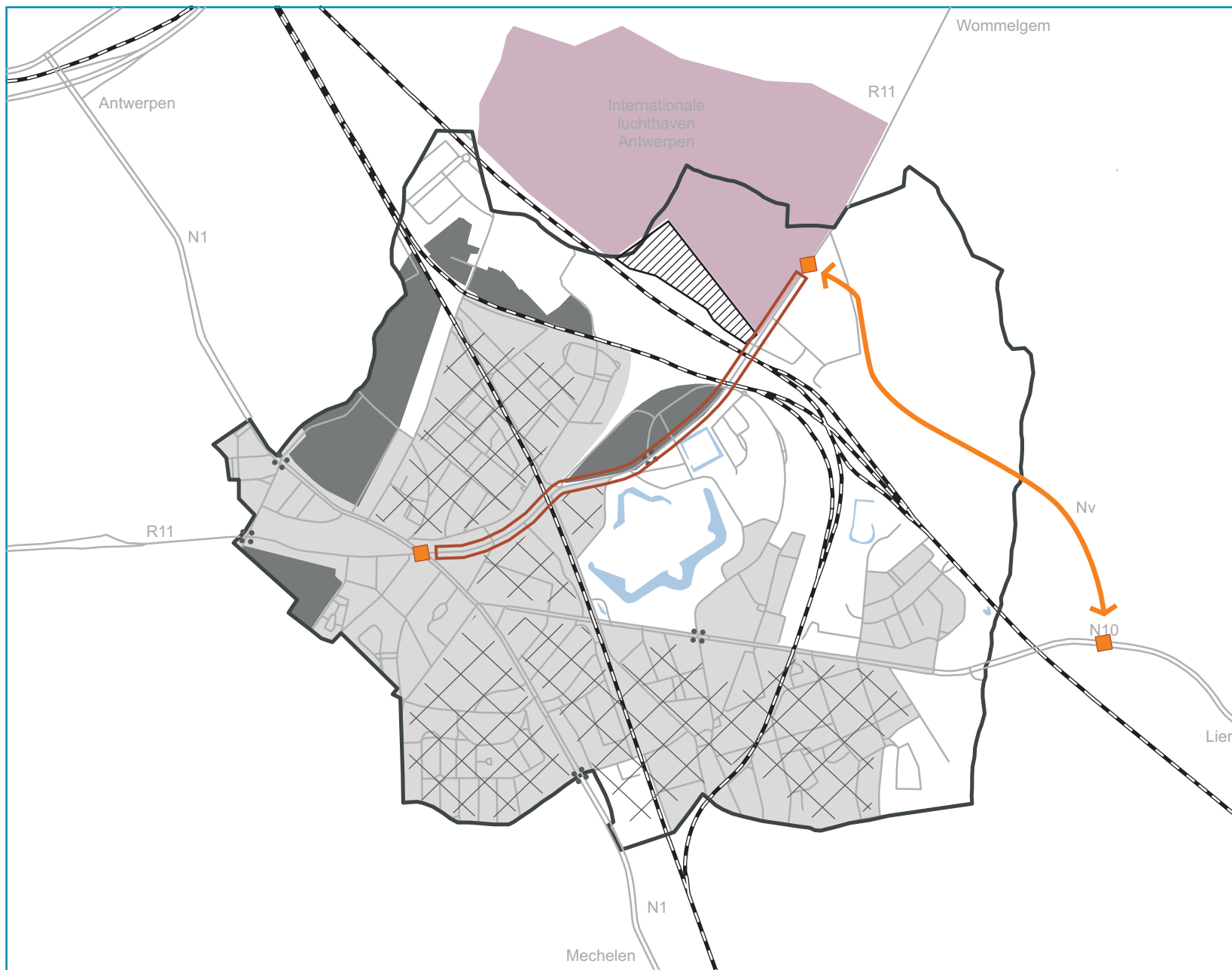
B.5. Verkeersveiligheidsbeleid

Verkeersveiligheidsplan

Om inzicht te verkrijgen in de verkeersveiligheid in Mortsel is de opmaak en opvolging van het verkeersveiligheidsplan essentieel, hierbij worden alle ongevallencijfers nader onderzocht en alle probleemzones/punten in kaart gebracht.

Vanuit dit plan kan een koppeling naar concrete acties en maatregelen worden gevoerd. Daarnaast dienen de voorgestelde maatregelen na uitvoering ook geëvalueerd te worden.

Volgende zones zijn prioritair voor de stad Mortsel:



-  Aanleg omleidingsweg
-  Herinrichting kruispunt
-  Analyse / aanpassen van de kruispunten met de R11

Kaart° 8

www.geovlaanderen.be

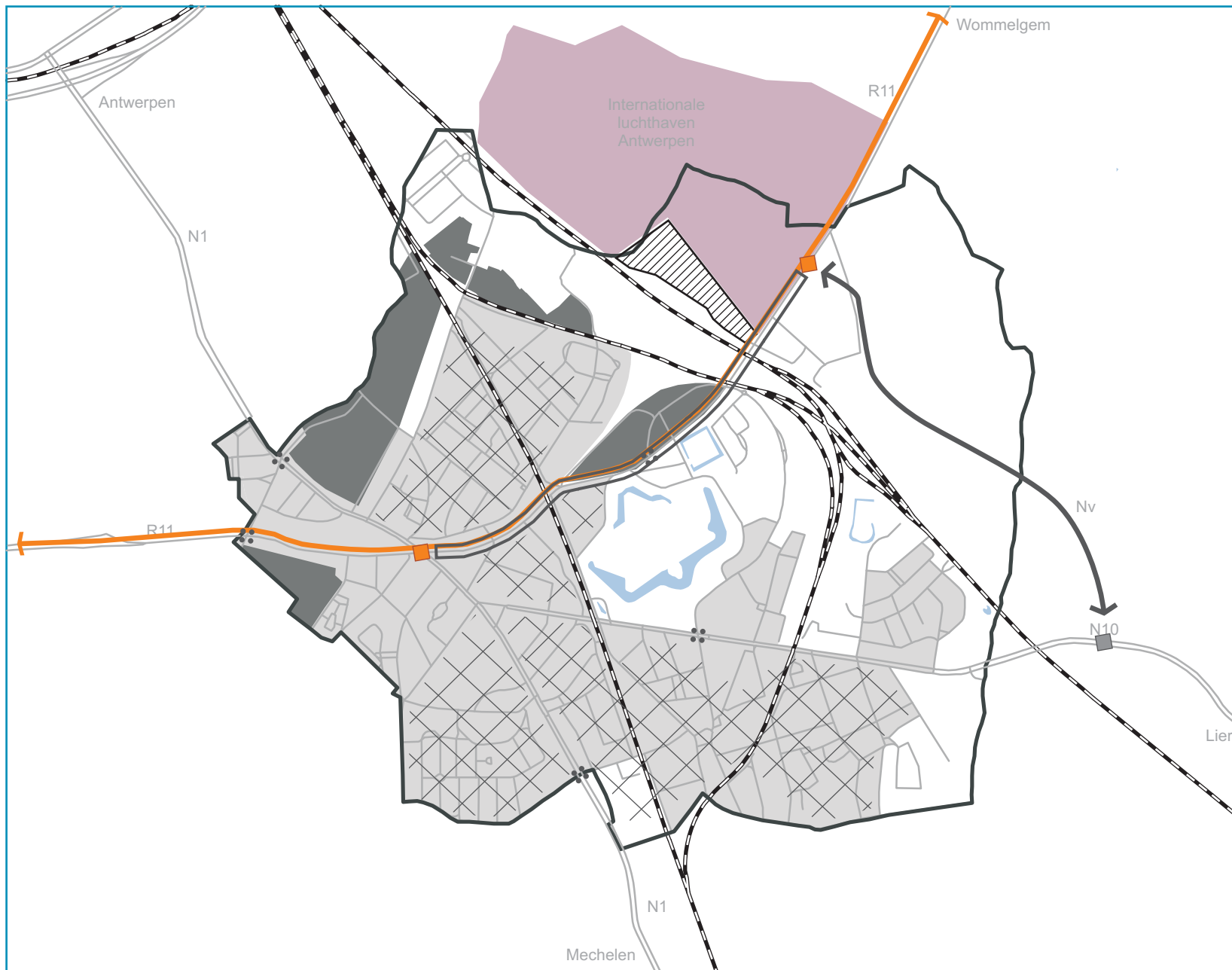


1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_017B_maatregelen_auto_MLT.cdr

Maatregelen autoverkeer MLT





 Aanleg R11bis
 Herinrichting kruispunt

Kaart° 9

www.geovlaanderen.be



1:25 000

T:\Projecten\BE0111001040_Mortsel_mob\Grafisch\Corel\BE0111001040_krt_018B_maatregelen_auto_LT.cdr

Maatregelen autoverkeer LT



- Herinrichting N10 (in uitvoering);
- Herinrichting R11;
- Herinrichting Deurnestraat (tussen spoorwegovergang en zilverbeeklaan);

Snelheid

De gewenste snelheidslimieten in overeenstemming met de categorisering en de gewenste afbakening van verblijfsgebieden worden fasegewijs ingevoerd. Nieuwe acties op het vlak van verlaging van snelheidslimieten kunnen als volgt worden genomen:

- Toekomstige uitbreidingsprojecten inrichting als zone 30 of woonerf;
- Alle bestaande woonwijken worden ingericht als zone 30;
- Directe schoolomgevingen werden ingericht als zone 30;
- Maximumsnelheid op lokale verbindingswegen buiten de bebouwde kom bedraagt 70 km/u.

Via een snelheidsradar inventariseert de gemeente de gemiddelde snelheid op de lokale wegen. Aan de hand van de snelheidsmetingen kan het snelheidsplan worden bijgestuurd en gebeurt een terugkoppeling naar de infrastructuur.

Duurzaam veilig

De verkeersveiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt bij de herinrichting van wegen. Herinrichting speelt een belangrijke rol bij het realiseren op lokaal niveau van landelijke taakstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid vormt tevens een belangrijk autonoom actieprogramma in lokale beleidsplannen. Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen dienen echter geïntegreerd te worden in de categorisering der wegen, de realisatie van fietsnetwerken en verblijfsgebieden.

In de eerste plaats moet het gebruik van veilige verkeerswijzen en veilige routes gestimuleerd worden. Duurzaam veilig maatregelen omvatten daarom naast infrastructurele ingrepen ook een pakket ondersteunende maatregelen, gaande van informatie en mobiliteitsmanagement tot handhaving. De wegen dienen duurzaam veilig te worden ingericht. Dit impliceert een preventieve aanpak waarbij de inrichting het gewenste rijgedrag voorspelbaar maakt, de rijtaak vereenvoudigt, conflicten presenteert of oplost, beoordelingsfouten voorkomt en desnoods vergeeft. Bij

ongeval moet de ernst zo sterk mogelijk beperkt worden door het vermijden van gevaarlijke obstakels in de omgeving. Volgende elementen van inrichting spelen een rol inzake verkeersveiligheid:

Algemeen:

- Correcte afstemming van ontwerpelementen op de gewenste snelheid
- Afstemming van menging of scheiding van fietsers op snelheid en intensiteit van autoverkeer.

In verkeergebieden:

- Scheiding in tijd en ruimte van de verkeersdeelnemers;
- Eenduidige vormgeving van kruispunten en wegvakken;
- Geen dubbelzinnige of onoverzichtelijke situaties;
- Obstakels naast de rijbaan afschermen;
- Scheiding van stroom- en verblijfsfunctie.

In verblijfsgebieden:

- Conflictpresentatie
- Lage snelheden;
- Menging van verblijfs- en verkeersfunctie.

4.2.6

B.6. Verkeersleefbaarheidsbeleid

Circulatiemaatregelen

Mortsel staat onder druk. Veel sluipverkeer is terug te vinden in verschillende woonwijken. Maatregelen hieromtrent zijn noodzakelijk. Om te vermijden dat sluipverkeer zich verschuift naar andere straten is een ingrijpende wijziging van de circulatie in probleemzones noodzakelijk. De opmaak van een circulatieplan is essentieel.

In volgende zones zijn circulatiemaatregelen noodzakelijk:

- De zone tussen de N10 en de R11;
- De zone tussen de N1 en N10;
- De zone tussen de N1 en Oude-Godstraat/Edegemsestraat;
- De zone tussen R11 en Deurnestraat

Zwaar verkeer

Mortsel wil vrachtverkeer in woonwijken weren, daarom werd in woongebieden een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld.

Daarnaast werd er in een aantal niet afgesloten wijken een tonnagebeperking ingevoerd uitgezonderd laden en lossen.

4.2.7

B.7. Parkeerbeleid

Een duurzaam parkeerbeleid voor de stad Mortsel heeft als hoofddoel het versterken van de verblijfskwaliteit in de stad door het weren van ongewenst autoverkeer. In 2005 werkte de stad Mortsel een parkeerplan uit, dit parkeerplan vormt de basis voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid.

Om tot een goed functionerend parkeerbeleid te komen, moet voldoende aandacht worden besteed aan het volgende:

- Fasegewijs zullen na ingebruikname van de parking Oude-God, de parking Krijgsbaan en de parking Stadsplein de parkeerregimes in het centrum opnieuw onderzocht en bijgestuurd moeten worden;
- De controle op betalend parkeren en handhaving van de blauwe zone werden uitgegeven aan een parkeerbedrijf;
- Een parkeergeleidingssysteem dient te worden uitgewerkt langsheen de belangrijkste invalswegen (N10, N1 en R11) van Mortsel worden de parkings (dynamisch) aangekondigd met de vermelding van het aantal nog beschikbare parkeerplaatsen per parking.
- Het bovengronds parkeren dient voldoende en met regelmaat te worden gecontroleerd;

- Om tegemoet te komen aan de behoefte aan parkeerplaatsen voor gehandicapten, wordt voorgesteld om de norm van 1 gereserveerde parkeerplaats op 50, zoals beschreven in de Ministeriële omzendbrief van 3 april 2001, op te volgen;
- Een beleidsvisie dient te worden uitgewerkt met betrekking tot het parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en omtrent nieuwe alternatieven voor bewonersparkeren.
- Onderzoek naar mogelijke parkeerplaats voor vrachtwagens.

4.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

4.3.1 C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

Vervoersmanagement betreft de inzet van bedrijven en openbare instellingen om bij de werknemers het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

Volgende acties worden in Mortsel hieromtrent genomen:

Vervoersmanagement bij de gemeentelijke diensten:

- Fietsvergoeding pendel woon-werk voor gemeentepersoneel;
- Openbaar vervoer abonnementen terugbetalen;
- Alternatieve vervoersmodi promoten;
- Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen;
- Aankoop elektrisch dienstvoertuig;
- Gebruik van elektrische fietsen (ter vervanging van een dienstvoertuig).

Vervoersmanagement bij bevolking:

- Invoeren auto-delen (cambio)
- Invoeren derdebetalerssysteem

Vervoersmanagement bij de bedrijvenzones (parkmanagement)

- Opmaak Bedrijfsvervoersplannen stimuleren
- Promoten carpooling;

Vervoersmanagement bij scholen:

- Schoolvervoersplan opmaken stimuleren;
- Schoolpoolen stimuleren;
- Verkeeropvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding;

Vervoersmanagement bij evenementen:

- Vervoersafspraken bij grote evenementen, bijvoorbeeld in Fort 4, tijdens eindejaarsshopping, ...
- Mobiele fietsstalling bij evenementen, markt, ...

4.3.2**C.2 Tarifiering**

Volgende maatregelen zijn in Mortsel belangrijk:

- Uitwerken van een 'voorstadstarief' in samenwerking met De Lijn en NMBS zodat je met éénzelfde betaalsysteem de tram, bus én trein kunt nemen naar Antwerpen (4 opstapplaatsen in Mortsel en een korte reistijd!). Houders van een buzzypas of tramabonnement kunnen dan ook gratis de trein naar Antwerpen nemen;
- Eén tariefzone NMBS-De Lijn samen voor de gehele vervoersregio
- Parkeertarief op parkeerlocaties nabij halten en stations integreren met trein, tram en bus;
- Parkeertarieven diversifiëren naar plaats, tijdstip, autobezetting;

4.3.3**C.3 Algemene sensibilisering**

Concreet worden in Mortsel hieromtrent volgende acties ondernomen:

- Passieve sensibilisatie mobiliteit:
 - o Extern: verschillende artikels verschijnen in het informatieblad Mortsel omtrent mobiliteit en milieu (bv. omtrent Autodelen, elektrische fietsen, met belgerinkel naar de winkel,...)

- Intern: Sensibilisatie van het stadspersoneel via het personeelsblad Dubbelpunt (bv. omtrent Autodelen, elektrische fietsen, met belgerinkel naar de winkel,...)
- Actieve sensibilisatie gemeentepersoneel door middel van een fietsontbijt voor personeelsleden welke met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het werk komen;
- Uitbrengen van bereikbaarheidsgids voor bewoners, bezoekers en bedrijven, met info voor voetganger, fietser, openbaar vervoergebruiker en automobilisten;
- Het verspreiden van informatie omtrent openbaar vervoer (dienstregeling, netplannen, ...), op vaste locaties, via mailings en op vaste, strategische tijdstippen;
- Themaweken (week van vervoering, week van de zachte weggebruiker) aangrijpen om te sensibiliseren;

4.3.4 C.4 Specifieke marketing

Mortsel wil bijkomende volgende acties met betrekking tot gerichte marketing nemen:

- Mortsel neemt jaarlijks deel aan de actie 'Met belgerinkel naar de winkel'
- Strapdagen worden georganiseerd, waarbij ouders en kinderen worden aangemoedigd om stappend of fietsend naar school te komen;
- Stimuleren van het fietsen naar de wekelijkse markt en naar grote evenementen;
- Samenwerking openbaar vervoer en cultuur;
- Stadspoorten aan N1 en N10 promoten als overstappunten op openbaarvervoerscorridor;
- Informeren doelgroepen;
- Seniorenwerking, anders mobiel.

4.3.5 C.5 Handhaving

Door middel van handhaving wordt het gevoerde mobiliteitsbeleid van de stad ondersteund. Binnen het beleidsplan ligt de klemtoon hier op 3 elementen:

- snelheidslimieten;
- parkeerregulering;
- vrachtwagenparkeren;
- Tonnagebeperkingen.

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

Het controleren van de parkeerregulering spitst zich voornamelijk toe op het fout parkeren en de controle op het betalend parkeer of de blauwe zone. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen te worden genomen bij een overtreding.

Om de vrachtwagens uit de woonwijken en –kernen te weren dient er voldoende handhaving te worden uitgevoerd naar het vrachtwagenparkeren.

4.3.6 C.6 Beleidsondersteuning

Om het mobiliteitsbeleid verder te ondersteunen zijn vanuit het beleid volgende acties wenselijk:

- Structureel overleg binnen de vervoersregio;
- Structureel overleg met de openbaar vervoerspartners;
- Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening en politiezone nastreven;

4.3.7 C.7 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijke aspecten binnen het mobiliteitsbeleid.

- Om inzicht te verkrijgen in het effect van maatregelen is het voeren van voor- en naonderzoek wat betreft intensiteiten, snelheden, ongevallen, rij- en loopgedrag noodzakelijk.
- Voer geregeld tellingen uit ter beoordeling van het gevoerde beleid van:
 - Intensiteiten op het wegennet (vaste telpunten);

- Intensiteiten op het fietsroutenetwerk;
- Gebruik openbaar vervoer;
- Fiets- en autobezit bij de gezinnen, overheid en bedrijven.

4.3.8

C.8 Milieu

In het mobiliteitsbeleid dient steeds rekening te worden gehouden met het aspect milieu. Volgende thema's zijn hierbij van belang: versnippering, luchtvervuiling, energieverbruik en emissie van broeikasgassen, lichthinder, geluidshinder en trillingen, ruimtelijke planning, groeninrichting, afval, water en klachtenregistratie.

Zeker het aspect luchtvervuiling is zeer belangrijk voor de stad Mortsel. De normen van NO₂ worden in Mortsel namelijk sterk overstegen. De komende jaren zullen verschillende acties ondernomen moeten worden om de vooropgestelde norm te behalen.

Het stimuleren van alternatieve vervoersmodi en ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer is hierbij essentieel.

Volgende acties worden in Mortsel reeds genomen:

- Deelname milieuambtenaar aan gemeentelijke begeleidingscommissie;
- Uitvoeren luchtmetingen om het model CAR Vlaanderen te testen;
- Cambio autodelen ging juni 2009 van start;
- Een slimmewegenkaart werd uitgewerkt in kader van het project Trage Wegen;
- Een intergemeentelijk fietspunt Mortsel-Hove-Boechout werd geopend op 25 februari 2011;
- Ecocontrole van wagens van Mortselaars worden georganiseerd;
- Strapdagen worden georganiseerd, waarbij ouders en kinderen worden aangemoedigd om stappend of fietsend naar school te komen;
- Opname milieu-aspecten in bestek bij aankoop voertuigen
- Proefproject omtrent elektrische voertuigen

De stad zal de komende jaren veel aandacht besteden aan het milieu en zal zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen welke een positieve invloed hebben op de verschillende milieuthema's.

4.3.9

C.9 Bewegwijzering

Gezien de vooropgestelde wijzigingen in het mobiliteitsbeleid zal ook de bewegwijzering hierop dienen te worden afgestemd. Concreet dienen volgende elementen onderdeel te vormen van de bewegwijzering:

- De dynamische parkeergeleiding;
- Het aangepaste circulatieplan;
- De belangrijkste verkeersgenererende functies;
- Het fietsroutenetwerk, zowel functioneel als recreatief.

Bij de bewegwijzering dient steeds rekening te worden gehouden met de vooropgestelde categorisering der wegen. Aangezien deze gefaseerd wordt opgebouwd zal ook de bewegwijzering per fase dienen te worden uitgewerkt en toegepast.

4.3.10

C.10 Kwaliteitszorg

Daarnaast mag het mobiliteitsbeleidsplan niet gezien worden als een eindpunt. Het is een startpunt waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten. Elke gemeente vult de aspecten van een beleidsproces op een andere manier in. Dit zorgt dat er heel wat verschillen zijn in de kwaliteit van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze kwaliteitsverschillen worden gesymboliseerd door fasen van een ontwikkelingsladder. Opklimmen op deze ladder verhoogt de kwaliteit van het beleid, zorgt voor betere resultaten en meer waardering.

5 **Stap 8: Uitwerking actieprogramma's**

Het actieprogramma A-B-C is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave van het mobiliteitsplan. Het actieprogramma A-B-C is een nuttig beleidsinstrument voor het opstellen van het jaarprogramma van de gemeente. Het kan in het midden van de legislatuur of vroeger worden aangepast via een voortgangsverslag.

Het wordt opgebouwd op basis van de 3 werkdomeinen:

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun beleidseffecten
- Werkdomein B: Netwerken;
- Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Het actieprogramma A-B-C is een tabel die geordend per werkdomein alle acties weergeeft. Per actie wordt het volgende aangegeven:

- De nummer van de actie
- De inhoud van de actie
- De locatie van de actie
- De hoofddoelstelling
- Het budget
- De prioriteit
- De initiatiefnemer
- De partners
- De timing (Korte termijn (KT) = 0-3 jaar, Middellange termijn (MLT) = 4-6 jaar, Lange termijn (LT) = +6-10 jaar)

Navolgend wordt de actietabel weergegeven. De actietabel wordt niet meer enkel via de klassieke werkdomeinen geschreven, maar bijkomend vanuit vier andere invalshoeken opgesteld. Op die manier verkrijgt men vijf programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en doel, namelijk:

- Het actieprogramma ABC
- Een werkprogramma per locatie

- Een investeringsprogramma KT, MLT, LT
- Een beleidsprogramma vanuit de doelstellingen
- Een takenprogramma per initiatiefnemer.

Werkdomein	Nummer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Tijdshorizon
Werkdomein A - Ruimtelijk beleid									
A.1 - Ruimtelijke planning	1	Realisatie strategische projecten opvolgen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.1 - Ruimtelijke planning	2	Wisselwerking tussen mobiliteitsplan en GRS		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	1	Opmaak streefbeeldstudie R11/R11bis	R11	Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	AWV	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	2	Bestuderen ontsluiting bedrijventerrein en sportlandschap in samenhang met aansluiting nieuwe verbindingsweg		Bereikbaarheid	/	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT/MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	3	Herinrichting N10 Statielei	N10	Bereikbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	4	Herinrichting N1 Mechelsesteenweg	N1	Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	5	Herinrichting stationsomgeving Mortsel-Oude God + Stadsplein met ondergrondse parking	Oude-God	Bereikbaarheid	10.000.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	De Lijn/AWV/NMBS	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	6	Herinrichting Gemeenteplein	Gemeenteplein	Verkeersleefbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel/De Lijn	KT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	7	Opmaak van landschapsstudie van de spoorwegbermen en Fort 4		Milieu	10.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	AWV	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
A.2 - Strategische ruimtelijke projecten	8	Uitbouw scholencomplex met parkzone		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
A.3 - Categorisering der wegen	1	Gefaseerde aanpassing van de categorisering der wegen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
A.3 - Categorisering der wegen	2	Herinrichting wegen ifv wegencategorisering, gewenste snelheid, dwarsprofiel en ruimtelijke context		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
Werkdomein B - Verkeersnetwerken									
B.1 - Verblijfsgebieden en voetgangers	1	Uitwerken actieprogramma trage wegen		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetgangers	2	Aandacht besteden aan trage wegen bij nieuwe RUP's of nieuwe ruimtelijk strategische projecten		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	1	Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	MOW	Stad Mortsel	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	2	Herinrichten bovenlokale functionele fietsroutes waar nodig (vb R11, Deurnestraat, Groenstraat ...)		Verkeersveiligheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	3	Realisatie fietspad op spoorwegberm aan de R11	R11	Verkeersveiligheid	100.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.2 - Fietsroutenetwerk	4	Vernieuwing en verlenging Districtenroute		Verkeersveiligheid	?	Gemiddeld	BAM		KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	5	Realisatie fietspad langs fort 4	Fort 4	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	6	Realisatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	7	Realisatie koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	8	Realisatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding naar de N1		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	9	Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	10	Realisatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	11	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Drabstraat en Fort 4		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	12	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Leemputlaarbaan en Luchthavenlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	13	Realiseren van fietsburg tussen Steenakker en Koeisteerthofdreef		Bereikbaarheid	?	Laag	Stad Mortsel	Provincie	LT
B.2 - Fietsroutenetwerk	14	Voldoende fietsstallingen voorzien op stratigische locaties en in woonwijken		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.3 - Openbaar vervoer	1	Realisatie tramverlenging tot Kontich	N1	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	LT
B.3 - Openbaar vervoer	2	Realisatie tramverlenging tot Lier	N10	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	3	Tangentiele buslijnen invoeren		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	4	Verbeteren bereikbaarheid UZA		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	5	Voldoende aandacht besteden aan het comfort van de reizigers en veiligheid		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn	Stad Mortsel	Continu
B.4 - Herinrichting van wegen	1	Plaatsen doseerlichten op belangrijke invalswegen		Verkeersleefbaarheid	12.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT
B.4 - Herinrichting van wegen	2	Uitvoeren circulatiemaatregelen om sluipverkeer in woonwijken te weren		Verkeersleefbaarheid	zie B6	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.4 - Herinrichting van wegen	3	Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv)		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel/Gemeente Borsbeek	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	4	Heraanleg kruispunten in relatie met ontsluiting nieuwe verbindingsweg (Borsbeeksesteenweg/Nv, Nv/R11, R11/N1)		Bereikbaarheid	1.000.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	5	Verder afbouw van de R11 naar lokale weg	R11	Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel	LT
B.4 - Herinrichting van wegen	6	Bij herinrichtingen vormen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijkheid publiek domein het kader		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	1	Jaarlijkse opmaak van een verkeersveiligheidsplan		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Jaarlijks
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	2	Verbeteren verkeersveiligheid bij verkeersonveilige locaties of zones		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone/AWV	KT/MLT/LT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	3	Permanente inventarisatie snelheden op lokale wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	4	Toepassen van principes van duurzaam veilig bij herinrichting van wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	AWV	KT/MLT/LT
B.6 - Verkeersleefbaarheid	1	Opmaken verkeerscirculatieplan		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.7 - Parkeerbeleid	1	Verder uitwerking van het parkeerbeleid op basis van het parkeerplan		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	2	Opvolging parkeerbedrijf		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	3	Invoeren van een dynamisch parkeergeleidingssysteem		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT
B.7 - Parkeerbeleid	4	Regelmatische controle van het parkeerdruk		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	5	Voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mindervalididen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	6	Uitwerken beleidsvisie omtrent parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en alternatieven voor bewonersparkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT
Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen									
C.1 - Vervoersmanagement	1	Terugbetalen openbaar vervoer abonnementen personeel		Milieu	6.303.98 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu (reeds ingevoerd)
C.1 - Vervoersmanagement	2	Promoten alternatieve vervoersmodi		Milieu	1.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	3	Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	4	Aankoop elektrisch dienstvoertuig		Milieu	29.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds aangekocht
C.1 - Vervoersmanagement	5	Gebruik van elektrische fietsen		Milieu	2.500 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	6	Invoeren auto-delen		Milieu	/	Hoog	Cambio	Stad Mortsel	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	7	Invoeren derdebetalerssysteem		Milieu	30.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	NMBS/De Lijn	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	8	Opmaak bedrijfsvervoersplannen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	9	Promoten carpooling		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	10	Opmaak schoolvervoersplan stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	11	Schoolpoelen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	12	Verkeersopvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	13	Vervoersafspraken maken bij grote evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	14	Voorzien van mobiele fietsenstallingen bij evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.2 - Tarifiering	1	Uitwerken van een voorstadstarief in samenwerking met De Lijn en NMBS		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS		MLT
C.2 - Tarifiering	2	Parkeertarief op parkeerlocaties integreren met trein, tram en bus		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		MLT
C.2 - Tarifiering	3	Parkeertarieven diversifiëren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.3 - Algemene sensibilisering	1	Regelmatig bijsturen bereikbaarheidsgids		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	2	Verspreiden informatie omtrent openbaar vervoer		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	3	Themaweken aangrijpen om te sensibiliseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	1	Stimuleren fietsgebruik bij grote evenementen en markt		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	2	Samenwerking openbaar vervoer en cultuur		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/De Lijn/NMBS	Cultureel centrum	Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	3	Stadsportoen promoten als overstappunten op openbaar vervoerscorridors		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	4	Informeren doelgroepen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	5	Seniorenwerking, anders mobiel		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	De Lijn	KT
C.5 - Handhaving	1	Handhaving snelheid		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.5 - Handhaving	2	Handhaving Parkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
C.6 - Beleidsondersteuning	1	Structureel overleg binnen de vervoersregio		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn/NMBS	Stad Mortsel/Buurgemeenten	Continu
C.6 - Beleidsondersteuning	2	Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en politiezone nastreven		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	1	Monitoring en evaluatie van maatregelen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	2	Uitvoeren van tellingen ter beoordeling van het gevoerde beleid		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.8 - Milieu	1	Deelname milieumtenaar aan GBC		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	2	Uitvoeren luchtmetingen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	3	Autodelen blijven steunen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	4	Organiseren van ecocontrole op wagens van Mortselaars		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT
C.8 - Milieu	5	Strapdagen organiseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	6	Opname van milieu-aspecten in bestek bij aankoop dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	7	Proefproject omtrent elektrische voertuigen opvolgen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	8	Zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen ter verbetering van de verschillende milieuthema's		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
C.9 - Bewegwijzering	1	Gefaseerde uitwerking en toepassing van de bewegwijzering		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
C.10 - Kwaliteitszorg	1	Kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid opnemen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld			Continu

Werkdomein	Nummer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Tijdshorizon
B.2 - Fietsroutenetwerk		5 Realisatie fietspad langs fort 4	Fort 4	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		6 Herinrichting Gemeenteplein	Gemeenteplein	Verkeersleefbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel/De Lijn	KT
B.3 - Openbaar vervoer		1 Realisatie tramverlenging tot Kontich	N1	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	LT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		4 Herinrichting N1 Mechelsesteenweg	N1	Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		3 Herinrichting N10 Statielei	N10	Bereikbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	In uitvoering
B.3 - Openbaar vervoer		2 Realisatie tramverlenging tot Lier	N10	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		5 Herinrichting stationsomgeving Mortsel-Oude God + Stadsplein met ondergrondse parking	Oude-God	Bereikbaarheid	10.000.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	De Lijn/AWV/NMBS	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		1 Opmaak streefbeeldstudie R11/R11bis	R11	Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	AWV	Stad Mortsel	In uitvoering
B.2 - Fietsroutenetwerk		3 Realisatie fietspad op spoorwegberm aan de R11	R11	Verkeersveiligheid	100.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.4 - Herinrichting van wegen		5 Verder afbouw van de R11 naar lokale weg	R11	Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel	LT
A.1 - Ruimtelijke planning		1 Realisatie strategische projecten opvolgen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.1 - Ruimtelijke planning		2 Wisselwerking tussen mobiliteitsplan en GRS		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		2 Bestuderen ontsluiting bedrijventerrein en sportlandschap in samenhang met aansluiting nieuwe verbindingsweg		Bereikbaarheid	/	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT/MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		7 Opmaak van landschapsstudie van de spoorwegbermen en Fort 4	Milieu		10.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	AWV	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter		8 Uitbouw scholencomplex met parkzone		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
A.3 - Categorisering der wegen		1 Gefaseerde aanpassing van de categorisering der wegen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
A.3 - Categorisering der wegen		2 Herinrichting wegen ifv wegcategorisering, gewenste snelheid, dwarsprofiel en ruimtelijke context		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger		1 Uitwerken actieprogramma trage wegen	Milieu		/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger		2 Aandacht besteden aan trage wegen bij nieuwe RUP's of nieuwe ruimtelijk strategische projecten		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk		1 Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	MOW	Stad Mortsel	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		2 Herinrichten bovenlokale functionele fietsroutes waar nodig (vb R11, Deumestraat, Groenstraat ...)		Verkeersveiligheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		4 Vernieuwing en verlenging Districtenroute		Verkeersveiligheid	?	Gemiddeld	BAM		KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		6 Realsiatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		7 Realsiatie koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		8 Realsiatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding naar de N1		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		9 Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		10 Realsiatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		11 Doorbreken barriere van spoorweg tussen Drabstraat en Fort 4		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		12 Doorbreken barriere van spoorweg tussen Leemputlaarbaan en Luchthavenlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk		13 Realiseren van fietsburg tussen Steenakker en Koeisteerthofdreef		Bereikbaarheid	?	Laag	Stad Mortsel	Provincie	LT
B.2 - Fietsroutenetwerk		14 Voldoende fietsstallingen voorzien op stratigische locaties en in woonwijken		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.3 - Openbaar vervoer		3 Tangentiele buslijnen invoeren		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer		4 Verbeteren bereikbaarheid UZA		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer		5 Voldoende aandacht besteden aan het comfort van de reizigers en veiligheid		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn	Stad Mortsel	Continu
B.4 - Herinrichting van wegen		1 Plaatsen doseerlichten op belangrijke invalswegen		Verkeersleefbaarheid	12.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT
B.4 - Herinrichting van wegen		2 Uitvoeren circulatiemaatregelen om sluipverkeer in woonwijken te weren		Verkeersleefbaarheid	zie B6	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.4 - Herinrichting van wegen		3 Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv)		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel/Gemeente Borsbeek	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen		4 Heraanleg kruispunten in relatie met ontsluiting nieuwe verbindingsweg (Borsbeeksesteenweg/Nv, Nv/R11, R11/N1)		Bereikbaarheid	1.000.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen		6 Bij herinrichtingen vormen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijkheid publiek domein het kader		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid		1 Jaarlijkse opmaak van een verkeersveiligheidsplan		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Jaarlijks
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid		2 Verbeteren verkeersveiligheid bij verkeersonveilige locaties of zones		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone/AWV	KT/MLT/LT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid		3 Permanente inventarisatie snelheden op lokale wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid		4 Toepassen van principes van duurzaam veilig bij herinrichting van wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	AWV	KT/MLT/LT
B.6 - Verkeersleefbaarheid		1 Opmaken verkeerscirculatieplan		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.7 - Parkeerbeleid		1 Verder uitwerking van het parkeerbeleid op basis van het parkeerplan		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid		2 Opvolging parkeerbedrijf		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	Continu
B.7 - Parkeerbeleid		3 Invoeren van een dynamisch parkeergeleidingssysteem		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT
B.7 - Parkeerbeleid		4 Regelmatige controle van het parkeerdruk		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
B.7 - Parkeerbeleid		5 Voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mindervalliden		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid		6 Uitwerken beleidsvisie omtrent parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en alternatieven voor bewonersparkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT
C.1 - Vervoersmanagement		1 Terugbetalen openbaar vervoer abonnementen personeel		Milieu	6.303.98 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu (reeds ingevoerd)
C.1 - Vervoersmanagement		2 Promoten alternatieve vervoersmodi		Milieu	1.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement		3 Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement		4 Aankoop elektrisch dienstvoertuig		Milieu	29.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds aangekocht
C.1 - Vervoersmanagement		5 Gebruik van elektrische fietsen		Milieu	2.500 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement		6 Invoeren auto-delen		Milieu	/	Hoog	Cambio	Stad Mortsel	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement		7 Invoeren derdebetalerssysteem		Milieu	30.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	NMBS/De Lijn	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement		8 Opmaak bedrijfsvervoersplannen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		9 Promoten carpooling		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		10 Opmaak schoolvervoersplan stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		11 Schoolpoolen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		12 Verkeersopvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		13 Vervoersafspraken maken bij grote evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.1 - Vervoersmanagement		14 Voorzien van mobielele fietsstallingen bij evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.2 - Tarifiering		1 Uitwerken van een voorstadstarief in samenwerking met De Lijn en NMBS		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS		MLT
C.2 - Tarifiering		2 Parkeertarief op parkeerlocaties integreren met trein, tram en bus		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		MLT
C.2 - Tarifiering		3 Parkeertarieven diversifiëren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.3 - Algemene sensibilisering		1 Regelmatig bijsturen bereikbaarheidsgids		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering		2 Verspreiden informatie omtrent openbaar vervoer		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering		3 Themaweken aangrijpen om te sensibiliseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing		1 Stimuleren fietsgebruik bij grote evenementen en markt		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing		2 Samenwerking openbaar vervoer en cultuur		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/De Lijn/NMBS	Cultureel centrum	Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing		3 Stadspoorten promoten als overstappunten op openbaar vervoerscorridors		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing		4 Informeren doelgroepen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing		5 Seniorenwerking, anders mobiel		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	De Lijn	KT
C.5 - Handhaving		1 Handhaving snelheid		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.5 - Handhaving		2 Handhaving Parkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
C.6 - Beleidsondersteuning		1 Structureel overleg binnen de vervoersregio		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn/NMBS	Stad Mortsel/Burgemeenten	Continu
C.6 - Beleidsondersteuning		2 Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en politiezone nastreven		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie		1 Monitoring en evaluatie van maatregelen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie		2 Uitvoeren van tellingen ter beoordeling van het gevoerde beleid		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.8 - Milieu		1 Deelname milieumtenaar aan GBC		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu		2 Uitvoeren luchtmetingen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu		3 Autodelen blijven steunen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu		4 Organiseren van ecocontrole op wagens van Mortselaaars		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT
C.8 - Milieu		5 Strapdagen organiseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu		6 Opname van milieu-aspecten in bestek bij aankoop dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu		7 Proefproject omtrent elektrische voertuigen opvolgen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu		8 Zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen ter verbetering van de verschillende milieuthema's		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
C.9 - Bewegwijzering		1 Gefaseerde uitwerking en toepassing van de bewegwijzering		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
C.10 - Kwaliteitszorg		1 Kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid opnemen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld			Continu

Werkdomein	Nummer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Tijdshorizon
A.1 - Ruimtelijke planning	1	Realisatie strategische projecten opvolgen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.1 - Ruimtelijke planning	2	Wisselwerking tussen mobiliteitsplan en GRS		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	1	Opmaak streefbeeldstudie R11/R11bis	R11	Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	AWV	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	4	Herinrichting N1 Mechelsesteenweg	N1	Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	7	Opmaak van landschapsstudie van de spoorwegbermen en Fort 4		Milieu	10.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	AWV	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
A.3 - Categorisering der wegen	1	Gefaseerde aanpassing van de categorisering der wegen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
A.3 - Categorisering der wegen	2	Herinrichting wegen ifv wegencategorisering, gewenste snelheid, dwarsprofiel en ruimtelijke context		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger	1	Uitwerken actieprogramma trage wegen		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger	2	Aandacht besteden aan trage wegen bij nieuwe RUP's of nieuwe ruimtelijk strategische projecten		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	1	Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	MOW	Stad Mortsel	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	2	Herinrichten bovenlokale functionele fietsroutes waar nodig (vb R11, Deurnestraat, Groenstraat ...)		Verkeersveiligheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	3	Realisatie fietspad op spoorwegberm aan de R11	R11	Verkeersveiligheid	100.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.2 - Fietsroutenetwerk	4	Vernieuwing en verlenging Districtenroute		Verkeersveiligheid	?	Gemiddeld	BAM		KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	5	Realisatie fietspad langs fort 4	Fort 4	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	6	Realisatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	7	Realsiatie koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	8	Realsiatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding naar de N1		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	9	Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	10	Realsiatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	11	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Drabstraat en Fort 4		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	12	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Leemputlaarbaan en Luchthavenlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	1	Realisatie tramverlenging tot Kontich	N1	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	LT
B.3 - Openbaar vervoer	2	Realisatie tramverlenging tot Lier	N10	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	3	Tangentiele buslijnen invoeren		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	4	Verbeteren bereikbaarheid UZA		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.7 - Parkeerbeleid	2	Opvolging parkeerbedrijf		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	5	Voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mindervalliden		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
C.1 - Vervoersmanagement	8	Opmaak bedrijfsvervoersplannen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	9	Promoten carpooling		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	10	Opmaak schoolvervoersplan stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	11	Schoolpoolen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	12	Verkeersopvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	13	Vervoersafspraken maken bij grote evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	14	Voorzien van mobiele fietsenstallingen bij evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	3	Themaweken aangrijpen om te sensibiliseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	2	Samenwerking openbaar vervoer en cultuur		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/De Lijn/NMBS	Cultureel centrum	Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	4	Informeren doelgroepen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	5	Seniorenwerking, anders mobiel		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	De Lijn	KT
C.6 - Beleidsondersteuning	1	Structureel overleg binnen de vervoersregio		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn/NMBS	Stad Mortsel/Buurgemeenten	Continu
C.8 - Milieu	1	Deelname milieuaamtenaar aan GBC		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	4	Organiseren van ecocontrole op wagens van Mortselaars		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT
C.8 - Milieu	5	Strapdagen organiseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.10 - Kwaliteitszorg	1	Kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid opnemen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld			Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	2	Bestuderen ontsluiting bedrijventerrein en sportlandschap in samenhang met aansluiting nieuwe verbindingsweg		Bereikbaarheid	/	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT/MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	3	Herinrichting N10 Statielei	N10	Bereikbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	5	Herinrichting stationsomgeving Mortsel-Oude God + Stadsplein met ondergrondse parking	Oude-God	Bereikbaarheid	10.000.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	De Lijn/AWV/NMBS	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	6	Herinrichting Gemeenteplein	Gemeenteplein	Verkeersleefbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel/De Lijn	KT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	8	Uitbouw scholencomplex met parkzone		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	14	Voldoende fietsstallingen voorzien op stratigische locaties en in woonwijken		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.3 - Openbaar vervoer	5	Voldoende aandacht besteden aan het comfort van de reizigers en veiligheid		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn	Stad Mortsel	Continu
B.4 - Herinrichting van wegen	1	Plaatsen doseerlichten op belangrijke invalswegen		Verkeersleefbaarheid	12.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT
B.4 - Herinrichting van wegen	2	Uitvoeren circulatiemaatregelen om sluipverkeer in woonwijken te weren		Verkeersleefbaarheid	zie B6	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.4 - Herinrichting van wegen	3	Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv)		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel/Gemeente Borsbeek	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	4	Heraanleg kruispunten in relatie met ontsluiting nieuwe verbindingsweg (Borsbeeksesteenweg/Nv, Nv/R11, R11/N1)		Bereikbaarheid	1.000.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	5	Verder afbouw van de R11 naar lokale weg	R11	Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel	LT
B.4 - Herinrichting van wegen	6	Bij herinrichtingen vormen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijkheid publiek domein het kader		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	1	Jaarlijkse opmaak van een verkeersveiligheidsplan		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Jaarlijks
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	2	Verbeteren verkeersveiligheid bij verkeersonveilige locaties of zones		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone/AWV	KT/MLT/LT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	3	Permanente inventarisatie snelheden op lokale wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	4	Toepassen van principes van duurzaam veilig bij herinrichting van wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	AWV	KT/MLT/LT
B.6 - Verkeersleefbaarheid	1	Opmaken verkeerscirculatieplan		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.7 - Parkeerbeleid	1	Verder uitwerking van het parkeerbeleid op basis van het parkeerplan		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	3	Invoeren van een dynamisch parkeergeleidingssysteem		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT
B.7 - Parkeerbeleid	4	Regelmatige controle van het parkeerdruk		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	6	Uitwerken beleidsvisie omtrent parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en alternatieven voor bewonersparkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT
C.1 - Vervoersmanagement	1	Terugbetalen openbaar vervoer abonnementen personeel		Milieu	6.303.98 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu (reeds ingevoerd)
C.1 - Vervoersmanagement	2	Promoten alternatieve vervoersmodi		Milieu	1.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	3	Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	4	Aankoop elektrisch dienstvoertuig		Milieu	29.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds aangekocht
C.1 - Vervoersmanagement	5	Gebruik van elektrische fietsen		Milieu	2.500 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	6	Invoeren auto-delen		Milieu	/	Hoog	Cambio	Stad Mortsel	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	7	Invoeren derdebetalerssysteem		Milieu	30.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	NMBS/De Lijn	Reeds ingevoerd
C.2 - Tarifiering	1	Uitwerken van een voorstadstarief in samenwerking met De Lijn en NMBS		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS		MLT
C.2 - Tarifiering	2	Parkeertarief op parkeerlocaties integreren met trein, tram en bus		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		MLT
C.2 - Tarifiering	3	Parkeertarieven diversifiëren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.3 - Algemene sensibilisering	1	Regelmatig bijsturen bereikbaarheidsgids		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	2	Verspreiden informatie omtrent openbaar vervoer		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	1	Stimuleren fietsgebruik bij grote evenementen en markt		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	3	Stadspoorten promoten als overstappunten op openbaar vervoerscorridors		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.5 - Handhaving	1	Handhaving snelheid		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.5 - Handhaving	2	Handhaving Parkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
C.6 - Beleidsondersteuning	2	Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en politiezone nastreven		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	1	Monitoring en evaluatie van maatregelen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	2	Uitvoeren van tellingen ter beoordeling van het gevoerde beleid		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.8 - Milieu	2	Uitvoeren luchtmetingen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	3	Autodelen blijven steunen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	6	Opname van milieu-aspecten in bestek bij aankoop dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	7	Proefproject omtrent elektrische voertuigen opvolgen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	8	Zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen ter verbetering van de verschillende milieuthema's		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
C.9 - Bewegwijzering	1	Gefaseerde uitwerking en toepassing van de bewegwijzering		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.2 - Fietsroutenetwerk	13	Realiseren van fietsburg tussen Steenakker en Koeisteerthofdreef		Bereikbaarheid	?	Laag	Stad Mortsel	Provincie	LT

Werkdomein	Nummer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Tijdshorizon
A.2 - Strategische ruimtelijke project	2	Bestuderen ontsluiting bedrijventerrein en sportlandschap in samenhang met aansluiting nieuwe verbindingsweg		Bereikbaarheid	/	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT/MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke project	3	Herinrichting N10 Statielei	N10	Bereikbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke project	4	Herinrichting N1 Mechelsesteenweg	N1	Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke project	5	Herinrichting stationsomgeving Mortsel-Oude God + Stadsplein met ondergrondse parking	Oude-God	Bereikbaarheid	10.000.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	De Lijn/AWV/NMBS	In uitvoering
A.3 - Categoriëring der wegen	1	Gefaseerde aanpassing van de categorisering der wegen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
A.3 - Categoriëring der wegen	2	Herinrichting wegen ifv wegcategoriëring, gewenste snelheid, dwarsprofiel en ruimtelijke context		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
B.1 - Verblifgebieden en voetganger	2	Aandacht besteden aan trage wegen bij nieuwe RUP's of nieuwe ruimtelijk strategische projecten		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	1	Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	MOW	Stad Mortsel	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	5	Realisatie fietspad langs fort 4	Fort 4	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	6	Realisatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	7	Realsiatie koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	8	Realsiatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding naar de N1		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	9	Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	10	Realsiatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	11	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Drabstraat en Fort 4		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	12	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Leemputlaarbaan en Luchthavenlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	13	Realiseren van fietsburg tussen Steenakker en Koeisteerthofdreef		Bereikbaarheid	?	Laag	Stad Mortsel	Provincie	LT
B.3 - Openbaar vervoer	1	Realisatie tramverlenging tot Kontich	N1	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	LT
B.3 - Openbaar vervoer	2	Realisatie tramverlenging tot Lier	N10	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	3	Tangentiele buslijnen invoeren		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	4	Verbeteren bereikbaarheid UZA		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	4	Heraanleg kruispunten in relatie met ontsluiting nieuwe verbindingsweg (Borsbeeksesteenweg/Nv, Nv/R11, R11/N1)		Bereikbaarheid	1.000.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	MLT
B.7 - Parkeerbeleid	5	Voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mindervalliden		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
C.3 - Algemene sensibilisering	1	Regelmatig bijsturen bereikbaarheidsgids		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.6 - Beleidsondersteuning	1	Structureel overleg binnen de vervoersregio		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn/NMBS	Stad Mortsel/Buurgemeenten	Continu
C.9 - Bewegwijzering	1	Gefaseerde uitwerking en toepassing van de bewegwijzering		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
A.2 - Strategische ruimtelijke project	7	Opmaak van landschapstudie van de spoorwegbermen en Fort 4		Milieu	10.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	AWV	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.1 - Verblifgebieden en voetganger	1	Uitwerken actieprogramma trage wegen		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT
C.1 - Vervoersmanagement	1	Terugbetalen openbaar vervoer abonnementen personeel		Milieu	6.303.98 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu (reeds ingevoerd)
C.1 - Vervoersmanagement	2	Promoten alternatieve vervoersmodi		Milieu	1.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	3	Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	4	Aankoop elektrisch dienstvoertuig		Milieu	29.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds aangekocht
C.1 - Vervoersmanagement	5	Gebruik van elektrische fietsen		Milieu	2.500 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	6	Invoeren auto-delen		Milieu	/	Hoog	Cambio	Stad Mortsel	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	7	Invoeren derdebetalerssysteem		Milieu	30.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	NMBS/De Lijn	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	8	Opmaak bedrijfsvervoersplannen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	9	Promoten carpooling		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	10	Opmaak schoolvervoersplan stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	11	Schoolpoolen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	3	Themaweken aangrijpen om te sensibiliseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	1	Stimuleren fietsgebruik bij grote evenementen en markt		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	1	Deelname milieuumtenaar aan GBC		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	2	Uitvoeren luchtmetingen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	3	Autodelen blijven steunen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	4	Organiseren van ecocontrole op wagens van Mortselaaers		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT
C.8 - Milieu	5	Strapdagen organiseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	6	Opname van milieu-aspecten in bestek bij aankoop dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	7	Proefproject omtrent elektrische voertuigen opvolgen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	8	Zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen ter verbetering van de verschillende milieuthema's		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	14	Voldoende fietsstallingen voorzien op stratigische locaties en in woonwijken		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.3 - Openbaar vervoer	5	Voldoende aandacht besteden aan het comfort van de reizigers en veiligheid		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn	Stad Mortsel	Continu
B.4 - Herinrichting van wegen	6	Bij herinrichtingen vormen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijkheid publiek domein het kader		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	12	Verkeersopvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.2 - Tarifiering	1	Uitwerken van een voorstadstarief in samenwerking met De Lijn en NMBS		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS		MLT
C.2 - Tarifiering	2	Parkeertarief op parkeerlocaties integreren met trein, tram en bus		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		MLT
C.3 - Algemene sensibilisering	2	Verspreiden informatie omtrent openbaar vervoer		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	2	Samenwerking openbaar vervoer en cultuur		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/De Lijn/NMBS	Cultureel centrum	Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	4	Informeren doelgroepen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	5	Seniorenwerking, anders mobiel		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	De Lijn	KT
C.6 - Beleidsondersteuning	2	Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en politiezone nastreven		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.10 - Kwaliteitszorg	1	Kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid opnemen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld			Continu
A.1 - Ruimtelijke planning	1	Realisatie strategische projecten opvolgen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.1 - Ruimtelijke planning	2	Wisselwerking tussen mobiliteitsplan en GRS		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke project	1	Opmaak streefbeeldstudie R11/R11bis	R11	Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	AWV	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke project	6	Herinrichting Gemeenteplein	Gemeenteplein	Verkeersleefbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel/De Lijn	KT
A.2 - Strategische ruimtelijke project	8	Uitbouw scholencomplex met parkzone		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	1	Plaatsen doseerlichten op belangrijke invalswegen		Verkeersleefbaarheid	12.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT
B.4 - Herinrichting van wegen	2	Uitvoeren circulatiemaatregelen om sluipverkeer in woonwijken te weren		Verkeersleefbaarheid	zie B6	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.4 - Herinrichting van wegen	3	Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv)		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel/Gemeente Borsbeek	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	5	Verder afbouw van de R11 naar lokale weg	R11	Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel	LT
B.6 - Verkeersleefbaarheid	1	Opmaken verkeerscirculatieplan		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.7 - Parkeerbeleid	1	Verder uitwerking van het parkeerbeleid op basis van het parkeerplan		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	2	Opvolging parkeerbedrijf		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	3	Invoeren van een dynamisch parkeergeleidingssysteem		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT
B.7 - Parkeerbeleid	4	Regelmatige controle van het parkeerdruk		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	6	Uitwerken beleidsvisie omtrent parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en alternatieven voor bewonersparkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT
C.1 - Vervoersmanagement	13	Vervoersafspraken maken bij grote evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	14	Voorzien van mobiele fietsenstallingen bij evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.2 - Tarifiering	3	Parkeertarieven diversifiëren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	3	Stadsportoren promoten als overstappunten op openbaar vervoerscorridors		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.5 - Handhaving	2	Handhaving Parkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	2	Uitvoeren van tellingen ter beoordeling van het gevoerde beleid		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	2	Herinrichten bovenlokale functionele fietsroutes waar nodig (vb R11, Deurnestraat, Groenstraat ...)		Verkeersveiligheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	3	Realisatie fietspad op spoorwegberm aan de R11	R11	Verkeersveiligheid	100.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.2 - Fietsroutenetwerk	4	Vernieuwing en verlenging Districtenroute		Verkeersveiligheid	?	Gemiddeld	BAM		KT/MLT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	1	Jaarlijkse opmaak van een verkeersveiligheidsplan		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Jaarlijks
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	2	Verbeteren verkeersveiligheid bij verkeersonveilige locaties of zones		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone/AWV	KT/MLT/LT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	3	Permanente inventarisatie snelheden op lokale wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	4	Toepassen van principes van duurzaam veilig bij herinrichting van wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	AWV	KT/MLT/LT
C.5 - Handhaving	1	Handhaving snelheid		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	1	Monitoring en evaluatie van maatregelen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu

Werkdomein	Nummer	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Tijdshorizon
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	1	Opmaak streefbeeldstudie R11/R11bis	R11	Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	AWV	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	2	Bestuderen ontsluiting bedrijventerrein en sportlandschap in samenhang met aansluiting nieuwe verbindingsweg		Bereikbaarheid	/	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT/MLT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	6	Herinrichting Gemeenteplein	Gemeenteplein	Verkeersleefbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel/De Lijn	KT
B.4 - Herinrichting van wegen	1	Plaatsen doseerlichten op belangrijke invalswegen		Verkeersleefbaarheid	12.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	KT
B.4 - Herinrichting van wegen	3	Aanleg nieuwe verbindingsweg (Nv)		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel/Gemeente Borsbeek	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	4	Heraanleg kruispunten in relatie met ontsluiting nieuwe verbindingsweg (Borsbeeksesteenweg/Nv, Nv/R11, R11/N1)		Bereikbaarheid	1.000.000 euro	Hoog	AWV	Stad Mortsel	MLT
B.4 - Herinrichting van wegen	5	Verder afbouw van de R11 naar lokale weg		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	AWV	Stad Mortsel	LT
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	3	Herinrichting N10 Statielei	N10	Bereikbaarheid	400.000 euro	Hoog	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	4	Herinrichting N1 Mechelsesteenweg	N1	Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	AWV/DE LIJN	Stad Mortsel	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	4	Vernieuwing en verlenging Districtenroute		Verkeersveiligheid	?	Gemiddeld	BAM		KT/MLT
C.1 - Vervoersmanagement	6	Invoeren auto-delen		Milieu	/	Hoog	Cambio	Stad Mortsel	Reeds ingevoerd
B.3 - Openbaar vervoer	1	Realisatie tramverlenging tot Kontich	N1	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	LT
B.3 - Openbaar vervoer	2	Realisatie tramverlenging tot Lier	N10	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel/AWV	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	3	Tangentiele buslijnen invoeren		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	4	Verbeteren bereikbaarheid UZA		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn	Stad Mortsel	MLT
B.3 - Openbaar vervoer	5	Voldoende aandacht besteden aan het comfort van de reizigers en veiligheid		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn	Stad Mortsel	Continu
C.2 - Tarifiering	1	Uitwerken van een voorstadstarief in samenwerking met De Lijn en NMBS		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS		MLT
C.6 - Beleidsondersteuning	1	Structureel overleg binnen de vervoersregio		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	De Lijn/NMBS	Stad Mortsel/Buurgemeenten	Continu
C.2 - Tarifiering	2	Parkeertarief op parkeerlocaties integreren met trein, tram en bus		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		MLT
C.3 - Algemene sensibilisering	2	Verspreiden informatie omtrent openbaar vervoer		Toegankelijkheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	3	Stadsportoren promoten als overstappunten op openbaar vervoerscorridors		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	De Lijn/NMBS/Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	1	Realiseren hoofdroute langsheen spoorlijn 15		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	MOW	Stad Mortsel	KT/MLT
B.7 - Parkeerbeleid	4	Regelmatige controle van het parkeerdruk		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
C.5 - Handhaving	2	Handhaving Parkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Parkeerbedrijf	Stad Mortsel	Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	1	Jaarlijkse opmaak van een verkeersveiligheidsplan		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Jaarlijs
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	3	Permanente inventarisatie snelheden op lokale wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.5 - Handhaving	1	Handhaving snelheid		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Politiezone	Stad Mortsel	Continu
C.4 - Specifieke marketing	1	Stimuleren fietsgebruik bij grote evenementen en markt		Milieu	/	Hoog	Stad Morstel		Reeds ingevoerd
A.1 - Ruimtelijke planning	1	Realisatie strategische projecten opvolgen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.1 - Ruimtelijke planning	2	Wisselwerking tussen mobiliteitsplan en GRS		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	5	Herinrichting stationsomgeving Mortsel-Oude God + Stadsplein met ondergrondse parking	Oude-God	Bereikbaarheid	10.000.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	De Lijn/AWV/NMBS	In uitvoering
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	7	Opmaak van landschapsstudie van de spoorwegbermen en Fort 4		Milieu	10.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	AWV	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
A.2 - Strategische ruimtelijke projecter	8	Uitbouw scholencomplex met parkzone		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger	1	Uitwerken actieprogramma trage wegen		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT
B.1 - Verblijfsgebieden en voetganger	2	Aandacht besteden aan trage wegen bij nieuwe RUP's of nieuwe ruimtelijk strategische projecten		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
B.2 - Fietsroutenetwerk	2	Herinrichten bovenlokale functionele fietsroutes waar nodig (vb R11, Deurmestraat, Groenstraat ...)		Verkeersveiligheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	3	Realisatie fietspad op spoorwegberm aan de R11	R11	Verkeersveiligheid	100.000 euro	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	Afhankelijk van keuzes in streefbeeld R11
B.2 - Fietsroutenetwerk	5	Realisatie fietspad langs fort 4	Fort 4	Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	6	Realsiatie fietsverbinding tussen Drabstraat en Fort 3		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	7	Realsiatie koppeling tussen Neerhoevelaan en Drabstraat		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	8	Realsiatie fietspad langs E. Thieffrylaan en verbinding naar de N1		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	KT/MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	9	Realisatie fietspad op spoorwegberm ten oosten van de Dieseghemlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	10	Realsiatie koppeling tussen Dieseghemlei en Heirbaan		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	11	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Drabstraat en Fort 4		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	12	Doorbreken barriere van spoorweg tussen Leemputlaarbaan en Luchthavenlei		Bereikbaarheid	?	Gemiddeld	Stad Mortsel	Provincie	MLT
B.2 - Fietsroutenetwerk	13	Realiseren van fietsburg tussen Steenakker en Koeisteerthofdreef		Bereikbaarheid	?	Laag	Stad Mortsel	Provincie	LT
B.2 - Fietsroutenetwerk	14	Voldoende fietsstallingen voorzien op stratigische locaties en in woonwijken		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.4 - Herinrichting van wegen	2	Uitvoeren circulatiemaatregelen om sluipverkeer in woonwijken te weren		Verkeersleefbaarheid	zie B6	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.4 - Herinrichting van wegen	6	Bij herinrichtingen vormen de vademeca fietsvoorzieningen en toegankelijkheid publiek domein het kader		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	2	Verbeteren verkeersveiligheid bij verkeersonveilige locaties of zones		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone/AWV	KT/MLT/LT
B.5 - Verkeersveiligheidsbeleid	4	Toepassen van principes van duurzaam veilig bij herinrichting van wegen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	AWV	KT/MLT/LT
B.6 - Verkeersleefbaarheid	1	Opmaken verkeerscirculatieplan		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel		KT
B.7 - Parkeerbeleid	1	Verder uitwerking van het parkeerbeleid op basis van het parkeerplan		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	2	Opvolging parkeerbedrijf		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	Continu
B.7 - Parkeerbeleid	3	Invoeren van een dynamisch parkeergeleidingssysteem		Verkeersleefbaarheid	?	Hoog	Stad Mortsel	Parkeerbedrijf	KT
B.7 - Parkeerbeleid	5	Voldoende parkeerplaatsen voorzien voor mindervaliden		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
B.7 - Parkeerbeleid	6	Uitwerken beleidsvisie omtrent parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en alternatieven voor bewonersparkeren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT
C.1 - Vervoersmanagement	1	Terugbetalen openbaar vervoer abonnementen personeel		Milieu	6.303.98 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu (reeds ingevoerd)
C.1 - Vervoersmanagement	2	Promoten alternatieve vervoersmodi		Milieu	1.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	3	Aankopen milieuvriendelijke dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.1 - Vervoersmanagement	4	Aankoop elektrisch dienstvoertuig		Milieu	29.000 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds aangekocht
C.1 - Vervoersmanagement	5	Gebruik van elektrische fietsen		Milieu	2.500 euro	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	7	Invoeren derdebetalerssysteem		Milieu	30.000 euro	Hoog	Stad Mortsel	NMBS/De Lijn	Reeds ingevoerd
C.1 - Vervoersmanagement	8	Opmaak bedrijfsvervoersplannen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	9	Promoten carpooling		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Bedrijven	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	10	Opmaak schoolvervoersplan stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	11	Schoolpoolen stimuleren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	12	Verkeersopvoeding bestendigen en koppelen aan vervoersopvoeding		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Scholen	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	13	Vervoersafspraken maken bij grote evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.1 - Vervoersmanagement	14	Voorzien van mobiele fietsenstallingen bij evenementen		Verkeersleefbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	Organisatoren evenementen/De Lijn/NMBS	Continu
C.2 - Tarifiering	3	Parkeertarieven diversifiëren		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.3 - Algemene sensibilisering	1	Regelmatig bijsturen bereikbaarheidsgids		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.3 - Algemene sensibilisering	3	Themaweken aangrijpen om te sensibiliseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.4 - Specifieke marketing	4	Informeren doelgroepen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.4 - Specifieke marketing	5	Seniorenwerking, anders mobiel		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel	De Lijn	KT
C.6 - Beleidsondersteuning	2	Goede samenwerking tussen de diensten openbare werken, milieu, ruimtelijke ordening, mobiliteit en politiezone nastreven		Toegankelijkheid	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	1	Monitoring en evaluatie van maatregelen		Verkeersveiligheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.7 - Monitoring en evaluatie	2	Uitvoeren van tellingen ter beoordeling van het gevoerde beleid		Verkeersleefbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel	Politiezone	Continu
C.8 - Milieu	1	Deelname milieuaamtenaar aan GBC		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	2	Uitvoeren luchtmetingen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	3	Autodelen blijven steunen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	4	Organiseren van ecocontrole op wagens van Mortselaars		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		KT
C.8 - Milieu	5	Strapdagen organiseren		Milieu	/	Gemiddeld	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	6	Opname van milieu-aspecten in bestek bij aankoop dienstvoertuigen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Reeds ingevoerd
C.8 - Milieu	7	Proefproject omtrent elektrische voertuigen opvolgen		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		Continu
C.8 - Milieu	8	Zoeken naar nieuwe, gerichte en efficiënte acties en maatregelen ter verbetering van de verschillende milieuthema's		Milieu	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT
C.9 - Bewegwijzering	1	Gefaseerde uitwerking en toepassing van de bewegwijzering		Bereikbaarheid	/	Hoog	Stad Mortsel		KT/MLT/LT
A.3 - Categorisering der wegen	1	Gefaseerde aanpassing van de categorisering der wegen		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
A.3 - Categorisering der wegen	2	Herinrichting wegen ifv wegcategorisering, gewenste snelheid, dwarsprofiel en ruimtelijke context		Bereikbaarheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/AWV		KT/MLT/LT
C.4 - Specifieke marketing	2	Samenwerking openbaar vervoer en cultuur		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld	Stad Mortsel/De Lijn/NMBS	Cultureel centrum	Reeds ingevoerd
C.10 - Kwaliteitszorg	1	Kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid opnemen		Toegankelijkheid	/	Gemiddeld			Continu

6 Voorstel voor organisatie en evaluatie

6.1 Organisatie

Beleidsvorming in het algemeen, of meer bepaald het streven naar coherentie en continuïteit in het beleid, of het heroriënteren van het beleid op zich aandienende maatschappelijke tendensen, noodzaakt een duidelijk organisatiesysteem, zowel op gemeentelijk als bovengemeentelijk vlak. Dit mobiliteitsbeleidsplan wordt echter niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol verkeersbeleid. Er wordt een centrale plaats aan de GBC gegeven in het evalueren, rapporteren van de voortgang van de voorgestelde maatregelen.

Het organisatiesysteem dient uitgebouwd te worden op een tweeledig niveau:

- Op het niveau van de praktische uitvoering
- Op het niveau van de beleidsvoorbereiding en –beslissingen

Het niveau van de praktische uitvoering

De opzet en implementatie van het mobiliteitsplan moet geïntegreerd worden in de dagelijkse taken van de gemeentelijke diensten. Het verzekeren van deze continue opvolging van het plan in al haar componenten, omvat een full-time aangelegenheid. De mobiliteitsambtenaar speelt hierin een belangrijke rol.

Een regelmatig overleg met de dienst- en beleidsverantwoordelijke met andere planologische disciplines (ruimtelijke ordening, milieu, economie), ... is noodzakelijk.

Het niveau van besluitvorming

De beleidsopvolging en –implementatie is geen uitsluitend gemeentelijke aangelegenheid. De uitwerking van het mobiliteitsconvenantenbeleid is hiervan een goed voorbeeld. In de schoot van de Gemeentelijke begeleidingscommissie zal de gerichte bijsturing van het mobiliteitsplan Morsel plaatsvinden. In die zin zal een breder overleg, meer dan enkel bilateraal, tot stand komen. Naast de courante gesprekspartners zoals de stad zelf, de Provincie Antwerpen en het Vlaams gewest (AWV) zullen ook de openbaar vervoersbedrijven (NMBS, De Lijn) en AROHM op directe wijze bij de besprekingen worden betrokken.

In functie van het waarborgen van een aanvullende ondersteuning van de gemeentelijke beleidsvorming, zal de stad Morsel een jaarlijks budget reserveren voor het respectievelijk inwinnen en uitbesteden van adviezen en studies in verband met de brede verkeers- en mobiliteitsproblematiek.

6.2 Evaluatie

Bij de evaluatie van het mobiliteitsplan tegen de vooropgestelde doelstellingen dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd te worden.

In de tussentijdse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd worden. Op het gemeentelijk niveau is de periode van de begrotingsopmaak hiervoor de uitgelezen moment. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Bijgevolg dient de tussentijds evaluatie minstens jaarlijks gehouden te worden. Deze toetsingsmomenten kunnen rond bepaalde indicatoren opgebouwd worden. Verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot het flexibel bijsturen van het actieprogramma. De tussentijdse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de begeleidingscommissie van het mobiliteitsplan. De besluitvoering dient aansluitend vertaald te worden naar de programmatie-cel bij de verschillende beleidsactoren.

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Globale ontwikkelingen en tendensen in het landschap van verkeer en vervoer noodzaken om het mobiliteitsplan na bijvoorbeeld 5 jaar te actualiseren, en te beslissen over een eventuele noodzaak tot een integrale herziening van het mobiliteitsplan (nl. op 10 jaar.). Een fundamentele herziening van (een dele van) het mobiliteitsplan kan zich tevens aandienen wanneer in de gemeente (of zelfs een regio) een dermate invloedrijk nieuw ruimtelijk project of infrastructurele voorzieningen tot ontwikkeling komt, en daardoor het mobiliteitspatroon ten gronde wordt gewijzigd. Bij de globale evaluatie van het mobiliteitsplan kan het zelfs wenselijk zijnde doelstellingen aan te scherpen, steeds rekening houdend met de actuele verkeers- en vervoersproblematiek en –beleid op hoger niveau. De globale evaluatie situeert zich bijgevolg meerjaarlijks. Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelrol. Terugkoppeling met de provinciale auditcommissie (na volledige herziening van het plan) is aangewezen.

7**Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten**

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg is niet voorzien in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Een herziening hieromtrent is wenselijk.

Daarnaast dient te worden opgemerkt dat verschillende studies (het streefbeeld van de R11, Plan-Mer tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven) nog in opmaak zijn en mogelijks nog een impact kunnen hebben op voorliggende nota.

8 Bijlagen

8.1

Verslag PAC verkenningnota

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE

Antwerpen

BIJEENKOMST van 16 september 2010

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente Mortsel

Verkenningnota

1. Situering

- ⇒ Mortsel beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan. De datum van de PAC was 10/06/2003. Het mobiliteitsplan is niet meer geldig.
- ⇒ De sneltoets werd gunstig geadviseerd door de PAC op 9 juli 2009.
- ⇒ De verkenningnota wordt voorgelegd aan de PAC op 16 september 2010.

2. Bespreking Sneltoets

Volledigheid

Een apart verslag van de GBC dd. 10/08/2010 over de verkenningnota ontbreekt en werd later nagezonden. Het zal worden toegevoegd aan dit verslag.
Een verslag van de PAC over de sneltoets is aanwezig in het dossier.

Concrete inhoud

STAP 1. Uitkomst sneltoets

De gewijzigde planningscontext is overgenomen: aanpassingen openbaar vervoer, BFFN, GRS, quick-scan gewestplantracés, herziening RSV, partiële herziening RSPA, diverse studies zoals sluipverkeer in de Zuidostrand, verbetering doorstroming op tramlijn 15 tussen Mortsel en Antwerpen, streefbeeld R11, parkeerstudie Mortsel, modeldoorrekeningen oplossingen kruispunt Vredebaan-Antwerpsestraat, ongevallengis 2005-2007, diverse woonprojecten en verhuis recyclagepark, startnota mobiliteitsmaatregelen ontsluiting bedrijventerrein naast Luchthaven Antwerpen, diverse plannen GRUP afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen en RUP's oude god, sportlandschap, stadsplein. De GBC kiest voor spoor 2.

Vraag 2: Welke thema's wenst de GBC toe te voegen aan het beleidsplan dan wel verder uit te werken. Er wordt in de sneltoets duidelijk onderscheid gemaakt in:

Verdiepingsthema's:

1. ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid.
2. Parkeerbeleidsplan

Verbreidingsthema's:

1. inpassen van het aspect milieu in het mobiliteitsbeleid
2. inpassen van het aspect toegankelijkheid in het mobiliteitsbeleid

Aanpassingen:

1. Inpassing van recente of geplande ruimtelijke ontwikkelingen in het mobiliteitsplan
2. inpassing van het masterplan Trage Wegen in het fiets- en voetgangersnetwerk.

In de verkenningnota's vervalt dit onderscheid weer en worden de verdiepingsthema's uitgebreid met verbreidingsthema's en andere:

1. ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid.
2. Parkeerbeleidsplan
3. openbaar vervoer en afstemming trein-tram-bus
4. bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk en trage wegen

5. inpassen van het aspect milieu in het mobiliteitsbeleid

6. inpassen van het aspect toegankelijkheid in het mobiliteitsbeleid

Het derde thema werd bijkomend opgenomen. Het thema fietsnetwerk en trage wegen werd opgetild van aanpassing tot verdiepingsthema.

STAP 2. Relatiematrices

De relatiematrices worden opgesteld voor 6 thema's en krijgen geen toelichting:

STAP 3. Relatietabel en taakstellingen

Uitgewerkt voor de 6 thema's in tabelvorm. Thema, relatie met ander thema en taakstellingen. Overzichtelijk, beknopt.

STAP 4. Onderzoeksopzet – Plan van Aanpak

Verdere uitwerking per thema.

Probleemstelling, doelstelling, onderzoeksvragen en noodzakelijke gegevens, reeds aanwezige gegevens en onderzoeksopzet worden weergegeven, een ambitie wordt toegevoegd alsook de relatie met andere thema's.

Bij al deze thema's wordt de vraag "wat gaat men doen met de onderzoeksresultaten?" beantwoord in de onderzoeksdoelstelling.

Toegankelijkheid focust vooral op haltes en oversteekplaatsen.

De onderzoeksopzet van het thema milieu dient beter omschreven in de uitwerkingsnota. De methodiek geeft geen antwoord op de onderzoeksvragen.

De kostenraming is enkel voor het thema HB-onderzoek geraamd op 15000 euro. De overige thema's zijn pro memorie. De trekker is aangegeven. Er is geen timing van de uitwerkingsnota aangegeven.

Bespreking in de PAC

De gemeente geeft aan dat de uitwerkingsnota nog moet aanbesteed worden en dat er in september een gemeenteraadsbesluit over het participatietraject geagendeerd is. Inzake participatie is er ook een toelichting aan de raadscommissie voorzien.

Het studiebureau geeft toelichting bij de studie en presenteert een gewijzigde kostenraming. Het HB-onderzoek wordt geraamd op 20 000 euro en de telling van de fietsers op 12000 euro. Deze cijfers dienen gewijzigd te worden in een aanvulling op de verkenningnota die in de uitwerkingsnota mag gevat worden. De onderzoeksopzet inzake milieu zal geherformuleerd worden als samenbrengen van gegevens van andere thema's. De nulmeting fietsgebruik hoort beter thuis bij het fietsnetwerk.

De nota werd interactief besproken met de auditoren. Men is het er over eens dat de planningscontext een momentopname zal blijven omdat er een snelle evolutie is in de studies en projecten waardoor men constant ingehaald wordt door de recente ontwikkelingen. Dit moet aanbod komen in de thema's.

De Lijn geeft aan dat er een HB-onderzoek is gebeurd bij de bewoners van Mortsel en er veel informatie is over de halteuitrusting. Zij geeft ook mee dat het aanbod grondig zal wijzigen en dat er nog meer moet gebeuren dan tellingen en enquêtes inzake openbaar vervoer. Er komt verder onderzoek naar de afstemming tram-bus.

De Provincie geeft aan dat het GBC verslag ontbreekt en het statuut van RUP's en GRS dient te worden aangegeven. Zijn deze allemaal goedgekeurd. Dit dient in tabelvorm aangevuld te worden in de uitwerkingsnota.

Voor het eerste thema dient er bepaald te worden wat doorgaand verkeer is en is er afstemming met Moso nodig waar men een corridorbenadering naar voor schuift. De mobiliteitscoördinator stelt voor de GBC als forum voor afstemming te gebruiken. Moso dient de beste locatie voor de enquêtes mee te bekijken.

Ruimte en Erfgoed sluit zich aan bij de opmerkingen van de provincie en noemt het onderzoeksinitiatief rond het eerste thema positief

8.2

Verslag PAC uitwerkingsnota

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE Antwerpen

BIJEENKOMST van 22 september 2011

ADVIES VAN DE AUDITOR

Mobiliteitsplan van Mortselsel.

Uitwerkingsnota

1. Situering

- ⇒ Mortselsel beschikt over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan. De datum van de PAC was 10/06/2003. Het mobiliteitsplan is niet meer geldig.
- ⇒ De sneltoets werd gunstig geadviseerd door de PAC op 9 juli 2009.
- ⇒ De verkenningnota werd gunstig geadviseerd op de PAC op 16 september 2010.
- ⇒ De uitwerkingsnota wordt voorgelegd aan de PAC op 22 september 2011.

2. Bespreking Uitwerkingsnota

Volledigheid

De uitwerkingsnota is duidelijk ingevuld.
Een verslag van de PAC van 16/09/2010 en van de GBC van 24/08/2011 is bijgevoegd. Het GBC-verslag is niet goed leesbaar.
De gemeenteraadsbeslissing over het participatietraject is niet bijgevoegd.
Er is een aparte onderzoeksnota bijgevoegd. Deze betreft enkel het herkomst-bestemmingsonderzoek.

Inhoud

Er werden in de verkenningnota 6 thema's geselecteerd.

1. ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid.
2. Parkeerbeleidsplan
3. openbaar vervoer en afstemming trein-tram-bus
4. bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk en trage wegen
5. inpassen van het aspect milieu in het mobiliteitsbeleid
6. inpassen van het aspect toegankelijkheid in het mobiliteitsbeleid

Het participatietraject wordt weergegeven. De verkenningnota en de uitwerkingsnota zouden elk voorgelegd worden aan de Gecoro. Idem met het beleidsplan. Er zijn geen verslagen van deze besprekingen in bijlage toegevoegd.

STAP 5 Onderzoek

Ruimere problematiek doorgaand verkeer versus leefbaarheid

In het kader van dit thema werd een herkomst-bestemmingsonderzoek en een onderzoek naar de woonlocaties van werknemers en de werklocaties van de inwoners uitgevoerd. Hierdoor werd het effect van de R11bis en een omleidingsweg N10-R11 onderzocht.
Er werden twee varianten uitgewerkt voor de categorisering van de wegen met en zonder R11bis.

Parkeerbeleidsplan.

De parkeerstudie uit 2006 zal als basis dienen voor parkeerbeleid.

Openbaar vervoer en afstemming trein-tram-bus

Er zijn grote wijzigingen doorgevoerd en er zullen er op korte termijn nog volgen: tramverlengingen, aanpassing aanbod station Mortselsel, bijsturing busnet Mortselsel-Boechout. Kaart netwerk.

Fietsroutenetwerk en trage wegen

Resultaat: Selecties lokaal fietsnetwerk en maatregelen. Kaart netwerk en acties.

Milieu

Lijst bestaande initiatieven.

Toegankelijkheid

Resultaat: principes en ontwerpcriteria. Geen concrete projecten.

STAP 6 Aanpassing duurzaam mobiliteitsbeleid

Synthesekaart duurzaam scenario en uitgangspunten. Timing.

3. Bespreking in de PAC

Auditor:

Herinnering van een opmerking van vorige PAC over de verkenningnota:
De besproken wijzigingen en aanvullingen in de planningscontext (statuut RUP's en GRS), de methodiek en raming dienden in een aanvulling op de verkenningnota bij de uitwerkingsnota toegevoegd te worden. Dat hebben we niet teruggevonden. Wij vragen dat deze aanvulling wordt toegevoegd. We onderzoeken of deze aanvulling eerder werd overgemaakt.

RO: In het vorige mobiliteitsplan werd het stand still principe nog onderschreven. Het parkeerplan kan hiervan afwijken.
De beslissingen over de R11 maken de situatie complex. De nota gaat hiermee goed om laat alle opties open.

Provincie: Er zijn scenario's met en zonder R11. Er is een onderscheid planning en realisatie dat rekening houdt met de houdbaarheid van een beleidsplan. De realisatie kan tien jaar duren daarom wordt best gefocust op de bestaande toestand. Of de omleidingsweg N10 hier inzit is niet duidelijk. Moet dit in een apart scenario. De Vlaamse Regering heeft deze beslissing genomen. De categorisering van het PRS is niet gewijzigd maar de bovenlokale functie is wel een feit. Het effect op het netwerk moet nog onderzocht worden op basis van het verkeersmodel.

De gemeente vindt het eigenaardig dat zij nog niet betrokken werden bij het streefbeeld R11. De nota zal voorgelegd worden aan de gemeenten.

Begeleider: het beleidsplan zou best op dezelfde wijze opgemaakt te worden als deze uitwerkingsnota mbt de toekomstige inrichting van de R11. Als het streefbeeld conform is wordt dit ook best overgenomen in het beleidsplan. Best wordt ook het masterplan 2020 vermeld o.a. voor het fietspad Antwerpen-Lier langs de spoorweg.

Advies van de auditor

De uitwerkingsnota wordt gunstig geadviseerd.

Aan de opmerkingen van de PAC over de verkenningnota dient nog een gevolg gegeven.

Voor advies, te Antwerpen,
de interne auditor mobiliteitsplannen,



Valère Donné

8.3

Verslag GBC beleidsplan



VERSLAG

Onderwerp
40001040 – Mobiliteitsplan Mortsel

Plaats van bespreking
Technische Dienst – Stad
Mortsel
Opgesteld door
Annika Gommeren

Afdeling
IRV - verkeer

Aanwezigen
Mevr. Ingrid Pira –
Burgemeester
Dhr. Fons Jespers – Schepen
mobiliteit
Mevr. Veerle De Munck –
Consulent milieu en ruimtelijke
ordening
Mevr. Oona Wellens –
stedenbouwkundig ambtenaar
Mevr. Chantal Coens –
administratief medewerker
Dhr. Guy Van Aken –
Mobiliteitsambtenaar
Dhr. Erik Mertens –
Milieuambtenaar
Dhr. Joury Smets – De Lijn
Antwerpen
Mevr. Linda Coenen – De Lijn
Antwerpen
Dhr. Tom Janssens – MOW-
BMV
Mevr. Annika Gommeren -
Arcadis

Datum van bespreking
31/05/2012
Verslagnummer en kenmerk
BE0111001040_vsl020_GBC

Verzenddatum
12/06/2012

Verontschuldigen
Dhr. Steve Dhulster –
Schepen mobiliteit
Dhr. Bart Van Zele –
Afdelingshoofd
Grondgebiedzaken

ARCADIS Belgium nv/sa
Posthofbrug 12
B-2600 BERCHEM
Tel +32 3 360 83 00
Fax +32 3 360 83 01
www.arcadisbelgium.be

Kopie ter info
Afwezigen
Dhr. Marc Van Hee – Provincie
Antwerpen
Mevr. Kathy Van Aperen –
Provincie Antwerpen
Dhr. Laurens Hermans – AWW
Antwerpen
Dhr. Guido De Loof - NMBS

Toelichting beleidsplan

Het beleidsplan, de derde fase binnen het verbredings- en verdiegingsproces, wordt bondig toegelicht door Annika Gommeren.

Opmerking

Op basis van de nota worden vanuit de vergadering volgende opmerkingen gemaakt:

- Doelstellingen:
 - o De doelstelling uit het masterplan 2020 met betrekking tot een modal split 50/50 mee opnemen als doelstelling;

Imagine the result

Maatschappelijke zetel: ARCADIS Belgium nv/sa, Koningstraat 80, 1000 Brussel – www.arcadisbelgium.be
BTW BE 0426.682.709 – RPR Brussel – ING 320-0687053-72 – IBAN BE 38 3200 6870 5372 – SWIFT BIC BBRUBEBB

Pagina 1 van 2



- Openbaar vervoer:
 - o Gemeenteplein opnemen als bipool – bus/tram, Stadplein opnemen als bipool – bus/trein
 - o Tangentiele buslijnen: Lijn 140 vormt momenteel reeds een tangentielle buslijn, maar is onvoldoende gekend. De R11 blijft potenties bieden als aanvulling op het radiaal netwerk.
 - o Voor minder mobielen is er in het stadsgebied Antwerpen reeds een service, namelijk op stap zonder drempel. Mortsel valt binnen dit bedieningsgebied.
- Categorisering der wegen:
 - o Op middellange en lange termijn kan afgewogen worden of een onderverdeling tussen lokale wegen type IIA en IIB nog noodzakelijk is;
 - o Op middellange en lange termijn zal naast de aanpassing van drie hoofdkruispunten ook mogelijks een aanpassing van de andere kruispunten welke aansluiten op de R11 noodzakelijk zijn. Dit dient mee opgenomen te worden.
- Snelheid: beter uitwerken;
- Fietsroutenetwerk:
 - o Momenteel worden werkgroepen georganiseerd in functie van de streefbeeldstudie R11/R11bis. In de nota dient vermeld te worden dat het fietsroutenetwerk hierdoor mogelijks nog kan worden bijgestuurd.
 - o De districtenroute dient mee aangeduid te worden;
 - o BMV zal binnenkort een startnota opstarten met betrekking tot de functionele fietsroute langs spoorlijn 15;
- Flankerende maatregelen:
 - o Overleg met de buurgemeenten als actie mee opnemen.

Vervolg

Het beleidsplan zal op 19 juni worden toegelicht aan de gemeenteraad en vervolgens op 30 augustus op de PAC worden besproken.

be0111001040_vsl020_gbc.docx

Pagina 2 van 2

8.4 Participatietraject

8.4.1

Gemeenteraadbeslissing participatietraject

Stad Mortsel

UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BESLISSINGEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 28 september 2010

Aanwezig: W.DURÉ, voorzitter, I. PIRA, burgemeester;
C.DE RIDDER, K.DEHAEN, E.BROECKX, F.JESPER, P.HARDY, S.D'HULSTER schepenen;
M.SCHAMPAERT, J.DE BACKER, R.LIBERT, J.WECKHUYSSEN, T.PEPMANS, B.DE RICHTER,
M.DUPON, A.VAN GEEL, J.FIERENS, P.GHYS, N.DECAMPS, G.SCHURMANS, G.VERMEIREN, D.DE
HERDT, D.VAN CLAPDURP, E.SOMERS, T.VAN GRIEKEN, D.BASURCO, A.CEULEERS, raadsleden;
E.WUYTS, stadssecretaris.

20. TECHNISCHE DIENST - MOBILITEIT – AANPASSING MOBILITEITSPLAN – PARTICIPATIEPROCES – UITVOERING FASE 2 & 3 – GOEDKEURING LASTVOORWAARDEN

Voorgeschiedenis

De gemeenteraad (21 oktober 1997) hechte goedkeuring aan het mobiliteitsconvenant, af te sluiten tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij "De Lijn" en de gemeente.

De gemeenteraad (26 februari 2002) hechte goedkeuring aan de lastvoorwaarden, zoals beschreven in het bijzonder bestek 2002 D 27, opgemaakt door de stedelijke technische dienst in overleg met Guy Van Aken, mobiliteitsambtenaar, voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor de stad Mortsel, inzonderheid wat betreft de fase 2 "Opbouw plan" en de fase 3 "Beleidsplan", uitgave geraamd op 62.000,00 euro, BTW inbegrepen.

Het college (25 maart 2002) besliste de opdracht tot het opmaken van een mobiliteitsplan voor de stad Mortsel, inzonderheid wat betreft de fase 2 "Opbouw plan" en de fase 3 "Beleidsplan", te gunnen aan vzw Langzaam Verkeer te Leuven.

De gemeenteraad (24 juni 2003) hechte goedkeuring aan de eindversie van het beleidsplan (fase 3) bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

Het college (24 oktober 2008) besliste de opdracht tot het uitvoeren van een sneltoets op het mobiliteitsplan te gunnen aan Vectris cvba, Vital Decosterstraat 67A te 3000 Leuven, tegen een totaalbedrag van 5.447,76 euro, incl. BTW.

Het college (19 april 2010) besliste de opdracht tot het uitwerken van een verkenningnota aangaande het mobiliteitsplan te gunnen aan Arcadis Gedaas nv, Clara Snellingsstraat 27 te 2100 Deurne, tegen een totaalbedrag van 8.246,15 euro, incl. BTW.

Feiten en context

In het decreet met betrekking tot het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat het mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek dient onderworpen te worden.

Het volgend participatieproces wordt vooropgesteld:

Fase 1: uitwerking verkenningnota
-bespreking op de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie)
-bespreking op PAC (Provinciale Auditcommissie)
-nemen van een gemeenteraadsbeslissing omtrent het participatieproces
-verkenningnota ter kennisgeving bezorgen aan de GECORO

De opmaak van de verkenningnota werd toegewezen aan studie bureau Arcadis nv.

Fase 2: opmaak uitwerkingsnota
-bespreking in GECORO
-bespreking op de GBC
-bespreking op PAC, indien voorgesteld door GBC

Fase 3: uitwerking beleidsplan
-bespreking in GECORO
-bespreking op de GBC
-bespreking op de gemeenteraad
-bespreking op PAC
-bevolking informeren via lokale infokrant
-publiceren definitief plan op de website van de gemeente en ter inzage op het stadhuis

Fase 1 is momenteel in uitvoering.

Fase 2 & 3 dienen aanbesteed te worden.

Juridische grond

Vlaamse Overheid

20 maart 2009 – Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (1)

Art. 19. §1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast.

§2. De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De wet van 24 december 1993 stelt de procedure vast voor overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, meer bepaald artikel 17 stelt de procedure vast voor onderhandelingsprocedure.

Artikel 43 '2 van het gemeentedecreet bepaalt de bevoegdheden van gemeenteraad die niet aan het college van burgemeester en schepenen kunnen worden toevertrouwd:

11° Het vaststellen van de wijze waarop de opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten worden toegewezen, en het vaststellen van de voorwaarden ervan, behalve indien de opdracht nominatief in het vastgestelde budget is opgenomen en onverminderd de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen inzake opdrachten van dagelijks bestuur.

Artikel 57 van het gemeentedecreet bepaalt de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen:

Paragraaf 3 – 4° Het voeren van de gunningprocedure, de gunning en de uitvoering van overheidsopdrachten.

Paragraaf 3 – 5° De vaststelling van de wijze van gunning en de voorwaarden van overheidsopdrachten als het gaat om een opdracht van dagelijks bestuur.

Adviezen

Het positief advies van Guy Van Aken, mobiliteitsambtenaar.

Argumentatie

Geen

Financiële weerslag

Voor fase 1: geen gezien dit voorzien is in de overeenkomst voor de opmaak van de verkenningnota.

Voor fase 2 en 3 dient er hiervoor een budget voorzien te worden dat deel uitmaakt van het totale budget voor de uitwerking van de volgende fases voor het mobiliteitsplan. Dit kan geraamd worden op een totaal van 35.000 euro (voor het geheel). Het gedeelte voor de participatie (vergaderingen en voorbereidingen) bedraagt hierin een 20% of 7.000 euro.

De 3 fasen moeten doorlopen worden om subsidie van het Vlaams Gewest te krijgen. De subsidie bedraagt ongeveer 2/3 van het totaal bedrag met een max van 30.000 euro en wordt na de afronding van het beleidsplan uitbetaald.

Fasering

Zie feiten en context.

DE GEMEENTERAAD BESLUIT IN OPENBARE ZITTING MET 13 STEMMEN VOOR, 6 STEMMEN TEGEN (R.LIBERT, J.WECKHUYSSEN, A.VAN GEEL, N.DECAMPS, D.VAN CLAPDURP EN E.SOMERS) EN 4 ONTHOUDINGEN (M.SCHAMPAERT, T.PEPERMANS, T.VAN GRIEKEN EN A.CEULEERS)

Art.1:

Goedkeuring te hechten aan het voorgestelde participatieproces.

Art.2:

Goedkeuring te hechten aan de lastvoorwaarden van het bijzonder bestek 2010 D 172, opgemaakt door de stedelijke technische dienst, voor de opdracht tot begeleiding bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan (uitvoering participatieproces en onderzoeken) als volgt:

-uitvoering van fase 2 - opmaak uitwerkingsnota.

-uitvoering van fase 3 - opmaak beleidsplan ter aanpassing van het mobiliteitsplan.

Art.3:

Het college te machtigen om deze opdracht te gunnen bij wijze van onderhandelingsprocedure.

Art.4:

Via begrotingswijziging het krediet hiervoor te verhogen met 35.000,00 euro.

Art.5:

De Financiële gevolgen zijn

Begrotingsartikel	Begrotingskrediet	Beschikbaar	Geraamde uitgave
124/733-60	304.520,00 euro	225.806,61 euro	35.000,00 euro

Art.6:

Kopie wordt bezorgd aan:

Dienst	Aantal	Opdracht
Technische dienst	3	Voor gevolg
Financiële dienst	1	Voor kennisname

De stadssecretaris,
get.) E.WUYTS

De voorzitter,
get.) W.DURÉ

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL:

De stadssecretaris,

Eva WUYTS

De voorzitter,

Walter DURÉ

8.4.2

Verslag GECORO uitwerkingsnota



GECORO/N/26/26-09-2011

Vergadering van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening

26 september 2011, vergaderzaal td, 20.15 uur

Verslag

Aanwezig:

Effectieve leden: Philippe Teughels, Philip Rubbens, Luc Van Campen, Georges Gielis, Luc De Houwer, Patsy Van de Kelft, Griet Lambert, Jan Desmyter, Anke Van Nuffel

Plaatsvervangers: Koen Janssens, Ireen Goegebeur, Frans Goossens, Greet Steynen

Secretaris: Veerle De Munck

Geert Rul (planoloog stad Mortsel)

Greet Van Wesemael (studiebureau Arcadis)

Verontschuldigd:

Effectieve leden: Luc Van Campen, Pierre Digneffe, Greet Compeers

Plaatsvervangers: Frank Van den Bogaert, Raymond Boudewijns

1. verslag vorige vergadering

Niet alle punten die besproken werden naar aanleiding van het openbaar onderzoek over Ter Linden werden weergegeven in het verslag. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar het advies van de gecoro. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. mobiliteitsstudie

In opdracht van de stad Mortsel voert studiebureau Arcadis een mobiliteitsstudie uit. De vorige studie is ongeveer tien jaar oud. De nieuwe studie onderzoekt vooral de evolutie sedert toen.

Greet Van Wesemael van Arcadis geeft een toelichting aan de hand van een powerpoint.

Er werden tellingen gedaan naar bestemmingsverkeer naar en vanuit Mortsel en doorgaand verkeer.

Aan de hand van deze tellingen kan bepaald worden welke ingrepen nodig zijn om het verkeer vlotter te doen verlopen en sluikverkeer tegen te gaan, en om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

Een aantal ingrepen zijn gepland, ter discussie of in uitvoering:

- omleidingsweg tussen Borsbeekse binnenweg en R11 om de Statielei en de Liersesteenweg te ontlasten
- parking Stadsplein en Oude God ten behoeve van het woon- en winkelcentrum
- doortrekken van de tram naar Boechout en uiteindelijk Lier: hierbij wordt opgemerkt dat de voorziene halte aan het station Liersesteenweg geschrapt werd, ook stad Mortsel betreurt dit.
- fietsnetwerk wordt beter uitgebouwd
- duurzaam mobiliteitsbeleid: voorzien van laadpalen voor elektrische voertuigen, faciliteiten voor autodelen, fietsverhuur,...

Suggesties van de gecoro:

- de omleidingsweg vraagt om een goede verkeersafwikkeling aan het kruispunt R11-Antwerpsestraat
- er is ook nood aan een goede verbinding tussen Mortsel en Edegem UZA
- de tram in Boechout zou beter worden doorgetrokken naar het station van Boechout
- fietsroute verleggen van gevaarlijke Kapenbergstraat naar veiligere Rubensstraat
- droge haltes openbaar vervoer: liever meer overdekte haltes met meer stoeltjes, dan bomen
- onderzoeken waar toegankelijkheid kan verbeteren, knelpunten inventariseren

De mobiliteitsstudie werd inmiddels goedgekeurd in de PAC. De suggesties van de gecoro zullen worden meegenomen in het beleidsplan.

De mobiliteitsstudie wordt bezorgd aan de leden van de gecoro.

3. R11 bis

De gecoro heeft de hand kunnen leggen op de plannen voor de ondertunneling van de R11 tussen Wommelgem en Wilrijk, die werden voorgesteld op 20 september aan de klankbordgroep. Dit onderwerp wordt verder besproken op een volgende vergadering.

4. varia

- rup Cantecroy: het openbaar onderzoek loopt af op 30 september. De gecoro moet een advies geven tegen eind december.
- Het gewest (agentschap wegen en verkeer) heeft een aanvraag ingediend voor de bypass over het Gemeenteplein voor zwaar vrachtverkeer. De gecoro gaf hier een jaar geleden al een negatief advies over. Dit advies werd opgenomen in het negatieve advies van het college.

5. volgende vergaderingen

3 oktober: toelichting aan de adviesraden over rup Koeisteerthofdreef (om 20 uur in de raadzaal)

24 oktober: vergadering over mobiliteit en R11 (20.15 uur in td)

14 november: behandelen bezwaarschriften en adviezen rup Cantecroy

5 december: advies rup Cantecroy

Philippe Teughels
voorzitter

Veerle De Munck
secretaris

8.4.3

Verslag GECORO beleidsplan



14-05-2012

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel: advies gecoro

Op 14-05-2012 werd aan de gecoro een toelichting gegeven over 'verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Mortsel' door studiebureau Arcadis. Het mobiliteitsplan is een beleidsplan waarin voornamelijk doelstellingen worden vooropgesteld en middelen voorgesteld. Het is geen technisch plan dat uitgewerkte oplossingen voorlegt.

De gecoro wil volgende aandachtspunten en opmerkingen naar voor brengen:

- Alle maatregelen ten spijt zal de verkeersellende alleen maar vergroten als het autoverkeer blijft toenemen. Er moet worden ingezet op alternatieve vervoersmodi zoals beter en meer openbaar vervoer en de uitbouw van het fietsroutenetwerk (met extra aandacht voor de bereikbaarheid van het sportlandschap).
- Overleg met de overheid is belangrijk: R11bis en de verbindingsweg N10-R11 (Nx) zijn beslissingen die hogerop genomen worden, maar over de uitvoering, tracé en inrichting bovengronds, moet Mortsel inspraak krijgen. De impact op de lokale verkeerssituatie en op de open ruimte (sportlandschap, groene vinger, groene berm) is enorm. Doortrekken van de verbindingsweg Nx richting Berchem Station voor openbaar vervoer en fietsverkeer moet bespreekbaar zijn.
- Overleg met de buurgemeenten: mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrenzen. Het heeft weinig zin om in bepaalde wijken maatregelen te treffen door bv. straten te knippen als in de aangrenzende wijk in een buurgemeente 'de kraan blijft openstaan'.
- Communicatie met de vervoersmaatschappijen: enkele recent doorgevoerde 'bijsturingen' blijken eerder besparingen en een verslechtering van het aanbod. Ook het schrappen van de tramhalte aan het station Lierssesteenweg is een gemiste kans. Suggestie: uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod met een busverbinding naar Berchem Station over Nx, en de vroeger voorgestelde tram langs de R11 (bereikbaarheid sportlandschap).
- De toeritdosering is een interessante piste om de grote kruispunten in het centrum te ontlasten. Deze maatregel moet gepaard gaan met streng toezicht op het vrijhouden van de kruispunten (boetes voor het blokkeren van het kruispunt) en met een verbeterde regeling van de verkeerslichten en inrichting van de kruispunten in het centrum. Kan dit systeem na afloop van de heraanleg van de N10 worden uitgetest?
- Parkeren: Bewonersparkeren kan mogelijk gedeeltelijk in de nieuwe ondergrondse parking(s), de stad kan ook overleggen met eigenaars van kantoor- of winkelparkings om buiten de openingsuren bewoners uit de buurt te laten parkeren. Alternatieven zoals cambio, autodelen en fietsdelen kunnen worden uitgebreid per wijk of aangemoedigd. Voorzieningen voor veilige gemeenschappelijke fietsstallingen op wijkniveau zullen het gebruik van de fiets stimuleren.
- Wegcategorisering: de Fortstraat zou al op korte termijn kunnen 'gedegradeerd' worden tot wijkontsluitingsweg.
- Het circulatieplan staat in de huidige fase nog ter discussie, er moet duidelijk nog aan gesleuteld worden. Aangezien dit mobiliteitsplan eerder sturend en beleidsgericht werd opgemaakt, kan het circulatieplan beter in een latere opdracht verder worden uitgewerkt.
- Nieuwe weginfrastructuurwerken moeten (ook) in de toekomst worden voorafgegaan door tellingen zodat de verkeerssituatie na de werken kan worden geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

Dit advies werd opgemaakt en goedgekeurd op 14-05-2012 in aanwezigheid van 13 van 13 stemgerechtigde leden.



Philippe Teughels
voorzitter



Veerle De Munck
secretaris

8.4.4

Gemeenteraad beleidsplan

Stad Mortsel

UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BESLISSINGEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 19 juni 2012

Aanwezig :W.DURÉ, voorzitter, I. PIRA, burgemeester;

C.DE RIDDER, K.DEHAEN, E.BROECKX, F.JESPER, P.HARDY, S.D'HULSTER schepenen;
M.SCHAMPAERT, J.DE BACKER, R.LIBERT, J.WECKHUYS, T.PEPMANS, M.DUPON, A.VAN-GEEL,
J.FIERENS, P.GHYS, N.DECAMPS, G.SCHURMANS, G.VERMEIREN, D.DE HERDT, D.VAN CLAPDURP,
I.MEEUSEN, T.VAN GRIEKEN, D.BASURCO, A.CEULEERS, A.HUYGH, raadsleden;
E.WUYTS, stadssecretaris.

8. GRONDGEBIEDSZAKEN – LEEFOMGEVING –VERBREDEN & VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN MORTSEL – GOEDKEURING

Voorgeschiedenis

De gemeenteraad (21 oktober 1997) hechtte goedkeuring aan het mobiliteitsconvenant, af te sluiten tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij "De Lijn" en de gemeente.

De gemeenteraad (26 februari 2002) hechtte goedkeuring aan de lastvoorwaarden, zoals beschreven in het bijzonder bestek 2002 D 27, opgemaakt door de stedelijke technische dienst in overleg met Guy Van Aken, mobiliteitsambtenaar, voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor de stad Mortsel, inzonderheid wat betreft de fase 2 "Opbouw plan" en de fase 3 "Beleidsplan", uitgave geraamd op 62.000,00 euro, BTW inbegrepen.

Het college (25 maart 2002) besliste de opdracht tot het opmaken van een mobiliteitsplan voor de stad Mortsel, inzonderheid wat betreft de fase 2 "Opbouw plan" en de fase 3 "Beleidsplan", te gunnen aan vzw Langzaam Verkeer te Leuven.

De gemeenteraad (24 juni 2003) hechtte goedkeuring aan de eindversie van het beleidsplan (fase 3) bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

Het college (24 oktober 2008) besliste de opdracht tot het uitvoeren van een sneltoets op het mobiliteitsplan te gunnen aan Vectris cvba, Vital Decosterstraat 67A te 3000 Leuven, tegen een totaalbedrag van 5.447,76 euro, incl. BTW.

Het college (19 april 2010) besliste de opdracht tot het uitwerken van een verkenningsnota aangaande het mobiliteitsplan te gunnen aan Arcadis Gedas nv, Clara Snellingsstraat 27 te 2100 Deurne, tegen een totaalbedrag van 8.246,15 euro, incl. BTW.

In de verkenningsnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard op de PAC van 16 september 2010.
Vervolgens werden stap 5 (uitvoering onderzoek) en 6 (aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario) uitgewerkt in de uitwerkingsnota. De nota werd conform verklaard op de PAC van 22 september 2011.

De gemeenteraad (28 september 2010) hechtte goedkeuring aan de lastvoorwaarden van het bijzonder bestek 2010 D 172, opgemaakt door de stedelijke technische dienst, voor de opdracht tot begeleiding bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan (uitvoering participatieproces en onderzoeken) als volgt:
-uitvoering van fase 2 - opmaak uitwerkingsnota.
-uitvoering van fase 3 - opmaak beleidsplan ter aanpassing van het mobiliteitsplan.

Het college (20 december 2010) besliste de opdracht tot begeleiding bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan, uitvoering participatieproces en onderzoeken te gunnen aan Arcadis Belgium nv, Clara Snellingsstraat 27 te 2100 Deurne, tegen een totaalbedrag van 39.361,30 euro, inclusief BTW.

Het college (25 mei 2012) besliste kennis te nemen van het beleidsplan verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel en het beleidsplan verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel ter bespreking op de gemeenteraad van 19 juni 2012 voor te leggen, zoals voorzien in het participatietraject.

Feiten en context

Bijgevoegd beleidsplan betreft de derde en laatste fase in het verbreding- en verdiepingproces van het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw beleidsplan en de uitwerking van het actieprogramma.

Juridische grond

Artikel 57 van het gemeentedecreet bepaalt de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen:

§ 1 - Het college bereidt de beraadslagingen en de besluiten van de gemeenteraad voor. Het voert de besluiten van de gemeenteraad uit.

In navolging van het mobiliteitsdecreet werden er een aantal opgelegde inspraak- en participatiemomenten georganiseerd:

-bespreking GECORO
-bespreking en goedkeuring in GBC, Gemeenteraad en PAC

Adviezen

Het positief advies van Guy Van Aken, mobiliteitsambtenaar.

Argumentatie

geen

Financiële weerslag

geen

Fasering

14 mei: college
14 mei: Gecoro
31 mei: GBC
19 juni: gemeenteraad
Tot slot PAC (datum nog vast te leggen)

DE GEMEENTERAAD BESLUIT IN OPENBARE ZITTING MET 16 STEMMEN VOOR EN 7 ONTHOUDINGEN (M.SCHAMPAERT, J.DE BACKER, J.WECKHUYS, M.DUPON, D.VAN CLAPDURP, T.VAN GRIEKEN EN A.CEULEERS)

Art.1:

Het beleidsplan "verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Mortsel" goed te keuren, zoals voorzien in het participatietraject.

Art.2:

Kopie wordt bezorgd aan:

Dienst	Aantal	Opdracht
Technische dienst	3	Voor gevolg

De stadssecretaris,
get.) E.WUYTS

De voorzitter,
get.) W.DURÉ

VOOR EENSLEUDEND UITTREKSEL:

De stadssecretaris,

De voorzitter,

Eva WUYTS

Walter DURÉ

8.5

Motie R11-R11bis

Motie R11-R11bis – gemeenteraad Mortsels 20 december 2011

AANLEIDING EN CONTEXT

Op 24 september 2010 keurde de Vlaamse Regering een nieuwe versie van het Masterplan 2020 goed. De nieuwe versie van het Masterplan omvat prioritair o.a. de realisatie van een vertunnelde verbinding onder de huidige R11 (R11bis genaamd) tussen het knooppunt Wommelgem aan de E313 en de E19 te Wilrijk.

Doelstellingen van deze verbinding in het nieuwe Masterplan zijn :

1. het doorgaande verkeer op de R1 faciliteren door de functie van de R11 aan te passen;
2. de R11 ontlasten en de leefbaarheid verbeteren;
3. de problematiek van het sluipverkeer in de ruimere Zuid-Oostrand oplossen.

Naar aanleiding van deze beslissing is het Vlaams Gewest onder leiding van gouverneur Cathy Berx begin 2011 gestart met de opmaak van een streefbeeld voor de R11 en de R11bis dat verdere invulling moet geven aan de beslissing van de Vlaamse Regering.

Bij de start van de opmaak van het streefbeeld werden de betrokken gemeenten en steden gevraagd naar hun visie op de R11 en de R11bis. Voor de beslissingen van de Vlaamse Regering inzake de R11 en R11bis blijft de Vlaamse Regering verantwoordelijk. De gemeenteraden hebben in deze enkel een adviserende functie en hebben geen bevoegdheid over de opportuniteit. Stad Mortsels wenst wel nauw betrokken te blijven.

Op de vraag naar de visie van de stad Mortsels over de R11 en R11bis heeft het college geantwoord op 24/01/2011. Hoofdpijnen in dit antwoord zijn dat het probleem van de mobiliteit zowel op de R11 zelf als in de Zuid-Oostrand moet opgelost worden, er niet meer verkeer gegenereerd wordt, de leefbaarheid verbetert en aan de oude spoorwegberm niet geraakt wordt.

Het streefbeeld voor de R11 en R11bis werd voorgesteld op de reflectiegroep van 3 oktober 2011 waarop vertegenwoordigers van de stad Mortsels aanwezig waren. In de week van 31 oktober werden de definitieve teksten en cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum bezorgd.

INLEIDING MOTIE

Tijdens de gemeenteraadcommissie van 19 november 2011 hebben de Mortselse gemeenteraadsleden kennis genomen van het streefbeeld van de R11 en R11bis. De Mortselse gemeenteraad is van oordeel dat het streefbeeld niet beantwoordt aan de doelstellingen van de Vlaamse Regering, noch aan de visie van de stad Mortsels :

1. omdat niet wordt aangetoond dat – zelfs met de aanleg van de R11bis en alle andere projecten in het recente Masterplan 2020 – **de verkeersintensiteit in 2020 op de bovengrondse R11 vermindert**. Wij sluiten niet uit dat de verkeersintensiteit op de bovengrondse R11 enkele jaren vermindert door de aanleg van de R11-bis, maar anderzijds wordt het in het recente Masterplan 2020 gesteld dat : “zelfs met de realisatie van het Masterplan, het hoofdwegennet op middellange termijn op meerdere segmenten het verzadigingspunt overschrijdt”.
2. omdat het streefbeeld een 2X1 uittekent op grondgebied Mortsels, maar er ook ventwegen voorzien zijn. Zal de totaliteit van deze capaciteit leiden tot minder verkeer, meer leefbaarheid ? Dat kunnen wij niet afleiden uit de ons aangereikte verkeersmodellerings.
3. omdat niet wordt aangetoond dat het **sluipverkeer in de Zuid-Oostrand** opgelost wordt. Ook uit ons eigen onderzoek naar herkomst- en bestemmingsverkeer op de R11 (maart 2011) blijkt dat het aandeel bestemmingsverkeer (lokaal verkeer) veel hoger ligt dan het aandeel doorgaand (bovenlokaal) verkeer. In het voorliggend streefbeeld wordt niet aangetoond dat de doelstelling van het oplossen van het sluipverkeer in de Zuid-Oostrand gerealiseerd wordt;

4. omdat wegens het wegvallen van de op- en afritten aan het rondpunt Wommelgem er een **groot aanzuigefect en verhoogde verkeersdruk** verwacht wordt op de verkeerswisselaar aan R11, R11bis en omleidingsweg naar N10 ter hoogte van de luchthaven;
5. omdat de 3 mogelijke tracés voor de omleidingsweg in het streefbeeld **een bedreiging vormen** voor de voorziene functies wonen (residentieel woonwagenterrein en omliggende wijken), infrastructuur (sportlandschap), natuurontwikkeling en landbouwactiviteiten;
6. omdat niet kan aangetoond worden dat **de leefbaarheid in Mortsels** verbetert :
 - 6.1. *het uitvoeren van de R11bis door de voorgestelde “cut and cover” techniek heeft immers nefaste implicaties op structurerende en beeldbepalende elementen en op ecologische waarden :*
 1. de spoorwegbermen (“de berm”) werken als oriënterende groenstructuur in het stedelijk weefsel van Mortsels. De berm fungeert hierbij als een groene corridor;
 2. de berm fungeert tevens als een geluidsbufler voor het drukke verkeer en verhoogt zo de leefbaarheid;
 3. de berm heeft ook de potentie om verder uit te groeien op recreatief vlak (parkwandelpad met fietspad)
 4. het streefbeeld biedt onvoldoende garanties dat het hier om een lokale weg gaat met een verhoogde verblijfskwaliteit en binding met de omliggende woonwijken waar aandacht voor kwalitatieve voetgangers- en fietsvoorzieningen en een hoogwaardige groenstructuur voorop staan
 5. tot slot blijkt uit een studie van INBO dat de spoorwegbermen bepaalde waarden hebben op ecologisch vlak.
 - 6.2. *Een tunnel kan niet zonder voldoende ventilatie, wat betekent dat er ook bovengronds schadelijke uitstoot zal zijn.* Bovendien is er een tunneluitgang in Mortsels (t.h.v. het sportlandschap) voorzien waardoor uitlaatgassen uit de tunnel hoedanook in onze stad terecht komen. Recente metingen van VMM in 2010 langs o.a. de Antwerpsstraat in Mortsels tonen een jaargemiddelde concentratie NO₂ van 59 µg/m³. Dit is een overschrijding met bijna 50 % van de Europese jaargrenswaarde van 40 µg/m³. De kans dat deze piekwaarden verhogen bij uitvoering van het voorliggend streefbeeld is groot.
 - 6.3. het advies van de Mortselse jeugdraad heeft het over het natuurgebied “Klein Zwitserland” dat evenals de berm in het huidige streefbeeld wordt aangetast. *Hierdoor verdwijnt voor vele jeugdverenigingen in Mortsels een perfect en favoriet uitloefgebied met bos- en struik gewas. Bovendien blijkt uit een studie van INBO dat Klein Zwitserland ecologisch waardevol is en bepaalde populaties bij aantasting onherroepelijk verdwijnen.*

CONCLUSIE

De voorgestelde plannen en studies geven onvoldoende de ruimtelijke, natuur-, gezondheids- en mobiliteitsimpact van het streefbeeld op Mortsels weer. De “cut and cover” techniek zorgt ervoor dat de Mortselse spoorwegbermen en het gebied Klein Zwitserland in hun huidige vorm verdwijnen. Gelet op bovenstaande argumenten wordt gepleit voor het behoud van de berm en Klein Zwitserland. Het voorliggend streefbeeld wordt eenzijdig opgebouwd rond het verkeerstechnische aspect, waarbij de impact op de ruimtelijke structuur een ondergeschikte rol speelt. Ook de ecologische natuurwaarden, de gezondheid (luchtvervuiling) en de belevingswaarde voor gebruikers en omgeving worden onderschat.

MOTIE

Het streefbeeld zoals het in de voorliggende plannen uitgewerkt werd is voor de Mortselse gemeenteraad niet aanvaardbaar. De Mortselse gemeenteraad vraagt aan de Vlaamse Regering en in het bijzonder aan Minister Crévis om bij de verdere uitwerking van het streefbeeld rekening te houden met de bovenstaande opmerkingen van Mortsels en in het kader van de Mer-procedure alle mogelijke alternatieven te onderzoeken. Stad Mortsels is ten volle bereid om haar medewerking aan alternatieve oplossingen te verlenen.

Kantoren

www.arcadisbelgium.be

Berchem-Antwerpen

Citylink - Posthofbrug 12
B-2600 Berchem
T +32 3 360 83 00
F +32 3 360 83 01

Hasselt

Eurostraat 1 – bus 1
B-3500 Hasselt
T +32 11 28 88 00
F +32 11 28 88 01

Gent

Kortrijksesteenweg 302
B-9000 Gent
T +32 9 242 44 44
F +32 9 242 44 45

Liège

26, rue des Guillemins, 2^{ème} étage
B-4000 Liège
T +32 4 349 56 00
F +32 4 349 56 10

Charleroi

119, avenue de Philippeville
B-6001 Charleroi
T +32 71 29 89 00
F +32 71 29 89 01

ARCADIS Belgium nv/sa
BTW BE 0426.682.709
RPR BRUSSEL
ING 320-0687053-72
IBAN BE 38 3200 6870 5372
SWIFT BIC BBRUBEBB

Maatschappelijke zetel

Brussel

Koningsstraat 80
B-1000 Brussel



Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening. Detachering van projectmedewerkers.
Deze offerte is afgeprint op papier met het FSC-label