

BELEIDSPLAN

verbreden – verdiepen mobiliteitsplan gemeente Hechtel-Eksel

versie: PAC – conform verklaard

datum: 25 januari 2011

dossier: 128981

opdrachtgever: gemeente Hechtel-Eksel

contract manager: Jan Parys

projectleider: Carolien Haijen

auteur: Carolien Haijen, Gijs Dayers



Antea Group
vestiging Genk
Jaarbeurslaan 25
3600 Genk

INHOUDSTAFEL

1. PLANPROCES	6
1.1 Beschrijving fase 3: beleidsplan	6
1.2 Planningschema	6
1.3 Partners en actoren	7
1.3.1 Samenstelling werkgroep *	7
1.3.2 Samenstelling stuurgroep	7
1.3.3 Vergaderingen	9
2. EVALUATIE TAAKSTELLINGEN	10
2.1 Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit	10
2.2 Wegencategorisering	11
2.3 Langzame netwerken	13
2.4 Openbaar vervoer	14
2.5 Zwaar verkeer	16
2.6 Handhaving	17
3. FASE 3: INFORMATIEF DEEL	19
3.1 Knelpunten en kansen	19
3.1.1 Knelpunten	19
3.1.1.1 Werkdomein A: ruimtelijke knelpunten	19
3.1.1.2 Werkdomein B: netwerken per modus	19
3.1.1.3 Werkdomein C: flankerende maatregelen	19
3.1.2 Kansen	20
3.1.2.1 Werkdomein A: ruimtelijke potenties	20
3.1.2.2 Werkdomein B: netwerken per modus	20
3.1.2.3 Werkdomein C: flankerende maatregelen	21
3.2 Doelstellingen	22
3.3 Besluiten fase 2	24
3.3.1 Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit 'Bosland'	24
3.3.2 Wegencategorisering	24
3.3.3 Langzame netwerken	25
3.3.4 Openbaar vervoer	26
3.3.5 Zwaar verkeer	26
3.4 Toelichting beleidsscenario	27
3.4.1 Ruimtelijke structuur	27
3.4.2 Netwerk per modus	27
3.4.3 Ondersteunende maatregelen	27
4. FASE 3: RICHTINGGEVEND DEEL	28
4.5 Uitwerking in de werkdomeinen ABC	29
4.6 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	30
4.6.1 A.1 Ruimtelijke planning	30
4.6.1.1 Wonen	30
4.6.1.2 Handel	31
4.6.1.3 Industrie	31
4.6.2 A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	32
4.6.2.1 Bosland	32
4.6.2.2 Militair domein	37
4.6.2.3 Spoorlijn 18	37
4.6.2.4 Doortochten	38
4.6.3 A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	38
4.6.3.1 Gewenste wegcategorisering	38
4.6.3.2 Prioriteiten wegcategorisering	42

4.7	Werkdomein B – Netwerken per modus	43
4.7.1	B.1 Verblijfsgebieden	43
4.7.2	B.2 Langzame netwerken	45
4.7.2.1	Trage wegen.....	45
4.7.2.2	Gewenst voetgangersnetwerk.....	47
4.7.2.3	Prioritair aan te pakken voetgangersvoorzieningen.....	48
4.7.2.4	Gewenst fietsroutenetwerk.....	50
4.7.2.5	Prioritair aan te pakken fietsvoorzieningen.....	51
4.7.3	B.3 Openbaar vervoernetwerk	56
4.7.4	B.4 Herinrichting van wegen	57
4.7.4.1	Afbakening snelheidsregimes	57
4.7.4.2	Zwaar vervoer	61
4.7.5	B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	63
4.7.5.1	Veiligheidsmaatregelen	63
4.7.5.2	Schoolomgevingen.....	64
4.7.5.3	Aanpak gevaarlijke punten en wegvakken	66
4.7.6	B.6 Parkeerbeleid	69
4.7.6.1	Personenwagens	69
4.7.6.2	Zwaar vervoer	70
4.8	WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	71
4.8.1	C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	71
4.8.2	C.2 Algemene sensibilisering.....	71
4.8.3	C.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	72
4.8.4	C.5 Bewegwijzering	72
4.8.5	C.6 Handhaving.....	73
4.8.6	C.7 Beleidsondersteuning	74
4.8.7	C.8 Monitoring en evaluatie	74
5.	ACTIEPLANNEN.....	77
5.1	Actieprogramma ABC	77
A.1	Ruimtelijke planning	77
A.2	Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.....	77
A.3	Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	78
B.1	Verblijfsgebieden	78
B.2	Langzame netwerken	78
B.3	Openbaar vervoernetwerk	79
B.4	Herinrichting van wegen	79
B.5	Verkeersveiligheidsmaatregelen	79
B.6	Parkeerbeleid	79
C.1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	80
C.2	Algemene sensibilisering.....	80
C.4	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	80
C.5	Bewegwijzering	80
C.6	Handhaving.....	80
C.7	Beleidsondersteuning	81
C.8	Monitoring en evaluatie.....	81
5.2	Werkprogramma.....	82
5.3	Investeringsprogramma.....	83
5.4	Beleidsprogramma	84
5.5	Takenprogramma	85

6.	PARTICIPATIETRAJECT	86
6.1	Participatietraject	86
6.1.1	Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid d.d. 20/03/'09	86
6.1.2	Participatietraject gemeente Hechtel-Eksel	86
6.2	Goedkeuring gemeenteraad	88
6.3	Evaluatie participatietraject	91
7.	KAARTEN	92
8.	VERSLAGEN.....	93
8.1	PAC fase 2 'uitwerkingsnota' dd 23/03/'10	94
8.2	Werkgroepvergadering 04 dd 04/06/'10	97
8.3	GBC 05 dd 30/06/'10	103
8.4	Overleg ANB dd 08/07/'10	106
8.5	GBC 06 dd 26/08/'10	108
8.6	Infovergadering GECORO en MINA-raad	111
8.6.1	Verslag infovergadering GECORO en MINA-raad	111
8.6.2	Advies GECORO	113
8.6.3	Advies MINA-raad	115
8.7	Infovergadering bevolking	117
8.8	Gemeenteraad d.d. 15/11/2010.....	119
8.9	PAC fase 1 'beleidsplan' d.d. 25/01/2011	121

KAARTEN

Kaart 1: Gewenste wegcategorisering – verblijfsgebieden - snelheidszoneringen.....	38
Kaart 2: Langzame netwerken - 5 prioritair te herwaarderen trage wegen.....	45
Kaart 3: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel)	47
Kaart 4: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel).....	47
Kaart 5: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel).....	48
Kaart 6: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel)	48
Kaart 7: Langzame netwerken – wenskaart fietsroutenetwerk	50
Kaart 8: Langzame netwerken – wenskaart fietsinfrastructuur	51
Kaart 9: Langzame netwerken – werkkaart fietsinfrastructuur	51
Kaart 10: Herinrichting van wegen – gewenste routes zwaar verkeer.....	61
Kaart 11: Verkeersveiligheidsmaatregelen – locaties fietsongevallen	66
Kaart 12: Verkeersveiligheidsmaatregelen – overzichtskartaat ongevallen 2005-2006-2007	66

1. PLANPROCES

1.1 BESCHRIJVING FASE 3: BELEIDSPLAN

Het beleidsplan 'Verbreden-Verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel' omvat het mobiliteitsplan Hechtel-Eksel (beleidsplan d.d. 22/10/2002) aangevuld met de door de sneltoets d.d. 19/10/2007 te verbreden en te verdiepen thema's.

Dit document vervangt het huidige mobiliteitsplan Hechtel-Eksel (beleidsplan d.d. 22/10/2002).

De verkenningsnota werd conform verklaard door de PAC op 26 mei 2009. In de uitwerkingsnota, conform verklaard door de PAC op 23/03/2010, werden de noodzakelijke onderzoeken verricht, waaraan een aanzet tot maatregelen werd gekoppeld. Deze liggen aan de basis van dit bijgestuurd beleidsplan dat door de PAC van 25 januari 2011 conform verklaard werd.

De verbredings- en verdiepingsthema's welke naar voor geschoven worden zijn:

- Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit: gemeentegrensoverschrijdend project Bosland (verbreden)
- Wegencategorisering: categorisering (lokale) wegen (verdiepen)
- Langzame netwerken: ontwikkeling netwerk trage wegen (verbreden)
- Openbaar vervoer
 - Opstellen nieuw openbaar vervoerplan (verdiepen)
 - Invoeren basismobiliteit (verbreden)
- Zwaar vervoer
 - Inperken belasting doorgaand vrachtverkeer (verdiepen)
 - Maatregelen parkeerproblematiek vrachtwagens in woongebieden (verdiepen)
- Handhaving: implementatie snelheidsplan (verdiepen)

1.2 PLANNINGSCHEMA

fase 1 – verkenningsfase: goedgekeurd PAC 26.05.2009

fase 2 – uitvoeringsfase goedgekeurd PAC 23.03.2010

fase 3 – beleidsfase

▪ werkgroepvergadering 05: bespreking beleidsvisie	04/06/'10
▪ uitwerking beleidsvisie + acties nieuwe thema's	week 23-25
▪ GBC 05: bespreking beleidsvisie + acties nieuwe thema's	30/06/'10
▪ uitwerking beleidsplan	week 27-31
▪ versturen docs GBC 06	11/08/'10
▪ GBC 06: bespreking beleidsplan	26/08/'10
▪ finaliseren beleidsplan	week 33-36
▪ infovergadering 01: toelichting beleidsvisie gemeenteraad – GECORO – MINA	16/09/'10
▪ infovergadering 02: toelichting beleidsvisie bevolking	27/09/'10
▪ goedkeuring beleidsplan door de gemeenteraad	15/11/'10
▪ versturen docs PAC (2 weken op voorhand)	11/01/'11
▪ PAC fase 3 – beleidsplan (conform verklaard)	25/01/'11

1.3 PARTNERS EN ACTOREN

De opmaak van de verkenningnota werd begeleid door een projectteam waarbij volgende actoren vertegenwoordigd zijn:

1.3.1 SAMENSTELLING WERKGROEP *

- dhr. Truyens Raf, burgemeester, gemeente Hechtel-Eksel
raf.truyens@hechtel-eksel.be
- dhr. Saenen Sven, schepen mobiliteit – openbaar vervoer, gemeente Hechtel-Eksel
sven.saenen@hechtel-eksel.be
- mevr. Kenis Kristel, dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Hechtel-Eksel
kristel.kenis@hechtel-eksel.be
- dhr. Caels Jef, hoofdinspecteur, gemeentelijke politie Hechtel-Eksel
joseph.caels@politiekempeland.be
- juf. Haijen Carolien, RMB projectleider RMB mobiliteit, Antea Group
carolien.haijen@anteagroup.com
- dhr. Dayers Gijs, projectmedewerker RMB mobiliteit, Antea Group
gijs.dayers@anteagroup.com

(* Afhankelijk van het soort werkgroepvergadering kunnen tijdelijk bijkomende leden ingeschakeld worden, bv. Joris Willems als extern adviseur, vertegenwoordiger van De Lijn, ...)

1.3.2 SAMENSTELLING STUURGROEP

voor de Vlaamse Overheid:

telefoon –AWV/aBMV: 011/74 23 00

telefoon –Karin Cardinaels: 011/74 23 11

telefoon –Maarten Blomme: 011/74 23 72

telefoon –Jean-Marie Coenen: 011/74 21 00

- Mevr. Cardinaels Karin, mobiliteitsbegeleider, MOW, afdeling Beleid, Mobiliteit en Veiligheid (aBMV)
Karin.cardinaels@mow.vlaanderen.be
- Dhr. Blomme Maarten, ir. Dienstkringenieur, MOW, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
maarten.blomme@mow.vlaanderen.be
- Dhr. Coenen Jean-Marie, departement RWO, RO Limburg
jeanmarie.coenen@rwo.vlaanderen.be
- Mevr. Heleen Kusters, projectcoördinator Bosland
heleen.kusters@lommel.be
- Dhr. Gorissen Dries, ANB – project Bosland
dries.gorissen@lne.vlaanderen.be

voor de Provincie:

telefoon: 011/23 71 11

telefoon – Rik Schreurs: 011/23 83 51

- Dhr. Schreurs Rik, coördinator sectie mobiliteit
rishcreurs@limburg.be

voor de gemeente Hechtel-Eksel:

telefoon –algemeen: 011/73 40 37

telefoon –technische dienst: 011/73 47 49

telefoon –Kristel Kenis: 011/73 01 64

telefoon –Marloes Loots: 011/73 01 46

- dhr. Truyens Raf, burgemeester,
raf.truyens@hechtel-eksel.be
- dhr. Saenen Sven, schepen mobiliteit – openbaar vervoer
sven.saenen@hechtel-eksel.be
- dhr. Moors Daniel, schepen openbare werken
daniel.moors@hechtel-eksel.be
- dhr. Karel Vrancken, deskundige stedenbouw, ruimtelijke ordening en mobiliteit
karel.vrancken@hechtel-eksel.be
- mevr. Kenis Kristel, dienst Ruimtelijke Ordening
kristel.kenis@hechtel-eksel.be
- mevr. Loots Marloes, duurzaamheidsambtenaar
marloes.loots@hechtel-eksel.be
- dhr. Cammaerts Patrick, technische dienst en openbare werken
patrick.cammaerts@hechtel-eksel.be
- dhr. Caels Jef, hoofdinspecteur gemeentelijke politie Hechtel-Eksel
joseph.caels@politiekempenland.be
- dhr. Vanhoof Wim, voorzitter, GECORO Hechtel-Eksel
willem.van.hoof@nova-zembla.be
- dhr. Wouters Patrick, secretaris, GECORO Hechtel-Eksel
patrick.wouters@hechtel-eksel.be

voor De Lijn:

telefoon –Gwen Grauwels: 011/85 02 28

- Mevr. Grauwels Gwen, afdeling marketing & marktonderzoek
gwen.grauwels@delijn.be

voor Antea Group (voorheen Soresma n.v.):

telefoon –algemeen: 089/74 11 00

telefoon –Carolien Haijen: 089/74 11 90

telefoon –Gijs Dayers: 089/74 11 31

- dhr. Parys Jan, contract manager RMB
jan.parys@anteagroup.com
- juf. Haijen Carolien, RMB projectleider RMB mobiliteit, Antea Group
carolien.haijen@anteagroup.com
- dhr. Dayers Gijs, projectmedewerker RMB mobiliteit, Antea Group
gijs.dayers@anteagroup.com

1.3.3 VERGADERINGEN

Volgende overlegmomenten hebben plaatsgevonden:

▪ 23 maart 2010	PAC	<i>fase 2 'Uitwerkingsnota'</i>
▪ 04 juni 2010	werkgroepvergadering 04	<i>bespreking beleidsvisie</i>
▪ 30 juni 2010	gbc 05	<i>bespreking beleidsvisie + acties nieuwe thema's</i>
▪ 8 juli 2010	overleg ANB	<i>raming bezoekerscijfers 'Bosland'</i>
▪ 26 augustus 2010	gbc 06	<i>bespreking beleidsplan</i>
▪ 16 september 2010	infovergadering 01	<i>GECORO – Mina-raad: opbouw mobiliteitsplan + beleidsvisie</i>
▪ 21 september 2010	infovergadering 02	<i>bevolking: opbouw mobiliteitsplan + beleidsvisie</i>
▪ 25 november 2010	gemeenteraad	<i>goedkeuring beleidsplan</i>
▪ 25 januari 2011-01-26	PAC	<i>fase 3 'Beleidsplan'</i>

De verslagen van de vergaderingen werden toegevoegd in bijlage.

2. EVALUATIE TAAKSTELLINGEN

In 'Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel – fase 1: verkenningsnota' dd 26/05/09 werden een aantal taakstellingen geformuleerd met hun relatie ten aanzien van de andere gemeentelijke thema's. Onderstaande tabel geeft deze taakstellingen weer en geeft aan in hoever de beleidsvisie hieraan voldoet.

2.1 RUIMTELIJK PROJECT MET GROTE IMPACT OP MOBILITEIT

⇒ gemeentegrensoverschrijdend project 'Bosland'

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
speciale beschermingszones	instandhouding SBZ	JA ⇒ het project 'Bosland' realiseert geen ingrepen die schade toebrengen aan de betrokken SBZ
wegencategorisering	- onderzoek meest optimale ontsluiting naar N715/N746: - relatie met het centrum - relatie met de toegangspoort 'De Grote Hof' op grondgebied Overpelt	JA ⇒ ontsluiting van de toegangspoort gericht op het hoger wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding ⇒ relatie met het centrum via lokale wegen l: - hoofdpoot 'Kieffhoekstraat' op- en afrit Hechtel-centrum – N73 Peerderbaan – N715 Lommelsebaan-Eindhovensebaan – Kieffhoekstraat - nevenpoot 'In den Brand': op- en afrit Hechtel-centrum – N73 Peerderbaan-Kamperbaan naar Sint-Lambertusstraat (lokaal II) ⇒ relatie met toegangspoort 'De Grote Hof' (Overpelt) via het hoger wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding op- en afrit Eksel
langzame netwerken	- nieuwe langzame routes vanuit het projectgebied aantakken op het recreatief en/of functioneel (boven)lokaal netwerk - nieuwe conflictpunten langzaam verkeer ↔ gemotoriseerd verkeer detecteren en bij voorkeur beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen	JA ⇒ beide toegangspoorten worden bediend door het functioneel en/of recreatief fietsroutenetwerk ⇒ beide toegangspoorten worden onderling verbonden via het recreatief fietsknooppuntennetwerk ⇒ vanaf de toegangspoorten worden bewegwijzerde (lusvormige) recreatieve wandelingen ingericht de kruispunten Kieffhoekstraat x Weyerbrugstraat en N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat zijn voorzien van een beveiligde fietsoversteek in 2 fasen. ⇒ ter hoogte van hoofdpoot 'Kieffhoekstraat' bevindt is er een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig aan de noordzijde waardoor een directe aansluiting op de poort mogelijk is, zonder oversteek
openbaar vervoer	- onderzoek noodzaak nieuwe halte(n), verplaatsing halte en/of verhoging frequentie in de nabijheid van de toegangspunten van het gebied - bijzondere aandacht voor overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer: inrichten wachtaccommodatie en fietsenstalling - inrichten toegankelijke perrons en haltes	JA ⇒ hoofdpoot 'Kieffhoekstraat' is onvoldoende ontsloten door De Lijn. De dichtstbijzijnde halte, nl. halte 'Kieffhoekstraat' bevindt zich op 2km van de toegang. De gemeente wenst een directere ontsluiting van de toegangspoort door De Lijn. ⇒ nevenpoot 'In den Brand' wordt ontsloten door 2 haltes in de directe nabijheid. Halte Hechtel Sint-Lambertusstraat' ligt op 800m van de toegang. ⇒ de haltes 'Sint-Lambertusstraat' en 'Tulpenstraat' zijn ingericht volgens de principes van toegankelijke perrons en haltes. ⇒ obv bezoekersaantallen zal na ingebruikname van de nevenpoot 'In den Brand' de noodzaak tot herinrichting van de haltes ifv grote groepen afgewogen worden

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
zwaar vervoer	▪ zwaar verkeerroutes niet laten samenvallen met de toegangsroutes van het gebied	JA ⇒ de N73 en N715 maken deel uit van de route lokaal zwaar verkeer en de route uitzonderlijk vervoer ⇒ de Kiefhoekstraat en de Sint-Lambertusstraat-Kamerstraat waarop de poorten rechtstreeks aansluiten zijn niet opgenomen route lokaal zwaar verkeer en/of route uitzonderlijk vervoer
parkeren	▪ inrichten parkeergelegenheid aan het geselecteerde toegangspunt, nl. tegenover het bosmuseum aan de Kiefhoekstraat (lokale weg 1), voor gemotoriseerd verkeer. Parkeerdruk mag niet afgewenteld worden op de omgeving.	JA ⇒ de voorziene parkeergelegenheid is afgestemd op het ingeschatte ambitieniveau: – hoofdpoot 'Kiefhoekstraat': voorziene parkeercapaciteit = 150 pp ↔ autpiek/dag = 65 auto's/dag – nevenpoot 'In den Brand': voorziene parkeercapaciteit = 45 pp ↔ autpiek/dag = 20 auto's/dag
bewegwijzering	▪ aangepaste bewegwijzering aanbrengen voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers op de toegangswegen naar het gebied	JA ⇒ de bewegwijzering voor het gemotoriseerd verkeer gebeurt vanaf de N74 Noord-Zuidverbinding ⇒ fietsers en voetgangers worden bewegwijzerd via daartoe uitgeruste wegen en beveiligde oversteken: – N73 Kamperbaan – Peerderbaan – N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan – Kiefhoekstraat – kruispunt Kiefhoekstraat x Weyerbrugstraat – kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat
handhaving	▪ controle op sluipverkeer zwaar vervoer op de toegangswegen ▪ controle op fout- en illegaal parkeren t.h.v. de toegangspunten	JA ⇒ controle op sluipverkeer zwaar verkeer op Kiefhoekstraat: – regelmatige controles – opvolging klachten ⇒ controle op fout- en illegaal parkeren t.h.v. de toegangspoorten: – op moment van activering van de toegangspoorten – tijdens piekperiode – opvolging klachten buiten piekperiode

2.2 WEGENCATEGORISERING

⇒ categorisering (lokale) wegen

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen	▪ nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten minimum ontsloten worden lokale wegen 2, met de nodige aandacht voor fietsers en voetgangers	JA ⇒ de gewenste wegencategorisering voorziet in een aangepaste categorisering afgestemd op het type van ontwikkeling
verblijfsgebieden	▪ enkel selectie van lokale wegen in verblijfsgebieden ▪ selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden	JA ⇒ de centrumgebieden van Hechtel en Eksel worden via een vereenvoudigd netwerk van lokale wegen 2 ontsloten naar de lokale wegen 1

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
langzame netwerken	- opmaak voetpadenplan o.b.v. bestaand stoepenplan - aangepaste fiets-voetgangersvoorzieningen aanleggen/optimaliseren per wegtype en ruimtelijke omgeving: - prioritair fietsvoorzieningen aanleggen/optimaliseren langs de geselecteerde (bovenlokale) functionele fietsroutes (meestal lokale wegen 1 en 2). Hiertoe behoren ook vaak de schoolroutes. - recreatieve fietsroutes maximaal voorzien langs lokale wegen 3 - aanleg vrijliggende fietspaden bij snelheden vanaf 70km/u + langs zwaar vervoerroutes - uitvoering voetpadenplan	JA ⇒ de opmaak van een voetpadenplan is niet nodig, binnen het centrum van Hechtel en Eksel zijn de voetgangersverbindingen tussen de attractiepolen geanalyseerd ⇒ de recreatieve fietsroutes lopen maximaal langs lokale wegen 3 ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken voetgangersvoorzieningen
openbaar vervoer	- selectie openbaar vervoerroutes afstemmen op de attractiepolen. - doorstroming voor openbaar vervoer garanderen, ook op lokale wegen 2 en 3 aangepaste snelheidsremmers, aangepaste wegbreedtes bij (her)aanleg van wegen, knooppunten	JA ⇒ de nieuwe en geplande ruimtelijke projecten worden algemeen goed bediend door de bestaande voorzieningen van het openbaar vervoer ⇒ de gemeente wenst en vraagt een betere ontsluiting van volgende punten - hoofdpoort aan de Kiefhoekstraat - recreatiezone gelegen in de Dennenstraat - verbetering van de openbaar vervoerverbindingen tussen zowel Hechtel en Eksel onderling - verbetering van de openbaar vervoerrelatie tussen Hechtel en Eksel met Kerkhoven ⇒ bij herinrichting van lokale wegen wordt uitgegaan van de voorgeschreven inrichtingseisen, waarin specifieke bepalingen m.b.t. het garanderen van de doorstroming voor openbaar vervoer zijn opgenomen
zwaar vervoer	- opmaak routeplan zwaar vervoer: - uitwerken routes zwaar verkeer - invoeren tonnenmaatbeperking - opleggen maximumsnelheden	JA ⇒ de gewenste wegcategorisering, routes zwaar verkeer en het snelheidszoneringsplan zijn op elkaar geënt
bewegwijzering	- opmaak bewegwijzeringsplan vanuit het perspectief van gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruiker - aandacht voor duidelijke, eenduidige, gemeentegrensoverschrijdende bewegwijzering van zwaar vervoerroutes en routes naar attractiepolen	JA ⇒ het bewegwijzeringsplan wordt geactualiseerd o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegcategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland' ⇒ er wordt een fiets- en voetgangersbewegwijzeringsplan opgemaakt op lokaal en bovenlokaal niveau ⇒ i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers wordt een overleg met buurgemeenten belegd
handhaving	- implementatie snelheidsplan - uitvoeren snelheidscontroles - controle op sluipverkeer en parkeren van zwaar vervoer in verblijfsgebieden - onderzoek sluipverkeer op de N715 en N73	JA ⇒ de aangegeven taakstellingen zijn als actie opgenomen in het beleidsplan ⇒ in fase 2 van het 'Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel' werd onderzoek gevoerd naar het aandeel sluipverkeer op de N715 en N73
grensoverschrijdende aspecten	wegcategorisering afstemmen op de categorisering van de buurgemeenten en vice versa	JA ⇒ de gewenste wegcategorisering is afstemmen op de categorisering van de buurgemeenten en vice versa ⇒ i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers wordt een overleg met buurgemeenten belegd

2.3 LANGZAME NETWERKEN

- ⇒ inschakelen trage wegen in het langzame netwerk
- ⇒ langzaam netwerk moet de gemeente maximaal dekken

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen 'Bosland'	▪ nieuwe langzame routes vanuit het projectgebied aantakken op het recreatief en/of functioneel (boven)lokaal netwerk ▪ nieuwe conflictpunten langzaam verkeer ↔ gemotoriseerd verkeer detecteren en bij voorkeur beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen	JA ⇒ beide toegangspoorten worden bediend door het functioneel en/of recreatief fietsroutenetwerk ⇒ beide toegangspoorten worden onderling verbonden via het recreatief fietsknooppuntennetwerk ⇒ vanaf de toegangspoorten worden bewegwijzerde (lusvormige) recreatieve wandelingen ingericht ⇒ de kruispunten Kieffhoekstraat x Weyerbrugstraat en N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat zijn voorzien van een beveiligde fietsoversteek in 2 fasen. ⇒ ter hoogte van hoofdpoot 'Kieffhoekstraat' bevindt is er een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig aan de noordzijde waardoor een directe aansluiting op de poort mogelijk is, zonder oversteek
wegencategorisering	▪ opmaak voetpadenplan o.b.v. bestaand stoepenplan ▪ selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden ▪ aangepaste fiets-voetgangersvoorzieningen aanleggen/optimaliseren per wegtype en ruimtelijke omgeving: - prioritair fietsvoorzieningen aanleggen/optimaliseren langs de geselecteerde (bovenlokale) functionele fietsroutes (meestal lokale wegen 1 en 2). Hiertoe behoren ook vaak de schoolroutes. - recreatieve fietsroutes maximaal voorzien langs lokale wegen 3 - aanleg vrijliggende fietspaden bij snelheden vanaf 70km/u + langs zwaar vervoerroutes - uitvoering voetpadenplan	JA ⇒ opmaak voetpadenplan niet nodig, binnen het centrum van Hechtel en Eksel zijn de voetgangersverbindingen tussen de attractiepolen geanalyseerd ⇒ de verblijfsgebieden werden afgebakend en het snelheidszoneringsplan werd hierop geënt, in de verblijfsgebieden geldt een snelheidsbeperking van 30-50 km/u ⇒ de centrumgebieden van Hechtel en Eksel worden via een vereenvoudigd netwerk van lokale wegen 2 ontsloten naar de lokale wegen 1 ⇒ de recreatieve fietsroutes lopen maximaal langs lokale wegen 3 ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken voetgangersvoorzieningen
verblijfsgebieden	▪ fiets- en voetgangersroutes voorzien van voetpaden, fietspaden en/of menging van verkeer ▪ snelheid beperken tot maximum 50km/u ▪ conflictpunten langzaam verkeer ↔ gemotoriseerd verkeer detecteren en bij voorkeur beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen ▪ selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden	JA ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken voetgangersvoorzieningen ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen ⇒ de verblijfsgebieden zijn afgebakend in overeenstemming met de wegcategorisering en de bijhorende snelheidsregimes, de snelheid bedraagt hier 30 of 50 km/u ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ de verblijfsgebieden werden afgebakend en het snelheidszoneringsplan werd hierop geënt, in de verblijfsgebieden geldt een snelheidsbeperking van 30-50 km/u ⇒ de centrumgebieden van Hechtel en Eksel worden via een vereenvoudigd netwerk van lokale wegen 2 ontsloten naar de lokale wegen 1

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
openbaar vervoer	- inrichten comfortabele overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer: inrichten wachtaccommodatie en fietsenstalling - beveiligen oversteekplaatsen aan haltes	JA ⇒ bij het herinrichten van haltes wordt uitgegaan van de richtlijnen gesteld door De Lijn en het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein'. ⇒ er zal specifiek aandacht uitgaan naar de overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer en beveiliging van oversteekplaatsen aan haltes. De recente doortochtherinrichting N715-N73 illustreert dit opzet.
zwaar vervoer	- kruispunten van de langzame routes en de zwaar vervoerroutes beveiligen d.m.v. oversteken in 2 fasen - aanleg vrijliggende fietspaden langs zwaar vervoerroutes	JA ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen
vervoersmanagement	- finaliseren schoolroutekaart: - prioritair voorzien van veilige fiets- en voetpaden op de geselecteerde schoolroutes - belangrijke oversteekplaatsen i.f.v. geselecteerde schoolroutes prioritair beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen, indien mogelijk met sluisstelsel	JA ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen
marketing en informatie	- geactualiseerde en geoptimaliseerde langzame netwerken bekend maken bij de bewoners: - internet - folders in de bus en op het gemeentehuis / de toeristische dienst - via scholen	JA ⇒ verspreiden informatie over langzame netwerken via folders en gemeentelijke website
bewegwijzering	- aanpassen + optimaliseren bewegwijzering bestaande langzame netwerken - bewegwijzering aanbrengen in verblijfsgebieden naar de belangrijkste attractiepolen	JA ⇒ Bosland wordt bewegwijzerd voor fietsers en voetgangers via daartoe uitgeruste wegen en beveiligde oversteken: - N73 Kamperbaan – Peerderbaan - N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan - Kiefhoekstraat - kruispunt Kiefhoekstraat x Weyerbrugstraat - kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat ⇒ opmaak fiets- en voetgangersbewegwijzeringsplan op lokaal en bovenlokaal niveau ⇒ overleg met buurgemeenten i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers

2.4 OPENBAAR VERVOER

- ⇒ invoeren basismobiliteit
- ⇒ opstellen nieuw openbaar vervoerplan

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen	onderzoek noodzaak nieuwe halte(n), verplaatsing halte en/of verhoging frequentie i.f.v. nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	JA ⇒ volgende punten kunnen bijkomend bediend worden door De Lijn: - hoofdpoort 'Kiefhoekstraat' - recreatiezone gelegen in de Dennenstraat

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
wegencategorisering	- selectie openbaar vervoerroutes afstemmen op de attractiepolen. - doorstroming voor openbaar vervoer garanderen, ook op lokale wegen 2 en 3 door beperken en/of aangepaste snelheidsremmers, aangepaste wegbreedtes bij (her)aanleg van wegen, knooppunten	JA ⇒ de nieuwe en geplande ruimtelijke projecten worden algemeen goed bediend door de bestaande voorzieningen van het openbaar vervoer ⇒ de gemeente wenst en vraagt een betere ontsluiting van volgende punten – hoofdpoot aan de Kiefhoekstraat – recreatiezone gelegen in de Dennenstraat – verbetering van de openbaar vervoerverbindingen tussen zowel Hechtel en Eksel onderling – verbetering van de openbaar vervoerrelatie tussen Hechtel en Eksel met Kerkhoven ⇒ bij herinrichting van lokale wegen wordt uitgegaan van de voorgeschreven inrichtingseisen, waarin specifieke bepalingen m.b.t. het garanderen van de doorstroming voor openbaar vervoer zijn opgenomen
verblijfsgebieden	- inrichten comfortabele, goed uitgeruste overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer bij (her)inrichten verblijfsgebieden - inrichten toegankelijke perrons en haltes	JA ⇒ de gemeente heeft geen openbaar vervoerknooppunt ⇒ bij het herinrichten van haltes wordt uitgegaan van de richtlijnen gesteld door De Lijn en het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein'. ⇒ er zal specifiek aandacht uitgaan naar de overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer. De recente doortochtherinrichting N715-N73 illustreert dit opzet. ⇒ de halte 'Hechtel-Kruispunt' wordt geduid als centrale halte in Hechtel-Eksel, gezien het hoog aantal passerende lijnbussen. De halte werd heringericht i.k.v. module 3 'doortochten N715-N73'. Zoals onderzocht in fase 2 van het 'Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel' voldoet de halte aan de richtlijnen gesteld door De Lijn en het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein'.
langzame netwerken	- inrichten comfortabele overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer: inrichten wachtaccommodatie en fietsenstalling - beveiligen oversteekplaatsen aan haltes	JA ⇒ bij het herinrichten van haltes wordt uitgegaan van de richtlijnen gesteld door De Lijn en het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein'. ⇒ er zal specifiek aandacht uitgaan naar de overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer en beveiliging van oversteekplaatsen aan haltes. De recente doortochtherinrichting N715-N73 illustreert dit opzet.
campagnes	- bekend maken nieuw openbaar vervoerplan (met inbegrip van de ontwikkelingen van het Spartacusplan) i.s.m. De Lijn aan de bewoners: - internet - folders in de bus en op het gemeentehuis / de toeristische dienst	JA ⇒ verspreiden informatie over wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem en –aanbod via de verschillende kanalen door de gemeente ism De Lijn
grensoverschrijdende aspecten	- invoering sneltramlijn 3 i.k.v. het Spartacusplan - invoering basismobiliteit	JA ⇒ de beleidsfocus bij De Lijn is de laatste jaren verschoven van basismobiliteit naar vraaggericht netmanagement ⇒ in Limburg werkt De Lijn aan netmanagement d.m.v. het Spartacusproject ⇒ het planningsproces van Spartacus is nog niet afgerond en de concrete planning is bijgevolg nog niet bekend

2.5 ZWAAR VERKEER

- ⇒ inperken belasting doorgaand vrachtverkeer
- ⇒ maatregelen parkeerproblematiek vrachtwagens in woongebieden

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen	▪ bereikbaar houden van zwaar vervoerafhankelijke bedrijven ▪ ontwikkeling nieuwe woongebieden vrijwaren van doorgaande zwaar vervoerroutes + invoeren van tonnenmaatbeperking van maximaal 3,5ton	JA ⇒ het routeplan zwaar verkeer wikkelt de zwaar verkeersgenererende attractiepolen zo direct mogelijk af naar het hogerliggend wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding ⇒ de routes lokaal zwaar verkeer vrijwaren de nieuwe woongebieden maximaal ⇒ binnen de gemeente geldt een tonnenmaatbeperking +3,5ton, uitgezonderd laden en lossen, met uitzondering van de routes lokaal zwaar verkeer
wegencategorisering	▪ implementatie snelheidsplan: opleggen maximumsnelheid van 60km/u voor zwaar vervoer bubeko en 50km/u bibeko ▪ doorgaande zwaar vervoerroutes worden enkel uitgestippeld via lokale wegen 1 of hoger	JA ⇒ de maximumsnelheid in de gemeente bedraagt 70 km/u, in de verblijfsgebieden is de snelheid beperkt tot 30 en 50 km/u ⇒ het doorgaand zwaar verkeer wordt enkel gestuurd via en toegelaten op de N74 Noord-Zuidverbinding (primaire weg 1) en de N73 Peerderbaan (primaire weg 2), tussen het kruispunt N74 en de gemeentegrens met Peer
verblijfsgebieden	▪ verblijfsgebieden afbakenen ▪ opmaak routeplan zwaar vervoer: - uitwerken routes zwaar verkeer - invoeren tonnenmaatbeperking - opleggen maximumsnelheden	JA ⇒ de verblijfsgebieden werden afgebakend en het snelheidszoneringsplan werd hierop geënt ⇒ de routes lokaal zwaar verkeer vrijwaren de verblijfsgebieden maximaal
langzame netwerken	▪ kruispunten van de langzame routes en de zwaar vervoerroutes beveiligen d.m.v. oversteken in 2 fasen ▪ aanleg vrijliggende fietspaden langs zwaar vervoerroutes	JA ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen
bewegwijzering	▪ aandacht voor duidelijke, eenduidige, gemeentegrensoverschrijdende bewegwijzering van zwaar vervoerroutes	JA ⇒ er wordt een overleg met buurgemeenten belegd i.f.v. het beperken van de bebording t.h.v. de gemeentegrenzen ⇒ er wordt een overleg met buurgemeenten en Vlaamse Overheid AWV / aBMV belegd i.f.v. het aanpassen van de bewegwijzering op N74 Noord-Zuidverbinding
handhaving	▪ uitvoeren snelheidscontroles van zwaar vervoer ▪ controle op sluipverkeer en parkeren van zwaar vervoer in verblijfsgebieden	JA ⇒ controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten ⇒ uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen) ⇒ uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)
grensoverschrijdende aspecten	▪ onderzoeken mogelijkheden tot het inrichten van speciale parkeerzones i.s.m. de buurgemeenten	JA ⇒ er wordt een overleg belegd met de omliggende gemeenten, de provincie en de transportsector i.f.v. het aftasten van de mogelijkheden voor het ontwikkelen van vrachtwagenparkings

2.6 HANDHAVING

⇒ implementatie snelheidsplan

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen	- inrichten nieuwe woonzones als zone 50, indien mogelijk bij voorkeur erfachtige inrichting - snelheid in verblijfsgebieden beperken tot een maximum 50km/u - nieuwe en zwaarder belaste aansluitingen, t.g.v. de nieuwe ontwikkelingen, evalueren en indien het veiligheidsniveau van het kruispunt verhogen i.f.v. de te beschermen modus/modi	JA ⇒ de inrichting van nieuwe woonzones wordt beschouwd als verblijfsgebied waarbij de plaats van de zwakke weggebruiker primeert ⇒ in de verblijfsgebieden is de snelheid beperkt tot 30 en 50 km/u ⇒ de inrichting van nieuwe woonzones wordt in een ruimer kader bekeken, nl. nieuwe en zwaarder belaste aansluitingen, t.g.v. de nieuwe ontwikkelingen, worden geëvalueerd voor de verschillende modi en indien nodig aangepast.
wegencategorisering	- snelheidsregimes + inrichting van wegen afstemmen op de geactualiseerde wegcategorisering - snelheidsremmers inpassen afgestemd op de wegcategorie, rekening houdend met het openbaar vervoer - selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden	JA ⇒ de gewenste wegcategorisering, routes zwaar verkeer en het snelheidszoneringsplan zijn op elkaar geënt ⇒ de centrumgebieden van Hechtel en Eksel worden via een vereenvoudigd netwerk van lokale wegen 2 ontsloten naar de lokale wegen 1
verblijfsgebieden	- uitvoering snelheidsplan - selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden	JA ⇒ de verblijfsgebieden werden afgebakend en het snelheidszoneringsplan werd hierop geënt, in de verblijfsgebieden geldt een snelheidsbeperking van 30-50 km/u ⇒ de centrumgebieden van Hechtel en Eksel worden via een vereenvoudigd netwerk van lokale wegen 2 ontsloten naar de lokale wegen 1
langzame netwerken	- missing links detecteren en aanvullen - conflictpunten langzaam verkeer ↔ gemotoriseerd verkeer detecteren en bij voorkeur beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen - belangrijke oversteekplaatsen i.f.v. geselecteerde schoolroutes prioritair beveiligen d.m.v. een oversteek in 2 fasen, indien mogelijk met sluissysteem - prioritair voorzien van veilige fiets- en voetpaden op de geselecteerde schoolroutes - aanleg vrijliggende fietspaden bij snelheden vanaf 70km/u + langs zwaar vervoerroutes	JA ⇒ ontsluitingsroute voor KMO zone Borgveld ⇒ de recreatieve fietsroutes lopen maximaal langs lokale wegen 3 ⇒ prioriteitenlijst conflictpunten langzaam en gemotoriseerd verkeer ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken fietsvoorzieningen ⇒ prioriteitenlijst aan te pakken voetgangersvoorzieningen
openbaar vervoer	beveiligen oversteekplaatsen op fiets- en looproutes nabij halten	JA ⇒ er zal specifiek aandacht uitgaan naar de overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer en beveiliging van oversteekplaatsen aan haltes. De recente doortochterinrichting N715-N73 illustreert dit opzet.
zwaar vervoer	- opmaak routeplan zwaar vervoer: - uitwerken routes zwaar verkeer - invoeren tonnenmaatbeperking - opleggen maximumsnelheden	JA ⇒ de gewenste wegcategorisering, routes zwaar verkeer en het snelheidszoneringsplan zijn op elkaar geënt
vervoersmanagement	in kaart brengen veilige schoolroutes voor zwakke weggebruikers (Octopusplan) + communicatie naar de gebruikers	JA ⇒ de schoolroutes werden in kaart gebracht en gecheckt op hun verkeersveiligheid ⇒ verspreiden informatie over de schoolroutekaart via de verschillende kanalen door de gemeente ism de betrokken scholen

relatie met ander thema	taakstellingen (met ev. aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	taakstelling bereikt?
handhaving	▪ evaluatie snelheidsgedrag a.d.h.v. regelmatige snelheidscontroles + snelheidscontroles na uitvoering nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ▪ uitvoeren alcohol- en drugscontroles ▪ controle op sluipverkeer zwaar vervoer in verblijfsgebieden	JA ⇒ controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten ⇒ uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen) ⇒ uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)

3. FASE 3: INFORMATIEF DEEL

3.1 KNELPUNTEN EN KANSEN

Voor het uitwerken van het verbrede en verdiepte beleidsplan leveren de knelpunten en potenties uit het 'Mobiliteitsplan Hechtel-Eksel – fase 1: Oriëntatienota' dd 22/10/'02 de basis. Deze knelpunten en potenties werden in de eerste fase 'Verkenningnota' van het 'Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel' dd 26/05/'09 geüpdate en aangevuld n.a.v. de nieuwe en verdiepte thema's (= gearceerde punten in onderstaande tabellen).

3.1.1 KNELPUNTEN

3.1.1.1 Werkdomein A: ruimtelijke knelpunten

thema	knelpunt
strategische projecten:	
Bosland	ontbreken optimale ontsluiting voor de verschillende verkeersdeelnemers van het gebied 'Bosland' op grondgebied van de gemeente Hechtel-Eksel
verlaten militair domeinen	geen inzicht in mogelijke nabestemming van al dan niet verlaten terreinen

3.1.1.2 Werkdomein B: netwerken per modus

thema	knelpunt
auto	- gewestwegen: meestal enkel verkeerstechnisch ingericht in functie van het gemotoriseerd verkeer (o.a. N715 buiten centrum. - N747 door Eksel centrum: combinatie van verkeersafwikkeling met centrum. - aantasting van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. (N747) - attractiviteit van de kernen vermindert - sluipverkeer Molenstraat - Reststraat
fiets	- ontbrekende fietspaden en fietsoversteken langs de fietsnetwerken - ontbrekende lokale ontsluitingen via het netwerk ter hoogte van: - KMO-zone Borgveld - poort Bosland (Kiefhoekstraat)
voetganger	- geen integratie van het trage wegen netwerk in de langzame netwerken - bestaande voetgangersverbindingen verdwijnen
vrachtverkeer	- verkeersbelasting dorpskernen - verstoring woonkwaliteit in woonzones vooral in Hechtel - veel doorgaand verkeer - parkeren in woonkernen
openbaar busvervoer	- nood aan betere (regionale) verbindingen. - onvoldoende informatie - nood aan basismobiliteit - ontbreken van afstemming openbaar vervoer op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

3.1.1.3 Werkdomein C: flankerende maatregelen

thema	knelpunt
zwaar verkeer	- ongewenst doorgaand zwaar verkeer in kerngebieden - parkeerproblematiek vrachtwagens in woongebieden

3.1.2 KANSEN

3.1.2.1 Werkdomein A: ruimtelijke potenties

thema	mogelijke oplossingen - aandachtspunten
strategische projecten	
Bosland	voorzien van een optimale ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en zwakke weggebruikers
militair domein spoorlijn 18 Hasselt - Neerpelt	uitspraken formuleren in gemeentelijk structuurplan in correlatie met mobiliteitsplan halte in Hechtel-Eksel en/of in Wijchmaal

3.1.2.2 Werkdomein B: netwerken per modus

thema	mogelijke oplossingen - aandachtspunten
auto	- herinrichten onveilige kruispunten en wegvakken - optimaliseren doorstroomcomfort d.m.v. signalisatie en herinrichting conflictpunten - verhogen van veiligheid en doorstroming d.m.v. een gedifferentieerd snelheidsbeleid - duurzaam parkeerbeleid - doortochtenprincipe - wegencategorisering geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen
fiets	- opheffen barrières - invullen ontbrekende schakels in functie van het huidig netwerk - invullen ontbrekende schakels in functie van vraagsturend of vraagvolgend autonetwerk - opheffen onveilige punten - opmaak fietsnetwerk in functie van gewenst autonetwerk en openbaar vervoersnetwerk
vrachtverkeer	- optimaliseren van bereikbaarheid door middel van signalisatie (kortste route is niet altijd de gewenste) - netwerk doorgaande zwaar vervoerroutes met maximale vrijwaring van de kerngebieden - parkeren vrachtwagens buiten woongebieden op de bedrijventerreinen en/of speciale vrachtwagenparkings - wegencategorisering geënt op de routes zwaar vervoer - opstellen routeplan zwaar vervoer
voetganger	trage wegen inschakelen in langzaam netwerk
openbaar busvervoer	- aanpassen huidig netwerk: vraagvolgend - infrastructurele bevoordeling openbaar vervoer - opwaarderen schoolbusvervoer - invoeren basismobiliteit - openbaar vervoerplan geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

3.1.2.3 Werkdomein C: flankerende maatregelen

thema	mogelijke oplossingen - aandachtspunten
openbaar vervoer	- informatie en campagnes betreffende openbaar vervoer - opwaarderen wachtaccommodaties
parkeren	duurzaam parkeerbeleid
financiële beloning	fietsvergoeding
snelheidsplan	snelheidszoneringsafgestemd op de nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen
licht verkeer	- optimaliseren van bereikbaarheid door middel van signalisatie - stimuleren van carpoolen, eventueel coördineren - aanleg van carpoolparking met eventueel bewaking
zwaar verkeer	- vervoersmanagement - sturen van verkeer door middel van signalisatie - overlegplatform tussen betrokken actoren betreffende mobiliteitsproblematiek
fietsen	- fietsvergoeding voor eigen personeel (voorbeeldfunctie) - voorzien van voldoende fietsstallingen - campagnes betreffende fietsen en dit zowel in functie van gebruik als in functie van veiligheid en educatie - verspreiden van kaarten met aanduiding van veilige schoolroutes met bijhorende, eventuele aandachtspunten - bevoordeling fietser t.h.v. kruispunten
voetgangers	stimuleren door middel van campagnes
bewegwijzering	verkeer sturen d.m.v. aangepaste bewegwijzering

3.2 DOELSTELLINGEN

De doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen fungeren als de leidraad voor het mobiliteitsplan van Hechtel-Eksel. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen legt de nadruk op vijf thema's, nl. bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid.

Omdat deze doelstellingen allesomvattend zijn, heeft het bestuur van Hechtel-Eksel bepaalde accenten gelegd voor haar gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Deze accenten krijgen binnen het mobiliteitsplan dan ook bijzondere aandacht. Deze doelstellingen werden in de eerste fase 'Verkenningnota' van het 'Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel' dd 26/05/'09 geüpdate en aangevuld n.a.v. de nieuwe en verdiepte thema's (= gearceerde punten in onderstaande tabellen).

doelstelling	taakstelling
Het mobiliteitsplan dient de economische attractie van de gemeente Hechtel-Eksel te waarborgen en zelfs te ondersteunen	- het huidige attractieniveau dient als minimumwaarde beschouwd te worden - weren van grote industrie
Het mobiliteitsplan dient het behoud van het landelijk karakter van de gemeente te ondersteunen - de kernen mogen niet aan elkaar groeien - afbakening van de centra	het huidige attractieniveau dient als minimumwaarde beschouwd te worden
Het mobiliteitsplan dient toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te voorzien van een optimale ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en zwakke weggebruikers	goede ontsluiting voor alle modi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto)
Het mobiliteitsplan dient te voorzien in een wegcategorisering en een ontsluiting voor Hechtel-Eksel	invoeren van een wegcategorie waarbij het gebruik van het wegennet in overeenstemming worden gebracht met de functie en vice versa
Het mobiliteitsplan dient het gebruik van sluiptwegen tegen te gaan	het gebruik van de weg in overeenstemming brengen met zijn functie in het wegennet
Het mobiliteitsplan dient een wegcategorisering geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te bevatten	ontsluitingsroutes geënt op de wegcategorisering
Het mobiliteitsplan dient een wegcategorisering geënt op de zwaar vervoerroutes en vice versa te bevatten	de geactualiseerde wegcategorisering dient geënt te zijn op de zwaar vervoerroutes en vice versa
Het mobiliteitsplan dient bij de opmaak van de doorgaande zwaar vervoerroutes de kerngebieden maximaal te vrijwaren	een netwerk van (doorgaande) zwaar vervoerroutes dient opgesteld te worden, waarbij de kerngebieden maximaal gevrijwaard worden
Het mobiliteitsplan dient te voorzien in de uitbouw van een netwerk trage wegen	de gemeente dient een netwerk trage wegen op te bouwen in het kader van het netwerk langzame verbindingen
Het mobiliteitsplan dient de maximale dekking van de gemeente door langzame netwerken te verzekeren	gemeente dient maximaal gedekt te worden door langzame netwerken
Het mobiliteitsplan dient te voorzien in een voetgangersnetwerk	- het bestaande voetpadenplan dient geëvalueerd te worden - men dient de voetgangersroutes tussen de attractiepolen te optimaliseren en realiseren - de voetgangersvoorzieningen dienen kwaliteitsvol ingericht te worden
Het mobiliteitsplan dient te voorzien in een fietspadennetwerk	- opstellen netwerk met daaraan gekoppeld een aantal inrichtingsprincipes - locatiebeleid - inbreidingsgericht - koppeling utilitair en toeristisch netwerk - de gemeente dient prioritair fietsvoorzieningen aan te leggen/ te optimaliseren langs de geselecteerde fietsroutes - de fietsvoorzieningen dienen kwaliteitsvol ingericht te worden

doelstelling	taakstelling
Het mobiliteitsplan dient het bereiken van basismobiliteit in Hechtel-Eksel te bevorderen	- er dient basismobiliteit gerealiseerd te worden in Hechtel-Eksel - de verbinding tussen Hechtel en Eksel dient verbeterd te worden - er dient een betere relatie tussen Kerkhoven en Hechtel en Eksel uit gewerkt te worden
Het mobiliteitsplan dient bij te dragen tot een openbaar vervoerplan geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen	- het openbaar vervoerplan dient geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld te worden - de hoofdboord Kiefhoekstraat dient bediend te worden
Het mobiliteitsplan dient ervoor te zorgen dat het parkeren van vrachtwagens buiten woongebieden gebeurt en/of op speciale vrachtwagenparkings	het hinderend parkeren van vrachtwagens in woongebieden dient vermeden te worden
Het mobiliteitsplan moet een duurzaam parkeerbeleid omvatten	er dient een duurzaam parkeerbeleid gevoerd te worden
Het mobiliteitsplan dient de dalende trend in de verkeersonveiligheid niet enkel te ondersteunen, maar ook te stimuleren	aanpakken van gevaarlijke punten en wegvakken
Het mobiliteitsplan dient de verkeersleefbaarheid in het algemeen en de barrièrevorming en doorstroomcomfort ter hoogte van de gewestwegen in het bijzonder, te verbeteren	- inrichten verblijfsgebieden - weren doorgaand (zwaar) verkeer uit de woonkernen
Het mobiliteitsplan dient een wijziging in de vervoerskeuze ten voordele van alternatieve vervoerswijze te bewerkstelligen	- optimaliseren, uitbouwen en beveiligen langzame netwerken - streven naar basismobiliteit - stimuleren gebruik duurzame vervoersmodi via marketing en campagnes

3.3 BESLUITEN FASE 2

In fase 2 'Uitwerkingsnota' d.d. 23/03/'10 werden de nodige onderzoeken gevoerd om de beleidsvisie voor volgende thema's te kunnen bijsturen en vormen:

- Handhaving: implementatie snelheidsplan
- Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit: gemeentegrensoverschrijdend project Bosland
- Wegencategorisering: categorisering (lokale) wegen
- Langzame netwerken: ontwikkeling netwerk trage wegen
- Openbaar vervoer:
 - Invoeren basismobiliteit
 - Opstellen nieuw openbaar vervoerplan
- Zwaar verkeer:
 - Inperken belasting doorgaand vrachtverkeer
 - Maatregelen parkeerproblematiek vrachtwagens in woongebieden

Volgende conclusies voor de verbreden en verdiepen thema's vormen het uitgangspunt van de voorliggende beleidsvisie:

3.3.1 RUIMTELIJK PROJECT MET GROTE IMPACT OP MOBILITEIT 'BOSLAND'

Uit het onderzoek van het thema ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit blijkt dat Bosland nog in ontwikkelingsfase zit. Hierdoor kunnen er enkel aannames en ambities van de rol van de poorten worden omschreven.

Binnen de invloedssfeer van Hechtel-Eksel zijn drie poorten van belang, waar als doelstelling een hoog aantal bezoekers geldt. Hiervoor is het aangewezen om per vervoersmodi en combinatie van meerdere vervoersmodi, tot een efficiënte ontsluiting van de poorten te komen. De gebiedsgerichte ontsluitings- en bereikbaarheidsvisie voorziet volgende conclusie per vervoersmodus:

Uitgaande van de geactualiseerde wegcategorisering zijn de toegangspoorten vlot te bereiken voor individueel gemotoriseerd verkeer. Voor Hechtel-Eksel wordt de belangrijkste ontsluitingsroute van de poorten, voor toeristen, gericht op de afrit Hechtel-centrum van de N74.

De Lijn voorziet op korte termijn geen wijzigingen in de lijnvoering, waardoor de hoofdpoot Kiefhoekstraat wel kan ontsloten worden. Verder onderzoek in het kader van het wijzigen van de halteplaats in de omgeving van De Grote Hof in Overpelt, biedt potenties voor deze toegangspoort. De toegangspoort In den Brand wordt onrechtstreeks ontsloten via het openbaar vervoer. Hiervoor zijn geen verdere maatregelen noodzakelijk.

De Langzame netwerken ontsluiten de toegangspoorten al goed. Zowel functionele als recreatieve routes liggen in de nabijheid van de poorten.

3.3.2 WEGENCATEGORISERING

De wegcategorisering in Hechtel-Eksel, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan (2002) en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2006), werd integraal getoetst op hun actualiteitswaarde.

Het uitgangspunt voor de toedeling van de wegcategorisering gebeurde aan de hand van de selectiecriteria voor lokale wegen. De wegen werden getoetst op de impact welke nieuwe en geplande ruimtelijke ontwikkelingen hebben op de wegcategorisering, op het geactualiseerde snelheidsplan en op routes zwaar vervoer. Ook werden de resultaten van het herkomst-bestemmingsonderzoek i.f.v. sluipverkeer op de wegcategorisering beoordeeld.

Samenvattend wordt onderstaande indeling als gewenste wegcategorisering behouden:

selectie	locatie
primaire weg I	▪ N74 Noord-Zuidverbinding
primaire weg II	▪ N73 Peerderbaan, tussen het kruispunt N74 en Bree
lokale weg I (verbindend)	▪ N715 Eindhovensebaan – Lommelsebaan ▪ N747 Ekselsebaan – Hechtelsebaan – Marktplaats – Hoofdstraat – Heerstraat – Groenstraat – Stationstraat – Eikelbosstraat ▪ Kiefhoekstraat ▪ Overpelsterbaan ▪ N73 Kamperbaan ▪ N73 Peerderbaan, vanaf N715 tot het kruispunt met de N74 ▪ Wijchmaalsebaan ▪ N746 Kerkhovensesteenweg
lokale weg II (ontsluitend)	▪ Groenstraat, vanaf rotonde Dennenstraat x Vlasmeerstraat tot aan het kruispunt met de Heerstraat – Overpelsterbaan ▪ Dennenstraat ▪ Borgveld ▪ Steenovenstraat ▪ Vlasmeerstraat ▪ Pundershoekstraat ▪ St-Lambertusstraat, tussen N73 Kamperbaan en kruispunt Kamertstraat ▪ N715 Hasseltsebaan ▪ Dorpsstraat ▪ Don Boscostraat ▪ Byvoetstraat
lokale weg III (erftoegangsweg)	▪ alle overige wegen

3.3.3 LANGZAME NETWERKEN

In het kader van deze studie vormt de geringe integratie van de trage wegen in de langzame netwerken het uitgangspunt, waarbij de doelstellingen het uitbouwen van het netwerk aan trage wegen en een maximale dekking van de gemeente door langzame netwerken zijn.

In de gemeente komen tal van trage wegen voor, welke worden gevormd door voet- of buurtwegen. Uit de studie van Trage Wegen vzw blijkt het mogelijk om verbindingen tussen kernen en attractiepolen te realiseren, gebruik makend van de trage wegen. Enkele trage wegen zijn echter minder toegankelijk of al verdwenen. Hiervoor dient een specifiek beleid te worden opgesteld. VZW Trage Wegen reikte hiervoor maatregelen aan.

De gemeente is al goed voorzien van langzame netwerken, gevormd door functionele en recreatieve wandel- en fietsroutes. Uit analyse blijken deze langzame netwerken de gemeentelijke attractiepolen goed te ontsluiten: zowel de woongebieden als de publieke functies zijn vlot te bereiken. In de kernen wordt de bereikbaarheid hoofdzakelijk gegarandeerd door de schoolroutes en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Op basis van de analyse kunnen er bijkomende potentiële fietsroutes geselecteerd worden, welke de missing links vormen om de knooppunten van recreatieve netwerken (Bosland) verder uit te bouwen, of om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen i.f.v. zwakke weggebruikers te optimaliseren.

Na herwaardering van de trage wegen kunnen deze gebruikt worden om de kernen Hechtel en Eksel te bereiken. In het kader van langzame netwerken kunnen ze worden ingeschakeld als uitbreiding van de lokale wandelroutes.

3.3.4 OPENBAAR VERVOER

In het kader van dit onderzoek vormt het ontbreken van basismobiliteit en het ontbreken van de afstemming tussen het openbaar vervoer en de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen het uitgangspunt.

De Lijn heeft in Hechtel-Eksel geen project rond basismobiliteit uitgevoerd. De optimalisatie van het openbaar vervoer in de regio, in het kader van basismobiliteit en netmanagement, heeft voor een verbeterde lijnvoering in Hechtel-Eksel gezorgd.

Bij het uitvoeren van Spartacus wordt het huidige openbaar vervoernet geherstructureerd in functie van knooppunten en overstapmogelijkheden. De Lijn voorziet in een aangepaste lijnvoering in de omgeving van Hechtel-Eksel en Peer, bij ingebruikname van de meest nabij gelegen sneltramhalte van tramlijn 3, in het kader van het Spartacusproject. Het planningsproces van Spartacus is nog niet afgerond, waardoor er nog geen concrete uitspraken kunnen gedaan worden over nieuwe of aangepaste lijnvoeringen. Er zal wel een stevige oost-westverbinding voorzien worden. In Leopoldsburg, Peer en Bree zal er ook gekeken worden om de aansluitingen met Hechtel-Eksel te optimaliseren.

De nieuwe en geplande ruimtelijke projecten worden algemeen goed bediend door de bestaande voorzieningen van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is echter niet afgestemd op de geplande ontwikkelingen rond Bosland, waarbij de hoofdpoot aan de Kieffhoekstraat niet ontsloten wordt door het openbaar vervoer. Het ontsluiten van bos- en natuurgebieden met een speciaal daarvoor ingelegde buslijn behoort niet tot de huidige ambities van De Lijn.

Bij het inrichten van halteplaatsen van het openbaar vervoer, dient uitgegaan te worden van de inrichtingsprincipes gesteld door De Lijn en het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein.

3.3.5 ZWAAR VERKEER

Het routeplan zwaar vervoer voorziet in een onderscheid naar doorgaand zwaar vervoer en lokaal zwaar vervoer. Hierdoor wordt het routeplan zwaar vervoer een sturend middel voor vrachtverkeer, waarbij er via een tonnenmaatbeperking zwaar vervoer wordt geleid en geweerd.

Zo worden de zwaar vervoer genererende locaties binnen de gemeente maximaal ontsloten, zonder de verkeersleefbaarheid in de centra aan te tasten.

De kernen van Hechtel en Eksel kampen met de problematiek van hinderend parkeren van zwaar vervoer. Hiervoor zijn enkele maatregelen voorgesteld:

- communicatie hogere overheid – transportorganisaties + bedrijven
- vrachtverboden en tonnagebeperkingen toepassen samen met een strenger handhavingsbeleid
- optie creëren van vrachtwagenparkings

3.4 TOELICHTING BELEIDSSCENARIO

De krachtlijnen van het scenario worden weergegeven onderverdeeld per werkdomein.

3.4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De gemeente voert een geïntegreerd plattelandsbeleid. Uitgaande van de dynamiek en de multifunctionaliteit van de kernen is het beleid erop gericht de leefbaarheid van de kernen te garanderen. Nieuwe handelsactiviteiten dienen zoveel als mogelijk inde centra van de hoofddorpen gesitueerd te worden. Het huidige attractieniveau op vlak van industrie dient behouden te worden, grote industrie wordt geweerd. Nieuwe ontwikkelingen in de kernen van Hechtel en Eksel dienen een studie naar de mobiliteitsimpact uit te voeren.

Bosland dient goed ontsloten te worden voor alle modi met ontsluitingsroutes geënt op de wegencategorisering. Ook de zwaar vervoerroutes en het snelheidsplan zijn afgestemd op de wegencategorisering. De categorisering van de wegen vormt een vereenvoudiging ten opzichte van de vorige wegencategorisering, het aantal lokale wegen type 2 is afgebouwd.

3.4.2 NETWERK PER MODUS

De verblijfsgebieden zijn in overeenstemming met de wegencategorisering en het snelheidsbeleid. De langzame netwerken binnen de gemeente hebben als doel het bieden van een maximale dekking van Hechtel-Eksel. Het beleid focust zich op de bereikbaarheid van verschillende lokale attractiepolen via een netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen. De prioriteit aan te pakken fiets- en voetgangersinfrastructuur is bijgevolg deze gelegen langs de fiets- en voetgangersnetwerken.

De gemeente Hechtel-Eksel wenst de realisatie van basismobiliteit binnen de gemeente. Door het overnemen van de gemeentelijke wensen aan de Lijn tracht de gemeente de openbaar vervoer verbindingen te verbeteren bij de invoering van Spartacus.

Om een eenduidig snelheidsbeleid te voeren is er een snelheidszoneringsplan opgesteld. Dit plan is al goedgekeurd en verdeelt de gemeente in snelheidszones. Voor het zwaar vervoer is er een netwerk opgesteld waarbij de kernen maximaal gevrijwaard worden. Aanvullend tracht men het hinderend parkeren van vrachtwagens in woongebieden te vermijden.

De verkeersveiligheid in de schoolomgevingen dient verhoogd te worden op basis van de resultaten van het Octopusplan.

De gemeente voert een duurzaam parkeerbeleid dat uitgaat van het stand-still principe, zonder tarifiering.

3.4.3 ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

De vervoersplannen voor scholen dienen gepromoot en ondersteund te worden. Het duurzaam verplaatsen dient algemeen gestimuleerd te worden. Het bewegwijzeringsplan moet gebaseerd zijn op de wegencategorisering, de lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van Bosland. Sluipverkeer en foutparkeerders bij het zwaar vervoer moet gecontroleerd worden.

Bij het uitvoeren van nieuwe projecten en studies dienen er mobiliteitsgegevens verzameld te worden. De uitvoering van nieuwe ontwikkelingen in de kern van Hechtel en Eksel dient voorafgegaan te worden door een mobiliteitsstudie. Jaarlijks dienen alle projecten met invloed op de mobiliteit geëvalueerd te worden door de GBC en de mobiliteitscommissie. Ten slotte dient het beleidsplan als een effectief werkdocument gebruikt te worden.

4. FASE 3: RICHTINGGEVEND DEEL

4.5 UITWERKING IN DE WERKDOMEINEN ABC

De te verbreden en te verdiepen thema's kunnen ondergebracht worden in de werkdomeinen ruimtelijke ontwikkelingen, netwerken per modus en ondersteunende maatregelen. Binnen deze werkdomeinen wordt per thema een beleidsvisie uitgewerkt met daaraan gekoppelde acties.

De te verbreden en te verdiepen thema's zijn een aanvulling op de al bestaande thema's uit het bestaande mobiliteitsplan. De thema's hebben onderling een sterke samenhang en zijn bijgevolg werkdomein overschrijdend.

In het beleidsplan komen volgende thema's per werkdomeinen aan bod:

Werkdomein A – ruimtelijke ontwikkelingen:

- A.1 Ruimtelijke planning
- A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit
- A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

Werkdomein B- netwerken per modus:

- B.1 Verblijfsgebieden
- B.2 Langzame netwerken
- B.3 Openbaar vervoernetwerk
- B.4 Herinrichting van wegen
- B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen
- B.6 Parkeerbeleid

Werkdomein C – ondersteunende maatregelen:

- C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen
- C.3 Algemene sensibilisering
- C.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen
- C.5 Bewegwijzering
- C.6 Handhaving
- C.7 Beleidsondersteuning
- C.8 Monitoring en evaluatie

4.6 WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Het thema 'Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit Bosland' vormt een verbreding ten opzichte van het eerste mobiliteitsplan d.d. 22/10/'02. Het thema 'Wegencategorisering' is een verdiepte versie van het thema zoals opgenomen in het vorige mobiliteitsplan.

Het thema 'Ruimtelijke planning' is aangereikt vanuit het goedgekeurde GRS Hechtel-Eksel d.d. 01/03/'07. Het thema 'Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit' werd geactualiseerd.

4.6.1 A.1 RUIMTELIJKE PLANNING

4.6.1.1 Wonen

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ verdere woonuitbreiding dient te streven naar gelijkwaardigheid van Hechtel en Eksel als hoofddorpen
- ⇒ verdere woonuitbreiding dient rekening te houden met maximaal behoud en verdere ontwikkeling van woonkwaliteit en –omgeving
- ⇒ verdere woonuitbreiding dient kernversterkend te werken

Beleidsvisie

Hechtel-Eksel is geselecteerd als buitengebiedgemeente waarbij zowel Hechtel als Eksel beide zijn geselecteerd als hoofddorp. Hoef is geselecteerd als woonkern.

Het woonbeleid van Hechtel-Eksel baseert zich op 5 peilers:

- Maximaal behoud en verdere ontwikkeling van woonkwaliteit en –omgeving
- Het verwevenheidsprincipe geldt zolang de woonkwaliteit niet wordt aangetast
- Behoud van eigenheid van nederzettingen
- Gelijkwaardigheid van Hechtel en Eksel als hoofddorpen
- Kernversterkend werken

De bijkomende ruimtebehoefte voor dienstverlening, kleinhandel en lokale economie wordt uitgeklaard op dusdanige wijze dat beide hoofddorpen complementair zijn. In beide hoofddorpen wordt tevens aan kernversterking van het centrum en het woongebied gedaan.

Ontwikkelingsperspectieven Hechtel:

- Verdichten van de kern binnen de gebieden gevormd door een stuk van de Lommelse-, Hasseltse- en Kamperbaan, de Twaalf Septemberstraat, de Don Boscostraat en de Pater Malletstraat
- Verweving met andere functies tot op een bepaald niveau
- Randen zo veel mogelijk vrijwaren van verdere verdichting, integratie naar het buitengebied, conditionering

Ontwikkelingsperspectieven Eksel:

- Verdichting rond de kern, langsheen de Kerkstraat, (een deel van) de Groenstraat, de Hoofdstraat en de Heerstraat
- Verweving met andere functies tot op een bepaald niveau
- Selectie van een aantal prioritair te ontwikkelen zones in de kern. Het woongebied begrensd door de Mezenstraat, de Schutterijstraat, de Diestersebaan en de Overpelterbaan
- Randen vrijwaren van verdichting, afwerken naar het rurale of natuurlijk buitengebied
- Bijzondere aandacht voor villapark (zie later) als bijzonder groen "woonpark", aanleunend bij het centrum

De gemeente voert een "geïntegreerd plattelandsbeleid". Uitgaande van de dynamiek en de multifunctionaliteit van de kernen is het beleid erop gericht de leefbaarheid van de kernen te garanderen.

Per deelgemeente moet er voldoende ruimte zijn voor actieve recreatie en sport en spel. Hierbij is het belangrijk dat de open ruimte tussen Hechtel en Eksel behouden blijft en het aan elkaar groeien van beide gemeenten wordt vermeden. Zowel Hechtel als Eksel blijven als autonome kernen afgebakend.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 1	Nieuwe woonzones afbakenen als verblijfszones + minimaal ingericht als zone 50, indien mogelijk bij voorkeur een erfachtige inrichting.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.6.1.2 Handel

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstellingen:

⇒ de nieuwe handelsactiviteiten dienen zoveel als mogelijk in de centra van de hoofddorpen gesitueerd te worden

Beleidsvisie

Het winkelcentrum in Hechtel en Eksel, dient te worden versterkt, zowel naar aanbod als naar de concentratie van winkels in het centrum. Hierbij is het aangewezen de complementariteit na te streven tussen Hechtel en Eksel en de mogelijke concurrentie te overstijgen.

In Hechtel wordt de omgeving van de kerk en het gemeentehuis (Twaalf Septemberstraat, Don Boscostraat, Rode kruisplein en delen aan het kruispunt van de Lommelsebaan, de Peerderbaan, de Hasseltsebaan en de Kamperbaan) geselecteerd om nieuwe handelszaken te vestigen. Handel aan de 'baan' wordt ontmoedigd. Lokale winkels met nood aan grotere vloeroppervlaktes worden bij voorkeur gelokaliseerd langsheen de invalswegen (N73-N715) in de onmiddellijke omgeving van het kruispunt van deze wegen. Indien dit toch onmogelijk blijkt dient men uit te wijken naar een locatie langsheen de N73-N715, zo dicht mogelijk bij het kruispunt van deze wegen. Verder wordt de bestaande kleine handelscluster in de omgeving van de vroegere rotonde (Hasseltsebaan) aan de rand van het hoofddorp Hechtel geoptimaliseerd. De bedoeling hiervan is niet om ruimte te geven aan nieuwe handelszaken maar wel dat de bestaande handelszaken hun activiteiten beter kunnen organiseren.

In Eksel zijn de handelsactiviteiten geconcentreerd in de dorpskern, langsheen de Kerkstraat, (een deel van) de Groenstraat en de Hoofdstraat. Om het eerder kleinschalige karakter van het hoofddorp Eksel te behouden wordt omzichtig omgegaan met winkels met een groter vloeroppervlakte.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 2	Aanvraag studie mobiliteitsimpact (inzake parkeren, ontsluiting, ...) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de kernen van Hechtel en Eksel	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.6.1.3 Industrie

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstellingen:

⇒ Het huidige attractieniveau dient als minimumwaarde beschouwd te worden

⇒ Het weren van grote industrie

Beleidsvisie

De gemeente moet kansen bieden voor de verdere ontwikkeling van de lokale bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid dient echter differentiatie te bieden in de gemeente. Het moet duidelijk gaan om bedrijvigheid van kleinschalig niveau dat geen afbreuk doet aan het groene en landelijke karakter van de omgeving. Eventuele bijkomende terreinen worden gesitueerd nabij de kernen, als uitbreiding van bestaande terreinen of in gebieden waar al infrastructuur voorhanden is.

De industrie in Hechtel blijft gesitueerd aan het knooppunt N74-Peerderbaan. In Eksel vindt een uitbreiding van het bedrijventerrein Borgveld plaats.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 2	Aanvraag studie mobiliteitsimpact (inzake parkeren, ontsluiting, ...) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de kernen van Hechtel en Eksel	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.6.2 A.2 STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT

4.6.2.1 Bosland

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstellingen voor de twee toegangspoorten:

- ⇒ goede ontsluiting voor alle modi (voetgangers, fietsers, ruiters, openbaar vervoer, auto)
- ⇒ ontsluitingsroutes geënt op de wegencategorisering

Beleidsvisie

Project Bosland heeft **twee toegangspoorten** op grondgebied Hechtel-Eksel:

1. hoofdpoot 'Kiefhoekstraat': gelegen aan de Kiefhoekstraat (parking Pijnven)
2. nevenpoort 'In den Brand': gelegen aan de Kamertstraat (grootste zandbak van Vlaanderen)

In overleg¹ met ANB werd een inschatting gemaakt van het attractieniveau van de twee toegangspoorten van Bosland. Deze inschatting is gebaseerd op de ervaring van ANB enerzijds en de cijfergegevens van vergelijkbare locaties van het Nationaal Park Hoge Kempen.

Er is enkel een inschatting voor het aantal auto's op jaarbasis gemaakt. Een inschatting voor het aantal fietsers en openbaar vervoer gebruikers kan ANB niet aanleveren. Hiervan zullen pas cijfers beschikbaar zijn bij effectieve ingebruikname van de poorten. Voor de hoofdpoot gelegen aan de Kiefhoekstraat is dit ten vroegste in de zomer van 2012, de nevenpoort 'In den Brand' wordt al in 2011 in gebruik genomen.

¹ VLAAMSE OVERHEID – ANB, dhr. Dries Gorissen, dhr. Bert Vanholen en mevr. Maria Bosmans (ANB), overleg ANB – Soresma nv, 08/07/'10

Hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'

Er wordt verwacht dat de aantrekkingskracht van hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' minder groot zal zijn dan deze van de kleine toegangspoot 'Salamander' van het Nationaal Park Hoge Kempen. De cijfers voor de kleine toegangspoot 'Salamander' geven bijgevolg een overschatting van de maximumwaarden voor de hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'.

Terwijl poort 'Salamander' een bezoekersaantal van 90.000 bezoekers per jaar haalt (alle bezoekers, niet enkel autobegebruikers) bedraagt het **ambitieniveau** van ANB voor hoofdpoot Kiefhoekstraat **50.000 bezoekers** per jaar.

Uit de tweede grafiek 'Nationaal Park Hoge Kempen – verdeling wandelaars over de maanden van het jaar, voor het gehele Nationale Park' kan worden afgeleid dat augustus de drukste maand is met 12% van het aantal bezoekers op jaarbasis. Voor de Kiefhoekstraat komt dit neer op 6000 bezoekers in de maand augustus. Met een gemiddelde bezettingsgraad van 3 personen per auto zijn dit 2000 auto's in de maand augustus (in dit geval zijn er geen bezoekers met de fiets, openbaar vervoer, toerbus, ...). Op dagbasis zijn dit gemiddeld 65 auto's. De capaciteit van de parking aan de Kiefhoekstraat bedraagt 150 parkeerplaatsen.

Vanzelfsprekend is de verdeling van de bezoekers over de maand augustus niet gelijk verdeeld over de 31 dagen van de maand waardoor de het geschatte aantal auto's per dag een onderschatting zou kunnen zijn.

Hierop aansluitend moet ook opgemerkt worden dat er voor de berekening van het aantal auto's werd uitgegaan dat alle bezoekers zich per auto verplaatsen terwijl een deel van de bezoekers met de toerbus, de fiets of het openbaar vervoer zullen komen. Dit zou een overschatting van het aantal gemotoriseerde bezoekers betekenen.

Er kan dus gesteld worden dat beide aannames ervoor zorgen dat de foutmarges, nl. de onder- en overschatting, elkaar opheffen in deze berekening.

Kenmerken hoofdpoot 'Kiefhoekstraat':

- ambitieniveau: 50.000 bezoekers/jaar
- piekperiode: augustus = 12% totaal aantal bezoekers/jaar
 - 6.000 bezoekers/augustus
 - maximum 2.000 auto's/augustus (berekend op alle verplaatsingen per auto aan 3 personen/auto)
 - maximum 65 auto's/dag
- voorziene parkeercapaciteit: 150 pp

Nevenpoot 'In den Brand'

Voor de aantrekkingskracht van Nevenpoot 'In den Brand' kan er geen bestaande vergelijkende site geduid worden waar cijfermateriaal beschikbaar is.

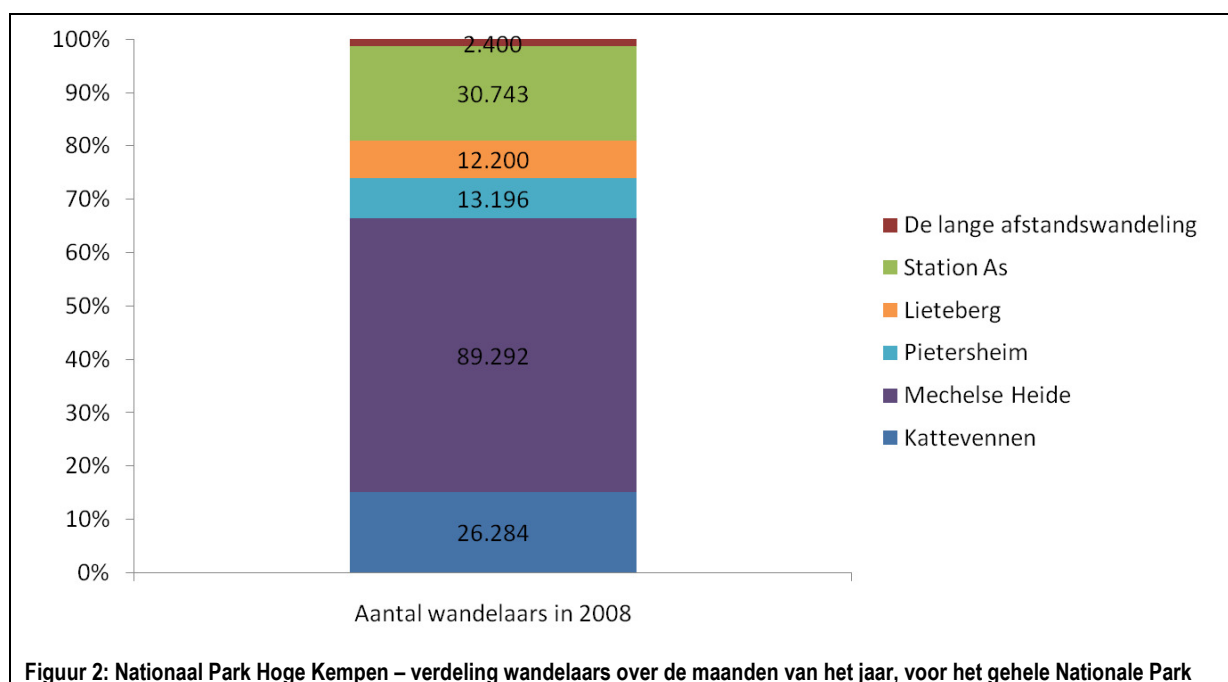
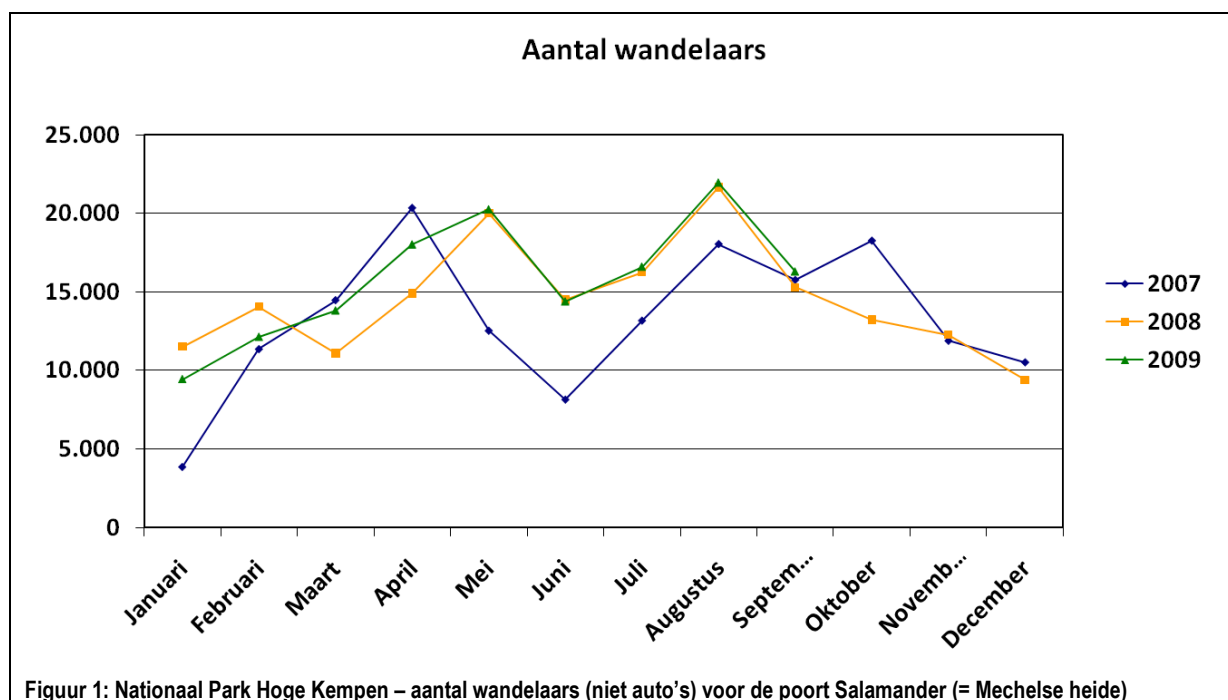
Het vooropgestelde ambitieniveau van ANB voor deze toegangspoot bedraagt 12.000 tot 15.000 bezoekers per jaar.

Wanneer het aantal auto's per dag in de drukste maand van het jaar, nl. augustus met 12% van het aantal bezoekers op jaarbasis, berekend op dezelfde wijze als bij hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' (een gemiddelde bezettingsgraad van 3 personen per auto) komt dit neer op een maximum van 600 auto's in de maand augustus of 20 auto's per dag in augustus. De Nevenpoot beschikt over een parking van 45 auto's.

Kenmerken nevenpoot 'In den Brand':

- ambitieniveau: 12.000 tot 15.000 bezoekers/jaar
- piekperiode: augustus = 12% totaal aantal bezoekers/jaar
 - 1.440 tot 1.800 bezoekers/augustus
 - maximum 600 auto's/augustus (berekend op alle verplaatsingen per auto aan 3 personen/auto)
 - maximum 20 auto's/dag
- voorziene parkeercapaciteit: 45 pp

Op basis van jaarlijkse monitoring zullen de werkelijke bezoekerscijfers en het aantal auto-, fiets-, toerbus- en openbaar vervoer bezoekers blijken.



Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Op basis van het gevoerde onderzoek zal de ontsluiting van beide toegangspoorten op grondgebied Hechtel-Eksel, in overeenstemming met de gewenste wegcategorisering, direct geënt worden op het hogere wegennet, nl. N74 Noord-Zuidverbinding (primaire weg 1) via de op- en afrit Hechtel-centrum.

De hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' zal bereikbaar zijn via de N73 Peerderbaan, de N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan en de Kiefhoekstraat. Om de hoofdpoot op een vlotte en veilige manier te bereiken moeten er geen specifieke herinrichtingen aan de betreffende wegen te gebeuren.

De nevenpoot 'In den Brand', gelegen aan de Kamertstraat wordt bereikbaar via de N73 Peerderbaan, naar de N73 Kamperbaan en de Sint-Lambertusstraat. Om een vlotte en veilige ontsluiting van de nevenpoot te garanderen moeten acties ondernomen worden zodat de parkeerdruk niet afgewenteld wordt op de omgeving, nl. Kamertstraat. Ook het profiel van de Sint-Lambertusstraat en het kruispunt Sint-Lambertusstraat x N73 Kamperbaan moeten geëvalueerd en indien nodige geoptimaliseerd worden zodat de Sint-Lambertusstraat de functie als ontsluitingsroute kan invullen.

Toegangspoot 'De Grote Hof' in Overpelt is gelegen aan de Lindelsebaan 430, in de directe nabijheid van op- en afrit Eksel van de N74 Noord-Zuidverbinding. De ontsluiting van deze toegangspoot wordt vanzelfsprekend gericht op deze afrit. Bezoekers komende vanuit de richting van Leopoldsborg zullen via de N73 Kamperbaan – Peerderbaan begeleid worden naar de oprit Hechtel-centrum om zo via de N74 afrit Eksel de toegangspoot 'De Grote Hof' te bereiken.

Om de bezoekers een goede begeleiding en sturing te geven naar de toegangspoorten, worden al langs de N74 Noord-Zuidverbinding wegwijzers geplaatst naar de betreffende poorten:

- op- en afrit Hechtel-centrum:
 - hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' (Hechtel-Eksel)
 - nevenpoot 'In den Brand' (Hechtel-Eksel)
- op- en afrit Eksel:
 - toegangspoot 'De Grote Hof' (Overpelt)

Ontsluiting openbaar vervoer

De hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' wordt momenteel niet direct ontsloten door De Lijn. Voor De Lijn is dit geen prioritaire actie op korte termijn daar de lijnvoering in de omgeving van Hechtel-Eksel volledig op het Spartacusplan afgestemd wordt bij ingebruikname van de meest nabij gelegen sneltramhalte. Het planningsproces Spartacus is echter nog niet afgerond, waardoor er geen uitspraken kunnen worden gedaan over eventueel aan te passen lijnvoeringen.

Momenteel bevinden de dichtstbij gelegen halte, halte 'Kiefhoekstraat' zich op 2km van hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'. Op 2,5km bevindt zich halte 'Maaldersweg':

- halte 'Kiefhoekstraat'
 - afstand: 2km van ingang hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'
 - ligging: kruispunt N715 Lommelsebaan x Kiefhoekstraat
 - bediening: lijn 18a Hasselt – Houthalen – Neerpelt – Achel
- halte 'Maaldersweg':
 - afstand: 2,5km van ingang hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'
 - ligging: kruispunt N746 Kerkhovensesteenweg x Pijnvenstraat
 - bediening: lijn 29 Hasselt – Lommel, belbus 712

De gemeente wenst wel dat deze toegangspoot 'Kiefhoekstraat' directer ontsloten wordt door De Lijn.

De nevenpoot 'In den Brand' wordt niet rechtstreeks bediend door buslijnen van het openbaar vervoer. Op korte afstand van de poort bevinden zich de halten 'Hechtel Sint-Lambertusstraat' en 'Hechtel Tulpenstraat':

- halte 'Hechtel Sint-Lambertusstraat'
 - afstand: 800m van ingang nevenpoot 'In den Brand'
 - ligging: kruispunt Sint-Lambertusstraat x N73 Kamperbaan
 - bediening: lijn 302 Geel – Maaseik, lijn 14 Leopoldsborg - Bree - Maaseik
- halte 'Hechtel Tulpenstraat':
 - afstand: 1km van ingang nevenpoot 'In den Brand'
 - ligging: kruispunt Tulpenstraat x N715 Lommelsebaan
 - bediening: lijn 18a Hasselt – Houthalen – Neerpelt – Achel

- halte 'Hechtel Kamperbaan'
 - afstand: 1,8km van ingang nevenpoort 'In den Brand'
 - ligging: kruispunt N73 Kamperbaan x Kamperbaan
 - bediening: lijn 302 Geel - Maaseik

De halteplaatsen zijn niet afgestemd op het ontvangen van grote groepen, ze voldoen wel aan de inrichtingseisen van halteplaatsen. De bezoekerscijfers van nevenpoort 'In den Brand', en meer bepaald de openbaar vervoerbezoekers, zullen na ingebruikname van de poort geëvalueerd worden. Indien nodig zal de halteaccommodatie aangepast worden in samenspraak met De Lijn.

Ontsluiting zwakke weggebruikers

De toegangspoorten van Bosland worden uitgebouwd als recreatieve knooppunten.

De parking aan hoofdpoot 'Kiefhoekstraat' wordt direct gesitueerd aan de Kiefhoekstraat, de fietsenstalling bevindt zich aan de inkom. De inkom vormt het vertrekpunt voor 5 bewegwijzerde wandelroutes doorheen het domein, van minder dan een kilometer tot 9,5 km. Deze lusvormige wandelroutes zijn louter recreatief, gericht op de natuurwaarden die het domein 'Bosland' te bieden heeft.

Aan nevenpoort 'In den Brand' gelegen aan de Kamertstraat, het verlengde van de Sint-Lambertusstraat vertrekken 3 bewegwijzerde recreatieve wandelroutes.

Er zijn en worden geen specifieke functionele wandelroutes vanuit de centra naar de toegangspoorten voorzien en aangelegd.

Voor fietsers zijn de poorten van Bosland al goed bereikbaar, zowel via het functionele fietsroutenetwerk als het recreatief fietsknooppuntennetwerk. Fietsknooppunt 272 van het Limburgse fietsknooppuntennetwerk ligt vlakbij hoofdpoot 'Kiefhoekstraat'. Het recreatief fietsknooppuntennetwerk loopt voorbij nevenpoort 'In den Brand'. De poorten worden onderling verbonden via het recreatieve knooppuntennetwerk, nl. knooppunt 272 – Signiaaldreef – Kiefhoekstraat – Weyerbrugstraat – knooppunt 257 – Nethestraat – knooppunt – Fazantenstraat – Konijnstraat – Kamerstraat.

In het domein zelf werd 21 km fietsroute ingericht.

Voor ruiters zijn de toegangspoorten van Bosland bereikbaar via het 'Ruiter en menroutenetwerk Limburg'. Via dit netwerk zijn de twee toegangspoorten onderling met elkaar verbonden. Het gevolgde traject loopt grotendeels evenwijdig met het traject gevolgd door het fietsknooppuntennetwerk tussen de beide poorten.

De ontwikkeling van de toekomstige toegangspoort Bosland ter hoogte van de Kiefhoekstraat vereist de aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats. Op deze manier ontstaat er een veiligere verbinding tussen de parking en het domein. Over de gehele lengte van de Kiefhoekstraat is aan de noordzijde een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig, waardoor een veilige ontsluiting naar de toegangspoort gegarandeerd is.

Voor nevenpoort 'In den Brand' is het kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat naast ontsluitingspunt voor gemotoriseerd verkeer ook het ontsluitingspunt voor het langzaam verkeer. Het kruispunt is voorzien van een beveiligde fietsoversteek in 2 fasen.

De verbinding tussen beide poorten via het recreatief fietsknooppuntennetwerk kruist de Kiefhoekstraat ter hoofd van het kruispunt Kiefhoekstraat x Weyerbrugstraat. Hier is een beveiligde oversteek in 2 fasen aanwezig.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 3	Beveiligen voetgangersoversteek t.h.v. Kiefhoekstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 4	Verkeersluw maken van de Kamertstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 5	Afstemmen profiel St-Lambertusstraat op inrichtingsprincipes lokale wegen 2, uitgaand van touringcars als maatgevend voertuig (noodzaak bepalen o.b.v. bezoekersaantallen).	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 6	Optimaliseren aansluiting St-Lambertusstraat x N73 Kamperbaan i.f.v. breedte en zichtbaarheid op verkeer op de N73.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 7	Indien parkeeroverlast in de Kamertstraat wordt de parking naar kruispunt Kamertstraat x Sint-Lambertusstraat Verschoven.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 8	Opnemen van Kiefhoekstraat in de lijnvoering van De Lijn, als suggestie bij	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid ANB

	inwerkingtreding aangepaste lijnvoering bij Spartacus.	⇒ De Lijn
nr. 9	Indien de noodzaak blijkt uit evaluatie van de bezoekersaantallen worden de halteplaatsen Sint-Lambertusstraat en Tulpenstraat ingericht i.f.v. grote groepen.	⇒ De Lijn ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 10	Plaatsen bewegwijzering gemotoriseerd verkeer naar toegangspoorten 'Bosland' vanaf het hogere wegennet: – hoofdpoot 'Kiefhoekstraat': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan > Kiefhoekstraat – nevenpoort 'In den Brand': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N73 Kamperbaan > Sint-Lambertusstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie C.5	Actualiseren bewegwijzeringsplan o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegcategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 11	Plaatsen bewegwijzering toegangspoorten voor voetgangers en fietsers via daartoe uitgeruste wegen en beveiligde oversteken: – N73 Kamperbaan – Peerderbaan – N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan – Kiefhoekstraat – kruispunt Kiefhoekstraat x Weyerbrugstraat – kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 12	Controle op sluipverkeer zwaar verkeer op toegangsroutes Bosland: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie
nr. 13	Controle op fout- en illegaal parkeren t.h.v. de toegangspoorten: – op moment van activering van de toegangspoorten – tijdens piekperiode, nl. augustus – opvolging klachten buiten piekperiode	⇒ lokale politie

4.6.2.2 Militair domein

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ de invulling van de 'verlaten percelen' van het militaire domein dient in te spelen op de ruimtelijke en verkeerskundige noden van de gemeente

Beleidsvisie

Delen van het militair domein worden op korte termijn verlaten, of deze verkochten worden of niet is momenteel niet duidelijk. In geval van een nieuwe invulling voor de verlaten domeinen dient er een mobiliteitsstudie uitgevoerd te worden die de te verwachten effecten op de mobiliteit onderzoekt.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 14	Bij de invulling van de terreinen dient er een mobiliteitstudie uitgevoerd te worden naar de te verwachten mobiliteitseffecten.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.6.2.3 Spoorlijn 18

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ bij de heropening van lijn 18 dient er in de omgeving van Wijchmaal een halte gevestigd te worden

Beleidsvisie

Lijn 18 wordt bekeken in kader van het Spartacusplan. Het Spartacusplan stippelt een aantal verbindinglijnen uit. Er is een variantenstudie opgemaakt. De resultaten van de studie worden momenteel verder gedetailleerd en onderzocht.

Voor Hechtel-Eksel is lijn 3 Hasselt-Neerpelt-Lommel een interessante verbindinglijn. Hierbij wordt een halte voorzien in Wijchmaal.

De gemeente gaat akkoord met de eventuele heropening van spoorlijn 18. In geval van heropening vraagt de gemeente een halte in de omgeving van Hechtel-Eksel of Wijchmaal.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 15	Overmaken visie aan De Lijn m.b.t. eventuele heropening van lijn 18	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.6.2.4 Doortochten

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ de verkeersleefbaarheid- en veiligheid op de doortochten dient verhoogd te worden

Beleidsvisie

Het module 3-project 'Herinrichting doortocht N715-N73' werd bestudeerd. De uitvoering verloopt in 2 fases. De werken voor fase 1 'Herinrichting N73' werden afgerond op 10/10/08 (opgeleverd 24/02/09). De 2^{de} fase 'Herinrichting N715' is momenteel in uitvoering, het einde der werken is gepland in april '11.

Op korte termijn staat de uitvoering van 'Riolerings- en wegenisrenovatieproject N747' in Eksel op de planning. Een schetsontwerp werd opgemaakt. Momenteel wordt het definitief ontwerp opgemaakt.

De herinrichting van N747 gebeurt in functie van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Volgende randvoorwaarden dienden als kader voor de opmaak van het schetsontwerp en worden meegenomen voor de uitwerking van het definitief ontwerp:

- garanderen van een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer
- inrichten van poorteffecten die het gedifferentieerd snelheidsbeleid ondersteunen
- Inpassen van voorzieningen voor zwakke weggebruiker bibeko (fietspad)
- inplanting van middengeleiders waar oversteekbaarheid in gedrang komt
- ...

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 16	Opmaak definitief ontwerp + uitvoering 'Riolerings- en wegenisrenovatieproject N747 Eksel-centrum'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Infrax

4.6.3 A.3 CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

4.6.3.1 Gewenste wegencategorisering

Kaart 1: Gewenste wegencategorisering – verblijfsgebieden - snelheidszoneringen

Taakstelling

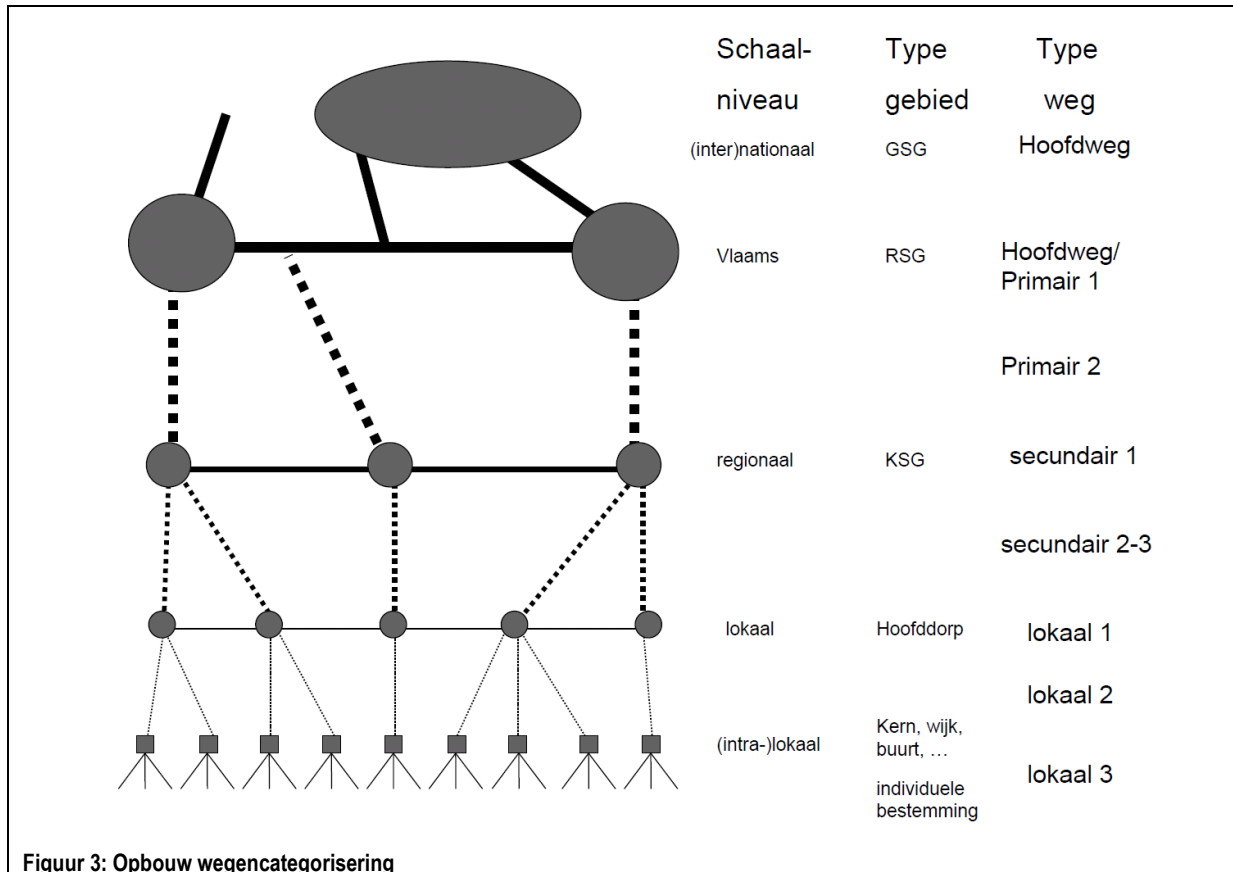
De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstellingen:

- ⇒ de geactualiseerde wegencategorisering dient geënt te zijn op nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen
- ⇒ de geactualiseerde wegencategorisering dient sluiproutes te suppressen

- ⇒ de geactualiseerde wegcategorisering dient geënt te zijn op de zwaar vervoerroutes en vice versa
- ⇒ de bestaande wegcategorisering dient vereenvoudigd te worden (verminderen lokale wegen type 2)
- ⇒ de inrichting van de wegen dient in functie te zijn van de toegekende categorisering
- ⇒ het snelheidsplan dient afgestemd te zijn op de categorisering

Beleidsvisie

Evaluatie van de wegcategorisering op basis van de selectiecriteria van lokale wegen, de impact van nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en het goedgekeurde zoneringsplan heeft geleid tot een aanpassing van de wegcategorisering. De actualisatie van de wegcategorisering had als onderliggend doel de bestaande wegcategorisering te vereenvoudigen door een vermindering van het aantal lokale wegen type 2.



Figuur 3: Opbouw wegcategorisering

Selectiecriteria

De primaire wegen worden vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de gemeente heeft hierover geen beslissingsbevoegdheid.

De selectie van lokale wegen valt onder de bevoegdheid van de gemeente. Bij de opmaak van de geactualiseerde categorisering werd uitgegaan van de criteria zoals aangegeven in de nota 'Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen'². Aanvullend achtte de gemeentelijke mobiliteitscommissie het wenselijk de selectiecriteria van lokale wegen te interpreteren op maat van de gemeente. Hierbij hanteerde de gemeente twee aandachtspunten:

- ⇒ enkel selectie van lokale wegen binnen de verblijfsgebieden
- ⇒ selecteren en duidelijk differentiëren van een ontsluitingsstructuur in de verblijfsgebieden

Volgende aanvullende interpretatie werd gehanteerd als selectiecriteria van de lokale weg in de gemeente Hechtel-Eksel:

Lokale wegen 1:

² VLAAMSE OVERHEID, Valère Donné, Categorisering van lokale wegen, punt 3.2.'Selectiecriteria per type' p. 8-10, mei 2004

- de weg heeft als hoofdfunctie het onderling verbinden van zones en gebieden op lokaal niveau: hoofddorpen en grotere woonkernen
- de weg kan in principe geen ontsluitingsfunctie vervullen op bovenlokaal niveau

Lokale wegen 2:

- de weg heeft als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer en ontsluiten van deelgebieden op lokaal niveau: wijken, buurten, deekernen, grotere functionele verkeersaantrekkende zones, ...

Lokale wegen 3:

- de weg heeft in principe als enige functie het toegang geven tot aanpalende percelen en individuele bestemmingen

Selectie

In Hechtel-Eksel is er zowel een **primaire weg** categorie 1 als 2 geselecteerd.

selectie	locatie
primaire weg 1	▪ N74 Noord-Zuidverbinding
primaire weg 2	▪ N73 Peerderbaan, tussen het kruispunt N74 en Bree

Volgende **lokale wegen 1** worden geselecteerd voor de gemeente Hechtel-Eksel:

- **N715 Eindhovensebaan – Lommelsebaan** wordt als lokale weg 1 gecategoriseerd. Deze wegen vormen de meest directe verbinding tussen Hechtel-Eksel en Lommel. De N715 sluit aan op de N73 (lokale weg 1), welke vervolgens aansluit op de N74.
- **N747, Ekselsebaan – Hechtelsebaan – Marktplaats – Hoofdstraat – Heerstraat – Groenstraat – Stationstraat – Eikelbosstraat:** de N747 heeft een verbindende functie tussen Hechtel-centrum en Eksel-centrum. De N747 sluit aan op de N715 Lommelsebaan (lokale weg 1). Op grondgebied Peer is de Eikelbosstraat – Ekselsebaan gecategoriseerd als lokale weg 1.
- **Kieffhoekstraat:** De Kieffhoekstraat heeft een verbindende functie richting Lommel-Kerkhoven. Er is geen alternatieve weg richting Kerkhoven.
- **Overpelterbaan,** vanaf kruispunt Groenstraat tot aan de gemeentegrens met Overpelt. De Overpelterbaan verbindt Eksel-centrum met Overpelt en met de oprit Eksel-centrum/Overpelt van de N74.
- **N73 Kamperbaan:** De N73 Kamperbaan vormt de enige directe verbinding tussen Hechtel-centrum en Leopoldsborg.
- **N73 Peerderbaan,** vanaf N715 tot het kruispunt met de N74. De N73 Peerderbaan verbindt Hechtel-centrum met Peer en de oprit Hechtel-centrum van de N74.
- **Wijchmaalsebaan:** De Wijchmaalsebaan heeft een verbindende functie tussen Eksel-centrum en Peer-Wijchmaal. De Overweglaan in Peer, welke in het verlengde ligt van de Wijchmaalsebaan, werd eveneens gecategoriseerd als lokale weg 1. De wegcategorisering van deze weg op grondgebied Peer wordt mogelijk herbekeken bij het verbreden-verdiepen van het mobiliteitsplan Peer, maar hierover is nog geen definitieve beslissing genomen.
- **N746 Kerkhovensesteenweg:** De N746 is grotendeels gelegen op grondgebied van Leopoldsborg. De Kerkhovensesteenweg verbindt Lommel met Leopoldsborg.

selectie	locatie
lokale weg 1 (verbindend)	▪ N715 Eindhovensebaan – Lommelsebaan ▪ N747 Ekselsebaan – Hechtelsebaan – Marktplaats – Hoofdstraat – Heerstraat – Groenstraat – Stationstraat – Eikelbosstraat ▪ Kieffhoekstraat ▪ Overpelterbaan, vanaf kruispunt Groenstraat tot aan de gemeentegrens met Overpelt ▪ N73 Kamperbaan ▪ N73 Peerderbaan, vanaf N715 tot het kruispunt met de N74 ▪ Wijchmaalsebaan ▪ N746 Kerkhovensesteenweg

Volgende **lokale wegen 2** worden geselecteerd voor de gemeente Hechtel-Eksel:

- **Groenstraat,** vanaf rotonde Dennenstraat x Vlasmeerstraat tot aan het kruispunt met de Heerstraat – Overpelterbaan. De Groenstraat ontsluit het centrum van Eksel richting Lommel via de Vlasmeerstraat.
- **Dennenstraat,** vanaf de N715 tot aan het kruispunt (rotonde) met de Groenstraat: De Dennenstraat heeft de functie om de kmo-zone te ontsluiten als route zwaar verkeer. Daarnaast ontsluit de Dennenstraat Eksel-centrum richting de N715 Eindhovensebaan. Ontsluiting voor vrachtverkeer loopt via de Dennenstraat naar de Eindhovensebaan.

- **Borgveld en Steenovenstraat**, als interne wegen van de kmo-zone. Deze wegen maken in de toekomst geen verbinding meer met de Heuvelstraat – Pundershoekstraat.
- **Vlasmeerstraat**: vanaf N715 tot aan de rotonde Groenstraat x Dennenstraat. Het traject Vlasmeerstraat-Groenstraat ten noorden van de rotonde is afgesloten met paaltjes. De Vlasmeerstraat, welke in het verlengde ligt van de Pundershoekstraat en Groenstraat, heeft een ontsluitende functie voor Eksel-centrum naar de N715.
- **Pundershoekstraat**: de Pundershoekstraat heeft een ontsluitende functie voor Eksel-centrum. De weg mag niet gebruikt worden om kmo-zone Borgveld te ontsluiten. Gemeente Hechtel-Eksel kan hiervoor eventueel bijkomende maatregelen nemen o.a. tonnagebeperkingen en verkeersremmende maatregelen.
- **St-Lambertusstraat**, tussen N73 Kamperbaan en kruispunt Kamertstraat: ontsluiting nevenpoort Bosland naar de N73 Kamperbaan, gericht op het centrum. De St-Lambertusstraat vormt de meest directe verbinding tussen de poort Bosland en een lokale weg 1. Daarnaast ontsluit de gehele woonwijk best via deze weg naar de N73 Kamperbaan.
- **N715 Hasseltsebaan**: De Hasseltsebaan heeft een ontsluitende functie voor het gehucht Hoef, richting Hechtel-centrum. De N74 biedt op korte afstand een alternatief als verbindingsweg tussen Hechtel-centrum, richting Hasselt.
- De **Dorpsstraat**, de **Don Boscostraat** en de **Byvoetstraat** worden geselecteerd als lokale wegen 2, i.f.v de ontsluiting van de woonstraten in het centrum.

selectie	locatie
lokale weg 2 (ontsluitend)	▪ Groenstraat, vanaf rotonde Dennestraat x Vlasmeerstraat tot aan het kruispunt met de Heerstraat – Overpelterbaan ▪ Dennenstraat, vanaf de N715 tot aan het kruispunt (rotonde) met de Groenstraat ▪ Borgveld ▪ Steenovenstraat ▪ Vlasmeerstraat, vanaf N715 tot aan de rotonde Groenstraat x Dennenstraat ▪ Pundershoekstraat ▪ St-Lambertusstraat, tussen N73 Kamperbaan en kruispunt Kamertstraat ▪ N715 Hasseltsebaan ▪ Dorpsstraat ▪ Don Boscostraat ▪ Byvoetstraat

De overige wegen worden weerhouden als **lokale wegen 3** voor de gemeente Hechtel-Eksel.

selectie	locatie
lokale weg 3 (erftoegangsweg)	▪ alle overige wegen

Samenvattend wordt onderstaande indeling als gewenste wegencategorisering behouden:

selectie	locatie
primaire weg 1	▪ N74 Noord-Zuidverbinding
primaire weg 2	▪ N73 Peerderbaan, tussen het kruispunt N74 en Bree
lokale weg 1 (verbindend)	▪ N715 Eindhovensebaan – Lommelsebaan ▪ N747 Ekselsebaan – Hechtelsebaan – Marktplaats – Hoofdstraat – Heerstraat – Groenstraat – Stationstraat – Eikelbosstraat ▪ Kiefoekstraat ▪ Overpelterbaan, vanaf kruispunt Groenstraat tot aan de gemeentegrens met Overpelt ▪ N73 Kamperbaan ▪ N73 Peerderbaan, vanaf N715 tot het kruispunt met de N74 ▪ Wijchmaalsebaan ▪ N746 Kerkhovensesteenweg
lokale weg 2 (ontsluitend)	▪ Groenstraat, vanaf rotonde Dennestraat x Vlasmeerstraat tot aan het kruispunt met de Heerstraat – Overpelterbaan ▪ Dennenstraat, vanaf de N715 tot aan het kruispunt (rotonde) met de Groenstraat ▪ Borgveld ▪ Steenovenstraat ▪ Vlasmeerstraat, vanaf N715 tot aan de rotonde Groenstraat x Dennenstraat ▪ Pundershoekstraat ▪ St-Lambertusstraat, tussen N73 Kamperbaan en kruispunt Kamertstraat

	▪ N715 Hasseltsebaan ▪ Dorpsstraat ▪ Don Boscostraat ▪ Byvoetstraat
--	--

selectie	locatie
lokale weg 3 (erftoegangsweg)	▪ alle overige wegen

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie A.2	Plaatsen bewegwijzering gemotoriseerd verkeer naar toegangspoorten 'Bosland' vanaf het hogere wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding: – hoofdpoort 'Kiefoekstraat': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan > Kiefoekstraat – nevenpoort 'In den Brand': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N73 Kamperbaan > Sint-Lambertusstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie B.4	Afstemmen bewegwijzering routes lokaal zwaar verkeer vanaf het hogere wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding: – KMO-zone Zandstraat: op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Kiefoekstraat – Technische controle voertuigen op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan – KMO-zone Borgveld: op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Dennenstraat > Borgveld – Steenovenstraat – KMO-zone Geerstraat: op- en afrit Eksel (Overpelt) > Overpelterbaan > Geerstraat – KMO-zone Peerderbaan: op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan – KMO-zone Hasseltsebaan: aansluiting N715 Hasseltsebaan x N74 Noord-Zuidverbinding > N715 Hasseltsebaan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie C.5	Actualiseren bewegwijzeringsplan o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegencategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
zie B.4	Overleg met buurgemeenten en Vlaamse Overheid AWW / aBMV i.f.v. aanpassing bewegwijzering N74 Noord-Zuidverbinding	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ Vlaamse Overheid MOW

4.6.3.2 Prioriteiten wegencategorisering

Taakstelling

⇒ de inrichtingseisen per type wegencategorisering houden rekening met de eventuele aanwezigheid van openbaar vervoerroutes, de routes voor zwaar vervoer en de fietsroutes

Beleidsvisie

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de lokale wegen. Hechtel-Eksel hanteert de inrichtingseisen voor lokale wegen zoals opgenomen in de nota 'Categorisering van lokale wegen – Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen'³.

In functie van het weren van doorgaand verkeer op de N715 wordt het zuidelijk deel van de N715 Hasseltsebaan, vanaf de aansluiting N74 Noord-Zuidverbinding x N715 Hasseltsebaan tot de rotonde N715 Hasseltsebaan x Heidebloemstraat

³ VLAAMSE OVERHEID, Valère Donné, Categorisering van lokale wegen, punt 4.3.'Inrichtingsvoorstellen voor wegvakken' p. 14-21, mei 2004

(vroegere aansluiting N74 Noord-Zuidverbinding), prioritair aangepakt. Het wegvak behoudt zijn categorisering als lokale weg 2 maar er wordt wel uitgegaan van een sterke downgrading van dit wegvak d.m.v. de inrichting.

De prioritaire aanpassingen aan de inrichting van de overige wegen, primaire en lokale wegen 1 en 2 zijn gericht op de aanpak van de fietsvoorzieningen. De aanpassingen per weg werden opgenomen onder punt 3.7.2.5 'B.2. Langzame netwerken – prioritair aan te pakken fietsvoorzieningen'

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 17	Opmaak ontwerp + uitvoering herinrichting N715, wegvak vanaf de aansluiting N74 Noord-Zuidverbinding x N715 Hasseltsebaan tot de rotonde N715 Hasseltsebaan x Heidebloemstraat	⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
zie B.2	Aanleg gewenste fietsinfrastructuur langs de prioritair aan te pakken fietsroutes	⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
zie B.2	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor fietsers op prioritair aan te pakken fietsoversteken	⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7 WERKDOMEIN B – NETWERKEN PER MODUS

De thema's openbaar vervoer en zwaar vervoer zoals opgenomen in dit beleidsplan zijn verdiepte versies van de thema's zoals opgenomen in het vorige mobiliteitsplan. Het thema langzame netwerken vormt een verbreding ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan.

4.7.1 B.1 VERBLIJFSGEBIEDEN

Taakstelling

⇒ het snelheidsplan en de categorisering dienen afgestemd te zijn op de verblijfsgebieden

Beleidsvisie

Kaart 1: Gewenste wegcategorisering – verblijfsgebieden - snelheidszonerings

Verblijfsgebieden zijn gebieden waarin het verblijfskarakter primeert. Er is in deze gebieden een hoge concentratie aan activiteiten, waarbij de zwakke weggebruiker centraal staat: hier wonen mensen, gaan ze winkelen, gaan kinderen naar school, Het rijgedrag van de automobilist dan ook worden aangepast aan de activiteiten in deze omgevingen.

De inrichting van het openbaar domein moet het verblijfskarakter en het autoluwe karakter van deze gebieden benadrukken. Algemeen geldt het principe van menging van autoverkeer en overig verkeer in deze verblijfsgebieden. Binnen de verblijfsgebieden primeert de plaats van de zwakke weggebruiker.

Typevoorbeelden zijn de centrumgebieden en woongebieden. Vanuit de invalshoek van de snelheidsregimes gaat de prioriteit uit naar de gebieden met een toegelaten snelheid van 50 km/u en 30 km/u.

Bij de opmaak van het snelheidszoneringsplan voor Hechtel-Eksel werd de verblijfsgebieden binnen de gemeente afgebakend en, afhankelijk van de activiteiten in het gebied, ondergebracht in een zone 30 of 50.

De gebieden met de hoogste concentratie aan activiteiten werden afgebakend als **zone 30**:

- zone 30 Centrum Eksel
- zone 30 Jacques Geurtsplein
- zone 30 schoolomgeving Viejoo
- zone 30 schoolomgeving Twaalf septemberstraat
- zone 30 Kamperbaan
- zone 30 Rode Kruisplein
- zone 30 Schoolomgeving Don Boscollege
- zone 30 Schoolomgeving Hoef

Daarnaast werden volgende verblijfgebieden afgebakend als **bebouwde kom en zone 50**:

- bebouwde kom Hechtel
- bebouwde kom Eksel
- zone 50 Kloosterbos
- zone 50 Locht
- zone 50 Verloren Eind
- zone 50 Hoef
- zone 50 Bungalowpark

Voor de concrete omschrijving van de zones 30, bebouwde kommen en zones 50 wordt verwezen naar punt 3.7.4. 'B.4. Herinrichting van wegen – Afbakening snelheidsregimes'.

Naast het verlagen van de snelheid in de geduide **verblijfsgebieden** is een ook een aangepaste inrichting i.f.v. de zwakke weggebruiker aangewezen.

Bij de inrichting moet altijd rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

De herinrichting van de zones 30 staat voorop.

- zone 30 Centrum Eksel: gedeeltelijk heringericht
- zone 30 Jacques Geurtsplein: recente verkaveling, inrichting conform
- zone 30 schoolomgeving Viejool: inrichting Schoolstraat conform, aanpassen inrichting Sint-Jozefstraat
- zone 30 schoolomgeving Twaalf septemberstraat: inrichting conform
- zone 30 Kamperbaan: inrichting conform
- zone 30 Rode Kruisplein: gedeeltelijk heringericht
- zone 30 Schoolomgeving Don Boscollege: aanpassen inrichting
- zone 30 Schoolomgeving Hoef: aanpassen inrichting

De aanpak van de schoolomgevingen, waarvan de inrichting ontoereikend is, is prioritair. De schoolomgevingen worden uitgebreid beschreven onder punt 3.7.5.2. 'B.5. Veerkeersveiligheidsmaatregelen – schoolomgevingen'.

Bij inrichting van nieuwe woonzones worden deze zones beschouwd als verblijfsgebied waarbij de plaats van de zwakke weggebruiker primeert. De nieuwe woonzones worden minimaal ingericht als zone 50, indien mogelijk bij voorkeur een erfachtige inrichting.

Het is belangrijk dat de inrichting van nieuwe woonzones in een ruimer kader bekeken wordt. Zo worden nieuwe en zwaarder belaste aansluitingen, t.g.v. de nieuwe ontwikkelingen, geëvalueerd voor de verschillende modi. Indien nodig wordt het veiligheidsniveau van de aansluitingen verhoogd i.f.v. de te beschermen modus/modi

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 18	Plaatsen bebording snelheidszoning volgens het recent goedgekeurd snelheidszoningsplan.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW

4.7.2 B.2 LANGZAME NETWERKEN

De langzame netwerken binnen de gemeente hebben als doel het bieden van een maximale dekking van Hechtel-Eksel. Het beleid focust zich op de bereikbaarheid van verschillende lokale attractiepolen via een netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen.

De gemeente is goed voorzien van langzame netwerken, de langzame netwerken ontsluiten de gemeentelijke attractiepolen al goed. Zowel de woongebieden als de publieke functies zijn vlot te bereiken. In de kernen wordt de bereikbaarheid hoofdzakelijk gegarandeerd door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, de schoolroutes en het knooppuntennetwerk. Verder komen er in de gemeente tal van trage wegen voor, welke gevormd worden door voet- of buurtwegen. Deze trage wegen vormen aanvullende verbindingen tussen kernen en attractiepolen.

4.7.2.1 Trage wegen**Taakstelling**

⇒ De gemeente dient een netwerk trage wegen op te bouwen in het kader van het netwerk langzame verbindingen

Beleidsvisie**Kaart 2: Langzame netwerken - 5 prioritair te herwaardenen trage wegen**

Hechtel-Eksel start met het voeren van een herwaarderingsbeleid rond trage wegen. Dit beleid richt zich in eerste instantie naar het herwaardenen van trage wegen, welke nog goed herkenbaar zijn op het terrein en welke een recreatieve of functionele verbinding kunnen vormen. Het netwerk trage wegen is een netwerk dat zowel ter beschikking staat van het voetgangers- als fietsverkeer, beide zijn evenwaardige gebruikers.

5 prioritair te herwaardenen trage wegen

Op korte termijn wenst het gemeentebestuur 5 routes gebaseerd op trage wegen volledig te herstellen. Deze routes zijn:

1. Kerkepad – van Eksel-centrum naar Stermolen
2. Eksel-centrum naar Locht
3. Dorperlooppad
4. Verbinding van Hechtel-centrum naar Eksel-centrum
5. Van Eksel centrum naar Hoksens Kapel (OLV Kapel)

- **Van Eksel centrum naar Stermolen**

Deze verbinding staat vermeld in de landinrichting 'Grote Netegebied'. De weg wordt daar aangeduid als functieherwaarderings trage weg. De voorgestelde verbinding in de landinrichting komt overeen met TW 45 (sentier 23). Deze trage weg is het Kerkepad. De weg moet voornamelijk geherwaardeerd worden. De trage weg is op dit moment nog aanwezig.

- **Van Eksel centrum naar Locht**

Voor deze verbinding zijn 3 mogelijkheden:

- Via TW 55 naar TW 68 en dan TW 67 om zo in Locht toe te komen.
- Via TW 55 naar TW 71 en dan naar TW 69 om dan via TW 70 in Locht toe te komen.
- Via TW 55 naar TW 71 en dan naar TW 69 om dan via TW 73 in Locht aan de kapel uit te komen.

TW 55 (Sentier 25) is gedeeltelijk opgenomen in de landinrichting. Deze weg bestaat nog en kan blijven zoals hij is.

TW 68 (Sentier 28) is op dit moment omgeploegd, maar tijdens de gesprekken bleek deze weg toch interessant te zijn. Tijdens één van de besprekingen werd er ook aangehaald om eens te kijken of er een mogelijkheid is om een verbinding te maken tussen TW 68 en TW 64. Op dit moment zijn het allemaal weilanden en akkers er zal dus een gesprek moeten volgen met de eigenaars van de percelen en indien nodig de pachters.

TW 67 bestaat nog maar is gedeeltelijk omgelegd. Hier zal dus ook een gesprek moeten volgen met de eigenaars en indien nodig de pachters.

TW 71 (Sentier 27) wordt aangegeven als belangrijke weg maar hij dreigt dicht te groeien op sommige plaatsen. Een goede onderhoudsbeurt is hier op zijn plaats. Deze weg is ook opgenomen in het landinrichtingsplan.

TW 69, TW 70 en TW 73 bestaan nog.

▪ Dorperlooppad

Het Dorperlooppad is gelegen in het centrum van Hechtel en vormt de verbinding tussen de Dorperloopstraat en de Stippelmansweg.

▪ Van Hechtel centrum naar Eksel centrum

Het gebied tussen beide centra maakt deel uit van de landinrichting 'Grote Netegebied'. De hieronder gedane voorstellen zijn een samenvoeging van de landinrichting en de bevindingen op terrein.

Het centrum van Hechtel bevat nagenoeg geen trage wegen. Ook boven het centrum tot aan de Sint-Bernardusstraat zijn geen trage wegen. Binnen het landinrichtingsproject kan er gezocht worden naar een verbinding van het centrum van Hechtel naar de Sint-Bernardusstraat. De aansluitingen met de trage wegen gebeuren dus allemaal op de Sint-Bernardusstraat. Via de Sint-Bernardusstraat kan men 2 tracés volgen om in Eksel te komen.

- De eerste is via TW 73 naar TW 71 welke uitkomt op TW 55. TW 55 komt uit in de Punderhoekstraat in Eksel.
- Voor het andere tracé wordt er gebruik gemaakt van de volledige TW 55.

TW 73 bestaat nog

TW 71 (Sentier 27) werd aangegeven als een zeer belangrijke weg maar dreigt op sommige plaatsen dicht te groeien. De weg is dus dringend toe aan onderhoud.

TW 55 (Sentier 25) is gedeeltelijk opgenomen in de landinrichting. Deze weg bestaat nog en kan blijven zoals hij is.

▪ Van Eksel centrum naar Hoksent kapel (OLV kapel)

Via TW 16 naar TW 15 om uit te komen op de parallelweg van de N74. Via de Stationstraat gaan we onder de N74 door. Vervolgens nemen we de Kruisstraat om links TW 15 te nemen en zo toe te komen aan Hoksent kapel.

TW 16 is een verharde weg.

TW 15 is toegankelijk.

Opwaardering trage wegen

Aanvullend op de 5 prioritair aan te pakken trage wegen werkt de gemeente in samenwerking met de heemkring van Hechtel-Eksel, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen aan de opwaardering van de trage wegen. Er wordt een actieplan opgesteld met daarin de prioritair aan te pakken trage wegen. Vervolgens zullen de verschillende actoren op regelmatige basis (meermaals per jaar) overleg plegen om de stand van zaken en de aan te pakken trage wegen te bespreken. Aanvullend zullen de klachten en suggesties door burgers in verband met trage wegen behandeld worden.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 19	Herstellen 5 routes trage wegen	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel
nr. 20	Regelmatig overleg tussen de gemeente, de heemkring, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen + bijwerken actieplan trage wegen	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel i.s.m. overige actoren

4.7.2.2 Gewenst voetgangersnetwerk

Kaart 3: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel)

Kaart 4: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel)

Taakstelling

- ⇒ Opmaak voetpadenplan op basis van bestaand stoepenplan
- ⇒ Voetgangersroutes voorzien van voetpaden

Beleidsvisie

De gemeente wil de voetgangersroutes tussen de attractiepolen in de twee centra optimaliseren en indien nodig realiseren. De effectieve opmaak van een nieuw voetpadenplan is niet noodzakelijk. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geselecteerde attractiepolen en de verbindende voetgangersroutes.

nr.	attractiepool	adres
HECHTEL		
1	vrije kleuter- en lagere school De Zandkorrel	Twaalf Septemberstraat 9
5	basisschool Ter Duinen / kinderopvang	Rode Kruisplein 8
6	Don Bosco College	Don Boscostraat 72
8	muziek – woord – dans / bibliotheek	Rode Kruisplein 10
11	gemeentehuis	Don Boscostraat 5
21	dienstencentrum Hechtel (kinderopvang)	Don Boscostraat 8

De schoolomgeving van de vrije kleuter- en lagere school 'De Zandkorrel' is recent heringericht. Daar waar de verbinding met de attractiepolen aan de overzijde van de N73 Kamperbaan eerder via de twee vertakkingen van de Rhijnweg gebeurden en aan de overzijde overgingen in een netwerk van schoolroutes en trage wegen dienen de oversteken nu gecentraliseerd te worden ter hoogte van de Twaalf Septemberstraat – Don Boscostraat. Hier kan de voetganger op een veilige manier oversteken in 2 fasen via de zebrapaden.

De attractiepolen voor voetgangers ten zuiden van de N73 Kamperbaan liggen allen gegroepeerd. De onderlinge verbindingen gebeuren via de voetpaden gelegen langs de Don Boscostraat en het Rode Kruisplein.

Ter hoogte van het kruispunt N73 x N715 bevindt zich de belangrijke halte 'Hechtel Kruispunt' van De Lijn. De verbinding tussen de haltevoorzieningen en het kruispunt Twaalf Septemberstraat – Don Boscostraat X N73 Kamperbaan gebeuren via de voetgangersverbindingen gelegen langs de N73 Kamperbaan – Peerderbaan.

Het Don Bosco College bevindt zich ten zuiden van de overige attractiepolen. De voetgangersverbinding hiermee verloopt via de Don Boscostraat.

nr.	attractiepool	adres
EKSEL		
2	gemeentelijke basisschool	Groenstraat 8
3	vrije basisschool Viejoel / kinderopvang	Sint-Jozefstraat 5
9	muziek – woord	Groenstraat 12
10	hoofdbibliotheek Eksel	Geerstraat 1
22	rusthuis Klein Einderveld	Hoekstraat

Belangrijk in het centrum van Eksel is de verbinding tussen het rusthuis 'Klein Einderveld', de kerk en bibliotheek. De verbinding tussen het rusthuis en de kerk kan zowel via de trage weg 'Kerkepad' als via de verbinding Hoodstraat – Kerkstraat gebeuren. Het Kerkepad heeft een breedte van 1m en is niet geschikt voor rolstoelgebruikers daar deze een breedte van 1,5m vragen voor comfortabel gebruik. Deze trage weg staat in de prioriteitenlijst aan te pakken trage wegen.

De bibliotheek, de gemeentelijke basisschool en muziek en woord zijn met de kerk verbonden via de voetpaden langsheen de Stationsstraat en de Groenstraat. Het voetgangerstraject van de Vrije Basisschool Viejool en de kinderopvang naar de bibliotheek loopt via de Groenstraat.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie C.5	Opmaak fiets- en voetgangersbewegwijzeringsplan op lokaal en bovenlokaal niveau	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
zie C.5	Overleg met buurgemeenten i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten

4.7.2.3 Prioritair aan te pakken voetgangersvoorzieningen

Kaart 5: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel)

Kaart 6: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel)

Taakstelling

⇒ De voetgangersvoorzieningen dienen kwaliteitsvol ingericht te worden

Beleidsvisie

Het gewenst voetgangersnetwerk dient ingericht te worden conform het 'Vademecum Voetgangersvoorzieningen'⁴. Het geselecteerde voetgangersnetwerk in beide centra dient uitgerust te worden met voetpaden aan weerszijden van de weg met een minimum breedte van 1,5m. Onderstaande tabel geeft de geselecteerde verbindingen en hun status weer:

- conform = C
- optimaliseren = O
- aanleggen = A

VOETPADEN				
straat	inrichting			
	huidig	gewenst	status	opmerking
HECHTEL				
Rhijnweg (tussen school en Twaalf Septemberstraat)	>1,5m	1,5m	C	recent heringericht
N73 (vanaf Kamperbaan 36 tot Peerderbaan 13)	>1,5m	1,5m	C	recent heringericht
Rode Kruisplein (deel plein)	>1,5m	1,5m	C	recent heringericht
Rode Kruisplein (tussen plein en school)	<1,5m	1,5m	O	verzakkingen, te smal
Don Boscostraat (van kruising Kamperbaan tot N715)	<1,5m	1,5m	O	verzakkingen, te smal
EKSEL				
Marktplaats, Hoofdstraat, Heerstraat, Overpelterbaan (eerste 50m)	geen / <1,5m	1,5m	A / O	thv Kerkstraat: vrijliggend voetpad, buigt van straat weg, rolstoelgebruikers
Nieuwstraat	geen	1,5m	A	als verbinding voor het rusthuis
Kerkstraat	<1,5m	geen	C	erfinrichting
Stationsstraat (tussen Kerkstraat en Groenstraat)	>1,5m	1,5m	C	ingericht als zone 30 rolstoelgebruikers
Groenstraat (schoolomgeving)	>1,5m	1,5m	C	ingericht als zone 30 recent heringericht
Schoolstraat	<1,5m	1,5m	O	verzakkingen, te smal
Sint-Jozefstraat	geen	1,5m	(A)	wordt op korte termijn een doodlopende straat

⁴ VLAAMS OVERHEID MOW - AWW, Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5 p.2-20

Na analyse van het gewenste voetgangersnetwerk en het bestaande voetgangersnetwerk komt men tot volgende prioriteit aan te pakken voetgangersvoorzieningen:

- aanleggen van voetpaden aan weerszijden van de rijweg:
 - Overpelterbaan (eerste 50m)
 - Nieuwstraat (eerste 100m)
- optimaliseren van voetpaden aan weerszijden van de rijweg:
 - Rode Kruisplein (tussen plein en school)
 - Don Boscostraat (van kruising Rode Kruisplein tot Don Bosco College)
 - Marktplaats, Hoofdstraat, Heerstraat
 - Schoolstraat

Binnen het gewenste voetgangersnetwerk dienen de voetgangersoversteken geoptimaliseerd te worden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geselecteerde oversteken, hun huidige en hun gewenste⁵ inrichting weer. De status van de oversteekvoorziening wordt op volgende wijze gedefinieerd:

- conform = C
- optimaliseren = O
- aanleggen = A

kruising			oversteekvoorziening		
nr.	straatnaam	straatnaam	huidig	gewenst	status
HECHTEL					
1	Rhijnweg	Twaalf Septemberstraat	geen	geen	C
2	Twaalf Septemberstraat – Don Boscostraat	N73 Kamperbaan	zebrapad middeneiland	beveiligde oversteek	C
3	N73 Kamperbaan – Peerderbaan	N715 Lommelsebaan – Hasseltsebaan	zebrapad middeneiland	beveiligde oversteek	C
4	Don Boscostraat (1)	Rode Kruisplein	geen	geen	C
5	Don Boscostraat (2)	Rode Kruisplein	geen	geen	C
6	Don Boscostraat	Pater Malletstraat – Schuytensstraat	geen	geen	C
7	Don Boscostraat	Vlinderstraat	geen	geen	C
8	Don Boscostraat	Don Boscostraat – Byvoetstraat	geen	beveiligde oversteek	A
9	Don Boscostraat	Pater Malletstraat	geen	geen	C
10	Don Boscostraat	Dorperloopstraat	geen	geen	C
11	Don Boscostraat	Tussenstraat	geen	geen	C
12	Don Boscostraat	Don Bosco College	zebrapad	beveiligde oversteek	C
EKSEL					
13	Hoofdstraat	Kerkstraat	geen, zebrapad t.h.v. Schoolstraat	beveiligde oversteek	C
14	Kerkstraat	Kapelstraat	geen	geen	C
15	Kerkstraat	Sint-Trudostraat	geen	geen	C
16	Kerkstraat	Kerkstraat – Berkenlaan	geen	geen	C
17	Kerkstraat	Kerkplein	geen	geen	C
18	Kerkstraat	Stationsstraat	ingericht als zone 30	beveiligde oversteek	C
19	Groenstraat	Geerstraat	ingericht als zone 30	geen	C
20	Groenstraat	Sint-Trudostraat	ingericht als zone 30	geen	C

⁵ VLAAMS OVERHEID MOW - AWW, Vademecum Voetgangersvoorzieningen, p.46-94

21	Groenstraat	Gemeentelijke Basisschool	zebrapad ingericht als zone 30	beveiligde oversteek	C
22	Groenstraat	Heerstraat - Overpelterbaan	verkeerslichten	beveiligde oversteek	C
23	Groenstraat	Mezenstraat	geen	geen	C
24	Groenstraat	Sint-Jozefstraat	geen	beveiligde oversteek	A
25	Groenstraat	Schoolstraat	geen	beveiligde oversteek	A
30	Heerstraat	Sint-Jozefstraat	geen	beveiligde oversteek	A
31	Heerstraat	Schoolstraat	zebrapad	beveiligde oversteek	C

Een analyse van de conflictpunten tussen het gewenst voetgangersnetwerk en het gebruik en de inrichting van de gekruiste wegen levert 5 prioritair te beveiligen voetgangersoversteken op (de nummering komt overeen met de nummers uit de tabel):

- te beveiligen voetgangersoversteek
 - 8. Don Boscostraat x Don Boscostraat - Byvoetstraat
 - 24. Groenstraat x Sint-Jozefstraat
 - 25. Groenstraat x Schoolstraat
 - 30. Heerstraat x Sint-Jozefstraat

De manier waarop een oversteek beveiligd dient te worden is situatiegebonden. Langsheen drukke wegen kan een oversteek in 2 fasen aangeraden zijn terwijl een oversteek over een minder drukke weg gerealiseerd kan worden door middel van een zebrapad. Ter hoogte van een schoolomgeving kan het inzetten van gemachtigde opzichters voor beveiligde oversteken zorgen.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 21	Aanleg voetpaden langs geselecteerde routes	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 22	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor voetgangers op geselecteerde conflictpunten	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.2.4 Gewenst fietsroutenetwerk

Taakstelling

- ⇒ De gemeente dient maximaal gedekt te worden door langzame netwerken
- ⇒ Nieuwe langzame routes vanuit het projectgebied aantakken op het recreatief en/of functioneel (boven)lokaal netwerk

Beleidsvisie

Kaart 7: Langzame netwerken – wenskaart fietsroutenetwerk

Wat betreft de bereikbaarheid van de lokale attractiepolen, is het bestaande netwerk van (woon)straten voldoende toereikend om deze attractiepolen (publieke functies + voornaamste tewerkstellingsgebieden) te verbinden. Een verdere optimalisering van de routes gebeurt door het wegwerken van volgende ontbrekende lokale ontsluitingen:

1. KMO-zone Borgveld
2. Bosland (Kiefhoekstraat)

KMO-zone Borgveld

Steenovenstraat (+ TW64) naar de Pundershoekstraat, waarbij aansluiting kan gemaakt worden met TW 55, een schoolroute en een functionele fietsroute

Bosland (Kiefhoekstraat)

De gemeente Hechtel-Eksel wenst de hoofdpoort door de provincie te laten opnemen als fietsknooppunt in het provinciaal fietsknooppuntennetwerk.

Bosland (relatie poorten Kiefhoekstraat – Kamerstraat)

Uit de uitwerkingsnota blijkt dat de hoofdpoort Kiefhoekstraat en de nevenpoort in de Kamerstraat met elkaar verbonden kunnen worden via trage wegen op het militair domein. Men krijgt echter geen toestemming om deze trage wegen in gebruik te nemen. Een goed alternatief is het gebruik van het provinciaal fietsknooppuntennetwerk. Via de knooppunten 272 – 257 – 258 worden de poorten met elkaar verbonden.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 23	Ontsluitingsroutes voor KMO-zone Borgveld en Bosland (Kiefhoekstraat) voorzien.	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel
nr. 24	Brief schrijven naar de provincie om de Hoofdpoort Kiefhoekstraat op te nemen als fietsknooppunt in het provinciaal fietsknooppuntennetwerk	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel

4.7.2.5 Prioritair aan te pakken fietsvoorzieningen

Kaart 8: Langzame netwerken – wenskaart fietsinfrastructuur

Kaart 9: Langzame netwerken – werkkaart fietsinfrastructuur

Taakstelling

- ⇒ Prioritair fietsvoorzieningen aanleggen/ optimaliseren langs de geselecteerde fietsroutes
- ⇒ Kwaliteitsvol inrichten van de fietsvoorzieningen
- ⇒ Aanleggen/optimaliseren van aangepaste fietsvoorzieningen per wegtype en ruimtelijke omgeving
- ⇒ Aanleggen van vrijliggende fietspaden langs zwaar vervoerroutes
- ⇒ Beveiligen van kruispunten van langzame routes en zwaar vervoerroutes d.m.v. oversteken in 2 fasen
- ⇒ Beveiligen van schoolroutes

Beleidsvisie

Het optimaliseren van de fietspaden dient te gebeuren conform de richtlijnen gesteld in het Vademecum fietsvoorzieningen⁶ (2005). In het fietsvademecum uitgegeven door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgenomen, wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen.

Aan de hand van deze inrichtingseisen zijn de fietsvoorzieningen langs het bestaande functionele fietsroutenetwerk, het knooppuntennetwerk en de meest aangewezen schoolroutes geanalyseerd. Prioritair dient er aandacht besteed te worden aan de voorzieningen gelegen langs de routes voor zwaar vervoer en langsheen primaire wegen, lokale wegen 1 en lokale wegen 2. Ook de conflictpunten tussen de fietsnetwerken en de primaire wegen, de lokale wegen 1 en 2 en de routes zwaar vervoer dienen prioritair beveiligd te worden.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de geselecteerde fietsroutes en de gewenste fietsvoorzieningen met status:

- conform = C
- optimaliseren = O
- aanleggen = A

⁶ VLAAMS OVERHEID MOW - AWW, Vademecum Fietsvoorzieningen, hoofdstuk 4, p.1-9

FIETSRoutes								
nr.	categorie	straat	netwerken	km/u	huidig	gewenste voorziening	status	opmerking
1	primaair 2	N73 Peerderbaan (kruising N74 naar Peer) (route doorgaand zwaar verkeer)	functioneel fietsroute-netwerk	70	2x aanliggend verhoogd 2x vrijliggend verhoogd (vallei van de Bolissenbeek)	vrijliggend	O	route doorgaand zwaar vervoer!
2	lokaal 1	N73 Peerderbaan (Hechtel tot kruising N74)	functioneel fietsroute-netwerk	50 70	2x aanliggend verhoogd	aanliggend vrijliggend	O	
3	lokaal 1	N73 Kamperbaan	functioneel fietsroute-netwerk schoolroute knooppunten-netwerk	50 70 90	2x aanliggend verhoogd 2x vrijliggend	aanliggend vrijliggend	O	vernieuwen, in slechte staat
4	lokaal 1	N715 Lommelsebaan	functioneel fietsroute-netwerk	50 70 90	2x aanliggend verhoogd 2x vrijliggend 2x aanliggend niet verhoogd (vanaf kruising Tulpenstraat)	aanliggend vrijliggend	O	route zwaar vervoer kmo-zone Borgveld
5	lokaal 2	N715 Hasseltsebaan	functioneel fietsroute-netwerk schoolroute knooppunten-netwerk	50 70	2x aanliggend verhoogd 2x vrijliggend (tussen Hechtel en rotonde) 2x aanliggend (tussen rotonde en aansluiting N74)	aanliggend vrijliggend	O	route zwaar vervoer kmo-zone Hasseltsebaan (verbinding N74)
6	lokaal 1	N747 Ekselsebaan – Hechtelsebaan	functioneel fietsroute-netwerk schoolroute	70	vrijliggend	vrijliggend	C	
7	lokaal 1	N747 Marktplein – Hoofdstraat – Heerstraat – Overpelterbaan (aansluiting Geerstraat)	functioneel fietsroute-netwerk	50	aanliggend, niet verhoogd	aanliggend	O	verhogen
8	lokaal 1	Overpelterbaan (vanaf aansluiting Geerstraat richting Overpelt)	functioneel fietsroute-netwerk	70	aanliggend, niet verhoogd	vrijliggend	O	zwaar vervoer kmo-zone Geerstraat
9	lokaal 1	Eikelbosstraat	functioneel fietsroute-netwerk	70	geen fietsvoorzieningen	2x vrijliggend enkelrichting	A	lopend module 13 project

nr.	cate-gorie	straat	netwerken	km/u	type	gewenste voorziening	status	opmerking
10	lokaal 1	Kiefhoekstraat	functioneel fietsroute- netwerk knooppunten- netwerk	70	vrijliggend dubbelrichting (noordzijde)	vrijliggend	C	
11	lokaal 1	Stationsstraat	functioneel fietsroute- netwerk	70	2x vrijliggend	vrijliggend	C	
12	lokaal 1	Wijchmaalsebaan	functioneel fietsroute- netwerk	70	2 x vrijliggend	vrijliggend	C	
13	lokaal 2	Dennenstraat	schoolroute knooppunten- netwerk	70	2 x aanliggend	vrijliggend	C	Negatief advies ANB voor vrijliggende fietspaden
14	lokaal 2	Don Boscostraat	functioneel fietsroute- netwerk schoolroute	30 50	geen, enkel t.h.v. school gemengd fiets-voetpad	gemengd aanliggend	A	
15	lokaal 2	Byvoetstraat	schoolroute	50	geen	aanliggend	A	
16	lokaal 2	Dorpsstraat	Knooppunten- netwerk schoolroute	50	aanliggend, verhoogd	aanliggend	C	
17	lokaal 2	Groenstraat	functioneel fietsroute- netwerk schoolroute knooppunten- netwerk	50	2 x aanliggend	aanliggend	C	
18	lokaal 2	Pundershoekstraat	functioneel fietsroute- netwerk schoolroute	50	geen fietsvoorzieningen	aanliggend	A	
19	lokaal 2	Vlasmeerstraat	functioneel fietsroute- netwerk	70	2x vrijliggend, (breedte: 1,25m)	vrijliggend	O	Breedte: 1,25m
20	lokaal 3	Diestersebaan	functioneel fietsroute- netwerk schoolroute	50	menging	menging	C	
21	lokaal 3	Hoefstraat	functioneel fietsroute- netwerk knooppunten- netwerk	50	menging	menging	C	
22	enkel fietsweg	Fietsweg naar Koersel Kapel	functioneel fietsroute- netwerk		dubbelrichting fietsweg	fietsweg	C	

nr.	cate-gorie	straat	netwerken	km/u	type	gewenste voorziening	status	opmerking
23	enkel fietsweg	Tussen Nethestraat en Fazantenstraat	knooppunten-netwerk		dubbelrichting fietsweg	fietsweg	C	
24	enkel fietsweg	Verlengde Heidestraat naar Ruitersbaan	knooppunten-netwerk		dubbelrichting fietsweg	fietsweg	C	
25	enkel fietsweg	Verlengde Grensstraat naar fietspad oude spoorlijn	knooppunten-netwerk		dubbelrichting fietsweg	fietsweg	C	

Een analyse van de fietsnetwerken, de huidige infrastructuur en de gewenste infrastructuur levert volgende lijst met prioritair aan te pakken fietsroutes op (de nummering komt overeen met de nummers uit de tabel):

- aanleggen vrijliggende fietspaden langs route zwaar verkeer
 - 1. N73 Peerderbaan (kruising met N74 naar Peer)
 - 4. N715 Lommelsebaan
 - 5. N715 Hasseltsebaan (gedeelte tussen kruising N74 en kmo-zone Hasseltsebaan)
 - 8. Overpelterbaan (vanaf aansluiting Geerstraat richting Overpelt)
- aanleggen vrijliggende fietspaden langs lokale wegen 1 en 2 met snelheden boven 50 km/u
 - 2. N73 Peerderbaan (einde bebouwde kom Hechtel tot kruising N74)
 - 3. N73 Kamperbaan (einde bebouwde kom Hechtel tot Leopoldsborg) (optimaliseren)
 - 5. N715 Hasseltsebaan (tussen rotonde en kmo-zone Hasseltsebaan)
 - 9. Eikelbosstraat
- aanleggen aanliggende fietspaden
 - 14. Don Boscostraat
 - 15. Byvoetstraat
 - 18. Pundershoekstraat
- Bestaande vrijliggende fietspaden verbreden
 - 19. Vlasmeerstraat
- bestaande aanliggende fietspaden verhogen
 - 7. N747 Marktlein – Hoofdstraat – Heerstraat – Overpelterbaan (tot aansluiting Geerstraat)

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de geselecteerde fietsroutes en de gewenste⁷ fietsoverstekten met status:

- conform = C
- optimaliseren = O
- aanleggen = A

FIETSOVERSTEKEN									
kruising					km/u	netwerk	oversteekvoorziening		
nr.	straatnaam	cate-gorie	straatnaam	cate-gorie			huidig	gewenst	status
1	N73 Kamperbaan	lokaal 1	Don Boscostraat	lokaal 2	50	functioneel schoolroute	2 fasen	2 fasen	C
2	N73 Kamperbaan	lokaal 1	Dorpsstraat / Sint-Lambertusstraat	lokaal 2	50	knooppunten-netwerk schoolroute	2 fasen	2 fasen	C
3	N73 Peerderbaan	lokaal 1	Oude Heerstraat / Kneuterstraat	lokaal 3	70	knooppunten-netwerk	geen	2 fasen	A

⁷ VLAAMS OVERHEID MOW - AWW, Vademecum Fietsvoorzieningen, hoofdstuk 4, p.28-43

kruising					km/u	netwerk	oversteekvoorziening		
nr.	straatnaam	categorie	straatnaam	categorie			huidig	gewenst	status
4	N715 Eindhovense- baan (route zwaar vervoer)	lokaal 1	Dennenstraat (route zwaar vervoer)	lokaal 2	70	knooppunten- netwerk schoolroute	geen	2 fasen	A
5	N715 Eindhovense- baan (route zwaar vervoer)	lokaal 1	Kiefhoekstraat	lokaal 1	70	functioneel	2 fasen	2 fasen	C
6	N715 Hasseltsebaan	lokaal 2	Lupinestraat	lokaal 3	70	knooppunten- netwerk	2 fasen	2 fasen	C
7	N715 Hasseltsebaan	lokaal 2	Hoefstraat	lokaal 3	70	functioneel	geen	2 fasen	A
8	N715 Lommelsebaan	lokaal 1	N747 Ekselsebaan	lokaal 1	50	functioneel schoolroute	2 fasen	2 fasen	C
9	N715 Lommelsebaan	lokaal 1	Tulpenstraat / Verloren Eindstraat	lokaal 3	70	knooppunten- netwerk	geen	2 fasen	A
10	N747 Ekselsebaan	lokaal 1	Handwijzerstraat	lokaal 3	70	knooppunten- netwerk	geen	2 fasen	A
11	N747 Hechtelsebaan	lokaal 1	Wijchmaalsebaan	lokaal 1	70	functioneel schoolroute	geen	2 fasen	A
12	N747 Heerstraat / Overpelterbaan	lokaal 1	Groenstraat	Lokaal 1 / lokaal 2	50	functioneel schoolroute	verkeers- lichten	2 fasen	O
13	Overpelterbaan (route zwaar vervoer)	lokaal 1	Diestersebaan	lokaal 3	70	schoolroute	geen	2 fasen	A
14	Groenstraat	lokaal 2	Diestersebaan	lokaal 3	50	knooppunten- netwerk	geen	geen	C
15	Kiefhoekstraat	lokaal 1	Weyerbrugstraat	lokaal 3	70	knooppunten- netwerk	2 fasen	2 fasen	C
16	Stationsstraat	lokaal 1	Sint- Antoniusstraat	lokaal 3	70	functioneel knooppunten- netwerk	2 fasen	2 fasen	C
17	Vlasmeerstraat	lokaal 2	Groenstraat - Punderhoekstraat	lokaal 3	70	functioneel	geen	2 fasen	A

Na analyse van de conflictpunten tussen de fietsroutes en de lokale wegen 1 en 2 kunnen volgende prioritair aan te pakken fietsoversteken geduid worden:

- beveiligen fietsoversteken t.h.v. routes zwaar vervoer d.m.v. oversteek in 2 fasen
 - 4. N715 Eindhovensebaan x Dennenstraat
 - 13. Overpelterbaan x Diestersebaan

- beveiligen fietsoversteken t.h.v. weg met een snelheidsregime hoger dan 50 km/u
 - 3. N73 Peerderbaan x Oude Heerstraat / Kneuterstraat (lokaal 1 x lokaal 3)
 - 7. N715 Hasseltsebaan x Hoefstraat (lokaal 2 x lokaal 3)
 - 9. N715 Lommelsebaan x Tulpenstraat / Verloren Eindstraat (lokaal 1 x lokaal 3)
 - 10. N747 Ekselsebaan x Handwijzerstraat (lokaal 1 x lokaal 3)
 - 11. N747 Hechtelsebaan x Wijchmaalsebaan (lokaal 1 x lokaal 1)
 - 17. Vlasmeerstraat x Groenstraat - Punderhoekstraat (lokaal 2 x lokaal 3)
- beveiligen fietsoversteken t.h.v. weg met een snelheidsregime van 50 km/u
 - 12. N747 Heerstraat / Overpelterbaan x Groenstraat (lokaal 1 x lokaal 1)

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 25	Aanleg gewenste fietsinfrastructuur langs de prioritair aan te pakken fietsroutes	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 26	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor fietsers op prioritair aan te pakken fietsoversteken	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 27	Gewenste schoolroutes communiceren naar bewoners en scholen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.3 B.3 OPENBAAR VERVOERNETWERK

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ het openbaar vervoerplan dient geënt op de nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld te worden
- ⇒ er dient basismobiliteit gerealiseerd te worden in Hechtel-Eksel
- ⇒ de hoofdpoot Kiefhoekstraat dient bediend te worden
- ⇒ de verbinding tussen Hechtel en Eksel dient verbeterd te worden
- ⇒ er dient een betere relatie tussen Kerkhoven en Hechtel en Eksel uit gewerkt te worden

Beleidsvisie

Basismobiliteit – Netmanagement

De beleidsfocus bij De Lijn is de laatste jaren verschoven van basismobiliteit naar vraaggericht netmanagement. Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Met netmanagement wil men het stads- en streekvervoer verder verfijnen door nieuwe verbindingen te voorzien of de frequentie van bestaande lijnen aan te passen.

In Limburg werkt De Lijn aan netmanagement door middel van het Spartacusproject. De Lijn voorziet hierin een aangepaste lijnvoering in de omgeving van Hechtel-Eksel en Peer, bij ingebruikname van de meest nabij gelegen sneltramhalte van tramlijn 3, in het kader van het Spartacusproject. Er zal tevens een stevige oost-westverbinding voorzien worden. In Leopoldsburg, Peer en Bree zal er ook gekeken worden om de aansluitingen met Hechtel-Eksel te optimaliseren. Het planningsproces van Spartacus is nog niet afgerond waardoor voorgaande uitspraken nog niet concreet zijn.

Ondanks het feit dat De Lijn het bereiken van basismobiliteit voor al de reizigers niet meer als prioriteit beschouwd wenst de gemeente Hechtel-Eksel de realisatie van basismobiliteit in de gemeente.

Nieuw openbaar vervoerplan

De nieuwe en geplande ruimtelijke projecten worden algemeen goed bediend door de bestaande voorzieningen van het openbaar vervoer.

De hoofdpoot aan de Kiefhoekstraat wordt echter niet ontsloten door het openbaar vervoer. Naar de toekomst toe is de bediening van hoofdpoot Kiefhoekstraat wenselijk. Ook de recreatiezone gelegen in de Dennenstraat wordt niet bediend door De Lijn. De recreatiezone bevat onder andere een grote sportzaal, een kleine sportzaal, een turnhal, een gevechtssportzaal, 8

kleedkamers, een vergaderlokaal, een cafetaria, een ruitterrein, 4 tennisterreinen en 4 voetbalterreinen van KFC Eksel. Rekening houdend met de aantrekkingskracht van de recreatiezone is het wenselijk deze locatie in de haltevoering op te nemen. Verder wenst de gemeente een verbetering van de openbaar vervoerverbindingen tussen zowel Hechtel en Eksel onderling als de relatie tussen Hechtel en Eksel met Kerkhoven. Ook op intergemeentelijk vlak zijn er verbeteringen wenselijk. Zo vraagt de gemeente een betere verbinding met het Mariaziekenhuis te Overpelt.

Om de vragen van de gemeente Hechtel-Eksel kracht bij te zetten zal de gemeente een officieel schrijven richten aan De Lijn met daarin de opmerkingen, wensen en suggesties.

Daarnaast is de gemeente betrokken bij het proefproject rond aangepast vervoer in de regio Mol - Leopoldsborg dat in juni 2007 werd opgezet door De Lijn en de diensten voor aangepast vervoer. De gemeente Hechtel-Eksel is voorstander van het behoud van het proefproject.

Bij herinrichtingen met betrokken haltes wordt uitgegaan van de richtlijnen gesteld door De Lijn⁸ en het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein'⁹. Er zal specifiek aandacht uitgaan naar de overstapvoorzieningen langzaam verkeer ↔ openbaar vervoer en de beveiliging van oversteekplaatsen aan haltes.

De recente doortochtherinrichting N715-N73 illustreert dit opzet.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 28	Uitvoeren Spartacusproject m.b.t. gemeente Hechtel-Eksel	⇒ De Lijn
nr. 29	Officieel schrijven richten aan De Lijn met daarin de opmerkingen, wensen en suggesties van de gemeente Hechtel-Eksel omtrent het openbaar vervoer beleid in de gemeente.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.4 B.4 HERINRICHTING VAN WEGEN

4.7.4.1 Afbakening snelheidsregimes

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ er dient een snelheidsplan ingevoerd te worden

Beleidsvisie

Kaart 1: Gewenste wegcategorisering – verblijfsgebieden - snelheidszonerings

Om de verkeersveiligheid te verhogen werd een snelheidszoneringsplan opgesteld voor de gemeente. Het nieuwe snelheidszoneringsplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad van 29 april '10.

Het snelheidszoneringsplan, de gewenste wegcategorisering en de nieuwe en toekomstige strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit zijn onderling afgestemd.

De snelheidszonerings van gewestwegen en gemeentewegen zijn als volgt afgebakend:

120km/u en 90km/u

In de gewenste toestand van het geactualiseerde snelheidsplan wordt de N74 op het grondgebied van Hechtel-Eksel gezien als een weg met een maximaal toegelaten snelheid van 120km/u. De N73 Kamperbaan, tussen Leopoldsborg en In den Brand, en de N715 Eindhovensebaan, tussen Lommel en de Kiefhoekstraat, hebben een snelheidsregime van maximaal 90km/u.

⁸ DE LIJN, website: <http://www.delijn.be>

⁹ VLAAMS OVERHEID MOW - AWV, Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, p.99-110

Zone 70km/u

Binnen de gemeente Hechtel-Eksel worden navolgende zones ingesteld waar de snelheid wordt beperkt tot 70 km/uur. De zones worden aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.

De zone 70 omvat volgende **gewestwegen**:

- zone N73 Peerderbaan het gedeelte buiten de bebouwde kom.
- N715 Hasseltsebaan het weggedeelte vanaf het kruispunt met de N74 tot aan het kruispunt met de Paardekerkhofstraat (exclusief).
- N715 Eindhovensebaan het weggedeelte van het einde van de Lommelsebaan tot het kruispunt met de Vlasmeerstraat.
- N715 Lommelsebaan het weggedeelte vanaf het kruispunt met de Ekselsebaan tot aan het begin van de Eindhovensebaan.
- N747 Ekselsebaan, Hechtelsebaan
- N747 Eikelbosstraat, Stationsstraat het gedeelte buiten de bebouwde kom.

De zone 70 omvat volgende **gemeentewegen**:

- zone ten noorden van de N73 en ten oosten van de N715: Bergstraat, Bosstraat, Dennenstraat het gedeelte buiten de zone 50, Eikendreef, Handwijzerstraat, Hoenrikstraat, Hoksenstraat, Kenensdijk, Krienstraat, Kruisstraat, Oude Heerstraat, Schansdijkstraat, Sint-Antoniusstraat, Sint-Bernardusstraat, Sint-Willebrordusstraat, Slegersstraat, Vennestraat, Vlasmeerstraat, Wijchmaalsebaan, Zuidstraat.
- zone ten zuiden van de N73: Begijnenstraat, Blindemansweg, Heidebloemstraat, Kneuterstraat, Lijsterstraat, Nieuwe Weg, Resterheidestraat, Roggestraat, Spechtenstraat, Tarwestraat, Vinkstraat, Weidestraat, Wielewaalstraat
- zone Kiefoek: Kiefoekstraat, Lommelsegracht, Pijnvenstraat, Weyerbrugstraat, Zandstraat
- zone Kerkhoven: Heidestraat, Kievitstraat, Nieuwe Dijk, Ruitersbaan, Tortelstraat.

70km/u

Binnen de gemeente Hechtel-Eksel is het verboden sneller te rijden dan 70 km per uur op navolgende wegen. Dit wordt aangeduid door het verkeersbord C43. Verkeersborden C43 worden na elk kruispunt geplaatst. Het einde van het verbod wordt aangeduid door een kruispunt, een verkeersbord C45 of C46 of door een ander snelheidsregime.

Op volgende **gewestwegen**:

- N73 Kamperbaan het weggedeelte tussen het kruispunt met In den Brand en het kruispunt met de Klein Endstraat.
- N746 Kerkhovensesteenweg in de richting van Lommel
- N74

Op volgende **gemeentewegen**:

- Heikantdreef
- In den Brand
- Overpelterbaan het weggedeelte vanaf het kruispunt met de Geerstraat tot aan de grens met Overpelt
- Winnerstraat het gedeelte buiten de zone 50

Bebouwde kom

Binnen de gemeente Hechtel-Eksel worden de navolgende bebouwde kommen ingesteld:

- **bebouwde kom Hechtel**: Er wordt een bebouwde kom "Hechtel" afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de bebouwde kom door verkeersborden F1 en aan het einde van de bebouwde kom door verkeersborden F3.
 - De bebouwde kom omvat de volgende **gewestwegen**:
N715 Hasseltsebaan het gedeelte buiten de zone 70, N73 Kamperbaan het weggedeelte tussen het kruispunt met Klein Endstraat en het kruispunt met de N715, N715 Lommelsebaan het gedeelte buiten de zone 70, N73 Peerderbaan het weggedeelte tussen het kruispunt met de N715 en de woning met huisnummer 15.
 - De bebouwde kom omvat de volgende **gemeentewegen**:
Aen den Berg, Binnenstraat, Bosbessenstraat, Bosveldweg, Braambessenstraat, Braekenweg, Broekerstraat, Byvoetstraat, Castroplein, Comansweg, Crommertenstraat, Dorperloopstraat, Don Boscostraat, Dorpsstraat, Duinenweg, Dwarsweg, Fazantenstraat, Hazenstraat, Hoogstraat, Houbenweg, Houtstraat, Kamertstraat, Kattestraat,

Kerreweg, Keverstraat, Klein Endstraat, Kloosterstraat, Konijnenstraat, Koning Boudewijnstraat, Kortestraat, Merelstraat, Molenstraat, Nachtzwaluwstraat, Ortolaanstraat, Oudstrijderslaan, Paardekerkhofstraat, Pater Malletstraat, Reststraat, Rijkswachtstraat, Rijnweg, Rode Kruisplein, Schuylenstraat, Sint-Lambertusstraat, Sint-Marcoenstraat, Snepstraat, Sparredreef, Stippelmansweg, Stokerijstraat, Teutenweg, Toekomststraat, Tulpenstraat, Tussenstraat, Twaalf septemberstraat, Vanderheydenweg, Verbindingsweg, Vlierbessenstraat, Vlinderstraat, Wautersweg, Wittersweg.

- **bebouwde kom Eksel:** Er wordt een bebouwde kom “Eksel” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de bebouwde kom door verkeersborden F1 en aan het einde van de bebouwde kom door verkeersborden F3.
 - De bebouwde kom omvat de volgende **gewestwegen**:
N747 Heerstraat, N747 Hoofdstraat, N747 Marktplein, N747 Stationsstraat het weggedeelte tussen het kruispunt met de Overpelterbaan en het kruispunt met de Lang Voor (inclusief).
 - De bebouwde kom omvat de volgende **gemeentewegen**:
Astridplein, Berkenlaan, Borgveld, Dennenstraat het weggedeelte van aan het kruispunt met de Vlasmeerstraat tot 50 meter voorbij het kruispunt met de Heuvelstraat, Diestersebaan, Doktoorsveld, Drossaard Clercxstraat, Europawijk, Geerstraat, Gerard Jehoelstraat, Groenstraat, Hanegreefstraat, Henri Essersstraat, Heuvelstraat, Hoekstraat, Hofmeiersstraat, Jacques Geurtsplein, J.B. Truyensstraat, Kapelstraat, Kerkplein, Kerkstraat, Lang Voor, Leemweg, Marktplein, Mezenstraat, Nieuwstraat, Overpelterbaan het weggedeelte van aan het kruispunt met de Groenstraat tot aan het kruispunt met de Geerstraat, Panovenstraat, Pastorijstraat, Peter Nagelmaekersstraat, Pundershoekstraat, Schoolstraat, Schevelingstraat, Schutterijstraat, Sijsjesstraat, Sint-Jozefstraat, Sint-Trudostraat, Sportlaan, Steenovenstraat, Torenstraat, Veldstraat, Weverstraat, Windmolenstraat, Winnerstraat het weggedeelte tussen de woning met huisnummer 88 en de Overpelterbaan.

Zone 50km/u

Binnen de gemeente Hechtel-Eksel worden navolgende zones ingesteld waar de snelheid wordt beperkt tot 50 km/uur.

- **zone 50 Kloosterbos:** Er wordt een zone verboden sneller te rijden dan 50 km per uur afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.
 - De zone 50 omvat volgende **gemeentewegen**:
Goudvinkenlaan, Grensstraat, Leeuwerikenlaan, Nachtegalenlaan, Roerdomplaan, Vinkenlaan, Zwaluwenlaan.
- **zone 50 Locht:** Er wordt een zone verboden sneller te rijden dan 50 km per uur afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.
 - De zone 50 omvat volgende **gemeentewegen**:
Bremstraat, De Vreedestraat, Echelmanstraat, Hoevestraat, Lochtstraat, Nethestraat.
- **zone 50 Verloren Eind:** Er wordt een zone verboden sneller te rijden dan 50 km per uur afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.
 - De zone 50 omvat volgende **gemeentewegen**:
Acacialaan, Imkerstraat, Kersenlaan, Rozenlaan, Verloren Eind.
- **zone 50 Hoef:** Er wordt een zone verboden sneller te rijden dan 50 km per uur afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.
 - De zone 50 omvat volgende **gemeentewegen**:
Akkerstraat, Gerststraat, Hoefstraat, Katerstraat, Klaverstraat het gedeelte buiten de zone 30, Korenbloemstraat, Lupinestraat, Oude Barrierstraat.
- **zone 50 Bungalowpark:** Er wordt een zone verboden sneller te rijden dan 50 km per uur afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone door zonale verkeersborden C43 en aan het einde door zonale eindborden C43.
 - De zone 50 omvat volgende **gemeenteweg**:
Bungalowpark.

30km/u

Binnen de gemeente Hechtel-Eksel worden navolgende zones ingesteld met een snelheidsbeperking tot 30 km/uur:

- **zone 30 Centrum Eksel:** Er wordt een zone 30 “Centrum Eksel” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat volgende **gewestwegen**:
N747 Groenstraat het gedeelte tussen de woning met huisnummer 2 en de woning met huisnummer 13.
 - De zone 30 omvat volgende **gemeentewegen**:
Geerstraat het weggedeelte tussen woning nr. 4 en het kruispunt Geerstraat-Groenstraat; Kerkplein, Kerkstraat.
- **zone 30 Jacques Geurtsplein:** Er wordt een zone 30 “Jacques Geurtsplein” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat volgende **gemeentewegen**:
Jacques Geurtsplein, Henri Essersstraat, Peter Nagelmaekersstraat.
- **zone 30 Schoolomgeving Viejoel:** Er wordt een zone 30 “Schoolomgeving Viejoel” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat volgende **gemeentewegen**:
Astridplein, Schoolstraat het weggedeelte tussen de woning met huisnummer 17 en huisnummer 21, Sint-Jozefstraat.
- **zone 30 Twaalf septemberstraat:** Er wordt een zone 30 “Twaalf septemberstraat” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat volgende **gemeentewegen**:
Kloosterstraat het weggedeelte tussen het kruispunt Crommertestraat en woning met huisnummer 5, Rijnweg, Twaalf septemberstraat het weggedeelte tussen de woning met huisnummer 1 en de woning met huisnummer 17.
- **zone 30 Kamperbaan:** Er wordt een zone 30 “Kamperbaan” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat volgende **gewestwegen**:
N73 Kamperbaan het gedeelte tussen het kruispunt met de N715 tot aan de woning met huisnummer 56.
- **zone 30 Rode Kruisplein:** Er wordt een zone 30 “Rode Kruisplein” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat de volgende **gemeenteweg**:
Rode Kruisplein
- **zone 30 Schoolomgeving Don Boscollege:** Er wordt een zone 30 “Schoolomgeving Don Boscollege” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat de volgende **gemeenteweg**:
Don Boscostraat het weggedeelte tussen woning nr. 123 en nr. 137.
- **zone 30 Schoolomgeving Hoef:** Er wordt een zone 30 “Schoolomgeving Hoef” afgebakend, dit wordt aangeduid aan het begin van de zone 30 door verkeersborden F4a en aan het einde van de zone 30 door verkeersborden F4b.
 - De zone 30 omvat de volgende **gemeenteweg**:
Klaverstraat over een afstand van 100 meter vanaf het kruispunt met de Hasseltsebaan

Alvorens het snelheidsplan ingevoerd wordt dienen er representatieve snelheidsmetingen uitgevoerd te worden die als nulmetingen dienen. Jaarlijkse metingen na invoering van het snelheidszoneringsplan laten een snelle detectie van problemen en bijsturing toe.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie C.6	Uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 30	Invoeren snelheidszoneringsplan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie C.6	Uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.4.2 Zwaar vervoer

Kaart 10: Herinrichting van wegen – gewenste routes zwaar verkeer

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ een netwerk van (doorgaande) zwaar vervoerroutes dient opgesteld te worden, waarbij de kerngebieden maximaal gevrijwaard worden
- ⇒ het hinderend parkeren van vrachtwagens in woongebieden dient vermeden te worden

Beleidsvisie

De routes zwaar vervoer worden opgedeeld in **2 types verkeer: doorgaand zwaar verkeer en lokaal zwaar verkeer**. Deze opdeling zorgt voor de bereikbaarheid van alle zwaar vervoer genererende locaties en ontlast hierbij ook maximaal de kernen van het zwaar vervoer:

- **Doorgaand zwaar verkeer:** doorgaand zwaar verkeer heeft geen herkomst of bestemming binnen de gemeente Hechtel-Eksel. Dit verkeer kan enkel via het hogere wegennet doorheen Hechtel-Eksel rijden. Enkel de N74 Noord-Zuidverbinding (primaire weg 1) en de N73 Peerderbaan (primaire weg 2), tussen het kruispunt N74 en de gemeentegrens met Peer komen voor dit type verkeer in aanmerking.
- **Lokaal zwaar verkeer:** Hechtel-Eksel moet bereikbaar blijven voor zwaar verkeer met een herkomst of bestemming binnen de gemeente. Voor onderstaande zwaar verkeer genererende locaties in de gemeente werden routes voor lokaal zwaar verkeer uitgestippeld, die de bereikbaarheid van de betreffende locaties garanderen zonder de leefbaarheid van in de verblijfgebieden aan te tasten. Het zwaar vervoer moet deze routes zowel voor aan- als afrijden gebruiken:

nr.	zwaar verkeer genererende locatie	route lokaal zwaar verkeer	categorisering	snelheid
1	KMO-zone Zandstraat*	⇒ Zandstraat ⇒ Kiefhoekstraat ⇒ N715 Eindhovensebaan / Lommelsebaan ⇒ N73 Peerderbaan richting op- en afrit Hechtel N74 Noord-Zuidverbinding	lokale 3 lokale 1 lokale 1 lokale 1	70 km/u 70 km/u 70km/u 50 km/u 70 km/u 50 km/u
2	Technische controle voertuigen*	⇒ N715 Eindhovensebaan / Lommelsebaan ⇒ N73 Peerderbaan richting op- en afrit Hechtel N74 Noord-Zuidverbinding	lokale 1 lokale 1	70 km/u 50 km/u 70 km/u 50 km/u
3	KMO-zone Borgveld*	⇒ Dennenstraat ⇒ N715 Eindhovensebaan / Lommelsebaan ⇒ N73 Peerderbaan richting op- en afrit Hechtel N74 Noord-Zuidverbinding	lokaal 2 lokale 1 lokale 1	70 km/u 70 km/u 50 km/u 70 km/u 50 km/u
4	Ambachtelijke zone Geerstraat	⇒ Geerstraat ⇒ Overpelterbaan richting op- en afrit Eksel N74 Noord-Zuidverbinding (Overpelt)	lokaal 3 lokaal 1	50 km/u 70 km/u
5	KMO-zone Peerderbaan	⇒ Oude Heerstraat ⇒ N73 Peerderbaan richting op- en afrit Hechtel-centrum N74 Noord-Zuidverbinding	lokaal 3 lokaal 1	70 km/u 70 km/u

nr.	zwaar verkeer genererende locatie	route lokaal zwaar verkeer	categorisering	snelheid
6	KMO-zone Hasseltsebaan	⇒ N715 Hasseltsebaan richting Houthalen, aansluiting N715 Hasseltsebaan x N74 Noord-Zuidverbinding	lokaal 2	70 km/u
<i>* zwaar verkeer uit de buurgemeenten Lommel en Overpelt met een bestemming in Hechtel-Eksel kan zich o.b.v. het onderbord 'uitgezonderd laden en lossen' via de N715 verplaatsen.</i>				

De N715 Eindhovensebaan/Lommelsebaan – Hasseltsebaan en de N73 Kamperbaan – Peerderbaan werden geselecteerd als routes voor uitzonderlijk vervoer.

Op alle wegen wordt ter hoogte van de gemeentegrens (inclusief lokale wegen 3) is een tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen aangebracht. Een overleg met de aangrenzend gemeenten wordt belegd om het aantal borden t.h.v. de gemeentegrens te beperken.

Om het huidige aantal borden 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen' te minimaliseren wordt er met zoneborden 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen' gewerkt.

Naast de correcte plaatsing van de zoneborden 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen' moet er ook een aanpassing gebeuren van de bewegwijzering naar de verschillende KMO-zones vanaf de N74 Noord-Zuidverbinding:

- op- en afrit Eksel:
 - KMO-zone Geerstraat
- op- en afrit Hechtel-centrum:
 - KMO-zone Peerderbaan
 - KMO-zone Zandstraat
 - Technische controle voertuigen
 - KMO-zone Borgveld
- aansluiting N715 Hasseltsebaan x N74 Noord-Zuidverbinding:
 - KMO-zone Hasseltsebaan

Aansluitend wordt vanaf de KMO-zones een duidelijke bewegwijzering aangebracht naar de gewenste aansluiting op de N74 Noord-Zuidverbinding.

Aangezien de aansluiting zich niet allen op grondgebied Hechtel-Eksel bevinden is een nauwe terugkoppeling met de betrokken gemeenten en de Vlaamse Overheid AWV – aBMV noodzakelijk.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 31	Overleg met buurgemeenten i.f.v. beperken bebording t.h.v. gemeentegrens	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 32	Vervangen huidige bebording 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen' door <u>zoneborden</u> 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 33	Afstemmen bewegwijzering routes lokaal zwaar verkeer vanaf het hogere wegnnet, N74 Noord-Zuidverbinding: – KMO-zone Zandstraat: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Kiefhoekstraat – Technische controle voertuigen op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan – KMO-zone Borgveld: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Dennenstraat > Borgveld – Steenovenstraat – KMO-zone Geerstraat: op- en afrit Eksel (Overpelt) > Overpelterbaan > Geerstraat – KMO-zone Peerderbaan: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan – KMO-zone Hasseltsebaan: aansluiting N715 Hasseltsebaan x N74 Noord-Zuidverbinding > N715 Hasseltsebaan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW

nr.	actie	actor
zie C.5	Actualiseren bewegwijzeringsplan o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegencategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 34	Overleg met buurgemeenten en Vlaamse Overheid AWW / aBMV i.f.v. aanpassing bewegwijzering N74 Noord-Zuidverbinding	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie C.6	Controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
zie B.6	Overleg met de omliggende gemeenten, de provincie en de transportsector i.f.v. ontwikkeling vrachtwagenparkings	⇒ Provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ transportsector

4.7.5 B.5 VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

4.7.5.1 Veiligheidsmaatregelen

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ verkeersveiligheidsmaatregelen moeten aansluiten op, of geïntegreerd zijn in de categorisering en het voetgangers- en fietsernetwerk

Beleidsvisie

Om de verkeersveiligheid in de gemeente aan te pakken worden een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen aangedragen op gebied van infrastructuur en gedrag. Er worden geen specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen voor voertuigen geformuleerd. Volgende maatregelen worden naar voor geschoven:

- **Infrastructuur:**
 - invoeren routes lokaal zwaar verkeer
 - invoeren snelheidszoneringsplan
 - beveiligen gevaarlijke punten voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers
 - aangepaste inrichting zone 30
- **Gedrag**
 - controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen
 - uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen)
 - uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)
 - controle op sluipverkeer zwaar verkeer (regelmatige controles + opvolging klachten)
 - controle op fout- en illegaal parkeren t.h.v. de toegangspoorten 'Bosland' (op moment van activering van de toegangspoorten + tijdens piekperiode + opvolging klachten buiten piekperiode)
 - controle gordeldracht
 - toezicht fietsgedrag

Om de uitvoering van de vooropgestelde maatregelen te garanderen worden volgende acties ondernomen:

- ⇒ uitvoering verkeersveiligheidsmaatregelen door meeliftten met andere werken
- ⇒ specifieke acties voor fietsers, voetgangers uitwerken
- ⇒ veiligheidsaudit invoeren voor nieuwe projecten

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 35	Jaarlijks evaluatie van de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie
nr. 36	Specifieke acties voor fietsers, voetgangers uitwerken	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.5.2 Schoolomgevingen**Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ verhogen van de verkeersveiligheid de in schoolomgevingen

Beleidsvisie

De schoolomgevingen van de scholen in Hechtel-Eksel zijn momenteel als volgt ingericht:

schoolomgeving	huidige inrichting
Gemeentelijke Basisschool gelegen in de Groenstraat	⇒ voetgangersruimte ⇒ zebrapad t.h.v. schoolingang ⇒ fietssuggestiestroken ⇒ bebording 'zone 30' ⇒ aangepaste verharding in schoolomgeving
Vrije kleuter- en lagere school 'De Zandkorrel' gelegen in de Twaalf Septemberstraat	Kloosterstraat ⇒ vluchtheuvel ⇒ voetpaden ⇒ bebording + markering 'zone 30' Twaalf Septemberstraat – Rhijnweg ⇒ bebording 'zone 30' ⇒ asverschuivingen ⇒ voetgangersruimte ⇒ éénrichtingsverkeer ⇒ aangepaste verharding in schoolomgeving ⇒ verkeersplateaus
kleuter- en basisschool 'Viejool' gelegen in de Sint-Jozefstraat	Sint-Jozefstraat ⇒ bebording + markering 'zone 30' Schoolstraat ⇒ bebording (LED) + markering 'zone 30' ⇒ verkeersplateau met zebrapaden t.h.v. schoolingang ⇒ voetpaden
kleuter- en basisschool 'Ter Duinen' gelegen aan het Rode Kruisplein	⇒ bebording + markering 'zone 30' ⇒ doodlopende straat (enkel schoolverkeer + verkeer ontmoetingscentrum) ⇒ voetpaden ⇒ asverschuivingen ⇒ enkel het plein werd ingericht
secundair onderwijs 'Don Boscocollege' gelegen in de Don Boscostraat	⇒ bebording (LED) + markering 'zone 30' ⇒ bushalte op rijweg ⇒ voetpaden ⇒ zebrapad t.h.v. schoolingang

De inrichting van de schoolomgevingen van de Gemeentelijke Basisschool, de kleuter- en lagere school 'De Zandkorrel' en kleuter- en basisschool 'Ter Duinen' wordt goed ervaren.

De inrichting van de schoolomgeving 'Don Boscocollege' is momenteel zeer miniem en onvoldoende uitgewerkt ifv comfort voor fietser en voetganger.

De Schoolstraat behorend tot schoolomgeving 'Viejoel' is voldoende verkeersveilig ingericht. Indien de Sint-Jozefstraat als belangrijke toegangsrouten voor de fietsers gebruikt wordt is een sterkere inrichting hier aangewezen. Het kruispunt Schoolstraat x Groenstraat verdient in dit kader extra aandacht.

De gemeente Hechtel-Eksel heeft samen met de kleuter- en lagere scholen van de gemeente deelgenomen aan het Octopusplan. Hieruit is een tabel met knelpunten en mogelijke oplossingen voortgevloeid.

Gesubsidieerde vrije basisschool De Viejoel

<u>Knelpunt</u>	<u>Mogelijke oplossing</u>
Geen zebrapad in de groenstraat	Inzetten van een gemachtigde opzichter.
Geen zebrapad kruispunt Heerstraat – Sint-Jozefstraat	Afsluiten van de Sint-Jozefstraat (deze maatregel is al gepland).
Verkeerssituatie gele poort Sint-Jozefstraat	Mogelijk: parkeerverbod langs één kant van de straat.
Geen zebrapad kruispunt Diestersebaan – Groenstraat	Dit knelpunt is te vermijden door het nemen van een andere route (Weverstraat, trage weg, bosweg).
Gevaarlijke overgang fietspad – rijbaan aan verkeerslichten (Groenstraat) 	Dit knelpunt moet infrastructureel opgelost worden. Dit kan door het plaatsen van een 'opgeblazen fietsopstelstrook'. Daarnaast moet de overgang van het fietspad met de baan ook vloeiend gemaakt worden.
Geen oversteekplaats kruispunt Punderhoekstraat – Veldstraat	<i>Dit knelpunt zal opgelost worden door de aanleg van een fietspad in de Punderhoekstraat (is gepland).</i>
Geen begeleiding bij oversteken gemeenteplein naar Schoolstraat	Inzetten van een gemachtigde opzichter.
Slechte zichtbaarheid kruispunt Gerard-Jehoelstraat - Stationsstraat	Snoeien struik op de hoek van het pleintje.
Onoverzichtelijke bocht in de hoofdstraat (net aan de 'Kromme Draai')	Dit knelpunt wordt structureel opgelost in kader van de doortocht.
Parking Schoolstraat	<i>Plaatsen van biggenruggen.</i> <i>Plaatsen van octopuspaaltjes met kettingen ertussen indien dit bedoeld is om het parkeren tegen te gaan, en niet om de voetgangers naar het zebrapad te leiden.</i>
Bewegwijzering schoolbereikbaarheidsroutes	Dit zal in de loop van dit jaar gerealiseerd worden.

Gemeentelijke basisschool

<u>Knelpunt</u>	<u>Mogelijke oplossing</u>
Fietspad vanuit de Hechtelsebaan richting Eksel centrum stopt plots	Dit knelpunt wordt structureel opgelost in kader van de doortocht.
Gevaarlijke overgang fietspad – rijbaan aan verkeerslichten (Groenstraat)	Dit knelpunt moet infrastructureel opgelost worden. Dit kan door het plaatsen van een 'opgeblazen fietsopstelstrook'. Daarnaast moet de overgang van het fietspad met de baan ook vloeiend gemaakt worden.

Kleuter- en Lagere school De Zandkorrel

<u>Knelpunt</u>	<u>Mogelijke oplossing</u>
Kruispunt Ekselsebaan – Lommelsebaan: niet duidelijk, verspringende wegas	Dit knelpunt wordt volledig opgelost door de herinrichting.
Oversteekplaats Kamperbaan (kleuterschool)	Plaatsen van beugels (is wel privé eigendom)
Rhijnweg (standbeeld): opstopping en fout parkeren	Houden van politiecontroles en acties organiseren rond parkeren
Kloosterstraat – Crommertestraat: gevaarlijke situatie door drukte geparkeerde auto's	Parkeerverbod langs één zijde van de weg.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 37	Opmaak ontwerp + uitvoering herinrichting schoolomgeving 'Don Boscocollege'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 38	Evaluatie + uitvoering eventuele extra ingrepen schoolomgeving 'mogelijk oplossingen' Octopusplan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.5.3 Aanpak gevaarlijke punten en wegvakken**Kaart 11: Verkeersveiligheidsmaatregelen – locaties fietsongevallen****Kaart 12: Verkeersveiligheidsmaatregelen – overzichtskaart ongevallen 2005-2006-2007****Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ verhogen veiligheid voor kruispunten en wegvakken

Beleidsvisie

Het ongevallengis van de provincie Limburg dd maart 2010 geeft een duidelijk overzicht van de gevaarlijke punten in de periode 2005-2007. Het ongevallengis geeft enerzijds een overzicht van het totaal aantal ongevallen en totaal aantal fietsongevallen. Daarnaast worden de gewogen ongevallen aangegeven. Dit betekent dat de ernst van elk ongeval berekend wordt op basis van de betrokken slachtoffers, nl. doden, zwaargewonden en lichtgewonden. Volgende wegingcoëfficiënten worden toegepast:

- dode = aantal x 5
- zwaargewonde = aantal x 3
- lichtgewonde = aantal x 1
- stoffelijke schade = aantal x 0

In de gemeente Hechtel-Eksel wordt het kruispunt N715 Eindhovensebaan x Kiefhoekstraat/Vlasmeerstraat als prioritair aan te pakken gevaarlijk punt geduid. Dit kruispunt werd recent heringericht. Er werd een middengeleider met opstelzone voor gemotoriseerd verkeer aangebracht op de N715 Eindhovensebaan. Op alle takken werden beveiligde fietsoversteken, al dan niet in 2 fasen voorzien.

De overzichtskaart 2005-2007 geeft een beeld van de concentratie en de weging van de ongevallen. Er kan vastgesteld worden dat zowel het **aantal ongevallen** als de **ernst van de ongevallen** zich concentreren op de gewestwegen: N74, N715, N73 en N747:

wegvakken met hoogste CONCENTRATIE ONGEVALLEN			
<i>nr</i>	<i>straat</i>	<i>aantal</i>	<i>weging</i>
1	N73	42	95
2	N715	30	79
3	N747	29	59
4	N74	10	24
5	Dorpsstraat	4	5
6	Kiefhoekstraat	4	15
7	Overpelterbaan	3	8
8	Dennenstraat	2	4
9	Hoefstraat	2	4
10	Schoolstraat	2	4
11	Aen den Berg	1	3
12	Bergstraat	1	3
13	Bosstraat	1	3
14	Diestersebaan	1	1
15	Kapelstraat	1	2
16	Pundershoekstraat	1	1
17	Ruitersbaan	1	1
18	Schuylenstraat	1	1
19	Spechtenstraat	1	2
20	Winnerstraat	1	5

wegvakken met hoogste WEGING ONGEVALLEN			
<i>nr</i>	<i>straat</i>	<i>weging</i>	<i>aantal</i>
1	N73	95	42
2	N715	79	30
3	N747	59	29
4	N74	24	10
5	Kiefhoekstraat	15	4
6	Overpelterbaan	8	3
7	Dorpsstraat	5	4
8	Winnerstraat	5	1
9	Dennenstraat	4	2
10	Hoefstraat	4	2
11	Schoolstraat	4	2
12	Aen den Berg	3	1
13	Bergstraat	3	1
14	Bosstraat	3	1
15	Kapelstraat	2	1
16	Spechtenstraat	2	1
17	Diestersebaan	1	1
18	Pundershoekstraat	1	1
19	Ruitersbaan	1	1
20	Schuylenstraat	1	1

Ongevallen met betrokken fietsers deden zich in de periode 2005-2007 voor op volgende punten. De hoogste concentratie fietsongevallen en fietsongevallen met de hoogste weging doen zich voor op de gewestwegen N73, N715 en N747 en op de gemeenteweg Kiefhoekstraat:

wegvakken met hoogste CONCENTRATIE FIETSONGEVALLEN			
<i>nr</i>	<i>straat</i>	<i>aantal</i>	<i>weging</i>
1	N73	10	14
2	N747	7	9
3	Kiefhoekstraat	3	12
4	N715	3	9
5	Aen den Berg	1	3
6	Bergstraat	1	3
7	Dierstersebaan	1	1
8	Dorpsstraat	1	1
9	Hoefstraat	1	1
10	Ruitersbaan	1	1
11	Schoolstraat	1	1
12	Schuylenstraat	1	1
13	Winnerstraat	1	5

wegvakken met hoogste WEGING FIETSONGEVALLEN			
<i>nr</i>	<i>straat</i>	<i>weging</i>	<i>aantal</i>
1	N73	14	10
2	Kiefhoekstraat	12	3
3	N747	9	7
4	N715	9	3
5	Winnerstraat	5	1
6	Aen den Berg	3	1
7	Bergstraat	3	1
8	Dierstersebaan	1	1
9	Dorpsstraat	1	1
10	Hoefstraat	1	1
11	Ruitersbaan	1	1
12	Schoolstraat	1	1
13	Schuylenstraat	1	1

Er worden door de Provincie geen gevaarlijke punten voor (brom-)fietsers geduid.

Opmerking! Tijdens en na de periode 2005-2007 belangrijke aanpassingen gebeurden aan de gewestwegen N73, N715 en N73 i.f.v. het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Voor gewestweg N747 is er riolerings- en wegenisrenovatieproject lopend. Het definitief ontwerp wordt momenteel opgemaakt en de uitvoering is gepland voor 2011.

De Kiefhoekstraat werd voorzien veilige fietspaden, nl. een vrijliggend, dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde.

De aangegeven gevaarlijke kruispunten en wegvakken worden geëvalueerd en indien nodig wordt de beveiliging geoptimaliseerd of gerealiseerd. De overdreven snelheid op meerdere wegen wordt aangepakt door middel van handhaving en/of verkeersremmende maatregelen. Indien noodzakelijk kunnen bepaalde straten of wegdelen heraangelegd worden.

Prioritair worden de gevaarlijke punten voor zwakke weggebruikers aangepakt, zoals beschreven onder punt 3.7.2 'B.2. Langzame netwerken'.

Het kruispunt Wijchmaalsebaan x N747 Hechtelsebaan is opgenomen als zwart punt. De studie werd uitgevoerd door TV3V en goedgekeurd. Het kruispunt werd nog niet heringericht. De gemeente Hechtel-Eksel heeft een vraag gericht aan AWW om dit kruispunt als 'poort tot Eksel' op te nemen in de centrumherinrichting.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie B.2	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor voetgangers op geselecteerde conflictpunten	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
zie B.2	Aanleg gewenste fietsinfrastructuur langs de prioritair aan te pakken fietsroutes	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
zie B.2	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor fietsers op prioritair aan te pakken fietsoversteken	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 39	Veiligheid verhogen op kruispunt Wijchmaalsebaan x N747 Hechtelsebaan	⇒ TV3V

4.7.6 B.6 PARKEERBELEID

4.7.6.1 Personenwagens

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ er moet een duurzaam parkeerbeleid gevoerd worden

Beleidsvisie

Gezien het feit dat Hechtel-Eksel gelegen is in het buitengebied, zijn er weinig parkeerbeperkende maatregelen voorzien. De gemeente voert een duurzaam parkeerbeleid dat uitgaat van het stand-still principe, zonder tarifiering.

Het uitgangspunt m.b.t. parkeren uit het eerste mobiliteitsplan wordt dus hernomen. Het parkeeronderzoek toonde aan dat aan dat er een overschot aan parkeerplaatsen was in beide centra. Om deze redenen werd er bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan ook een parkeerbalans opgemaakt: Gezien de aangetoonde overcapaciteit moet er gestreefd te worden naar een betere bezetting van de beschikbare capaciteit.

Concreet betekent dit dat er geen nieuwe parkeerplaatsen kunnen bijkomen tenzij er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. In geval van nieuwe ontwikkelingen zullen altijd in eerste plaats de alternatieve vervoerswijzen maximaal aangeboden worden, transport via auto wordt in de mate van het mogelijke tot een noodzakelijk minimum gereduceerd.

Het aantal parkeerplaatsen uit het eerste mobiliteitsplan wordt als bovengrens genomen:

- **Hechtel centrum:** 277 parkeerplaatsen.
- **Eksel centrum:** 249 parkeerplaatsen.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie A.1	Aanvraag studie mobiliteitsimpact (inzake parkeren, ontsluiting, ...) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de kernen van Hechtel en Eksel	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 40	Monitoring parkeerbalans bij ingrepen door de gemeente op het openbaar domein	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.7.6.2 Zwaar vervoer

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ Men dient het parkeren van vrachtwagens in woongebieden te mijden

Beleidsvisie

De handhaving bij het invoeren van de lokale routes zwaar vervoer zal mogelijk een positieve invloed hebben op hinderend geparkeerde vrachtwagens binnen de woonkernen. Mogelijk verschuift de problematiek zich naar andere locaties buiten de woonkern, dit zal blijken uit controles. In dit geval kan een parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonkernen worden ingesteld. Hierbij moet worden opgemerkt dat er enkel een parkeerverbod voor vrachtwagens opgelegd kan worden indien er een volwaardig alternatief wordt aangeboden, nl. beveiligde, betalende vrachtwagenparkings.

De locaties voor de mogelijke vrachtwagenparkings zijn beide gelegen op privédomein. Dit systeem heeft enkel kans op slagen mits samenwerking met en ondersteuning door de federale transportsector. Het leggen van de contacten met de federale transportsector en het creëren van een draagvlak om een oplossing te bieden aan deze intergemeentelijke problematiek is een taak van de Provincie.

De twee mogelijke vrachtwagenparkings in Hechtel-Eksel zijn bereikbaar via routes zwaar lokaal verkeer, het gaat over volgende 2 terreinen:

- **Hechtel:** terrein Prijzenklopper t.h.v. het kruispunt N73 x N74
- **Eksel:** terrein van Geertrans (+/- 1 km van de N74 noordzuid-verbinding)

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
zie C.6	Controle op aanwezigheid ongewenst zwaar vervoer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 41	Overleg met de omliggende gemeenten, de provincie en de transportsector i.f.v. ontwikkeling vrachtwagenparkings	⇒ Provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ transportsector

4.8 WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Het thema snelheidsplan zoals opgenomen in dit beleidsplan is een verdiepte versie van het thema zoals opgenomen in het vorige mobiliteitsplan. Het thema handhaving zwaar vervoer vormt een verbreding ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan.

4.8.1 C.1 VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ de gemeente dient vervoersplannen voor scholen te promoten en ondersteunen
- ⇒ er moeten maatregelen genomen worden bij evenementen

Beleidsvisie

De gemeente stimuleert en ondersteunt de opmaak en uitvoering van schoolvervoerplannen voor de scholen gelegen in Hechtel-Eksel. Een schoolvervoerplan is een geheel van maatregelen dat ervoor moet zorgen dat de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de routes van en naar school verhoogt en dat het aantal milieubewuste verplaatsingen naar school toeneemt en zo de autodruk aan de schoolpoort doet afnemen. Er worden adviezen gegeven aan de scholieren, in welke de beste route en het beste vervoermiddel wordt aangegeven. Ouderverenigingen worden best bij het opmaken van de plannen betrokken.

De gemeente werkt mee aan de opvolging en bijsturing van de draaiboeken voor evenementen op vlak van mobiliteit. Een belangrijk evenement op dit vlak is de jaarlijkse luchtschouw op Sanicole.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 42	Opvolgen schoolvervoerplannen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 43	Opvolgen en bijsturen draaiboeken evenementen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.8.2 C.2 ALGEMENE SENSIBILISERING

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ nieuwe bewoners dienen uitgebreide informatie te ontvangen over het 'duurzaam verplaatsen' in de gemeente
- ⇒ 'duurzaam verplaatsen' dient algemeen gestimuleerd te worden

Beleidsvisie

Om het 'duurzaam verplaatsen' te blijven stimuleren worden volgende initiatieven aangewend:

- fietspooling promoten naar scholen
- nieuwe inwoners: infopakket over vervoersaanbod
- stimuleren carpooling naar werk en school
- autoloze school- en werkdagen
- deelname en promotie campagne 'Afkicken'

Het huidige infopakket voor nieuwe inwoners wordt uitgebreid met meer informatie over het 'duurzaam' verplaatsen in de gemeente, o.a. toevoegen van de schoolroutekaart, (functionele) fiets- en wandelroutes, info carpool, ...

Om het carpoolen van woon-school- en woon-werkverkeer sterker te stimuleren wordt de mogelijkheid bekeken om het carpoolen te organiseren via de gemeentelijke website, waarop de kandidaten zich kunnen aanmelden.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 44	Fietspooling promoten naar scholen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 45	Uitbreiden infopakket nieuwe inwoners: infopakket over vervoersaanbod	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ De Lijn
nr. 46	Deelname aan autoloze school- en werkdagen	⇒ provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 47	Deelname en promotie campagne 'Afkicken'	⇒ provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel

4.8.3 C.4 MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN**Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

⇒ 'duurzaam verplaatsen' dient algemeen gestimuleerd te worden

Beleidsvisie

- campagne ter stimulering van fietsverkeer, gericht naar woon-winkel, woon-school en woon-werkverkeer
- verspreiding info langzame netwerken via folders en website
- verspreiding informatie over wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem en –aanbod
- mogelijkheid om beperkt aantal gratis openbaar vervoertickets voor nieuwe inwoners (financiering 50% De Lijn – 50% gemeente) ter beschikking te stellen nagaan

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 48	Campagne ter stimulering van fietsverkeer, gericht naar woon-winkel, woon-school en woon-werkverkeer	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 49	Verspreiden informatie over langzame netwerken via folders en gemeentelijke website	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 50	Verspreiden informatie over wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem en –aanbod	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ De Lijn

4.8.4 C.5 BEWEGWIJZERING**Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ er moet een actualisatie gebeuren van het bewegwijzeringsplan gebaseerd op de wegencategorisering, lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'
- ⇒ de langzame netwerken moeten (aanvullend) bewegwijzerd worden

Beleidsvisie**Autobewegwijzering**

Op basis van de gewenste wegencategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland' wordt het coherent signalisatieplan voor het grondgebied van Hechtel-Eksel geactualiseerd.

De actualisatie van het signalisatieplan omvat enkel de bewegwijzering voor automobilisten en niet de signalisatie in het algemeen zoals markeringen, verkeerslichten en verkeersborden.

De actualisatie van het bewegwijzeringsplan moet verder gaan dan de gemeentegrenzen van Hechtel-Eksel. Een correcte bewegwijzering op dit niveau draagt bij tot een juist gebruik van de daartoe bestemde wegen en is bijgevolg een werkinstrument bij het uitschakelen van sluipverkeer.

Fiets-voetgangersbewegwijzering

Er wordt voorzien in de bewegwijzering van het functionele fietsnetwerk. Hierbij vindt afstemming plaats met de aanliggende gemeenten.

Daarnaast verdienen ook de lokale functionele en recreatieve langzame verbindingen de nodige aandacht. Zo wordt de nodige bewegwijzering naar de verschillende attractiepolen binnen de gemeente te voorzien of geoptimaliseerd voor fietsers en voetgangers. Op die manier kan telkens een veilig, comfortabel traject aangeboden worden aan de zwakke weggebruikers. Daarbij moet er wel op worden toegezien dat er geen overbebording ontstaat ten nadele van de leesbaarheid van de ruimte.

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 51	Actualiseren bewegwijzeringsplan o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegcategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 52	Opmaak fiets- en voetgangersbewegwijzeringsplan op lokaal en bovenlokaal niveau	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 53	Overleg met buurgemeenten i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten

4.8.5 C.6 HANDHAVING

Taakstelling

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ er moet een snelheidsplan ingevoerd worden
- ⇒ er moet gecontroleerd worden op sluipverkeer en foutparkeerders bij het zwaar vervoer

Beleidsvisie

Snelheidsmetingen

Er worden al en er zullen in de toekomst nog steeds intensief snelheidscontroles uitgevoerd worden, in het bijzonder op wegen die het meest gevoelig zijn voor ongevallen en op locaties waar de confrontatie tussen zwakke weggebruikers en autoverkeer zich voordoet.

De controles vinden zo mogelijk zowel op aangekondigde als niet aangekondigde tijdstippen plaats. Van de aangekondigde controles zal een preventieve werking uitgaan. De onaangekondigde controles werken in eerste instantie repressief, maar zullen op den duur een preventieve werking hebben.

Alvorens het snelheidsplan ingevoerd wordt dienen er representatieve snelheidsmetingen uitgevoerd te worden die als nulmetingen dienen. Jaarlijkse metingen na invoering van het snelheidszoneringsplan laten een snelle detectie van problemen en bijsturing toe.

Handhaving zwaar vervoer

Om de leefbaarheid in de kernen te bevorderen worden bij het invoeren van de lokale routes zwaar verkeer controles uitgevoerd op de aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar vervoer in de woonkernen.

Deze controles hebben een tweeledig doel, nl. het ongewenst zwaar verkeer uit de woonkernen weren en de hinderlijk geparkeerde vrachtwagens uit de woonkernen te weren.

Ook in geval dat blijkt dat het invoeren van een parkeerverbod voor vrachtwagens in de woonkernen noodzakelijk is worden de controles aangehouden en mogelijk verstrekt.

Handhaving overig risicovol verkeersgedrag.

- controle gordeldracht
- toezicht fietsgedrag
- GSM achter stuur
- alcoholcontrole
- ...

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 54	Uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 55	Uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 56	Controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 57	Controle gordeldracht Toezicht fietsgedrag Gsm achter stuur Alcoholcontrole ...	⇒ lokale politie

4.8.6 C.7 BELEIDSONDERSTEUNING**Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ het hanteren van het mobiliteitsplan, als werkdocument garanderen

Beleidsvisie

Om een nauwe opvolging van het mobiliteitsplan, als werkdocument te garanderen wordt volgende beleidsondersteunende aanpak naar voor geschoven:

- organisatie coördinatie en onderlinge opvolging van het mobiliteitsplan en het ruimtelijk structuurplan
- bijscholing op het gebied van mobiliteit
- oprichten van een gemeentelijke mobiliteitscommissie
- organiseren van een jaarlijkse samenkomst van de gemeentelijke mobiliteitscommissie i.f.v. de opvolging en actualisering van het mobiliteitsplan

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 58	Volgen bijscholing in zaken mobiliteit door minimaal de mobiliteitsambtenaar	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 59	Het in dienst houden van een externe verkeerskundige	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie

4.8.7 C.8 MONITORING EN EVALUATIE**Taakstelling**

De problematiek gesteld in dit thema omvat volgende taakstelling:

- ⇒ bij uitvoering van nieuwe projecten en studies dienen verkeers- en mobiliteitsgegevens verzameld te worden
- ⇒ jaarlijks dienen alle projecten met invloed op mobiliteit geëvalueerd te worden

Beleidsvisie

Monitoring

Om vast stellen of de vooropgestelde maatregelen voldoende zijn of bijgesteld moeten worden om het gewenste mobiliteitspatroon te bereiken is het noodzakelijk om zicht te krijgen op de impact van de ingevoerde maatregelen.

Enkel meetbare gegevens kunnen aangewend worden als evaluatiemiddel, nl. ongevalgegevens, snelheidsmetingen, (fiets)intensiteiten, gebruikersgegevens openbaar vervoer, ...

Er wordt een afweging gemaakt tussen een nulmeting, die uitgevoerd zal worden voor de invoering van een maatregel, en een controlemeting, die uitgevoerd zal worden na invoering van de maatregel.

Deze gegevens worden jaarlijks opgenomen in een rapport.

Bij het evalueren van een genomen maatregel moet uitgegaan worden van volgende streefdoelen:

- opvolgen ontwikkelingen in het mobiliteitspatroon (nulmeting en controlemeting bij invoer maatregelen)
- verhogen verkeersveiligheid
- verbetering verkeersleefbaarheid

Verder dient de werkkaart langzame netwerken continu bijgewerkt te worden.

Evaluatie

De toetsing van de ontwikkeling van het mobiliteitspatroon aan het streefdoel maakt de evaluatie van het beleidsplan mogelijk. Het is aangewezen om het mobiliteitsplan op regelmatig, afgesproken tijdstippen te evalueren.

▪ Jaarlijkse evaluatie

De jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan is met de invoering van de sneltoets en de aangepaste methodiek voor de opmaak of herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan niet verplicht, maar wel aangewezen. Op die manier wordt er tussendoor een balans opgemaakt van de acties/projecten uit het actieplan.

De gemeente kan deze evaluatie laten samenvallen met evaluaties voorzien in het kader van bepaalde bijaktes/modules of met de jaarlijkse begroting.

De tussentijdse jaarlijkse evaluatie heeft tot doel:

- het actieprogramma te actualiseren en concretiseren: verwerking uitgevoerde maatregelen, termijnen bijstellen, ...
- opname niet uitgevoerde maatregelen in de begroting van het volgende jaar
- beleidsdoelstellingen toetsen aan streefdoelen en bijstellen indien nodig
- evalueren van de uitgevoerde acties

Deze jaarlijkse evaluatie gebeurt op de jaarlijkse samenkomst van de gemeentelijke begeleidingscommissie en kan gebeuren met de methodiek van het voortgangsrapport.

▪ Vijfjaarlijkse herziening

Als evaluatie-instrument is de sneltoets geïntroduceerd. De sneltoets heeft als doel het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Het bestaande mobiliteitsplan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

De sneltoets kan resulteren in 3 sporen:

- *Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan:*
Eén of meerdere partners staat niet meer achter het beleidsscenario van het bestaande mobiliteitsplan of een aantal strategische keuzes worden in vraag gesteld; het mobiliteitsplan is aan vernieuwing toe.
- *Spoor 2: Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan*
Er wordt gekozen om één of meerdere specifieke thema's toe te voegen aan het mobiliteitsplan (verbreden) en/of verder uit te werken (verdiepen).

– *Spoor 3: Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan*

Het bestaande mobiliteitsplan is nog voldoende actueel en gedragen, waardoor het verder uitgevoerd kan worden. Het mobiliteitsplan wordt dus bevestigd. Het actieplan wordt wel geactualiseerd.

De opmaak van de sneltoets wordt begeleid door de gemeentelijke begeleidingscommissie.

▪ **Evaluatiemomenten**

Evaluatiemomenten hangen nauw samen met de uitvoering van belangrijke nieuwe realiteiten:

- activeren poorten Bosland
- beperken sluipverkeer / ongewenst verkeer
- invoeren snelheidszoneringsplan
- ...

Een aantal evaluatiemomenten hangen nauw samen met de bekendmaking van onderzoeksgegevens die monitoring van de doelstellingen toelaat:

- monitoring doorgaand verkeer
- monitoring verkeersveiligheid

Acties + initiatiefnemer

nr.	actie	actor
nr. 60	Nulmeting uitvoeren voor aanvang van een actie/project, achteraf vergelijken met nieuwe metingen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie
nr. 61	Jaarlijkse GBC i.f.v.: ▪ actualiseren en concretiseren actieprogramma ▪ toetsen en bijstellen beleidsdoelstellingen ▪ evalueren uitgevoerde acties	⇒ GBC gemeente Hechtel-Eksel
nr. 62	Jaarlijkse samenkomst gemeentelijke mobiliteitscommissie naar aanleiding van jaarlijkse GBC	⇒ mobiliteitscommissie
nr. 63	5-jaarlijks sneltoets uitvoeren	⇒ GBC gemeente Hechtel-Eksel
nr. 64	Evaluatiemomenten bij uitvoering belangrijke acties/projecten	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

5. ACTIEPLANNEN

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan meer operationeel gemaakt. Dat wil zeggen dat het **actieprogramma A-B-C** uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook werd herschikt volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit:

- **Werkprogramma per locatie.** Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- **Investeringsprogramma KT, MLT, LT.** Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte (0-3j.), middellange (3-6j.) of lange termijn (> 6j.)? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- **Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.** Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- **Takenprogramma per initiatiefnemer.** Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

5.1 ACTIEPROGRAMMA ABC

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle acties per thema zoals terug te vinden in het document. Zoals hierboven beschreven worden deze acties gedetailleerd ingevoegd in de verschillende programmatabellen:

A.1 RUIMTELIJKE PLANNING

nr.	actie	actor
nr. 1	Nieuwe woonzones afbakenen als verblijfszones + minimaal ingericht als zone 50, indien mogelijk bij voorkeur een erfachtige inrichting.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 2	Aanvraag studie mobiliteitsimpact (inzake parkeren, ontsluiting, ...) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de kernen van Hechtel en Eksel	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

A.2 STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT

nr	actie	actor
nr. 3	Beveiligen voetgangersoversteek t.h.v. Kieffhoekstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 4	Verkeersluw maken van de Kamertstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 5	Afstemmen profiel St-Lambertusstraat op inrichtingsprincipes lokale wegen 2, uitgaand van touringcars als maatgevend voertuig (noodzaak bepalen o.b.v. bezoekersaantallen).	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 6	Optimaliseren aansluiting St-Lambertusstraat x N73 Kamperbaan i.f.v. breedte en zichtbaarheid op verkeer op de N73.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 7	Indien parkeeroverlast in de Kamertstraat wordt de parking naar kruispunt Kamertstraat x Sint-Lambertusstraat Verschoven.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 8	Opnemen van Kieffhoekstraat in de lijnvoering van De Lijn, als suggestie bij inwerkingtreding aangepaste lijnvoering bij Spartacus.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid ANB ⇒ De Lijn
nr. 9	Indien de noodzaak blijkt uit evaluatie van de bezoekersaantallen worden de halteplaatsen Sint-Lambertusstraat en Tulpenstraat ingericht i.f.v. grote groepen.	⇒ De Lijn ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 10	Plaatsen bewegwijzering gemotoriseerd verkeer naar toegangspoorten 'Bosland' vanaf het hogere wegnnet: – hoofdpoot 'Kieffhoekstraat': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan > Kieffhoekstraat – nevenpoot 'In den Brand': N74 op- en afrit Hechtel-centrum > N73 Peerderbaan > N73 Kamperbaan > Sint-Lambertusstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW

nr	actie	actor
nr. 11	Plaatsen bewegwijzering toegangspoorten voor voetgangers en fietsers via daartoe uitgeruste wegen en beveiligde oversteken: – N73 Kamperbaan – Peerderbaan – N715 Lommelsebaan – Eindhovensebaan – Kiefhoekstraat – kruispunt Kiefhoekstraat x Weyerbrugstraat – kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Vlaamse Overheid ANB
nr. 12	Controle op sluipverkeer zwaar verkeer op toegangsroutes Bosland: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie
nr. 13	Controle op fout- en illegaal parkeren t.h.v. de toegangspoorten: – op moment van activering van de toegangspoorten – tijdens piekperiode, nl. augustus – opvolging klachten buiten piekperiode	⇒ lokale politie
nr. 14	Bij de invulling van de terreinen dient er een mobiliteitsstudie uitgevoerd te worden naar de te verwachten mobiliteitseffecten.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 15	Overmaken visie aan De Lijn m.b.t. eventuele heropening van lijn 18	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 16	Opmaak definitief ontwerp + uitvoering 'Riolerings- en wegenisrenovatieproject N747 Eksel-centrum'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ Infrax

A.3 CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

nr	actie	actor
nr. 17	Opmaak ontwerp + uitvoering herinrichting N715, wegvak vanaf de aansluiting N74 Noord-Zuidverbinding x N715 Hasseltsebaan tot de rotonde N715 Hasseltsebaan x Heidebloemstraat	⇒ Vlaamse Overheid MOW ⇒ gemeente Hechtel-Eksel

B.1 VERBLIJFSGEBIEDEN

nr	actie	actor
nr. 18	Plaatsen bebording snelheidszonerings volgens het recent goedgekeurd snelheidszoneringsplan.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW

B.2 LANGZAME NETWERKEN

nr	actie	actor
nr. 19	Herstellen 5 routes trage wegen	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel
nr. 20	Regelmatig overleg tussen de gemeente, de heemkring, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen + bijwerken actieplan trage wegen	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel i.s.m. overige actoren
nr. 21	Aanleg voetpaden langs geselecteerde routes	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 22	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor voetgangers op geselecteerde conflictpunten	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 23	Ontsluitingsroutes voor KMO-zone Borgveld en Bosland (Kiefhoekstraat) voorzien.	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel
nr. 24	Brief schrijven naar de provincie om de Hoofdpoot Kiefhoekstraat op te nemen als fietsknooppunt in het provinciaal fietsknooppuntennetwerk	⇒ Gemeente Hechtel-Eksel
nr. 25	Aanleg gewenste fietsinfrastructuur langs de prioritair aan te pakken fietsroutes	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 26	Beveiligen oversteekvoorzieningen voor fietsers op prioritair aan te pakken fietsoversteken	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Provincie Limburg ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 27	Gewenste schoolroutes communiceren naar bewoners en scholen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

B.3 OPENBAAR VERVOERNETWERK

nr	actie	actor
nr. 28	Uitvoeren Spartacusproject m.b.t. gemeente Hechtel-Eksel	⇒ De Lijn
nr. 29	Officieel schrijven richten aan De Lijn met daarin de opmerkingen, wensen en suggesties van de gemeente Hechtel-Eksel omtrent het openbaar vervoer beleid in de gemeente.	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

B.4 HERINRICHTING VAN WEGEN

nr	actie	actor
nr. 30	Invoeren snelheidszoneringsplan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 31	Overleg met buurgemeenten i.f.v. beperken bebording t.h.v. gemeentegrens	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 32	Vervangen huidige bebording 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen' door <u>zoneborden</u> 'tonnenmaatbeperking +3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 33	Afstemmen bewegwijzering routes lokaal zwaar verkeer vanaf het hogere wegennet, N74 Noord-Zuidverbinding: – KMO-zone Zandstraat: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Kieffhoekstraat – Technische controle voertuigen op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan – KMO-zone Borgveld: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan > N715 Eindhovensebaan > Dennenstraat > Borgveld – Steenovenstraat – KMO-zone Geerstraat: op- en afrit Eksel (Overpelt) > Overpelterbaan > Geerstraat – KMO-zone Peerderbaan: op- en afrit Hechtel-centrum > N715 Peerderbaan – KMO-zone Hasseltsebaan: aansluiting N715 Hasseltsebaan x N74 Noord-Zuidverbinding > N715 Hasseltsebaan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 34	Overleg met buurgemeenten en Vlaamse Overheid AWW / aBMV i.f.v. aanpassing bewegwijzering N74 Noord-Zuidverbinding	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ Vlaamse Overheid MOW

B.5 VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

nr	actie	actor
nr. 35	Jaarlijks evaluatie van de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie
nr. 36	Specifieke acties voor fietsers, voetgangers uitwerken	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 37	Opmaak ontwerp + uitvoering herinrichting schoolomgeving 'Don Boscocollege'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ Vlaamse Overheid MOW
nr. 38	Evaluatie + uitvoering eventuele extra ingrepen schoolomgeving 'mogelijk oplossingen' Octopusplan	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 39	Veiligheid verhogen op kruispunt Wijchmaalsebaan x N747 Hechtelsebaan	⇒ TV3V

B.6 PARKEERBELEID

nr	actie	actor
nr. 40	Monitoring parkeerbalans bij ingrepen door de gemeente op het openbaar domein	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 41	Overleg met de omliggende gemeenten, de provincie en de transportsector i.f.v. ontwikkeling vrachtwagenparkings	⇒ Provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten ⇒ transportsector

C.1 VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

nr	actie	actor
nr. 42	Opvolgen schoolvervoerplannen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 43	Opvolgen en bijsturen draaiboeken evenementen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

C.2 ALGEMENE SENSIBILISERING

nr	actie	actor
nr. 44	Fietspooling promoten naar scholen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 45	Uitbreiden infopakket nieuwe inwoners: infopakket over vervoersaanbod	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ De Lijn
nr. 46	Deelname aan autoloze school- en werkdagen	⇒ provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 47	Deelname en promotie campagne 'Afkicken'	⇒ provincie Limburg ⇒ gemeente Hechtel-Eksel

C.4 MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

nr	actie	actor
nr. 48	Campagne ter stimulering van fietsverkeer, gericht naar woon-winkel, woon-school en woon-werkverkeer	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ betrokken scholen
nr. 49	Verspreiden informatie over langzame netwerken via folders en gemeentelijke website	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 50	Verspreiden informatie over wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem en – aanbod	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ De Lijn

C.5 BEWEGWIJZERING

nr	actie	actor
nr. 51	Actualiseren bewegwijzeringsplan o.b.v. gewenste bewegwijzering volgens gewenste wegcategorisering, de selectie van lokale routes zwaar verkeer en de gewenste ontsluitingsroutes naar de toegangspoorten van 'Bosland'	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 52	Opmaak fiets- en voetgangersbewegwijzeringsplan op lokaal en bovenlokaal niveau	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten
nr. 53	Overleg met buurgemeenten i.f.v. het aanbrengen van een afgestemde, duidelijke, eenduidige bebording voor gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ buurgemeenten

C.6 HANDHAVING

nr	actie	actor
nr. 54	Uitvoeren representatieve snelheidsmetingen (nulmetingen)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 55	Uitvoeren jaarlijkse snelheidsmetingen (controle + opvolging)	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 56	Controle op aanwezigheid en het stallen van ongewenst zwaar verkeer in de woonkernen: – regelmatige controles – opvolging klachten	⇒ lokale politie ⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 57	Controle gordeldracht Toezicht fietsgedrag Gsm achter stuur Alcoholcontrole ...	⇒ lokale politie

C.7 BELEIDSONDERSTEUNING

nr	actie	actor
nr. 58	Volgen bijscholing in zaken mobiliteit door minimaal de mobiliteitsambtenaar	⇒ gemeente Hechtel-Eksel
nr. 59	Het in dienst houden van een externe verkeerskundige	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie

C.8 MONITORING EN EVALUATIE

nr	actie	actor
nr. 60	Nulmeting uitvoeren voor aanvang van een actie/project, achteraf vergelijken met nieuwe metingen	⇒ gemeente Hechtel-Eksel ⇒ lokale politie
nr. 61	Jaarlijkse GBC i.f.v.: - actualiseren en concretiseren actieprogramma - toetsen en bijstellen beleidsdoelstellingen - evalueren uitgevoerde acties	⇒ GBC gemeente Hechtel-Eksel
nr. 62	Jaarlijkse samenkomst gemeentelijke mobiliteitscommissie naar aanleiding van jaarlijkse GBC	⇒ mobiliteitscommissie
nr. 63	5-jaarlijks sneltoets uitvoeren	⇒ GBC gemeente Hechtel-Eksel
nr. 64	Evaluatiemomenten bij uitvoering belangrijke acties/projecten	⇒ gemeente Hechtel-Eksel

Het volledige actieprogramma is hierna toegevoegd.

5.2 WERKPROGRAMMA

Werkprogramma

= actieprogramma vanuit de ruimte en de concrete plek.

Het werkprogramma is hierna toegevoegd.

5.3 INVESTERINGSPROGRAMMA

= actieprogramma vanuit de tijdshorizon.

Het investeringsprogramma is hierna toegevoegd.

5.4 BELEIDSPROGRAMMA

= actieprogramma vanuit de doelstellingen.

Het beleidsprogramma is hierna toegevoegd.

5.5 TAKENPROGRAMMA

= actieprogramma vanuit de afzonderlijke werkdomeinen.

Het takenprogramma is hierna toegevoegd.

6. PARTICIPATIETRAJECT

6.1 PARTICIPATIETRAJECT

6.1.1 DECREET BETREFFENDE HET MOBILITEITSBELEID D.D. 20/03/09

Het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dd 20 maart 2009, stelt het volgende m.b.t. het participatietraject:

Art. 11. § 1. De Vlaamse Regering besluit tot het opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en treft daartoe de nodige maatregelen.

De Vlaamse Regering stelt in het besluit, vermeld in het eerste lid, een participatietraject vast dat minstens de volgende aspecten van de participatie regelt :

- 1° de vormgeving van de participatie;
- 2° een tijdpad met termijnstelling;
- 3° de aanwijzing binnen het departement van een ambtelijke coördinator of een ambtelijk coördinatieteam, belast met de organisatie van de participatie;
- 4° de evaluatie van de participatie;
- 5° de wijze van communicatie over de aspecten, vermeld in punt 1° tot en met 4°.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud van het participatietraject.

Het besluit betreffende het participatietraject wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

6.1.2 PARTICIPATIETRAJECT GEMEENTE HECHTEL-EKSEL

Het participatietraject van de gemeente Hechtel-Eksel laat zien dat de burgers, belangengroepen, ... tijdig en doeltreffend betrokken werden en gaan worden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid:

<i>vormgeving van de participatie</i>	<i>termijn</i>	<i>ambtelijke coördinatie</i>	<i>evaluatie van de participatie</i>	<i>wijze van communicatie</i>
1] GECORO - kennisgeving uitwerkingsnota	na goedkeuring fase 2	dienst Bouwen en Wonen - secretaris GECORO	verzamelen opmerkingen en vragen via mail	* goedgekeurde fase 2 'uitwerkingsnota' ter kennisgeving voorgelegd * formuleren antwoord op verzamelde opmerkingen en vragen door bestuur, studiebureau Soresma n.v. en/of gbc bij aanvang van fase 3 * antwoord overgemaakt aan voorzitter GECORO bij aanvang van fase 3
2] gemeenteraad - participatietraject op gemeenteraadszitting	aanvang fase 3	dienst Bouwen en Wonen - voorzitter gemeenteraad	bespreking tijdens de zitting	* de notulen van de vergadering worden opgemaakt door de gemeentesecretaris * goedgekeurd participatietraject wordt gecommuniceerd met GECORO en MINAraad
3] GECORO - uitnodiging voorzitter GECORO op de gbc's	tijdens fase 3	dienst Bouwen en Wonen – studiebureau Soresma nv	verzamelen opmerkingen tijdens de vergadering	* verslag vergadering versturen aan aanwezigen en verontschuldigten * presentatie aanpassingen op volgende vergadering
4] gemeenteraad - GECORO - MINA - infovergadering 'Beleidsvisie'	tijdens fase 3	dienst Bouwen en Wonen – studiebureau Soresma nv	verzamelen opmerkingen tijdens de vergadering	* vragenronde * verslag vergadering opgemaakt door dienst Bouwen en Wonen * GECORO en MINAraad formuleren een advies
5] bevolking - infovergadering 'Beleidsvisie'	tijdens fase 3	dienst Bouwen en Wonen - communicatiedienst – studiebureau Soresma nv	verzamelen opmerkingen tijdens de vergadering	* de vragenronde op einde van infovergadering wordt geleid door de schepen voor mobiliteit * verslag vergadering wordt opgemaakt door de dienst Bouwen en Wonen * verslag vergadering + de acties die het College van Burgemeester en Schepenen wenst te ondernemen bekend maken via het gemeentelijk infoblad en de website
6] gemeenteraad - goedkeuring mobiliteitsplan	afronding fase 3	dienst Bouwen en Wonen - voorzitter gemeenteraad	bespreking tijdens de zitting	* de notulen van de vergadering worden opgemaakt door de gemeentesecretaris
goedkeuring beleidsplan door PAC				
7] bevolking - publiek maken samenvatting mobiliteitsplan	na goedkeuring fase 3	dienst Bouwen en Wonen - communicatiedienst	eventuele opmerkingen zullen bekend gemaakt worden via het infoblad en de gemeentelijke website	* samenvatting mobiliteitsplan op website plaatsen en publiek maken via het gemeentelijk infoblad
8] bevolking - bekendmaking acties mobiliteitsplan aan de betrokkenen op moment van uitvoering	vanaf goedkeuring fase 3	dienst Bouwen en Wonen - communicatiedienst - technische dienst	permanente evaluatie en bijsturing	* uitvoering acties mobiliteitsplan bekend maken via het gemeentelijk infoblad en de website * indien noodzakelijk uitvoering acties mobiliteitsplan rechtstreeks bekend maken aan de directe betrokkenen (nieuwsbrief, infovergadering, persoonlijk schrijven, ...)

6.2 GOEDKEURING GEMEENTERAAD

Het voorstel van participatietraject van de gemeente Hechtel-Eksel werd op 27/05/'10 ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad en goedgekeurd.

Het verslag van de gemeenteraad is hierna toegevoegd.



Provincie Limburg
Gemeente Hechtel-Eksel

GOEDKEURING VOORSTEL VAN PARTICIPATIETRAJECT GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN HECHTEL-EKSEL

De gemeenteraad van Hechtel-Eksel

Gelet op het gemeentedecreet, inzonderheid artikel 42;

Gelet op beslissing van de gemeenteraad van 28 augustus 1997 houdende de afsluiting van een mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij en de gemeente Hechtel-Eksel met nummer 72038/0;

Gelet op de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel door de Provinciale Auditcommissie op 22 oktober 2002;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, inzonderheid artikel 4 en artikel 18;

Gelet op de omzendbrief MOW/2009/03 betreffende de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de omzendbrief MOW/2009/01 betreffende de gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen;

Gelet op de uitgevoerde sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie in zitting van 19 oktober 2007; op de advisering van deze sneltoets door de Provinciale Auditcommissie in zitting van 18 december 2007;

Overwegende dat de sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel spoor 2 - verbreden/verdiepen (toevoegen, verder detailleren van de thema's) als resultaat aangaf;

Overwegende dat voor deze bijsturing (verbreden/verdiepen) van het gemeentelijk mobiliteitsplan een module werd afgesloten met het Vlaams gewest: module 1 – opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat voor deze opdracht een studie bureau, met name Soresma uit Genk, werd aangesteld;

Overwegende dat een verkenningnota werd opgesteld en voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 26 mei 2009; dat de verkenningnota gunstig werd geadviseerd;

Overwegende dat in een tweede fase een uitwerkingsnota werd opgesteld en voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 23 maart 2010; dat de uitwerkingsnota gunstig werd geadviseerd;

Overwegende dat de overheid bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid dient rekening te houden met het participatiebeginsel dit wil zeggen dat aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak dient verleend te worden;

Gelet op het voorstel van participatietraject;

Gehoord het verslag van schepen S. Saenen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen;

Na beraadslaging : met eenparigheid van stemmen;

Besluit

Enig artikel Het voorstel van participatietraject wordt goedgekeurd.

Namens de gemeenteraad

Aanwezig:

Truyens R. - Voorzitter

De Pachter M., Moons D., Van Dyck M., Saenen S., Snoekx M. - Schepenen

Snoekx J., Cuyvers A., Vranken P., Aerden L., Smeets J., Dalemans J., Desplinter I., Lijnen N.,



Provincie Limburg
Gemeente Hechtel-Eksel

Vanderheyden F., Brebels R., Rutten E., Snoeks J., Knevels-Leten I., Loenders H., Linten G. - Raadsleden
Vankrunkelsven M-L. - Secretaris

Beslist in openbare vergadering
Hechtel-Eksel, 2010-05-27

Secretaris
get.) M.-L. Vankrunkelsven

K. Kenis
Secretaris, wnd.

Voor eensluidend afschrift



Voorzitter
get.) R. Truyens

R. Truyens
Burgemeester

6.3 EVALUATIE PARTICIPATIETRAJECT

Gedurende het procesverloop van fase 3 'beleidsplan' werd er niet afgeweken van het participatietraject zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 27/05/'10.

De opmerkingen n.a.v. de infovergadering voor de gemeenteraad, GECORO en MINA-raad alsook de opmerkingen afkomstig van de infovergadering voor de bevolking werden opgelijst en beantwoord.

Tijdens de verschillende infovergaderingen kwam er telkens één onderwerp terug aan bod, namelijk de geplande ontsluiting van KMO-zone Borgveld en de autokeuring via Hechtel centrum. In het voorgestelde netwerk zwaar vervoer werden de vrachtwagens komende van Lommel en Overpelt via de N74 Noord-Zuid verbinding en N73 Peerderbaan door het centrum van Hechtel gestuurd om KMO-zone Borgveld en de autokeuring te bereiken. Tijdens de verschillende infovergaderingen werd voorgesteld om de noordelijke route richting Kruiskiezel in Lommel, via de N715, open te stellen voor lokaal zwaar verkeer. Door de plaatsing van één bord met tonnagebeperking en uitgezonderd plaatselijk verkeer ter hoogte van de rotonde te Hechtel en één bord aan de Kruiskiezel te Lommel wordt alle sluipverkeer op deze route geweerd en wordt de kern van Hechtel ontlast.

Na terugkoppeling met dhr. V. Donné over de inpassing van dit voorstel in de opmaak van het bovenlokaal vrachtroutenetwerk werd het netwerk zwaar vervoer zoals opgenomen in het beleidsplan hieraan aangepast.

Op de gemeenteraad van 15/11/'10 werd het beleidsplan unaniem goedgekeurd.

In navolging van de goedkeuring van het beleidsplan door de PAC d.d. 25/01/'11 zal de gemeente een samenvatting van het mobiliteitsplan publiek maken. Ten slotte zal de gemeente de acties op het moment van uitvoering bekendmaken aan de bevolking. Indien noodzakelijk worden de directe betrokkenen bij uit te voeren acties rechtstreeks op de hoogte gebracht (via nieuwsbrief, infovergadering, persoonlijk schrijven, ...).

7. KAARTEN

- Kaart 1: Gewenste wegencategorisering – verblijfsgebieden - snelheidszonerings
- Kaart 2: Langzame netwerken - 5 prioritair te herwaardenen trage wegen
- Kaart 3: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel)
- Kaart 4: Langzame netwerken – wenskaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel)
- Kaart 5: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Hechtel)
- Kaart 6: Langzame netwerken – werkkaart voetgangersinfrastructuur (zoom Eksel)
- Kaart 7: Langzame netwerken – wenskaart fietsroutenetwerk
- Kaart 8: Langzame netwerken – wenskaart fietsinfrastructuur
- Kaart 9: Langzame netwerken – werkkaart fietsinfrastructuur
- Kaart 10: Herinrichting van wegen – gewenste routes zwaar verkeer
- Kaart 11: Verkeersveiligheidsmaatregelen – locaties fietsongevallen
- Kaart 12: Verkeersveiligheidsmaatregelen – overzichtskaart ongevallen 2005-2006-2007

8. VERSLAGEN

Volgende overlegmomenten hebben plaatsgevonden:

▪ 23 maart 2010	PAC	<i>fase 2 'Uitwerkingsnota'</i>
▪ 04 juni 2010	werkgroepvergadering 04	<i>bespreking beleidsvisie</i>
▪ 30 juni 2010	gbc 05	<i>bespreking beleidsvisie + acties nieuwe thema's</i>
▪ 8 juli 2010	overleg ANB	<i>raming bezoekerscijfers 'Bosland'</i>
▪ 26 augustus 2010	gbc 06	<i>bespreking beleidsplan</i>
▪ 16 september 2010	infovergadering GECORO, MINA-raad	<i>toelichting beleidsplan</i>
▪ 32 september 2011-01-26	infovergadering bevolking	<i>toelichting beleidsplan</i>
▪ 15 november 2010	gemeenteraad	<i>goedkeuring mobiliteitsplan</i>
▪ 25 januari 2011	PAC	<i>fase 3 'Beleidsplan'</i>

8.1 PAC FASE 2 'UITWERKINGSNOTA' DD 23/03/10

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG**Bijeenkomst van 23 maart 2010****Advies van de auditor****Gemeente HECHTEL-EKSEL****Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota**

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	Conform verklaard op 22/10/02
Snelloots	Voorwaardelijk gunstig geadviseerd op 18/12/08 (spoor 2)
Verkenningnota	Definitief gunstig geadviseerd op 26/05/09

In de bespreking en het advies op de Verkenningnota is o.m. vermeld :

"De uitwerking van de onderzoeksopzet (stap 4) komt door de gehanteerde 'driedigheid' verwarrend over, en is in volgende nota's best te herbekijken."
"Het voorgestelde herkomst-bestemmingsonderzoek komt in aanmerking voor subsidiëring via module 1. Terreininventarisatie van de status van de netwerken niet."

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft korte toelichting bij de nota waarbij o.m. het herkomst-bestemmingsonderzoek wordt verduidelijkt, wordt aangehaald dat er geen 'missing links' zijn in het fietsroutenetwerk, én dat in de planperiode van het nieuwe mobiliteitsplan geen fundamentele wijzigingen in het aanbod openbaar vervoer moeten worden verwacht. Een voorstel tot invulling van het participatiebeginsel ligt ter bespreking voor in de Gemeentelijke Verkeerscommissie.

Gemeente meldt dat na overleg met Lommel en Leopoldsburg de categorisering van de N746 als lokale verbindingsweg (type 1) blijft behouden. Provincie pleit voor het hercategoriseren van de Hasseltsebaan N715 tot lokale weg type 3 om het plaatsen van verkeersremmers in functie van het weren van doorgaand verkeer te vergemakkelijken.

De Lijn meldt dat zij wel beschikte over de status van voorzieningen van de bushaltes (blz. 49), maar dat deze niet meer actueel was. De uitrusting van de bushaltes aan Hechtel Kruispunt zijn opgewaardeerd. Afdeling BMV betreurt dat het aanbod openbaar vervoer blijkbaar niet kan worden aangepast binnen deze planhorizon van 5 jaar. Dat is zeker jammer gezien de huidige bezettingsgraden van de bussen.

Afdeling BMV vult verder aan dat er een studieopdracht loopt betreffende het zware vervoer in de regio. De suggestie aangaande dit netwerk te Hechtel-Eksel (kaart 6) zal worden meegenomen. Het is nog niet duidelijk hoe of wanneer terugkoppeling naar het gemeentelijke planproces mogelijk is.

Ruimte en Erfgoed heeft geen aanvullende opmerkingen.

4. Bemerkingen van de auditor

Het thema **wegencategorisering** is goed uitgewerkt, rekening houdend met de ruimtelijk strategische projecten, het zware vervoer én afgestemd met de buurgemeenten. Afstemming met de verblijfsgebieden, tracés openbaar vervoer, netwerken langzaam verkeer en het flankerend beleid (zie Verkenningnota blz. 21) moet nog worden nagekeken. Kleine redeneerfout op blz. 30 : snelheid staat in functie van taakstelling van het wegennet (uiteraard rekening houdend met de ruimtelijke component), en niet omgekeerd ! Gezien de ontsluitende functie voor het gehucht Hoef én de openbaar vervoerbediening is de Hasseltsebaan N715 minstens als lokale verzamelweg (type 2) te categoriseren.

Het thema **zwaar verkeer** is goed uitgewerkt, rekening houdend met de wegcategorisering, de 6 te ontsluiten zones in Hechtel-Eksel, het parkeerbeleid én het uitzonderlijk vervoer. Afstemming met de verblijfsgebieden, netwerken langzaam verkeer en het flankerend beleid (zie Verkenningnota blz. 21) moet nog worden nagekeken. Op kaart 6 zijn ook de KMO-zones Peerdebaan en Zandstraat te situeren.

De meerwaarde voor dit planproces van de huidige uitwerking van het thema **openbaar vervoer** (blz. 47 e.v.) is zeer gering, en is veeleer een *actualiseren* van het thema. De Lijn geeft aan momenteel geen prioriteit te kunnen geven aan het uitwerken van een geoptimaliseerde ontsluitende busstructuur (al dan niet in functie van Spartacus). De Gemeente kan hiertoe wel zelf het initiatief nemen, en het mobiliteitsplan beschouwen als 'overlegforum' ad hoc. De keuze en evtl. uitwerking tussen beide sporen is te herbekijken in GBC en expliciet te verduidelijken in het Beleidsplan.

De uitwerking van het verbredingsthema **Bosland** is momenteel beperkt tot een screening van de multimodale ontsluitingsstructuur. Inschatting van verkeersgeneratie én vertaling naar het parkeerbeleid ontbreken nog, hoewel hierover zeker al gegevens (bezoekersaantallen, parkeercapaciteiten, ...) beschikbaar zijn. Het is niet correct zich te verschuilen achter "... de mobiliteitsplanning rond het project Bosland is nog niet zo ver gevorderd ..." (blz. 58). Het is precies de bedoeling van het kiezen van verbredingsthema's om een antwoord te formuleren op deze mobiliteitsvraagstukken ! Afdeling BMV erkent dat zij hierin een coördinerende rol te vervullen heeft m.b.t. de bovengemeentelijke (Overpelt) én domeinoverschrijdende (Agentschap Natuur en Bos) afstemming.

Tot slot een suggestie voor een verbeterde leesbaarheid van de nota (door derden). Verduidelijk op kaart de conclusies van het herkomst-bestemmingsonderzoek, bv. gekoppeld aan de terminologie uit het schema op blz. 13. Studiebureau bevestigt dat de conclusie op blz. 20 dat 63% van het verkeer in Hechtel centrum sluipverkeer is (zie ook beperkte onderzoeksduur) en bijgevolg allemaal te verplaatsen is naar het hogere wegennet, moet worden genuanceerd.

5. Conclusie en advies

Finaliteit van de uitwerkingsfase is de synthese van de afzonderlijk uitgevoerde onderzoeken én de studie van de gekozen thema's. Optioneel leidt dit laatste tot het aanpassen van het duurzame mobiliteitsscenario. Voorliggende Uitwerkingsnota bouwt verder op de conclusies van de Sneltoets en de Verkenningsnota. De afgesproken aanvullende onderzoeken zijn tot voldoening van de partners uitgevoerd, maar de conclusies zijn in functie van 'externe' communicatie best nog te verfijnen. De inhoudelijke uitwerking van de geselecteerde verdiepings- en verbredingsthema's komt in deze nota niet volledig aan bod, omdat enkel werd teruggekoppeld naar het hoofdstuk 8.1 van de Verkenningsnota, waardoor meerdere verbanden met onderliggende thema's (zoals wel vermeld in het hoofdstuk 7 van de Verkenningsnota) uit de boot zijn gevallen (zie ook PAC-advies op de Verkenningsnota). Verdere 'vertaling' naar het Beleidsplan toe lijkt zonder moeite haalbaar, mits bijkomend nakijken van enkele 'verbanden' vanuit de *wegencategorisering* en het *zwaar vervoer* naar de gerelateerde mobiliteitsthema's. M.b.t. de thema's *openbaar vervoer* en het *project Bosland* is meer concrete detaillering van het ambitieniveau binnen dit mobiliteitsplan en de evtl. uitwerking ervan nodig.

De Uitwerkingsnota wordt **gunstig** geadviseerd. De conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Hechtel-Eksel wordt verlengd met een termijn van 9 maanden tot 22/12/10. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan het nog op te maken Beleidsplan, en rekening te houden met bovenvermelde opmerkingen.

In afstemming met het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, moet het Mobiliteitsplan (Beleidsplan) o.m. worden opgebouwd uit een informatief en richtinggevend gedeelte, én moet neerslag worden gegeven van het doorlopen participatietraject.

Opgemaakt te Gent op 29/03/10,
Voor advies,



De intern auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

8.2 WERKGROEPVERGADERING 04 DD 04/06/'10

Project	: Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Hechtel-Eksel
Dossiernummer	: 128981
Opdrachtgever	: Gemeente Hechtel-Eksel
Datum	: 4 juni '10
Aanwezigen	: Mevr. Kenis Kristel, dienst Ruimtelijke Ordening Dhr. Saenen Sven, schepen mobiliteit – openbaar vervoer Dhr. Caels Joseph, hoofdinspecteur gemeentelijke politie Hechtel-Eksel Dhr. Willems Joris, extern adviseur Juf. Haijen Carolien, projectleider mobiliteit, Soresma n.v. Dhr. Dayers Gijs, projectmedewerker mobiliteit, Soresma n.v.
Verontschuldigten	: Dhr. Truyens Raf, burgemeester
Verdeling	: per mail aan de aanwezigen en verontschuldigten

Agendapunten

- uit te voeren stappen in fase 3
- participatietraject
- aanzet beleidsvisie
- afspraken

1. Uit te voeren stappen in fase 3

- opstellen beleidsplan voor de te verbreden en te verdiepen thema's a.d.h.v. resultaten bekomen in de uitwerkingsnota
- overnemen en actualiseren van het beleidsplan van de thema's die in de sneltoets niet mee opgenomen werden als te verbreden en te verdiepen thema's
- bij de uitwerking per werkdomein zal per (sub)thema de visie geformuleerd worden. Aansluitend worden de acties per (sub)thema geformuleerd om duidelijke de link met het actieplan te leggen.
- het actieplan wordt opgemaakt vanuit de 5 verschillende invalshoeken na goedkeuring van de beleidsvisie door de noodzakelijke betrokkenen.

2. Participatietraject

- stap 1 en 2 van het participatietraject zijn ondertussen uitgevoerd:
 - GEKORO – kennisgeving uitwerkingsnota
 - gemeenteraad – participatietraject op gemeenteraadszitting
- het participatietraject werd voorgelegd en goedgekeurd door de gemeenteraad. Het verslag van de zitting wordt overgemaakt en toegevoegd aan het beleidsplan.

3. Aanzet beleidsvisie

A.2 Strategische projecten

- **strategisch project 'militair domein**: delen van het militaire domein worden binnenkort verlaten, het is aangewezen om dit project nog in het plan op te nemen zodat alle opties open blijven.
- **strategisch project 'spoorlijn 18'**: de laatste stand van zaken moet worden opgevraagd bij de NMBS en De Lijn. De gemeente gaat akkoord met de heropening van spoorlijn 18. Wel is er in dat geval een halte in de omgeving van Hechtel-Eksel of Wijgmaal gewenst.
- **strategisch project 'doortochten'**: de doortocht N73-N715 is uitgevoerd / in uitvoering en kan bijgevolg geschrapt worden

B.1 Verbliffsgebieden en voetgangersvoorzieningen

- **trage wegen:** naast de 5 prioritair te herwaarderen routes wordt er in samenwerking met de heemkundige kring verder gewerkt aan de opwaardering van de trage wegen.
- **voetpadenplan:** de gemeente wil de voetgangersroutes tussen de attractiepolen optimaliseren en indien nodig realiseren. De effectieve opmaak van een nieuw voetpadenplan is niet noodzakelijk. Een evaluatie van het bestaande voetpadenplan kan wel worden opgenomen als actie.

B.2 Fietrouten netwerk

- **fietroutes:** de beschreven 'missing links' in de langzame netwerken moeten eerder beschouwd en omschreven worden als het ontbreken van lokale ontsluitingsroutes, dan wel ontbrekende schakels in de netwerkstructuur.

Opmerking! thema B.1 'Verbliffsgebieden en voetgangersvoorzieningen' en B.2 'Fietrouten netwerk' worden best herschikt om de relatie tussen de netwerken voor zwakke weggebruikers te benadrukken. Er wordt gekozen om uit te gaan van de thema's 'Verbliffsgebieden' en 'Langzame netwerken'.

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- ook al heeft De Lijn momenteel geen budget ter beschikking om aanpassingen/verbeteringen aan te brengen aan het netwerk van Hechtel-Eksel, toch is het belangrijk de prioritaire punten voor de gemeente op te nemen in het beleidsplan. Indien er bij de uitvoering van het Spartacus-plan toch herzieningen noodzakelijk blijken is meteen duidelijk wat de prioritaire punten voor de gemeente zijn:
 - realiseren 'basismobiliteit' voor Hechtel-Eksel
 - bedienen hoofdpoot Kiefthoekstraat
 - verbinding tussen Hechtel en Eksel
 - relatie met Kerkhoven uitwerken

B.4 Herinrichting van wegen

- er wordt geen onderscheid gemaakt tussen zwaar en licht lokaal verkeer
- het tweede deel van de N715 Hasseltsebaan, vanaf de rotonde N715 x Heidebloemstraat tot de aansluiting op de N74 Noord-Zuidverbinding behoudt zijn selectie als lokale weg II, zoals voorgesteld in fase 2. Wel wordt er uitgegaan van een downgrading van dit wegvak d.m.v. de inrichting.

B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

- het subthema 'Verkeersveiligheidsplan' wordt herbenoemd als 'Infrastructurale maatregelen'. Het punt 'Doelstelling - 55% letselongevallen en doden hardmaken en monitoren op jaarbasis en investeringsprogramma's' wordt geschrapt omdat dit geen visie is wel een indicator voor de politie.

B.6 Parkeerbeleid

- het gaat hier niet enkel om het stand-still principe op zich, wel om het voeren van duurzaam parkeerbeleid dat uitgaat van het stand-still principe. Concreet betekent dit dat er geen nieuwe parkeerplaatsen kunnen bijkomen tenzij er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. In geval van nieuwe ontwikkelingen zullen altijd in eerste plaats de alternatieve vervoerswijzen maximaal aangeboden worden, transport via auto wordt in de mate van het mogelijke tot een noodzakelijk minimum gereduceerd.
- **zwaar vervoer:** er kan enkel een parkeerverbod voor vrachtwagens opgelegd worden indien er een volwaardig alternatief kan worden aangeboden, nl. beveiligde, betalende vrachtwagenparkings. De locaties voor de mogelijke vrachtwagenparkings zijn beide gelegen op privédomein. Dit systeem heeft enkel kans op slagen mits samenwerking met en ondersteuning door de federale transportsector. Het leggen van de contacten met de federale transportsector en het creëren van een draagvlak om een oplossing te bieden aan deze intergemeentelijke problematiek is een taak van de Provincie.

C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

- de punten 'mobiliteitscontract met bedrijven in de KMO-zone' en 'opmaak gemeentelijk bedrijfsvervoersplan' zijn achterhaald en worden geschrapt.
- met betrekking tot de evenementen in Hechtel-Eksel wordt de opvolging en bijsturing van het draaiboek voor evenementen opgenomen.

C.2 Tarifiering

- **openbaar vervoer:** het derdebetalerssysteem voor 25% bij de aankoop van een Buzzy Pazz is niet meer van toepassing en wordt geschrapt. Er worden geen andere punten voor tarifiering van openbaar vervoer naar voor geschoven.

C.3 Algemene sensibilisering

- het infopakket voor nieuwe inwoners wordt uitgebreid met meer informatie over het 'duurzaam' verplaatsen in de gemeente. Hierbij wordt gedacht aan gratis OV-tickets voor nieuwe inwoners (financiering 50% De Lijn – 50% gemeente), toevoegen van de schoolroutekaart, (functionele) fiets- en wandelroutes, info carpool, ...
- de gemeente neemt niet deel aan de actie 'met belgerinkel naar de winkel'
- naast de autoloze school- en werkdag neemt de gemeente ook al verschillende jaren deel aan de provinciale campagne 'Afkicken'

C.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

- er worden niet enkel folders van het recreatief fietsrouten netwerk verspreid maar ook van andere wandel- en fietsroutes

C.5 Bewegwijzering

- de bewegwijzering richt zich niet enkel op de gemeentegrensoverschrijdende fietsroutenetwerken, ook de lokale functionele en recreatieve langzame verbindingen verdienen de nodige aandacht.

C.7 Beleidsondersteuning

- ook hier zijn ondertussen een aantal punten achterhaald die geschrapt worden, nl. 'opmaak plan bestuurlijke organisatie mobiliteit en ruimtelijke ordening', 'taakomschrijving ambtenaar bevoegd voor ruimtelijke planning en mobiliteit' en 'mobiliteitsambtenaar – fietsambtenaar'.
- het oprichten van de gemeentelijke mobiliteitscommissie en de jaarlijkse samenkomst van de gbc worden opgenomen onder dit thema.

C.8 Monitoring en evaluatie

- monitoring:** het expliciet verzamelen van mobiliteitsgegevens van de bevolking wordt geschrapt. Bij uitvoering van nieuwe projecten en studies zullen de noodzakelijke verkeers- en mobiliteitsgegevens verzameld worden.
- evaluatie:** de jaarlijkse evaluatie richt zich niet enkel op de balans actie/projecten uit het actie plan maar op een evaluatie van alle projecten met een invloed op mobiliteit.

Hieronder vind je de samenvattende tabel met de aanzet van de beleidsvisie. De grijs gemarkeerde delen zijn de nieuwe visie-elementen o.b.v. de te verbreden en te verdiepen thema's. De overige :

Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten		
Thema	Subthema	Beleidsvisie
A.1 Ruimtelijke planning (o.b.v GRS)	wonen	- streven naar gelijkwaardigheid van Hechtel en Eksel als hoofddorpen - maximaal behoud en verdere ontwikkeling van woonkwaliteit en –omgeving - kernversterkend werken
	handel	centrumversterking hoofddorpen
	industrie	- huidig attractieniveau als minimumwaarde - weren van grote industrie
A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	'Bosland'	- goede ontsluiting voor alle modi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto) - ontsluitingsroutes geënt op de wegencategorisering - nevenpoort In Den Brand ontsluiten via de Sint-Lambertusstraat (aanpassen aan extra verkeer) - hoofdpoot Kiefhoekstraat ontsluiten door openbaar vervoer
	'militair domein'	er moet een invulling van de 'verlaten percelen' van het militaire domein gebeuren die inspeelt op de ruimtelijke en verkeerkundige noden van de gemeente.
	'spoorlijn 18'	gemeente akkoord met heropening lijn 18, wel halte in omgeving Wijchmaal gewenst in dat geval
A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	categorisering	- vereenvoudiging bestaande wegencategorisering - verminderen lokale wegen type 2 - categorisering geënt op - nieuwe en toekomstige ontwikkelingen - zwaar vervoerroutes en vice versa - snelheidsplan afstemmen op de categorisering

Werkdomein B: Netwerk per modus		
Thema	Subthema	Beleidsvisie
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	verblijfsgebieden	▪ snelheid en categorisering obv afbakening verblijfsgebieden
	trage wegen	▪ 5 prioritair te herwaarden routes – Kerkepad – van Eksel centrum naar Stermolen – Eksel centrum naar Locht – Dorperlooppad – verbinding van Hechtel centrum naar Eksel centrum – Van Eksel centrum naar Hoksent Kapel ▪ opwaardering van de trage wegen in samenwerking met de heemkundige kring
	voetpaden	▪ evaluatie van het bestaande voetpadenplan ▪ optimaliseren en realiseren voetgangersroutes tussen de attractiepolen, o.a. scholen, centrum, rustoord, ...
B.2 Fietsroutenetwerk	fietsroutes	▪ te voorziene ontbrekende ontsluitingen dmv lokale langzame netwerken: – KMO-zone Borgveld – hoofdpoot Kieffhoekstraat – relatie hoofdpoot Kieffhoekstraat – Kamertstraat (via militair domein) ▪ prioritair aanpakken van schoolroutes
	oversteekpunten	▪ prioritair beveiligen knooppunten – Tulpenstraat x Verloren Eindstraat – Oude Heerstraat x Kneuterstraat – Groenstraat x Groenstraat – Hoofdstraat-Heerstraat x Kerkstraat
B.3 Openbaar vervoernetwerk	aanbod	▪ bedienen hoofdpoot Kieffhoekstraat ▪ invoeren gebiedsdekking Hechtel-Eksel volgens het principe van 'basismobiliteit' ▪ optimaliseren/realiseren verbinding tussen – Hechtel en Eksel – Kerkhoven en Hechtel-Eksel
B.4 Herinrichting van wegen	zwaar vervoer	▪ onderscheid netwerk – doorgaand zwaar vervoer – zwaar lokaal vervoer – licht lokaal vrachtvervoer ▪ netwerk doorgaande zwaar vervoerroutes met maximale vrijwaring van de kerngebieden via – tonnenmaatbeperking – bewegwijzering – verkeersreglementering en bevoegdheden – handhaving ▪ vrachtwagens parkeren buiten woongebieden
	wegencategorisering	▪ downgrading tweede deel N715 Hasseltsebaan (vanaf de rotonde N715 x Heidebloemstraat tot de aansluiting op de N74 Noord-Zuidverbinding), lokale weg II, d.m.v. de inrichting

B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	infrastructuur maatregelen	▪ verkeersveiligheidsmaatregelen aansluitend op of geïntegreerd in categorisering, voetgangers- en fietsnetwerk ▪ veiligheidsaudit nieuwe projecten invoeren ▪ prioritair zijn de gevaarlijke wegen op basis van het verkeersleefbaarheidsplan
B.6 Parkeerbeleid	personenwagens	▪ duurzaam parkeerbeleid (uitgaand van het stand-still principe)
	zwaar vervoer	▪ mijden parkerende vrachtwagens in woongebieden dmv – tonnagebeperkingen – oplossingen op provinciaal niveau – na evaluatie eventuele vrachtwagenparking in Hechtel (Prijsenklopper) en Eksel (Geertrans)

Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen		
Thema	Subthema	Beleidsvisie
C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen		▪ vervoersplannen voor scholen promoten en ondersteunen ▪ Octopusplan ▪ opvolgen en bijsturen maatregelen bij evenementen (Sanicole luchtshow)
C.2 Tarifiering	parkeren	▪ geen tarifiering noodzakelijk
C.3 Algemene sensibilisering		▪ fietspooling promoten naar scholen ▪ nieuwe inwoners: infopakket over 'duurzaam' vervoersaanbod in de gemeente ▪ stimuleren carpooling naar werk en school ▪ autoloze school- en werkdagen ▪ deelname en promotie campagne 'Afkicken'
C.4 Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen		▪ campagne ter stimulering van fietsverkeer, gericht naar woon-winkel, woon-school en woon-werkverkeer ▪ verspreiding info langzame netwerken via folders en website ▪ verspreiding informatie over wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem en –aanbod
C.5 Bewegwijzering		▪ bewegwijzeringsplan – gebaseerd op categorisering – routes zwaar vervoer – toegangspoorten Bosland ▪ bewegwijzering langzame netwerken
C.6 Handhaving	snelheid	▪ vernieuwen handhavingsplan inzake snelheid obv wegencategorisering – regelmatige snelheidscontroles
	zwaar vervoer	▪ controle sluipverkeer zwaar vervoer ▪ controle foutparkeerders zwaar vervoer
C.7 Beleidsondersteuning		▪ organisatie coördinatie en opvolging mobiliteitsplan en ruimtelijk structuurplan ▪ bijscholing inzake mobiliteit ▪ jaarlijkse samenkomst van de gbc ▪ gemeentelijke mobiliteitscommissie

C.8 Monitoring en evaluatie	monitoring	▪ verkeersveiligheid ▪ opvolgen ontwikkelingen in mobiliteitspatroon – nulmeting en controlemeting bij invoer maatregel ▪ bijwerken werkkaart langzame netwerken
	evaluatie	▪ jaarlijkse evaluatie door GBC – balans actie/projecten uit actieplan – evaluatie van alle projecten met een invloed op mobiliteit ▪ vijfjaarlijkse evaluatie – sneltoets

Opmerking! Dit is een aanzet en een vraag naar mogelijke visie-elementen. Bijkomende en/of specifiekere visies voor de verschillende thema's zijn vanzelfsprekend mogelijk.

4. Afspraken

punt	afpraak	actor	timing
1	overmaken besluit gemeenteraad goedkeuring participatietraject aan Soresma nv	gemeente Hechtel-Eksel	week 23
2	overmaken eventuele bijkomende opmerkingen ivm aanzet beleidsvisie aan Soresma nv	gemeente Hechtel-Eksel	week 23-24
3	GBC: beleidsvisie + bespreken acties (Soresma nv legt vast)	Soresma nv	begin juli

Opgemaakt te Genk, 9 juni 2010

Gijs Dayers
projectmedewerker RMB

Carolien Haijen
projectleider RMB

8.3 GBC 05 DD 30/06/'10

Project	: verbreden-verdiepen mobiliteitsplan
Dossiernummer	: 128981
Opdrachtgever	: gemeente Hechtel-Eksel
Datum	: 30 juni 2010
Aanwezigen	: Mevr. Cardinaels Karin, mobiliteitsbegeleider, MOW, afdeling Beleid, Mobiliteit en Veiligheid (aBMV) Dhr. Coenen Jean-Marie, departement RWO, RO Limburg Dhr. Saenen Sven, schepen mobiliteit – openbaar vervoer Mevr. Kenis Kristel, dienst Ruimtelijke Ordening Dhr. Caels Jef, hoofdinspecteur gemeentelijke politie Hechtel-Eksel Dhr. Vanhoof Wim, voorzitter GECORO Hechtel-Eksel Mevr. Grauwels Gwen, afdeling marketing & marktonderzoek, De Lijn Limburg Juf. Haijen Carolien, projectleider mobiliteit, Soresma n.v. Dhr. Dayers Gijs, projectmedewerker mobiliteit, Soresma n.v.
Verontschuldigten	: Dhr. Blomme Maarten, ir. dienstkringenieur, MOW, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Dhr. Gorissen Dries, ANB – project 'Bosland' Dhr. Schreurs Rik, coördinator sectie mobiliteit, Provincie Limburg Dhr. Truyens Raf, burgemeester Dhr. Moons Daniël, schepen openbare werken Mevr. Loots Marloes, duurzaamheidsambtenaar Dhr. Patrick Cammaerts, Technische Dienst en Openbare Werken Dhr. Parys Jan, contract manager RMB, Soresma n.v.
Verdeling	: per mail aan de aanwezigen en verontschuldigten

Agendapunten

- overlopen beleidsvisie
- participatietraject

1. Algemeen

- 'Vlaams Gewest' moet vervangen worden door 'Vlaamse Overheid'. In de actietabel moet ook de verwijzing naar de afdeling toegevoegd worden.

2. Beleidsvisie en acties**A.2 Bosland**

- **ontsluiting gemotoriseerd verkeer:** volgende actie wordt toegevoegd: de huidige inrichting van de St-Lambertusstraat moet geëvalueerd worden na ingebruikname van nevenpoort 'In den Brand'. Op basis van het aantal effectieve bezoekers en de modal-split zal de herinrichting bepaald worden.
- **ontsluiting openbaar vervoer:** De Lijn adviseert de gemeente Hechtel-Eksel om een officiële brief te richten aan De Lijn schrijven met hun opmerkingen, wensen en suggesties m.b.t. het openbaar vervoer in de Hechtel-Eksel. Dit zal ook als korte termijn actie worden opgenomen in de actietabel van het beleidsplan.

A.3 Wegencategorisering

- de wegcategorisering in de vergadernota stemde niet overeen met deze zoals overeengekomen.
→ *controle: de toegevoegde kaart is de correcte kaart mbt de wegcategorisering, de tekst bleek niet overeen te stemmen met de meest recente versie en werd aangepast..*
- de prioritair te herinrichten wegen moeten specifiek vermeld worden.

B.2 Langzame netwerken

- **trage wegen:** de samenwerking voor de opwaardering van de trage wegen verloopt met meer partners dan enkel de heemkundige kring. De vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen werken ook mee aan de opwaardering van de trage wegen. De actie 'jaarlijks overleg' dient eerder omschreven te worden als 'regelmatig overleg', daar er meerdere overlegmomenten per jaar zijn.
- **fietsroutes:** het opnemen van de hoofdpoort 'Pijnven', gelegen aan de Kiefhoekstraat, als fietsknooppunt is een taak voor de provincie en niet voor de gemeente. Verder moet worden nagegaan welke lokale wegen 1 en 2 onvoldoende voorzien zijn van fietsinfrastructuur en welke fietsfonds- en moduledossiers lopend zijn.
- **oversteekpunten:** een aantal oversteekpunten die werden opgenomen onder de acties worden/zijn momenteel aangepakt in de herinrichting van de doortochten. Dit moet duidelijk aangegeven worden. Daarnaast wordt het kruispunt Dennenstraat x Eindhovensebaan mee opgenomen als 'te beveiligen oversteekvoorziening'.

B.3 Openbaar vervoernetwerk

- de gemeente heeft de mogelijkheid om op eigen kosten een belbus op de markdag te voorzien.
- het bedienen van de KMO-zone Borgveld kan beter bekeken worden in het geheel van de bediening van de nabij gelegen recreatiezone.
- de gemeente wenst een betere verbinding met de attractiepolen van de omliggende gemeenten, zoals bijvoorbeeld het Mariaziekenhuis te Overpelt.
- de gemeente zal een officiële schrijven richten aan De Lijn met daarin de opmerkingen, wensen en suggesties van de gemeente Hechtel-Eksel

B.4 Herinrichting van wegen

- **zwaar vervoer:** de gemeente wenst geen onderscheid tussen lokaal zwaar vervoer en lokaal licht vervoer te maken. De maatregelen voor de N715 dienen herbekeken te worden.

C.5 Bewegwijzering

- er bestaat reeds een coherent bewegwijzeringsplan waardoor er eerder sprake is van een actualisatie ervan.

C.6 Handhaving

- **snellheidsplan:** het snelheidsplan wordt over ongeveer 2 weken definitief goedgekeurd. Voor de invoering van dit nieuwe snelheidsplan dienen er nulmetingen uitgevoerd te worden.
- **snellheidsmetingen:** er worden reeds intensief snelheidscontroles uitgevoerd, men gaat dit blijven doen. De borden met 'u rijdt te snel' zullen waarschijnlijk niet meer geplaatst worden wegens vandalisme en diefstal.

3. Participatietraject

- de infovergadering voor de gemeenteraad, GECORO en Mina-Raad wordt half september georganiseerd. Kort daarna zal een infovergadering voor de bevolking georganiseerd worden.
- in het bestek werden 2 infovergaderingen voorzien, nl. één met de bevolking en één met de belangengroepen.

4. Afspraken

punt	afpraak	actor	timing
-	gemeenteraad: participatietraject op gemeenteraadszitting	gemeenteraad Hechtel-Eksel	ok
-	GECORO – uitnodiging voorzitter GECORO op de GBC's	Soresma n.v.	ok
1	Overmaken bijkomende opmerkingen naar aanleiding van GBC 30/06/'10 aan Soresma n.v. → ontvangen opmerkingen naar aanleiding van het College d.d. 05/07/'10: <u>CBS gemeente Hechtel-Eksel:</u> - gratis bustickets voor nieuwe bewoners: schrappen - belbus marktdag: schrappen	leden GBC	t.e.m. 09/07/'10
2	verzenden beleidsplan naar leden GBC	Soresma n.v.	11/08/'10
3	GBC: bespreking beleidsplan	Soresma n.v.	26/08/'10
4	gemeenteraad – GECORO – MINA: infovergadering 'Beleidsvisie'	Soresma n.v. i.s.m. gemeente Hechtel-Eksel	16/09/'10
5	bevolking: infovergadering 'Beleidsvisie'	Soresma n.v. i.s.m. gemeente Hechtel-Eksel	27/09/'10
6	gemeenteraad: goedkeuring mobiliteitplan	gemeenteraad Hechtel-Eksel	november
7	PAC: goedkeuring beleidsplan	PAC	december
8	bevolking: publiek maken samenvatting mobiliteitsplan	gemeente Hechtel-Eksel	na PAC
9	bevolking: bekendmaking acties mobiliteitsplan aan de betrokkenen op moment van uitvoering	gemeente Hechtel-Eksel	na PAC

Opgemaakt te Genk, 9 juli 2010

Gijs Dayers
projectmedewerker mobiliteit

8.4 OVERLEG ANB DD 08/07/'10

Project : Verbreden-verdiepen mobiliteitsplan Hechtel-Eksel
 Dossiernummer : 128981

Datum : 8 juli 2010

Aanwezigen : Bert Vanholen, ANB
 Dhr. Dries Gorissen, ANB
 Mevr. Maria Bosmans, ANB
 Juf. Carolien Haijen, projectleider mobiliteit, Soresma n.v.
 Dhr. Gijs Dayers, projectmedewerker mobiliteit, Soresma n.v.

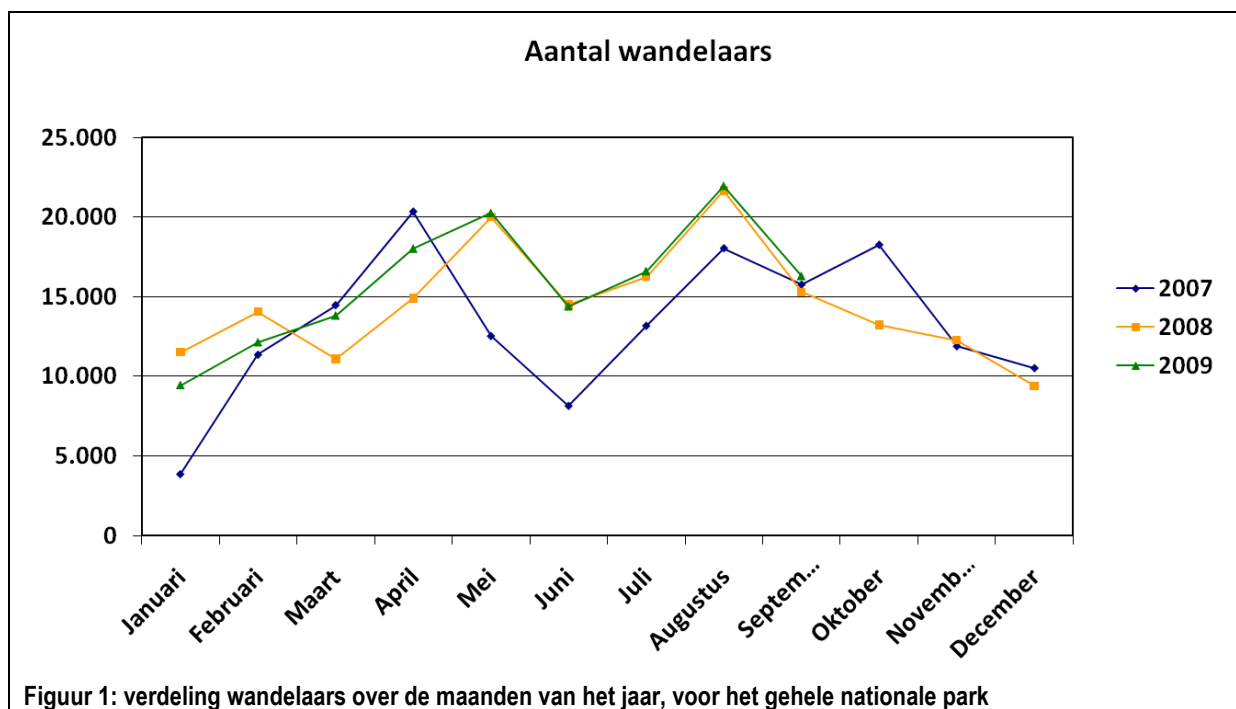
Agendapunten

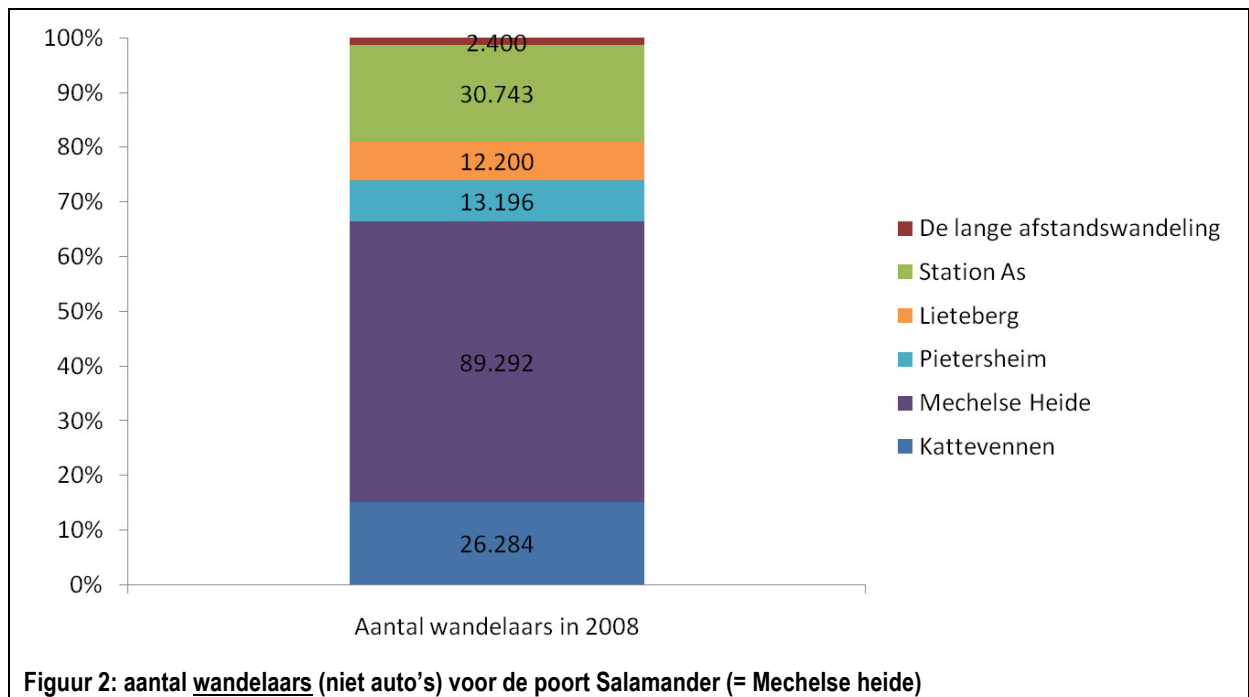
1. Hechtel-Eksel - Bosland: inschatting bezoekerscijfers

1. Hechtel-Eksel - Bosland: inschatting bezoekerscijfers

De raming van het aantal bezoekers is gebaseerd op een bezettingsgraad van 3 bezoekers per auto.

- Hoofdpoot Kieffhoekstraat:
 - ⇒ Ambitieniveau: 50 000 bezoekers per jaar of 16 667 auto's per jaar.
 - ⇒ Men verwacht dat de aantrekkingskracht van hoofdpoot Kieffhoekstraat minder groot zal zijn dan deze van de kleine poort van het nationaal park 'Salamander'. De cijfers voor de kleine poort 'Salamander' geven dus de maximum waarden voor de hoofdpoot Kieffhoekstraat (contactpersoon poort 'Salamander' – Jos Gorissen, 0479/79.93.63, joseph.gorissen@lne.vlaanderen.be).
 - ⇒ Parkeercapaciteit voor auto's: 150 auto's





- Nevenpoort In den Brand:
 - ⇒ Ambitieniveau: 12 000 tot 15 000 bezoekers per jaar of 4000 tot 5000 auto's per jaar.
 - ⇒ Parkeercapaciteit voor auto's: 45 auto's

De infrastructuurwerken aan **hoofdpoort Kiefhoekstraat** worden aangevat in 2011. In de zomer van 2012 wenst men de infrastructuur in gebruik te nemen.

Nevenpoort In den Brand zal reeds in de loop van 2011 operationeel worden.

punt	afpraak	actor	timing
1	Contact opnemen met Jos Gorissen ivm bezoekerscijfers poort 'Salamander' → gegevens overgemaakt via mail d.d. 09/07/'10	Soresma n.v.	09/07/'10

Opgemaakt te Genk, 15 juli 2010

Gijs Dayers
projectmedewerker mobiliteit

8.5 GBC 06 DD 26/08/'10

Project: verbreden-verdiepen mobiliteitsplan
Dossiernummer: 128981
Opdrachtgever: gemeente Hechtel-Eksel
Datum: 26 augustus 2010

Aanwezigen: Mevr. Cardinaels Karin, mobiliteitsbegeleider, MOW, afdeling Beleid, Mobiliteit en Veiligheid (aBMV)
Dhr. Coenen Jean-Marie, departement RWO, RO Limburg
Dhr. Saenen Sven, schepen mobiliteit – openbaar vervoer
Mevr. Kenis Kristel, dienst Ruimtelijke Ordening
Dhr. Caels Jef, hoofdinspecteur gemeentelijke politie Hechtel-Eksel
Mevr. Grauwels Gwen, afdeling marketing & marktonderzoek, De Lijn Limburg
Juf. Haijen Carolien, projectleider mobiliteit, Soresma n.v.
Dhr. Dayers Gijs, projectmedewerker mobiliteit, Soresma n.v.

Verontschuldigten: Dhr. Blomme Maarten, ir. dienstkringenieur, MOW, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Dhr. Gorissen Dries, ANB – project 'Bosland'
Dhr. Schreurs Rik, coördinator sectie mobiliteit, Provincie Limburg
Dhr. Truyens Raf, burgemeester
Dhr. Moons Daniël, schepen openbare werken
Mevr. Loots Marloes, duurzaamheidsambtenaar
Dhr. Patrick Cammaerts, Technische Dienst en Openbare Werken
Dhr. Vanhoof Wim, voorzitter GECORO Hechtel-Eksel
Dhr. Parys Jan, contract manager RMB, Soresma n.v.

Verdeling: per mail aan de aanwezigen en verontschuldigten

Agendapunten

- algemeen
- beleidsvisie en acties
- participatietraject
- afspraken

1. Algemeen

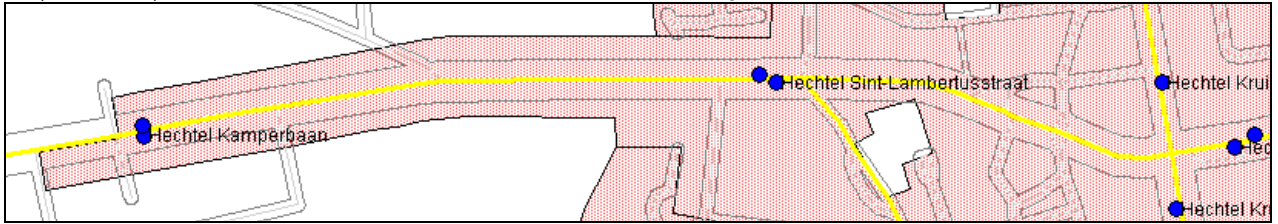
- Het onderscheid tussen het informatief en het richtinggevend deel duidelijker maken (nummering).
- De voorzitter van de GECORO is niet meer Marc Bollen maar Wim Vanhoof.
- Gwen Grauwels verlaat De Lijn binnenkort, de correspondentie dient dan te verlopen via veerle.moons@delijn.be en annemie.snyers@delijn.be.
- Knelpunten en kansen tabel opnieuw bekijken en de verouderde zaken wijzigen.
- Het beleidsscenario vanuit het eerste mobiliteitsplan en de visie van de actoren hierop is verouderd, deze wordt vervangen door de nieuwe beleidsvisie.
- In de actietabellen mag er bij de actoren naar het MOW verwezen worden i.p.v. naar een specifieke afdeling.

2. Beleidsvisie en acties

- Delen van het militair domein worden op korte termijn verlaten, of deze ook vrijgegeven worden is nog niet geweten. De gemeente wenst als actie op te nemen dat er bij de invulling van de terreinen een mobiliteitstudie dient uitgevoerd te worden naar de te verwachten mobiliteitseffecten.
- De doortocht N747 is geen module 3 project, ook is een uitvoering in 2011 niet realistisch. De wegvakken met een snelheid van 70km/u behoren niet tot de doortocht herinrichting.
- De Lijn 'moet' de hoofdpoot Kiefhoekstraat niet extra bedienen, dit is wel gewenst.
- Handhaving op fout- en illegaal parkeren thv de toegangspoorten tot Bosland zal niet enkel in augustus gebeuren, maar gedurende de hele piekperiode.

- De halte 'Hechtel Kamperbaan' dient mee opgenomen te worden in de bespreking van Bosland, Gwen Grauwels kijkt na of deze reeds opgenomen is in het document onder een andere naam.

→ (26/08/2010) Gwen Grauwels laat weten dat het over een andere halte gaat



- De gemeente wenst op lange termijn een knip in de N715 door te voeren voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Bosstraat. De N715 tussen de Bosstraat en de Vlasmeerstraat wordt dan een lokale weg type 3.
- Sven Saenen gaat na of het college akkoord gaat met deze lange termijn visie
- Het gemeentelijk sportcentrum Eksel (en de bijhorende verbindingen en kruisingen) wordt geschrapt uit het voetpadenplan.
- De N747 gelegen in de bebouwde kom van Eksel, de Nieuwstraat en de eerste 50m van de Overpelterbaan (tot aan de bushalte) dienen voorzien te worden van voetpaden.
- Een beveiligde oversteek kan in de vorm van een gemachtigde opzichter.
- De gewenste trajectwijziging van het gewenste fietsknooppuntennetwerk kan nog niet in detail beschreven worden ten gevolge van de vele onduidelijkheden rond Bosland.
- De Eikelbosstraat is een lopend module 13 project.
- Fietspaden met een breedte van 1,5 i.p.v. 1,75 meter worden als conform aangeduid tenzij aanwezigheid van andere gebreken.
- De Byvoetstraat opnemen bij aan te leggen fietspaden.
- Het fietsknooppuntennetwerk loopt niet meer via de kruising N747 Ekselsebaan x Verloren Eindstraat / Oude Heerstraat maar via de kruising N747 Ekselsebaan x Handwijzerstraat.
- De ontsluiting van KMO-zone Zandstraat, KMO-zone Borgveld en de Technische keuring gebeurt via afrit Hechtel van de N74. De te volgen route loopt via de N715 Eindhovensebaan/Lommelsebaan en de N73 Peerderbaan. De bewegwijzering/tonnenmaatbepijking wordt hieraan aangepast.
- Controle op sluipverkeer zwaar verkeer op Kiefhoekstraat mag uitgebreid worden tot controle op sluipverkeer zwaar verkeer.
- De knelpunten-oplossingen tabel uit het octopusproject wordt toegevoegd bij de bespreking van de schoolomgevingen.
- Het TV3V kruispunt Wijchmaalse baan dient toegevoegd te worden aan de lijst gevaarlijke punten.
- Het in dienst houden van een externe verkeersdeskundige (nu Joris Willems) dient behouden te worden.

→ Sven Saenen gaat na of dit nog zo is als de politie dit niet meer zou betalen

3. Participatietraject

- Kristel Kenis kijkt na of 27 september 2010 doorgegeven is als datum voor de infovergadering voor de bevolking. Indien dit niet zo is wordt de vergadering verplaatst naar de doorgegeven datum.

→ (27/08/'10) Kristel Kenis heeft laten weten dat de infovergadering voor de bevolking foutief doorgegeven is aan het gemeentelijk infoblad. De doorgegeven datum is dinsdag 21 september, de vergadering zal naar deze datum verschoven worden.

4. Afspraken

punt	afpraak	actor	timing
1	GBC 06: bespreking beleidsplan	Soresma n.v.	26/08/'10
2	gemeenteraad – GECORO – MINA: infovergadering 'Beleidsvisie'	Soresma n.v. i.s.m. gemeente Hechtel-Eksel	16/09/'10
3	bevolking: infovergadering 'Beleidsvisie'	Soresma n.v. i.s.m. gemeente Hechtel-Eksel	21/09/'10
4	GBC 07: bespreking beleidsplan 9u30, gemeentehuis Hechtel-Eksel	Soresma n.v.	05/10/'10
5	gemeenteraad: goedkeuring mobiliteitplan	gemeenteraad Hechtel-Eksel	november
6	PAC: goedkeuring beleidsplan	PAC	december
7	bevolking: publiek maken samenvatting mobiliteitsplan	gemeente Hechtel-Eksel	na PAC
8	bevolking: bekendmaking acties mobiliteitsplan aan de betrokkenen op moment van uitvoering	gemeente Hechtel-Eksel	na PAC

Opgemaakt te Genk, 26 augustus 2010

Gijs Dayers
projectmedewerker mobiliteit

8.6 INFOVERGADERING GECORO EN MINA-RAAD

8.6.1 VERSLAG INFOVERGADERING GECORO EN MINA-RAAD

VERSLAG INFOVERGADERING VERBREDEN-VERDIEPEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Datum 16/09/2010

Doelgroep Gemeenteraad
MINA-raad
GECORO

Redactie Kristel Kenis

Welkom

Sven Saenen, schepen voor mobiliteit, verwelkomt de aanwezigen en kadert het onderwerp van de vergadering.

Toelichting

Carolien Haijen, projectleider Soresma, licht het beleidsplan toe.

- Procesverloop
- Fase 3 beleidsplan: thema's en werkdomeinen
- Bosland
- Wegencategorisering
- Langzame netwerken
- Openbaar vervoer
- Zwaar vervoer
- Handhaving

De MINA-raad en de GECORO hebben de mogelijkheid om een advies te formuleren. Dit advies wordt tegen begin oktober verwacht.

Vragenronde

- Beschikbaarheid tekstbundel kaarten?

De tekstbundel, kaarten en presentatie zullen door middel van een link naar een projectweb beschikbaar worden gesteld.

- Trage Wegen: ook betrokkenheid GAR (gehandicaptenadviesraad)?

Dit is een beleidsplan. Het geeft een visie weer, een kader. Eén van de doelstellingen voor het langzame netwerk is de toegankelijkheid voor iedereen. De van toepassing zijnde vademecums zullen gevolgd worden bij het uitwerken van de acties tot concrete projecten. De GAR kan hierbij betrokken worden.

- Bereikbaarheid toekomstig rustoord Eksel?

Dit is ook geselecteerd als attractiepool bij de langzame netwerken.

- Is er een onderscheid tussen een voetpad en een trage weg? Suggestie: verbinding Eksel met recreatie Dennenstraat kan ook via trage weg

Voetpaden worden aangelegd of liggen langs wegen.

Trage wegen zijn de buurtwegen, kerkwegels e.d.

Samen met de fietsverbindingen vormen ze de langzame netwerken

- Ontsluiting Borgveld richting noorden (Lommel – Antwerpen)? Waarom N715 naar Hechtel om daar de N74 te nemen? Waarom niet beide richtingen open laten?

AWV heeft een visie uitgewerkt voor Limburg. Zij wensen geen ontsluiting naar het noorden - Lommel. Voor Hechtel-Eksel is de N74 de aangewezen route.

De gemeente wenst geen ontsluiting via het centrum van Eksel. De ontsluiting via Hechtel is beter aangepast aan een doorgang van vrachtverkeer dan deze te Eksel. Het gaat om KMO-zones, lokale bedrijventerreinen, geen industriezones.

De sturing zal gebeuren via bewegwijzering.

- Wordt er druk uitgeoefend op De Lijn om het openbaar vervoer in Hechtel-Eksel te verbeteren?

Zowel door de gemeente als door MOW werd dit tijdens de vergaderingen (GBC en PAC) gevraagd en benadrukt.

Het openbaar vervoer kan beter in Hechtel-Eksel, zeker op het vlak van basismobiliteit en het verbeteren van een aantal verbindingen binnen en buiten de gemeente. De gemeente blijft hierop aandringen.

De budgetten van de Vlaamse overheid zijn echter ontoereikend. Indien Spartacus wordt gerealiseerd, zal dit ook een verbetering zijn voor de inwoners van Hechtel-Eksel met o.a. een halte in de nabijheid en een hertekening van de buslijnen.

Het Spartacus-tracé ligt nog niet vast.

- Kerkhoven: is dit ook onderzocht?

Ja, o.a. wegencategorisering en snelheden.

Op het vlak van openbaar vervoer vraagt de gemeente een verbinding met Kerkhoven.

- Snelheidsafdwinging: niet alleen controles maar ook weginrichting?

Snelheidszonering en wegencategorisering horen samen met de inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes zijn neergeschreven in vademecums. Wanneer een inrichtingsproject wordt opgestart vormt dit de basis samen met een overlay van de langzame netwerken, ...

De uitvoering kan echter niet allemaal op korte termijn gebeuren. De gemeente geeft prioriteit aan de langzame netwerken.

Evaluatie en bijsturing zal gebeuren.

- Fietspad langs N74, via Bungalowpark tot Peerderbaan?

De Hasseltsebaan wordt lokale weg 2. Dit betekent een downgrading ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan.

2 parallelle fietstrajecten aanleggen betekent dubbele kosten. Fietspad over de spoorlijn is er ook nog.

Deze verbinding is wel opgenomen in de langzame netwerken. Het is echter niet mogelijk om alles op korte termijn aan te pakken.

- Indien het voormalig Musschennest opnieuw recreatief wordt ontwikkeld, zijn er mogelijkheden om aan te takken op de langzame netwerken?

Ja er zijn mogelijkheden om aan te takken op trage wegen.

8.6.2 ADVIES GECORO

Gecoro Hechtel-Eksel

Betreft : Fase 3 : beleidsplan verbreden-verdiepen mobiliteitsplan gemeente Hechtel-Eksel

Aanwezig :

- de voorzitter Van Hoof W.
- effectieve leden : Renders T., Bourgeois-Hendrix G., Vanherck F., Meus J.

Verontschuldigd :

- Effectieve leden : Decsi Jessi,
- Plaatsvervangers : Van Den Bosch J., Basteyns Luc

Advies :

De Gecoro geeft volgend advies in verband met de verschillende verbredings- en verdiepingsthema's van fase 3 "beleidsplan verbreden-verdiepen mobiliteitsplan gemeente Hechtel-Eksel" :

A.2. Ruimtelijk project met grote impact op mobiliteit :

Gunstig :

De Gecoro stelt vast dat er bij de opmaak van het beleidsplan alleen melding wordt gemaakt van het gemeentegrensoverschrijdend project 'Bosland'.

Nochtans zijn er tal van andere ruimtelijke projecten die een grotere impact hebben op de mobiliteit dan het gemeentegrensoverschrijdend project 'Bosland' zoals :

- op recreatief gebied, de toekomstige ontwikkeling van het gebied omgeving "Musschennest"
- aanleg tennisterreinen en paardencomplex in de Dennenstraat
- aanleg van een rusthuis in het binnengebied Kapelstraat-Nieuwstraat
- aanleg nieuw bedrijventerrein Borgveld
- de atletiekpiste, de speelterreinen, het jeugd- en vakantiecentrum, oefenterrein auto's in de Hoefstraat en Lupinestraat

Voorwaarde :

Opname van voormelde ruimtelijke projecten in het beleidsplan

A.3. Wegencategorisering :

Gunstig :

De Gecoro stelt vast dat het effect van kaart nr. 1 in verband met de gewenste wegcategorisering-verblijfsgebieden-snelheidszoneringen heel belangrijk is. Voormelde kaart stemt immers niet overeen met de visie vermeld in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Indien er goedkeuring wordt verleend aan fase 3 beleidsplan verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Hechtel-Eksel, dient het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan ook herzien en gewijzigd te worden.

Voorwaarde :

Aanpassing van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

B.2. Langzame netwerken :

Gunstig mits volgende voorwaarden, aanpassing en bemerkingen :

Voorwaarde :

- er dient gemeentegrensoverschrijdend gewerkt te worden bij de opmaak van het trage wegennetwerk
- de trage wegen dienen dubbel gebruikt te worden, dit wil zeggen zowel fiets- als voetpaden
- bij het gewenst voetgangersnetwerk (kaart 4) dient er rekening gehouden te worden met de voorziene aanleg van het ruisthuis in het tussengebied Kapelstraat-Nieuwstraat. Het aanwezige kerkepad zou beter moeten aangewend worden.
- er dient een aftoetsing en link gemaakt te worden tussen de trage wegen en het voetgangersnetwerk.
- in het beleidsplan dient vermeld te worden hoe de aan te leggen fietspaden er gaan uitzien (verhoogd,)
- er dient een actietabel vermeld te worden bij de aan te pakken fietsroutes en fietsoversteken

Aanpassing :

- de kaarten 3 en 6, inz. de aanduiding "voetpaden gewenst" dienen aangepast te worden aangezien het grootste gedeelte van de aangeduide straten reeds over een voetpad beschikken zoals 12-Septemberstraat, Don Boscostraat, Rode Kruisplein, Kerkstraat, Schoolstraat, Groenstraat

Bemerkingen :

- de recent aangelegde fietspaden langs de Dennenstraat zijn niet conform het fietsvademecum. Het beleidsplan voorziet dat er hier zwaar vervoer zal passeren, terwijl de fietspaden tegen de weg zijn aangelegd.
- de vraag dient gesteld of de lijst met prioritair aan te pakken fietsroutes en fietsoversteken betaalbaar is. Bij het opstellen van prioriteiten moet de financiële haalbaarheid ook afgetoetst worden vandaar onze bekommernis om de trage wegen en de fietspaden samen te bekijken en het beleid ook af te stemmen met de omliggende gemeenten

B.3. Openbaar vervoer :**Gunstig mits volgende voorwaarden :**

- er dient een telling uitgevoerd te worden van het woon-werkverkeer
 - in plaats van basismobiliteit moet men beter inspelen op de vraag (=netmanagement). Carpool en parking voorzien aan de Noord-Zuidverbinding (lokaties Prijzenklopper+zoekzone Overpeltterbaan-overleg Overpelt), de interesse van De Lijn zal zeker gewekt worden
 - de gemeente moet niet aan De Lijn vragen of voorstellen wat ze moeten doen, maar ze moet de vraag creëren (bijvoorbeeld door het terugbetalen van een gedeelte van de reiskosten van bejaarden of jongeren)
- Het heeft weinig zin om de basismobiliteit te blijven benadrukken als dit geen doelstelling van de lijn is. De gemeente kan door voortrekkersinitiatieven de vraag sturen en zo actief ingrijpen op het netmanagement.

B.4. Zwaar vervoer :**Ongunstig gelet op volgende overwegingen :**

- al de vrachtwagens, komende van de autokeuring en het nieuwe bedrijventerrein Borgveld worden via de Eindhovensebaan en Lommelsebaan naar het centrum van Hechtel gestuurd hetgeen een bijkomende last is voor de kern Hechtel. (de recent aangelegde rotonde is voor de fietsers absoluut onveilig)
- al de vrachtwagens komende van Lommel, Overpelt, (noordelijke gemeenten) worden via de N74 en Peerderbaan door het centrum van Hechtel gestuurd om de autokeuring te kunnen bereiken
- de Gecoro stelt voor een Noordelijke route richting Kruiskiezel in Lommel te voorzien, en die tevens lokaal open blijft. Door de plaatsing van één bord met tonnagebeperking en uitgezonderd plaatselijk verkeer terhoogte van de rotonde te Hechtel en één bord aan de Kruiskiezel (Lommel) wordt alle sluikverkeer op deze route geweerd en met deze ingreep wordt het zwaar verkeer in de kern van Hechtel met de helft vermindert.

C.5. Handhaving**Gunstig mits volgende voorwaarden :**

- het handhavingplan kan beter geformuleerd worden als "verkeerveiligheidsplan"
- de intensieve snelheidscontroles dienen uitgevoerd te worden op wegen die het meest gevoelig zijn voor ongevallen.

Namens de GECORO,

Hechtel-Eksel, 27 september 2010

De Secretaris,

P. Wouters

De Voorzitter,

W. Van Hoof

8.6.3 ADVIES MINA-RAAD

Mina-raad: verslag vergadering 27/09/2010

Aanwezig: André Linsen, Bert Geuens, Eddy Ulenaers, Fons Vanherck, Marc Van Dyck, Marloes Loots, Noëlla Feyen, Sylvie Claes, Tom Van Hoek, G. Vanbuel,

Verontschuldigd: Erna Tips, Johan Pieters, Pierre Goven, Raf François, Willy Cosyns, Willy Drees, Trudo Vaes

Afwezig: Marc Ceyskens, Jos Geyskens, Jean-Pierre Lenaerts,

1. Advies: Verbreden – verdiepen mobiliteitsplan gemeente Hechtel-Eksel – Fase 3: Beleidsplan

Op 16 september 2010 vond er een infovergadering plaats betreffende de fase 3 van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Alle minaraadsleden waren uitgenodigd op deze vergadering.

Daaropvolgend is de minaraad samengekomen op 27 september 2010 om een advies te formuleren over dit ontwerp beleidsplan.

Tijdens de bespreking werden er een aantal opmerkingen geformuleerd:

Allereerst werd er opgemerkt dat men twijfelt of het studiebureau ook effectief veel op terrein is geweest en men zich niet enkel gebaseerd heeft op cijfers. Er komen immers enkele ongerijmdheden voor in het document.

De 5 prioritaire trage wegen worden positief behaald.

Bij aanleg van (nieuwe) wegen dient rekening gehouden te worden met de straatbomen. In het bestek kan bijvoorbeeld opgenomen worden dat de aanbestede firma zorg dient te dragen voor de bomen en zal instaan voor de kosten bij schade aan de bomen.

Indien er bij wegenwerken de natuur in gedrang komt, dient hiervoor eerst advies gevraagd te worden aan de minaraad.

Bijgevolg wordt het advies als volgt geformuleerd:

De gemeentelijke adviesraad voor milieu en natuur geeft een gunstig advies, onder voorbehoud dat er bij toekomstige, ingrijpende werken in het lastenboek maximale aandacht wordt besteed aan het behouden van de natuurwaarde en bij twijfel wordt voorgelegd aan de gemeentelijke adviesraad voor milieu en natuur.

2. Varia

Natuurpunt Eksel is bezig met het ontwikkelen van wandelingen in de Dommelvallei. Er zal ook een instappunt gerealiseerd worden in Eksel (nabij de Schanshoeve). In dit kader is het ook wenselijk dat de Hoksentskapel meer ontsluit wordt.

Het fietspad langs de Kruisstraat naar Peer dient beter onderhouden te worden (zeker alvorens de zomervakantie begint).

Hechtel-Eksel, 27 september 2010

Namens de mina-raad

André Linsen
Voorzitter

Marloes Loots
Verslaggever

8.7 INFOVERGADERING BEVOLKING

VERSLAG INFOVERGADERING VERBREDEN-VERDIEPEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Datum 21/09/2010

Doelgroep Bevolking

Redactie Kristel Kenis

Welkom

Sven Saenen, schepen voor mobiliteit, verwelkomt de aanwezigen en kadert het onderwerp van de vergadering.

Toelichting

Carolien Haijen, projectleider Soresma en Gijs Dayers, projectmedewerker, lichten samen het beleidsplan toe.

- Procesverloop
- Fase 3 beleidsplan: thema's en werkdomeinen
- Bosland
- Wegencategorisering
- Langzame netwerken
- Openbaar vervoer
- Zwaar vervoer
- Handhaving

Vragenronde

- Hoe passen de Octopusplannen van de scholen in dit plan?

Alle voorstellen van de scholen in het kader van Octopus – Duurzaam naar School zijn besproken en onderzocht. De scholen werden geïnformeerd over de resultaten.

De schoolroutes, oversteken, ... zijn mee opgenomen in de langzame netwerken.

- Hoe worden prioriteiten gesteld door de gemeente?

De gemeente geeft prioriteit aan de langzame netwerken. Schoolroutes, Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, toeristisch fietsroutenetwerk, ongevalgegevens, snelheidsmetingen, ... De knelpunten zijn hieruit naar voren gekomen.

De uitvoering kan echter niet allemaal op korte termijn gebeuren. Het beleidsplan zal ook actietabellen bevatten. Deze geven het overzicht van de acties met hun uitvoeringstermijn (korte termijn, middellange termijn, lange termijn), de verantwoordelijke actor voor de actie en de andere betrokken partners, een kostenraming. Jaarlijks zal dit plan ook geëvalueerd worden en indien nodig bijgesteld.

- Is het snelheidsplan al goedgekeurd? Wanneer wordt dit ingevoerd? Zijn alle lokale 3 wegen zone 50?

Het snelheidsplan is goedgekeurd door de gemeenteraad. Er dient nog overlegd te worden met het Vlaams Gewest in verband met de te plaatsen borden. Het zal leiden tot een vermindering van het aantal borden. Mogelijk wordt het dit jaar nog uitgevoerd.

Op vele plaatsen zal dit leiden tot een verlaging van de toegelaten snelheid. Lokale wegen 3 zijn niet altijd 50km/u, kan ook 70km/u zijn.

Het snelheidsplan is opgenomen in het beleidsplan en afgestemd met de wegcategorisering, langzame netwerken, ...

- In hoeverre kan de gemeente zelfstandig beslissen over dit plan? Bijvoorbeeld in verband met het zwaar vervoer over de Kamperbaan.

Dit plan wordt opgemaakt in samenwerking met verschillende partners: Wegen en Verkeer, De Lijn, de provincie, ruimtelijke ordening, ... De goedkeuring van dit plan gebeurt via de Provinciale Auditcommissie (PAC) waar deze partners ook in vertegenwoordigd zijn. Na goedkeuring van dit plan kunnen de projecten uitgevoerd worden en hiervoor eventueel ook subsidies verkregen worden. In de actietabellen zijn de engagementen van de verschillende partners ook vastgelegd.

Het probleem van de N73 is dat dit ook een route voor uitzonderlijk transport is.

Wegen en Verkeer is bezig met het uittekenen van een netwerk voor zwaar vervoer binnen de regio Noord-Limburg/Antwerpse Kempen. Dit wordt bekeken binnen de zone E313 – N74 – R71. Routes voor zwaar vervoer vraagt ook samenwerking met de buurgemeentes.

- Moet de gemeente niet het goede voorbeeld geven? De huidige omleiding doortocht Hechtel leidt het verkeer door Molenstraat naar Lommel. Is de N74 geen beter alternatief?

De gemeente is op de hoogte van deze situatie en heeft de aannemer reeds gevraagd om dit te wijzigen.

Het gebruik van GPS-toestellen wordt als een probleem ervaren in de gewenste sturing van het verkeer. Bewegwijzering wordt niet steeds gevolgd. Ook de gewoontes van de bestuurders spelen een rol.

Handhaving is hierin belangrijk. Net als opvolging en evaluatie.

Suggestie burger: controle op de snelheden op de omleidingsroutes.

- Zwaar vervoer: kan de gemeente de instellingen van de GPS-toestellen sturen?

De Vlaamse overheid is bezig met een plan voor Vlaanderen. Van daaruit zal er ook overleg zijn met de GPS-fabrikanten.

Een probleem is het gebruik van oude GPS-toestellen waarvan de kaarten niet geactualiseerd worden. De oude routes en snelheden blijven verder gebruikt worden.

De Vlaamse overheid is ook bezig met het opmaken van een verkeersbordendatabank. Wijzigingen van borden worden hierin ook opgenomen. De bedoeling is deze databank te koppelen aan GPS (= toekomst).

- Hoe gaat de ontsluiting van het rustoord gebeuren?

Er wordt een onderscheid gemaakt in de bereikbaarheid van het rustoord voor bezoekers (Nieuwstraat) en de bewoners van de Hoekstraat (Kapelstraat).

8.8 GEMEENTERAAD D.D. 15/11/2010



Provincie Limburg
Gemeente Hechtel-Eksel

BELEIDSPLAN VERBREDEN EN VERDIEPEN GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN HECHTEL-EKSEL

De gemeenteraad van Hechtel-Eksel

Gelet op het gemeentedecreet, inzonderheid artikel 42;

Gelet op beslissing van de gemeenteraad van 28 augustus 1997 houdende de afsluiting van een mobiliteitsconvenant tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij en de gemeente Hechtel-Eksel met nummer 72038/0;

Gelet op de conformverklaring van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel door de Provinciale Auditcommissie op 22 oktober 2002;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, inzonderheid artikel 4 en artikel 18;

Gelet op de omzendbrief MOW/2009/03 betreffende de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de omzendbrief MOW/2009/01 betreffende de gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen;

Gelet op de uitgevoerde sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie in zitting van 19 oktober 2007; op de advisering van deze sneltoets door de Provinciale Auditcommissie in zitting van 18 december 2007;

Overwegende dat de sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel spoor 2 - verbreden/verdiepen (toevoegen, verder detailleren van de thema's) als resultaat aangaf; Overwegende dat voor deze bijsturing (verbreden/verdiepen) van het gemeentelijk mobiliteitsplan een module werd afgesloten met het Vlaams gewest: module 1 – opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat voor deze opdracht een studiebureau, met name Soresma uit Genk, werd aangesteld;

Overwegende dat een verkenningnota werd opgesteld en voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 26 mei 2009; dat de verkenningnota gunstig werd geadviseerd;

Overwegende dat in een tweede fase een uitwerkingsnota werd opgesteld en voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 23 maart 2010; dat de uitwerkingsnota gunstig werd geadviseerd;

Overwegende dat in een derde en laatste fase een beleidsplan dient opgesteld te worden; dat een eerste versie van de beleidsvisie werd besproken op de GBC van 30 juni 2010; dat een eerste versie van het beleidsplan (versie 2) werd besproken op de GBC van 26 augustus 2010;

Overwegende dat het participatietraject werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 27 mei 2010; dat er op 16/09/2010 een infovergadering werd georganiseerd voor de leden van de gemeenteraad, Minaraad en Gecoro; dat op 21/09/2010 een infovergadering werd georganiseerd voor de bevolking; dat hiermee aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak werd verleend over het beleidsplan versie 4;

Gelet op het advies van Minaraad dd. 27/09/2010;

Gelet op het advies van de Gecoro dd. 27/09/2010;

Gelet op het Beleidsplan versie 5 verbreden-verdiepen gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel, opgesteld door Soresma dd. 15/11/2010;

Gehoord het verslag van schepen S. Saenen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen;

Na beraadslaging : met eenparigheid van stemmen;

Besluit



Provincie Limburg
Gemeente Hechtel-Eksel

Enig artikel Het Beleidsplan versie 5 verbreden-verdiepen gemeentelijk mobiliteitsplan Hechtel-Eksel dd. 15 /11 /2010 wordt goedgekeurd.

Namens de gemeenteraad

Aanwezig:

Truyens R. - Voorzitter

De Pachter M., Moons D., Van Dyck M., Saenen S., Snoekx M. - Schepenen

Snoeckx J., Cuyvers A., Vranken P., Aerden L., Smeets J., Dalemans J., Desplenter I., Lijnen N.,

Vanderheyden F., Brebels R., Rutten E., Snoeks J., Knevels-Leten I., Loenders H., Linten G. - Raadsleden

Vankrunkelsven M-L. - Secretaris

Beslist in openbare vergadering
Hechtel-Eksel, 2010-11-25

Secretaris

M.-L. Vankrunkelsven

Voorzitter

R. Tuyens

8.9 PAC FASE 1 'BELEIDSPLAN' D.D. 25/01/2011

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG**Bijeenkomst van 25 januari 2011****Advies van de auditor****Gemeente HECHTEL-EKSEL****Mobiliteitsplan – Beleidsplan**

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	Conform verklaard op 22/10/02
Sneltoets	Voorwaardelijk gunstig geadviseerd op 18/12/08 (spoor 2)
Verkenningnota	Definitief gunstig geadviseerd op 26/05/09
Uitwerkingsnota	Gunstig geadviseerd op 23/03/10

Er wordt een addendum m.b.t. de evaluatie van het participatieproces (hoofdstuk 6.3) en een nieuw actieprogramma (naar vorm volgens de richtlijnen) in de vergadering uitgedeeld.

3. Bespreking door de partners

Alle partners beklemtonen de kwaliteit van het gevoerde planproces : veelvuldig en inhoudelijk relevant overleg.

Afdeling BMV betreurt dat het momenteel niet mogelijk blijkt om het aanbod openbaar vervoer verder uit te breiden, zeker omdat basismobiliteit (nog) niet is gerealiseerd.

AWV meldt dat op termijn gedacht wordt aan een 'knip' op de N715 uit de richting Lommel. Hierdoor zou de bereikbaarheid van "Bosland" sterk kunnen wijzigen. Gemeente meent dat dit pas voor een volgende versie van het Mobiliteitsplan aan de orde kan zijn.

Provincie is blij dat Gemeente snel en prioritair werk wil maken van de aanleg van verschillende fietspaden. De problematiek van het vrachtwagenparkeren moet inderdaad op bovengemeentelijk niveau worden onderzocht en aangepakt.

De Lijn heeft enkel een aantal detailopmerkingen bij de tekst (wel bediening van Kiefthoekstraat en Dennenstraat, ontbrekende attractiepool Don Boscollege, ...).

Ruimte en Erfgoed meent dat een goed snelheidsplan is opgemaakt op basis van een 70-50-30 logica, zeer consequent in relatie tot de wegenhiërarchie. Voor de N73 en N715 wordt gepleit voor een vermindering van de max. toegelaten snelheid van 90 km/u naar 70 km/u. Uiteraard moet het handhaven hiervan in rekening worden gebracht. Gemeente antwoordt dat zeer recent – in overleg met AWV – een aanvullend politiereglement in afstemming met kaart 1 werd goedgekeurd, en wenst hier op dit moment niet vanaf te wijken.

4. Bemerkingen van de auditor

Inhoud

Voorliggende nota bevat een duidelijke terugkoppeling naar eerdere nota's en adviezen. De inhoudelijke uitwerking van de verbredings- en verdiepingsthema's Bosland, wegencategorisering, langzame netwerken en zwaar verkeer biedt de verwachte meerwaarde. Het mobiliteitsplan is evenwichtig opgesteld, opgevat als een praktisch werkinstrument voor alle betrokkenen, en met een realistisch en haalbaar actieprogramma. Proficiat aan alle partners !

Vorm en volledigheid

Voorliggende nota is overzichtelijk gestructureerd, vlot leesbaar geschreven en voorzien van duidelijke kaarten en tabellen. De nota is opgedeeld in een informatief en richtinggevend deel, in overeenstemming met art. 17 van het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/09. Slechts enkele detailopmerkingen :

- De doelstellingen / taakstellingen horen thuis in het richtinggevende deel i.p.v. in het informatieve deel.
- De relatie van het mobiliteitsplan met andere beleidsplannen wordt niet expliciet beschreven. Uit de toelichting blijkt dat het mobiliteitsplan hierop volledig is afgestemd, behalve m.b.t. de wegencategorisering (GRS) en het voorstel tot wijziging van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (PRS).
- Naar de vorm toe was het aangewezen meer kaarten toe te voegen (vb. knelpunten, gewenste ruimtelijke structuur, tonnagebeperking, ...).

Voorgaande opmerkingen doen echter geen afbreuk aan de waarde van het document.

Procedure

Het participatieprincipe werd ingevuld conform het Gemeenteraadsbesluit van 27/05/10. Uit het gevoerde overleg met de (georganiseerde) bevolking is vnl. de bezorgdheid omtrent de bereikbaarheid voor zwaar vervoer van de KMO-zone Borgveld en de autokeuring gebleken. Na overleg met afdeling BMV werd besloten tot afstemming met het bovenlokaal vrachtroutenetwerk.

5. Conclusie en advies

De voorziene procedure tot bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan van Hechtel-Eksel werd volledig doorlopen. Het voorgelegde Beleidsplan wordt **conform** verklaard aan de bepalingen van het Decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20/04/01 en van het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/09. Volgens de geldende omzendbrief verstrijkt deze conformiteit 5 jaar na datum van de conformverklaring.

Gelieve dit advies toe te voegen aan de nota voor definitieve vaststelling.

Opgemaakt te Gent op 04/02/11,

Voor advies,



De intern auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Scaet