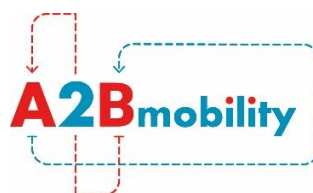


MOBILITEITSPLAN

GEMEENTE ALKEN



OPDRACHTGEVER: GEMEENTE ALKEN
OPDRACHTHOUDER: A2BMOBILITY BV
IN SAMENWERKING MET PATRICK MAES CONSULTING
FINALE VERSIE



INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING	7
1.1. Aanleiding van het project	7
1.2. Situatieschets van de gemeente	7
1.2.1. Algemeen	7
1.3. Plan van aanpak	8
1.3.1. Projectorganisatie	9
1.3.2. Burgerparticipatie	9
1.3.3. Overlegmomenten	9
2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN	12
2.1. Knelpunten	12
2.1.1. Algemeen	12
2.1.2. Streefbeeld overwegen infrabel (2020)	13
2.2. Kansen	15
2.2.1. Wegencategorisering en vrachtverkeer	15
2.2.2. Openbaar vervoer	15
2.2.3. Snelheidsvisie	15
2.2.4. Fietsnetwerk	15
2.2.5. Scholen	15
2.2.6. Parkeren	15
2.3. Doelstellingen	16
2.3.1. Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 (2021)	16
2.3.2. regionaal mobiliteitsplan Limburg (2023)	16
2.3.3. Strategische doelstellingen gemeente Alken	17
2.3.4. Operationele doelstellingen gemeente Alken	18
2.4. Beleidsscenario	20
3. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	22
3.1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	22
3.2. ruimtepact 2040 Limburg (2024)	24
3.3. Provinciaal RUP bedrijventerrein brouwerij Alken en uitbreiding industrieterrein Kolmen (2011)	25
3.4. Gemeentelijk RUP Geramax (2017)	25
3.5. Gemeentelijk RUP Terkoest (2013)	26
3.6. Gemeentelijk RUP Kouterman (2014)	26
3.7. Gemeentelijk RUP Kerkveld (2016)	27

3.8.	Gemeentelijk RUP Alken centrum 5 zuid (2021)	28
3.9.	Gemeentelijk RUP Alken Vallei (2021)	29
3.10.	Gemeentelijk RUP Sport- en recreatievelden (2022)	30
3.11.	Verkaveling Langveld	31
4.	WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN PER MODUS	32
4.1.	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk (B1)	32
4.2.	Fietsroutenetwerk (B2)	35
4.2.1.	(Inter)Regionaal fietsnetwerk	35
4.2.2.	Recreatief fietsnetwerk (knooppunten)	37
4.2.3.	Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF)	37
4.2.4.	Gewenste nieuwe fietsinfrastructuur	39
4.2.5.	Fietsparkeren	43
4.3.	Openbaar vervoer (B3)	43
4.3.1.	Spoorvervoer	43
4.3.2.	Busvervoer	43
4.3.3.	Hoppinpunten	44
4.4.	Autoverkeer (B4)	47
4.4.1.	Wegencategorisering	47
4.4.2.	Inrichtingsprincipes lokale wegen	50
4.4.3.	Snelheidsvisie	51
4.4.4.	Handhaving snelheid	53
4.4.5.	Visie (auto) parkeerbeleid	54
4.5.	Zwaar vervoer (B5)	56
5.	WERKDOMEIN C: MOBILITEITSMANAGEMENT	59
5.1.	Informereren en sensibiliseren: kinderen, scholieren en studenten	60
5.2.	Informereren en sensibiliseren: werknemers en werkgeversaanpak	60
5.3.	Informereren en sensibiliseren: volwassenen en recreanten	60
5.4.	Combimobiliteit	61
5.5.	Parkeerbeleid	61
5.6.	Monitoring en data	61
6.	ACTIEPLAN	62
7.	BIJLAGEN	66
7.1.	Verslag adviesraad mobiliteit (1) – (06/03/23)	66

7.2.	Verslag Projectstuurgroep (1) (08/05/23)	69
7.2.1.	Te behandelen thema's – parkeren	69
7.2.2.	Leesbaarheid kaarten	70
7.2.3.	Actualisatie planningscontext	70
7.2.4.	Openbaar vervoer	70
7.2.5.	Trage Wegen	71
7.2.6.	Wegencategorisering	71
7.2.7.	Vrachtroutenetwerk	71
7.2.8.	Fietsnetwerk	71
7.2.9.	Schoolroutes	71
7.2.10.	Afwerking verkenningsnota	72
7.3.	Verslag projectstuurgroep 2 (11/01/24)	72
7.3.1.	Doelstellingen	73
7.3.2.	Wegencategorisering	74
7.3.3.	Vrachtroutenetwerk	74
7.3.4.	Openbaar vervoer	75
7.3.5.	Snelheid	76
7.3.6.	Fietsnetwerk	76
7.3.7.	Duurzaam scenario	77
7.3.8.	Verbetering van de weginrichting	77
7.3.9.	Opmerkingen AWV (schriftelijk)	77
7.3.10.	Opmerkingen Infrabel (schriftelijk)	78
7.3.11.	Opmerkingen LV Vlaanderen	79
7.3.12.	Afwerking uitwerkingsnota	81
7.4.	Verslag adviesraad mobiliteit (30/01/24)	81
7.4.1.	Doelstellingen	82
7.4.2.	Wegencategorisering	82
7.4.3.	Vrachtroutes	83
7.4.4.	Hoppin-punten	83
7.4.5.	Snelheid	84
7.4.6.	Fietsinfrastructuur	85
7.4.7.	Parkeerbeleid	86
7.5.	Verslag adviesraad mobiliteit (22/04/24)	87
7.6.	Verslag Projectstuurgroep 3 (07/05/24)	87
7.7.	Reactie gemeente Nieuwerkerken	89
7.8.	GVK enquête Grootouders voor het Klimaat	95
8.	KAARTENBUNDEL	103

Lijst met afbeeldingen

Figuur 1: vervoerregio Limburg en deelregio's (bron: regionaal mobiliteitsplan)	8
Figuur 2: knelpunten per locatie (bron: Citizenlab)	12
Figuur 3: thematische indeling knelpuntenanalyse.....	13
Figuur 4 : streefbeeld overwegen (bron: Infrabel)	13
Figuur 5: gewenste modal shift door vervoerregio Limburg (bron: regionaal mobiliteitsplan)	17
Figuur 6: Gemeentemonitor 2023 – deel mobiliteit.....	19
Figuur 7 : Gewenste ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)	24
Figuur 8 : inrichtingsschets Provinciaal RUP bedrijventerrein brouwerij Alken (links) en grafisch plan uitbreiding industrieterrein Kolmen (rechts).....	25
Figuur 9 : visie op lange termijn Geramax	26
Figuur 10 : grafisch plan RUP Kouterman.....	27
Figuur 11 : situering RUP Kerkveld	28
Figuur 12 : grafisch plan RUP Alken centrum 5 zuid	29
Figuur 13: situering RUP Alken Vallei	30
Figuur 14 : situering nieuw voetbalterrein (Broosveld).....	31
Figuur 15: voorbeeld van een poorteffect	33
Figuur 16: centrumgebied Alken zone 30	33
Figuur 17: woonkern Sint-Joris - zone 30.....	34
Figuur 18: woonkern Terkoest - zone 30	34
Figuur 19: beleidsscenario fiets 2050 (bron: regionaal mobiliteitsplan)	36
Figuur 20: BFF (bron: Geoloket Limburg)	37
Figuur 21: lokale fietsnetwerken en knelpunten	38
Figuur 22: fietszone Alken centrum	40
Figuur 23: gewenste bijkomende fietsinfrastructuur.....	42
Figuur 24: OV-plan regio rond Alken (bron: De Lijn)	44
Figuur 25: beleidsscenario Hoppin punten vervoerregio (bron : regionaal mobiliteitsplan).....	45
Figuur 26: overgang naar nieuwe wegencategorisering (bron: Vlaamse Overheid)	47
Figuur 27: wegencategorisering regio (bron: regionaal mobiliteitsplan).....	48
Figuur 28: nieuwe wegencategorisering	49
Figuur 29: wensbeeld snelheid	53
Figuur 30: parkeren centrum Alken (bron: website gemeente Alken, aangevuld met toekomstige parking brouwerij).....	55
Figuur 31: beleidsscenario logistiek 2050 (bron: regionaal mobiliteitsplan)	57
Figuur 32: vrachtroutenetwerk.....	58
Figuur 33: gedragsverandering (bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG))	59

INLEIDING

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING VAN HET PROJECT

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Alken werd door de gemeenteraad in 2014 vastgesteld. In de afgelopen 10 jaar is de aandacht voor (duurzame) mobiliteit enkel maar toegenomen. Daarom werd het gemeentelijk mobiliteitsplan verbreed en verdiept zodat het vorige mobiliteitsplan de transitie naar duurzame mobiliteit versterkt en ondersteunt. Intussen werd er door de Vervoerregio een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt. Het nieuwe lokale mobiliteitsplan wordt hierop afgestemd. De gemeente wil in het verbreden/verdiepen van haar mobiliteitsplan specifiek inzetten op een aantal thema's, die in onderling overleg met de projectstuurgroep worden gekozen. Deze zijn:

- in kaart brengen van gewenste fietsinfrastructuur en het lokaal fietsroutenetwerk met specifieke aandacht voor schoolroutes
- bepalen van de gewenste functionaliteiten voor Hoppin punten
- categoriseren van de wegen volgens de nieuwe regelgeving
- opnieuw bepalen van het vrachtroutenetwerk
- het uitwerken van een consistente en verkeersveilige snelheidsvisie en handhavingsbeleid
- evalueren en uitwerken van een visie voor de parkeersituatie in de gemeente.

1.2. SITUATIESCHETS VAN DE GEMEENTE

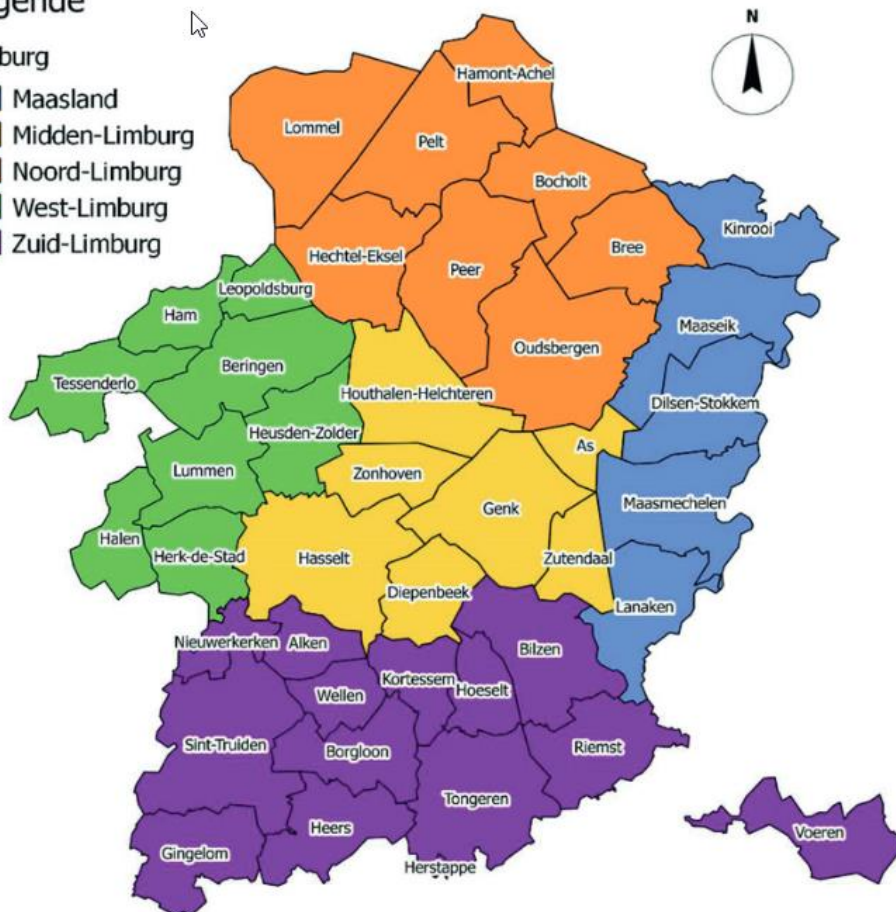
1.2.1. ALGEMEEN

Alken is een gemeente in de provincie Limburg. Alken behoort tot het kieskanton en het gerechtelijk kanton Borgloon en het kiesdistrict Tongeren. Geografisch en landschappelijk behoort de gemeente tot de Haspengouwse fruitstreek. Alken ligt net ten zuiden van de Limburgse provinciehoofdstad Hasselt. Alken telt ongeveer 11.700 inwoners. De gemeente behoort tot de politiezone Kanton Borgloon, de brandweerzone Zuid-West Limburg en de vervoerregio Limburg. De vervoerregio Limburg werd opgedeeld in verschillende deelregio's. De gemeente Alken behoort tot deelregio Zuid-Limburg.

Legende

Limburg

- Maasland
- Midden-Limburg
- Noord-Limburg
- West-Limburg
- Zuid-Limburg



Figuur 1: vervoerregio Limburg en deelregio's (bron: regionaal mobiliteitsplan)

De gemeente heeft een oppervlakte van 28,24 km², waarvan 73,7% onbebouwd is. De gemeente heeft geen deelgemeenten, maar naast Alken-centrum zijn er wel twee andere woonkernen, Sint-Joris en Terkoest. De grensgemeenten zijn Hasselt, Sint-Truiden, Wellen en Nieuwerkerken. Alken is vanouds een landbouwgemeente. Later kwam hier ook fruitteelt bij. De industriële activiteiten beperkten zich tot kleinschalige potten- en pannenbakkerijen. Ook waren er een tiental (kleine) brouwerijen. Daar kwam verandering in toen in 1923 de Brouwerij van Alken werd opgericht, die uitgroeide tot een der belangrijkste van België. Hier wordt het bier "Cristal Alken" gebrouwen. Alken beschikt over een recreatiepark van 10 ha, "De Alk" genaamd, met speeltuin, vijver met roeiboten en waterfietsen, verkeerstuin voor kinderen, minigolf en petanque. In 1966 werd Alken tot economisch ontwikkelingsgebied uitgeroepen en werd het bedrijventerrein Kolmen aangelegd. Dit zorgde voor een verdere industriële ontwikkeling van de gemeente.

1.3. PLAN VAN AANPAK

Zoals voorzien in de richtlijnen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) werd de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan opgedeeld in drie fases, namelijk de verkenningsfase, de uitwerkingsfase met daarin een aantal onderzoeken en het opstellen van het beleidsplan en bijhorende actietabel.

1.3.1. PROJECTORGANISATIE

Om de voortgang van het project te regelen werd een werkgroep opgericht voor regelmatig overleg tussen het studie bureau, de schepen bevoegd voor mobiliteit en de mobiliteitsdeskundige. De coördinator cluster wonen, leven en interne zaken nam regelmatig deel aan de bijeenkomsten van de werkgroep.

In elke fase van het project kwam tevens een projectstuurgroep (PSG) samen. Deze volgde het project op en stuurde bij indien nodig. De PSG was samengesteld door de deelnemers van de werkgroep, aangevuld door een vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), NMBS, Infrabel, de Provincie Limburg, Landbouw Vlaanderen en Agentschap Natuur en Bos (ANB). De verslagen van de PSG bevinden zich in bijlage van het mobiliteitsplan.

1.3.2. BURGERPARTICIPATIE

De gemeente heeft de burgers op verschillende momenten laten participeren in het project.

In de verkenningsfase werd er een participatieavond georganiseerd, waar de burgers in verschillende werktafels hun knelpunten op mobiliteitsvlak konden aangeven. Met een groep fietsers werd een focusgroep bijeenkomst georganiseerd om samen na te denken over mogelijke oplossingen. De tweede focusgroep bestond uit deelnemers van de scholen. Ze gingen aan de slag met een lijst van knelpunten, opgesteld door de scholen en oudercomités, met als belangrijkste focus de veiligheid van de routes naar de scholen voor kwetsbare weggebruikers. Met de gemeentelijke adviesraad voor mobiliteit werd er een overleg gepleegd in elke fase van de opmaak van het mobiliteitsplan. De bevolking werd vervolgens ook gedurende twee periodes uitgenodigd om online mee te denken. Gedurende de verkenningsfase werd de knelpuntenlijst verder aangevuld. Tijdens de uitwerkingsfase werden verschillende opties voorgelegd aan de burgers teneinde het draagvlak voor mogelijke maatregelen af te toetsen.

1.3.3. OVERLEGMOMENTEN

Verkenningsfase

- 26/09/22: startvergadering werkgroep mobiliteitsplan
- 21/11/22: infoavond voor de bevolking
- 10/01/23: werkgroep mobiliteitsplan
- 16/01/23: focusgroep fietsers
- 07/02/23: focusgroep scholen
- 06/03/23: bespreking verkenningsnota met mobiliteitsraad
- 21/03/23: werkgroep mobiliteitsplan
- 27/04/23: overleg met buurgemeenten Wellen en Nieuwerkerken over vrachtroutes
- 27/04/23: overleg met AWV over knelpunten op gewestwegen
- 08/05/23: projectstuurgroep 1

Uitwerkingsfase

- 20/09/23: werkgroep mobiliteitsplan
- 18/10/23: werkgroep mobiliteitsplan
- 20/11/23: werkgroep mobiliteitsplan
- 11/01/24: projectstuurgroep 2
- 15/01/24: werkgroep mobiliteitsplan
- 30/01/24: adviesraad mobiliteit

Beleidsfase

- 29/02/24: werkgroep mobiliteitsplan
- 20/03/24: focusgroep fietsers
- 27/03/24: college burgemeester en schepenen
- 22/04/24: adviesraad mobiliteit
- 07/05/24: projectstuurgroep 3
- 30/05/24: gemeenteraad Alken

INFORMATIEF DEEL

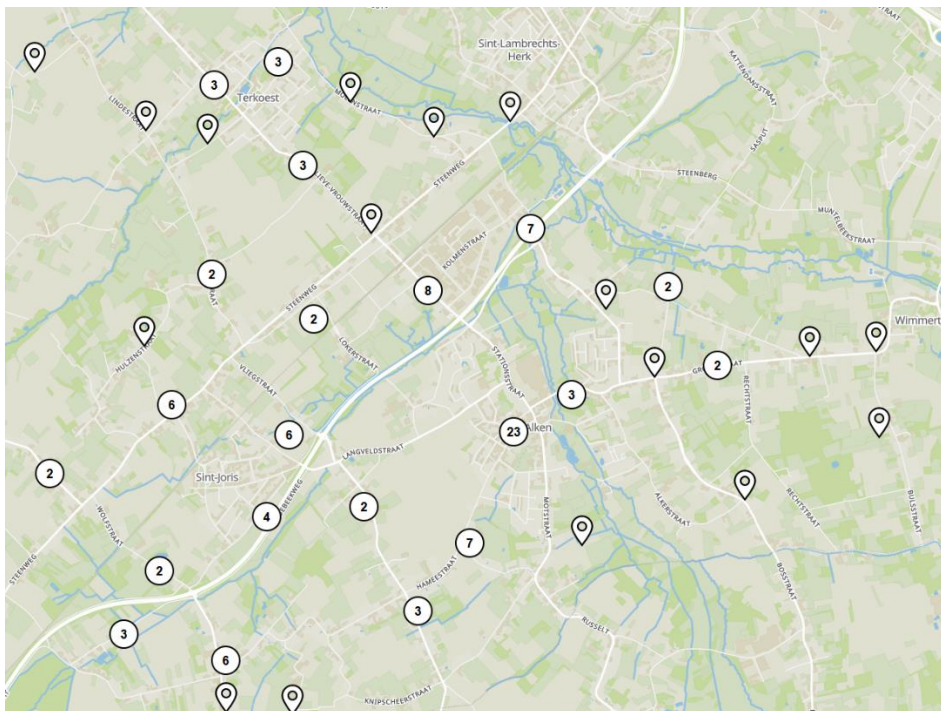
2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1. KNELPUNTEN

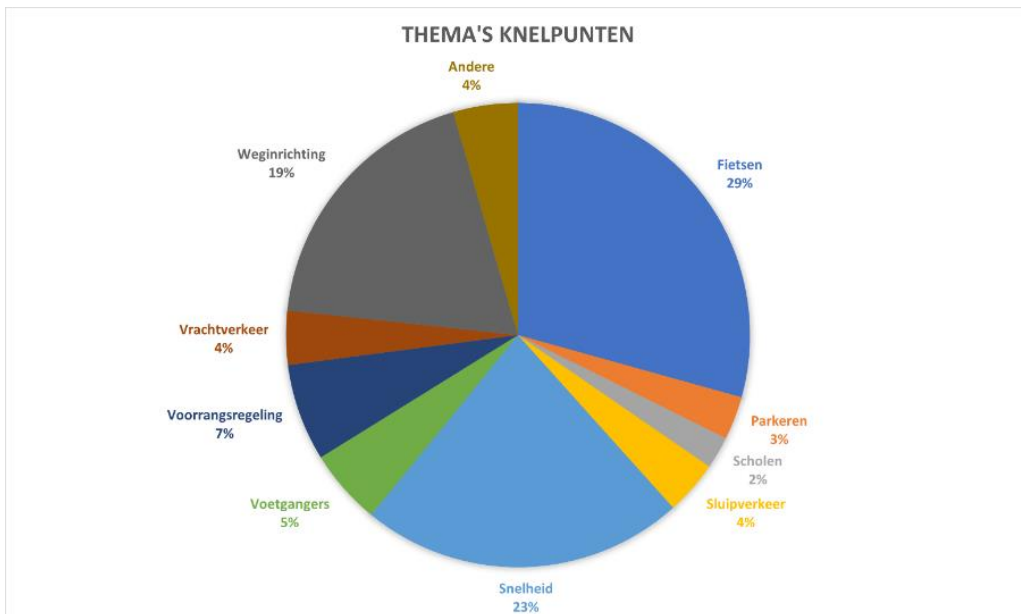
2.1.1. ALGEMEEN

Tijdens de verkenningsfase werden zowel online als tijdens een participatiebijeenkomst knelpunten verzameld over de bestaande mobiliteitssituatie. Alle knelpunten werden vervolgens gebundeld en opgedeeld in thema's.

De meeste knelpunten (29%) werden gemeld over de veiligheid en comfort voor fietsers. Snelheid was een 2^{de} belangrijk thema (23%), gevolgd door knelpunten die te maken hebben met de weginrichting (19%). De meeste knelpunten kwamen voor in het centrum van Alken en in mindere mate in de kernen Sint-Joris en Terkoest. In totaliteit werden 97 verschillende knelpunten gemeld, waarvan 20 op de gewestwegen.



Figuur 2: knelpunten per locatie (bron: Citizenlab)

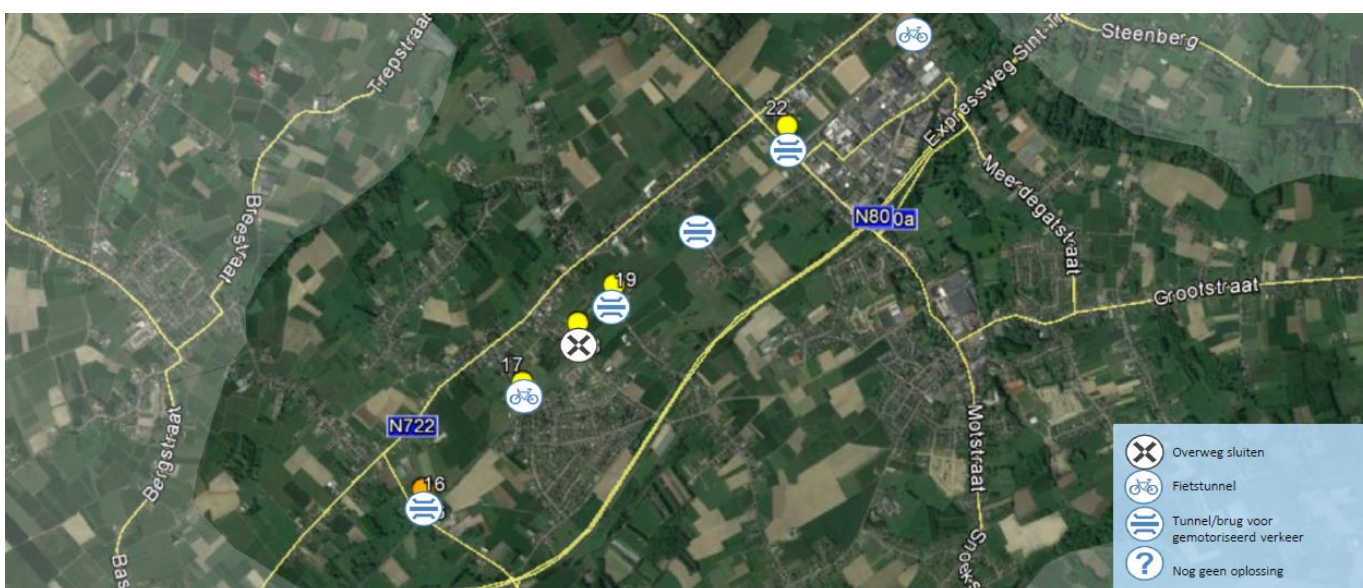


Figuur 3: thematische indeling knelpuntenanalyse

2.1.1.2. STREEFBEELD OVERWEGEN INFRABEL (2020)

Infrabel heeft in het kader van het verminderen van het aantal ongevallen op gelijkgrondse overwegen, dikwijls met dodelijke afloop, een streefbeeld opgemaakt voor de bestaande overwegen op het grondgebied van de gemeente Alken. Er komen vandaag in Alken vijf gelijkgrondse overwegen voor. De volgende voorstellen werden gedaan:

- overweg Wolfstraat : vervangen door brug
- overweg Sint-Jorisstraat: vervangen door fietstunnel
- overweg Hendrikstraat : afsluiten voor alle verkeer
- overweg Vliegstraat : vervangen door brug of tunnel
- overweg N754 Stationsstraat : vervangen door tunnel
- bestaande tunnel Meerdegatstraat omvormen tot fietstunnel.



Figuur 4 : streefbeeld overwegen (bron: Infrabel)

Het college van burgemeester en schepenen heeft op 17 maart 2021 het volgende standpunt op het streefbeeld overwegen geformuleerd:

- Infrabel dient in samenspraak met de gemeente een participatietraject met de bevolking op te starten zodat de bezorgdheden in kaart kunnen gebracht worden en de alternatieven kunnen afgetoetst worden
- via mobiliteitsstudies of proefopstellingen moet ingeschat worden hoe het verkeer zich zal herverdelen, Dergelijke studies dienen samen met de stad St-Truiden te gebeuren gezien de impact van de beslissing rond de Nachtegaalstraat te St-Truiden
- de impact van het vervangen van overwegen moet in het kader van de heraanleg van de N722 Steenweg worden meegenomen
- een verdere dialoog tussen de gemeente, Infrabel en andere stakeholders, in de vorm van een stuurgroep, dient de gewenste alternatieven te onderzoeken/bepalen, maar ook de gewenste fasering.

De sluiting van de overwegen is een project dat de timing en scope van het mobiliteitsplan overschrijdt. De leefbaarheid van het dorp Sint-Joris moet maximaal gegarandeerd blijven.

De finale realisatie van het sluiten van de overwegen dient later afgestemd te worden met het mobiliteitsplan. Bij het sluiten van één of meerdere overwegen dienen volwaardige alternatieven voorzien te worden voor de verschillende vervoersmodi.

2.2. KANSEN

Thematisch ziet de gemeente volgende kansen voor de gemeente Alken:

2.2.1. WEGENCATEGORISERING EN VRACHTVERKEER

Het nieuwe systeem van wegencategorisering biedt een aantal opportuniteiten om de verkeersstromen beter te organiseren. Het vrachtverkeer wordt hierbij maximaal voorbehouden aan de N80, N80A en de N754 ten noorden van het centrum. De nieuwe toegang van de brouwerij "Cristal Alken" naar de N80A maakt het mogelijk om meer vrachtverkeer weg te houden uit het centrum van Alken. In overleg met de buurgemeenten wenst de gemeente het doorgaand vrachtverkeer te weren op lokale ontsluitingswegen, zodat het locaties en ogenblikken vermijdt waar zich veel kwetsbare weggebruikers bevinden.

2.2.2. OPENBAAR VERVOER

De nieuwe Hoppinpunten zullen het overstappen, niet alleen van bus naar bus of van bus naar trein, maar ook van fiets naar bus of trein vergemakkelijken. Bovendien bieden ze een bijkomende opportuniteit om de het overstappen toegankelijk te maken voor andersvaliden.

De NMBS wenst de stationsparking her in te richten en betalend te maken. Er zijn plannen voor de realisatie van een afgesloten, veilige stationsparking voor fietsen. Deze evolutie biedt kansen voor een verduurzaming van het functioneel voor-en natransport van en naar het station.

2.2.3. SNELHEIDSVISIE

Een nieuw snelheidsplan zorgt voor meer eenvormigheid, duidelijkheid en verkeersveiligheid. Het wordt gebaseerd op het afwegingskader van de Vlaamse Overheid. Tevens kunnen er maatregelen voor een betere handhaving aan gekoppeld worden.

2.2.4. FIETSNETWERK

Het opstellen van een lokaal functioneel fietsrouten netwerk vult het reeds uitgebreide recreatief fietsnetwerk aan. Ook voor de verbetering van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk zijn verschillende projecten gepland. Daarnaast zal de gemeente het project voor de realisatie van de fietssnelweg F741 (Hasselt-Sint-Truiden) ondersteunen. Een veilig netwerk en het potentieel van de elektrische fiets biedt opportuniteiten voor korte en middellange afstanden, zowel voor woon-werkverkeer als voor woon-schoolverkeer, andere functionele verplaatsingen en recreatief verkeer.

2.2.5. SCHOLEN

De focus op aanrijroutes naar de scholen is een aanzienlijke stimulans om de modal split voor scholieren te verduurzamen.

2.2.6. PARKEREN

Een aanbodgestuurd parkeerbeleid stimuleert de modal shift voor korte verplaatsingen van auto naar fiets of te voet.

2.3. DOELSTELLINGEN

2.3.1. VLAAMSE MOBILITEITSVISIE 2040 (2021)

Vanaf 1 oktober 2021 trad de “Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040” in werking. Het vervangt het ontwerp “Mobiliteitsplan Vlaanderen” uit 2001 en 2011 dat nooit definitief werd goedgekeurd. Deze strategische visietekst is een blik op de toekomst en zal dienen als open, inspirerend en adaptief kader voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. Vlaanderen wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Om dat te bereiken worden vier perspectieven vooropgesteld tegen 2050:

- er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- er zijn geen vervoersemissies meer in 2050
- er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050.

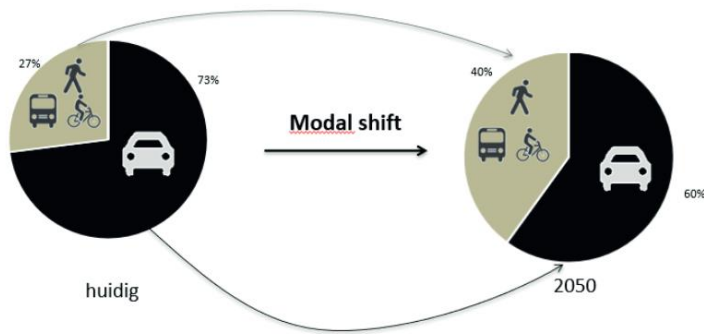
Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het lokaal mobiliteitsplan dienen zich decretaal af te stemmen op de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

2.3.2. REGIONAAL MOBILITEITSPLAN LIMBURG (2023)

Op 11 december 2023 heeft de Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters het Regionale Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de Vervoerregio Limburg officieel goedgekeurd, nadat bij unanieme goedkeuring de Vervoerregioraad het plan op 27 november 2023 definitief heeft vastgesteld. Dit RMP omvat een beleidsplan alsook een actieplan om dit beleidsplan naar uitvoering te brengen. Het beleidsplan werd opgebouwd rond het beleidsscenario en met de doelen en ambities die in de synthesesnota werden vastgelegd. Het RMP 2030-2050 zal Vervoerregio Limburg in staat stellen om de modal shift van 40/60 te realiseren en eveneens het aantal voertuigkilometers maximaal te verminderen.

Het gekozen beleidsscenario omvat de volgende items:

- Limburg als fietsparadijs : uitbouw fietssnelwegen en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (o.a F741 Hasselt – Sint-Truiden)
- openbaar vervoer als ruggengraat van de regio
- verkeersluwe mazen in een robuust wegennet : voor Alken is N80 aangeduid als Vlaamse hoofdweg, N754 als interlokale weg
- vlot overstappen aan hoppinpunten : station van Alken is aangeduid als regionaal hoppinpunt
- logistiek
- afstemmen mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid
- sturen op gedragsverandering.



Figuur 5: gewenste modal shift door vervoerregio Limburg (bron: regionaal mobiliteitsplan)

2.3.3. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN GEMEENTE ALKEN

Tijdens de verkenningsfase werden volgende hoofddoelstellingen geformuleerd:

- verhogen van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Het bereiken van 0 verkeersdoden en zwaargewonden op het grondgebied van de gemeente
- verhogen van de verkeersleefbaarheid (minder luchtvervuiling, minder CO₂, minder geluidsoverlast)
- werken aan aantrekkelijke dorpscentra (weten van doorgaand verkeer en doorgaand vrachtverkeer)
- zorgen voor een modal shift van auto naar fiets/stappen, zeker voor korte afstanden
- zorgen voor een goede doorstroming voor alle weggebruikers.

Deze 5 strategische doelstellingen worden vertaald in volgende 10 ambities:

- aanmoedigen van een duurzamere modal shift, zeker voor korte afstanden door het voeren van een aanmoedigingsbeleid voor meer fietsen door het verbeteren van de infrastructuur, functionele bewegwijzering, veilige schoolroutes en gebruiksvriendelijke en veilige fietsenstallingen
- het inzetten op combimobiliteit door de overstap naar openbaar vervoer te faciliteren en te vergemakkelijken en het volledig toegankelijk maken van alle bushaltes op het kernnet en aanvullend net op grondgebied van de gemeente Alken
- het invoeren van een consistent snelheidsbeleid, waarbij verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers en een hoge leefbaarheid voor bewoners leidend zijn
- het opzetten van een handhavingsbeleid met communicatie en sensibilisering, infrastructurele maatregelen en controles
- het uitvoeren van een concreet plan om alle gevaarlijke kruispunten, zowel op gemeentewegen als met gewestwegen, te analyseren en maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren, zodat zware verkeersongevallen tot het verleden behoren
- een actieplan om het doorgaand verkeer en het doorgaand vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen door de dorpscentra
- het plaatsen van een netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen zodat de transitie naar elektrische mobiliteit wordt versneld
- het aanbieden of ondersteunen van het aanbod van voldoende deelauto's in alle kernen, zodat autobezit wordt verminderd
- het uitvoeren van actieve campagnes en continue communicatie om burgers te verleiden tot een duurzamer mobiliteitsgebruik, o.m. naar scholen, winkels en verenigingen
- het invoeren van het stand still principe voor parkeren, zodat het aantal publieke parkeerplaatsen geleidelijk afneemt en de ruimte voor straatparkeren stapsgewijs kan omgezet worden naar vergroening en andere openbare functies.

2.3.4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN GEMEENTE ALKEN

Om te komen tot meetbare doelstellingen worden de cijfers van de meest recente Gemeentemonitor gebruikt (2023). Alken werd vergeleken met de referentieregio Limburg.

De functionele verplaatsingen in Alken gebeuren voor 77% met de auto, tegenover gemiddeld 74% in de regio Limburg. De recreatieve verplaatsingen gebeuren voor 78% met de auto, tegenover 76% in de regio Limburg. De vervoerregio heeft als algemene doelstelling om de autoverplaatsingen te verlagen naar 60%. Voor korte afstanden is er een iets hoger gebruik van de fiets vergelijkbaar met dat van de regio (37%). De verplaatsingen te voet voor korte afstanden verlopen 50% te voet; hetgeen lager is dan de regio (56%).

Mobiliteit	Alken	Limburg
Vervoermiddelen		
Vervoermiddelenbezit		
- auto/bestelwagen	96%	94%
- gewone fiets	86%	85%
- elektrische fiets	45%	45%
- abonnement openbaar vervoer	21%	23%
Personenwagens naar brandstoftype		
- benzine	49,6%	48,1%
- diesel	38,7%	40,9%
- elektriciteit of hybride	10,9%	9,8%
Milieuvriendelijkheid van wagenpark naar ecoscore		
- < 51	8,9%	8,8%
- 51-65	39,6%	42,9%
- 66-70	19,1%	17,6%
- > 70	29,8%	28,4%
Infrastructuur		
Voldoende fietsenstallingen	36%	30%
Voldoende fietspaden	55%	58%
Voldoende openbaar vervoer	57%	51%
Voldoende parkeerplaatsen	76%	61%
Voldoende aanbod duurzame mobiliteitskeuzes		
- deelmobiliteit	37%	29%
- autoluwe zones	34%	34%
Tevredenheid over staat van voetpaden	53%	51%
Tevredenheid over staat van fietsinfrastructuur	56%	49%
Tevredenheid over staat van straten en pleinen	74%	61%
Verkeersveiligheid en verkeershinder		
Verkeersongevallen met doden of gewonden	203,4 ongevallen per 100.000 inwoners	317,2 ongevallen per 100.000 inwoners
Verkeersslachtoffers		
- zwaargewonden	17,0 slachtoffers	28,2 slachtoffers
- doden	0,0 slachtoffers	slachtoffers
	... per 100.000 inwoners	... per 100.000 inwoners
Verkeersslachtoffers bij fietsers en voetgangers		
- zwaargewonden	8,5 slachtoffers	12,4 slachtoffers
- doden	0,0 slachtoffers	3,6 slachtoffers
	... per 100.000 inwoners	... per 100.000 inwoners
Veilig fietsen: <i>inwoners die vinden dat men veilig kan fietsen</i>	56%	53%
Veilig naar school: <i>inwoners die vinden dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen</i>	43%	40%
Verkeershinder: <i>inwoners die verkeershinder ervaren</i>		
- snel rijden	37%	40%
- sluipverkeer	25%	28%
Duurzame verplaatsingen		
Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school (dominant)		
- auto (als bestuurder)	77%	74%
- fiets	13%	13%
- openbaar vervoer	9%	9%
Voortransport		
- te voet	41%	47%
- (elektrische) fiets	40%	20%
- bus/tram/metro	10%	12%
- autopassagier	22%	21%
Verplaatsingen in vrije tijd (per vervoermiddel)		
- auto (als bestuurder)	78%	76%
- fiets	2%	2%
- te voet	46%	50%
Duurzaam verplaatsingsgedrag voor korte afstanden		
- te voet	50%	56%
- met de fiets	37%	36%

Figuur 6: Gemeentemonitor 2023 – deel mobiliteit

De hierna volgende meetbare doelstellingen hebben een tijdslijn tot 2034 (10 jaar vanaf de ingang van het mobiliteitsplan), en zullen elke 3 jaar geëvalueerd worden aan de hand van nieuwe cijfers van de Gemeentemonitor.

- verhogen van het fietsbezit van 86 naar 95% (per gezin)
- verlagen voor het autobezit van 96 naar 90% (per gezin) (o.m. door het uitbreiden van deelauto's)
- verlagen van het autogebruik voor verplaatsingen in vrije tijd van 78 naar 65%
- verlagen van het autogebruik tussen woonplaats en werk/school van 77 naar 65%
- verhogen van het fietsgebruik tussen woonplaats en werk/school van 13 naar 25%
- verhogen van korte afstanden met de fiets van 37 naar 50%
- komen tot 0 zwaargewonden en 0 verkeersdoden
- verhogen van het aantal fietsers dat vindt dat men veilig kan fietsen van 56 naar 65%
- verhogen van het aantal fietsers dat vindt dat er voldoende veilige fietsenstallingen zijn van 36 naar 60%

2.4. BELEIDSSCENARIO

De belangrijkste infrastructuur, bestaande uit de Vlaamse hoofdweg N80 en het spoor zijn één grote zuidwest – noordoost gerichte infrastructuurbundel van regionaal niveau en zorgt voor een goede aansluiting van de gemeente Alken op het hoger gelegen vervoersnetwerk. Dit geldt zowel voor autoverkeer (N80) als openbaar vervoer (spoorlijn 21 en N722 als openbaarvervoersas) en fietsverkeer (geplande fietssnelweg F741). Deze as vormt – qua mobiliteit – de ruggengraat van de gemeente Alken. Deze bundel (en vooral de N80) dient het doorgaand verkeer en het zwaar verkeer te verwerken om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen te realiseren.

Vanuit het lokaal wegennet wordt op een logische manier op deze infrastructuurbundel aangetakt door de hoogst gecategoriseerde wegen (interlokale en lokale ontsluitingswegen) om het centrumgebied Alken en de woonkernen Sint-Joris en Terkoest zo efficiënt mogelijk te ontsluiten, zonder overbodige verkeersoverlast te veroorzaken.

Wat zwaar verkeer betreft zal de nieuwe ontsluiting van de brouwerij via de N80A een groot deel van het vrachtverkeer dat gegenereerd wordt door de brouwerij uit het centrum weren. In functie van meer duurzame mobiliteit en meer verkeersveiligheid wordt gewerkt aan de verdere uitbouw van een aaneengesloten fietsroutenetwerk, aangename verblijfsgebieden en een passend snelheidsbeleid. De geplande fietssnelweg zal Alken beter met de fiets verbinden met Sint-Truiden en Hasselt. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt aangemoedigd door de installatie van Hoppinpunten en het toegankelijk maken van de bushaltes op het kernnet op grondgebied van de gemeente Alken.

De gemeente zal een actief stimuleringsbeleid voeren om de modal shift naar duurzame mobiliteitsmodi aan te moedigen.

RICHTINGGEVEND DEEL

3. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uit 2005 vormt nog steeds de basis van dit werkdomein, maar sindsdien zijn er verschillende lopende of geplande projecten die de mobiliteit in Alken kunnen of zullen beïnvloeden.

3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

De gewenste ruimtelijke structuur van Alken wordt als volgt beschreven:

Voor de gewenste ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van Alken, gaat de gemeente uit van de principes, neergeschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, nl. "streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling". Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is "een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te kunnen voorzien".

Gezien de ruimte eindig is en schaars, en er tal van maatschappelijke behoeften en activiteiten plaats moeten vinden, is het noodzakelijk om zuinig om te springen met de beschikbare ruimte. Dit betekent dat de open ruimte maximaal moet beschermd worden. De principes "ruimtelijke draagkracht" en "ruimtelijke kwaliteit" geven gestalte aan de duurzame ontwikkeling. Bij het aansnijden van open ruimte voor nieuwe ontwikkelingen zal steeds het meest duurzame scenario afgewogen worden.

Nederzettingsstructuur

Om een ruimtelijk beleid te voeren op de totale nederzettingsstructuur in de gemeente worden volgende doelstellingen vooropgesteld:

- het centrumgebied Alken en de woonkernen St.-Joris en Terkoest ontwikkelen volgens hun niveau
- aanbod aan diverse woonvormen creëren. Dit heeft vooral betrekking tot het ontwikkelen van nieuwe woon- en inbreidingsgebieden en verbouwen van bestaande woningen. Het aanbod aan verschillende woningtypologieën geeft een breder publiek de kans om in Alken te wonen
- verhogen woonkwaliteit en leefbaarheid van woongebieden. Komen tot een aangename woonklimaat voornamelijk binnen de woonlinten
- voeren van een gericht beleid naar de ontwikkeling van de N722 (Steenweg)
- herkenbaarheid brengen in het Alkens lintlandschap
- een beleidskader ontwikkelen voor zonevreemde woningen.

Economische structuur

Het doel van de gewenste ontwikkeling van de economische structuur kan omschreven worden in volgende doelstellingen:

- bedrijvigheid, als belangrijk economisch aspect, wordt verder ruimtelijk ondersteund
- bestaande bedrijventerreinen en hun reeds aangelegde infrastructuren optimaal benutten. Hierbij wordt getracht zoveel mogelijk diverse soorten bedrijven aan te trekken
- mogelijkheden onderzoeken voor bestaande, verspreid liggende bedrijvigheid
- wat betreft lokale handel, wordt gezocht naar een economische ontwikkeling gekoppeld aan een aantal ruimtelijke voorwaarden.

Om hoger vernoemde doelstellingen te realiseren, wordt volgende visie vooropgesteld:

- de belangrijkste bedrijvige pool van Alken, Kolmen, bevindt zich momenteel ten noordwesten van het centrum. Op deze plaats zal hij ook verder ondersteund worden. Bepaalde gronden die momenteel niet in aanmerking

komen om te ontwikkelen, kunnen geherlocaliseerd worden aansluitend aan deze bestaande bedrijvige pool. Diverse soorten bedrijvigheid zullen hier verder geconcentreerd worden op de daarvoor voorziene terreinen

- verweving van lokale bedrijvigheid binnen woongebieden wordt verder ondersteund; indien her-locatie omwille van bepaalde redenen zich opdringt, wordt hiervoor binnen de gemeente een oplossing gezocht
- verder wordt gezocht naar mogelijkheden/oplossingen van en voor zonevreemde bedrijven
- handel in Alken wordt ondersteund door het ontwikkelen van goede ruimtelijke randvoorwaarden.

Natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur wordt ontwikkeld op basis volgende doelstellingen:

- beekvalleien beschouwen als structurerende elementen en dragers van de open ruimte
- belangrijkste gemeentelijke natuurwaarden ondersteunen en verder ontwikkelen
- landschappelijke kwaliteit en natuurlijke structuren ondersteunen door behoud, herstel en ontwikkeling van kleine landschapselementen
- parken en lanen: belangrijke elementen die mee de attractiviteit van het landschap bepalen maar ook kwaliteiten hebben op vlak van natuur
- zoeken naar mogelijkheden voor het beheer van natuurgebieden.

Agrarische structuur

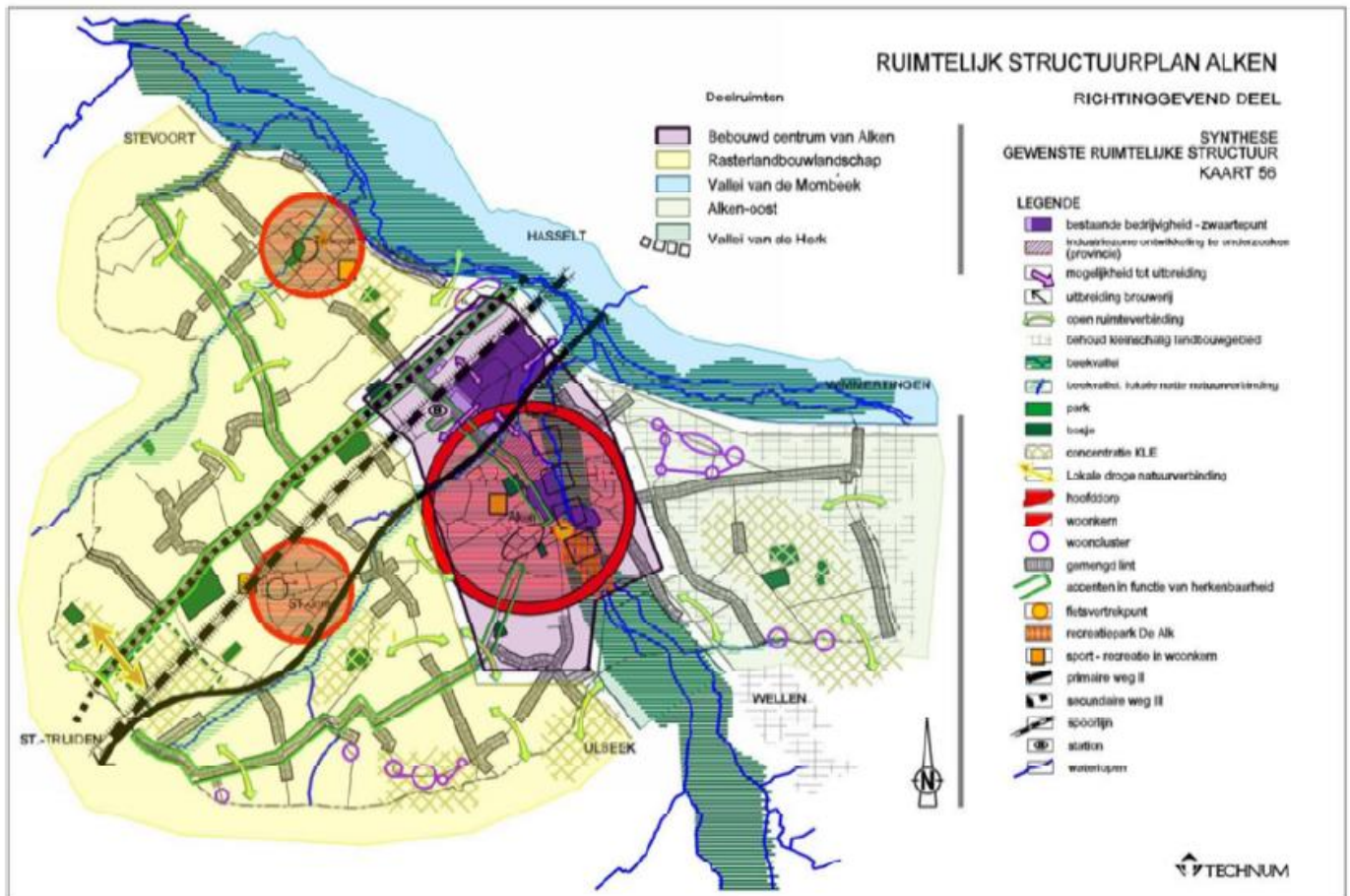
Door de Europese, Nationale en Vlaamse wetgeving omtrent landbouw en milieu, kunnen op gemeentelijk niveau slechts zeer beperkt mogelijkheden gecreëerd worden ter ondersteuning van de landbouw. Toch heeft de gemeente Alken een duidelijke visie op de ontwikkeling van de agrarische structuur. De agrarische structuur wordt versterkt in functie van het economisch aspect, maar ook in functie van het beheer van het landschap. Dit kan door:

- hoogdynamische landbouw te versterken in aaneengesloten landbouwgebieden
- in ingesloten landbouwgebieden ontwikkelingsperspectieven af te wegen ten opzichte van de omliggende functies
- In laagdynamische landbouwgebieden landbouw in te schakelen als beheerder van het landschap en natuurwaarden door middel van het afsluiten van beheersovereenkomsten.

Toeristisch- recreatieve structuur

Het beleid in functie van toerisme en recreatie wordt vervat in volgende doelstellingen:

- de hiërarchie van de recreatieve infrastructuur wordt gekoppeld aan de hiërarchie van de nederzettingsstructuur. Dit betekent dat het centrumgebied Alken voorzieningen ontwikkelt voor de hele gemeente; de woonkernen St.-Joris en Terkoest voorzien in de basisbehoeften omtrent sport en recreatie op niveau van de kern. Recreatieve infrastructuren worden zoveel mogelijk geconcentreerd in of aansluitend aan de bebouwde omgeving
- elke kern of wijk wordt voorzien van een centrale ontmoetingsplaats / sport- en spelzone (vb.: pleintje met banken, basketbalring, skateramp, grasveld, :)
- er wordt gezocht naar een oplossing voor zonevreemde recreatieve terreinen en gebouwen
- recreatief medegebruik wordt ondersteund door middel van kwalitatieve voet- en fietspaden
- mogelijkheden voor hoeve- en plattelandstoerisme worden ondersteund in de woonkernen, het centrumgebied en de geselecteerde bakens en erfgoed.



Figuur 7 : Gewenste ruimtelijke structuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan)

3.2. RUIMTEPACT 2040 LIMBURG (2024)

Het Ruimtepact 2040 staat voor het ruimtelijk beleidsplan voor de provincie Limburg en werd op 21 februari 2024 door de provincieraad definitief vastgesteld. Het Ruimtepact 2040 vervangt het Ruimtelijk Structuurplan Limburg dat dateert van 2003.

Het beleidsplan ruimte Limburg verwijst naar het regionaal mobiliteitsplan Limburg 2030-2050 voor de visie op de fiets, het openbaar vervoer, de auto en het vrachtvervoer. In dat plan wordt de rol van de infrastructuur in het functioneren van de Limburgse mobiliteit mee bepaald, zoals het treinnet, het kernnet en het aanvullend net op vlak van openbaar vervoer, de aanduiding en categorisering van de Hoppinpunten, het benoemen en onderzoeken van de leefbaarheidsgordels, de categorisering van de wegen,...

Eén van de **strategische doelstellingen** is het meer ruimte geven aan de fietser. Voor de realisatie ervan worden twee acties voorgesteld:

- SV6: toetsen van alle adviezen en beslissingen in het ruimtelijk beleid aan de bovenlokale fietsroutenetwerken
- SV7 : opmaken en toepassen van een fietstoets (gericht op de ondersteunende fietsinfrastructuur)

In het **beleidskader 'Wonen in stads- en dorpskernen'** wordt Alken geselecteerd als een lokale kern op gemeentelijk niveau met de suggestie om de kern van Alken uit te werken als hoofdkern. De gemeenten bakenen hun lokale kernen af, binnen de kernselectie, de principes van het woningobjectief en binnen de finaliteit van de doelstelling. Het resultaat wordt verankerd in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan.

De gemeente Alken wordt eveneens geselecteerd als provinciale economische drager in het **beleidskader 'Economische ruimte'** door de aanwezigheid van twee regionale bedrijventerreinen 'Brouwerij Alken' en 'Kolmen'. Van het bedrijventerrein 'Brouwerij Alken' wordt een mogelijke gedeeltelijke herbestemming naar open ruimte voorgesteld via gebiedsgericht onderzoek.

3.3. PROVINCIAAL RUP BEDRIJVENTERREIN BROUWERIJ ALKEN EN UITBREIDING INDUSTRIETERREIN KOLMEN (2011)

Status : definitief vastgesteld (2011)

Het Provinciaal RUP omvat de herbestemming van "waterzieke" gronden van de bestaande bedrijventerreinen. Het plan is tweeledig: het bedrijventerrein van de brouwerij en de uitbreiding van het industrieterrein van Kolmen.



Figuur 8 : inrichtingsschets Provinciaal RUP bedrijventerrein brouwerij Alken (links) en grafisch plan uitbreiding industrieterrein Kolmen (rechts)

Recent werd de gevraagde mobiliteitsstudie voor de aanleg van een rechtstreekse toegang tot de Jardinstraat opgemaakt door Geotex (2023). De verplaatsing van de hoofdingang van de brouwerij voor de bezoekers en vooral het vrachtverkeer zal een nieuwe routing met zich meebrengen. Het vrachtverkeer wordt in de toekomst intern afgewikkeld en zal zich ontsluiten via de nieuwe in-/uitgang op de N80a (Jardinstraat). De meest gebruikelijke route zal dus verlopen via de N80a waardoor de N754 (Stationsstraat) duidelijk zal worden ontlast, met name van het vrachtverkeer. Dit betekent concreet een daling van het aandeel zwaar verkeer per etmaal met ongeveer 5,3% (van 9% naar 3,7%). Enkel het verkeersaandeel komende uit het zuiden zal de N754 moeten gebruiken als route om de brouwerij te bereiken. De N80A wordt geen route voor doorgaand vrachtverkeer, maar is enkel bedoeld voor de ontsluiting van de brouwerij.

3.4. GEMEENTELIJK RUP GERAMAX (2017)

Status : definitief vastgesteld (2017)

Het plangebied is meer specifiek gelegen tussen de gewestweg N722 die Hasselt met Sint-Truiden verbindt, en de Oude Baan die parallel loopt met deze gewestweg. Het plangebied grenst aan het provinciaal RUP "Uitbreiding bedrijventerrein Kolmen."

Het bedrijf wenst zolang het Provinciaal RUP niet is ingevuld een aantal kleine ontwikkelingen door te voeren. Deze ontwikkelingen zijn erop gericht de interne organisatie te optimaliseren. Zo worden er buffers aangelegd, wordt de oostelijke loods geregulariseerd en volgt er een heroriëntatie van de ontsluiting van de oostelijke loods.

Op lange termijn wordt er gestreefd om het bedrijf via Kolmen te ontsluiten en de zone langs de Steenweg als woonlint te ontwikkelen. Er wordt dus een heroriëntatie van het bedrijf vooropgesteld. Deze lange termijn visie kan slechts uitgevoerd worden als er wegenis is voorzien binnen het aangrenzende bedrijventerrein (uitbreiding van Kolmen).



Figuur 9 : visie op lange termijn Geramax

Er worden er gezien de slechts beperkte uitbreiding van bedrijvigheid, en het behoud van de bestaande ontsluitingen van het terrein geen significante effecten ten opzichte van reeds bestaande mobiliteitssituatie verwacht. De bestaande situatie wordt met andere woorden in stand gehouden. Naar de toekomst toe kan het woonlint aan de Steenweg vervolledigd worden en kan in kader van de uitvoering van het PRUP "Regionaal bedrijventerrein Brouwerij Alken + uitbreiding Kolmen" een ontsluiting worden voorzien langs de Oude Baan die dan niet langer aansluit op de Stationsstraat maar op de infrastructuur van het bedrijventerrein Kolmen. Hierdoor gebeurt de ontsluiting van het bedrijventerrein niet langer langs de Steenweg, maar langs het industriegebied naar de Expresweg (N80). Dit wordt als positief beoordeeld.

3.5. GEMEENTELIJK RUP TERKOEST (2013)

Status : definitief vastgesteld (2012)

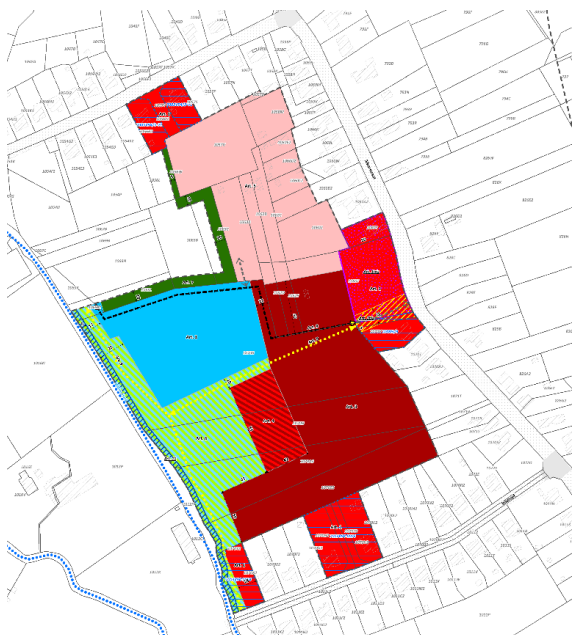
Dit RUP vervangt het bestaande BPA Terkoest. Het RUP voorziet een uitbreiding van het rusthuis richting school en nieuwe locatie van de school. De nieuwe school is ondertussen al gerealiseerd, de uitbreiding van het rusthuis nog niet. Ook het kasteel d'Erckenteel staat ondertussen leeg en zal op termijn ook een nieuwe bestemming krijgen. Er zijn nog geen concrete plannen. Deze ontwikkeling is beperkt qua verkeersgeneratie en ook reeds in volle ontwikkeling.

3.6. GEMEENTELIJK RUP KOUTERMAN (2014)

Status : definitief vastgesteld (2014)

Het RUP omvat het binnengebied tussen de Koutermanstraat, de Alkerstraat en de Rijdreef. Het RUP schept een hedendaags kader voor de uitbouw van een nieuwe woonwijk, de aanleg van een buurtpark en de bouw van een nieuw rustoord.

Een tweede aspect van het RUP omvat de afschaffing van een reservatiestrook op het gewestplan voor een nooit aangelegde verbindingsweg vanaf de Klinkstraat richting Wellen. Deze ontwikkeling is beperkt qua verkeersgeneratie en ook reeds in volle ontwikkeling.



Figuur 10 : grafisch plan RUP Kouterman

3.7. GEMEENTELIJK RUP KERKVELD (2016)

Status : definitief vastgesteld (2016)

Het RUP bepaalt de inrichting van een woonuitbreidingsgebied, aansluitend bij de kern van Alken. Dit gebied is reeds gedeeltelijk ontwikkeld: het noordelijk deel werd door de gemeente ontwikkeld als voorzieningencluster, in het deel ten zuiden van Papenakkerstraat werden twee doodlopende straatjes met een aantal vrijstaande woningen gerealiseerd. Vrij centraal in het gebied was een agrarisch bedrijf gelegen. Het RUP vervangt een oud en reeds gedeeltelijk geheven BPA uit 1969.



Figuur 11 : situering RUP Kerkveld

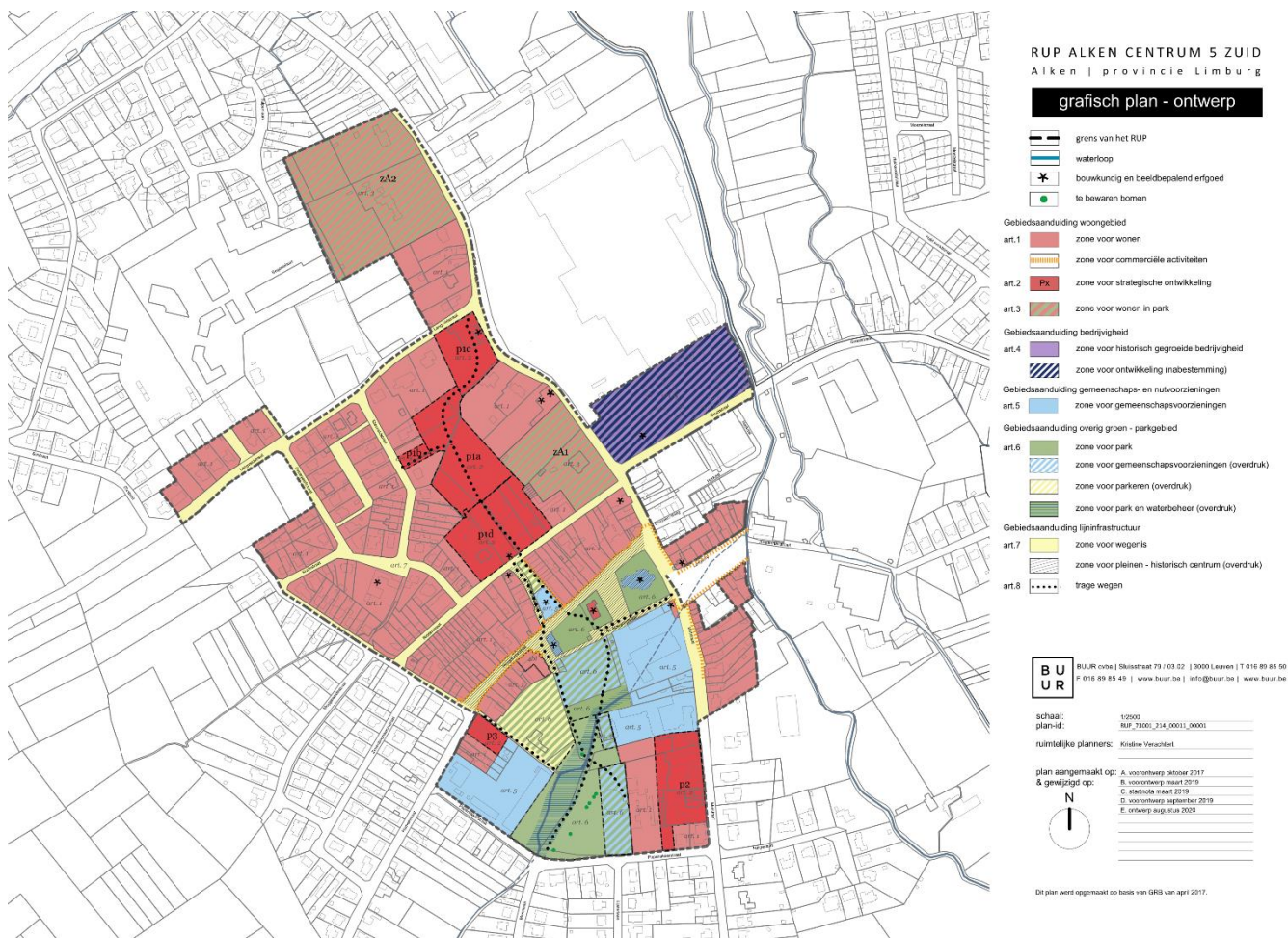
Het gebied krijgt een invulling met ongeveer 126 woningen. De verkeersgeneratie van deze ontwikkeling zal niet leiden tot significant negatieve effecten. Er worden volgens het inrichtingsvoorstel ook voetwegen voorzien waardoor de doorgankelijkheid voor de zwakke weggebruiker verbeterd. Hiervoor wordt een deel van de verdwenen buurtweg terug in gebruik genomen. Het RUP is ondertussen in volle ontwikkeling.

3.8. GEMEENTELIJK RUP ALKEN CENTRUM 5 ZUID (2021)

Status : definitief vastgesteld (2021)

Het plangebied strekt zich uit over het centrum van Alken, ingesloten tussen de vallei en de Motstraat, Popenakkerstraat, Hameestraat en Hoogdorpsstraat. Het RUP is een rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen van het gemeentelijk structuurplan en vervangt twee oudere BPA's. De doelstelling van het RUP kan worden samengevat als het creëren van een wederkerige meerwaarde zoals:

- het stimuleren van het handelsapparaat binnen het plangebied
- het versterken van het woonaanbod
- het vastleggen van de groenstructuur
- het uitwerken van de mobiliteitsstructuur met bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid en doorwaadbaarheid voor zacht verkeer



Figuur 12 : grafisch plan RUP Alken centrum 5 zuid

Er worden in het RUP vier projectzones aangeduid, waar maximaal 109 woningen kunnen gebouwd worden. De toename van de verkeersintensiteit wordt beperkt geacht om een aanzienlijke invloed te hebben op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het bestaande netwerk van trage wegen wordt verder aangevuld, waardoor de verkeersveiligheid en doorwaadbaarheid voor zacht verkeer verhoogd.

3.9. GEMEENTELIJK RUP ALKEN VALLEI (2021)

Status : definitief vastgesteld (2021)

Het plangebied strekt zich uit over het volledige recreatiedomein "De Alk" dat tussen de loop van de Herk en de Kleine Herk gesitueerd is, en enkele aangelegen gebieden: het gebied tussen de Koutermanstraat en de Grootstraat waarin ook de historische Dorpsmolen gelegen is, de huidige parking "Sporthal", het binnengebied RUP Centrum IV, het Laagdorp, het huidige gemeenschapscentrum "Taeymans", met voorliggende Kapelanijen. Het RUP vervangt geheel of gedeeltelijk drie BPA's en één RUP.

Via het RUP wordt op verschillende manieren aansluiting gezocht tussen het huidig sport- en recreatiedomein en de Herkvallei waarin het gelegen is. De gemeente Alken is zich ervan bewust dat de ligging van het dorpscentrum aan de Herkvallei op verschillende vlakken potenties biedt voor de gemeente (beeldkwaliteit, toerisme, recreatie, ecologie, educatie,).



Figuur 13: situering RUP Alken Vallei

Het uitbouwen van de duurzame bereikbaarheid wordt vooropgesteld als doelstelling van het geplande RUP. Het autoverkeer wordt via een leesbaar parkeersysteem langs de randen van het valleipark geleid, zoekverkeer wordt zodoende uit het dorpshart geweerd. Om dit te verwezenlijken wordt de Koutermanstraat geknipt voor autoverkeer, met uitzondering van diensten. De Koutermanstraat vormt hierdoor een kwalitatievere verbinding tussen het fietsinrijpunt Alken Centrum en fietsknooppunt 144; een veilige voetgangersverbindingen en een entree tot het park.

Binnen het valleipark worden fiets- en voetgangers van elkaar gescheiden om conflicten te vermijden. Het fietspad in de huidige Koutermanstraat sluit aan op een nieuw fietspad in zuidelijke richting langs de Kleine Herk en maakt zo de programmakamers in het zuidelijke deel van het park bereikbaar voor fietsers.

3.10. GEMEENTELIJK RUP SPORT- EN RECREATIEVELDEN (2022)

Status : definitief vastgesteld (2022)

Drie plaatselijke voetbalclubs in de gemeente Alken zijn gefuseerd tot één club. Dit zou de kosten voor infrastructuur moeten drukken en de werking optimaliseren. Het is de bedoeling om de benodigde sportinfrastructuur voor de nieuwe fusieclub op één locatie te ontwikkelen. Geen enkele locatie van de voormalige clubs is voldoende groot om de benodigde sportinfrastructuur te bieden, en dus is uitbreiding van één locatie of de ontwikkeling van een nieuwe locatie nodig.

Na een grondig alternatievenonderzoek is gekozen voor de locatie Broosveld. Hier zullen vier voetbalterreinen worden aangelegd met de nodige accommodatie. Er wordt een parking voorzien voor 200 wagens, deze wordt ontsloten via voorliggende parking van de supermarkt.



Figuur 14 : situering nieuw voetbalterrein (Broosveld)

Het plangebied is vanuit de gemeente goed bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer. De locatie ligt op fietsafstand van de centra van Terkoest, Alken en Sint-Joris. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is goed, al wordt het gebruikmaken van openbaar vervoer van en naar de voetbalsite eerder beperkt ingeschat.

De bereikbaarheid met de wagen is ook goed en sluit aan op de N754, welke de belangrijkste (boven)lokale verbindingsweg is in de gemeente en de kortste weg is naar de kernen van Alken en Terkoest. De verdeling van het toenemend verkeer over de wegen leidt tot een max. bijdrage van 8% t.o.v. de doorstromingscapaciteit (Stationsstraat zuidelijk) op een zaterdagavond. Qua doorstroming leidt het plan niet tot problemen. De verkeersdruk op de weg is op dat moment hoe dan ook beperkt.

3.11. VERKAVELING LANGVELD

Status : wegennis goedgekeurd in de gemeenteraad (30 juni 2022)

In de Langveldstraat wordt een restzone van het woongebied verkaveld voor 51 wooneenheden. De verkaveling zal zowel ontsluiten op de Dierregaertstraat (nabij het kruispunt met de Langeveldstraat) en de vandaag doodlopende Dokterstraat. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid van een kortere verbinding tussen de Langveldstraat en de Hameestraat, parallel aan de N754 Stationsstraat. Het lijkt aangewezen om deze mogelijke sluipeg te onderbreken.

De gemeente Alken kiest er voor om het STOP-principe resoluut toe te passen binnen voornoemde verblijfsgebieden. Het STOP-principe geeft voorrang aan voetgangers (Stappers) en fietsers (Trappers). Daarna volgt de voorrang van het openbaar vervoer (OV) en vervolgens het autoverkeer (Personenvervoer).

4.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK (B1)

Onder de verblijfsgebieden kunnen onder meer de volgende gebieden / zones worden gerekend:

- centrumgebied: dit is over het algemeen een dichtbebouwde kern, waar - naast de woonbebouwing - tevens een (uitgebreid) pakket aan diensten en winkels aanwezig is, zodat de centrumfunctie sterker tot uiting komt
- woonkern: in deze kernen overweegt de woonfunctie. Hier kan ook een winkelapparaat aanwezig zijn, weliswaar op het niveau van de betrokken kern
- woonwijken: gebieden met hoofdzakelijk (half)open bebouwing, waarbij de nadruk ligt op het wonen.

In de verblijfsgebieden is de hoofdfunctie "wonen". De uitgangspunten zijn dat deze straten autoluw moeten zijn en de snelheid er laag moet liggen. Het is niet zo dat het volledige centrumgebied en de woonkernen zone 30 worden, maar wel een groot deel ervan.

Volgend gebied worden aangeduid als centrumgebied: de kern van Alken (zie afbakening RUP Alken centrum)

Volgende gebieden worden als woonkern aangeduid:

- de woonkern van Terkoest (tussen de N754 en de Molenstraat)
- de woonkern van Sint-Joris (tussen de spoorweg en de Hemelsveldstraat)

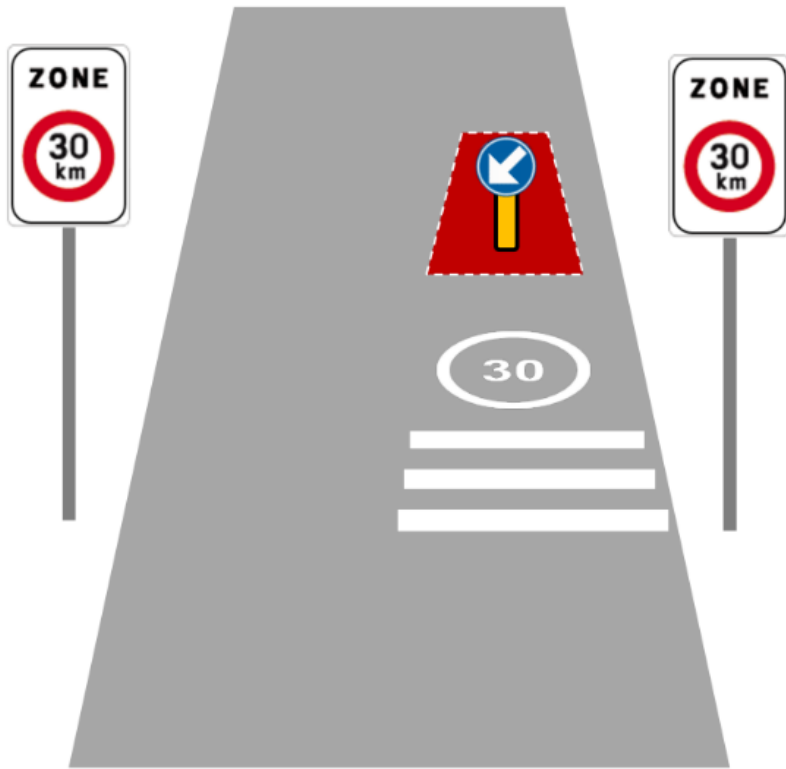
Als woonwijken beschouwen we geconcentreerde gebieden met uitsluitend bewoning die zich buiten het centrumgebied en de woonkernen liggen. Om de verblijfsgebieden optimaal te ontsluiten volgens het STOP-principe worden, waar mogelijk, doorsteken gecreëerd voor voetgangers tussen attractiepolen.

Tevens is een studie bezig die de trage wegen in kaart brengt en een wensbeeld creëert voor trage wegen. De meeste trage wegen worden voorbehouden voor voetgangers. Sommige trage wegen kunnen ook, op voorwaarde dat ze voldoende breed en comfortabel zijn, ingeschakeld worden in het fietsnetwerk.

Het centrumgebied wordt grotendeels ingericht als een zone 30. Een deel ervan bevat eveneens een fietszone. Indien de inrichting van één of meerdere straten beantwoordt aan de vereisten van een woonerf, kan de gemeente deze als woonerf instellen. Voor het centrum van de gemeente Alken wenst de gemeente de bestaande zone 30 uit te breiden met de Reigerlaan en wenst ze de zone 30 op de N754 te laten starten voor het kruispunt met Reigerlaan/Papenakkerstraat. De huidige zone 30 begint ongeveer 70 meter na het verhoogde kruispunt met de Papenakkerstraat. Ruimtelijk en verkeerskundig vinden we het dus logisch om de zone 30 te laten beginnen ter hoogte van dit verhoogd kruispunt, omdat dit reeds een duidelijke overgang aankondigt. Even verderop, waar de huidige overgang in snelheidsregime zich bevindt, is deze logische aankondiging er niet. Bijkomende argumenten zijn te vinden in het feit dat in de Papenakkerstraat een grote school en bibliotheek gelegen zijn, en dat er in deze zijstraat een fietszone (ook met snelheidsregime 30 km/u) ingevoerd zal worden. De Rijdreef (ten zuiden van de sportvelden) wordt eveneens toegevoegd aan de zone 30.

De woonkernen Terkoest en Sint-Joris worden eveneens grotendeels ingericht als een zone 30, met uitzondering van de wegen aan de randen waar zich meer doorgaand verkeer bevindt.

Om de zone 30 af te bakenen, worden aan de ingangen poorteffecten voorzien, zodat het voor de weggebruikers duidelijk is dat ze een gebied inrijden waar trager verkeer de norm is.



Figuur 15: voorbeeld van een poorteffect

Hierbij de afbakening van de verschillende zone 30:



Figuur 16: centrumgebied Alken zone 30

Legende:

 Bestaande zone 30

 Gewenste uitbreiding zone 30

Op alle andere wegen in de gemeente wordt 50 km/u de standaard snelheid. Op de wegen die uitgerust zijn met afgescheiden of minstens verhoogd aanliggende fietspaden wordt 70 km/u toegelaten, op voorwaarde dat de bebouwing matig is. De detailgegevens van deze aanpassing en de totale snelheidsvisie zijn beschreven in het onderdeel: netwerken – autoverkeer (B4).

4.2. FIETSROUTENETWERK (B2)

4.2.1. (INTER)REGIONAAL FIETSNETWERK

De fiets is onder meer door de versnelde elektrificatie en het groter belang dat de Limburgers hechten aan beweging en gezondheid de sterkst groeiende vervoersmodus en heeft een groot potentieel om verder te groeien zowel voor korte verplaatsingen als voor middellange verplaatsingen.

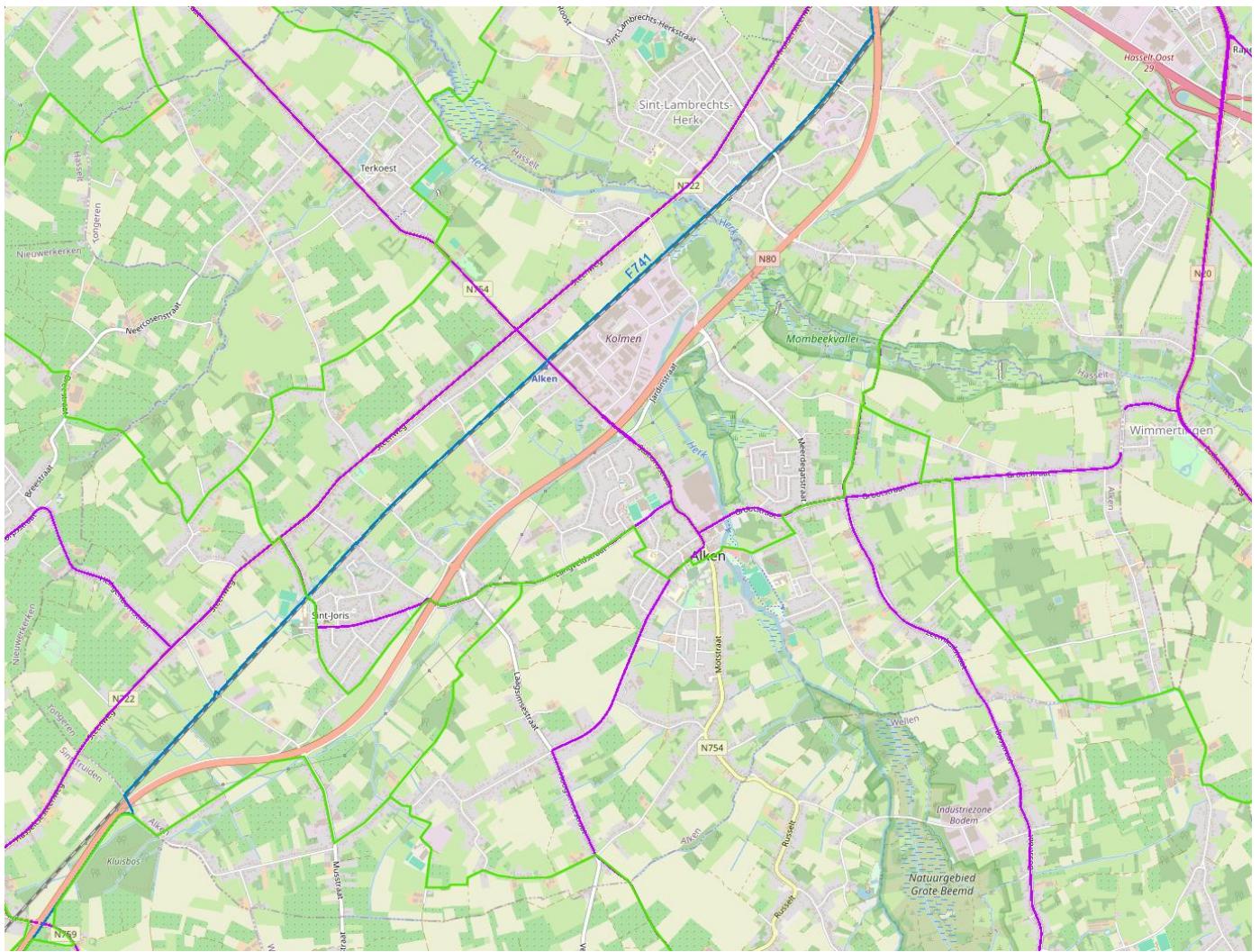
Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grote en kleine steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio. Voor de gemeente Alken is de F74¹ aangeduid als te ontwikkelen fietssnelweg tussen Hasselt-Alken-Sint-Truiden. De realisatie ervan zal zorgen voor een vlotte en veilige fietsverbinding tussen Alken, Hasselt en Sint-Truiden, heeft een groot potentieel om de modal shift te ondersteunen en is bijgevolg een wens van de gemeente die opgenomen is in de actietabel. De startnota voor de Fietssnelweg F74¹ Hasselt – Sint-Truiden werd in 2021 opgemaakt in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en betreft het bepalen en vastleggen van het definitieve tracé van de fietssnelweg F74 op het deelsegment Hasselt – Sint-Truiden. Het initiatief tot opmaak van de projectnota en het ontwerp ligt bij de provincie.

Bovenlokale Functionele Fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen. Op interlokaal niveau wordt het fijnmazige Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk en het Alternatieve Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk behouden. De kwaliteit en de realisatie ervan moet verhoogd worden. Samengevat is dit het beleidsscenario fiets 2050 van de vervoerregio. Opmerking: de getoonde tracés liggen nog niet vast.



Figuur 19: beleidsscenario fiets 2050 (bron: regionaal mobiliteitsplan)

Op interlokaal niveau wordt het fijnmazige Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk en het Alternatieve Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk behouden. De kwaliteit en de realisatie ervan moet verhoogd worden.



Figuur 20: BFF (bron: Geoloket Limburg)

4.2.2. RECREATIEF FIETSNETWERK (KNOOPPUNTEN)

Het recreatief fietsnetwerk zorgt voor recreatieve verbindingen binnen de gemeente en met knooppunten buiten de gemeente. Op het grondgebied van de gemeente Alken bevinden zich de knooppunten 178 (Terkoest) – 174 (westen van Sint-Joris) – 146 (oosten van Sint-Joris) – 144 – 173.

4.2.3. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUWENETWERK (LFF)

Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt volgende attractiepolen binnen de gemeente met elkaar:

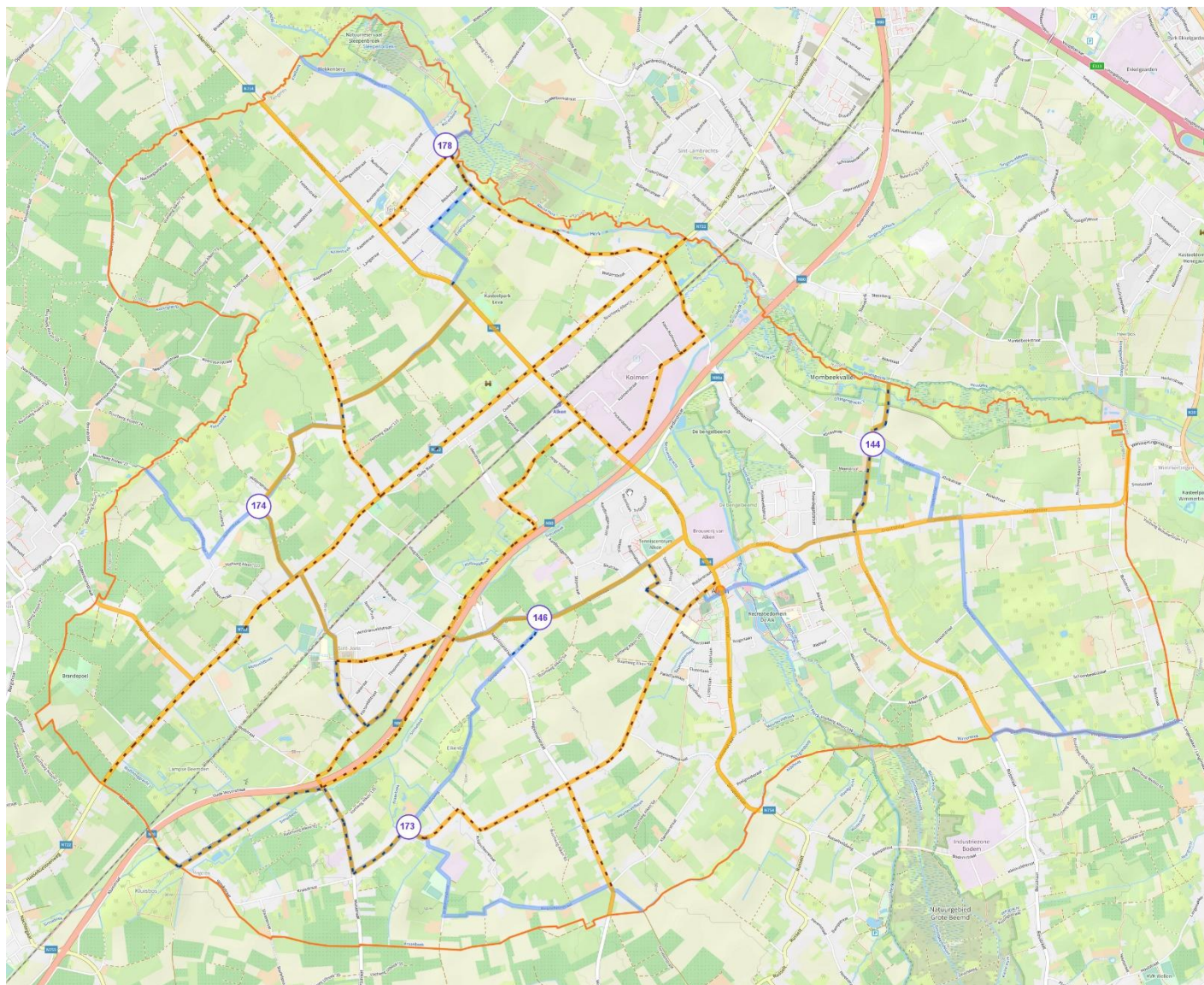
- centrumgebied Alken
- stationsomgeving Alken
- woonkern Terkoest
- woonkern Sint-Joris

Dit raster werd aangevuld met de verbinding naar de woonkernen van de buurgemeenten, zijnde:

- Stevoort (stad Hasselt)
- Sint-Lambrechts-Herk (stad Hasselt)
- Hasselt
- Wimmertingen (stad Hasselt)

- Kortesseem (stad Hasselt vanaf 1/1/25)
- Wellen
- Sint-Truiden
- Kozen (gemeente Nieuwerkerken) De verbinding met buurgemeente Nieuwerkerken verloopt via de woonkern Kozen.

Samen met het recreatief fietsroutenetwerk, vormt dit netwerk een fijnmazig netwerk met de belangrijkste fietsverbindingen in de gemeente Alken. Sommige functionele verbindingen vallen samen met het recreatief netwerk.



Figuur 21: lokale fietsnetwerken en knelpunten

Legende:

- Functionele verbindingen
- Recreatieve verbindingen
- - - Knelpunten recreatieve verbindingen
- - - Knelpunten functionele verbindingen

4.2.4. GEWENSTE NIEUWE FIETSINFRASTRUCTUUR

De gewenste fietsinfrastructuur is een combinatie van fietsstraten (vooral in centrumgebied), afgescheiden en verhoogd aanliggende fietspaden, fietssuggestiestroken (in oker of met logo's) en uit te voeren verkeersfilters (knips). Er werd rekening gehouden met reeds gestarte projecten, de geschatte fietsintensiteit en de normen van het fietsvademecum.

Fietsstraten

In het centrum van Alken wordt een fietszone ingesteld. Deze zal volgende straten bevatten:

- Alkerstraat (ten noorden van de Koutermansstraat)
- Koutermansstraat
- Laagdorp
- Hoogdorpsstraat
- Kortestraat
- Ridderstraat
- Dieregaertstraat
- Stasveldstraat
- Dokterstraat
- Hameestraat (tot Papenakkerstraat)
- Papenakkerstraat

De fietszone wordt onderbroken door de N754, die een gewestweg is. De gemeente heeft de voorkeur om tussen de Grootstraat en Laagdorp de fietszone ook op de N754 in te stellen, gezien het ontbreken van fietsinfrastructuur, het feit dat het inhalen van fietsers niet altijd veilig kan gebeuren en het een belangrijke aanrijroute is naar de scholen. Gezien dit een interlokale weg is die eigendom is van AWV, werd de fietszone op dit gedeelte nog niet toegevoegd.

De gemeente staat open voor eventuele andere maatregelen, zoals het toevoegen van fietssuggestiestroken of kan initiatief nemen voor de invoering van trajectcontrole. (met akkoord AWV) Momenteel is dit gebied deel van zone 30.



Figuur 22: fietszone Alken centrum

Legende:

- Fietszone
- Recreatieve verbindingen
- Functionele verbindingen
- Knelpunten recreatieve verbindingen
- Knelpunten functionele verbindingen

Verder worden er nog een fietsstraat ingesteld in de Parkstraat in Terkoest, de Sint-Jorisstraat (tussen spoor en Ed. Dompasstraat) en een deel van de Pleinstraat (haakse bochten). In de toekomst kan de gemeente nog bijkomende straten inrichten als fietsstraat.

Fietspaden

Op de N722 worden de aanliggende en niet-verhoogde fietspaden vervangen door afgescheiden fietspaden. De herinrichting gebeurt in drie fases. Fase 1 is het deel tussen Sint-Lambrechts-Herk en de Stationsstraat. Fase 2 het deel tussen de Stationsstraat en Sint-Joris en fase 3 tussen Sint-Joris en de grens met Sint-Truiden.

Op de Stationsstraat wenst de gemeente dat de bestaande aanliggende fietspaden vervangen worden door afgescheiden fietspaden of minstens voldoende brede verhoogde fietspaden tussen de N754 en de N80A. Deze interlokale weg is een gewestweg.

Op de Meerdegatstraat bestaat er een missing link tussen de Kolmenstraat en de N80. Ook daar wenst de gemeente fietspaden aan te leggen. Aan de Vlaamse Overheid wordt gevraagd om een veilige fietsoversteek met de N80 te voorzien.

Verder zijn er concrete plannen voor de aanleg van fietspaden op de Groenmolenstraat en de Kolmenstraat (industriegebied), de Lindestraat, de Hameestraat (deel buiten zone 30), de Hoogsimsestraat. Het fietspad richting Hasselt in de Klinkstraat wordt vernieuwd. Aan AWW wordt gevraagd om ook op de Snoekstraat en de Motstraat (N754) een fietspad aan te leggen, gezien deze een interlokale weg zijn en de inrichtingsprincipes hiervan volwaardige fietspaden vragen. Volgende projecten zijn ingediend in het kader van het fietsfonds ter verbetering of aanvulling van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk:

- Hameestraat
- Hoogsimsestraat
- Klinkstraat

Fietsuggestiestroken

Niet overal is er ruimte voor de aanleg van fietspaden. Soms is ook de intensiteit van het fietsverkeer te laag om de aanleg van fietspaden te verantwoorden. Indien een straat geen fietsinfrastructuur heeft maar zich wel op het recreatief of functioneel fietsroutenetwerk bevindt, kan er geopteerd worden om fietsuggestiestroken aan te leggen. Hoewel deze geen volwaardige fietsinfrastructuur is, accentueert het toch de aanwezigheid van fietsers.

In centrumgebieden, drukke en niet te lange trajecten, opteert de gemeente voor de aanleg van oker fietsuggestiestroken, conform het fietsvademeccum. Op minder intense of lange trajecten of waar de straat te smal is voor oker fietsuggestiestroken kan er ook gekozen worden voor het aanbrengen van fietslogo's.

Fietsuggestiestroken in oker

Op volgende straten worden fietsuggestiestroken in oker voorzien:

- Bisschopsweyerstraat
- Bulsstraat (niet in fietsnetwerk, maar bestaand project)
- Kompstraat
- Pleinstraat
- Vliegstraat

Fietslogo's

- Broosveldstraat
- Ed. Dompasstraat
- Hemelsveldstraat
- Molenstraat
- Sint-Jorisstraat (ten zuiden van de Ed. Dompasstraat)
- Weyerstraat
- Meerdegatstraat (ten noorden van de Kolmenstraat)

Verkeersfilters

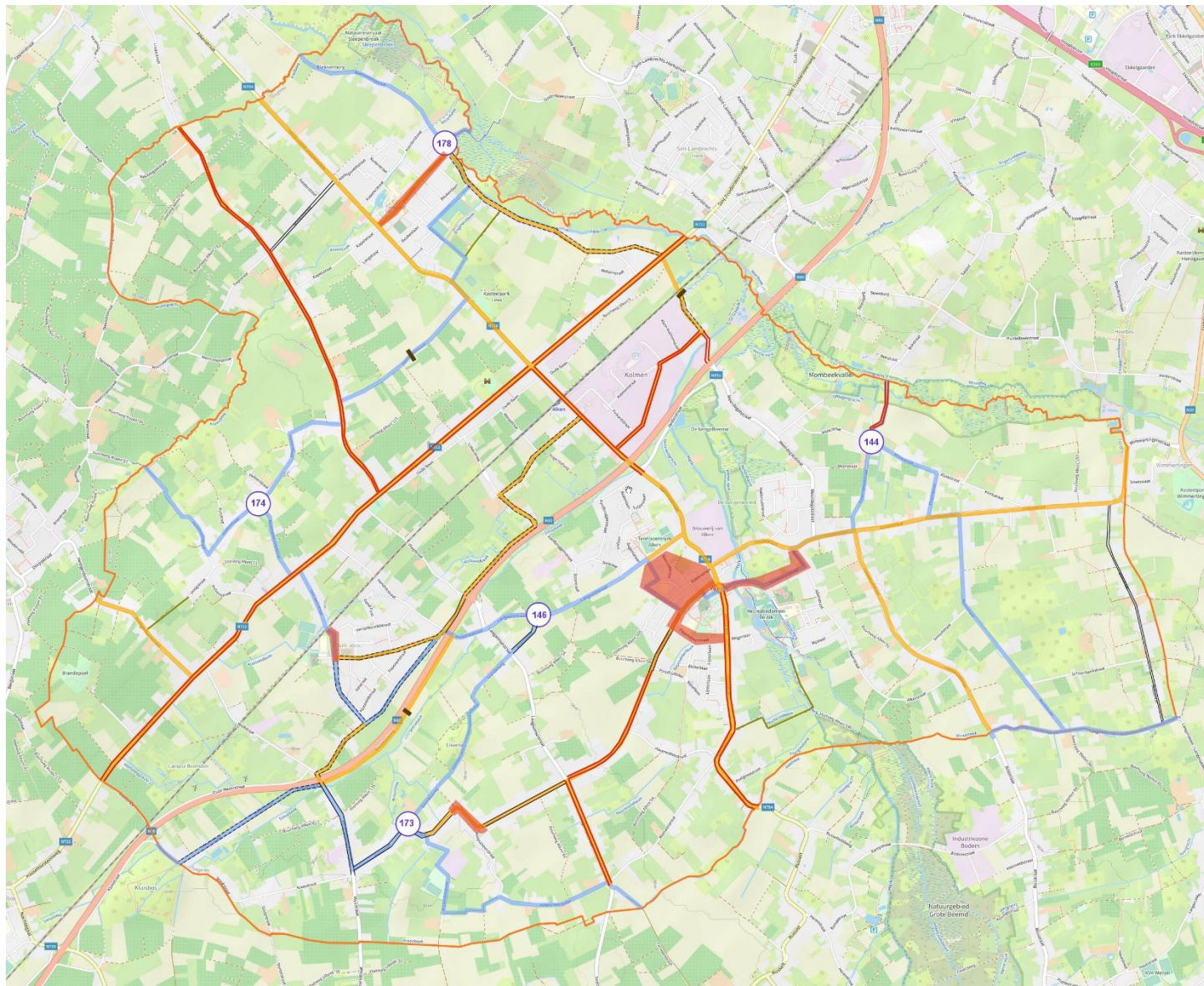
Soms is het beter om het doorgaand autoverkeer te weren door het plaatsen van een verkeersfilter. De voorkeur gaat uit naar het plaatsen van tractorsluizen, zodat het landbouwverkeer deze weg kan blijven gebruiken. Volgende wegen komen hiervoor in aanmerking:

- Simsebeekweg
- Deversveldstraat
- Meerdegatstraat (ter hoogte van het spoor)

Nieuwe trage wegen voor fietsers

De gemeente wenst twee nieuwe verbindingen door middel van trage wegen (halfverharding) aanleggen. De ene is tussen de Hulzenstraat en de Heiligenbornweg en de tweede tussen de Motstraat en de manege. In Terkoest is de vraag om de trage weg ten zuidoosten van het centrum door te trekken tot de Molenstraat.





Het wensbeeld van bijkomende fietsinfrastructuur in kaart:



Figuur 23: gewenste bijkomende fietsinfrastructuur

Legende:

-  : recreatief fietsnetwerk
-  : functionele fietsverbindingen
-  : fietsstraten
-  : gewenste fietspaden

-  : gewenste fietssuggestiestroken in oker
-  : gewenste fietslogo's
-  : gewenste verkeersfilter
-  : nieuwe trage wegen

4.2.5. FIETSPARKEREN

Wat fietsparkeren betreft zijn de belangrijkste ingrepen het beveiligen van de fietsenstalling aan het station en het plaatsen van bijkomende fietsenstallingen voor lang en kort parkeren. Alle attractiepolen worden uitgerust met, al dan niet overdekte, voldoende en comfortabele fietsenstallingen.

4.3. OPENBAAR VERVOER (B3)

4.3.1. SPOORVERVOER

Het treinstation Alken ligt op de verbinding Blankenberge-Brussel-Leuven-Sint-Truiden-Genk. De frequentie is 1 trein per uur in beide richtingen. De NMBS heeft plannen om de parking aan het station anders in te richten en betalend te maken. Ook een afgescheiden beveiligde fietsenstalling zou op dat ogenblik geïnstalleerd worden.

4.3.2. BUSVERVOER

De gemeente Alken behoort tot de vervoerregio Limburg. Op 26 oktober 2020 werd het nieuwe OV-plan korte termijn door de vervoerregioraad goedgekeurd. Sedert 6/1/24 is dat nieuw OV-plan effectief ingevoerd. Dit zijn de verbindingen die thans lopen over het grondgebied van de gemeente Alken:

Kernnet:

- Lijn 4 : Kiewit-Alken

Aanvullend net:

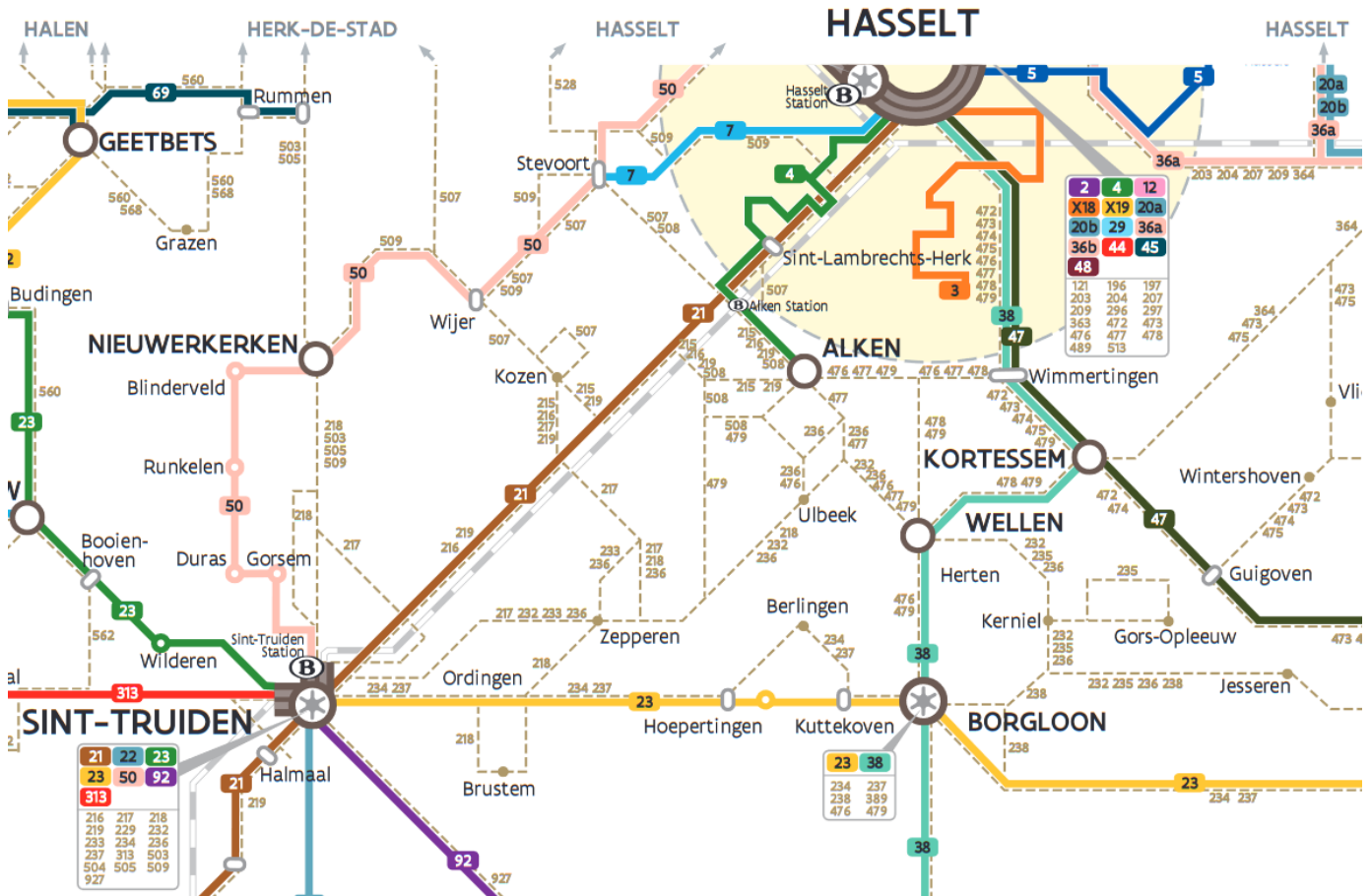
- Lijn 23 : Sint-Truiden – Borgloon – Tongeren
- Lijn 50 – Hasselt – Nieuwerkerken – Sint-Truiden

Functionele lijnen:

- Lijn 215 : Alken – Sint-Truiden – Landen
- Lijn 216: Alken – Kozen – Sint-Truiden (spitsverbinding)
- Lijn 219: Hasselt – Kozen – Sint-Truiden – Landen (spitsverbinding)
- Lijn 236: Tongeren – Overrepen – Sint-Truiden (spitsverbinding)
- Lijn 508 Alken – Stevoort (spitsverbinding)
- Lijn 507 St.-Lambrechts-Herk-Alken-Stevoort-Herk-de-Stad.

De gemeente Alken wenst elke bushalte op het kernnet en het aanvullend net op termijn volledig toegankelijk te maken. Daarnaast zijn er ook heel wat bushaltes in de gemeente Alken die bediend worden door Flex vervoer.

Hierbij het grafisch overzicht van de netlijnen:



Figuur 24: OV-plan regio rond Alken (bron: De Lijn)

4.3.3. HOPPINFUNTEN

Uit het regionaal mobiliteitsplan:

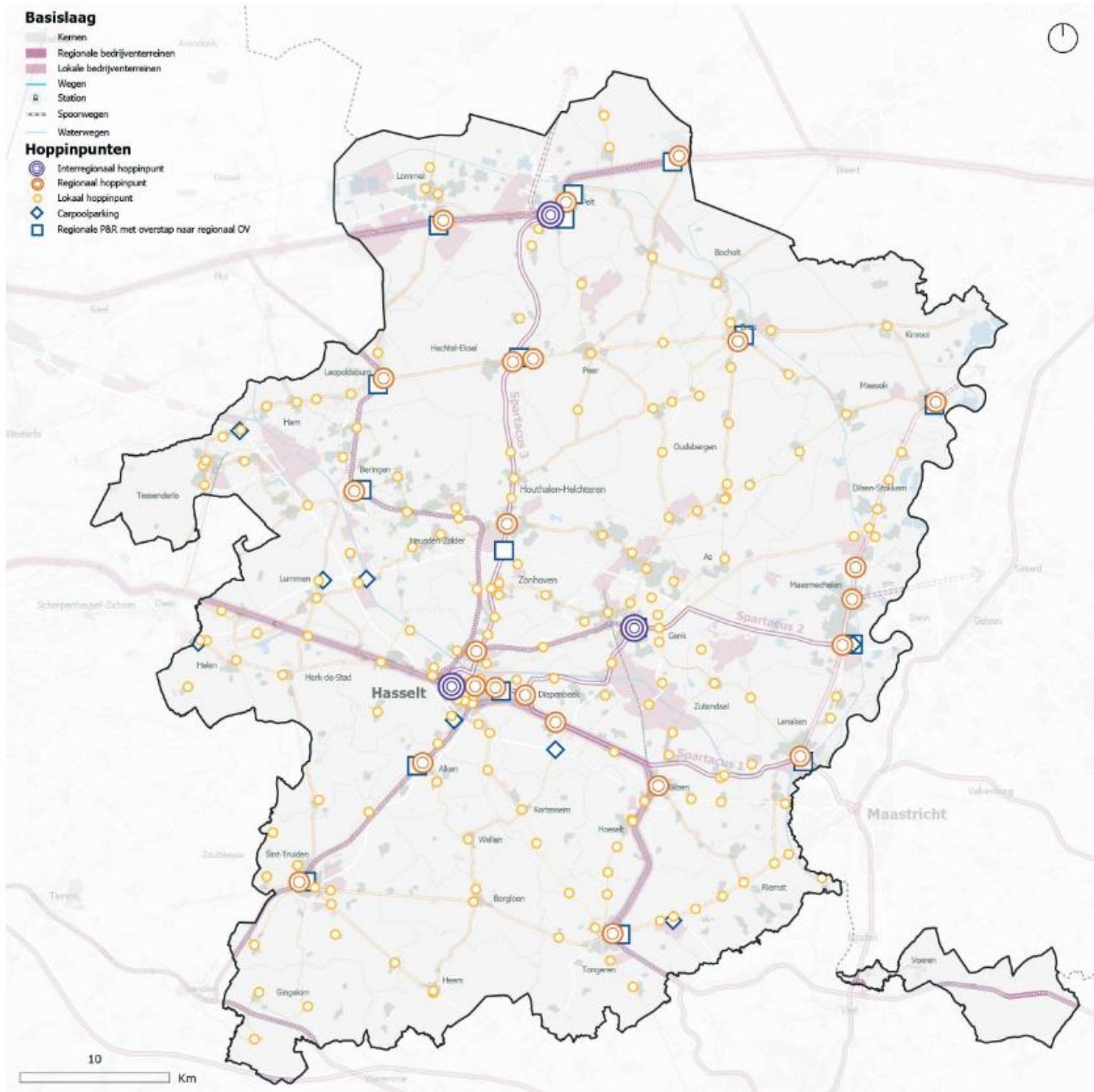
"Hoppinpunten zijn dé schakelpunten van het meerlagig en multimodaal mobiliteitsstelsel in de regio en faciliteren een kwalitatieve op- en overstap. Afhankelijk van het mobiliteitsaanbod, het belang in het netwerk en de invloeds- of aantrekkingszone van een punt, selecteert de vervoerregio Hoppinpunten op drie niveaus.

De uitbouw van de interregionale en regionale Hoppinpunten is van groot belang om deze zo snel mogelijk te realiseren, samen met de lokale en de buurt Hoppinpunten. De kwaliteit en samenhang van het netwerk staan hierbij voorop. Zowel ter hoogte als van en naar het Hoppinpunt staat de kwaliteit en integrale toegankelijkheid van publieke ruimte en vervoermiddelen voorop. Aan elk Hoppinpunt worden veilige fietsenstallingen voorzien voor een toenemende variëteit aan fietsen met inbegrip van oplossingen voor het veilig stallen van vaak duurdere elektrische en buitenmaatse fietsen.

Ook de combinatie auto – openbaar vervoer wordt gestimuleerd, zij het niet overal. Om te vermijden dat er rond Hoppinpunten gelegen in kernen bijkomende parkeerdruk ontstaat, worden park & ride voorzieningen enkel uitgebouwd op locaties die hier geschikt voor zijn omwille van een goede auto-ontsluiting in combinatie met een frequente en snelle openbaar vervoersverbinding. Het station van Alken wordt als potentie gezien als regionale P&R.

Voor Hoppinpunten die in de kernen liggen wordt volop ingezet op de fiets als voor- en natransportmiddel en wordt een sturend (ontmoedigend) beleid gevoerd (met uitzondering van enkele parkeerplaatsen voor andersvaliden). Om de parkeerbehoefte langs HOV-assen op te vangen, kunnen op specifieke locaties buiten de kernen kleine P+R-voorzieningen worden uitgebouwd. Heel wat stations liggen in de kern en beschikken vandaag over een pendelparking die de combinatie auto – trein mogelijk maakt. Het is de ambitie om de beoogde groei van reizigers in deze stations op te vangen door het

stimuleren van de (e-)fiets als vervoersmiddel. Dit betekent dat hier volop ingezet wordt op het verder uitbouwen van fietsroutes die verknopen in het station en op meer en betere fietsenstallingen.”



Figuur 25: beleidsscenario Hoppin punten vervoerregio (bron : regionaal mobiliteitsplan)

In Alken zijn volgende Hoppinpunten voorzien:

Regionaal Hoppinpunt: Alken station

Gewenste functionaliteiten:

- Hoppinzuil
- toegankelijke bushaltes
- beveiligde fietsenstalling
- deelfietsen (gevraagd bij MOW – besluit hierover wordt genomen na evaluatie eerste 16 locaties)
- autoparking met kiss-en ride plaatsen

- bewegwijzering
- laadpalen voor elektrische voertuigen
- fietsherstelzuil (met fietspomp)
- kluisjes voor e-commerce (niet noodzakelijk bpost).

Lokaal Hoppinpunt: Alken centrum : Hoogdorpsstraat

Gewenste functionaliteiten:

- toegankelijke bushalte
- Hoppinzuil
- Bewegwijzering.

In de nabije omgeving zijn er reeds volgende functionaliteiten aanwezig:

- overdekte fietsenstalling
- 100 parkeerplaatsen voor langparkeren (parking 't Kapittel)
- elektrische deelwagen
- 4 laadpalen voor elektrische voertuigen
- fietsherstelzuil (nog toe te voegen in de unieke verantwoordingsnota).

Buurt Hoppinpunten: Sint-Joris en Terkoest

Gewenste functionaliteiten:

- toegankelijke bushalte (is nu meestal al het geval)
- kluisjes voor e-commerce (niet noodzakelijk bpost)
- deelwagen(s)
- (overdekte) fietsenstalling met laadfunctionaliteiten
- laadpalen voor elektrische wagens
- fietsherstelzuil (met fietspomp).

4.4.1. WEGENCATEGORISERING

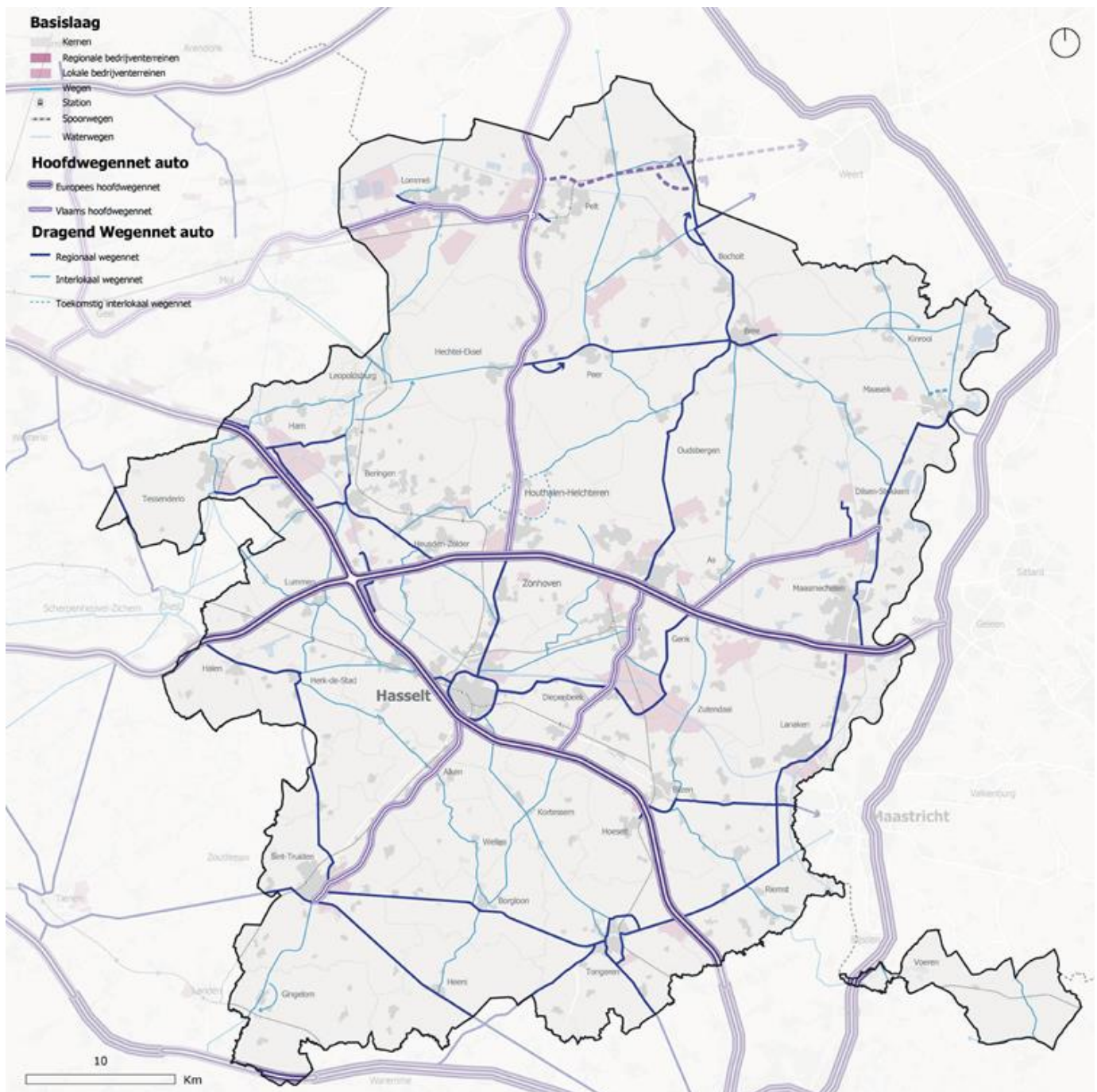
In 2021 werd door de Vlaamse Regering een nieuw en vereenvoudigd systeem van wegencategorisering ingevoerd. De wegen worden voortaan als volgt ingedeeld:

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Figuur 26: overgang naar nieuwe wegencategorisering (bron: Vlaamse Overheid)

Het hoofdwegennet werd bepaald door de Vlaamse Overheid. Zo werd de N80 als Vlaamse hoofdweg gecategoriseerd.

Het dragend netwerk werd bepaald door de vervoerregio. De N754 is door de vervoerregio gecategoriseerd als interlokale weg. De gemeente heeft aan de vervoerregio voorgesteld om ook de N80A als interlokale weg op te nemen, gezien deze de verbinding maakt tussen de N754 en de N80. De Vlaamse Regering zal hierover een besluit uitvaardigen na een eerder positief advies van de vervoerregio.



Figuur 27: wegcategorisering regio (bron: regionaal mobiliteitsplan)

De gemeente maakt voor de ontsluitingswegen een onderscheid tussen wegen die bedoeld zijn om een woonkern of centrumgebied te ontsluiten (type A) en ontsluitingswegen die bedoeld zijn om woonwijken te ontsluiten. (type B)

Lokale ontsluitingswegen type A

Volgende wegen worden lokale ontsluitingswegen type A:

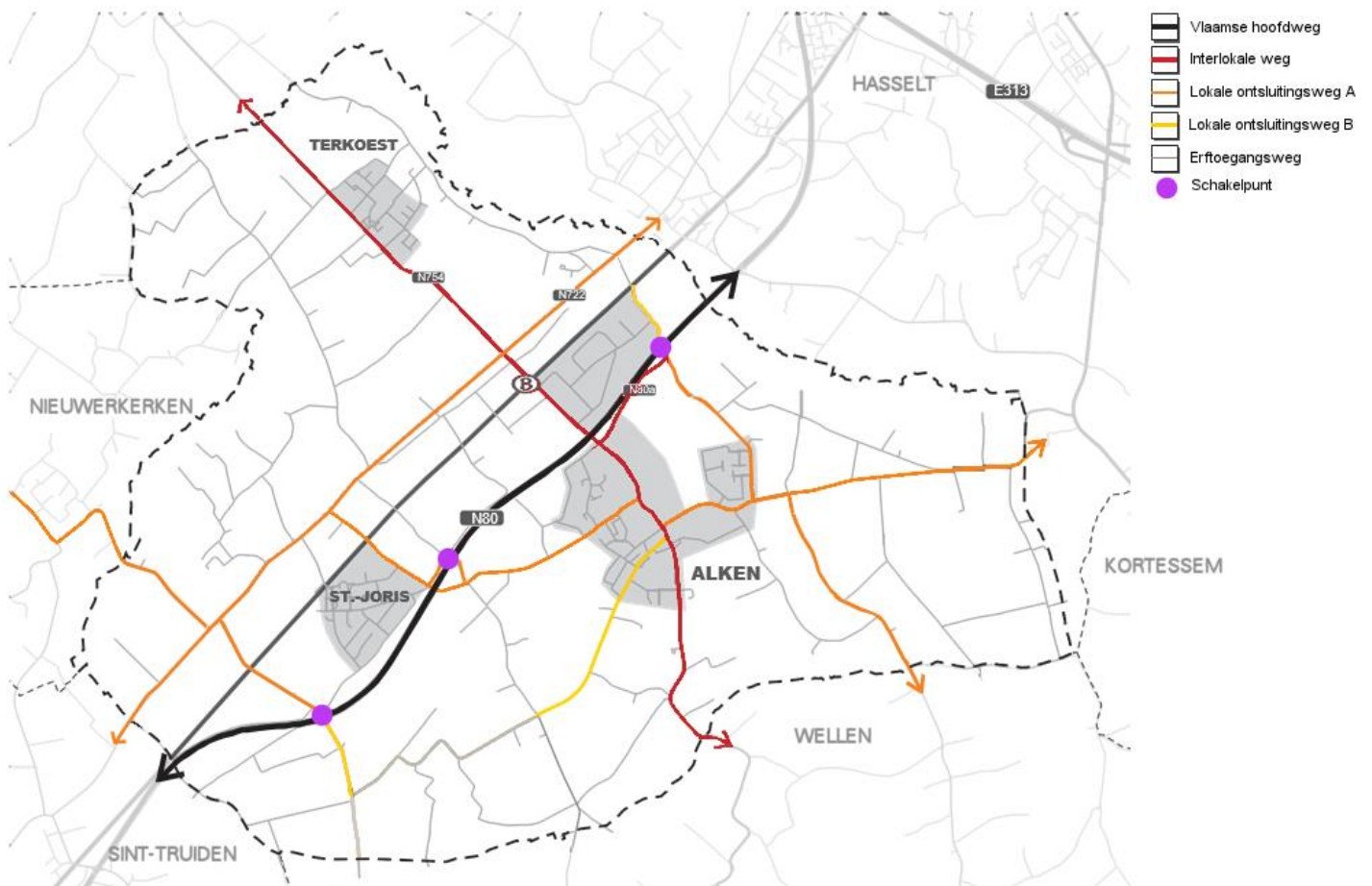
- N722
- Heiligenbornstraat
- Wolfstraat
- Hendrikstraat
- Langveldstraat

- Vliegstraat (tussen N80 en Ed. Dompasstraat)
- Meerdegatstraat (tussen N80 en Grootstraat)
- Grootstraat (volledig)
- Leemkuilstraat

Volgende wegen worden lokale ontsluitingswegen type B

- Bisschopsweyerstraat
- Hameestraat
- Meerdegatstraat-noord (vanaf N80A tot aan de spoorlijn, waar een bijkomende ontsluiting van het industrieterrein Kolmen voorzien wordt).

De Pleinstraat en de Musstraat (voorheen lokale wegen type I en II) worden erftoegangswegen. Dit in overeenstemming met het mobiliteitsplan van de gemeente Wellen. Alle lokale wegen type III blijven erftoegangswegen, met uitzondering van de Vliegstraat (tussen N80 en Ed. Dompasstraat) en de Langveldstraat tussen N80 en de Hendrikstraat, gezien deze de aansluiting met de N80 verzekeren.



Figuur 28: nieuwe wegencategorisering

Verschillen tussen oude en nieuwe wegcategorisering:

Weg/segment	Vorige wegcategorisering	Nieuwe wegcategorisering
N80	Primaire weg type II	Vlaamse hoofdweg
Steenweg (N722)	Secundaire weg type III	Lokale ontsluitingsweg type A
Jardinstraat (N80A)	Lokale weg type I	Interlokale weg
O.L.Vrouwstraat (N754)	Lokale weg type I	Interlokale weg
Stationsstraat (N754)	Lokale weg type I	Interlokale weg
Dorpsstraat (N754)	Lokale weg type I	Interlokale weg
Motstraat (N754)	Lokale weg type I	Interlokale weg
Snoekstraat (N754)	Lokale weg type I	Interlokale weg
Meerdegatstraat (tussen N80 en Grootstraat)	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type A
Meerdegatstraat (tussen N80 en spoorlijn)	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type B
Grootstraat (tussen Meerdegatstraat en Leemkuilstraat)	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type A
Leemkuilstraat	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type A
Heiligenbornstraat	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type A
Wolfstraat	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type A
Bisschopweyerstraat	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg type B
Musstraat	Lokale weg type I	Erftoegangsweg
Grootstraat (uitgez. tussen Meerdegatstr. en Leemkuilstr)	Lokale weg type II	Lokale ontsluitingsweg type A
Langveldstraat	Lokale weg type II	Lokale ontsluitingsweg type A
Hendrikstraat	Lokale weg type II	Lokale ontsluitingsweg type A
Hameestraat	Lokale weg type II	Lokale ontsluitingsweg type B
Pleinstraat	Lokale weg type II	Erftoegangsweg
Vliegstraat (tussen Hendrikstraat en N80)	Lokale weg type III	Lokale ontsluitingsweg type A

4.4.2. INRICHTINGSPRINCIPES LOKALE WEGEN

Voor elke categorie van wegen worden richtlijnen uitgewerkt met betrekking tot de vormgeving en inrichting van de weg, volgens zijn toegekende functie.

Bij de aanleg of herinrichting van wegen dient er in eerste instantie uitgegaan te worden van het richtinggevend profiel dat bij het type weg hoort. In sommige gevallen zal het echter niet mogelijk zijn om dit gewenste profiel te realiseren. In dergelijke gevallen kan van het richtinggevend profiel afgeweken worden. Hierbij moet steeds gezocht worden naar de best mogelijke oplossing om de weg zijn functie te laten vervullen en de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen.

Om de leesbaarheid van de weg te verbeteren, wordt de voorkeur gegeven aan één duidelijk en herkenbaar typeprofiel per categorie van wegen. Meer specifiek kunnen voor de verschillende categorieën de volgende inrichtingsprincipes worden aangereikt, voor zover dit technisch haalbaar is. (Bubeko = buiten bebouwde kom, bibeko = binnen bebouwde kom)

VVSG heeft samen met AWV een framework opgesteld voor de inrichtingsprincipes van lokale wegen. De inrichtingsprincipes die door de gemeente Alken opgesteld werden, volgen gedeeltelijk deze principes. De gemeente Alken maakt een kleiner onderscheid tussen binnen of buiten bebouwde kom. Zo is het voorstel om de voorrangregeling op dezelfde manier binnen als buiten bebouwde kom toe te passen, omdat dit voor onduidelijkheid kan zorgen bij de weggebruikers.

Voor de fietsvoorzieningen wordt verwezen naar het vademecum fietsvoorzieningen. De voetgangersvoorzieningen volgen het vademecum voetgangersvoorzieningen. Hierna volgt het overzicht van de inrichtingsprincipes voor de lokale wegen van de gemeente Alken:

Aard	Omgeving	Ontsluitingswegen		Erftoegangswegen
		Type A	Type B	
Voorrangregeling		Voorrang t.o.v. lagere categorie	Voorrang t.o.v. lagere categorie of voorrang van rechts	Voorrang van rechts
Ontwerpsnelheid		70 km/u indien geen verblijfsfuncties en bij afgescheiden fietsinfrastructuur, anders 50 km/u of 30 km/u (centrumgebied)	50 km/u of 30 km/u (centrumgebied)	50 of 30 km/u (centrumgebied)
Aantal rijstroken		1 x 2		1 (uitzonderlijk 2)
Rijwegbreedte		6m	5,5 m max. (6m in bedrijfsterreinen)	Voldoen aan zone 30 principe
Parkeren		Op de rijbaan mogelijk in Bibeko		Op de rijbaan
Bouwvrije stroken	Bubeko	5m vanaf rooilijn		
	Bibeko	Geen		
Openbaar vervoer	Bubeko	Bushavens, wachtaccommodatie en fietsenstallingen		Op de rijbaan
	Bibeko	Haltes op de rijbaan, wachtaccommodatie en fietsenstallingen indien mogelijk		Op de rijbaan
Fietsvoorzieningen		Zie vademecum fietsvoorzieningen		
Voetgangersvoorzieningen		Zie vademecum voetgangersvoorzieningen		
Verlichting	Bubeko	Niet standaard voorzien, tenzij op gevaarpunten of attractiepolen		
	Bibeko	Verlichting te voorzien		

4.4.3. SNELHEIDSVISIE

Naast het uitbreiden van de zones 30 (zie onderdeel verblijfsgebieden), werd ook het snelheidsregime van de andere wegen onder de loep genomen en werden de wegen geanalyseerd op basis van volgende parameters:

- wegencategorisering
- breedte van de bestaande weg
- aan-of afwezigheid van fietsinfrastructuur
- mate/dichtheid van bebouwing
- aanwezigheid van snelheidsklachten
- de gekende V85
- het feit of er een functionele of recreatieve fietsroute loopt op het segment

Als algemeen principe wordt de standaard snelheid op 50 km/u gebracht, ook buiten de bebouwde kom. Enkel interlokale wegen en lokale ontsluitingswegen type A kunnen nog een snelheidsregime van 70 km/u hebben, op

voorwaarde dat ze over minstens verhoogd aanliggende fietspaden beschikken. Liefst zijn de fietspaden afgescheiden. Wegen met niet-verhoogde fietspaden of zonder fietspaden kunnen geen snelheidsregime van 70 km/u meer hebben. Anderzijds is het ook niet zo dat wegen die deze fietsinfrastructuur wel hebben, automatisch een snelheidsregime van 70 km/u krijgen. Er zijn andere parameters die ook in deze gevallen een regime van 50 km/u kunnen opleggen.

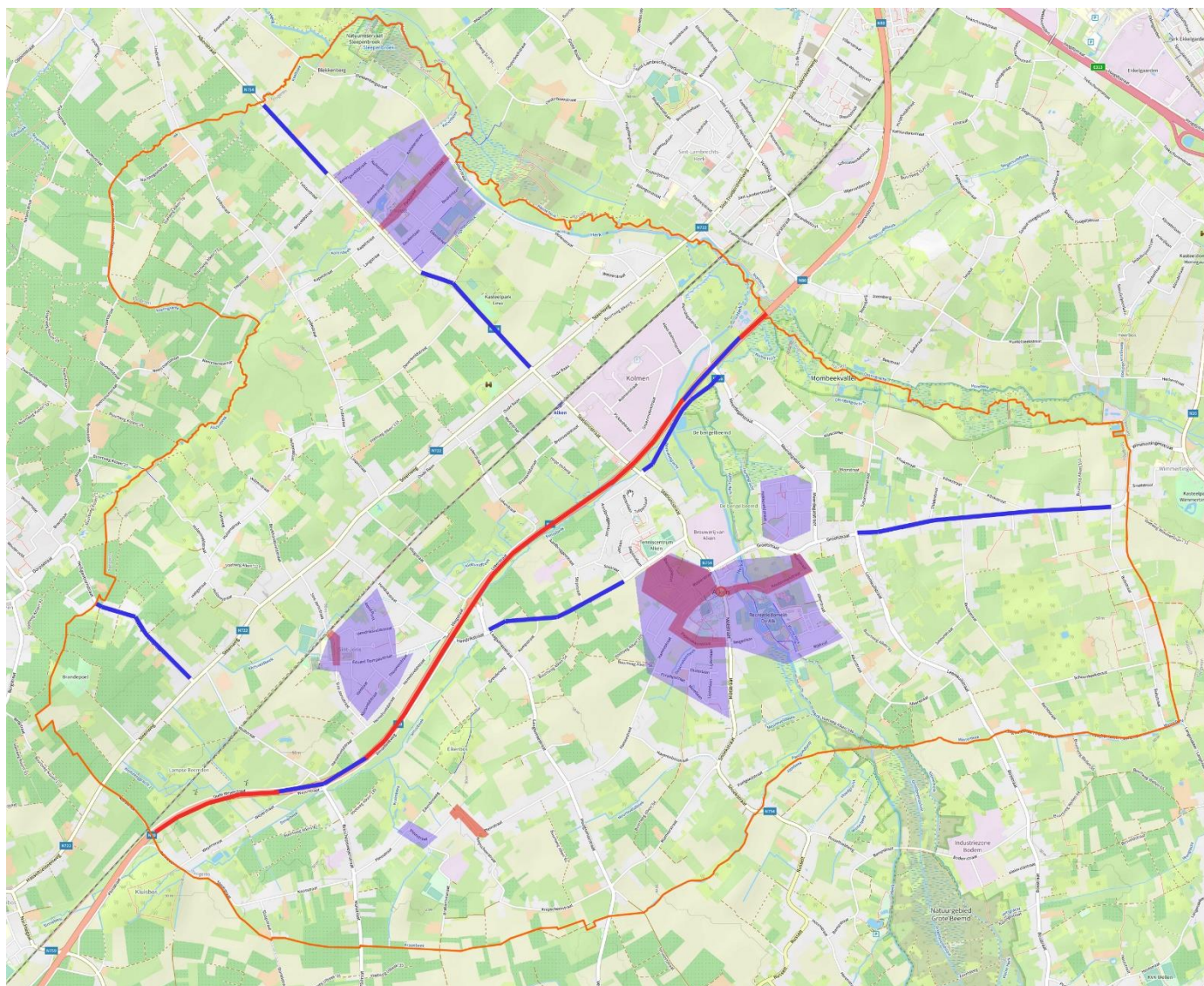
Dit betekent dat volgende wegen aangepast dienen te worden van 70 naar 50 km/u:

- Bisschopsweyerstraat
- Bulstraat
- Hameestraat (in afwachting van aanleg fietspaden)
- Hendrikstraat
- Hoogsimsestraat
- Klameerstraat
- Kluisstraat
- Kruisstraat
- Laagsimsestraat
- Leemkuilstraat
- Lindestraat
- Lokerstraat
- Musstraat
- Pleinstraat
- Simsebeekweg
- Stationsstraat (met uitzondering van deel zone 30)
- Steenweg (N722) (in afwachting van de aanleg van volwaardige fietspaden)
- Stoukstraat
- Trepstraat
- Vliegstraat (tussen Hendrikstraat en Lokerstraat)
- Wolfstraat (in afwachting van de aanleg van fietspaden als toerit naar de toekomstige fietssnelweg)

De gemeente vraagt aan AWW om het principe 70-50-30 ook toe te passen op de gewestwegen (met uitzondering van de N80), zodat er voor de volledige gemeente een consistent snelheidsregime ontstaat. Concreet wordt de N722 een lokale ontsluitingsweg. In het recent gepubliceerde afwegingskader 'snelheid op gewestwegen' staat het volgende vermeld: "Bij een snelheidsregime van 70 km/h zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk voor de veiligheid van fietsers (Vademecum Fietsvoorzieningen). Indien er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn, kan een verhoging van het snelheidsregime niet worden overwogen."

De gemeente vraagt om de snelheidsverlaging door te voeren in afwachting van de aanleg van de afgescheiden fietspaden. Zodra deze gerealiseerd zijn, kan het snelheidsregime terug op 70 km/u gebracht worden. De gemeente vindt de huidige situatie (snelheidsregime 70 zonder veilige fietsinfrastructuur) te onveilig voor kwetsbare weggebruikers. Gezien de gemeente met het mobiliteitsplan een belangrijke stap wil zetten voor de modal shift, is een veilige infrastructuur noodzakelijk.

Wat de N80 betreft bepalen de inrichtingsprincipes voor Vlaamse hoofdwegen dat de ontwerpsnelheid 90 km/u is. Het zou dan ook de verkeersveiligheid verhogen indien de snelheid (zoals ook in Sint-Truiden) verlaagd wordt naar 90 km/u en 70 km/u voor alle verkeer. Dit heeft geen negatieve effecten op de doorstroming noch belangrijke tijds winst, gezien de kruispunten met verkeerslichten zich op relatief korte afstand van elkaar bevinden.



Figuur 29: wensbeeld snelheid

Legende:

- : zones 30
- : fietszones
- : 50 km/u
- : 70 km/u
- : 90 km/u

4.4.4. HANDHAVING SNELHEID

Een consistent systeem van snelheidsregimes vraagt ook een gebiedsdekkende handhaving. Er zijn verschillende niveaus van handhaving. Eerst en vooral zijn er infrastructurele aanpassingen. Dat gaat van een goede afbakening van zones, het plaatsen van voldoende grote borden en grondmarkeringen, tot het plaatsen van wegversmallingen, flauwe bochten of verkeersdrempels.

Het tweede niveau is sensibilisering en communicatie, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van “smiley-borden” met de aanduiding van de gereden snelheid of de aankondiging van flitscontroles en het verspreiden van de resultaten ervan.

Het derde niveau is effectieve handhaving op het terrein. Dat kan onder de vorm van systematische flitscontroles. Het voordeel is dat deze, mits er goed over gecommuniceerd wordt, een afschrikkende effect hebben en een, weliswaar beperkte, vorm van gedragsverandering tot gevolg hebben.

Efficiënter dan punctuele flitscontroles zijn trajectcontroles. Deze zorgen voor een bredere gedragsverandering. Uit voorbeelden in anderen gemeenten is aangetoond dat het plaatsen van een aantal trajectcontroles een milderend effect heeft op de gereden snelheden van het ganse grondgebied van een gemeente.

Vooraf in langere trajecten die zich in een zone 50 bevinden en waar het niet altijd mogelijk is om veel snelheidsremmers te plaatsen, zijn trajectcontroles zinvol. Ook in een beperkt traject waar zone 30 absoluut noodzakelijk is om de veiligheid van kwetsbare weggebruikers te garanderen, heeft het plaatsen van een trajectcontrole een groot effect op de veiligheid en de leefbaarheid. Een trajectcontrole functioneert het best op trajecten met veel doorgaand verkeer en met niet teveel zijwegen of ontsnappingsroutes. Sommige trajecten kunnen opgesplitst worden in deeltrajecten. De gemeente gaat verder onderzoeken welke trajecten in aanmerking komen voor trajectcontroles.

4.4.5. VISIE (AUTO) PARKEERBELEID

Betaald parkeren aan het station kan de parkeerdruk verminderen en de modal shift van auto naar fiets stimuleren. Er zijn enkele kiss-en ride parkeerplaatsen op het Stationsplein. Deze worden beter vervangen door plaatsen voor kortparkeren voor te behouden op de stationsparking aan de overzijde van de Stationsstraat, gezien het in-en uitrijden van deze parkings momenteel niet veilig is. Eventueel kunnen ze vervangen worden door bewonersparkings of een bijkomende fietsenparking. De gemeente is vragende partij om specifieke kiss-en ride plaatsen voor te behouden aan het begin van de stationsparking. Er is een ruim aanbod van parkeergelegenheden in de woonkernen en het centrumgebied.

Centrumgebied Alken

Nabij het centrum van Alken is er een ruime gecentraliseerde parkeerplaats voor langparkeren (Kapittel). Deze heeft een capaciteit van ongeveer 100 wagens en heeft ook specifieke parkeerplaatsen voor deelauto's. Deze parking beschikt momenteel over 4 laadpalen voor elektrische voertuigen.

Aan de Alk (sporthallen) is er een ruime parking van 143 wagens. Verder zijn er parkeermogelijkheden op Laagdorp (44 plaatsen); op Stasveld (57 plaatsen voor langparkeren en mobilhomes) en is er een openbare parking aan de manege. Gezien er geen gemarkeerde parkeervakken zijn, kan de juiste capaciteit van deze laatste niet berekend worden. In de toekomst, na de realisatie van de nieuwe toegang naar de brouwerij, wordt de parking voor personeel van de brouwerij verplaatst en wordt de bestaande parking overgedragen aan de gemeente. De capaciteit hiervan bedraagt 116 parkeerplaatsen. Deze zal gebruikt worden als randparking, vooral voor toeristisch verkeer en voor de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving, conform het RUP Alken Vallei.

Met een capaciteit van 340 (+ in de toekomst 116) plaatsen (+ manege), beschikt het centrum dan ook over voldoende parkeermogelijkheden. Daarboven zijn er in de meeste straten mogelijkheden voor onbeperkt straatparkeren. In de Hoogdorpsstraat, het Lambrechtsplein, de Dorpsstraat en een deel van de Motstraat (N754) is een blauwe zone van kracht. De retributie bedraagt 15 EUR per dag voor elke periode, waarin de blauwe zone van kracht is. De gemeente zal de handhaving ervan versterken.



Figuur 30: parkeren centrum Alken (bron: website gemeente Alken, aangevuld met toekomstige parking brouwerij)

Er is een belastingreglement van kracht op ontbrekende parkeerplaatsen, bij de bouw of verbouwing van nieuwe wooneenheden. Deze bedraagt 7.000 EUR per ontbrekende parkeerplaats, verhoogd met 25% indien de stedenbouwkundige verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen niet gerespecteerd wordt.

Terkoest

Er zijn ongeveer 25 parkeerplaatsen op het Claes d'Erckenteelplein en ongeveer 35 met haaks parkeren langs de Parkstraat. Er is geen blauwe zone in Terkoest. Ook is er parkeergelegenheid aan het kerkhof.

Sint-Joris

Er zijn 76 parkeerplaatsen voor het Sint-Jorisheem, 30 parkeerplaatsen haaks parkeren in de Ed. Dompasstraat naast de kerk en 47 parkeerplaatsen voor de kerk in de Sint-Jorisstraat. Er is eveneens parkeergelegenheid aan het voormalige voetbalstadion.

Stand-still principe

De gemeente zal het stand-still principe voor openbare parkeerplaatsen invoeren. Dit principe start met 456 openbare parkeerplaatsen (bestaande + overname parking brouwerij) voor het centrumgebied, 60 parkeerplaatsen in Terkoest en 153 in Sint-Joris. Door dit principe mogen er geen openbare parkeerplaatsen meer bijkomen op openbaar domein, tenzij er nieuwe ontwikkelingen worden gerealiseerd met een aantoonbare noodzaak aan autoparkeerruimte. Eventueel wegvallende parkeerplaatsen langs wegen (bv. voor vergroening of het creëren van

ruimte voor zacht weggebruikers) worden niet gecompenseerd met de creatie van parkeerplaatsen op andere locaties. Op deze manier werkt de gemeente aan een geleidelijke vermindering van het aantal publieke parkeerplaatsen op openbaar domein en kan de vrijgekomen ruimte ingezet worden voor ontharding, vergroening of andere functies.

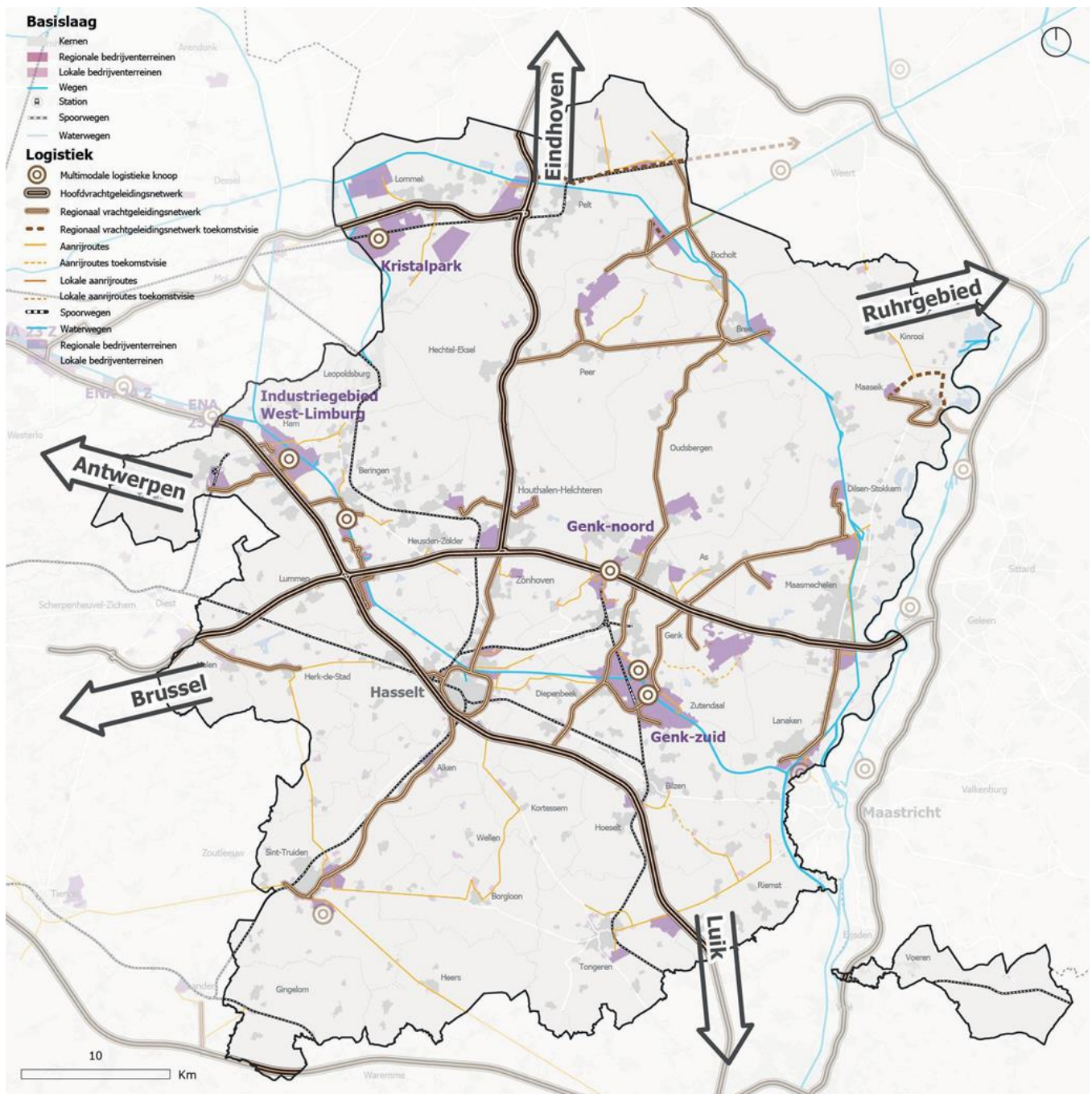
4.5. ZWAAR VERVOER (B5)

Met de nieuwe wegcategorisering wordt het doorgaand vrachtverkeer beperkt tot het hoofdwegennetwerk en het dragend netwerk. Het lokaal netwerk bevat niet langer een verbindingsfunctie en is dus niet langer geschikt voor doorgaand vrachtverkeer, enkel voor lokale ontsluiting.

In het regionaal mobiliteitsplan staat het volgende vermeld:

"Een vrachtgeleidingsnetwerk duidt aan via welke wegen de vervoerregio vracht wilt verzamelen en ontsluiten richting het hogere netwerk. Daarbij is het de bedoeling om bedrijvigheid bereikbaar te maken, met minimale overlast voor de omgeving. Niet-selectie van een weg betekent niet automatisch dat vracht er geweerd wordt. Herkomst- of bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling er doorgaand vrachtverkeer te faciliteren.

Een vrachtgeleidingsnetwerk is hiërarchisch opgebouwd. Vlaanderen legt het hoofdnetwerk vast, bestaande uit Europese en Vlaamse Hoofdwegen. Dit netwerk biedt het basisraster dat economische polen onderling met mekaar verbindt en een verbinding maakt met (inter)nationale poorten. Regionale vrachtroutes verbinden regionale bedrijventerreinen en multimodale knopen. Lokale bedrijventerreinen worden ontsloten via aanrijroutes binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen. Op het lokaal wegennet worden binnen de interlokale mazen, waar nodig gebiedsgericht en gecoördineerde vrachtmilderende en vrachtwerende maatregelen getroffen om doorgaand sluipverkeer te weren uit woon- en schoolomgevingen."



Figuur 31: beleidsscenario logistiek 2050 (bron: regionaal mobiliteitsplan)

Conform het regionaal mobiliteitsplan wordt voor de gemeente Alken het doorgaand vrachtverkeer enkel toegelaten op de N80, de N80A en op de N754 tussen het station en de Grootstraat (ontsluiting industrieterrein Kolmen). Na het realiseren van de nieuwe toegang van brouwerij Alken Maes op de N80A, wordt het vrachtroutenetwerk beperkt tot de N80A. De vrachtroute uit het vorig mobiliteitsplan richting Wellen via de Leemkuilstraat behoort niet langer tot het vrachtroutenetwerk. Ook de N754 ten noorden van het station wordt niet langer een vrachtroute. Het is de wens van de gemeente Alken om een intergemeentelijke tonnageverbodszone in te stellen samen met de gemeente Wellen. De exacte afbakening ervan moet nog bepaald worden. Aan de gemeente Nieuwerkerken heeft de gemeente Alken de wens uitgesproken tot het komen van een gemeentegrens overschrijdend tonnageverbod. De N722 behoort niet tot het vrachtroutenetwerk voor doorgaand vrachtverkeer. De wegen zullen voorzien worden van borden om het tonnageverbod afdwingbaar te maken. Mogelijk kan trajectcontrole ingezet worden om dit verbod te handhaven.



Figuur 32: vrachtroutenetwerk

In het regionaal mobiliteitsplan staat een duidelijke ambitie om te sturen op gedragsverandering. Dit staat hierover vermeld:

"De hoofdambitie van onze vervoerregio, opgelegd door de Vlaamse Regering, is het realiseren van een modal split van 40 procent duurzame verplaatsingen alsook het verminderen van de voertuigkilometers met 15 procent. Bij mobiliteit draait het om menselijk gedrag en mensen hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. De uitdaging is dat een deel van de huidige automobilisten hun gedrag verandert, maar vooral ook dat de nieuwe generatie jongeren andere keuzes kan maken. We willen enerzijds inzetten op het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, de kwaliteit van fietsinfrastructuur en voorzieningen voor fietsparkeren, en het verbeteren van de mogelijkheden voor combimobiliteit. Anderzijds zijn er ook heel wat gedragsbeïnvloedende maatregelen noodzakelijk om de ambities ten aanzien van de modal shift te bereiken. Dit betekent dat we bepaalde gewoonten in vraag durven stellen en ons moeten durven openstellen voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van autobezit en -gebruik. Op heel wat plaatsen in onze regio zijn de eerste tekenen van deze overgang al zichtbaar. Met dit mobiliteitsplan willen we deze maatschappelijke transitie verder versterken en versnellen.

Via mobiliteitsmanagement wordt vanuit de verplaatsingsmotieven en doelgroepen ingezet op het sensibiliseren en stimuleren van duurzame modi. Daarbij wordt ingespeeld op bestaande initiatieven van lokale en bovenlokale actoren. Voor korte ritten rond de kleine en grote kernen en in nabijheid van economische en attractiepolen ligt de focus op de fiets (of step) en te voet. Voor grotere afstanden biedt openbaar vervoer en combimobiliteit een oplossing. Met verkeersmanagement alsook met regelgeving en fiscaliteit kan gedrag effectief worden beïnvloed, dit blijkt ook uit de resultaten van de doorrekening via het verkeersmodel. Ook op deze terreinen ontstaan door nieuwe technologie nieuwe mogelijkheden. Op elk van deze punten wil de vervoerregio inspelen. Een belangrijke doelgroep waarop ingezet wordt, zijn de werkgevers. Zij spelen een belangrijke rol in het geven van fietsvergoedingen, mogelijkheden tot fietsleasing, het voorzien van faciliteiten voor fietsers zoals veilige overdekte fietsenstallingen en douches, het (deels) terugbetalen van OV-abonnementen, het voorzien van carpoolparkings kort bij de ingang en dergelijke meer. Dit heeft niet alleen een voordeel voor de maatschappij en de gezondheid van de werknemers, maar ook in de eerste plaats voor de werkgever zelf door een reductie in de kosten voor het voorzien van parking, waardoor ze de vrijgekomen ruimte kunnen benutten voor uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten."



Figuur 33: gedragsverandering (bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG))

De gemeente Alken wenst bij te dragen aan de gedragsverandering door het overnemen van verschillende acties uit het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

5.1. INFORMEREN EN SENSIBILISEREN: KINDEREN, SCHOLIEREN EN STUDENTEN

De -18-jarigen vormen de toekomstige motor voor de maatschappelijke verandering en hebben doorgaans nog meer duurzame gewoontes. Binnen deze doelgroep is de basis aanwezig om duurzaam mobiliteitsgedrag structureel te verankeren. Via informatie en sensibilisatie (sensibilisering) willen we deze doelgroep (en de ouders) nog meer aansporen, enthousiasmeren en aanzetten om zich op een duurzame manier te verplaatsen en een duurzame mental shift (zij moeten niet echt de shift maken) te maken.

Volgende acties zijn van toepassing in Alken:

- informatiecampagnes en projecten rond verkeerseducatie, verkeersveiligheid en zichtbaarheid in het verkeer
- deelname aan Octopus projecten en campagnes
- inzetten op het actief informeren over verkeersveilige en toegankelijke schoolomgevingen en schoolroutes
- ondersteuning van fietspooling naar de scholen
- stimuleren fietscultuur bij jongeren (campagnes, gadgets...)
- voorzien van schoolvervoer naar de bibliotheek
- voorzien van een laagdrempelig aanbod van kinderfietsen (fietsbib).

5.2. INFORMEREN EN SENSIBILISEREN: WERKNEMERS EN WERKGEVERSAANPAK

Het informeren en sensibiliseren van de werkende mensen (actieve bevolking) is erop gericht om enerzijds het aanbod aan duurzame alternatieven voor woon-werkverkeer sterker te ontwikkelen en anderzijds op het beïnvloeden van de vraag (minder verplaatsingen). De gemeente Alken neemt hiervoor volgende maatregelen:

- realiseren van autoluwe en fietsvriendelijke bedrijvzones
- aanmoedigen van bedrijven in de industriezone Kolmen om een bedrijfsvervoersplan op te maken met de nadruk op het realiseren van een modal shift in woon-werkverkeer en werkverplaatsingen
- opstellen van een convenant inzake te volgen routes voor vrachtverkeer
- campagnes en maatregelen voor het realiseren van een modal shift bij het gemeentepersoneel en aanverwante diensten
- vergroening van het wagenpark van de gemeente en voorzien van voldoende laadinfrastructuur, zowel voor werknemers als voor inwoners.

5.3. INFORMEREN EN SENSIBILISEREN: VOLWASSENEN EN RECREANTEN

De groep +65-jarigen zal in de toekomst sterk toenemen. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met hun specifieke noden en hen mee te nemen in de mobiliteitstransitie. Daarnaast trekt Limburg veel recreanten aan die zowel steden als natuur komen bezoeken ter ontspanning. Ouderen en recreanten herontdekken vaak duurzame modi. Voor deze doelgroep spitst informeren en sensibiliseren zich voornamelijk toe op inclusiviteit, gebruiksgemak, vaardigheden en toegankelijkheid. Dit zijn de maatregelen voor de gemeente Alken:

- stimuleren van modal shift initiatieven bij evenementen (vb. aanbieden van mobiele fietsenstallingen) en opname ervan in de vergunningen
- stimuleren van senioren door het inzetten op opleiding voor senioren zoals 'veilig fietsen met een e-bike' en campagnes 'blijven fietsen'
- gamification samen met vrijetijdssector en handelaars
- voorzien van gebruikersvriendelijke fietsenstallingen in het centrumgebied, woonkernen en woonwijken

- doorlopende informatie in het maandelijks infoblad van de gemeente
- infopakket voor nieuwe bewoners “verstandig omgaan met mobiliteit”.

5.4. COMBIMOBILITEIT

De shift van een autobezit-afhankelijk (auto georiënteerd) mobiliteitssysteem naar een combimobiliteitssysteem waarin mensen mobiliteit als een dienst gebruiken en afhankelijk van het moment en type verplaatsing de meest optimale keuze maken, betekent een volledige omwenteling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken en ermee omgaan. De ambitie bestaat uit het wegnemen van de drempels rond het gebruik van combimobiliteit.

Acties voor de gemeente Alken:

- organisatie van alle Hoppin-punten (zie onderdeel B4: openbaar vervoer) en promotie voor het gebruik ervan
- voorzien of ondersteunen van voldoende deelauto's in centrumgebied, woonkernen en woonwijken
- promotie voor fietsverplaatsingen naar het station.

5.5. PARKEERBELEID

Stimuleren van transitie, zowel in het aantal van fietsparkeerplaatsen en bewonersparkeren als door een kader te maken voor het voorzien van combimobiliteit en een gecoördineerde parkeervisie.

Acties voor de gemeente Alken:

- invoering van stand-still principe (zie 4.4.5)
- voorzien van voldoende en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen (station en attractiepolen)
- handhaven van blauwe zone




5.6. MONITORING EN DATA

Om het mobiliteitsbeleid te ondersteunen zijn volgende acties wenselijk:

- regelmatig overleg met de gemeentelijke adviesraad mobiliteit
- jaarlijkse evaluatie van de acties het mobiliteitsplan door de adviesraad
- 3-jaarlijkse bijsturing van het actieplan van het mobiliteitsplan (op basis van de cijfers van de gemeentemonitor)
- regelmatig intergemeentelijk overleg samen met de vervoerregio en buurgemeenten

Om inzicht te verkrijgen in het effect van de maatregelen is het voeren van voor- en na-onderzoek wat betreft intensiteiten, snelheden en ongevallen noodzakelijk. De gemeente zal dus op regelmatige basis verkeerstellingen uitvoeren om inzicht te krijgen in het gebruik van het wegennet, de blauwe zone en gereden snelheden.











Legende bij het actieplan:

Advies 
 Studie 
 Uitvoering 

€ < 50.000 EUR

€€ 50.000 – 500.000 EUR

€€€ > 500.000 EUR

Nr	Actie	Fase	Verkeersveiligheid			Aantrekkelijke centra	Modal shift	Doorstroming	Timing: KT = <3j MLT = 4-6j LT = >6j	Initiatiefnemer	Partner(s)	Kosten
			Verkeersveiligheid	Verkeersleefbaarheid								
A - ruimtelijk beleid												
1	Aanleg nieuwe ontsluitingsweg brouwerij Alken		x	x	x				Lopende	Brouwerij Alken	Gemeente, AWW	€
2	Uitbreiding bedrijventerrein Kolmen met nieuwe ontsluiting			x					Lopende	Gemeente	provincie, Infrabel	€
3	Reorganisatie parkings en trage wegen RUP Alken Vallei		x	x	x				Lopende	gemeente		€€
4	Nieuwe ontsluiting bedrijf Geramax			x					MLT	Bedrijf	gemeente	
5	Ontwikkeling trage wegen binnen RUP Alken Centrum 5 zuid		x				x			Gemeente	projectontwikkelaar	€€
6	Aanleg sportterrein Broosveld met veilige ontsluiting op N754 Stationsstraat		x		x				MLT	gemeente	AWV	€€
B - netwerken												
B1- voetgangers en verblijfsgebieden												
1	Uitbreiden zone 30 in centrum Alken		x	x	x				KT	Gemeente		€
2	Uitbreiden van zone 30 in Terkoest		x	x	x				KT	Gemeente		€
3	Uitbreiden van zone 30 in Sint-Joris		x	x	x				KT	Gemeente		€
4	Afwerken trage wegen plan			x			x		KT	Gemeente		€

Nr	Actie	Fase	Verkeersveiligheid	Verkeersleefbaarheid	Aantrekkelijke centra	Modal shift	Doorstroming	Timing: KT = <3j MLT = 4-6j LT = >6j	Initiatiefnemer	Partner(s)	Kosten
B2- fietsers											
1	Inrichten fietszone in centrum		x		x	x		KT	Gemeente		€
2	Herinrichting N722 (Fase 1 Hasselt - station) - uitvoering Fase 2 (station-Sint-Joris) - studie Fase 3 (Sint-Joris-Sint-Truiden) - te plannen	 	x	x		x	x	KT	AWV	Gemeente, Provincie, De Lijn, MOW	
3	Andere fietsstraten Parkstraat in Terkoest - Pleinstraat - Sint-Jorisstraat		x			x		KT	Gemeente		€
4	Vernieuwing fietspad Klinkstraat					x	x	KT	Gemeente		€€
5	Aanleg fietslogo's Broosveldstraat - Ed. Dompasstraat - Hemelsveldstraat - Molenstraat - Sint-Jorisstraat - Weyerstraat - Meerdegatstraat		x			x	x	KT	Gemeente		€
6	Herinrichting N722 Fase 2 (station-Sint-Joris) - uitvoering Fase 3 (Sint-Joris-Sint-Truiden) - studie	 	x	x		x	x	MLT	AWV	Gemeente, Provincie, De Lijn, MOW	
7	Aanleg nieuwe fietspaden Kolmenstraat - Groenmolenstraat - Hoogsimsestraat - Lindestraat - Hameestraat - Meerdegatstraat (tussen Kolmenstraat en N80)		x	x		x	x	MLT	Gemeente	MOW, Provincie (indien fietsfonds projecten)	€€€
8	Aanleg afgescheiden fietspad (studie) Stationsstraat - tussen N722 en N80A		x			x	x	MLT	AWV	Gemeente	
9	Aanleg nieuwe fietssuggestiestroken oker Bisschopweyerstraat - Bosveldstraat - Bulsstraat - Hameestraat - Kompstraat - Pleinstraat - Vliegstraat		x	x		x	x	MLT	Gemeente		€€
10	Plaatsen verkeersfilter Deversveldstraat - Meerdegatstraat - Simsebeekweg		x	x		x		MLT	Gemeente		€
11	F741 - opmaak ontwerp fietssnelweg ifv goedgekeurde tracéstudie		x			x	x	MLT	Provincie	Gemeente, MOW, buurgemeenten	
12	Beveiligde fietsenstalling aan station		x			x		MLT	NMBS	Gemeente	
13	Nieuwe trage wegen voor fietsers (studie) Hulzenstraat - Heiligenbornstraat en Motstraat - manège		x			x	x	MLT	Gemeente		€
14	Voorzien veilige oversteek N80 aan kruispunt Meerdegatstraat		x			x	x	MLT	AWV	Gemeente	
15	Herinrichting N722 Fase 3 (Sint-Joris-Sint-Truiden) - uitvoering)		x	x		x	x	LT	AWV, De Lijn	Gemeente, Provincie	
16	Aanleg afgescheiden fietspad Stationsstraat - tussen N722 en N80A		x			x	x	LT	AWV	Gemeente	
17	Nieuwe trage wegen voor fietsers (realisatie) Hulzenstraat - Heiligenbornstraat en Motstraat - manège + Terkoest (zuid oost van centrum naar Molenstraat)		x			x	x	LT	Gemeente		€€
18	Aanleg fietspaden Snoekstraat en Motstraat (N754) (studie)		x			x		LT	AWV	Gemeente	€
19	Plaatsen van kleine fietsenstallingen in centra				x	x		Continu	Gemeente		€

Nr	Actie	Fase	Verkeersveiligheid	Verkeersleefbaarheid	Aantrekkelijke centra	Modal shift	Doorstroming	Timing: KT = <3j MLT = 4-6j LT = >6j	Initiatiefnemer	Partner(s)	Kosten
B3 - openbaar vervoer											
1	Installatie Hoppin punt station		x			x		KT	AWV, De Lijn	Gemeente, MOW	
2	Herinrichting parking station (plan)		x			x		KT	NMBS	Gemeente, AWV	
3	Installatie Hoppin punt centrum		x			x		KT	Gemeente	De Lijn	€
4	Installatie buurt Hoppinpunten Terkoest en Sint-Joris		x			x		KT	Gemeente	De Lijn, MOW	€
5	Herinrichting parking station (uitvoering)		x			x		MLT	NMBS	Gemeente, AWV	
B4 - autoverkeer											
1	Uitvoeren nieuwe snelheidsvisie op straten van 70 naar 50		x	x				KT	Gemeente	AWV	€
2	Studie invoering trajectcontroles		x	x	x			KT	Gemeente	AWV	€
3	Realiseren verbinding tussen Jardinstraat en brouwerij in kader van PRUP		x	x	x			KT	Gemeente	AWV, privé	€€
4	Plaatsen van smileyborden ter sensibilisering		x	x	x			KT	Gemeente	AWV	€
5	Invoering trajectcontroles		x	x	x			MLT	Gemeente	AWV	€
B5 - vrachtverkeer											
1	Aanpassen verbod doorgaand vrachtverkeer na nieuwe toegang brouwerij		x	x	x			KT	Gemeente	AWV	€
2	Onderzoek trajectcontroles handhaving tonnageverbod		x	x	x			KT	Gemeente	AWV	€
3	Gemeentegrens overschrijdende tonnageverbodszones (studie)		x	x	x			KT	Gemeente	Vervoerregio Buurgemeenten	€
4	Gemeentegrens overschrijdende tonnageverbodszones (invoering)		x	x	x			MLT	Gemeente	AWV	€

Nr	Actie	Fase	Verkeersveiligheid	Verkeersleefbaarheid	Aantrekkelijke centra	Modal shift	Doorstroming	Timing: KT = <3j MLT = 4-6j LT = >6j	Initiatiefnemer	Partner(s)	Kosten
C - mobiliteitsmanagement											
C1	Informereren en sensibiliseren: kinderen, scholen en studenten - verkeerseducatie - deelname Octopus - informeren over schoolroutes - ondersteunen fietspooling - stimuleren fietscultuur - schoolvervoer naar bibliotheek - laagdrempelig aanbod kinderfietsen		x			x		Continu	Gemeente	Scholen, Octopus	€
C2	Informereren en sensibiliseren: werknemers en werkgevers - stimuleren bedrijven opmaak bedrijfsvervoersplan - autoluwe en fietsvriendelijke bedrijvzones - opstellen convenant vrachtverkeer - campagnes modal shift gemeentepersoneel en aanverwante diensten - vergroenen wagenpark en voorzien laadinfrastructuur		x			x		Continu	Gemeente	Bedrijven	€
C3	Informereren en sensibiliseren: volwassen en recreanten - stimuleren modal shift evenementen - stimuleren en campagnes senioren - gamification - voldoende en goede fietsenstallingen - info in infoblad gemeente - infopakket nieuwe bewoners		x			x		Continu	Gemeente	Evenementen Middenveld	€
C4	Combimobiliteit - Hoppinpunten - deelauto's - promo fietsverplaatsingen station					x		Continu	Gemeente	De Lijn, NMBS	€
C5	Parkeerbeleid - invoering stand-still principe - voldoende en goede fietsenstallingen - handhaven blauwe zone		x	x	x	x		Continu	Gemeente		€
C6	Monitoring en data - overleg adviesraad mobiliteit - overleg vervoerregio en buurgemeenten - jaarlijkse evaluatie acties mobiliteitsplan - 3-jaarlijkse bijsturing actieplan		x	x	x	x	x	Continu	Gemeente	Adviesraad mobiliteit	€
C6	Monitoring en data - overleg vervoerregio en buurgemeenten		x	x		x		Continu	Gemeente	Vervoerregio Buurgemeenten	€

Aanwezig

- Leden mobiliteitsraad
- Frans Vroonen – Schepen van Mobiliteit
- Koen Vanmuysen – Mobiliteitsdeskundige gemeente Alken
- Dirk Dedoncker – A2Bmobility – studiebureau

Agenda

- Bespreking verkenningnota mobiliteitsplan

Verslag

- Streefbeeld Infrabel overwegen: wat is de situatie van dit dossier?
Gemeente: het is een streefbeeld dat opgesteld is door Infrabel. De gemeente heeft daar heel wat opmerkingen over geformuleerd en aan Infrabel gevraagd om hier een participatietraject voor op te zetten. Tot op heden is er nog geen antwoord hierop van Infrabel. Het dossier is losgekoppeld van het project 'mobiliteitsplan'.
Studiebureau: bij de opmaak van de verdere plannen voor de fietssnelweg, zal het dossier van de overwegen opnieuw op de agenda komen, gezien de route langs het spoor zal lopen.
- Wanneer wordt het OV-plan doorgevoerd?
Gemeente: Dat zal gefaseerd gebeuren. De juiste timing is nog niet helemaal duidelijk. Het is de bedoeling dat het vervoer op maat wordt ingevoerd met een mobiliteitscentrale ter vervanging van de bestaande belbussen. Zo lang dit niet in voege is, blijven de belbussen bestaan. Terkoest zal geen reguliere bus meer hebben in het nieuwe OV-plan.
- Wat wordt de wegencategorisering van de N722, die parallel loopt aan de N80?
Studiebureau: volgens hetgeen we weten uit het regionaal mobiliteitsplan zal deze weg geen onderdeel meer zijn van het dragend netwerk, gezien de N80 parallel loopt. Dat betekent dat het een lokale ontsluitingsweg zou worden. Nog verder te bespreken in de analyse van de wegencategorisering.
- Worden er ook deelsteps voorzien aan het Hoppin-punt station?
Studiebureau: deelsteps zouden interessant kunnen zijn, gezien de afstand tussen het station en het centrum (1,8 km). Dit is een ideale afstand voor een step. Wel is het best om, indien er voor deelsteps wordt geopteerd, ook meteen verzamelpunten te voorzien waar de steps achtergelaten moeten worden. Zo wordt het fenomeen van strooisteps vermeden. Idem met back-to-many systemen van deelfietsen.
- Vrachtroutenetwerk: hoe wordt dit opgesteld?
Gemeente: er zal alleszins overleg moeten voorzien worden met de buurgemeenten. Je kan niet zomaar een tonnageverbod instellen aan de gemeentegrens. Vooral de vrachtroute van en naar Wellen is een aandachtspunt. We kunnen ons de vraag stellen wat het effect is van de bestaande tonnagebeperkingen.
Studiebureau: tonnagebeperkingen kunnen ook met trajectcontrole gehandhaafd worden. Uiteraard zijn deze enkel van toepassing voor doorgaand vrachtverkeer.
Gemeente: er is een kaart van het bestaand vrachtroutenetwerk in de bijlage van het vorig mobiliteitsplan.

- Hoe zit het met het vrachtverkeer op de N722?
Dit is een route waar de kilometerheffing van toepassing is. Dat betekent dat dit toegelaten is voor doorgaand vrachtverkeer.
- Er zijn veel klachten over te hoge snelheden van het autoverkeer.
Gemeente: zone 30 in de ganse bebouwde kommen invoeren, is voor Alken moeilijk haalbaar, gezien de bebouwde kommen erg groot zijn.
Studiebureau: de grote bebouwde kommen is een gevolg van het verleden, waar de invoering van bebouwde kom de enige mogelijkheid was om een snelheidsbeperking van 50 km/u in te voeren. Sedert enige tijd bestaat er echter ook het concept van zone 50 (buiten bebouwde kom). In een aantal gemeenten worden de bebouwde kommen herleid tot de echter dichte kernen. Deze worden dan zone 30 gemaakt. Alles daarbuiten wordt dan zone 50, met uitzondering van ontsluitingswegen met minstens verhoogde fietspaden. Daar wordt 70 km/u toegelaten. We stellen voor om in het kader van het mobiliteitsplan ook de bebouwde kommen te herzien en een logische en communiceerbare versie van een snelheidsplan te maken.
- Overdreven snelheid is vaak een subjectief gegeven. Zijn er metingen van de gereden snelheden om het debat te objectiveren?
Gemeente: *Er zijn de afgelopen jaren heel wat snelheidsmetingen gebeurd. Deze zullen aan het studiebureau overgemaakt worden.*
- Wat zijn de ideeën rond de voorrangregelingen?
Gemeente: *Tot op heden is er, behoudens enkele uitzonderingen, voorrang van rechts binnen bebouwde kom en een voorrangregeling buiten de bebouwde kom.*
Studiebureau: Deze regeling wordt veel toegepast, maar heeft als nadeel dat heel wat straten gedeeltelijk binnen en buiten bebouwde kom liggen, waardoor de situatie voor weggebruikers niet altijd duidelijk is. Ook zijn er soms grote straten die voorrang moeten verlenen aan zeer kleine zijstraten. In een zone 30 en op gelijkwaardige wegen is voorrang van rechts een logische maatregel. De wegencategorisering kan daarnaast gebruikt worden om in de andere gevallen de voorrang te regelen. Lokale ontsluitingswegen hebben dan voorrang op erftoegangswegen.
- Kan er floating car data worden opgenomen in de analyse?
Studiebureau: dat is momenteel niet voorzien. Floating car data zijn vooral interessant om verkeersstromen in kaart te brengen.
- Wat zijn de ideeën rond handhaving, meer bepaald trajectcontroles?
Studiebureau: trajectcontrole is een mogelijkheid om op bepaalde trajecten de snelheid te handhaven.
Gemeente: *we bekijken de snelheidsproblematiek vaak met de V85. De uitzonderingen die gevaarlijk rijgedrag vertonen, detecteer je daarmee niet.*
Studiebureau: dat klopt. Trajectcontrole is in feite een veel eerlijker systeem van controles omdat het 24/24u werkt. De pakkans is dus 100%. In andere gemeenten waar trajectcontrole (met een private partner) zijn opgezet, zijn de resultaten zeer positief, ook in zone 30.
- Discussie over fietsstraten en fietszones. Algemeen gevoel is dat fietsstraten niet te lang of te breed mogen zijn. Achter iemand rijden met een kind die amper 10 km/u haalt, is niet aangenaam.

Studiebureau: het klopt dat de locatie van fietsstraten goed gekozen dient te worden. In smalle straten is er de facto een onmogelijkheid om fietsers veilig in te halen. Best maken fietsstraten deel uit van een fietsnetwerk of kan een fietszone gelden in een centrumgebied.

- Best is dat er in een fietsstraat een goede verhouding is tussen aantal fietsers en aantal auto's.
Studiebureau: dat argument wordt soms nog gebruikt om geen fietsstraten te maken. Maar men moet ook rekening houden met het potentieel aan fietsers. Als een straat nu te onveilig is om te fietsen omdat er geen fietsinfrastructuur is, maar wel veel auto's, kan het net wel zinvol zijn om er een fietsstraat van te maken, zeker als er bvb parallel een beter alternatief is voor autoverkeer. Fietsstraten zijn geen ideaal middel om sluipverkeer tegen te gaan, maar kunnen wel helpen om op bepaalde trajecten minder autoverkeer te hebben.
- *Studiebureau: Veilige schoolroutes: uit de bijeenkomst met de scholen bleek de Molenstraat een sluiproute te zijn die gevaarlijk is voor kinderen die naar school fietsen. Is het een idee om deze straat te knippen voor doorgaand verkeer?*

De meningen waren verdeeld. Er wordt voorgesteld om een manueel herkomst/bestemmingsonderzoek te voeren tussen de Blekkenbergstraat en de N722. Wie daartussen binnen een bepaalde tijd door rijdt, heeft geen bestemming.

Studiebureau: we kunnen ons de vraag stellen of ook het verkeer vanuit Terkoest niet beter de O.L. Vrouwstraat volgt ipv de Molenstraat. We zouden kunnen bekijken op welke locatie deze straat geknipt wordt, teneinde zo weinig mogelijk hinder op te leveren voor de bewoners. We onderzoeken dit verder.

- Tractorsluizen zijn gevaarlijk voor fietsers.
Studiebureau: dat hangt er van af hoe ze geplaatst worden. Het sluipverkeer is gewoonlijk gevaarlijker dan een tractorsluis.
- *Studiebureau: Er zijn nog enkele andere straten waar klachten zijn van sluipverkeer. Dit zijn de Kapelstraat, de Lindestraat, de Blekkenbergstraat (zie eerder Molenstraat) en Deversveldstraat.*
Gemeente: verder te onderzoeken hoe groot de problemen daar zijn
- Worden er meer laadpalen voorzien?
Gemeente: er komen er op korte termijn een 20-tal bij, verspreid over het grondgebied.
- Kan de locatie van laadpalen gebruikt worden om het parkeerbeleid te sturen en te concentreren?
Gemeente: dat kunnen we bekijken.
- *Studiebureau: Er zijn een aantal straten die als moeilijk toegankelijk gemeld werden in de participatie. Deze zijn: Laagdorp, Paradijsstraat en Merellaan.*
Gemeente: we gaan dit verder bekijken.
- *Studiebureau: door de werkgroep scholen werd fietspooling voorgesteld. We lanceerden het idee om te starten met 1 à 2 keer per week. Is het aan de scholen om dit te organiseren, aan de oudercomités of de gemeente?*
Gemeente: het is een goed idee om dit niet meteen alle dagen op te starten. Het initiatief zou best van de ouders komen. Vaak weten ouders echter niet welke andere kinderen er op hetzelfde traject wonen.

Aanwezig

- Koen Vanmuysen – Mobiliteitsdeskundige gemeente Alken
- Hilde Bellen- Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen
- Jan Market – Agentschap Wegen en Verkeer
- Stien Maes – Infrabel
- Geraldine Wellens - NMBS
- Dirk Dedoncker – Studiebureau AzBmobility
- Patrick Maes – Patrick Maes Consulting

Kopie voor

- Anouck Vanzeer – Coördinator cluster wonen, leven en interne zaken gemeente Alken
- Dominique Champagne – De Lijn
- Tom Jans- Politiezone
- Michiel Beckers – Provincie Limburg
- Maarten Magis – De Lijn
- Kris Meulders – Infrabel
- Vervoerregio Limburg
- Axelle Meyermans – Vlaamse Overheid
- Els Stevens – Vlaamse Overheid
- Karin Gijsen – Vlaamse Overheid
- Ruimtelijke Economie Vlaanderen
- Ruben Hens – De Lijn
- Bert Dorleman – De Lijn
- Robrecht Ulenaers - NMBS

Verontschuldigd

- Frank Vroonen – Schepen van Mobiliteit

Verslag

De verkenningsnota van het mobiliteitsplan van de gemeente Alken werd besproken. De verkenningsfase is al een tijdje beëindigd en we zijn intussen bezig met de uitwerkingsfase. De projectstuurgroep werd door agendaproblemen een aantal keer uitgesteld.

7.2.1. TE BEHANDELEN THEMA'S – PARKEREN

MOW vraagt of er een sneltoets is gebeurd en hoe men tot de thema's is gekomen. Er wordt niet gesproken over een thema 'parkeren' terwijl het misschien wel zinvol kan zijn om dit ook toe te voegen met het oog op realisatie van een modal shift. Hebben jullie zicht op de bestaande bezetting? Is er een evaluatie van het parkeerbeleid nodig? Parkeerbeleid werd immers ook als actie toegevoegd aan het RMP.

Studiebureau: de thema's zijn door de gemeente vastgelegd in het bestek. Uit de participatie kwamen de thema's gelijkaardig naar boven. Er was geen enkele opmerking over parkeren. Het thema parkeren wordt uiteraard wel behandeld in het finale plan. Er werd in overleg met de gemeente geen sneltoets uitgevoerd. Dit is in het huidig mobiliteitsdecreet ook niet meer vereist.

MOW: best is om toch een visie uit te werken en minstens de bestaande toestand te beschrijven.

NMBS: er wordt gedacht aan de invoeren op termijn van betaald parkeren op de stations parking. Het zou het beste zijn als de gemeente zich hier op voorbereidt. De timing ervan is nog niet bepaald. Betaald parkeren kan een onderdeel zijn van de modal shift richting verplaatsingen naar het station met de fiets.

Gemeente Alken: voor ons is het ok om het thema toe te voegen aan de verkenningsnota.

Studiebureau: we voegen het thema toe.

7.2.2. LEESBAARHEID KAARTEN

MOW: Algemeen: een aantal kaarten zijn niet altijd even goed leesbaar. Graag voldoende aandacht aan besteden.

- Figuur 2: dit is een oude kaart van Limburg waar een aantal fusiegemeenten nog niet opstaan. Liefst toch een recente kaart gebruiken.
- Figuur 3: kan deze kaart ook op een andere achtergrond voorzien worden? Indien de bron de google-kaart van de provincie zou zijn (maar ik zie geen bronverwijzing), weet dan dat er tegenwoordig ook een geoloket is waar je deze kaart beter leesbaar van kan plukken.
- Figuur 25: moeilijk leesbaar

Studiebureau: we passen deze aan.

7.2.3. ACTUALISATIE PLANNINGSCONTEXT

MOW: het RMP dient ook nog toegevoegd. Synthesenota werd goedgekeurd, beleidsplan zit in de eindfase maar zal niet meer wijzigen dus kan meegenomen worden. Stukje van het OV-plan is mogelijk in deze context ook te herwerken, update nodig voor vastlegging van de hoppinpunten. (station = regionaal, kern Alken = lokaal, Terkoest en Sint-Joris = buurt)

Studiebureau: we voegen dit toe aan de verkenningsnota

Infrabel: het streefbeeld dat we opgemaakt hebben, is nog maar een eerste idee. Het is de bedoeling dat we samen met de gemeente tot een gezamenlijke visie komen. Kan het mobiliteitsplan hiervoor ingezet worden of kan de gemeente al minstens zelf een visie hierover uitwerken?

Studiebureau: we hebben dit besproken met de gemeente. De gemeente vraagt aan Infrabel om een participatieproject hiervoor te organiseren. De gemeente kiest er voor om dit als een apart traject te zien van het mobiliteitsplan, gezien de langere timing hiervan. Mogelijk zal de nieuwe fietssnelweg ook een versnellende factor zijn, maar de projectfase van de fietssnelweg is ook nog niet gestart. Daarom koppelen we dit dossier los van het project mobiliteitsplan. Indien er tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan nieuwe evoluties hierin zijn, zullen we dit zeker mee opnemen.

7.2.4. OPENBAAR VERVOER

De bespreking van de unieke verantwoordingsnota van het Hoppin punt in het centrum van Alken is na de vergadering besproken. De overgang naar het nieuwe OV-plan voor Alken is voorzien in fase 2, namelijk tegen 1/1/24.

MOW: Thema hoppinpunten

- 4.2.2: ik denk dat het juister is om te stellen dat het overstappen naar een andere 'modus' zal vergemakkelijken ipv naar een andere 'lijn'?
- 4.2.5: de ontwerpwijzer Hoppinpunten kan hier ook aan toegevoegd worden

Studiebureau: dit wordt aangepast.

NMBS: er komen ook wijzigingen aan de stationsomgeving. Zo zullen in-en uitrit aangepast worden, zodat dit niet langer op een gevaarlijke locatie op de gewestweg gebeurt.

Gemeente Alken: er moet ook een projectstuurgroep georganiseerd worden over het regionaal Hoppin'punt aan het station. Sweco is bezig met een studie hierover. Al deze projecten dienen op elkaar aan te sluiten.

AWV: wij zijn vragende partij om deze dossiers op elkaar af te stemmen. We zullen een initiatief nemen om alle partijen hierover samen te brengen.

Studiebureau: graag worden we via verslagen op de hoogte gehouden van de evoluties in deze dossiers.

7.2.5. TRAGE WEGEN

De gemeente is intussen ook begonnen met de opmaak van een trage wegen plan.

Studiebureau: we nemen dit op in het finale plan als er intussen hierover resultaten bekend zijn.

7.2.6. WEGENCATEGORISERING

MOW: Thema wegencategorisering

- 4.1.2: graag updaten op basis van ontwerp RMP
- 4.1.7: er zijn intussen ook inrichtingsprincipes voor lokale wegen beschikbaar (vraag is dus ook of onderzoeksvraag 3 dan nog aan de orde blijft?)
- 4.1.8: uitwerken van een nieuwe wegencategorisering lijkt me hier ook thuis te horen?

Studiebureau: dit wordt aangepast

7.2.7. VRACHTROUTENETWERK

MOW: Bovenlokaal werd al opgenomen in het RMP, op lokaal niveau kan dit dus verder verfijnd worden.

Buurgemeenten zijn inderdaad te betrekken. Laat het mij gerust weten indien jullie willen dat wij hier een rol in spelen.

Studiebureau: er zijn al vergaderingen geweest met de gemeente Wellen en Nieuwerkerken, met de bedoeling te komen tot gemeentegrens overschrijdende tonnageverbodszones. De verslagen van deze overlegvergaderingen zullen gedeeld worden met MOW.

Gemeente Alken: in dat kader dient ook de bewegwijzering op de N80 aangepast te worden door AWV

AWV: we zijn bereid dit te doen, maar uiteraard volgens de geldende normen van bewegwijzering.

7.2.8. FIETSNETWERK

MOW:

- de fietssnelweg is de F741 en niet de F74
- Bij de opsomming van de knelpunten wordt vermeld dat er geen bewaakte fietsenstalling is aan het station. Dat is in feite geen knelpunt, maar wel een oplossing voor een bepaald probleem. Het knelpunt zou kunnen zijn dat er een vandalisme- of diefstalprobleem is dat opgelost moet worden. De bijhorende onderzoeksvraag wordt dan ook best op een andere manier geformuleerd.

Studiebureau: we passen dit aan

7.2.9. SCHOOLROUTES

MOW: Bij de knelpunten wordt gesteld dat veel mensen de schoolroutes niet veilig genoeg vinden. Is dat dan een subjectief gegeven? Het plan van aanpak dient mogelijk wat aangevuld/verfijnd te worden. Het wekt nu de indruk dat het gaat over het aanpakken van infrastructurele knelpunten, terwijl ik vermoed dat er ook gedragsmatige knelpunten (en mogelijke oplossingen) aan bod zullen komen.

Studiebureau: de gemeente heeft in het verleden al veel infrastructurele ingrepen gedaan. Zo zijn er aan alle scholen, met uitzondering van de 3 in het centrum van Alken die aansluiten op de parking, schoolstraten. Op grotere afstand van de scholen zijn er wel nog infrastructurele aanpassingen mogelijk (fietschoolroutes) en herbekijken we ook de snelheidsregimes.

We hebben vergaderd met de scholen. Daar werd o.a. ook nagedacht over het opzetten van fietspooling. Ook de focusgroep fietsers was hier vragende partij voor.

7.2.10. AFWERKING VERKENNINGSNOTA

Studiebureau: we zullen zo snel mogelijk alle aanpassingen aan de verkenningnota uitvoeren. We stellen voor om geen extra projectstuurgroep hiervoor te organiseren, maar de resterende opmerkingen en een finaal akkoord van de verkenningnota schriftelijk af te handelen.

Projectstuurgroep: akkoord met dit voorstel.

7.3. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP 2 (11/01/24)

Aanwezig

- Frank Vroonen – Schepen van Mobiliteit gemeente Alken – Voorzitter PSG
- Koen Vanmuysen – Mobiliteitsdeskundige gemeente Alken
- Hilde Bellens- Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen
- Lissa Van Doorselaere - NMBS
- Dirk Dedoncker – Studiebureau A2Bmobility
- Patrick Maes – Studiebureau Patrick Maes Consulting

Verontschuldigd

- Jan Market – Agentschap Wegen en Verkeer
- Stien Maes – Infrabel
- Geraldine Wellens – NMBS
- Els Stevens – Landbouw Vlaanderen
- Michel Beckers – Provincie Limburg

Afwezig

- Dominique Champagne – De Lijn
- Maarten Magis – De Lijn
- Kris Meulders – Infrabel
- Axelle Meyermans – Vlaamse Overheid – Agentschap Natuur en Bos
- Tom Jans – Politiezone

- Karin Gijsen – Ruimtelijke Ordening - Vlaamse Overheid
- Rubens Hens – De Lijn
- Bert Dorleman – De Lijn
- Robrecht Ulenaers – NMBS

Verslag

De uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan van de gemeente Alken werd besproken. We ontvingen schriftelijke reacties van Jan Market (Agentschap Wegen en Verkeer AWW) – Els Stevens (Landbouw Vlaanderen) en Stien Maes (Infrabel). Deze reacties werden op de vergadering besproken. Zowel de mails als de reactie bevinden zich op het einde van dit verslag.

De antwoorden op de vragen/reacties van de leden van de PSG zijn in cursief toegevoegd.

7.3.1. DOELSTELLINGEN

De PSG is tevreden met de vooropgestelde doelstellingen, die eveneens specifiek en meetbaar zijn. De cijfers hierover vinden we heel goed en geven ook de mogelijkheid om achteraf te evalueren. Er werden 2 vragen hierover gesteld:

MOW: Open vraag: Waarom is er geen meetbare doelstelling gemaakt van de ambitie “combimobiliteit”?

Studiebureau: de bevoegdheid van openbaar vervoer ligt grotendeels bij de vervoerregio. Maar het is ook moeilijk haalbaar om een meetbare doelstelling hiervoor op te maken. De vervoerregio heeft dat overigens zelf ook niet gedaan.

Gemeente: we stellen voor om de doelstelling toe te voegen dat alle haltes op het grondgebied van de gemeente Alken die zich op het kernnet bevinden, op termijn volledig toegankelijk dienen te zijn.

Studiebureau: we voegen deze doelstelling toe aan de uitwerkingsnota

MOW: Op vlak van parkeren ontbreekt een doelstelling. Het zou goed zijn als de gemeente een bezettingsonderzoek van de parkeerruimte kan uitvoeren zodat met objectieve data de drempel om overal en gratis te kunnen parkeren kan verhoogd worden.

Studiebureau: parkeren was niet geselecteerd als thema voor het mobiliteitsplan. We hebben, op vraag van MOW, een inventarisatie van de parkeerruimte en beperkte tellingen uitgevoerd. We hebben een beknopte visie uitgewerkt en houden rekening met het toekomstig invoeren van betaald parkeren aan het station. We bekijken of we in het finale plan het stand-still principe gaan inschrijven. We zullen dit idee toevoegen aan de uitwerkingsnota. Hierover zal in de eindfase van het mobiliteitsplan nog een beslissing worden gevraagd.

Gemeente: bijkomende parkeeronderzoeken zijn momenteel niet gepland. De vervoerregio gaat gemeentegrens overschrijdend ideeën aanreiken om het parkeerbeleid in alle Limburgse gemeenten meer sturend te maken. Er werd ook een verwijzing gemaakt naar de parkeerverordening met de stedenbouwkundige verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein.

MOW: De gemeente moet niet wachten op deze ideeën om zelf een aanbod gestuurd parkeerbeleid door te voeren. Die zijn vooral bedoeld als inspiratie, het parkeerbeleid blijft wel een gemeentelijke bevoegdheid. De vervoerregio legt geen verplichtingen op dit vlak op. Het zou wel goed zijn om in het mobiliteitsplan al een aanzet te doen.

Gemeente: we hebben al een grote blauwe zone. Op vlak van openbare parkings stellen we vast dat het bestaand parkeerbeleid goed werkt. Als we rekening houden met de piekbelasting, zien we dat de openbare parkings deze niet altijd volledig kunnen opvangen. We willen vermijden dat er wild geparkeerd wordt op die piekmomenten, want dit kan voor

gevaarlijke situaties zorgen. Het traject van de vervoerregio hierover is pas gestart en loopt niet synchroon met de timing van ons mobiliteitsplan.

MOW: Het is een gemiste kans dat er enkel wordt gesproken over een aanmoedingsbeleid. Enkel met "honingmaatregelen" zullen we deze onvoldoende bereiken, ook "azijnmaatregelen" zijn vaak nodig om een voldoende modal shift te bereiken. We zouden het niet slecht vinden als dit iets scherper kan gesteld worden.

Gemeente: de doelstelling is om de modal shift te versterken. De uitvoering van het mobiliteitsplan met heel wat acties voor zachte mobiliteit en de daaraan gekoppelde stimuleringsmaatregelen zullen een belangrijke bijdrage hiertoe leveren.

7.3.2. WEGENCATEGORISERING

Studiebureau: Wat is de status van de vraag van de gemeente om de N80A een interlokale weg te maken, gezien deze de enige verbinding is tussen de N80 en de N754?

MOW: Er komt nog deze legislatuur een besluit van de Vlaamse regering dat de N80A als interlokale weg wordt opgenomen. We houden de gemeente hiervan op de hoogte.

Gemeente: We ontvangen tegenstrijdige signalen over de N80A.

MOW: het beheer van deze weg zal (voorlopig?) bij de gemeente blijven. Maar over het principe om dit een interlokale weg te maken, was de vervoerregio het eens. Alleen kon dit niet meer aangepast worden in het RMP. Daarom dat het besluit dit zal rechtzetten.

MOW: we hebben geen bezwaar tegen de opdeling van de lokale ontsluitingswegen in dorpsontsluiting en wijkontsluitingswegen. Maar we vinden wel dat er nog te veel een rasterstructuur in plaats van een boomstructuur wordt toegepast.

Studiebureau: de lokale ontsluitingswegen B hebben een boomstructuur. Voor de lokale ontsluitingswegen A zien we niet in hoe we daar een boomstructuur gaan in krijgen, zonder mensen te verplichten tot kilometerslange omwegen om de gewenste wegen te volgen.

MOW: in hoeverre is er een afstemming gebeurd met de buurgemeenten?

Studiebureau: we hebben de lokale ontsluitingswegen effectief aangepast aan de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten.

MOW: waarom wordt er een aparte tabel opgesteld met de herinrichtingseisen? MOW heeft hiervoor samen met VVSG al een framework opgesteld. Waarom wordt dit niet overgenomen?

Studiebureau: dit framework houdt geen rekening met de opsplitsing van lokale ontsluitingswegen. Ook hebben we de voorrangsregeling, gezien de lokale situatie van Alken, niet langer afhankelijk gemaakt van het concept binnen of buiten bebouwde kom, maar hebben we dit voor de duidelijkheid van de weggebruiker anders ingevuld. We zullen de voorwaarden voor fietsvoorzieningen verwijderen en enkel hiervoor verwijzen naar het fietsvademecum. We gaan nog eens verder kijken naar de andere verschillen en deze motiveren.

7.3.3. VRACHTROUTENETWERK

MOW: in het RMP is ook een vrachtroutenetwerk opgenomen. We stellen voor om hiervan een kaartje toe te voegen in de uitwerkingsnota.

Studiebureau : ok, zullen we doen

MOW: het kaartje met het tonnageverbod is niet duidelijk, omdat er 2x de kleur geel gebruikt werd, 1x voor de wegen en 1x voor de gemeente grens overschrijdende zones.

Studiebureau: we passen dit aan.

MOW: wat is de status van het intergemeentelijk overleg over het vrachtroutenetwerk?

Er zijn ook gesprekken geweest met de gemeente Wellen en Nieuwerkerken i.v.m. het vrachtrouten netwerk. Met de gemeente Wellen is er afgesproken dat er 2 gemeentegrens overschrijdende vrachtverbodszones komen voor doorgaand vrachtverkeer. De gemeente Nieuwerkerken wou zover niet gaan, omdat ze niet akkoord was met de ontsluiting en ze vond dat ook de stad Sint-Truiden bij de gesprekken betrokken moesten worden. Dit overstijgt echter de scope en de timing van dit mobiliteitsplan.

MOW: Moet dat gesprek dan niet opnieuw aangegaan worden?

Gemeente: de gesprekken hierover zijn al een aantal jaren gevoerd, zonder concrete vooruitgang.

Studiebureau: het zou te veel tijd nemen om in het tijdsbestek van de opmaak van dit mobiliteitsplan deze gesprekken af te ronden. Voor de gemeente Alken maakt de verbinding naar Nieuwerkerken geen deel uit van het vrachtrouten netwerk voor doorgaand vrachtverkeer. Dit klopt ook met het netwerk opgesteld door de vervoerregio. Indien er met de gemeenten Nieuwerkerken en de stad Sint-Truiden hierover later een andere overeenkomst wordt gesloten, is het mogelijk om dit in een latere fase (na de goedkeuring van dit mobiliteitsplan) aan te passen. We voegen deze opmerking toe aan het finaal plan.

MOW: akkoord met deze aanpak. We zijn bereid om een intermediaire rol te vervullen bij het toekomstig overleg met de buurgemeenten.

Gemeente: we volgen hiervoor het traject "interlokale mazen", dat door de vervoerregio recent werd opgestart.

7.3.4. OPENBAAR VERVOER

MOW: De unieke verantwoordingsnota van het Hoppin punt in het centrum van Alken is, in tegenstelling tot wat in de uitwerkingsnota staat, nog niet goedgekeurd. Hiervoor moet nog een nieuwe PSG gepland worden.

Studiebureau : dit wordt aangepast.

Gemeente: de gemeente gaat deze unieke verantwoordingsnota afwerken en een nieuwe PSG hiervoor organiseren.

Studiebureau: uit de participatie blijkt dat een bewaakte fietsenstalling een hoge prioriteit heeft bij de burgers. Een veilige fietsenstalling zou ook tot een aanzienlijke verbetering van de modal shift leiden. In hoeverre zijn er hier concrete plannen bij de NMBS?

NMBS: deze wordt voorzien op het ogenblik dat de NMBS-parking betalend wordt. Er zijn concrete plannen voor de herinrichting van de parking en aanpassing van de ontsluitingsweg. Zodra dat gebeurd is, wordt de parking betalend en zal er ook een afgesloten parkeergedeelte zijn voor fietsen.

Studiebureau: in hoeverre is dit project gekoppeld aan de invoering van het Hoppin punt aan het station?

Gemeente: de invoering van het Hoppinpunt en de herinrichting van de parking zijn 2 verschillende projecten met een verschillende timing. Voor het Hoppinpunt zorgt AWV. In een eerste fase zal er enkel een zuil worden geplaatst. Daarna worden de bushaltes toegankelijk gemaakt. 1 van de 2 bushaltes zal verplaatst worden richting Terkoest, omdat het anders fysiek niet mogelijk is om deze toegankelijk te maken. Daarna volgt de herinrichting van de parking. De gronden hiervoor zijn intussen verworven door de NMBS.

Gemeente: hoe ziet de NMBS de kiss-en ride mogelijkheden aan het station? Zullen er bepaalde plaatsen op de stationsparking voorbehouden worden voor kiss-en ride en zal de eerste periode (bvb half uur) gratis zijn?

NMBS: gewoonlijk is er een half uur gratis, maar worden er geen specifieke parkeerplaatsen van kiss-en ride voorbehouden. Dit kan verder wel onderzocht worden. Het is dus wel de bedoeling dat de stationsparking vanaf dan gebruikt wordt voor kiss-en ride en niet de parking aan de westkant. Dat betekent wel dat er een veilige oversteek moet zijn over de steenweg van de parking naar het station.

Gemeente: de gemeente is vragende partij voor kiss-en ride parkeerplaatsen aan het begin van de nieuwe stationsparking. Anders bestaat het risico dat mensen tot op het einde van de parking moeten stappen voor het bereiken ervan. Dit zou er

kunnen toe leiden dat mensen toch proberen op andere locaties stil te staan of te wachten. De kiss-en ride parkeerplaatsen voor het station zijn gevaarlijk en worden beter verwijderd of vervangen door een andere invulling.

NMBS: in de startperiode zal er handhaving op wild parkeren nodig zijn.

Gemeente: in de omgeving zijn er weinig omliggende straten, tenzij deze van het industrieterrein Kolmen. Daar mag er momenteel niet op straat geparkeerd worden.

Studiebureau: er kunnen ook infrastructurele maatregelen genomen worden om wild parkeren tegen te gaan. Afscheiding van fietspaden of paaltjes ter beveiliging van voetpaden kunnen overwogen worden.

Gemeente: bovenstaande issues tonen aan dat er meer afstemming nodig is tussen de projecten 'herinrichting stationsomgeving' en de verdere installatie van het Hoppinpunt. De gemeente dringt er bij de diverse partijen op aan om een consistente totaalvisie voor de stationsomgeving uit te werken.

Gemeente: er was ook veel vraag naar deelfietsen. Toch heeft de vervoerregio deze wens niet opgenomen in de uitrol van de deelfietsen aan het Hoppinpunt "Station Alken"

MOW: we plaatsen dit opnieuw op de agenda.

7.3.5. SNELHEID

MOW: we missen, vooral bij de uitbreiding van de zone 30 in Terkoest en Sint-Joris, de onderbouwing waarom de zone 30 zo bepaald is en niet anders. In Terkoest is het bvb. niet logisch dat de Kloosterstraat niet tot de zone 30 behoort en de andere straten wel. In Sint-Joris is het eigenaardig dat de zone 30 niet de volledige Hendriksveldstraat en Eduard Dompasstraat omvat. Graag meer onderbouwing.

Antw: we hebben bepaald dat de zone 30 best begint of stopt op plaatsen waar het mogelijk is om een duidelijk poorteffect te realiseren. We kiezen voor leesbare zones 30 in plaats van alle straten zone 30 te maken. We zullen de onderbouwing toevoegen. Tenslotte is de exacte afbakening nog te bepalen in het finale mobiliteitsplan. Dit is enkel een voorstel.

Gemeente (Koen) : we zijn ook bezig met een trage wegen plan. Hoe kadert dit in het project van het mobiliteitsplan?

Studiebureau en MOW: het trage wegenplan is een verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Indien er bij het opstellen van het finale mobiliteitsplan een duidelijk zicht is op het wensbeeld van de trage wegen, zullen we dit opnemen in het onderdeel "voetgangersvoorzieningen".

Gemeente (Frank): de timing van beide projecten zijn niet aan elkaar gekoppeld. Men is nu aan het werken aan het wensbeeld. Het mobiliteitsplan staat al verder. Het trage wegenplan volgt de opmaak van het mobiliteitsplan en is niet in tegenspraak er mee.

MOW: het is niet als thema bepaald. Daarom moeten we er in deze fase niets mee doen. Best nemen we dit wel mee in het finale beleidsplan.

7.3.6. FIETSNETWERK

MOW: dit is in detail uitgewerkt. In het fietsvademeccum bestaat een afwegingskader voor fietsinfrastructuur. Is dit kader gevolgd?

Studiebureau: het opstellen van het lokaal functioneel fietsnetwerk geeft een basis om te bepalen waar er fietsinfrastructuur nodig of wenselijk is. Deze basis werd aangevuld door de fysieke mogelijkheden van elke straat en de eventuele aanwezigheid van reeds gestarte projecten. Er is wel degelijk zo veel mogelijk rekening gehouden met alle elementen, ook bij het opstellen van de snelheidsvisie. We zullen een tabel toevoegen die ook de link met het fietsvademeccum legt.

MOW: de kaart die als basis werd gebruikt voor het opstellen van het lokaal functioneel fietsroutenetwerk klopt niet helemaal. De attractiepool Sint-Truiden staat verkeerd.

Studiebureau: we gaan dit aanpassen

7.3.7. DUURZAAM SCENARIO

MOW: er ontbreekt in de uitwerkingsnota een toetsing met het duurzaam scenario van het oorspronkelijk mobiliteitsplan. Dat is een optionele stap

Studiebureau: in het vorig mobiliteitsplan van 2014 stond enkel vermeld dat het STOP-principe toegepast wordt en dat dit principe voldoende bijdraagt aan het duurzame scenario, beschreven in het mobiliteitsplan van 2002. Dit mobiliteitsplan is gebaseerd op dit STOP-principe. Zo is er een trage wegen plan in opmaak, is er een uitgebreide analyse gemaakt van het lokaal fietsnetwerk met daaraan gekoppelde acties en wordt het openbaar vervoer aanbod versterkt door de Hoppin punten. Op parkeergebied zal het betalend maken van de NMBS-parking een bijkomend sturend effect hebben. De scholen wensen fietspooling te organiseren. Een bijkomende toetsing aan eerdere theoretische scenario's lijkt ons dan ook weinig meerwaarde te bieden.

Gemeente: akkoord met deze aanpak

7.3.8. VERBETERING VAN DE WEGINRICHTING

MOW: dit was niet geselecteerd als thema. Het is niet standaard om detailanalyses voor het oplossen van alle knelpunten op te nemen in een mobiliteitsplan. Bij het finale beleidsplan is het wel de bedoeling dat we het bij een beleidsplan houden en niet bij een al te concreet actieplan.

Studiebureau: we hebben dit opgenomen in de uitwerkingsnota, omdat een heel deel van deze knelpunten zich op gewestwegen bevinden. Deze werden reeds besproken met AWV (zie verslag in bijlage van de uitwerkingsnota). Ter volledigheid hebben we ook de knelpunten op gemeentewegen toegevoegd. Het is uiteraard de bedoeling dat in het finale mobiliteitsplan enkel de grote lijnen worden beschreven en niet alle afzonderlijke details. We zijn van mening dat we deze knelpunten wel dienden te behandelen in de uitwerkingsfase, omdat ze ook een basis zijn voor die grote lijnen. We willen vermijden dat we enkel een theoretisch high level mobiliteitsplan bekomen terwijl in de praktijk de noodzakelijke verbeteringen niet aangepakt worden. Om correct te zijn zullen we het wel uit de lijst van thema's verwijderen.

7.3.9. OPMERKINGEN AWV (SCHRIFTELIJK)

AWV: pag 21: wat zegt mobiliteitsplan Wellen over tonnagebeperking? Is dit op elkaar afgestemd? Hoe bedrijventerreinen Wellen ontsluiten naar N80? Tonnagebeperkingen invoeren heeft gevolgen voor aanpalende gemeenten.

Studiebureau: reeds behandeld bij vrachtroutenetwerk

AWV: pag 71: knelpunt 50 : Voorlopig nog geen actie om snelheidsregime naar 50 km/h te brengen. Nog te onderzoeken in relatie tot de snelheidsregimes in het definitieve project. Monitoring verkeersveiligheid blijft in tussenfase.

Gemeente: de studie is gestart voor fase 2 van de heraanleg van de N722.

Studiebureau: dat betekent dat de heraanleg enkel op middellange termijn zal gerealiseerd worden. Gezien het hier over smalle aanliggende en enkel gemarkeerde fietspaden gaat, vinden wij een snelheidsregime van 70 km/u te gevaarlijk voor fietsers. Gezien de periode tussen de heraanleg en nu nog jaren in beslag zal nemen, adviseren wij om over te gaan naar een snelheidsverlaging, in afwachting van de heraanleg. Verder te bespreken met AWV.

AWV: algemeen m.b.t. knelpunten : het aantal ongevallen staan vermeld maar zijn de omstandigheden ook gekend? Is er een relatie met de weginrichting?

Studiebureau: we beschikken niet over de detailanalyse van alle ongevallen. Als snelheid niet de hoofdoorzaak is, is ze vaak toch een verzwarend element in de ernst van de ongevallen. Het voorzorgsprincipe bepaalt dat de maximumsnelheid best wordt aangepast volgens de bestaande inrichting.

AWV: pag 72: knelpunt 19 voorstel dubbelrichtingsfietspad Jardinstraat is wellicht vergunningstechnisch niet haalbaar in waterziek gebied.

Gemeente: er wordt ook een weg aangelegd voor de ontsluiting van de brouwerij in dit gebied. We zien dan ook niet in waarom een fietspad hiervoor niet mogelijk zou zijn. Anderzijds zijn we geen vragende partij voor een fietspad, gezien via de N80A ook de ontsluiting van de brouwerij voor auto's en vrachtverkeer voorzien wordt (op termijn). De vraag voor een veilige oversteek van de N80 is echter ook van belang voor de Meerdegatstraat.

Studiebureau: gezien de N80 een Vlaamse hoofdweg wordt, zou hier een ongelijkgrondse oversteek moeten voorzien worden.

MOW: dit klopt. Op lange termijn mag een Vlaamse hoofdweg dit soort kruisingen niet meer hebben.

Studiebureau: we voegen dit als een actiepunt voor LT (lange termijn) toe in het finale mobiliteitsplan.

AWV: pag 72: knelpunt 72 : struiken zijn inmiddels gesnoeid en zichtbaarheid dus beter

Studiebureau: ok, prima. Wel graag er voor zorgen dat het probleem zich in de toekomst niet herhaalt. Is het onderhoud ook op termijn verzekerd?

AWV: pag 73: knelpunt 108 : kruispunt met N80 wordt aangepakt met actieplan slimme VRI. Hier wordt dat in mee opgenomen.

Studiebureau: ok, maar dat lost de gevaarlijke oversteek tussen de Simsebeekweg en de Weyerstraat niet op, gezien deze oversteek zich net naast het kruispunt bevindt.

Gemeente: wordt de inrichting van deze kruising meegenomen bij de analyse van het actiepunt voor slimme VRI? Hoe ziet AWV de herinrichting van dit kruispunt?

7.3.10. OPMERKINGEN INFRABEL (SCHRIFTELIJK)

De strategische visie van Infrabel om te streven naar een overwegvrij spoorwegnet, dient opgenomen te zijn in elk nieuw mobiliteitsplan als een lange termijnvisie gezien de belangrijke impact op mobiliteit. Dit kan onder paragraaf 2.1.

Tekstvoorstel:

Infrabel streeft op lange termijn naar een overwegvrij spoorwegnet. Door het vervangen van overwegen wenst Infrabel, in samenspraak met de gemeente en andere stakeholders, een volwaardig mobiliteitsalternatief aan te bieden voor het geheel van overwegen op het grondgebied van de gemeente. Dit streefbeeld bestaat uit een grofmazig netwerk (bruggen/tunnels, langsweg) voor het gemotoriseerd en/of landbouwverkeer en een fijnmazig netwerk (fietsbrug of –tunnel, langsweg) voor trage weggebruikers. Een belangrijk doel van dit streefbeeld is om de ruimte die nodig is voor de realisatie van kunstwerken tijdig te kunnen verankeren.

Ik zie helaas ook geen enkele vorm van toetsing of toekomstige ambitie verduidelijkt worden in de nota.

De visie van Infrabel kan tevens als hefboom ingezet worden om bepaalde fietsverbindingen autoluw te maken of verkeersleefbare woonstraten te creëren. Ook in kader van de aanleg van de fietssnelweg zijn hier naar fietscomfort en veiligheid winsten te halen. Tevens zorgt dit voor een betere stiptheid en mogelijke uitbreiding van capaciteit op het spoornet. Dit zijn geen onbelangrijke factoren binnen een mobiliteitsvisie anno 2023.

Gemeente: de standpunten van zowel Infrabel als de gemeente hierover werden reeds in de verkenningsnota opgenomen. De sluiting van de overwegen is een project dat de timing en scope van het mobiliteitsplan overschrijdt. We hebben aan

Infrabel gesuggereerd om zelf een participatieproject hiervoor op te starten, maar tot op heden is dat niet gebeurd. Bij de realisatie van de fietssnelweg zal dit dossier onvermijdelijk opnieuw op tafel komen. De leefbaarheid van het dorp Sint-Joris moet maximaal gegarandeerd blijven.

MOW: via de wegencategorisering heeft de gemeente in feite al aangegeven welke wegen belangrijk zijn en waar de doorstroming niet kan beperkt worden door sluiting van overwegen.

*Studiebureau: we zullen dit zo ook in het finale mobiliteitsplan opnemen. De finale realisatie van het sluiten van de overwegen dient later afgestemd te worden met het mobiliteitsplan. Bij het sluiten van één of meerdere overwegen dienen **volwaardige** alternatieven voorzien te worden voor de verschillende vervoersmodi.*

7.3.11. OPMERKINGEN LV VLAANDEREN

LV: Situering: herhalen locatie.

LV: Ambities: herhalen ambities van het mobiliteitsplan.

Studiebureau: de ambities van het mobiliteitsplan zijn beschreven in de doelstellingen. Het volledige kader (locatie...) wordt standaard niet herhaald in een uitwerkingsnota. Deze zullen wel herhaald worden in het finale mobiliteitsplan.

LV: Bijzondere aandacht vragen voor de invloed op de agrarische structuur en de individuele landbouwer door bijkomende grondinname;

- Inname van landbouwgrond voor weginfrastructuur en aanhorigheden voor de verschillende transportmodi, zoals waterbuffers, groenbuffers, fietssnelwegen, ... alsook het verder uitbouwen, verbeteren van bestaande infrastructuur
- Het ontstaan van restpercelen die niet meer interessant zijn voor de professionele landbouwer, door een te kleine resterende oppervlakte of moeilijk bewerkbare percelen door het ontstaan van een onregelmatige vorm.
- Het wijzigen van de ploegrichting.
- De toegankelijkheid van landbouwpercelen met de huidige landbouwmachines; denk aan de breedte van de wegen, maar ook het weren van landbouwvoertuigen op sommige wegen omwille van verkeersveiligheid, waardoor percelen niet of enkel via een grote omrijweg bereikbaar zijn.
- Natuurcompensaties opgelegd bij ruimte-innames voor het transportnetwerk kunnen indirect een bijkomende inname van landbouwpercelen met zich meebrengen, net zoals de aanleg van extra afgescheiden fietspaden en een eventueel grachtensysteem.

Ambitie uiten dat het Departement Landbouw en Visserij voor het terugdringen is van bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem en de vraag om overmatige verharding in de mate van het mogelijke verwijderen, dit gelet op de doelstelling van Vlaanderen om tegen 2050 de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 t.o.v. 2015 terug te dringen.

Vrijgekomen ruimte door bv. ontharding of het opheffen van reservestroken kan ook terug in agrarisch gebruik komen.

Gemeente: de impact van grondinnames wordt op projectniveau bekeken. Ook vergroening kan per project onderzocht worden.

LV: Landbouwwegen inzetten als autoluwe, alternatieve fietsroutes;

Hierbij wenst het Departement Landbouw en Visserij te benadrukken dat er steeds voldoende aandacht dient te blijven voor de oorspronkelijke functionaliteit van de bepaalde weg. Het gebruik door het landbouwverkeer, als toegang tot de landbouwbedrijven of bepaalde percelen, mag niet uit het oog verloren worden.

Het Departement Landbouw en Visserij vraagt tevens voldoende aandacht voor de gevaren en conflicten tussen het zwaar, breed en moeilijk wendbaar landbouwverkeer en de zwakke weggebruikers. Conflicten tussen de verschillende vervoersmodi dienen zoveel mogelijk vermeden te worden en de veiligheid dient gegarandeerd te worden.

Wij vragen dan ook de absolute voorrang voor het beroepsmatig verkeer dat bovendien veel minder geschikte uitwijkmogelijkheden heeft omwille van de beperkte wendbaarheid op de interlokale wegen binnen deze nieuwe gemengde fietswegen/landbouwwegen. We vragen voldoende en veilige uitwijkzones te voorzien voor fietsers.

Studiebureau: er worden geen maatregelen genomen die de toegankelijkheid van landbouwpercelen kunnen hypothekeren. Er zijn enkele wegen waar er een verkeersfilter voor doorgaand autoverkeer wordt voorzien. Deze zullen uitgerust worden met een tractorsluis, zodat het landbouwverkeer vrije toegang behoudt tot de landbouwpercelen.

LV: aandacht voor mogelijke afschaffingen van overwegen van Infrabel (overwegvrij spoornet) en het lokale landbouwverkeer.

Het sluiten van kleinere overwegen kan tot gevolg hebben dat zwaar landbouwverkeer vaker over de lokale wegen, alsook door dorpskernen moet. Dit kan tot onveilige situaties leiden, zeker indien op de ontsluitingswegen versmalde rijstroken en verkeersremmende maatregelen voorzien zijn, welke niet afgestemd zijn op zwaar landbouwverkeer.

Studiebureau: mee te nemen in het toekomstig project van de sluiting van de overwegen.

LV: Verder wenst het Departement Landbouw en Visserij een aantal algemene aandachtspunten te herhalen die relevant zijn bij een verdere uitwerking van concrete acties:

- De impact van het plan op landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan steeds op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een shapefile (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken.
- De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. (Indien er een planologisch initiatief is)
- Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.
- De opvang en infiltratie van hemelwater moet steeds binnen het plangebied zelf opgenomen worden en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.
- Alle nodig bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.
- Milderende maatregelen met een ruimtelijke impact die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties.
- Het Departement Landbouw en Visserij vraagt voldoende aandacht voor de breedte van landbouwwegen, alsook voor de inrichting van bochten en parkeerstroken, zodat die voldoen voor moderne landbouwwerktuigen. Er dienen waar nodig maatregelen genomen te worden om sluijverkeer op landbouwwegen te verminderen en de omrijfactor voor landbouwverkeer bij het knippen of aanleggen van wegen te beperken (bv. tractorsluizen).

Studiebureau: eventuele impact van uitvoering van afzonderlijke projecten wordt projectmatig geanalyseerd en aangepakt.

LV: aandacht voor zwerfvuil

Het Departement Landbouw en Visserij wenst de aandacht te vestigen op de bijkomende druk van zwerfvuil langs de verschillende weginfrastructuren. Zwerfvuil kan verschillende gevolgen teweegbrengen, gaande van

gezondheidsrisico's voor weidedieren, met mogelijks fatale gevolgen tot schade aan landbouwmachines en potentieel gevaarlijke situaties voor de veiligheid van de landbouwer.

Studiebureau: de zwerfvuil problematiek is geen thema voor het mobiliteitsplan

LV: "Het Departement Landbouw en Visserij vraagt om de impact op landbouw voldoende mee te nemen bij de verdere uitwerking van de concrete acties en waar nodig te worden gemilderd."

Studiebureau: dit zal gebeuren, maar vooral op projectbasis.

7.3.12. AFWERKING UITWERKINGSNOTA

MOW: we wensen de aangepaste uitwerkingsnota te ontvangen en zullen, indien deze aanwezig zijn, meedelen. We vinden dat er nog te veel bijstellingen en aanpassingen nodig zijn aan de uitwerkingsnota om ze in deze PSG in consensus goed te keuren. Voor ons mag de nota verder aangepast worden, maar daarna moeten we nog eens kijken of we een akkoord kunnen geven met een leesronde of we toch nog even moeten samenkomen met de PSG. Dat vermijdt ook latere discussies bij het finale beleidsplan.

Studiebureau: we gaan volgende aanpassingen doorvoeren aan de uitwerkingsnota:

- *doelstellingen: toevoegen van de doelstelling tot het volledig toegankelijk maken van alle bushaltes op het kernnet*
- *wegencategorisering/inrichtingseisen: we voegen een verantwoording toe indien het framework van MOW/VVSG niet volledig gevolgd wordt. Voor fietsvoorzieningen verwijzen we naar het fietsvademeccum.*
- *vrachtroutenetwerk: toevoegen van het vrachtroutenetwerk van het RMP*
- *openbaar vervoer: correctie dat de unieke verantwoordingsnota van het Hoppin punt centrum nog niet is goedgekeurd. Deze nota wordt nog verder afgewerkt. (met afzonderlijke PSG)*
- *openbaar vervoer: toevoegen van doelstelling om alle bushaltes in Alken op het kernnet op termijn volledig toegankelijk te maken.*
- *snelheidsvisie: toevoegen van een argumentatie van de keuze voor het afbakeningsvoorstel van de zones 30*
- *fietsnetwerk: aanpassen kaart attractiepolen lokaal functioneel fietsroutenetwerk*
- *fietsnetwerk: tabel toevoegen met matching fietsmaatregelen vs. fietsvademeccum*

Gemeente: we gaan de uitwerkingsnota ook nog bespreken op onze mobiliteitsraad voor advies. Dit advies zal dienen als input voor de opmaak van het finale beleidsplan. Na dit verslag en de aangepaste uitwerkingsnota (op basis van bovenstaande lijst) vragen we een schriftelijk akkoord hierover aan de leden van de PSG. We voorzien geen extra PSG over de aangepaste uitwerkingsnota, gezien we de impact van de aanpassingen beperkt vinden.

7.4. VERSLAG ADVIESRAAD MOBILITEIT (30/01/24)

Aanwezig

- Leden Adviesraad Mobiliteit
- Frank Vroonen – Schepen van Mobiliteit gemeente Alken – Voorzitter PSG
- Koen Vanmuysen – Mobiliteitsdeskundige gemeente Alken
- Dirk Dedoncker – Studiebureau A2Bmobility

Verslag

De uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan van de gemeente Alken werd besproken. *De antwoorden op de vragen/reacties van de adviesraad zijn in cursief toegevoegd.*

7.4.1. DOELSTELLINGEN

Adviesraad: hoe werden de percentages die als doelstelling werden vooropgesteld bepaald?

Studiebureau: we hebben de cijfers van Alken vergeleken met de buurgemeenten en het gemiddelde van het Vlaams Gewest. Daarop hebben we een groeimarge bepaald die overeenkomt met de groei die de vervoerregio vooropstelt op vlak van modal shift. Er zijn intussen nieuwe cijfers beschikbaar met de Gemeentemonitor 2023. Op een aantal punten evolueren de cijfers al in de richting van de doelstelling, op een aantal andere is er geen verbetering of is er een achteruitgang. In het finale beleidsplan gaan we vertrekken van de nieuwe cijfers (2023) en we gaan nog evalueren of de eerder vooropgestelde doelstelling dezelfde blijft of eventueel aangepast moet worden.

We overlopen kort de cijfers van de Gemeentemonitor van 2023:

- *fietsbezit: doelstelling stijging naar 95%. In 2019 was dit 88%, in 2023 was dit 86%. De gemeente heeft concrete plannen voor het starten van een fietsbib. Dit kan het fietsbezit doen toenemen.*
- *autobezit: doelstelling daling naar 90%, in 2019 98%, in 2023 96%. Zit dus in de goede richting.*
- *autogebruik verplaatsingen vrije tijd: doelstelling daling naar 65%, 82% in 2019, 78% in 2023. Evolutie dus ook positief.*
- *fietsverplaatsingen in vrije tijd: doelstelling stijging naar 55%, in 2019: 45%. In 2023: 2%. Deze cijfers lijken niet te kloppen. Gaan we verder onderzoeken.*
- *autogebruik naar werk/school: doelstelling daling naar 65%. In 2019: 82%. In 2023: 77%*
- *fietsgebruik naar werk/school: doelstelling stijging naar 45%. In 2019: 31%. In 2023: 13%. Ook vermoedelijk een andere vraagstelling.*
- *korte afstanden met de fiets: doelstelling stijging naar 50%. In 2019: 39%. In 2023: 37%. Geen verbetering dus.*
- *zwaargewonden/doden: doelstelling: 0. In 2019: 223 ongevallen/100.000 inwoners. In 2023: 203 ongevallen/100.000 inwoners. Licht positieve evolutie, maar wel opnieuw zwaargewonden bij fietsers en voetgangers.*
- *Veilig om te fietsen: doelstelling stijging naar 60%. In 2019: 52% In 2023: 56%. Mooie evolutie.*
- *Voldoende fietsenstallingen: doelstelling 60%. In 2019: 45%. In 2023: 36%. Deze fikse daling kan te wijten zijn aan het feit dat er meer ruchtbaarheid is aan gegeven. De afgesloten fietsenstalling aan het station kan hier een belangrijke impact hebben in de toekomst.*

Adviesraad: veel hangt ook af van de kwaliteit en beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Zo lang dat er niet is, blijven mensen massaal de auto nemen.

Studiebureau: dat klopt en er zijn geen meetbare doelstellingen bepaald voor het gebruik van het openbaar vervoer, omdat de gemeente hier weinig vat op heeft. Ook de vervoerregio heeft geen meetbare doelstellingen bepaald. In het actieplan zullen wel de maatregelen staan voor het realiseren van alle Hoppinpunten en toegankelijke bushaltes. De andere meetbare doelstellingen die we wel bepaald hebben zijn grotendeels onafhankelijk van het gebruik van het openbaar vervoer.

Adviesraad: positief advies om deze doelstellingen te behouden met de cijfers van 2023 als nulmeting.

7.4.2. WEGENCATEGORISERING

Adviesraad: de legende is fout. De N80 is een Vlaamse en geen Europese hoofdweg.

Studiebureau: dat klopt inderdaad. In de tekst van de uitwerkingsnota was dit al verbeterd. We passen dit nog aan in de legende.

Adviesraad: is het zinvol om een onderscheid te maken tussen lokale ontsluitingswegen A en B?

Studiebureau: ontsluitingswegen type A ontsluiten woonkernen, type B woonwijken. Er zijn wel degelijk verschillen gemaakt tussen beide types. Zo is de voorrangsregeling anders en hebben we de ontsluitingswegen B in de inrichtingseisen 5,5m breed voorgesteld ipv 6m. De verwachte intensiteiten van lokale ontsluitingswegen B liggen ook lager dan van lokale ontsluitingswegen type A.

Adviesraad: wat de inrichtingseisen betreft, is het niet beter om ook wat voetgangersvoorzieningen te verwijzen naar het vademecum voetgangers? Dat wordt binnenkort herzien. Ook is het aangewezen om aandacht te hebben voor een voetpad naar een toegankelijke bushalte. AWW voorziet ook geen zebrapaden meer op wegen met 70 km/u. Wat zebrapaden betreft, is het beter om te beslissen op basis van oversteekbaarheid. De voetgangersvoorzieningen zijn ook afhankelijk van het snelheidsregime.

Studiebureau: dat is voor ons ok. We zullen dit aanpassen in de tabel van de finale beleidsnota.

Adviesraad: wordt de N80A overgedragen naar de gemeente (qua beheer)?

Gemeente: we zijn hier geen vragende partij voor. Gezien het statuut (interlokale weg) zou dit ook niet logisch zijn.

Studiebureau: momenteel zijn er nog verschillen tussen wie de beheerder is van een weg en de wegencategorisering. Waarschijnlijk zal er in de toekomst een harmonisatie moeten plaatsvinden, maar momenteel is er niet altijd een directe link.

Gemeente: dat klopt, zo is ook de Simsebeekweg nog steeds een gewestweg, terwijl het een erftoegangsweg is. De gemeente kan aan deze weg, die in slechte staat is, geen verbeteringen doen.

Adviesraad: positief advies voor dit voorstel van wegencategorisering en aanpassing van de inrichtingseisen voor voetgangers met verwijzing naar het vademecum in het beleidsplan.

7.4.3. VRACHTROUTES

Adviesraad: zullen vrachtwagens die naar Hoepertingen willen vanaf de N80 niet meer door de Bisschopweyerstraat en de Musstraat mogen rijden?

Studiebureau: het hangt er van af waar de bestemming ligt. Om die reden willen we een gemeentegrens overschrijdende tonnageverbodzone creëren, samen met Wellen. Een vrachtwagen die een bestemming heeft in die zone, mag er uiteraard rijden. De zone doorkruisen (doorgaand vrachtverkeer) mag niet.

Gemeente: we gaan ook met de gemeente Nieuwerkerken en Sint-Truiden gesprekken verder zetten in het kader van het project 'interlokale mazen', samen met de vervoerregio. Ook hier is het de bedoeling dat tonnageverboden niet langer zouden stoppen aan de gemeentegrens.

Adviesraad: positief advies voor dit voorstel van vrachtroutenetwerk. De nieuwe toegang naar de brouwerij zal inderdaad een grote verbetering zijn voor de Stationsstraat.

7.4.4. HOPPIN-PUNTEN

Adviesraad: komt er een Hoppinpunt in Terkoest, waar geen bus meer stopt van een reguliere lijn?

Gemeente: dat is wel voorzien, ook al is dit een halte van het flexvervoer. We moeten wel nog verder bekijken hoe we die buurt Hoppinpunten best kunnen vormgeven. Dat moeten we ook afstemmen met hoe andere gemeenten dit gaan doen. De bushokjes blijven wel behouden.

Adviesraad: gaan mensen die enkel iemand willen ophalen of afzetten aan het station, wel de moeite doen om de betaalparking op te rijden? Gaat men niet parkeren op terreinen van de Kolmenstraat? Zijn de projecten van de herinrichting van de parking en het Hoppinpunt op elkaar afgestemd?

Gemeente: het risico van foutparkeren bestaat, dat gebeurt nu ook al. We zullen er zeker op moeten toezien dat er hier geen nieuwe problemen ontstaan. We hebben bij de verschillende stakeholders er op aangedrongen om te werken naar een totaalvisie voor de stationsomgeving. Het zou jammer zou als bvb de looplijnen of zebrapaden niet op een logische plek zouden komen tussen de parking en het station.

Studiebureau: om foutparkeren op voetpaden en/of fietspaden tegen te gaan, is het best om infrastructurele maatregelen te voorzien, zodat "even stilstaan" niet meer zomaar kan.

Adviesraad: waar gaat de nieuwe fietsenstalling komen?

Gemeente: dat is nog niet bepaald.

Adviesraad: wie gaat de e-commerce kluisjes plaatsen?

Gemeente: dat kunnen partijen als bpost of andere zijn.

Adviesraad: wat is een fietsherstelzuil?

Studiebureau: dat is een zuil waar materiaal voor kleine herstellingen aan fietsen wordt bevestigd. Vaak zit er ook een fietspomp aan. Dit wordt klassiek geplaatst waar zich een grote fietsenstalling bevindt.

Adviesraad: positief advies voor de aanpak van de Hoppinpunten.

7.4.5. SNELHEID

Adviesraad: we staan achter het idee om de zones 30 groter te maken. Voor Alken vragen we ons af waarom Hakkeveld en de omgeving Bloemenstraat niet is toegevoegd aan de zone 30. Voor Terkoest vinden we het logisch dat de Koosterstraat zou toegevoegd worden zodat we komen tot een aaneensluitende zone 30. Deze straat heeft hetzelfde profiel als de andere straten die wel zone 30 worden. Voor Sint-Joris hebben we geen opmerkingen.

Gemeente: we wilden de zone 30 ook niet te groot maken. In het finale beleidsplan gaan we rekening houden met deze adviezen.

Adviesraad: in de Papenakkerstraat (bestaande zone 30 centrum Alken) wordt de zone 30 weinig gerespecteerd, ondanks de bestaande snelheidsremmers.

Studiebureau: de gemeente kan hier eens een telslang plaatsen om te bekijken hoe groot het probleem is. Nadien kan er besloten worden tot regelmatige flitscontroles, afhankelijk van de resultaten van de tellingen.

Adviesraad: is er niet over nagedacht om sommige stukken het statuut van woonerf te geven?

Studiebureau: het concept "woonerf" is nog nergens toegepast in de gemeente. Maar we willen dit nog verder bekijken. Best gaat het dan wel over straten met heel weinig verkeer en zonder voetpaden.

Adviesraad: we staan achter het voorstel om de N722, in afwachting van een herinrichting met afgescheiden fietspaden, een snelheidsregime van 50 km/u te geven ipv 70. Er wordt verwezen naar de ongevals cijfers, maar details over type ongevallen en type weggebruikers ontbreken. Toch vinden we de huidige situatie onveilig. Er is reeds

trajectcontrole op een deel van de N722. Deze zou aangepast kunnen worden om ook de maximum snelheid van 50 km/u te handhaven.

Studiebureau: de N722 is een gewestweg waarvoor AWW bevoegd is. Over de ongevallen beschikken we niet over meer detailinformatie. We kunnen de vraag naar snelheidsverlaging opnieuw met hen aankaarten en aandringen op een aanpassing van het snelheidsregime en de trajectcontrole. De trajectcontrole zou eventueel ook gebruikt kunnen worden om het tonnageverbod voor doorgaand vrachtverkeer te handhaven.

Adviesraad: wat is de situatie van de Stationsstraat? Wordt dit nu ook 50 km/u?

Studiebureau: dit werd beloofd door AWW. We dringen ook aan op het opstarten van een project voor de aanleg van afgescheiden of minstens verhoogde fietspaden tussen de N80A en de N722, gezien de verbinding van en naar het station.

Adviesraad: het snelheidsregime op de Grootstraat tot aan de Bulsstraat van 70 km/u is in feite ook te hoog, gezien de talrijke aansluitingen op deze weg.

Gemeente: hier zijn wel afgescheiden fietspaden. We stellen voor om hier het snelheidsregime van 70 km/u te behouden.

Adviesraad: de Wolfstraat is een probleemstraat. De straat is breed, zodat 70 km/u daar als logisch aanvoelt. Anderzijds is er geen fietsinfrastructuur en zijn er klachten van bewoners die de situatie daar onveilig vinden met de fiets. Om logisch te zijn zou deze straat toch ofwel naar 50 km/u gaan, ofwel fietspaden krijgen. Het bewoonde deel van deze straat zal in de toekomst ook een toegang zijn naar de fietssnelweg.

Studiebureau: we nemen dit mee als overweging. Fietspaden lijken ons niet meteen aangewezen, omdat de Wolfstraat geen deel uitmaakt van het fietsnetwerk, noch recreatief, noch functioneel. Als de fietssnelweg gerealiseerd zal zijn, kan dit veranderen. We herbekijken het snelheidsregime voor deze straat nog eens in de finale beleidsnota.

Adviesraad: positief advies voor de snelheidsvisie met onze vragen voor aanpassingen in het finale beleidsplan.

7.4.6. FIETSINFRASTRUCTUUR

Adviesraad: we zouden toch op de Motstraat en de Snoekstraat (N754) willen voorstellen om fietspaden te voorzien, gezien dit een interlokale weg is.

Studiebureau: momenteel zijn er al fietsuggestiestroken. Daarom hebben we niets extra voorzien. Het is ook geen BFF route.

OK, maar de kans dat er ooit fietspaden komen is wel groter als dit ook zo wordt opgenomen in het mobiliteitsplan. Een interlokale weg is er logischerwijze wel mee uitgerust.

Studiebureau: we stellen voor om deze wens toe te voegen in het finale beleidsplan.

Wat is de status van de aanleg van de fietssnelweg?

Gemeente: er is een startnota opgemaakt waarin ook het gewenste tracé werd bepaald. Het zal echter geen eenvoudig te realiseren project zijn, gezien het nogal wat onteigeningen vereist.

Studiebureau: in het regionaal mobiliteitsplan staat de opmaak van het ontwerp van de fietssnelweg F741 als actiepoint op middellange termijn aangeduid.

Gemeente: zijn jullie akkoord met het voorstel van fietsstraten en een fietszone in het centrum van Alken?

Adviesraad: positief, ook voor de toevoeging van Ridderstraat en de Hoogdorpsstraat.

Adviesraad: hoe gaan de fietsstraten en de fietszone zichtbaar gemaakt worden?

Studiebureau: naast correcte borden is het aangewezen om op de grond bij het begin van elke zone een rood vlak en een thermoplast 'fietsstraat' te markeren. Deze signalisatie kan ook in de fietszone herhaald worden. Te brede straten kunnen een rode of oker brede middenlijn krijgen om de straat meer het gevoel van een fietsstraat te geven. Ook fietsers moeten leren niet helemaal aan de zijkant te fietsen in een fietsstraat of fietszone.

Gemeente: in straten zoals Hoogdorpsstraat kan je praktisch gezien geen fietsers veilig inhalen.

Adviesraad: positief advies met het voorstel van het fietsnetwerk en de maatregelen, met toevoeging van de vraag voor het opnemen van fietspaden op de Motstraat en Snoekstraat (N754) in het finale beleidsplan. Ook positief advies voor de voorstellen voor fietsstraten en de fietszone.

7.4.7. PARKEERBELEID

Gemeente: MOW dringt er op aan om de ambitie voor een sturend parkeerbeleid aan te scherpen. Hoe staan jullie tegenover het idee van een stand still principe van het aantal parkeerplaatsen of het verminderen van het aantal openbare parkeerplaatsen?

Adviesraad: als eventueel wegvallende straatparkeerplaatsen niet gecompenseerd worden, krijg je opportuniteiten op vlak van vergroening en het creëren van ruimte voor voetgangers en/of fietsers. Als dit principe zo wordt beschreven, zal er geleidelijk een daling plaatsvinden van het aantal parkeerplaatsen. De gebundelde openbare parkeerplaatsen worden beter wel behouden zonder inkrimping, anders krijg je te veel problemen op piekmomenten, bvb tijdens begin/einde van de scholen. De kaart van de inventarisatie is niet helemaal correct. We vertrekken best van een volledige inventaris. (de parking aan brouwerij die nu privé is wordt bij de realisatie van de nieuwe toegang overgedragen aan de gemeente. Deze wordt best meegenomen bij de nulmeting.)

Studiebureau: we zullen dit aanpassen in de finale beleidsnota en noteren jullie positief advies voor het invoeren en beschrijven van het stand-still principe.

Adviesraad: de blauwe zone wordt te weinig gecontroleerd. In de Hoogdorpsstraat staan vaak ook bewoners de ganse dag geparkeerd, waardoor er te weinig plek is voor de handelszaken.

Studiebureau: dit is een actiepunt in het mobiliteitsplan.

Adviesraad: kunnen er specifieke parkeerplaatsen voorzien worden, bvb voor bezoekers van het gemeentehuis of voor de bankautomaat? Wat met mensen die slecht te been zijn?

Studiebureau: specifiek voorbehouden van parkeerplaatsen per doel leidt tot een onderbenutting van parkeerplaatsen. Er kunnen wel parkeerplaatsen met een max. parkeerduur van 15 of 30 minuten voorzien worden. Dit is wel lastig om te handhaven. Invalidenparkeerplaatsen kunnen wel voorzien worden.

Adviesraad: op zondag zijn er veel klachten over te hoge parkeerdruk in Terkoest. (bij een voetbalmatch). Kunnen alternatieven beter gesignaleerd worden?

Gemeente: het voetbalterrein zal op termijn verdwijnen. (is voorzien in het RUP) We hebben geen mogelijkheden om extra parkeerruimte te voorzien. Het gaat bovendien om een kortstondig piekmoment. Signalisatie naar de parking aan het kerkhof is er al.

Adviesraad: positief advies voor het parkeerbeleid en het opnemen van het stand-still principe in het finale beleidsplan.

7.5. VERSLAG ADVIESRAAD MOBILITEIT (22/04/24)

De vergadering startte met een presentatie over de hoofdlijnen van het mobiliteitsplan.

De adviesraad vroeg om een afbeelding van de fietszone toe te voegen aan de presentatie.

De N80A moet deel blijven uitmaken van het vrachtrouten netwerk, gezien het de N754 aansluit aan de N80.

In het actieplan staat foutief de Lindelaan ipv de Lindestraat. Dit wordt verbeterd.

Er werd verduidelijking gevraagd over de vraag voor deelfietsen aan het station. Momenteel is dit door MOW niet voorzien in een eerste fase. Het kan, na een positieve evaluatie, in een volgende fase besproken worden. Unizo heeft lokaal ook de wens geuit om aan het station deelauto's en deelfietsen te voorzien.

Na de presentatie van het beleidsplan heeft de adviesraad mobiliteit unaniem een gunstig advies gegeven voor het mobiliteitsplan zoals het is opgemaakt.

7.6. VERSLAG PROJECTSTUURGROEP 3 (07/05/24)

Datum: 07/05/24

Aanwezig:

- Frank Vroonen – Schepen van Mobiliteit gemeente Alken – Voorzitter PSG
- Koen Vanmuysen – Mobiliteitsdeskundige gemeente Alken
- Hilde Bellens- Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen
- Michiel Beckers – Provincie Limburg
- Marco Dekeyzer - NMBS
- Dirk Dedoncker – Studiebureau AzBmobility
- Patrick Maes – Studiebureau Patrick Maes Consulting

Verontschuldigd:

- Jan Market – Agentschap Wegen en Verkeer
- Gijs Moors – Agentschap Wegen en Verkeer
- Geraldine Wellens – NMBS
- Lissa Van Doorselaere - NMBS

Afwezig:

- Dominique Champagne – De Lijn
- Maarten Magis – De Lijn
- Ruben Hens – De Lijn
- Bert Dorleman – De Lijn
- Kris Meulders – Infrabel
- Stien Maes – Infrabel
- Robrecht Ulenaers - NMBS
- Els Stevens – Landbouw Vlaanderen
- Axelle Meyermans – Vlaamse Overheid – Agentschap Natuur en Bos
- Tom Jans – Politiezone

Verslag:

Ruimtelijke plannen

3.2. Ruimtepact 2040 Limburg is intussen goedgekeurd. De datum en status worden aangepast.

Verblijfsgebieden

MOW: Wat is het verschil tussen zone 30 en een verblijfsgebied? Moet het onderdeel zone 30 niet eerder bij de snelheidsvisie geplaatst worden?

Antw studiebureau: zone 30 hoort in feite zowel bij verblijfsgebieden als de snelheidsvisie. We hebben er voor gekozen om het te behandelen bij de verblijfsgebieden. De afbakening van de verblijfsgebieden Alken Centrum is gebeurd in het RUP Alken Centrum. De woonkernen zijn niet strikt afgebakend. Het zijn straten waarin de hoofdfunctie "wonen" is. De uitgangspunten zijn dat deze straten autoluw moeten zijn en de snelheid er laag moet liggen. Het is niet zo dat het volledige centrumgebied en de woonkernen zone 30 worden, maar wel een groot deel ervan. We behouden liever zone 30 in het onderdeel verblijfsgebieden. We voegen nog verduidelijking toe in het plan.

Fietsen

Provincie: het klopt dat het initiatief voor de aanleg van de fietssnelweg bij de provincie ligt. De gemeente kan echter zelf ook het project opstarten. De timing voor de volgende fase van het project is nog niet bepaald.

Antw studiebureau: gezien Alken in het midden van de fietssnelweg ligt, zou het niet logisch zijn dat de gemeente zelf initiatiefnemer wordt van het project. De gemeente is wel vragende partij om het project F741 zo snel mogelijk verder te zetten.

Studiebureau: is dit de juiste kaart van het BFF? We konden via Geoloket Limburg de kaart niet vinden.

MOW: we sturen de juiste link

Studiebureau: OK, kaart gevonden, wordt aangepast in het finale plan.

MOW: we stellen voor om de formulering van het onderdeel "fietszone centrum Alken op gewestweg N754" aan te passen. We zijn er niet van overtuigd dat een fietszone de beste oplossing is, omdat het inhalen aan een lage snelheid misschien veilig kan gebeuren en het hier toch over een interlokale weg gaat met behoorlijk wat autoverkeer. De gemeente kan zelf het initiatief nemen voor trajectcontrole indien te hoge snelheid hier een probleem is.

Gemeente: er is een studie van Sweco om dit deel veiliger te maken voor fietsers. Op het deel tussen Laagdorp en de Papenakkerstraat zijn er fietspaden en is een fietszone dus niet nodig.

Studiebureau: het gaat inderdaad enkel over het deel tussen de Grootstraat en Laagdorp. (zoom) Op dat deel kunnen fietsers moeilijk veilig ingehaald worden. We passen dit onderdeel als volgt aan: De fietszone wordt onderbroken door de N754, die een gewestweg is. De gemeente heeft de voorkeur om tussen de Grootstraat en Laagdorp de fietszone ook op de N754 in te stellen, gezien het ontbreken van fietsinfrastructuur, het feit dat het inhalen van fietsers niet altijd veilig kan gebeuren en het een belangrijke aanrijroute is naar de scholen. Gezien dit een interlokale weg is die eigendom is van AWV, werd de fietszone op dit gedeelte nog niet toegevoegd.

De gemeente staat open voor eventuele andere maatregelen, zoals het toevoegen van fietssuggestiestroken of kan initiatief nemen voor de invoering van trajectcontrole. (met akkoord AWV) Momenteel is dit gebied deel van zone 30.

MOW: over de N754 wordt er nog verwezen naar 'inrichtingseisen.' Gelieve deze te vervangen door 'inrichtingsprincipes'.

Studiebureau: wordt aangepast

Studiebureau: wat de projecten van het fietsfonds betreft, gaan we de N722 uit de opsomming pag. 41 verwijderen, gezien dit een gewestweg betreft en het initiatief bij AWV ligt. Ook voegen we de Klinkstraat toe, gezien die op het BFF ligt.

Gemeente: in de Bosveldstraat liggen er al fietssuggestiestroken. In de Hameestraat komen er fietspaden en geen fietssuggestiestroken. In de Hoogdorpsstraat zijn er geen fietssuggestiestroken nodig, gezien deze in de fietszone zal liggen.

Studiebureau: we passen dit aan.

MOW: de gemeente kan zelf ook deelfietsen aanvragen aan het station en hoeft hiervoor niet te wachten op MOW.

Gemeente: zijn die dan te financieren door de gemeente?

MOW: Inderdaad.

Snelheid

Gemeente: de Hemelsveldstraat, Motstraat en Snoekstraat zijn al 50 km/u. Deze moeten dus verwijderd worden uit de lijst 'van 70 naar 50'.

Studiebureau: we passen dit aan

Gemeente: voor een deel van de Hameestraat (onbebouwd gebied) is in het project 'aanleg fietspaden' bepaald dat de snelheid 70 km/u zal zijn en geen 50 km/u

Studiebureau: die fietspaden liggen er nog niet. Net zoals de N722 kan de snelheid op 70 km/u gebracht worden zodra de fietsinfrastructuur is aangelegd. Zo blijven we consequent.

Studiebureau: de gemeente is vragende partij om de N722 naar 50 km/u te brengen zo lang er geen degelijke fietspaden liggen. Dit is de bevoegdheid van AWV, maar de gemeente behoudt dit in het plan, zodat we komen tot een consistente snelheidsvisie op het ganse grondgebied. Voor de N80 is de gemeente vragende partij de snelheid te verlagen naar 90 km/u (ontwerpsnelheid) en 70 km/u op de kruispunten. De kaart wordt aangepast. Het is het wensbeeld van de gemeente, maar het snelheidsregime van de N80 valt uiteraard onder de bevoegdheid van AWV.

PSG: akkoord

Studiebureau: het zou goed zijn als de gesprekken hierover tussen AWV en de gemeente (eventueel met tussenkomst van de vervoerregio) in de toekomst gevoerd kunnen worden.

Parkeervisie

MOW: we begrijpen de zin over de verkeersveiligheid (als uitzonderingsmaatregel) in het plan niet zo. Is dit nodig?

Gemeente: uiteraard willen we wildparkeren zoveel mogelijk vermijden

Studiebureau: we stellen voor dit zinnetje weg te laten in het plan. Als de gemeente parkeerplaatsen wil verminderen, en het zou om reden van verkeersveiligheid niet aangewezen zijn, kan men dit altijd argumenteren.

Goedkeuring mobiliteitsplan

De projectstuurgroep keurt unaniem het mobiliteitsplan van de gemeente Alken goed, onder voorbehoud van de hierboven vermelde wijzigingen.

7.7. REACTIE GEMEENTE NIEUWERKERKEN

Op donderdag 21 maart 2024 kreeg de dienst ruimtelijke ordening het ontwerp voor het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente Alken. Dit plan wordt weldra voorgelegd aan hun projectstuurgroep en vervolgens aan de gemeenteraad van Alken ter goedkeuring.

In het verleden (27 april 2023) vond er een gesprek plaats tussen de gemeente Alken en de gemeente Nieuwerkerken over de tonnage beperking die van toepassing is in de Heiligenbornstraat en de Trepstraat gelegen in Alken. De

gemeente Alken is net zoals de gemeente Nieuwerkerken vragende partij om deze gesprekken verder te zetten omdat er nog geen consensus bereikt is.

De dienst Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid is voor de volledige regio een mazensysteem voor het vrachtroutenetwerk aan het uitwerken en heeft zich in een vorige projectstuurgroep bijeenkomst bereid verklaard om deze gesprekken in de toekomst te begeleiden. De gemeente Nieuwerkerken wenst deel te nemen aan deze gesprekken gezien de ligging van onze gemeente waardoor onze handelaars, bedrijven, landbouwers, ... afhankelijk zijn van de lokale ontsluitingswegen om het vrachtroutenetwerk te bereiken.

Toelichting relevante onderdelen van het mobiliteitsplan Alken

De gemeente Alken wil het doorgaand vrachtverkeer werven op lokale ontsluitingswegen, zodat het locaties en ogenblikken vermijdt waar zich veel kwetsbare weggebruikers bevinden.

Fietsroutenetwerk:

In het huidige ontwerp voor het mobiliteitsplan van Alken staat de Heiligenbornstraat (Alken) met aansluiting op de Dorpsstraat (Nieuwerkerken) aangeduid als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk om de verbinding naar de woonkernen van de buurgemeente en attractiepolen te realiseren. Samen met het recreatief fietsroutenetwerk ontstaat een fijnmazig netwerk met de belangrijkste fietsverbindingen.

(Bron: Geoloket fiets Limburg)

De Wolfstraat die de aansluiting naar de Expressweg (N80) voorziet (verbinding Dorpsstraat (Nieuwerkerken) - Heiligenbornstraat (Alken) - Wolfstraat (Alken) - Expressweg (Alken)), is niet opgenomen in het bovenlokaal functioneel en toeristisch fietsroutenetwerk. Er wordt ook niets vermeld in het ontwerp over gewenste bijkomende fietsinfrastructuur te voorzien in de Wolfstraat. In het verslag van de adviesraad mobiliteit d.d. 30 januari 2024 wordt aangegeven dat de Wolfstraat een probleemstraat is o.w.v. de breedte en het ontbreken van fietsinfrastructuur. In de toekomst wordt het bewoonde deel ook een toegang naar de fietssnelweg.

Het studie bureau geeft aan dat fietspaden niet meteen aangewezen lijken omdat deze straat geen deel uitmaakt van het fietsnetwerk, noch creatief, noch functioneel. Als de fietssnelweg gerealiseerd zal zijn, kan dat veranderen. Het snelheidsregime zal herbekeken worden in de finale beleidsnota.

Autoverkeer:

In 2021 werd door de Vlaamse Regering een nieuw en vereenvoudigd systeem van wegencategorisering ingevoerd. De wegen worden voortaan als volgt ingedeeld:

Het verschil tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en ontsluitingswegen (bestaande uit het lokale wegennet) is op deze manier overzichtelijker.

Interlokale wegen behoren tot de verbindingswegen waarvan de O.L.Vrouwstraat (Alken) deel uitmaakt. Deze wegen vormen de interlokale mazen en verbinden niet-aanpalende gemeenten. Deze wegen vallen onder de definitie van robuustheid en vervullen deze functie bij calamiteiten op het hogere wegennet. De filekans is beperkt.

Lokale ontsluitingswegen hebben een beperktere verkeersfunctie dan het dragend net. De functie is het ontsluiten en verbinden van enkel kernen en wijken maar ook een functionele doorstroming op lokaal niveau binnen de maas van het dragend netwerk is belangrijk. Tot de lokale ontsluitingswegen type A behoren:

- Heiligenbornstraat (Alken)
- Steenweg (N722) (Alken)
- Wolfstraat (Alken)

- Vliegstraat (Alken)
- Langveldstraat (Alken)

Voor de gemeente Nieuwerkerken werden in het verleden d.m.v. een collegebeslissing volgende wegen als 'hoofdwegen' opgenomen:

- Tramstatiestraat
- Leemstraat
- Daalstraat
- Molenstraat
- Driesstraat
- Tegelijstraat (vanaf het kruispunt Tegelijstraat/Schansstraat tot aan de Dullaerstraat)
- Bergstraat
- Opcosenstraat
- Weyerstraat
- Dorpsstraat
- Heiligenbornstraat
- Grotestraat

Deze wegen werden nog niet ingedeeld volgens de nieuwe wegencategorisering maar we gelet op de ligging van de gemeente Nieuwerkerken, lijkt het veilig om te kunnen stellen dat deze wegen deel uitmaken van de lokale ontsluitingswegen die zorgen voor een ontsluiting en verbinding van kernen en wijken maar ook een functionele doorstroming op lokaal niveau.

Erftoegangswegen hebben geen verbindende functie maar verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg (woningen, bedrijven of instellingen). Tot de erftoegangswegen behoort de Trepstraat (Alken).

In de toelichting van de wegencategorisering worden bovenstaande wegen (m.u.v. de Neercosenstraat en de Dorpsstraat gelegen in Nieuwerkerken) toegelicht als zijnde lokale ontsluitingswegen type A die bedoeld zijn om een woonkern of centrumgebied te ontsluiten. Bijkomend is er een wijziging voor de lokale wegen type III, meer bepaald de Vliegstraat en de Langveldstraat omdat deze de aansluiting met de N80 verzekeren. Ook wordt er gesproken over een wijziging in het snelheidsregime voorzien (50km/uur i.p.v. 70 km/uur) in de Wolfstraat in afwachting van de aanleg van fietspaden als toerit naar de toekomstige fietssnelweg in Alken.

Zwaar vervoer:

De insteek van de nieuwe wegencategorisering is om het doorgaand vrachtverkeer te beperken tot het hoofdwegennetwerk en het dragend netwerk. Het lokaal netwerk bevat niet langer een verbindingsfunctie en is niet langer geschikt voor doorgaand vrachtverkeer, enkel voor lokale ontsluiting. In het regionaal mobiliteitsplan staat het volgende hierover vermeld:

"Ten aanzien van het vrachtverkeer wordt naar een vrachtgeleidingsnetwerk dat de dragende structuur uitmaakt gestreefd. Dit wordt gevormd door het hoofdgeleidingsnetwerk, dat voor de ontsluiting van specifieke bedrijven (terreinen) verfijnd wordt door het regionaal vrachtgeleidingsnetwerk en specifieke aanrijroutes. Binnen dit vrachtgeleidingsnetwerk ontstaan mazen waarbinnen doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt. Enkel vrachtverkeer met een herkomst en/of bestemming binnen een maas gebruikt het lokale wegennet binnen de maas. Het overige vrachtverkeer is doorgaand ten opzichte van de maas en gebruikt de omliggende vrachtgeleidingsroutes."

De gemeente Alken voorziet om doorgaand vrachtverkeer enkel toe te laten op de N80, de N80A en de N754 tot aan de Grootstraat. Na de realisatie van de nieuwe toegang tot brouwerij Alken Maes wordt het vrachtroutenetwerk beperkt tot de N80A.

Aan de gemeente Nieuwerkerken heeft de gemeente Alken de wens uitgesproken tot het komen van een gemeentegrensoverschrijdend tonnageverbod. De N722 behoort niet tot het vrachtrouten netwerk van doorgaand vrachtverkeer. De wegen zullen voorzien worden van borden om het tonnageverbod afdwingbaar te maken. Mogelijks kan trajectcontrole ingezet worden om dit verbod te handhaven.

Tijdens de adviesraad d.d. 6 maart 2023 gaf de gemeente zelf al aan dat er een overleg moet voorzien worden met de buurgemeenten omdat er niet zomaar een tonnageverbod kan ingesteld worden aan de gemeentegrens. Daarnaast werd ook de vraag gesteld hoe het zit met het vrachtverkeer op de N722 (Steenweg) en daar werd het advies gegeven dat dit een route is waar de kilometerheffing van toepassing is. Dat betekent dat dit is toegelaten voor doorgaand vrachtverkeer. Tijdens het verslag van de projectstuurgroep d.d. 11 januari 2024 werd door MOW gevraagd wat de status is van het intergemeentelijk overleg over het vrachtrouten netwerk. Alken gaf hierop de reactie dat de gemeente Nieuwerkerken geen gemeentegrensoverschrijdende vrachtverbodszones wou voorzien omdat de gemeente niet akkoord was met de ontsluiting en ook vond dat de stad Sint-Truiden bij de gesprekken betrokken moesten worden. Dit overstijgt de scope en de timing van het mobiliteitsplan. MOW vroeg of de gesprekken dan niet opnieuw aangegaan moeten worden, waarop de gemeente Alken aangaf dat de gesprekken hierover al een aantal jaren gevoerd zijn zonder concrete vooruitgang.

Het studie bureau gaf aan dat voor de gemeente Alken de verbinding naar Nieuwerkerken geen deel van het vrachtrouten netwerk uitmaakt voor doorgaand vrachtverkeer. Dit klopt ook met het netwerk opgesteld door de vervoerregio. Als er later met de gemeente Nieuwerkerken en de stad Sint-Truiden een andere overeenkomst wordt gesloten, is het mogelijk om dit in een latere fase na de goedkeuring van het mobiliteitsplan aan te passen. Deze opmerking wordt ook toegevoegd aan het finaal plan. Het MOW gaat hiermee akkoord en is bereid om een intermediaire rol te vervullen bij het toekomstig overleg met de buurgemeenten. Het traject 'interlokale mazen' wordt hiervoor gevolgd dat door de vervoerregio werd opgestart.

Opmerkingen en vragen van de gemeente Nieuwerkerken:

Het voornaamste pijnpunt binnen het ontwerp van dit mobiliteitsplan is de uitrol voor het vrachtverkeer gezien de ligging van onze gemeente t.o.v. het hoofdvrachtgeleidingsnetwerk en het regionaal vrachtgeleidingsnetwerk. Bijkomend is er de tonnagebeperking die nu al aanwezig is op lokale ontsluitingswegen in de gemeente Alken.

In bovenstaande toelichting werd er enkel gekeken naar de straten die betrekking (kunnen) hebben op het vrachtverkeer komende vanuit de gemeente Nieuwerkerken. Hier werd rekening gehouden met het fietsrouten netwerk, de wegencategorisering alsook het voorkeurstraject voor het vrachtverkeer.

Het doel van de wegencategorisering is om het doorgaand vrachtverkeer te beperken tot het hoofdwegennetwerk en het dragend netwerk. Op die manier wordt het lokaal netwerk ontlast en kan dit gebruikt worden voor lokale ontsluiting. Voor specifieke bedrijven (terreinen) is er een verfijning door het regionaal vrachtgeleidingsnetwerk en specifieke aanrijroutes.

Enkel vrachtverkeer met een herkomst en/of bestemming binnen een maas gebruikt het lokale wegennet binnen de maas. Daarnaast is er ook de ambitie binnen het regionaal mobiliteitsplan om vervuilende kilometers te verminderen d.m.v. efficiënte verplaatsingen en te gaan voor veilige routes om nul als streefdoel te behalen voor het aantal verkeersdoden.

Verbinding Dorpsstraat - Heiligenbornstraat - Wolfstraat:

Voor het vrachtverkeer dat een herkomst en/of bestemming heeft binnen de gemeente Nieuwerkerken is de Diestersteenweg aangeduid als aanrijroute om aansluiting te vinden op de N80 in Sint-Truiden of op de N2 in Herk-de-Stad om zo verder te rijden via het regionaal of hoofdvrachtgeleidingsnetwerk.

Voor de bedrijven die gelegen zijn aan het industrieterrein is bovenstaande aanrijroute het meest logische tracé om te volgen. Bedrijven, landbouwers, ... die niet in de buurt liggen van de Diestersteenweg maar meer tegen de gemeentegrens met Hasselt en de gemeentegrens Alken is dit vaak niet de meest voor de hand liggende optie.

Eerst en vooral nemen de vervuilende kilometers toe want er dient eerst naar de Diestersteenweg gereden te worden, dan richting Sint-Truiden of Herk-de-Stad om zo richting Hasselt te rijden.

Daarnaast dient dit vrachtverkeer zich voor de extra kilometers die nodig zijn om de Diestersteenweg te bereiken verschillende lokale ontsluitingswegen te doorkruisen waarbij er rekening dient gehouden te worden dat dit ook gaat om locaties en ogenblikken op straten waar zich veel kwetsbare weggebruikers bevinden.

Een voorbeeld hiervan is het voorstel van de gemeente Alken tijdens de gesprekken d.d. 27 april 2023 waarbij de tonnagebeperking t.h.v. de Heiligenbornstraat uitvoerig ter sprake kwam. Het voorstel was om het vrachtverkeer komende van Droogmans en Vanbrabant via de Dorpsstraat voorbij de Opcosenstraat te laten rijden, waar een lagere school zich bevindt vlak aan de Dorpsstraat, om zo verder te rijden via de Bergstraat, Basiliekstraat en de Nachtegaalstraat om de aansluiting te vinden op de N80. Dit terwijl de meest voor de hand liggende, veiligste en snelste weg om de N80 te bereiken via de Dorpsstraat, Heiligenbornstraat en Wolfstraat verloopt.

Hierbij komt dan ook nog de bedenking dat wanneer Sint-Truiden zou beslissen om de Bergstraat, Basiliekstraat en Nachtegaalstraat ook te voorzien van tonnagebeperking het vrachtverkeer een volledig ander tracé dient te volgen.

De bedrijven gelegen aan de gemeentegrens met Hasselt en Alken kunnen naar ons inzien dan ook beschouwd worden als vrachtverkeer binnen een maas dat gebruik kan maken van het lokale wegennet binnen de maas om voor de lokale ontsluiting te zorgen én dat bij voorkeur het snelste en meest veilige wegtracé volgt. Tot de mazen behoren namelijk de gebieden binnen de grenzen van het dragend netwerk dat te zien is op onderstaande afbeelding. Hieruit kan geconcludeerd worden dat zowel een gedeelte van Sint-Truiden als een deel van Alken deel uitmaakt van dezelfde maas.

De Heiligenbornstraat en Wolfstraat worden in het mobiliteitsplan ook aangeduid als lokale ontsluitingswegen type A die bedoeld zijn om een woonkern of centrumgebied te ontsluiten waardoor dit wegtracé hierdoor ook geschikt lijkt. Tevens wordt een wijziging aan het fietspad in de Heiligenbornstraat voorzien om de veiligheid t.o.v. de zwakke weggebruiker te verhogen wat zeker een meerwaarde is gezien de aanduiding als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Om dit argument bij te staan, wordt er in het mobiliteitsplan een wijziging in wegencategorisering voor de Vliegstraat en Langveldstraat voorzien om een aansluiting met de N80 te verzekeren. De meest voor de hand liggende reden hiervoor is om te zorgen dat het plaatselijk (vracht)verkeer (vb. Schiffeleers glas) zich op de snelste en meest veilige manier kan begeven naar de N80, zonder daarvoor verschillende lokale ontsluitingswegen te moeten doorkruisen binnen de gemeente Alken. Tijdens de adviesraad werd ook al aangegeven dat de N722 (Steenweg) een route is waar de kilometerheffing van toepassing is waardoor het toegelaten is voor doorgaand vrachtverkeer.

Verbinding Neercosenstraat - Trepstraat:

De Trepstraat behoort tot de erftoegangsweg van Alken waarbij geen verbindende functie aanwezig is maar enkel directe toegang verleend tot percelen langs de weg (woningen, bedrijven of instellingen). De gemeente Nieuwerkerken is zich ervan bewust dat hier bij voorkeur zoveel mogelijk doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt en begrijpt de tonnagebeperking die in de toekomst bekomen wil worden. Maar indien deze gemeentegrensoverschrijdende tonnagebeperking zich voordoet in combinatie met die van de Dorpsstraat-Heiligenbornstraat bekomen we dezelfde situatie als hierboven toegelicht.

In deze situatie komt de bedenking dat wanneer Hasselt beslist om voor de Oppenstraat tonnagebeperking te voorzien én Herk-de-Stad ter hoogte van de Wijerstraat het vrachtverkeer ook weer een volledig ander tracé dient te

volgen. Met telkens weer een toename in kilometers, onnodige doorkruising van lokale ontsluitingswegen en op locaties en ogenblikken waar zich kwetsbare weggebruikers bevinden.

Intergemeentelijk overleg over het vrachtroutenetwerk:

De gemeente Nieuwerkerken staat op dit ogenblik niet open voor gemeentegrensoverschrijdende vrachtverbodszones omdat we voor de ontsluiting die in het huidige plan voorzien is niet akkoord gaan. Daarnaast is onze gemeente door de ligging afhankelijk van Sint-Truiden maar ook de andere aangrenzende steden en gemeenten zijn van belang om tot een snelle, korte en vooral veilige manier de vrachtgeleidingsnetwerken te bereiken. De gemeente Nieuwerkerken blijft bij haar standpunt om de gesprekken met alle aangrenzende steden en gemeenten aan te gaan alvorens tot een consensus te komen bij de gemeente Alken. Onze gemeente is mede vragende partij om bij het traject 'interlokale mazen' de gesprekken verder te zetten om tot een oplossing te komen waar iedereen zich in kan vinden.

De gemeente Alken gaf aan dat de verbinding naar Nieuwerkerken geen deel uitmaakt van het vrachtroutenetwerk voor doorgaand vrachtverkeer. Hierbij stelt de gemeente Nieuwerkerken zich de vraag of vrachtverkeer die een herkomst en/of bestemming heeft vlak buiten de gemeentegrens als doorgaand vrachtverkeer moet beschouwd worden? De gemeente Alken, Nieuwerkerken en de stad Sint-Truiden behoren immers tot dezelfde maas waarin het vrachtverkeer zich dient te verplaatsen via het lokale wegennet om zo de vrachtgeleidingsnetwerken te bereiken.

Conclusie:

De gemeente Nieuwerkerken gaat niet akkoord met de voorstellen aangehaald in dit mobiliteitsplan en wil graag in overleg gaan om tot een oplossing te komen waar iedereen zich in kan vinden.

De doelstellingen van alle mobiliteitsplannen zowel regionaal als lokaal zijn allemaal zeer ambitieus opgemaakt maar er moet ook rekening gehouden worden met de realiteit dat het vrachtverkeer nooit volledig kan geweerd worden uit de straten ongeacht de categorisering.

Tevens wil iedereen een zo veilig mogelijke verkeerssituatie bekomen maar door ons enkel en alleen te focussen op de verkeersveiligheid binnen onze eigen gemeente zonder rekening te houden met de gevolgen voor andere gemeenten t.o.v. verkeersveiligheid, de snelste route om het vrachtgeleidingsnetwerk te bereiken, krampachtig vasthouden aan gemeentegrenzen om te oordelen of vrachtverkeer al dan niet doorgaand is, zullen we nooit onze gedeelde doelstellingen bereiken.

Juridische grond

De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Regelgeving: bevoegdheid

Het college is bevoegd op basis van artikel 56-57 van het decreet lokaal bestuur

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen geeft namens gemeente Nieuwerkerken een negatief advies op het mobiliteitsplan van Alken met betrekking tot de uitrol voor het vrachtroutenetwerk.

Artikel 2

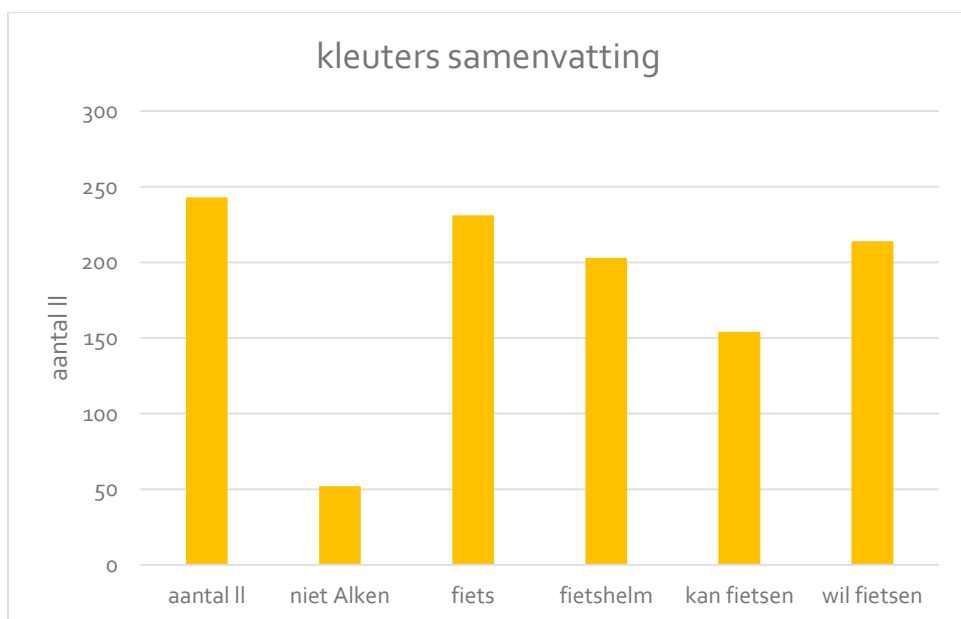
Het college van burgemeester en schepenen wenst deel te nemen aan het traject 'interlokale mazen' om tot een consensus te komen.

7.8. GVK ENQUÊTE GROOTOUDERS VOOR HET KLIMAAT

Alle lagere scholen van Alken werden bevroegd, zowel de kinderen zelf als de ouders in het kader van een mobiliteitsproject van de Grootouders voor het Klimaat. We vroegen eenvoudige keuzes te maken tussen alternatieven en gaven de mogelijkheid bijkomende ideeën en opmerkingen te maken.

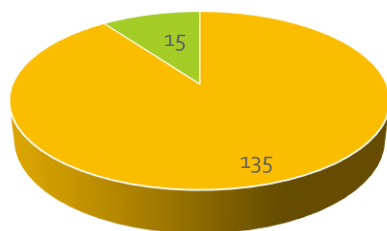
We kregen van alle scholen samen 1079 formulieren binnen, niet allemaal volledig ingevuld. We kregen 17 klasfiches van kleuterklassen, 146 formulieren over kleuters (door ouders ingevuld). 554 lagere schoolkinderen en 362 ouders vulden een formulier in.

1. Kleuters



Bijna 250 kleuters van de Alkense scholen wonen in Alken, een vijftigtal buiten Alken. Bijna allemaal hebben ze een fiets. Iets meer dan 200 hebben ook een fietshelm en iets meer dan 150 kleuters kunnen fietsen. Maar 214 willen wel met de fiets naar school komen.

bereid te fietsen , indien veilig



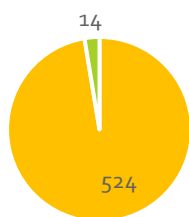
■ ja ■ neen

135 ouders zijn bereid met hun kind met de fiets naar school te fietsen, als het veilig is.

2. Lagere school

2.1. Kinderen zelf

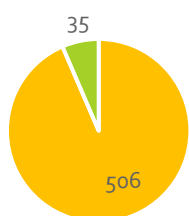
heeft fiets



■ ja ■ neen

De overgrote meerderheid (524) van de lagere schoolkinderen heeft een fiets. Slechts 14 kinderen zeggen geen fiets te hebben.

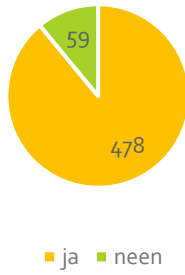
heeft helm



■ ja ■ neen

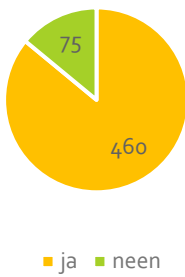
Daarvan hebben 506 kinderen ook een helm, 35 hebben geen fietshelm.

wil fietsen indien veilig



Van die meer dan 500 kinderen met fiets en helm, willen er 478 met de fiets naar school komen, 59 liever niet.

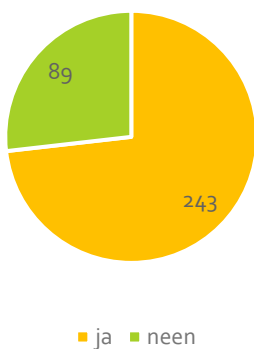
wil fietsen samen met anderen



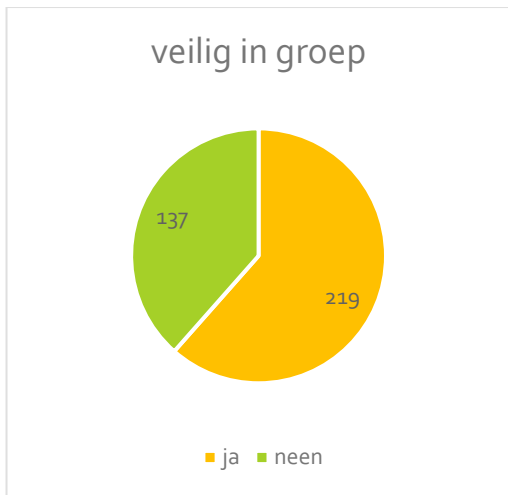
En daarvan willen er 460 graag met anderen samen fietsen, maar 75 niet.

2.2. ouderformulieren

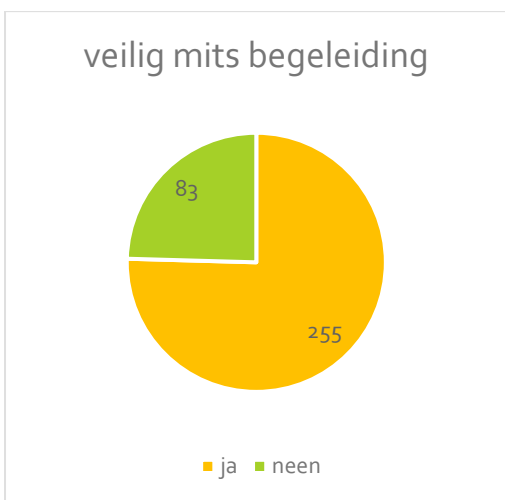
veilige infrastructuur



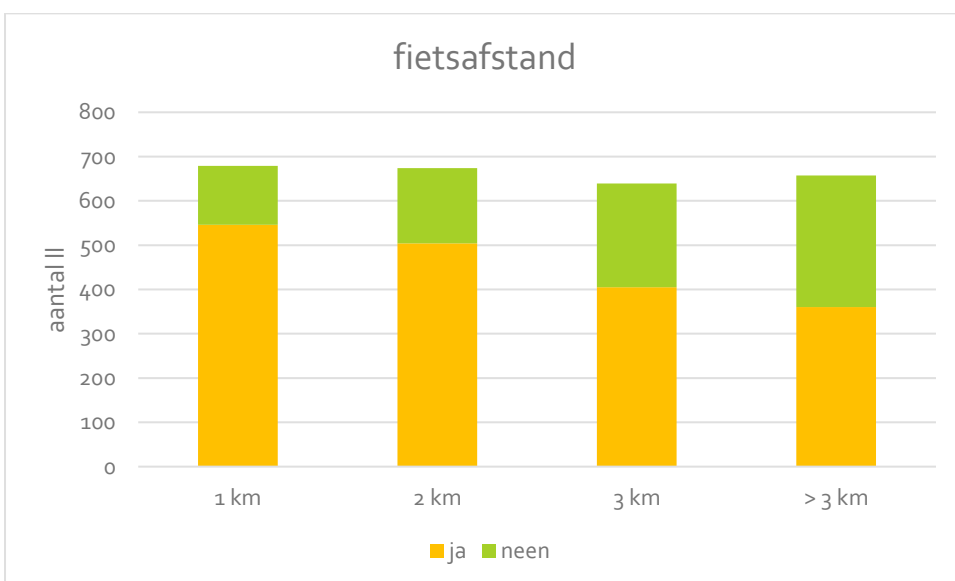
Van de ouders wensen er 243 hun kind met de fiets te laten gaan indien de infrastructuur veilig is. 89 (27%) wensen dat niet.



Veilig in groep laten 219 ouders hun kinderen graag fietsen, 137 (38%) liever niet. Hier dient opgemerkt dat heel wat ouders deze vraag allicht interpretererden "als kinderen in groep, maar zonder begeleiding".



Met begeleiding zien 255 ouders fietsen zitten, terwijl slechts 83 (24%) dit ook niet zien zitten.

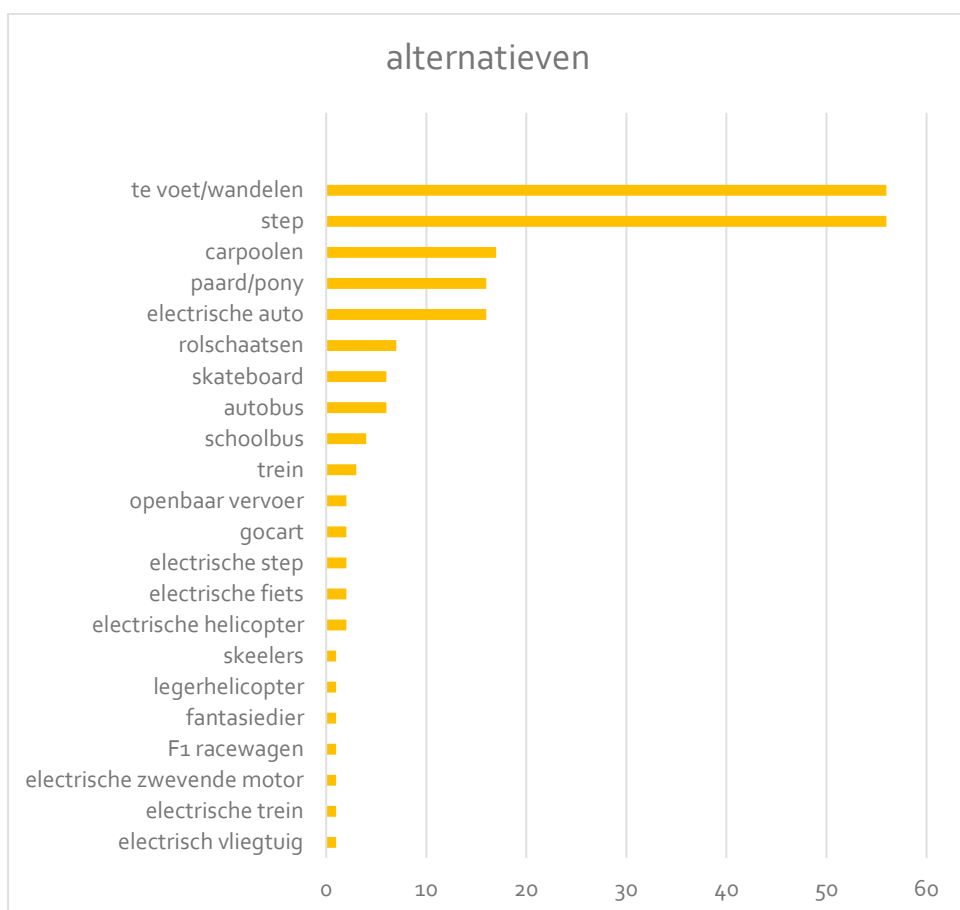


De afstand van de school maakt niet zoveel uit. Het aantal ouders dat de verplaatsing met de fiets ziet zitten, neemt wel af met de afstand. Hoe verder van school, hoe minder ouders het fietsen zien zitten.

3. Opmerkingen

We vatten het (soms uitgebreide, beeldrijke en creatieve) proza samen om het onder enkele algemene termen te kwantificeren, apart voor de kinderen en de ouders.

3.1. Kinderen



De kinderen zien heel wat alternatieve verplaatsingswijzen, waarvan te voet (56) evenveel wordt geciteerd als de meest populaire step (56). Uiteraard denken zij ook aan carpoolen (17). Als alternatieve vervoerswijzen zien zij bovendien paard/pony (16), elektrische auto's (16) en fietsen en steps en zelfs een elektrische trein (die stopt aan de school), naast creatieve instrumenten als een elektrische helikopter en een elektrische zwevende motor, maar zelfs legerhelikopter, racewagen en een fantasiedier worden vernoemd. Dus aan creativiteit geen gebrek. Onderstaande tabel bevat de volledige lijst.



Bijkomende fietsuggesties staan in de tabel hier onder. Ook hier wat creatieve en grensverleggende ideeën. Fietspaden aanleggen, verbeteren en beveiligen komen allemaal aan bod. Geen auto's meer maken, maar alleen nog fietsen, is het meest drastische voorstel.

Ook los van de alternatieven en de fietsuggesties zijn de ideeën in onderstaande lijstje het vermelden waard.

bijkomende ideeën

auto's aan de kerk parkeren

auto's moeten trager rijden

gele hesjes gratis aan kinderen geven

meer oversteekplaatsen maken

op elk kruispunt een gemachtigde verkeersregelaar

politie helpen oversteken

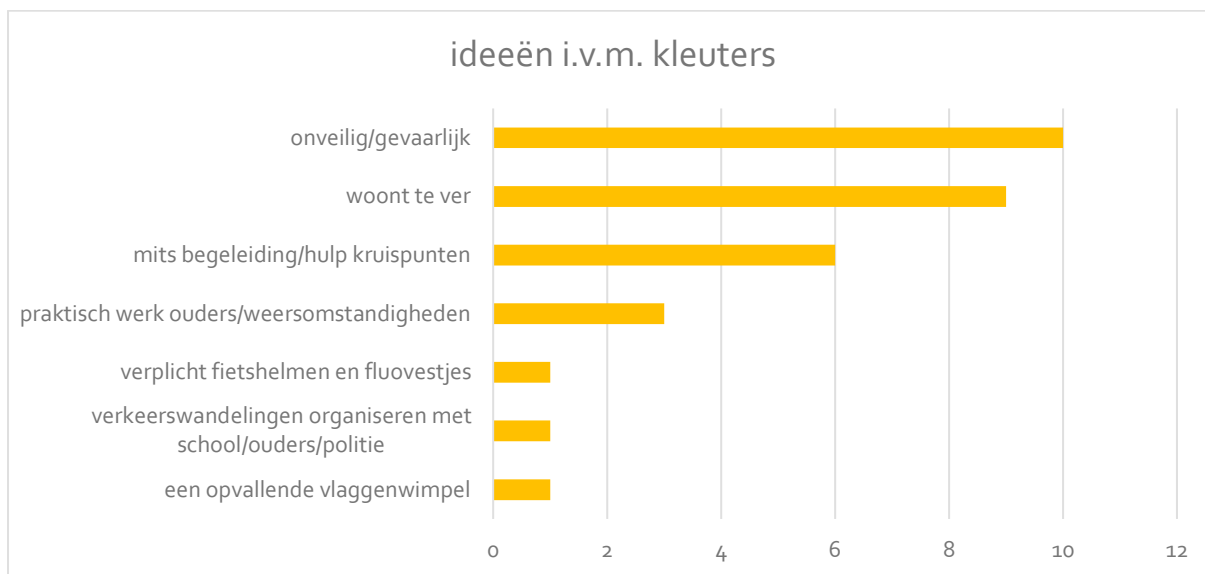
snelheidsbeperking volgen/controleren

speciaal pad voor paarden

stoplichten plaatsen

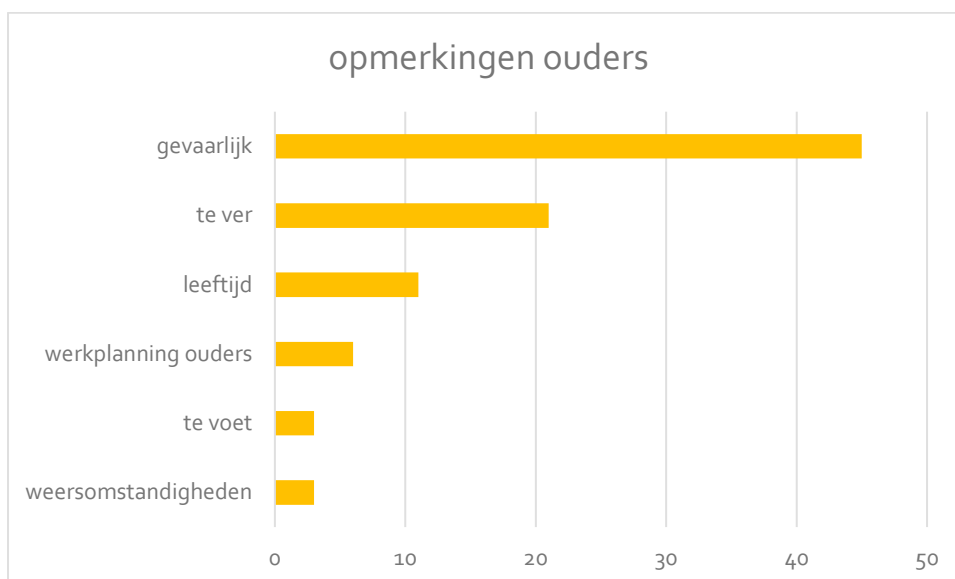
'zebra pat' aanleggen

3.2 Ouders van kleuters



De meeste ouders vinden het te onveilig/gevaarlijk voor kleuters (10). Hieronder wordt verstaan: gevaarlijke (auto)wegen, geen (afgescheiden) fietspaden, te snelle auto's, onveilige schoolomgeving. Een aantal ouders vinden de afstand tot school te groot (9) of vinden werkomstandigheden of weersomstandigheden een probleem. Positief zijn de suggesties om begeleiding te voorzien op kruispunten, fietshelmen en fluovestjes te verplichten, verkeerswandelingen te organiseren of een opvallende vlaggenwimpel te gebruiken.

3.3 Ouders van lagereschoolkinderen



De meeste opmerkingen van de ouders behelzen redenen waarom fietsen niet opportuun, of moeilijk is. De meeste opmerkingen (45) zeggen dat het te gevaarlijk is op de weg. Voor een aantal (21) is de afstand te ver, voor een aantal te kort (te voet), 11 kinderen vindt men te jong, ook de werkplanning van de ouders en de weersomstandigheden worden soms vermeld.


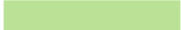
Welk zijn de toestanden die men in vorige grafiek "gevaarlijk" noemt? Een 15-tal ouders melden (specifieke) gevaarlijke wegen. Het ontbreken van fietspaden, hun kwaliteit, de drukte tgv andere fietsers worden vermeld (9). Positief geformuleerd wenst men begeleiding (7) en ondersteuning op oversteekplaatsen (6). Snelle auto's en druk verkeer worden genoemd, evenals het gevaar van de dode hoek. Opvallend is ook dat de schoolparking en de schoolomgeving gevaarlijk worden genoemd.



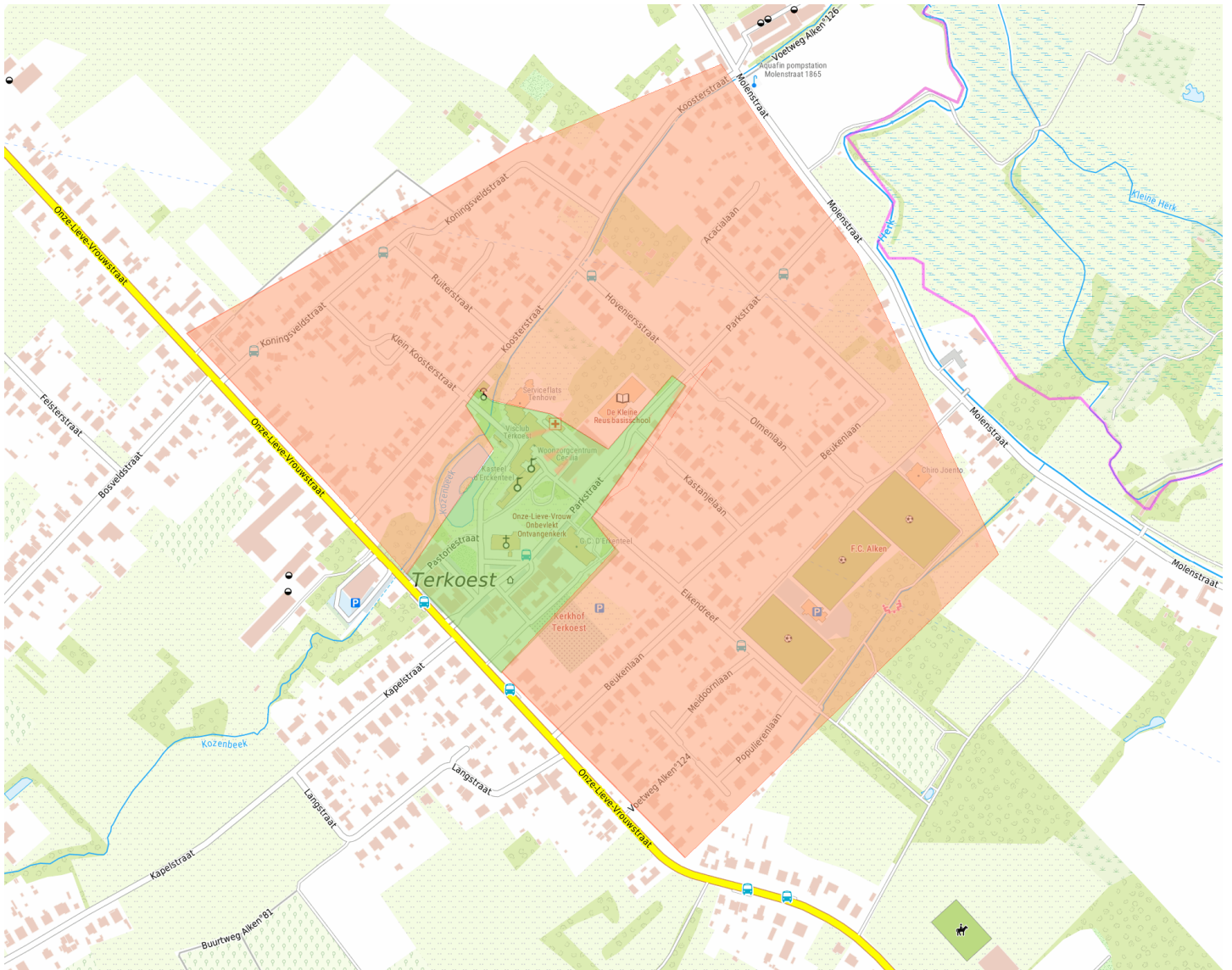
Zone 30 centrumgebied Alken




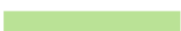
Legende

	Uitbreiding zone 30
	Bestaande zone 30

Zone 30 Terkoest





Legende

	Uitbreiding zone 30
	Bestaande zone 30

Zone 30 Sint-Joris

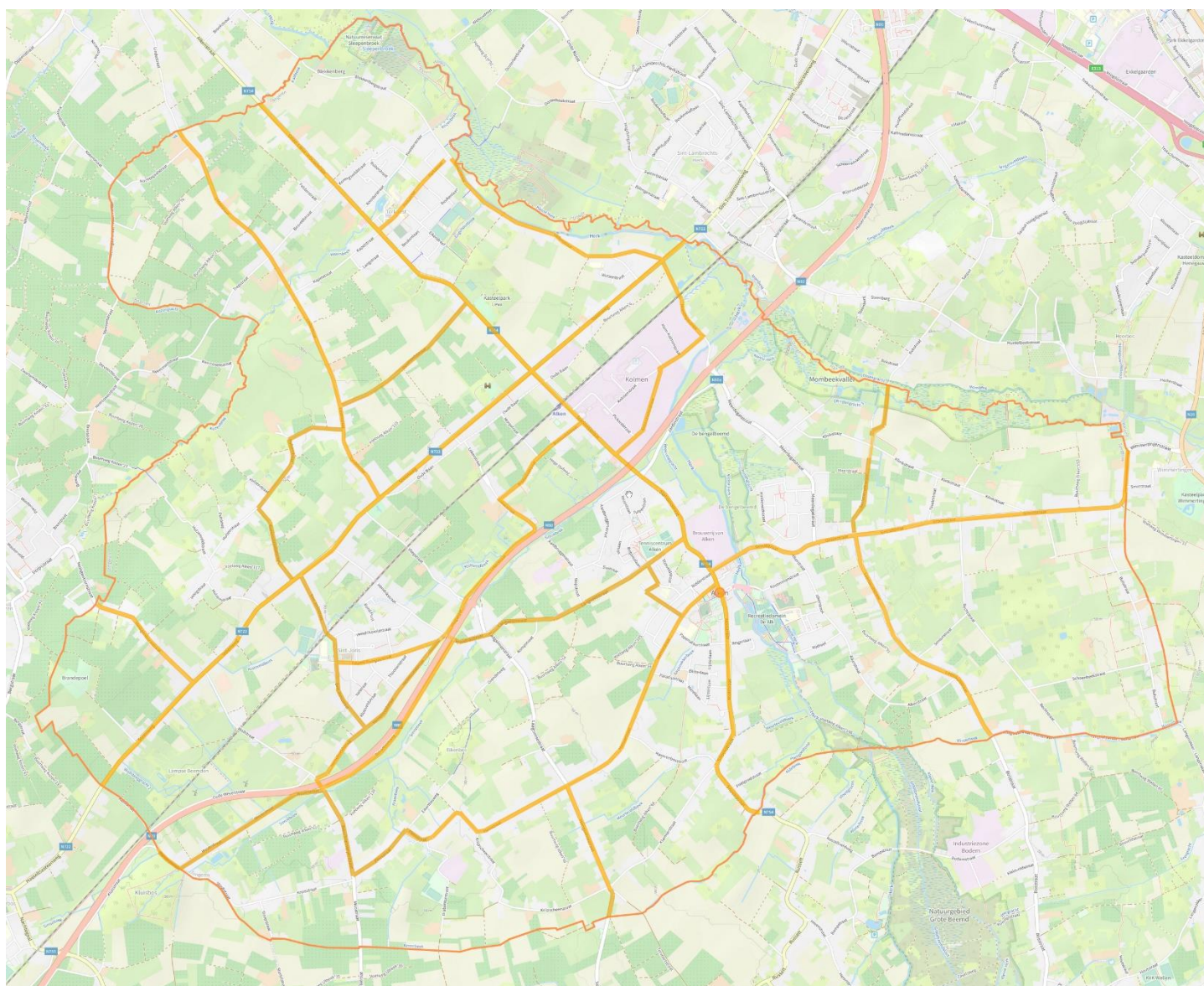


Legende	
	Uitbreiding zone 30
	Bestaande zone 30

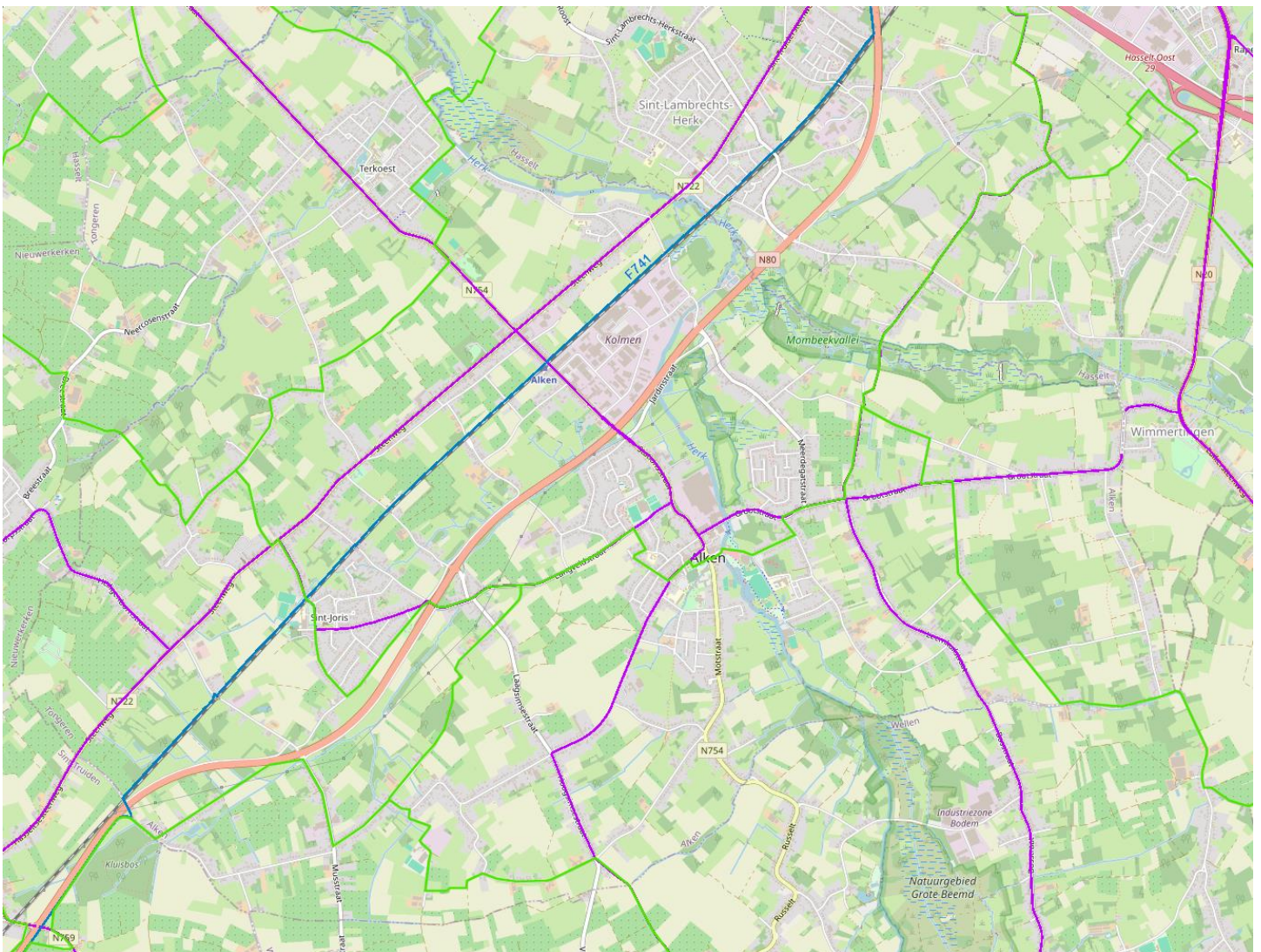
Recreatief fietsnetwerk



Lokaal functioneel fietsnetwerk






Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

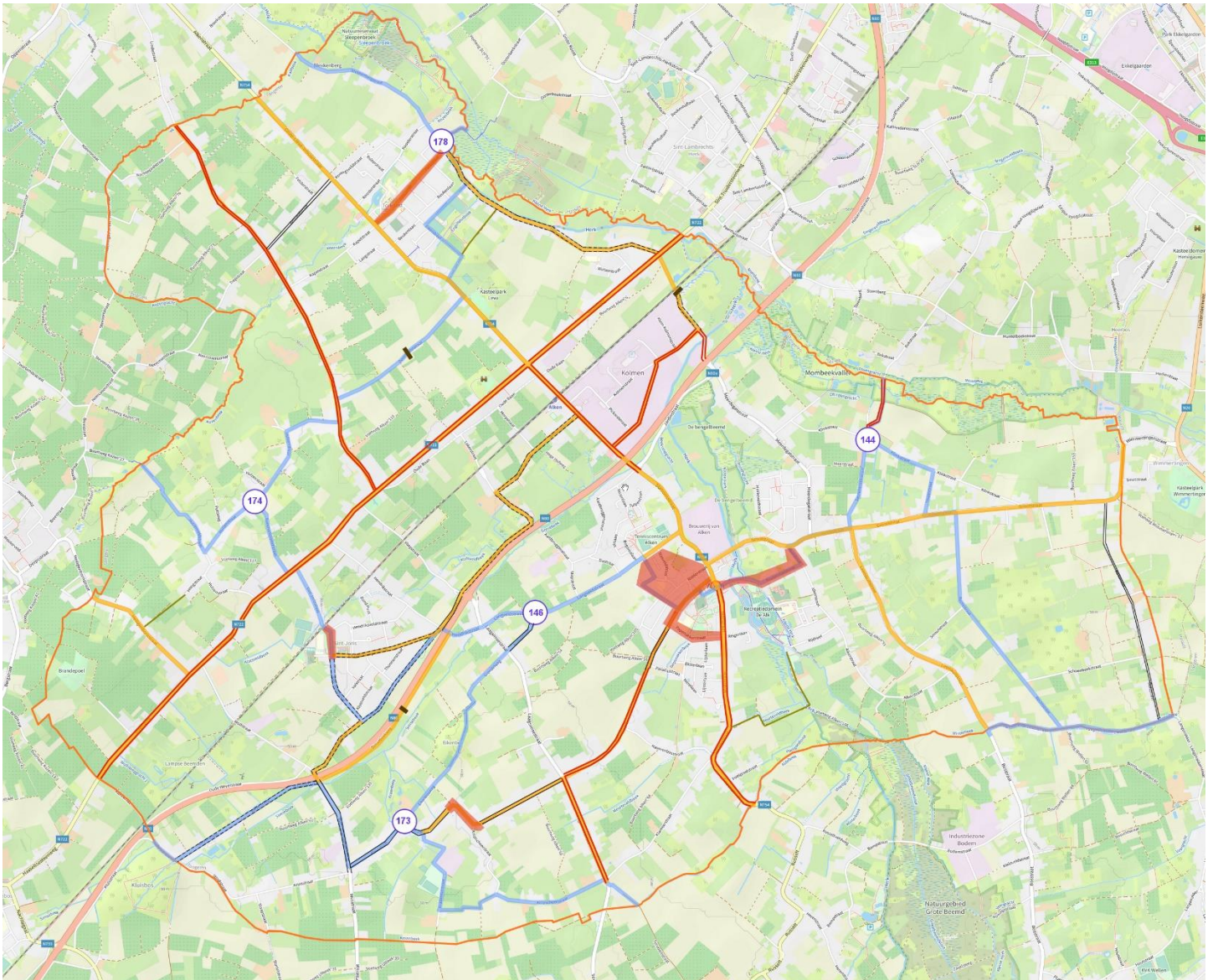


Fietszone Alken centrum



Legende	
	Lokale functionele route
	Recreatieve fietsroute
	Fietszone

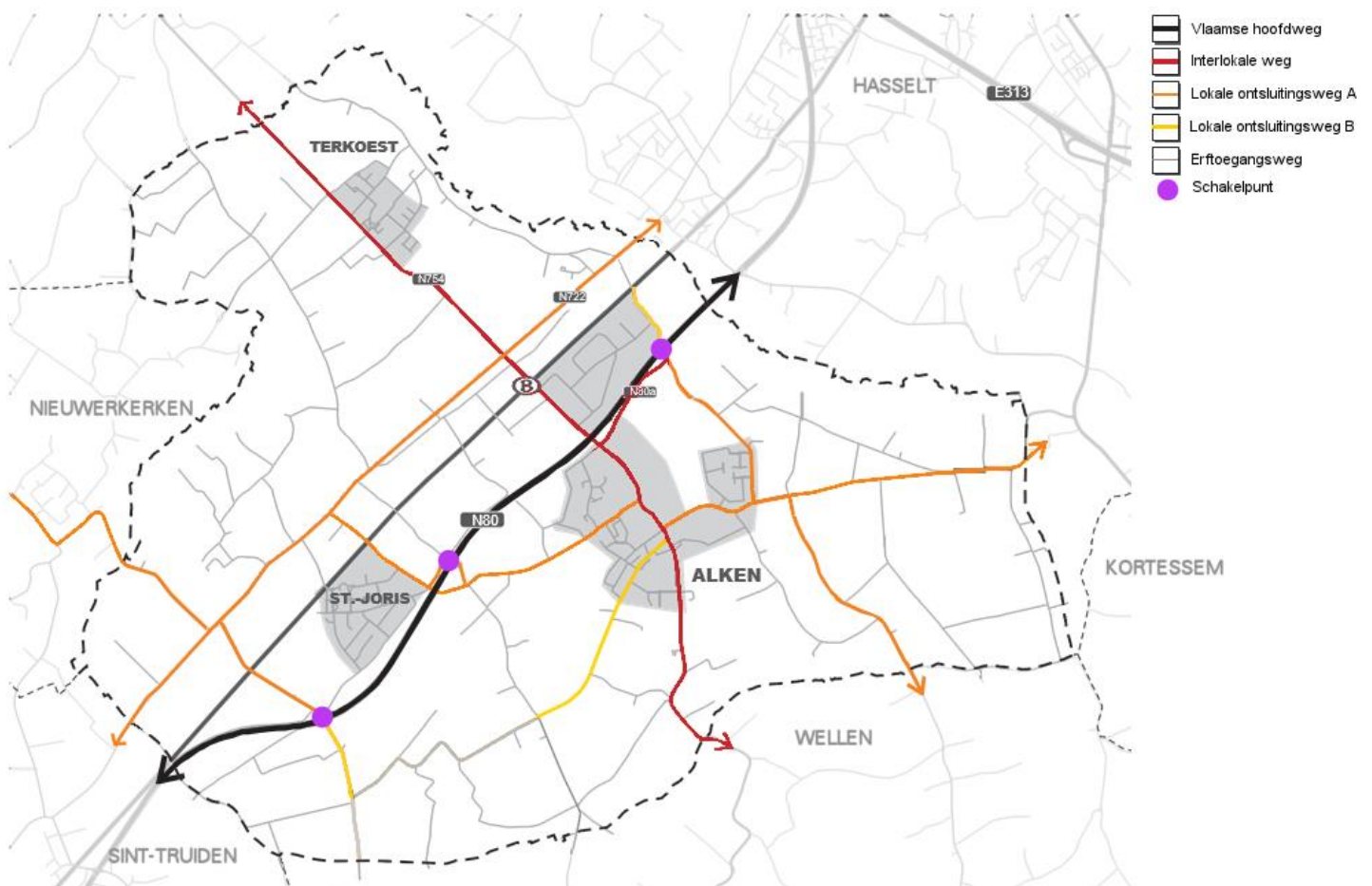
Gewenste nieuwe fietsinfrastructuur



Legende:

	: recreatief fietsnetwerk
	: functionele fietsverbindingen
	: fietsstraten
	: gewenste fietspaden
	: gewenste fietssuggestiestroken in oker
	: gewenste fietslogo's
	: gewenste verkeersfilter
	: nieuwe trage wegen

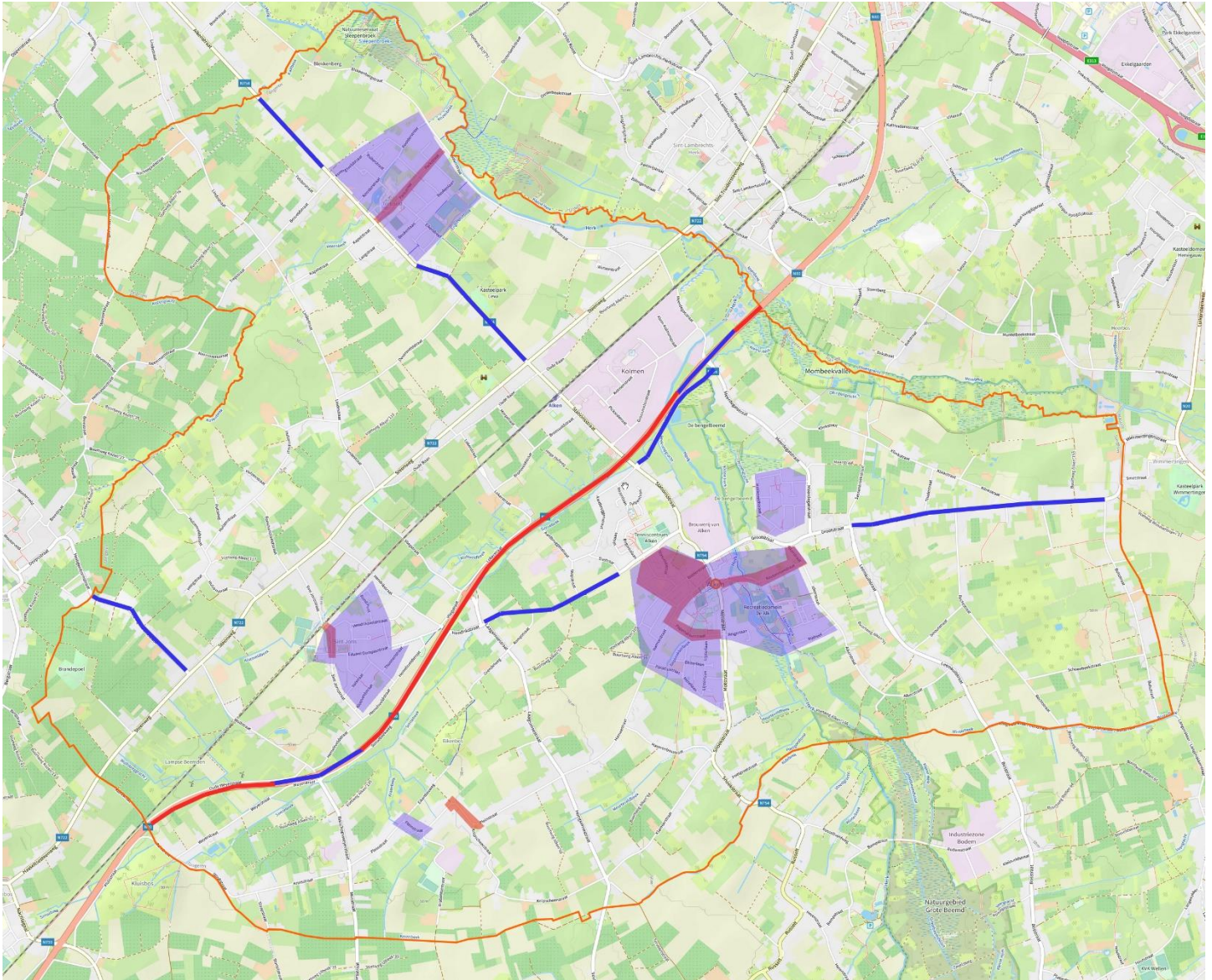
Nieuwe wegencategorisering





Vrachtroutenetwerk



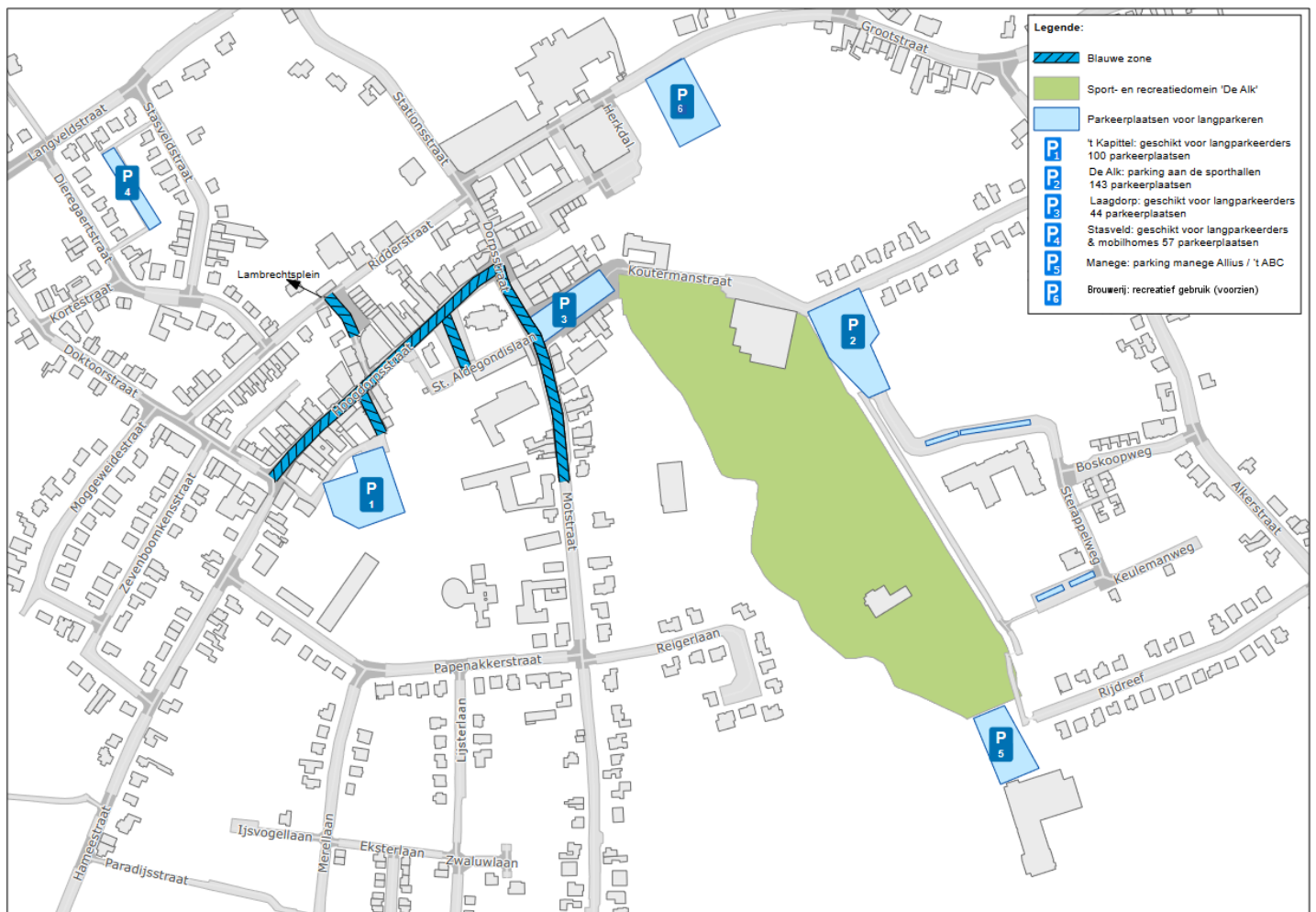
Wensbeeld snelheid



Legende:

-  : zones 30
-  : fietszones
-  : 50 km/u
-  : 70 km/u
-  : 90 km/u

Parkeervoorzieningen Alken centrum





Contactgegevens A2Bmobility: dirk@a2bmobility.be Tel: 0478/830.812

Contactgegevens Patrick Maes: patrick.maes@skynet.be Tel: 0478/70.82.81