

Mobiliteitsplan Halen

Beleidsplan - Verbreden en verdiepen

Definitief



Stad Halen
Markt 14
3545 Halen

Grontmij Belgium NV
Hasselt, 11 september 2014

Verantwoording

Titel : Mobiliteitsplan Halen
Subtitel : Beleidsplan - Verbreden en verdiepen
Projectnummer : 100420
Referentienummer : RAP03E - 100420 Beleidsplan
Revisie : E
Datum : 11 september 2014

Auteur(s) : Stijn Van Pee
E-mail adres : stijn.vanpee@grontmij.be
Gecontroleerd door : Rob Smeets
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Marc Van Moorsel
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Belgium NV
Herkenrodesingel 8B, bus 3.01
B-3500 Hasselt
T +32 11 26 08 70
F +32 11 26 08 80
hasselt@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

INFORMATIEF DEEL	6	
1	Inleiding	7
1.1	Algemeen kader	7
1.2	Samenvatting van de verkenningnota (fase 1) en uitwerkingsnota (fase 2)	8
1.3	Opzet van het beleidsplan	9
1.4	Samenstelling van de GBC.....	9
1.5	Participatietraject.....	10
1.6	Voorlopige vaststelling door de gemeenteraad	10
1.7	Gunstig advies regionale mobiliteitscommissie	10
2	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen.....	11
2.1	Knelpunten en kansen.....	11
2.2	Strategische doelstellingen.....	12
3	Duurzaam mobiliteitsscenario's	14
4	Relatie met andere beleidsplannen.....	16
4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	16
4.2	Ruimtelijk Structuurplan Limburg	16
4.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halen	17
4.4	Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	18
4.5	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen	18
RICHTINGGEVEND DEEL	19	
5	Operationele doelstellingen	20
6	Beleidsscenario	22
6.1	Inleiding	22
6.2	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.....	24
6.2.1	Werkdomein A1: Ruimtelijke planning.....	24
6.2.1.1	Ruimtelijk concept	24
6.2.2	Werkdomein A2: Strategische projecten	25
6.2.2.1	Streefbeeld N2	25
6.2.2.2	Schoolomgevingen.....	26
6.2.3	Werkdomein A3: Categorisering van de wegen.....	30
6.2.3.1	Bovenlokale wegen	30
6.2.3.2	Lokale wegen	30
6.2.3.3	Intergemeentelijke verschillen.....	31
6.2.3.4	Sluiten van de overwegen	32
6.3	Werkdomein B: Netwerken per modus.....	32
6.3.1	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen.....	32
6.3.1.1	Afbakening kernen	32
6.3.1.2	Herinrichting verblijfsgebieden.....	33
6.3.1.3	Voetgangersstructuur versus verblijfsgebieden.....	34
6.3.1.4	Oversteekvoorzieningen.....	34

6.3.1.5	Voorzieningen voor mindermobielen.....	34
6.3.1.6	Trage wegen	35
6.3.2	Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk	35
6.3.2.1	Algemeen kader	35
6.3.2.2	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	36
6.3.2.3	Lokale fietsroutes	37
6.3.2.4	Recreatieve fietsroutes.....	38
6.3.2.5	Inrichtingseisen en maatregelen	38
6.3.3	Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk.....	39
6.3.3.1	Algemeen.....	39
6.3.3.2	Nieuwe hoofdhalte Raubrandplein	40
6.3.3.3	Verbinding Halen - Zelem	41
6.3.4	Werkdomein B4: Herinrichting van wegen	41
6.3.4.1	Afbakening snelheidsregimes.....	41
6.3.4.2	Sturing verkeer.....	42
6.3.4.3	Bewegwijzering	43
6.3.4.4	Verkeersveiligheidsmaatregelen.....	43
6.3.4.5	Zwaar vervoer	43
6.3.5	Werkdomein B5: Parkeerbeleid	44
6.3.5.1	Parkeerconcept	44
6.3.5.2	Parkeerplan.....	45
6.3.5.3	Handhaving.....	46
6.3.5.4	Informatie en sensibilisatie	46
6.3.5.5	Tarifering.....	46
6.3.5.6	Parkeerverordening.....	46
6.3.5.7	Fietsenstallingen	47
6.4	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	47
6.4.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	47
6.4.1.1	Vervoerplanning.....	47
6.4.1.2	Fietspool	48
6.4.1.3	Carpoolen d.m.v. een actief sturend beleid.....	48
6.4.1.4	Opstellen van MOBBER bij inplanting van verkeersgenererende functies.....	49
6.4.2	Werkdomein C2: Tarifering.....	49
6.4.3	Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	50
6.4.3.1	Informatie en participatie	50
6.4.3.2	Educatie.....	51
6.4.3.3	Informatie- en communicatiestrategie	51
6.4.3.4	Promotie belbus	52
6.4.3.5	Aanpassing hoofdhalte	52
6.4.3.6	Fietsroutenetwerken	52
6.4.4	Werkdomein C4: Handhaving.....	52
6.4.5	Werkdomein C5: Beleidsondersteuning	53
6.4.5.1	Coördinatie mobiliteitsbeleid.....	53
6.4.5.2	Oprichten van een verkeersraad.....	53
6.4.6	Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie.....	54
6.4.6.1	Monitoring: opvolging van evolutie in mobiliteit	54
6.4.6.2	Evaluatie	54
7	Actieplan	55
7.1	Het actieplan volgens de werkdomeinen A-B-C	56
8	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen.....	60
9	Toetsing van het beleidsplan	61
10	Voorstel voor organisatie en evaluatie	64

10.1	Organisatie.....	64
10.1.1	Overlegstructuren.....	64
10.1.2	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners	64
10.2	Evaluatie.....	64
11	Participatie	66
11.1	Gemeenteraadsbesluit participatietraject	66
11.2	Documenten m.b.t. doorlopen van het participatietraject	67
11.2.1	Verkenningnota	67
11.2.2	Uitwerkingsnota.....	67
11.2.2.1	Verslag overleg scholen	67
11.2.2.2	Advies middenstandsraad	69
11.2.3	Beleidsplan	69
11.2.3.1	Advies milieuraad.....	69
11.2.3.2	Adviezen overige raden.....	72
12	Bijlagen.....	77
12.1	Verslag GBC Verkenningnota 09/02/2012.....	77
12.2	Verslag GBC Uitwerkingsnota 12/09/2013	79
12.3	Verslag GBC Beleidsplan 22/05/2014	84
12.4	Verslag PAC Verkenningnota 20/03/2012	88
12.5	Verslag RMC Uitwerkingsnota 12/11/2013.....	90
12.6	Verslag RMC Beleidsplan 26/08/2014	94
12.7	Notulen voorlopige vaststelling gemeenteraad 23/06/2014.....	97

INFORMATIEF DEEL

1 Inleiding

1.1 Algemeen kader

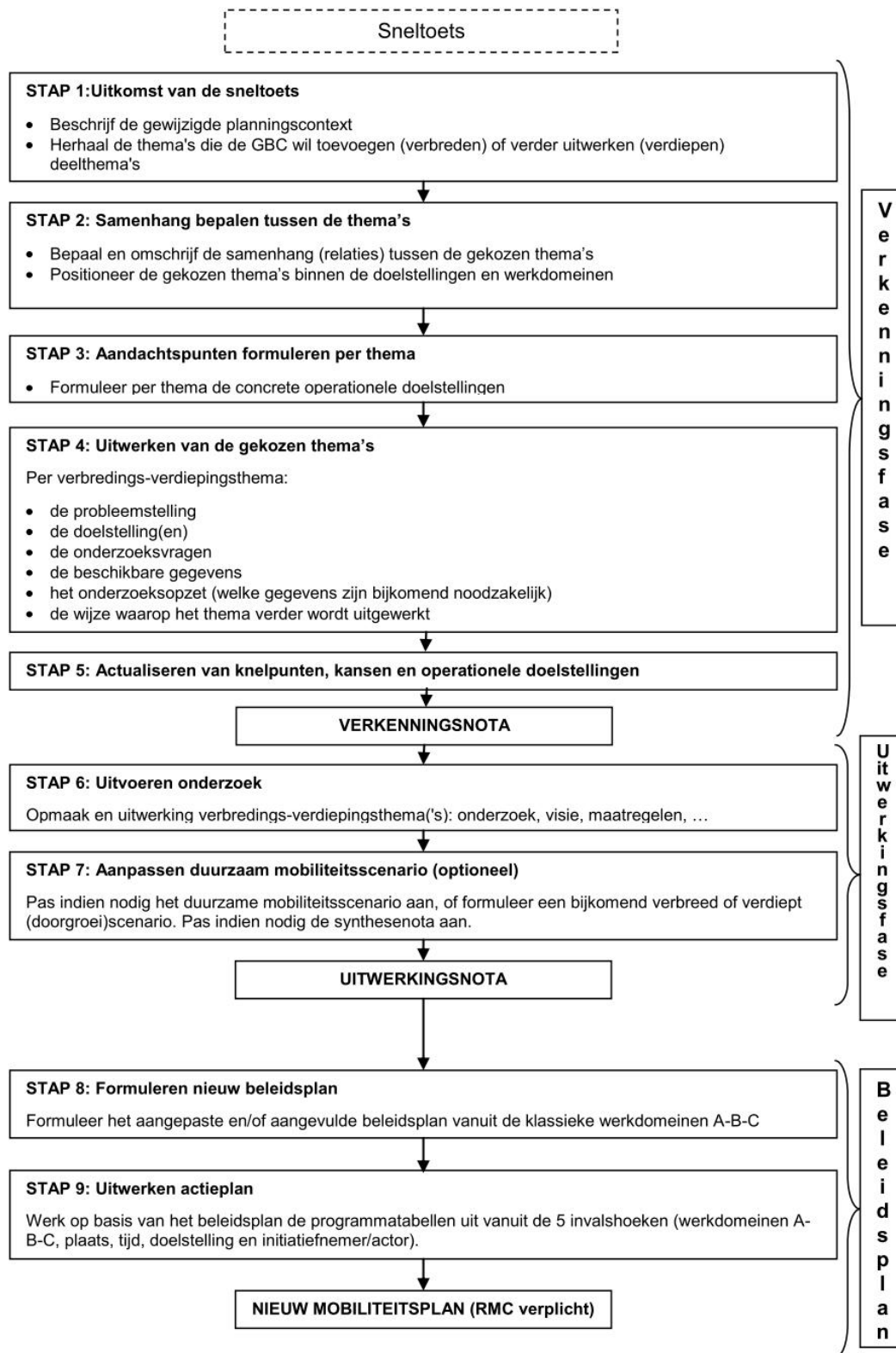
Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Halen werd conform verklaard op 28 augustus 2000. Omdat verkeer en mobiliteit een dynamisch gegeven zijn, is dit 'eerste generatie' mobiliteitsplan aan herziening toe. Door de omzendbrief MOW/2007/3 werd het jaarlijks voortgangsverslag vervangen door de evaluatie (sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd besproken tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) op 3 november 2008. De GBC kwam tot het besluit dat men spoor 3: actualisering wenste te volgen. Het besluit van de GBC werd voorgelegd aan de PAC van 24 maart 2009. Tijdens de bijeenkomst van de PAC bleek dat voor sommige thema's zoals openbaar vervoer, fietsroutenetwerken en parkeerbeleid eerder behoefte is aan het inhoudelijk formuleren van antwoorden op een aantal beleidsvragen i.p.v. het actualiseren van een actielijst. Daarom werd in consensus beslist om te kiezen voor spoor 2: verbreden en verdiepen.

In het kader van het verbreden en verdiepen werd in eerste instantie de verkenningsfase van het stappenplan "Verbreden en verdiepen" doorlopen. De verkenningsnota is de weergave van deze verkenningsfase en werd conform verklaard op 20/03/2012.

De uitwerkingsfase omvatte het uitvoeren van de onderzoeken en hieraan gekoppeld het formuleren van conclusies. De uitwerkingsnota is de weergave van deze uitwerkingsfase en werd gunstig geadviseerd door de Regionale Mobiliteitscommissie van 12/11/2013. Het verslag is terug te vinden in bijlage.

Als afronding van het proces van verbreden en verdiepen wordt het **beleidsplan** opgesteld met een duurzaam beleidsscenario en bijhorende actietabellen.



Figuur 1: Fasering "Verbreden en verdiepen"

1.2 Samenvatting van de verkenningnota (fase 1) en uitwerkingnota (fase 2)

Tijdens de vergadering van de GBC i.k.v. de verkenningfase voegden de leden het thema 'Schoolomgevingen' toe. De stad Halen heeft reeds verschillende inspanningen gedaan hieromtrent en wenste dit te evalueren en te versterken. Vandaar dat dit als 4^{de} thema toegevoegd werd.

Voor de 4 thema's werden de relatiematrices, de relatietabellen (met bijhorende taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten) en de het plan van aanpak gedefinieerd. Tijdens de PAC van de verkenningnota werd 'Wegencategorisering' toegevoegd als volwaardig thema, eerder dan een te actualiseren aspect.

In de uitwerkingsnota werden de benodigde onderzoeken behandeld. Uit dit zowel terrein- als desktoponderzoek werden conclusies en aanbevelingen gepuurd die geïntegreerd worden in dit beleidsplan.

1.3 Opzet van het beleidsplan

In deze nota wordt het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen bestaat uit het volgende:

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten
- Werkdomein B: netwerken per modus
- Werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Ten slotte worden actieprogramma's geschreven volgens de werkdomeinen. Concreet leidt dit tot vijf programmatabellen.

1.4 Samenstelling van de GBC

De GBC voor de stad Halen is samengesteld uit:

Naam	Functie/organisatie
Dhr. Eric Van Roelen	Schepen t/m 2012 / Burgemeester vanaf 2013
Dhr. Willy Neven	Burgemeester t/m 2012
Dhr. Thomas Dubois	Schepen vanaf 2013
Mevr. Anita Bullens	Schepen t/m 2012 / Fractie VLD vanaf 2013
Dhr. André Vanmechelen	Schepen t/m 2012
Dhr. Andre Jacobs	Gemeenteraadslid
Dhr. Guy Mertens	Gemeenteraadslid
Mevr. Bie Loosen	Secretaris wvd Halen
Dhr. Marc Brems	Technische dienst Halen
Dhr. Jan Vanhove	Stedenbouwkundig ambtenaar Halen
Dhr. Ronny Wuestenberg	Milieuambtenaar Halen
Dhr. Zjef Vaes	Duurzaamheidsambtenaar Halen
Dhr. Filip Vanlommel	Voorzitter milieuraad
Dhr. Johan Minten	Voorzitter middenstandsraad
Mevr. Viviane Cornelissen	Directrice VBS Halen/Loksbergen
Mevr. Els De Wit	Fractie NVA
Mevr. An Vanacken	De Lijn Limburg
Mevr. Dominique Renders	De Lijn Limburg
Mevr. Esther Nevelsteen	De Lijn Vlaams-Brabant
Dhr. Jan Market	AWV Limburg
Dhr. Johan Vanderwaeren	AWV Limburg
Mevr. Pamela Uyttendaele	MOW – afdeling BMV
Dhr. Jean-Marie Coenen	Departement RWO
Dhr. Rik Schreurs	Provincie Limburg
Mevr. Martine Baptist	Provincie Limburg
	Fietzersbond
Dhr. Stijn Van Pee	Grontmij Belgium nv

In het kader van het opstellen van het beleidsplan kwam de GBC samen op 22/05/2014. Het verslag is terug te vinden in bijlage.

1.5 Participatietraject

Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 introduceerde het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers, vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. De gemeenteraad besloot in de zitting van 06/09/2010 de volgende invulling te geven aan het participatietraject:

- Oriëntatiefase:
 - Uitbreiding GBC met leden gemeentelijke verkeerscommissie, gemeentelijke milieuraad en middenstandsvereniging.
- Uitwerkingsfase:
 - Consultatie gemeentelijke verkeerscommissie, gemeentelijke milieuraad en middenstandsvereniging.
 - Uitbreiding GBC met leden gemeentelijke verkeerscommissie, gemeentelijke milieuraad en middenstandsvereniging.
 - Na conformverklaring publicatie van een samenvatting op de gemeentelijke website en in het gemeentelijk infoblad.
- Beleidsplan:
 - De voorgestelde maatregelen worden conform verklaard door de PAC (*RMC*) en worden afgetoetst met de voornaamste maatschappelijke geledingen.
 - Na conformverklaring publicatie van een samenvatting op de gemeentelijke website en in het gemeentelijk infoblad.

Het volledige uittreksel van het gemeenteraadsbesluit is terug te vinden in hoofdstuk 11, net als de documenten m.b.t. het doorlopen van het participatietraject.

1.6 Voorlopige vaststelling door de gemeenteraad

Het beleidsplan werd voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2014. Een uittreksel van de notulen is opgenomen in bijlage.

1.7 Gunstig advies regionale mobiliteitscommissie

Het beleidsplan werd gunstig geadviseerd door de kwaliteitsadviseur op 26 augustus 2014. Het verslag is opgenomen in bijlage.

2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Knelpunten en kansen

Door de aansluiting van de N2 op de hoofdweg E314 heeft Halen een sterke vervoersstroom van en naar de E314 en/of Diest. Anderzijds zorgt de aanwezigheid van de N2 en meer nog de E314 voor een zeer goede ontsluiting op bovenlokaal niveau. Deze potentie dient optimaal benut te worden om Halen verdere groeikansen te garanderen. De carpoolparking ter hoogte van het op- en afrittencomplex biedt dan weer mogelijkheden om de modal split te beïnvloeden.

De verbindingswegen fungeren niet enkel als verbinding tussen de verschillende kernen maar zijn binnen de kernen ook structurele dragers voor de ontwikkeling van lokale voorzieningen zoals scholen, handel en diensten. Hierdoor ontstaat een confrontatie tussen enerzijds de verkeersfunctie van de weg en anderzijds de aanliggende verblijfsfuncties binnen de kernen. Het aandeel zwaar verkeer door de kernen, komende van zowel plaatselijke bedrijven als van bedrijven in aanliggende gemeenten heeft zijn tol naar verkeersleefbaarheid. Het uitwerken van een wegcategorisering, gebaseerd op de visie van het hogere planningsniveau, biedt potenties qua sturing van verkeer om alzo een verhoging van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te bewerkstelligen.

Halen centrum fungeert als kruispunt van verscheidene vervoerstromen tussen de verschillende deekernen en aanliggende gemeenten. Het smal openbaar domein ter hoogte van de Generaal De Wittestraat belemmert de doorstroming. Ter hoogte van de Diestersteenweg en de Fonteinstraat worden vooral de hoge snelheden en het subjectief onveiligheidsgevoel als probleem ervaren. Met de aanleg van de ring (Sportlaan-Koekoeklaan-Firmin Jacobslaan) werd reeds een eerste stap gezet naar verkeersuitdunning in het centrum. Een doortrekking van de Firmin Jacobslaan en maatregelen in het centrum kunnen dit nog versterken.

Parkeren in het centrum van Halen wordt hoe langer hoe meer een probleem, deels als gevolg van de bepalingen van het BPA De Kom. Daardoor zijn plaatsen die beter door bezoekers zouden gebruikt worden niet meer beschikbaar.

Aangezien de verbindingswegen ook de kortste weg vormen tussen de kernen zijn deze ook de ideale fietsverbindingen. De verbindingswegen zijn echter niet altijd uitgerust met fietspaden. Het ontbreken van fietsvoorzieningen binnen het functioneel fietspadennetwerk doet afbreuk aan het potentieel fietsgebruik. Op dit vlak werden reeds inspanningen geleverd. Verschillende fietspadenprojecten zijn in voorbereiding.

De stad Halen heeft in de voorbije jaren al verschillende maatregelen genomen in de schoolomgevingen. Deze volgden onder andere uit de resultaten van de enquêtes bij de ouders. Toch blijkt dat nog meer inspanningen nodig zijn om tot veilig en duurzaam woon-schoolverkeer te komen.

Er is geen reguliere openbaar vervoersverbinding tussen Zelem en Halen. Door een openbaar vervoersverbinding tussen Zelem en Halen te ontwikkelen, zou een gemeentedekkend openbaar vervoerssysteem ontstaan.

Een verplaatsing van de hoofdh halte naar het Raubrandplein biedt mogelijkheden om hier een kwaliteitsvolle en voldoende uitgeruste hoofdh halte van te maken, en tegelijkertijd de pleinfunctie van de Markt te vrijwaren.

Bij het afsluiten van de spoorwegovergangen in Zelem is het noodzakelijk om de routhemogelijkheden voor fietsers en voetgangers te vrijwaren, net als de bereikbaarheid van alle functies.

2.2 Strategische doelstellingen

Een mobiliteitsplan vertrekt steeds vanuit 5 hoofddoelstellingen, die geformuleerd zijn in het Mobiliteitsplan Vlaanderen:

- Vrijwaren van de bereikbaarheid: Alle functies (woningen, winkels, recreatie, ...) moeten te allen tijde bereikbaar zijn voor iedereen. Deze bereikbaarheid mag wel geen negatieve gevolgen hebben op de omgeving.
- Garanderen van de toegankelijkheid; Iedereen moet zich op een adequate manier kunnen verplaatsen van en naar de gewenste locaties.
- Verzekeren van de verkeersveiligheid: Voor alle vervoerwijzen moet getracht worden tot een veilige afwikkeling van het verkeer te komen. De voetgangers en fietsers zijn bijzonder kwetsbaar en verdienen daarom de nodige aandacht.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid: Hoewel bereikbaarheid steeds verzekerd moet zijn, mag het verkeer geen al te grote impact hebben op de leefomgeving. Woonstraten zijn in de eerste plaats verblijfsgebied en geen verkeersgebied.
- Terugdringen van de schade aan natuur en milieu: Gemotoriseerd verkeer brengt ontegensprekelijk schade toe aan het milieu. Dit moet ingeperkt worden door het gebruik van vervuilende vervoerwijzen af te remmen.

Voor Halen werden hier in het eerste generatie mobiliteitsplan volgende doelstellingen aan gekoppeld, namelijk:

- Een verkeersleefbaar centrum van Halen. Instrumenten hiervoor zijn het weren van zwaar doorgaand verkeer en een nieuwe verkeerscirculatie.
- Zelem: tegengaan sluipverkeer en sturen gemotoriseerd verkeer over gewenste routes.
- Vermindering verkeersoverlast -vooral zwaar verkeer- in Zelk – Loksbergen.

In het kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werden voor de geselecteerde thema's doelstellingen toegevoegd:

- Openbaar vervoer:
 - Het doel is om te komen tot een betere afstemming van het openbaar vervoer vanuit de 2 provincies, zodat Halen een verbeterde ontsluiting met het openbaar vervoer bekommt, zowel naar de omliggende kernen als tussen de dealkernen. Daarnaast dient een gefundeerde keuze voor de hoofdh halte gemaakt te worden (huidige of verplaatsing naar Raubrandplein).
- Fietsrouthenetwerken:
 - Het doel is om te komen tot een betere afstemming tussen het functionele en recreatieve fietsrouthenetwerk.
- Parkeerbeleid:
 - De doelstelling achter dit thema is om een integraal parkeerbeleid te ontwikkelen van Halen-Centrum, zowel voor bewoners als bezoekers.
- Schoolomgevingen:
 - Er wordt een evaluatie van de genomen maatregelen uitgevoerd om hieruit een verder beleid te kunnen puren. Het einddoel is te komen tot duurzaam en veilig woon-schoolverkeer.
- Wegencategorisering:

- Dit thema werd tijdens de PAC van de verkenningnota toegevoegd. Er werden dus geen doelstellingen gedefinieerd in de verkenningfase.

3 Duurzaam mobiliteitsscenario's

Bij de opmaak van het eerste generatie mobiliteitsplan werden, naast het trendscenario, 2 scenario's voor duurzame mobiliteit ontwikkeld. Aangezien het mobiliteitsplan herzien werd via spoor 2 'Verbreden en verdiepen' werden geen nieuwe scenario's ontwikkeld.

De oorspronkelijk onderzochte scenario's waren:

- Spreidingsscenario:
 - Dit staat voor de spreiding van functies over de verschillende deelen. Dit heeft gevolgen voor de wegcategorisering en de verschillende vervoerwijzen.
 - Halen, Loksbergen en Zelem blijven zelfvoorzienende kernen.
 - Geen busverbinding Halen – Zelem en Halen – Loksbergen
 - N2: doortochtherinrichting t.h.v. Halen centrum
 - Geen afsluiten Diestersteenweg – N2
 - Geen doorgaand verkeer door Halen centrum (wel busluis)
 - Doorgaand verkeer Zelem door Linkhoutsestraat
 - Ontsluiting / verbinding Loksbergen langs Liebroekstraat en Liniestraat
 - Geen heropening station Zelem
- Centrumscenario:
 - De naam "centrumscenario" staat voor bundeling van functies in Halen centrum. De deelgemeente Zelem wordt daarom niet verder ontwikkeld, integendeel. Wel worden de landschappelijke kwaliteiten aangegrepen om zich toeristisch te profileren (zachte recreatie). Halen wordt meer geprofileerd als centrum van (gemeentelijke) voorzieningen. De versterking van de centrumfunctie gebeurt in de kern door wooninbreidingsprojecten uit te werken. De verbinding van Zelem met de eigenlijke dorpskern (Halen centrum) en regionale centra (Diest) moet gebeuren met milieuvriendelijke, duurzame vervoerswijzen. Hier ligt een taak voor het openbaar vervoer. Industriële ontwikkelingen en zonevreemde bedrijven moeten in Halen opgevangen worden. Bij voorkeur gebeurt dit aansluitend bij de dorpskern.
 - Concentratie van centrumfuncties in Halen (Raubrandplein). Zelem en Loksbergen afgestemd op Halen.
 - Wel busverbinding Halen – Zelem en Halen – Loksbergen
 - N2: verkeersveiligheidsmaatregelen t.h.v. Halen centrum
 - Wel afsluiten Diestersteenweg – N2
 - Halen centrum: verkeerscirculatieplan
 - Doorgaand verkeer Zelem door Stationstraat
 - Ontsluiting / verbinding Loksbergen enkel langs Liniestraat
 - Heropening station Zelem

De gemeentelijke begeleidingsgroep mobiliteit (GBC) heeft op basis van de beoogde doelstellingen en de toetsingscriteria (ten tijde van de opmaak van het eerste generatie mobiliteitsplan) een keuze gemaakt in de gepresenteerde scenario's. Het centrumscenario wordt hierbij vooropgesteld. Dit scenario wordt echter bijgestuurd door het provinciaal en het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan. Meer bepaald voor wat betreft het locatiebeleid. Binnen het beleidsscenario wordt er geopteerd om de wenselijkheid van de voorzieningen te relateren aan de draagkracht van de kernen. Halen vormt hierbij de belangrijkste kern (hoofddorp). Hier zijn voorzieningen op het niveau van de gemeente wenselijk (stadhuis, sporthal, bibliotheek, enz..). Ter hoogte van de

overige kernen zijn voorzieningen op het niveau van de kern zelf wenselijk, zoals een lagere school, een superette, een bakker, een slager, enz...).

De keuze voor het centrumscenario is eigenlijk evident, daar deze de meeste garanties geeft voor het oplossen van enkele probleemvelden. Zo is het logisch dat in het centrumscenario er gekozen wordt voor een gestuurde route voor zwaar verkeer (verkeer komende van Kortenaken via de Liniestraat – Stadsbeemd te sturen en dit ten voordelen van de kern Liebroek – Zelk). En als slotargument kan gesteld worden dat het centrumscenario staat voor niet enkel een optimale wegencategorisering, maar ook voor een zeer logische en leesbare wegencategorisering. Hierbij is een duidelijke sturing van zowel licht als zwaar verkeer vooropgesteld en dit ten voordele van de verkeersleefbaarheid van de kernen.

4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Doelstellingen:

Het uitgangspunt van het RSV is een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.

De relevante bepalingen voor Halen:

- Halen is een buitengebiedgemeente, die grenst aan:
 - Lummen, geselecteerd als onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA),
 - de structuurondersteunende gemeente Herk-de-Stad,
 - het kleinstedelijk gebied Diest
 - de buitengebiedgemeenten Bekkevoort, Kortenaken en Geetbets.
- Het noorden van de gemeente maakt deel uit van het Kempisch Heuvelland, het zuidwestelijke deel van het Hageland en het zuidoostelijke deel van Vochtig Haspengouw. Het Hageland en Vochtig Haspengouw vormen beide onderdeel van belangrijke gebieden van de agrarische structuur (fruitteelt).
- Relevante wegencategorisering uit het RSV
 - Hoofdweg (verbinden op (inter)nationaal niveau):
 - E314-A2
 - Primaire weg type II (verzamelen op Vlaams niveau):
 - N2 ten noorden van de E314 tot Webbekom (grondgebied Diest)

Relatie:

De ruimtelijke bepalingen betreffende Halen in het RSV worden geïncorporeerd in het mobiliteitsplan. De wegencategorisering qua hoofdwegen en primaire wegen is opgenomen als startpunt voor de wegencategorisering op lokaal niveau.

4.2 Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Doelstellingen:

In het Ruimtelijk Structuurplan Limburg (inclusief herzieningen) worden verschillende relevante uitspraken omtrent Halen gedaan.

- In het RSP-L wordt het zuidelijke deel van Halen tot de regio 'Haspengouw en Voeren' gerekend, en meer bepaald tot de deelruimte die als 'Herk en Gete' wordt aangeduid.
- Halen wordt geselecteerd als gewoon hoofddorp, Loksbergen en Zelem als woonkernen.
- De buslijn tussen Diest en Hasselt via Halen-centrum is weerhouden als OV-verbinding van intergemeentelijk en/of voorstedelijk niveau (niveau C).
- Relevante wegencategorisering uit het RSPL
 - Secundaire weg type III (drager van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen)
 - N2-Staatsbaan

Relatie:

De bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Limburg worden meegenomen in het mobiliteitsplan. Ze kregen een doorvertaling in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halen, waarop het werkdomein A1: Ruimtelijke planning gebaseerd is. Op deze wijze wordt een maximale afstemming van het mobiliteitsplan op het Ruimtelijk Structuurplan Limburg gegarandeerd.

Het streefbeeld N2 werd opgesteld. De visie en maatregelen hiervan relevant voor Halen worden opgenomen in het mobiliteitsplan.

4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halen

Doelstellingen:

Het GRS dateert van juni 2006 (na 1^{ste} generatie mobiliteitsplan). De relevante aspecten qua mobiliteit worden hieronder samengevat:

- Gewenst ruimtelijk concept:
 - Beekvalleien als structurerende linten.
 - Halen is het hoofddorp, Loksbergen en Zelem zijn woonkernen. Vanuit het principe van gedeconcentreerde bundeling wordt het hoofddorp Halen als locatie weerhouden voor de concentratie van de bebouwde functies in Halen.
 - De uitlopers van het Kempisch plateau als menging tussen ecologisch waardevolle natuurlijke structuren en de woonkern Zelem.
 - Het Hageland als bovenlokaal landbouwareaal op de zandleembodems, verstoord door lintbebouwing maar gesierd door kleine landschapselementen.
 - Het overgangsgebied Hageland/Haspengouw als bovenlokaal landbouwareaal op de leembodems.
- Fietsstructuur:
 - Uitbouw van een continu recreatief en functioneel fietsnetwerk over heel de gemeente door het voorzien van veilige fietsinfrastructuren (fietspaden en oversteekplaatsen), gekoppeld aan de wegencategorisering.
 - Voorzien van fietsstallingen op belangrijke plaatsen.
 - Uitbouwen van verkeersveilige schoolomgevingen.
- Voetgangersvoorzieningen:
 - Aanvullen van hiaten in het voetgangersnetwerk.
 - Realiseren van directe en veilige verbindingen voor voetgangers naar OV-haltes.
 - Behoud en versterken van de voetgangersgebieden in het centrum van Halen.
- Openbaar vervoer:
 - Ontwikkelen van een volwaardig en goed functionerend OV-systeem door een koppeling van personenvervoer over spoor en per bus.
 - Realiseren van de basismobiliteit volgens vooropgezette normen.
- Parkeren:
 - Sturen van mobiliteit door parkeerbeleid.
 - Onderzoek naar carpoolmogelijkheden.
- Openbaar domein:
 - Garanderen van verkeersveiligheid op wegvakken en kruispunten (doortochten, verkeersremmers, snelheidsbeperkingen, voetpaden, ...).
 - Herwaarderen van het openbaar domein i.f.v. het verhogen van de verkeersleefbaarheid en verblijfskwaliteit in de kernen.
 - Bijkomend beveiligen en bereikbaar maken van schoolomgevingen voor zwakke weggebruikers.
- Ondersteunende en flankerende maatregelen:
 - Voeren van een doorgedreven locatiebeleid.
 - Informeren, stimuleren, voorlichten en sensibiliseren van de bevolking m.b.t. het beoogde verkeers- en vervoersbeleid.

Relatie:

Werkdomein A1 (Ruimtelijke planning) is gebaseerd op de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Halen om een één-op-één afstemming te bekomen tussen de verschillende beleidsplannen. De hierboven aangehaalde aspecten zitten verwerkt in het mobiliteitsplan, enkele voorbeelden:

- Fietsstructuur: een lokaal aanvullend fietsroutenetwerk wordt gedefinieerd. Via een prioriteitenlijst wordt het voorzien van veilige fietsinfrastructuren geordend. Een suggestie van wijziging in het recreatieve fietsnetwerk moet ervoor zorgen dat de investeringen in fietsvoorzieningen maximaal benut worden.
- Openbaar domein: de aanpak van de schoolomgevingen vormt een belangrijk onderdeel van dit mobiliteitsplan. Het doel is om deze omgevingen te beveiligen en bereikbaar te houden voor duurzame vervoerwijzen.
- Ondersteunende en flankerende maatregelen: in werkdomein C worden verschillende initiatieven rond informatie, promotie, sensibiliseringscampagnes opgenomen.

4.4 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Doelstellingen:

- Vrijwaren van de bereikbaarheid
- Garanderen van de toegankelijkheid
- Verzekeren van de veiligheid
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Terugdringen van de schade aan natuur en milieu

Relatie:

Deze 5 doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn verankerd als basisdoelstellingen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. De uiting hiervan vertaalt zich op verschillende manieren.

4.5 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Doelstellingen:

Op Vlaams niveau: Aantal verkeersdoden terug dringen tot 250 en het aantal zwaargewonden tot 2000 tegen 2015.

Relatie:

Verkeersveiligheid is een basisdoelstelling in het mobiliteitsplan van Halen. In het mobiliteitsplan wordt de doelstelling aangehouden om minstens het (doelstellingen)niveau te behalen voorzien in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. In de concrete maatregelen is dit terug te vinden in de aanpak van de schoolomgevingen, het snelheidsbeleid, de aanleg van fietsvoorzieningen, het streefbeeld N2, ...

RICHTINGGEVEND DEEL

5 Operationele doelstellingen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd.

Thema 1: Openbaar vervoer	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Strategische projecten	Strategische projecten moeten voorzien zijn van minimaal één halte op maximaal 400m afstand. De frequentie en amplitude van het openbaar vervoer dienen afgestemd te zijn op de projecten.
Deelruimten	Belangrijke deelruimten moeten op analoge wijze als de strategische projecten ontsloten worden met het openbaar vervoer.
RUP's	Analoog aan de deelruimten en de strategische projecten.
Fietsroutenetwerken	De hoofdhaltte en de meervoudige haltes moeten ontsloten worden door het functionele fietsroutenetwerk, bovenlokaal of lokaal.
Trage wegen	De hoofdhaltte dient ontsloten te worden door het netwerk der trage wegen.
Wegencategorisering	Het openbaar vervoer maakt gebruik van de lokale wegen type II en hoger (behalve de belbus).
Overstapvoorzieningen en halteaccommodatie (fietsparkeren)	De minimumvereisten opgesteld door De Lijn worden aangehouden. Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien.
Tarifering	Invoering van een derdebetalerssysteem.
Campagnes	Door middel van een campagne worden de mogelijkheden van het openbaar vervoer kenbaar gemaakt bij een breed publiek.

Thema 2: Fietsroutenetwerken	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Strategische projecten	Het fietsroutenetwerk wordt afgestemd op de strategische ruimtelijke projecten zodanig dat deze optimaal bereikbaar zijn met de fiets.
Deelruimten	Idem
RUP's	Idem
Routes zwaar vervoer	Maximale scheiding van fietsroutes en routes voor zwaar vervoer.
Oversteekplaatsen	Locaties waar een recreatieve of een functionele fietsroute een lokale weg type I of hoger kruist dienen voorzien te worden van een beveiligde oversteek.
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen.
Fietsparkeren	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsparkeerplaatsen, uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het voortransport. Er moet ook voldoende ruimte voorzien te worden voor eventuele latere uitbreidingen.
Bewegwijzering	De fietsroutenetwerken dienen op coherente wijze bewegwijzerd te worden. Hierbij moet er een afstemming zijn tussen functionele en recreatieve fietsroutes, zowel lokaal als bovenlokaal.
Campagnes	Door middel van campagnes worden de fietsroutenetwerken bekend gemaakt om het gebruik ervan te stimuleren. Vervoersmanagement moet een

	modal shift van de auto naar de fiets mogelijk maken.
--	--

Thema 3: Parkeerbeleid	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Strategische projecten	Voor strategisch ruimtelijke projecten staat een duurzaam, sturend parkeerbeleid voorop. Deze projecten moeten in principe zoveel mogelijk instaan voor hun eigen parkeerbehoefte en afwenteling op het openbaar domein moet worden voorkomen. De richtlijnen en kencijfers in het recent verschenen Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid dienen zoveel mogelijk te worden gevolgd.
RUP's	Idem
Vrachtwagenparkeren	Het parkeren van vrachtwagens wordt geconcentreerd op de meest geschikte locaties.
Trage wegen	Het netwerk van trage wegen dient de grotere parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.
Openbaar vervoer	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsstaplplaatsen, uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het vortransport. Er moet ook voldoende ruimte voorzien worden voor eventuele latere uitbreidingen.
Routes zwaar vervoer	De routes naar parkeerterreinen voor vrachtwagens dienen kwetsbare gebieden (woongebieden, natuurgebieden, ...) zoveel mogelijk te ontzien.
Handhaving	Parkeer(duur)beperkingen dienen te worden gecontroleerd en gehandhaafd.
Bewegwijzering	De grotere parkeercapaciteiten worden vanaf de hogere wegen bewegwijzerd via de daartoe meest geschikte wegen.
Tarifering / parkeerduurbepanking	Hoe dichter naar het centrum, hoe strenger de parkeerduurbepanking/tarifering.
Campagnes	Het parkeerbeleid dient te worden gecommuniceerd met campagnes, vooraleer repressief wordt opgetreden.

Thema 4: Schoolomgevingen	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Autoluwe kernen en autovrije gebieden	De toegang tot de school wordt voorzien in een autoluwe omgeving.
Oversteekplaatsen	De kruisingen van schoolroutes (fiets-voetganger) met drukke verkeerswegen moeten veilig en vlot kunnen gebeuren.
Snelheidsplan	De zone 30 schoolomgeving wordt ingebed in het snelheidsplan.
Routes zwaar vervoer	De routes zwaar vervoer worden niet voorzien langs scholen.
Fietsroutenetwerken	De verschillende scholen moeten aangesloten worden op het functionele fietsroutenetwerk. Indien geen bovenlokale route voorhanden, wordt hiervoor een lokale aanvullende route geselecteerd.
Trage wegen	Een school moet ontsloten worden via een trage weg.
Openbaar vervoer	De bediening moet afgestemd zijn op de begin- en einduren van de scholen.
Sensibilisering	Een algemene sensibiliseringsactie moet de weggebruiker het gewenst rijgedrag in een schoolomgeving duidelijk maken.
Campagnes	Er worden campagnes voorzien die aanzetten tot duurzame vervoerswijzen.

Thema 5: Wegencategorisering	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten
Dit thema werd tijdens de PAC van de verkenningsnota toegevoegd. Er werden dus geen operationele doelstellingen gedefinieerd in de verkenningsfase.	

6 Beleidsscenario

6.1 Inleiding

Het bestaande scenario uit het eerste mobiliteitsplan (2001) blijft grotendeels van kracht, maar wordt licht gewijzigd/bijgewerkt in functie van de te verbreden of verdiepen thema's en de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.

Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Nederzettingsstructuur

De verdere ontwikkeling van de woongebieden wordt geconcentreerd in deze soorten woongebieden:

- Halen-centrum wordt verder uitgebouwd als een hoofddorp;
- Zelem en Loksbergen worden uitgebouwd als woonkernen;
- Zelk en Liebroek worden weerhouden als een woongebied;
- De gebouwen langsheen de Bloemendaalstraat, Ertsenrijkstraat, Liniestraat, Kolenbergstraat, Cornelusstraat en Kauwplasstraat worden weerhouden als woonlint;
- Binnen Halen is de verspreide bebouwing in het open landschap manifest aanwezig, vooral in het zuidelijk deel van de gemeente.

Economische expansie versus buitengebied (locatiebeleid)

Er wordt geopteerd om de wenselijkheid van de voorzieningen te relateren aan de draagkracht van de kernen. Halen vormt hierbij de belangrijkste kern (hoofddorp). Hier zijn voorzieningen op het niveau van de gemeente wenselijk. Ter hoogte van de overige kernen zijn voorzieningen op het niveau van de kern zelf wenselijk.

Werkdomein B: Netwerken per modus

Lijninfrastructuren als bindend element

De gewenste lijninfrastructuren kunnen samengevat worden als het realiseren van een directe ontsluitingsstructuur. De N2 en E314 vormen de centrale assen binnen Halen die de gemeente verbinden met de omliggende gemeenten.

De wegencategorisering wordt herzien, waarbij het aantal lokale wegen type II teruggedrongen wordt. Centraal staat het idee om verkeer af te wikkelen via een beperkt aantal daartoe uitgebouwde assen, zodat voor de overige wegen de verblijfsfunctie kan primeren mits het garanderen van de erfontsluitingen. De openbare ruimte mag niet langer tot het alleenrecht van de auto behoren. Alle woonkernen worden op een directe manier, met andere woorden via één lokale weg I, ontsloten op de N2 zijnde secundaire weg III.

Er zal, in uitvoering van het mobiliteitsplan, onderzocht worden hoe de verkeerscirculatie in Halen centrum kan georganiseerd worden en hoe het uitzicht en de indeling van de centrumstraten daaraan gekoppeld kan worden.

Lijninfrastructuren als afbakend element

De verschillende kernen worden ruimtelijk afgebakend door middel van de ruimtelijke vormgeving van de invalswegen en dit gerelateerd aan de het wenselijk rijgedrag. De leesbaarheid van de morfologische opbouw van de verschillende kernen dient ten opzichte van het buitengebied

versterkt te worden door een duidelijke afbakening van de verschillende homogene gebieden. De overgang tussen de verschillende gebieden dient te gebeuren via poorten.

Parkeerbeleid

Halen centrum is een kern met vooral gesloten bebouwing en smalle percelen. Dit betekent dat de parkeermogelijkheden op eigen terrein beperkt zijn als het gaat om individuele woningen. Echter bij projecten van enige omvang (wonen, winkels of kantoren) is het noodzakelijk dat de parkeervraag op eigen terrein afgewikkeld wordt, zodat het openbaar domein niet verder belast wordt voor het afwikkelen van de parkeervraag.

Geïntegreerd fietsnetwerk

Er werd een nieuwe fietsroutenetwerk opgemaakt. Dit is een eerste stap in het realiseren van een coherent, veilig en comfortabele netwerk van fietsverbindingen. Dit netwerk zal uitgevoerd worden aan de hand van de prioritering. Dit omvat zowel fietspaden als oversteken.

De fietsvoorzieningen voor het fietsverkeer worden gerelateerd aan de wenselijke wegcategorisering en snelheidsregimes van het wegennet.

Openbaar vervoer

Er wordt naar gestreefd om de verbindende regionale lijnen zoveel mogelijk verbindend te laten werken, waardoor deze optimaal kunnen functioneren. Voor de lokale ontsluiting zal een vraagafhankelijke oppervlakte ontsluitend netwerk uitgewerkt worden. De uitwisseling tussen het verbindend netwerk en oppervlakte ontsluitend netwerk dient zich te situeren ter hoogte van het hoofddorp Halen. De belangrijkste wijziging in het beleid qua openbaar vervoer is de verhuis van de hoofdhalte naar het Raubrandplein. Een kwalitatieve uitbouw moet dit plein veranderen van een braakliggend terrein tot een multimodaal knooppunt.

Momenteel is de openbaar vervoerverbinding tussen Halen en Zelem gefaciliteerd met een belbus. Op korte termijn blijkt een reguliere lijn niet haalbaar en wordt ingezet op het beter bekend maken van de belbus. Op langere termijn blijft de optie open om het openbaar vervoeraanbod tussen de 2 kernen uit te breiden met een reguliere lijn.

Bij het afsluiten van overwegen wenst de stad Halen minimale uitgangspunten te hanteren om de routemogelijkheden voor fietsers en voetgangers te vrijwaren, net als de bereikbaarheid.

Optimaliseren voetgangersstructuur

Langs een aantal wegen ontbreken voorzieningen voor voetgangers. Op zich is dit geen probleem, mits het aantal voetgangers dat dagelijks van zo een wegverbinding gebruik maakt zeer laag is. In woonkernen binnen de bebouwde kom moeten de wegen in principe minstens aan één zijde van de weg zijn voorzien van een voetpad. In die gebieden vinden namelijk de meeste verplaatsingen te voet plaats.

Schoolomgevingen

Halen heeft reeds verschillende maatregelen getroffen toegespitst op schoolomgevingen. Uit de enquêtes blijkt dat verdere inspanningen nodig zijn om de snelheid en de hoeveelheid verkeer te temperen zodat fietsers en voetgangers veilig (objectief en subjectief) van en naar de school kunnen.

Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

In het 1^{ste} generatie scenario werden qua ondersteunende maatregelen relatief weinig voorzien. Dit wordt dan ook uitgebreid. Er wordt o.a. informatie- en sensibiliseringscampagnes rond de aanpassing van de hoofdhalte naar Raubrandplein, het fietsroutenetwerk en duurzame vervoerwijzen (specifiek naar scholen). Om het gebruik van de belbus te bevorderen wordt, in samenwerking met De Lijn, een gerichte campagne naar doelgroepen opgezet.

6.2 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

6.2.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

Kaart 1: Gewenste ruimtelijke structuur

De gewenste ruimtelijke structuur wordt ontleend aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van de gemeente Halen. In wat volgt worden de krachtlijnen uitgezet. Voor de verdere detaillering wordt verwezen naar het GRS.

6.2.1.1 Ruimtelijk concept

Er werden 5 deelruimten gedefinieerd in Halen, namelijk vertakt Demerbekken, uitlopers van het Kempisch plateau, Hageland, Overgangsgebied Haspengouw / Hageland en hoofddorp Halen.

De deelruimten zijn samenhangende en geïntegreerde ruimtelijke systemen waarvoor een specifiek beleid kan worden gevoerd. Voor elke deelruimte omvat het GRS een bepaalde visie, waarin elke deelruimte een geëigende rol krijgt en heeft bepaalde doelstellingen, binnen de gewenste ruimtelijke structuur van Halen.

Beekvalleien als structurerende linten

De ruimtelijke structuur wordt bepaald door de Velvevallei, de Getevallei, de Demervallei, de Zwarte Beekvallei, de IJzerenbeekvallei en de Ketelbeekvallei. Verder zijn de gebieden Hees, Grote Dorst, Gorenbroek, het open landschap van Vochtig Haspengouw en de heuvelruggen Bokkenberg–Molenberg structurerende elementen.

In de structurerende beekvalleien bepalen de uitzonderlijke natuurlijke waarden het gebruik. Alle overige gebieden zijn volledig ondergeschikt aan deze hoofdfuncties. Dit wil zeggen dat activiteiten onder de noemer van het recreatief medegebruik mogelijk zijn maar dat aan deze activiteiten strenge eisen en randvoorwaarden worden opgelegd.

De groengebieden in de beekvalleien, die gedeeltelijk onderdeel uitmaken van het Vlaams Ecologisch Netwerk, wordt maximaal gevrijwaard van storende bebouwing of activiteiten. In de beekvalleien welke onderdeel uitmaken van de vooropgestelde verwevingsgebieden wordt een verweving tussen landbouw en natuurontwikkeling vooropgesteld. Hierdoor ontstaat er naast het sterk beschermd natuurlijk netwerk een diffuus en multifunctioneel ondersteunend natuurlijk netwerk.

Ten zuiden van de N2, waar de landbouwfunctie nog dominant aanwezig is, is de landbouwfunctie nevens geschikt aan de uitzonderlijke natuurwaarden binnen deze structurerende beekvalleien.

Halen als hoofddorp met bebouwde concentraties van wonen, handel, voorzieningen, bedrijvigheid,...

Halen is het hoofddorp. Loksbergen en Zelem zijn woonkernen. Vanuit het principe van gedeconcentreerde bundeling wordt het hoofddorp Halen als locatie weerhouden voor de concentratie van de bebouwde functies in Halen. Vanuit kernverdichting, centrumversterking, inbreiding en beperkte ruimtelijke verantwoorde uitbreiding worden de toekomstige behoeften aan wonen, handel, lokale bedrijvigheid, recreatie, sport en andere activiteiten... ingevuld in deze kern, met een extra aandacht voor de verkeersleefbaarheid. De bundeling van voorzieningen gebeurt met duidelijk accent in Halen. Loksbergen en Zelem zijn woonkernen waar een herkenbaar en kleinschalig 'centrum' op maat van de kern kan worden uitgebouwd.

De uitlopers van het Kempisch plateau als menging tussen ecologisch waardevolle natuurlijke structuren en de woonkern Zelem

Het gehele gebied ten noorden van de N2 heeft een overwegend natuurlijk karakter. Grote boscomplexen, de Zwarte Beek en belangrijke schakels in het Vlaams Ecologisch Netwerk omgeven de woonkern van Zelem. Door een verdichting en intensifiëring, landschappelijk ingepast, wordt een duurzame woonkern in een groen karakter nagestreefd. Een gedeconcentreerde bundeling van wonen, werken en recreatie is het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

De groengebieden in deze ruimte, als belangrijke schakel in het Vlaams Ecologisch Netwerk, moeten beschermd worden tegen de opkomende druk van het hard recreatief medegebruik.

Het Hageland als bovenlokaal landbouwareaal op de zandleembodems, verstoord door lintbebouwing maar gesierd door kleine landschapselementen

Het gebied kent een overwegend landbouwgebruik, met de woonkern van Loksbergen als woon- en voorzieningenkern. Het landbouwlandschap, gevormd door hoog- en laagstammige boomgaarden en akkers, wordt door de versturende lintbebouwing verdeeld in kleine eilandjes. Kleine landschapselementen, als houtkanten en holle wegen, creëren een diffuus natuurlijk karakter door het grote landbouwlandschap.

Het overgangsgebied Hageland/Haspengouw als bovenlokaal landbouwareaal op de leembodems

Gelegen tussen de vallei van de Velpe en de Gete hoort een deel van de gemeente Halen tot Haspengouw. Zowel fysisch als landschappelijk behoort dit gebied tot de leembodems van vochtig Haspengouw. Het gebied vormt een belangrijk onderdeel van het landbouwareaal van de gemeente. Enkele lintvormige woonuitbreiding en enkele al dan niet zonevremde woonkorsels verschraken het landschap in beperkte mate.

6.2.2 *Werkdomein A2: Strategische projecten*

6.2.2.1 Streefbeeld N2

Het streefbeeld van de N2 (secundaire weg type III) werd opgesteld om te komen tot één geïntegreerd concept (verkeersplanologisch en stedenbouwkundig) van duurzame mobiliteit. Hierbij staat de bevordering van een multimodale en verkeersveilige verbindingfunctie centraal. Concreet betekent dit het verminderen van het aantal potentiële conflictpunten, het beveiligen van de potentiële conflictpunten en het bereiken van de beoogde functies van de wegvakken.

Het streefbeeld behandelt de N2 van de R26 te Diest tot de doortocht van Kermt – Hasselt en werd conform verklaard door de PAC op 25 juli 2009.

- In de Zwarte Duivelstraat zal selectief worden geknipt ter hoogte van de Gete. Dit moet samengaan met de doortrekking van de Firmin Jacobslaan (langs de Velpe) naar de N2 (in het verlengde van de Mosstraat, aantakkend op de ovonde). Deze doortrekking zorgt ervoor dat Halen-centrum bereikbaar blijft.
- Komende van het kruispunt met de Zwarte Duivelsstraat (grondgebied Herk-de-Stad) heeft de N2 een 2x1-profiel met een groene middenberm. De rijstrookbreedte bedraagt 3,3m. Er zijn vrijliggende fietspaden aan beide zijden, gescheiden van de rijweg met een groene berm.
- Het kruispunt met de Mosstraat wordt omgevormd tot een ovonde. Ten westen van deze ovonde takt de Koepoortstraat aan via een rechts-in – rechts-uitconfiguratie.
- Verder naar het westen is het wegprofiel gelijkaardig aan dat ten oosten van de ovonde.
- De Singellaan heeft enkel nog een uitgaande rechtsafbeweging. Er is een fietsoversteek voorzien.
- Ten westen van de aansluiting met de Singellaan is er geen middenberm meer.

- Ter hoogte van de aansluiting van de Diestersteenweg wordt plaatselijk een middenberm voorzien. Er zijn eveneens 2 fietsoversteken. Net ten oosten van het kruispunt is een passerstrook voor landbouwvoertuigen voorzien richting Hasselt.
- Ten westen van het kruispunt met de Diestersteenweg is er een groene middenberm tot aan het kruispunt met de Liebroekstraat.
- Dat laatste kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten met fiets- en voetgangersoversteken. Er is een linksafstrook richting de Liebroekstraat.
- Ten westen van dit kruispunt is er geen middenberm meer. Het profiel is verder ongewijzigd.
- Ter hoogte van het kruispunt met de Zelemstraat is er weer een middenberm. Dit kruispunt werd aangepakt in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (zie verder).
- De dubbelstrooksrotonde aan de op- en afrit van de E314 blijft behouden. Ten westen van dit punt wordt de aansluiting van de carpoolparking voorzien.

De stad Halen is vragende partij om het streefbeeld daadwerkelijk te realiseren en vraagt dan ook dat dit volgens planning gebeurt.

Ter hoogte van de ovonde aan de Mosstraat zijn in het streefbeeld geen fietsoversteken voorzien. De stad Halen vraagt om dit bij uitvoering wel te doen om de fietsrelatie tussen de Mosstraat en het centrum van Halen mogelijk te maken. Bij uitvoering moet bekeken worden wat de beste oplossing is, maar een mogelijkheid is om fietsoversteken ten oosten van de ovonde en ten westen van de aansluiting met de Koepoortstraat te maken.

6.2.2.2 Schoolomgevingen

Algemeen

Uit de enquêtes bleek dat het autogebruik verder toeneemt. Dit gecombineerd met de stijgende leerlingenaantallen zorgt voor een grote drukte aan de schoolpoorten. De stad Halen beschouwt de aanpak van de schoolomgevingen als een belangrijk strategisch project, hoewel het in se geen ruimtelijke ontwikkeling betreft. Het thema is echter dermate actueel dat het specifiek onder de aandacht gebracht wordt.

Uit de resultaten van enquêtes bij de ouders en gesprekken met de directeurs van de verschillende scholen, werden knelpunten geformuleerd. In bepaalde gevallen zal de benodigde maatregel voor alle schoolomgevingen in Halen van toepassing zijn, in andere gevallen zijn ze situatiespecifiek voor de betreffende schoolomgeving.

Voor alle schoolomgevingen gelden volgende maatregelen:

- De schoolomgevingen van Halen, Zelem en Loksbergen beschikken elk voor een ruime parking. Omwille van het hoge percentage autogebruik wordt een tekort aan parking ervaren. Het kan echter niet de bedoeling zijn om nog meer parking te gaan voorzien. Dit leidt enkel tot nog meer autogebruik. De nadruk ligt op het promoten van duurzame vervoerwijzen om zo het autogebruik te minderen en de drukte aan de schoolpoort in bedwang te houden.
- Aanpassing signalisatie zone 30 met bord A24 en dynamische signalisatie van zone 30 (cfr. werkdomein B4). Dit zal duidelijker zijn en het begrip bij de automobilisten voor de zone 30 verhogen.
- Een verbeterde samenwerking tussen de scholen en de politie, gekoppeld aan regelmatige handhavingsacties omtrent snelheid, foutparkeren is noodzakelijk. De gemeente kan hierin een leidende rol opnemen (cfr. werkdomein C4).
- In Halen blijkt het inzetten van gemachtigde opzichters goed te werken. De reacties zijn positief. Daarom wenst de gemeente initiatief te nemen om, in samenwerking met de scholen, gemachtigde opzichters aan te stellen voor de schoolomgevingen van Zelem en Loksbergen. Er wordt kandidaten gezocht via het gemeentelijk infoblad en via de communicatiekanalen van de scholen zelf. Een gemachtigd opzichter dient een opleiding te volgen alvorens te kunnen optreden. De provincie Limburg organiseert deze opleiding gratis. De gemeente

zal instaan voor de administratieve afhandeling. Na opleiding krijgen de gemachtigde opzichters het benodigde materiaal van de gemeente, die ook voor een verzekering zorgt (cfr. werkdomein C1).

- Sensibilisatie naar de bevolking toe zal steeds noodzakelijk zijn en blijven. De scholen nemen hiertoe al initiatieven. De gemeente zal op regelmatige basis een sensibiliserend artikel plaatsen in het gemeentelijk infoblad rond thema's als parkeren, veiligheid van fietsers, snelheid, ...
- Het maximaal inzetten op alternatieve vervoerswijzen door het promoten en uitbreiden van schoolbussen. Uit de enquêtes is gebleken dat de schoolbus een enorme toename kent onder de schoolgaande jeugd, voornamelijk de laagste leeftijdscategorieën (5 jaar en jonger). Een hoger aandeel schoolbusgebruik is dan ook toe te juichen (cfr. werkdomein C3).
- Het versneld uitvoeren van de fietspadendossiers (zie ook werkdomein B2) op de belangrijkste assen naar de verschillende scholen zodat de huidige knelpunten voor het fietsverkeer, zijnde het ontbreken van degelijke fietsvoorzieningen, fietspaden in slechte staat, geen beveiligde fietsoversteken, ... weggewerkt worden.
- Het uitwerken van een systeem van begeleid zelfstandig fietsen tussen ouders onderling of tussen ouders en school zondoende ouders beurtelings worden ingezet voor de begeleiding van een (beperkte) groep van kinderen met de fiets van thuis naar school en vice versa (cfr. werkdomein C1).
- Voor alle scholen (per vestiging) zal een schoolvervoerplan opgemaakt worden (cfr. werkdomein C1).

Schoolomgeving Zelem

Parking

Het op- en afrijden van de parking tegenover de school (aan de kerk) blijkt chaotisch te verlopen. Het enkelrichtingssysteem dat ingesteld is wordt niet altijd gevolgd. Men rijdt op en af waar men wil. Daarom is het wenselijk om dit beter te organiseren. Er wordt signalisatie geplaatst aan de in- en de uitrit. Hiertussen wordt een afscherming (paaltjes of een haag) geplaatst om te vermijden dat men overal op en af de parking rijdt (cfr. werkdomein B4). Ook het voetpad ter hoogte van de parking wordt verbeterd, zodat een veilige en voldoende breed voetpad voorzien wordt (cfr. werkdomein B1). Deze maatregelen kunnen op korte termijn gerealiseerd worden. Op langere termijn is een volledige heraanleg van de schoolomgeving aan de orde (cfr. werkdomein B4).

Oversteek

Oversteken aan de school is niet altijd even eenvoudig. De automobilisten respecteren de voorrang van de voetgangers op de oversteek niet altijd. Daarenboven is de snelheid van de voertuigen te hoog.

Er wordt een oversteek beveiligd met verkeerslichten voorzien. Door middel van een drukknop kan een voetganger een groenfase aanvragen. Dit zal de oversteekbaarheid verbeteren en tegelijk het oversteken bundelen (cfr. werkdomein B4).

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om de verkeerslichten te gebruiken om overdreven snelheid te bestrijden. Een radar meet de snelheid van de aankomende voertuigen. Indien een voertuig te snel rijdt, wordt het verkeerslicht op rood geplaatst. Dit systeem wordt reeds op andere plaatsen toegepast en zorgt daar voor positieve resultaten. Een bestuurder is erbij gebaat om de maximumsnelheid te respecteren, zo niet staat hij voor het rode licht. Een kosten-batenanalyse zal bepalen of de oversteek hiermee uitgerust kan worden, eventueel in een latere fase.

Fietspaden Dorpsstraat - Schansstraat

In de Dorpsstraat – Schansstraat zijn er geen fietspaden. Dit wordt in bepaalde gevallen aangegeven als een knelpunt. Echter, het gaat hier een centrumstraat in een zone 30 (schoolomgeving). Het aanleggen van fietspaden in dit type straat is ongebruikelijk. Het risico bestaat dat het gemotoriseerd verkeer sneller zal rijden, omdat er geen enkele rem meer is. Daarnaast is de beschikbare ruimte te beperkt om naast een rijweg, een fietspad en een voetpad te voorzien.

Fietspaden

Hiervoor wordt verwezen naar het werkdomein B2 (Fietsroutenetwerken) waarin een netwerk en een actieplan voor de realisatie van fietspaden wordt uitgewerkt. Het uitrusten van dit netwerk met adequate fietsvoorzieningen is een werk van lange adem dat stapsgewijs zal moeten gebeuren.

Onder andere in de Mosstraat tussen de Staatsbaan en de gemeentegrens met Lummen is een fietspadendossier in voorbereiding, net als in Kolenbergstraat (aansluitend op de kruising Dorpsstraat – Gennepstraat op de reeds bestaande fietsverbinding richting Diest)

Schoolomgeving Halen

Circulatie uitrit parking

Bij het einde van de schooldag heerst een grote drukte rondom de school. Vele voertuigen willen op korte tijd de parking verlaten. Dit leidt tot hoge intensiteiten onder andere in de Fonteinstraat en de Generaal De Wittestraat. De fietsers en voetgangers die ook net van school komen, worden verdrongen door de aanwezigheid van de vele auto's. Daarom wordt een verplicht rechtsaf ingesteld komende van de parking. Er mag m.a.w. enkel nog richting de Diestersteenweg afgedraaid worden. De verplichting geldt enkel voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers mogen wel rechtdoor en linksaf. Door de plaatsing van een verkeersbod D1f met onderbord type M3 kan dit geregeld worden (cfr. werkdomein B4).

Het resultaat zal zijn dat de drukte in de Fonteinstraat en de Generaal De Wittestraat net na de schooldag afneemt, zodat het veilig wordt om hier te fietsen en te wandelen. Daarenboven stuurt dit het gemotoriseerd verkeer weg van het centrum zodat hier een verkeersuitdunning bewerkstelligd kan worden. Via de Singellaan kan ofwel de N2 ofwel de ringweg via de Sportlaan bereikt worden. De omrijfactor voor het gemotoriseerde verkeer is beperkt. De bereikbaarheid van alle functies in de Fonteinstraat en de Generaal De Wittestraat blijft gegarandeerd, mits beperkte omrijbeweging, terwijl de verkeersveiligheid in het algemeen en voor fietsers en voetgangers in het bijzonder verbeterd.

Parking

De parking aan de school is onduidelijk ingericht waardoor het parkeren op piekmomenten chaotisch verloopt. Hierdoor blijft er voor voetgangers en fietsers te weinig ruimte over om zich op een veilige manier naar de schoolpoort te begeven. Het doortrekken van het voetpad tot aan de schoolingang zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers voldoende ruimte hebben en gescheiden zijn van de parkeerbewegingen op het terrein (cfr. werkdomein B1). Het foutparkeren voor de garageboxen blijft een heikel punt. Handhaving door politie of gemachtigd opzichter blijft noodzakelijk.

Snelheid

Een handhaving van de snelheid zal sowieso noodzakelijk blijven. Het afbakenen van de zone 30 met dynamische borden kan het respecteren van de zone 30 verbeteren, door een opvallender karakter en een duidelijk zichtbaar verband tussen de zone 30 (als het bord oplicht) en de

reden ervan (begin en einde school). Het bijkomend plaatsen van een dynamische snelheidsindicator werkt ondersteunend en afraadend.

Fietspaden

In enquêtes bij de ouders wordt het niet aanwezig zijn of het in zeer slechte staat zijn van fietspaden als knelpunt aangegeven. Hiervoor wordt verwezen naar het thema 'Fietsroutenetwerken' waarin een netwerk en een actieplan voor de realisatie van fietspaden wordt uitgewerkt. Het uitrusten van dit netwerk met adequate fietsvoorzieningen is een werk van lange adem dat stapsgewijs zal moeten gebeuren.

Onder andere de N2c-Diestersesteenweg en Fonteinstraat worden als knelpunt omschreven omdat er geen of slechte fietspaden aanwezig zijn. In de N2c-Diestersesteenweg zijn er momenteel gemarkeerde, aanliggende fietspaden. Gezien de categorisering (lokale weg type II), de selectie als hoofdroute binnen het BFFN en de huidige stromen op deze weg is een fietspadenproject wenselijk. In de Fonteinstraat zijn er geen fietspaden. Het gaat hier echter om een lokale weg type III, deels zone 30, waarbij het aanleggen van fietspaden in dit type straat ongebruikelijk is. Het risico bestaat dat het gemotoriseerd verkeer sneller zal rijden, omdat er geen enkele rem meer is. Daarnaast is de beschikbare ruimte te beperkt om naast een rijweg, een fietspad te voorzien. Door een verplichte rechtsaf in te voeren vanaf de parking wordt de intensiteit aan gemotoriseerd verkeer beperkt, vooral bij het einde van de schooldag.

Schoolomgeving Loksbergen

Momenteel is een Fietsfonds dossier in opmaak, gekoppeld aan rioleringswerken. Dit zal de inrichting van de openbare ruimte in Loksbergen ter hoogte van de school drastisch wijzigen.

Parkeren

Fout- en wildparkeren kunnen in eerste instantie aan banden worden gelegd door een duidelijke afbakening van de parkeervakken en/of parkeerzone via signalisatie of belijning in de Loksbergenstraat en Cuppenstraat (cfr. werkdomein B5). Een handhaving van fout- en wildparkeren tijdens de piekmomenten bij het begin en einde van de school blijft noodzakelijk. Dit kan geschieden door een gemachtigd opzichter of politie.

Daarnaast wordt onderzocht of bijkomende parkeergelegenheid ter hoogte van kerk kan worden gecreëerd ter compensatie van eventueel verlies aan capaciteit door de belijning (cfr. werkdomein B5).

Fietspaden

Er zijn dossiers in voorbereiding om fietspaden aan te leggen in de Hagelandstraat, de Liebroekstraat, de Kauwplasstraat, de Zilveren Helmenstraat en de Liniestraat. Ook het kruispunt van de Hagelandstraat met de Lindestraat zal tijdens deze werkzaamheden aangepast worden.

In de Loksbergenstraat (bebouwde kom) wordt voor gemengd verkeer gekozen om analoge redenen als aangehaald voor de Dorpsstraat in Zelem.

Snelheid

De verschillende fietspadenprojecten omvatten ook poortconstructies om snelheidsovergangen visueel en infrastructuurteel te ondersteunen. Een handhaving van snelheid zal sowieso noodzakelijk blijven.

Zwaar verkeer

In het Vrachtroutenetwerk Limburg zijn geen vrachtroutes weerhouden in Loksbergen. Dit betekent de doorgaand vrachtverkeer hier niet gewenst is. Bestemmingsverkeer blijft steeds mogelijk (Zie ook werkdomein B4).

6.2.3 Werkdomein A3: Categorisering van de wegen

Kaart 2: Wegencategorisering

Om de bestaande wegenstructuur te kunnen optimaliseren, het verkeer op een duidelijke manier te structureren en de wegen in te kunnen richten naar de functie die ze hebben, wordt een categorisering doorgevoerd.

De wegen worden ingedeeld in categorieën. Het uitgangspunt voor die indeling is hun gewenste functie. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Er worden drie functies onderscheiden: verbinden, verzamelen – ontsluiten en toegang geven tot de aanpalende percelen.

Categorisering van wegen heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen. Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenst gebruik van de weg is, wat toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting der wegen.

6.2.3.1 Bovenlokale wegen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg worden de volgende voor Halen relevante wegen geselecteerd.

Tabel 1: Selectie bovenlokale wegen relevant voor Halen

Categorie	Hoofdfunctie	Selecties
Hoofdweg	Verbinden op (inter)nationaal niveau	E314-A2
Primaire weg type II	Verzamelen op Vlaams niveau	N2 ten noorden van de E314 tot Webbekom (grondgebied Diest)
Secundaire weg type III	Dragers van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen,	N2-Staatsbaan

6.2.3.2 Lokale wegen

Op lokaal niveau moet de wegen onderverdeeld worden bij 3 types. Per type worden de functie en de selectiecriteria weergegeven.

Lokale weg type I:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met een centrum;
 - met een (klein)stedelijk gebied;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Lokale weg type II:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deukern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Lokale weg type III:

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Dit leidt tot volgende selecties:

Lokale weg type I	Functie
Ertsenrijkstraat – Firmin Jacobslaan (inclusief doortrekking)	Verbinding tussen Halen en Geetbets
Mosstraat – Vinnenhoekstraat – Halensestraat	Verbinding tussen Halen en Zelem
Koekoekstraat – Sportlaan – Zittaardstraat – Liniestraat – Zilveren Helmenstraat – Loksbergenstraat	Verbinding tussen Halen en Loksbergen
Lindestraat	Verbinding tussen Halen en Kortenaken
Lokale weg type II	Functie
Diestersteenweg ten westen van Singellaan	Ontsluiting van Halen naar de N2, de E314 en het kleinstedelijk gebied Diest
Singellaan ten zuiden van Diestersteenweg	Ontsluitingswegen in Halen centrum
Stadsbeemd	Ontsluiten van industriegebied naar hoger wegennet
Liebroekstraat – Kauwplasstraat	Ontsluiten van Loksbergen naar de N2, de E314 en het kleinstedelijk gebied Diest
Hagelandstraat	Ontsluiten van Loksbergen naar de N29 en de E314
Zelemstraat – Kolenbergstraat – Dorpsstraat – Schansstraat	Ontsluiten van Zelem naar de N2, de E314 en het kleinstedelijk gebied Diest
Van Zurpeledijk – Gennepstraat	Ontsluiten van Zelem naar de N29
Stationsstraat - Meldertsestraat	Ontsluiten van Zelem naar de N725
Lokale weg type III	
Alle overige wegen	

Opmerking: De Zwarte Duivelsstraat tussen de Firmin Jacobslaan en de N2 wordt weerhouden als lokale weg type I, zolang de Firmin Jacobslaan niet doorgetrokken is tot de N2.

6.2.3.3 Intergemeentelijke verschillen

In vergelijking met de buurgemeenten blijken er 2 verschillen te bestaan:

- In Lummen is de Vinnenhoekstraat aangeduid als lokale weg type II, terwijl dit in Halen een lokale weg type I is (Vinnenhoekstraat – Mosstraat). De weg is voor gemeente Halen de verbinding tussen de 2 belangrijkste deukernen, namelijk Halen en Zelem. Om deze reden

wordt gekozen voor een selectie als lokale weg type I. Voor Lummen is deze verbindende functie minder relevant en heeft de weg een eerder verzamelende functie richting de N2.

- De Heesstraat wordt in Lummen geselecteerd als lokale weg type II. Op het grondgebied van Halen is dit lokale weg type III. Er is namelijk geen noodzaak om een 2^{de} lokale weg type II (na de Meldertsestraat – Zelemsebaan) te selecteren tussen Zelem en Meldert.

6.2.3.4 Sluiten van de overwegen

Infrabel wenst overwegen te sluiten langs spoorlijn 35. Momenteel zijn er verschillende overwegen op het grondgebied van Halen (Zelem):

- Oude Schansstraat (overweg 82)
- Lobosstraat (overweg 81)
- Broekstraat (overweg 80)
- Meldertsestraat-Stationsstraat (overweg 79)
- Donderbosstraat (overweg 78)

Dit plan is nog niet gedetailleerd uitgewerkt, maar de stad Halen wenst volgende uitgangspunten te hanteren:

- Bij het sluiten van de overwegen moeten de routhemogelijkheden voor fietsers en voetgangers gevrijwaard worden aan alle overwegen.
- Voor gemotoriseerd verkeer moet minimaal ter hoogte van de Meldertsestraat-Stationsstraat een ongelijkgrondse kruising voorzien worden, aangezien dit een lokale weg type II is. Op het grondgebied van Diest is er een overweg in de Zelemseweg, die in het verlengde van de Gennepstraat ligt. Ook hier moet een ongelijkgrondse kruising voorzien worden.
- Het sluiten van overwegen mag geen extra verkeersdruk in het centrum tot gevolg hebben.
- Alle functies moeten bereikbaar blijven, ook tijdens de werken aan spoorwegovergangen.

Recent werd een studie 'Fietsnelwegen' opgestart door de provincie. Op de relatie Hasselt-Diest is een bundeling met het spoor een te onderzoeken piste. Hiermee moet rekening gehouden worden bij het sluiten van overwegen.

6.3 Werkdomein B: Netwerken per modus

6.3.1 *Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen*

6.3.1.1 Afbakening kernen

De kernen dienen ruimtelijk afgebakend te worden. Zo kan men de kernen ruimtelijk onderverdelen in twee gebieden (de open ruimte hoort bij het buitengebied), namelijk een overgangsgedebied en een kerngebied, welke in elkaar overgaan door middel van poorten. De ruimtelijke vormgeving van de wegen is een belangrijk facet. Het uitgangspunt hierbij is dat het rijgedrag van de verkeersdeelnemer bepaald wordt door de ruimtelijke opbouw van de omgeving en niet enkel door een solitair verkeersbord. Het is evident dat hierbij tevens dient rekening gehouden te worden met de functie of de categorisering van de weg zelf.

Waar men de voorzieningskern binnenrijdt worden er poorten uitgebouwd. Een poort vormt voor de weggebruiker een duidelijk signaal dat men hier een andere situatie binnenrijdt; ze geven aan dat vanaf deze plaatsen de voorzieningskern aanvangt dan wel eindigt. Poorten kunnen gecreëerd worden door het voorzien van groen (bomen, struiken, planten, bloemen, wegversmallingen, asverschuivingen, middenbermen, rotondes, straatmeubilair, banken, stratenplan, enz...).

Halen centrum

Om enerzijds de handels- en voorzieningskern van Halen ruimtelijk af te bakenen en daardoor visueel te versterken en anderzijds het centrum te ontlasten van niet bestemmingsverkeer, werd een ringstructuur, samen met een vijftal poorten ontwikkeld. In het noorden is de N2 de drager

van deze ringstructuur aan het secundair wegennet. De Firmin Jacobslaan wordt doorgetrokken tot aan de N2 ter hoogte van de Mosstraat, parallel aan de Velpen zodat een ringstructuur rondom de voorzieningskern wordt versterkt.

Het gebied binnen de ringstructuur dient het ruimtelijk beeld te hebben van een verblijfsgebied waar de voetganger en fietser evenwaardig zijn aan het gemotoriseerd verkeer (zone 30). Het Marktplein, het Raubrandplein en het schoolplein ter hoogte van de Fonteinstraat zijn hierbij structurele dragers die in elkaar vloeien via de Generaal De Wittestraat.

Zelem centrum

Binnen Zelem wordt de Stationsstraat, Schansstraat en Dorpsstraat weerhouden als kerngebied en dient als dusdanig versterkt te worden.

De overgangsgebieden worden gevormd door de invalswegen, zijnde: de Meldertsestraat, de Halensestraat tot aan de brug van de E314 en het bebouwd gedeelte van de Kolenbergstraat.

Loksbergen centrum

Ruimtelijk wordt het kerngebied gevormd door de Loksbergenstraat. De overgangszones worden gevormd door de uitlopende linten langsheen de Lindestraat, Hagelandstraat, Kauwplasstraat en Zilveren Helmenstraat.

Liebroek

De toegang naar Liebroek situeert zich ter hoogte van de kruising Stadsbeemd met de Liebroekstraat. Vanuit Loksbergen is er geen poort voorzien. De Kauwplasstraat fungeert eerder als een informele verbinding tussen beide kernen.

6.3.1.2 Herinrichting verblijfsgebieden

Halen-centrum

Om enerzijds het centrum van Halen attractief te maken voor woon - en handelsfuncties en anderzijds de verkeersleefbaarheid van het centrum te verhogen, is een herstructurering en herinrichting van Halen-centrum aangewezen.

Om het doorgaand verkeer alsook het zwaar verkeer doorheen de kern van Halen te weren is er geopteerd om een lokale ringstructuur te realiseren. Door deze lokale ringstructuur wordt niet enkel het niet bestemmingsverkeer geweerd, maar aangezien alle kernondersteunde voorzieningen binnen of langsheen de ring ligt, wordt de voorzieningskern ook ruimtelijk afgebakend.

Om de herkenbaarheid van de kern te ondersteunen, de verkeersleefbaarheid te verhogen en het niet bestemmingsverkeer te weren, wordt een duurzame ruimtelijke (niet verkeerstechnisch) herinrichting van de Nederstraat, Markt, Fonteinstraat, Koepoortstraat en Generaal De Wittestraat vooropgesteld. De voetgangers en de fietsers zijn hierbij evenwaardig dan het gemotoriseerd verkeer. Een menging van vervoersmodi is dan ook primair.

Herinrichten Liebroekstraat in functie van verblijfsgebied

In eerste instantie dient het kruispunt Liebroekstraat – Stadsbeemd heringericht te worden.

Hierbij dient de Liebroekstraat duidelijk ondergeschikt te zijn aan de Stadsbeemd – N2

Vanaf de aansluiting met de Stadsbeemd, richting Liebroek, dient de Liebroekstraat heringericht te worden in functie van de aanliggende verblijfsfuncties, zijnde wonen en kleinhandel. Het afwikkelen van verkeer is hierbij totaal ondergeschikt. Door deze ingreep beoogt men niet enkel de leefbaarheid te verhogen, maar vooral de woon- en leefkwaliteit te verhogen. Het doorgaand en zwaar verkeer, richting Kortenaken, wordt via Stadsbeemd – Zittaardstraat – Liniestraat afgeleid.

Herinrichting Stationsstraat in functie van verblijfsgebied

Om de verblijfswaarde ter hoogte van de Stationsstraat te optimaliseren en om het doorgaand verkeer te weren is een herinrichting van de Stationsstraat wenselijk. Met de herinrichting met de Stationsstraat sluit deze aan op de Schansstraat en krijgt men zo een homogeen beeld en een ruimtelijke versterking van het kerngebied.

6.3.1.3 Voetgangersstructuur versus verblijfsgebieden

In de woonkernen binnen de bebouwde kom moeten de wegen in principe minstens aan één kant van de weg zijn voorzien van een voetpad. In die gebieden vinden namelijk de meeste verplaatsingen te voet plaats. Een groot deel van de woonkernen is reeds ingericht als verblijfsgebied waarbij aandacht besteed is aan de realisatie van voetpaden en de bereikbaarheid van scholen via voetgangersvoorzieningen.

In het kader van het mobiliteitsplan wordt ingezet op de volgende speerpunten:

- voetgangersvoorzieningen langs wegen waar veel voetgangers lopen, moeten voorzien zijn van voetpaden
- verdere uitbouw van voetgangersvoorzieningen in de als verblijfsgebied aangewezen gebieden

Bij geplande wegeniswerken dient steeds de situatie nauwkeurig te worden bestudeerd en dienen de mogelijkheden tot het aanleggen van voetpaden in beeld gebracht te worden. Inzake maatvoering zal gericht worden op de landelijke norm van een minimale breedte van 1,50m. Uitzonderingen zijn enkel mogelijk bij smalle profielbreedtes. Ook is het van belang dat de onderhoudstoestand van voetpaden meer aandacht krijgt. Losliggende tegels, gaten en te hoge boordstenen, dragen niet bij aan een veilige en comfortabele omgeving voor voetgangers.

In centrumstraten met een overwegende verblijfsfunctie kan geopteerd voor een gelijkvloerse aanleg waarbij voetgangers gebruik kunnen maken van de gehele straatruimte.

6.3.1.4 Oversteekvoorzieningen

Met name op de wegen die een barrière vormen dienen goede oversteekvoorzieningen voor voetgangers gecreëerd te worden. Deze zullen maximaal gecombineerd worden met maatregelen gericht op het minderen van de snelheid en op het beperken van de oversteeklengte. Gedacht kan worden aan middenbermen, verbreden voetpad, doortrekken van voetpaden langs verkeerswegen ter hoogte van zijstraten met lokale wegen. Deze maatregelen hebben als resultaat dat voetgangers sneller en veiliger de overkant kunnen bereiken en meer kansen krijgen om bij een hiaat in de verkeersstroom de weg te kruisen. De aandacht moet speciaal uitgaan naar:

- wegen die een barrière vormen
- oversteekplaatsen bij scholen
- oversteekplaatsen bij veel gebruikte haltes van De Lijn
- oversteekplaatsen in het centrum en bij doortochten

6.3.1.5 Voorzieningen voor mindermobielen

Met veelal kleine en vrij eenvoudige ingrepen (bijvoorbeeld verlaagde boordstenen) kan de openbare ruimte goed toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een handicap. In centrumgebieden en bij openbare voorzieningen dient met deze groep mensen zeker rekening te worden gehouden, evenals bij haltes van het openbaar vervoer. Hierbij dient op microniveau te worden ontworpen. Elke weg en straat moet worden bekeken en de in de buurt gelegen voorzieningen dienen in beeld gebracht te worden. Op plaatsen waar men nieuwe voetpaden aan gaat leggen kan meteen rekening gehouden worden met de eisen/wensen van deze groep.

In bestaande centrumgebieden dient elk voetpad toegankelijk te zijn voor mindermobielen. Hieronder worden de eisen opgesomd waaraan voetpaden dienen te voldoen wanneer deze voor mindermobielen geschikt worden gemaakt.

Inrichting voetpaden:

- stroef en vlak loopoppervlak
- draairuimte voor rolstoelen, kinderwagens, etc. (min. 1,80 meter bij 1,80 meter)
- rustpunten: zitbankjes om de 250 meter

- met stok tastbare markering looproutes (ribbeltegels in langsricting; noppentegels t.h.v. oversteekplaats)
- visuele markering looproutes (gebruik van contrasterende kleuren)
- overbrugging hoogteverschillen: treehoogten maximaal 17,5 cm
- leuning aanbrengen bij meer dan 0,25 meter hoogteverschil op een hoogte van 0,85-0,95 meter, bij hoogteverschil tot 1 meter hellingshoek 1:10 tot 1:20
- geen hoogteverschillen (plaatselijk verhogen rijbaan tot trottoir of verlagen trottoir tot peil van rijbaan door afrit)
- oversteek bij voetgangerslichten: tijdsduur groen licht afgestemd op verplaatsingssnelheid van minder dan 0,5 meter/seconde, verlengen van groen tot voetganger veilig overkant kan bereiken,
- vrije doorgangsbreedte minimaal 1,50 meter
- oversteek bij niet geregelde kruispunten: vrije doorgangsbreedte minimaal 1,20 meter, bij een middeneiland: minimale doorgangsbreedte 1,50 meter
- voetgangerslichten: eenvoudige bediening (ook met hand of arm te bedienen), bedieningshoogte drukknoppen tussen 0,90 en 1,20 meter
- akoestisch signaal bij rood / groen licht (rateltikker)
- markering oversteekplaats voor visueel gehandicapten: voelbaar contrast tussen voetpad en weg (rubbertegels, ribbeltegels), visueel contrast tussen voetpad en weg, markering over de volle breedte van de oversteekplaats
- straatmeubilair geen belemmering in de doorgangsrichting
- vrije doorgang tussen straatmeubilair moet minimaal 0,90 meter zijn

6.3.1.6 Trage wegen

Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. De belangrijkste gebruikers zijn wandelaars, fietsers en ruiters. Veel trage wegen zijn de afgelopen jaren verdwenen. Zelfs vandaag nog zijn veel wegen bedreigd. Bepaalde wegen geraken in onbruik en verdwijnen, ook door gebrekkig onderhoud. Trage wegen zijn echter veilige verbindingen voor zachte weggebruikers en bieden, zeker voor korte afstanden, een alternatieve en verkeersveilige route.

De stad zal een afzonderlijk plan 'Trage Wegen' opstellen (voor het ganse grondgebied) en bepaalt welke trage wegen voor welke relaties zinvol zijn. Tevens zal zij 'missing-links' detecteren. Het plan bevat tevens maatregelen naar de wijze waarop de trage wegen worden verhard, het onderhoud en de eventuele bijkomende beschermende maatregelen bij de aansluiting van de trage wegen op de openbare wegen. Het plan wordt opgesteld volgens de methodiek als omschreven in de 'Wegwijzer trage wegen'

Het is van belang om na te gaan of de kruisingen tussen de trage wegen en de 'gewone' wegen voldoen aan bepaalde verkeersveiligheidseisen. Daar waar trage wegen en 'gewone' wegen elkaar kruisen kunnen beveiligde inrichtingen en/of oversteken noodzakelijk zijn.

6.3.2 *Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk*

Kaart 3: Fietsroutenetwerk

6.3.2.1 Algemeen kader

Als uitgangspunt voor het fietsroutenetwerk wordt het vigerende bovenlokale functionele fietsroutenetwerk gehanteerd. Hieraan worden aanvullende lokale routes toegevoegd die op niveau van Halen het netwerk completeren en fijnmaziger maken. Elk van deze routes verdient adequate fietsvoorzieningen, zowel naar comfort als naar veiligheid. De gemeente heeft in het verleden als verschillende initiatieven opgestart onder andere via Fietsfonds-projecten. De gemeente Halen wenst zich te engageren om dit in de toekomst verder te blijven zetten. In de eerste plaats zullen de routes van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk aangepakt worden, aangezien dit meestal routes betreffen met vele gemotoriseerd en fietsverkeer. Dit neemt niet weg dat maatregelen op aanvullende lokale fietsroutes genomen kunnen worden en in bepaalde gevallen zelfs noodzakelijk zijn.

Het fietsnetwerk wordt uitgebouwd waarbij rekening wordt gehouden met volgende factoren:

Samenhang: de hoofdeis omvat alle eisen die verband houden met de noodzaak om op de plaats van bestemming te komen. Dit betekent niet alleen dat het fietsnetwerk voldoende uitgebreid moet zijn, maar tevens dat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden en ook de logica ervan begrijpt. Om de continuïteit te garanderen dient het lokaal fietsnetwerk dan ook afgestemd te worden op het provinciaal netwerk en dit zowel voor het functioneel netwerk als voor het toeristisch netwerk. Hierdoor bekomt men een synergie tussen de verschillende netwerken waarvan de meerwaarde meer is dan de optelsom van de netwerken afzonderlijk.

Directheid: wanneer de reistijd per fiets langer is dan die per auto, vormt dit een belangrijke reden om de fiets te laten staan. Anderzijds blijken veel automobilisten bereid korte ritten op de fiets te stappen, wanneer de tweewieler sneller en handiger is. Andere factoren die de reistijd beïnvloeden zijn: afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgereden afstand.

Aantrekkelijkheid: fietsgedrag wordt bepaald door een groot aantal factoren. Per individu kunnen deze factoren echter van zeer verschillende betekenis zijn voor de keuze om wel of niet te gaan fietsen en ook bij de keuze van fietsroute. Dit neemt echter niet weg dat klachten van fietsers, ook al zijn ze objectief moeilijk meetbaar, steeds aandacht verdienen. Onder de eis aantrekkelijkheid valt ook het criterium "sociale veiligheid". Dit criterium is in belangrijke mate bepalend voor het gebruik van de fiets, vooral in de avonduren. Ook hier geldt dat klachtenpatronen de meeste aanwijzing geven.

Veiligheid: de hoofdeis veiligheid heeft alleen betrekking op de verkeersveiligheid (objectief en subjectief). Bij de evaluatie van een verkeerssituatie en bij keuring van bestaande voorzieningen vormt het zich voordoen van verkeersongevallen een goed criterium voor de beoordeling van de eis veiligheid. In de ontwerpfase is het moeilijk het effect van een maatregel op de verkeersveiligheid goed te beoordelen.

In het algemeen kan worden gesteld dat, om tot een duurzaam en veilige verkeerssituatie te komen, ontmoetingen met veel en snelrijdend autoverkeer moeten vermeden worden. Waar de fiets en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan grenzen worden gebonden.

Comfort: onder de eis comfort vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur, en waardoor de fietser extra fysieke inspanning moet leveren. Volgende factoren spelen een rol in de graad van comfort: de vlakheid van fietsinfrastructuur (textuur), de heuvelachtigheid, de verkeershinder, de stopkans en de weershinder.

6.3.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De provincie werkte het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFFN) uit. Dit netwerk is de blauwdruk voor de uit te werken functionele fietsroutes (vnl. gericht op woon-werk en woon-schoolverkeer). Het BFFN wordt regelmatig herzien in functie van nieuwe noden en ontwikkelingen.

Uitgangspunten van het BFFN zijn het vermijden van omwegen, het inlassen van overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen en het kiezen van routes waar sociale controle mogelijk is.

Dit bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zal als vertrekbasis dienen bij het uitwerken van de aanvullende lokale fietsroutes.

De relevante selecties:

- Hoofdroute:
 - N2 – Diestersteenweg – Generaal De Wittestraat – Nederstraat – Zwarte Duivelsstraat – N2
 - Raubandplein – Firmin Jacobslaan – Koekoeklaan – route langs oude trambedding
- Functionele fietsroute:

- Gennepstraat – Van Zurpeledijk – Dorpsstraat – Schansstraat
- Stationsstraat – Meldertsestraat
- Halensestraat – Vinnenhoekstraat – Mosstraat – Koepoortstraat
- Fonteinstraat – Zittaardstraat
- Liniestraat – Zilveren Helmenstraat – Loksbergenstraat – Hagelandstraat
- Velpenstraat – Rotemstraat – Diestsestraat
- Sportlaan – doorsteek naar Koekoeklaan
- Lindestraat
- Kauwplasstraat – Liebroekstraat – route parallel met Betserbaan – Capucienstraat
- Alternatieve functionele fietsroute:
 - Heesstraat
 - Zelemstraat – route parallel aan afrit E314
 - Stadsbeemd
 - Ertsenrijkstraat
 - Gemengde Brigadestraat – Rozenstraat – Molenweg – Rozedelstraat

Wat opvalt, zijn de verschillen over de provinciale grenzen heen:

Route	In Limburg	In Vlaams-Brabant
Heesstraat - Hezestraat	Alternatieve functionele fietsroute	Geen selectie
Rozedelstraat - Tiensebaan	Alternatieve functionele fietsroute	Functionele fietsroute
Ertsenrijkstraat	Alternatieve functionele fietsroute	Functionele fietsroute

Bij een herziening van de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken kan dit eventueel herbekeken worden. Hierover moet overleg gevoerd worden met de provincies en de betrokken gemeenten.

6.3.2.3 Lokale fietsroutes

Het lokaal netwerk fungeert als aanvulling op het bovenlokaal functioneel netwerk en situeert zich eerder op gemeentelijke wegen. Het lokaal netwerk heeft als functie de verschillende lokale attractiepolen zoals scholen, woonkernen, handel en openbare nutsvoorzieningen met mekaar te verbinden.

- Decosterstraat – Weyerstraat -> alternatieve verbinding van de kern van Zelem naar Meldert (Lummen) of Linkhout (Lummen) via de Melderstraat;
- Tuinwijkstraat -> alternatieve verbinding (shortcut) van de kern van Zelem naar de N725 Meldertsebaan;
- Kruisstraat – Linkhoutsestraat -> alternatieve verbindingen via trage wegen ter ontsluiting van de daar gelegen lokale sportaccommodaties;
- Houtsestraat -> shortcut verbinding van de kernen van Zelem en Meldert (Lummen) richting Linkhout (Lummen). Vanaf de gemeentegrens met Lummen is de Houtsestraat echter niet mee opgenomen in het lokaal fietsroutenetwerk van de gemeente Lummen waardoor er een inconsistentie ontstaat in het netwerk. Een intergemeentelijk overleg is hierbij aan de orde teneinde dit op mekaar af te stemmen;
- Schomstraat – Steenbergstraat -> alternatieve verbinding van de kernen van Zelem en Meldert (Lummen) richting Zelk en Webbekom (Diest) via de Kolenbergstraat;
- Zelemstraat – Kolenbergstraat -> verbinding tussen de kernen van Zelk en Zelem die tot op heden nog niet is opgenomen in het fietsroutenetwerk. Gezien de categorisering van de Kolenbergstraat (lokale weg II) is het noodzakelijk dat de provincie deze verbinding selecteert als functionele route teneinde tot een verkeersveilige verbinding te komen tussen de kernen van Zelk en Zelem;
- Rozenstraat -> alternatieve verbinding van de kern van Loksbergen en Klein-Zelk richting Liebroek, Zelk en Webbekom (Diest);
- Betserbaan -> deels verkeersluwe en rustieke verbindingsas die een alternatieve verbinding vormt voor de zuidoost gelegen deelen richting industrieterrein 'Stadsbeemd' en noord-west gelegen (deel-)kernen zoals Zelk, Zelem en Webbekom (Diest);

- Sportlaan -> fietsverbinding en trage weg ter ontsluiting van de lokale sportaccommodaties in de kern van Halen centrum;
- Bloemendaalstraat -> alternatieve en verbindende lokale fietsverbinding die de kern van Bloemendaal ontsluit en als shortcut fungeert richting westelijk gelegen deekernen;
- Corneliusstraat -> verbinding tussen de kern van Ertsenrijk en westelijk gelegen deekernen. Voorts fungeert deze verbinding als vermazing tussen de hoofdroute en alternatief functionele route.

6.3.2.4 Recreatieve fietsroutes

Toerisme Limburg heeft binnen het grondgebied van Halen een aantal recreatieve fietsroutes opgenomen. De stad onderschrijft dit netwerk. De Molenweg is een onverharde weg opgenomen als recreatieve fietsroute. Parallel hieraan ligt echter de functionele fietsroute langsheen de Liebroekstraat die uitgerust is met aanliggende fietspaden. Er wordt voorgesteld om de recreatieve fietsroute te laten samenvallen met de functionele fietsroute. Naar belevingswaarde toe kan gesteld worden dat beide routes gelijkwaardig zijn aan elkaar. Verderop wordt de Rozenstraat opgenomen in het lokale fietsroutenetwerk om ter hoogte van de kern van Klein-Zelk opnieuw te verknopen met het recreatieve fietsroutenetwerk. Voor deze wijziging zal overleg gepleegd moeten worden met Toerisme Limburg.

6.3.2.5 Inrichtingseisen en maatregelen

Kaart 4: Prioriteitenkaart fietsinfrastructuur

Het uitdenken van een fietsroutenetwerk op papier is maar de eerste stap. De fietsomstandigheden zowel op het vlak van veiligheid als comfort moeten voldoende zijn om het gebruik van het fietsroutenetwerk te stimuleren. Daarom wordt tot doel gesteld om alle segmenten van het fietsroutenetwerk volgens de bepalingen, richtlijnen en maatvoeringen van het Vademecum Fietsvoorzieningen in te richten. Hier moet de belangrijke opmerking gemaakt worden dat een route van het fietsnetwerk niet noodzakelijk van fietspaden voorzien moet zijn. In bepaalde gevallen is gemengd verkeer of een inrichting met fietssuggestiestroken mogelijk en wenselijk.

In wat volgt wordt een opsomming gegeven van wegen waar de fietsvoorzieningen prioritair aangepakt moeten worden. Het type fietsvoorzieningen wordt gesuggereerd, maar niet definitief bepaald. Daarvoor wordt zoals vermeld verwezen naar het Vademecum. Het type fietsvoorziening is onder andere afhankelijk van de snelheid en de wegcategorie. Het precieze type fietsvoorziening moet het onderwerp zijn van verder onderzoek.

De prioritering is gebaseerd op volgende uitgangspunten:

- Om in aanmerking te komen voor fietspaden moet de weg een categorie lokale weg type II of hoger hebben. Op lokale wegen type III wordt gekozen voor snelheids- en verkeersremmende maatregelen.
- Het snelheidsregime is de maatstaf in de keuze tussen gemengd verkeer, aanliggende of vrijliggende fietspaden.
- Hoe hoger de wegcategorie en hoe belangrijker de fietsroute (bovenlokaal – lokaal, hoofdroute – functionele route – alternatieve route), hoe hoger de prioriteit.

De lopende projecten krijgen uiteraard de hoogste prioriteit. De aanduiding 'hoge prioriteit' betekent dat deze fietsroute bij voorkeur in een volgende fase aangepakt worden.

- Hoogste prioriteit:
 - Loksbergenstraat – Zilveren Helmenstraat – Liniestraat
 - Liebroekstraat
 - Kolenbergstraat
 - Mosstraat
 - Hagelandstraat – Gemengde Brigadestraat
- Hoge prioriteit:

- Lindestraat: dit is een lokale weg type I en een functionele fietsroute. Er zijn echter geen fietsvoorzieningen. Aanleg van fietspaden wordt best in samenspraak met de gemeente Kortenaken opgestart.
- Stationsstraat – Meldertsestraat: Dit is een lokale weg type II en een functionele fietsroute. Er zijn echter geen fietsvoorzieningen. Dit wordt best aangepakt samen met de gemeente Lummen.
- Zittaardstraat: De Liniestraat wordt voorzien van fietspaden. De Zittaardstraat beschikt ten noorden van de Lanciersstraat over fietspaden die aansluiten op de rotonde aan de Sportlaan. Het wegvak tussen de Zepbrugstraat en Lanciersstraat moet in de eerste plaats voorzien worden van fietspaden. De bestaande fietspaden tussen de Lanciersstraat en de Sportlaan zijn niet conform en verdienen een verbetering. Door deze fietspaden aan te leggen ontstaat een continue comfortabele en veilige fietsverbinding tussen Halen en Loksbergen.
- Secundaire prioriteit
 - N2c-Diestersteenweg: Momenteel zijn er gemarkeerde, aanliggende fietspaden. Aangezien dit een lokale route type II en een hoofdroute is, zouden de fietspaden opgewaarderd moeten worden, zeker voor het gedeelte buiten de bebouwde kom.
 - Zelemstraat: De Zelemstraat beschikt over gemarkeerde aanliggende fietspaden. Gelet op de typering als lokale weg type II, de selectie als alternatieve functionele fietsroute en het snelheidsregime is het wenselijk dit op te waarderen.
- Lage prioriteit
 - Ertsenrijkstraat: De Ertsenrijkstraat beschikt over relatief smalle, aanliggende fietspaden. Dit strookt echter niet overal met het snelheidsregime (niet conform het Vademecum). Daarom wordt voorgesteld deze te verbeteren. Dit is echter niet prioritair, aangezien de Ertsenrijkstraat toch over fietspaden beschikt. Er zijn fietsroutes die eerder aangepakt moeten worden.

Niet alleen fietspaden maar ook fietsoversteekplaatsen dragen bij tot een verhoging van de veiligheid en het stimuleren van het fietsgebruik.

De stelregel is dat locaties waar een recreatieve of een functionele fietsroute een lokale weg type I of hoger kruist / verknoopt voorzien worden van veilige adequate oversteekmogelijkheden.

Kruispunt	Aanwezige infrastructuur	Maatregel
N2 x N2c-Diestersteenweg	Gemarkeerde oversteken aan beide zijden van kruispunt	Fietsoversteken met middenberm (voorzien in streefbeeld)
N2 x Mosstraat	Gemarkeerde fietsoversteken in de verkeerslichten	Ovonde voorzien van fietsoversteken
N2 x Zwarte Duivelsstraat	Gemarkeerde oversteken aan beide zijden van kruispunt	Fietsoversteken met middenberm (voorzien in streefbeeld)
Fonteinstraat x Sportlaan x Zittaardstraat	Fietsoversteken uit de voorrang aan rotonde	Aanpassing aansluiting vanuit Fonteinstraat op dubbelrichtingsfietspad

6.3.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk

Kaart 5a: Netwerk openbaar vervoer korte termijn

Kaart 5b: Netwerk openbaar vervoer uitsnede centrum

6.3.3.1 Algemeen

Binnen het openbaar vervoersnetwerk dient men een onderscheid te maken tussen verbindende of regionale lijnen en oppervlakte of ontsluitende lijnen. Dit wil zeggen dat het openbaar vervoersnet bestaat uit een regionaal netwerk en een lokaal busnetwerk. Door dit onderscheid te maken krijgt men een optimalisatie van het netwerk.

Zo kunnen de verbindende lijnen zich focussen op een snelle verbinding tussen twee gebieden. Dit wil zeggen dat zij geen omwegen of insteken dienen te maken om een gebied te ontsluiten. Deze lijnen gebruiken bij voorkeur het hoger gecategoriseerd wegennet (lokaal I en hoger). Het lokaal netwerk daarentegen is ontsluitend en deels vraagafhankelijk (belbus). De functie van dit netwerk is de lokale polen te ontsluiten en te verbinden met andere lokale polen. Deze bussen gebruiken dan ook veelal het lager gecategoriseerd wegennet (vanaf lokaal I en II). Om geen conflict te krijgen tussen enerzijds het doorstroom - en reizigerscomfort en anderzijds de wenselijke inrichting van bepaalde gebieden (erf - zone 30) dienen deze bussen zich zoveel mogelijk af te wikkelen via de lokale wegen II (gebiedsontsluiting). De uitwisseling tussen het verbindend netwerk en het oppervlakte ontsluitend netwerk dient zich te situeren ter hoogte van het hoofddorp Halen. Als tweede knooppunt, weliswaar van lagere orde kan het op- en afrittencomplex nr. 25 ter hoogte van de E314 zijn, aangezien hier een carpoolparking is (i.f.v. snelbuslijn 178).

6.3.3.2 Nieuwe hoofdhalt Raubrandplein

De hoofdhalt voor het openbaar vervoer wordt verplaatst van de Markt naar het nabijgelegen Raubrandplein, omdat op de Markt de mogelijkheden niet voorhanden zijn om een hoofdhalt uit te bouwen met schuilhuisjes, fietsenstallingen, ... omwille van beschermde monumenten, mogelijkheden voor horeca en handel, evenementen, ... Het Raubrandplein ligt op wandelafstand van de Markt. Hier is wel ruimte om een kwaliteitsvolle hoofdhalt uit te bouwen.

De impact op de lijnvoering is beperkt en wordt verder geminimaliseerd door een pakket van maatregelen.

- Routing:
 - Er zijn 2 belangrijke routes doorheen Halen. De eerste verloopt momenteel via de Generaal De Wittestraat en de Nederstraat richting de Zwarte Duivelsstraat. De andere gaat via de Generaal De Wittestraat en het Kerkplein naar het Raubrandplein en de Firmin Jacobslaan.
 - De eerste route kan voorzien worden via de Generaal De Wittestraat, het Kerkplein, het Raubrandplein (halte) en rijdt dan via de Zwarte Duivelsstraat (korte termijn) of de doorgetrokken Firmin Jacobslaan (lange termijn, aandacht voor manoeuvreerruimte bij ontwerp).
 - De tweede route kan verlopen via de Nederstraat en het Raubrandplein (halte). De bocht aan het Raubrandplein wordt dan ruim genoeg voorzien om vlot te kunnen nemen.
 - Verder overleg met De Lijn is wenselijk om dit te concretiseren.
- Lijn 567 (schoolbus Budingen – Geetbets – Halen – Herk-de-Stad) rijdt momenteel via de Firmin Jacobslaan en de Zwarte Duivelsstraat en bedient de halte Kerk niet. Het hertekenen hiervan via het Raubrandplein is niet noodzakelijk aangezien lijnen 565 en 565 een verbinding bieden tussen halte Kerk (toekomstig Raubrandplein) en Herk-de-Stad. Het kan echter wel.
- Omleiding bij evenementen
 - Enkele keren per jaar wordt in het centrum van Halen een evenement georganiseerd, waarbij het centrum afgesloten wordt. De bus rijdt dan om via de Singellaan en de Sportlaan. De inplanting van de nieuwe hoofdhalt zal hieraan tegemoet komen. Zo kan deze halte gebruikt worden bij afsluiten van het centrum. De Sportlaan ter hoogte van de Koekoeklaan moet dan tijdelijk en enkel voor bussen opengesteld worden in beide richtingen (normaal enkel richting zuiden).
- Uitbouw nieuwe hoofdhalt volgens deze krijtlijnen:
 - Het Raubrandplein dient heringericht te worden om de gewenste functie als hoofdhalt te kunnen waarnemen.
 - Afsluiten van 1 tak van het Raubrandplein, zodat de driehoek rond het plein verdwijnt. Hierdoor wordt de overheersing van de auto op het Raubrandplein gebroken en kan de pleinfunctie primeren.
 - Uitbouw toegankelijke halte (o.a. hoge boordstenen)
 - Ruime schuilhuisjes aan beide zijden.

- Het voetpad aan de noordzijde wordt ruim voorzien, zodat een schuilhuisje geplaatst kan worden en voetgangers comfortabel van en naar de bushalte kunnen.
- Een situering in het midden van het plein zou de mogelijkheden als multifunctioneel plein kunnen belemmeren.
- Aan de binnenzijde wordt een overdekte fietsenstalling voorzien, waar reizigers hun fiets kunnen achterlaten.
- De afgesloten zijde van de driehoek wordt voorzien van parkeerplaatsen. Hier kunnen reizigers parkeren voor ze de bus nemen. Daarnaast compenseert dit de parkeerplaatsen die momenteel op het plein gebruikt worden (braakliggend).
- De parkeerplaatsen worden zodanig voorzien dat ze samen met de kern van het plein multifunctioneel gebruikt kunnen worden voor bijvoorbeeld de kermis.
- Doorstroming:
 - Er worden maatregelen voorzien in het centrum om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen, zodat het eventuele tijdsverlies omwille van de routeaanpassingen beperkt kan worden.
 - De bocht aan het Raubrandplein net ten westen van de hoofdh halte moet ruim genoeg voorzien worden.
 - Op termijn wordt de Firmin Jacobslaan doorgetrokken langs de Velpe om aan te sluiten op een nieuwe ovonde in de N2. De busroute zal dan ook via deze weg verlopen. Bij ontwerp zal rekening gehouden moeten worden met de bochtstralen voor bussen.
- In Generaal De Wittestraat wordt momenteel her en der langs geparkeerd. Er geldt enkel een restrictie qua parkeerduur (blauwe zone), maar niet qua parkeerlocatie (wel enkel parkeren richting Markt). Dit leidt tot ongeorganiseerd parkeren, waardoor manoeuvrerende voertuigen (bij het passeren van geparkeerde voertuigen) voor doorstromingsproblemen zorgen. Daarom zal het parkeren in afwisselende parkeervakken geordend worden zodat het manoeuvreren vlotter kan verlopen. Bij de inplanting van deze vakken moet gekeken naar de vraag naar parkeerplaatsen, de aanwezige handelszaken (vooral deze met ultrakorte bezoeken), inritten en de benodigde manoeuvreerruimte voor bussen.

6.3.3.3 Verbinding Halen - Zelem

De huidige verbinding tussen Halen centrum en Zelem wordt als te beperkt ervaren. Gelet op de inwonersaantallen van beide kernen is hiervoor wel iets te zeggen. Er worden dan ook maatregelen voorgesteld die dit moeten verbeteren:

- Geen aanpassingen van lijnen op korte termijn omdat dit een te grote invloed op het openbaar vervoernetwerk zou hebben.
- Er wordt een gerichte campagne bij de bewoners gestart omtrent het gebruik van de belbus met als doel de drempel tot het belbusgebruik te verlagen en het succes van de belbus te vergroten.
- Op lange termijn is het wenselijk om de verbinding Halen – Zelem uit te bouwen. De huidige mogelijkheden qua openbaar vervoer laten dit niet toe, maar de stad Halen wenst dit te voorzien op langere termijn. De realisatie van bijvoorbeeld een reguliere lijn tussen Halen en Zelem zal afhangen van de financieringsmogelijkheden in relatie tot het reizigerspotentieel.
- Onderzoek naar derdebetalerssysteem in functie van gebruik belbus.

6.3.4 Werkdomein B4: Herinrichting van wegen

6.3.4.1 Afbakening snelheidsregimes

Kaart 6: Snelheidsregimes

In zitting van 3 september 2012 keurde de gemeenteraad een aanvullende politieverordening goed tot invoering van snelheidszones en herafbakening van de bebouwde kom. Het doel is de snelheid op de gemeentelijke wegen van Halen te verlagen om een gunstig effect op de verkeersveiligheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers te bekomen.

De hoofdlijnen zijn als volgt:

- 70km/u op alle wegen buiten de bebouwde zones (zonaal).
- 50km/u in de bebouwde kommen en overige bebouwde zones (via zone 50).
- De bestaande zone 30's worden behouden en uitgebreid.

De politie West-Limburg houdt gegevens bij i.v.m. snelheidsmetingen en ongevallen. Via deze gegevens wordt bekeken waar, wanneer en hoe de meeste ongevallen voorkomen. Op basis daarvan worden ploegen gericht ingezet op verkeerstoezicht. Eén ervan zijn bemande snelheidscontroles. De gegevens van de snelheidsmetingen worden gebruikt om vast te stellen of er een snelheidsprobleem is, en of er repressieve acties nodig zijn.

6.3.4.2 Sturing verkeer

Wegencategorisering heeft geen of weining effect zonder bijkomende sturing. De sturing van het gemotoriseerd verkeer dient conform de wegcategorisering te gebeuren op drie niveau's, namelijk op primair niveau (gewestelijk) op secundair (provinciaal) en op lokaal niveau.

De wegcategorisering gaat uit van het afschermen van het centrum van Halen van doorgaand verkeer. De verkeerscirculatie en hieraan gekoppeld de inrichting van de straten in het centrum hangt hiermee samen. De uitwerking hiervan overstijgt de proces van verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. De stad Halen wenst dan ook een aparte studie uit te voeren waarin deze belangrijke aangelegenheid ter dege kan onderzocht worden. Daarom zal, in uitvoering van het mobiliteitsplan, onderzocht worden hoe de verkeerscirculatie kan georganiseerd worden en hoe het uitzicht en de indeling van de centrumstraten daaraan gekoppeld kan worden.

Halen

De ringstructuur te Halen-centrum is eerder ruimtelijke maatregel dan een verkeerskundige noodzakelijkheid, alhoewel deze ook verkeerskundig vele voordelen biedt. Binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is er geopteerd om de verschillende kernen duidelijk leesbaar te maken en door een eenduidige afbakening. Te Halen-centrum wordt hierdoor de historische kern terug opgewaardeerd. Ruimtelijk krijgt men een zeer duidelijk waar te nemen kern, welk ruimtelijk afgebakend wordt door een eenvormige ringstructuur. Zoals reeds aangehaald biedt deze maatregel voor het centrum heel wat verkeerskundige voordelen:

- Sturing van het niet bestemmingsverkeer (ook extern en intern verkeer).
- Vrijwaren van het centrum van zwaar verkeer (enkel laden en lossen).
- Het volledig binnengebied kan ingericht worden in functie van verblijfskwaliteiten
- Een duidelijke leesbaarheid van de ruimte is maatgevend voor het gewenst rijgedrag.
- Vereenvoudiging van het kruispunt N2 – Mosstraat – Koepoortstraat (cfr. Streefbeeld N2).

Al deze gewenste effecten bieden een garantie voor een verkeerleefbaar centrum met een hoge woon- en leefkwaliteit

Om de ringstructuur te realiseren werd een verbinding gemaakt tussen de Sportlaan en de Koekoeklaan. Tevens zal ter hoogte van de Velpse een verbinding worden gemaakt tussen de N2 en de Firmin Jacobsaan. De uitvoering van de doorsteek ter hoogte van de Velpse kan gepaard gaan met het afsluiten van de Zwarte Duivelstraat (excl voetgangers, fietsers en openbaar vervoer). De kruisingen met de ringstructuur worden zodanig vorm gegeven dat het inkomend verkeer ondergeschikt of gelijkwaardig is ten opzichte van het verkeer op de ringstructuur.

Liebroek - Stadsbeemd

Om enerzijds een optimale sturing te krijgen van de vervoerstrook Kortenaak – Loksbergen – Stadsbeemd - E314 en anderzijds het reduceren van kruisingen ter hoogte van de N2 wenselijk

is, wordt geopteerd om het kruispunt N2 – Diestersteenweg – Liebroekstraat te herzien (cfr. streefbeeld N2-). Hierbij aansluitend wordt tevens de aansluiting van Stadsbeemd op de Liebroekstraat herzien, waarbij de hoofdrichting Stadsbeemd – Liebroekstraat is. De Liebroekstraat richting Liebroek – Loksbergen wordt hieraan ondergeschikt en ingericht in functie van verblijfskwaliteiten.

Verkeer komende van Kortenaken en als bestemming E314 of Herk-de Stad heeft, dient via de Liniestraat naar de lokale ringstructuur van Halen gestuurd te worden, om alzo Liebroek te vrijwaren van doorgaand verkeer.

6.3.4.3 Bewegwijzering

Bewegwijzering is zowel voor het autoverkeer als het fietsverkeer essentieel. Bewegwijzering voor het autoverkeer zorgt ervoor dat automobilisten zoveel mogelijke de gewenste route volgen. In het kader van de wegencategorisering wint een goede bewegwijzering nog meer aan belang.

Bewegwijzering voor het fietsverkeer dient om de belangrijkste bestemmingen in Halen zo vlot mogelijk te kunnen bereiken via de fietsroutes.

Het vrachtroutenetwerk op bovenlokaal niveau wordt bewegwijzerd in samenspraak met in samenspraak met MOW-BMV en de buurgemeenten.

6.3.4.4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Het verhogen van de verkeersveiligheid is een basisdoelstelling van dit mobiliteitsplan. Dit komt naar voren in verschillende facetten. De aanleg van fietspaden zal, naast het bevorderen van het fietsgebruik, ook een beschermende maatregel zijn voor de fietsers.

De N2-Staatsbaan is, naast de E314, de belangrijkste en drukste weg van Halen. De hoge intensiteiten gekoppeld aan de verschillende functies die de weg uitoefent voor Halen zorgen ervoor dat hier ongevallen kunnen gebeuren. De verouderde inrichting van de N2 dient dan ook aangepast te worden volgens de bepalingen van het streefbeeld (zie werkdomein A2).

Met de aanleg van de Koekoeklaan tussen de Sportlaan en de Firmin Jacobslaan werd een ringstructuur om Halen geïnitieerd. Het doel is het doorgaand (vracht)verkeer uit het centrum te weren. Dit zorgt voor een verkeersuitdunning van het centrum en zo onrechtstreeks voor een verkeersveiligere situatie in het hart van het centrum en zeker ter hoogte van de school. De openbare ruimte wordt teruggegeven aan de fietser en de voetganger. De doortrekking van de Firmin Jacobslaan is een volgende stap in de versterking hiervan. Daarnaast wenst de stad te onderzoeken hoe de verkeerscirculatie in Halen centrum kan georganiseerd worden en hoe het uitzicht en de indeling van de centrumstraten daaraan gekoppeld kan worden.

De stad Halen focust in haar verkeersveiligheidsbeleid ook op 2 kwetsbare groepen. Zo moet de aanleg van de fietspaden in een samenhangend netwerk de fietser beschermen. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de schoolomgevingen autolouwer en verkeersveiliger te maken.

6.3.4.5 Zwaar vervoer

Kaart 7: Vrachtroutenetwerk

Het Vlaamse vrachtroutenetwerk is een raamwerk met als doel selectieve bereikbaarheid van de attractiepolen uitbouwen door een vrachtroutenetwerk op meso-niveau. De functie van het vrachtroutenetwerk is:

- Ontsluiten van de bedrijventerreinen vanaf het vrachtroutenetwerk door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen vrachtverkeer).
- Verbinden van de attractiepolen en de regio's

- Kanaliseren van het vrachtverkeer doorheen de regio voor interne relaties waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid)
- Kwetsbare gebieden vrijwaren van hinder door vrachtverkeer

Relevant voor Halen zijn volgende selecties:

- E313: Hoofdvrachtroute
 - Dit type vormt de verbindingen op Vlaams Niveau en wordt afgeleid uit het RSV. Het vrachtverkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van deze hoofdroutes.
- N2 tussen op- en afrittencomplex Halen en Herk-de-Stad (Daelemveld): vrachtroute type I
 - Dergelijke routes verbinden de bedrijventerreinen op meso-niveau met het hoofdvrachtroutenetwerk. Doorgaand vrachtverkeer op deze vrachtroute dient vermeden te worden. De routes bevatten de toegangspunten tot het lokaal niveau.

Elke gemeente kan aan dit vrachtroutenetwerk lokale routes toevoegen die een schakel zijn om de lokale attractiepool (lokaal bedrijf of lokaal bedrijventerrein) te ontsluiten naar het Vlaams vrachtroutenetwerk. Het is de voorkeursroute en ze wordt bewegwijzerd. Lokale vrachtroutes hebben geen doorgaand functie maar dienen enkel voor de bediening van lokale bedrijven en bedrijventerreinen.

Voor Halen worden volgende lokale vrachtroutes voorzien (i.f.v. selecties GRS):

- Liebroekstraat van de N2-Staatsbaan tot de Stadsbeemd en de Stadsbeemd zelf
 - Ter ontsluiting van het bedrijventerrein
- Zittaardstraat – Liniestraat – Zilveren Helmenstraat – Loksbergenstraat – Hagelandstraat
 - Ter ontsluiting van bedrijf Brems
- Lindestraat
 - Ter ontsluiting van bedrijf Brems
- Zelemstraat - Kolenbergstraat
 - Ter ontsluiting van bedrijf Mathys
- Stationsstraat – Halensestraat – Vinnenhoekstraat – Mosstraat
 - Ter ontsluiting van bedrijventerrein langs Meldertsestraat

Voor plaatselijke bediening blijven overige wegen beschikbaar. Bij specifieke problemen qua doorgaand vrachtverkeer (bijvoorbeeld door Loksbergen) kan een systeem met automatische nummerplaattherkenning een oplossing bieden. Deze systemen zijn in opmars. De stad Halen zal de ontwikkelingen volgen, samen met de buurgemeenten en het Vlaams Gewest.

Vrachtroutes stoppen niet aan de gemeentegrens. Daarom is bij maatregelen steeds overleg met de buurgemeenten nodig:

- Hagelandstraat – Rijrode (Bekkevoort): Deze laatste staat is het mobiliteitsplan van Bekkevoort opgenomen als weg voor lokaal zwaar verkeer
- Lindestraat – Halensebaan – Klipgaardestraat (Kortenaken)
- Mosstraat – Vinnenhoekstraat (Lummen)

Bij gemeentegrensoverschrijdende routes is overleg noodzakelijk.

6.3.5 *Werkdomein B5: Parkeerbeleid*

6.3.5.1 Parkeerconcept

Het parkeerconcept heeft als doel de beschikbaarheid van het parkeeraanbod te optimaliseren voor de verschillende gebruikersgroepen. Een bewoner heeft namelijk een andere parkeervraag dan een bezoeker of werknemer. Daarom moet de parkeerstructuur afgestemd worden op het

potentieel gebruik per gebruikersgroep, zodat een optimale benutting en spreiding ontstaat: de juiste auto op de juiste plaats.

Een bewoner wenst zo kort mogelijk bij de woning te parkeren. Daarom wordt de parkeervraag van de bewoners, die niet over voldoende stallingscapaciteit op eigen terrein beschikken, best opgevangen door straatparkeren. Dit moet echter op een ordelijke wijze gebeuren zodat:

- de capaciteit niet overschreden wordt en men fout gaat parkeren (soms hinderlijk).
- de geparkeerde voertuigen niet overheersend zijn in het straatbeeld. Een woon- of winkelstraat is in de eerste plaats verblijfsruimte en geen parking.

Voor bezoekers ligt dit anders. De acceptabele loopafstand is afhankelijk van de verblijfsduur. Bij parkeren korter dan 1u (bv. kort winkelbezoek) wenst men zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren. Hier kan in de mate van het mogelijke aan tegemoet gekomen worden. Echter moet men beseffen dat niet iedereen vlak voor de deur kan parkeren. Als de parkeerduur langer wordt, aanvaardt men langere loopafstanden. De locatie van dit parkeren is niet onbelangrijk. Het afwentelen van de parkeervraag van de centrumvoorzieningen op de omliggende woonstraten is niet gewenst.

De verblijfsduur van werknemers is relatief groot, zodat langere wandelafstanden aanvaard worden. Werknemers parkeren bij voorkeur niet op parkeerplaatsen die beter door bewoners en bezoekers worden gebruikt.

6.3.5.2 Parkeerplan

Het parkeerplan is opgebouwd vanuit 3 basisprincipes:

- De juiste auto op de juiste plaats
- Vrijwaren van de kwaliteit van de openbare, publieke ruimte
- Optimalisatie van het gebruik in tijd en ruimte

Uit het parkeerduuronderzoek blijkt dat er geen structureel capaciteitsprobleem is. Op specifieke momenten en plaatsen blijken wel problemen te ontstaan. Hieraan moet vanuit ruimtelijk, verkeerskundig en organisatorisch oogpunt een oplossing geboden worden.

Rondom de handelszaken wordt gestreefd naar een parkeerbezetting van 85%. Zo is er steeds een marge, maar wordt ook niet nodeloos ruimte opgeofferd aan parkeerplaatsen. De blauwe zone in de Fonteinstraat en de Generaal De Wittestraat blijft gehandhaafd. Hier is het omwille van de aanwezige handelszaken wenselijk dat er een sterke roulatie is in het parkeergebeuren. Het huidig aantal beschikbare parkeerplaatsen zal in bovenstaande straten anders geconfigureerd worden zodoende bussen hier gemakkelijker kunnen passeren.

Voor het stadhuis wordt een zone van een 10-tal parkeerplaatsen voorzien van een parkeerduurbeperking tot 30 minuten. Dit heeft tot doel bezoekers van het stadhuis de kans te geven dichtbij te parkeren voor korte duur (bv. bezoek aan loketten).

Langs de Sportlaan is een ruime parkeercapaciteit beschikbaar voor langparkeren (zonder beperkingen). Ook op het Raubrandplein worden parkeerplaatsen voorzien voor langparkeerders, hoofdzakelijk bedoeld voor pendelaars die de bus wensen te nemen. De verplaatsing van de hoofdhalt van het Marktplein naar het Raubrandplein zal ook een verschuiving van het parkeren i.f.v. het busgebruik met zich meebrengen. Hierdoor zal de vraag op het Marktplein dalen.

Piekmomenten, bijvoorbeeld bij evenementen, zullen altijd voor verhoogde parkeerdruk zorgen. Het is onmogelijk om het parkeeraanbod af te stemmen op piekbelastingen. De benutting van de parkeerplaatsen zou daardoor erg laag zijn op doordeweekse dagen. Dit betekent dat extra

ruimte en geld ingezet wordt voor parkeerplaatsen die maar enkele keren per jaar gebruikt worden.

Aan de scholen blijkt rond het begin en het einde van de schooldag een parkeerprobleem te ontstaan. De vraag is voor korte tijd veel te hoog voor het aanbod. De oplossing ligt in maatregelen die de vervoerwijzekeuze bepalen en infrastructurele aanpassingen die het parkeergebeuren sturen.

6.3.5.3 Handhaving

Een parkeerbeleid kan pas naar behoren functioneren als de voorgestelde principes en regels worden nageleefd. Een controle op foutparkeerders, met nadruk op hinderlijk parkeren, en het naleven van het parkeerregime is dan ook van fundamenteel belang in een duidelijk handhavingsbeleid.

Een goede handhavingsorganisatie is hierbij van cruciaal belang. Het parkeerbeheer bestaat uit volgende hoofdactiviteiten:

- *Beheer van de infrastructuur:* dit betreft ondermeer het beheer en onderhoud van bebording en belijning, parkeerautomaten (in geval van betalend parkeren).
- *Administratief beheer:* dit betreft o.a. invordering retributies (of belastingen) en de daaruit volgende bezwaarprocedures. De omvang van het administratief beheer is afhankelijk van de hoeveelheid retributies (of belastingen) zij te verwerken krijgen.
- *Handhaving:* zowel controle op parkeergedrag (naleven parkeerduur) als controle op fout parkeren. Handhaving is een zeer arbeidsintensieve bezigheid. Des te hoger het gereguleerde gebied en des te hoger het aantal keren per week dat men wenst te controleren, des te meer mankracht men nodig heeft. De perceptie van de handhaving is essentieel. Indien men het idee heeft van een hoge pakkans, zal het geldende parkeerregime ook beter nageleefd worden. De feitelijke handhaving is erop gericht om de perceptie in positieve zin te beïnvloeden.

Bovenstaande activiteiten kunnen los van elkaar uitgevoerd worden. Deze kunnen ondergebracht zijn bij de gemeente, maar ook uitbesteden is mogelijk. Handhaving van de foutparkeerders blijft echter de bevoegdheid van de politie. Cruciaal blijft om voldoende mensen en middelen te reserveren om een effectieve handhaving te ontplooiën. Hierbij is het aangeraden specifieke mensen of diensten toe te wijzen voor de controle en het administratieve beheer. Dit kan zowel door de gemeente zelf of uitbesteed.

6.3.5.4 Informatie en sensibilisatie

Voor men start met de effectieve handhaving is het noodzakelijk dat de parkeerders op de hoogte gesteld worden van de nieuwe regeling. Hiernaast is het aangewezen om sensibilisatieacties te voeren waarin gepromoot wordt om korte verplaatsingen zoveel mogelijk met duurzame verplaatsingsmiddelen uit te voeren (te voet, met de fiets, ...). Er zullen ook informatie- en sensibilisatiecampagnes opgestart worden om het gebruik van het openbaar vervoer verder te promoten als alternatief voor de wagen.

6.3.5.5 Tarifiering

De tarifiering van het parkeren wordt niet gewijzigd. De blauwe zones blijven gehandhaafd.

6.3.5.6 Parkeerverordening

Bij ontwikkeling van nieuwe functies dient op voorhand vastgelegd te worden hoeveel parkeerplaatsen voorzien moeten worden op eigen terrein. In het BPA De Kom is een dergelijke norm reeds opgenomen voor de woonfunctie. In de praktijk blijkt dat hier niet altijd aan kan voldaan worden. Toch zijn deze parkeerkencijfers nuttig. Er moet steeds getracht worden het

parkeren op eigen terrein af te wikkelen. Enkel indien dit praktisch onmogelijk blijkt, kan hiervan afgeweken worden. Er zal een gemeentelijke parkeerverordening opgesteld worden, waarin parkeernormen en normen voor fietsenstallingen per functie opgenomen worden. Indien het vereiste aantal parkeerplaatsen niet voorzien kan worden, zal een compensatoire vergoeding vereist zijn. Ook een aanpassing van het BPA De Kom is mogelijk.

Bij alle nieuwe projecten kan de gemeente vragen om een mobiliteitseffectenrapportage (mober) of mobiliteitstoets op te maken om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn.

6.3.5.7 Fietsenstallingen

Om het fietsgebruik te stimuleren worden fietsenstallingen voorzien aan de scholen (voor de ouders die hun kinderen komen afhalen) en aan alle openbare gebouwen (stadhuis, sportcentrum, politie, ...). Deze stallingen worden zo dicht mogelijk aangelegd bij de voornaamste functies.

De gemeente zal voor de aanleg van deze fietsenstallingen gebruik maken van de provinciale subsidiemogelijkheden. Dit kan ook ter hoogte van haltes van het openbaar vervoer, waarvoor ook De Lijn subsidies voorziet.

6.4 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Mobiliteitsbeleid is niet enkel een kwestie van ruimtelijke en infrastructurele aanpassingen. Kennis en houding, belangen en gewoonten bepalen het verkeersgedrag en de visie op verkeer en mobiliteit. Een mobiliteitsplan heeft bijgevolg ook een belangrijke taak in het overbrengen van de doelstellingen van het plan door middel van inspraak, vorming en communicatie. Werkdomein C is gericht op de acceptatie door de bevolking van de noodzakelijke gedragsverandering om te komen tot duurzame mobiliteit.

6.4.1 *Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen*

6.4.1.1 Vervoerplanning

Bedrijven

Om het woon-werkverkeer van en naar de bedrijven een duurzamer karakter te geven, engageert de gemeente zich om de bedrijven aan te zetten tot de opmaak van een bedrijfsvervoerplan. De gemeente tracht de bedrijven aan te zetten om dergelijk plan op te maken voor een hele bedrijvenszone, in concreto Stadsbeemd en Halens Broek.

Enkele mogelijkheden om de vervoerwijzekeuze van de werknemers te beïnvloeden zijn:

- het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets door een betere fietsenstalling, goede fietsroutes op het bedrijfsterrein of het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen;
- invoeren reiskostenvergoeding per fiets en deze hoger stellen dan die met de auto;
- het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door een gunstige reiskostenvergoeding (bv. tussenkomst in de onkosten van gebruik van het openbaar vervoer);
- het bevorderen van het carpoolen door het beschikbaar stellen van de beste parkeerplaatsen voor carpoolers of door een leaseauto of -busje ter beschikking te stellen;
- het ophalen en wegbrengen van de werknemers door middel van bedrijfsvervoer;

Privé-initiatieven zullen door de gemeente ondersteund worden, bijvoorbeeld door het aanreiken van noodzakelijk cijfermateriaal, door het communiceren van mogelijke derdebetalerssystemen, het assisteren en adviseren bij de opmaak, het opnemen van de rol van contactpersoon met andere actoren zoals De Lijn ...

Scholen

Scholen zijn belangrijke verkeersgenererende functies. Schoolomgevingen zijn plaatsen waar zich typische pieksituaties voordoen. Net omdat het om pieksituaties gaat, heeft het in veel gevallen weinig zin grote infrastructurele maatregelen te treffen en kan er volstaan worden met beperkte kleinschalige ingrepen waardoor de veiligheid vaak sterk verbetert.

Tevens komen veel scholen in een spiraal van overmatig autogebruik: ouders vinden de schoolomgeving niet veilig voor hun kinderen omdat er teveel auto's zijn, en dus brengen ze daarom zelf hun kinderen met de auto. Daarom is het voor alle scholen interessant om een schoolvervoerplan op te maken. Er bestaan richtlijnen om dit op een eenvoudige manier te doen. De gemeente engageert zich om elke school te ondersteunen bij de opmaak van hun schoolvervoerplan, voor zover dit nog niet gebeurd is. Dit wordt gecoördineerd en ondersteund door de mobiliteitsambtenaar. In fase 2 van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werden enquêtes afgenomen met als doel een inzicht te verwerven in de verplaatsingsgewoonten van de leerlingen. Dit biedt valabele input bij de uitwerking van een schoolvervoerplan.

De opmaak van een schoolvervoerplan is geen doel op zich. De naleving en evaluatie ervan zijn belangrijke aandachtspunten, net als eventuele bijsturing door de jaren heen. Het is best mogelijk dat na verloop van tijd nieuwe mogelijkheden of problemen zich aandienen, waar op een aangepaste manier mee omgegaan moet worden. De gemeente kan de scholen ook helpen door middel van het geven van verkeerseducatie, mee organiseren van de Autoluwe Schooldag, ...

6.4.1.2 Fietspool

De gemeente initieert en ondersteunt actief fietspool-initiatieven in samenwerking met de lagere scholen te Halen (begeleid zelfstandig fietsen). Fietspool richt zich niet enkel op de verkeersveiligheid - jonge fietsertjes fietsen samen onder begeleiding van een volwassene schoolwaarts - maar mikt ook op een mobiliteitseffect. Meer ouders durven hun kinderen opnieuw te laten fietsen, en hoeven de scholieren niet meer naar school te taxiën. Ook de schoolomgeving wordt rustiger en veiliger.

Fietspool vormt ook jongeren tot ervaren fietsers die al snel zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer. Tevens leren ze de voordelen van de fiets kennen die ze dan ook als volwassenen méér zullen gebruiken.

6.4.1.3 Carpoolen d.m.v. een actief sturend beleid.

Carpoolen is bij uitstek geschikt voor personen die dicht bij elkaar wonen en elke dag op hetzelfde tijdstip naar quasi dezelfde plaats van tewerkstelling reizen. Uit enquêtes is gebleken dat 25% van de mensen die dagelijks heen en weer pendelen tussen hun woning en hun werk, mogelijkheden zien tot carpoolen. De meeste daarvan zijn ook bereid om te gaan carpoolen.

In principe kunnen verschillende manieren van carpoolen worden onderscheiden:

- carpoolers gaan te voet of met de fiets naar de woning van degene die rijdt
- degene die rijdt, gaat met zijn auto langs de woningen van de poolgenoten
- hij / zij die mee rijdt met de chauffeur van dienst verplaatst zich naar het carpool-afspreekpunt met het openbaar vervoer, te voet of per fiets.
- de carpoolers rijden ieder met hun eigen auto naar een carpoolplaats en rijden samen verder in één auto

Een carpoolparking is gericht op de twee laatste categorieën carpoolers. Halen is echter compact van opzet. Een goede insteek is dan ook om het carpoolen te stimuleren waarbij de medepassagiers aan huis worden opgehaald, of per fiets naar het huis van de chauffeur reizen. Zo kunnen in eerste instantie de kosten en ruimte voor de aanleg van een carpoolparking bespaard blijven.

Om het carpoolen niet enkel te stimuleren maar ook te sturen, zal de gemeente (mobiliteitsverantwoordelijk) optreden als coördinator en bemiddelaar tussen de verschillende partijen. Hiervoor zal de gemeente een uitgebreide campagne voeren en het nodige personeel ter beschikking stellen.

De carpoolparking aan de op- en afrit t.h.v. van de E314 biedt de benodigde infrastructuur om carpoolen in Halen succesvol te maken.

6.4.1.4 Opstellen van MOBER bij inplanting van verkeersgenererende functies

Het besluit van de Vlaamse Regering houdende de wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (03/07/2009) stelde ondergrenzen aan de noodzaak tot opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER). In onderstaande gevallen is de opmaak van een MOBER noodzakelijk:

- het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden.
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, kmo en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15.000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15.000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.
- het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.

Naast de noodzaak tot opmaak van een MOBER zoals wettelijk vastgelegd zijn er eveneens ondergrenzen geformuleerd voor de opmaak van een mobiliteitstoets. De gemeente wenst deze ondergrenzen te respecteren en zal een mobiliteitstoets vragen voor projecten met een omvang van minstens:

- Woonfunctie: 100 woningen
- Kantoren: 3000 m² bvo (zonder loketfunctie) of 2000 m² bvo (met loketfunctie)
- Bedrijvigheid/KMO: 8000 m² bvo
- Handel: 750 m² bvo (dagelijkse sector) of 1250 m² bvo (niet-dagelijkse sector)
- Mortuarium: wachtruimte van 50 zitplaatsen
- Parking: 50 parkeerplaatsen

In specifieke gevallen die niet binnen deze grenzen vallen kan de gemeente toch een mobiliteitstoets eisen, indien plaatselijke omstandigheden hierom vragen.

6.4.2 *Werkdomein C2: Tarifiering*

Om het gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente te stimuleren worden verschillende maatregelen onderzocht in verband met de tarifiering. Naar doelgroepen worden initiatieven genomen om de kostprijs van het gebruik van het openbaar vervoer te drukken.

De volgende maatregelen worden gesuggereerd:

- Invoeren derdebetalersstelsel:
 - Procentuele bijdrage voor abonnementen: De gemeente wenst te onderzoeken of en hoe een bijdrage kan geleverd worden in de kostprijs van busabonnementen van zijn

inwoners. Het percentage hangt af van de doelgroep, de duur en het type abonnement. Verder overleg met De Lijn moet opgestart worden om de praktische uitwerking te onderzoeken.

- Gratis Lijnkaart voor nieuwe inwoners. De Lijn biedt een informatiepakket aan met daarin onder meer een Lijnkaart. De gemeente biedt dit pakket gratis aan elke nieuwe inwoner aan. De invoering hiervan dient verder besproken te worden met De Lijn.

6.4.3 *Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen*

Het is belangrijk om wijzigingen in relatie tot verkeer en mobiliteit te communiceren naar de bevolking. Allerhande middelen dienen hiervoor gecombineerd te worden (website, briefwisseling, borden, ...).

Het sensibiliseringsbeleid van de gemeente Halen kan als volgt gesitueerd worden:

- Campagnes waaraan de gemeente wenst deel te nemen:
 - Met Belgerinkel naar de Winkel
 - Ik Kyoto
 - Autoluwe Schooldag
 - ...
- Nieuwe campagnes worden, indien mogelijk, opgestart.
- De mobiliteitsambtenaar zorgt voor de organisatie, begeleiding en evaluatie van alle campagnes in verband met mobiliteit.

6.4.3.1 Informatie en participatie

Dit is een belangrijk strategisch element om het mobiliteitsbeleid te ondersteunen. Er wordt niet alleen informatie gegeven aan bewoners en belanghebbenden, maar ook vindt er regelmatig overleg plaats tussen de gemeente en bewoners of belangengroepen.

Deze samenspraak is om een aantal redenen van belang:

- het effectief in kaart kunnen brengen van onder bewoners bekende knelpunten;
- het op een verantwoorde wijze kunnen inzetten van beschikbare middelen;
- het bewustmaken van de mobiliteitsproblemen bij de inwoners;
- het onderhouden van goede contacten tussen gemeente en bewoners;
- creëren van draagvlak voor maatregelen.

Wanneer maatregelen die uitgevoerd worden om de mobiliteit te beïnvloeden niet goed worden begrepen of niet worden geaccepteerd zullen de effecten van de mobiliteitsbeïnvloeding beperkt zijn of zelfs negatief kunnen uitvallen. Ook moet bedacht worden dat bezwaarprocedures en bewonersacties tegen voorgenomen uitvoeringsplannen enorme vertragingen kunnen opleveren. Een goede dialoog met de bewoners is daarom essentieel.

Participatie is een zaak van lange adem maar lonen op lange termijn. Een ruimer draagvlak voor de te treffen maatregelen is belangrijk. Daarenboven zal overleg en dialoog met bewoners en gebruikers resulteren in meer kwaliteitsvolle projecten.

In principe worden twee vormen onderscheiden:

- algemene sensibilisering, die veelal plaatsvindt op landelijke schaal in de vorm van campagnes
- specifieke sensibilisering, dat meestal verzorgd wordt door gemeenten en die specifieke onderwerpen 'in de buurt' behandelen.

6.4.3.2 Educatie

Educatie is een belangrijk instrument bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Over de verschillende groepen verkeersdeelnemers dient daarbij de aandacht te worden verdeeld:

- Kinderen: Kinderen kunnen tot hun 12e levensjaar moeilijk zelfstandig verkeerssituaties inschatten en kunnen daardoor bezwaarlijk veilig en zelfstandig deelnemen aan het huidige verkeer. Het is dus van groot belang dat, zowel vanuit de scholen als vanuit de ouders, voldoende aandacht wordt besteed aan verkeerseducatie.
- Senioren: In de loop der jaren zijn veel verkeersregels gewijzigd en aangepast. Veel ouderen kennen die nieuwe verkeersregels niet of onvoldoende en dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Ook geldt voor veel oudere verkeersdeelnemers dat de wijze waarop zij actief aan het verkeer deelnemen verandert: afnemend zicht bij het autorijden, verminderde fysieke capaciteiten.
- Automobilisten: Evenals voor ouderen geldt voor veel automobilisten dat zij onvoldoende bekend zijn met de huidige, geldende verkeersregels. Evenmin zijn automobilisten zich bewust van de risico's die zij dikwijls creëren voor andere meer kwetsbare weggebruikers.
- Fietsers en bromfietsers: Het gedrag van fietsers en bromfietsers laat nogal eens te wensen over. Voorbeelden hiervan zijn fietsen op trottoirs en het fietsen zonder verlichting of afdoende remmen. Omdat fietsers en bromfietsers kwetsbaar zijn in het verkeer, is het investeren in educatie naar deze groep verkeersdeelnemers lonend. Fietsers zouden de technische bagage moeten hebben om zelf eenvoudige herstellingen uit te voeren aan hun fiets.

Van belang is ook dat verkeersveiligheidseducatie niet beperkt mag blijven tot een theoretische benadering. Praktijkervaring in reële verkeerssituaties is erg nuttig.

Evenwel zal de klassieke verkeersveiligheidseducatie - zoals op school geleerd - meer en meer gheredefinieerd moeten worden naar een mobiliteitseducatie. Mobiliteitseducatie impliceert dat jongeren - de achterbankgeneratie - aangeleerd wordt op een verstandige wijze keuzen te maken tussen de verschillende vervoerswijzen. Dat betekent aandacht voor de voor- en nadelen van de verschillende vervoersmodi.

Vooraf het milieubewustzijn is bij jongeren sterk aanwezig. Een aangrijpingspunt om hen blijvend te overtuigen van de waarde van de fiets en het openbaar vervoer. Maar ook zullen zij moeten leren gebruik maken van het openbaar vervoer: een reis plannen, dienstregelingstabellen ontcijferen, zich oriënteren.

Mobiliteitseducatie is daarenboven een permanent proces waarbij nieuwe verkeer- en vervoersinitiatieven gepromoot moeten worden naar potentiële gebruikers. Ook verstokte automobilisten moeten heropgevoed naar een gedrag waarbij niet voor elke verplaatsing de auto ingeschakeld moet worden.

6.4.3.3 Informatie- en communicatiestrategie

Een bewustwordingsproces neemt een lange tijd in beslag en vergt een volgehouden inspanning. Gesteld mag worden dat de Vlaming vandaag geïnformeerd is over het feit dat m.b.t. het verkeer niet alles op wieltes loopt. Dagelijks wordt hij geconfronteerd met files, verkeersonveiligheid, onleefbaarheid, parkeerproblemen enzovoorts.

Dit bewustzijn omzetten in een persoonlijke gedragswijziging is nog een stap verder. Voorwaarden om mensen in het fietszadel of in bus of trein te krijgen is een stevige verbetering van het comfort, het aanbod en de veiligheid van deze vervoersmodi. Met dit mobiliteitsplan wordt hier voor het grondgebied Halen aan gewerkt.

De methodiek die gebruikt moet worden om actief met de verkeersdeelnemers te communiceren, is afhankelijk van de doelgroep waarop men zich richt:

- fietsers en voetgangers
- winkelend- of marktpubliek
- woon-schoolverkeer: jongeren, leerkrachten, ouders die kinderen op- en afhalen

- werknemers in bedrijven
- toeristisch-recreatief verkeer
- uitgaanspubliek

Alleszins moet gewerkt worden met een positieve boodschap.

Communicatiemiddelen zijn:

- via periodiek terugkerende aandacht voor verkeer op de gemeentepagina in huis-aan-huisbladen (initiatieven en dienstregeling De Lijn)
- via foldermateriaal in openbare gebouwen
- via posteracties langs de weg (aan de hand van een bepaald thema)
- via televisie, radio (landelijke acties) en internet-websites
- tentoonstelling
- campagnes met autovrije straten en pleinen
- fietseling of fietsgordel
- openbaar vervoerpromoties

6.4.3.4 Promotie belbus

De belbus vormt een vraagafhankelijk alternatief voor openbaar vervoerlijnen die een te beperkt reizigerspotentieel vertonen om in de huidige omstandigheden van een vaste busverbinding te worden voorzien.

De huidige verbinding tussen Halen en Zelem met het openbaar vervoer wordt als te beperkt ervaren. Op korte termijn is een reguliere lijn echter niet mogelijk. Daarom wordt ingezet op de belbus. Het gebruik van de belbus wordt gepromoot zodat het concept en de eigenschappen van het belbussysteem bekend worden bij de bevolking. De drempel om de belbus te nemen is vooral een gevolg van de beperkte kennis die de mensen hebben van het systeem.

In samenwerking met De Lijn zal de gemeente promotieacties opzetten, bijvoorbeeld door een infostand tijdens evenementen of via gerichte acties naar doelgroepen zoals senioren.

6.4.3.5 Aanpassing hoofdhalte

Bij de aanpassing van de hoofdhalte naar het Raubrandplein wordt een specifieke informatie-campagne naar de burger toe uitgewerkt in samenspraak met De Lijn. Een hoofdhalte aan het Raubrandplein zal voor de gebruikers een belangrijke wijziging betekenen in hun dagdagelijkse verplaatsingen. Daarom moet duidelijk gecommuniceerd worden rond de wijzigingen en het toekomstige gebruik.

6.4.3.6 Fietsroutenetwerken

Via het gemeentelijke infoblad en de scholen worden de fietsroutenetwerken in de aandacht gebracht, waarbij de veilige fietsroutes aangeduid worden zodat de fietsers op de hoogte zijn van deze routes. Realisatie van fietsvoorzieningen worden in de aandacht gebracht, net als gekende probleempunten.

De stad Halen promoot fietstoerisme onder andere via een fietsuitleenpunt, fietscafé en een fietsoplaadpunt.

6.4.4 *Werkdomein C4: Handhaving*

Naast educatie en de juiste inrichting van de weg, is handhaving een belangrijk aspect in het kader van een duurzaam veilig mobiliteitsbeleid. De inrichting van de weg zal in Halen worden afgestemd op het bedoelde gebruik, waardoor de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Toch kunnen niet steeds alle zaken - op korte termijn - afgedwongen worden door de weginrichting en blijft een stok achter de deur onder de vorm van handhaving en sanctionering noodzakelijk.

Alhoewel tal van deze overtredingen op het eerste zicht een kleine zonde lijken, kan het niet nakomen van de verkeersregels nadelige gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en het bedoelde mobiliteitsbeleid. Immers een verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid staat of valt met de handhaving ervan. Voor de weggebruiker moet daarom de pakkans een reëel feit zijn.

Als de grote boosdoener in het verkeer wordt in het algemeen het snelheidsgedrag van de gemotoriseerde weggebruiker ervaren. Handhaving en zo mogelijk opvoering van de controles ter zake is noodzakelijk.

Handhaving is een essentieel aspect voor het welslagen van het parkeerbeleid. In de praktijk blijkt het voor de politie geen evidente opdracht om voldoende capaciteit vrij te maken om regelmatige controles uit te voeren. Daarom wordt een gemeentelijke handhavingsorganisatie uitgewerkt. De nadruk komt te liggen op foutparkeerders (vooral hinderlijk parkeren) en het naleven van de blauwe zone.

Uit gesprekken met de scholen en de ouders bleek dat er vraag is naar een betere samenwerking met de lokale politie en een verscherpt toezicht bij het begin en eind van de schooldag. De gemeente onderschrijft dit.

Het systeem van gemachtigde opzichters kan, eens in de praktijk omgezet, vele positieve kritieken. Daarom stimuleert de gemeente dit. Samen met de scholen zal de gemeente kandidaten zoeken en de benodigde opleidingen ondersteunen/faciliteren, zodat in elke schoolomgeving gemachtigde opzichter ingeschakeld kunnen worden.

6.4.5 *Werkdomein C5: Beleidsondersteuning*

6.4.5.1 Coördinatie mobiliteitsbeleid

In het kader van de huidige evolutie dringt het aanstellen van een mobiliteitsverantwoordelijke zich meer en meer op. De taak van deze verantwoordelijke is de verschillende acties met betrekking tot mobiliteit (zoals hieronder aangegeven) te organiseren, te begeleiden, te sturen als tevens het beleid te ondersteunen in het nemen van beslissingen. Aangezien de beperkte middelen van het bestuur kan het aanwerven van een stedenbouwkundige ambtenaar die tevens fungeert als mobiliteitsambtenaar, een oplossing bieden Het takenpakket van de mobiliteitsambtenaar kan als volgt uitzien:

- het aansturen van scholen bij mobiliteitseducatie;
- het informeren van inwoners over de vervoersmogelijkheden per openbaar vervoer;
- promoten van duurzame vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer;
- begeleiden van bedrijven, instellingen en diensten bij het opzetten van bedrijfsvervoerplannen;
- vergaren van kennis over nieuwe technieken die een positieve invloed op de mobiliteit hebben;
- actief meedenken over veranderingsprocessen in het mobiliteitsdenken.
- vervoersadvies op maat van de consument,
- advisering en bemiddeling over en bij carpoolen en fietspoolen.

Het is een mogelijkheid om een kantonnaal of intergemeentelijke mobiliteitsmedewerker aan te stellen.

6.4.5.2 Oprichten van een verkeersraad

Om het mobiliteitsbeleid op bestuurlijk niveau in eerste instantie te structureren en in tweede instantie te sturen is het samenstellen van een verkeersraad aangewezen. Buiten het sturen van de mobiliteitsproblematiek, dient de verkeersraad tevens alles omtrent verkeersveiligheidsaspecten te sturen en te coördineren.

De mobiliteitsambtenaar staat in voor het secretariaat en het dagdagelijks beheer. Hij vormt als het ware en schakel tussen de bevolking en de verkeersraad.

6.4.6 Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie

6.4.6.1 Monitoring: opvolging van evolutie in mobiliteit

Het mobiliteitsplan is een dynamisch plan. Dit wil zeggen dat in het plan een bepaalde flexibiliteit dient ingebouwd te worden om het eventueel bij te sturen of aan te passen aan bijvoorbeeld onvoorziene ontwikkelingen. Om zo een plan bij te sturen is enerzijds een onderbouwde visie nodig, maar ook een kennis van stand van zaken van het mobiliteitsplan.

Een eerste vereiste vormt het detecteren van de discrepanties tussen de werkelijke mobiliteitssituatie en het nagestreefde mobiliteitspatroon. Voor de onderlinge vergelijking van de beide situaties kunnen een aantal indicatoren aangewend worden, deze indicatoren houden verband met de doelstellingen die in het mobiliteitsplan staan geschreven. Voor de hand liggende indicatoren zijn:

- Verkeersveiligheid (evolutie van de ongevallen op basis van jaarlijkse analyses);
- Verkeersintensiteiten (evolutie van het gebruik van de belangrijkste verkeerswegen op basis van tellingen);
- Aantal opstappende reizigers per halte (De Lijn);
- Parkeerbeleid: Dit is een continue monitoring van het gebruik van de parkeercapaciteiten en de blauwe zone.

Het is duidelijk dat niet alle indicatoren op eenzelfde wijze of met eenzelfde frequentie als evaluatie-instrument gehanteerd kunnen worden. Sommige indicatoren laten toe om ze vlotter te hanteren, anderen dienen eerder gereserveerd te worden voor evaluatie over langere periode.

6.4.6.2 Evaluatie

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring. De sneltoets komt in de plaats van de vroeger bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing. Daarom wordt aan de lokale besturen gevraagd om de sneltoets en haar uitkomst voor advies voor te leggen aan de RMC, ten laatste vijf jaar na de conformverklaring.

Het is de bedoeling om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid nauw te laten aansluiten bij andere sectorale plannen die een gemeente opmaakt. Deze plannen zijn meestal legislatuurgebonden. Daarom wordt ook aangeraden de sneltoets legislatuurgebonden uit te voeren. Zo neemt het nieuwe bestuur kennis van het mobiliteitsbeleid en kan zij aangeven of ze al of niet achter het omschreven beleid staat.

Naast het uitvoeren van de sneltoets bij aanvang van een nieuwe legislatuur is het aangewezen om halverwege de legislatuur, of bij voorkeur zelfs jaarlijks, een voortgangsverslag op te maken van het actieprogramma. Hierin kan aangegeven worden welke acties reeds uitgevoerd zijn, welke acties op de planning stonden maar nog niet gerealiseerd zijn, welke acties nog op de planning staan en op welke termijn deze in uitvoering zullen gaan.

7 Actieplan

Bij het vernieuwen van de procedure voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen werd het actieplan operationeler – gebruiksvriendelijker – gemaakt. Het actieplan, uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C, kan worden herschikt in andere programmatabellen vanuit verschillende invalshoeken. Door de acties vanuit vijf diverse invalshoeken te rubriceren verkrijgt men vijf programmatabellen, die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar elk met een eigen functie en doel.

De tijdshorizon van een actieplan is 10 jaar.

Volgende tabellen worden weergegeven:

- Actieprogramma A-B-C: de klassieke, volledige opsomming en structurering van de maatregelen via de werkdomeinen A-B-C en een verdere onderverdeling in subwerkdomeinen.
- Werkprogramma per locatie: een concreet werkprogramma waarin staat op welke plek wat moet gebeuren. Deze tabel kan gebruikt worden door bijvoorbeeld de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen
- Investeringsprogramma KT, MLT, LT: deze tabel geeft weer of het project wordt uitgevoerd op korte termijn, middellange termijn of lange termijn. Tevens bruikbaar om te controleren of er genoeg middelen beschikbaar zijn. Kan gebruikt worden voor bijvoorbeeld het opstellen van de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen: hoe maak ik de beleidsvisie concreet, en hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- Takenprogramma per initiatiefnemer: wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. Elke partner heeft zo een overzicht van zijn eigen verplichtingen.

Hieronder wordt het actieplan volgens de werkdomeinen A-B-C weergegeven. De overige actieplannen worden digitaal ter beschikking gesteld.

7.1 Het actieplan volgens de werkdomeinen A-B-C

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Timing	Partners
Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten								
A.2: Strategische projecten	Realisatie streefbeeld N2	N2-Staatsbaan	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW-AWV	Gefaseerd	Stad Halen
A.2: Strategische projecten	Fietsoversteken ovonde N2-Staatsbaan x Mosstraat	N2-Staatsbaan x Mosstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW-AWV	LT - meer dan 6 jaar	Stad Halen
A.2: Strategische projecten	Doortrekking Firmin Jacobslaan	Firmin Jacobslaan x N2-Staatsbaan	Bereikbaarheid	€ 200.000	Laag	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	MOW-AWV
A.3: Categorisering van de wegen	Overleg Lummen omtrent verschillen wegencategorie	Mosstraat, Heesstraat	Bereikbaarheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Lummen, MOW-BMV
A.3: Categorisering van de wegen	Uitgangspunt vrijwaren routemogelijkheden fietsers en voetgangers bij afsluiten overwegen	Spoorlijn 35	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Infrabel
A.3: Categorisering van de wegen	Uitgangspunt ongelijkgrondse kruising Meldertsestraat - Stationsstraat bij afsluiten overweg	Meldertsestraat - Stationsstraat	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Infrabel
A.3: Categorisering van de wegen	Uitgangspunt geen extra verkeersdruk in centrum bij afsluiten overweg	Zelem centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Infrabel
A.3: Categorisering van de wegen	Uitgangspunt bereikbaarheid garanderen bij afsluiten overweg	Zelem centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Infrabel
Werkdomein B: Netwerken per modus								
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Herinrichting Halen centrum	Halen centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Herinrichting Liebroekstraat	Liebroekstraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie Limburg
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Herinrichting Stationsstraat	Stationsstraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad Halen	MLT - 3 tot 6 jaar	Provincie Limburg
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Opwaardering voetpaden bij wegeniswerken	Divers	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	Continu	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Aanleg oversteekvoorzieningen bij wegeniswerken	Divers	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	Continu	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Aandacht voor mindermobielen bij wegeniswerken	Divers	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	Continu	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Opmaak plan Trage Wegen	Divers	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Doortrekken voetpad tot ingang aan school Halen	Schoolomgeving Halen	Verkeersveiligheid	€ 1.000	Laag	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Verbetering voetpad parking Zelem	Schoolomgeving Zelem	Bereikbaarheid	€ 5.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.2: Fietsroutenetwerk	Overleg inconsistenties BFFN	Niet relevant	Bereikbaarheid		Laag	Provincie Limburg	KT - max 3 jaar	Provincie Vlaams-Brabant, stad Halen
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Loksbergenstraat - Zilveren Helmenstraat - Liniestraat	Loksbergenstraat - Zilveren Helmenstraat - Liniestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Liebroekstraat	Liebroekstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Kolenbergstraat	Kolenbergstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Mosstraat	Mosstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie Limburg

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Timing	Partners
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Hagelandstraat - Gemengde Brigadestraat	Hagelandstraat - Gemengde Brigadestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Lindestraat	Lindestraat	Verkeersveiligheid	€ 600.000	Hoog	Stad Halen	MLT - 3 tot 6 jaar	Provincie Limburg, Kortenaeken
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Stationsstraat - Meldertsestraat	Stationsstraat - Meldertsestraat	Verkeersveiligheid	€ 1.000.000	Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Provincie Limburg, Lummen
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Zittaardstraat	Zittaardstraat	Verkeersveiligheid	€ 300.000	Hoog	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen N2c-Diestersteenweg	N2c-Diestersteenweg	Verkeersveiligheid	€ 400.000	Middel	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Zelemstraat	Zelemstraat	Verkeersveiligheid	€ 350.000	Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanleg fietsvoorzieningen Ertsenrijkstraat	Ertsenrijkstraat	Verkeersveiligheid	€ 1.000.000	Laag	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	Provincie Limburg
B.2: Fietsroutenetwerk	Fietsoversteken N2 x Diestersteenweg	N2 x Diestersteenweg	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW-AWV	MLT - 3 tot 6 jaar	Stad Halen
B.2: Fietsroutenetwerk	Fietsoversteken N2 x Zwarte Duivelsstraat	N2 x Zwarte Duivelsstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW-AWV	MLT - 3 tot 6 jaar	Stad Halen
B.2: Fietsroutenetwerk	Aanpassing aansluiting vanuit Fonteinstraat op dubbelrichtingsfietspad	ovonde Fonteinstraat x Zittaardstraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Wijziging hoofdhalt naar Raubrandplein	Raubrandplein	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	KT - max 3 jaar	Stad Halen
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Uitbouw kwalitatieve hoofdhalt Raubrandplein	Raubrandplein	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	De Lijn
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Wijziging centrumroutes aan hoofdhalt	Halen centrum	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	KT - max 3 jaar	Stad Halen
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Ormeidingsroute bij evenementen via Singellaan en Sportlaan	Halen centrum	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Occasioneel	Stad Halen
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Parkeervakken in Generaal De Wittestraat ter bevordering van doorstroming openbaar vervoer	Generaal De Wittestraat	Bereikbaarheid	€ 2.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	De Lijn
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Campagne ter bevordering gebruik belbus	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	KT - max 3 jaar	Stad Halen
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Onderzoek haalbaarheid reguliere lijn Halen - Zelem	Niet relevant	Bereikbaarheid	€ 10.000	Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	De Lijn
B.3: Openbaar vervoernetwerk	Onderzoek derdebetalerssysteem belbus	Niet relevant	Bereikbaarheid	€ 2.000	Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	De Lijn
B.4: Herinrichting van wegen	In praktijk bregen snelheidsplan	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	€ 20.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.4: Herinrichting van wegen	Studie circulatie Halen centrum	Halen centrum	Verkeersleefbaarheid	€ 20.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.4: Herinrichting van wegen	Opmaak bewegwijzeringsplan	Niet relevant	Verkeersleefbaarheid	€ 25.000	Laag	Stad Halen	MLT - 3 tot 6 jaar	
B.4: Herinrichting van wegen	Opmaak bewegwijzeringsplan fietsroutes	Niet relevant	Bereikbaarheid	€ 25.000	Middel	Stad Halen	MLT - 3 tot 6 jaar	MOW-BMV, provincies
B.4: Herinrichting van wegen	Opmaak bewegwijzeringsplan vrachtroutes	Niet relevant	Verkeersleefbaarheid	€ 25.000	Middel	MOW-BMV	MLT - 3 tot 6 jaar	Stad Halen
B.4: Herinrichting van wegen	Overleg grensoverschrijdende lokale vrachtroutes	Niet relevant	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Bekkevoort, Kortenaeken en Lummen
B.4: Herinrichting van wegen	Plaatsing dynamische signalisatie zone 30 schoolomgevingen	Schoolomgevingen	Verkeersveiligheid	€ 15.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Politie, scholen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Timing	Partners
B.4: Herinrichting van wegen	Herorganisatie toegang parking school Zelem via signalisatie en afscherming	Schoolomgeving Zelem	Verkeersveiligheid	€ 15.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
B.4: Herinrichting van wegen	Heraanleg Dorpsstraat omgeving school Zelem	Dorpsstraat	Verkeersveiligheid	€ 500.000	Laag	Stad Halen	LT - meer dan 6 jaar	
B.4: Herinrichting van wegen	Oversteek met verkeerslichten aan school Zelem	Schoolomgeving Zelem	Verkeersveiligheid		Middel	Stad Halen	MLT - 3 tot 6 jaar	
B.4: Herinrichting van wegen	Verplichte rechtsaf voor gemotoriseerd verkeer parking school Halen	Schoolomgeving Halen	Verkeersveiligheid	€ 1.500	Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Politie, scholen
B.5: Parkeerbeleid	Behoud bestaande blauwe zone	Halen centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.5: Parkeerbeleid	Invoeren kortparkeren aan stadhuis (10-tal plaatsen)	Markt	Bereikbaarheid	€ 1.500	Laag	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
B.5: Parkeerbeleid	Handhaving parkeerbeleid	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	Continu	Politie
B.5: Parkeerbeleid	Opmaak gemeentelijke parkeerverordening	Niet relevant	Milieu	€ 5.000	Hoog	Stad Halen		
B.5: Parkeerbeleid	Fietsstallingen plaatsen aan scholen en openbare gebouwen	Divers	Milieu	€ 25.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Provincie
B.5: Parkeerbeleid	Afbakening parkeerplaatsen Loksbergenstraat en Cuppenstraat	Schoolomgeving Loksbergen	Bereikbaarheid	€ 3.000	Laag	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Politie, scholen
B.5: Parkeerbeleid	Onderzoek bijkomende parkeergelegenheid school Loksbergen	Schoolomgeving Loksbergen	Bereikbaarheid		Laag	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen								
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Ondersteuning bieden bij opmaak bedrijfsvervoerplannen	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Laag	Stad Halen	continu	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Ondersteuning bieden bij opmaak schoolvervoerplannen	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Laag	Stad Halen	continu	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Actieve rol gemeente bij het opzetten van fietspool-projecten	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opzetten van carpoolmatches	Niet relevant	Milieu		Laag	Stad Halen	Continu	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Verplichting opstellen MOBER bij inplanting verkeersgenererende functies	Niet relevant	Bereikbaarheid		Middel	Stad Halen	Continu	
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Actieve zoektocht kandidaten gemachtigde opzichters	Schoolomgevingen	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Facilitering opleiding en werking gemachtigde opzichters	Schoolomgevingen	Verkeersveiligheid	€ 10.000	Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Opmaak schoolvervoerplannen	Schoolomgevingen	Verkeersveiligheid	€ 15.000	Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	Uitwerking begeleid zelfstandig fietsen	Schoolomgevingen	Bereikbaarheid	€ 5.000	Middel	Scholen	KT - max 3 jaar	Stad Halen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Timing	Partners
C.2: Tarifiering	Gratis Lijnkaart voor nieuwe inwoners	Niet relevant	Milieu		Middel	Stad Halen	Continu	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Deelname in sensibiliseringsacties als Met Belgerinkel naar de Winkel , Autoluwe Schooldag, ...	Niet relevant	Milieu		Hoog	Stad Halen	Continu	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Organisatie specifieke sensibilisering	Niet relevant	Milieu		Hoog	Stad Halen	Continu	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Ondersteuning verkeerseducatie op school	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad Halen	Continu	Scholen
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Periodieke communicatie in gemeenteblad	Niet relevant	Milieu		Hoog	Stad Halen	Continu	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagne bij wijziging hoofdhalte naar Raubrandplein	Niet relevant	Bereikbaarheid		Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	De Lijn
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Duiding fietsroutenetwerken en realisaties	Niet relevant	Verkeersveiligheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
C.3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Promotie schoolbus	Schoolomgevingen	Bereikbaarheid		Middel	Stad Halen	KT - max 3 jaar	Scholen
C.4: Handhaving	Handhaving snelheid	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Politie	Continu	Stad Halen
C.4: Handhaving	Regelmatige handhaving snelheid en foutparkeren	Schoolomgevingen	Verkeersveiligheid		Hoog	Politie	KT - max 3 jaar	Stad Halen, scholen
C.5: Beleidsondersteuning	Aanstellen mobiliteitsverantwoordelijke	Niet relevant			Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
C.5: Beleidsondersteuning	Oprichting verkeersraad	Niet relevant			Hoog	Stad Halen	KT - max 3 jaar	
C.6: Monitoring en evaluatie	Jaarlijkse analyse verkeersindicatoren	Niet relevant			Hoog	Stad Halen	Continu	

8 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen

- Wegencategorisering aan te passen in Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

	Oorspronkelijke selectie GRS	Nieuwe selectie mobiliteitsplan
Kauwplasstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type II
Gedeelte Liebroekstraat	Lokale weg type III	Lokale weg type II
Liebroekstraat tussen N2 en Stadsbeemd	Lokale weg type I	Lokale weg type II
Stadsbeemd	Lokale weg type I	Lokale weg type II
Singellaan ten noorden van Diestersteenweg	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Firmin Jacobslaan	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Koekoeklaan	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Sportlaan	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Nederstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Generaal De Wittestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Halensestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Vinnenhoekstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type I
Meldertsestraat	Lokale weg type I	Lokale weg type II
Linkhoutstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Houtsestraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Gorenbroekstraat	Lokale weg type II	Lokale weg type III

- Herziening BPA De Kom in overeenstemming brengen met op te stellen parkeerverordening
- Aanpassing Streefbeeld N2: Aan de ovonde N2 x Mosstraat fietsoversteken voorzien

9 Toetsing van het beleidsplan

Bij de uitwerking van het beleidsplan moet getoetst worden in welke mate de operationele doelstellingen behaald zijn. De derde kolom verduidelijkt of de doelstelling al dan niet is gehaald.

Thema 1: Openbaar vervoer	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Operationele doelstelling bereikt?
Strategische projecten	Strategische projecten moeten voorzien zijn van minimaal één halte op maximaal 400m afstand. De frequentie en amplitude van het openbaar vervoer dienen afgestemd te zijn op de projecten.	Ja, zie werkdomein B3
Deelruimten	Belangrijke deelruimten moeten op analoge wijze als de strategische projecten ontsloten worden met het openbaar vervoer.	Ja, zie werkdomein B3
RUP's	Analoog aan de deelruimten en de strategische projecten.	Ja, zie werkdomein B3
Fietsroutenetwerken	De hoofdhaltte en de meervoudige haltes moeten ontsloten worden door het functionele fietsroutenetwerk, bovenlokaal of lokaal.	Ja, zie werkdomein B2
Trage wegen	De hoofdhaltte dient ontsloten te worden door het netwerk der trage wegen.	Impliciet
Wegencategorisering	Het openbaar vervoer maakt gebruik van de lokale wegen type II en hoger (behalve de belbus).	Nee
Overstapvoorzieningen en halteaccommodatie (fietsparkeren)	De minimumvereisten opgesteld door De Lijn worden aangehouden. Er worden voldoende fietsstallingsplaatsen voorzien.	Ja, zie werkdomein B3
Tarifering	Invoering van een derdebetalerssysteem.	Te onderzoeken
Campagnes	Door middel van een campagne worden de mogelijkheden van het openbaar vervoer kenbaar gemaakt bij een breed publiek.	Ja (o.a. belbus), zie werkdomein C4

Thema 2: Fietsroutenetwerken	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Operationele doelstelling bereikt?
Strategische projecten	Het fietsroutenetwerk wordt afgestemd op de strategische ruimtelijke projecten zodanig dat deze optimaal bereikbaar zijn met de fiets.	Ja (bovenlokaal en/of lokaal), zie werkdomein B2
Deelruimten	Idem	Ja (bovenlokaal en/of lokaal), zie werkdomein B2
RUP's	Idem	Ja (bovenlokaal en/of lokaal),

		zie werkdomein B2
Routes zwaar vervoer	Maximale scheiding van fietsroutes en routes voor zwaar vervoer.	Nee
Oversteekplaatsen	Locaties waar een recreatieve of een functionele fietsroute een lokale weg type I of hoger kruist dienen voorzien te worden van een beveiligde oversteek.	Ja, zie werkdomein B2
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer om zo de intermodaliteit te bevorderen.	Ja, zie werkdomein B2
Fietsparkeren	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsparkeerplaatsen, uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het vervoer. Er moet ook voldoende ruimte voorzien te worden voor eventuele latere uitbreidingen.	Ja, zie werkdomein B3
Bewegwijzering	De fietsroutenetwerken dienen op coherente wijze bewegwijzerd te worden. Hierbij moet er een afstemming zijn tussen functionele en recreatieve fietsroutes, zowel lokaal als bovenlokaal.	Voorzien, zie werkdomein B4
Campagnes	Door middel van campagnes worden de fietsroutenetwerken bekend gemaakt om het gebruik ervan te stimuleren. Vervoersmanagement moet een modal shift van de auto naar de fiets mogelijk maken.	Voorzien, zie werkdomein C3

Thema 3: Parkeerbeleid	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Operationele doelstelling bereikt?
Strategische projecten	Voor strategisch ruimtelijke projecten staat een duurzaam, sturend parkeerbeleid voorop. Deze projecten moeten in principe zoveel mogelijk instaan voor hun eigen parkeerbehoefte en afwenteling op het openbaar domein moet worden voorkomen. De richtlijnen en kencijfers in het recent verschenen Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid dienen zoveel mogelijk te worden gevolgd.	Opmaak parkeerverordening voorzien, zie werkdomein B5
RUP's	Idem	Opmaak parkeerverordening voorzien, zie werkdomein B5
Vrachtwagenparkeren	Het parkeren van vrachtwagens wordt geconcentreerd op de meest geschikte locaties.	Nee
Trage wegen	Het netwerk van trage wegen dient de grotere parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.	Nee
Openbaar vervoer	Een bushalte dient te beschikken over voldoende fietsstalplaatsen, uitgaande van het aantal opstappers en het aandeel fiets in het vervoer. Er moet ook voldoende ruimte voorzien worden voor eventuele latere uitbreidingen.	Ja, zie werkdomein B3
Routes zwaar vervoer	De routes naar parkeerterreinen voor vrachtwagens dienen kwetsbare gebieden (woongebieden, natuurgebieden, ...) zoveel mogelijk te ontzien.	Ja, zie werkdomein B4
Handhaving	Parkeer(duur)beperkingen dienen te worden	Ja, zie

	gecontroleerd en gehandhaafd.	werkdomein B5
Bewegwijzering	De grotere parkeercapaciteiten worden vanaf de hogere wegen bewegwijzerd via de daartoe meest geschikte wegen.	Voorzien, zie werkdomein B4
Tarifiering / parkeerduurbepanking	Hoe dichter naar het centrum, hoe strenger de parkeerduurbepanking/tarifiering.	Deels, zie werkdomein B5
Campagnes	Het parkeerbeleid dient te worden gecommuniceerd met campagnes, vooraleer repressief wordt opgetreden.	Ja, zie werkdomein B5

Thema 4: Schoolomgevingen	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Operationele doelstelling bereikt?
Autoluwe kernen en autovrije gebieden	De toegang tot de school wordt voorzien in een autoluwe omgeving.	Ja, zie werkdomein A2
Oversteekplaatsen	De kruisingen van schoolroutes (fiets-voetganger) met drukke verkeerswegen moeten veilig en vlot kunnen gebeuren.	Ja, zie werkdomein B2
Snelheidsplan	De zone 30 schoolomgeving wordt ingebed in het snelheidsplan.	Ja, zie werkdomein B4
Routes zwaar vervoer	De routes zwaar vervoer worden niet voorzien langs scholen.	Deels, zie werkdomein B4
Fietsroutenetwerken	De verschillende scholen moeten aangesloten worden op het functionele fietsroutenetwerk. Indien geen bovenlokale route voorhanden, wordt hiervoor een lokale aanvullende route geselecteerd.	Ja, zie werkdomein B2
Trage wegen	Een school moet ontsloten worden via een trage weg.	Nee
Openbaar vervoer	De bediening moet afgestemd zijn op de begin- en einduren van de scholen.	Nee
Sensibilisering	Een algemene sensibiliseringsactie moet de weggebruiker het gewenst rijgedrag in een schoolomgeving duidelijk maken.	Ja, zie werkdomein A2
Campagnes	Er worden campagnes voorzien die aanzetten tot duurzame vervoerswijzen.	Ja, zie werkdomein C3

Thema 5: Wegencategorisering	Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten	Operationele doelstelling bereikt?
Dit thema werd tijdens de PAC van de verkenningsnota toegevoegd. Er werden dus geen operationele doelstellingen gedefinieerd in de verkenningsfase.		

10 Voorstel voor organisatie en evaluatie

10.1 Organisatie

10.1.1 Overlegstructuren

De gefaseerde realisatie van de verschillende ingrepen vergt de nodige beleidscontinuïteit. Een goede projectstructuur en duidelijke afspraken over afstemming en realisatie van ingrepen zijn daarbij noodzakelijk.

- De opvolging van het mobiliteits- en verkeersbeleid ressorteert onder de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar. Deze ambtenaar adviseert en coördineert alle acties en maatregelen die het ruime domein van verkeer en mobiliteit bestrijken en bewaakt de samenhang van de verschillende maatregelen in functie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De ambtenaar werkt niet enkel lokaal, doch voor gemeentegrens overschrijdende projecten organiseert de betrokkene ook intergemeentelijk overleg.
- Duidelijke toewijzing van verantwoordelijkheden in verband met mobiliteitsbeleid binnen het gemeentelijk personeelskader.
- De verkeerscommissie vergadert met een frequentie van één maal per maand, waar het gemeentelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid wordt geëvalueerd en desnoods bijgestuurd. Ook nieuwe projecten worden er behandeld. Het is ook hier dat verkeers- en mobiliteitseffecten van ruimtelijke ingrepen moeten worden besproken en geëvalueerd. Tevens volgt deze commissie de verdere uitvoering van conventiegebonden projecten op.
- De gemeente neemt initiatief tot overleg met de omliggende gemeenten rond bovengemeentelijke problemen die in dit beleidsplan aan bod komen. Indien geen overeenstemming bereikt wordt, wordt hierbij beroep gedaan op de bemiddeling van het provinciebestuur en/of de diensten van AWW en/of BMV Limburg.
- De gemeente bewaakt een goede afstemming tussen de maatregelen op verschillende planniveaus (gemeente, gewest, De Lijn, provincie...) op basis van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan.

10.1.2 Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners

Het is evident dat er voor vele projecten sprake is van meerdere betrokken actoren. Het welslagen van onderhavig mobiliteitsplan hangt dan ook in hoge mate af van de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren, bijgevolg is regelmatig overleg nodig over de stand van zaken en de vorderingen welke men op de verschillende beleidsdomeinen boekt.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden middels regelmatig overleg tussen de betrokken actoren. Daartoe wordt voorgesteld dat, naast voornoemde afstemming van diverse projecten binnen het gemeentelijke beleidskader, minimaal jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

10.2 Evaluatie

Algemene opzet

Bij de evaluatie van het mobiliteitsplan dient inzake frequentie een zekere gelaagdheid ingebouwd; zo kunnen onderscheiden worden:

- de jaarlijkse evaluatie (of tussentijdse)
- de meerjaarlijkse evaluatie (of globale)

In de jaarlijkse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betroffen dienstjaar het opgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Op het gemeentelijk niveau voor de periode van de begrotingsopmaak hiervoor het uitgelezen moment. Er kan dan o.a. een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Jaarlijks kunnen tevens toetsingsmomenten rond bepaalde indicatoren voorzien worden.

Deze jaarlijkse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de GBC van het mobiliteitsplan; de besluitvorming dient aansluitend vertaald te worden naar een meer interne commissie bij de verschillende beleidsactoren, waarin het project uiteindelijk wordt begroot en uitgewerkt. De meerjaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Globale ontwikkelingen en tendensen in het landschap van verkeer en vervoer noodzaken om het mobiliteitsplan na bv. 5 jaar te actualiseren, en te beslissen over een eventuele noodzaak tot een integrale herziening van het mobiliteitsplan (b.v. op 10 jaar). Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutelfunctie; een terugkoppeling met de RMC (na volledige herziening van het plan) is aangewezen.

11 Participatie

11.1 Gemeenteraadsbesluit participatietraject

Zitting van de Gemeenteraad dd. 6 september 2010.

Aanwezig : W. Wuestenbergs, voorzitter - W. Neven, burgemeester - E. Van Roelen,
A. Bullens, F. Pans, A. Vanmechelen, schepenen - M. Zeeuws, P. Hoebrex, D. Clemens, A. Mullens, G.
Mertens, F. Severi, L. Raymaekers, E. Hennis, M. Adriaens,
A. Jacobs, I. Sannen, J. De Brone, leden
V. Verhemeldonck, secretaris.
Afwezig: J. Wouters, raadslid
*

De Gemeenteraad,

De voorzitter opent de vergadering om 20:00 uur.

06 Verbreden en verdiepen gemeentelijk mobiliteitsplan : participatietraject aangaande de oriëntatienota, synthesenota en uiteindelijk nieuw beleidsplan.

Gelet op de sneltoets die werd uitgevoerd op het goedgekeurde mobiliteitsplan van de stad Halen;
Dat de provinciale Auditcommissie heeft beslist dat, ingevolge deze sneltoets, het gemeentelijk mobiliteitsplan van Halen dient te worden verbreed en verdiept;
Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 april 2009 (Titel II-art. 4, artikel 18, artikel 19§2, art. 129§3, Artikel 19§4);
Gelet op de oriëntatienota die werd opgesteld aangaande de opmaak van de verbreding en de verdieping van het mobiliteitsplan van de stad Halen;
Gelet op de gemeentewet;
Gelet op het gemeentedecreet;
Na toelichting en beraadslaging;

BESLIST met 12 stemmen voor en 6 onthoudingen :

Ter creatie van een ruim maatschappelijk draagvlak aangaande het mobiliteitsplan van de stad Halen beslist de gemeenteraad hetgeen volgt :

Artikel 1. – PARTICIPATIETRAJECT ORIENTATIENOTA

De gemeentelijke begeleidingscommissie voor de bespreking van de oriëntatienota mobiliteitsplan Halen wordt verder uitgebreid met leden van de gemeentelijke verkeerscommissie, de gemeentelijke milieuraad en van de middenstandsvereniging.

Artikel 2. – PARTICIPATIETRAJECT SYNTHESENOTA

Het participatietraject van de synthesenota mobiliteitsplan Halen zal minimaal het volgende bevatten :

- Ter voorbereiding van de synthesenota worden de gemeentelijke verkeerscommissie, de gemeentelijke milieuraad en de middenstandsvereniging(en) geconsulteerd.
- De gemeentelijke begeleidingscommissie voor de bespreking van de synthesenota wordt verder uitgebreid met leden uit de gemeentelijke verkeerscommissie, de gemeentelijke milieuraad en met de middenstandsvereniging(en).
- Na de conformverklaring door de Provinciale Auditcommissie wordt een samenvatting van de synthesenota gepubliceerd op de gemeentelijke website en in het gemeentelijk infoblad.

Artikel 3. – PARTICIPATIETRAJECT VOOR HET NIEUWE BELEIDSPLAN

De voorgestelde maatregelen worden conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie en worden afgetoetst met de voornaamste maatschappelijke geledingen.
Na de conformverklaring door de Provinciale Auditcommissie wordt het beleidsplan ter raadpleging geplaatst op de gemeentelijke website en in het gemeentelijk infoblad.

Namens de Gemeenteraad,

de secretaris,
V. VERHEMELDONCK

de voorzitter,
W. WUESTENBERGS

11.2 Documenten m.b.t. doorlopen van het participatietraject

11.2.1 Verkenningnota

De voorzitters van de milieuraad en de middenstandsraad waren aanwezig op de GBC (zie verslag in bijlage).

11.2.2 Uitwerkingsnota

11.2.2.1 Verslag overleg scholen

Plaats en datum	Referentienummer	Kenmerk
Hasselt, 6 november 2012		

Plaats en datum bespreking
Stadhuis Halen, 6/11/2012

Aanwezig
Dhr. Willy Neven - burgemeester
Mevr. Rita Vanderbruggen - directeur scholen Loksbergen
Mevr. Viviane Cornelissen - directeur scholen Halen-centrum
Dhr. Pascal Colon – directeur scholen Zelem
Dhr. Victor Verhemeldonck – secretaris
Dhr. Stijn Van Pee - Grontmij

Betreft
Mobiliteitsplan - thema schoolomgevingen: gesprekken met bevoorrechte getuigen

Doel van de vergadering

Het mobiliteitsplan van Halen wordt herzien. Het thema 'Schoolomgevingen' is weerhouden als specifiek te onderzoeken thema in deze herziening. Bedoeling is om de genomen maatregelen te evalueren en van daaruit verbeteringen aan te brengen. Het onderzoek omtrent 'Schoolomgevingen' is tweemaal uitgevoerd. Er wordt een enquête uitgevoerd om het mobiliteitspatroon van de leerlingen in kaart te brengen. Daarnaast wordt deze vergadering belegd met de directeurs als bevoorrechte getuigen.

Besproken

Enquête

- De opsomming van de verschillende scholen en vestigingen wordt aangepast. De secretaris bezorgt de enquête aan de scholen. De scholen staan in voor de verspreiding van de enquêtes aan de ouders en bezorgen de ingevulde formulieren aan de secretaris.
- De resultaten zullen een beeld bieden van het mobiliteitspatroon van de leerlingen in Halen.
- Een analoge enquête werd uitgevoerd in 1997. Deze resultaten dienen als referentie.

Aantal leerlingen

- Zelem: totaal 295 leerlingen (158 lagere school, 103 kleuters Dorp, 34 kleuters Berkenbos)
- Loksbergen: totaal 160 leerlingen
- Halen: totaal 430 leerlingen

Knelpunten en kansen in de huidige toestand

- De scholen doen het hele jaar door mee aan acties rond verkeer, bv. Autoluwe Schooldag.
- De kiss-and-ride strook in Zelem blijkt niet te werken. Men parkeert langer dan gewenst. Dit was ook de reden om geen kiss-and-ride strook aan te leggen in Halen.
- Het contact met de politie / wijkagent is te beperkt. Meer overleg zou de samenwerking kunnen verbeteren. De scholen zijn vragende partij om de politie meer te laten controleren in de

schoolomgevingen. De burgemeester geeft aan dat dit niet altijd kan. Af en toe is dit echter wel wenselijk.

- Een voetgangersoversteek beveiligd met verkeerslichten (drukknop) is een mogelijkheid om de oversteekbaarheid te verbeteren bij het begin en einde van de schooldag.
- De scholen in Halen-centrum beschikken over 2 gemachtigde opzichters. De ervaringen hiermee zijn zeer positief.
- Het naleven van de wegcode aan zebrapaden (stoppen als voetgangers willen oversteken) blijkt hoe langer hoe minder.
- De huidige afbakening zone 30 schoolomgeving gebeurt met statische borden met een onderbord waar de uren op vermeld staan. Momenteel wordt dit amper gerespecteerd. Een mogelijkheid is om dynamische borden te plaatsen. Dit is duidelijker (bestaande onderborden bevatten veel tekst om in 1 keer te lezen). Ook zal een automobilist een dynamisch bord makkelijker naleven. Enkel op de uren dat het nodig is, wordt de snelheid vermindert tot 30km/u. Er is voor de automobilist dus een duidelijk verband tussen de snelheidsvermindering en de reden ervan.
- Er is nood aan informatie en sensibilisering van (groot)ouders en automobilisten in de schoolomgevingen. Er zijn al verschillende pogingen geweest, maar in de praktijk blijkt dat vele mensen toch in hun (slechte) gewoonten vervallen.
- In Zelem zijn er geen fietspaden aan de school. De vraag moet echter gesteld worden of dit de beste oplossing zou zijn. Het voorzien van fietspaden in een centrumstraat kan een snelheidsverhogend effect hebben.
- Snelheidsremming is voor alle schoolomgevingen erg belangrijk.
- De parking op het Kerkplein in Zelem is voorzien van geschilderde richtingspijlen. Dit blijkt onduidelijk. Eventueel moeten verkeersborden geplaatst worden ter ondersteuning. Op lange termijn kan het Kerkplein heringericht worden.
- Alle schoolomgevingen beschikken over voldoende parkeerplaatsen.
- In Loksbergen wordt veelvuldig op het voetpad geparkeerd. Men kan parkeervakken aanduiden om aan te geven waar wel geparkeerd kan worden. Daarnaast zal handhaving noodzakelijk zijn.
- Ter hoogte van de krantenwinkel in Loksbergen blijkt men ook veel wild te parkeren. Ook hier kunnen parkeervakken een oplossing vormen.
- In Halen zou men ter hoogte van de uitgang van de school via de parking rechtdoor rijden naar de Fonteinstraat kunnen verbieden om meteen na schooltijd minder verkeer door de Fonteinstraat te krijgen, zodat fietsers veiliger kunnen rijden. Men moet dan, komende van de parking, linksaf of rechtsaf. Het kruispunt met de Singellaan moet hierin mee bekeken worden (snelheidsremming komende van Diest).
- Er is in Halen een bord voorzien om het doodlopend straatje aan de school enkel door bewoners en in functie van de school te mogen gebruiken. Dit wordt echter niet gerespecteerd (o.a. door ouders). Een mogelijkheid is om de achterliggende parkeerplaatsen te voorzien van een bord zodat enkel leerkrachten hier kunnen parkeren. Nu valt het voor dat hier rond 9u nog bewoners van de appartementen staan.
- Aan de uitgang van de school in Halen staat een verkeersbord midden in het voetpad.
- In de Fonteinstraat ligt het zebrapad te dicht na de bocht.
- De doorstroming en de snelheid in de Generaal De Wittestraat is een probleem. Een mogelijke oplossing is het ordenen van de parkeerplaatsen in vakken. Verbieden van het parkeren zou enkel de snelheid verhogen. De optie om de straat enkelrichting (uitgezonderd bussen) te maken kan onderzocht worden.

Opgemaakt te Hasselt, 6/11/2012
Stijn Van Pee

11.2.2.2 Advies middenstandsraad

MOBILITEITSPLAN HALEN

SCHOOLOMGEVING HALEN CENTRUM

Blijvend zone 30 in de schoolomgeving en eventueel uitbreiden naar Generaal de Wittestraat, Fonteinstraat, Markt, Nederstraat, Koepoortstraat, Raubrandplein.

Verkeersproblemen doen zich alleen voor tijdens de schoolpieken en dan vooral aan het einde van de schooltijd. Deze piek duurt ongeveer 20 minuten. Daarom lijkt het voorstel voor eenrichtingsverkeer in de Fonteinstraat nogal drastisch. Daarenboven nodigt deze situatie uit tot sneller rijden in deze straat. Ook het kruispunt Diestersteenweg/Singellaan wordt nog meer belast en ter hoogte van Spar en Vandepoel dranken kan het aldaar in- en uitrijdend verkeer voor nog meer problemen zorgen.

Overwegen om auto's die de schoolparking verlaten verplicht naar rechts te laten rijden. Het kruispunt Diestersteenweg/Singellaan wordt minder belast en dan nog alleen tijdens de schoolpieken. De uitgang van de schoolomgeving zodanig aanleggen dat alleen rechts afdraaien mogelijk is. Deze situatie kan een ontradend effect hebben om de kinderen met de auto te brengen. Wegdek eventueel verhogen ter hoogte van de zebrapaden voor een vertragend effect.

OPENBAAR VERVOER CENTRUM HALEN

Een grote halte op het Raubrandplein is een goed voorstel. Dit plein leent zich goed tot de uitbouw van een grote halte. De impact op de reistijden zal eerder beperkt zijn, zeker in combinatie met het parkeerbeleid in de Generaal de Wittestraat. Parkeren in duidelijk afgeijnde parkeervakken is een goed voorstel. Is het niet raadzaam de vakken achteren af te bakenen met een duidelijk obstakel (paaltjes, bloembak,...) om te beletten dat er toch snel gereden wordt als er geen wagens geparkeerd staan? In het plan worden blijkbaar 2 keer 3 plaatsen voorzien. Dit lijkt net iets te weinig, vermits het pand op nummer 6 ook voorzien is voor handel of vrij beroep. Eventueel 2 keer 5, of 3 keer 3 plaatsen.

Blauwe zone ook handhaven in Fonteinstraat en Nederstraat. Het langdurig parkeren wordt also vermeden. Heel duidelijke signalisatie voorzien! Controles blijven nodig.

Er rijdt nog geregeld zwaar vervoer door het centrum dat er niet moet zijn.

11.2.3 Beleidsplan

11.2.3.1 Advies milieuraad

Opmerkingen

- Is aansluiting op N2 via nieuwe verbinding langs Velpe wel logisch? Velpe als natte verbinding komt zo helemaal in de verdringing; thv Keldermans lijkt me bovendien meer ruimte beschikbaar. Nadeel is dan wel dat er geen rechtstreekse verbinding naar Mosstraat via zelfde kruispunt is. Waarom blijven er nog zoveel aansluitingspunten op de N2 bestaan? Waarom worden verbindingen met Singellaan en Koepoortstraat niet opgeheven? Enkel aansluiting van/naar N2 via Diestersteenweg en Zwarte Duivelsstraat zorgt voor een veel eenduidigere bereikbaarheid met gerichtere verkeersstroom naar het centrum (die dan ook makkelijker rond het cen-

trum te buigen is). Nog verder gaand kan zelfs verbinding via Diestersteenweg gesupprimeerd worden en hoofdontsluiting voorzien via het nieuw ingerichte kruispunt Liebroekstraat en Stadsbeemd (maar dan wel aandacht naar bereikbaarheid van handelaars langs Diestersteenweg). Omrijfactor voor gemotoriseerd verkeer is niet zo groot; voor fietsverkeer kunnen verbindingen wel behouden blijven.

- *De bepalingen omtrent de N2 zijn overgenomen uit het streefbeeld N2. Dit is een goed-gekeurde studie omtrent de N2 over een langer tracé. Deze studie kwam tot stand onder andere in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en de gemeente. In het kader van het mobiliteitsplan kan hier niet tegen ingegaan worden. Immers het mobiliteitsplan dient ook goedgekeurd te worden door dezelfde partners die het streefbeeld goedkeurden.*
- Er is aangegeven dat er geen ruimte is voor een fietspad thv Fonteinstraat: kan opgelost worden door in de Fonteinstraat 1-richtingsverkeer te voorzien (enkel in de richting naar de school; dit sluit aan op het voorstel om verkeer vanuit de parking aan de school enkel naar rechts toe te staan)
 - *De optie 1-richtingsverkeer in de Fonteinstraat werd bekeken in de onderzoeksfase maar niet weerhouden omwille van de impact op de bereikbaarheid van de winkels. De stad Halen wenst in vervolg op het mobiliteitsplan een streefbeeld op te stellen voor het centrum (circulatie, inrichtingsprincipes van wegen, ...) met als doel het doorgaand verkeer te weren en af te leiden naar de ringstructuur. Dit moet leiden tot een algemene daling van het gemotoriseerd verkeer in het centrum.*
- Uitgaand autoverkeer van schoolparking verplicht naar rechts: dan wordt wel het fiets- en voetpad gekruist en blijft daar op piekmomenten een gevaarlijke situatie bestaan, zeker als al het autoverkeer deze richting uit moet. Herorganisatie van de parking lijkt dan ook aangewezen.
 - *Een schoolomgeving zal altijd te maken krijgen met piekmomenten. Echter is het niet mogelijk om alle verkeerssoorten 100% te scheiden. Dit is ook niet wenselijk. Beter is het om het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken, wat het idee is achter het verplicht rechtsaf. De voetgangers en fietsers op dit pad zijn perfect in het zicht van de afslaan- de automobilist.*
- Ringstructuur rond Halen centrum: is er wel wat betreft weginfrastructuur, maar werkt niet als ring-structuur. Veel gemotoriseerd verkeer rijdt nog steeds door het centrum. Door het instellen van 1-richtingsverkeer in het centrum en bv heraanleg van kruispunt Diestersesteenweg-Singellaan (hoofdweg vanaf Diestersteenweg richting ovonde langs de Singellaan; afsluiten GenDewittestraat) wordt verkeer wel rondgeleid
 - *Dit valt buiten de scope van het mobiliteitsplan, maar zoals vermeld in de nota wenst de gemeente een aparte studie uit te voeren omtrent de circulatie in het centrum. Dit voorstel kan daarin onderzocht worden.*
- p32: gebied binnen de ringstructuur dient ruimtelijk beeld te hebben van een verblijfsgebied waar voetganger en fietser evenwaardig zijn aan gemotoriseerd verkeer: door enkel zone30 in te stellen wordt dit niet bereikt. Een grondige herstructurering van de verkeersstromen is hier nodig.
 - *Ook dit maakt onderdeel uit van een geplande aparte studie (zie hierboven)*
- Selectie en prioritering fietsroutes

Hoge prioriteit voor verbinding Loksbergen-Halen via Zilveren Helmenstraat-Liniestraat. Ik begrijp de hoge prioritering. Maar een alternatieve route voor fietsverkeer via Lanciersstr lijkt me ook een mogelijke optie die een aangenamere fietsweg biedt (tov fietspad langs verbindingsweg voor autoverkeer)

 - *De bovenlokale fietsroute (netwerk opgemaakt door provincie) verliep vroeger via de Lanciersstraat. Dit is gewijzigd naar de Zilveren Helmenstraat. Dit had onder andere als gevolg dat de gemeente subsidies verkreeg voor de realisatie van de fietspaden. De Lanciersstraat is geselecteerd als lokale aanvullende route. Aangezien dit een lokale weg type III is (enkel erftoegangen, niet voorzien op doorgaand verkeer), zijn fietspaden niet aangewezen, maar moet de nadruk liggen op het weren en vertragen van het autoverkeer.*
- P45: er is gesteld dat langs de Sportlaan een ruime parkeercapaciteit beschikbaar is voor langparkeren. Wordt hiermee de P thv de sporthal en BKO bedoeld? Op piekmomenten (einde sportactiviteiten) volstaat deze vaak niet.

- *Uit het parkeeronderzoek bleek dat hier tijdens de dag nog restcapaciteit is. Op avonden bij sportactiviteiten kan het inderdaad zijn dat hier een tekort is. Het kan echter niet de bedoeling zijn bijkomende parking te voorzien gelet op de ruimte-inname, het beperkte gebruik (in de tijd) en de nabijheid van andere parkeerplaatsen. Een stimulans van alternatieve vervoerwijzen is meer aangewezen.*

Advies

Voor het advies wordt verwezen naar het voorstel van milieubeleidsplan dat werd opgemaakt door de milieuadviesraad. Onder strategisch doel 5 'de stad Halen geeft ruimte aan mobiliteit' werden in totaal 8 acties opgenomen.

- Actie: De stad Halen zorgt via structureel overleg met de lijn voor betere en meer busverbindingen.
 - *In het kader van het mobiliteitsplan werd meermaals constructief overlegd met De Lijn. Ook in de toekomst is dit voorzien.*
- Actie: De stad Halen creëert veilige fietsvriendelijke schoolomgevingen die fietsgebruik aanmoedigen.
 - Het is niet voldoende om de schoolomgeving (zone 30) te beperken tot 100 meter links en rechts van de school en die dan fietsvriendelijk te maken. Het is belangrijk dat het ganse traject dat kinderen moeten doen naar de school fiets- of wandelvriendelijk is, want anders overtuig je nog niemand om met de fiets te komen!! Het punt Fietspaden Dorpsstraat – Schansstraat p. 27 is dan ook flagrant fout, want beide straten zijn maar voor een klein deel zone 30 waar gemengd verkeer is, bovendien is er wel voldoende ruimte voor fiets/wandelpaden mits herinrichting. We hebben intussen weet van fietsongevallen door slechte toestand van de weginrichting. Het lijkt me beleidsmatig niet aangewezen om te wachten op ernstigere voorvallen, en toch krijgt dit prioriteit laag... Ik kan me inbeelden dat de situatie in Halen of Loksbergen te vergelijken is..., eveneens prioriteit laag...
 - *Op langere termijn is een heraanleg van de schoolomgeving voorzien. Dan kan gedetailleerd nagegaan worden wat de mogelijkheden zijn.*
 - *De ruimte in de Dorpsstraat – Schansstraat is ons inziens niet voldoende voor fiets- en voetpaden. De rijweg zou versmald kunnen worden om ruimte te creëren, doch aangezien dit een route voor het openbaar vervoer is zal steeds een voldoende breedte voor kruisende bussen voorzien moeten worden. Fietspaden (enkelrichting) zijn in principe 1,75m breed. Voor een voetpad moet 1,5m voorzien worden.*
 - *Het uitgangspunt dat de volledige route naar school fietsvriendelijk moet zijn, wordt ondersteund. Vandaar dat een uitgebreid fietsroutenetwerk en prioriteitenlijst werd opgesteld.*
 - Ik stel vast dat de bevraging aan de schoolpoort niet gericht werd op fietsers. Nochtans stelt de fietsersbond dat het belangrijk is om te polsen naar de mening van de fietsers.
 - *Bij de bevraging werden alle schoolkinderen (via hun ouders) betrokken, dus ook de fietsers. De bedoeling van de enquête was het verplaatsingsgedrag en de ervaren knelpunten van de schoolkinderen in kaart te brengen.*
- Actie: De staat van de fietspaden wordt in kaart gebracht en herstel gebeurt indien nodig. Dit staat opgenomen als een werk van lange adem.... Ik zou dit eerder kwestie van prioriteit noemen.
 - *Met een werk van lange adem wordt bedoeld dat dit gefaseerd moet gebeuren, waarbij inderdaad prioriteiten moeten worden gesteld. In dit optiek is het fietsroutenetwerk het wensbeeld waarnaar men streeft, maar de uitvoering hiervan zal sowieso tijd in beslag nemen. In Halen zijn verschillende fietspadenprojecten in uitvoering of in voorbereiding.*
- Actie: De stad Halen realiseert veilige fietspaden langs functioneel en recreatief fietsnetwerk in Halen en deelgemeenten (vb. fietspad Dorpsstraat, inrichting kerkplein). Zie ook opmerking hierboven. Indien zones voor gemengd verkeer worden aangeduid waar men geen fietspaden wil leggen, dan lijkt het aangewezen dat gans deze zone 30 km/u wordt en dat zwaar verkeer in deze zones niet wordt toegelaten. Het lijkt me echter niet realistisch om dit bvb in de ganse zone van Zelem dorp toe te passen. Bovendien merk ik dat in de plannen de lokale vrachtroutes in Zelem niet op mekaar aansluiten. In praktijk is het echter niet realistisch dat vrachtverkeer niet door Zelem dorp zal passeren op zoek naar de kortste weg naar autosnelweg of op zoek naar de kortste verbinding met andere bedrijvzones.

- *Het is niet zo dat alle fietsroutes waar geen fietspaden zijn of gerealiseerd worden 30km/u moeten zijn. De nood aan fietspaden hangt af van de wegcategorisering, het snelheidsregime, de intensiteiten en de samenstelling van het verkeer.*
- *De vrachtroutes zijn inderdaad niet gekoppeld in Zelem. Dit is bewust gebeurd. De bewegwijzering en alle mogelijke infrastructurele maatregelen (opgenomen in het plan of andere) dienen uit te gaan van het voorziene netwerk om het vrachtverkeer te weren door Zelem via de Dorpsstraat – Schansstraat.*
- Actie: De stad Halen plaatst fietsenstallingen aan alle publieke gebouwen (scholen, sporthal, stadhuis, Rietbron, etc.)
 - *Actie opgenomen*
- Actie: De stad Halen promoot fietstoerisme (uitleenpunt fietsen in Halen, fietscafé, fietsoplaadpunt)
 - *Wordt opgenomen*
- Actie: De stad Halen waarborgt de doorgang voor fietsers én voetgangers aan spoorwegovergangen die sluiten (vb. Stad Halen eist bij beheerder spoorlijn dat overgang Lobos toegankelijk blijft voor fietsers en voetgangers door brug of tunnel). Tevreden dat dit prioriteit hoog krijgt.
 - *Actie opgenomen*
- Actie: De stad Halen zorgt voor het terug vrij maken/herstellen van in onbruik geraakte en dichtgegroeide trage wegen (wandelpaden/kerkwegen van vroeger). Opgenomen met prioriteit hoog dus realisatie voor 2018.
 - *Actie opgenomen*

11.2.3.2 Adviezen overige raden

Halen, 7 mei 2014

Betreft : mobiliteitsplan Halen

Geachte Mevrouw Wuestenberg, beste Heidi,

Met dit schrijven wil ik u op de hoogte brengen dat de Middenstandsraad kennis heeft genomen van de herziening van het mobiliteitsplan van Halen.

Wij hebben verder geen opmerkingen meer betreffende dit plan.

Met vriendelijke groeten

Namens de Middenstandsraad

Johan Minten, voorzitter



SPORTRAAD HALEN

Contactpersonen:
Jean Hendrix
Roland Van Diest

Email:
jean.hendrix@adalvas.be
vandiest-vuegen@skynet.be

Telefoon:
0478/20.53.19
0475/48.63.93

Datum:
20/04/2014

Betreft: Advies mobiliteitsplan Halen

Geachte leden van het schepencollege

Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van de sportraad d.d. 8 april 2014 werd het mobiliteitsplan Halen besproken.

De vergadering brengt positief advies uit over het mobiliteitsplan met 7-jarig stemmen (7 stemgerechtigde leden aanwezig) en vraagt bij de ontwikkeling van het Raubrandplein aandacht te schenken voor het multifunctioneel gebruik ervan (ook parkeergelegenheid voorzien).

met hoogachting



Jean Hendrix

voorzitter sportraad



Roland Van Diest

secretaris sportraad



Stad Halen

CULTUURRAAD – HALEN
p/a Stadhuis
Markt 14
3545 Halen

Halen, 13 mei 2014

College van Burgemeester en Schepenen
Stad Halen
Markt 14
3545 Halen

Mobiliteitsplan 2014

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

De Cultuurraad geeft na de voorstelling en de bespreking van het vernieuwde mobiliteitsplan 2014 een positief advies over het nieuwe mobiliteitsplan van de Stad Halen.

Met vriendelijke groeten,

Julien Lekens
Voorzitter Cultuurraad

adviezen mobiliteitsplan**Halense adviesraad voor Personen met een handicap: 8 april 2014**

Markt: In de Generaal de Wittestraat richting Zwarte Duivelstraat wordt er te hard gereden. Voorstel tot oplossingen
 Aan Café De Markt en Belfius verkeersdrempels aanleggen
 Het gehandicaptenparkeerbeleid opnemen in het mobiliteitsplan.

jeugdraad:14 april positief advies**centrumraad: 17 april 2014**

De raad adviseert om de schoolkinderen prioriteit te geven in het mobiliteitsplan. De kinderen, voetgangers prioriteit te geven. Ze geven het knelpunt aan Gen. de Wittestraat aan. Hier is geen fietspad aanwezig.

Verbinding Zelem – Halen blijft een knelpunt

seniorenraad 23 april 2014

De seniorenraad vindt het belangrijk dat er open communicatie blijft over de buslijn Zelem – Halen. Deze lijn zou een meerwaarde zijn voor de sociale cohesie. Verder meer inzetten op het meer bekendmaken van de belbus (zeer laagdrempelige info).

Indien men het Raubrandplein inricht dan rekening houden dat men een zeer toegankelijke parking aanlegt.

gezondheidsraad via mailing

Directeur VBS 't Oogappeltje, Rita Vanderbruggen Loksbergenstraat 41-42 te 3545 Halen

In de samenvatting heb ik het gedeelte schoolomgeving nagelezen. Goede voorstellingen die hopelijk ook gerealiseerd zullen worden.

Ruth Vandeweert, Vzw Limburgs Gezondheidsoverleg

Het plan ziet er goed uit!

Vanuit bewegen bekeken zitten er heel goede zaken in zoals: uitbouwen fietsroutenetwerken ook voor gewoon gebruik en de bevolking hierover informeren en sensibiliseren om te gebruiken.

Ook heel positief dat de ouders en scholen mee betrokken zijn geweest.

De schoolomgevingen: hier vind ik niet direct iets terug over goede en voldoende brede voetpaden? Maar dat is er misschien al?

Een extra aandachtspunt kan zijn dat er ook werk gemaakt wordt van veilige en aangename fiets- en voetgangerswegen naar andere settings zoals sporthal, speelpleintjes, ... zodat kinderen ook veilig tot daar kunnen fietsen, wandelen.

Vanuit de gezondheidsraad kan er misschien wel mee promotie en campagne gevoerd worden om het fietsen en wandelen van en naar school, werk, ... te stimuleren (zodra veilige fiets- en wandelpaden uitgebouwd zijn).

GROS: via mailing geen reacties

LOK: via mailing geen reacties

12 Bijlagen

12.1 Verslag GBC Verkenningnota 09/02/2012

Besprekingsverslag

Plaats en datum	Referentienummer	Kenmerk
Hasselt, 9 februari 2012	100420	01A

Plaats en datum bespreking
Halen, 9 februari 2012

Aanwezig

Dhr. Willy Neven – burgemeester
Mevr. Anita Bullens – schepen
Dhr. André Vanmechelen – schepen
Dhr. Victor Verhemeldonck – secretaris
Mevr. Nele Hendriks – De Lijn Limburg
Dhr. Karel Janssens – MOW-afd BMV
Mevr. Pamela Uyttendaele – MOW-afd BMV
Dhr. Johan Minten – voorzitter middenstandsraad
Dhr. Filip Vanlommel – voorzitter milieuraad
Dhr. Stijn Van Pee – Libost / Grontmij

Verontschuldigd

Dhr. Eric Van Roelen – schepen
Dhr. Andre Jacobs – gemeenteraadslid
Dhr. Guy Mertens – gemeenteraadslid
Mevr. Esther Nevelsteen – De Lijn Vlaams-Brabant

Betreft

GBC Verkenningnota verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Halen

Besproken:

- De burgemeester verwelkomt de leden van de GBC en leidt de vergadering in.
- Hoofdstuk 1 Inleiding:
 - De termen GBC en PAC worden verduidelijkt.
- Hoofdstuk 2 Globale beschrijving en situering van Halen:
 - Geen bemerkingen
- Hoofdstuk 3: Overzicht wijzigingen planningscontext:
 - De huidige stand van zaken van de actualisatie van het RSPL wordt nagegaan.
 - De wegcategorisering per beleidsniveau wordt telkens onder een aparte kop gebracht om dit meer duidelijkheid te geven.
 - Deze wegcategorisering zou herbekeken moeten worden. Er zijn erg veel wegen geselecteerd als lokale wegen type I en II. Dit wordt niet als thema meegenomen, maar zal een actualisatie ondergaan.
 - De politie beschikt over gegevens omtrent snelheidmetingen en ongevallen. Deze zijn nuttig in het kader van monitoring. Er wordt een item aan gewijd.
 - De eerste gesprekken omtrent de afsluiting van spoorwegovergangen zijn opgestart. Eind maart zal de stad Halen hier nog in overleg treden met Infrabel.
 - In het milieubeleidsplan wordt aangegeven dat rond trage wegen acties ondernomen zullen worden. Dit wordt vermeld en naar het milieubeleidsplan verwezen voor verdere informatie.
 - Milieu: In november zou een maatregelenplan klaar moeten zijn in verband met de vermindering van de CO2-uitstoot. Halen scoort momenteel niet goed (o.a. door E314). Dit wordt opgenomen in de nota.

- Bij het streefbeeld N2 worden ook de plannen omtrent het selectief afsluiten van de Zwarte Duivelsstraat en de te realiseren nieuwe weg (+ aansluiting) tussen de Jacobslaan en de N2 opgenomen. Dit zal ook vermeld worden bij de belangrijke toekomstige projecten.
- Het woonproject in de Schansstraat omvat zowel huur- als koopwoningen.
- Omtrent de verschillen in het BFFN over de provinciale grenzen heen, zal opgenomen worden in het beleidsplan dat de stad in overleg zal treden met de provincies en de buurgemeenten.
- De lijn 299 is geen snelbus maar een streeklijn.
- Het TV3V-punt N2 x op- en afrit (Diest) is volledig uitgevoerd.
- Bij de overige ingrepen en acties wordt de deelname aan de Autoluwe Schooldag (9/5/2012) vermeld.
- Hoofdstuk 4 thema openbaar vervoer:
 - De verplaatsing van de hoofdhalte naar het Raubrandplein is een vraag die de stad Halen al langer stelt. Aan de huidige halte aan de Markt zijn er te weinig mogelijkheden om degelijke infrastructuur (schuilhuisje, fietsenstalling, ...) te voorzien zonder de pleinwerking te verstoren. Op het Raubrandplein kan dit wel. Een doortrekking van de Jacobslaan naar de N2 kan een aspect zijn in de afweging om naar het Raubrandplein over te schakelen.
 - Momenteel wordt een derdebetalersstelsel niet toegepast in Halen. De mogelijkheden zullen worden bekeken, maar het is duidelijk dat strenge voorwaarden nodig zijn om misbruiken tegen te gaan.
 - De Lijn werkt aan een gebiedsevaluatie voor West-Limburg. Dit komt eind februari op de OVC. De bevindingen hiervan worden meegenomen in het onderzoek rond openbaar vervoer in fase 2, net als deze van de gebiedsevaluatie in Vlaams-Brabant.
- Hoofdstuk 5 thema fietsroutenetwerken:
 - Een belangrijk aspect bij de aanleg van fietspaden is de verharding. De ervaringen met klinkers zijn erg slecht, vandaar dat dit in de toekomst niet meer gewenst is.
 - Een goed uitgebouwd fietsroutenetwerk is een belangrijke schakel in het mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld bij woon-schoolverkeer.
 - Bij recreatieve fietsroutes zijn andere verhardingen mogelijk, zodat deze wegen niet misbruikt worden als sluiproute of door landbouwverkeer.
- Hoofdstuk 6 thema parkeerbeleid:
 - Rond vrachtwagenparkeren heeft de politie al het nodige gedaan. Vanuit het verbreden en verdiepen kan hier geen input meer gegeven worden.
 - In het parkeeronderzoek worden enkel openbare of semi-openbare (bv. bij grote winkels) parkeerplaatsen opgenomen. De privé-parkeerplaatsen worden niet beschouwd.
- Er wordt een 4^{de} thema toegevoegd, namelijk schoolomgevingen. In het verleden liet de stad al enquêtes uitvoeren bij de ouders. In het kader van het verbreden en verdiepen zullen opnieuw enquêtes uitgevoerd worden, die vergeleken kunnen worden met de vorige. De uitgevoerde maatregelen zullen geëvalueerd worden, bijkomende maatregelen afgelijnd.
- De indeling van de hoofdstukken 4,5 en 6 wordt aangepast.

Afspraken:

- Het studiebureau verwerkt de opmerkingen in de nota.
- De nota wordt geagendeerd op de provinciale auditcommissie op 20 maart.

Opgemaakt te Hasselt,

Stijn Van Pee
Projectleider

12.2 Verslag GBC Uitwerkingsnota 12/09/2013

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HALEN
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 12/09/2013

<i>Verslaggever: Stijn Van Pee – Grontmij Belgium nv</i>
<i>Verslag versie 30/09/2013</i>
<i>Onderwerp: Uitwerkingsnota mobiliteitsplan Halen</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Erik Van Roelen	Burgemeester	burgemeester@halen.be	A
Thomas Dubois	Schepen	thomasdubois1989@gmail.com	A
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
Dominique Renders	VVM De Lijn	dominique.renders@delijn.be	A
Johan Vanderwaeren	AWV Limburg	johan.vanderwaeren@mow.vlaanderen.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Martine Baptist	Provincie Limburg	martine.baptist@limburg.be	A
Jean-Marie Coenen	Departement Ruimtelijke Ordening		N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
------	----------------------	-----------------	-----------------------------

Bie Loosen	Secretaris wnd Halen	bie.loosen@halen.be	A
Marc Brems	Technische dienst Halen		N
Jan Vanhove	Stedenbouwkundig ambtenaar Halen	jan.vanhove@halen.be	A
Ronny Wuestenbergs	Milieuambtenaar Halen		N
Zjef Vaes	Duurzaamheidsambtenaar Halen	zjef.vaes@halen.be	A
Viviane Cornelissen	Directeur VBS Halen/Loksbergen	vbshalen@skynet.be	A
	Fietsersbond		N
Filip Vanlommel	Milieuraad	filip.vanlommel@dewinning.be	A
	Middenstandsvereniging		S
Els De Wit	NVA fractie	dewit_elisabeth@yahoo.com	A
Anita Bullens	Open VLD fractie	anita.carol@telenet.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

- Aangezien dit de eerste vergadering van de GBC is in de 'nieuwe stijl', wordt het huishoudelijk reglement goedgekeurd.
- De gemeenteraad besliste om bij vergaderingen omtrent de opmaak van het mobiliteitsplan de politieke fracties uit te nodigen, wat ook gebeurde.
- In het kader van het participatietraject werd een vertegenwoordiger van de milieuraad en de middenstandsvereniging uitgenodigd. Van de middenstandsvereniging werd een schriftelijk advies ontvangen, terug te vinden in bijlage.
- De uitwerkingsnota werd thema per thema overlopen en besproken.
- Openbaar vervoer:

- De milieuraad stipt aan dat de verbinding Halen –Zelem met de bus niet goed is. Dit werd onderzocht, maar op dit moment is een vaste lijn niet mogelijk. Er zijn wel al initiatieven genomen door de gemeente en De Lijn om de belbus te promoten. *Op langere termijn blijft een opwaardering van deze verbinding wel wenselijk.*
- De verplaatsing van de hoofdhalte naar het Raubrandplein wordt door alle actoren gedragen. De huidige driehoekige circulatie rondom het plein wordt best geknipt om de verkeerssituatie duidelijker te maken en om ruimte te creëren.
- In de Generaal De Wittestraat wordt voorgesteld om het parkeren te structureren met parkeervakken. In het schetsvoorstel zijn 2 keer 3 parkeerplaatsen voorzien. De middenstandsraad vraagt om dit uit te breiden. Er moet rekening gehouden worden met de aanwezige handelszaken, de toegangspoorten en voldoende manoeuvreerruimte voor de bus. Het parkeervak het dichtst bij de Markt kan uitgebreid worden tot 5 parkeerplaatsen (uitbreiding richting Markt).
- Fietsroutenetwerken:
 - BMV vraagt waarom de Hagelandstraat – Gemengde Brigadestraat buiten het Fietsfonds aangepakt wordt. De gemeente geeft aan dat de afweging tussen kosten van onteigeningen en subsidie hiervoor de aanleiding was.
 - De milieuraad stelt dat de situatie voor fietsers aan de school in Zelem zeer gevaarlijk is. Hier ligt een onderbroken voetpad (slechte kwaliteit, obstakels, ...). Er wordt gevraagd om hier fietspaden te voorzien. Dit is echter niet in overstemming met de aard van de weg en de ruimtelijke eigenschappen van de omgeving (centrumgebied). Gemengd verkeer wordt verkozen in de centra. Wel is het mogelijk om de voetpaden te verbeteren, zodat kinderen onder 12 jaar hier veilig kunnen fietsen. Verder wordt ingezet op snelheidsbeleid en worden initiatieven voorzien om begeleid zelfstandig fietsen in te voeren.
 - *Aan de school in Zelem passeert nogal wat vrachtverkeer. Tussen de fietsers en de voetgangers zorgt dit voor veiligheidsproblemen.*
 - De milieuraad stelt voor om fietsenstalling voor ouders te voorzien aan de scholen (bij het afhalen). Ook *aan alle openbare gebouwen* is dit wenselijk om het fietsgebruik te stimuleren. Dit wordt zo opgenomen in de nota.
 - Bij aanpassing van een recreatief-toeristische fietsroute zal contact opgenomen moeten worden met Toerisme Limburg.
- Parkeerbeleid:
 - Een goed parkeerbeleid heeft steeds nood aan handhaving. Dit is echter arbeidsintensief. Momenteel wordt circa 1 keer per maand controle uitgevoerd.

- Fractie Open VLD geeft aan dat in de Singellaan tussen de N2 en de Diestersteenweg parkeren op de rijbaan ook een probleem is. Dit wegvak is belangrijk in de ontsluitingsstructuur van het centrum. Het wordt opgenomen als knelpunt. De oplossing is afhankelijk van de precieze functie van de straat in de circulatie. De stad wenst in een latere studie een streefbeeld van de circulatie op te maken, waarbij het doorgaand verkeer geweerd wordt uit het centrum.
- De realisatie van verschillende appartementsgebouwen heeft ervoor gezorgd dat de parkeerdruk op het openbaar domein is toegenomen. Het BPA De Kom legt 1 parkeerplaats per appartement op. Er zijn geen vereisten opgenomen qua fietsstallingen. In de praktijk blijkt 1 parkeerplaats per appartement te beperkt. Verder blijkt dat de parkeerplaats en het appartement meestal apart verkocht worden. De opmaak van een gemeentelijke parkeerverordening en een eventuele aanpassing van het BPA *waarin parkeernormen en normen voor fietsenstallingen zijn opgenomen*, maken deel uit van het plan.
- Schoolomgevingen:
 - Aan de aansluiting van de Fonteinstraat naar de ovonde ontstaat een gevaarlijke situatie met de aansluiting op het dubbelrichtingsfietspad. Dit knelpunt zal opgenomen worden in het mobiliteitsplan.
 - Een schoolvervoerplan is wenselijk voor alle scholen.
 - Beperkt enkelrichtingsverkeer in de Fonteinstraat wordt niet weerhouden. Wel wordt verkeer komende van de parking aan de school verplicht om rechtsaf te draaien. De omrijbewegingen zijn beperkt. Daarenboven past dit in het voornemen van de gemeente om het doorgaande autoverkeer te weren in het centrum.
 - Biggenruggen om de parking aan de school in Zelem te structuren worden niet weerhouden. Wel wordt opgenomen dat een afscherming voorzien moet worden, zodat de parking enkel nog via de voorzien in- en uitrit bereikt kan worden. Paaltjes of een haag behoren tot de mogelijkheden. Een opwaardering van het voetpad aan de parking kan meteen mee uitgevoerd worden. Als de straat volledig heringericht wordt (op langere termijn), zal dit structureel aangepakt kunnen. *Door middel van poortconstructies zullen snelheidsovergangen en overgangen qua functie van de weg aangeduid worden.*
- Wegencategorisering
 - Er zijn 2 intergemeentelijke verschillen, beide met Lummen. Dit zal later in bilateraal overleg besproken worden.
 - De gemeente wenst in een latere studie een streefbeeld op te maken van de verkeerscirculatie in het centrum, waarbij getracht zal worden het doorgaande verkeer te weren.
 - Bij het sluiten van de overwegen vraagt de gemeente om aan alle overwegen de mogelijkheden voor fietsers en voetgangers te vrijwaren. *Bij het sluiten van de overwegen moet de*

toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers gevrijwaard worden. Het sluiten van overwegen mag geen extra verkeersdruk in het centrum tot gevolg hebben. De toegankelijkheid van het dorp moet gegarandeerd zijn tijdens werken aan de spoorwegovergangen (ook voor De Lijn).

- *Algemeen:*
 - *Fractie NVA vraagt of het financieel impact van de voorstellen al duidelijk was. Hierop antwoordt de burgemeester dat dit enkel een plan betreft dat als leidraad voor de investeringen zal gebruikt worden. Concrete beslissingen worden genomen op de gemeenteraad.*
- *Verdere afspraken:*
 - *Grontmij past de nota aan de geformuleerde opmerkingen.*
 - *De uitwerkingsnota wordt voorgelegd aan de RMC. Dit is niet verplicht, maar de GBC kiest hiervoor als feedbackmoment.*

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

12.3 Verslag GBC Beleidsplan 22/05/2014

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HALEN
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 22/05/2014

<i>Verslaggever: Stijn Van Pee – Grontmij Belgium nv</i>
<i>Verslag versie 23/05/2014</i>
<i>Onderwerp: Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan: fase 3 beleidsplan</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Erik Van Roelen	gemeentebestuur	burgemeester@halen.be	A
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
An Vanacken	VVM De Lijn	an.vanacken@delijn.be	A
Jan Market	AWV Limburg	jan.market@mow.vlaanderen.be	V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Rik Schreurs	Provinciebestuur	rik.schreurs@limburg.be	A
	Departement Ruimtelijke Ordening		N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
------	----------------------	-----------------	-----------------------------

¹ Verwijder wat niet past.

Jan Vanhove	Stedenbouwkundig ambtenaar Halen	jan.vanhove@halen.be	A
Anita Bullens	Gemeenteraadslid	anita.carol@telenet.be	A
Zjef Vaes	Duurzaamheidsambtenaar Halen	zjef.vaes@halen.be	A
Johan De Ceuster	NVA Halen	johan.deceuster@n-va.be	A
Filip Vanlommel	Milieuraad	filip.vanlommel@dewinning.be	Verontschuldigd
Viviane Cornelissen	Directeur VBS Halen/Loksbergen	vbshalen@skynet.be	Verontschuldigd

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
AWV (Jan Market)	BMV (Pamela Uyttendaele)

Vaststelling van het quorum²

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

- De burgemeester heet iedereen welkom. Er werden 3 verontschuldigingen ontvangen
 - Jan Market van AWV gaf 2 opmerkingen door via mail en gaf een volmacht aan Pamela Uyttendaele
 - Filip Van Lommel laat zich verontschuldigen. De opmerkingen van de milieuraad zijn opgenomen in de nota.
 - Viviane Cornelissen laat zich verontschuldigen en laat weten geen opmerkingen te hebben.
- In het kader van het participatietraject werden, na versturen van de nota naar de GBC-leden, de adviezen ontvangen van verschillende raden
 - Deze zijn terug te vinden als bijlage bij dit verslag en worden ook toegevoegd aan de nota.
 - De adviezen worden overlopen. De reacties zijn globaal genomen positief.
- Grontmij overloopt het beleidsplan en haalt de essentiële aspecten aan.
- De lijst van GBC-leden op pagina 9 wordt bijgewerkt.
- Opmerkingen AWV

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

- De gemeente vraagt fietsoversteken te voorzien aan de geplande ovonde aan de Mosstraat (streefbeeld N2). AWV vraagt om dit in de nota te verduidelijken. Daarenboven kan een uitvoering op middellange termijn zoals in het actieplan voorzien niet gegarandeerd worden. In het actieplan wordt dit lange termijn.
 - De fietsoversteken zijn bedoeld voor fietsbewegingen tussen de Mosstraat en het centrum van Halen. Onderstaande figuur is overgenomen uit het streefbeeld. Hier zijn geen oversteken voorzien. Het type fietsoversteek wordt niet bepaald (dus niet noodzakelijk bajonet). De voorkeur ligt bij oversteken zowel ten oosten van de ovonde als ten westen van de aansluiting Koepoortstraat.



- In de nota worden ook fietsoversteken gevraagd aan de N2 x Diestersteenweg en N2 x Zwarte Duivelsstraat.
 - Dit is voorzien in het streefbeeld (zie onderstaande figuren). Wordt verduidelijkt in de nota.



- Opmerkingen De Lijn

- In het actieplan staat een budget van 10.000 euro voor promotie belbus. De Lijn heeft hiervoor geen aparte budgetten. Dit behoort tot de normale werking. De aanduiding van budget wordt geschrapt.
- Bij de actie 'onderzoek haalbaarheid reguliere lijn Halen – Zelem' staat de gemeente als initiatiefnemer.
 - Bedoeling is dat de gemeente de vraag blijft monitoren om op lange termijn de mogelijkheden te onderzoeken.

- Opmerkingen Provincie
 - Recent werd een studie 'Fietssnelwegen' opgestart. Op de relatie Hasselt- Diest is een bundeling met het spoor een te onderzoeken piste. Hiermee moet rekening gehouden worden bij het aspect 'afsluiten van de overwegen'. De studie 'Fietssnelwegen' wordt gefinaliseerd tegen 31/10/2014.
 - De provincie geeft subsidies voor de realisatie van fietsenstallingen, ook aan openbaar vervoerhaltes.
 - Bij fietsoversteken kan best niet bepaald worden dat het bajonetoversteken moeten zijn. Dit moet in een nadere studie bij uitvoering bekeken worden.
- Opmerkingen gemeente
 - De termijn van de fietspadenprojecten langs de Hagelandstraat, de Lindestraat, Stationsstraat en de Zittaardstraat moet gewijzigd worden naar LT – meer dan 6 jaar.
 - De termijn voor de Zelemstraat wordt dan weer korte termijn max. 3 jaar.
- De GBC bereikt consensus omtrent het beleidsplan.
 - Het plan wordt geagendeerd op de gemeenteraad van 23 juni voor voorlopige vaststellingen. De nota moet ten laatste op 12 juni ter beschikking gesteld worden.
 - Daarna wordt het mobiliteitsplan in augustus op de RMC gebracht.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen³

*

12.4 **Verslag PAC Verkenningnota 20/03/2012****PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG**

Bijeenkomst van 20 maart 2012

Advies van de auditor

Gemeente HALEN

Mobiliteitsplan – Verkenningnota

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan

Conform verklaard op 28/08/01

Sneltoets

Beslissing tot spoor 2 in PAC van 24/03/09

3. Bespreking

Studiebureau geeft toelichting bij de nota. Het participatieprincipe wordt ingevuld door een verruimde GBC. Vooral de inbreng van de Milieuraad betekent een verrijking voor het planproces. Gemeente vult aan dat nog enkele planologische gegevens (inmiddels goedgekeurde RUP's) moeten worden toegevoegd, maar die zijn niet van doorslaggevend belang voor het verdere planproces.

Bespreking :

- De Lijn gaat akkoord met het onderzoek naar het verplaatsen van de hoofdhaltte naar het Raubrandplein. De “beperkte kosten-batenanalyse” betreft uitsluitend een verkeersplanologische toets. Het is niet de bedoeling een financiële analyse in functie van investeringen en exploitatiekosten te maken.
- Er moet bij het laten samenvallen van diverse fietsroutes (toerisme, recreatie, ...) over worden gewaakt dat de eigen finaliteit van deze fietsnetwerken niet verloren gaat.
- Voor de uitwerking van de (provincie)grensoverschrijdende thema's (gewenste openbaar vervoerstructuur, fietsroutenetwerk, wegencategorisering en vrachtroutenetwerk) is het wenselijk dat de mobiliteitsbegeleider proactief met ondersteuning van het studiebureau de nodige initiatieven neemt om tot afstemming tussen alle betrokken partners te komen.
- In overleg wordt beslist het voorgestelde parkeeronderzoek (blz. 36) te focussen op het aanbod en gebruik (duurtijd) van de (semi-)publieke parkeerplaatsen. In relatie tot de geplande ontwikkelingen zal de parkeervraag enkel rudimentair worden ingeschat.
- Het is altijd interessant een actuele modal split van het schoolverkeer te kennen. Het is evenwel onzeker of een bevraging van de ouders i.v.m. de uitgevoerde (infrastructuur)maatregelen in de schoolomgevingen de beste evaluatiemethode is. Ook omdat de concrete opzet van schoolenquêtes nog niet is uitgewerkt (inbreng van de scholen ?) én om de timing van het verdere planproces niet te hypotheceren, bevestigt de Gemeente dat zij de beslissing tot het uitvoeren van dit onderzoek wil herbekijken.

- Omwille van het in opmaak zijnde snelheidsplan (blz. 29) en gezien de te verwachten impact van het mogelijk sluiten van meerdere spoorwegovergangen te Halen, wordt beslist het thema wegencategorisering als een volwaardig verdiepingsthema uit te werken.

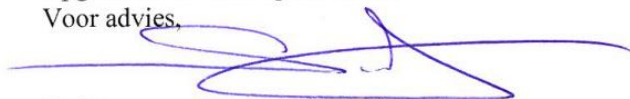
4. Conclusie en advies

De Verkenningnota wordt **conform** verklaard. Hierdoor wordt de conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Halen verlengd met 9 maanden volgens de geldende omzendbrief. Het parkeer(duur)onderzoek en – indien definitief weerhouden – de enquêtes omtrent de schoolomgevingen zijn subsidieerbaar via module 1.

Gelieve de nota met dit advies te lezen en dit advies toe te voegen aan de nog op te maken nota's, waarbij rekening moet worden gehouden met bovenvermelde opmerkingen.

Opgemaakt te Gent op 26/03/12.

Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

12.5 Verslag RMC Uitwerkingsnota 12/11/2013

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
<p>ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR</p>	 <i>Mobiliteit en Openbare Werken</i>
HALEN, UITWERKINGSNOTA MOBILITEITSPLAN	

- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 12 november 2013 te Hasselt.

a) Procesbeschrijving

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 28 augustus 2001.

De sneltoets werd besproken in de Provinciale AuditCommissie op 24 maart 2009. Er werd gekozen voor spoor 2 (verbreden en verdiepen). De verkenningnota werd voorgelegd op de PAC van 20 maart 2012 en werd conform verklaard. Naast "Openbaar vervoer", "fietsnetwerken", "parkeerbeleid" en "Schoolomgevingen", wordt het thema "wegencategorisering" als volwaardig toegevoegd.

Participatie wordt gewaarborgd door een verruimde GBC.

Op 12 september 2013 besliste de GBC bij consensus over de voorliggende nota, de Uitwerkingsnota, die voorgelegd zal worden aan de RMC. Dit is niet verplicht, maar mag uiteraard. De nota "Halen – Verbreden en Verdiepen van het mobiliteitsplan. Uitwerkingsnota. Versie RMC" is gedateerd op 30 september 2013 en opgemaakt door Grontmij Belgium nv. De nota telt 84 pagina's (incl. vorig advies, het GBC verslag, de GRB inzake de participatie en in bijlage de verkeersonderzoeken (40 pagina's)).

b) Bespreking in de RMC vergadering en toetsing van het plan

Toelichting:

Het studie bureau geeft een korte toelichting over de voorliggende uitwerkingsnota en licht kort de onderzochte thema's toe.

Vragen:

Thema openbaar vervoer:

- Pg. 8: probleemstelling openbaar vervoer: er wordt aangegeven dat er problemen zijn omdat de stad op de grens van twee entiteiten van De Lijn gelegen is (Limburg en Vlaams-Brabant): wat zijn precies deze problemen? (afdekking, aansluiting, lijnvoering).

De problematiek speelt blijkbaar hoofdzakelijk op de juiste contactpersonen en mag genegeerd worden. De Lijn Limburg is contactpersoon die binnen de entiteit Vlaams-Brabant de juiste mensen rechtstreeks aanspreekt.

- Pg. 9: de hoofdhalte wordt voorgesteld te worden verplaatst van de kerk/Markt naar het Raubrandplein. Het waarom is niet duidelijk (parkeren blijkt niet uit het parkeeronderzoek). Wordt de markt voor andere evenementen gebuikt (zie pg. 13)? Er werd alleen gekeken naar de omrijfactoren voor de bus, parkeergelegenheid voor fiets en auto, maar loop- en fietsafstanden naar deze nieuwe halte komen niet in beeld. Is dit een overstaphalte?
Het waarom zit in het feit dat er rond het plein een aantal beschermde monumenten gelegen zijn en de mogelijkheden daardoor beperkt worden. Schuilhuisjes aan de kant van de kerk is bijvoorbeeld niet mogelijk. De Markt wordt inderdaad ook voor een reeks evenementen gebruikt waarbij de ruimte fysisch beschikbaar moet blijven. Er is verder geen zicht op van waar de reizigers komen, noch over voorttransportmiddelen. Een overstaphalte is het zeker niet.
- Pg. 17: er wordt een P+R voorzien op het Raubrandplein: voor wie is dit nuttig? (er zijn immers veel functioneel vervoer met schoolbussen) – wat is de uitstraling van deze halte? Hoeveel op- en afstappers zijn er?
De Lijn beschikt wel over gegevens van op- en afstappers, maar dit is op maat van de kern. De meeste lijnen zijn functioneel en beperkt tot één of enkele ritten op schooldagen. Enkel de lijn 299 (Diest-Hasselt) heeft mogelijk nut van de P+R.
- Pg. 18-19: er worden enkele (beperkte) aanzetten gegeven voor doorstroming voor het openbaar vervoer. Zijn er geen andere problemen op het stedelijk grondgebied?
Neen, er zijn verder geen structurele doorstromingsproblemen.

Thema fietsnetwerken:

- De provincie Limburg geeft aan dat wat betreft de fietsstallingen, voorzien op het Raubrandplein, er subsidies kunnen verkregen worden via het provinciaal reglement “fietsvoorzieningen buiten het fietsfonds”.
- Er wordt verder aangegeven dat het afwegingskader wat ontbreekt qua prioriteiten, maar ook inzake het wel of niet voorzien van fietspaden.
Er is in de nota wel wat over geschreven, deels bepaald door de wegencategorisering, maar kan scherper gesteld worden. De stad geeft aan dat er voor de prioriteit ingespeeld wordt op een aantal opportuniteiten door rioleringswerken.

Thema parkeerbeleid:

- Pg. 47: er zijn parkeerplaatsen nodig voor langparkeerders op het Raubrandplein, bedoeld voor pendelaars. Is er behoefte om de wagen als voorttransportmiddel te nemen? Is er zicht op hoeveel mensen nu de wagen op het Marktplein parkeren

en met de bus verder reizen?

Dat is niet onderzocht in het parkeeronderzoek, er is dus geen zicht op.

Thema schoolomgevingen:

- Algemeen genomen is het wagengebruik in woon-schoolrelatie toegenomen, ondanks allerhande acties. Er zou dan ook gezocht moeten worden naar nieuwe maatregelen, eerder dan gelijkaardige acties verder zetten. Of de succesvolle maatregelen in bepaalde scholen initiëren in de andere scholen.
De stad geeft aan dat bijvoorbeeld het systeem van gemachtigde opzichters moeilijk uit te rollen is over alle scholen wegens gebrek aan kandidaten.
- Op pg. 61 wordt gesteld dat het niet de bedoeling is nog meer parkings te voorzien aan de scholen, terwijl op pg. 63 voor de school in Loksbergen, toch nog bijkomende capaciteit gezocht wordt?
Herinrichting van de straat, zal het aantal parkeerplaatsen daar beperken. Een betere organisatie van het kerkplein en een uitbreiding ten opzichte van de huidige capaciteit is mogelijk. Het totaal aantal plaatsen zal niet uitbreiden.
- Positief is de schoolomgevingen te bespreken met de schooldirectie.

Thema wegencategorisering:

- Het is niet geheel duidelijk welke wijzigingen worden voorgesteld t.o.v. de vorige versie.
De wijzigingen betreffen in hoofdzaak het beperken van het aantal lokale wegen type II in het centrum van Halen.

Aansluitend werd nog aangegeven dat in het beleidsplan aandacht zou moeten zijn voor het vrachtroutenetwerk. Op regionaal niveau (voor de grotere bedrijvzones) is een voorstel zo goed als klaar. Er zou evenwel nog bekeken moeten worden of er lokale bedrijvzones zijn die bijkomende routes selecteren. Afstemming met de buurgemeenten is nodig!

Indien hierover een gedragen visie ontwikkeld kan worden met de buurgemeenten, kunnen maatregelen getroffen worden om het doorgaand vrachtverkeer in Loksbergen te ontmoedigen of verbieden.

c) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De nota is van zeer goede kwaliteit en voldoet aan de geldende regels en richtlijnen. De gestelde vragen zijn hoofdzakelijk verduidelijkingen.

Het beleidsplan moet met bekwaame spoed afgerond worden, gelet op een aantal fietsfondsdossiers, dewelke naar uitvoering gaan. In dit beleidsplan lijkt het van belang rekening te houden met volgende aspecten:

- Overname van het regionale vrachtroutenetwerk en uitbreiding naar de lokale bedrijven(zones) en

- het afwegingskader voor de aanleg van en de prioriteit van aanpak fietspaden scherper stellen. Van opportuniteiten moet gebruik gemaakt worden!

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

13 november 2013

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Frank Leys

12.6 Verslag RMC Beleidsplan 26/08/2014

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
<p>ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR</p>	 <i>Mobiliteit en Openbare Werken</i>
HALEN, BELEIDSPLAN, MOBILITEITSPLAN	

- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 26 augustus 2014 te Hasselt.

a) Procesbeschrijving

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 28 augustus 2001.

De sneltoets werd besproken in de Provinciale AuditCommissie op 24 maart 2009. Er werd gekozen voor spoor 2 (verbreden en verdiepen). De verkenningsnota werd voorgelegd op de PAC van 20 maart 2012 en werd conform verklaard. Naast "openbaar vervoer", "fietsnetwerken", "parkeerbeleid" en "schoolomgevingen", wordt het thema "wegencategorisering" als volwaardig toegevoegd.

De uitwerkingsnota werd voorgelegd aan de RMC op 12 november 2013. Als aanbevelingen werd geformuleerd:

"De nota is van zeer goede kwaliteit en voldoet aan de geldende regels en richtlijnen. De gestelde vragen zijn hoofdzakelijk verduidelijkingen. Het beleidsplan moet met bekwaame spoed afgerond worden, gelet op een aantal fietsfondsdossiers, dewelke naar uitvoering gaan. In dit beleidsplan lijkt het van belang rekening te houden met volgende aspecten:

- *Overname van het regionale vrachtroutenetwerk en uitbreiding naar de lokale bedrijven(zones) en*
- *het afwegingskader voor de aanleg van en de prioriteit van aanpak fietspaden scherper stellen. Van opportuniteiten moet gebruik gemaakt worden!"*

Vandaag ligt de nota "Mobiliteitsplan Halen – Beleidsplan - Verbreden en Verdiepen. Versie RMC" voor, is gedateerd op 5 augustus 2014 en opgemaakt door Grontmij Belgium nv. De nota telt 94 pagina's (excl. kaarten).

b) Bespreking in de RMC vergadering en toetsing van het plan**Toelichting:**

Het studiebureau geeft een overzicht van het planproces. Bij de sneltoets werden drie thema's naar voor geschoven (parkeren, openbaar vervoer en fietsnetwerk), later kwamen er nog twee thema's bij (schoolomgevingen en wegcategorisering). De uitwerkingsnota werd voorgelegd in november 2013 en werd gunstig beoordeeld. Nu ligt het beleidsplan voor, waarin het

beleidsscenario van het vorige beleidsplan in grote lijnen behouden is gebleven (het was immers een spoor 2).

Als participatie werden de adviesraden geconsulteerd, hun opmerkingen werden meegenomen. In de GBC werden vertegenwoordigers van alle gemeenteraadsfracties opgenomen. De gemeenteraad heeft het beleidsplan unaniem voorlopig goedgekeurd.

Inhoudelijk wordt het beleidsplan met enkele (sub)thema's toegelicht:

- Voor het werkdomein A:
 - schoolomgevingen werden beschouwd als strategische projecten;
 - het streefbeeld N2 wordt bevestigd, met een aantal aandachtspunten vanuit de stad;
 - qua wegcategorisering wordt deze van Vlaanderen en provincie overgenomen en heeft de stad een relatief beperkt aantal lokale wegen geselecteerd als type I en II.
- Voor het werkdomein B:
 - het openbaar vervoer: drie aspecten werden bekeken:
 - het verplaatsen van de hoofdhalt van het marktplein naar het Raubrandplein;
 - de ontbrekende reguliere verbinding Halen-Zelem (ook gevraagd bij de participatie) is budgettair moeilijk voor De Lijn, op de KT zal de belbus gepromoot worden en mogelijk op de LT toch een reguliere verbinding;
 - het sluiten van de spoorwegovergangen: het beleidsplan geeft de krijtlijnen en de visie van de stad hierover weer.
 - parkeerbeleid: uit onderzoek bleek nergens een tekort (ondanks het aanvoelen), er is in de onmiddellijke buurt altijd ruimte vrij.

Vragen en opmerkingen:

Algemene opmerkingen en vragen:

- Het thema *wegencategorisering* is niet dieper ingegaan naar subcategorieën van de lokale wegen type III (landelijke wegen). Dit hoeft ook niet, maar is mogelijk in de toekomst wel een interessant uit te diepen thema.
- Een aantal opmerkingen/aandachtspunten vanuit het vorige verslag worden ook bij het beleidsplan nog even meegegeven:
 - het is niet geheel duidelijk voor wie de P+R op het Raubrandplein nuttig is. Bij het planproces voor mogelijke herinrichting/implementatie moet dit mee nagegaan worden.
 - Loksbergen wordt nog opgenomen in het lokaal vrachtroutenetwerk – gemeentegrensoverschrijdend. Of dit de beste route is voor het (lokaal) doorgaand vrachtverkeer moet afgewogen worden in samenspraak met de buurgemeente(n).
- Participatie heeft plaatsgevonden, enerzijds door een verruimde GBC in de vorige stappen en bij het beleidsplan door raadpleging van de *voornaamste maatschappelijke geledingen*. Dit blijken alle stedelijke adviesraden te zijn, een

verslag werd in de nota opgenomen. Grotendeels wordt het plan onderschreven en de knelpunten bevestigd. Prima!

- Flankerende maatregelen werden goed uitgewerkt!
- De verschillende partners (AWV, aBMV, De Lijn en Provincie) zijn tevreden over het tot stand komen van de nota en hebben geen aanvullende opmerkingen.

Specifieke opmerkingen en vragen:

- Bij het GRS (pagina 17) wordt geen melding gemaakt van wegcategorisering. Is dat niet opgenomen in het GRS (maar verder in de nota werd dit wel degelijk aangegeven – pagina 60).
- Bij de schoolomgevingen moet erover gewaakt worden om de problemen/oplossingen niet enkel te concentreren op *autoverplaatsingen* (bij de flankerende maatregelen wordt er goed op ingegaan!).

c) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De nota is van zeer goede kwaliteit en voldoet aan de geldende regels en richtlijnen. Er werden slechts een beperkt aantal – niet fundamentele - opmerkingen gemaakt. Het plan moet niet aangepast worden, maar dient samen gelezen te worden met dit advies.

Het beleidsplan vormt een gedegen kader om projecten uit te voeren.

Na definitieve goedkeuring van het beleidsplan in de gemeenteraad en publicatie in het BS, kan de subsidie aangevraagd worden bij de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Het plan vormt vanaf de publicatie in het BS het kader waarbinnen alle mobiliteitsprojecten dienen te kaderen.

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

27 augustus 2014



Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Frank Leys

12.7 Notulen voorlopige vaststelling gemeenteraad 23/06/2014

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Provincie LIMBURG	Stad HALEN	Arrondissement HASSELT
-----------------------------	----------------------	----------------------------------

Zitting van 23-06-2014

Aanwezig: Mertens Guy - voorzitter
 Van Roelen Erik - burgemeester
 Pans Freddy, Adriaens Marc, Dubois Thomas - schepenen
 Zeeuws Martin, Hoebrex Paul, Vaes Denise, Bullens Anita, Mullens André, Raymaekers Ludo,
 Sannen Inge, Vanmechelen Steven, Jacobs Kris, Thijs Peter, Marcoen Rudy, Smets Anneleen, Bastijns
 Gilberte, De Wit Els - raadsleden
 Loosen Bie - secretaris wnd.
 Afwezig: Wuestenberg Heidi – schepen, Jacobs Danny - raadslid

Betreft : Voorlopige vaststelling mobiliteitsplan

De Gemeenteraad,

Gelet op het gemeentelijk mobiliteitsplan, conform verklaard op 28 augustus 2000;
 Gelet op de omzendbrief MOW/2007/3 met betrekking tot de evaluatie (sneltoets) en bijsturing van
 het gemeentelijk mobiliteitsplan;
 Overwegende dat de sneltoets besproken werd tijdens de GBC op 3 november 2008;
 Gelet op de bespreking tijdens de PAC van 24 maart 2009;
 Overwegende dat in consensus tussen GBC en PAC beslist werd om te kiezen voor spoor 2: verbreden
 en verdiepen;
 Gelet op de conformverklaring van de verkenningnota, zijnde het stappenplan voor 'verbreden en
 verdiepen' op 20 maart 2012;
 Gelet op het gunstig advies van de uitwerkingsnota dor de Regionale Mobiliteitscommissie op 12
 november 2013;
 Overwegende dat het beleidsplan werd opgemaakt in het kader van het proces van verbreden en
 verdiepen met een duurzaam beleidsscenario en bijhorende actietabellen;
 Gelet op de toelichting door Grontmij Belgium NV;
 Na beraadslaging;

Besluit eenparig:

Artikel 1

Het Mobiliteitsplan Halen voorlopig vast te stellen.

Artikel 2

Het college van burgemeester en schepenen te belasten met de uitvoering van de voorgeschreven
 formaliteiten die tot de definitieve vaststelling moeten leiden.

Gedaan te Halen, de 23/06/2014

Op bevel :

(get.) De Secretaris wnd ,
B. LOOSEN(get.) De Voorzitter,
G. MERTENSVoor eensluidend afschrift :
Halen, de 23/06/2014

Namens de Gemeenteraad;

De Secretaris wnd,
B. LOOSENDe Voorzitter,
G. MERTENS