

Van verder gaan tot veranderen

Ambitienota van de Lierse mobiliteitsraad richting 2030

Lier is een aangename stad met historische en compacte bouw. Ideaal met veel functies dichtbij, maar ook met verschillende uitdagingen om verkeer daarbinnen in goede banen te leiden. Koningshooikt ligt dan weer iets meer landelijk en krijgt heel wat verkeer door de kern.

Met deze ambitienota van de Lierse mobiliteitsraad belichten we niet alle specifieke situaties. Maar graag proberen we, vanuit onze kijk naar mobiliteit van de afgelopen jaren en de adviezen die we gaven, een toekomstbeeld en de nodige acties aan te reiken waarmee een volgend stadsbestuur aan de slag kan gaan.

We beginnen met een vooruitblik naar wat ons wensbeeld is voor de verschillende weggebruikers, die vaak dezelfde personen zijn in telkens een andere gedaante. Daarna geven we enkele belangrijke vaststellingen mee over de huidige toestand. Om als laatste aantal acties voor te stellen om werk te maken van een betere mobiliteit voor Lierenaars en Hooiktenaars, opgesplitst in een aantal thema's.

Met de V-stapel geven we de nodige inspiratie.

Vooruitblik	2
Stappen.....	2
Trappen.....	2
Openbaar vervoer.....	3
Personenwagens.....	3
En verder.....	3
Verkeersveiligheid.....	4
Combimobiliteit.....	4
Deelmobiliteit.....	4
Transport.....	4
Vaststellingen	5
Verplaatsingsgedrag.....	5
Wagenbezit en ruimte.....	5
Verkeers(on)veiligheid.....	6
Algemeen stellen we vast dat:.....	9
Vooruitgang.....	10
Veranderen	12
Verminderen.....	12
Verschuiven.....	12
Verschonen.....	14
Verkeersveiligheid.....	15
Vervoersarmoede.....	15
Speerpunten	17
Verkeersveilig denken.....	17
Voetganger voorop.....	17
Voor alle leeftijden.....	17
Verbinden.....	17

Vooruitblik

Mobiliteit gaat over hoe we ons in de publieke ruimte bewegen, van thuis naar het werk of naar school, naar de winkel, naar familie of vrienden, als vrijetijdsbesteding of gewoon om te genieten van de omgeving. Er zijn dus talloze vormen van én motivaties voor mobiliteit. Verschillende gebruikers ontmoeten elkaar met verschillende vervoermiddelen en met verschillende snelheden.

Een duidelijke visie over welke plek we voor al deze weggebruikers wensen en hoe deze ontmoetingen kunnen verlopen, is belangrijk. Het is aan het nieuwe bestuur om dit om te zetten in duidelijke beleidskeuzes. Door die te verwezenlijken én uit te dragen, zal het bestuur samen met de weggebruikers aan een betere mobiliteit kunnen werken.

Zowat iedereen is op verschillende momenten weleens elk type weggebruiker of combineert verschillende vervoermiddelen. We gebruiken hieronder bewust de volgorde van het STOP-principe, omdat een beleid vanuit de meest eenvoudige, toegankelijke, duurzame, gezonde, sociale, ... vervoerwijze moet vertrekken.

Stappen

Hoewel stappen als 'dominant vervoermiddel' vaak maar beperkt wordt aangegeven, is dit de grootste groep weggebruikers. Denk hierbij aan korte wandelafstanden tussen een halte van het openbaar vervoer en een bestemming, tussen parking en bestemming. Ook fietsers stappen vaak voor korte afstanden naast de fiets. Minder mobiele personen hebben regelmatig geen andere keuze om zich via het voetpad te verplaatsen met een rolstoel of rollator. Dit alles wordt vaak over het hoofd gezien.

Een binnenstad, woonwijk of dorpskern moet dus in eerste instantie zeer uitnodigend zijn voor voetgangers maar ook zeer toegankelijk voor wie minder goed te been is. Het gaat hier over voldoende brede en obstakelvrije voetpaden, veilige oversteekplaatsen en een fijnmazig netwerk van goede wandelroutes.

Zo'n aangename omgeving maakt alles vlotter bereikbaar. Het nodigt inwoners en bezoekers uit om naar buiten te komen en elkaar te ontmoeten. Het geeft kinderen de kans om onbezorgd buiten te spelen. Meer ruimte voor mensen zal op die manier winkels en andere ondernemers aanmoedigen om zich te vestigen in kernen.

Trappen

Fietsen zit in de lift. In Lier en daarbuiten neemt het aantal mensen dat de fiets gebruikt voor een groot deel van hun verplaatsingen de laatste jaren sterk toe. Elektrische fietsen en speed pedelecs maken dit voor meer mensen en voor iets verdere afstanden een vlotte keuze. Vanop verschillende beleidsniveaus werd reeds sterk ingezet op het promoten van de fiets en het verbeteren van de bijhorende omstandigheden.

De fiets is een gezond en duurzaam vervoermiddel en daarenboven zuinig in ruimtegebruik. Het moet evident zijn om met de fiets op alle bestemmingen te geraken op een vlotte, maar vooral op een veilige manier. Op drukke punten moet voldoende ruimte zijn voor fietsers van verschillende snelheden, zodat ze elkaar veilig kunnen kruisen. Door op logische fietsroutes onveilige punten weg te werken en de stads- en dorpskern fijnmazig te maken voor trager verkeer, kunnen kleine én oudere fietsers zelfzeker de weg op.

Goede fietsstallingen zowel in eigen buurt als bij de bestemming, waar elke fiets, hoe groot of hoe klein ook, veilig kan achtergelaten worden, sluit daar naadloos bij aan.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is een belangrijke ruggengraat voor onze verplaatsingen. Met goede treinverbindingen trekt Lier ook inwoners aan die hiermee vlot op hun werk in Antwerpen, Brussel, Mechelen of elders geraken. De vernieuwing van de stationsomgeving zal zowel voor onze inwoners als voor bezoekers, die we langs daar graag verwelkomen, een aangename toegangspoort zijn.

Bussen vormen een fijnmaziger netwerk dat de bereikbaarheid zou moeten verzekeren van dichtbij de woning tot aan de bestemming in en buiten de kernen. Helaas ontbreken daar vaak schakels die meer aandacht vragen. Lier ligt op een kruispunt van vervoerregio's en kan van die grenspositie een sterkte maken door te blijven aandringen op vlote verbindingen die zowel de woonbuurten ontsluiten als vlot aansluiten naar de omliggende gemeenten.

In de binnenstad blijven de grote bussen een punt van discussie. Als de gelegenheid zich voordoet, bijvoorbeeld in de vorm van een proefproject waarbij de vlote overstap wordt gegarandeerd, kunnen kleinere en frequente stadsbussen deze rol overnemen.

Een belangrijk aandachtspunt blijft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en personen met een beperking. Dit moet zeker blijvend verbeteren.

Personenwagens

Ondanks de inzet op en de mogelijkheden van andere vervoerswijzen, zal ook de personenwagen deel blijven uitmaken van het vervoer van de toekomst. Maar we mogen niet blind voor zijn hoe deze, als slachtoffer van zijn eigen succes, een enorme claim op de ruimte heeft gecreëerd en daarmee ook op de plaats voor andere weggebruikers of op aangenaam en duurzaam ingerichte straten en pleinen.

Laten we werk maken van een visie: 'Wat is de plaats en rol van de personenwagen in stad en dorp?'. Het is niet de bedoeling om de auto volledig te verjagen. Maar we moeten ons wel de vraag stellen waar en welke plaats de auto heeft in de stad. Het leven in de stad moet voorop staan, niet de auto¹.

Parkeren op buurtniveau moet kunnen, met vlote ontsluiting naar een hoger wegennet. Knelpunten dienen weggewerkt te worden om een vlote doorstroming te garanderen. Maar dat mag niet ten koste gaan van de ruimte voor andere weggebruikers zoals voetgangers en fietsers. Op andere plaatsen is het niet wenselijk om straten voor vlot doorgaand autoverkeer in te richten of dit zelfs nog toe te laten.

En verder...

Nog enkele specifieke ambities die enigszins aansluiten bij, maar ook over de vervoerswijzen heen gaan.

¹ ['Leven moet vooropstaan in de stad, niet de auto' - Fokus Online \(fokus-online.be\)](https://www.fokus-online.be/leven-moet-vooropstaan-in-de-stad-niet-de-auto)

Verkeersveiligheid

Elk ongeval, elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Net zoals op Europees en Vlaams vlak wil Lier alles op alles zetten om het aantal dodelijke en zwaargewonden tot 0 te reduceren. Lier neemt zelf maatregelen en activeert permanent de hogere overheden, vooral het Vlaams Gewest die de belangrijkste invalswegen en onze Ring beheren. Daarbij is er vooral aandacht voor fietsers en voetgangers die het meest kwetsbaar zijn en sterk afhankelijk zijn van de manier hoe de mix van verkeer verloopt (terwijl autogebruikers steeds beter door de auto zelf beschermd worden).

Combimobiliteit

Door alles vlot op elkaar te laten aansluiten, wordt het combineren van vervoermiddelen gestimuleerd. Zeker als dit ook in communicatie wordt meegenomen, kan dit een logische manier zijn voor inwoners en bezoekers om op de meest duurzame manier overal te geraken.

Deelmobiliteit

Door meer te kiezen voor duurzame vervoermiddelen, wordt de nood van privéwagens kleiner. Toch blijft vaak de noodzaak om voor bepaalde verplaatsingen een auto te gebruiken. Maar door die auto beurtelings te gebruiken, staat die minder stil en worden andere auto's overbodig. Een deelauto vervangt tussen de 6 en 12 private auto's. Minder auto's = minder nood aan parkeerplaatsen = meer ruimte voor groen, stappen en trappen, ontmoeting, ...

Meer duurzame mobiliteit zal het potentieel voor deelwagens verder verhogen, particulier of vanuit bestaande organisaties. De stad dient actief een aanbod van deelwagens te ondersteunen om de groeiende belangstelling op te vangen.

Samen met deelfietsen ontstaat er een echte cultuur van deelmobiliteit. Ook het potentieel voor deelbakfietsen moet worden onderzocht, voor wie af en toe eens iets groter toch duurzaam wil vervoeren.

Transport

Ook in Lier en Koningshooikt zijn er vaak bestelwagens die af en aan rijden. Dat zorgt onder andere voor een hoge autodruk, slechte luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid en geluidsoverlast. Projecten zoals Fietskoerier zijn noodzakelijk om meer in te zetten op duurzame logistiek.

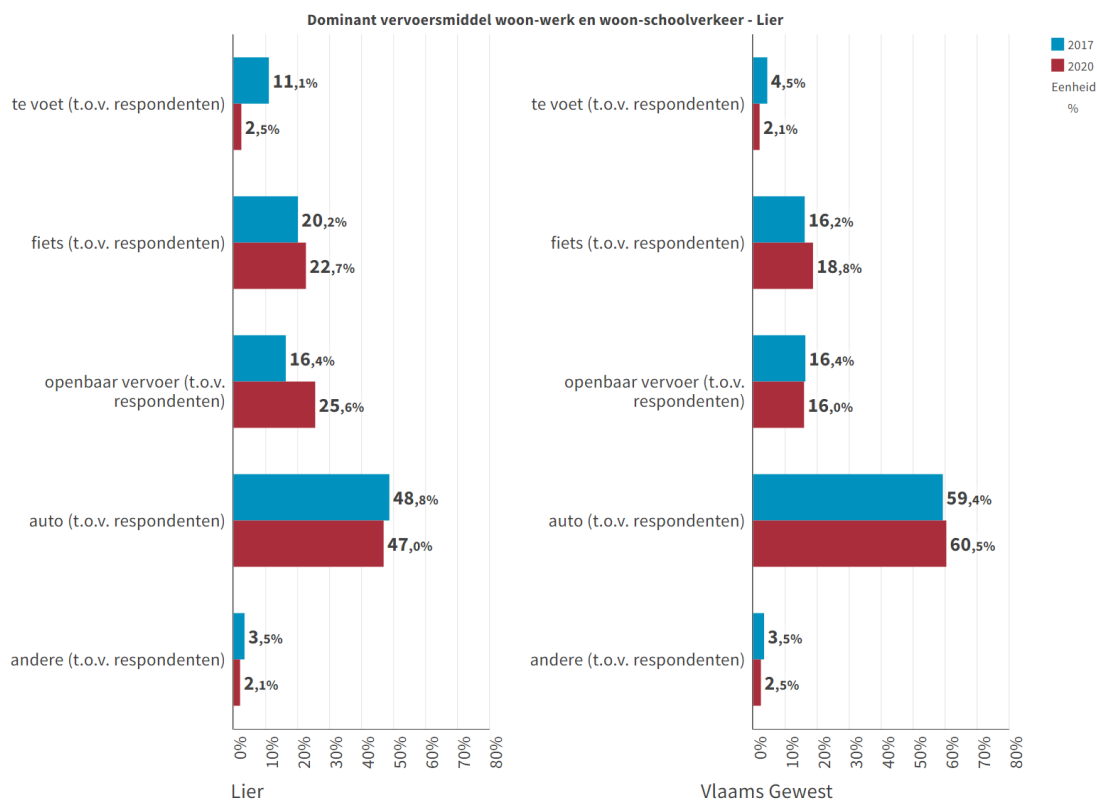
Daarnaast is het een uitdaging om ook de grotere transporten te bekijken en te hervormen zodat het de leefbaarheid in de stad verhoogt. Denk hierbij onder andere aan venstertijden, kleinere vrachtwagens, een stadshub, ...

Vaststellingen

Lier is een stad met een vrij compacte bouw met veel functies in de kern. Voor Koningshooikt is dat slechts in mindere mate van toepassing. Daarnaast zijn er goede verbindingen voor de fiets en met het openbaar vervoer. Dat zijn sterke kansen om in te zetten op duurzame mobiliteit.

Verplaatsingsgedrag

We zien dat de auto voor 47% van de verplaatsingen het hoofdvervoermiddel is, dit komt uit een bevraging in 2020. In 2017 was dit nog 48,8%. In het Vlaams Gewest is dit gestegen van 59,4% tot 60,5%.



Bron: Agentschap Binnenlands Bestuur - Gemeente- en Stadsmonitor - mobiliteit | provincies.incijfers.be

Figuur 1: Dominant vervoermiddel voor woon-werk en woon-schoolverkeer in Lier en Vlaams Gewest

Dat betekent dat meer dan de helft van de verplaatsingen op een duurzame manier gebeurt. We zien dat de auto nog steeds voor heel wat bewoners het hoofdvervoermiddel is, 47% in 2020, 48,8% in 2017.

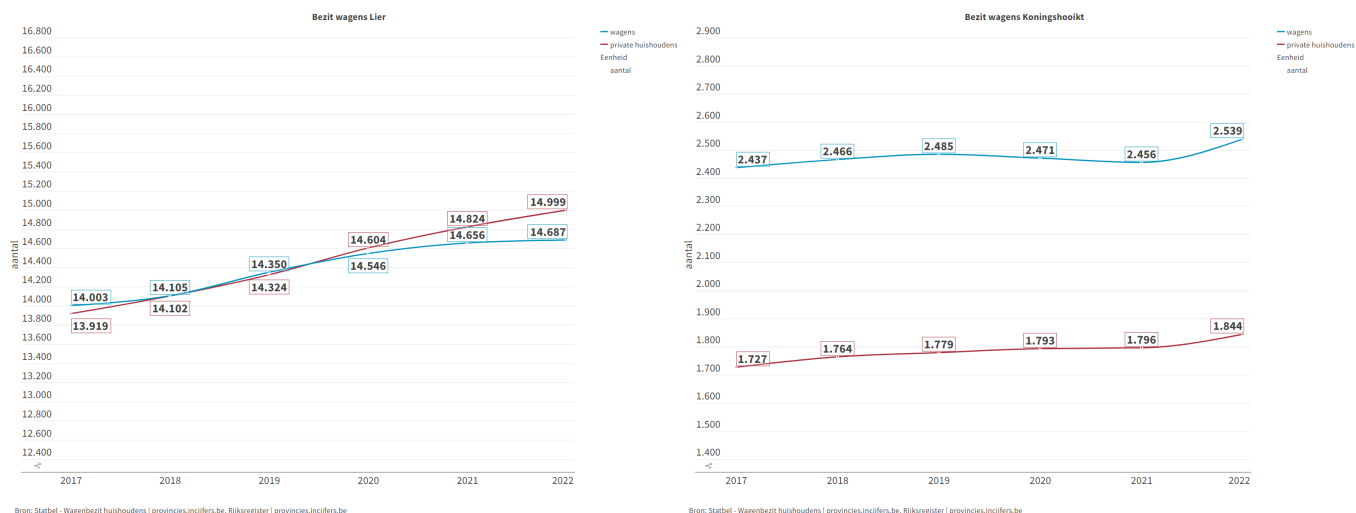
Wagenbezit en ruimte

Het aantal wagens per 100 huishoudens blijkt intussen ook te dalen van 101,9 in 2022 ten opzichte van 104,6 in 2017, mogelijk omdat de afhankelijkheid daarvan een pak lager is dan in minder goed ontsloten gemeenten.

Het absolute aantal wagens blijft wel nog toenemen en daarmee ook de druk op de wegen en publieke ruimte. We zien een duidelijk verschil tussen Lier en Koningshooikt:

- In Lier gaat dit intussen om minder dan 1 wagen per huishouden. Ondanks het toenemend aantal huishoudens neemt het aantal wagens nog maar zeer beperkt toe. Wellicht omdat er zeer veel voorzieningen op beperkte afstand te vinden zijn en omdat er een goede ontsluiting is met het openbaar vervoer. Maar in de compacte ruimte ontstaat al snel parkeer- en verkeersdruk, ook omdat de voorzieningen een pak bezoekers uit de omgeving aantrekken.
- In Koningshooikt is het autobezit per huishouden duidelijk hoger en neemt dit ook nog sterker toe met de groeiende bevolking. Er zijn een pak minder voorzieningen en sommige dreigen nog te

verdwijnen. Openbaar vervoer is eerder beperkt, waardoor meer verplaatsingen met de wagen gebeuren. De verkeersdruk is zeker in de dorpskern vrij groot.



Figuur 2: Wagenbezit t.o.v. aantal huishoudens in Lier en koningshooikt

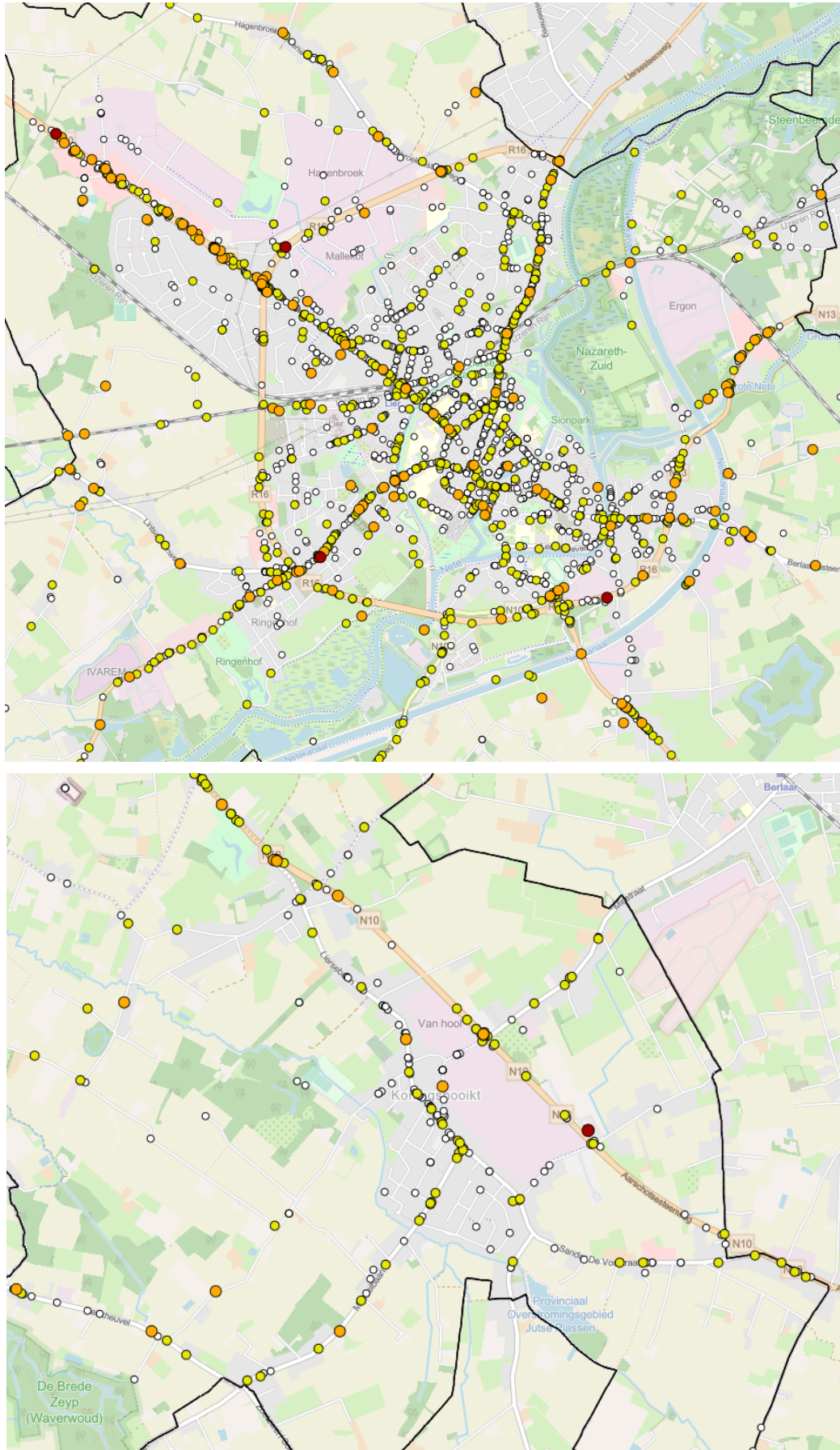
Ook maakt particulier en commercieel vervoer met 22,9% nog een aanzienlijk deel uit van de CO₂-uitstoot². Het diverser wordende fietsgebruik botst intussen ook op een aantal plaatsen tegen limieten aan, zeker aan een aantal bekende knelpunten. Algemeen is er op veel plaatsen, zeker in spitsmomenten, een strijd om de ruimte.

Gezien de toenemende vergrijzing van de bevolking, wordt geschat dat het aantal 65-plussers omstreeks 2035 op 25,7% zal liggen of +30% 60-plussers. De groep senioren is met andere woorden sterk vertegenwoordigd binnen de Lierse bevolking. Dit is een belangrijke evolutie waar niet aan voorbij mag gegaan worden. Daarom is het zeker belangrijk om de 8 tot 80+ norm in het achterhoofd te houden.

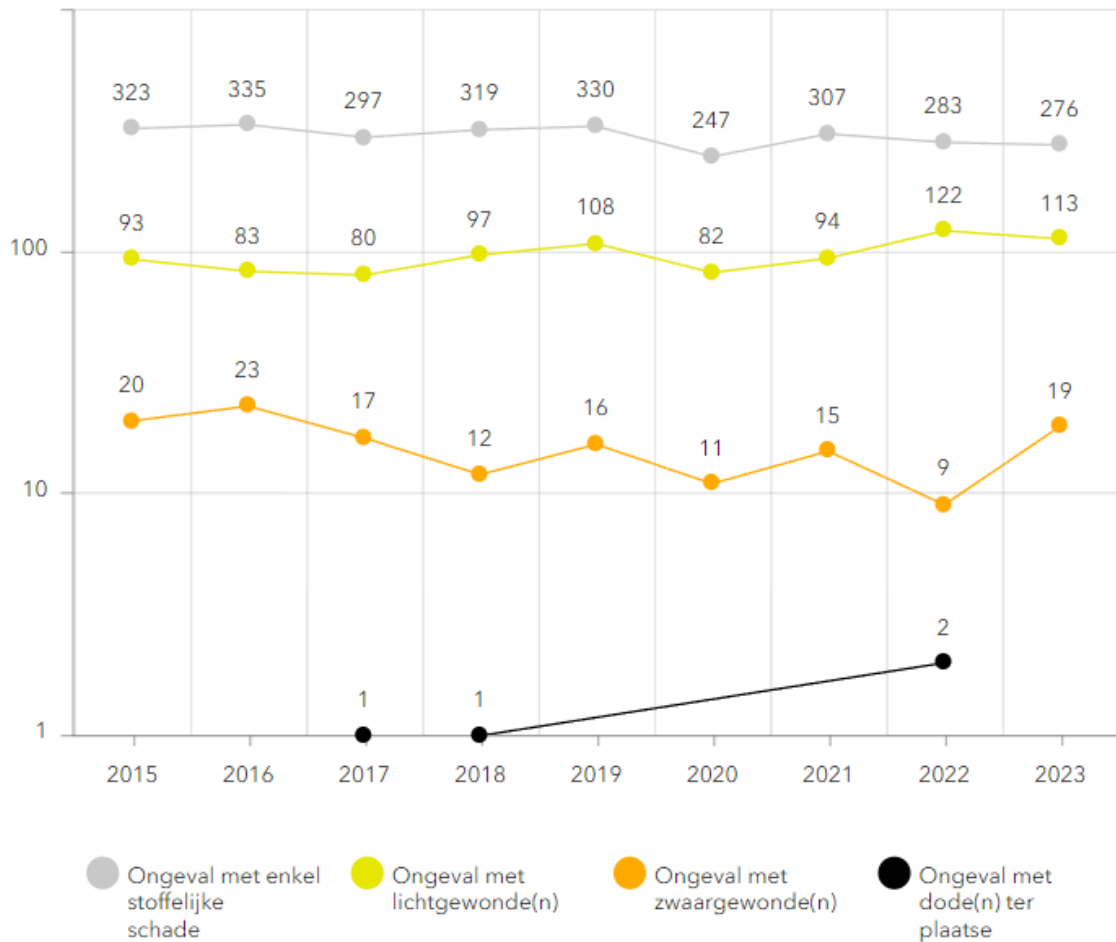
Verkeers(on)veiligheid

Onderstaande kaarten en tabel geven een overzicht van de ongevallen in Lier in 2015 tot 2023 met onderscheid of er daarbij doden (rood), zwaargewonden (oranje), lichtgewonden (geel) of enkel stoffelijke schade (wit) was.

² https://provincies.incijfers.be/databank?workspace_guid=4e61bda5-e901-4fa8-bb6a-307ac6544927



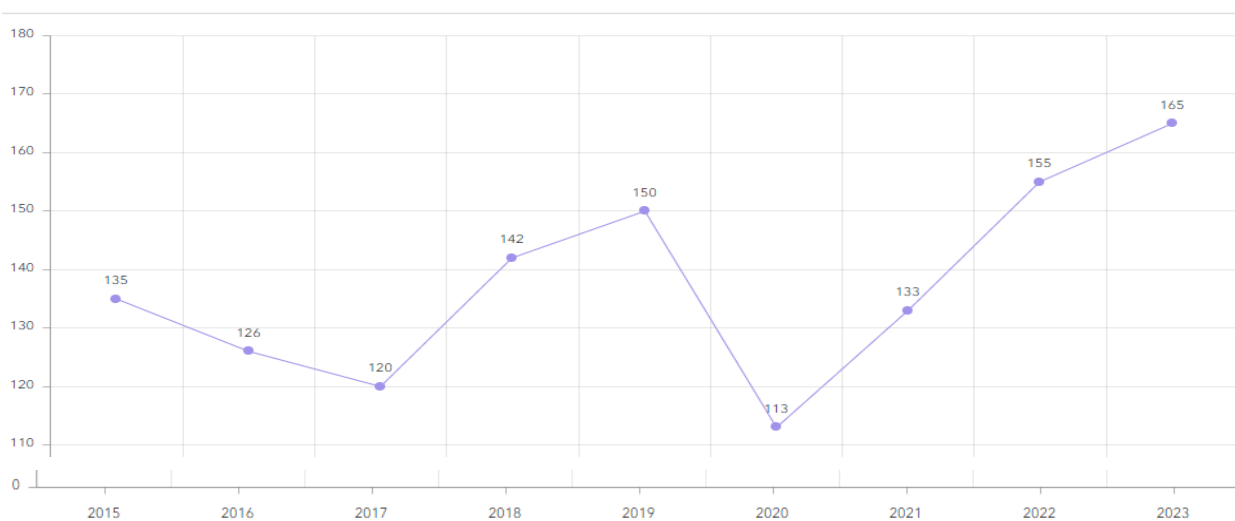
Figuur 3: Lier en Koningshooikt kaart ongevallen (2015-2023) met type slachtoffers, bron: [dashboard verkeersongevallen](#) van provincie Antwerpen.



Figuur 4: Lier en Koningshooikt: ongevallen (2015-2023) per type slachtoffers, bron: [dashboard verkeersongevallen van provincie Antwerpen](#).

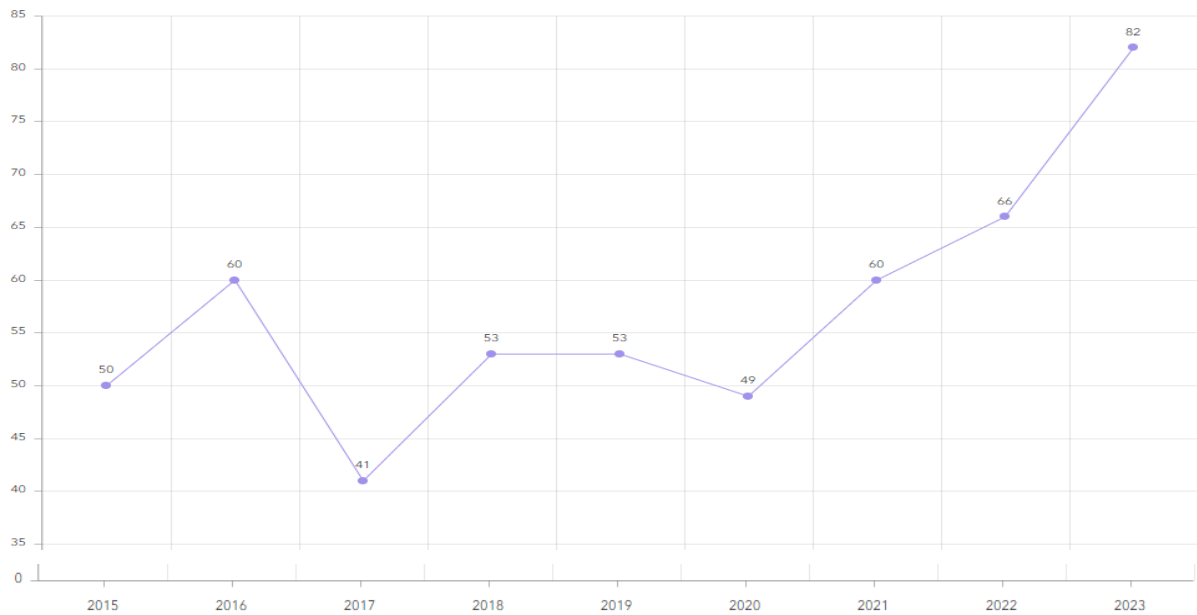
Dit resulteerde in de periode 2015 tot 2023 in 3793 ongevallen met 1081 lichtgewonden, 154 zwaargewonden en 6 doden.

Onderstaande grafieken geven daarbij de evolutie van het aantal slachtoffers weer.

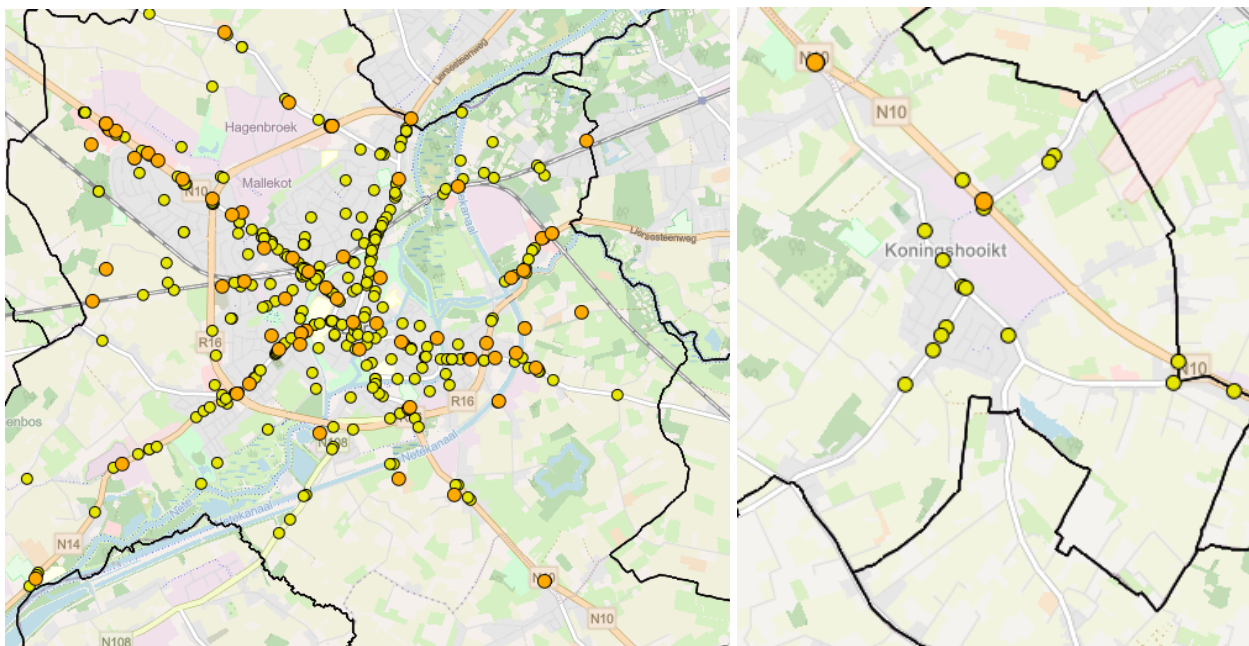


Figuur 5: Aantal verkeersslachtoffers - grondgebied Lier 2015-2023

De fietsers (die bijna de helft van het aantal slachtoffers zijn, worden nog eens afzonderlijk uitgezet met ook nog eens de locatie van de ongevallen met fietsslachtoffers op de kaart.



Figuur 6: Aantal fietsers als verkeersslachtoffers - grondgebied Lier 2015-2023



Figuur 7: Lier en Koningshooikt kaart ongevallen (2015-2023) met fietsers, bron: [dashboard verkeersongevallen van provincie Antwerpen](#)

Algemeen stellen we vast dat:

- het totaal aantal ongevallen amper gedaald is de laatste jaren
- het aantal ongevallen met zwaargewonden terug is gestegen de laatste 2 jaar
- de ongevallen sterk geconcentreerd zijn op de invalssassen, zowel buiten als binnen de Ring, met vooral de Antwerpsesteenweg waar verschillende zwaargewonden slachtoffers waren.
- de concentratie op de invalssassen ook zeer sterk is bij ongevallen met fietsers.
- het aantal ongevallen met fietsers bijna de helft is van het aantal ongevallen, met een zeer sterke stijging van het aantal fietsslachtoffers de laatste 3 jaar (bijna een verdubbeling).

Vooruitgang

Er zijn bepaalde evoluties ingezet.

We zetten alles op een rij volgens het STOP principe:

- Stappen:
 - Lier maakt werk van woonerven waar het kan. Nieuwe projecten worden ook vanuit dat concept uitgewerkt. Daarnaast worden nieuwe doorsteken gecreëerd voor voetgangers en fietsers.
 - De stad is aan de slag gegaan met onthardingsprojecten. Bij toekomstige projecten/heraanleg zal telkens de reflex gemaakt worden om dit waar het kan toe te passen.
- Trappen:
 - Fietsinfrastructuur:
 - De vernieuwde fietspaden langs de Aarschotsesteenweg zullen de fietsverbinding tussen Lier en Koningshooikt een pak veiliger en comfortabeler maken. Ze worden hopelijk nog in 2024 aangelegd. In de toekomst zijn er plannen voor nieuwe fietspaden op de Kesselsesteenweg. Ook verbeterde fietspaden in combinatie met oversteekplaatsen op de Antwerpsesteenweg, buiten de ring, wachten op uitvoering.
 - De fietsostrade F11 naar Antwerpen is grotendeels afgewerkt en lijkt een stijgend aantal fietsers aan te trekken.
 - Beperkte delen van de Ring zijn al uitgerust met dubbelrichtingsfietspaden. Voor het grootste deel zijn het echter nog enkelrichtingsfietspaden die ter hoogte van de bruggen vlak naast de rijweg liggen waar het autoverkeer aan 70 km/u voorbij raast.
 - Lier op Wielekes, fietsdepot Mondiale Werken regio Lier, en andere werkingen rond vervoersarmoede zijn opgestart door samenwerking vanuit de sociale diensten met verschillende organisaties.
 - De Blue Bike is goed vertegenwoordigd en sinds kort ook de deelfietsen van Donkey Republic.
 - Het gebied binnen de vesten is quasi een volledig fietszone geworden, wat zorgt voor een veiligere ruimte, zeker voor jonge en oudere fietsers. Om dit te behouden en te beschermen zal handhaving een belangrijke factor zijn.
- Openbaar vervoer:
 - De stad Lier en het Agentschap Wegen en Verkeer zetten volop in op onder andere een ontsluitingsweg die de Ring van Lier zal verbinden met de Tramweglei en het stationsplein. Dit is zeker noodzakelijk om de verkeersdrukke in de wijk rond de Boomlaarstraat te verminderen en de leefkwaliteit te verhogen.
 - Bij De Lijn werden recent een aantal aanpassingen doorgevoerd. Sommige aanpassingen zijn goed, anderen dan weer niet zeker als er bepaalde wijken geen openbaar vervoer meer hebben. Dat maakt het voor een aantal inwoners moeilijk tot onmogelijk om op een vlotte manier naar het centrum van de stad te gaan.
- Privé autovervoer:
 - Lier heeft al een sturend parkeerbeleid waarbij parkeren op de randparkings wordt aangemoedigd en tarieven duurder worden naarmate parkeren dichterbij het centrum plaatsvindt. De blauwe zone werd uitgebreid naarmate er zich parkeerdruk stelde. Er

werd een parkeernorm voorzien die binnen bereik van het station vrij laag is. Aangezien de verordening werd vernietigd, dringt een meer actuele parkeernorm zich op.

- De ontsluitingsweg van de Ring naar de stationsomgeving zal ervoor zorgen dat heel wat (bezoekers)verkeer niet meer door de binnenstad moet rijden. Tegelijkertijd zal de stationsomgeving vlot bereikbaar worden met verschillende vervoerwijzen.
- Er is een sterke basis voor deelmobiliteit in Lier, waar Cambio al jaren aan het uitbreiden is naast een aantal privé-initiatieven.
- De omschakeling naar elektrische voertuigen is na een geleidelijke start, van 0,1% in 2017 naar 1,8% in 2023, in een versnelling aan het komen. De stad heeft strategische locaties voor laadpalen bepaald. Hoewel dit auto's properder en duurzamer maakt, blijft het opletten voor de impact van laadinfrastructuur op de publieke ruimte. Een 1-op-1 vervanging van bestaande wagens gaan andere problemen zoals het te veel aan auto's en te veel ruimte voor de auto niet oplossen.

Op vlak van verkeersveiligheid zijn er reeds heel wat knelpunten weggewerkt door onder andere nieuwe grotendeels conflictvrije verkeerslichtenregelingen op de kruispunten van de Ring. Maar er blijven nog heel wat aandachtspunten over:

- Het fietspadennetwerk is slechts voor een deel volgens de vereiste normen wat breedte en afscheiding van de rijweg betreft.
- Het instellen van gepaste snelheidsregimes is de korte termijn maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren:
 - De principes voor een nieuwe snelheidskaart werden met ruime meerderheid goedgekeurd in de gemeenteraad. Daarbij zou binnen de bebouwde kom zone 30 in principe de standaard worden, uitgezonderd waar 50 km/u veilig kan op wegen waar de verkeersfunctie primeert maar waar beveiligde fiets – en voetgangersinfrastructuur een veilig gebruik garandeert. Buiten de bebouwde kom enkel 70 km/u op verbindingswegen als er een vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig is en er beveiligde oversteekplaatsen zijn.
 - De concrete uitvoering is echter vertraagd en beperkt zich tot het invoeren van 30km/u in enkele straten buiten de zone van de vesten en het centrum van Koningshooikt.
 - Binnen de bebouwde kom stopt de invoering van de 30 km/u en beperkt zich tot het invoeren ervan in enkele straten buiten de zone van de vesten en het centrum van Koningshooikt.
 - Buiten de bebouwde kom ging het Agentschap Wegen en Verkeer zeer recent akkoord om op de Antwerpsesteenweg, Kesselsesteenweg en Aarschotsesteenweg de snelheid te verlagen tot 50 km/u in de zone aansluitend op de Ring waar geen afgescheiden fietspad is of waar er veel conflictpunten zijn. De uitvoering wordt de volgende maanden verwacht.

Verder gaan

Verschillende steden hebben reeds autoluwe zones en buurten met als doel meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers, de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en te vergroenen. Er zijn tal van voordelen zoals het positieve effect op de luchtkwaliteit en het klimaat, het aantrekkelijke verblijfsklimaat en de economische vitaliteit. Minder verkeer geeft veiligere zones voor jong en oud en minder geluidshinder. Een autoluw gebied heeft minder nood aan inrichting en onderhoud van parkeerplaatsen, minder ongevallen en een gezondere levensstijl. Er mag geen twijfel meer zijn over de noodzaak aan het autoluwe karakter van de voetgangersgebieden in het centrum van onze eigen stad.

Veranderen

Hieronder brengen we een aantal acties naar voor waarmee het bestuur de komende jaren aan de slag moet gaan om te komen tot een betere mobiliteit.

Verminderen

Lier moet nog meer dan vandaag de ideale 10-15 minuten stad worden waarbij de meeste functionele verplaatsingen (naar werk, school, winkelen, diensten) per fiets of te voet worden afgelegd. En dat op korte tijd en op een aangename en veilige manier. Ofwel rechtstreeks naar één van deze functies ofwel naar het station waar de rest van het traject per trein kan gebeuren. We streven ernaar dat functies zoals scholen, winkels en andere diensten zich situeren op korte afstand van de woonzones, zodat de openbare ruimte daar zo aangenaam en autoarm mogelijk ingericht wordt.

Acties

- Maak een bereikbaarheidskaart van de bestemmingen van verschillende groepen. Toets dit af op voetgangersvoorzieningen, trage wegen, het fietsnetwerk en het openbaar vervoer. Is er voldoende aansluiting of is er bijsturing nodig? Op die manier worden kritieke zones gedetecteerd waar de bereikbaarheid moet worden verbeterd. Maak de bereikbaarheidskaarten publiek met de focus op duurzame bereikbaarheid en mobiliteit.
- Zorg voor een beleid in verband met wonen, woningbouw en andere functies op vlot bereikbare locaties en nabijheid. Dit kan de motor worden voor een duurzamer verplaatsingsgedrag van de Lierenaars.
- Zorg voor slimme parkeernormen afgestemd op de ligging, zodat nieuwe ontwikkelingen geen extra verkeers- en parkeerdruk betekenen maar meteen zijn afgestemd op duurzame bereikbaarheid.
- Zet verder in op duurzame stedelijke distributie. Zorg ervoor dat de stad een rol speelt in de inrichting van een hub hiervoor.

Verschuiven

Een duurzame mobiliteitsvisie leidt naar meer duurzame verplaatsingswijzen. Stad en dorp inrichten vanuit het STOP-principe moet ertoe leiden dat inwoners dit in hun vervoerskeuze gaan hanteren. Geef de inwoners van Lier en Koningshooikt de kans om te 'proeven' van meer duurzame vervoerswijzen. Stimuleer dit en breng het frequent onder de aandacht!

Acties

- Stappen
 - Maak een scan van alle voetpaden en hun toegankelijkheid. Heb daarbij aandacht voor de punten met barrières voor een vlot voetgangersverkeer. Werk deze barrières systematisch weg.
 - Een aangename omgeving moet het uitgangspunt zijn: ruimte voor mensen met leefkwaliteit en belevingswaarde voorop, straatmeubilair voor ontmoeting en doortrekken van groenblauwe netwerken.
 - Zorg voor voldoende herkenningspunten, zodat voor mensen met beginnende dementie maar ook voor bezoekers de ruimte vlot leesbaar wordt.

- Pak trage wegen doorgedreven en structureel aan: breng de functionele in kaart en verhoog de recreatieve waarde ('verblijfsfunctie'). Blijf ook inzetten op bijkomende trage verbindingen.
- Trappen:
 - Versterk de fietszone, zodat deze duidelijker wordt, met een trager straatprofiel in de binnenstad waar nu nog te brede verharde ruimte is.
 - Richt de dorpskern van Koningshooikt in als een herkenbare dorpskern met trager straatprofiel en aangename ruimte.
 - Zorg voor duidelijkere poorteffecten rond de stad, binnenstad en dorp met een getrapte overgang. Op die manier bestaat de kans dat er ruimte vrijkomt voor vergroening.
 - Werk een wijkcirculatie uit die fijnmazig is voor fietsers en voetgangers. Richt de straten daar ook trager in, wat veel onthardingskansen biedt. Zeker in het gebied tussen de vesten en de Ring zijn er nog veel kansen voor logische fietsverbindingen.
 - Detecteer in wijken en buitengebieden het potentieel sluipverkeer en werk samen met de inwoners oplossingen hier tegen uit.
 - Pak de fietsostrades F103 (Herentals) en F104 (Aarschot) verder aan met de provincie en de buurgemeenten. Door de regie te nemen over het verloop in de binnenstad en de rand, kunnen aansluitingen optimaal worden gemaakt en ook lokale verbindingen verbeteren voor zachte weggebruikers.
 - Werk een plan uit om de fietspaden naar de normen van het vademecum fietsvoorzieningen te brengen. Zeker de Mechelbaan is (al) prioritair, maar ook veel dubbelrichtingsfietspaden voldoen absoluut niet aan de intensiteiten die er nu reeds rijden.
 - Zorg op drukke knooppunten dat fietsers voldoende ruimte hebben voor veilige kruisbewegingen en dat het wegbeeld voor zich spreekt.
 - Op andere plaatsen moet de infrastructuur ruim genoeg zijn voor verschillende snelheden. Bepaal een duidelijke positie voor speed pedelecs.
 - Maak het fietsnetwerk samenhangend met veilige infrastructuur en aangepaste snelheidsregimes voor het autoverkeer, waarbij de interactie met de fietser (en de voetganger) maatgevend is.
 - Overweeg waar nodig het functioneel fietsnetwerk te verschuiven naar beter aangewezen routes, als die veiliger zijn en betere verbindingen garanderen. Speel ook kansen daarop bij andere overheden maximaal uit om eventuele ondertunnelingen of bruggen te kunnen realiseren. Lokale knelpunten dienen op deze manier een hefboom te zijn voor ingrepen over de bestuursniveaus heen.
 - Werk normen uit voor veilige en comfortabele fietsenstallingen bij bestemmingen in het centrum en in woongebieden.
 - Voer de strijd tegen fietsdiefstal op, mogelijk met lokfietsen.
- Openbaar vervoer:
 - Spoor de noden aan openbaar vervoer op en neem een actieve rol op in de vervoerregio, zodat Lier zowel voor de eigen inwoners als voor buurgemeenten een waardevol regionaal knooppunt is.
 - Maak de Hoppinpunten herkenbaar en richt ze zeer welkom in. Maak ook kleinere toegangspunten zichtbaar.
 - Onderzoek of kleine stadsbusjes kunnen worden ingezet, die een fijnmaziger toegang tot openbaar vervoer in de kern mogelijk maken. De frequentie dient hoog genoeg te zijn om vlotte aansluitingen te garanderen.

- Privé vervoer:
 - Breid autodelen uit naar extra buurten met een autodeelactieplan.
 - Integreer deelmobiliteit in projecten, zodat ze meteen een meerwaarde bieden voor de buurt. Verwerk dit ook in de parkeernormen.
 - Bespreek voorafgaand aan heraanleg van straten en buurten een parkeervisie met de buurt. Zo kunnen inwoners tijdig de overweging maken om (tweede) wagens te vervangen door deelwagens.
 - Voer (tijdelijke) acties om kennis te maken met openbaar vervoer en deelmobiliteit.
 - Beloon een toename van deelmobiliteit door bijvoorbeeld een deel van de uitgespaarde parkeerplaatsen (8 à 12 per deelwagen) te gaan vergroenen. Dit maakt meteen ook de uitgespaarde ruimte zichtbaar.
 - Zorg voor een duidelijke autovisie: waar, wanneer en hoe wel. Zo kan een sturend beleid daarheen worden uitgewerkt, dat niet meer overal autogebruik en parkeren dient te faciliteren.
 - Ontwerp een sturend parkeerbeleidsplan, dat zoekverkeer vermindert en naar randparkings aanstuurt. Zorg voor een realistisch plan wat betreft buurtparkeren, dat een toekomstig beeld schetst van het aantal beschikbare plaatsen op de meest ideale locatie. Zo kan er elders mogelijk ruimte worden vrijgemaakt voor andere weggebruikers, ontharding en vergroening.
 - Voorzie wel voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen aan bestemmingen.

Verschonen

Verminderen van verplaatsingsnoden en een modal shift hebben naast gezondheid, veiligheid en minder druk op de beschikbare ruimte ook tot doel de nood aan energie, nu nog grotendeels met fossiele brandstoffen opgewekt, te verminderen. Maar waar toch nog nodig, dienen we over te schakelen op duurzame energie.

Acties

- Bouw verder op naar elektrische mobiliteit, waarbij laadpunten geplaatst worden waar bewoners- of bezoekersparkeren in de toekomst nog gewenst zal zijn.
- Stimuleer elektrische deelmobiliteit.
- Faciliteer duurzame stadsdistributie of zet deze zelf op vanuit de lokale overheid.
- Dring aan op versnelde elektrificatie van bussen. Speel ook in op de evoluties naar elektrisch vrachtvervoer vanuit de bedrijventerreinen.
- Laat ontharding samengaan met inrichting van straten en pleinen voor een klimaatrobuuste omgeving.
- Stimuleer inwoners om met hun straat aan de slag te gaan. Zet ook verder in op participatie vroeg in heraanlegtrajecten. Ook in buurten waar niet meteen heraanleg is voorzien, kunnen beperkte ingrepen reeds voor een duidelijk verschil zorgen.

Verkeersveiligheid

Meer doorgedreven werken aan een veilige verkeersomgeving is een basisvereiste. Dat betekent niet alleen bewezen probleempunten aanpakken, maar ook proactief te werken aan een maximaal veilige omgeving.

Acties

- Rol het snelheidsplan uit volgens goedgekeurde principes: vlot waar het kan, rustig waar het hoort. De interactie met fietser en voetganger is daarbij maatgevend. Snelheidsverlagingen dienen op korte termijn ingevoerd te worden in afwachting van verbeterde inrichting.
- Monitor en analyseer actief alle ongevallen om te bepalen waar op korte termijn, eventueel met beperkte ingrepen (markeringen, lichtenregelingen, kleine infrastructurele ingrepen, specifieke handhavingsacties,...) gevaarlijke punten kunnen weggewerkt worden en voer dit ook prioritair door.
- Breng voetpaden en fietspaden naar de normen voor huidig en te verwachte of gewenste intensiteiten, met speciale aandacht voor de oversteekplaatsen en zichtbaarheid.
- Handhaaf bij werken en omleidingen sterker op toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. Als aan een doorgang of route voor hen geraakt wordt, moet dit veilig gebeuren en duidelijk worden gesignaleerd.
- Maak kruispunten compacter en trager waar dat wenselijk is, conflictvrij waar het nodig is. Met ook aandacht voor de impact van doorstroming op de ruimere omgeving.
- Ontvlecht op plaatsen waar te veel bewegingen bij elkaar komen.
- Detecteer verwarrende signalisatie of inrichting en pas deze aan.
- Voer een versnelde scan van schoolomgevingen door en pak ook schoolroutes verder aan. Alle gevaarlijk gemarkeerde punten op de schoolroutekaart dienen opgelost te worden.
- Voer een werfcharter in om bij werken en andere projecten het zwaar verkeer zoveel mogelijk buiten de schoolspitsen te houden. Werk ook voor levering van de winkels naar venstertijden en duidelijke leveringsplaatsen toe.

Vervoersarmoede

Een visie op duurzame mobiliteit moet ook rekening houden met wie daar mogelijk te beperkt toegang toe heeft. Door te weinig middelen, de ruimtelijke wanorde die woongebieden heeft versnipperd of andere drempels.

Acties

- Versterk de opgestarte werking rond mobiliteit voor kansengroepen, waarbij deze met een persoonlijk 'mobiliteitsplan' naar verschillende oplossingen kunnen worden geleid via organisaties die daarin actief worden ondersteund.
- Detecteer de verschillende types gebruikers met problemen van of risico op vervoersarmoede.
- Toets gevolgen van kostenverhogingen tijdig af, zodat dit geen ongewenste effecten heeft voor kwetsbare inwoners.
- Verscherp de aandacht voor het verdwijnen of ontbreken van functies en toegankelijkheid ernaartoe in bepaalde buurten. Neem bereikbaarheid ook mee bij het voorzien van sociale woningbouw en heb aandacht voor het mogelijk wegdrukken van sociale groepen bij stadsvernieuwing.
- Blijf inzetten op de fiets als eenvoudigste vervoermiddel en maak fietsen ook meer toegankelijk door de werkingen voor verdeling van opgeknapte (wees)fietsen en kinderfietsen actief te ondersteunen. Maar voor echte toegankelijkheid voor iedereen zijn aangename voetgangersruimte en een vlot openbaar vervoer noodzakelijk.

- Breng bij elke maatregel de mogelijke gevolgen voor vervoersarmoede in beeld, zodat deze ideaal hier deels oplossingen voor kan aanbrengen, maar vooral de mogelijke problemen niet zal vergroten.

Speerpunten

Als laatste zetten we nog enkele speerpunten op een rij. Die omvatten belangrijke principes die zeker deel moeten uitmaken van het beleid van de komende legislatuur.

Verkeersveilig denken

Voor elke keuze van de organisatie van onze mobiliteit, de aanleg van de verkeersinfrastructuur en het aanbieden van mogelijkheden om je te verplaatsen neemt Lier verkeersveiligheid als eerste criterium - voor alle andere doelstellingen - om zo sneller te komen tot geen ongevallen meer met doden of zwaargewonden (dit volgens het zero vision principe) en zo weinig mogelijk lichtgewonden.

Daartoe zijn ingrepen nodig op korte en middellange termijn, zowel sensibilisering en handhaving als aanpassingen van de infrastructuur van de wegen waar Lier zelf beheerder is en van deze waar het Vlaams Gewest beheerder is. Lier zal daarom het Vlaams Gewest permanent activeren en wijzen op hun verantwoordelijkheid om ook op hun wegen de gepaste maatregelen te nemen.

De cruciale dringende quick-win aanpak is daarbij het volledig uitrollen van het snelheidsplan met 30km/uur binnen bebouwde kom.

Voetganger voorop

Een echt toegankelijke, duurzame en sociale stad en dorp zet de voetganger voorop. Een vlotte, veilige en echt aangename wandelomgeving moet de basis zijn van een duurzaam mobiliteitsplan. Daarnaast is het uiteraard belangrijk om blijvend in te zetten op de fiets, zowel op veilige fietsinfrastructuur als op routes.

Voor alle leeftijden

Een goede bereikbaarheid moet afgetoetst worden aan de meest zachte weggebruiker. Denk hierbij aan de kindnorm en bij uitbreiding aan alle leeftijdsgroepen waarbij iedereen zonder problemen zich veilig kan verplaatsen. Zorg dat de ruimte toegankelijk is van 8 tot 88 jaar of ouder.

Voldoende rustbanken brengen niet enkel mensen samen maar zorgen er ook voor dat de afstanden voor ouderen of wie minder goed te been is bewandelbaar blijven.

Het moet vanzelfsprekend zijn om met een rolstoel of kinderwagen vlot overal te geraken.

Kinderen moeten weer speelruimte krijgen in de straten en veilig naar de speelplekken in de buurt geraken.

Verbinden

Bij het uitwerken en realiseren van een visie rond de verschillende vervoerswijzen is het belangrijk rekening te houden met de interacties die zich voordoen. De voorgestelde acties in deze nota staan niet op zichzelf. Geïntegreerd denken vermijdt dat een ingreep onverwacht nieuwe problemen oplevert. Verkeersveiligheid en een veiligheidsgevoel staan voorop, maar ook de aansluiting op elkaar en de mogelijkheid tot combimobiliteit.

Mobiliteit moet mensen verbinden, niet als tegenstanders maar als medegebruikers van de weg. Een helder mobiliteitsbeleid met duidelijke communicatie helpt om de visie op veilige duurzame mobiliteit in een aangename en gezonde omgeving logisch te maken. Daarbij moet een doorgedreven participatie erop gericht zijn zowel de drempels als mogelijkheden, de verschillende maar ook gelijklopende belangen naar boven te brengen.