

# BELEIDSPLAN MOBILITEIT

Stad Geel

19 JUNI 2022

## Contactpersoon

**VALÈRE CEYSSENS**

T 0032 2 505 75 00  
M 0032 476 96 18 90  
E [valere.ceyssens@arcadis.com](mailto:valere.ceyssens@arcadis.com)

Arcadis Belgium nv  
Corda 1  
Kempische Steenweg  
311/2.07  
3500 Hasselt  
België

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>10</b>
1.1	Voorwoord	10
1.2	Lijst met afkortingen en begrippen	12
<b>2</b>	<b>NAAR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID</b>	<b>13</b>
2.1	Mobiliteitsbeleid in Europa	13
2.2	Mobiliteitsbeleid in België en Vlaanderen	14
2.2.1	Visie 2050 – een langetermijnstrategie voor Vlaanderen	14
2.2.2	Beleidsnota 2019-2024 – Mobiliteit en Openbare Werken	15
2.2.3	Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	16
2.2.4	Mobilidata	17
2.3	Strategische doelstellingen	18
2.3.1	Vlaanderen - MOW	18
2.4	Vervoerregio Kempen	21
2.5	Stad Geel	22
2.5.1	Strategische en operationele doelstellingen	22
2.5.2	Indicatoren	26
<b>3</b>	<b>DE HUIDIGE SITUATIE IN BEELD</b>	<b>27</b>
3.1	Verkeersnetwerken	27
3.1.1	Stappersnetwerk	27
3.1.2	Trappersnetwerk	29
3.1.2.1	Functioneel fietsnetwerk	29
3.1.2.2	Recreatief fietsnetwerk	30
3.1.2.3	Schoolroutes	31
3.1.3	Openbaar vervoernetwerk	32
3.1.3.1	Spoorwegovergangen	32
3.1.3.2	OV-netwerk	33
3.1.4	Privévervoer	34
3.1.4.1	Categorisering wegen	34
3.1.4.2	Snelheidsregimes	35
3.2	Ongevallenanalyse	36

3.2.1	Fietsers	36
3.2.2	Privévervoer	38
3.2.2.1	Gevaarlijke punten	38
3.2.2.2	Ongevallencijfers 2015 – 2017 en 2018 - 2020	38
<b>4</b>	<b>DE BLIK VOORUIT</b>	<b>43</b>
4.1	Geel, stad met levenskwaliteit	43
4.1.1	Stappersnetwerk	46
4.1.2	Trappersnetwerk	47
4.1.2.1	Synthese netwerk voor fietsers	47
4.1.2.2	Fietsnetwerk Geel-zuid	48
4.1.2.3	Fietsnetwerk Geel-centrum	52
4.1.2.4	Fietsnetwerk Geel-noord	59
4.1.3	Openbaar vervoernetwerk	61
4.1.3.1	Treinet – NMBS	61
4.1.3.2	Kernnet – De Lijn	62
4.1.3.3	Aanvullend net – De Lijn	63
4.1.3.4	Vervoer op maat	63
4.1.3.5	Knelpunten openbaar vervoer	64
4.1.4	Privévervoernetwerk	66
4.1.4.1	Wegencategorisering 2020	66
4.1.4.2	Regionale ontsluitingsweg	67
4.1.4.3	Sluipverkeer	67
4.1.4.4	Autonetwerk Geel-zuid	68
4.1.4.5	Autonetwerk Geel-centrum	69
4.1.4.6	Autonetwerk Geel-noord	77
4.1.5	Acties	78
4.1.5.1	Acties Geel-zuid	78
4.1.5.2	Acties Geel-centrum	79
4.1.5.3	Acties Geel-noord	84
4.2	Geel, een veilige stad	85
4.2.1	Snelheidsbeleid	88
4.2.1.1	Context	88
4.2.1.2	Snelheidsregimes	94
4.2.1.3	Keuzelogica	95
4.2.2	Verkeersveiligheid	97
4.2.2.1	Onveilige verkeerssituaties	97
4.2.2.2	Voorrang aan rechts	102
4.2.3	Acties	103
4.2.3.1	Algemeen	103
4.2.3.2	Geel-zuid	104

4.2.3.3	Geel-centrum	105
4.2.3.4	Geel-noord	106
<b>4.3</b>	<b>Geel, een duurzame stad</b>	<b>107</b>
4.3.1	Laadinfrastructuur	110
4.3.2	Mobiliteitsswitch	111
4.3.2.1	Deelmobiliteit	111
4.3.2.2	Hoppinpunten	112
4.3.3	Ontharding	113
4.3.4	De 15-minutenstad	114
4.3.5	Acties	115

## TABELLEN

Tabel 2-1:	Strategische doelstellingen MOW (1)	18
Tabel 2-2:	Strategische doelstellingen MOW (2)	19
Tabel 2-3:	Strategische doelstellingen MOW (3)	20
Tabel 2-4:	Doelstellingen Vervoerregio Kempen	21
Tabel 2-5:	Operationele doelstellingen (1)	22
Tabel 2-6:	Operationele doelstellingen (2)	23
Tabel 2-7:	Operationele doelstellingen (3)	24
Tabel 2-8:	Operationele doelstellingen (4)	25
Tabel 2-9:	Indicatoren	26
Tabel 3-1:	Wegencategorisering 2012	34
Tabel 3-2:	Wegen met AVOC-waarde van 5 of meer	37
Tabel 3-3:	Kruispunten met AVOC-waarde van 4 of hoger	39
Tabel 3-4:	Toelichting kruispunten met AVOC-waarde hoger dan 4	41
Tabel 4-1:	Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (1)	43
Tabel 4-2:	Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (2)	44
Tabel 4-3:	Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (3)	44
Tabel 4-4:	Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (4)	45
Tabel 4-5:	Huidige locaties gebundelde fietsparkeerplaatsen	58
Tabel 4-6:	Wegencategorisering 2020	66
Tabel 4-7:	Overzicht huidige en toekomstige parkeermogelijkheden	76
Tabel 4-8:	Acties Geel-zuid 2012	78
Tabel 4-9:	Acties Geel-zuid 2022	78
Tabel 4-10:	Acties Geel-centrum 2012	79
Tabel 4-11:	Acties Geel-centrum 2022	80
Tabel 4-12:	Acties Geel-noord 2012	84
Tabel 4-13:	Acties Geel-noord 2022	84
Tabel 5-1:	Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (1)	85

Tabel 5-2: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (2)	86
Tabel 5-3: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (3)	86
Tabel 5-4: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (4)	87
Tabel 5-5: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-zuid)	98
Tabel 5-6: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-centrum)	100
Tabel 5-7: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-noord)	101
Tabel 5-8: Acties algemeen 2012	103
Tabel 5-9: Acties algemeen 2022	103
Tabel 5-10: Acties Geel-zuid 2022	104
Tabel 5-11: Acties Geel-centrum 2012	105
Tabel 5-12: Acties Geel-centrum 2022	105
Tabel 5-13: Acties Geel-noord 2022	106
Tabel 6-1: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (1)	107
Tabel 6-2: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (2)	108
Tabel 6-3: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (3)	108
Tabel 6-4: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (4)	109
Tabel 6-5: Verdeling laadpalen	110
Tabel 6-6: Acties 2022	115

## FIGUREN

Figuur 3-1: trage wegen	27
Figuur 3-2: Inventaris stoepen/voetpaden	28
Figuur 3-3: functioneel fietsnetwerk	29
Figuur 3-4: recreatief fietsnetwerk	30
Figuur 3-5: schoolroutes (Route2school)	31
Figuur 3-6: Gelijkvloerse spoorwegoverwegen in Geel	32
Figuur 3-7: OV-netwerk – 2021 (bron: De Lijn)	33
Figuur 3-8: uitsnede OV-netwerk centrum 2021 (bron: De Lijn)	33
Figuur 3-9: Categorisering – beleidsplan 2012	34
Figuur 3-10: Bestaande snelheidsregimes – situatie 2021	35
Figuur 3-11: ongevalslocaties – periode 2014 - 2018	36
Figuur 3-12: overzicht ongevallen AVOC 4+ (periode 2015-2017 en 2018-2020)	38
Figuur 3-13: Ongeval Merenseweg in 2019	40
Figuur 4-1: Synthese fietsnetwerk	47
Figuur 4-2: fietsnetwerk Geel-zuid (Zammel, Oosterlo, Stelen, Punt, Winkelomheide)	48
Figuur 4-3: Functioneel fietsnetwerk Geel-zuid	49
Figuur 4-4: schematische aanduiding tracé F5	50
Figuur 4-5: schematische aanduiding ongelijkvloerse kruising N19-Antwerpseweg x N13-Herentalseweg	50
Figuur 4-6: Wildersedijk t.h.v. brug over de Nete	51

Figuur 4-7: Fietsnetwerk Geel-centrum (Larum, centrum, Bel)	52
Figuur 4-8: Functioneel fietsnetwerk & fietssnelwegen omgeving Geel-centrum	52
Figuur 4-9: Basis fietszone Geel-centrum	54
Figuur 4-10: Mogelijke uitbreiding fietszone Geel-centrum	55
Figuur 4-11: schematische voorstelling ontwikkelingen stationsomgeving	57
Figuur 4-12: fietsnetwerk Geel-noord	59
Figuur 4-13: Functioneel fietsnetwerk Geel-noord	60
Figuur 4-14: Openbaar vervoernetwerk vervoerregio Kempen	61
Figuur 4-15: Kernnetlijnen Geel	62
Figuur 4-16: Buslijnen in Geel-centrum – bestaande situatie (2020)	64
Figuur 4-17: Huidig busnetwerk Larum – Geel-centrum – Bel	65
Figuur 4-18: Toekomstig busnetwerk Larum – Geel-centrum – Bel	65
Figuur 4-19: Categorisering – uitwerkingsnota 2020	66
Figuur 4-20: Overwogen alternatieven regionale ontsluitingsweg na trechtering	67
Figuur 4-21: Categorisering Geel-zuid	68
Figuur 4-22: Categorisering Geel-centrum	69
Figuur 4-23: Circulatie centrum op korte termijn	70
Figuur 4-24: Circulatie centrum – deelgebied Elsum op middellange termijn	71
Figuur 4-25: Circulatie centrum – deelgebied Elsum op lange termijn	71
Figuur 4-26: Te onderzoeken verkeersaspecten – circulatie omgeving Sint-Dimpna	72
Figuur 4-27: ontsluiting gebundelde parkeerplaatsen	74
Figuur 4-28: Parkeren op afstand	74
Figuur 4-29: Huidige blauwe zone (blauwe straten)	75
Figuur 4-30: Onderzoekszone uitbreiding blauwe zone	75
Figuur 4-31: Voorbeeld Mobility Challenge Rotterdam 2019	76
Figuur 4-32: Voorbeeld terrassen Brussel 2021	76
Figuur 4-33: Categorisering Geel-noord	77
Figuur 4-34: Principe 'Fix the Mix'	88
Figuur 4-35: Stopafstand in functie van de snelheid van het voertuig bij een noodstop	89
Figuur 4-36: Impact van snelheid op het gezichtsveld	89
Figuur 4-37: Principes van het concept “Duurzaam Veilig”	90
Figuur 4-38: Maximumsnelheidseisen voor verschillende verkeerssituaties volgens Duurzaam Veilig	90
Figuur 4-39: Sterfterisico van een voetganger bij een botsing met een personenwagen in functie van snelheid en leeftijdscategorie (Frankrijk)	91
Figuur 4-40: Hyden's Veiligheid 's Pyramide (aangepast uit Hyden, 1987)	92
Figuur 4-41: Gewenste toekomstige snelheidsregimes – uitwerkingsnota 2020	94
Figuur 4-42: aanduiding woonkernen – open buitengebied	94
Figuur 4-43: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit	96
Figuur 4-44: Verkeersongevallen Zuid – 2015-2017	97
Figuur 4-45: Verkeersongevallen Zuid – 2018-2020	97

Figuur 4-46: Verkeersongevallen Centrum – 2015-2017	99
Figuur 4-47: Verkeersongevallen Centrum – 2018-2020	99
Figuur 4-48: Verkeersongevallen Noord – 2015-2017	101
Figuur 4-49: Verkeersongevallen Noord – 2018-2020	101
Figuur 4-50: Wegencategorisering Geel	102
Figuur 4-51: schematische aanduiding locatie Hoppinpunten en fietshubs	113
Figuur 4-52: schematische voorstelling 15-minutenstad	114



## COLOFON

# 1 INLEIDING

## 1.1 Voorwoord

### MOBILITEIT IN GEEL, DURVEN EN DOEN

De bestuurscoalitie heeft zich in 2018 geëngageerd om in Geel acties op touw te zetten die de nadruk leggen op levenskwaliteit, veiligheid en duurzaamheid.

Een veilige stad door verbetering van de verkeersveiligheid en een vlottere mobiliteit houdt de uitdaging in om vlot niet te vertalen naar snel. Sneller vervoer staat maar al te vaak eenzijdig synoniem met groter reis- of gebruikscomfort (bv. just in time, e-commerce, enz.). Het comfort dat we denken te ervaren verstopt maar al te dikwijls de negatieve effecten van snelheid, nl. een hogere onveiligheid, meer geluidsoverlast en een hogere uitstoot van schadelijke stoffen.

De drang om met de wagen sneller te rijden als toegelaten is groot en wordt in de hand gewerkt door de aanleg van infrastructuur die erop gericht is om voor het autoverkeer zo perfect mogelijke rijcondities aan te bieden. We vergeten maar al te vlug dat er naast autoverkeer nog andere modi in het straatbeeld hun plaats hebben. De verdrukking van fiets en voetgangers is dikwijls groot en deze delven meestal het onderspit omdat het autovolume tig-maal groter is. Nochtans kan je nu al merken dat op plaatsen waar het aandeel fietsers en voetgangers zeer groot is, bv aan scholen bij begin en einde van de schooluren het rijgedrag automatisch wordt aangepast en zelfs als ongepast wordt ervaren.

De stad Geel maakt werk van de zoektocht naar een evenwicht tussen alle verkeersmodi, waarbij iedere verkeersdeelnemer de juiste plaats krijgt die ze verdient. Geel werkt aan een sterk fietsbeleid en heeft aandacht voor de zwakke weggebruiker. Hierbij dient ook de omgekeerde redenering in beeld gebracht te worden nl. het afzwakken van de aandacht die gaat naar de “sterke” weggebruiker want beiden delen dikwijls de infrastructuur waardoor confrontaties onvermijdelijk zijn. Een sleutelbegrip op weg naar een oplossing kan gevonden worden in een ruimtelijk en verkeerskundig goed verankerd snelheidsbeleid. Men kan ervoor kiezen om de verkeersdeelnemers maximaal te scheiden maar t.h.v. kruispunten is het scheiden in de meeste situaties geen optie en daarenboven zeer duur. Een vlottere mobiliteit, met daarbij een groeiend aandeel fietsverplaatsingen, is gebaat bij de principes van Duurzaam Veilig, waarbij de infrastructuur en haar gebruikers op elkaar afgestemd worden. Het homogeniteitsprincipe speelt hierbij een belangrijke rol en stelt dat snelheden laag moeten zijn op die wegen waar er grote massaverschillen zijn. Op die manier zouden dodelijke ongevallen met de meest kwetsbare weggebruikers vermeden moeten worden, maar belangrijker is het aanvoelen van de “zwakke” weggebruiker dat zijn/haar aanwezigheid ernstig genomen wordt.

Als het over verkeersveiligheid gaat, kijken we graag naar Scandinavië. We vergeten dikwijls dat Vision Zero als begrip en de beleidsintenties die dit streven onderschrijven reeds in de jaren 90 van vorige eeuw werden gelanceerd. Het is opvallend dat beide benaderingen om de verkeersveiligheid sterk te verbeteren, Duurzaam Veilig en Vision Zero, al 30 jaar geleden gestart zijn en de principes nog steeds actueel zijn. Als de beleidsploeg van Geel de verkeersveiligheid de volgende generaties in Geel sterk wil verbeteren en de Vlaamse ambitie Vision Zero 2050 onderschrijft, kan ze de principes van Duurzaam Veilig en het Zweedse Vision Zero vertalen naar haar wegennet en de gebruikers door o.a. het vastleggen van wegtypen en “veilige” snelheden. Voor Geel betekent dit dat de snelheden in een range van 30 tot 70 km/u worden toegewezen aan gecategoriseerde wegen en ruimtelijke omstandigheden. Een dergelijke oefening is noodzakelijk om gestructureerd met verkeersveiligheid aan de slag te gaan. In de periode 2018 – 2020 zijn er in Geel verschillende ongevallen gebeurd met gewonden en zelfs doden. Deze ongevallen markeren een aantal gevaarlijke plaatsen in Geel. Uit bevragingen zoals Route2School zijn nog andere plaatsen naar voor gekomen die als onveilig beschouwd worden en daarom gemeden worden. Snelheid is één van de belangrijkste oorzaken bij ongevallen en voedt daarnaast sterk het onveiligheidsgevoel. Mocht de focus zich beperken tot het aanpakken van de “gevaarlijke” punten zal men er nooit in slagen om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Er is nood aan een ruime visie over hoe zich te verplaatsen in Geel met als doel de levenskwaliteit van de Gelenaar te verbeteren.

Levenskwaliteit wordt niet alleen verbeterd door het bijsturen van mobiliteit in de richting van duurzame verplaatsingen maar is het resultaat van een maatschappelijke context die bewust en oplossingsgericht naar de toekomst kijkt. We kunnen er echter niet aan ontsnappen dat mobiliteit maar al te graag komt bovendrijven

als te ontwarren vraagstuk. Hierbij is het belangrijk te begrijpen dat mobiliteit niet op zichzelf staat maar ingebed is in een ruimtelijk beleid. Daar waar sommige steden op zoek moeten naar open ruimte heeft Geel op dat vlak een ruime voorsprong. Met een duidelijke visie op de open ruimte die tot aan de rand van het centrum komt worden sterke connecties gelegd tussen kernen en de open ruimte en de kernen onderling. Inzetten op beide werkt versterkend en creëert uiteindelijk een herkenbare omgeving waar het goed is om te leven. Essentieel daarbij is dat er een modal shift gerealiseerd wordt ten voordele van de actieve modi, te voet en fiets, en collectief vervoer. Dit sluit het gebruik van de wagen niet uit maar bakent duidelijk zijn plaats af. Voor het centrum en haar omgeving zou de spoorweg een hefboom kunnen zijn om de modal shift richting duurzame verplaatsingen een duw in de rug te geven. Meer en meer vormt deze kunstmatige streep in het landschap een barrière tussen het centrum en de noordelijk gelegen woongebieden. Dat hoeft niet zo te zijn maar in de huidige situatie zijn de mogelijkheden beperkt om beide delen van Geel aan elkaar te rijgen. Door in te zetten op een verhoogde connectie tussen beide delen van Geel voor voetganger en fietser kan winst geboekt worden voor zowel het OV-aanbod als op vlak van leefbaarheid.

Als de ingrepen in de rand van de spoorweg een infrastructurele hefboom zijn om de leefbaarheid te verhogen, zijn de verschillende scholencampussen maatschappelijke hefbomen. De scholen zijn plaatsen waar kinderen en ouders attitudes en waardes aangereikt krijgen. Het zijn m.a.w. ideale omgevingen om het verkeersgedrag van de toekomst vorm te geven. Niet door lessen te geven in verkeersparken maar door van de schoolomgeving de verkeersomgeving van de toekomst te maken.

Geel is de enige stad in de Antwerpse Kempen die alle onderwijslagen aanbiedt. De aanwezigheid van Thomas More en KUL is een opportuniteit, met o.a. opleidingen als transport en logistiek, elektromechanica en energietechnologie. Het leggen van een brug tussen de stad en deze onderwijsinstellingen kan leiden tot innovatieve oplossingen voor bv. parkeren en beleveren, levenslang wonen, enz. Geel kan op die manier haar voortrekkersrol in het project Duurzame Kempen verder uitbouwen en invulling geven aan het Burgemeestersconvenant voor klimaatvriendelijke en duurzame steden. De druk die Vlaanderen oplegt om tegen 2025 een honderdduizend laadpalen in het straatbeeld te hebben is enorm. De duw die elektrisch verplaatsen hiermee in de rug krijgt is enorm. De vraag is of elektrisch rijden en opladen via een laadpaal de toekomst is voor onze mobiliteit of eerder een context vormt om een nog grotere afzetmarkt te creëren voor elektrische voertuigen. De milieu-impact van autoverplaatsingen kan hiermee grotendeels worden weggewerkt maar het aspect van de verkeersveiligheid en het ruimtebeslag van de wagen worden hiermee niet aangepakt. Duurzaam Veilig en Vision Zero bieden oplossingen voor de verkeersveiligheid, deelsystemen kunnen helpen om het ruimtebeslag van de wagen te beperken. Het doordacht verweven van deelsystemen in de juiste ruimtelijke context kan ervoor zorgen dat verplaatsingen duurzaam uitgevoerd worden. De Hoppinpunten die uitgerold worden in de rand van het regionaal mobiliteitsplan en de aanvullingen op lokaal niveau door de stad Geel vormen de basis van een netwerk van deelsystemen. Ook hier kan samen met KUL en Thomas More onderzocht worden welke systemen kunnen mee-evoluëren met de ruimtelijke ontwikkelingen en zo bijdragen aan het verhogen van de levenskwaliteit.

Van initiatieven zoals Duurzaam Veilig en Vision Zero weten we dat ze veel tijd nodig hebben om hun doel te bereiken. Het is daarom de hoogste tijd dat er, in het licht van de mobiliteitsuitdagingen en -doelstellingen, een traject wordt vastgelegd dat het voor Geel mogelijk maakt om door te groeien tot de plaats in de Kempen waar het goed is om er te komen en te blijven.

Het mobiliteitsplan wil een leidraad zijn van dit werktraject en biedt enkele principes aan waarmee de volgende jaren kan gewerkt worden aan een veiligere, duurzame omgeving met meer levenskwaliteit.

## 1.2 Lijst met afkortingen en begrippen

Afkorting	Betekenis
AVOC	Aanpak Verkeersongevallenconcentraties: de AVOC-methode is een Nederlandse aanpak van onveilige verkeerssituaties, met een concentratie op groepen verkeersongevallen op een locatie.
AWV	Agentschap Wegen & Verkeer
EU	Europese Unie
MaaS	Mobility as a Service: soort dienst die gebruikers via een gezamenlijk digitaal kanaal (bv. een app) in staat stelt meerdere soorten mobiliteitsdiensten te plannen, te boeken en te betalen.
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken: bestuurlijke aanpak die focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en bottom-up benadering bij kleine infrastructuurwerken om gevaarlijke punten op gewestwegen aan te pakken en om het gebruik van de fiets te bevorderen.
MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
OD	Operationele doelstelling
OV	Openbaar vervoer
SB	Strategische bouwsteen
SD	Strategische doelstelling
STO(E)P-principe	Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar (en collectief, maar ook gedeeld) vervoer en tenslotte het Privévervoer. De letter 'E' wijst op elektrisch privévervoer, dat een plaats krijgt na het openbaar vervoer.

## 2 NAAR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

Het lokaal mobiliteitsbeleid wordt ingebed binnen het mobiliteitsbeleid op hogere beleidsniveaus. Daarom volgt in dit hoofdstuk een overzicht van het mobiliteitsbeleid op Vlaams, Belgisch en Europees niveau.

### 2.1 Mobiliteitsbeleid in Europa

Mobiliteit is mondiaal en Europees ingebed in een maatschappelijk discours over klimaatveranderingen. Europa heeft een strategische langetermijnvisie opgemaakt die streeft naar een klimaatneutrale maatschappij. Klimaatneutraliteit en mobiliteitstransitie zijn sterk met elkaar verbonden. Europa heeft in haar visie “a Clean Planet for All” 7 strategische bouwstenen (SB) afgelijnd<sup>1</sup> waaronder 2 die sterk betrokken zijn op mobiliteit, met name:

- SB3 Omarmen van schone, veilige en geconnecteerde mobiliteit:
  - voertuigen met geen of weinig uitstoot met een efficiënte alternatieve aandrijving;
  - organisatie van het mobiliteitssysteem o.b.v. digitalisering, gegevensuitwisseling en interoperabele normen zoals slim verkeersbeheer en geautomatiseerde mobiliteit;
  - verbetering van de regionale infrastructuur en ruimtelijke ordening → slimme steden en stedelijke gebieden worden centra voor mobiliteitsinnovatie;
  - sleutelelementen voor de stedelijke mobiliteit: stadsplanning, veilige fiets- en wandelpaden, schoon openbaar vervoer, mobiliteit als een dienst (diensten voor het delen van auto's of fietsen);
  - aanpassingen door individuen en bedrijven (telewerk);
  - infrastructuur – voltooiing van Trans-European Transport Network (TEN-T) voor 2030.
  
- SB5 Een adequate slimme netwerkinfrastructuur en onderlinge verbindingen ontwikkelen:
  - slimme, adequate infrastructuur die interconnectie en sectorale integratie in heel Europa garandeert;
  - de voltooiing van Trans-European Transport Network (TEN-T) voor 2030:
    - ter ondersteuning van de digitalisering en verdere integratie van relevante sectoren, incl. slimme elektriciteit, gegevens- en/of informatienetwerken en waterstofpijpleidingen (energienetwerken);
    - een versnelde infrastructuurontwikkeling en grotere synergiën tussen vervoer- en energiesystemen, zoals slimme oplaad- en tankstations die grensoverschrijdende diensten mogelijk maakt (vervoersnetwerken).

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en)

De mobiliteitstransitie stoelt voor een groot deel op de groei van het aandeel fietsverplaatsingen en is vormgegeven in de Europese fietsstrategie “EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030”. Enkele strategische objectieven zijn:

- Fietsen moet een evenwaardige partner zijn in het mobiliteitssysteem;
- De groei van het fietsgebruik moet in de EU met gemiddeld 50% stijgen tussen 2020-2030;
- Halveren van het aantal ongevallen met een dodelijk slachtoffer of zwaargewonden tussen 2020-2030 (in gefietste km);
- Verhogen van EU-fietsinvestering naar €3 miljard tussen 2021-2027 en €6 miljard tussen 2028-2034.

## 2.2 Mobiliteitsbeleid in België en Vlaanderen

### 2.2.1 Visie 2050 – een langetermijnstrategie voor Vlaanderen

**België en Vlaanderen** hebben op hun beurt invulling gegeven aan de strategische langetermijnvisie van Europa door een vertaling naar de nationale en gewestelijke context te maken. De Vlaamse Regering beschrijft in haar “visie 2050”<sup>2</sup> een Vlaanderen:

- dat sociaal, open, veerkrachtig en internationaal is;
- dat welvaart en welzijn creëert op een innovatieve en duurzame manier;
- waarin iedereen meetelt.

Om dit te bereiken heeft de Vlaamse Regering 7 transitieprioriteiten uitgewerkt die de noodzakelijke veranderingen sneller moeten helpen realiseren, waaronder de “transitie mobiliteit”. Hierbij steunt men op 5 pijlers:

1. slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke vervoernetwerken;
2. multimodaal geïntegreerd vervoersysteem;
3. verleiden en motiveren tot gedragsverandering;
4. innoveren om nog effectiever te zijn;
5. meer bereiken door samen te werken.

---

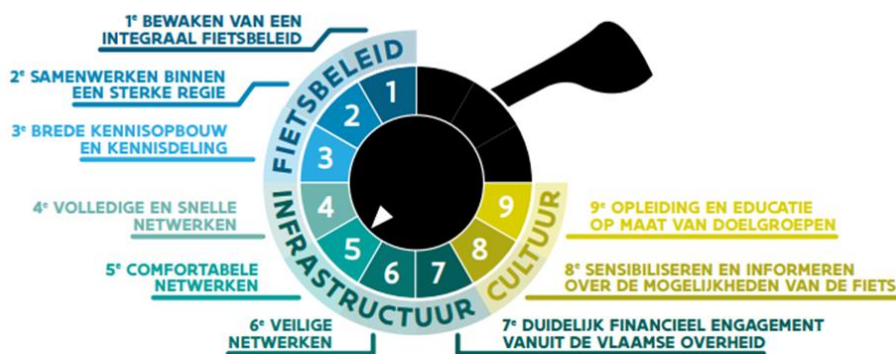
<sup>2</sup> <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/visie-2050>

## 2.2.2 Beleidsnota 2019-2024 – Mobiliteit en Openbare Werken

Het departement MOW heeft in de beleidsnota 2019 – 2024<sup>3</sup> een aanpak neergeschreven die op 8 strategische doelstellingen (SD) is gebaseerd:

- SD1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken;
- SD2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer;
- SD3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten;
- SD4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- SD5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur;
- SD6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur;
- SD7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk;
- SD8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.

Het fietsbeleidsplan Vlaanderen (2016) is geïntegreerd in de beleidsnota MOW en vindt zijn doorvertaling in de verschillende strategische doelstellingen.



Om de strategische doelstellingen uit de beleidsnota inhoudelijk te voeden op vlak van technologie zal Vlaanderen zich op zes pijlers focussen om de ITS-markt beter te begeleiden en te ondersteunen:

1. Multimodaal verkeersmanagement 3.0: Vlaanderen en bedrijven verzamelen actief mobiliteitsdata. Deze data kunnen aangewend worden om verkeersstromen te beheersen of managen. Daartoe dient deze data op zijn beurt gemanaged te worden.
2. CCAM (Connected Cooperative Automated Mobility): autofabrikanten automatiseren het rijproces. Wagens rijden automatisch maar communiceren ook met elkaar en hun omgeving (communicatiesystemen en parkeersystemen).
3. MaaS (Mobility as a Service - Mobiliteit als een dienst): net als in andere sectoren is er een verschuiving van eigendom naar delen. Dit biedt de mogelijkheid om mobiliteit als een dienst te zien, die lacunes in de verplaatsingsmogelijkheden van mensen oplost.
4. Dynamisch rekeningrijden met slimme diensten: kilometerheffing van zware voertuigen biedt naast sturing ook de mogelijkheid op verkeersbeheer en veiligheid.
5. PI (Physical Internet - Fysiek Internet): fysiek internet beheerst de goederenvervoersstromen. Het biedt de sector mogelijkheden om hun producten efficiënt te verplaatsen door bijvoorbeeld lage gemiddelde beladingsgraden weg te werken.
6. Slimme onderhouds- en activabeheersystemen: Smartphones en communicatiemiddelen in het voertuig moeten fabrikanten, pechverhelpers of vlootbeheerders de mogelijkheid bieden de wagenvloot te verbeteren. Dit door het snel verzamelen en rapporteren van problemen op de weg of de wagen.

<sup>3</sup> <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-mobiliteit-en-openbare-werken>

Het actieplan biedt voor elk van deze zes strategische clusters een roadmap aan. Daarbij beschrijft het maatregelen en acties die nu genomen worden en zullen genomen worden en schetst het een beeld van het huidige wettelijk kader, mogelijke pilootprojecten en een verdere uitrol van de cluster.

## 2.2.3 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd. De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 beschrijft de nieuwe toekomstvisie op Vlaamse mobiliteit. De betekenis van de Vlaamse mobiliteit wordt samengevat in één slagzin: 'Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven'. De Vlaamse overheid wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, én op maat van alle mensen en bedrijven. Daarbij heeft ze volgende perspectieven opgesteld tegen 2050:

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050.
- Er zijn geen vervoeremissies meer in 2050.
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050.
- De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050.

In de ambities van de Vlaamse mobiliteitsvisie wordt de klemtoon gelegd op het realiseren van een geïntegreerd, toekomstbestendig en gekoppeld verkeersnetwerk dat stoelt op innovatieve technieken en het resultaat is van een geïntegreerde visie en aanpak waarbij data een centrale rol speelt. Via 4 beleidsthema's en 12 prioriteiten wil de Vlaamse overheid de perspectieven realiseren:

- **Beleidsthema 1: Knooppunten en netwerken ('geïntegreerde gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit'):**
  - Prioriteit 1: We ontwikkelen een multimodaal systeem voor optimale bereikbaarheid.
  - Prioriteit 2: We faciliteren actief en gebruikersgericht systeemmanagement.
  - Prioriteit 3: We hebben een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering.
- **Beleidsthema 2: Datastrategie en digitalisering ('verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit'):**
  - Prioriteit 4: We delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier.
  - Prioriteit 5: We sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit.
  - Prioriteit 6: We hebben een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing.
- **Beleidsthema 3: Aanbodzijde ('gezond functioneren van de aanbodzijde'):**
  - Prioriteit 7: We komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod.
  - Prioriteit 8: We komen tot een gelijk speelveld tussen de verschillende modi.
  - Prioriteit 9: We verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken.
- **Beleidsthema 4: Vraaggedrag ('een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem'):**
  - Prioriteit 10: We verhogen de bereidheid tot veranderen.
  - Prioriteit 11: We belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag.
  - Prioriteit 12: We sturen op basis van een integrale afweging.

Samen met de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 is het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 gelanceerd. Dit vijfjaarlijks plan geeft richting aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid en zet de actieve weggebruikers centraal. Tegen 2025 wil Vlaanderen een daling van 25% realiseren t.o.v. 2019 voor 6 streefcijfers, tegen 2030 een daling van 50% en tegen 2050 mogen er geen verkeersdoden of zwaargewonden meer vallen in het verkeer. De Vlaamse overheid wil aan de hand van 9 doelstellingen de ambitieuze cijfers realiseren:

- veilig en goed onderhouden infrastructuur;
- kwalitatieve educatie en permante, doeltreffende sensibilisering;
- duidelijke regelgeving;



- engagement: sterke partnerships met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruikers;
- onderzoek, evaluatie en monitoring, geïntegreerd in het plan en de maatregelen;
- continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, voertuigtechnologieën en innovatie;
- sterke en efficiënte handhavingsketen voor een kwalitatief handhavingsbeleid;
- maximaal rekening houden met klassieke denkkader rond duurzame mobiliteitsontwikkeling;
- subjectief onveiligheidsgevoel.

Uit de probleemanalyse van de verkeersveiligheid komen 9 aandachtspunten, waarbij de actieve weggebruiker een prominente plaats krijgt. Via 37 maatregelen worden de aandachtspunten aangepakt om een veilig verkeerssysteem in Vlaanderen te realiseren. De monitoring van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid gebeurt via kernprestatie-indicatoren (KPI's). KPI's helpen waar de onveiligheid zich voordoet, welke uitdagingen een prioriteit zijn en hoe die aangepakt kunnen worden.

Om sneller, samen en alert op doelstellingen in te grijpen maakt de Vlaamse overheid gebruik van een nieuwe strategie, nl. Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Op 28 mei 2021 is het MIA-besluit goedgekeurd. Om de doorlooptijden van deze werken te versnellen en de samenwerking met lokale besturen te versterken, maakt het MIA-besluit drie grote uitzonderingen mogelijk:

- MIA-werken kunnen worden uitgevoerd via een korte eenvoudige projectmethodologie.
- Gemeenten mogen optreden als bouwheer voor aanpassingen aan gewestwegen of instaan voor het beheer.
- Er wordt geëxperimenteerd met een afwijkende procedure voor de bepaling van de vergoeding bij onteigeningen.

Met MIA-proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen test de Vlaamse overheid hoe processen sneller en beter kunnen verlopen om verkeersonveilige punten en fietsinfrastructuur aan te pakken. MIA draagt zo bij tot het uiteindelijke doel: 0 verkeersdoden op de Vlaamse wegen tegen 2050.

Het MIA-experiment loopt voor een periode van 3 jaar. Nadien wordt het geëvalueerd door een team van experts en kan er eventueel nog worden bijgestuurd. Alles wat goed loopt, kan worden overgenomen in bestendig vereenvoudigde regelgeving. Concreet voor Geel is de toepassing van MIA afhankelijk van de evaluatie in 2024.

## 2.2.4 Mobilidata

Mobilidata is een programma opgericht door de Vlaamse overheid met als doel de realisatie van een vlotter, duurzamer en veiliger verkeer voor elke weggebruiker. Via innovatieve verkeersoplossingen maakt de Vlaamse overheid gebruik van data en connecterende systemen om het mobiliteitssysteem in Vlaanderen slimmer te maken. Uiteindelijk realiseert mobilidata 31 innovatieve technologische verkeersoplossingen binnen vijf thema's:

- verkeersregels;
- risico en gevaar;
- slimme verkeerslichten;
- navigatie en parkeermanagement;
- beleidsondersteuning.

Een concrete toepassing van mobilidata is bijvoorbeeld een waarschuwing melding uitsturen naar weggebruikers wanneer een hulpverleningsvoertuig nadert met zwaailichten. Naast de waarschuwing melding zorgt mobilidata er ook voor dat de hulpdiensten groen licht krijgen op een intelligent verkeerslichtengeregeld kruispunt (iVRI).

## 2.3 Strategische doelstellingen

### 2.3.1 Vlaanderen - MOW



Tabel 2-1: Strategische doelstellingen MOW (1)

Strategische doelstelling	Operationalisering	
<b>SD1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken</b>	Mobiliteitsnetwerk garant stellen voor een veilige, duurzame en slimme mobiliteit	<i>Netwerk capaciteit garanderen en snel oplossen van hinderincidenten</i>
	Blijven investeren in onderhoud, verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit weginfrastructuur (autosnel- en gewestwegen)	<i>Netwerk capaciteit garanderen en snel oplossen van hinderincidenten</i>

Tabel 2-2: Strategische doelstellingen MOW (2)

Strategische doelstelling	Operationalisering	
<b>SD2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer</b>	Investeren in een veilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	<i>Streven naar een ambitieuze modal shift waarbij het aandeel duurzame modi groeit tot 40%</i>
		<i>Uitbouw van een multimodaal vervoersysteem o.b.v. STOEP-principe</i>
		<i>Investeren in de uitbouw van veilige, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke fietsnetwerken, die woonkernen, scholen en tewerkstellingspolen verbinden</i>
		<i>Voldoende verlichte fietspaden (ledverlichting)</i>
		<i>Op elkaar afgestemde fietsinfrastructuur</i>
		<i>Veilige, comfortabel en leesbare fietspaden</i>
		<i>Uitbouw van grensoverschrijdende (gemeentelijke grens) fietsinfrastructuur steunen</i>
Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten voor combimobiliteit	Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten voor combimobiliteit	<i>Veilige fietsenstalling en een aanbod aan deelfietsen voorzien</i>
		<i>Een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten</i>
		<i>Combimobiliteit mogelijk maken dankzij goed en robuust verknoot netwerk aan mobipunten</i>
		<i>Uitbouw van een netwerk van uniforme, herkenbare, toegankelijke en gebruiksvriendelijke interregionale en regionale mobipunten</i>
		<i>Bestaande OV-haltes aan hoppinpunten worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid, en de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.</i>
		<i>Bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid, en de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.</i>
Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	<i>Vervoer op maat: versterking van de basisbereikbaarheid en een betere afstemming van het OV-aanbod o.b.v. de reële vervoersstromen</i>
Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven	Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven	<i>Aantal deelauto's laten toenemen met de bedoeling een vlotte combimobiliteit en efficiënt transport te organiseren.</i>

Tabel 2-3: Strategische doelstellingen MOW (3)

Strategische doelstelling	Operationalisering	
<b>SD4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem</b>	Wegwerken zwarte punten: geïdentificeerde gevaarlijke punten herinrichten met bijzondere aandacht zwakke weggebruiker → focus vnl. op schoolomgeving en schoolroute	<i>Vision ZERO 2050 met jaarlijkse daling verkeersdoden en bijzondere aandacht zwakke weggebruiker</i>  <i>Veilige voetpaden en kruispunten met voldoende verlichting</i>
	Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers & vermindering van de conflictzones	<i>Vision ZERO 2050 met jaarlijkse daling verkeersdoden en bijzondere aandacht voor rijopleiding voor toekomstige autobestuurders</i>
	Wegwerken zwarte punten: geïdentificeerde gevaarlijke punten herinrichten met bijzondere aandacht zwakke weggebruiker → focus vnl. op schoolomgeving en schoolroute	<i>Gevaarlijke punten en wegsegmenten geïdentificeerd en veiliger gemaakt, in eerste instantie via quick wins en vervolgens waar mogelijk en waar nodig door middel van een structurele herinrichting</i>
<b>SD6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur</b>	Innovatief fietsnetwerk	<i>Mobilidata projecten moet inzichten op vlak van technologie aanreiken en dankzij co-creatie met diverse partners worden er innovatieve mobiliteitsoplossingen gerealiseerd</i>
	Slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk	<i>Uittesten innovatieve systemen, organisatiemodellen en/of deelplatformen zodanig dat toegang tot het openbaar en collectief vervoer verhoogt</i>
<b>SD8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan</b>	Inzetten op gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's	<i>Vervoerregio biedt kader voor intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteitsuitdagingen</i>

## 2.4 Vervoerregio Kempen



Tabel 2-4: Doelstellingen Vervoerregio Kempen

Doelstellingen voor VR Kempen	Operationalisering
<b>Bereikbaar &amp; Slim</b>	<p>Een mix van leefbare kernen en een fietsvriendelijk landelijk gebied wordt gerealiseerd &amp; dankzij het toepassen van het STOP-principe verlagen we het aantal voertuigkilometers.</p> <p>Een mix van leefbare kernen en fietsvriendelijk landelijk gebied &amp; invoeren van het STOP principe en zorgen dat verschillende transportmethodes op elkaar afgestemd zijn. Sterk inzetten op trein- en watertransport.</p>
<b>Fietsen &amp; Veranderend</b>	<p>Het woon-werkverkeer, schoolverkeer en andere verplaatsingen gebeuren steeds meer met de fiets. Het STOP-principe stelt prioriteiten wat betreft de keuze voor een vervoermiddel.</p>
<b>Veilig &amp; Ambitieux</b>	<p>De Kempen is voor elke weggebruiker veilig. Alle zwarte punten worden weggewerkt. Hiermee wordt Vision ZERO (geen verkeersslachtoffers 2050) ondersteund.</p>
<b>Naadloos &amp; Ondersteunend</b>	<p>Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk wordt uitgewerkt.</p> <p>Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk waarbij de verschillende mobiliteitsnetwerken slim op elkaar afgestemd zijn &amp; knoop- en hoppinpunten zijn de ruggengraat van de Kempen</p>
<b>Klimaatneutraal &amp; daadkrachtig</b>	<p>De Kempen wil een klimaatneutrale regio worden en beperkt structureel de negatieve impact van het verkeer.</p>
<b>Connectie &amp; Verbindend</b>	<p>De vervoerregio heeft veel en sterke samenwerkingen tussen de overheid, de privésector en het middenveld.</p>

## 2.5 Stad Geel

### 2.5.1 Strategische en operationele doelstellingen

#### STRATEGISCHE DOELSTELLING 1: GEEL IS LEEFBAAR EN LEESBAAR



Tabel 2-5: Operationele doelstellingen (1)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 1.1:</b> Leefbare kernen worden met elkaar verbonden in een fietsvriendelijk landelijk gebied.	- <b>OD 1.4:</b> De OV-bediening van het stadscentrum gebeurt waar mogelijk met emissieloze voertuigen in 2025, tegen 2030 zijn de voertuigen aangepast op de stedelijke bediening. <sup>4</sup>	- <b>OD 1.6:</b> Doorgaand verkeer wordt maximaal geweerd uit het centrum, met focus op de fietszone waar gestreefd wordt naar een afname van het doorgaand verkeer met 100%.
- <b>OD 1.2:</b> Een duidelijk leesbare fietsinrichting verbindt de verschillende stadsdelen binnen de R14 (centrum, zuid, noord en attractiepolen).	- <b>OD 1.5:</b> De OV-haltes van het kernnet zijn in 2025 integraal toegankelijk in het centrum. In 2030 voor geheel Geel.	- <b>OD 1.7:</b> Parkeerplaatsen worden gebundeld aan attractiepolen & hoppinpunten en zorgen voor een verhoogde overstapmogelijkheid op duurzame modi.
- <b>OD 1.3:</b> Een samenhangend, inclusief en aantrekkelijk stappersnetwerk wordt uitgebouwd en zorgt voor verhoogde leefbaarheid.		- <b>OD 1.8:</b> Laad/tank-infrastructuur voor niet-fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie <sup>5</sup> wordt doelgericht en afgestemd op ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen aangelegd.
		- <b>OD 1.9:</b> Het aantal ingeschreven wagens per gezin in Geel is in 2030 status quo met de situatie 2020 dankzij het aanbieden van alternatieve systemen.

<sup>4</sup> De Vlaamse Regering wil tegen 2025 emissievrij rijden in alle stadskernen en in 2035 in heel Vlaanderen

<sup>5</sup> Als alternatief voor de LEZ



Je komt er, je blijft er

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 2: GEEL IS VEILIG EN AMBITIEUS

Tabel 2-6: Operationele doelstellingen (2)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.1:</b> Tegen 2030 gebeurt 40% van het woon-werkverkeer, schoolverkeer en andere verplaatsingen met de fiets of te voet               <ul style="list-style-type: none"> <li>o o.a. dankzij sterke samenwerkingen en coproductie met diverse stakeholders en werkgevers.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.4:</b> Tegen 2030 wordt het centrum van Geel bediend door een lokaal systeem van stedelijke collectief vervoer als onderdeel van het OV-plan voor de vervoerregio Kempen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.6:</b> Alle gevaarlijke punten<sup>6</sup> op gemeentewegen zijn tegen 2025 onderzocht. De punten die in aanmerking komen voor ingrepen zijn tegen 2030 aangepakt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.2:</b> woon-school lagere school bedraagt minimaal 50% (2025). Nadien wordt een jaarlijkse stijging nagestreefd.<sup>7</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.5:</b> Het stadsbestuur promoot doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende sociale – en economische stakeholders.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.7:</b> Het aanbod straatparkeerplaatsen wordt geoptimaliseerd. Vrijgekomen plaatsen krijgen een alternatieve ontharde of duurzame invulling.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.3:</b> dalende trend<sup>8</sup> van ongevallen met fietsers in ondersteuning van de Vision ZERO van Vlaanderen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.8:</b> De gewenste situatie voor het snelheidsregime conform de voorgestelde keuzeloga is tegen 2030 gerealiseerd.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.9:</b> De missing link regionale ontsluiting Geel bis (R14xN118) in het regionale verkeersnetwerk wordt zo snel mogelijk weggewerkt. Een tracé wordt vastgelegd dat de volledige ronde ring vastlegt.</li> </ul>

<sup>6</sup> Gevaarlijke punten (zie onderzoeksnota): Kruispunten met een AVOC-waarde 4 voor de ongevallen geregistreerd in 2015, 2016 en 2017 deze periode wordt periodiek geactualiseerd.

<sup>7</sup> Deze operationele doelstelling wordt geactualiseerd na het uitvoeren van de nul-meting (i.k.v. bike to school)

<sup>8</sup> De dalende trend wordt berekend t.o.v. het totaal aantal fietsverplaatsingen



Je komt er, je blijft er

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 3: GEEL IS VERBONDEN EN ONDERSTEUNEND

Tabel 2-7: Operationele doelstellingen (3)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 3.1:</b> Een verhoogde connectiviteit tussen knooppunten leidt tot een volwaardig en verbonden stappersnetwerk ten voordele van een modale shift.	- <b>OD 3.3:</b> Het OV-netwerk verbindt via frequente verbindingen het stadscentrum met de attractiepolen en dorpskernen.	- <b>OD 3.5:</b> Het lokaal verkeersnetwerk is via een aantal ruimtelijke, verkeerskundige poorten verbonden met het regionaal verkeersnetwerk.
- <b>OD 3.2:</b> Uitbreiding fietsennetwerk zorgend voor uitstekende verbinding naar alle deeldorpen en omliggende gemeentes.	- <b>OD 3.4:</b> Het OV-netwerk <sup>9</sup> verbindt de voorziene regionale hoppinpunten	- <b>OD 3.6:</b> Het lokaal verkeersnetwerk ontsluit de gebundelde parkeerplaatsen via de kortste route naar het regionaal verkeersnetwerk.
		- <b>OD 3.7:</b> Vervoersarmoede wordt aangepakt door o.a. doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende stakeholders.

---

<sup>9</sup> Het kernnet





Je komt er, je blijft er

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 4: GEEL IS ROBUUST EN INNOVATIEF

Tabel 2-8: Operationele doelstellingen (4)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 4.1:</b> Het STOEP-principe gebruiken bij infrastructurele inrichtingen zorgend voor een verhoging van het aantal fietskilometers.	- <b>OD 4.4:</b> Op strategische locaties worden data verzameld over de verplaatsingen en ingezet met oog op evidence-based beleidsvorming.	- <b>OD 4.6:</b> Stad Geel wordt een onderzoekstuin rond innovatieve projecten, hiervoor ondersteunt de stad projectgerichte samenwerkingen met onderwijs- en kennisinstellingen.
- <b>OD 4.2:</b> Het fietsnetwerk kruist ongelijkgronds ter hoogte van alle sterke verkeersstructuren, o.a. R14 / N71, N19 en spoorwegen.	- <b>OD 4.5:</b> Spoorwegovergangen zijn veilig (ongelijkvloers of afgesloten) ingericht.	
- <b>OD 4.3:</b> Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk ter bevordering van de combimobiliteit (o.a. dankzij één of meerdere herkenbare en gebruiksvriendelijke hoppinpunten <sup>10</sup> in elke deekern).		

<sup>10</sup> Hoppinpunt is de naam die aan mobipunten is gegeven in het kader van de merkarchitectuur van mobipunten

## 2.5.2 Indicatoren

Om de graad van realisatie van de doelstellingen te meten wordt voorgesteld om dezelfde onderzoeken te herhalen zodat datareeksen gegenereerd worden die een evolutie op lange termijn zichtbaar kunnen maken. De resultaten van de onderzoeken zijn te beschouwen als indicatoren. Deze indicatoren hebben m.a.w. een signalerende functie en geven invulling aan een evidence-based mobiliteitsbeleid.

Naast deze onderzoeken is het noodzakelijk om continu aandacht te hebben voor evoluties en deze via meetbare indicatoren inzichtelijk te maken ook als deze niet kunnen gevat worden in bestaande onderzoekspistes.

Daarnaast zal op regelmatige basis moeten gepeild worden naar de acceptatie van de beleidsvisie.

Tabel 2-9: Indicatoren

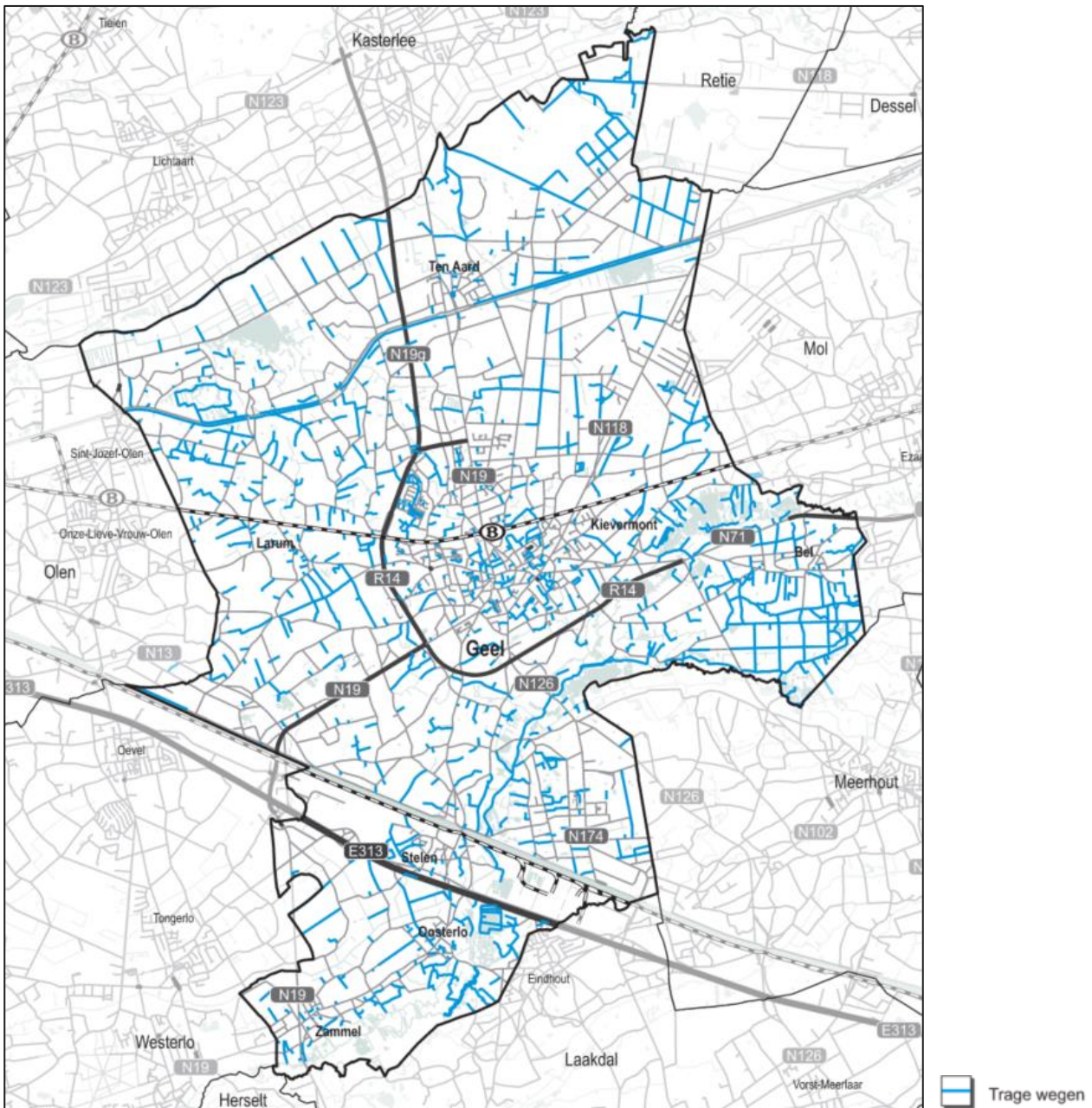
Indicatoren		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kruispunttellingen:</b> de belangrijkste interne (gelegen binnen de R14) kruispunten werden geanalyseerd naar voertuigbewegingen. Dit gebeurt over de diverse modi heen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Gebruik openbaar vervoer:</b> De Lijn heeft tellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in het gebruik van de haltes in het centrum van Geel in relatie met de verschillende buslijnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kruispunttellingen:</b> de belangrijkste interne (gelegen binnen de R14) kruispunten werden geanalyseerd naar voertuigbewegingen. Dit gebeurt over de diverse modi heen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ongevallen:</b> op basis van de verzamelde gegevens werden de gevaarlijkste kruispunten in kaart gebracht.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ongevallen:</b> op basis van de verzamelde gegevens werden de gevaarlijkste kruispunten in kaart gebracht.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fietsbarometer:</b> het onderzoek, uitgevoerd door de Provincie Antwerpen, brengt een (cijfermatige) status-update van de fietspaden, het fietscomfort, de fietsveiligheid, enzovoort in beeld.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Herkomst – bestemmingsonderzoek:</b> via het opzetten van een dubbel cordon van meetpunten is inzicht verschaft in de verplaatsingsrelaties (auto) in het centrum van Geel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Lokaal fietsbeleid:</b> Het adviesbureau Traject stelde, op basis van zelfanalyses, strategische adviezen en maatregelen voor een beter fietsbeleid. Daarbij werd ingegaan op de volgende thema's: beleid, monitoring, veilige fietsnetwerken, ontwerp en infrastructuur, fietsparkeren, fietscultuur, campagnes, diensten en services.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Enquête parkeeronderzoek:</b> de stad Geel heeft via het afnemen van een enquête bij 500 respondenten inzicht gekregen in het gevoerde parkeerbeleid.</li> </ul>

### 3 DE HUIDIGE SITUATIE IN BEELD

#### 3.1 Verkeersnetwerken

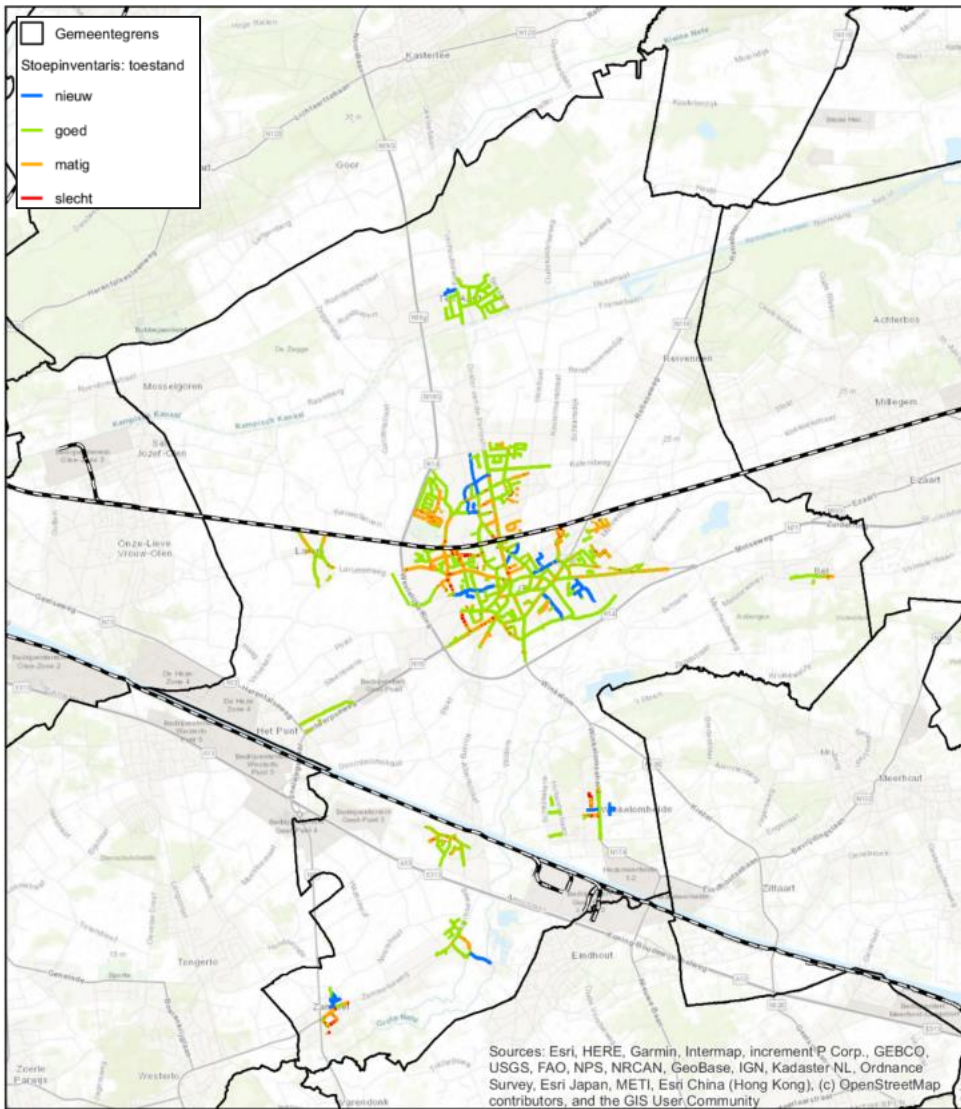
##### 3.1.1 Stappersnetwerk

Op het grondgebied van de stad Geel is een uitgebreid netwerk van trage wegen, dat o.a. bestaat uit voetpaden, aanwezig. Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer, waarvan wandelaars, fietsers en ruiters de belangrijkste gebruikers zijn.



Figuur 3-1: trage wegen

In verschillende kernen van Geel zijn voetpaden aanwezig. Onderstaande kaart toont de toestanden van de stoepen/voetpaden in Geel. Om tot een aangenaam en samenhangen voetgangersnetwerk te komen moeten de voetpaden in matige en slechte toestand worden aangepakt. Binnen de kernen moet ook onderzoek gebeuren om eventueel voetpaden aan te leggen die het voetgangersnetwerk optimaliseren en zo aangename verplaatsingen te voet mogelijk maken. Het voetpadenplan zal zo kaderen binnen het plan van aanpak voor trage wegen.



Figuur 3-2: Inventaris stoepen/voetpaden

## 3.1.2 Trappersnetwerk

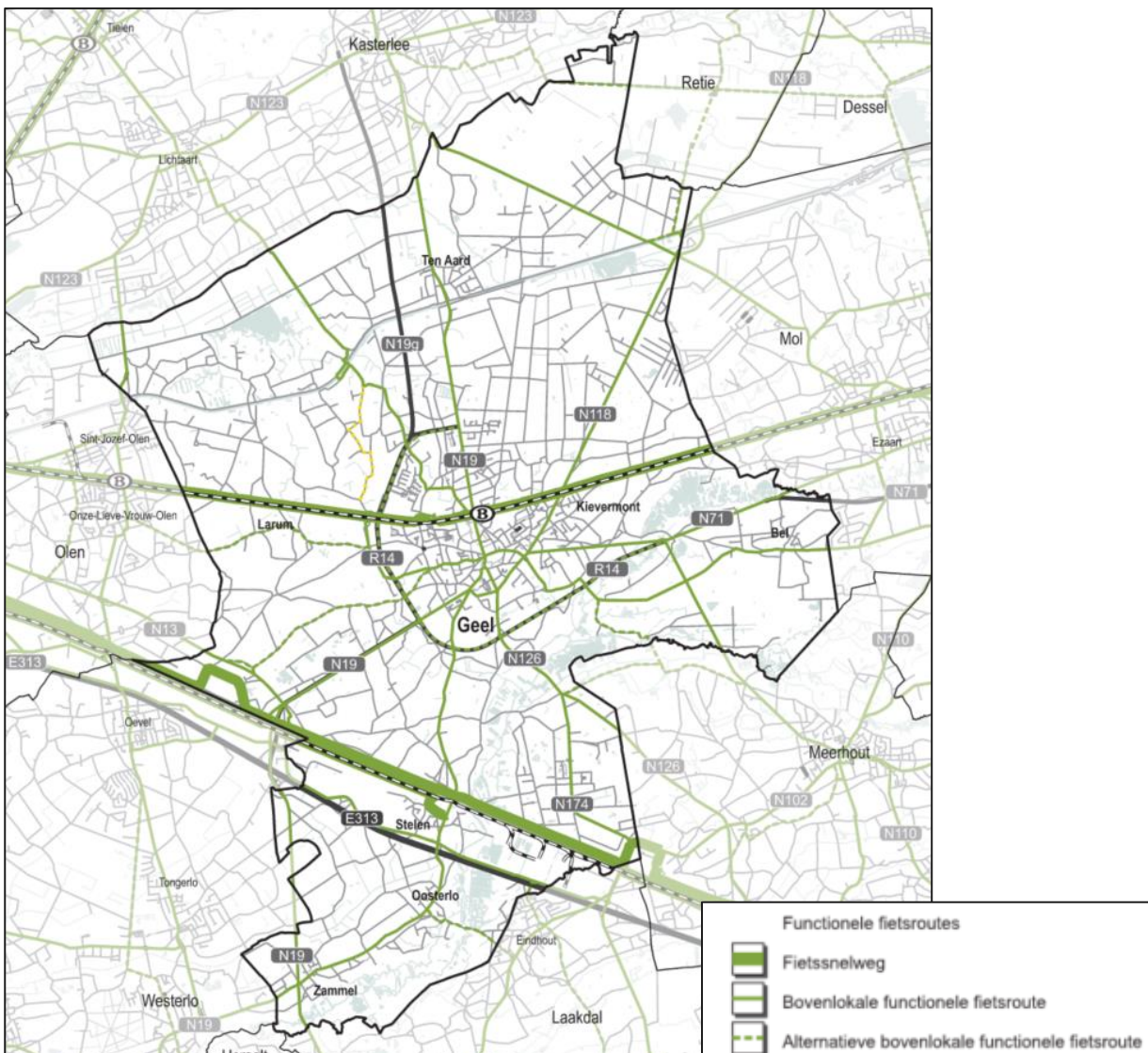
### 3.1.2.1 Functioneel fietsnetwerk

Op het grondgebied van de stad Geel is een uitgebreid netwerk van functionele fietsroutes aanwezig. Op onderstaande figuur worden deze weergegeven.

Door het grondgebied van Geel lopen twee fiets snelwegen: de F105 Herentals – Leopoldsburg en de F5 Antwerpen – Hasselt. De F105 loopt parallel aan de spoorlijn van west naar oost. De F105 is al gerealiseerd tussen de Langstraat en Rauwelkoven, inclusief tunnel onder de R14. Het segment tussen Rauwelkoven en de Heistraat is in aanleg. Het segment tussen de Heistraat en de gemeente Mol is afgewerkt en befietsbaar. De F5 Antwerpen – Hasselt loopt parallel aan het Albertkanaal, enkel ter hoogte van de Arcelor Mittalsite is er een korte omleiding. De F5 is volledig befietsbaar. Door de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal zijn enkele segmenten nabij de bruggen vernieuwd.

De bovenlokale functionele fietsroutes in Geel lopen vooral langs gewestwegen. Alternatieve bovenlokale functionele fietsroutes lopen vooral langs bovenlokale ontsluitende wegen zoals de Larumseweg, Poel en de Zandstraat, alsook langs de R14.

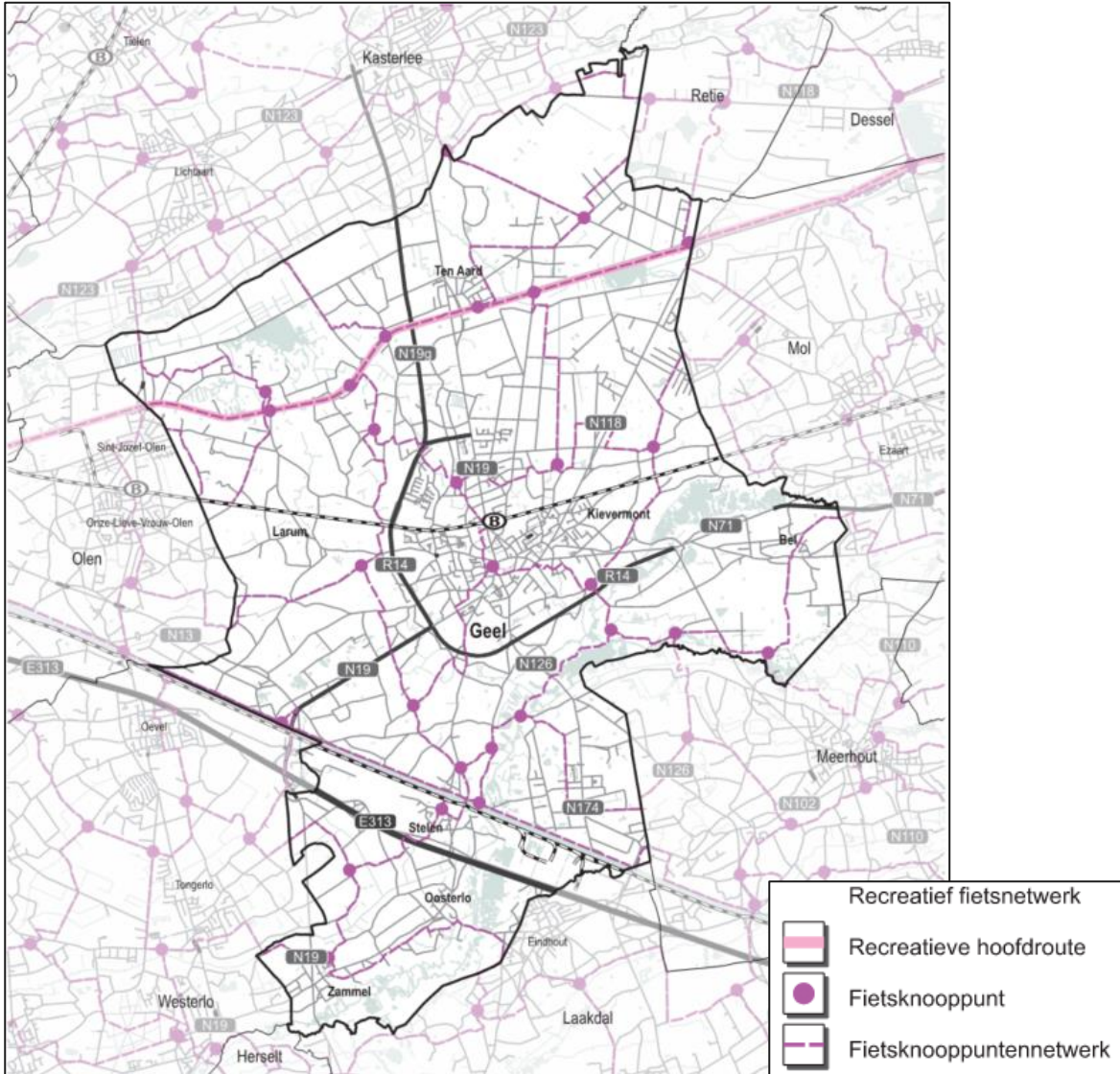
Tot slot zijn er aanvullende lokale fietsnetwerken die de deelgemeenten en kleinschalige attractiepolen van de stad Geel met elkaar verbinden.



Figuur 3-3: functioneel fietsnetwerk

### 3.1.2.2 Recreatief fietsnetwerk

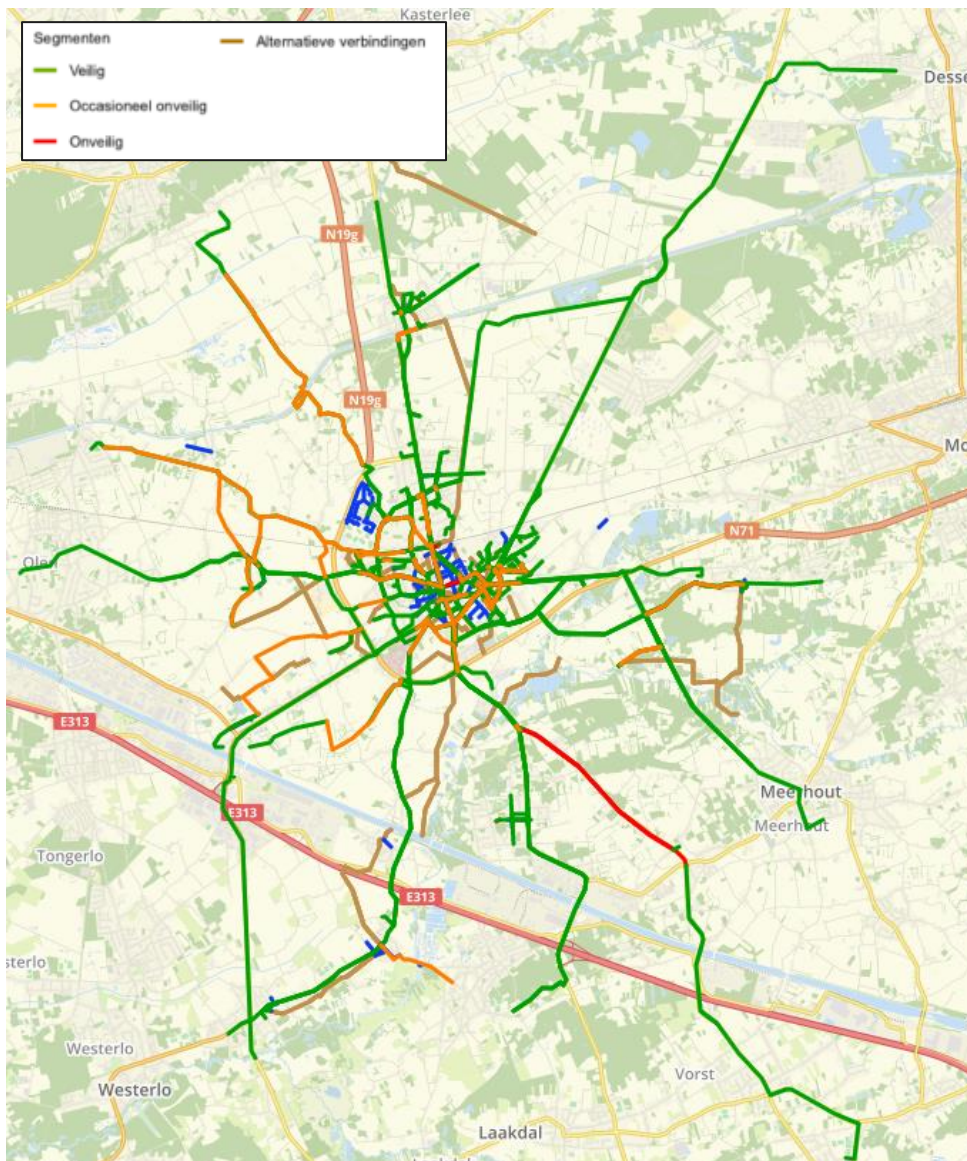
Op onderstaande figuur wordt het recreatieve fietsnetwerk weergegeven. De recreatieve fietsroutes liggen verspreid over het grondgebied van Geel. Er zijn fietsroutes doorheen het centrum, langs het Albertkanaal, en tussen de buitengebieden van Geel. Langs het kanaal Bocholt-Herentals loopt een recreatieve hoofdroute.



Figuur 3-4: recreatief fietsnetwerk

### 3.1.2.3 Schoolroutes

Via de tool Route2school zijn de fietsroutes van en naar school in beeld gekomen samen met het veiligheidsaspect van deze routes. Op onderstaande kaart zijn deze routes in beeld gebracht.



*Figuur 3-5: schoolroutes (Route2school)*

Uit de analyse van gegevens van Route2school komen volgende wegsegmenten naar voor als (occasioneel) onveilig, onder meer:

- Nieuwstraat, De Billemontraat, Sint-Dimnaplein, Rijn, Logen;
- Rozendaal;
- Tessenderloseweg (deze is recent heraanlegd met vrijliggende fietspaden);
- gedeelten van Pas en Waterstraat;
- Groenstraat (parallel aan spoor).

Daarnaast worden een aantal punten aangeduid als onveilig, onder meer:

- de aansluiting van de Waterstraat op de Fehrenbachstraat;
- de aansluiting van Vogelzang / Puntstraat op de N13-Herentalseweg;
- de aansluiting van Stalpaart op Kievermondeveld t.h.v de Sint Dimpnakapel Groenenheuvel;
- het kruispunt van Gemeenteheide met Kemeldijk.

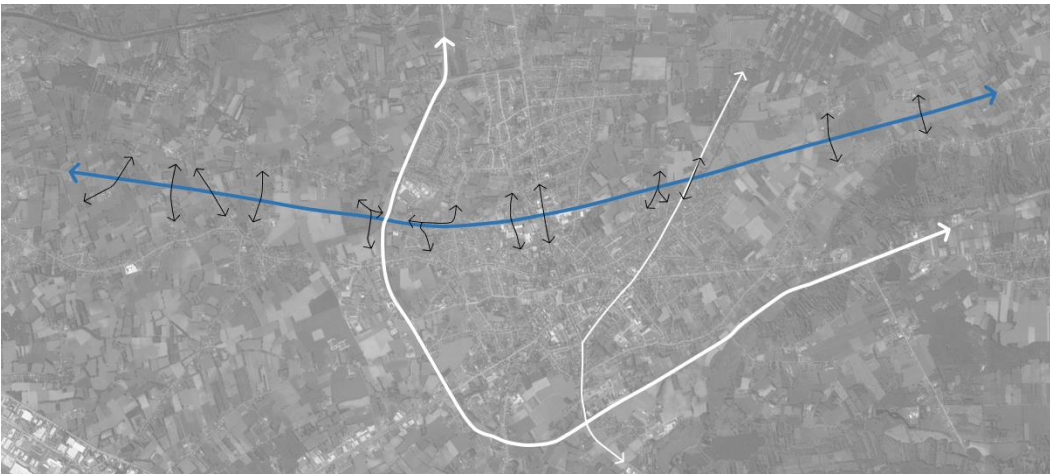
### 3.1.3 Openbaar vervoernetwerk

#### 3.1.3.1 Spoorwegovergangen

Infrabel is voor geheel België bezig met het uitrollen van een plan om alle gelijkvloerse spoorwegovergangen te sluiten i.f.v. het realiseren van een grotere betrouwbaarheid (verkleinen van ongevalsrisico). In Geel zal deze maatregel invloed hebben op 12 spoorwegovergangen.

De stad Geel benadrukt de nood aan ongelijkgrondse kruisingen bij het sluiten van de spooroverwegen. De ongelijkgrondse kruisingen moeten zorgen voor: een optimale connectie tussen beide delen van Geel voor de voetganger en fietser waarbij een verbetering t.o.v. de huidige situatie wordt nagestreefd. Daarnaast zorgen ongelijkgrondse kruisingen voor een goede maar selectieve connectie voor de wagen waarbij verkeersstromen naar assen gestuurd worden die ervoor geschikt zijn.

De figuur hieronder geeft een overzicht van de huidige gelijkvloerse kruisingen in Geel.



*Figuur 3-6: Gelijkvloerse spoorwegoverwegen in Geel*



### 3.1.3.2 OV-netwerk

Het openbaar vervoer (De Lijn) verbindt de dorpen en de omgeving van Geel met het centrum van Geel. Alle lijnen in Geel bedienen het station. De druk op het centrum door de streeklijnen is groot en komen sterk tot uiting op het tracé de Billemontstraat – Nieuwstraat en Stationstraat.



Figuur 3-7: OV-netwerk – 2021 (bron: De Lijn)



Figuur 3-8: uitsnede OV-netwerk centrum 2021 (bron: De Lijn)

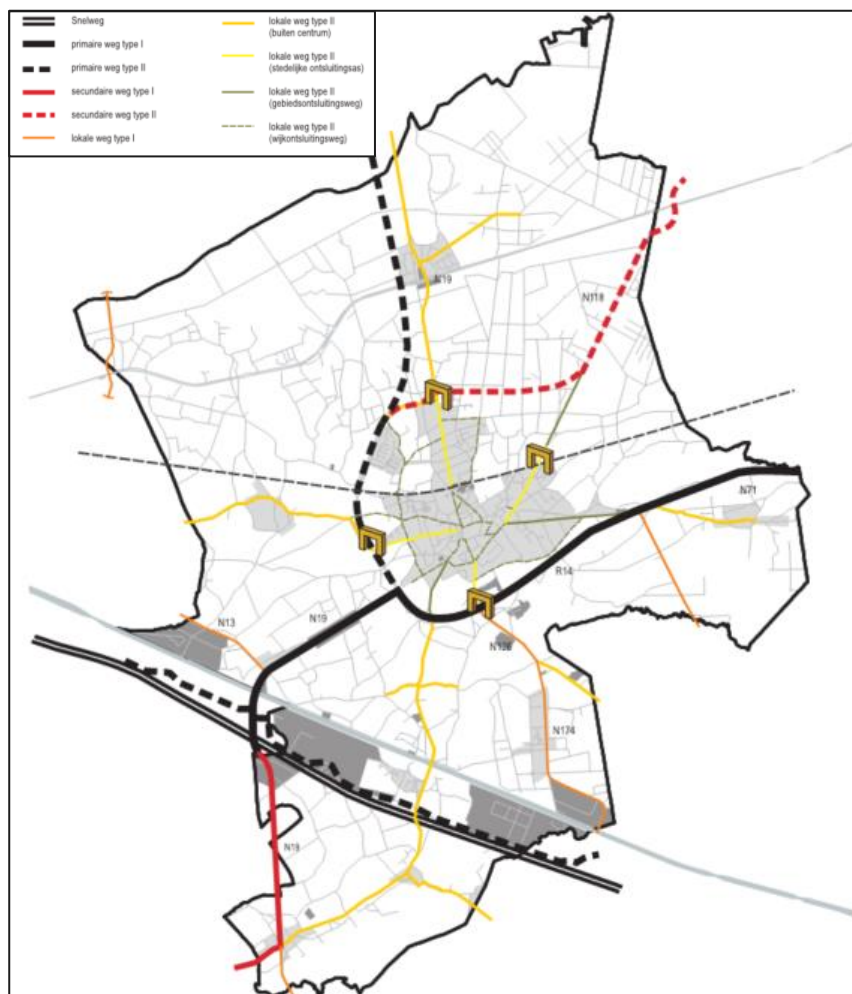
### 3.1.4 Privévervoer

#### 3.1.4.1 Categorisering wegen

In het beleidsplan 2012 is volgende categorisering van wegen vastgelegd:

Tabel 3-1: Wegencategorisering 2012

Categorie	Weg
Hoofdwegen	E313
Primaire wegen type I	N19 (tussen aansluiting E313 en R14), N71, R14 (tussen N19 en N71)
Primaire wegen type II	N19g, R14 (tussen N19 en N19g)
Secundaire wegen type I	N19 (ten zuiden van E313)
Secundaire wegen type II	N118
Lokale wegen type I	N13, N126 (tussen R14 en N174), N174, Lichtaartseweg, Meerhoutseweg

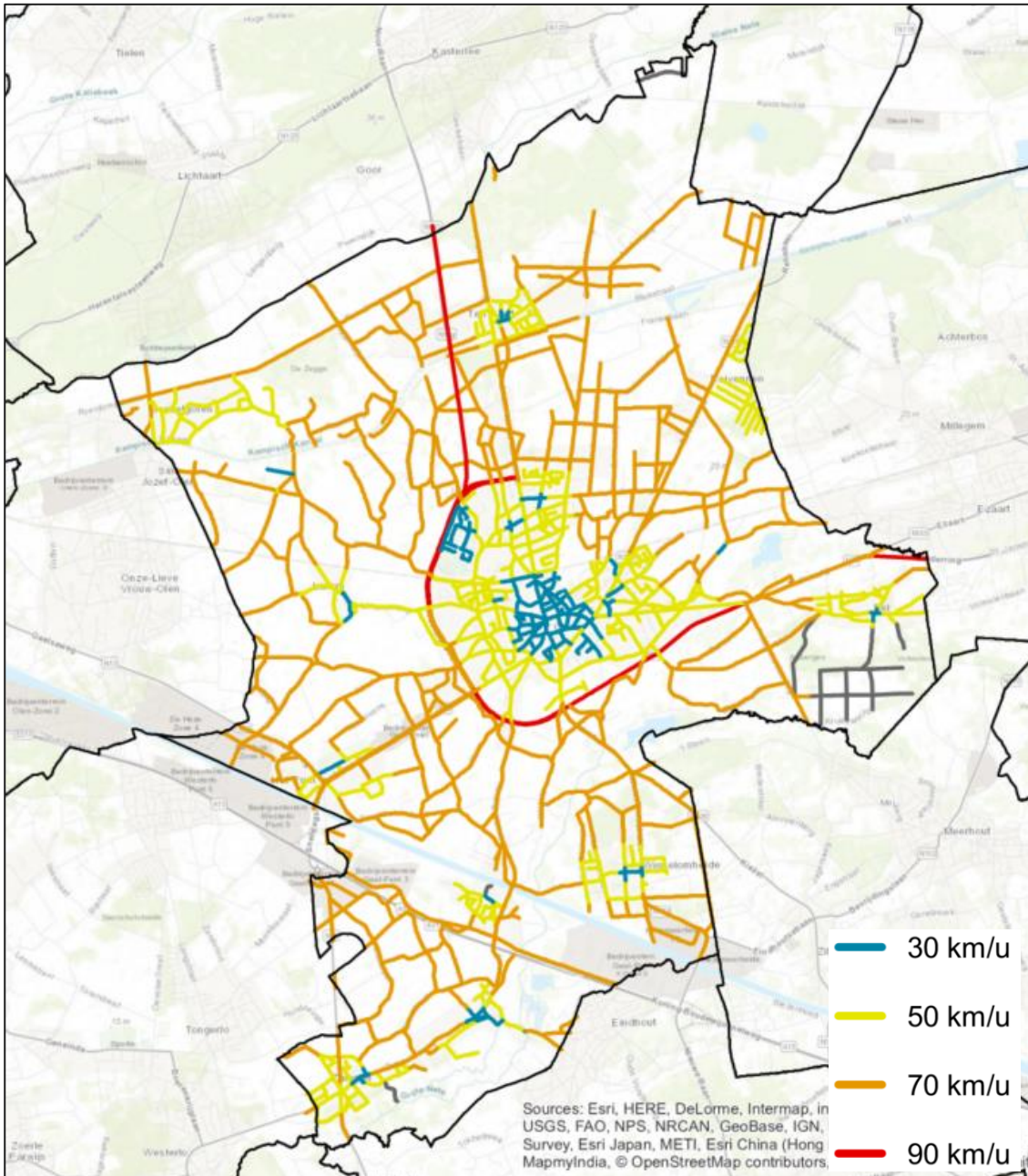


Figuur 3-9: Categorisering – beleidsplan 2012

### 3.1.4.2 Snelheidsregimes

Snelheidsbeperkingen bieden een eenvoudige en kostenefficiënte manier om de emissies van het verkeer, de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van dragende verkeerswegen te doen dalen en de verkeersveiligheid te verbeteren zonder afbreuk te doen aan de doorstroming.

De figuur hieronder biedt een overzicht van de bestaande snelheidsregimes op het grondgebied van de stad Geel.

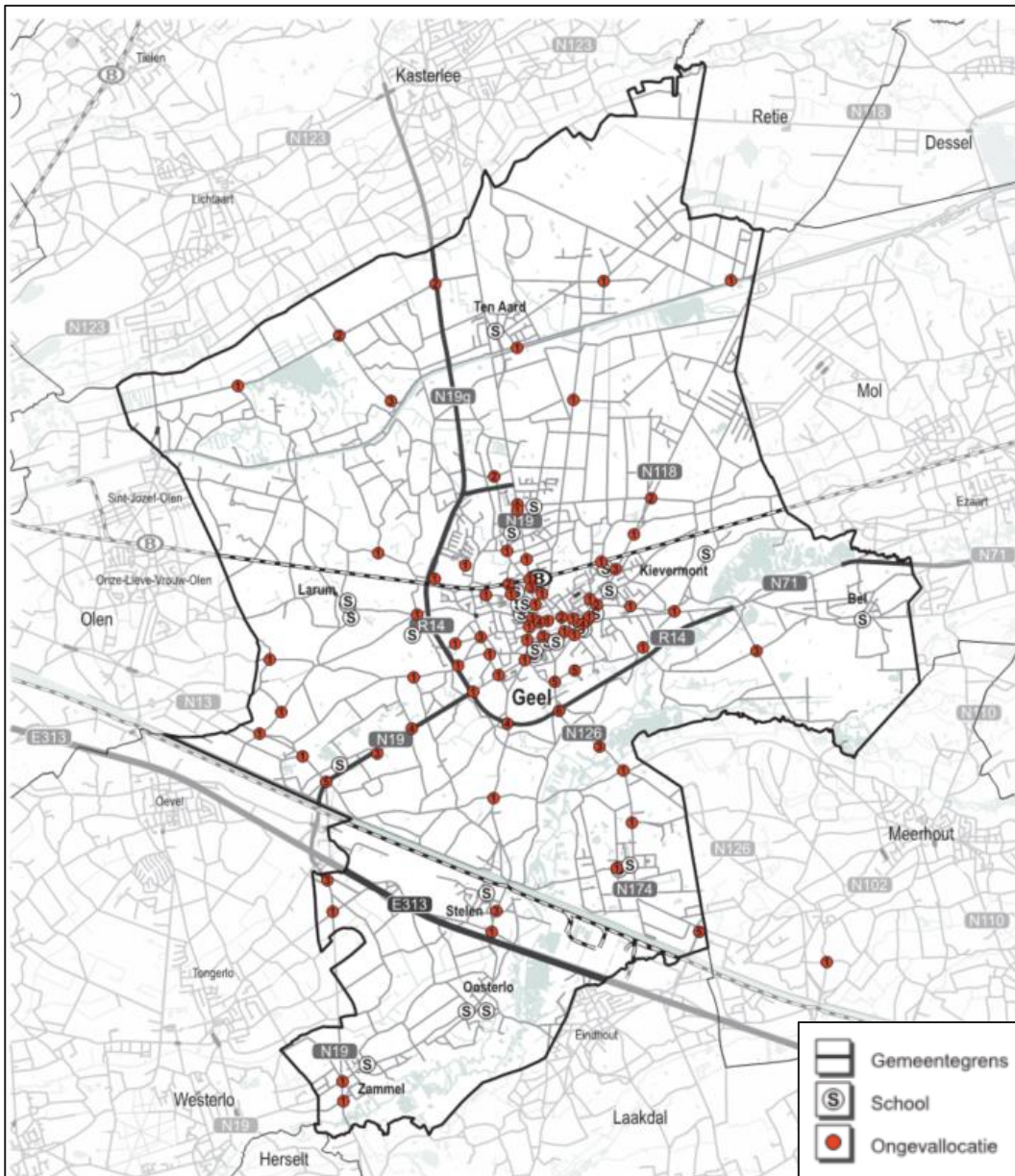


Figuur 3-10: Bestaande snelheidsregimes – situatie 2021

## 3.2 Ongevallenanalyse

### 3.2.1 Fietsers

Uit de aangeleverde gegevens van de politie m.b.t. fietsongevallen in de periode 2014 - 2018 is onderstaande kaart opgemaakt. Uit de kaart wordt duidelijk dat de meeste ongevallen zich situeren binnen de ring, voornamelijk aan de zuidoostelijke zijde (St.-Dimpna). Voor de kruispunten gelegen op de rand of in de fietszone zal prioritair onderzocht worden op welke manier infrastructurele maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid in het algemeen en die van de fietser in het bijzonder te verhogen.



Figuur 3-11: ongevalslocaties – periode 2014 - 2018

Naast deze kruispunten werden 8 wegen gevonden waarop er een AVOC-waarde van 5 of meer berekend werd. De AVOC-methode is een aanpak van onveilige verkeerssituaties, met een concentratie op groepen verkeersongevallen op een locatie. AVOC is een afkorting van Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten. De berekening gebeurt op basis van de volgende waarden:

- Stoffelijke schade: 0
- Lichtgewond: 1
- Zwaargewond: 3
- Doden: 5

Bij deze wegen moet onderzocht worden hoe de weginrichting fietsveilig kan gemaakt worden.

Tabel 3-2: Wegen met AVOC-waarde van 5 of meer

Benaming	Wegbeheerder
N19 - Antwerpseweg	Gewest
N118 - Diestseweg	Lokaal & gewest
N19 - Dr. Van de Perrestraat	Lokaal
Elsom	Lokaal
Molseweg	Lokaal
Stegen	Lokaal
Westerloseweg	Lokaal
Zammelseweg	Lokaal

Naast deze wegen zijn nog verschillende lokale knelpunten voor fietsers gekend, onder meer:

- Gasthuisstraat x Schuttershof;
- Gasthuisstraat x Diestseweg;
- Sint-Dimpnaplein x Laar x De-Billemontstraat;
- Stationsstraat x Rozendaal;
- Nieuwstraat;
- Rozendaal x De Billemontstraat;
- R14 x Koning Albertstraat;
- Grotesteenweg x Van Doornelaan;
- Antwerpseweg x Vogelzang;
- Meerhoutseweg x Malosewaver;
- N174 x N102;
- Stegen x Zeggendijk.

## 3.2.2 Privévervoer

### 3.2.2.1 Gevaarlijke punten

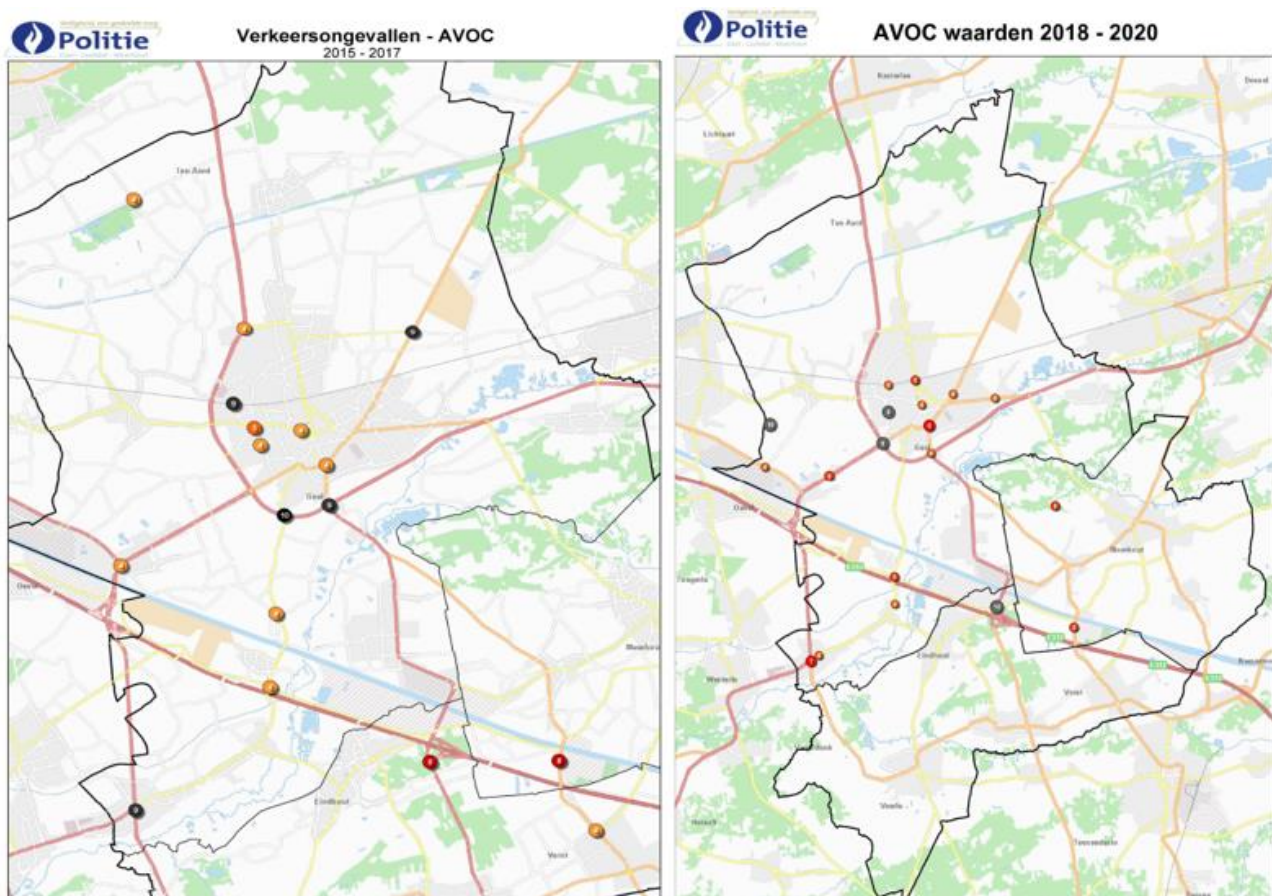
Gevaarlijke punten zijn locaties die objectief onveilig zijn en waar de afgelopen jaren meerdere (ernstige) verkeersongevallen zijn gebeurd. Die locaties kunnen zowel kruispunten als korte wegsegmenten zijn en worden sinds 2018 jaarlijks bijgehouden in een dynamische gevaarlijke puntenlijst. Een gevaarlijk punt krijgt een score die gebaseerd is op de ongevals ernst (dodelijk 5, zwaargewond 3 en lichtgewond 1). Voor kwetsbare weggebruikers wordt een verhogingsfactor van 1,7 toegepast. Anno 2021 zijn er 302 gevaarlijke punten gedetecteerd, waarvan er één op het grondgebied van Geel ligt. Dit betreft het kruispunt N19 x R14.

### 3.2.2.2 Ongevallencijfers 2015 – 2017 en 2018 - 2020

Tussen 2015 en 2017 en tussen 2018 en 2020 voerde de Politie een analyse van de verkeersonveilige kruispunten op basis van de AVOC-methode. De AVOC-methode is een aanpak van onveilige verkeerssituaties, met een concentratie op groepen verkeersongevallen op een locatie. AVOC is een afkorting van Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten. De berekening gebeurt op basis van de volgende waardes:

- Stoffelijke schade: 0
- Lichtgewond: 1
- Zwaargewond: 3
- Doden: 5

Enkel de kruispunten die een AVOC-waarde van 4 of meer hebben zijn weergegeven op onderstaande kaart. De waarde is de som van de AVOC-waarde van de ongevallen die op dat kruispunt gebeurd zijn. De kaart vergelijkt de periode 2015 – 2017 met de periode 2018 – 2020.



Figuur 3-12: overzicht ongevallen AVOC 4+ (periode 2015-2017 en 2018-2020)

Onderstaande tabel toont de kruispunten met een AVOC-waarde van 4 of hoger. Wanneer een ongevalslocatie geel is gekleurd, is er in beide periodes een AVOC-waarde van 4 of hoger.

Tabel 3-3: Kruispunten met AVOC-waarde van 4 of hoger

Ongevallenlocatie	AVOC-waarde 2015 - 2017	AVOC-waarde 2018 – 2020
R14 x Koning Albertstraat	10	
Merenseweg x Haag		10
R14 x Winkelomheide x Diesteweg	9	4
Dr Peetersstraat x Baantveld x Driehoek	4	9
N19 Grote Steenweg x Zammelseweg x Westerloseweg	9	7
N118 Retieseweg x Katersberg	9	
Rauwelkoven x Groenstraat	9	
N19 Antwerpseweg x R14		9
N118 Diestseweg x Fehrenbachstraat x Gasthuisstraat	4	8
N19 Antwerpseweg x Klaverhei		6
Oosterloseweg x Amocolaan x Janssen Pharmaceuticalaan	4	5
Dr. Peetersstraat x Elsum x Larumseweg	5	
Stationsstraat x Kwakkelberg		5
N19g x R14	4	
N19 Antwerpseweg x N13 Herentalseweg	4	
Lebonstraat x Patronaatstraat	4	
Roerdompstraat x Zeggendijk	4	
Koning Albertstraat x Brandemolenstraat	4	
N13 Herentalseweg x Velveken		4
Molseweg x Laar x Kievermont		4
N118 Logen x Gerststraat		4
Nieuwstraat x Stationsstraat		4
Kwakkelberg x Vidse		4
Oosterloseweg x Neerstraat		4
Zammelseweg x Schaapsdijk		4

De totale AVOC-waarde<sup>11</sup> voor Geel in de periode 2015-2017 bedraagt 79 en voor de periode 2018-2020 91. De stijging heeft vooral te maken met enkele zware ongevallen die plaatsvonden in de periode 2018-2020. Op het kruispunt Merenseweg x Haag vond in 2019 een ongeval plaats waarin 5 personen naar een ziekenhuis werden overgebracht. Er is een tractorsluis geplaatst om doorgaand verkeer op de Merenseweg onmogelijk te maken. Op het kruispunt N19 Antwerpseweg x R14 vond onder meer een ongeval plaats waar een dode viel.



*Figuur 3-13: Ongeval Merenseweg in 2019*






Er zijn enkele knelpunten en verkeersassen die structurele aanpassingen nodig hebben om de verkeersveiligheid in Geel te verbeteren. In onderstaande tabel staan de kruispunten weergegeven die zowel in de periode 2015-2017 als in de periode 2018-2020 een AVOC-waarde van 4 of meer behaald hebben. Voor deze kruispunten wordt de huidige vormgeving kort toegelicht in de tabel op de volgende pagina.

---

<sup>11</sup> Gerekend met ongevallen met een AVOC-waarde van 4 of groter



Tabel 3-4: Toelichting kruispunten met AVOC-waarde hoger dan 4

Kruispunt	Toelichting	Satellietweergave
R14 x Winkelomheide x Diestseweg	Het kruispunt is een VRI-geregeld 4-takskruispunt. De R14 heeft 2 rijstroken voor rechtdoortijdend verkeer en telkens een aparte linksafslagstrook. De rechtsafslagstrook vanuit het westen is apart, vanuit het oosten is deze gecombineerd met het rechtdoorgaand verkeer. Zowel op de noordelijke (Diestseweg) als zuidelijke tak (Winkelomheide) is er een aparte rijstrook voor linksafslaand, rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer. Er zijn ook lichtengeregelde oversteekplaatsen voor fietsers.	
Dr. Peetersstraat x Baantveld x Drijhoek	De Drijhoek-Baantveld is een voorrangsweg. In Baantveld zijn er aanliggende fietspaden, in Drijhoek zijn er geen fietsvoorzieningen. De Dr. Peetersstraat beschikt in noordelijke richting over fietssuggestiestroken, in zuidelijke richting zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig.	
N19 Grote Steenweg x Veerleseweg x Zammelseweg	Het kruispunt is geregeld door een VRI. Alle takken behalve de oostelijke hebben een aparte linksafstrook. Op het kruispunt is de noord-westrelatie (Geel-Aarschot) belangrijk. Verkeer van noord naar west en van west naar zuid gebruikt een bypass. Er zijn ook lichtengeregelde oversteekplaatsen voor fietsers.	
N118 Diestsesteenweg x Fehrenbachstraat x Gasthuisstraat	Het kruispunt wordt door een VRI geregeld. Alle takken hebben één rijstrook die wordt gebruikt voor zowel linksafslaand, rechtdoorgaand als rechtsafslaand verkeer. Op alle takken zijn er fietssuggestiestroken en hebben fietsers een opstelruimte bij het kruispunt.	
Oosterloseweg x Amocolaan x Jansen Pharmaceuticalaan	Het kruispunt wordt door een VRI geregeld. Enkel de zuidelijke tak beschikt niet over een aparte linksafslagstrook. Op alle takken zijn de rechtsafslag- en rechtdoorstrook gecombineerd. Op alle takken zijn de fietspaden aanliggend en verhoogd.	

Naast de gevaarlijke punten die in beide perioden voorkomen worden de gevaarlijke punten met een AVOC-waarde van 4 of meer, die in de periode 2018 – 2020 gerapporteerd worden, opgenomen om onderzocht te worden. Het gaat over volgende kruispunten:

- Merenseweg x Haag;
- N19-Antwerpseweg x R14;
- N19-Antwerpseweg x Klaverhei;
- Stationsstraat x Kwakkelberg;
- N13 Herentalseweg x Velveken;
- N71-Molseweg x Laar x Kievermont;
- N118-Logen x Gerststraat;
- Nieuwstraat x Stationsstraat;
- Kwakkelberg x Vidse;
- Oosterloseweg x Neerstraat;
- Zammelseweg x Schaapsdijk.

## 4 DE BLIK VOORUIT

### 4.1 Geel, stad met levenskwaliteit

De bestuurscoalitie heeft in haar beleidsakkoord duidelijk omschreven dat Geel een stad dient te zijn met levenskwaliteit. Alle aspecten van wonen, werken, verblijven in Geel dragen bij aan de mate waarin levenskwaliteit ervaren wordt. Dikwijls is er sprake van mobiliteit om levenskwaliteit zowel in positieve als negatieve zin te beschrijven. Aspecten zoals circuleren, parkeren en connectie met netwerken dragen bij aan het al dan niet ervaren van levenskwaliteit. Daarbij dient er duidelijk benadrukt te worden dat aspecten die de levenskwaliteit beïnvloeden niet door iedereen hetzelfde wordt ingevuld.

In de operationele doelstellingen kunnen volgende doelstellingen aan levenskwaliteit worden gekoppeld. Dit wil niet zeggen dat andere doelstellingen niet bijdragen aan de levenskwaliteit van de inwoners van Geel. Alle doelstellingen dragen op hun manier bij aan de levenskwaliteit. We gaan ervan uit dat de operationele doelstellingen die inzetten op het uitbouwen van **netwerken voor duurzame verplaatsingen** sterk bijdragen aan de leefbaarheid in Geel. Het realiseren van de **regionale ontsluiting** betekent voor Geel de mogelijkheid om autoverkeer sterk te sturen in maximaal gebruik van deze aan te leggen weginfrastructuur waardoor **sluipverkeer** sterk verminderd wordt en grote delen van Geel en zeker Sint Dimpna een verbetering van de levenskwaliteit zullen kennen. Het aanpakken van de **parkeersituatie** en het eraan verbonden parkeerzoekverkeer draagt eveneens bij aan de levenskwaliteit.

De lichtgekleurde tekst wijst erop dat de operationele doelstelling niet van toepassing is op het thema van dit hoofdstuk.

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 1: GEEL IS LEEFBAAR EN LEESBAAR

Tabel 4-1: Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (1)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 1.1:</b> Leefbare kernen worden met elkaar verbonden in een fietsvriendelijk landelijk gebied.	- <b>OD 1.4:</b> De OV-bediening van het stadscentrum gebeurt met emissie loze voertuigen in 2025, tegen 2030 zijn de voertuigen aangepast op de stedelijke bediening.	- <b>OD 1.6:</b> Doorgaand verkeer wordt maximaal geweerd uit het centrum, met focus op de fietszone waar gestreefd wordt naar een afname van het doorgaand verkeer met 100%.
- <b>OD 1.2:</b> Een duidelijk leesbare fietsinrichting verbindt de verschillende stadsdelen binnen de R14 (centrum, zuid, noord en attractiepolen).	- <b>OD 1.5:</b> De OV-haltes van het kernnet zijn in 2025 autonoom toegankelijk in het centrum. In 2030 voor geheel Geel.	- <b>OD 1.7:</b> Parkeerplaatsen worden gebundeld aan attractiepolen & hoppinpunten en zorgen voor een verhoogde overstapmogelijkheid op duurzame modi.
- <b>OD 1.3:</b> uitbouw van een samenhangend, inclusief en aantrekkelijk stappersnetwerk zorgend voor verhoogde leefbaarheid.		- <b>OD 1.8:</b> Laad/tank-infrastructuur voor niet-fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie wordt doelgericht en afgestemd op ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen aangelegd.
		- <b>OD 1.9:</b> Het aantal ingeschreven wagens per gezin in Geel is in 2030 status quo met de situatie 2020.

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 2: GEEL IS VEILIG EN AMBITIEUS

Tabel 4-2: Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (2)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.1:</b> Tegen 2030 gebeurt 40% van het woon-werkverkeer, schoolverkeer en andere verplaatsingen met de fiets of te voet               <ul style="list-style-type: none"> <li>o o.a. dankzij sterke samenwerkingen en coproductie met diverse stakeholders en werkgevers.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.4:</b> Tegen 2030 wordt het centrum van Geel bediend door een lokaal systeem van stedelijke collectief vervoer als onderdeel van het OV-plan voor de vervoerregio Kempen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.6:</b> Alle gevaarlijke punten op gemeentewegen zijn tegen 2025 onderzocht. De punten die in aanmerking komen voor ingrepen zijn tegen 2030 aangepakt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.2:</b> woon-school lagere school bedraagt minimaal 50% (2025). Nadien wordt een jaarlijkse stijging nagestreefd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.5:</b> Het stadsbestuur promoot doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende sociale – en economische stakeholders.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.7:</b> Het aanbod straatparkeerplaatsen wordt geoptimaliseerd. Vrijgekomen plaatsen krijgen een alternatieve ontharde of duurzame invulling.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.3:</b> dalende trend van ongevallen met fietsers in ondersteuning van de Vision ZERO van Vlaanderen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.8:</b> De gewenste situatie voor het snelheidsregime conform de voorgestelde keuzelogica is tegen 2030 gerealiseerd.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.9:</b> De missing link regionale ontsluiting Geel bis (R14xN118) in het regionale verkeersnetwerk wordt zo snel mogelijk weggewerkt. Een tracé wordt vastgelegd dat de volledige ronde ring vastlegt.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 3: GEEL IS VERBONDEN EN ONDERSTEUNEND

Tabel 4-3: Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (3)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.1:</b> Een verhoogde connectiviteit tussen knooppunten leidt tot een volwaardig en verbonden stappersnetwerk ten voordele van een modale shift.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.3:</b> Het OV-netwerk verbindt via frequente verbindingen het stadscentrum met de attractiepolen en dorpskernen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.5:</b> Het lokaal verkeersnetwerk is via een aantal ruimtelijke, verkeerskundige poorten verbonden met het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.2:</b> Uitbreiding fietsnetwerk zorgt voor uitstekende verbinding naar alle deeldorpen en omliggende gemeentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.4:</b> Het OV-netwerk verbindt de voorziene regionale hoppunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.6:</b> Het lokaal verkeersnetwerk ontsluit de gebundelde parkeerplaatsen via de kortste route naar het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.7:</b> Vervoersarmoede wordt aangepakt door o.a. doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende stakeholders.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 4: GEEL IS ROBUUST EN INNOVATIEF

Tabel 4-4: Operationele doelstellingen 'Geel, stad met levenskwaliteit' (4)

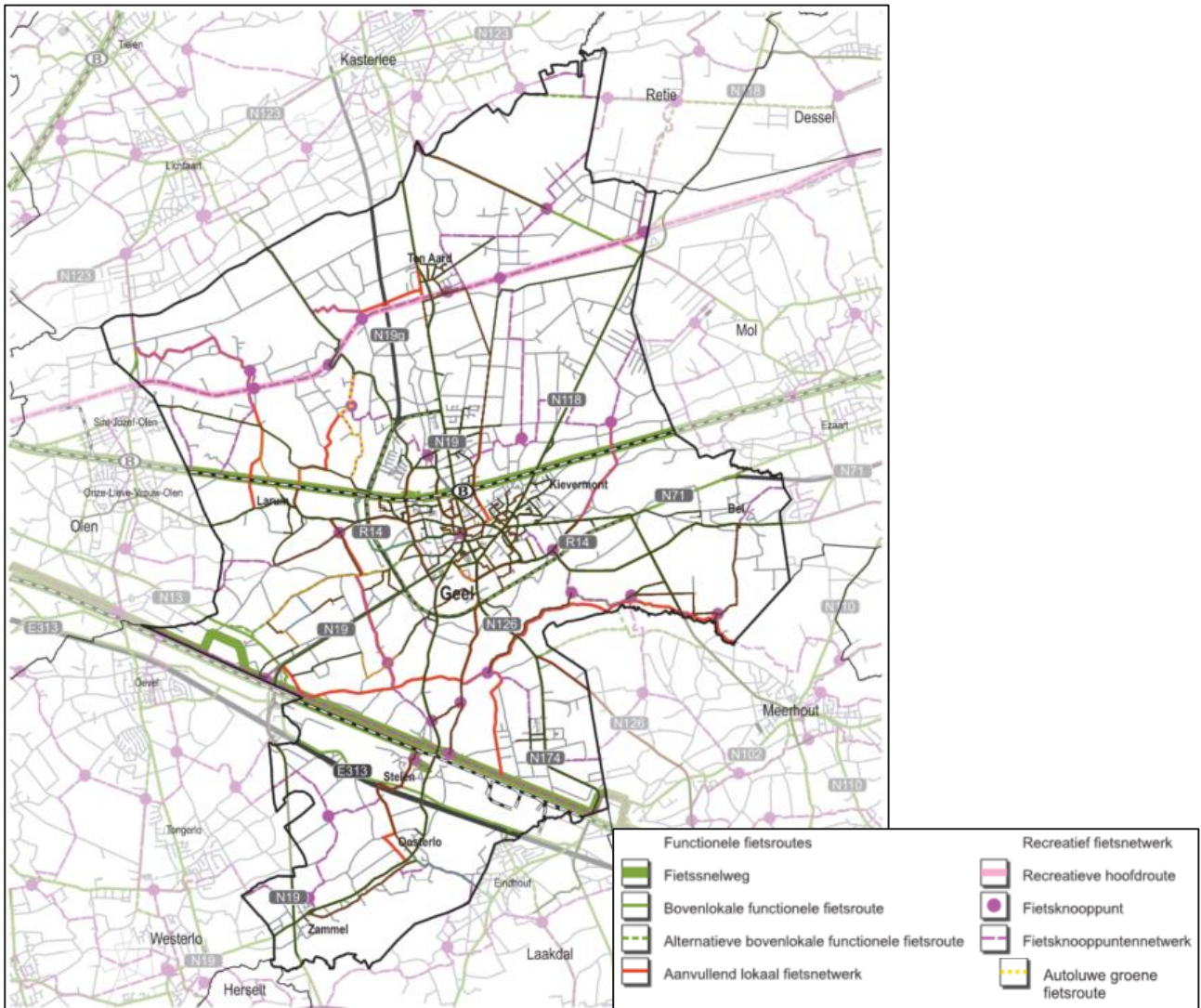
Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.1:</b> Het STOEP principe gebruiken bij infrastructurele inrichtingen zorgt voor een verhoging van het aantal fietskilometers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.4:</b> Op strategische locaties worden data verzameld over de verplaatsingen en ingezet met oog op evidence-based beleidsvorming.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.6:</b> Stad Geel wordt een onderzoekstuin rond innovatieve projecten, hiervoor ondersteunt de gemeente projectgerichte samenwerkingen met onderwijs- en kennisinstellingen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.2:</b> Het fietsnetwerk kruist ongelijkgronds ter hoogte van alle sterke verkeersstructuren zoals o.a. R14 / N71, N19 en spoorwegen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.5:</b> Spoorwegovergangen zijn veilig (ongelijkvloers of afgesloten) ingericht.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.3:</b> Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk ter bevordering van de combimobiliteit (o.a. dankzij één of meerdere herkenbare en gebruiksvriendelijke hoppinpunten in elke deekern).</li> </ul>		

### 4.1.1 Stappersnetwerk

Uit de Figuur 3-1: trage wegen blijkt dat de trage wegen in Geel geïsoleerd liggen ten opzichte van elkaar of worden doorsneden door wegen met gemotoriseerd verkeer. De trage wegen op het grondgebied lopen vaak dood op landbouwpercelen. In het oosten van Geel is een netwerk van trage wegen aanwezig in de Belse Bossen. In Geel-centrum bestaan de trage wegen vooral uit (verharde) doorsteekjes. Er dient onderzocht te worden hoe een netwerk van trage wegen kan uitgebouwd dat de kernen in buitengebied onderling en met het centrum verbindt. Dit onderzoek, met focus op gebruikscomfort, wordt opgenomen in het actieplan.

## 4.1.2 Trappersnetwerk

### 4.1.2.1 Synthese netwerk voor fietsers

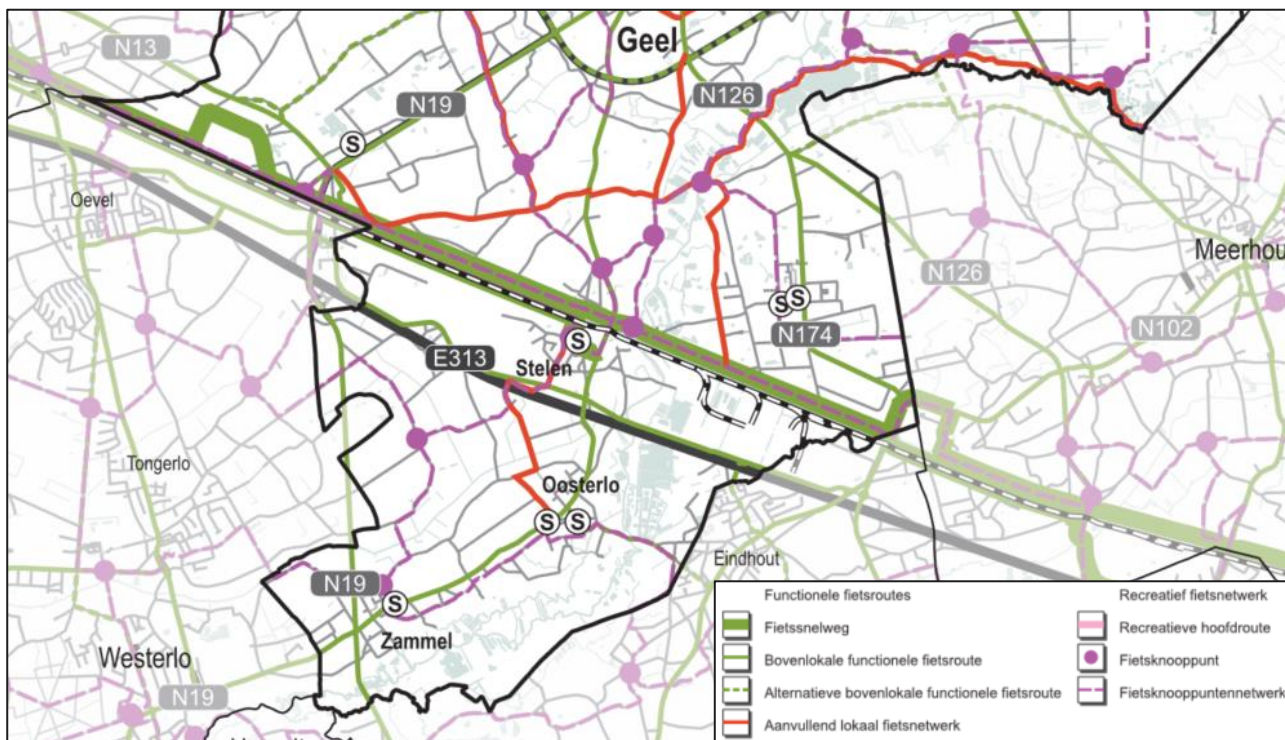


*Figuur 4-1: Synthese fietsnetwerk*

Het fietsnetwerk, bestaande uit de fietssnelwegen en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, wordt aangevuld met een lokaal fietsnetwerk, dat in het stadscentrum de vorm aanneemt van een netwerk van fietsstraten. Het netwerk van fietsstraten wordt ondergebracht in een “fietszone” waarbij de fietser de maatgevende verkeersdeelnemer is. De automobilist is in het centrumgebied te gast in een omgeving bijzonder ingericht voor fietsers en voetgangers.

#### 4.1.2.2 Fietsnetwerk Geel-zuid

Op onderstaande figuur wordt het fietsnetwerk voor Geel-zuid (Zammel, Oosterlo, Stelen, Punt, Winkelomheide) weergegeven.



Figuur 4-2: fietsnetwerk Geel-zuid (Zammel, Oosterlo, Stelen, Punt, Winkelomheide)

Het beleidsplan benadrukt de nood voor meer ongelijkgrondse kruisingen (voor zowel fietsers als voetgangers) bij primaire wegen, zodat de barrières maximaal opgeheven worden en de kans op een verkeersongeval met zwakke weggebruikers verkleind wordt. Bijkomend zal deze maatregel een positief effect hebben op de basisbereikbaarheid via de Koning Albertstraat (lokale invalsweg naar Geel-centrum) en in de omgeving van Wilders als aansluiting op het lokaal fietsnetwerk in de Hoge Netevallei. Van hieruit vertrekken er tal van rustige verbindingen (parallel met de aanwezige bovenlokale autoverbindingen) naar de zuidelijke kernen en gehuchten. Figuur 4-3 geeft een overzicht van de toekomstige ongelijkgrondse kruisingen.

Bijkomende voorgestelde inrichtingen:

- Omgeving Punt: kruispunt N19-Antwerpseweg x N13-Herentalseweg als aansluiting met fietssnelweg. De fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt wordt afgeleid van het jaagpad om de laad- en loskade van Edelbeton (bulkgoederen) te vermijden.
- Kremer – Meeuwstraat: aansluiting met Poel, doorsteek tussen Larum en Stelen en onderdeel van Toeristisch Recreatief Fietsroutenetwerk.
- De bestaande wegen, N13-Herentalseweg, N19-Antwerpseweg, Stelenseweg-Koning Albertstraat, N126-Winkelomseheide worden voorzien van conforme fietsinfrastructuur.





Figuur 4-3: Functioneel fietsnetwerk Geel-zuid

Om de fietser maximaal comfort en veiligheid te geven is het wenselijk om het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van autoverkeer. Op de wegen waar 70 km/u de maximale snelheid is zijn maatregelen vereist voor het comfort en de veiligheid van de fietser. Maatregelen zijn voorzien of worden uitgevoerd in straten in Geel-zuid die een snelheidsregime van 70 km/u kennen en liggen op het traject van een fietsnetwerk.

#### 4.1.2.2.1 Onveilige netwerksituaties

Netwerken voor actieve modi dienen maximaal veilig te zijn. In Geel zijn er verschillende barrières, zoals de spoorweg, R14, N19-Antwerpseweg, enz. die onveilig zijn. Het wegwerken van deze onveilige situaties dient met hoge prioriteit aangepakt te worden.

In Geel-zuid zal de focus gaan naar het veilig inrichten van volgende verkeersassen (met inbegrip van punctuele knelpunten):

- N19 – Antwerpseweg;
  - Fietsinfrastructuur, conflictbeheersing met aangelanden en oversteekbaarheid
- Zammelseweg – Westerloseweg;
  - Conflictbeheersing in doortochten (verkeersdruk)

Naast deze verkeersassen worden de volgende punten onderzocht en veiliger ingericht voor fietser en voetganger:

- Kruispunt van de Van Doornelaan met de N19-Grotesteenweg;
- Kruispunt van Vogelzang / Puntstraat met de N13-Herentalseweg;
- Kruispunt van de R14 met de Koning Albertstraat;
- Kruispunt van de N174-Winkelomseheide met de N102-Hezemeerheide.

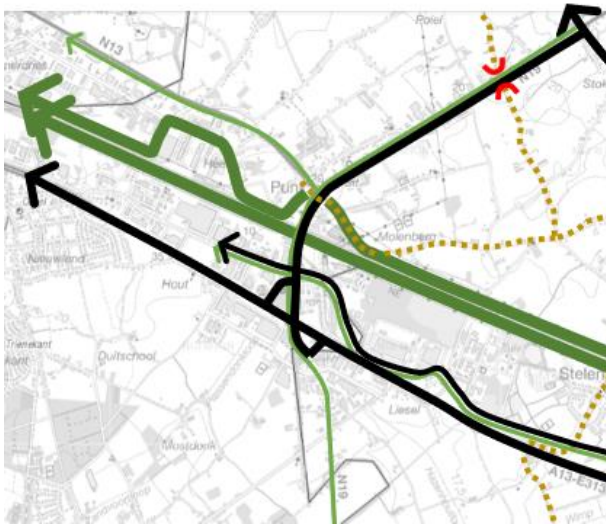
In Winkelomheide zal onderzoek gebeuren naar de verkeersveiligheid voor fietsers in Kemeldijk en Wassewater (Route2school).

#### 4.1.2.2 Fietscomfort en directheid

Het is noodzakelijk dat de N19-Antwerpseweg en R14-Ring van Geel (beide Vlaamse Hoofdwegen) ongelijkvloers gekruist kunnen worden. Op volgende locaties wordt onderzocht hoe ongelijkvloerse kruisingen kunnen worden voorzien:

- N71-R14 x N118-Diestseweg – N126-Winkelom;
- N71-R14 x Koning-Albertstraat;
- N19-Antwerpseweg – Pas;
- N19-Antwerpseweg x Kremer – Meeuwstraat;
- N19-Antwerpseweg x N13-Herentalseweg.

De laatste locatie wordt ingezet om de fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt af te leiden van het jaagpad om de laad en loskade van Edelbeton (bulkgoederen) te vermijden.



Figuur 4-4: schematische aanduiding tracé F5



Figuur 4-5: schematische aanduiding ongelijkvloerse kruising N19-Antwerpseweg x N13-Herentalseweg

Op het tracé Stelenseweg-Koning Albertstraat wordt conforme fietsinfrastructuur voorzien.

Ter ondersteuning van het lokaal fietsnetwerk wordt onderzoek uitgevoerd naar maatregelen die de straten Wildersedijk, Kemeldijk en Seppendijk zo autoluw mogelijk maken.



*Figuur 4-6: Wildersedijk t.h.v. brug over de Nete*

Binnen deze maatregelen wordt een maatregelenpakket voorbereid dat sluipverkeer via Kemeldijk en Seppendijk tegengaat.

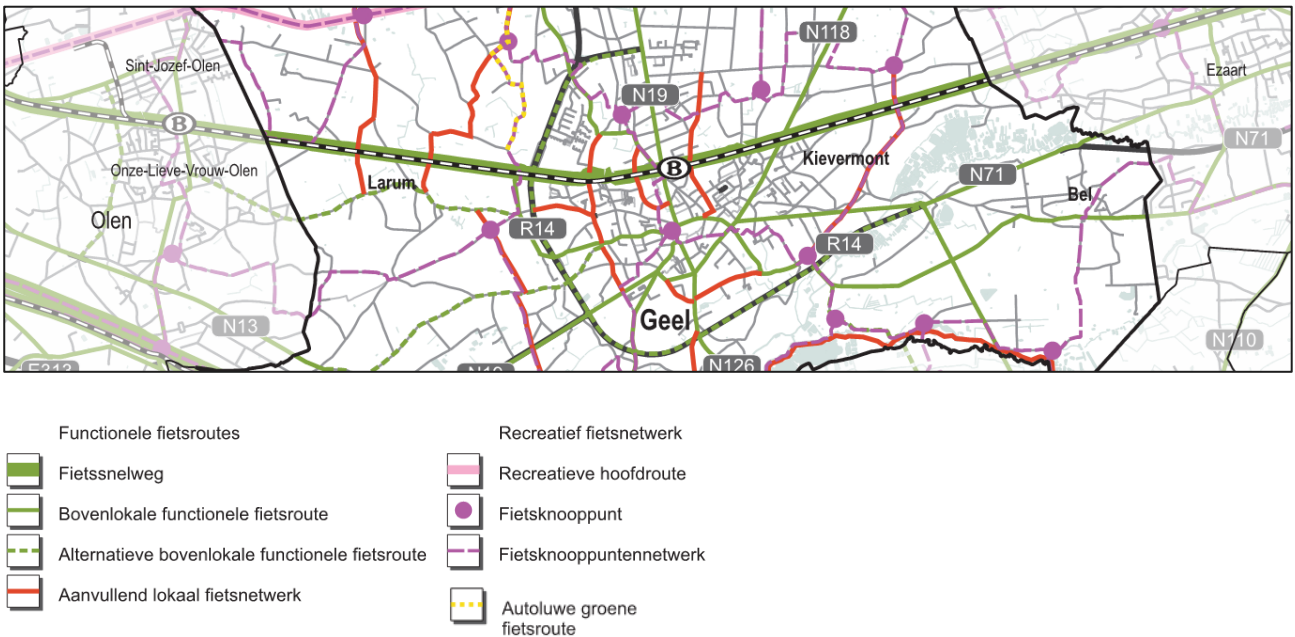
Een andere maatregel ter ondersteuning van de fietser is de tunnel in de Zandstraat comfortabeler maken voor de fietser. Onderzoek moet uitwijzen welke maatregel best voldoet aan de vraag om van de Zandstraat een comfortabele en veilige fietsroute te maken zodat fietsers vanuit het zuiden en oosten van Geel een fietsvriendelijke verbinding naar het centrum zouden hebben.

Om het comfort en de veiligheid van de fietser te verhogen is het wenselijk om het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van het autoverkeer. Op het fietsnetwerk zijn fietsers immers de belangrijkste maar ook meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Indien het fietsnetwerk ook op een belangrijke weg ligt voor het gemotoriseerd verkeer wordt in het actieplan een onderzoek opgenomen om eventueel het fietsnetwerk te verleggen of maatregelen te nemen om het aandeel gemotoriseerd verkeer te doen dalen. Een concreet voorbeeld is de zachte verkeersrelatie tussen de Meerhoutseweg en Winkelom/Laar via de Zandstraat en de Hondstraat. Voor het gemotoriseerd verkeer kan de verkeersbeweging via de Meerhoutseweg en de Molsseweg of R14 gebeuren, zodat fietsers veilig en comfortabel gebruik kunnen maken van de Zandstraat en Hondstraat. In het actieplan worden verschillende acties opgesteld om het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van het autoverkeer. Voorbeelden zijn een herinrichting van de straat tot fietsstraat of de straat afsluiten of een lichtenregeling te voorzien.

Een ander concreet voorbeeld in het zuiden van Geel zijn de Doornboomstraat en Meeuwstraat. Beide wegen zijn belangrijke assen voor het fietsverkeer in het gebied tussen de N19-Antwerpseweg en Koning Albertstraat. Om op deze wegen de fietser maximaal comfort en veiligheid te geven, wordt onderzocht hoe de wegen maximaal ontlast kunnen worden van autoverkeer. Mogelijk zijn verkeersremmende maatregelen of een verschuiving van het fietsnetwerk nodig om de veiligheid en het comfort van de fietser te kunnen waarborgen. Op deze manier kunnen de Doornboomstraat en de Meeuwstraat een grotere taakstelling voor fietsverkeer opnemen. De uitwerking van de acties moet resulteren in voordelen voor alle weggebruikers.

### 4.1.2.3 Fietsnetwerk Geel-centrum

Op onderstaande figuur wordt het fietsnetwerk voor Geel-centrum (Larum, centrum, Bel) weergegeven.



Figuur 4-7: Fietsnetwerk Geel-centrum (Larum, centrum, Bel)

Vanuit de omgeving van het centrum van Geel zijn er verschillende fietstracés die het centrum ontsluiten. Op onderstaande figuur is het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) en de fietssnelwegen, aangevuld met het lokaal netwerk weergegeven. Het netwerk wordt aangevuld met een segment van de autoluwe groene fietsroute Lichtaart – Geel, meerbepaald de Ganzenstraat.

Vertrekkend van het BFF wordt in het centrum van Geel een fijnmaziger fietsnetwerk uitgebouwd.



Figuur 4-8: Functioneel fietsnetwerk & fietssnelwegen omgeving Geel-centrum

De kruisingen met de R14 worden ongelijkgronds gemaakt voor fietsers. Voor de overige kruispunten moet per kruispunt bekeken worden welke aanpassingen nodig zijn.

Voor een fietstracé lateraal aan Pas – N19 Antwerpseweg zal moeten onderzocht worden welke route het best kan uitgebouwd worden. Dit is afhankelijk van de oplossing van het kruispunt IOK, hetzij Poel of een tussengelegen route via Steenovens, hetzij de N19-Antwerpseweg.

Om de fietser maximaal comfort en veiligheid te geven is het wenselijk om het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van autoverkeer. Op de wegen waar 70 km/u de maximale snelheid is zijn maatregelen vereist voor het comfort en de veiligheid van de fietser. Volgende straten in Geel-centrum kennen een snelheidsregime van 70 km/u en liggen op het traject van een fietsnetwerk:

- Rauwelkoven;
- Ganzenstraat;
- Papenhoeven;
- Binnenhoeven;
- Schransdijk;
- Retieseweg;
- Binnenblok;
- Nieuwland;
- Kievermont.

#### 4.1.2.3.1 Fietszone

In het centrum van Geel wordt in verschillende fases een fietszone geïntroduceerd. De stad Geel is reeds in 2020 begonnen met het introduceren van de fietszone.

De basis van de fietszone wordt gevormd door: Stationsstraat, Heidebloemstraat, Pallo, Nieuwstraat, Doelenstraat, Kollegestraat, Schuttershof, Diestseweg, Pas, Markt, Peperstraat, Veldstraat, Kameinestraat, Werft, Possonsdries, Patronaatstraat, Lebonstraat, Kabinestraat, Technische Schoolstraat, Waaburg en Schoolsteeg.

Van volgende straten is een segment opgenomen

- Stationsstraat tussen Heidebloemstraat en Nieuwstraat;
- Werft tussen Havermarkt en Possonsdries;
- Diestseweg tussen Schuttershof en Kollegestraat;
- Pas tussen Waterstraat en Diestseweg.

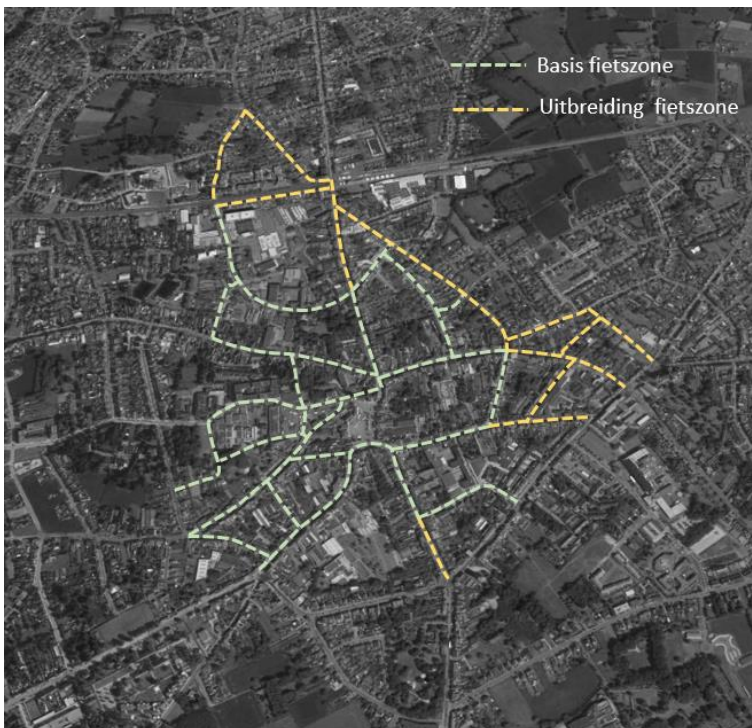


*Figuur 4-9: Basis fietszone Geel-centrum*

De fietszone wordt periodiek geëvalueerd en bijgesteld op basis van relevante fietsroutes. Volgende straten komen in beeld om te worden opgenomen in de fietszone:

- Stationsstraat;
- Rozendaal;
- Amandus De Vosstraat;
- Molenstraat, de Billemontstraat;
- Pastoor van Neylenstraat;
- Kollegestraat;
- Kwakkelberg vanaf de Technische Schoolstraat tot de Stationsstraat;
- Gansakker tussen Rozendaal en Amandus De Vosstraat;
- Diestseweg tussen Schuttershof en Gasthuisstraat;
- Technische Schoolstraat (ten noorden van spoorweg);
- Holven tussen Technische Schoolstraat en Dr. Van de Perrestraat.

Voor een aantal straten in de fietszone zullen infrastructurele maatregelen het statuut van fietsstraat moeten ondersteunen. Hierbij wordt o.a. gedacht aan de as Nieuwstraat-de Billemonstraat, Rozendaal, Pastoor van Neylenstraat en Diestseweg.



Figuur 4-10: Mogelijke uitbreiding fietszone Geel-centrum

#### 4.1.2.3.2 Onveilige netwerksituaties

Voor Geel-centrum zal de focus gaan naar het veilig inrichten van onder meer volgende verkeersassen (met inbegrip van punctuele knelpunten):

- Diestseweg: fietsinfrastructuur en conflictbeheersing (aangelanden, aansluitende wegen)
- Dr. Van de Perrestraat: conflictbeheersing (aangelanden, aansluitende wegen) en staat van de voet- en fietspaden
- Elsum: conflictbeheersing in binnenstedelijke context (parkeren, infrastructuur)
- Melseweg, Rijn: fietsinfrastructuur en verkeersorganisatie (parkeren), conflictbeheersing (aangelanden, aansluitende wegen)
- Dr. Peetersstraat: reorganisatie dwarsprofiel, aanleg fietspaden

Naast deze verkeersassen worden de volgende punten onderzocht en veiliger ingericht voor fietser en voetganger:

- kruispunt R14 met de Kleinhoefstraat;
- kruispunt van de N118-Gasthuisstraat met Schuttershof;
- kruispunt van de N118-Gasthuisstraat met de N118-Diestseweg;
- kruispunt van N118-Sint-Dimpnaplein met Laar;
- kruispunt van de Stationsstraat met Rozendaal.

Uit de analyse van Route2school blijkt dat een aantal wegsegmenten en punten als onveilig worden aangeduid. De as Nieuwstraat – de Billemontstraat – Sint Dimpnaplein is een onveilig tracé / infrastructuur voor fietsers.

Daarnaast worden volgende locaties aangehaald als onveilig:

- aansluiting van Stalpaart op Kievermondeveld aan de kapel van Sint Dimpna;
- Elsum t.h.v. de kapel van Elsum;
- aansluiting van de Waterstraat op Fehrenbach;
- oversteek van Melsebaan op Kievermont-Laar;
- oversteek Brugstraat.

#### 4.1.2.3.3 Fietscomfort en directheid

De ligging van de fietssnelweg F105 ten noorden van de spoorlijn noodzaakt een aantal aansluitingen met het lokale (verkeers)netwerk. In de huidige situatie zijn er een aantal gelijkvloerse kruisingen met de spoorweg, met name:

- in de omgeving van Larum, gaat het over de Langstraat, Buitensteinde, Larumsebrugweg, Rauwelkoven en (zijtak van) Rauwelkoven;
- in het centrum gaat het over Groenstraat, Technische Schoolstraat, Dr. Van de Perrestraat, Galven en N118-Retieseweg;
- in de omgeving Kievermont, gaat het over Kievermont en Schalieschuurstraat.

Infrabel is voor geheel België bezig met het uitrollen van een plan om alle gelijkvloerse spoorwegovergangen te sluiten. Voor Geel dienen de fietsrelaties vanaf de fietssnelweg onderzocht te worden. Deze in zuidelijke richting zijn het gevoeligst omdat deze de spoorweg kruisen. Voor enkele locaties zijn reeds initiatieven in planprocessen opgenomen en zelfs in uitvoering (relatie met de Thomas More campus).

Om verplaatsingen te voet of met de fiets te stimuleren is een fijnmazig voetgangers- en fietsnetwerk noodzakelijk. Dit speelt sterk in de rand van het centrum waar het merendeel van de verplaatsing te voet of met de fiets kunnen gebeuren. De bestaande voetgangers- en fietsrelaties dienen minstens behouden te blijven. Door de aanwezigheid van het station, de scholen en zowel het handels- als administratief centrum ten zuiden van de spoorweg zijn ongelijkvloerse spoorwegovergangen essentieel. Een grootschalig onderzoek in samenwerking met Infrabel naar de spoorwegovergangen in Geel is dus gewenst en wordt opgenomen in het actieplan

Voorgesteld wordt om in overleg met Infrabel te onderzoeken hoe de fiets- en voetgangersrelatie kan gerealiseerd worden tussen:



- De Leunen en Elsum;
- Holven en Technische Schoolstraat;
- Dr. Van de Perrestraat en Stationsstraat;
- Heistraat en Kannunikenblok;

De visie waarin gewerkt wordt aan het toekomstbeeld van de stationsomgeving is in opmaak. De visie bouwt verder op de principes uit het complex project stationsomgeving dat is stopgezet. De stad Geel werkt aan een masterplan dat een toekomstvisie zal beschrijven voor stationsomgeving, de nabijgelegen ruimtelijke ontwikkelingen en de ontsluitingsmogelijkheden voor de verschillende vervoersmodi.



Figuur 4-11: schematische voorstelling ontwikkelingen stationsomgeving

(bron: planproces complex project stationsomgeving, d.d. april 2020)

#### 4.1.2.3.4 Fietsparkeerlocaties

In de centra van de verschillende deeldorpen worden gebundelde parkeervoorzieningen voor fietsen voorzien. Uit ruimtelijk onderzoek moet blijken waar aanbindpunten voor fietsen dienen voorzien te worden.

Volgende locaties worden voorzien van een gebundeld parkeeraanbod:

- Lagere school Punt en sportterreinen;
- Punt omgeving kerk;
- Freinetschool Oosterlo (polyvalent gebruik met Bonte Hanne);
- Zammel Kerk, parochiezaal (polyvalent gebruik);
- Pleintje Oosterlo (Zammelseweg);
- Kerk Stelen (nieuwe bestemming);
- Winkelomheide OC (polyvalent met de scouts).

Voor de fietser wordt er voorzien in een gebundeld parkeeraanbod t.h.v. attractiepolen.

In functie van de bediening van openbare functies wordt een gebundeld parkeeraanbod voorzien aan de visvijver Kasseman, de oude bloemmolens (privaat initiatief), het hoppinpunt (bushalte aan de N19-Turnhoutsebaan) en in het centrum (parochiezaal, handel...).

Voor de fietser wordt er voorzien in een gebundeld parkeeraanbod t.h.v. attractiepolen (bv. Thomas More/KUL, de Leunen, AZ Sint-Dimpna, Markt, randparking ...) en verspreid in de straten van de fietszone worden aanbindpunten voor fietsen voorzien. De stad Geel ontwikkelt een huisstijl voor de gebundelde fietsstallingsplaatsen en de verspreide fietsaanbindplaatsen.

De uitbouw van het aanbod van fietsparkeerplaatsen wordt zo snel mogelijk afgestemd op de realisatie van de fietsstraten/fietszone.

Voor Geel wordt er gestreefd naar een samenhangend, comfortabel en veilig netwerk met voldoende en in omvang en structuur gevarieerd aantal fietsparkeerplaatsen in de directe nabijheid van de strategische attractiepolen. Voor evenementen wordt extra capaciteit voorzien door middel van mobiele fietsenstallingen. De uitwerking van een fietsactieplan of fietsparkeerplan is daarom wenselijk.

Er wordt verder ingezet op deelmobiliteit (zie hoofdstuk 4.3.2). In het actieplan wordt vermeld welke onderzoeken dienen te gebeuren om deelmobiliteit als een volwaardig onderdeel te laten uitmaken van het mobiliteitsbeleid in Geel. Hierbij worden ook toekomstige ontwikkelingen en nieuwe trends in rekening genomen.

Op volgende locaties worden gebundelde fietsparkeerplaatsen aangeboden in de huidige situatie. Deze locaties worden beoordeeld op hun comfort en aanbod en worden hierop systematisch bijgestuurd.

Tabel 4-5: Huidige locaties gebundelde fietsparkeerplaatsen

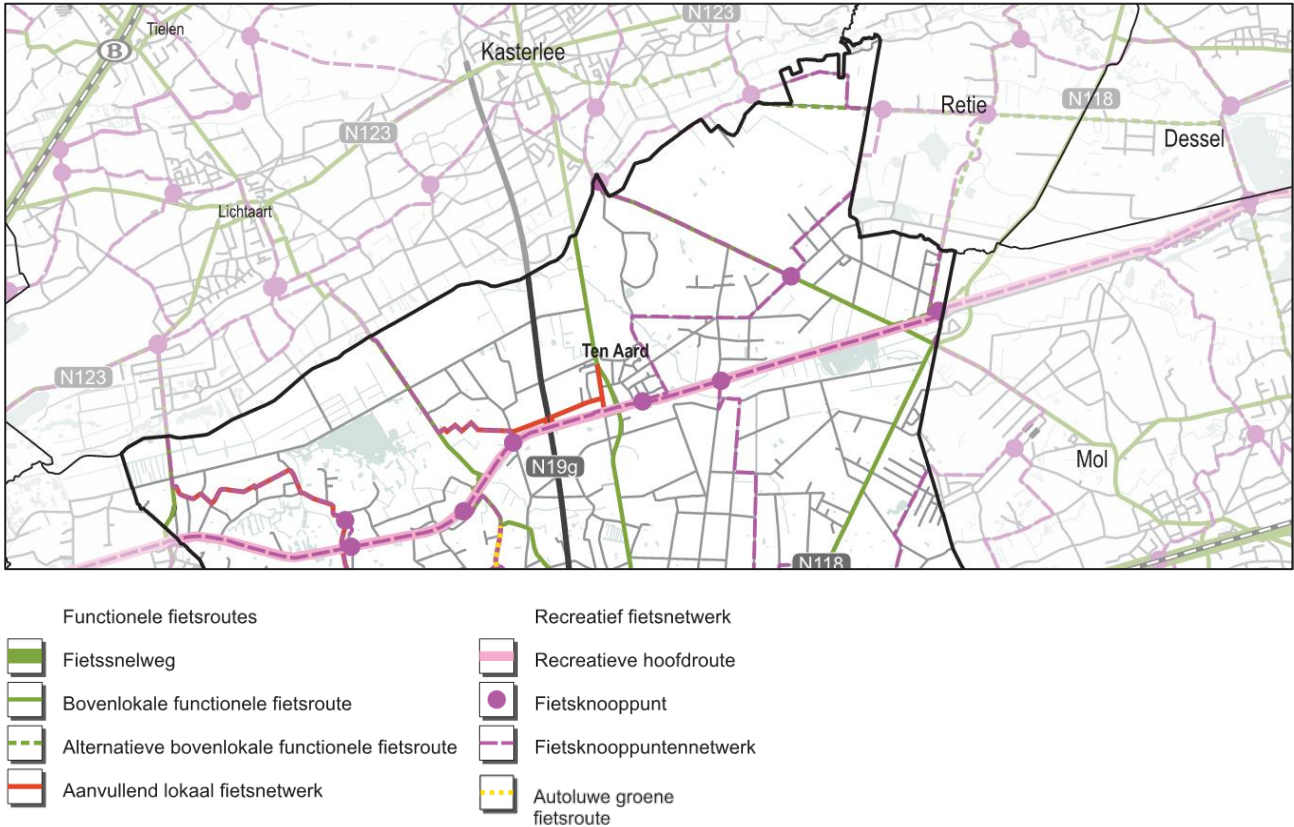
Locatie		Bestemming
<b>Markt</b>	Op de kop aan Pas	Omgeving Markt
	t.h.v. VeWo	
<b>Havermarkt</b>	Parking Palingstraat	Markt, Nieuwstraat, Stationsstraat
<b>Stadhuis</b>	Aan ingang	Stadhuis
<b>Waaï</b>	Aan ingang	Waaï, CC Werft, Bioscoop
<b>Bioscoop</b>	Tegenover ingang	Bioscoop, Waaï
<b>Bibliotheek</b>	Aan ingang	Bibliotheek
<b>Muziekacademie</b>	Aan ingang	Muziekacademie, Stationsstraat
<b>Stelenseweg</b>	t.h.v. OPZ	OPZ
<b>Pas</b>	t.h.v. ING / Veldstraat	Centrum / Pas

Op volgende locaties (niet limitatieve lijst) worden nog gebundelde fietsparkeerplaatsen voorzien in functie van de bediening van het kernwinkelgebied (Pas, t.h.v. aansluiting Veldstraat en op andere plaatsen na onderzoek en Nieuwstraat, op verschillende locaties na onderzoek) en in functie van de bediening van openbare functies:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecodroom (Huis van het Kind),</li> <li>• Tekenschool Waaiburg,</li> <li>• Bibliotheek (uitbreiding van het bestaande aanbod)</li> <li>• CC Werft,</li> <li>• Muziekacademie (uitbreiding van bestaand aanbod)</li> <li>• Gasthuismuseum,</li> <li>• Wedbos, Sociaal Huis,</li> <li>• CAW Welzijns-campus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tekenacademie Kollegestraat,</li> <li>• Zwembad,</li> <li>• Jeugdhuis De Bogaard,</li> <li>• Freinetschool,</li> <li>• De Leunen               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ t.h.v. kantine</li> <li>○ Geelse atletiekclub</li> </ul> </li> <li>• Sportterreinen &amp; spelpark St Dimpna</li> <li>• Speeltuïn</li> </ul>
--	---

#### 4.1.2.4 Fietsnetwerk Geel-noord

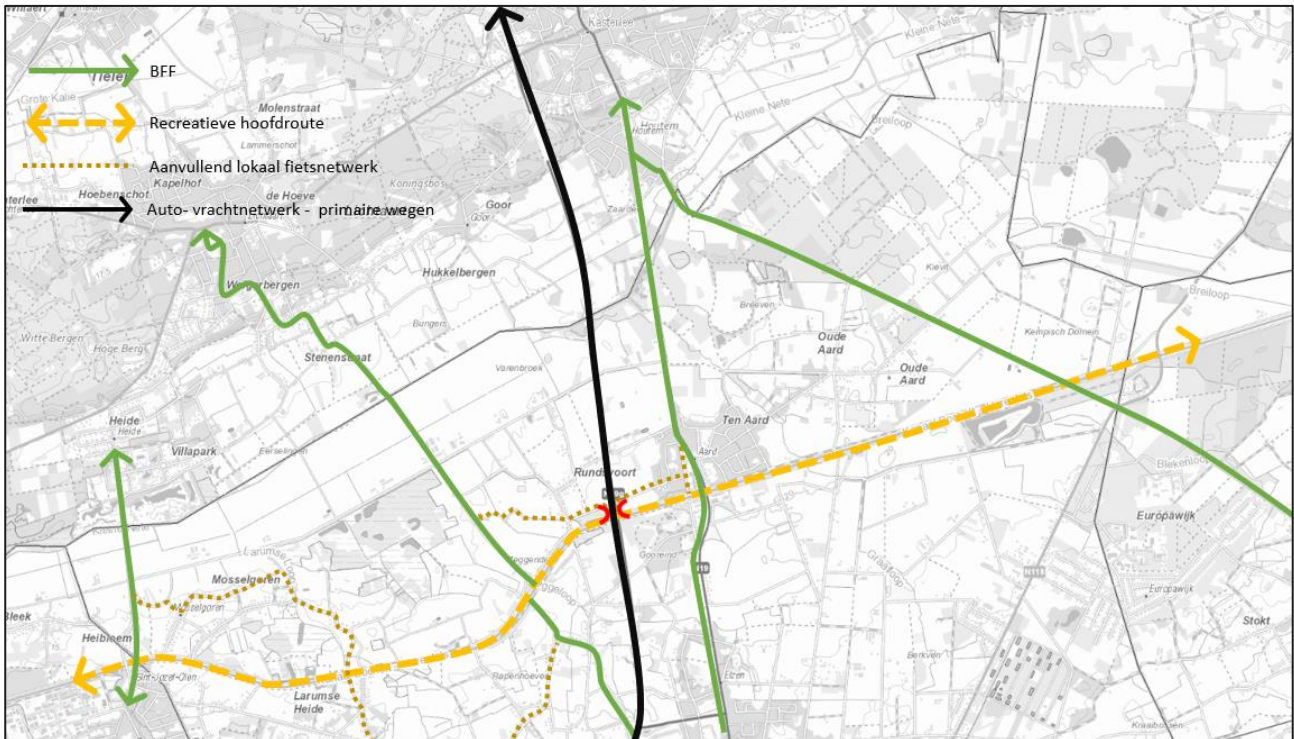
Het fietsnetwerk in Geel-noord bestaat uit het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, aangevuld met een sterke oost-west recreatieve route in de rand van het kanaal en enkele lokale verbindingen.



Figuur 4-12: fietsnetwerk Geel-noord

Door de aanleg van de N19g is het tracé van de Dr. Van de Perrestraat de hoofdontsluiting van Ten Aard naar het centrum. Daarnaast vormt het kanaal Bocholt-Herentals de oost-west relatie. In het oosten zijn er enkele assen die Larum met Ten Aard verbinden.

Het kanaal Bocholt-Herentals staat in voor de oost-west relatie in het noordelijk deel van Geel. Het is te onderzoeken of de Netedijk een taak kan opnemen als bijkomende oost-west route met een verknoping met de Brevensedijk (Kasterlee) - Molsedijk ten oosten van Ten Aard, hetzij dat Papendijk (Kasterlee) kan autoluw gemaakt worden om deze taak op te nemen.



Figuur 4-13: Functioneel fietsnetwerk Geel-noord

Om de fietser maximaal comfort en veiligheid te geven is het wenselijk om het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van autoverkeer. Op de wegen waar 70 km/u de maximale snelheid is zijn maatregelen vereist voor het comfort en de veiligheid van de fietser. Volgende straten in Geel-noord kennen een snelheidsregime van 70 km/u en een liggen op het traject van een fietsnetwerk:

- Lichtaartseweg;
- Stegen;
- Zeggendijk;
- Ganzenstraat;
- Kruisendonk;
- Gooreind;
- Dr. Van de Perrestraat – Turnhoutseweg;
- Aardseweg;
- Oudemolsedijk – Blokstraat;
- Heistraat;
- Fransebaan;
- Kastermanstraat;
- Rendervensedijk;
- Schransdijk;
- Retieseweg

#### 4.1.2.4.1 Onveilige netwerksituaties

Voor Geel-noord zal de focus gaan naar het veilig inrichten van volgende verkeersassen (met inbegrip van punctuele knelpunten):

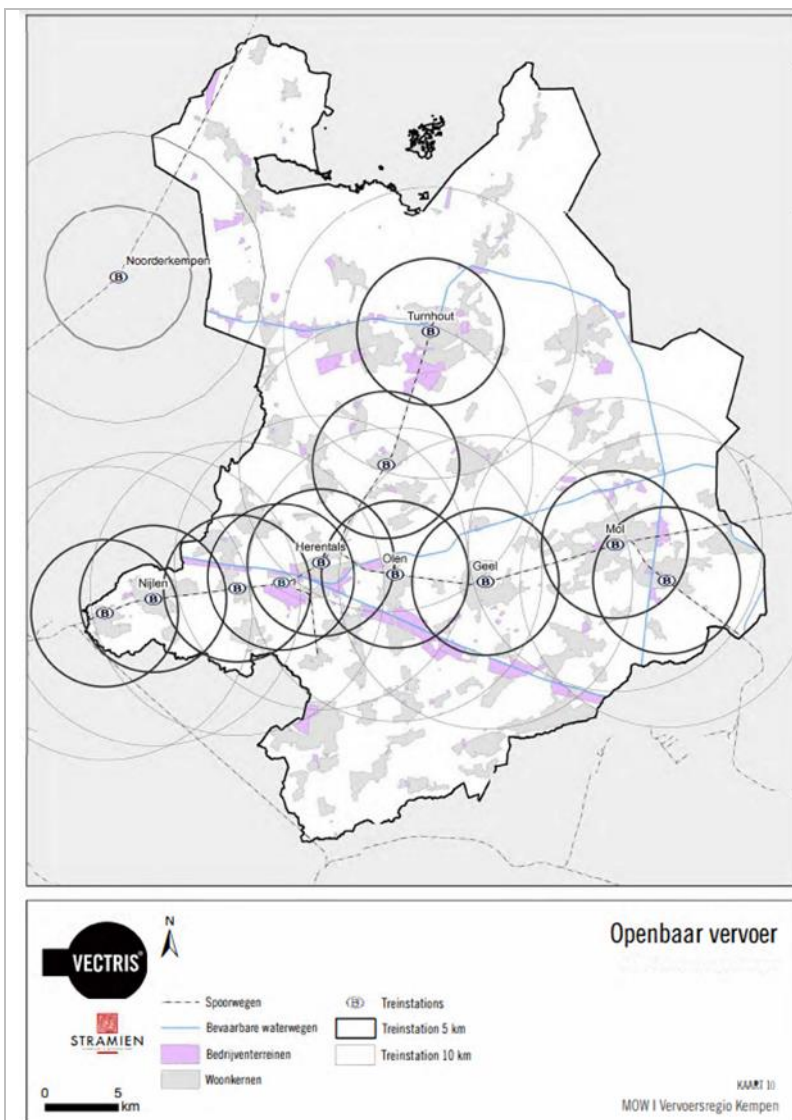
- Aansluiting Stegen – Zeggendijk:
  - Onderzoek naar aanleidingen tot onveiligheid en wegwerken van de onveilige situatie.

Op de Roerdompstraat liggen verschillende kruispunten met ongevallen met fietsers. De Roerdompstraat vormt een oost-west verbinding in het noordelijk deel van Geel. Onderzoek zal moeten uitwijzen welke maatregelen dienen genomen te worden om de verkeersveiligheid sterk te verbeteren, bv. middengeleider t.h.v kruispunt met Zeggendijk.

### 4.1.3 Openbaar vervoernetwerk

In 2019 trad het decreet Basisbereikbaarheid in werking waarin de vervoerregio's tot stand zijn gekomen. Geel zit samen met 27 andere gemeenten in de Vervoerregio Kempen. In het regionaal mobiliteitsplan wordt het openbaar vervoer uitgewerkt in een vierlagig netwerk: het treinnet, het kernnet, het aanvullend/functioneel net en het vervoer op maat. Hieronder worden kort de vier lagen van het vervoersplan van de vervoerregio met betrekking tot Geel besproken.

#### 4.1.3.1 Treinnet – NMBS



De bovenste laag van het openbaar vervoernetwerk is het treinnet. De trein vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer met als exploitant de NMBS. Geel wordt bediend door meerdere treinlijnen:

- IC-trein Antwerpen-Centraal – Hamont;
- S-trein Antwerpen-Centraal – Mol;
- P-trein Brussel – Neerpelt.

In Herentals is er een overstapmogelijkheid naar Turnhout. In Lier zijn er overstapmogelijkheden naar Aarschot, Leuven, Mechelen en Brussel en in Mol kunnen reizigers overstappen op een trein naar Hasselt.

Figuur 4-14: Openbaar vervoernetwerk vervoerregio Kempen

#### 4.1.3.2 Kernnet – De Lijn

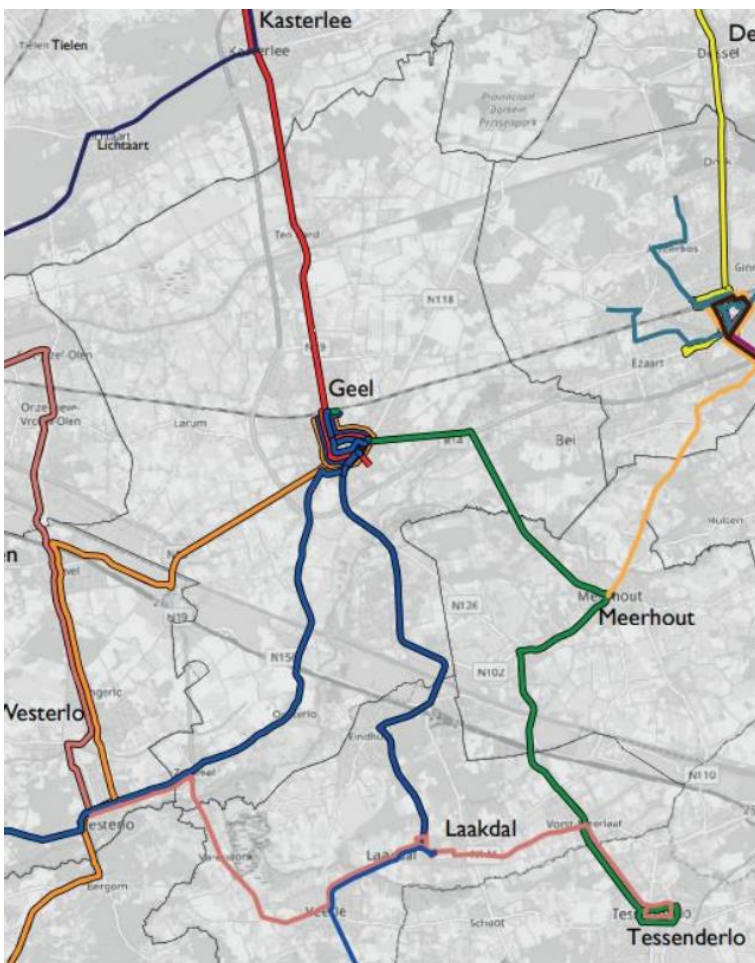
De tweede laag in het openbaar vervoernetwerk is het kernnet. Het kernnet speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen, hierbij bedient het OV (bussen) de grote woonkernen en de centraal gelegen attractiepolen. Om aan de voorwaarden voor kernnet te kunnen voldoen moet minimaal aan bepaalde bedienings- en comfortvoorschriften worden voldaan. Dat geldt ook voor een bepaald voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, die maximaal gericht zullen zijn op combimobiliteit. De vormgeving van het kernnet volgt uit het aantal te verwachten ritten: het potentieel. Hierbij is het uitgangspunt dat de kwaliteit van het net voldoende moet zijn om de aanwezige vervoersvraag op een verbinding effectief om te zetten naar bezetting in het openbaar vervoer.

Het kernnet zelf kent verschillende lagen: de kernnet A-, B- en C-lijnen. Deze hebben elk hun eigen minimale kwaliteitseisen wat betreft frequentie en amplitude. Door dit onderscheid in lagen te maken is een parallelle opbouw over het hele Vlaams gewest mogelijk. Vanwege de karakteristieken van het kernnet kan de vervoerregio over dit adviseren, maar is de exploitant over deze lijnen beslissingsbevoegd.

In Geel zullen volgende lijnen dienen als kernnetlijn:

- Turnhout – Kasterlee – Geel;
- Geel – Meerhout – Tessenderlo;
- Geel – Oevel – Westerlo – Aarschot – Leuven;
- Geel – Laakdal – Diest;
- Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg – Geel.

De verschillende kernnetlijnen rondom Geel staan hieronder weergegeven.



Figuur 4-15: Kernnetlijnen Geel

#### 4.1.3.3 Aanvullend net – De Lijn

De derde laag in het openbaar vervoersnetwerk is het aanvullend net. Het aanvullend net ondersteunt het kernnet via ontsluitende en functionele lijnen die sterk gericht zijn op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Daarnaast vormt het aanvullend net een invulling voor de vervoersvraag op vervoersrelaties waar te weinig potentieel is voor een verbinding met het kernnet. Anders dan het kernnet, kunnen lijnen onder het aanvullend net ook parallel worden geboden aan spoorlijnen indien het bedieningsniveau van de trein onvoldoende wordt geacht voor het aanwezige potentieel. De vervoerregio beslist over de invulling van het aanvullend net, De Lijn heeft hierin een adviserende rol.

Volgende lijnen zullen dienen als functionele lijnen in Geel en passen binnen het aanvullend net:

- Vosselaar – Gierle – Lichtaart – Olen – Geel;
- Tessenderlo – Geel Station;
- Pendel campus Thomas More – station Geel;
- Geel – Westerlo – Blauberg – Aarschot (Bekaf);
- Geel – Retie – Oud-Turnhout;
- Geel – Europese School;
- Geel – Dessel – Witgoor – Retie – Arendonk.

#### 4.1.3.4 Vervoer op maat

De vierde en onderste laag in het openbaar vervoersnetwerk is het vervoer op maat. Het vervoer op maat zorgt voor lokale vervoeroplossingen zoals het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, bediening van bedrijvzones enz. De bestaande belbussen gaan hierin op. Aanvragen en reservaties voor vervoer op maat zullen via de mobiliteitscentrale gebeuren. De belangrijkste speerpunten in het vervoer op maat in de vervoerregio Kempen zijn:

- de eigen fiets als belangrijke verplaatsingswijze;
- deelfietsen en deelwagens voor de 'first and last mile';
- reizigers aanvoeren naar de hogere netten;
- flexibel systeem van collectief vervoer (flexbussen en OV-taxi's);
- rechtstreekse verbindingen tussen attractiepolen als er geen verbinding mogelijk is via de andere netten;
- centralisatie van de diensten Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en de Dienst Aangepast Vervoer.

#### 4.1.3.5 Knelpunten openbaar vervoer

##### 4.1.3.5.1 Geel-Centrum

###### Huidige situatie

In het huidige en toekomstige openbaar vervoersnetwerk blijven in Geel-centrum veel buslijnen aanwezig om de belangrijkste attractiepolen zoals het station, het marktplein en het ziekenhuis te bedienen. De bussen rijden in het centrum vooral in volgende straten: Stationsstraat, Nieuwstraat, de Billemontstraat, Markt, Kollegestraat, Pastoor van Neylenstraat en Gasthuisstraat. Belangrijke haltes in Geel-centrum zijn het station, Markt, het Sint-Dimpnaplein en AZ St Dimpna. Onderstaande kaart toont de buslijnen in het centrum van Geel.

De bussen hebben een beperkte doorstroming in het centrum door de menging van verschillende verkeersdeelnemers. In de Nieuwstraat is een fietsstraat geïntroduceerd waardoor bussen achter de fietsers moeten blijven rijden. Op de Markt dienen de bussen stapvoets te rijden.



Figuur 4-16: Buslijnen in Geel-centrum – bestaande situatie (2020)

###### Toekomstige situatie

Het stratennetwerk in Geel-centrum bemoedigt een eenvoudige oplossing voor het drukke busverkeer in het centrum. Eerder werd samen met De Lijn onderzocht welke centrumtracés best kunnen ingezet worden voor het openbaar vervoer. Uit de besprekingen met De Lijn bleek dat zowel De Lijn als de stad Geel de voorkeur hebben om de huidige routing aan de zijde Sint-Dimpna te behouden. Aan de zijde Elsum is het inschakelen van de Bereikbaarheidsas over haar volledige lengte een mogelijkheid die De Lijn wel kan waarderen. De bedoeling is dat het OV-netwerk het stadscentrum verbindt met de verschillende attractiepolen en dorpskernen via frequente verbindingen. De druk op het centrum door de streeklijnen neemt hierbij nauwelijks af. De as Stationsstraat blijft in beide richtingen sterk belast.

Oplossingen voor het drukke busverkeer in Geel-centrum liggen niet voor de hand vanwege de ligging van de attractiepolen en de stratenstructuur in Geel-centrum. Een mogelijkheid om de drukte in het centrum te verminderen is de bussen via Rozendaal laten rijden. Rozendaal heeft echter een woonkarakter, met verschillende drempels en kruispunten. Daarbij bedienen de bussen dan niet meer de Markt, waardoor het vervoerpotentieel daalt. Via de westelijke zijde van Geel-centrum zijn er ook weinig tot geen mogelijkheden om de busroutes te ontwikkelen die het station bedienen en tevens de belangrijke attractiepolen aandoen.

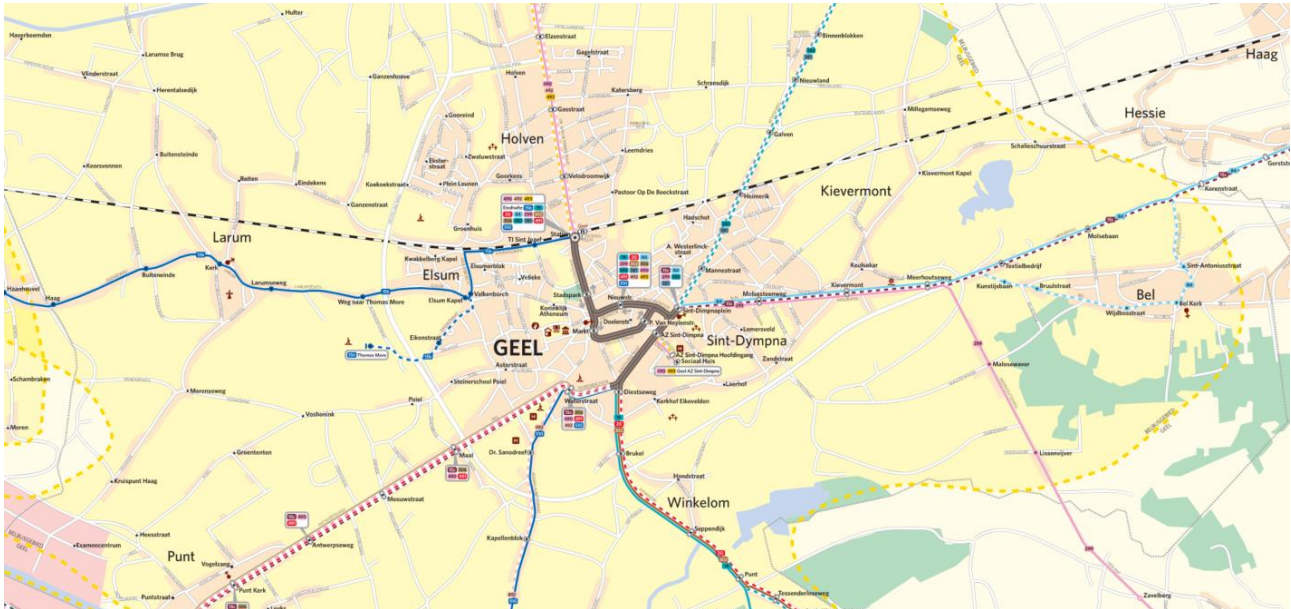
Samen met de vervoerregio dient er gezocht te worden naar een herschikking van de kernnetlijnen in het centrum van Geel. De bedoeling is te komen tot een afgenomen verkeersbelasting door het openbaar vervoer van de centrumstraten (Nieuwstraat, Stationsstraat).



### 4.1.3.5.2 Ontbreken oost-westrelatie Larum – Bel

#### Huidige situatie

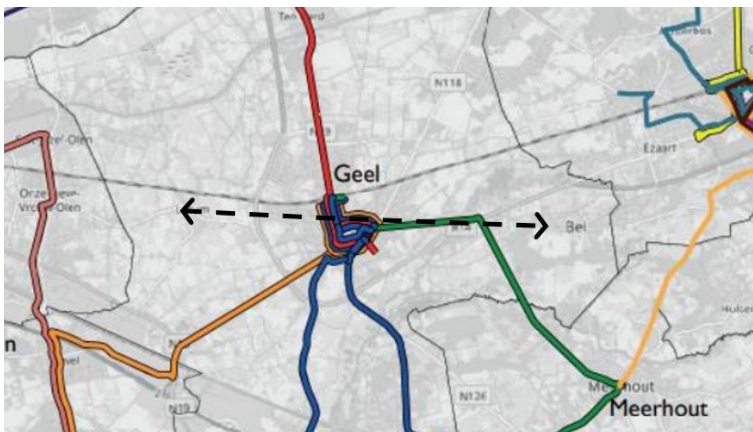
Onderstaande kaart toont het huidige openbaar vervoernetwerk in Geel. Uit de kaart wordt duidelijk dat het busnet in Geel stervormig is opgebouwd. Tussen Geel-centrum en Larum is buslijn 15b aanwezig, tussen Geel-centrum en Bel is buslijn 84 aanwezig. Buslijn 84 rijdt enkel in de ochtend- en avondspits via Bel, op andere tijdstippen rijdt lijn 84 via de Molseweg tussen Geel en Mol.



Figuur 4-17: Huidig busnetwerk Larum – Geel-centrum – Bel

#### Toekomstige situatie

Onderstaande kaart toont het toekomstige openbaar vervoernetwerk in Geel. Een buslijn die de oost-westverbinding Larum – Geel-centrum – Bel verzorgt ontbreekt echter. Om beide kernen toch van openbaar vervoer te voorzien is sterk Vervoer op Maat noodzakelijk. Anders dreigen de kernen geïsoleerd te raken ten opzichte van de andere kernen in Geel. Het Vervoer op Maat biedt verschillende oplossingen om de kernen te ontsluiten. Bel ligt in vogelvlucht op 5 km en Larum op 3 km van het centrum van Geel. De fiets kan als vervoersmodus gebruikt worden, maar door het gebrek aan fietsvoorzieningen onderweg en onveilige situaties is de fiets een weinig aantrekkelijk vervoersmiddel. Een elektrische (deel)fiets biedt meer comfort en vermindert de reistijd, waardoor deze een belangrijke rol zal hebben in de verplaatsing van inwoners van Geel. Ook zijn flexbussen en openbaar vervoertaxi's, vergelijkbaar met de huidige belbussen, een mogelijkheid om zich binnen het principe van basisbereikbaarheid te verplaatsen.



Figuur 4-18: Toekomstig busnetwerk Larum – Geel-centrum – Bel

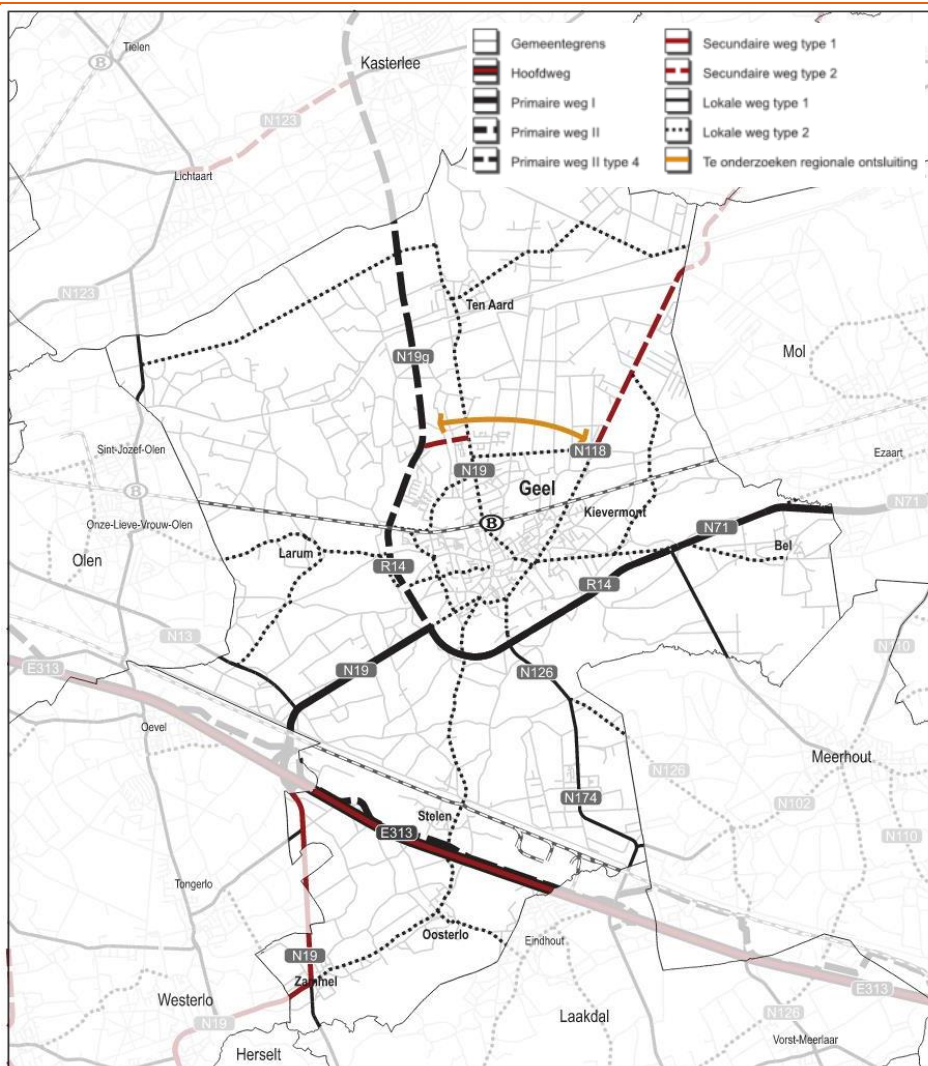
## 4.1.4 Privévervoernetwerk

### 4.1.4.1 Wegencategorisering 2020

In de uitwerkingsnota mobiliteitsplan 2020 is de wenselijke categorisering van de wegen in Geel opnieuw vastgelegd. Deze komt grotendeels overeen met de vastgelegde categorisering uit 2012. De categorisering van de wegen, waarbij de wijzigingen in het cursief staan aangeduid, op het grondgebied van Geel is als volgt:

Tabel 4-6: Wegencategorisering 2020

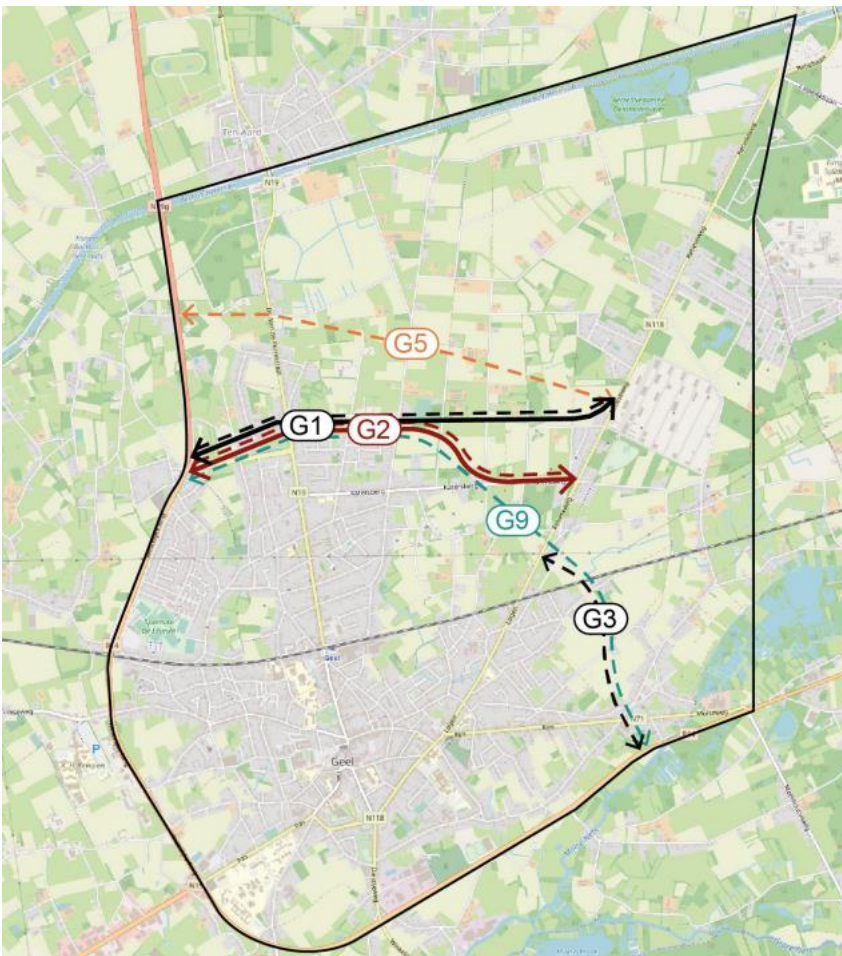
Categorie	Weg
Hoofdwegen	E313
Primaire wegen type I	N19 (tussen aansluiting E313 en R14), N71, R14 (tussen N19 en N71 ten westen van Geel-centrum)
Primaire wegen type II	N19g
Secundaire wegen type I	N19 (ten zuiden van E313)
Secundaire wegen type II	N118, R14 (tussen N19 en N19g ten noorden van Geel-centrum)
Lokale wegen type I	N13, N126 (tussen R14 en N174), N174, Lichtaartseweg, Meerhoutseweg



Figuur 4-19: Categorisering – uitwerkingsnota 2020

#### 4.1.4.2 Regionale ontsluitingsweg

In het kader van de regionale ontsluitingsweg ten noorden van Geel wordt een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) opgemaakt. De scopingnota van het PRUP omschrijft 9 alternatieven. Op basis van het ontwerp-plan-MER genieten twee varianten (G1 en G2) de voorkeur en worden deze verder onderzocht. Bij beide varianten wordt een verbinding gecreëerd tussen de N19g, Dr. Van de Perrestraat/N19 en de Retieseweg/N118, enkel de locatie van aantakking op de N118 verschilt. Daarnaast is er nood aan flankerende maatregelen in Geel om de impact van de regionale ontsluitingsweg op mens (zowel mobiliteit als ruimtelijke aspecten en gezondheid), bodem, water, geluid en trillingen, lucht, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en klimaat te milderen.



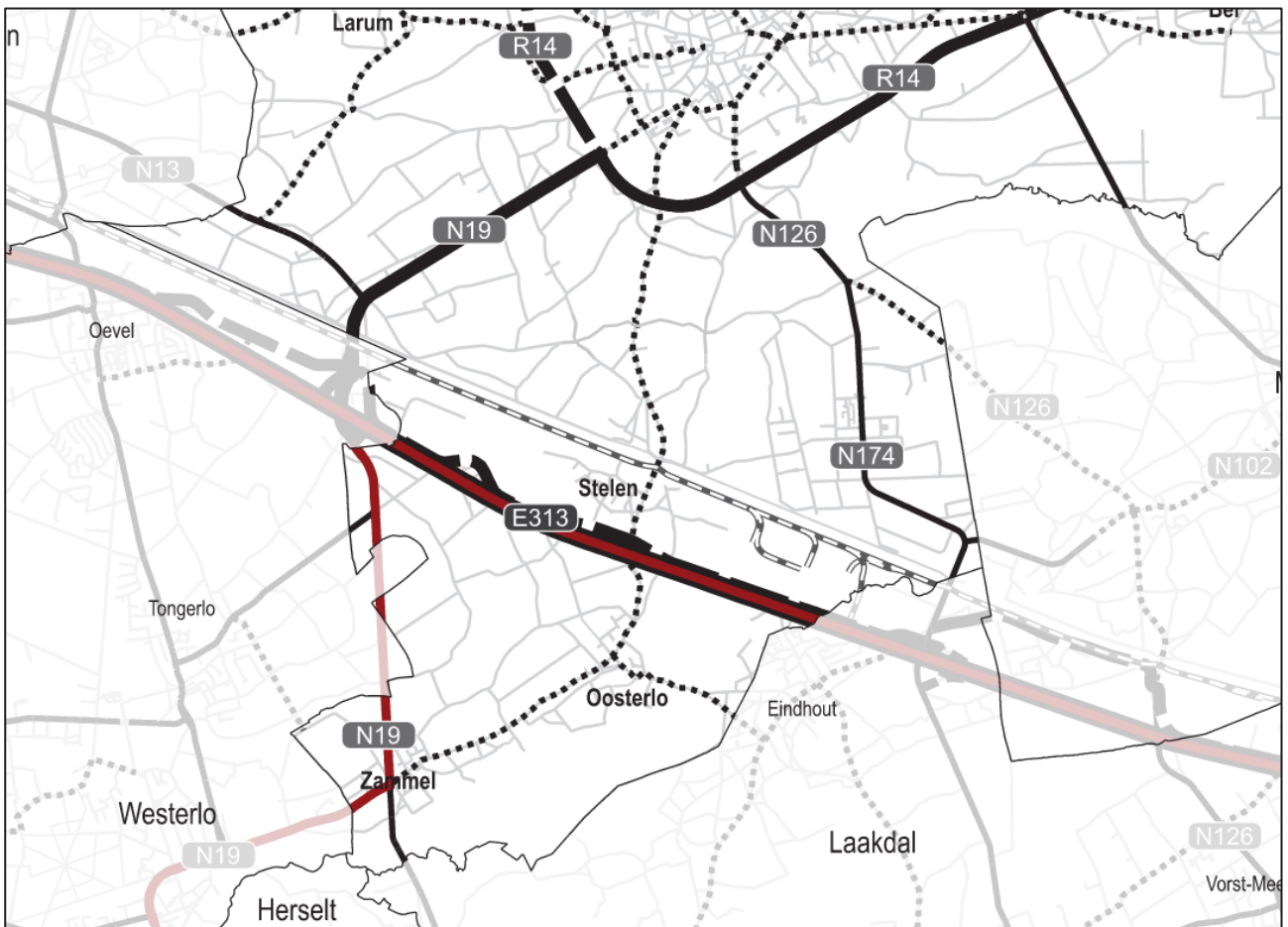
Figuur 4-20: Overwogen alternatieven regionale ontsluitingsweg na trechtering











#### 4.1.4.3 Sluipverkeer

De stad Geel wil sluiproutes op haar grondgebied aanpakken. Er is echter nog gericht onderzoek nodig naar de locatie en de omvang van de sluiproutes. Deze onderzoeken worden opgenomen in het actieplan. Op deze manier wil de stad de bevindingen objectiveren en acties ondernemen om het sluipverkeer tegen te gaan. Verkeersfilters zijn een optie om sluipverkeer tegen te gaan, maar het is wenselijk deze toe te passen als er een volwaardig alternatief is voor het gemotoriseerd verkeer.

#### 4.1.4.4 Autonetwerk Geel-zuid

##### 4.1.4.4.1 Categorisering



	Gemeentegrens		Secundaire weg type 1
	Hoofdweg		Secundaire weg type 2
	Primaire weg I		Lokale weg type 1
	Primaire weg II		Lokale weg type 2
	Primaire weg II type 4		Te onderzoeken regionale ontsluiting

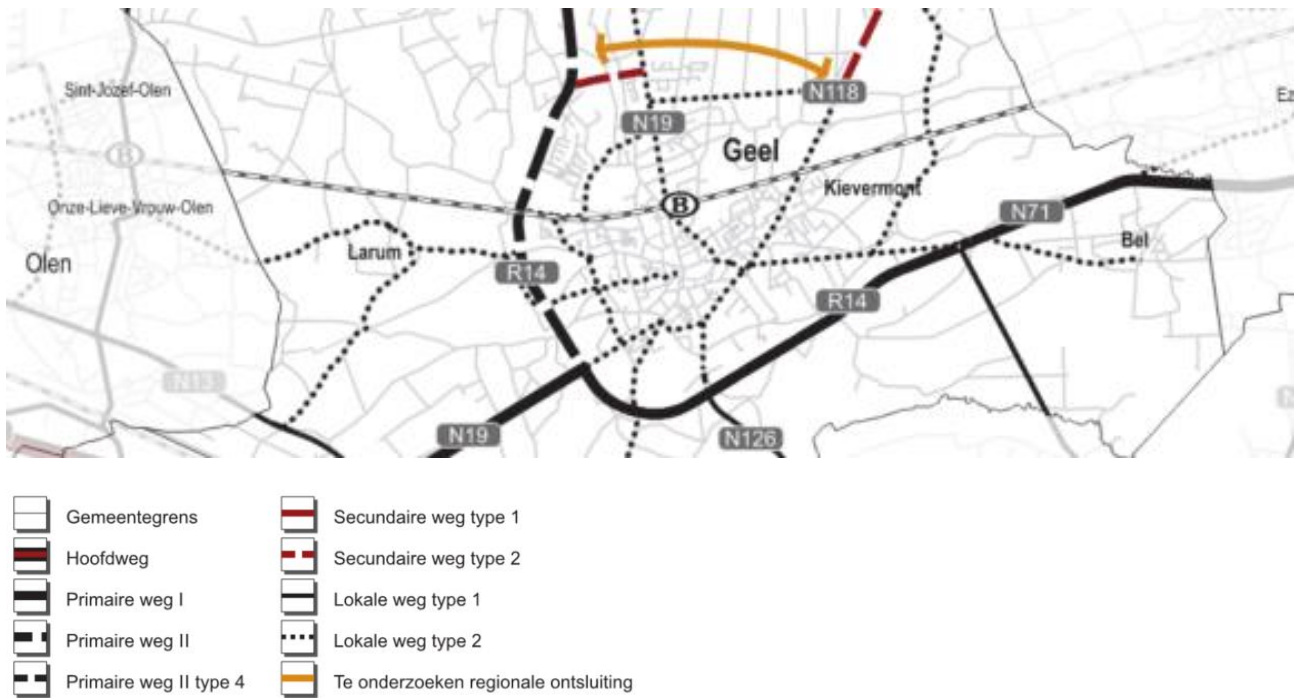
Figuur 4-21: Categorisering Geel-zuid

##### 4.1.4.4.2 Parkeren

In Geel-zuid (Zammel, Oosterlo, Stelen, Punt, Winkelomheide) is er geen parkeerregime (bv. blauwe zone, betalend parkeren) van toepassing. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal maximaal ingezet worden op gebundeld parkeren en polyvalent gebruik van het parkeeraanbod.

#### 4.1.4.5 Autonetwerk Geel-centrum

##### 4.1.4.5.1 Categorisering



Figuur 4-22: Categorisering Geel-centrum

#### 4.1.4.5.2 Circuleren centrum Geel

##### 4.1.4.5.2.1 Korte termijn

Het beleidsplan benadrukt de nood voor een meer autoluw stadscentrum, ten voordele van een verhoogde verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker. Hierbij beoogt de stad Geel om de verkeersdruk in het centrum te verlagen, waarbij het de bedoeling is om doorgaand verkeer maximaal te weren en te sturen naar het bovenlokaal verkeersnetwerk.

In de vernieuwde situatie komen er enkele éénrichtingsstraten bij in Geel. De Lebonstraat tussen de Patronaatstraat en de Kabinestraat en Elsum tussen de Kabinestraat en de Dokter Peetersstraat wordt een enkelrichtingsstraat richting het westen. Verder zal gemotoriseerd verkeer in de Violetstraat enkel in noordelijke richting kunnen rijden. Daarnaast is de Eikenstraat enkel berijdbaar in zuidwestelijke richting. Vervolgens zal Werft ten zuiden van het stadhuis enkel richting het westen berijdbaar zijn en ten westen van de bibliotheek enkel in noordelijke richting. Ook zal de Possonsdries enkel in oostelijke/noordelijke richting berijdbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 4-23: Circulatie centrum op korte termijn

##### 4.1.4.5.2.2 Middellange en lange termijn

###### Omgeving Elsum

Voor de omgeving Elsum is een visie op de middellange en lange termijn opgemaakt.

De belangrijkste evoluties op de **middellange termijn** zijn:

- Het onderzoeken en aanpassen van de autorelatie Bereikbaarheidsas – Markt en omgeving Nieuwstraat met als doelstelling om het toekomstig functioneren van het centrum maximaal te ondersteunen
- Het onderzoeken en aanleggen van een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg om de relatie tussen De Leunen / Holven en Elsum / Sint Amands te ondersteunen.



*Figuur 4-24: Circulatie centrum – deelgebied Elsum op middellange termijn*

Op de **lange termijn** wordt de verkeerskundige taak van de Bereikbaarheidsas volledig uitgespeeld. De aansluiting van de Larumseweg op de R14 wordt aan de zijde van de stad opgeheven voor autoverkeer.



*Figuur 4-25: Circulatie centrum – deelgebied Elsum op lange termijn*

### Omgeving Sint-Dimpna

Voor de omgeving Sint-Dimpna zijn een aantal situaties aangeduid die dienen onderzocht te worden. De resultaten van de onderzoeken zullen mogelijk op de middellange en lange termijn de verkeerscirculatie in dit deel van Geel bijsturen. Het gaat onder meer over:

- Stationsstraat;
- de ontsluiting van de parking Nieuwstraat: maatregelen die sluipverkeer via deze parking afweren;
- verkeersregime (rijrichtingen) in de omgeving van Sint-Dimnaplein;
- Werft/Havermarkt;
- afsluiting van Laar op kruispunt met de Billemontstraat en Sint-Dimnaplein.



*Figuur 4-26: Te onderzoeken verkeersaspecten – circulatie omgeving Sint-Dimpna*



#### 4.1.4.5.3 Parkeren

De Stad Geel wil een modern parkeerbeleid implementeren op haar grondgebied. Het doel van het vernieuwde parkeerbeleid is dat mensen hun auto op de juiste plaats parkeren, afhankelijk van de tijd dat ze in Geel-centrum verblijven. Bezoekers of bewoners die willen kortparkeren, om bijvoorbeeld langs de bakker te gaan, kunnen in de centrumstraten vlak bij de bestemming tijdelijk parkeren. Langparkeren gebeurt op de één van de centrumparkings in Geel. Deze parkings zijn geschikt voor bezoekers en bewoners die meerdere uren in het centrum van Geel willen blijven. Op die manier creëert Geel een aangenaam winkel- en verblijfsklimaat in de centrumstraten en worden de beperkte parkeerplaatsen in deze straten ten volle benut door bezoekers die op korte tijd een kleine boodschap willen doen en bezoekers met een beperkte mobiliteit (ouders met kleine kinderen, ouderen, mensen met een beperking enz.).

#### 4.1.4.5.4 Beslissing college van burgemeester en schepenen

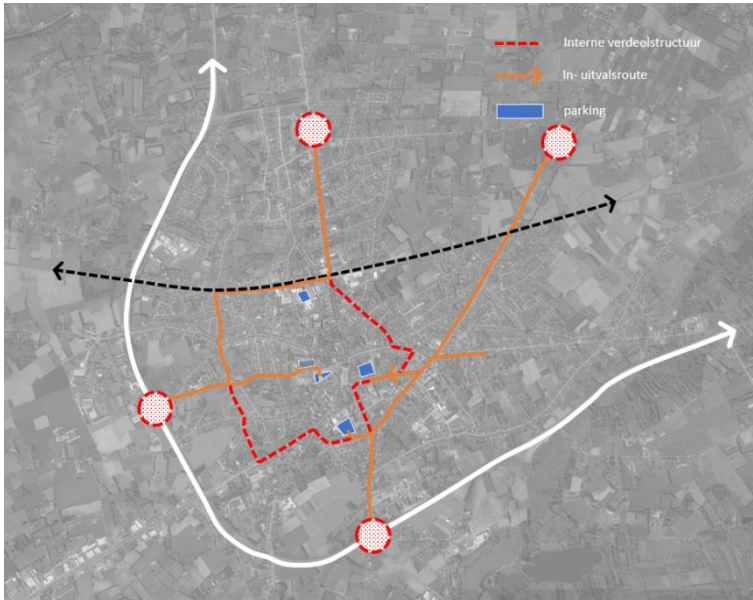
Op 1 juli 2022 wijzigen de parkeertarieven in Geel. Door de stad Geel zijn volgende keuzes gemaakt:

- De beperkte parkeertijd wordt behouden van 09u00 tot 18u00, waardoor de centrumstraten in de avondspits niet overbelast worden.
- In de betaalzone wordt het tarief verhoogd van 1 euro per uur naar 2 euro per uur met een maximale parkeerduur van 2 uur. Hierdoor stimuleert de stad parkeren op afstand voor wie langer in het centrum wilt verblijven. In de straten Pas en Nieuwstraat is de maximale parkeerduur 30 minuten. Hiervoor heeft men een ticket nodig of kan men gebruik maken van het Geels Halfuurtje.
- Het kortparkeren in de centrumstraten wordt afgeschaft op alle plaatsen waar dit van toepassing is.
- In de blauwe zone mag men overal maximaal 2 uur parkeren.
- Op centrumparkings is het eerste uur parkeren gratis. Daarna bedraagt het parkeertarief 1 euro per uur met een maximum van 6 euro per dag. De parking van de Havermarkt kent hetzelfde parkeerreglement als de andere huidige centrumparkings (Nieuwstraat, Grote Werft, Lebonstraat). Ook de parking aan de Ecodroom krijgt dezelfde parkeertarieven als de andere centrumparkings. Op de parking Pas wordt de blauwe zone afgeschaft. Er is op zaterdagen, zondagen en feestdagen geen betalend parkeertarief op de centrumparkings Havermarkt, Werft, Pas, Nieuwstraat en Lebonstraat.
- De prijs voor een eerste bewonerskaart stijgt van 50 euro naar 100 euro, de prijs voor een tweede bewonerskaart van 100 euro naar 200 euro. Het verminderd sociaal tarief geldt zowel voor de eerste als de tweede bewonerskaart. De kost per kaart bedraagt voor hen 25 euro per kaart. De werknemerskaart is nog enkel toegelaten op de Parking Pas, parking Nieuwstraat, parking Werft en Parking Ecodroom. Voor Ecodroom ondergronds geldt een tarief van 150 euro, voor de parkings Pas en Nieuwstraat 250 euro per jaar. De parkeerkaart voor klanten en deeltijdse werknemerskaart wordt afgeschaft, net als de 4-urenkaart.
- De parkeerjetons worden afgeschaft
- De huidige retributietarieven blijven behouden.

Om bovengenoemd parkeerbeleid kracht bij te zetten, zet de Stad Geel in op verlichting van het centrum naar de centrumparkings. Het doel is om een aangenaam en veilig wandeltraject te creëren. De ingang voor auto's van de parking Pas via de Pas zal ook gesloten worden zodat er minder verkeer via het centrum rijdt naar parking Pas rijdt.

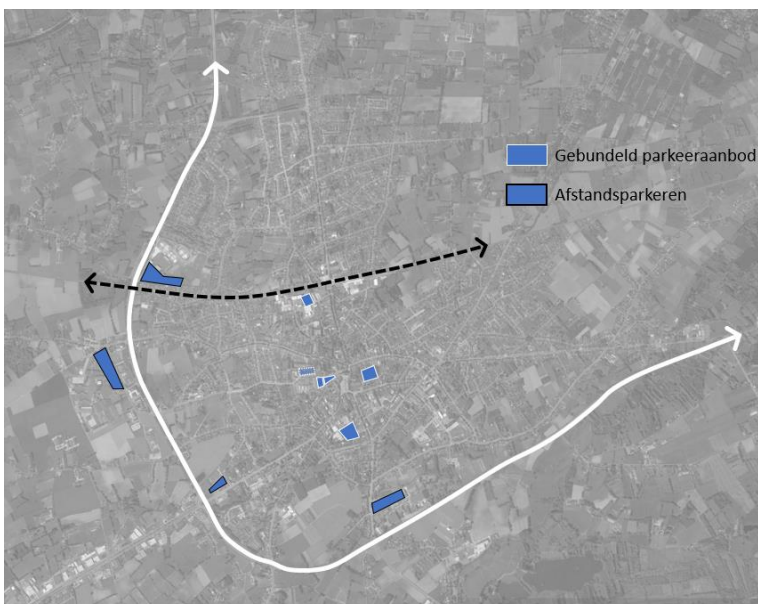
#### 4.1.4.5.5 Aanvullende parkeermaatregelen

Een duidelijke routing van en naar de gebundelde parkeerplaatsen zal uitgewerkt worden waarbij een zo direct mogelijke route vanaf het hogere wegennet naar de parkings wordt voorzien. Een informatiesysteem dat de beschikbaarheid op de gebundelde parkeerplaatsen aangeeft, ondersteunt en stuurt de routekeuze.



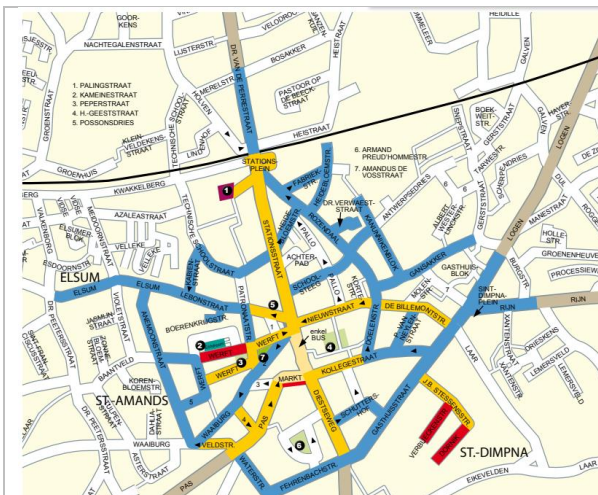
*Figuur 4-27: ontsluiting gebundelde parkeerplaatsen*

Bij evenementen in de stad Geel is het volledig aanbod van gebundelde parkeerplaatsen zoals hierboven beschreven niet meer bereikbaar. De stad zet in op een aantal locaties waar afstandsparkeren kan georganiseerd worden. De Leunen, Sanofi/Cipal, Thomas More / KUL en Alma Carrefour zijn locaties waar nu reeds een beduidend parkeeraanbod aanwezig is. Onderzoek zal uitwijzen op welke manier dit parkeeraanbod polyvalent kan worden ingezet bij evenementen in het stadscentrum.

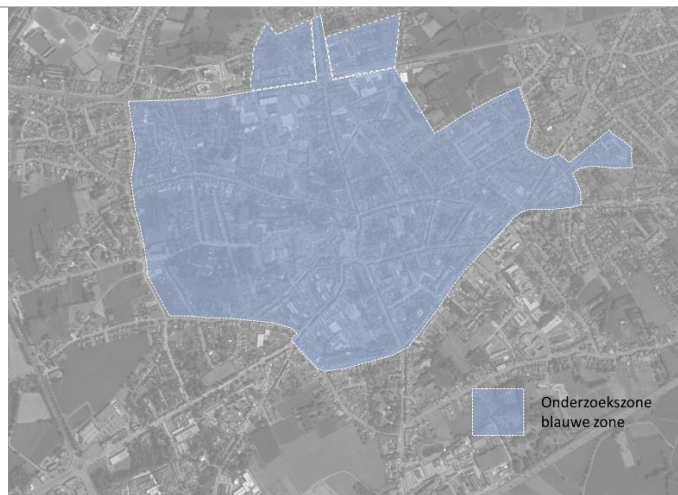


*Figuur 4-28: Parkeren op afstand*

In het centrum van Geel is een deel van de straten opgenomen in een blauwe zone, waarbij door het inkleuren van straten mogelijk een zoektocht kan ontstaan naar de plekken die niet zijn aangeduid op de kaart. Het is beter om de blauwe zone grafisch voor te stellen als een zone, waardoor de blauwe zone overzichtelijk wordt en versnippering of onlogica binnen het parkeerbeleid tegengaat. De blauwe zone moet ook anticiperen op de toekomstige parkeerdruk, zodat mogelijke parkeerproblemen niet verschuiven naar de omliggende straten. De parkeersituatie in de stationsomgeving zal komende jaren sterk wijzigen omwille van de positionering van het station Geel als interregionaal Hoppinpunt enerzijds en ruimtelijke ontwikkelingen in de stationsomgeving anderzijds. Het is om die reden aangewezen om de blauwe zone ten noorden van de spoorweg uit te breiden om er de straatparkeerdruk te beheersen. De precieze vaststelling van de blauwe zone wordt voorgesteld als actie in het actieplan evenals de uitbreiding van het aantal straten dat deel zal uitmaken van de blauwe zone. Hier zal door de stad Geel de parkeersituatie opgevolgd worden en aanpassingen doorgevoerd i.f.v. de aanwezige parkeerdruk.



Figuur 4-29: Huidige blauwe zone (blauwe straten)



Figuur 4-30: Onderzoekszone uitbreiding blauwe zone

Om het parkeergebeuren in de omgeving van het ziekenhuis te organiseren is een onderzoek naar optimalisaties wenselijk. Het parkeren wordt gereorganiseerd in functie van de bewoners en bezoekers van het ziekenhuis. Daarnaast wordt in de omgeving van Sint-Dimpna gezocht naar gebundelde parkeerplaatsen losstaand van de parkeerplaatsen van het ziekenhuis.

Naast het werken aan de kostenzijde van parkeren kan ook het parkeeraanbod bijgestuurd worden. Door het parkeeraanbod in het centrum strategisch en in de tijd gespreid te verminderen worden de mogelijkheden voor alternatieve verplaatsingen ondersteund. Verder bieden geschrapte parkeerplaatsen nieuwe opportuniteiten. Zo kunnen geschrapte parkeerplaatsen (op straat) een alternatieve invulling krijgen, ten voordele van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.<sup>12</sup> Zo kan de horeca eventueel een geschrapte parkeerplaats als terras gebruiken, kunnen parkeerplaatsen nabij scholen een speel- of zitplaats worden, enz. In centrumgebieden (bv. Nieuwstraat) kunnen laad- en loszones voorzien worden of kan het straatparkeren beperkt mogelijk blijven met strikt gereguleerde kortparkeertijden.

<sup>12</sup> <https://mchoogkwartier.nl/wat-is-het>



*Figuur 4-31: Voorbeeld Mobility Challenge Rotterdam    Figuur 4-32: Voorbeeld terrassen Brussel 2021*

#### 4.1.4.5.6 Overzicht parkeermogelijkheden

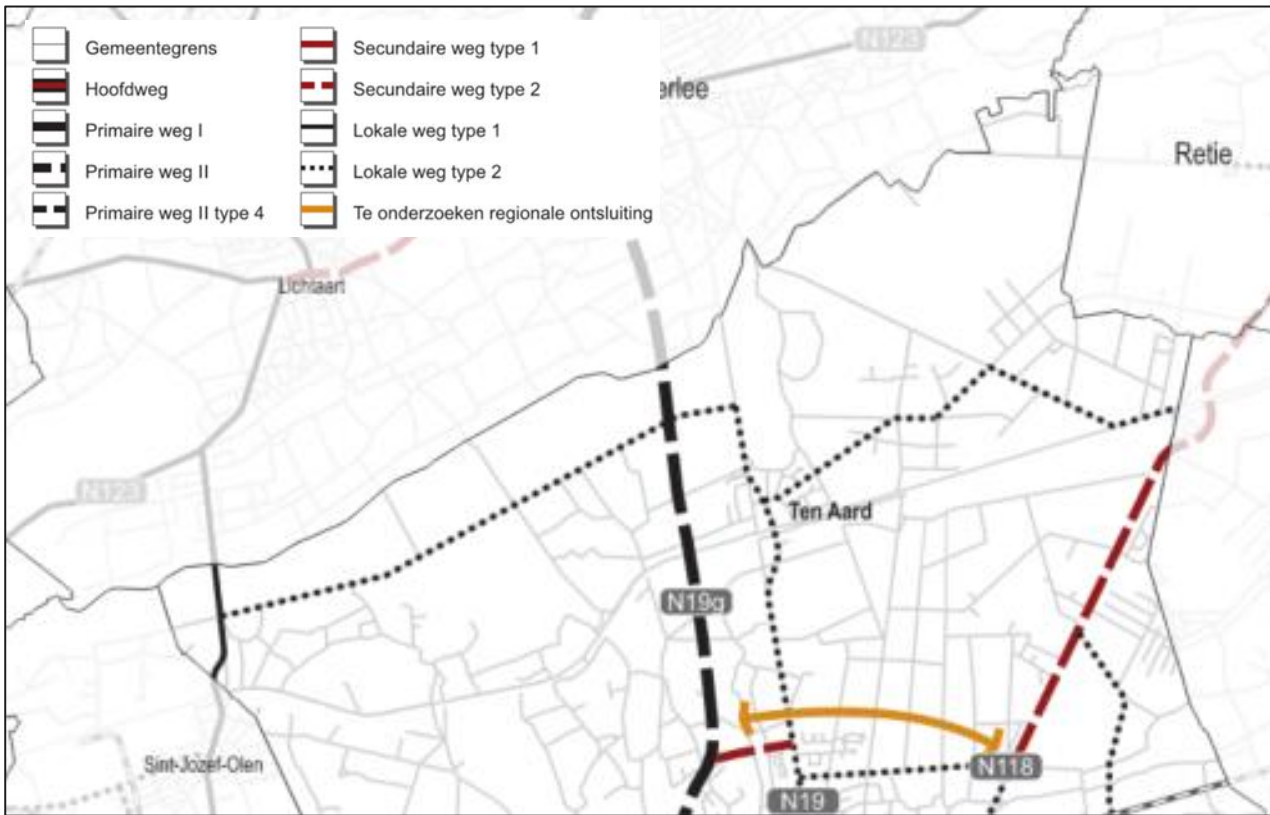
Onderstaande tabel toont de huidige parkeersituatie en hoe deze er in de toekomst zal uitzien. Samengevat wordt parkeren in Geel eenvoudiger.

*Tabel 4-7: Overzicht huidige en toekomstige parkeermogelijkheden*

Huidige situatie	Toekomst
Betalend gebundeld parkeren	Betalend gebundeld parkeren
Betalend parkeren centrumstraten	Betalend parkeren centrumstraten
Blauwe zone - straatparkeren	Blauwe zone - straatparkeren
Blauwe zone - kortparkeren	
Blauwe zone – gebundeld parkeren	
Geels halfuurtje	Geels halfuurtje
Parkeerkaart	Parkeerkaart
	bewoner
	werknemer
	zorgverstreker
	parkeerabonnement
	klanten
Parkeerjeton	

#### 4.1.4.6 Autonetwerk Geel-noord

##### 4.1.4.6.1 Categorisering



Figuur 4-33: Categorisering Geel-noord

##### 4.1.4.6.2 Parkeren

In Geel-noord is er geen parkeerregime (bv. blauwe zone, betalend parkeren) van toepassing. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal maximaal ingezet worden op gebundeld parkeren en polyvalent gebruik van het parkeeraanbod.

In kader van het project 'Hart voor Ten Aard' worden de leegstaande gebouwen (waaronder de bloemmolens) herontwikkeld. Het parkeerbeleid moet hierop aangepast worden, zodanig dat parkeerplaatsen zoveel mogelijk gebundeld worden.

## 4.1.5 Acties

### 4.1.5.1 Acties Geel-zuid

Tabel 4-8: Acties Geel-zuid 2012

Actie 2012	P	T	V	Doelstelling
Herinrichting N19-R14-N71 (streefbeeld)			AWV	Bereikbaarheid
Simulatiestudie Groene Golf N19-R14-N71			AWV	Bereikbaarheid

Tabel 4-9: Acties Geel-zuid 2022

Actie 2022	P	T	V	Doelstelling
Onderzoek naar missing links netwerk trage wegen			Geel	Bereikbaarheid
Conforme fietsinfrastructuur N19-Antwerpseweg			AWV	Bereikbaarheid / veiligheid
Conforme fietsinfrastructuur Stelenseweg - Koning Albertstraat			Geel	Bereikbaarheid / veiligheid
Ongelijkgrondse kruising N19 x Kremer x Meeuwstraat			AWV	Veiligheid
Ongelijkgrondse kruising N19 X N13-Herentalseweg			AWV	Bereikbaarheid / Veiligheid
Ongelijkgrondse kruising N71-R14 x Koning-Albertstraat			AWV	Veiligheid
Ongelijkgrondse kruising N71-R14 x N118-Diestseweg xN126-Winkelom			AWV	Veiligheid
Ongelijkgrondse kruising R14 t.h.v. rotonde IOK			AWV	Bereikbaarheid / veiligheid
Onderzoek naar maatregelen om tracé voor lokaal fietsnetwerk (Doomboomstraat, Meeuwstraat, Wilders, Wildersedijk, Hondstraat en Zandstraat) te realiseren en het fietsnetwerk maximaal te ontlasten van autoverkeer			Geel	Bereikbaarheid / veiligheid
Gebundeld fietsparkeeraanbod t.h.v. lagere school Punt en sportterreinen, Punt omgeving kerk, Freinetschool Oosterlo, Zammel Kerk /parochiezaal, Pleintje Oosterlo, Kerk Stelen en Winkelomheide OC			Geel	bereikbaarheid
Onderzoek naar sluiproutes			Geel	Bereikbaarheid / veiligheid

#### 4.1.5.2 Acties Geel-centrum

Tabel 4-10: Acties Geel-centrum 2012

Acties 2012	P	T	V	Doelstelling
Fietspunt inrichting in stationsgebouw <sup>13</sup>			Infrabel / NMBS	Bereikbaarheid
Groene, zachte noord-zuidas realiseren <sup>14</sup>			Geel	Milieu
Ontwikkeling Werft (parking, plein, OV-knooppunt <sup>15</sup>			Geel	Bereikbaarheid
Aanleg fietsvoorzieningen in Lebonstraat tussen Patronaatstraat en Stationsstraat <sup>16</sup>			Geel	Bereikbaarheid
Invoering voetgangerszone Markt en Werft <sup>17</sup>			Geel	Leefbaarheid
Herinrichting straten volgens circulatie en categorisering			Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek ongelijkvloerse doorgangen (voor fietsers: Technische Schoolstraat, Stationsstraat, Gerststraat/Galven, Kievermont)			Infrabel / Geel	Bereikbaarheid
Koppeling N118 – R14 (onderzoek)			Provincie	Leefbaarheid, veiligheid
Inrichten verkeerskundige poorten (Logen en Rijn)			AWV / Geel	veiligheid
Herinrichting N19-R14-N71 (streefbeeld)			AWV	Bereikbaarheid, veiligheid
Doorstroming op dragend netwerk bevorderen			AWV	Veiligheid, bereikbaarheid
Invoering circulatievisie			Geel	Bereikbaarheid
Sluiten van spoorovergangen voor gemotoriseerd verkeer (Stationsstraat, Gerststraat/Galven, Kievermont)			Infrabel / Geel	Bereikbaarheid
Bereikbaarheidsas aanleggen			Geel	Bereikbaarheid
Downgraden Pas tussen Dr. Peetersstraat en Waterstraat			Geel	Bereikbaarheid
Onderbreken Larumseweg voor autoverkeer t.h.v R14			AWV / Geel	Bereikbaarheid
Ruimtelijk/ verkeerskundig onderzoek naar draagkracht / taakstelling Lebonstraat			Geel	Bereikbaarheid
Autoluwe Nieuwstraat / Stationsstraat tussen Markt en Technische schoolstraat			Geel	Veiligheid / Bereikbaarheid
Afbouwen verkeersfunctie Logen tussen Gerststraat en Rijn			AWV	Bereikbaarheid
Vrachtwagen en busparkeren faciliteren (fly-over, KHK, R14, Kievermont, Pas, Leunen)			AWV / Geel	Bereikbaarheid

<sup>13</sup> Onderdeel van het complex project stationsomgeving

<sup>14</sup> Opgenomen in de studie groen-blauwe dooradering

<sup>15</sup> Het OV-knooppunt dient afgestemd te worden op de OV-structuur

<sup>16</sup> Af te stemmen op de resultaten van het onderzoek naar de verkeerskundige taakstelling van de Lebonstraat

<sup>17</sup> Af te stemmen op de afwerking van de noordwand van Werft en Havermarkt

Randparkings uitbouwen (De Leunen, KHK, Station, Carrefour-Alma)	Geel	Bereikbaarheid
Opheffen straatparkeren in Lebonstraat tussen Patronaatstraat en Stationsstraat	Geel	Leefbaarheid, bereikbaarheid
Structurele parkeeroplossing stationsomgeving (masterplan)	Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar parkeergebeuren zone ziekenhuis	Geel	Bereikbaarheid
Bewegwijzering naar parking-centrum voor voetgangers	Geel	Bereikbaarheid
Voortdurende terugkoppeling politie en stad via het GIS-systeem van verkeersveiligheidsgegevens		Veiligheid, leefbaarheid

Tabel 4-11: Acties Geel-centrum 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Onderzoek naar missing links netwerk trage wegen			Geel	Bereikbaarheid
Inrichting fietszone - basis			Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar en uitvoeren van maatregelen i.f.v. fietszone in de Diestseweg		KT	Geel	Bereikbaarheid/veiligheid
Onderzoek naar en uitvoeren van maatregelen i.f.v. fietszone in de Nieuwstraat		MLT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoeren van maatregelen i.f.v. fietszone in de Werft (ten zuiden van stadhuis)			Geel	
Onderzoek naar en uitvoeren van maatregelen i.f.v. fietszone in de Werft (ten noorden van stadhuis)		KT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoeren van maatregelen i.f.v. fietszone in de Stationsstraat		LT	Geel	
Inrichten fietszone - uitbreiding			Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in Rozendaal (incl. kruispunt met de Stationsstraat en Nieuwstraat)		MT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in de Billemontstraat <sup>18</sup>		MLT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in de Pastoor van Neylenstraat		MLT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in Kwakkelberg		MLT	Geel	
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in de Technische Schoolstraat (ten noorden van spoorweg)		MLT	Geel	

<sup>18</sup> In samenhang met de herinrichting van Sint-Dimnaplein



Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen in Holven	MLT	Geel	
Aanleg / afwerking fietssnelweg F105		Provincie	Bereikbaarheid
Aanleg fietsstructuur fase 2 Bereikbaarheidsas (Dr. Peetersstraat – R14)		Geel	Bereikbaarheid/veiligheid
Onderzoek en uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg op de fietsrelatie - De Leunen - Elsum	LT	Infrabel	Bereikbaarheid/veiligheid
Onderzoek en uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg op de fietsrelatie - Holven – Technische Schoolstraat - Dr. Van de Perrestraat – Stationsstraat	KT (2)	Infrabel / Geel	
Onderzoek en uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg op de fietsrelatie - Hadschot – Snepstraat - N118-Retieseweg	MLT(1)	Infrabel / Geel	
Ongelijkvloerse kruising spoorweg - Heistraat – Kannunikenblok	KT (1)	Skyline/ Gavra	Bereikbaarheid/veiligheid
Onderzoek en uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg op de fietsrelatie Kievermont	MLT(2)	Infrabel / Geel	Bereikbaarheid
Uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg Rauwelkoven (relatie Thomas More / KUL)	KT	Infrabel	Bereikbaarheid
Onderzoek en uitvoering ongelijkvloerse kruising spoorweg op de fietsrelatie - Buitensteinde / Larumsebrugweg - Larumsebrugweg / Rauwelkoven (woonuitbreidingsgebied)	LT	Infrabel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken fietsinfrastructuur Sint Dimpnapplein, Logen, Rijn en Molsseweg	KT	AWV	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken fietsinfrastructuur Gasthuisstraat incl. kruispunt Schuttershof	KT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken fietsinfrastructuur Diestseweg vanaf Eikenvelden t.e.m. kruispunt N118-Gasthuisstraat	MLT	AWV	
Onderzoek naar en gefaseerde uitvoering van verbeteringswerken fietsinfrastructuur Elsum incl. knooppunt met Valkenborch en dr. Peetersstraat	KT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken aan kruispunten op de Dr. Van de Perrestraat (Bosakker-Merelstraat, Velodroomwijk, Vinkenstraat – Helleblok)	KT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken kruispunt R14 met de Bereikbaarheidsas	MLT	AWV	Veiligheid

Onderzoek naar downsizing Pas tussen kruispunt Dr. Peetersstraat en R14	KT	Geel	Veiligheid
Uitvoering downsizing Pas tussen kruispunt Dr. Peetersstraat en R14	MLT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken kruispunt Meerhoutseweg met Malosewaver	KT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken kruispunt Waterstraat met Fehrenbachstraat	KT	Geel	Veiligheid
Onderzoek en uitvoering fietsinfrastructuur Waterstraat - Fehrenbachstraat <sup>19</sup>		Geel	Bereikbaarheid, Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van verbeteringswerken kruispunt Stalpaart met Kievermondeveld	MLT	Geel	Veiligheid
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen om Dr. Peeterstraat, Valkenborch, Groenstraat onderdeel te laten worden van lokale fietsas		Geel	Bereikbaarheid / veiligheid
Kremer (+ verbinding Poel – Larumseweg) als lokale fietsas inrichten incl. deel Poel tussen beide wegen		Geel	Bereikbaarheid
Kievermont als lokale fietsas inrichten <sup>20</sup>	MLT	Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar en uitvoering van maatregelen om de Ganzenstraat onderdeel te laten worden van autoluwe fietsroute		Provincie	Bereikbaarheid
Ontwikkelen en uitvoeren huisstijl fietsparkeerplaatsen	lopende	Geel	
Beoordelen en bijsturen comfort huidige fietsparkeerplaatsen			Bereikbaarheid
Uitbouw fietsparkeerplaatsen t.h.v. ruimtelijke strategische plaatsen			Bereikbaarheid
Onderzoek naar locatie en inrichting van gebundelde fietsparkeerplaatsen in Pas en Nieuwstraat			Bereikbaarheid
Onderzoek naar verkeersregime in de de Billemontstraat en implementatie van de resultaten		Geel	Leefbaarheid, veiligheid
Onderzoek naar ontsluiting parking Nieuwstraat en implementatie		Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar sluiting spoorwegovergangen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dr Van de Perrestraat – Stationsstraat</li> <li>• De Leunen - Elsum</li> </ul>		Infrabel	Bereikbaarheid
Opmaak stedelijk verkeersmodel	KT	Geel	

<sup>19</sup> Af te stemmen met de ingrepen i.v.m. de autoaansluiting Waterstraat - Fehrenbach

<sup>20</sup> Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek naar de regionale ontsluiting

Opvolgen introductie basisbereikbaarheid	KT	Geel	bereikbaarheid, leefbaarheid
Permanente evaluatie efficiëntie basisbereikbaarheid	KT	vervoerregio	Bereikbaarheid, leefbaarheid
Onderzoek naar verbetering aanbod collectief vervoer in Bel en Larum	KT	Geel, vervoerregio	Bereikbaarheid, leefbaarheid
Opstellen planproces / traject sluiting spoorwegovergangen	MLT	Infrabel, Geel	Bereikbaarheid, leefbaarheid
Thomas More / KUL rechtstreeks regionaal ontsluiten	KT	Vervoerregio, Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar en wegwerken van knelpunten OV	KT	Geel, AWV	Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid

### 4.1.5.3 Acties Geel-noord

Tabel 4-12: Acties Geel-noord 2012

Acties 2012	P	T	V	Doelstelling
Masterplan Ten Aard N19 downgrading				Bereikbaarheid, leefbaarheid

Tabel 4-13: Acties Geel-noord 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Onderzoek naar missing links netwerk trage wegen			Geel	Bereikbaarheid
Onderzoek naar maatregelen om fietsnetwerken maximaal te ontlasten van autoverkeer				Bereikbaarheid, veiligheid

## 4.2 Geel, een veilige stad

De bestuurscoalitie heeft in haar beleidsakkoord aangehaald dat Geel een veilige stad zal zijn. Hierbij wordt sterk ingezet op verkeersveiligheid. Het wegwerken van de gevaarlijke punten weg is noodzakelijk maar hiermee worden enkel de symptomen bestreden maar niet de oorzaak. Bij zowel de objectief als subjectief onveilige plekken, is de factor snelheid dikwijls aanwezig. Niet alleen snelheid maar ook hoge verkeersvolumes in woon- en schoolomgevingen dragen bij aan het onveiligheidsgevoel. Het sluipverkeer, dat weegt op de leefbaarheid in sommige straten en wijken, bepaalt mee het onveiligheidsgevoel voor fietser en voetganger.

In de operationele doelstellingen kunnen volgende doelstellingen aan (verkeers)veiligheid worden gekoppeld. Dit wil niet zeggen dat andere doelstellingen niet bijdragen aan de verkeersveiligheid van de inwoners van Geel. Alle doelstellingen dragen op hun manier bij aan de verkeersveiligheid. We gaan ervan uit dat de operationele doelstellingen die inzetten op een snelheidsbeleid voor wagens en een modal shift richting actieve modi ondersteunen de meeste effecten met zich meebrengen.

De lichtgekleurde tekst wijst erop dat de operationele doelstelling niet van toepassing is op het thema van dit hoofdstuk.

### STRATEGISCHE DOELSTELLING 1: GEEL IS LEEFBAAR EN LEESBAAR

Tabel 4-14: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (1)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 1.1:</b> Leefbare kernen worden met elkaar verbonden in een fietsvriendelijk landelijk gebied.	- <b>OD 1.4:</b> De OV-bediening van het stadscentrum gebeurt met emissie loze voertuigen in 2025, tegen 2030 zijn de voertuigen aangepast op de stedelijke bediening.	- <b>OD 1.6:</b> Doorgaand verkeer wordt maximaal geweerd uit het centrum, met focus op de fietszone waar gestreefd wordt naar een afname van het doorgaand verkeer met 100%.
- <b>OD 1.2:</b> Een duidelijk leesbare fietsinrichting verbindt de verschillende stadsdelen binnen de R14 (centrum, zuid, noord en attractiepolen).	- <b>OD 1.5:</b> De OV-haltes van het kernnet zijn in 2025 autonoom toegankelijk in het centrum. In 2030 voor geheel Geel.	- <b>OD 1.7:</b> Parkeerplaatsen worden gebundeld aan attractiepolen & hoppinpunten en zorgen voor een verhoogde overstapmogelijkheid op duurzame modi.
- <b>OD 1.3:</b> uitbouw van een samenhangend, inclusief en aantrekkelijk stappersnetwerk zorgend voor verhoogde leefbaarheid.		- <b>OD 1.8:</b> Laad/tank-infrastructuur voor niet-fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie wordt doelgericht en afgestemd op ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen aangelegd.
		- <b>OD 1.9:</b> Het aantal ingeschreven wagens per gezin in Geel is in 2030 status quo met de situatie 2020.

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 2: GEEL IS VEILIG EN AMBITIEUS

Tabel 4-15: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (2)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.1:</b> Tegen 2030 gebeurt 40% van het woon-werkverkeer, schoolverkeer en andere verplaatsingen met de fiets of te voet               <ul style="list-style-type: none"> <li>o.a. dankzij sterke samenwerkingen en coproductie met diverse stakeholders en werkgevers.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.4:</b> Tegen 2030 wordt het centrum van Geel bediend door een lokaal systeem van stedelijke collectief vervoer als onderdeel van het OV-plan voor de vervoerregio Kempen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.6:</b> Alle gevaarlijke punten op gemeentewegen zijn tegen 2025 onderzocht. De punten die in aanmerking komen voor ingrepen zijn tegen 2030 aangepakt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.2:</b> woon-school lagere school bedraagt minimaal 50% (2025). Nadien wordt een jaarlijkse stijging nagestreefd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.5:</b> Het stadsbestuur promoot doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende sociale – en economische stakeholders.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.7:</b> Het aanbod straatparkeerplaatsen wordt geoptimaliseerd. Vrijgekomen plaatsen krijgen een alternatieve ontharde of duurzame invulling.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.3:</b> dalende trend van ongevallen met fietsers in ondersteuning van de Vision ZERO van Vlaanderen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.8:</b> De gewenste situatie voor het snelheidsregime conform de voorgestelde keuzelogica is tegen 2030 gerealiseerd.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 2.9:</b> De missing link regionale ontsluiting Geel bis (R14xN118) in het regionale verkeersnetwerk wordt zo snel mogelijk weggewerkt. Een tracé wordt vastgelegd dat de volledige ronde ring vastlegt.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 3: GEEL IS VERBONDEN EN ONDERSTEUNEND

Tabel 4-16: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (3)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.1:</b> Een verhoogde connectiviteit tussen knooppunten leidt tot een volwaardig en verbonden stappersnetwerk ten voordele van een modale shift.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.3:</b> Het OV-netwerk verbindt via frequente verbindingen het stadscentrum met de attractiepolen en dorpskernen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.5:</b> Het lokaal verkeersnetwerk is via een aantal ruimtelijke, verkeerskundige poorten verbonden met het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.2:</b> Uitbreiding fietsnetwerk zorgt voor uitstekende verbinding naar alle deeldorpen en omliggende gemeentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.4:</b> Het OV-netwerk verbindt de voorziene regionale hoppinpunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.6:</b> Het lokaal verkeersnetwerk ontsluit de gebundelde parkeerplaatsen via de kortste route naar het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.7:</b> Vervoersarmoede wordt aangepakt door o.a. doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende stakeholders.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 4: GEEL IS ROBUUST EN INNOVATIEF

Tabel 4-17: Operationele doelstellingen 'Geel, een veilige stad' (4)

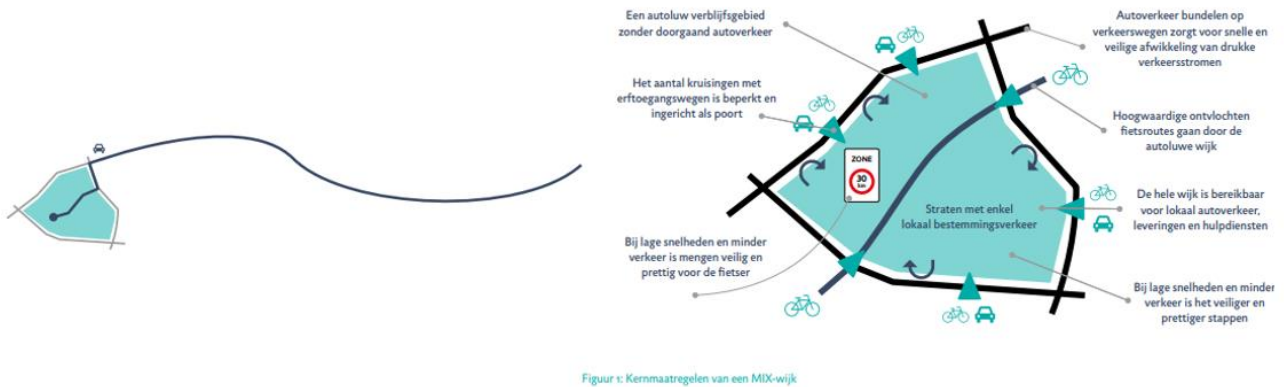
Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.1:</b> Het STOEP principe gebruiken bij infrastructurele inrichtingen zorgt voor een verhoging van het aantal fietskilometers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.4:</b> Op strategische locaties worden data verzameld over de verplaatsingen en ingezet met oog op evidence-based beleidsvorming.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.6:</b> Stad Geel wordt een onderzoekstuin rond innovatieve projecten, hiervoor ondersteunt de gemeente projectgerichte samenwerkingen met onderwijs- en kennisinstellingen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.2:</b> Het fietsnetwerk kruist ongelijkgronds ter hoogte van alle sterke verkeersstructuren zoals o.a. R14 / N71, N19 en spoorwegen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.5:</b> Spoorwegovergangen zijn veilig (ongelijkvloers of afgesloten) ingericht.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 4.3:</b> Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk ter bevordering van de combimobiliteit (o.a. dankzij één of meerdere herkenbare en gebruiksvriendelijke hoppinpunten in elke deekern).</li> </ul>		

## 4.2.1 Snelheidsbeleid

### 4.2.1.1 Context

#### 4.2.1.1.1 Fix the mix

'Fix the mix' is een concrete aanpak die gemeentes aanzet om keuzes te maken die leiden tot veilige, gezonde en sociale wijken waar het ook fijn fietsen is. Een aangenaam verblijfsgebied met lage snelheden vormt zo het uitgangspunt. Slechts een klein deel van de verplaatsing met de wagen vindt in ideale omstandigheden plaats in een verblijfsgebied. Het grootste deel van de verplaatsing gebeurt over wegen die daarvoor geschikt zijn. Bij een verlaging van de snelheid in het verblijfsgebied blijft de verliestijd zo beperkt.



Figuur 4-34: Principe 'Fix the Mix'

#### 4.2.1.1.2 Kindvriendelijke stad

Sinds 2020 mag Geel zich ook een 'Kindvriendelijke Stad' noemen, dit onder andere dankzij het lokaal beleid rond leefbaarheid. Geel blijft zich verder inzetten om de leefbaarheid van de meest kwetsbare burgers, waaronder kinderen, te verbeteren. Bijgevolg is het inzetten op kindvriendelijkheid een toets voor een toegankelijke, open en duurzame samenleving.

#### 4.2.1.1.3 Vision Zero tegen 2050

Het Vlaams Gewest haalt haar verkeersveiligheidsdoelstellingen niet. Bijgevolg gaf minister Peeters in maart 2020 aan dat "bijkomende inspanningen nodig zijn om opnieuw vooruitgang te boeken." Tussen 2000 en 2019 werd een afname van meer dan 60% behaald, toch stagneert het dodental sinds 2017. Voornamelijk bij voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders, goed voor 32,4% van het totale aantal doden en zwaargewonden in 2018, is veel minder vooruitgang te bespeuren.

Tegen 2050 moet de doelstelling "Vision Zero" in Vlaanderen behaald worden. Verschillende experten buigen zich over de vraag hoe deze doelstelling in Vlaanderen gerealiseerd kan worden. Op lokaal vlak is er nog een weg af te leggen, zo wordt aangegeven dat lokale overheden risicopunten op hun wegennet dienen te inventariseren en aan te pakken, ook wordt een uitbreiding van de zone 30 als noodzakelijk beschouwd.

VIAS beschrijft dat snelheid een centraal thema is binnen de verkeersveiligheid. Factoren zoals remafstand en gezichtsveld zorgen ervoor dat ongevallen ernstiger zijn en veelvuldiger voorkomen bij hogere snelheid. In de literatuur is de relatie tussen snelheid en ongevalsrisico uitvoerig beschreven o.a. Aarts & Van Schagen (2006); Aigner-Breuss, Braun, Eichhorn, & Kaiser (2017); Elvik, Vadeby, Hels, & van Schagen (2019); Jurewicz, Sobhani, Woolley, Dutschke, & Corben (2016).

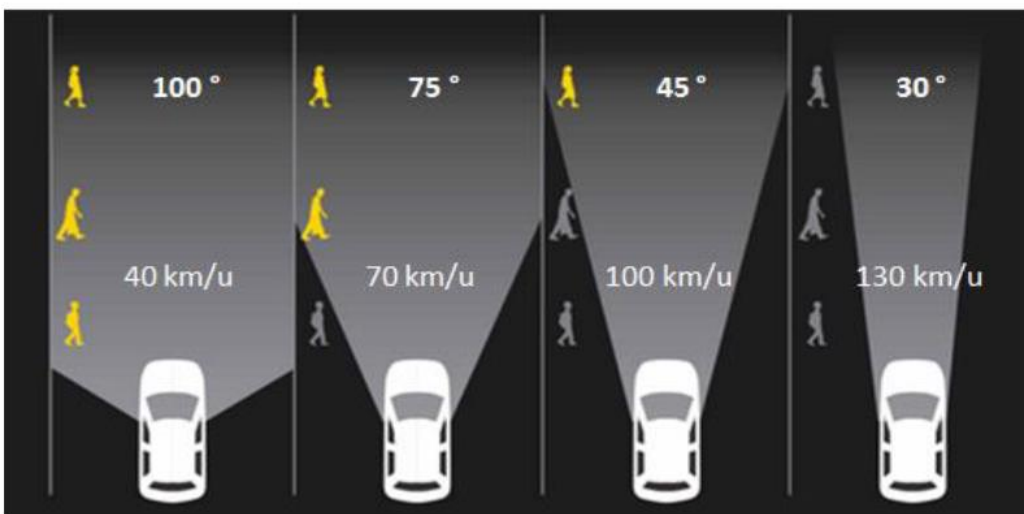


**/ STOPAFSTAND = AFSTAND TIJDENS REACTIETIJD + REMAFSTAND**

met een reactietijd van 1 seconde en met een auto in perfecte staat op een droog wegdek:

30 km/u	9 m	4,5 m	= 13,5 m	120 km/u = 102 m STOPAFSTAND
50 km/u	14 m	12 m	= 26 m	
70 km/u	19 m	24 m	= 43 m	
90 km/u	25 m	39 m	= 64 m	
120 km/u	33 m	69 m	= 102 m	
140 km/u	39 m	95 m	= 134 m	

Figuur 4-35: Stopafstand in functie van de snelheid van het voertuig bij een noodstop  
(bron: Vias institute)



Figuur 4-36: Impact van snelheid op het gezichtsveld  
(bron: OECD<sup>21</sup> 2006)

Het bepalen van snelheidslimieten op de wegen in Geel is een noodzakelijke stap in het verkeersveiligheidsbeleid. De snelheidslimiet is een evenwichtsoefening tussen overwegingen qua veiligheid, mobiliteit, impact op het milieu en de levenskwaliteit van de bewoners.

In de jaren 90 zijn gelijktijdig in Nederland en Scandinavië onderzoeken uitgevoerd die een veiliger verkeerssysteem nastreven. In Nederland heeft dat geresulteerd in de principes van Duurzaam Veilig.

<sup>21</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<b>Functionaliteit</b> van wegen	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsonsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
<b>Homogeniteit</b> van massa's en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
<b>Vergevingsgezindheid</b> van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
<b>Herkenbaarheid</b> van de vormgeving van de weg en de voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp
<b>Statusonderkenning</b> door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Figuur 4-37: Principes van het concept "Duurzaam Veilig"

(bron: Wegman & Aarts – 2005)

Met betrekking tot snelheid speelt voornamelijk het homogeniteitsprincipe een belangrijke rol. Het principe stelt dat de snelheden laag moeten zijn op die wegen waar er grote massaverschillen zijn. Op die manier zouden dodelijke ongevallen met de meest kwetsbare weggebruikers vermeden moeten worden. Op wegen met hoge snelheden moeten de verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden worden door fysieke barrières. Duurzaam Veilig schuift snelheidslimieten naar voor die gebaseerd zijn op onderzoeken die aan de basis lagen van het Zweedse 'Vision Zero'.

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/u)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Figuur 4-38: Maximumsnelheidseisen voor verschillende verkeerssituaties volgens Duurzaam Veilig

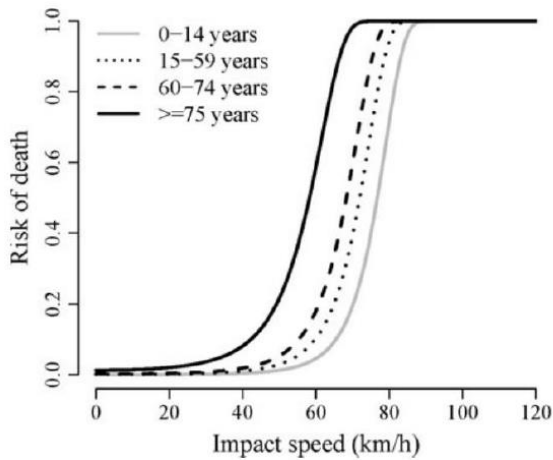
(bron: Tingvall & Haworth, 1999; Wegman & Aarts, 2005)

Een snelheidslimiet vastleggen betekent uiteraard nog niet dat deze gerespecteerd zal worden. Wel is het zo dat als de snelheidslimiet daalt, ook de gemiddelde snelheid daalt. In 1994 vonden Finch et al. dat wanneer men de snelheidslimiet verlaagt zonder bijkomende maatregelen (qua infrastructuur of handhaving), de gemiddelde snelheid met ongeveer 25% van het verschil tussen de oorspronkelijke en de nieuwe snelheidslimiet afnam. Vele andere studies hebben sindsdien bevestigd dat bij het aanpassen van de snelheidslimiet de gemiddelde snelheid ook verlaagt, hoewel de omvang varieert.

Recent toonde Elvik (2019) aan dat de vermindering in de gemiddelde snelheid een slechte voorspeller is van de verkeersveiligheidseffecten. Het effect kan groter zijn dan men op basis van de verlaging van de gemiddelde snelheid zou verwachten. Bij een verlaging van de snelheidslimiet ontstaat er immers een homogener snelheidsbeeld (wat leidt tot minder interactie tussen voertuigen) en is er vaak een sterke afname van de voertuigen die aan hoge snelheid rijden (en die het grootste ongevalsrisico hebben). Met andere woorden, maatregelen zoals verlaging van de snelheidslimieten, die een groter effect hebben op hoge snelheden dan op lage snelheden, zullen normaal gesproken een groter effect hebben op het aantal doden en gewonden in verkeer dan dat de vermindering van de gemiddelde snelheid laat vermoeden (Elvik, 2019).

Uit onderzoek is gebleken dat voetgangers, en bij uitbreiding alle verkeersdeelnemers die onbeschermd deelnemen aan het verkeer zoals fietser, brom- en motorfietzers, hun kans op overleven sterk zien afnemen

bij toenemende snelheid. Onderstaande grafiek uit recent Frans onderzoek (Martin & Wu, 2018) maakt het sterfterisico van een voetganger bij botsing met een personenwagen inzichtelijk.



Figuur 4-39: Sterfterisico van een voetganger bij een botsing met een personenwagen in functie van snelheid en leeftijdscategorie (Frankrijk)

bron: Martin & Wu (2018)

Hoe hoger de gemiddelde snelheid, hoe groter het risico op een ongeval en hoe hoger de kans op een dodelijke afloop voor de niet beschermde verkeersdeelnemer. Bijgevolg zorgt trager rijden voor verkeersveiligere gebieden voor alle verkeersdeelnemers en fietsers en voetgangers in het bijzonder. Een zone 30 wordt vaak ingevoerd in een woongebied, omdat de woon- en andere sociale functies belangrijker zijn dan de verkeersfunctie. In een woongebied zijn de conflicten tussen voetgangers en fietsers enerzijds en wagens anderzijds talrijker en zwaarder dan elders. Het is te overwegen om de woongebieden systematisch te laten evolueren naar zone 30.

Enkel de snelheidslimieten aanpassen zal niet volstaan. Ook de infrastructuur zal dienen te worden bijgestuurd zodat snelheid, omgeving en infrastructuur netjes op elkaar zijn afgestemd. De gebruikers dienen gesensibiliseerd te worden en tot slot zal handhaving kort op de bal moeten spelen.

De principes “Duurzaam Veilig” en Vision Zero zijn in de jaren 90 ontwikkeld en werpen nu, 3 decennia later, hun vruchten af. De inspanningen om de Vlaamse Vision Zero te halen zijn ambitieus maar niet onrealistisch als er nu effectief gestart wordt met een structurele aanpak van de verkeersveiligheid.

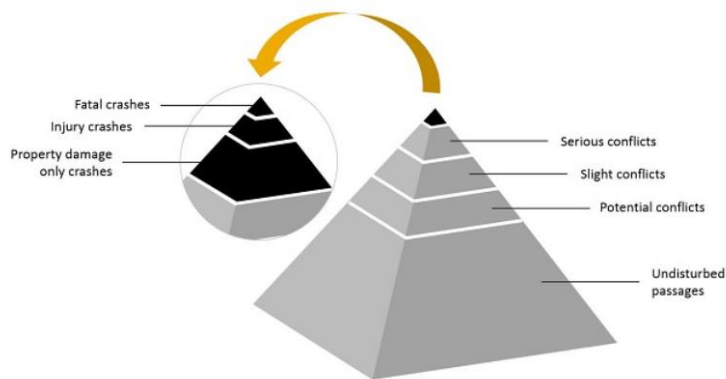
#### 4.2.1.1.4 Onveilige situaties proactief aanpakken

Om veiligheidsmaatregelen te verantwoorden wordt doorgaans gekeken naar algemene ongevallenstatistieken. Zo wordt vaak verwezen naar hoge ongeval cijfers in België of het Vlaamse gewest om een draagvlak te creëren voor dergelijke maatregelen.

Verkeersveiligheidsmaatregelen baseren op ongevalcijfers lijkt een goede benadering maar heeft een belangrijk nadeel: er moeten eerst ongevallen plaatsvinden. Dit kan als gevolg hebben dat een plaats ten onrechte als “veilig” bestempeld wordt omdat er nog geen (ernstig) ongeval gebeurd is.

Een betere aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren is proactief te werk te gaan. Proactief betekent dat veiligheidsmaatregelen reeds uitgewerkt worden wanneer er een verhoogde kans op verkeersongevallen vastgesteld wordt, los van het aantal ongevallen dat er al dan niet op die plaats gebeurd is. Dit impliceert dat problematische situaties moeten gelokaliseerd worden.

Uit onderzoek is n.l. gebleken dat; in tegenstelling tot wat velen denken, ongevallen maar sporadisch voorvallen. De piramide van Hydén is een theoretisch model dat illustreert dat maar een klein gedeelte van de verplaatsingen eindigt met een fataal ongeval.



Figuur 4-40: Hyden's Veiligheid 's Pyramide (aangepast uit Hyden, 1987)

In 2021 heeft Vias een rapport gepubliceerd waarin wordt geschat hoeveel doden, zwaar- of lichtgewonden er minder zouden vallen mocht de snelheidslimiet gerespecteerd worden.<sup>22</sup> Daarin valt de meeste winst te boeken bij 70 km/u-wegen, waarbij de geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden respectievelijk ligt tussen 27 en 58, 115 en 254 en 279 en 1787.

Het proactief in kaart brengen van verkeersonveilige situaties zal sterker bijdragen tot het behalen van Vision Zero tegen 2050 dan het reactief wegwerken van plekken met ongevallen. Dit kan o.a. door observaties op te starten op die plaatsen die als onveilig beschouwd worden. Via verschillende meldingskanalen zoals bv. Route2School, kan een lijst van potentieel onveilige plekken worden samengesteld. Door deze samen te voegen met de locaties waar effectief een ongeval is gebeurd kan een heatmap worden opgemaakt. Via observatie kan de effectieve onveiligheid in beeld gebracht worden. Wetende dat het aantal potentiële ongevallen een veelvoud is van de effectieve ongevallen kan het niet moeilijk zijn om deze inzichtelijk te maken en via de vergaarde kennis verkeersveiligheidsmaatregelen voor te stellen.

Ook Vlaanderen maakt werk van onveilige situaties proactief aanpakken. In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2021 – 2025) wil de Vlaamse overheid met MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) de verkeersveiligheidscijfers samen met andere overheden op het juiste spoor krijgen. De doelstellingen worden zo sneller, samen en alert aangepakt. Deze aanpak moet leiden tot investeringen in infrastructuur, een nieuw verkeersveiligheidsplan met ambitieuze doelstellingen en meetbare maatregelen en een eenvoudige governancestructuur en reorganisatie.

<sup>22</sup> <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/hoeveel-slachtoffers-kunnen-we-vermijden-door-veiliger-te-rijden/>

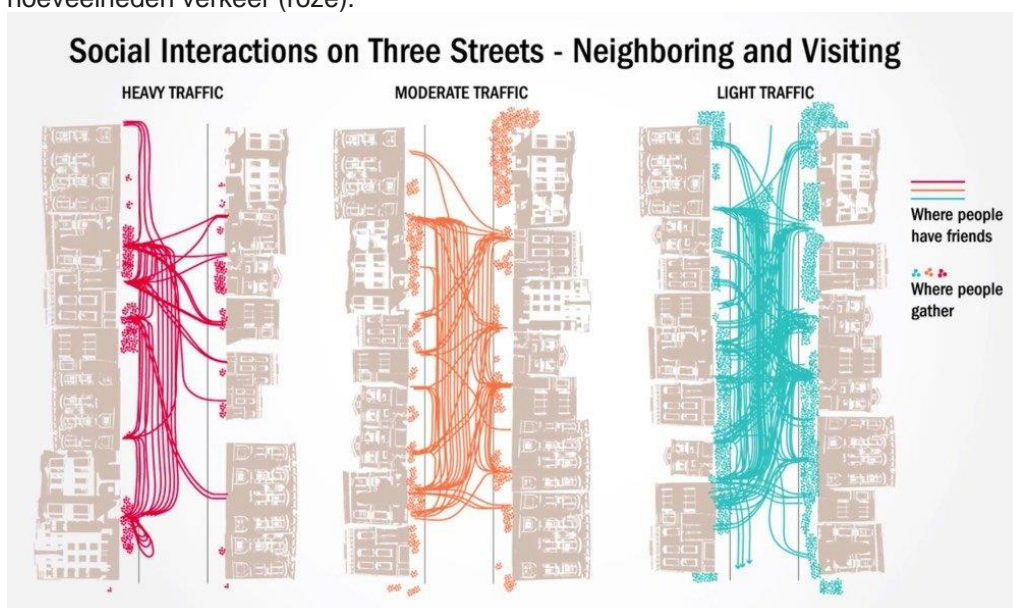
#### 4.2.1.1.5 Klimaatplan Vlaamse Overheid

Uit de stadsmonitor van 2017 blijkt dat inwoners van steden voornamelijk hinder ondervinden door de onaangepaste snelheid van auto's en vrachtwagens in hun buurt (47%), gevolgd door hinder van lawaai van verkeer (35%), sluipverkeer (27%) en agressief verkeersgedrag (25%). Verder geeft de Vlaamse overheid, in het actieplan mobiliteit, aan dat mobiliteit een essentieel onderdeel moet zijn van haar plannen om minder CO<sub>2</sub> uit te stoten.<sup>23</sup> Het Europees Milieuagentschap stipt aan dat lagere snelheden de uitstoot van andere verontreinigende stoffen aanzienlijk kan verminderen, met name de uitstoot van NO<sub>x</sub> en deeltjes (PM) door dieselveertuigen.<sup>24</sup>

- **Minder lawaai:** door 30km/u minder snel te rijden wordt geluidshinder met 50% verminderd.



- **Minder uitlaatgassen en fijnstof** We kunnen het energieverbruik van auto's (en dus ook de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen) verlagen met tenminste 75 procent door het verlagen van de snelheid naar 50 km/u en 30 km/u.<sup>26</sup>
- **Betere woonkwaliteit:** Een gematigde snelheid maakt samenleven makkelijker. Zo zijn gemotoriseerde gebruikers oplettender voor de verplaatsingen van fietsers en voetgangers dankzij visuele contacten die tegen een hoge snelheid niet mogelijk zijn. Bijgevolg draagt ook deze maatregel bij tot het streven van een kind- en jeugd vriendelijke stad. Ook bejaarden genieten van een aangepaste snelheid aangezien zij tot de groep behoren met het grootste risico op overlijden bij een ongeval met een gemotoriseerd voertuig.
- **Meer sociale contacten:** De figuur hieronder geeft weer hoe veel (het aantal lijnen) en waar (de bolletjes tegen de huizen) mensen sociale interactie hebben. Bij lagere hoeveelheden verkeer (lichtblauw) ontmoeten mensen elkaar vaker en dichter op straat dan in straten met hogere hoeveelheden verkeer (roze).

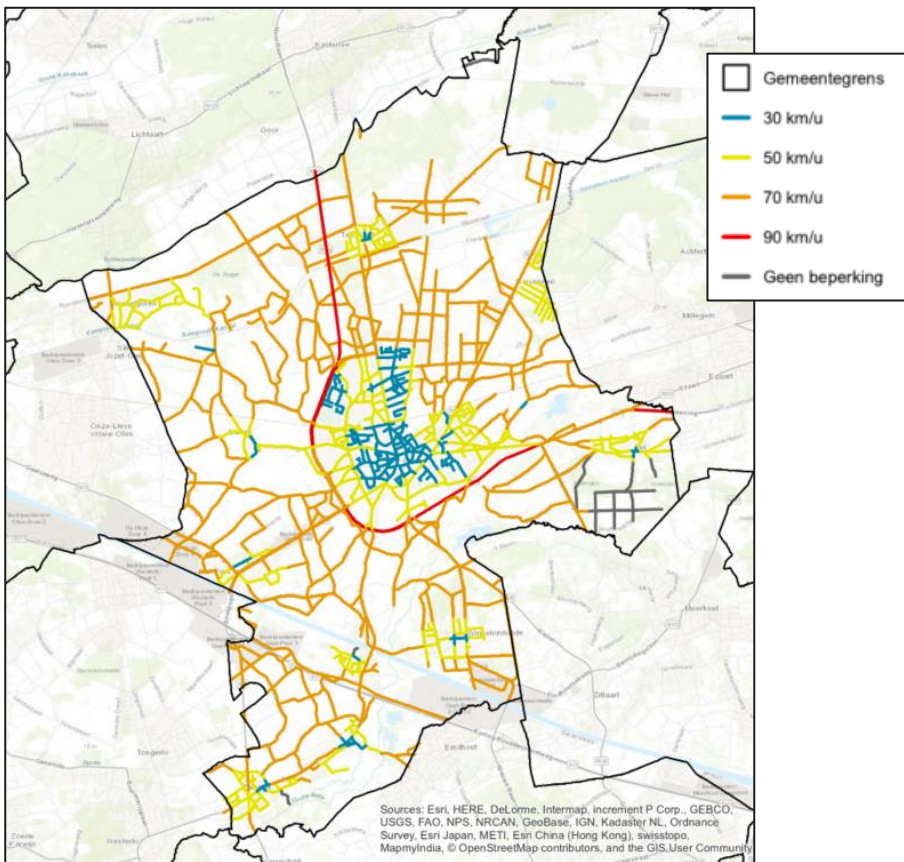


<sup>23</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

<sup>24</sup> <https://www.eea.europa.eu/themes/transport/speed-limits-fuel-consumption-and>

### 4.2.1.2 Snelheidsregimes

In de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan 2020 is onderstaande figuur opgenomen die de gewenste snelheidsregimes weergeven.



*Figuur 4-41: Gewenste toekomstige snelheidsregimes – uitwerkingsnota 2020*

Intensiteit en snelheid zijn niet de enige bepalende factoren voor verkeersveiligheid: ook ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken spelen een belangrijke rol.



#### 4.2.1.3 Keuzelogica

De stad Geel wil naar een bepaalde structuur toewerken om haar snelheidsbeleid uit te voeren op haar grondgebied. De wegcategorie en de omgeving van de weg bepalen het snelheidsregime. Het voorgestelde beleid rond snelheidsregime is als volgt:

- **Dragende wegen:** op dragende wegen, waarop de stad Geel bevoegd is, met een hogere categorie dan lokale weg type 3 wil de stad Geel streven naar een snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom (bubeko) en 50 km/u binnen de bebouwde kom (bibeko). Op wegen waar de snelheid op 70 km/u ligt, wilt de stad streven naar fietspaden indien ze nog niet aanwezig zijn. In het actieplan wordt aangeduid om welke straten dit gaat. Indien het huidige snelheidsregime al lager ligt dan het voorgestelde snelheidsregime, dan wordt het huidige snelheidsregime aangehouden.
- **Buitengebied/bubeko:** in het buitengebied wordt standaard gestreefd naar 70 km/u, tenzij in volgende gevallen:
  - De weg ligt in een woonkern of woonuitbreidingsgebied volgens het Gewestplan. Het snelheidsregime bedraagt dan 50 km/u. Zijn er verschillende woonkernen of woonuitbreidingsgebieden die elkaar opvolgen, dan bedraagt het snelheidsregime 50 km/u op het hele traject. Op dit manier ontstaat een coherent snelheidsverhaal.
  - De weg ligt op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Het snelheidsregime bedraagt dan 50 km/u.
  - De weg ligt op het recreatief fietsroutenetwerk. Het snelheidsregime bedraagt dan 50 km/u. Het fietsroutenetwerk wordt indien mogelijk verlegd wanneer alle weggebruikers zich op een veiligere en comfortabelere manier kunnen verplaatsen dan in de huidige situatie. Op deze manier worden het fietsnetwerk geoptimaliseerd.
- **Bibeko:** binnen de bebouwde kom is het snelheidsregime 50 km/u, tenzij in volgende gevallen:
  - De weg ligt in een huidige zone 30, bv. in een schoolomgeving, of in een fietszone. Het huidige snelheidsregime van 30 km/u blijft behouden.
  - De weg ligt in de nabije omgeving van speelterreinen (straal specifiek te bepalen). Het snelheidsregime bedraagt 30 km/u<sup>25</sup>.
  - De weg ligt in de nabije omgeving van een jeugdbeweging (straal specifiek te bepalen). Het snelheidsregime bedraagt 30 km/u
  - Wanneer bovengenoemde zones kort op elkaar aansluiten, dan bedraagt de snelheid of het hele traject 30 km/u. Op die manier ontstaat een coherent snelheidsverhaal.

In het actieplan worden de concrete trajecten vermeldt waar infrastructurele aanpassingen nodig zijn om aan bovengenoemd snelheidsbeleid te voldoen. De stad werkt uitgebreide communicatiecampagnes uit naar de bevolking om het nieuw snelheidsbeleid op een duidelijke en correcte manier uit te leggen.

Verder zijn er enkele straten die op een fietsnetwerk liggen en een snelheidsregime van 70 km/u kennen. Deze straten zijn benoemd in hoofdstuk 4.1.2. De straten worden opgenomen in het actieplan om ze maximaal te ontlasten van autoverkeer of het fietsnetwerk te verplaatsen naar een andere straat met als uiteindelijk doel om de verkeerssituatie voor iedere weggebruiker te verbeteren.

Het voorstel van de gewenste snelheidsregimes is het resultaat van het toevoegen van een aantal straten met een aangepast snelheidsregime aan de bestaande snelheidsregimes. De aanleiding om al dan niet een

---

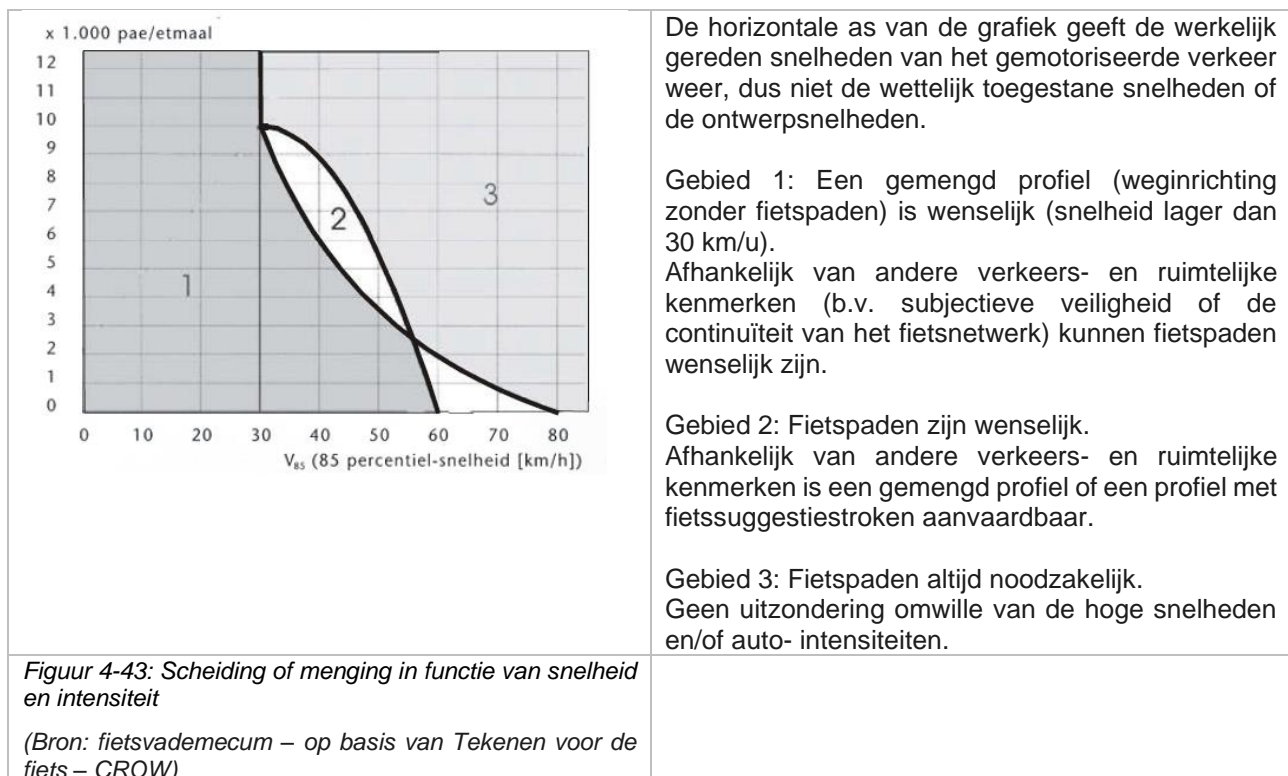
<sup>25</sup> Rekening houdend met de omstandigheden van de omgeving

bepaald snelheidsregime te hanteren is niet steeds te verklaren als de vergelijking gemaakt wordt met gelijkaardige straten.

Om redenen die eerder zijn aangehaald (verkeersveiligheid en verbeterde leefomstandigheden) is het wenselijk dat voor geheel Geel hetzelfde uitgangspunt gehanteerd wordt. Het grootste gedeelte van Geel bevindt zich in een open buitengebied.

De wegen in buitengebied zijn dikwijls krap van afmeting en zonder voorzieningen voor fietser en voetganger. In de huidige context is het snelheidsregime voor deze wegen 70 km/u tenzij anders aangeduid. Een snelheidsregime van 70 km/u is duidelijk te hoog voor wegen waar conflicten tussen wagens en onbeschermd verkeersdeelnemers steeds mogelijk zijn en waar dwarsende conflicten tussen wagens mogelijk zijn. Het is aangewezen, ook uitgaande van de beschikbare ruimte voor de verkeersdeelnemers, een aangepast snelheidsregime te voorzien. Het is aangewezen om te vertrekken van een snelheidsregime dat uitgaat van mogelijk gemengd verkeer, zijnde 70 km/u om dan a.d.h.v. de omgevingskenmerken, de weggebruikers en de uitrusting van de weg te bepalen welk snelheidsregime kan toegekend worden. Op die manier kan voor Geel een samenhangend snelheidsbeeld uitgewerkt en uitgelegd worden.

Onderstaande grafiek geeft aan bij welke snelheden en verkeersintensiteiten actieve modi, i.c. fietsers, al dan niet over eigen infrastructuur moeten beschikken. De x-as geeft de  $V_{85}$  weer, de snelheid die 85% van de voertuigen rijdt. De y-as geeft de intensiteiten weer in personenauto-equivalent per 24 uur die gehanteerd wordt om te bepalen of er voor actieve modi, i.c. fiets, infrastructuur dient voorzien te worden, geeft aan dat bij een snelheid van 50 km/u in vele situaties kan vertrokken worden van een gemengde verkeerssituatie. Verder maakt de grafiek duidelijk dat snelheid de factor is die het sterkst doorweegt in het al dan niet noodzakelijk zijn van aparte fietsinfrastructuur. Dit ondersteunt de insteek die gehanteerd wordt in de Duurzaam Veilig-principes dat harmonie in snelheid en massa belangrijk zijn bij het creëren van een verkeersveilige situatie.





## 4.2.2 Verkeersveiligheid

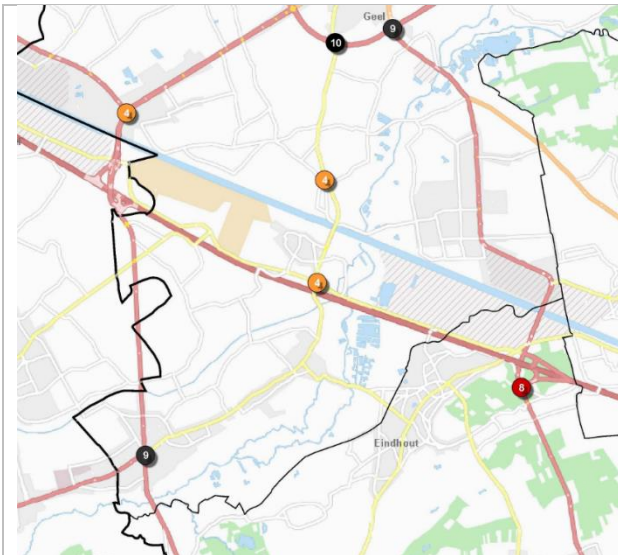
### 4.2.2.1 Onveilige verkeerssituaties

#### 4.2.2.1.1 Geel-zuid

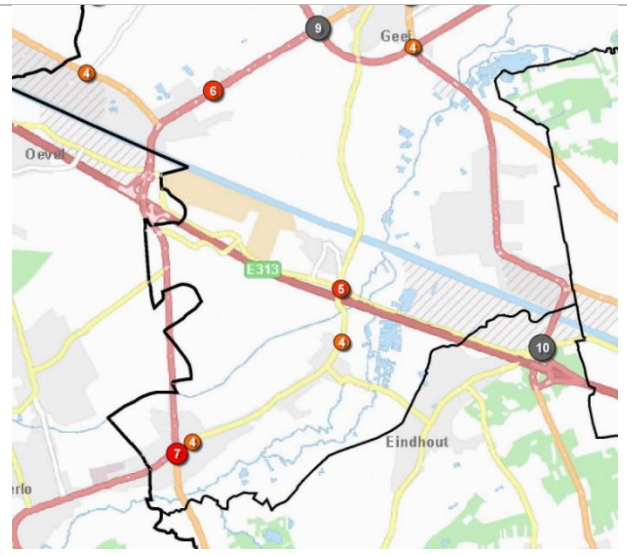
Ten zuiden van het centrum van Geel zijn er enkele ongevalslocaties met een AVOC-waarde van 4 of meer. De AVOC-methode is een aanpak van onveilige verkeerssituaties, met een concentratie op groepen verkeersongevallen op een locatie. AVOC is een afkorting van Aanpak Verkeersongevallenconcentratiepunten. De berekening gebeurt op basis van de volgende waardes:

- Stoffelijke schade: 0
- Lichtgewond: 1
- Zwaargewond: 3
- Doden: 5

Enkel de kruispunten die een AVOC-waarde van 4 of meer hebben zijn weergegeven op onderstaande kaart. De waarde is de som van de AVOC-waarde van de ongevallen die op dat kruispunt gebeurd zijn. De kaart vergelijkt de periode 2015 – 2017 met de periode 2018 – 2020. De ongevalslocaties bevinden zich op de gewestwegen of verbindingswegen tussen de deelgemeenten van Geel en Geel-centrum.



Figuur 4-44: Verkeersongevallen Zuid – 2015-2017



Figuur 4-45: Verkeersongevallen Zuid – 2018-2020

Onderstaande tabel toont de kruispunten met een AVOC-waarde van 4 of hoger. Wanneer een ongevalslocatie geel is gekleurd, is er in beide periodes een AVOC-waarde van 4 of hoger.

Tabel 4-18: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-zuid)

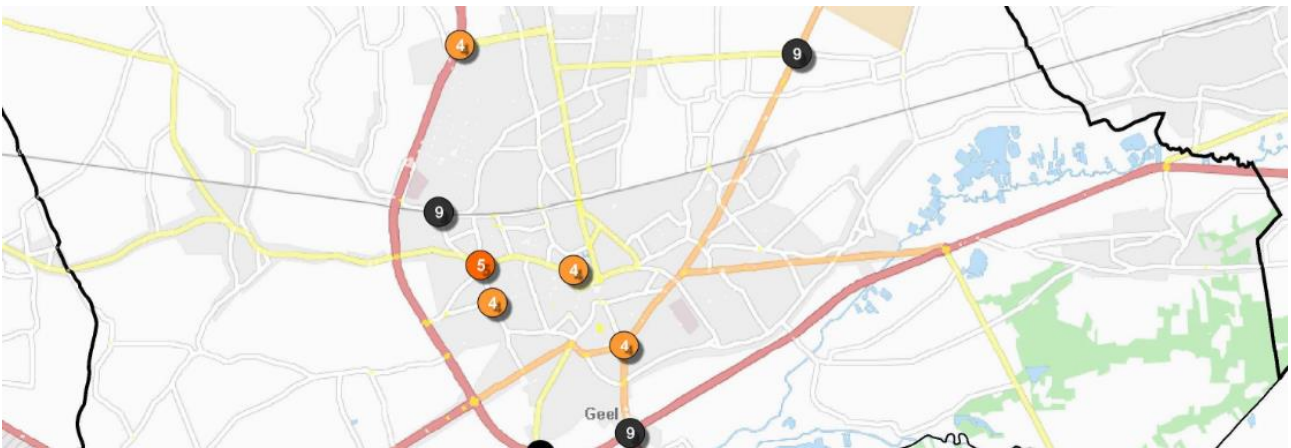
Ongevallenlocatie	AVOC-waarde 2015 - 2017	AVOC-waarde 2018 – 2020
R14 x Koning Albertstraat	10	
R14 x Winkelomheide x Diesteweg	9	4
N19 Grote Steenweg x Zammelseweg x Westerloseweg	9	7
N118 Retieseweg x Katersberg	9	
Rauwelkoven x Groenstraat	9	
N19 Antwerpseweg x R14		9
N19 Antwerpseweg x Klaverhei		6
Oosterloseweg x Amocolaan x Janssen Pharmaceuticalaan	4	5
N19 Antwerpseweg x N13 Herentalseweg	4	
Koning Albertstraat x Brandemolenstraat	4	
Oosterloseweg x Neerstraat		4
Zammelseweg x Schaapsdijk		4

#### 4.2.2.1.2 Geel-centrum

Op onderstaande figuren staan de verkeersongevallen weergegeven met een AVOC-waarde hoger dan 4. De ongevallen vinden voornamelijk plaats op de invalswegen.



Figuur 4-46: Verkeersongevallen Centrum – 2015-2017



Figuur 4-47: Verkeersongevallen Centrum – 2018-2020

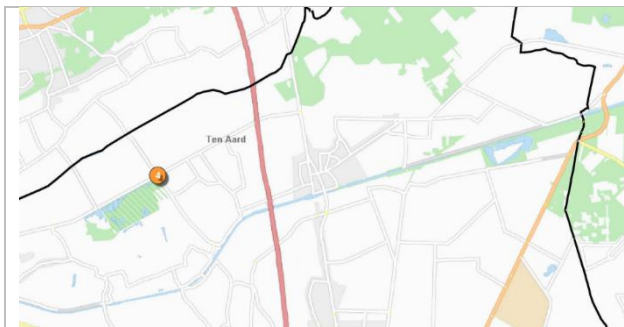
Onderstaande tabel toont de kruispunten met een AVOC-waarde van 4 of hoger. Wanneer een ongevalslocatie geel is gekleurd, is er in beide periodes een AVOC-waarde van 4 of hoger.

Tabel 4-19: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-centrum)

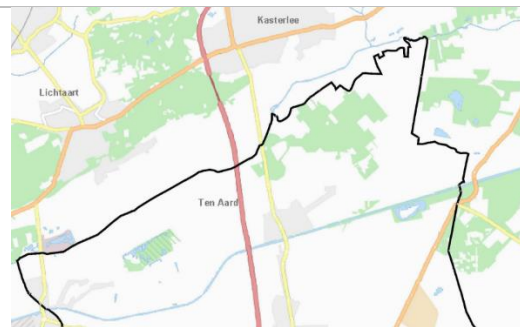
Ongevallenlocatie	AVOC-waarde 2015 - 2017	AVOC-waarde 2018 – 2020
Merenseweg x Haag		10
R14 x Winkelomheide x Diesteweg	4	9
Dr Peetersstraat x Baantveld x Drijhoek	9	4
N118 Retieseweg x Katersberg	9	
Rauwelkoven x Groenstraat	9	
N19 Antwerpseweg x R14		9
N118 Diesteweg x Fehrenbachstraat x Gasthuisstraat	4	8
Dr. Peetersstraat x Elsum x Larumseweg	5	
Stationsstraat x Kwakkelberg		5
N19g x R14	4	
Lebonstraat x Patronaatstraat	4	
N13 Herentalseweg x Velveken		4
Molseweg x Laar x Kievermont		4
N118 Logen x Gerststraat		4
Nieuwstraat x Stationsstraat		4
Kwakkelberg x Vidse		4

#### 4.2.2.1.3 Geel-noord

Onderstaande figuren tonen de ongevalslocaties met een AVOC-waarde hoger dan 4. Er vond in de periode 2015-2017 een ongeval plaats in de Roerdompstraat. Door het rechtlijnig traject van de Roerdompstraat nodigt de weg uit tot sneller rijden dan toegestaan (70 km/u). Om (ernstige) conflicten te voorkomen zijn er verschillende mogelijkheden: de snelheid verlagen naar 50 km/u, vrijliggende fietspaden voorzien of fietsen verbieden in de Roerdompstraat.



Figuur 4-48: Verkeersongevallen Noord – 2015-2017



Figuur 4-49: Verkeersongevallen Noord – 2018-2020

Tabel 4-20: Ongevallenlocaties met AVOC-waarde van 4 of meer (Geel-noord)

Ongevallenlocatie	AVOC-waarde 2015 - 2017	AVOC-waarde 2018 – 2020
Roerdompstraat x Zeggendijk	4	

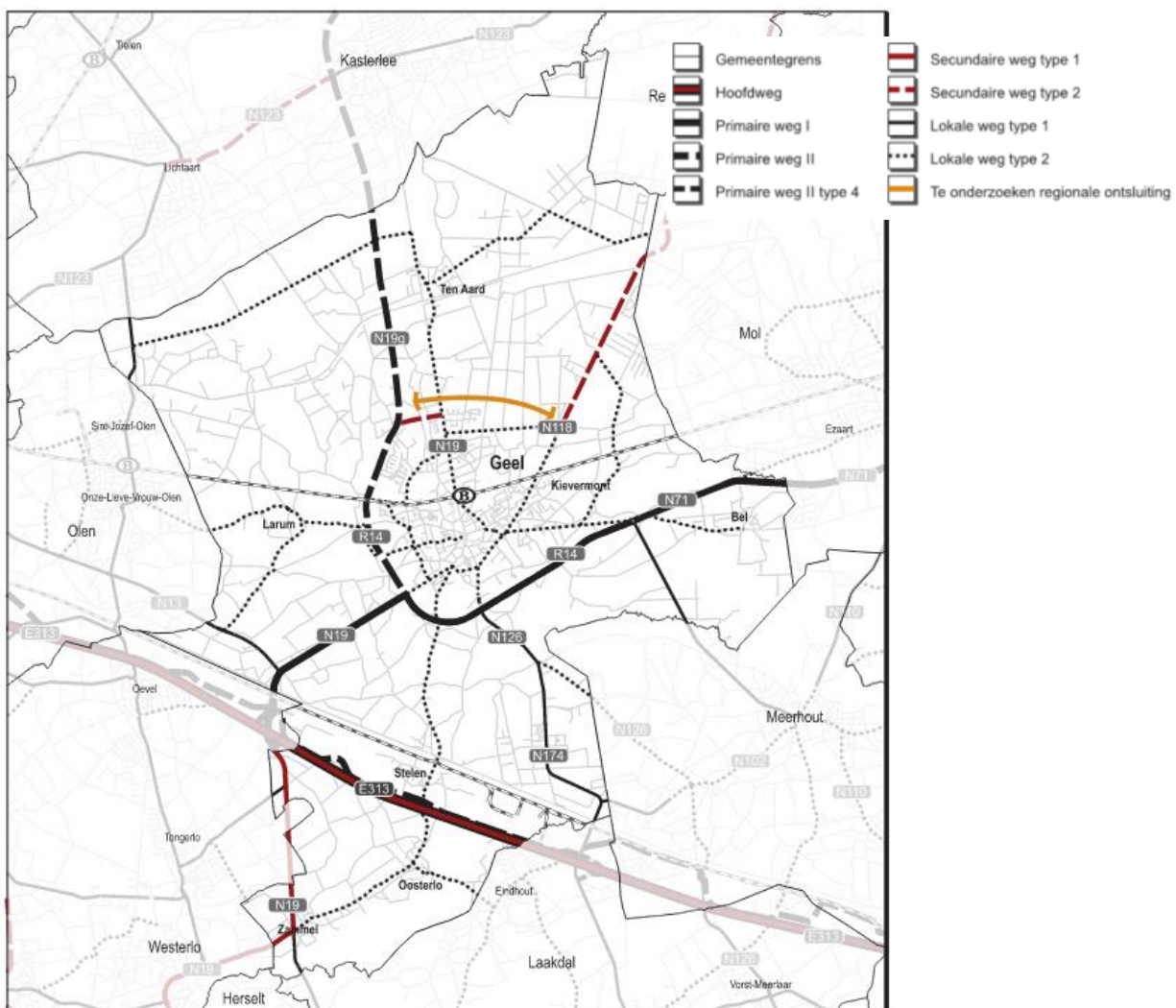
#### 4.2.2.2 Voorrang aan rechts

De voorrang aan rechts is de algemene regel op kruispunten waar geen verkeersborden of verkeerslichten staan of het verkeer niet door een bevoegd persoon geregeld wordt. Bij een kruispunt met één of meerdere openbare wegen zonder specifieke aanduiding van wie voorrang heeft, geldt de voorrang aan rechts. De voorrang aan rechts wordt in Geel ingebed op maat van de wegencategorisering, het snelheidsbeeld van een weg en de keuzelogica.

Op een weg met een hogere categorie is de verkeers- en verbindingfunctie belangrijk. In de nieuwe wegencategorisering wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, het dragend wegennet en het lokaal wegennet. Op het hoofdwegennet en dragend wegennet zijn de kruispunten volgens de basisprincipes geregeld door verkeerslichten, ontworpen als een rotonde of met voorrangregeling. Een voorrang aan rechtsregeling is hier in principe dus niet van toepassing.

De huidige hoofdwegen en primaire wegen vallen in de nieuwe wegencategorisering onder het hoofdwegennet. Op de Europese hoofdwegen bedraagt de ontwerpsnelheid 120 km/u, op de Vlaamse hoofdwegen 90 km/u. De huidige secundaire wegen vallen onder het dragend wegennet. Op de regionale en interlokale wegen bedraagt de ontwerpsnelheid 70 km/u buiten de bebouwde kom (bubeko) en 50 km/u binnen de bebouwde kom (bibeko). Voorrang aan rechts is op deze wegen niet van toepassing.

Wanneer in Geel bepaalde wegen zowel een hoger snelheidsregime kennen dan de aansluitende takken en de weg één of meerdere categorieën boven de categorieën van de aansluitende wegen ligt, kan op kruispunten geen sprake zijn van voorrang aan rechts.



Figuur 4-50: Wegencategorisering Geel

## 4.2.3 Acties

### 4.2.3.1 Algemeen

Tabel 4-21: Acties algemeen 2012

Acties 2012	P	T	V	Doelstelling
Uniforme snelheidsregimes uitwerken			Geel	Veiligheid
Implementeren snelheidsregimes			AWV Geel	/ Leefbaarheid, veiligheid
Herinrichting wegen i.f.v categorisering en snelheidsregime			AWV Geel	/ Bereikbaarheid
Wegwerken van gevaarlijke punten op gewestwegen			AWV	Veiligheid
Wegwerken van gevaarlijke punten op gemeentewegen			Geel	Veiligheid

Tabel 4-22: Acties algemeen 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Onderzoek naar en uitwerking van keuzelogica snelheid			Geel	Leefbaarheid, veiligheid

### 4.2.3.2 Geel-zuid

Tabel 4-23: Acties Geel-zuid 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Wegwerken gevaarlijke situatie Van Doornelaan x N19-Grotesteenweg			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijke situaties Vogelzang / Puntstraat x N13-Herentalseweg			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijke situatie Meerhoutseweg x Malosewaver			Geel	Veiligheid
Onderzoeken gevaarlijke situatie N174-Winkelomseheide x N102-Hezemeerheide			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijke situatie N174-Winkelomseheide x N102-Hezemeerheide			AWV	Veiligheid
Onderzoek verkeersveiligheid tracé Zammelseweg – Oosterloseweg – Koning Albertstraat			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt R14-N71 – Koning-Albertstraat			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt R14-N71 – Winkelomheide-Diestseweg			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N19-Grote Steenweg – Zammelsesteenweg			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Oosterloseweg x Amocolaan x Janssen Pharmaceuticalaan			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N19-Antwerpseweg x Klaverhei			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Oosterloseweg x Neerstraat			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Zammelseweg x Schaapsdijk			Geel	Veiligheid
Structureel onderzoek naar gevaarlijke situaties adhv beschikbare data politie			Geel	Veiligheid



### 4.2.3.3 Geel-centrum

Tabel 4-24: Acties Geel-centrum 2012

Acties 2012	P	T	V	Doelstelling
Inrichting interne verdeelwegen			Geel	Veiligheid Bereikbaarheid
Herinrichting straten volgens circulatie en categorisering			Geel	Veiligheid Bereikbaarheid, leefbaarheid
Herinrichting N19-R14-N71 (streefbeeld)			AWV	Bereikbaarheid, veiligheid

Tabel 4-25: Acties Geel-centrum 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Wegwerken gevaarlijk punt N19-Antwerpseweg x R14			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt R14 x Winkelomheide x Diesteweg			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Dr Peetersstraat x Baantveld x Drijhoek			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N118 Diesteweg x Fehrenbachstraat x Gasthuisstraat			Geel	Veiligheid
Gevaarlijke punten (overzicht politie) analyseren en bespreken in de verkeerscommissie			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Stationsstraat x Kwakkelberg			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N19g x R14			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Lebonstraat x Patronaatstraat			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N13-Herentalseweg x Velveken			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N71-Molseweg x Laar x Kievermont			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt N118 Logen x Gerststraat			AWV	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Nieuwstraat x Stationsstraat			Geel	Veiligheid
Wegwerken gevaarlijk punt Kwakkelberg x Vidse			Geel	Veiligheid
Structureel onderzoek naar gevaarlijke situaties a.d.h.v. beschikbare data politie			Geel	Veiligheid

#### 4.2.3.4 Geel-noord

Tabel 4-26: Acties Geel-noord 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Wegwerken gevaarlijk punt Roerdompstraat - Zeggendijk				Veiligheid
Onderzoek snelheid beheersende maatregelen in de Roerdompstraat				Veiligheid

### 4.3 Geel, een duurzame stad

In het beleidsakkoord van 2018 omschrijft de bestuurscoalitie de intentie om van Geel een duurzame stad te maken. Ervan uitgaande dat duurzaam onder andere betekent dat de komende generaties niet belast worden met problemen die nu al kunnen aangepakt worden, wil dat zeggen dat onze mobiliteit een duidelijke drastische shift richting duurzame modi moet krijgen. Op Vlaams niveau is een duidelijk signaal gegeven dat onze mobiliteit CO<sub>2</sub> neutraal dient te worden. De signalen om verplaatsingen te elektrificeren worden steeds duidelijker en zijn algemeen aanvaard als het gaat over elektrisch fietsen. Ook elektrische steps duiken op in het straatbeeld en slaan aan bij verschillende soorten gebruikers. De elektrische wagen kampt nog met enkele tekortkomingen zoals kostprijs en laadinfrastructuur. Verwacht wordt dat tegen 2026 een elektrische wagen evenveel kost als een wagen op fossiele brandstof. Vlaanderen steekt een tand bij wat betreft het uitrollen van een laadnetwerk voor elektrische wagens.

Het is echter de vraag of een netwerk van laadinfrastructuur zoals die op dit ogenblik wordt uitgerold wel robuust is. Enerzijds wordt sterk eenzijdig ingezet op elektrisch verplaatsen waarbij het bezitten van een elektrisch voertuig het uitgangspunt is, terwijl tegelijk deelsystemen gelanceerd worden via de vervoerregio. Daarnaast mag de vraag gesteld worden of elektrische voertuigen de toekomst hebben of slechts een overgangsfase invullen op weg naar meer duurzame verplaatsingswijzen. De stad Geel heeft met Thomas More en KUL twee toonaangevende onderzoeksinstellingen op haar grondgebied die zich zouden kunnen buigen over hoe een stad als Geel haar mobiliteit begeleidt naar een robuust duurzame toekomst.

De lichtgekleurde tekst wijst erop dat de operationele doelstelling niet van toepassing is op het thema van dit hoofdstuk.

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 1: GEEL IS LEEFBAAR EN LEESBAAR

Tabel 4-27: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (1)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
- <b>OD 1.1:</b> Leefbare kernen worden met elkaar verbonden in een fietsvriendelijk landelijk gebied.	- <b>OD 1.4:</b> De OV-bediening van het stadscentrum gebeurt met emissie loze voertuigen in 2025, tegen 2030 zijn de voertuigen aangepast op de stedelijke bediening.	- <b>OD 1.6:</b> Doorgaand verkeer wordt maximaal geweerd uit het centrum, met focus op de fietszone waar gestreefd wordt naar een afname van het doorgaand verkeer met 100%.
- <b>OD 1.2:</b> Een duidelijk leesbare fietsinrichting verbindt de verschillende stadsdelen binnen de R14 (centrum, zuid, noord en attractiepolen).	- <b>OD 1.5:</b> De OV-haltes van het kernnet zijn in 2025 autonoom toegankelijk in het centrum. In 2030 voor geheel Geel.	- <b>OD 1.7:</b> Parkeerplaatsen worden gebundeld aan attractiepolen & hoppinpunten en zorgen voor een verhoogde overstapmogelijkheid op duurzame modi.
- <b>OD 1.3:</b> uitbouw van een samenhangend, inclusief en aantrekkelijk stappersnetwerk zorgend voor verhoogde leefbaarheid.		- <b>OD 1.8:</b> Laad/tank-infrastructuur voor niet-fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie wordt doelgericht en afgestemd op ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen aangelegd.
		- <b>OD 1.9:</b> Het aantal ingeschreven wagens per gezin in Geel is in 2030 status quo met de situatie 2020.

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 2: GEEL IS VEILIG EN AMBITIEUS

Tabel 4-28: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (2)

Operationele Doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.1:</b> Tegen 2030 gebeurt 40% van het woon-werkverkeer, schoolverkeer en andere verplaatsingen met de fiets of te voet               <ul style="list-style-type: none"> <li>o o.a. dankzij sterke samenwerkingen en coproductie met diverse stakeholders en werkgevers.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.4:</b> Tegen 2030 wordt het centrum van Geel bediend door een lokaal systeem van stedelijke collectief vervoer als onderdeel van het OV-plan voor de vervoerregio Kempen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.6:</b> Alle gevaarlijke punten op gemeentewegen zijn tegen 2025 onderzocht. De punten die in aanmerking komen voor ingrepen zijn tegen 2030 aangepakt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.2:</b> woon-school lagere school bedraagt minimaal 50% (2025). Nadien wordt een jaarlijkse stijging nagestreefd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.5:</b> Het stadsbestuur promoot doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende sociale – en economische stakeholders.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.7:</b> Het aanbod straatparkeerplaatsen wordt geoptimaliseerd. Vrijgekomen plaatsen krijgen een alternatieve ontharde of duurzame invulling.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.3:</b> dalende trend van ongevallen met fietsers in ondersteuning van de Vision ZERO van Vlaanderen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.8:</b> De gewenste situatie voor het snelheidsregime conform de voorgestelde keuzelogica is tegen 2030 gerealiseerd.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 2.9:</b> De missing link regionale ontsluiting Geel bis (R14xN118) in het regionale verkeersnetwerk wordt zo snel mogelijk weggewerkt. Een tracé wordt vastgelegd dat de volledige ronde ring vastlegt.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 3: GEEL IS VERBONDEN EN ONDERSTEUNEND

Tabel 4-29: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (3)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.1:</b> Een verhoogde connectiviteit tussen knooppunten leidt tot een volwaardig en verbonden stappersnetwerk ten voordele van een modale shift.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.3:</b> Het OV-netwerk verbindt via frequente verbindingen het stadscentrum met de attractiepolen en dorpskernen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.5:</b> Het lokaal verkeersnetwerk is via een aantal ruimtelijke, verkeerskundige poorten verbonden met het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.2:</b> Uitbreiding fietsnetwerk zorgt voor uitstekende verbinding naar alle deeldorpen en omliggende gemeentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 3.4:</b> Het OV-netwerk verbindt de voorziene regionale hoppunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.6:</b> Het lokaal verkeersnetwerk ontsluit de gebundelde parkeerplaatsen via de kortste route naar het regionaal verkeersnetwerk.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OP 3.7:</b> Vervoersarmoede wordt aangepakt door o.a. doelgerichte institutionele samenwerkingen en betrekking van de verschillende stakeholders.</li> </ul>

## STRATEGISCHE DOELSTELLING 4: GEEL IS ROBUUST EN INNOVATIEF

Tabel 4-30: Operationele doelstellingen 'Geel, een duurzame stad' (4)

Operationele doelstellingen (OD)		
Stappers en Trappers	Openbaar vervoer	Auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.1:</b> Het STOEP principe gebruiken bij infrastructurele inrichtingen zorgt voor een verhoging van het aantal fietskilometers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.4:</b> Op strategische locaties worden data verzameld over de verplaatsingen en ingezet met oog op evidence-based beleidsvorming.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.6:</b> Stad Geel wordt een onderzoekstuin rond innovatieve projecten, hiervoor ondersteunt de gemeente projectgerichte samenwerkingen met onderwijs- en kennisinstellingen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.2:</b> Het fietsnetwerk kruist ongelijkgronds ter hoogte van alle sterke verkeersstructuren zoals o.a. R14 / N71, N19 en spoorwegen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.5:</b> Spoorwegovergangen zijn veilig (ongelijkvloers of afgesloten) ingericht.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>OD 4.3:</b> Een samenhangend en slim op elkaar afgestemd multimodaal netwerk ter bevordering van de combimobiliteit (o.a. dankzij één of meerdere herkenbare en gebruiksvriendelijke hoppinpunten in elke deekern)</li> </ul>		

### 4.3.1 Laadinfrastructuur

De Vlaamse Regering heeft de ambitie uitgesproken om tegen 2025 35000 laadequivalenten te hebben. Dit betekent t.o.v. de huidige toestand een verzevenvoudiging in een tijdspanne van 3 jaar. Dit betekent dat er 30000 laadequivalenten moeten geplaatst worden. Als dit in verhouding tot het aantal inwoners van Geel t.o.v. Vlaanderen<sup>26</sup> wordt uitgerekend, betekent dit dat er in Geel<sup>27</sup> 184 laadequivalenten (ofwel 92 laadpalen) dienen voorzien te worden. Dit aantal staat los van de privé-initiatieven om laadequivalenten op eigen terrein te voorzien (woonontwikkelingen, bedrijvenszones, enz.).

Deze laadequivalenten worden ingezet om

- De vergroening van het wagenpark te ondersteunen
- De bereikbaarheid van attractiepolen en centra voor e-mobility te verbeteren
- Gewenst parkeergedrag ondersteunen

De laadequivalenten worden naast het centrum van Geel voorzien in de centra van de Larum, Punt, Stelen, Oosterlo, Zammel, Winkelom, Bel en Ten Aard.

Volgende verdeling in aantallen wordt voorgesteld

Tabel 4-31: Verdeling laadpalen

Deeldorp	Aandeel	Aantal <sup>28</sup>
Centrum	85%	154
Larum	2,5%	4
Punt	2,0%	4
Stelen	1,0%	2
Oosterlo	2,5%	4
Zammel	1,5%	4
Winkelom	2,5%	4
Bel	1,5%	4
Ten Aard	1,5%	4
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>184</b>

In nauw overleg met de dienst ruimtelijke planning wordt onderzocht waar de laadequivalenten best worden voorzien.

<sup>26</sup> Het Vlaams Gewest telde op 01 januari 2021 afgerond 6,65 miljoen inwoners (bron: statistiek Vlaanderen)

<sup>27</sup> De stad Geel telt in 2020 40682 inwoners (bron: vlaanderen.be)

<sup>28</sup> Afgerond naar veelvoud van 2 omwille van 2 laadequivalenten per laadpaal

## 4.3.2 Mobiliteitsswitch

Met de mobiliteitsswitch zet Vlaanderen in op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. De trein, tram en bus blijven vaste waarden. Op drukke lijnen zet Vlaanderen in op snellere en frequentere bus- en tramverbindingen. Op plaatsen waar er minder vraag is naar openbaar vervoer zet Vlaanderen in op flexvervoer. De praktische uitwerking van de mobiliteitsswitch volgt in het najaar van 2022.

Centraal in de mobiliteitsswitch staat combimobiliteit. Reizigers combineren verschillende vervoersmiddelen om hun bestemming te bereiken. Hoppin combineert de verschillende vervoersmiddelen onder één herkenbare naam en op een kenmerkende huisstijl.

### 4.3.2.1 Deelmobiliteit

Bij deelmobiliteit delen verschillende gebruikers een vervoersmodus, zoals een fiets, step of auto. Als gebruiker ben je niet in het bezit van een deelfiets- of auto en deel je dus de kosten, het onderhoud en/of de parkeerplaats met andere gebruikers.

Deelmobiliteit biedt verschillende voordelen voor zowel de gebruiker als overheden:

- Gebruikers kunnen met verschillende vervoersmiddelen hun verplaatsing maken naargelang hun doel. Voor een korte verplaatsing naar de stad volstaat een deelfiets of deelstep, terwijl voor een verhuizing een bestelwagen handiger is.
- Deelmobiliteit is in vele gevallen goedkoper dan het bezitten van een voertuig.
- Gebruikers hebben thuis minder ruimte nodig om in de verplaatsingsbehoeften te voorzien.
- Administratie zoals verzekeringen, keuringen en onderhoud wordt niet opgenomen door de gebruiker.
- Je wordt gestimuleerd om gezonde verplaatsingen te maken.
- Efficiënt gebruik van een wagen zorgt voor minder files.
- Er zijn minder parkeerplaatsen nodig omdat het autobezit is gedaald.

In de Hoppinpunten (zie 4.3.2.2) komt het aanbod aan deelsystemen samen.

#### 4.3.2.1.1 Deelfietsen

Deelfietsen zijn afgelopen jaren aan een steile opmars bezig. In Vlaanderen zijn er verschillende aanbieders aan fietsdeelsystemen: Bluebikes (aan de treinstations), Velo, Nextbike enz. Door verschillende technologische evoluties vormen deelfietsen een belangrijk aspect binnen het mobiliteitsbeleid van steden en gemeenten. De deelfiets maakt deel uit van een ketenverplaatsing en wordt vooral gebruikt om de last-mile af te leggen. Daardoor is de deelfiets vooral interessant voor stedelijke agglomeraties.

Bij back-to-onesystemen, zoals Bluebike, brengen gebruikers de deelfietsen terug naar hetzelfde station. In België heeft de deelfiets een aandeel van 5.6% in de naverplaatsing, terwijl dit in Nederland al op 12% ligt<sup>29</sup>. Om het gebruik van een deelfiets in de last-mile te verhogen is het belangrijk dat er voldoende fietsen aanwezig zijn bij de stations. Concreet voor Geel is een back-to-onesysteem tussen het station en attractiepolen als het stadhuis, de markt, sportterreinen de Leunen, campus Thomas More / KU Leuven of het ziekenhuis toepasbaar.

Bij back-to-many en freefloating deelfietsen moet de fiets niet teruggebracht worden naar een vast station. De actieradius van de gebruiker van de deelfiets is groter, maar er is geen garantie er op bepaalde plaatsen een deelfiets ter beschikking is. Het stadsbestuur heeft al een deelfietsproject opgestart, namelijk 'Fiets Hup!'<sup>30</sup>. In dit project worden op verschillende mobipunten in het centrum en aan de rand van de stad deelfietsen ter beschikking gesteld om zich te kunnen verplaatsen tussen de mobipunten.

Naast de deelfietsen verschijnen ook de deelsteps afgelopen jaren meer en meer in het straatbeeld. De Stad Geel volgt de ontwikkelingen en wetgeving rond deelsteps nauwgezet op, zodat ze deelsteps de juiste plaats kunnen geven in het mobiliteitsbeleid van de stad.

<sup>29</sup> <https://fietsberaad.be/adviezen/deelfietsen-advies-fietsberaad-vlaanderen/>

<sup>30</sup> [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20211004\\_93645752](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20211004_93645752)

#### 4.3.2.1.2 Deelauto's

Bij autodelen maken meerdere mensen gebruik van één auto. Er zijn verschillende manieren waarop men aan autodelen kan doen. Als eerste kunnen gebruikers beroep doen op de diensten van autodeelorganisaties met eigen wagens, zoals Cambio. Ten tweede zijn er autodeelorganisaties die geen eigen wagens hebben, maar via een online platform eigenaars hun auto laten verhuren aan andere gebruikers. Tot slot is er nog particulier autodelen, waarbij een particulier persoon zijn wagen deelt met andere personen tegen een bepaalde vergoeding.

#### 4.3.2.2 Hoppinpunten

De stad Geel wil maximaal inzetten op duurzame verplaatsingen en trekt daarom onder andere de kaart van deelmobiliteit. Het aanbod van deelsystemen wordt ondergebracht in Hoppinpunten waar het mogelijk is om over te stappen op duurzame verplaatsingsmodi.

De stad Geel bouwt een aantal Hoppinpunten uit in de rand van het centrum van Geel. De Hoppinpunten verknopen verschillende verplaatsingsmodi met elkaar. De interregionale, regionale en in zekere mate de lokale Hoppinpunten zijn gebaat met een parkeeraanbod om de overstap op meer duurzame modi mogelijk te maken.

De stad Geel heeft daarnaast een aantal buurthoppinpunten geselecteerd. Het is niet de taakstelling van buurthoppinpunten om autoverkeer aan te trekken, maar gezien deze gelegen zijn in een omgeving waar nu al een groot parkeeraanbod is, is het wenselijk om afstemming tussen het parkeren en de aangeboden diensten van de buurthoppin te zoeken.

Door de vervoerregio zijn een aantal Hoppinpunten geselecteerd:

- Interregionaal:
  - Geel Station.
- Lokaal:
  - De Bogaard (Diestseweg);
  - AZ St Dimpna (Gasthuisstraat en JB Stessensstraat);
  - IOK (Antwerpseweg);
  - Meerhoutseweg x Malosewaver;
  - Ten Aard (Turnhoutsebaan).
- Buurt:
  - Thomas More /KUL (Kleinhoefstraat);
  - Sanofi/Cipal (Cipalstraat, Diestseweg);
  - Sportterreinen De Leunen (parking voetbal Geel).

Naast de Hoppinpunten rolt de stad Geel in het centrum een netwerk van fietshubs uit, zodat het aanbod aan fietsen duidelijk in het straatbeeld aanwezig is:

- Ingang stadspark (Stationsstraat);
- Omgeving zwembad;
- Stadhuis/CC (Werft);
- Parking Nieuwstraat;
- Omgeving OPZ (Pas).

Deze hubs vervolledigen het netwerk van Hoppinpunten.





Figuur 4-51: schematische aanduiding locatie Hoppinpunten en fietsshubs

### 4.3.3 Ontharding

Vlaanderen is één van de meest verharde gebieden van Europa. Vandaag is 16% van de oppervlakte verhard en volgens de huidige trends loopt de verhardingsgraad op tot 20% in 2050. Daardoor ontstaat onder meer een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie, warmere steden en dorpen, minder CO<sub>2</sub>-opslag door planten en de bodem, en een verlies aan biodiversiteit. De Vlaamse overheid is daarom gestart met de onthardingscampagne 'Vlaanderen breekt uit'. Ontharden zorgt voor meer ruimte voor natuur en voedselproductie, minder wateroverlast, koelere steden, grotere biodiversiteit, gezondere lucht en een beter klimaat. Zo zet Vlaanderen in op klimaatadaptatie en klimaatmitigatie, en zet de Vlaamse overheid een stap naar een klimaatrobuuster en leefbaarder Vlaanderen.

Geel heeft een hemelwater- en droogteplan goedgekeurd om de groeiende problemen door wateroverlast en uitdroging van de grond aan te pakken. De stad volgt hierbij de prioriteitenladder van Lansink: eerst water opslaan of hergebruiken, daarna water laten infiltreren en pas in de laatste plaats water laten afvoeren via grachten of riolering. In dit plan is een waaier aan acties opgenomen, met onder andere de ontharding en de groene heraanleg van de Havenmarkt. Op deze manier wil Geel de verhardingsgraad op haar grondgebied doen afnemen en zo haar opgestelde doelstellingen te halen zoals geformuleerd in onder andere het ruimtelijk beleidsplan en het eerdergenoemd hemelwater- en droogteplan. Het ruimtelijk beleidsplan beschrijft naast de strategische actie omtrent de opmaak van een hemelwaterplan ook de strategische actie omtrent de opmaak van een integraal klimaatadaptatieplan. Daarin wordt met input vanuit het hemelwaterplan en de droogtestrategie, de screening van de infrastructuur in de overstromingsgevoelige gebieden, de kennisopbouw op vlak van potentiële maatregelen binnen het bodem- en watersysteem, de resultaten uit warmte- en windplanningstrajecten enz. en in samenwerking met externe expertise een integraal klimaatadaptatieplan voor de gemeente opgemaakt.

### 4.3.4 De 15-minutenstad

De 15-minutenstad is een principe waarbij bewoners zich maximaal 15 minuten met de fiets of te voet moeten verplaatsen om alle essentiële functies te vinden: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning. In Vlaanderen woont de meerderheid van de inwoners op wandel- of fietsafstand van voorzieningen, waardoor de 15-minutenstad voor vele Vlamingen al een feit is<sup>31</sup>. Uit het belevingsonderzoek van 'Gedragsstudie. Nabijheid van voorzieningen versus verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze' blijkt dat de nabije aanwezigheid van voorzieningen in zekere mate een doorslaggevende factor is voor de woonplaatskeuze, vooral bij personen die bewust stedelijk gaan wonen.

In de praktijk is het echter niet zo dat deze voorzieningen ook te voet of met de fiets bezocht worden. Zoals reeds eerder vermeld: nabijheid is niet de enige factor die hier speelt. Ook o.a. de inrichting van de openbare ruimte, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de deur (zowel thuis als bij de voorziening) en het algemeen hoge autobezit en autogebruik als 'norm' voor verplaatsingen, spelen hier wellicht een rol. Ook hier houden sociodemografische kenmerken van personen en huishoudens verband met gedrag.

Voor Geel is het dan ook belangrijk om naast in te zetten om nabijheid van voorzieningen ook in te zetten op bovengenoemde factoren. Het merendeel van de inwoners van Geel woont binnen maximaal 15 minuten wandelen (1 km) of fietsen (4 km) van eerdergenoemde essentiële voorzieningen. Uitzonderingen hierop zijn Ten Aard, Bel, Stelen en delen van Winkelom alsook landelijk gelegen woningen in o.a. Mosselgoren, Langstraat en Retieseweg. De stad zal in het duurzaamheidsbeleid zich vooral op deze gebieden moeten focussen om het principe van de 15-minutenstad in Geel te integreren.



Figuur 4-52: schematische voorstelling 15-minutenstad

(Bron: [www.mpact.be/15minutenstad/](http://www.mpact.be/15minutenstad/))

<sup>31</sup> Volgens het eindrapport van Gedragsstudie. Nabijheid van voorzieningen versus verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze, opgemaakt in 2021 door het Departement Omgeving.

## 4.3.5 Acties

Tabel 4-32: Acties 2022

Acties 2022	P	T	V	Doelstelling
Opmaken plan van aanpak – elektrische laadinfrastructuur		KT	Geel	Leefbaarheid, milieu
Uitrollen aanleg laadinfrastructuur		KT / MLT	Geel	Leefbaarheid, milieu
Uitbouw fietsparkeerplaatsen aan geplande interregionaal en lokale hoppinpunten			VR / Geel	Bereikbaarheid
Inrichten van lokale Hoppinpunten		KT	Geel	Bereikbaarheid
Uitbouwen en Inrichten van fietshubs		KT	Geel	Bereikbaarheid
Definiëren van onderzoekscases – Duurzaam Geel		KT	Geel	Leefbaarheid, milieu
Structureel overleg onderwijsinstellingen m.b.t. duurzaam ontwikkelingsperspectief Geel		KT	Geel	Veiligheid, leefbaarheid, milieu
Integratie van het mobiliteitsplan binnen de opgestelde doelen van het klimaatadaptatieplan		MLT / LT	Geel	Milieu

## COLOFON

### BELEIDSPLAN MOBILITEIT

#### KLANT

Stad Geel

#### AUTEUR

Pelle Boonen  
Valère Ceyskens

#### PROJECTNUMMER

BE0115000374

#### DATUM

19 juni 2022

#### STATUS

Concept

#### GECONTROLEERD DOOR

Valère Ceyskens

#### Arcadis Belgium nv

Corda 1  
Kempische Steenweg 311/2.07  
3500 Hasselt  
België  
02 505 75 00

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)