

Verslag 6^{de} samenkomst begeleidingsgroep: 19 oktober 2021

Op dinsdag 19 oktober 2021 kwam de begeleidingsgroep Wuytsbergen-Ekelen voor een zesde maal samen, fysiek in het Administratief Centrum van de stad Herentals. Het overleg startte om 20u en liep tot 00u15. De focus van de samenkomst lag op de objectieve en subjectieve resultaten van beide proefopstellingen en had als doel om te komen tot een advies aan het College van burgemeester en schepenen.

Aanwezige experts: Koen Coenen, Jo Spiessens, Alessio Vrijzen, Kirsten De Mulder, Michiel Johnson en Wouter Versmissen

Aanwezige deelnemers: leden van begeleidingsgroep

Als leidraad tijdens de samenkomst werd een presentatie getoond en gebruik gemaakt van een MIRO-bord voor het interactieve gedeelte. Het programma zag er als volgt uit:

- **Timing van het traject**
 - *Stad Herentals informeert, 5 min.*
- **Doelstellingen van het traject en de begeleidingsgroep**
 - *Stad Herentals informeert, 5 min*
- **Vergelijking PO1 en PO2**
 - *MINT en TMM informeren, 10 min*
- **Pro's en contra's beide proefopstellingen**
 - *TMM informeert en begeleidingsgroep bespreekt, 30 min*
 - *Conclusie formuleren voor flankerende maatregelen*
- **Uitwerking flankerende maatregelen**
 - *MINT informeert en begeleidingsgroep bespreekt, 45 min*
- **Advies aan het CBS**
- **Varia**

1. Timing, doelstellingen en vergelijking proefopstellingen

Als tussenfase werd gekozen om de vaste verkeersfilter (PO2) weg te halen en gebruik te maken van borden 'plaatselijk verkeer' & 'controle'. Hiertoe werd besloten omdat op die manier beide proefopstellingen even lang ingevoerd zijn geweest.

De drie eerste onderdelen van de avond waren voornamelijk informatief en leidden niet tot extra vragen of opmerkingen vanuit de begeleidingsgroep. Meer informatie vindt u terug in de PowerPoint presentatie als bijlage.

2. Bespreking beide proefopstellingen

Om de constructieve discussie te voeren met de verschillende leden van de begeleidingsgroep werd gebruik gemaakt van een MIRO-bord bestaande uit 4 onderdelen:

- Subjectieve evaluatie
 - Pro's en contra's per subjectief criterium
 - Duiding geven en de vergelijking maken tussen beide proefopstellingen
- Objectieve evaluatie
 - O.b.v. de doelstellingen met aanduiding gehaald/onbekend/niet gehaald
 - Nuanceren objectieve metingen mogelijk maken voor de begeleidingsgroep
- Flankerende maatregelen
 - O.b.v. flankerende maatregelen uit vorige samenkomsten
 - Algemene flankerende maatregelen en flankerende maatregelen per locatie/straat invullen o.b.v. de 5 E's
- Advies aan het college van burgemeester en schepenen

3. Conclusies vanuit bespreking en vergelijking beide proefopstellingen

Tijdens de bespreking via het MIRO-bord kwam een levendige discussie op gang tussen de verschillende leden van de begeleidingsgroep. Alvorens in deel 4 dieper in te gaan op het resultaat van de bespreking per onderdeel, worden hier eerst de belangrijkste conclusies meegegeven.

1. Geen consensus over de hoofdmaatregel

- Voor beide proefopstellingen zijn voor- en tegenstanders binnen de begeleidingsgroep
 - **Tegenstanders PO1:** ziet men als een noodzaak die kadert in een lange termijn visie op mobiliteit in de stad, de verkeersveiligheid en geen incentive tot duurzame oplossing (modal shift)
 - **Tegenstanders PO2:** disproportioneel omrijden en bijhorende frustraties wegen sterk door. De groene filter wordt als een te grote stap ervaren.
 - Zie onder voor uitgebreide pro en contra's voor beide proefopstellingen vanuit de begeleidingsgroep (punt 4).
- Tegenstellingen te groot om tot consensus te komen wat betreft het advies voor of tegen een bepaalde proefopstelling
- Het advies zal dus **geen uitspraak doen over de hoofdmaatregel** gezien gebrek aan consensus. **Wel is er consensus over de (algemene) flankerende maatregelen** (zie punt 2 en 3).

- Daarnaast zijn opmerkingen en bedenkingen bij beide proefopstellingen toegevoegd vanuit de begeleidingsgroep

2. Consensus over stadsbrede bijkomende maatregelen

- **Beide proefopstellingen zorgen voor een duidelijke vermindering van het gemotoriseerde verkeer**, waarbij dit voor proefopstelling 2 duidelijk sterker waar te nemen is. Een deel van dit verkeer **verschuift naar de centrumstraten**, een ander deel **naar de andere wegen (mogelijk Ringlaan)**
- **Opmaak circulatieplan** met als doel het doorgaande verkeer op het hoofdwegennet te enten met als bedoeling in de woonstraten enkel plaatselijk bestemmingsverkeer toe te laten en de grotere assen in te schakelen voor ander verkeer.
 - Ontsluiting en verspreiding verkeer van de wijk Wuytsbergen-Ekelen
- Aanpak van **situatie aan spoorwegovergangen**: files, wachttijden en onveilige situaties
- Aanpak van **situatie op de ring**: files, wachttijden en frustraties
- Nadenken over **toekomstige projecten** (bv. Poederkot) en hun implicaties op mobiliteit

3. Consensus over nadruk op flankerende maatregelen

- Bij definitieve maatregel: **flankerende maatregelen** installeren in de wijk
 - **Onafhankelijk van keuze finale maatregel**
- Duidelijke **consensus binnen begeleidingsgroep omtrent nood aan meer verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid**, en het stimuleren van het wandelen en fietsen, en met het STOP-principe als leidraad.
 - Consensus over **30 km/u als standaardlimiet waar er gemengd verkeer is**.
 - In geval van aparte, gescheiden fietspaden is dit niet altijd nodig
 - Wel steeds in combinatie met handhaving en aanpassingen in wegbeeld
 - Aanvullende suggesties voor **verkeers- en snelheid remmende maatregelen**
 - Snelheid minderen aan kruispunten: verhoogde kruispunten ...
 - Afhankelijk van de locatie
 - Scheiding voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer waar mogelijk
 - Veilig mengen van verschillende modi beter organiseren , vb. fietssuggestiestroken, fietsstraten, woonerven, schoolstraten en speelstraten...
 - Spoorwegovergangen bv. opstelvakken voor fietsers ...
 - Gevaarlijke (zwarte of grijze) punten aanpakken
 - **Algemene suggesties**
 - Onderhoud
 - Handhaving
 - Ontharding waar mogelijk **en** herinvulling in functie van de actieve weggebruiker vb. groene pleintjes, ontmoetingsruimte...
 - Tonnagebeperking in de wijk

▪ ...

4. Het advies aan het CBS

- **Geen consensus over de hoofdmaatregel** met twee duidelijke meningen
 - Indien beleidskeuze voor **proefopstelling 1**:
 - Sterke nadruk vanuit de begeleidingsgroep om in te zetten op **flankerende maatregelen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren**
 - Herbekijken van **specifieke inpassing van maatregel met ANPR-camera's**
 - Geen tijdsslot maar nummerplaatherkenning om de grijze zone van het tijdslot weg te werken
 - Locatie van de ANPR-camera's: wens om werknemers en bezoekers LU Mondelez niet als bestemmingsverkeer van de wijk te zien.
 - Indien **beleidskeuze voor proefopstelling 2**:
 - Eveneens vraag naar **flankerende maatregelen, ook in omliggende straten**
- Bij invoering van bepaalde maatregel dient **evaluatie (met begeleidingsgroep) een belangrijk aspect** te zijn
 - Mogelijkheid om doorheen de tijd te evolueren naar bepaalde (flankerende) maatregelen
- Flankerende maatregelen en aan te pakken punten moeten vervolgverhaal krijgen binnen de begeleidingsgroep en besproken worden met de buurt

4. Input begeleidingsgroep vergelijking proefopstelling 1 & 2

Aan de hand van het MIRO-bord werden opmerkingen vanuit de begeleidingsgroep toegevoegd aan de verschillende onderdelen (subjectieve evaluatie, objectieve evaluatie en flankerende maatregelen). Hieronder wordt het resultaat daarvan omschreven.

De subjectieve evaluatie o.b.v. de vijf subjectieve criteria

- **Verkeersleefbaarheid**
 1. **Verbetering bij beide proefopstellingen**, in hogere mate tijdens proefopstelling 2
 2. **Nuancering**
 - Verschuiving verkeer
 - **Betere verkeersleefbaarheid** in Wuytsbergen, De Zaatweg, Ekelstraat, gedeelte tussen Vogelzang en De Beuckelaer-Pareinlaan, Goorkens.
 - **Verslechterde verkeersleefbaarheid** in Markgravenstraat, Stationsstraat, Schoolstraat, Vossenbergh, Ekelstraat, gedeelte tussen Vogelzang en Vossenbergh.
 - Ophoping verkeer van wijk aan uitgangen van de wijk: bestaande problematiek aan De Zaatweg vermindert bij proefopstelling 2 maar tegelijkertijd vermindert de verkeersleefbaarheid in de Ekelstraat (gedeelte tussen Vogelzang en Vossenbergh) tijdens proefopstelling 2
 3. **Noodzaak om circulatieplan Herentals te herzien** om tot balans te komen

4. O.b.v. bevraging: eerder positief voor beide proefopstellingen
- **Verkeersveiligheid**
 1. **Verbetering tijdens beide proefopstellingen**, in hogere mate bij proefopstelling 2
 - **Proefopstelling 2**
 - Personen woonzorgcentrum meer in straatbeeld en oversteekbaarheid duidelijk beter
 - Files en frustraties aan onder meer spoorwegovergangen zorgen voor meer onveiligheid (sgevoel)
 - Algemene indruk: **gereden snelheid is nog steeds te hoog** -> snelheidsregime aanpassen en snelheid remmende maatregelen dringen zich op
 2. **Noodzaak:**
 - Scheiding voetgangers, fietsers en gemotoriseerd op bepaalde plaatsen waar mogelijk. Snelheidsregime aanpassen en voorzieningen die veilig mengen van de modi mogelijk maakt
 - Weginrichting verbeteren
 - Sensibilisatie en hoffelijkheid
 - Voor fietsers (o.a. speedelecs, wielertoerisme) en auto's
 3. O.b.v. bevraging: veiligheid verbeterd maar snelrijders blijven
 4. O.b.v. objectieve metingen: minder gemotoriseerd verkeer dus sowieso veiliger
 - **Gevoelsmatige bereikbaarheid**
 1. **Verskil tussen proefopstelling 1 en 2**
 - Voetgangers en fietsers: geen verschil – link met doelstelling modal shift
 - **Gemotoriseerd verkeer:** omrijdtijden langer tijdens proefopstelling 2
 - Frustraties en files
 - Verschil in omrijden voor doorgaand verkeer en voor bewoners uit de wijk
 2. O.b.v. bevraging: meermaals aangehaald als belangrijk punt voor bewoners
 - 90% rijdt trager naar zijn bestemming
 - Veelvuldig aangehaald argument tegen proefopstelling 2 in begeleidingsgroep
 - **Eigenschappen van de maatregel**
 1. Voor beide proefopstellingen is toelichting voldoende
 2. Proefopstelling met ANPR-camera's negatief doordat:
 - Geen incentive voor alternatieve vervoermiddelen
 - Juridisch grijze zone en ontlopen
 - Klachten rond boetes
 3. Opties ter optimalisatie proefopstelling met ANPR-camera's
 - Werken met nummerplaatherkenning
 - Algemeen gedragen om camera's ook breder in te zetten
 - >< werklast administratie en politie
 - **Alternatieven voor de auto**
 1. Beide proefopstellingen **geen overstap naar actieve vervoersmiddelen teweeg**
 - In de objectieve cijfers wel een duidelijke stijging van fietsers in proefopstelling 2 en een daling in het aantal verplaatsingen per auto. Dit

terwijl er, volgens de referentiemeting aan de Poederleeseweg, wel degelijk meer autoverkeer was dan, dan tijdens de nulmeting.

De objectieve evaluatie o.b.v. de doelstellingen

- **Geen doorgaand verkeer meer door de wijk Wuytsbergen-Ekelen**
 1. **Behaald** bij beide proefopstellingen
 2. Proefopstelling met ANPR-camera's: bij doorrijdtijd zijn er nog die door de mazen van het net glippen, mits nummerplaatherkenning wordt dit probleem opgelost
- **Minder gemotoriseerd verkeer (modal shift 50/50 nastreven)**
 1. **Behaald** bij beide proefopstellingen
 2. Modal shift-doelstelling nadrukkelijker aanwezig bij proefopstelling 2
- **Meer fietsverkeer in de wijk**
 1. Stijging van fietsers in proefopstelling 2 (ca. 30% meer fietsverkeer)
 2. Nuancering door omgevingsfactoren: het weer en COVID-19 (heropening scholen en horeca) - verschillende maatregelen tijdens beide proefopstellingen
 - Controle van cijfers a.d.h.v. referentiepunt (Poederleeseweg)
- **Minimale stijging van het verkeer in de centrumstraten**
 1. Bij beide proefopstellingen: **verschuiving verkeer naar centrumstraten**
 - Wordt benadrukt als belangrijk aandachtspunt bij invoeren van maatregel
- **Een daling van de snelheid (V85) in Wuytsbergen en Ekelstraat**
 1. **Geen of slechts beperkte daling** bij beide proefopstellingen
 - Proefopstelling 1: status quo
 - Proefopstelling 2: beperkte daling (Ekelstraat -7km/u in beide richtingen)
 2. Noodzaak aan **snelheid remmende maatregelen**
- **Een verbetering van de luchtkwaliteit (nevendoelstelling)**
 1. **Behaald** bij beide proefopstellingen
 2. Minder verkeer= minder uitstoot = verbetering van de luchtkwaliteit
- **De groei van de wijk mogelijk maken op een kwaliteitsvolle wijze**
 1. **Voorzichtigheid** geboden om dit te stellen
 2. Fasering in rekening nemen - toekomstvisie
- **De verhoging van de gevoelsmatige verkeersleefbaarheid door de buurtbewoners**
 1. Zie resultaten bevraging en resultaten begeleidingsgroep

De flankerende maatregelen

- **Engagement**
 1. **Standaard limiet gehele wijk: 30 km/u**
 - Afwijken naar boven (max. 50 km/u) of beneden: mogelijk met motivatie, cf. gescheiden (en conforme) fiets- en voetgangersinfrastructuur, inrichting woonerf...
 2. **Handhavingsstrategie en koppeling**
 3. Opmaak **circulatieplan naar hoofdwegennet** om doorgaand verkeer te weren, cf. weginrichting/aanwezige fietsinfrastructuur
 - Basis daarvoor: met correcte koppeling van infrastructuraanpassingen om het type straat duidelijk te maken
 4. **Hanteren STOP-principe**
 5. **Tonnagebeperkingen en handhaving** (Wuytsbergen, De Zaatweg en Ekelstraat)

6. **Met proefopstellingen werken waar zinvol**
 - Nieuwe maatregelen, waar zinvol, uitproberen met proefopstellingen beperkt in tijd of in plaats
7. **Herzien locaties van de bloembakken** (Bakendonk, Ijzergieterijstraat ...)
8. **Samenwerking Infrabel:** sluitingstijd spoorwegovergangen
9. **Verkeer LU Mondelez:** niet als bestemmingsverkeer binnen projectgebied?
- **Infrastructuur en technologie**
 1. **Aanpassingen wegbeeld** volgend uit standaard limiet 30 km/u
 2. **Snelheid remmende maatregelen doordenken:**
 - Voorrang van rechts / verhoogde kruispunten / onderbrekingen lange weggedeeltes /
 3. **Onderhoud bestaande voetgangers-en fietspaden en rijbanen** (o.a. herasfaltering)
 4. **Gevaarlijke, grijze of zwarte punten** aanpakken (bv. vierarmenkruispunt Wuytsbergen, Bakendonk x Wuytsbergen, ...)
 5. **Verschillende vervoersmodi veilig mengen** op baan (bv. Fietssuggestiestroken, fietsstraten...)
 6. **Verbetering toegankelijkheid voetgangersinfrastructuur**
 7. **Fietsers**
 - Voorzieningen (Wuytsbergen)
 - Fietsstraat Wuytsbergen (stuk Ekelstraat)
 - Scheiding fietsers en gemotoriseerd verkeer (Vossenbergh en De Zaatweg)
 - Opstelvakken fietsers bekijken aan moeilijke punten, vb. spoorwegovergangen
 8. **Wegmarkeringen** (onderhoud, ondersteuning wegbeeld)
 9. **Lange parkeerstroken:**
 - **Ontharding** waar mogelijk (o.a. locaties in Wuytsbergen en Ekelstraat)
 - **Herinvulling functie** ten voordele van actieve weggebruiker
 10. **Oplossingen voor spoorwegovergangen** (ondertunneling e.d.)
 - Begeleidingsgroep benadrukt dat gesprek met Infrabel moet worden aangegaan
- **Educatie en sensibilisering**
 1. Regelmatige **communicatie**
- **Handhaving**
 1. Belangrijk als **sluitstuk**
- **Evaluatie**
 1. Toekomstige samenkomsten begeleidingsgroep
 - Als vertegenwoordigers van de wijk
 - Binnen passend mandaat