**Thematafel mobiliteit - Middenveld**

Woensdag 24 november 2021 – 15u

*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/gz8u4zwycl6lz6k/20211122_workshopcanvassen6.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. Tenslotte 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**

## Binnenstad

*Algemeen*: Er moeten heel wat uitdagingen worden samengebracht in de binnenstad. Het beleidsplan heeft als doel om knopen door te hakken op een aantal urgente vraagstukken en een lijn te vinden in een aantal lopende studies. Men vraagt vooral om duidelijke standpunten.

Vraagstukken:

* Prioritaire routes (bijv. veilige schoolfietsroutes) per modi bepalen in de binnenstad en dan naar buiten toewerken.
* Quick-win definiëren (zie mobiliteitsplannen Geel en Turnhout)
* Circulatie in de binnenstad regelen (zie mobiliteitsplannen Gent en Hasselt)
* Ontharding en vergroening in het centrum in functie van het hemelwaterplan
* Trage routes vinden tussen geclusterde parkings en het centrum
* Herinrichting stationsomgeving
* …

Lopende studies

* Studie Zuiderkempen
* Studie Noorderkempen
* Studie ABO-as
* Spooroverwegen en ondertunnelingen langs de Ring (Streefbeeldstudie)
* Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bruggenbeemd/Olympiadelaan
* …

## Doorstroom Ring en ABO

*Ringweg*: Spoorwegovergang aanpakken (voorontwerp N325 + N322 + Wijngaard). Afstemming met de spoorwegen nodig. Deze streefbeeldstudie start volgend jaar. Heel wat file bij gesloten overwegen, zeker als het busstation niet bereikbaar is.

*Kruiswegen met de Ring:* Deze moeten ook aangepakt worden, typeaanpak in het beleidsplan.

*Olympiadelaan*: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Bruggenbeemd/Olympiadelaan vraagt ook afstemming met het beleidsplan rond mobiliteitsvraagstukken zoals ontsluiting en circulatie maar ook rond ruimtelijke thema’s zoals verdichting en waterberging. Hiervoor moet er connecties en afspraken gemaakt worden met de provincie.

## Kamersysteem circulatie

*Algemeen*: Het voorgestelde systeem van kamercirculatie of superblocks per wijk is niet enkel voor de jeugd goed. Van het circulatiesysteem verwacht men dat het ongewenst doorgaand verkeer in het centrum weert, door vlot te rijden op de hoofdwegen, zodat sluipverkeer niet nodig is.

De binnenstad zou dus voornamelijk moeten focussen op het bestemmingsverkeer. Hier zit ook een verantwoordelijkheid voor buurtbewoners zelf om in hun eigen wijk anders te gaan bewegen

## Ruimte maken voor actieve weggebruiker

*Kastanjelaan en Meidoornlaan:* Auto’s weghalen zodat fietsers veilig kunnen rijden.

*Veldhoven*: Autoluwe buurt maken, er is al genoeg verkeersinfrastructuur.

*Veldhoven*: Knip onder de oude spoorweg, ontvlechten van fiets en auto.

*Algemeen*: Deelnemers van de tafel vragen zich af of er überhaupt een fietspad moet zijn om de veiligheid te vergroten. Welke andere instrumenten kunnen ingezet worden om dit ook veilig te maken zonder het extra aanleggen van nieuwe fietspaden?

## Kinderen, jongeren en schoolroutes

*Algemeen*: Als men werkt aan de verkeersveiligheid en het zelfstandig verplaatsen voor kinderen en jongeren, werkt men eigenlijk direct aan meer dan dat. Verkeersveiligheid wordt eigenlijk iets voor alle leeftijden. Kijk breder en zie publieke ruimte voor **8 tot 80-jarigen**. Dit zou het uitgangpunt moeten zijn.

*Algemeen*: De thematafel geeft duidelijk aan dat **autoverkeer tijdens de spitsen hier de grootste oorzaak is van onveiligheidsgevoel**. Weren van doorgaand verkeer tussen het zwak verkeer.

De colonnes schoolverkeer worden gekruist door heel wat sluipverkeer dat absoluut uit de wijken gehaald moet worden. Een concept van ‘**mobiliteitskamers’** per woonwijk wordt daarom naar voren geschoven.

*Algemeen*: Aansluiten op onderzoekwerk van **route2school**

*Algemeen*: Specifieker worden volgende problemen verder opgelijst:

* Veilige routes van **de zuidelijke dorpen** (Daemsstraat)
* Verlichte **fietspaden**. De jeugd die vanuit de dorpen naar centrum komen, vaak in alle vroegte
* Alternatieve systemen parallel met de steenwegen zijn nodig
* Het **oversteken van de ring op** verschillende plaatsen
* **Kwaliteit fietspaden**, oversteekpunten (lijst met knelpunten is beschikbaar bij administratie van de stad).
* Speciale aandacht voor de **scholenclusters op de ABO-as**. Hier komen veel verkeersstromen samen en rijdt men door elkaar (kiss and ride, OV, voetgangers, fietsers, wagens).

## Snelheid

*Algemeen*: Snelheid hangt af van **inrichting en handhaving**.

*Algemeen*: Hoe en hoeveel er **gehandhaafd** moet worden, hoeft niet tot in detailgraad in het beleidsplan. Wel kan het beleidsplan een aantal **instrumenten/manieren om te handhaven** voorstellen met eventuele referentie (bijv. ANPR Collegewijk Edegem en Wijlen).

*Algemeen:* Belangrijker dan handhaving is de inrichting en het wegbeeld. Onze wegen zijn niet ingericht volgens de gewenste snelheden, en snelheid volgt inrichting. Vooral bij de overgangen is dit problematisch. Het beleidsplan zou logica en een toolbox moeten leveren van **principes en kruispuntoplossingen** om de inrichtingen van overgangen aan te passen.

## Parkeren in het centrum

*Algemeen*: Als we over parkeren spreken, is het belangrijk om **een duidelijke opdeling** te blijven maken tussen lang- en kortparkeerders en tussen mensen die in het centrum wonen of hier een boodschap komen doen.

* *Algemeen*: In het ruimtelijk beleid zou het voorzien van aangename **wandelroutes** (bijvoorbeeld tussen randparkings en de kern) de voorrang moeten hebben op het voorzien van parkeerplaatsen.
* *Algemeen voor kort- en langparkeerder:* Parkeergelegenheid voor shoppers die we willen aantrekken van buiten Herentals blijft een vraagstuk. Moet dit **kosteloos blijven?** Of kunnen hogere kosten in het centrum mensen aanmoedigen om zich aan een randparking te parkeren?
* *Algemeen voor shoppers*: Hoe kunnen we dit **clusteren aan de rand** en hoe dicht moeten we dan bij het centrum blijven? Deze vraag is gelijkaardig aan die van het OV in het centrum. 5 minuten wandelen is aanvaardbaar als de routes aangenaam zijn en ook auto’s uit het centrum geweerd worden.
* *Algemeen voor bewoners die lang parkeren:* Inzetten op **deelauto’s**, deelparkeren en het verminderen van het aantal wagens per gezin. **Nieuwe woningen** moeten verplicht gekoppeld worden met deelwagens in plaats van parkeerplaatsen.
* *Algemeen*: Wat is de haalbaarheid van grotere **ondergrondse complexen?**
* *Algemeen voor kort parkeren:* **Handhaving** blijft een vraagstuk. Wie gaat dit doen en werkt dit voor mensen die heel kort in- en uitstappen.

*Algemeen*: Van het beleidsplan mobiliteit wordt verwacht dat:

* Er een afzonderlijk parkeerbeleidsplan wordt opgenomen in het beleidsplan
* En meer **consistent** en sturend verhaal wordt opgebouwd dat cruciaal is voor beleving in de stad
* Er een koppeling gemaakt wordt tussen **het trage wegennetwerk** en de clusterparkeerplaatsen
* Er **acties op verschillende termijnen** (bijv. parkeerverordeningen) en niveaus worden beschreven (clusterplannen, parkeerplaatsen voor 2e wagens, …)

## Werk

*Algemeen*: Men heeft binnen de stad al langer ervaring met het werken met schoolroutes om kinderen en jongeren veilig naar school te brengen. Gelijkaardig zouden we moeten beginnen werken met ‘**bedrijvenroutes’** om werknemers, vrij van vracht- en personenwagens, tot op hun werk te krijgen.

*Algemeen*: Als proefproject kunnen we deze werkroutes ‘bike2work’ in kaart brengen.

*Station & Wolfstee:* De **verbindingen naar het station** zijn voor deze doelgroep zeer belangrijk en ook het **station Wolfstee** zou hier alternatieven kunnen bieden.

Industrieterrein: Om conflictvrije werk-fietsroutes te maken, zullen bedrijven grondafstand moeten doen om fietspaden aan te leggen. Er is nood aan een masterplanvisie.

## OV algemeen

*Algemeen*: Het Beleidsplan Herentals geeft input voor wenselijke verwezenlijkingen. Daarom is er een noodzaak om toch **openbaar vervoer op te nemen in het beleidsplan**, ook al is het een bevoegdheid van de Vervoerregio.

* Specifiek verwacht men aanvullende uitspraken over de bereikbaarheid van: **(1) de zuidelijke dorpen en deelgemeentes, (2) van industriezones tot centrum** en (3) van industriezones naar clusters buiten de gemeente Herentals.
* Een beleidsplan kan ook makkelijker opdelen in lange en korte-termijnacties
* En uitspraken doen over **vervoer op maat** (zie verder).

## Openbaar vervoer door het centrum

In welke mate we OV door het centrum willen, blijft een openstaande vraag. Het **initiatief voor een uitweg ligt hier bij de stad** en moet daarna naar de Vervoerregio overgeheveld worden. Deelnemers merken op dat het verplaatsen van OV naar de rand aanvaardbaar is, als dit ook voor auto’s geldt (zodat er duidelijk merkbare kwaliteitsvoordelen zijn en er dus aangename routes ontstaan in de binnenstad).

## Sociale tewerkstelling & basisbereikbaarheid

*Algemeen*: Deelnemers van de thematafel vragen dat het beleidsplan **duidelijke garanties** geeft om vervoer op maat permanent vorm te geven.

*Veldhoven*: Actoren, zoals het maatwerkbedrijf **Kaliber in Veldhoven, hebben nood aan zekerheid** op lange termijn, omdat hun locatiekeuze afhangt van het openbaar vervoer. Zij zouden graag verhuizen richting het bedrijventerrein. Fiets is voor deze actoren geen optie, dus moeten er bilateraal afspraken worden gemaakt met de stad en/of De Lijn. Anders wordt de auto het enige alternatief.

## Mental shift

*Algemeen*: Er is nood aan een **mentale omslag** bij de Herentalsenaar. Hiervoor moeten de alternatieven inzicht komen. Het gaat dus niet alleen om het voorzien van veilige en vlotte routes, maar ook om het promoten ervan.

## Zwaar – en landbouwverkeer

*Noorderkempen en Morkhoven:* Zwaar verkeer en landbouwvoertuigen zorgen in de kernen voor gevaarlijke situaties en redelijk wat overlast. Alternatieve routes zijn vaak moeilijk te vinden (zeker voor lokale landbouwers). Controle (met ANPR) wordt gevraagd, maar zal zeker niet alles oplossen, vandaar dat ook **aanpassingen aan het wegprofiel** gevraagd worden.

## Scope mobiliteitsplan

*Algemeen:* Van het beleidsplan mobiliteit wordt verwacht dat

* Het beleidsplan moet uitspraken doen over welk **type van verkeer** je wil binnen en buiten het centrum.
* Het legt **principes met krijtlijnen** vast,odat andere plannen hierop kunnen geënt worden.
* Het bepaalt netwerken op verschillende schaalniveaus en maakt **duidelijke keuzes.**
* **Lopende trajecten** (Vervoersregio, Noorderkempen, Zuiderkempen, …) moeten gekoppeld worden met het plan en waar nodig verfijnd (bijv. het vervoer op maat t.o.v. de Vervoerregio of verder bouwen op de conceptnota van de Studie Zuiderkempen).
* **Quick wins** moeten gedefinieerd worden en prioriteiten aangegeven.
* Tenslotte geeft het mobiliteitsplan, meer dan andere plannen, een mogelijkheid om **verder na te denken over de verre toekomst** en elementen zoals de elektrificatie en autonoom rijdende wagens te integreren.