

MOBILITEITSPLAN HERENTALS

Op weg naar een duurzame en
bereikbare toekomst

**BU
UR**
Part of Sweco

MOBILITEITSPLAN HERENTALS

EINDRAPPORT

PROJECT NUMBER — 79650001

DATE — December 2023

CLIENT:

Stad Herentals

PROJECT TEAM:

BUUR part of Sweco

Atelier Romain

Endeavour

Kenter

CONTENT

1.	INLEIDING	6
1.1	Een nieuw mobiliteitsplan	6
1.2	Een geïntegreerde aanpak voor ruimte en mobiliteit	6
1.3	Relatie met de vervoerregio	7
2.	UITDAGINGEN	8
3.	RUIMTELIJK BELEIDSPLAN	12
3.1	Strategische visie	12
3.2	Beleidskader wonen & verdichting	13
3.3	Beleidskader groenblauwe netwerken	14
3.4	Afstemming tussen kaders	14
4.	AMBITIES EN DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPLAN	18
4.1	Ambities	18
4.2	Doelstellingen	20
5.	HERENTALS FIETSSTAD	24
5.1	Visie: durven, kunnen en willen fietsen	24
5.2	Gewenst fietsnetwerk	26
5.2.1	Fietssnelwegen	26
5.2.2	Prioritaire fietsassen (BFF & lokale fietsstraten)	26
5.2.3	Binnen de kernen en buurten (lokale fietsstraten / woonerven / ...)	26
5.3	Strategische acties	29
5.3.1	F1: Uitbouwen fietsinfrastructuur op prioritaire fietsassen	29
5.3.2	F2: Autoluwe leefbuurten invoeren	30
5.3.3	F3: Barrières wegwerken	31
5.3.4	F4: Bedrijventerreinen fietsvriendelijker inrichten	32
5.3.5	F5: Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen	33
5.3.6	F6: Fietsvriendelijk bouwen	34
5.3.7	F7: Flankerend beleid	35
5.3.8	F8: Fietsvriendelijke landelijke wegen	35

6. AANGENAME KERNEN EN BUURTEN: LEEFBUURTEN 36

6.1	Visie: leefbuurten	36
6.1.1	Weinig verkeer	37
6.1.2	Lokaal verkeer	37
6.1.3	Traag verkeer	38
6.1.4	Kleine voertuigen	38
6.2	Gewenst netwerk	39
6.2.1	Nieuwe wegencategorisering	39
6.3	Visie parkeren	41
6.3.1	Lagere autoafhankelijkheid	41
6.3.2	Parkeren clusteren	42
6.3.3	Parkeerbeleid voor bezoekers	43
6.3.4	Parkeerbeleid voor bewoners	43
6.3.5	Elektrische laadvoorzieningen	44
6.4	Strategische acties	46
6.4.1	L1: Principes leefbuurten invoeren	46
6.4.2	L2: Invoeren circulatieplan	46
6.4.3	L3: leefbuurten herinrichten	46
6.4.4	L4: Invoeren mobiliteitsnorm bij nieuwe ontwikkelingen	50
6.4.5	L5: Invoeren parkeerregimes	51
6.4.6	L6: Uitbouwen parkeerclusters	53

7. MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR IEDEREEN 54

7.1	Visie openbaar vervoer	54
7.1.1	Treinet	54
7.1.2	Kernnet en aanvullend net	57
7.1.3	Vervoer op Maat	57
7.1.4	Hoppinpunten	58
7.2	Van bezit naar gedeeld gebruik	60
7.2.1	Deelwagens	60
7.2.2	Deelfietsen	61
7.2.3	Deelsteps en andere micromobiliteit	62
7.3	Gewenst netwerk	64
7.4	Strategische acties	65
7.4.1	M1: Uitbouwen van een aantrekkelijke stationsomgeving	65
7.4.2	M2: Robuust en toegankelijk OV faciliteren	67

7.4.3	M3: Vervoer Op Maat evalueren	67
7.4.4	M4: Hoppinpunten uitbouwen	68
7.4.5	M5: Inzetten op deelmobiliteit	69

8. ZONE CENTRUM 72

8.1	Visie	72
8.2	Acties	76
8.3	Uitgelichte acties: stadshart	78
8.4	Uitgelichte acties: stationsomgeving	79

9. ZONE TER BEUKEN, WIJNGAARD, DIEPENDAAL, WUYTSBERGEN 80

9.1	Visie	81
9.2	Acties	83

10. ZONE KLEIN-GENT WOLFSTEE - MOLEKENS - KRAKELAARVELD 84

10.1	Visie	84
10.2	Acties	87

11. ZONE NOORDERWIJK 88

11.1	Visie	89
11.2	Actieprogramma Noorderwijk	92
11.3	Uitgelichte actie: herinrichting Ring	93

12. ZONE MORKHOVEN 94

12.1	Visie	95
12.2	Actieprogramma Morkhoven	98
12.3	Uitgelichte actie: heraanleg dorpskern	99

BIJLAGE 100

1. INLEIDING

1.1 Een nieuw mobiliteitsplan

Een lokaal mobiliteitsplan formuleert de visie die een lokaal bestuur heeft op vlak van mobiliteit en koppelt hieraan acties om die visie te realiseren. Het biedt het lokaal bestuur een kader om beslissingen te nemen rond mobiliteit. Zo kan een stad bijvoorbeeld streven naar veiligere schoolomgevingen of het uitbouwen van een lokaal fietsroutenetwerk. Het vorige mobiliteitsplan van Herentals dateert van 2014. De actualiteit van het plan in 2019 werd afgetoetst in een sneltoets, waaruit bleek dat het mobiliteitsplan herzien moest worden. Er is op vlak van mobiliteitsvisie sindsdien veel veranderd: op Vlaams niveau werd het principe van basisbereikbaarheid geïntroduceerd, waarbij mobiliteit sterker op regioniveau wordt aangepakt in vervoerregio's. Zo werkt Herentals met 27 andere gemeenten samen in de Vervoerregio Kempen. Verder hebben recente studies van andere actoren zoals de provincie Antwerpen of Infrabel impact op de mobiliteit in Herentals en betekenen ze een bijkomende motivatie waarom we een nieuw mobiliteitsplan opmaken.

1.2 Een geïntegreerde aanpak voor ruimte en mobiliteit

Ook op vlak van ruimte worden op een hoog tempo nieuwe projecten ontwikkeld die de mobiliteitsbehoeftes binnen Herentals veranderen. Op vlak van mobiliteit zijn er de laatste jaren heel wat nieuwe trends ontstaan: deelsystemen auto's/fietsen/steps, elektrische auto's, elektrische fietsen, speedpedelecs, aanwezigheid fietsostrades, ... Om een kader te scheppen dat van al deze visies en ontwikkelingen één verhaal kan maken, is de opmaak van een nieuw, toekomstgericht mobiliteitsplan nodig.

Omwille van de grote ruimtelijke uitdagingen kiest Herentals ervoor om de opmaak van het mobiliteitsplan te integreren in het proces van de opmaak van een Ruimtelijk Beleidsplan. In het verleden werden ruimte en mobiliteit vaak apart aangepakt in respectievelijk een ruimtelijk structuurplan en een mobiliteitsplan. Ruimte en mobiliteit kennen echter een grote wisselwerking. De ruimtelijke organisatie van plekken waar we wonen, werken en ontspannen bepaalt namelijk hoe vaak en hoe ver we ons moeten verplaatsen. Omgekeerd zal de inrichting van mobiliteitsnetwerken een grote impact hebben op de beleving van de ruimte.

Het ruimtelijk beleidsplan bestaat uit twee delen:

- 1) een strategische visie, die de langetermijnvisie formuleert met een planhorizon van 20, 30 jaar
- 2) beleidskaders, die de operationele vertaling van die visie formuleren binnen een planhorizon van 10, 15 jaar.

Het mobiliteitsplan zit daarbij eerder op het niveau van de beleidskaders. Door de geïntegreerde aanpak worden de doelstellingen uit de strategische visie doorvertaald in het mobiliteitsplan.

Dit mobiliteitsplan vormt daarnaast ook het kader voor de opmaak van een circulatieplan en een parkeerbeleidsplan. Het circulatieplan is een gedetailleerd plan om de verkeersstromen in en uit de stad te regelen. In het parkeerbeleidsplan worden parkeerregimes afgebakend en parkeerrichtlijnen geformuleerd. Deze plannen laten toe om op korte termijn een grote impact te hebben op de stadskern van Herentals.

Deze verschillende deelplannen hebben een andere scope, maar worden wel in één iteratief proces opgemaakt. Het mobiliteitsplan vormt een kader voor het mobiliteitsbeleid en toekomstbeeld op de middellange termijn (10-15 jaar) en tracht zo richting te geven aan het mobiliteitsbeleid van de stad voor minstens de komende twee legislaturen. De voorstellen

van het circulatie- en parkeerplan vormen dan op korte termijn een tussenstap naar de visie op langere termijn. Deze plannen vormen ook een kader voor toekomstige ontwikkelingen en infrastructuurprojecten in Herentals.

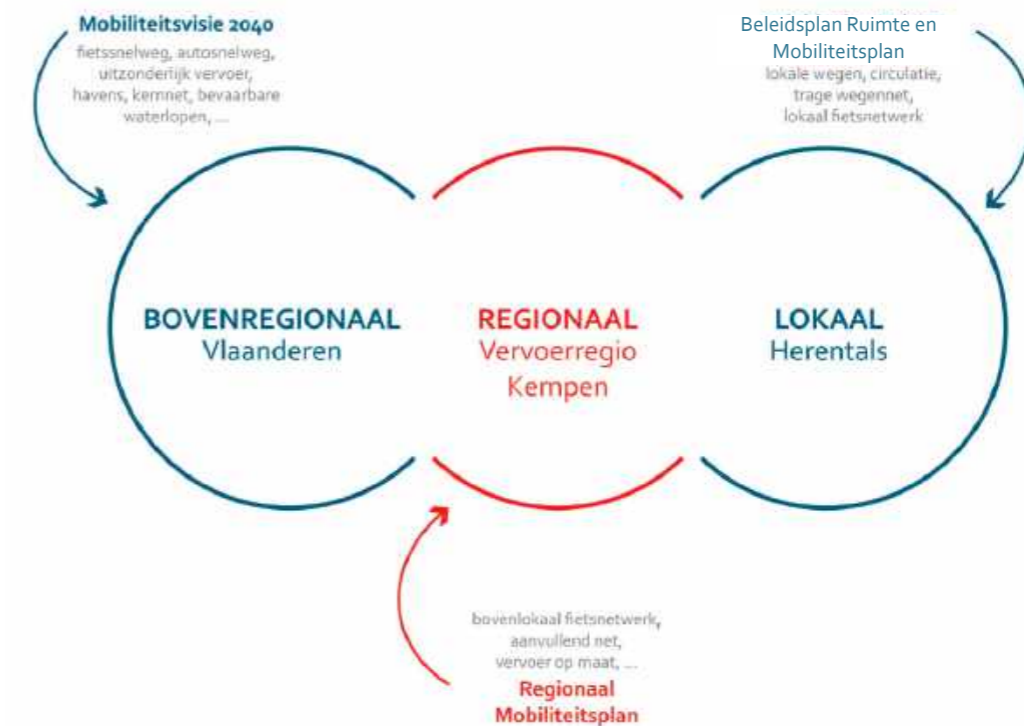
1.3 Relatie met de vervoerregio

De Vlaamse Regering keurde in april 2019 het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid goed. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem met een optimale inzet van middelen.

Om basisbereikbaarheid te realiseren, werd Vlaanderen verdeeld in 15 vervoerregio's. Elke regio heeft een vervoerregioraad, samengesteld

uit lokale besturen en gewestelijke instanties. De stad Herentals behoort tot de vervoerregio Kempen. Elke vervoerregio staat in voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan dat de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, evalueert en stuurt. Het plan gaat uit van een visie voor alle vervoersmodi en de regio's mikken hiermee op de lange termijn. Voor de korte termijn stellen de regio's ook een openbaar vervoerplan op.

Onderstaande figuur geeft schematisch de relatie weer tussen de mobiliteitsvisie en -planning op respectievelijk Vlaams niveau, op het niveau van de vervoerregio en op het lokaal niveau. De focus van de visies en plannen op elk van deze niveaus wordt daarbij aangegeven.



Figuur 1: Situering van het Regionaal mobiliteitsplan

2. UITDAGINGEN

Herentals staat de komende jaren voor een aantal grote opgaven. Als gevolg van de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen neemt ook het aantal verplaatsingen toe. Dit terwijl het huidige mobiliteitssysteem al onder druk staat. Het grote aantal verplaatsingen dat in en rond Herentals met de wagen gebeurt, heeft gevolgen voor de omgeving waarin mensen wonen, naar school gaan, werken en ontspannen. Dit verkeer genereert een serieuze geluidsbelasting, heeft een grote impact op de luchtkwaliteit en zet uitiem onze gezondheid op het spel.

Het aantal verkeersongevallen geeft daarbij een goede indicatie van de verkeersveiligheid in Herentals. In de laatste 10 jaar is het aantal verkeersongevallen wel gedaald, al vinden er nog steeds elk jaar bijna 100 verkeersongevallen plaats. Zorgwekkend is dat het aantal zwaargewonden tot dodelijke ongevallen stagneert. De grote meerderheid

van al deze ongevallen zijn auto-ongevallen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke uitdaging.

Als we verder kijken naar het wegennet, is de impact van de E313 onmiskenbaar. Het is echter meer zorgwekkend wanneer binnen de kernen en woonwijken ook slechte waarden op vlak van luchtkwaliteit en geluidsoverlast worden teruggevonden. In de binnenstad wordt zo duidelijk dat de slechte waarden op de Ringlaan zich verderzetten langs de invalswegen en zelfs tot op de Grote Markt.

Uit verschillende tellingen blijkt dat de Ringlaan en de invalswegen zeer intensief gebruikt worden door het autoverkeer. Het verkeer wikkelt zich echter ook af in verschillende kleinere woonstraten die geen verbindingfunctie hebben. Om die druk op leefbaarheid in te schatten, is oversteekbaarheid onderzocht. In de stationsomgeving en het kernwinkelgebied

stellen we vast dat er geen goede oversteekbaarheid kan worden gegarandeerd (zie ook bijlage: verkeersintensiteiten). Ook in de schoolomgevingen zijn de intensiteiten te hoog voor lagere schoolkinderen om zelfstandig over te steken. Tot slot is ook duidelijk dat er in de binnenstad veel (half) doorgaande bewegingen dwars door de binnenstad gaan (zie ook bijlage: herkomstbestemmingsanalyses). Vanuit bijvoorbeeld de Olympiadelaan rijdt een groot aandeel van het verkeer door via de stationsomgeving naar de Lierseweg, een sluiproute die zorgt voor een groot conflict tussen doorgaand verkeer en fietsers en voetgangers.

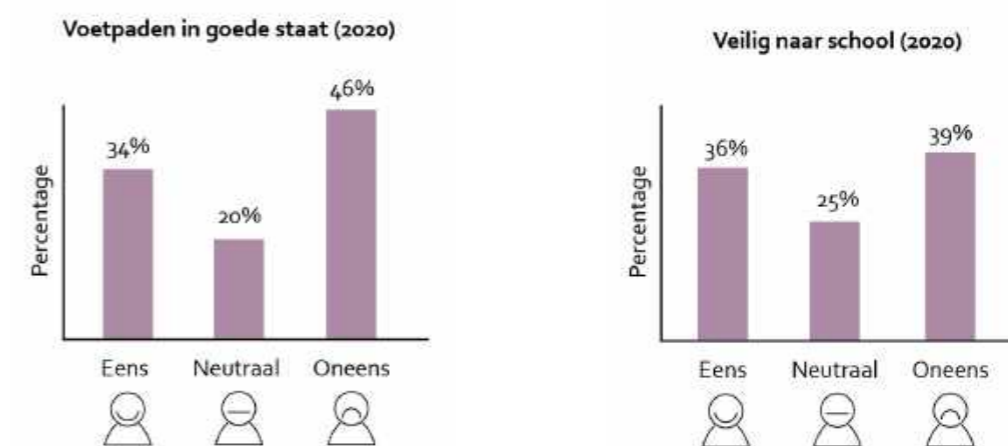
De noord-zuid relatie is zeer bepalend in de kern van Noorderwijk: vrijwel alle voertuigen kunnen bestempeld worden als doorgaand verkeer via de hoofdweg Paradijsstraat – Ring – Morkhovenseweg. De doorsnijding van de woonkern door infrastructuur heeft een grote impact op de leefbaarheid en veiligheid in de kern. De grote auto-afhankelijkheid is zeer aanwezig in het straatbeeld waardoor de nood aan aantrekkelijkere zachte verbindingen groot is.

Ook in Morkhoven kunnen vrijwel alle voertuigen bestempeld worden als doorgaand verkeer met een zeer sterke noord-zuid relatie via de hoofdweg Morkhovenseweg – Molenstraat – Wiekevorstseweg. Morkhoven kampt bijgevolg met gelijkaardige vraagstukken: hoe kan het doorgaand verkeer verder ontmoedigd worden om de leefbaarheid in de dorpskern te verbeteren?

Door een lagere flexibiliteit, comfort en betrouwbaarheid van het openbaar vervoersysteem is het onvoldoende in staat een volwaardig alternatief voor de wagen te bieden. In de modal split van Herentals gebeuren slechts 6 % van de verplaatsingen met de trein of de bus. Uit de gegevens blijkt ook dat het openbaar vervoer in Herentals een beperkt aantal 'hotspots' kent waar de meeste reizigers opstappen met daarnaast lagere cijfers aan de andere haltes (zie ook bijlage: analyse openbaar vervoer). Het station is het belangrijkste knooppunt voor openbaar vervoer. Vanuit Herentals zijn er IC-verbindingen naar Lier (en Antwerpen), Brussel, Turnhout en Mol. Per werkdag stappen er zo bijna 4.000 treinreizigers op. De



Figuur 2: Verkeersongeval naar type (Statbel)



Figuur 3: Evaluatie voetpaden en veiligheid, Statistiek Vlaanderen (2021) Gemeente-Stadsmonitor Herentals

busterminal aan het station is daarbij duidelijk de belangrijkste bushalte met dagelijks 400-500 reizigers. Verder worden (relatief) veel opstappers geteld aan het AZ Sint-Elisabeth, de Grote Markt of de Kerkstraat. In Noorderwijk en Morkhoven kennen de belangrijkste haltes tussen de 5-20 opstappers per dag. De toegankelijkheid van stations en haltes laat te wensen over, wat essentieel is om iedereen toegang te verlenen tot openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets neemt wel toe door technologie en een investeringsbeleid van Herentals, maar aan het huidige tempo zijn er nog decennialange inspanningen noodzakelijk. Verplaatsingen in Herentals gebeuren vandaag voor slechts 18% met de fiets. De oorzaak voor dat onvervuld potentieel is voornamelijk slechte fietsinfrastructuur op vlak van veiligheid en comfort en conflicten met gemotoriseerd verkeer. Waar de fiets de ruimte moet delen met de auto komt de fiets in de verdrukking. De binnenstad van Herentals is daarbij het belangrijkste pijnpunt. Die is druk befietst op weg naar werk of school, maar tegelijk zijn alle fietsroutes doorheen het stadshart ontoereikend en zeer gevoelig aan

fietsongevallen. Zeker met de toename van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers) is het van levensbelang dat verkeersveiligheid verbetert.

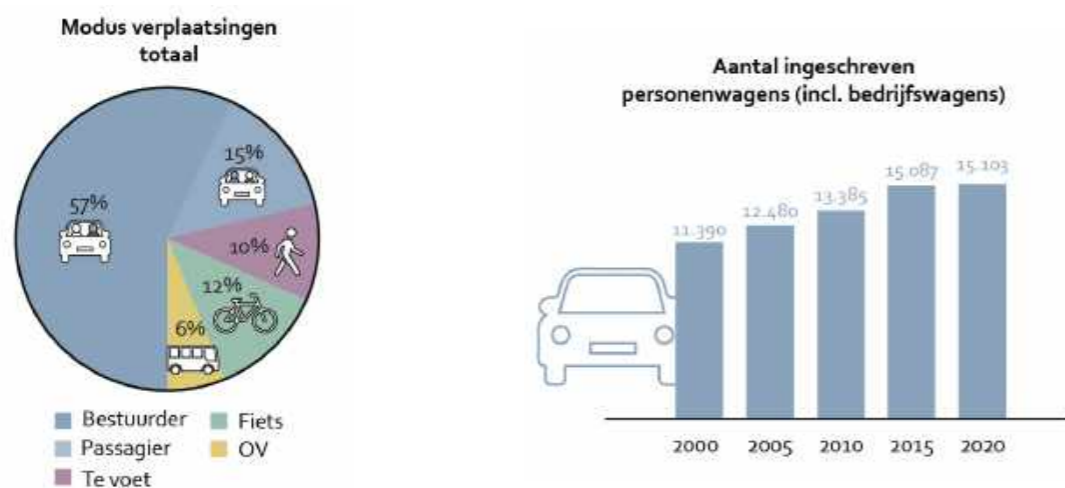
De autodominantie maakt de binnenstad onveilig en onaantrekkelijk voor fietsers en voetgangers. Daarnaast gaat dit ook ten koste van de verblijfskwaliteit voor bezoekers en inwoners die anders mogelijks langer zouden (ver)blijven. Ook geluidsoverlast is een factor. Op de Grote Markt worden waardes tussen 67-75 dB per etmaal gemeten ten gevolge van wegverkeer, dit terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie 53 dB als grenswaarde adviseert.

Daarnaast wordt de Grote Markt momenteel ingezet als een parking. Die functie hypothekeert de werking als een verblijfsplein, de huidige 2.370 m² parking kan ook gebruikt worden voor terrassen, groen, zitplekken en water. In het algemeen toont onderzoek¹ ook aan dat parkeerplaatsen onze samenleving meer kosten dan we denken, én dat een grote parkeercapaciteit meer auto's aantrekt. Vandaag is het vaak te makkelijk om onze

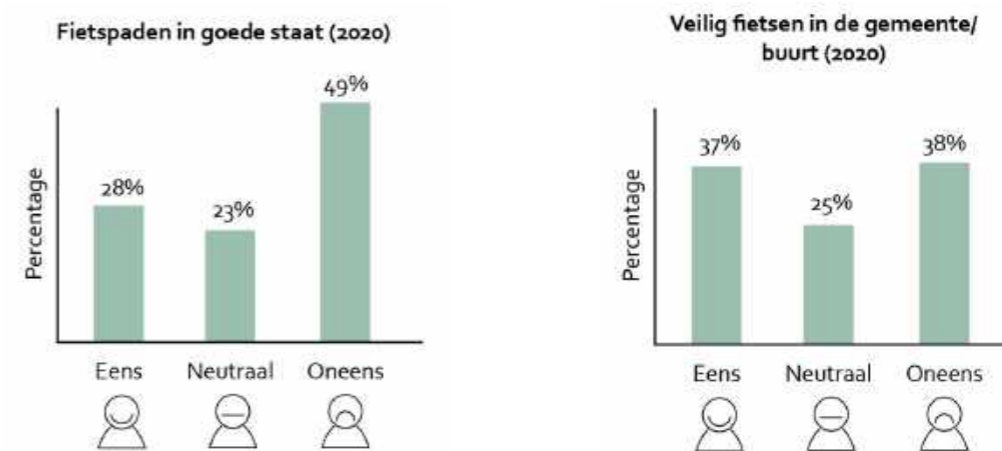
auto in onze openbare ruimte achter te laten, waardoor we ook voor een korte verplaatsing snel de auto nemen. Specifiek in Herentals blijkt uit het gevoerde parkeeronderzoek dat er voldoende capaciteit is en dat op korte termijn het mogelijk is om de capaciteit van de Grote Markt op te schuiven naar een aantal parkings die een grote capaciteit bundelen op een goed ontsloten locatie en op wandelafstand van het kernwinkelgebied. Zo zijn de parkings Stadspark, Hummeltjeshof en Administratief Centrum allemaal bereikbaar via de as Augustijnenlaan-Belgiëlaan-Olympiadelaan (ABO-as). Op iets langere termijn zal de herinrichting van de ABO-as betekenen dat ook hier een verschuiving van de parkeercapaciteit zal optreden. In de conceptstudie rond de ABO-as wordt er voorgesteld om het straatparkeren maximaal te transformeren naar parkeerclusters. Tot slot blijkt ook een overcapaciteit aan parkeerplaatsen in de kernen van Noorderwijk en Morkhoven en liggen hier kansen om openbare ruimte efficiënter in te vullen.

bereikbaarheid van Herentals staat onder druk. Op vlak van ruimte worden op een hoog tempo nieuwe projecten ontwikkeld die ook de mobiliteitsbehoeftes binnen Herentals veranderen. Het openbaar vervoer is een beperkt aantrekkelijk alternatief voor de auto en de auto dringt de fiets weg in de binnenstad. Tegelijkertijd is het riskant voor de commerciële markt om te investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit. Hierdoor blijft men voor veel verplaatsingen op de eigen wagen aangewezen.

Conclusie, de algehele leefbaarheid en



Figuur 4: Modal Split Herentals (links) VVC (2019) Verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1 Basissituatie 2017, Autobezit (rechts) (statbel)



Figuur 5: Evaluatie voetpaden en veiligheid, Statistiek Vlaanderen (2021) Gemeente-Stadsmonitor Herentals

¹ Van parkeer- en stallingsnormen naar een mobiliteitsnorm, fietsberaad, 2019

3. RUIMTELIJK BELEIDSPLAN

3.1 Strategische visie

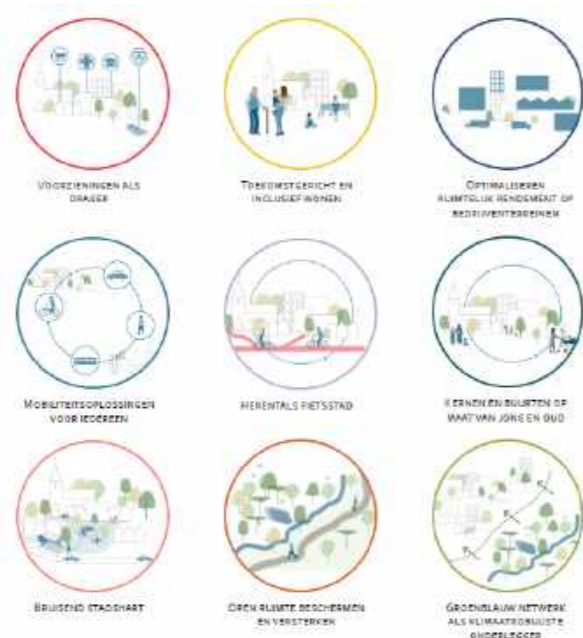
Dit mobiliteitsplan kadert in de opmaak van een Ruimtelijk Beleidsplan voor Herentals. Binnen de strategische visie van het beleidsplan worden 9 grote ambities geformuleerd:

1. Voorzieningen als drager
2. Toekomstgericht en inclusief wonen
3. Optimaliseren ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen
4. Mobiliteitsoplossingen voor iedereen
5. Herentals fietsstad
6. Kernen en buurten op maat van jong en oud
7. Bruisend stadshart
8. Open ruimte beschermen en versterken
9. Groenblauw netwerk als klimaatrobuuste onderlegger

In de strategische visie werden deze 9 ambities gecombineerd tot 4 verhaallijnen:

- In 2050 is Herentals een stad waar iedereen een plek heeft om kwalitatief te wonen en werken
- In 2050 is Herentals een stad waar de open ruimte prioriteit is
- In 2050 is Herentals een stad waar iedereen overal aangenaam kan vertoeven
- In 2050 is Herentals een stad waar iedereen zich eenvoudig kan verplaatsen met de fiets of het openbaar vervoer

Het mobiliteitsplan geeft uitvoering aan de strategische visie door deze door te vertalen in concrete ingrepen en acties. Naast het mobiliteitsplan worden ook twee beleidskaders opgemaakt: wonen & verdichting en groenblauwe netwerken. Essentieel daarbij is dat deze verschillende kaders een sterke onderlinge relatie kennen en ook sturend zijn voor het mobiliteitsplan.



Figuur 6: ambities zoals benoemd in de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte (Conceptnota)

3.2 Beleidskader wonen & verdichting

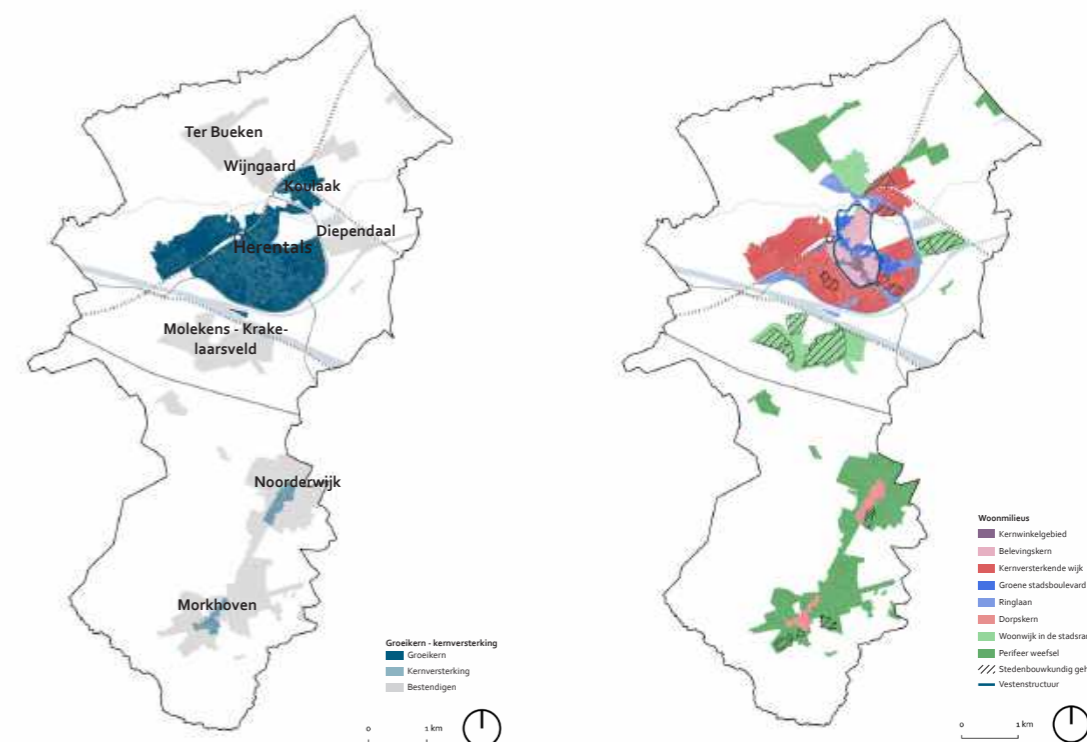
Het beleidskader wonen & verdichting biedt een kader om de voorziene groei doordacht te laten plaatsvinden in Herentals. De demografische trends vereisen de opvang van een groot aantal nieuwe woningen. Herentals mikt daarbij voornamelijk op stedelijke groei. Binnen de groeikern, een verzameling goed gelegen wijken, worden, als richtcijfer, 1.900 extra wooneenheden voorzien. Er wordt een groei voorgesteld met een bouwsnelheid van gemiddeld ongeveer 110 woningen per jaar in de groeikern.

Herentals wil groei op een duurzame manier opvangen in het bestaande weefsel. De stad kiest hierbij bewust voor de opvang van

groei in die stadsdelen waar zowel een hoog voorzieningenniveau als een sterke nabijheid van het openbaar vervoer is. Als groeikern geldt de historische stadskern, de zeer goed gelegen aanpalende stadswijken binnen de Ringlaan en de wijken Wuytsbergen-Ekelen en Koulaak-Kapellenblok.

In tweede instantie wordt in de dorpskernen van Noorderwijk en Morkhoven een beperkt groeiperspectief voorzien in de vorm van kernversterking. De kernen zijn goed uitgerust, maar hebben een meer landelijk karakter. Ze zijn in die zin minder geschikt om een groot deel van de groei op te vangen.

Deze gerichte verdichting is een belangrijk uitgangspunt voor het mobiliteitsplan. Door te ontwikkelen op plaatsen met een hoog voorzieningenniveau en een goede ontsluiting



Figuur 7: Globale toekomstperspectieven (links) en woonmilieu's (rechts). (Conceptnota Beleidsplan Herentals)

met het openbaar vervoer verhoogt de nabijheid sterk. Dat betekent dat de inwoners minder autoafhankelijk worden doordat belangrijke voorzieningen op wandel- of fietsafstand liggen en dat het gebruik van het openbaar vervoer toegankelijker wordt.

Zoals benoemd in hoofdstuk 2 zijn er echter grote uitdagingen in de kernen van Herentals. Het versterken van deze kernen is een eerste stap om de autoafhankelijkheid te doen dalen en een modal shift te realiseren.

De voorziene groei zorgt er ook voor dat er heel wat ruimtelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden in Herentals. Deze ontwikkelingen zijn een grote kans om de transitie naar een duurzame mobiliteit te versterken. Ons verplaatsingsgedrag is namelijk voor een groot deel gewoontegedrag. Op basis van o.a. eerdere ervaringen en attitudes tegenover bepaalde vervoersmiddelen herhalen we meestal hetzelfde gedrag. Het is echter bij grote wijzigingen in context (bv. verhuis, nieuwe job,...) dat mensen hun beslissingsproces herzien. Nieuwe ontwikkelingen op goed gelegen plaatsen vormen zo een grote kans om nieuwe inwoners te laten kiezen voor een duurzamer verplaatsingsgedrag.

3.3 Beleidskader groenblauwe netwerken

Dit beleidskader focust op het potentieel van de open ruimte en de klimaateffecten in de stad. Hierin wordt gekozen om de open ruimte als een onderlegger te beschouwen voor de bebouwde ruimte. De kernen zijn vandaag vaak sterk verhard en bieden te weinig ruimte voor groenblauwe verbindingen die de klimaatrobustheid van de omgeving kunnen versterken.

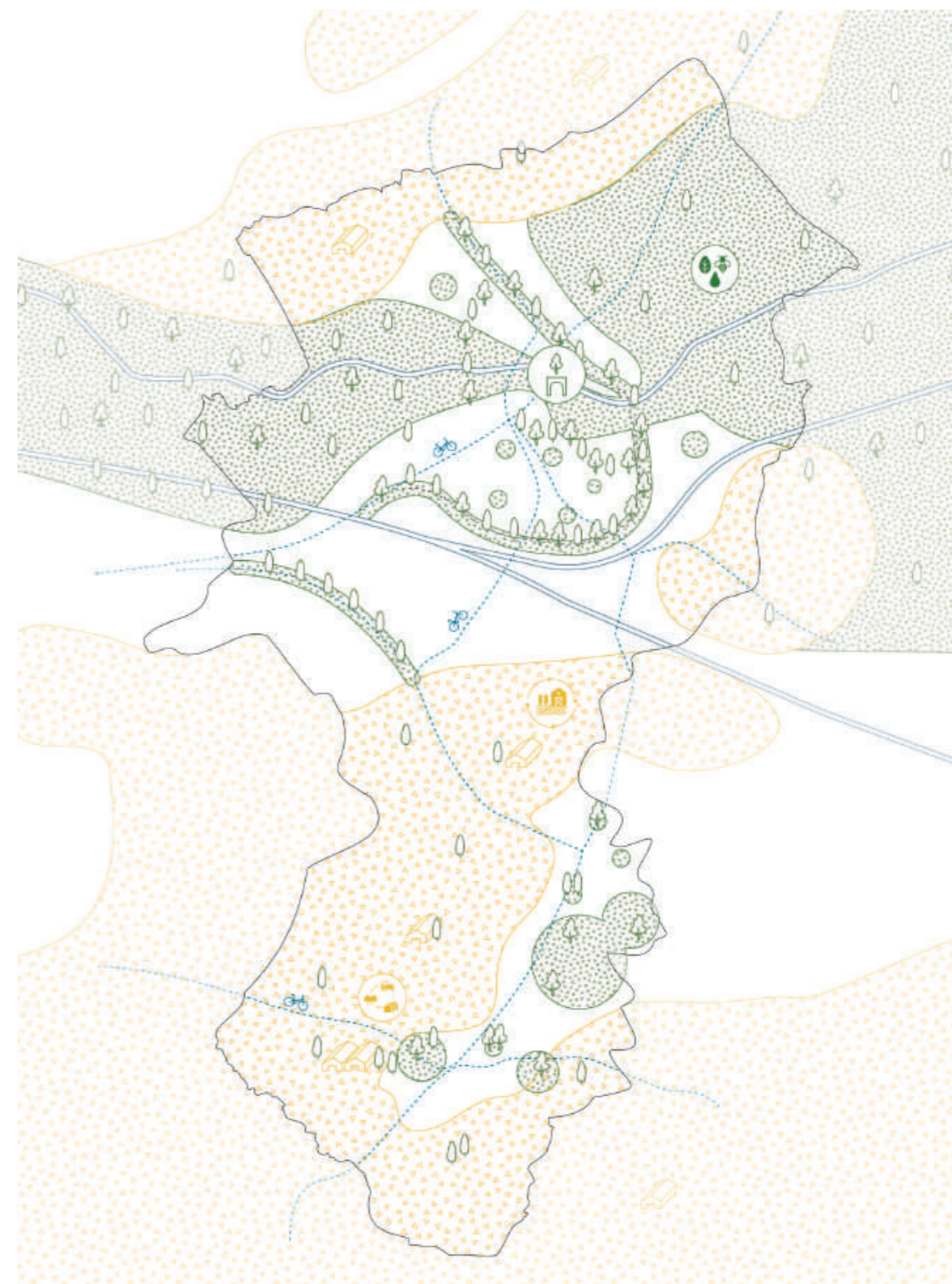
De mogelijkheden om straten en plekken te vergroenen zijn ook sterk afhankelijk van het mobiliteitsprofiel en de wijze waarop we met parkeren omgaan. In dit mobiliteitsplan willen we maximaal inzetten op een vergroening van de kernen en buurten van Herentals. Het vergroenen van straten en pleinen draagt

namelijk bij tot een aangename leefomgeving waarin het aantrekkelijker wordt om je te voet of met de fiets te verplaatsen. Zoals we in dit plan zullen zien, kent ons verplaatsingsgedrag ook een grote ruimtelijke impact en kan een ambitieuze mobiliteitstransitie leiden tot meer ruimte voor de groenblauwe netwerken.

3.4 Afstemming tussen kaders

Zoals hierboven beschreven bestaat er een sterke onderlinge relatie tussen de onderlinge keuzes in de beleidskaders en het mobiliteitsplan. De strategieën rond verdichting hebben een grote impact op het potentieel tot duurzame mobiliteit. Anderzijds is er ook een sterke relatie tussen ons verplaatsingsgedrag en een aandacht voor de groenblauwe netwerken in de stad.

Om het overzicht in de afstemming tussen de kaders te bewaren wordt in het beleidsplan ruimte een overzicht aan ontwikkelstrategieën per woonmilieu weergegeven. Zo worden er per woonmilieu strategieën benoemd rond wonen, verdichten, vergroening en mobiliteit.



Figuur 8: Vergroeningsvisie groenblauwe netwerken (strategische visie)

AMBITIES

We bouwen dit mobiliteitsplan op volgens een aantal ambities uit het Ruimtelijk Beleidsplan. Deze ambities vormen de kapstok voor onze visie op de mobiliteit in Herentals. Per ambitie wordt vervolgens aangegeven welke strategische acties nodig zijn om deze visie te realiseren. In het luik “gebiedsgerichte programma’s”, worden deze strategische acties ruimtelijk vertaald per deelgebied van Herentals.



4. AMBITIES EN DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPLAN

4.1 Ambities

Met dit mobiliteitsplan wensen we in te zetten op een transitie naar een duurzamere mobiliteit die bijdraagt aan de verschillende ambities die de strategische visie van het ruimtelijk beleidsplan vooropstelt. Hoewel het mobiliteitsplan een invloed heeft op alle grote ambities bouwen we dit verhaal op de volgende 4 ambities:



Herentals fietsstad

In dit traject werd vastgesteld dat er nog zeer grote winsten te boeken zijn op vlak van fietsen. In de ambitie om een duurzame modal shift te realiseren zien we dan ook een groot potentieel en essentiële rol voor de fietsers. Daarom starten we dit plan met de visie van Herentals als een echte fietsstad.



Kernen en buurten op maat van jong en oud

De ambitie om aangename kernen en buurten voor jong en oud te realiseren geven we vorm via het concept van de leefbuurten. Deze ambitie brengt verschillende elementen samen: de inrichting van het openbaar domein, de circulatie en categorisering van de wegen maar ook het parkeerbeleid.



Mobiliteitsoplossingen voor iedereen

Verschillende evoluties op vlak van mobiliteit (basisbereikbaarheid, deelsystemen, Hoppinpunten, ...) maken dat er vandaag een groot gamma aan vervoersmogelijkheden bestaat dat niet in de traditionele categorie van 'openbaar vervoer' past. In dit hoofdstuk formuleren we een visie om deze diensten te structureren tot één geheel dat bijdraagt aan een inclusief mobiliteitssysteem én dat performante alternatieven biedt aan het private autogebruik.





Bruisend stadshart

Het stadshart is een bijzondere en belangrijke plek binnen Herentals waarvan het functioneren sterk samenhangt met het mobiliteitssysteem van Herentals. Hier kunnen een levendig stadshart en een duurzaam mobiliteitssysteem elkaar versterken. Het bruisend stadshart wordt niet uitgewerkt als een apart thema maar vindt zijn vertaling terug in de gebiedsgerichte aanpak.

4.2 Doelstellingen

De ambities worden verder geconcretiseerd in doelstellingen die Herentals wil behalen tegen 2030, 2040 en 2050, naar urgentie en set van maatregelen. Deze bouwen verder op doelstellingen die op Europees, Vlaams en niveau van de vervoerregio zijn geformuleerd en concretiseren deze tot op het niveau van Herentals. Het is de bedoeling dat de doelstellingen, eens het mobiliteitsplan in voege is, kunnen worden opgevolgd.

Ambities	Doelstellingen	Wat voor strategische acties zijn daarvoor nodig?
	<p>In 2040 zijn alle prioritaire fietsroutes conform het vademecum fietsvoorzieningen ingericht OF in 2040 hebben alle prioritaire fietsroutes een score van 8/10 in de fietsbarometer van de provincie.</p> <p>Het aandeel fietsen stijgt tot 27% van de verplaatsingen in 2030 in Herentals¹. In referentiejaar 2017 was dit 18%.</p> <p>In 2040 zal het aandeel verplaatsingen van, naar en binnen Herentals dat met duurzame modi² gebeurt, minstens 50% bedragen.</p>	<p>F1 – Uitbouwen fietsinfrastructuur op prioritaire fietsassen</p> <p>F2 – Autoluwe leefbuurten invoeren</p> <p>F3 – Wegwerken fietsbarrières</p> <p>F4 – Bedrijventerreinen fietsvriendelijker inrichten</p> <p>F5 – Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen</p> <p>F6 – Fietsvriendelijk bouwen</p> <p>F7 – Flankerend beleid</p> <p>F8 – Fietsvriendelijke landelijke wegen</p>
	<p>In Herentals is het autobezit in 2030 gemiddeld 1 wagen per huishouden. In 2040 is dit gemiddeld 0,9 wagens per huishouden. In referentiejaar 2021 was het autobezit gemiddeld 1,1 per huishouden³.</p> <p>Voor elke straat binnen een leefbuurt overschrijden we de maximumdrempel van 350 pae⁴ verkeersintensiteit per uur niet tegen 2035. Dit garandeert een goede oversteekbaarheid.</p> <p>Bij 50% van de straten in leefbuurten overschrijden we de maximumdrempel van 200 pae verkeersintensiteit per uur niet tegen 2035. Dit is de drempelwaarde waar een lager schoolkind zelfstandig kan oversteken.</p> <p>In 2030 is er geen doorgaand verkeer meer door de leefbuurten.</p> <p>In 2040 is 70% van het straatparkeren in Herentals afgebouwd/getransformeerd.</p> <p>Uiterlijk tegen 2050 is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden teruggebracht tot 0 (vision zero⁵). Tegen 2030 is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden minimum met 50% teruggedrongen ten opzichte van 2019.</p>	<p>L1 – Principes leefbuurten invoeren</p> <p>L2 – Invoeren circulatieplan</p> <p>L3 – Leefbuurten herinrichten</p> <p>L4 – Invoeren mobiliteitsnorm bij nieuwe ontwikkelingen</p> <p>L5 – Invoeren parkeerregimes</p> <p>L6 – Uitbouwen parkeerclusters</p>



¹ Cfr. doelstelling Vervoerregio Kempen voor stedelijk gebied

² Niet limitatief: te voet, per (e-) step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi

³ bron: statbel

⁴ personenautoequivalent

⁵ Zoals ook opgenomen in de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040.

Ambities	Doelstellingen	Wat voor strategische acties zijn daarvoor nodig?
	<p>Tegen 2030 zijn alle toekomstige Hoppinpunten uitgerust als toegankelijke haltes (in samenwerking met de betrokken actoren AWV, De Lijn, NMBS, Infrabel).</p> <p>Tegen 2030 is 50% van alle haltes (kernet en aanvullend net) toegankelijk aangelegd. In 2040 zijn alle haltes toegankelijk aangelegd.</p> <hr/> <p>Per 1.000 inwoners is er 1 "toegangspunt"¹ voor een (koolstofvrij) deelsysteem tegen 2030 (of een 30-tal toegangspunten).</p> <hr/> <p>In 2040 zal het aandeel verplaatsingen van, naar en binnen Herentals dat met duurzame modi gebeurt, minstens 50% bedragen.</p>	<p>M1 – Uitbouwen van een aantrekkelijke stationsomgeving</p> <p>M2 – Robuust en toegankelijk openbaar vervoer</p> <p>M3 – Vervoer op Maat aanbieden</p> <p>M4 – Hoppinpunten uitbouwen</p> <p>M5 – Inzetten op deelmobiliteit</p>
	<p>Het bruisend stadshart wordt niet uitgewerkt als een apart thema maar vindt zijn vertaling terug in de gebiedsgerichte aanpak en bovenstaande doelstellingen.</p>	<p>Gebiedsgerichte programmawerking</p>

In de volgende hoofdstukken worden de visie en strategische acties naar deze ambities en doelstellingen verder toegelicht.

¹ Toegangspunt is te interpreteren als toegang tot een deelwagens of deelfietsen. Concreet kan dit zowel gaan over vaste standplaatsen als de aanwezigheid van een deelwagen- of deelfietsensysteem (kan ook free floating en peer-to-peer systemen zijn) in de omgeving (bron: Lokaal Energie- en Klimaatpact)

5. HERENTALS FIETSSTAD

Met inwoners als Wout Van Aert, Rik Van Looy, Sanne Cant en Steff Cras is Herentals eigenlijk al een echte fietsersstad. De fiets is een flexibel en betaalbaar vervoersmiddel dat in staat is om korte tot middellange afstanden (tot 15 à 20 km) af te leggen. Met de komst van plooi-fietsen, bakfietsen, cargobikes, elektrische fietsen en speedpedelecs kan de fiets ook steeds meer verplaatsingsbehoeftes opvangen. De fiets kan zo een grote rol spelen in het halen van een modal shift in Herentals en daarom wil dit mobiliteitsplan de rode loper uitrollen voor de fietsers in Herentals.

5.1 Visie: durven, kunnen en willen fietsen

We streven in dit mobiliteitsplan naar een Herentals waar mensen durven, kunnen en willen fietsen. Fietsers moeten zich eerst veilig voelen voordat ze durven fietsen. Als dat het geval is, moet de infrastructuur zodanig zijn ingericht dat het mogelijk is om snel en makkelijk te kunnen fietsen. De laatste stap is dan het verleiden van nieuwe fietsers om vaker of langere afstanden te fietsen door aantrekkelijke routes te voorzien. Om het grote potentieel op de modal shift te realiseren moet er in Herentals op de volledige piramide ingezet worden.

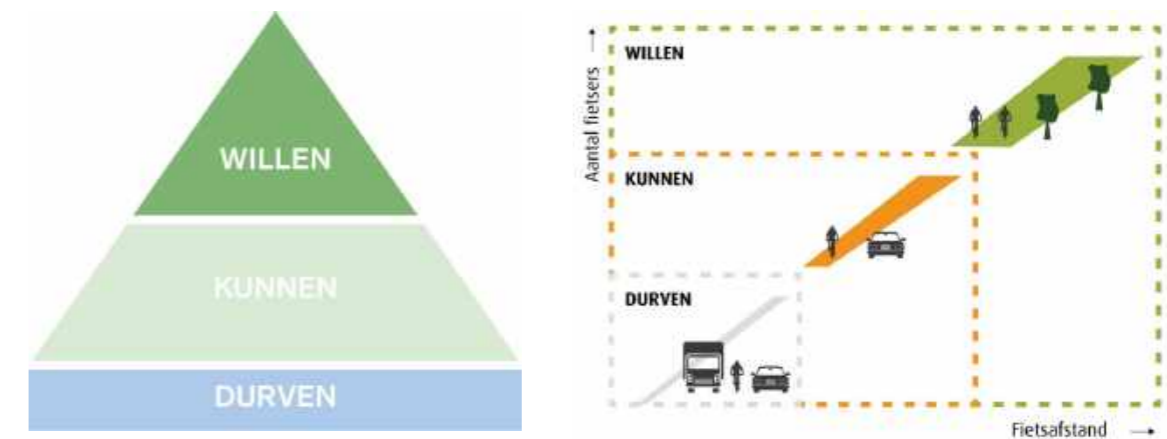
Om te durven fietsen is er nood aan routes die veilig zijn op vlak van verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Daarnaast is betrouwbaarheid ook een belangrijk element. Het gaat dan over bijvoorbeeld de beschikbaarheid van fietsenstallingen of deelfietsen.

De volgende stap is het kunnen fietsen. De belangrijkste elementen daarbij zijn snelheid en gemak. Dat vraagt rechtstreekse verbindingen in het netwerk en een vlotte en leesbare infrastructuur. Fietsers willen routes die eenvoudig te volgen zijn en continuïteit speelt hier dus een belangrijke rol.

Ten slotte is het willen fietsen de top van de piramide. Op dat punt worden de belevingswaarde en het comfort belangrijker dan de gebruikswaarde. Een comfortabele fietsomgeving wordt gevormd door het vermijden van hellingen, hobbelig plaveisel, hinder zoals lawaai, stof, stank. Als de functionele, onderliggende kwaliteiten zijn ingevuld kan het fietsen echt tot positieve emoties en een aangename beleving leiden. Het gaat dan over een aantrekkelijk, onderhouden, groene route met frisse lucht, afwisselingen en natuurgeluiden. Het doel is om in Herentals te voldoen aan de randvoorwaarden om te durven, kunnen en willen fietsen. Dat begint met een helder fietsnetwerk.



Figuur 9: Jonge fietsers langs het kruispunt Sint-Jansstraat / Gildelaan (Beeldenbank Herentals)



Figuur 10: De fietspiramide (Gebaseerd op Govers, B. & Van Hagen, M. (2019) Durven, kunnen en willen fietsen!)

5.2 Gewenst fietsnetwerk

Het fietsnetwerk bepaalt de voornaamste fietsroutes tussen verschillende bestemmingen. Dit netwerk wordt hiërarchisch opgebouwd en bestaat uit verschillende lagen.

5.2.1 Fietssnelwegen

De fietssnelwegen vormen hoogwaardige (inter)regionale verbindingen en zijn geschikt om vlot lange afstanden te overbruggen. Fietsers kunnen er gebruik maken van een kwalitatieve doorrijroute Herentals beschikt hier over een belangrijke troef met een groot aantal fietssnelwegen die samenkomen in de stad. Zo ontsluit dit netwerk de fietsers uit Herentals naar Turnhout, Geel (tot Leopoldsburg), Hasselt, Aarschot, Lier en Antwerpen. Wanneer dit netwerk verder wordt gerealiseerd, beschikt Herentals over een sterk netwerk om regionale verplaatsingen met de fiets te doen.

Het netwerk van fietssnelwegen wordt bepaald door de Vlaamse Regering na advies van de vervoerregioraad. De uitbouw van dit netwerk gebeurt door de provincie Antwerpen in samenwerking met de gemeenten en de Vlaamse overheid.

5.2.2 Prioritaire fietsassen (BFF & lokale fietsstraten)

De verschillende kernen en attractiepolen zoals de scholen of het kernwinkelgebied worden in het fietsnetwerk met elkaar verbonden via prioritaire fietsassen. Hoewel we ernaar streven dat er in alle kernen en buurten vlot gefietst kan worden, kiezen we een aantal prioritaire routes. Op deze routes wordt gestreefd naar een comfortabele fietsinfrastructuur en waar mogelijk ook een voorrangrol voor de fietser. Continuïteit is daarbij belangrijk om de route zo leesbaar mogelijk te maken voor fietsers.

Bij de inrichting van deze routes is verkeersveiligheid het uitgangspunt en wordt afgestemd op de wegencategorisering. De voorkeur gaat daarbij naar een breed vrijliggend fietspad. In bepaalde straten is het wegprofiel echter te smal om comfortabele fietspaden te voorzien, bijvoorbeeld binnen de Ringlaan.

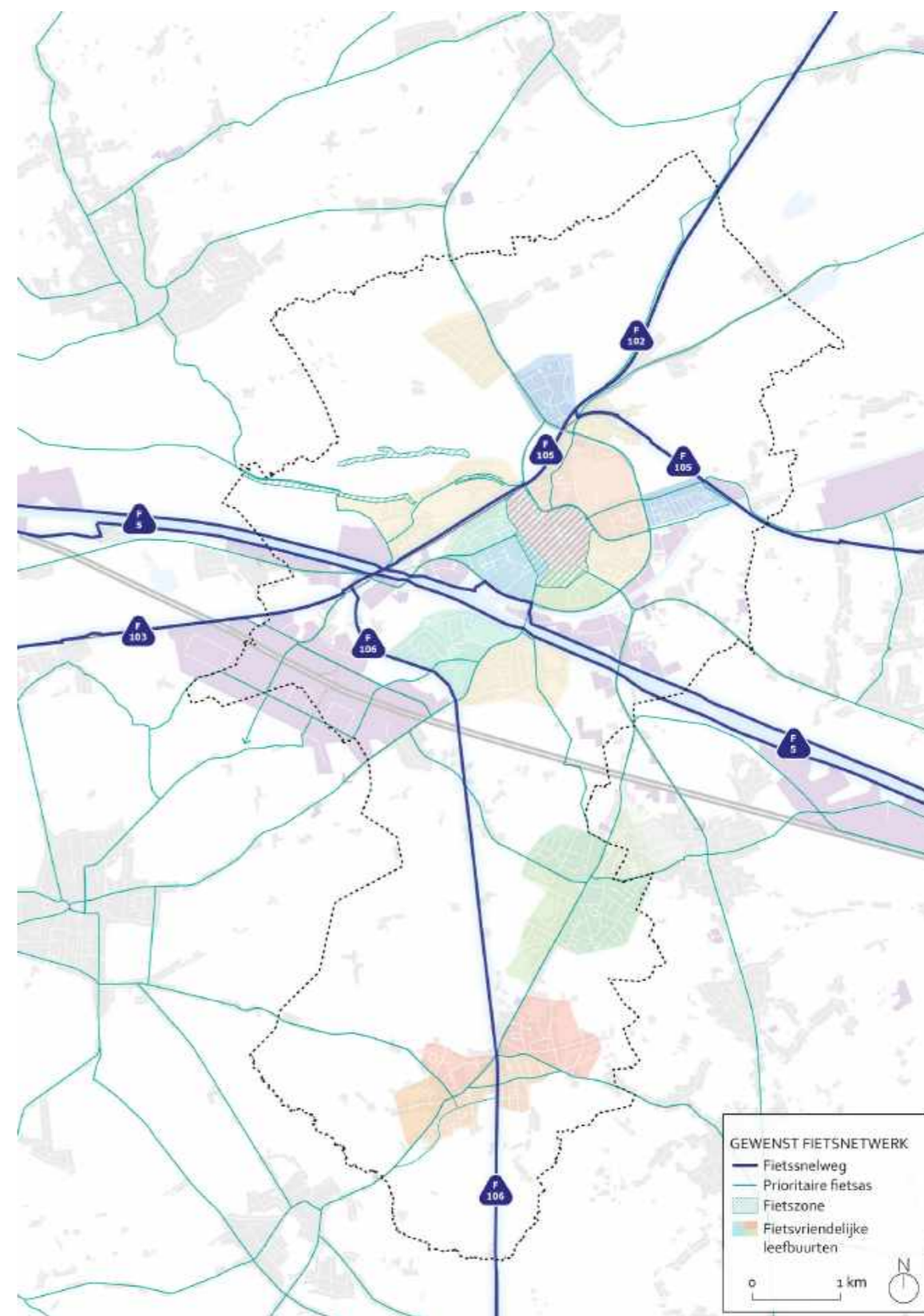
Afhankelijk van de breedte van het straatprofiel, de toegestane snelheid en de verkeersintensiteit moet er telkens gezocht worden naar het juiste fietsregime op de juiste plek. Het doel moet daarbij zijn om telkens een kwalitatieve fietsinfrastructuur te voorzien die de fietser toelaat om zich vlot en veilig te verplaatsen. Dat is momenteel nog niet overal het geval (zie ook bijlage: evaluatie fietsnetwerk). Routes zoals bijvoorbeeld de Ringlaan, de Poederleeseweg of de Lichtaartseweg scoren vandaag ondermaats op vlak van fietsinfrastructuur.

Niet elke prioritaire fietsas is onderdeel van het BFF. In de bijlage wordt het netwerk van het BFF weergegeven en wordt een overzicht van de prioritaire fietsassen volgens type gegeven. De concrete tracés van de prioritaire fietsassen kunnen daarbij ook wijzigen indien voortschrijdend inzicht of een gewijzigde planningscontext hier toe leiden. Zo is bijvoorbeeld het tracé op de Olympiadelaan afhankelijk van het PRUP Bruggenbeemd.

5.2.3 Binnen de kernen en buurten (lokale fietsstraten / woonerven / ...)

Het doel van dit plan is dat er uiteindelijk in alle kernen en buurten van Herentals vlot en veilig gefietst kan worden. Niet elke straat moet een belangrijke fietsas worden maar moet wel voldoen aan een aantal minimumvereisten om het fietsen mogelijk te maken. In veel straten zal dit gebeuren in een vorm van gemengd verkeer, waarbij fietsers en wagens de weg delen. Een fietsstraat kan in zo'n straten de fietser een bevoorrechte positie geven. In andere straten waar de verblijfskwaliteit primeert kan geopteerd worden voor een woonerf. Alle verkeersdeelnemers zijn dan gelijk en gaan niet sneller dan 20 km/h. Fietsers kunnen er niet heel snel maar wel veilig en comfortabel fietsen. In Herentals bestaan er al woonerven (zoals de Goudbloemstraat of het Vest). In de toekomst dient bekeken te worden welke opties interessant zijn voor bepaalde straten.

Het voorgestelde netwerk wordt weergegeven in figuur 11. De verdere inrichtingsprincipes worden besproken in 5.3.



Figuur 11: Gewenst fietsnetwerk Herentals



Figuur 12: Fietssnelweg F105



Figuur 13: vrijliggend fietspad (links), fietsstraat (rechts)



Figuur 14: Fietsstraat Martenlarenlaan (rechts), Lange Ridderstraat Antwerpen (links)

5.3 Strategische acties

5.3.1 F1: Uitbouwen fietsinfrastructuur op prioritaire fietsassen

De inrichting van fietsinfrastructuur heeft een grote impact op de veiligheid, het comfort en de continuïteit en leesbaarheid van fietsroutes. Het fietsvriendelijk inrichten van een route of een straat vraagt telkens maatwerk. Factoren zoals de breedte van de weg, de verkeersintensiteit, het belang van de fietsverbinding of de maximale snelheid kunnen bepalen welk regime het meest geschikt is. Zo kan er gekozen worden uit fietspaden (één- of tweerichting en verhoogd aanliggend of vrijliggend) of gemengd verkeer (fietsstraat, fietssuggestiestroken,...).

Het vademecum fietsvoorzieningen (2022)¹ legt hier volgend afwegingskader voor (zie tabel hieronder).

Het volledig herinrichten van onze wegen is een werk van lange adem. Binnen het fietsnetwerk moet de focus daarbij liggen op de prioritaire fietsassen. Deze assen verbinden de verschillende kernen, buurten en attractiepolen met elkaar. Een comfortabele en veilige

fietsverbinding met de nodige continuïteit is hier dus essentieel. Op deze assen verwachten we volgende voorwaarden:

5.3.1.1 Robuuste inrichting:

De eerste maatregel op deze routes is dat ze ingericht worden conform het vademecum fietsvoorzieningen. Daarbij volgen we onderstaand afwegingskader. Gezien de sterke verbindende rol van deze routes zullen fietspaden hier vaak de meest wenselijke inrichting zijn, al zal die optie niet overal mogelijk zijn. Waar er een ruimtegebrek optreedt kan voor een inrichting als fietsstraat gekozen worden. Daarbij dienen dan extra maatregelen genomen te worden:

- Functionele inrichting als fietsstraat: gemengd verkeer met middenberm en vermijden van langsparkeren
- Verkeersintensiteit beperken, zwaar en doorgaand verkeer weren

Snelheid	Standaard	Uitzondering mits	Uitzondering
< 30 km/h	Standaard gemengd verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute • Fietsintensiteit ≥ 500/etmaal (50 /spitsuur) • Gemotoriseerd verkeer: max. 1000/etmaal (100/spitsuur) • Geen doorgaand verkeer toegelaten. 	Fietsstraat
		<ul style="list-style-type: none"> • Gemotoriseerd verkeer: > 3500 pae/etmaal (350/spitsuur) • Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal (250-350/spitsuur) waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10% 	Verhoogd aanliggend éénrichtings-fietspad
50 km/h	Verhoogd aanliggend éénrichtings-fietspad	Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal (250-350/spitsuur) en aandeel vracht- en busverkeer < 10%.	Gemengd verkeer
70 km/h	Vrijliggend één- of tweerichtings-fietspad	Geen uitzonderingen	

¹ De richtlijnen rond fietsinfrastructuur evolueren snel. Bij toepassing van het afwegingskader is het aangewezen telkens de meest recente richtlijnen te volgen.

5.3.1.2 Optimalisaties op kruispunten:

Om hier van 'vlotte' fietsroutes te spreken is het van belang dat fietsers zo weinig mogelijk barrières tegenkomen op hun route. Dat kan door in de inrichting de voorrang van de fietsers te benadrukken of door in de lichtenregeling de fietsas meer groentijd te geven.

De concrete inrichting van die prioritairere routes zal maatwerk vragen. Invalswegen zoals de Herenthoutseweg of de Stadspoorstraat in het centrum kennen een breed wegprofiel net na de kruising met de Ringlaan maar een smaller wegprofiel naarmate ze het stadshart naderen. Een veilige overgang, met voldoende rugdekking, van vrijliggende fietspaden naar gemengd verkeer is hier een belangrijk aandachtspunt. Figuur 15 verbeeldt zo'n overgang.



Figuur 15: rugdekking voor fietsers bij overgang naar gemengd verkeer (Vectris (2020) Verkeersleefbaarheidsplan Boortmeerbeek)

5.3.2 F2: Autoluwe leefbuurten invoeren

Niet elke straat dient als fietsas met fietspaden te worden ingericht maar het doel moet wel zijn dat in alle kernen en buurten van Herentals vlot en veilig gefietst kan worden. Binnen de kernen en buurten zal het fietsen vaak in gemengd verkeer gebeuren waarbij fietsers en wagens de weg delen. Om dit veilig en aangenaam te laten verlopen dienen er autoluwe leefbuurten te worden ingevoerd. Daarbij is het van belang dat in die buurten slechts een lage verkeersintensiteit aanwezig is, de snelheid beperkt wordt en er geen zwaar verkeer komt. De concrete randvoorwaarden worden benoemd in hoofdstuk 6 Leefbuurten.

In straten binnen de buurten die een belangrijke rol spelen binnen het fietsnetwerk kunnen fietsstraten worden ingevoerd om de fietser een bevoorrechte positie te geven binnen het gemengd verkeer. In die straten moet het gemotoriseerd verkeer namelijk achter de fietsers blijven en mogen ze niet inhalen. Het invoeren van een fietsstraat werkt het best wanneer aan volgende voorwaarden wordt voldaan :

- Een fietsstraat moet een relevante schakel zijn binnen het fietsnetwerk. Er wordt een ondergrens van minstens 500 fietsers per

dag verwacht.

- In een fietsstraat is er beperkt gemotoriseerd verkeer en zo weinig mogelijk zwaar verkeer. Ze vallen bij voorkeur niet samen met routes van het openbaar vervoer. Indien dat wel het geval is, gaat het best over korte segmenten. Een bovengrens van maximaal 1000 gemotoriseerde voertuigen per dag is wenselijk.
- De inrichting en vormgeving van de straten kennen een sterke continuïteit en herkenbaarheid en voldoen aan het profiel van een fietsstraat. Dat betekent dat de straat niet té breed mag zijn (idealiter rond 450-480 cm), om zo inhaalbewegingen niet te faciliteren. Een wegversmalling kan bekomen worden via een herinrichting maar ook via tijdelijke wegmarkeringen.
- In het geval er sprake is van een gebied met veel fietsroutes en -bestemmingen kan er ook gekozen worden voor een fietszone.

In andere straten waar de verblijfskwaliteit primeert kan geopteerd worden voor een woonerf. Alle verkeersdeelnemers zijn dan gelijk en gaan niet sneller dan 20 km/h. Fietsers kunnen er niet heel snel maar wel veilig en comfortabel fietsen.

5.3.3 F3: Barrières wegwerken

Een specifiek knelpunt betreft de verschillende barrières die er in Herentals bestaan voor de fietsers. Het gaat dan over drukke wegen zoals de Ringlaan of de verschillende spoorwegovergangen. Zo werkt Infrabel (samen met AWW in het geval van de Poederleeseweg en de Lichtaartseweg) aan het wegwerken van de problematiek van de overwegen. Verschillende spoorwegovergangen zullen in de toekomst mogelijk ondertunneld worden, hetgeen kansen biedt om de fietsverbindingen te verbeteren.

De Ringlaan van Herentals blijft op sommige plekken een moeilijke overstek voor fietsers. Dit plan streeft ernaar om de fietsers vlot en zonder conflicten de Ringlaan te laten oversteken. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden:

A. Waar mogelijk een afgescheiden, ongelijkvloerse fietsverbinding

B. In het geval van een gelijkvloerse fietsverbinding geregeld via verkeerslichten:

- Een voldoende grote opstelstrook voor de fietsers.



Figuur 16: voorbeeld fietssteun bij verkeerslicht, Breda

- Een voordelige lichtenregeling voor de fietsers. Dat betekent dat de wachttijden beperkt zijn en dat het kruispunt conflictvrij georganiseerd wordt.

- Fietssteunen om het wachten te verzachten.

C. In het geval van rotondes moet er ingezet worden op een transformatie naar kruispunten geregeld met verkeerslichten. Dit laat toe om sterker te sturen op de oversteekbaarheid en veiligheid voor fietsers. Daarnaast is het ook naar doostroming op de Ringlaan een noodzakelijk ingreep, zoals ook duidelijk werd uit de verkeerstellingen op de Ringlaan.

Ook tussen de stadskern en de dorpskernen treedt met de E313 een barrièrewerking op. De bruggen over de E313 zijn meestal niet fietsvriendelijk ingericht. Het inrichten van deze bruggen conform het vademecum fietsvoorzieningen is dan ook een aandachtspunt.



Figuur 17: Bedrijventerrein Wondelgemse Meersen (Google, Open Street Maps, 2022). Een aparte fietsstrook ontsluit de percelen langs de achterzijde.

5.3.4 F4: Bedrijventerreinen fietsvriendelijker inrichten

Bedrijventerreinen worden altijd gekenmerkt door de aanwezigheid van zwaar verkeer. Fietsers hebben er dus behoefte aan een goed afgescheiden infrastructuur om er veilig te kunnen fietsen. In Herentals krijgen de fietsers nog onvoldoende bescherming op de bedrijventerreinen. Om de fietsvriendelijkheid van bedrijventerreinen te verhogen zijn volgende maatregelen nodig:

5.3.4.1 Ontvlechten van fietsverkeer

Het is aangewezen om het vrachtverkeer en de fietsroutes maximaal te ontvlechten om mogelijke conflicten te vermijden. In voorbeelden zoals het bedrijventerrein de Wondelgemse Meersen zijn volledig afgescheiden en parallelle fietsinfrastructuren voorzien naar de percelen.

Deze strategie zou ook in Herentals gehanteerd kunnen worden door de restruimte ten zuiden van de E313 te gebruiken voor een fietsroute. Hier moet rekening gehouden worden met de bouwvrije strook naast de snelweg en de nodige goedkeuring om hier een route aan te leggen. Daarnaast kan er ook gekeken worden naar de zuidelijke grens van het bedrijventerrein Klein Gent - Wolfstee om een afscheiden fietsinfrastructuur te voorzien die de bedrijven langs de achterkant ontsluit. Ten noorden van de E313 ligt de nadruk op het verbeteren van



Figuur 18: Bedrijventerrein Wondelgemse Meersen (google, 2022) Een afgescheiden fietspad met groenbuffer loopt door op een kruising en wordt via een felrode wegmarkering zichtbaar gemaakt.

de fietsinfrastructuur op de Toekomstlaan. Verder verwijzen we naar het Vademecum Fietsvoorzieningen voor de ontwerprichtlijnen van deze infrastructuur.

5.3.4.2 Voorzien van veilige fietsinfrastructuur

Naast het ontvlechten van het fietsverkeer kunnen er ook langs de wegen veilige fietspaden voorzien worden. Hier gaat de voorkeur naar verhoogde vrijliggende fietspaden met een voldoende groenbuffer om de fietsers voldoende af te schermen. Daarbij moet ook voldoende aandacht gaan naar het garanderen van veilige situaties bij de in- en uitritten van de bedrijven en bij kruispunten door bijvoorbeeld het fietspad ter hoogte van de uitrit (fel)rood te kleuren. Daarnaast kan ook het aantal in- en uitritten beperkt worden voor bedrijven alsook het verplichten om de rest van het bedrijf af te schermen van de rijbaan. Ook kan de circulatie van het gemotoriseerd verkeer aangepast worden om veilige fietsroutes te creëren.

Op de kruispunten binnen het bedrijventerrein wordt gekozen voor de meest fietsvriendelijke oplossing. Lichtengeregelde kruispunten genieten daarbij de voorkeur tegenover rotondes, al zijn beiden mogelijk. De inrichting moet conform het vademecum fietsvoorzieningen zijn en de veiligheid en zichtbaarheid van fietsers garanderen.

Ook de sociale veiligheid moet vervolgens in acht genomen worden. Bedrijventerreinen kennen vaak weinig activiteit buiten de werkuren en dus ook weinig sociale controle. De juiste verlichting en eventuele camerabewaking kunnen bijdragen aan het veiligheidsgevoel van fietsers.

Ten slotte moeten er ook flankerende maatregelen genomen worden om bedrijventerreinen aantrekkelijker te maken voor fietsers. Het gaat dan over het mobiliteitsmanagement van de werknemers maar ook over de mogelijkheden voor het fietsparkeren of initiatieven van bedrijven om douches en lockers te voorzien.

5.3.5 F5: Voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen

Nieuwe ontwikkelingen bieden de kans om in de toekomst fietsvriendelijk te bouwen. Het is echter van belang dat er vandaag al een kwalitatief aanbod aan fietsenstallingen wordt aangeboden over het volledige grondgebied.

5.3.5.1 Woongebied

Binnen de buurten zal bijvoorbeeld niet elke woning vandaag beschikken over inpandige ruimte om een fiets te parkeren. In straten met rijwoningen zal er ook niet altijd plek zijn in de openbare ruimte om de fiets te stallen. De stad kan hier alternatieven aanbieden.

A. Fietsparkeren op het openbaar domein

Fietsbeugels kunnen relatief eenvoudig geplaatst worden en zijn geschikt voor elk type fiets. Bij werken aan de straat kunnen ze geïntegreerd worden in het ontwerp maar ze kunnen ook op korte termijn geplaatst worden op een voormalige parkeerplaats of aan het uiteinde van parkeerstroken.

B. Buurfietsenstallingen of fietskluizen

Om toch een beter afgesloten en beveiligde parking te kunnen aanbieden, kunnen buurfietsenstallingen worden ontwikkeld. Hoe dichterbij de woning, hoe vaker bewoners de fiets ook zullen gebruiken. Een alternatief hiervoor is het toelaten van fietstrommels of kluizen in de voortuin of op het openbaar domein. Gezien ze slechts een beperkte capaciteit bevatten, zijn ze geen voorkeursoplossing. Als tijdelijke oplossing zijn ze wel geschikt gezien ze op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en verplaatsbaar zijn wanneer nodig.

Om te kunnen inschatten welke oplossing het meest geschikt is kan een bevraging een nuttig instrument zijn. Zo kan er een inschatting worden gemaakt van de nodige capaciteit maar ook van het soort fietsen waarvoor een plek gezocht wordt.



Figuur 19: geparkeerde fiets Begijnhof (Beeldenbank Herentals)



Figuur 20: voorbeeld fietstrommel Utrecht



Figuur 21: buurfietsenstalling Gent

5.3.5.2 Kernwinkelgebied

Een goede organisatie van fietsparkeren draagt bij aan een aangename en uitnodigende winkelomgeving. Vooral voor voetgangers kunnen slecht geparkeerde fietsen hinderlijk zijn. Het loont om te investeren in een mix van kleinschalige fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld fietsbeugels, op regelmatige afstand van elkaar, en overdekte grotere fietsparkeervoorzieningen op enkele centralere locaties en aan het begin en/of einde van grotere winkelstraten.

5.3.5.3 Aan mobiliteitsknopen

Fietsen(stallingen) vormen een essentieel onderdeel van het aanbod aan verkeersknopen zoals het station, de bushaltes of de Hoppinpunten. De fiets speelt namelijk een belangrijke rol in het voor- en natransport van openbaar vervoer. Goed ingerichte en uitgeruste fietsenstallingen die een vlotte overstap mogelijk maken, zijn dus van groot belang. Om de hoeveelheid nodige fietsenstallingen in te kunnen schatten, kunnen het vademecum fietsvoorzieningen of de ontwerpwijzer Hoppinpunten gebruikt worden.



Figuur 22: voorbeeld collectieve fietsenstalling te Leuven (A33 architecten)

5.3.6 F6: Fietsvriendelijk bouwen

De garantie dat reizigers hun fiets veilig en comfortabel kunnen stallen kan een belangrijke stimulans zijn in de keuze om de fiets te nemen. Het voorzien van kwalitatieve fietsenstallingen in onze woningen en aan onze bestemmingen is dus een belangrijke ingreep om het fietsgebruik te stimuleren. Wanneer mensen verhuizen of van job veranderen herzien ze vaak hun verplaatsingsgedrag. Door woningen, kantoren en andere voorzieningen fietsvriendelijk te bouwen kunnen we mensen overtuigen om vaker voor de fiets te kiezen.

Vandaag stuurt de stad al op het integreren van fietsvoorzieningen wanneer nieuwe woningen gebouwd worden via haar vergunningenbeleid. Hier moet verder op ingezet worden (zie ook 6.4.4). Zo kan er enerzijds een minimum aantal fietsenstallingen worden afgedwongen alsook de wijze waarop de fietsenstalling toegankelijk is. Figuur 22 geeft een voorbeeld van een overdekte, beschermde, collectieve fietsenstalling die meteen toegang geeft tot de openbare weg, goed verlicht wordt en vlot toegankelijk is.



5.3.7 F7: Flankerend beleid

Het bereiken van een duurzame gedragsverandering is een werk van lange adem die een gecoördineerde aanpak vergt. De krachten worden gebundeld waardoor een brede waaier aan flankerend fietsinitiatieven kan worden ontplooid op maat van verschillende doelgroepen en levensfasen.

Bestaande initiatieven die hoofdzakelijk focussen op schoolgaande jongeren (bv. Bike2School en fietsbieb) en werknemers, worden verder doorontwikkeld en verbreed vanuit de behoeften en leefwereld van deze doelgroepen (bv. voor jongeren ook focussen op sport, recreatie en ontspanning).

Ook voor de nog onderbelichte doelgroepen van vitale senioren kunnen gedragsveranderende acties en trajecten ontwikkeld worden, bv. elektrische fietscursussen en buddywerking.

Voor mensen die kampen met vervoersarmoede (bv. digitale ongeletterdheid, anderstaligheid,...) zetten we in op begeleiding zoals bv. fietscursussen of een laagdrempelig aanbod in sollicitatiefietsen.

5.3.8 F8: Fietsvriendelijke landelijke wegen

Ook buiten de prioritaire assen en fietsvriendelijke buurten moet er aandacht gaan naar de fietsers. Het gaat dan over de meer landelijke (of landbouw)wegen.

Om de fietsvriendelijkheid hier te verhogen ligt de focus niet op de fietsinfrastructuur (het uitgangspunt is gemengd verkeer) maar wel op het beperken van sluipverkeer en de snelheid (zie 5.3.1.1) van het gemotoriseerde verkeer. Dergelijke wegen zijn vaak populair als sluiproutes. Dat kan vermeden worden door bijvoorbeeld circulatieplannen en fietsvriendelijke tractorsluizen.

Bij die laatste maatregel wordt een verhoging in het midden van de weg voorzien zodat personenwagens niet meer kunnen passeren maar fietsers en landbouwvoertuigen wel.

Fietsberaad werkt aan een kader 'Fix-the-mix op landelijke wegen'¹. Bij publicatie hiervan is het aangewezen dit als kader te hanteren om af te wegen welke maatregelen het meest aangewezen zijn binnen Herentals. In de tussentijd kan het afwegingskader zoals opgenomen in 5.3.1.1 gehanteerd worden om te evalueren of de verkeersintensiteiten te hoog zijn voor gemengd verkeer.

Op vlak van inrichting zijn 'vergevingsgezinde bermen' aangewezen². Zo'n berm is stevig en ligt bij voorkeur op dezelfde hoogte als de rijbaan, waardoor fietsers niet in velden terecht komen bij het uitwijken of slippen.

Verder dient er op deze wegen ook aandacht te gaan naar het groenblauwe netwerk, bijvoorbeeld door te ontharden waar mogelijk. Dit kan door te werken met wegprofielen die bijvoorbeeld een ontharde middenstrook bevatten. Verder kan er onderzocht worden of overbodige wegsegmenten volledig onthard kunnen worden. Het Departement Omgeving ontwikkelde in kader van het onthardingsvraagstuk het cahier 'Re-move'. Dit cahier bevat een methodiek om het onthardingspotentieel binnen een gemeente in beeld te brengen en een onthardingsstrategie op te zetten.

¹ <https://fietsberaad.be/nieuws/fix-the-mix-op-landelijke-wegen/>

² Agentschap Wegen en Verkeer, Vademecumvergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers

6. AANGENAME KERNEN EN BUURTEN: LEEFBUURTEN

In dit mobiliteitsplan streven we naar een stad die bestaat uit aangename kernen en buurten. We willen dat bereiken door te werken met het concept ‘leefbuurten’. Dit zijn wijken waar de meeste verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren, waar groenblauwe netwerken een plek krijgen in de inrichting, waar kinderen op straat kunnen spelen en waar senioren gemakkelijk kunnen deelnemen aan het publieke leven. Het zijn buurten met een hoge woonkwaliteit waar het goed vertoeven is.

6.1 Visie: leefbuurten

Team Vlaams Bouwmeester definieert leefbuurten als volgt:

Een Leefbuurt wordt maximaal ingericht vanuit het oogpunt van wandelaars en fietsers, is gezond en aangenaam om in te verblijven, nodigt uit tot ontmoeting en biedt meer ruimte voor ontspanning, groen en water.

Deze beschrijving past binnen de ambitie om aangename kernen en buurten te realiseren in Herentals. Naast een specifieke inrichting met aandacht voor trage weggebruikers, esthetiek en ecologie koppelen we een aantal verkeerskundige principes aan deze leefbuurten. Zo moeten wandelaars en fietsers zich vlot kunnen verplaatsen in een leefbuurt. Tegelijkertijd ligt de nadruk bij de inrichting van een leefbuurt vooral op de verblijfskwaliteit. Dat betekent bijvoorbeeld dat fietspaden, die het verkeerskarakter van een straat versterken, niet altijd wenselijk zijn. Om het gemengd verkeer op een veilige en aangename manier te organiseren, hebben we echter een aantal randvoorwaarden nodig. Door te sturen op het verkeer, het parkeren en de inrichting van de wegen in Herentals kunnen leefbuurten ontstaan die aanzetten tot meer verplaatsingen te voet en met de fiets.



Figuur 23: concept leefbuurten: straten met ontmoetingsruimte, ruimte voor groen en traag verkeer. (voorbeeld Paternosterstraat, Leuven (Fietsberaad, 2021))

6.1.1 Weinig verkeer

Vanuit verkeersveiligheid en de beleving van fietsers zijn de verkeersintensiteiten bepalend voor de mogelijkheid om verkeer te mengen. Fietsberaad formuleert de aanbeveling om 350 vtg/h als maximum te beschouwen voor gemengd verkeer. Een grote verkeersdruk heeft echter ook impact op lucht, geluid en de verkeersleefbaarheid. Om de impact op de leefbaarheid in te schatten vormen de oversteekbaarheid en bespeelbaarheid van een straat een goede indicator.

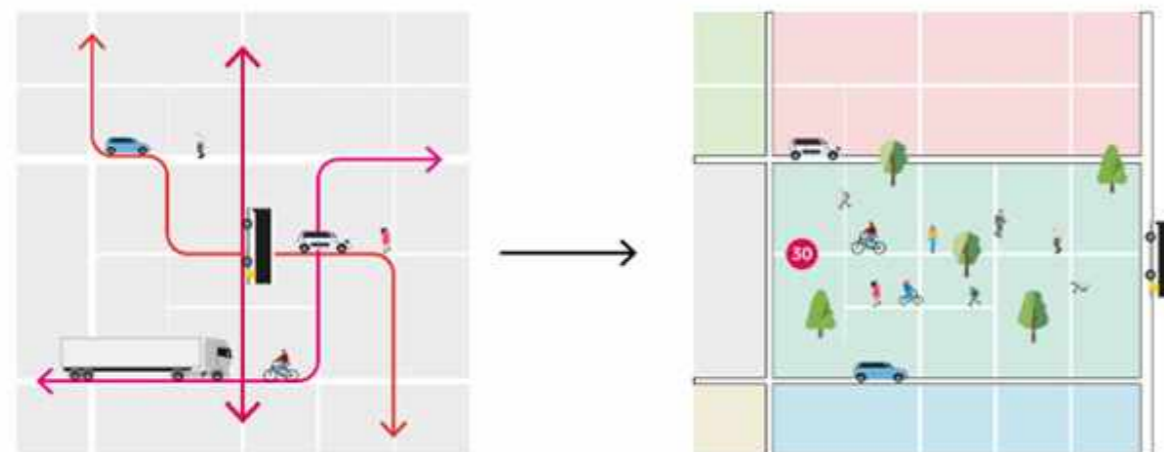
We streven met dit mobiliteitsplan naar buurten waar zowel ouderen als kinderen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen. Als we 200 vtg/h als maximum beschouwen voor lagere schoolkinderen om zelfstandig over te steken, kunnen we dit als grens nemen voor de verkeersdruk in onze leefbuurten.

6.1.2 Lokaal verkeer

Vandaag zullen in sommige straten de intensiteiten nog te hoog liggen om te kunnen spreken van een vlot oversteekbare of bespeelbare straat. Dat heeft er mee te maken dat een deel van het verkeer vaak nog doorgaand verkeer is, zonder bestemming binnen de leefbuurt. Het principe binnen de leefbuurten moet dus zijn dat het autoverkeer beperkt wordt tot verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in de wijk. Het gaat dan over bewoners, maar ook bezoekers (leerlingen, werknemers, klanten,...). Dat principe wordt afgedwongen door circulatiemaatregelen in te voeren. Bestemmingsverkeer maakt gebruik van één van de lokale ontsluitingswegen (of een weg van een hogere categorie) om toegang te krijgen tot een leefbuurt. Het circulatieprincipe is daarbij dat bij het betreden van een wijk de circulatie je telkens weer terugleidt naar een lokale ontsluitingsweg.

Verkeersintensiteit (Vtg/h)	Oversteekbaarheid
0 - 30	Altijd bespeelbaar
30 - 50	Bespeelbaar buiten de spits
50 - 200	Lagere schoolkind kan zelfstandig oversteken
200 - 400	Goede oversteekbaarheid
(350)	(Grens voor gemengd verkeer)

relatie verkeersintensiteiten (van de voertuigstroom die in één oversteekbeweging moet worden gekruist en evaluatie van de oversteekbaarheid), interpretatie van Verhaert, W. (2017) Mobiliteit op Kindermaat



Figuur 24: principe van doorgaand verkeer naar leefbuurt

6.1.3 Traag verkeer

In de leefbuurten dient de maximale snelheid 30 km/h te zijn. Dan is het verschil tussen het gemotoriseerd verkeer en de fietser klein genoeg om samen de wegruimte te delen. De kans op ongevallen wordt dan ook kleiner door o.a. een breder gezichtsveld en een kortere remafstand. Tenslotte maakt een zonale aanpak de snelheidsregimes leesbaar en eenvormig in de hele wijk. Een uitzondering hierbij zijn woonerven waar voetgangers de voorrang krijgen en de snelheid begrensd wordt op 20 km/h.

6.1.4 Kleine voertuigen

Zwaar verkeer en bussen horen niet thuis in gemengd verkeer. Door hun massa en dode hoek bieden ze een te groot risico voor de verkeersveiligheid. Buslijnen worden dus zo veel mogelijk geweerd en omgeleid naar routes die wel op maat zijn van deze grotere voertuigen. Vrachtverkeer wordt geweerd wanneer het doorgaand is. In het geval van vrachtverkeer met een lokale bestemming dient dit te gebeuren via een zo kort mogelijke route en een lage snelheid.

6.2 Gewenst netwerk

6.2.1 Nieuwe wegcategorisering

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen.

Het decreet Basisbereikbaarheid, aangepast door het 'Verzameldecreet' van 7/12/2020 deelt het wegennet in in drie lagen: het hoofdwegennet, het dragende netwerk en het lokale wegennet. Deze worden nog verder onderverdeeld.

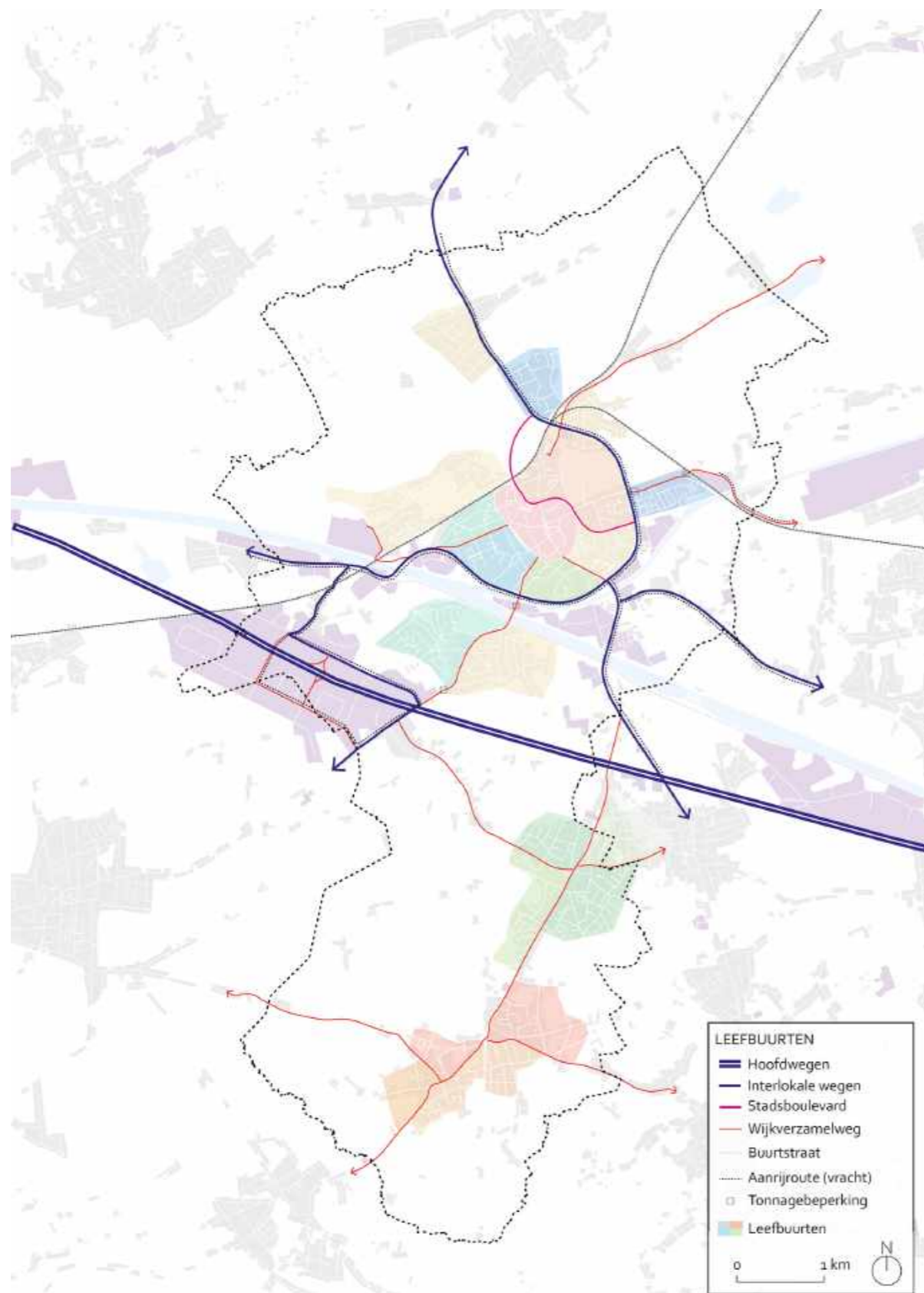
De hoofdwegen worden geselecteerd op Vlaams niveau. Hiervoor is reeds een ontwerpselectie opgemaakt.

De dragende en lokale netwerken worden als volgt gedefinieerd:

- De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.
- Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas.
- De erftoegangswegen hebben geen verbindende functie maar ze verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg.

Categorie		Bevoegdheid
Europese Hoofdwegen	Hoofdwegennet	Vlaamse Overheid selecteert ontwerp. Vervoerregio's geven advies.
Vlaamse Hoofdwegen		
Regionale Wegen	Dragend netwerk	Vervoerregio's doen voorstel in RMP. Vlaamse Overheid legt vast besluit.
Interlokale wegen		
Lokale ontsluitingswegen	Lokaal wegennet	De wegen die niet geselecteerd zijn door de Vlaamse Overheid vallen onder het lokale wegennet. De gemeenten kunnen deze verder verfijnen.
Lokale erftoegangswegen		

Nieuwe wegcategorisering



Figuur 25: gewenste wegcategorisering en afbakening leefbuurten

6.3 Visie parkeren

Het parkeren van onze wagens heeft een grote impact op de leefbuurten. Ze nemen een groot aandeel van de openbare ruimte in en hebben zo een grote impact op de leefkwaliteit en de beeldkwaliteit van onze kernen. Anderzijds spelen ze ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de voorzieningen in de kernen. In onze parkeerstrategie trachten we een evenwicht te vinden tussen de belangen van leefkwaliteit en bereikbaarheid.

Het parkeerbeleid is één van de belangrijkste instrumenten van het lokaal mobiliteitsbeleid. Onderzoek toont aan dat parkeerplaatsen onze samenleving meer kosten dan we denken, én dat een grote parkeercapaciteit meer auto's aantrekt. Hoe we omgaan met het parkeeraanbod kan dus een grote impact hebben op het verplaatsingsgedrag in Herentals. Om de leefbuurten ook echt aangenamer te maken en tegelijk de kernen bereikbaar te houden, is dus een sterk en gericht parkeerbeleid nodig.

Herentals kent een grote parkeercapaciteit die gebruikt wordt door bezoekers en bewoners. Beiden vragen een beleid op maat, maar globaal hanteren we twee hoofdprincipes.

6.3.1 Lagere autoafhankelijkheid

In dit luik staan we stil bij de rol van parkings voor bewoners binnen de leefbuurten. Het bezoekersparkeren wordt verder uitgewerkt in 6.3.3. De beste strategie om de parkeervraag te verminderen is het verminderen van de autoafhankelijkheid. Autobezit en autoafhankelijk zijn sterk afhankelijk van verschillende factoren. Bepaalde mechanismen, zoals bijvoorbeeld de salariswagen, houden het autobezit in stand. Ook binnen zijn regionale rol kan de stad inzetten op een modal shift en volwaardige alternatieven hetgeen er wel toe kan bijdragen dat de autoafhankelijkheid en het autobezit dalen. Deze strategie leidt zo tot een verminderde vraag naar het parkeren en een lagere parkeerdruk.



Figuur 26: Helikopterplein (beeldenbank Herentals)

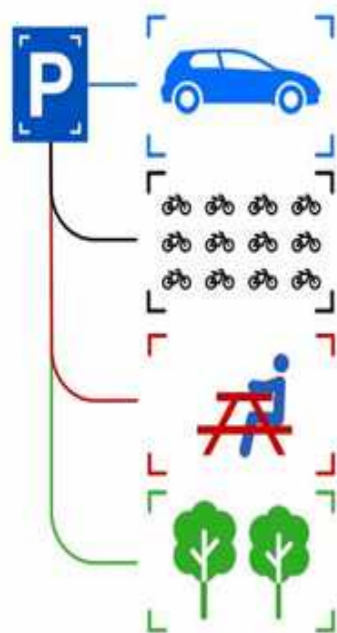
6.3.2 Parkeren clusteren

De parkeervraag die blijft bestaan moeten we zorgvuldig een plek geven. We willen de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en meer ruimte geven aan groen, recreatie, voetgangers en fietsers. Om aangename buurten en kernen te realiseren hanteren we één basisprincipe omtrent parkeren in Herentals:

We streven maximaal naar het bundelen van parkeerplaatsen op goed gelegen locaties.

Deze strategie heeft meerdere voordelen:

- 1. Tegengaan van zoekverkeer:** doordat parkeerplaatsen op een beperkt aantal locaties gebundeld worden, ontstaat een leesbaar systeem voor de reiziger. De bestuurder moet niet door verschillende straten zoeken naar een plekje maar kan gerichter zoeken in één van de parkeerclusters. Zo vermindert het zoekverkeer en is er een minimale belasting van de kernen en buurten van Herentals. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast van de stad. Zeker voor het bezoekersparkeren kan hier zeer sterk op gestuurd worden.



Figuur 27: De ruimte die één auto inneemt kan ook gebruikt worden voor het stallen van twaalf fietsen, één grote picknickbank of twee bomen. (Parkeervisie Utrecht, 2021)

- 2. Minder conflicten:** langsparkeren in een straat creëert conflicten. Openslaande portieren kunnen leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers, voetgangers en andere wagens. Door parkeerplaatsen te clusteren kunnen die risico's beperkt worden.
- 3. Ruimte voor groen en actieve weggebruikers:** wanneer parkeerplaatsen verschuiven van straten of pleinen naar goed gelegen clusters ontstaat er op die andere plekken de mogelijkheid om meer verblijfskwaliteit te voorzien: meer groenelementen of bredere voetpaden en fietspaden.
- 4. Ruimtelijk rendement:** indien er gekozen wordt om parkeerplaatsen in de hoogte te bundelen (via een ondergrondse parking of via een parkeergebouw) is er een groter ruimtelijk rendement. Door op één goed gelegen plek meer parkeerplaatsen te voorzien, kan er op andere plaatsen ruimte ontstaan voor andere functies.

Naast de voordelen van deze strategie moeten ook de potentiële risico's beschouwd worden. Met name rond ondergronds parkeren moet zorgvuldig worden gewerkt. Ondergrondse parkings hebben een hoge kostprijs en een lager transformatiepotentieel dan gelijkgrondse parkings. In die zin bestaat er dus telkens een risico dat zo'n ondergrondse parking op lange termijn een aanzuigeffect van verkeer bestendigt. De locatie van zo'n ondergrondse parking dient dus telkens goed bestudeerd te worden. Daarnaast bestaan er wel verschillende winsten die de afweging voor ondergrondse parkings wel interessanter maken: door ze flexibel te gebruiken (voor buurtbewoners, voor bezoekers) ontstaat een grote meerwaarde voor de stad. Zie ook verder in 6.3.4.2.

6.3.3 Parkeerbeleid voor bezoekers

Herentals trekt allerlei soorten bezoekers aan. Een groot deel van die bezoekers komt vandaag met de wagen. Sommigen komen dagelijks en parkeren langdurig, anderen komen sporadisch en parkeren minder dan een uur. Om de leefbaarheid te verhogen én tegelijk de bereikbaarheid te garanderen is een helder systeem nodig dat antwoorden biedt op de noden van elk type bezoeker.

6.3.3.1 Parkeerclusters voor langparkeren

Op goed ontsloten locaties worden parkeerclusters aangeboden waar bezoekers lang kunnen parkeren. Een parkeercluster is goed ontsloten wanneer het bereiken van deze parking geen hinder oplevert binnen de leefbuurt. Om er voor te zorgen dat bestemmingen goed bereikbaar zijn dient de cluster ook op wandelafstand van de bestemming te liggen. Mensen zijn namelijk bereid om een bepaalde afstand te wandelen tot hun bestemming, afhankelijk van de duur van hun bezoek en van het type bestemming. In het geval van bezoekers die komen winkelen zullen mensen die snel een specifiek item komen kopen (zogenaamde 'run-shoppers') zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen parkeren. Een systeem met parkeerclusters wordt aantrekkelijker en aangenamer voor bezoekers door de wandelroutes tussen parking en bestemming zo aangenaam mogelijk te maken. De acceptabele loopafstanden variëren namelijk sterk per persoon, maar onderzoek¹ toont aan dat mensen bereid zijn langer te wandelen wanneer de route aantrekkelijk is. Daarom dient er ingezet te worden op belevingsroutes die zoveel mogelijk langs groenstructuren en erfgoed-elementen passeren.

Deze parkeerclusters dienen aantrekkelijker, en dus aanzienlijk goedkoper, te zijn dan het straatparkeren. Hier kan als stelregel gelden dat hoe dichter een cluster bij een kern ligt hoe duurder het tarief dient te zijn.

Een systeem van parkeerclusters kan het zoekverkeer aanzienlijk verlagen door

een efficiënte parkeergeleiding en sterke communicatie omtrent het bezoekersparkeren te voorzien.

6.3.3.2 Straatparkeren voor specifieke doelgroepen

Gezien straatparkeren een grote impact heeft op de leefbaarheid (zie ook hierboven) dient bij deze vorm van parkeren het hoogste tarief te gelden. Daarbij kan nog gedifferentieerd worden op basis van de parkeerdruk of de afstand tot de kern.

Voor specifieke doelgroepen kunnen wel oplossingen worden aangeboden in de vorm van straatparkeren:

- Door op strategische locaties kortparkeerplaatsen te voorzien kunnen 'run-shoppers' op een korte afstand van hun bestemming snel een specifieke aankoop doen. Op die plaatsen kan dan maximaal 30 minuten geparkeerd worden, waarbij via een monitoringssysteem of sensoren kan worden opgevolgd hoe lang de parkeerplaatsen gebruikt worden. Dit zorgt er voor dat die parkeerplaatsen een groter rendement krijgen in de tijd. Het voorzien van deze kortparkeerplaatsen moet gekoppeld gaan met de juiste circulatiemaatregelen om er niet voor te zorgen dat ze voor extra zoekverkeer zorgen.
- Voor specifieke doelgroepen zoals minder mobiele, zorgverstrekkers of taxi's wordt straatparkeren toegelaten zodat zij ook meer zekerheid hebben op een parkeerplaats.

6.3.4 Parkeerbeleid voor bewoners

Quasi elk gezin in Herentals beschikt over een eigen wagen. Soms wordt die in de garage of op de oprit geparkeerd maar in veel gevallen belandt de wagen op de straat. We gebruiken onze garage dikwijls als berging omdat parkeren op straat toch gratis is. Of als we een appartement kopen of huren, dan nemen we die garage in het gebouw er niet bij omdat we onze

¹ Crow (2021) Inzicht in acceptabele loopafstanden. Wanneer voetgangers hun route als aangenaam ervaren zijn ze bereid tot 1,5 maal verder te wandelen (bv tot hun geparkeerde wagen). Dan wordt 300 meter als een acceptabele loopafstand gezien tot de geparkeerde wagen. Deze afstand is geen vaste waarde en moet dan ook als een richtcijfer gezien worden.

auto toch evenzeer op straat kunnen parkeren. Deze fenomenen verhogen de parkeerdruk enorm in onze straten.

Om aangenamere, veiligere en groenere buurten te creëren trachten we het parkeren maximaal uit de straten te verschuiven. Bewoners die over een eigen parkeergelegenheid beschikken moeten we aanmoedigen om daar gebruik van te maken. Bewoners die niet beschikken over parkeerfaciliteiten op het eigen terrein moeten we een alternatief aanbieden in een buurtparking. Deze parkeerclusters voor de buurtbewoners brengen dubbele voordelen mee: er naartoe stappen is goed voor de gezondheid en de afstand verhoogt ook de drempel om de auto te nemen, zeker voor korte afstanden. Buurtparkings kunnen best voorzien worden op wandelafstand, binnen de leefbuurt. Het voorzien van buurtparkings moet leiden tot een nettowinst voor de leefkwaliteit van de inwoners. De concrete uitwerking van het parkeerbeleid zal verder verfijnd worden in een parkeerbeleidsplan.

6.3.4.1 Bewonerskaarten

Wanneer parkeren op straat betalend is, wordt meestal gewerkt met bewonerskaarten. Om inwoners aan te moedigen de parkeergelegenheid op eigen terrein te benutten, is het tarief voor de bewonerskaarten bepalend.

6.3.4.2 Complementair parkeren

Een manier om ruimtelijk efficiënter om te gaan met onze parkeerplaatsen is door ze complementair te gebruiken. Dat betekent dat ze gedurende de dag en de week door verschillende doelgroepen gebruikt worden. Zo kan een parking voor een winkel overdag, wanneer de winkel geopend is, gebruikt worden door klanten. 's Nachts of in het weekend, wanneer de winkel niet open is en de parkeerplaatsen dus leeg staan, zou de parking gebruikt kunnen worden door inwoners. Het principe kan ook toegepast worden voor andere functies die een sterk sequentieel gebruik kennen, zoals scholen, kantoren of diensten.

In de binnenstad van Herentals is een groot

aantal handelszaken terug te vinden dat over een grote parkeercapaciteit beschikt. Grote parkeerpockets worden teruggevonden op de Lierseweg, Noorderwijksebaan, Augustijnenlaan of Belgiëlaan. Deze parkeerplaatsen bevinden zich midden in het stedelijke weefsel met heel wat woningen op wandelafstand. Zo zijn er dus grote winsten te boeken door parkeerplaatsen maximaal dubbel te gebruiken. Het parkeren kan zo ook verschuiven van straatparkeren naar gebundeld parkeren. Geparkeerde wagens hinderen zo minder de andere weggebruikers en hebben geen impact op de beleving van de verblijfsruimte.

Het is niet vanzelfsprekend dat eigenaars van parkings hun terrein zomaar openstellen, gezien de schrik voor ongewenste neveneffecten. In de praktijk moet gezocht worden naar een regeling die voordelen oplevert voor de overheid, de gebruiker en de private eigenaar van de parking.

6.3.5 Elektrische laadvoorzieningen

Elektrische wagens zorgen voor minder luchtvervuiling en minder uitstoot dan wagens op fossiele brandstoffen. Vanuit die insteek streeft de Vlaamse Regering er naar om tegen 2029 geen diesel- en benzinewagens meer te verkopen. Ook nieuwe bedrijfswagens moeten vanaf 2026 elektrisch zijn¹. Ondanks de positieve effecten van elektrische wagens mogen we de nadelen die blijven bestaan niet uit het oog verliezen: files, uitstoot van fijnstof, geluidsoverlast en een grote ruimte-inname.

Hoewel ze de fileproblemen in Vlaanderen dus niet zullen oplossen is de transitie naar elektrische wagens wel ingezet. Een groot aandachtspunt daarbij, dat vandaag al tot knelpunten leidt, is de laadinfrastructuur. Het Vlaamse beleid voorziet hier een aantal maatregelen:

- Het plaatsen van een laadpaal in of in de onmiddellijke nabijheid van de woning wordt gestimuleerd via een fiscaal voordeel.
- Sinds 11/03/2021 legt de wetgeving voor dat bij nieuwbouw of ingrijpende renovatie een verplicht laadpunt op het parkeerterrein voorzien dient te worden.

In geval van een nieuw woongebouw met minstens 2 parkeerplaatsen is laadinfrastructuur verplicht voor elke parkeerplaats.

- Het principe 'paal volgt wagen' wordt gehanteerd waarbij elke burger een publieke laadpaal kan aanvragen zodat iedereen een paal heeft op maximaal 250 meter van de deur.

Hierbij moet geduid worden dat dit beleid ook ruimtelijke risico's inhoudt. Het promoten van laadinfrastructuur op eigen terrein heeft bijvoorbeeld als risico dat opritten verhard worden (of blijven). Binnen het mobiliteitsplan en het ruimtelijk beleidsplan wordt ervoor gekozen om dit toch toe te laten zodat er meer onthardingskansen zijn op het openbaar domein. Zo wordt er vermeden dat mensen met een elektrische wagen en een eigen parkeergelegenheid toch parkeren aan een laadpaal in een straat en zo de parkeerdruk verhogen.

Mensen zonder oprit maken gebruik van een publieke laadpaal. Binnen PZ Neteland is er beslist om laadinfrastructuur van privaat naar publieke ruimte niet toe te laten. Zo wordt er

vermeden dat er verrommeling van de publieke ruimte ontstaat en dat de toegankelijkheid van het voetpad, het fietspad en het openbaar domein in zijn geheel, onder druk zou komen te staan.

Publieke laadpalen worden ook maximaal voorzien binnen parkeerclusters. Zo kan de elektrificatie van het wagenpark een hefboom zijn om ons ruimtegebruik te reorganiseren. Zo kunnen ze gekoppeld worden aan de buurtparkings, zoals besproken in 6.3.4.

Het clusteren van elektrische laadvoorzieningen laat ook toe om de koppeling te maken met bv. energiegemeenschappen. Door collectief energie te produceren en gebruiken ontstaan er schaalvoordelen die interessanter zijn dan individuele oplossingen.

Het voorzien van laadinfrastructuur in het straatparkeren zorgt er voor dat publieke parkeerplaatsen quasi geprivatiseerd worden en nog moeilijker te herlocaliseren worden. Waar mogelijk wordt er dus eerst gekeken naar geclusterd parkeren.

Intermezzo: gratis parkeren bestaat niet

In het mobiliteitsbeleid wordt de effectieve kostprijs van een parkeerplaats vaak over het hoofd gezien. Hoewel de kosten voor een parkeerplaats op het eerste zicht banaal lijken te zijn, is dit in de praktijk anders. Fietsberaad berekende wat de gemiddelde parkeerplaats kost in Vlaanderen. Daaruit blijkt dat een parkeerplaats van 25 m² (brutoruimte die nodig is voor 1 parkeerplaats, inclusief manoeuvreerruimtes) een kost heeft van 400 euro per jaar (met afschrijving over 20 jaar). Die kost volgt uit de grondkosten, aanlegkosten, riolering en ook jaarlijkse onderhouds- en herstellkosten. Ondergrondse parkeerplaatsen zijn ongeveer 4 tot 5 keer duurder dan bovengrondse plaatsen.

Het aanbieden van parkeerplaatsen kost dus geld. Ervan uitgaande dat een parkeerplaats

gemiddeld 200 dagen per jaar effectief wordt gebruikt, betekent dat dus 2 euro per dag. Als je dan nog eens uitgaat van ± 75% bezetting, dan kom je in de buurt van de 3 euro per dag die je als beheerder feitelijk moet vragen om uit de kosten te zijn.

Wanneer lagere kosten worden aangerekend wordt het parkeren in feite gesubsidieerd. De kostprijs van openbare parkeerplaatsen worden door alle inwoners gedragen, ook degenen die geen auto hebben of geen parkeerplaatsen gebruiken.

Het goede nieuws is dat het beleid hier sterk op kan sturen, zoals ook wordt aangetoond in de strategische acties op de volgende pagina's.

Via: <https://fietsberaad.be/documenten/cahier-nr-5-parkeer-en-stallingsnormen/>

¹ Cijfers over het aantal bedrijfswagens op gemeenteniveau zijn niet beschikbaar. Op Vlaams niveau bestond 8,2% van het wagenpark in 2022 uit bedrijfswagens (federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer). In 2020 bedroeg het aantal ingeschreven personenwagens (incl. bedrijfswagens) in Herentals 15.103.

6.4 Strategische acties

6.4.1 L1: Principes leefbuurten invoeren

De afbakening van de leefbuurten zorgt er nog niet voor dat de kernen en buurten zullen functioneren als aangename leefbuurten. Daarvoor is het van belang om per buurt te analyseren of er aan de verschillende randvoorwaarden wordt voldaan en zo niet, welke maatregelen er getroffen kunnen worden.

6.4.1.1 Bestaat het verkeer uit traag verkeer?

A. Indien dit nog niet het geval is dient een maximumsnelheid van 30 km/h te worden ingevoerd.

B. Indien er reeds een maximumsnelheid geldt, maar deze niet gerespecteerd wordt, dienen er vertragende maatregelen ingevoerd te worden:

- Gerichte ingrepen zoals snelheidskussens, asverschuivingen, wegversmallingen of een kleinere hoekradius kunnen hier toe bijdragen.
- Flitspalen of trajectcontrole via ANPR-camera's: deze maatregelen zijn duur en sterk ingrijpend. De voorkeur gaat er naar om het gewenste rijgedrag eerder automatisch af te dwingen

6.4.1.2 Wat is de verkeersintensiteit binnen de buurt en bestaat het verkeer uit lokaal verkeer?

Indien er sprake is van doorgaand verkeer is de eerste ingreep het weren van dit verkeer om de intensiteit te doen dalen. Een circulatieplan laat toe om op een hoger niveau de gewenste circulatie te organiseren. Daarbij wordt dan gebruik gemaakt van verschillende circulatiemaatregelen om het verkeer te sturen.

6.4.1.3 Bestaat het aanwezige verkeer uit kleine voertuigen?

A. Indien er doorgaand vrachtverkeer wordt vastgesteld kan er gekozen worden om een vrachtwagensluis in te voeren op specifieke

routes.

B. Indien er openbaar vervoer door de leefbuurt gaat is het wenselijk om hier een alternatieve route te zoeken. Zie ook 7.3.

6.4.2 L2: Invoeren circulatieplan

Het invoeren van circulatiemaatregelen kan toelaten om doorgaand verkeer te weren uit de leefbuurten en zo de verkeersintensiteit te doen dalen. Met name in de binnenstad van Herentals is dit een complexe opgave gezien het fijnmazige netwerk aan straten, de Ringlaan die geen volledig afgesloten ring vormt en de verschillende bestemmingen verspreid over de kern. Vandaag kent de binnenstad hierdoor grote aandelen doorgaand verkeer die een grote impact hebben op de leefbaarheid. Om die verkeersstromen te sturen zullen een aantal gerichte ingrepen onvoldoende zijn. Het filteren van één verkeersstroom kan zorgen voor extra druk op andere straten binnen de leefbuurten. Deze opgave vraagt een plan dat de circulatie op niveau van de stadskern bekijkt en zo tot een sluitend geheel komt. Dit circulatieplan geeft zo uitvoering aan de principes van de leefbuurten besproken in 6.1.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het dragend wegennet voldoende is uitgerust om de leefbuurten te vrijwaren. Specifiek in Herentals staat de doorstroming op de Ringlaan onder druk van de spooroverwegen en de inrichting van bepaalde kruispunten. De ovonde aan de Lichtaartseweg en Poederleeseweg is daarbij een belangrijk knelpunt. Ook de rotonde Ringlaan x Augustijnenlaan dient op termijn aangepakt te worden. In een andere configuratie, bijvoorbeeld met verkeerslichten, kunnen de verkeersstromen efficiënter gestuurd worden.

6.4.3 L3: leefbuurten herinrichten

De herinrichting van het openbaar domein laat toe om de principes die we hanteren in de leefbuurten ook door te vertalen in de inrichting van de ruimte. Het is namelijk de inrichting van een straat, meer dan de theoretische categorie, die zal bepalen hoe weggebruikers zich gaan gedragen. Door de rol van een

straat te koppelen aan zijn inrichting en de juiste maatregelen te nemen is de kans groter dat weggebruikers de straat gebruiken zoals bedoeld.

Vlaanderen maakt inrichtingsrichtlijnen op voor de verschillende wegcategorieën. Ook voor de lokale wegen worden hier verschillende inrichtingsprincipes voorgesteld. Gezien de inrichting van straten telkens maatwerk vraagt trachten we hieronder handvaten te bieden om af te wegen welk type inrichting het meest wenselijk is, naargelang de context. Wat betreft de concrete technische inrichting en maatvoering verwijzen we naar de vigerende richtlijnen:

- Wanneer het gaat over fietsinfrastructuur verwijzen we naar het vademecum fietsvoorzieningen van AWW. Dit vademecum werd recent vernieuwd en biedt zo een geschikt kader voor het aanleggen van fietsinfrastructuur.
- Voor voetgangersvoorzieningen willen we de ambities hoger leggen dan de

bestaande richtlijnen, zie ook kadertekst hieronder.

- Bij routes die door het openbaar vervoer gebruikt worden verwijzen we naar de Gids Doorstroming van De Lijn. Daarin worden bijvoorbeeld de minimale breedtes van rijvakken opgenomen die nodig zijn voor bussen.

Verder streven we naar een aantal principes die gelden voor alle lokale straten:

- Maximaal vergroenen en streven naar een klimaatrobuuste inrichting.
- Maximaal vermijden van straatparkeren. Zoals ook besproken in 6.3.2 biedt straatparkeren verschillende nadelen die ten koste gaan van de principes van een leefbuurt. Uitzonderingen zijn mogelijk voor specifieke doelgroepen.
- Een herinrichting biedt ook de kans om fietsvoorzieningen aan te bieden. Zie ook strategische actie F5.

Ontwerpen voor voetgangers

In het Beleidsplan Ruimte Herentals wordt er gekozen om nieuwe woongelegenheden voornamelijk te bundelen op plekken met voldoende voorzieningen. De nabijheid van deze voorzieningen maakt het zo voor meer inwoners gemakkelijk om verplaatsingen te voet te maken.

Met dit mobiliteitsplan willen we ook sterk inzetten op de voetganger. Met het principe van de leefbuurten proberen we de verkeerskundige randvoorwaarden aan inrichtingsprincipes te koppelen om tot aangename omgevingen voor voetgangers te komen.

Een eerste stap daarin betreft het voorzien van een **kwalitatieve voetgangersinfrastructuur**. De wet (KB 1975) schrijft daar een obstakelvrije, minimale breedte van 1,5 m voor. In dit plan zijn we ambitieuzer en streven we naar 1,8 m als minimum. Herentals kent een

aantal zeer smalle straten waar dit niet altijd haalbaar is en waar ook de afweging voor een inrichting als shared space / woonerf overwogen moet worden. Verblijfsruimte ingevuld met groen of straatmeubilair komt ook de ervaring van de voetganger ten goede.

Verder is een **veilige oversteek** ook een belangrijk criterium voor voetgangers. Voetpaduitstulpingen op kruispunten, wegversmallingen of doorlopende voetpaden kunnen de oversteek voor voetgangers korter en veiliger maken.

Voor concrete ontwerprichtlijnen verwijzen we naar volgende documenten:

- Vademecum voetgangersvoorzieningen
- Vademecum toegankelijk publiek domein
- Inspiratie: Global Street Design Guide (recentere en internationale richtlijnen)

Type straat	Context	Inrichting
Groene stadsboulevard		<ul style="list-style-type: none"> • Gescheiden voetpaden • Gescheiden fietspaden • Maatregelen om doorstroming openbaar vervoer te garanderen • Maximale vergroening in afstemming met verkeerskundige randvoorwaarden • Parkeren clusteren bij herinrichting
Wijkverzamelweg	Breed wegprofiel - binnen de bebouwde kom	Waar mogelijk gescheiden voetpaden. Gescheiden fietspaden met groenbuffer.
	Breed wegprofiel - buiten de bebouwde kom	Gedeeld pad (voetgangers en fietsers) integreren in een groene inrichting (met groenbuffer).
	Smal wegprofiel	<p>Gescheiden voetpaden (streven naar minstens 1,8 m). Gedeeld wegprofiel, bij voorkeur in asfalt (meest comfort voor fietser). Binnen de wijkverzamelwegen wordt een overrijdbare (eventueel opgehoogde) middenstrook voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimum 4,5 m (2m per richting voor de fietsers en 0,5m middenstrook) + schuwafstanden. • Langsparkeren vermijden om geen conflict met de fietsers te krijgen.
Buurtstraat	Binnen de leefbuurt & breed wegprofiel	<p>Gescheiden voetpaden.</p> <p>Gedeeld wegprofiel: streven naar een smal wegprofiel om het gemotoriseerd verkeer af te remmen en meer ruimte te winnen voor groen.</p>
	Binnen de leefbuurt & prioritaire fietsas	<p>Gescheiden voetpaden.</p> <p>Gedeeld wegprofiel met 'zachtere materialen' (cementbetonverharding of printbeton kunnen overwogen worden om verblijfskarakter van straat ook te benadrukken. Voor fietsers biedt asfalt wel het grootste comfort.)</p> <p>Bij tweerichtingsverkeer: smal wegprofiel (400-480 cm). Bij voorkeur (eventuele opgehoogde) middenstrook in een ander materiaal.</p> <p>Bij éénrichtingsverkeer: 400 cm + afstand tot obstakels. In deze situaties is het eveneens belangrijk dat er langs de rand van de weg geen hinder is (parkeren, laden & lossen, verkeersborden, ...). Ook de positie van de fietser in tegenrichting kan door middel van fietslogo's verduidelijkt worden.</p>
	<p>Binnen de leefbuurt & smal wegprofiel</p> <p>Of</p> <p>Zeer lage verkeers-intensiteit (<150 vtg/h)</p> <p>OF</p> <p>Dood-lopende straat</p>	<p>In buurtstraten die binnen een kern liggen met een zeer sterk verblijfskarakter en/of een smal wegprofiel kan er gekozen worden om een woonerf in te voeren dat ingericht wordt via shared space-principes.</p> <p>De straat wordt gedeeld door alle weggebruikers en voetgangers mogen de gehele breedte van de weg gebruiken. De bestuurders van voertuigen mogen deze voetgangers en in het bijzonder kinderen niet in gevaar brengen. Parkeren in een woonerf is verboden, behalve waar het expliciet toegestaan wordt door middel van een verkeersbord of markeringen op de grond. Hier wordt maximaal de koppeling gemaakt met parkeerclusters (buurtparkings) zoals besproken wordt in 6.3.4.</p> <p>De inrichting is hetzelfde voor alle weggebruikers. De juiste materiaalkeuze (klinkers, tegelvormig asfalt,...) kan bijdragen om dit principe visueel te accentueren. Binnen dit concept kan ook maximaal onthard en 'vergroend' worden om het verblijfskarakter te benadrukken en de klimaatrobuustheid te verhogen.</p>
	Buiten de leefbuurt	<p>Buurtstraten buiten de kernen liggen vaak in een landelijkere omgeving en ontsluiten slechts een zeer beperkt aantal woningen en/of functies. Omwille van het beperkte gebruik van deze wegen ligt de nadruk op de inpassing in de omgeving en het ontharden van het wegprofiel.</p> <p>Het wegprofiel wordt gedeeld door alle weggebruikers. Een mogelijk profiel bestaat uit twee rijlopers en een ontharde middenstrook.</p>

6.4.4 L4: Invoeren mobiliteitsnorm bij nieuwe ontwikkelingen

Het aantal parkeerplaatsen dat vandaag voorzien wordt bij nieuwe ontwikkelingen is bepalend voor het verplaatsingsgedrag van morgen. Verhuisbewegingen zijn ook momenten waarop mensen hun verplaatsingsgedrag herzien. Nieuwe ontwikkelingen, en hun parkeeraanbod, kunnen zo sterk sturen op een modal shift.

Herentals hanteert vandaag reeds een interne leidraad om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er, naargelang het type functie, noodzakelijk zijn en hoe deze dienen te worden ingericht. Om tot een sturend en duurzaam parkeerbeleid te komen is het wenselijk om deze richtlijnen te verfijnen en eventueel vast te leggen in een stedenbouwkundige verordening.

Wanneer nieuwe woningen gebouwd worden is het van belang dat er enkel parkeervoorzieningen gebouwd worden die echt noodzakelijk zijn (tenzij er een optie is om parkeerdruk uit de buurt op te vangen, zie 6.4.4.2). Wanneer er te veel plekken voorzien (moeten) worden dan kan de prijs van de wooneenheden stijgen of kan de autoafhankelijkheid versterkt worden.

Anderzijds mogen nieuwe projecten niet zorgen voor bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein. De doelstelling moet daarbij zijn dat duurzame modi (fietsenstallingen, deelwagens, deelfietsen, elektrische laadvoorzieningen,...) de voorkeur krijgen op traditionele parkeerplaatsen. Bij grotere projecten kunnen bezoekersparkings ook gebruikt worden als buurtparking voor de omwonenden.

Een duurzame mobiliteitsnorm voor Herentals bevat volgende principes:

6.4.4.1 Ruimtelijke differentiatie volgens woonmilieus

Om deze potentiële negatieve effecten te vermijden is het aanbevolen om te streven naar een flexibele en transitiegerichte norm. Dit kan gebeuren door ook een ruimtelijk gedifferentieerde norm te hanteren. Zo zal de autoafhankelijkheid in Herentals bijvoorbeeld

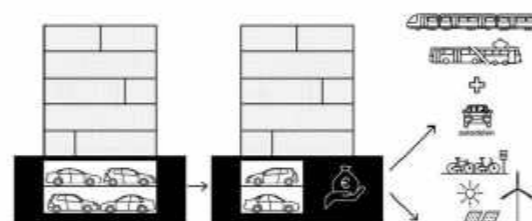
anders zijn in de binnenstad dan in Morkhoven. We differentiëren de norm daarom volgens de afbakening van de woonmilieus zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Beleidsplan.

6.4.4.2 Bijdragen aan leefbuurten

We streven in dit plan naar een shift van straatparkeren naar het clusteren van parkeren. Een voorwaarde bij grote nieuwe ontwikkelingen in gebieden met een zekere parkeerdruk (of een grote hoeveelheid straatparkeren) is dan dat zij ook een deel van die parkeerdruk opnemen. Door de nieuwe geclusterde parkeercapaciteit open te stellen voor buurtbewoners (via betaling of bewonerskaart) kan de parkeerdruk dalen in kritische buurten of kan straatparkeren worden weggehaald.

6.4.4.3 Flexibel

Om voldoende flexibiliteit in te bouwen kunnen afwijkingsmogelijkheden worden opgenomen die leiden tot duurzame alternatieven. Zo kunnen er bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen voorzien worden indien er geïnvesteerd wordt in duurzame mobiliteit (extra fietsenstallingen, deelsystemen, Hoppinpunten). Zo kan de koppeling gemaakt worden met de Hoppinpunten en de omgevingen waar een parkeerdruk wordt ervaren. Bij nieuwe sociale woningbouwprojecten wordt contact opgenomen met de lokale huisvestingsmaatschappij om te bekijken hoe hun diensten duurzame mobiliteit en tegelijkertijd vervoersarmoede kunnen aanpakken door bijvoorbeeld het voorzien van ruimte voor een deelwagen, deelfiets, enz.



Figuur 28: principe duurzame mobiliteitsnorm, bron: Stratencusters, Labo Ruimte

6.4.5 L5: Invoeren parkeerregimes

Het invoeren van de parkeerregimes wordt verder uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan. Het mobiliteitsplan vormt daarbij het kader voor de lange termijn. De volgende principes zijn daarbij leidend voor het toekomstbeeld:

- Bezoekers sturen naar centumparkings via ABO-as (langparkeren)
- Lussen voor kortparkeren (runshopping)
- Parkeervrije Grote Markt
- Betalend en beperkt parkeren in woonstraten rond winkelgebied
- Een uitbreiding van de betalende zone en blauwe zone

We bespreken de verschillende parkeerregimes:

- In de zone betalend parkeren moet er betaald worden van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00u en 18:00u. Het parkeren wordt er begrensd in de tijd (max 2u). Zo worden langparkeerders aangemoedigd om zich te stallen op de centumparkings.
- De blauwe zone dient als bufferzone tussen de zones van betalend parkeren en zones van gratis parkeren, teneinde te beletten

dat de parkeerdruk steeds verder verschuift van een betalende naar een niet-betalende zone. Bezoekers kunnen hierdoor de wagen maar voor korte tijd parkeren met schijf (2u), waardoor er meer vrije plaatsen beschikbaar zijn voor bewoners.

- Kortparkeerplaatsen worden gereserveerd voor runshoppers die snel en gericht een aankoop doen in het kernwinkelgebied. Parkeren is alleen toegestaan voor een beperkte tijd maar is wel gratis. Op die manier krijgen deze strategisch gelegen parkeerplaatsen een hoger rendement en zijn handelaars zeker dat de plaatsen gereserveerd worden voor shoppers. Via monitoringssystemen of sensoren kan opgevolgd worden hoe lang de parkeerplaatsen gebruikt worden.
- Centumparkings: In deze parkings wordt een degressief tarief toegepast waarbij langparkeerders aangemoedigd worden om hun auto op deze parkings te stallen. Parkeerduur is onbeperkt.
- Buurtparkings: In de buurtparkings kunnen bewoners onbeperkt parkeren met hun bewonerskaart. Bezoekers kunnen er betalend parkeren voor maximaal 2 uur.



Figuur 29: links: kortparkeerdreps (Bonheiden), rechts: Shop & go systeem (Leuven)

6.4.5.1 Bewonerskaarten

Het tarief van bewonerskaarten is een belangrijk instrument om te sturen in het parkeergedrag van inwoners. Het laat toe om de effectieve kost van een parkeerplaats (zie ook *intermezzo: gratis parkeren bestaat niet*) eerlijker in rekening te brengen.

Zo kan het beperken of duurder maken van bewonerskaarten voor inwoners die over een eigen garage of parkeerplaats beschikken er toe leiden dat inwoners aangemoedigd worden om op eigen terrein te parkeren.

Een aandachtspunt hierbij is de afstemming met de regimes voor kortparkeren en betalend parkeren. Deze regimes zijn voornamelijk gericht op bezoekers en er kan overwogen worden om bewonerskaarten geen toegang te geven tot kortparkeerplaatsen en betalend parkeren (bv. van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00u en 18:00u).

6.4.5.2 Parkeergeleiding

Op drukke dagen bestaat het verkeer in steden voor een aanzienlijk percentage (30%)¹ uit mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Door het aangeven van de nog beschikbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen worden de automobilisten zo snel mogelijk van de weg gehaald en aangemoedigd om de parkeerterreinen te gebruiken. Dit parkeergeleidingssysteem kan dynamisch uitgewerkt worden. Dit wil zeggen dat de



bezoekers reeds bij het binnenkomen van de stad gewezen worden op de locaties waar geparkeerd kan worden en welke route hierbij dient gevolgd te worden.

6.4.5.3 Wandelroutes

Dit systeem met centumparkings wordt aantrekkelijker en aangenamer voor bezoekers door de wandelroutes tussen parking en bestemming zo aangenaam mogelijk te maken. We werken daarom met belevingsroutes die zoveel mogelijk langs groenstructuren en erfgoed-elementen passeren. Daarbij profiteren we met bijvoorbeeld het Lantaarnpad en 't Loopke van belevingsroutes die op heden al aanwezig zijn.

6.4.5.4 Communicatie en handhaving

Om de handhaving van het parkeerreglement te bevorderen moeten in de eerste plaats de bevolking en de lokale handelaars op de hoogte zijn van het reglement door een eenvoudig en eenduidig regimebeleid en een informatiecampagne rond het parkeerplan. Daarnaast worden de verschillende parkeervoorzieningen opgenomen in een parkeergeleidingssysteem.

Handhaving van het parkeerplan is cruciaal voor het slagen ervan. Door systematische controles dient de pakkans voor foutparkerders of niet-betalers verhoogd te worden. Hiertoe kan een parkeerbedrijf een belangrijke bijdrage leveren.



Figuur 30: Voorbeeld parkeergeleiding Hasselt links: statische borden (HbvL) rechts dynamische borden (Q-lite)

6.4.6 L6: Uitbouwen parkeerclusters

Voor bewoners die geen parkeerfaciliteiten hebben op het eigen terrein (bv. rijhuizen), gaan we op zoek naar locaties voor buurtparkings en/of dubbel gebruik van randparkings, waar bewoners collectief kunnen parkeren. De gemiddelde aanvaardbare wandeltijd van woning tot parkeerplaats bedraagt tussen 2 à 3 minuten. Ook medegebruik van parkeervoorzieningen gericht op bezoekers (bv. kantoren, winkels, diensten) kan de parkeerdruk op straat verlichten. Dit zijn ook de ideale plekken voor laadinfrastructuur. Ook afgesloten buurtfietsenstallingen kunnen nuttig zijn in deze straten.

Er ligt een belangrijke rol bij de stad om deze parkeerclusters te realiseren. De stad zal actief strategische grondposities dienen te verwerven door zelf te investeren of door overeenkomsten te sluiten met andere actoren.

Inspiratie: parkeerbeleid

In de Vlaamse steden en gemeenten wordt een sterk gedifferentieerd parkeerbeleid teruggevonden. In de grotere Vlaamse steden wordt steeds meer ingezet op een sturend parkeerbeleid. Steden als **Antwerpen, Gent, Leuven, Sint-Niklaas en Mechelen** voeren steeds grotere betalende zones in en zetten actief in op de uitbouw van geclusterde randparkings. Op die manier kunnen ze de verkeers- en parkeerdruk uit de stad houden.

In **Brussel** moeten tegen 2026 maar liefst 20.000 parkeerplaatsen verschuiven naar geclusterde parkeerplaatsen. Daarvoor zet de stad in op het uitbouwen van parkeergebouwen en leggen ze voorwaarden op voor nieuwe bouwprojecten.

In **Genk** wordt in het parkeerbeleid sterk ingezet op de kostprijs van bewonerskaarten (zie ook eerder: *gratis parkeren bestaat niet*) in het centrum kost de eerste bewonerskaart jaarlijks 200 euro en de tweede 250 euro. Hoewel dit de échte kost van een parkeerplaats

nog niet opvangt is het een van de betere voorbeelden in Vlaanderen.

Ook in steden met minder inwoners wordt steeds vaker ambitieus beleid rond parkeren gevoerd:

Diest heeft in 2023 gekozen om zijn betalende en blauwe zone verder uit te bouwen. Parallel worden op strategische locaties (bv. Cultureel Centrum aan de rand van de stad) de parkeercapaciteit geclusterd uitgebouwd.

Ook **Machelen** voerde recent een nieuw parkeerbeleidsplan in. Daarin wordt ingezet op een grotere blauwe zone, het invoeren van shop & go plaatsen (maximaal 30 minuten parkeren) en het werken met een parkeershop.

In **Wetteren** wordt een gelijkaardig beleid uitgerold: grotere betalende en blauwe zones, voorbehouden kortparkeerplaatsen en gratis parkeren voor mensen met een beperking.

¹ Shoup, D. (2017) *The high cost of free parking: Updated edition*. Routledge.

7. MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR IEDEREEN

Het mobiliteitsbeleid moet oplossingen bieden voor elke doelgroep. Zo zal de fiets voor veel mensen en in veel situaties een handig vervoersmiddel zijn, maar zullen sommige reizigers nood hebben aan andere oplossingen. Om reizigers een alternatief op de wagen te bieden is het noodzakelijk hen voldoende volwaardige keuzemogelijkheden te bieden. Zo moet er een mobiliteitssysteem uitgebouwd worden dat voor iedereen een volwaardig antwoord biedt. Om ‘volwaardig’ te zijn moeten de verschillende modi beschikbaar, gebruiksvriendelijk, veilig en betaalbaar zijn.

7.1 Visie openbaar vervoer

In het decreet Basisbereikbaarheid heeft Vlaanderen zijn nieuwe mobiliteitsvisie verankerd. Daarin wordt ingezet op een vraaggericht openbaar vervoer en het beter op elkaar afstemmen van de netwerken. Met combimobiliteit wordt een nieuw principe ingevoerd waarbij verschillende vormen van mobiliteit worden gecombineerd en reizigers gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere.

Het openbaar vervoer bestaat uit een gelaagd model van netwerken die elkaar aanvullen: het treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De netwerken worden beter verknoopt: er wordt ingezet op goede overstapmogelijkheden en de reiziger wordt op een geïntegreerde manier geïnformeerd.

7.1.1 Treinnet

Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen en verzorgt in eerste plaats de interregionale verbindingen.

7.1.1.1 Netwerk

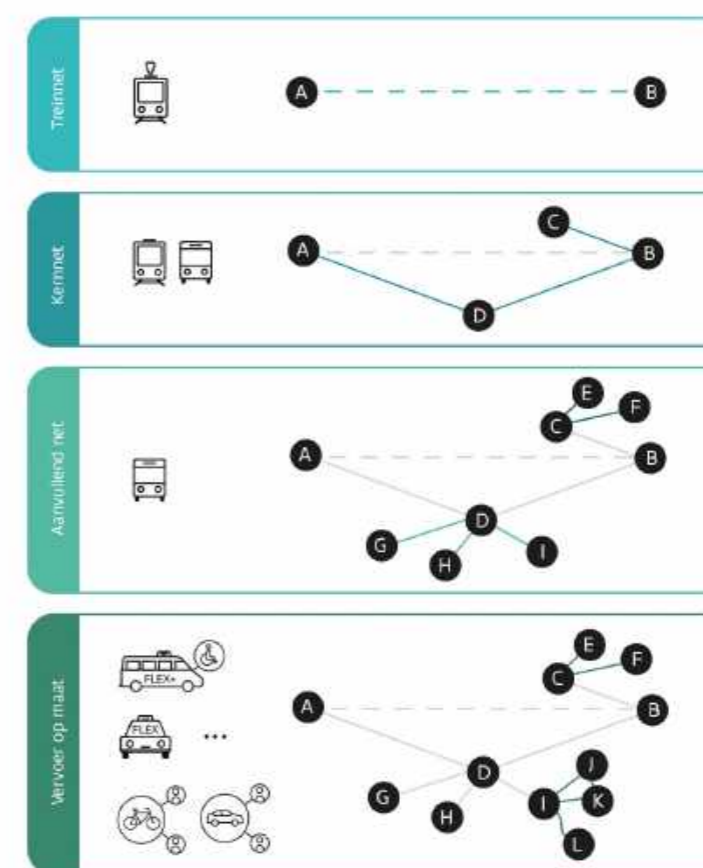
Het station van Herentals vormt binnen de Middenkempen dé draaischijf van het spoornetwerk met verbindingen naar Turnhout, naar Lier (en verder naar Antwerpen of Mechelen en Brussel), naar Geel en Mol (tot Hasselt/Lommel).

Vanuit IOK, Streekplatform en de Kempense lokale besturen wordt er gepleit voor een betere spoorontsluiting van de Kempen. In een standpuntennota van IOK worden volgende actiepunten binnen Herentals benoemd om een structurele verbetering van het personenvervoer te bekomen:

- Optimaliseren van sluitingstijden van de spooroverwegen in Herentals-centrum
- Ontdubbeling van het spoortraject tussen Herentals en Turnhout
- Verbetering van de stationsomgeving van Herentals en uitvoeren van masterplan
- Ondertunneling spooroverweg Belgiëlaan-Augustijnenlaan en Poederleeseweg



Figuur 31: Station Herentals (beeldenbank Herentals)



Figuur 32: Gelaagd netwerk openbaar vervoer volgens Basisbereikbaarheid (Vlaanderen.be)

Lichaartseweg.

In de studie Middenkempen werden daarnaast ook pistes onderzocht om het netwerk te versterken. Eén van de voorstellen betreft het inpassen van de stations Herentals, Lier, Mechelen, Turnhout, Geel, Mol en Aarschot in een netwerk van tijdwegknooppunten. Dit zijn knooppunten waar treinen met elkaar in aansluiting komen op een klantvriendelijke wijze: om het half uur, betrouwbaar en mogelijk aan één perron.

Ook vanuit de Vervoerregio Kempen gaat er aandacht naar het spoornet. In het voorontwerp van het Regionaal Mobiliteitsplan worden volgende ambities geformuleerd voor het spoornet:

- Ambitie om meer verplaatsingen met de trein op te vangen. Dat moet gebeuren door de frequentie van de treindiensten te verhogen naar een 30'-frequentie met aansluiting op het spiluur. Daarnaast moet ook de amplitude verhogen naar 06-24u op weekdays en 07-01u in het weekend. Er wordt onderzocht welke ingrepen nodig zijn om de halfuurdienst frequentie te kunnen aanbieden.
- Een uitbreiding van het spoornet werd onderzocht voor de lijn Herentals - Aarschot. Hier werd geconcludeerd dat de investering voor deze verbinding allicht niet in lijn ligt met het bijkomende reizigerspotentieel dat ze zou aantrekken.

- Aantrekkelijke stationsomgevingen in te richten volgens het STOP-principe.
- Om de betrouwbaarheid van het spoornet te verbeteren wordt ook ingezet op het sluiten van de overwegen volgens de streefbeelden van Infrabel.
- Sterkere integratie tussen hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets

Het versterken van het treinnetwerk wordt sterk aangemoedigd vanuit Herentals. Zo wordt de trein een interessanter alternatief voor de auto voor interregionale verbindingen.

Infrabel heeft daarnaast de ambitie om alle overwegen af te schaffen. Ze zijn onveilig en technische storingen aan de seinen bij de overwegen zorgen voor vertragingen in het treinverkeer. Waar nodig, kunnen bruggen of tunnels (voor fietsers en/of auto's) voor een oplossing zorgen.

In Herentals zijn de spooroverwegen aan de Belgiëlaan, de Poederleeseweg en de Lichtaartseweg belangrijke knelpunten die ongelijkvloers georganiseerd moeten worden. Dit is een prioriteit voor het mobiliteitsnetwerk van Herentals.

7.1.1.2 Station Herentals

Het station is de toegangspoort tot het (inter) regionale treinnetwerk. Het is van belang dat deze plek uitgroeit tot een toegankelijke

en performante mobiliteitsknoop met een grote ruimtelijke kwaliteit. Op vlak van mobiliteitsaanbod wordt het station uitgebouwd tot een interregionaal Hoppinpunt (zie ook 7.1.4). Op vlak van inrichting moet het STOP-principe toegepast worden in deze omgeving: dat betekent dat de meest duurzame modi ook de vlotste toegang hebben tot het station.

7.1.1.3 Station Wolfstee

Het station Wolfstee valt buiten de gemeentegrens van Herentals maar is qua ligging wel relevant voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de E313. Om de multimodale bereikbaarheid van het bedrijventerrein te versterken wordt er vanuit dit mobiliteitsplan gepleit om de bediening in dat station te verhogen en de toegankelijk van de stationsomgeving te verbeteren.

7.1.2 Kernnet en aanvullend net

Het kernnet speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en belangrijke attractiepolen zoals scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

Het aanvullend net bestaat uit de lokale buslijnen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.

Het netwerk basisbereikbaarheid wordt vanaf 2023 gefaseerd uitgerold en kent een aantal wijzigingen ten opzichte van het bestaande netwerk. Voor het grootste deel volgt de lijnvoering wel de bestaande routes. De rechtstreekse verbinding tussen Lier en Herentals langs de N13 vervallen, maar de verbindingen van Morkhoven en Noorderwijk krijgen een hogere frequentie.

In dit mobiliteitsplan stellen we een alternatief netwerk voor waar we het openbaar vervoer

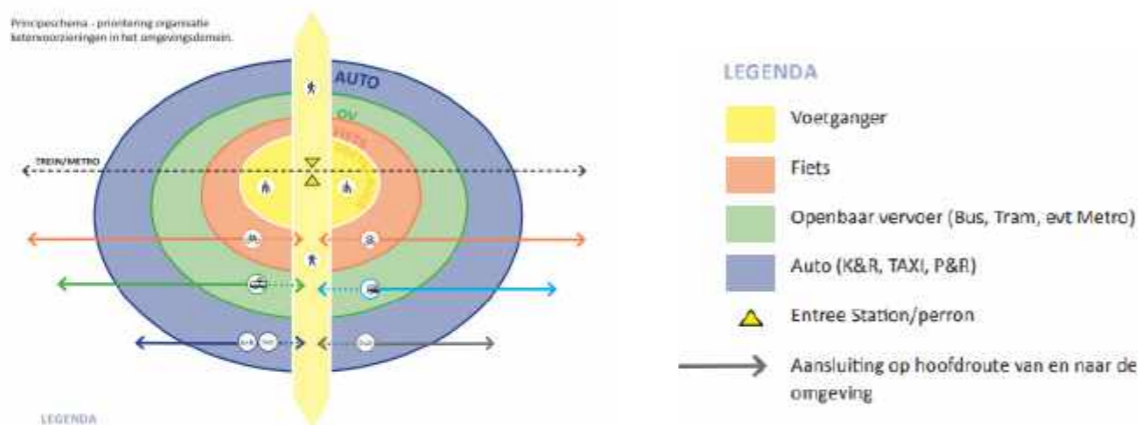
maximaal bundelen op wegen die daar het best voor zijn uitgerust. Met name in de binnenstad stellen we vandaag een conflict vast tussen het openbaar vervoer en het voetgangers- en fietsnetwerk. Enerzijds bemoeilijkt dit de doorstroming van het openbaar vervoer en anderzijds zorgt het voor een onveilig gevoel voor fietsers en voetgangers. Ook naar leefbaarheid hebben de grote bussen een impact op bv. de omgeving van de Grote Markt.

Op wegen zoals de Ringlaan en de ABO-as treden minder conflicten op met andere weggebruikers gezien er meer ruimte is voor een gescheiden infrastructuur. De bus moet dan ook minder manoeuvreren in de smalle straten van de binnenstad en volgt een eenvoudige lijnvoering. Door de bussen te bundelen op die assen kunnen we in het stadshart volop kiezen voor de verblijfskwaliteit en in de binnenstad kunnen we op de invalswegen Herenthoutseweg en Stadspootstraat volop inzetten op de prioritaire fietsassen.

Op lange termijn moet het openbaar vervoer ook het AZ Herentals ontsluiten dat zal verhuizen naar het gebied Bruggenbeemd. Bij een ondertunneling van de Belgiëlaan dient de tunnel ook voorzien te worden op busverkeer. Zo wordt de ABO-as één efficiënte OV-route die het ziekenhuis en het station ontsluit.

7.1.3 Vervoer op Maat

Om tot een efficiënter openbaar vervoer te komen wordt in het decreet basisbereikbaarheid ingezet op een vraaggericht openbaar vervoer. In dat systeem moet het regulier openbaar vervoer niet langer alle verspreide vervoersvragen trachten op te vangen maar worden de middelen gebundeld op de drukste assen. Zo kan er op die assen een betere dienstverlening komen met een hogere frequentie. Op plekken met zeer lokale en specifieke vervoersvragen moet Vervoer Op Maat de oplossing bieden. Het betreft onder andere pendelbussen, deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's. De vervoerregio bepaalt het Vervoer Op Maat in kader van het Regionaal Mobiliteitsplan. Het Vervoer op maat wordt gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale. Deze centrale zal reizigers helpen bij het



Figuur 33: STOP-principe stationsomgeving (NS Omgevingsdomein, Bureau Spoorbouwmeester)

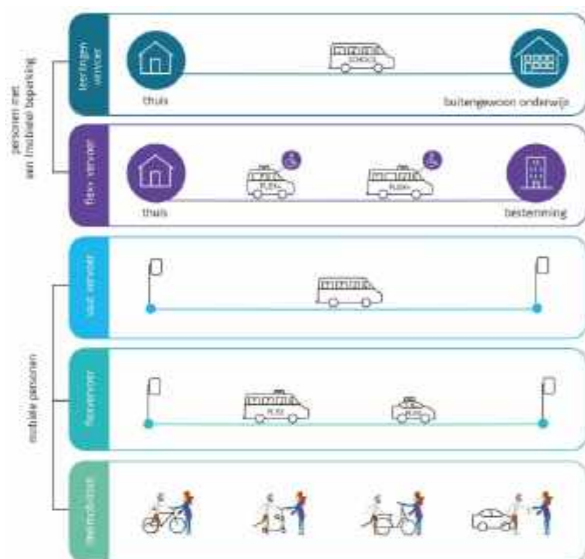
plannen van hun verplaatsing. Indien er geen openbaar vervoer beschikbaar is kan er via de mobiliteitscentrale een rit gereserveerd worden. Dit netwerk wordt uitgewerkt in samenwerking met de met de vervoerregio.

Een belangrijk element in dit systeem is dat er knopen worden ingericht waar die verschillende diensten worden aangeboden. Zo wordt het netwerk herkenbaar voor de reiziger in het straatbeeld. Die knopen worden ingericht in de vorm van Hoppinpunten (zie hieronder).

Voor de Vervoerregio Kempen werd het Vervoer Op Maat op 14/12/2020 unaniem goedgekeurd door de Vervoerregioraad. De zones voor flexvervoer (Vervoer Op Maat) werden daarbij bepaald door de zones op 750 m van het kernnet en aanvullend net te bepalen. Door dit te combineren met de herkomst-bestemmingskaart van het Vlaams verkeersmodel werden een aantal 'witte vlekken' gedefinieerd waar flexvervoer werd aangeboden. Voor Herentals werd er geen aparte flexzone vastgelegd.

7.1.4 Hoppinpunten

Hoppinpunten zijn vervoersknopen die de verschillende netwerken en mobiliteitsdiensten

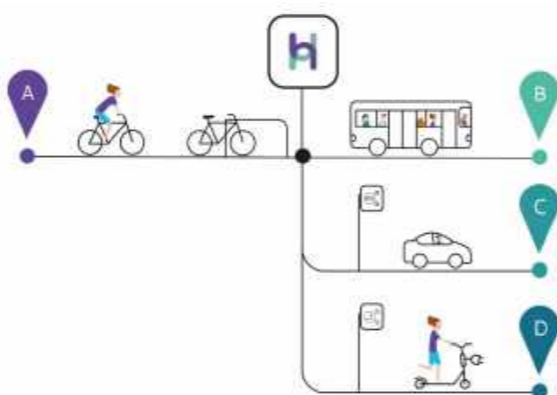


Figuur 34: Overzicht Vervoer Op Maat-oplossingen (Vlaanderen.be)

moeten bundelen tot één verstaanbaar, samenhangend en uniform geheel. Het zijn in- en overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en die bij voorkeur ook voorzien zijn van extra diensten. Hoppinpunten maken zo de brug tussen gebruiker, mobiliteit en ruimte. Door er voldoende mobiliteitsdiensten aan te bieden kan de reiziger vlot opstappen of overstappen naar een vervoersmiddel naar keuze. Op die manier wordt het combineren van duurzame vervoersmiddelen ('combimobiliteit') aantrekkelijker en zijn we minder afhankelijk van unimodale verplaatsingen met de wagen.

In Herentals kunnen deze Hoppinpunten bijdragen om het netwerk van openbaar vervoer en deelsystemen leesbaar en toegankelijk te maken. Bij het inrichten van deze punten moet de beleving van de gebruiker telkens centraal staan. Een deel van de uitdaging komt namelijk bij de gebruiker terecht voor wie zijn traject in de toekomst anders zal zijn. Elke reiziger wil zo snel en comfortabel mogelijk van A naar B gaan. We moeten het voor die reiziger zo eenvoudig mogelijk maken om de best mogelijke combimobiliteitsoplossing snel te vinden.

In Herentals zijn vanuit de Vervoerregio Kempen reeds 4 Hoppinpunten geselecteerd.



Figuur 35: concept mobiliteitsaanbod Hoppinpunten (Vlaanderen.be)

Het gewenste aanbod voor deze punten werd verder uitgewerkt in een Unieke Verantwoordingsnota.

De Hoppinpunten voor Noorderwijk en Morkhoven vormen een belangrijke ingreep om de multimodale bereikbaarheid van deze kernen te verhogen. Het beperkte aanbod aan openbaar vervoer (dat zal verbeteren in basisbereikbaarheid) wordt als een duidelijk knelpunt ervaren in beide dorpskernen. Deze Hoppinpunten bieden de kans om het aanbod aan mobiliteitsdiensten hier te verhogen. Het aanbieden van deelwagens en deel(bak)fietsen zou hier toe kunnen bijdragen.

In Noorderwijk is het Hoppinpunt zeer centraal gelegen, recht in de dorpskern. Het Hoppinpunt dient er een verlengde van het publiek domein te vormen en bij te dragen aan de oversteekbaarheid van de Ring. Deze opgave is opgenomen binnen het masterplan Noorderwijk. Het Hoppinpunt biedt hier de kans om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden.

In Morkhoven wordt het lokale hoppinpunt gesitueerd aan de halte Morkhoven Station.

Ook hier is de uitdaging het toegankelijk inrichten van de haltes voor het openbaar vervoer en het aanbieden van een kwalitatieve fietsenstalling.

Verder worden vanuit het mobiliteitsplan volgende aanvulling toegevoegd op de Unieke Verantwoordingsnota:

- Aan het station van Herentals wordt als interregionaal Hoppinpunt een groot mobiliteitsaanbod verwacht. De visie op het station wordt verder besproken onder 7.4.1.
- Het Hoppinpunt aan de Toekomstlaan is gericht op het natransport naar het bedrijventerrein. De aansluiting op een geschikte fietsinfrastructuur is hier essentieel. Dit wordt besproken in 5.3.4

Ten slotte bestaat er nog een laatste categorie van Hoppinpunten; de buurt-Hoppinpunten. Deze punten zijn gericht op de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Het betreft punten die enkel worden bediend door het aanvullend net of het vervoer op maat, of die niet bediend worden door openbaar vervoer maar waarbij deelvoertuigen de basis vormen van het vervoeraanbod. Deze buurt-

Locatie	Type	Gewenst aanbod
Station Herentals	Interregionaal	
Herentals Toekomstlaan	Lokaal	
Noorderwijk Dorpshuis	Lokaal	
Morkhoven – Berkemus	Lokaal	

Figuur 36: Overzicht Hoppinpunten (o.b.v. Unieke Verantwoordingsnota Vervoerregio Kempen)

Hoppinpunten worden aangeduid door de gemeente zelf.

Dit specifieke type van Hoppinpunten kan een grote meerwaarde vormen voor Herentals door oplossingen te bieden voor specifieke mobiliteitsvragen op buurtniveau. Ze bieden bijvoorbeeld de opportuniteit om deelmobiliteit op een toegankelijke en zichtbare manier aan te bieden op buurtniveau. In dit plan zetten we dan ook in op het voorzien van buurt-Hoppinpunten in de leefbuurten.

7.2 Van bezit naar gedeeld gebruik

7.2.1 Deelwagens

Deelwagens kunnen een toegankelijk en betaalbaar alternatief vormen voor de personenwagen. Het concept heeft ook potentieel om de parkeerdruk te verlagen doordat het een veel efficiëntere manier is om parkeerplaatsen te gebruiken. Momenteel staat een wagen gemiddeld 95% van de tijd geparkeerd en draagt zo bij aan een onnodige ruimte inname. Mensen met een abonnement op een deelwagen kiezen bewuster hun vervoersmodi. Doordat de wagen per rit wordt betaald, vermijden ze ook de wagen wanneer het kan. Daarnaast kan één deelwagen 5 tot 10 personenwagens vervangen, hetgeen een grote impact heeft op de parkeerbehoefte.

Binnen het autodelen bestaan er verschillende types van systemen:

A. Aanbieders die een eigen vloot hebben:

- Met wagens die je op een vaste plaats moet terugzetten
- Met wagens die je binnen een zone mag achterlaten

B. Particulieren die (privé)wagens delen door:

- Kosten te delen tussen vrienden of kennissen
- Een online platform waar gebruikers en aanbieders mekaar ontmoeten

Omwille van het grote potentieel en de verschillende voordelen van deelwagens zetten we in dit mobiliteitsplan in op het faciliteren van deelwagens in Herentals. Ze kunnen zo een onderdeel vormen van de mobiliteitsoplossingen voor éénieder. Een manier om de deelwagens te introduceren kan zijn door ze aan te bieden aan de verschillende buurt-Hoppinpunten. De aanwezigheid van een deelwagen op buurtniveau kan er toe leiden dat bewoners minder snel geneigd zijn een tweede wagen aan te schaffen.

7.2.2 Deelfietsen

Deelfietsen zijn een middel om het mobiliteitsbeleid en de lokale fietsstrategie te versterken. Ze zijn toegankelijk en kunnen een verlengstuk van het openbaar vervoer vormen. Er bestaan verschillende deelsystemen: Back-2-one, Back-2-many, Freefloating en tussenvormen. In een netwerklogica zal een Back-2-one logica het best functioneren als verlengstuk van het OV-net (natransport). In een nabijheidslogica, met een hoge bevolkingsdichtheid en veel diverse functies zal een Back-to-many of Free-floating deelsysteem interessanter zijn.

De integratie van free-floating-deelfietsen met het bestaande openbaar vervoer is een uitdaging. Er is namelijk geen garantie dat er aan het knooppunt fietsen ter beschikking zijn, aangezien ze blijven staan waar de vorige gebruiker ze heeft achtergelaten of achtergelaten worden in een station naar keuze. Daarnaast worden ze voornamelijk gebruikt voor binnenstedelijke verplaatsingen zonder overstap naar trein, tram of bus.

Naast verschillende systemen van deelfietsen



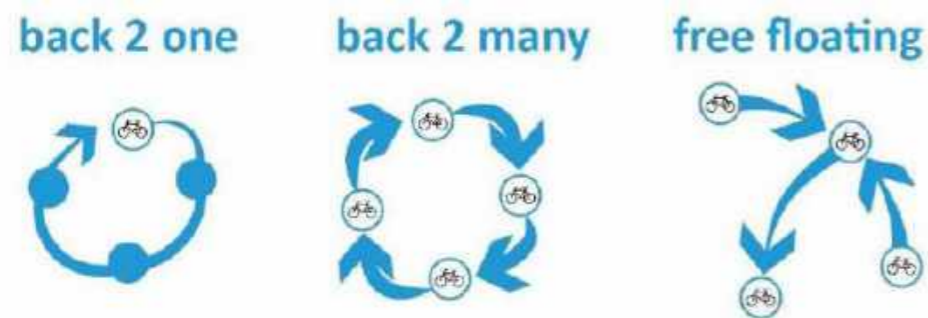
Figuur 37: concept Hoppinpunt (beeld Sweco)



Figuur 38: gereserveerde parkeerplaats voor deelwagen



Figuur 39: deelfietsen van Blue bike aan het station van Herentals



Figuur 2: Soorten deelfietsystemen op basis van terugbrengmogelijkheden.

Figuur 40: types deelfietsen, bron: Fietsberaad

worden ook verschillende fietssoorten aangeboden in de vorm van deelfietsen. Zo bestaan er naast 'gewone' deelfietsen ook elektrische deelfietsen of elektrische bakfietsen die je kan delen.

Om wanorde en chaos te vermijden kan de gemeente een bepaling opnemen in de politiecodex die aanbieders verplicht een vergunning aan te vragen. Om een vergunning te kunnen verkrijgen moet een aanbieder van deelfietsen minstens aan volgende voorwaarden voldoen:

- De aanbieder maakt de data over de deelfietsen toegankelijk, het werkt met een open source systeem.
- Er wordt een inclusief systeem aangeboden, iedereen kan toegang krijgen tot de deelfietsen.
- Bij het voorzien van deelfietsen moeten deze minstens aan alle Hoppinpunten binnen de gemeente worden voorzien.

7.2.3 Deelsteps en andere micromobiliteit

Elektrische steps zijn wereldwijd en in verschillende Vlaamse steden aan een opmars begonnen. Deelsteps vormen een toegankelijk vervoersmiddel dat in theorie kan helpen om de auto-afhankelijkheid tegen te gaan. In de praktijk lopen steden aan tegen een aantal nadelen van het gebruik van de deelsteps. Het 'free floating' systeem maakt dat de steps vaak achtergelaten worden op plekken waar ze

in de weg staan of 'rondslingeren'. Een ander aandachtspunt betreft de veiligheid van de toestellen voor de gebruikers maar ook voor andere weggebruikers.

Het is daarnaast nog niet helemaal duidelijk hoe duurzaam deze steps nu zijn. Zo zorgen o.a. de korte levenscyclus en het ophalen van de toestellen er voor dat deelsteps een grotere milieu-impact hebben dan alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets of het openbaar vervoer. Milieuwinsten worden geboekt wanneer de deelsteps verplaatsingen met de wagen vervangen maar in de praktijk blijkt dat ze vooral verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer vervangen. Gezien het toestel volledig elektrisch werkt zijn er voor de reizigers zelf ook weinig gezondheidswinsten, zoals dat wel het geval is bij wandelen of fietsen.

Omwille van bovenstaande elementen worden elektrische deelsteps op korte termijn niet toegelaten in Herentals. Indien er op langere termijn betere randvoorwaarden bestaan (bv. duurzamere toestellen en veiliger gebruik) kan de stad een kader voorbereiden om te kunnen sturen op het aanbod van deelsteps. Zo kunnen er bepalingen opgenomen worden met betrekking tot de maximale snelheid, het parkeren van de steps, het afbakenen van 'no-go-zones' of 'no-park-zones'.

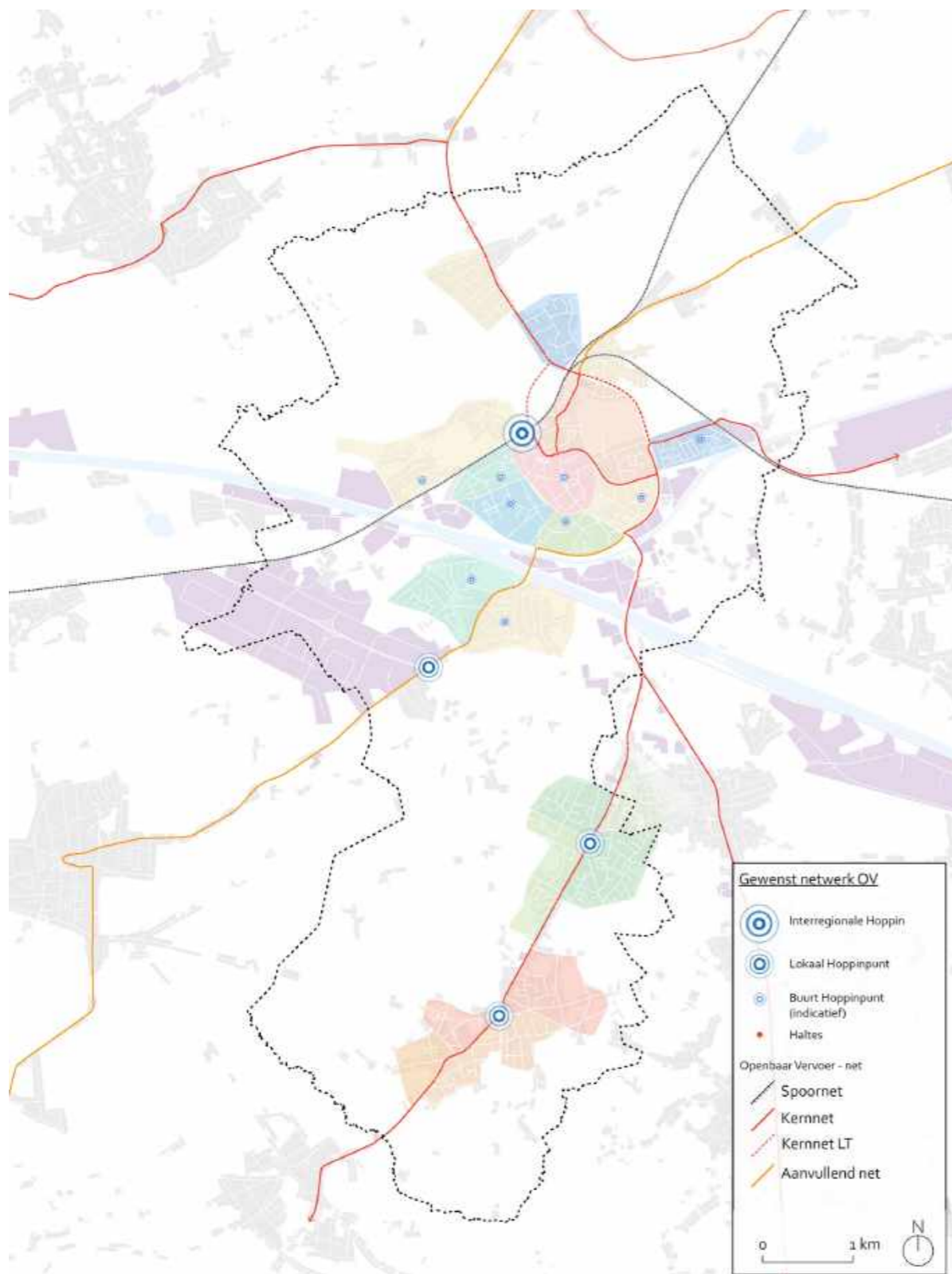


Figuur 41: afgebakende dropzone voor deelsteps in Antwerpen (Stadszaken.nl)



Figuur 42: deel-bakfietsen van Cargoroo in Antwerpen

7.3 Gewenst netwerk



Figuur 43: voorstel openbaar vervoersnetwerk Herentals

7.4 Strategische acties

7.4.1 M1: Uitbouwen van een aantrekkelijke stationsomgeving

Om van het station een aantrekkelijke en performante mobiliteitsknoop te maken is er behoefte aan een strategisch project met alle betrokken partners.

Bij het aanpakken van de stationsomgeving is het essentieel dat het STOP-principe wordt toegepast. Zo moet de stationsomgeving zelf aangenamer worden waardoor het ook aantrekkelijker wordt om te voet of met de fiets naar het station te komen.

7.4.1.1 Voetgangers en fietsers:

- Toegankelijk aanleggen van de stationsomgeving en de perrons
- Aangename routes van en naar het station voor voetgangers en fietsers. Met het uitbouwen van de leefbuurten en het fietsnetwerk kunnen hier winsten gemaakt worden.
- De stationsomgeving is vandaag nog sterk autogericht. Volgens het STOP-principe moet dit transformeren naar een autoluwe omgeving.
- Uitbouwen van een kwalitatieve en diefstalveilige fietsenstalling. Recent werd de fietsenstalling vernieuwd en uitgebreid. Gezien de ambitie om het aantal fietsers sterk te doen stijgen is het ook belang dat hier ruimte voorzien wordt om de fietsenstalling op termijn nog uit te breiden. Het monitoren van de bezetting van de fietsenstalling is aangewezen.

7.4.1.2 Openbaar vervoer:

Vandaag zijn de haltes van het openbaar vervoer relatief goed gelegen volgens het STOP-principe maar is de kwaliteit van de haltes zelf zeer beperkt. Om toegankelijke haltes te kunnen voorzien is significant meer ruimte nodig. Een essentiële randvoorwaarde bij een herinrichting van de stationsomgeving is dus dat er ruimte voorzien wordt voor toegankelijke bushaltes en dat deze op een

korte afstand van de ingang van het station geplaatst worden zodat een vlotte overstap mogelijk is.

Indien dit ruimtelijk moeilijk te voorzien is kan er ook gekozen worden voor een buffer station voor de bussen. In zo'n concept stoppen de bussen kort aan een drop-off en oppik-zone vlak bij het station. De langdurige stops (voor bv. een pauze van de chauffeurs) gebeuren dan verderop in een buffer station. Op die manier kan ruimte bespaard worden vlak bij het station.

Het verschuiven van de busterminal verder weg van het station is daarbij geen wenselijke piste. Volgens de ontwerpwijzer Hoppinpunten (AWV, 2022) is de maximale wandelafstand binnen een interregionaal Hoppinpunt ongeveer 150 meter. Hierbij moet ook het STOP-principe gerespecteerd worden.

7.4.1.3 Gemotoriseerd verkeer:

- De circulatie en parkeermogelijkheden in de stationsomgeving gaan vandaag sterk in tegen het STOP-principe. Enerzijds zorgt de circulatie vandaag voor een hoge verkeersdruk met een aanzienlijk aandeel doorgaand verkeer. Met de invoering van de leefbuurten en een circulatieplan wordt dit probleem aangepakt.
- Een ander probleem is de situering en ontsluiting van de stationsparking. Deze stuurt het verkeer langs het Stationsplein, ten koste van de stationsomgeving, of via de Stationsstraat, ten koste van de omliggende woonstraten. Om de stationsomgeving goed te laten functioneren voor alle modi is een transformatie van het stationsparkeren nodig. Daarbij onderscheiden we twee scenario's die verschillende strategische ingrepen vragen op lange termijn. Beide scenario's worden als volwaardig beschouwd. Om een afweging te maken is er echter bijkomend onderzoek nodig om de scenario's te verfijnen. Voor beide scenario's geldt ook dat het wenselijk is om multifunctionele parkeergebouwen met meervoudig gebruik te realiseren.

Scenario 1: volledig verschuiven naar gedeelde parking

Het verhuizen van het AZ Herentals naar het gebied Bruggenbeemd, aansluitend bij de stationsomgeving biedt op lange termijn kansen naar een efficiënter ruimtegebruik. Zo zou één parkeergebouw dienst kunnen doen voor zowel het station als het ziekenhuis. Ook in het Provinciaal RUP Bruggenbeemd wordt gekeken naar de oplossing van een gedeelde parking. Deze oplossingsrichting past ook binnen het STOP-principe waar het parkeren van de wagen op een grotere afstand ligt van de bushaltes en de fietsenstallingen.

Dit scenario biedt ook het voordeel dat de bestaande stationsparking niet meer nodig is en volledig getransformeerd kan worden.

Door het parkeren hier te situeren, kan de ontsluiting van het station ook sterker aantakken op de ABO-as en het hoger wegennet waardoor de omliggende straten ontlast worden. Het nadeel hierbij is dat reizigers die vanuit het zuidwesten met de wagen komen, een grotere afstand moeten afleggen.

Er kan geconcludeerd worden dat dit scenario ruimtelijk de voorkeur geniet, gezien het efficiëntere ruimtegebruik en de beperkte behoefte aan bijkomende verharding of bebouwing.



Scenario 2: ontdebellen parkeercapaciteit

In een tweede scenario wordt de Koeterstraat doorgetrokken met als doel om de stationsparking in westelijke richting te ontsluiten. Dit laat toe om een ontdebeld parkeercapaciteit te voorzien: één parking op de locatie van de huidige parking, ontsloten via de Koeterstraat en een tweede parking gedeeld met het ziekenhuis, ontsloten via de ABO-as.

Het voordeel van dit scenario is dat de parkeercapaciteit gespreid wordt en dat reizigers die the first mile met de wagen afleggen geen extra kilometers moeten rijden. Zo verlaagt ook de druk op de ABO-as. De ontsluiting via de Koeterstraat zorgt er ook voor dat de stationsomgeving zelf autoluw ingericht kan worden. Het doortrekken van de Koeterstraat was in het verleden reeds een voorstel om de bereikbaarheid van het station te garanderen. Gezien de verplichte bouwvrije strook tussen spoor en eventuele bebouwing moet het technisch haalbaar zijn om de Koeterstraat door te trekken in deze restruimte.

De keuze om extra infrastructuur aan te leggen kan gerechtvaardigd worden door de parking (ter hoogte van de Perronstraat) anders te organiseren. Een parkeergebouw heeft een kleinere footprint dan een gelijkgrondse parking, waardoor er ruimte voor vergroening vrij komt. Het is daarbij ook wenselijk om deze parkeercapaciteit te delen met de bewoners van de stationsomgeving. Zo kan dit scenario bijdragen in de shift van straatparkeren naar geclusterd parkeren.

Ter conclusie geniet dit scenario verkeerskundig de voorkeur, gezien dit scenario het aantal omrijkilometers beperkt voor reizigers afkomstig uit het zuidwesten.



- Ten slotte is ook de ondertunneling van de Belgiëlaan een essentiële ingreep om hier een vlotte doorstroming te garanderen en problemen met gesloten overwegen te vermijden.

7.4.2 M2: Robuust en toegankelijk OV faciliteren

Om de voorgestelde routing voor het kernnet en aanvullend net te kunnen realiseren, zijn een aantal randvoorwaarden nodig.

Uitbouwen van een geschikte infrastructuur

Met name bij de herinrichting van de ABO-as zijn er kansen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren:

A. Het voorzien van een vrije busbaan is hier een onderzoekspiste. Hoewel deze keuze de doorstroming van het openbaar vervoer garandeert heeft ze wel een enorme ruimtelijke impact die tegenover kansen naar vergroening en ontharding staat.

B. Het uitbouwen van toegankelijke haltes waarbij de bus op de rijbaan halteert. Op deze manier verliest de bus nooit zijn voorrangspostie. De herinrichting biedt tevens de kans om haltes te verschuiven. We denken daarbij aan de halte Belgiëlaan, die we verschuiven naar het kruispunt met het Hofkwartier om zo het kernwinkelgebied beter bereikbaar te maken voor het openbaar vervoer. Reizigers die er af stappen komen via het Hofkwartier meteen in het winkelgebied en genieten van een aangename route richting de Grote Markt (zie ook verder,

circulatiemaatregelen in 8.1). De halte accentueert de poortfunctie van de plek. Bij de inrichting moet er visueel een link gelegd worden met het Hofkwartier, bijvoorbeeld via materialisatie of groenelementen.

Om de ABO-as in te zetten als een robuuste drager voor het openbaar vervoer is het essentieel dat er een ondertunneling van de Belgiëlaan, ter hoogte van de spoorweg, voorzien wordt.

Ook op de Ringlaan is het van belang dat er maatregelen genomen worden om een vlotte doorstroming te garanderen. Een studie naar de Ringlaan is door AWWV voorzien op lange termijn. Op korte termijn is het aanbieden van haltes op de Ringlaan (zoals vandaag ook in de zomerperiode gebeurt) een maatregel die de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer verbetert in het voorgestelde OV-netwerk. Ook op verschillende kruispunten dienen er optimalisaties te komen: de ovonde aan de Nederrij, de overwegen aan de Poederleeseweg en de Lichtaartseweg en de rotonde aan de Augustijnenlaan.

In Morkhoven en Noorderwijk voorzien de masterplannen telkens een herinrichting van de kernen waarbij de bushaltes worden aangepakt. Dit biedt ook de kans om op deze assen het kernnet te versterken door de bus te laten halteren op de rijbaan en toegankelijke haltes te voorzien.

7.4.3 M3: Vervoer Op Maat evalueren

Als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer kan Vervoer Op Maat bepaalde



Figuur 44: voorbeeld shuttlebus (links) en huidige minder mobiele centraal (rechts)

gebieden ontsluiten of specifieke doelgroepen vervoeren. In Herentals wordt geen Vervoer Op Maat voorzien binnen de Vervoerregio Kempen¹. In het voorgestelde OV-netwerk, zoals weergegeven in figuur 43, komt het openbaar vervoer te vervallen in bepaalde gebieden van de binnenstad. Door te werken met extra haltes op de Ringlaan vallen grote delen van de binnenstad nog binnen de acceptabele loopafstand tot een bushalte². Het aantal opstappers is tevens zeer laag (zie ook bijlage) in bijvoorbeeld de meest zuidelijke haltes op de invalswegen in de binnenstad. Voor de doelgroepen die iets slechter te been zijn en voor wie de wandelafstanden net iets te groot worden kan de bestaande werking met de Minder-mobielen-centrale een oplossing bieden.

Hierbij dient op termijn geëvalueerd te worden of alle doelgroepen ondervangen worden en of er behoefte is om het Vervoer Op Maat uit te breiden. Indien er toch voldoende vraag blijkt te bestaan voor het ontsluiten van de Grote Markt, het station, de verschillende leefbuurten en bepaalde randparkings (bv. Netepark) kan er overwogen worden om een systeem met kleine shuttlebussen (al dan niet op afroep) te voorzien. Door te werken met kleine, elektrische voertuigen ontstaat een vervoersaanbod dat veel minder impact heeft op de leefbaarheid

van de stad en toch de bereikbaarheid ervan kan versterken.

Figuur 44 geeft een voorbeeld van dergelijke systeem. In Leuven wordt een gratis shuttlebus aangeboden die de verbinding maakt tussen een randparking en de binnenstad. Het invoeren van een dergelijk systeem is echter niet voorzien vanuit de Vervoerregio Kempen en er dient dus verder onderzocht te worden welke kost dit zou hebben voor de stad. De exacte routing dient ook afgestemd te worden met de uitwerking van het circulatieplan.

Naast een shuttlebus kan het systeem ook bestaan uit (een combinatie van) deelfietsen, deelwagens, deelsteps, taxi's,... zoals weergegeven in Figuur 36.

7.4.4 M4: Hoppinpunten uitbouwen

In Herentals zijn binnen de Vervoerregio al 4 Hoppinpunten geselecteerd om uit te bouwen. In dit mobiliteitsplan voegen we hier nog een reeks buurt-Hoppinpunten aan toe. Dit zijn mobiliteitsknopen die oplossingen bieden voor de buurtbewoners die nabij zo'n punt wonen. Op deze Hoppinpunten vormen deelwagens de basis van het mobiliteitsaanbod. Dit aanbod wordt bij voorkeur ook aangevuld met andere diensten zoals deel(bak)fietsen.



Figuur 45: In Amsterdam worden Ehubs uitgerold waar op buurtniveau deelfietsen en deelwagens geïntegreerd worden in het openbaar domein (<https://www.nweurope.eu/projects/project-search/ehubs-smart-shared-green-mobility-hubs/>)

¹ Vervoerregio Kempen, samenvatting VoM, op 14/12/2020 goedgekeurd door de vervoerregioraad

² Van thuis naar de bus of van bushalte naar werklocatie: 200-500 meter. Vanaf bushalte naar stadscentrum: 150-400 meter. (CROW, acceptabele loopafstanden, 2021)

Deze buurt-Hoppinpunten kunnen gekoppeld worden aan de buurtfietsenstallingen (F5), parkeerclusters (L6) of haltes voor het Vervoer Op Maat. Door deze diensten te bundelen op één punt wordt het netwerk van Vervoer Op Maat ruimtelijk ook veel zichtbaarder en leesbaarder voor de reizigers.

We hanteren hierbij het principe dat elke leefbuurt op termijn kan beschikken over een buurt-Hoppinpunt.

In de dorpskernen en de andere buurten rond de binnenstad dient onderzocht te worden of er naast de bestaande lokale Hoppinpunten ook behoefte is aan afzonderlijke buurtpunten om specifieke mobiliteitsvragen (deelwagen, buurtfietsenstalling,...) op te vangen. Hiervoor dient per leefbuurt onderzocht te worden welke locaties hiervoor geschikt zijn. Het betreft telkens best een centrale en zichtbare plek binnen de wijk, waar de ruimte aanwezig is om een aantal mobiliteitsdiensten aan te bieden.

Bij de inrichting van deze punten is het van belang dat het gebruiksgemak en de leesbaarheid voor de reizigers hoog is. Anderzijds moet het ook de ruimtelijke kwaliteit van de plek ten goede komen. Zo kent Herentals verschillende plekken met een beperkte ruimtelijke kwaliteit die via een buurt-Hoppinpunt een betere uitstraling kunnen krijgen en efficiënter gebruikt kunnen worden (zoals bv. het kruispunt tussen de Herenthoutseweg en de Molenvest).

7.4.5 M5: Inzetten op deelmobiliteit

We geloven sterk in de voordelen van deelmobiliteit. Om een schaalprong van deelmobiliteit te realiseren in Herentals zijn er verschillende strategieën:

A. Aanbod in nieuwe ontwikkelingen: via een mobiliteitsnorm (LB3) kunnen nieuwe ontwikkelingen bijdragen tot het uitbouwen van een aanbod aan deelwagens of deel(bak)fietsen bij nieuwe woningen, kantoren,...

B. Als Vervoer Op Maat: deelwagens en deelfietsen zijn een deel van Vervoer Op Maat. Samen met de Vervoerregio kan er aan aanbod gewerkt worden dat verdeeld wordt

over de verschillende Hoppinpunten. Vanuit de Vervoerregio is het budget echter beperkt en wordt er verwacht dat het aanbod dus ook beperkt zal zijn.

C. Stad als facilitator:

- Doorvertaling in parkeerbeleid: Bij voorkeur worden de deelwagens gebundeld aan Hoppinpunten. Deelwagens die op het openbaar domein worden aangeboden krijgen een parkeerplaats toegewezen door de stad. Daarnaast kan er in het parkeerbeleid ook flexibeler worden omgegaan met deelwagens (bv. voordelig tarief).
- Stad als ambassadeur: door in het mobiliteitsbeleid van het stadsbestuur en -diensten te werken met deelwagens kunnen twee vliegen in één klap gewonnen worden:

-> Enerzijds wordt het goede voorbeeld gegeven en verhoogt de zichtbaarheid van het principe.

-> Door die deelwagens op bepaalde uren ook beschikbaar te maken voor bewoners is er een grotere kans om een kostendekkend systeem te voorzien.

- Communiceren, sensibiliseren en verbinden: door mensen te informeren over het aanbod (en bijvoorbeeld te laten testen) kan deelmobiliteit toegankelijker worden. Anderzijds zijn er ook deelsystemen waarbij particulieren in een systeem stappen zonder dat er een commerciële aanbieder nodig is. In die gevallen kan de stad geïnteresseerden op weg helpen om zo'n systeem op te starten en verschillende geïnteresseerden ook met elkaar verbinden.

GEBIEDSGERICHT PROGRAMMA

Het doorvertalen van de verschillende ambities op het terrein vraagt een gebiedsgerichte aanpak. Binnen één zone komen verschillende thematieken samen waardoor afstemming tussen de netwerken en de nodige ingrepen essentieel is.

8. ZONE CENTRUM

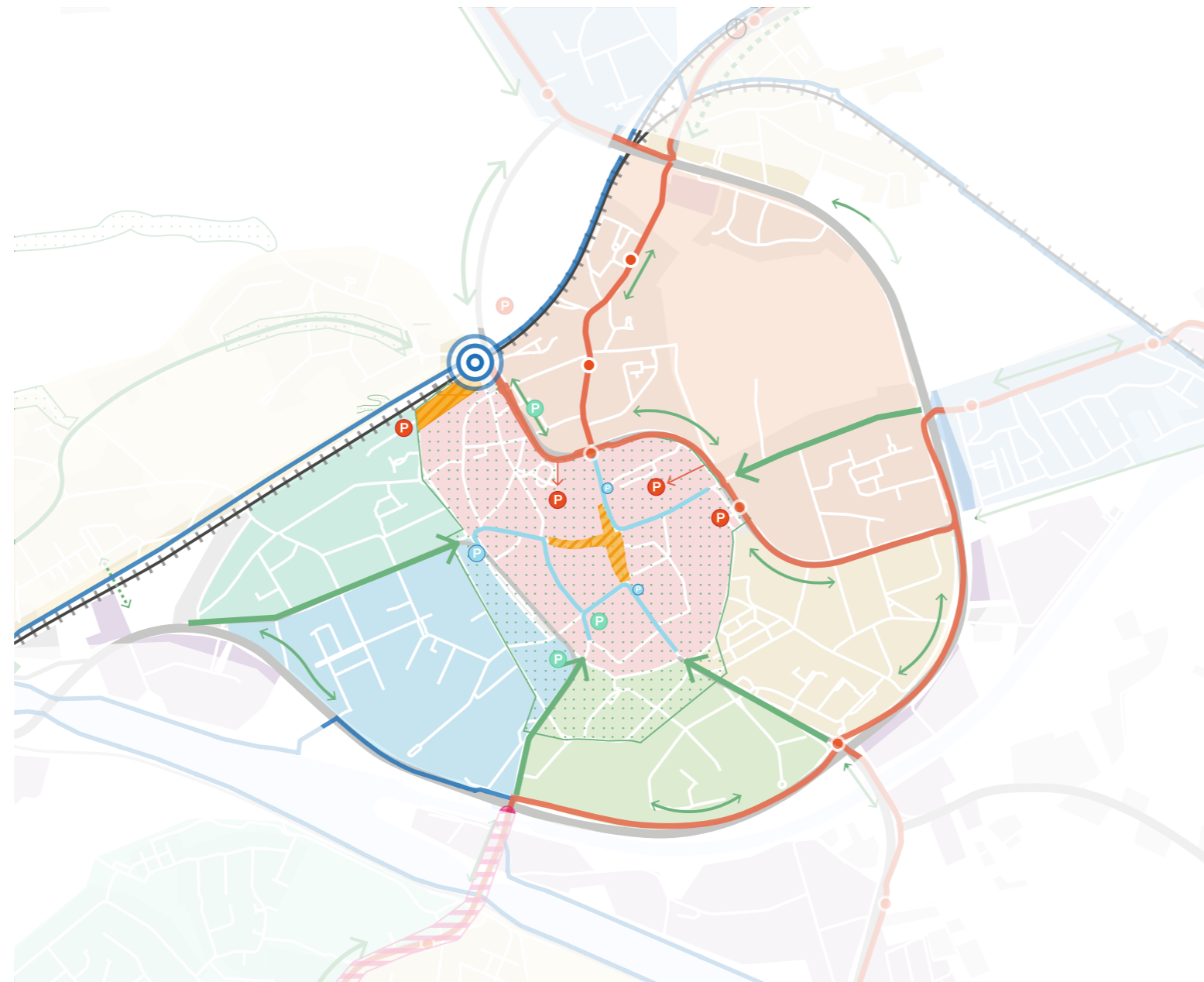
8.1 Visie

In het beleidsplan ruimte werden de buurten binnen de Ringlaan, Wuytsbergen-Ekelen, Koulaak en Herentals Eilandje aangeduid als de groeikern, zie ook figuur 7 en 3.2. Dit betekent dat het grootste deel van de groei van Herentals wordt opgevangen in dit gebied. Het gebied kent vandaag echter ook een aantal grote knelpunten (onveilige en oncomfortabele fietsroutes, doorgaand verkeer, parkeerdruk en een onaangename en ontoegankelijke stationsomgeving).

In dit onderdeel focussen we op de wijken binnen de Ringlaan, de aansluitende wijken worden in 9.1 besproken.

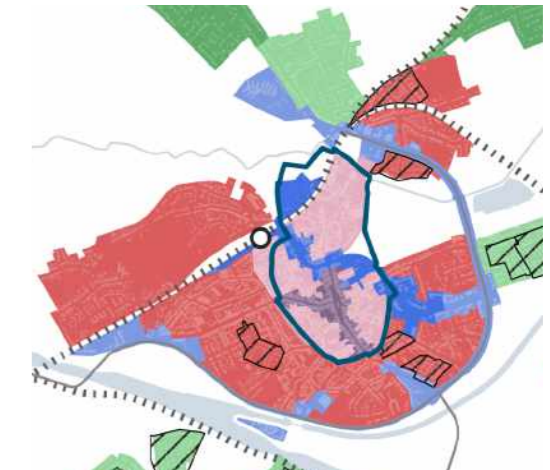
De nabijheid van voorzieningen en het station maken dat er in dit gebied een zeer groot potentieel is om in te zetten op duurzame mobiliteit. Verplaatsingen kunnen er gemakkelijker te voet, met de fiets of met het openbaar gebeuren. De wijken met het laagste autobezit in Herentals vinden we dan ook in deze zone terug (in bv. de stationsomgeving is het gemiddelde autobezit per huishouden 0,84).

Het groeiperspectief en de bijhorende ontwikkelingen vormen zo een motor voor de transitie naar een duurzame mobiliteit. Het invoeren van een mobiliteitsnorm zorgt ervoor dat nieuwe inwoners of werknemers gebruik kunnen maken van duurzame vervoersmodi. Daarnaast dragen ze ook bij naar een shift van straatparkeren naar geclusterd parkeren.



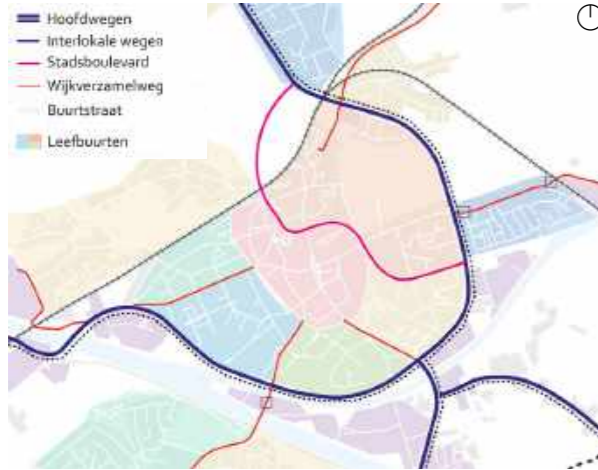
Figuur 46: wensbeeld middellange termijn Herentals centrum

Woonmilieus



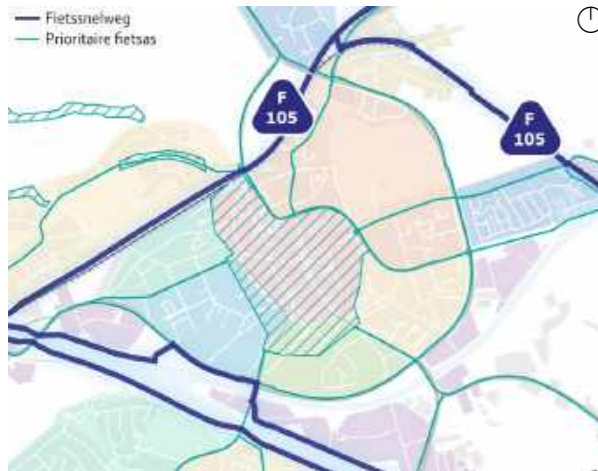
- Kernwinkelgebied
- Belevingskern
- Kernversterkende wijk
- Groene stadsboulevard
- Ringlaan
- Dorpskern
- Woonwijk in de stadsrand
- Perifeer weefsel
- Stedenbouwkundig geheel
- Vestenstructuur

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| Station als performante knoop | Robuust OV via Ringlaan en ABO-as | Bereikbare bezoekersparkings |
| Vlotte fietsassen en fietszone | Voetgangerszone | Lussen met kortparkeren |
| Netwerk van fietssnelwegen | Leefbuurten zonder doorgaand verkeer | Buurtparkings voor bewoners |



Wegencategorisering

In de binnenstad zijn de Augustijnenlaan, Belgiëlaan, Olympiadeaan, Lierseweg, Herenthoutseweg en Stadspoorstraat aangeduid als wijkverzamelweg en een deeltje van de Nederrij (lokale ontsluitingswegen.) Het tracé van de Olympiadeaan wordt onderzocht in kader van het gebiedsproject Bruggenbeemd. De andere wegen binnen de Ringlaan zijn buurtstraten (lokale erftoegangswegen). Er is dus geen doorgaand verkeer wenselijk door de binnenstad. De wijkverzamelwegen verbinden de leefbuurten met de Ringlaan. Deze categorisering wordt in de praktijk afgedwongen door circulatiemaatregelen en een aangepast snelheidsbeleid.



Fiets

In de binnenstad wordt het fietsnetwerk uitgebreid als een combinatie van prioritaire fietsroutes en een fietszone. De principes van leefbuurten, het invoeren van het circulatieplan, de aangepaste snelheid en het verschuiven van het OV bieden de randvoorwaarden voor een veilig gemengd verkeer. Op de prioritaire assen zijn infrastructurele maatregelen nodig om de invalswegen veilig en comfortabel in te richten voor fietsers, ook binnen de fietszone. Een veilige overgang van fietspaden naar gemengd verkeer is bij die inrichting een aandachtspunt.



Openbaar Vervoer

Om de conflicten met de fietsers in het gemengd verkeer en de verblijfskwaliteit in het kernwinkelgebied te verhogen verschuift het openbaar vervoer naar de Ringlaan en ABO-as. Bij de herinrichting van de ABO-as dient aandacht te gaan naar een vlotte doorstroming van het OV. De situering van haltes, alsook de toegankelijke aanleg ervan, dient hierbij eveneens aangepakt te worden. De wekelijkse markten verschuiven naar de Grote Markt om de continuïteit van de busroutes te garanderen. De uitbouw van buurt-Hoppinpunten is daarnaast nodig om deelmobiliteit te bundelen in de buurten.



Figuur 47: wensbeeld lange termijn Herentals centrum

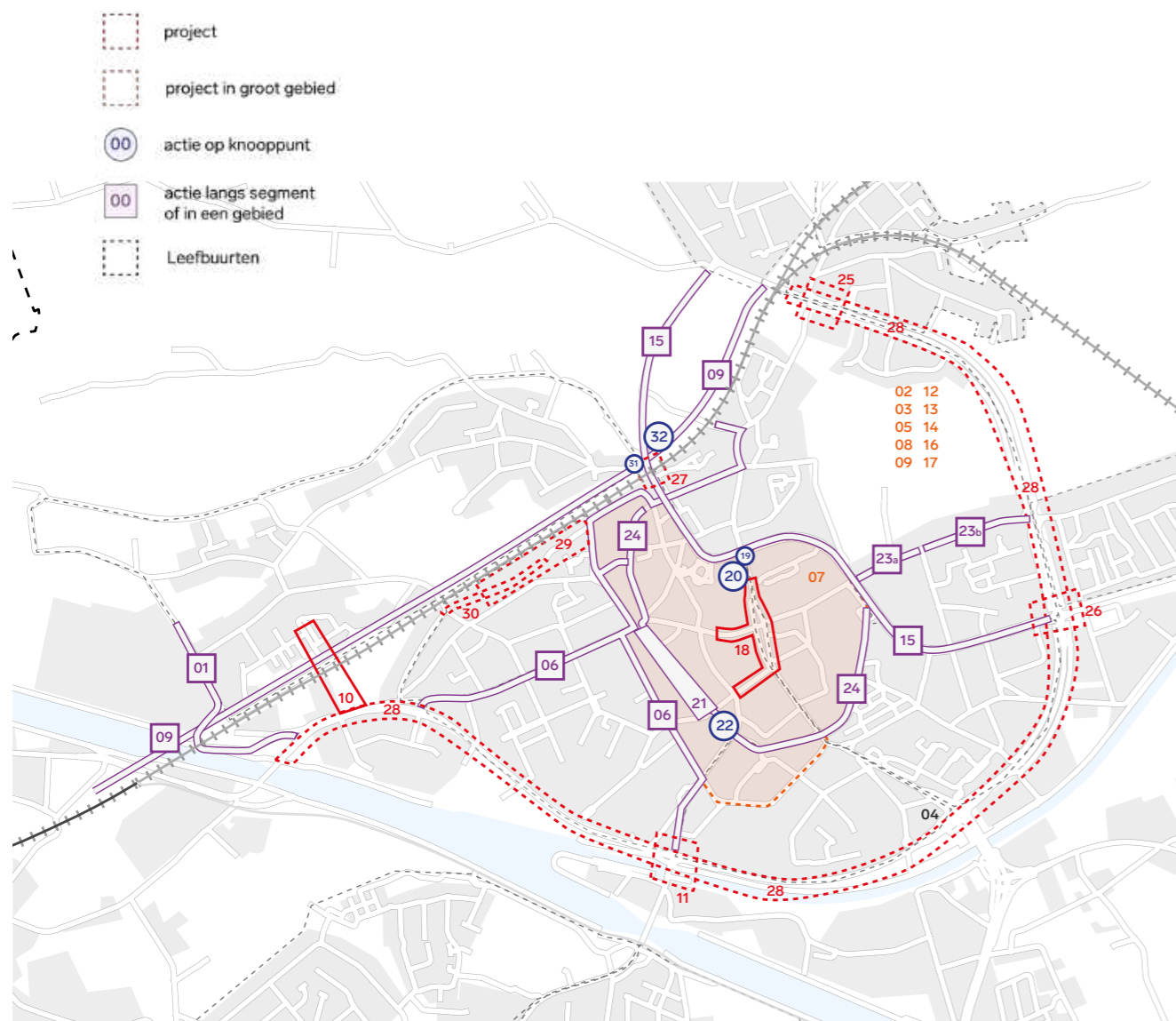
Op lange termijn verhuist het AZ Herentals naar de locatie Bruggenbeemd. Dit maakt dat het mobiliteitsnetwerk er op lange termijn ook wat anders uit komt te zien. Zoals besproken in 7.1.2 en weergegeven in 7.3 zal het openbaar vervoer verschuiven. Vandaag wordt het AZ Herentals bediend door een halte in de Nederrij, die ook één van de meest gebruikte haltes in Herentals is (zie ook analyse openbaar vervoer in bijlage). Met het verhuizen van het AZ Herentals verschuift de behoefte aan een openbaar vervoersontsluiting naar de Olympiadeaan.

Verkeerskundig biedt dit meerdere voordelen.

De Olympiadeaan is beter uitgerust om dit verkeer op te vangen dan de Nederrij, waar er gemengd verkeer plaatsvindt. De bus zal dus een vlottere doorstroming kennen op dit segment. Op de Nederrij ontstaat ook een veiliger gemengd verkeer voor fietsers door het verdwijnen van de bus.

Daarnaast biedt de verschuiving van het ziekenhuis ook mogelijkheden naar parkeeroplossingen, zoals besproken in 7.4.1.3. Daarbij zijn twee scenario's mogelijk, waarbij in één geval een doortrekking van de Koeterstraat nodig is.

8.2 Acties

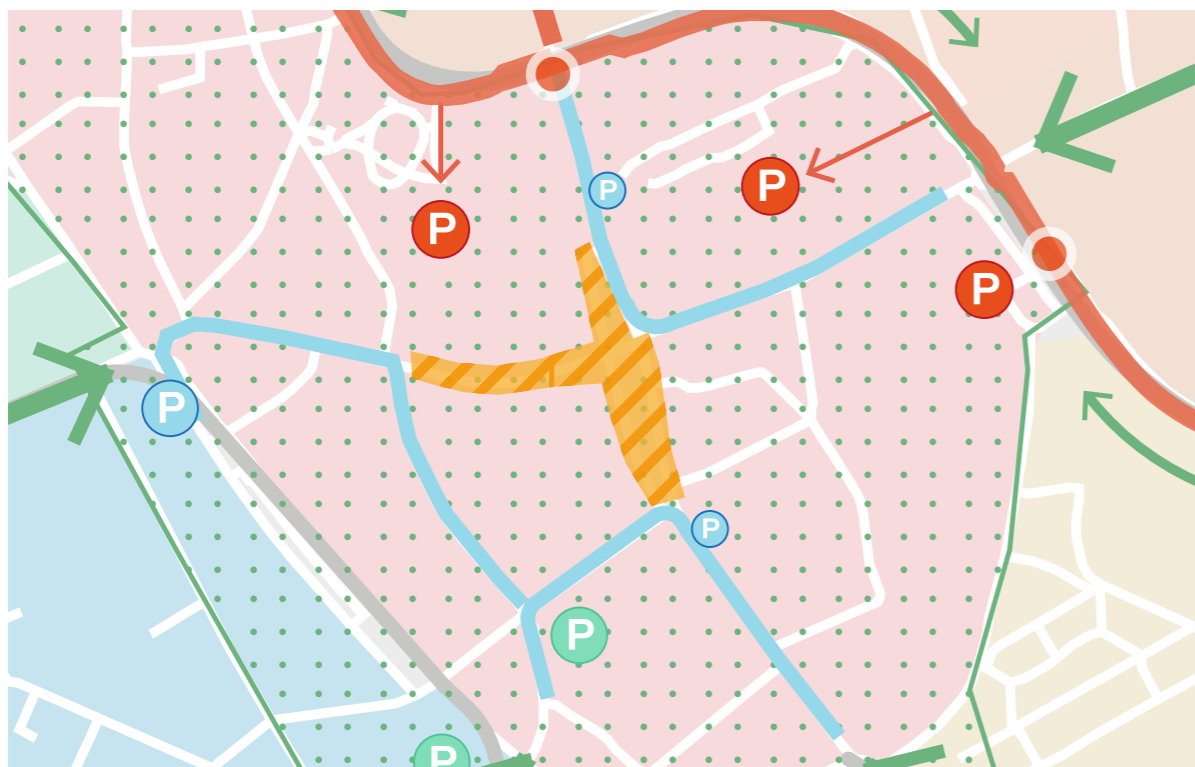


Figuur 48: actiekaart zone Herentals centrum

Centrum Herentals

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	F1	De Beukelaer – Pareinlaan	Aanleg fietspaden	(afgewerkt)	-
02	L1	Centrum	Invoeren zone 30 binnen Ringlaan	(afgewerkt)	-
03	L2	Centrum en omliggende wijken	Invoeren circulatieplan	KT	-
04	L1	Leefbuurten centrum	Toepassen principes leefbuurten	KT	-
05	L5	Centrum en omliggende wijken	Invoeren parkeerregimes (parkeerbeleidsplan)	KT	-
06	F1 F2 L3	RWA-as	Herinrichting straatprofielen (Fietsvriendelijke invalswegen!)	KT	Aquafin, Provincie Antwerpen
07	F2	Centrumgebied	Invoeren fietszone	KT	-
08	M4 M5	Centrum	Uitbouw buurthoppinpunten	KT	Dep MOW, aanbieders deelsystemen
09	F1	Centrum	Uitbouw Fietsnelweg	KT	Provincie Antwerpen
10	F1	Ekelenberg	Tunnel: aanleg fietspad	KT	-
11	M1	Herenthoutseweg	- Aangepaste lichtenregeling - Herinrichting kruispunt	KT MLT	AWV AWV
12	F5	Centrum	Fietsstallingen voorzien	KT	-
13	F6 L4 M5	Volledige gemeente	Mobiliteitsnorm toepassen	KT	-
14	M2	Centrum	Herroutering OV	KT - MLT	De Lijn
15	F1	ABO-as	Opmaak masterplan + herinrichting	KT - MLT	MOW, De Lijn, Infrabel, AWV
16	L6	Centrum	Verwerven gronden buurtparkings	MLT	-
17	M3	Centrum	Onderzoek naar Vervoer Op Maat	MLT	De Lijn, MOW
18	F1 L2	Grote-Markt, Hofkwartier, Bovenrij en Kerkstraat	Herinrichting kernwinkelgebied	MLT	-
19	M2	Kruispunt Hofkwartier - Belgiëlaan - Fraikinstraat - Augustijnenlaan	Uitbouw nieuwe halte	MLT	De Lijn
20	L5	Stadspark/Schaliken	Uitbouw parking stadspark	MLT	-
21	F2 L1 L2	Molenvest	Herinrichting Molenvest	MLT	-
22	L5	Bibliotheek	Uitbouw buurtparking bibliotheek	MLT	-
23	F1	Sint-Jobstraat: deel a Sint-Jobstraat: deel b	aanleg fietsinfrastructuur aanleg fietsinfrastructuur	(afgewerkt) MLT	- Provincie Antwerpen
24	L3	Stadvesten	realiseren vestenpad	MLT	-
25	L2 M2	Ovonde Ringlaan x Nederrij	optimalisatie kruispunten en ondertunneling Poederleeseweg en Lichtaartseweg	MLT	MOW, AWV, AWN, Infrabel, MOW
26	L2 M2	Rotonde Augustijnenlaan x Ringlaan	optimalisatie kruispunten	MLT	MOW, AWV
27	M1 M2	Belgiëlaan	Ondertunneling Belgiëlaan	MLT	Te betrekken: Infrabel, NMBS, ...
28	M2	Ringlaan	Studie Ringlaan	LT	AWV, MOW
29	L5 M1	Stationsparking	Transformatie (zie 7.4.1.) stationsparking	MLT - LT	NMBS, Infrabel
30	L5	Koeterstraat	Doortrekking Koeterstraat (mits scenario 2a, zie 7.4.1.)	MLT - LT	-
31	M1	Stationsomgeving	a. Inrichting interregionaal Hoppinpunt en uitbouwen haltes OV b. Monitoring en eventuele uitbreiding fietsenstalling	MLT - LT KT	MOW, De Lijn, NMBS NMBS
32	L5	Bruggenbeemd	Uitbouw gedeelde parking met ziekenhuis	MLT - LT	AZ Herentals, NMBS

8.3 Uitgelichte acties: stadshart



Figuur 49: concept parkeren en circulatie stadshart

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
02	L1	Centrum	Invoeren zone 30 binnen Ringlaan	KT	-
03	L2	Centrum en omliggende wijken	Invoeren circulatieplan	KT	-
04	L1	Leefbuurten centrum	Toepassen principes leefbuurten	KT	-
05	L5	Centrum en omliggende wijken	Invoeren parkeerregimes (parkeerbeleidsplan)	KT	-
18	F1, L2	Grote-Markt, Hofkwartier, Bovenrij en Kerkstraat	Herinrichting kernwinkelgebied	MLT	-
19	M2	Kruispunt Hofkwartier - Belgiëlaan - Fraikinstraat - Augustijnenlaan	Uitbouw nieuwe halte	MLT	De Lijn

Doorgaand verkeer, busverkeer en een grote parkeer capaciteit op de Grote Markt maken dat het kernwinkelgebied van Herentals vandaag een beperkte verblijfskwaliteit kent. Daarnaast is ook de inrichting, en voornamelijk de materiaalkeuze van het wegprofiel, problematisch voor voetgangers en fietsers. Dit gebied is op vlak van circulatie echter een belangrijke sleutel in het circulatiesysteem van de binnenstad. Dit vraagt dus een geïntegreerde aanpak waar circulatie, parkeren en inrichting op elkaar zijn afgestemd. Daarvoor wordt een circulatieplan uitgewerkt waarbij het doorgaand verkeer geweerd wordt. Dit kan

gebeuren aan de hand van een autovrije zone waarbij de zone van de Grote Markt enkel nog toegankelijk wordt voor vergunninghouders. Daarnaast dient het parkeren te verschuiven naar randparkings, ontsloten via de ABO-as, zoals geformuleerd in het toekomstbeeld in dit mobiliteitsplan. Zo komt er meer ruimte vrij en wordt het zoekverkeer uit de binnenstad geweerd. Via éénrichtingsverkeer in de winkelstraten en kortparkeerplaatsen blijft het kerngebied wel bereikbaar voor 'runshoppers'.

8.4 Uitgelichte acties: stationsomgeving



Figuur 50: referentie - in de stationsomgeving Sint-Niklaas werden kwalitatieve bushaltes en fietsenstallingen voorzien volgens het Stop-principe, gekoppeld aan een heropwaardering van de openbare ruimte.

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
06	F1, F2, L3	RWA-as	Herinrichting straatprofielen (Fietsvriendelijke invalswegen!)	KT	Aquafin
15	F1	ABO-as	Opmaak masterplan + Herinrichting	KT - MLT	MOW, De Lijn, Infrabel, AWV
27	M1, M2	Belgiëlaan	Ondertunneling Belgiëlaan	MLT	Te betrekken: Infrabel, NMBS, ...
29	L5, M1	Stationsparking	Transformatie (zie 7.4.1) stationsparking	MLT - LT	NMBS, Infrabel
30	L5	Koeterstraat	Doortrekking Koeterstraat (mits scenario 2a, zie 7.4.1)	MLT - LT	-
31	M1	Stationsomgeving	a. Inrichting interregionaal Hoppinpunt en uitbouwen haltes OV b. Monitoring en eventuele uitbreiding fietsenstalling	MLT - LT KT	MOW, De Lijn, NMBS NMBS

Het station van Herentals is vandaag reeds een belangrijke schakel in het regionale spoornetwerk. Verschillende geplande projecten zoals de herinrichting van de ABO-as, de uitbouw tot interregionaal Hoppinpunt, het verhuizen van het ziekenhuis maar ook stadsontwikkelingsprojecten bieden de kans om de stationsomgeving uit te bouwen tot een moderne mobiliteitsknoop en een aantrekkelijk stadsdeel.

Ook dit project vraagt een sterke geïntegreerde aanpak om de stationsomgeving gefaseerd te transformeren. De stad pleit hier voor een

nieuw masterplan, gezien het vorige niet langer gedragen wordt door alle betrokken actoren.

Op korte termijn kunnen het invoeren van het circulatie- en parkeerplan reeds bijdragen tot een lagere verkeersdruk in de stationsomgeving. Vervolgens dringt een structurele oplossing zich echter op waar de stationsomgeving wordt heringericht volgens het STOP-principe. Het halteren van het openbaar vervoer is daarbij een aandachtspunt net als het verschuiven van de parkeer capaciteit. Voor dat laatste blijven 2 scenario's gelden (zie 7.4.1)

9. ZONE TER BEUKEN, WIJNGAARD, DIEPENDAAL, WUYTSBERGEN

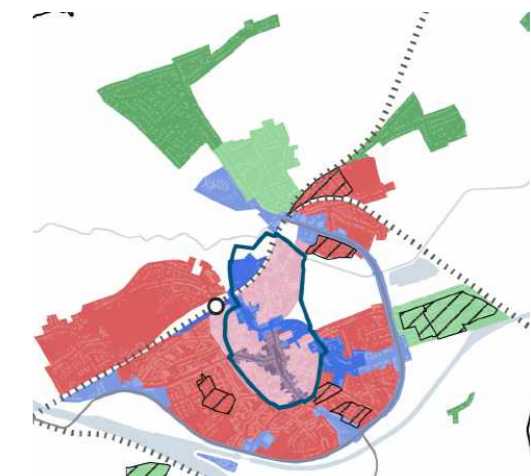
9.1 Visie

Rond de binnenstad bevinden zich verschillende wijken die in afstand dicht bij de stadskern liggen maar in de praktijk wel de barrièrewerking van de Ringlaan en de spoorwegen voelen. In deze wijken wordt een aanzienlijk hoger autobezit teruggevonden dan in de binnenstad (1,3-1,5 wagens per gezin, statbel 2021).

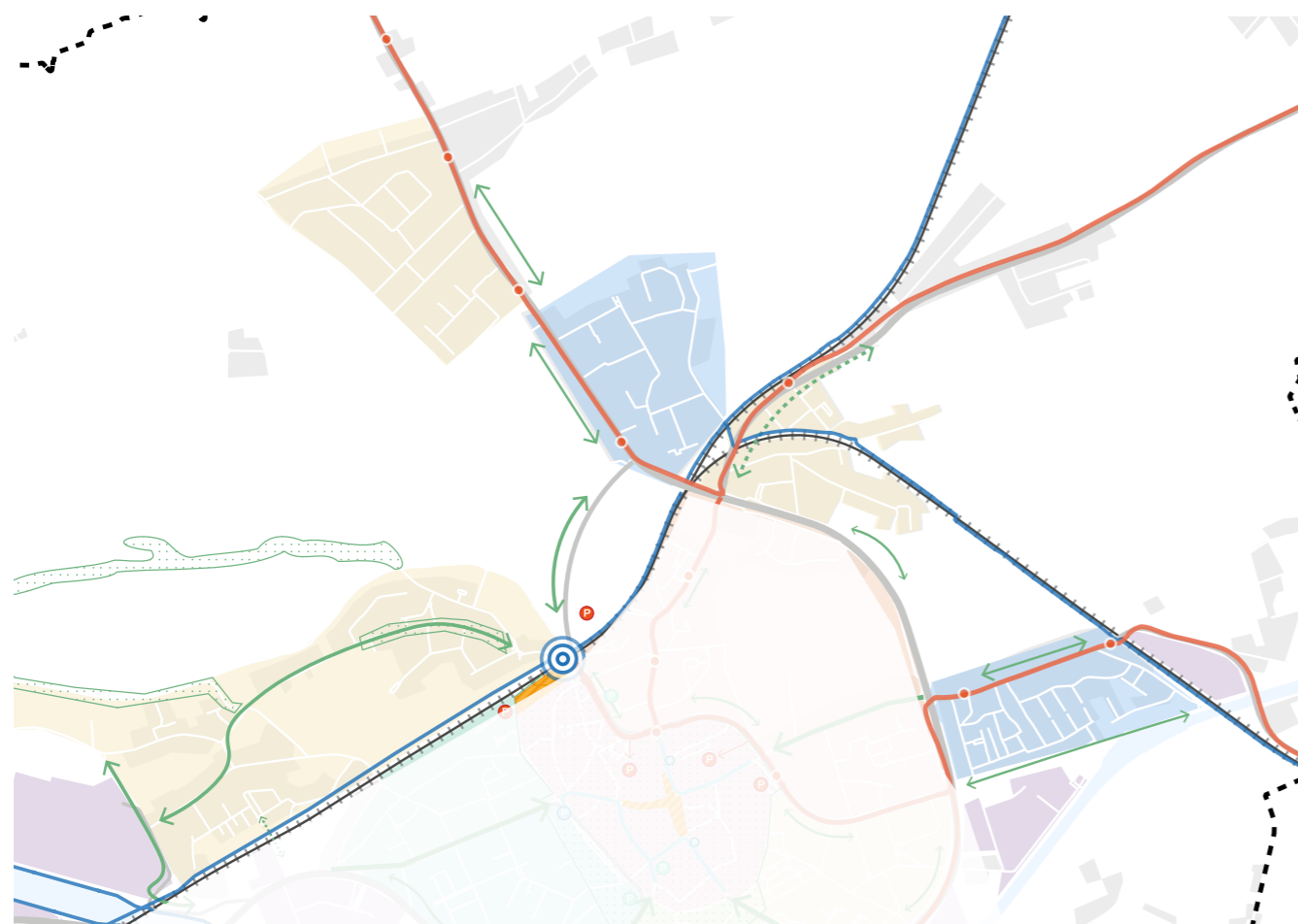
De wijken Wuytsbergen-Ekelen en Koulaak vallen binnen de stedelijke groeikern en zijn als kernversterkende wijken aangeduid. In deze wijken zorgt het ontwikkelingspotentieel ook voor een potentieel tot duurzamere verplaatsingen. Een hogere densiteit en voorzieningenniveau zorgen er voor dat meer verplaatsingen te voet en met de fiets kunnen gebeuren.

De wijken Diependaal en Wijngaard zijn aangeduid als woonmilieu 'Woonwijk in de stadsrand'. Ter Beuken valt binnen de categorie 'perifeer weefsel'. In deze wijken is de uitdaging om vlotte verbindingen met de fiets of het openbaar vervoer naar de binnenstad te voorzien.

Woonmilieus

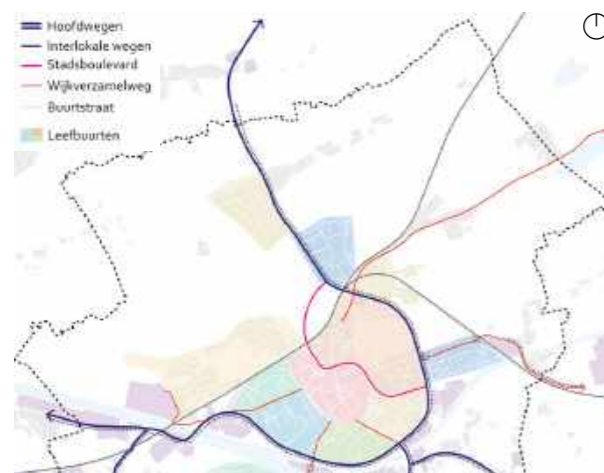


- Kernwinkelgebied
- Belevingskern
- Kernversterkende wijk
- Groene stadsboulevard
- Ringlaan
- Dorpskern
- Woonwijk in de stadsrand
- Perifeer weefsel
- Stedenbouwkundig geheel
- Vestenstructuur



Figuur 51: gewenst netwerk wijken buiten Ringlaan

- | | | | |
|--|--------------------------------|--|--------------------------------------|
| | Station als performante knoop | | Robuust OV via Ringlaan en ABO-as |
| | Vlotte fietsassen en fietszone | | Voetgangerszone |
| | Netwerk van fietssnelwegen | | Leefbuurten zonder doorgaand verkeer |



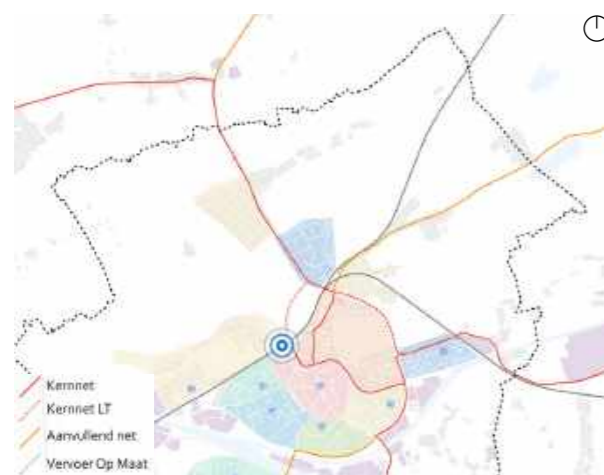
Wegencategorisering

De verschillende leefbuurten bestaan uit buurtstraten (lokale erftoegangswegen) waarbij de wijkverzamelwegen (lokale ontsluitingswegen) de buurt verbinden met het hoger wegennet. Voor Ter Beuken en Wijngaard is dat de Poederleeseweg en voor Koulaak is dat de Lichtaartseweg. Wuytsbergen wordt ontsloten via De Beukelaer-Pareinlaan en de Olympiadelaan. Voor Diependaal ontsluit de Sint-Jobsstraat de buurt. Binnen de leefbuurten wordt doorgaand verkeer vermeden. Specifiek in Wuytsbergen is dit een aandachtspunt dat wordt meegenomen in het circulatieplan.



Fiets

Het realiseren van de fietsnelwegen zorgt voor een goede regionale ontsluiting én een vlotte verbinding van de noordelijke wijken naar het centrum. Op de Poederleeseweg zijn infrastructurele maatregelen nodig om een veilige verbinding met de fiets van Ter Buecken en Wijngaard mogelijk te maken. Afhankelijk van de ontwerp oplossing voor de ongelijkvloerse kruisingen (AWV) is het mogelijk dat de fietsstrade een wegsegment van de Lichtaartseweg over neemt als prioritaire fietsas.

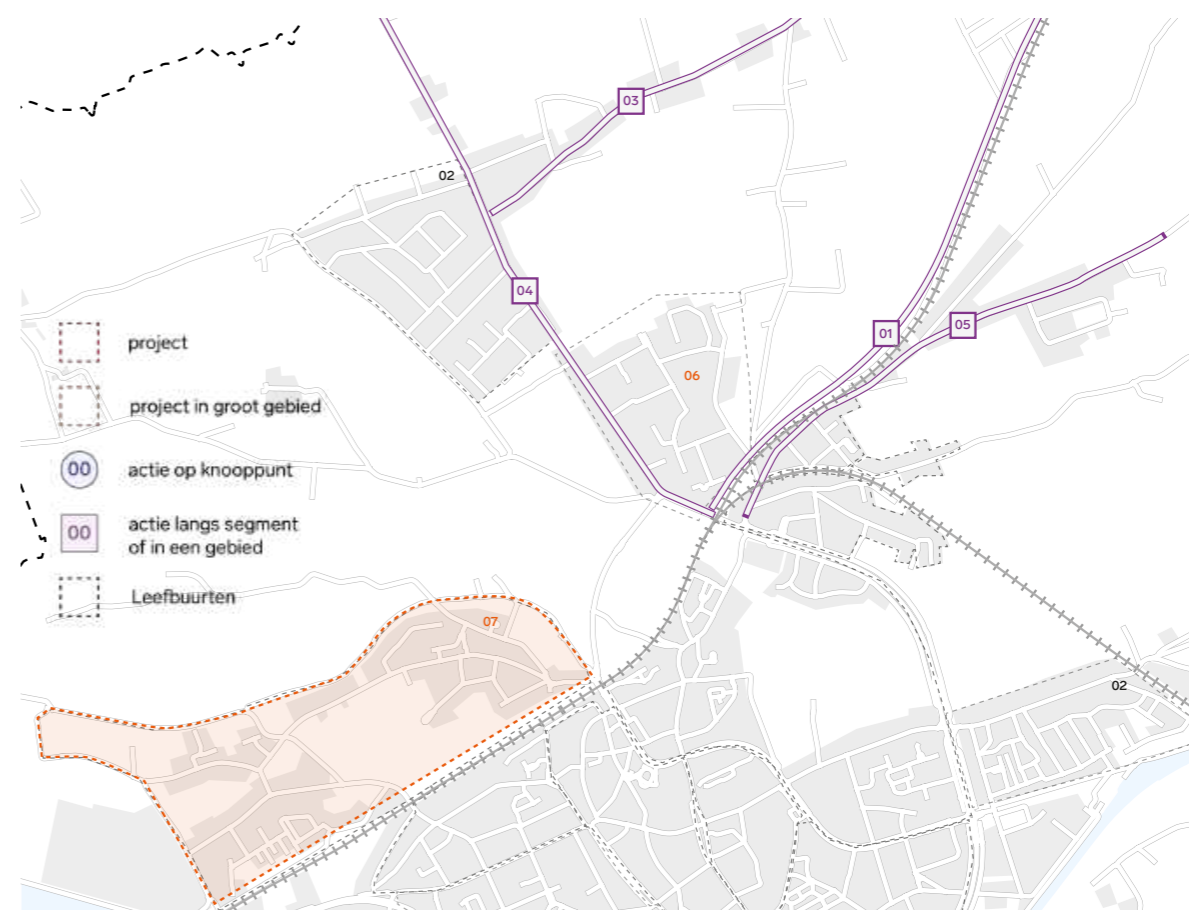


Openbaar Vervoer

In deze wijken is voornamelijk de toegankelijkheid van de haltes een aandachtspunt. Verder moeten er buurt-Hoppinpunten met minstens deelwagens worden gerealiseerd om in deze wijken alternatieven te bieden, bijvoorbeeld op de tweede wagen.

Binnen deze buurten kunnen buurt-Hoppinpunten gerealiseerd worden om de vraag naar deelmobiliteit in deze wijken op termijn op te vangen.

9.2 Acties



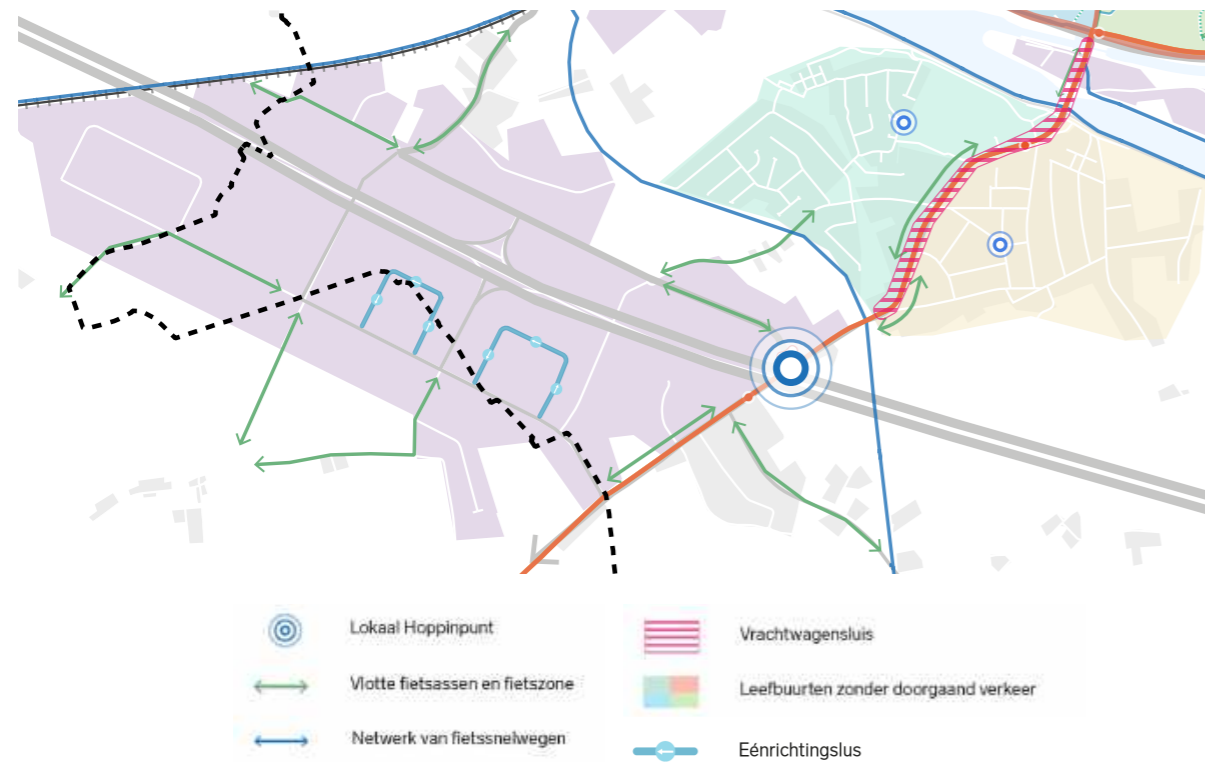
Figuur 52: actiekaart zone Ter Beuken, Wijngaard, Diependaal, Wuytsbergen

Ter Buecken, Wijgaard, Diependaal, Wuytsbergen

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	F1	Bosbergen	Autoluwe fietsroute Herentals-Turnhout	KT	Provincie Antwerpen
02	L2	Leefbuurten Ter Buecken	Toepassen principes leefbuurten	KT	-
03	F1	Watervoort	Heraanleg fietsinfrastructuur	KT	-
04	F1	Poederleeseweg	Aanleg fietsinfrastructuur	KT	AWV, Provincie Antwerpen
05	F1	Lichtaartseweg	Aanleg fietsinfrastructuur	MT	AWV, Provincie Antwerpen
06	L2	Leefbuurt Wijngaard	Weren van sluipverkeer	KT	-
07	F2	Leefbuurt Wuytsbergen-Ekelen	Invoeren fietsstraten en weren van sluipverkeer	KT	-

10. ZONE KLEIN-GENT WOLFSTEE - MOLEKENS - KRAKELAARSVELD

10.1 Visie



Figuur 53: wensbeeld zone Klein-Gent - Wolfstee - Krakelaarsveld - Molekens

De wijken Molekens en Krakelaarsveld vallen onder het woonmilieu 'Woonwijk in de stadsrand'. Ze liggen op relatief korte afstand van de binnenstad, al is er in de wijken zelf minder grootschalige verdichting voorzien. Ook hier zijn een vlotte verbinding voor fietsers en het openbaar vervoer naar de binnenstad een aandachtspunt. Het wagenbezit ligt in deze wijken op 1,2 - 1,4 per gezin (statbel, 2021).

Het bedrijventerrein Klein Gent - Wolfstee bevat voornamelijk bedrijven waarvan de activiteiten een zekere impact met zich meebrengen. Het gaat daarbij meestal over het aantrekken van zwaar verkeer. De uitdaging is hier om, ondanks het zware verkeer, een omgeving te realiseren die fietsvriendelijk is. De principes uit 5.3.4 zijn hier richtinggevend.

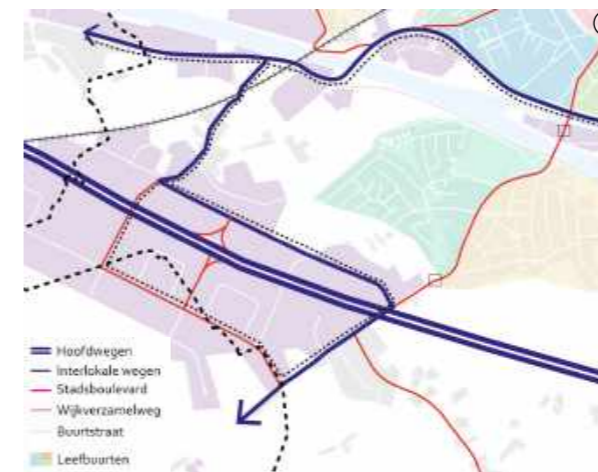
De meest wenselijke oplossing is daarbij telkens een volledig ontvlechte fietsinfrastructuur. De optie om op termijn een apart fietspad te realiseren in de restruimte van de E313 moet dan ook onderzocht worden. Voornamelijk langs de zuidkant kan dit winsten opleveren. Ook langs de zuidelijke grens van het bedrijventerrein dient onderzocht te worden of het mogelijk is om een apart fietspad te voorzien. Deze kan dan geïntegreerd worden in een landschappelijke overgangzone tussen het bedrijventerrein en de open ruimte/woningen.

Langs de noordelijke zijde voorziet het Beleidsplan Ruimte de inrichting van een groenbuffer tussen het bedrijventerrein en de wijk Krakelaarsveld - De Molekens. Binnen die groene zone past dan ook de uitbouw van de fietsverbinding.

Woonmilieus

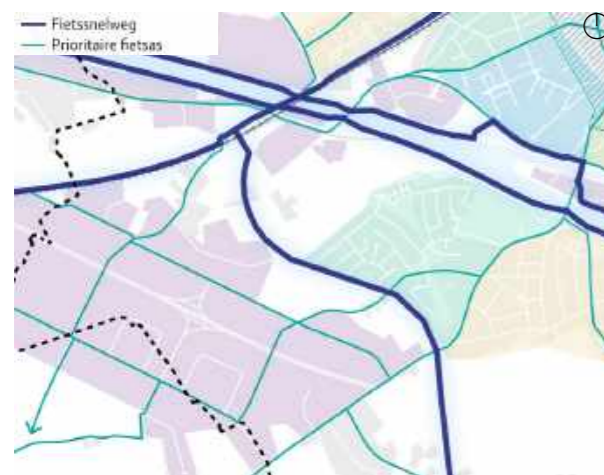


- Kernwinkelgebied
- Belevingskern
- Kernversterkende wijk
- Groene stadsboulevard
- Ringlaan
- Dorpskern
- Woonwijk in de stadsrand
- Perifeer weefsel
- Stedenbouwkundig geheel
- Vestenstructuur



Wegencategorisering

De zone wordt gekenmerkt door verschillende routes van hoger niveau. Een belangrijk aandachtspunt is de Herenthoutseweg die aangeduid is als lokale ontsluitingsweg tussen de Toekomstlaan en de Ringlaan. Dit betekent dat op dit segment de Herenthoutseweg de aanliggende wijken ontsluit maar géén verbindende functie heeft op hoger niveau. Het is wenselijk om hier een vrachtwagensluis in te voeren zodat het zwaar verkeer de Herenthoutseweg niet gebruikt om naar de Ringlaan te rijden. Wolfstee is namelijk geselecteerd als vrachtroute voor verplaatsingen van de industrie naar de N13. Verder wordt binnen het circulatieplan bekeken welke maatregelen nodig zijn om het doorgaand verkeer tegen te gaan.



Fiets

Het afwerken van de F106 zorgt voor een betere regionale ontsluiting alsook een betere verbinding voor deze buurten naar de stationsomgeving. Verder zijn op de verschillende prioritaire fietsassen binnen de industriezone infrastructurele maatregelen nodig om een veilige fietsomgeving te bekomen. Het invoeren van éénrichtingslussen (in de Grensstraat en Welvaartstraat) laat toe om op korte termijn ruimte vrij te maken voor een tijdelijk afgescheiden fietspad. Dit is ook essentieel om verbindingen met de fiets (van het station of van het Hoppinpunt) als een realistisch alternatief te realiseren. Op verschillende segmenten van de Herenthoutseweg is de fietsinfrastructuur ontoereikend en zijn infrastructurele ingrepen wenselijk.



In de Acacialaan is de invoering van een fietsstraat wenselijk om een veilige ontsluiting van de schoolomgeving te garanderen en deze prioritaire fietsas te versterken. Door het segment van de Acacialaan dat als brug boven de E313 komt, te gefilterd voor gemotoriseerd verkeer ontstaat een kwalitatieve fietsroute tussen de Molekens en Noorderwijk. De brug zelf is op heden onveilig voor fietsers door het conflict met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de Acacialaan een lokale erftoegangsweg en dient deze geen verbindende functie te vervullen voor het gemotoriseerd verkeer, de Acacialaan is al gefilterd met een tractorsluis.



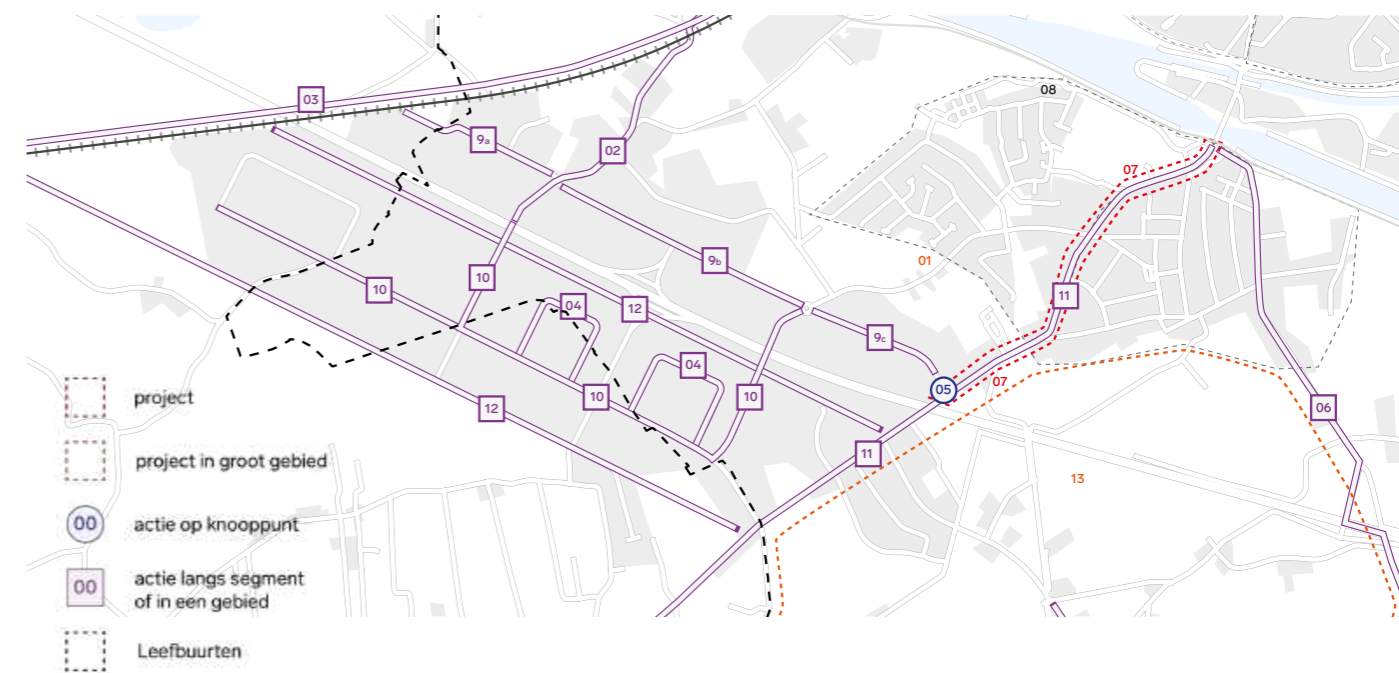
Openbaar Vervoer

Het aanvullend net op de Herenthoutseweg is het belangrijkste openbaar vervoer voor deze zone. De uitbouw van het Hoppinpunt Toekomstlaan zorgt dat de bedrijventerreinen via deelfietsen voor de last mile, wel bereikbaar blijven met het openbaar vervoer. Hiervoor is de fietsinfrastructuur wel een aandachtspunt.

In de wijken Molekens en Krakelaarsveld kunnen buurt-Hoppinpunten gerealiseerd worden om de vraag naar deelmobiliteit in deze wijken op termijn op te vangen.

Het bedrijventerrein wordt ook ontsloten via het station Wolfstee (grondgebied Grobbendonk). Om de multimodale bereikbaarheid van het bedrijventerrein te versterken wordt er vanuit dit mobiliteitsplan gepleit om de bediening in dat station te verhogen en de toegankelijkheid van de stationsomgeving te verbeteren.

10.2 Acties



Figuur 54: actiekaart zone Klein-Gent - Wolfstee - Krakelaarsveld - Molekens

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	L2	Volledige zone	Invoeren circulatiemaatregelen	KT	-
02	F1 F4	Wolfstee	Aanleg fietspaden	KT	Provincie Antwerpen
03	F1 F4	F103 & F106	Aanleg FOS Herentals Lier en aansluiting F106	KT	Provincie Antwerpen
04	F1	Welvaartstraat & Grensstraat	Invoeren éénrichtingsstraten (fietspaden via tijdelijke opstelling)	KT	-
05	M4	Herenthoutseweg	Uitbouw Hoppinpunt + aanbieden Vervoer Op Maat	KT	De Lijn, MOW
06	F1	Acacialaan	Invoeren fietsstraat	KT	-
07	L1	Herenthoutseweg	Invoeren vrachtwagensluis	KT	-
08	L1	Leefbuurten binnen zone	Toepassen principes leefbuurten (zone 30, poorten,...)	KT	-
09	F1 F4	Toekomstlaan - deel a - deel b - deel c	Aanleg fietspaden Aanleg fietspaden Aanleg fietspaden	KT MLT MLT	- - -
10	F1 F4	Atealaan, Saffierstraat, Diamantstraat	Aanleg fietspaden	MLT	IOK, AWV, buurgemeenten, Provincie Antwerpen
11	F1	Herenthoutseweg	Herinrichting conform fietsvadecum	MLT	Herenthout, Provincie Antwerpen
12	F4	Buffer E313	Ontvlechten fietsinfrastructuur	MLT	AWV
13	F8	Landbouwwegen	Fietsvriendelijke landbouwwegen	MLT	-

11. ZONE NOORDERWIJK

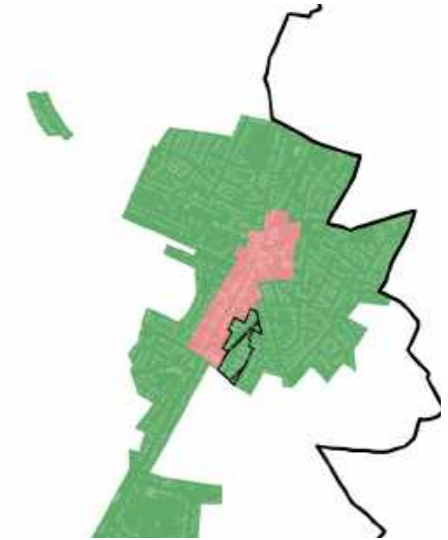
11.1 Visie

In de dorpskern van Noorderwijk worden kleinschalige verdichting en verweving voorzien. In deze kern is een zekere vorm van nabijheid aanwezig waarbij verschillende functies (bibliotheek, school, winkels) zich ontwikkeld hebben langs de Ring. Dit zorgt voor een zeker potentieel om meer verplaatsingen te voet en met de fiets doen, mits betere trage verbindingen.

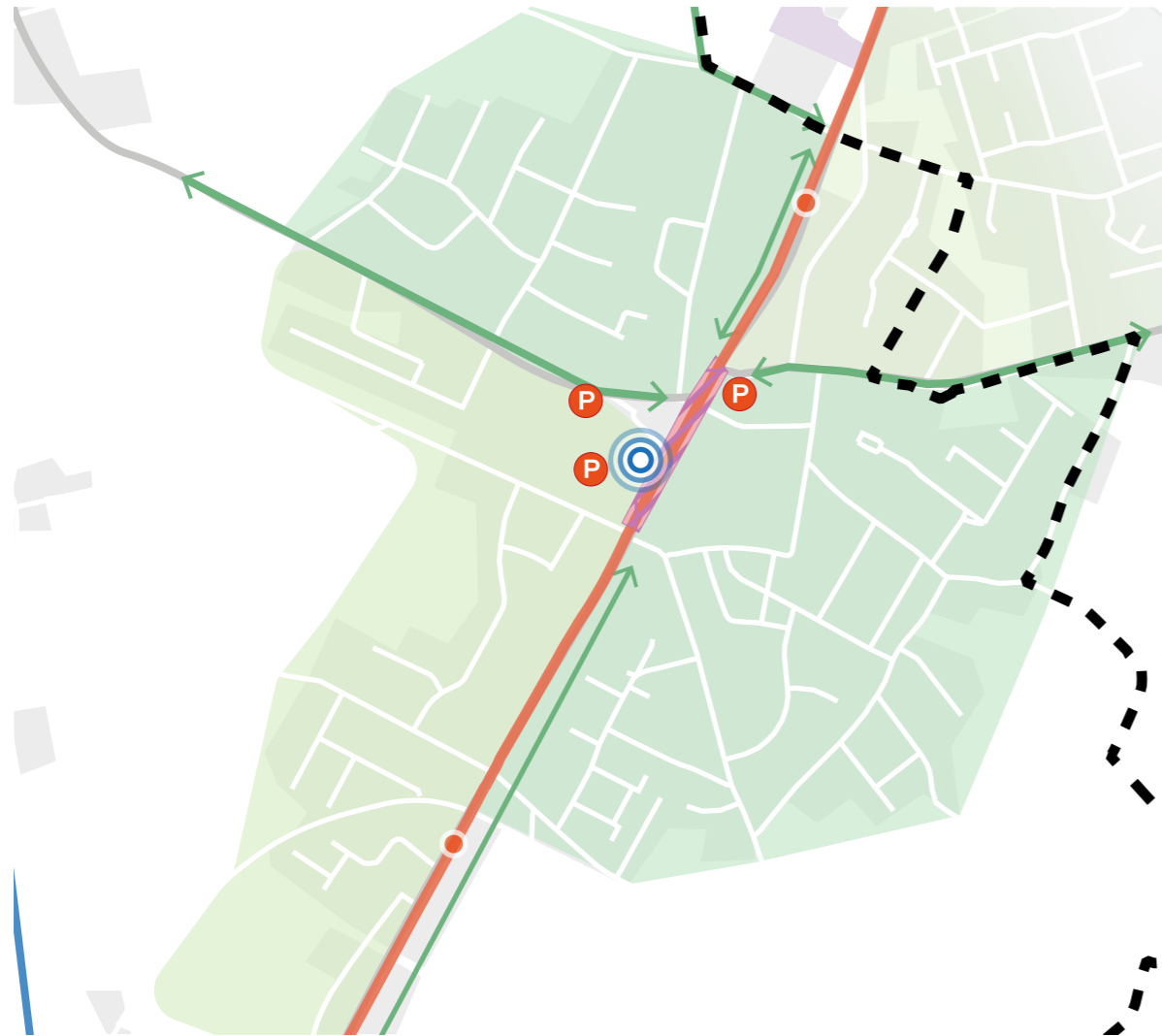
De doorsnijding van de woonkern door infrastructuur heeft een grote impact op de leefbaarheid en veiligheid in de kern. Het zorgen voor veilige oversteken en zachte verbindingen is hier een grote uitdaging, zeker ter hoogte van de bibliotheek. Hier is een andere inrichting nodig om het gemengd verkeer van fietsers, wagens en het kernnet op een veilige manier te doen verlopen.

De aanwezigheid van de parking aan de bibliotheek biedt ook kansen om het parkeren hier sterker te gaan clusteren. Het parkeren is op heden nog sterk aanwezig in het straatbeeld van Noorderwijk.

Woonmilieus

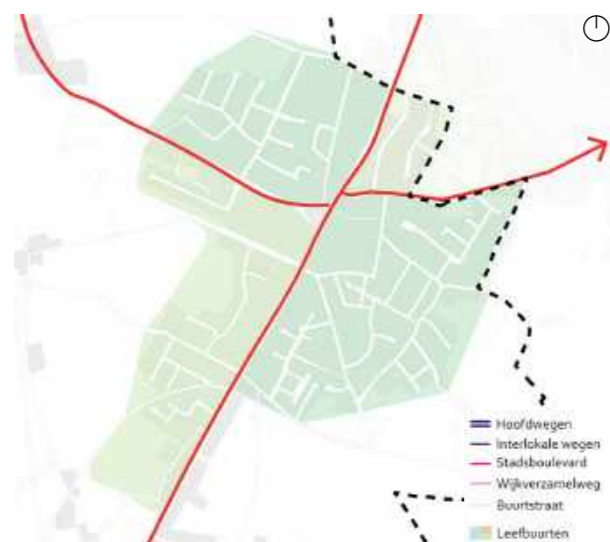


- Kernwinkelgebied
- Belevingskern
- Kernversterkende wijk
- Groene stadsboulevard
- Ringlaan
- Dorpskern
- Woonwijk in de stadsrand
- Perifeer weefsel
- Stedenbouwkundig geheel
- Vestenstructuur



Figuur 55: wensbeeld Noorderwijk

- | | | | |
|--|--------------------------------|--|---------------------------------------|
| | Lokaal Hoppinpunt | | Overrijdbaar plein, veilige oversteek |
| | Vlotte fietsassen en fietszone | | Leefbuurten zonder doorgaand verkeer |
| | Netwerk van fietssnelwegen | | Openbaar geclusterd parkeren |
| | Robuust OV | | |



Wegencategorisering

De noord-zuidverbinding langs de Paradijsstraat - Ring - Morkhovenseweg is sterk bepalend voor de kern. In de kern wordt een hoge verblijfskwaliteit verwacht. De noord-zuidverbinding zet de leefbaarheid binnen de kern echter onder druk. Op het segment Ring zijn infrastructurele ingrepen nodig om veilig gemengd verkeer en een hogere leefbaarheid van de dorpskern te bekomen.

Binnen de leefbuurten werd weinig tot geen sluipverkeer teruggevonden.



Fiets

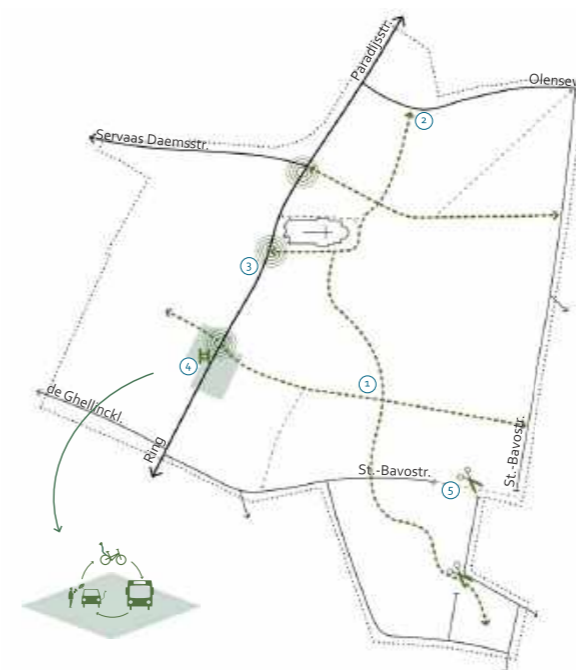
De Ring vormt het grootste knelpunt voor fietsers in Noorderwijk. Hier zijn verkeersremmende infrastructurele maatregelen nodig om het gemengd verkeer veilig te laten verlopen. Verder zijn er op de Landweg en de Olenseweg infrastructurele ingrepen nodig om de prioritaire fietsassen veilig en comfortabel te krijgen voor fietsers.



Openbaar Vervoer

Met de komst van Basisbereikbaarheid wordt de frequentie van het openbaar vervoer op deze as vergroot. Het Hoppinpunt ligt op wandelafstand van de omliggende buurten. Het is daarbij wenselijk om in eerste instantie een aanbod aan deelwagens op dit Hoppinpunt te voorzien alvorens er buurt-Hoppinpunten worden uitgebouwd binnen de omliggende verkavelingsbuurten. Dit kan wel op termijn indien er een grote vraag naar deelwagens wordt vastgesteld.

Masterplan Noorderwijk



Veilig doorwaadbare kern voor zacht verkeer

In het masterplan voor Noorderwijk wordt er gestreefd naar een autoluwe, en waar mogelijk, autovrije kern. Dit moet gebeuren door autovrije zachte assen te realiseren parallel en haaks op de Ring. Het verkeer in dit binnengebied wordt beperkt tot verhuisbewegingen en hulpdiensten. Door overgedimensioneerde wegen te filteren voor gemotoriseerd verkeer en te ontharden, wordt wandelen en fietsen door de woonwijk aangemoedigd.

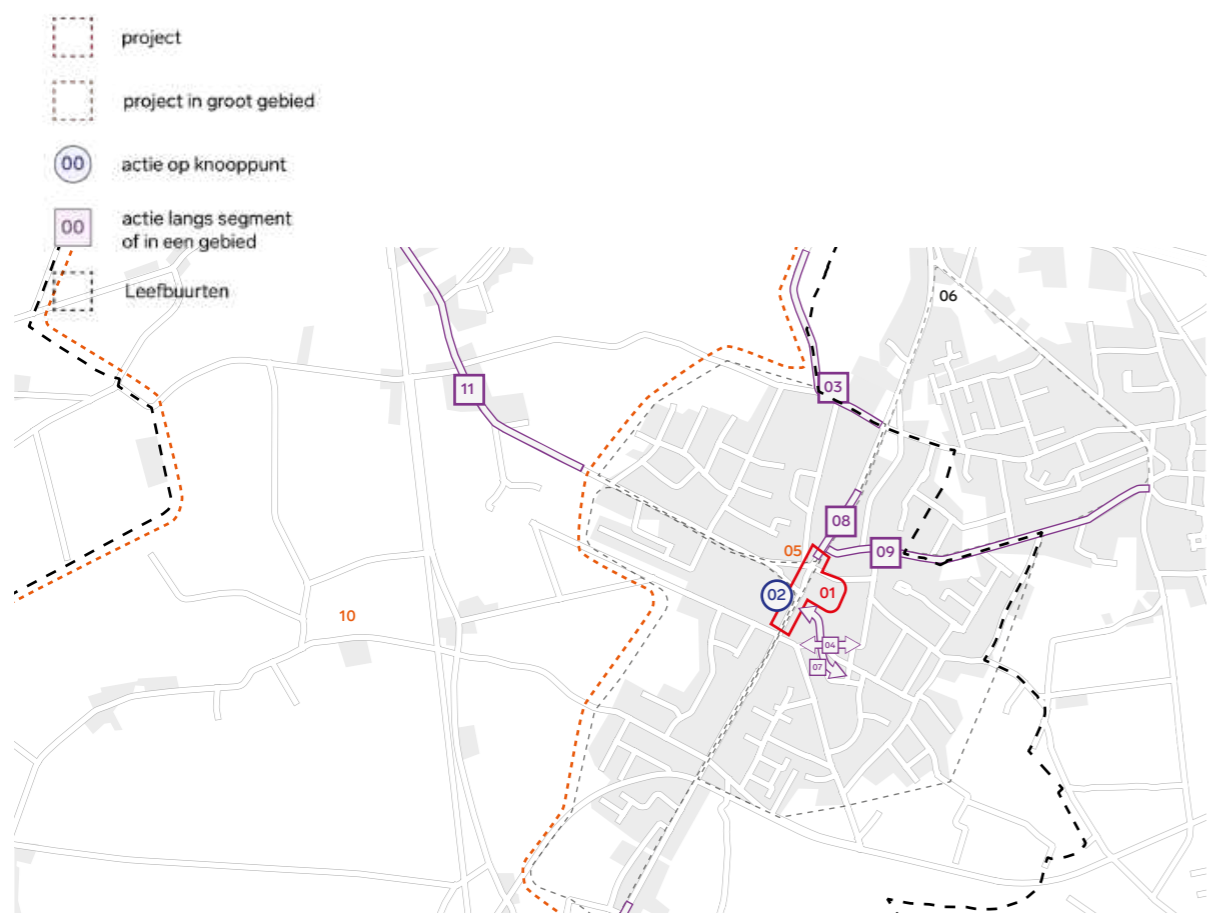


Geclusterd parkeren aan de rand

De parking achter het dorps huis wordt bestemd als hoofdparking. Deze dient ook gebruikt te worden door bezoekers van de nieuwe sporthal, personeel van de basisschool en ouders die hun kinderen met de auto afzetten. Langs de Ring zelf wordt ingezet op kortparkeren (zie ook 6.3.3.2). Het parkeren aan de kern en in de Sint-Bavostraat is enkel voorzien voor minder mobiele mensen.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt het parkeren maximaal geclusterd (ondergronds bij grotere ontwikkelingen).

11.2 Actieprogramma Noorderwijk



Figuur 56: Acties Noorderwijk

11.3 Uitgelichte actie: herinrichting Ring



Figuur 57: Beeld Masterplan Noorderwijk (Atelier Romain, 2022)

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Actoren
01	F1 L1 M2	Ring (dorp-skern)	Opmaak inrichtingsplan voor overrijdbaar plein en veilige oversteek	KT	-

Noorderwijk

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	F1 L1 M2	Ring (dorp-skern)	Opmaak inrichtingsplan voor overrijdbaar plein en veilige oversteek	KT	-
02	M4	Dorp-skern	Uitbouw Hoppinpunt	KT	De Lijn, MOW
03	F2	Landweg (de verbinding tussen Acacialaan en de Paradijsstraat)	Invoeren fietsstraat	KT	Olen
04	F2 L2	Sint-Bavostraat	Gewijzigde circulatie	KT	-
05	F5	Centrum Noorderwijk	Fietsenstallingen voorzien	KT	-
06	L2	Leefbuurten Noorderwijk	Toepassen principes leefbuurten	KT	-
07	L2	Binnengebied Sint-Bavostraat	Uitbouw zachte verbindingen NZ en tussen Ring en Sint-Bavostraat	MLT	Private actoren
08	F1	Paradijsstraat	Aanleg fietspaden conform vademecum	MLT	Provincie Antwerpen
09	F1	Olenseweg	Aanleg fietspaden conform vademecum	MLT	Provincie Antwerpen
10	F8	Landbouwwegen	Fietsvriendelijke landbouwwegen	MLT	-
11	F1	Servaas Daemsstraat	Aanleg fietspaden conform vademecum	MLT	Provincie Antwerpen

Het Masterplan Noorderwijk schetst een gewenst toekomstbeeld voor de kern van Noorderwijk. Om de doortocht op de Ring veiliger te organiseren voorziet het masterplan de opmaak van een inrichtingsplan voor de Ring ter hoogte van de dorpskern.

In de dorpskern dient een overrijdbaar plein ingericht te worden waarbij de zachte weggebruiker intuïtief de voorrang krijgt en zich veilig kan verplaatsen. Dat betekent dat de materialiteit en de inrichting uitstralen dat het gemotoriseerd verkeer traag en

aandachtig dient te rijden op dit wegsegment. Op de plaatsen waar de Ring kruist met zachte verbindingen zijn veilige oversteekplaatsen nodig. Het bestaande dwarsparkeren op dit segment is hierbij een aandachtspunt voor een veilig gemengd verkeer. Het is dan ook aangewezen om hier voor langsparkeren te kiezen of het straatparkeren af te bouwen.

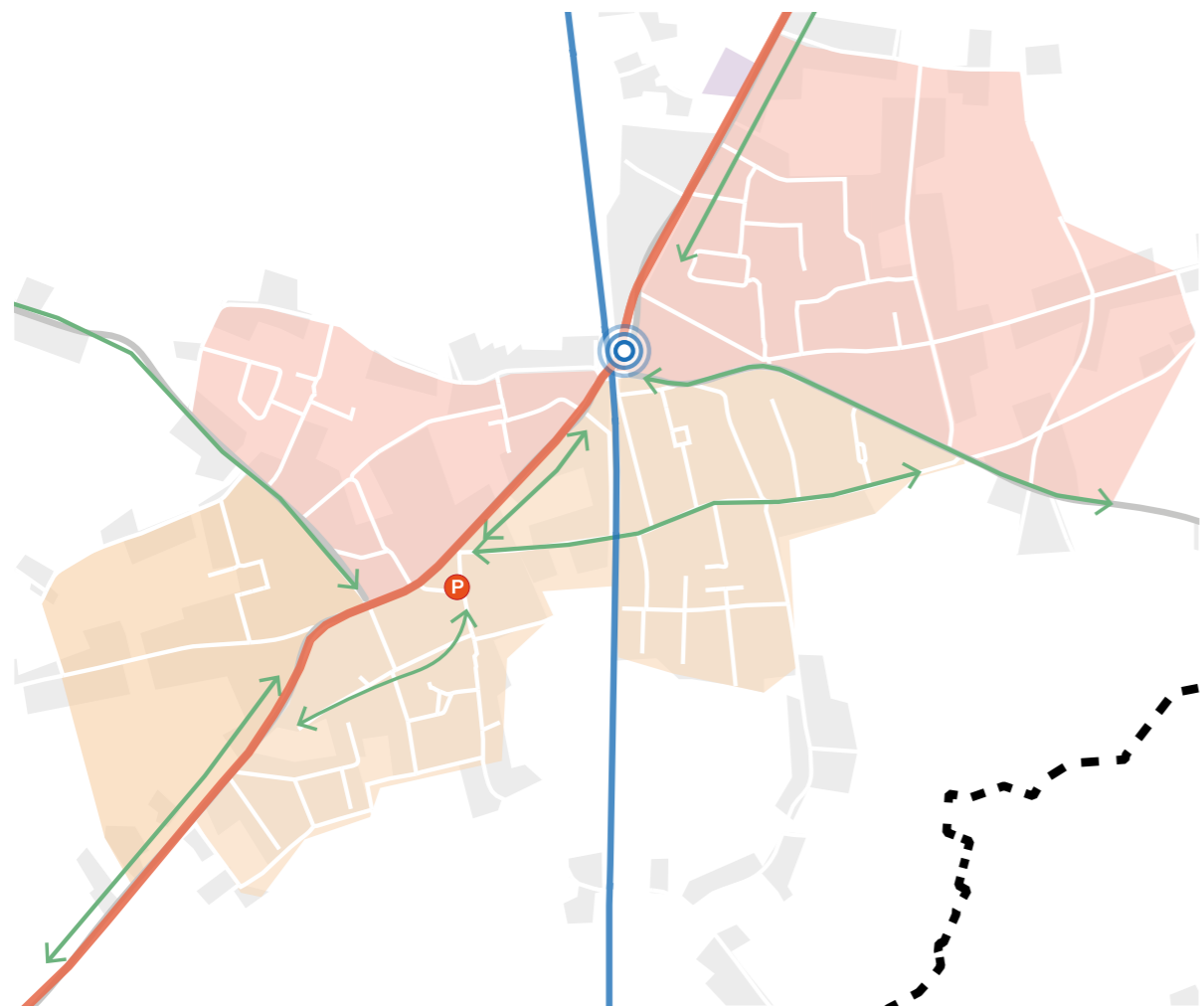
De parking achter de bibliotheek wordt bestendig maar groener ingericht. Deze clustering laat op termijn toe om het straatparkeren weg te halen.

12. ZONE MORKHOVEN

12.1 Visie

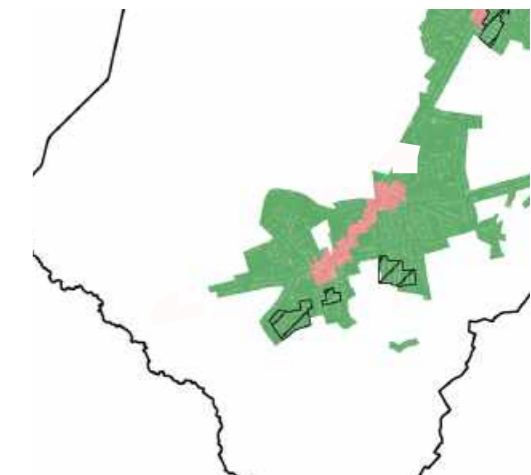
Net als in Noorderwijk worden in de dorpskern van Morkhoven kleinschalige verdichting en verweving voorzien. In Morkhoven bevinden verschillende functies zich langs de Molenstraat. Hierdoor bestaat er ook hier een zeker potentieel om meer verplaatsingen te voet of met de fiets te doen.

Morkhoven kampt met gelijkaardige uitdagingen als Noorderwijk. De infrastructuur doorkruist de dorpskern waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan. In de Molenstraat deelt de fietser de straat met het gemotoriseerde verkeer en het kernnet. Verkeersremmende maatregelen zijn ook hier wenselijk om de leefbaarheid in de dorpskern te rijmen met de ontsluitingsfunctie van de as.



Figuur 58: Wensbeeld Noorderwijk

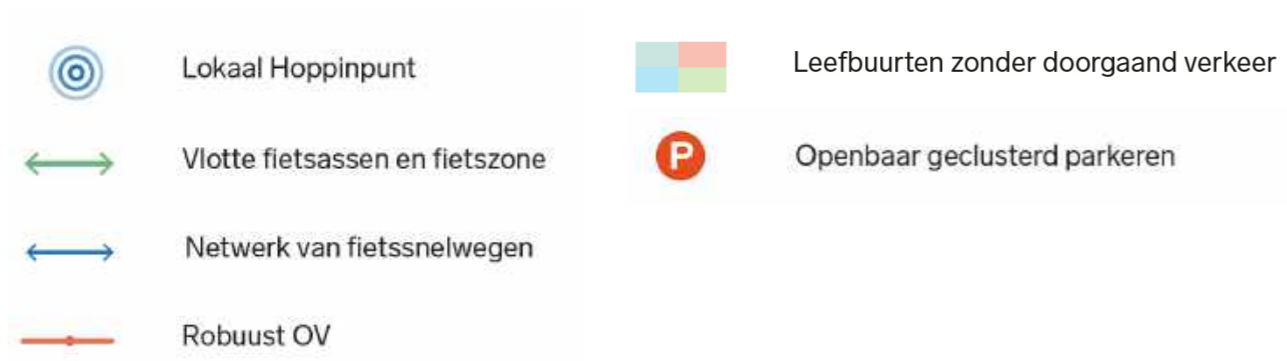
Woonmilieus



Legenda

Woonmilieus

- Kernwinkelgebied
- Belevingskern
- Kernversterkende wijk
- Groene stadsboulevard
- Ringlaan
- Dorpskern
- Woonwijk in de stadsrand
- Perifeer weefsel
- Stedenbouwkundig geheel

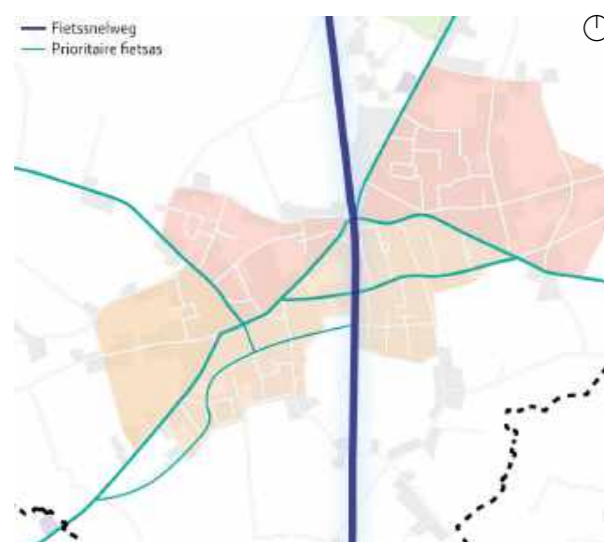




Wegencategorisering

Ook hier is de noord-zuid as Morkhovenseweg – Molenstraat – Wiekevoortseweg de dominante ontsluiting. De zijtakken Doornestraat en Voortkapelseweg zorgen voor de verdere ontsluiting van de buurten. De doortocht vraagt verkeersremmende maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren op deze as.

In de Streeppstraat wordt doorgaand verkeer vastgesteld. Gezien deze weg als erftoegangsweg is geselecteerd zijn hier circulatiemaatregelen wenselijk (zie ook masterplan).



Fiets

De Fietsnelweg F106 loopt dwars door Morkhoven en vormt zo een efficiënte verbinding naar het noorden (binnenstad) en het zuiden (tot Aarschot).

Infrastructurele maatregelen op de Molenstraat zijn nodig om het fietsverkeer hier op een veilige manier te laten doorgaan. Fietspaden zijn hier wenselijk, op de smalle wegsegmenten zijn, net als in Noorderwijk, extra verkeersremmende maatregelen nodig, zoals een verhoogd verkeersplateau.

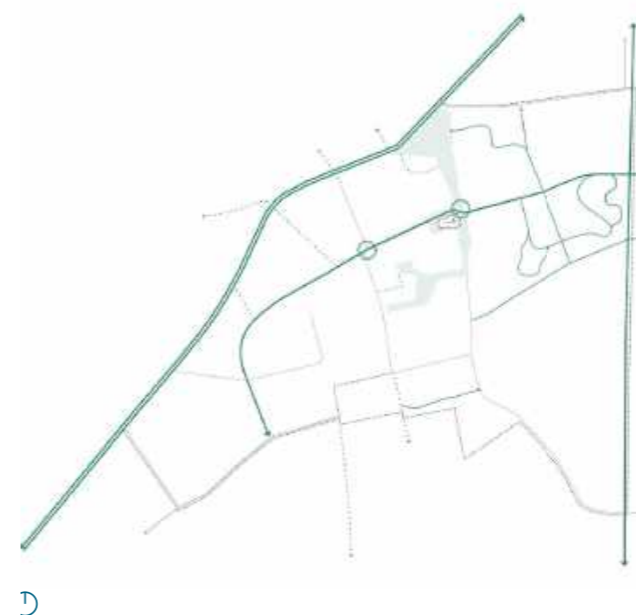


Openbaar Vervoer

Met de komst van Basisbereikbaarheid wordt de frequentie van het openbaar vervoer op deze as vergroot. Bij een herinrichting van het Dorpsplein worden de haltes toegankelijk ingericht en kan de bus halteren op de rijbaan, zodat het kernnet zijn voorrangspostie niet verliest.

Het voorziene Hoppinpunt ligt op wandelafstand van een groot deel van Morkhoven. Indien de vraag naar deelmobiliteit stijgt op termijn is het wenselijk om in het zuiden van de kern, bv. omgeving dorpskern, een buurthoppinpunt uit te bouwen waar deelwagens worden voorzien.

Masterplan Morkhoven



Zacht netwerk door de kern

Het masterplan voor Morkhoven zet in op een versterking van het zachte netwerk in de kern om duurzame verplaatsingen te stimuleren.

Het zachte netwerk wordt versterkt door in te zetten op een zachte as dwars door de kern. Deze sluit aan op bestaande trage wegen en maakt de verbinding tussen de kern, de fietsnelweg en de open ruimte. De inrichting van het dorpspark (zie ook verder) en verschillende ontwikkelingen kunnen hier verder op aansluiten en zo de open ruimte toegankelijk en makkelijk bereikbaar maken.

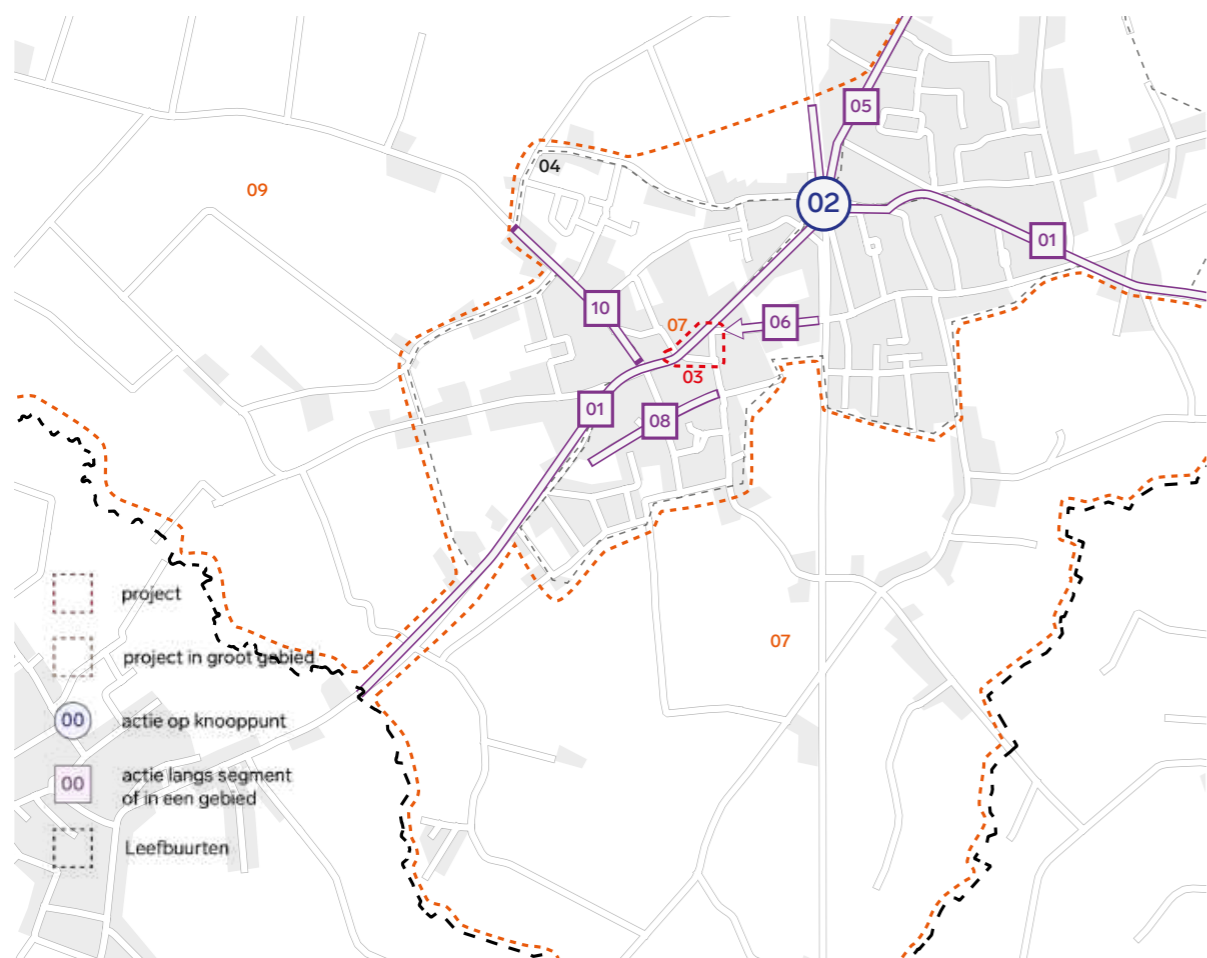


Geclusterd parkeren

Het masterplan zet in op verschillende parkeerregimes. Langs het dorpsplein worden kortparkeerplaatsen voorzien zodat de handelaars bereikbaar blijven. Daarnaast wordt er ingezet op complementair parkeren: door de grotere private parkings na de uren open te stellen kan de parkeerdruk in Morkhoven verlichten. Aanvullend wordt in de Breidelstraat een landschappelijke bufferparking voorgesteld.

Tenslotte wordt er ingezet op het clusteren van bewonersparkeren. Nieuwe ontwikkelingen clusteren hun parkings op eigen terrein.

12.2 Actieprogramma Morkhoven



Figuur 59: Actiekaart Morkhoven

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	F1	Molenstraat en Voortkapelseweg	Aanleg fietspaden	KT	Provincie Antwerpen
02	M4	Morkhovenseweg	Uitbouw Hoppinpunt	KT	MOW, De Lijn
03	L2, M2	Dorpskern	Heraanleg Dorpskern Aanleg nieuwe toegankelijke bushalte	KT	-
04	L2	Leefbuurten Morkhoven	Toepassen principes leefbuurten	KT	-
05	F1	Morkhovenseweg	Aanleg fietspaden conform vademecum	KT	Provincie Antwerpen
06	L2, L5	Streepstraat	Aanpassing circulatie	KT	-
07	F5	Centrum Morkhoven	Fietsstallingen voorzien	KT	-
08	F1	Sint-Niklaasstraat	Uitbouw zachte fietsas	MLT	-
09	F8	Landbouwwegen	Fietsvriendelijke landbouwwegen	MLT	-
10	F1	Doornestraat	Aanleg fietspaden conform vademecum	MLT	Provincie Antwerpen

12.3 Uitgelichte actie: heraanleg dorpskern



Figuur 60: beeld Masterplan Morkhoven (Atelier Romain, 2022)

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	F1	Molenstraat en Voortkapelseweg	Aanleg fietspaden	KT	Provincie Antwerpen
02	M4	Morkhovenseweg	Uitbouw Hoppinpunt	KT	MOW, De Lijn
03	L2, M2	Dorpskern	Heraanleg Dorpskern Aanleg nieuwe toegankelijke bushalte	KT	-

Het Masterplan Morkhoven voorziet in de heraanleg van het Dorp van Morkhoven. Daarbij wordt ook de Molenstraat heringericht met fietspaden om de veiligheid voor fietsers te garanderen. De heraanleg laat ook toe om de bushaltes 'Morkhoven Doornestraat' te verleggen en toegankelijk in te richten. Het is daarbij wenselijk dat de bus kan halteren op de rijbaan zodat de bus (kernet) zijn voorrangspostie kan bewaren.

Een heraanleg van het Dorp laat ook toe om het parkeren te clusteren met aandacht voor

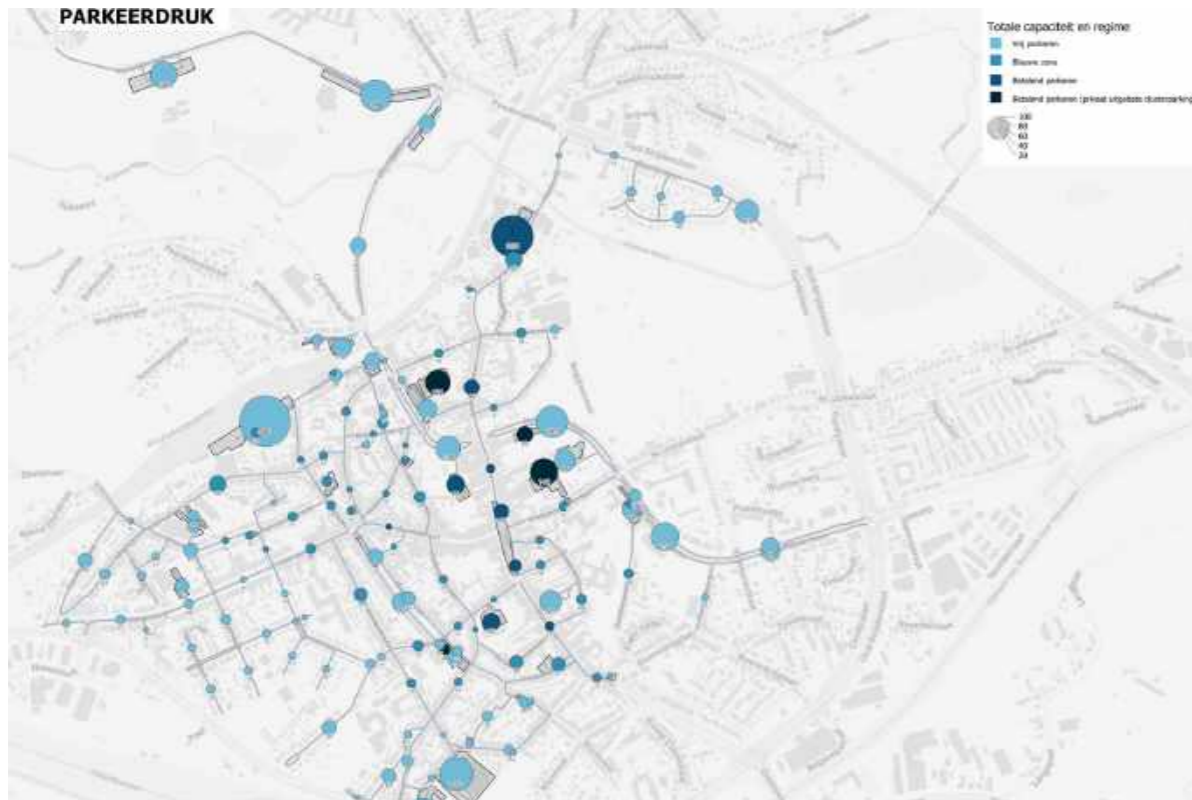
elektrische laadvoorzieningen.

Daarnaast wordt ook een gewijzigde circulatie in de Streepstraat voorzien om het doorgaand verkeer tegen te gaan. Concreet wordt er éénrichtingsverkeer van oost naar west voorgesteld. Dit draagt bij aan een veiliger gemengd verkeer in de Streepstraat. Aanvullend kunnen hier nog fietssuggestiestroken worden toegevoegd of kan hier een fietsstraat worden ingevoerd.

BIJLAGE

In deze bijlage kunnen de resultaten van de verschillende verkeerstellingen die werden uitgevoerd tijdens de opmaak van dit mobiliteitsplan, worden teruggevonden.

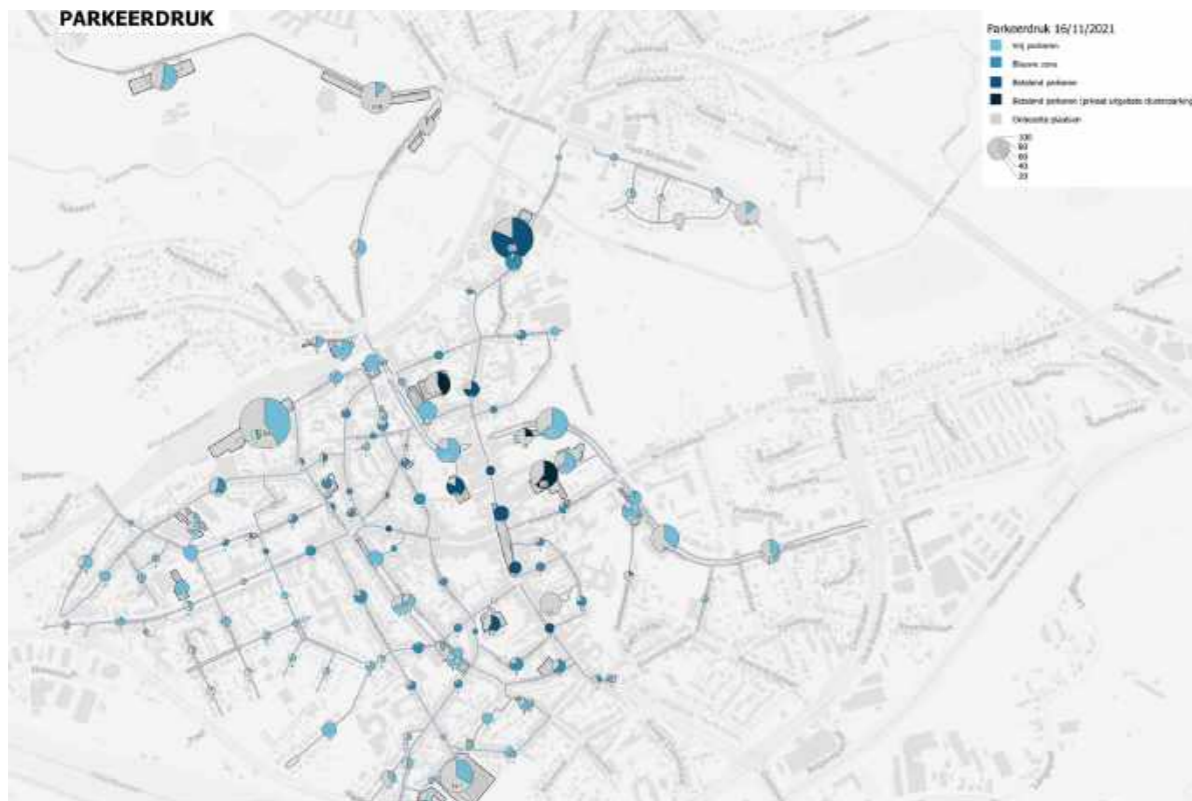
PARKEERDRUK



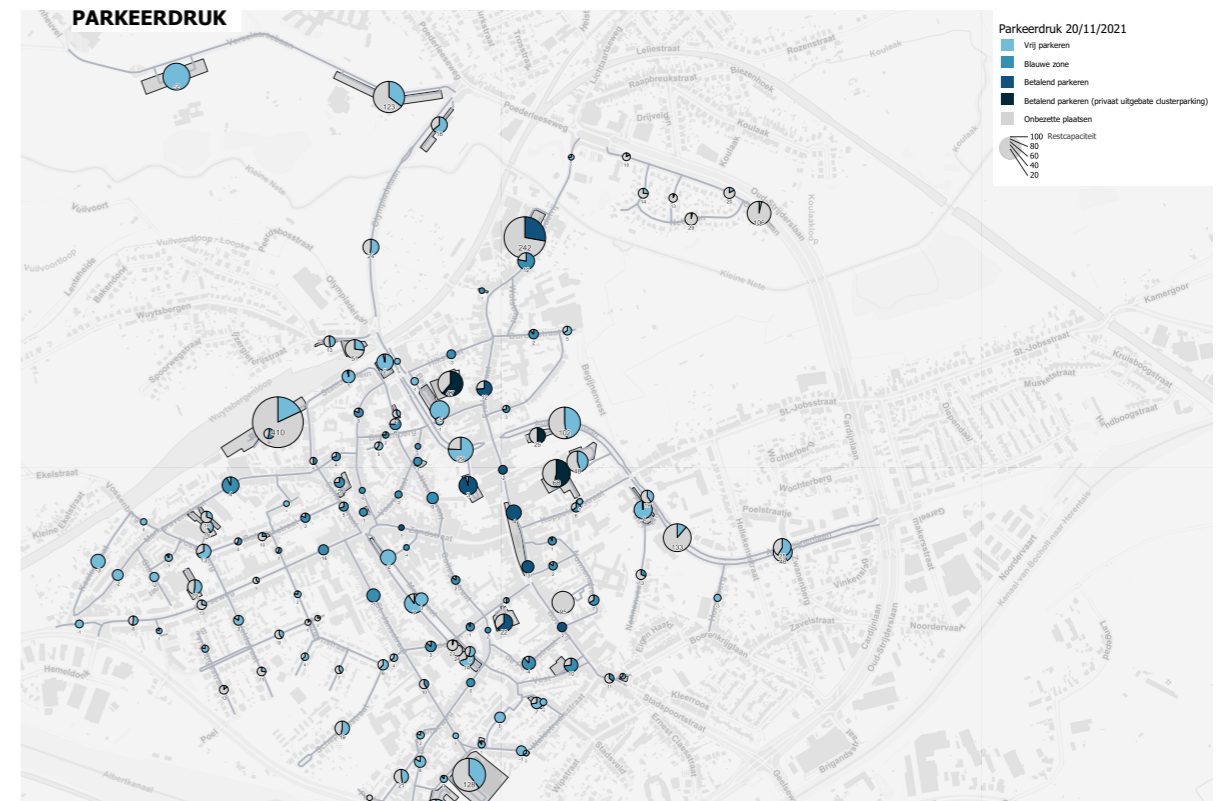
Parkeercapaciteit en regime stadshart



Restcapaciteit stadshart (telling 19/11/2021) [Parking Nonnenstraat niet geteld]

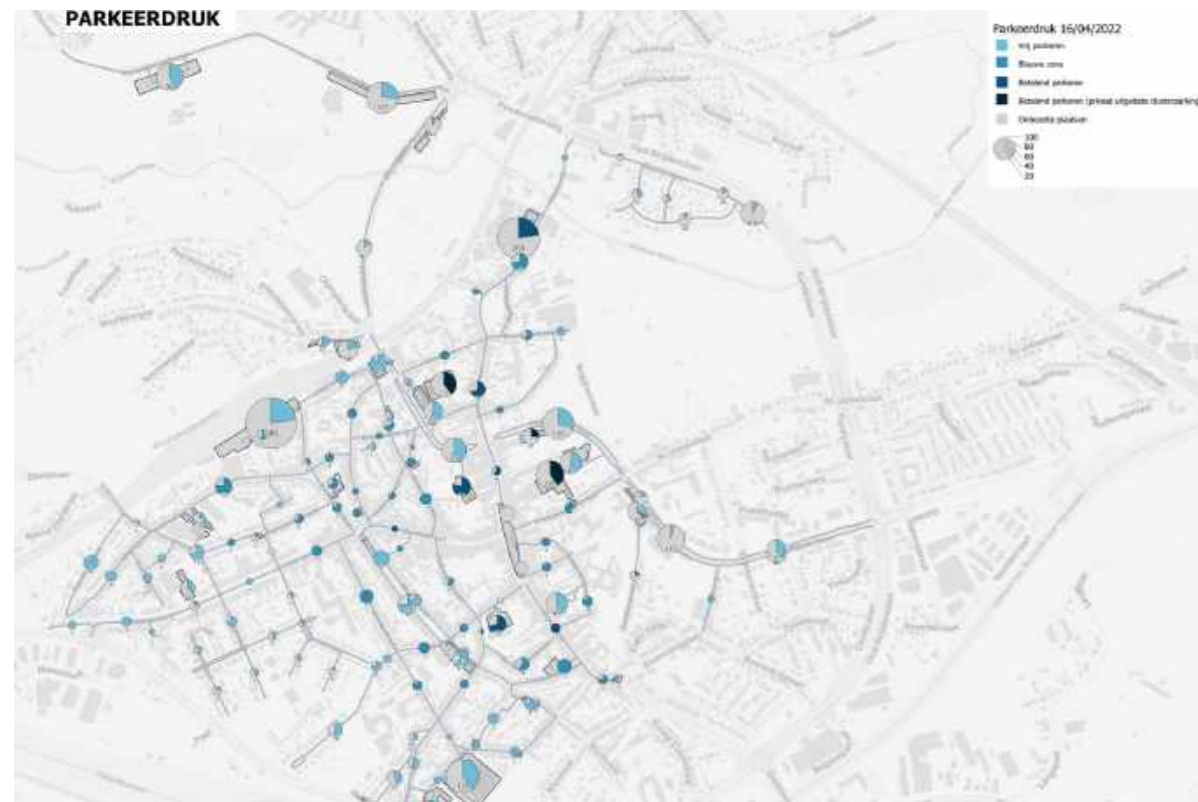


Restcapaciteit stadshart (telling 16/11/2021) [Parking Nonnenstraat niet geteld]

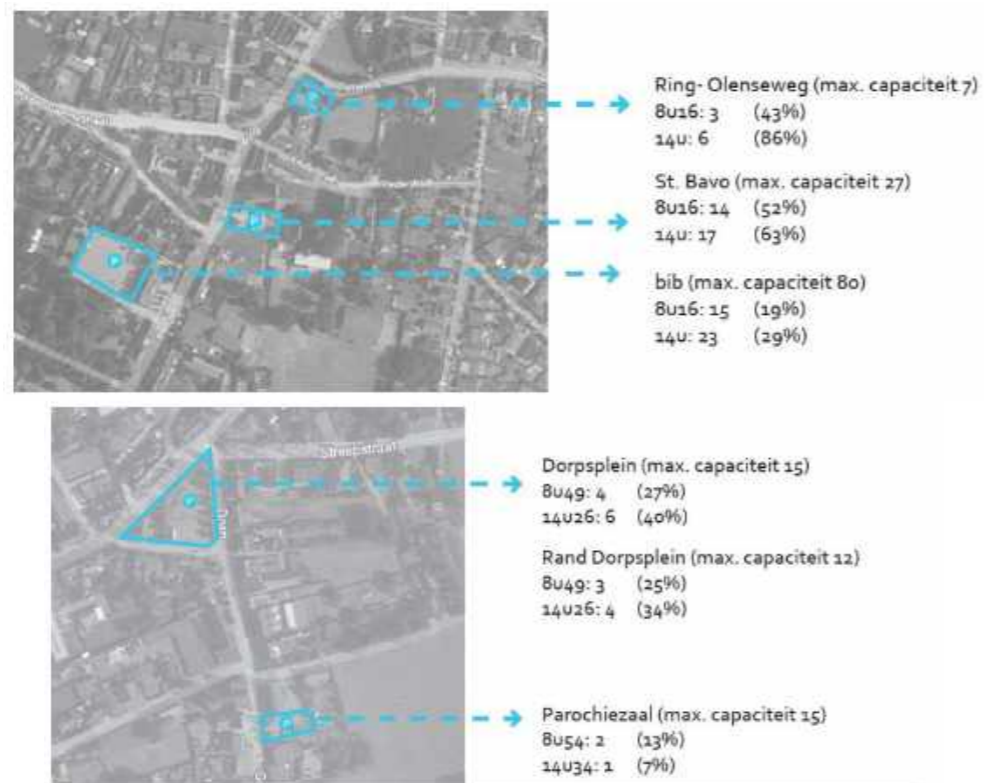


Restcapaciteit stadshart (telling 20/11/2021) [Parking Nonnenstraat niet geteld]

PARKEERDRUK

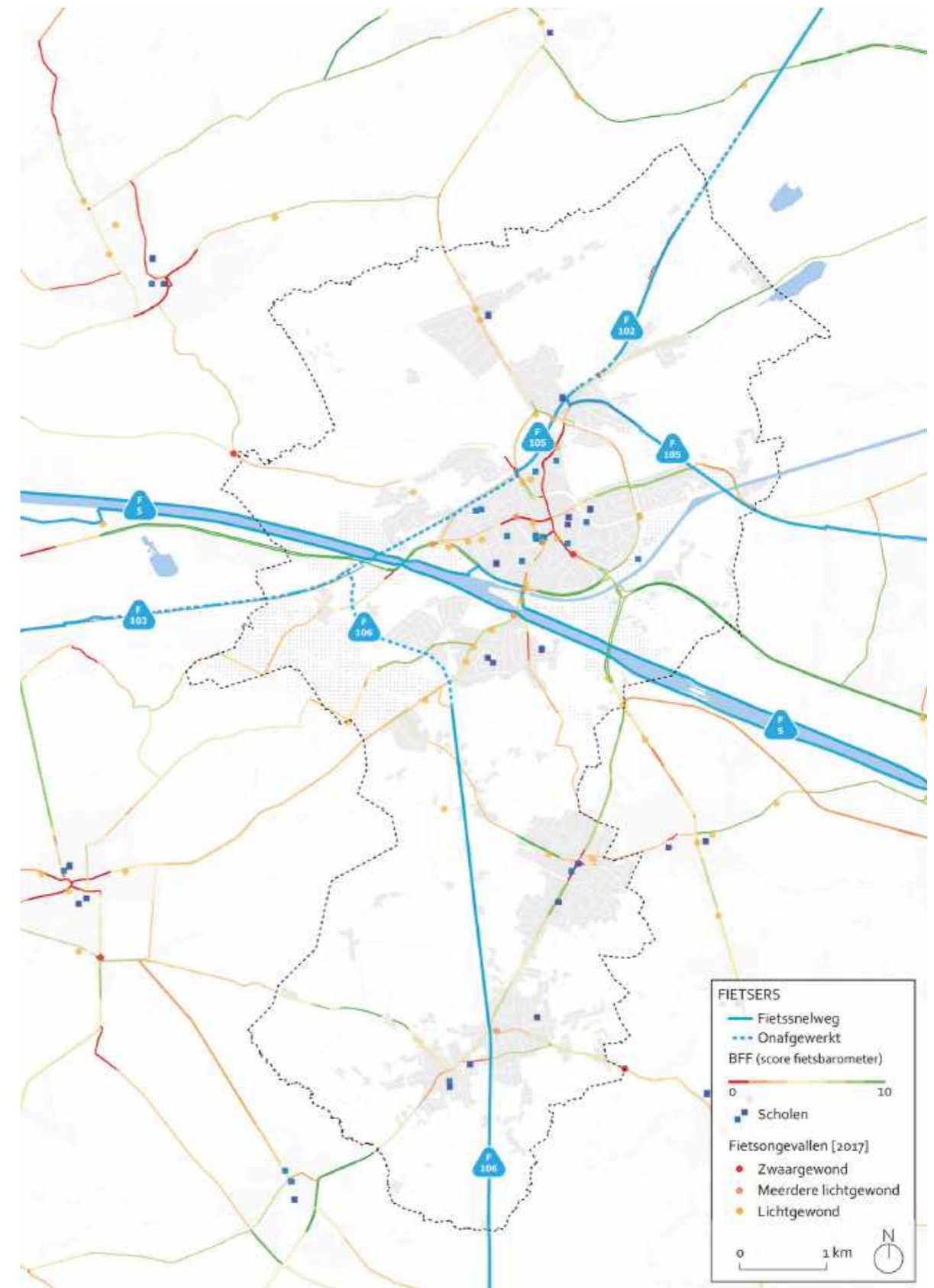


Restcapaciteit stadshart (telling 16/04/2021)



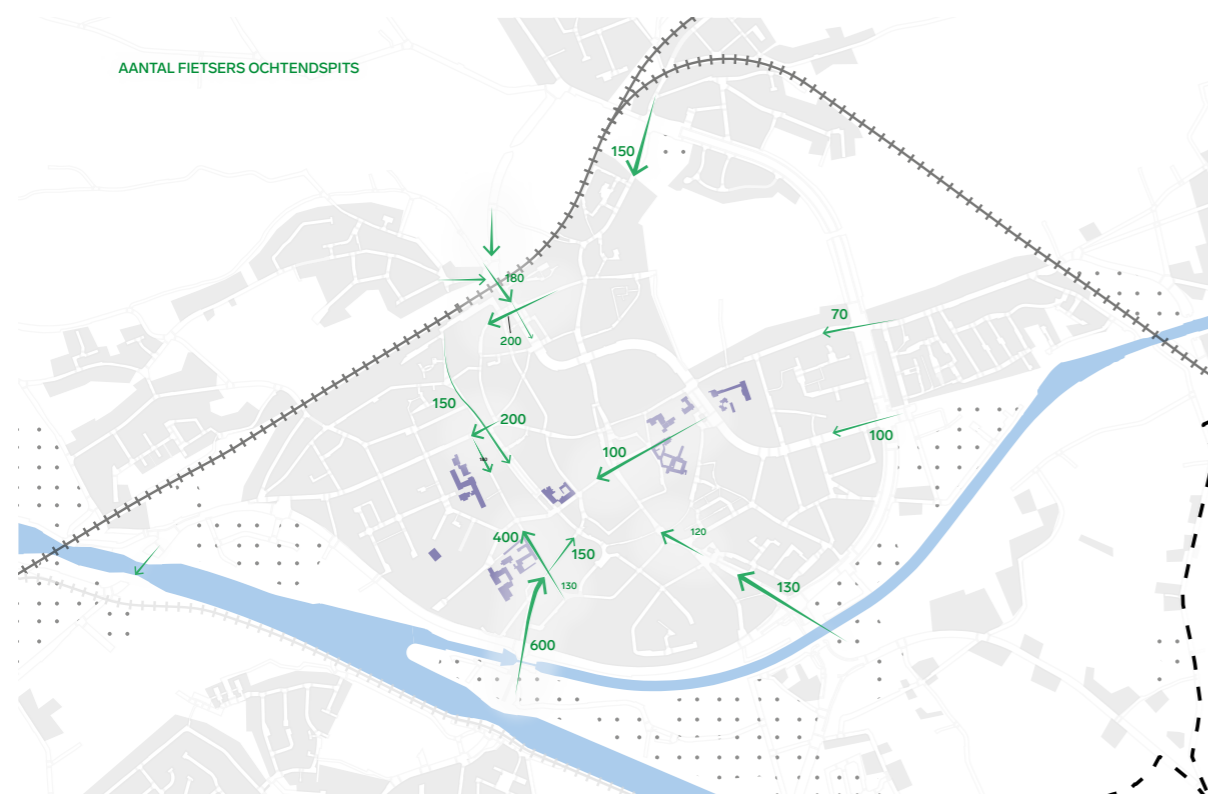
Parkeertellingen in Noorderwijk (boven) en Mokrhoven (onder)

EVALUTIE FIETSNETWERK

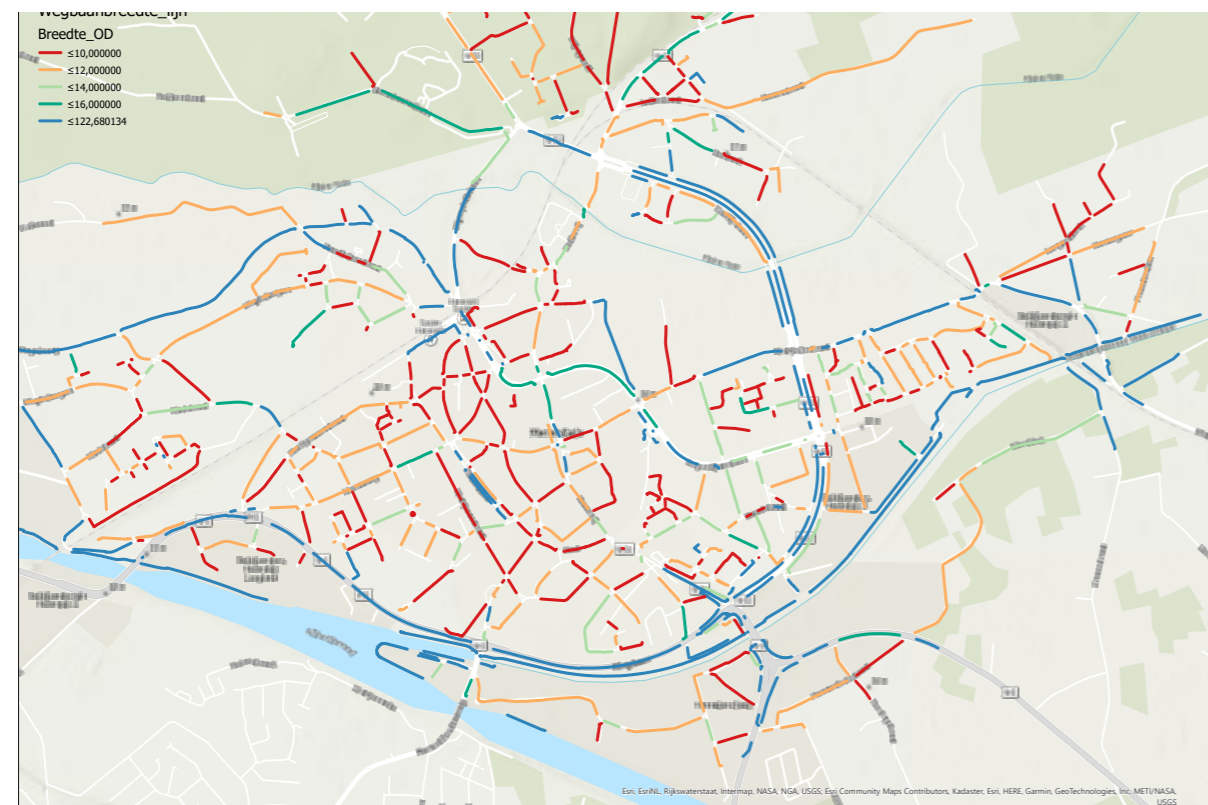


Huidig fietsnetwerk en scores fietsbarometer

INTENSITEIT FIETSERS



Aantal fietsers in de dominante rijrichting tijdens de ochtendspits [7h45-8h45]. (op basis van kruispunttellingen uitgevoerd in november 2021)

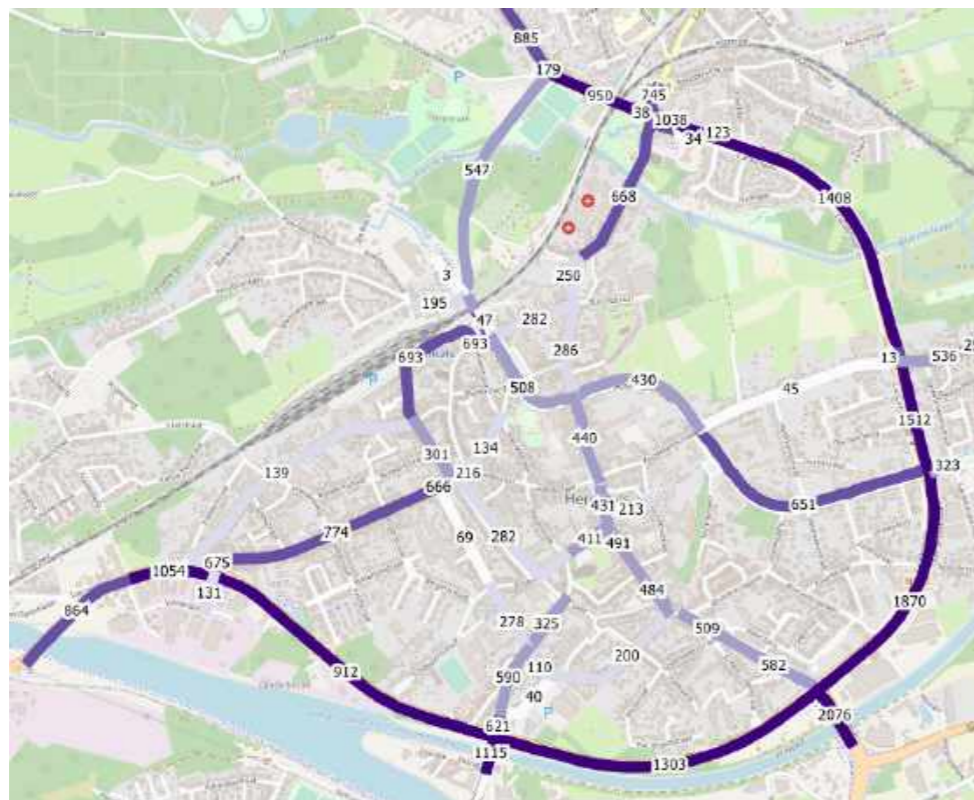


Breedte wegbaanoppervlakte o.b.v. openbaar domein (a.d.h.v. perceelsgrenzen)

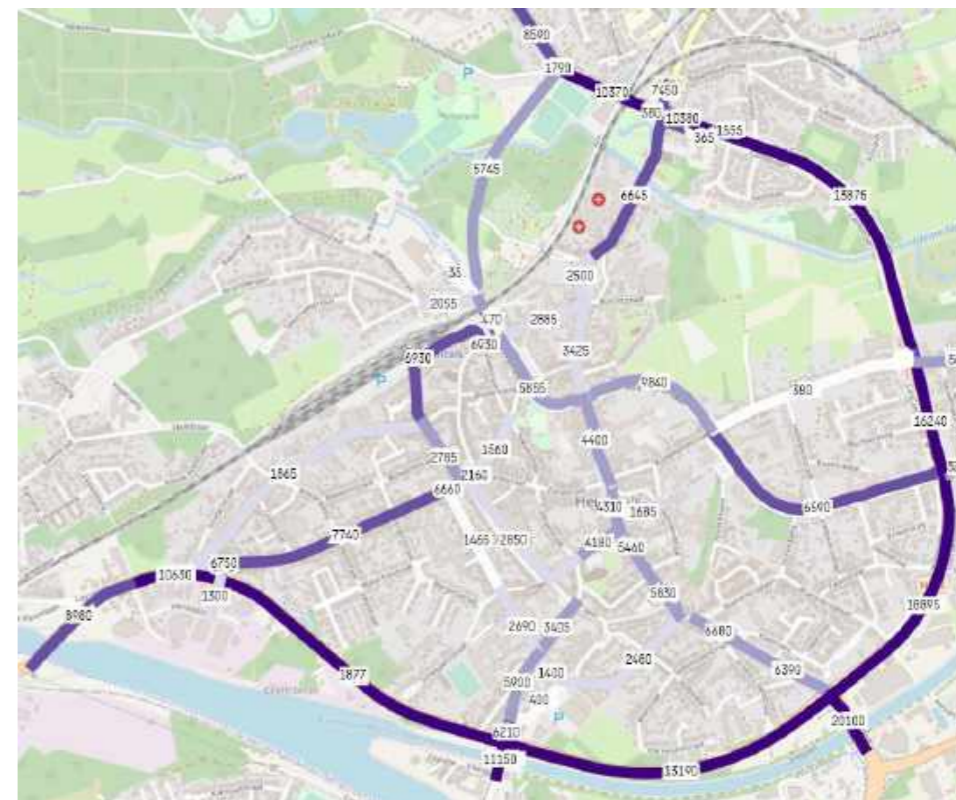
OVERZICHT PRIORITAIRE FIETSASSEN

Straat	Type fiestroute
Poederleeseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Lichtaartseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Ringlaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Olympiadelaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Nederrij	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Sint-Jobsstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Zavelbosstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
De Beukelaer-Pareinlaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Montezumalaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Lierseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Herenthoutseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Kerkplein	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Collegestraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Zandstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Kerkstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Hofkwartier	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Bovenrij	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Stadspoorstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Augustijnenlaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Koppelandstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Belgiëlaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Geelseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Aarschotseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Acacialaan	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Veldhoven	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Wolfstee	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Saffierstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Atealaan (tussen Saffierstraat x Klein Gentstraat + tussen Diamantstraat - Moerbroek)	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Diamantstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Servaas Daemsstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Landweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Paradijsstraat – Ring – Morkhovenseweg – Molenstraat – Wiekevorstseweg -	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Olenseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Voortkapelseweg	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Streepstraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Doornestraat	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
Koepoortstraat – Jaagpad	Lokale fiestroute
Wuytsbergen	Lokale fiestroute
Toekomstlaan	Lokale fiestroute
Sint-Niklaasstraat	Lokale fiestroute
Rode Leeuwstraat	Lokale fiestroute
Lange Akker	Lokale fiestroute
Dorp	Lokale fiestroute

VERKEERSINTENSITEIT



Totale intensiteit ochtendspits (7u45-8u45) beide rijrichtingen opgeteld (obv tellingen in november 2021)

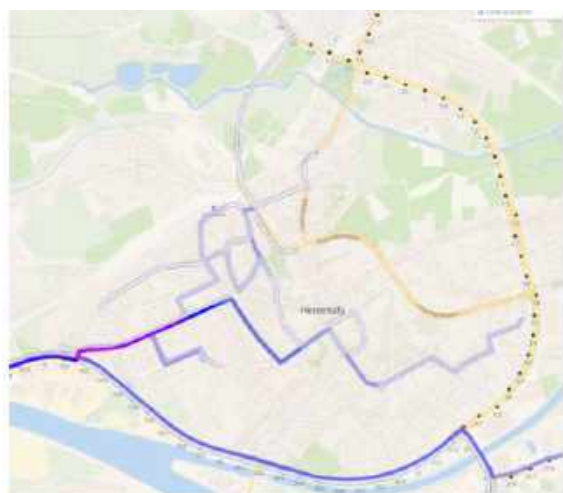


Totale intensiteit per etmaal beide rijrichtingen opgeteld (obv tellingen in november 2021)



Totale intensiteit avondspits (16u00-17u00) beide rijrichtingen opgeteld (o.b.v. tellingen in november 2021)

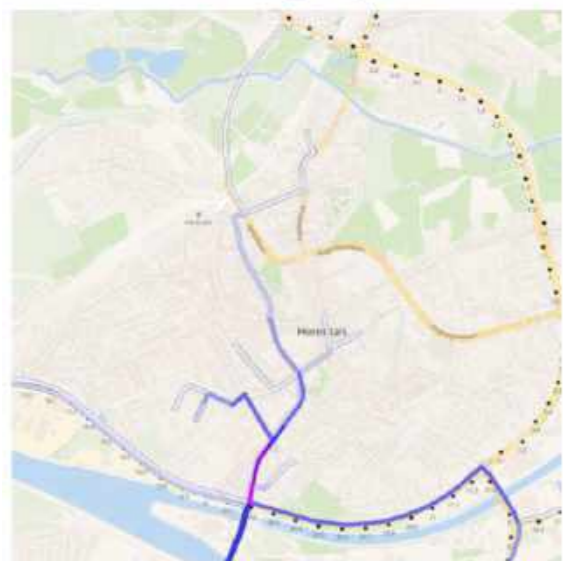
HERKOMST-BESTEMMINGSANALYSES



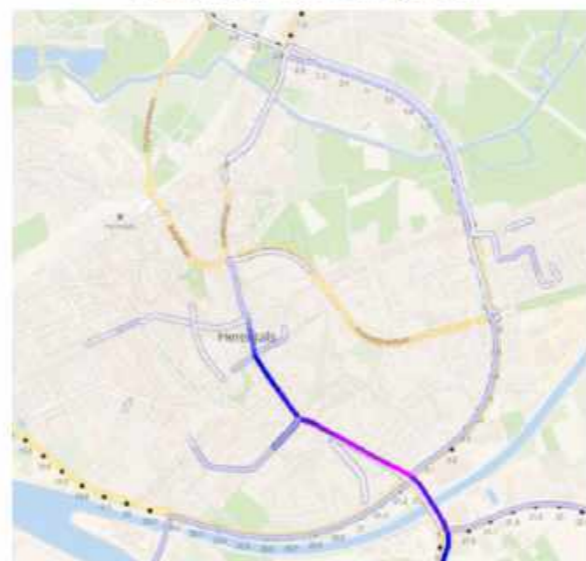
Vanuit de Lierseweg richting noorden



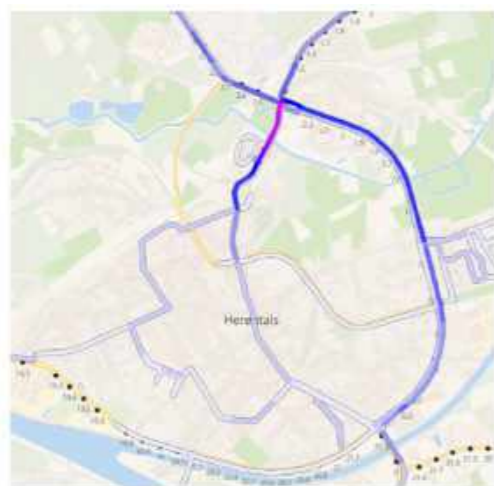
Vanuit de Olympiadelaan richting zuiden



Vanuit de Herenthoutseweg richting noorden

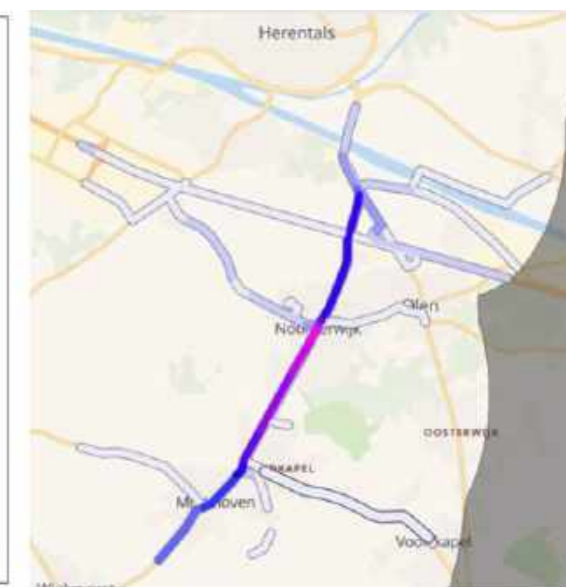
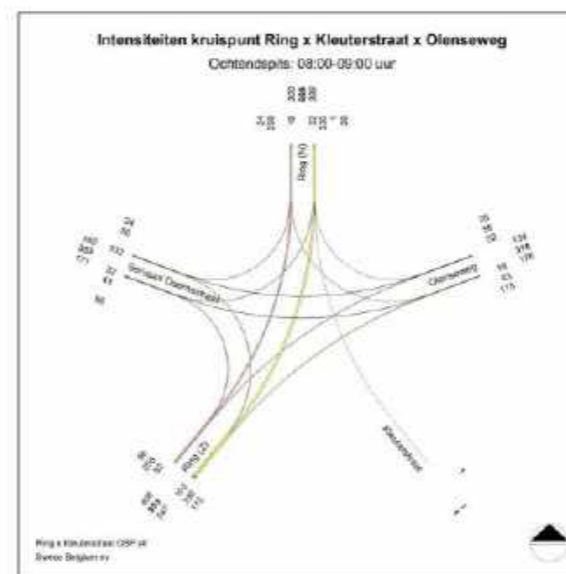


Vanuit de Stadspoorstraat richting noorden

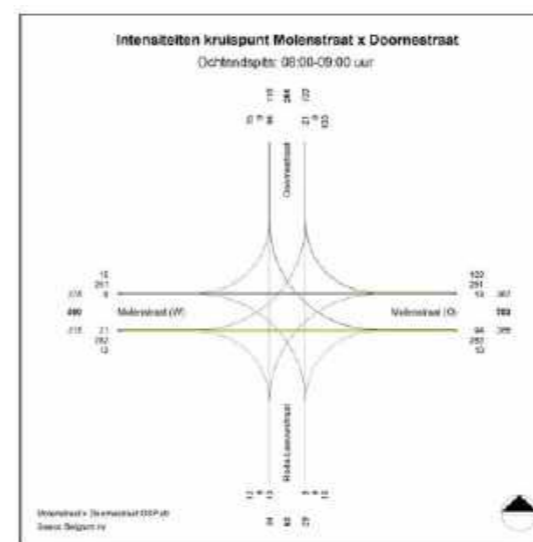


Vanuit de Nederij richting zuiden

Herkomst-bestemmingsrelaties op basis van Floating Car Data



Kruispunttelling en herkomst-bestemmingsrelaties op basis van Floating Car Data Noorderwijk



Kruispunttelling en herkomst-bestemmingsrelaties op basis van Floating Car Data Morkhoven

HERKOMST-BESTEMMINGSANALYSES

ANALYSE OPENBAAR VERVOER



Figuur 34: Weergave sluiproute inrijdend verkeer De Beukelaer-Pareinlaan x Lierseweg OSP (7u45 - 8u45)

Figuur 35: Weergave sluiproute uitrijdend verkeer De Beukelaer-Pareinlaan x Lierseweg OSP (7u45 - 8u45)

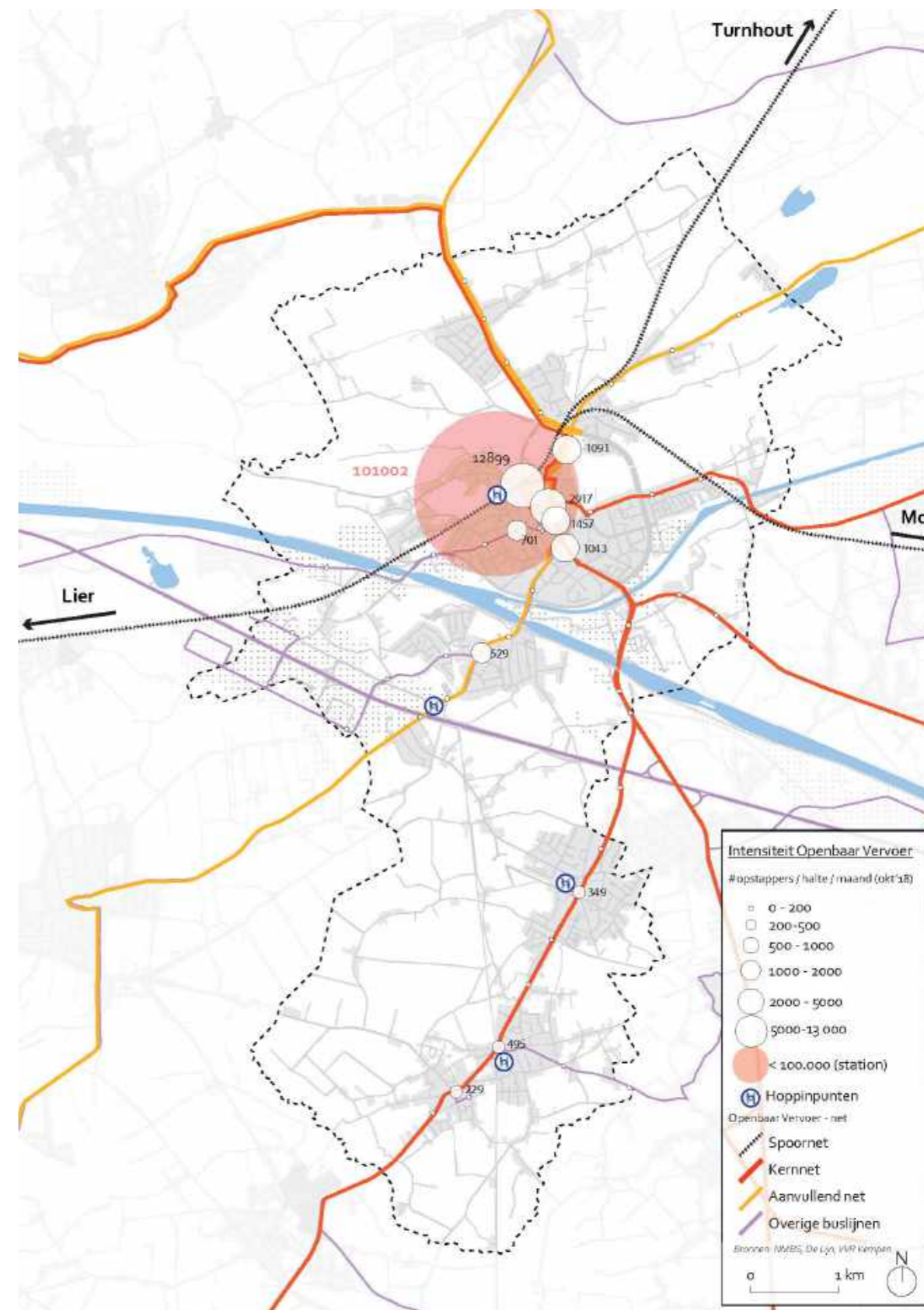
Herkomst-bestemmingsrelaties Wuytsbergen op basis van Floating Car Data - ochtendspits (geteld tussen 17-25 mei 2022)



Figuur 36: Weergave sluiproute inrijdend verkeer De Beukelaer-Pareinlaan x Lierseweg ASP (16u00 - 17u00)

Figuur 37: Weergave sluiproute uitrijdend verkeer De Beukelaer-Pareinlaan x Lierseweg ASP (16u00 - 17u00)

Herkomst-bestemmingsrelaties Wuytsbergen op basis van Floating Car Data - avondspits (geteld tussen 17-25 mei 2022)



Bestaand OV-netwerk met aantal opstappers per maand

TOEKOMSTIG NETWERK OV (VVR)

