**Thematafel mobiliteit - Bewoners**

Woensdag 24 november 2021 – 19u30

*Heb je aanvullingen of toevoegingen voor dit verslag? Klik dan* [***hier***](https://jandenoo453703.typeform.com/to/StlBgcXW)

**Thema’s in de stad**

*Aangenaam wonen, werken en bewegen in Herentals vraagt om een doordachte visie op wonen, mobiliteit en open ruimte. Daarom werken we aan een beleidsplan dat onze gemeente zal voorzien van een langetermijnvisie. Een gevarieerd team van experten maakt het beleidsplan op. Daarbij is de inbreng van inwoners zoals jij van groot belang. We horen graag jouw ideeën en bezorgdheden en zullen je daarom in elke fase van de opmaak van het beleidsplan betrekken. Jij tekende alvast present op de kick-off van het participatietraject. Je volgde het infomoment en/of de thematafels. We willen je nogmaals bedanken voor je interesse en je suggesties.*

**Mobiltieit:**

<https://www.dropbox.com/s/u1q3b9f2ywx33d6/20211122_workshopcanvassen7.jpg?dl=0>

**Wat is een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit?**

Het ruimtelijk beleidsplan vervangt de oude structuurplannen en maakt met haar strategische visie de gemeente klaar voor hedendaagse uitdagingen zoals wateroverlast, hittestress en nieuwe vormen van mobiliteit. Een beleidsplan is dus een gelaagd plan dat vooral kaderstellend zal zijn voor het toekomstig ruimtelijk beleid van de gemeente. Beleidsplannen zijn dus steeds strategisch van aard, maar anders dan de structuurplannen hebben ze tegelijk ook een sterke uitvoeringsgerichte insteek.

Het beleidsplan maakt dus een onderscheid tussen een visie met de ambities en strategieën op lange termijn (met een horizon op 2050) en beleidskaders met concrete acties en projecten op kortere, meer uitvoeringsgerichte termijn (+/- 15 jaar). Deze beleidskaders zijn flexibeler van aard en omvatten een uitgewerkte en duidelijke transitie-agenda waarmee de gemeente de komende jaren gericht aan de slag kan gaan. Beleidskaders zijn ook sneller vervangbaar door nieuwe beleidskaders, eens de acties erin bijvoorbeeld uitgevoerd zijn of wanneer deze niet langer aan de orde zijn.

**Wat is een beleidsplan niet?**

Tegelijk wil dit ook zeggen dat een beleidsplan **geen kant-en-klaar uitvoeringsplan of masterplan** is. Het omvat geen gedetailleerde ontwerpen die een finale eindtoestand weergeven. Een beleidsplan bevat **wél ontwerpend onderzoek**, zeker binnen de individuele beleidskaders, maar dit onderzoek is erop gericht om de beleidsaanbevelingen, instrumenten, strategische projecten en kortetermijnacties te **testen** en te **verfijnen**. De finaliteit van dit ontwerpend onderzoek ligt dus niet in het produceren van een definitief plan, maar in het **formuleren van de juiste stappen** en hun onderlinge volgorde.

**Waarom participatie?**

Omdat een beleidsplan zoveel verschillende thema’s en uitdagingen bevat hebben de gemeente en het studieteam nood aan bijkomende **terreinkennis** en **inzichten in het gebruik van de ruimte**. Het is immers onmogelijk om als onderzoeksteam op korte tijd voldoende eigen kennis te verzamelen over het reilen en zeilen in de gemeente. Hiervoor berusten we op de inzichten en ervaringen van de bewoners, stakeholders en lokale experts. Hun kennis over de eigen gemeente, waarin ze vaak al decennialang woonachtig zijn, is onmisbaar. Het organiseren van participatiemomenten is geen schoonheids- of verkoopsoefening, maar een manier om samen de beste aanpak te onderzoeken.

**Participatie en inspraak? Hoe en wat?**

Zowel de gemeente als het ontwerpteam hecht bijzonder belang aan de **input van de lokale inwoners en middenveldorganisaties** en wil deze input ook actief verwerken in het beleidsplan. Daarom wordt doorheen het hele onderzoekstraject **in elke fase** ingezet op brede participatie.

Participatiemomenten hebben dus **verschillende doelen**. Vroeg in het traject zijn het uitstekende opportuniteiten om aan **draagvlakonderzoek** te doen. Door mensen vanaf het begin te informeren over de stand van zaken binnen het onderzoek en hun feedback hierop te verwerken in het onderzoek, zien mensen het plan inhoudelijke evolueren en groeien. Tijdens deze eerste verkenningsfase werden nog geen verregaande projecten of ideeën voorgesteld maar ligt de focus sterker op de eerste analyse en zetten we deze sessies in om extra lokale informatie over de verschillende kernen te verzamelen. Tegelijk dienen er in een proces soms **moeilijke knopen** doorgehakt te worden. In dat geval moet het team voldoende op de hoogte te zijn van de **verschillende zijden en standpunten van een verhaal**. Ook hiervoor zetten we brede participatie in.

Een laatste doelstelling van participatie bestaat erin om actief op zoek te gaan naar **partners voor de realisatie** van het plan. Dit is breed te begrijpen.

**Eigen co-creatief traject**

1. Binnen deze eerste verkenningsfase ging de participatie in de vorm van een Kick-Off door. Deze bestaat uit een webinar waarop de eerste analyses worden voorgesteld en een dialoogmoment de week erop.
2. In de opvolgende onderzoeksfase organiseert het team debattafels, dit zijn kleine werksessies in waarbij intensief rond een wijk of een woonmilieu wordt gewerkt. In de context van een wijk (of woonmilieu) kan ver in de toekomst gedroomd worden en geïntegreerd over de verschillende beleidskaders heen gesproken worden.
3. De interactieve infomarkt in de daaropvolgende synthesefase kijkt dan weer opnieuw breder naar de volledige gemeente en is sterk actiegericht. Doorheen deze infomarkt komt vooral de onderlinge samenhang tussen de transitie-agenda’s naar voren en hebben we het over rol- en taakverdeling.
4. Ten slotte volgen we in de laatste fase de officiële procedures en organiseren we het openbaar onderzoek met een informatie- en inspraakvergadering. Dit finale moment zien we als het sluitstuk van het co-creatietraject. Hier willen we vooral de laatste onduidelijkheden wegwerken, reacties opvangen en evalueren.
5. Daarnaast omvat dit traject ook regelmatige overleg- en participatiemomenten met de ambtelijke diensten, moeilijker te bereiken doelgroepen, experten, de strategische raden, politieke organen (zowel het College als de Gemeenteraad), ...

**Uitgebreid verslag**

*Algemeen:* De deelnemers pleiten voor haalbare, betaalbare plannen. Kleine, haalbare stappen zijn cruciaal. Zowel op vlak van budget als uitvoering.

*Algemeen:* Het is belangrijk om als stad een duidelijke richting te kiezen, waarop verder kan gebouwd worden. Bijvoorbeeld: een aangenaam en leefbaar centrum. Op deze manier is het duidelijk waar de stad voor staat en wordt het soms eenvoudiger beslissingen te nemen.

*Algemeen:* De aandacht op vlak van mobiliteit mag niet enkel gaan naar bussen, auto’s of fietsers. Ook voetgangers verdienen aandacht. Zeker de Lierseweg vormt hier een aandachtspunt: het voetpad is vaak erg smal of wordt ingenomen door allerhande straatmeubilair (bushokjes, lantaarnpalen...).

*Morkhoven en Noorderwijk:* De deelnemers komen allemaal uit het centrum van Herentals of uit Veldhoven. Ze hebben weinig toe te voegen over de deelgemeentes Morkhoven en Noorderwijk.

* Er wordt aangehaald dat er al **goede fietsroutes** (comfortabel en veilig) bestaan vanuit deze deelkernen naar het centrum van Herentals.
* Wel zijn er **aanpassingen nodig** aan het profiel van de **Wiekevorsteweg-Morkhovenseweg-Paradijsstraat**. De kernen krijgen heel wat (zwaar) doorgaand verkeer te slikken en hoewel een alternatieve route voor bijv. landbouwvoertuigen niet direct te vinden is, zou een aanpassing van het profiel er wel voor moeten zorgen dat men ten minste snelheid en rijgedrag aanpast zodra men de bebouwde kom binnenrijdt.

## Kinderen en jongeren

*Algemeen:* Bij verschillende scholen wordt initiatief genomen om het **openbaar domein rond de** **schoolpoort autovrij** te maken. De deelnemers halen aan dat de stad hierbij wel op veel hulp rekent van de school en ouders om dit in praktijk om te zetten.

*Algemeen:* er is een vraag naar meer en veiligere fietsroutes. Het **initiatief Route2School** bracht enkele jaren geleden al een heel aantal knelpunten in kaart zoals gevaarlijke kruispunten of wegen met gemengd verkeer. Over wat met deze gegevens gebeurt, zijn de inwoners niet op de hoogte. De stadsdiensten geven aan dat deze inventarisatie zeker haar nut heeft bewezen en dat hier nog vaak wordt naar teruggegrepen tijdens trajecten voor nieuwe infrastructuurwerken.

*Algemeen:* een deelnemer oppert een **fietskaravaan** te organiseren. Hierbij fietsen de kinderen samen naar school. Een begeleide fietstocht passeert langsheen de verschillende woonplaatsen van de kinderen en pikt ze met de fiets op.

*De Molekens:* De straat aan de school bij de Molekens wordt **elke schooldag afgesloten voor autoverkeer (schoolstraat)**. Dat zorgt ervoor dat de schoolpoort veilig te bereiken valt. Dit soort systemen zou mogen worden uitgebreid.

*Nonnenvest:* een doodlopende straat vormt een ideale plaats voor experiment. Kan deze omgevormd worden tot een trage weg, waar auto’s niet meer welkom zijn? Op deze straat zijn verschillende scholen geënt. Door de straat enkel toegankelijk te maken voor fietsers, voetgangers en plaatselijk verkeer wordt een **veilige en gezonde schoolomgeving** gecreëerd. Kan een verbod komen op (parkeren voor) auto’s en de Nonnenvest omgevormd worden tot een échte fiets- en wandelstraat?

*Waterloostraat:* **Proefbuurt**! In deze (woon)wijk worden kinderen afgezet met de auto. Bovendien is er veel sluipverkeer. School Kosh in Ieperstraat, verlengde van de Waterloostraat, vormt extra aanleiding om deze buurt autoluw te maken.

*Veldhoven:* Heel wat scholieren vormen ’s ochtends een colonne langs de **Herenthoutseweg**. Dit is een belangrijke fietsroute naar het centrum. Het afwerken van de fietssnelweg F106 zal daar niet zo veel aan veranderen, want de meeste leerlingen moeten naar het oosten naar het centrum. Voor pendelaars naar het industriegebied is deze afwerking wel van belang.

## Fietsnetwerk

*Algemeen:* **Fietsassen doorheen de stad** kunnen niet enkel bijdragen aan duurzame verplaatsingen voor woon-werk of school-werk, maar hebben ook nut op vlak van vrijetijdsverkeer of recreatie.

*Algemeen:* Het **kanaalfietspad** moet versterkt worden, opletten met snelle e-bikes. Kunnen we hier de snelheden niet meer uit elkaar trekken? Gemengd verkeer voelt steeds gevaarlijker aan.

*Algemeen:* **Missing links** moeten worden weggewerkt.

*Algemeen:* De **trage fietswegen** moeten verder worden opgewaardeerd. Verlichting en duidelijke markering vormen randvoorwaarden voor een veiligheidsgevoel. Kunnen deze ook verdere gepromoot worden?

*Algemeen:* Meer fietsstraten! Het invoeren van verschillende **fietsstraten** wordt gezien als een opportuniteit. In een fietsstraat is de auto te gast en blijft deze achter de fietser. Een quick win of grootste impact zien we mogelijks op bijvoorbeeld de school-thuisroutes.

* De deelnemers schuiven volgende straten naar voor: **Collegestraat** en **Kastanjelaan**.
* In de Engelse wijk wordt een knip voorgesteld ter hoogte van de **Waterloostraat**.
* De **Sint-Jansstraat** kan eenrichtingsstraat gemaakt worden. De schoolstraat is nu levensgevaarlijk voor fietsers en voetgangers: Kan dit een veilige route worden richting station?
* De **Toekomstlaan** op het bedrijventerrein is momenteel erg gevaarlijk door het zwaar transport. Is het mogelijk de fietspaden hier goed te scheiden van de weg?

## Woon-werkverkeer

*Algemeen:* Om ook werknemers op de fiets te krijgen, kan het interessant zijn om een gelijkaardig project als **Route2School** op te zetten. Daarbij brengen de **werknemers** de knelpunten in kaart die ze tegenkomen onderweg van en naar het werk. Zo wordt een duidelijk overzicht bekomen van interessante routes, werkpunten en kansen.

*Algemeen:* Het openbaar vervoer moet toegankelijk worden gemaakt, ook voor wie minder mobiel of minder kapitaalkrachtig is.

*Bedrijvenzone kanaal:* Om de bedrijvenzone duurzaam te bereiken wordt voorgesteld een stadsbus in te leggen. Een samenwerking met Den Brand (ondersteuning mensen met een beperking) is hier mogelijk qua materiaal. Hierop aantakkend wordt ook een **shuttlebus** voor scholieren geopperd, kinderen worden nu vaak afgezet met de wagen aan de schoolpoort (1 bestuurder, 1 passagier).

*Bedrijvenzone kanaal:* De veiligheid van het wegdek moet worden aangepast als we mensen met de fiets willen laten komen. De fietssnelweg moet afgewerkt worden.

*Bedrijvenzone kanaal:* Maar het grootste veiligheidsissue is het stationeren van de vrachtwagens op en rond het terrein. Deze parkeerproblematiek moet aangepakt worden, anders zal dit nooit een veilige plek worden. Eénmaal mensen van de fietssnelweg afrijden moet je ook nog veilig tot aan je bestemming kunnen raken. Dit vraagt een herstructurering van het bedrijventerrein waarbij ieder bedrijf/of bedrijven samen hun eigen parkeerissues aanpakken.

## Stations

*Wolfstee*: Is het mogelijk om het **station van de Wolfstee** extra te linken met openbaar vervoer in Herentals? Gezien het een grote werkgever is en veel werknemers aantrekt van ook buiten de stadsgrenzen, kan het interessant zijn om de link te maken met het station Wolfstee. Van daaruit kunnen shuttlebussen vertrekken. Zo wordt ook de kritische massa voor het station Wolfsteeverhoogd, en kan het in de toekomst verder versterkt worden. Hiervoor is een intergemeentelijke samenwerking nodig, want dit druist in tegen de bovenlokale visies.

*Station Herentals:* Van het station van Herentals wordt een aantrekkelijkere stationsomgeving gevraagd die mooier, aangenamer en veiliger aanvoelt.

*Station Herentals:* De parking aan het station trekt veel bestemmingsverkeer aan. Jammer, maar dat is ook het gevolg van een multimodaal knooppunt. De wenselijkheid hiervan wordt bediscussieerd.

*Station Herentals:* Stationsstraat is een gevaarlijk punt.

## Zwaar verkeer

*Centrum:* Zwaar vervoer moet meer **uit het centrum gehouden worden**. Om winkels te bevoorraden kunnen venstertijden ingesteld worden binnen de ring.

*Centrum:* Ook de timing van **afvalophaling** kan beter. Valt heel vaak juist samen met de ochtendspits van scholieren.

*Morkhoven en Noorderwijk:* Hier zit men met veel **zwaar doorrijdend vrachtverkeer**. Alternatieve routes voor de industrie zouden vastgesteld moeten worden, voor lokale landbouwers ligt dit anders.

## Parkeren

*Algemeen:* Aan beide thematafels wordt duidelijk dat er een aantal ingrijpende wijzigingen nodig zijn in het parkeerbeleid van de stad. Bewoners geven aan dat er nood is aan duidelijkheid en handhaving, maar ook aan een opsplitsing en andere regimes tussen lang- en kortparkeren en tussen buurtbewoners en mensen die komen winkelen. Eigenlijk zijn er dus vier soorten profielen.

*Kort parkeren voor winkelen:* Het beleidsplan moet onderzoeken **of kortparkeren een nuttige strategie kan zijn voor het stadspark van Herentals en zo ja op welke plaatsen**. Omdat elke parkeerplaats extra autoverkeer met zich meebrengt moet dit ook in functie van de leefbaarheid bekeken worden, zonder handelaren en mindervaliden te discrimineren.

*Lang parkeren voor winkelen*: Men vraagt meer **geclusterde parking** aan de randen van het centrum.

*Lang parkeren voor bewoners:* Daarnaast moet er een mentaliteitsshift komen in langparkeergedrag van bewoners. Heel veel mensen hebben garages, maar gebruiken die voor stockage omdat men toch één gratis en één goedkopere parkeerkaart krijgt. Zeker bij nieuwe projecten kan dit niet langer het geval zijn en zou een vermindering van het aantal parkeerkaarten ervoor kunnen zorgen dat men/ontwikkelaars aan hun **eigen parkeerbehoefte gaan voldoen**.

*Engelse wijk:* de auto’s staan nu geparkeerd voor de opritten van de bewoners.

## Binnenstad

*Algemeen:* Het centrum van Herentals wordt door de deelnemers als **niet-fietsvriendelijk** gepercipieerd.

1. Dat komt enerzijds door de **inrichting**: de kasseien als symbooldossier. De vele kasseien maken het zeker in de winter gevaarlijk omdat ze dan glad zijn. Het dokkeren over de kasseien met de (bak)fiets leidt ertoe dat velen het centrum mijden en een omweg nemen om aangenaam te fietsen. Kinderen in de bakfiets worden heen-en-weer geschud. Soms kiezen de fietsers voor het voetpad omdat het aangenamer fietsen is, daardoor ontstaan dan weer conflicten met de voetgangers.
2. Anderzijds wordt ook het **gemotoriseerde verkeer** aangehaald als een extra drempel. Hoe zorgen we dat we aangenaam en veilig kunnen fietsen in het centrum? Veel fietsers maken nu een omweg langs de Vesten.

Er is nood aan één duidelijk verhaal. Een basisattitude die fietscomfort vooropstelt en auto te gast maakt. Dat betekent dat we niet willen gaan werken met fietsroutes in de binnenstad, want de fiets heeft **overal binnen de ring prioriteit**. Waar mogelijk wordt ook gevraagd deze te koppelen aan een groen-blauwe structuur: in het centrum liggen nog veel kansen om groen te verbinden.

|  |
| --- |
| *Algemeen:* Hiervoor stellen de deelnemers van de thematafels tien duidelijke strategieën voorop.   1. Deelnemers zijn het unaniem eens dat het **centrum van Herentals autoluw** moet worden. **Autoverkeer wordt dus ontmoedigd.** Het **doorgaand verkeer moet geweerd worden.** We moeten het moeilijker maken om met de auto naar het centrum te komen. Want dat maakt het extra onveilig voor fietsers, zeker ouderen en kinderen hebben schrik! 2. De binnenstad is onderhevig aan veel **sluipverkeer** dat het aanschuiven op de ring wil vermijden. De huidige situatie laat toe dat de auto dwars door het centrum kan. **Circulatie dwars door het centrum moet dus onmogelijk gemaakt** worden. 3. Ook veel bewoners nemen de auto om naar het centrum te gaan. Net omdat het kan! De infrastructuur aan de toegangspoorten van de stad lokt de auto’s tot in het centrum. Het **bestemmingsverkeer moet dus ook achteruit**, net als het doorgaand verkeer. 4. Er is nood aan een **duidelijk snelheidsverhaal**. 30 km/u overal in de binnenstad. Op de ring zelf kan meer, al mag deze ook gedownsized worden. 5. **Bewustwordingsacties** over verkeersveiligheid voor automobilisten én fietsers. 6. De **zwarte fietspunten** moeten direct aangepakt worden. 7. Bij alle **infrastructuurwerken** moeten de wegprofielen systematisch aangepast worden aan de noden van de toekomst, niet aan de huidige behoeftes. Wegenwerken zijn dus een opportuniteit om het beleidsplan in uitvoer te brengen. 8. Waar geen apart afgesplitst fietspad ligt, zou een straat per definitie een **fietsstraat** moeten zijn. Deelnemers zien alle straten binnen de ring dus als een ‘**fietszone’**. Men beseft aan de tafels wel dat dit systeem niet kan werken zonder handhaving en aanpassingen aan de infrastructuur. Mensen houden zich in hun eigen straat misschien wel aan het fietsstraatprincipe, maar als dit wordt doorgevoerd in het hele centrum zal dit veel geduld vragen. 9. Er zijn meer **fietsfaciliteiten** nodig. Grote fietsenparking op openbaar domein. Een centrale collectieve fietsenparking van Herentals (bijv. op de -1 van een ondergrondse parking) zou voor veel centrumbewoners handig zijn. 10. In het centrum is nogal wat **busverkeer**. Sommige deelnemers ijveren voor meer haltes in het centrum, anderen geven aan dat er te veel bussen zijn en deze te snel rijden. Tijdens het gesprek kwam naar boven dat alle deelnemers het erover eens zijn dat bussen welkom zijn in het centrum, om het openbaar vervoer verder aan te moedigen. Maar omdat de bussen, wegens strak tijdsschema van buschauffeurs, soms nogal roekeloos lijken te rijden hebben –zeker kinderen- schrik om te fietsen door het centrum. Er wordt geopperd om de bussen die langere afstanden nemen zoals de bus naar Turnhout, het centrum zouden moeten mijden en zich langsheen de grotere invalswegen moeten verplaatsen. De meer lokale bussen zijn zeker wel nog welkom in het centrum. Met andere woorden: de grote lijnen aan de rand van de stad, deze die dichtbij zijn via stadscentrum. |

## Mobiliteit buiten de kernen

*Noorderwijk en Morkhoven:* Het **ontharden** van landbouwwegen zou op gemeentelijke schaal bekeken kunnen worden.

*Algemeen*: Het ontsluiten van recreatief en toeristisch aanbod mag niet uit het oog worden verloren. Dat is te linken met erfgoed en de toeristische visies van de provincie.

## Alternatief autogebruik

*Algemeen:* De omslag naar **elektrisch rijden** vraagt om de installatie van laadpalen. De plaatsing hiervan moet strategisch gebeuren en biedt een extra kans in de mentaliteitsswitch richting meer duurzame verplaatsingen. Het is belangrijk om deze buiten het centrum te voorzien en niet over het hele grondgebied te verspreiden. Deze mogen ook geen aanleiding geven tot het privatiseren van parkeerplaatsen.

*Algemeen:* **Deelmobiliteit** moet verder gepromoot worden. Vandaag zijn er uitsluitend privé-initiatieven. Autodelen vormt vandaag nog vaak een financieel risico voor geïnteresseerden. Samenwerkingen met cambio moeten worden opgesteld. De stad geeft aan recent te hebben ingetekend op een raamcontract met IOK voor een Kempisch deelsysteem dat het delen van wagens faciliteert en promoot.

*Algemeen:* Van het beleidsplan verwacht men dus dat men **verdere** **opportuniteiten vormgeeft** die dit systeem nog verbeteren, zoals het gebruik van onderbenutte (private en publieke) parkings en collectieve laadpalen.

## Winkelen

*Algemeen:* is het mogelijk om een **verzamelpunt te voorzien voor goederen en inkopen**? Of inkopen laten leveren? Daarvoor gaan de mensen immers met de wagen naar het centrum, of gebruiken dit toch als excuus. Een centraal verzamelpunt aan de rand kan het autoverkeer stroomlijnen.

## Inclusieve mobiliteit

*Algemeen:* Deelnemers geven aan dat er nog heel wat stappen te zetten zijn als we onze publieke ruimte en **mobiliteit inclusiever** willen maken. Nog te vaak vormen straatelementen op **smalle voetpaden** een hindernis voor mensen die slecht ter been zijn. Dit is ook sociaal van belang omdat mensen tegen vereenzaming moeten blijven durven buitenkomen. De **vernieuwingen aan het Sint Jozefinstituut** worden als een goed voorbeeld aangehaald.

*Algemeen:* De toegankelijkheid van het centrum voor **rolstoelgebruikers** wordt ook gehekeld. Vooral de kasseien blijken hier een spelbreker dat het moeilijk maakt om zich als rolstoelgebruiker te verplaatsen doorheen de binnenstad.

*Algemeen:* Daarnaast moet het beleidsplan het vervoer op maat binnen Herentals verder uitwerken. Dit kan bijvoorbeeld door elektrische wandelbusjes tussen de binnenstad en de vier rusthuizen of door meer te werken met vrijwilligersorganisaties (Convent/Minder Mobielen Centrale).

## Sensibilisering en de mental shift

*Algemeen:* Herentals heeft al veel te bieden op vlak van fietsinfrastructuur. Hoe kunnen we inwoners extra sensibiliseren om ook hen te laten kiezen voor de fiets? Herentals als **fietshoofdstad**! Misschien kunnen bekende fietsende inwoners hier mee campagne voor voeren?

*Algemeen:* Hoe verhogen we het **draagvlak** voor meer duurzame verplaatsingen? Een wagenpark, een groot huis en verre vliegreizen worden vaak nog als parameters beschouwd om aanzien en respect te verwerven. Hoe keren we deze opvatting?

*Algemeen:* Een bevraging naar **mobiliteitsnoden**. Waarom nemen de mensen nu de auto? Het beleid moet hierop afgestemd worden.

*Algemeen:* De **auto** staat nu bijna altijd **voor de deu**r. Kunnen we dit aanpakken? Kunnen we de auto’s niet clusteren per wijk? Dat zal de keuze voor een ander vervoersmiddel verhogen. Neem hierbij de omslag naar elektrische wagens mee en grijp dit als een kans: voorzie laadpalen op strategische plaatsen en koppel deze aan het aanbieden van deelauto’s.