BEERSE OUD-TURNHOUT TURNHOUT VOSSELAAR

Mobiliteits-plan

Gewoon gaan!

Samen onderweg naar een gezonde en veilige omgeving

STADSREGIO TURNHOUT

BEERSE - OUD-TURNHOUT - TURNHOUT - VOSSELAAR

Mobiliteits plan

1. Gewoon gaan! | 5

SAMEN ONDERWEG NAAR EEN GEZONDE EN VEILIGE OMGEVING | 6
SAMEN AAN EEN MOBILITEITSPLAN BOUWEN | 8

2. Onze uitdagingen, kansen en doelstellingen | 11

UITDAGINGEN EN KANSEN | 12
AMBITIE MODAL SHIFT | 13
DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPLAN | 14

3. Zes bouwstenen voor onze mobiliteit | 19

1 | COMFORTABEL EN VEILIG FIETSNETWERK | 22
2 | BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER EN VLOT OVERSTAPPEN | 30
3 | VERKEERSLUWE BUURTEN EN VERBINDENDE WEGEN | 44
4 | LEVENDIGE KERNEN | 58
5 | EFFICIËNTE LOGISTIEK MET MINIMALE IMPACT | 74
6| SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT | 84

4. Gebiedsgericht programma | 97

A | ZONE NOORD-WEST | 102
B | ZONE ZUID-WEST | 110
C | ZONE ZUID | 118
D | ZONE OOST | 126
E | ZONE HOV | 136

5. Samen bouwen aan onze mobiliteit | 145

6. Roadmap | 155

7. Bijlagen | 161

contactpersoon:
Ward Ronse
ward@buur.be

1 | Gewoon gaan!

Samen onderweg naar een gezonde en veilige omgeving

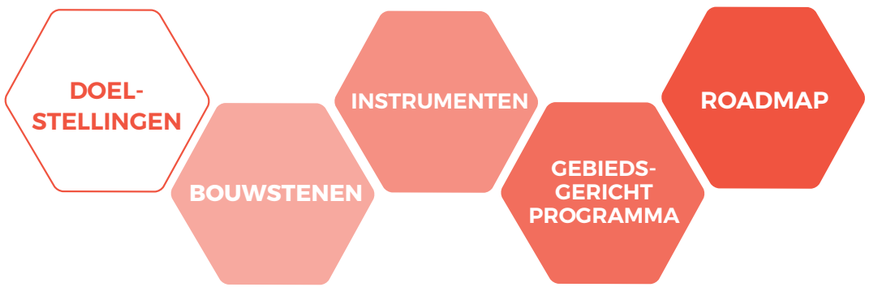
De vier gemeenten van het Turnhoutse regionaalstedelijk gebied - Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar - maken samen een vernieuwd mobiliteitsplan. De schepenen bevoegd voor mobiliteit en ruimtelijke ordening van de vier gemeenten, geruggesteund door de beleidsgroep van burgemeesters en andere schepenen, werken hiervoor nauw samen. De verkenningsnota en uitwerkingsnota waren de eerste stappen. We kozen resoluut voor vier globale doelstellingen: de leefkwaliteit en gezondheid verhogen, onze gemeenten beter bereikbaar maken met de fiets en het openbaar vervoer, en onze gemeenten klimaatrobuuster maken. We stelden ook de ambitie om tegen 2035 het aantal duurzame verplaatsingen (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer) te verdubbelen en het aantal autoverplaatsingen met 25% te verminderen. Die ambitie vormt de hoeksteen van ons mobiliteitsplan!

In het mobiliteitsplan leggen we onze visie op mobiliteit vast. Hoe willen we onze doelstellingen bereiken? Het bevat instrumenten die over het hele regionaalstedelijk gebied kunnen toegepast worden, maar ook heel concrete locatiegebonden acties en projecten die we de komende jaren willen uitvoeren.

Tegelijk met de opmaak van het vernieuwd mobiliteitsplan van onze vier gemeenten, loopt het proces in de vervoerregio Kempen naar een eerste regionaal mobiliteitsplan. In dat regionaal mobiliteitsplan stippelen we, samen met de 24 andere gemeenten en de bovenlokale partners, een regionaal mobiliteitsbeleid voor de hele vervoerregio uit. Ook in de Vervoerregio is de samenwerking tussen onze vier gemeenten sterk: we spreken er met één stem.

Onze mobiliteitsvisie vormt een stevig fundament om onze omgeving gezonder en veiliger te maken.

Dit plan is de gids voor ons mobiliteitsbeleid de komende jaren



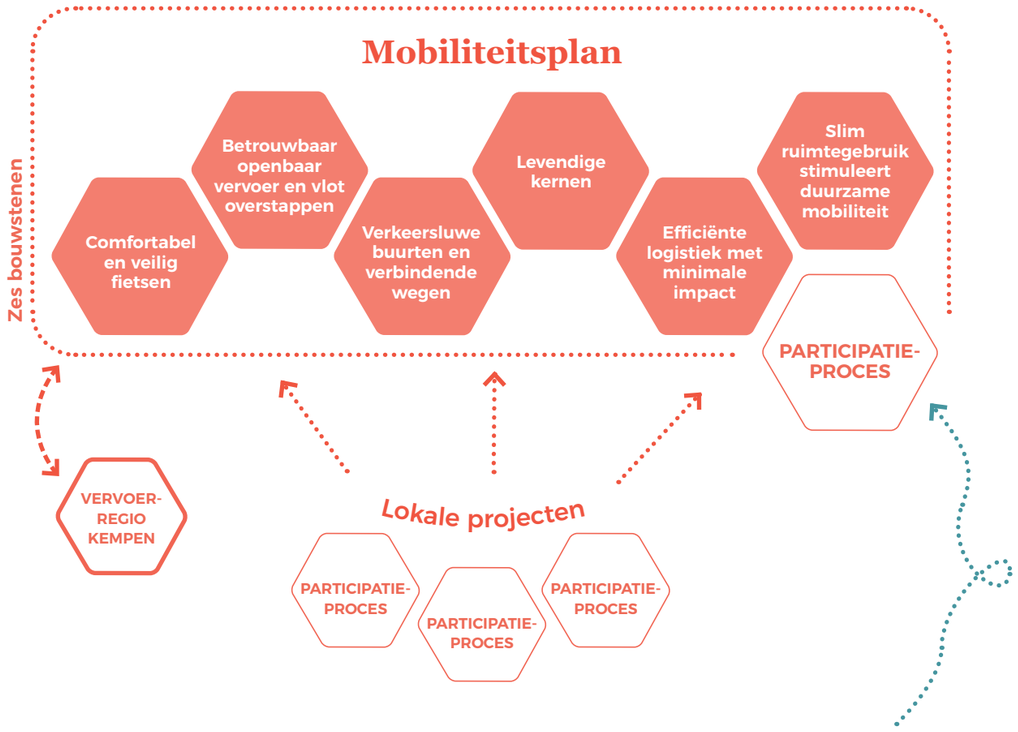
Onze mobiliteitsvisie, die verderop uitgebreid beschreven wordt, is gebaseerd op zes bouwstenen. Per bouwsteen hebben we instrumenten uitgewerkt, waarmee we de doelstellingen van de bouwsteen kunnen realiseren. De bouwstenen en instrumenten moeten samen een stevig fundament vormen voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren. Zo stellen we een zeer ambitieus fietsnetwerk voor zodat elke fietser een veilige en comfortabele route vindt. Door de komende jaren in te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer én aantrekkelijke hoppins, willen we - samen met de Vervoerregio - ons openbaar vervoer de noodzakelijk kwaliteitsimpuls geven. Verder willen we, via een doordacht mobiliteitsbeleid, werk maken van aangename, verkeersluwe woonbuurten en levendige kernen. Ook voor het logistiek verkeer slaan we de duurzame weg in. Bovendien koppelen we de transitie naar duurzame mobiliteit aan onze ruimtelijke ordening. Een slim ruimtegebruik, gestoeld op het nabijheidsprincipe, moet ervoor zorgen dat onze mobiliteit op lange termijn nog vlotter en aangenamer wordt.

In het gebiedsgericht programma wordt onze visie toegepast op enkele zones. Dat programma bevat heel concrete acties en projecten die we de komende jaren zullen realiseren. Met die acties brengen we onze doelstellingen op vlak van leefkwaliteit, bereikbaarheid, gezondheid en klimaat in de praktijk.

Kortom, we zijn ervan overtuigd dat onze mobiliteitsvisie en het actieprogramma een belangrijke basis legt voor een gezonde en veilige omgeving.

Marc Boogers, schepen mobiliteit Turnhout
Gilles Bultinck, schepen mobiliteit Vosselaar
Ruben Segers, schepen mobiliteit Oud-Turnhout
Rommy Swinnen, schepen mobiliteit Beerse

Samen aan een mobiliteitsplan bouwen



Elke mening telt!

De workshops begin februari 2021 leverden heel wat waardevolle input op. We kwamen te weten wat er leeft bij de gemeenteraadsleden, de inwoners en de overheidspartners. Aan de hand van drie thema's gingen we in kleinere groepen het (digitale) gesprek met elkaar aan: (1) samen bouwen aan een fijne buurt, (2) levendige kernen en (3) een versnelling hoger voor de fiets.

Het werd duidelijk dat onze doelstellingen breed gedragen worden. We onderschrijven allen het belang van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Over hoe we deze doelstellingen het best bereiken, lopen de meningen uiteen. Voor de één is een aangepast snelheidsregime de belangrijkste maatregel, voor de ander is vooral meer groen op straat van belang. Ook de bereikbaarheid van onze kernen staat hoog op de lijst. Tegelijk was het besef groot onder de deelnemers dat mobiliteitsbeleid gepaard gaat met keuzes maken. Keuzes die niet altijd evident zijn. De meningen en ideeën die tijdens de workshops naar boven kwamen, zijn verwerkt in dit mobiliteitsplan.

Een mobiliteitsplan maken we niet alleen. We wensen ook andere belangrijke betrokkenen een stem te geven en zo de kwaliteit van het resultaat en de betrokkenheid in de uitvoering te verhogen. Bij de opmaak van dit mobiliteitsplan werden heel wat partners en actoren betrokken. Via verschillende workshops werd gepeild naar wat we belangrijk (of minder belangrijk) vinden in onze dagdagelijkse mobiliteit. Zo maken we werk van een gezamenlijk mobiliteitsplan.

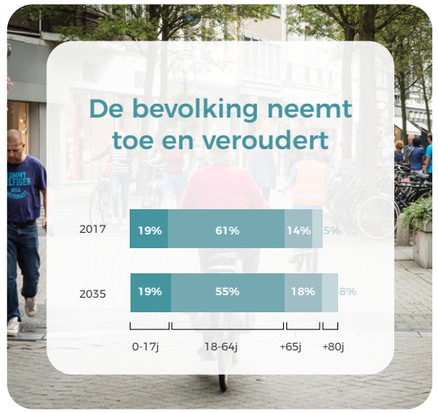
Begin februari organiseerden we vier workshops: voor gemeenteraadsleden, voor inwoners actief in adviesraden, voor lokale en regionale organisaties en voor overheidspartners. Tijdens deze workshops was er veel enthousiasme bij de meer dan 200 deelnemers die mee nadachten over hoe we onze streefdoelen nu kunnen gaan realiseren. We kregen zeer waardevolle input, vanuit uiteenlopende perspectieven, die meegenomen werden in het onderzoek. In elk van de workshops werden de hoofdlijnen van de zes bouwstenen voorgesteld en werd gepeild naar de mening van de aanwezigen. Ieder van hen kreeg de mogelijkheid om mee te geven wat zij belangrijk vinden en hoe onze mobiliteit er in de toekomst volgens hen moet uit zien.

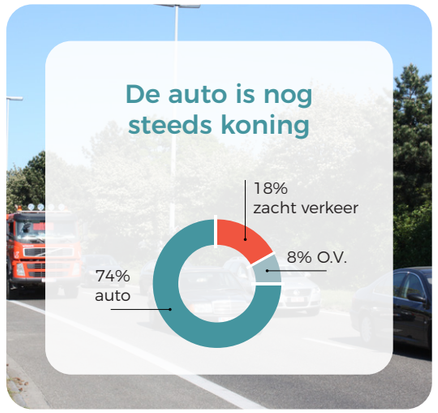
Tijdens een tweede workshop in juni werd teruggekoppeld hoe alle feedback tot de mobiliteitsvisie geleid heeft.

Parallel aan de opmaak van het mobiliteitsplan, lopen verschillende lokale projecten. Dit zijn studies over mobiliteit en ruimte die inzoomen op een specifiek gebied met concrete onderzoeksvragen en worden gemeentelijk georganiseerd. Ook in deze lokale projecten zullen bewoners en partners betrokken worden. De resultaten hiervan werden - waar mogelijk - meegenomen in het mobiliteitsplan.

2 | Onze uitdagingen, kansen en doelstellingen

Uitdagingen en kansen

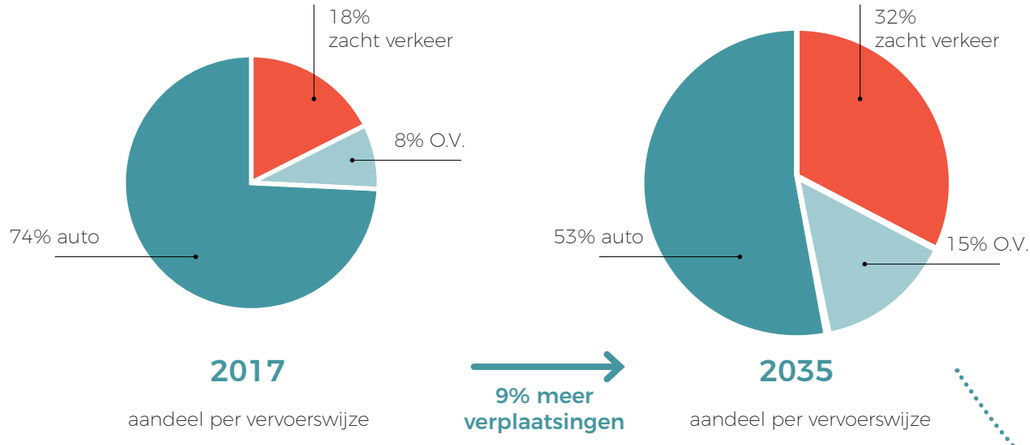




Bron: www.provincieantwerpen.be

Noot: in de verkenningsnota worden deze uitdagingen en kansen uitvoerig beschreven. Deze nota is terug te vinden op https://www.stadsregioturnhout.be/mobiliteitsplan.

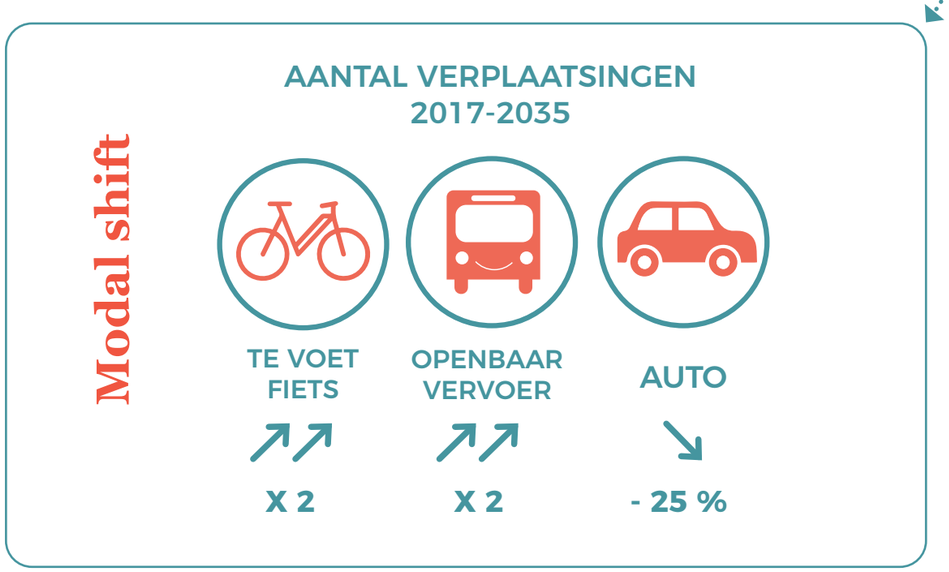
Ambitie modal shift



Bron data: Vlaams Verkeersmodel

Om onze doelstellingen te behalen moeten we het aantal autoverplaatsingen met een kwart doen dalen. Tegen 2035 mikken we op 32% verplaatsingen met zacht verkeer en 15% verplaatsingen met openbaar vervoer.

in absolute aantallen betekent dat

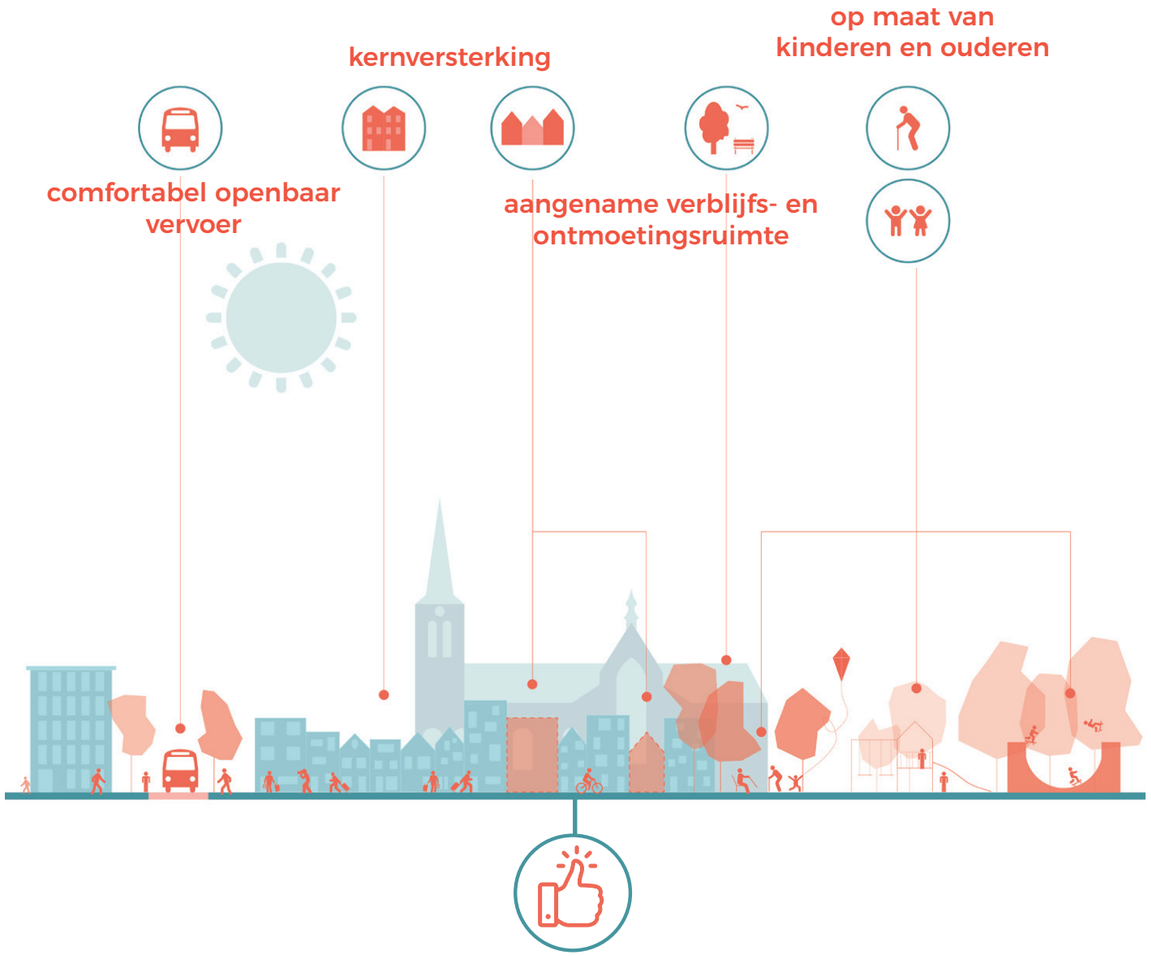


Doelstellingen mobiliteitsplan

DOELSTELLING 1: LEEFKWALITEIT GARANDEREN

We versterken onze stads- en dorpskernen. De mobiliteitsruimte is er ingericht als aangename verblijfs- en ontmoetingsruimte. Zo is er meer leven in onze straten en winkelgebieden. Verplaatsingen met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet zijn comfortabel en betrouwbaar, o.a. dankzij een betere doorstroming. Een hogere aantrekkelijkheid van duurzame vervoerswijzen verdringt de file en het sluipverkeer.

Iedereen kan gelijkwaardig deelnemen aan ons mobiliteitssysteem. Onze publieke ruimte wordt ontworpen op maat van kinderen en ouderen.

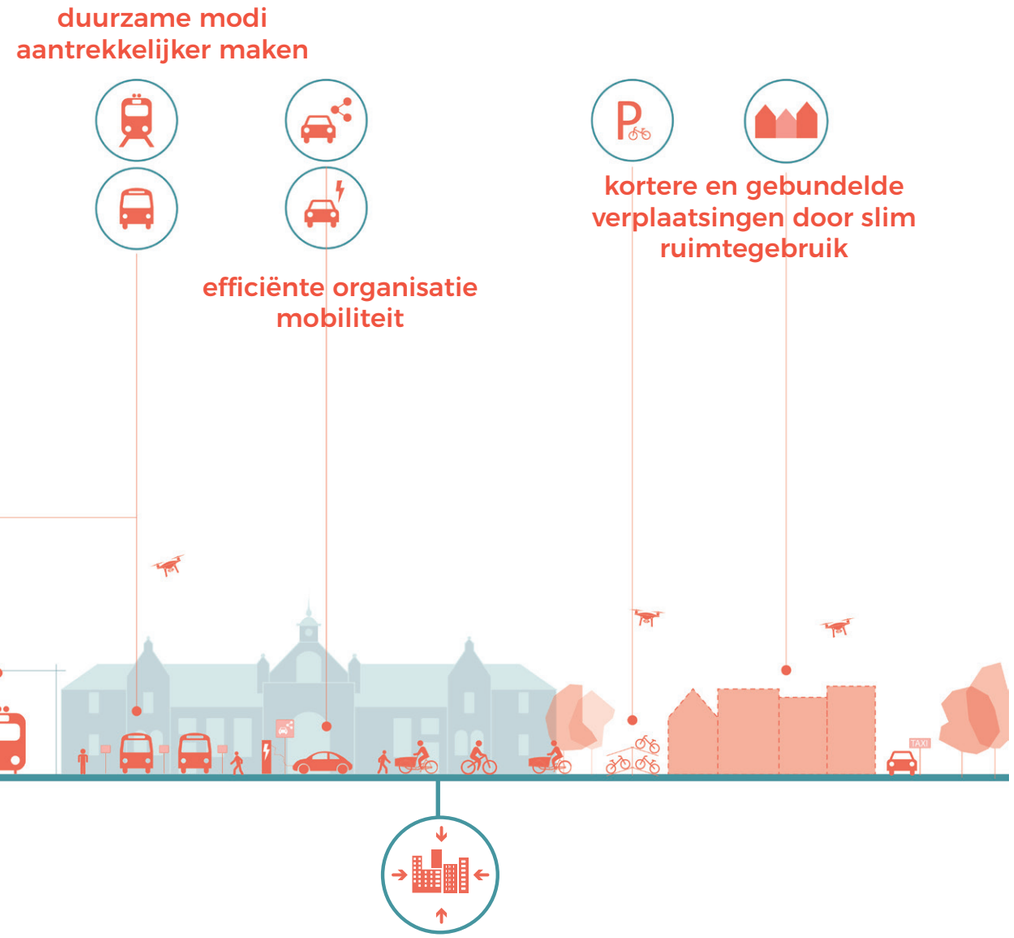


Leefkwaliteit

DOELSTELLING 2: BEREIKBAARHEID VERHOGEN

Onze steden, dorpen en attractiepolen zijn bereikbaar met verschillende vervoersmodi, in het bijzonder met duurzame modi. Bereikbaarheid is op maat van elke plek, op een doordachte, selectieve manier georganiseerd, om ongewenste effecten te vermijden. Onze economie groeit op duurzaam bereikbare locaties. Onze goederenstromen zijn georganiseerd op maat van elke locatie. We stimuleren logistiek vervoer via het kanaal en kleinschalige, duurzame distributienetwerken in dichtbebouwde gebieden.

Intelligent ruimtegebruik leidt tot kortere en meer gebundelde verplaatsingen. Onze mobiliteit is zo efficiënter georganiseerd. Mobiliteit is één van de aspecten die onze ruimtelijke ontwikkelingen stuurt.

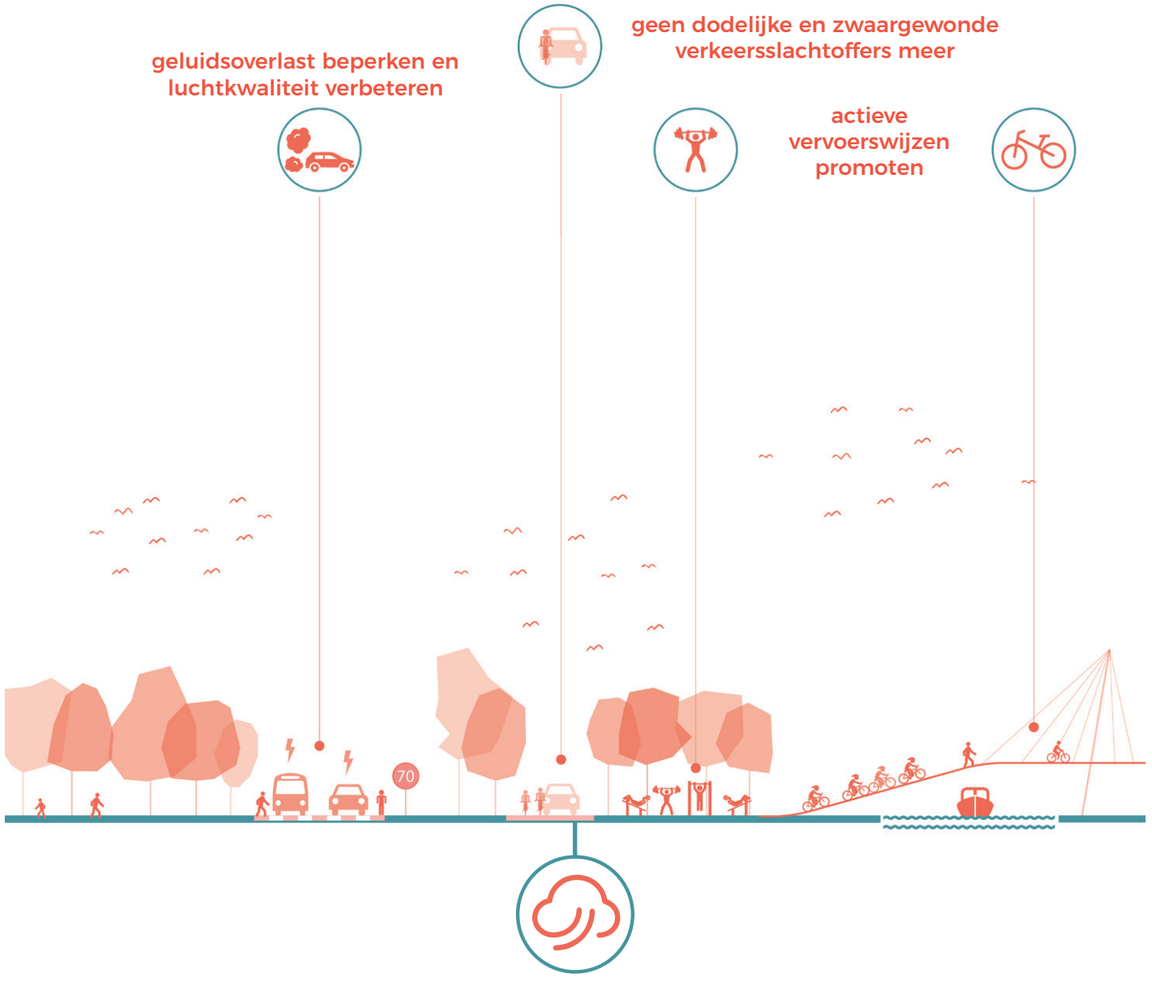


Bereikbaarheid

DOELSTELLING 3: GEZONDHEID VERBETEREN

We gaan voor 'vision zero': zo snel mogelijk naar nul dodelijke en zwaargewonde verkeerslachtoffers. De inrichting van onze straten en pleinen, het voorkomen van sluipverkeer en het verlagen van de snelheid, zorgt ervoor dat potentieel gevaarlijke conflicten vermeden worden.

De negatieve impact van het verkeer op de luchtkwaliteit wordt sterk beperkt. We beperken de geluidsoverlast van het verkeer. Er is een sterke verschuiving naar actieve mobiliteit, waardoor we meer bewegen en gezonder worden.

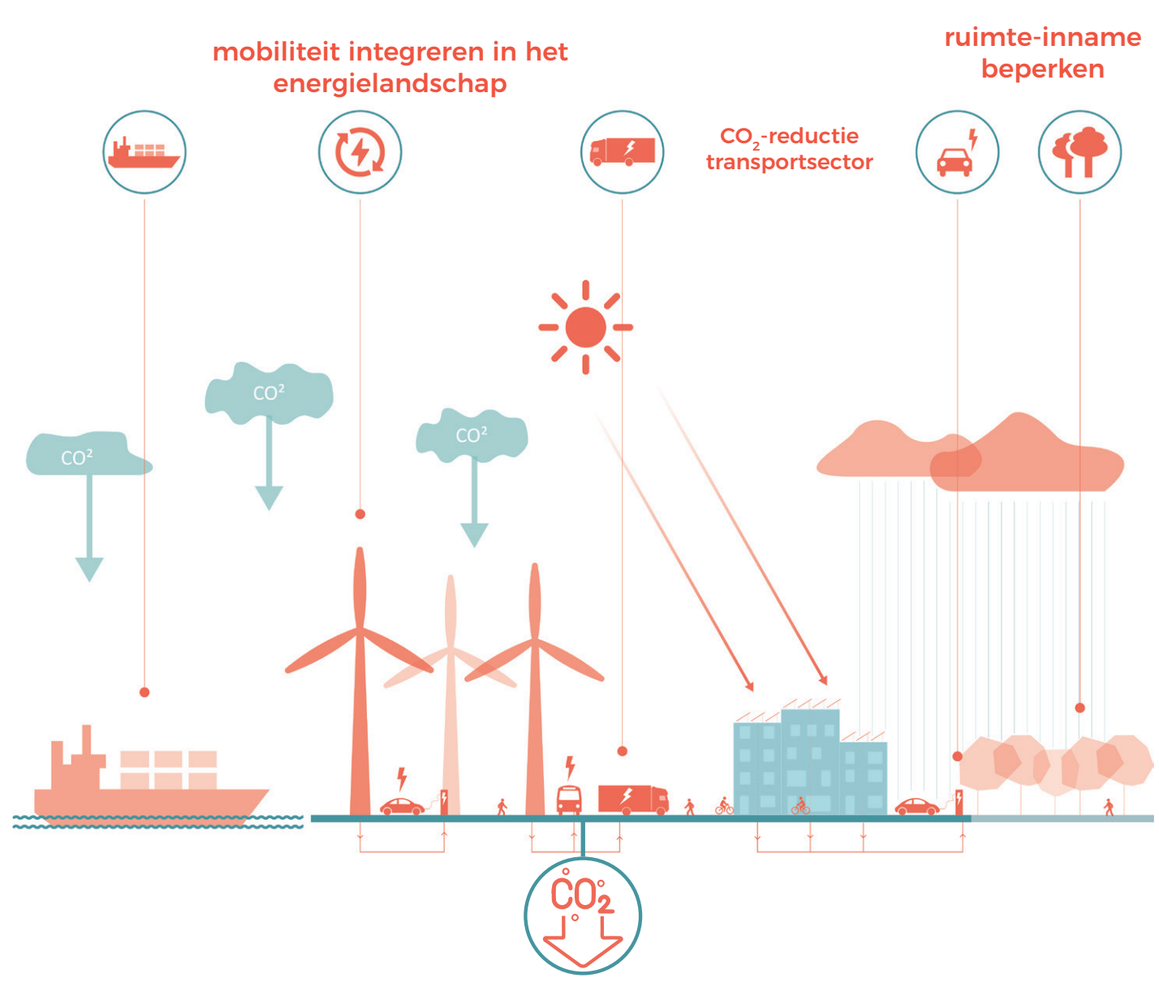


Gezondheid

DOELSTELLING 4: KLIMAATBESTENDIGER WORDEN

De CO_2-uitstoot in de transportsector is sterk gereduceerd. Actieve vervoersmodi met een lage energievraag zijn een evidente keuze bij een verplaatsing. Het voertuigenpark, zowel privaat als collectief, is maximaal emissievrij. Onze voertuigen gebruiken vooral hernieuwbare energie en mobiliteit is geïntegreerd in het energielandschap.

Onze vervoersinfrastructuur is maximaal onthard en vergroend. Ongewenste effecten van onze mobiliteit op de biodiversiteit nemen sterk af. En de ruimte-inname van onze mobiliteitsinfrastructuur wordt niet langer groter.



Klimaat

3 | Zes bouwstenen voor onze mobiliteit

Zes bouwstenen

Onze mobiliteitsvisie is gebaseerd op zes bouwstenen. De zes bouwstenen zijn gericht gekozen en tonen waar we in onze vier gemeenten aan willen werken. Ze zijn het resultaat van gebiedsgericht onderzoek, inspiratie uit andere steden en gemeenten en gesprekken en workshops met vele betrokkenen. De bouwstenen moeten samen een stevig fundament vormen voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren.

Elke bouwsteen behandelt een eigen onderwerp. Tegelijk kunnen de verschillende bouwstenen niet los van elkaar gezien worden. De ene bouwt verder op de andere. Het creëren van een comfortabel en veilig fietsnetwerk bijvoorbeeld, hangt sterk samen met ons wegennet en de verkeersluwe buurten. Ook in onze levendige kernen komen verschillende netwerken samen. Maar net omdat ze een cruciale schakel zijn in onze mobiliteit en ruimte, worden ze beschouwd als een aparte bouwsteen. De laatste bouwsteen gaat over het locatiebeleid, en hoe we dit kunnen inzetten in de transitie naar duurzame mobiliteit.

Wat bedoeld wordt met elke bouwsteen wordt op de volgende pagina's beschreven. Een visiekaart aan het einde van elke bouwsteen vat de belangrijkste aspecten samen.

Aan elke bouwsteen worden verschillende 'instrumenten' gekoppeld. Instrumenten zijn algemene maatregelen die ons moeten helpen om onze doelstellingen en bijhorende visie te realiseren.

Op de volgende pagina's vind je, in de kaders, meer info over elk instrument. Met een impactbarometer willen we telkens een indicatie geven van de verwachte impact op de modal shift. Dit is geen harde wetenschap, maar is gestoeld op ervaring en kennis en zal ons helpen in het maken van keuzes. Op het einde van dit hoofdstuk vind je een overzicht van alle instrumenten.

1 |
COMFORTABEL EN VEILIG FIETSNETWERK

Dankzij een divers en fijnmazig fietsnetwerk vindt elke fietser steeds een veilige en comfortabele route.

2 |
BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER EN VLOT OVERSTAPPEN

Een uitgebreid netwerk, een betere doorstroming en vlot overstappen aan de hoppins, geven ons openbaar vervoer de nodige kwaliteitsimpuls.

3 |
VERKEERSLUWE BUURTEN EN VERBINDENDE WEGEN

Minder doorgaand verkeer en meer ruimte voor voetgangers en fietsers, zorgen voor een aangename en veilige omgeving om te wonen.

4 |
LEVENDIGE KERNEN

Dankzij een verkeersluwe inrichting en een doordachte parkeerstrategie, is er volop leven en beleving in onze kernen.

5 |
EFFICIËNTE LOGISTIEK MET MINIMALE IMPACT

Minder en kortere logistieke verplaatsingen, een transitie naar duurzame vervoerswijzen en de impact van het vrachtverkeer in kwetsbare gebieden beperken, creëren een logistiek met minimale impact.

6 |
SLIM RUIMTEGEBRUIK STIMULEERT DUURZAME MOBILITEIT

Intelligent locatiebeleid, met nabijheid als sleutelwoord, zorgt voor een efficiënte, aangename en duurzame mobiliteit.

1 | Comfortabel en veilig fietsnetwerk

Een divers, fijnmazig netwerk met aandacht voor elke fietser

Een sterk, comfortabel en veilig fietsnetwerk is onmisbaar willen we het aantal fietsers verdubbelen tegen 2035. In een goed fijnmazig netwerk is er niet één mogelijkheid om van A naar B te gaan. We kunnen kiezen voor de kortste route, maar we kunnen ook kiezen voor een aanvaardbare omweg die aangenamer, gebruiksvriendelijker of veiliger is. Zo wordt het ook eenvoudiger om bestemmingen te combineren. Om zo'n divers en fijnmazig fietsnetwerk in onze gemeenten te realiseren, stellen we een netwerk van vier lagen voor.

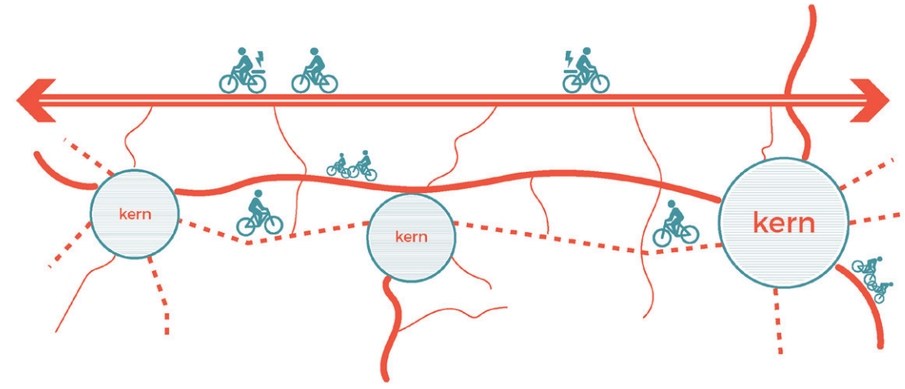
1. FIETSSNELWEGEN
- zijn geschikt om snel lange afstanden te overbruggen
- volgen vaak bestaande infrastructuur zoals spoorwegen en kanalen

2. REGIONALE FIETSROUTES
- vormen een ontvlochten, autoluw netwerk van aangename en veilige fietsroutes
- verbinden het regionaalstedelijk gebied met de buurgemeenten en andere stedelijke regio's in de ruime omgeving (te vergelijken met de schakelroutes en de groene routes die door Provincie Antwerpen geïnitieerd zijn)
- verbinden de kernen, gehuchten en attractiepolen van de vier gemeenten

3. AANVULLENDE REGIONALE FIETSROUTES
- zijn veilige fietspaden langs wegen met een hogere auto-intensiteit
- zijn vaak het kortste traject tussen twee locaties in het regionaalstedelijk gebied, maar verbinden ook het regionaalstedelijk gebied met de buurgemeenten en andere stedelijke regio's in de ruime omgeving
- maken de bestemmingen langs de auto-intensieve wegen veilig bereikbaar voor fietsers

4. LOKALE FIETSROUTES
- verfijnen het regionale netwerk
- verbinden lokale bestemmingen met de regionale fietsroutes
- maken de hoppins veilig bereikbaar voor fietsers

Naast het realiseren van goede fietsinfrastructuur langs de routes van het fietsnetwerk, is het ook noodzakelijk dat elke straat veilig befietsbaar is, ook al behoort die niet tot één van de vier lagen. Zo creëren we een solide basis voor de andere lagen. Die 'lokale fietsdoorwaardbaarheid' is minstens even belangrijk als de andere lagen. Trage wegen vormen soms belangrijke schakels voor ons fietsnetwerk, maar zijn bovendien een belangrijke onderdeel van deze 'lokale fietsdoorwaadbaarheid', en daarom willen we ze aantrekkelijker en toegankelijker maken. In onze kernen, waar we de bereikbaarheid voor de fietser sterk willen verbeteren, wordt die lokale fietsdoorwaadbaarheid - indien verenigbaar met het openbaar vervoer - concreet vertaald naar een fietszone. Daar gelden in alle straten de principes van een fietsstraat: de auto is er te gast en haalt de fietser niet in. Zo voelen ook kinderen en senioren zich veilig op de fiets.

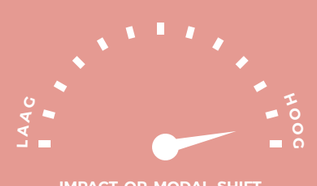


Dankzij het fijnmazig netwerk vindt elke fietser steeds zijn of haar meest geschikte route.

INSTRUMENT

Regionale fietsroutes autoluw en veilig maken

Autoluwe fietsroutes hebben een grote impact: ze zorgen dat meer mensen, en vooral meer kinderen en ouderen, de fiets vaker durven, mogen, kunnen en willen gebruiken. Onze 'regionale' fietsroutes willen we aangenaam en autoluw maken via verbeteringen in fietsinfrastructuur en circulatiemaatregelen voor auto- en vrachtverkeer. In het actieplan worden voor vier fietsroutes een maatregelenpakket voorgesteld. We focussen op deze routes omdat ze het hoogste potentieel hebben.



Ontbrekende verbindingen in het fietsnetwerk

Bij het opstellen van het fietsnetwerk, werden verschillende 'missing links' in de fietsroutes gedetecteerd. De kaart op p. 28-29 geeft deze missing links weer. Met missing links worden hier ruimtelijk ontbrekende verbindingen bedoeld. Het kan gaan om een nieuwe verbinding in het landschap die noodzakelijk is om een autoluwe fietsroute te realiseren, maar ook om een ongelijkgrondse oversteek bij een kruising van een drukke weg. Het louter ontbreken van goede fietsinfrastructuur, wanneer de verbinding er ruimtelijk wel is, wordt hier niet als missing link beschouwd.

Fietsparkeren en andere voorzieningen

Een afsluitbare, gedeelde fietsbox in de straat biedt een oplossing voor wie er thuis geen plaats voor heeft. Maar ook het vlot en veilig fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten en bij bestemmingen is van groot belang. Het station van Turnhout is bijvoorbeeld de plek bij uitstek waar nood is aan kwalitatieve, veilige en diverse fietsenstallingen. Maar ook op andere locaties is dit nodig. Voor een fietser is de kwaliteit en goed onderhoud van de fietsinfrastructuur en -voorzieningen, nog meer van belang dan voor een automobilist. Aan private voorzieningen kan dit gestuurd worden via o.a. omgevingsvergunningen.

Behalve het fietsparkeren willen we ook werken aan andere fietsvoorzieningen die de fietservaring aantrekkelijk, veilig, leuk en comfortabel maken: goede verlichting, bewegwijzering, het voorzien van rustplekken, fietsbaren, fietsreparatiepalen, … . Daarnaast werken we ook aan sensibiliseringscampagnes om fietsen meer “in beeld te brengen”, zoals bijvoorbeeld het Bike2School project.

INSTRUMENT

Meer en diefstalveilige fietsenstallingen voorzien

Het comfortabel en veilig kunnen stallen van onze fietsen, thuis én op onze bestemming, is een belangrijke voorwaarde om het fietsgebruik te stimuleren. Meer én diefstalveilige fietsenstallingen op strategische plaatsen (aan hoppins, in de kernwinkelgebieden, aan recreatieve bestemmingen) zijn noodzakelijk, maar zullen niet de grootste impact hebben op ons verplaatsingsgedrag, aangezien het slechts een kleine (maar niet onbelangrijke) schakel is in onze verplaatsing.

Fietsenstalling aan het Sint-Pietersinstituut

Goede bewegwijzering

Rust- en ontmoetingsplek onderweg

Diefstalveilige fietsenstallingen

Fietsbaar aan een verkeerslicht

Fietsreparatiepalen bij publieke stallingen

Handvaten voor de inrichting van het fietsnetwerk

Algemeen

Voor elke laag van het fietsnetwerk worden op de volgende pagina’s enkele handvaten voor de inrichting weergegeven. Deze handvaten bieden een eerste aanknopingspunt om de wegen die deel uitmaken van die laag op maat van fietsers in te richten. Aangezien de lokale context vaak bepalend is voor de uiteindelijke ontwerpkeuzes, zijn deze handvaten geen strikte richtlijnen. Er zijn immers verschillende factoren die de infrastructurele keuzes zullen beïnvloeden: de beschikbare breedte (gabariet), de te verwachten auto- en fietsintensiteiten, de aanwezigheid van landbouwverkeer, de ruimtelijke context en of er al dan niet alternatieve trajecten voor het autoverkeer beschikbaar zijn.

Het volledig herinrichten van onze wegen is een werk van lange adem. We kunnen van herinrichting geen onmiddellijke impact verwachten. Tegelijk zijn er ook heel wat kleinere, budgetvriendelijke ingrepen die we sneller kunnen uitvoeren. Een combinatie van volledige herinrichtingen en kleine, gerichte ingrepen moet ons fietsnetwerk comfortabel en veilig maken.

INSTRUMENT

Zwarte punten wegwerken

Onze vier gemeenten bevatten verschillende ‘zwarte’ punten, waar veel verkeersslachtoffers vallen. Dit zijn tegelijk vaak cruciale kruispunten die je als voetganger en fietser moeilijk kunt vermijden. Daarom is het verkeersveilig en conflictvrij maken van deze locaties een belangrijk instrument in het stimuleren van zachte verplaatsingen. Samen werken we zo naar nul verkeersslachtoffers.

Fietsstraat: op wegen met een beperkte verkeersfunctie in een woonomgeving

Fietssnelweg

Fiets- en voetgangersvriendelijke straat in Zevendonk

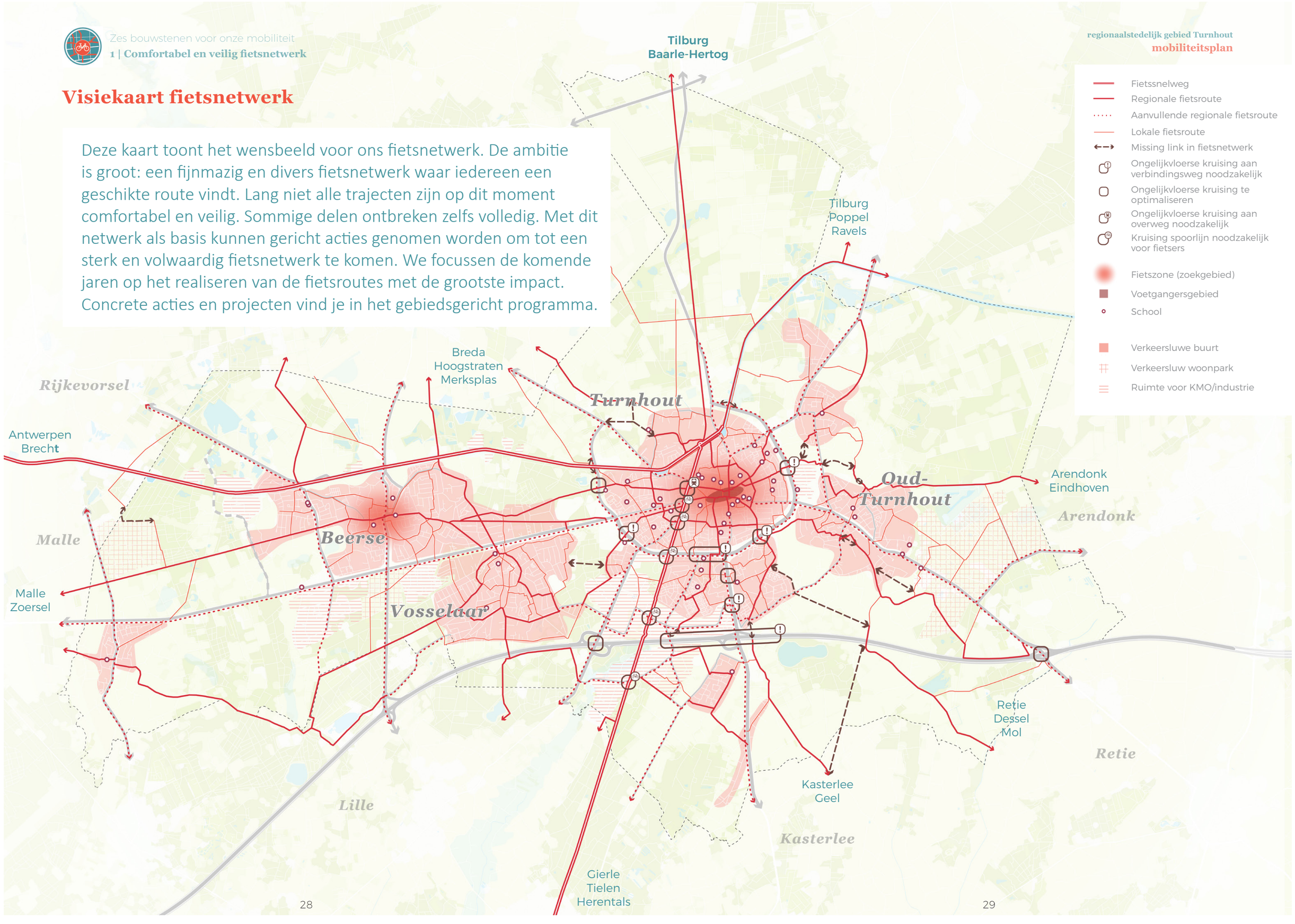
Handvaten voor de inrichting van het fietsnetwerk

Een richtinggevend kader voor de verschillende lagen van het fietsnetwerk.

	Functie fietsroute	Kenmerken ruimtelijke inpassing	Kruisingen met wegverkeer
Fietssnelweg	· Directe verbinding (weinig omrijfactor) tussen het regionaalstedelijk gebied en groot- en kleinstedelijke gebieden, economische poorten, interregionale & regionale OV-knopen · Geschikt voor speedpedelecs · "Supersnel": streefbeeld ontwerpsnelheid 30km/u, mits voldoende breedte en aandacht voor de tragere fietsers · "Superveilig": maximaal autovrij, maximaal conflictvrij, maximale voorrang voor de fietser · "Superaantrekkelijk": verzorgde ruimtelijke inpassing (landschappelijk, steden, economische poorten) · "Supervlot": zo weinig mogelijk stops en zo rechtlijnig mogelijke route	· Vrijliggend fietspad of autovrije fietsweg · Gekoppeld aan lijninfrastructuur zoals waterweg of spoorweg · Maximaal conflictvrij · 4,50m inclusief schrikstrook, 4,00m nuttige breedte · In asfalt en met hoge detailleringsgraad ten voordele van de fietser · Bijkomende voorzieningen (rustplekken, herstelpalen, ...) · Signalisatie en bewegwijzering (cf. Handboek routetaal fietssnelwegen)	· Kruising met verbindingswegen: ongelijkvloers (fietsbrug of -tunnel) · Kruising met lokale wegen: fietssnelweg in de voorrang · Combinatie met landbouwverkeer: landbouwverkeer verleent voorrang aan fietsers (inhaalverbod) · Kruising fietssnelweg en spoorweg: auto's in de voorrang zodat spoorovergang snel kan worden vrijgemaakt van verkeer · Regionaalstedelijk gebied: Fietssnelweg F15 Antwerpen-Turnhout en F102 Herentals-Turnhout · Op jaagpaden passen fietsers hun snelheid aan aan de aanwezige voetgangers en aan de regels die gelden op de jaagpaden
Regionale fietsroute (ontvlochten van autoverkeer)	· Verbinden het regionaalstedelijk gebied met de buurgemeenten en andere stedelijke regio's in de ruime omgeving (te vergelijken met de schakelroutes en de groene routes die door Provincie Antwerpen geïnitieerd zijn) · Omrijfactor t.o.v. kortste route is mogelijk, zolang de regionale fietsroute autoluw is ingericht (richtcijfer omrijfactor: 1,3) · "Autoluw en veilig": fietswegen, fietsstraten, veilige kruisingen, snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerde verkeer (rijwegkussens, wegversmallingen, ...) · "Aantrekkelijk" verzorgde ruimtelijke inpassing (landschappelijk, verweven met kernen en link met lokale functies) · Snelheid is geen prioriteit: speed pedelecs zijn toegelaten en volgen het algemeen snelheidsregime	· Ontvlochten van autoverkeer, zo autoluw mogelijk netwerk van kwaliteitsvolle fietsroutes · Type 1: autovrije fietsweg, 4,00m breed als uitganspunt, met 3,00m als absoluut minimum. In asfalt, beton of fietsvriendelijke halfverharding OF met centrale gras(dallen)strook (2 x 2,00m minimale breedte) · Type 2: op weginfrastructuur met beperkte verkeersfunctie (idealiter erftoegangswegen en minder dan 2.000 voertuigen/dag) - Binnen woonomgeving: inrichting fietsstraat met inhaalverbod - Buiten woonomgeving: brede fietssuggestiestroken in verhouding tot autoloper (min. 2,00m per rijrichting), zonder inhaalverbod; of fietsstraat met inhaalverbod indien de situatie het toelaat. · Eventueel autoloper in (gezaagde) kasseien of ander snelheidsremmend materiaal uitvoeren (cf. een karrenspoor) · Bewegwijzering en visueel samenhangende uitvoering zorgt voor een leesbaar netwerk	· Kruising met verbindingsweg: ongelijkvloerse kruising, gelijkvloerse kruising met conflictvrije lichtenregeling of (in de kernen) kruising met goede zichtbaarheid en met middeneiland · Kruising met lokale ontsluitingsweg: gelijkvloerse kruising met goede zichtbaarheid, met middeneiland of wegversmalling, en geaccentueerd door verticale elementen · Kruising met lokale erftoegangsweg: fietsers in de voorrang brengen, en indien nodig met een wegversmalling (cfr. advies Fietsberaad) · Streven naar uniforme inrichting kruisingen (belijning, verkeersborden) over het hele gebied
Aanvullende regionale fietsroute (langs verbindingsweg of lokale ontsluitingsweg)	· Directe verbinding van kernen, bedrijventerreinen, (bovenlokale) voorzieningen, hoppins en logistieke distributiehubs · Verbinden het regionaalstedelijk gebied met de buurgemeenten en andere stedelijke regio's in de ruime omgeving · Veilige fietspaden langs grote verkeersassen/verbindingswegen voor autoverkeer · "Veilig": afgescheiden fietspaden, conflictvrije inrichting, veilige kruisingen, veilig bereikbare functies op de verkeersas · "Snel": rechtstreekse verbindingen tussen kernen en functies langsheen verkeersassen · Aantrekkelijkheid en beleving geen prioriteit	· Bij voorkeur vrijliggende fietspaden (min. 2,00m breedte bij enkelrichting, min. 3,00 breedte bij dubbelrichting). · Aanliggende fietspaden bij voorkeur met afscheiding, met zo ruim mogelijke schrikstrook (minimum 0,50m) · Brede fietssuggestiestroken (2,00m): alleen bij verkeer niet sneller dan 30km/u · Aandacht voor materialisatie en detaillering: overrijdbare boordjes, putdeksels, ...	· Kruising met verbindingsweg: ongelijkvloerse kruising, gelijkvloerse kruising met conflictvrije lichtenregeling of kruising met goede zichtbaarheid en met middeneiland · Kruising met lokale ontsluitingsweg: gelijkvloerse kruising met goede zichtbaarheid, met middeneiland of wegversmalling, en geaccentueerd door verticale elementen · Kruising met lokale erftoegangsweg: fietsers in de voorrang brengen, en indien nodig met een wegversmalling (cfr. advies Fietsberaad) · Extra aandacht voor veiligheid van fietsers en detaillering t.h.v. parkeerplaatsen, in- en uitritten, bushaltes en erfaansluitingen · Streven naar uniforme inrichting kruisingen (belijning, verkeersborden) over het hele gebied
Lokale fietsroute	· Fijnmaziger maken van het regionale netwerk, op niveau van de kernen en woongebieden · Bereikbaar maken van woonwijken, lokale voorzieningen (scholen) en lokale en buurthoppins · "Veilig": fietsstraten of gescheiden fietspaden, conflictvrije inrichting, veilige kruisingen · "Aantrekkelijk": doorheen woonwijken en langsheen lokale attractiepolen en voorzieningen · Zachte snelheid: speed pedelecs zijn toegelaten en volgen het algemeen snelheidsregime	· Snelheidsremmende inrichting · Fietsstraten: concrete inrichting afhankelijk van wegbreedte en ruimtelijke context (verschillende mogelijkheden)	

Visiekaart fietsnetwerk

Deze kaart toont het wensbeeld voor ons fietsnetwerk. De ambitie is groot: een fijnmazig en divers fietsnetwerk waar iedereen een geschikte route vindt. Lang niet alle trajecten zijn op dit moment comfortabel en veilig. Sommige delen ontbreken zelfs volledig. Met dit netwerk als basis kunnen gericht acties genomen worden om tot een sterk en volwaardig fietsnetwerk te komen. We focussen de komende jaren op het realiseren van de fietsroutes met de grootste impact. Concrete acties en projecten vind je in het gebiedsgericht programma.

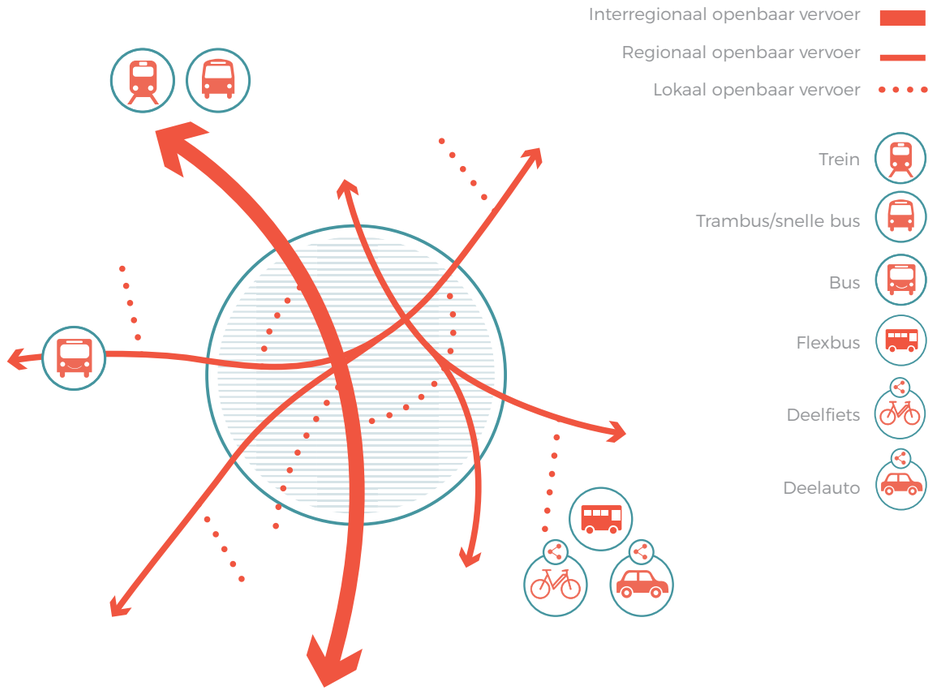


2 | Betrouwbaar openbaar vervoer en vlot overstappen

Een gelaagd netwerk van openbaar vervoer

Om de gewenste omslag in ons verplaatsingsgedrag te realiseren, streven we naar een verdubbeling van het aantal openbaar vervoergebruikers in 2035. In tegenstelling tot de fiets, waarvan het gebruik de laatste jaren in opmars is, lijkt die doelstelling voor het openbaar vervoer moeilijker dan ooit te bereiken. Willen we die verdubbeling waarmaken, dan zal het aanbod aan openbaar vervoer in onze vier gemeenten sterk moeten toenemen. Een significante versterking van het treinaanbod is een cruciaal onderdeel, maar is moeilijk zonder grote investeringen in de spoorinfrastructuur. Die investeringen zijn op lange termijn noodzakelijk. Op korte termijn zal een uitbreiding en verbetering van het busaanbod doorslaggevend zijn. Een sterk partnerschap met de vervoersaanbieders (De Lijn, NMBS, Flixbus, ...) en Vervoerregio Kempen is dan ook cruciaal om de modal shift naar openbaar vervoer te realiseren.

In het gewenst toekomstig netwerk van ons openbaar vervoer ligt de focus op betrouwbaarheid, een groot en performant aanbod en een duidelijk netwerk voor de gebruiker. Een hoog ambitieniveau is nodig om de attractiviteit van het openbaar vervoer in onze vier gemeenten te verhogen. Het gewenst netwerk bestaat uit drie lagen: interregionaal, regionaal en lokaal. De naam van elke laag slaat op de grootte van de afstanden die binnen deze laag wordt afgelegd.



INTERREGIONAAL OPENBAAR VERVOER

- verbindt het regionaalstedelijk gebied met grootstedelijke regio's
- heeft een hoogwaardige uitvoering
- bestaat uit drie lijnen:
  - Turnhout - Herentals - Lier - Antwerpen/Brussel (spoorlijn)
  - Oud-Turnhout - Turnhout - Vosselaar - Beerse - Malle - Antwerpen (via N18 en N12)
  - Antwerpen - Turnhout - Eindhoven (E34)

REGIONAAL OPENBAAR VERVOER

- verbindt het regionaalstedelijk gebied met buurgemeenten en andere stedelijke gebieden in de omgeving
- verbindt de kernen en attractiepolen van de vier gemeenten met elkaar
- bestaat uit diverse buslijnen die samen het kernnet, het aanvullend net en het functioneel net vormen (zoals in het OV-plan door Vervoerregio Kempen uitgetekend)
- volgt de meest efficiënte route en heeft een gegarandeerde doorstroming op filegevoelige trajecten

LOKAAL OPENBAAR VERVOER

- bedient de locaties in het regionaalstedelijk gebied waar interregionaal en regionaal openbaar vervoer ontbreekt
- bedient mensen die door een mobiliteitsbeperking geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer
- bestaat uit een divers vervoersaanbod dat samen het 'vervoer op maat' vormt

Interregionaal openbaar vervoer

Het interregionaal openbaar vervoer verbindt het regionaalstedelijk gebied met grootstedelijke regio's. Het gewenst netwerk van interregionaal openbaar vervoer in onze vier gemeenten bestaat uit drie lijnen: de spoorlijn, de snelweg (E34) en de as N12-N18. De ambitie is om op elk van deze drie lijnen hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) te realiseren. De kwaliteitsvoorwaarden voor HOV zijn vandaag nog op geen enkele van de lijnen voldaan.

Spoorlijn

De spoorlijn verbindt onze vier gemeenten met de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Brussel. Tegelijk zorgt ze voor een connectie met enkele steden en dorpen in de zuidelijke Kempen, waarvan Herentals en Lier de voornaamste zijn.
De spoorlijn eindigt in Turnhout. Het tracé tussen Herentals en Turnhout bestaat slechts uit een enkelvoudig spoor, waardoor de mogelijkheden tot frequentieverhoging beperkt zijn. Het treinaanbod in Turnhout is dan ook pover in vergelijking met andere regionaalstedelijke gebieden in Vlaanderen (bv. Leuven, Mechelen, Brugge). Een meervoudig spoor tussen Herentals en Turnhout is een absolute must om een goede treinverbinding te realiseren.

De voordelen van de treinverbinding ten opzichte van de andere interregionale verbindingen vandaag zijn de gegarandeerde doorstroming en de grote voertuigcapaciteit. Ook de centrale ligging van het station in het centrum van Turnhout is een troef. Hoewel deze ligging niet geschikt is om veel autobewegingen aan te trekken (en het station dus best niet als park-and-ride gebruikt wordt), heeft eerder onderzoek uitgewezen dat de voordelen van de centrale ligging opwegen tegen de nadelen ervan. Het station moet nog meer een knooppunt worden, die in de eerste plaats te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer bereikbaar is.

INSTRUMENT

Treinaanbod uitbreiden

De frequentie van vertrekkende treinen is vandaag ondermaats om aan de kwaliteitseisen van HOV te voldoen: er zijn slechts twee vertrekkende treinen per uur. Het enkelvoudig spoor tussen Herentals en Turnhout maakt het moeilijk om de frequentie tot op een hoogwaardig niveau te verhogen. Op termijn wensen we samen met NMBS en Infrabel de spoorinfrastructuur te verbeteren en het treinaanbod op een niveau te brengen dat waardig is voor een regionaalstedelijk gebied. Dit is cruciaal om onze modal shift naar openbaar vervoer te behalen.

IMPACT OP MODAL SHIFT

De treinbediening is vandaag ondermaats. Investeringen in spoorinfrastructuur zijn noodzakelijk om openbaar vervoer voor langere afstanden aantrekkelijker te maken.

As N12-N18

De tweede interregionale verbinding heeft, naast de snelle interregionale connectie met Antwerpen, ook een regionale functie: ze verbindt ook de vier gemeenten met elkaar. In het nieuwe openbaar vervoerplan, dat waarschijnlijk in 2023 in uitvoering gaat, is deze as geselecteerd als 'kernnet A': het hoogste niveau van het openbaar vervoer (op de trein na). Dit betekent een snelle en frequente buslijn, volgens een zo direct mogelijke verbinding en een bediening van de belangrijkste haltes. Deze as biedt een groot potentieel en heeft een sterke verbindende functie voor het regionaalstedelijk gebied. Het versterken van deze buslijn tot 'hoogwaardig openbaar vervoer' (HOV) is een must, willen we onze doelstellingen behalen.

Echter, er zijn een aantal knelpunten die ervoor zorgen dat deze as vandaag nog geen HOV is en waar we in de toekomst aan willen werken:

- De doorstroming (zie instrument).
- Het tracé door de binnenstad van Turnhout loopt vandaag via de smalle en drukke centrumstraten. Het gebruik van voertuigen met een grotere capaciteit (zoals een trambus), zou de veiligheid in die straten in het gedrang brengen. Het beste tracé in de Turnhoutse binnenstad zal binnen het lokaal project 'plan voor de Turnhoutse binnenstad' bepaald worden.
- De wachtaccomodatie en bijhorende voorzieningen zijn aan veel haltes langs de as nog onvoldoende uitgebouwd. Een grote, aangename wachtruimte die beschutting biedt tegen regen, wind en zon is essentieel. Ook andere voorzieningen (kwalitatieve fietsenstallingen, kiss-and-ride, deelfietsen, horeca, ...) zijn belangrijk om het openbaar vervoer op de HOV-as aantrekkelijker te maken.

INSTRUMENT

Doorstroming van bussen op N12 en N18 verbeteren

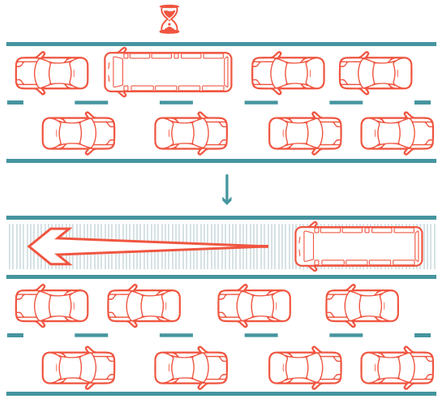
De doorstroming voor het openbaar vervoer op HOV-as is op veel locaties vandaag niet gegarandeerd. De bus staat samen met het autoverkeer in de file. Dit is nefast voor de snelheid en de betrouwbaarheid van de lijn. Filegevoelige trajecten of kruispunten langs de N12 en N18 zijn knelpunten in het realiseren van een gegarandeerde doorstroming. Maatregelen (zoals voorrang aan verkeerslichten, busbaan, doseerlichten, ...) zullen op die plekken nodig zijn om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De oversteekbaarheid in doortochten blijft daarbij een belangrijk aandachtspunt.

IMPACT OP MODAL SHIFT

HOV langs de as N12-N18 is een must om onze doelstellingen te bereiken. Het verbeteren van de doorstroming is daarbij essentieel.

Wat is HOV? Hoogwaardig openbaar vervoer voldoet minstens aan volgende kenmerken:

- ☑ **Voldoende snelheid (> 75% snelheidslimiet) en stiptheid (90% van de ritten rijdt zonder vertraging) zorgen voor een reistijd die concurrentieel is met de reistijd per auto**
- ☑ **Een gegarandeerde doorstroming op filegevoelige segmenten of kruispunten over het volledige traject (bv. via vrije busbanen, doseerlichten, beïnvloeding van verkeerslichten, aparte busopstelstrook), mits aandacht voor oversteekbaarheid in de kernen**
- ☑ **Hoge bedieningsfrequenties, zowel in de spits- (min. 8/u) als in de daluren (min. 4/u)**
- ☑ **Grote reizigerscapaciteit (minstens 100 reizigers per voertuig, of gelijkwaardig door een hogere frequentie)**
- ☑ **Comfortabele wachtaccommodatie aan de haltes, met voldoende inpandige of overdekte capaciteit**



Op de belangrijkste verbindingen is een gegarandeerde doorstroming voor het openbaar vervoer een essentiële voorwaarde om het netwerk te doen werken. Een gegarandeerde doorstroming zorgt voor een concurrentiële reistijd in vergelijking met de auto. Bovendien wordt ons openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid steeds meer een overstapmodel. Dit model is enkel succesvol als de dienstregeling betrouwbaar is.

E34

De snelweg E34 verbindt Turnhout met Antwerpen en Eindhoven. Deze infrastructuur wordt vandaag vooral door privaat vervoer gebruikt. De E34 biedt echter potentieel voor interregionaal openbaar vervoer. De busbaan richting Antwerpen zorgt immers voor een gegarandeerde doorstroming, waardoor het openbaar vervoer geen last heeft van files. De busdienst van Flixbus tussen Brussel en Eindhoven, met halte in Turnhout, toonde reeds wat de mogelijkheden zijn.

Als het gebruik van de E34 als openbaar vervoersas versterkt wordt, dan is een goed gekozen haltelocatie in het regionaalstedelijk gebied cruciaal. Er zijn enkele criteria die we moeten meenemen in deze locatiekeuze: de nabijheid van het vervoerspotentieel, een goede bereikbaarheid vanaf de E34 en de verknoping met ander openbaar vervoer en andere vervoerswijzen.

Op basis van deze criteria schuiven we de locatie 'parking Stadspark' (kruispunt R13 x N19) naar voor als de beste locatie in het gebied. In een aparte studie naar het 'stedelijk plateau' wordt de inplanting van deze halte en de verknoping van het openbaar vervoer verder onderzocht.

De E34 is in de toekomst niet alleen een snelweg voor auto's en vrachtwagens. Het biedt ook kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer tussen Antwerpen en Eindhoven, met een tussenstop in Turnhout.

INSTRUMENT

Doorstroming van bussen op N19 verbeteren

Willen we HOV op de E34, met halte aan Parking Stadspark, voldoende aantrekkelijk maken, dan is de bereikbaarheid vanaf de snelweg een belangrijk aandachtspunt. De filegevoelige N19 zorgt voor een minder betrouwbare dienstregeling. Een gegarandeerde doorstroming langs de N19 voor het openbaar vervoer is bijgevolg essentieel, willen we het interregionale verbindingen met Antwerpen en Eindhoven via de E34 verder versterken. Bovendien profiteert ook de regionale busverbinding naar Kasterlee van deze ingreep.

IMPACT OP MODAL SHIFT

Regionaal openbaar vervoer

De voornaamste functie van het regionale niveau is het verbinden van het regionaalstedelijk gebied met de buurgemeenten en andere stedelijke gebieden in de omgeving (bv. Geel, Mol, Hoogstraten, ...). Ook de verbinding naar Tilburg is een belangrijke regionale verbinding, die we in de toekomst willen versterken. Het regionaal OV verbindt ook de kernen en de belangrijkste attractiepolen (bedrijventerreinen, scholen, winkelgebieden, ...) binnen onze vier gemeenten met elkaar. Het bestaat uit diverse buslijnen die vooral radiaal gericht zijn op Turnhout. Samen vormen ze het kernnet, het aanvullend net en het functioneel net, zoals in het nieuwe OV-plan door Vervoerregio Kempen uitgetekend. Ook de kernnetlijn langs de as N12-N18, die we hierboven tot het interregionale niveau hebben gerekend, neemt dus deels een regionale functie op. In de toekomst wensen we de interregionale functie van die lijn verder te versterken, terwijl ook de regionale functie behouden blijft.

Het regionaal openbaar vervoer is vraaggestuurd: de lijnen volgen de meest efficiënte route waar ze het grootste aantal mensen kunnen bedienen. Voor het kernnet en het aanvullend net (de lijnen die van het begin tot het einde van de dag bediend worden) betekent dit in de praktijk vaak dat ze de grote assen voor autoverkeer volgen (de 'steenwegen'). Het functioneel net richt zich op passagiers die enkel tijdens de spitsuren gebruik maken van het openbaar vervoer: werknemers en scholieren. Om zoveel mogelijk mensen te bedienen, zijn de lijnen van het functioneel net daarom in de praktijk minder direct en volgen ze niet de snelste route.

Sommige trajecten of kruispunten langs de regionale buslijnen zijn gevoelig voor file, waardoor de bus samen met de auto's in de file staat. Dit is nefast voor de betrouwbaarheid en maakt ons openbaar vervoer minder aantrekkelijk. Om het regionaal openbaar vervoer te versterken zodat ze de concurrentie met de auto kan aangaan, moeten we samen met De Lijn en Vervoerregio Kempen werk maken van een betere doorstroming. Mogelijke maatregelen zijn: busbanen, toeritdosering, verkeerslichten op aanvraag en uitstulpende bushaltes.

De meeste regionale buslijnen zijn radiaal gericht op Turnhout: ze komen aan en vertrekken in de binnenstad van Turnhout. Binnen het lokaal project 'plan voor de Turnhoutse binnenstad' wordt bestudeerd op welke locatie(s) deze lijnen best samenkomen, en waar ze kunnen verknopen met het interregionaal openbaar vervoer.

Sterke OV-verbindingen met de steden en dorpen in de wijde omgeving is nodig. Het regionaalstedelijk gebied vervult immers een centrale rol in de Kempen.

Lokaal openbaar vervoer

In zones met voldoende vervoerspotentieel wordt het regionaal openbaar vervoer aangevuld met lokale buslijnen. Dichtbevolkte buurten moeten zo op een betrouwbare en frequente manier ontsloten worden.

Daarnaast heeft de invoering van de principes van basisbereikbaarheid voor het openbaar vervoer tot gevolg dat het regulier openbaar vervoer niet langer voor elke vervoersvraag de oplossing zal vormen. Voor meer lokale en beperkte vervoersvragen wordt een nieuw aanbod voorzien: het flexvervoer. In ons drielagig OV-netwerk komt dit overeen met de laag van lokaal openbaar vervoer. Dit flexvervoer werd voor de eerste keer in het kader van het nieuw OV-plan door Vervoerregio Kempen opgesteld en wordt waarschijnlijk in 2023 op het terrein uitgerold. Een Vlaamse Hoppincentrale zal instaan voor het plannen, boeken en betalen van ritten in het flexvervoer.

Het flexvervoer in Vervoerregio Kempen bestaat uit een combinatie van flexsystemen, fiets- en autodelen en specifiek doelgroepenvervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking.

Om meer mogelijkheden te bieden voor het natransport na het openbaar vervoer, worden in de vier gemeenten op verschillende locaties deelfietsen geplaatst. Op enkele locaties in onze gemeenten worden in het kader van flexvervoer deelauto's voorzien, eveneens gericht op het natransport. De visiekaart op p. 40 geeft de locaties van deelfietsen en deelauto's weer.

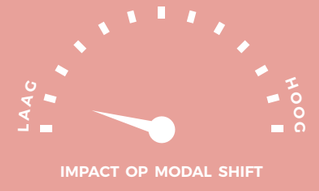
Een flexsysteem in het regionaalstedelijk gebied moet ervoor zorgen dat woningen en bestemmingen die te ver van het regulier openbaar vervoer liggen, toch bediend worden. De bediening van het flexsysteem gebeurt door een voertuig (auto, minibus of bus) en verzorgt het voor- of natransport naar een lijn van het regulier openbaar vervoer. Verplaatsingen zullen soms ook rechtstreeks met het flexsysteem gemaakt kunnen worden. De specifieke voorwaarden hiervoor worden nog verder uitgewerkt in de vervoerregio.
Het flexvervoer bedient ook de mensen die door een mobiliteitsbeperking geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. Daarnaast zijn er verschillende andere initiatieven die vervoer aanbieden op maat van personen met een mobiliteitsbeperking. Ook deze initiatieven rekenen we bij het vervoer op maat, alhoewel deze (voorlopig) niet door de Vlaamse Hoppincentrale gecoördineerd zullen worden. Zo is er in elk van onze vier gemeenten een mindermobielencentrale (MMC) actief. In totaal maken zo'n 460 mensen gebruik van deze centrale. Als aanvulling op die MMC's, kan ook beroep gedaan worden op de Rolmobiel, een initatief van Welzijnszorg Kempen.

Binnen het lokaal project 'plan voor de Turnhoutse binnenstad' wordt bovendien de noodzaak van lokaal openbaar vervoer in het centrum onderzocht. Dat zal afhangen van de tracés van het (inter)regionaal openbaar vervoer.

INSTRUMENT

Flexvervoer uitbreiden

Om het flexvervoer nog beter af te stemmen op de vervoersnoden, werken de vier gemeenten de komende jaren samen met de vervoerregio aan een verdere optimalisatie en uitbreiding van het flexvervoer. Aangezien de reizigersaantallen van flexvervoer klein zijn, is de impact op onze modal shift beperkt. Toch is een sterk aanbod belangrijk, om iedereen het recht op mobiliteit te garanderen.



Vervoer op Maat biedt oplossingen voor plekken die niet voldoende bediend worden door regulier openbaar vervoer. Het is cruciaal in de strijd tegen vervoersarmoede.

© Stefaan van Hul

© VMM De Lijn

Hoppins zorgen voor een vlotte overstap

Een hoppin (ook wel mobipunt genoemd) is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. De kaart op p. 42-43 en de tabel in bijlage tonen de selectie van hoppins in het regionaalstedelijk gebied.

De Vlaamse Overheid onderscheidt vier niveaus van hoppins: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Om een locatie aan te duiden als een hoppin van een bepaald niveau, moet het voldoen aan een aantal eisen. Het station van Turnhout is door de vervoerregio geselecteerd als **interregionale hoppin**, aangezien het station door meerdere treinlijnen bediend wordt en een belangrijke knoopfunctie voor de regio heeft.

Een **regionale hoppin** bevat frequente regionale openbaar vervoerverbindingen, die bovendien kunnen rekenen op een gegarandeerde doorstroming. In het regionaalstedelijk gebied wordt de Grote Markt van Turnhout geselecteerd als regionale hoppin. Ook Parking Stadspark is geselecteerd als regionale hoppin. Dit wordt immers een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer en ander transport. Wanneer bij de uitwerking van de park-and-ridestrategie één locatie geselecteerd wordt als belangrijkste park-and-ride, kan ook die plek een regionale hoppin worden.

Lokale hoppins worden bediend door frequente lokale OV-verbindingen en richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Aangezien er heel veel plaatsen in onze gemeenten in aanmerking komen om een lokale hoppin te zijn, wordt deze definitie voor het regionaalstedelijk gebied verder verfijnd. Hier onderscheiden we vier soorten lokale hoppins:

1. Een OV-hoofdknoop (minstens bediend door kernnet en minstens één per hoofdkern)
2. Een aanvullende OV-knoop (minstens bediend door kern- of aanvullend net)
3. Een knoop aan een belangrijke bestemming, met focus op natransport
4. Een park-and-ride en/of park-and-bike

Aan **buurthoppins** vormt deelmobiliteit het basisaanbod. Ze kunnen bediend worden door Vervoer op Maat, maar dat is niet noodzakelijk. De vier gemeenten wensen via buurthoppins blijvend in te zetten op deelauto's als alternatief voor de eigen (tweede) wagen. De selectie van buurthoppins kan je vinden in de tabel met het overzicht van alle hoppins (zie bijlage). Dit is een voorlopige selectie, en kan steeds aangepast of uitgebreid worden.

Bron: groningenbereikbaar.nl

Kwalitatief knooppunt Hoogkerk in Groningen (NL) waar het maken van de overstap tussen de verschillende vervoerswijzen vlot, aangenaam en praktisch is

INSTRUMENT

Hoppins uitbouwen en aanbod deelvoertuigen verhogen

Aan een hoppin is het eenvoudig en comfortabel om van de ene op de andere vervoerswijze over te stappen. Met een sterk en degelijk aanbod aan mobiliteit en andere voorzieningen aan een hoppin, zal het voor- en natransport makkelijker zijn en kunnen we onze verplaatsing beter combineren met andere doeleinden. Zo zullen we sneller kiezen voor openbaar vervoer. Buurthoppins worden de basis voor een groot aanbod aan deelvoertuigen. Hoe meer we gebruik maken van deelwagens, hoe lager ons autobezit. Dit is cruciaal in onze transitie naar duurzame mobiliteit.

WAT IS ONMISBAAR AAN EEN HOPPIN IN ONZE EIGEN BUURT?

We stelden deze vraag tijdens de participatiemomenten. Dit waren de meest voorkomende antwoorden:

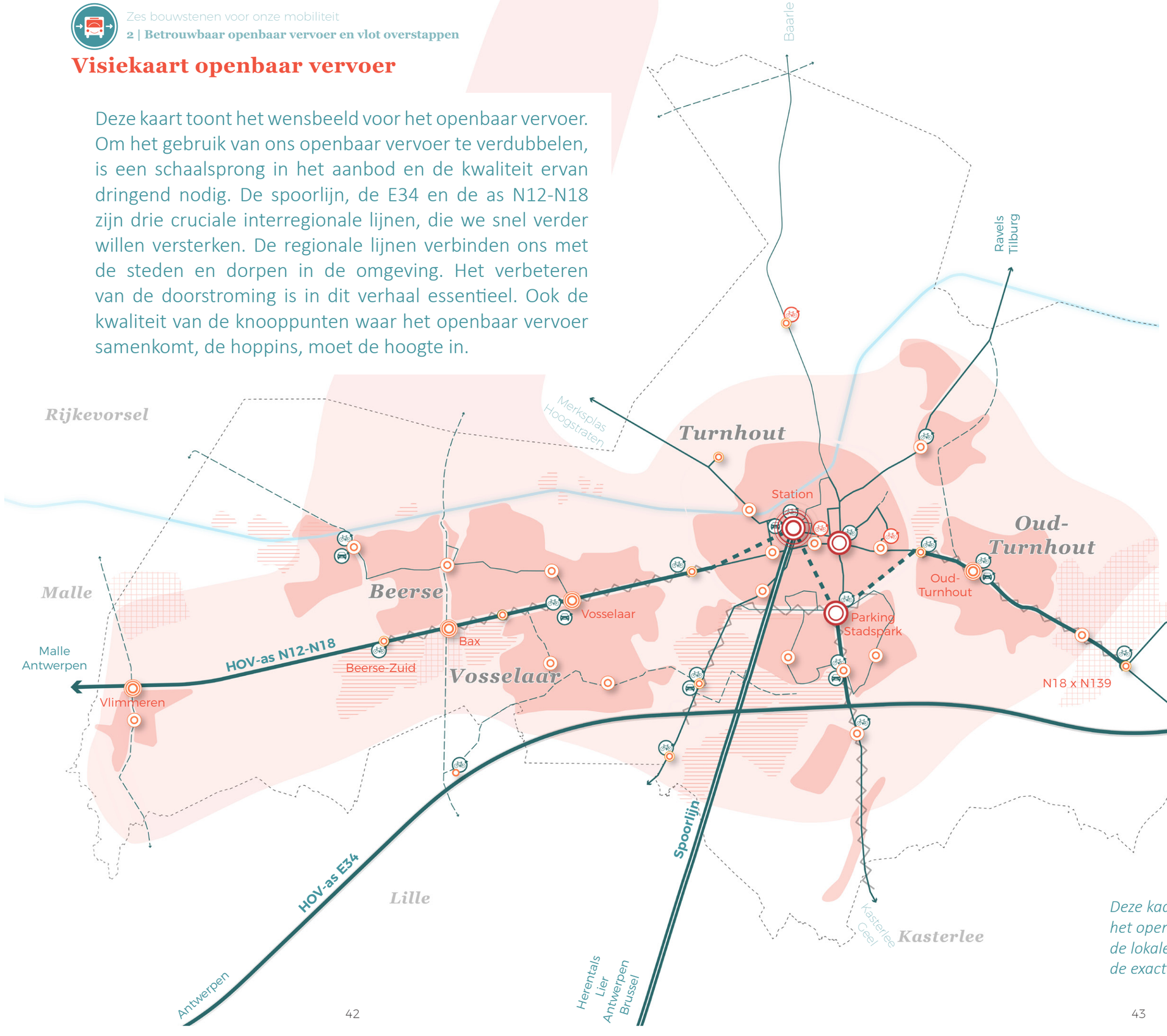
- sterk openbaar vervoer
- goede fietsenstallingen
- deelauto's
- horeca
- comfortabele wachtaccomodatie

Eenvoudig en vlot overstappen is cruciaal in het openbaar vervoer van morgen.

Bron: reisviahub.nl

Visiekaart openbaar vervoer

Deze kaart toont het wensbeeld voor het openbaar vervoer. Om het gebruik van ons openbaar vervoer te verdubbelen, is een schaalsprong in het aanbod en de kwaliteit ervan dringend nodig. De spoorlijn, de E34 en de as N12-N18 zijn drie cruciale interregionale lijnen, die we snel verder willen versterken. De regionale lijnen verbinden ons met de steden en dorpen in de omgeving. Het verbeteren van de doorstroming is in dit verhaal essentieel. Ook de kwaliteit van de knooppunten waar het openbaar vervoer samenkomt, de hoppins, moet de hoogte in.



Interregionaal openbaar vervoer
- Spoorlijn
- HOV-as E34
- HOV-as N12-N18
- Tracé HOV-as nog te bepalen

Regionaal openbaar vervoer
- Kernnet
- Aanvullend net
- Functioneel net

Lokaal openbaar vervoer
- Vervoer op maat: verzorgingsgebied flexsysteem
- Doorstromingsproblemen

Hoppins
- Interregionale hoppin
- Regionale hoppin
- Lokale hoppin "hoofdknoop openbaar vervoer"
- Lokale hoppin "aanvullende knoop openbaar vervoer"
- Lokale hoppin "bestemmingsknoop"
- Lokale hoppin "park-and-ride"
- Deelfietsen (Vervoer op Maat), goedgekeurd in OV-plan
- Deelauto's (Vervoer op Maat), goedgekeurd in OV-plan
- Deelfietsen (Vervoer op Maat), wensbeeld
- Deelauto's (Vervoer op Maat), wensbeeld

- Verkeersluwe buurt
- Verkeersluw woonpark
- Ruimte voor KMO/industrie

Deze kaart toont een schematische weergave van het openbaar vervoer. Door nieuwe inzichten uit de lokale projecten of in de vervoerregio, kunnen de exacte tracés van de lijnen nog wijzigen.

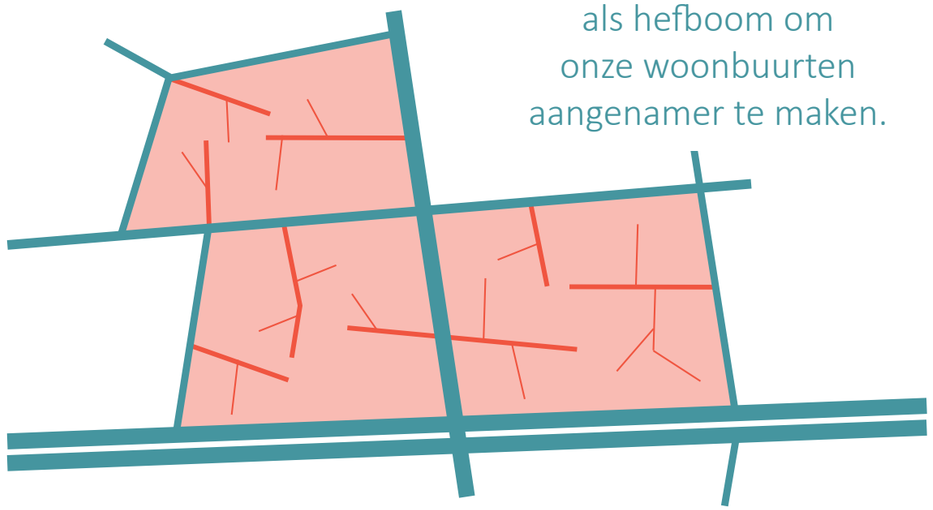
3 | Verkeersluwe buurten en verbindende wegen

Concept

We kunnen met de auto vandaag heel gemakkelijk van A naar B. Hierdoor kiezen we ook voor korte verplaatsingen vaak voor de auto, terwijl we ook met de fiets of te voet konden gaan. De oorzaak ligt deels in de structuur van ons wegennet. Of beter: het gebrek aan structuur. Dat gebrek aan structuur maakt niet alleen dat we zelf sneller voor de auto kiezen, maar het zorgt ook voor sluipverkeer door onze woonwijken. In de toekomst willen we meer structuur in ons wegennet aanbrengen. Door een overtuigende keuze te maken op welke wegen doorgaand verkeer wel of niet aanvaard wordt, creëren we een hefboom om woonbuurten verkeersluw en aangenamer te maken. Zo maken we ruimte voor fietsers en voetgangers.

In onze wegenstructuur onderscheiden we drie categorieën: verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. Enkel op verbindingswegen aanvaarden we het doorgaand verkeer. In de woongebieden die mazen vormen tussen verbindingswegen, willen we het doorgaand verkeer maximaal beperken. Zo ontstaan verkeersluwe mazen, waar het aangenaam en veilig is voor voetgangers en fietsers.

Wegencategorisering als hefboom om onze woonbuurten aangenamer te maken.



verbindingsweg: doorgaand autoverkeer toegelaten

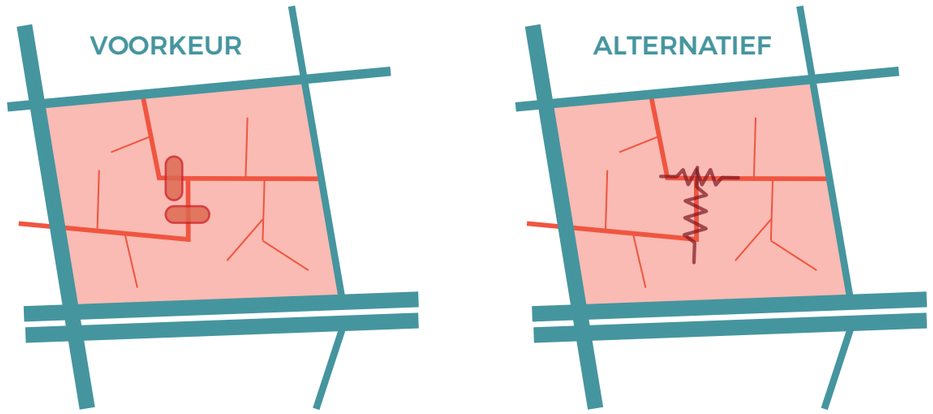
verkeersluwe maas: geen of minimaal doorgaand autoverkeer

lokale ontsluitingsweg: ontsluiten de verkeersluwe maas

lokale erftoegangsweg: toegang verlenen in verkeersluwe maas

In een verkeersluwe maas zijn er twee soorten wegen: lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. Lokale ontsluitingswegen zijn de belangrijkste wegen voor het autoverkeer binnen zo'n maas. Een groot aantal woningen en/of functies zijn bereikbaar via zo'n ontsluitingsweg. Lokale erftoegangswegen daarentegen zullen hoofdzakelijk toegang geven tot de woningen en functies in de eigen straat.

Doorgaand verkeer volledig onmogelijk maken in een verkeersluwe maas is niet eenvoudig. In een meest ideale scenario zorgen circulatiemaatregelen ervoor dat doorgaand verkeer onmogelijk is. Echter, in bepaalde gevallen willen we het bovenlokaal doorgaand verkeer beperken, maar zou dat ervoor zorgen dat de lokale link ook verbroken wordt. Dan zullen andere, snelheidsremmende maatregelen binnen de verkeersluwe maas het minder aantrekkelijk moeten maken voor het bovenlokaal doorgaand verkeer.



Doorgaand verkeer in een verkeersluwe maas beperken kan op twee manieren: circulatiemaatregelen maken het onmogelijk (links) of weerstandsmaatregelen maken het minder aantrekkelijk (rechts).

EEN NIEUWE VLAAMSE WEGENCATEGORISERING

Vlaanderen wil met een nieuwe wegencategorisering werk maken van een robuust wegennet. In tegenstelling tot de oude wegencategorisering, vormen de verbindende wegen nu een rasterstructuur, wat beter aansluit met de realiteit. Het biedt ook de mogelijkheid om het lokale wegennet in de zogenaamde 'interlokale mazen' beter af te schermen van doorgaand verkeer. Ons concept van verkeersluwe buurten en verbindende wegen sluit aan op deze nieuwe wegencategorisering. Ook hier willen we werk maken van verkeersluwe mazen tussen de verbindingswegen.

Hoe worden de verbindingswegen en verkeersluwe mazen geselecteerd?

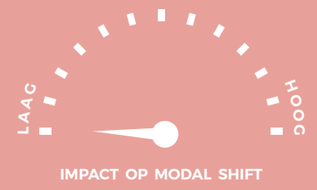
Het concept is ondertussen helder: er zijn verbindingswegen waar doorgaand verkeer aanvaard wordt en er zijn verkeersluwe buurten waar we dat maximaal willen beperken. De selectie van de verbindingswegen, ontsluitingswegen (en dus impliciet ook de verkeersluwe buurten) zal in de toekomst een belangrijke impact hebben op de inrichting en het gebruik van een weg.

De visiekaart op p. 54 toont het voorstel van deze selectie voor het regionaalstedelijk gebied. Dit voorstel is gebaseerd op een tweeledig onderzoek: top-down (de situering van de weg in het ruimere netwerk) en bottom-up (kenmerken van de weg).

INSTRUMENT

Doorstroming langs verbindingswegen verbeteren

Op cruciale, filegevoelige locaties langs verbindingswegen is een betere doorstroming wenselijk. Vooral wanneer doorgaand verkeer uit de woonbuurten geweerd wordt. De impact van het verbeteren van de doorstroming is echter uiterst beperkt. Integendeel zelfs, als dit niet gekoppeld wordt aan andere maatregelen in de woonbuurten zou dit kunnen leiden tot meer autoverkeer.



Van theorie naar praktijk: de leidende principes

Hoe brengen we dit theoretisch concept naar de praktijk? We hanteren drie leidende principes: een verkeersveilige omgeving, een hogere leefkwaliteit in de woonbuurten en een betere doorstroming langs verbindingswegen. Deze drie principes zijn steeds de basis wanneer we dit concept uitvoeren.

VERKEERSVEILIGE OMGEVING

> zo snel mogelijk naar 0 verkeersdoden en zwaargewonden
> veilige fietspaden langs verbindingswegen
> brede, toegankelijke voetpaden in woonomgevingen
> zwarte punten op korte termijn wegwerken
> kruispunten conflictvrij
> waar nodig ongelijkgrondse fiets- en voetgangersoversteken

HOGERE LEEFKWALITEIT IN DE WOONBUURTEN

> inrichting op maat van kinderen, senioren en personen met een handicap
> rechtvaardige mobiliteit door toegankelijke en laagdrempelige weginfrastructuur
> meer ruimte voor groen en water
> de publieke ruimte stimuleert sociaal contact
> een rustige, gezonde woonomgeving

BETERE DOORSTROMING LANGS VERBINDINGSWEGEN

> een modal shift naar minder autoverkeer geeft meer ruimte aan mensen die echt de auto nodig hebben
> conflictsituaties tussen autoverkeer en met andere vervoerswijzen vermijden
> capaciteit verhogen op meest filegevoelige locaties
> aandacht voor leefkwaliteit in een doortocht (zie ook bouwsteen 'Levendige kernen')
> opletten voor aantrekken (inter)regionaal sluipverkeer

Deze leidende principes kunnen op verschillende manieren gerealiseerd worden. In dit mobiliteitsplan selecteren we drie maatregelen waar we in de toekomst op willen inzetten:

- Een aangepast snelheidsregime
- Circulatie-ingrepen op strategische locaties
- Inrichtingsprincipes voor de publieke ruimte

Deze maatregelen worden op de volgende pagina's besproken en uitgewerkt in instrumenten die we op het terrein zullen inzetten.

Een aangepast snelheidsregime

De snelheid waarmee we ons in het verkeer voortbewegen heeft een enorme impact op de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in onze omgeving. Een hoge snelheid creëert een gevoel van onveiligheid waardoor we minder snel te voet gaan of de fiets nemen. Bovendien stijgt de kans op een dodelijk ongeval exponentieel naarmate de snelheid toeneemt. Door het snelheidsregime aan te passen naargelang de context en eenvoudige principes te hanteren, maken we het verkeer leesbaarder en veiliger voor elke weggebruiker. De toegelaten snelheid hangt af van de wegcategorie, de beschikbare fietsinfrastructuur (vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden of gemengd verkeer) en de omgeving. Ook de leesbaarheid voor de gebruiker is een belangrijk criterium: het snelheidsregime in een straat, buurt of zone verandert best niet te veel. In sommige situaties is het daarom nuttig om af te wijken van deze principes.

70
- verbindingswegen met vrijliggende fietspaden

50
- verbindingswegen in woonomgevingen
- verbindingswegen met aanliggende fietspaden
- lokale ontsluitingswegen met aan- of vrijliggende fietspaden
- lokale erftoegangswegen buiten woonomgevingen, ook zonder aparte fietspaden

30
- verbindingswegen met gemengd verkeer*
- lokale ontsluitingswegen met gemengd verkeer*
- lokale erftoegangswegen binnen woonomgevingen

*gemengd verkeer = fietsers op rijbaan (ook fietssuggestiestroken)

20
- in woonerven

De visiekaart op p. 56-57 toont het resultaat wanneer deze principes worden toegepast op onze gemeenten. Hieruit blijkt dat op veel verbindingswegen het snelheidsregime al is aangepast aan de aanwezige fietsinfrastructuur. Waar dat niet het geval is, is het noodzakelijk de fietsinfrastructuur aan te passen of de snelheid te verlagen. Langs wegen met een verbindende functie, een hoog snelheidsregime én veel erftoegangen, zijn ventwegen noodzakelijk voor een veilige ontsluiting. Veiligheid voor voetgangers en fietsers staat ook hier voorop.

Het grootste verschil tussen de vooropgestelde principes en de huidige snelheidsregimes situeert zich in de verkeersluwe woonbuurten. Heel vaak is de toegelaten snelheid er 50 km/u, ook wanneer er geen aparte fietspaden zijn. Door dit voor alle verkeersdeelnemers (ook voor fietsers) naar 30 km/u te verlagen, creëren we aangenamere, gezondere en veiligere buurten.

Om de aangepaste snelheidsregimes op het terrein te realiseren, onderscheiden we drie actiedomeinen:
1. communicatie en sensibilisering
2. herinrichting van publieke ruimte (op langere termijn)
3. handhaving

Alle drie domeinen zijn essentieel en gaan hand in hand bij het aanpassen van het snelheidsregime.

INSTRUMENT

Snelheidsregime aanpassen en handhaven

De snelheid van het verkeer heeft een enorme impact op de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in onze omgeving. Een hoge snelheid creëert een gevoel van onveiligheid waardoor we minder snel te voet gaan of de fiets nemen. Een lager snelheidsregime zal, zeker in onze woonbuurten, een positief effect hebben op onze verplaatsingen te voet of met de fiets. Bovendien vermindert de kans op ernstige ongevallen drastisch bij een lagere snelheid.

IMPACT OP MODAL SHIFT

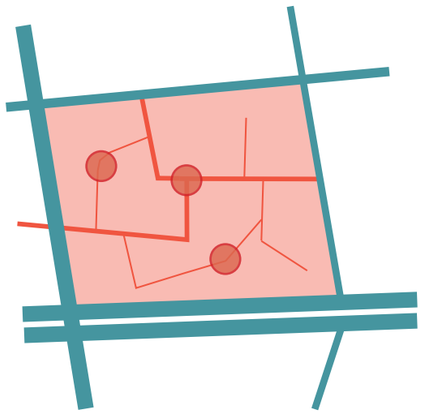
Het aantal verkeersdoden kan enkel dalen als we het snelheidsregime verlagen.

Ingrepen op strategische locaties

In verkeersluwe buurten, waar doorgaand verkeer niet gewenst is, gaan we op zoek naar manieren om dat sluipverkeer te weren. De meest efficiënte manier om dit te doen, is het nemen van fysieke maatregelen in het wegennetwerk. Dit kunnen ingrijpende maatregelen zijn, zoals circulatiemaatregelen en verkeersfilters, die het doorgaand verkeer onmogelijk maken. Maar ook zachtere maatregelen zijn mogelijk, die vooral een sterk snelheidsremmend effect hebben.

Ongeacht de aard van de maatregel, is het noodzakelijk om zo'n ingrepen steeds op strategische locaties uit te voeren. Zo'n locatie heeft een strategische positie in het netwerk en leent er zich bovendien toe om op een eenvoudige en leesbare manier heringericht te worden. Tegelijk moet zo'n locatie meteen voordelen opleveren, bijvoorbeeld door het creëren van een verkeersluwe schoolomgeving of van een plein waar meer ruimte komt voor ontmoeting en beleving.

strategische locatie



INSTRUMENT

Ingrijpen op strategische locaties

Omdat we geloven in de kracht ervan, willen we in elke verkeersluwe buurt op zoek gaan naar strategische locaties. Ingrepen op strategische locaties hebben het voordeel dat ze goedkoop kunnen zijn en snel gerealiseerd kunnen worden, en tegelijk een zeer hoge positieve impact hebben op onze doelstellingen.

IMPACT OP MODAL SHIFT

WANNEER IS EEN LOCATIE STRATEGISCH?

> de positie in het wegennetwerk is strategisch om het doorgaand verkeer te beperken

> de buurt blijft makkelijk met de auto bereikbaar vanaf de verbindingswegen

> een toename van verkeer in kwetsbare gebieden (zoals dorpskernen of natuurgebieden) wordt vermeden

> de locatie leent zich voor ingrepen die eenvoudig en leesbaar zijn voor de weggebruiker

> er zijn meteen voordelen op het terrein zichtbaar: een schoolomgeving of fietsroute wordt verkeersluwer, er onstaan kansen om pleinen met ontmoetings- en belevingsruimte te creëren

Hoe kan zo'n strategische locatie eruit zien?

De maatregelen op zo'n strategische locatie zullen vaak ingrijpend zijn. Dat moet ook, willen we het onmogelijk of minder aantrekkelijk maken voor het sluipverkeer. De meest doeltreffende manier is het doorgaand autoverkeer fysiek onmogelijk maken. Dat kan door (permanent of tijdelijk) fysieke elementen te plaatsen, maar ook door andere circulatiemaatregelen (bijvoorbeeld een combinatie van eenrichtingsstraten). Waar dergelijke maatregelen te ingrijpend zijn voor de lokale bereikbaarheid, kan ook gewerkt worden met een ingrijpende verkeersremmende herinrichting of - in specifieke gevallen - met ANPR-camera's. Elke situatie is anders en vraagt daarom ingrepen op maat (bv. landbouwverkeer, hulpdiensten, lokale bediening, ...)

Circulatiemaatregelen

Een fietssluis in de Bergstraat (Oud-Turnhout)

Circulatie-ingreep in de Kongostraat (Turnhout)

Snelheidsremmende herinrichting

Herinrichting op maat van fietsers en voetgangers (Zevendonk)

Bron: blauwgroenvlaanderen.be

Een haarspeldbocht remt het verkeer af (Buitenpost, NL)

Ingrijpen op strategische locaties is de meest efficiënte manier om onze woonbuurten aangenamer te maken.

ANPR-camera

Verkeersfilter met ANPR-camera's (Sint-Niklaas)

Handvaten voor de inrichting van onze wegen

Algemeen

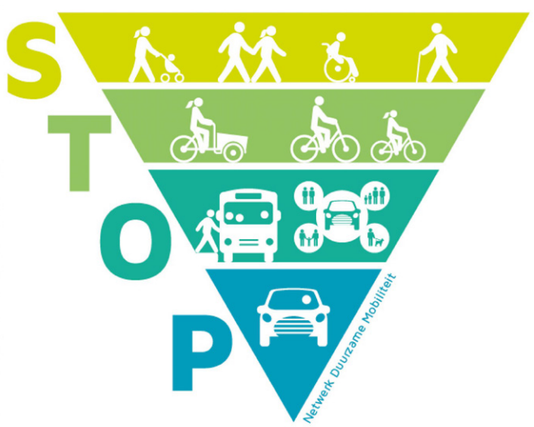
Voor elke wegcategorie worden op de volgende pagina's enkele handvaten voor de weginrichting weergegeven. Deze handvaten bieden een eerste aanknopingspunt om de wegen veiliger en aangenamer in te richten. Aangezien de lokale ruimtelijke context vaak bepalend is voor de uiteindelijke ontwerpkeuzes, zijn deze handvaten geen strikte richtlijnen.

Het herinrichten van onze wegen is een werk van lange adem. In tegenstelling tot het aanpassen van het snelheidsregime of ingrepen op strategische locaties, kunnen we van herinrichting niet een onmiddellijke impact verwachten. Tegelijk bepaalt de inrichting sterk hoe we een weg gebruiken, en is het daarom cruciaal voor onze duurzame modal shift die we willen bereiken. Een geleidelijke transformatie van het straatbeeld moet hiertoe bijdragen. Het bewaken van de ontwerpkwaliteit is een belangrijke taak voor onze gemeenten.

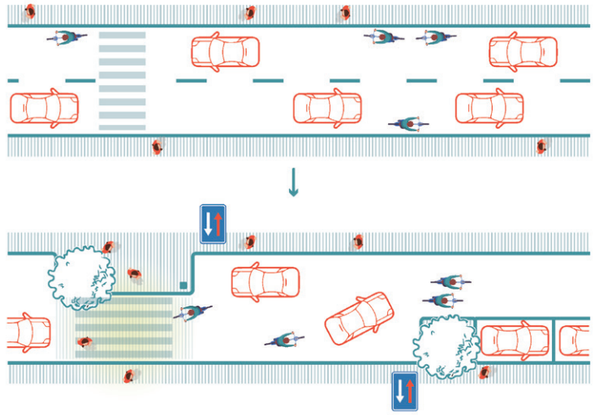
INSTRUMENT

Wegen inrichten volgens het STOP-principe

Het STOP-principe hanteren we als basisregel voor de inrichting van onze wegen. Vaak is de beschikbare ruimte beperkt, en dan moeten we keuzes maken. Voetgangers komen op de eerste plaats, gevolgd door fietsers en openbaar vervoer. Op de laatste plaats schenken we aandacht aan auto- en vrachtverkeer. Door duidelijke keuzes te maken volgens dit STOP-principe, zorgen we ervoor dat de meest kwetsbare weggebruikers voldoende ruimte in onze straten krijgen. Dit instrument heeft op lange termijn een grote impact op de modal shift.



Het STOP-principe zorgt ervoor dat de meest kwetsbare weggebruikers meer ruimte krijgen.



Wegversmallingen of asverschuivingen vertragen de snelheid van het autoverkeer en verhogen de veiligheid aan oversteekplaatsen.

Meuletiende Turnhout

Doortocht Kapellen

Bron: dbpubliekeruimte.info

Niefhout Turnhout

Bron: niefhout.be

Grote Markt Turnhout

Lijnmolenpark Gent

Bron: dbpubliekeruimte.info

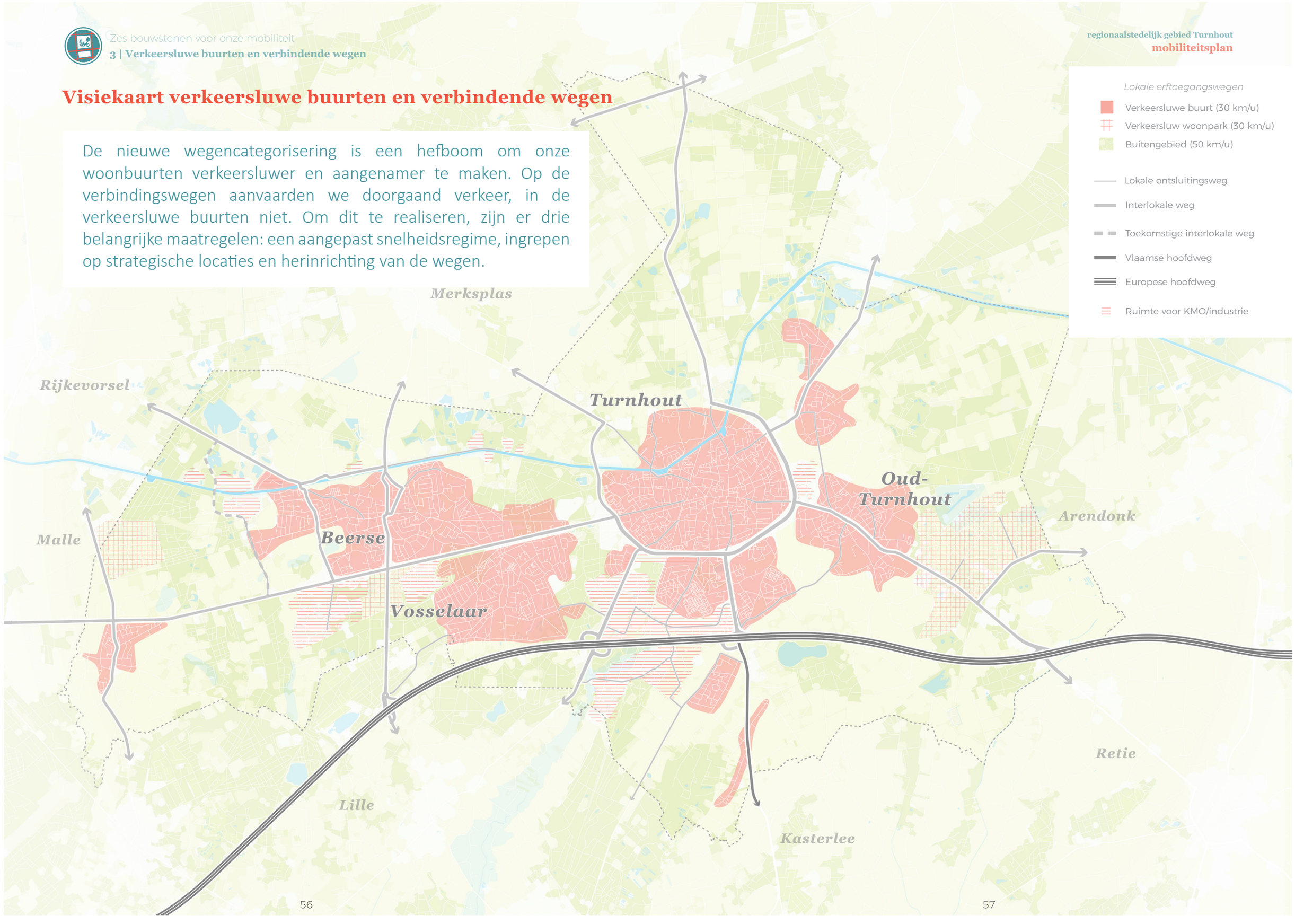
Handvaten voor de inrichting van onze wegen

Een richtinggevend kader voor de verschillende lagen van het wegennetwerk.

	Wegfunctie	Snelheidsregime	Circulatie-maatregelen	Snelheidsremmende maatregelen	Kruisingen	Voorrangs-regelingen	Voetpaden en fietspaden	Beeldkwaliteit	Groen
Verbindingsweg	Verbindende functie voor autoverkeer. Doorgaand autoverkeer wordt hier aanvaard. Waar nodig gegarandeerde doorstroming voor openbaar verover. Verkeersfunctie primeert op verblijfsfunctie, tenzij in de kernen. Beeldbepalers voor het imago van de vier gemeenten.	70 verbindingswegen met vrijliggende fietspaden 50 verbindingswegen in woonomgeving of met aanliggende fietspaden 30 verbindingswegen met gemengd verkeer* * gemengd verkeer = fietsers op de rijbaan (ook fietssuggestiestroken)	Enkel uitzonderlijk van toepassing (bv. eenrichtingsverkeer om een veilig fietspad aan te kunnen leggen).	• Visuele snelheidsremming en belevingssfeer op doortochten • Handhaving door controle	• Waar mogelijk afkoppelen kruisingen lokale wegen • Ongelijkgrondse oversteek bij kruising met belangrijke fietsroutes • Gelijkvloerse oversteek voor voetgangers en fietsers: minstens beveiligd (met conflictvrije verkeerslichten) of met (voldoende breed) middeneiland • Goede zichtbaarheid en beperkte breedte van erfaansluitingen	• Verbindingsweg heeft voorrang op andere lokale wegen	• Veilige voet- en fietspaden, vrijliggend of aanliggend met zo ruim mogelijke schrikstrook • Uniforme inrichting van kruising voet- en fietspaden op de verbindingsweg met andere lokale wegen, oa. fietspad verhoogd laten doorlopen, detaillering goten	• Infrastructurele inrichting indien noodzakelijk (belijning, vangrails, ...) • Articulatie eigenheid omgeving in wegbeeld. Bv. onderscheid in verbindingsweg doorheen residentieel gebied, landschappelijke entiteit, grootschalige stedelijke of economische attractoren). Bepalend voor keuze bomen, beplanting, verlichting, materialen verharding, meubilair, ...	• Verbeterde groen-blauwe weginrichting: aanplanting bomen en bermen + ecologisch bermbeheer • Perceeleigenaars motiveren voor ecologische aanpak groeninrichting van private voor- en zijtuinzones
Lokale ontsluitingsweg	Ontsluiten van een groot aantal woningen en/of functies in een verkeersluwe maas. Verblijfsfunctie en verkeersfunctie zijn in evenwicht.	50 lokale ontsluitingswegen met aan- of vrijliggende fietspaden 30 lokale ontsluitingswegen met gemengd verkeer	• Doorgaand verkeer in de verkeersluwe maas weren met ingrepen op strategische locaties, bijvoorbeeld via fysieke barrières of een systeem van eenrichtingsstraten. Indien lokaal doorgaand verkeer wenselijk is, ingrijpende verkeersremmende maatregelen op ontsluitingswegen nemen. Een sluis met ANPR-camera's is mogelijk indien het opzet eenvoudig is en de meerkost beperkt blijft.	• Poorteffect bij overgang van zone 70/50 naar zone 50/30. Doorlopend trottoir, drempel, wegversmalling (voldoende lengte), perk of boomvak • Weerstand creëren voor doorgaand verkeer. Wegversmallingen, asverschuivingen, plateaus of rijbaankussens. Aandacht voor fietsvriendelijke uitvoering. • Handhaving door controle	• Kruisingen compacteren en/of verhoogd aanleggen • Eventueel ook accentueren met verticale elementen of boomvak(ken) • Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers: minstens beveiligd via middeneiland of wegversmalling. • Oversteekvoorziening voor voetgangers: noodzakelijk bij 50km/u en op cruciale locaties (bv. schoolomgeving) bij 30km/u.	• Lokale ontsluitingswegen hebben voorrang op lokale erftoegangswegen en woonerven	• Bij voorkeur vrij- of aanliggend fietspad (met schrikstrook) • Bij onvoldoende straatbreedte: fietssuggestiestroken (min. 2m breed) in combinatie met snelheidsregime van 30 km/u.	• Beeldkwaliteit aangepast aan omgeving en gewenste beleving • Wegversmallingen of asverschuivingen als kans voor verbeterde groen-blauwe weginrichting	
Lokale erf-toegangsweg	Toegang verlenen tot woningen en functies in de eigen straat. Verblijfsfunctie primeert op verkeersfunctie.	50 lokale erftoegangswegen buiten woonomgeving ook zonder aparte fietspaden 30 lokale erftoegangswegen binnen woonomgeving		• Bij voorkeur doorgaand verkeer weren door circulatiemaatregelen. • Alternatief: weerstand creëren voor doorgaand verkeer. Wegversmallingen, asverschuivingen, plateaus of rijbaankussens. Aandacht voor fietsvriendelijke uitvoering. • Rijbaan voor autoverkeer zo smal mogelijk • Handhaving door controle		• Voorrang van rechts tussen erftoegangswegen onderling. • Erftoegangswegen hebben voorrang op woonerven. • Verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen, busroutes, fietssnelwegen en regionale fietsroutes hebben voorrang op erftoegangswegen.	• Binnen woonomgeving: geen afgescheiden voetpaden bij ≤30km/u en <100 pae/u; wel afgescheiden voetpad bij >30 km/u of >100 pae/u. • Buiten woonomgeving: geen afgescheiden voetpad indien rustige, landelijke weg (of met fietspad) • Fietsers in gemengd verkeer (fietsstraat indien regionale of lokale fietsroute)	• Zo beperkt mogelijke verkeerstechnische inrichting: geen belijning, beperken verkeerssignalisatie tot juridisch minimum, geen zebrapaden in zone 30 (uitgezonderd bij een grote concentratie aan oversteekbewegingen, bv. schoolomgeving)	• Groen-blauwe perken inzetten als snelheidsremmer (wegversmallingen, asverschuivingen) en als belevingselement • Zo veel mogelijk ontharding van oppervlakken • Perceeleigenaars motiveren voor ecologische aanpak groeninrichting van private voor- en zijtuinzones
Woonerf	Toegang verlenen tot woningen en functies in de eigen straat. Maximale verblijfsfunctie, minimale verkeersfunctie. Alleen van toepassing in wegen met minder dan 100 voertuigen per uur tijdens de spits. Ruimte voor spel en ontmoeting is wenselijk.	20 woonerven		• Verharding waar auto te gast is: zo smal mogelijk, met voldoende snelheidsremming • Shared space principe voelbaar in materialen en inrichting: auto is te gast • Poorteffect bij overgang naar woonerf (bv. via doorlopend trottoir)	• Geen oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers	• Voorrang voor alle hogere wegcategorieën en voor busroutes, fietssnelwegen en regionale fietsroutes. • In het woonerf en het autovrij gebied verlenen auto en fiets voorrang aan voetgangers.	• Geen afgescheiden voetpaden. Auto, fiets en voetganger delen de ruimte. Hoge verblijfsfunctie (spelen, winkelen, ...) • Inclusieve toegankelijkheid: rolstoel, rollator, step, kinderwagen, ...	• Woonerfconcept. Inrichting op maat van voetgangers en fietsers, ruimte voor verblijven en ontmoeting • Vlakke ondergrond van gevel tot gevel, geen opstaande boordstenen • Geen belijning, geen oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers	
Voetgangers-zone	Maximale verblijfsfunctie. Strikt minimale functie voor autoverkeer: enkel zeer lokaal verkeer krijgt op geregelde basis toegang (bv. venstertijden).	stapvoets verkeer	• Autoverkeer wordt geweerd door fysieke barrières of ANPR-camera's.	• Shared space principe voelbaar in materialen en inrichting: uitzonderlijk auto's te gast					

Visiekaart verkeersluwe buurten en verbindende wegen

De nieuwe wegencategorisering is een hefboom om onze woonbuurten verkeersluwer en aangenamer te maken. Op de verbindingswegen aanvaarden we doorgaand verkeer, in de verkeersluwe buurten niet. Om dit te realiseren, zijn er drie belangrijke maatregelen: een aangepast snelheidsregime, ingrepen op strategische locaties en herinrichting van de wegen.



4 | Levendige kernen

Mobiliteit in een levendige kern

Onze vier gemeenten hebben vandaag al sterke, levendige kernen. De meeste voorzieningen (winkels, horeca, cultuur, ontspanning, diensten, ...) zijn gesitueerd in een kern. Dat zorgt voor een sterke uitgangspositie om onze kernen nóg levendiger te maken. Omdat mobiliteit daarin een belangrijke rol speelt, willen we onze kernen een bijzondere plek geven in het mobiliteitsplan.

Een levendige kern gaat gepaard met veel belevings- en ontmoetingsruimte en is in de eerste plaats ingericht op maat van voetgangers en fietsers. Net zoals in de woonbuurten, streven we naar verkeersluwe kernen. Zo'n kernen zijn niet volledig verkeersvrij, maar wél verkeersluw. Ook gaan we voor een kern die bereikbaar en toegankelijk is voor de meest kwetsbaren onder ons.
Zo creëren we mogelijkheden voor sociale interactie en wordt winkelen aangenamer. Ruimte voor groen, horeca en evenementen is eveneens onmisbaar in een kern.
Tegelijk willen we een bereikbare kern, waarin handel, diensten en horeca floreren. Zowel bezoekers van dichtbij als verderweg vinden vlot hun weg naar onze kernen. Voldoende fietsenstallingen, betrouwbaar openbaar vervoer en een doordachte parkeerstrategie zijn onmisbaar in een dorps- of stadskern.

In een verkeersluwe kern komt ruimte vrij voor ontmoeting en beleving, én voor wie de auto echt nodig heeft.

Het is duidelijk dat de beschikbare ruimte in een kern schaars is, en vaak onvoldoende is om al die gewenste functies ten volle te kunnen uitvoeren. Vaak zal er een keuze moeten gemaakt worden die gevolgen heeft voor de leefkwaliteit of de bereikbaarheid van een kern. In ons gezamenlijk streven naar levendige kernen, willen we graag inzetten op de toegankelijkheid voor voetgangers en de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer. Zo creëren we ruimte voor ontmoeting en beleving én voor wie de auto echt nodig heeft.

PUBLIEKE RUIMTE IN DE DORPS- OF STADSKERN: ENKELE PRINCIPES

> pleinen en straten van 'gevel tot gevel' als een samenhangende verblijfsruimte ontwerpen

> toegankelijk voor iedereen, ook met rollator, rolstoel of kinderwagen

> ruimte voor groen (als koelteplek, als snelheidsremmer, als beeldbepaler, als spelelement, als ...)

> kleinschalige, aantrekkelijke materialen

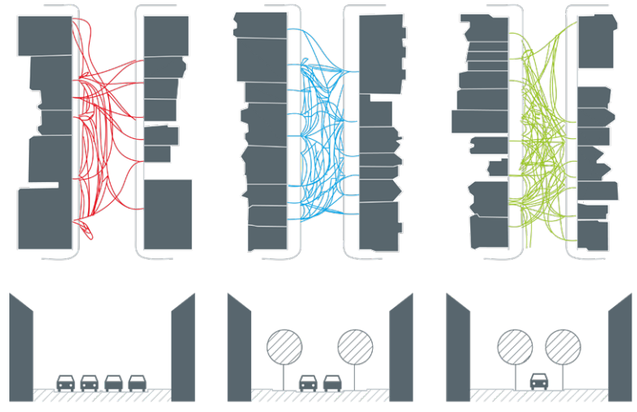
Gasthuisstraat Turnhout

VERKEERSLUWE KERNEN VERSTERKEN DE SOCIALE INTERACTIE

Onderzoek toont aan dat sociale interactie in een straat gelinkt is aan de verkeersintensiteit. Hoe lager de verkeersintensiteit, hoe meer vrienden- en kennissenrelaties er zijn in een straat. Het toont ook het belang van oversteekbaarheid aan.

Het creëren van verkeersluwe kernen en woonbuurten zijn een uitstekend middel om de banden tussen buurtbewoners te versterken. Duurzame mobiliteit en de strijd tegen eenzaamheid gaan hand in hand.

Bron: TUMI, naar: Appleyard et al. (1981), Liveable Streets.



Veel verkeer	***Matig verkeer***	***Weinig verkeer***
16.000 voertuigen/dag	*8.000 voertuigen/dag*	*2.000 voertuigen/dag*
1.900 voertuigen/spitsuur	*550 voertuigen/spitsuur*	*200 voertuigen/spitsuur*
0,9 vrienden per persoon	*1,3 vrienden per persoon*	*3,0 vrienden per persoon*
3,1 kennissen per persoon	*4,1 kennissen per persoon*	*6,3 kennissen per persoon*

Voetgangers voorop

We zijn allen voetgangers. Te voet gaan is onze natuurlijke manier van bewegen. Het is misschien niet de snelste manier om ons te verplaatsen, maar wel de enige waarvoor we geen vervoermiddel nodig hebben. Het neemt heel weinig plaats in, het is gezond en het stoot geen schadelijke stoffen uit. Te voet gaan is niet alleen de meest duurzame manier om ons te verplaatsen, maar ook de meest rechtvaardige. Door ruimte voor voetgangers te creëren, verminderen we de vervoersarmoede en maken we het toegankelijker voor personen met een handicap. Bovendien vragen voetgangers relatief weinig van de inrichting van onze omgeving, en is die inrichting perfect te combineren met andere belangrijke functies in levendige kernen: groen, horeca, ruimte voor activiteiten, ...

De dorps- of stadskern, waar de dichtheid hoog is en verschillende functies samen komen, is de uitgelezen plek voor de voetganger. Voetgangers dragen bij tot levendige kernen: de sociale interactie neemt toe, de handel en horeca floreert en het veiligheidsgevoel stijgt. Daarom hebben we de ambitie om in onze kernen de voetganger voorop te stellen.

Bron: hln.be

Hoe zorgen we ervoor dat we met z'n allen meer te voet gaan? Hoe maken we het aantrekkelijker voor voetgangers? Voldoende kwalitatieve ruimte voor voetgangers is cruciaal.

Een fijnmazig voetgangersnetwerk met voldoende afwisseling creëert keuzevrijheid voor de voetganger en maakt het zo aangenaam om ergens te voet naar toe te gaan. Net zoals bij het fietsnetwerk (zie hoger) moet het voetgangersnetwerk divers zijn: van smalle autoluwe steegjes tot brede voetpaden langs drukke winkelstraten. Zo kan iedereen zijn of haar geschikte route kiezen. Vandaag bestaat het voetgangersnetwerk vooral uit (vaak smalle) voetpaden langs de straat. We streven naar brede, obstakelvrije voetpaden. Bij het plaatsen van fietsenstallingen houden we rekening met doorgang voor voetgangers. Meer autoluwe doorsteken, die veiliger en aangenamer zijn voor de voetganger, verhogen de doorwaadbaarheid van de buurt en verminderen zo de verplaatsingstijd voor de voetganger. Dit voetgangersnetwerk willen we ontwerpen vanuit het standpunt van het kind en de meest kwetsbare weggebruikers. Een 'kindlint' bijvoorbeeld, is een veilige route die plekken verbindt die kinderen vaak gebruiken. Zo moedigen we kinderen aan om te durven, te mogen, te kunnen en te willen bewegen, en maken we het voor iedereen veiliger.

Voetgangers dragen bij tot levendige kernen: de sociale interactie neemt toe, de handel en horeca floreert en het veiligheidsgevoel stijgt.

ZO MAKEN WE HET AANGENAMER VOOR DE VOETGANGER

> brede voetpaden, die nog breder worden ("uitstulpen") aan kruispunten en oversteekplaatsen

> voetpaden en oversteekplaatsen zonder hoge boordstenen

> voldoende zitmeubilair en rust-punten (richtwaarde: elke 125m)

> beschutting tegen wind, regen, hitte en geluidsoverlast (bv. bomen)

INSTRUMENT

Publieke ruimte in kernen op maat van voetgangers maken

Hoe we onze kernen inrichten, heeft een grote impact op ons verplaatsingsgedrag. Immers, een groot aantal van onze verplaatsingen in een kern begint of eindigt te voet. Daarom zetten we in op aangename publieke ruimte, die de leefkwaliteit opkrikken en onze kernen nog levendiger maken.

Baron Frans du Fourstraat, Turnhout

Grote Markt, Turnhout

Bron: dbpubliekeruimte.info

Conflict met verbindingswegen

De ambitie om onze kernen levendig en verkeersluw in te richten, botst met het feit dat veel van onze kernen doorsneden worden door een verbindingsweg, waar we doorgaand verkeer aanvaarden. Deze kernen zijn historisch gesitueerd aan de belangrijkste wegen, maar door het steeds toenemende verkeer zorgt dat vandaag voor conflictsituaties. Dat is het geval in de kernen van Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar, Vlimmeren, Schorvoort, de Parkwijk en Oosthoven.

In een levendige kern willen we ruimte maken voor ontmoeting, groen, horeca, voetgangers, fietsers, … In die gevallen waar een verbindingsweg de kern doorkruist, moeten we ook rekening houden met grote hoeveelheden autoverkeer, en vaak ook vrachtverkeer. Dat heeft een impact op onze leefkwaliteit, de verkeersveiligheid en de attractiviteit van onze kernen. De verblijfsfunctie enerzijds en de verkeersfunctie anderzijds zijn tegenstrijdig aan elkaar, maar toch moeten we ze harmonieus proberen te verzoenen.

Beerse

Hoe kunnen we het noodzakelijke verkeer verzoenen met de gewenste ruimte voor ontmoeten en beleving? Hoe richten we zo'n doortocht in? De exacte locatie in de kern en de beschikbare ruimte zullen sterk bepalen hoe we onze publieke ruimte in een doortocht inrichten. Hoe meer we in het hart van de kern terechtkomen, hoe meer plaats er moet zijn voor die 'levendige' kern en hoe kleiner de ruimte wordt voor het doorgaand verkeer. De beschikbare ruimte is soms schaars, waardoor we noch aan het verkeer, noch aan het verblijven voldoende ruimte kunnen geven.

In een doortocht moeten we keuzes maken. Hoe dieper in het hart van de kern, hoe meer plaats voor die 'levendige' kern en hoe kleiner de ruimte voor het doorgaand verkeer.

Vosselaar

Beerse

Oud-Turnhout

PRINCIPES IN EEN DOORTOCHT

> ruimte maken voor verblijven in het hart van de kern

> gescheiden verkeer als het kan, gemengd als het moet

> veilige, zichtbare oversteekplaatsen

> brede en uitstulpende voetpaden

> hoe dichter bij het hart van de kern, hoe lager de snelheid

Parkeerstrategie

Parkeren is een belangrijk thema in onze kernen. Parkeerplaatsen nemen een groot aandeel van onze openbare ruimte in en hebben zo een impact op de leefkwaliteit, de beeldkwaliteit en de attractiviteit van onze kernen. Onze openbare ruimte is schaars en waardevol. Willen we ook in de toekomst zoveel openbare ruimte als parking blijven gebruiken? Tegelijk zijn parkeerplaatsen nodig om onze talrijke voorzieningen in de kernen bereikbaar te houden. 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 (zie pagina hiernaast). 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. Door parkeren minder vanzelfsprekend te maken voor korte verplaatsingen, zullen we sneller te voet gaan, met de fiets gaan of het openbaar vervoer nemen.

Beerse

Vosselaar

Oud-Turnhout

Turnhout

We hebben de ambitie om het totaal aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) in onze gemeenten niet meer te laten groeien dan de bevolkingsgroei.

Om in onze openbare ruimte meer plaats te kunnen geven aan aangenamere functies, maken we werk van een verschuiving naar meer aanbod in parkeerclusters. Daarnaast willen we het parkeergedrag van onze bezoekers en inwoners sturen via een differentiatie in de kostprijs. Een efficiënte parkeergeleiding en sterke communicatie moet zoekverkeer naar een parkeerplaats voorkomen. Een specifiek aanbod voor doelgroepen (zoals minder mobielen, zorgverstrekkers en kortparkeerders) moet ervoor zorgen dat ze meer zekerheid op een parkeerplaats hebben. Tenslotte willen we ook het stallen van onze fiets een plek geven in de parkeerstrategie. Als we met de fiets naar de winkel, naar het dienstencentrum en op café of restaurant gaan, dan willen we onze fiets daar veilig en comfortabel kunnen stallen. Het fietsparkeerbeleid is daarom een steeds belangrijker onderdeel van onze parkeerstrategie.

We willen bezoekers bundelen op bereikbare parkeerclusters. Zo kunnen we parkeerplaatsen op straat optimaler benutten.

De volgende pagina's tonen de principes voor onze parkeerstrategie. We maken een onderscheid tussen parkeerbeleid in functie van bezoekers en parkeerbeleid in functie van bewoners.

Ter inspiratie: enkele wetenschappelijke inzichten over parkeren.

De invloed van het parkeerbeleid op ons verplaatsingsgedrag is groot. Onderzoek toont aan dat een grote parkeercapaciteit een groter aandeel autoverplaatsingen aantrekt[1]. Het principe "build it and they will come" geldt dus niet alleen voor fietsinfrastructuur, maar ook voor parkeervoorzieningen. Een grote parkeercapaciteit bemoeilijkt het behalen van onze doelstellingen.

Wat bovendien vaak over het hoofd wordt gezien, is de kostprijs van een parkeerplaats. Hoewel de kosten voor een parkeerplaats op het eerste zicht banaal lijken te zijn, is dit in de praktijk anders. Verkeerskundige Joris Willems rekende voor Fietsberaad uit wat een gemiddelde parkeerplaats in Vlaanderen kost[2].

1 Zie o.a. de studies door G. Mingardo: https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2016/11/ProefschriftGiulianoMingardo.pdf

2 Zie https://fietsberaad.be/documenten/cahier-nr-5-parkeer-en-stallingsnormen/

Bron: Fietsberaad - Cahier 5

Gratis parkeren bestaat niet. De kostprijs van een gratis parkeerplaats wordt door iedereen gedragen.

Wil een beheerder van parkeerplaatsen kostendekkend zijn, dan betekent dit minimaal een inkomst van €3 per dag voor bovengrondse parkeerplaatsen en van €12 à €15 per dag voor ondergrondse parkeerplaatsen. Wordt er geen of een lager tarief aangerekend aan de parkeerder, dan wil dit dus zeggen dat de parkeerplaats gesubsidieerd wordt. De kostprijs van de openbare parkeerplaatsen wordt zo door alle inwoners gedragen, ook door wie geen auto heeft of wie geen gebruik maakt van de parkeerplaatsen.

HOEVEEL KOSTEN OPENBARE PARKEERPLAATSEN IN EEN GEMEENTE?

EEN VOORBEELD UIT BEERSE

In het vorige mobiliteitsplan werd voor het centrum van Beerse een parkeerinventaris opgemaakt. Er werden 773 openbare parkeerplaatsen geteld. Aan een gemiddelde kostprijs van €400 per jaar, resulteert dit in een totale kostprijs van €309.200 per jaar voor de gemeente.

Maak je als gemeente op parkeren geen winst, dan ben je parkeren aan het subsidiëren.

Parkeerbeleid voor bezoekers

De kernen in het regionaalstedelijk gebied trekken heel wat bezoekers aan. Een deel van die bezoekers komen frequent (bv. werknemers), andere enkel in het weekend of zelfs heel sporadisch. Sommige wonen dichtbij, anderen moeten een langere afstand afleggen. Onze parkeerstrategie moet een antwoord bieden op de noden van elk type bezoeker. We vertrekken vanuit de principes en het onderzoek die hierboven geschetst worden. We streven ernaar om het langparkeren in het centrum van Turnhout te verschuiven naar locaties buiten het centrum: enerzijds door het aanbod in de rand te versterken en anderzijds door het aanbod in het centrum langzaam af te bouwen.

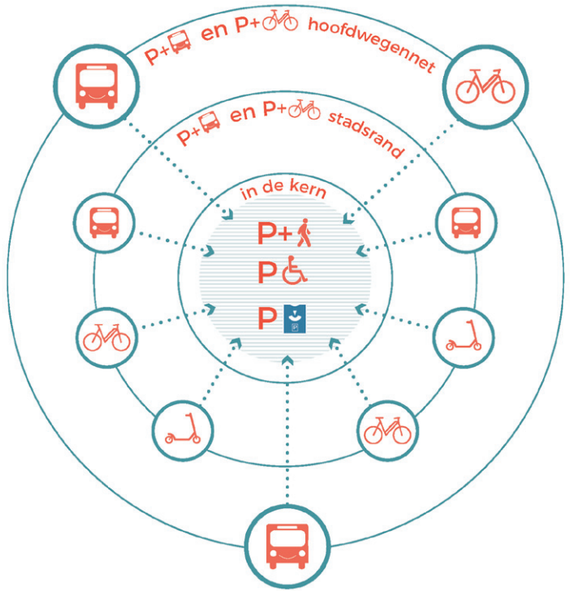
We onderscheiden drie niveaus in de parkeerstrategie: de eerste twee niveaus (Park & Ride en Park & Bike) bieden een duurzaam alternatief voor de bezoekers van de stadskern van Turnhout die van verder komen. Het derde niveau, het parkeren in de kernen zelf, biedt een waaier aan parkeermogelijkheden voor verschillende doelgroepen, maar is tegelijk gericht op het ontraden van dichtbij parkeren voor een langere duur.

De parkeerstrategie biedt een duurzaam alternatief voor de bezoekers, creëert meer aangename ruimte in onze kernen en houdt onze voorzieningen bereikbaar.

INSTRUMENT

P+R en P+B-systeem uitbouwen

Om te vermijden dat alle bezoekers tot in het hart van onze kernen rijden, is een volwaardig park-and-ride en park-and-bike systeem essentieel. Zo bieden we ruimte voor wie niet anders kan dan met de auto naar de stad te komen. Een volwaardig systeem uitbouwen is een werk van lange adem, maar de impact op de modal shift van bezoekers is groot.



NIVEAU 1: PARK & RIDE OF PARK & BIKE AAN HET HOOFDWEGENNET

DOELGROEP: langparkeren (minstens halve dag); de herkomst van de bezoeker ligt buiten het regionaalstedelijk gebied

TARIFERING: laagste kostprijs voor langparkeren (ten opzichte van de andere niveaus)

VOORWAARDEN VOOR POTENTIËLE LOCATIES:

- De afstand tot het centrum moet voldoende groot zijn om overstappen zinvol te maken.
- De locatie ligt aan het hoger wegennet.
- Indien Park & Ride: er is een frequente en betrouwbare bediening met het openbaar vervoer. In de praktijk betekent dit een gegarandeerde doorstroming voor het openbaar vervoer en idealiter een frequentie van 6 à 8 ritten per uur.
- Indien Park & Bike: er is een uitgebreid deelfietsaanbod en er is een veilige en vlotte fietsverbinding naar het centrum.
- Er is voldoende ruimte voor parkeerplaatsen.
- De impact op de leefkwaliteit in de omgeving blijft beperkt.

ZOEKZONES IN HET REGIONAALSTEDELIJK GEBIED OP BASIS VAN DEZE VOORWAARDEN:

- N140, ter hoogte van afrit 23
- N19, ter hoogte van afrit 24
- kruising van N18 met N139

Geen enkele van de zoekzones is vandaag echter geschikt als Park & Ride, aangezien niet voldaan wordt aan de kritische succesfactor van een bediening met frequent en betrouwbaar openbaar vervoer. De betrouwbaarheid van de buslijnen is telkens een knelpunt, gezien het gebrek aan gegarandeerde doorstroming voor de bus.

Langs de N12 in Beerse en Vosselaar kunnen de belangrijkste HOV-haltes eveneens beschouwd worden als potentiële zoekzones. Echter, gezien de minder goede bereikbaarheid vanaf het hoofdwegennet is het actief promoten van deze haltes als Park & Ride niet aangewezen.

P+R Hoogkerk - stadsrand Groningen (NL)

Parkeren op afstand moet de aantrekkelijkste optie worden voor wie langer dan een halve dag in het centrum moet zijn.

NIVEAU 2: PARK & BIKE (OF PARK & RIDE) AAN DE RAND VAN HET CENTRUM

DOELGROEP: middellang- tot langparkeren; de herkomst van de bezoekers ligt binnen of buiten het regionaalstedelijk gebied
TARIFERING: beperkte, maar niet de laagste kostprijs; tarieven op maat mogelijk (bv. goedkoop abonnement)

VOORWAARDEN VOOR POTENTIËLE LOCATIES:

- De afstand tot het centrum is kleiner dan bij niveau 1, maar nog steeds voldoende groot om de overstap te maken.
- De locatie is vlot bereikbaar van het verbindend wegennet.
- Indien Park & Ride: er is een frequente en betrouwbare bediening met het openbaar vervoer. In de praktijk betekent dit een gegarandeerde doorstroming voor het openbaar vervoer en idealiter een frequentie van 6 à 8 ritten per uur.
- Indien Park & Bike: er is een uitgebreid deelfietsaanbod en er is een veilige en vlotte fietsverbinding naar het centrum.
- Er is voldoende ruimte voor parkeerplaatsen.
- De impact op de leefkwaliteit in de omgeving blijft beperkt.

In Turnhout is de afstand tussen R13 en het stadshart op de meeste plekken te klein om voor dat traject op openbaar vervoer over te stappen. Bovendien bevindt de belangrijkste verliestijd met de wagen zich voor of op de R13, waardoor het succes van een Park & Ride aan de R13 waarschijnlijk beperkt zal zijn. In het tweede niveau heeft een Park & Bike meer kans op slagen, aangezien de afstand naar het stadshart beperkt is en de fiets het voordeel heeft van flexibiliteit.

ZOEKZONES IN HET REGIONAALSTEDELIJK GEBIED OP BASIS VAN DEZE VOORWAARDEN:
De volledige R13 kan beschouwd worden als een zoekzone voor parkeervoorzieningen op dit tweede niveau. Waar de R13 kruist met een verbindingsweg, is het potentieel uiteraard groter. Parking Stadspark aan Graatakker, waar we vandaag al kunnen overstappen op een bus of gebruik kunnen maken van het fietspunt, is een uiterst geschikte locatie hiervoor. Voor het specifieke geval van de Steenweg op Merksplas, ligt de zoekzone niet aan de R13, maar dichter bij het stadscentrum, ter hoogte van het kanaal.

P+B Kardinge - stadsrand Groningen (NL)

Een ketting van Park & Bike-parkings aan de stadsrand kan op korte termijn de bereikbaarheid van Turnhout sterk verbeteren.

NIVEAU 3: PARKEREN IN DE KERN

DOELGROEP: kortparkeren (bv. shop&go aan een winkel of een dienst), personen met een mobiliteitsbeperking, inwoners
PARKEERREGIME: differentiatie volgens doelgroep, volgens duurtijd en naargelang de ruimtelijke context

Voor het parkeerbeleid in de kernen hanteren we drie leidende principes. Hoe deze principes in de praktijk vorm zullen krijgen, zal voor iedere kern anders zijn.

Bron: omgeving.be

Parking Turnova: een parkeercluster aan de rand van het stadshart.

INSTRUMENT

Bezoekersparkeren in de kernen anders organiseren

In de kernen wensen we een deel van de publieke ruimte die nu door parkeren wordt ingenomen om te zetten naar andere functies, zoals horeca, groen, fiets- en voetgangers-infrastructuur, zitbanken, speelruimte, … We willen het straatparkeren langzaam afbouwen en werken aan een ruimer aanbod van parkeerclusters aan de rand van het dorps- of stadshart. De impact op onze doelstellingen is zeer groot.

3 LEIDENDE PRINCIPES VOOR PARKEERBELEID IN DE KERNEN

1. PARKEERCLUSTERS

- Doelgroep: langparkeren (meer dan 1 uur)
- Locatie: op wandelafstand van de bestemming(en), met een aangename looproute
- Parkeerregime: betalend op locaties met een hoge parkeerdruk (op één na hoogste tarief)
- Bij voorkeur ondergronds in stedelijke gebieden
- Geschikte locatie voor elektrische laadvoorzieningen

2. STRAATPARKEREN VOOR SPECIFIEKE DOELGROEPEN

- Doelgroepen: kortparkeren (minder dan 1 uur), zorgverstrekkers, taxi, minder mobielen
- Parkeerregime: hoogste tarief voor langparkeren; prijsdifferentiatie volgens parkeerdruk; gratis of lager tarief voor doelgroepen (bv. shop & go, zorgverstrekkers, minder mobielen, …)
- Parkeeraanbod op straat optimaal benutten (in evenwicht met capaciteit in parkeerclusters)
- Blauwe zone: in winkelgebieden zonder betalend parkeren of als buffer tussen betalende en niet-betalende zones.

3. COMFORTABEL FIETSPARKEREN

- Stallingen vlakbij de bestemming (winkels, horeca, diensten) voor korte bezoeken
- Gegroepeerde stallingen (overdekt of inpandig) voor langparkeren
- Diefstalveilige fietsenstallingen met kaderbevestiging

Parkeerbeleid voor bewoners

De meeste inwoners beschikken over een eigen wagen. Vaak wordt die op straat geparkeerd, ook al is er plaats op het eigen terrein. 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 auto toch evenzeer op straat kunnen parkeren. Deze fenomenen verhogen de parkeerdruk in onze straten.

PARKEERREGIME EN BUURTPARKINGS

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.

Voor bewoners die geen parkeerfaciliteiten hebben op het eigen terrein (bv. rijhuizen), gaan we op zoek naar locaties voor buurtparkings, waar bewoners collectief kunnen parkeren.

Deze parkeerhavens hebben een dubbele gezondheidswinst. Er naartoe stappen is goed voor de gezondheid, maar verhoogt ook de drempel om de auto te nemen, vooral voor korte afstanden. De gemiddelde aanvaardbare wandeltijd van woning tot parkeerplaats bedraagt tussen 2 à 3 minuten. Fietsenstallingen en openbaar vervoer liggen idealiter op een kortere wandelafstand. Ook medegebruik van parkeervoorzieningen gericht op bezoekers (bv. kantoren, winkels, diensten) kan de parkeerdruk op straat verlichten. Voor personen met een handicap zijn oplossingen op maat noodzakelijk. Ook afgesloten buurtfietsenstallingen of fietskluizen kunnen nuttig zijn in deze straten. Een belangrijke randvoorwaarde bij de aanleg van buurtparkings is een nettowinst voor de leefkwaliteit van de inwoners.

INSTRUMENT

Regime bewonersparkeren aanpassen

Om het straatparkeren langzaam af te bouwen, willen we het parkeren op eigen terrein stimuleren. Dit kan door het aanpassen van het parkeerregime voor bewoners. In de buurten waar weinig ruimte is om de wagen op eigen terrein te parkeren, zijn maatregelen op maat nodig. Aangezien dit instrument het eigen autogebruik ontmoedigt, is de impact op de gewenste modal shift groot.

IMPACT OP MODAL SHIFT

Via buurtparkings en aangepaste parkeernormen bij nieuwe woningen, kunnen we op termijn de parkeerplaatsen op straat een aangenamere functie geven.

PARKEERNORMEN

Bij de bouw of renovatie van meergezinswoningen kan het verplicht voorzien van inpandige parkeerplaatsen ervoor zorgen dat de inwoners geen plaatsen op straat innemen. Het opstellen van parkeernormen bij nieuwe woningen is echter een evenwichtsoefening. Enerzijds is het een manier om de parkeerruimte op straat terug te dringen, maar anderzijds kan het voorzien van parkeerplaatsen het autobezit en zo ook de auto-afhankelijkheid onder de inwoners vergroten. Daarom is het nuttig om zowel minimale als maximale parkeernormen op te leggen. Parkeervoorzieningen in meergezinswoningen worden ingericht als open parkeerplaatsen, en niet als afgesloten garages.

INSTRUMENT

Parkeernormen aanpassen

Nieuwe parkeernormen voor ontwikkelingen (woningen, kantoren, winkels, etc.) opstellen, vergt flexibiliteit en een strategische kijk op de toekomst. Duurzame parkeernormen hebben op lange termijn een grote impact op ons verplaatsingsgedrag.

IMPACT OP MODAL SHIFT

Naast de maximale en minimale parkeernormen moeten we ook op andere manieren duurzame mobiliteit stimuleren in nieuwe ontwikkelingen. Een meergezinswoning is de woonformule bij uitstek om deelwagens te promoten. Door één of meerdere deelauto's te voorzien, hebben inwoners geen eigen (of tweede) wagen nodig én kan het ook door andere buurtbewoners gebruikt worden. Het voorzien van laadpalen voor voertuigen (auto en fiets) helpt om de elektrificiatie van ons wagenpark te versnellen. Bij grotere projecten kunnen bezoekersparkings ook gebruikt worden als buurtparking voor de omwonenden.

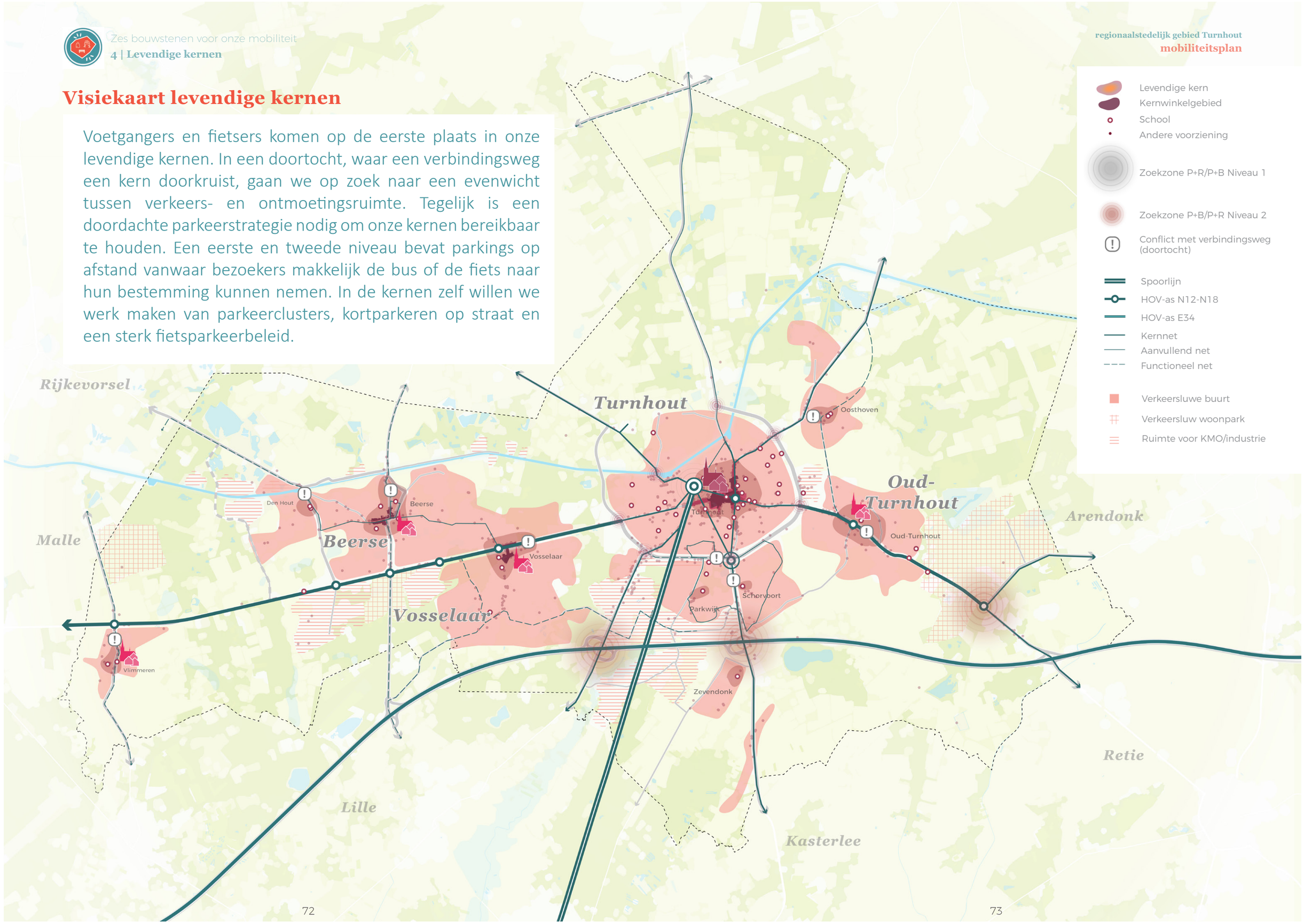
Naast parkeernormen voor auto's is het noodzakelijk om ook normen voor fietsenstallingen op te nemen. Een veilige, vlot bereikbare fietsenstalling is essentieel, in elk type woning. De afstand tussen de woning en de fietsenstalling en parkeerplaats is bepalend voor ons verplaatsingsgedrag. Dit betekent dat de fiets vlot bereikbaar, droog en diefstalveilig gestald kan worden, bij voorkeur op het gelijkvloers of met een ruime fietslift. Ook moet voldoende rekening worden gehouden met voldoende stallingsruimte voor diverse types van fietsen, zoals bakfietsen, fietskarren, cargobikes, elektrische fietsen... Door hun formaat passen deze vaak niet in standaard fietsenstallingen.

Lijnmolenpark Gent

Bron: omgeving.be

Visiekaart levendige kernen

Voetgangers en fietsers komen op de eerste plaats in onze levendige kernen. In een doortocht, waar een verbindingsweg een kern doorkruist, gaan we op zoek naar een evenwicht tussen verkeers- en ontmoetingsruimte. Tegelijk is een doordachte parkeerstrategie nodig om onze kernen bereikbaar te houden. Een eerste en tweede niveau bevat parkings op afstand vanwaar bezoekers makkelijk de bus of de fiets naar hun bestemming kunnen nemen. In de kernen zelf willen we werk maken van parkeerclusters, kortparkeren op straat en een sterk fietsparkeerbeleid.



5 | Efficiënte logistiek met minimale impact

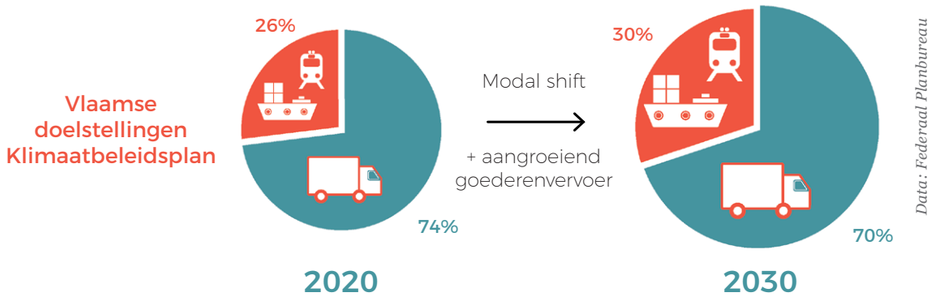
Groeiende, en tegelijk duurzamere logistiek?

Vrachtvervoer heeft de laatste decennia een alsmaar groter aandeel in onze mobiliteit. De impact van het vrachtverkeer op onze leefkwaliteit, onze gezondheid en onze veiligheid stijgt dan ook.

Tegelijk zijn de meeste vrachtbewegingen geen korte verplaatsingen. Ze zijn vaak onderdeel van lange, internationale logistieke ketens. Daardoor overstijgt logistiek in veel opzichten het lokale mobiliteitsbeleid en is het lokale arsenaal aan maatregelen beperkt. Een samenwerking met de hogere overheden (vervoerregio, Provincie Antwerpen, Vlaanderen, België, Europa) is dan ook cruciaal.

De uitdaging voor ons vrachtvervoer is enorm. Samenwerking met hogere overheden is cruciaal.

De ambities van die hogere overheden zijn scherp. In Europa moeten de logistieke CO_2-emissies met 35% verminderen tegen 2030. In het Vlaamse klimaatbeleidsplan werd dit vertaald naar een daling van het aandeel voor het wegverkeer naar 70% tegen 2030. Aangezien we verwachten dat het totaal aantal logistieke verplaatsingen blijven toenemen, betekent dit dat het aantal verplaatsingen met binnenvaart en spoor respectievelijk met 32% en 60% moeten groeien. Dit zijn ambitieuze doelstellingen waar we met het lokaal mobiliteitsplan aan wensen bij te dragen, maar tegelijk beseffen dat de maatregelen met de grootste impact van de hogere overheden moeten komen.



Hoe kunnen we met ons mobiliteitsplan bijdragen tot duurzamer vrachtvervoer? We onderscheiden drie manieren:

1. Verminder de logistieke transportbehoefte

2. Verander de vervoerswijze

3. Beperk de impact van het vrachtverkeer

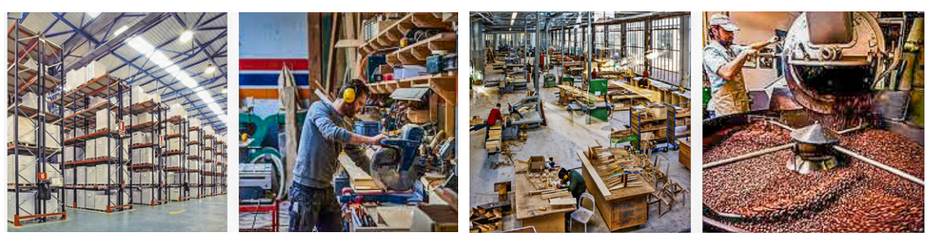
Verminder de logistieke transportbehoefte

Of het nu om bulk, containers of kleine pakketten gaat, de vraag naar vrachtvervoer is de afgelopen decennia enorm gegroeid. De groeiende economie en toenemende globalisering zorgt ervoor dat de logistieke transportbehoefte ook stijgt. De meeste producten hebben de wereld rond gereisd voor we ze kopen.

Het kan ook anders. Een grotere economie hoeft niet noodzakelijk synoniem te staan voor meer logistiek. Door in te zetten op circulaire economie, waarin materialen steeds opnieuw gebruikt worden, hebben we minder grondstoffen nodig. Ons afval en onze defecte producten vormen de nieuwe grondstoffen. Zo kunnen we de logistieke transportbehoefte sterk laten dalen. Ook de lokale productie van goederen en korte-keten-goederen verminderen de vraag naar verre logistieke verplaatsingen. Bovendien werkt zo'n circulaire economie het meest efficiënt als het lokaal georganiseerd is: het 'afval' wordt lokaal gerecycleerd tot nieuwe producten. Circulaire economie houdt de goederenstromen dus beperkt en lokaal. Elk product dat niet vervoerd moet worden, is immers een logistieke verplaatsing minder.

Hoe maken we dit concreet? Op termijn moet ons beleid lokale productie, het hergebruik van materialen en het delen van goederen stimuleren. Vandaag staan we aan het begin van die transitie, die een doordachte strategie over de beleidsdomeinen heen vergt (economie, ruimtelijke ordening, mobiliteit, ...). Om deze transitie 'bottom-up' te stimuleren kunnen de gemeenten verschillende rollen opnemen. Een gemeente heeft een voorbeeldfunctie en kan via haar aankoopgedrag circulaire bedrijven stimuleren. Ook bewoners sensibiliseren (via bewustmakingscampagnes) en lokale initiatieven onder de bewoners faciliteren (herstelateliers, deelplatformen, plukboerderijen, materialenbanken, ...) kan een steentje bijdragen in de omslag naar meer circulaire en lokale economie.

In een lokale, circulaire economie zijn er minder én kortere logistieke verplaatsingen.



Voorbeelden van circulaire en lokale economieën

Verander de vervoerswijze

Een tweede manier om ons vrachtvervoer te verduurzamen is de vervoerswijze veranderen. Vandaag gebeuren de meeste logistieke verplaatsingen met de vracht- of bestelwagen. In onze gemeenten zien we drie mogelijkheden: vrachtvervoer over water, stadsdistributie en een eigen duurzaam voertuigenpark.

Vrachtvervoer over water

Een standaard binnenvaartschip vervangt 120 vrachtwagens. Watertransport draagt zo bij aan meer leefkwaliteit, grotere verkeersveiligheid en het behalen van onze klimaatdoelstellingen. Vrachtvervoer over water is echter niet voor elk materiaal geschikt. Vooral bulk, containers en goederen met een lage waarde kunnen via binnenvaart vervoerd worden.

Het kanaal Dessel-Schoten doorkruist het regionaalstedelijk gebied van oost naar west. Het verbindt onze gemeenten met de economische zones aan het Albertkanaal en de Antwerpse haven. Vooral in Beerse liggen heel wat bedrijven aan het kanaal. Slechts enkele van hen benutten ten volle de potenties van het kanaal. Tegelijk zien we recent initiatieven om meer goederen per binnenvaart te vervoeren. Het is belangrijk dat deze en andere bedrijven in de regio gestimuleerd worden om het kanaal te gebruiken. Ook het aanvoeren van bouwmaterialen en het afvoeren van afval zou meer via het kanaal kunnen gebeuren. Een provinciale studie naar de potenties van het kanaal Dessel-Schoten loopt parallel aan de opmaak van het mobiliteitsplan. De visie en maatregelen om binnenvaart te stimuleren, worden in die studie verder vormgegeven.

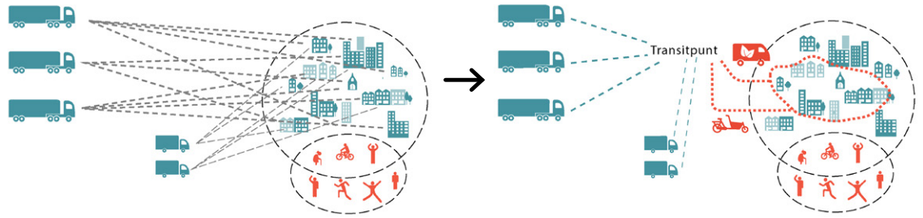
De toekomstige ontsluitingsweg voor vrachtverkeer in Beerse moet een hefboom zijn om het kanaal beter te benutten. Dankzij de ontsluitingsweg worden de bedrijven ten noorden van het kanaal beter ontsloten met het wegennet en zijn er meer mogelijkheden om goederen van vrachtwagens naar binnenvaart over te slaan. Ook bedrijven die niet aan het kanaal liggen kunnen hier gebruik van maken.

In Turnhout op de Oude Kaai bestaat enkel in het kader van stadsdistributie de mogelijkheid om hier ook via watertransport iets te laten gebeuren. De activiteiten op die locatie moeten bijdragen tot de stedelijke kwaliteit in de nabije omgeving en de impact ervan mag de lokale schaal niet overstijgen en moet rekening houden met de nabijheid van de woonomgevingen. Duidelijke kwaliteitsafspraken zijn voor deze locatie nodig.

Ter inspiratie: Bouwmaterialendorp Brussel. Een magazijnencomplex dat de verkoop van bouwmaterialen in de Brusselse Kanaalzone centraliseert. Ook wordt hier bouwafval ingezameld en gerecycleerd.

Stadsdistributie

We merken het allemaal: bestelwagens zijn overal. In stedelijke gebieden in België bestaat maar liefst 80% van het goederenvervoer uit bestelwagens. Ze leiden tot meer file en een groter gevoel van onveiligheid in het verkeer. Vandaag zijn deze leveringen weinig efficiënt georganiseerd, waardoor hun impact groter dan nodig is. In ons regionaalstedelijk gebied zijn grote efficiëntie- en duurzaamheidswinsten te behalen door de laatste kilometers van het transport te bundelen en met kleinere en duurzamere voertuigen uit te voeren. Ook uitgaande stromen (bv. het terugsturen van pakjes) kunnen zo efficiënter vervoerd worden. Voor de ontvanger (winkel, dienst, bedrijf of consument) is het voordelig aangezien alles tegelijkertijd geleverd wordt en de tijdsdruk door venstertijden valt weg.



Om stadsdistributie op zo'n manier te organiseren, zijn er één of meer transitpunten nodig. Op deze locaties worden goederen overgeslagen naar compacte en schonere vervoerswijzen die de eindverplaatsing verzorgen. Zo'n transitpunt kan gecombineerd worden met een afhaalpunt voor pakjes, opslagmogelijkheden voor winkels en bedrijven in de kernen en functies voor de inwoners uit de buurt. De lokale besturen kunnen een faciliterende en organiserende rol spelen in het opzetten van zo'n systeem. Ook initiatieven van lokale handelaars, zoals levering met de bakfiets in plaats van de bestelwagen, dragen bij tot een duurzame stadsdistributie.

DE IDEALE LIGGING VAN EEN TRANSITPUNT

- aan de rand van de stad
- nabij het hoofdwegennet
- de stads- en dorpskernen zijn vlot bereikbaar met de fiets
- bereikbaar met het openbaar vervoer
- genoeg ruimte voor op- en overslag
- bij voorkeur hergebruik van reeds bebouwde ruimte
- mogelijkheid tot watertransport is een pluspunt

Het opzetten van stadsdistributie is uiterst zinvol, maar in dit mobiliteitsplan nog niet uitgewerkt. Eerst willen we zicht krijgen welke randvoorwaarden vervuld moeten worden om een rendabele, efficiënte en duurzame stadsdistributie te organiseren.

Transitpunt in Oslo (NO)

Een eigen duurzaam voertuigenpark

De transitie naar duurzamere en schonere voertuigen begint bij onszelf. Een lokaal bestuur beschikt over heel wat voertuigen, zowel voor logistiek als personenvervoer. De komende jaren wensen de gemeenten werk te maken van een schonere vloot. Dat kan door oude voertuigen te vervangen door (bak)fietsen en schonere, elektrische voertuigen. Maar ook door logistieke ketens, zoals vuilnisophaling, te herdenken in functie van compacte en schone voertuigen.

Bron: fietsdorp.be

Gemeente Vosselaar kocht in 2018 dienstfietsen aan voor de medewerkers van het gemeentehuis en de technische dienst.

Beperk de impact van het vrachtverkeer

Vrachtroutenetwerk

Hoe hard we ons best ook doen, een groot deel van de logistieke verplaatsingen zal via de weg blijven verlopen. Het vrachtverkeer over de weg heeft een grote impact op de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid in onze woonomgevingen. Daarom zijn ook maatregelen noodzakelijk die de impact van dat vrachtverkeer in kwetsbare gebieden beperken.

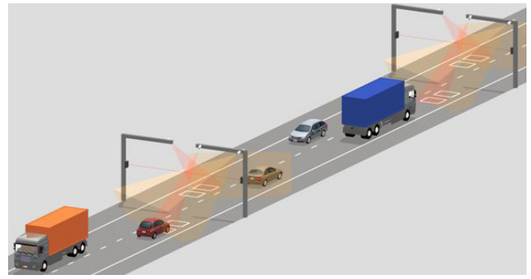
Er zijn een aantal kwetsbare gebieden in onze regio waar we het vrachtverkeer over de weg wensen te beperken. Het gaat om plekken waar veel mensen wonen, en waar de impact van het vrachtverkeer op de leefkwaliteit hoog is. De levendige kernen en de verkeersluwe buurten uit de eerste bouwstenen zijn zo'n kwetsbare woonomgevingen. Een voorbeeld is de N12, die door de kern van Oosthoven en verder door kernen in buurgemeente Ravels loopt. Ook natuurgebieden met een grote ecologische waarde zijn kwetsbaar, omwille van de geluidsoverlast, de lokale uitstoot en de barrière die het vrachtverkeer creëert voor dieren. Zo loopt de N119, die vandaag vaak door vrachtverkeer gebruikt wordt, ten noorden van Turnhout door een kwetsbaar natuurgebied.

Om deze kwetsbare gebieden zoveel mogelijk te vrijwaren van vrachtverkeer, wordt een gewenst vrachtroutenetwerk opgesteld. Langs dit netwerk aanvaarden we het vrachtverkeer. We maken in het netwerk een onderscheid tussen verbindings- en ontsluitingswegen voor vrachtverkeer. Het netwerk wordt weergegeven op de visiekaart op p. 82.

Een belangrijk aandachtspunt in onze regio is het bovenlokaal vrachtverkeer dat de verbinding maakt tussen de E34 en de E19/A58 (o.a. de steden Breda en Tilburg). De omrijfactor langs de snelwegen is groot, waardoor het vrachtverkeer vaak de lokale wegen kiest. Dit legt een grote, ongewenste druk op de wegen en woonomgevingen in onze en de omliggende gemeenten. We onderschrijven de doelstelling uit de studie Noorderkempen om het doorgaand vrachtverkeer tussen de E34 enerzijds en de E19/A58 anderzijds te vermijden.

Om de vrachtwagens op het terrein het gewenste vrachtroutenetwerk te laten volgen, zijn verschillende maatregelen mogelijk. De maatregelen uit de bouwsteen 'Verkeersluwe buurten en verbindende wegen' zullen ook het ongewenst vrachtverkeer door onze woonbuurten beperken. In gebieden met veel voetgangers en fietsers, zoals winkelgebieden of schoolomgevingen, zijn venstertijden voor vrachtverkeer een goede maatregel om de impact van het vrachtverkeer te concentreren op de minst drukke momenten. Op wegen waar we wel doorgaand autoverkeer, maar geen doorgaand vrachtverkeer aanvaarden, kunnen we gebruik maken van een tonnagebeperking in een straat of een zone. In dat geval moeten we rekening houden met lokale bediening en openbaar vervoer. Voldoende handhaving bij zo'n tonnagebeperking is noodzakelijk. Een mogelijkheid om die handhaving te automatiseren is een vrachtwagensluis met ANPR-camera's.

We merken bovendien dat de (goedbedoelde) kilometerheffing voor vrachtwagens neveneffecten heeft op lokale schaal. Wegen waar geen kilometerheffing geldt, worden vaker gebruikt door vrachtverkeer, terwijl dat vaak wegen zijn die niet voor zo'n zwaar verkeer geschikt zijn. Een uitbreiding van de kilometerheffing naar het lokale wegennet en differentiatie van tarieven zou een belangrijk instrument zijn om het vrachtverkeer in de kwetsbare gebieden te beperken.



Vrachtwagensluis (bron: Departement MOW)

Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtwagens op openbaar domein kan een impact hebben op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Ze nemen veel plaats in en kunnen zo het gezichtsveld van andere weggebruikers belemmeren. Zeker in woonomgevingen vormt het parkeren van vrachtwagens een overlast in allerlei vormen (geluidshinder, verkeersveiligheid, schade aan openbaar domein, minder mogelijkheden tot waterinfiltratie). Als algemeen principe wensen we, net zoals het autoparkeren, het vrachtwagenparkeren op straat af te bouwen en het parkeren op eigen terrein van het bedrijf te stimuleren. Differentiatie in de aanpak is echter nodig. We onderscheiden vier soorten vrachtwagenparkeren: chauffeurs die thuis overnachten en een parkeerplaats zoeken voor hun vrachtwagen, kortparkeren in de buurt van bedrijven (om te wachten), vrachtwagens op doorreis, en vrachtwagens van logistieke bedrijven zonder eigen terrein.

INSTRUMENT

Instrumenten in functie van logistiek verkeer

De bouwsteen 'efficiënte logistiek met minimale impact' bevat verschillende instrumenten. Deze instrumenten hebben vooral als doel om het logistieke verplaatsingsgedrag te wijzigen. De instrumenten van de andere bouwstenen richten zich daarentegen op personenverplaatsingen. Ook de ambitieuze modal shift tegen 2035 gaat enkel over personenverplaatsingen. Door een gebrek aan fijnmazige gegevens is het onmogelijk een betrouwbare modal shift doelstelling voor het logsitiek verkeer op te stellen.

Het heeft daarom weinig zin om de impact van de logistieke instrumenten op onze vooropgestelde modal shift voor personenverplaatsingen te tonen. De impact is immers beperkt.

Hieronder maken we per logistiek instrument een **inschatting van de impact op de logistieke modal shift** (en dus niet op de personenverplaatisngen).

Transport over water stimuleren

IMPACT OP LOGISTIEKE MODAL SHIFT

Duurzame stadsdistributie organiseren

IMPACT OP LOGISTIEKE MODAL SHIFT

Meer lokaal produceren en consumeren

IMPACT OP LOGISTIEKE MODAL SHIFT

Vrachtroute-netwerk handhaven

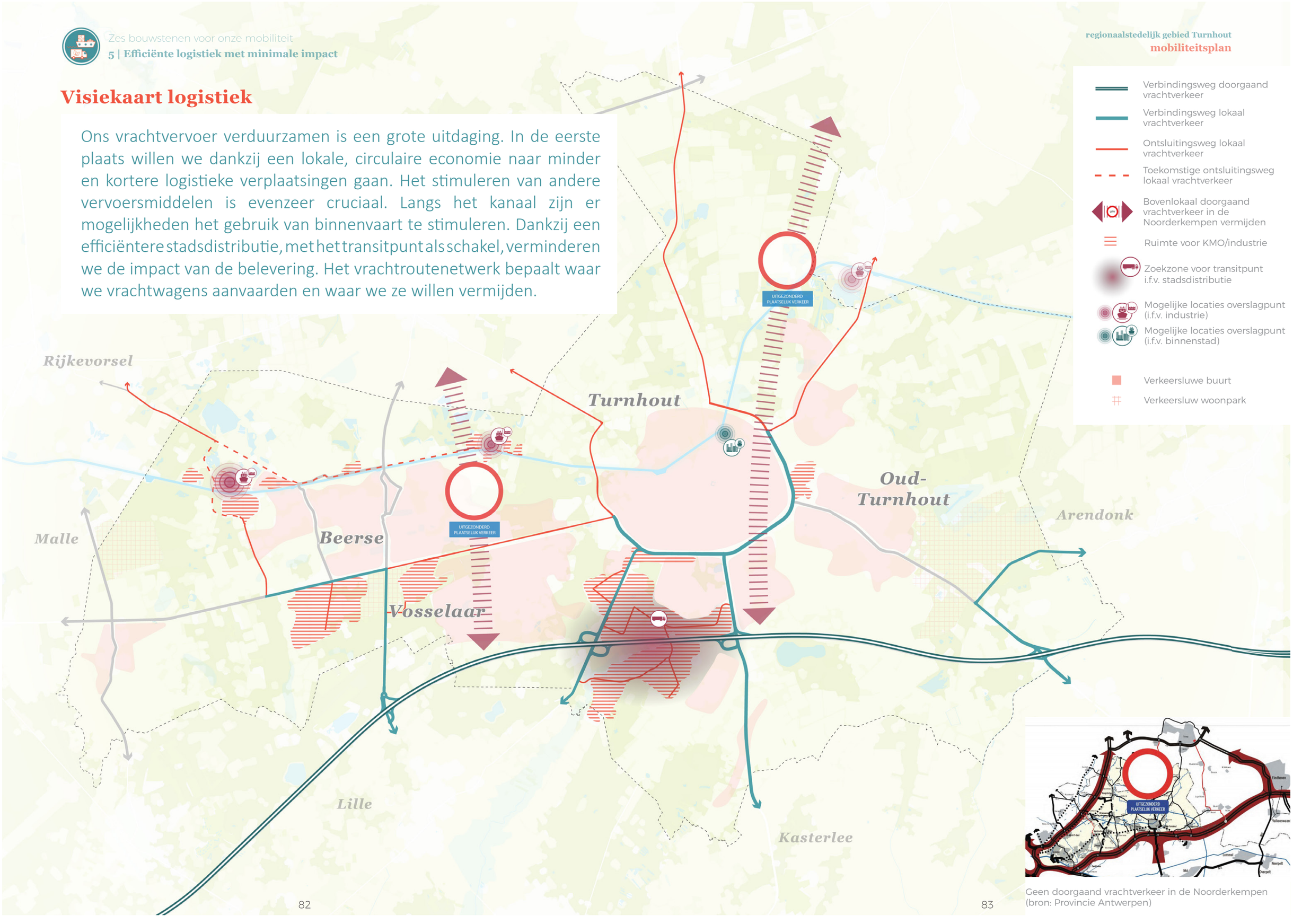
IMPACT OP LOGISTIEKE MODAL SHIFT

Vrachtwagen-parkeren afbouwen

IMPACT OP LOGISTIEKE MODAL SHIFT

Visiekaart logistiek

Ons vrachtvervoer verduurzamen is een grote uitdaging. In de eerste plaats willen we dankzij een lokale, circulaire economie naar minder en kortere logistieke verplaatsingen gaan. Het stimuleren van andere vervoersmiddelen is evenzeer cruciaal. Langs het kanaal zijn er mogelijkheden het gebruik van binnenvaart te stimuleren. Dankzij een efficiëntere stadsdistributie, met het transitpunt als schakel, verminderen we de impact van de belevering. Het vrachtroutenetwerk bepaalt waar we vrachtwagens aanvaarden en waar we ze willen vermijden.



Geen doorgaand vrachtverkeer in de Noorderkempen (bron: Provincie Antwerpen)

6| Slim ruimtegebruik stimuleert duurzame mobiliteit

Locatiebeleid: cruciaal in ons mobiliteitsbeleid

Waarom is locatiebeleid belangrijk?

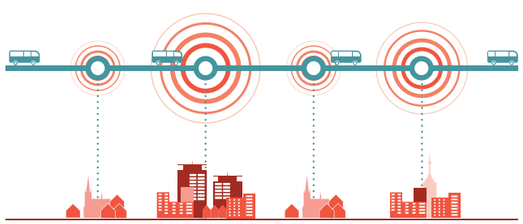
Ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen onlosmakelijk met elkaar samen. Vandaag zijn er veel woningen, winkels, bedrijven en andere attractiepolen die we enkel vlot met de auto kunnen bereiken. En dat heeft niet alleen te maken met onvoldoende of slechte infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, maar ook met de ligging van die functies. Als een functie zich vestigt aan een belangrijke as voor autoverkeer, zonder goed openbaar vervoer in de buurt en ver van een dichtbebouwde kern, is het logisch dat die functie vooral autoverkeer zal aantrekken. Omgekeerd zullen functies of woningen in de kern, dicht bij een openbaar vervoerhalte en vlakbij voorzieningen veel minder autoverkeer genereren. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. Een doordacht locatiebeleid voor woningen, winkels, bedrijven en andere functies is cruciaal in ons mobiliteitsbeleid.

Verder bouwen op het bestaand ruimtelijk beleid

Vanuit de gemeenten en vanuit Stadsregio Turnhout zijn de laatste jaren verschillende initiatieven genomen om het ruimtelijk beleid vorm te geven. Dit mobiliteitsplan bouwt verder op deze initiatieven.

Het intergemeentelijk detailhandelplan bepaalt welke winkels waar thuishoren. Er worden vijf soorten winkelgebieden afgebakend: kernwinkelgebied, winkelgroeigebied, zone voor grootschalige kleinhandel, zone waar kleinhandel ongewenst is en zone voor buurtgerichte kleinhandel. Het detailhandelplan kiest duidelijk om winkels te concentreren in de kern en om de (vaak autogerichte) grootschalige kleinhandel buiten de kernen niet verder uit te breiden.

In de studie 'Ruimte voor ouderen' werden, op basis van een ruimtelijke analyse, levensloopbestendige gebieden afgebakend. Een levensloopbestendige gebied is "een gebied waar je je hele 'wooncarrière' kan blijven wonen. Niet alleen moet er een voldoende gedifferentieerd woningaanbod aanwezig zijn, ook de dagdagelijkse benodigdheden moeten op korte afstand van de woning beschikbaar zijn, en zorg moet – indien nodig – kunnen voorzien worden." Nabijheid is dus een belangrijk criterium bij de afbakening van die gebieden. De levensloopbestendige gebieden tonen de locaties waar het aangewezen is om voorzieningen voor ouderen verder uit te bouwen en bieden zo een antwoord op het groter wordend aantal ouderen.



Dankzij concentratie en functiemenging creëren we nabijheid en meer duurzame mobiliteit.

Het sleutelwoord in ons locatiebeleid: nabijheid

Nabijheid bepaalt sterk ons verplaatsingsgedrag. Als de bakker of frituur dichtbij is, dan gaan we sneller te voet of met de fiets. Wonen we en werken we vlakbij een halte met goed openbaar vervoer, dan is de drempel om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan veel minder groot. Liggen onze winkels en horeca op wandelafstand van elkaar, dan doen we die verplaatsing ook makkelijk te voet, en vinden we het minder erg om onze auto iets verder te parkeren. Zo zijn er tal van voorbeelden die aantonen hoe nabijheid een buitengewoon grote rol speelt in de manier waarop we ons verplaatsen.

We kunnen meer nabijheid creëren door op de juiste locatie onze ruimte op een kwalitatieve manier te verdichten. Ook meer en betere verweving van de verschillende functies (wonen, werken, winkelen, recreatie, ...) in hetzelfde gebied draagt bij tot meer nabijheid en dus tot meer duurzame mobiliteit. Een goed locatiebeleid richt zich niet enkel op het toeleiden van functies naar een geschikte locatie, maar zorgt er ook voor dat op belangrijke locaties ruimte gereserveerd wordt voor het geschikte programma.

Maar wat is dan 'de juiste locatie'? Waar willen we meer verdichting? En waar willen we meer verweving van functies? In de volgende pagina's worden enkele principes geschetst waar we het locatiebeleid de komende jaren op willen baseren. We onderscheiden drie soorten programma: wonen, attractoren voor personen en attractoren voor logistiek. Voor elk van de drie soorten programma is het locatiebeleid gestoeld op 'nabijheid', maar de term wordt telkens op een andere manier ingevuld.

INSTRUMENT

Toepassen van nabijheids-principes in ruimtelijk beleid

Het creëren van meer nabijheid, dankzij concentratie en functiemenging, ligt aan de basis voor een goede bereikbaarheid. Door functies en woonomgevingen te concentreren, kunnen we ons openbaar vervoer efficiënter en aantrekkelijker maken. Als we consequent de nabijheidsprincipes toepassen, zal dit op lange termijn een uiterst positief effect hebben in het realiseren van onze doelstellingen.

Het mobiliteitsplan als aanzet voor een ruimtelijk beleidsplan

We willen ruimtelijk beleid graag een plaats geven in het mobiliteitsplan. Tegelijk zijn er grenzen aan het opstellen van ruimtelijk beleid binnen deze context. Zo wordt er geen rekening gehouden met andere ruimtelijke aspecten zoals landschap, natuur, energie, economie, ... Op de volgende pagina's worden de ruimtelijke principes geschetst die cruciaal zijn om duurzame mobiliteit op lange termijn te stimuleren. De principes vertrekken vanuit de huidige ruimtelijke structuur en focussen op mobiliteit.

De principes voor het locatiebeleid verder verfijnen en afstemmen met andere ruimtelijke aspecten, is voer voor een ruimtelijk beleidsplan. Dat beleidsplan legt vast welk ruimtelijk beleid de komende jaren zal gevoerd worden.

Wonen

Woningen bouwen we best zo veel mogelijk in de nabijheid van scholen, zorg en andere voorzieningen en op multimodaal bereikbare locaties. Zo benutten we schaalvoordelen maximaal, voorkomen we onnodige mobiliteit en wordt onze keuzevrijheid vergroot: hoe we wonen, werken en onze vrije tijd doorbrengen.

Nabij voorzieningen

Als we ons verplaatsen, dan is dat meestal naar een 'voorziening': een winkel, een school, een horecazaak, een bank, een dienstencentrum, … Als die voorzieningen dicht bij onze woning liggen, dan zullen we sneller te voet of met de fiets gaan. Onderzoek naar koopgedrag toont aan dat een klant maximaal vijf minuten onderweg wil zijn als hij te voet of met de fiets gaat. Ligt de winkel verder, dan kiest men vaker voor de auto.

Vooral de nabijheid van dagelijkse voorzieningen is cruciaal. Denk aan de bakker, de school, de supermarkt, … In onze gemeenten zijn die dagelijkse voorzieningen sterk geconcentreerd in de kernen. In de verkenningsnota werd duidelijk dat de kernen van Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar elk een sterk voorzieningenaanbod hebben. In de kleinere kernen, zoals Vlimmeren, Oosthoven, Den Hout, Schorvoort, Parkwijk en Zevendonk is het voorzieningenaanbod beperkter. Buiten de kernen (in de verkavelingen, woonparken, bedrijventerreinen en het buitengebied) zijn voorzieningen amper en zeer diffuus aanwezig.

Woningen bouwen we best dicht bij dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer.

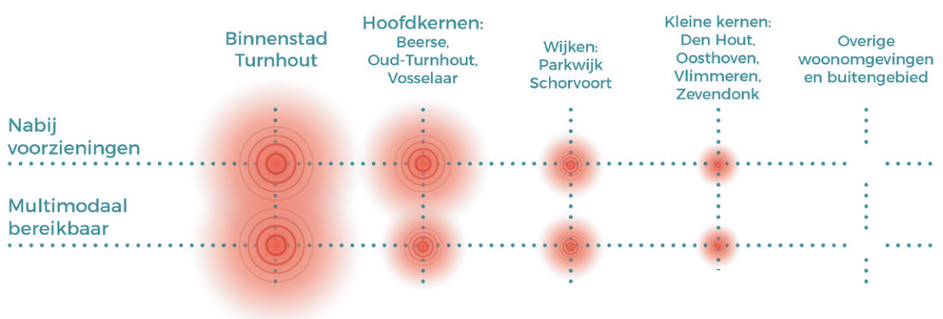
Multimodaal bereikbaar

Wanneer we ons verplaatsen gaan we uiteraard ook verder dan de eigen dorps- of stadskern. Willen we voor die langere verplaatsingen niet altijd afhankelijk zijn van de auto, dan is de nabijheid van goed openbaar vervoer bij onze woning essentieel. Aangezien het onmogelijk en onbetaalbaar is om bij elke woning goed openbaar vervoer te voorzien, is het logischer om in de toekomst meer woningen nabij goed openbaar vervoer te vestigen. 'Goed openbaar vervoer' is een moeilijk definieerbaar begrip en hangt af van de frequentie, de capaciteit, de betrouwbaarheid en het verzorgingsgebied van het openbaar vervoer. Uiteraard, hoe sterker het openbaar vervoer, hoe meer dat woonverdichting aangewezen is.

Naast de nabijheid van openbaar vervoer, is ook een goede ligging in het fietsnetwerk van belang voor het woonlocatiebeleid. Een dens en goed uitgerust fietsnetwerk zorgt ervoor dat we voor korte en langere verplaatsingen sneller de fiets zullen nemen. Het criterium van befietsbaarheid valt grotendeels samen met de kernen en gehuchten: op deze plekken is het fietsnetwerk denser en vaak beter ingericht. Bovendien kiezen we bewust voor een uitgebreid fietsnetwerk, waardoor heel veel locaties nabij een fietsroute liggen. Deze aspecten zorgen ervoor dat de aanwezigheid van het fietsnetwerk geen doorslaggevende factor is voor het woonlocatiebeleid. De nabijheid van sterk openbaar vervoer is dat wel.

Conclusie

De binnenstad van Turnhout is, omwille van zijn uitgebreid voorzieningenaanbod en goede multimodale bereikbaarheid, de meest geschikte plek om woningen te vestigen in het regionaalstedelijk gebied. De kernen van Beerse, Oud-Turnhout en Vosselaar zijn eveneens geschikt om te wonen. Op die locaties zijn er voldoende voorzieningen en is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer voldoende. In de gehuchten Schorvoort en Parkwijk, waar het lokaal voorzieningenaanbod kleiner is maar die wel nabij grote voorzieningenconcentraties liggen, is woonverdichting eveneens (op een beperkte schaal) aangewezen. In de kleinere kernen die verder van de grote kernen gelegen zijn, zoals Vlimmeren, Oosthoven, Den Hout en Zevendonk, is woonverdichting mogelijk, maar enkel punctueel en in uitzonderlijke gevallen. In de woonverkavelingen, de woonparken, de woonfragmenten, de bedrijventerreinen en het buitengebied is het niet aangewezen om de woondichtheid te verhogen. In deze gebieden wordt wonen niet verder aangemoedigd.



Zo leest u dit schema: de grootte van de cirkel geeft weer hoe geschikt een locatie is voor wonen (op basis van de nabijheidscriteria). De kaart op p. 88 toont de geografische situering van de locaties.

Attractoren voor personen

De term 'attractoren' doelt op functies die verplaatsingen aantrekken. We maken een onderscheid tussen attractoren die personenverkeer aantrekken en attractoren die logistiek verkeer aantrekken (zie verder). Bij attractoren voor personen is een multimodaal bereikbare locatie van cruciaal belang. Ook de nabijheid van potentiële bezoekers, klanten of werknemers en de nabijheid van andere attractoren is bepalend voor het locatiebeleid.

We maken een onderscheid tussen regionale, lokale en buurtattractoren voor personen. Voor regionale attractoren speelt het regionaalstedelijk gebied een belangrijke rol in de ruime omgeving: in de ruimtelijke visie van Provincie Antwerpen wordt het aangeduid als een geschikte locatie voor attractoren met een regionaal verzorgingsgebied.

Multimodaal bereikbaar

Aangezien attractoren veel personenverkeer genereren, is multimodale bereikbaarheid essentieel. Net zoals bij wonen, is de nabijheid van goed openbaar vervoer doorslaggevend in die multimodale bereikbaarheid.

Het belang van openbaar vervoer hangt bovendien af van het verzorgingsgebied van de attractor. Trekt de attractor vanuit de hele regio personen aan, zoals een ziekenhuis of een groot winkelgebied? Dan moet het openbaar vervoer op de locatie datzelfde verzorgingsgebied kunnen bedienen. Voor kleinschalige attractoren, zoals een kleine supermarkt of basisschool, is de nabijheid van sterk openbaar vervoer minder belangrijk.

Met andere woorden, het verzorgingsgebied van de attractor stemt best overeen met het verzorgingsgebied van het openbaar vervoer op die locatie.

Voor specifieke attractoren is ook de bereikbaarheid via het wegennet belangrijk. Een recyclagepark of een winkel voor bouwmaterialen bijvoorbeeld, zal gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid met de auto. Bovendien is het nodig om telkens ook de logistieke attractie in rekening te brengen. Sommige attractoren voor personen genereren ook veel logistieke verplaatsingen, waardoor een locatie in de kern minder wenselijk is (zie verder).

Nabij potentiële bezoekers, klanten en werknemers

De nabijheid van sterk openbaar vervoer is niet voldoende om duurzame mobiliteit te stimuleren. Door attractoren te vestigen in gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, waar potentiële bezoekers, klanten en werknemers dichtbij wonen, vergroten we de kans dat die verplaatsingen kort zullen zijn. Zo zullen meer mensen te voet of met de fiets gaan.

Nabij andere attractoren

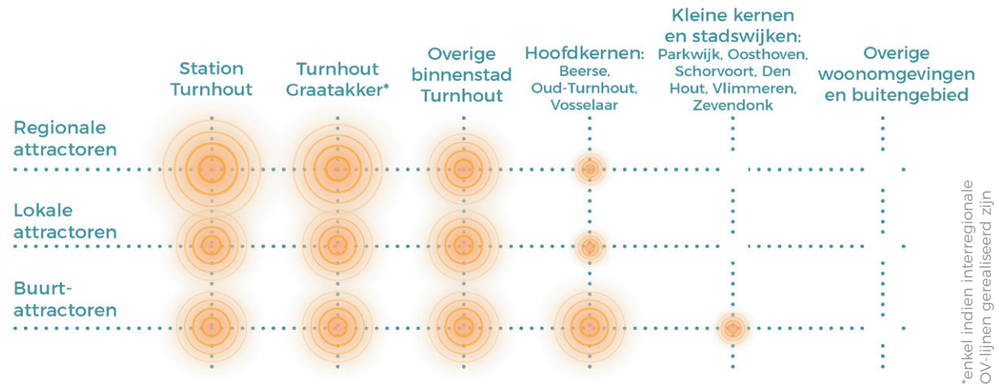
Door verschillende attractoren samen te brengen op een locatie, creëren we agglomeratievoordelen. Zo kunnen we makkelijker verplaatsingen combineren en houden we de verplaatsingsafstanden tussen de attractoren korter. Bijvoorbeeld: door kantoren en winkels op dezelfde plek te voorzien, wordt te voet naar de winkel gaan voor of na het werk makkelijker.

Conclusie

Net zoals voor wonen, is de binnenstad voor Turnhout de meest geschikte locatie voor attractoren voor personen. Vooral de stationsomgeving, en in tweede instantie parking Stadspark wanneer de HOV-visie gerealiseerd is, zijn de uitgelezen plekken voor deze functies. Ook regionale functies met een groot verzorgingsgebied zijn hier het meest op hun plaats.

De hoofdkernen (Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar) zijn geschikt voor lokale en buurtattractoren. Uitzonderlijk kunnen hier ook regionale attractoren aangewezen zijn. In de gehuchten zijn enkel buurtattractoren gewenst, ook al worden ze bediend met goed openbaar vervoer. Buiten de kernen zijn attractoren voor personen slechts uitzonderlijk gewenst, wanneer hun functie inherent eigen is aan het buitengebied (bv. bezoekerscentrum natuurgebied).

Attractoren die veel personen aantrekken, vestigen we aan onze belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer.



Zo leest u dit schema: de grootte van de cirkel geeft weer hoe geschikt een locatie is voor attractoren voor personen (opgesplitst per niveau van attractor). De kaart op p. 88 toont de geografische situering van de locaties.

Logistieke attractoren

Naast functies die vooral personenverkeer genereren (de attractoren voor personen), spreken we ook van logistieke attractoren. Zij genereren vrachtvervoer. In de vorige bouwsteen werd getoond hoe we het logistieke transport willen verduurzamen. Net zoals bij personenverkeer speelt locatiebeleid ook hier op lange termijn een belangrijke rol.

Maak- en grondstoffenbedrijven, distributiecentra, overslagpunten en winkels zijn de belangrijkste voorbeelden van logistieke attractoren. In de meeste gevallen trekken deze functies ook personen aan, en moeten we dus ook rekening houden met de principes voor attractoren voor personen. Voor functies waar het personenverkeer belangrijker is dan het logistiek verkeer, zoals bij vele winkels, maar ook bij sommige bedrijven, zullen die principes dan ook belangrijker zijn in de locatiekeuze.

Logistieke distributiecentra

Logistieke overslagpunten

Maakindustrie

Winkels

Multimodaal bereikbaar

Voor logistieke attractoren is de multimodale bereikbaarheid een doorslaggevende factor in het locatiebeleid. Wat we hier begrijpen onder multimodale bereikbaarheid verschilt echter van het begrip bij personenverkeer.

Aangezien er in ons gebied voor verre logistieke verplaatsingen slechts twee vervoerswijzen (over het water en over de weg) mogelijk zijn is het begrip logistieke multimodale bereikbaarheid beperkt. Enerzijds is er het kanaal Dessel-Schoten, waar binnenvaart mogelijk is en waarlangs verschillende bedrijventerreinen gelegen zijn. Anderzijds is er het hoofdwegennet, met de E34 als belangrijkste as. Deze twee logistieke assen kruisen elkaar niet in onze gemeenten, waardoor echt multimodaal ontsloten plaatsen uitgesloten zijn. Een locatie aan het kanaal is daarom enkel geschikt als de waterweg voldoende benut wordt. Met andere woorden, de terreinen langs het kanaal zijn niet geschikt voor nieuwe bedrijven die geen goederen vervoeren via het kanaal. Het soort goederen die vervoerd worden, zal dus bepalend zijn in het locatiebeleid. Voor bulk, container en goederen met een lage waarde is een locatie aan het kanaal eerder aangewezen. Voor andere goederen zijn de locaties aan het hoofdwegennet meer geschikt, op voorwaarde dat de aanrijroutes naar die locaties geen kwetsbare gebieden doorkruisen, maar wel het vrachtroutenetwerk volgen.

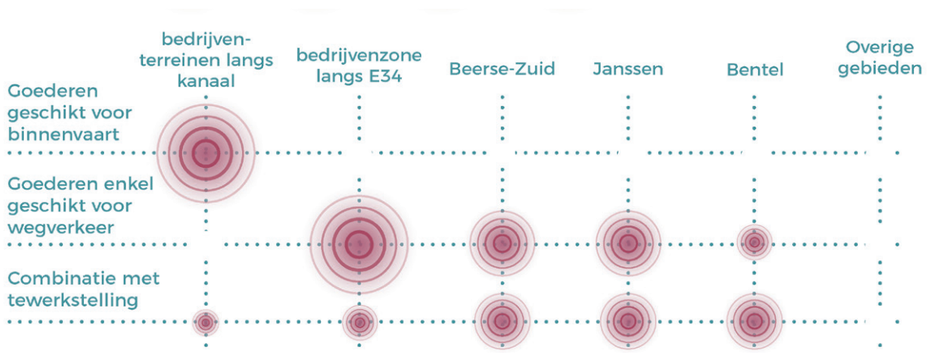
Conclusie

Het ontbreekt in het regionaalstedelijk gebied aan écht multimodaal ontsloten locaties voor logistiek transport. De bedrijvenzones hebben elk een specifiek bereikbaarheidsprofiel en daarom is het nuttig om het locatiebeleid te koppelen aan die profielen.

De bedrijventerreinen langs het kanaal zijn enkel geschikt voor nieuwe activiteiten die echt gebruik maken van het kanaal. De locatie aan de Oude Kaai in Turnhout is bovendien enkel geschikt voor activiteiten die inpasbaar zijn in de stedelijke omgeving. De bedrijvenzone aan de E34, ter hoogte van de afritten 23 en 24, is dan weer zeer geschikt voor activiteiten met goederen die enkel over de weg kunnen getransporteerd worden. De bedrijvenclusters Beerse-Zuid, Janssen en Bentel zijn iets minder goed ontsloten vanaf het hoofdwegennet, maar zijn wel beter bereikbaar voor personen, tenminste als de HOV-as gerealiseerd wordt en de connectie tussen de bedrijvenzone en de HOV-halte verbeterd wordt.

Voor functies waar personenverkeer belangrijker is dan logistiek verkeer (bv. winkels) zullen de principes van attractoren voor personen doorslaggevend zijn.

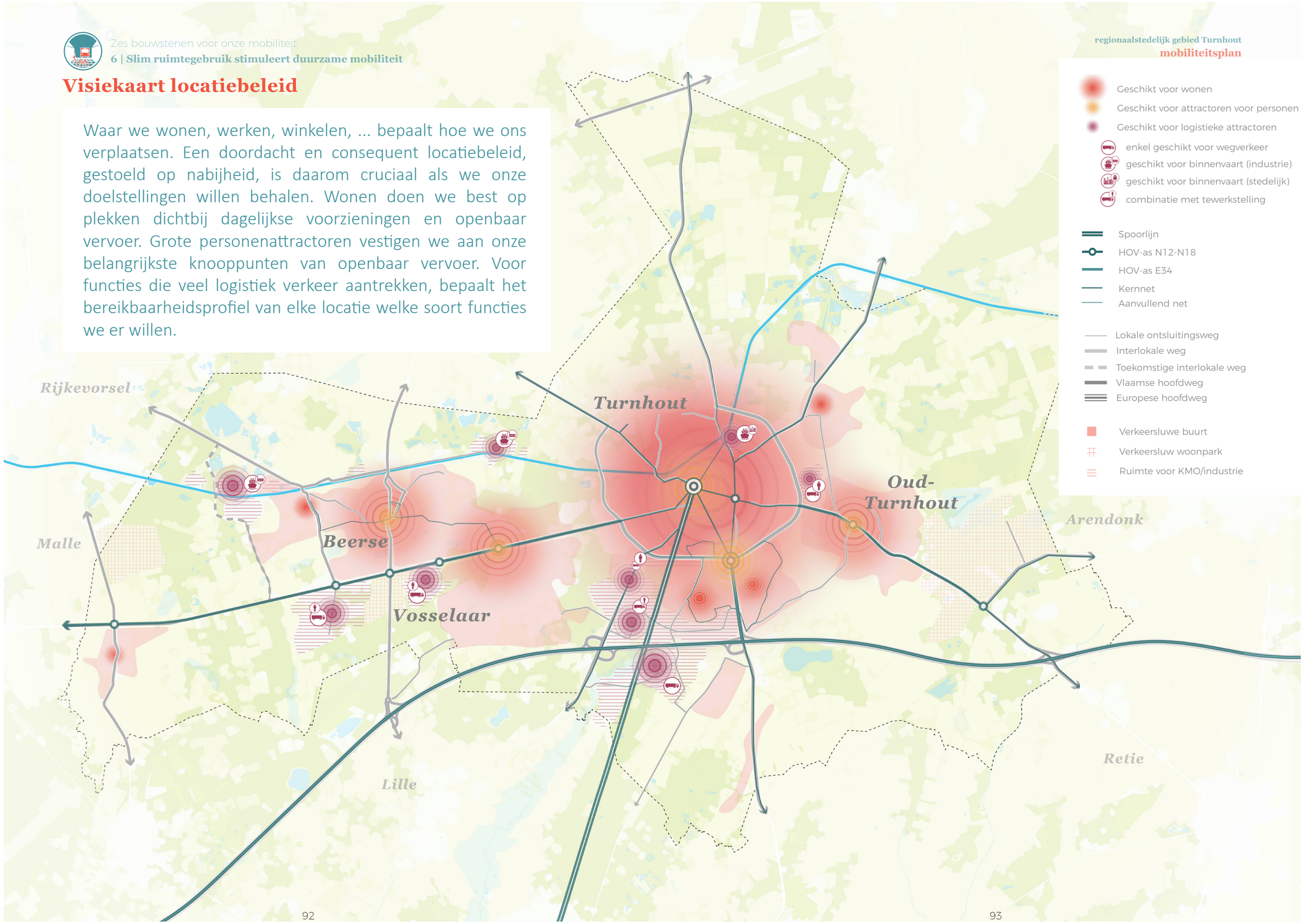
Elk bedrijventerrein heeft zijn eigen specifiek bereikbaarheidsprofiel, waar we het locatiebeleid aan willen koppelen.



Zo leest u dit schema: de grootte van de cirkel geeft weer hoe geschikt een locatie is voor logistieke attractoren (afhankelijk van het type goederen en de combinatie met tewerkstelling). De kaart op p. 88 toont de geografische situering van de locaties.

Visiekaart locatiebeleid

Waar we wonen, werken, winkelen, ... bepaalt hoe we ons verplaatsen. Een doordacht en consequent locatiebeleid, gestoeld op nabijheid, is daarom cruciaal als we onze doelstellingen willen behalen. Wonen doen we best op plekken dichtbij dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer. Grote personenattractoren vestigen we aan onze belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer. Voor functies die veel logistiek verkeer aantrekken, bepaalt het bereikbaarheidsprofiel van elke locatie welke soort functies we er willen.



Een toolbox vol instrumenten met impact

Instrumenten zijn algemene maatregelen die ons moeten helpen om onze doelstellingen en bijhorende visie te realiseren. Op de vorige pagina's worden aan elke bouwsteen verschillende 'instrumenten' gekoppeld. Je vind er, in de kaders, meer info over elk instrument. Met een impactbarometer willen we telkens een indicatie geven van de verwachte impact op de modal shift. Dit is geen harde wetenschap, maar is gestoeld op ervaring en kennis en zal ons helpen in het maken van keuzes.

Op deze pagina vind je een overzicht van alle instrumenten. We focussen op de vijf instrumenten met de grootste impact op het stimuleren van voetgangers en fietsers, en op de vijf instrumenten die het meest bijdragen tot het verhogen van het openbaar vervoergebruik.

Meer voetgangers en fietsers... Hoe beginnen we eraan?

Vooral deze vijf instrumenten maken het verschil!

REGIONALE FIETSROUTES AUTOLUW EN VEILIG MAKEN

INGRIJPEN OP STRATEGISCHE LOCATIES

BEZOEKERSPARKEREN IN DE KERNEN ANDERS ORGANISEREN

WEGEN INRICHTEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

ZWARTE PUNTEN WEGWERKEN

...

Meer openbaar vervoer... Hoe beginnen we eraan?

Vooral deze vijf instrumenten maken het verschil!

TOEPASSEN VAN NABIJHEIDSPRINCIPES IN HET RUIMTELIJK BELEID

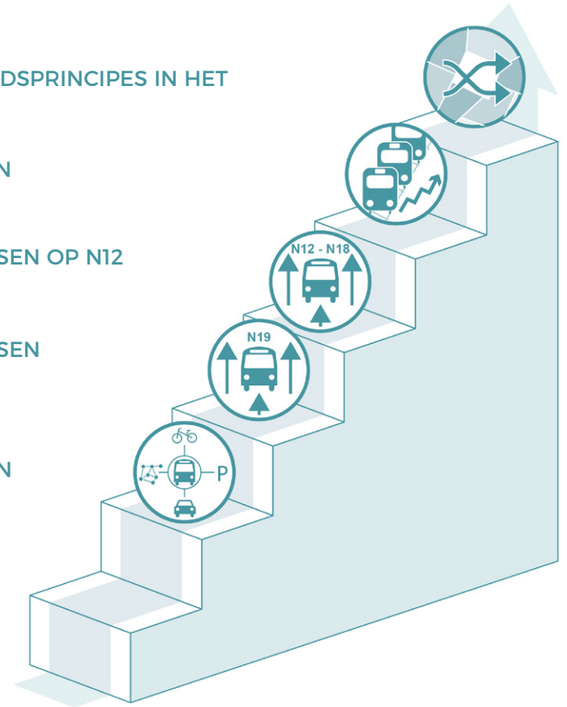
TREINAANBOD UITBREIDEN

DOORSTROMING VAN BUSSEN OP N12 EN N18 VERBETEREN

DOORSTROMING VAN BUSSEN OP N19 VERBETEREN

HOPPINS UITBOUWEN EN AANBOD DEELVOERTUIGEN VERHOGEN

...



Ook deze instrumenten mogen we niet vergeten:

Ze hebben iets minder impact op onze modal shift, maar deze instrumenten zijn eveneens cruciaal in de transitie.

Enkel als we inzetten op álle instrumenten, is de modal shift haalbaar.

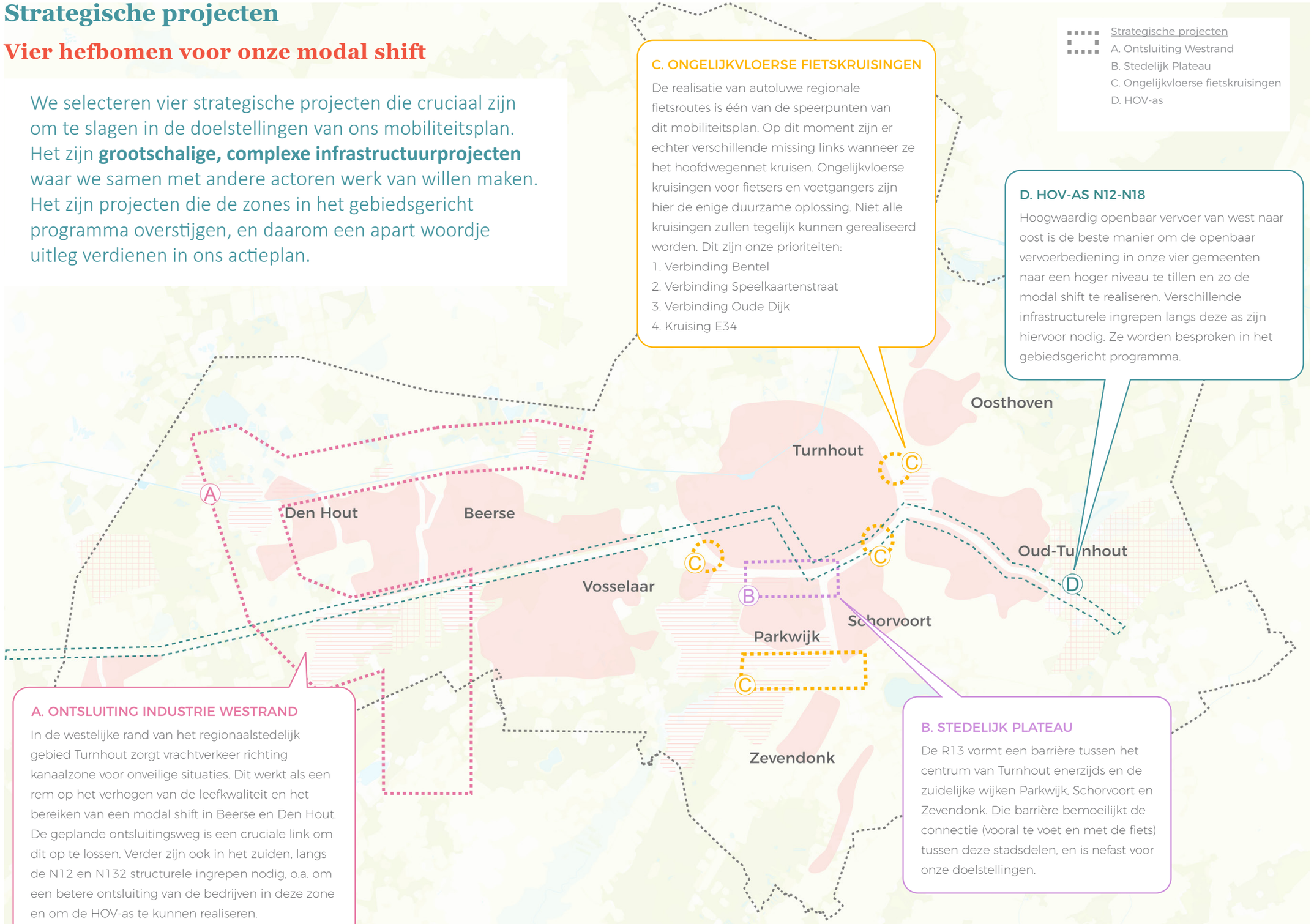
- ☑ Publieke ruimte in kernen aanpassen
- ☑ Regime bewonersparkeren aanpassen
- ☑ Parkeernormen aanpassen
- ☑ P+R en P+B-systeem uitbouwen
- ☑ Meer en diefstalveilige fietsenstallingen voorzien
- ☑ Doorstroming langs verbindingswegen verbeteren
- ☑ Vervoer op maat uitbreiden
- ☑ Vrachtroutenetwerk handhaven
- ☑ Transport over water stimuleren
- ☑ Vrachtwagenparkeren op privé-domein stimuleren
- ☑ Duurzame stadsdistributie organiseren
- ☑ Meer lokaal produceren en consumeren

4 | Gebiedsgericht programma

Strategische projecten

Vier hefbomen voor onze modal shift

We selecteren vier strategische projecten die cruciaal zijn om te slagen in de doelstellingen van ons mobiliteitsplan. Het zijn **grootschalige, complexe infrastructuurprojecten** waar we samen met andere actoren werk van willen maken. Het zijn projecten die de zones in het gebiedsgericht programma overstijgen, en daarom een apart woordje uitleg verdienen in ons actieplan.



C. ONGELIJKVLOERSE FIETSKRUISINGEN

De realisatie van autoluwe regionale fietsroutes is één van de speerpunten van dit mobiliteitsplan. Op dit moment zijn er echter verschillende missing links wanneer ze het hoofdwegennet kruisen. Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers zijn hier de enige duurzame oplossing. Niet alle kruisingen zullen tegelijk kunnen gerealiseerd worden. Dit zijn onze prioriteiten:

1. Verbinding Bentel
2. Verbinding Speelkaartenstraat
3. Verbinding Oude Dijk
4. Kruising E34

D. HOV-AS N12-N18

Hoogwaardig openbaar vervoer van west naar oost is de beste manier om de openbaar vervoerbediening in onze vier gemeenten naar een hoger niveau te tillen en zo de modal shift te realiseren. Verschillende infrastructurele ingrepen langs deze as zijn hiervoor nodig. Ze worden besproken in het gebiedsgericht programma.

A. ONTSLUITING INDUSTRIE WESTRAND

In de westelijke rand van het regionaalstedelijk gebied Turnhout zorgt vrachtverkeer richting kanaalzone voor onveilige situaties. Dit werkt als een rem op het verhogen van de leefkwaliteit en het bereiken van een modal shift in Beerse en Den Hout. De geplande ontsluitingsweg is een cruciale link om dit op te lossen. Verder zijn ook in het zuiden, langs de N12 en N132 structurele ingrepen nodig, o.a. om een betere ontsluiting van de bedrijven in deze zone en om de HOV-as te kunnen realiseren.

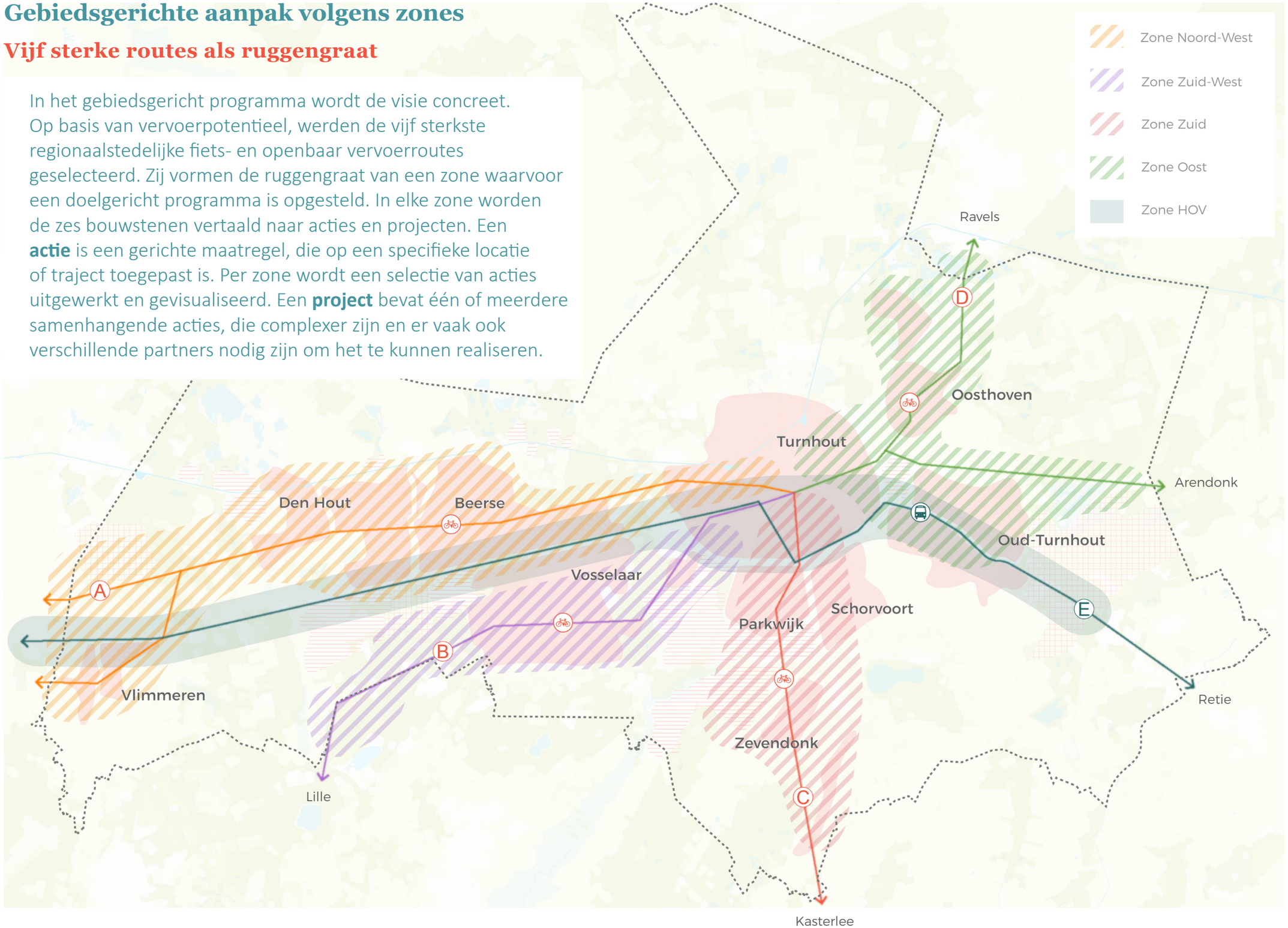
B. STEDELIJK PLATEAU

De R13 vormt een barrière tussen het centrum van Turnhout enerzijds en de zuidelijke wijken Parkwijk, Schorvoort en Zevendonk. Die barrière bemoeilijkt de connectie (vooral te voet en met de fiets) tussen deze stadsdelen, en is nefast voor onze doelstellingen.

Gebiedsgerichte aanpak volgens zones

Vijf sterke routes als ruggengraat

In het gebiedsgericht programma wordt de visie concreet. Op basis van vervoerpotentieel, werden de vijf sterkste regionaalstedelijke fiets- en openbaar vervoerroutes geselecteerd. Zij vormen de ruggengraat van een zone waarvoor een doelgericht programma is opgesteld. In elke zone worden de zes bouwstenen vertaald naar acties en projecten. Een **actie** is een gerichte maatregel, die op een specifieke locatie of traject toegepast is. Per zone wordt een selectie van acties uitgewerkt en gevisualiseerd. Een **project** bevat één of meerdere samenhangende acties, die complexer zijn en er vaak ook verschillende partners nodig zijn om het te kunnen realiseren.



A | Zone Noord-West

Overzichtskaart

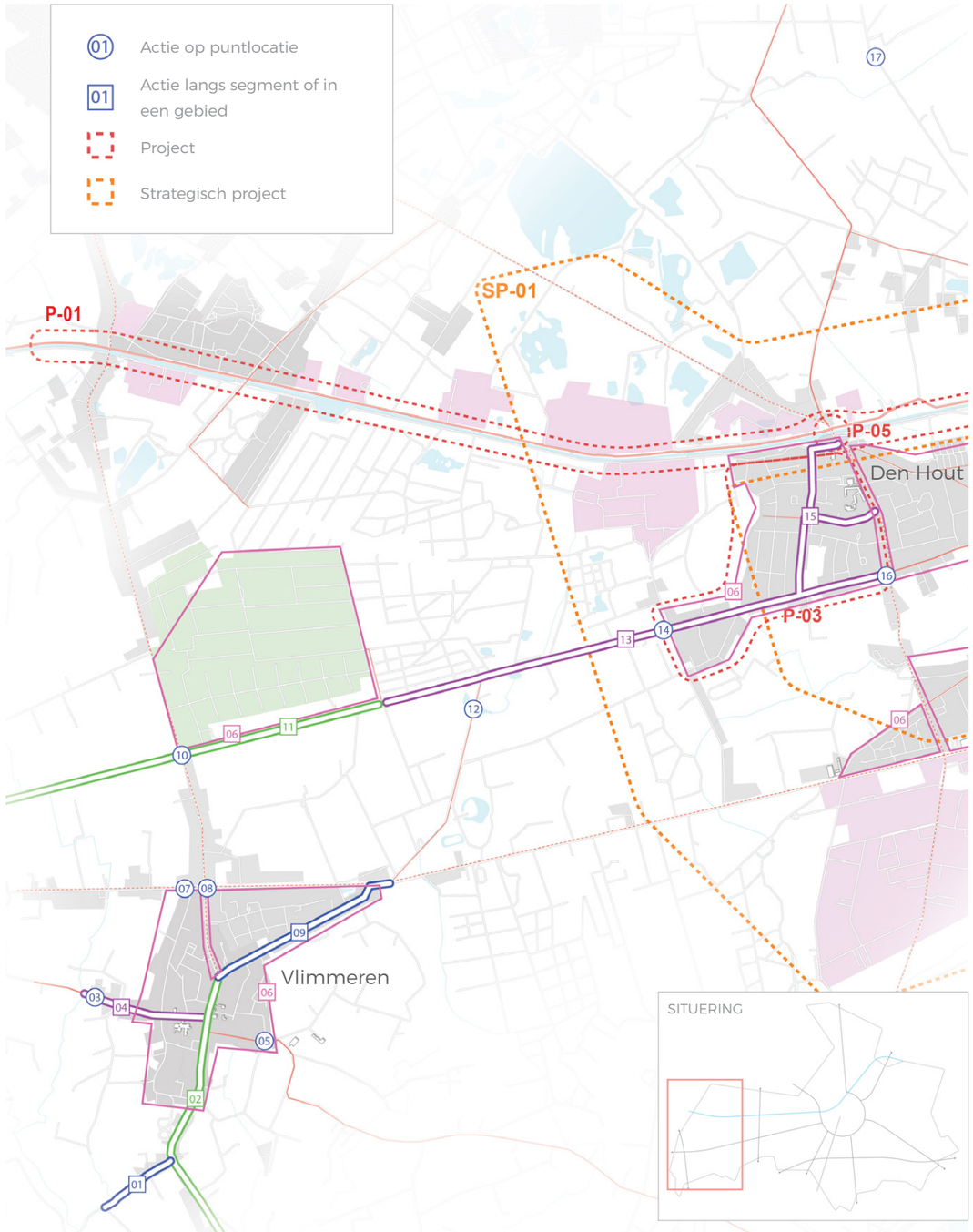
De regionale fietsroute Malle - Beerse - Vosselaar - Turnhout vormt de ruggengraat van deze zone. De woonkernen van Malle, Vlimmeren, Beerse, Vosselaar en Turnhout bieden een groot potentieel aan lokale en regionale fietsverplaatsingen. Vandaag is de route allerminst autoluw en ontbreken enkele cruciale schakels. Ook in de woonbuurten die de route doorsnijdt, zijn ingrepen nodig om de leefkwaliteit er te verhogen. Dankzij het programma hieronder, werken we aan een netwerk van veilige en aangename verbindingen tussen de kernen.

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	D'Aestenstraat	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3	++
2	N104 (van Engstraat tot Wechelderzande)	Verkeersveilige herinrichting	< 5 jaar	1 - 3 - 4 - 5	++
3	Vlimmerseweg	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 5 jaar	1 - 3	+++
4	Vlimmerseweg en Hoogstraat	Fietsstraat	< 3 jaar	1 - 3 - 4	++
5	Gierledijk x Wetschot x Leetereind	Verkeersveilige herinrichting	< 3 jaar	1 - 3	+
6	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 5 jaar	1 - 3	+
7	N12 x Heidijk	Tweerichtingsfietspad tussen Heidijk en verkeerslichten	< 3 jaar	1 - 3	+
8	N12 x N104	Doorstroming kruispunt optimaliseren in functie van circulatiemaatregelen	< 5 jaar	1 - 2 - 3	+
9	Engstraat + oversteek N12	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 5 jaar	1 - 3	+++
10	Hei-ende (oversteek Beersedijk)	Comfort en veiligheid fietsoversteek verhogen	< 5 jaar	1	+
11	Beersedijk	Fietskwaliteit verbeteren	< 5 jaar	1	+
12	Klampovenstraat	Landbouw- en fietssluis (geen doorgang voor autoverkeer)	< 3 jaar	1 - 3	+
13	Beersedijk - Oostmalseweg	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 5 jaar	1 - 3	+++
14	Nieuwe Dreef x Oostmalseweg	Comfort en veiligheid fietsoversteek verhogen	< 10 jaar	1 - 3	+
15	Heilig-Hartstraat, Holleweg, Pastoor Mensaertstraat	Fietsstraat	< 3 jaar	1 - 3	++
16	Sint-Corneliusstraat x Oostmalseweg	Verkeerslichten met fietsopstelstroken en fietsdetectie	< 3 jaar	1 - 3	+
17	Koloniedijk	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 5 jaar	1 - 3	++

Project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Fietsostrade langs kanaal Dessel-Schoten	Verdere realisatie fietsostrade F15	< 10 jaar	1	+++
P-03	Woonwijk Den Hout (west)	Sluipverkeer ontraden en ruimte creëren voor fietsers	< 5 jaar	1 - 3	++++
P-05	Bruggen over kanaal	Aanpassen verkeersfunctie i.f.v. nieuwe ontsluitingsweg	< 10 jaar	1 - 3 - 5	++++



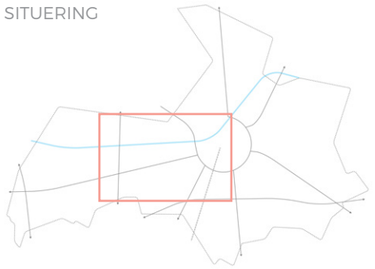
Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-01	Projectgebied van N12 tot en met kanaalzone	Westrand Noord: nieuwe ontsluitingsweg voor vrachtverkeer kanaalzone	< 10 jaar	1 - 3 - 5	++++

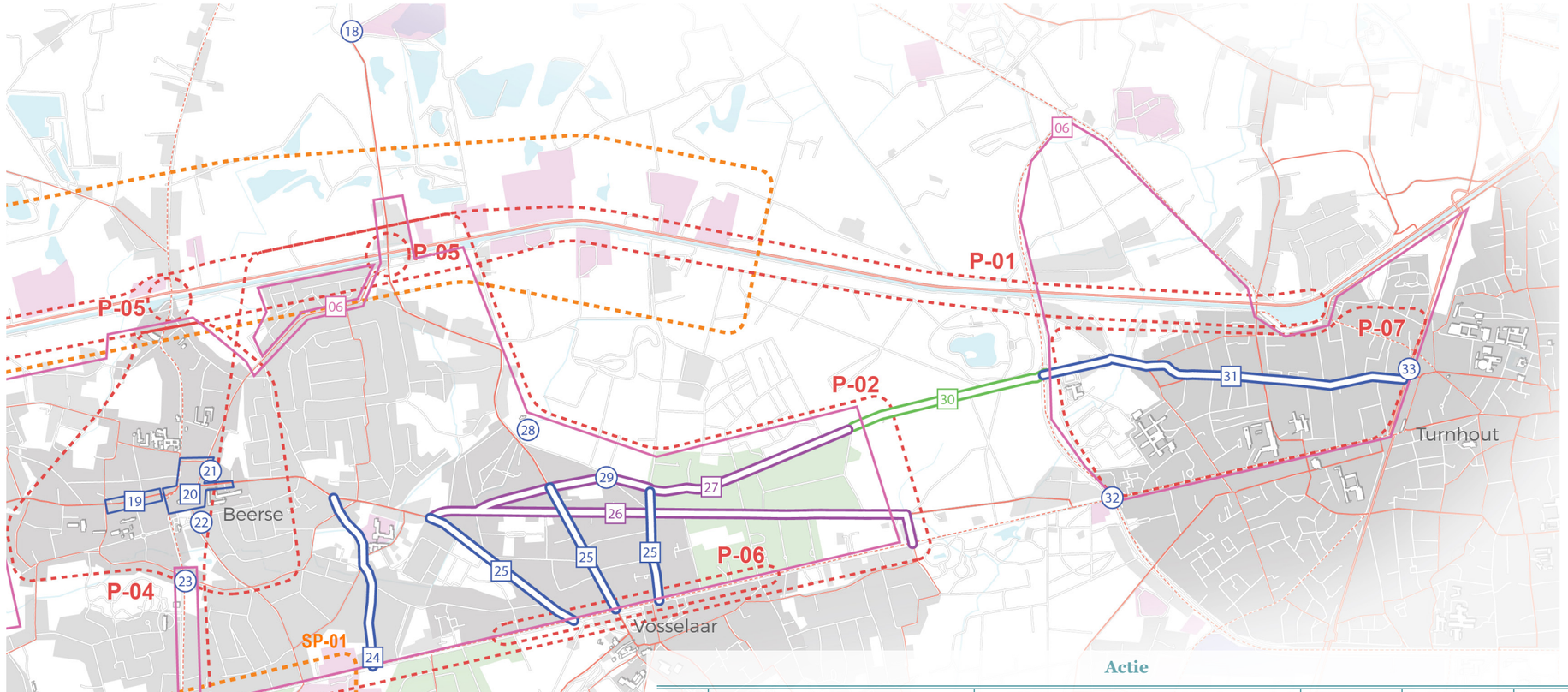
A | Zone Noord-West

Overzichtskaart

SITUERING



- 01 Actie op puntlocatie
- 01 Actie langs segment of in een gebied
- Project
- Strategisch project



Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
6	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 5 jaar	1 - 3	+
18	Oosteneinde	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3	+++
19	Lindenlaan	Aanpassing parkeerplaatsen: meer ruimte voor voetgangers, fietsers en horeca	< 5 jaar	1 - 4	+++
20	Kerkplein, Vredestraat, Schoolstraat, Vrijwilligersstraat, Ijzerstraat, Gasthuisstraat, Albertstraat	Fietszone	< 3 jaar	1 - 4	++
21	Vrijwilligersstraat	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers via parkeerbeleid	< 5 jaar	1 - 4	+
22	Pastoriestraat	Verbeteren van fietsverbinding tussen Kerkplein en Pastoriestraat en tussen Park Cingel en Tempelhof	< 3 jaar	1 - 3 - 4	+++
23	N132 x Tempelstraat x Abdijstraat	Verkeersveilige herinrichting	< 3 jaar	1 - 3	+
24	Heibergstraat	Verbeteren fietsbereikbaarheid van/naar hoppin N12	< 5 jaar	1 - 2	++
25	Beersebaan, Hofeinde, Looy	Verbeteren fietsbereikbaarheid van/naar hoppin N12	< 3 jaar	1 - 2	++
26	Berkenmei - Oudebaan	Prioriteit voor de fiets	< 3 jaar	1	++
27	Stoktsebaan	Prioriteit voor de fiets	< 3 jaar	1	++
28	t Hof	Voetgangers- en fietsvriendelijke toegang tot stadsbos	< 3 jaar	1	+
29	Kapelstraat x Stoktsebaan	Fietsroute autoluw maken	< 3 jaar	1 - 3	+++

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
30	Oude Beersebaan	Fietscomfort verhogen (verharding en verlichting)	< 3 jaar	1	+++
31	Fietsroute tussen R13 en station	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 5 jaar	1	++
32	Steenweg op Antwerpen x Kempenlaan	Conflictvrije heraanleg kruispunt	< 3 jaar	1 - 2 - 3	+++
33	Stationsomgeving (SLIM)	Nieuwe fietstunnel	< 10 jaar	1 - 4	+++

Project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Fietsostrade langs kanaal Dessel-Schoten	Verdere realisatie fietsostrade F15	< 10 jaar	1	+++
P-02	Woonwijk tussen kanaal en N12 (oost)	Sluipverkeer ontraden en ruimte creëren voor fietsers	< 5 jaar	1 - 3	++++
P-04	Centrum Beerse	Principes parkeerbeleid toepassen	< 5 jaar	4	+++
P-05	Bruggen over kanaal	Aanpassen verkeersfunctie i.f.v. nieuwe ontsluitingsweg	< 10 jaar	1 - 3 - 5	++++
P-06	Antwerpsesteenweg	Herinrichting doortocht N12 Vosselaar	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4	+++
P-07	Binnenstad Turnhout	Sluipverkeer ontraden	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	+++++

Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-01	Projectgebied van E34 tot nieuwe ontsluitingsweg	Westrand Zuid: verkeersontsluiting	< 10 jaar	1 - 3 - 5	++++

A | Zone Noord-West

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 4: Hoogstraat als fietsstraat

De Hoogstraat in Vlimmeren als fietsstraat, met veilige schoolomgeving.

Fietsstraat in een schoolomgeving (Kloosterstraat, Merelbeke)
Bron: NUUS (Fotografie De Lobelle)

De as Hoogstraat-Vlimmerseweg verbindt Vlimmeren met Malle. Vandaag is er al een 'schoolstraat' in de Hoogstraat. Tijdens ochtend- en avondspits is zo'n schoolstraat afgesloten voor autoverkeer. De as is het perfecte tracé om een autoluwe fietsroute tussen de twee kernen te creëren. De huidige infrastructuur en ligging lenen zich er toe om de twee straten om te vormen naar fietsstraten. Bovendien biedt dit extra kansen voor de schoolomgeving in de Hoogstraat. Zo kunnen ouders en kinderen veiliger en comfortabeler de school bereiken.

Actie 19: Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en horeca in de Lindenlaan

Zo zou de Lindenlaan er over enkele jaren kunnen uitzien: meer ruimte voor voetgangers, handelaars, horeca, groen, verblijven, ...

Een handelsas met ruimte voor voetgangers, zitbanken, groen en parkeren.
(G. B. Jacquesstraat, Diksmuide)
Bron: Infopunt Publieke Ruimte (Bram Godts)

De Lindenlaan is vandaag één van de belangrijkste handelsstraten in Beerse. Het profiel van de straat en de aanwezige functies bieden kansen om de inrichting van de straat te herdenken. Bredere voetpaden geven ruimte aan de meest kwetsbaren in onze publieke ruimte: kinderen en ouderen. Meer plaats voor zit- en speelelementen en meer ruimte voor horeca en handel maakt de kern nóg levendiger. Het openbaar vervoer krijgt voldoende ruimte en het parkeeraanbod wordt efficiënter en veiliger georganiseerd, zodat iedereen de Lindenlaan op zijn of haar gewenste manier kan bereiken.

A | Zone Noord-West

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 22: Fietsverbindingen in Pastoriestraat verbeteren

Een mogelijk toekomstbeeld voor de Pastoriestraat.

De Pastoriestraat vandaag.
Bron: Google Maps

De Pastoriestraat verbindt het Kerkplein met de N12, wat vandaag voor veel ongewenst sluipverkeer zorgt. Hoe kunnen we die straat op een aangenamere manier gebruiken? Het vormt de perfecte fietslink tussen de woonwijken in het zuidoosten en de kern van Beerse, en tussen de Bisschopslaan en de basisschool De Singel. Tegelijk kunnen we een zachte en groene connectie tussen de parken Singel en Tempelhof creëren. Bovendien worden de aanwezige terrasjes zo op slag aantrekkelijker.

Actie 29: Fietsroute autoluw maken ter hoogte van Stoktsebaan x Kapelstraat

Zo zou de Stoktsebaan er in de toekomst kunnen uitzien.

Paaltjes op de fietsstraat weren het autoverkeer en creëren een veilige fietsroute.
Bron: Fietsersbond Nederland

De Stoktsebaan is vandaag al een veelgebruikte fietsroute tussen Vosselaar, Beerse en Turnhout. Hoe maken we de Stoktsebaan autoluw en veiliger? Het implementeren van een fietsstraat is voor deze straat een uiterst geschikte maatregel. Zo wordt het duidelijk dat de fietser op deze route prioriteit krijgt. Ook leent de Stoktsebaan zich ertoe om op een strategische locatie het autoverkeer te weren. Zo vermijden we ongewenst sluipverkeer en wordt de fietsroute meteen veiliger.

B | Zone Zuid-West

Overzichtskaart

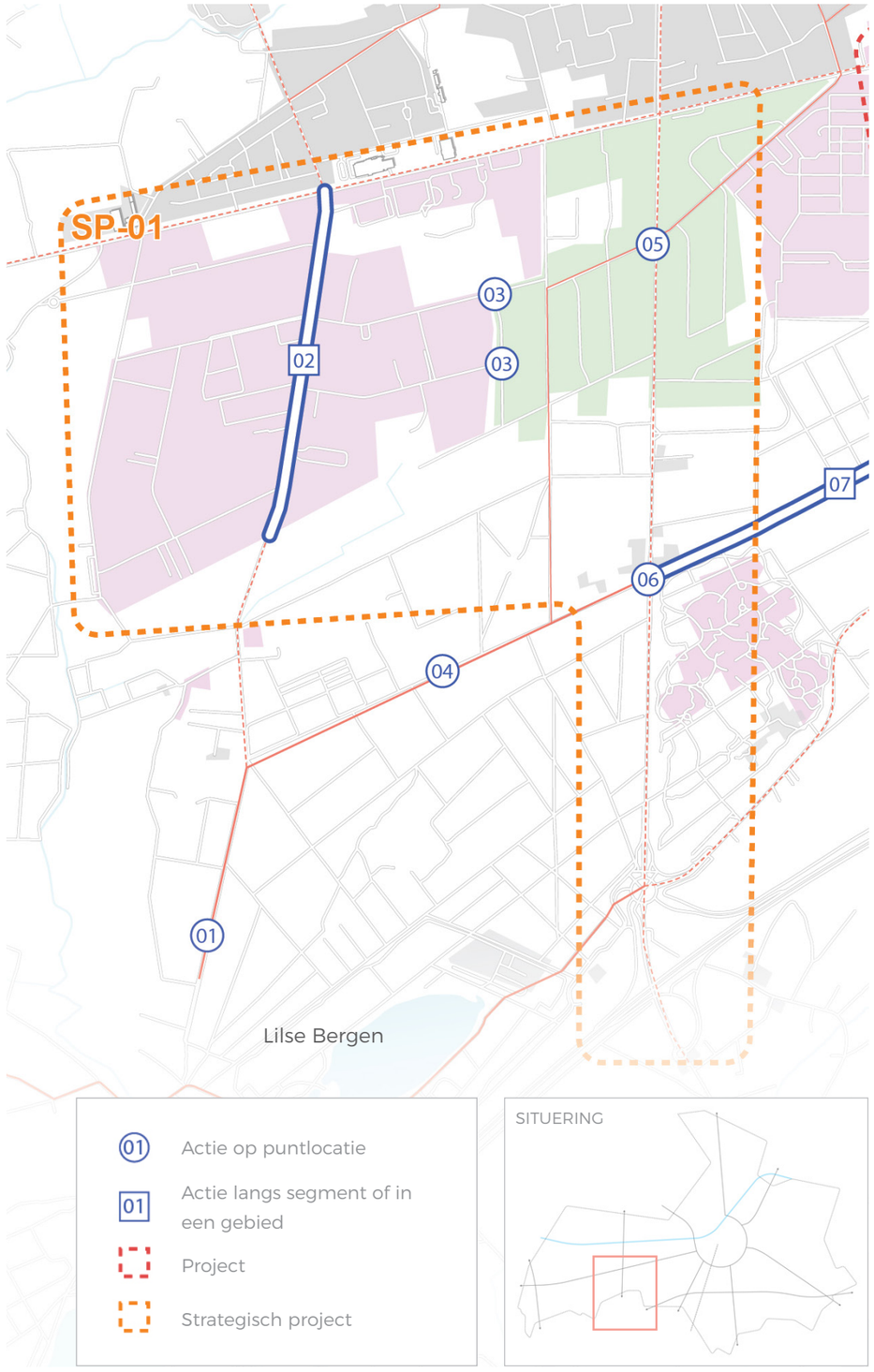
In deze zone willen we dankzij gerichte ingrepen het aantal verplaatsingen te voet en met de fiets verhogen. De regionale fietsroute Lilse Bergen - Vosselaar - Turnhout vormt de ruggengraat van deze zone. De fietsroute is niet alleen een cruciale verbinding tussen Vosselaar en Turnhout, maar biedt ook buiten de grenzen van het regionaalstedelijk gebied potentieel: ook Wechelderzande, Lille en Gierle liggen op fietsafstand. Bovendien is belangrijk dat een bovenlokale attractiepool als de Lilse Bergen via een aangename fietsroute te bereiken is. Langs de route liggen verschillende kansen om, op korte en lange termijn, van deze fietsroute een écht kwalitatieve, autoluwe fietsas te maken.

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	Beerseheide	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3	+
2	Lilsedijk	Fietspaden	Gerealiseerd	1	++
3	Toekomstlaan x Zenitlaan Dennenlaan x Zenitlaan	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3	++
4	Beerseheide	Enkel doorgang voor lokaal autoverkeer	Gerealiseerd	1 - 3	++
5	Taxandrialaan x Kempenlaan x Gierleseweg	Comfort en veiligheid fietsoversteek verhogen	< 10 jaar	1 - 3	++
6	Gierlebaan x Beerseheide	Comfort en veiligheid fietsoversteek verhogen	< 5 jaar	1 - 3	++
7	Renier Sniederspad	Fietscomfort verbeteren	< 3 jaar	1	+

Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-01	Omgeving Beerse-Zuid en N132	Verkeersontsluiting Westrand Zuid	< 10 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6	++++



B | Zone Zuid-West

Overzichtskaart

Project

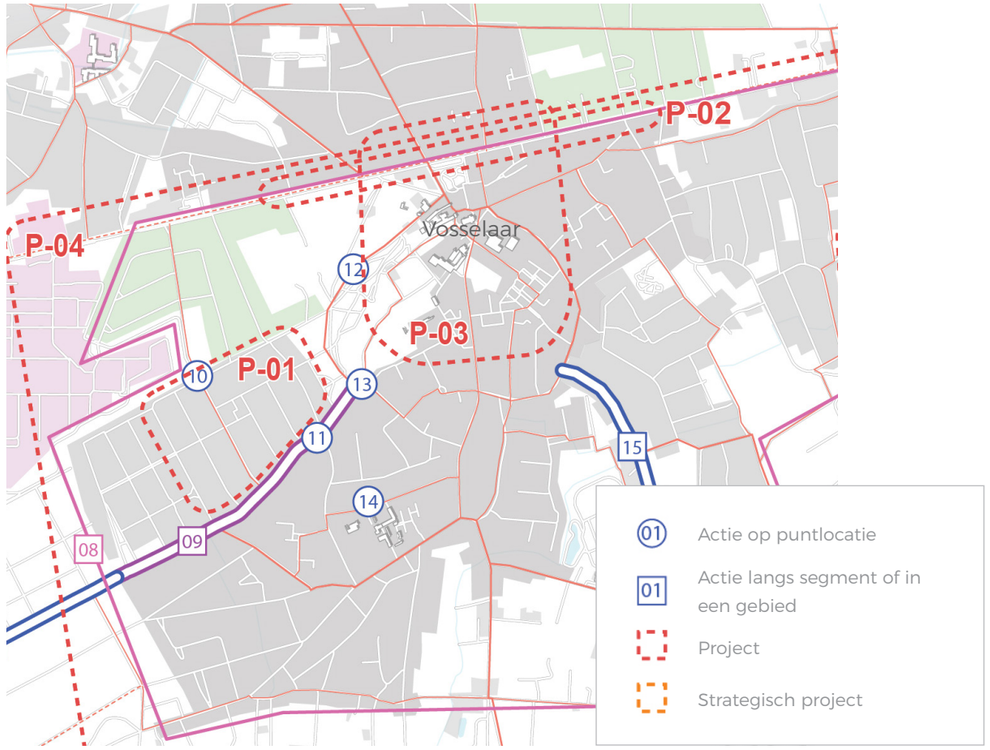
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Witte wijk	Opstellen en uitvoeren ruimtelijke visie	< 5 jaar	1 - 3 - 6	++
P-02	Antwerpsesteenweg	Herinrichting doortocht N12 Vosselaar	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4	+++
P-03	Centrum Vosselaar	Opmaak masterplan	< 3 jaar	1 - 3 - 6	+++
P-04	Woonwijk tussen N132, N12 en N140	Sluipverkeer ontraden	< 3 jaar	1 - 3 - 4	++++
P-05	Tussen Wulpenlaan en Speelkaartenwijk	Missing link voor fietsers realiseren	< 5 jaar	1	+++
P-06	Binnenstad Turnhout	Sluipverkeer ontraden	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	+++++

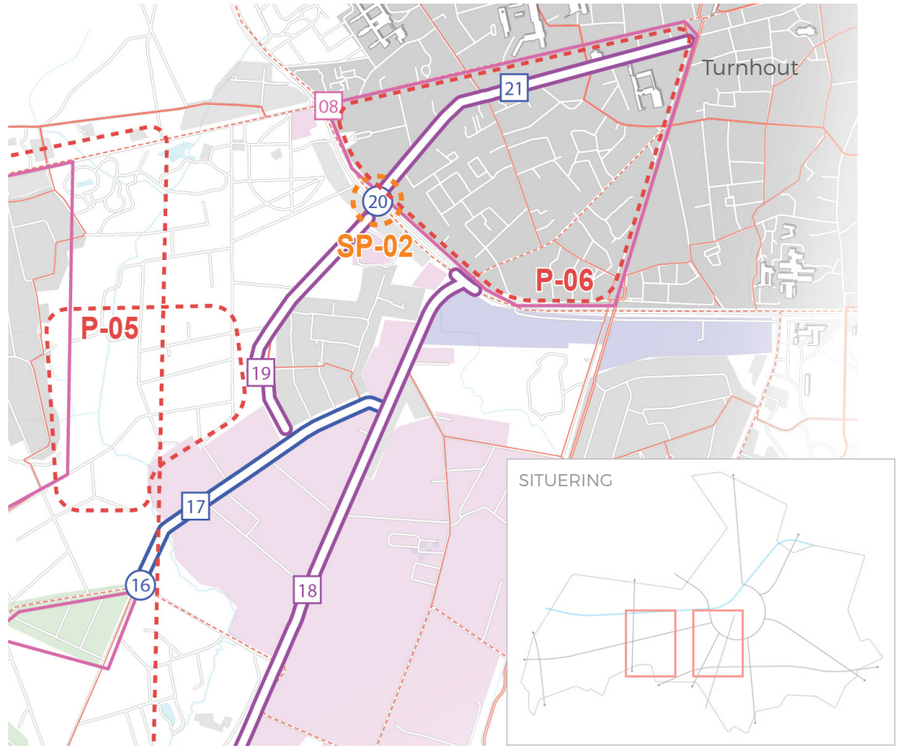
Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-02	Speelkaartenstraat x Steenweg op Gierle x Parklaan (R13)	Ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers	< 5 jaar	1 - 3	++++

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
8	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
9	Renier Sniederspad	Prioriteit voor fietsers	< 3 jaar	1	++
10	Albertstraat x Astridlaan	Comfort fietsdoorsteek verbeteren	< 3 jaar	1	+
11	Heilanders x Verbindingsstraat x Renier Sniederspad	Kruispunt verkeersveilig maken	< 3 jaar	1 - 3	+++
12	Konijnenbergpad	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3 - 4	+++
13	Renier Sniederspad - Konijnenbergpad	Fietscomfort verbeteren en prioriteit voor fietsroute	< 3 jaar	1	++
14	Sint-Jozefstraat (schoolomgeving)	Autoluw maken en verkeersveiligheid verhogen	< 3 jaar	1 - 3	++
15	Breemsedijk	Veiliger maken voor fietsers	< 3 jaar	1	++++
16	Visbeekstraat x Kievitstraat	Oversteek voor fietsers veiliger maken	< 3 jaar	1	+++
17	Visbeekstraat	Sluipverkeer weren en veiligheid voor fietsers verhogen	< 5 jaar	1	++
18	N140	Heraanleg N140	< 5 jaar	1 - 3	+++
19	Speelkaartenstraat	Fietscomfort verbeteren (o.a. verlichting)	< 3 jaar	1	+
20	Speelkaartenstraat x Steenweg op Gierle x Parklaan (R13)	Beveiligde oversteek voor fietsers	< 3 jaar	1 - 3	++
21	Gierledreef	Fietsstraat	< 3 jaar	1	++





B | Zone Zuid-West

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 9: Prioriteit voor fietsers en voetgangers in het Renier Sniederspad

Een potentieel toekomstbeeld voor het Renier Sniederspad meer ruimte voor groen en fietsers..
Bron: Avansa Kempen / Sam Deckmyn

Het Renier Sniederspad vandaag.
Bron: Google Maps

Het Renier Sniederspad is een logische schakel in de fietsroute: het verbindt Vosselaar op een directe manier met de N132 en verder. Vandaag is het Renier Sniederspad een brede laan, met een groot aandeel verharde oppervlakte. Translab K vindt dat dat anders moet kunnen, en maakte een beeld van hoe het Renier Sniederspad er in de toekomst kan uitzien. Veel groen, ruimte voor water en uiteraard een belangrijke plaats voor fietsers en voetgangers.

Actie 13: Fietscomfort verbeteren en prioriteit geven aan fietsers in het Renier Sniederspad en Konijnenbergpad

Een vlotte aansluiting tussen het Renier Sniederspad en het Konijnenbergpad verbetert de connectie met het dorpshart.

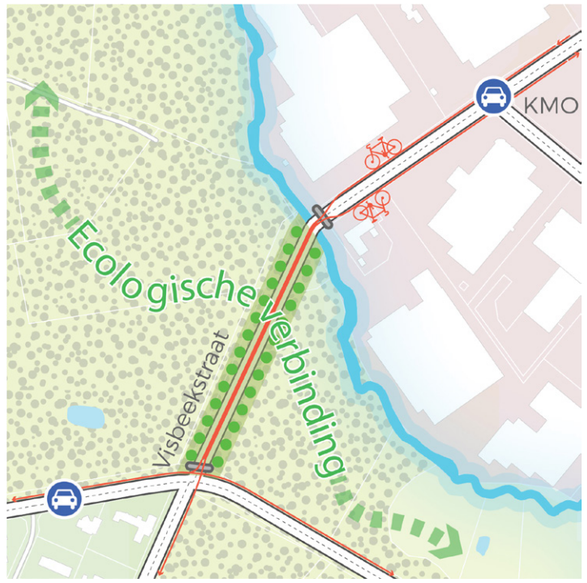
Ook in residentiële wijken en landelijke gebieden is een fietsstraat een meerwaarde voor een fietsroute.

De aansluiting van het Renier Sniederspad naar het Konijnenbergpad is cruciale link in de verbinding met het dorpshart en twee scholen in Vosselaar. Ook hier liggen kansen om het fietscomfort te verbeteren en fietsers en voetgangers meer prioriteit te geven. Bijvoorbeeld door het creëren van een fietsstraat, waardoor ook voetgangers het smalle pad niet meer moeten delen met de fietsers.

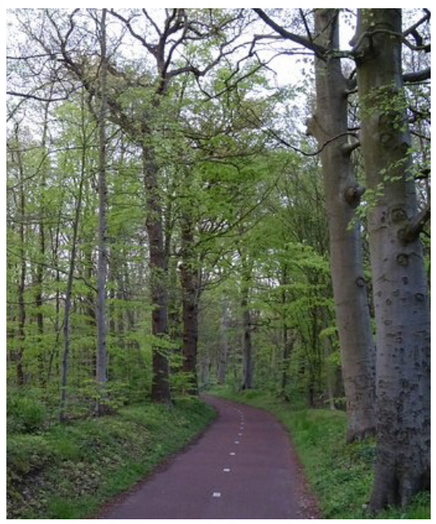
B | Zone Zuid-West

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 16-17: Visbeekstraat autoluw en verkeersveiliger maken



Een mogelijk toekomstbeeld: de Visbeekstraat wordt gedeeltelijk omgevormd tot fiets- en voetpad, en nieuwe vrijliggende fietspaden in het bedrijventerrein verhogen de veiligheid voor fietsers.



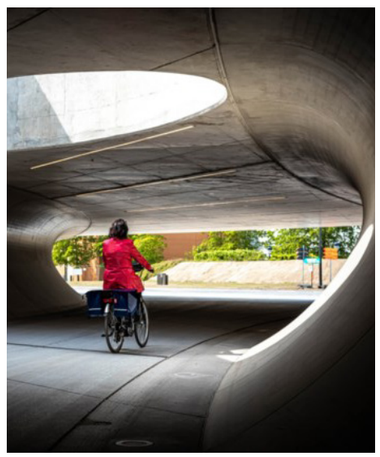
Fietspad door het bos
(Alkmaar, Nederland)

De (Turnhoutse) Visbeekstraat wordt vandaag vaak gebruikt door vele fietsers, maar ook door een groot aantal auto's en vrachtwagens. Dit creëert gevaarlijke en onaangename situaties. Door de Visbeekstraat enkel toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer, wordt de straat autoluw en kunnen we een stuk van de Visbeekstraat zelfs omvormen tot een smaller fietspad. Zo geven we meer ruimte aan het bos en wordt de ecologische verbinding versterkt. Ook de oversteek tussen de Visbeekstraat en de Kievitstraat kan op een veiligere manier ingericht worden.

Actie 20 + SP-02: Fietsoversteek Speelkaartenstraat - Gierledreef

Het wensbeeld op korte termijn: een met lichten beveiligde oversteek.

Dé missing link in deze regionale fietsroute is een veilige en snelle oversteek van de Speelkaartenstraat, over de R13 naar de Gierledreef. Op korte termijn kunnen verkeerslichten ervoor zorgen dat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken. Op middellange termijn is hier een ongelijkvloerse kruising onmisbaar. Enkel zo kunnen we deze fietsroute écht aantrekkelijk maken. Eens de oversteek beveiligd is, kan een fietsstraat in de Gierledreef geïmplementeerd worden.



Fietstunnel Hasselt
Bron: Het Nieuwsblad

Het wensbeeld op middellange termijn: een ongelijkgrondse kruising.

C | Zone Zuid

Overzichtskaart

De regionale fietsroute Zevendonk - Parkwijk - Turnhout vormt de ruggengraat van deze zone. De zuidelijke woonwijken Parkwijk, Zevendonk en Schorvoort worden zo verbonden met elkaar én met de binnenstad van Turnhout. Ook de kernen van Kasterlee worden via deze zone verbonden met Turnhout. Bovendien liggen veel belangrijke bestemmingen in de nabijheid van deze route: de bedrijventerreinen rond de E34, het winkelgebied langs de N140 en R13, de campus Sint-Elisabeth, ... Vandaag is de route allerminst autoluw en ontbreken enkele cruciale schakels. Zo zijn er verschillende ontbrekende ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers, en biedt het strategisch project Stedelijk Plateau een uitgelezen kans om de barrière tussen de binnenstad en de wijken weg te werken. Met onderstaand programma willen we werk maken van meer duurzame verplaatsingen in deze zone.

Actie

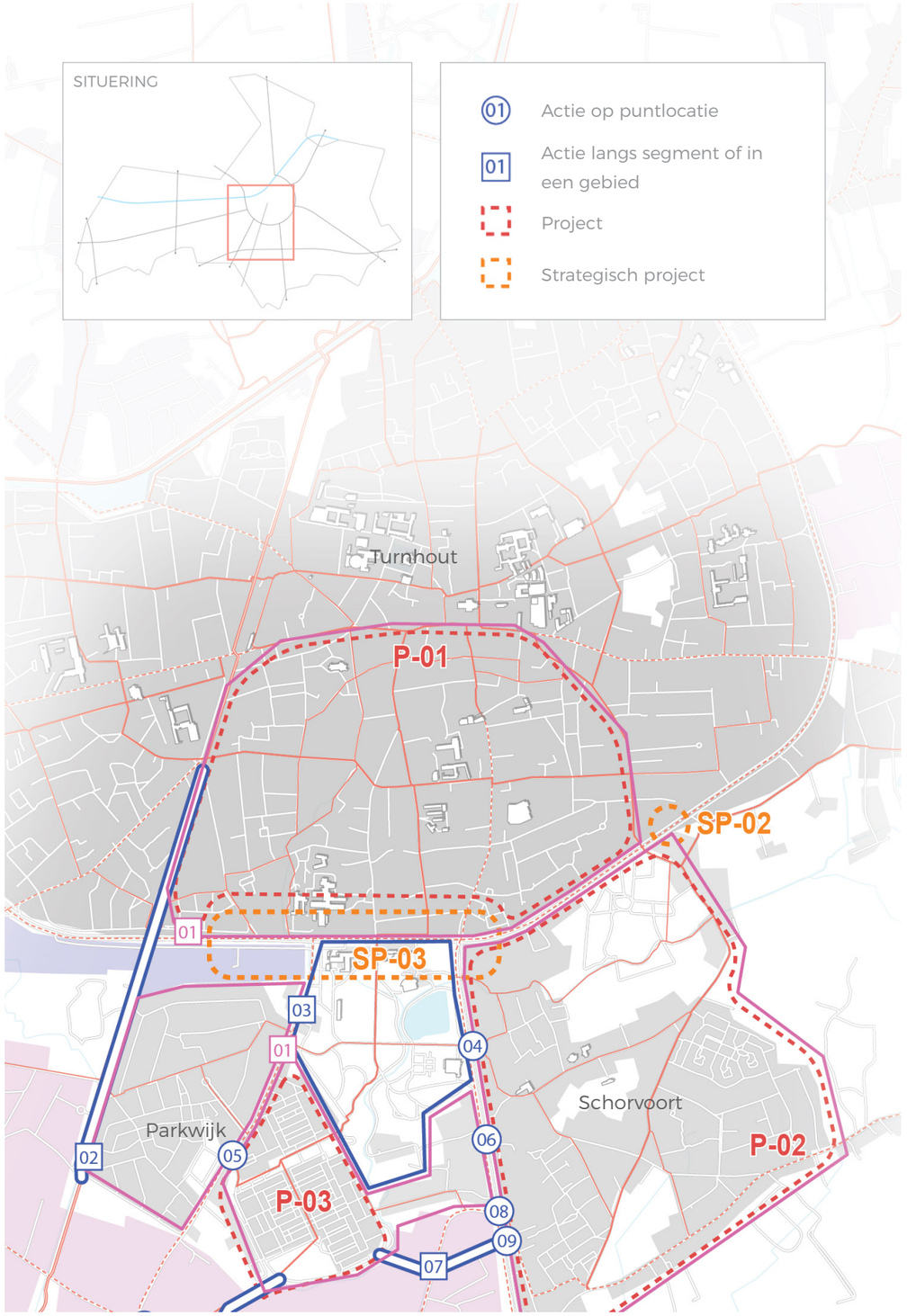
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
2	Hertenstraat - Lakenweversstraat - Spoorwegstraat	Voorrang voor fietsers (fietsostrade F102)	< 3 jaar	1	+
3	Stadspark	Verbeteren van fiets- en voetgangersverbindingen in het Stadspark	< 5 jaar	1	+
4	Voetgangerstunnel N19	Fietscomfort verbeteren	< 5 jaar	1 - 3	++
5	Steenweg op Tielen x Parkring	Oversteek fietsers accentueren en beveiligen	< 5 jaar	1 - 3	+
6	Steenweg op Zevendonk x De Bremt	Nieuwe aantakking aan N19 t.h.v. De Bremt	< 10 jaar	3	+
7	Parkring naar Steenweg op Zevendonk	Nieuw fietspad	< 5 jaar	1	+++
8	N19 x Everdongenlaan	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2	+
9	N19 x Everdongenlaan	Ongelijkvloerse kruising van N19 voor fietsers	< 10 jaar	1 - 3	+++

Project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Binnenstad Turnhout	Sluipverkeer ontraden	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	+++++
P-02	Schorvoort	Opmaak en uitvoering mobiliteitsvisie	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	++++
P-03	Parkwijk	Fietsverbindingen optimaliseren binnen de ruimtelijke en mobiliteitsvisie voor Parkwijk	< 3 jaar	1 - 3	+++

Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-02	Oude Dijk x Kwakkelstraat x Parklaan	Ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers	< 10 jaar	1 - 3	++++
SP-03	Omgeving Parklaan	Stedelijk plateau	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6	++++



C | Zone Zuid

Overzichtskaart

Actie

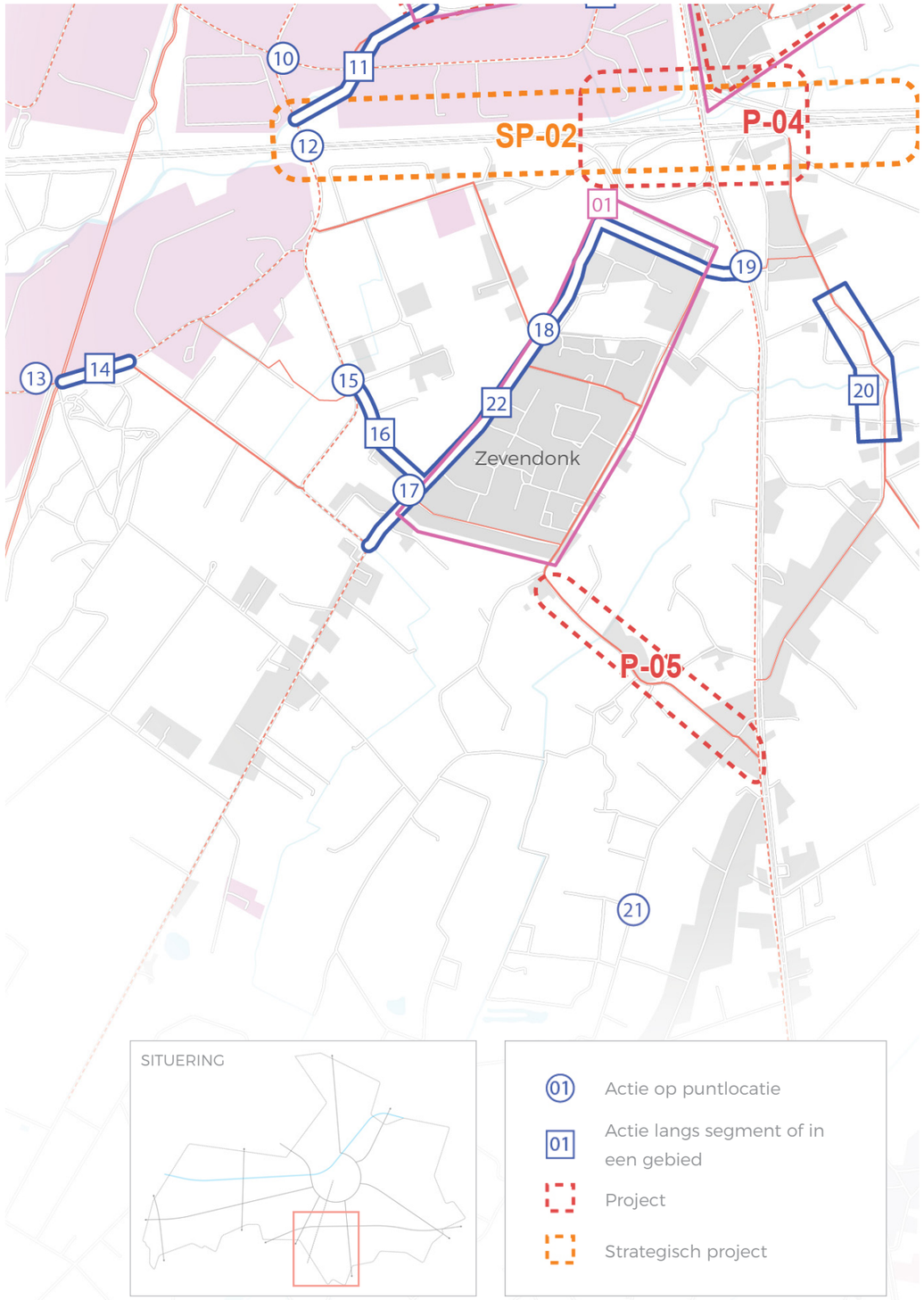
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
10	Steenweg op Tielen x Tieblokkenlaan	Verkeersveiligheid verhogen d.m.v. verkeerslichten	< 3 jaar	1 - 3	+
11	Tussen Steenweg op Tielen en Parkring	Nieuw fietspad	< 5 jaar	1	+++
12	Brug Steenweg op Tielen-E34	Fietscomfort en -veiligheid verhogen	< 5 jaar	1	+
13	Veedijk	Oversteek fietsers accentueren en beveiligen	< 3 jaar	1	++
14	Veedijk	Dubbelrichtingsfietspad tot aan fietsostrade F102	< 5 jaar	1	++
15	Steenweg op Tielen x Gagelpad	Oversteek fietsers accentueren en beveiligen	< 5 jaar	1	+
16	Gagelpad	Heraanleg Gagelpad (ontharding)	< 5 jaar	1	+
17	Leiseinde	Oversteek fietsers accentueren en beveiligen	< 5 jaar	1	+
18	Tielendijk x Verloren Weg	Oversteek fietsers accentueren en beveiligen	< 5 jaar	1	+
19	Tielendijk x Steenweg op Diest	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2	+
20	Kleine Reesdijk	Autoluw en fietsvriendelijker maken	< 5 jaar	1 - 3	++
21	Mastheidestraat	Autoluw en fietsvriendelijker maken	< 5 jaar	1 - 3	++
22	Tielendijk	Fiets- en voetgangersvriendelijk maken Snelheidsregime verlagen	< 5 jaar	1 - 3	++

Project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-04	Afrittencomplex 24	Herinrichting afrittencomplex	< 10 jaar	3	++
P-05	Kapelweg	Doorgaand verkeer ontraden / weren	< 3 jaar	1 - 3	+++

Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-02	E34 (zoekzone)	Fiets- en voetgangersbrug over E34, en verknopen met het netwerk (noord en zuid)	< 10 jaar	1	++++



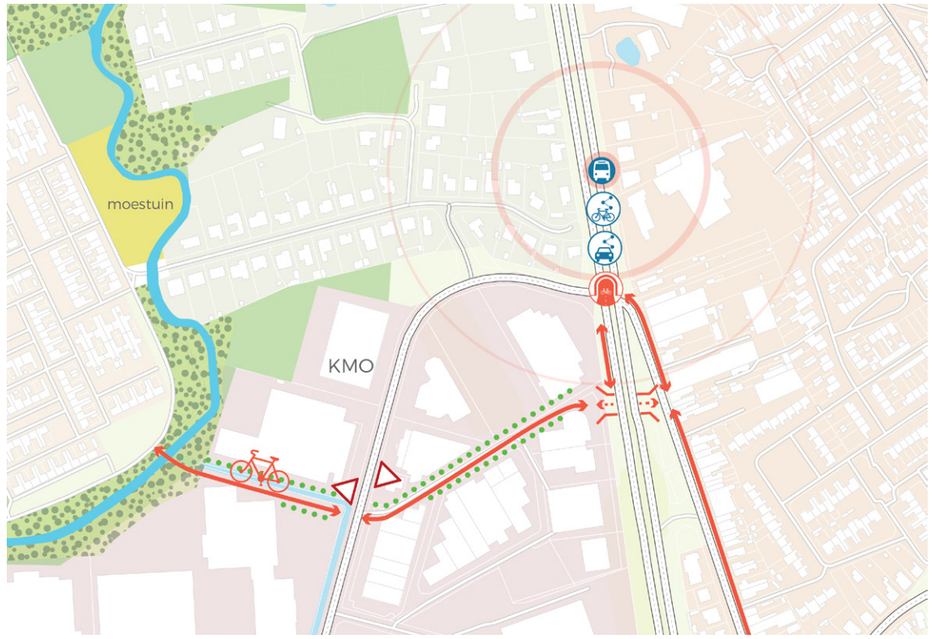
C | Zone Zuid

Acties en projecten in de schijnwerpers

Project 3: Fietsverbindingen optimaliseren in Parkwijk

Binnenkort wordt een ruimtelijke en mobiliteitsvisie voor Parkwijk opgemaakt. Een belangrijke vraag voor deze visie is: hoe realiseren we de nodige autoluwe fietsverbindingen doorheen de wijk? De gewenste verbindingen worden hierboven indicatief op kaart gezet.

Actie 6-7-8: Nieuw fietspad tussen Parkring en Steenweg op Zevendonk en ongelijkvloerse fietskruising



Het wensbeeld: een vlotte en veilige fietsverbinding tussen Parkwijk en Schorvoort.

Een fietspad in het groen, dwars door een bedrijventerrein. (Pakketbootpad, Gent)

Een nieuw fietspad door het bedrijventerrein moet Parkwijk met Schorvoort verbinden. Tegelijk sluit het fietspad aan op de toekomstige hoppin langs de N19. Deze hoppin biedt zowel voor Schorvoort en Parkwijk als voor het bedrijventerrein belangrijke kansen om hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren. Een belangrijke barrière vandaag is de N19. Gezien de grote auto- en vrachtintensiteiten op de N19 is een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers noodzakelijk.

C | Zone Zuid

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 15: Heraanleg Gagelpad

Het Gagelpad in de toekomst: een veilige en aangename route voor fietsers én kansen op vergroening.

Het Gagelpad vandaag.
Bron: Google Maps

Het Gagelpad was tot enkele jaren terug de autoverbinding tussen Zevendonk en Parkwijk. Vandaag is het Gagelpad een doodlopende straat, en is het zo een belangrijke fietsroute van en naar Zevendonk. Door de vroegere autofunctie is er tot op vandaag een grote verharde oppervlakte. De gewijzigde functie biedt kansen op ontharding en op het creëren van een fietsstraat.

Project 4: Doorgaand verkeer in Kapelweg ontraden/weren

De Kapelweg is een smalle straat, die vandaag vaak gebruikt wordt door autoverkeer die de drukke N19 willen vermijden. Door het sluipverkeer uit deze straat weg te halen, wordt ze aangenaam autoluw en wordt het een belangrijke schakel in de autoluwe regionale fietsroute. Tegelijk biedt het verminderen van het autoverkeer kansen om de ecologische verbinding in de vallei van de Grote Calie te versterken. Om een mogelijke verschuiving naar de Tielendijk op te vangen, zijn daar flankerende maatregelen voor fietsers en voetgangers noodzakelijk.

D | Zone Oost

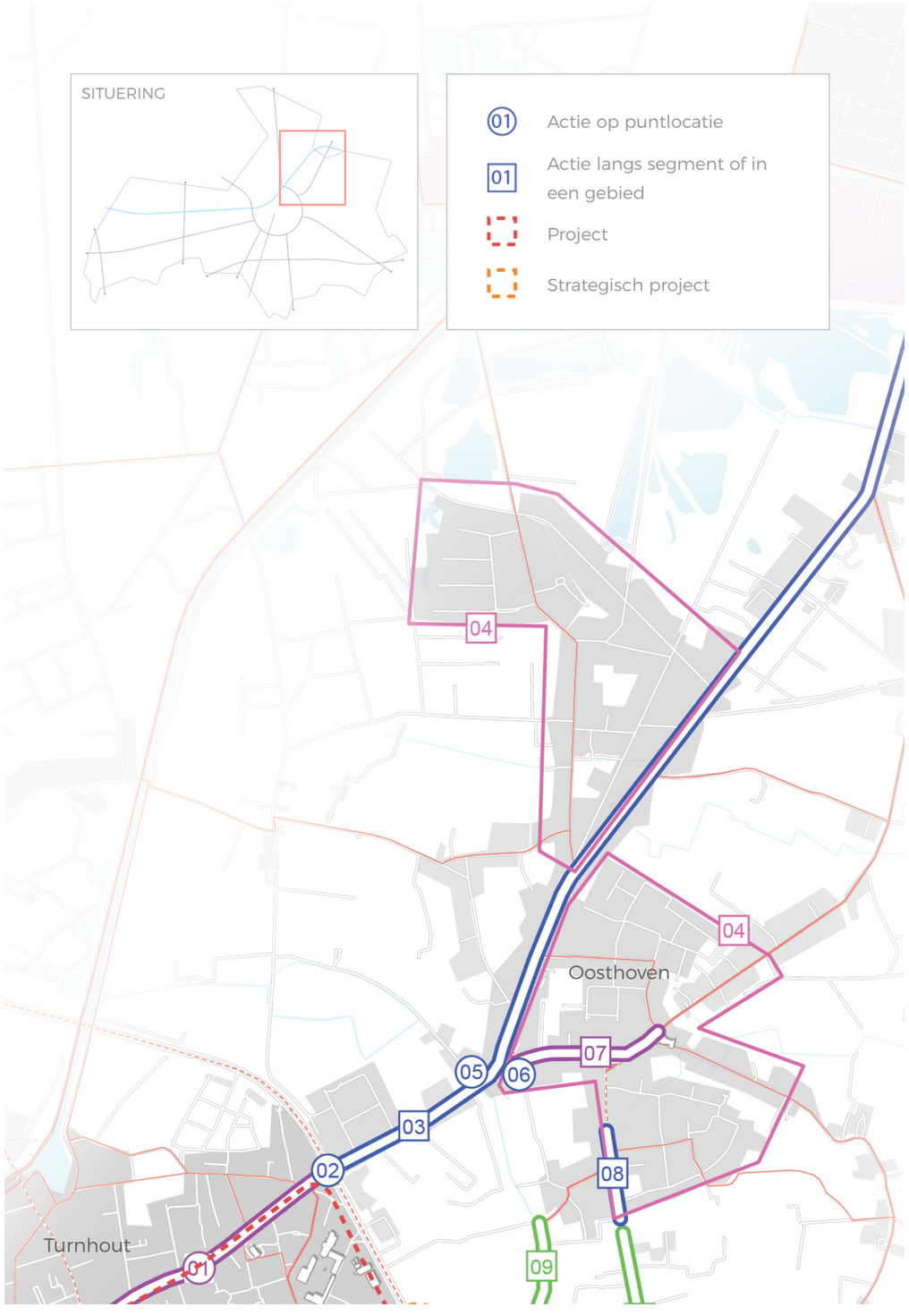
Overzichtskaart

In de oostelijke zone gebruiken we onderstaand programma om op korte en lange termijn duurzame verplaatsingen te stimuleren. Twee regionale fietsroutes vormen de ruggengraat van deze zone. De ene verbindt Ravels en Oosthoven met Turnhout en Oud-Turnhout, en de ander verbindt Arendonk met Turnhout en Oud-Turnhout. Ze komen samen aan Bentel en gaan verder naar de binnenstad van Turnhout.

Deze twee fietsroutes bieden een groot potentieel voor lokale en regionale fietsverplaatsingen. Een groot aantal inwoners woont in de nabijheid van deze routes. Bovendien wordt het bedrijventerrein Bentel zo vanuit verschillende richtingen op een veilige manier met de fiets ontsloten. Er zijn verschillende ingrepen die op korte termijn de route kunnen verbeteren. Tegelijk staan of vallen beide routes met de realisatie van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de R13. Zonder het wegwerken van deze missing link, kunnen we niet spreken van een autoluwe regionale fietsroute.

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	Steenweg op Oosthoven	Fiets- en voetgangersvriendelijke herinrichting	< 3 jaar	1 - 3	++
2	Steenweg op Oosthoven x R13	Conflictvrije herinrichting kruispunt	< 3 jaar	1 - 2 - 3	+++
3	Steenweg op Oosthoven - Steenweg op Ravels	Aanleg fietspaden	< 5 jaar	1 - 3	+++
4	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
5	N12 x Polderstraat	Herinrichting kruispunt; oversteekbaarheid voetgangers en fietsers verbeteren	< 5 jaar	1 - 3	++
6	N12 x Polderstraat	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	2	+
7	Polderstraat	Fietsstraat	< 3 jaar	1	+++
8	Heerestraat	Veilige oversteek met wegversmalling (bij realisatie ongelijkvloerse kruising R13)	< 10 jaar	1 - 3	++
9	Opstal - Bentelpad	Nieuwe trage weg	< 5 jaar	1	++

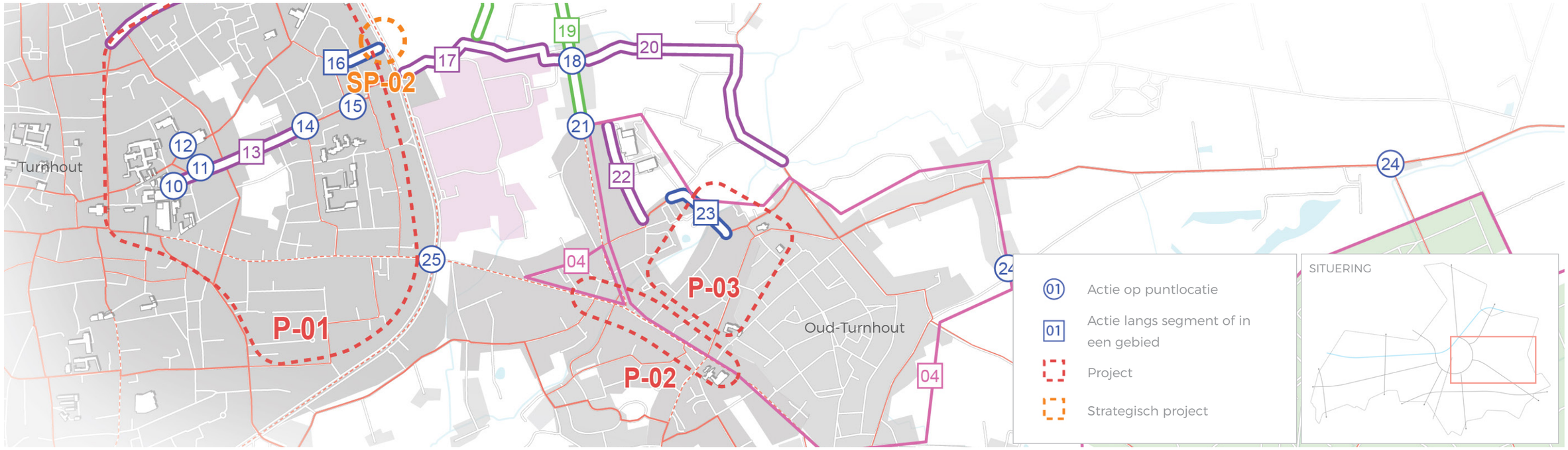


D | Zone Oost

Overzichtskaart

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
4	Verkeersluwe woonbuurten (zie kaart)	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
10	Turnova	Doorsteek naar Turnova	< 3 jaar	1 - 4	+
11	Schoolstraat	Verkeersluwe heraanleg	Gerealiseerd	1 - 3	+
12	Nijverheidstraat x Baron Frans du Fourstraat	Herinrichting kruispunt	< 5 jaar	1 - 3	++
13	Maasstraat	Fietsstraat	< 5 jaar	1	++
14	Tijl-en-Nelestraat x Maasstraat	Fietscomfort en -veiligheid verhogen aan fietsoversteek	< 3 jaar	1	++
15	Talentenschool Turnhout	Comfort fietsdoorsteek verbeteren	< 5 jaar	1	++
16	Pieter Heuvelmansstraat x R13	Comfort fietsdoorsteek verbeteren	< 5 jaar	1	++
17	Beyntelpad	Fietscomfort en -veiligheid verhogen	< 5 jaar	1	+++
18	Steenweg op Oosthoven (t.h.v. Bentelpad)	Veilige fiets- en voetgangersoversteek	< 5 jaar	1 - 3	++
19	Steenweg op Oosthoven	Snelheidsregime verlagen	< 3 jaar	1 - 3	+
20	Trage weg naar Kerkedries	Nieuwe trage weg	< 3 jaar	1	++



Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
21	Steenweg op Oosthoven x De Hoogt	Veilige oversteek (bij realisatie ongelijkvloerse kruising R13)	< 3 jaar	1 - 3	++
22	De Hoogt	Fietsstraat	Gerealiseerd	1	++
23	Albert Sohierstraat	Fietsvriendelijke herinrichting	< 5 jaar	1	++
24	Draaiboom x Brooseinde en Bergstraat x Goordijk	Sluipverkeer weren d.m.v. circulatiemaatregelen	< 3 jaar	1 - 3	++++
25	Steenweg op Turnhout x R13	Conflictvrije herinrichting kruispunt	< 5 jaar	1 - 2 - 3	+++

Project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Binnenstad Turnhout	Sluipverkeer ontraden	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	+++++
P-02	Steenweg op Turnhout - Dorp - Steenweg op Mol	Herinrichting dorpskern (korte en lange termijn)	KT: < 3 jaar LT: < 10 jaar	1 - 2 - 3 - 4	++++
P-03	Kerkstraat - Van der Bekenlaan - Sint-Bavostraat	Schoolomgevingen veiliger maken en sluipverkeer weren	< 3 jaar	1 - 3	++++

Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-02	R13 x Bentelpad	Ongelijkvloerse kruising voor voetgangers en fietsers	< 5 jaar	1 - 3	+++++

D | Zone Oost

Acties en projecten in de schijnwerpers

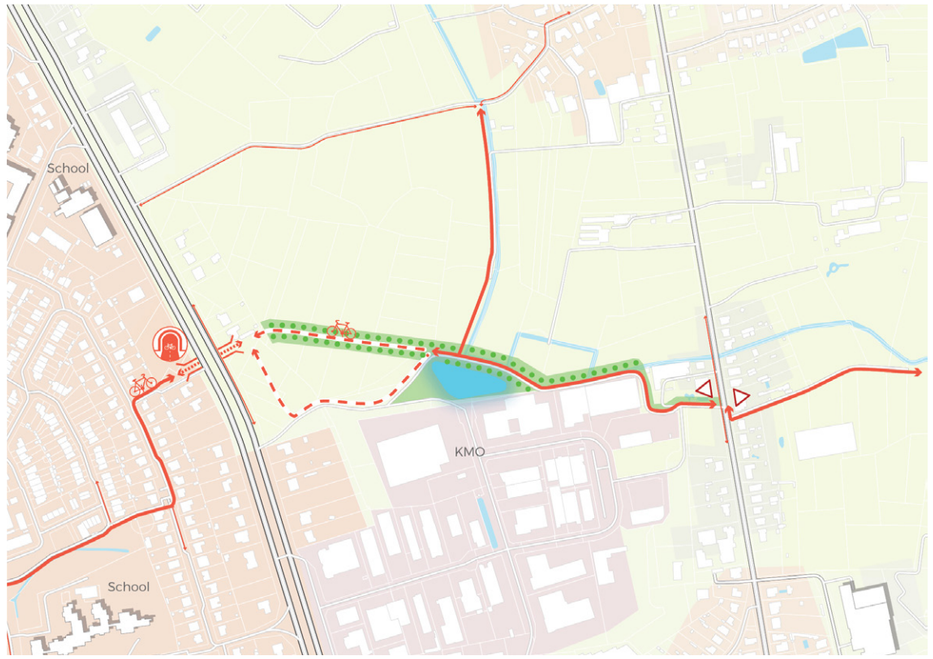
Actie 14: oversteek Tijl-en-Nelestraat

Het ideaalbeeld voor de oversteek aan de Tijl-en-Nelestraat: een veilige fietsverbinding voor de vele scholen in de buurt.

De Tijl-en-Nelestraat vandaag.
Bron: Google Maps

De regionale fietsroutes vanuit Oosthoven en Oud-Turnhout kruisen de Tijl-en-Nelestraat in Turnhout. Een straat die bovendien veel scholen huisvest. Deze locatie is een uitgelezen kans om fietsers op deze route voorrang te geven op de zijstraten. Vanuit de fietsdoorsteek doorheen de scholencampus kunnen fietsers zo veilig en comfortabel hun route verderzetten richting Maasstraat en de binnenstad van Turnhout.

Actie 16-17 + SP-02: Wegwerken ontbrekende fietsschakel aan R13



Een overzichtskaart met het wensbeeld voor het gebied waar de regionale fietsroute de R13 kruist. Een ongelijkvloerse kruising is hier cruciaal.

Een fietstunnel in Mechelen creëert een veilige fiets- en voetgangersverbinding tussen het stadscentrum en de omliggende kernen.
Bron: Het Nieuwsblad

De regionale fietsroutes vanuit Oosthoven en Oud-Turnhout komen samen aan het bedrijventerrein van Bentel. De R13 is daar vandaag onmogelijk te kruisen als voetganger of fietser. De enige alternatieven zijn de onveilige kruispunten met de N12 en de N18. Een ongelijkvloerse kruising met de R13 is hier cruciaal en zou het potentieel van de regionale fietsroute enorm versterken.

D | Zone Oost

Acties en projecten in de schijnwerpers

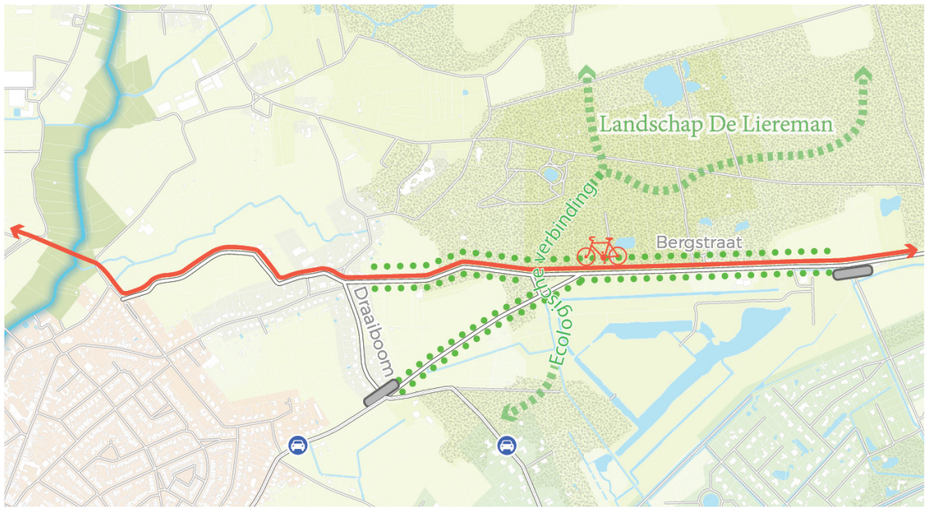
Actie 18: Oversteek Steenweg op Oosthoven accentueren en beveiligen

Een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers over de Steenweg op Oosthoven.

Een veilige oversteek voor fietsers in de Albert Van Dyckstraat (Turnhout)

De regionale fietsroute kruist de Steenweg op Oosthoven. Langs deze lokale ontsluitingsweg zijn auto-intensiteiten niet onbelangrijk en krijgt de fietsroute geen voorrang. Het is hier uiterst belangrijk dat de fiets- en voetgangersoversteek geaccentueerd en beveiligd wordt, zodat dit geen barrière wordt. Een regionale fietsroute moet immers voor iedereen, jong en oud, makkelijk befietsbaar zijn.

Actie 24: Sluipverkeer weren in omgeving Liereman



Een fietssluis in de straten Draaiboom en Goordijk zou het bovenlokaal sluipverkeer sterk ontmoedigen.

Een fietssluis verderop de regionale fietsroute, in de Bergstraat

De omgeving van De Liereman heeft vandaag vaak te kampen met bovenlokaal sluipverkeer. Om de fietsroute hier autoluwer en veiliger te maken, worden twee ingrepen voorgesteld: een fietssluis in Draaiboom en een fietssluis in Goordijk. Op deze twee locaties kunnen enkel voetgangers en fietsers door. Zo wordt het sluipverkeer ontmoedigd en wordt fietsen in Oud-Turnhout veiliger en aangenamer.

D | Zone Oost

Acties en projecten in de schijnwerpers

Project 3: Schoolomgevingen verkeersveiliger maken en sluipverkeer weren

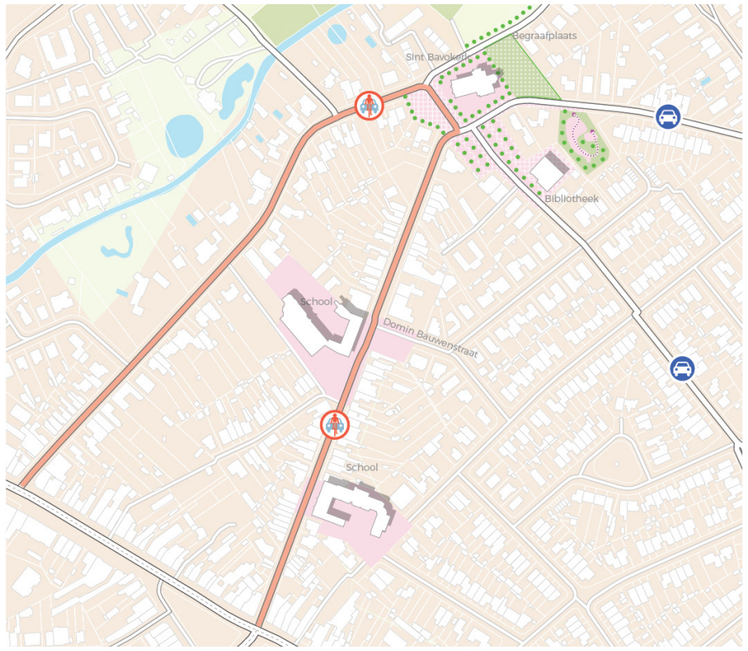
De schoolomgevingen in de Van der Bekenlaan in Oud-Turnhout kunnen in enkele stappen veiliger gemaakt worden.

In stap 1 worden de Kerkstraat en de Van der Bekenlaan omgevormd tot fietsstraten.

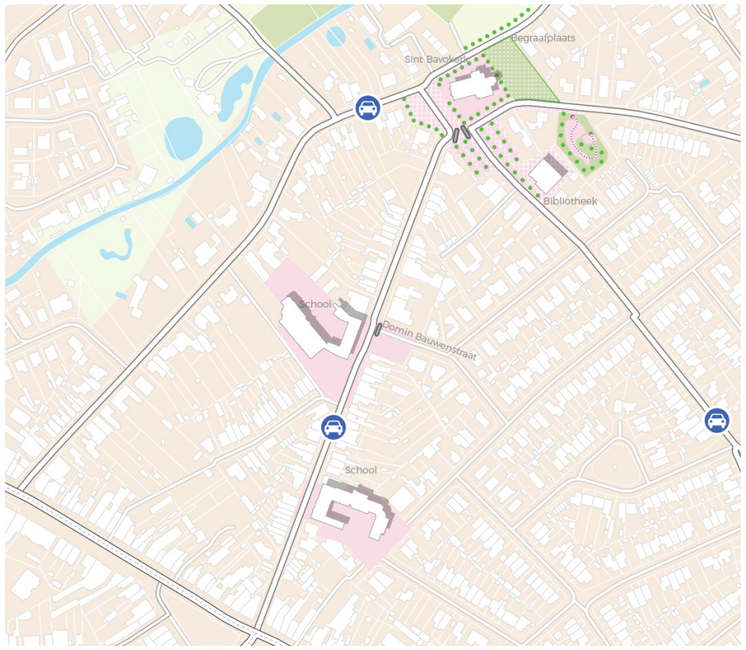
In stap 2 wordt het sluipverkeer ontmoedigd dankzij circulatie-ingrepen op strategische locaties. Het plein aan de Sint-Bavokerk is zo'n strategische locatie. Bovendien wordt de fietsroute op dat segment autoluwer en comfortabeler en kunnen inwoners veiliger het sportcentrum De Hoogt met de fiets bereiken.

In stap 2 zijn er twee potentiële scenario's van circulatie-ingrepen. In scenario 1 wordt de verbinding tussen Draaiboom en de Van der Bekenlaan onmogelijk gemaakt voor autoverkeer. Zo wordt de Van der Bekenlaan enkel nog gebruikt door bestemmingsverkeer. Een flankerende maatregel is het installeren van een fietssluis in de Domin Bauwensstraat. Zo wordt sluipverkeer in die straat vermeden. In scenario 2 wordt het plein voor de kerk autovrij. Zo komt er op het plein ruimte vrij voor fietsers en voetgangers en wordt het een aangenaam plein om te zitten, te praten, te spelen, ...

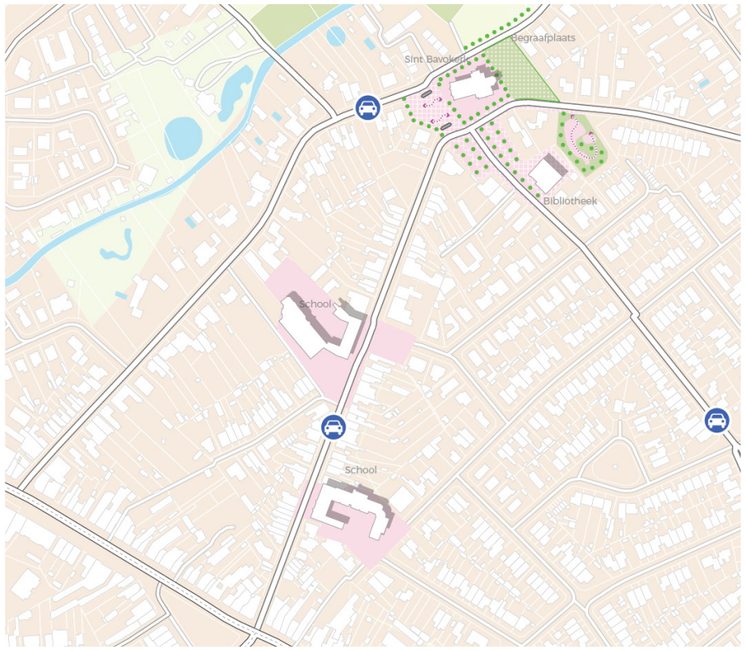
Stap 1 - fietsstraten



Stap 2 - scenario 1



Stap 2 - scenario 2



E | Zone HOV

Overzichtskaart

De HOV-as kwam eerder in dit mobiliteitsplan al verschillende keren aan bod. Een verbinding van hoogwaardig openbaar vervoer langs de N12-N18, creëert niet alleen een broodnodige sterke OV-bediening tussen de vier gemeenten, het connecteert ook ons regionaalstedelijk gebied met andere gemeenten en steden (waaronder Antwerpen). Ze heeft een enorm potentieel aan reizigers, die enkel kunnen bereikt worden als de bediening, de betrouwbaarheid en het comfort van het openbaar vervoer veel beter is dan vandaag. De HOV-as is een onmisbare schakel in het realiseren van onze doelstellingen. Via het programma hieronder willen we het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer in het regionaalstedelijk gebied sterk verhogen.

Project

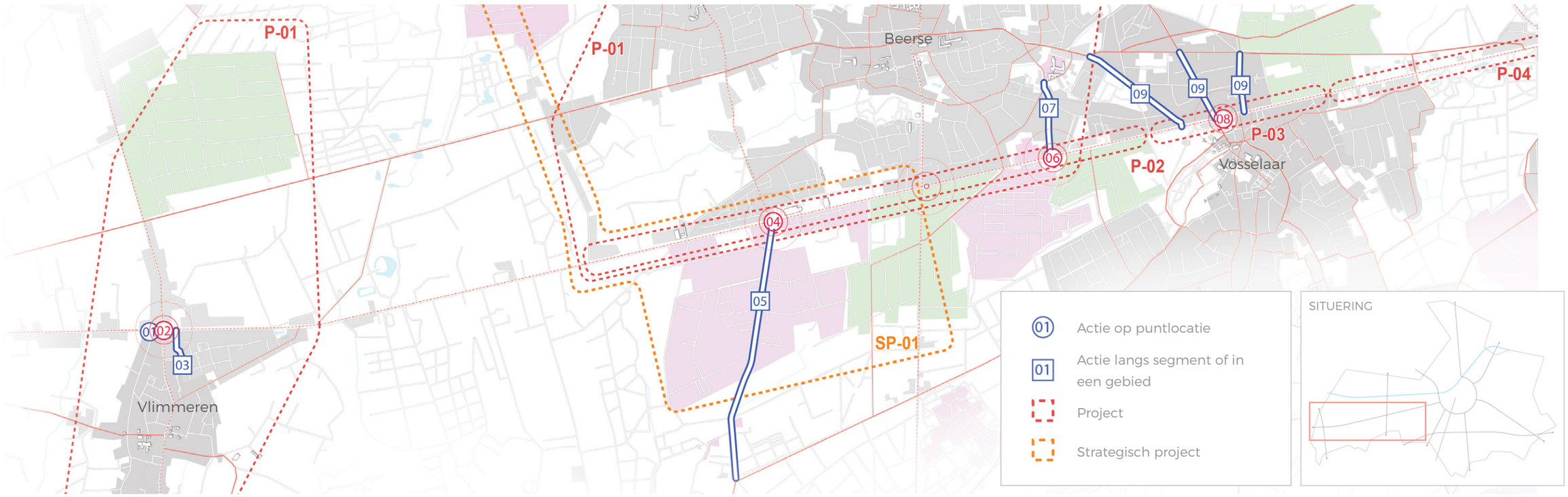
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-01	Beerse	Toepassen principes ruimtelijke dorpsvisie Beerse	< 5 jaar	6	+++
P-02	N12 (tussen N132 en Vosselaar)	Gegarandeerde doorstroming voor HOV	< 10 jaar	2 - 3	++++
P-03	N12 (tussen Beersebaan en Molenstraat)	Herinrichting doortocht N12 in Vosselaar (met aandacht voor doorstroming OV)	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4	+++
P-04	N12 (tussen Molenstraat en R13) - Steenweg op Antwerpen	Gegarandeerde doorstroming voor HOV	< 10 jaar	2 - 3	++++

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
1	N12 x Heidijk	Tweerichtingsfietspad tussen Heidijk en verkeerslichten	< 3 jaar	1 - 3	+
2	Halte Vlimmeren Statiestraat	Uitbouw en herinrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2 - 6	++
3	Boogstraat	Comfort fiets- en voetgangersdoorsteek verbeteren	< 3 jaar	1 - 2	+
4	Halte Beerse Lilsedijk	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2 - 6	++
5	Lilsedijk	Fietsconnectie tussen Lilse Bergen en HOV-halte Beerse Lilsedijk verbeteren	< 3 jaar	1 - 2	+
6	Halte Beerse Heibergstraat	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2 - 6	++
7	Heibergstraat	Verbeteren fietsbereikbaarheid van/naar hoppin N12	< 3 jaar	1 - 2	++
8	Halte Vosselaar Dorp	Uitbouw en inrichting hoppin	< 3 jaar	1 - 2 - 4 - 6	++
9	Beersebaan, Hofeinde, Looy	Verbeteren fietsbereikbaarheid van/naar hoppin N12	< 3 jaar	1 - 2	++

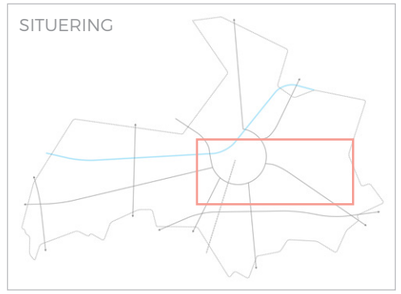
Strategisch project

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-01	Omgeving Beerse-Zuid en N132	Verkeersontsluiting Westrand Zuid	< 10 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6	++++



E | Zone HOV

Overzichtskaart



01 Actie op puntlocatie

01 Actie langs segment of in een gebied

Project

Strategisch project

Strategisch project

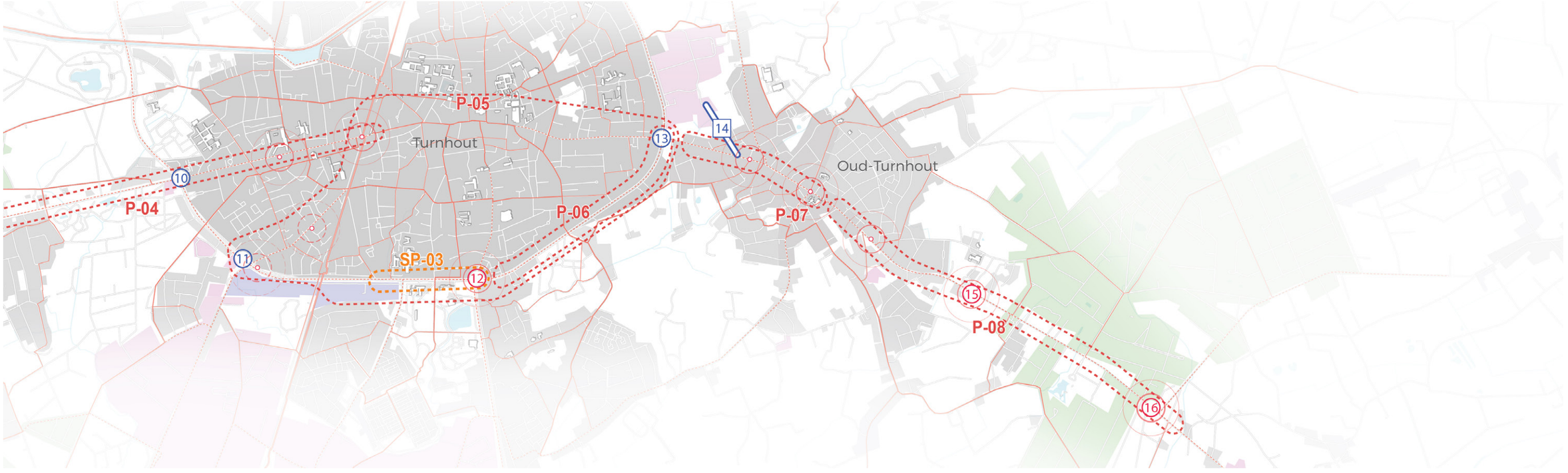
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
SP-03	Omgeving Parklaan	Stedelijk plateau met uitbouw HOV-knooppunt	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6	++++

Actie

ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
10	Steenweg op Antwerpen x Kempenlaan	Herinrichting kruispunt met verbeterde doorstroming voor OV	< 3 jaar	2 - 3	+++
11	Parklaan x Steenweg op Gierle	Herinrichting kruispunt met verbeterde doorstroming voor OV	< 5 jaar	2 - 3	+++
12	Parking Stadspark	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2 - 6	
13	Parklaan x Steenweg op Mol	Herinrichting kruispunt met verbeterde doorstroming voor OV	< 5 jaar	2 - 3	+++
14	Tussen N18 en Bentel	Fiets- en voetgangersdoorsteek naar bedrijven Bentel	< 3 jaar	1 - 2	+
15	Halte Oud-Turnhout Staprijk	Uitbouw en inrichting hoppin	< 5 jaar	1 - 2 - 6	++
16	Kruispunt Steenweg op Mol x Nieuwe Staatsbaan	Uitbouw en inrichting hoppin	< 10 jaar	1 - 2 - 6	++

Project

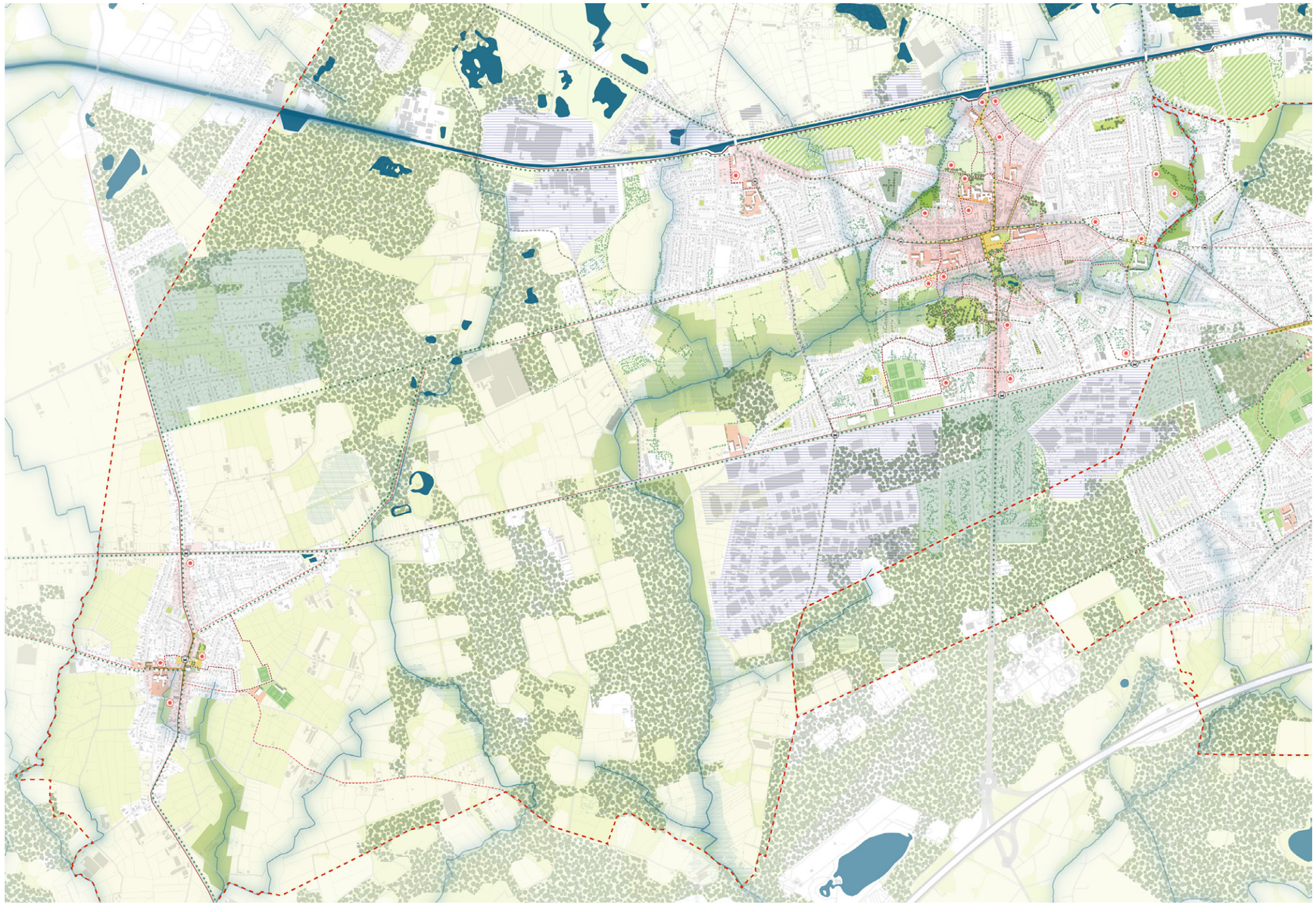
ID	Locatie	Omschrijving	Termijn	Bouwstenen	Impact
P-04	N12 (tussen Molenstraat en R13) - Steenweg op Antwerpen	Gegarandeerde doorstroming voor HOV	< 10 jaar	2 - 3	++++
P-05	Binnenstad Turnhout	Sluipverkeer ontraden (met aandacht voor doorstroming OV, centrumlus bussen en verbinding HOV)	< 3 jaar	1 - 2 - 3 - 4 - 5	+++++
P-06	R13 (tussen Graatakker en Steenweg op Mol)	Waar nodig doorstroming verbeteren voor HOV (bv. VRI beïnvloeding en/of busbaan)	< 10 jaar	2 - 3	++++
P-07	N18 kern Oud-Turnhout	Herinrichting doortocht N18 in Oud-Turnhout (met aandacht voor doorstroming OV)	< 5 jaar	1 - 2 - 3 - 4	+++
P-08	N18 tussen N139 en kern Oud-Turnhout	Gegarandeerde doorstroming voor HOV	< 10 jaar	2 - 3	+++



E | Zone HOV

Acties en projecten in de schijnwerpers

Project 1: Toepassen principes ruimtelijke dorpsvisie Beerse

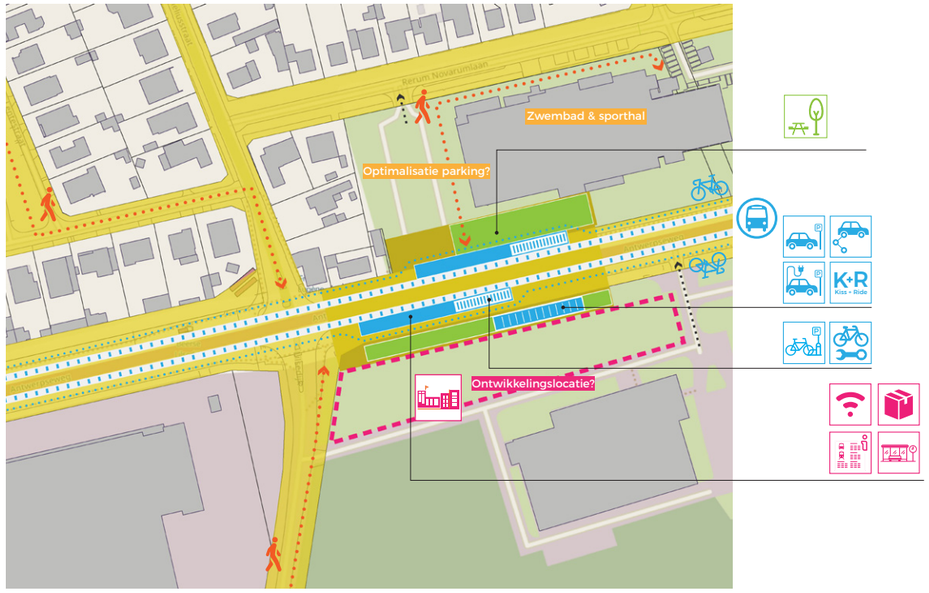


Beerse stelde onlangs een nieuwe ruimtelijke visie voor hun dorpskernen voor. De visie beschrijft hoe de kernen duurzaam versterkt kunnen worden. De realisatie van de HOV-as is volgens de visie cruciaal om de kernen en economische activiteiten in Beerse duurzaam te laten groeien. Om de haltes van de HOV-as beter bereikbaar te maken, worden vanuit de kernen en de woonwijken naar de haltes zachte verbindingen voor voetgangers en fietsers uitgebouwd. Dankzij deze verbindingen zullen de inwoners en bezoekers van Beerse sneller en makkelijker het openbaar vervoer kunnen nemen.

E | Zone HOV

Acties en projecten in de schijnwerpers

Actie 4: Uitbouw en herinrichting hoppin Beerse Lilsedijk

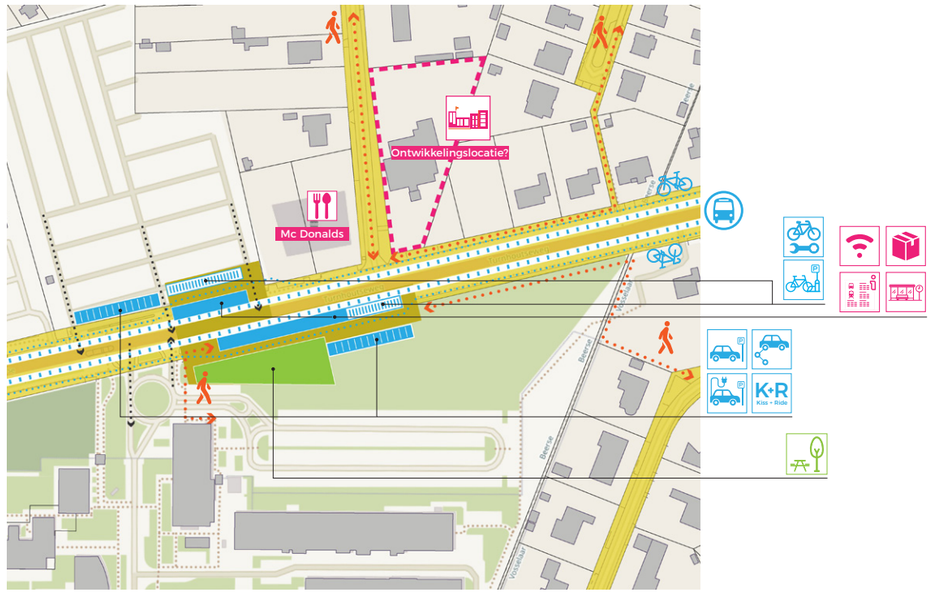


Een potentiële invulling en organisatie van de hoppin aan de Lilsedijk.

Een OV-knooppunt met kleinschalige horeca in Gieten (Nederland).

De halte Beerse Lilsedijk is uiterst geschikt om verder uit te bouwen en in te richten als hoppin. De afbeelding hierboven toont indicatief hoe de ruimte en het netwerk rondom de halte kan ingevuld worden, wanneer de HOV-as gerealiseerd wordt. De nabijheid van het bedrijventerrein Beerse-Zuid maakt voorzieningen voor natransport, zoals deelfietsen, belangrijk. Comfortabele wachtaccomodatie is cruciaal aan een belangrijke HOV-halte. Bovendien kan de toegankelijkheid voor voetgangers tussen de halte en de sportcluster geoptimaliseerd worden.

Actie 6: uitbouw en herinrichting hoppin Beerse Heibergstraat



Een potentiële invulling en organisatie van de hoppin aan de Heibergstraat.

Ruime, comfortabele wachtaccommodatie op het Kolonel Dusartplein in Hasselt.

De halte Beerse Heibergstraat is een goede locatie om door het toekomstig hoogwaardig openbaar vervoer bediend te worden. Voor veel inwoners van Beerse en Vosselaar is het de dichtstbijzijnde halte. Bovendien ligt het aan de hoofdingang van de grote werkgever Janssen Pharmaceutica. Kwalitatieve voorzieningen zoals overdekte fietsenstallingen, een fietsherstelplaats, een pakketautomaat, aangename wachtruimte, etc. zijn aan deze halte noodzakelijk om ze te laten voldoen aan de kwaliteitseisen voor hoogwaardig openbaar vervoer. De ruimte rondom de halte leent zich bovendien tot het creëren van een aangename publieke ruimte.

5 | Samen bouwen aan onze mobiliteit

De samenwerking op een hoger niveau tillen

De ene uitdaging is de andere niet

Wat is er nodig voor de realisatie van de modal shift? Gewoon verder doen zoals we nu bezig zijn, is niet aan de orde. De uitdaging is te complex. Stel, je wil een taart bakken. Dat kan iedereen. Hiervoor heb je een recept. De stappen die je moet volgen en de ingrediënten die je nodig hebt, zijn duidelijk. Stel, je wil een raket bouwen. Dit is technisch uiteraard veel ingewikkelder, waardoor niet iedereen dit kan. De juiste kennis, procedures en onderdelen zijn nodig om dit voor elkaar te krijgen. En dan heb je maatschappelijke uitdagingen zoals het realiseren van een modal shift, echter, die een andere aanpak nodig hebben. Dit is zo'n complexe uitdaging, met veel parameters, betrokkenen, onderlinge afhankelijkheden, motieven en belangen dat er geen geijkte procedures of aanpak voor bestaat.

In de verkenningsnota werd duidelijk aangetoond hoe de vier gemeenten ruimtelijk samenhangen en onderling afhankelijk zijn van elkaar. Het regionaalstedelijk gebied functioneert als een stedelijk centrum voor een ruim verzorgingsgebied in de Kempen. Deze samenhang tussen de vier gemeenten is zo bepalend, dat ook in de uitwerking van beleid samenwerking cruciaal is.

Het is niet de eerste keer dat de vier gemeenten samen een mobiliteitsplan schrijven. Het vorige mobiliteitsplan werd reeds door de vier gemeenten samen uitgewerkt. Uit een beknopte evaluatie van de actietabel uit het vorige mobiliteitsplan blijkt echter dat slechts 30% van de acties gerealiseerd is. We zien enkele belangrijke oorzaken die aan de basis liggen van deze beperkte realisatiegraad:

- Ruimtelijke ontwikkeling en infrastructurele ingrepen zijn per definitie vaak een werk van lange adem. Competenties, middelen, bestuurskracht zijn binnen elk bestuur apart vaak te weinig en/of versnipperd aanwezig.
- Grotere projecten vergen samenwerking met veel partners die niet altijd dezelfde visie hebben. Voor de realisatie van deze complexe projecten is gemandateerde coördinatie nodig.
- De tijd staat niet stil: allerlei ontwikkelingen nopen steeds tot bijsturing en aanpassing van de plannen.

De grenzen van de huidige vrijwillige samenwerking vallen dus deels samen met de redenen waarom een aantal belangrijke projecten niet of moeizaam op gang komen. In het voorliggend mobiliteitsplan definiëren de vier gemeenten een gezamenlijke agenda: de vier gemeenten hebben dezelfde ambitie en doelstellingen vooropgesteld, vanuit een gezamenlijke analyse van de problemen en uitdagingen (zie verkenningsnota). Een gezamenlijke aanpak is nodig om de doelstellingen van het mobiliteitsplan te realiseren. Samenwerking op bovengemeentelijk vlak is absoluut nodig om binnen een ruimtelijk samenhangende regio en vanuit een sterke wisselwerking over diverse sectoren heen tot resultaten op het terrein te komen.

Werk op de plank

De **opdracht van de mobiliteitsdiensten** is de laatste jaren veel complexer geworden. Mobiliteit omvat veel meer dan "wegen en verkeer". Het gaat ook over de impact van mobiliteit op de ruimtelijke ordening en omgekeerd, over de impact op het klimaat, over de impact op de aantrekkingskracht van belangrijke centrumfuncties, over gedragsverandering om de modal shift te bereiken, etc. Daardoor komen veel taken binnen de actieradius van de mobiliteitsambtenaar terecht. Dit gaat van heel uitvoerende taken, over beleidswerk tot het realiseren van grote projecten. Onderstaand schema geeft een eerste overzicht van de **complexiteit en veelheid aan taken en opdrachten** van de mobiliteitsambtenaren in het regionaalstedelijk gebied Turnhout. Het is het resultaat van verkennende gesprekken met de diensten en bevoegde schepenen.

We zien drie grote opdrachten:

1. **Beheer**: Dit zijn alle basistaken voor het dagelijks beheer.
2. **Beleid**: Dit zijn alle taken gericht op beleidsvoorbereiding, -uitvoering en -evaluatie.
3. **Projectenwerking**: Dit zijn alle taken en rollen die opgenomen moeten worden om projecten te realiseren, die niet binnen de dagdagelijkse taken passen.

BEHEER

Hoofdrol: uitvoerend
Taken (niet-limitatief):

- Vergunningen
- Reglementen
- Dagelijkse administratie
- Vragen van bewoners
- Klachtenbehandeling
- Organisatie van evenementen
- Opvolgen inname openbaar domein
- Wegomleidingen
- Nazicht van en advies over ingediende dossiers van verkavelaars, projectontwikkelaars, hogere overheid, nutsmaatschappijen, ...
- Controle op mobiliteitsaspecten bij uitvoering van werken: toezicht op correcte uitvoering, deelname aan werfvergaderingen, ...
- Mobiliteitsoverleg
- Driemaandelijks overleg politie

BELEID

Hoofdrol: adviserend
Taken (niet-limitatief):

- Opstellen en opvolgen van gemeentelijke en bovengemeentelijke beleidsplannen (lokaal mobiliteitsplan, mobiliteitsplan Regio Kempen, mobiliteitsstudie Noorderkempen, beleidsplan ruimte)
- Organiseren en uitvoeren van verkeersstudies
- Opmaak PCV-dossiers
- Adviesverlening inzake complexe mobiliteitsvraagstukken
- Organiseren van sensibiliseringsacties
- Voorbereiden van communicatie
- Opvolgen van wetgeving op vlak van mobiliteit
- Onderzoeken van subsidiemogelijkheden
- Optreden als vertegenwoordiger van de gemeente bij hogere overheden in overlegorganen inzake mobiliteit: PSG, AWV, VVSG

PROJECTENWERKING

Hoofdrollen:

- Projectmanagement: verantwoordelijk voor het vooropgestelde resultaat, de inzet van personeel en middelen (incl. opvolging financiën), en de inhoudelijke afstemming met andere projecten in de gemeente.
- Procesmanagement: verantwoordelijke van het proces, m.a.w. zorgt ervoor dat de juiste stappen op het juiste moment met de juiste mensen gezet worden.

Taken (niet-limitatief):

- Ramingen en budgetvoorstellen opmaken
- Dossierplanning opstellen
- Volledige voorbereiding en afwerking van dossiers voor uitvoering van werken, leveringen of diensten in eigen beheer en/of van diensten die zijn toegewezen aan een studiebureau
- Procescoördinatie met andere gemeentediensten en externe partners
- Verzorgen van communicatie voor en tijdens projecten
- Bewaken van de voortgang van het project/product/dossier

Naar een betere samenwerking

Zoals eerder al aangegeven beschikt één partner, publiek of privaat, zelden nog over alle nodige competenties en bevoegdheden om – zeker complexe projecten – vlot tot een goed einde te brengen. De organisatie van een netwerk is dus een conditio sine qua non om tot resultaten te kunnen komen. Zeker ook vanuit het perspectief van de gebruiker (inwoner of bezoeker van het regionaalstedelijk gebied) is de prestatie van het netwerk belangrijker dan de prestatie van de individuele organisaties.

De basis is het **realiseren van gemeenschappelijke doelstellingen**. Het gaat enerzijds over de eigen doelstellingen, en anderzijds over doelstellingen van het netwerk als geheel.

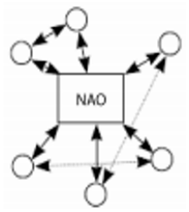
Samenwerken in een netwerk kunnen we op drie verschillende manieren:

Zelfregulerend netwerk

Ad hoc samenwerking op basis van onderhandelen en vertrouwen.

Leiderorganisatie-netwerk

Samenwerking aangestuurd vanuit één leiderorganisatie (is één van de gemeenten).



Netwerk administratieve organisatie

Samenwerking tussen organisaties op basis van duidelijke doelstellingen, rollen en verantwoordelijkheden gemanaged door een aparte entiteit. Ze is verantwoordelijk voor de organisatie van transparante processen om gezamenlijk de strategische keuzes te maken voor knelpunten die door aparte gemeentes niet opgelost kunnen worden.

Gebaseerd op Types netwerken volgens Provan en Kenis (2007)

We moeten **keuzes maken** over hoe de vier gemeenten zich anders gaan organiseren om de doelstellingen van het mobiliteitsplan te realiseren. Aan deze criteria moet het samenwerkingsmodel voldoen:

CRITERIA SAMENWERKINGSMODEL

- ☑ De samenwerking moet de meerkernige identiteit van het regionaalstedelijk gebied versterken: Samenwerking die impact heeft op de kernactiviteiten van een lokaal bestuur kan alleen maar lukken als elke partner zich goed herkent in de gezamenlijke ambities en vooropgestelde resultaten. De samenwerking moet die identiteiten versterken en complementair een gezamenlijk profiel uitdragen.
- ☑ De samenwerking moet leiden tot een geïntegreerde aanpak in functie van een samenhangend programma: Rekening houdend met de ervaringen uit het verleden willen we vermijden dat de verschillende plannen, acties, projecten… los van elkaar en gemeente per gemeente moeten aangepakt worden.
- ☑ De samenwerking moet ertoe leiden dat beslissingen samen genomen worden: Een slagvaardig netwerk van de verschillende overheden en maatschappelijke stakeholders, met een duidelijk mandaat en de nodige beslissingskracht om projecten te sturen, is nodig om tot een geïntegreerde aanpak van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op stadsregionaal niveau te komen.
- ☑ De samenwerking moet zowel intern als extern meerwaarde creëren:
  - Intern: Door samen te werken bereiken de gemeenten wat ze alleen niet zouden kunnen bereiken. Ze is ook afhankelijk van de inzet van de verschillende organisaties. Voor inwoners maakt het niet uit wie bv. een fietsroute realiseert, zolang hij/zij maar veilig en aangenaam van de ene plek naar de andere geraakt.
  - Extern: Door middel van de samenwerking kunnen we grensoverschrijdende projecten tot een goed einde te brengen én gezamenlijk naar de andere bestuursniveaus en actoren een visie op lange termijn te koppelen aan een actieprogramma op korte en middellange termijn.
- ☑ De samenwerking moet toekomstbestendig zijn: door samen te werken staan we sterken tegenover de uitdagingen van nu en van de toekomst.

Stappenplan

Om tot een nieuw model van samenwerking te komen, is het nodig om een intensief traject samen af te leggen. We hebben samen al enkele eerste stappen gezet om de samenwerking te evalueren, maar dit werk is nog niet af. Hieronder staan de 6 stappen die gezet moeten worden.

6 STAPPEN TOT EEN NIEUW SAMENWERKINGSMODEL

1. **Evaluatie huidig samenwerkingsmodel: hoe organiseerden we ons in het verleden? Wat ontbrak? Waarvoor heeft men wie/wat echt nodig en waarom? Wat moet echt door het netwerk opgenomen worden, omdat het anders niet lukt?**
2. **Engagement van alle partners om in 2022 samen tot keuzes te komen vanuit criteria.**
3. **Opmaak mogelijke scenario's**
4. **Komen tot voorkeursscenario**
5. **Keuze van scenario, met middelen en mandaten**
6. **Implementatie van scenario**

Monitoring en bijsturing

Monitoring en bijsturing is cruciaal om het bereiken van doelstellingen en ambities te garanderen.
In het kader van dit mobiliteitsplan zal een monitoringsysteem uitgewerkt worden, waarbij gemeten kan worden in welke mate de ambitie omtrent modal shift bereikt wordt. Indien de ambitie niet gehaald wordt, is bijsturing in het beleid noodzakelijk. De monitoring gebeurt in het laatste jaar van de legislatuur van het lokaal bestuur, de bijsturing in het eerste jaar.

Verplaatsingen veranderen gaat over gedrag veranderen

En daarvoor is meer nodig dan infrastructuur alleen …

Eén van de belangrijkste pijlers van het mobiliteitsplan is om de leefbaarheid in de vier gemeenten te verhogen door het aantal verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer te vermeerderen en het autogebruik te verminderen. De instrumenten die we hiervoor inzetten focussen niet enkel op infrastructuur en aanpassingen in de publieke ruimte, maar ook op gedragsverandering. We willen dan ook sterk inzetten op een mental shift.

We zetten ook in op een mental shift. Die is cruciaal om ons verplaatsingsgedrag aan te passen.

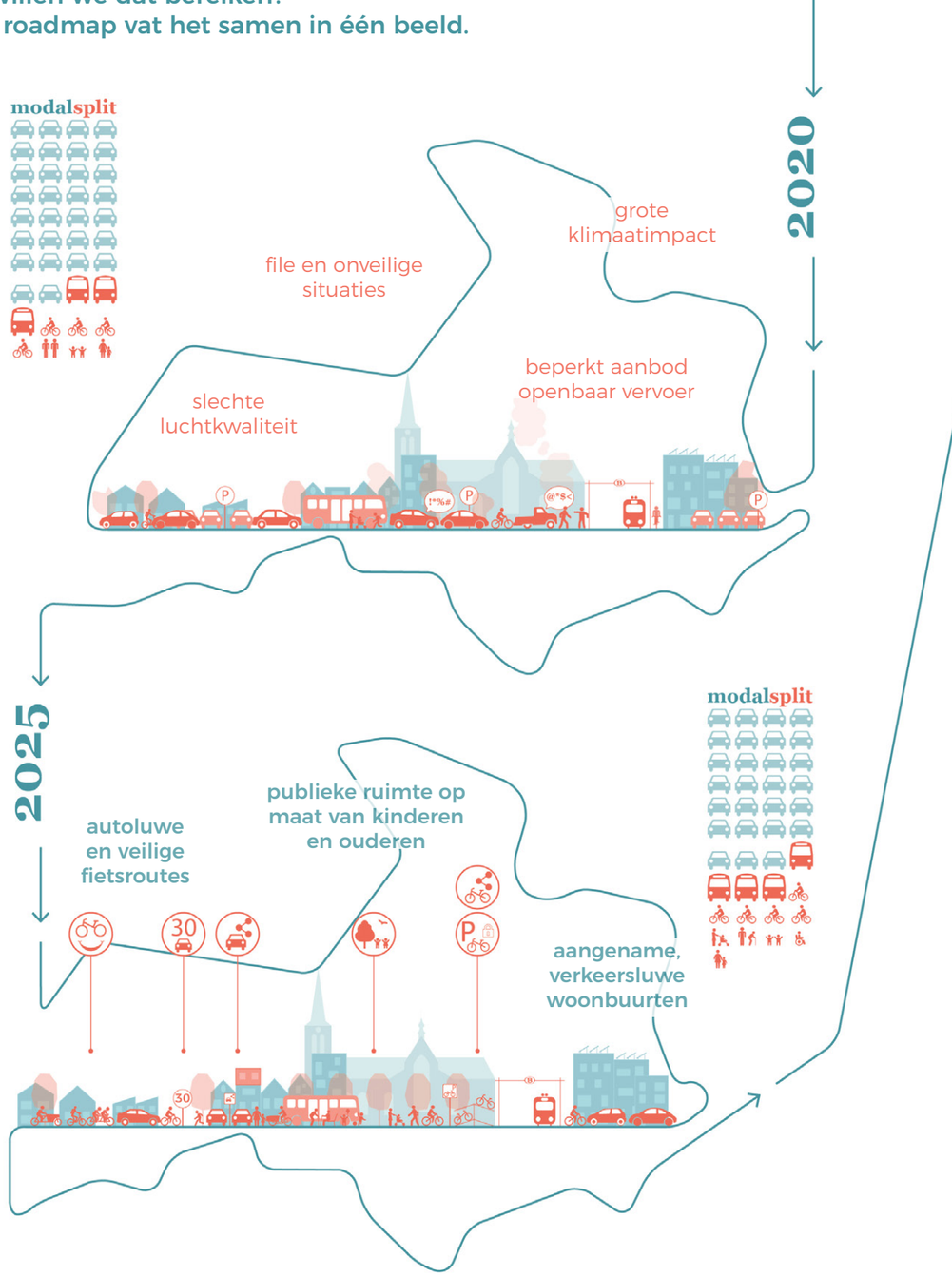
Om ons te verplaatsen maken we keuzes: soms gaan we te voet of met de fiets, soms met het openbaar vervoer, soms met de wagen en soms is het een combinatie van verschillende manieren. We maken deze keuze soms heel doordacht, maar meestal doen we wat we gewoon zijn om te doen. We zullen dan ook werk maken van een doordachte communicatiestrategie die inwoners aanzet om meer te voet te gaan, de fiets of het openbaar vervoer te nemen en verkeersdeelnemers aanzet tot veilig en hoffelijk gedrag.

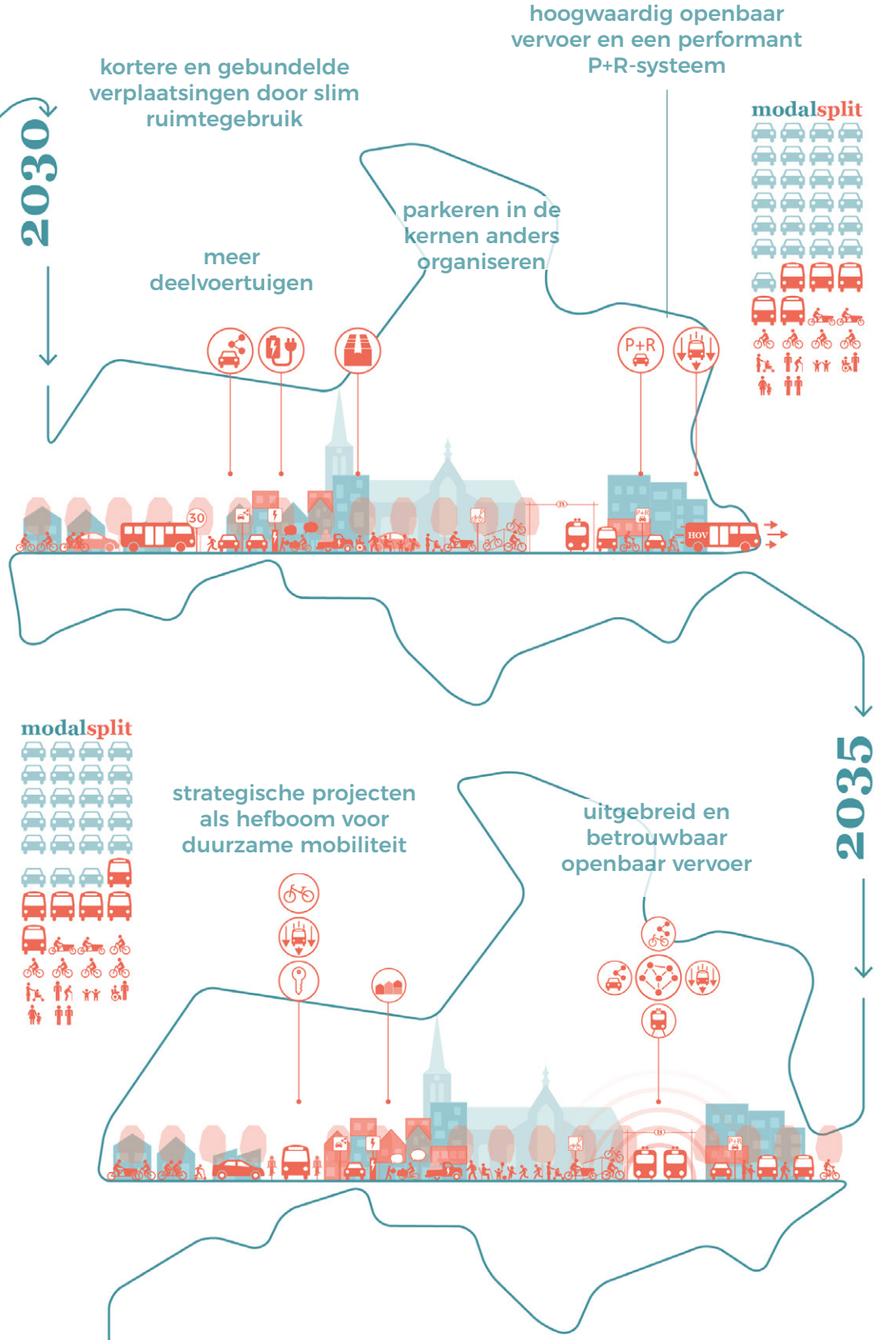
De modal shift kunnen we alleen realiseren als iedereen mee is.

6 | Roadmap

Roadmap

**Wat willen we bereiken in 2035? Welke tussenstappen zijn er?
Hoe willen we dat bereiken?
Onze roadmap vat het samen in één beeld.**





Slotwoord

Met dit mobiliteitsplan zijn we klaar voor de toekomst. Een toekomst waarin onze stad, dorpen en wijken aangenaam en veilig zijn. Waar kinderen ongeremd kunnen buiten spelen en waar ouderen samen kunnen keuvelen op straat.

Enkele duidelijke doelstellingen tonen waar we de komende jaren naar toe willen: een gezonde en veilige omgeving, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

De bouwstenen en instrumenten tonen hoe we die doelstellingen kunnen bereiken. In het gebiedsgericht programma laten we zien welke concrete acties en projecten op korte en lange termijn gepland zijn.

Samen maken we, met dit mobiliteitsplan als leidraad, onze gemeenten aangenamer en veiliger.

Dit plan is er dankzij een intensieve samenwerking tussen onze vier gemeenten. Mobiliteit overstijgt immers de gemeentegrenzen. Daarom willen we, ook na dit plan, samen verder bouwen aan onze mobiliteit. We zijn ervan overtuigd dat samenwerken ons helpt om snellere en betere resultaten te boeken.

We kunnen onze ambities niet bereiken zonder jullie, de inwoners van Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar. Met jullie hulp en dankzij jullie inzet maken we van onze gemeenten dé ideale plek om te wonen, werken, spelen, winkelen, … Een gezonde en veilige omgeving waar iedereen zich thuis voelt.

Inge Bruynooghe, voorzitter gemeenteraad Vosselaar
Bruno Peeters, voorzitter gemeenteraad Oud-Turnhout
Peter Segers, voorzitter gemeenteraad Turnhout
Freddy Smans, voorzitter gemeenteraad Beerse

Verder lezen

Dit mobiliteitsplan is geïnspireerd door tal van onderzoeken, boeken en beleidsdocumenten.

Hieronder vindt u een greep uit deze documenten.
Laat u vooral zelf inspireren!

Bouwen aan autoluwe, groene en gezonde leefbuurten (Vlaams Bouwmeester)

Fix the mix (Fietsberaad Vlaanderen)

Naar een gezonde stad te voet (College van Rijksadviseurs, NL)

Ontwerpen van toekomstbestendige woonomgevingen (Departement Omgeving)

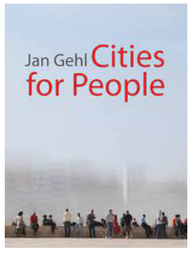
Van parkeer- en stallingsnormen naar een mobiliteitsnorm (Fietsberaad Vlaanderen)

Basisbereikbaarheid: een nieuwe Vlaamse visie op mobiliteit (Vlaamse Overheid)

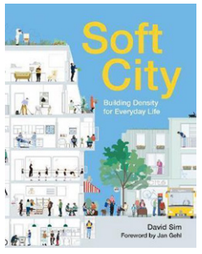
Vervoerregio Kempen

Provincie Antwerpen: Studie Noorderkempen - Fietsbarometer - Beleidsplan Ruimte

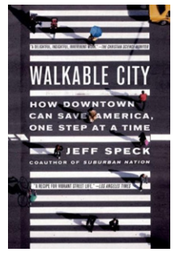
Boeken



Cities for people (Jan Gehl)



Soft city (David Sim)



The Walkable City (Jeff Speck)

The High Cost of Free Parking (Donald Shoup)

Het recht van de snelste (Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet)

7 | Bijlagen

Bijlage

Onderstaande tabel toont een overzicht van alle hoppins die in dit mobiliteitsplan geselecteerd worden. Voor meer info over hoppins en hoe deze selectie en categorisering tot stand gekomen is, neem een kijkje op p. 40-41.

OVERZICHT HOPPINS MOBILITEITSPLAN BEERSE - OUD-TURNHOUT - TURNHOUT - VOSSELAAR			
Gemeente	**Locatie**	**Categorie**	**Subcategorie (indien lokaal)**
Beerse	Kruispunt N12 x N104	Lokaal	Hoofdknoop openbaar vervoer
Beerse	Vlimmeren (Dorp)	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Beerse	Den Hout	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Beerse	Kruispunt N12 x Lilsedijk	Lokaal	Bestemmingsknoop
Beerse	Kruispunt N12 x N132 (Bax)	Lokaal	Hoofdknoop openbaar vervoer
Beerse	Kruispunt N12 x Heibergstraat	Lokaal	Bestemmingsknoop
Beerse	Beerse (Dorp)	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Oud-Turnhout	Kruispunt N12 x Polderstraat	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Oud-Turnhout	Kruispunt N18 x Tramwissel	Lokaal	Bestemmingsknoop
Oud-Turnhout	Dorp	Lokaal	Hoofdknoop openbaar vervoer
Oud-Turnhout	Staprijk	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Oud-Turnhout	Kruispunt N18 x N139	Lokaal	Park-and-ride
Turnhout	Station	Interregionaal	
Turnhout	Markt	Regionaal	
Turnhout	Graatakker	Regionaal	
Turnhout	Campus Blairon	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Galgenbeekweg	Lokaal	Bestemmingsknoop
Turnhout	AZ Campus Sint-Jozef	Lokaal	Bestemmingsknoop
Turnhout	Stelplaats	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Kruispunt Steenweg op Merksplas x Fonteinstraat	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Zeshoek	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Boomgaardstraat	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Kruispunt N140 x Zierenbosstraat	Lokaal	Bestemmingsknoop
Turnhout	Parkwijk	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Kruispunt N19 x Everdongenlaan	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Kruispunt N19 x Tielendijk	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Schorvoort	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Turnhout	Klein Engeland	Lokaal	Bestemmingsknoop
Turnhout	Heizijde	Buurt	
Turnhout	Loechtenberg	Buurt	
Turnhout	Smiskensstraat	Buurt	
Turnhout	Parklaan	Buurt	
Turnhout	Hovenierstraat x Varenstraat	Buurt	
Turnhout	Steenweg op Oosthoven	Buurt	
Turnhout	Melkhoek	Buurt	
Turnhout	Eysels	Buurt	
Turnhout	FRAC	Buurt	
Turnhout	Parkring	Buurt	
Turnhout	Sinteldreef - Heidevenstraat	Buurt	
Turnhout	Brandhoef - Welvaartstraat	Buurt	
Turnhout	Zevendonk Kerk	Buurt	
Turnhout	Korte Albertstraat	Buurt	
Turnhout	Oude Kaai	Buurt	
Turnhout	Begijnendreef	Buurt	
Turnhout	Kasteelloop	Buurt	
Turnhout	Muylenberg	Buurt	
Turnhout	Nieuwe kaai	Buurt	
Turnhout	Koningin Astridlaan	Buurt	
Turnhout	Gierledreef (Nieuwe Erven)	Buurt	
Turnhout	Smalvoortstraat	Buurt	
Turnhout	Fonteinstraat	Buurt	
Vosselaar	Kruispunt N12 x Schoolstraat	Lokaal	Hoofdknoop openbaar vervoer
Vosselaar	Diepvenneke	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Vosselaar	Kruispunt N140 x Veedijk	Lokaal	Bestemmingsknoop
Vosselaar	De Moer	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer
Vosselaar	Berkenmei	Lokaal	Aanvullende knoop openbaar vervoer

BEERSE OUD-TURNHOUT TURNHOUT VOSSELAAR