

## Beleidsplan Hoeselt

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Hoeselt

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

## Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Hoeselt Dorpsstraat 17 – 3730 Hoeselt
Contactpersoon	Krista Vandersmissen
Opdrachtnemer	MINT NV Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN
Projectmedewerkers	
Tim De Roeck	Projectleider Verkeersplanning
Kim D’hont	Projectmedewerker Verkeersplanning
Versiebeheer	
2018-12-10	v.1. Beleidsplan Hoeselt - draft
2019-02-04	v.1.1 Beleidsplan Hoeselt - aanpassingen CBS
2019-03-26	v.1.2 Beleidsplan Hoeselt - aanpassingen gemeente
2019-07-16	v.1.3 Beleidsplan Hoeselt – versie PSG
2019-12-20	v.1.4 Beleidsplan Hoeselt – aangepaste versie PSG
2020-01-31	v.1.5 Beleidsplan Hoeselt – definitief

**INHOUDSOPGAVE**

3.0.	<i>Inleiding</i> .....	5
3.0.1.	Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan .....	5
3.0.2.	Opzet van het beleidsplan .....	6
3.1.	<i>Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen</i> .....	8
3.1.1.	Knelpunten en kansen .....	8
3.1.1.1.	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsbehoeften .....	8
3.1.1.2.	Werkdomein B – Netwerken en modus .....	9
3.1.1.3.	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen .....	11
3.1.2.	Doelstelling mobiliteitsplan .....	12
3.1.3.	Duurzame mobiliteitsscenario's .....	12
3.2.	<i>Relatie met andere beleidsplannen</i> .....	13
3.2.1.	Ruimtelijke structuurplannen .....	13
3.2.2.	Mobiliteitsplannen .....	13
3.3.	<i>Operationele doelstellingen</i> .....	15
3.3.1.	Thema 1: Parkeerbeleid en parkeerplan .....	15
3.3.2.	Thema 2: Verblijfsgebieden en trage wegen .....	15
3.3.3.	Thema 3: Strategisch ruimtelijke projecten met een grote impact op mobiliteit .....	15
3.3.4.	Thema 4: Wegencategorisering en verkeerscirculatie .....	15
3.4.	<i>Beleidsscenario</i> .....	16
3.4.1.	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsbehoeften .....	16
3.4.1.1.	A1: Ruimtelijke planning .....	16
3.4.1.2.	A2: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit .....	18
3.4.1.3.	A3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen .....	22
3.4.2.	Werkdomein B – Netwerken per modus .....	24
3.4.2.1.	B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen .....	24
3.4.2.2.	B2: Fietsroutenetwerk .....	29
3.4.2.3.	B3: Openbaar vervoer netwerk .....	35
3.4.2.4.	B4: (Her)inrichting van wegen .....	37
3.4.2.5.	B5: Parkeerbeleid .....	40
3.4.2.6.	B6: Goederenvervoer .....	42
3.4.3.	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen .....	44
3.4.3.1.	C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen .....	44
3.4.3.2.	C2: Tarifiering .....	44
3.4.3.3.	C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen .....	44
3.4.3.4.	C4: Handhaving .....	45
3.4.3.5.	C5: Beleidsondersteuning .....	45
3.4.3.6.	C6: Monitoring en evaluatie .....	46
3.5.	<i>Actieplan</i> .....	47
3.6.	<i>Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke beleidsplannen)</i> .....	47



3.6.1.	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan .....	47
3.6.2.	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.....	47
3.7.	<i>Toetsing van het beleidsplan</i> .....	49
3.8.	<i>Voorstel voor organisatie en evaluatie</i> .....	50
3.9.	<i>Participatie</i> .....	50
3.10.	<i>Bijlagen</i> .....	51
3.10.1.	Verslag GBC fase 1 .....	51
3.10.2.	Verslag GBC fase 2 .....	56
3.10.3.	Advies RMC fase 2 .....	65
3.10.4.	Verslag PSG fase 3 .....	71
3.10.5.	Gemeenteraadsbesluit participatietraject .....	76



## 3.0. INLEIDING

### 3.0.1. VERBREDEN EN VERDIEPEN VAN HET MOBILITEITSPLAN

Het vorige mobiliteitsplan van de gemeente Hoeselt dateert van 2004. Het werd in 2010 onderworpen aan een sneltoets. Daaruit is gebleken dat alle partners nog achter het toen uitgezette mobiliteitsscenario staan maar dat er een aantal thema's verder verdiept dienen te worden. Daarom werd gekozen voor spoor 2 'verbreden en verdiepen' van het mobiliteitsplan.

Op basis van de sneltoets werden een aantal thema's door de GBC voorgedragen als prioritaire aanknopingspunten voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. Tijdens het startoverleg op 12 februari 2013 met de betrokken actoren van de gemeente Hoeselt zijn die thema's herschikt om zo de uitwerking van het mobiliteitsbeleid te verbeteren en meer in te kunnen spelen op de heersende en actuele vragen van de gemeente Hoeselt naar mobiliteit. Tot slot werd het thema "Flankerend beleid" op de RMC van 23 juni 2015 herzien naar "Wegencategorisering en verkeerscirculatie".

Volgende kernthema's zijn weerhouden in functie van het verbreden en verdiepen:

- Thema 1: Parkeerbeleid en parkeerplan
- Thema 2: Verblijfsgebieden en trage wegen
- Thema 3: Strategisch ruimtelijke projecten met een grote impact op mobiliteit
- Thema 4: Flankerend beleid

De opmaak van het mobiliteitsplan volgens spoor 2 – verbreden en verdiepen – verloopt in drie fasen:

- Verkenningfase (RMC op 23/6/2015 was niet rechtsgeldig, goedkeuring RMC 27/02/2018)  
De verkenningfase legt het planproces dat zal worden doorlopen voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan ondubbelzinnig vast. Na een overzicht van de gewijzigde planningscontext en evoluties op het vlak van mobiliteit wordt de samenhang tussen de gekozen thema's onderling aangetoond en worden de thema's gepositioneerd binnen de doelstellingen en werkdomeinen. Tot slot wordt per thema een doel en onderzoeksopzet geformuleerd.
- Uitwerkingsfase (goedkeuring RMC 27/02/2018)  
In de uitwerkingsfase wordt het onderzoek in functie van het mobiliteitsplan uitgevoerd en worden de onderzoeksvragen uit de verkenningnota verder uitgewerkt. Het onderzoek resulteert in aanbevelingen voor het beleidsplan.
- Beleidsplan  
In de laatste fase leiden de verdiepte en/of verbrede thema's tot een aangepast mobiliteitsplan conform de drie werkdomeinen A-B-C. Het oorspronkelijke mobiliteitsplan wordt aangevuld met de thema's waarrond werd verbreed en verdiept. Het nieuwe mobiliteitsplan moet op zichzelf staan en los van het oude kunnen worden gelezen.



### 3.0.2. OPZET VAN HET BELEIDSPLAN

Het nieuwe mobiliteitsplan omvat een visievorming met het oog op het beheersen en sturen van de lokale mobiliteit, inclusief de maatregelen die hieraan worden gekoppeld. De beleidsnota heeft een voorgeschreven structuur en ziet er als volgt uit:

#### Informatief deel

1. Knelpunten, kansen en doelstellingen: overnemen van de knelpunten, kansen en doelstellingen uit de vorige fase.
2. Duurzame mobiliteitsscenario's: weergave van de scenario's die in aanmerking genomen werden in de vorige fase.
3. Relatie met andere beleidsplannen: aangeven in hoeverre dit mobiliteitsplan is afgestemd op andere beleidsplannen, inclusief deze van hogere overheden.

#### Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen: overnemen van de doelstellingen uit de vorige fase en eventueel bijstellen in functie van het gekozen scenario.
5. Beleidsscenario: De beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling aan de hand van eerst een wervend verhaal en vervolgens een uitwerking volgens de werkdomeinen A-B-C.
6. Actieplan: een lijst van acties met maatregelen, middelen, termijnen en prioriteiten.
7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen: aangeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen.

#### Bijlagen

8. Toetsing van het beleidsplan: aangeven in welke mate de doelstellingen bereikt worden met het voorliggende plan.
9. Voorstel voor organisatie en evaluatie: afspraken over de realisatie en de evaluatie van het mobiliteitsplan en het actieprogramma.
10. Participatie: Weergave van de inspraakmogelijkheden.
11. Bijlagen: samenstelling GBC, procesverloop, GBC-verslagen, RMC-advies fase 2.



# INFORMATIEF DEEL



### 3.1. KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

#### 3.1.1. KNELPUNTEN EN KANSEN

##### 3.1.1.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSBEHOEFTE

KNELPUNTEN	KANSEN
<b>RUIMTELIJKE STRUCTUUR</b>	
aantasting van de 'ontmoetingsfunctie in een leefbare woonomgeving' door grote ruimtelijke impact gemotoriseerd verkeer <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoeselt-centrum</li> <li>- O.L. Vrouwplein</li> <li>- St. Lambertusstraat</li> <li>- stationsomgeving</li> </ul>	herwaardering ontmoetingsfunctie door een kwaliteitsvolle herinrichting van straten en pleinen, waar de zwakke weggebruiker centraal staat <ul style="list-style-type: none"> <li>- verdere invulling volgens gewestplan, bijsturing enkel door BPA's/RUP's en dit volgens eigen inzichten</li> <li>- verdere invulling aan de hand van woonbehoeftestudie en richtlijnen Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg</li> <li>- verdere invulling aan de hand van woonbehoeftestudie en richtlijnen Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen</li> <li>- bijkomende bijsturing (prioriteiten) door mobiliteitsplan: evaluatie mogelijkheden bebouwingszones op bereikbaarheidscriteria (principe van nabijheid, openbaar vervoer, inbreiding ...)</li> </ul>
vervagen van de toegang tot kleine kernen en verdwijnen van het zicht op het achterliggend open landschap door de ontwikkeling van woonlinten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- N730 (Hoeselt, Werm)</li> <li>- Groenstraat</li> <li>- woonkernen Romershoven en St. Huibrechts-Hern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tuning gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hoeselt</li> <li>- bereikbaarheid, verhogen van de leefbaarheid en vervoerskeuze als indicatoren voor de wegencategorisering</li> </ul>
draagvlakoverschrijding en overlast: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dancing Karrewiel (Hoeselt) (10x/jaar geopend)</li> </ul>	
slechte inplanting bedrijventerrein gemeentelijke technische dienst	

<b>MOGELIJKE STRATEGISCHE PROJECTEN</b>	
cohesie tussen mobiliteitsplan en structuurplan nastreven	voorgestelde ontwikkelingsperspectieven in het GRS en daaruit volgende projecten afstemmen op de doelstellingen van duurzame mobiliteit, conclusies en projecten uit het mobiliteitsplan toetsen aan het GRS om ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen te voorkomen





locatie inplanting stalplaats voor vrachtwagens vormt een aantrekkingspunt voor vrachtverkeer	locatie zoeken in functie van verkeersleefbaarheid en –veiligheid, locatie kaderen in het gevoerde locatiebeleid
aantasting verkeersleefbaarheid binnen Hoeselt-centrum door routekeuze zwaar verkeer, komende van Tongeren en de E313 via de N730	N730 selectie als lokale weg en invoeren tonnagebeperking
opwaardering tot regionaal bedrijventerrein leidt tot verhoogde vrachtwagenintensiteiten met als gevolg een toename van de onveiligheid en afname van de leefbaarheid op de N730	signaleren routes voor zwaar verkeer en maatregelen ter verbetering van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid op de N730
overlast door toestroom leveringen Wauters Energy (Kortesseem) en zwaar vervoer	

3.1.1.2. WERKDOMEIN B – NETWERKEN EN MODUS

KNELPUNTEN	KANSSEN
AUTO	
<p>gewestweg N730 enkel verkeerstechnisch ingericht in functie van het gemotoriseerd verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vervallen randactiviteiten (verblijfsactiviteiten, winkelgebeuren, sociaal gebeuren, ...)</li> <li>- ruimte zwakke weggebruiker minimaal</li> <li>- barrièrevorming tussen kernen Hoeselt-centrum en Werm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- herinrichten onveilige kruispunten en wegvakken</li> <li>- optimaliseren van het doorstroomcomfort d.m.v. signalisatie en herinrichting van conflictpunten</li> <li>- afbouw barrièrevorming door herinrichting wegvakken volgens doortochtenprincipe</li> <li>- doorvoeren van een wegencategorisering: trendmatig, vraagvolgend en vraagsturend</li> <li>- verhogen van de veiligheid en het doorstroomcomfort d.m.v. een gedifferentieerd snelheidsbeleid</li> <li>- bepalen van de parkeervraag en het parkeeraanbod erop afstemmen met het oog op vervoerskeuzebeïnvloeding</li> <li>- noordwestelijke omleiding: bestaande route voor vrachtverkeer rond het industrieterrein</li> <li>- wegencategorisering</li> </ul>
<p>aantasting verkeersveiligheid en –leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- subjectieve onveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dorpsstraat</li> <li>- N730 Tongersesteenweg</li> <li>- Goosstraat</li> <li>- Hulstraat</li> <li>- Pasbrugstraat</li> <li>- Schoolomgevingen (Dorpsstraat, Nederstraat, Plasstraat, Schalkhovenstraat)</li> </ul> </li> <li>- objectieve onveiligheid - straten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- N730</li> <li>- Romershovenstraat</li> <li>- Nederstraat</li> <li>- Goosstraat</li> <li>- Lambrechtsstraat</li> <li>- Lindekapelstraat</li> </ul> </li> <li>- objectieve onveiligheid - kruispunten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- krp. Goosstraat-Romershovenstraat</li> <li>- krp. Gieterijstraat-Hoflaan</li> <li>- krp. N730-E313</li> </ul> </li> </ul>	



<ul style="list-style-type: none"> <li>- krp. Panisbergstraat-N730</li> <li>- krp. Lambrechtsstraat-N730</li> <li>- krp. N730 Tongersesteenweg-Hernerweg-Nieuwe Baan</li> </ul>	
<p>hoge snelheden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gewestweg N730</li> <li>- lokale verbindingswegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plasstraat</li> <li>- Schalkhovenstraat</li> <li>- Hernerweg</li> <li>- Romershovenstraat</li> <li>- Goosstraat</li> <li>- St. Hubertusstraat</li> <li>- Nieuwe Baan</li> <li>- Lindekapelstraat</li> </ul> </li> </ul>	
<b>ZWAAR VERVOER</b>	
verkeersbelasting N730	<ul style="list-style-type: none"> <li>- optimaliseren bereikbaarheid d.m.v. signalisatie (kortste route is niet altijd de gewenste)</li> <li>- wegencategorisering</li> </ul>
verstoring woonkwaliteit in woonzones thv de N730 (geluidsoverlast + overlast op gebied van trillingen)	
<b>FIETS</b>	
ontbreken van een goed gestructureerd en uitgebouwd fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- opheffen barrière N730</li> <li>- invullen van ontbrekende schakels in functie van het huidig netwerk</li> </ul>
kwaliteit aanwezige fietsvoorzieningen en ontbrekende schakels	<ul style="list-style-type: none"> <li>- invullen van ontbrekende schakels in functie van wenselijke wegencategorisering (vraagsturend of vraagvolgend)</li> </ul>
verkeersonveilige schoolfietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- opheffen van onveilige punten</li> <li>- opmaak fietsnetwerk in functie van wenselijke wegencategorisering, attractiepolen en openbaar vervoersnet</li> <li>- koppeling toeristisch met functioneel fietsnetwerk (BFF en fietssnelwegen)</li> <li>- benutten landschappelijke kwaliteit als potentie uitbouw toeristisch netwerk</li> <li>- potenties ruilverkavelingswegen in functie van het woon-werk en woon-schoolverkeer</li> <li>- optimaliseren van fietsstructuur door aparte signalisatie</li> </ul>
<b>VOETGANGER</b>	
voetgangersnetwerk niet uitgewerkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verdere uitbouw van voetpaden en trage wegen op basis van analyse gebruik en staat van de weg</li> </ul>
er zijn enkel voetgangersvoorzieningen in de kern van Hoeselt en die zijn vaak kwalitatief ondermaats: te smal, parkeren, uitstalramen, terrasjes ...	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitwerken van een voetgangersbeleid en dit op niveau van wijk en</li> </ul>



	centrumgebieden. Een terugkoppeling met andere netwerken is evident
<b>OPENBAAR VERVOER</b>	
nood aan valabele verbindingen vanuit Hoeselt naar omliggende stations Bilzen en Tongeren	Basisbereikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaar maken belangrijke maatschappelijke functies</li> <li>- combimobiliteit en synchromodaliteit</li> <li>- vervoer op maat</li> <li>- gedeelde verantwoordelijkheid actoren</li> </ul>
trein stopt niet in Hoeselt	
afstemming bus-trein	
bus geen alternatief voor auto door de lage frequentie nl. 1 tot 2 uur frequentie	

3.1.1.3. WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

<b>KNELPUNTEN</b>	<b>KANSEN</b>
<b>OPENBAAR VERVOER</b>	
geen ondersteunend beleid ten opzichte van openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- informatie en campagnes omtrent openbaar vervoer</li> <li>- bevoordeling openbaar vervoer door middel van lichtenregeling</li> <li>- opwaarderen wachtaccommodaties</li> </ul>
<b>PARKEREN</b>	
vraagvolgend parkeerbeleid	invoeren van een hiërarchisch parkeerbeleid en dit zowel in functie van prijs als in functie van parkeerduur
<b>FINANCIËLE BELONING</b>	
geen beloningsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fietsvergoeding</li> <li>- verwezenlijken van draagvlak - communicatieplan</li> </ul>
<b>LICHT VERKEER</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- optimaliseren van bereikbaarheid d.m.v. signalisatie</li> <li>- sturen van vervoersstromen d.m.v. signalisatie</li> <li>- stimuleren van een algemeen bedrijfsvervoersplan</li> <li>- stimuleren van carpoolen, eventueel coördineren</li> <li>- aanleg van carpoolparking met eventueel gratis bewaking</li> </ul>



ZWAAR VERKEER	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vervoersmanagement</li> <li>- sturen van verkeer door middel van signalisatie</li>   <li>- overlegplatform tussen gemeente en industrie omtrent mobiliteit</li> </ul>
FIETSERS	
geen flankerende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen</li> <li>- campagnes omtrent fietsen en dit zowel in functie van gebruik als in functie van veiligheid en educatie</li> <li>- verspreiden van kaarten met aanduiding van veilige schoolroutes met bijhorende, eventuele aandachtspunten</li> <li>- organiseren en coördineren van fietspoolen</li> </ul>
VOETGANGERS	
geen flankerende maatregelen	stimuleren door middel van campagnes
BELEIDSMATIG	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- opmaak communicatieplan</li> <li>- aanstellen mobiliteitsambtenaar</li> </ul>

### 3.1.2. DOELSTELLING MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan onderzoekt de verschillende knelpunten op het ganse grondgebied van de gemeente en reikt adequate oplossingen aan. Het bevat een samenhangend geheel van maatregelen waarin de verschillende verkeerssoorten op een evenwichtige wijze aan bod komen. Dit is nodig om een beleidsmatig en door de bevolking geaccepteerd resultaat te bereiken. Het mobiliteitsplan betekent een leidraad voor de keuzen i.v.m. de verkeerscirculatie, de voorzieningen voor het fietsverkeer, voetgangersverkeer, het openbaar vervoer, het parkeren en de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs hoofdstraten.

### 3.1.3. DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S

Bij het proces van verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan worden geen nieuwe mobiliteitsscenario's ontwikkeld. Het gekozen scenario wordt immers verder uitgewerkt (een nieuw thema toevoegen = 'verbreden', een opgenomen thema verder uitdiepen = 'verdiepen'). Voor een omschrijving van de mobiliteitsscenario's wordt dan ook verwezen naar het vorige mobiliteitsplan, pagina's 8-13.



## 3.2. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

### 3.2.1. RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRS) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hoeselt (GRS) leggen elk op hun eigen schaalniveau de gewenste ruimtelijke structuur vast.

Voorliggend mobiliteitsplan past binnen de ruimtelijke wensbeelden van het RSV. Hoeselt is een kern in het buitengebied die geen deel uitmaakt van een stedelijk netwerk. Door de ligging in het waardevol landschappelijk gebied rond Bilzen staat voor Hoeselt kernversterking in het PRS centraal. De aanwezige open ruimte moet behouden blijven, terwijl de aanwezige kernen beperkt uitgebouwd kunnen worden.

Ook met de principes uit het GRS is er afstemming. Hoeselt heeft een goed uitgebouwde kern die de behoeften op het niveau van de gemeente ondersteunt. Het inzetten op duurzame oplossingen wordt naar voor geschoven om de toenemende mobiliteitsimpact bijkomend te gaan beperken. De aanwezige verkeersdruk mag niet opgevangen worden met de realisatie van nieuwe verkeersinfrastructuur.

### 3.2.2. MOBILITEITSPANNEN

Het mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau past binnen de doelstellingen van de mobiliteitsplanning op het hogere beleidsniveau en bij de buurgemeenten. De 5 strategische beleidsdoelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen worden doorvertaald op het gemeentelijk niveau:

- Bereikbaarheid: op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- Toegankelijkheid: op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen.
- Verkeersveiligheid: verminderen van de verkeersonveiligheid in Vlaanderen met het ook op een wezenlijke verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.
- Verkeersleefbaarheid: ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- Natuur en milieukwaliteit: terugdringen van de schade aan milieu en natuur.



# RICHTINGGEVEND DEEL



### 3.3. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In functie van het verbreden en verdiepen werden een aantal meer gerichte doelstellingen geformuleerd. Hieronder worden de belangrijkste doelstellingen per thema overgenomen uit de uitwerkingsnota.

#### 3.3.1. THEMA 1: PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN

- het verbeteren van de parkeerstructuur door het ontwikkelen van een visie rond een duurzaam parkeerbeleid
- het maximaal integreren van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de parkeer- en verkeersstructuur
- het voorzien van voldoende, comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden aan de aantrekkingspolen

#### 3.3.2. THEMA 2: VERBLIJFSGEBIEDEN EN TRAGE WEGEN

- het inventariseren van het trage wegennetwerk
- het verbinden van verblijfsgebieden met trage wegen
- het uitbouwen van een hiërarchisch, fijnmazig fietsnetwerk

#### 3.3.3. THEMA 3: STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECTEN MET EEN GROTE IMPACT OP MOBILITEIT

- het analyseren van de mobiliteitsimpact van nieuwe ontwikkelingen op het omliggende wegennet
- het vormgeven van toekomstige ontwikkelingen in functie van duurzame mobiliteit door steeds aandacht te hebben voor de gecombineerde effecten van diverse ontwikkelingen
- het uitwerken van een visie rond het aantal en soort aansluitingen op de N730

#### 3.3.4. THEMA 4: WEGENCATEGORISERING EN VERKEERSCIRCULATIE

- de opmaak van een duidelijke wegencategorisering in functie van een selectieve bereikbaarheid
- het beheersen van de snelheid op een voor de weggebruiker eenduidige manier
- het verhogen van de bereikbaarheid van Hoeselt met het openbaar vervoer
- het uitwerken en uitvoeren van een handhavingsbeleid



### 3.4. BELEIDSSCENARIO

De krachtlijnen uit het vorige beleidsscenario blijven grotendeels behouden, maar worden waar nodig bijgesteld in functie van nieuwe ontwikkelingen en beleidskeuzes.

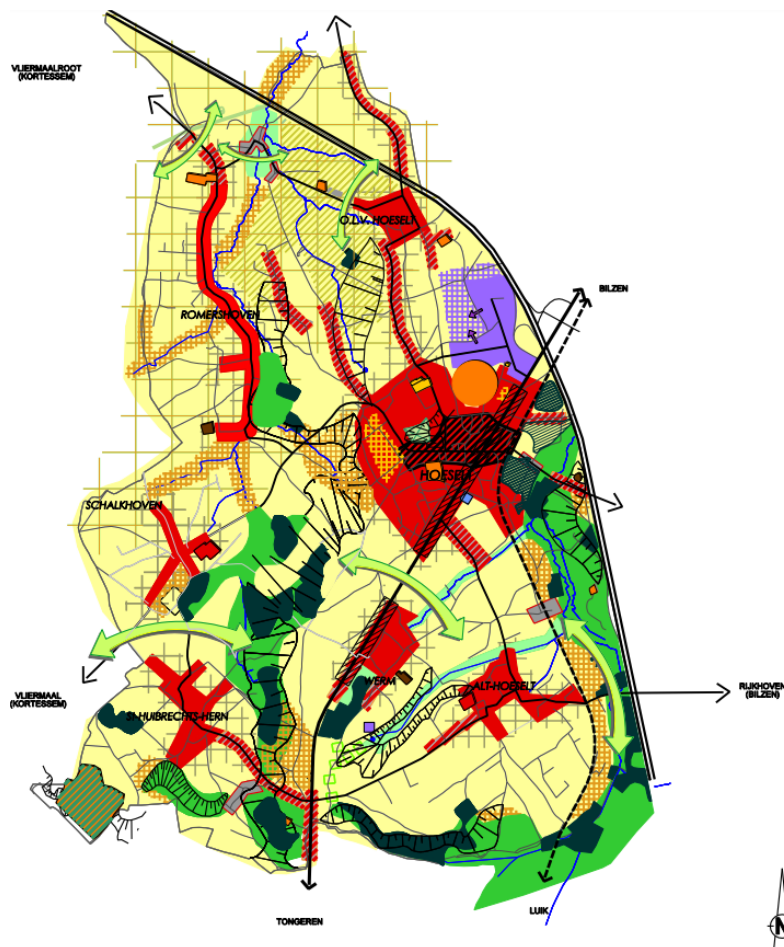
#### 3.4.1. WERKDOMEIN A – RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSBEHOEFEN

##### 3.4.1.1. A1: RUIMTELIJKE PLANNING

Het ruimtelijk structuurplan van 2005 geeft de ruimtelijke visie van de gemeente weer.

Op Vlaams niveau wordt een buitengebiedbeleid gevoerd voor de gemeente Hoeselt. Op provinciaal niveau wordt Hoeselt geselecteerd als hoofddorp, de andere kernen O.L.V.-Parochie, Romershoven, Schalkhoven, St. Huibrechtshern, Alt-Hoeselt en Werm als woonkernen.

Volgens het gewestplan St. Truiden – Tongeren is de kern van Hoeselt als woongebied bestemd. Buiten een aantal nog vrijliggende kavels en kleinere binnengebieden is dit woongebied ingevuld. De gemeente heeft enkele bestemmingsplannen voor het centrum opgesteld met het oog op inbreiding in bestaande woongebieden. Alle andere deelkernen hebben landelijk woongebied als bestemming.



Figuur 1: Gewenste ruimtelijke structuur (Bron: GRS Hoeselt)





### *Hoeselt hoofddorp*

---

Hoeselt-centrum leunt aan bij het stedelijk gebied van Bilzen en maakt deel uit van een sterk geürbaniseerde zone rond het op- en afrittencomplex van de E313. Het centrum van Hoeselt is goed uitgebouwd om te kunnen voorzien in de behoeften op niveau van de gemeente.

De ontwikkeling van de nederzettingsstructuur heeft te maken met het verbeteren van de bestaande structuren als met het ontwikkelen van nieuwe gebieden om te kunnen voldoen aan de woningbehoefte. Er wordt gestreefd naar kernversterking, een aanbod aan diverse woonvormen en het verhogen van de woonkwaliteit. Het hart van het centrum wordt versterkt met een hogere gemiddelde dichtheid aan woningen en een concentratie aan handels- en dienstenvoorzieningen. Het lokaal voorzieningenniveau wordt verder ontwikkeld en ondersteund op niveau van Hoeselt.

De bijkomende woningbehoefte wordt in het hoofddorp opgevangen door het ontwikkelen van binnengebieden en op termijn het bijkomend aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Bij de verdere ruimtebehoefte voor dienstverlening, kleinhandel en lokale economie zal de eerste aandacht uitgaan naar Hoeselt. Wat betreft de ruimtebehoefte aan wonen in principe ook maar de woonuitbreidingsgebieden blijven gereserveerd. Het woonuitbreidingsgebied in het centrum ter hoogte van de Mot is opgeheven en omgevormd tot parkgebied.

### *Woonkernen: O.L.V. – Parochie, Romershoven, Schalkhoven, St. Huibrechtshern, Alt-Hoeselt en Werm*

---

In de woonkernen wordt de nadruk gelegd op het landelijk wonen. De woonkernen in Hoeselt sluiten nauw aan op de omliggende open ruimte. De woningbehoefte binnen deze woonkernen wordt opgevangen binnen de bestaande woonzones.

Op die manier wordt kernversterking bevorderd, lokale functies (handel, ambachtelijke bedrijvigheid ...) zijn mogelijk in deze woonkernen ter bevordering van de tewerkstelling en de leefbaarheid. De draagkracht van de omgeving mag hierbij niet overschreden worden.

Het beleid richt zich op het herwaarderen en versterken van de dorpsrand als overgangszone tussen de bebouwde kern en het agrarisch- of natuurgebied. Er moet over gewaakt worden dat de open ruimteverbindingen gewaarborgd blijven. Open ruimteverbindingen zijn onbebouwde corridors tussen overwegen bebouwde gebieden.

### *Handel*

---

Hoeselt-centrum leunt aan bij het stedelijk gebied van Bilzen. Het maakt deel uit van een sterk geürbaniseerde zone rond het op- en afrittencomplex van de E313. Hoeselt-centrum onderscheidt zich van de andere woonkernen door een dichte bebouwingsstructuur en de concentratie van de lokaal verzorgende functies. Het beleid richt zich op een maximaal verweven van functies en voorzieningen binnen Hoeselt-centrum.

De N730 wordt als een bijzonder lint gezien. Dit lint heeft zowel een verblijfsfunctie, een handelsfunctie als een verkeersfunctie. Het accent verschilt naargelang de ligging langsheen de gewestweg ten opzichte van het centrum (volgens het GRS wordt de gewestweg opgedeeld in 5 zones) elk met een eigen ontwikkelingsvisie. Het beleid richt zich naar de afbouw van grote handelsactiviteiten langsheen de gewestweg tussen de Herenveldstraat en de Morlotlaan. Dit gebeurt aan de hand van het deelplan Handelslint bij het RUP herziening BPA Stationsbuurt. Grote handelszaken die ruimtelijk slecht zijn



ingeplant worden geherlocaliseerd in een nieuwe handelszone in opmaak (RUP Handel) thv de Tongersesteenweg. Door een locatie aan de rand van het centrum te voorzien voor bestaande winkels in het centrum met een verkoopoppervlakte van meer dan 600 m<sup>2</sup> en een bepaalde verkeersattractie en parkeerbehoefte, tracht de gemeente het handelscentrum op gemeentelijk niveau terug aan te zwengelen.

#### *Industrie - KMO*

---

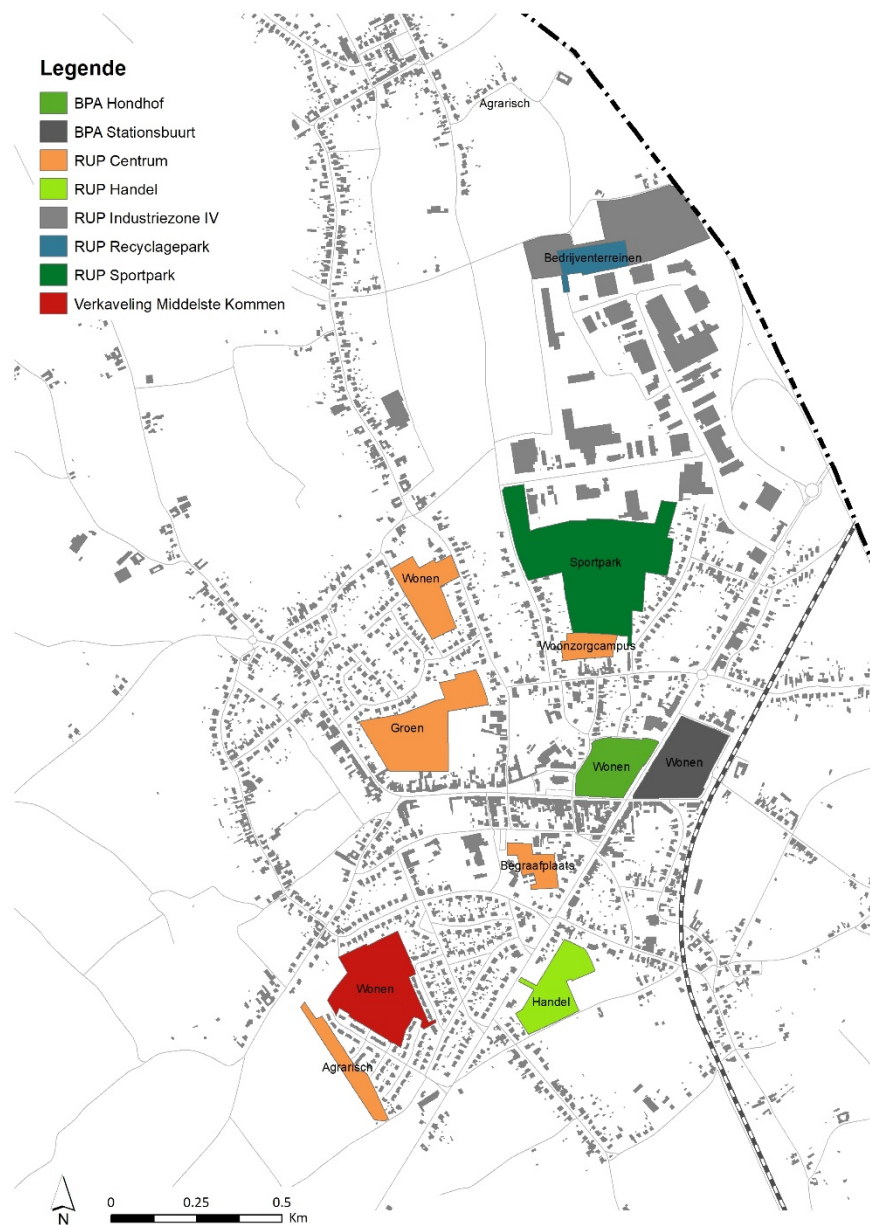
Het bedrijventerrein van Hoeselt is geselecteerd als een prioritair te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein in het economisch knooppunt Bilzen. De gemeente Hoeselt is zelf niet geselecteerd als economisch knooppunt maar er bestaat wel een direct ruimtelijk verband met het economisch knooppunt van Bilzen. Om die reden maakt het bedrijventerrein deel uit van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Bilzen.

Nieuwe bedrijven krijgen een locatie op het bedrijventerrein toegewezen door een Toewijzingscommissie. In de woongebieden is de verwevenheid met ambachtelijke bedrijvigheid wenselijk zolang er geen draagvlakoverschrijding optreedt en de verblijfsfunctie niet gehinderd wordt.

#### 3.4.1.2. A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT

Er staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland aan de hand van BPA's en RUP's die in hoofdzaak een effect hebben op het functioneren van de N730.





Figuur 2: Situering ruimtelijke ontwikkelingen

*BPA Hondhof*

BPA Hondhof maakt de realisatie van twee inbreidingsprojecten mogelijk. Er werd reeds een inbreidingsproject gerealiseerd met een aansluiting op de Kerkstraat en L. Lambrechtsstraat.

Een tweede ontwikkeling is nog mogelijk met minimum 12 woningen en maximum 18 woningen per hectare. De ontsluiting van dit gebied moet via de Boomgaardstraat gebeuren.



### *RUP Herziening BPA Stationsbuurt*

---

Het BPA Stationsbuurt wordt herzien omdat de inrichting niet meer in overeenstemming is met de huidige ruimtelijke context. Het RUP ondersteunt de visie om de handel in het centrum te concentreren, de handel af te bouwen langs de N730 en grotere handelszaken buiten het centrum te situeren. Winkels als Aldi en Brantano in het plangebied Stationsbuurt zijn eerder aan de rand van het centrum gewenst. Het RUP legt de ontwikkeling van handelszaken in het binnengebied vast per zone om de woonzone achter de 50 m-zone vanaf de N730 zeker te stellen. In het binnengebied kunnen nog woningen ontwikkeld worden, naast het sociale woonproject waar reeds een bouwvergunning voor werd afgeleverd. De bebouwingsdichtheid bedraagt 15 woningen per hectare. Volgens de inrichtingsschets bij het RUP gaat het om ongeveer 26 woningen in het binnengebied.

Het RUP voorziet naast voorschriften voor de Stationsbuurt zelf een overlayzone langsheen de N730 tussen de Herenveldstraat tot iets voorbij de Morlotlaan. De overlayzone laat slechts beperkt handel toe. De gemeente wil een bovengrens vanaf 200 m<sup>2</sup> en max. 600 m<sup>2</sup> ter hoogte van deze zone vastleggen. Alles kleiner dan 200 m<sup>2</sup> hoort thuis in het centrum. De exacte bovengrens moet afgestemd worden met het Departement Omgeving en de Provincie Limburg. Zonder dit RUP heeft de gemeente geen juridische ondersteuning om grote winkeloppervlaktes te weigeren, uitgezonderd om redenen van goede ruimtelijke ordening. Het RUP vormt een belangrijke maatregel om de verkeersdrukte op de N730 niet bijkomend te belasten met grote handelszaken.

### *RUP Centrumontwikkeling*

---

Het RUP Centrum bestaat uit vijf deelgebieden waarvan drie gebieden herbestemd worden naar een open ruimte functie, met name agrarisch gebied, waardevol cultuurlandschap en begraafplaats. Deze gebieden gaan geen bijkomend verkeer genereren aangezien het RUP de huidige invulling bevestigt.

Twee deelgebieden die momenteel ingericht zijn als open ruimte, kunnen op basis van het RUP Centrum in de toekomst ontwikkeld worden.

- De voetbalterreinen van KSV Hoeselt verhuizen op termijn naar het Sportpark waardoor ze in het RUP Centrum herbestemd worden naar woonzone. Er wordt een minimale woningdichtheid opgelegd van minimum 25 woningen per hectare, wat ongeveer 62 woningen betekent. De ontsluiting gebeurt via de Bergstraat.
- Een deel van het agrarisch gebied aan de Gansterenstraat wordt herbestemd naar een zone voor openbaar nut en algemeen belang in functie van de realisatie van een woonzorgcentrum. Het zal een capaciteit hebben van 72 bedden met bijkomend een dagverzorgingscentrum en een 30-tal assistentiewoningen. De ontsluiting zal gebeuren via de Gansterenstraat.

### *RUP Handel*

---

Het RUP Handelszone bakent een zone langsheen de N730 af voor geclusterde commerciële activiteiten. Dit heeft tot doel het handelscentrum op gemeentelijk niveau terug aan te zwengelen door een locatie aan de rand van het centrum te voorzien voor bestaande winkels in het centrum, met een verkoopoppervlakte van meer dan 600 m<sup>2</sup> en een bepaalde verkeersattractie en parkeerbehoefte. Op die manier kan dit type winkels uit het centrum worden gehouden. Er is vraag van verschillende handelszaken tot uitbreiding en herlocatie met name Aldi, Delhaize, Decapress, Lumo Decor en Brantano. Er kan maximum 6 000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte aan handelsruimte ontwikkeld worden. Elke handelszaak heeft een minimale bruto



verkoopoppervlakte van 600 m<sup>2</sup>. Het RUP voorziet daarnaast een mogelijke uitbreiding van de bestaande KMO Bastiaens. De nieuwe commerciële zone wordt door middel van een nieuwe weg op de N730 ontsloten. De ontsluiting van de KMO-zone via de Onze-Lieve-Vrouwstraat blijft behouden.

Het planMOBER van het RUP geeft aan dat het plangebied tijdens de avondspits op een weekdag 480 pae/u zal genereren en 618 pae/u tijdens het spitsuur op een zaterdag. Hierbij geldt een gelijke verdeling tussen inkomend en uitgaand verkeer. Het planMOBER voert een correctie van de verkeersintensiteiten op de N730 uit met 5% in functie van de verhuis van enkele bestaande handelszaken naar het plangebied van het RUP Handel. Indien die 5% wordt toegepast op de verkeersgeneratie van het plangebied wordt een verkeersgeneratie van 456 pae/u bekomen tijdens de avondspits op een weekdag en 587 pae/u tijdens het spitsuur op een zaterdag.

De gemeente, AWW en afdeling Beleid hebben tijdens een overleg in 2016 beslist dat de goedkeuring van het RUP Handel gekoppeld wordt aan de uitwerking van een ontsluitingsvisie op de N730 in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De inrichting van de wegen op het terrein mag eveneens geen terugslag van wachtende voertuigen op de N730 veroorzaken en er moet aandacht zijn voor de ontsluiting van de handelszone voor fietsers.

#### *RUP Sportpark*

---

RUP Sportpark voorziet in de realisatie van een gemeentelijk sportpark waar verschillende sporten gecentraliseerd worden op gemeentelijk niveau. De bestaande verspreid liggende voetbalvelden (Bergstraat, Bilzerstraat, Plasstraat) worden samengebracht. Het sportpark wordt ingevuld met minstens 3 voetbalvelden, een kantine en/of tribune en een multidisciplinaire sporthal. Het gaat in totaal om 1 070 leden van sportclubs die geheel of gedeeltelijk geherlokaliseerd worden.

Het projectgebied omvat een parkeerruimte waar ongeveer 246 parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden. De ontsluiting verloopt via de Oude Nederbaan en de Industrielaan. Voor het verkeer komende van het centrum wordt de toegang langs de Oude Nederbaan aangewezen. Bij grotere evenementen moet de toegang langs de Industrielaan aangegeven worden als hoofdontsluiting (mogelijk kan deze langs de Oude Nederbaan dan afgesloten worden). De Industrielaan is dan ook gecategoriseerd als een lokale weg type II.

Volgende inschatting van de bijhorende verkeersafwikkeling is in het RUP opgenomen:

- Tennis, een multidisciplinaire sporthal, ruimte voor conditie- fitnesstraining, schietstanden in kelder, uitbreiding met omnisportzaal (gevechtssporten, dans,...) , Finse piste: piekbelasting 's avonds van ongeveer 50 wagens;
- 1 A-plein en 4 oefenvelden: piekbelasting in de weekends van max. 200 wagens.

#### *Verkaveling Middelste Kommen*

---

De verkaveling omvat de realisatie van een 131 nieuwe woningen die op de N730 ontsloten worden via de Morlotlaan, Meidoornlaan, Hooilingenstraat en Acacialaan, lokale wegen type III. De ligging nabij de N730 zorgt voor een vlotte ontsluiting naar het hogere wegennet.



### N730

---

De N730 wordt op het grondgebied van Hoeselt geselecteerd als een lokale weg type I. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en de –veiligheid, en het verhogen van de woonkwaliteit staan hier voorop.

De gemeente, AWV en afdeling Beleid hebben tijdens een overleg in 2016 beslist dat de goedkeuring van het RUP Handel gekoppeld wordt aan de uitwerking van een ontsluitingsvisie op de N730 in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Men kan enkel akkoord gaan met een nieuwe aansluiting van de handelszone op de N730 als er huidige aansluitingen van andere straten verwijderd worden. Deze afspraak werd herhaald in het advies van AWV van september 2017.

De gemeente is momenteel bezig met de opmaak van een visienota voor de N730. In januari 2020 volgt een bespreking met AWV.

#### 3.4.1.3. A3: CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

Om een consequent mobiliteitsbeleid te kunnen voeren, is een duidelijk kader belangrijk. Het indelen van de wegen in categorieën is hiervoor een belangrijke tool. Daarbij krijgt elke weg een functie toebedeeld. Het is een theoretisch kader waaraan bepaalde praktische invullingen op het terrein gekoppeld kunnen worden. In Vlaanderen worden de wegen onderverdeeld in hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Op elk niveau is een onderscheid mogelijk tussen verbindingswegen (type I) en ontsluitingswegen (type II).

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) selecteert de hoofdwegen en primaire wegen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) selecteert de secundaire wegen en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) de lokale wegen.

Hoofdweg: E313 (RSV)

Lokale wegen type I: N730 (GRS)

Lokale wegen type II: (GRS)

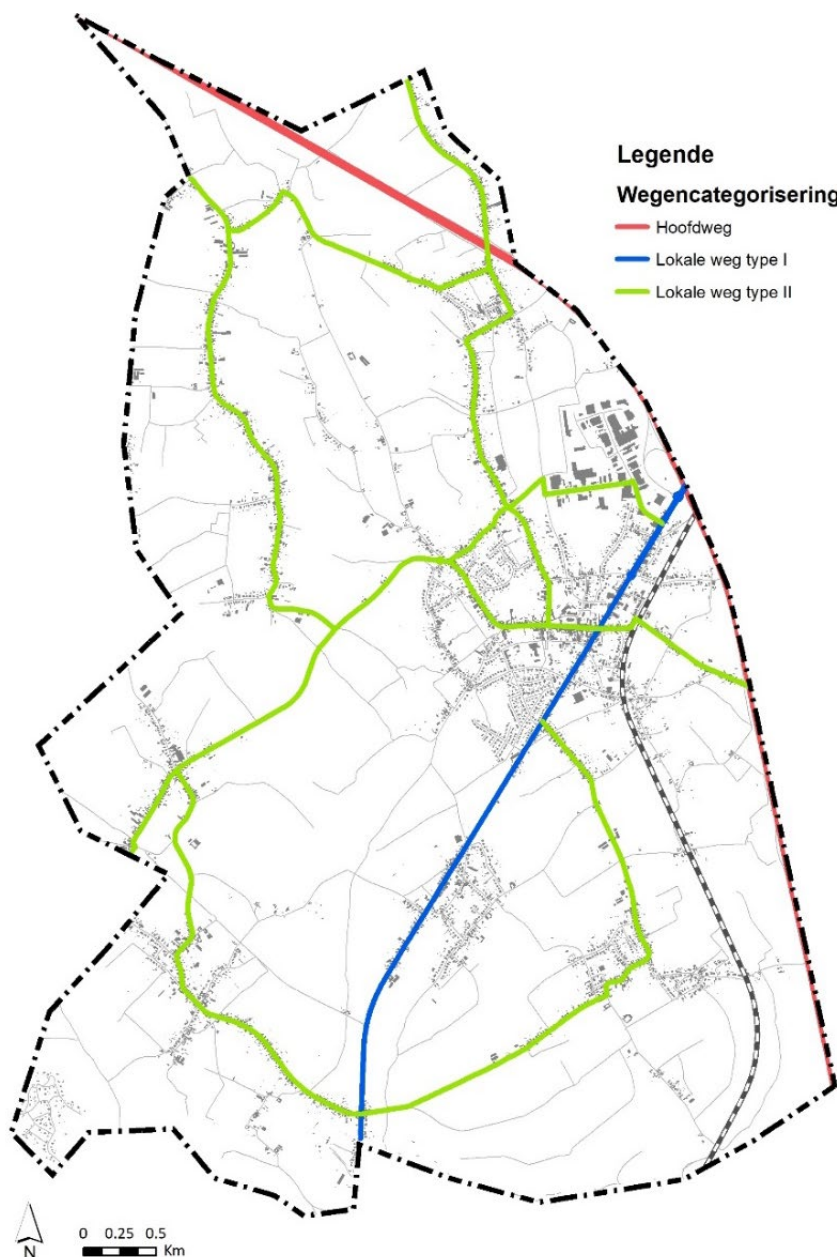
- Hulstraat – Bergstraat – Groenstraat – Nederstraat - Kleistraat;
- Proefbosstraat;
- Hanterstraat;
- Romershovenstraat;
- Goosstraat – Plasstraat – Hertstraat – Klikstraat – Hoogstraat – Dorpsstraat – Brechtsstraat;
- Stationsstraat – Pasbrugstraat;
- Lindekapelstraat – Trulstraat – St. Lambertusstraat – Schoolstraat – Nieuwe Baan;
- Hernerweg – St. Hubertusstraat – Schalkhovenstraat (deel);
- Netelstraat – Industrielaan – Heibrikstraat.

Lokale wegen type III erftoegangsweg: alle overige wegen.

In voorliggend mobiliteitsplan worden alle selecties meegenomen, uitgezonderd de selectie van de Schalkhovenstraat als een lokale weg type II. De ontsluiting van Schalkhoven moet via de Hertstraat en Plasstraat gebeuren. De weg heeft eerder een landelijk karakter en is in principe bestemd voor lokale



boeren. Het is opportuun de wegcategorie te verlagen en in overleg met Kortesseem de toekomstsituatie te bekijken.



Figuur 3: Wegencategorisering verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Hoeselt

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen uit de planningscontext worden ontsloten via lokale wegen type I en type II, uitgezonderd de verkaveling Middelste Kommen, het sportpark (gedeeltelijk) en het woonzorgcentrum. Voor de verkaveling is geen wijziging van de wegcategorisering nodig. Het sportpark heeft een hoofdontsluiting via de Industrielaan, een lokale weg type II. Bij grote evenementen moet deze toegang worden gebruikt en niet de secundaire toegang in de Oude Nederbaan. Het woonzorgcentrum zal ontsluiten via de Gansterenstraat. Hier zijn geen wijzigingen noodzakelijk.



De wegcategorisering kan inspelen op snelheid en sluiptverkeer door een uniforme inrichting van de types wegen waarbij de inrichting beantwoordt aan de gewenste functie en het gewenste gebruik. (zie paragraaf 3.4.2.4).

### 3.4.2. WERKDOMEIN B – NETWERKEN PER MODUS

#### 3.4.2.1. B1: VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

##### *Verblijfsgebied*

---

Een verblijfsgebied is een bebouwd gebied met een zekere dichtheid en verscheidenheid aan functies. De verblijfswaarde en –functie staan hier centraal. In een verblijfsgebied is de functie van de straat vooral gericht op het niet-gemotoriseerde weggebruik. De belangen van de zachte weggebruikers primeren, wat weerspiegeld moet worden in de inrichting en gebruiksmodaliteiten. De afbakening van verblijfsgebieden is een verplicht onderdeel van het beleidsplan.

De gemeente Hoeselt heeft verschillende woonkernen met een eigen dichtheid en ligging. Elk van deze kernen is een verblijfsgebied waar mensen wonen, werken, winkelen, naar school gaan, sporten ... De kernen op zich zijn niet uitgestrekt en de afstanden lenen zich perfect voor voetgangers- en fietsverplaatsingen. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid primeren in een verblijfsgebied boven vlot autoverkeer. De gepaste maatregelen zijn sterk afhankelijk van de lokale situatie zoals intensiteit autoverkeer, aantal fietsers, aanwezige functies, wegbreedte ...

De verblijfsgebieden worden wel stelselmatig afgebakend en ingericht als een zone 50. Voor de lokale wegen type III binnen deze verblijfsgebieden wordt een snelheidsregime van 30 km/u zoveel mogelijk de standaard. Dit geldt niet voor alle lokale wegen type III maar is afhankelijk van de lokale situatie. De invoering gebeurt aan de hand van een stappenplan:

- Bij nieuwe wegen in verblijfsgebieden wordt standaard een zone 30 gerealiseerd (bijvoorbeeld de ontwikkelingen Binnenhof, Stationsstraat, Bloemenboot en Dorpsstraat).
- Recente (< 10 jaar) verkavelingen worden geïnventariseerd om een prioriteitenlijst op te kunnen stellen in functie van een herinrichting.
- Om 30 km/u af te kunnen dwingen bij recente (< 10 jaar) en nieuwe verkavelingen wordt de weginrichting aangepast.

##### *Voetpaden*

---

Elke kern moet beschikken over volwaardige voetgangersinfrastructuur. Die infrastructuur moet voldoen aan het DOD-principe. Dit principe staat voor:

- **D**oorgangen die voldoende breed, hoog en obstakelvrij zijn;
- het **O**ppervlak dat voldoende effen, vlak aaneengesloten, slipvrij en rolstoelvast is voorzien van duidelijke natuurlijke of kunstmatige geleiding;
- **D**rempels die in het voetgangersgebied vermeden worden, zowel op de looproute als aan oversteekplaatsen.

Het DOD-principe is afkomstig uit het “Vademecum Toegankelijk Publiek Domein” en stelt een aantal basisrichtlijnen voor die cruciaal zijn om de toegankelijkheid van het publiek domein te verhogen. DOD sluit





ook aan op het STOP-principe: de aandacht gaat eerst naar de Stappers (voetgangers), vervolgens de Trappers (fietsers), het Openbaar (of collectieve) vervoer en ten slotte het Personenvervoer (individueel gemotoriseerde vervoer).

Volgens het DOD-principe bedraagt de minimale obstakelvrije ruimte 1,5 m (zonder verkeersborden), maar die breedte is vanzelfsprekend meer in drukkere straten. Bij weinig en heel traag gemotoriseerd verkeer kan een aangepaste inrichting worden toegepast zoals een woonerf of doodlopende straat. Ter hoogte van lokale versmallingen over een lengte van maximum 10 m bedraagt de obstakelvrije breedte minimum 1,2 m. Ter hoogte van lokale versmallingen over een lengte van maximum 1,2 m kan de breedte beperkt worden tot minimum 1 m.

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van voetpaden vanuit de woonwijken naar de scholen het centrum en tussen parkeerterreinen, dorpspleinen en centrum moet worden aangelegd, van het nodige comfort worden voorzien en goed worden onderhouden. Ook trage wegen worden in het netwerk ingeschakeld. Op regelmatige afstanden worden rustbanken en vuilnisbakken aangebracht. In de dorpscentra wordt het voetgangersnetwerk voldoende verlicht. In deze context wordt een voetpadenplan opgemaakt om tot een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk te komen:

- verbindingen met alle belangrijke voorzieningen;
- veilig en comfortabel oversteken;
- een comfortabele loopzone;
- een aantrekkelijke belevingsruimte.

#### *Trage wegen*

---

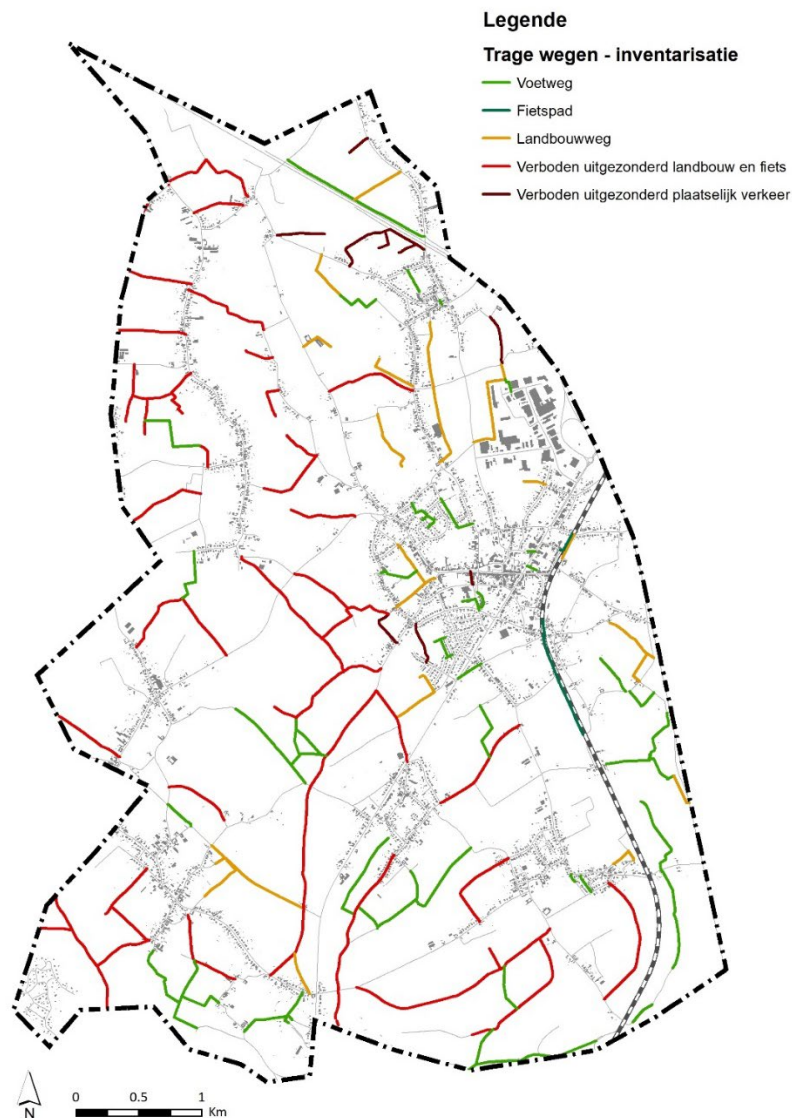
Trage wegen zijn openbare paden of wegen bestemd voor niet-gemotoriseerd verkeer. De belangrijkste gebruikers van trage wegen zijn wandelaars, fietsers en ruiters. Een trage weg kan verschillende vormen aannemen (verhard, onverhard, breed, smal ... ) en kan overal voorkomen (in dorpskernen, tussen weiden ...). Alle veldwegen, ruilverkavelingswegen, kerkwegels, jaagpaden, oude treinbeddingen, holle wegen, bospaden en doorsteekjes vormen een dicht netwerk voor de wandelaar en fietser. Daarnaast kunnen ook doodlopende straten in het netwerk worden ingeschakeld. Een straat die doodlopend is voor gemotoriseerd verkeer kan voor voetgangers en fietsers namelijk een veilige doorgang betekenen een doorlopende straat worden. Indien dit het geval is, wordt met een eenvoudige sticker op het bestaande doodlopend-verkeersbord voor voetgangers en fietsers duidelijk dat de straat voor hen wel doorlopend is. In functie van actieve mobiliteit in de onmiddellijke omgeving vormt het netwerk trage wegen een belangrijk gegeven.

Een inventarisatie van de trage wegen zou hierin een belangrijke meerwaarde creëren. Het netwerk van trage wegen werd nog niet geïnventariseerd. Om een beeld te krijgen van het trage wegennetwerk is een eerste trage wegenkaart opgemaakt op basis van Strava, Openstreetmap en Streetview.

Figuur 4 geeft een beeld van de bestaande trage wegen. Ze zijn opgedeeld in voetwegen, fietspaden, landbouwwegen en wegen waar uitsluitend landbouwverkeer, fietsers en/of plaatselijk verkeer is toegelaten. De voetwegen zijn hoofdzakelijk smalle doorsteken in een bebouwde omgeving of wandelpaden in een beboste zone. Langs de spoorlijn is een fietspad aangeduid tussen de Zapstraat en de Molenbroekstraat. De landbouwwegen zijn meestal onverharde wegen die toegang geven tot landbouwpercelen maar waar ook fietsers en voetgangers gebruik van kunnen maken. Daarnaast zijn er in



Hoeselt heel wat wegen die enkel voor landbouwverkeer en fietsers toegankelijk zijn. Ze zijn aangeduid met een verbodsbord C1 en een blauw onderbord.



Figuur 4: Trage wegen Hoeselt

Een meer gedetailleerde analyse kan uitgevoerd worden door de gemeente zelf, een studiebureau, Trage Wegen vzw of bijvoorbeeld het Regionaal Landschap Haspengouw en Voeren. Trage Wegen vzw neemt de inventarisatie mee in een trage wegenregister. Er zijn ook twee gekende wandelclubs in de gemeente die hieraan zouden kunnen meewerken. Een werkgroep van vrijwilligers kan de inventaris en een evaluatiekaart opmaken om zo tot een trage wegenplan met acties te komen. Ruilverkavelingen hebben heel wat wandelwegen gecreëerd die veel worden gebruikt. Er is echter geen gedetailleerd zicht op het gebruik van deze wegen.

Door de staat en het gebruik van de wegen in kaart te brengen, kan het netwerk geoptimaliseerd worden. Hoe vaker een trage weg bijvoorbeeld gebruikt wordt en hoe slechter de staat is waarin hij zich bevindt, hoe meer prioriteit de trage weg krijgt om aangepakt te worden. Er kan hiervoor gewerkt worden met



peters en meters van trage wegen. Ook het bundelen van klachten van inwoners kan bijdragen tot een optimalisatie van het netwerk.

De aangeduide landbouwwegen en wegen waar enkel landbouwverkeer en fietsers toegelaten zijn, zijn in hoofdzaak ruilverkavelingswegen. Die laatste groep wegen heeft vaak het wegbeeld van een gewone verbindingsweg zoals de weg tussen de Plasstraat en de Hooilingenstraat. Deze wegen kunnen sluipverkeer aantrekken. Om een goede bereikbaarheid te combineren met het behoud van het landelijke karakter, staat een aanleg met tweesporenbeton voorop. Een voorbeeld hiervan in Hoeselt is de weg tussen de Overbosstraat en de Romershovenstraat. Als aanvullende maatregel om sluipverkeer tegen te gaan, worden langs deze wegen verkeersborden F99 geplaatst. Dit maakt de wegen aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers. In het handboek "Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen" van de Vlaamse Landmaatschappij komen goede praktijken aan bod om het oneigenlijk gebruik van landelijke wegen te voorkomen of aan te pakken.



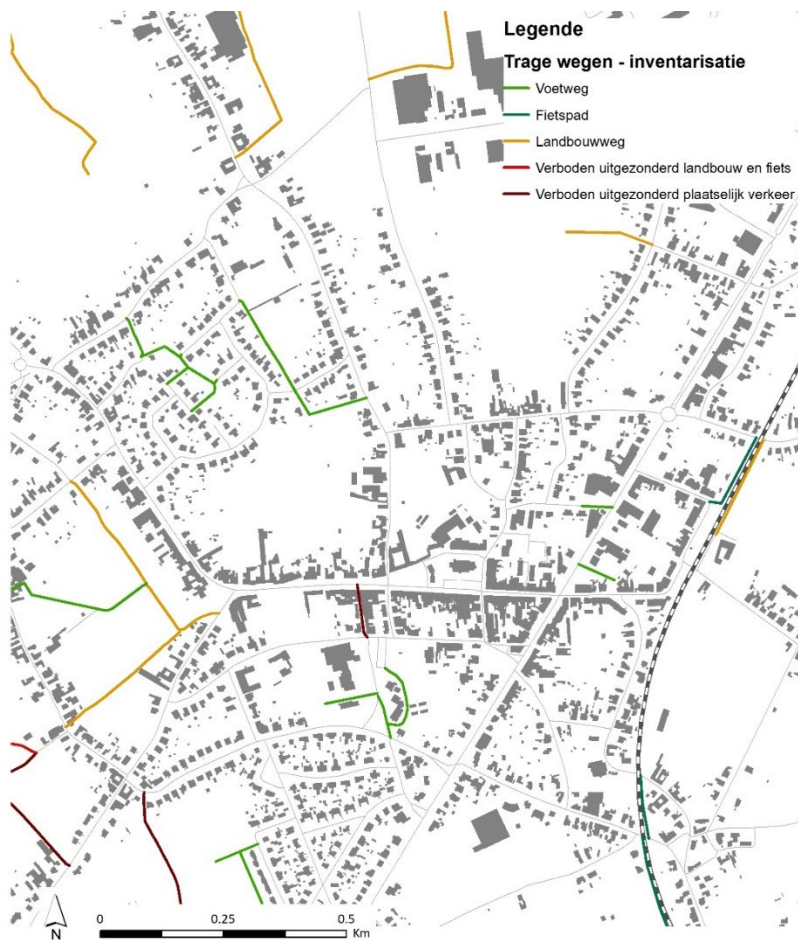
Weg tussen Plasstraat en Hooilingenstraat



Weg tussen Overbosstraat en Romershovenstraat

In het centrum zijn er weinig trage wegen of doorsteken aanwezig. Ze zijn weergegeven op onderstaande kaart. De Smalstraat kan een belangrijke link vormen tussen de randparkings en het centrum. De straat is voorzien van een verbodsbord C3 "Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder", met uitzondering van fietsen, bromfietsen en plaatselijk verkeer. De straat geeft toegang tot enkele garages van bewoners maar is verder autovrij.





Figuur 5: Trage wegen Hoeselt inzoom centrum

Hoeselt beschikt reeds over heel wat trage wegen of wegen waar gemotoriseerd verkeer niet toegelaten is, uitgezonderd landbouwverkeer of beperkt plaatselijk verkeer. Het is bijgevolg belangrijk om de staat en het gebruik hiervan in kaart te brengen en het behoud en onderhoud daar op af te stemmen.

#### *Kwalitatief publiek domein*

We beleven de publieke ruimte vooral als voetganger. De belevingswaarde van die ruimte moet worden verhoogd door een aantrekkelijke inrichting en een goede verlichting.

Hoeselt zet in haar centrum in op een herinrichting van de publieke ruimte rond de kerk en de kiosk. Er wordt een inrichtingsplan opgemaakt waarbij het parkeeraanbod plaatselijk wordt gereduceerd. De parkeerplaatsen worden afgebakend met klinknagels en er wordt een zone voor de marktkramers voorzien. Het overige gedeelte wordt groen ingericht met enkele bomen.

Naast het centrum wordt ook ingezet op de publieke ruimte rond het Cultureel Centrum. Het toekomstige sportpark en woonzorgcentrum worden voorzien van een kwalitatieve openbare ruimte. Deze sites, waar veel mensen samenkomen, worden verbonden met een kwalitatief voetgangersnetwerk.



### *Schoolomgevingen*

---

De mogelijkheid tot de invoering van een schoolstraat wordt bekeken. Een schoolstraat betreft een straat die bij het begin en einde van de schooldag tijdelijk wordt afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer. Alleen voetgangers en fietsers zijn in de straat toegelaten. Bij een schoolstraat staan gezondheid en veiligheid voorop. De ouders worden gestimuleerd om de kinderen niet met de auto te brengen waardoor de luchtvervuiling daalt en de veiligheid verhoogt in de schoolomgeving. Niet alle scholen komen in aanmerking voor een schoolstraat aangezien het niet de bedoeling is om het 'chaosprobleem' te verschuiven naar een andere straat of de bereikbaarheid van andere functies in het gedrang te brengen.

#### 3.4.2.2. B2: FIETSROUTENETWERK

De verantwoordelijkheid voor het uitbouwen van een fietsvriendelijk beleid ligt hoofdzakelijk in handen van de lokale besturen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te verhogen, vraagt een goede afstemming met de hogere overheden.

Gezien de gunstige factoren in de gemeente (relatief korte verplaatsingsafstanden tussen de kernen, het groene en aantrekkelijke karakter van de gemeente, opkomst van de elektrische fiets voor het overwinnen van hoogteverschillen voor iedereen, ...) zijn er duidelijke argumenten om de komende jaren sterker in te zetten op fietsbeleid.

Een integraal fietsbeleid dient doordacht tot stand te komen en omvat diverse pijlers.

De cruciale factoren van een integraal fietsbeleid worden in de paragrafen hierna verder toegelicht:

- Hiërarchisch fietsnetwerk als basis om voorkeuren te bepalen;
- Een voldoende hoog niveau van kwaliteit garanderen voor de infrastructuur om een effectieve aantrekkingskracht op de weggebruiker uit te oefenen;
- Communicatie met de (potentiële) gebruikers, bij voorkeur op maat van Hoeselt, om er met het beleid op in te spelen;
- Voldoende aandacht voor het stallen van fietsen;
- Instrumenten voorzien om het fietsbeleid te monitoren;
- Financiële middelen vrijmaken om de noodzakelijke fietsinfrastructuur en ondersteunende elementen te kunnen realiseren.

### *Hiërarchisch fietsnetwerk*

---

Een hiërarchisch fietsnetwerk is van groot belang als uitgangspunt voor de prioriteiten en de inrichting van de gewenste fietsinfrastructuur. De provincie tekent hiervoor een bovenlokaal netwerk uit, de gemeente het lokale netwerk. Het netwerk bestaat uit verschillende niveaus:

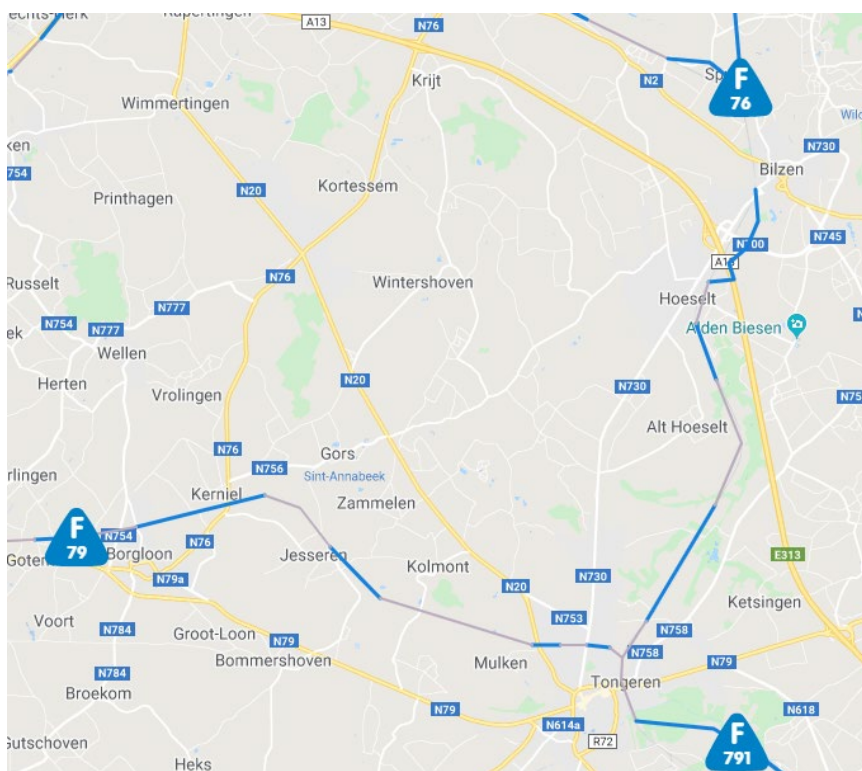
- Fietssnelwegen op regionaal niveau vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest.
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) voor bovenlokale verbindingen vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest.
- De gemeente bepaalt Lokale Functionele Fietsroutes (LFF) om de aantrekkingspolen binnen de gemeente te bedienen.



## Fietssnelwegen

Fietssnelwegen zijn fietspaden voor langeafstandsverkeer. Ze zijn zoveel mogelijk afgescheiden van het autoverkeer om de veiligheid en het comfort voor de fietsers te verhogen. De focus ligt sterk op functionele verplaatsingen (5 tot 15-20 km) naar school, werk, winkel ... De fietssnelwegen bieden ook voor recreatief gebruik heel wat voordelen.

Fietssnelweg F76 loopt doorheen het grondgebied van Hoeselt en verbindt Genk en Bilzen met Tongeren. In het zuiden sluit de F76 aan op de fietssnelweg F79 die tussen Sint-Truiden en Tongeren loopt. Het aangeduide traject van de fietssnelweg is slechts gedeeltelijk befietsbaar. Om een goed alternatief voor de auto te kunnen bieden, moet de volledige route kwalitatief worden aangelegd. MOW start in 2020 met een studie rond de F76. De uitvoering zal via de provincie verlopen.



Figuur 6: Fietssnelwegennetwerk (Bron: [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be))

## Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk is een gemeente-overschrijdend fietsnetwerk dat functionele plaatsen als scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations en winkels met elkaar verbindt. Het netwerk wordt vastgelegd op provinciaal en Vlaams niveau en is in Hoeselt geënt op de gewestweg N730, die tussen Bilzen en Tongeren als hoofdroute is geselecteerd. De andere vijf routes zijn functionele fietsroutes die vanuit de kern van Hoeselt naar Diepenbeek, Kortesseem, Borgloon, Riemst en Millen leiden. Er loopt een alternatieve route parallel aan de N730.

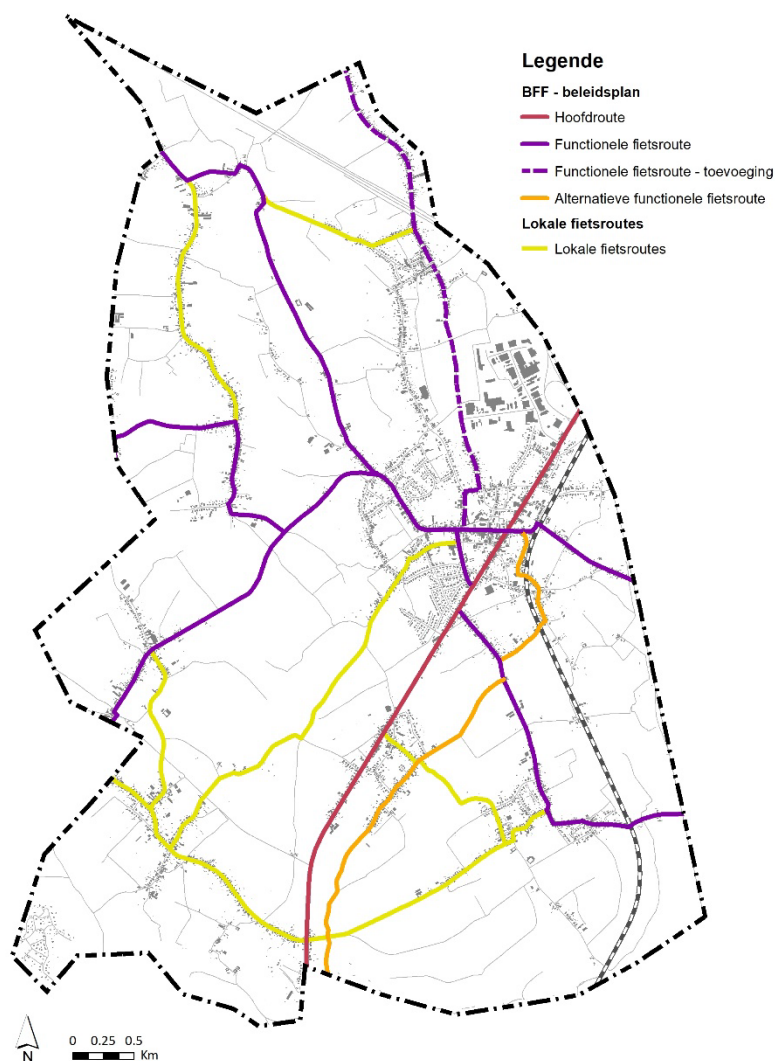
Er zal een voorstel tot wijziging voorgelegd worden op de wijzigingscommissie na goedkeuring van het gemeentelijk beleidsplan. Het betreft een nieuwe bovenlokale functionele fietsroute op de as Hulstraat – Gansterenstraat – Oude Nederbaan – Nederstraat om de missing link naar het noorden op te vangen. Ter



compensatie van deze keuze kan op de wijzigingscommissie voorgesteld worden om de alternatieve route parallel aan de N730 te schrappen.

Voor de routes van het BFF gelden minimale eisen die omschreven zijn in het vademecum fietsvoorzieningen. De kosten voor aanleg en ontwerp worden gesubsidieerd door de provincie en het Vlaams Gewest.

Een belangrijk aandachtspunt voor het BFF zijn de oversteken op de N730. Zij moeten voldoende veilig kunnen gebeuren.



Figuur 7: Bovenlokaal en lokaal functioneel fietsroutenetwerk Hoeselt



### Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk kan verder verfijnd worden met een lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF). Een lokaal netwerk heeft tot doel de belangrijkste lokale functies met elkaar te verbinden en een voldoende flexibele fijnmazigheid aan te bieden. Die fijnmazigheid hangt samen met de dichtheid van de bebouwing. In de kernen moet de fijnmazigheid groter zijn dan tussen de kernen.

Het is op deze verbindingen dat er prioritair aan comfort voor de fietser wordt gedacht. Dat kan gaan over autovrije verbindingen (trage wegen), autoluwe straten, wegen met een lage snelheidsbeperking, fietsstraten, straten met snelheidsremmers, fietssuggestiestroken, fietspaden ... De inschakeling van een trage weg als functionele fietsroute betekent niet dat deze automatisch voorzien moet worden van een brede asfaltstrook met verlichting. Er zijn voldoende alternatieven die enerzijds de fietser een hoge kwaliteit kunnen bieden, en anderzijds het specifieke karakter van een trage weg kunnen bewaren. In functie van het gebruik en de omgeving kan er voor elke trage weg een aangepaste inrichting voorzien worden. Op basis van een functiekaart, de bestaande fietsroutes en het fietsgebruik is een voorstel opgemaakt voor een lokaal fietsroutenetwerk. De routes zijn opgenomen in Figuur 7. De lokale routes zijn aangeduid op kaart. In de mate van het mogelijke worden er aparte fietspaden voorzien op de routes langs lokale wegen type I en II. Langs lokale wegen type III wordt het principe van gemengd verkeer vooropgesteld met snelheidsremmende maatregelen en maatregelen die doorgaand autoverkeer weren.

De definiëring van BFF en LFF is geen vrijgeleide om het fietsen langs andere wegen niet meer te faciliteren. Uiteraard is voor een fietsverplaatsing een zo groot mogelijke fijnmazigheid van belang. Fietsen moet dus overal mogelijk zijn. De definiëring van BFF en LFF heeft wel als doel om de belangrijkste verbindingen prioritair fietsvriendelijk te maken. Om bijvoorbeeld het fietsgebruik bij werknemers van het bedrijventerrein te ondersteunen, is voldoende fietsinfrastructuur binnen het gebied een grote meerwaarde. Gescheiden fietsinfrastructuur is hier aangewezen.

#### *Kwaliteit fietsinfrastructuur*

---

Kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur is een minimale vereiste om mensen op de fiets te krijgen. Een fietspadenaudit geeft een objectief zicht op de kwaliteit, veiligheid en bereikbaarheid van de fietspaden in de gemeente. De audit wordt door de Fietsersbond uitgevoerd met een meetfiets. Geplande infrastructurele werken kunnen eveneens ingevoerd en getoetst worden aan de normen. De resultaten van de audit kunnen meegenomen worden in de inrichtingsprincipes voor de wegencategorisering. Op basis van de audit kan de prioriteitenlijst voor de aanleg en/of aanpassing van bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen aangevuld en aangepast worden.

Volgende kenmerken zijn belangrijk voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur:

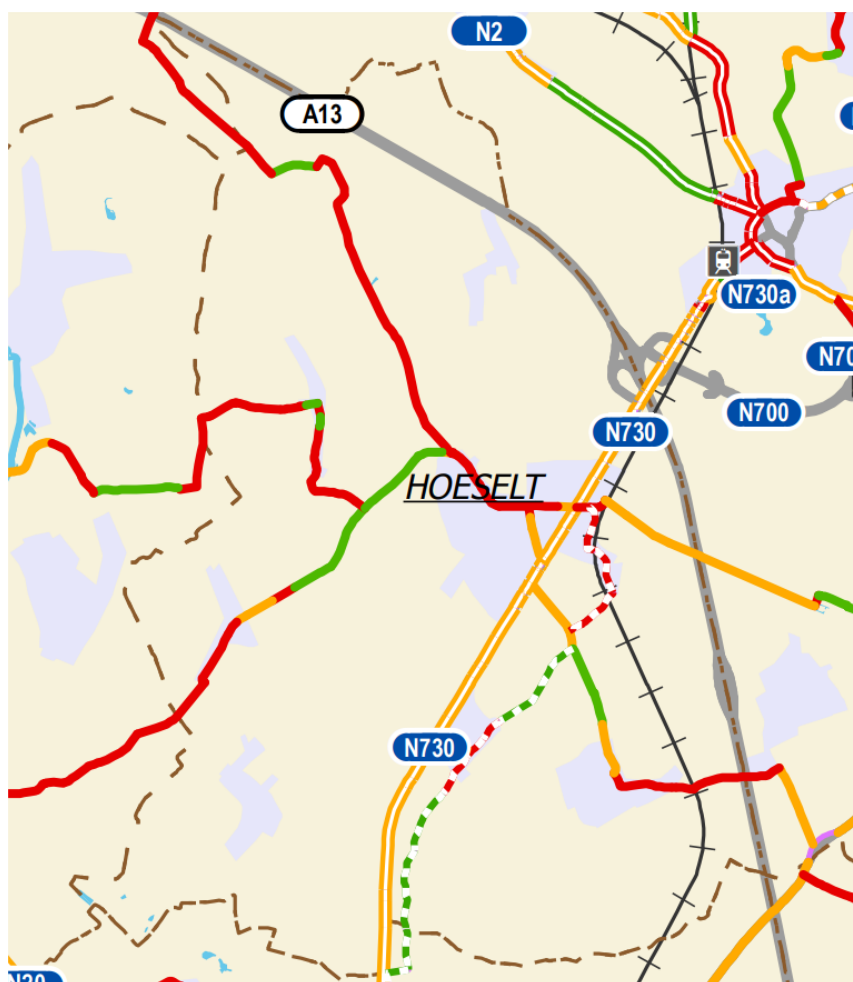
- Het comfort vormt een bijzonder aandachtspunt in de gemeente.
- Een belangrijke advies om het fietscomfort te verhogen, is dat er bij nieuwe fietspaden bij voorkeur voor monolithische verharding wordt gekozen. Enkel mits noodzaak kan er gemotiveerd afgeweken worden van deze keuze.
- De gemeente neemt zich voor om aanpalende fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd.
- Kasseien dienen zo weinig mogelijk te worden gebruikt. Indien men omwille van esthetische redenen toch voor kasseien kiest, dan kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien, dan wel om fietsstroken in andere materialen zoals asfalt aan te leggen.





- Er moet over gewaakt worden dat er geen niveauverschillen zijn tussen de diverse overgangen in de fietsroute (fietspad – fietsoversteek – trage weg – gemengd verkeer – fietssuggestiestroken – fietsstraat - ...) om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt. Bij nieuwe ontwikkelingen worden niveauverschillen geminimaliseerd.
- Net zoals elke verplaatsingsvorm heeft een fietser voldoende breedte nodig. Fietspaden worden uitgerust conform de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen.
- De continuïteit van de breedte is ook een belangrijk aandachtspunt. Lokale breedteminderingen langs fietsvoorzieningen (zowel structureel door verkeersborden of ander straatmeubilair, als occasioneel door struiken, grachten, geparkeerde wagens e.d.) vormen een storend en doorgaans onveilige hindernis. Deze elementen worden weggewerkt en in de toekomst vermeden.

De kwaliteit van de huidige fietsinfrastructuur in Hoeselt is sterk aan verbetering toe. Een groot deel van de bovenlokale fietsroutes is niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.



Figuur 8: Conformiteit BFF met Vademecum Fietsvoorzieningen (2013)



Volgende prioriteitenlijst is opgesteld om de fietsinfrastructuur te verbeteren:

- 1) Aanleg fietspad langs de N730 over het ganse traject (tot aan de Sint-Annastraat).
- 2) Ervoor zorgen dat er veilige fietsoversteken gecreëerd worden op de N730.
- 3) Fietssnelwegen i.s.m. de provincie.
- 4) Hombroekstraat knippen en ter plaatse een fietsstraat maken zodat de fietser prioriteit krijgt.
- 5) Oude Nederbaan: een fietsverbinding creëren n.a.v. de uitbreiding van de industriezone.
- 6) Aanpak van resterende bovenlokale routes.

### *Communicatie*

---

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van het allergrootste belang dat de gebruikerseisen van de fietsers het uitgangspunt zijn. Enkel dan is er kans op succes voor een verhoogd fietsgebruik. Communicatie met de gebruiker en afstemming van het beleid op de behoeften van de reële of potentiële gebruiker zijn cruciaal om het lokale fietsgebruik te verhogen.

Specifieke noden en wensen van de huidige fietsgebruikers betreffen:

- De kwalitatieve beoordeling van fietsinfrastructuur door gebruikers wordt voornamelijk beïnvloed door: (beschikbare) breedte, afscheiding, trillingscomfort en veiligheid op kruisingen. Niveauverschillen op overgangen van fietspaden worden geminimaliseerd en conflictpunten met dubbelrichtingsfietspaden worden bijkomend gesignaleerd.
- Voor fietsroutes gaat het om dezelfde factoren die door de gebruiker worden gewaardeerd, aangevuld met de aspecten: doorstroming, directheid en zichtbaarheid.

Bij de totstandkoming van een gemeentelijk fietsbeleid, alsook de uitvoering en de opvolging ervan, zal de lokale Fietsersbond structureel worden betrokken. Dit dient ervoor te zorgen dat de fietscultuur in de gemeente verder kan doordringen om zo het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen.

Via opeenvolgende sensibiliseringscampagnes wordt er gewerkt aan een eigen, positief fietsimago waarbij de sterke aspecten van het fietsbeleid in beeld worden gebracht (aantrekkelijkheid, sociale veiligheid ...).

Bewegwijzering van bovenlokale en lokale fietsroutes is ook een belangrijke vorm van communicatie. Een leesbaar bewegwijzeringssysteem op maat van de functionele fietser dient de aantrekkelijkheid van het bovenlokale en lokale fietsnetwerk te verhogen. Er wordt door de gemeente een uniforme bewegwijzering uitgewerkt die de veiligste functionele fietsverbindingen tussen de deekernen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties aangeeft. De provincie zorgt voor de bewegwijzering van toeristische fietsroutes.

### *Fietsparkeren*

---

Zie hoofdstuk Parkeerbeleid.

### *Monitoring*

---

Monitoring van het fietsbeleid zorgt ervoor dat ook effectief aangetoond kan worden dat de investeringen lonen. Bovendien kunnen de resultaten nieuwe inzichten verschaffen en zo tot een beter fietsbeleid leiden. De gemeente zet sterker in op de monitoring van het eigenlijke fietsgebruik en van de fietsongevallen (cfr. paragraaf 3.4.3.6).



### *Financiële middelen*

---

Fietsinvesteringen kosten minder dan investeringen voor de auto en garanderen een duurzamere mobiliteit. Een afzonderlijk budget voor (kleinere) fietsinvesteringen wordt/blijft geïntegreerd binnen de meerjarenplanning van de gemeente om daadwerkelijk in te kunnen zetten op fietsvriendelijke maatregelen.

### 3.4.2.3. B3: OPENBAAR VERVOER NETWERK

Een kwaliteitsvol openbaar vervoer is essentieel om een zo goed mogelijk alternatief te vormen voor het gebruik van de wagen. Het beleidsplan beoogt enerzijds een algemene kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer (aanbod, halte-uitrusting, comfort ...) en anderzijds het sensibiliseren inzake de vervoerswijzekeuze ten voordele van het openbaar vervoer.

### *Basisbereikbaarheid*

---

Het decreet basisbereikbaarheid trad in werking op 22 juni 2019. Basisbereikbaarheid heeft tot doel:

- het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
- alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
- een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Het Vlaams Gewest is ingedeeld in 15 vervoerregio's. Hoeselt maakt deel uit van de vervoerregio Limburg. Per vervoerregio is een vervoerregioraad opgericht. De vervoerregioraad is een overlegorgaan dat multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De raad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan. Lokale besturen krijgen bijgevolg een grote rol in het organiseren van 'hun' mobiliteit. De voorstellen die hieronder zijn opgenomen, worden meegenomen naar de vervoerregioraad.

### *Trein*

---

Hoeselt is niet goed ontsloten met het openbaar vervoer. Het voormalig spoorwegstation langs spoorlijn 34 (Hasselt – Luik-Guillemins) werd gesloten in 1984. De gemeente is vragende partij voor een heropening van het station zodat er rechtstreekse verbindingen kunnen ontstaan met onder andere Hasselt, Luik, Maastricht, Gent, Brussel en Tongeren. De inwoners van Hoeselt moeten zich verplaatsen naar Bilzen om gebruik te maken van de rechtstreekse treinverbindingen. De aansluiting van het busvervoer op het treinvervoer is echter onvoldoende frequent om hier een goed alternatief te bieden. De parkeermogelijkheden in Bilzen zijn echter beperkt en betalend. Bilzen kan zich de vraag stellen of ze de beperkte parkeerplaatsen in het centrum wil voorbehouden voor treinreizigers.



Een heropening van het station vergroot de bereikbaarheid van Alden Biesen, een cultuurcentrum van de Vlaamse Overheid. Alden Biesen is gelegen op wandelafstand (max. 2 km) van het station en vormt bijgevolg een belangrijk element in het kader van toerisme. Hoeselt-centrum en diverse handelspanden bevinden zich daarnaast op korte afstand van het station. Hoeselt werkt sterk aan een actieve ontplooiing van haar centrum.

Het station kan uitgebouwd worden als een multimodaal knooppunt dat een wisselwerking creëert tussen de buslijnen, de nieuwe treinverbinding en het fietsnetwerk. Ter hoogte van de voorgestelde locatie is er een ruim aanbod aan gratis parkeermogelijkheden voor automobilisten en een uitstekende verbinding met het fietsnetwerk door de aanleg van een fietssnelweg langsheen de sporen.

### *Bus*

---

De behoeften en potenties naar openbaar vervoer op het bedrijventerrein Hoeselt-Noord worden geanalyseerd aan de hand van een bedrijfsvervoerplan voor de site. Het bedrijventerrein ligt op 1,5 tot 2 km van het station van Bilzen en op 1 tot 2 km van het station van Hoeselt. De bushalte Hoeselt Gansterenstraat ligt langs de N730 op circa 270 m ten zuiden van het kruispunt met de Industrielaan en wordt bediend door 1 bus per uur per richting (Genk of Tongeren) buiten de spitsuren en door 2 tot 4 bussen tijdens de spitsuren. Voor het nieuw aan te snijden industrieterrein ligt deze bushalte op een te grote afstand. Op basis van een bedrijfsvervoerplan kunnen maatregelen getroffen worden om het gebruik van het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met de fiets, te verhogen:

- aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- promoten van bedrijfsfietsen;
- ondersteunen van het stallen van de (deel)fietsen aan treinstation Bilzen (en Hoeselt) en bushalte Gansterenstraat;
- inleggen (private) busbediening naar station Bilzen (en Hoeselt)

De realisatie van een sportpark en woonzorgcentrum in de Gansterenstraat biedt potenties om in te zetten op een ontsluiting met het openbaar vervoer. De gemeente wenst een onderzoek naar de mogelijkheid van een extra bushalte ter hoogte van de site mee te nemen naar de vervoerregioraad.

### *Halte-uitrusting*

---

Er is geen zicht op de kwaliteit van de halte-uitrusting. De gemeente voert een analyse uit om die kwaliteit in beeld te brengen. Volgende elementen worden opgelijst:

- buslijnen
- zitbank
- vuilbak
- bushok
- (overdekte) fietsenstalling (aantal en gebruik)

Op basis van gebruikersgegevens wordt per kern de belangrijkste halte maximaal uitgerust met een zitbank, vuilbak, bushokje en fietsenstalling. Deze halte wordt eveneens toegankelijk gemaakt voor personen met een beperkte mobiliteit. Alle andere bushaltes worden voorzien van alle basiscomfort met een zitbank en een vuilbak.



#### *Vervoer op maat*

---

De gemeente bekijkt in het kader van basisbereikbaarheid binnen de vervoerregioraad de mogelijkheden om vervoer op maat te organiseren. Het vervoer op maat zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private initiatieven. De gemeente kan onder andere voorzien in deelfietsen en deelauto's om aansluiting te maken op het regionale vervoersnet. De dorpskern van Hoeselt zelf biedt hierin potentie.

### 3.4.2.4. B4: (HER)INRICHTING VAN WEGEN

#### *Snelheidsbeleid*

---

De gemeente Hoeselt wil duidelijkheid scheppen voor de weggebruikers aan de hand van de opmaak van een snelheidsplan en het instellen van snelheidszones naargelang het type weg. In functie daarvan is het de bedoeling om de inrichting van de wegen beter af te stemmen op het gewenste gebruik, meer bepaald de wegencategorisering. De wegencategorisering is een theoretisch kader op basis van de gewenste functie van een weg. Deze moet vervolgens in de praktijk omgezet worden op het terrein. Een van de aspecten daarbij is het snelheidsbeleid. Een hogere wegencategorie vertegenwoordigt een grotere verkeersfunctie. De gewenste snelheidslimieten in overeenstemming met de wegencategorisering en de gewenste afbakening van verblijfsgebieden wordt gefaseerd ingevoerd.

#### **Fase 1**

Nieuwe acties op het vlak van de verlaging van de snelheidslimieten kunnen als volgt genomen worden:

- verblijfsgebieden zoveel mogelijk als limiet 50 km/u afbakenen met een zone 50-bord;
- de woonwijken en schoolomgevingen die met of zonder maatregelen in aanmerking komen als zone 30, worden aangevraagd als zone 30;
- aanpassingen van de snelheidslimieten aan de categorisering volgens de huidige weginrichting en in die gevallen waar het wegbeeld en de bebouwing de gewenste snelheid ondersteunen.

#### **Fase 2**

Landelijke wegen met woonfunctie: 50 km/u gelet op de aanwezigheid van de woonfunctie en het ontbreken van voorzieningen voor voetgangers.

#### **Fase 3**

In volgende instantie de overige woonstraten zonder maatregelen ook als zone 30 afbakenen. Binnen de woongebieden is het streefdoel zone 30 met uitzondering van lokale wegen I, lokale wegen II en de routes voor het openbaar vervoer.

#### *Verkeersveiligheid*

---

De gemeente maakt een verkeersveiligheidsplan op aansluitend op of geïntegreerd in de wegencategorisering en het voetgangers- en fietsnetwerk. De uitvoering gebeurt door de gemeente en houdt rekening met alle doelgroepen.



### Fase 1

- taakstelling jaarlijks evalueren;
- uitvoering door meeliften met andere werken;
- apart budget verkeersveiligheid.

### Fase 2

- doelstelling -60% letselongevallen en -30% doden hardmaken en monitoren op jaarbasis en met investeringsprogramma's, bijsturen in functie van de resultaten;
- specifieke acties voor fietsers, voetgangers uitwerken;
- veiligheidsaudit nieuwe projecten invoeren.

### Prioriteiten

Gevaarlijke wegen op basis van het bijkomend onderzoek in fase 2.

- N730

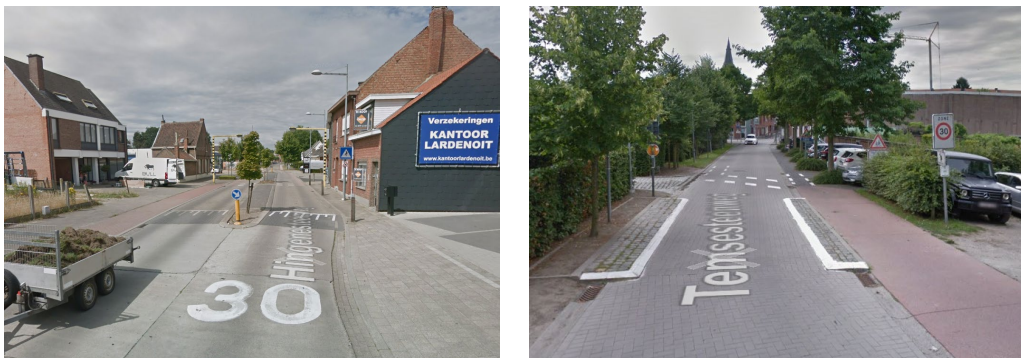
Gevaarlijke kruispunten:

- kruispunt N730 – ter hoogte van de oprit E313;
- kruispunt N730 – Nieuwe Baan;
- kruispunt N730 - Weyerstraat;
- kruispunt N730 – St. L. Lambrechtstraat;
- kruispunt Nieuwe Baan – verkavelingsweg t.h.v. nr. 1.

De gemeente wenst een herinrichting van de N730 om de verkeersleefbaarheid en de –veiligheid te verbeteren, en de woonkwaliteit te verhogen.

### Poorteffecten

De overgang tussen twee snelheidsregimes wordt op strategische locaties duidelijk gemaakt door de inrichting van uniforme 'poorten'. Een goed 'poorteffect' ontstaat door een combinatie van visuele effecten die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aan aanpassen. Dat kan bijvoorbeeld door andere wegverlichting, een andere groenstructuur, een wegversmalling of een wijziging van de fietsinfrastructuur. Er wordt een inventaris opgemaakt van de inplantingsplaatsen van poorteffecten en er worden inrichtingsprincipes voor poorteffecten opgesteld.



Figuur 9: Poorteffect van 50 km/u naar 30 km/u (Bornem)



*Algemene inrichtingsprincipes*

Om een specifieke invulling te geven aan de inrichting van de lokale wegen kan beroep gedaan worden op verschillende publicaties<sup>1</sup>. Hieruit wordt onderstaande tabel afgeleid als inspirerende leidraad. Het zijn algemene principes in functie van de wegencategorisering en zijn dus gewenst gebruik. In de praktijk moeten deze algemene principes vertaald worden naar de lokale situatie. Voor gewestwegen kan hier bijvoorbeeld een uitzondering op gemaakt worden. De tabel is niet limitatief.

De rijbaanbreedte is sterk afhankelijk van het snelheidsregime en het gebruik van het openbaar vervoer. Naarmate de snelheid toeneemt, neemt ook de koersinstabiliteit toe, zeker bij (gelede) bussen. Om te kruisen met tegenliggend verkeer zijn dan veiligheidsmarges nodig. De maatvoering in de tabel is gebaseerd op het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten van het AWW. Deze maatvoering geldt voor een rijstrook in rechte lijn, exclusief markeringen en straatgoten, en gaat uit van een obstakelvrije ruimte (geen lichtmasten, bovenleidingspalen, verkeersborden, bomen ...) van 30 tot 50 cm aan de rechterzijde van het voertuig en een voldoende zicht op tegenliggers. Bij een bochtig tracé moet de rijbaan voorzien worden van bochtverbreding, hiervoor wordt best contact opgenomen met de deskundige doorstroming van De Lijn. In sommige gevallen kan van deze maatvoering afgeweken worden, maar enkel mits uitdrukkelijk akkoord van De Lijn. Op rijbanen zonder openbaar vervoer kan in functie van het wegbeeld en het handhaven van de snelheid een beperktere breedte gehanteerd worden. Voor gewestwegen is het dienstorder “Richtlijnen mbt verhardingsbreedtes op gewestwegen” van toepassing.

	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
<b>Rijbaanbreedte</b>	70 km/u: 6,70 m in functie van openbaar vervoer	70 km/u: 6,70 m in functie van openbaar vervoer 50 km/u: 6,10 m in functie van openbaar vervoer	50 km/u: 6,10 m in functie van openbaar vervoer 30 km/u: 5,60 m in functie van openbaar vervoer
<b>Rijstrookmarkering</b>	Meestal wel	Meestal niet	Nee
<b>Dwarsconflicten</b>	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, middengeleider aan kruispunten en oversteekplaatsen ...	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, wegversmallingen aan oversteekplaatsen, mini-rotonde ...	Voorrang aan rechts, mini-rotonde ...
<b>Langsconflicten</b>	Aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad (70km/u)	Gemengd verkeer of aanliggend fietspad of fietssuggestiestroken	Gemengd verkeer
<b>Versmallingen</b>	Sporadisch	Meerdere en wisselend van kant	Permanent smalle rijbaan eventueel met korte uitwijkstroken
<b>Horizontale vertraging</b>	Middengeleider, asverschuiving	Middengeleider, asverschuiving(en)	Asverschuivingen
<b>Verticale vertraging</b>	Rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen, drempel
<b>Verlichting</b>	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: in functie van de noodzaak, laag BIBEKO: functioneel decoratief laag wit licht
<b>Dood- of doorlopende straat</b>	Nee	Uitzonderlijk ter ontsluiting	Ja, in functie van bereikbaarheid

<sup>1</sup> Valère Donné (2004) Categorisering van lokale wegen – richtlijnen, toelichting en aanbevelingen; AWW, 27p.  
Stijn Daniels en Kris Brijs (2010) Snelheidsmanagement; VSVlokaal 2, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 50p.



### 3.4.2.5. B5: PARKEERBELEID

Een geïntegreerd parkeerbeleid is een essentieel deel van het globale beleidsplan. Enerzijds ondersteunt het de algemene doelstelling om het gebruik van de wagen naar de toekomst toe te beheersen en het fietsen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Anderzijds dient dit parkeerbeleid het concept te ondersteunen van de sociaal-economische leefbaarheid in de kernen door het geleiden van het verkeer naar de gewenste parkeerlocaties.

#### *Autoparkeren*

---

In februari 2017 werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in Hoeselt-centrum. Het onderzoek toonde duidelijk aan dat er een overaanbod aan parkeerplaatsen is en dat het parkeergebeuren onvoldoende is afgebakend op het openbaar domein.

Het overaanbod aan parkeerplaatsen creëert opportuniteiten voor meer duurzame invullingen van parkeerplaatsen. Op strategische plaatsen worden parkeerplaatsen gesupprimeerd in functie van bijvoorbeeld een comfortabele fietsenstalling, een invulling die de zichtbaarheid bij een oversteek verhoogt, een snelheidsremmende maatregel, een groene invulling, een ontmoetingsplek, een laadpunt voor elektrische wagens ... Het centrum van de gemeente moet meer uitstraling en verblijfskwaliteit krijgen. Volgende locaties worden als strategische plaatsen beschouwd:

- kioskplein
- kerkplein
- Dorpsstraat
- L. Lambrechtsstraat

Naast een daling van het parkeeraanbod wordt de bestaande parkeerstructuur geordend en geoptimaliseerd zodat het duidelijk is waar men mag parkeren en waar niet. Hoe meer structuur er aanwezig is, hoe meer die gerespecteerd zal worden. Zonder een duidelijke afbakening van de parkeerplaatsen wordt er overal waar mogelijk geparkeerd. Dit kan op relatief korte termijn gerealiseerd worden door het aanbrengen van markeringen.

Een parkeerroutegeleiding kan het gewenste gebruik van parkings in sterkere mate afdwingen. De doelstelling is om langparkeerders zoals bewoners, werknemers van de kleinhandel en leerkrachten, uit het centrum te weren en naar de randparkings te sturen. Op die manier kunnen kortparkeerders dichterbij hun bestemming staan. Voor bezoekers is er nood aan parkeergeleiding naar de randparkings. Voor bewoners, werknemers en leerkrachten wordt een duidelijke communicatie uitgewerkt. De relatie tussen de randparkings en het centrum is daarbij van groot belang. Een randparking heeft een belangrijke invloed op minder dan 300 m indien de wandelroute tussen de parking en het centrum kwalitatief is. Trage wegen kunnen daarin een belangrijke rol spelen, net als de aanleg van kwalitatieve voetgangersinfrastructuur en veilige oversteken. De Schepenenlaan en de Smalstraat vormen, naast de parkeergebieden zelf, belangrijke schakels op de wandelroute naar het centrum.

Het verlagen van het parkeeraanbod en het voorzien van een parkeerbewegwijzering in functie van het gebruik van de randparkings is een theoretisch concept dat moeilijk af te dwingen is bij autobestuurders. Met een parkeerdurbeperking worden ze wel gestimuleerd om gebruik te maken van de randparkings. De huidige blauwe zone is te beperkt om voldoende effect te hebben. Een uitbreiding van de bestaande blauwe zone naar de Dorpsstraat, Kerkstraat, het Kerkplein en Kioskplein zal meer bezoekers naar de niet-





gelimiteerde randparkings leiden. De uitbreiding kan stelselmatig ingevoerd worden op basis van de evolutie van de parkeerbezetting en parkeerduur. Een parkeeronderzoek op regelmatige basis geeft een zicht op het gebruik van de parkings en maakt het mogelijk te situatie te evalueren. Indien de uitbreiding van de blauwe zone onvoldoende effect heeft, kan in eerste instantie de parkeertijd verlaagd worden naar bijvoorbeeld 1 u. Nog een stap verder is het invoeren van betalend parkeren maar dit is in eerste instantie niet noodzakelijk in de kern van Hoeselt.



Figuur 10: Voorstel uitbreiding blauwe zone

Om het gebruik van de randparkings te verhogen en de blauwe zone te laten werken, is wel een consequente handhaving noodzakelijk. Zonder handhaving zal het effect van die blauwe zone beperkt zijn.

### Fietsparkeren

Het aanbod publieke fietsenstallingen is op diverse locaties ontoereikend. Na een inventarisatie van het bestaande aanbod fietsenstallingen, wordt ingezet op een gerichte aanpak om de nodige fietsenstallingen te voorzien.

- Aan alle openbare functies worden kwalitatieve fietsenstallingen voorzien, bij voorkeur overdekt.
- In functie van de handelaars wordt 1 parkeerplaats per straatsegment ingericht met een fietsenstalling. Dit gebeurt zo dicht mogelijk nabij de winkels.
- Per kern wordt de belangrijkste bushalte uitgerust met een fietsenstalling, net als de bushaltes langs de N730.
- Er is voldoende aandacht voor de huidige en toekomstige trends zoals elektrische fietsen, bakfietsen, fietskarren ...



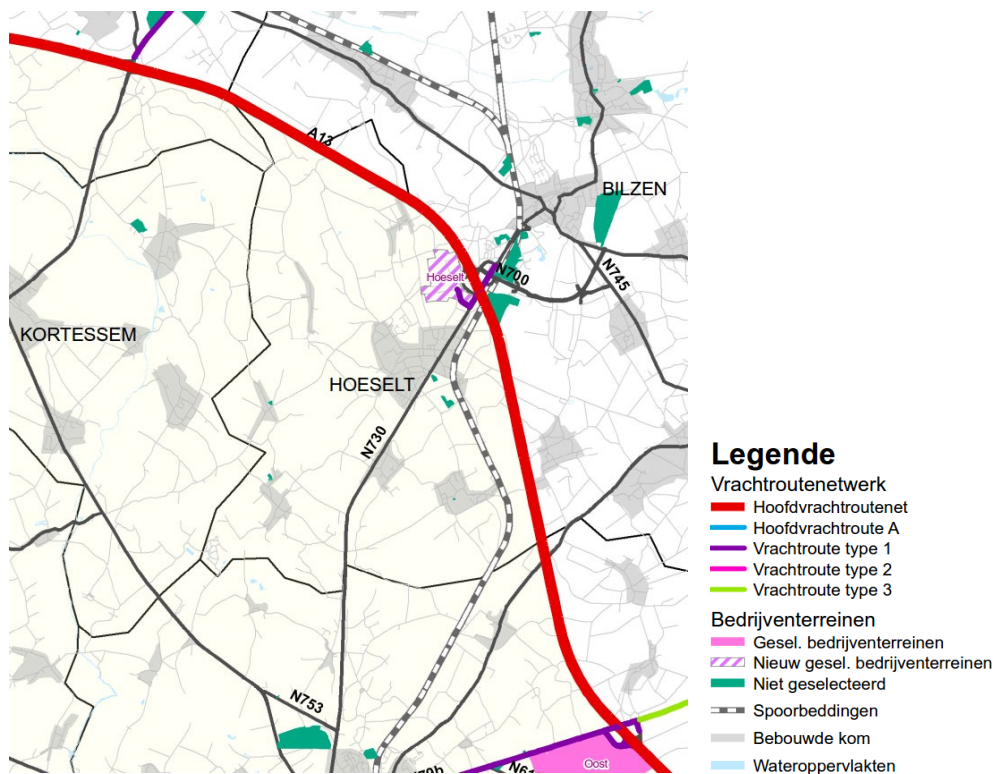
- Bij nieuwbouw of functiewijzigingen (via stedenbouwkundige vergunningen) wordt een lokale norm ingebouwd voor private (in pandige) fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de mobiliteitsdienst.

Waar mogelijk worden parkeerplaatsen gesupprimeerd in functie van een fietsenstalling, wat een positieve boodschap geeft en bezoekers stimuleert om gebruik te maken van de fiets.

Er loopt een proefproject<sup>2</sup> bij de dienst Omgeving rond een slim parkeerbeleid en duurzame mobiliteit in een landelijke gemeente. De resultaten van dit onderzoek kunnen meegenomen in het parkeerbeleid van Hoeselt.

#### 3.4.2.6. B6: GOEDERENVERVOER

Het regionaal vrachtroutenetwerk duidt de E313 aan als hoofdvrachtroute. Het bedrijventerrein ten noorden van Hoeselt-centrum is geselecteerd als bedrijventerrein van regionaal belang. De N730 is in functie van de ontsluiting van het bedrijventerrein geselecteerd als een vrachtroute type I. Het vrachtroutenetwerk werd nog niet bekrachtigd door de minister maar de gemeente staat wel achter het ontwerp.



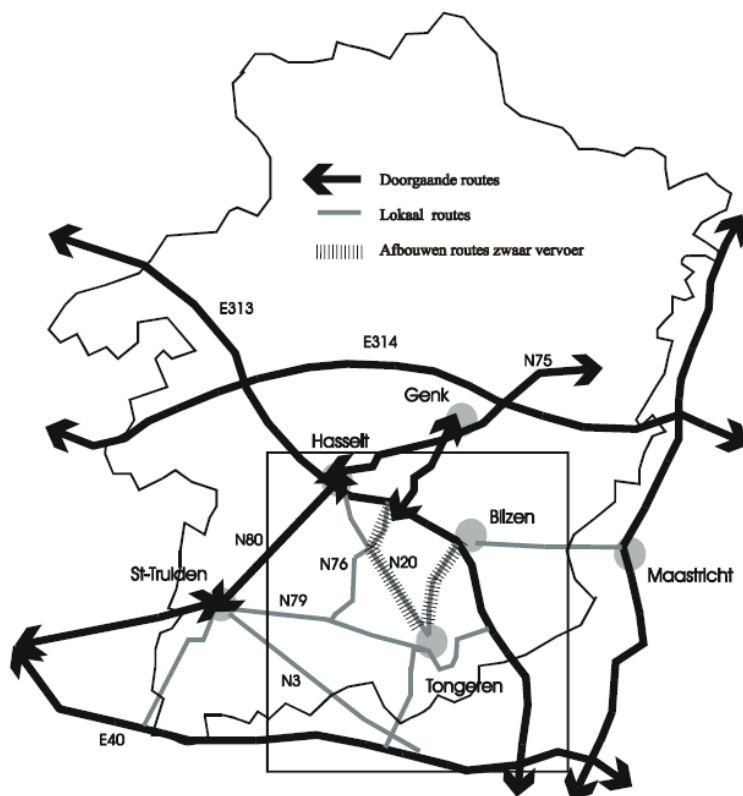
Figuur 11: Ontwerp vrachtroutenetwerk Post 25 (Bron: Regionaal vrachtroutenetwerk)

<sup>2</sup> Bron: <https://www.omgevingvlaanderen.be/slim-parkeerbeleid>



Het (boven)lokale vrachtrouten netwerk zal binnen de vervoerregio's bepaald worden. De gemeente Hoeselt ziet geen nood aan lokale vrachtroutes aangezien er geen andere regionale bedrijventerreinen in de gemeente aanwezig zijn en de N730 geselecteerd is als een lokale weg waar vrachtverkeer niet wenselijk is. Dit is nefast voor de leefbaarheid, vooral op het vlak van de geluidsoverlast en de subjectieve verkeersonveiligheid.

Het doorgaand vrachtverkeer moet zich via de E313 of via de N80 van noord naar zuid verplaatsen. Van oost naar west moet het doorgaand verkeer de E313, E40 en de N79 volgen. De N79 is wel problematisch gezien deze gewestweg over een belangrijk gedeelte gecategoriseerd staat als een niet-primaire weg. Voor alle overige wegen wordt een tonnagebeperking geïnstalleerd. Voor de gewestwegen wordt dit afgestemd met het Agentschap Wegen en Verkeer. De bestemmingen vanaf de hoofdwegen en primaire wegen moeten op voldoende afstand gesignaleerd worden zodat de grote doorgaande stromen vrachtverkeer via het hoofdwegenet (hoofdweg E313 en primaire wegen N80 en N79) worden gestuurd.



Figuur 12: Routekeuzes doorgaand vrachtverkeer

In functie van de leefbaarheid en verkeerveiligheid in de kern legt de gemeente een beperking op voor de laad- en lostijden in Hoeselt-centrum.



### 3.4.3. WERKDOMEIN C – ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN

#### 3.4.3.1. C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

De gemeente stimuleert de opmaak van bedrijfsvervoerplannen door de nodige ondersteuning te voorzien en zelf het goede voorbeeld te geven. In samenwerking met Mobidesk Limburg wordt een mobiliteitscontract opgesteld met de bedrijven in de KMO-zone.

De gemeente stimuleert en ondersteunt de opmaak van vervoersplannen voor scholen.

De gemeente wil zijn personeel aanzetten en motiveren om vaker de fiets te nemen. In functie daarvan wordt een maximale fietsvergoeding voorzien voor werknemers die met de fiets naar het werk komen en worden (elektrische) bedrijfsfietsen ter beschikking gesteld van de werknemers.

#### 3.4.3.2. C2: TARIFERING

Parkeren in de gemeente blijft gratis. Een tarifiering op parkeren wordt in deze kernen in het buitengebied niet als uitvoerbaar geacht. Er wordt sturend opgetreden door het aantal parkeerplaatsen te beperken en een blauwe zone in te voeren.

Er worden geen bijkomende tarifieringsmaatregelen vooropgesteld inzake openbaar vervoer.

#### 3.4.3.3. C3: ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

De visie van het mobiliteitsplan moet samen met de maatregelen uitgedragen worden aan de hand van informatie-, promotie- en sensibiliseringscampagnes. De appreciatie en medewerking van de burger is van cruciaal belang voor het welslagen van het mobiliteitsplan. In functie van het organiseren van campagnes wordt in eerste instantie een communicatieplan opgesteld. In de campagnes zal de gemeente telkens de realisaties en hun positieve effecten in de verf zetten. Aan de hand van het uitgebreid duiden van de positieve aspecten voor voetgangers en fietsers, worden de negatieve aspecten voor gemotoriseerd verkeer gecounterd.

Nieuwe inwoners, scholen, bedrijven en bezoekers worden op de hoogte gebracht van de verschillende mogelijkheden van het openbaar vervoer alsook de mogelijkheden van fietsverplaatsingen en carpooling. Adviezen kunnen gegeven worden tot op het niveau van het individu (advies op maat).

De week van de mobiliteit is een week waarin duurzame mobiliteit in de verf wordt gezet. Hieraan zal de gemeente actief deelnemen en campagnes organiseren. Daarnaast neemt de gemeente jaarlijks deel aan de campagnes 'Zo dichtblij' en 'Autoloze school- en werkdag' om een draagvlak bij de inwoners te creëren voor een duurzaam lokaal beleid.



#### 3.4.3.4. C4: HANDHAVING

##### *Handhavingsplan inzake snelheid*

---

De gemeente stelt een handhavingsplan inzake snelheid op. Dit omvat:

- probleemanalyse;
- omschrijving van de oorzaken met verwijzing naar categorisering, snelheidsplan, verkeersveiligheidsplan;
- bepaling van de doelstellingen en taakstellingen: deze moeten duidelijk, concreet, meetbaar en tijdsgebonden zijn;
- actieprogramma:
  - toezichtplan: projectmatige aanpak;
  - communicatieplan voor draagvlakversterking over sensibilisatie tot informatie over de acties;
  - infrastructuurplan: terugkoppeling naar infrastructuurplan (wanneer worden de grenzen van handhaving bereikt en waar moet infrastructuur opnieuw tussenkomen?);
- uitvoering en coördinatie;
- evaluatie.

Snelheidshandhaving is een deel van een geïntegreerde aanpak die zowel infrastructurele en wettelijke maatregelen als toezicht en sensibilisering omvat. Ze wordt best gelinkt met het verkeersveiligheidsplan, de wegencategorisering en het snelheidsplan.

##### *Handhavingsplan inzake parkeren*

---

De gemeente stelt een handhavingsplan inzake parkeren op. Dit omvat:

- optreden tegen foutparkeerder;
- acties tegen parkeren vrachtwagens in de bebouwde kom.

##### *Handhaving risicovol verkeersgedrag*

---

Er wordt opgetreden tegen volgend risicovol verkeersgedrag:

- controle gordeldracht;
- toezicht fietsgedrag.

#### 3.4.3.5. C5: BELEIDSONDERSTEUNING

De gemeente stelt een plan op voor de opvolging van het mobiliteitsplan en het mobiliteitsbeleid en er wordt een taakomschrijving opgemaakt voor een mobiliteitsambtenaar. Ook de coördinatie tussen het mobiliteitsplan en het ruimtelijk structuurplan wordt in het plan meegenomen.

Een interdisciplinair team (verkeerscel politie, mobiliteit, stedenbouw, milieu) volgt in de dagdagelijkse werking het mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsplan op. Er wordt tijd voorzien voor bijkomende opleidingen rond duurzame mobiliteit. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde biedt een ruim scala aan opleidingen aan.



Het college en de gemeenteraadsleden nemen jaarlijks deel aan een knelpuntenfietstocht opgezet door de Fietsersbond. De Fietsersbond organiseert rondritten om hen de lokale pijnpunten te duiden en te laten ervaren. Op basis daarvan kunnen maatregelen uitgevoerd worden.

De gemeente voert een mobiscan uit bij de eigen organisatie en maakt een bedrijfsvervoerplan op. Hieruit komen maatregelen naar voren om de organisatie verder te verduurzamen (bedrijfsvervoerplan).

#### 3.4.3.6. C6: MONITORING EN EVALUATIE

Het mobiliteitsplan is een ontwikkelingsplan dat in realiteit voortdurend wordt bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten, mogelijkheden en realiteiten. Teneinde het plan te actualiseren en de verschillende acties te monitoren is een jaarlijkse evaluatie noodzakelijk. Deze jaarlijkse evaluatie gebeurt op de jaarlijkse samenkomst van de begeleidingsgroep/stuurgroep.

Er worden jaarlijks fietstellingen georganiseerd. De gemeente Hoeselt sloot een samenwerkingsovereenkomst af rond het Provinciaal Fietstelplan. De provincie stelt hierin een fietstelapparaat ter beschikking van de gemeente. In ruil hiervoor vraagt de provincie jaarlijks drie fietstellingen op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. In het kader van het nieuwe initiatief van de 'Vlaamse FietsTelweek' kan het fietsgebruik ook via een combinatie van mechanische en manuele tellingen in beeld worden gebracht. Buurgemeenten Bilzen, Tongeren en Kortesseem deden mee in 2016.

De politie houdt de (fiets)ongevalgegevens bij. Deze gegevens zijn van onschatbare waarde omdat ze een beeld geven van de effectieve onveilige punten. Om deze te kunnen situeren en benoemen, worden de gegevens jaarlijks teruggekoppeld en gerapporteerd. Zowel de locatie als de omstandigheden van de ongevallen worden gebruikt als input voor een gerichte aanpak van de fietsonveiligheid binnen de gemeente. De knelpunten worden ook verwerkt in de schoolroutekaart.



### 3.5. ACTIEPLAN

(Zie excel)

### 3.6. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN)

In wat volgt wordt aangegeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen, en bijgevolg aanleiding (kan) geeft (geven) tot wijziging van deze plannen.

#### 3.6.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

De selectie van de Schalkhovenstraat als een lokale weg type II wordt verlaten in het mobiliteitsplan. De ontsluiting van Schalkhoven moet via de Hertstraat en Plasstraat gebeuren. De weg heeft eerder een landelijk karakter en is in principe bestemd voor lokale boeren. De Schalkhovenstraat wordt in het mobiliteitsplan geselecteerd als een lokale weg type III.

#### 3.6.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Er wordt een nieuwe bovenlokale functionele fietsroute op de as Hulstraat – Gansterenstraat – Oude Nederbaan – Nederstraat voorgesteld. Ter compensatie van deze keuze kan op de wijzigingscommissie voorgesteld worden om de alternatieve route parallel aan de N730 te schrappen.



# BIJLAGEN





### 3.7. TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

In hoofdstuk 3.4 werden de operationele doelstellingen geformuleerd. Na de formulering van het beleidsplan en actieplan, worden de doelstellingen hier geëvalueerd. Er wordt nagegaan in hoeverre er onderlinge samenhang is. Het is mogelijk dat het beleidsplan niet beantwoordt aan alle doelstellingen. Bepaalde doelstellingen kunnen immers pas op middellange of lange termijn worden waargemaakt.

TOETSING BELEIDSPLAN	EVALUATIE
<b>Thema 1: Parkeerbeleid en parkeerplan</b>	
het verbeteren van de parkeerstructuur door het ontwikkelen van een visie rond een duurzaam parkeerbeleid	ja
het maximaal integreren van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de parkeer- en verkeersstructuur	te concretiseren
het voorzien van voldoende, comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden aan de aantrekkingspolen	te concretiseren
<b>Thema 2: Verblijfsgebieden en trage wegen</b>	
het inventariseren van het trage wegennetwerk	ja
het verbinden van verblijfsgebieden met trage wegen	uit te werken in een vervolgtraject
het uitbouwen van een hiërarchisch, fijnmazig fietsnetwerk	ja
<b>Thema 3: Strategisch ruimtelijke projecten met een grote impact op mobiliteit</b>	
het analyseren van de mobiliteitsimpact van nieuwe ontwikkelingen op het omliggende wegennet	ja
het vormgeven van toekomstige ontwikkelingen in functie van duurzame mobiliteit door steeds aandacht te hebben voor de gecombineerde effecten van diverse ontwikkelingen	te concretiseren
het uitwerken van een visie rond het aantal en soort aansluitingen op de N730	ja
<b>Thema 4: Wegencategorisering en verkeerscirculatie</b>	
de opmaak van een duidelijke wegencategorisering in functie van een selectieve bereikbaarheid	ja
het beheersen van de snelheid op een voor de weggebruiker eenduidige manier	te concretiseren
het verhogen van de bereikbaarheid van Hoeselt met het openbaar vervoer	te concretiseren
het uitwerken en uitvoeren van een handhavingsbeleid	te concretiseren



### 3.8. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

De PSG is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

### 3.9. PARTICIPATIE

In het decreet met betrekking tot het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat het mobiliteitsplan een participatietraject moet doorlopen. Indien dit niet wordt opgevolgd, moet het aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Voor het mobiliteitsplan Hoeselt werd volgend participatieproces vooropgesteld en goedgekeurd op de gemeenteraad van 18 december 2014:

- De voorzitters van de gemeentelijke adviesraden, UNIZO en de schooldirecties worden gecontacteerd inzake het verbreden/verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Er zal een aankondiging gebeuren op de gemeentelijke website en in Hoeselt MagGezien ter kennisgeving van de bevolking.

Het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject werd per fase als volgt uitgevoerd:

#### **Fase 1 – verkenningsnota**

- schriftelijke bevraging adviesraden over de verkenningsnota: er werd een advies ontvangen van de milieuraad;
- GBC ter voorlegging van de verkenningsnota;
- RMC ter goedkeuring van de verkenningsnota.

#### **Fase 2 – uitwerkingsnota**

- schriftelijke bevraging adviesraden over de uitwerkingsnota: er werden geen opmerkingen ontvangen;
- GBC ter voorlegging van de verkenningsnota;
- RMC ter goedkeuring van de verkenningsnota.

#### **Fase 3 – beleidsplan**

- PSG ter voorlegging en goedkeuring van de verkenningsnota;



## 3.10. BIJLAGEN

### 3.10.1. VERSLAG GBC FASE 1



P0324 – vsl\_2015-04-22

Mobiliteitsplan Hoeselt

## VERSLAG

PROJECT	<i>P0324 – Mobiliteitsplan Hoeselt</i>
OVERLEG	<i>GBC</i>
DATUM	<i>Woensdag, 22 april 2015</i>
OPGEMAAKT DOOR	<i>MINT NV, Kim D'hont</i>

## AANWEZIG

Naam	Functie	Bedrijf	Telefoon Email
Sofie Van Campenhout <i>Vertegenwoordigt Kathleen Loos</i>	Mobiliteitsbegeleider	MOW-BMV Limburg	011/742322 sofie.vancampenhout@mow.vlaanderen.be
Rik Schreurs		Provincie Limburg	011/23.83.51 rik.schreurs@limburg.be
Krista Vandersmissen	Verantwoordelijke dienst mobiliteit	Gemeente Hoeselt	089/510312 krista.vandersmissen@hoeselt.be
Linda Verjans	Schepen verkeer en mobiliteit	Gemeente Hoeselt	0476/50.65.75 lindaverjans@hoeselt.be
Denise Wijnen	Milieuambtenaar	Gemeente Hoeselt	089/51.03.37 denise.wijnen@hoeselt.be
Werner Raskin	Schepen RO	Gemeente Hoeselt	0477/845934 werner.raskin@hoeselt.be
Hilde Buysmans	Voorzitter OCMW	Gemeente Hoeselt	012/26.34.59 hilde.buysmans@telenet.be
Johnny Greyn	Verkeersdeskundige	Lokale politie	089/366800 johnny.greyn@pzbhr.be
An Vanacken	Mobiliteitsontwikkelaar	De Lijn	011/85.42.26 an.vanacken@delijn.be
Enid Zwerts	Senior Consultant Verkeersplanning	MINT nv.	enid.zwerts@mintnv.be
Kim D'hont	Junior Consultant Verkeersplanning	MINT nv	kim.dhont@mintnv.be



## VERONTSCHULDIGD

Naam	Functie	Bedrijf	Telefoon Email
Katleen Loos <i>Vertegenwoordigd door Sofie Van Campenhout</i>	Dienstkringingenieur	AWV Limburg	0494/071179 katleen.loos@mow.vlaanderen.be
Kristof Gaens	Stedenbouwkundig ambtenaar	Gemeente Hoeselt	089/510318 kristof.gaens@hoeselt.be
Yves Croux	Schepen	Gemeente Hoeselt	0485/188583 yves.croux@hoeselt.be
Guy Thys	Burgemeester	Gemeente Hoeselt	0475/244531 guy.thys@hoeselt.be

## INHOUD VAN DE PRESENTATIE

MINT geeft een toelichting over de verkenningnota van Hoeselt. De uit te werken kernthema's betreffen:

- Parkeerbeleid en parkeerplan
- Verblijfsgebieden en Trage Wegen
- Strategisch ruimtelijke projecten met een grote impact op mobiliteit
- Flankerend beleid

De uitwerking van de thema's gebeurt met behulp van verbredings- en verdiepingmatrices, relatietabellen en taakstellingen, en een concrete en verfijnde aanpak per thema.

De verkenningnota kan na het opnemen van het advies van de GBC voorgelegd worden aan de RMC.

## AANDACHTSPUNTEN EN OPMERKINGEN

### ALGEMENE OPMERKINGEN

- ✓ Het huishoudelijk reglement van de GBC wordt goedgekeurd.
- ✓ Het participatietraject werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 18 december 2014 en werd voorgelegd aan de adviesraden.
- ✓ Er werden twee adviezen ontvangen inzake de verkenningnota. AAS&B geeft een gunstig advies onder voorbehoud
- ✓ Provincie Limburg geeft aan dat in de planningscontext van de verkenningnota de openbare vervoersnetwerken en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk ontbreken.
- ✓ MOW-BMV gaf nog enkele kleine opmerkingen mee met betrekking tot naamgeving en verwijzingen.

### ACTIE:

- MINT voegt de openbare vervoersnetwerken en het BFF toe.
- MINT past de kleine opmerkingen aan in de nota.



## KERNTHEMA 1: PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN

Er werd een parkeeronderzoek uitgevoerd in 2007. Deze data is verouderd en voldoet niet om de huidige parkeerproblematiek in kaart te brengen.

- ✓ De aanwezigen zijn het erover eens dat een nieuw parkeerduuronderzoek gewenst is. MOW-BMV Limburg geeft aan dat in het parkeerduuronderzoek ook bewoners meegenomen moeten worden. Een nachttelling of een telling in de vroege ochtend geeft aan hoeveel bewoners in het gebied hun auto stallen.
- ✓ Op basis van het parkeeronderzoek moet een visie uitgewerkt worden over het beschikbare parkeeraanbod en het doelpubliek. Waar moeten de handelaars en het schoolpersoneel parkeren, waar moeten de bezoekers parkeren? De gemeente geeft aan dat het centrumgebied nu in hoofdzaak wordt ingenomen door wagens in functie van de school en de handelaars. Bij de uitbreiding van de school moet in elk geval een parkeerzone op eigen terrein worden aangelegd.
- ✓ De herinrichting van het klooster biedt potenties voor het publiek domein. De zone rond het klooster is zuidgeoriënteerd en kan ingericht worden met terrassen. Dit zal wel resulteren in minder parkeerplaatsen.
- ✓ De gemeente Hoeselt beschikt over telgegevens van het omliggende wegennet. Op regelmatige basis worden slangtellingen uitgevoerd om een beeld te hebben van de verkeersintensiteiten. De telgegevens geven informatie over de lengte en de snelheid van de voertuigen. Aan de hand van de snelheid wordt een onderscheid gemaakt tussen fietsers en motors. Wagens met een aanhangwagen worden wel als vrachtwagen geregistreerd.

### ACTIE:

- De GBC besluit dat een nieuw parkeerduuronderzoek noodzakelijk is.
- MINT voegt toe dat een nachttelling of een telling in de vroege ochtend noodzakelijk is om een beeld te hebben van het aantal bewoners dat in het gebied parkeert.
- De gemeente Hoeselt bezorgt de telgegevens aan MINT.

## KERNTHEMA 2: VERBLIJFSGEBIEDEN EN TRAGE WEGEN

Een tweede belangrijk kernthema voor de gemeente Hoeselt zijn de verblijfsgebieden en de trage wegen. MINT stelt de vraag in welke mate dit thema moet worden uitgewerkt. Beperkt men zich tot het ruime centrum van Hoeselt en de kern of wordt een ruimer gebied onderzocht?

- ✓ MOW-BMV Limburg geeft aan dat een gulden middenweg optimaal is. De focus moet liggen op de trage wegen in de kernen en de verbindingen tussen de verschillende kernen. Daarenboven is een relatie met de parkeerstructuur wenselijk.
- ✓ Het openstellen van trage wegen heeft enkel nut indien ze functioneel zijn en ze de afstand voor langzaam verkeer verkorten.



### KERNTHEMA 3: STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECTEN MET EEN GROTE IMPACT OP MOBILITEIT

Om inzicht te krijgen op de strategisch ruimtelijke projecten met een (grote) impact op mobiliteit wordt door MINT een beroep gedaan op de aanwezige BPA's en RUP's. Deze plannen geven duidelijk aan welke ontwikkelingen er op termijn binnen de gemeentegrenzen van Hoeselt zullen plaatsvinden, alsook de verwachte mobiliteitsimpact. De meest recente plannen zijn aan de verkenningnota toegevoegd.

- ✓ In het advies van de gemeentelijke adviesraad voor leefmilieu staat vermeld dat het RUP Sportpark 600 parkeerplaatsen toelaat ter hoogte van de sporthal. Het RUP werd ondertussen goedgekeurd en MOW-BMW Limburg merkt op dat zij geen advies hebben uitgebracht op dit RUP. Vanaf 200 parkeerplaatsen dient men MOW-BMV om advies te vragen. De gemeente verduidelijkt dat in het RUP een oppervlakte van 10 000m<sup>2</sup> is aangeduid als parkeerzone. Er is geen vermelding van een maximum aantal parkeerplaatsen.

### KERNTHEMA 4: FLANKEREND BELEID

Het thema Flankerend beleid bundelt een aantal diverse onderdelen. Het is de bedoeling om een aantal beperktere mobiliteitsknelpunten voor de gemeente Hoeselt te onderzoeken, zonder hierover een concreet afzonderlijk kernthema op te maken.

- ✓ Provincie Limburg vraagt of een onderzoek over de heropening van het Station Hoeselt in de nota moet opgenomen blijven gezien de beperkte haalbaarheid ervan. De gemeente wenst dit punt open te houden voor discussie. Een heropening van het station zou de verbinding met Bilzen en Hasselt versterken. Er gaan heel wat kinderen uit Hoeselt naar school in Bilzen of Hasselt en omgekeerd. MOW-BMV geeft aan dat het punt behouden kan blijven.
- ✓ De gemeente wijst op een slechte busverbinding tussen Hoeselt en Bilzen. Schoolkinderen stranden in Bilzen, zowel vanuit Hoeselt als vanuit Hasselt. Zij moeten vaak een uur wachten op een busverbinding. De Lijn onderzoekt dit verder want een optimale verbinding tussen Hoeselt en Bilzen is zeker noodzakelijk.
- ✓ MOW-BMV Limburg merkt op dat in de nota steeds sprake is van de N730 tussen de E313 en het kruispunt met de Dorpsstraat in Hoeselt. Er moet ook zuidelijker op de N730 gekeken worden dan dit kruispunt om een visie te kunnen ontwikkelen over het aantal aansluitingen op de gewestweg N730. Het is aangewezen om het aantal aansluitingen te verminderen.
- ✓ De gemeente geeft aan dat de circulatie in het centrum van Hoeselt niet altijd vlot verloopt. Een onderzoek naar de circulatie zou wenselijk zijn. Men denkt onder andere in de richting van een paraplusysteem waarbij men Hoeselt via het centrum inrijdt en verlaat via de buitenzijde. MOW-BMV wijst op de werken op de N730 en de impact op de huidige circulatie. In de verkenningnota kan men verwijzen naar de circulatie in het centrum zodat een onderzoek in de volgende herziening van het mobiliteitsplan kan worden uitgevoerd. Met de werken op de N730 kan dergelijk onderzoek niet op korte termijn plaatsvinden. De werken starten vermoedelijk in september 2015.



**ACTIE:**

- MINT neemt in de verkenningnota op dat de N730 ook ten zuiden van het kruispunt met de Dorpsstraat moet worden onderzocht.
- MINT geeft in de nota aan dat de circulatie in het centrum van Hoeselt een belangrijk aandachtspunt vormt naar de toekomst.

**VERVOLG**

- ✓ De GBC is akkoord met voorliggende fase van het mobiliteitsplan, mits aanpassing van de opmerkingen zoals aangegeven in deze GBC.
- ✓ MINT vult de verkenningnota aan met de opmerkingen die tijdens de GBC werden gegeven.
- ✓ De aangepaste nota wordt via e-mail ter goedkeuring voorgelegd aan de GBC-leden.
- ✓ De gemeente wenst de verkenningnota voor te leggen aan de RMC. De RMC van juni lijkt een haalbare kaart.
- ✓ Na goedkeuring door de RMC worden de kernthema's uitgewerkt.



## 3.10.2. VERSLAG GBC FASE 2

<b>GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HOESELT</b>
<b>VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20 DECEMBER 2017</b>

<i>Verlaggever: Mint</i>
<i>Verlag versie: 20 december 2017</i>
<i>Onderwerp: Verbreden verdiepen mobiliteitsplan – Fase 2 Uitwerkingsfase – Bespreking uitwerkingsnota</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing<sup>1</sup></i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Michel Vanroy	Schepen Verkeer en mobiliteit Hoeselt	michel.vanroy@hoeselt.be	A
Dominique Champagne	De Lijn Limburg	dominique.champagne@gelijjn.be	A
Sofie Van Campenhout	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	sofie.vancampenhout@mow.vlaanderen.be	A
Katleen Loos	Wegbeheerder	katleen.loos@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	N

---

<sup>1</sup> Verwijder wat niet past.





### 3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Guy Thys	Schepen financiën Hoeselt	guy.thys@hoeselt.be	A
Krista Vandersmissen	Verantwoordelijke dienst mobiliteit	krista.vandersmissen@hoeselt.be	A
Kristof Gaens	Stedenbouwkundig ambtenaar Hoeselt	kristofgaens@hoeselt.be	A
Valentin Machiels	Inspecteur politiezone		A
Chananja Louage	Inspecteur politiezone		A
Tim De Roeck Kim D'hont	Studiebureau MINT	tim.deroeck@mintnv.be Kim.dhont@mintnv.be	A

### Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Katleen Loos – Wegbeheerder AWW	Sofie Van Campenhout - mobiliteitsbegeleider

### Vaststelling van het quorum<sup>2</sup>

- 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

#### 1. Inleiding

De schepen verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en laat de aanwezigen zichzelf voorstellen. MINT presenteert de inhoud van de doorgestuurde uitwerkingsnota.

#### 2. Procedure

MOW geeft aan dat de gemeente afwezig was op de RMC in functie van de verkenningnota. De vraag stelt zich of alle leden van de GBC nog achter het mobiliteitsplan staan en het proces van verbreden en verdiepen verder willen zetten. Er is zeker de wil om verder te gaan. De opname van de ontsluiting van

<sup>2</sup> Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.



het RUP Handel en de aanpak van de N730 in het mobiliteitsplan, vormen een belangrijke voorwaarde voor de goedkeuring van het RUP en het realiseren van de aansluiting van de handelszone op de N730.

Het participatietraject is nog niet officieel goedgekeurd door de kwaliteitsadviseur. De verkenningnota en het goedkeuringsbesluit moeten bijgevolg samen met de uitwerkingsnota naar de RMC gestuurd worden.

De nota wordt vervolgens per thema overlopen.

### 3. Parkeerbeleid

De gemeente geeft aan dat de parkeerplaatsen rond de kiosk geordend zullen worden. De ruimte ten noorden van de kiosk wordt gevrijwaard en in de resterende ruimte worden parkeerplaatsen met klinknagels aangeduid. Vooral bij gelegenheden en een begrafenis zijn de parkeerplaatsen rond de kerk en het gemeentehuis volledig bezet. Bij een kermis is het volledige plein ingenomen maar zijn er wel voldoende parkeerplaatsen buiten het centrum beschikbaar. Er kan dus inderdaad een afbouw zijn van het aantal parkeerplaatsen in het centrum. Een uitbreiding van de blauwe zone biedt eveneens een mogelijkheid in functie van de evolutie van de parkeerbezetting.

MOW geeft aan dat parkeersensoren wat ambitieus en overkill zijn voor Hoeselt. Er moet eerder ingezet worden op het ordenen van parkeerplaatsen en het sturen van mensen naar de juiste parkeerzones, met eventueel een uitbreiding van de blauwe zone. Een kaart met die mogelijke uitbreiding vormt een belangrijke aanvulling in de nota.

Het parkeren moet gekoppeld worden met de trage wegen. Het is belangrijk om een zicht te hebben op de relatie tussen de parkings en het centrum en de winkel. De kaart van de trage wegen moet ingezoomd worden naar het centrum.

Parkeren op het voetpad is in de vorige legislatuur aangepakt. Momenteel is het wat verwaterd en zijn er opnieuw wel wat opmerkingen over. Het is een moeilijk evenwicht want parkeren op de weg (zoals in de Schalkhovenstraat) fungeert enerzijds als een snelheidsremmer maar anderzijds zijn mensen bang voor schade aan hun wagen.

MOW geeft aan dat er twee concepten voor parkeren in de nota opgenomen zijn maar dat fietsparkeren hier niet aan bod komt. Er zijn deze legislatuur aan de sporthal fietsenstallingen gezet. In het centrum bestaat de mogelijkheid om centrale fietsenstallingen toe te voegen maar bezoekers zetten vaak hun fiets aan de winkel zelf. De gemeente zegt dat er bijna geen mensen met de fiets naar de winkel komen en dat er nooit klachten zijn van fietsen tegen gevels. Alles is nochtans dichtbij maar er is geen druk om met de fiets te gaan aangezien alles vlot gaat met de auto. Bij een kermis komen er wel meer mensen met de fiets omdat men niet in de Dorpsstraat kan parkeren. Er wordt dan wel ter hoogte van de sporthal geparkeerd. MOW geeft aan dat men op scholen en sport wel kan inzetten in functie van meer fietsgebruik. Fietsen moet blijvend onder de aandacht gebracht worden. Het onderdeel fiets wordt meegenomen in de parkeerconcepten.



#### 4. Trage wegen en fiets

De gemeente geeft aan dat de trage wegen in GIS zijn opgenomen. Ruilverkavelingen hebben veel wandelwegen gecreëerd en die wegen worden veel gebruikt. Er zijn twee gekende wandelclubs in de gemeente. Er is geen gedetailleerd zicht op het gebruik van de trage wegen.

De afweging die gemaakt wordt tussen de twee bijkomende bovenlokale functionele fietsverbindingen moet op kaart aangeduid worden zodat duidelijk is waar de niet-weerhouden route ligt. Er moet een goede argumentatie opgenomen worden om te duiden dat het om een belangrijke verbinding gaat (verbinding sportpark, bedrijventerrein en centrum). Het uitbreiden van het BFF is altijd moeilijk voor de wijzigingscommissie. Er staat vaak ter compensatie een schrapping tegenover. In de meeste gevallen gaat het om een alternatieve route. Dit kan in de toekomst verder besproken worden.

#### 5. Strategische projecten

De gemeente, AWV en afdeling Beleid hebben tijdens een overleg in 2016 beslist dat de goedkeuring van het RUP Handel gekoppeld wordt aan de uitwerking van deze visie op N730 in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Deze afspraak werd herhaald in het advies van AWV van september 2017. Er moet bijgevolg een duidelijke visie over de aanpak van de N730 in het mobiliteitsplan opgenomen worden. Hoe moet die er in de toekomst uitzien? Waar gaan we ingrijpen? Welke kruispunten worden afgesloten?

Er is ongeveer drie jaar geleden een overleg geweest over het afsluiten van bepaalde kruispunten. De gemeente heeft hierbij een standpunt ingenomen en staat daar nog altijd achter. Die visie zal mee in de nota opgenomen worden. De verdere uitwerking kan in het beleidsplan opgenomen worden.

Een deel van de herziening van het BPA Stationsbuurt zit nog niet in de nota. Naast het plangebied van het BPA is een overlay opgemaakt over de gewestweg om aan te geven waar handelszaken nog toegelaten zijn. In bepaalde zones wordt geen handel meer toegelaten en geldt een uitdovend karakter. Dit kan, naast het aanpassen van kruispunten op de N730, als een flankerende maatregel gezien worden.

#### 6. Wegencategorisering

Er zijn twee straten anders gecategoriseerd in Kortesseem. Net over de grens ligt langs de Schalkhovenstraat een biogasbedrijf. In principe is de weg voor lokale boeren, maar er is een toestroom op veel ruimere schaal in functie van het biogasbedrijf. Hierdoor zijn er vaak problemen in Hoeselt. Het bedrijf geeft aan dat de toestroom verdeeld is tussen Hoeselt en Kortesseem maar vermoedelijk komt het meeste verkeer via de N730. MOW geeft aan dat het mobiliteitsplan hier niet te veel mee verzuurd moet worden, maar dat het wel opportuun is om de wegcategorie te verlagen. Verder moet de gemeente in overleg met Kortesseem de toekomstsituatie bekijken. Hoeselt wil de lokale fruitboeren niet benadelen door de weg af te sluiten.

Het sturen van het landbouwverkeer naar ruilverkavelingswegen resulteert dan weer in conflicten tussen fietsers en landbouwers. MOW geeft aan dat dit overal een probleem is en op provinciaal niveau verder



opgenomen moet worden. De huidige wegen zijn niet meer afgestemd op de huidige landbouwvoertuigen.

Voor het vrachtrouten netwerk moet duidelijk aangegeven worden dat het nog niet bekrachtigd werd door de minister. De GBC staat wel achter de keuze van het vrachtrouten netwerk.

Er gebeuren wel wat snelheidsovertredingen. Overal komen er klachten. De politie verspreidt de handhaving over de politiezone. Tussen de gewestweg en de kern van Sint-Hubertus-Hern wordt de snelheid van 70 naar 50 km/u gebracht. De herinrichting kan meegenomen worden in het dossier van de geplande rioleringswerken. Dit principe moet doorvertaald worden naar het beleidsplan en geldt eveneens voor de aanleg van fietspaden. De keuze om wel of geen fietspaden aan te leggen, is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, de wegcategorisering en het wegbeeld. Indien er weinig gemotoriseerd verkeer is, de weg type lokale 2 of 3 is en het wegbeeld een snelheidsregime van 50 km/u of lager kan afdwingen, dan kiest men vaak beter voor gemengd verkeer (al dan niet met suggestiestroken). Het aanleggen van fietspaden is dan wel een maatregel met mogelijke neveneffecten zoals een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer door het bredere wegbeeld.

**Openbaar vervoer:** De heropening van het NMBS-station blijft behouden in mobiliteitsplan. De gemeente is vragende partij. Een treinstation zou zeker nuttig zijn in functie van de evenementen in Alden Biesen. Er kan dan een pendelbus ingelegd worden van het station naar de site.

De Lijn zit volop in de transitie tussen basismobiliteit en basisbereikbaarheid. De huidige budgettaire context gebiedt om kostenneutraal te werken maar houdt strikt genomen geen besparing in. Wensen kunnen altijd naar voor geschoven worden, zoals een extra halte of aanpassingen van de capaciteit. Wijzigingen kunnen doorgevoerd worden indien ze kostenneutraal zijn. De bereikbaarheid van het sportpark en het zorgcentrum zijn in de toekomst een aandachtspunt. De problemen rond de bereikbaarheid en de capaciteit naar de middelbare school zijn nu verbeterd.

## 7. Besluit

Er is consensus binnen de GBC, mits de geformuleerde opmerkingen tijdens deze GBC, worden doorgevoerd.

### Verder procesverloop

23 januari 2018 is de eerste RMC maar is moeilijk haalbaar om opmerkingen op het verslag te geven en verwerken. De uitwerkingsnota zal op de RMC van dinsdag 27 februari 2018 gebracht worden. De mobiliteitsbegeleider agendeert het. In functie van de goedkeuring van het participatieproces moet de verkenningsnota meegestuurd worden!

De gemeente bezorgt de verdere informatie na het college van januari 2018 en na afronding van de participatie op 1 februari 2018. MINT werkt de nota bij. Deze nota moet dan op 6 februari 2018 bezorgd worden aan de RMC.



### Bijlagen<sup>3</sup>





- Aanwezigheidslijst
- Volmacht
- Opmerkingen Katleen Loos
- Presentatie MINT

---

<sup>3</sup> Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.



Aanwezigheidslijst

ADVISERENDE LEDEN			
Valerijn Machiels	Inspecteur politiezone Bilsen-Hoeselt-Riemst		verontschuldigd
Chananja Louage	Inspecteur politiezone Bilsen-Hoeselt-Riemst		verontschuldigd
Geert Rouffa	Secretaris gemeente Hoeselt		verontschuldigd
Krisztof Gavens	Architect-stedenbouwkundige gemeente Hoeselt		verontschuldigd
Arsène Chasseur	Ingenieur Technische Dienst gemeente Hoeselt	afwezig	
Krista Vandermissen	Verantwoordelijke dienst Mobiliteit gemeente Hoeselt		
Jan Swaen	Dienst Economie gemeente Hoeselt		
Kim D'Hont	Studiebureau MINT		
Tina De Roock	Studiebureau MINT		



## Volmacht



19-12-2017

Aan de voorzitter van de gemeentelijke begeleidingscommissie

### **Vergadering van de G&C op 20.12.2017**

Mijn dienst is als vast lid uitgenodigd op de hierboven vermelde vergadering van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Langs deze weg laat ik u weten dat mijn dienst hier niet aanwezig zal zijn.

Ik geef hierbij volmacht aan de vertegenwoordiger van MOW-Beleid (Sofie Van Campenhout) om mij op de G&C te vertegenwoordigen.

De opmerkingen van mijn dienst werden via mail aan Sofie Van Campenhout overgemaakt.

Met de meeste hoogachting.

Digitaal ondertekend  
door Katleen Loos  
(Signature)  
Datum: 2017.12.19  
11:50:25 +01:00

Katleen Loos  
Dienstkringingenieur Zuid.



### Opmerkingen Katleen Loos

**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 10:33

**Aan:** Van Campenhout, Sofie

**Onderwerp:** mobiliteitsplan Hoeselt

Sofie,

hier mijn opmerkingen :

- p.17 tabel 2 parkeerbezettingsgraad op zaterdag : er moet over gewaakt worden dat de tabel niet verkeerd geïnterpreteerd wordt. Op het eerste zicht lijkt er in de Kerkstraat een groot probleem : 133 % !!! maar als je dan kijkt naar de capaciteit ...is maar 3.
- p.26 3de alinea : er staat dat controle dient te gebeuren in de Kerkstraat omwille van overschrijding van de toegelaten parkeertijd, maar er wordt daar ook fout geparkeerd (op het voetpad veronderstel ik) , daar moet ook tegen opgetreden worden.
- p.27 : hoe worden de grotere (onbenutte) parkings momenteel gesignaleerd en in de praktijk bereikt ? Zijn hier verbeteringen in mogelijk zodanig dat mensen in eerste instantie naar die randparkings gestuurd worden ipv dwars door het centrum ?
- figuur 13 : missing links trage wegen : ik zou hier een kaart laten bijvoegen met een inzooming op het centrum want dat is nu niet echt duidelijk.
- punt 4.3.1. FSW : er wordt wel aangehaald hoe de fietssnelweg nr . 77 loopt, maar het zou toch goed zijn als er voor Hoeselt aangehaald wordt welke aanpassingen er hiervoor nog aan de infrastructuur dienen te gebeuren.
- onder punt 5.1. onderzoeksvragen : toevoegen : onderzoeken naar het verminderen van het aantal aansluitingen op de N730.
- 5.2.5. RUP Handel : idd. koppelen aan onze vraag om onderzoek te voeren naar het verminderen van het aantal aansluitingen op de N730. bijkomend : inrichting van de wegenis op terrein moet zodanig zijn dat geen terugslag van wachtende voertuigen op de N730 kan veroorzaakt worden. Ontsluiting met de fiets komt hier niet aan bod, toe te voegen.
- er wordt in dit thema wel telkens gezegd dat het grote aantal aansluitingen een probleem is en dat het beter zou zijn om het aantal aansluitingen te verminderen, maar er wordt daar verder niets mee gedaan. Er is destijds bij het RUP Handel duidelijk afgesproken dat het RUP HAndel niet het plan is waarbinnen het onderzoek naar het verminderen van het aantal aansluitingen zou moeten onderzocht worden, maar dat dit onderwerp moet uitmaken van de onderzoeken in het mobiliteitsplan.

Met vriendelijke groeten,


**Katleen Loos**  
Dienstkringingenieur / projectleider

AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER  
Wegen en Verkeer Limburg  
T. 011 74 23 52  
Koningin Astridlaan 50 bus 4 - 3500 Hasselt





3.10.3. ADVIES RMC FASE 2

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
<p><b>PROCES-VERBAAL BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 23 JUNI 2015 TE HASSELT</b></p>	 Mobiliteit en Openbare Werken

Agendapunt: Hoeselt: Mobiliteitsplan - verkenningsnota

RMC-voorzitter: Dhr. Sven Lieten (wnd)

(I)GBC-voorzitter: Mevr. Linda Verjans: [linda.verjans@hoeselt.be](mailto:linda.verjans@hoeselt.be)

Kwaliteitsadviseur: Dhr. Mark Thoelen

GRB GBC	Goedkeuring HR
30/05/2013	17/06/2013

<b>Mobiliteitsplan</b>	<b>sneltoets</b>	<b>fase</b>
PAC: 18/05/2004	PAC: 14/12/2010 Spoor: 2	

a) Duiding

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC van 22/04/2015. Aangezien het een fase uit het mobiliteitsplan betreft, wordt het dossier automatisch ter bespreking aan de RMC voorgelegd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: Gemeente Hoeselt	
	Gemeente Hoeselt	N
Dhr. Sven Lieten	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Mevr. Karin Cardinaels		A
Mevr. An Vanaken	VVM De Lijn	A
Mevr. Dominique Champagne		A
Ir. Katleen Loos	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Mevr. Claudia Juvijns		V
Dhr. Jo Miliaux		V
	Departement Ruimte Vlaanderen	V
Mevr. Martine Baptist	Provincie: Limburg	A
Dhr. Rik Schreurs		V



**a) Andere leden**

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Mevr. Enid Zwerts	Studiebureau : Mint	A

**b) Schriftelijke adviezen**

Naam	Dienst / organisatie

**c) Vaststelling van het quorum**

- De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

**d) Besluit**

Aangezien niet aan de quorumvereiste werd voldaan, vond geen rechtsgeldige beraadslaging plaats en werd door de kwaliteitsadviseur enkel ter info een advies uitgebracht.



REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
<p><b>ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR</b></p>	 <p><i>Mobiliteit en Openbare Werken</i></p>
<p><b>Hoeselt, Verkenningnota</b></p>	

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 23 juni 2015 te Hasselt. **Opgelet dit is geen rechtsgeldige RMC-vergadering omdat de initiatiefnemer (gemeente) ontbreekt! Dit advies wordt ter info meegegeven.**

#### 1. Algemene omschrijving plan/planfase

Het mobiliteitsplan dateert van 18/05/2004. Het mobiliteitsplan is nog geldig.

De sneltoets dateert van +/- 5 jaar geleden.

De goedkeuring van de sneltoets binnen de GBC dateert van dd. 07/10/09. De conclusie van de sneltoets was spoor 2: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

De provinciale auditcommissie voor de goedkeuring van de sneltoets dateert van dd. 14/12/2010. De verkenningnota wordt na 5 jaar na datum voorgelegd aan de RMC. Na de verkiezingen van dd. 14/10/2012 is er een nieuw gemeentebestuur gekomen(?) Op basis van het startoverleg (dd. 12/02/2013) werd de formulering van de gekozen kernthema's enigszins bijgestuurd. Volgende kernthema's worden verder uitgewerkt:

- Strategische ruimtelijke projecten met een impact op mobiliteit
- Parkeerbeleid en parkeerplan
- Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk (Trage wegen)
- Flankerend beleid

In de oorspronkelijke sneltoets werd ook nog fietsbeleid als kernthema aangehaald. Dit is niet weerhouden?

De verkenningnota wordt voorgelegd.

#### 2. Toetsing van het plan/de planfase

##### a) Dossiersamenstelling/vorm

De nota is goed opgebouwd, heeft een duidelijke structuur en is vlot leesbaar.

Het verslag van de GBC is bijgevoegd.

Het PAC-advies van de sneltoets alsook elke verwijzing ernaar ontbreekt.



Er wordt aanbevolen om in de toekomst het auditadvies over de sneltoets mee op te nemen in de nota omdat hierop de reactie van de PAC op de thema's kan worden afgelezen.

#### **b) Proces/regelgeving**

Volgens het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012 moet voor elke gemeente een mobiliteitsplan worden opgesteld als kader voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

Het decreet heeft als geldend principe het participatiebeginsel. Op grond hiervan wordt aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. De gemeente heeft volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat uit te werken. Het participatietraject werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 18 december 2014 en werd voorgelegd aan de adviesraden. Deze beslissing is opgenomen als bijlage in de nota. De gemeente Hoeselt kiest om duidelijk te communiceren naar de bevolking: via de website en de lokale nieuwsbrief. Indien er nog een concrete vraag is om bijkomende toelichting, kan er aan het einde van het proces nog een informatiemoment worden voorzien.

#### **c) Inhoud**

Het STOP-principe komt voldoende aan bod.

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden duidelijk omschreven en opgenomen in een overzichtelijke lijst. De relevantie met het mobiliteitsplan wordt goed weergegeven alsook de impact naar de gemeente toe.

De verbredings- en verdiepingsmatrices zijn per deelthema én beleidsdoelstelling afzonderlijk ingevuld en opgenomen.

De tabellen zijn overzichtelijk, beknopt en volledig. Ze geven een goed overzicht van relaties, operationele doelstellingen, taakstellingen, probleemstellingen en onderzoeksvragen.

Een samenvattende relatietabel met alle deelthema's en bijhorende taakstellingen is aanwezig. Het onderzoekopzet per verbredings- en verdiepingsthema is goed omschreven, en er wordt aangegeven welk onderzoek en/of cijfers nodig zijn.

Er wordt enkel een kostenraming voor een (mogelijk) parkeeronderzoek opgenomen.

Een bespreking over de knelpunten – kansen van de verbredings- en verdiepingsthema's ontbreekt. Een overzichtskaart met bijkomende toelichting zou van toegevoegde waarde zijn.

### **3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie**

- De gemeente: Niet aanwezig
- De Lijn: Geen opmerkingen
- De dienstkringingenieur:



- In de nota staat dat het bedrijventerrein wordt uitgebreid tot 47 ha i.p.v. 7 ha. Of is dit de zoekzone voor een nieuw regionaal bedrijventerrein door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM Limburg)? Dit dient verder worden uitgeklaard.
- RUP gemengde ontwikkeling (o.a. nieuw brandweerkazerne) ontbreekt.
- Op de N730 zijn er tussen Hoeselt en Tongeren een 10-tal nieuwe aantakkingen op de gewestweg gevraagd. Het RUP handelszone maakt hier deel van uit. De vraag wordt gesteld of men dit verder kan bekijken in het mobiliteitsplan.
- De begeleider: Geen opmerkingen
- De provincie: Geen opmerkingen
- De kwaliteitsadviseur heeft de volgende opmerkingen:
  - P8. Figuur en lengde heel moeilijk leesbaar (tekst). Verwijzen naar bijlage waar de figuren groter zijn weergegeven.
  - P17. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. Juiste verwijzing vermelden.
  - P25. In 2015 start het Agentschap Wegen en Verkeer met de herinrichting van de N730 tussen Bilzen en Hoeselt. Wat zijn o.a. de gevolgen voor Hoeselt? Er wordt hier geen melding over gemaakt (op P33, maar staat onder ruimtelijke projecten). Dit is een belangrijk toegangspunt tot het hoger wegennet (o.a. voor het industrieterrein):
    - De op- en afritcomplexen van de autosnelweg E313 en de Alden Biesensingel worden alle drie ingericht als rotondes (grondgebied Bilzen).
    - Het kruispunt met de Industrielaan (grondgebied Hoeselt) wordt uitgerust met verkeerslichten en er komt een vierde rotonde ter hoogte van de Droogbroek- en Gansterenstraat.
    - Dubbelrichtingsfietspad en fietstunnel.
  - P26. Een kaart met een duidelijke onderverdeling van de wegcategorisering is hier beter gepast.
  - P26. De opgesomde beleidsdoelstellingen komen niet uit het RSV (doelstellingen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid)! Het RSV bepaalt dat het buitengebied een gebied is waarin de open, onbebouwde ruimte overweegt. Het buitengebied wordt vooral bepaald door landbouw, natuur en elementen van infrastructuur en vormen van wonen. In het buitengebied moet een multifunctionele ontwikkeling en het verweven van functies en activiteiten voorop staan. Daarom wordt de bijkomende ruimtebehoefte in het buitengebied voor onder meer dienstverlening, kleinhandel en lokale economie in het hoofddorp gelokaliseerd. Lokale bedrijventerreinen, in principe aansluitend op het hoofddorp, kunnen aan de ruimtebehoefte voor economische activiteiten voldoen.
  - P35. Punt 4. Flankerend beleid, is verwarrend (= ondersteuning van het beleid). De opgenoemde subthema's kunnen beter geplaatst worden onder de noemer "Wegencategorisering en verkeerscirculatie".



- P36. Tabel 4. Gelieve de volgende elementen te verduidelijken in de nota:
  - Herinrichting kruispunt N730 i.k.v. TV3V → waarom onder ruimtelijke impact?
  - Realisatie van nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Hoeselt → herbekijken van parkeeraanbod volgens de nieuwe parkeervraag
  - Categorisering van het wegennet → welke wegen voor parkeerroutes te organiseren, duidelijke en logische aanrijroutes
- P38. Tabel 5. Gelieve de deeltitel in de tabel te verduidelijken door:
  - De inrichting van deze nieuwe ontwikkelingen evalueren op basis van het STOP-principe, i.p.v. herinrichting van nieuwe wegsegmenten
- P39. Tabel 6. Gelieve de deeltitel in de tabel te verduidelijken door:
  - Evalueren van de wegencategorisering i.f.v. herinrichten van wegen en kruispunten binnen de gemeente Hoeselt i.p.v. actualisatie (en herinrichting) van de wegencategorisering binnen de gemeente Hoeselt)
- P40. 6.1.4. FLANKEREND BELEID. Herzien in functie van nieuwe noemer/titel "Wegencategorisering en verkeerscirculatie"
- P42. Tabel 8. Onder de verkeerde rubriek:
  - 1.A.c. hoort onder 1.B thuis
  - 2.A.c. hoort onder 2.B thuis
  - 3.A.b. hoort onder 3.B thuis
- P43. Tabel 9. Schrappen:
  - 1.C.c hoort hier niet thuis en staat al vermeld als 1.A.b.

#### 4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

In 2013 werd in de Hoeseltse deelgemeenten Hern en Schalkhoven een tonnagebeperking ingevoerd voor doorgaand transport van 3,5 ton. Kortesseem zou graag het lokaal vrachtwagenennetwerk regionaal willen bekijken. Een intergemeentelijke aanpak is hier aangewezen. Het lokale vrachtroutennetwerk dient daarom meegenomen te worden in het mobiliteitsplan. Een bijkomend argument is dat een aantal bedrijven uit de regio fors zijn uitgebreid (o.a. Truckcenter Menten) en dat het bedrijventerrein in Hoeselt verder wordt ontwikkeld. Het gaat zowel om kleinschalige als om grootschalige bedrijven voor zowel productie als distributie.

**Dit advies dient bij de verkenningsnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.**



### 3.10.4. VERSLAG PSG FASE 3

<b>PROJECTSTUURGROEP VAN HOESELT</b>
<b>VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 5 DECEMBER 2019</b>

<i>Verlaggever: Tim De Roeck, Kim D'hont</i>
<i>Verlag versie: 20 december 2019</i>
<i>Onderwerp: Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan – Fase 3 Beleidsplan – Bespreking beleidsplan en actietabel</i>

<i>Aard van de PSG-beslissing</i>
<i>Eindbeslissing in consensus</i>

#### Aanwezigheidslijst

##### 1. Vaste leden

Naam	Dienst	E-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Volmacht (V)
Bert Vertessen	Schepen Mobiliteit Hoeselt	bert.vertessen@hoeselt.be	A
Sofie Van Campenhout	Mobiliteitsbegeleider Departement Mobiliteit en Openbare Werken	sofie.vancampenhout@mow.vlaanderen.be	A
Dominique Champagne	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn VVR Limburg	dominique.champagne@delijn.be	V
Jan Market	Regiomanager Agentschap Wegen en Verkeer	jan.market@mow.vlaanderen.be	V

##### 2. Variabele leden

Naam	Dienst	E-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Ann Maurissen	Departement Omgeving Vlaanderen	omgeving@vlaanderen.be	N
Inge Coelmont	Relatiebeheerder Ruimte Vlaanderen	inge.coelmont@rwo.vlaanderen.be	N
Eline Maurer	Dienst Mobiliteit en Routenetwerken Provincie Limburg	eline.maurer@limburg.be	A

##### 3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	E-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Werner Raskin	Burgemeester Hoeselt	werner.raskin@hoeselt.be	A
Krista Vandersmissen	Verantwoordelijke dienst mobiliteit	krista.vandersmissen@hoeselt.be	A
Arsène Chasseur	Diensthofd Technische dienst Hoeselt	arsene.chasseur@hoeselt.be	A
Johnny Greyn	Verkeersdeskundige politiezone Bilzen-Hoeselt-Riemst	johnny.greyn@police.belgium.eu	A
Tim De Roeck Kim D'hont	Studiebureau MINT	tim.deroeck@mintnv.be Kim.dhont@mintnv.be	A



## Volmachten

Het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn hebben een volmacht gegeven aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

## Vaststelling van het quorum

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

## Verslag van de vergadering

### 1. Stand van zaken

Deze PSG wordt gezien als het beslismoment om het voorstel van het beleidsplan goed te keuren.

### 2. Bespreking beleidsplan

Algemene opmerking: In het voortraject naar het beleidsplan was er nog geen sprake van vervoerregio's en basisbereikbaarheid. Het mobiliteitsplan is ondertussen echter wel een insteek naar de vervoerregio. De vraag naar een treinstation is bijvoorbeeld niet gekaderd. De gemeente geeft aan dat een station vooral vanuit toeristisch oogpunt welkom zou zijn (Alden Biesen).

Het zou een gemiste kans zijn om in het mobiliteitsplan, dat de komende jaren uitgevoerd zal worden, geen aandacht te hebben voor combimobiliteit. Deelwagens kunnen ingezet worden om bewoners naar het kernnet en aanvullend net te brengen.

#### 2.1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

Volgende elementen moeten in de tabel verduidelijkt worden:

- P.9: Wat wordt bedoeld met de noordwestelijke omleiding? Dit is geen nieuwe weginfrastructuur maar doelt op de route voor vrachtverkeer rond het industrieterrein via bestaande straten. Dit is vooral voor vrachtverkeer richting Schalkhoven en Romershoven. Op die manier wordt de kern van Hoeselt ontlast.
- P.10: Verdere invulling van voetpaden volgens eigen inzicht? Dit moet anders geformuleerd worden want kan breder worden gezien dan enkel voetpaden en ook betrekking hebben op trage wegen. De gemeente geeft aan dat er geen aaneengesloten voetpaden zijn behalve in het centrum. Er zijn veel ruilverkavelingswegen in Hoeselt. De kans is om voetpaden en trage wegen verder uit te bouwen op basis van analyse van het gebruik en de staat van de weg.
- P.10: Met utilitair fietsnetwerk wordt het BFF en fietssnelwegennetwerk bedoeld. Deze formulering uit het vorige mobiliteitsplan wordt aangepast.
- P.11: De kansen op het vlak van openbaar vervoer worden aangepast volgens de principes van basisbereikbaarheid.
- P.12: Fietsenstallingen moeten ook kwaliteitsvol zijn.





## 2.2. Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitsontwikkelingen

### 3.2.1. Werkdomein A2 – Strategisch ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

Er is een visienota in opmaak voor de N730. In januari volgt er een bespreking met AWW. De gemeente wil proefopstellingen uitvoeren voor het afsluiten van straten. In het mobiliteitsplan moet verwezen worden naar de opmaak van de visienota maar conclusies moeten eruit gehaald worden.

## 2.3. Werkdomein B – Netwerken per modus

### 3.2.1. Werkdomein B1 – Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Trage wegen vzw is eveneens een goede partner om trage wegen te inventariseren en het trage wegenbeleid uit te bouwen. Zij nemen die inventarisatie mee in een trage wegenregister.

### 3.2.2. Werkdomein B2 – Fietsroutenetwerk

De kaart van de fietssnelwegen is verouderd en moet bijgewerkt worden.

Het voorstel tot wijziging van het BFF zorgt voor een betere verbinding met het noorden. De alternatieve route wordt daarbij geschrapt omdat die parallel loopt aan de N730, niet de hoofdroute. In het BFF mogen geen routes bijgemaakt worden. Om die reden wordt de route geschrapt.

Er moet nog een prioriteitenlijst voor het fietsroutenetwerk opgemaakt worden. Dit staat in de actietabel maar de mobiliteitsbegeleider vraagt om in het mobiliteitsplan al een prioriteitenlijst op te nemen. De grootste knelpunten op het netwerk moeten gededuid worden. Dit is ook een kans om AWW in te schakelen voor fietsinfrastructuur op de N730.

MOW start in 2020 met een studie rond de fietssnelweg Tongeren - Genk. De gemeente heeft al enkele ideeën voor lokale verbindingen. De uitvoering zal via de provincie verlopen. 100% is gesubsidieerd, de beschikbare budgetten voor fietsinfrastructuur kunnen voor andere projecten gebruikt worden.

Het is positief dat een fietspadenaudit op het programma staat maar wat wordt met het resultaat gedaan?

### 3.2.3. Werkdomein B3 – Openbaar vervoer

De tekst rond basisbereikbaarheid en de vervoerregio's moet geherformuleerd worden.

Opmerking De Lijn: De ontsluiting van het bedrijventerrein met openbaar vervoer is vaak een moeilijke zaak. Het voorstel van een nieuwe halte in de Gansterenstraat ligt op 750m van een bestaande halte. In het kader van basisbereikbaarheid zullen haltes verder van elkaar liggen, gaat het om snellere busverbindingen en doorstroming. De voorstellen moeten niet geschrapt worden maar een kanttekening is nodig. De voorstellen worden meegenomen naar de vervoerregioraad.

### 3.2.4. Werkdomein B4 – (Her)inrichting van wegen

Bij de algemene inrichtingsprincipes moet ook verwezen worden naar het dienstorder over verhardingen op gewestwegen. Dit is recenter dan het vademecum.



### 3.2.5. Werkdomein B5 – Parkeerbeleid

Er loopt een proefproject bij de dienst Omgeving over parkeernormen in landelijke gemeenten. Hoe kan een parkeernorm werken in landelijk gebied, hoe kan die opgelegd worden of gedeeld worden met een privé-partner. Vilvoorde en Geetbets doen mee met het proefproject dat kadert in Green Deal. Dit is de link naar het pilootproject: <https://www.omgevingvlaanderen.be/slim-parkeerbeleid>

### 3.2.6. Werkdomein B6 – Goederenvervoer

Het bovenlokale vrachtroutenetwerk wordt ook in de vervoerregio's besproken. Volgens AWV moeten alle gewestwegen berijdbaar zijn voor vrachtverkeer. De provincie gaat daarnaast een onderzoek opstarten naar doorgaand vrachtvervoer.

## 2.4. Bijlagen

GBC en RMC zijn niet meer van toepassing en moeten uit de nota gehaald worden.

Het lijstje van de leden van de GBC mag geschrapt worden. De aanwezigen staan vooraan het verslag vermeld.

## 2.5. Actietabel

Bepaalde toevoegingen aan de actietabel werden reeds hierboven behandeld. De opmerkingen die werden geformuleerd tijdens het overlopen van de actietabel, worden hiernavolgend opgelijst:

### *B1. Verblijfsgebieden*

Het aanpassen van de wegenis naar zone 30 staat op middellange termijn, waarom staat het invoeren van zone 30 dan op lange termijn? Hoeselt wil in heel de gemeente zone 50 invoeren. 30 km/u wordt bij een herinrichting ingevoerd.

### *B2. Fietsroutenetwerken*

Fietssnelweg F77 moet F76 worden. MOW is initiatiefnemer, de provincie en gemeente partner.

BFF wijziging is nog niet gevraagd.

Bij de opmaak van de fietsaudit is ook de provincie partner, want die wil met fietsbarometer starten. Best afstemmen.

### *B4. (Her)inrichting van wegen*

De herinrichting moet opgesplitst worden. Op korte termijn zullen zijstraten afgesloten worden volgens de visienota, op lange termijn zal de weg effectief heringericht worden.

Er is bij AWV momenteel nog geen budget gereserveerd voor de herinrichting van de N730. De gemeente kan dit als dringender beschouwen maar overleg met AWV en afstemming op de rioleringen zal nodig zijn. In het kader van de vervoerregio's zal beslist worden wat er voor Limburg op het investeringsprogramma komt.

### *B2. Goederenvervoer*

AWV is geen voorstander van tonnagebeperking op gewestwegen.



### Conclusie

Het beleidsplan wordt unaniem conform verklaard mits het aanpassen van de hierboven opgelijste aanpassingen:

- MINT verspreidt het verslag met de vraag naar opmerkingen (december).
- Alle actoren geven hun opmerkingen op het verslag door (december).
- MINT past de nota en de actietabel aan en bezorgt aan de gemeente (december).
- De gemeente maakt een prioriteitenlijst fietsinfrastructuur op en bezorgt die aan MINT (januari).
- MINT voegt de prioriteitenlijst toe aan het beleidsplan en verspreidt het naar alle actoren (februari).
- Alle actoren geven binnen een termijn van 10 werkdagen eventuele opmerkingen door (februari).
- Zonder opmerkingen wordt het beleidsplan conform verklaard en kan het goedgekeurd worden op de gemeenteraad.



## 3.10.5. GEMEENTERAADSBSLUIT PARTICIPATIETRAJECT

Provincie Limburg	Arrondissement Tongeren	Gemeente Hoeselt
-------------------	-------------------------	------------------

### Uittreksel uit het notulenboek van de gemeenteraad

Vergadering van 18 december 2014.

**AANWEZIG:** Alfons Capiot, voorzitter;  
 Guy Thys, burgemeester;  
 Werner Raskin, Bert Vertessen en Yves Croux, schepenen;  
 Serge Voncken, Michel Vanroy, Carine Moors, Walter Callebaut, Steven Driesen, Jos Buysmans, Johan Schoefs, Rudi Coenegrachts, Geert Achten, Marc Jehaes, Wendy Bollen, Nadine Vangronsveld, Hilde Wolfs, Wim Hellinx en Paula Lambrechts, raadsleden;  
 en Geert Rouffa, gemeentesecretaris.

**AANWEZIG ZONDER STEMRECHT OVEREENKOMSTIG ART. 31 VAN HET GEMEENTEDECREET:**  
 Hilde Buysmans, OCMW-voorzitter en toegevoegd schepen

**VERONTSCHULDIGD:** Linda Verjans, schepen

**AFWEZIG:** nihil

**AANWEZIG NA AANVANG DER VERGADERING:** nihil

**VOORTIJDIG DE VERGADERING VERLATEN:** nihil

**Voorwerp:** Mobiliteit - Verbreden/verdiepen gemeentelijk mobiliteitsplan - Voorstel Participatietraject - Goedkeuring

**DE GEMEENTERAAD.**

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald;

Gelet op het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

Gelet op de omzendbrief MOB/2009/01 van 3 april 2009;



Gelet op het decreet van 20 maart 2009, gewijzigd op 10 februari 2012 en vernieuwd op 1 maart 2013;

Gelet op het feit dat het verbreden/verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan in volle verwerking is; dat het, op basis van artikel 19 § 2 van het decreet van 20 maart 2009, gewijzigd op 10 februari 2012 en vernieuwd op 1 maart 2013 betreffende het mobiliteitsbeleid, nodig is dat er ter zake een Participatietraject wordt uitgewerkt en dat dit door de gemeenteraad dient te worden goedgekeurd;

Gelet dat dit item reeds besproken werd door de Verkeerscommissie van 04 maart 2014, doch dat dit evenwel op hold werd gezet wegens het onverwachtse overlijden van de dossierbeheer van ons gemeentelijk mobiliteitsplan bij Mint nv, het studie bureau dat werd aangesteld voor het verbreden/verdiepen ervan;

Gelet dat er voorgesteld wordt om de volgende doelgroepen te laten participeren in het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren, volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid:

- \* de voorzitters van de gemeentelijke adviesraden,
- \* UNIZO,
- \* de schooldirecties.

Overwegende dat dit praktisch betekent dat betrokkenen in kennis worden gesteld van de thema's die behandeld zullen worden en dat zij daarover schriftelijk advies kunnen geven en/of bijkomende voorstellen doen;

Overwegende dat voorgesteld wordt om ook de burgers de kans te geven schriftelijk een advies te geven en daarom ter zake een aankondiging te doen in Hoeselt MagGezien en op de gemeentelijke website;

Gelet op het gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen van 08 april 2014 en 02 december 2014;

Gelet op de nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988;

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005 inzonderheid de artikelen 33, par. 2 en 180;

Gelet op de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen;

Gelet op het Vlaams Gemeentedecreet;

Gelet op het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur;

Op voordracht van het schepencollege;

Na beraadslaging en met unanimititeit;

**Besluit:**

Artikel 1.- In uitvoering van artikel 19 § 2 van het decreet van 20 maart 2009, gewijzigd op 10 februari 2012 en vernieuwd op 1 maart 2013 betreffende het mobiliteitsbeleid zullen de voorzitters van de gemeentelijke adviesraden, UNIZO en de schooldirecties gecontacteerd worden in het kader van het Participatietraject inzake het verbreden/verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Tevens zal er een aankondiging gebeuren op de gemeentelijke website en in Hoeselt MagGezien ter kennisgeving aan de bevolking.



Artikel 2.- Conform art. 186 en 187 van het gemeentedecreet gebeurt de bekendmaking van onderhavig reglement middels aanplakking op het aanplakbord van het gemeentehuis.

Artikel 3.- Het onderhavige reglement dient, in navolging van omzendbrief MOB/2009/01, ter kennisgeving te worden overgemaakt aan de Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Vlaamse Overheid – Koning Albert II-laan 20 bus 2 te 1000 Brussel.

Artikel 4. – Aan de dienst Mobiliteit wordt opdracht gegeven de uitvoering van dit aanvullend reglement administratief verder op te volgen.

NAMENS DE GEMEENTERAAD,

I.o.

De secretaris,  
(get.) G. Rouffa

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL,

I.o.

Geert Rouffa  
secretaris

De voorzitter  
(get.) A. Capiot

Guy Thys  
burgemeester







[WWW.MINTNV.BE](http://WWW.MINTNV.BE)