

Bereikbaarheidsplan Tienen

maart 2023

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	6
2	Procesverloop	7
2.1	Procesverloop	7
2.2	Participatie	7
3	Ambitie en visie	9
3.1	Ambities	9
3.2	Visie	9
4	Belangrijkste conclusies verkeersonderzoek	10
4.1	Algemene aanpak	10
4.2	Vesten	13
4.3	Kabbeeksepoort	15
4.4	Goossensvest	16
4.5	Scholencluster	18
4.6	Vestenparking	20
4.7	Conclusie verkeersonderzoek	21
5	Resultaten Participatietraject	22
6	Vijf focusgebieden	24
6.1	Vesten	25
6.2	Stationsbuurt	26
6.3	Scholencluster	26
6.4	Handelscentrum	27
6.5	Benedenstad	28
6.6	Eerste conclusie o.b.v. de focusgebieden	28
7	Bouwstenen van de binnenstad	29
7.1	Vereenvoudigde poorten	29
7.2	Verzachten wegbeeld	30
7.2.1	Vesten	30
7.2.2	Scholencluster	30
7.2.3	Benedenstad	33
7.2.4	Stationsomgeving	34

7.2.5	Handelscentrum	35
7.3	Openbaar Vervoer Tienen Centrum	36
7.3.1	Bushalte Grote Markt	36
7.3.2	Openbaar vervoer aan de scholen.	38
7.4	Versterkte parkeerroutes	38
7.4.1	Centrumparkings	38
7.4.2	Parkeerroutes overige parkings	39
7.4.3	Optimaliseren parkeeraanbod centrum	40
7.4.4	Diversifiëren parkeergebruik langs Vesten	40
7.5	Afbakenen van fietsstraten	41
7.6	Sensibiliseren en handhaven snelheid in centrum	41
8	Overzicht van het centrum	42
9	Actieplan	43
9.1	Ganse binnenstad	43
9.2	Vesten	44
9.3	Startopstelling 1: Stationsomgeving en Handelscentrum	44
9.4	Startopstelling 2: Scholencluster	45
9.5	Startopstelling 3: Benedenstad	46
Colofon		47

Figuren

Figuur 1: Overzicht procesverloop	7
Figuur 2: Toolbox participatievormen	8
Figuur 3: Overzicht visie	9
Figuur 4: Overzicht Kruispunttellingen	10
Figuur 5: Overzicht Lustellingen	10
Figuur 6: Overzicht Parkeeronderzoek	11
Figuur 7: Schematische weergave FCD	11
Figuur 8: Verkeersdichtheid Vesten en binnenstad (bron: TomTomMove)	12
Figuur 9: Beeld van ODIQ	12
Figuur 10: Verkeersdichtheid en kruispunttellingen (bron: TomTom Move)	13
Figuur 11: V85 o.b.v. FCD (bron: TomTom Move)	13
Figuur 12: Gemiddelde vertragingen (s) Vestenroute (bron: ODIQ)	14
Figuur 13: Spectrogram (Bron: FCD ODIQ)	14
Figuur 14: Verkeersstromen Kabbeeksepoort (bron: eigen kruispunttellingen)	15
Figuur 15: Verkeersstromen Sint-Helenavest (bron: eigen kruispunttellingen)	16
Figuur 16: Vergelijking intensiteiten (mvt) Goossensvest en Vesten	16
Figuur 17: Gemiddelde Snelheden Avendorenstraat (bron: eigen kruispunttellingen)	16
Figuur 18: Beeld sluiproute Goossensvest (bron: TomTom Move)	17
Figuur 19: Verkeersstromen Oplintersepoort (bron: eigen kruispunttellingen)	18
Figuur 20: Verkeersstromen Waaibergstraat x Gilainstraat(bron: eigen kruispunttellingen)	18
Figuur 21:Verkeersstromen vijfarmig kruispunt (bron: eigen kruispunttellingen)	19
Figuur 22: Fietsstromen Waaibergstraat (bron: eigen kruispunttellingen)	19
Figuur 23: Gemiddelde snelheden schoolomgeving (bron: Lustellingen)	20
Figuur 24: resultaten parkeeronderzoek Vesten (beschikbare parkeerplaatsen)	20
Figuur 25: Parkeren Sint-Jorisplein (bron: Parkeeronderzoek)	21
Figuur 26: 314 onveilige punten voor voetgangers	22
Figuur 27: 335 onveilige punten voor fietsers.	22
Figuur 28: 149 aandachtspunten voor doorgaand verkeer	22
Figuur 29: Focusgebieden centrum	24
Figuur 30: Voorbeeld analyse verbondenheid Kabbeeksepoort	25
Figuur 31: Focus onveilige punten centrum	26
Figuur 32: Situering Handelscentrum	27
Figuur 33: Resultaat poorten	29
Figuur 34: Toekomstbeelden Waaibergstraat	31
Figuur 35: Toekomstbeeld Alexianenweg	32
Figuur 36: Toekomstbeeld Veldbornstraat	32
Figuur 37: inspiratiebeeld 't Schip (bron: inrichtingsdossier)	33
Figuur 38: Verkeersstromen vereenvoudigd vijfarmig kruispunt (bron: eigen kruispunttelling)	34
Figuur 39: Vergelijking drie scenario's bus route Grote Markt	37

Figuur 40: bus route halte Danebroekstraat	37
Figuur 41: Schematische weergave reguliere lijnen (uitz. 480/481)	38
Figuur 42: Routes functionele lijnen in de ochtend	38
Figuur 43: Routes functionele lijnen in de avond	38
Figuur 44: Parkeerroutes centraparkings	39
Figuur 45: Parkeerroutes perifere parkings	39
Figuur 46: Aanleverroute	40
Figuur 47: Rijrichtingen wijzigingen	42

1 Aanleiding

De stad Tienen wil een bereikbaarheidsplan uitwerken voor het stadscentrum, met inbegrip van een actieprogramma van concrete inrichtings- en flankerende maatregelen op te starten in de beleidscyclus 2019-2025.

Dit plan bouwt verder op eerder genomen beleidsbeslissing en lopende processen zoals

- Mobiliteitsplan stad Tienen
- Fietsbeleidsplan / fietsroutenetwerk Tienen
- Toekomstig netplan De Lijn 2020-2025
- Mobiliteitsplan vervoerregio Leuven

Vanuit het bestek kwamen alvast de volgende elementen naar voren:

- Reductie van doorgaand verkeer
- Het vermijden van contact tussen vrachtwagen, lijnbussen en zwakke weggebruikers
- Het kwaliteitsvol inrichten van het stadscentrum zodat de aantrekkelijkheid voor de verschillende doelgroepen stijgt.
- Zoekverkeer tegengaan
- Groene dooradering van het historisch centrum vanuit de parken en grotere plantsoenen.
- Het vergroten van de belevingswaarde van de handelskern, Grote Markt en Veemarkt
- In schoolomgevingen wordt de prioriteit gegeven aan voetgangers en fietsers eerder dan aan gemotoriseerd verkeer

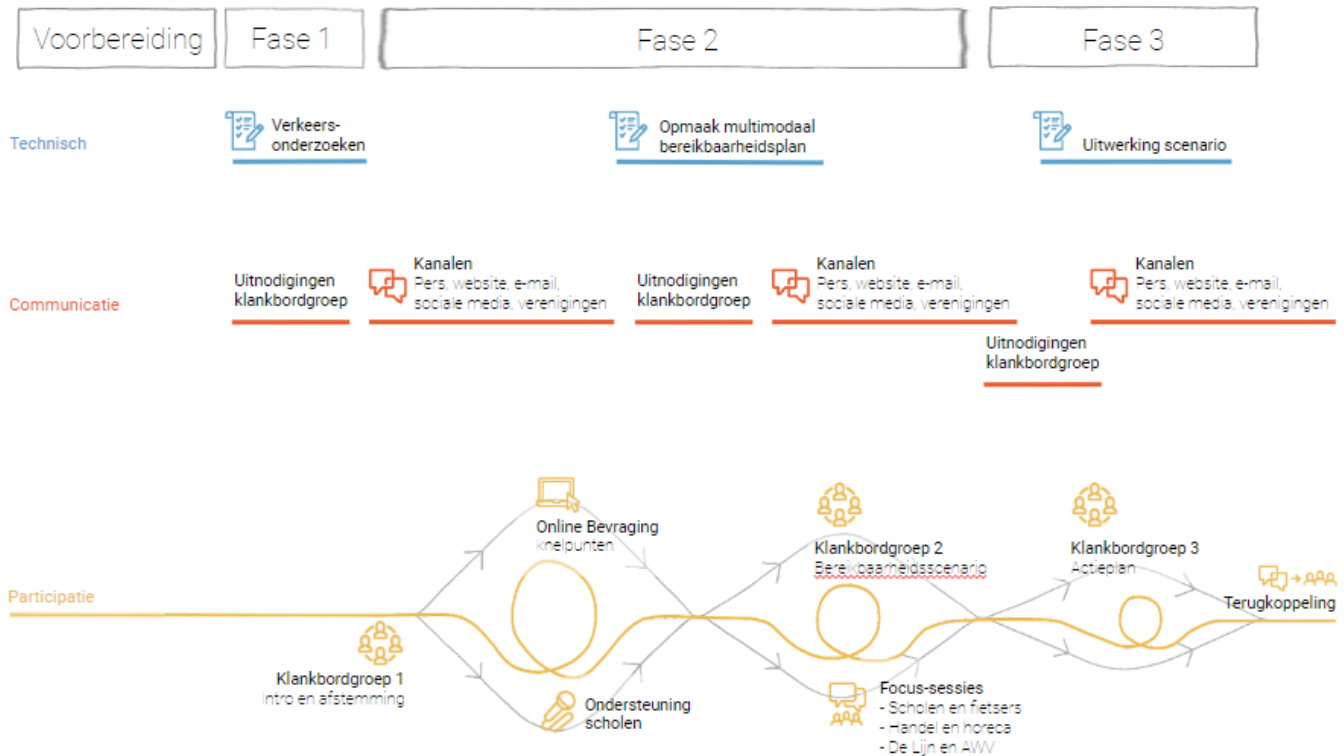
Het bereikbaarheidsplan dient vanuit mobiliteit verdere sturing te geven aan de concrete uitwerking van reeds gekende maar ook toekomstige strategische projecten zoals Geteproject (BUUR), woonontwikkelingen Oud College, Donsite, (oude) ziekenhuissite, herinrichting Diestsesteenweg, Moespikvest, Vinckenboschvest Alexianenweg en Leuvenselaan.

Dit kan enkel maar indien het bereikbaarheidsplan een praktisch en gedragen beleidsdocument is. Daarom is er een ruime ex-ante gegevensverzameling voorzien dat een goed beeld geeft van het huidige verkeersfunctioneren in en rond het historisch stadscentrum. Maatregelen die een sterke impact of gedragswijziging impliceren, zullen eerst aan de hand van startopstellingen uitgetest en geëvalueerd worden. Hiertoe zijn er ook ex-post (in 2024-2025) verkeersonderzoeken voorzien. Tevens wordt er ook een intens participatietraject gevoerd dat zowel de stadsdiensten, stakeholders en middenveld als de burgers actief betreft.

2 Procesverloop

2.1 Procesverloop

Onderstaande afbeelding geeft het procesverloop van het bereikbaarheidsplan weer.



Figuur 1: Overzicht procesverloop

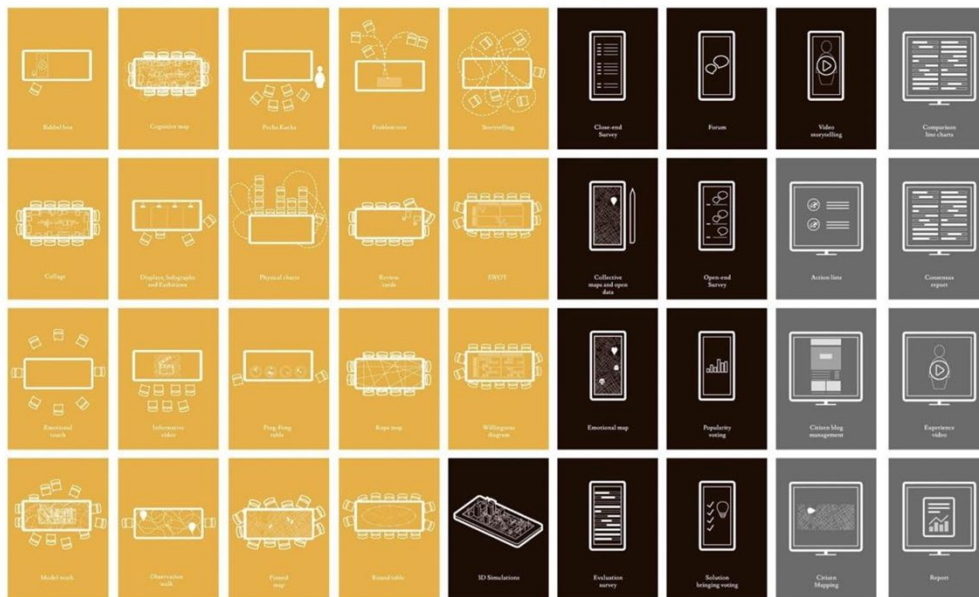
2.2 Participatie

De aanpak van de participatie was gebaseerd op onderstaande principes:

1. We beginnen met een stevige context- en stakeholder-analyse
2. We bouwen inzicht bij de burgers en stakeholders (want inspraak zonder inzicht geeft uitspraak zonder uitzicht)
3. We koppelen participatie duidelijk met het studie-, ontwerp- en beslissingsproces: het moet duidelijk zijn voor de burgers hoe hun antwoorden en meningen bijdragen in het plan
4. We vertrekken niet van een wit blad, we bouwen verder op eerdere participatie, bevragingen en onderzoeken (de burger moet geen 2 keer hetzelfde vertellen)
5. We betrekken burgers vroeg in het proces: we betrekken ze eerst in de analyse, voor we aan de oplossingen beginnen te werken: je kan geen goede oplossing bedenken als je het niet eens bent over het probleem (principe van de dubbele diamant in innovatie); het is veel moeilijker om een draagvlak te krijgen voor oplossingen als je pas de mening van mensen vraagt als 'de oplossing' al op tafel ligt.
6. Proactief samenwerken met middenveld, actieve bewegingen, verenigingen en organisaties
7. Multi-kanal participatie: we gebruiken verschillende participatieactiviteiten om een zo breed mogelijk publiek te betrekken, en we meten deelname per persona.
 - Een van de kanalen is de klankbordgroep, vergelijkbaar met de vaste participatiegroep uit het traject voor het mobiliteitsplan, met leden uit belangrijke adviesraden, organisaties. We vullen deze groep aan met vertegenwoordigers van de burgers (vergelijkbaar met een burgerpanel) en vormen zo een uitgebreide klankbordgroep (klankbordgroep+).
8. Een digitaal platform is het centraal documentatiepunt van individuele meningen van de persona's: niet de gemiddelde mening maar juist de verschillende meningen helpen een effectief plan te bouwen dat voor alle belangrijke groepen werkt.
9. We besteden veel aandacht aan communicatie over hoe we aan het plan werken en over de resultaten

Deze principes vertalen zich in een ganse waaier aan zowel fysieke als digitale participatievormen. Deze toolbox wordt hieronder weergegeven:

Onze toolbox: ■ fysieke participatievormen ■ online participatie ■ analyse



Figuur 2: Toolbox participatievormen

Dit resulteert in een op maat gemaakt participatietraject voor het bereikbaarheidsplan van Tienen waarbij we al bij het begin van fase 2 alle belanghebbenden meenemen in het denkwerk over bereikbaarheidsplan. De participatiegroep vanuit het mobiliteitsplan krijgt hierin ook een plaats als klankbordgroep, maar via een digitale bevraging (met ondersteuning voor bepaalde doelgroepen) betrekken we ook alle gebruikers van het centrum van Tienen, in de ruimste zin van het woord. We nemen deze mensen mee op pad doorheen het hele traject.

3 Ambitie en visie

3.1 Ambities

In 2016 werd het Actieplan Stadsversterking Tienen opgemaakt. Het actieplan omvat een strategische stadsontwikkeling op basis van de toenmalige beleidsambities van de stad Tienen. Het actieplan duidde daarbij verscheidene strategische plekken en projectenclusters aan. In dit actieplan werden bovendien enkele relevante verkeerscomponenten aangewezen: het beperken van lussen, autoluwe woonstraten, herinrichting tot levendig plein, groene verbindingen voor het zacht verkeer,...

In het Beleidsplan 2020-2025 werd "ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid waarin verkeersveiligheid en - leefbaarheid centraal" als beleidsdoelstelling opgenomen. Hierdoor wilde de stad Tienen zich ertoe verbinden om een omslag te maken naar meer duurzame verplaatsingen. Om deze doelstelling kracht bij te zetten werd in oktober 2020 het nieuwe mobiliteitsplan voor de stad goedgekeurd. Belangrijke pijlers van het Mobiliteitsplan Tienen zijn; het streven naar een betere leefbaarheid, een betere bereikbaarheid en meer verkeersveiligheid. Deze pijlers werden vertaald in 75 acties. Hiervan is het voorliggende bereikbaarheidsplan één van de voorgestelde acties.

3.2 Visie

De Tiense binnenstad kent veel bezoekers waarmee rekening dient gehouden te worden. Naast de bewoners wordt de stad bezocht door de vele leerlingen die de scholen kennen of door mensen die naar winkel, de markt of gewoon eens op café of restaurant wensen te gaan. Dit zorgt voor een heleboel verplaatsingen in, naar en van de binnenstad. Voor al deze mensen ziet het bereikbaarheidsplan, in navolging van het mobiliteitsplan, een veilige binnenstad, met een goede bereikbaarheid en kwaliteitsvolle beleving. Daarbij zet het plan in op alle verschillende modi.

● VEILIGHEID:

*Conflicten verminderen;
Meer leesbaar verkeersbeeld door minder lussen;
Overzichtelijke schoolomgeving.*

“

*Het wordt veiliger om te fietsen en te stappen in het centrum.
Eindelijk de beste route naar mijn bestemming.*

”

● BEREIKBAARHEID

*Huidige multimodale bereikbaarheid behouden;
Fietsers meer prioriteit;
Autoverkeer gericht sturen aan de poorten;
Introductie van vlotte en duidelijke parkeerroutes;
Re-routing lijnbussen;
Doorstroming vesten verbeteren.*

“

*Alles blijft voor iedereen mogelijk, doch anders en beter.
Stadscentrum grotendeels fietszone.
Geen bestemming in het centrum, geen route door het centrum.
Niet meer onnodig rondrijden in het centrum.
Vlotte busverbinding tot op de Grote Markt.
Het gaat toch vlotter dan gedacht.*

”

● BELEVING

*Kwaliteitsvolle herinrichtingsprojecten;
Standstill-principe parkeerplaatsen centrum.*

“

*Levendige en aantrekkelijke centrumstraten.
Niet meer, maar betere parkings.*

”

Figuur 3: Overzicht visie

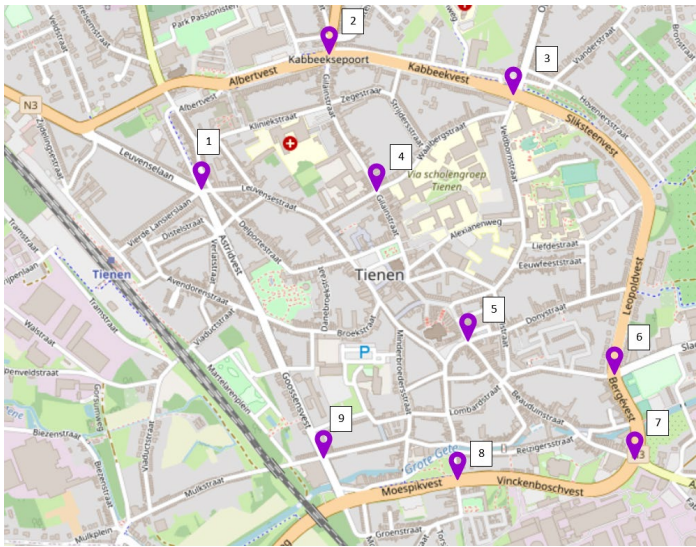
Om het bereikbaarheidsplan kracht bij te zetten, werd er gekozen om zowel met een uitgebreid verkeersonderzoek te werken als breed participatief te werk te gaan.

4 Belangrijkste conclusies verkeersonderzoek

4.1 Algemene aanpak

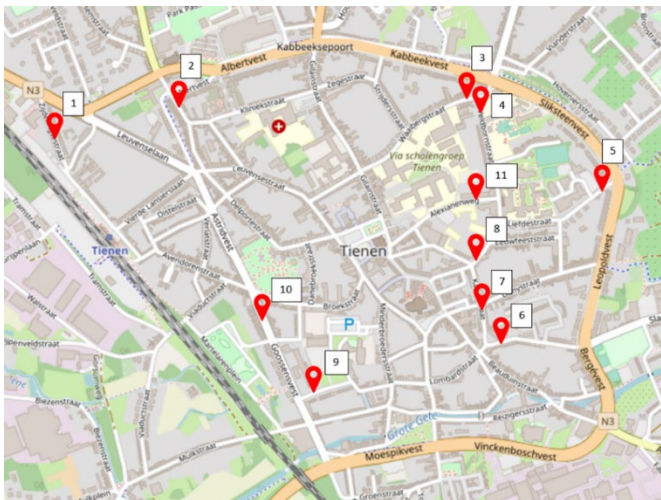
In kader van het bereikbaarheidsplan Tienen werden verkeerstellingen uitgevoerd om een beeld te krijgen van de huidige verkeersstromen in het centrum van de stad. De verkeerstellingen kunnen opgedeeld worden in 3 soorten: de kruispunttellingen, de lustellingen en een parkeeronderzoek.

De kruispunttellingen vonden plaats op donderdag 23 september 2021 en dit op 9 locaties, zie Figuur 4. De periodes waarbinnen geteld werd waren de ochtendspits tussen 7u en 9u en de avondspits tussen 16u en 18u. Voor de kruispunttellingen werd gebruik gemaakt van camera's. Het doel van de kruispunttellingen was om het aandeel bestemmings- en doorgaand verkeer op de verkeersassen te achterhalen.



Figuur 4: Overzicht Kruispunttellingen

De lustellingen werden gedaan gedurende een langere periode, namelijk van vrijdag 17 september 2021 tot maandag 27 september 2021. De bedoeling van deze lustellingen was om een beeld te krijgen van de intensiteiten, de classificatie van voertuigen en de gemiddeld gereden snelheid door 85% van de voertuigen op bepaalde wegen (=V85 percentielsnelheid). Voertuigen werden geclassificeerd volgens lichte, middel of zware voertuigen en fietsers. In totaal werden op 11 locaties lussen gelegd. Figuur 5 toont de 11 locaties van de lustellingen.



Figuur 5: Overzicht Lustellingen

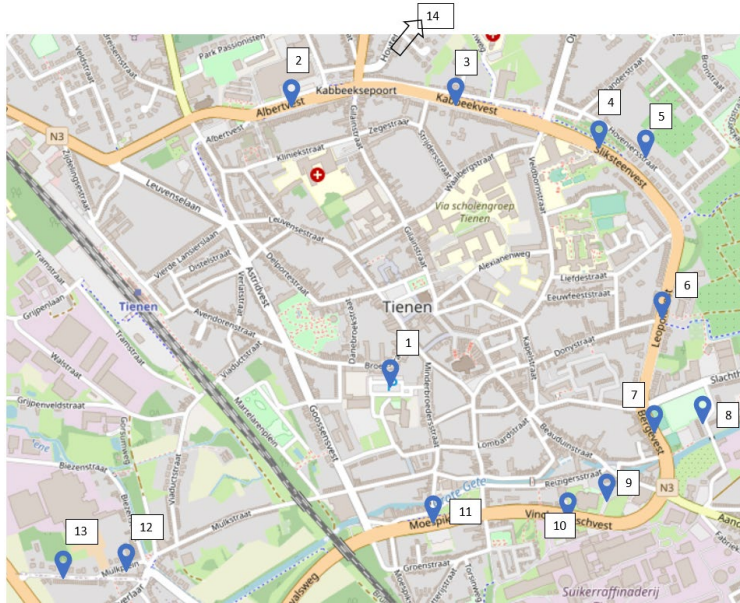
Legende

1. Raeymaekersvest - Leuvenstraat
2. Diestsesteenweg – Kabbeekvest
3. Oplintersesteenweg – Sliksteenvest
4. Gilainstraat – Waaibergstraat
5. Kattenstraat – Veemarkt
6. Leopoldvest – Slachthuisstraat
7. Bergévest – N3
8. Bostsestraat – Vinckenbosvest
9. Hoegaardenstraat – Sint-Helenavest

Legende

1. Zijdellingsestraat
2. Oude Leuvensestraat
3. Waaibergstraat
4. Veldbornstraat-N
5. Generaal Guffenstraat
6. Kapucijnenstraat
7. Kapelstraat
8. Veldbornstraat-Z
9. Meendijkstraat
10. Goossensvest
11. Alexianenweg

Verder geeft het parkeeronderzoek een beeld van het gebruik van de reeds aanwezige parkeercapaciteit langs de Vesten. Hierbij werd gekeken naar het motief en de wijze van parkeren op 14 locaties. Figuur 6 toont de locaties van het parkeeronderzoek. Om het motief en de wijze te achterhalen werd gebruik gemaakt van de 6-11-15 methode. Dit houdt in dat om 6u, 11u en 15u de kentekenplaten van de geparkeerde voertuigen geregistreerd worden. De uitvoering van het parkeeronderzoek werd gedaan op donderdag 23 september 2021 en zaterdag 25 september 2021.

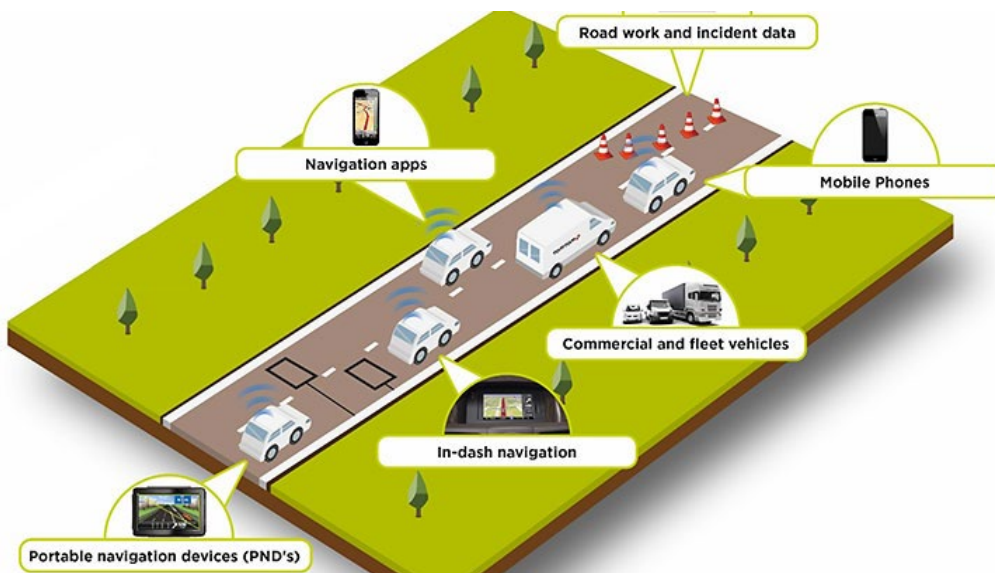


Legende

1. Parking Sint-Jorisplein
2. Albertvest
3. Kabbeekvest
4. Sliksteenvest
5. Hoveniersstraat
6. Leopoldvest
7. Bergévest
8. Parking KVK Voetbal
9. Parking Zwembad
10. Vinckenboschvest
11. Moespikvest
12. Mulkplein
13. Oorbeeksesteenweg
14. Parking Houtenveld

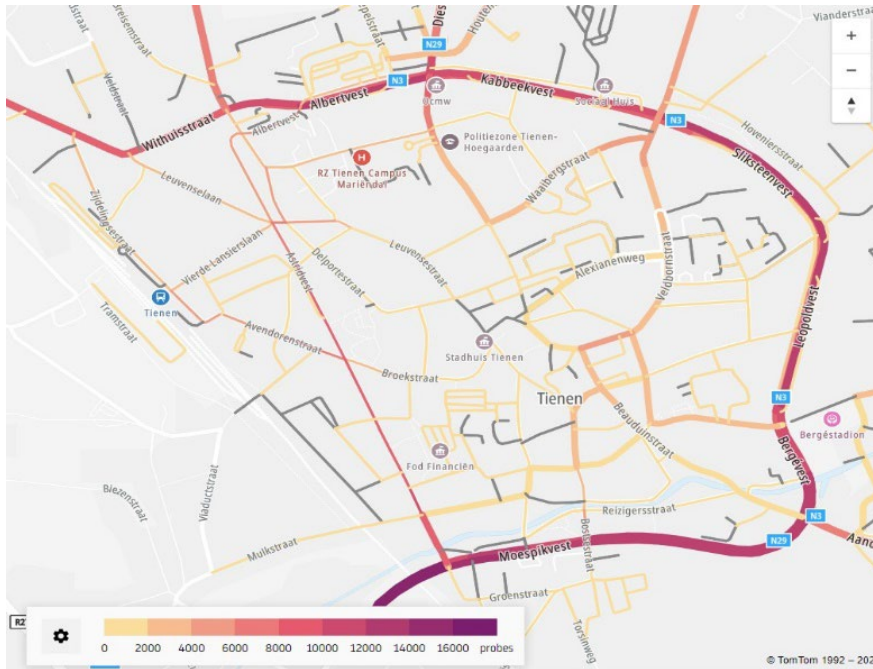
Figuur 6: Overzicht Parkeeronderzoek

Tenslotte werden er ook route-analyses uitgevoerd. Hierbij werd gebruik gemaakt "Floating car data". Dit omvat positiebepalingen van verschillende voertuigen via verschillende technieken (zie Figuur 7)



Figuur 7: Schematische weergave FCD

De TomTom data wordt verzameld via ingebouwde navigatietoestellen (o.a. in BMW). Deze gegevens worden weergegeven op het TomTom-dataplatform. De stad Tienen heeft hiervoor een jaarlicentie afgesloten in september '21. De data geven een goed inzicht van de verkeersdichtheid, het saturatieniveau, gemiddelde snelheid, reistijd en steekproefomvang op routes.



Figuur 8: Verkeersdichtheid Vesten en binnenstad (bron: TomTomMove)

Voor specifieke Route-analyses (bv. reistijden en snelheden) hebben we gebruik gemaakt van google maps data dewelke op het ODIQ-platform worden weergegeven.

Aan de hand van een aantal zones bespreken we de belangrijkste resultaten van de verkeersonderzoeken. Een gedetailleerde beschrijving per meetpost is terug te vinden in bijlage "Bereikbaarheidsplan Tienen, verwerking verkeersonderzoek".



Figuur 9: Beeld van ODIQ

4.2 Vesten

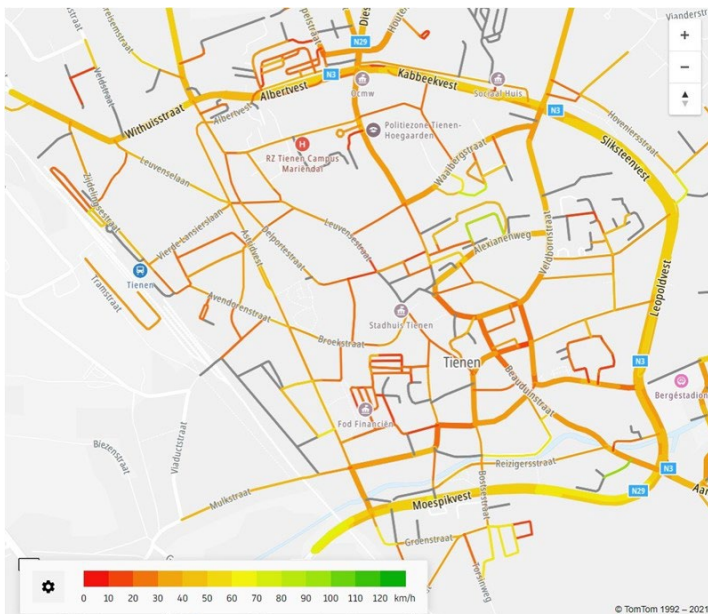
Uit het verkeersonderzoek kwamen de Vesten als de belangrijkste verkeersdrager van Tienen-centrum naar voren. Het verkeersfunctioneren van de binnenstad kan dan ook niet los gezien worden van hetgeen er op de Vesten gebeurt. Het belang hiervan werd door de handelaars nog uitdrukkelijk aangegeven tijdens de focussessie van 4 mei 2022. Onderstaande figuur geeft op basis van TomTom-data de verkeersdichtheid weer over het studiegebied. Hoe donkerder de kleur hoe meer verkeer daar is geregistreerd. Om inzicht te krijgen in de absolute intensiteiten zijn er op 5 locaties (zie omcirkelde kruispunten) kruispunttellingen uitgevoerd in de spitsperiodes. Het kruispunt Kabbeeksepoort verwerkt de hoogste intensiteiten.

VESTEN	MVT IN SPITSUUR
Albertvest	1000 – 1250
Kabbeekvest	850 – 1000
Sliksteenvest	850 – 1000
Leopoldvest	900 – 1050
Bergévest	1000 – 1200
Vinckenboschvest	900 – 1100
Moespikvest	1000 – 1200



bron: FCD TomTomMove

Figuur 10: Verkeersdichtheid en kruispunttellingen (bron: TomTom Move)



Figuur 11: V85 o.b.v. FCD (bron: TomTom Move)

Uit dezelfde TomTom-data kunnen we ook de rijnsnelheid aan de Vesten observeren. Deze schommelt tussen de 40 en 65 km per uur¹. De donkerste verkleuring is te vinden ter hoogte van Kabbeeksepoort en de Sint-Truidensepoort, hetgeen wijst op lagere snelheden.

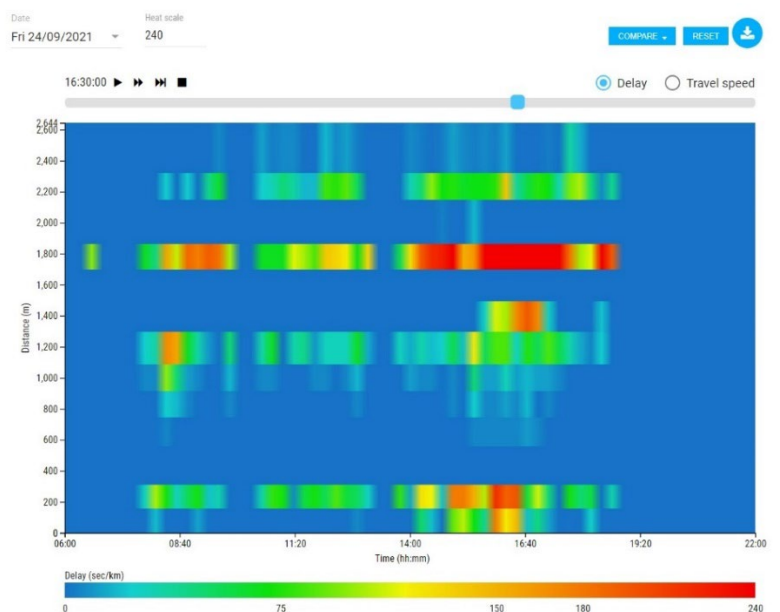
¹ Dit is afgeleid uit de V85, een veelgebruikte verkeerskundige term die aangeeft met welke gemiddelde snelheid 85% van de bestuurders op een segment rijdt

Om een idee te krijgen van de reistijd over de ganse Vesten, maken we gebruik van reistijdgegevens van Google Maps. Onderstaande figuur geeft de Vestenroute weer vanaf de Sint-Truidensesteenweg naar de Leuvenselaan. Over deze route wordt de gemiddelde reistijd per werkdag geschat op ruim 7 minuten. Onderstaande lijngrafiek geeft de vertragingstijd weer voor vrijdag 24 september 2021. Hieruit zien we een duidelijk ochtend- en avondpiekverloop, waarbij de hoogste vertragingen oplopen tot ongeveer 80 seconden.



Figuur 12: Gemiddelde vertragingen (s) Vestenroute (bron: ODiQ)

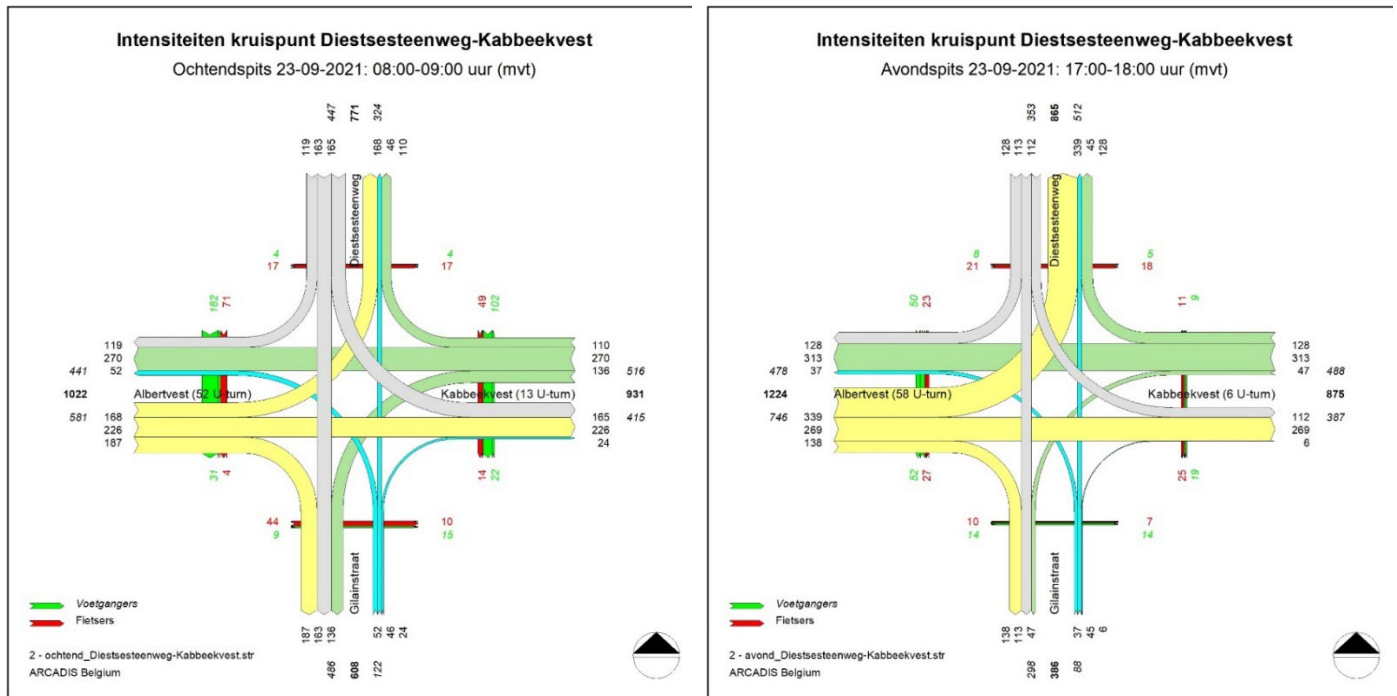
Tenslotte onderzochten we op basis van de GoogleMaps data waar, wanneer en hoe groot de vertragingen zijn. Dit visualiseren we met een spectrogram waarbij de X-as het tijdsverloop geeft en de Y-as de route (vanaf de Sint-Truidensesteenweg in het nulpunt naar de Leuvenlaan). De blauwe kleur tussen 19u en 6u wijst erop dat er toen geen vertragingen waren. De vertraging in het rood is het meest significant en bevindt zich aan de kruising Diestsesteenweg tijdens de avondspits.



Figuur 13: Spectrogram (Bron: FCD ODiQ)

4.3 Kabbeeksepoort

Uit bovenstaande analyses komt naar voren dat het kruispunt van de Kabbeeksepoort een belangrijk knelpunt is. Op basis van de resultaten van de kruispunttelling krijgen we inzicht in de verkeersstromen op dit kruispunt. Door stromendiagrammen visualiseren we de verkeersstromen in aantallen en in richting. Hoe dikker de lijn, hoe groter de intensiteit.

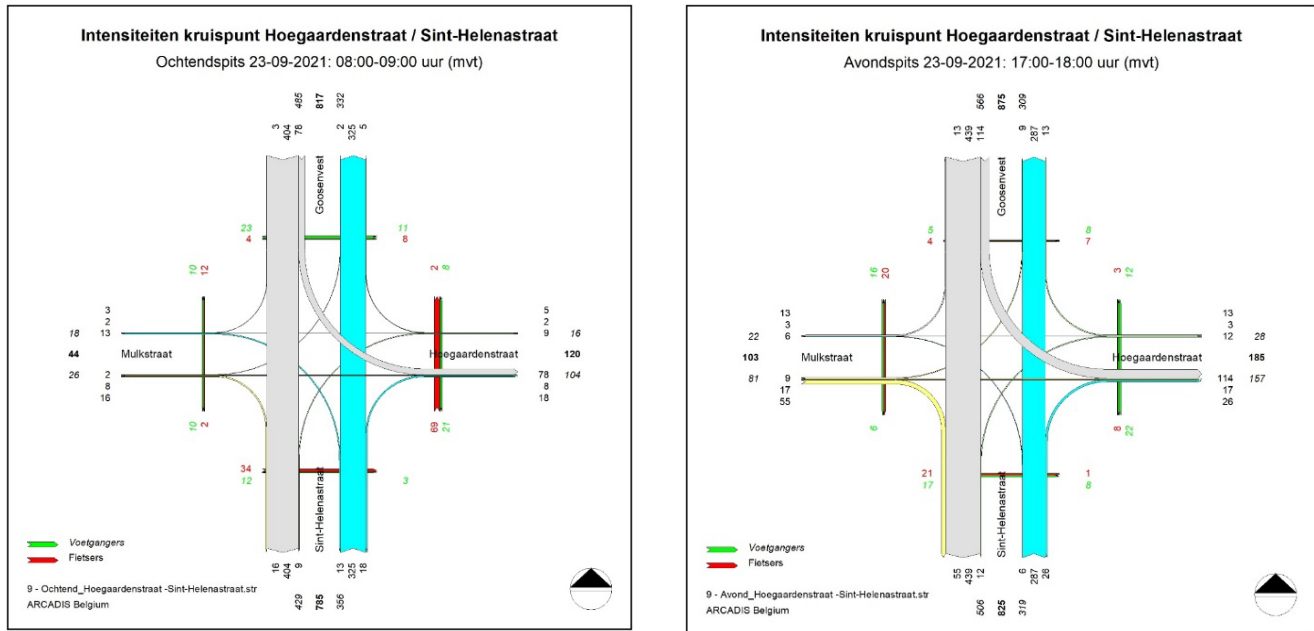


Figuur 14: Verkeersstromen Kabbeeksepoort (bron: eigen kruispunttellingen)

Te zien is dat de grootste stromen aan motorvoertuigen in zowel de ochtend- als de avondspits over de Albertvest en de Kabbeekvest gaan. In de avondspits is de stroom linksafslaande motorvoertuigen, vanaf de Albertvest richting de Diestsesteenweg zeer hoog (330 voertuigen). Echter wat sterk opvalt zijn de zeer lage intensiteiten vanuit de Gilainstraat naar de Vesten. Het is duidelijk dat de Gilainstraat als stadspoort voornamelijk voor ingaand verkeer functioneert. Dergelijke analyse van hoe de stadspoorten verkeerskundig functioneren is ook voor de Leuvenspoort, Oplintersepoort, Kapucijnenstraat, Sint-Truidensepoort en Bostsepoort uitgevoerd.

4.4 Goossensvest

Aan de Goossensvest is 1 kruispunttelling uitgevoerd, op het kruispunt met de Hoegaardenstraat.



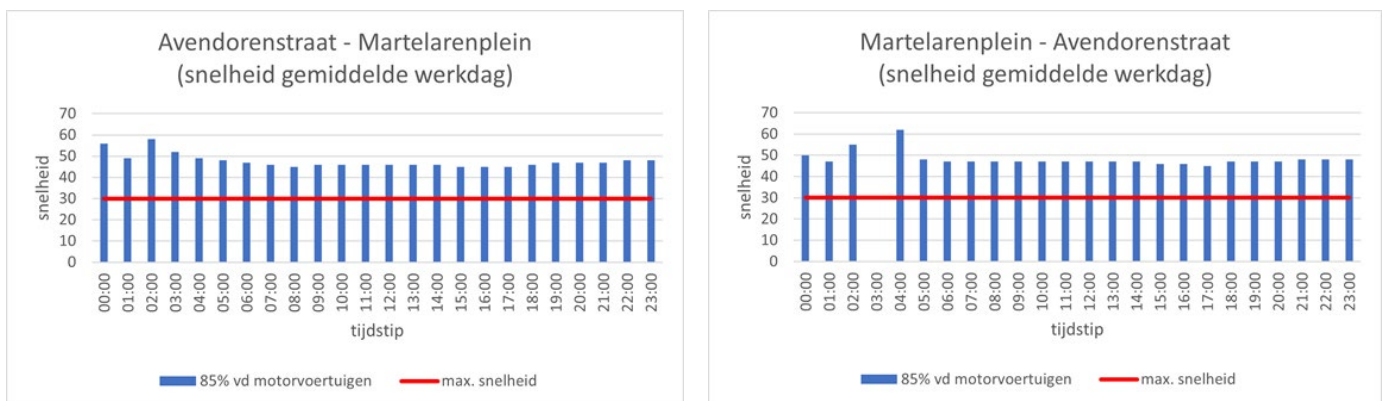
Figuur 15: Verkeersstromen Sint-Helenastraat (bron: eigen kruispunttellingen)

Met intensiteiten tussen de 800-900 motorvoertuigen verwerkt de Goossensvest bijna net zoveel motorvoertuigen als de Vesten. Dit terwijl de Goossensvest in een andere wegcategory is ingedeeld en er een lagere maximumsnelheid geldt.

Naam	Mvt spitsuur	Wegencategorie	Snelheid
Vesten	850 – 1250 mvt	Secundaire weg III - S3	50 km/u
Goossensvest	800 – 900 mvt	Lokale weg II - L2	30 km/u

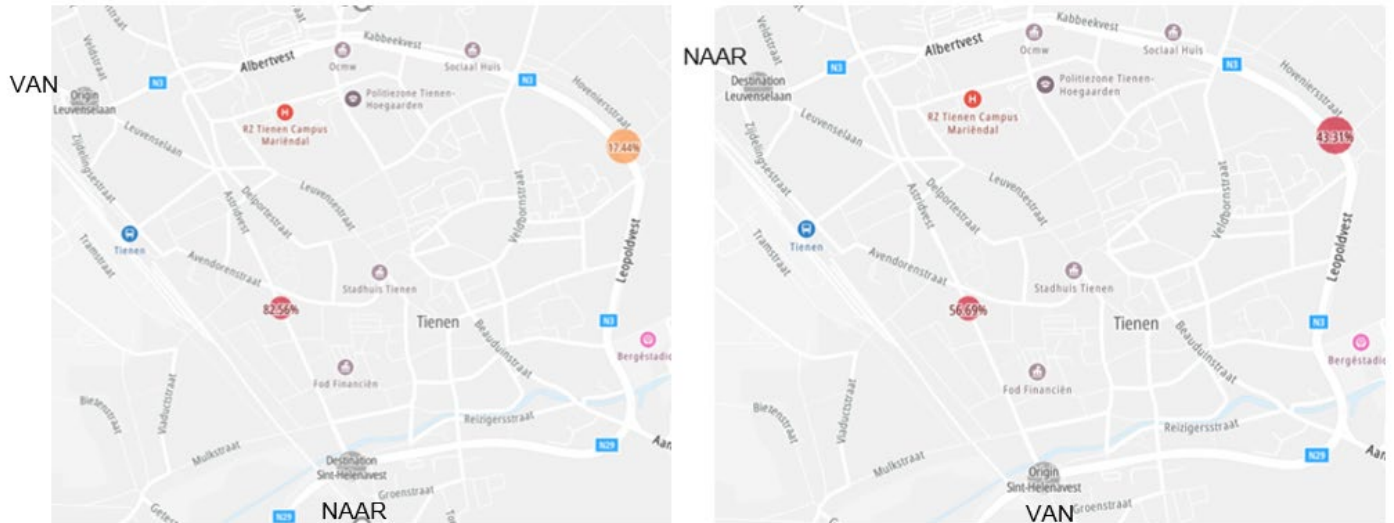
Figuur 16: Vergelijking intensiteiten (mvt) Goossensvest en Vesten

Op basis van de data uit de doorsnedetellingen (ter hoogte van Goossensvest 110) blijkt dat deze maximumsnelheid op geen enkel moment (zelfs niet tijdens schoolspitsen) gerespecteerd wordt. De onderstaande staafdiagrammen tonen dat doorheen de dag de gemeten snelheid tussen de 45 en 50 km/u ligt. In de nacht ligt dit hoger en loopt op tussen 50 en 65 km/u. De verklaring is enerzijds het wegbeeld (vrijliggende fietspaden) en anderzijds sluipverkeer dat de Goossensvest als een “sneller” alternatief gebruikt voor de Vesten.



Figuur 17: Gemiddelde Snelheden Avendorenstraat (bron: eigen kruispunttellingen)

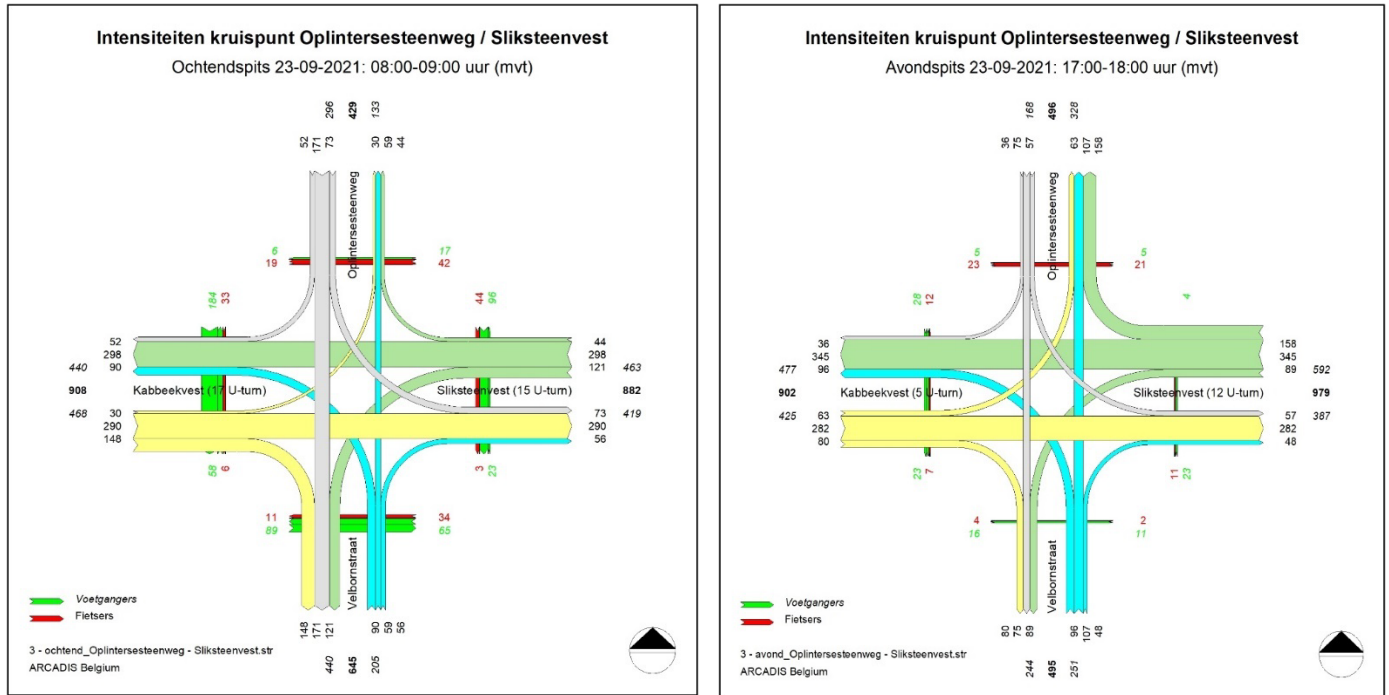
Dit sluipverkeer op de Goossensvest is ook duidelijk zichtbaar op basis van de TomTom-data. Onderstaande figuur geeft aan dat van het verkeer vanuit de Leuvenselaan richting Sint-Helenavest er 83% gebruik maakt van de Goossensvest en maar 17% via de Vesten. In de omgekeerde richting is er nog steeds 57% dat de Goossensvest gebruikt.



Figuur 18: Beeld sluiproute Goossensvest (bron: TomTom Move)

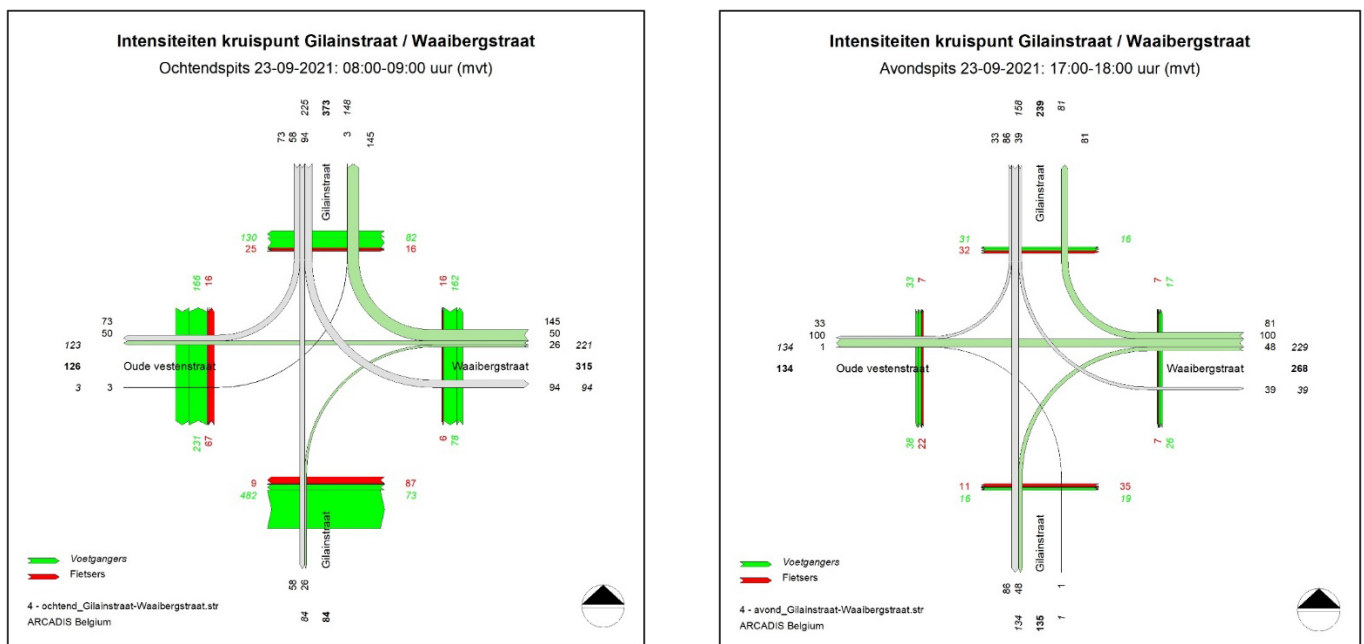
4.5 Scholencluster

Uit de verkeerstellingen ter hoogte van de Oplintersepoort blijkt dat de ochtendspits stadsinwaarts sterk gerelateerd is aan schoolgaande verkeersstromen (zowel gemotoriseerde als fietsstromen). Verder valt er in de avondspits op dat er een sterke rechtsafslagbeweging is richting Oplintersesteenweg. De verklaring hiervoor kan gezocht worden in sluisverkeer richting Diestsesteenweg die de Kabbeeksepoort zo vermijden.



Figuur 19: Verkeersstromen Oplintersepoort (bron: eigen kruispunttellingen)

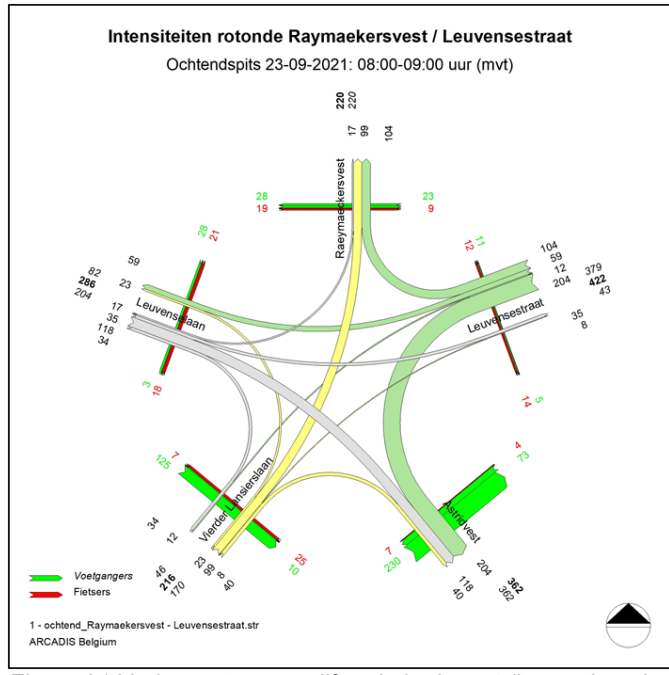
Verder werd er ook een kruispunttelling uitgevoerd ter hoogte van de Gilainstraat met de Waaibergstraat.



Figuur 20: Verkeersstromen Waaibergstraat x Gilainstraat (bron: eigen kruispunttellingen)

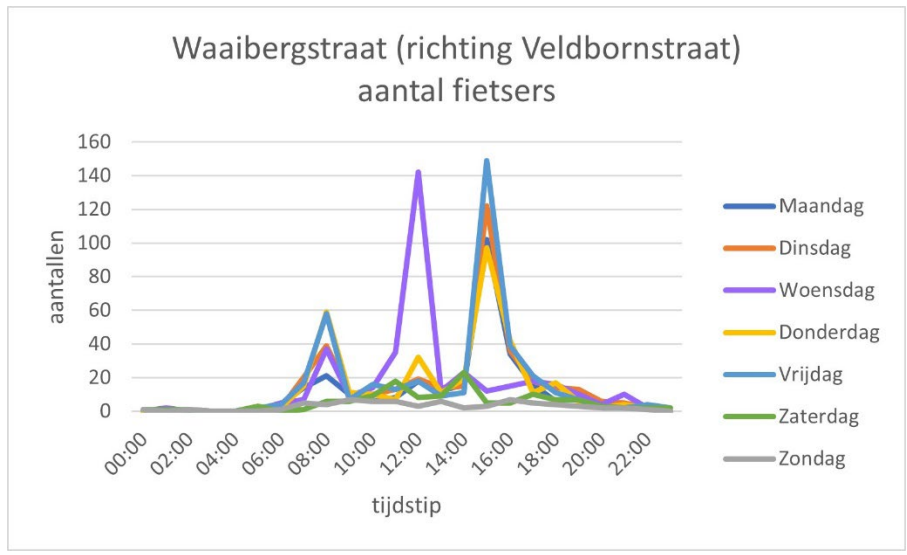
Opvallend is de grote stroom overstekende voetgangers aan de Gilainstraat in de ochtendspits, bijna 500. Het is aannemelijk dat de stromen voor het zachte verkeer net andersom gaan tijdens de uitloop van de scholen tussen 15:00-16:00 's middags.

Overigens kunnen de voetgangersstromen van en naar de scholencluster toe, worden waargenomen over het ganse centrumgebied. Zo werd in tijdens de kruispunttelling aan het vijfarmen kruispunt aan het einde van de Leuvense laan in de ochtendspits ook een belangrijke voetgangersstroom waargenomen (zie onderstaande figuur).



Figuur 21: Verkeersstromen vijfarmig kruispunt (bron: eigen kruispunttellingen)

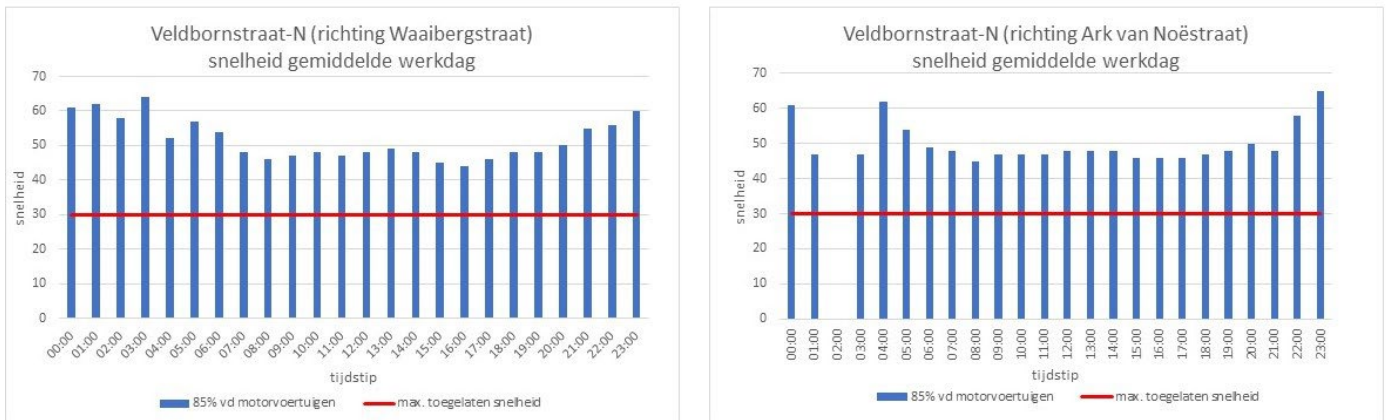
Dit schoolgaand fietsverkeer komt ook duidelijk naar voren bij doorsnedetellingen van de Waaibergstraat tussen de Strijdersstraat en de Veldbornstraat. Hier zien we op woensdagmiddag een piek van fietsers.



Figuur 22: Fietsstromen Waaibergstraat (bron: eigen kruispunttellingen)

De resultaten van de verkeersonderzoeken wijzen op de impact van het schoolverkeer op andere modi en de belangrijke rol die is weggelegd voor scholieren.

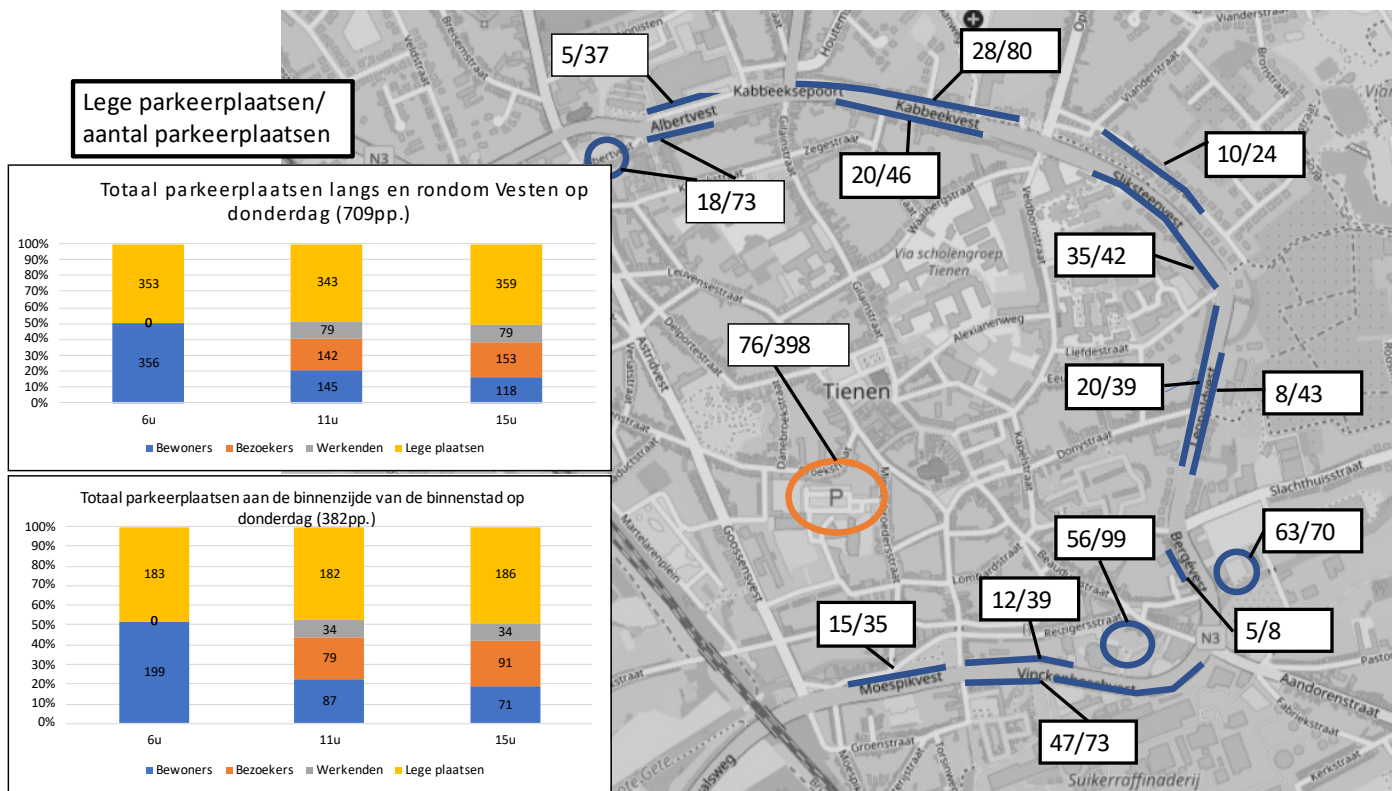
Echter, uit de doorsnedemetingen blijkt dat de gemeten snelheid in het scholencluster op elk moment van de dag hoger ligt dan de toegelaten snelheid van 30 km/u.



Figuur 23: Gemiddelde snelheden schoolomgeving (bron: Lustellingen)

4.6 Vestenparking

Uit de grote bevraging bleek men over het algemeen positief te zijn over het huidige parkeeraanbod van de binnenstad. Langs de Vesten is er nog een belangrijk potentieel aan vrije parkeerplaatsen. Hieronder verstaan we alle langsparkerplaatsen van de ventwegen en de grotere parkings in de directe nabijheid². In eerste instantie wensen we de vrije plaatsen (121 plaatsen) langs de binnenzijde beter te benutten voor specifieke doelgroepen (kiss-and-ridezones, werknemersparkeren, ...).³

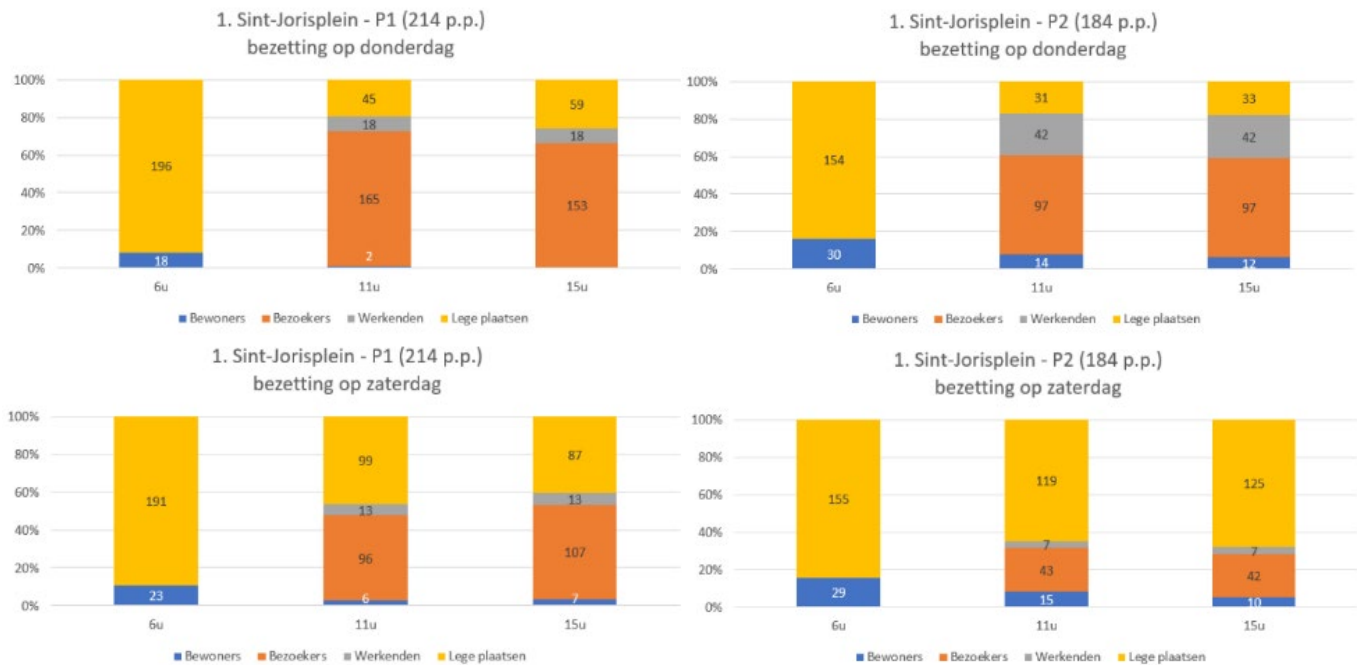


Figuur 24: resultaten parkeeronderzoek Vesten (beschikbare parkeerplaatsen)

² Dit zijn de parking Albertvest, Hoveniersstraat, parking KVK voetbal en de zwembadparking.

³ Alle langsparkerstroken en de parking Albertvest en de zwembadparking

Het parkeergebruik langs de Vesten kunnen we vergelijken met de parkeerbezetting van het Sint-Jorisplein. Waar er langs de Vesten op donderdag nog een vrije capaciteit is van 50%, is dat op het Sint-Jorisplein minder dan 20%.



Figuur 25: Parkeren Sint-Jorisplein (bron: Parkeeronderzoek)

4.7 Conclusie verkeersonderzoek

Uit het verkeersonderzoek kunnen we de volgende conclusies trekken:

- Het verkeersonderzoek geeft een zeer alomvattend beeld van het huidige verkeersfunctioneren in en rond het stadscentrum
- Er zijn zeer hoge fietsintensiteiten in de ochtendspits waargenomen, vooral in en naar de schoolomgevingen.
- De snelheidslimiet van 30 km/u wordt vaak (sterk) overschreden in het centrum.
- De Goossensvest-Astridvest wordt als doorgaande route gebruikt.
- De poorten hebben een dubbele functie: enerzijds toegang van en naar het centrum, anderzijds ontsluiting van en naar omliggende gebieden.
- De Vesten als drager voor autoverkeer kent doorstromingsproblemen thv Kabbeeksepoort (avondspits het sterkst) en Sint-Truidensepoort. Verkeer dat de Kabbeeksepoort willen vermijden, maken gebruik van de Oplintersepoort.
- De beschikbare restcapaciteit op de parkings langs de Vesten hebben potentieel als randparking voor specifieke doelgroepen

5 Resultaten Participatietraject

Een belangrijk onderdeel van het bereikbaarheidsplan was het publieke luik. Het doel van het participatietraject was om zoveel mogelijk mensen te bereiken. Daarom liep er van 13 oktober tot 17 november 2021 een publieke bevraging. In de bevraging kon men de mening kwijt over hoe we kunnen bijdragen tot de veiligheid, leefbaarheid en vlotte bereikbaarheid van het stadscentrum. Ten tweede werden er ook gesprekken gehouden met een panel met burgers, verenigingen en middenveldorganisaties. Ten slotte werden er twee focussessies gevoerd met de scholen en de handelaars van de binnenstad.

In totaal vulden 1925 deelnemers aan de online bevraging in. Het participatietraject reikt verder en betreft iedereen die zich regelmatig te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en gemotoriseerd vervoer verplaatst van, naar of in het stadscentrum. Van de bevroegden waren er 1400 inwoners van Tienen, waarvan er 600 mensen in het centrum wonen. Van zij die niet in het centrum wonen werkten meer dan 400 individuen in het centrum. Onder de deelnemers waren ook 105 ondernemers/handelaars met een zaak in het centrum.

De helft van de participanten is tussen de 31 en 49 jaar oud en spreekt vaak ook als ouder. 175 deelnemers zijn kinderen die zelf naar school gaan in het centrum. Meer dan 500 deelnemers hebben kinderen die in het centrum naar school gaan. Dankzij de actieve medewerking van de scholen hebben 200 kinderen en jongeren deelgenomen.

De kaarten waarop de deelnemers zelf knelpunten of opmerkingen mochten plaatsen, vormden een belangrijk deel van de bevraging. Opmerkelijk waren de hoge concentraties aan punten en vele reacties. In totaal werden 2.205 punten geplaatst.



Figuur 26: 314 onveilige punten voor voetgangers



Figuur 27: 335 onveilige punten voor fietsers.



Figuur 28: 149 aandachtspunten voor doorgaand verkeer

De resultaten van de bevraging werden op een website (<https://bereikbaar.tienen.be/nl>) ter beschikking gesteld. Op de website waren er interactieve kaarten en een downloadbare presentatie aanwezig. Hier volgt een summier synthese van de bevindingen.

Er kwam heel veel reactie: 96.000 antwoorden op keuzevragen, zowat 8000 tekstantwoorden en 2200 punten op een van de themakaarten.

- Voetgangers vragen aandacht voor de kwaliteit van de voetpaden en de veiligheid.
 - De vernieuwde Vesten en de nieuwe Grote Markt zijn mooie voorbeelden, maar op andere plaatsen is het te smal, niet proper, oneffen en er wordt te veel wildgeparkeerd op het voetpad.
 - De zone 30 is goed voor de veiligheid, maar men vraagt meer handhaving. Tijdens de spits is het te druk in de smalle straten en op de grote kruispunten, en daardoor onveilig.
 - Voetgangers vragen ook meer groen en aandacht voor kinderen en jongeren.
- Fietsers vragen ook meer veiligheid en meer kwalitatieve fietsroutes naar en door het centrum
 - Fietsen stijgt in populariteit, meer dan de helft van de respondenten fietste meer de laatste jaren, 27% van hen veel meer. School en werk zijn de belangrijkste bestemmingen per fiets.
 - Men is wel tevreden over de nieuwe fietspaden langs de Vesten, maar elders moet het beter. De onveilige punten concentreren zich in het centrum vooral langs de belangrijke assen naar de scholen en op kruispunten in het centrum en aan de Vesten.
 - In veel straten is er veel conflict tussen auto's en voetgangers omdat het te smal is om in 2 richtingen te rijden, en dit wordt natuurlijk erger tijdens de spits.
 - Men vraagt meer fietsstallingen, plaats voor de fiets in de smalle straten en duidelijke bewegwijzering doorheen het centrum.
- Het openbaar vervoer wordt weinig gebruikt. Om auto's in het centrum te verminderen kan men
 - betere verbindingen naar het centrum voorzien;
 - tussen trein en bus een betere afstemming organiseren;
 - een betere fietsparking aan het station aanleggen, zodat men de overstap tussen trein met fiets beter kan combineren.
- Voor gemotoriseerd vervoer liggen de aandachtspunten bij vlotheid, veiligheid en parkeren:
 - Betere doorstroming, vooral aan kruispunten op de Vesten. De lichten blijven niet lang genoeg op groen.
 - Problemen met veiligheid voor de zwakke weggebruikers op diezelfde kruispunten en ook door te weinig plaats in de smalle straten in het centrum.
 - Betere bewegwijzering naar de parkings in het centrum
 - 40% van de respondenten parkeert de wagen in de openbare ruimte, er is vooral vraag voor voldoende parking voor winkelen en zeker voor kortparkeren bij de winkels
 - Meer dan 80% is bereid om 5 minuten te stappen van parkeerplaats naar de winkel, bijvoorbeeld een randparking, mits men kan kortparkeren bij de winkel als het nodig is.

In maart 2022 organiseerden we een tweede workshop met een panel van verenigingen en belangrijke spelers van de stad en een 10-tal burgers, waarin we het voorstel voor het bereikbaarheidsscenario toelichten en bespreken.

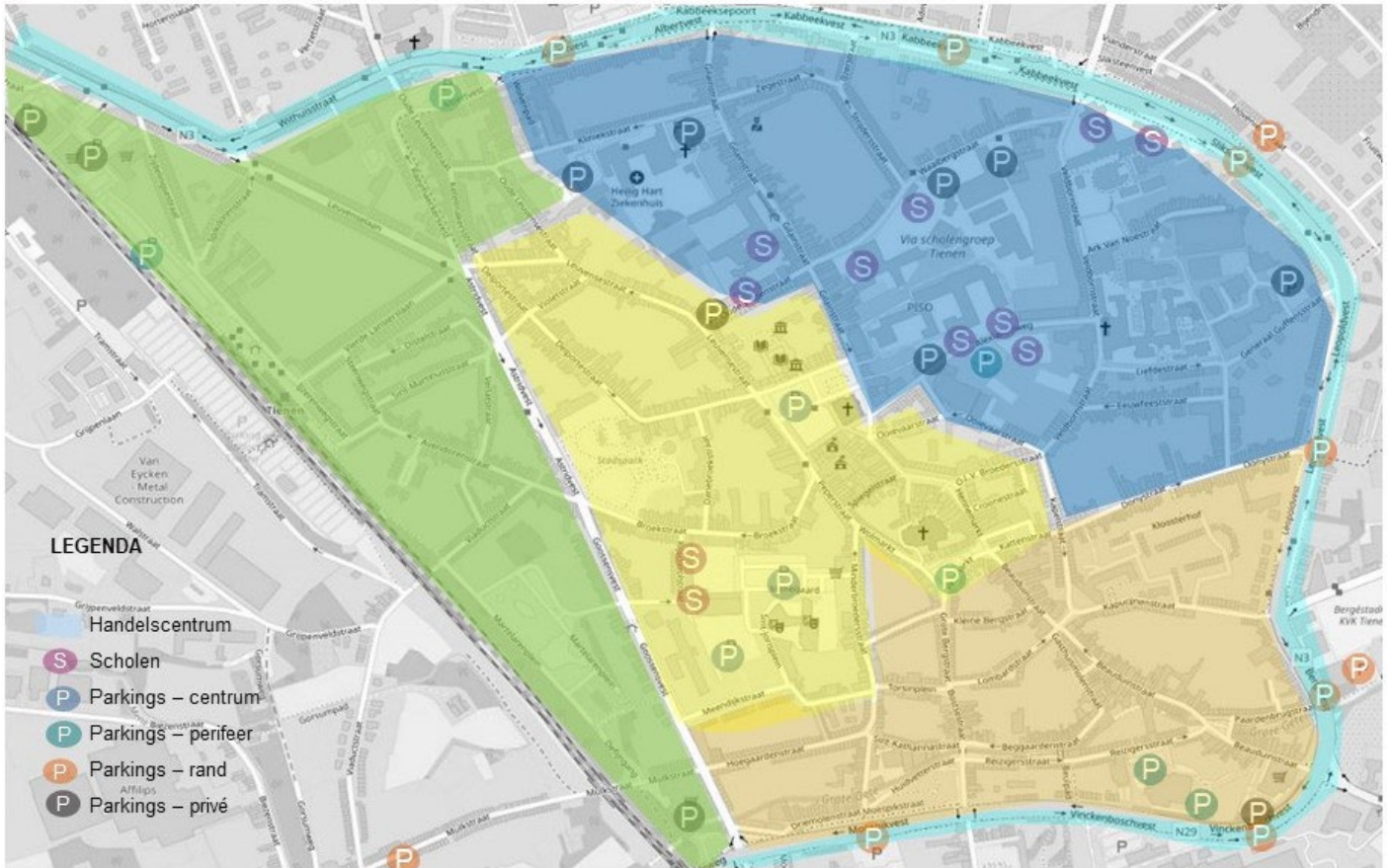
In april en mei vonden de focussessies met de scholen en handelaars plaats. Hierin werd er specifiek gefocust op de specifieke bouwstenen van deze doelgroepen.

In januari 2023 werd tijdens een laatste klankbordgroep het finale bereikbaarheidsplan toegelicht. De leden van de klankbordgroep hadden de mogelijkheid om nog enkele laatste suggesties aan te duiden ter verrijking van het plan.

6 Vijf focusgebieden

Uit het verkeersonderzoek en participatietraject, bleek een veelheid aan werkpunten binnen het projectgebied.

Om hiermee binnen het bereikbaarheidsplan verder aan de slag te kunnen, wordt het stadscentrum hier opgedeeld in vijf focusgebieden. Voor de samenstelling werd enerzijds teruggegrepen naar de gebieden van het Actieplan Stadsversterking Tienen en anderzijds naar de conclusies uit verkeersonderzoeken en het participatietraject. De focusgebieden zijn gebieden waarbinnen er samenhang is op het gebied van het verkeersnetwerk en de aanwezige voorzieningen. De focusgebieden zijn: de Vesten, de Stationsbuurt, de scholencluster, het handelscentrum en de Benedenstad.



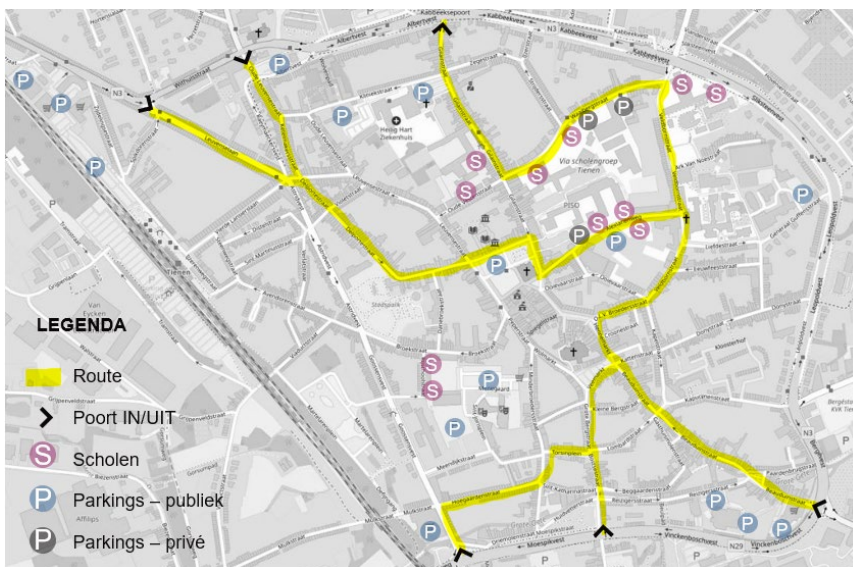
Figuur 29: Focusgebieden centrum

6.1 Vesten

De huidige Vesten volgen de voormalige stadswallen en vormen zo de rand van het stadscentrum. De weg geeft de specifieke vorm aan de binnenstad en draagt bij aan de structuur van het stratenpatroon. De aansluitende kruispunten van de Vesten kunnen als toegangspoorten tot de stad gezien worden. Dit zijn Sint-Helenavest, Bostsepoort, Sint Truidensepoort, Oplintersepoort, Kabbeeksepoort, Aarschotsepoort en de Leuvensepoort.

Uit de verkeerskundige analyse was het reeds duidelijk dat de Vesten tijdens de spits te maken hebben met doorstromingsproblemen. Deze zijn te wijten aan volgende redenen:

- Het doorgaand verkeer tussen het noorden en de E40 rijden deels via de Vesten.
- Elk van de toegangspoorten op de Vesten, met uitzondering van de Leuvensepoort, is verkeerslichtengeregeld. Ook het tussenliggende kruispunt van de Kapucijnenstraat wordt geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt voor een snelle opeenvolging van kruispunten met verkeerslichten. Op een afstand van 3,2 kilometer zijn er zo 7 verkeerslichtengeregelde kruispunten aanwezig op de Vesten. De verplaatsing over de Vesten wordt hierdoor vaak meermaals onderbroken.
- Via elke toegangspoort kunnen wagens zowel in als uit het stadscentrum rijden. Hierdoor is de Vesten weinig gestructureerd en zijn de wachtrijen langer.
- Uit een analyse van de huidige interne circulatie en uit het verkeersonderzoek blijkt dat de poorten sterk met elkaar verbonden zijn. Bijvoorbeeld figuur 30 geeft een overzicht van de routes vanuit alle poorten naar de Kabbeeksepoort. Hieruit blijkt dat al deze uitgaande routes passeren vlak aan de Oplintersepoort om zo via de Waaibergstraat naar de Gilainstraat te gaan.
- Voor de route van en naar de zuidelijke poort (Sint-Helenavest) met de noordelijke poorten (Leuvensepoort, de Aarschotsepoort en de Kabbeeksepoort) wordt de Goossensvest als sluiproute gebruikt. Andere sluiproutes zijn subtieler en vaak verbonden aan spitsmomenten.
- Tijdens de ochtendspits (schoolgaand verkeer) zijn er opvallend veel overstekende fietsers en voetgangers over de Vesten. Voornamelijk aan de noordelijke poorten steken zij over. Het is logisch dat deze weggebruikers een veilige overstek krijgen.



Figuur 30: Voorbeeld analyse verbondenheid Kabbeeksepoort

We kunnen concluderen dat het structureren van de Vesten interessant is om de binnenstad helder in te delen en leesbaar te maken met voldoende en leesbare aanrijroutes. Het ondersteunt de verbetering van de doorstroming. Daardoor worden sluiproutes minder aantrekkelijk.

Bij de heraanleg van de Vesten werden op verscheidene plaatsen ventwegen voorzien. Zo kunnen bewoners en hun bezoekers hun woning op een veilige manier bereiken zonder de doorstroming op de Vesten te hinderen. Uit het parkeeronderzoek bleek dat deze parkeerplaatsen vaak onderbenut zijn. Net als in de binnenstad zijn zij onderhevig aan verscheidene parkeerregimes.

6.2 Stationsbuurt

De stationsbuurt van Tienen is eveneens een toegangspoort van de stad. Reizigers met de trein of bus komen aan en zoeken vanaf hier hun weg naar het stedelijk weefsel. Niet alleen het stationsplein, maar ook de routes van en naar de andere delen van het centrum moeten veilig zijn voor de bezoeker. Voor de dagelijkse bezoeker, bijvoorbeeld werknemers en leerlingen, maar ook de shopper of de bezoeker moet het duidelijk zijn waar ze heen gaan. Bijkomend mag het een aangename route met enige beleving zijn.

Aan het station, het stationsplein en de omgeving zijn en worden werken uitgevoerd om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. De heraanleg van de Vierde Lansierslaan en de toekomstige werken aan het voormalige Postgebouw zijn hier een voorbeeld van.



Figuur 31: Focus onveilige punten centrum

Uit zowel de bevraging van de bevolking als het verkeersonderzoek, blijkt het Vijfarmig kruispunt op het einde van de Leuvenselaan een pijnpunt te zijn. De klachten zijn voornamelijk gebaseerd op verkeersonveiligheid, de onoverzichtelijkheid en de drukte op het kruispunt. Zoals de naam aangeeft, bestaat de knoop uit vijf takken: De Leuvenselaan (toegangspoort), Raeymaekersvest, Leuvensestraat, Astridvest (verlengde van de Goossensvest) en de Vierde Lansierslaan. De verbondenheid met de Leuvensepoort en de Aarschotsepoort zorgt ervoor dat heel wat wagens en fietsers dit kruispunt gebruiken als toegang tot de stad. Het kruispunt is logischerwijs cruciaal voor de trage verbinding van het station met de Leuvensestraat. Het verkeersonderzoek bevestigt dit ook door de drukke voetgangersoversteek over de Astridvest. Een vereenvoudiging van het kruispunt is hier aan de orde.

6.3 Scholencluster

Tienen is een echte scholierenstad. Het noordoostelijke stadsdeel bestaat in hele grote mate uit verschillende primaire en secundaire scholen. Daarnaast zijn er enkele zorginstellingen aanwezig. Dat er zoveel scholen zijn, zorgt tijdens de openings- en sluitingsuren van de scholen voor een wirwar van bewegingen. Leerlingen komen te voet, met de fiets, de bus of zijn de passagier van hun ouder. Maar ook het onderwijzend personeel zorgt voor een komen en gaan. De schoolomgeving dient in de toekomst bereikbaar te blijven voor alle modi. Tot de scholencluster worden de scholen van de Gilainstraat, de Oude Vestenstraat, de Waaibergstraat, de Alexianenweg, de Veldbornstraat en Sliksteenvest gerekend.

In het mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat een trage doorwaadbaarheid van dit gebied van belang is. De lange en brede straten met grote gebouwen zorgen ervoor dat de voetganger redelijk wat afstand dient te overbruggen (Waaibergstraat, Veldbornstraat en Alexianenweg). Het huidige woon en schoolproject van de Alexianenweg wordt voorzien van een trage verbindingen met de Ooievaarstraat. In dit project wordt eveneens een ondergrondse openbare parking voorzien. In combinatie met de parkeerplaatsen op de Grote Markt wordt zij verder beschouwd als centrumparking. Het aanbrengen van trage verbindingen biedt de mogelijkheid om andere locaties te zoeken waar leerlingen eerst verzameld kunnen worden.

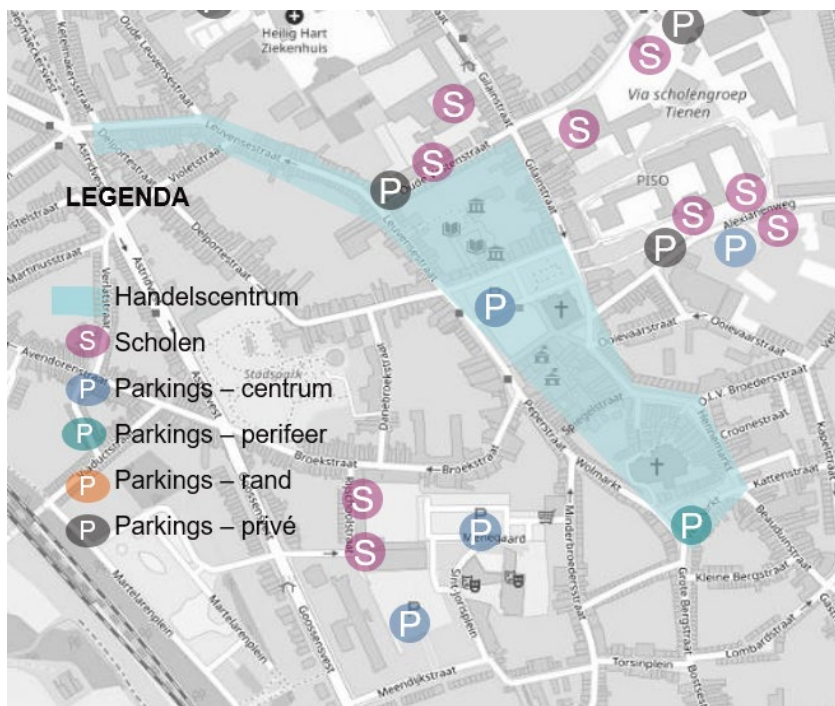
Zoals aangegeven zijn de straten van de scholencluster bij de langste en breedste van het stadscentrum. Het bestaande wegprofiel is zeer autogericht. In beide richtingen is er een brede rijbaan aanwezig en worden er aan

weerszijden parkeerplaatsen voorzien. Fietzers en voetgangers krijgen zo de kleine restruimte toebedeeld. Een herindeling van het wegbeeld dient zich dus aan.

In tegenstelling tot in andere straten in het stadcentrum rijden er bussen door de schoolcluster. De leerlingen zijn één van de grootste gebruikersgroepen van het openbaar vervoer (OV) voor de stad. Het is daarom van belang dat de scholen ook in de toekomst bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

6.4 Handelscentrum

Het handelscentrum van Tienen is centraal gelegen en bevat delen van de Bovenstad (omgeving ziekenhuis) en het historisch centrum. Structureel kunnen er drie delen aangeduid worden: de Leuvensestraat, de Grote Markt en de omgeving van de Veemarkt (bv. Nieuwstraat, Hennemarkt en Veemarkt). Buiten deze straten is er vanzelfsprekend nog handel terug te vinden. Deze zijn wel onderhevig aan wijzigen in de andere focusgebieden.



Figuur 32: Situering Handelscentrum

De Leuvensestraat in Tienen heeft het uitzicht van een winkelwandelstraat. Deze straat maakt onderdeel uit van de circulatie van gemotoriseerd verkeer. De combinatie zorgt voor de passage van wagens in een winkelstraat.

De Grote Markt werd in 2021 vernieuwd. Het plein is zo ingericht als een plaats waar men elkaar kan ontmoeten en waar er beleving aanwezig is. Zo is de historische duidelijke link tussen de Leuvensestraat en de Nieuwstraat in ere hersteld. Op het plein is er parking voor wagen en fiets voorzien. Een duidelijke ontsluiting van en naar deze parking is aangewezen.

Het gebied heeft voornamelijk tijdens de spitsmomenten hogere intensiteiten door ouders die hun kind afzetten in de scholencluster. Dit zorgt voor druk in zowel het handelscentrum als de woonstraten van de Benedenstad.

De wekelijkse markt van Tienen gaat door op dinsdag en neemt het gebied van de Grote Markt, Nieuwstraat, Hennemarkt, Wolmarkt, Minderbroedersstraat en Veemarkt in. Op de marktdag bedienen marktbusjes de halte op de oostelijke zijde van de Grote Markt.

In de huidige situatie is het openbaar vervoersnetwerk van de stad beperkt tot de stationsbuurt en de scholencluster. In het verleden reed ook de lijnbussen 380 en 381 tot op de Grote Markt. De bussen stopten aan de westelijke zijde van het plein. Na de heraanleg van het plein is dit niet langer mogelijk. De halte van de Grote Markt telde op normale dagen gemiddeld 800 reizigers, en op hoogdagen zelfs 1200 reizigers. De terugkeer van de bus naar de markt is dus meer dan het onderzoeken waard.

6.5 Benedenstad

In het actieplan uit 2016 wordt het zuidelijk gedeelte van de stad omschreven als de benedenstad. In het focusgebied zijn de profielen van de wegen smaller dan in de overige gebieden. Hierdoor is er in veel straten éénrichting. De Grote Bergstraat en de Beauduinstraat zijn de twee centrale straten die leiden tot aan de Veemarkt. Alhoewel de capaciteit beperkt is, is de Veemarkt door zijn centrale ligging een belangrijke parking voor het cliënteel van de handel. De parking dient daarom optimaal bereikbaar te blijven. Ook de parking van het zwembad dient een duidelijke taak te krijgen op de momenten dat er weinig bezoekers zijn.

Dit gedeelte van de stad is in de eerste plaats een woongebied van de stad. Een relatieve stijging van het gemotoriseerd verkeer is beperkt tot de opening en sluiting van de scholen. De Beauduinstraat en Grote Bergstraat worden door ouders gebruikt om de scholencluster te bereiken. Het kruispunt van de Hennenmarkt en Veemarkt wordt hierdoor druk in de ochtendspits. Om de stad te verlaten gebruiken bestuurders vaak de Kapelstraat en de Kapucijnenstraat. Uit het verkeersonderzoek blijkt het kruispunt van de Leopoldvest en de Kapucijnenstraat dan ook onder druk te staan.

In de omgeving van het Schipplein zal er een project gerealiseerd worden waarbij de Gete opengelegd wordt ter hoogte van de kruising tussen de Paardenbrugstraat en de Beauduinstraat. Het project zal de plaatselijke ruimtelijke en belevingskwaliteit verhogen. Dit heeft logischerwijs gevolgen voor de plaatselijke verkeersstromen.

6.6 Eerste conclusie o.b.v. de focusgebieden

Uit bovenstaande toelichting van de focusgebieden zijn al eerste algemene conclusies voor de bereikbaarheid van de Tiense binnenstad te trekken. De conclusies bieden een oplossingsrichting om de bereikbaarheid te kunnen verbeteren.

In de eerste plaats kan er ingegrepen worden aan de toegangen of poorten tot de Vesten. Ingrepen hier kunnen de doorstroming op de vesten structureren en deels verbeteren. Bovendien bieden aanpassingen aan de poorten mogelijkheden tot het verbeteren van de leesbaarheid en beeldvorming van de binnenstad zelf.

Binnen de Vesten kunnen de straten veiliger, overzichtelijker en duurzamer ingericht worden. Omwille van de sterke scholenconcentratie binnen de Vesten, is het opportuun om prioritair in te zetten op het verbeteren van de veiligheid in de schoolomgevingen. Conflicten verminderen kan door de mogelijke rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer te beperken. Dit kan ook door in te zetten op alternatieven. Zo werkt het bereikbaarheidsplan ook aan de verbetering van het openbaar vervoersnetwerk voor de binnenstad. Dit kan bezoekers van de stad Tienen stimuleren om minder met de wagen te komen. In het volgende hoofdstuk zullen de bouwstenen voor het verbeteren van de veiligheid, de kwaliteitsvolle inrichting en de bereikbaarheid van de binnenstad toegelicht worden.

7 Bouwstenen van de binnenstad

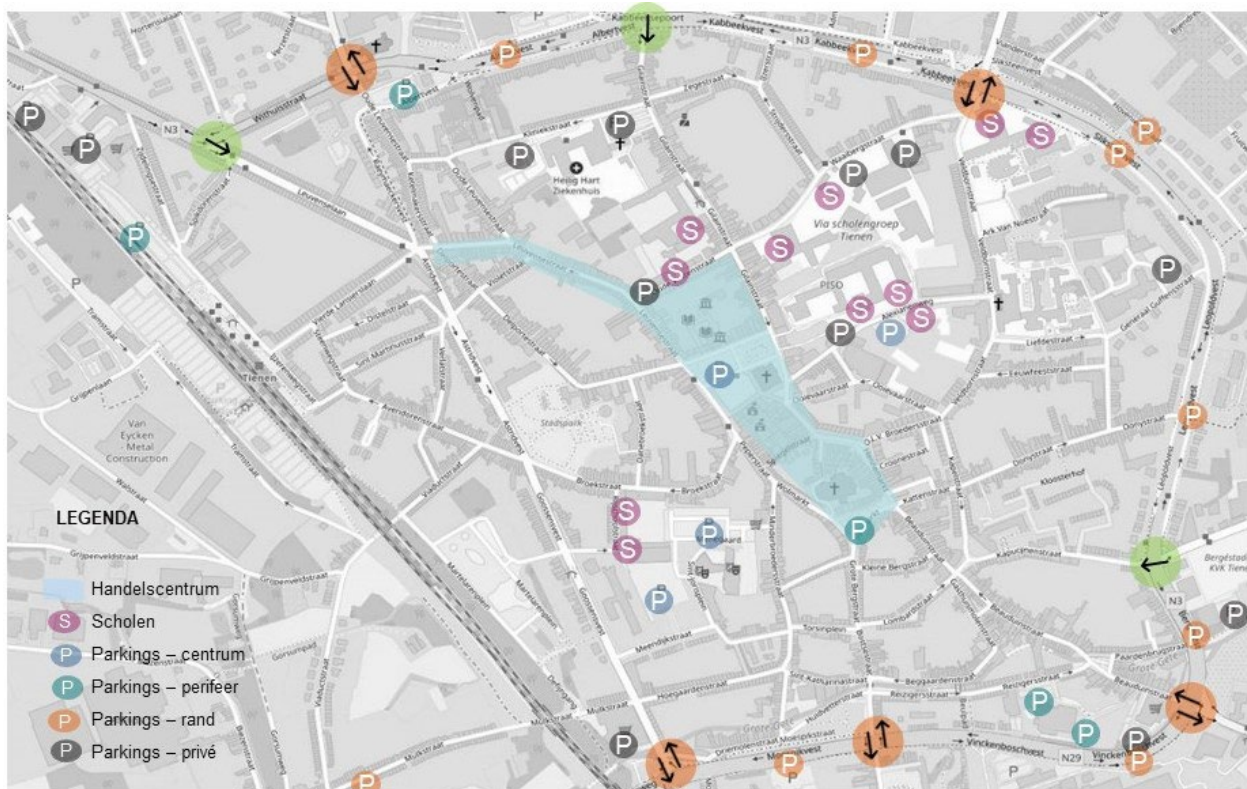
7.1 Vereenvoudigde poorten

Het is de wens om het centrum van Tienen beter leesbaar, veiliger en beleevingsvol te maken. Een vereenvoudigen van de toegangspoorten tussen de Vesten en het centrum wordt ingezet om deze wensen te bekomen. De vereenvoudigde poorten bieden een eenduidige en vlotte toegang tot het centrum. Aansluitend op deze poorten kunnen eenduidige routes naar parkings en scholen ontstaan. Aangezien de stroom van het gemotoriseerd verkeer zo overzichtelijker wordt, zal dit leiden tot minder conflicten. Het structureren van de toegangen tot het centrum kan op de kruispunten tijd in de verkeerslichtenregelingen vrijmaken. Dit kan deels helpen de doorstroming van de Vesten te verbeteren. Een verminderd aantal conflicten is eveneens voordelig voor fietsers en voetgangers. Daar waar het mogelijk is, kan er ruimte vrijkomen voor andere voorzieningen.

Hoe werd het principe toegepast? Per poort werd het belang afgewogen of het een ingaande dan wel uitgaande poort ten opzichte van het stadscentrum moet zijn. Elke poort werd zo in combinatie tot een naastgelegen poort bekeken. In de analyse werd er eveneens rekening gehouden met (mogelijk) nieuwe ontwikkelingen in en rondom het centrum (bv. de nieuwe ziekenhuissite). Het resultaat van deze analyse is:

- Poort in- en uitwaarts: Aarschotsepoort, Oplintersepoort, Sint-Truidensepoort, Bostsepoort en Sint-Helenavest
- Poort enkel inwaarts: Leuvensepoort, Kabbeeksepoort en Kapucijnenstraat

Onderstaande kaart geeft de verscheidene toegangen voor de poorten weer.



Figuur 33: Resultaat poorten

In het geval van de Sint-Truidensepoort is er door ingrepen rondom 't Schipplein een vereenvoudiging mogelijk. Dit wordt verderop in meer detail besproken.

Het gevolg van deze vereenvoudigde poorten is dat er in het centrum rijrichtingen moeten wijzigen om logische routes vanuit en naar de poorten te creëren. Op langere termijn zijn er optimalisaties mogelijk. Bij een positieve evaluatie van de ingrepen van de scholencluster is een vereenvoudiging van de Oplintersepoort mogelijk. De Oplintersepoort wordt op dat moment enkel een uitrijdende poort. De Veldbornstraat kan zo op termijn éénrichting worden.

7.2 Verzachten wegbeeld

7.2.1 Vesten

De Vesten zijn een gewestweg en de werking valt dus onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap voor Wegen en Verkeer. De stad Tienen wil de betere doorstroming op deze ringweg ondersteunen. Dit kan door middel van de poorten.

Een vereenvoudiging van de poorten kan een vlottere doorstroming op de Vesten opleveren. De lichtenregelingen van elk kruispunten is momenteel ingesteld op zowel het doorgaande verkeer als het ingaande én uitgaande verkeer van het centrum. De vereenvoudigde poorten zorgen ervoor dat bestuurders weten waar zij de stad in en waar uit kunnen rijden. Het reduceren van het aantal bewegingen op de kruispunten bespaart tijd in de lichtenregeling. Deze tijd kan ingezet worden op een verbeterde doorstroming van de Vesten. De optimalisatie van de doorstroming op de Vesten moet gezien worden als een bijkomend gevolg van het bereikbaarheidsplan en niet het uiteindelijke doel.

Voor de noordelijke poorten van de Vesten is een goede oversteekbaarheid van de actieve weggebruiker van belang. Er zijn heel wat voetgangers en fietsers die hier oversteken naar de scholencluster.

7.2.2 Scholencluster

In de scholencluster wordt er gewerkt aan een overzichtelijke en verkeersveilige schoolomgeving. De drukte tijdens de schoolspitsen zorgt voor heel wat chaos en ergernissen. Een overzichtelijke schoolomgeving wordt bereikt door het éénrichting maken voor gemotoriseerd verkeer in de Gilainstraat, Waaibergstraat en de Alexianenweg.

In de Gilainstraat zorgt de éénrichting ervoor dat er een breed voetpad aanwezig is. Voornamelijk ter hoogte van het Atheneum verhoogt dit de verkeersveiligheid. Dit kan gebeuren zonder de functie van de Gilainstraat als toegangsweg tot de Scholencluster en het handelscentrum.



Op de Waaibergstraat wordt de vrijgekomen ruimte van het vrijgemaakte rijvak ingezet voor de fietser en voetganger. Het wegbeeld in de schoolpoort wordt op deze manier verzacht. De voetpaden kunnen breder aangelegd worden. Dit biedt meer wandelcomfort. De fietsers die met de richting van het gemotoriseerd verkeer meerijden krijgen voorrang over de gehele breedte van de rijweg. De fietser in de tegenrichting krijgt een duidelijk en voldoende brede fietsstrook. Deze aanpak van de scholencluster is maar mogelijk door het verminderen van het aantal bussen die door de Waaibergstraat en Gilainstraat rijden. Het openbaar vervoer via de scholen wordt verderop in het plan toegelicht. De halte van de Waaibergstraat wordt toegankelijk en veilig heraangelegd. Parkeerplaatsen worden op de Waaibergstraat uitsluitend aanliggend.



Figuur 34: Toekomstbeelden Waaibergstraat

De Alexianenweg is zowel een schoolomgeving als onderdeel van de bouwsteen “versterkte parkeerroutes”. Daar de veiligheid van de schoolgaande jeugd op de fiets en te voet voor gaat op de parkerende wagen wordt hier hetzelfde wegbeeld van de Waaibergstraat gebruikt.



Figuur 35: Toekomstbeeld Alexianenweg

Wagens zullen de routing volgen. Ouders zullen zoveel mogelijk aangemoedigd worden om hun kinderen aan kiss-and-ridezones af te zetten.

- een herinrichting naar Veldbornstraat in enkelrichting eenvoudig kan verlopen. De terugkerende route verloopt via de Liefdestraat en Generaal Guffensstraat.
- Ventweg van de Kabbeekvest: Aan het uiteinde van de ventweg van de Kabbeekvest wordt een kiss-and-ridezone ingericht. Leerlingen kunnen via de Oplintersepoort of de Ijzerstraat, afhankelijk van de ligging van de zone, naar de scholen lopen. Deze zone wordt voornamelijk voor de scholen van de Waaibergstraat ingericht.

Zoals eerder aangegeven is er op langere termijn een optimalisatie mogelijk. Indien er een positieve evaluatie is van de schoolomgeving, kan de Oplintersepoort enkel uitrijdend naar de Vesten worden. Op dat moment kan het autoverkeer (deels) éénrichting over de Veldbornstraat rijden.



Figuur 36: Toekomstbeeld Veldbornstraat

- K&R Veldbornstraat: Voor de **stad**inwaartse beweging van de Veldbornstraat wordt een zone ingericht. Hierdoor worden de kinderen aan de zijde van de scholen afgezet. De materialisatie kan zo gebeuren zodat Voor de Oude Vestenstraat wordt onderzocht of het inrichtingen van een schoolstraat (tijdelijk afsluiten tijdens een venstertijd) mogelijk is. In de ruimere omgeving kan naar alternatieve trage verbinding gezocht worden. Zo is er na de realisatie van het Hof van Kabbeek de mogelijkheid om aan de achterzijde van **de** school een toegang te **voorzien** via 't Convent. Een ander alternatief is de parking van het ziekenhuis op de Leuvensestraat. .

Voor de overige centrumstraten is het wenselijk dat er gewerkt wordt naar het aanpassen naar een zone 30. Zo worden er enkel zebrapaden aangebracht op de Goossensvest en in de schoolomgevingen. Op de centrumstraten dient onderzocht te worden waar optimalisaties voor de voetgangersinfrastructuur mogelijk zijn.

7.2.3 Benedenstad

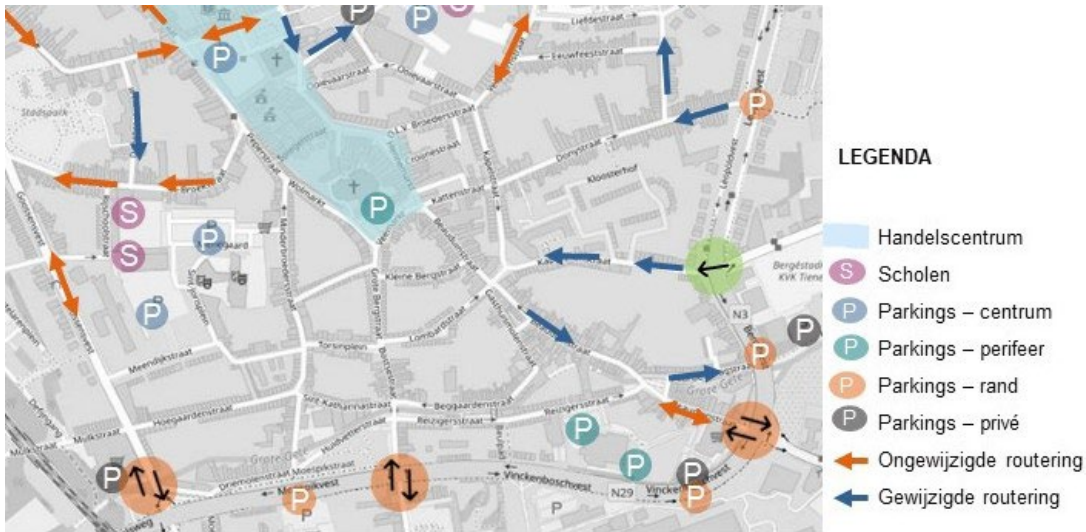
Uit de analyse duidelijk dat de Sint-Truidensepoort, in verhouding tot de Bostsepoort, relatief weinig inrijdend verkeer faciliteerde. Uit de tellingen bleek dat automobilisten de Sint-Truidensepoort links laten liggen voor een alternatieve centrumtoegang. Hieruit kan men vaststellen dat voornamelijk buurtbewoners de poort gebruiken.



Figuur 37: inspiratiebeeld 't Schip (bron: inrichtingsdossier)

Een opsplitsing langs beide oevers van de Gete bestaat dus tot de mogelijkheid en heeft slechts een kleine impact. Aan de noordelijke zijde wordt de Beauduinstraat geleid langs de Paardenbrugstraat. Op de zuidelijke oever blijft de Beauduinstraat en dus ook de Sint-Truidensepoort tweerichting ten voordele van de supermarkt en de toegang tot de site van het voormalig zwembad. De inrichting van 't Schipplein is gericht op ontharding. De Gete wordt ook meer geïntegreerd in de omgeving. Er wordt gewerkt met **steigers** en trappenpartijen. Bovendien wordt de rijweg heraangelegd in twee sporen.

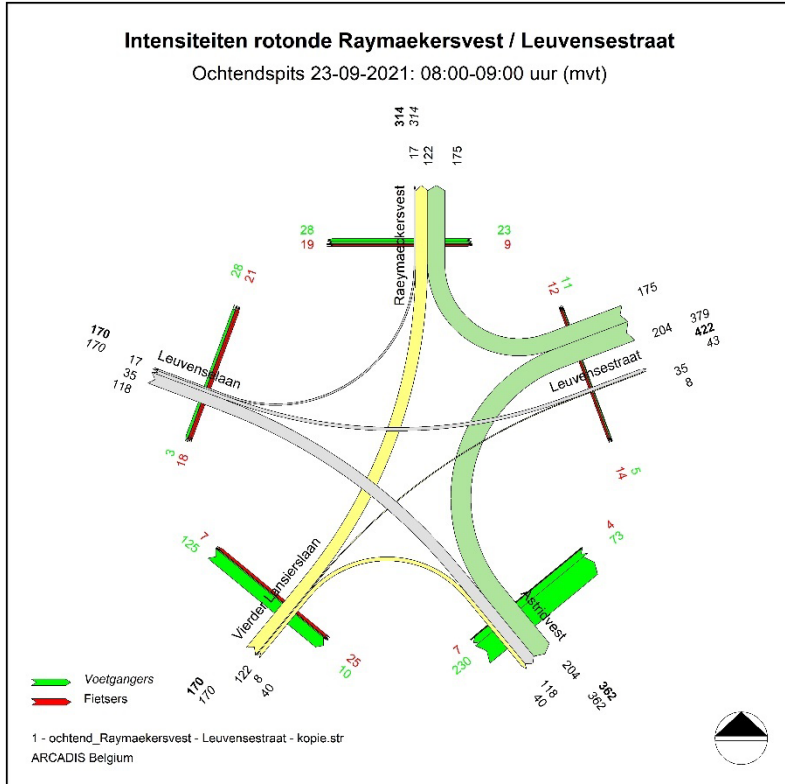
De logische vraag is hoe de rest van de Benedenstad wordt bereikt door gemotoriseerd verkeer. De Bostsepoort blijft in twee richting behouden. De aansluitende Grote Bergstraat blijft een toegangsrouten voor dit deel van de Benedenstad en biedt de mogelijkheid om de parking van de Veemarkt en omliggende straten van het handelscentrum te bereiken. Dit is maar mogelijk door de lage intensiteiten van zowel de Sint-Truidensepoort als de Bostsepoort. De Kapucijnenstraat wordt voor het oostelijke deel van de Benedenstad een toegangsrouten. Deze sluit aan op de Paardenbrugstraat.



7.2.4 Stationsomgeving

Om het wegbeeld aan kruispunten te verzachten, dienen de kruispunten zo leesbaar en overzichtelijk mogelijk te zijn. Het vijfarmig kruispunt werd binnen dit bereikbaarheidsplan onder de loep genomen. Uit de publiekservaring bleek dat het als één van de onveiligste punten van het centrum wordt ervaren. Dit is het gevolg van de vele armen, conflictpunten en onoverzichtelijke voorrangssituatie.

Net als aan de poorten kan het vijfarmig kruispunt vereenvoudigd worden door het verminderen van het aantal rijrichtingen. Zowel de Leuvenselaan als de Vierde Lansierslaan worden, m.u.v. de bus, éénrichting. De Raeymackersvest en Astridvest waren reeds éénrichting. De Leuvensestraat blijft zijn dubbelrichting behouden.



Figuur 38: Verkeersstromen vereenvoudigd vijfarmig kruispunt (bron: eigen kruispunttelling)

Deze vereenvoudiging heeft enkele voordelen:

- Er is een vermindering van het aantal conflictpunten.
- De grootte van het kruispuntvlak krimpt na de wijzigingen. De vrijgekomen ruimte kan ingezet worden om de positie van de fietser en voetganger te verbeteren.
- De Vierde Lansierslaan kan in zijn huidige vorm bewaard blijven. Om bussen vlot naar het station te leiden, kan een busbedding aangebracht worden. Ook de Raeymackersvest kan in zijn vorm bewaard blijven. De weg wordt een uitgaande straat voor zowel de stationsomgeving als het noordelijk deel van het handelscentrum.
- De éénrichting op de Leuvenselaan biedt veel mogelijkheden voor deze brede weg. De weg kan bij een herinrichting meer omgevormd worden tot een groenere laan. De fietspaden en de bushalte blijven op deze toegangsweg best behouden.
- De dubbelrichting op het uiteinde van de Leuvensestraat zorgt ervoor dat er vanuit de stationsomgeving een verbinding is met het centrum. Wat op zijn beurt mogelijkheden biedt voor het openbaar vervoer.

De vereenvoudiging van het kruispunt heeft een bijkomend gevolg. De overblijvende rijrichtingen zorgen ervoor dat de voornaamste bushaltes in de stationsbuurt behouden blijven. Bovendien kan op het kruispunt de inrichting voetgangersvriendelijk gebeuren. De voetgangersstromen van het station naar het centrum zijn aanzienlijk.

7.2.5 Handelscentrum

Door zijn centrale ligging zorgen de wijzigingen in de andere gebieden voor wijzigingen in het handelscentrum. Doorheen het proces van het bereikbaarheidsplan was het belang duidelijk om de handelszaken van het centrum vanuit zoveel mogelijk zijden bereikbaar te houden. De helderheid van de aanrijroutes is daarbij van belang.

Tevens ondervindt het handelscentrum positieve effecten van wijzigingen van het openbaar vervoer en het parkeren.

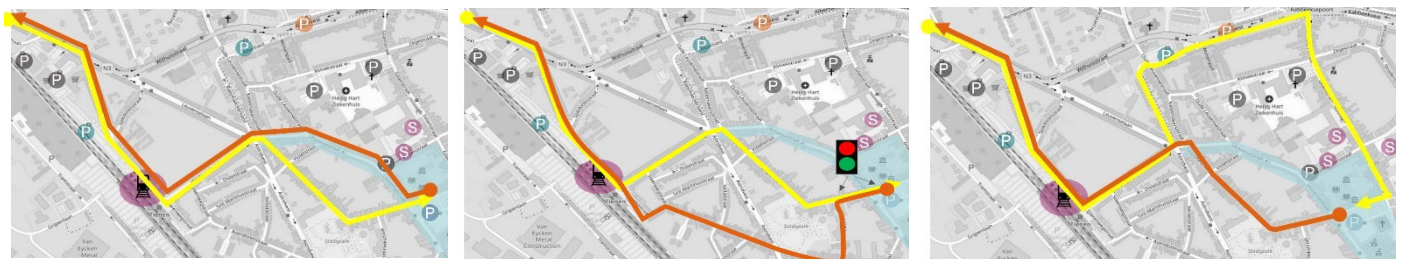
7.3 Openbaar Vervoer Tienen Centrum

Binnen het bereikbaarheidsplan speelt het openbaar vervoer een belangrijke rol. Het huidige netwerk is, omwille van de smalle straten van de stad, voornamelijk geënt op het station en de schoolomgeving. OV-gebruikers voor het centrum moeten zo een langere afstand te voet afleggen.

7.3.1 Bushalte Grote Markt

Het was de wens van de stad en inwoners om het start- en eindpunt van de lijn 380/381 tussen Tienen en Leuven terug de Grote Markt te krijgen. Het gebruik van de vroegere centrumhalte lag immers zeer hoog. De terugkeer van deze centrumhalte zou dus niet alleen voor de stad, maar ook voor De Lijn, een meerwaarde zijn. Bovendien zou een centrumbediening langs deze zijde van het centrum betekenen dat de reguliere bediening niet langer via de Gilainstraat (en dus de scholencluster) hoeft te gebeuren. Buslijnen vanuit noordelijke en oostelijke richting kunnen doorheen de dag over de Vesten blijven rijden tot het station. Reizigers voor het centrum kunnen vervolgens aan het station een overstap maken. De schoolomgevingen worden dus veiliger gemaakt. Parallel aan deze centrumbediening zal de marktbus de oostelijke halte op de Grote Markt blijven bedienen op marktdagen. Deze bediening wijzigt dus niet.

Na gesprekken met De Lijn werden er drie scenario's naar voor geschoven. In elk scenario dient er vanuit Leuven eerst via het station gereden te worden en vervolgens naar de Markt. In de richting van Leuven wordt er vanaf de Grote Markt eerst naar het station gereden en vervolgens naar Leuven.



— Route naar de Grote Markt
— Route naar Leuven

Scenario 1

Vanaf het station rijdt de bus over de Delportestraat naar de Grote Markt. De terugweg wordt er via de Leuvensestraat gereden.

Scenario 2

De vroegere route als basis gebruikt. Via de Delportestraat wordt er naar de Grote Markt gereden. De terugweg verloopt via de Delportestraat, Broekstraat en Avendorenstraat. Om de terugweg via de Dr. Geensstraat mogelijk te maken, wordt een steunlicht gebruikt. Een steunlicht is een eenvoudige lichtenregeling waarbij bij het aanrijden van de bus het verkeer in de tegenrichting wordt opgehouden.

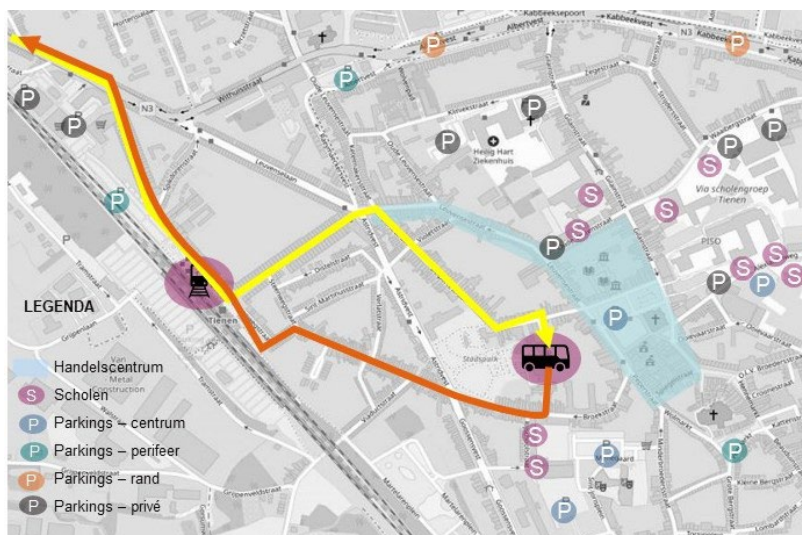
Scenario 3

Vanaf het station wordt via de Raeymackersvest, Vesten en Gilainstraat naar de Grote Markt gereden. Op de weg terug wordt via de Delportestraat gereden. Dit houdt een switch in van de rijrichting op de Delportestraat.

	Voordelen	Nadelen
Scenario 1: Leuvensestraat	<ul style="list-style-type: none"> + Bus rijdt dezelfde weg als de wagens + Verf en signalisatie aanpassingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Minder ruimte op tak Leuvensestraat van Vijfarmig kruispunt voor voetgangers en fietsers. - Halte op Grote Markt (equivalent 10 parkeerplaatsen) - Vertraging door laad- en losverkeer en geparkeerde wagens op Leuvensestraat - Bijkomende lange/zware voertuigen door winkelstraat
Scenario 2: G. Geensstraat met steunlicht	<ul style="list-style-type: none"> + Herkenbaarheid vroegere situatie + Mentale drempel is kleiner 	<ul style="list-style-type: none"> - Halteren en keren op Grote Markt (equivalent van 10 parkeerplaatsen). Steunlicht dient onderhouden te worden en komt niet vaak voor in Vlaanderen. - Afslag G. Geensstraat naar Danebroekstraat mogelijk? - Danebroekstraat één van de weinige straten met rijrichting zuidelijk naar noordelijk stadsdeel. Enkelrichting betekent één route minder.
Scenario 3: de switch Delpoortestraat	<ul style="list-style-type: none"> + Bus rijdt dezelfde weg als de wagen + Halte ligt aan buitenzijde van de Grote Markt en niet op het plein 	<ul style="list-style-type: none"> - Grote Mentale switch voor bevolking en handelaars. - Wijzigingen aan de Vesten en de ventweg noodzakelijk - Danebroekstraat één van de weinige straten met rijrichting zuidelijk naar noordelijk stadsdeel. Enkelrichting betekent één route minder.

Figuur 39: Vergelijking drie scenario's bus route Grote Markt

Tijdens het proces kreeg het derde scenario als eerste de voorkeur omwille van de verschillende voordelen. Een testrit van De Lijn wees uit dat de haalbaarheid problematisch is. De reistijden liepen te hoog op en er waren verscheidene infrastructurele maatregelen nodig. Dit maakt de lijnvoering sterk afhankelijk van beleidsbeslissingen door het Agentschap Wegen en Verkeer. Aangezien dit de bediening van de Grote Markt en veiligere schoolomgevingen bemoeilijkt, werd er een stap teruggenomen. Er werd inspiratie gevonden in het tweede scenario "Delpoortestraat met steunlicht" en de vroegere route. De buslijn 380/381 loopt daarom vanaf het station via de Delpoortestraat en de Danebroekstraat. De halte komt te liggen in de Danebroekstraat. Op de terugweg naar het station wordt er via de Broekstraat en de Avendorenstraat gereden. De halte van de Danebroekstraat wordt van daaruit verbonden met de Grote Markt door middel van een nog te realiseren doorsteek via het oude College.

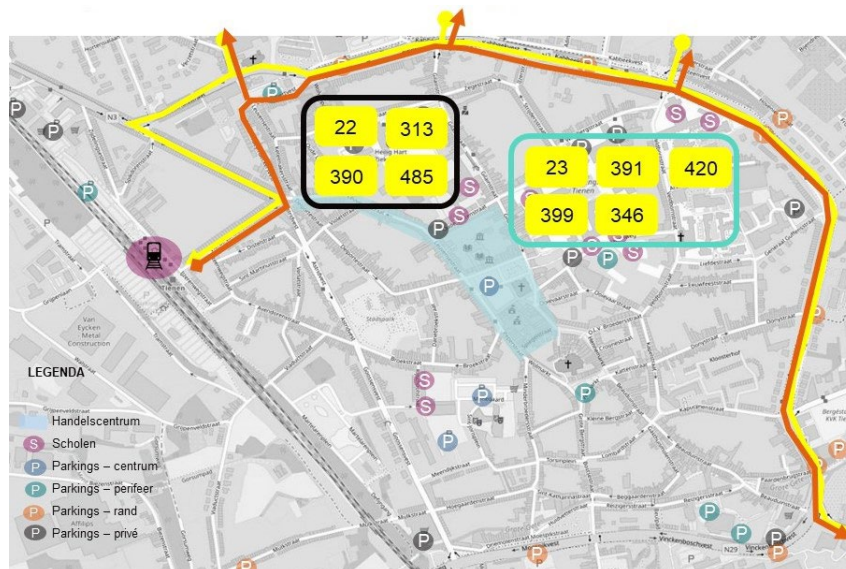


Figuur 40: bus route halte Danebroekstraat

Door de hoge frequentie van de 380/381 krijgt het centrum hierdoor een soort shuttleverbinding met het station. Dit zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van het gehele handelscentrum. De schoolomgeving heeft op deze manier ook minder bussen doorheen de daluren. Dit maakt de voorgestelde aanpak mogelijk. Een testrit van De Lijn maakte de haalbaarheid van deze route inzichtelijk. De reistijden van deze herziene route liepen veel minder op dan tijdens de vroegere testrit. Bovendien zouden de infrastructurele wijzigingen, in verhouding tot een route via de Vesten, beperkt zijn. Bijkomend moet er in de Danebroekstraat de ruimte voor een halte voorzien zijn. Een voetgangersdoorgang via het oude College vergemakkelijkt de verbinding naar het centrum.

7.3.2 Openbaar vervoer aan de scholen.

Het is voor de dagelijkse stroom leerlingen van belang om de scholencluster multimodale bereikbaar te houden. Het openbaar vervoer mag hier dus niet ontbreken. Toch moet er gehoeid worden voor de neveneffecten. Door de frequente lijn 380/381 via de Gilainstraat naar de Grote Markt te laten rijden, rijden er extra bussen door deze straat. In combinatie met andere reguliere lijnen kan dit leiden tot busdruk. De middelen voor de overige routes kunnen bovendien efficiënter ingezet worden.

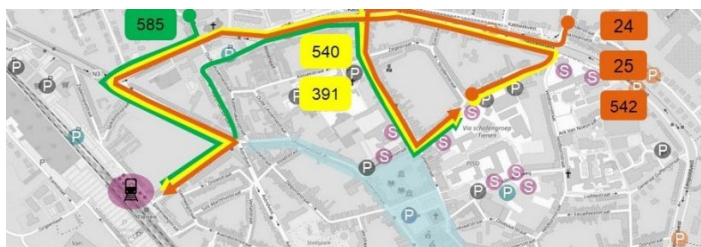


Figuur 41: Schematische weergave reguliere lijnen (uitz. 480/481)

Voor alle routes komende van het noorden (Aarschot en Diest) en het oosten (Oplinter en Sint-Truiden) werd naar een middenweg gezocht. De meer reguliere lijnen (spits 2x/uur en dal 1x/uur) blijven, wanneer de halte op de Grote Markt er is, over de Vesten rijden tot aan het station. Reizigers met bestemming scholencluster kunnen tijdens de daluren gebruik maken van haltes op de Vesten. Enkel tijdens de schoolspits rijden de bussen een korte lus via de éénrichtingsstraten van de scholencluster. Dit heeft enkele voordelen:

- Leerlingen kunnen door de lus op een veilige manier afstappen voor de schoolpoort.
- De lus vermindert de busdruk in het stadsdeel doorheen de daluren.
- De rechtstreekse route over de Vesten heeft het een positieve impact op de reistijden
- De rechtstreekse route is aangenamer voor treinreizigers en busbezoekers van het centrum.

De routes vanuit het zuiden (Hoegaarden en Wallonië) blijven ongewijzigd via de Astridvest en Sint-Helenavest.



Figuur 42: Routes functionele lijnen in de ochtend

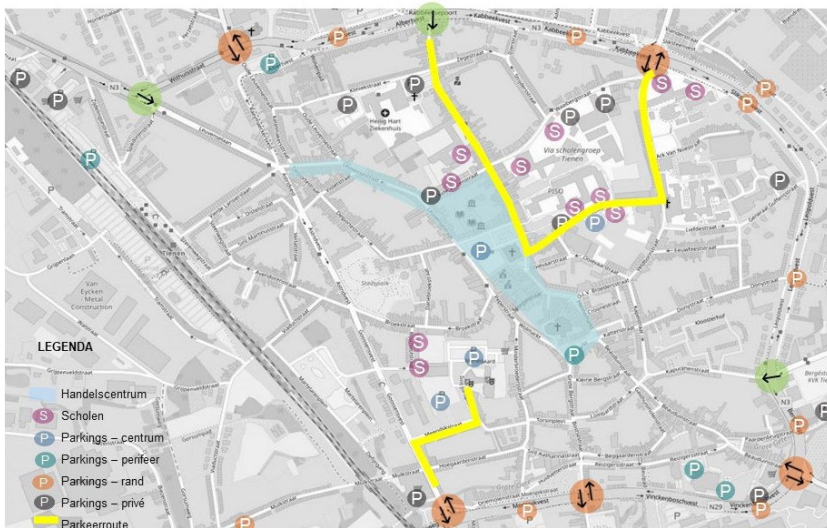


Figuur 43: Routes functionele lijnen in de avond

7.4 Versterkte parkeerroutes

7.4.1 Centrumparkings

Uit het participatietraject kwam de vraag naar duidelijke parkeerroutes sterk naar voor. De ondergrondse parking in de Alexianenweg en Sint-Jorisplein worden aangeduid als de twee grote centrumparkings. Bezoekers van de stad zoeken in eerste instantie op de centrumparkings naar een parkeerplaats. Beiden parkings dienen via een eenduidige en heldere route van en naar Vesten bereikbaar te zijn. De parkeerroute wordt tevens duidelijk bewegwijzerd. De route zorgt er voor dat er minder zoekverkeer aanwezig zal zijn in het centrum.



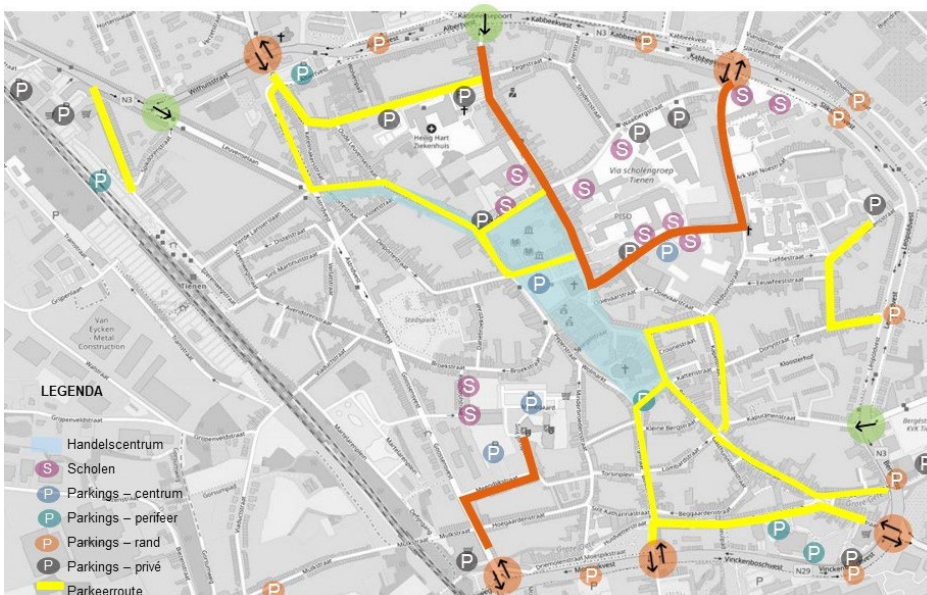
Figuur 44: Parkeerroutes centrumparkings

7.4.2 Parkeerroutes overige parkings

Naast de centrumparkings zijn er nog kleinere publieke parkings aanwezig in het centrum. Dit zijn de Veemarkt, de zwembadparking en de Albertvest. Ook deze parkings dienen een duidelijke bewegwijzering te hebben vanaf de Vesten. Wederom is het de bedoeling om de wagen zo snel mogelijk tussen de Vesten en de parking te leiden. Datzelfde geldt voor de bediening van de private ziekenhuisparking, de stationsparking en parking broeders Alexianen.

Per parking zal ingezet worden voor specifieke doelgroepen. De keuze voor een specifieke doelgroep sluit andere groepen gebruikers niet uit.

- Veemarkt: bezoekers handelaars Benedenstad
- Albertvest: bezoekers Bovenstad
- Stationsparking centrumzijde: afzetzone treinreizigers en bezoekers stationsomgeving
- Zwembadparking: werknemers

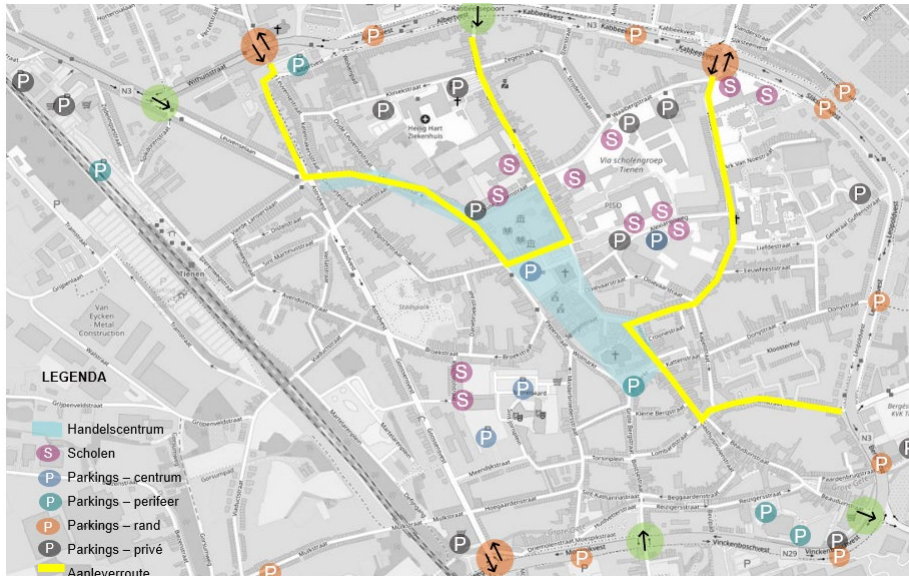


Figuur 45: Parkeerroutes perifere parkings

De NMBS-parking aan de overzijde van de sporen is een betalende parking. Deze parking is niet alleen interessant voor treinreizigers, maar eveneens voor langparkeerders (bv. dagjesbezoekers of werknemers). Vanaf de parking is de binnenstad te bereiken via het stad en de spooronderdoorgang van de Viaductstraat. Rondom de Vesten zijn er verscheidene parkings terug te vinden. Deze kunnen eveneens ingezet worden voor langparkeerders. Daarbij is een

overstap naar een ander vervoersmiddel (fiets of bus) essentieel. Op de parking van Houtenveld worden zo blue bikes geplaatst om mensen tot het centrum te brengen.

Naast de parkeerroutes selecteren we ook eenduidige aanleerroutes. Deze worden gevolgd door de leveranciers. Onderstaand beeld geeft deze routes weer.



Figuur 46: Aanleerroute

7.4.3 Optimaliseren parkeeraanbod centrum

In de visie werd opgenomen dat er niet meer of minder geparkeerd kon worden in het centrum, maar dat de kwaliteit van het parkeeraanbod beter moet. Dit houdt in dat de kwaliteit van het aanbod beter moet. Dit houdt niet alleen in hoe ze eruit zien, maar ook de locaties waar de parkeerplaatsen liggen. Het parkeeraanbod in het centrum zal een optimalisatie ondergaan. Zo zal het aantal straatparkeerplaatsen niet drastisch worden uitgebreid of verminderd tot een kwalitatief en publiek alternatief zich stelt.

Om deze optimalisatie te ondersteunen wordt een parkeerregister voor de parkeerplaatsen opgemaakt. Hierin wordt per straat en per parking of bouwontwikkeling het aantal openbare parkeerplaatsen bijgehouden. Om verdere duurzame stappen te zetten wordt tijdens het eventueel inwisselen naar off-road parkeerplaatsen rekening gehouden met het beperken van ongewenst autogebruik en het stimuleren van alternatieven (te voet en fiets).

7.4.4 Diversifiëren parkeergebruik langs Vesten

Het parkeeronderzoek maakte duidelijk dat de parkeerplaatsen van de Vesten onderbenut zijn. Het huidige gebruik gebeurt voornamelijk door bewoners en bezoekers. Om deze ruimte efficiënter te gebruiken wordt er gedifferentieerd in het gebruik van deze Vestenparking. Om differentiatie mogelijk te maken kan men in bepaalde delen de blauwe zone herbekijken.

Net als de perifere parkings worden de parkeerplaatsen op de Vesten actief ingezet voor bijkomstige doelgroepen.

- De kiss-and-ride van de Kabbeekvest werd reeds geduid. Afhankelijk van de toekomstige keuzes, kunnen deze parkeerplaatsen tijdens de daluren door anderen gebruikt worden. Daarnaast blijft de kiss-and-ride op de Sliksteenvest behouden.
- De doorwaadbaarheid van de Vesten ten opzichte van centrum moet op enkele plaatsen onderzocht worden. Een sensibiliseringscampagne is daarbij aangewezen.
- Tijdens evenementen kan er actief ingezet worden om deze parkeerplaatsen te gebruiken.
- Op parkings buiten de Vesten, zoals bijvoorbeeld Houtenveld, kan ingezet worden op de overstap naar de fiets.

Om differentiatie van het parkeeraanbod mogelijk te maken is een afschaffing of versoepeling van de blauwe zone nodig. Een volledige afschaffing is te drastisch en onvoldoende soepel. Bovendien is de exacte impact is niet in te schatten. Daarom wordt een graduele overschakeling voorgesteld. In een eerste stap zal de stad de parkeerduur van de blauwe zones van 2u naar 4u verlengen. Bewonerskaarten blijven behouden en vallen zoals op dit moment buiten

de tijdsbeperking. De verlenging van de parkeerduur staat een ruimer gebruik van de zones toe zonder dat het aanbod drastisch wordt hertekend.

7.5 Afbakenen van fietsstraten

In 2020 besliste de stad om de Beauduinstraat en de Reizigersstraat als fietsstraten aan te duiden. Dit kon simpelweg gebeuren door het aanbrengen van een rode kleur op het wegdek. De rijweg was namelijk reeds smal genoeg en de zone 30 was reeds aanwezig. De Fietsersbond Tienen werkte in 2021 een oefening uit voor de Tiense binnenstad met de invoering van fietszone als doel. Uit de oefening bleek dat het overgrote deel van de wegprofielen in het centrum een fietsstraat impliceren. Op een straat waar de rijweg smaller is dan 4,45m is het namelijk juridisch niet toegestaan een fietser te passeren. Bovendien lijkt door de zone 30 en het beperkt aantal toegangspoorten de keuze voor een fietszone logisch. Toch komen niet alle straten in aanmerking. Op straten waar openbaar vervoer aanwezig is, straten met een stevige helling, aparte fietspaden aanwezig zijn of onderdeel zijn van de voorgestelde parkeerroutes van de centrumparkings, met uitzondering van de Alexianenweg worden geen fietsstraten ingericht

Welke straten worden dan wel geselecteerd als fietsstraten? De Academiestraat/ Alexianenweg worden, als onderdeel van de schoolomgeving, omgevormd tot fietsstraten.

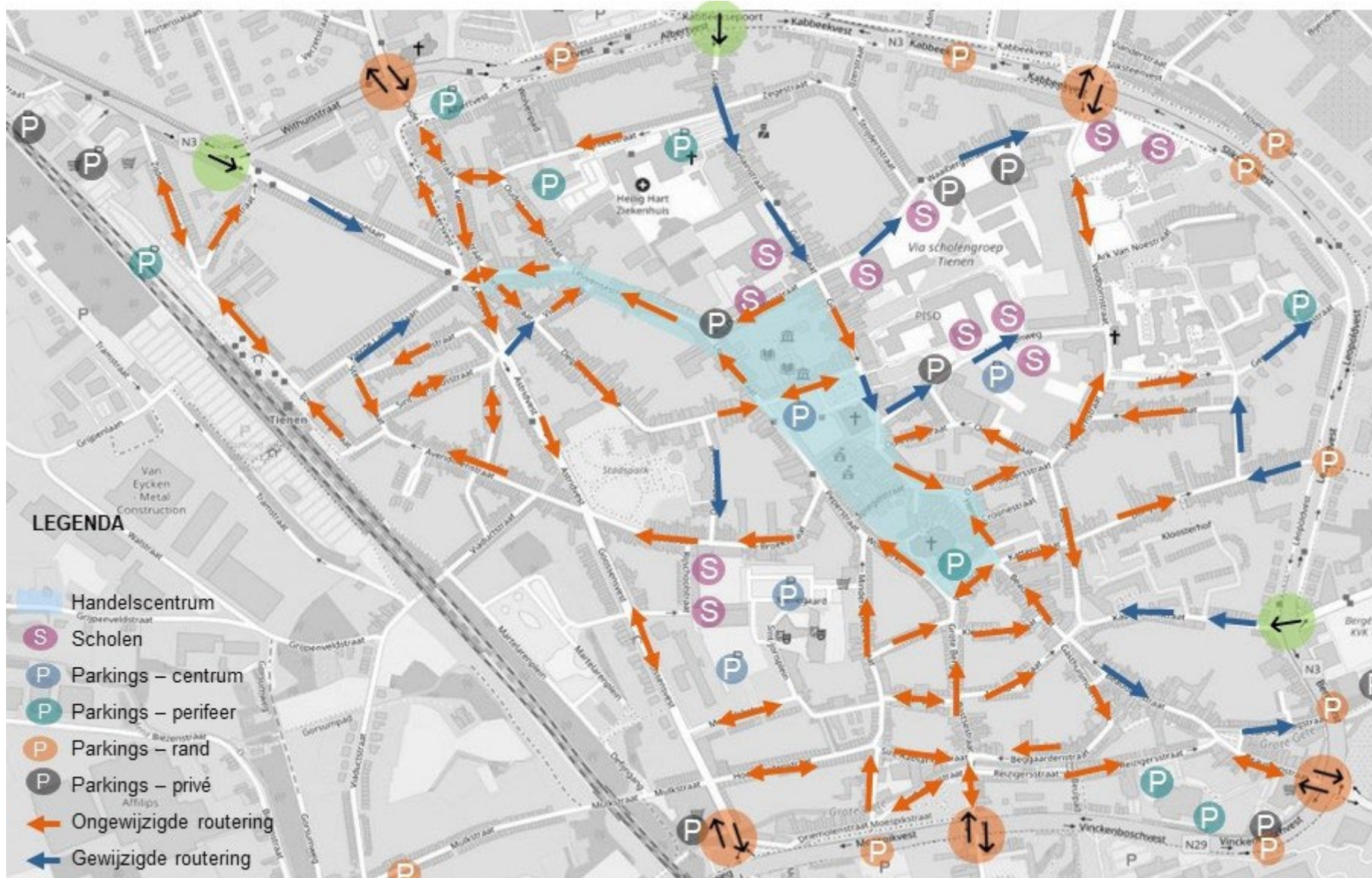
7.6 Sensibiliseren en handhaven snelheid in centrum

Het centrumverkeer rijdt aantoonbaar en significant te snel. Het huidige snelheidsregime van 30 km/u wordt op praktisch geen enkel meetpunt gerespecteerd. De bestuurders dienen bewust gemaakt te worden dat zij in een stadcentrum rijden. Hiervoor zijn er bijkomende sensibiliseringsacties nodig en dient er aan probleempunten (schoolomgevingen en de Goossensvest) extra ingezet te worden op snelheidshandhaving.

Naast sensibiliseringsacties voor overdreven snelheid, is een hoffelijkheidscampagne voor alle modi gewenst. Hoffelijkheid vermijdt ook heel wat onzekerheid en frustaties. Weggebruikers worden gewezen op het respecteren van voorrangregels, het aanduiden van richting, het maken van oogcontact en het respecteren van afstanden ten opzichte van elkaar.

8 Overzicht van het centrum

Indien alle bouwstenen worden samengebracht, resulteert dat in onderstaande kaart.



Figuur 47: Rijrichtingen wijzigingen

9 Actieplan

Het actieplan wordt opgesteld op basis van de focusgebieden: Vesten, stationsomgeving, handelscentrum, scholencluster en benedenstad. Met uitzondering van de Vesten wordt er in het actieplan gestart vanuit de startopstellingen. Vanuit de startopstelling wordt er gradueel gewerkt naar de uiteindelijke situatie.

9.1 Ganse binnenstad

ACTIE	Focusgebied	Type Maatregel
Verzachten straten naar uitzicht (vb. weghalen zebrapaden, optimaliseren voetpaden, verwijderen fietssuggestiestroken in rijrichting,...)	Ganse binnenstad	Infrastructuuraanpassing
Introduceren fietsstraten Alexianenweg/ Academiestraat	Ganse binnenstad	Infrastructuuraanpassing
Plan met fietsenstallingen in het centrum	Ganse binnenstad	Sensibilisatie
Opmaken parkingregister als instrument voor het standstill-principe	Ganse binnenstad	Organisatie
Bewegwijzering parkeerroutes	Ganse binnenstad	Organisatie
Onderzoek naar dynamisch parkeerbewegwijzeringssysteem	Ganse binnenstad	Organisatie
Herinrichting parking Sint-Jorisplein	Ganse binnenstad	Infrastructuuraanpassing
Ondersteunen sensibilisatiecampagnes door handelaren rond parkeren	Ganse binnenstad	Sensibilisatie
Sensibiliseren snelheidsregimes/hoffelijkheidscampagne	Ganse binnenstad	Sensibilisatie
Handhaven snelheid	Ganse binnenstad	Organisatie

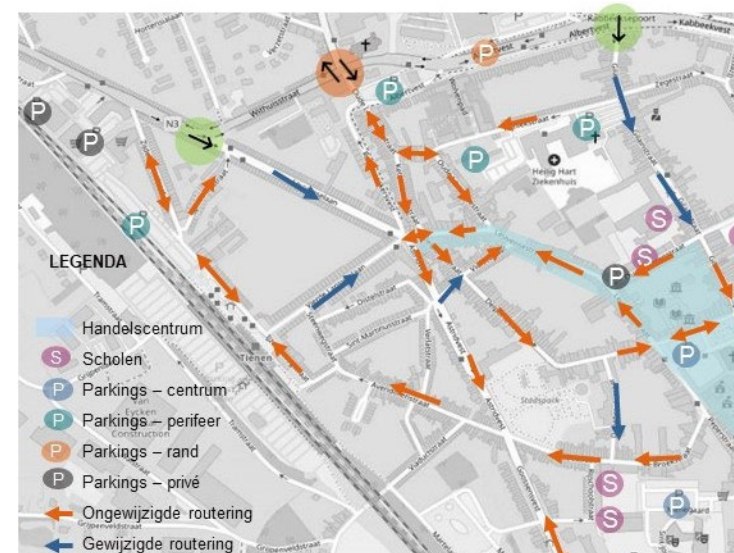
9.2 Vesten

ACTIE	Focusgebied	Type Maatregel
Aanpassen lichtenregelingen toegangspoorten ten gevolge van de circulatiewijzigingen	Vesten	Circulatiewijziging
Afspraken met AWW omtrent de lichtenregelingen	Vesten	Organisatie
Verbeteren oversteekbaarheid Vesten t.h.v. Diestse- en Oplintersepoort o.b.v. lichtenregeling	Vesten	Circulatiewijzigingen
Verhogen gebruik Blue Bikes Houtenveld	Vesten	Sensibilisatie
Langparkeren mogelijk maken	Vesten	Organisatie
Sensibiliseren gebruik parkeerplaatsen Vesten (aan binnenzijde)	Vesten	Sensibilisatie
Inrichting K&R Kabbeekvest	Vesten	Infrastructuuraanpassing

9.3 Startopstelling 1: Stationsomgeving en Handelscentrum

Doel startopstelling: een evaluatie van de vereenvoudiging van het vijfarmen-kruispunt en de switch van de Delportestraat.

- Éénrichting Vierde Lansierslaan (uitgez. bussen), en de Leuvenselaan (m.u.v. het kruispunt met de Vesten)
- Herdimensioneren kruispuntoppervlak Vijfarmen-kruispunt
- Éénrichting van Danebroekstraat.



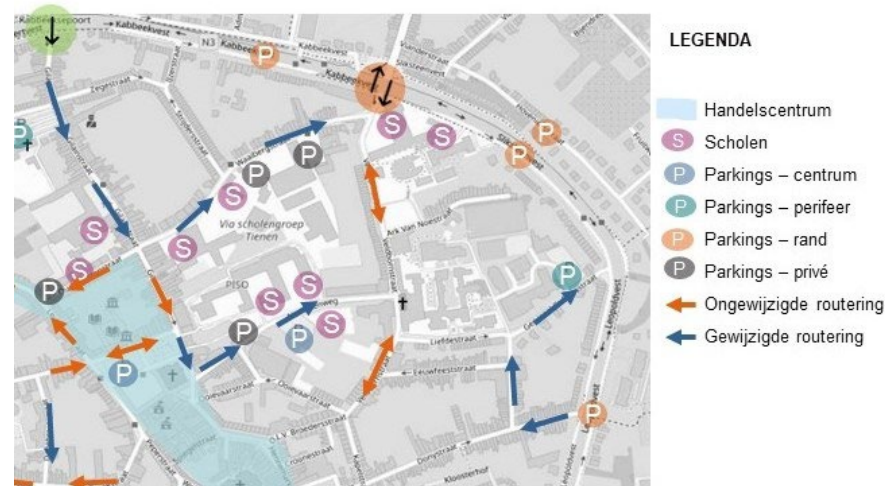
Na startopstelling en monitoring

ACTIE	Focusgebied	Type Maatregel
Permanente invoering van de éénrichtingsstraten	Stationsomgeving	Circulatiemaatregelen
Busbedding op de Vierde Lansierslaan	Stationsomgeving	Circulatiemaatregel
Herinrichting Leuvenselaan	Stationsomgeving	Infrastructuuraanpassing
Herinrichting Vijfarmig Kruispunt en kort gedeelte Leuvenestraat	Stationsomgeving	Infrastructuuraanpassing
Aanleg doortocht naar Danebroekstraat en aanleg van de halte	Handelscentrum	Infrastructuuraanpassing

9.4 Startopstelling 2: Scholencluster

Doel startopstelling: een evaluatie van de éénrichting doorheen de schoolcluster en de routewijzigingen van De Lijn.

- Communicatie en sensibilisering over wijzigingen (éénrichting én kiss-and-ride) en timing opzetten via scholen (opsplitsen waar mogelijk)
- Wijzigen lichtenregelingen en opstelstroken Kabbeeksepoort (afstemming AWW)
- Schoolstraat Oude Vestenstraat
- Éénrichting Gilainstraat, Waaibergstraat en Academiestraat/Alexianenweg
- Fietsstraat Academistraat/Alexianenweg
- K&R Veldbornstraat en K&R Kabbeekvest uitzetten



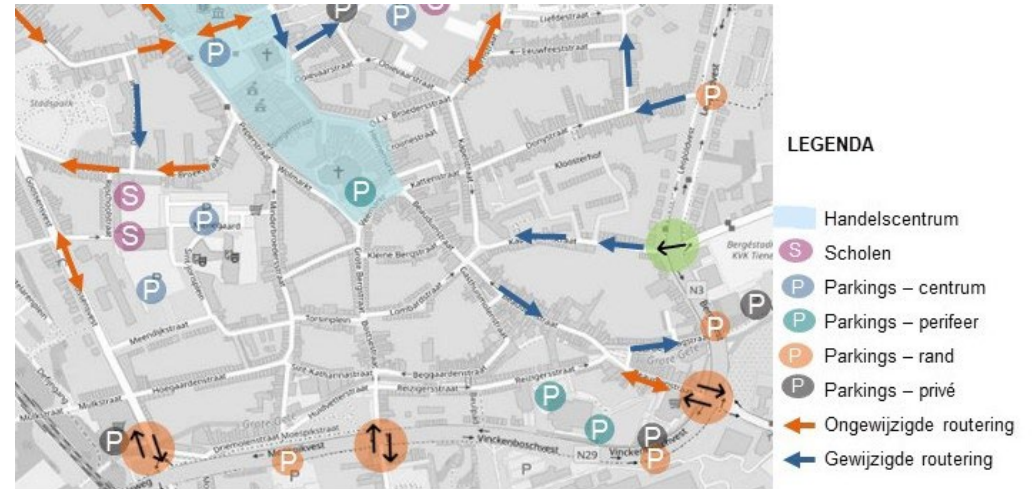
Na startopstelling en monitoring

ACTIE	Focusgebied	Type Maatregel
Communicatie via de scholen opzetten	Scholencluster	Communicatie
Permanente invoering van de éénrichtingsstraten	Scholencluster	Circulatiemaatregelen
Routewijzigingen van De Lijn door Waaibergstraat	Scholencluster	Organisatie
Herinrichting Waaibergstraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
Herinrichting kruispunt Waaibergstraat en Gilainstraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
Herinrichting van kruispunt Veldbornstraat x Alexianenweg	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
Herinrichting Gilainstraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
K&R Veldbornstraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
K&R Kliniekstraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
Herinrichting Alexianenweg en Academiestraat	Scholencluster	Infrastructuuraanpassing
Plan per school ifv bereikbaarheid	Scholencluster	Communicatie
Trage doorwaadbaarheid scholencluster	Scholencluster	Organisatie/ infrastructuuraanpassing

9.5 Startopstelling 3: Benedenstad

Doel startopstelling: een evaluatie van de 't Schip.

- Wijzigen lichtenregelingen en opstelstroken van Kapucijnenstraat, Sint-Truidensepoort en Bostsepoort (afstemming AWW)
- Éénrichting Kapucijnenstraat, deels Beauduinstraat, deels Donystraat
- Omkeren richting Paardenbrugstraat



Na startopstelling en monitoring

ACTIE	Focusgebied	Type Maatregel	Timing
Permanente invoering van de éénrichtingsstraten en omkeringen	Benedenstad	Circulatiemaatregel	
Aanpassing sorteerstroken Vesten	Benedenstad	infrastructuraanpassing	
Herinrichting Kapucijnenplein x Beauduinstraat	Benedenstad	infrastructuraanpassing	

Colofon

BEREIKBAARHEIDSPLAN - STAD TIENEN

AUTEUR
Jef Francken

ONZE REFERENTIE

DATUM
maart 2023

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgie](https://twitter.com/ArcadisBelgie)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)