

Upgrade mobiliteitsplan Hechtel-Eksel

Beleidsplan - versie gemeenteraad 23 oktober 2023



digitaal lezen:
menu 'beeld' > paginaweergave: weergave van 2 pagina's + voorblad weergeven bij 2 pagina's

afdrukken:
dubbelzijdig, spiegelen over korte zijde

COLOFON

Dit beleidsplan voor het verbreden en verdiepen (= upgrade) van het mobiliteitsplan van Hechtel-Eksel werd geschreven door PLOT.



*Karel van Lotharingenstraat 4/301 | 3000 Leuven
t. +32 (0)475 50 22 72
e. gijss@ruimtelijkmanagement.be
w. www.ruimtelijkmanagement.be*

In opdracht van:



*Gemeentebestuur Hechtel-Eksel
Don Boscostraat 5, 3940 Hechtel-Eksel
Contact: Kevin Krasuski - Mobiliteitsambtenaar
t. +32 (0)11 89 11 23
e. kevin.krasuski@hechtel-eksel.be*

Voorwoord

Met trots presenteren wij het mobiliteitsplan van lokaal bestuur Hechtel-Eksel. Hiermee bouwen we verder aan een gemeente waar het goed is om te wonen en waarin onze slogan “Hechtel-Eksel, gezellig in het groen” tot leven komt.

Als groene gemeente willen we benadrukken dat mobiliteit en het behoud van ons prachtige landschap hand in hand gaan. We zijn heel fier op de beleving van “Fietsen door de Bomen” als toeristische trekpleister, maar we streven ook om deze aantrekkingskracht uit te breiden naar de kernen, zodat fietsverkeer een aangenaam, veilig en functioneel gegeven wordt.

In ons mobiliteitsplan maken we moedige keuzes en streven we naar vooruitgang. We willen een inhaalbeweging maken om onze dorpskernen leefbaar te maken. Hoewel dit niet altijd vanzelfsprekend is, hakken we knopen door en nemen we niet-alledaagse en vernieuwende maatregelen om de gezelligheid en de veiligheid van onze dorpskernen te behouden.

Mobiliteit is levenskwaliteit voor jong en oud, inwoners, ondernemers, bezoekers ... Samen streven we naar straten op mensenmaat, waar veilige verplaatsingen voor iedereen centraal staan. We willen wandelen en fietsen waar het kan weer tot de norm maken, of het nu naar school, hobby's, de winkel of het werk

is. Waar de afstand te groot is, bieden we haalbare alternatieven aan.

Het uitwerken van een mobiliteitsplan is natuurlijk niet het eindpunt. Mobiliteit is bij uitstek een dynamisch gegeven en onze snel veranderende maatschappij zorgt voor nieuwe trends waar als bestuur op ingespeeld moet worden. Het blijft een proces met de nodige bijsturing en monitoring. De klemtoon ligt op het creëren van een kwaliteitsvol en duurzaam verkeersbeleid dankzij concrete acties.

Ten slotte hechten we veel waarde aan participatie en het creëren van draagvlak. Met een luisterend oor en een ambitieus participatietraject werken we met betrokken inwoners samen aan een groen hart met gezonde verkeersaders.

Met vriendelijke groet,

Theo Martens, Schepen van Mobiliteit en Duurzaamheid

INHOUD

DEEL 1 - INLEIDING	7
1. Inleiding	9
2. Proces	11
DEEL 2 - BELEIDSSCENARIO	13
3. Krijtlijnen mobiliteitsplan	15
4. Nieuwe wegencategorisering	17
5. Van lokale zones naar mobiliteitskamers	25
6. Snelheidsplan en inrichtingsprincipes	29
7. Te voet	33
8. Met de fiets	35
9. Via trage wegen	43
10. Met de (tram)bus	45
11. Met de vrachtwagen	49
12. Naar school (en sport)	51
13. Parkeren	55
DEEL 3 - ACTIEPLAN	59
DEEL 4 - BIJLAGE	67

DEEL 1 - INLEIDING



1. Inleiding

Het eerste mobiliteitsplan van Hechtel-Eksel dateert van 2002. In 2011 werd dit mobiliteitsplan een eerste keer herwerkt volgens 'spoor 2 - verbreden en verdiepen'.

Op 27 februari 2019 werd er een nieuwe sneltoets goedgekeurd waarin de gemeente, samen met de bovenlokale actoren, opnieuw voor spoor 2 koos.

Er werden 4 thema's geselecteerd om verder uit te werken:

- openbaar vervoersnetwerk
- parkeerbeleid binnen de gemeente
- gewenste wegcategorisering
- circulatie en leefbaarheid, afbakening woonwijken en schoolomgevingen

1.1 Upgrade mobiliteitsplan

In plaats van de officiële benaming 'spoor 2 - verbreden en verdiepen' te gebruiken spreekt de gemeente liever over een '**upgrade**'. Met deze woordkeuze wilt Hechtel-Eksel aan iedereen duidelijk maken dat het de lat hoog legt voor zichzelf.

1.2 Werkwijze

Het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan bestaat uit drie fases die moeten doorlopen worden en die elk resulteren in een nota. Elke fase dient goedgekeurd te worden door de projectstuurgroep (PSG).

fase 1: verkenningfase

= verkennen van de bestaande situatie

- De belangrijkste wijzigingen in de planningscontext.
- De geselecteerde thema's uit de sneltoets en hoe deze verder uitgewerkt zullen worden.

fase 2: uitwerkingsfase

= uitwerking geselecteerde thema's

- Het uitvoeren van bijkomend onderzoek.

fase 3: beleidsplan

= het geüpgrade mobiliteitsplan

- Het aangepast mobiliteitsplan.
- Het actieplan

De laatste fase, het beleidsplan, moet ook door de gemeenteraad goedgekeurd worden en vervolgens in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd worden. Vanaf dan is het nieuwe mobiliteitsplan officieel geldig.

1.3 Participatie

Om over een echte upgrade van het mobiliteitsplan te kunnen spreken heeft Hechtel-Eksel de eigen inwoners nauw betrokken gedurende het gehele proces. In het verleden werden de inwoners pas in de laatste fase, wanneer het beleidsplan klaar was, over de inhoud geïnformeerd.

Deze keer, voor de upgrade van het mobiliteitsplan, werden de inwoners van in de eerste fase betrokken.

In de verkenningfase is de input van het inloophmoment voor de inwoners gebruikt om de gekozen thema's te verfijnen en prioriteiten aan te brengen. In de uitwerkingsfase werd er vervolgens een workshop georganiseerd om samen met de bewoners over mogelijke oplossingen te discussiëren. De hier opgedane kennis werd vervolgens gebruikt om het beleidsplan mee vorm te geven en prioriteiten te bepalen.

Wanneer dit beleidsplan goedgekeurd is door de gemeenteraad kan de gemeente ermee aan de slag. Hechtel-Eksel zal de gestarte participatie cultuur rond mobiliteit dan verder zetten door beroep te doen op de recent opgerichte participatieplatformen. Deze platformen zullen een belangrijke rol gaan spelen in de concrete uitwerking van de verschillende mobiliteitskamers.

januari
2022

juni
2022

februari
2022

juni
2023



2. Proces

Tijdens de verschillende fases van het mobiliteitsplan werd er uitvoerig overleg gepleegd.

Overzicht belangrijkste overlegmomenten ifv sneltoets - verkenningsnota - uitwerkingsnota

DATUM	VERGADERING
27 februari 2019	PSG sneltoets
27 maart 2019	RMC sneltoets
21 mei 2022	inloopmoment bewoners
29 juni 2022	PSG verkenningsnota
26 oktober 2022	workshop bewoners
23 februari 2023	projectstuurgroep uitwerkingsnota
27 februari 2023	toelichting gemeenteraad

Overzicht overlegmomenten ifv beleidsplan

DATUM	VERGADERING
15 - 16 maart	werkgroep
17 maart	plaatsbezoek en overleg GBS Eksel
20 maart	werkgroep
11 april	werkgroep
28 april	werkgroep
8 mei	werkgroep
26 mei	PSG beleidsplan
26 juni	gemeenteraad

DEEL 2 - BELEIDSSCENARIO



3. Krijtlijnen mobiliteitsplan

3.1 Ambitie

Met de upgrade van het mobiliteitsplan trekken we volop de kaart van de bewoners. We scheppen een kader voor straten op mensenmaat waar iedereen (8 tot 88 jaar!) zich op een veilige manier kan verplaatsen. Al wandelend en fietsend naar school, hobby's, de winkel of het werk gaan moet terug de norm in plaats van de uitzondering worden. Als de afstand te groot is moet het openbaar vervoer of een deelwagen een aantrekkelijk oplossing bieden. Naar de eigen wagen grijpen we in ons wensbeeld pas in laatste instantie.

Met deze ambitie willen we op gemeentelijk vlak de doelstellingen zoals geformuleerd in het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Limburg halen.

- modal split van 40% duurzame verplaatsingen
- daling van het aantal voertuigkilometers van 15%

De Vlaamse Overheid werkt momenteel een monitoringssysteem uit zodat de prestaties op niveau van de gemeente opgevolgd kunnen worden.

3.2 Principes

Om deze ambitie waar te maken hanteren we de volgende principes:

- doorgaand auto- en vrachtverkeer drastisch verminderen
- lokaal vrachtverkeer via geselecteerde routes sturen
- resterend autoverkeer bundelen op lokale ontsluitingswegen
- mobiliteitskamers inrichten tussen de ontsluitingswegen, auto zijn hier ondergeschikt aan voetgangers en fietsers
- autoluwe schoolomgevingen
- wegcategorie, wegbeeld en snelheidsbeleid op elkaar afstemmen + van buiten naar binnen ontwerpen
- prioriteit voor uitbouw fietsnetwerken
- effectieve handhaving

3.3 Afstemming met andere plannen

Op regionaal niveau spelen onderstaande projecten een belangrijke rol.

- regionaal mobiliteitsplan
- basisbereikbaarheid
- Complex Project N-Z Limburg
- Bosland

Elk van deze dossiers heeft een rechtstreekse impact op Hechtel-Eksel. Met de upgrade van het mobiliteitsplan werken we verder op het beslist beleid uit deze dossiers én willen we tegelijk inspelen op de hierbij ontstane opportuniteiten.

Hierbij staan we voor de uitdaging dat een theoretische beleidskeuze niet gelijk staat aan de uitvoering ervan in de praktijk. Binnen ons mobiliteitsplan geven we daarom aan welke acties uit de regionale dossiers eerst uitgevoerd moeten zijn alvorens een lokale actie uitgevoerd kan worden.

Aandachtspunt Complex Project N-Z Limburg

De werffase van dit project overstijgt de planningsfase van voorliggend mobiliteitsplan (= 10 jaar). Het is belangrijk voor Hechtel-Eksel dat er in het kader van de Minder-Hinder-Aanpak al acties worden uitgevoerd om de regionale verkeersdruk in Hechtel-Eksel te laten afnemen. Anders wordt het lokale mobiliteitsbeleid, en bijgevolg de leefbaarheid en veiligheid van de inwoners, nog minstens 10 jaar gehypothekeerd.

Concreet gaat het om de volgende acties:

- slimme knip N715 Hasseltsebaan
- downgraden Napoleonweg
- weren doorgaand vrachtverkeer N73

Principes robuust wegennet

Het hoofdwegennet:

- Europese Hoofdwegen
- Vlaamse Hoofdwegen

> Internationale & nationale verbindingen

Het dragend wegennet:

- regionale wegen
- interlokale wegen

> Gewestelijke en regionale verbindingen

> Interlokale wegen verbinden niet-aanpa-lende gemeenten

Het lokaal wegennet:

- ontsluitingswegen
- erftoegangswegen

> Lokaal verkeer

Het robuust wegennet maakt zowel gebruik van rasterstructuren (dragend wegennet) als boomstructuren (lokaal wegennet). Door lo-kaal met boomstructuren te werken kunnen lokale overheden het sluipverkeer uit hun gemeenten weren.

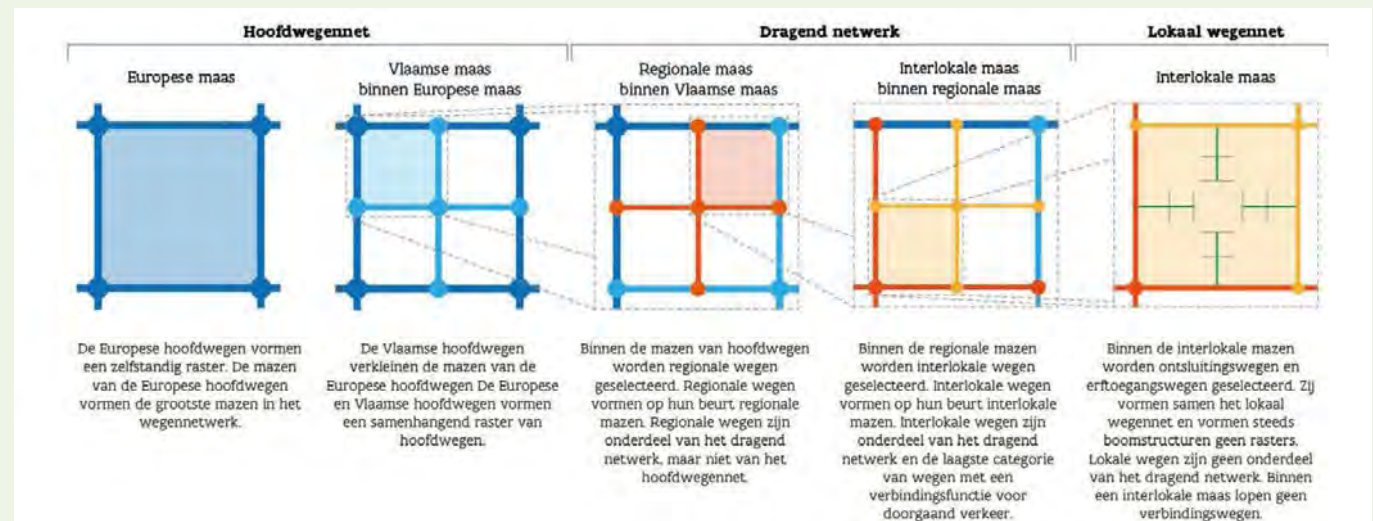
De vervoerregio (RMP) legt de selectie vast voor het dragend netwerk, dit is tot en met de interlokale wegen.

Al de overige wegen behoren tot het lokale wegennet en mogen niet gebruikt worden door doorgaand verkeer. De gemeente legt de selectie van de lokale wegen vast in het mobiliteitsplan.

“De nieuwe wegcategorisering gaat uit van het concept robuustheid. Dat betekent dat het wegennet in Vlaanderen zo opgebouwd wordt dat het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is, vervuld kan blijven worden ondanks verstoringen. Weggebruikers mogen bij calamiteiten dus uitwijken naar het lagere wegennet om een vlottere route op te zoeken, zolang ze daarbij op het hoofd- of dragend wegennet blijven. Dit noemen we de robuustheidscascade (uitwijken van EHW naar VHW, van VHW naar RW, en van RW naar IW). Het hoofd- en dra-gend wegennet dienen dus voor doorgaand verkeer en zijn opgebouwd volgens een rasterstructuur, waarbinnen weg-gebruikers vrij snel kunnen schakelen. Lokale wegen worden ontzien van doorgaand verkeer en dienen uitsluitend voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Deze wegen vormen een boomstructuur, waarbij de robuustheidscascade dus niet meer van toepassing is en de uitwijkmogelijkheden beperkter zijn.

Om de categorieën van het hoofdwegennet en het dragend wegennet te laten werken als communicerende vaten en de robuustheid van de nieuwe wegcategorisering te vrijwaren, vormen deze wegen een raster van mazen. Elke wegca-tegorie staat een trap lager op de ladder en verkleint de maas die gevormd wordt door de hoger gelegen wegennetten. Automobilisten moeten altijd gebruik maken van het hoogst mogelijke wegennet. Ze kunnen pas afzakken naar een lagere categorie wanneer hun verplaatsing niet gemaakt kan worden via het hogere wegennet, of wanneer de route op het hogere wegennet verstoord wordt door calamiteiten. Daaronder verstaan we onregelmatigheden met een tijdelijk karakter, geen structurele files die zich (bijna) dagelijks voordoen.

Zowel op het hoofdwegennet, het dragend wegennet als op het lokaal wegennet mag een maas nooit volledig doorsne-den worden. Binnenin een maas is dus enkel plaats voor verkeer dat herkomst en/of bestemming heeft in die maas.”



principes robuust wegennet

4. Nieuwe wegcategorisering

4.1 Hoofd- en dragend wegennet

Met de invoering van het robuust wegennet heeft de vervoerregio Limburg een nieuwe wegcategorisering toegepast. In de uiteindelijke selectie zijn er in Hechtel-Eksel 2 wegen geselecteerd waar men doorgaand verkeer kan tegenkomen.

- N74 (noord-zuid): Vlaamse Hoofdweg
- N73 Peerderbaan - Kamperbaan: interlokale weg

= al de overige wegen vallen onder het lokale wegennet en mogen niet gebruikt worden door doorgaand verkeer!

Over de selectie van de N73 tussen Hechtel en Leopoldsburg is er lang gediscussieerd. In de praktijk wordt deze weg vandaag gebruikt als regionale verbinding tussen Antwerpen/ E313 en Bree/Nederland. In het RMP is er nu gekozen om deze verbinding terug te schroeven tot een interlokale verbinding.

In de uitleg van het RMP staat letterlijk *'Het doorgaand (zwaar) verkeer op de N73 tussen Leopoldsburg en Hechtel-Eksel en Bree en Kinrooi wordt geweerd door de implementatie van de nieuwe wegcategorisering.'*

Met andere woorden hoort het verkeer komende van Antwerpen of Ravenshout met bestemming Bree of verder niet thuis in het centrum van Hechtel. Dit verkeer moet gebruik maken van de hoger geselecteerde ca-



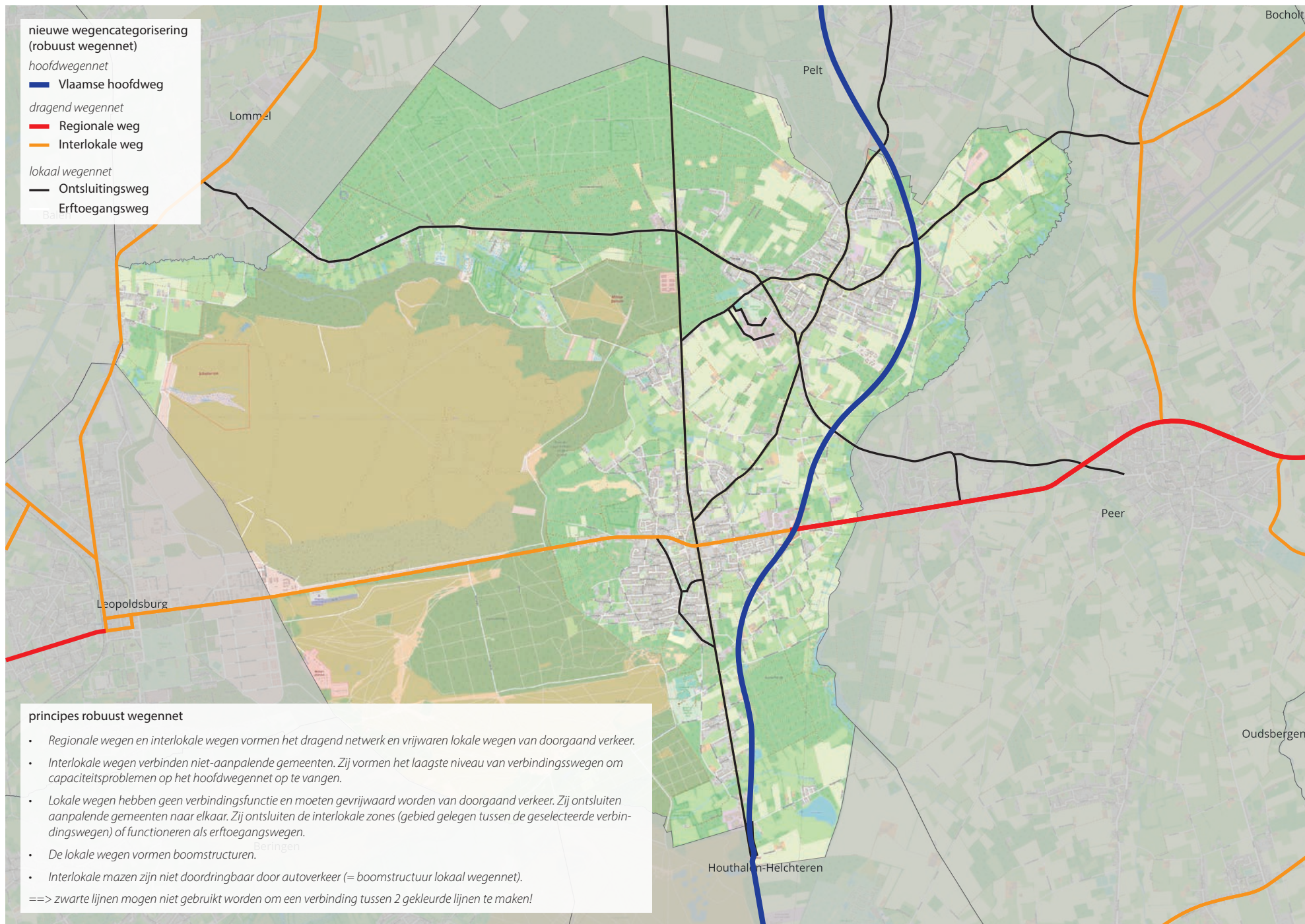
selectie robuust wegennet RMP VVR Limburg

tegorieën (autosnelwegen en N74, N71, N76) om op hun bestemming te komen. In geval van calamiteiten is het wel de taak van de N73 in Hechtel om dit verkeer op te vangen.

4.2 Lokaal wegennet

Binnen de lokale wegen maken we een onderscheid tussen ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Ontsluitingswegen hebben een lokale verkeersfunctie en zorgen voor de verbinding naar buurgemeenten en het hoger wegennet. De erftoegangswegen hebben enkel een verblijfsfunctie.



Het is belangrijk dat noch de lokale ontsluitingswegen noch de erftoegangswegen als verbinding gebruikt worden tussen de wegen van het hoofd- en dragend wegennet.

selectie ontsluitingswegen

- N715 Hasseltsebaan
- N715 Lommelsebaan, Eindhovensebaan
- N715 Napoleonweg (MLT: erftoegangsweg na downgrading)
- N747 Ekselsebaan, Hechtelsebaan, Marktplaats, Hoofdstraat, Heerstraat, Groenstraat, Stationsstraat, Eikelbosstraat
- Wijchmaalsebaan
- Overpelsterbaan, Lindelsebaan
- Groenstraat
- Dennestraat
- Pundershoekstraat
- Mettenberg - Borgveld
- missing link Steenovenstraat via Mettenberg voor ontsluiting bedrijventerrein
- Kiefhoekstraat
- Dorpsstraat, gedeelte Don Boscostraat, Byvoetstraat (ifv ontsluiting Bosveld, niet als aaneengeschakelde bovenlokale verbinding)

selectie erftoegangswegen

- overige wegen



nieuwe wegcategorisering Eksel



nieuwe wegcategorisering Hechtel-Eksel

Afstemming wegencategorisering met buurgemeenten, MOW en AWV (22 september 2022)

- N73 Kamperbaan - Hechtelsesteenweg = interlokale weg (obv RMP VVR Limburg)
 - » Verbinding Leopoldsburg - Hechtel-Eksel
 - » Bovenlokaal verkeer van/naar E313 moet via N74 - N71 of N74 - E314 - E313 rijden
- N715 Napoleonweg = erfontsluitingsweg na downgraden, in afwachting hiervan lokale ontsluitingsweg
 - » N74 is de verbindingsweg
 - » Downgrading moet rekening houden met de hoofdroute voor fietsers en uitzonderlijk vervoer
- Kiefhoekstraat - Ekselsebaan - Pijnvenstraat = lokale ontsluitingsweg
 - » Verbinding Kerkhoven - Hechtel/Eksel
 - » Ontsluiting instapplaats Pijnven van Bosland
 - » Geen functie op een hoger niveau
- Lindelsebaan = lokale ontsluitingsweg
 - » Ontsluiting Eksel - N74
 - » Ontsluiting Lindel - N74
 - » Geen verbindende functie voor autoverkeer, wel voor het openbaar vervoer
- N747 = lokale ontsluitingsweg
 - » Verbinding Eksel - Kleine-Brogel
 - » Niet om bovenlokaal verkeer met op- en afrit Eksel van de N74 te verbinden
 - » Bovenlokaal verkeer via N747 - rotonde Kleine-Brogel - N748 naar N73 en N74
- Overweglaan - Wijchmaalsebaan = lokale ontsluitingsweg
 - » Verbinding Eksel - Wijchmaal/Peer
 - » Bovenlokaal verkeer richting Lommel via N73 - N74 - N71

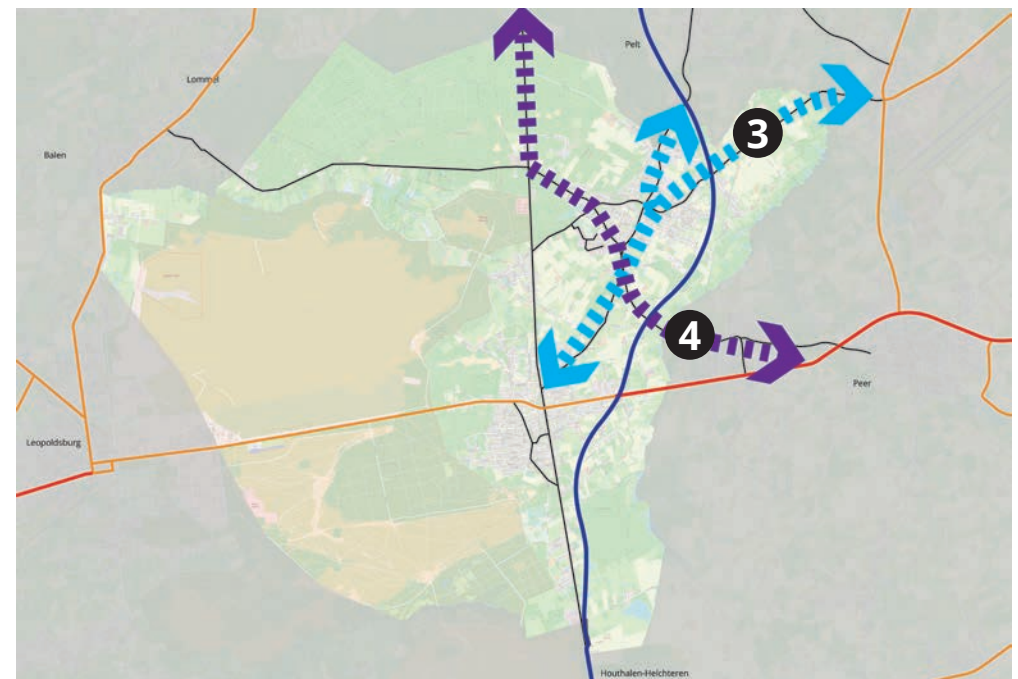
4.3 Theorie vs praktijk

Volgens de nieuwe wegencategorisering kan men enkel op de N74 en de N73 doorgaand verkeer tegenkomen. Vandaag zien we in de praktijk dat er nog meer wegen zijn met een bovenlokale verkeersfunctie. Om het doorgaand verkeer hier weg te houden moeten er bijkomende acties ondernomen worden.

acties bovenlokale routes

1. N73 Kamperbaan - Peerderbaan: verbieden doorgaand vrachtverkeer en afbouwen doorgaand autoverkeer (*actieplan RMP Limburg*) > naar hoger wegennet sturen
2. N715 Hasseltsebaan: weren doorgaand autoverkeer dat wil 'ritsen' thv de flessenhals (*actieplan complex project N-Z Limburg*) > via N74 sturen
3. N747 Eikelbosstraat - Stationsstraat (-Grensstraat): doorgaand verkeer weren thv rotonde Kleine Brogel > via N747 - rotonde Kleine Brogel - N748 - N73 sturen
4. Wijchmaalsebaan: doorgaand verkeer weren (vrachtwagens: route naar Borgveld of autokeuring, auto's: route naar Lommel) > Borgveld/autokeuring via rotonde - N715 sturen, Lommel via N74
5. weren doorgaande verkeer naar Lommel, downgraden N715 Napoleonweg (*actieplan RMP Limburg*)* > via N74 sturen

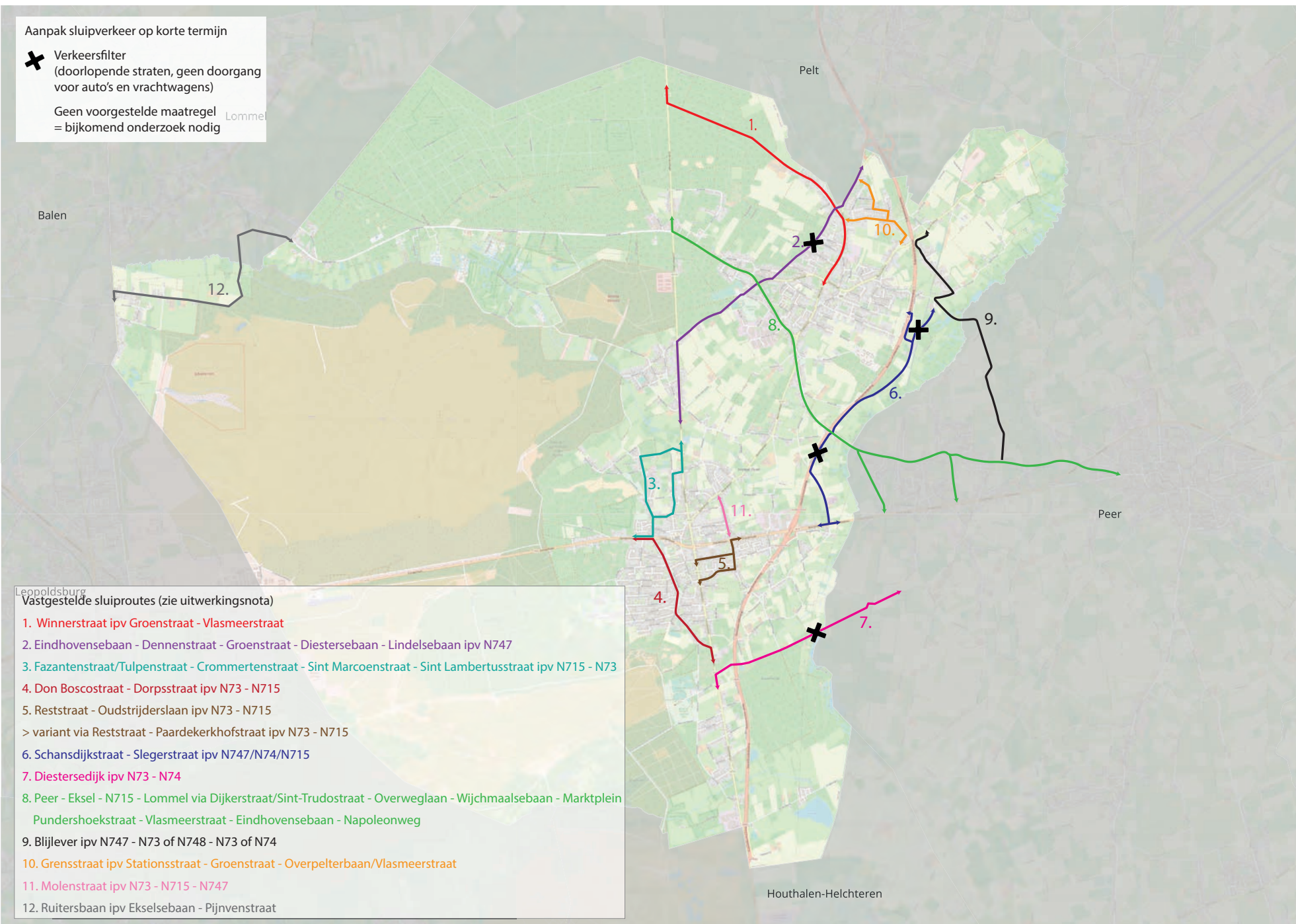
* downgraden N715 Napoleonweg is de laatste stap. Eerst de rotonde in Hechtel centrum ontlasten. Dan pas het verkeer van Borgveld en de autokeuring langs hier sturen. Zie '11. Met de vrachtwagen' voor meer info.



Aanpak sluipverkeer op korte termijn

+ Verkeersfilter
(doorlopende straten, geen doorgang
voor auto's en vrachtwagens)

Geen voorgestelde maatregel
= bijkomend onderzoek nodig



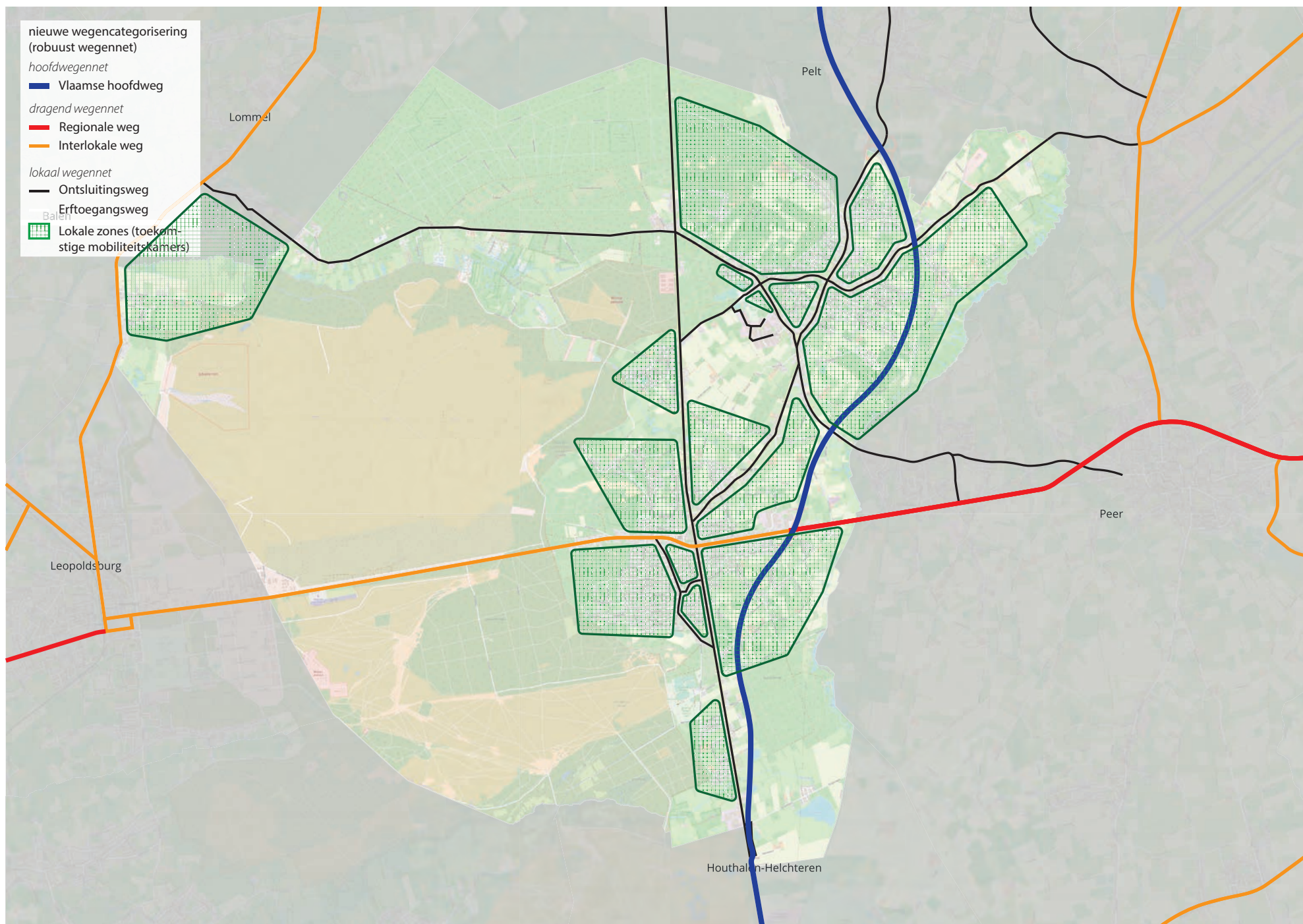
acties lokale routes

In de uitwerkingsnota werden de lokale slui-proutes en hun mogelijke oplossingen onderzocht. Een aantal van deze slui-proutes hangen samen met de oplossingen op het bovenlokale niveau. In afwachting hiervan zijn er lokale maatregelen nodig om het verkeer uit de woonstraten (erftoegangswegen) te weren.

De oplossingen voor de slui-proutes 'Diestersebaan', 'Slegerstraat' en 'Diestersedijk' is reeds voldoende onderzocht en kan op-geslost worden door invoering van slim ge-plaatste verkeersfilters. Hiervoor is er enkel nog overleg met de omwonenden nodig voor de juiste locatie van de filters.

Voor de slui-proutes 'Winnerstraat', 'Sint Mar-coenstraat', 'Sint Lambertusstraat', 'Dorps-straat', 'Oudstrijderslaan', 'Pundershoekstraat', 'Blijlever', Grensstraat' en 'Molenstraat' zijn er oplossingsrichtingen uitgewerkt maar is er nog bijkomend onderzoek nodig.

slui-proute	gewenste route	oorzaken (excl. korter/sneller)	conflict met	oplossingen						Lokale circulatie
				Napoleon-weg	N715 Hasseltse-baan	Rotonde	Peerder-baan	Doortocht Eksel	ANPR verplaatsen	
1. Winnerstraat	Groenstraat – Vlasmeerstraat	ontwijken schoolomgeving en linksaf aan VRI	erftoegangsweg, fietsroute	X						X
2. Diestersebaan	N747	ontwijken drukte Peerderbaan, ontwijken doortocht Eksel	erftoegangsweg, fietsroute					X		X
3. Sint Marcoenstraat Sint Lambertusstraat	N715 – N73	ontwijken rotonde en omzeilen ANPR	erftoegangswegen, fietsroute, ruime schoolomgeving	X		X			X	X
4. Dorpsstraat	N715 – N73	ontwijken rotonde	maasverkleining via lokale ontsluitingswegen, directe schoolomgeving, fietsroute		X	X				X
5. Oudstrijderslaan	N715 – N73	ontwijken rotonde, ontwijken drukte Peerderbaan	erftoegangswegen, fietsroute		X	X	X			X
6. Slegerstraat	N74 (N747)	ontwijken doortocht Eksel, ontwijken N74, rotonde	erftoegangswegen, fietsroute		X			X		X
7. Diestersedijk	N73 – N74	ontwijken N74	erftoegangsweg, fietsroute		X		X			X
8. Pundershoekstraat	N74	ontwijken N74	maasverkleining via lokale ontsluitingswegen, fietsroute	X						?
9. Blijlever	N74, N747 of N748	ontwijken N74, mooi	erftoegangswegen, fietsroute							X
10. Grensstraat	Stationsstraat		erftoegangswegen	(X)						?
11. Molenstraat	N73 – N715 – N747	rotonde	erftoegangsweg			X				X
12. Ruitersbaan	Ekselsebaan-Pijnvenstr.		erftoegangsweg, fietsroute							X
afhankelijk van Vlaamse Gewest en/of buurgemeenten				verantwoordelijkheid Hechtel-Eksel						



5. Van lokale zones naar mobiliteitskamers

5.1 lokale zones en mobiliteitskamers

lokale zones

De erftoegangswegen vormen lokale zones afgebakend door lokale ontsluitingswegen of wegen van het dragend netwerk. Binnen een lokale zone is er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer toegelaten.

mobiliteitskamers

Elke lokale zone vormt de basis voor een mobiliteitskamer. Mobiliteitskamers vormen verkeersluwe ruimtes. Het zijn verblijfsgebieden op maat van voetgangers en fietsers waar het gemotoriseerd te gast is. Door de vormgeving van de kamers komt men er enkel herkomst- en bestemmingsverkeer (gemotoriseerd) tegen. Door de combinatie van de weginrichting, circulatiemaatregelen en een lage snelheid wordt het doorgaand verkeer naar de wegen van een hogere categorie geleid. Op deze manier wordt sluipverkeer tegengegaan en wordt er maximaal op de verkeersveiligheid en leefbaarheid ingezet. Of anders gezegd, inzetten op straten op mensenmaat!

inrichtingsprincipes mobiliteitskamers

- gemengd verkeer
- snelheid: lage snelheid, streefdoel in woonwijken 30 km/u*
- doorgaand verkeer vermijden (circulatiemaatregelen, snelheidsremmers, schoolstraten, fietsstraten, ...)

* pas invoeren als het wegbeeld dit ondersteunt en/of er gehandhaafd wordt.

mobiliteitskamers volgen de principes van MIX-wijken zoals gedefinieerd door Fietsberaad in hun 'fix-the-mix' rapport



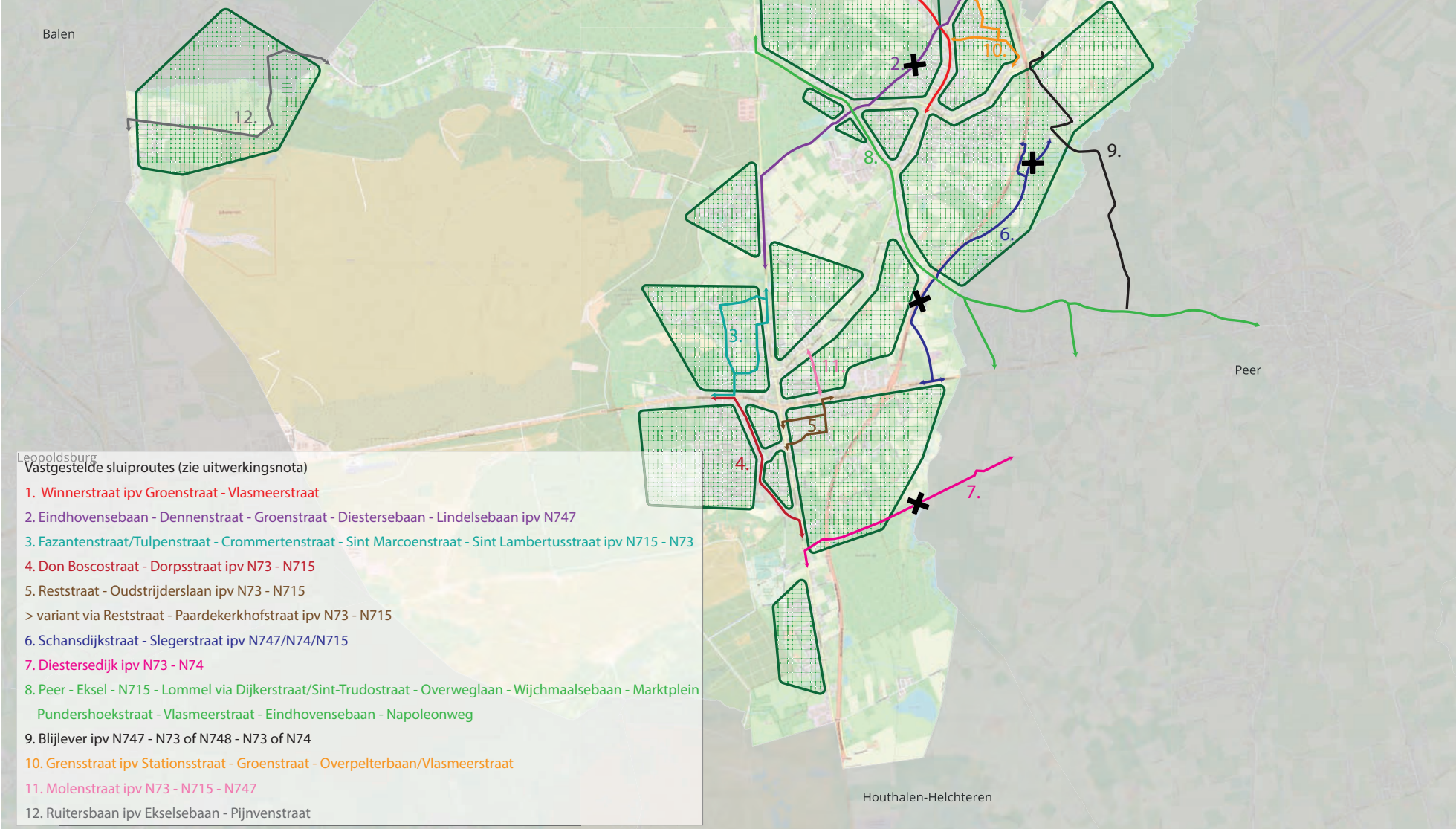
Figuur 1: Kernmaatregelen van een MIX-wijk

Aanpak sluipverkeer op korte termijn

+ Verkeersfilter
(doorlopende straten, geen doorgang
voor auto's en vrachtwagens)

Geen voorgestelde maatregel
= bijkomend onderzoek nodig

■ Lokale zones
(toekomstige mobiliteitskamers)



5.2 gefaseerde uitrol

Het is niet realistisch om al de lokale zones van de ene op de andere dag in te richten als mobiliteitskamers waar de voetgangers en fietsers ook echt het gevoel hebben dat de auto te gast is en een lage snelheid als normaal ervaren wordt. Elke mobiliteitskamer vraagt maatwerk en kent een eigen dynamiek. De participatieplatformen van de gemeente zullen een belangrijke rol spelen bij de concrete uitwerking van elke kamer.

Door een gefaseerde uitrol toe te passen rekenen we op volgende voordelen:

- goede praktijkvoorbeelden uit eigen gemeente zorgen voor vragen 'van onderuit'
- spreiding in tijd zorgt voor meer beschikbare budgetten voor (her)inrichting
- tijd om een meetsysteem uit te bouwen om ingrepen te monitoren en te evalueren (vb. investeren in Telramen en/of floating car data gekoppeld aan een verwerkingsprogramma)
- koppeling aan andere projecten (rioleringswerken, onthardingsprojecten, structureel onderhoud wegenis, ...)

prioriteiten

- lokale zones met een schoolomgeving (zie '12. Naar school (en sport)')
- lokale zones met sluipverkeer (zie '4. Nieuwe wegencategorisering') op geselecteerde fietsroutenetwerken
- mobiliteitskamers in de centra van Hechtel en Eksel

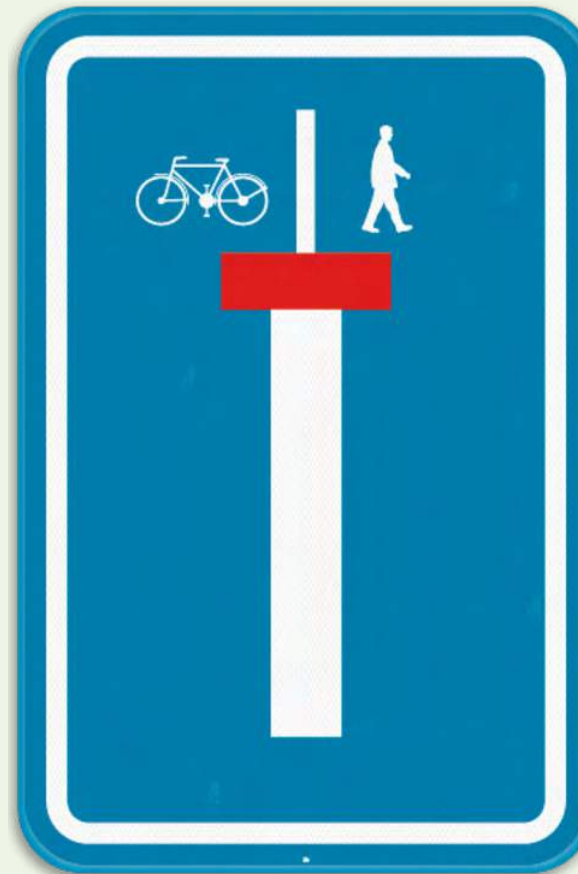
Doorlopende straat

In een doorlopende straat kunnen enkel voetgangers en fietsers door.

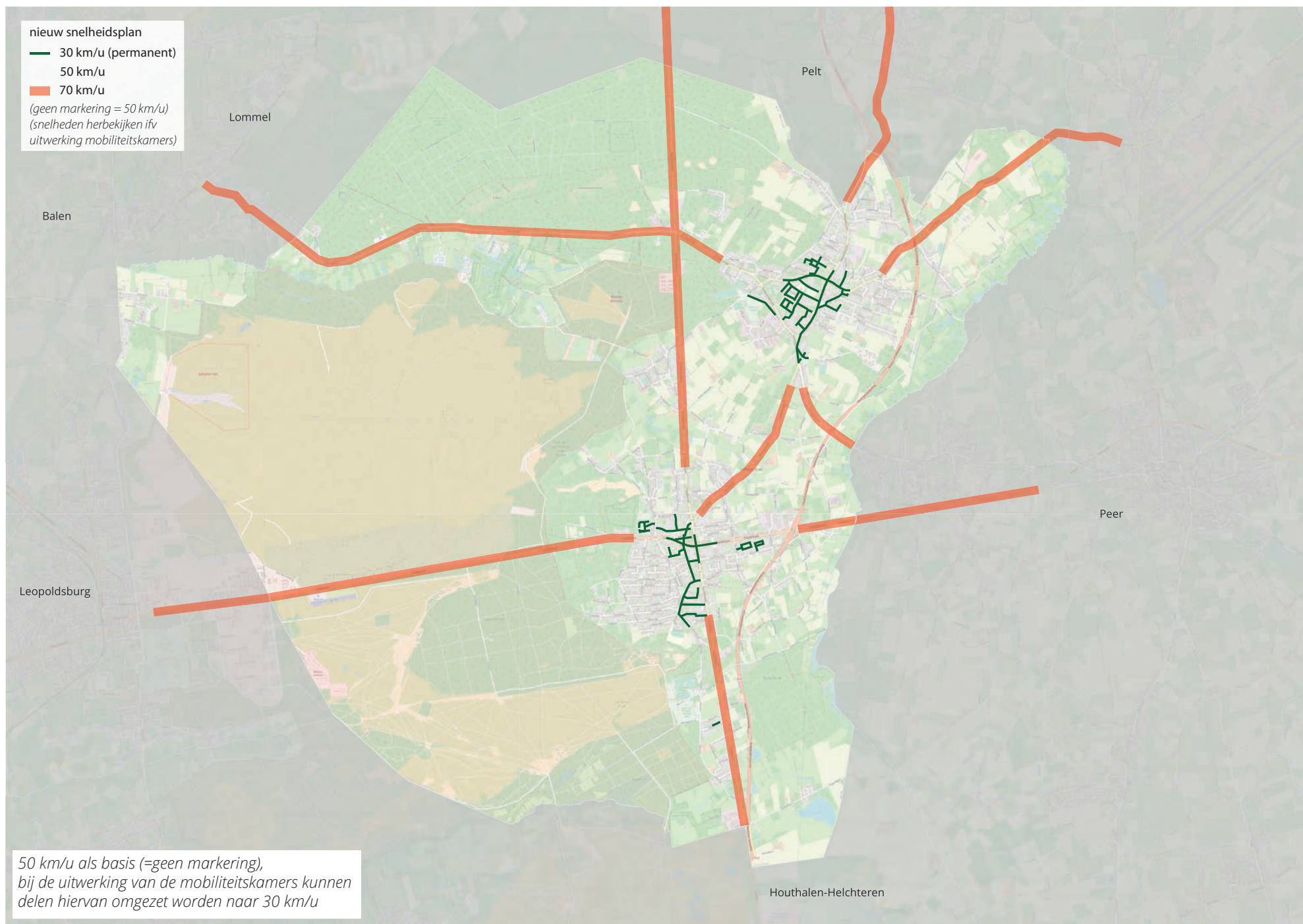
Motorvoertuigen zijn er enkel als bestemmingsverkeer.

Borden F45b hebben geen verordenend karakter, ze leggen met andere woorden geen enkel gebod of verbod op aan de weggebruiker. In die zin is er voor deze signalisatie geen politieverordening of aanvullend reglement vereist.

Weetje: Een doorlopende straat in Oud-Turnhout is zelfs verkozen tot beste fietspad.



verkeersbord F45b: doorlopende straat



6. Snelheidsplan en inrichtingsprincipes

De wegcategorisering, de weginrichting en het snelheidsbeleid moeten hetzelfde verhaal vertellen. Mensen en hun gps zoeken de snelste route en nemen zelden het type weg (smalle woonstraat, veldweg, schoolomgeving, steenweg, ...) mee in de afweging van hun routekeuze. Dit vertaalt zich in een lijst met sluiproutes en in het regionaal gebruik van N73 en N715. Een aangepaste snelheid kan dus mee als sturend element gebruikt worden om het verkeer op de juiste wegen te krijgen maar zeker ook om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verhogen.

	locatie	Snelheid*	gewenste inrichting		maximale intensiteiten	Ontwerprichting***
			voetgangers**	fietzers		
Erftoegangsweg	BIBEKO of binnen mobiliteitskamer	30****	menging	menging (kan als fietsstraat op belangrijke fietsroutes)	1000 vtg/dag	
	BUBEKO en buiten mobiliteitskamer	50	menging	menging	1000 pae/etmaal	
Lokale ontsluitingsweg	BIBEKO	50	voetpad	aanliggend verhoogde fietspaden	2500 tot 3500 vtg/dag en 10% vracht/bus	van buiten naar binnen
	BUBEKO	50 70	geen voetpad geen voetpad	aanliggend verhoogde fietspaden vrijliggende fietspaden	2500 tot 3500 vtg/dag en 10% vracht/bus	van buiten naar binnen
Interlokale weg	BIBEKO	50	voetpad	aanliggend verhoogde fietspaden	/	van binnen naar buiten (onteigen indien nodig)
	BUBEKO	50 70	geen voetpad geen voetpad	aanliggend verhoogde fietspaden Vrijliggende fietspaden	/	van binnen naar buiten (onteigen indien nodig)

* 30 km/u op lokale ontsluitingswegen en interlokale wegen vragen steeds maatwerk en worden niet in de tabel opgenomen

** Dit zijn de basisprincipes voor voetgangers. Gemotiveerd afwijken is steeds mogelijk.

Voorbeeld 1: toch een voetpad aanleggen langs een erftoegangsweg in een schoolomgeving of centrumgebied of om de rijbaan extra te kunnen versmallen

Voorbeeld 2: geen voetpad aanleggen langs een gedeelte van een lokale ontsluitingsweg BIBEKO omdat er hier maar sporadisch voetgangers verwacht worden en deze het fietspad kunnen gebruiken.

*** Eerst voldoende ruimte (geen minimummaten) voorzien voor voetgangers en fietsers (=buitenkant), dan ruimte geven aan het gemotoriseerd verkeer en parkeren (= binnenkant). Als de gewenste inrichting voor voetgangers en fietsers niet gerealiseerd kan worden dan moeten de parkeervakken verdwijnen, de rijbaan versmald worden en/of de snelheid verlaagd worden.

**** Dit is het streefdoel voor de erftoegangswegen binnen mobiliteitskamers. Bij de uitwerking van elke kamer moet er maatwerk geleverd worden waarbij in detail bepaald wordt welke maatregelen waar nodig zijn om snelheid en wegbeeld op mekaar af te stemmen. Meer in het buitengebied zullen er ook binnen de mobiliteitskamers straten blijven waar 50 km/u de gewenste snelheid blijkt. Poorteffecten binnen de mobiliteitskamer tussen 30 en 50 voorzien ifv leesbaarheid.

Maatgeving voor wegenis in functie van veilige doorkomst van de bus:

Bij het vastleggen van rijbaanbreedtes moet rekening gehouden worden met de breedte dewelke voertuigen mogen hebben (d.i. 2,60m) en met de koersinstabiliteit van (vooral langere) voertuigen. Deze stijgt naarmate de snelheid stijgt. Bij 50 km/h varieert de koersinstabiliteit van een bus tussen 0,25 m en 0,40 m, bij 70 km/h tussen 0,40 m en 0,50 m.

Volgende minimale verhardingsbreedtes (zie tabel), d.i. zonder goot en boordsteen, moeten worden aangehouden. Bochtige tracés moeten voorzien worden van bochtverbreding en dienen specifiek bekeken te worden.

Snelheidsregime	Verhardingsbreedte eenrichtingsverkeer	Verhardingsbreedte dubbelrichtingsverkeer
30 km/u	2,80	5,80
50 km/u	3,05	6,10
70 km/u	3,20	6,40
90 km/u	3,50	7,00

Tabel: Benodigde verhardingsbreedtes lijnbussen verschillende snelheidsregimes

Er moet tevens rekening gehouden worden met een obstakelvrije ruimte van 0,75 m vanaf de rand van de rijbaan, waarbij een obstakel een vast object is met een hoogte van $> 0,10$ m.

De wettelijk bepaalde minimale rijstrookbreedte is vastgelegd op 2,75 m.

6.1 snelheidsplan

Het nieuwe snelheidsplan gaat uit van volgende principes.

- invoering 30 km/u in verblijfsgebieden (in combinatie met uitrol mobiliteitskamers)
- in afwachting van de uitrol van mobiliteitskamers worden de ruime schoolomgevingen omgevormd naar vaste zones 30
- algemene snelheidsverlaging in het buitengebied naar 50 km/u (gemengd verkeer: wandelaars, fietsers, landbouwvoertuigen en bestemmingsverkeer).
- uitzonderingen: wegen met een verkeersfunctie (lokale ontsluitingswegen of hoger)
 - » 50 in bebouwde kom (BIBEKO) of verblijfsgebied
 - » 70 buiten bebouwde kom (BUBEKO) of in buitengebied

6.2 inrichtingsprincipes

Hechtel-Eksel streeft leesbare (of zelfverklarende) wegen na. Op een leesbare weg gedragen weggebruikers zich 'zoals het hoort' zonder verkeersborden te moeten lezen of te vrezen voor boetes, het wegbeeld spreekt voor zich. Uniformiteit is een cruciaal begrip bij leesbare wegen. Minimaal binnen de gemeentegrenzen maar bij voorkeur binnen een ruimere regio. De tabel met 'gewenste inrichting' bevat een aantal basisprincipes om de uniformiteit te verhogen.

maatvoering

- algemeen voetpaden en fietspaden: vermijd minimummaten, minimummaten resulteren in minimaal comfort en mini-

male veiligheid en leiden tot een minimaal gebruik

- voetpaden: vademecum toegankelijk publiek domein)
- fietspaden (zie vademecum fietsvoorzieningen)
- rijbaan:
 - » onderdeel OV-route (AN of KN) of lokale vrachtroute = inrichtingseisen De Lijn
 - » overige: inrichtingseisen lokale ontsluitingswegen en erftoegangswegen (in opmaak door MOW), uniforme inrichting over heel Vlaanderen nastreven!
 - » in afwachting: Draaiboek Openbaar Domein stad Antwerpen als leidraad hanteren

poorteffecten

Een snelheidswijziging (zeker een verlaging) zonder aanleiding wordt niet goed opgemerkt en te weinig gerespecteerd. Vermits we in het nieuwe snelheidsplan 50 km/u als standaard hanteren en de zone 30 stapgewijs zullen uitbreiden moet de weggebruiker duidelijke signalen krijgen. Hiervoor zullen er poorteffecten gecreëerd worden bij het binnenrijden van een zone 30.

van variabele naar vaste zone 30

Wegen met een variabele zone 30-50 km/u worden ingericht op maat van de hoogste snelheid (= 50). Het is voor weggebruikers bijzonder moeilijk om zich dan aan de gevraagde snelheid te houden waardoor handhaving de enige oplossing is. Hechtel-Eksel wil al de variabele zones 30 (ook op gewestwegen)

omvormen tot vaste zones 30 en ze ook zo inrichten. Buiten de schooluren vormen dit ook belangrijke oversteken waardoor ook de voetgangers en fietsers gebaat zijn bij een vaste zone 30 op deze locaties.

snelheidsremmers

Afhankelijk van de locatie en het doel kunnen er verschillende soorten snelheidsremmers gebruikt worden (wegversmalling, verkeersplateau, voorrangsregeling, berlijns kussen, slalom, ...). Ongeacht het type snelheidsremmer moet de volgende randvoorwaarde gerespecteerd worden: voetgangers en fietsers mogen niet in gevaar komen of gehinderd worden door een snelheidsremmer.

opmerking: een snelheidsremmer werkt om de snelheid te minderen, niet om sluipverkeer te weren.

6.3 flankerend beleid

handhaving

- snelheidscontroles
- ANPR-camera's zo plaatsen dat ze naast de algemene veiligheid ook de snelheden en sluipverkeer kunnen detecteren (over de gemeentegrenzen heen)
- ANPR camera N715 Lommelsebaan verplaatsen naar noordzijde Fazantenstraat om 'ontwijkingsverkeer' te vermijden

afstemming buurgemeenten

- het overleg met de buurgemeenten dat bij de opmaak van dit mobiliteitsplan heeft plaatsgevonden moet jaarlijks herhaald worden om uniformiteit na te streven

2.1.1.1 Vrije doorgang

Richtlijnen:

- Vrije breedte looproute minimaal 1m50, liever 1m80 en altijd afgestemd op de te verwachten gebruiksintensiteit
- Uitzonderingen:
 - Puntversmalling (= versmalling over een lengte van max. 1m20)
min. vrije doorgangsbreedte 1m.
 - Lijnversmalling (= versmalling over een lengte van max. 10m)
min. vrije doorgangsbreedte 1m20m en voor en na de versmalling een vrije draairuimte van min. 1m50 x 1m50
 - Vrije hoogte minimaal 2m10

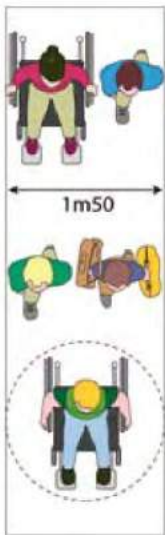


Fig. 2.1.1c

Bij een breedte van 1m50 kan een voetganger een rolstoelgebruiker gemakkelijk passeren. Bovendien kan men met de gemiddelde rolstoel bij deze breedte 180° draaien en zo terugkeren als dit nodig zou zijn. Bij deze breedte kan men ook gemakkelijk iemand met, bijvoorbeeld in beide handen een boodschappentas, passeren of kan men met twee naast elkaar lopen.

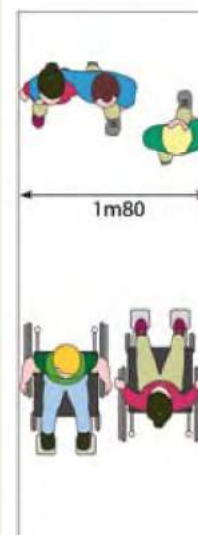


Fig. 2.1.1d

Een breedte van 1m80 is comfortabeler. Bij deze breedte kan bijvoorbeeld een gearmd koppeltje wel een tegenligger zonder moeilijkheden passeren. Ook twee rolstoelen kunnen elkaar comfortabel passeren.

7. Te voet

In Hechtel-Eksel zit de grootste winst voor voetgangers in het toegankelijk maken van de bestaande voetpaden, het voorzien van veilige oversteken op de wegen met een verkeersfunctie (zeker de gewestwegen) en het blijven fijnmaziger maken van het voetgangersnetwerk.

7.1 wenselijkheid voetpaden

Voetpaden zijn momenteel onderwerp van discussies in minstens heel Vlaanderen. Enerzijds willen we voetgangers het comfort geven dat ze nodig hebben maar anderzijds wordt er sterk naar de voetpaden gekeken in het kader van ontharding en blauw-groene netwerken.

Door in te zetten op mobiliteitskamers willen we hier een antwoord op bieden. Als een mobiliteitskamer ingericht is aan 30 km/u en er enkel bestemmingsverkeer gebruik van maakt kunnen voetgangers perfect gebruik maken van de rijweg. Het comfort en het sociale aspect (langs elkaar, ook met buggy of rollator) zullen hier zeker zo goed en meestal beter zijn dan op een voetpad.

Uitzonderingen hierop zijn erftoegangswegen met grote hoeveelheden fietsers waardoor er conflicten tussen fietsers en voetgangers ontstaan. Dit kan bijvoorbeeld langs drukke fietsroutes, in een schoolomgeving of in winkelgebied zijn en moet situatie per situatie beoordeeld worden. Als er geoordeeld wordt

dat een voetpad toch nodig is dan moet de breedte in functie van het verwachte gebruik voorzien worden.

Langs wegen met een verkeersfunctie in verblijfsgebied, lokale ontsluitingsweg of hoger, zijn voetpaden steeds nodig om veiligheid en comfort te bieden.

7.2 inrichting voetpaden

Het vademecum toegankelijk publiek domein bevat richtlijnen voor de aanleg van voetpaden en voetgangersoversteken. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- voetpad breedte
 - » voorkeur: 1,8m breed (1 zijde rijweg volstaat, afhankelijk van de lokale situatie)
 - » (minimaal: 1,5m breed)
 - » uitz. 1: puntversmalling 1m (max 1,2m)
 - » uitz. 2: lijnversmalling 1,2m (max 10m)
 - » vrije hoogte: 210cm
- obstakelvrije breedte
- geleiding
- drempelloze oversteken
- bushaltes/hoppinpunten

7.3 fijnmazig netwerk

zie hoofdstuk 'trage wegen'

7.4 prioritair aan te pakken oversteekplaatsen

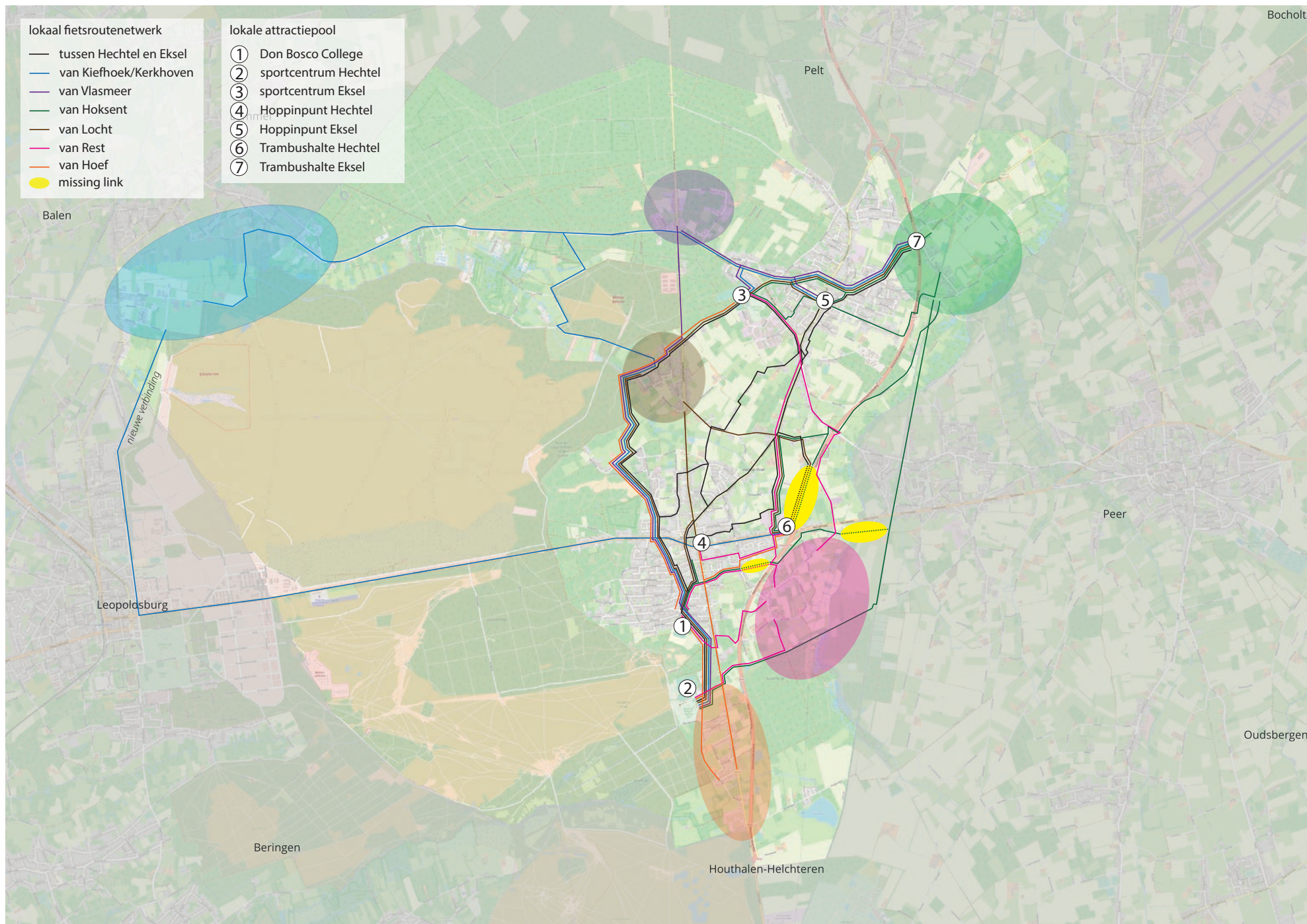
De prioritair aan te pakken oversteekplaatsen voor voetgangers hangen samen met de schoolomgevingen.

- N73 Kamperbaan: barrierewerking thv Vriendschapsplein en Don Boscostraat - Twaalf Septemberstraat
- Groenstraat thv Schoolstraat en Sint-Jozefstraat
- Groenstraat thv Geerstraat
- N715 Hasseltsebaan thv Tussenstraat

7.5 Flankerend beleid

handhaving

- controle op foutparkeren op voetpaden
- controle op inname van voetpaden (reclame, terrassen, ...)



8. Met de fiets

Hechtel-Eksel wil met dit nieuwe mobiliteitsplan volop de kaart van de fietser trekken. Daarbij ligt de focus in eerste instantie niet op de toerist die 'fietsen door de bomen' komt verkennen maar wel op de noden van de eigen inwoners.

8.1 fietsroutenetwerken

lokaal fietsroutenetwerk

Om een beleid te voeren dat rekening houdt met de dagelijkse fietsverplaatsingen hebben we een lokaal fietsroutenetwerk uitgewerkt. Dit lokale netwerk is aanvullend op de reeds bestaande bovenlokale fietsroutenetwerken en de bestaande schoolroutes voor de lagere

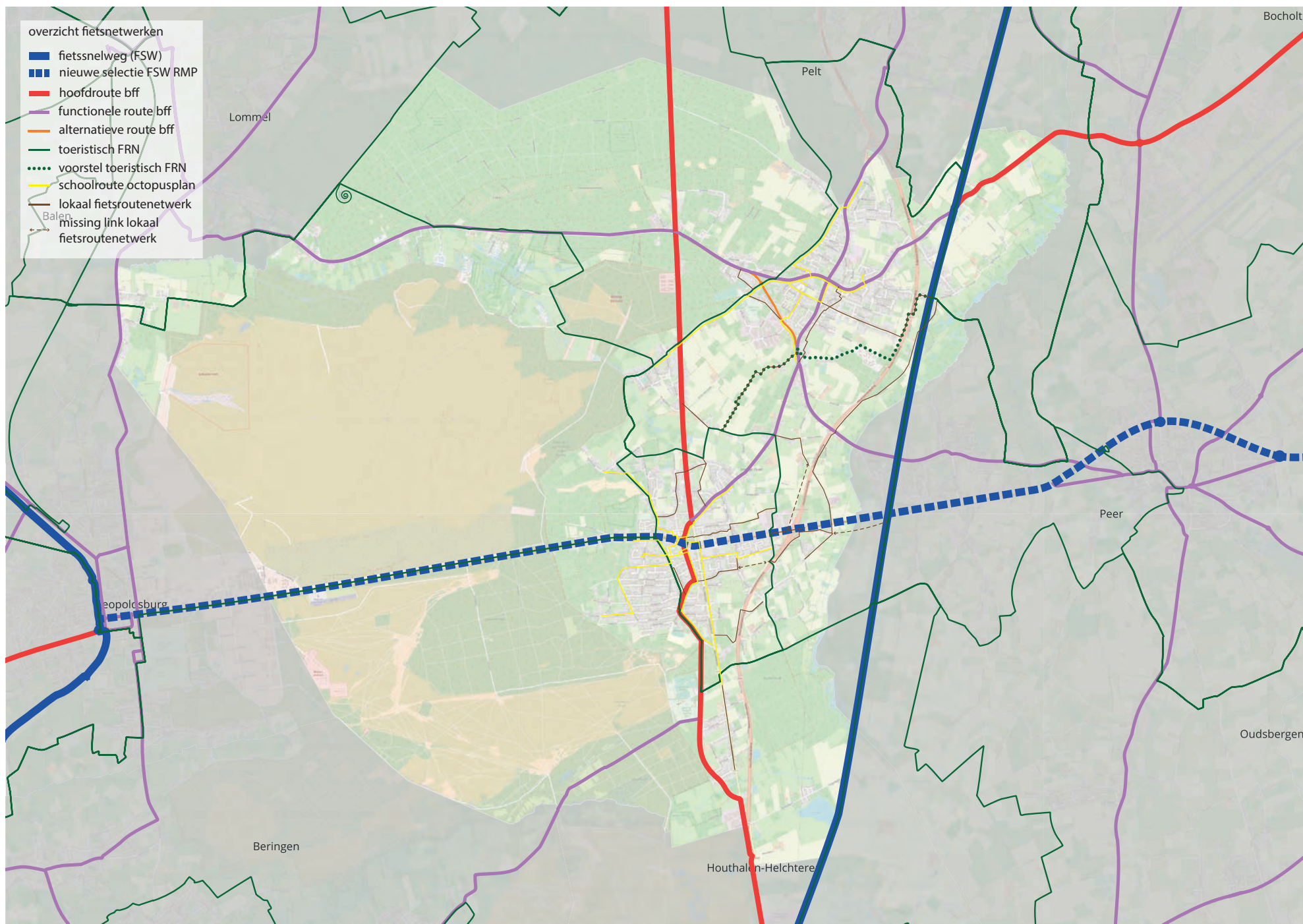
scholen (Octopusroutes). In het lokale fietsroutenetwerk worden de verbindingen tussen de woonkernen/gehuchten en de belangrijkste attractiepolen gelegd.

De routes lopen vaak parallel aan de bestaande bovenlokale routes maar dan via erftoegangswegen en trage verbindingen in plaats van via de lokale ontsluitingswegen of de N73. De gedachte hierachter is dat fietsen in een autoluwe omgeving aangenamer en veiliger is dan fietsen op een fietspad langs een verkeersweg.

Op de kaart met het lokaal fietsroutenetwerk zijn er 3 missing links aangeduid.

- tussen Paardekerkhofstraat en tunnel Kneuterstraat (alternatieve fietsroute voor N73)
- tussen Blindemansweg en F74 (alternatieve fietsroute voor N73, deels grondgebied Peer)
- tussen Hoenrikstraat en toekomstige trambushalte Hechtel: uitwerken binnen ontwerp trambushalte (CP NZL) en RUP Prijzenklopper (Hechtel-Eksel).

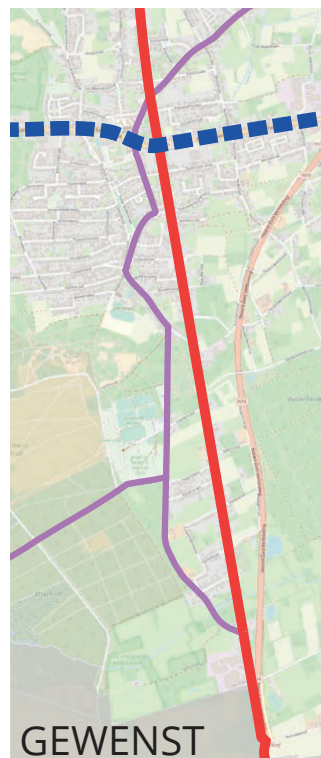
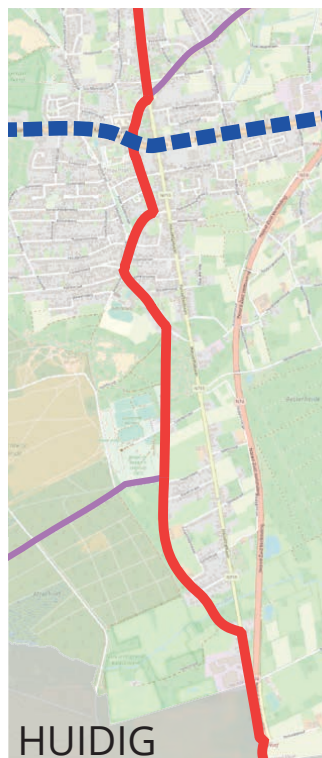
Lokale fietsverbindingen	Hechtel	Eksel	Kiefhoek Kerkhoven	Vlasmeer	Hoksent	Locht	Rest	Hoef
1. Don Bosco College	X	X	X	X	X	X	X	X
2. Sportcentrum Hechtel	X	X	X	X	X	X	X	X
3. Sportcentrum Eksel	X	X	X	X	X	X	X	X
4. Hoppinpunt + centrum Hechtel	X		X			X	X	X
5. Hoppinpunt + centrum Eksel		X	X	X	X	X		
6. Trambushalte Hechtel	X	X	X		X	X	X	X
7. Trambushalte Eksel	X	X	X	X	X	X		



bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF) in Hechtel-Eksel wordt gevormd door 3 grote assen.

- fietssnelweg (FSW) F74 (Hasselt - Eindhoven via Pelt)
 - » bestaande fietspad optimaliseren (verbreden), rekening houden met medegebruik door wandelaars (bewegwijzerde wandelingen)
- via N73 (F73? nieuwe selectie RMP, Ham - Kinrooi)
 - » nog niet zichtbaar op terrein, studie opstarten om deze FSW vorm te geven
 - » prioritair owv bereikbaarheid trambushalte
 - » meenemen door DWV in uitwerking knooppunt trambushalte/omgeving Prijzenklopper
- hoofdroute N715 (Lommel - fietsbrug F74)
 - » opportuniteit in downgraden N715 Napoleonweg
 - » hoofdroute N715 laten volgen tot fietsbrug F74, niet afwijken naar in Hechtel centrum
 - » prioriteit: aanleg dubbelrichtingsfietspad tussen 'flessenhals' en fietsbrug, dit is 'de' fietsroute vanuit Hechtel richting het zuiden. Opnemen in minder-hinder-maatregel CP NZL?



Aanvullend op deze assen kent Hechtel-Eksel een dicht netwerk van functionele fietsroutes. Bijna elke lokale ontsluitingsweg valt samen met een functionele fietsroute.

De functionele fietsroute evenwijdig aan de N715 Hasseltsebaan willen we graag via de huidige route behouden, parallel aan de hoofdroute. Deze route via de Hoefstraat - Don Boscostraat - Twaalf Septemberstraat staat in voor de verbinding van Hechtel-Eksel met Beringen en Heusden-Zolder maar ook met de sportzone van Hechtel en het Don Bosco College.

toeristisch fietsknooppuntennetwerk

Met 'fietsen door de bomen' heeft Hechtel-Eksel een internationale toeristische (fiets)trekpleister. Het fietsknooppuntennetwerk wordt bijgevolg op elk moment van de dag druk bereden. Met de komst van Roompot, en zijn vele fietstoeristen, is er nood aan een nieuwe fietsknooppuntenroute in de gemeente.

> voorgestelde uitbreiding:

"Gebruik maken van de lokale fietsroute tussen Hechtel en Eksel via de Vennestraat met een nieuw knooppunt in de Sint-Bernardusstraat. Ter hoogte van Roompot gebruikmaken van de trage weg richting N74. Vanaf daar via de Kapelstraat - Hoksenstraat aansluiting maken met knooppunt 248 (F74)."



Type	Intensiteit (verwachte aantal fietsers drukste uur)	Standaardbreedte (m)	Verhardings- breedte (m)	Breedte fietssug- gestiestrook (m)	Breedte midden- strook (m)
Éénrichtingsfietspad	0 – 250	≥ 2,00	5,40	1,70	2,00
	> 250	≥ 3,00	5,50	1,70	2,10
Tweerichtingsfietspad	0 – 250	≥ 3,00	5,60	1,70	2,20
	> 250	≥ 4,00	5,70	1,75	2,20
Fietssnelweg	0-500	≥ 4,00	5,80	1,80	2,20
	> 500	≥ 6,00	5,90	1,85	2,20
			6,00	1,90	2,20
			6,10	1,95	2,20
			6,20	2,00	2,20
			6,30	2,00	2,30
			6,40	2,00	2,40
			6,50	2,00	2,50
			6,60	2,00	2,60

Tabel 1: Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer.

Tabel 1: Overzicht toe te passen breedte suggestiestroken en middenstroken in functie van de verhardingsbreedte

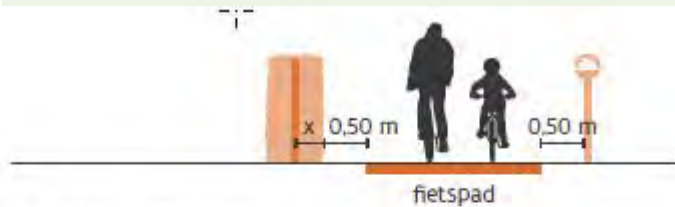


Fig. 1: Schuwafstanden



Fig. 3: Diep obstakel

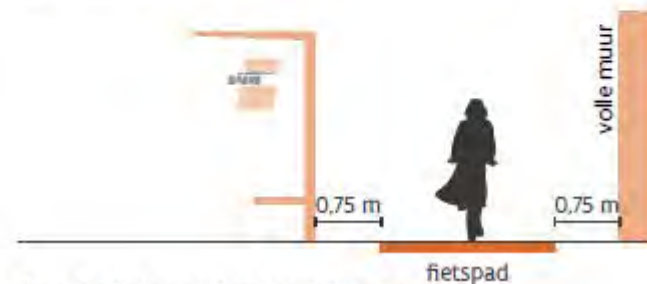


Fig. 2: Bushalte en doorlopende muur



Fig. 4: Geparkeerde voertuigen

8.2 fietsinfrastructuur

gemengd verkeer

"een goede fietsroute staat niet gelijk aan een fietspad"

Wanneer fietsers zich ergens onveilig voelen wordt de aanleg van een fietspad vaak als mirakeloplossing naar voren geschoven. We zijn er echter van overtuigd dat fietsers niet gebaat zijn met een fietspad behalve langs wegen met een verkeersfunctie (lokale ontsluitingswegen of hoger, zie tabel 'snelheidsplan en inrichtingsprincipes').

In de woonstraten (lokale erftoegangswegen) moet gemengd verkeer de norm zijn waarbij fietsers aangenaam en veilig op de rijbaan kunnen fietsen. Hiervoor is de uitwerking en realisatie van de mobiliteitskamers van belang (enkel bestemmingsverkeer, doorlopende wegen, 30 km/u in verblijfsgebied).

fietsstraten

Fietsstraten zijn een vorm van gemengd verkeer waarbij de auto achter de fietser moet blijven en er steeds een maximum van 30 km/u geldt. Fietsstraten werken goed op routes met veel fietsers. We richten fietsstraten in op de onderstaande fietsroutes. Inrichting volgens richtlijnen vademecum fietsvoorzieningen.

Hechtel:

- Don Bosco College - Don Boscostraat - Twaalf Septemberstraat
- Byvoetstraat
- Sint-Lambertusstraat - Kamertstraat

Eksel

- Kerkstraat
- Heuvelstraat
- Geerstraat

fietspaden

Wanneer er toch fietspaden nodig zijn is het belangrijk dat de geldende ontwerprichtlijnen uit het 'vademeccum fietsvoorzieningen' gevolgd worden.

Het vademecum gaat uit van de fietsmaat of 1 meter per fietser. Dit is de breedte die een fietser nodig heeft om te kunnen fietsen. Fietspaden moeten bijgevolg altijd een veelvoud van 1m zijn om veilig kruisen, voorbijsteken of naast elkaar fietsen mogelijk te maken.

Minimummaten mogen niet meer gebruikt worden vermits de 'standaardfiets' niet meer bestaat. Met de komst van de elektrische fietsen, bakfietsen, transportfietsen, fietskarren, speedpedelecs, etc. zijn zowel de afmetingen als de snelheden van de verschillende fietspadgebruikers sterk verschillend. Een te krappe maatvoering zorgt ervoor dat deze met elkaar in conflict komen.

Voor de juiste maatvoering (breedte fietspad, schuwafstanden, bochtstralen, bochtverbreding) en het materiaalgebruik wordt steeds de meest recente versie van het vademecum fietsvoorzieningen gevolgd.

8.3 prioriteiten

- inrichting F73 als FSW, N715 als hoofdroute

- herinrichting Don Boscostraat en Byvoetstraat (inclusief ruime schoolomgeving Don Bosco)
 - » Don Boscostraat tussen gemeentehuis en Byvoetstraat enkelrichting maken (uitgezonderd fietsers) richting Byvoetstraat
 - » Schuylenstraat doorlopend maken met verkeersfilter thv aansluiting N715 Hasseltsebaan
- fietspad Pundershoekstraat
- herinrichting Groenstraat ifv schoolomgeving De Viejool
- fietsoversteek Reststraat x Molenstraat
- fietsoversteek Vennestraat x Windmolenstraat
- nieuwe ontsluitingsweg Borgveld (vrachtwagens uit Eksel, fietsveiligheid)
- snelheidsverlaging doortocht Eksel zodat menging mogelijk is en fietsers van de voetpaden blijven
- fietspad Overpelterbaan - Lindelsebaan
- inrichting Sint Marcoenstraat thv kruispunt Lommelsebaan + verplaatsen parking 'In den brand' naar nieuwe locatie langs N73 Kamperbaan (cruciale acties om wijkcirculatie te kunnen herbekijken ifv uitwerking mobiliteitskamer)
- zichtbaarheid fietspad N73 Kamperbaan thv Sint-Lambertusstraat
- fietsoversteek N73 Peerderbaan thv Oude Heerstraat x Kneuterstraat
- fietsoversteek N73 Peerderbaan thv de winkelcluster (Colruyt, Aldi, Action, Kruidvat)

8.4 flankerend beleid

fietsreflex

Om de fietsers te geven waar ze recht op hebben is het belangrijk dat Hechtel-Eksel een 'fietsreflex' inbouwt en dit op alle niveau's (van beleidsbeslissing tot uitvoeringsdetail).

fietsbudget

= altijd te klein, daarom onderscheiden we 2 soorten maatregelen.

- Grote-impactmaatregelen = nieuwe fietsinfrastructuur, wegwerken missing links, ... (duur, beperkt aantal per legislatuur)
 - » zoeken naar subsidies (fietsfonds, schoolroutes, SO AWV, PCV, ontharden? ...)
 - » zoeken naar synergiën (rioleringsprojecten, complex project NZL, Bosland, actieplan RMP vervoerregio, ...)
- Eenvoudige maatregelen met een grote fietsimpact = inrichting mobiliteitskamers (autoluw maken van verblijfsgebieden door invoeren doorlopende straten, realiseren nieuwe doorsteken, opwaarderen bestaande trage wegen, snelheidsverlagingen, ...)
 - » goedkoop en snel uitvoerbaar

Van de 'grote-impactmaatregelen' kunnen er elke legislatuur maar enkele uitgevoerd worden terwijl de 'eenvoudige maatregelen' vooral afhangen van draagvlak en duidelijke keuzes. Het is belangrijk dat het 'fietsbudget' apart wordt weergegeven in de beleids- en beheerscyclus (BBC) zodat de 'eenvoudige maatregelen' niet vergeten worden.

fietsenstallingen

- zie '13. parkeren'

evenementen

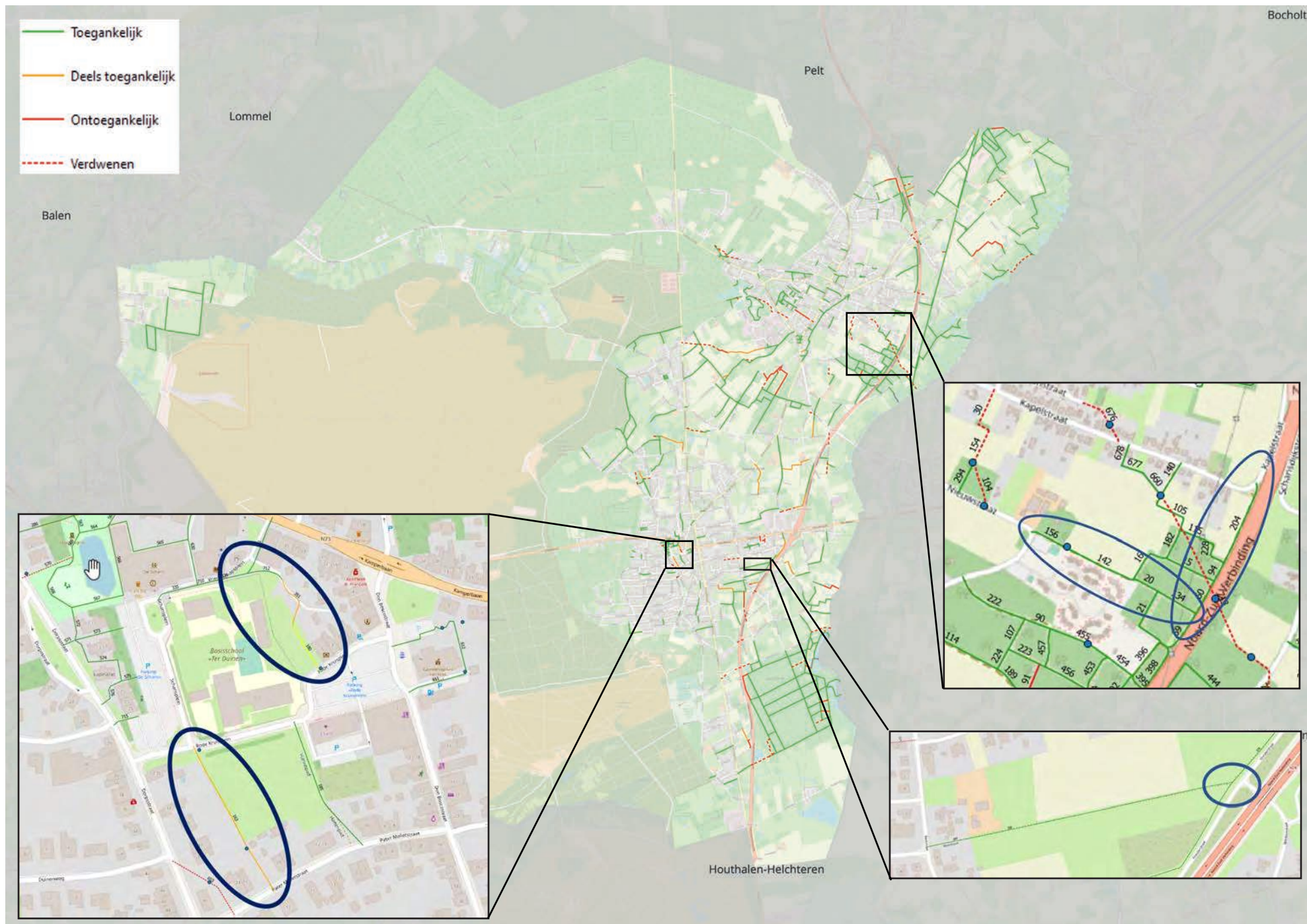
- zie '13. parkeren'

bouwaanvragen/vergunningen/parkeerverordening

- zie '13. parkeren'

handhaving

- ifv fietsveiligheid (snelheid, parkeren, sluipverkeer)



9. Via trage wegen

Trage wegen kunnen zowel voor voetgangers als fietser van belang zijn. In het verleden is dit netwerk al geïnventariseerd en werden er samen met de heemkring, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen 5 routes opgevalueerd en voorzien van bewegwijzering.

9.1 behoud en verlegging/afwegingskader

Bestaande trage wegen mogen niet afgesloten of opgeheven worden. De praktijk leert dat het zeer moeilijk is om ontoegankelijke of verdwenen trage wegen terug publiek open te stellen (= toegankelijk maken).

Bij elke aanvraag om een trage weg af te sluiten, op te heffen of te verleggen moet er uitgebreid nagegaan worden of deze geen meerwaarde biedt voor de omgeving. Deze navraag gebeurt zowel binnen de verschillende gemeentediensten als in de buurt zelf. Het intern advies van de mobiliteitsdienst is hierbij verplicht.

Om dit proces te stroomlijnen zal Hechtel-Eksel een lokaal afwegingskader opmaken. Dit is enerzijds een procedureel kader conform het Gemeentewegendecreet. Anderzijds bestaat het uit een reeks toetsstenen, tragewegenreflex, die de gemeente helpen bij het nemen van beslissingen met een impact op het traag netwerk. Een laatste deel in het afwegingskader bestaat uit een overzicht van modellen en voorbeelddocumenten.

9.2 aanleg nieuwe en onderhoud

Voor de opmaak van een beheer(s-) en actieplan om trage wegen (terug) open te stellen dient de vroegere samenwerking met de heemkring, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen terug opgestart worden.

In dit beheer(s-) en actieplan wordt een visie ontwikkeld op de gewenste ruimtelijke structuur voor het traag netwerk. Een streef- of wensbeeld op lange termijn met de inventarisatie als vertrekbasis. Een vlotte wisselwerking tussen bovenvermelde stakeholders en de verschillende gemeentediensten is cruciaal.

Trage wegen vragen onderhoud. Om de vinger aan de pols te houden werkt Hechtel-Eksel met de app 'minder hinder op pad' waarmee gebruikers problemen op trage wegen kunnen melden. Aanvullend kan er met 'trage' meters en peters gewerkt worden. Dit zijn inwoners die zich verantwoordelijk voelen voor een trage weg in hun omgeving en hierover rechtstreeks in contact staan met hun aanspreekpunt binnen de gemeente.

Bij het onderhoud van bestaande trage wegen, of het openen van nieuwe trage wegen, moeten we steeds nadenken wie de gebruikers zullen zijn. Enkele voorbeelden:

- trage weg in schoolomgeving: (half-)verharding, breed genoeg voor buggy maar ook voor fietsende ouder naast fietsende

kleuter, verlichting zodat deze ook in de winter gebruikt kan worden

- trage weg nabij WZC: (half-)verharding, breed genoeg voor rolstoel, zitbank
- wandelroute buiten de woonkernen via een trage weg: smal onverhard pad

9.3 prioriteiten in afwachting van nieuw beheer(s)- en actieplan

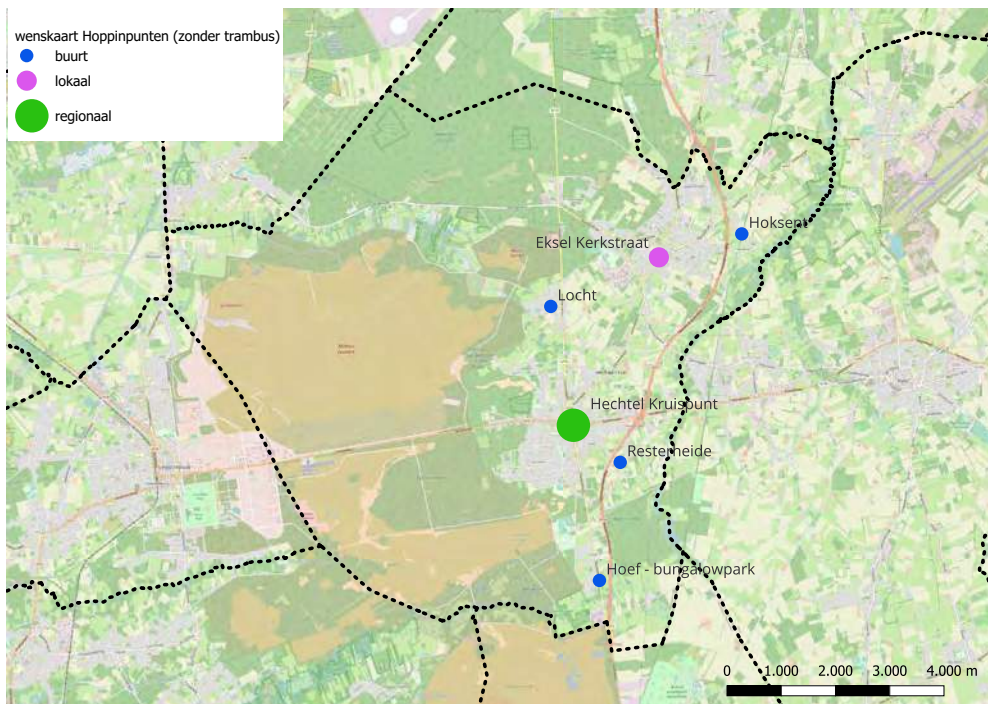
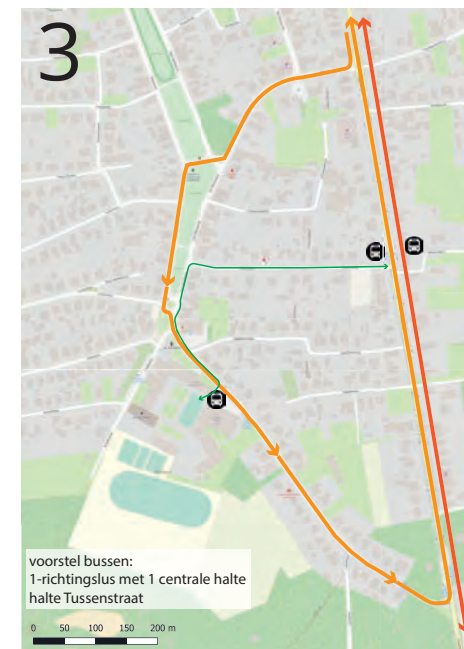
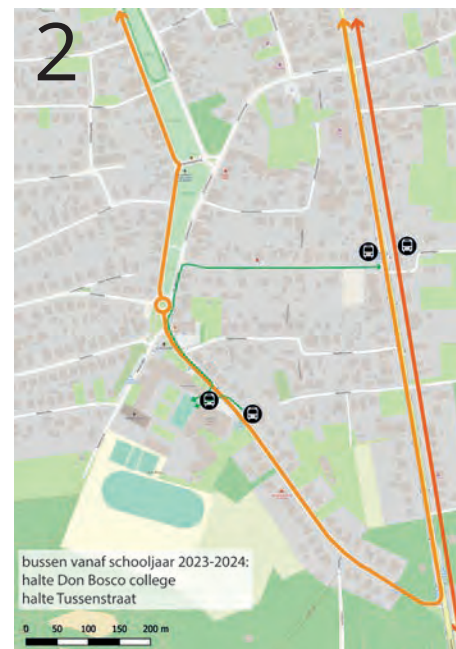
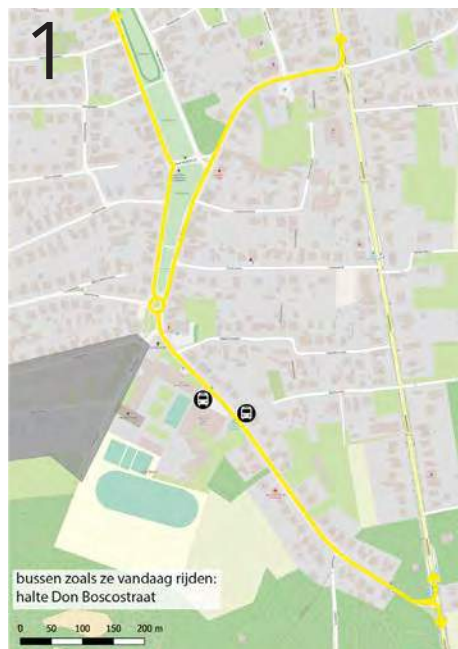
- verbinding Rode Kruisplein - Vriendschapsplein: parking inschakelen voor De Zandkorrel
- verbinding Rode Kruisplein - Pater Malletstraat: ifv uitvoering RUP Hechtel-Centrum, verbinding met nieuwe autovrije zone ten zuiden van Ter Duinen
- verbinding Paardekerkhofstraat - Kneuterstraat: befietsbaar maken ifv fietsalternatief voor N73 (hoogteverschil aansluiting Kneuterstraat)
- verbinding Nieuwstraat - Kapelstraat: befietsbaar maken ifv nieuwe fietsknooppuntenroute

9.4 opportuniteiten bij lopende projecten/ nieuwe aanvragen

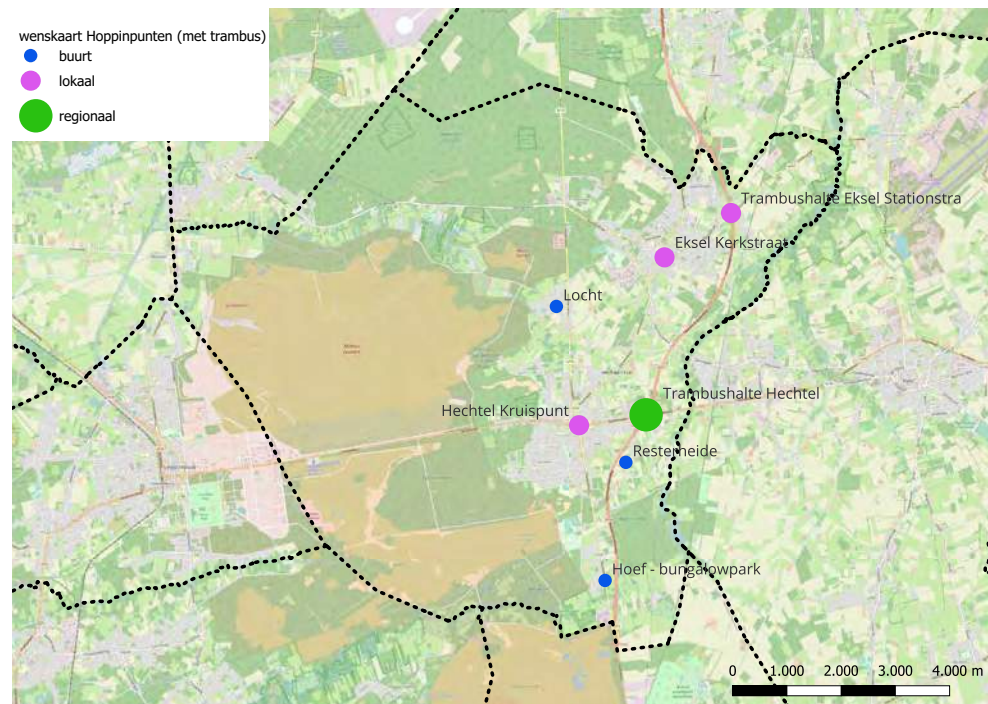
Bij elke stedenbouwkundige aanvraag moet er nagegaan worden of er een opportuniteit is om een nieuwe trage weg te creëren. Hierbij houden we ook rekening met mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de buurt, waarbij nu een eerste deel van de trage weg voorzien kan worden en in de toekomst mogelijk het volgende deel.

figuren rechts:
 1: bussen zoals ze vandaag rijden
 2: bussen zoals ze onder basisbereikbaarheid zullen rijden
 3: voorstel aanpassing 'schoolbussen' met 1-richtingslus en een centrale halte aan de schoolzijde

herinrichting halte Don Boscostraat hierop afstemmen ipv de huidige haltes aan te pakken



Hoppinpunten zonder trambus



Hoppinpunten met trambus

10. Met de (tram)bus

10.1 Basisbereikbaarheid

Met de invoering van basisbereikbaarheid (begin 2024) wordt het openbaar vervoer grotendeels hertekend. De reisroutes wijzigen en haltes worden gebundeld om de reistijd in te korten. De meest opvallende wijzigingen:

- Hoppinpunten in Hechtel en Eksel
- hoogwaardige noord-zuid verbinding met zelfs in de daluren een kwartierfrequentie. De verknoping met de oost-west lijnen zijn afgestemd op het Hoppinpunt in Hechtel.
- opwaardering busaanbod in Eksel gaat gepaard met een vlottere doorstroming als randvoorwaarde (opheffen parkeer- en plantvakken in doortocht)
- vervoer op maat haltes verspreid over de hele gemeente, ook in het buitengebied

10.2 Toegankelijke haltes

De Lijn wilt tegen 2030 de halte infrastructuur van het openbaar vervoer toegankelijk maken. Meer info is terug te vinden in het 'masterplan toegankelijkheid', de brochure 'toegankelijke haltes' en de 'bushaltegids'.

Voor Hechtel-Eksel heeft De Lijn op basis van de (toekomstige) doorkomsten in Basisbereikbaarheid en recente gebruikscijfers (pré-covid19) de volgende 2 haltes naar voor geschoven als prioritair toegankelijk te maken.

- Hechtel Don Boscollege (zie figuren links en hoofdstuk 'naar school')
- Hechtel Imkerstraat (= nieuwe halte ipv Molenstraat)

10.3 Hoppinpunten

selectie van Hoppinpunten

zonder trambus:

- regionaal: Hechtel
- lokaal: Eksel
- buurt: Hoksent, Locht, Resterheide, Hoef-Bungalowpark

met trambus:

- regionaal: trambushalte Hechtel (+P&R)
- lokaal: trambushalte Eksel, Eksel
- buurt: Locht, Resterheide, Hoef-Bungalowpark

uitrusting Hoppinpunten

Het Hoppinpunt Hechtel Kruispunt is recent (2022) ingericht en in gebruik genomen. Als basisbereikbaarheid in werking treedt zal het aantal bussen en overstapmogelijkheden sterk toenemen.

Huidige uitrusting:

- Toegankelijke haltes en wachtruimte
- Overdekte fietsenstalling (36 gewoon, 8 buitenmaats) aanvullend op de reeds bestaande overdekte fietsenstallingen (>100 fietsen)
- Fietsherstelzuil
- 95 autoparkeerplaatsen (6 MV)
- Pakjesautomaat B-Post
- AED

Nuttige aanvullingen in de toekomst:

- Fietsenlockers
- Laadinfrastructuur elektrische fietsen
- Deelauto('s)
- Laadinfrastructuur elektrische wagens

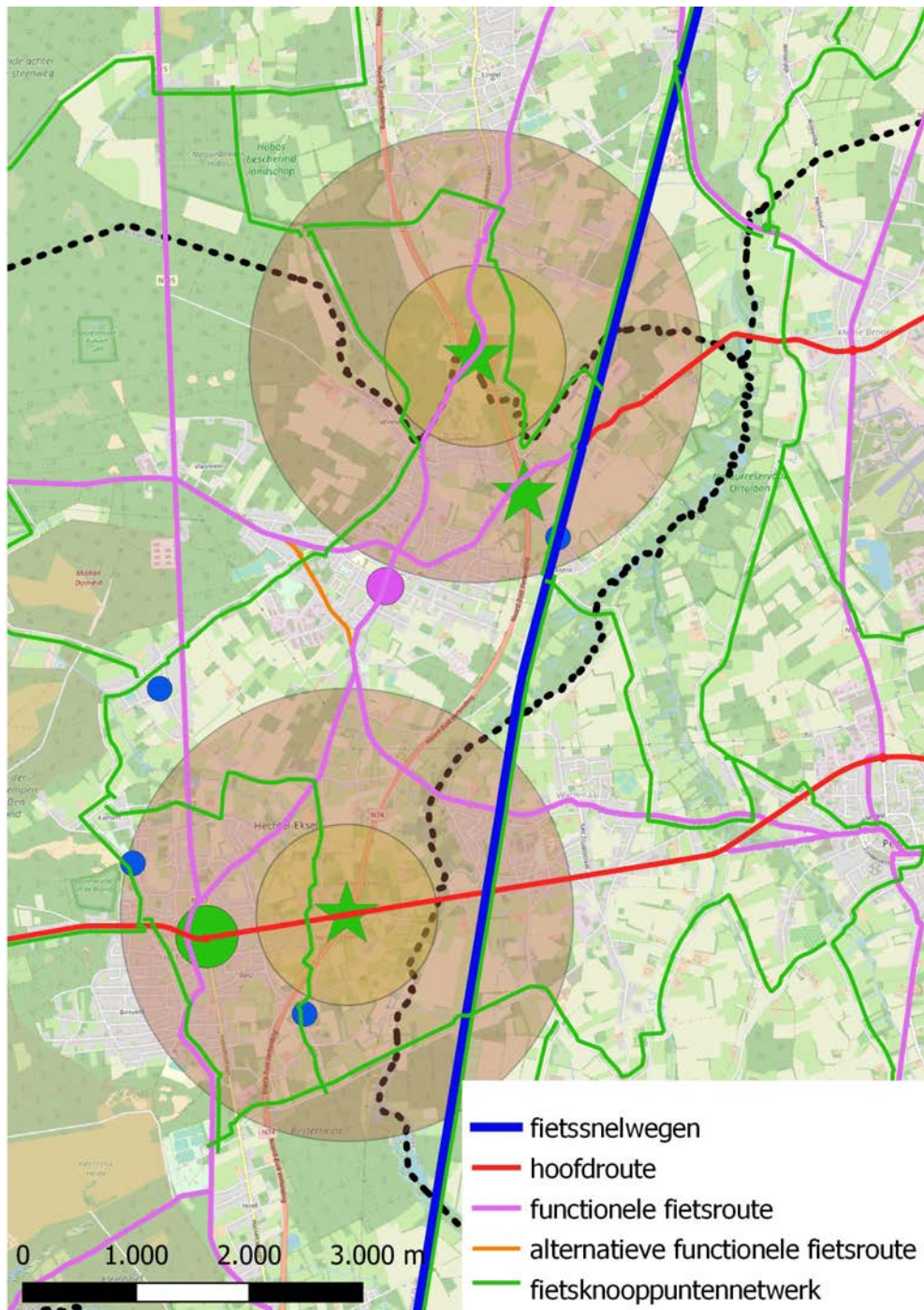
Het Hoppinpunt Eksel is nog niet als Hoppinpunt uitgebouwd. Volgende uitrusting is hier minimaal aangewezen:

- Toegankelijke haltes en wachtruimte (aanwezig)
- Overdekte fietsenstalling (aanwezig)
- Deelauto('s)
- Laadinfrastructuur elektrische wagens
- AED
- Optioneel: pakjesautomaat, fietsherstel-punt

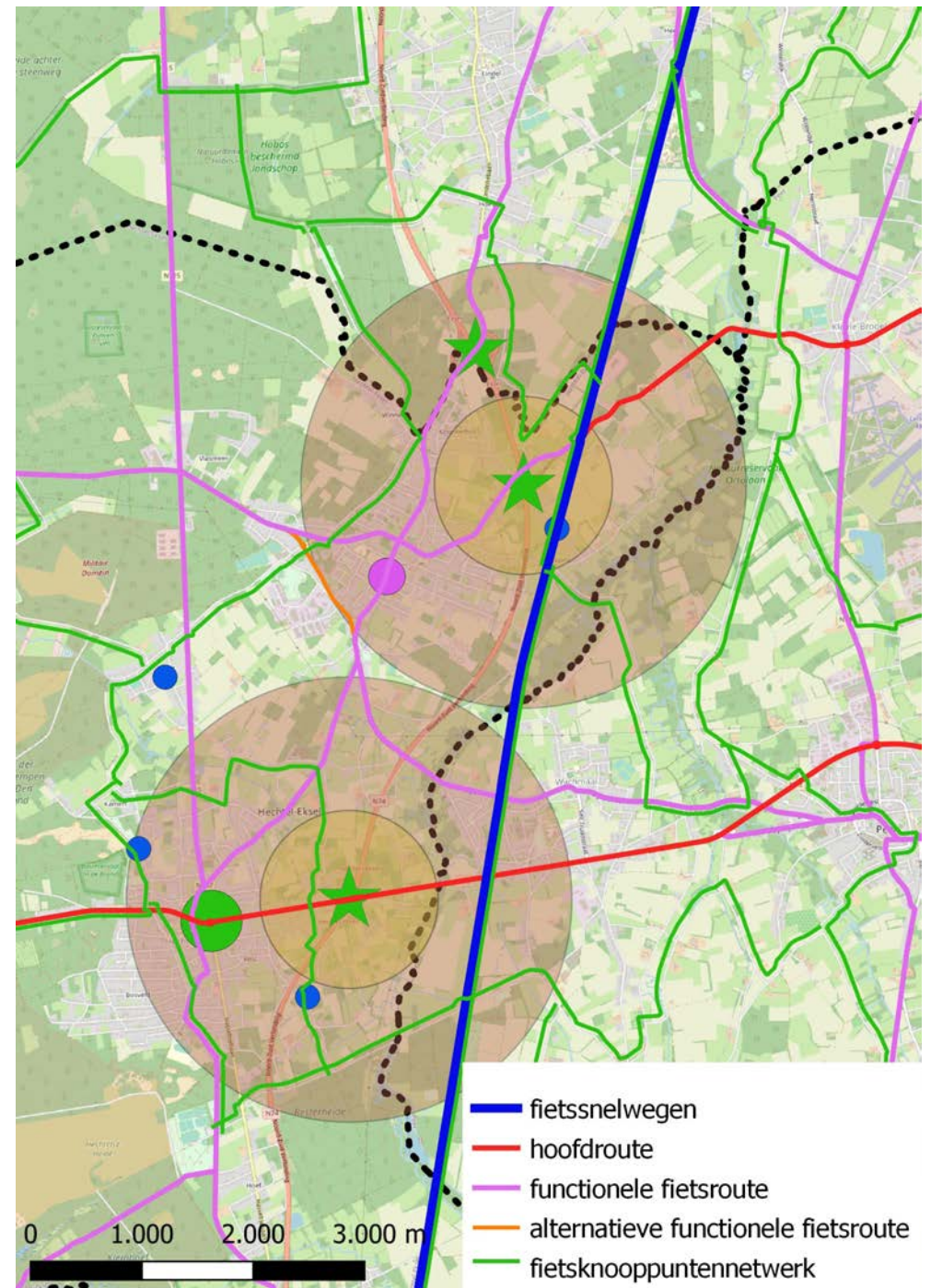
De buurthoppinpunten liggen binnen de 10 minuten fietsen* van de Hoppinpunt Hechtel of Eksel waardoor we verwachten dat de meeste busreizigers zich tot daar zullen verplaatsen voor een verdere busverplaatsing in plaats van eerst over te stappen via vervoer op maat. Toch hebben deze buurthoppinpunten hun nut. De volgende uitrusting is hier minimaal aangewezen.

- Toegankelijke haltes en wachtruimte in functie van het vervoer op maat
- Overdekte fietsenstalling
- Deelauto(plaats)
- Laadinfrastructuur voor elektrische auto's

**buurthoppinpunt 'Hoef en Bungalowpark' ligt buiten de invloedssfeer van Hoppinpunt Hechtel. Beide buurten kunnen wel gebruik blijven maken van de bushaltes langs de Hasseltsebaan die behouden blijven onder basisbereikbaarheid*



trambushalte Eksel: op- en afrit



trambushalte Eksel: Stationsstraat = voorkeur

10.4 Trambus

De uitwerking van de trambushaltes (exacte ligging, uitrustingsniveau, verknoping mobiliteitsnetwerk, ruimtelijke inpassing) zal in een latere fase gebeuren door De Werkvennootschap in het kader van het Complex Project NZL. Vanuit het mobiliteitsplan geven we volgende aanbevelingen mee.

Bereikbaarheid trambushalte Hechtel

- Uitvoering fietssnelweg N73 zoals voorzien in RMP Limburg
- Ongelijkgrondse kruisingen met op- en afritten N74 (fietssnelwegniveau)
- Uit RUP Peerderbaan: alternatieve voetgangers- en fietsverbinding naar centrum Hechtel (noordzijde N73) en Eksel (doorsteek naar noorden) voorzien zoals opgenomen in de huidige versie van het RUP Peerderbaan
- Vlotte en veilige route tot Kneuterstraat voor bewoners ten zuiden van N73 (ook wijk Bosveld en Don Boscollege fietsen langs hier)

Keuze trambushalte Eksel (op- en afritten of Stationstraat)

- Trambushalte op- en afritten ligt tussen Eksel en Lindel in en dekt geen van beide kernen voldoende af. Net zoals de inwoners van Eksel nu aangeven dat ze geen rechtstreekse op- en afrit tot de N74 hebben (ondanks de naamgeving) zal een trambushalte op deze locatie hetzelfde ervaren worden. Er is geen fijnmazig netwerk aanwezig om de locatie te bereiken,

dit kan enkel via de Overpelterbaan – Lindelsebaan. De getekende buffers (vogelvlucht) geven hier bijgevolg een vertekend beeld van de werkelijke afstanden.

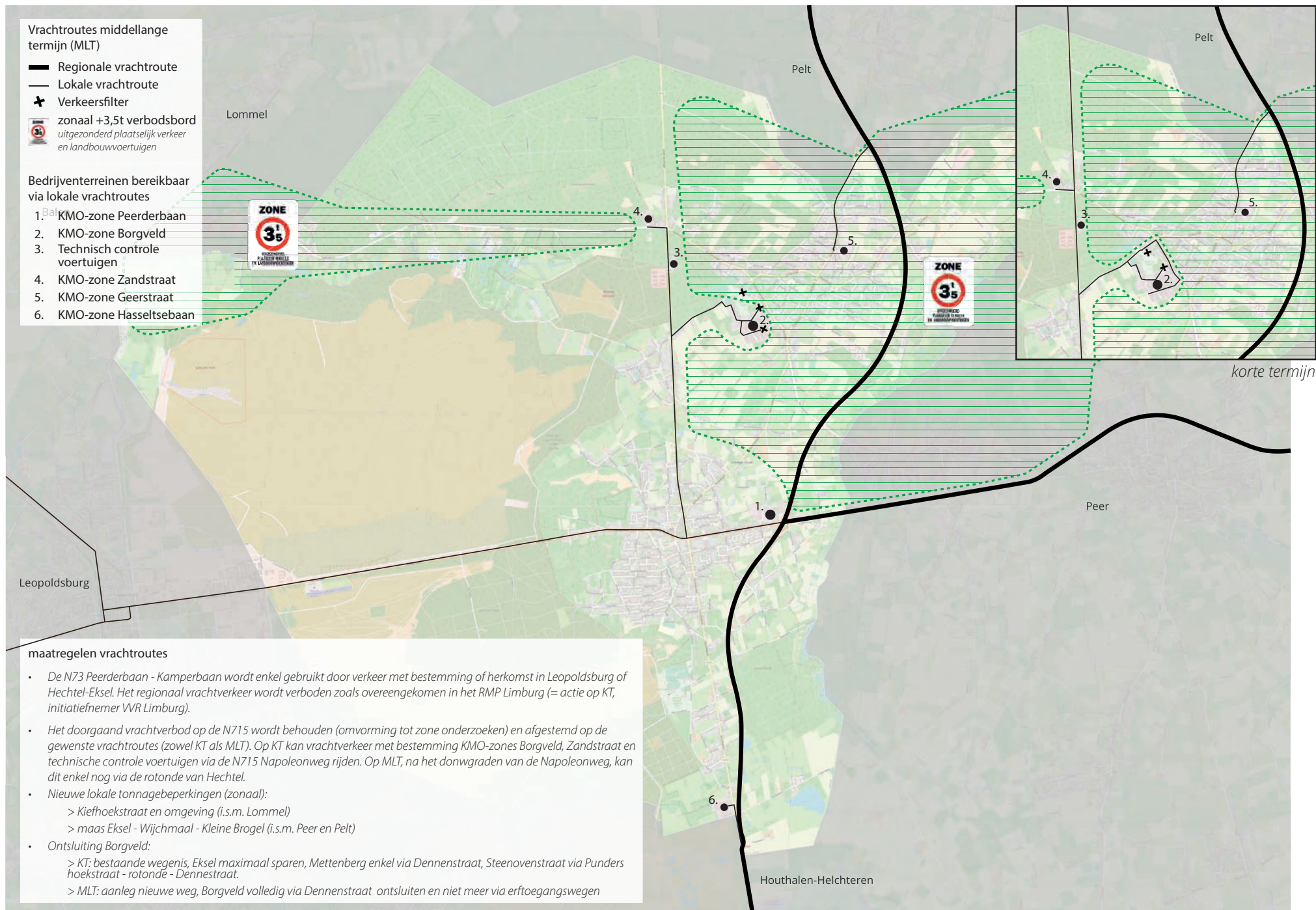
- Trambushalte Stationstraat ligt dicht tegen de kern van Eksel en dekt Eksel, en omliggende buurten, beter af. Door de centrale ligging kan de halte ook via meerdere windrichtingen benaderd worden. Voor Kleine-Brogel (inclusief werknemers militaire basis) kan dit ook een interessante trambushalte worden mits er voldoende aandacht aan het voor- en natransport geschonken wordt (vb. fietsenstalling voor militairen). De afstand tot Kleine-Brogel (rotonde) bedraagt 3,4km.

= voorkeur voor trambushalte Stationstraat.

Aanpassingen openbaarvervoernetwerk na ingebruikname trambussen

- Als de trambus in gebruik genomen wordt verschuift het volledige kernnet naar de N74.
- Aanvullend zal er een ontsluitende lijn Pelt – Lindel – Eksel – Hechtel ingevoerd worden. Voor de aantakking in het zuiden bestaan er nog 2 pistes:
 - » Verknoping met trambushalte Hechtel (Pelt – Lindel – Eksel – Hechtel – N73 – Prijzenklopper)
 - » Verknoping met hoppinpunt Helchteren (Pelt – Lindel – Eksel – Hechtel – N715 – Helchteren)

- Voorkeur Hechtel-Eksel = verknoping in Helchteren omwille van:
 - » bediening Don Bosco college
 - » ontsluiting inwoners Hasseltstebaan
 - » uitgespaarde overstap



11. Met de vrachtwagen

11.1 Regionaal vrachtverkeer (RMP)

De vervoerregio Limburg heeft de bovenlokale vrachtroutes vastgelegd in het RMP. In Hechtel-Eksel is enkel de N74 geselecteerd voor doorgaand vrachtverkeer.

1. N73: De oost-west vrachtroute die vandaag via de N73 verloopt is niet meer toegelaten. Het regionale vrachtverkeer moet gebruikmaken van de autosnelwegen, N71, N74 of N76. De N73 Peerderbaan - Kamperbaan mag enkel nog gebruikt worden door lokaal vrachtverkeer met een herkomst of bestemming in Hechtel-Eksel of Leopoldsburg.
2. N747: Enkel het gedeelte tussen de militaire basis van Kleine Brogel en de N76 is geselecteerd op regionaal niveau. Tussen

Eksel en Kleine Brogel is er geen doorgaand vrachtverkeer toegelaten. Er loopt geen doorgaande vrachtroute op het gedeelte van de N747 ten westen van Kleine Brogel dus de op- en afrit Eksel/Lindel mag niet gebruikt worden door doorgaand vrachtverkeer.

3. N715: Een bevestiging van het bestaand vrachtverbod op de N715. Doorgaand vrachtverkeer moet gebruik maken van de N74.

11.2 Lokaal vrachtverkeer

De lokale vrachtroutes leiden het vrachtverkeer van de regionale vrachtroutes naar de lokale bedrijventerreinen en de 'technische controle voertuigen'.

Deze routes maken alleen gebruik van wegen met fietspaden en ontwijken (zoveel mogelijk) de schoolomgevingen, woonkernen en sportvoorzieningen.

We maken een onderscheid tussen de korte en de middellange termijn.

Korte termijn ontsluiting Borgveld:

- zo vlug mogelijk naar Dennestraat - N715 en niet door Eksel
- knip tussen Borgveld/Mettenberg en Heuvelstraat (vrachtverkeer kan enkel in- en uitrijden via Dennestraat, duidelijke afspraken maken ivm keren van vrachtwagens)
- Vrachtverbod in Pundershoekstraat tussen Steenovenstraat en Marktpllein, vrachtwa-

gens van/naar Steenovenstraat moeten verplicht via Pundershoekstraat - Dennestraat rijden.

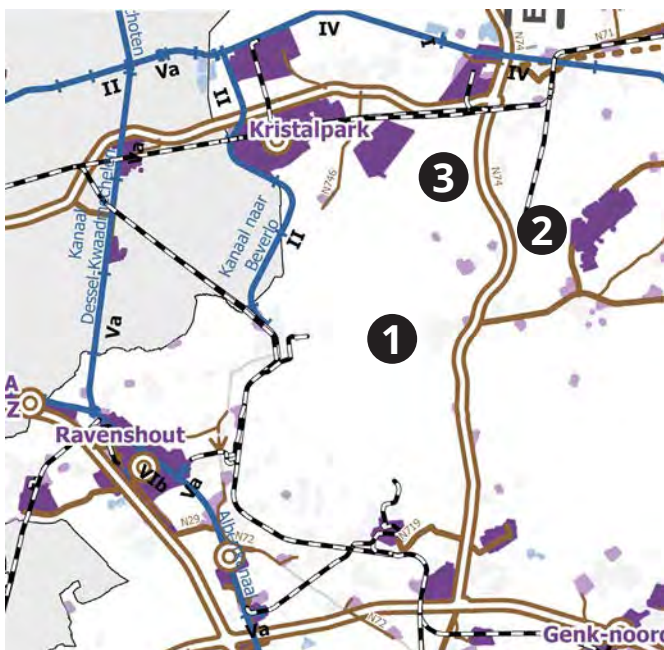
- Heuvelstraat omvormen tot een doorlopende straat, verkeersfilter thv aansluiting Dennestraat.
- > bestaande conflict blijft behouden: vrachtwagens Steenovenstraat rijden voorbij de woningen, door de Pundershoekstraat, over de rotonde en voorbij de sportzone.

Korte / middellange termijn ontsluiting Borgveld:

- aanleg nieuwe weg tussen Steenovenstraat en Mettenberg
- knip in Steenovenstraat tussen KMO-zone en woningen
- Borgveld enkel bereikbaar via N715 - Dennestraat voor gemotoriseerd verkeer, conflicten met woningen, rotonde en sportzone opgelost

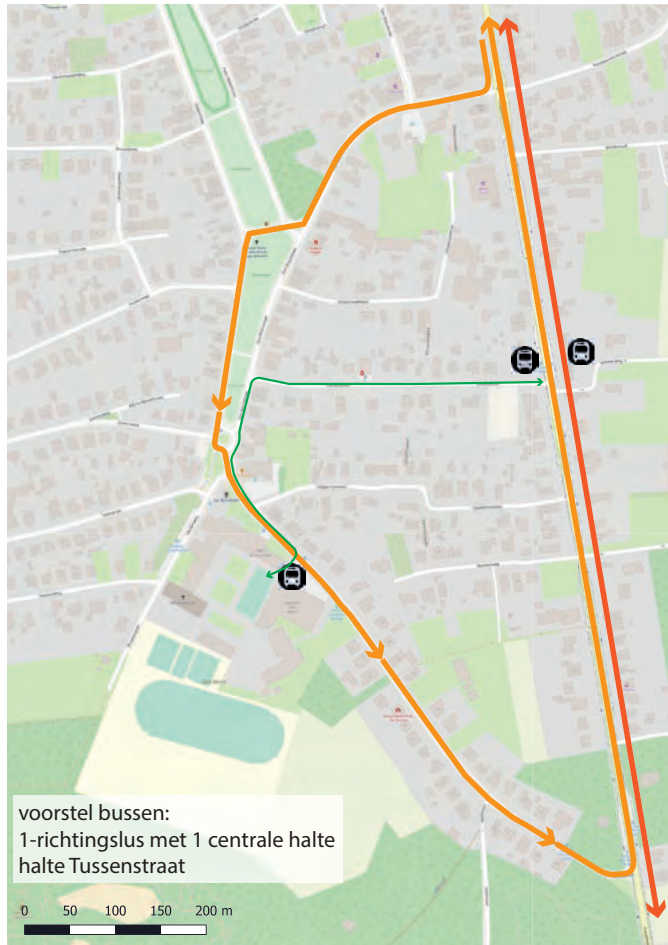
Middellange termijn N715 Napoleonweg:

- downgraden Napoleonweg > KMO-zones Borgveld, Zandstraat en technische controle voertuigen zijn enkel bereikbaar via N73 - rotonde Hechtel - N715
- eerst rotonde Hechtel ontlasten (regionaal vrachtverkeer N73 weren) en lokale vrachtroute door Eksel verbieden via op- en afrit Eksel/Lindel, via N747, via Wijchmaal en via Kiefhoekstraat > daarna pas downgraden Napoleonweg



vrachtrouten netwerk RMP

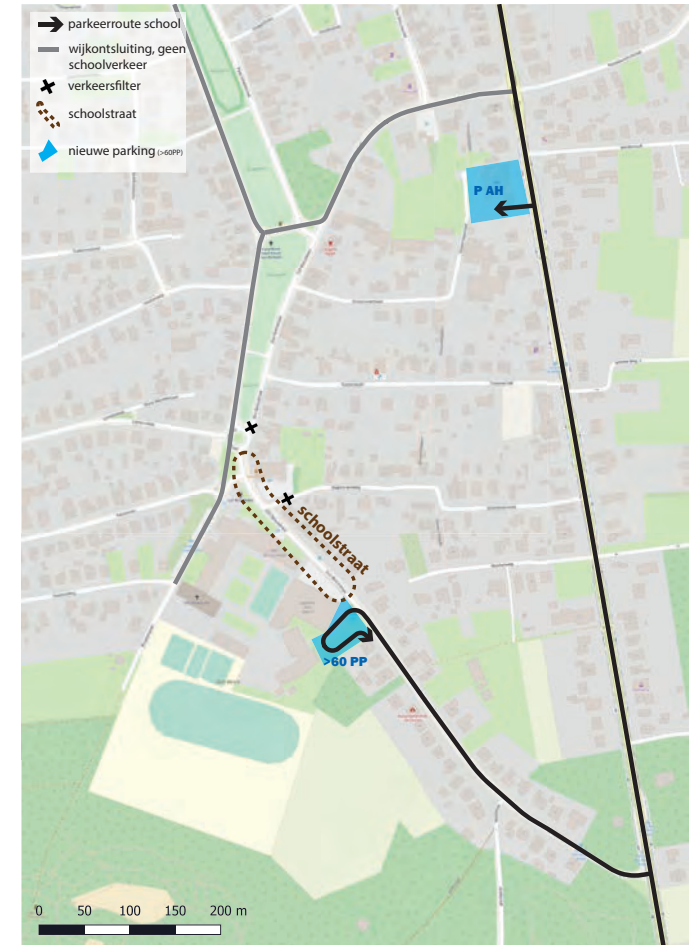
INRICHTINGSVOORSTEL RUIME OMGEVING DON BOSCO COLLEGE



voorgestelde 1-richtingslus bussen Don Bosco College (oranje),
reguliere bussen halte Tussenstraat (rood), wandelroute bushalte
(groen)



te voet, fiets of bus naar het Don Bosco College



met de auto naar het Don Boscocollege (tijdens schoolstraat)



12. Naar school (en sport)

Het thema 'scholen' kwam duidelijk naar voren binnen het participatietraject. Binnen dit mobiliteitsplan bieden we een kader voor:

- veilige school(fiets)routes
- veilige schoolomgevingen
- flankerend beleid (ondersteunende maatregelen)

12.1 Veilige fietsroutes

De schoolroutes voor de lagere scholen vormen al langer een onderdeel van het fietsroutenetwerk in Hechtel-Eksel en zijn uitgewerkt binnen het Octopusplan. De fietsroutes naar het Don Bosco College en de sportzones van Hechtel en Eksel zijn nu ook uitgewerkt en toegevoegd aan het lokale fietsroutenetwerk.

12.2 Veilige schoolomgevingen

Hechtel-Eksel streeft naar schoolomgevingen waar een kind zich (zelfstandig!) veilig kan bewegen. De schoolomgeving mag niet de zwakste schakel van de schoolroute zijn terwijl dit vandaag vaak wel het geval is. Daarom zetten we nu sterk in op autoluwe schoolomgevingen.

- schoolstraat bij de schooltoegang zodat voetgangers en fietsers veilig kunnen aankomen/vertrekken en ouders plaats hebben om hun kinderen af te zetten en op te wachten
- gebundeld parkeren, conflicten met voetgangers en fietsers minimaliseren
- veilige wandelroute tussen parking en school (parkeren door ouders OP deze

route vermijden)

- variabele zone 30 omzetten naar vaste zone 30 met aangepaste weginrichting en duidelijke poorteffecten

Voor elke school zijn er concrete aanbevelingen uitgewerkt. Een gedetailleerde uitwerking/afweging is terug te vinden in de uitwerkingsnota.

Don Bosco College Hechtel:

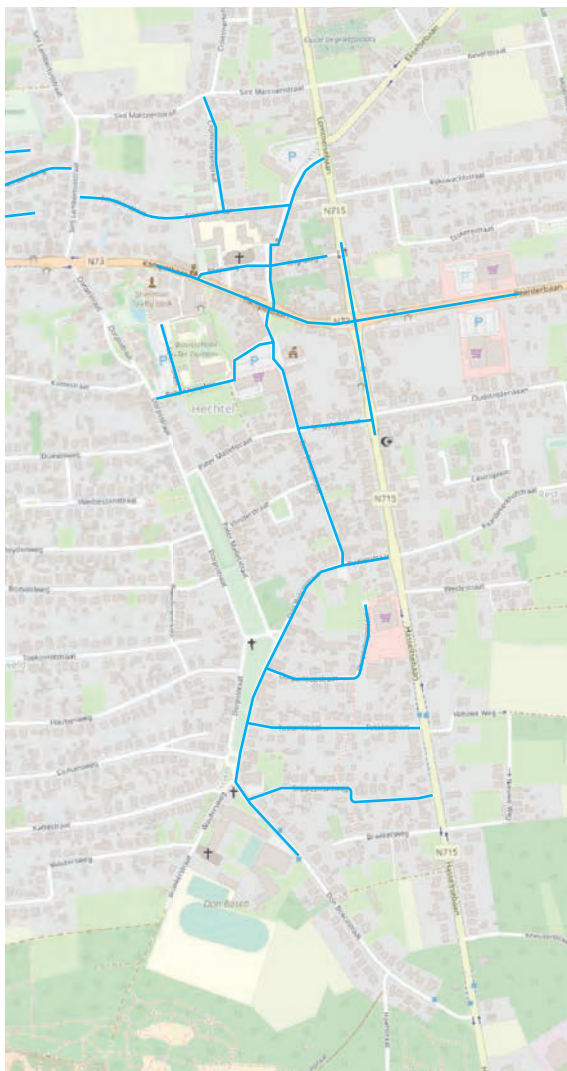
- bussen volgen een 1-richtingslus met een centrale halte voor de school (schoolzijde, geen oversteken)
- autoluwe wandelroute school - bushalte Tussenstraat
- rotonde verwijderen, verkeersfilter op de noordelijke tak van de Don Boscostraat thv de huidige rotonde (wordt een doorlopende straat)
- Don Boscostraat (tussen huidige rotonde en Pater Malletstraat) herinrichten, erfinrichting, hier komen enkel nog bewoners, voetgangers en fietsers
- Tussenstraat en Dorperloopstraat inrichten als woonerf (werking tussenstraat evalueren > conflicten tussen voetgangers en auto's = doorlopende straat van maken)
- Stippelmansweg 'doorlopend' maken thv Don Boscostraat, woonerf van maken
- schoolstraat van nieuwe schoolparking tot huidige rotonde (uitgezonderd bussen)
- fietsenstalling naar voorzijde school
- fietsstraten van aan de school tot aan de N73 Kamperbaan en de N715 Hasseltse-

baan

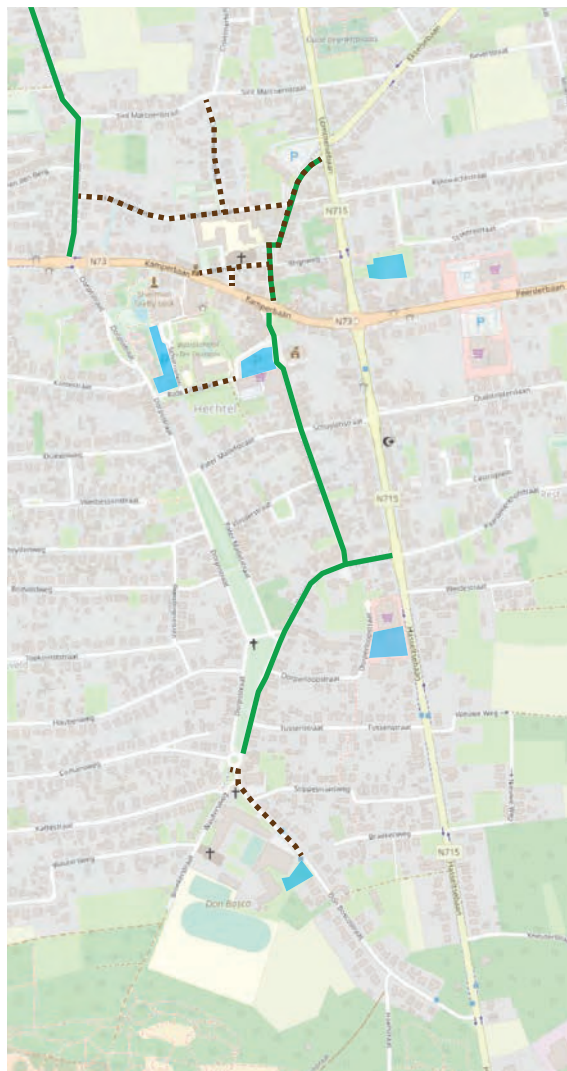
- fietspaden aanleggen in Don Boscostraat tussen nieuwe parking schoolsporthal en N715 Hasseltsebaan (samenvallen fietsroute, busroute en parkeeroute ouders)
- aandachtspunt bij herinrichting gedeelte Byvoetstraat - Don Boscostraat tot aan Dorpsstraat: afweging fietsstraat of aanleg fietspaden (samenvallen fietsroute, busroute en ontsluitingsweg Bosveld)
- parkeren uit de woonstraten halen en zo autoluwe fietsroutes creëren > parkeren bundelen op nieuwe parking naast schoolsporthal en parking Albert Heijn
- parkeerverboden in Bosveld in de directe schoolomgeving behouden om misbruik tegen te gaan
- doorgroeiscenario: op termijn kan de 'schoolstraat' omgevormd worden tot een vaste verkeersfilter

De Zandkorrel (Hechtel):

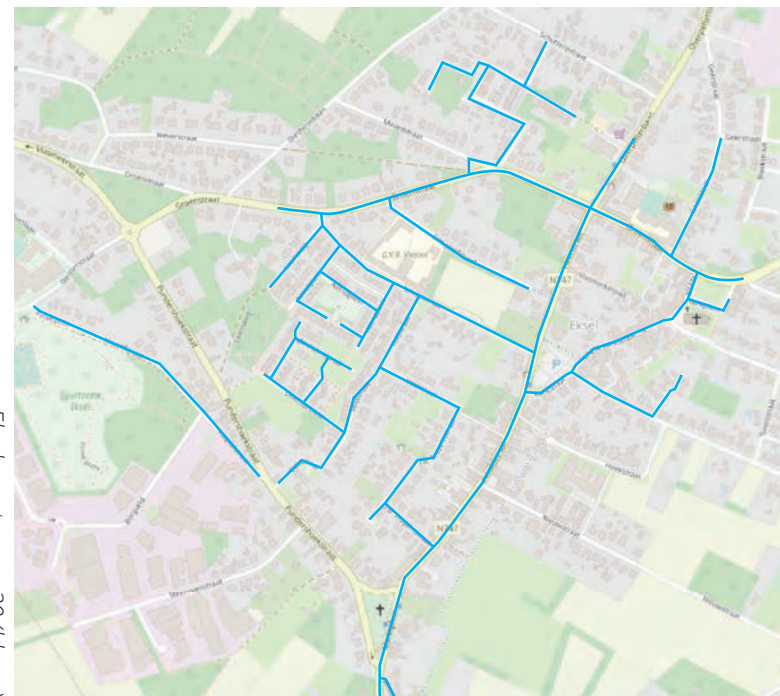
- schoolstraten 'Twaalf Septemberstraat', 'Rhijnweg', 'Kloosterstraat', 'Crommertstraat' (tot Sint Marcoenstraat)
- parkeren op parking Hoppinpunt, Rode Kruisplein en De Schans
- oversteekbaarheid N73 Kamperbaan en N715 Lommelsebaan verbeteren (permanente snelheidsverlaging 30 + aangepaste inrichting)
- wandelroutes tussen De Zandkorrel en parkings Rode Kruisplein en De Schans opwaarderen (stuk langs Argenta, trage weg



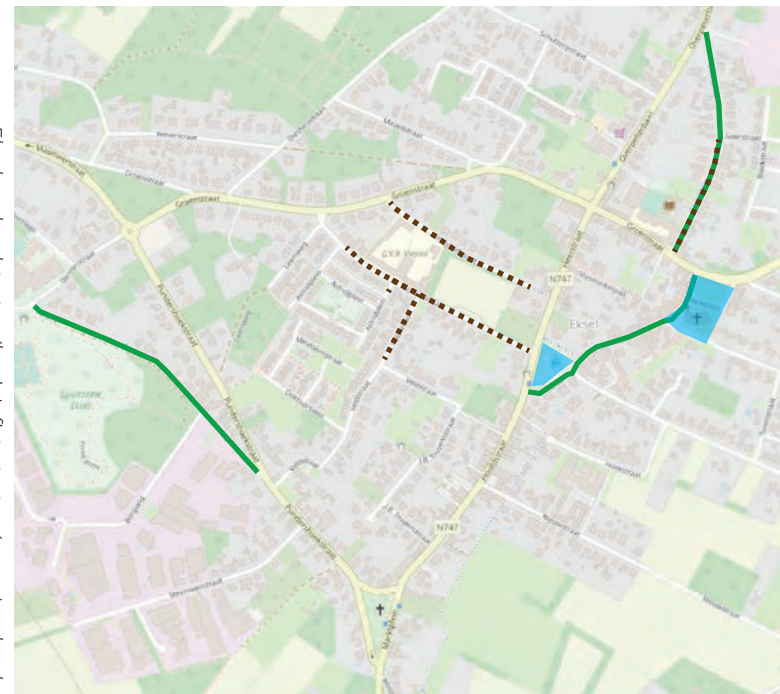
Hechtel - vaste zone 30 (blauw)



Hechtel - schoolstraten (bruin), fietsstraten (groen),
schoolparkings (blauw)



Eksel - vaste zone 30 (blauw)



Eksel - schoolstraten (bruin), fietsstraten (groen), school-
parkings (blauw)

- naar Rode Kruisplein) > visie Vriendschap-
splein (RUP Hechtel-Centrum) uitvoeren
- doorgroeiscenario: schoolstraten Kloos-
terstraat en Crommertenstraat vervangen
door verkeersfilters

Ter Duinen (Hechtel):

- schoolstraat 'Rode Kruisplein' tussen par-
king Rode Kruisplein en parking De Schans
- wandelroutes tussen Ter Duinen en beide
parkings opwaarderen
- doorgroeiscenario: permanente knip tus-
sen beide parkings, dit past binnen uitvoe-
ring RUP Hechtel-Centrum.

De Viejool (Eksel):

- schoolstraten 'Schoolstraat', 'Veldstraat',
'Sint-Jozefstraat'
- Veldstraat 1-richting maken ter hoogte van
kruispunt Pundershoekstraat owv veilig-
heid fietsers
- parkeren op parking Gemeenteplein (op-
stelling markt en kermis handhaven ivm
voldoende parkeercapaciteit)
- vaste zone 30 invoeren in de ruime
schoolomgeving:
 - » 'driehoek binnen Groenstraat -
Heerstraat - Hoofdstraat - Punders-
hoekstraat
 - » variabele zone 30 Groenstraat om-
vormen tot vaste zone 30 (uitbreiden
tot verkeerslichten) en vertalen in de
weginrichting
 - » oversteek Heerstraat (parking Gemeen-
teplein - Schoolstraat) opnemen in
vaste zone 30

GBS Eksel:

- schooltoegangen herorganiseren en
bundelen in Geerstraat (= toegangen via
Groenstraat en via De Geer opheffen)
- fietsenstalling bereikbaar maken via Geer-
straat
- schoolstraat 'Geerstraat' (gedeelte 1-rich-
tingsverkeer)
- parkeren omgeving kerk, voldoende ca-
paciteit voorzien door invoeren blauwe
zone (vanaf 8u ipv 9u!) op Groenstraat
(Kerkplein tot verkeerslichten) - Kerkplein
- Kerkstraat > langparkeerders kunnen aan
de andere kant van de kerk parkeren
- oversteek Groenstraat thv Geerstraat
beveiligen

Sportzone Hechtel

- zie maatregelen ifv Don Boscocollege

Sportzone Eksel

- fietsstraat Heuvelstraat + maatregelen ifv
schoolomgevingen Eksel

12.3 Flankerend beleid

- (half)jaarlijks afstemmingsoverleg school -
gemeente - politie
- sensibiliseren: naast de bestaande initia-
tieven (strapdag, verkeersweek, verkeer-
spark, fietsexamen, ...) wilt Hechtel-Eksel
inzetten op een beloningssysteem voor
fietsen naar school
- handhaving: schoolstraten, snelheid &
parkeren

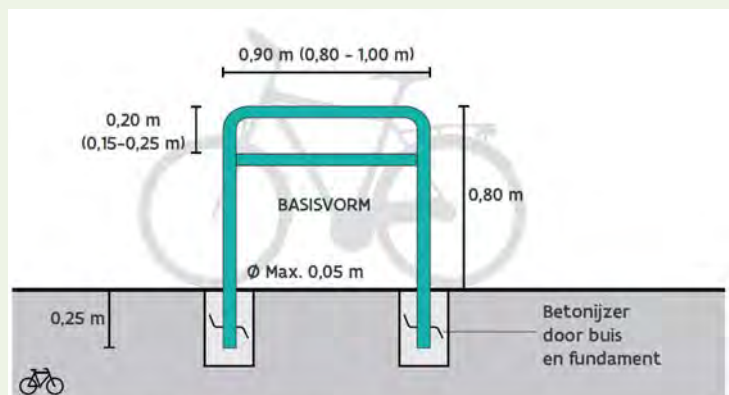


Fig. 3: Maatvoering basis vorm

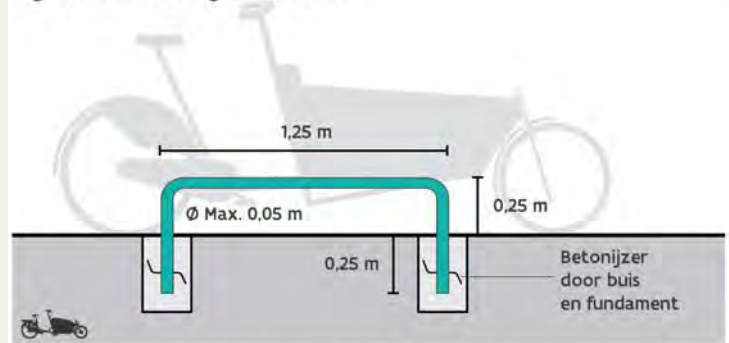


Fig. 4: Maatvoering buitenmaatse fietsen (ca. 10%)

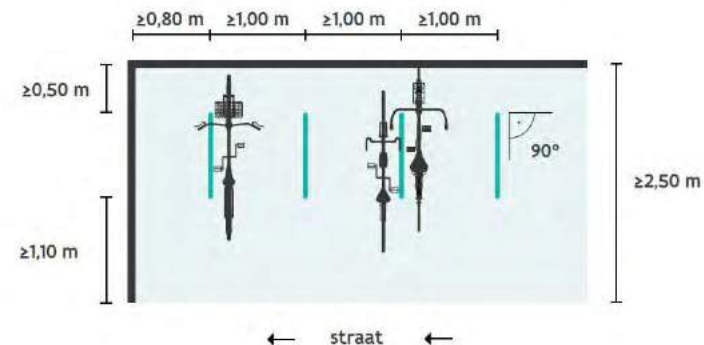


Fig. 5: Maatvoering voor gelijkgrondse fietsenrekken

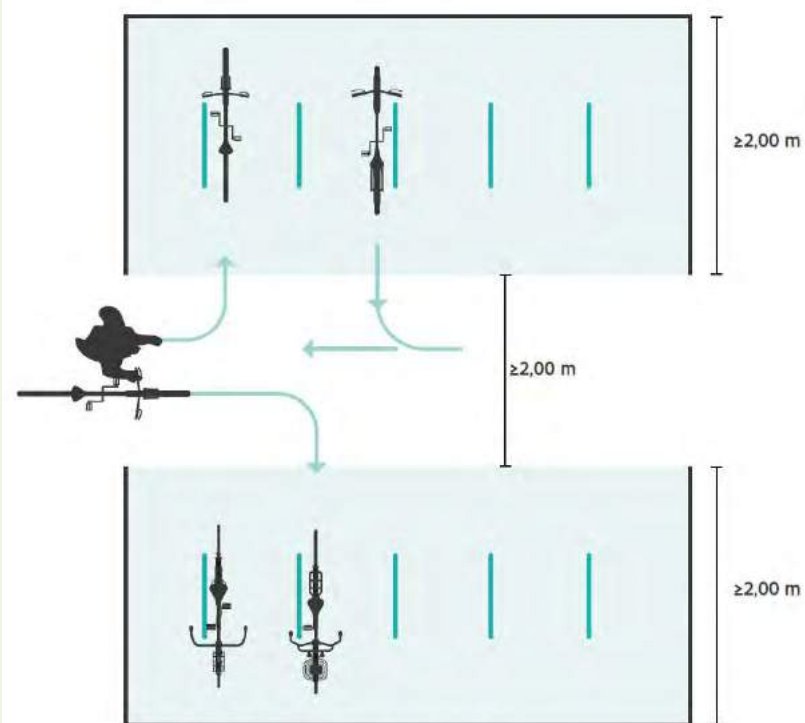


Fig. 6: Maatvoering tussen fietsenrekken

13. Parkeren

13.1 fietsparkeren

Om de fiets als volwaardig alternatief voor de auto te kunnen gebruiken moet je deze ook veilige, kwalitatieve en met een concurrentievoordeel kunnen stallen op je bestemming. Wanneer dit niet kan zullen fietsers wegblijven of de auto nemen. Maar andersom werkt dit ook, goede fietsenstallingen op de juiste plaats motiveren mensen om zich met de fiets te verplaatsen.

veilig

Fietsen worden steeds duurder waardoor mensen deze niet meer zomaar overal achterlaten. Afhankelijk van de verwachte parkeerduur en locatie dient er een ander type beveiliging voorzien te worden.

- snelle stop, steeds andere fietsers: goede aanbindmogelijkheden volstaan (vb. sportcentra, centrumvoorzieningen, lokale bushalte)
- lange stop, vaak dezelfde fietsers die van ver komen: fietskluizen (vb. regionaal hopenpunt)

kwalitatief

- zie vademecum fietsvoorzieningen voor ontwerprichtlijnen
- 'wielplooiers' zijn niet meer van deze tijd en zijn uit de boze
- fietsnietjes als standaard
- ontwerprichtlijnen naar onderlinge afstand volgen
- ook voldoende aanbod voorzien voor het

'nieuwe normaal' onder de fietsen (= buitenmaatse fietsen)

- fietsenstallingen overdekken (zelfs winkelkarren staan overdekt)

concurrentievoordeel

- de fietsenstalling moet steeds dicht bij de bestemming/toegang staan dan de autoparkeerplaatsen (uitzondering minder validen parkings), in geval van meerdere toegangen worden er meerdere fietsenstallingen voorzien
- fietsenstallingen gaan steeds voor op autoparkeerplaatsen:
 - » bij plaatsgebrek
 - » bij capaciteitsproblemen: autoparkeerplaatsen omvormen tot fietsenstallingen
 - » bij conflicten tussen parkeerbewegingen auto's en fietsers
 - » bij woonontwikkelingen, winkels, bedrijven, ... moet de fietsenstalling vlotter bereikbaar zijn dan de autoparkeerplaatsen

bestemming

Hoppinpunten, bushaltes en sportvoorzieningen zijn evidente locaties om fietsenstallingen te voorzien. De juiste locaties bepalen voor fietsenstallingen in de centra is minder eenvoudig. Om hier een antwoord op te bieden zal Hechtel-Eksel mobiele fietsenstallingen inzetten.

- eerst 'testen' met mobiele fietsenstallingen

- goede locatie = de mobiele vervangen door definitieve fietsenstallingen
- de mobiele kunnen dan weer op een andere plaats 'getest' worden
- de mobiele fietsenstallingen moeten natuurlijk ook kwalitatief en veilig zijn

13.2 autoparkeren

duurzaam parkeerbeleid

Hechtel-Eksel voert al jaren een duurzaam parkeerbeleid volgens het stand-still principe, zonder tarifiering.

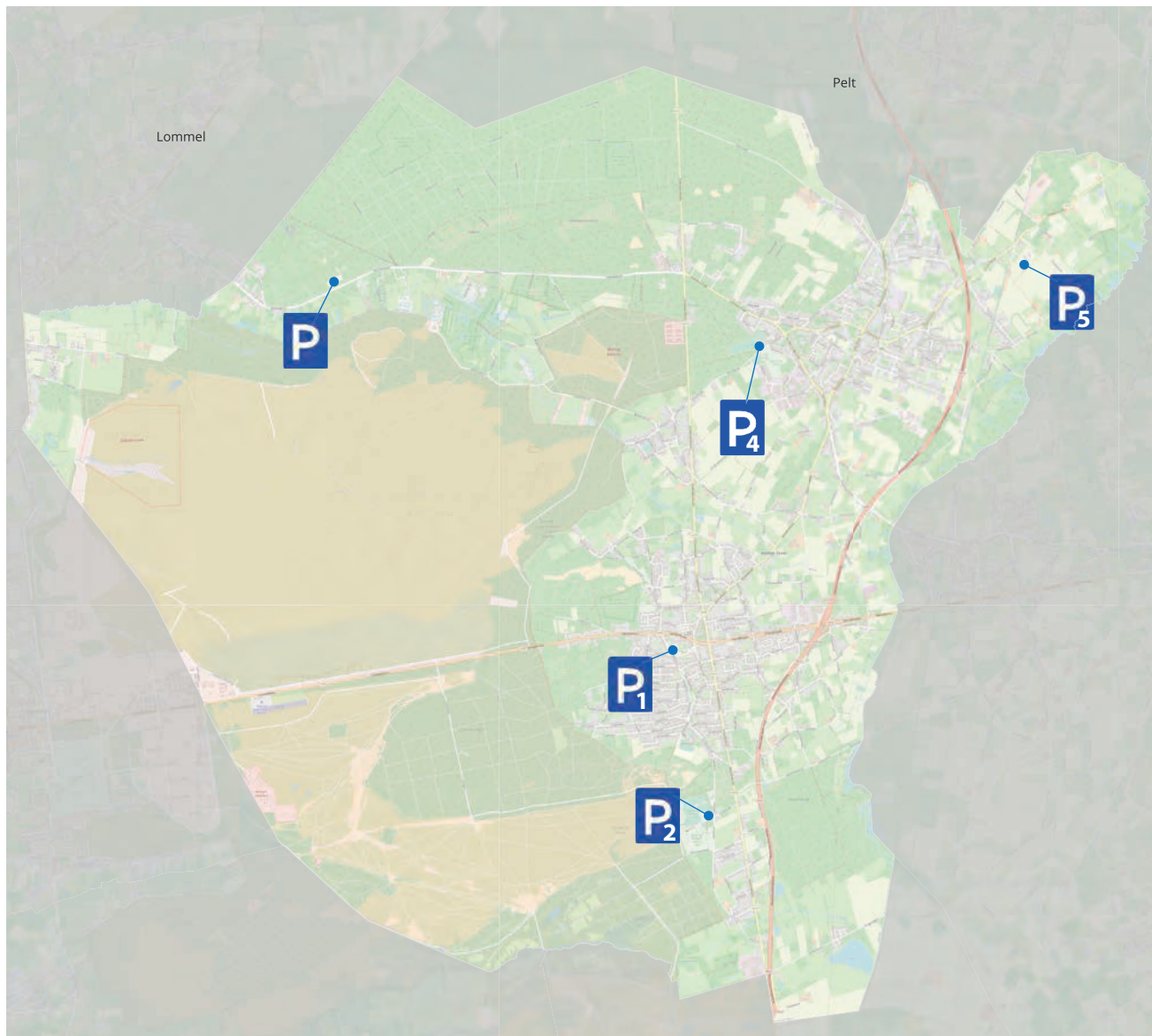
Zowel het centrum van Hechtel als Eksel beschikken over een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De bovengrenzen voor parkings op openbaar domein zijn in het vorig mobiliteitsplan vastgelegd op 277 parkeerplaatsen voor Hechtel centrum en 249 parkeerplaatsen voor Eksel centrum.

parkeren in schoolomgevingen

Binnen dit mobiliteitsplan hebben we ingezet op het parkeren in schoolomgevingen. Zie '12. Naar school (en sport)' voor meer info.

blauwe zones (parkeerdurbeperking)

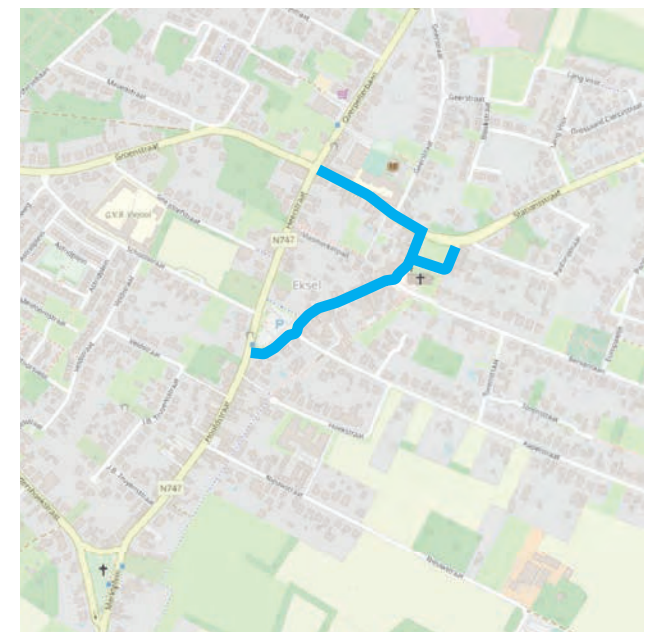
In de centra hebben mensen toch vaak het gevoel dat er te weinig parkeerplaats is. Naast een foute perceptie (parking voor de deur van de bestemming is bezet dus er is te weinig parkeerplaats) zorgen langparkeerders voor deze parkeerdruk. Door blauwe zones in de centra in te voeren worden de beschikbare parkeerplaatsen maximaal beschikbaar ge-



overzicht parkings Bosland:
 P = Pijnven (FDDb)
 P1 = Schansplein
 P2 = sport- en recreatiepark Hechtel
 P3 = Gemeenteplein (geschrapt)
 P4 = sport- en recreatiepark Eksel
 P5 = Hoksent Kapel



Hechtel - afbakening blauwe zone



Eksel - afbakening blauwe zone

maakt voor bezoekers. Mensen die langer dan 2u in het centrum willen verblijven kunnen zich op één van de 'verder' gelegen parkings terecht.

Afbakening blauwe zone Hechtel:

- N73 Kamperbaan (tussen rotonde en Twaalf Septemberstraat)
- Twaalf Septemberstraat
- Don Boscostraat (tussen N73 Kamperbaan en Byvoetstraat)

Afbakening blauwe zone Eksel:

- Groenstraat (van Kerkplein tot verkeerslichten)
- Kerkplein (= parkings noordzijde kerk)
 - » aangepast uurregeling! ingang vanaf 8u ipv 9u zodat bewoners hier niet staan bij het begin van de school
- Kerkstraat

Parkings Bosland

Fietsen Door De Bomen (FDDb) trekt veel fietstoeristen 'met de auto' aan. Er zijn 5 parkings geselecteerd om deze op te vangen.

- P Pijnven
- P1 Schansplein
- P2 sport -en recreatiepark Hechtel (Hoef)
- ~~P3 Gemeenteplein~~ (geschrapt)
- P4 sport -en recreatiepark Eksel (sporthal)
- P5 Hoksent Kapel

De bewegwijzering naar de verschillende parkings wordt afgestemd op de wegencategorisering met de N74 en N73 als hoofddragers.

- Vanuit Peer (N73): P1 en P2
- Vanuit Leopoldsburg (N73): P1 en P2
- Vanuit Houthalen-Helchteren (N74) Schansplein P1 en P2
- Vanuit Pelt: P4
- Vanuit Kerkhoven: P
- Vanuit Kaulille (N747): P5
- De N715 Hasseltsebaan en Eindhovensebaan worden niet bewegwijzerd.

13.3 vrachtwagenparkeren

De gemeente Hechtel-Eksel voorziet geen parkeerterreinen voor vrachtwagens. We zien het niet als onze verantwoordelijkheid om te investeren in de aanleg en het onderhoud van vrachtwagenparkings.

Vrachtwagens 'op doortocht' kunnen gebruik maken van de vrachtwagenparking die aangelegd zal worden in Pelt (omgeving Nolimpark).

Lokale vrachtwagenbestuurders die hun vrachtwagen 'mee naar huis' nemen zullen deze ergens op privégrond moeten stallen. Voorlopig voorziet de gemeente geen algemeen parkeerverbod zwaar verkeer +3,5 ton en kan men enkel terugvallen op de algemene regelgeving en de burgerzin van de vrachtwagenchauffeurs.

Algemene regelgeving:

- binnen bebouwde kom mogen vrachtwagens, trekkers en aanhangwagens met een maximaal toegelaten massa van meer dan 7,5 ton niet langer dan 8u na elkaar op de openbare weg parkeren

- parkeren over meerdere afgebakende parkeervakken mag niet
- problemen met betrekking tot zicht en verkeersveiligheid.

In de toekomst kan er nog steeds beslist worden om over te gaan tot een algemeen parkeerverbod zwaar verkeer +3,5 ton.

13.4 flankerend beleid

evenementen

- 'pop-up' fietsenstallingen aanbieden in ruil voor duidelijke fietscommunicatie (en geleiding) rond het evenement
- parkeerroutes auto's en fietsroutes naar het evenement scheiden
- de evenementenwijzer van het vrije tijdsloket aanvullen met 'mobiliteit' als verplicht onderdeel van het invullen

bouwaanvragen/vergunningen/parkeerverordening

- fietsenstallingen opnemen binnen de parkeerverordening (toegankelijkheid, aantal, kwaliteitsstandaard)
- parkeerverordening ook voor middenstand/kmo
- advies mobiliteit inwinnen

handhaving

- controle foutparkeren auto's en vrachtwagens
- controle blauwe zone
- optreden tegen vrachtwagenparkeerders (eerst in gesprek gaan, samen oplossing zoeken)

DEEL 3 - ACTIEPLAN

volgens werkdomeinen A-B-C

Nr.	Actie	Termijn KT <3j MLT 3-6j LT >6j)	Initiatiefnemer	Partner(s)
	WERKDOMEIN A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten			
	A.1 Ruimtelijke planning			
1	stedenbouwkundige aanvragen screenen op opportuniteiten voor nieuwe trage wegen	continu	gemeente	
2	bij stedenbouwkundige aanvragen steeds dienst mobiliteit raadplegen	continu	gemeente	
	A.2 Strategische ruimtelijke ontwikkelingen met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit			
3	afstemming Minder-Hinder complex project Noord-Zuid Limburg	KT	gemeente	DWV
4	afstemming Regionaal Mobiliteitsplan vervoerregio Limburg	continu	gemeente	MOW
5	afstemming Bosland	continu	gemeente	MOW
	A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen			
6	slimme knip N715 Hasseltsebaan	MLT-LT	DWV/AWV	gemeente, MOW
7	downgraden Napoleonweg	MLT-LT	MOW	gemeente, buurgemeenten, AWV
8	bewegwijzering afstemmen op wegencategorisering	KT-MLT	gemeente	AWV
9	N747 Eikelbosstraat - Stationsstraat: doorgaand verkeer uit Eksel weren thv rotonde Kleine Brogel, wel via N748 - N73 sturen	MLT-LT	AWV	gemeente, buurgemeenten
10	verkeersfilters Diestersebaan, Slegersstraat/Schansdijkstraat, Dietersedijk (ifv lokale sluiproutes)	KT	gemeente	
11	verder onderzoek naar oplossingen sluiproutes Winnerstraat, Sint Lambertusstraat, Sint Marcoenstraat, Dorpsstraat, Oudstrijderslaan, Pundershoekstraat, Blijlever, Grensstraat en Molenstraat	KT	gemeente	buurgemeenten
12	uitwerken mobiliteitskamers dmv inzet participatieplatform (prioriteit: schoolomgevingen + sluiproutes + centrum)	KT-MLT-LT	gemeente	
13	nieuw snelheidsplan invoeren	KT-MLT	gemeente	AWV

	WERKDOMEIN B: Netwerken per modus			
	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen			
14	voetpaden (her)aanleggen volgens het vademecum toegankelijk publiek domein	continu	gemeente	
15	aanvragen ivm afsluiten of opheffen van trage wegen zowel binnen de verschillende gemeentediensten als met de buurt aftoetsen	continu	gemeente	
16	trage' meters en peters inschakelen en ondersteunen om de bestaande trage wegen op te volgen	continu	gemeente	
17	samenwerking met heemkring, vzw Trage Wegen, de Vlaamse Landmaatschappij en het Regionaal Landschap Lage Kempen terug opstarten om een effectief beheer(s) en actieplan trage wegen op te stellen	KT-MLT	gemeente	heemkring, vzw Trage Wegen, VLM, RLLK
18	prioritair aan te pakken trage wegen: - verbinding Rode Kruisplein - Vriendschapsplein - verbinding Rode Kruisplein - Pater Malletstraat - verbinding Paardekerkhofstraat - Kneuterstraat - verbinding Nieuwstraat - Kapelstraat	MLT-LT	gemeente	
	B.2 Fietsroutenetwerk			
19	realiseren missing links fietsroutenetwerk: tussen Paardekerkhofstraat en tunnen Kneuterstraat	MLT	gemeente	
20	realiseren missing links fietsroutenetwerk: tussen Blindemansweg en F74	MLT	gemeente	buurgemeenten
21	realiseren missing links fietsroutenetwerk: tussen Hoenrikstraat en toekomstige trambushalte Hechtel	MLT-LT	gemeente	DWV
22	verbreden F74 met aandacht voor de bewegwijzerde wandelingen	MLT	provincie	gemeente, buurgemeenten
23	studie en realisatie fietssnelweg langs de N73	MLT-LT	provincie/ MOW	gemeente, buurgemeenten, AWW, DWV
24	studie en realisatie fietsverbinding N715 als hoofdroute	MLT-LT	provincie/ MOW	gemeente, buurgemeenten, AWW
25	herleggen hoofdroute N715 > volledig via N715, geen afwijking naar parallelwegen (wijzigingscommissie)	KT	provincie	gemeente/MOW
26	functionele fietsroute via parallelstructuur behouden ivf verbindingen Beringen, sportzone, Don Bosco college	KT	provincie	gemeente/MOW
27	aanleg dubbelrichtingsfietspad tussen 'flessenhals NZL' en nieuwe fietsbrug F74	MLT-LT	DWV	AWV

28	toevoegen fietsknooppunt in Sint-Bernardusstraat ifv ontsluiting Roompot	KT	gemeente	provincie
29	invoeren fietsstraten op de volgende routes: - Don Bosco College - Don Boscostraat - Twaalf Septemberstraat - Byvoetstraat - Sint-Lambertusstraat - Kamertstraat - Kerkstraat - Heuvelstraat - Geerstraat	KT	gemeente	provincie
30	fietspaden (her)aanleggen conform het vademecum fietsvoorzieningen	continu	gemeente	AWV
31	aanleg fietspad Pundershoekstraat (na aanleg nieuwe ontsluiting Borgveld)	MLT-LT	gemeente	provincie
32	fietsoversteek N73 thv Reststraat - Molenstraat	MLT-LT	AWV	
33	fietsoversteek N747 thv Windmolenstraat x Vennestraat	MLT-LT	AWV	
34	zichtbaarheid op fietspad thv kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat	MLT-LT	AWV	gemeente
35	snelheidsverlaging doortocht Eksel ifv basisbereikbaarheid en fietsveiligheid	KT	AWV	De Lijn, gemeente
36	aanleg fietspad Overpelterbaan - Lindelsebaan	LT	gemeente	provincie, buurgemeente
37	fietsoversteek N73 thv Oude Heerstraat - Kneuterstraat	MLT-LT	AWV	DWV
38	fietsoversteek N73 thv winkelcluster (Colruyt, Aldi, Action, Kruidvat)	MLT-LT	AWV	
	B.3 Openbaar vervoernetwerk			
39	1 centrale bushalte 'Hechtel Don Boscollege' toegankelijk inrichten samen met de invoering van een 1-richtingslus voor de schoolbussen	KT	gemeente	De Lijn, Don Bosco college
40	halte Hechtel Imkerstraat (nieuwe halte ipv Molenstraat) toegankelijk inrichten	KT	AWV	De Lijn
41	Uitbouw Hoppinpunten (lokaal & buurt)	KT-MLT	gemeente	De Lijn, MOW
42	voetgangers en fietsvoorzieningen vanuit trambushalte Hechtel naar Hechtel (noordzijde N73) en Eksel (nieuwe doorsteek) uitbouwen zoals voorzien in RUP Peerderbaan (RUP in opmaak)	MLT-LT	DWV	gemeente, De Lijn
43	trambushalte Eksel in Stationsstraat ontwikkelen voor de ruime buurt, geen P&R voorzien	MLT-LT	DWV	De Lijn, gemeente, buurgemeenten
44	na ingebruikname trambus: een ontsluitende busverbinding tussen Pelt - Lindel - Eksel - Hechtel en Helchteren voorzien	MLT-LT	De Lijn	DWV, MOW, gemeente, buurgemeenten

	B.4 Herinrichting van wegen			
45	wegen (her)inrichting volgens de opgenomen inrichtingsprincipes	continu	gemeente	AWV
46	poorteffecten toepassen bij overgangen 70-50 en 50-30 km/u	KT-MLT	gemeente	AWV
47	variabele zones 30 omzetten en herinrichten naar vaste zones 30	KT-MLT	gemeente	AWV
48	snelheidsremmers op sluiptwegen in afwachting van de uitwerking van hun volledige mobiliteitskamer	KT	gemeente	
49	oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren: N73 Kamperbaan thv Vriendschapsplein en Don Boscostraat - Twaalf Septemberstraat	MLT-LT	AWV	gemeente
50	oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren: Groenstraat thv Schoolstraat en Sint-Jozefstraat	KT	gemeente	
51	oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren: Groenstraat thv Geerstraat	MLT-LT	AWV	gemeente
52	oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren: N715 Hasseltsebaan thv Tussenstraat	MLT-LT	AWV	gemeente, De Lijn
53	herinrichting Don Boscostraat (inclusief schoolomgeving) en Byvoetstraat	KT-MLT	gemeente/ Aquafin	provincie
54	Don Boscostraat tussen gemeentehuis en Byvoetstraat enkelrichting maken (uitgezonderd fietsers) richting Byvoetstraat Schuylenstraat doorlopend maken met verkeersfilter thv aansluiting N715 Hasseltsebaan	KT	gemeente	
55	herinrichting Groenstraat ifv schoolomgeving De Viejool	KT	gemeente	
56	aanleg nieuwe ontsluitingsweg Borgveld + knip in Steenovenstraat (tussen KMO en woningen)	KT-MLT	gemeente	
57	herinrichten Sint Marcoenstraat thv aansluiting N715 Lommelsebaan	KT	gemeente	
58	schoolstraten invoeren: - De Zandkorrel: Twaalf Septemberstraat, Rhijnweg, Kloosterstraat, Crommertstraat (tot Sint Marcoenstraat) - Ter Duinen: Rode Kruisplein (tussen de parkeerterreinen) - De Viejool: Schoolstraat, Veldstraat, Sint-Jozefstraat - GBS Eksel: Geerstraat	KT	gemeente	scholen
59	omzetten variabele zone 30 naar vaste zone 30 (gepaard met herinrichting)	MLT	gemeente	AWV, scholen
	B.5 Parkeerbeleid			
60	Nieuwe locatie parking 'In den Brand weg van woonwijken en fietsroutes	KT	gemeente	
61	fietsenstallingen plaatsen conform het vademecum fietsvoorzieningen	continu	gemeente	
62	duurzaam parkeerbeleid voeren, bestaande bovengrenzen blijven hanteren	continu	gemeente	

63	blauwe zones in Hechtel-Eksel (max 2u): - N73 Kamperbaan (tussen rotonde en Twaalf Septemberstraat) - Twaalf Septemberstraat - Don Boscostraat (tussen N73 Kamperbaan en Byvoetstraat) - Groenstraat (van Kerkplein tot verkeerslichten) - Kerkplein (= parkings noordzijde kerk) - Kerkstraat	KT-MLT	gemeente	
64	monitoren problematiek vrachtwagenparkeren, noodzaak algemeen parkeerverbod zwaar verkeer 3,5 ton opvolgen	continu	gemeente	politie
65	fietsenstallingen opnemen binnen de parkeerverordening	KT	gemeente	
66	parkeerverordening uitbreiden met middenstand en KMO	KT	gemeente	
	B.6 Vrachtverkeer			
67	weren doorgaand vrachtverkeer N73 tussen Leopoldsburg en Hechtel	KT - MLT	MOW	DWV, AWV
68	doorgaand vrachtverbod op Wijchmaalsebaan	KT - MLT	gemeente	buurgemeenten
69	huidig vrachtverbod N715 omvormen tot zonaal verbod	KT - MLT	AWV	gemeente, buurgemeenten
70	vrachtontsluiting Borgveld: - knip tussen Borgveld/Mettenberg en Heuvelstraat - vrachtverbod Pundershoekstraat tussen Steenovenstraat en Marktpllein, vrachtwagen via Pundershoekstraat naar Dennenstraat - Heuvelstraat omvormen tot doorlopende straat, verkeersfilter thv Dennenstraat	KT - MLT	gemeente	
	WERKDOMEIN C: Ondersteunende maatregelen			
	C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen			
71	(half)jaarlijks afstemmingsoverleg tussen scholen - gemeente - politie	continu	gemeente	scholen, politie
72	pop-up fietsenstallingen voor evenementen aankopen en ter beschikking stellen	KT	gemeente	
73	parkeerroutes auto's en fietsroutes naar evenementen scheiden	continu	gemeente	
74	evenementenwijzer van het vrije tijdsloket aanvullen met een verplicht onderdeel 'mobiliteit'	KT	gemeente	
	C.2 Tarifiering			
	/			

	C.3 Algemene sensibilisering en marketing, informatie en promotie naar doelgroepen			
75	naast de bestaande initiatieven (strapdag, verkeersweek, verkeerspark, fietsexamen, ...) wilt Hechtel-Eksel inzetten op een beloningssysteem voor fietsen naar school	KT	gemeente	scholen
	C.4 Handhaving			
76	snelheidscontroles	continu	politie/ gemeente	
77	ANPR-camera's slim plaatsen zodat ze meerdere doelen dienen (veiligheid, snelheid, sluipverkeer, vracht)	continu	politie/ gemeente	AWV
78	Prioritair in te voeren trajectcontroles op gemeentewegen: - Kiefhoekstraat	KT - MLT	politie/ gemeente	buurgemeenten
79	ANPR-camera N715 Lommelsebaan verplaatsen naar noordzijde Fazantenstraat om 'ontwijkingsverkeer' te vermijden	KT-MLT	AWV	
80	controle op foutparkeren op voetpaden	continu	politie	
81	controle op inname van voetpaden (reclame, terrassen, ...)	continu	politie	
82	controle naleven schoolstraten	continu	politie	
83	controle naleven fietsstraten	continu	politie	
84	controle foutparkeren	continu	gemeente	politie
85	controle blauwe zone + iemand voor aanstellen	KT	gemeente	politie/extern bedrijf
	C.5 Beleidsondersteuning			
86	jaarlijks afstemmingsoverleg met de buurgemeenten, MOW en AWV	continu	gemeente	buurgemeenten, MOW, AWV
87	fietsreflex inbouwen binnen alle niveau's van de gemeente	continu	gemeente	
88	fietsbudget apart weergeven in BBC	continu	gemeente	
	C.6 Monitoring en evaluatie			
89	uitbouw meetsysteem op maat van Hechtel-Eksel ifv uitrol en opvolging mobiliteitskamers (vb Telramen en/of floating car data gekoppeld aan een verwerkingsprogramma)	continu	gemeente	

DEEL 4 - BIJLAGE

verslag PSG 26/05/'23

Upgrade mobiliteitsplan - beleidsplan

VERSLAG projectstuurgroep (PSG) – 26 mei 2023 – gemeentehuis Hechtel-Eksel

Aanwezigen

<u>Naam</u>	<u>Instantie</u>
Jan Dalemans	Hechtel-Eksel (HE)
Theo Martens	HE
Kevin Krasuski	HE
Karel Vrancken	HE
Tom Gerits	HE
Evy Vandereyd	HE
Joris Willems	Extern adviseur mobiliteit
Nicky Kuyken	PZ Kempenland
Tina Muyllaert	Provincie Limburg
Wim Meermans	AWV
Mark Thoelen	dMOW
Gijs Dayers	PLOT

Verwittigd afwezig met opmerkingen:

- De Lijn (volmacht aan MOW): We hebben geen opmerkingen op het beleidsplan en steunen de voorkeuren:
 - Trambushalte Eksel Stationsstraat
 - Ontsluitende lijn Pelt – Lindel – Eksel – Hechtel doortrekken over Hasseltsebaan naar Helchteren
- DWV (volmacht aan MOW): We hebben geen opmerkingen op het beleidsplan en gaan met de geformuleerde suggesties en acties ikv CP NZL verder aan de slag.

Verwittigd afwezig zonder opmerkingen: William Linmans (HE), Carla Denis (HE), Joris Willems (extern adviseur), Nicky Kuyken (PZ Kempenland)

Verslag

Inleiding

- Iedereen heeft het beleidsplan gelezen ter voorbereiding van de PSG, een uitgebreide toelichting is niet meer nodig.
- Korte toelichting van het beleidsplan en het afgelegde proces sinds de PSG in functie van de uitwerkingsnota.

Bespreking

- HE:
 - Dit plan kijkt 10 jaar verder, de wensbeelden (vb snelheid, inrichting, etc) kunnen niet van vandaag op morgen uitgevoerd worden maar bieden een kader om op verder te werken.
 - Op KT zorgen voor een goede afstemming met de minder hinder aanpak van CP NZL en de acties geformuleerd in het RMP.

- AWW:
 - o De termijnen in de actietabellen waar AWW als initiatiefnemer staat omzetten van KT naar MLT-LT. Uitvoering op KT is niet haalbaar want de budgetten voor de komende jaren liggen al vast. De processen om projecten op het investeringsprogramma te krijgen kunnen wel opgestart worden.
 - o Afstemming met Complex Project Noord-Zuil Limburg (CP NZL) is cruciaal. AWW zal geen acties ondernemen die mogelijks nadelig kunnen zijn voor de aanleg van de NZL.
 - Discussie MOW+PROV+HE: CP NZL mag de mobiliteit in HE de komende 10 jaar niet 'gijzelen'. HE kan lokale maatregelen nemen met de uitrol van de mobiliteitskamers maar de bovenlokale verkeersstromen hebben de grootste impact en hier kan HE zelf niets aan veranderen.
 - Discussie HE: snelheidsverlaging N73 Kamperbaan tot 70 km/u los van CP NZL zien, hiermee zoeken we uniformiteit met de snelheidsregimes op dezelfde baan in Leopoldsburg en Peer (= 70).
 - o Kruispunt N73 Kamperbaan x Sint-Lambertusstraat staat op de lijst met prioritair aan te pakken punten. Is dit geen stedenbouwkundig probleem (tuinafscheiding + langspaarkeerplaatsen) ipv een taak voor AWW? Bovendien gaat de gevraagde 'afbuiging' van het fietspad naar de rijweg in tegen de vernieuwde richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen.
 - Afspraak: agenderen op de mobiliteitscommissie van de gemeente (aanwezigheid van AWW, MOW, politie, gemeente mobiliteit + stedenbouw)
 - o De gevraagde oversteken in de buurt van de toekomstige trambushalte Hechtel moeten zoveel mogelijk gebundeld worden. Afstemming met CP NZL nodig.
- MOW:
 - o Heel blij met voorliggend beleidsplan, het is een vlot leesbaar en concreet plan geworden. De verwevenheid van de thema's is duidelijk. Kortom: een goed mobiliteitsplan.
 - o De linken met het RMP en CP NZL zijn belangrijk.
 - 'we' moeten zoveel mogelijk van de voorgestelde acties inpassen binnen de minder hinder maatregelen van CP NZL, op deze manier heeft HE ook baten bij de werffase waar ze de komende 10 jaar mee te maken krijgen.
 - o Suggestie op termijn: Overwegen om ook de Pundershoekstraat 30 km/u te maken bij de uitwerking van de mobiliteitskamers.
- Provincie:
 - o Aangenaam beleidsplan om te lezen.
 - o De voorgestelde fietsstraten passen binnen een ruimere visie met bijhorende maatregelen waardoor de slaagkans groot is. Al te vaak worden fietsstraten als losstaand wondermiddel ingevoerd waardoor ze niet slagen en een slechte naam krijgen. Gelukkig laat HE zien dat het ook anders kan.
 - o Het uitbreiden en aaneenschakelen van de zones 30 is een positief signaal.
 - o Het in beeld brengen van de missing links is belangrijk voor toekomstige projecten.
 - o De ontrafelen van de hoofdroute en de functionele fietsroute in Hechtel wordt ondersteund (ook door MOW). Dit moet HE op de wijzigingscommissie brengen.
 - o De voorgestelde aanpassingen in het toeristisch knooppuntennetwerk moeten met de collega's van toerisme opgenomen worden.

Conclusie

Er is consensus binnen de projectstuurgroep: het beleidsplan wordt unaniem goedgekeurd.

Verslaggever
Gijs Dayers

