



Mobiliteitsstudie Middenkempen

Colofon

De deputatie van de provincie Antwerpen:

Voorzitter: Cathy Berx, Gouverneur

Leden: Luk Lemmens

Ludwig Caluwé

Inga Verhaert

Jan De Haes

Peter Bellens

Rik Röttger

Provinciegriffier: Danny Toelen

Opdrachtgever van de studie: Dienst Mobiliteit

Opdrachthouders van de studie: Vectris, Stramien

Verantwoordelijke uitgever:

Wim Lux, departementshoofd departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit (DREM), Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen

Wettelijk depot: D/2018/0180/15

Voorwoord

De bovenlokale mobiliteitsstudie voor de Middenkempen is het resultaat van een intense samenwerking tussen de provincie Antwerpen, de steden Geel en Herentals en de gemeenten Grobbendonk, Kasterlee, Lille, Olen, Ranst, Vorselaar en Zandhoven. Ook enkele Vlaamse en federale instanties waren bij het studieproces betrokken.

Mobiliteit gaat over meer dan verkeer. Het behelst ook leefbare dorpskernen, veiligheid, gezondheid en klimaat. Dit vereist een goede ruimtelijke planning met doordachte ingrepen in de open ruimte en de stedelijke gebieden.

Tot voor kort werkte elke gemeente eigen oplossingen uit, maar dikwijls bleek dat een oplossing voor de ene een probleem was voor de andere. Een gezamenlijke aanpak is noodzakelijk.

Om tot een gemeenschappelijke visie te komen, deed iedere partner een eigen inbreng. Juiste cijfers en de geschiedenis van de streek vormden de grondstof om mee verder te werken. De provincie Antwerpen bouwde er in een ruimer kader op voort.

Binnen dit kader werken we over de gemeentegrenzen heen aan een duurzame toekomst. Daarbij streven we naar minder vrachtverkeer in de dorpskernen en promoten we het vervoer van goederen over het water. Verder is het weren van sluipverkeer op de landelijke wegen een belangrijke doelstelling, zodat het daar weer veilig en comfortabel fietsen wordt. Een ander actiepunt is de verdere uitbouw van goede assen voor het open-

baar vervoer. Met al deze ingrepen willen we de onhoudbare verkeersdruk in de Middenkempen wegnemen.

We zijn ervan overtuigd dat de uitwerking en uitvoering van deze nieuwe, gemeenschappelijke visie ten goede komt aan alle negen gemeenten en dat de Middenkempen er als geheel op vooruit zal gaan.

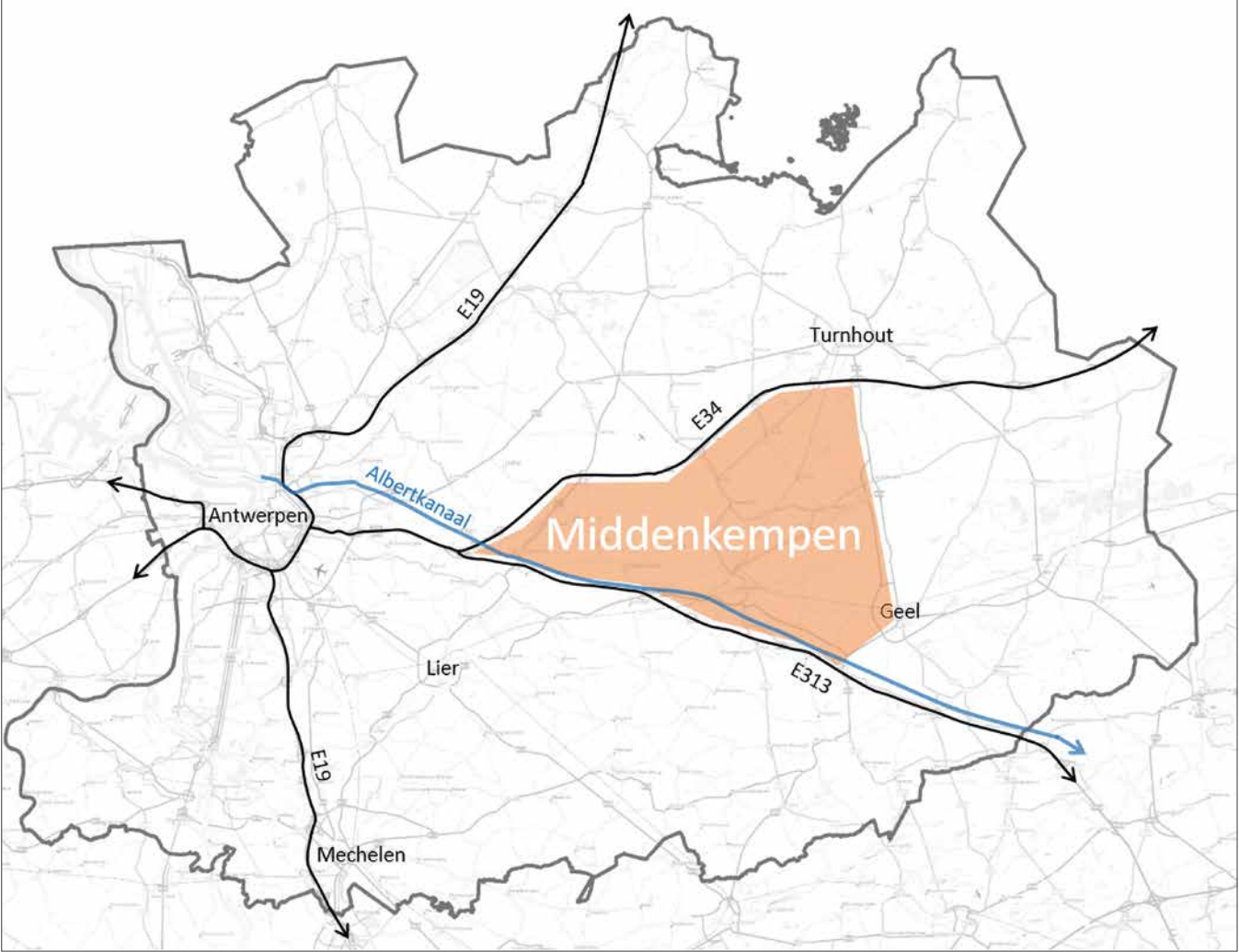
Mijn dank gaat uit naar de steden en gemeenten die deze mobiliteitsstudie samen uitwerkten en in de gemeenteraad hebben bekrachtigd. Ook een oprecht woord van dank aan de studie-bureaus, de betrokken Vlaamse en federale instanties en alle andere actoren die elk op hun eigen wijze hebben bijgedragen tot het eindresultaat.

Luk Lemmens

Gedeputeerde voor Mobiliteit provincie Antwerpen
Mei 2018



Situering studiegebied



Inhoudstafel

| | | | |
|---|-----------|--|--|
| 1. We rijden ons vast | 6 | | |
| 1.1. De snelwegen lopen vol | 6 | | |
| 1.2. Het sluipverkeer verstikt de lokale wegen | 6 | | |
| 1.3. Onze ruimtelijke ordening zorgt voor problemen | 7 | | |
| 2. Naar een duurzame mobiliteit | 8 | | |
| 2.1. Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afgestemd | 8 | | |
| 2.2. Er is ook leven naast de auto | 9 | | |
| 3. Sterke bouwstenen voor een gemeenschappelijke toekomstvisie | 10 | | |
| 3.1. Gemeenten slaan de handen in elkaar | 10 | | |
| 3.2. De rol van de provincie Antwerpen | 12 | | |
| 3.3. Diverse partners leveren extra expertise | 12 | | |
| 4. Een blauwdruk voor de mobiliteit in de Middenkempem | 14 | | |
| 4.1. Een logische samenhang van het weggennetwerk | 14 | | |
| 4.1.1. Vlot verkeer op de hoofdwegen | 14 | | |
| 4.1.2. Twee noord-zuidverbindingen | 16 | | |
| 4.1.3. Tonnagebeperking | 16 | | |
| 4.1.4. Rust op de lokale wegen | 16 | | |
| 4.2. Een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen | 18 | | |
| 4.2.1. Ter Straten Ranst | 18 | | |
| 4.2.2. Beverdonk | 18 | | |
| 4.2.3. Bedrijventerreinen Herentals | 18 | | |
| 4.2.4. Umicore en Bobbejaanland | 19 | | |
| 4.3. Een hoogwaardig openbaar vervoer | 20 | | |
| 4.3.1. Het spoornetwerk | 20 | | |
| 4.3.2. Snelbussen met haltes op de snelweg | 22 | | |
| 4.3.3. Sneltram langs de snelweg | 22 | | |
| 4.4. Kwaliteitsvolle en veilige fietsverbindingen | 24 | | |
| 4.4.1. Fietsostrades | 24 | | |
| 4.4.2. Autoluwe fietsroutes | 24 | | |
| 4.5. Zorgen voor een optimale onderlinge afstemming | 26 | | |
| 5. Van idee naar praktijk | 28 | | |
| 5.1. Een actietabel | 28 | | |
| 5.2. Drie hoofdprincipes | 28 | | |
| 6. Besluit | 30 | | |

1. We rijden ons vast

1.1. De snelwegen lopen vol

De files in Vlaanderen nemen alsmaar toe. Vooral rond Antwerpen en Brussel lopen de vertragingen op de weg vaak hoog op. Niet alleen moeten we over een langere afstand aanschuiven, het neemt ook meer tijd in beslag voor de files zijn opgelost. De files in de Kempen behoren tot de meest hardnekkige. In de ochtendspits schuiven de auto's richting Antwerpen al aan vanaf Herentals-West op de E313 en vanaf Zoersel op de E34.



File op knooppunt E313 - E34

1.2. Het sluipverkeer verstikt de lokale wegen

Een van de nare gevolgen van de drukte op de snelwegen is dat ook de lokale wegen dichtslibben. Steeds meer automobilisten proberen de files te omzeilen door te kiezen voor routes door de dorpen. Dit zorgt voor een toenemende onveiligheid en het legt een hypotheek op de leefbaarheid in de dorpskernen. Door zijn ligging in de driehoek tussen de snelwegen Antwerpen-Has-selt (E313), Antwerpen-Eindhoven (E34) en de Kempische Noord-Zuidverbinding (N19/N19g) wordt de Middenkempen zwaar door deze problematiek getroffen.



Druk verkeer op een lokale weg

1.3. Onze ruimtelijke ordening zorgt voor problemen

De verkeersdrukke en files zijn voornamelijk het gevolg van het feit dat we met zijn allen te veel de auto nemen, al is het soms de enige optie. Door onze ruimtelijke (wan)ordening met lintbebouwing en verkavelingen op afgelegen locaties zijn we al te vaak op de wagen aangewezen om ons vlot van woonplaats naar bestemming (werk, winkels, recreatie, ...) te verplaatsen. Ook de ongunstige ligging van bepaalde, meestal historisch gegroeide bedrijventerreinen zorgt ervoor dat zwaar verkeer door de woonkernen moet.



Recreatiegebied



Bedrijventerrein met naastgelegen woonwijk



Verkaveld landschap

2. Naar een duurzame mobiliteit

2.1. Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afgestemd

Om het verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen, moeten we het gebruik van de verschillende autosnelwegen, steenwegen, dorpsstraten, fiets- en voetpaden beter op elkaar afstemmen. Ook de ruimtelijke ordening moet daaraan worden gekoppeld. Als meer mensen in een dorpskern wonen, in de nabijheid van functies zoals scholen en winkels, kunnen meer verplaatsingen te voet en met de fiets gebeuren. Knooppunten van het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld de stationsomgevingen van Geel

en Herentals, zijn tevens ideale locaties voor de ontwikkeling van plekken waar veel mensen wonen, werken en zich ontspannen. De stations kunnen worden uitgebouwd tot knooppunten waar trein, bus en (deel)fiets samenkomen en naadloos op elkaar aansluiten.



Knooppunt Herentals: trein, bus, Blue-bike



Treinstation Olen

2.2. Er is ook leven naast de auto

Vandaag gebeurt in de Middenkempen bijna 70% van de verplaatsingen met de auto, tegenover 30% met het openbaar vervoer of de fiets. Hoe meer we kiezen voor de duurzamere alternatieven, hoe vlotter het overblijvende, 'noodzakelijke' auto- en vrachtverkeer zal zijn. Om bijvoorbeeld naar een verhouding van 50/50 te gaan moet het aantal fietsers met de helft stijgen en het aantal gebruikers van het openbaar vervoer verdubbelen. Geen sinecure dus.

De fietsverplaatsingen moeten als onderdeel van een groter geheel worden bekeken. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om grote afstanden met de auto of het openbaar vervoer af te leggen en de eerste en/of laatste kilometers met de fiets.

De elektrische fiets en speed pedelec vergroot tevens de mogelijkheden: hij laat toe om grotere afstanden te overbruggen.

Voor het vrachtverkeer ligt een deel van de oplossing in meer vervoer via het spoor en over het water. De containerterminals in Laakdal en Grobbendonk zijn alvast een succes en halen heel wat vrachtwagens richting de haven van Antwerpen uit de file.



(Watergebonden) Bedrijvigheid langs Albertkanaal



Goederenvervoer over Albertkanaal

3. Sterke bouwstenen voor een gemeenschappelijke toekomstvisie

3.1. Gemeenten slaan de handen in elkaar

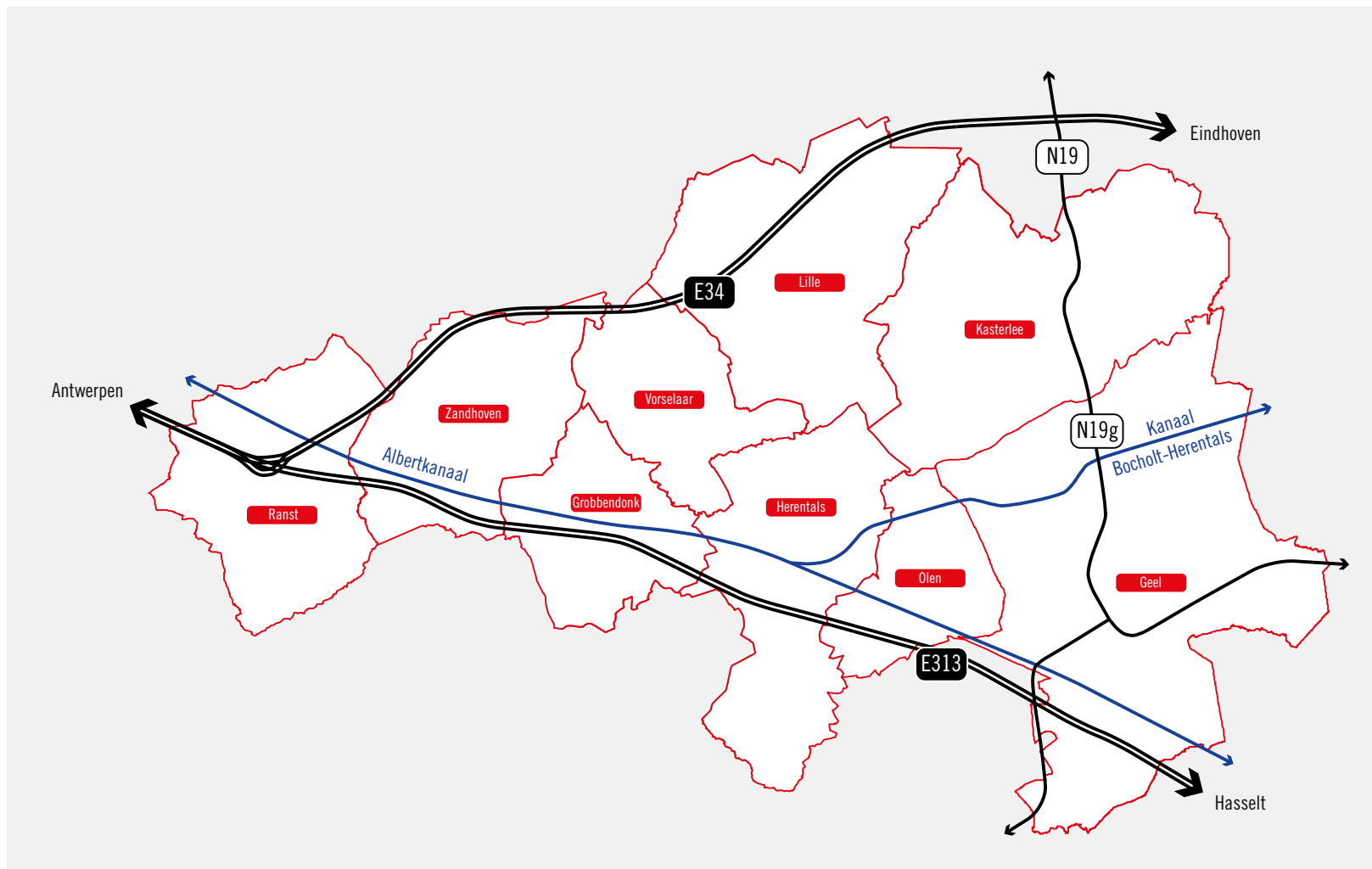
De oplossingen die moeten vermijden dat de wegen in de Middenkempen verder dichtslibben, liggen niet steeds binnen het bereik van elke gemeente afzonderlijk. Soms hebben gemeenten uiteenlopende meningen. In een aantal gevallen kunnen de maatregelen die een gemeente neemt zelfs voor nieuwe problemen zorgen in andere gemeenten. Een gezamenlijke oplossing op regionaal vlak is daarom belangrijk.

Naar analogie met de Noorderkempen, waar vijftien gemeenten

in het gebied tussen de snelwegen Antwerpen-Eindhoven (E34) en Antwerpen-Breda (E19) al een zevental jaar samenwerken om de mobiliteit in hun regio te verbeteren, sloegen ook Zandhoven, Ranst, Grobbendonk, Vorselaar, Herentals, Geel, Olen, Lille en Kasterlee de handen in elkaar. Zij wilden een soortgelijke gezamenlijke aanpak voor de Middenkempen opzetten.



Participerende gemeenten



3.2. De rol van de provincie Antwerpen

Voor het uittekenen van hun regionaal mobiliteitsplan kregen de negen gemeenten uit de Middenkempem ondersteuning van de provincie Antwerpen, die een coördinerende taak op zich neemt.

De eerste bouwstenen daarvoor zijn al gelegd in 2015. Eerst heeft de provincie Antwerpen samen met de 9 gemeenten alle knelpunten grondig geanalyseerd. Daarbij kwamen via de beleidsverantwoordelijken (burgemeesters en schepenen) en de bevoegde ambtenaren (mobiliteit, ruimtelijke ordening) ook alle noden en wensen van de deelnemende gemeenten op tafel. Vervolgens heeft de provincie Antwerpen de studiebureaus Vectris cvba en Stramien cvba aangesteld om mogelijke oplossingen te zoeken, rekening houdend met de kansen die zich aandienen.

Tijdens het hele proces hebben alle betrokken partners intensief overlegd. Dat gebeurde in diverse workshops, die geografisch of thematisch waren.

Een stuurgroep met de burgemeesters en schepenen, geleid door de gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Antwerpen Luk Lemmens en aangestuurd door de provinciale dienst Mobiliteit, nam uiteindelijk de strategische beslissingen.

Het hele proces mondde uit in een strategische visie en actieplan voor de komende vijf tot twintig jaar. De gemeenteraden van de deelnemende steden en gemeenten en de provincieraad hebben dit toekomstplan voor de mobiliteit in de Middenkempem intussen ook bekrachtigd.

3.3. Diverse partners leveren extra expertise

De opmaak van een strategische visie voor de mobiliteit voor de Middenkempem is overigens breed gedragen. Bij het hele proces betrok de provincie Antwerpen ook diverse actoren uit de mobiliteitswereld. Dit waren onder andere de Vlaamse instanties De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer, Mobiliteit en Openbare Werken - Beleid, Departement Omgeving en De Vlaamse Waterweg en de federale instanties NMBS en Infrabel. Zij zorgden voor de inbreng van extra expertise en een draagvlak op hoger schaalniveau.



4. Een blauwdruk voor de mobiliteit in de Middenkempen

Hoe vlot het verkeer in de Middenkempen verloopt, hangt grotendeels af van de situatie in en rond Antwerpen. De files in de richting van de Scheldestad zijn niet alleen dagelijkse kost, ze worden ook steeds langer. Aanvankelijk was het tijdens de spits aanschuiven vanaf Massenhoven. Nu gaat het er al vertraagd of stapvoets aan toe vanaf Herentals-West of zelfs Olen.

De studie over de mobiliteit in de Middenkempen ambieert niet om de files op de snelwegen op te lossen, maar wel om de mobiliteit in het gebied tussen de E34, E313 en N19/N19g aan te pakken. In dit gebied is het vaak lastig om zich vlot te verplaatsen. Het doorgaand verkeer, het plaatselijk verkeer en het transport van en naar de bedrijven in de regio zijn soms moeilijk te verzoenen.

4.1. Een logische samenhang van het weggennetwerk

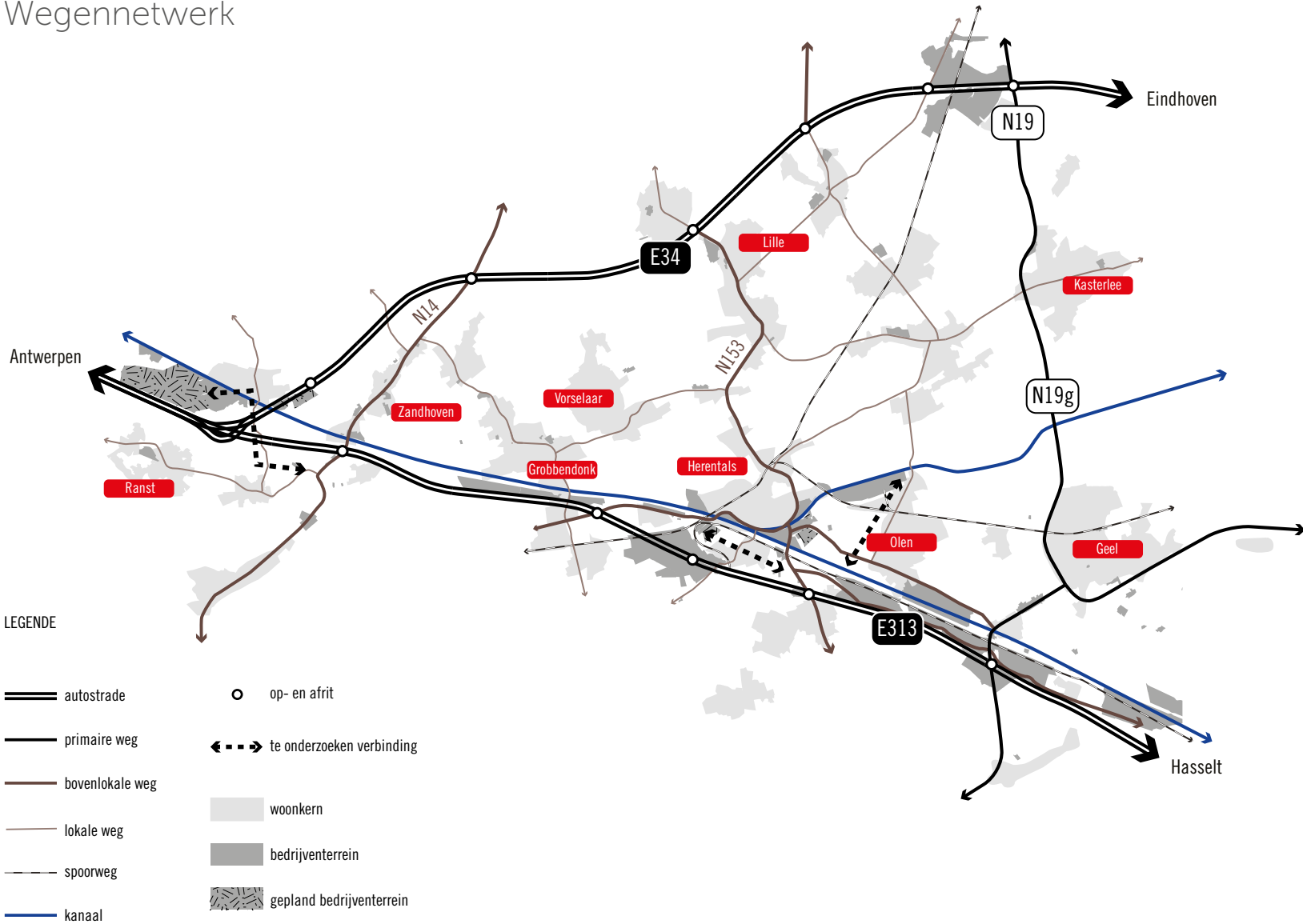
4.1.1. Vlot verkeer op de hoofdwegen

Zowat 60% van alle verkeer in de Middenkempen is doorgaand. Dit betekent dat het niet in de regio zelf moet zijn maar thuishoort op de E313, E34 en N19/N19g, verder genoemd 'de hoofdwegen'. Hoewel deze hoofdwegen vaak 'vol' zitten, is het aanleggen van bijkomende rijstroken geen goed idee. Extra wegcapaciteit voor de auto trekt alleen maar meer verkeer aan.

Bovendien blijft de Ring van Antwerpen een flessenhals waar de verkeersstromen samenkomen. Optimalisaties dringen zich op:

- In Geel moet de Antwerpseweg (N19) worden heringericht, samen met een verbetering van de aansluiting op de Ring rond Geel (R14). Het verkeer dat van deze R14 naar de snelweg wil, wordt vaak opgehouden door vertragende of stilstaande auto's van en naar de detailhandelszaken langs de Antwerpseweg.
- Op de N19 tussen de N19g en de E34 kan het doorgaand verkeer van het lokaal verkeer gescheiden worden. Voorts kunnen we ook een aantal aansluitingen op deze weg ter discussie stellen.
- Op het knooppunt E34 en E313 komen beide snelwegen samen, maar kan niet van snelweg gewisseld worden. Door de vervollediging van de 'knoop van Ranst' zou het verkeer van de lokale bedrijvzones, en het autoverkeer in het algemeen, de andere snelweg kunnen bereiken zonder een doorsteek te maken via de N14 in Zandhoven. Uit het gevoerde onderzoek blijkt dit alleen een optie te zijn wanneer er bijkomende bedrijvigheid in en rond deze knoop wordt ontwikkeld.

Wegennetwerk



4.1.2. Twee noord-zuidverbindingen

Tussen de E313, E34 en N19/N19g zijn er geen grote assen die toelaten om snel van de ene hoofdweg naar een andere te rijden.

Zowel de N153 (Lille-Herentals) - R15 (Ring rond Herentals) als de N14 in Zandhoven dienen om van de woonkernen naar de hoofdwegen te rijden.

- Op de N153 kan door het ondertunnelen van de spoorweg aan de Poederleeseweg de doorstroming verbeteren.
- Voor de R15 kijken we naar een visie op lange termijn, eventueel in combinatie met een nieuwe oost-westverbinding.
- De N14 op het grondgebied van Zandhoven is al grotendeels heringericht. De aanpassing van het op- en afrittencomplex in Massenhoven vormt het sluitstuk van die operatie.

4.1.3. Tonnagebeperving

Het doorgaand verkeer en het vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in de Middenkempen moet gebruik maken van de E313, E34 en N19/N19g. Door het invoeren van een tonnageverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5ton, kan het doorgaand zwaar verkeer uit het gebied tussen de hoofdwegen worden geweerd. Die tonnagebeperving kunnen we controleren met trajectcontroles. Dit zijn camera's die de nummerplaten en hoogtes van voertuigen lezen. Met behulp van tijdsregistratie wordt bepaald of de vrachtwagen in één keer door het gebied gereden is of dat hij aanwezig moest zijn om te laden en lossen.

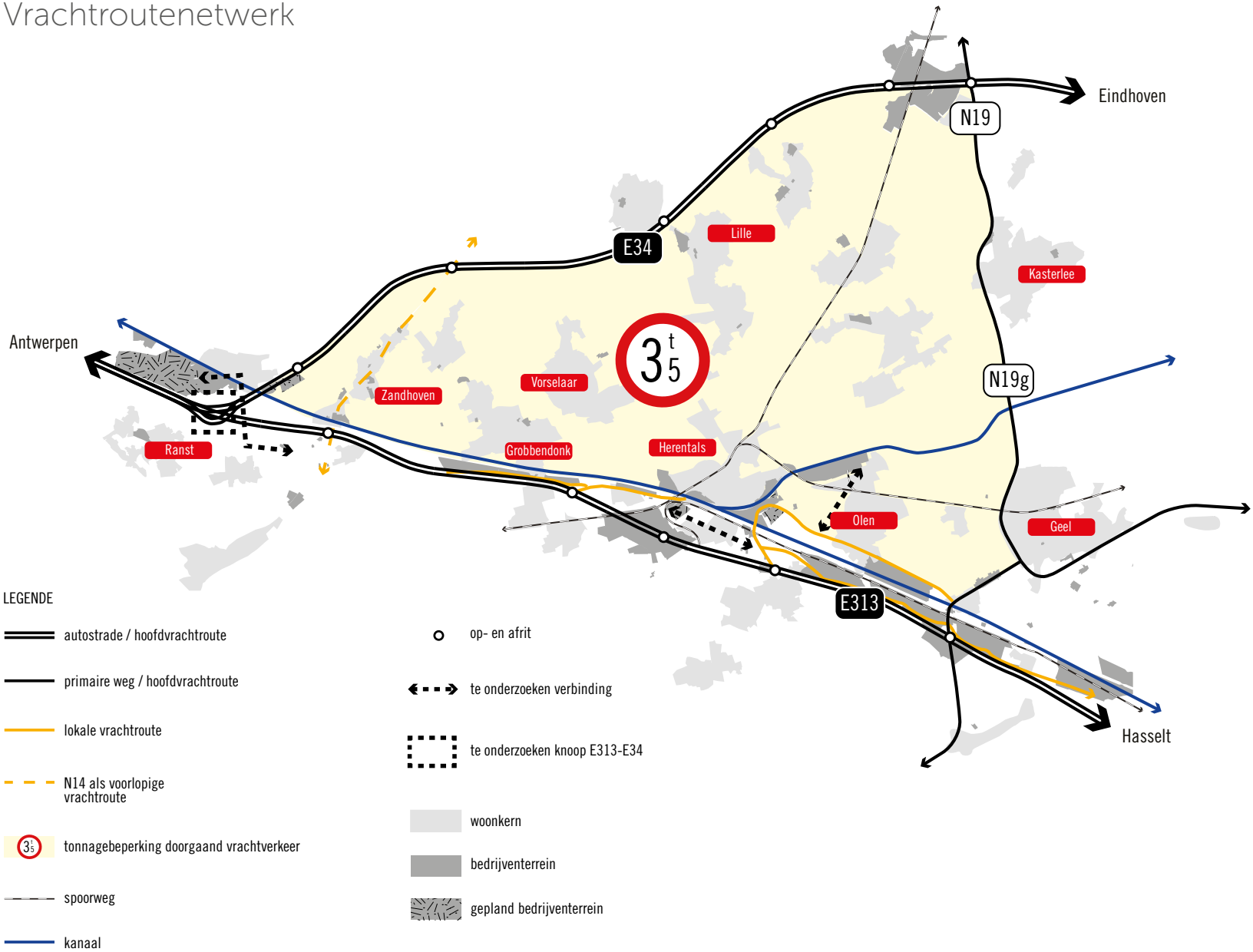
4.1.4. Rust op de lokale wegen

Een goed functionerend netwerk van hoofdwegen in combinatie met een tonnagebeperving voor doorgaand vrachtverkeer moet opnieuw voor rust zorgen op de lokale wegen in de Middenkempen. Die wegen krijgen hun oorspronkelijke functie terug en dienen voor de bewoners of voor het verkeer dat een bestemming heeft in het gebied.



Vrachtverkeer in woonkern

Vrachtroutenetwerk



4.2. Een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen

De meeste bedrijven in de Middenkempen liggen langs de E313 en het Albertkanaal. Dat geeft hen de mogelijkheid om de aan- en afvoer van hun goederen vlot via de weg en het water te organiseren. Het vrachtverkeer via de weg wordt zo snel mogelijk naar de E313 gestuurd. De transporten uit de zone E313/Albertkanaal die naar de E34 moeten, rijden via de N19/N19g.

4.2.1. Ter Straten Ranst

Het bedrijventerrein Ter Straten in Ranst kan in de huidige context niet verder uitbreiden. De aangrenzende gemeenten willen eerst een oplossing om het zwaar verkeer van en naar het bedrijventerrein uit de omliggende dorpskernen en woonwijken te weren. Dit kan pas als het complex E34-E313 wordt vervolledigd en er vanuit deze zone een directe aansluiting op deze snelwegen komt. Intussen wordt de Bistweg (Broechem) opgewaarderd als belangrijkste in- en uitgangsweg voor dit bedrijventerrein.

4.2.2. Beverdonk

Ter hoogte van Grobbendonk verloopt het verkeer van en naar het bedrijventerrein Beverdonk via een woonwijk. Het bedrijventerrein heeft bovendien slechts één toegangsweg, wat bij rampen tot gevaarlijke situaties kan leiden. In het gebied zijn een aantal zogenaamde Seveso-bedrijven gevestigd die met gevaarlijke producten werken. Een brug over het Albertkanaal als



Toegangsweg industrieterrein Beverdonk langs de snelweg

tweede in- en uitgangsweg biedt geen oplossing: de impact op de N14 en de omliggende kernen is te groot. Op korte termijn kan het bedrijventerrein op het knooppunt Herentals-West en de N13 aansluiten, waardoor het vrachtverkeer niet meer langs de aangrenzende woonwijk moet.

4.2.3. Bedrijventerreinen Herentals

Het verkeer van en naar de bedrijventerreinen in Herentals weegt op het lokale wegennet. Een nieuwe oost-westverbinding langs de E313 of het Albertkanaal kan mogelijk soelaas bieden. Ze laat toe om de industrieterreinen aan elkaar te koppelen en om



Umicore gelegen aan Kanaal Herentals-Bocholt



Bus met bestemming Bobbejaanland

het doorgaand verkeer weg te halen van de Ring rond Herentals. Het lokaal verkeer vanuit het zuiden naar het centrum van Herentals, via de Servaes Daemsstraat en de Herenthoutseweg, kan rustiger en veiliger worden.

4.2.4. Umicore en Bobbejaanland

Een specifiek aandachtspunt is het verkeer van en naar Bobbejaanland en Umicore. Een nieuwe weg of een aangepaste verbindingsweg Geelseweg - Watertorenstraat (Olen) kan ervoor zorgen dat het verkeer van en naar het pretpark, dat jaarlijks 800.000 bezoekers trekt, niet langer via het centrum van Onze-Lieve-Vrouw-Olen en Sint-Jozef-Olen of via de Ring van Herentals en de Sint-Jobsstraat rijdt. Tegelijk biedt het een oplossing voor de transporten van en naar Umicore, al dient voor dit bedrijf ook te worden onderzocht hoe zij meer goederen kunnen vervoeren via het spoor en over het water. Het nadeel van een nieuwe verbindingsweg is dan weer het doorsnijden van de (schaarse) open ruimte. Vervolgstudies zullen de voor- en nadelen van een nieuwe verbindingsweg verder afwegen.

4.3. Een hoogwaardig openbaar vervoer

Alleen maatregelen nemen om het autoverkeer vlotter te laten verlopen, volstaat niet om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Ook een beter openbaar vervoer is van cruciaal belang.

4.3.1. Het spoornetwerk

Draaischijf Herentals

Een centrale rol in het openbaar vervoer is weggelegd voor de trein. Herentals is nu al een belangrijke draaischijf.

- Naar het noorden is er een verbinding met Turnhout.
- Naar het westen lopen lijnen naar Lier en verder naar Antwerpen of Mechelen en Brussel.
- Naar het oosten is er een lijn naar Geel en Mol die verder de verbinding maakt met Hasselt of Lommel, Overpelt en Neerpelt.
- Naar het zuiden is een heropening van de lijn naar Aarschot en Leuven met verdere verbinding naar Brussel mogelijk. Dit vergt wel verder onderzoek, zowel naar de impact op de omgeving als naar het kostenplaatje.

Schrappen van overwegen

Op termijn wil spoorwegbeheerder Infrabel alle overwegen afschaffen. Ze zijn onveilig en technische storingen aan de seinen bij de overwegen zorgen voor vertragingen in het treinverkeer. Waar nodig, kunnen bruggen of tunnels (voor fietsers en/of auto's) voor een oplossing zorgen.



Spoorwegen Herentals



4.3.2. Snelbussen met haltes op de snelweg

Naast de mogelijkheden van het spoor, neemt ook het busvervoer een belangrijke plaats in het openbaar vervoer in.

Op de snelwegen kunnen snelbussen pendelaars overtuigen om de eigen auto aan de kant te laten staan. Snelbussen maken gebruik van een aparte rijstrook, die hen in staat stelt de files voorbij te rijden en over hun volledige traject een gemiddelde snelheid van minstens 50 km/u te behalen.

Om de gemiddelde snelheid van die bussen nog te verhogen, kunnen we bushaltes op de snelweg zelf aanleggen. Dat bespaart telkens een omslachtige en tijdrovende beweging via de uitrit naar de halte en terug naar de oprit. De haltes op de snelweg worden aangelegd op een aparte zijstrook, die verbonden is met een trap of pad naar vlakbij gelegen fietsenstallingen of carpoolparkings. Om autogebruikers te verleiden de overstap naar de snelbus te maken, moet de frequentie voldoende hoog zijn, bijvoorbeeld vier bussen per uur.

In Frankrijk wordt dit systeem al toegepast. Proefprojecten op de E34 en verder onderzoek voor de E313 moeten uitwijzen of een rendabele exploitatie haalbaar is, zowel in de spits als in de daluren.

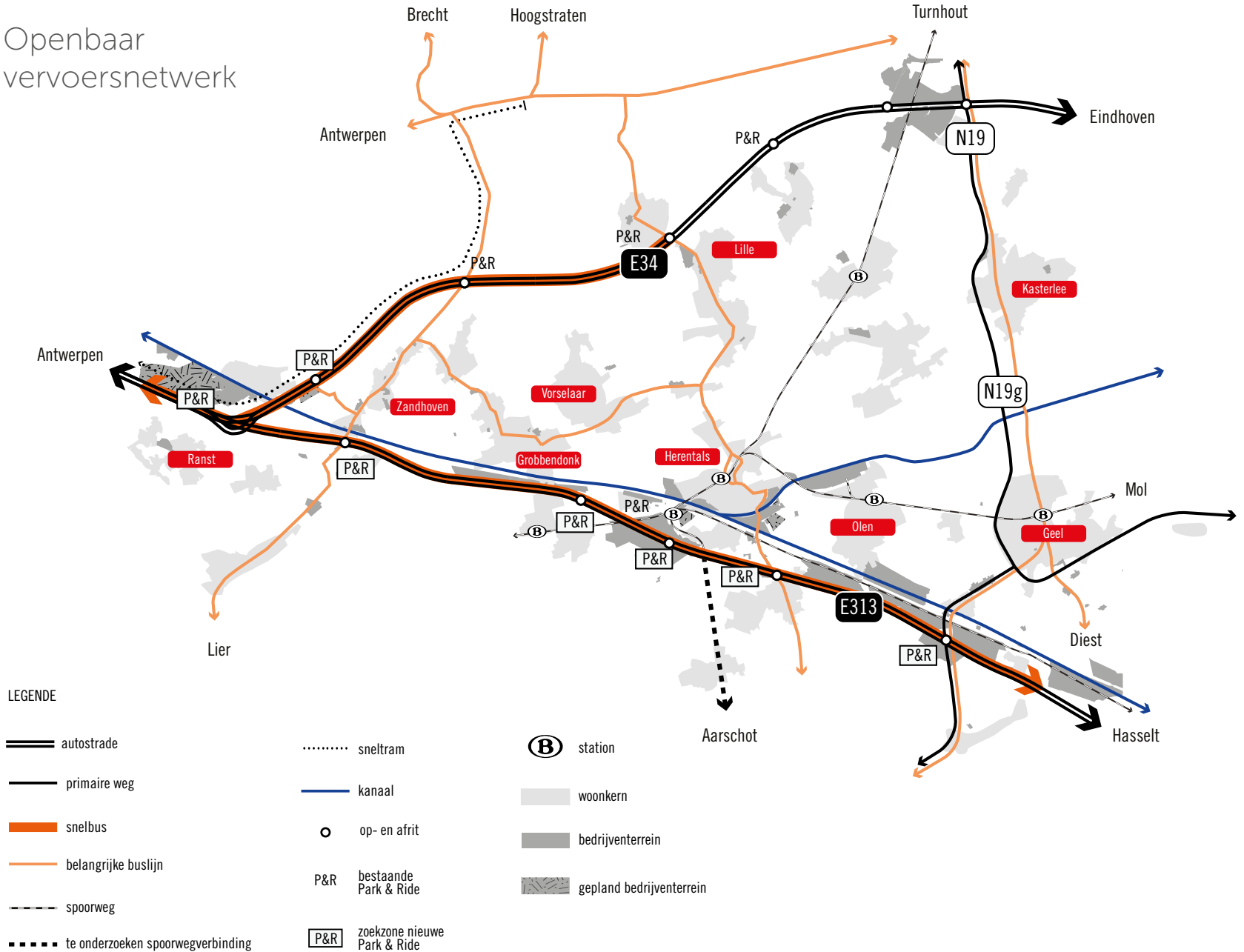
4.3.3. Sneltram langs de snelweg

Een sneltram langs de E313 tussen Antwerpen en het tankstation/rustplaats langs de autosnelweg in Ranst kan eveneens een oplossing bieden voor mensen die de dagelijkse files naar Antwerpen willen ontwijken. De tramlijn doortrekken tot Oelegem en verder Zoersel-Malle heeft een grote kans op succes. Door onderweg in extra haltes te voorzien kunnen ook de kernen Wommelgem, Ranst, Zandhoven en Zoersel een goed alternatief voor de auto krijgen.

De verkeersstudie voor de Noorderkempem toont aan dat voor deze sneltram een belangrijk potentieel bestaat. Hij zou ook een hiaat in het spoorwegnetwerk compenseren.

Van zodra de sneltram is doorgetrokken tot Oelegem Park & Ride, kunnen de snelbussen op de E34 hierop aansluiten.

Openbaar vervoersnetwerk



LEGENDE

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| autostrade | sneltram | station |
| primaire weg | kanaal | woonkern |
| snelbus | op- en afrit | bedrijventerrein |
| belangrijke buslijn | bestaande Park & Ride | gepland bedrijventerrein |
| spoorweg | zoekzone nieuwe Park & Ride | |
| te onderzoeken spoorwegverbinding | | |

4.4. Kwaliteitsvolle en veilige fietsverbindingen

De overstap van het autoverkeer naar andere manieren van transport stopt niet bij het openbaar vervoer. Ook de elektrische fiets en speed pedelec maken vlotte verplaatsingen over langere afstand mogelijk. Vooral voor het woon-werkverkeer zijn ze vaak een volwaardig alternatief voor de auto of het openbaar vervoer.

4.4.1. Fietsostrades

Om het fietsverkeer over langere afstand te stimuleren, is in de Middenkempen een verdere uitbouw van het netwerk van fietsostrades nodig.

- De provincie Antwerpen is gestart met de aanleg van de F105 fietsostrade tussen Herentals en Geel.
- Voor een mogelijke verbinding Herentals - Turnhout (F102) en voor de F103 Herentals - Lier heeft de provincie Antwerpen al studies opgestart.
- De F106 fietsostrade Aarschot - Herentals eindigt vandaag nog abrupt aan de Herenthoutseweg. De ambitie is om deze fietsostrade door te trekken tot aan Rietbroek om zo aan te sluiten op de F103 Herentals - Lier en het centrum.
- Op de F5 fietsostrade langs het Albertkanaal moet de fietsveiligheid in de bedrijvzones nog verbeterd worden. In Grobbendonk wordt het fietspad verlegd naar de Industrieweg. Op plaatsen langs deze weg waar nog geen fietspaden liggen, zal nieuwe infrastructuur worden aangebracht.

4.4.2. Autoluwe fietsroutes

Niet alleen de fietsostrades dragen bij tot het aanmoedigen van fietsverplaatsingen. Ook de lokale wegen kunnen we fietsvriendelijker maken.

De Middenkempen wordt gekenmerkt door heel wat open ruimte. Vaak gaat het om bossen, maar ook om beekvalleien en landbouwgronden. Niet zelden worden ze doormidden gesneden door weginfrastructuur. Door het doorgaand verkeer te weren op deze lokale landbouwwegen, ontstaan autoluwe fietsverbindingen waar het veilig en aangenaam fietsen is. Deze autoluwe fietsroutes zijn niet alleen een pluspunt voor het woon-werkverkeer en voor het woon-schoolverkeer, maar ook voor recreatieve fietsers. Het vrijetijdsfietsen is trouwens een toeristische troef voor de Kempen.

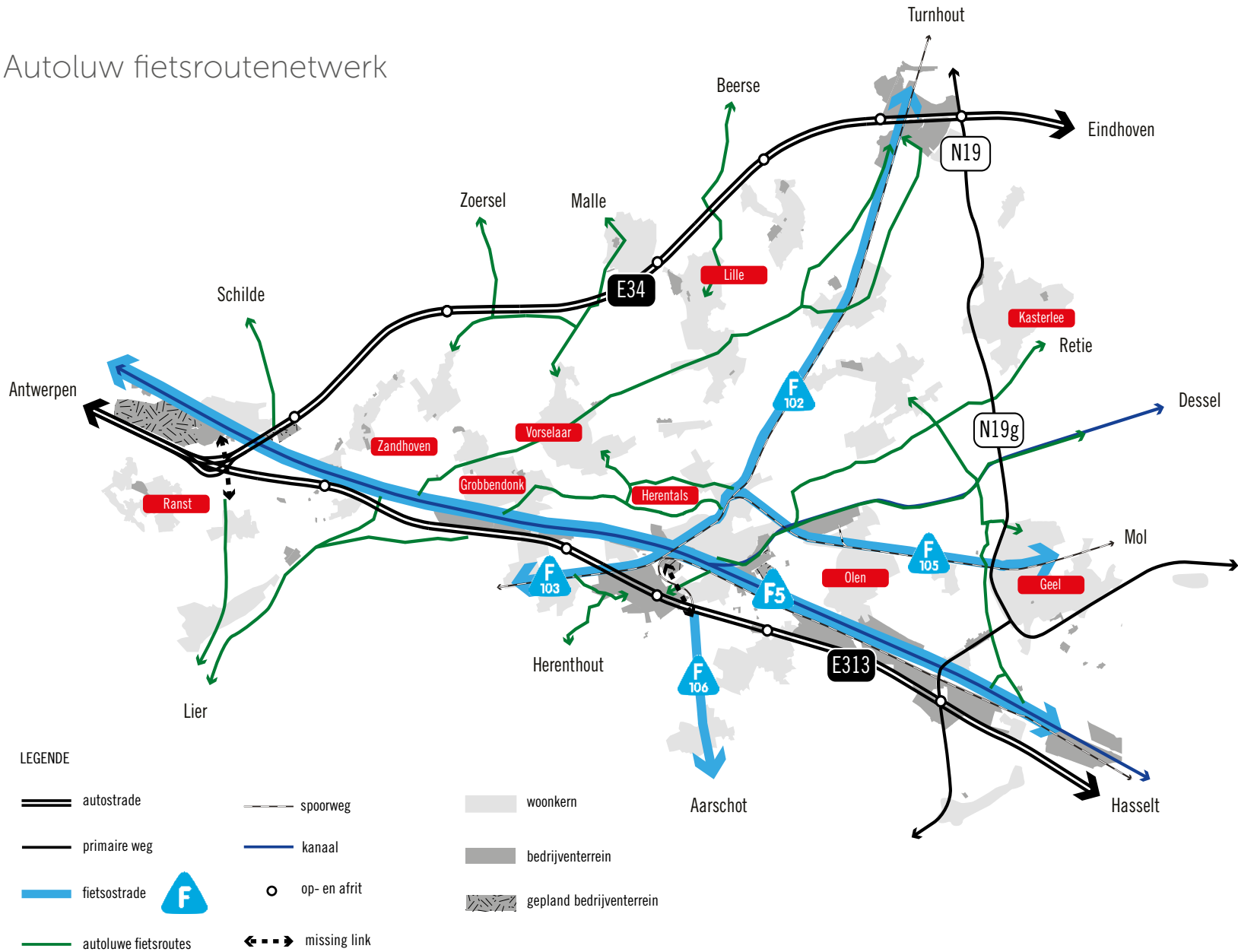
Het afsluiten van een aantal bruggen over de E34 voor gemotoriseerd vervoer kan eveneens een bijdrage leveren in het autoluw maken van de Middenkempen. De bruggen kunnen behouden blijven voor de fietsers en het plaatselijk landbouwverkeer.

Zo ontstaan er de opportuniteit om een netwerk aan autoluwe fietsroutes uit te werken in de Middenkempen.

Potentiële routes zijn verbindingen tussen:

- Zandhoven – Turnhout
- Vorselaar – Wechelderzande
- Vorselaar – Zandhoven
- Bouwel – Herentals Industrie
- Lichtaart – Geel
- Lille – Beerse

Autoluw fietsrouten netwerk



4.5. Zorgen voor een optimale onderlinge afstemming

Duurzaam transport gaat niet enkel over een keuze tussen het ene of het andere transportmiddel, maar ook voor een combinatie ervan. Park & Ride, waarbij men een deel van het traject met de auto aflegt en een ander deel met het openbaar vervoer of fiets, is daar een mooi voorbeeld van.

Het gebruik van verscheidene vervoersmiddelen om op de bestemming te geraken, kan uiteraard slechts succesvol zijn als ze goed op elkaar worden afgestemd. Dat betekent dus goede dienstregelingen met vlotte overstapmogelijkheden, maar ook om kwaliteitsvolle infrastructuur.

Een moeilijker verhaal blijft de afstemming van het openbaar vervoer op de behoeftes van de bedrijventerreinen. Misschien kunnen andere oplossingen daar meer soelaas bieden. We denken aan initiatieven zoals carpooling en bedrijfsbussen op maat van een hele bedrijvenzone, of het gebruik van bedrijfsfietsen voor verplaatsingen van de bedrijvenzone naar de haltes van het openbaar vervoer.



Fietsstalplaatsen aan bushalte



Park & Ride



409 Oostmale

110294

110294

110294

5. Van idee naar praktijk

Met de opmaak van de strategische visie en de goedkeuring ervan in de gemeenteraden en de provincieraad is het werk niet af. Integendeel. Alles begint nu.

5.1. Een actietabel

De toekomstvisie moet uitwerking krijgen op het terrein. Het aantal maatregelen dat daarbij moet worden genomen, is behoorlijk omvangrijk en vaak complex. Er is een actietabel opgemaakt met 15 strategische acties en meer dan 20 deelacties, gekoppeld aan één of meerdere partners. Een aantal ingrepen kunnen meteen van start gaan, anderen vergen nog beleidsbeslissingen of verder studiewerk.

5.2. Drie hoofdprincipes

De actietabel geeft een overzicht van de ingrepen die nodig zijn om van de Middenkempem een verkeersleefbare en bereikbare regio te maken. Drie principes vormen hierbij de rode draad:

- Het weghouden van doorgaand vrachtverkeer uit de dorpskernen, door het invoeren van een tonnagebeperking.
- Het bevorderen van verplaatsingen met de fiets, door het inrichten van autoluwe fietsroutes.
- Het inzetten op openbaar vervoer, door snelbuslijnen en snelbushaltes te voorzien op de autosnelweg.



Albertkanaal en E313



6. Besluit

Deze brochure beschrijft de bouwstenen die nodig zijn om de mobiliteitsproblemen van de Middenkempen op een duurzame manier op te lossen en tegelijk de leefkwaliteit van de inwoners van deze regio te verhogen. Het moet aangenaam zijn om er te wonen, te werken en zich te ontspannen.

Het doorgaand verkeer en het vrachtverkeer dat niet in het gebied zelf moet zijn, moet gebruik maken van de hoofdwegen E34, E313 en N19/N19g. De lokale wegen worden bij voorkeur verkeersluw, zodat ze veilig en aangenaam zijn om zich met de fiets te verplaatsen. Ook het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden. Dat kan onder meer door van de stations echte draaischijven voor trein, bus en (deel)fiets te maken en in te zetten op snelbussen.

De 9 gemeentebesturen en de provincie Antwerpen hebben heel wat energie gestopt in dit gezamenlijke project. Samen hebben ze de grote lijnen uitgetekend en te nemen maatregelen gebundeld in een actietabel. Nu komt het erop aan om tot concrete realisaties over te gaan.

Deze brochure is ook een uitnodiging aan iedereen met een hart voor de Middenkempen om samen de schouders te zetten onder de acties. Want alleen samen kunnen we ervoor zorgen dat het verkeer weer vlot loopt en dat het gezellig wonen, werken en ontspannen is in deze fantastische regio in onze provincie.



DIENST MOBILITEIT

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
www.provincieantwerpen.be , T 03 240 66 97
Middenkempen@provincieantwerpen.be