

TRITEL

MOBILITEITSPLAN LUMMEN

BELEIDSPLAN



Conform verklaard op PAC 22 maart 2011



COLOFON

OPDRACHT

Opdrachtgever	Gemeentebestuur Lummen
Opdrachthouder	Technum-Tractebel N.V. – Afd. Ruimtelijke Planning Hasselt Ilgatlaan 23, 3500 Hasselt. Tel. 011/288600 – Fax. 011/288620
Onderaannemer	TRITEL N.V.
Projectleider	Natalie Craeghs
Projectteam	Arnoud Vervoort
Projectnummer	P1030 - 63 52080

LEDEN

Dhr. Luc Wouters	GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE (GBC) Burgemeester
Dhr. Lars van Rode	Schepen mobiliteit
Dhr. Armand Busselen	Schepen openbare werken
Dhr. Bernard Zwijzen	Gemeentesecretaris
Dhr. Ivo Hulshagen	Hoofd technische dienst
Mevr. Katleen Pieters	Duurzaamheidsambtenaar
Dhr. Armand Grootaers	Lokale politie zone West-Limburg (Halen – Herk-de-Stad – Lummen)
Mevr. Sofie Van Campenhout	MOW afd. BMV Limburg, mobiliteitsbegeleider
Mr. Karel Janssens	MOW afd. BMV Limburg, mobiliteitsbegeleider
Dhr. Maarten Blomme	MOW AWV Limburg, districtsingenieur
Dhr. Jean-Marie Coenen	AHROHM – verkeersplanoloog
Mevr. Ellen Loix	VVM De Lijn entiteit Limburg
Mevr. Annemie Snyers	VVM De Lijn entiteit Limburg
Dhr. Luc Buelens	NMBS
Dhr. Eddy Vangeel	NV De Scheepvaart
Dhr. Rik Schreurs	Provincie Limburg - mobiliteitscel
Arnoud Vervoort	Technum-TRITEL
Natalie Craeghs	Technum-TRITEL

PROJECTVERLOOP

GBC uitwerkingsnota	21 oktober 2008
GBC uitwerkingsnota	21 april 2009
GBC beleidsplan	18 maart 2010
PAC beleidsplan	20 april 2010
GBC beleidsplan	17 augustus 2010
Gemeenteraad	november 2010
PAC	22 maart 2011
Definitief Beleidsplan	Juni 2011

DOCUMENTEN

Verkenningnota	Conform verklaard PAC 25 november 2008
Uitwerkingsnota	Voorgelegd PAC april 2010
Beleidsplan	Conform verklaard PAC 22 maart 2011

INHOUDSTABEL

INFORMATIEF DEEL	6
1. INLEIDING.....	7
1.1 AANLEIDING TOT DE STUDIE	7
1.2 PLAATS VAN HET BELEIDSPLAN IN HET MOBILITEITSPLAN	7
1.3 INHOUD VAN DE DERDE FASE: HET BELEIDSPLAN	8
2. RESULTATEN VAN DE UITWERKINGSFASE	9
2.1 PARKEERBELEID EN CIRCULATIE	9
2.1.1 Resultaten van het parkeeronderzoek.....	9
2.1.2 Parkeerconcept.....	10
2.1.3 Circulatie in het Centrum	10
2.2 VRACHTVERKEER.....	11
2.3 RUIMTELIJK BELEID	12
2.4 REFLECTIE NAAR DE ANDERE THEMA'S	13
3. TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPLANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID	14
3.1 TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO	14
3.2 RELATIE MET DE BELEIDSPLANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID	14
4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	16
4.1 DOELSTELLINGEN	16
4.2 TAAKSTELLINGEN	19

4.2.1	Ruimtelijk beleid Lummen Centrum	19
4.2.2	Verkeerscirculatieplan Lummen-Centrum	19
4.2.3	Zwaar vervoer	20
RICHTINGGEVEND DEEL		21
5.	UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN	22
5.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID	22
5.1.1	Werkdomein A1: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	22
5.1.2	Werkdomein A2: Ruimtelijke uitvoeringsplannen.....	25
5.1.3	Werkdomein A3: Strategische projecten met grote impact op mobiliteit.....	26
5.1.4	Werkdomein A4: Categorisering van de wegen	31
5.2	WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN.....	34
5.2.1	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken.....	34
5.2.2	Werkdomein B2: Fietsnetwerk	36
5.2.3	Werkdomein B3: Openbaar vervoer.....	40
5.2.4	Werkdomein B4: Autononetwerken.....	43
5.2.5	Werkdomein B5: Zwaar vervoer.....	46
5.2.6	Werkdomein B6: Parkeerbeleid en parkeerplan	51
5.2.7	Werkdomein B7: Overstapvoorzieningen.....	55
5.2.8	Werkdomein B8: Goederen- en personenvervoer te water / per spoor	55
5.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	57
5.3.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	57
5.3.2	Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	57
5.3.3	Werkdomein C3: Campagnes.....	58
5.3.4	Werkdomein C4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	58
5.3.5	Werkdomein C5: Handhaving	59
5.3.6	Werkdomein C6: Bewegwijzering	59
5.3.7	Werkdomein C7: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	60
6.	UITWERKING ACTIEPROGRAMMA	61
6.1	PRINCIPES EN UITGANGSPUNTEN.....	61
6.2	KOSTPRIJSRAMING BIJ HET ACTIEPROGRAMMA	61

7.	VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	64
7.1	ORGANISATIE	64
7.1.1	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners	64
7.1.2	Projectorganisatie voor sommige modules.....	64
7.2	MONITORING: OPVOLGING VAN EVOLUTIE IN MOBILITEIT	65
7.3	EVALUATIE.....	67
8.	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN	68
8.1	FIETSROUTENETWERK.....	68
8.2	CATEGORISERING VAN DE WEGEN	68
9.	BIJLAGEN	69
9.1	FIGUREN.....	69
9.2	VERSLAGEN GBC	70
9.3	VERSLAG PAC FASE 3	71
9.4	RESULTATEN VAN HET PARTICIPATIETRAJECT	72
9.4.1	Beschrijving van het participatietraject.....	72
9.4.2	Invloed van het participatietraject.....	73

INFORMATIEF DEEL

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT DE STUDIE

Het mobiliteitsplan van Lummen werd in december 2004 in de Provinciale Auditcommissie (PAC) behandeld en conform verklaard. Sindsdien is echter de gemeentelijke visie op de mobiliteit geëvolueerd onder invloed van interne en externe factoren. Dit heeft er toe geleid dat de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) in haar vergadering van 17 januari 2008 bij het uitvoeren van de Sneltoets tot het besluit kwam, dat alle actoren weliswaar nog achter het beleidsscenario van het Mobiliteitsplan staan, maar dat dit plan zelf toe is aan verbreding en verdieping op een aantal welbepaalde thema's.

De PAC heeft in de vergadering van 26 februari 2008 deze Sneltoets conform verklaard onder voorbehoud van plenaire bespreking in de PAC van het nog op te maken plan van aanpak (stappen 1 t/m 4). Het gemeentebestuur heeft na ontvangst van dit advies de uitvoering van deze studie opgedragen aan TRITEL.

Volgende thema's waren opgenomen in de sneltoets

- Ruimtelijk beleid
 - o Ontwikkeling dorpscentrum
 - o Bedrijventerrein Lindekensveld.
- Verkeerscirculatie
- Zwaar vervoer

Inmiddels is het Vlaamse Mobiliteitsbeleid vastgelegd bij decreet d.d. 20 april 2009 en moet het plan formeel worden vastgesteld door de gemeenteraad. Tevens is een participatietraject toegevoegd, dat aangeeft hoe de bevolking betrokken wordt bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan. Dit participatietraject is opgenomen in het informatief gedeelte.

1.2 PLAATS VAN HET BELEIDSPLAN IN HET MOBILITEITSPLAN

Teneinde een integraal beeld te krijgen over het planproces dat bij de opmaak van het mobiliteitsplan van toepassing is worden in de onderstaande tabel de inhoudelijke aandachtspunten per planfase aangegeven voor dit verbrede/verdiepte beleidsplan. Dit beleidsplan geeft de toekomstvisie op de gemeente Lummen weer en kan op zich gelezen worden.

Verkenningfase	Sneltoets en thema's <ul style="list-style-type: none"> • Gewijzigde Planningscontext • Bespreking van de thema's Verbredings- en verdiepingmatrices Relatietabel en taakstelling Onderzoeksopzet
Uitwerkingsnota	Deelrapport: Zwaar vervoer Deelrapport: Parkeerbeleid en verkeerscirculatie
Aangepast beleidsplan	Informatief deel <ul style="list-style-type: none"> • Resultaten van de uitwerkingsfase • Doelstellingen en taakstellingen • Toelichting van het beleidsscenario en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheid Richtinggevend deel <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking van de werkdomeinen A-B-C

- Actieplan
- Voorstel voor organisatie en evaluatie
- Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

1.3 INHOUD VAN DE DERDE FASE: HET BELEIDSPLAN

Deze nota is opgedeeld in een informatief en een richtinggevend deel. In het informatief deel worden de doelstellingen en taakstellingen herhaald. Het beleidsscenario uit het eerste generatie mobiliteitsplan, dat nog steeds gedragen wordt door de gemeente, komt er ook aan bod met het recapitulieren van het gekozen scenario. Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan zal bepaalde elementen wijzigen en toevoegen. De samenvatting van fase 2 van het verbreden en verdiepen staat eveneens in het informatief gedeelte. In het richtinggevend deel wordt het beleidsplan verder uitgewerkt volgens de verschillende werkdomeinen. Vervolgens wordt het actieprogramma beschreven vanuit de 5 beleidsdomeinen.

2. RESULTATEN VAN DE UITWERKINGSFASE

2.1 PARKEERBELEID EN CIRCULATIE

2.1.1 RESULTATEN VAN HET PARKEERONDERZOEK

Parkeerbeleid was in de sneltoets geselecteerd als één van de te verbreden/verdiepen thema's. In de verkenningsfase is de probleemstelling omschreven en is de onderzoeksopzet bepaald.

De gemeente Lummen wenst de ruimtelijke ontwikkelingen en het parkeerbeleid op elkaar af te stemmen en heeft daarom een duurzaam parkeerbeleidsplan uitgewerkt in de uitwerkingsfase. Het parkeerbeleid zal als sturend middel ingezet worden om de auto-gerichtheid van het centrum terug te dringen.

In de uitwerkingsfase is in eerste instantie het bestaande parkeeraanbod in beeld gebracht. Volgende knelpunten en vaststellingen werden opgesomd.

- Parkeerstructuur
 - Het huidige parkeeraanbod kent al een zekere structuur met een aantal parkeerregimes. De verschillende parkeerplaatsen langsheen het handelslint zijn opgenomen in de blauwe zone met een parkeerduurbepaling van 2u. Een handhavingsbeleid ter controle van deze parkeerduurbepaling ontbreekt.
 - Aan de rand van de blauwe zone wordt vrij parkeren toegestaan.
 - In verschillende straten in Lummen is de parkeerstructuur onbepaald. In deze straat wordt vaak op de onverharde berm geparkeerd.
 - Verschillende parkeerterreinen worden openbaar gebruikt maar liggen op privé-eigendommen. Deze informele parkeerterreinen zullen in de toekomst verdwijnen
 - Parkeerverwijzing is slechts beperkt aanwezig.
- Parkeeraanbod
 - Er is een aanbod van 257 openbare parkeerplaatsen. De verdeling tussen parkeren langs de rijbaan en op parkeerterreinen is een 45/55 verhouding. De parking op het Gemeenteplein neemt het grootste deel van het parkeeraanbod op, namelijk 29% van het parkeeraanbod.
 - Van het totale aanbod openbare parkeerplaatsen is circa 55% terug te vinden binnen de blauwe zone;
 - 20% van de langspaarkeerplaatsen en 35% van de parkeerterreinen liggen binnen de blauwe zone;
 - De parking aan het Oosterhof met 123 parkeerplaatsen wordt voornamelijk functiegericht gebruikt. Deze parking functioneert momenteel niet als randparking van het centrum.
 - Er dient aandacht te worden geschonken aan de parkeerplaatsen voor mindervaliden. De norm van minstens 3 parkeerplaatsen per 50 voorbehouden aan mindervaliden wordt globaal binnen het studiegebied niet gehaald. Bijkomend zouden 10 parkeerplaatsen moeten worden voorzien.

Vervolgens is er een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Uit het uitgevoerde bezettingsonderzoek in Lummen blijkt dat het parkeeraanbod in de huidige situatie voldoende is. In bepaalde straten zoals de Dorpstraat, het Charles Wellenspleintje en de Pastoor Frederickxstraat kan de parkeerdruk op bepaalde momenten van de dag oplopen tot boven de 100%. In andere straten in de omgeving zijn op die momenten nog parkeerplaatsen beschikbaar.

Ook binnen de blauwe zone, o.a. in de Kerkstraat, stijgt de bezettingsgraad tot boven de comfortmarge van 80%. We moeten hierbij wel rekening houden dat de controle op de blauwe zone ontbreekt.

Een herverdeling van het parkeeraanbod over de verschillende doelgroepen is wenselijk: bewoners, bezoekers; werknemers,...

Door de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen Lummen zal het parkeeraanbod dalen en de parkeerdruk stijgen.

Voor de toekomstige ontwikkelingen is een bijkomend parkeeraanbod van ongeveer 48 parkeerplaatsen noodzakelijk, rekening houdend met de parkeerbehoefte die op eigen terrein opgevangen wordt. De grootste

bijkomende parkeerbehoefte is afkomstig van het administratief centrum en de ontwikkeling op de zandparking in de Dorpstraat.

Door deze ruimtelijke ontwikkelingen zal het parkeeraanbod binnen de gemeente Lummen ook dalen. Zowel het aanbod aan openbare, private als het aanbod aan informele parkeerterreinen zal dalen. De parkeerdruk op het openbaar domein zal hierdoor toenemen. In een eerste scenario, waarbij P Oosterhof zal ingezet worden als randparking, stijgt de parkeerdruk gedurende een gemiddelde weekdag zowel in de voor als in de namiddag boven de comfortmarge. Enkel op een weekdagvoormiddag stijgt de parkeerdruk tot boven de 100%. In het eerste scenario voldoet het parkeeraanbod net aan de vraag. Rekening houdend met de comfortmarge van 80%, kunnen we wel stellen dat het parkeeraanbod ontoereikend is. In een tweede scenario, waarbij P Oosterhof ook in de toekomst enkel functiegericht gebruikt zal worden, stijgt de parkeerdruk in het centrum boven de 100%, zowel op een weekdag als op een zaterdagvoormiddag. Het parkeeraanbod voldoet zowel op een weekdag als op een zaterdag niet meer aan de vraag.

Vanuit deze analyse blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de toekomstige parkeerdruk in de gemeente op een aanvaardbaar pijl te brengen. In de volgende fase zal nagegaan worden welke maatregelen hiervoor het meest aangewezen zijn. Het kan zowel gaan om het verhogen van het parkeeraanbod, aanpassen van de parkeertarifiering, als om flankerende maatregelen om duurzame verplaatsingsmodi verder te stimuleren in kader van het uitbouwen van een duurzaam parkeerbeleid.

2.1.2 PARKEERCONCEPT

Doelstelling bij de opmaak van het parkeerplan is het uitstippelen van een toekomstig parkeerbeleid met als uitgangspunt de parkeerdruk binnen het studiegebied te beheersen en de parkeerbehoefte per doelgroep optimaal in te vullen.

Het beheersen van de parkeerdruk binnen het studiegebied betekent dat er gestreefd wordt naar een gezonde gemiddelde parkeerdruk in het centrum van Lummen, nl. een parkeerbezetting van 80 à 85%. Hierbij dient, rekening houdend met de parkeervraag van de verschillende functies, de globale parkeerbalans in evenwicht te zijn tijdens de verschillende referentiemomenten.

Het optimaal invullen van de parkeerbehoefte per doelgroep betekent dat per type gebruiker de meest optimale parkeerlocatie wordt bepaald.

Korte termijn

Om de verschillende gebruikers te sturen in het gebruik van de gewenste parkeerlocatie is een gedifferentieerde parkeerstructuur dan ook aangewezen. Hierbij wordt in functie van de gebruikersgroepen, de activiteitenstructuur van Lummen en het beschikbare parkeeraanbod het huidige parkeerregime aangepast.

- Een parkeerregime voor kortparkeren met een maximale parkeerdruk van 2 uur. De zone voor kortparkeren is gericht op bezoekers met een beperkte verblijfsduur en komt voor langs het handelslint in de Kerkstraat, het Gemeenteplein en de Dorpstraat.
- Het resterende parkeeraanbod staat in voor de opvang van langparkeerders. Zowel het parkeeraanbod aan langsparkeren, de openbare parkeerterreinen; de semi-openbare parkeerterreinen als de informele parkeerterreinen zullen ingezet worden om langparkeerders op te vangen.

Lange termijn

Rekening houdend met 3 uitgangspunten is vervolgens een parkeerbeleid op lange termijn uitgewerkt.

- Uitgangspunt 1: parkeernormering voor nieuwbouwprojecten
- Uitgangspunt 2: parkeerbehoefte versus parkeeraanbod
- Uitgangspunt 3: randparkings

Hiervoor is Lummen onderverdeeld in 4 clusters. Per cluster is aangegeven welk de toekomstige parkeerstrategie is.

De volledige parkeerconcepten zijn terug te vinden onder 5.2.6

2.1.3 CIRCULATIE IN HET CENTRUM

In het bestaande mobiliteitsplan is een circulatieplan opgenomen. Het circulatieplan zal zoals opgenomen in het beleidsplan is echter niet uitgevoerd. In kader van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt het verkeerscirculatieplan terug onder de loep genomen. Aanleiding hiertoe was een schrijven van de school waarin melding werd gemaakt van de gevaarlijke situatie in de Kerkstraat en het kruispunt met de Ringlaan en het sluipverkeer dat gebruikt maakt van deze route (via Groenstraat).

In de uitwerkingsfase zijn 2 scenario's uitgewerkt. Volgende uitgangspunten werden in acht genomen:

- Doorgaand verkeer door het centrum dient vermeden te worden
- Centrumgerelateerd verkeer dient op de Ringlaan zijn toegangsweg te kiezen naar het centrum.
- Verkeersveiligheid in de Kerkstraat dient verhoogt te worden

De gemeente Lummen wenst verder te bouwen op de huidige circulatie en af te wijken van de opgebouwde scenario's. Het voorkeurscenario van de gemeente is opgenomen in de uitwerkingsnota. Gelet op de bemerkingen en adviezen die gemaakt werden tijdens het participatietraject blijft de Kerkstraat voorlopig zijn huidige circulatie behouden. De circulatie in de Kerkstraat zal verder bekeken worden bij heraanleg van het kruispunt met de N725. Het verkeerscirculatieplan is terug te vinden onder 5.2.4. Rekening houdend met deze visie rond gewenste circulatie, is ook de categorisering van de wegen in het centrum bijgesteld.

In kader van de circulatie in het centrum is ook gezocht naar voetgangersdoorsteken door de bouwblokken. Er zijn verschillende bestaande doorsteken geselecteerd waar de aandacht dient te gaan naar het behouden van deze doorsteken. Hiernaast zijn enkele nieuwe doorsteken geselecteerd waar aandacht dient voor te zijn bij het ontwikkelen van de binnengebieden.

In het eerste generatie mobiliteitsplan was eveneens een opdeling gemaakt van de knooppunten van de Ringlaan in primaire, secundaire en tertiaire knooppunten. Voor de tertiaire knooppunten was een rechtsin – rechtsuit principe voorgesteld. De selectie van enkele kruispunten als tertiaire kruispunten is in vraag gesteld. Uiteindelijk is er toch besloten om dit principe te handhaven.

De tertiaire knooppunten zijn:

- Ringlaan – Pastoor Freerickxstraat
- Ringlaan – Neerstraat
- Ringlaan – Burggrachtstraat

2.2 VRACHTVERKEER

In kader van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan is het thema vrachtverkeer uitgewerkt. Het plan is uitgewerkt rond drie thema's:

- voorkeursroutes vrachtverkeer in Lummen;
- van vrachtverkeer te vrijwaren gebieden;
- faciliteiten voor parkeren.

In eerst instantie zijn de vrachtwagengenererende vrachtwagens geïnventariseerd.

- Lummen-Centrum
- Regionale bedrijventerreinen
 - Zolder-Lummen
 - Kolenhaven
 - Gestel
- Lokale bedrijventerreinen
 - Lindekensveld
 - Genebos
 - Linkhout
 - Meldert
 - Blanklaar

Rekening houdend met de routes voor uitzonderlijk vervoer, de categorisering van de wegen, bestaande tonnagebepalingen en de kwetsbare gebieden, is vervolgens een netwerk voor zwaar vervoer opgesteld ter ontsluiting van de attractiepolen. Rekening houdend met enkele bovengemeentelijke ontwikkelingen zoals het knooppunt in Lummen en het Ena-project is er zowel een route voor zwaar vervoer op korte als op lange termijn ontwikkeld. Op vraag van MOW is de selectie van de assen de naamgeving verder aangepast, rekening houdend met de opgemaakte methodiek betreffende de selectie van vrachtroutes op meso-niveau. Binnen deze methodiek zijn verschillende type vrachtroutes bepaald. Het vrachtroutenetwerk op korte en op lange termijn is vervolgens bijgesteld, rekening houdend met deze categorisering. Het geselecteerde vrachtroutenetwerk is terug te vinden onder 5.2.5.

Naast de routes voor vrachtverkeer is de parkeerproblematiek en de parkeerbehoefte voor vrachtwagens binnen Lummen in beeld gebracht, rekening houdend met de behoefte vanuit vrachtwagenschauffeurs. Thuisparkeerders hebben immers andere behoefte dan bezoekers. Dit onderzoek heeft geleid tot mogelijke parkeerlocaties binnen Lummen. Geen van deze locaties is door de gemeente weerhouden. Wel is er ondertussen een 'vrachtwagenhotel' geopend op grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder, binnen het bedrijventerrein Zolder – Lummen. De parking dient als alternatief voor de bezoekers. De problemen rond thuisparkeren wordt per situatie bekeken en besproken met politie.

2.3 RUIMTELIJK BELEID

Ruimtelijke beleid was een van de thema's die in de verkenningsnota was opgenomen als te verbreden en te verdiepen.

Ontwikkelingen in het Dorpcentrum

In het centrum van Lummen staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op til.

- Bouw van het administratief centrum: het administratief centrum zal gebouwd worden op de parking achter het gemeentehuis. Op deze site zal het OCMW gevestigd worden
- Bouw van een nieuwe bibliotheek: de bouw van een bibliotheek was voorzien op het Charles Wellenspleintje. Hiervoor is gezocht naar een mogelijk PPS constructie. Van de ontwikkeling op het Charles Wellenspleintje is hierna afgezien wegens niet haalbaar. De bibliotheek wordt nu voorzien ter hoogte van de sporthal, op de huidige overloopparking. Aan de bibliotheek worden 40 parkeerplaatsen voorzien. De gemeente voorziet een compensatie van de overloopparking aan de Maria Van Loonstraat. Tussen de verschillende parkings worden trage verbindingen voorzien over het terrein.
- Verschillende woonontwikkelingen zoals
 - Zonnestraat
 - Ketelstraat
 - Ickmans
 - Serviceflats
 - Burggrachtstraat
 - Dorpstraat
 - Neerstraat (ontwikkeling school)
- Woonontwikkeling gekoppeld aan handel
 - Pastoor Frederickxstraat
 - BPA centrum Oost

De verschillende woonontwikkelingen zijn in kader van het uitwerken van het parkeerbeleid en de circulatie in het centrum verder bekeken. Voor verschillende ontwikkelingen is de exacte invulling nog niet gekend. Er is een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte vanuit het project en van impact op de parkeeraanbod in het centrum. Hiernaast is er voor de verschillende ontwikkelingen bekeken welke doorsteken er door de gebieden kunnen gerealiseerd worden en welke meerwaarde ze zo kunnen brengen binnen het centrum.

Verkavelingen Molem en Meldert

De verkaveling Molem omvat een ontwikkeling van het binnengebied Molemstraat - Acaciastraat - Kraaibergstraat. In het gewestplan is deze zone opgenomen als woongebied met landelijk karakter. De verkaveling omvat 43 loten voor woningbouw. Voor het gemotoriseerd verkeer is de ontsluiting gericht op de Molemstraat. Voor fietsers en voetgangers is er een bijkomend ontsluitingspunt voorzien naar de Molemstraat.

De verkaveling Meldert omvat de ontwikkeling van het binnengebied Meldersebaan – Zelemsebaan – Nachtegaalstraat – Heesstraat. In het gewestplan is deze zone opgenomen als woongebied met landelijk karakter. De verkaveling omvat 58 loten voor woningbouw. Voor gemotoriseerd verkeer is de ontsluiting van het binnengebied voorzien via de Nachtegaalstraat die vervolgens aansluit op de N725 Meldertsebaan. Voor langzaam verkeer is er een aparte aansluiting rechtstreeks op de Meldertsebaan. Deze weg doet ook dienst als aanrijroute voor de brandweer. Verder is er nog een trage verbinding voorzien naar de Heesstraat.

Bedrijventerreinen

Het bedrijventerrein Lindekensveld wordt uitgebreid (lokale KMO). Hiervoor is reeds een MER opgemaakt. De ontsluiting van de bedrijventerzone is meegenomen bij opmaak van het routeplan voor zwaar vervoer.

Insteekhaven

Ontwikkeling van een nieuw watergebonden bedrijventerrein aan de insteekhaven van Lummen, waarvoor een nieuwe ontsluitingsweg vanaf het hoofdwegennet moet worden gevonden. De ontsluiting van de insteekhaven is meegenomen bij uitwerking van het vrachtrouten netwerk voor Lummen. Ondertussen loopt er ook een studie over de inrichting van de terreinen. Hierbij is een nieuwe ontsluitingsweg voorzien voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein.

2.4 REFLECTIE NAAR DE ANDERE THEMA'S

Rekening houdend met de uitgewerkte thema's is eveneens de reflectie gemaakt naar de overige thema's. Om de parkeerdruk in het centrum te beheersen is er een voorstel opgemaakt voor een marktbus. Bij uitvoering van het onderzoek is immers gebleken dat de parkeerdruk tijdens de markt hoog oploopt. Het aanbieden van een alternatief zoals de marktbus kan de parkeerdruk doen afnemen. De Lijn heeft echter aangegeven dat de kosten (exploitatie en ticketkosten) voor dergelijke Marktbus door de gemeente gedragen dienen te worden. Om deze reden heeft de gemeente de marktbus niet weerhouden. De kostprijs zou te hoog oplopen.

Hiernaast is de link gelegd tussen het fietsrouten netwerk en het vrachtrouten netwerk. Wegen die deel uitmaken van het vrachtrouten netwerk en die eveneens deel uitmaken van het fietsrouten netwerk, dienen van veilige fietspaden voorzien te worden. Enkel de route N725 Beukeboomstraat – Dikke Eikstraat – Meldertsebaan is nog niet voorzien van fietspaden. Prioritaire aanpak is gewenst. (zie ook 5.2.2)

3. TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID

3.1 TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO

In de tweede fase van het eerste generatie mobiliteitsplan (beleidsplan 2004) waren er verschillende scenario's ontwikkeld voor de verkeersorganisatie binnen de gemeente Lummen, een trendscenario en een trendbreukscenario. Er gekozen voor het trendbreukscenario.

In het trendbreukscenario wordt het mobiliteitsprobleem te gronde benaderd en er is voor meer duurzame oplossingen gekozen. Naast de verkeerskundige maatregelen is het trendbreukscenario ook ruimtelijk sturend. De ruimtelijke herstructurering is essentieel. Dit ingangsprincipe (ruimtelijke concentratie van functies, locatiebeleid) maakt dat op een gerichte manier kan gestreefd worden naar een beperking van de mobiliteit (verplaatsingsbehoefte).

Uiteraard zal de gemeente deze visie enkel kunnen implementeren op functies binnen haar eigen, lokale schaalniveau. Gelet op de sterke interactie met functies van het bovenlokale schaalniveau is ondersteuning vanuit het hogere beleidsniveau (Vlaams Gewest) belangrijk; de visie- ontwikkeling rond het ENA- gebied geven ook hier aanzet tot een duurzaam locatiebeleid.

Er is een duidelijke heroriëntering van de wegenstructuur. Niet alleen de interne structuur wordt aangepakt (afbouw regionale doorstroming op N717 en N725), maar ook een betere koppeling met de (externe) hoofdwegenstructuur.

Bij de interne wegenstructuur is er de problematiek van de ontsluiting en circulatie van/in het hoofddorp. De visie vertrekt van een algemeen bereikbaarheidsprofiel (cf. relatie met o.a. Ringlaan), en speelt hierbij gericht in op de ruimtelijke potenties van het hoofddorp.

Bij de bovenlokale wegenstructuur is er de fundamentele aanpak van het A- knooppunt. Het waarborgen van verkeersveiligheid is cruciaal. Evenals de ontsluiting van de bedrijventerreinen in de gemeente naar dit knooppunt met aandacht voor de verkeersleefbaarheid.

Er zijn inspanningen ter bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Nochtans zijn de herschikkingen inzake het openbaar vervoer fundamenteel. In het OV-netwerk wordt de positie van het hoofddorp Lummen sterk opgewaardeerd.

Voor de fietser gaat een grote aandacht uit naar goede kern-tot-kern verbindingen. De voetganger krijgt in de kernen (met als typevoorbeeld Lummen centrum) een betere positie toegemeten.

Er wordt uitgegaan van een goed beheer van het verkeer én de infrastructuur. Een belangrijk middel om dit te bereiken vormt het handhavingsbeleid. Het parkeerbeleid en het snelheidsbeleid zullen hierbij speerpunten zijn.

Vernieuwend is de benadering van de mobiliteit vanuit een totaalconcept. Integratie van ruimtelijke ordening en infrastructuur en het inburgeren van een sensibilisatie-, educatie- en communicatiebeleid zal het mobiliteitsvraagstuk aan de bron beïnvloeden. Belangrijk daarbij is dat voorzien wordt in een degelijke beleidsondersteuning (mobiliteitsambtenaar).

Bij de uitvoering van de **sneltoets** is door de leden van de GBC aangegeven dat men nog onverdeeld achter het gekozen beleidsscenario staat. Er is gekozen om het bestaande beleidsplan te verbreden en te verdiepen. In de **uitwerkingsnota** is vervolgens bijkomend onderzoek uitgevoerd en zijn de te verbreden en verdiepen thema's verder bestudeerd.

3.2 RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID

Categorisering van de wegen

De secundaire wegen worden vastgelegd in het Provinciaal ruimtelijk Structuurplan. Vanuit het mobiliteitsplan van de gemeente Lummen worden 2 suggesties opgenomen voor de wijzigingen van de selectie van de secundaire wegen.

- Vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt de suggestie gedaan aan de provincie om de ontsluitingsweg vanaf de E313 van het bedrijventerreinen langs het Albertkanaal te selecteren als **secundaire weg (type II)**. Het is immers een ontsluitingsweg van functies van regionaal niveau.
- De categorisering van de N29 is verschillend voor de provincie Limburg en Vlaams-Brabant. (lokale weg type I in Limburg en secundaire III in Vlaams-Brabant). Vanuit de GBC Lummen wordt dan ook de suggestie gedaan om de categorisering van het kort stuk op Limburgs grondgebied te richten naar

dat van de naburige provincie (**secundair III**), of ze in ieder geval op elkaar af te stemmen. De provincie heeft reeds aangegeven dat zij deze wijziging steunt.

4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

4.1 DOELSTELLINGEN

De algemene doelstelling van het Mobiliteitsplan kan als volgt worden geformuleerd:

Het leveren van een bijdrage ter verhoging van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en ter beheersing van de vervoersvraag door middel van een ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

Fundamenteel kenmerk van het Mobiliteitsplan is dat de verkeersproblemen niet meer enkel gemeentelijk dan wel gewestelijk worden aangepakt, maar dat een integrale benadering wordt voorgestaan. Enerzijds kunnen gemeentelijke problemen worden aangepakt om het globaal mobiliteitsvraagstuk op te lossen. Anderzijds kunnen ingrepen op een hoger niveau (van het Gewest, de Provincie of de Vlaamse Vervoermaatschappij) ertoe bijdragen dat lokale problemen worden opgelost. Daarom kunnen bijkomende doelstellingen op gewestelijk en gemeentelijk niveau worden geformuleerd.

De doelstellingen op gewestelijk niveau zijn als volgt:

- ontwikkelen van een intergemeentelijk, regionaal en gewestelijk mobiliteitsbeleid
- komen tot een ruimtelijk-verkeerskundige integratie ter verlichting/oplossing van de mobiliteitsproblematiek
- garanderen c.q. verhogen van de algehele bereikbaarheid door de ontwikkeling van een selectieve mobiliteit per vervoerwijze
- verwerven van inzicht in de verkeers- en mobiliteitsproblematiek op gewestwegen
- komen tot een integratie van inzichten en visies van het Gewest, de openbaar vervoerbedrijven, de gemeenten en de verschillende actoren, sectoren en belanghebbenden op het gebied van de mobiliteitsproblematiek
- verhogen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op doortochten en gewestwegen
- verminderen van de globale milieuoverlast
- formulering voorstellen ten aanzien van het Gewest en de openbaar vervoer maatschappijen ter aanpak van de gesignaleerde verkeers- en mobiliteitsproblemen
- het komen tot een gewenste ruimtelijke ontwikkeling en structuur

De doelstellingen op provinciaal niveau zijn:

- het zorgen voor een geïntegreerde benadering van mobiliteit, ruimtelijke ordening en infrastructuur
- het creëren van een gedifferentieerde bereikbaarheid
- het zorgen voor een efficiënte categorisering van het (met name secundaire) wegennet
- het verdichten van het openbaar vervoer op provinciaal niveau
- het ondersteunen van het openbaar vervoer via flankerende maatregelen.

De doelstellingen op **gemeentelijk niveau** kunnen als volgt worden geformuleerd:

1. Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, verkeer en infrastructuur

- Het streven naar een globale afstemming tussen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan
- Het voeren en mee ondersteunen van een locatiebeleid ten aanzien van de ruimtelijke activiteiten in de gemeente, inzonderheid de (regionale en lokale) bedrijvigheid, de woonfunctie en de recreatieve ontwikkeling.

2. Het waarborgen van bereikbaarheid

- Het waarborgen van een betere multimodale bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijfsactiviteiten binnen het economische netwerk van het Albertkanaal
- Zorgen voor een multimodale bereikbaarheid van het structuurondersteunend hoofddorp Lummen en haar voorzieningen, maar ook van specifieke functies/voorzieningen buiten het hoofddorp zoals het O.C. Sint-Ferdinand

- Het behoud, c.q. ontwikkelen van een goede bereikbaarheid van belangrijke bovenlokale recreatieve functies in het buitengebied (gebied Rekhoven-Golf, Schulensmeer)

3. De garantie op een optimale mobiliteit voor de ganse bevolking.

- het streven naar een volwaardig openbaar vervoersaanbod in en tussen alle gemeentelijke woongebieden, en vooral tussen de dealkernen en het centrum
- het verzorgen van goede openbare vervoersverbinding tussen Lummen centrum en de omliggende tewerkstellings- en voorzieningencentra (bv. Beringen, Heusden-Zolder, Tessenderlo, Hasselt, Diest, Herk-de-Stad...
- het voorzien van goede openbare vervoersrelaties naar het station van Diest (primair) en Schulen
- de verbetering van de ontsluiting van de grote (grensoverschrijdende) tewerkstellingspolen aan het Albertkanaal via alternatieve vervoerswijzen (busvervoer)

4. Minimale handhaving van de verkeersleefbaarheid.

- de afbouw van regionale verkeersstromen in de gemeente, met focus op afbouw van de Ringlaan als scharnierpunt in dit regionaal verkeer
- de algemene beperking van de verkeersoverlast van zwaar verkeer in de gemeente, en dit zowel inzake transport gericht op de lokale economie als de regionale economie
- het verder streven naar een algemene snelheidsmatiging op het wegennet
- het (verder) beveiligen en opwaarderen van het openbaar domein (kwaliteit van de publieke ruimte), zowel in het hoofddorp als in de diverse woonkernen en -wijken

5. Het vergroten van de verkeersveiligheid

- de structurele aanpak van de conflictpunten met grote verkeersonveiligheid (typevoorbeelden als het knooppunt E313/E314 en de Ringlaan)
- het nastreven en inbouwen van een algemene snelheidsdifferentiatie en -matiging op het wegennet
- het limiteren van conflictzones tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer, met o.a. de verdere uitbouw van een complementair (functioneel – recreatief) netwerk voor het langzaam verkeer
- het zorgen voor een minimalisatie van het onveiligheidsgevoel bij alle weggebruikers, inzonderheid bij de zwakke weggebruiker

6. Het beheer van het verkeer

- het verbeteren van de bereikbaarheid van de grote bedrijfsterreinen langs het Albertkanaal, vooral voor het transportverkeer
- de instelling van gebiedsgerichte, verkeerscirculatiemaatregelen in de verblijfsgebieden (o.a. Lummen centrum)
- het voeren van een gericht parkeerbeleid in Lummen centrum, en dit in specifieke relatie met een (nieuw te ontwikkelen) intern verkeerscirculatiesysteem
- de handhaving van de snelheid van het verkeer teneinde een rationeel gebruik van de infrastructuur te waarborgen

7. Afremming van de groei van de automobilititeit door het voortrekken (het betere condities geven aan) de alternatieve vervoerswijzen

- het mee stimuleren en ontwikkelen van vervoersmanagement bij belangrijke werkgevers (grensoverschrijdend bedrijfsterrein)
- het verhogen van de functionaliteit van het Albertkanaal in het transport van goederen (onderdeel van het locatiebeleid)
- de ontwikkeling van volwaardige voor- en natransportfaciliteiten voor het openbaar vervoer
- het creëren van een beter infrastructureel aanbod voor de niet autogebruiker, vooral voor het functioneel fietsverkeer
- het vermijden van sluipverkeer op inschakelbare landelijke fietsroutes

8. Optimalisatie van de bestaande (verkeers- en vervoers)infrastructuur.

- het waarborgen van eenduidigheid en kwaliteit van de infrastructuur, en dit met het oog op een rationeel gebruik ervan
- het verder uitbouwen van een kwalitatieve infrastructuur van het openbaar vervoer (comfort)
- het verder uitbouwen van de kwalitatieve infrastructuur voor de fietser
- het fysisch beperken, i.c. vermijden van sluipverkeer op het landelijk wegennet

4.2 TAAKSTELLINGEN

In onderstaande tabellen wordt per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd. Met het formuleren van het beleidsplan (zie het richtinggevend gedeelte) is een aftoetsing mogelijk of de vooropgestelde taakstellingen is behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald. Wanneer deze niet gehaald is, is dit gemotiveerd.

4.2.1 RUIMTELIJK BELEID LUMMEN CENTRUM

Relatie met het thema	Taakstelling	Behaald?
Voetgangersnetwerk	Voetpaden langs (woon) straten of woonerven; creëren voetgangersdoorsteken bij inbreiding	Doorsteken zijn uitgewerkt voor het centrum Ook aandachtslocaties voor voetpaden geselecteerd
Fietsnetwerk	Verkleinen maaswijdte in centrum door mede bruikbaar maken van voetgangersdoorsteken voor fietsers, aandacht voor aansluiting op (woon)straat	Doorsteken centrum uitgewerkt
Snelheidsplan	Instelling woonerven in zuivere woongebieden zonder doorgaand autoverbindingen	Uitbreiding zone 50 in woongebieden
Parkeerbeleid	Opname bijkomende parkeerbehoefte in parkeerbalans Lummen-Centrum, creëren nieuwe locaties ifv parkeerbeleid	De toekomstige ontwikkelingen zijn in rekening gebracht bij de uitwerking van het parkeerbeleid. Bij uitwerking van het parkeerbeleid is een screening uitgevoerd van mogelijke bijkomende parkeerlocaties
Bewegwijzering	Bewegwijzering wandelroutes (rand)parkings – openbare instellingen	Wandelroutes zijn geselecteerd in het centrum, bewegwijzering zal voorzien worden.
Handhaving	Normen parkeervoorzieningen op eigen erf; beperking toegang vanaf openbaar domein	Normering opgesteld

4.2.2 VERKEERSCIRCULATIEPLAN LUMMEN-CENTRUM

Relatie met het thema	Taakstelling	Behaald?
Voetgangersnetwerk	Voetpaden langs duidelijke looplijnen tussen belangrijke voetgangersrelatie busstation Gemeenteplein: herinrichting Dorpsstraat – Gemeenteplein	Stoepenplan opgemaakt voor de kernen Herinrichting opgenomen in de planning
Fietsnetwerk	Eenrichtingsstraten geschikt maken/houden voor tegenrichting fietsers	Fietsen in tegenrichting is toegestaan
Lijnvoering openbaar vervoer	Inrichting circuit bussen: Dr. Vandenhoeydonckstraat, Dorpsstraat, Pastoor Frederickxstraat	Aanleg busstation

Relatie met het thema	Taakstelling	Behaald?
Wegencategorisering	Aanpassingen kruispunten Ringlaan	Indeling in primaire, secundaire en tertiaire kruispunten. Heraanleg opgenomen in actietabel
Routeplan Zwaar vervoer	Tonnagebependingen voor niet centrumgebonden vrachtverkeer	Niet weerhouden
Snelheidsplan	Bependingen snelheid in centrumgebieden naar zone 30 km/u	Zone 30 Lummen Centrum en schoolomgevingen
Bewegwijzering	Aanpassen bewegwijzering naar (rand)parkings: parkeerroute	Signalisatie van de parkeerterreinen
Handhaving	Snelheidscontroles binnen Centrum Organiseren controle Blauwe zone	Controle door politie Handhaving ingevoerd

4.2.3 ZWAAR VERVOER

Relatie met het thema	Taakstelling	Behaald?
Voetgangersnetwerk	Detecteren mogelijke conflictlocaties kruisingen en ontbrekende voetpaden	Stoepenplan Lummen Centrum
Fietsnetwerk	Detecteren mogelijke conflictlocaties: kruisingen en ontbrekende fietspaden	Bestaande fietsvoorzieningen en knelpunten aangegeven
Lijnvoering openbaar vervoer	Detecteren mogelijke conflictlocaties: ontbrekende busperrons en uitwijkhavnes (> 50 km/u) bij bushaltes	Als actie opgenomen
Wegencategorisering	Geen doorgaand zwaar verkeer op lokale wegen type 2 en 3; lokale wegen type 1 moeten toegankelijk blijven voor intergemeentelijk zwaar vervoer	Routeplan zwaar vervoer uitgewerkt
Snelheidsplan	Toetsing max. snelheid op geselecteerde routes: max. 70 km/u op lokale wegen type II bubeko	Ja, 90 km/uur komt niet voor op lokale wegen
Parkeerplan	Selectie en inrichting specifieke parking(s) voor vrachtwagens, verbod en zo nodige fysieke bependingen op andere P-Locaties	Niet weerhouden
Bewegwijzering	Bewegwijzering routes (bestemmingen, P-locaties) en informatiepanelen op bedrijventerreinen, P-locaties Doorgeven routeplan zwaar verkeer aan GPS-providers	Uit te werken op basis van vrachtroutenetwerk, als actie opgenomen
Handhaving	Controle op niet-geselecteerde (sluip)routes op aanwezigheid ZV, bestemmingscontrole op lokale wegen type II ivm mogelijk doorgaand verkeer	Handhaving

RICHTINGGEVEND DEEL

5. UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN

5.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID

5.1.1 WERKDOMEIN A1: GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Enkele belangrijke krachtlijnen met betrekking tot de nederzettingenstructuur:

- Lummen centrum als hoofddorp
- Meldert, Linkhout en Genenbos als volwaardige woonkernen
- Thiewinkel als gewone woonkern
- Geneiken als structuurondersteunende woonentiteit van het noordelijk gesitueerde woonweefsel (zijnde Laren, Gestel en Geneiken).
- Laren/Groenlaren, Gestel en Rekhoven worden als gewone woonentiteit bestendig
- Schalbroek en Molem/Oostereinde worden als woonentiteiten aansluitend op het hoofddorp Lummen afgewerkt
- Blanklaar als gemeentegrensoverschrijdende woonentiteit aanleunend bij Vleugt
- De lintbebouwing ter hoogte van o.a. Mellaar, Goeslaar, Geeneinde, Geneikenstraat, St.-Sebastiaanstraat, Populierenstraat, Dikke Eikstraat, Morgenstraat, Kapelstraat, westelijke uitloper Linkhoutstraat, Kammestraat, Stokrooiestraat, Bremstraat, Veldstraat wordt als woonlint bestendig.
- Muggenhoek, Vennenhoek en Morgenstraat worden als versterkte woonkorrels gedefinieerd.

Met betrekking tot lokale voorzieningen stelt het GRS dat deze gesitueerd worden in de woonkernen en in het hoofddorp. Bovenlokale voorzieningen kunnen enkel uitgebouwd worden in het hoofddorp.

De detail- en kleinhandel in Lummen wordt in het kernwinkelgebied versterkt ter hoogte van de Kerkstraat, Gemeenteplein, Dorpsstraat en Dr. Vanderhoeydonckstraat. De Oostereindestraat, tussen de Dr. - Vanderhoeydonckstraat en de Ringlaan en de Neerstraat worden aangewezen als zogenaamde 'winkeluitloopstraten',

In drie van de vier weerhouden woonkernen worden de navolgende straten als lokaal winkelgebied voor lokale handelsvoorzieningen weerhouden:

- De Genenbosstraat tussen de Begijnhofstraat en de St-Rochusstraat in Genenbos.
- De Linkhoutstraat tussen de Demerstraat/Beekstraat en Schansstraat in Linkhout.
- De Meldertsebaan tussen de Zandstraat en het ontmoetingscentrum en de Pastorijstraat tussen de Geenmeerstraat en de Meldertsebaan in Meldert.

In Thiewinkel wordt de bestaande handel langs de Thiewinkelstraat ondersteund.

De gemeente Lummen is geselecteerd als **economisch knooppunt**, en dit vanuit haar ligging in het economisch netwerk van het Albertkanaal (ENA). Dit betekent dat in de gemeente nieuwe en te herlokaliseren regionale en lokale bedrijvigheid kan ontstaan.

De ruimtelijke visie rond dit economisch netwerk Albertkanaal wordt opgemaakt door het Vlaamse gewest, terwijl de selectie van de bijkomende regionale bedrijventerreinen door de Provincie Limburg is gebeurd.

Het RSV voorziet in het economisch netwerk een bijkomende industrieoppervlakte van 330 ha. Het PRSL voorziet, in kader van de uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal, een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein te Lummen richting Hasselt en dit als compensatie van het schrappen van het zuidelijke deel van het bedrijventerrein 'Kolenhaven' omwille van zijn belangrijke natuurwaarde.

Binnen het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan worden **suggesties voor de regionale ontwikkeling** aangegeven vanuit de gewenste lokale open ruimte en woon- en leefstructuur.

- K.M.O.- zones Lindekensveld, Meldert en Genenbos worden als **lokaal bedrijventerreinen bestendig** in de ruimtelijke structuur van Lummen
- De K.M.O.- zone Blanklaar (met Madibic) wordt als **sterk gegroeid lokaal bedrijf** beschouwd.
- De **K.M.O.- zone Lindekensveld** wordt verder **uitgebreid als lokaal bedrijventerrein**

Inzake de regionale bedrijvigheid heeft de gemeente geen bevoegdheid. Toch wil de gemeente in het GRSP een aantal ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aanreiken als ingangspunt voor de besluitvorming op hoger beleidsniveau; met name gelden volgende voorstellen:

Ruimtelijk concept als suggestie naar de hogere overheid

- Opname van bedrijventerreinen **Zolder-Lummen, Gestel en Kolenhaven** (gedeeltelijk) als **regionaal bedrijventerrein** binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal.
- Bewaren, vrijwaren en **versterken** van de **Mangelbeekvallei**.
- Grensstellende **randvoorwaarden** van de **Zwarte Beekvallei** (Terbeekvallei) en de Helderbeekvallei ter hoogte van het bedrijventerrein Gestel.
- Uitwerken en aanleggen van een **nieuwe ontsluitingsweg**, rechtstreeks aansluitend op de E313 en dit in nauw **overleg met AWW, nv Scheepvaart en de gemeente**.
- Behoud van **Genenbos** als woonkern, de **Rekhovenstraat** als landelijk woonlint en de **Gestelstraat** als woonentiteit. Versterken van de woonkwaliteit door de uitbouw van **buffering** of het bewaren van **afstand t.o.v. de bedrijventerreinen**.
- **Verdichting en optimalisering** van de bestaande bedrijventerreinen, verhogen watergebondenheid (vooral aan Kolenhaven), verharderen van de weg (Boterbosstraat) in het verlengde van Klaverbladstraat.

Voor het regionaal bedrijventerrein **Zolder-Lummen** worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:

- Een bijkomende **verdichting en efficiënter ruimtegebruik**
- De bestaande cluster van **lokale bedrijven** moet bestendig blijven op het regionaal bedrijventerrein.
- Het **landelijke woonlint** langs de Rekhovenstraat dient sterk gebufferd te worden naar de omliggende bedrijvigheid. Er dienen maatregelen getroffen te worden ter beperking van het zwaar verkeer, waarbij de doorgang voor auto's van Lummen naar Viversel moet gewaarborgd blijven.
- De interne verkeersontsluiting wordt afgestemd op de nieuwe ontsluitingsknopen.
- Het tracé van de Boterbosstraat, in het verlengde van de Klaverbladstraat wordt uitgerust.

Voor het regionaal bedrijventerrein **Kolenhaven** worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:

- Een gedeelte van het huidig industriegebied wordt ontwikkeld voor watergebonden bedrijvigheid, d.w.z. een herstructurering en verdichting van de bedrijfsactiviteiten in het noordelijk deel van de Kolenhaven, en het ontwikkelen van +/- 8 ha ten zuiden van de Kolenhaven voor bedrijvigheid.
- Een **nieuwe ontsluitingsweg**, als rechtstreekse aansluiting op het hoofdwegennet, is prioritair voor de ontwikkeling van Kolenhaven, teneinde de woonkernen en het lokaal wegennet van zware verkeersdruk te ontlasten.
- Het smallere en meest zuidelijke gedeelte wordt **opgeheven** omwille van de gewenste natuurlijke structuur. Het betreft ±10 ha op Lummens grondgebied en ± 6 ha op Zolders grondgebied (60).

Voor het regionaal bedrijventerrein Gestel worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:

- Een verdere verdichting en een verhoging van de watergebondenheid wordt doorgezet. De verdichting behelst een realistisch vrijmaken, overeenkomstig de behoefte, van de gronden in eigendom van de bestaande bedrijven, met een maximale oppervlaktecapaciteit van ±5 ha.
- De cluster van de bestaande **lokale bedrijven** moet behouden kunnen blijven op het regionaal bedrijventerrein. Enkele kleinere percelen (< 0,5 ha), kunnen, aansluitend bij de bestaande cluster van lokale bedrijven, verder ingevuld worden door lokale bedrijven.
- De huidige **westelijke grens** blijft strikt behouden vanwege het aanliggende kwetsbare en waardevolle natuur van de **Zwarte Beekvallei**.

Bij de interne ontwikkeling van deze bedrijfsterreinen staat duurzaamheid centraal; elementen hierbij zijn bv. de reeds genoemde verdichtingsprincipes, een goede landschaping waaronder de verbetering van verkeersorganisatie (circulatie en parkeren), een goede bereikbaarheid (bv. link met de woonkernen via voet- en fietspaden).

Voor de gemeente is het essentieel dat bij de vastlegging van de uitbreidingskansen van de regionale industrie door de hogere overheid er rekenschap gegeven wordt van:

- het belang van enkele woongebieden in de zone E313/Albertkanaal (Genenbos, Gestelstraat, Rekhovenstraat, Industriestraat): behoud van de woonfuncties
- het belang van enkele structurerende groenassen (beekvalleien Zwarte Beek en Laambeek): geen aantasting.

Ruimtelijk concept lokale bedrijventerreinen

Binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Lummen is een behoefte raming gemaakt voor bijkomende lokale bedrijventerreinen. Het gemeentebestuur van Lummen wenst conform het RSV en het RSPL dan ook een bijkomende uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein Lindekensveld te ontwikkelen van 5,80 ha (4,55 ha bedrijventerrein en 1,25 ha bufferzone) in de eerst volgende planperiode.

Binnen het GRS is volgend concept opgenomen voor lokale bedrijventerreinen:

- Aanduiding van de K.M.O.- zones Lindekensveld, Meldert en Genenbos als lokale bedrijventerreinen.
- Aanduiding van de K.M.O.- zone Blanklaar als sterk uitgegroeid lokaal bedrijventerrein met bovenlokale uitstraling.
- Behoud van bedrijfsactiviteiten op de bedrijvzones Lindekensveld, Meldert, Genenbos binnen de huidige grenzen.
- Behoud van de bedrijfsactiviteiten op de bedrijvzone Blanklaar binnen het bouwblok gevormd door de Baanhuisstraat, Blanklaerstraat en Grote Baan.
- Stelselmatige herlocatie van bedrijf Everaerts naar een regionaal bedrijventerrein binnen het ENA gekoppeld aan de herbestemming van de KMO-zone Linkhout naar een zone voor centrumondersteunende functies.
- Verdichten en uitbreiden van het lokaal bedrijventerrein Lindekensveld.
- Herstructureren van de lokale bedrijventerreinen Meldert, Genenbos en van het sterk uitgegroeid lokaal bedrijventerrein met regionale uitstraling Blanklaar in directe relatie met hun omgeving.

Het gemeentelijk economisch beleid voorziet in een gefaseerde uitbouw van de voornoemde lokale bedrijfsterreinen. T.a.v. van de verspreid liggende bedrijvigheid buiten de bedrijfsterreinen geldt de optie dat bestemming enkel kan wanneer deze bedrijvigheid gesitueerd is in een zone-eigen bestemming, en indien de draagkracht van het gebied niet wordt overschreden. De beoordeling ter zake gebeurt in het kader van de opstelling van BPA's Zonevreemde bedrijven. Bedrijven die niet aan de gestelde criteria voldoen en bijgevolg hinder vormen voor hun omgeving, zullen op termijn geherlokaliseerd worden.

Recreatieve structuur

Als suggestie aan de hogere overheid worden 3 recreatieve knooppunten met bovengemeentelijke uitstraling meegegeven. Het betreft:

- waterski "Lummaski"
- golf "golfforum"
- zachte waterrecreatie "Schulensmeer".

Het bestaande recreatiegebied tussen de E314 en de Groenstraat wordt als recreatief knooppunt op gemeentelijk niveau geselecteerd.

In de weerhouden woonkernen (Meldert, Linkhout en Genenbos) worden telkens 2 recreatiepolen uitgebouwd.

- Meldert: aan de Kale Dries en voetbalvelden van SK Meldert
- Linkhout: ter hoogte van de Sint-Trudostraat en langs de spoorlijn 35 Hasselt - Diest op de hoek van de Langgorenstraat en de Kapelstraat.
- Genenbos: aansluitend op de parochiezaal en aan Eendracht Genenbos

In de woonkern Thiewinkel en de woonentiteiten Laren, Gestel, Geneiken, Molem en Blanklaar wordt een basissportinfrastructuur voorzien binnen een recreatief knooppunt op het niveau van de woonentiteit.

- Genenbos: aansluitend aan parochiezaal
- Thiewinkel: omgeving parochiezaal
- Laren: aan MPI
- Gestel: aan bestaande recreatiezone
- Geneiken: ter hoogte van de bestaande spoorinfrastructuur.
- Blanklaar/Vleugt, aansluitend aan de basisschool in Vleugt

- Molem ter hoogte van de bestaande voetbalterreinen

In Schalbroek en Rekhoven worden geen recreatief knooppunt op het niveau van de woonentiteit weerhouden. In de gemeente zijn door het PRSL geen toeristische knooppunten geselecteerd; vandaar ook dat de gemeente primair belang hecht aan de uitbouw van de zachte recreatie. Voor deze vorm van recreatie wordt tevens aangestuurd op het concentreren van deze activiteiten in zones. Hiervoor komen een aantal recreatiebossen in aanmerking, vooral een bos als onderdeel van het hoofddorp (aansluitend op de andere voorzieningzone)

Specifieke aandacht in het toeristisch beleid krijgt het verblijfstoerisme (hoevetoerisme), waarvoor de gemeente een basisnetwerk wil uitwerken. De recreatieve potenties van de gemeente (o.a. haar landschappelijke kwaliteiten) kunnen deze toerismevorm verdere kansen geven.

Op het vlak van de ontwikkeling van natuur en landschap streeft het trendbreukbeleid ernaar binnen Lummens grondgebied de natuurlijke en landschappelijke waarden te behouden en verstevigen. Als ontwikkelingsperspectieven gelden de volgende opties

- Het behouden en versterken van waardevolle natuurgebieden (beheer van).
- Belangrijke valleigebieden zijn: de Zwarte-Beekvallei, de Demervallei, de Mangelbeekvallei
- De Willekensberg
- Diverse parkgebieden (o.a. kasteelparken)
- Het onderling verbinden van grotere natuurcomplexen (bv. Goerenbeekvallei als ecologische verbinding)
- De buffering van kwetsbare natuurgebieden
- Beheer en bescherming van ecologische infrastructuur

Zie **figuur B1**: Gewenste ruimtelijke structuur en **figuur B2**: Gewenste ruimtelijk-economische structuur.

5.1.2 WERKDOMEIN A2: RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

RUP Centrum Noord

Het RUP centrum noord vervat 3 ontwikkelingen in het centrum:

- het nieuwe administratieve centrum dat achter en aansluitend op het bestaande gemeentehuis wordt ingeplant
- het woonproject in het binnengebied Huzarenstraat – Dorpsstraat
- de woonontwikkeling op de hoek van het Gemeenteplein en de Vandermarckestraat

De voorlopige vastlegging van dit RUP is voorzien in de gemeenteraad van september 2010. De impact van deze projecten is verder behandeld in 5.1.3.

RUP herlokalisatie voetbal Linkhout

De bestaande voetbalterreinen liggen in woongebied in het centrum. Deze gronden worden verkaveld. De voetbalterreinen worden verplaatst naar de hoek van de Langgorenstraat met de Kapelstraat.

De voorlopige vaststelling van dit RUP is voorzien in de gemeenteraad van september 2010.

RUP herziening BPA Meldert

De opmaak van dit RUP is pas gestart. Dit RUP omvat de verdere afwerking van het binnengebied tussen de Processieweg – Geenmeerstraat – Pastorijsstraat en Notenstraat. Het gebied zal ingevuld worden met woningbouw en voetbalterreinen.

RUP KMO-zone Lindekensveld 2^{de} fase

De opmaak van dit RUP is pas opgestart. Dit RUP omvat de bijkomende ontwikkeling van +/- 4 ha KMO- zone aansluitend op de bestaande KMO-zone langsheen de Bosstraat.

De lokaties van de RUP's zijn weergegeven op **figuur B3** in bijlage.

5.1.3 WERKDOMEIN A3: STRATEGISCHE PROJECTEN MET GROTE IMPACT OP MOBILITEIT

5.1.3.1 OVERZICHT

Als strategische ruimtelijke projecten zijn in de synthesesnota genoemd:

- Interne ontwikkeling en uitbouw van het hoofddorp Lummen centrum, en met name de verkeerscirculatie
- Optimalisatie van de Ringlaan rond Lummen centrum
- Verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet: het knooppunt Lummen
- Uitbouw van het ENA: ontsluiting industrieterreinen langs het Albertkanaal

Als strategische ruimtelijke projecten zijn in de verkenningnota volgende projecten opgenomen voor het centrum van Lummen:

- Ontwikkeling van Lummen Centrum
- Verkaveling Molem en Meldert
- Bedrijvenszone Lindekensveld
- Insteekhaven

De strategische ruimtelijke projecten zijn weergegeven op **figuur B4** in bijlage.

5.1.3.2 ONTWIKKELING VAN LUMMEN CENTRUM

In het centrum van Lummen staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op til.

- Bouw van het administratief centrum: het administratief centrum zal gebouwd worden op de parking achter het gemeentehuis. Op deze site zal het OCMW gevestigd worden. Totale bijkomende oppervlakte aan diensten is 1100m²
- Bouw van een nieuwe bibliotheek: de bouw van een bibliotheek was voorzien op het Charles Wellenspleintje. Hiervoor is gezocht naar een mogelijk PPS constructie. Van de ontwikkeling op het Charles Wellenspleintje is hierna afgezien wegens niet haalbaar. De bibliotheek wordt nu voorzien ter hoogte van de sporthal, op de huidige overloopparking. Aan de bibliotheek worden 40 parkeerplaatsen voorzien. De gemeente voorziet een compensatie van de overloopparking aan de Maria Van Loonstraat. Tussen de verschillende parkings worden trage verbindingen voorzien over het terrein.
- Verschillende woonontwikkelingen. De meeste projecten staan nog niet op punt, er is een inschatting gemaakt van de mogelijke ontwikkelingen per zone:
 - Zonnestraat: bouw van 12 wooneenheden
 - Ketelstraat: bouw van 20 wooneenheden
 - Ickmans: ontwikkeling met 400m² handel en 33 wooneenheden
 - Serviceflats: Fagnoulstraat, 10 wooneenheden
 - Burggrachtstraat: 5 wooneenheden
 - Dorpstraat: P Fagnoulstraat, 500m² handel en 5 wooneenheden
 - Neerstraat (ontwikkeling school): geen details bekend
- Woonontwikkeling gekoppeld aan handel
 - Pastoor Frederickxstraat: 1500m² handel en 24 wooneenheden
 - BPA centrum Oost: geen details bekend

De verschillende woonontwikkelingen zijn in kader van het uitwerken van het parkeerbeleid en de circulatie in het centrum verder bekeken. Voor verschillende ontwikkelingen is de exacte invulling nog niet gekend. Er is een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte vanuit het project en op de parkeeraanbod in het centrum. Daarnaast is er voor de verschillende ontwikkelingen bekeken welke doorsteken er door de gebieden kunnen gerealiseerd worden en welke meerwaarde ze zo kunnen brengen binnen het centrum.

Figuur B4a geeft de situering van de verschillende ruimtelijke strategische projecten Lummen Centrum weer. Op **figuur B11** zijn de gewenste doorsteken binnen de woonblokken weergegeven en op **figuur B17** zijn de maatregelen naar parkeerbeleid weergegeven, rekening houdend met deze ontwikkelingen.

5.1.3.3 VERKEERSCIRCULATIE LUMMEN CENTRUM

In kader van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitplan van Lummen is het verkeerscirculatieplan bijgesteld. In de uitwerkingsnota zijn enkele varianten uitgewerkt. De voorkeur vanuit de gemeente gaat naar de derde variant, die verder bouwt op de bestaande ontsluitingsstructuur.

De geselecteerde hoofdontsluitingsassen voor het centrum zijn (lokale II):

- Oostereindestraat - Dokter Vanderhoeydonckstraat
- Dorpstraat - Pastoor Fedrickxstraat
- Kerkstraat – Neerstraat – Schulensebaan

Hiernaast is de route Lindekensveldweg – Groenstraat nog geselecteerd als lokale weg type II als ontsluiting van de sporthal.

De overige straten in het centrum zijn lokale III met een beperkte ontsluitingsfunctie.

De Oostereindestraat blijft een invalsweg naar het centrum. De huidige enkelrichting ter hoogte van de rotonde blijft behouden. Het overige deel van de Oostereindestraat blijft dubbelrichting. Ook de Donker Venderhoeydonckstraat blijft dubbelrichting. Het kruispunt tussen beide straten zal wel aangepast worden om de veiligheid op het kruispunt te verhogen. De enkelrichting in het eerste deel van de Dorpstraat blijft behouden (tussen Dokter Vanderhoeydonckstraat en de Pastoor Frederickxstraat). Dit schept ruimte voor fietsers en voetgangersvoorzieningen. Het overige deel van de Dorpstraat blijft dubbelrichting. Ook aan het Gemeenteplein blijft het huidige enkelrichtingscircuit behouden.

De Kerkstraat blijft een invalsweg naar het centrum. Het eerste deel blijft dubbelrichting. Een mogelijke wijziging in circulatie wordt verder bekeken bij de heraanleg van de N725. De Schulensebaan wordt na heraanleg van het kruispunt met de Ringlaan dubbelrichting. De Neerstraat behoudt zijn huidige circulatie (dubbelrichting tussen Schulensebaan en P GB). Zo wordt de P GB ook bereikbaar vanuit de Schulensebaan.

De Pastoor Frederickxstraat blijft een dubbelrichtingsstraat. Het knooppunt met de Ringlaan wordt wel omgevormd tot een tertiair knooppunt waar enkel rechtsin – rechtsuit is toegestaan. In de Pastoor Frederickxstraat zal eveneens een busknooppunt uitgebouwd worden.

De Meerlestraat wordt dubbelrichting vanaf de Kerkstraat tot aan de kinderopvang. Het overige deel wordt enkelrichting naar de Vandermarckestraat.

De voetgangersdoorsteken zijn ook in dit scenario opgenomen. De Fagnoulestraat en het straatje langs de kerk worden best voorbehouden voor voetgangers, en eventueel plaatselijk verkeer. Hiernaast is het aangewezen om de route langsheen het gemeentehuis te behouden. Bij de uitbreiding van binnen het gebied tussen de Pastoor Frederickxstraat en de Dokter Vanderhoeydonckstraat wordt best gezocht naar een doorsteek door deze blok.

Op korte termijn zullen voor de Meerlestraat, de Kerkstraat en een gedeelte van de Vandermarckestraat nieuwe rooilijnplannen gemaakt worden.

Zie figuur B11.

5.1.3.4 OPTIMALISATIE RINGLAAN

Om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de Ringlaan te optimaliseren waren de kruispunten opgedeeld in 3 categorieën. De selectie van de kruispunten per categorie is gewijzigd. Er zijn niet langer kruispunten weerhouden als tertiaire kruispunten.

- **Primaire kruispunten.** Op deze punten moet afwikkeling en verdeling van en naar alle richtingen mogelijk zijn, inclusief een keermogelijkheid. De aantakende wegen zijn min of meer gelijkwaardig. Voor de hand liggende kruispuntoplossing: rotonde. De kruispunten met de Kerkstraat, N717 (Schulensebaan), N725 (Vanderhoeydonckstraat) en de Oostereindestraat zijn geselecteerd als primaire knooppunten.
- **Secundaire kruispunten:** Afwikkeling van en naar alle richtingen is mogelijk, maar de aantakende wegen zijn ondergeschikt. Een klassieke T-aansluiting verdient hier de voorkeur. De kruispunten met de Lindekensveldweg, de Bosstraat, de O.L. Vrouwstraat zijn geselecteerd als secundaire kruispunten.
- **Tertiaire kruispunten:** De aantakende wegen zijn duidelijk ondergeschikt en het verkeer wordt hier bewust beperkt. Vandaar dat een beperkte toegang middels het "rechts in – rechts uit" principe wordt gehanteerd. Dit moet zeer strikt worden toegepast én gehandhaafd. Conflictrijke linksafbewegingen worden hierdoor geëlimineerd. De kruispunten met de Pastoor Frederickxstraat, de Burggrachtstraat en de Neerstraat wordt geselecteerd als tertiair kruispunt.

Zie figuur B11

5.1.3.5 VERKAVELINGEN MOLEM EN MELDERT

De verkaveling Molen omvat een ontwikkeling van het binnengebied Molemstraat - Acaciastraat - Kraaibergstraat. In het gewestplan is deze zone opgenomen als woongebied met landelijk karakter. De verkaveling omvat 43 loten voor woningbouw. Voor het gemotoriseerd verkeer is de ontsluiting gericht op de Molemstraat. Voor fietsers en voetgangers is er een bijkomend ontsluitingspunt voorzien naar de Molemstraat.

De verkaveling Meldert omvat de ontwikkeling van het binnengebied Meldersebaan - Zelemsebaan - Nachtegaalstraat - Heesstraat. In het gewestplan is deze zone opgenomen als woongebied met landelijk karakter. De verkaveling omvat 58 loten voor woningbouw. Voor gemotoriseerd verkeer is de ontsluiting van het binnengebied voorzien via de Nachtegaalstraat die vervolgens aansluit op de N725 Meldertsebaan. Voor langzaam verkeer is er een aparte aansluiting rechtstreeks op de Meldertsebaan. Deze weg doet ook dienst als aanrijroute voor de brandweer. Verder is er nog een trage verbinding voorzien naar de Heesstraat.

5.1.3.6 HET KNOOPPUNT LUMMEN

De "rotonde" Lummen wordt opgewaarderd tot een volwaardig knooppunt van hoofdwegen: conflictvrij, enkel in- en uitvoegbewegingen en met een minimalisering van snelheidsverschillen. De rechtstreekse aantakking van de industriezones is ondertussen ongedaan gemaakt. Ook is de eerste fase van de heraanleg voltooid, namelijk de aanleg van het op- en afrittencomplex 26bis op de E313. Dit nieuw op- en afrittencomplex maakt het achterliggende industriegebied Zolder -Lummen beter en veiliger bereikbaar.

5.1.3.7 UITBOUW ENA EN ONTSLUITING INDUSTRIETERREINEN

Het op- en afrittencomplex 26bis aan de A13/E313 moet niet alleen dienen voor de ontsluiting van het achterliggende industriegebied Zolder -Lummen maar tevens voor de ten Noorden hiervan gelegen andere bedrijventerreinen langs het Albertkanaal: industrieterrein Gestel en het bedrijventerrein Kolenhaven/Insteekhaven.

In de opmaak van het vorige Mobiliteitsplan zijn drie varianten ontwikkeld met specifieke voor- en nadelen, waarna uiteindelijk werd gekozen voor variant 2, waarbij de ontsluiting gebeurt via de Westlaan-Industriestraat. Ook in het MER dat is opgemaakt voor de heraanleg van het knooppunt E313/E314 Lummen, werd aan deze variant de voorkeur gegeven.

Deze ontsluitingsvariant wordt meegenomen in het routeplan zwaar vervoer.

Zie figuur B5: ontsluitingsstructuur industrieterreinen.

5.1.3.8 INSTEEKHAVEN/ KOLENHAVEN

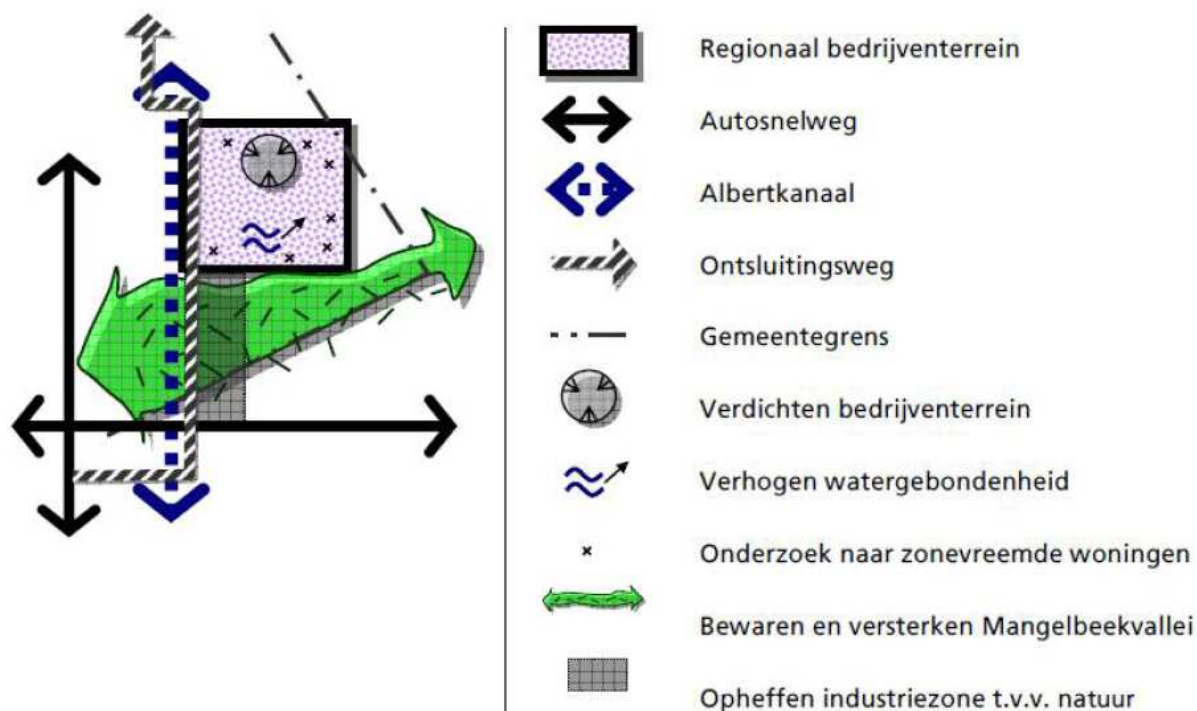
Dit project houdt de ontwikkeling van een nieuw watergebonden bedrijventerrein aan de insteekhaven van Lummen in, waarvoor een nieuwe ontsluitingsweg vanaf het hoofdwegennet moet worden gevonden.

Het gebied is momenteel slechts beperkt in gebruik als bedrijventerrein, maar in opdracht van De Scheepvaart NV is er door Technum een ontwikkelingsplan opgemaakt, dat de in het GRS gewenste ontwikkeling volgt. Probleem bij dit terrein is de ontsluiting vanaf de autosnelweg: in de huidige situatie ligt het meest voor de hand, dat vrachtwagens vanaf het nieuwe complex 26bis de Dellestraat volgen, dan rechtsaf via de Westlaan het Albertkanaal oversteken en vervolgens langs de rechteroever van het kanaal naar het terrein rijden, onder de A2/E314 door.

Tegen dit tracé, dat door Viversel en over het grondgebied van Heusden-Zolder loopt, wordt echter bezwaar gemaakt door laatst genoemde gemeente. Zijzelf heeft in haar routeplan voor zwaar vervoer de Weststraat en andere straten in Viversel een tonnagebeperking van 3,5 ton opgelegd en geeft als mogelijke ontsluiting de volgende route:

- Vanaf A2/E314 afslag 28 Zolder;
- N72 Meylandtlaan - Graaf de Theuxlaan volgen tot tweede rotonde;
- Op de rotonde linksaf Kanaalweg tot aan de gemeentegrens met Lummen.
- Vanaf dit punt is de route niet aangegeven, maar zou via de Industriestraat naar het terrein Kolenhaven kunnen lopen.

Zowel in het MER van de heraanleg van knooppunt Lummen als in het ontwikkelingsplan voor de Kolenhaven/Insteekhaven worden echter verschillende varianten voorgesteld om het bedrijventerrein toch vanaf afslag 26bis van de A13/E313 te ontsluiten.



Figuur 1: concept regionaal bedrijventerrein Kolenhaven vanuit GRS

Stand van zaken

Tussen de gemeente Lummen en de gemeente Heusden-Zolder heeft overleg plaatgevonden over de mogelijke ontsluitingsalternatieven voor de bedrijven langheens het Albertkanaal. In dit overleg is men tot een vergelijk gekomen en is volgende ontsluitingsstructuur als voorkeursalternatief naar voor geschoven als suggestie naar de hogere overheid.

De ontsluitingsweg kan vanaf de industriezone Lummen Gestel naar de oostelijke zijde van het Albertkanaal geleid worden. Vervolgens zal deze rond de insteekhaven lopen en daarbij tevens dienst doen als interne ontsluitingsweg van de zone insteekhaven. Tussen het meest zuidelijke punt van de insteekhaven en de E314 kan een nieuwe brug gebouwd worden. Rekening houdend met het Plan MER van de verkeerswisselaar kan dit misschien best in de nabijheid van de E314. De weg kan verder lopen via het terrein van Dossche en kan op deze wijze ook de nieuwe bedrijven op deze plaats koppelen aan het wegennet. Ter hoogte van de Westlaan wordt de nieuwe ontsluitingsweg gekoppeld aan de bestaande wegen.

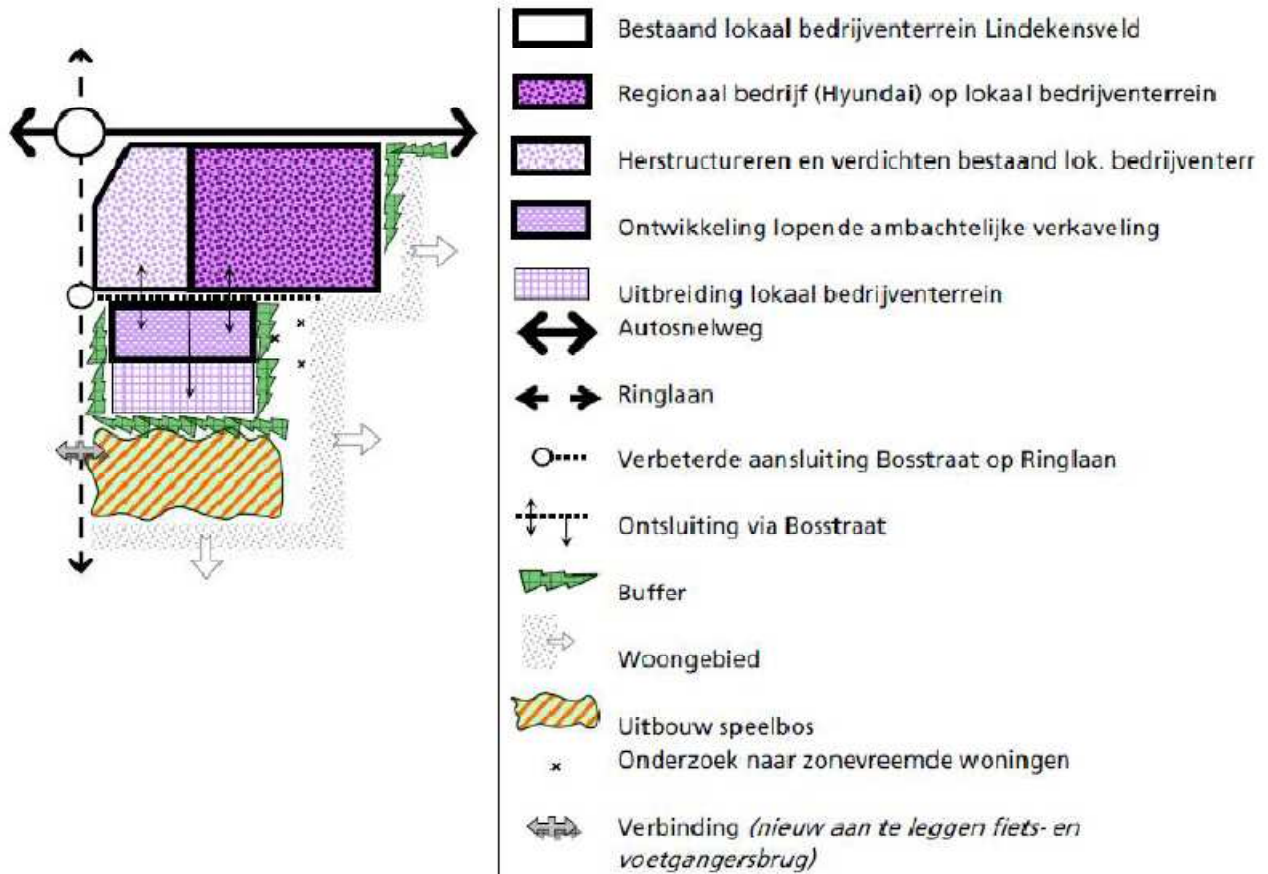
Tevens dient onderzocht te worden of er een mogelijkheid bestaat om de industriezone Lummen-Zolder noord via de Boterbosstraat aan te sluiten op de nieuwe ontsluitingsweg van Dossche. Op deze wijze wordt het kruispunt Boterbosstraat/Westlaan ontlast. Het kruispunt Dellestraat/Rekhovenstraat dient ook heraangelegd te worden zodat het verkeer naar de Dellestraat geleid wordt.

Ondertussen er een studie vanuit De Scheepvaart lopen waarin de ontsluiting van de Insteekhaven op macro-niveau onderzocht worden. In deze studie zullen verschillende ontsluitingsvarianten aan elkaar afgewogen worden. Het voorkeursscenario van de gemeente Lummen en Heusden-Zolder zal hierin meegenomen worden. De ruimtelijke impact van de verschillende tracés, de gelogen naar leefbaarheid en de kostprijs worden bestudeerd en aan elkaar afgetoetst.

Zie ook **figuur B12 en B13**: vrachtroutenetwerk op korte en op lange termijn

5.1.3.9 BEDRIJVENTERREIN LINDEKENSVELD

Lindekensveld is gelegen langs de A2/E314 nabij afrit 26 van deze autosnelweg. Dit is de reden van de sterke dynamiek en de reden waarom de gemeente de zone wil uitbreiden. Hiervoor is reeds een MER opgemaakt. De wegontsluiting ligt voor de hand: vanaf afrit 26 via de N717 Ringlaan en de Bosstraat. Er dient wel vermeden te worden dat bij eventuele congestie op het kruispunt met de Ringlaan het vrachtverkeer een weg zoekt naar de Molemstraat. Een fysieke scheiding van het deel Bosstraat op het bedrijventerrein en het deel in landelijk woongebed is reeds ingevoerd.



Figuur 2: conceptlokaal bedrijventerrein Lindekensveld vanuit GRS

5.1.4 WERKDOMEIN A4: CATEGORISERING VAN DE WEGEN

Bij de uitwerking van de wensstructuur voor het autoverkeer is het categoriseren van de wegen van groot belang. De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofdwegen, primaire) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Limburg (secundaire wegen). De lokale wegen werden geselecteerd in het eerste generatie mobiliteitsplan en bevestigd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Bij de uitwerking van het thema verkeerscirculatie van het centrum zijn er enkele wijzigingen voorgesteld ten opzicht van de bestaande categorisering.

Elke wegencategorie heeft een eigen functie, met daarbij horende bepalingen voor de inrichting ervan.

Volgende types wegen worden aangeduid:

- **Hoofdwegen:** deze wegen verbinden zowel op internationaal als Vlaams niveau. Het gaat om snelwegen naar Europese normen;
- **Primaire wegen I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op Vlaams niveau terwijl de aanvullende functie het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau is;
- **Primaire wegen II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op Vlaams niveau en de aanvullende functie is verbinden op Vlaams niveau. Meestal worden deze ingericht als autowegen en wegen met gescheiden verkeersafwikkeling;
- **Secundaire wegen type I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden;
- **Secundaire wegen type II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair type I;
- **Secundaire wegen type III:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangevende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structurerend op bovenlokaal niveau.

Het is echter niet zo dat enkel secundaire wegen type III mogelijkheden bieden voor het openbaar vervoer en dat de andere secundaire wegen voor het autoverkeer bestemd zijn. Alle wegen kunnen eisen vervullen voor het openbaar vervoer, maar secundaire wegen type III worden bijkomend geselecteerd omdat ze van groot belang zijn voor het openbaar vervoer en/of voor het fietsverkeer, en omdat ze voor het autoverkeer van mindere betekenis zijn. De eisen vanuit het openbaar vervoer zullen worden beschouwd als 'mogelijke (algemene) eisen'. Ze kunnen worden aangevuld met eisen vanuit het type lijn.
- **Lokale wegen type 1:** (inter)lokale verbindingswegen. Hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal of interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. (Inter)lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.
- **Lokale wegen type 2:** (inter)lokale ontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.
- **Lokale wegen type 3:** straten met verblijfsfunctie. Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Een verdere **indeling** gebeurt volgens het gebied waarin de weg ligt:
 - in een verblijfsgebied : woon- of winkelstraat
 - in een buitengebied : landelijke weg of fietsweg
 - in een industriegebied : industrieweg
 - langs een weg van hogere categorie in een verblijfsgebied of buitengebied : ventweg

TYPE-INDELING VAN HET VLAAMSE WEGENNET VOLGENS FUNCTIONELE KENMERKEN				
CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	AANVULLENDE FUNCTIE	MAX KM/U	INRICHTINGPRINCIPES
Hoofdweg	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden internationaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden Vlaams niveau 	120 Km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Autosnelweg
Primaire weg categorie I	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden Vlaams niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • verzamelen Vlaams niveau 	120 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • autosnelweg • autoweg (2*2 of 2*1) • weg met gescheiden verkeersafwikkeling (2*2 of 2*1)
Primaire weg categorie II	<ul style="list-style-type: none"> • verzamelen Vlaams niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden provinciaal niveau 	90 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • autoweg (2*2 of 2*1) • weg met gescheiden verkeersafwikkeling (2*2 of 2*1)
Secundaire weg Categorie I	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden op bovenlokaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • ontsluiten op (boven)lokaal niveau • toegang geven tot erven 	90 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • weg niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling (2*2 of 2*1) • doortochten in bebouwde kom
Secundaire weg Categorie II	<ul style="list-style-type: none"> • verzamelen op bovenlokaal niveau vanuit hoofddorp en attractiezone op bovenlokaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • verbinden en ontsluiten op lokaal niveau • toegang geven en verblijfsfunctie 	90 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeer • doortochten in bebouwde kommen
Secundaire weg Categorie III	<ul style="list-style-type: none"> • verzamelen voor autoverkeer • verbinden voor openbaar vervoer en fiets 	<ul style="list-style-type: none"> • toegang geven en verblijfsfunctie 	90 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Weg (2x1) met eventueel gescheiden bus- tram- of fietsbaan • Doortochten in bebouwde kommen
Lokale weg I	Zie tabel inrichtingsperspectieven voor lokale wegen			
Lokale weg II				
Lokale weg III				

- **Hoofdwegen:**
 - de E313
 - de E314
- **Primaire wegen type I of II:** niet aanwezig op het grondgebied van Lummen
- **Secundaire wegen type I, II of III:** op dit moment niet aanwezig op het grondgebied Lummen.
 - Vanuit het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt aan de provincie de suggestie gedaan om de ontsluitingsweg vanaf de E313 van het bedrijventerreinen langs het Albertkanaal te selecteren als secundaire weg (type II). Het is immers een ontsluitingsweg van functies van regionaal niveau.
 - De categorisering van de N29 is verschillend voor de provincie Limburg en Vlaams-Brabant. (lokale weg type I in Limburg en secundaire III in Vlaams-Brabant). Vanuit de GBC Lummen wordt dan ook de suggestie gedaan om de categorisering van het kort stuk op Limburgs grondgebied te richten naar dat van de naburige provincie (secundair III), of ze in ieder geval op elkaar af te stemmen.
- **Lokale wegen type I (lokale verbindingswegen):**
 - De N717 (Schulensebaan – Ringlaan – Zes Septemberstraat – Voortstraat – Gestelstraat)
 - De N725 (Blanklaerstraat – Meldertsebaan – Dikke Eikstraat – Beukeboomstraat – Kerkstraat – Ringlaan – Dokter Vanderhoeydonckstraat – Thiewinkelstraat)
 - De N29 (Grote Baan) is momenteel geselecteerd als lokale weg type I. De gemeente doet echter de suggestie naar de provincie om de categorisering af te stemmen op de categorisering van de aanliggende gemeente. Binnen de provincie Vlaams Brabant is de weg geselecteerd als secundaire weg type III.
 - De nieuwe te bouwen ontsluitingsweg voor de industriegebieden langs het Albertkanaal (indien niet geselecteerd als secundaire II)
- **Lokale wegen type II (lokale ontsluitingswegen):**
 - de Oostereindestraat – Molemstraat – Genenbosstraat (vroegere WGV 32)
 - de Onze-Lieve-Vrouwstraat – Rekhovenstraat (vroegere WGV 602)
 - de Schalbroekstraat – Linkhoutstraat (vroegere WGV 32)
 - de Zelemsebaan (vroegere WGV 3)
 - de Vinnehoekstraat (vroegere WGV 32)
 - de Mellaertstraat – Larenstraat – Groenlarenstraat (vroegere WGV 3)
 - de Geneikenstraat
 - de Bosstraat
 - de St-Ferdinandstraat – Vandermarckestraat (Meerlestraat wordt geschrapt als lokale II)
 - de Groenstraat – Lindekensveld
 - de Heesstraat
 - de Dellestraat (suggestie om op te selecteren als secundaire II)
- Vanuit de uitwerkingsnota worden volgende wegen naar voor geschoven om bijkomend te selecteren als **lokale weg type II**
 - Dokter Vanderhoeydonckstraat tussen Groenstraat en Ringlaan
 - Oostereindestraat tussen Ringlaan en Dokter Vanderhoeydonckstraat
 - Dorpsstraat tussen Dokter Vanderhoeydonckstraat en de Pastoor Frederickxstraat
 - Kerkstraat
 - Neerstraat tussen Kerkstraat en Schulensebaan
 - Schulensebaan tussen Ringlaan en Neerstraat
- **Lokale wegen type III:** alle overige wegen. Nomenclatuur:
 - binnen bebouwde kom of woonzone: woon- of winkelstraat
 - buiten bebouwde kom: landbouwweg (of fietsweg)
 - in industriegebied: industrieweg
 - als parallelweg ten behoeve van lokale voorziening langs een weg van hogere categorie: ventweg

De categorisering van de wegen is opgenomen op **figuur B6** in bijlage.

5.2 WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN

5.2.1 WERKDOMEIN B1: VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERKEN

5.2.1.1 WOONGEBIEDEN EN ZONE 30

Als woongebied geldt in principe elk gebied dat als zodanig is geselecteerd in het gewestplan en/of waarvoor een bebouwde kom regime van kracht is. Binnen dit gebied is zone 30 het uitgangspunt, voor zover het lokale wegen type III betreft. De overige wegen in het woongebied hebben een 50 km/u statuut, behoudens uitzonderingen (scholen, ...).

Er zijn enkele schoolomgevingen waar in theorie de toepassing van module 10 van het mobiliteitsconvenantenbeleid (samenwerking AWV Limburg en gemeente) mogelijk is. Dit zijn de schoolomgevingen in Lummen-Centrum (Pastoor Frederickxstraat) en in Meldert. De school in Geneiken voldoet juist niet aan de afstandsnorm van 200 meter. Het schooltje in Thiewinkel is enige tijd niet maar als schooltje gebruik. Op korte termijn zal er echter terug een school ingericht worden op deze locatie. De module 10 zal alsnog afgesloten worden.

In woongebieden met landelijk karakter, woonlinten buiten de bebouwde kom en evt. ook woonkorrels geldt een 50 km/u-regime als uitgangspunt, voor zover het lokale wegen type III betreft en behoudens uitzonderingen.

Voor de instelling van zone 30 is de gemeente voorstander van een gematigde en realistische visie. Zone 30 is ingevoerd aan alle schoolomgevingen en komt in de omgeving Gemeenteplein aan bod. In de Pastoor Frederickxstraat wordt laatstgenoemde zone-30 uitgebreid in het kader van de herinrichting in functie van de hoofdhalte van De Lijn.

Enkele schoolomgevingen komen in aanmerking voor herinrichting.

5.2.1.2 LANDBOUWGEBIEDEN

Als landbouwgebied geldt in principe elk gebied dat als zodanig wordt geselecteerd in het gewestplan (inclusief met waardevol karakter). Alle lokale wegen type III in deze gebieden hebben een zuiver lokale erftoegangsfunctie t.b.v. landbouwbedrijven en -gronden. Landbouw- en (recreatief) fietsverkeer zijn hier het uitgangspunt met verkeersmenging. Doorgaand autoverkeer dient hier (blijvend) ten worden ontmoedigd. Sinds de genomen maatregelen (tonnenmaatbepalingen op o.a. Mellaertstraat) zijn er geen noemenswaardige problemen meer. Permanente evaluatie en evt. bijsturing is wel noodzakelijk. Gewenst snelheidsbeeld: 50 km/u met 70 km/u als uiterste limiet.

5.2.1.3 VOETGANGERS- EN PADENNETWERK

Voor de **functionele verplaatsing**:

- Het voetpadennet is een essentieel onderdeel van het openbaar domein in verblijfsgebieden. Dit betekent dat uitbreiding van de voetgangersinfrastructuur hier in eerste instantie primeert, teneinde continuïteit in het netwerk te verzekeren. De selectie van diverse woonkernen en bijhorende verblijfsgebieden maakt dat beleidsinspanningen terzake intensief moeten zijn;
- In het verblijfsgebied zullen de voetgangersassen een serieuze opwaardering krijgen. Voor Lummen centrum vormen dergelijke acties onderdeel van een beter intern functioneren van de kern en haar voorzieningen. Voetgangersassen krijgen bijv. een verharding, en/of worden onderworpen aan ondersteunende maatregelen i.f.v. de bevordering van de sociale veiligheid; Voor de kernen Lummen Centrum, Genenbos en Meldert, is een stoepenplan opgemaakt om de ontbrekende schakels in het voetgangersnetwerk te detecteren. De knelpunten per straat zijn hierin beschreven en zullen systematisch aangepakt worden.
- Binnen de verblijfsgebieden zal men bij ruimtelijke ontwikkelingen steeds de aftoetsing maken of er voetgangersdoorsteken tussen de bouwblokken voorzien kunnen worden. Specifiek voor het centrum van Lummen zijn reeds enkele voetgangersdoorsteken geselecteerd die behouden/ voorzien dienen te worden bij ruimtelijke ontwikkelingen:
 - Doorsteek Gemeenteplein – Huzarenstraat (o.a. als wandelroute vanuit het centrum naar sporthal/zwembad)
 - Huzarenstraat – Vandermarckestraat

- Kerkstraat – Burggrachtstraat
 - Meerlestraat – Ketelstraat (bij realisatie project Ketelstraat)
 - Neerstraat – Pastoor Frederickxstraat
 - Pastoor Frederickxstraat - Dokter Vanderhoeydonckstraat
 - Dorpstraat – Huzarenstraat via Fagnoulestraat
- Bij planvorming van nieuwe woonprojecten (wijken of wooninbreidingen) gebeurt een screening van de locatie t.b.v. het behoud van bestaande doorsteken (bv. kerkpaden); de mogelijkheden voor integratie van nieuwe doorsteken wordt onderzocht. Doordringbaarheid van het woongebied is voor de voetganger (maar ook de fietser) essentieel;
 - Enkele belangrijke voetgangersrelaties worden prioritair aangepakt. We denken hier onder andere aan de relatie tussen de scholen in het centrum en de sporthal. Ook op het domein van de sporthal zullen voetgangersdoorsteken voorzien worden als veilige verbinding tussen de verschillende parkings en de verschillende activiteiten op het terrein.
 - Verbindingswegen en drukke ontsluitingswegen krijgen plaatselijk een verbetering van de oversteekbaarheid; de ligging van diverse woonkernen op en aan de rand van deze wegen noodzaakt ter plaatse een beveiliging van de voetgangersverplaatsing.
 - Om een duidelijker zicht te verkrijgen op de assen waar er voetgangersdoorsteken kunnen komen zal de gemeente het initiatief nemen om de atlas der buurtwegen te actualiseren en te toetsen aan de huidige realiteit. De gemeente zal deze situatie op kaart brengen.
 - De gemeente streeft naar het systematisch onderhouden, verbeteren en mogelijks aanleggen van bijkomende voetpaden binnen de bebouwde kom. Deze initiatieven worden steeds gekoppeld aan het uitvoeren van andere infrastructuurwerken. (bijvoorbeeld rioleringswerken) De gemeente heeft ook een stoepenplan opgemaakt.

Voor de **recreatieve verplaatsing**:

- De uitbouw van een gesloten netwerkstructuur voor de recreatieve wandelaar, dat bovendien een goede aansluiting krijgt op de functionele voetpadenstructuur (rand van het verblijfsgebied);
- De integratie en ondersteuning van de bovenlokale GR-wandelroute (E-2, traject der Lage Landen) in het Lummens wandelnetwerk;
- De uitbouw van een goede basisinfrastructuur voor het netwerk (cf. actief beleid voor de zachte recreatie);
- De beveiliging van wandelnetwerk ter hoogte van kruising met de hoofdwegen (deels extra aan het functioneel netwerk).

5.2.2 WERKDOMEIN B2: FIETSNETWERK

5.2.2.1 FUNCTIE VAN HET FIETSROUTENETWERK

Het fietsnetwerk ambiëert **direct en veilig** te zijn; het netwerk moet zo goed mogelijk aansluiten op de **wenslijnen** van het fietsverkeer. Dit betekent dat alle belangrijke activiteitenlocaties per fiets moeten bereikbaar zijn, en idealiter ook rechtstreeks onderling verbonden moeten zijn. Dit geldt zowel voor het utilitaire als het recreatieve fietsnetwerk.

Alle functionele verplaatsingen over korte afstand (5 km of minder), vragen zondermeer om infrastructurele maatregelen die het gebruik van de fiets aanmoedigen. Dit betekent dat het gemeentelijk grondgebied volgens noordzuid-richting volledig doorfietsbaar moet zijn, en dit principe ook voor de verplaatsing tussen twee naastliggende woonkernen moet kunnen gelden.

Bij **specifieke functionele verplaatsingen** (vnl. woon-school- en woon-werkverplaatsingen) behoort een afstand tot 10 km binnen het fietsbereik (waarbinnen in principe dus ook de kernen Hasselt en Genk vallen); ook hier dienen dus gerichte inspanningen overwogen te worden.

Voor deze verplaatsingen is evenwel het openbaar vervoer een beter alternatief.

Concreet wordt voor de volgende verplaatsingen de **fiets concurrentieel gesteld t.o.v. de auto**:

- de verplaatsingen in de kernen en woongebieden, en specifiek van/naar de voorzieningen
- de verplaatsingen als voor- en natransport van het openbaar vervoer
- de verplaatsingen van de kern tot de kern
- een deel van de grensoverschrijdende verplaatsingen, vnl. het woon-schoolverkeer

Voor de **recreatieve verplaatsingen** wordt uitgegaan dat **alle verplaatsingen** in de gemeente in principe **per fiets** moeten kunnen gebeuren, en dit ook deze van/naar de omliggende gemeenten.

5.2.2.2 OVERZICHT VAN HET GEWENSTE FUNCTIONELE NETWERK

Het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** is bepaald door de provincie Limburg.

Binnen het provinciaal fietsroutenetwerk zijn er hoofdroutes, functionele fietsroutes en alternatieve fietsroutes geselecteerd.

- **Hoofdroutes:** (ook wel non-stop hoofdroutes genoemd) Dit zijn gemeentegrensoverschrijdend fietsroutes waarbij de nadruk ligt op comfort (bvb. brede fietspaden, materiaalgebruik) en veiligheid (minimaal aantal conflictpunten).
- **Functionele routes:** Deze routes verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn vaak de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (bvb. historische steenwegen).
- **Alternatieve routes:** Deze routes zijn complementair aan de functionele routes waarbij de fietser een afweging kan maken tussen de kortste (eerder functionele) of de veiligste en aangenaamste (eerder alternatieve) route.

Het fietsroutenetwerk werd uitgewerkt in het eerste generatie mobiliteitsplan. Het aantal bijkomende attractiepolen is beperkt. Het fietsroutenetwerk blijft op enkele uitzonderingen na, ongewijzigd ten opzicht van het bestaande fietsroutenetwerk.

Hieronder is een overzicht gegeven van de verschillende routes per categorie.

Hoofdroute

- Jaagpad langsheen het Albertkanaal

Functionele route

- N717: Schulensebaan – Neerstraat – Gemeenteplein – Vandermarckestraat – Groenstraat – Lindekensveldweg – Ringlaan – Zes Septemberstraat – Voortstraat – Gestelstraat
- N725: Thiewinkelstraat – Dr. Vanderhoeydonckstraat – Dorpsstraat – Gemeenteplein – Kerkstraat – Schalbroekstraat – Beukenboomstraat – Dikke Eikstraat – Meldertsebaan – Blanklaarstraat
- Linkhout Lummen – Genenbos: Linkhoutstraat – Schalbroekstraat – Kerkstraat – Gemeenteplein – Dorpsplein – Oostereindestraat – Molemstraat – Genenbosstraat
- Lummen – Rekhoven industrie: Onze-Lieve-Vrouwstraat – Rekhovenstraat
- Halen-Zelem: Vinnehoekstraat

- Scholen-Linkhout: Begijnenbroekstraat – Beckersvaart

Alternatieve route

- Meldert – Schaffen: Heesstraat
- Meldert – Genenbos – industrie: Melaerstraat – Larenstraat - Groenlarenstraat

Op het grondgebied van Lummen is het BFF enigszins gewijzigd:

- Nieuw is het traject Mellaerstraat – Larenstraat – Groenlarenstraat als *alternatieve functionele fietsroute*.
- Het traject Donderbosstraat – Kapelstraat en de doorverbinding langs spoorlijn 35 Diest – Hasselt naar Zelem is dan weer komen te vervallen als *functionele fietsroute*.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (voorstel provincie Limburg) is weergegeven op **figuur B7**.

Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk is verder aangevuld met lokale fietsroutes bij uitwerking van het Gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan. Deze zijn eveneens opgenomen op **figuur B7**.

Het gaat om volgende straten:

- Loyestraat
- Hemelrijkstraat
- Ringlaan
- Meerlestraat
- Pastoor Frederickxstraat
- Dokter Vanderhoeydonckstraat tussen Dorpstraat en Groenstraat
- Vandermarckestraat – Sint-Ferdinandstraat
- Bosstraat
- Dellestraat
- Geneikenstraat – Hofstraat als verbinding met het bedrijventerrein
- Violetstraat - Baanhuistraat
- fietspad tussen Demer en Schulensmeer

De Opworpstraat was in het verleden ook geselecteerd als lokale fietsroute. Door de aanleg van het knooppunt 26 bis, is er geen brug meer voor fietsers over de E313 en komt deze route als lokale fietsroute naar het bedrijventerrein te vervallen.

5.2.2.3 RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

Binnen of doorheen de gemeente Lummen lopen verschillende recreatieve fietsroutes.

De LF-50 "jeugdherbergroure" loopt doorheen Lummen. LF-route staat voor 'Lange afstand fietsroutes'. Het zijn doorgaande routes die diverse regio's doorkruisen. Voor de trajecten wordt gezocht naar veilige en autovrije wegen. Zij worden aangelegd voor de recreatieve fietsers. De LF-50 route loopt van Bergen-op-Zoom (NL), via Nijlen, Westerlo, Diest, Lummen, Genk en Bilzen naar Voeren. Te Lummen komt de LF-50 route in het westen binnen langs de Schurfertstraat, en loopt via Goeslaar, Schalbroek, Lummen-Centrum en Thiewinkel naar Hasselt.

Lummen is ingeschakeld in het bovenlokale (provinciale) fietsroutenetwerk 'lage Kempen'. De route komt vanaf Beringen doorheen de vallei van de Zwarte Beek tot in Lummen-Centrum, en vertrekt van daar uit naar Hasselt via Thiewinkel en de Opworpstraat.

Op lokaal niveau zijn er enkele routes van toepassing:

- Populierenroute (35km)
- Kasteelroute (21 of 25 km)

- Melkwegroute (42 km)
- Valleiroute (23km)
- Industrieroute (19km)
- Kapellekesroute (14km)
- Laerroute (14km)

Zie figuur B7

5.2.2.4 OVERZICHT BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR

Binnen de gemeente zijn reeds verschillende fietspaden aanwezig. Recent zijn er langs enkele belangrijke lokale wegen veilige fietspaden aangelegd. De gemeente zal de komende jaren verder werken aan het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

In alle enkelrichtingsstraten voor gemotoriseerd verkeer is in principe fietsen in tegenrichting toegestaan, tenzij dit uitdrukkelijk vermeld is dat het niet is toegestaan.

De huidige fietsvoorzieningen zijn weergegeven op **figuur B9** in bijlage.

5.2.2.5 GEWENSTE FIETSVOORZIENINGEN

De fietsen dienen te voorzien aan het vademecum fietsvoorzieningen. Hierin wordt aangegeven dat bij een snelheid hoger dan 50 kilometer per uur, het aangewezen is om fietspaden te voorzien. In kernen en doortochten waar de toegelaten snelheid is teruggebracht tot 50 kilometer per uur of lager, is gemengd verkeer toegelaten.

Hiernaast dient er de nodige aandacht te gaan naar de oversteekbaarheid van de lokale wegen type I en de oversteekbaarheid van het hoofdwegennet en het Albertkanaal dat de gemeente doorsnijdt.

5.2.2.6 SPECIFIEKE MAATREGELEN FIETSVERKEER

Ten behoeve van (voornamelijk het functioneel) fietsverkeer worden de volgende maatregelen voorzien:

- Aanleg van ontbrekende fietspaden, behorend tot het BFF, langs:
 - o N725 Meldertsebaan – Dikke Eikstraat – Beukeboomstraat
 - o De N725 Thiewinkelstraat
 - o Groenstraat – Lindekensveld
 - o Dokter Vanderhoe McDonckstraat tussen Ringlaan en Oostereindestraat
 - o Melaerstraat – Larenstraat – Groenlarenstraat (als alternatief functionele fietsroute)Vooraf het deel door Thiewinkel (N725) is prioritair en zal op korte termijn worden gerealiseerd.
- Aanleg van ontbrekende fietspaden behorende tot het lokale fietsrouten netwerk
 - o Vandermarckestraat (tussen brug E314 en Groenstraat)
- Veilige oversteken over de lokale wegen type 1,
 - o de N725 (mee te nemen in de herinrichting van de kruispunten)
 - o N717 tussen Bosstraat en Carpoolparking
 - o oversteekbaarheid Ringlaan
 - Kruispunt Kerkstraat
 - kruispunt Pastoor Frederickxstraat
 - Kruispunt Lindekensveldweg
 - Kruispunt Bosstraat
- Aandacht voor kruispunten op lokale wegen type II
 - o Kruispunt Oostereindestraat – Dokter Vanderhoe McDonckstraat
 - o Kruispunt Groenstraat - Vandermarckenstraat

- Indien wegenis- en/of rioleringswerken uitgevoerd worden zullen ook extra fietspaden aangelegd worden. Veel hangt af van de evaluatie van de werkelijke rijnsnelheid en de verkeersintensiteit op de weg. Indien nodig zal er geopteerd worden voor aparte fietspaden i.p.v. mengen in het verkeer

Op de lokale wegen type II en III in woongebieden wordt uitgegaan van een snelheidsbeperking waardoor verkeersmenging een veilig uitgangspunt wordt. Een fietspad langs de Groenstraat blijft wel noodzakelijk vanwege de continuïteit van de route.

De ontbrekende delen die prioritair moeten aangevuld worden zijn weergegeven op **figuur B9**. De realisatie zal gebeuren in samenspraak met AWV.

5.2.3 WERKDOMEIN B3: OPENBAAR VERVOER

In het scenario "Duurzame mobiliteit" wordt een stelselmatige verbetering van het aanbod aan de woonzijde en een algemene opvoering van de relatie met de omliggende kernen voorgestaan.

Binnen de lokale lijnvoering geldt de toepassing van de "Basismobiliteit".

Tabel 1: Bepalingen en normering basismobiliteit

Minimumaanbod van geregeld vervoer (theoretische waarden)							
Periode		minimum aantal diensten per uur maximum wachttijd tussen twee diensten					
		stedelijk		randstedelijk / kleinstedelijk		Buitengebied	
vervoersaanbod in de <u>week</u>	tussen 6u-9u en 16u-19u (spitsuren)	4	<u>20</u>	3	<u>30</u>	2	<u>40</u>
	tussen 9u-16u en 19u-21u (daluren)	3	<u>30</u>	2	<u>40</u>	1	<u>75</u>
Vervoersaanbod in het <u>weekend</u>		2	<u>40</u>	1	<u>75</u>	½	<u>140</u>
Maximale loopafstand tot de halte		500 meter		650 meter		750 meter	

In het vorige beleidsplan was het resultaat van de toetsing aan de basismobiliteit opgenomen. Daaruit bleek, dat alle woongebieden in Lummen worden bediend volgens de normen, behalve het gehucht Rekhoven. Er werd dan ook gehoopt op een bijkomende reguliere lijn, bij voorbeeld tussen Lummen en Zolder, maar binnen de basismobiliteit is hiervoor onvoldoende ruimte gebleken. Een andere piste is in het kader van het netmanagement het industrieterrein Zolder-Lummen te ontsluiten en dan tevens haltes in Rekhoven te voorzien. Tot nu toe heeft dit eveneens geen engagement van De Lijn opgeleverd.

In het kader van het decreet basismobiliteit¹ bestaat echter wel de mogelijkheid dat de inwoners van Rekhoven gebruik maken van een taxi, voor hun verplaatsing. In hoofdstuk IV – Klachtenbehandeling is volgende tekst opgenomen:

Art. 11. § 1. Als aan de normen voor het minimumaanbod niet is voldaan, heeft elke benadeelde recht op een vergoeding, op voorwaarde dat hij heeft gebruikgemaakt van een taxi om een verplaatsing te maken, waarvan het vertrekpunt binnen een woonzone is gelegen en op voorwaarde dat er geen niet voorzienbare of onvermijdbare gebeurtenissen hebben plaatsgevonden die de normale lijnvoering van de VVM hebben beïnvloed.

§ 2 De aanvragen tot vergoeding vermelden minstens de datum en het tijdstip waarop een taxirit werd gemaakt, het vertrekpunt en de bestemming van de rit. Bij de aanvraag tot vergoeding moeten het bewijs van de taxirit, de naam en de exploitatiezetel van het taxibedrijf, de naam, het adres en het eventuele telefoonnummer en rekeningnummer van de indiener van de aanvraag worden gevoegd.

§ 3. Klachten over het niet naleven van de normen voor het minimumaanbod worden in de vorm van een schriftelijke aanvraag tot vergoeding gericht aan de administratie van het Vlaamse Gewest of aan de VVM, uiterlijk op de dertigste kalenderdag nadat de benadeelde een taxirit heeft gemaakt wegens het niet naleven van de normen voor het minimumaanbod.

§ 4. Als de VVM een klacht ontvangt over het niet naleven van de normen voor het minimumaanbod, stuurt ze de klacht binnen vijftien kalenderdagen door naar de administratie van het Vlaamse Gewest.

¹ Afdeling VI – Normen voor buitengebieden, Hoofdstuk IV – Klachtenbehandeling, publicatie Belgisch Staatsblad, 23.01.2003

§ 5. De administratie van het Vlaamse Gewest onderzoekt, op basis van de bediening in de woonzone in kwestie, of de aanvraag tot vergoeding gegrond is. Als de bediening in de woonzone voldoet aan de normen voor het minimumaanbod, vraagt ze aan de VVM een schriftelijk verslag over de eventuele niet voorzienbare of onvermijdbare gebeurtenissen op de lijnen in kwestie op het tijdstip dat een taxirit werd gemaakt. De administratie van het Vlaamse Gewest deelt haar beslissing binnen dertig kalenderdagen na de ontvangst van de aanvraag mee aan de VVM en aan de indiener van de aanvraag.

§ 6. Het te vergoeden bedrag is gelijk aan het totaalbedrag van de taxirit, afgerond tot op tien cent en te rekenen tussen het punt van vertrek in een woonzone en de dichtstbijzijnde hoofdhalte waar aan de normen voor het minimumaanbod is voldaan. Als de taxirit niet tot de dichtstbijzijnde hoofdhalte werd gemaakt, wordt het bedrag van een fictieve taxirit berekend tot de dichtstbijzijnde hoofdhalte waar aan de normen voor het minimumaanbod is voldaan.

§ 7. De vergoeding is hoogstens één keer per dag aan de benadeelde verschuldigd.

§ 8. Voor elke aanvraag die door de administratie van het Vlaamse Gewest gegrond werd verklaard, wordt de vergoeding door de VVM binnen dertig kalenderdagen na de beslissing van het Vlaamse Gewest aan de benadeelde betaald. Voor elke betaling na de dertigste kalenderdag wordt de wettelijke intrest aangerekend.

De procedure die is opgenomen in het decreet basismobiliteit is vrij omslagtig en er wordt slechts een terugbetaling voor één enkele rit voorzien. De Taxi kan dus niet als waardig alternatief aanschouwd worden. De gemeente blijft er dan ook op aandringen op een ontsluiting van Rekhoven door het openbaar vervoer.

Op **figuur B10** in bijlage is de huidige lijnvoering weergegeven.

Halteinfrastructuur

Een goed ontsluitend OV-netwerk zal ondersteund worden door een goede halte-infrastructuur (bushokjes en aanhorige randfaciliteiten). Deze infrastructuur kenmerkt zich door een duidelijke hiërarchie, waarbij het belang van halte maatstaf is voor de uitrusting van de infrastructuur. In het verleden zijn door de gemeente hiervoor al inspanningen geleverd.

De trendbreuk gaat uit van een situatie waarbij bv. per woonkern een degelijk uitgeruste halte aanwezig is (minstens type B, uitgerust met fietsstallingen), en daar waar nodig de haltes van een minimaal comfort voorzien worden.

Een specifieke locatie vormt het Lummense centrum, waar voorzien wordt in de voornoemde stervormige verknoping. De hoofdhalte die in de Pastoor Frederickxstraat voorzien is (regionaal knooppunt), biedt de mogelijkheid om bussen komende uit 6 hoofdrichtingen gelijktijdig te laten toekomen, en daar voor de reizigers een overstap mogelijk te maken. Vanwege de toekomstige ontwikkeling van de "Zorgcampus" in de omgeving van de Meerlestraat vindt de gemeente het wenselijk dat er extra halteplaatsen in dit gebied worden gerealiseerd. De Lijn vindt het traject voor een busroute ongeschikt en wijst erop dat er een voetgangersdoorsteek naar het rusthuis wordt voorzien vanaf de halte Beukeboomstraat/Kerkstraat. Zij staan echter open voor verder overleg.²

Doorstroming

De trendbreuk heeft aandacht voor de doorstromingskwaliteit van het openbaar vervoer. Een gestructureerd overleg tussen de gemeente en De Lijn wordt uitgebouwd. Bij uitwerking van infrastructurele maatregelen op wegen die onderdeel uitmaken van het openbaar vervoersnetwerk wordt het advies ingewonnen van De Lijn.

De trendbreuk levert inspanningen om daar waar mogelijk het doelgroepenvervoer, inzonderheid voor de tewerkstellingsconcentraties, te ontwikkelen. Daar waar momenteel deze aaneengeschakelde industrieterreinen (langs het Albertkanaal) geen aandacht krijgen naar openbare vervoersontsluiting, leveren deze zones potenties om een type bedrijfsvervoer te introduceren. Hierbij spelen een aantal factoren:

- gelet op het grensoverschrijdend karakter van deze terreinen kan een samenwerking met o.a. buurgemeente Heusden-Zolder aangewezen zijn.
- gelet op de uitbouw van het knooppunt voor openbaar busvervoer te Lummen centrum, kan hierop ingespeeld worden
- gelet op de samenwerking van de industrie via de zgn. industrieclub CLHZ vergroten de mogelijkheden tot opstart van een succesvol gezamenlijk initiatief.

² Zie standpunt van De Lijn in bijlage.

Vanuit het overleg van de gemeente met de Lijn i.v.m. de evaluatie van de nieuw ingevoerde regeling zijn de volgende wensen vanuit de gemeente te vermelden:

- i.f.v. uitbouw Campus omgeving rusthuis is het gewenst een bijkomende halteplaats te voorzien
- de nog resterende vlekken die niet binnen de basismobiliteit zijn bereikt zijn weg te werken in Rekhoven
- De verschillende bedrijventerreinen zijn niet mee afgedekt; binnen de basismobiliteit is dit ook niet mogelijk, maar dit kan worden opgenomen in een collectief bedrijfsvervoerplan voor deze terreinen, waarin De Lijn participeert.
- Er is in samenspraak met de Lijn en AWV een definitief inrichtingsvoorstel uit te werken voor de kwalitatieve uitbouw van de overstapvoorzieningen aan de hoofdhalteplaats in de Pastoor Frederickxstraat
- De gemeente voorziet jaarlijks een budget voor de opwaardering en de plaatsing van voorzieningen nabij de bushaltes.

5.2.4 WERKDOMEIN B4: AUTONETWERKEN

5.2.4.1 ALGEMENE RICHTLIJNEN T.A.V. GEBRUIK EN VORM VAN DE WEGEN

Aan de functionele typologie dienen ook gebruiks- en vormmodaliteiten te worden gekoppeld. Deze zijn weergegeven in de onderstaande tabellen. Vervolgens zal concreet worden nagegaan welke wegen en straten hiermee duidelijk niet in overeenstemming zijn en moeten worden aangepast.

Tabel 2: Richtlijnen voor het gebruik van de verschillende type lokale wegen

Wegtype	Soort verkeer	Streef-intensiteit	Ontwerp-snelheid	Parkeren	Voorrang
Lokale weg 1	alle verkeer	zo mogelijk* hoog	50-70 km/u.	beperkt	op lagere cat.
Lokale weg 2	geen doorgaand vrachtverkeer	zo mogelijk* hoog	50-70 km/u.	mogelijk	aan rechts/ op lagere cat.
Lokale weg 3	geen doorgaand gemotoriseerd	zo laag mogelijk	30-50 km/u.	mogelijk	Aan rechts
*: voor zover hierdoor de lagere categorie wegen wordt ontlast					

In de volgende paragrafen worden de meest urgente ingrepen weergegeven.

5.2.4.2 MAATREGELEN HOOFDWEGENNET

Het knooppunt Lummen van de E313-E314 wordt grondig aangepast en omgevormd tot een volwaardig autosnelwegknooppunt, met enkel weefvakken. Hierdoor worden de snelheidsverschillen en het aantal conflictpunten geminimaliseerd. In- en uitvoegen gaat enkel nog onder zeer schuine hoek en gecombineerde weefbewegingen over korte afstand worden ongedaan gemaakt. Bij een normale verkeersafwikkeling worden stops voorkomen.

De uitvoering van deze heraanleg is volop in gang.

5.2.4.3 MAATREGELEN ZONE 30 EN VERBLIJFSGEBIEDEN

In de zone 30 schoolomgeving Meldert zal de schoolomgeving worden heraangelegd via een module 10 gecombineerd met een module 13.

Het schoolgebouw in Thiewinkel zal op termijn ter als school gaan functioneren. Momenteel is er reeds een module 13 afgesloten voor het verbeteren van de fietsverbindingen. In kader van heropening van de school zal bekeken worden hoe deze module 13 gecombineerd kan worden met een module 10 schoolomgeving.

5.2.4.4 MAATREGELEN NAAR TOEGANKELIJKHEID

De gemeente zal permanent aandacht hebben voor het optimaliseren van de integrale toegankelijkheid van het openbaar domein. Het vademecum 'toegankelijk publiek domein' zal hiervoor als leidraad gebruikt worden. Prioritair gaat de aandacht naar de centrumgebieden. Ontwerpen zullen gescreend worden op het toegankelijkheid.

5.2.4.5 MAATREGELEN VERKEERSCIRCULATIE LUMMEN CENTRUM

Voor Lummen centrum is een verkeerscirculatieplan uitgewerkt. Het verkeerscirculatieplan is beschreven in hoofdstuk 5.1.3.2

Rekening houdend met de gewenste verkeerscirculatie in het centrum dienen volgende aanpassingen te worden aangebracht:

- Aanpassing van het kruispunt Oostereindestraat – Doker Vanderhoeydonckstraat om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verhogen door zijn aanwezigheid in het wegbeeld te accentueren en de snelheid ter hoogte van het kruispunt te verlagen
- Heraanleg Pastoor Fredrickxstraat als veilige schoolomgeving met busknooppunt
- Omvormen van de Huzarenstraat en de Infanteriestraat tot enkelrichtingsstraat met afgebakende parkeervakken op rijweg. Hierbij dient de nodige aandacht te gaan naar snelheidsremmende maatregelen.

- Omvormen Meerlestraat tot dubbelrichtingsstraat, aanpassen rooilijn
- Omvormen Schulensebaan tot dubbelrichtingsstraat. Hierbij dient aandacht te zijn voor voetgangersvoorzieningen als wandelroute naar het centrum van randparking aan de Schulensebaan
- Circulatie de Kerkstraat: de mogelijke wijziging van de circulatie in de Kerkstraat dient mee bekeken te worden bij de heraanleg van het kruispunt met de N725 en de aanleg van een veilig fietspad richting het centrum.

5.2.4.6 MAATREGELEN OPTIMALISATIE RINGLAAN

De visie over de gewenste verkeersafwikkelingen en de selectie van de kruispunten is opgenomen in hoofdstuk 5.1.3.4. Rekening houdend met deze visie dienen volgende aanpassingen te worden aangebracht:

- **Primaire kruispunten.**
 - o Aanpassen kruispunt met de Kerkstraat
- **Secundaire kruispunten:**
 - o Aanpassen kruispunt Lindekensveld
 - o Aanpassen kruispunt Bosstraat

Voor de aanpassing van deze twee kruispunten is er momenteel een studie lopende die gedeelte van de N717 tussen de Carpoolparking en de Bosstraat omvat.
- **Tertiair kruispunten:**
 - o Aanpassen kruispunt Pastoor Frederickxstraat
 - o Aanpassing kruispunt Bruggrachtstraat
 - o Aanpassingen kruispunt Neerstraat

5.2.4.7 SNELHEIDSPLAN

Snelheidsregimes (zie figuur B15)

Als uitgangspunt gelden de volgende streefcijfers:

- 70 km/u. op wegen buiten de bebouwde kom met geen of weinig woonfunctie
- 70 km/u. op wegen buiten de bebouwde kom met lintbebouwing
- 50 km/u. op lokale wegen type I en II binnen de bebouwde kom
- 30 km/u. op lokale wegen type III binnen de bebouwde kom en schoolomgevingen

In afwachting van een aanpassing van de algemene regel (wegcode) wordt echter pragmatisch gewerkt, want vanwege het groot aantal verkeersborden dat geplaatst moet worden, is een doorgedreven invoering van deze streefcijfers niet haalbaar.

Een belangrijk deel van de gewenste snelheidsregimes is in Lummen al verwezenlijkt en enkele gaan worden aangepast in het kader van op stapel staande herinrichtingen. Bijkomend wenst de gemeente het snelheidsregime op de N717 Ringlaan tussen de rotonde en afrit 26 van E314 te verlagen van 90 naar 70 km/h.

Vanwege het residentiële karakter van de betrokken straten wordt in Genenbos de zone-50 uitgebreid met de Sint-Rochusstraat en de Huisveldenstraat. In de woonkern Thiewinkel wordt een geheel nieuwe zone-50 gecreëerd, die de Sint-Jansstraat en de bebouwde gedeelten van de Geerstraat en de Opworpsstraat omvat.

Tevens zijn er op bepaalde plaatsen visueel herkenbare poorten te ontwikkelen als overgangen tussen de verschillende snelheidsregimes 90/70 70/50 en 50/30 km. Verschillende maatregelen kunnen hiervoor genomen worden

- In combinatie met de herinrichting van bepaalde knooppunten kunnen bepaalde rijrichtingen duidelijker als hoofd of als secundaire rijrichting benadrukt worden.
- Het creëren van een minstens 15% verschil in wegbeeld ter plaatse van de overgang in snelheidsregimes
- Het ter plaatse van de schoolomgevingen duidelijk ruimtelijk accentueren van de als permanente zone 30 ingerichte gebieden

In haar beleid wenst de gemeente prioriteit te geven aan uitbouw van poorteffecten in de omgeving van de scholen.

- Geneiken: Er is reeds een poorteffect gecreëerd met een verhoogd plateau aan de schoolingang. Het verharderen van de bermen en het oplossen van het parkeerprobleem wordt als actiepoint opgenomen.
- Meldert: De bestaande asverschuiving is een efficiënte snelheidsremmer. Bij het aansnijden van het tegenoverliggend woonuitbreidingsgebied moet een oplossing gezocht worden voor het parkeerprobleem. De grens bebouwde kom zal in het kader van het project module-10 van de N725 worden geaccentueerd met poorteffecten.
- Linkhout: Door middel van bloembakken werd een asverschuiving gecreëerd. Bij gelegenheid van wegniswerken moet een definitieve oplossing gezocht worden.
- Genenbos: een dynamisch gestuurde "zone-30" is gerealiseerd. Het straatbeeld is gewijzigd d.m.v. wegmarkeringen en bakenpaaltjes. De bestaande "ovonde" doet dienst als poort voor het verkeer in de richting van het centrum.
- Sint-Ferdinandstraat (MPI): Bij het uitvoeren van wegniswerken zal het straatbeeld aangepast worden door het gebruik van kleinschalige verhardingselementen.
- Lummen-Centrum in relatie met de bouwplannen in het Centrum en de heraanleg van de Pastoor Frederickxstraat zal de nodige aandacht besteed worden aan het creëren van poorteffecten op de overgang van bebouwde kom (50 km/h) naar zone-30.

Maatregelen snelheidsplan

Volgende maatregelen zijn dus noodzakelijk aangaande de snelheidsregimes:

- verlaging maximumsnelheid op N717 Ringlaan tussen rotonde en afrit 26 in beide richtingen;
- uitbreiding zone-50 Genenbos
- inrichting zone-50 Thiewinkel
- partiële herinrichting zone-30 Lummen-Centrum
- herinrichting schoolomgeving Sint-Ferdinandstraat
- herinrichting schoolomgeving Schoolstraat Meldert
- creëren poorten N725 grens bebouwde kom Meldert
- herinrichting schoolomgeving Thiewinkel

Op **figuur B16** in bijlage zijn de maatregelen in functie van de snelheidsregimes opgenomen.

Maatregelen landbouwgebieden

Geen specifieke maatregelen vereist, behoudens aanpassing snelheidsregimes.

5.2.4.8 VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

Verkeersveiligheidsmaatregelen zitten in feite steeds vervat in de vorige werkdomeinen. Belangrijke ingrepen naar veiligheid zijn:

- Aanpassing van het knooppunt Lummen
- Optimalisatie van Ringlaan en herinrichting primaire, secundaire en tertiaire knooppunten
- Aanleg nieuwe fietspaden
- Implementatie van nieuwe snelheidsregimes

5.2.5 WERKDOMEIN B5: ZWAAR VERVOER






5.2.5.1 ROUTES ZWAAR VERVOER

In kader van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan is het thema vrachtverkeer uitgewerkt. Het plan is uitgewerkt rond drie thema's:

- voorkeursroutes vrachtverkeer in Lummen;
- van vrachtverkeer te vrijwaren gebieden;
- faciliteiten voor parkeren.

In de uitwerkingsfase is een voorstel voor routeplan voor zwaar vervoer uitgewerkt, zowel op korte termijn als op lange termijn, rekening houdend met enkele randvoorwaarden. In kader van het vrachtrouten netwerk waren er enkele hoofdassen, lokale ontsluitingsassen en assen voor plaatselijke ontsluiting geselecteerd. Op vraag van MOW is de selectie van de assen de naamgeving verder aangepast, rekening houdend met de opgemaakte methodiek betreffende de selectie van vrachtroutes op meso-niveau.

Binnen deze methodiek zijn verschillende type vrachtroutes bepaald. De verschillende categorieën zijn opgenomen in onderstaande tabel. Het vrachtrouten netwerk op korte en op lange termijn is vervolgens bijgesteld, rekening houdend met deze categorisering.

Symbol	categorie	betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het hoofdvrachtrouten netwerk bestaat uit het vrachtrouten netwerk op macro-niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	Het vrachtroute I zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op meso-niveau te verbinden met het hoofdvrachtrouten netwerk.
	Vrachtroute II	Vrachtroute II zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdrouten netwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.
	Vrachtroute III	Vrachtroute III zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I. Vrachtroutes type III zullen slechts uitzonderlijk voorkomen.
	Lokale vrachtroute	Dit zijn voorkeursroutes naar lokale bedrijven/ bedrijventerreinen, vertrekkende vanaf vrachtroute I, II of III.

Het hoofdwegennet behoort tot de **hoofdvrachtroute**.

- E314
- E313

Voor de vrachtroutes type I is een korte en een lange termijn visie ontwikkeld. De korte termijnvisie houdt rekening met de bestaande verkeersinfrastructuur voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal. De lange termijnvisie houdt rekening met de optimalisatie van de ontsluiting via nieuwe wegen.

Vrachtroute op meso-niveau korte termijn

Voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen op meso-niveau zijn vrachtroute type I geselecteerd. Volgende straten behoren tot de **vrachtroutes type I**

- Dellestraat
- Westlaan
- Industriestraat
- Ringlaan vanaf afrit 26 van de E314 tot aan de Bosstraat

Volgende route is geselecteerd als **vrachtroute type III**

- N29 Blanklaerstraat - Grote Baan (vrachtverkeer op meso-niveau tussen de steden Beringen en Diest)

Als overgang van het hoofdvrachtroutenetwerk naar het vrachtroutenetwerk type I zijn er knooppunten geselecteerd. Op grondgebied van de gemeente Lummen zijn 2 knooppunten naar het macro-niveau gelegen:

- Het op- en afrittencomplex 26bis op de E313
- Het op- en afrittencomplex 26 op de E314

Vrachtroute op meso-niveau lange termijn

Op termijn zal er een nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd, waarbij eveneens een nieuwe brug over het Albertkanaal wordt voorzien. Via deze nieuwe omleidingsweg kan vrachtverkeer door woonstraten vermeden worden. Door de ontwikkeling van de Kolenhaven zal het bedrijventerrein uitbreiden en kan er binnen deze uitbreiding een nieuwe ontsluitingsweg voorzien worden die aansluiting geeft op de Kanaalweg. Zo kan het woonlint op het einde van de Industrieweg gevrijwaard worden van vrachtverkeer. Deze nieuwe route zal dan de rol van vrachtroute type I overnemen. Dit routeplan voor zwaar vervoer op lange termijn houdt rekening met de huidige visies waarover consensus is met de gemeente Heusden-Zolder.

Lokale vrachtroutes

De lokale attractiepolen voor vrachtverkeer, zoals lokale bedrijvzones, kernen, individuele bedrijven,... dienen ontsloten te worden via **lokale vrachtroutes**. Bij de selectie van de lokale vrachtroutes is er nog een onderscheid gemaakt tussen de **lokale vrachtroute type I**, die tot doel heeft het vrachtverkeer naar de lokale attractiepolen te leiden en het lokale distributieverkeer tussen kernen te verzorgen. Hiernaast zijn **ook lokale vrachtroutes II** geselecteerd. Deze assen zijn routes die door vrachtverkeer gebruikt kunnen worden als ze een bestemming hebben langs de route of in het gebied dat bereikbaar is via deze route. Doorgaand vrachtverkeer op deze routes is niet gewenst. Vrachtverkeer dient zo lang mogelijk gebruik te maken van deze assen en pas in laatste instantie van de overige lokale wegen. De lokale vrachtroutes die geselecteerd zijn voor Lummen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3: Verkeersassen voor vrachtverkeer in Lummen

categorie	weg	rol voor het vrachtverkeer
Lokaal I	N717 Schulensebaan	Externe as vv ³ Scholen-Centrum – Herk-de-Stad, Halen en N2
	N717 Ringlaan	Externe as vv Scholen-Centrum – afrit 26 A2/E314
	Genenbosstraat (vanaf Schipperstraat – grens Heusden-Zolder)	Ontsluitingsas voor Gestel en kmo Genenbos die aansluit op Kanaalweg, route vv in Heusden-Zolder.
	N725 Meldertsebaan – Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Ontsluiting Merldert voor vrachtverkeer
	Bosstraat	Westelijk deel inzetten voor ontsluiting Lindekensveld, oostelijk deel vrijwaren van vv i.v.m. leefbaarheid woonbebouwing.
Lokaal II	Oostereindestraat – Molemstraat – Genenbosstraat (tot Schipperstraat)	I.v.m. leefbaarheid kern Genenbos en woonlinten niet inzetten voor ontsluiting bedrijventerreinen; plaatselijke bediening toelaten.
	Schalbroekstraat - Linkhoutstraat	I.v.m. leefbaarheid kernen Linkhout en Schalbroek en woonlinten niet inzetten voor ontsluiting bedrijventerreinen; plaatselijke bediening toelaten. Linkhoutstraat tussen Vinnehoekstraat en Heidestraat voorlopig openhouden ter ontsluiting kmo Linkhout.
	Vinnehoekstraat	Open houden voor vv met bestemming / herkomst Linkhout en Zelem
	Mellaerstraat – Larenstraat - Groenlarenstraat	I.v.m. leefbaarheid Laren en woonlinten niet inzetten voor ontsluiting bedrijventerreinen; plaatselijke bediening toelaten (o.m. lokale bedrijvigheid).
	St.-Ferdinandstraat – Vandermarckestraat	I.v.m. leefbaarheid Lummen-Centrum en Laren niet inzetten voor ontsluiting; plaatselijke bediening toelaten.
	Groenstraat - Lindekensveld	I.v.m. leefbaarheid Lummen-Centrum niet inzetten voor ontsluiting; plaatselijke bediening toelaten.
	N717 Zes Septemberstraat – Voortstraat - Gestelstraat	Bij voorkeur niet inzetten zolang het gevaar van sluipverkeer A2/E314 – Beringen bestaat. Op lange termijn (na oplevering nieuw knooppunt Lummen) evt. ook voor vv inschakelen als lokale I.
	N725 Thiewinkelstraat	I.v.m. leefbaarheid Thiewinkel niet inzetten voor ontsluiting, plaatselijke bediening toelaten

³ In deze tabel wordt vrachtverkeer afgekort tot 'vv'.

De bestaande vrachtwagenbeperkingen zijn behouden en opgenomen in tabel 4. De gemeente Lummen wenst gen bijkomende beperkingen op te leggen.

Tabel 4: Straten met een tonnagebeperking (conform huidige toestand).

straatnaam	cat.	opmerking
N717 Zes Septemberstraat - Voortstraat - Gestelstraat	LI	Maatregel ter voorkoming van sluipverkeer; kan na oplevering knooppunt Lummen wellicht worden opgeheven.
Onze-Lieve-Vrouwstraat - Rekhovenstraat	LII	Tonnagebeperking ingevoerd, opgenomen in zone tonnagebeperking tussen Molemstraat - E313 - grens Hasselt en de N725 Thiewinkelstraat (in het kader van het fietspadenproject Rekhovenstraat)
Mellaerstraat - Larenstraat (deels)	LII	
St.-Ferdinandstraat - Vandermarckestraat	LII	tussen Groenstraat en Larenstraat
Sint-Lambertusstraat, Bergstraat, Hoogstraat, Zwaluwstraat	LIII	Op te nemen in een gebiedsdekkende zone (Laren), samen met Leeuwerikstraat en Hoogveldstraat
Vinkenstraat, Waterstraat, Spreeuwenstraat, Bremstraat, Schutterstraat, Oudestraat, Tuinstraat, Koekoekstraat, Geneikenstraat	LIII	Op te nemen in een gebiedsdekkende zone (Geneiken/Genenbos), samen met Roosterstraat, Bremstraat en Sacramentstraat
Sint-Sebastiaanstraat, Sint-Lutgardisstraat, Hegstraat	LIII	
Geneikenstraat, Toekomststraat, Hazenbergstraat, Helvetiastraat, Eendrachtstraat, Sint-Rochusstraat, Wandelstraat	LIII	Op te nemen in een gebiedsdekkende zone (Geneiken/Genenbos), samen met Bosheidestraat, Nieuwstraat, Huisveldenstraat, Kerkepad en Veldstraat.
Acaciastraat, Beemdstraat (deels), Kraaibergstraat, Baandonkstraat, Kabouterstraat	LIII	Omgevormd tot gebiedsdekkende zone (samen met zone Rekhovenstraat)

Als overgang tussen het hoofdvrachtrouten netwerk of het vrachtrouten netwerk type I en III naar het lokale netwerk zijn er toegangspunten naar het lokale netwerk geselecteerd. Binnen Lummen zijn er 3 knooppunten naar het micro-niveau:

- Ter hoogte van het kruispunt Ringlaan - Bosstraat
- Ter hoogte van het kruispunt Genenbosstraat - Kanaalstraat (op lange termijn te vervangen door 2 knooppunten op micro niveau: ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Kanaaldijk en bij de aansluiting van de Genenbosstraat)
- Ter hoogte van het kruispunt N29 - N725

Zie **Figuur B12** Vrachtrouten netwerk korte termijn

Zie **Figuur B13** Vrachtrouten netwerk lange termijn

Op **Figuur B14** in bijlage zijn de bestaande tonnagebeperkingen opgenomen.

5.2.5.2 VRACHTWAGEN PARKEREN

Hiernaast zijn de hinderlijk geparkeerde vrachtwagens in beeld gebracht en is er gezocht naar mogelijke parkeerlocaties.

Het voorstel behelst dan ook tevens:

- de begrenzing van de zones met tonnagebeperking;

- de locaties voor de signalisatie (bewegwijzering vanaf het hoofdwegennet);
- de locaties voor de specifieke vrachtwagenparkeerterreinen.

Het College heeft evenwel besloten het huidige beleid ten aanzien van vrachtwagenparkeren niet te wijzigen, vandaar dat er geen nieuwe zones met tonnagebeperking, geen bijkomende parkeerbeperking en geen locaties voor specifieke vrachtwagenparkeerterreinen worden voorzien.

Voor het parkeren van vrachtwagens van 'bezoekers' is er op het bedrijventerrein Zolder-Lummen een vrachtwagenhotel geïntroduceerd. Dit vrachtwagenhotel is wel gelegen op grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder.

Voor de problematiek rond het 'thuisparkeren' zal de gemeente de problematiek geval per geval bekijken. In overleg met de wijkagent en de betrokken chauffeur wordt bekeken wat per thuisparkeerder de beste oplossing is. Hiernaast gaat de gemeente ook preventief te werk en wordt via de ondernemingsraad aangemoedigd om vrachtwagenparkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien voor hun chauffeurs.

5.2.5.3 MAATREGELLEN ZWAAR VERVOER

Aangezien het routeplan zwaar vervoer een voortzetting inhoud van het nu reeds gevoerde beleid, zijn de maatregelen op vlak van zwaar vervoer beperkt:

- Vanwege de nieuwe aansluiting van het industrieterrein Zolder-Lummen, moet het informatiebord, dat onder aan de brug van de E313 over de Rekhovenstraat stond, worden verplaatst naar de Dellestraat. Waarschijnlijk zal het daar op het grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder moeten worden geplaatst, dus medewerking van die gemeente is noodzakelijk.
- Na aanleg van de nieuwe verbindingsweg (zie figuur B4) zal de bewegwijzering moeten worden aangepast, vanaf afrit 26bis naar terreinen Kolenhaven en Gestel en in de andere richting).

5.2.5.4 MAATREGELLEN INDUSTRIETERREINEN

De volgende maatregelen worden naar voor gebracht om een optimale ontsluiting van de bedrijventerreinen te verkrijgen:

- Selectie van de gehele ontsluitingsweg als secundaire weg II door de provincie. Hiervoor is het nodig dat de provincie erkent dat het hier niet zozeer gaat om een regionaal terrein (Zolder – Lummen) en twee afzonderlijke lokale bedrijventerreinen, maar gezien de geconcentreerde ligging langs het Albertkanaal en de (noodzakelijk) gemeenschappelijke ontsluiting, om een geheel met een bovenlokaal karakter.
- Voorgaande maakt de weg vrij voor het opstarten van een module 14: aanleg voor ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellingszones van bovenlokaal belang. Betrokken actoren: Vlaams gewest, provincie Limburg, gemeente Heusden-Zolder en gemeente Zolder en de NV Scheepvaart.

Indien uit bovenstaand planningsproces blijkt, dat er geen sprake kan zijn van een selectie als secundaire weg II en/of er onvoldoende argumenten zijn, om een module 14 op te starten, dan zal er een samenwerking tussen beide gemeentes en NV Scheepvaart moeten worden opgezet om het project van de verbindingsweg te verwezenlijken.

5.2.6 WERKDOMEIN B6: PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN

De gemeente Lummen wenste in kader van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan een onderbouwd parkeerplan voor het centrum op te stellen. Binnen het centrum staan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op til. Deze ontwikkelingen zullen een invloed hebben op zowel de parkeervraag als het aanbod. De gemeente wenst de ruimtelijke ontwikkelingen en het parkeerbeleid op elkaar af te stemmen. Het parkeerplan is uitgewerkt volgens de principes van duurzame mobiliteit. Het parkeerbeleid zal als sturend middel gebruikt worden om de autogerichtheid van het centrum terug te dringen.

Volgende doelstellingen zijn naar voor geschoven in kader van de uitwerking van het parkeerbeleid:

- Toekomstige ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien, opstellen van parkeernormering voor nieuwbouwprojecten
- Verhogen van de multimodale bereikbaarheid van het centrum
- Uitbouwen trage wegen vanaf de parkeerterreinen naar de belangrijkste functies
- Juiste parkeerder op de juiste plaats: ruimte voor kort- en langparkeren
- Overbodig en ongewenst autogebruik wordt ontmoedigd
- Meervoudig gebruik van parkeerruimte wordt zo veel mogelijk gestimuleerd

Het parkeerbeleid zal als sturend middel gebruikt worden om de autogerichtheid van het centrum terug te dringen.

Het uitgewerkte parkeerconcept dient ervoor te zorgen dat de vooropgestelde doelstellingen zullen behaald worden. Via gedifferentieerde parkeerstructuur wordt getracht om het beschikbare aanbod optimaal te benutten voor de verschillende doelgroepen: bewoners, bezoekers, werknemers.

Bewoners zijn in hoofdzaak langparkeerders, voornamelijk 's avonds en in het weekend. Bezoekers kunnen in functie van hun verblijfsduur opgedeeld worden in kortparkeerders en langparkeerders. Werknemers zijn over het algemeen, rekening houdend met de geldende werkregimes, langparkeerders.

Het centrumgebied van Lummen wordt gekenmerkt door een concentratie aan handel en horeca langsheen de Dorpstraat, het Gemeenteplein en de Kerkstraat. Hiernaast komen in het centrum van Lummen enkele diensten zoals het gemeentehuis, de bibliotheek, de post en de politie. Als laatste is het centrum gekenmerkt door de aanwezigheid van de verschillende scholen in de kern.

Langsheen het handelslint is een hoge parkeerrotatie en een hoge parkeerkans wenselijk. Door de hogere parkeerrotatie wordt de parkeerkans voor bezoekers aan de handelsactiviteiten groter. Bijgevolg is het aangewezen om binnen de handelslinten een zone voor kortparkeren te bestendigen. Voor de verschillende diensten en de onderwijsinstellingen is er een behoefte aan langparkeren. Aansluitend op de zone voor kortparkeren, zal een aanbod aan langparkeren voorzien worden.

5.2.6.1 KORTE TERMIJN

Kortparkeren

Op korte termijn zal de huidige zone voor kortparkeren bestendig worden. De parkeerduur binnen deze blauwe zone is beperkt tot 2u. Hierdoor zal de parkeerrotatie langsheen de Kerkstraat, het Gemeenteplein en de Dorpstraat vergroot worden en wordt de parkeerkans groter. De gemeente wenst geen bewonerskaarten af te leveren voor de blauwe zone.

Langparkeren

In navolging van de bestendiging van de gedifferentieerde parkeerstructuur waarbij in het centrumgebied het aanbod aan kortparkeren primeert en het aanbod voor langparkeren afneemt, is het noodzakelijk om aan de rand van de zone voor kortparkeren, een parkeeraanbod aan te bieden voor de langparkeerders. Binnen de afgebakende zones voor langparkeren gelden geen parkeerdurbeperkingen. Om parkeerverdringing door langparkeerders in de omgeving van de blauwe zone tegen te gaan is er nood aan een voldoende aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeerders op korte afstand tot de activiteiten binnen Lummen. Zowel het aanbod van openbare parkeerplaatsen als het aanbod aan informele parkeerplaatsen dient ingezet te worden om deze langparkeerders op te vangen.

Volgende parkeerlocaties worden geselecteerd als langparkeerlocaties:

- Charles Wellenspleintje: Ondanks de centrale ligging van Parking Charles Wellenspleintje, zal de parking toch opgenomen worden in de zone voor langparkeren. Dit om als aanbod aan langparkeerplaatsen voor de werknemers in het centrum. Het parkeeraanbod op het Gemeenteplein en het straatparkeren langsheen het Charles Wellenspleintje geeft voldoende ruimte voor de kortparkeerders in deze omgeving.
- Parking Bruggrachtstraat

Het parkeeraanbod aan het Oosterhof is minder geschikt om te functioneren als randparking van het centrum gezien de ligging ten opzicht van het centrum. Hiernaast is het parkeeraanbod op deze locatie tijdens evenementen noodzakelijk om de eigen parkeerbehoefte op te vangen.

Verdere voorziet de gemeente een compensatie van het parkeeraanbod dat verdwijnt op de achterliggende woonstraten Huzarenstraat en Infanteriestraat. Door het aanpassen van de weginrichting kan een bijkomend aanbod op openbaar domein gecreëerd worden.

Meervoudig gebruik van bestaande openbare, semi-openbare en privaat parkeeraanbod.

In kader van duurzaam ruimtegebruik en een duurzaam parkeerbeleid dient op korte termijn meervoudig gebruik van parkeerterreinen gestimuleerd te worden. Enkele parkings binnen het centrum worden momenteel voornamelijk functiegericht gebruikt:

- Parking achter het gemeentehuis: enkel voor personeel
- Parking Neerstraat: enkel voor leerkrachten

De parkeerbehoefte van deze doelgroepen beperkt zich tot weekdays in de voor- en namiddag. Tijdens de avonden en tijdens het weekend wordt dit parkeeraanbod onderbenut. Gezien de hoge parkeerdruk in de andere straten op dat ogenblik, is een inzet van deze parking op deze momenten wenselijk.

Figuur B17 geeft een overzicht van de gewenste parkeerdifferentiatie op korte termijn voor het centrum van Lummen.

5.2.6.2 LANGE TERMIJN

Zie figuur B18

Binnen de kern van Lummen staan een groot aantal ruimtelijk ontwikkelingen op til. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zullen het parkeerbeleid binnen Lummen op 2 manieren beïnvloeden:

- De parkeerbehoefte stijgt: de bijkomende ontwikkelingen zullen een bijkomende parkeerbehoefte met zich meebrengen.
- het aanbod daalt: de toekomstige ontwikkelingen zullen uitgebouwd worden op bestaande informele parkeerterreinen.

De exacte invulling van deze ontwikkelingen is nog niet gekend. De parkeerbehoefte die zijn geraamd zijn richtinggevend. De ontwikkelde parkeervisie op lange termijn, dient dan ook bijgesteld te worden als gedetailleerder inzicht is verworven in de ruimtelijke ontwikkelingen. Toch is het aangewezen om bij ruimtelijke ontwikkeling van het centrum rekening te houden met deze visie om zo in te spelen op de noden, rekening houdend met een sturend parkeerbeleid.

Voor het concept op lange termijn zijn er enkele uitgangspunten bepaald:

- uitgangspunt 1: **parkeernormering** nieuwbouwprojecten
De toekomstige ontwikkelingen dienen zo veel mogelijk hun eigen parkeerbehoefte op te vangen. Binnen de gemeente wordt een parkeernormering opgenomen in de stedenbouwkundige verordening.
- uitgangspunt 2: **parkeerbehoefte versus parkeeraanbod**
In kader van een duurzaam parkeerbeleid en een duurzaam ruimtegebruik is het aangewezen het parkeeraanbod binnen de gemeente zo beperkt mogelijk te houden en het meervoudig gebruik van parkeerplaatsen zo veel mogelijk te stimuleren.
De verschillende doelgroepen hebben ieder hun eigen parkeerpatroon. Dit maakt dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. De grote groep werknemers en leerkrachten heeft voornamelijk een parkeerbehoefte op een weekday. Dit parkeeraanbod kan 's avonds gebruikt worden door bewoners en op zaterdag bijvoorbeeld door bezoekers.
- Uitgangspunt 3: **randparkings**
De Parkings aan het Oosterhof wordt momenteel voornamelijk functiegericht gebruikt. Op de parkings is meestal nog ruimte vrij. Enkel tijdens bepaalde evenementen is de parkeerdruk aan het Oosterhof

hoog. Ondanks het ruime parkeeraanbod en de goede bereikbaarheid met de wagen wordt de parking niet als randparking gebruikt. Dit heeft mede te maken met de excentrische ligging ten opzicht van het centrum, ten zuiden van de Ringlaan. Dit maakt de wandelroute tussen de parking en het centrum niet aangenaam. Het in de toekomst inzetten van de parking als randparking van het centrum lijkt daarom geen evidente zaak.

Vanuit bovenstaande uitgangspunten is volgend parkeerconcept uitgewerkt. Het centrum van Lummen is hiervoor opgedeeld in 4 clusters, rekening houdend met:

- De verschillende functies in het centrum
- De parkeerbehoefte vanuit de verschillende functies
- De toekomstige ontwikkelingen in het centrum
- De invloed op de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van de toekomstige ontwikkelingen

De **huidige blauwe zone** wordt op lange termijn bestendig. De noodzakelijkheid van het uitbreiden van de blauwe zone zal uit een evaluatie van het parkeerbeleid moeten blijken.

Cluster 1: Pastoor Frederickxstraat

In de **Pastoor Frederickxstraat** daalt zowel het aanbod op openbaar domein als het aanbod op informele parkeerterreinen. Het aanbod in de Pastoor Frederickxstraat daalt door de herinrichting van het busstation en de daaraan gekoppelde heraanleg van de straat. Het grasveld op de hoek met de Ring wordt ingenomen door een projectontwikkeling waarin wonen en handel voorzien zijn. Dit project zal de parkeerbehoefte binnen deze cluster doen stijgen. Ook de ontwikkelingen voorzien binnen BPA Centrum-Oost zullen zorgen voor een bijkomende parkeerbehoefte.

Beide ruimtelijke ontwikkelingen dienen in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien. De parkeerbehoefte van deze nieuwe ontwikkelingen kent zijn piek op een ander referentiemoment dan de huidige functies. Meervoudig gebruik van het parkeeraanbod dient dan ook aangemoedigd te worden, rekening houdend met duurzaam ruimtegebruik.

De Dokter Vanderhoeydonckstraat biedt nog mogelijkheid om het parkeeraanbod te verhogen door het aanbod in de straat beter te structureren.

Cluster 2: Neerstraat

Binnen deze zone zijn 2 informele parkeerterrein aanwezig die op termijn worden ingenomen door ruimtelijke ontwikkelingen:

- De parking aan de school, voorbehouden voor leerkrachten;
- Zandparking in de Burggrachtstraat

Hiernaast zal de parking aan café Luman beperkt worden door de aanleg van de rotonde Ringlaan – Schulensebaan.

Het resterende openbare parkeeraanbod binnen deze zone bestaat uit de parking in de Bruggrechtstraat. In de verschillende straten is geen langsparkeren voorzien. Het alternatief voor bewoners en bezoekers in deze omgeving is eerder beperkt. Bij de verschillende ruimtelijk ontwikkelingen zal dan ook aangegeven worden ze in hun eigen parkeerbehoefte dienen te voorzien, waarvoor een beperkt aanbod openbaar moet zijn. Deze openbare parkeerplaatsen kunnen vervolgens gebruikt worden door de bewoners/bezoekers/werknemers binnen deze ontwikkelingen.

Afhankelijk van het openbaar parkeeraanbod dat binnen de toekomstige ontwikkelingen kan gecreëerd worden, is nog een bijkomend parkeeraanbod noodzakelijk om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen. Het is ruimtelijk mogelijk om een **bijkomend parkeeraanbod** te creëren ter hoogte van het kruispunt Ringlaan – Schulensebaan, ten **zuiden van de Ringlaan**. De inplanting van een "randparking" op deze locatie zal beter gebruikt worden door de betere relatie met het centrum en het mogelijk functiegericht gebruik door bezoekers van café Luman. Het gebruik van deze parking als randparking van het centrum kan bevorderd worden door de looproute naar het centrum aangenamer te maken (voorzien van voetpaden, bermparkeren weren,...).

Cluster 3: Zonnestraat

Aan de **oostzijde** zal de bestaande informele parking Zonnestraat verdwijnen. De huidige parkeerbehoefte wordt voornamelijk gecreëerd door bewoners, bezoekers van de pizzeria en bezoekers van het drankencentrum. Op deze locatie wordt een woonontwikkelingsproject uitgebouwd.

In de Oostereindestraat is langsparkeren mogelijk, maar dit is niet altijd duidelijk en gebeurt ongestructureerd.

Om de toekomstige parkeerdruk op te vangen dient een bijkomend aanbod binnen de cluster voorzien te worden binnen:

- de nieuwe ontwikkeling voor eigen functies ondergronds (toegewezen parkeerplaatsen voor de functie)
- de nieuwe ontwikkelingen, beperkt bovengronds. Deze parkeerplaatsen kunnen zowel voor bewoners gebruikt worden als voor de bezoekers van de woningen en bezoekers van de omliggende functies. Een volledig privaat gebruik van deze plaatsen dient vermeden te worden
- bijkomend parkeeraanbod in de Oostereindestraat door het afbakenen van de parkeerstroken/parkeervakken.

Binnen de zone is ook vrachtwagenparkeren vastgesteld. De gemeente heeft echter geen intenties om dit te verbieden.

Cluster 4: Gemeenteplein

In de omgeving van het **Gemeenteplein** daalt zowel het aanbod aan openbare parkeerterreinen, semiopenbare parkeerterreinen als informele parkeerterreinen.

- De parking achter het gemeentehuis zal verdwijnen. Op deze locatie wordt het administratief centrum gebouwd.
- Het informele parkeerterrein **Fagnoulestraat** zal ingenomen worden door een projectontwikkeling waarin handel en wooneenheden vervat zitten.

De inplanting van een nieuwe bibliotheek samen met woon- en handelsfunctie op het Charles Wellensplein is onderzocht. Deze piste is ondertussen verlaten. De gemeente heeft besloten om het Charles Wellensplein herin te richten om op deze manier de kwaliteit van het plein te verhogen en het parkeeraanbod duidelijker te structureren.

Binnen de geplande ontwikkelingen zal een parkeeraanbod voorzien worden, voornamelijk voor het opvangen van de eigen parkeerbehoefte. Gezien de daling van het aanbod aan openbare parkeerplaatsen, is een compensatie van het openbaar parkeeraanbod noodzakelijk. Een beperkte compensatie zal plaatsvinden op het Charles Wellenspleintje.

5.2.7 WERKDOMEIN B7: OVERSTAPVOORZIENINGEN

Het zoeken naar een hogere intermodaliteit bij de Lummense bevolking wordt in het trendbreukbeleid verder ondersteund. Een aandachtspunt dat zeker wordt behandeld, is het voorzien van een fietsstallingen aan haltes van het openbaar vervoer (o.a. regionaal knooppunt Pastoor Frederickxstraat) en aan belangrijke openbare gebouwen. Samenwerkingsvormen met de provincie (cf. subsidiëringen evenals het project Mobidesk) worden opgezet.

Op gewestelijk niveau zal vanuit AWV verder gewerkt worden aan het extra stimuleren van het gebruik van de carpoolparkings. Vanuit de vaststelling dat het actueel gebruik van de parking aan de N717 gemiddeld oploopt tot een bezetting van 80 à 90 %, kan de trendbreuk op dit succes verder inspelen. Niettemin worden binnen AWV prioriteiten gelegd naar een diversifiëring (spreiding) van het carpoolaanbod (te Paal, Kwaadmechelen,...), waarbij dan ook de effecten van deze nieuwe parkings op de bestaande parkings kunnen geëvalueerd worden. Voor Lummen betekent dit dat slechts op middellange tot lange termijn een (eventuele) uitbreiding van de carpoolparking ter sprake komt.

Niettemin blijft de gemeente Lummen vragende partij voor een uitbreiding van de parking. Er wordt immers ook aan de overzijde van de E314 (in de omgeving van café-restaurant Afrit 26) (wild) geparkeerd, met gevaarlijke situaties voor zwakke weggebruikers tot gevolg.

Van belang is dat bij een eventueel uitbreidingsconcept de gemeente Lummen geen nadelige effecten hiervan ondervindt, noch op vlak van een toenemende mobiliteitsdruk, noch op vlak van de verkeersonveiligheid. De gemeente vraagt dan ook de verbetering van de directe omgeving voor de zwakke weggebruikers expliciet in een eventueel uitbreidingsproject.

5.2.8 WERKDOMEIN B8: GOEDEREN- EN PERSONENVERVOER TE WATER / PER SPOOR

5.2.8.1 HET GOEDERENVERVOER TE WATER

Het trendbreukscenario heeft als doel het verhogen van het vervoersbelang van het Albertkanaal. De bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijvigheid langs het kanaal sterker zijn sterker te oriënteren op het goederenvervoer te water. Als beheerder van het Albertkanaal pleit NV Scheepvaart ervoor om in de gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplannen aandacht te geven aan de rol van de binnenvaart binnen de mobiliteitsbeheersing.

Zowel de liberalisering van de markt, als de initiatieven rond de verlaging van de vaartrechten, hebben reeds gezorgd voor een gunstige evolutie. Het op termijn doorzetten van een stimulerend waterwegenbeleid kadert in de sedert 1999 opgestarte beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Dienst voor de Scheepvaart. Eén van de doelstellingen van deze overeenkomst omvat "het nastreven van een verhoging van de scheepvaart, als volwaardige vervoersmodus en als alternatief voor het dichtslibbend wegvervoer".

Het beleid dat door de Dienst van de Scheepvaart gevoerd wordt, is er dan ook op gericht om via diverse initiatieven/maatregelen het voornoemd doel te bereiken, met name door:

- prospectie naar potentiële watergebonden klanten, met inbegrip van een grondbeheer dat hierop kan inspelen
- promotie van de binnenvaart i.s.m. de vzw Promotiedienst Binnenvaart (zie ook module C1)
- opstelling en uitvoering van programma's voor de technische verbetering van de waterwegeninfrastructuur. Hierbij vormt naast het structureel onderhoud en de algemene modernisering ook het realiseren van specifieke trafiekgenererende acties (bv. bouw van containerterminals, bouw van laad- en loskaaien) een belangrijk facet. De aanleg van nieuwe kaaimuren zoals te Gestel en Kolenhaven kaderen in deze visie (in uitvoering)

De trendbreuk gaat er tevens vanuit dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de site Albertkanaal moeten gericht zijn op de benutting van het kanaal als transportmodus. Dit geldt zowel voor uitbouw van het gebied Kolenhaven, als de eventuele aansnijding van nieuwe terreinen.

Een gericht locatiebeleid vormt in functie van het realiseren van dit ontwikkelingsperspectief een belangrijk instrument. Het zijn vooral het Vlaamse Gewest, als de provincie, als de waterbeheerder die in dit beleid belangrijke actoren vormen; elke instantie zal binnen haar bevoegdheid initiatieven nemen, met name:

- het Vlaamse Gewest geeft een ruimtelijke visie op de "afbakening van het economisch netwerk Albertkanaal"
- de provincie Limburg selecteert binnen de afbakening voorstellen van het Vlaamse Gewest de terreinen voor de bijkomende regionale bedrijvigheid

-
- de Dienst van de Scheepvaart ontwikkelt een "strategisch beleidsplan (vanaf 2002)", met uitgangspunten voor toekomstige kanaalgebonden ontwikkelingen (bv. infrastructuur).

5.2.8.2 HET PERSONENVERVOER TE WATER

De mogelijkheden van het Albertkanaal voor het personenvervoer (binnen de tewerkstellingsconcentraties rond het kanaal) vormen een interessante uitdaging, en kunnen binnen de trendbreuk nader onderzocht worden. De implementatie wordt eerder gezien op langere termijn. De gemeente zal proactief meewerken aan ieder initiatief in die richting, voor zover deze zich in de toekomst voordoet.

5.2.8.3 HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

De eertijds beschikbare mogelijkheden van het spoortransport voor het goederenvervoer (activiteiten voormalige Kolenhaven) kennen binnen de trendbreuk geen perspectieven meer.

De Kolenhaven komt naar de toekomst (slechts ten dele) in aanmerking voor de verdere invulling van bedrijfsactiviteiten, temeer omdat de natuurfunctie belangrijke randvoorwaarden aan het gebied oplegt; ontwikkeling van watergebonden ontsluiting is primordiaal (naast de wegontsluiting).

5.3 WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN

5.3.1 WERKDOMEIN C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel

De gemeente Lummen kan als voorbeeld naar andere werkgevers fungeren door het woon-werkverkeer op een duurzame manier te promoten. Fietsen, carpoolen en het gebruik van het openbaar vervoer zal verder gepromoot worden bij de werknemers. De bouw van het administratief centrum zal als aanknopingspunt genomen worden om bijkomende acties naar de werknemers te ondernemen.

Bedrijfsvervoerplannen privé sector

Belangrijk is ook het vervoersmanagement naar de privésector. Gelet op de grote concentratie van tewerkstellingen op de industrieterreinen langs het Albertkanaal, is het nuttig om mogelijkheden te onderzoeken tot opmaak van (een overkoepelend) bedrijfsvervoerplannen. De organisatie van de werkgevers binnen de industrieclub CLHZ biedt hiertoe een eerste gespreksbasis. Initiatieven op dit vlak kunnen deel uitmaken van wederzijdse engagements (tussen gemeente en bedrijven). Meer specifiek mobiliteitsmanagement is mogelijk op het niveau van de transportsector te water. Binnen het waterwegenbeleid ontwikkelen zich geleidelijk aan meer en meer initiatieven voor transportmanagement. Recentelijk zijn de projecten BIVAS en IBIS ontwikkeld. In het managementbeleid wint BIVAS ("Binnenvaart Intelligent Vraag- en Aanbod Systeem") aan belang:

- de ladingsaanbieder krijgt een lijst van de schepen die kunnen instaan voor het transport van de goederen
- de schipper krijgt een permanent overzicht van het actuele aanbod aan goederen, en kan zijn vrije capaciteit bij de ladingsaanbieder bekend maken.

De provincie biedt via Mobidesk hulp aan bij vervoersmanagement.

De gemeente Lummen stimuleert actief de opmaak van bedrijfsvervoerplannen om de autogerichtheid van de werknemers in het centrum van Lummen af te bouwen. Specifiek zal de gemeente ook een bedrijfsvervoerplan opmaken om de autogerichtheid van haar eigen personeel terug te dringen.

Schoolvervoerplannen

Een groot deel van de parkeerbehoefte in de kern van Lummen is het gevolg van de aanwezigheid van de verschillende scholen in het centrum. Aan de autogerichtheid van zowel de leerkrachten als de leerlingen terug te dringen kan aan de scholen opgelegd worden om een schoolvervoerplan op te maken.

- in kader van de heraanleg van de Pastoor Frederickxstraat en het beperken van het aantal parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de school
- in kader van de uitbreiding van de school en de inname van het informele parkeerterrein in de Neerstraat, dat momenteel voornamelijk door leerkrachten gebruikt wordt. Het openbare parkeeraanbod voor langparkeren in de onmiddellijke omgeving van de school is beperkt.

De gemeente Lummen stimuleert actief de opmaak van schoolvervoerplannen om de autogerichtheid van zowel leerkrachten als leerlingen terug te dringen.

5.3.2 WERKDOMEIN C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER EN PARKEREN

5.3.2.1 PARKEERBELEID

Parkeerduurbepanking en handhaving: de gemeente bestendigt de blauwe zone in het Centrum van Lummen. Er zal een retributiereglement opgesteld worden waarin het tarief bij overtreding wordt vastgelegd.

Parkeernormering voor nieuwbouwprojecten: de gemeente zal overgaan tot het invoeren van parkeernormen voor nieuwbouwprojecten; deze zullen bij de behandeling van een bouwaanvraag worden getoetst.

5.3.2.2 TARIFERING OPENBAAR VERVOER

De Lijn stelt zich tot doel om concrete invulling te geven aan de verdere **uitbouw van een toegankelijk, kwalitatief en prijsvriendelijk openbaar vervoer**. Initiatieven inzake tarifiering zijn opgezet, al dan niet gericht naar specifieke doelgroepen.

Voor Lummen geldt op dit ogenblik enkel de **algemene principes van tarifiering** zoals deze door De Lijn worden aangeboden; het betreft;

- Het gratis openbaar vervoer voor alle 65-plussers;
- Het gratis vervoer voor personen die recht hebben op een biljet 75%
- Het gratis vervoer voor kinderen onder de 12 vergezeld van een abonnee;
- De Buzzy-pazz (voor reizigers onder de 25 jaar)
- ...

Andere, door De Lijn (i.s.m. het Vlaamse Gewest en de provincie), aangeboden voorstellen in het kader van het **derdebetalersstelsel** zijn voorlopig door de gemeente niet in optie genomen.

Wil men het openbaar vervoer verder promoten, zullen er in de toekomst gerichte samenwerkingsverbanden met de **Vlaamse Vervoersmaatschappij** moeten tot stand komen; de **gemeente** zal in de mate van het mogelijke en volgens zich aandienende opportuniteiten hierop inspelen. Ook moet de mogelijkheid bestaan om vanuit de **privé-sector** op deze samenwerkingsvormen in te spelen. In functie van het aangaan van wederzijdse engagementen vormt het afsluiten van **module 9** van het mobiliteitsconvenant een noodzaak

5.3.3 WERKDOMEIN C3: CAMPAGNES

Campagnes in de gemeente Lummen worden uitgevoerd op diverse terreinen en hebben een continu of regelmatig weerkend karakter.

- Naar de scholen toe:
 - Controle op rijgedrag van de scholieren op weg van en naar de scholen door de interventie en verkeersploegen
 - Bij overtredingen; Verbeteren van het rijgedrag van jonge overtreeders door het geven van vormingssessies (Jongeren-PV)
 - Bij overtredingen door volwassen bestuurders bij begin van het nieuwe schooljaar: verbeteren van het rijgedrag van volwassen overtreeders tijdens de maanden september en oktober door hen te laten deelnemen aan een debat over verkeersveiligheid
 - Controle van de technische uitrusting van de fietsen aan de schoolpoorten door de wijkagenten.
 - Actieve deelname aan de autoluwe schoolweek tijdens de maand mei
- Naar de bedrijven toe zullen campagnes georganiseerd worden om het parkeren van vrachtwagens op eigen terrein verder aan te moedigen. Dit om het aantal thuisparkeerders terug te dringen. Deze campagnes zullen onder andere verlopen via de ondernemingsraad.

Concreet betekent dit dat minstens elk jaar een campagne wordt gevoerd in de scholen en naar de ouders toe. Ook bewoners moeten minstens elk jaar een keer worden aangesproken.

5.3.4 WERKDOMEIN C4: MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

Hiernaast is het noodzakelijk om enkele gerichte informatie en sensibilisatiecampagnes uit te werken:

- In kader van het parkeerbeleidsplan: bij invoering van het nieuwe parkeerbeleid en voor de aanvang van de effectieve handhaving is het noodzakelijk om de bewoners, de bezoekers en de werknemers van het centrum van Lummen op de hoogte te stellen van de nieuwe parkeerregeling. Hiervoor kunnen verschillende kanalen ingezet worden. Artikel in de gemeentekrant, via de lokale pers, informatie op de gemeentelijke website, verspreiding van informatiefolders huis aan huis, verspreiding van informatiefolders onder de ruitenwissers van geparkeerde wagens,...
- In kader van het routeplan zwaar vervoer:
 - De verschillende bedrijven binnen de gemeente zullen op de hoogte gesteld worden van het opgestelde vrachtroutenetwerk en de aangewezen route naar hun bedrijf. Aan de

bedrijven zal gevraagd worden om deze informatie verder te verspreiden onder hun chauffeurs en hun leveranciers.

- Het vrachtrouten netwerk zal bekend gemaakt worden binnen de gemeente en zal op de gemeentelijke website geplaatst worden.
 - In overleg met de ondernemingsclub zullen de bedrijven gestimuleerd worden om vrachtwagens zo veel mogelijk op eigenterrein te parkeren zodat 'thuisparkeren' van vrachtwagens beperkt kan worden.
- Verspreiding van informatie over het aanbod aan openbaar vervoer
- Informatie over het openbaar vervoer, mogelijke derdebetalersregelingen,...

5.3.5 WERKDOMEIN C5: HANDHAVING

Wat het handhavingsbeleid betreft, stelt de lokale politie de volgende prioriteiten:

- Prioriteit naar de overtredingen op snelheid, alcoholgebruik en gordel
- Prioriteit naar bepaalde weggedeelten:
 - voor de gemeentewegen: verbindingssas van Halen via Lummen centrum naar Genenbos
 - voor de gewestwegen: N717 vanuit Lummen centrum tot de grens van Beringen en de N725 vanuit Lummen tot aan het kruispunt van de gewestweg Beringen – Diest.

Wat het preventiebeleid betreft, stelt de lokale politie de volgende prioriteiten:

- Snelheid: Een groot aantal oplichtborden werden geplaatst langs de gemeentewegen
- Alcoholgebruik: Een grote sensibilisatieactie wordt jaarlijks op touw gezet betreffende de SLIM en BOB acties
- Gordel: Ondersteuning door het BIVV qua preventiecampagnes

Tegelijkertijd heeft de PZ West-Limburg een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de Universiteit Hasselt om de invloed van de verkeershandhaving inzake alcohol, snelheid en gordel te meten op het vlak van de verkeersveiligheid.

Het controleren van **het parkeerbeleid** spitst zich voornamelijk toe op de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot een respectering van de parkeerduurbepaling. Controle van de parkeerduurbepaling is gedepinaliseerd en dient door de gemeente uitgevoerd te worden. De gemeente zal hiervoor een GAS ambtenaar aanstellen. Hiernaast is het noodzakelijk om ook op te treden tegen foutparkeerders, zeker naar foutparkeerders die andere weggebruikers in gevaar brengen.

Tonnagebepalingen dienen duidelijk gesignaleerd te worden en bij invoering gecontroleerd te worden om te komen tot een nalevering van deze maatregel. Het algemeen verbod op vrachtwagenparkeren wordt niet ingevoerd. Plaatselijk verbod op hinderlijke locaties kan wel. Handhaving op regelmatige tijdstippen blijft echter noodzakelijk om de efficiëntie van deze maatregel te waarborgen.

5.3.6 WERKDOMEIN C6: BEWEGWIJZERING

Parkeerverwijssystemen.

Het invoeren van een parkeerverwijssysteem kan eveneens sturend werken naar het gewenste parkeergedrag. In kader van het parkeerbeleid van het centrum zal dan ook een parkeerverwijssysteem worden uitgewerkt. De parkeerterreinen worden gesignaleerd en de wandelafstand van de randparking naar het centrum wordt aangegeven.

Hiernaast dient het voor de gebruiker duidelijk te zijn op welke locaties de parkeerduurbepaling geldt. De parkeerduurbepaling dient bijgevolg duidelijk aangegeven te worden.

Voetgangersdoorsteken

De verschillende voetgangersdoorsteken zullen bewegwijzerd worden om het voordeel van de voetganger in het centrum tov de wagen verder te verscherpen.

Signalisatie vrachtroutenetwerk

De bestaande signalisatie naar de bedrijven- en industrieterreinen dient aangepast te worden rekening houdend met het vrachtroutenetwerk. De vrachtroutes type I dienen vanaf het hoofdwegennet aangegeven te worden. De lokale vrachtroutes en de belangrijke lokale attractiepolen kunnen gesignaleerd worden vanaf de knooppunten op micro-niveau.

5.3.7 WERKDOMEIN C7: BELEIDSONDERSTEUNING EN GEMEENTELIJKE ORGANISATIE

Qua interne organisatie is een takenpakket "mobiliteit en verkeer" vastgesteld, dat deel uitmaakt van de verantwoordelijkheid van de duurzaamheidsambtenaar. Deze regelt alle praktische en administratieve zaken met betrekking tot verkeer en mobiliteit, afhandeling van klachten met betrekking tot verkeer:

- voorbereiden, organiseren en bijeenroepen van de verkeerscommissie
- bewaken van verkeers- en mobiliteitsaspecten in het ruimtelijk beleid (Structuurplan, BPA's, verkavelingen, bouwvergunningen, ...)
- inhoudelijk voorbereiden van hoorzittingen
- begeleiden van verkeerskundige projecten en planvorming

Er zijn in het verleden inhoudelijke en vooral administratieve taken met betrekking tot verkeer, vervoer en mobiliteit vanuit de politie naar de administratie overgeheveld. De politie blijft echter een belangrijke partner in het proces. Zij blijft de deskundige instantie wat betreft reglementering, handhaving en visievorming over verkeersveiligheid.

Belangrijk is dat de verkeerscommissie regelmatig (minstens eenmaal per drie maanden) wordt samengebracht, niet enkel om de lopende zaken of individuele ingrepen te bespreken, maar om het algemeen verkeersbeleid te evalueren en desnoods bij te sturen. Ook nieuwe projecten moeten er worden behandeld. Het is ook hier dat verkeers- en mobiliteitseffecten van ruimtelijke ingrepen moeten worden besproken en geëvalueerd.

6. UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

6.1 PRINCIPES EN UITGANGSPUNTEN

De ontwikkeling van het duurzaam scenario resulteert in een actieprogramma dat moet instaan voor de praktische ondersteuning van een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Het actieprogramma vormt daarenboven een instrument waarbij de opvolging en actualisatie van het mobiliteitsplan op een systematische wijze kan verlopen. Het actieprogramma is indicatief opgesteld. De prioriteiten vanuit de Vlaamse Overheid kunnen nog wijzigen waardoor de vooropgestelde timing kan veranderen.

Het actieprogramma wordt vanuit 5 verschillende invalshoeken opgesteld. Zo bekomen we 5 verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn maar met elk hun eigen functie en doel.

- **Het actieprogramma A-B-C:** uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen ABC
- **Het werkprogramma per locatie.** Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- **Een investeringsprogramma.** Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- **Een beleidsprogramma** Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- **Een takenprogramma per initiatiefnemer:** Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

6.2 KOSTPRIJSRAMING BIJ HET ACTIEPROGRAMMA

Bij het actieprogramma is een kostprijsraming opgenomen. Op de eerste plaats is dit zo voor de acties op korte termijn (KT). Indien mogelijk, wordt ook voor andere projecten (MT/LT) een indicatief bedrag naar voor geschoven. Soms kunnen acties naar kostprijs een onderdeel vormen van andere grotere projecten; dit wordt aangegeven met een verwijzing in de tabel.

Vooraf m.b.t. de kostprijsraming dient ook gewezen op een reeks uitgangspunten die bij de raming zijn gehanteerd. Hoe dan ook, de ramingen moeten zeer indicatief gehanteerd worden, en dienen voorwerp uit te maken van een specifiekere benadering bij de opstart van de verschillende acties. Volgende punten zijn van belang (tenzij in de tabel anders vermeld):

De voorgestelde ramingen zijn in Euro, excl. BTW.

De maatregelen houden enkel rekening met de infrastructurele werken; d.w.z. dat geen kosten worden opgenomen met eventuele werken inzake nutsvoorzieningen of riolering.

De mogelijkheid bestaat dat bepaalde werken onderdeel vormen van grotere werken die uitgevoerd worden door derden; het meest sprekend voorbeeld hiervan zijn werken die op een of andere manier gelinkt zijn met (riolerings)projecten (bv. VMM, Aquafin). Ook in dergelijk verband zijn geen nuancerings in de raming opgenomen.

De mogelijkheid bestaat tevens dat bepaalde werken onderhevig zijn aan subsidieregelingen, onder welke vorm dan ook. Bij de raming kan op dit ogenblik geen inschatting gebeuren over deze subsidiemodaliteiten en de onderlinge verdeelsleutels van financiering die voor bepaalde projecten van toepassing zijn.

De kostprijsraming van de infrastructuurprojecten gaat uit van de naakte kosten rond de realisatie van de projecten. Dit betekent dat eventuele kosten op het vlak van de studies rond het project (erelonen en/of andere voorbereidende acties) niet zijn meegenomen. Voor die projecten waar het enkel gaat om planologisch studiewerk, is dit uiteraard wel het geval.

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de tabellen waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen.

In de tabellen zijn verschillende afkortingen gebruikt om de tabellen overzichtelijk te houden. Hieronder zijn de afkortingen toegelicht.

Kolomnaam	Afktoring	Betekenis
Timing	G	Gerealiseerd
	IU	In uitvoering
	IO	In opmaak
	C	Continu
	KT	Korte termijn – maximum 3 jaar
	MLT	Middellange termijn – 3 tot 6 jaar
	LT	Lange termijn - meer dan 6 jaar
BA/NA	BA	Bestaande actie (deze actie komt uit het bestaande mobiliteitsplan)
	NA	Nieuwe actie (deze actie is toegevoegd ikv verbreden/verdiepen)
Werkdomein	A	Ruimtelijke Structuur
	B	Verkeersstructuur
	C	Ondersteunende en Flankerende maatregelen
WD nr.	A1	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
	A2	Ruimtelijke uitvoeringsplannen
	A3	Strategische projecten met grote impact op mobiliteit
	A4	Categorisering van de wegen
	B1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk
	B2	Fietsnetwerk
	B3	Openbaar vervoer
	B4	Autonetwerken
	B5	Zwaar vervoer
	B6	Parkeerbeleid en parkeerplan
	B7	Overstapvoorzieningen
	B8	Goederen- en personenvervoer te water/ te spoor
	C1	Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen
	C2	Tarifering openbaar vervoer en parkeren
	C3	Sensibiliseringsacties
	C4	Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen
	C5	Handhaving
	C6	Bewegwijzeringsplan
	C7	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

In onderstaande tabel en op onderstaande kaart is een overzicht opgenomen van de gebruikte deelgebieden bij opmaak van het actieprogramma. Het werkdomein per locatie wordt gesorteerd aan de hand van deze opdeling.

Zie **figuur B19** in bijlage.

Nr gebied	Naam gebied
1	Gebieddekkend Lummen
2	Centrum – Oostereinde – Molem – Rekhoven
3	Schlbroek – Goeslaar
4	Linkhout – Goeren
45	Meldert
6	Mellaer – Laren – Groenlaren
7	Gestel
8.	Industrie: Lummen-Zolder, insteekhaven, Lumen-Gestel
9	Genenbos – Genieken
10	Thiewinkel

Werkdomein Ruimtelijk beleid

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.3-1	Optimalisatie Ringlaan: rotonde Luman	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	IU	NA
A.3-2	Ontwikkeling Lummen Centrum: wooninbreiding, verdichting, buow administratief centrum,...	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		C	NA
A.3-3	Ontwikkeling bedrijventerrein Lindekensveld: aandacht voor ontsluiting	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
A.3-4	Ontwikkeling watergebonden bedrijventerrein insteekhaven: aandacht voor ontsluiting	Industrie	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	Provincie nv De Scheepvaart	MLT	NA
A.3-5	Verbetering knooppunt E313-E314	alg_gem: Kruispunt	Bereikbaarheid	40.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		IU	NA
A.3-6	Uitbouw ENA en ontsluiting industrieterreinen langs kanaal	Industrie	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	BA
A.3-7	Onderzoek financiering wijziging verkeerscirculatie van en naar bedrijventerrein	Industrie	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	NA
A.4-1	Aanpassen categorising van de wegen Lummen centrum	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA
A.4-2	Opwaardering ontsluitingsas industriegebied tot secundaire II	Industrie: Wegsegment	Bereikbaarheid		Hoog	MOW afd BMV	Provincie Gemeente	MLT	NA

Werkdomein Verkeersnetwerken

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-1	Herinrichting schoolomgeving P. Frederickxstraat	Lummen-C: Schoolomgeving	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	MLT	NA
B.1-2	Herinrichting schoolomgeving Vandermarckestraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		MLT	NA
B.1-3	Schoolomgeving Meldert	Meldert	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWW	MLT	BA
B.1-4	Herinrichting schoolomgeving Thiewinkel	Thiewinkel: Schoolomgeving	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	KT	NA
B.1-5	Opwaardering bestaande voetgangersassen in verblijfsgebieden	alg_gem	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT	NA
B.1-6	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Dr.Vandenhoeidonckstr	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		MLT	NA
B.1-7	Voetgangersdoorsteken P.Frederickxstr - Gemeenteplein - Neerstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
B.1-8	Voetgangersdoorsteek Ketelstraat - Meerlestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
B.1-9	Voetgangersdoorsteek Dorpsstraat - Huzarenstraat	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
B.1-10	Systematische screening mogelijke voetgangersdoorsteken bij nieuwe woonprojecten	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		C	NA
B.1-11	Beveiligen oversteken verbidings- en ontsluitingswegen	alg_gem	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWW	KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-12	Integratie bovenlokale GR-wandelroute in Lummens netwerk	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		KT	BA
B.1-13	Aanleg en herstellen stoepen Lummen Centrum volgens stoepenplan	Lummen-C: Centrum	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		KT	NA
B.1-14	Aanleg of herstellen stoepen Genenbos volgens stoepenplan	Genenbos: Centrum	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
B.1-15	Aanleg en herstellen stoepen Meldert volgens stoepenplan	Meldert: Centrum	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		KT	NA
B.2-1	Aanleg fietspaden N725 Thiewinkelstraat via module 13	Thiewinkel	Verkeersveiligheid	977.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	KT	NA
B.2-2	verbeteren fietsvoorziening N725 Thiewinkelstraat	Thiewinkel: Wegsegment	Verkeersveiligheid	555.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie MOW afd BMV Gemeente	KT	NA
B.2-3	Aanleg fietspaden N725 Meldertsebaan - Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	MLT	NA
B.2-4	Aanleg fietspaden Blanklaarstraat	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid	447.371,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	KT	NA
B.2-5	Aanleg fietspad Groenstraat - Lindekensveld	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	Gemeente		LT	BA
B.2-6	Aanleg fietspad Mellaerstraat - Larenstraat - Groenlarenstraat	Laren: Wegsegment	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	LT	NA
B.2-7	Aanleg fietspad Vandermarckestraat	Lummen-C: Wegsegment tss E314 en Groenstraat	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		LT	NA
B.2-8	Aanleg fietspad Zelemsebaan	Meldert	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Laag	Gemeente		MLT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-9	Beveiligen oversteken fietsroute met lokale I	Thiewinkel: N717	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
B.2-10	Beveiligen fietsoversteken op lokale II	Lummen-C: Kruispunt Dokter Vanderhoeidonckstraat - Oostereindestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
B.2-11	verbeteren oversteekbaarheid Ringlaan	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	MLT	NA
B.2-12	Punctuele maatregelen verdere uitbouw lokale recreatieve fietsroutes	alg_gem	Verkeersveiligheid	2.000,00 €	Middel	Gemeente		KT	NA
B.3-1	Uitbouw regionaal OV knooppunt Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	KT	BA
B.3-2	Onderzoek ontbrekende busperrons en uitwijkhavens	alg_gem	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA
B.3-3	Opwaardering en plaatsing van halte-infrastructuur	Lummen-C	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA
B.4-1	Maatregelen hoofdwegennet: reconstructie knooppunt Lummen E314 - E313	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW		KT	BA
B.4-2	Herinrichting N717 - arfrit 26 en carpoolparking	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW		MLT	NA
B.4-3	Maatregelen zone 30 en verblijfsgebieden: kleinschalige maatregelen	alg_gem	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Middel	Gemeente		C	BA
B.4-4	Aanpassing verkeerscirculatie Centrum	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-5	Permanente zorg en optimalisatie toegankelijkheid openbaar domein voor langzaam verkeer, kinderen, gehandicapten, ...	alg_gem	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		C	BA
B.4-6	Aanpassing primaire knooppunten Ringlaan - Kerkstraat	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Intercommunale	MLT	BA
B.4-7	Aanleg rotonde Luman	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWV	Gemeente	G	NA
B.4-8	Aanpassen seundaire knooppunten Ringlaan: knooppunt Ringlaan - Bosstraat, Lindekensveld	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	LT	NA
B.4-9	Aanpassing tertiaire knooppunten Ringlaan: Burggrachtstraat, Neerstraat, , Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Laag	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
B.4-10	Aanpassing Meerlestraat	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	BA
B.4-11	Aanpassing doortocht Meldert	Meldert	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
B.4-12	Uitbreiding zone-30 pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		KT	NA
B.4-13	Uitbreiding zone 50 genebos	Genenbos: Centrum	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		KT	NA
B.4-14	Inrichting zone 50 Thiewinkel	Thiewinkel: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente		KT	NA
B.4-15	Creeëren poorten grens bebouwde kom Meldert	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-16	Aanpassing kruispunt Dr.Vandehoeydonckstr - Dorpstr - Oostereidestraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
B.4-17	Aanpak gevaarlijk punt: open afrit E314	Lummen-C	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	MLT	BA
B.4-18	Aanpassing verkeerscirculatie industriezone insteekhaven	Industrie	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA
B.5-1	Implementatie van het vrachtroutenetwerk	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWW	KT	NA
B.5-2	Aanleg nieuwe ontsluiting industriezones langs het Albertkanaal	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	MLT	NA
B.6-1	Aanleg parking Luman	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	G	NA
B.6-2	Uitbreiding openbaar P-aanbod hoek P.Frederickxstr - Ringlaan	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		LT	NA
B.6-3	Reorganisatie langsparkeren Oostereindestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA
B.6-4	Reorganisatie langsparkeren Dokter Vandehoeydonckstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
B.6-5	Reorganisatie langsparkeren Huzarenstraat, Infanteriestraat & VanderMarckestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
B.6-6	Heraanleg parking Charles Wellensplein	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
B.6-7	Uitbreiding openbaar P-aanbod RUP Centrum-Oost	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		LT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.7-1	Uitbreiding carpoolparking	Laren	Bereikbaarheid	25.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	MLT	BA
B.8-1	Prospectie watergebonden bedrijven	Industrie	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	BA
B.8-2	Verdere promotie binnenvaart	Industrie	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA
B.8-3	Selectie bijkomende regionale watergebonden bedrijvigheid	Industrie	Bereikbaarheid		Middel	Provincie		MLT	BA
B.8-4	Onderzoek potenties personenvervoer te water naar watergebonden tewerkstellingszones	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Provincie	Gemeente	MLT	BA
B.8-5	Technische verbetering van de waterweginfrastructuur	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	nv De Scheepvaart	Gemeente	MLT	BA

Werkdomein Flankerende maatregelen

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-1	Promotie carpoolen en fietspoolen	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		C	BA
C.1-2	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	alg_gem	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	KT	NA
C.1-3	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplannen	alg_gem	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	MLT	NA
C.1-4	Stimuleren opmaak schoolvervoerplannen	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		C	NA
C.2-1	Bestendigen blauwe zone	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.2-2	Stimulering meervoudig gebruik semi-openbare parkings	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA
C.2-3	Invoering parkeernormering voor nieuwbouwprojecten	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
C.3-1	Campagnes naar schoolgaande kinderen: rijgedrag, routekeuze	alg_gem	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Hoog	Gemeente	Politie	C	BA
C.3-2	Campagnes naar ouders van schoolgaande kinderen: promotie alternatieven voor de auto	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	C	BA
C.3-3	Bekendmaking verkeerscontroles en resultaten	alg_gem	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente	Politie	C	BA
C.4-1	Informatie verspreiden rond het nieuwe parkeerbeleid voor invoering	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
C.4-2	Informatie verspreiden rond het vrachtroutenetwerk oa naar de bedrijven	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	Provincie	C	NA
C.5-1	Handhaving rijnsnelheden, alcohol en gordelgebruik	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	C	NA
C.5-2	Parkeertoezicht, samen met routinecontroles	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		C	NA
C.6-1	Signalisatie parkeerterreinen en parkeerduurbepanking	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
C.6-2	Signalisatie voetgangersdoorsteken en routes vanaf randparkings naar het centrum	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.6-3	Signalisatie vrachtwagenroutes	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
C.7-1	Evaluatie gemeentelijk takenpakket "mobiliteit"	alg_gem	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
C.7-2	Opvolging verkeerscommissie, minimaal driemaandelijks	alg_gem	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		C	BA

Beleidsprogramma per locatie

TRITEL

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
alg_gem	B.1-5	Opwaardering bestaande voetgangersassen in verblijfsgebieden	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT	NA
alg_gem	B.1-9	Voetgangersdoorsteek Dorpsstraat - Huzarenstraat	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
alg_gem	B.1-10	Systematische screening mogelijke voetgangersdoorsteken bij nieuwe woonprojecten	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		C	NA
alg_gem	B.1-11	Beveiligen oversteken verbindings- en ontsluitingswegen	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWW	KT	NA
alg_gem	B.1-12	Integratie bovenlokale GR-wandelroute in Lummens netwerk	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		KT	BA
alg_gem	B.2-12	Punctuele maatregelen verdere uitbouw lokale recreatieve fietsroutes	Verkeersveiligheid	2.000,00 €	Middel	Gemeente		KT	NA
alg_gem	B.3-2	Onderzoek ontbrekende busperrons en uitwijkhavens	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA
alg_gem	B.4-1	Maatregelen hoofdwegennet: reconstructie knooppunt Lummen E314 - E313	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW		KT	BA
alg_gem	B.4-3	Maatregelen zone 30 en verblijfsgebieden: kleinschalige maatregelen	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Middel	Gemeente		C	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
alg_gem	B.4-5	Permanente zorg en optimalisatie toegankelijkheid openbaar domein voor langzaam verkeer, kinderen, gehandicapten, ...	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		C	BA
alg_gem	B.5-1	Implementatie van het vrachtroutenetwerk	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWV	KT	NA
alg_gem	B.5-2	Aanleg nieuwe ontsluiting industriezones langs het Albertkanaal	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	MLT	NA
alg_gem	B.8-4	Onderzoek potenties personenvervoer te water naar watergebonden tewerkstellingszones	Bereikbaarheid		Laag	Provincie	Gemeente	MLT	BA
alg_gem	B.8-5	Technische verbetering van de waterweginfrastructuur	Bereikbaarheid		Middel	nv De Scheepvaart	Gemeente	MLT	BA
alg_gem	C.1-1	Promotie carpoolen en fietspoolen	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		C	BA
alg_gem	C.1-2	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	KT	NA
alg_gem	C.1-3	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplannen	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	MLT	NA
alg_gem	C.1-4	Stimuleren opmaak schoolvervoerplannen	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		C	NA
alg_gem	C.2-3	Invoering parkeernormering voor nieuwbouwprojecten	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
alg_gem	C.3-1	Campagnes naar schoolgaande kinderen: rijgedrag, routekeuze	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Hoog	Gemeente	Politie	C	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
alg_gem	C.3-2	Campagnes naar ouders van schoolgaande kinderen: promotie alternatieven voor de auto	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	C	BA
alg_gem	C.3-3	Bekendmaking verkeerscontroles en resultaten	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente	Politie	C	BA
alg_gem	C.4-2	Informatie verspreiden rond het vrachtroutenetwerk oa naar de bedrijven	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	Provincie	C	NA
alg_gem	C.5-1	Handhaving rijsnelheden, alcohol en gordelgebruik	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	C	NA
alg_gem	C.6-3	Signalisatie vrachtwagenroutes	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
alg_gem	C.7-1	Evaluatie gemeentelijk takenpakket "mobiliteit"	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
alg_gem	C.7-2	Opvolging verkeerscommissie, minimaal driemaandelijks	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		C	BA
alg_gem: Kruispunt	A.3-5	Verbetering knooppunt E313-E314	Bereikbaarheid	40.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV		IU	NA
Lummen-C	A.3-2	Ontwikkeling Lummen Centrum: wooninbreiding, verdichting, buow administratief centrum,...	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		C	NA
Lummen-C	A.3-3	Ontwikkeling bedrijventerrein Lindekensveld: aandacht voor ontsluiting	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	A.4-1	Aanpassen categorising van de wegen Lummen centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Lummen-C	B.1-2	Herinrichting schoolomgeving Vandermarckestraat	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.1-6	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Dr.Vandenhoeidonckstr	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.1-7	Voetgangersdoorsteken P.Frederickxstr - Gemeenteplein - Neerstraat	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.1-8	Voetgangersdoorsteek Ketelstraat - Meerlestraat	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.3-1	Uitbouw regionaal OV knooppunt Pastoor Frederickxstraat	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	KT	BA
Lummen-C	B.3-3	Opwaardering en plaatsing van halte-infrastructuur	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA
Lummen-C	B.4-4	Aanpassing verkeerscirculatie Centrum	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	B.4-7	Aanleg rotonde Luman	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	G	NA
Lummen-C	B.4-12	Uitbreiding zone-30 pastoor Frederickxstraat	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	B.4-16	Aanpassing kruispunt Dr.Vandenhoeidonckstr - Dorpstr - Oostereidestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	B.4-17	Aanpak gevaarlijk punt: open afrit E314	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	MLT	BA
Lummen-C	B.6-1	Aanleg parking Luman	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	G	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Lummen-C	B.6-2	Uitbreiding openbaar P-aanbod hoek P.Frederickxstr - Ringlaan	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		LT	NA
Lummen-C	B.6-3	Reorganisatie langsparkeren Oostereindestraat	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	B.6-4	Reorganisatie langsparkeren Dokter Vandenhoeendonckstraat	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.6-5	Reorganisatie langsparkeren Huzarenstraat, Infanteriestraat & VanderMarckestraat	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.6-6	Heraanleg parking Charles Wellensplein	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Lummen-C	B.6-7	Uitbreiding openbaar P-aanbod RUP Centrum-Oost	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		LT	NA
Lummen-C	C.2-1	Bestendigen blauwe zone	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	C.2-2	Stimulering meervoudig gebruik semi-openbare parkings	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	C.4-1	Informatie verspreiden rond het nieuwe parkeerbeleid voor invoering	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	C.5-2	Parkeertoezicht, samen met routinecontroles	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		C	NA
Lummen-C	C.6-1	Signalisatie parkeerterreinen en parkeerduurbepanking	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C	C.6-2	Signalisatie voetgangersdoorsteken en routes vanaf randparkings naar het centrum	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		KT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Lummen-C: Centrum	B.1-13	Aanleg en herstellen stoepen Lummen Centrum volgens stoepenplan	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		KT	NA
Lummen-C: Kruispunt	A.3-1	Optimalisatie Ringlaan: rotonde Luman	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	IU	NA
Lummen-C: Kruispunt	B.4-6	Aanpassing primaire knooppunten Ringlaan - Kerkstraat	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Intercommunale	MLT	BA
Lummen-C: Kruispunt	B.4-8	Aanpassen seundaire knooppunten Ringlaan: knooppunt Ringlaan - Bosstraat, Lindekensveld	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	LT	NA
Lummen-C: Kruispunt	B.4-9	Aanpassing tertiaire knooppunten Ringlaan: Burggrachtstraat, Neerstraat, , Pastoor Frederickxstraat	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Laag	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Lummen-C: Kruispunt Dokter Vanderhoeuydonckstraat - Oostereindestraat	B.2-10	Beveiligen fietsoversteken op lokale II	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Lummen-C: Schoolomgeving	B.1-1	Herinrichting schoolomgeving P. Frederickxstraat	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
Lummen-C: Wegsegment	B.2-5	Aanleg fietspad Groenstraat - Lindekensveld	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	Gemeente		LT	BA
Lummen-C: Wegsegment	B.2-11	verbeteren oversteekbaarheid Ringlaan	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
Lummen-C: Wegsegment	B.4-2	Herinrichting N717 - arfrit 26 en carpoolparking	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWV		MLT	NA
Lummen-C: Wegsegment	B.4-10	Aanpassing Meerlestraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Lummen-C: Wegsegment tss E314 en Groenstraat	B.2-7	Aanleg fietspad Vandermarckestraat	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		LT	NA
Meldert	B.1-3	Schoolomgeving Meldert	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV	MLT	BA
Meldert	B.2-8	Aanleg fietspad Zelemsebaan	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Laag	Gemeente		MLT	BA
Meldert	B.4-11	Aanpassing doortocht Meldert	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Meldert: Centrum	B.1-15	Aanleg en herstellen stoepen Meldert volgens stoepenplan	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		KT	NA
Meldert: Wegsegment	B.2-3	Aanleg fietspaden N725 Meldertsebaan - Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Provincie Gemeente	MLT	NA
Meldert: Wegsegment	B.2-4	Aanleg fietspaden Blanklaarstraat	Verkeersveiligheid	447.371,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	KT	NA
Meldert: Wegsegment	B.4-15	Creeëren poorten grens bebouwde kom Meldert	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
Laren	B.7-1	Uitbreiding carpoolparking	Bereikbaarheid	25.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Laren: Wegsegment	B.2-6	Aanleg fietspad Mellaerstraat - Larenstraat - Groenlarenstraat	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	LT	NA
Industrie	A.3-4	Ontwikkeling watergebonden bedrijventerrein insteekhaven: aandacht voor ontsluiting	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	Provincie nv De Scheepvaart	MLT	NA
Industrie	A.3-6	Uitbouw ENA en ontsluiting industrieterreinen langs kanaal	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Industrie	A.3-7	Onderzoek financiering wijziging verkeerscirculatie van en naar bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	NA
Industrie	B.4-18	Aanpassing verkeerscirculatie industriezone insteekhaven	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA
Industrie	B.8-1	Prospectie watergebonden bedrijven	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	BA
Industrie	B.8-2	Verdere promotie binnenvaart	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA
Industrie	B.8-3	Selectie bijkomende regionale watergebonden bedrijvigheid	Bereikbaarheid		Middel	Provincie		MLT	BA
Industrie: Wegsegment	A.4-2	Opwaardering ontsluitingsas industriegebied tot secundaire II	Bereikbaarheid		Hoog	MOW afd BMV	Provincie Gemeente	MLT	NA
Genenbos: Centrum	B.1-14	Aanleg of herstellen stoepen Genenbos volgens stoepenplan	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT	NA
Genenbos: Centrum	B.4-13	Uitbreiding zone 50 genebos	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		KT	NA
Thiewinkel	B.2-1	Aanleg fietspaden N725 Thiewinkelstraat via module 13	Verkeersveiligheid	977.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	KT	NA
Thiewinkel: Centrum	B.4-14	Inrichting zone 50 Thiewinkel	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente		KT	NA
Thiewinkel: N717	B.2-9	Beveiligen oversteken fietsroute met lokale I	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
Thiewinkel: Schoolomgeving	B.1-4	Herinrichting schoolomgeving Thiewinkel	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	KT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Thiewinkel: Wegsegment	B.2-2	verbeteren fietsvoorziening N725 Thiewinkelstraat	Verkeersveiligheid	555.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie MOW afd BMV Gemeente	KT	NA

Beleidsprogramma naar timing

TRITEL

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	B.4-7	Aanleg rotonde Luman	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	NA
G	B.6-1	Aanleg parking Luman	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	NA
IU	A.3-1	Optimalisatie Ringlaan: rotonde Luman	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	NA
IU	A.3-5	Verbetering knooppunt E313-E314	alg_gem: Kruispunt	Bereikbaarheid	40.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		NA
C	A.3-2	Ontwikkeling Lummen Centrum: wooninbreiding, verdichting, buow administratief centrum,...	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		NA
C	B.1-10	Systematische screening mogelijke voetgangersdoorsteken bij nieuwe woonprojecten	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		NA
C	B.4-3	Maatregelen zone 30 en verblijfsgebieden: kleinschalige maatregelen	alg_gem	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Middel	Gemeente		BA
C	B.4-5	Permanente zorg en optimalisatie toegankelijkheid openbaar domein voor langzaam verkeer, kinderen, gehandicapten, ...	alg_gem	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		BA
C	C.1-1	Promotie carpoolen en fietspoolen	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		BA
C	C.1-4	Stimuleren opmaak schoolvervoerplannen	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.3-1	Campagnes naar schoolgaande kinderen: rijgedrag, routekeuze	alg_gem	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Hoog	Gemeente	Politie	BA
C	C.3-2	Campagnes naar ouders van schoolgaande kinderen: promotie alternatieven voor de auto	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	BA
C	C.3-3	Bekendmaking verkeerscontroles en resultaten	alg_gem	Verkeersveiligheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente	Politie	BA
C	C.4-2	Informatie verspreiden rond het vrachtrouten netwerk oa naar de bedrijven	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	Provincie	NA
C	C.5-1	Handhaving rijsnelheden, alcohol en gordelgebruik	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	Politie	NA
C	C.5-2	Parkeertoezicht, samen met routinecontroles	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
C	C.7-2	Opvolging verkeerscommissie, minimaal driemaandelijks	alg_gem	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		BA
KT	A.4-1	Aanpassen categorising van de wegen Lummen centrum	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		NA
KT	B.1-11	Beveiligen oversteken verbindings- en ontsluitingswegen	alg_gem	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWV	NA
KT	B.1-12	Integratie bovenlokale GR-wandelroute in Lummens netwerk	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		BA
KT	B.1-13	Aanleg en herstellen stoepen Lummen Centrum volgens stoepenplan	Lummen-C: Centrum	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.1-14	Aanleg of herstellen stoepen Genenbos volgens stoepenplan	Genenbos: Centrum	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	B.1-15	Aanleg en herstellen stoepen Meldert volgens stoepenplan	Meldert: Centrum	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		NA
KT	B.1-4	Herinrichtng schoolomgeving Thiewinkel	Thiewinkel: Schoolomgeving	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	NA
KT	B.2-1	Aanleg fietspaden N725 Thiewinkelstraat via module 13	Thiewinkel	Verkeersveiligheid	977.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	NA
KT	B.2-10	Beveiligen fietsoversteken op lokale II	Lummen-C: Kruispunt Dokter Vanderhoeuydonckstraat - Oostereindestraat	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	B.2-12	Punctuele maatregelen verdere uitbouw lokale recreatieve fietsroutes	alg_gem	Verkeersveiligheid	2.000,00 €	Middel	Gemeente		NA
KT	B.2-2	verbeteren fietsvoorziening N725 Thiewinkelstraat	Thiewinkel: Wegsegment	Verkeersveiligheid	555.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie MOW afd BMV Gemeente	NA
KT	B.2-4	Aanleg fietspaden Blanklaarstraat	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid	447.371,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	NA
KT	B.3-1	Uitbouw regionaal OV knooppunt Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWV	BA
KT	B.3-2	Onderzoek ontbrekende busperons en uitwijkhavens	alg_gem	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	NA
KT	B.3-3	Opwaardering en plaatsing van halte-infrastructuur	Lummen-C	Bereikbaarheid	7.500,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	NA
KT	B.4-1	Maatregelen hoofdwegenet: reconstructie knooppunt Lummen E314 - E313	alg_gem	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.4-10	Aanpassing Meerlestraat	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		BA
KT	B.4-12	Uitbreiding zone-30 pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		NA
KT	B.4-13	Uitbreiding zone 50 genebos	Genenbos: Centrum	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		NA
KT	B.4-14	Inrichting zone 50 Thiewinkel	Thiewinkel: Centrum	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente		NA
KT	B.4-16	Aanpassing kruispunt Dr.Vandehoeydonckstr - Dorpstr - Oostereidestraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	B.4-4	Aanpassing verkeerscirculatie Centrum	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		NA
KT	B.5-1	Implementatie van het vrachtrouten netwerk	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWV	NA
KT	B.6-3	Reorganisatie langsparkeren Oostereindestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
KT	C.1-2	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	alg_gem	Bereikbaarheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	NA
KT	C.2-1	Bestendigen blauwe zone	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	C.2-2	Stimulering meervoudig gebruik semi-openbare parkings	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
KT	C.2-3	Invoering parkeernormering voor nieuwbouwprojecten	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	C.4-1	Informatie verspreiden rond het nieuwe parkerbeleid voor invoering	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	C.6-1	Signalisatie parkeerterreinen en parkeerduurbepanking	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
KT	C.6-2	Signalisatie voetgangersdoorsteeken en routes vanaf randparkings naar het centrum	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
MLT	A.3-3	Ontwikkeling bedrijventerrein Lindekensveld: aandacht voor ontsluiting	Lummen-C	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
MLT	A.3-4	Ontwikkeling watergebonden bedrijventerrein insteekhaven: aandacht voor ontsluiting	Industrie	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente	Provincie nv De Scheepvaart	NA
MLT	A.4-2	Opwaardering ontsluitingsas industriegebied tot secundaire II	Industrie: Wegsegment	Bereikbaarheid		Hoog	MOW afd BMV	Provincie Gemeente	NA
MLT	B.1-1	Herinrichting schoolomgeving P. Frederickxstraat	Lummen-C: Schoolomgeving	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWV	NA
MLT	B.1-2	Herinrichting schoolomgeving Vandermarckestraat	Lummen-C	Verkeersveiligheid		Laag	Gemeente		NA
MLT	B.1-3	Schoolomgeving Meldert	Meldert	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWV	BA
MLT	B.1-5	Opwaardering bestaande voetgangersassen in verblijfsgebieden	alg_gem	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Gemeente		NA
MLT	B.1-6	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Dr.Vandenhoeidonckstr	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.1-7	Voetgangersdoorsteken P.Frederickxstr - Gemeenteplein - Neerstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
MLT	B.1-8	Voetgangersdoorsteek Ketelstraat - Meerlestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
MLT	B.1-9	Voetgangersdoorsteek Dorpsstraat - Huzarenstraat	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
MLT	B.2-11	verbeteren oversteekbaarheid Ringlaan	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-3	Aanleg fietspaden N725 Meldertsebaan - Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	NA
MLT	B.2-8	Aanleg fietspad Zelemsebaan	Meldert	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Laag	Gemeente		BA
MLT	B.2-9	Beveiligen oversteken fietsroute met lokale I	Thiewinkel: N717	Verkeersveiligheid	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV	NA
MLT	B.4-11	Aanpassing doortocht Meldert	Meldert	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	BA
MLT	B.4-15	Creeëren poorten grens bebouwde kom Meldert	Meldert: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente	MOW - AWW	NA
MLT	B.4-17	Aanpak gevaarlijk punt: op- en afrit E314	Lummen-C	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	BA
MLT	B.4-2	Herinrichting N717 - arfrit 26 en carpoolparking	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW		NA
MLT	B.4-6	Aanpassing primaire knooppunten Ringlaan - Kerkstraat	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Intercommunale	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.4-9	Aanpassing tertiaire knooppunten Ringlaan: Burggrachtstraat, Neerstraat, Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Laag	MOW - AWW	Gemeente	BA
MLT	B.5-2	Aanleg nieuwe ontsluitinggas industriezones langs het Albertkanaal	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	NA
MLT	B.6-4	Reorganisatie langsparkeren Dokter Vandenhoeydonckstraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Middel	Gemeente		NA
MLT	B.6-5	Reorganisatie langsparkeren Huzarenstraat, Infanteriestraat & VanderMarckestraat	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
MLT	B.6-6	Heraanleg parking Charles Wellensplein	Lummen-C	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		NA
MLT	B.7-1	Uitbreiding carpoolparking	Laren	Bereikbaarheid	25.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	BA
MLT	B.8-3	Selectie bijkomende regionale watergebonden bedrijvigheid	Industrie	Bereikbaarheid		Middel	Provincie		BA
MLT	B.8-4	Onderzoek potenties personenvervoer te water naar watergebonden tewerkstellingszones	alg_gem	Bereikbaarheid		Laag	Provincie	Gemeente	BA
MLT	B.8-5	Technische verbetering van de waterweginfrastructuur	alg_gem	Bereikbaarheid		Middel	nv De Scheepvaart	Gemeente	BA
MLT	C.1-3	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplannen	alg_gem	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	NA
MLT	C.6-3	Signalisatie vrachtwagenroutes	alg_gem	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	C.7-1	Evaluatie gemeentelijk takenpakket "mobiliteit"	alg_gem	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		NA
LT	A.3-6	Uitbouw ENA en ontsluiting industrieterreinen langs kanaal	Industrie	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	BA
LT	A.3-7	Onderzoek financiering wijziging verkeerscirculatie van en naar bedrijventerrein	Industrie	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	NA
LT	B.2-5	Aanleg fietspad Groenstraat - Lindekensveld	Lummen-C: Wegsegment	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Hoog	Gemeente		BA
LT	B.2-6	Aanleg fietspad Mellaerstraat - Larenstraat - Groenlarenstraat	Laren: Wegsegment	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	NA
LT	B.2-7	Aanleg fietspad Vandermarckestraat	Lummen-C: Wegsegment tss E314 en Groenstraat	Verkeersveiligheid		Middel	Gemeente		NA
LT	B.4-18	Aanpassing verkeerscirculatie industriezone insteekhaven	Industrie	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	nv De Scheepvaart	NA
LT	B.4-8	Aanpassen seundaire knooppunten Ringlaan: knooppunt Ringlaan - Bosstraat, Lindekensveld	Lummen-C: Kruispunt	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	NA
LT	B.6-2	Uitbreiding openbaar P-aanbod hoek P.Frederickxstr - Ringlaan	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		NA
LT	B.6-7	Uitbreiding openbaar P-aanbod RUP Centrum-Oost	Lummen-C	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente		NA
LT	B.8-1	Prospectie watergebonden bedrijven	Industrie	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	BA
LT	B.8-2	Verdere promotie binnenvaart	Industrie	Bereikbaarheid		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	NA

Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

TRITEL

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	A.3-1	Optimalisatie Ringlaan: rotonde Luman	Lummen-C: Kruispunt	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	IU	NA
Verkeersveiligheid	B.1-1	Herinrichting schoolomgeving P. Frederickxstraat	Lummen-C: Schoolomgeving	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-11	Beveiligen oversteken verbinding- en ontsluitingswegen	alg_gem		Middel	Gemeente	MOW - AWW	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-13	Aanleg en herstellen stoepen Lummen Centrum volgens stoepenplan	Lummen-C: Centrum		Middel	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-14	Aanleg of herstellen stoepen Genenbos volgens stoepenplan	Genenbos: Centrum		Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-15	Aanleg en herstellen stoepen Meldert volgens stoepenplan	Meldert: Centrum		Middel	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-2	Herinrichting schoolomgeving Vandermarckestraat	Lummen-C		Laag	Gemeente		MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.1-3	Schoolomgeving Meldert	Meldert	15.000,00 €	Middel	Gemeente	MOW - AWW	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.1-4	Herinrichting schoolomgeving Thiewinkel	Thiewinkel: Schoolomgeving		Hoog	MOW - AWW	Gemeente	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-1	Aanleg fietspaden N725 Thiewinkelstraat via module 13	Thiewinkel	977.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	KT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	B.2-10	Beveiligen fietsoversteken op lokale II	Lummen-C: Kruispunt Dokter Vanderhoeydonckstraat - Oostereindestraat		Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-11	verbeteren oversteekbaarheid Ringlaan	Lummen-C: Wegsegment		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-12	Punctuele maatregelen verdere uitbouw lokale recreatieve fietsroutes	alg_gem	2.000,00 €	Middel	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-2	verbeteren fietsvoorziening N725 Thiewinkelstraat	Thiewinkel: Wegsegment	555.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie MOW afd BMV Gemeente	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-3	Aanleg fietspaden N725 Meldertsebaan - Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Meldert: Wegsegment	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Provincie Gemeente	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-4	Aanleg fietspaden Blanklaarstraat	Meldert: Wegsegment	447.371,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-5	Aanleg fietspad Groenstraat - Lindekensveld	Lummen-C: Wegsegment	1.000.000,00 €	Hoog	Gemeente		LT	BA
Verkeersveiligheid	B.2-6	Aanleg fietspad Mellaerstraat - Larenstraat - Groenlarenstraat	Laren: Wegsegment	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	LT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-7	Aanleg fietspad Vandermarckestraat	Lummen-C: Wegsegment tss E314 en Groenstraat		Middel	Gemeente		LT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-8	Aanleg fietspad Zelemsebaan	Meldert	250.000,00 €	Laag	Gemeente		MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.2-9	Beveiligen oversteken fietsroute met lokale I	Thiewinkel: N717	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.3-2	Onderzoek ontbrekende busperrons en uitwijkhavens	alg_gem	0,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	B.4-1	Maatregelen hoofdwegennet: reconstructie knooppunt Lummen E314 - E313	alg_gem		Hoog	MOW - AWV		KT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-10	Aanpassing Meerlestraat	Lummen-C: Wegsegment	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-11	Aanpassing doortocht Meldert	Meldert	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-12	Uitbreiding zone-30 pastoor Frederickxstraat	Lummen-C		Laag	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-13	Uitbreiding zone 50 genebos	Genenbos: Centrum		Laag	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-15	Creeëren poorten grens bebouwde kom Meldert	Meldert: Wegsegment		Middel	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-16	Aanpassing kruispunt Dr.Vandenhoeidonckstr - Dorpstr - Oostereidestraat	Lummen-C		Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-17	Aanpak gevaarlijk punt: open afrit E314	Lummen-C	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-2	Herinrichting N717 - arfrit 26 en carpoolparking	Lummen-C: Wegsegment		Hoog	MOW - AWV		MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-3	Maatregelen zone 30 en verblijfsgebieden: kleinschalige maatregelen	alg_gem	25.000,00 €	Middel	Gemeente		C	BA
Verkeersveiligheid	B.4-6	Aanpassing primaire knooppunten Ringlaan - Kerkstraat	Lummen-C: Kruispunt	1.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Intercommunale	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-7	Aanleg rotonde Luman	Lummen-C		Hoog	MOW - AWV	Gemeente	G	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	B.4-8	Aanpassen seundaire knooppunten Ringlaan: knooppunt Ringlaan - Bosstraat, Lindekensveld	Lummen-C: Kruispunt		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	LT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-9	Aanpassing tertiaire knooppunten Ringlaan: Burggrachtstraat, Neerstraat, , Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C: Kruispunt	25.000,00 €	Laag	MOW - AWV	Gemeente	MLT	BA
Verkeersveiligheid	C.3-1	Campagnes naar schoolgaande kinderen: rijgedrag, routekeuze	alg_gem	1.000,00 €	Hoog	Gemeente	Politie	C	BA
Verkeersveiligheid	C.3-2	Campagnes naar ouders van schoolgaande kinderen: promotie alternatieven voor de auto	alg_gem		Hoog	Gemeente	Politie	C	BA
Verkeersveiligheid	C.3-3	Bekendmaking verkeerscontroles en resultaten	alg_gem	1.000,00 €	Middel	Gemeente	Politie	C	BA
Verkeersveiligheid	C.5-1	Handhaving rijsnelheden, alcohol en gordelgebruik	alg_gem		Hoog	Gemeente	Politie	C	NA
Bereikbaarheid	A.3-4	Ontwikkeling watergebonden bedrijventerrein insteekhaven: aandacht voor ontsluiting	Industrie		Middel	Gemeente	Provincie nv De Scheepvaart	MLT	NA
Bereikbaarheid	A.3-5	Verbetering knooppunt E313-E314	alg_gem: Kruispunt	40.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWV		IU	NA
Bereikbaarheid	A.3-6	Uitbouw ENA en ontsluiting industrieterreinen langs kanaal	Industrie	500.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	BA
Bereikbaarheid	A.3-7	Onderzoek financiering wijziging verkeerscirculatie van en naar bedrijventerrein	Industrie		Hoog	MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	LT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	A.4-2	Opwaardering ontsluitingsas industriegebied tot secundaire II	Industrie: Wegsegment		Hoog	MOW afd BMV	Provincie Gemeente	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-10	Systematische screening mogelijke voetgangersdoorsteken bij nieuwe woonprojecten	alg_gem		Laag	Gemeente		C	NA
Bereikbaarheid	B.1-12	Integratie bovenlokale GR-wandelroute in Lummens netwerk	alg_gem		Laag	Gemeente		KT	BA
Bereikbaarheid	B.1-5	Opwaardering bestaande voetgangersassen in verblijfsgebieden	alg_gem	10.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-6	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Dr.Vandenhoe McDonckstr	Lummen-C		Laag	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-7	Voetgangersdoorsteken P.Frederickxstr - Gemeenteplein - Neerstraat	Lummen-C		Middel	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-8	Voetgangersdoorsteek Ketelstraat - Meerlestraat	Lummen-C		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-9	Voetgangersdoorsteek Dorpsstraat - Huzarenstraat	alg_gem		Middel	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-1	Uitbouw regionaal OV knooppunt Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	KT	BA
Bereikbaarheid	B.3-3	Opwaardering en plaatsing van halte-infrastructuur	Lummen-C	7.500,00 €	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn	KT	NA
Bereikbaarheid	B.4-18	Aanpassing verkeerscirculatie industriezone insteekhaven	Industrie		Hoog	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.5-1	Implementatie van het vrachtrouten netwerk	alg_gem		Middel	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWW	KT	NA
Bereikbaarheid	B.5-2	Aanleg nieuwe ontsluiting industrialzones langs het Albertkanaal	alg_gem		Hoog	MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.6-1	Aanleg parking Luman	Lummen-C		Hoog	Gemeente	MOW - AWW	G	NA
Bereikbaarheid	B.6-2	Uitbreiding openbaar P- aanbod hoek P.Frederickxstr - Ringlaan	Lummen-C		Laag	Gemeente		LT	NA
Bereikbaarheid	B.6-3	Reorganisatie langsparkeren Oostereindestraat	Lummen-C		Middel	Gemeente		KT	NA
Bereikbaarheid	B.6-4	Reorganisatie langsparkeren Dokter Vandenhoeidonckstraat	Lummen-C		Middel	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.6-5	Reorganisatie langsparkeren Huzarenstraat, Infanteriestraat & VanderMarckestraat	Lummen-C		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.6-6	Heraanleg parking Charles Wellensplein	Lummen-C		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.6-7	Uitbreiding openbaar P- aanbod RUP Centrum-Oost	Lummen-C		Laag	Gemeente		LT	NA
Bereikbaarheid	B.7-1	Uitbreiding carpoolparking	Laren	25.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	Gemeente	MLT	BA
Bereikbaarheid	B.8-1	Prospectie watergebonden bedrijven	Industrie		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	BA
Bereikbaarheid	B.8-2	Verdere promotie binnenvaart	Industrie		Laag	Gemeente	nv De Scheepvaart	LT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.8-3	Selectie bijkomende regionale watergebonden bedrijvigheid	Industrie		Middel	Provincie		MLT	BA
Bereikbaarheid	B.8-4	Onderzoek potenties personenvervoer te water naar watergebonden tewerkstellingszones	alg_gem		Laag	Provincie	Gemeente	MLT	BA
Bereikbaarheid	B.8-5	Technische verbetering van de waterweginfrastructuur	alg_gem		Middel	nv De Scheepvaart	Gemeente	MLT	BA
Bereikbaarheid	C.1-1	Promotie carpoolen en fietspoolen	alg_gem		Middel	Gemeente		C	BA
Bereikbaarheid	C.1-2	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	alg_gem	0,00 €	Hoog	Gemeente	Provincie	KT	NA
Bereikbaarheid	C.1-3	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplannen	alg_gem	0,00 €	Middel	Gemeente	Provincie	MLT	NA
Bereikbaarheid	C.1-4	Stimuleren opmaak schoolvervoerplannen	alg_gem		Hoog	Gemeente		C	NA
Bereikbaarheid	C.2-2	Stimulering meervoudig gebruik semi-openbare parkings	Lummen-C		Middel	Gemeente		KT	NA
Bereikbaarheid	C.2-3	Invoering parkeernormering voor nieuwbouwprojecten	alg_gem		Hoog	Gemeente		KT	NA
Bereikbaarheid	C.4-2	Informatie verspreiden rond het vrachtrouten netwerk oa naar de bedrijven	alg_gem		Hoog	Gemeente	Provincie	C	NA
Bereikbaarheid	C.5-2	Parkeertoezicht, samen met routinecontroles	Lummen-C		Hoog	Gemeente		C	NA
Bereikbaarheid	C.6-1	Signalisatie parkeerterreinen en parkeerduurbepering	Lummen-C		Hoog	Gemeente		KT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	C.6-2	Signalisatie voetgangersdoorsteeken en routes vanaf randparkings naar het centrum	Lummen-C		Middel	Gemeente		KT	NA
Bereikbaarheid	C.6-3	Signalisatie vrachtwagenroutes	alg_gem		Hoog	Gemeente	MOW - AWV	MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	A.3-2	Ontwikkeling Lummen Centrum: wooninbreiding, verdichting, buow administratief centrum,...	Lummen-C		Middel	Gemeente		C	NA
Verkeersleefbaarheid	A.3-3	Ontwikkeling bedrijventerrein Lindekensveld: aandacht voor ontsluiting	Lummen-C		Hoog	Gemeente		MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	A.4-1	Aanpassen categorisering van de wegen Lummen centrum	Lummen-C		Middel	Gemeente		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-14	Inrichting zone 50 Thiewinkel	Thiewinkel: Centrum		Laag	Gemeente		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-4	Aanpassing verkeerscirculatie Centrum	Lummen-C	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	C.2-1	Bestendigen blauwe zone	Lummen-C		Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	C.4-1	Informatie verspreiden rond het nieuwe parkerbeleid voor invoering	Lummen-C		Hoog	Gemeente		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	C.7-1	Evaluatie gemeentelijk takenpakket "mobiliteit"	alg_gem		Middel	Gemeente		MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	C.7-2	Opvolging verkeerscommissie, minimaal driemaandelijks	alg_gem		Hoog	Gemeente		C	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Toegankelijkheid	B.4-5	Permanente zorg en optimalisatie toegankelijkheid openbaar domein voor langzaam verkeer, kinderen, gehandicapten, ...	alg_gem		Middel	Gemeente		C	BA

Takenprogramma per initiatiefnemer

TRITEL

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente		A.3-2	Ontwikkeling Lummen Centrum: wooninbreiding, verdichting, buow administratief centrum,...	Lummen-C		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Gemeente		A.3-3	Ontwikkeling bedrijventerrein Lindekensveld: aandacht voor ontsluiting	Lummen-C		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente	Provincie nv De Scheepvaart	A.3-4	Ontwikkeling watergebonden bedrijventerrein insteekhaven: aandacht voor ontsluiting	Industrie		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		A.4-1	Aanpassen categorising van de wegen Lummen centrum	Lummen-C		Verkeersleefbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente	MOW - AWV	B.1-1	Herinrichting schoolomgeving P. Frederickstraat	Lummen-C: Schoolomgeving	15.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		B.1-10	Systematische screening mogelijke voetgangersdoorsteken bij nieuwe woonprojecten	alg_gem		Bereikbaarheid	Laag	C	NA
Gemeente	MOW - AWV	B.1-11	Beveiligen oversteken verbinding- en ontsluitingswegen	alg_gem		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Gemeente		B.1-12	Integratie bovenlokale GR-wandelroute in Lummens netwerk	alg_gem		Bereikbaarheid	Laag	KT	BA
Gemeente		B.1-13	Aanleg en herstellen stoepen Lummen Centrum volgens stoepenplan	Lummen-C: Centrum		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente		B.1-14	Aanleg of herstellen stoepen Genenbos volgens stoepenplan	Genenbos: Centrum		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Gemeente		B.1-15	Aanleg en herstellen stoepen Meldert volgens stoepenplan	Meldert: Centrum		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Gemeente		B.1-2	Herinrichting schoolomgeving Vandermarckestraat	Lummen-C		Verkeersveiligheid	Laag	MLT	NA
Gemeente	MOW - AWW	B.1-3	Schoolomgeving Meldert	Meldert	15.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	BA
Gemeente		B.1-5	Opwaardering bestaande voetgangersassen in verblijfsgebieden	alg_gem	10.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		B.1-6	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Dr.Vandenhoeidonckstr	Lummen-C		Bereikbaarheid	Laag	MLT	NA
Gemeente		B.1-7	Voetgangersdoorsteek P.Frederickxstr - Gemeenteplein - Neerstraat	Lummen-C		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		B.1-8	Voetgangersdoorsteek Ketelstraat - Meerlestraat	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		B.1-9	Voetgangersdoorsteek Dorpsstraat - Huzarenstraat	alg_gem		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		B.2-10	Beveiligen fietsoversteken op lokale II	Lummen-C: Kruispunt Dokter Vanderhoeidonckstraat - Oostereindestraat		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Gemeente	MOW - AWW	B.2-11	verbeteren oversteekbaarheid Ringlaan	Lummen-C: Wegsegment		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		B.2-12	Punctuele maatregelen verdere uitbouw lokale recreatieve fietsroutes	alg_gem	2.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente		B.2-5	Aanleg fietspad Groenstraat - Lindekensveld	Lummen-C: Wegsegment	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	LT	BA
Gemeente	Provincie	B.2-6	Aanleg fietspad Mellaerstraat - Larenstraat - Groenlarenstraat	Laren: Wegsegment	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	LT	NA
Gemeente		B.2-7	Aanleg fietspad Vandermarckestraat	Lummen-C: Wegsegment tss E314 en Groenstraat		Verkeersveiligheid	Middel	LT	NA
Gemeente		B.2-8	Aanleg fietspad Zelemsebaan	Meldert	250.000,00 €	Verkeersveiligheid	Laag	MLT	BA
Gemeente	Provincie MOW - AWW	B.2-9	Beveiligen oversteken fietsroute met lokale I	Thiewinkel: N717	0,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	B.3-1	Uitbouw regionaal OV knooppunt Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C	10.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	KT	BA
Gemeente	VVM - De Lijn	B.3-2	Onderzoek ontbrekende busperrons en uitwijkhavens	alg_gem	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Gemeente	VVM - De Lijn	B.3-3	Opwaardering en plaatsing van halte-infrastructuur	Lummen-C	7.500,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente		B.4-10	Aanpassing Meerlestraat	Lummen-C: Wegsegment	10.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
Gemeente		B.4-12	Uitbreiding zone-30 pastoor Frederickxstraat	Lummen-C		Verkeersveiligheid	Laag	KT	NA
Gemeente		B.4-13	Uitbreiding zone 50 genebos	Genenbos: Centrum		Verkeersveiligheid	Laag	KT	NA
Gemeente		B.4-14	Inrichting zone 50 Thiewinkel	Thiewinkel: Centrum		Verkeersleefbaarheid	Laag	KT	NA
Gemeente	MOW - AWW	B.4-15	Creeëren poorten grens bebouwde kom Meldert	Meldert: Wegsegment		Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente		B.4-16	Aanpassing kruispunt Dr.Vandenhoeidonckstr - Dorpstr - Oostereidestraat	Lummen-C		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Gemeente	nv De Scheepvaart	B.4-18	Aanpassing verkeerscirculatie industriezone insteekhaven	Industrie		Bereikbaarheid	Hoog	LT	NA
Gemeente		B.4-3	Maatregelen zone 30 en verblijfsgebieden: kleinschalige maatregelen	alg_gem	25.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	BA
Gemeente		B.4-4	Aanpassing verkeerscirculatie Centrum	Lummen-C	5.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente		B.4-5	Permanente zorg en optimalisatie toegankelijkheid openbaar domein voor langzaam verkeer, kinderen, gehandicapten, ...	alg_gem		Toegankelijkheid	Middel	C	BA
Gemeente	MOW - AWV	B.4-8	Aanpassen seundaire knooppunten Ringlaan: knooppunt Ringlaan - Bosstraat, Lindekensveld	Lummen-C: Kruispunt		Verkeersveiligheid	Hoog	LT	NA
Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWV	B.5-1	Implementatie van het vrachtroutenetwerk	alg_gem		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente	MOW - AWV	B.6-1	Aanleg parking Luman	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	G	NA
Gemeente		B.6-2	Uitbreiding openbaar P-aanbod hoek P.Frederickxstr - Ringlaan	Lummen-C		Bereikbaarheid	Laag	LT	NA
Gemeente		B.6-3	Reorganisatie langsparkeren Oostereindestraat	Lummen-C		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente		B.6-4	Reorganisatie langsparkeren Dokter Vandenhoeidonckstraat	Lummen-C		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente		B.6-5	Reorganisatie langsparkeren Huzarenstraat, Infanteriestraat & VanderMarckestraat	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		B.6-6	Heraanleg parking Charles Wellensplein	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		B.6-7	Uitbreiding openbaar P-aanbod RUP Centrum-Oost	Lummen-C		Bereikbaarheid	Laag	LT	NA
Gemeente	nv De Scheepvaart	B.8-1	Prospectie watergebonden bedrijven	Industrie		Bereikbaarheid	Laag	LT	BA
Gemeente	nv De Scheepvaart	B.8-2	Verdere promotie binnenvaart	Industrie		Bereikbaarheid	Laag	LT	NA
Gemeente		C.1-1	Promotie carpoolen en fietspoolen	alg_gem		Bereikbaarheid	Middel	C	BA
Gemeente	Provincie	C.1-2	Opmaak bedrijfsvervoerplan gemeentepersoneel	alg_gem	0,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente	Provincie	C.1-3	Stimuleren opmaak bedrijfsvervoerplannen	alg_gem	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		C.1-4	Stimuleren opmaak schoolvervoerplannen	alg_gem		Bereikbaarheid	Hoog	C	NA
Gemeente		C.2-1	Bestendigen blauwe zone	Lummen-C		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente		C.2-2	Stimulering meervoudig gebruik semi-openbare parkings	Lummen-C		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente		C.2-3	Invoering parkeernormering voor nieuwbouwprojecten	alg_gem		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente	Politie	C.3-1	Campagnes naar schoolgaande kinderen: rijgedrag, routekeuze	alg_gem	1.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Gemeente	Politie	C.3-2	Campagnes naar ouders van schoolgaande kinderen: promotie alternatieven voor de auto	alg_gem		Verkeersveiligheid	Hoog	C	BA
Gemeente	Politie	C.3-3	Bekendmaking verkeerscontroles en resultaten	alg_gem	1.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	BA
Gemeente		C.4-1	Informatie verspreiden rond het nieuwe parkerbeleid voor invoering	Lummen-C		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente	Provincie	C.4-2	Informatie verspreiden rond het vrachtroutenetwerk oa naar de bedrijven	alg_gem		Bereikbaarheid	Hoog	C	NA
Gemeente	Politie	C.5-1	Handhaving rijsnelheden, alcohol en gordelgebruik	alg_gem		Verkeersveiligheid	Hoog	C	NA
Gemeente		C.5-2	Parkeertoezicht, samen met routinecontroles	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	C	NA
Gemeente		C.6-1	Signalisatie parkeerterreinen en parkeerduurbepanking	Lummen-C		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Gemeente		C.6-2	Signalisatie voetgangersdoorsteken en routes vanaf randparkings naar het centrum	Lummen-C		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Gemeente	MOW - AWW	C.6-3	Signalisatie vrachtwagenroutes	alg_gem		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Gemeente		C.7-1	Evaluatie gemeentelijk takenpakket "mobiliteit"	alg_gem		Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	NA
Gemeente		C.7-2	Opvolging verkeerscommissie, minimaal driemaandelijks	alg_gem		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	BA
MOW - AWW	Gemeente	A.3-1	Optimalisatie Ringlaan: rotonde Luman	Lummen-C: Kruispunt	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	IU	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWV		A.3-5	Verbetering knooppunt E313-E314	alg_gem: Kruispunt	40.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	IU	NA
MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	A.3-6	Uitbouw ENA en ontsluiting industrieterreinen langs kanaal	Industrie	500.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	LT	BA
MOW - AWV	nv De Scheepvaart Gemeente	A.3-7	Onderzoek financiering wijziging verkeerscirculatie van en naar bedrijventerrein	Industrie		Bereikbaarheid	Hoog	LT	NA
MOW - AWV	Gemeente	B.1-4	Herinrichting schoolomgeving Thiewinkel	Thiewinkel: Schoolomgeving		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWV	Provincie Gemeente	B.2-1	Aanleg fietspaden N725 Thiewinkelstraat via module 13	Thiewinkel	977.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWV	Provincie MOW afd BMV Gemeente	B.2-2	verbeteren fietsvoorziening N725 Thiewinkelstraat	Thiewinkel: Wegsegment	555.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWV	Provincie Gemeente	B.2-3	Aanleg fietspaden N725 Meldertsebaan - Dikke Eikstraat - Beukeboomstraat	Meldert: Wegsegment	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWV	Gemeente	B.2-4	Aanleg fietspaden Blanklaarstraat	Meldert: Wegsegment	447.371,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWV		B.4-1	Maatregelen hoofdwegennet: reconstructie knooppunt Lummen E314 - E313	alg_gem		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
MOW - AWV	Gemeente	B.4-11	Aanpassing doortocht Meldert	Meldert	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWV	Gemeente	B.4-17	Aanpak gevaarlijk punt: open afrit E314	Lummen-C	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWV		B.4-2	Herinrichting N717 - arfrit 26 en carpoolparking	Lummen-C: Wegsegment		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW	Intercommunale	B.4-6	Aanpassing primaire knooppunten Ringlaan - Kerkstraat	Lummen-C: Kruispunt	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWW	Gemeente	B.4-7	Aanleg rotonde Luman	Lummen-C		Verkeersveiligheid	Hoog	G	NA
MOW - AWW	Gemeente	B.4-9	Aanpassing tertiaire knooppunten Ringlaan: Burggrachtstraat, Neerstraat, , Pastoor Frederickxstraat	Lummen-C: Kruispunt	25.000,00 €	Verkeersveiligheid	Laag	MLT	BA
MOW - AWW	nv De Scheepvaart Gemeente	B.5-2	Aanleg nieuwe ontsluiting as industriezones langs het Albertkanaal	alg_gem		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWW	Gemeente	B.7-1	Uitbreiding carpoolparking	Laren	25.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	MLT	BA
MOW afd BMV	Provincie Gemeente	A.4-2	Opwaardering ontsluiting as industriegebied tot secundaire II	Industrie: Wegsegment		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
nv De Scheepvaart	Gemeente	B.8-5	Technische verbetering van de waterweginfrastructuur	alg_gem		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Provincie		B.8-3	Selectie bijkomende regionale watergebonden bedrijvigheid	Industrie		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Provincie	Gemeente	B.8-4	Onderzoek potenties personenvervoer te water naar watergebonden tewerkstellingszones	alg_gem		Bereikbaarheid	Laag	MLT	BA

7. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

Het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en het effectief tot stand brengen van een duurzame mobiliteit op het gemeentelijk niveau zal stof vormen voor de komende jaren. Feit is dat vooral vanuit budgettaire redenen (investeringsprogramma) zich hier beperkingen gaan stellen; een doordachte fasering en prioriteitsstelling, met oog op een tastbare vooruitgang, is hierbij dan ook aan de orde. Ook het feit dat de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid duidelijk voeling heeft met het bewerkstellingen van een grondige mentaliteitswijziging bij de weggebruiker, zal maken dat een aantal resultaten niet steeds op korte termijn te verwachten zijn.

Voornoemde redenen bewegen er zeker toe om een relevante implementatieperiode voor het mobiliteitsbeleid te voorzien, waarbij een periode van 10 à 15 gangbaar is. Temeer omdat de maatregelen niet altijd onmiddellijk zullen effectueren, zou zelfs van een periode van 20 jaar mogen aangenomen worden. Het spreekt vanzelf dat dergelijke beleidsperiodes onderhevig zijn aan diverse maatschappelijke veranderingen, die mede zich laten voelen op het vlak van verkeer en vervoer. Hierdoor zullen op termijn de nodige bijstellingen aan het beleid en ook het actieprogramma noodzakelijk zijn.

Om er voor te zorgen dat het mobiliteitsplan een dynamisch plan wordt en kan anticiperen op het maatschappelijk evolutieproces, maar er ook voor te zorgen dat het beleid wel degelijk de juiste beslissingen en maatregelen neemt, is nood aan een adequaat monitorings- en evaluatiesysteem.

In de onderstaande paragrafen wordt op een dergelijk systeem ingegaan.

7.1 ORGANISATIE

7.1.1 COÖRDINATIE TUSSEN BELEIDSFACTOREN EN ANDERE PARTNERS

Uit de actietabel is duidelijk af te leiden dat voor vele projecten er sprake is van meerdere betrokken actoren.

Om de uitvoering van het actieprogramma tot een goed te laten verlopen, is samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren noodzakelijk. Regelmatig over is aangewezen om de stand van zaken en de vorderingen op de verschillende beleidsdomeinen te bespreken.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden door regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Hiervoor wordt voorgesteld dat:

- Drie maandelijks overleg plaats vindt inzake de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op elkaar via een gemeentelijke ambtelijke werkgroep;
- minimaal jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

7.1.2 PROJECTORGANISATIE VOOR SOMMIGE MODULES

Hierna wordt een overzicht gegeven van het door de gemeente met de Vlaamse Overheid en andere actoren afgesloten (moeder)convenant en de diverse modules (bijakten).

- Moederconvenant
- Module 6: netheid gewestwegen
- Module 10a: Pastoor Frederickxstraat
- Module 10x: N725, Meldert Centrum (nog niet ondertekend)
- Module 13a: N725 11.865 - 12.810, Blanklaarstraat - sluit aan op N725 Deurne
- Module 13b: N725 3250 – 5240, Thiewinkel nieuwe fietspaden
- Module 13c: N725 2325 – 3250, Thiewinkel verbeteren fietspaden
- Module 13d: N725 6135 - 11865, Meldertsebaan - Dikke Eikstraat
- Module 16: N717, N717+carpool afrit 26

7.2 MONITORING: OPVOLGING VAN EVOLUTIE IN MOBILITEIT

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

- verkeersveiligheid op het wegennet
- verkeersleefbaarheid (diverse raakvlakken)
- modal split bij de weggebruikers
- parkeerdruk
-

Het mag duidelijk zijn dat **niet alle indicatoren op eenzelfde wijze of met eenzelfde frequentie als evaluatie-instrument kunnen gehanteerd worden**. Sommige indicatoren laten toe om ze vlotter te hanteren (bv. veiligheid), andere dienen eerder gereserveerd te worden voor evaluatie over langere periode.

In de rand van deze evaluatieprocedure zou het **wenselijk** zijn om steeds te werken aan de hand van een **kwantificeerbare methodiek**. De praktijk laat echter nu reeds vermoeden dat een dergelijke objectieve methodiek niet altijd voor alle criteria (vlot) realiseerbaar is (bv. verkeersleefbaarheid). Temeer ook al omdat eenduidige richtlijnen op dat gebied vooralsnog ontbreken, is het opbouwen van een realistische kwantitatieve doelstelling niet dadelijk mogelijk. Daarnaast is voor een aantal aspecten het gemeentelijk niveau onderhevig aan invloeden vanuit het bovenlokale niveau dat de kwantitatieve evaluatie tevens bemoeilijkt.

Monitoringssysteem voor het mobiliteitsplan			
Evaluatieonderdelen	Doelstellingen	Criteria	Methodiek
<p>Ruimtelijke structuur Diverse ruimtelijke projecten (verkavelingen/projecten. BPA/RUP) Centrumontwikkeling en – uitbouw Industriële ontwikkeling Wegencategorisering</p>	Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening – verkeer – infrastructuur	Bereikbaarheid Verkeersgenererend vermogen	Mobers/ Mobiliteitstoets
<p>Verkeerskundige structuur Verblijfsgebieden Voetgangersnetwerk Fietsnetwerk Openbaar vervoer Autonetwerk Parkeren Overstapfaciliteiten</p>	Verkeersleefbaarheid - verkeersveiligheid – bereikbaarheid – gebruik openbaar domein multi-modaliteit	Verkeershinder – sluipverkeer Reisafstand en –tijd Verkeersongevallen Snelheidsprofielen Gebruik openbaar vervoer Gebruik stallingaanbod Parkeerdruk	Verkeersleefbaarheidsindex Ongevalregistratie en klachtenregistratie Verkeersmetingen (multimodale) – congestiesituaties Snelheidsmetingen Lijnbezetting openbaar vervoer HB-onderzoek Parkeeronderzoek
<p>Ondersteuningselementen Vervoersmanagement Tarifiering Sensibilisering Marketing Handhaving Beleidsondersteuning</p>	Modale verschuivingen Mobiliteitsbeheersing Efficiënt verkeers- en mobiliteitsbeleid	Appreciatie Modal split Initiatiefname	Enquêtes vervoersgebruikers en – aanbieders Klachtenregistratie Projectevaluatie

7.3 EVALUATIE

De vijfjaarlijkse bijsturing en de jaarlijkse evaluatie zoals opgenomen in het eerste generatie mobiliteitsplan zijn ondertussen afgeschaft. Deze zijn vervangen door de sneltoets.

In essentie staat de sneltoets voor een korte, relatief eenvoudige evaluatie van het conform verklaarde mobiliteitsplan. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een vragenlijst, waarbij drie vragen worden overlopen:

1. Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan? Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop er moet worden afgestemd?
1. Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
2. Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring. De bepaling van die termijn is gebaseerd op het feit dat conformiteit niet eeuwig kan duren. Ook het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid zelf moet immers van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen. De sneltoets komt in de plaats van de vroeger bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing. Daarom wordt aan de lokale besturen gevraagd om de sneltoets en haar uitkomst voor advies voor te leggen aan de PAC, ten laatste vijf jaar na de conformverklaring van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Het is de bedoeling om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid nauwe te laten aansluiten bij de andere sectorale beleidsplannen die de Vlaamse Overheid van de lokale besturen verwacht. Deze plannen zijn legislatuurgebonden. De sneltoets wordt dus best legislatuurgebonden uitgevoerd. Zo neemt het nieuwe bestuur kennis van het mobiliteitsbeleid en kan zij aangeven of ze al of niet achter het omschreven beleid staat.

Naast het uitvoeren van de sneltoets bij aanvang van een nieuwe legislatuur, is het aangewezen halverwege de legislatuur een voortgangsverslag op te maken van het actieprogramma. Hierin kan aangegeven worden:

- welke acties reeds zijn uitgevoerd,
- welke acties op de planning stonden maar nog niet zijn
- welke acties nog op de planning staan en of deze al dan niet op korte termijn in uitvoering zullen gaan

8. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPLANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

8.1 FIETSROUTENETWERK

Het provinciaal fietsroutenetwerk is sinds de opmaak van het eerste mobiliteitsplan bijgesteld. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is nog de oude versie van het fietsroutenetwerk opgenomen. Dit dient bij een eerstvolgende herziening gewijzigd te worden.

De Opworpstraat was in het verleden ook geselecteerd als lokale fietsroute. Door de aanleg van het knooppunt 26 bis, is er geen brug meer voor fietsers over de E313 en komt deze route als lokale fietsroute naar het bedrijventerrein te vervallen

8.2 CATEGORISERING VAN DE WEGEN

In het beleidsplan wordt voorgesteld om de Meerlestraat niet langer te selecteren als lokale weg type II maar om deze te downgraden naar lokale weg type III. Dit dient aangepast te worden bij de eerstvolgende herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Vanuit de uitwerkingsnota worden volgende wegen naar voor geschoven om bijkomend te selecteren als **lokale weg type II**

- Dokter Vanderhoeydonckstraat tussen Groenstraat en Ringlaan
- Oostereindestraat tussen Ringlaan en Dokter Vanderhoeydonckstraat
- Dorpsstraat tussen Dokter Vanderhoeydonckstraat en de pastoor Frederickxstraat
- Kerkstraat
- Neerstraat tussen Kerkstraat en Schulensebaan
- Schulensebaan tussen Ringlaan en Neerstraat




















Hiernaast wordt een suggestie gedaan naar de hogere overheid om 2 lokale wegen type 2 te upgraden tot secundaire wegen type II. Het gaat om de ontsluitingsstructuur voor de bedrijven langsheen het Albertkanaal tot aan de E313. Indien deze upgradering aanvaard wordt, zal de selectie als lokale weg type II binnen het GRS opgeheven kunnen worden.

9. BIJLAGEN

9.1 FIGUREN



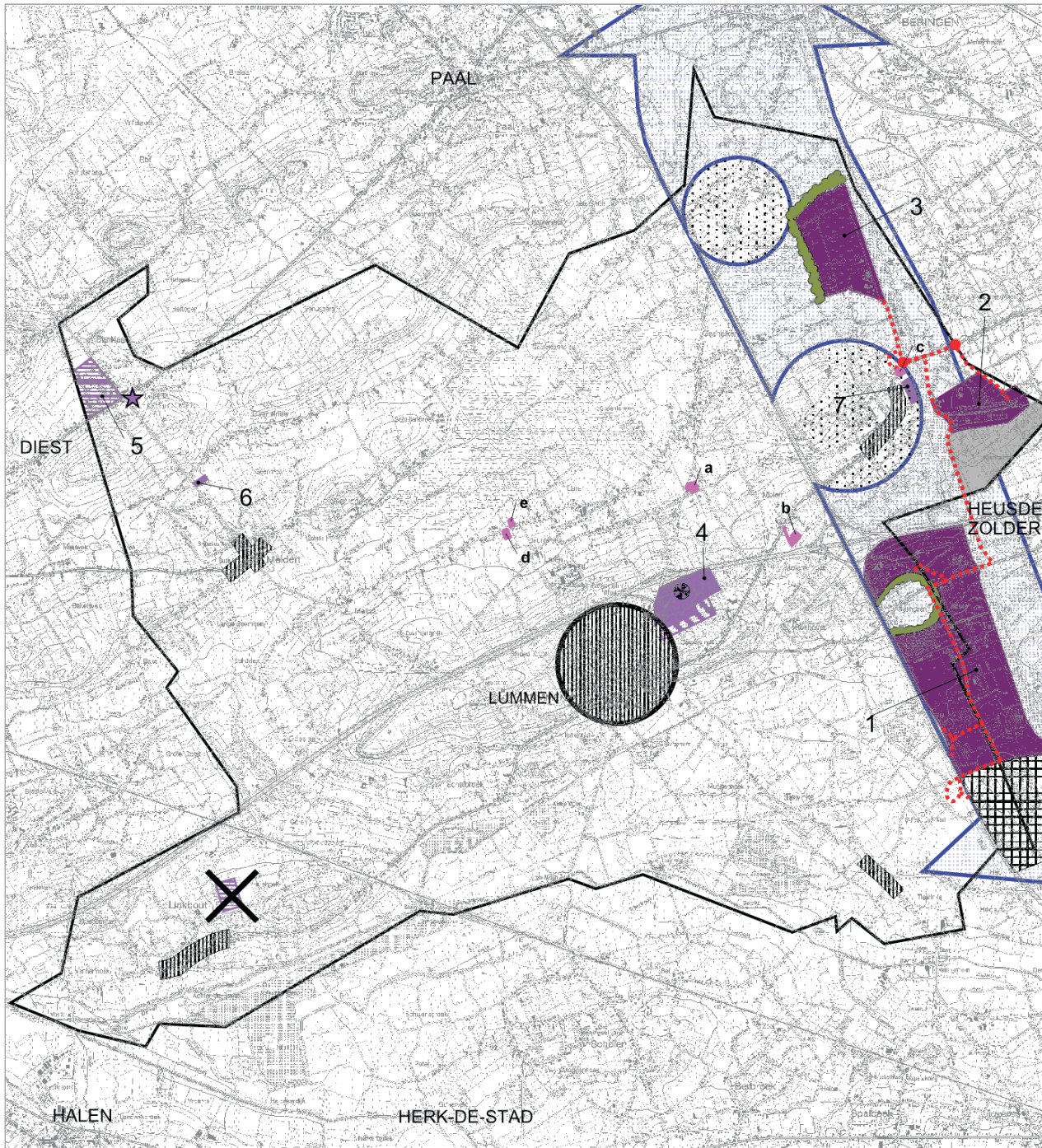
Legende (bron: GRS Lummen)

-  GEN / GENO's (rsv)
-  Droge en natte natuurverbinding (prsl)
-  Kerngebied van natuur en bos op lokaal niveau
-  Kerngebied voor de landbouw
-  Natuur verwevingsgebied
-  Verwevingsgebied met aandacht voor landbouw
-  Landbouwgebied met ondersteuning van natuur en kle's ivf landschapsbehoud
-  Hoofddorp
-  Natte natuurverbinding op lokaal niveau
-  Woonkern
-  Woonentiteit
-  Woonentiteit aansluitend aan het hoofddorp
-  Woonlint
-  Industrierterreinen van belang op Vlaams niveau
-  Sterk gegroeide lokale bedrijven
-  Agrarisch bedrijventerrein
-  Te herlokaliseren lokaal bedrijf
-  Landschappelijk ingerichte recreatiepool
-  Open ruimte verbinding op provinciaal niveau

MOBILITEITSPAN LUMMEN
BELEIDSPAN

Figuur B1:

Gewenste ruimtelijke structuur



Legende (bron: GRS Lummen)

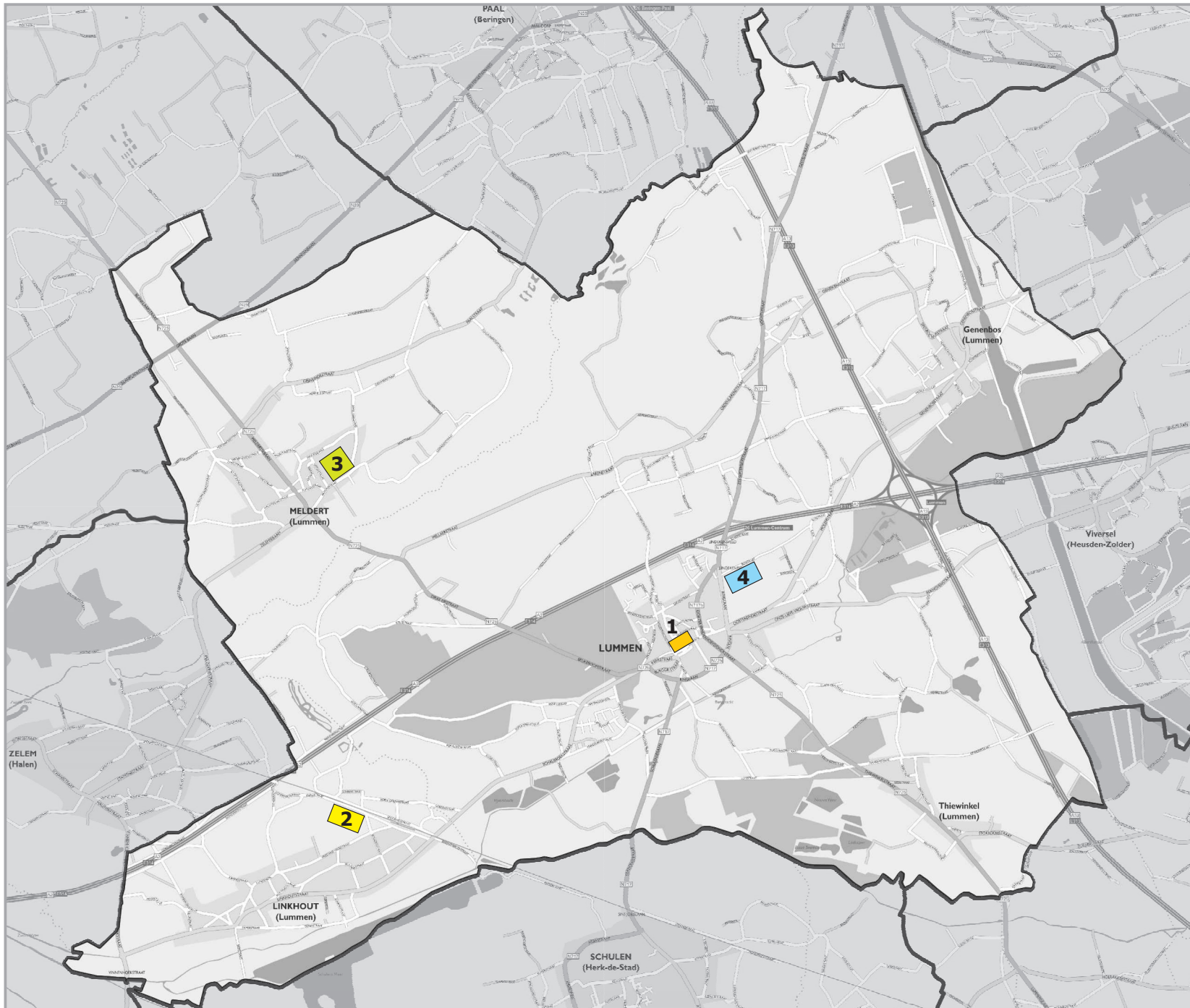
- Gemeentegrens
- Regionaal bedrijventerrein
- Lokaal bedrijventerrein
- Sterk gegroeid lokaal bedrijf
- Potentieel ontwikkelingsgebied regionaal bedrijventerrein (1°prioriteit)
- Uitbreiding en reserve Lindekensveld
- Vergeving bestaande bedrijvigheid met wonen
- Sterk gegroeid lokaal bedrijf uitdoven op lange termijn
- Buffer
- Bedrijven opgenomen in BPA Zonevreemde bedrijven
 - a. Poel-Houben
 - b. Vennootschap Gebr. Luyten
 - c. Bvba Mentens-Schepers
 - d. Bvba Biesmans
 - e. Timmermans cv
- Behoud open ruimte en landschap
- Economisch Netwerk Albertkanaal
- Uitsluitingen uit zoekzone economisch netwerk (behoud lokale bevoegdheid)
- Voorgestelde ontsluiting
- Prioritaire verdichting en ontwikkeling
- Vergeving met handel, diensten en voorzieningen
- Hoofddorp Lummen
- Herbestemming naar open ruimte

- 1. Zolder-Lummen
- 2. Kolenhaven
- 3. Gestel
- 4. Lindekensveld
- 5. Blanklaar
- 6. Meldert
- 7. Genenbos

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B2:

**Gewenste ruimtelijk-
economische structuur**



Legende

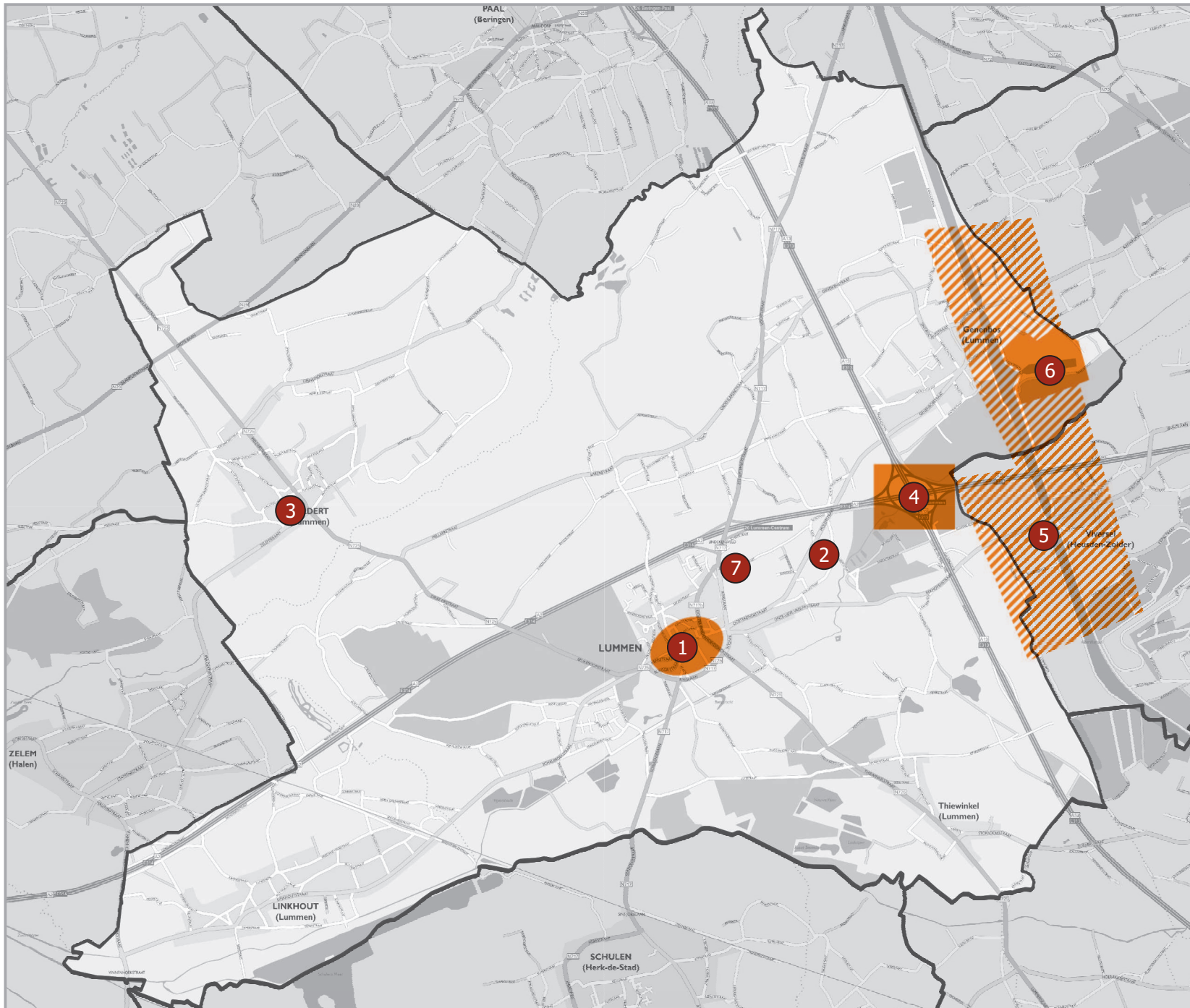
- 1** RUP Centrum Noord
- 2** RUP herlocalisatie voetbal Linkhout
- 3** RUP herziening BPA Meldert
- 4** RUP KMO-zone Lindekesveld 2^{de} fase

MOBILITEITSPLAN LUMMEN BELEIDSPLAN

Figuur B3:

Overzicht RUP's

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

- 1** Ontwikkelingen Lummen Centrum (zie B4a)
- 2** Verkaveling Molen
- 3** Verkaveling Meldert
- 4** Knooppunt Lummen
- 5** Uitbouw ENA en ontsluiting industriezone
- 6** Kolenhaven
- 7** Bedrijventerrein Lindekesveld

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B4:

Overzicht strategische projecten

0 500 1000 1500 2000 2500 m



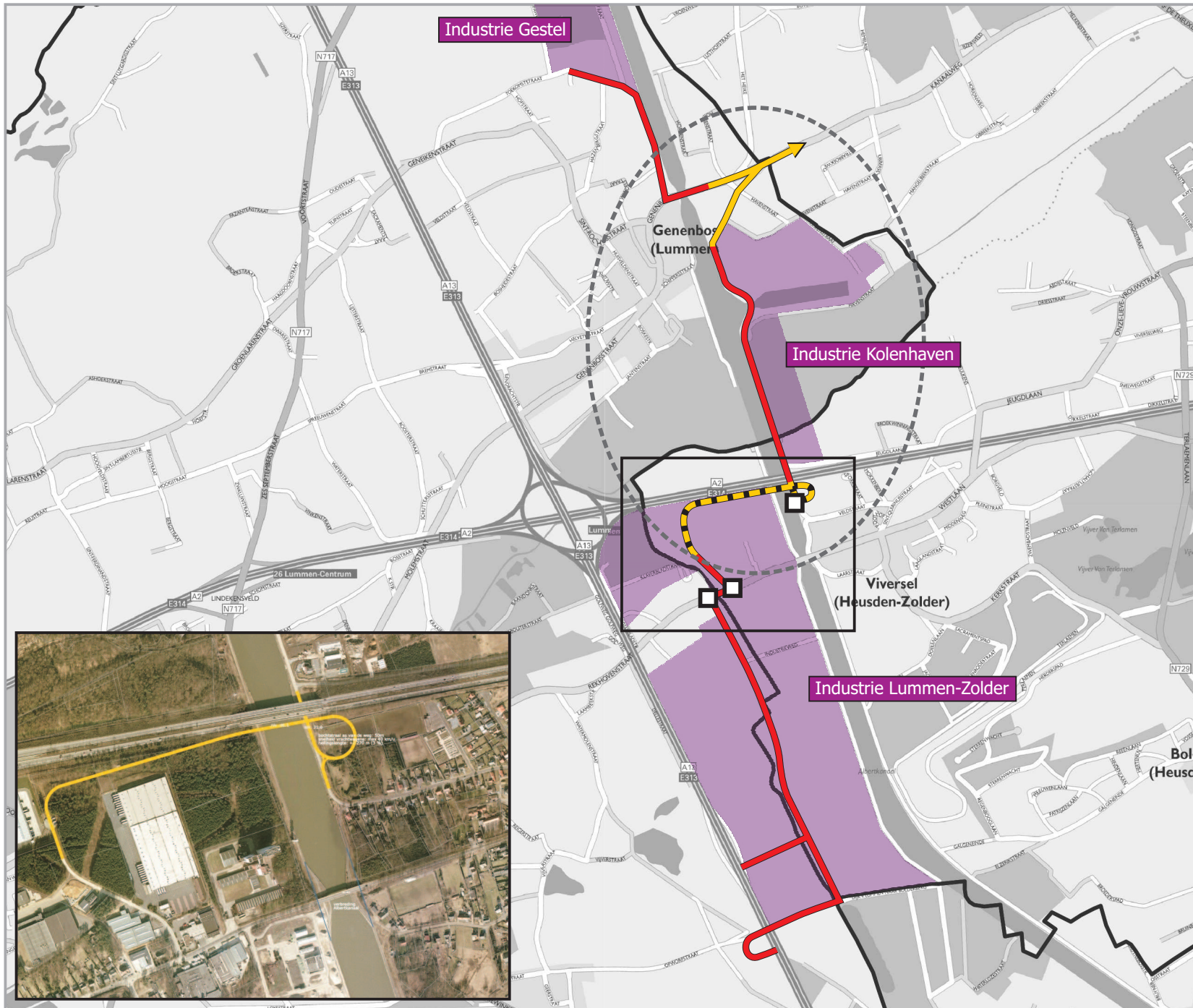
Legende

- 1 Burggrachtstraat
- 2 Pastoor Frederickxstraat
- 3 serviceflats
- 4 Zonnestraat
- 5 Ketelstraat
- 6 Ickmans
- 7 administratief centrum
- 8 BPA Centrum Oost
- 9 Meerstraat
- 10 Dorpsstraat







MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN

Figuur B4a:

Toekomstige ruimtelijke
ontwikkelingen centrum



Legende

-  industrieterreinen
-  bestaande ontsluitingswegen
-  voorlopige ontsluiting Noord
-  nieuw aan te leggen segment
-  aan te leggen of her in te richten kruispunt
-  ontsluiting, te onderzoeken in kader van ENA-project

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B5:

**Ontsluitingsstructuur
industrieterreinen**



Legende

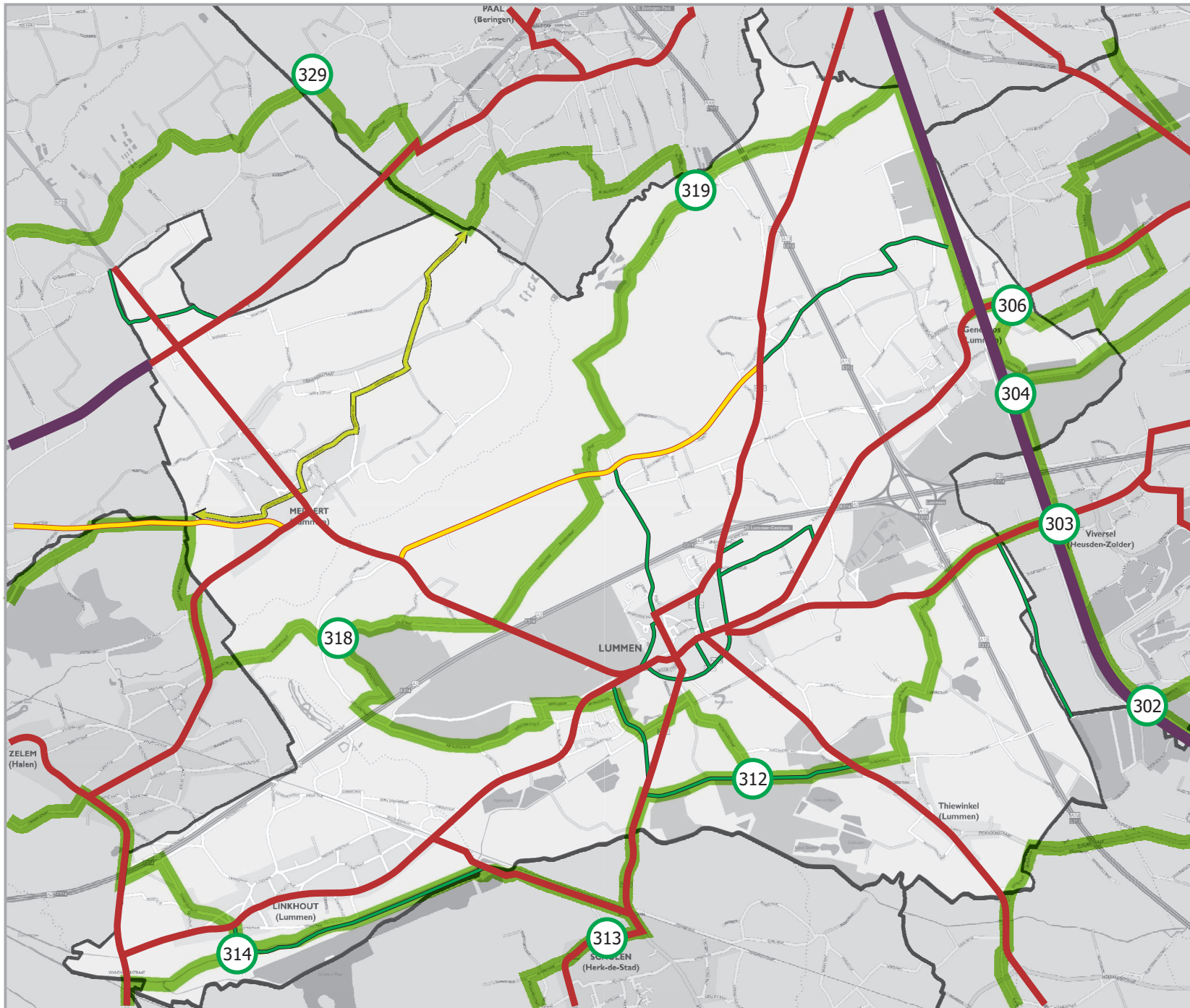
-  hoofdweg met knooppunt en aansluiting
-  primaire weg
-  secundaire weg II te onderzoeken
-  secundaire weg III
-  secundaire weg III te onderzoeken
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B6:

Categorisering van de wegen

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

Functioneel fietsnetwerk

Bovenlokaal

- non-stop hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute

Lokaal

- lokale functionele fietsroute

Recreatief fietsroutenetwerk

- recreatieve fietsroute
- knooppuntnummer
- nieuwe fietsroute

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B7:

**Bovenlokaal en lokaal
functioneel fietsnetwerk,
recreatief fietsroutenetwerk**





Legende

- kernen
- bedrijvigheid
- sport
- recreatie

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B8:

Functiekaart

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

Fietsroutenetwerk

Bovenlokaal

- non-stop hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute

Lokaal

- lokale functionele fietsroute

Bestaande fietspaden

Enkelrichtingsfietspad

- vrijliggend
- aanliggend

- dubbelrichtingsfietspad

- fietsweg

- fietssuggestiestrook

Maatregelen

- aanleg fietspaden module 13

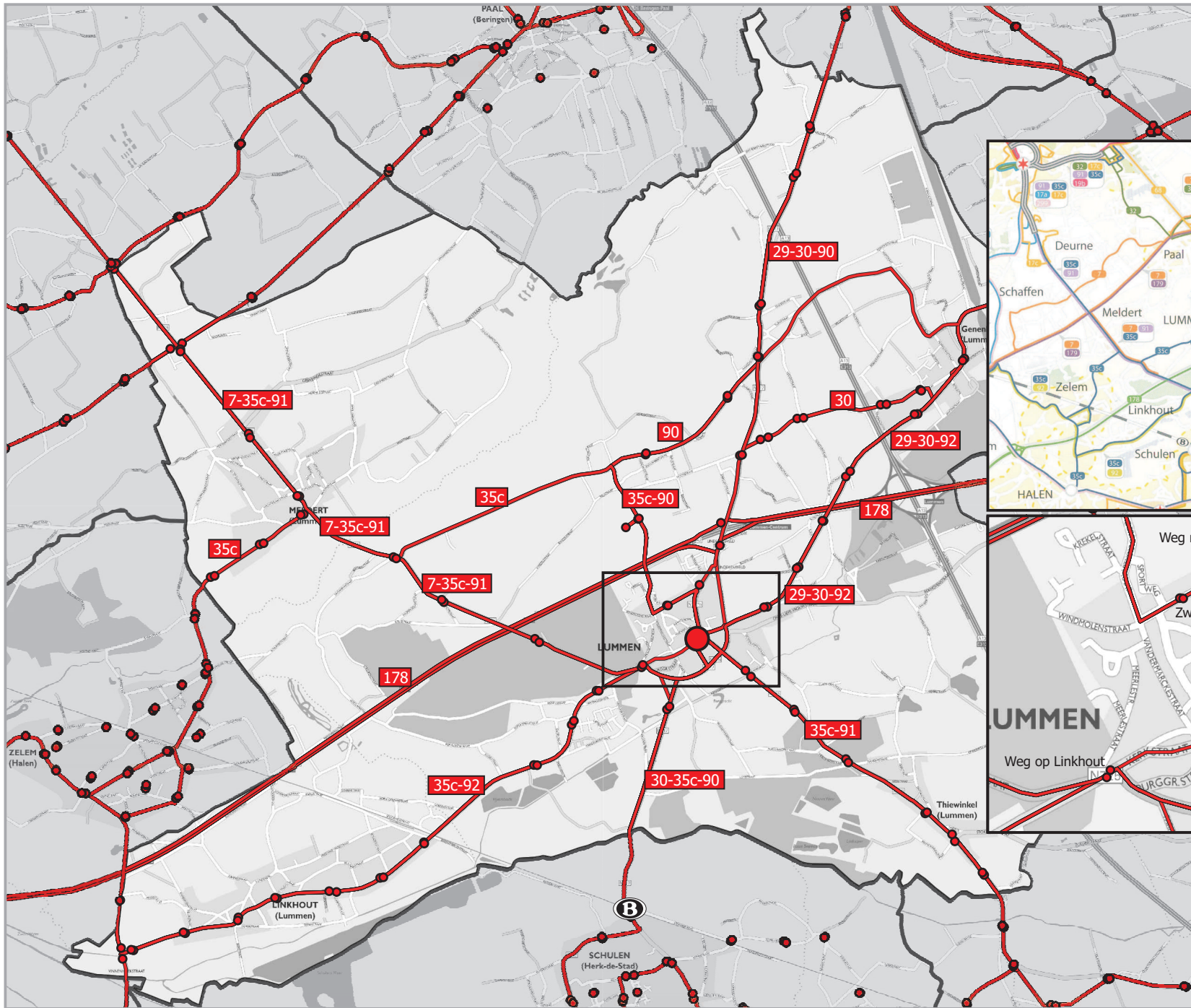
- aanleg fietspaden

- verbeteren overstekbaarheid




MOBILITEITSPLAN LUMMEN BELEIDSPLAN

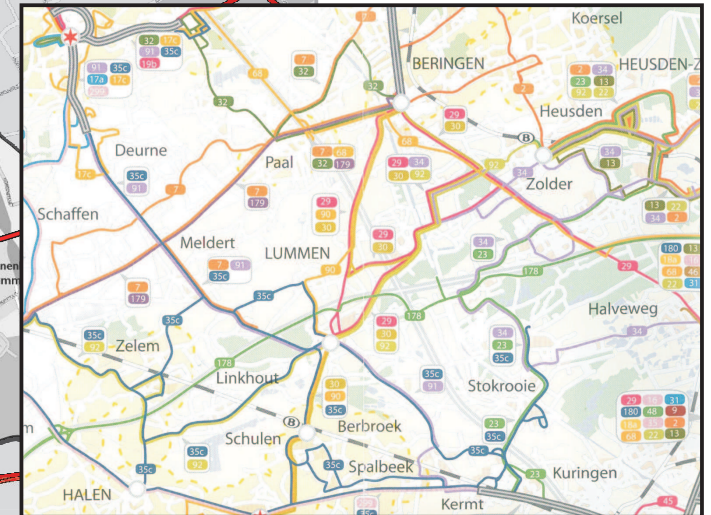
Figuur B9:

Bestaande fietsvoorzieningen



Legende

-  hoofdhalte
-  andere haltes
-  halte Scholen NMBS

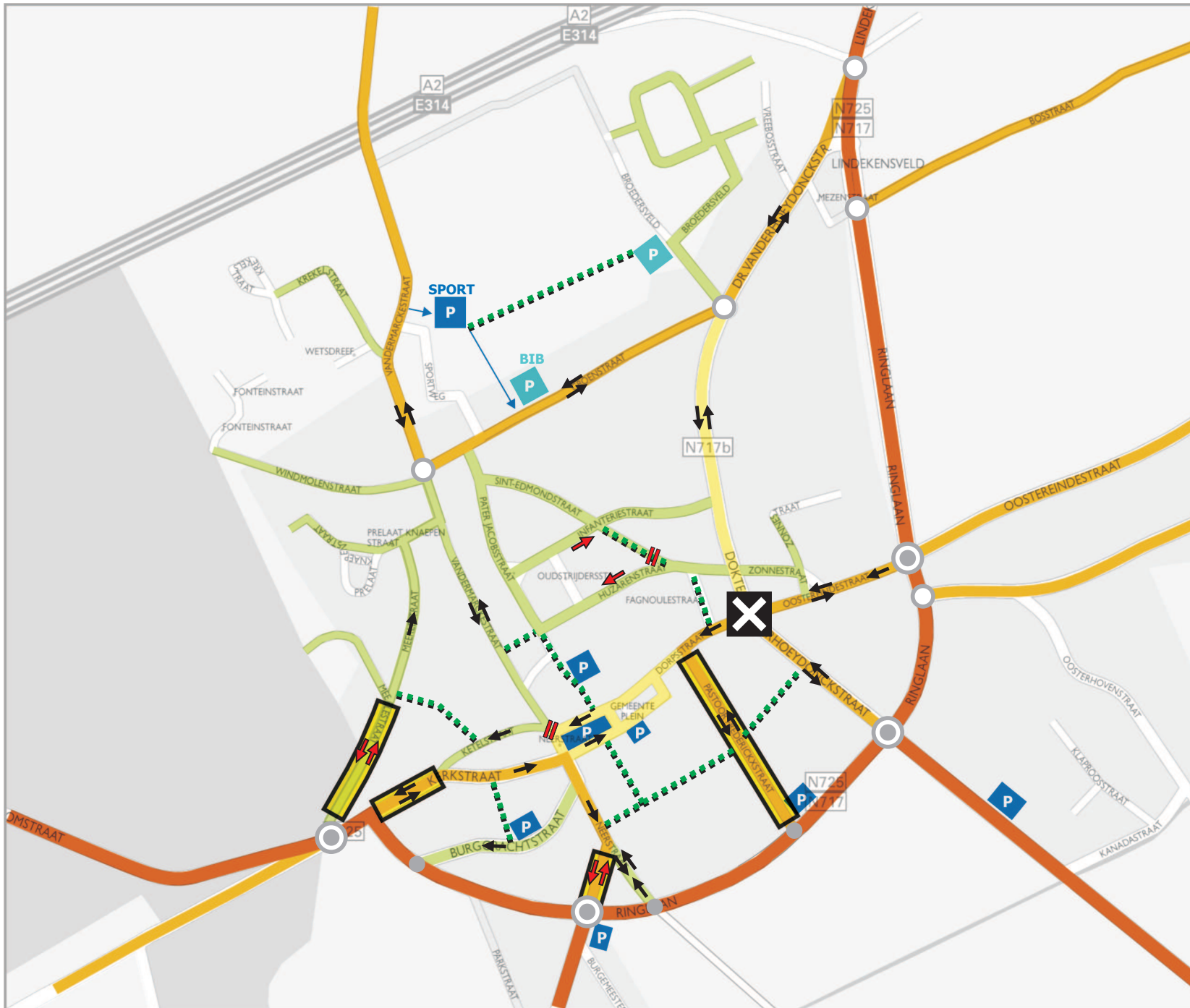


**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**






Figuur B10:




Lijnvoering openbaar vervoer












Legende

-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  lokale weg III - hoofdcirculatie centrum
-  lokale weg III - beperkte circulatie
-  verkeerscirculatie

-  primair knooppunt
-  secundair knooppunt
-  tertiair knooppunt

-  verkeersstop
-  parkings
-  toekomstige parkings

Maatregelen

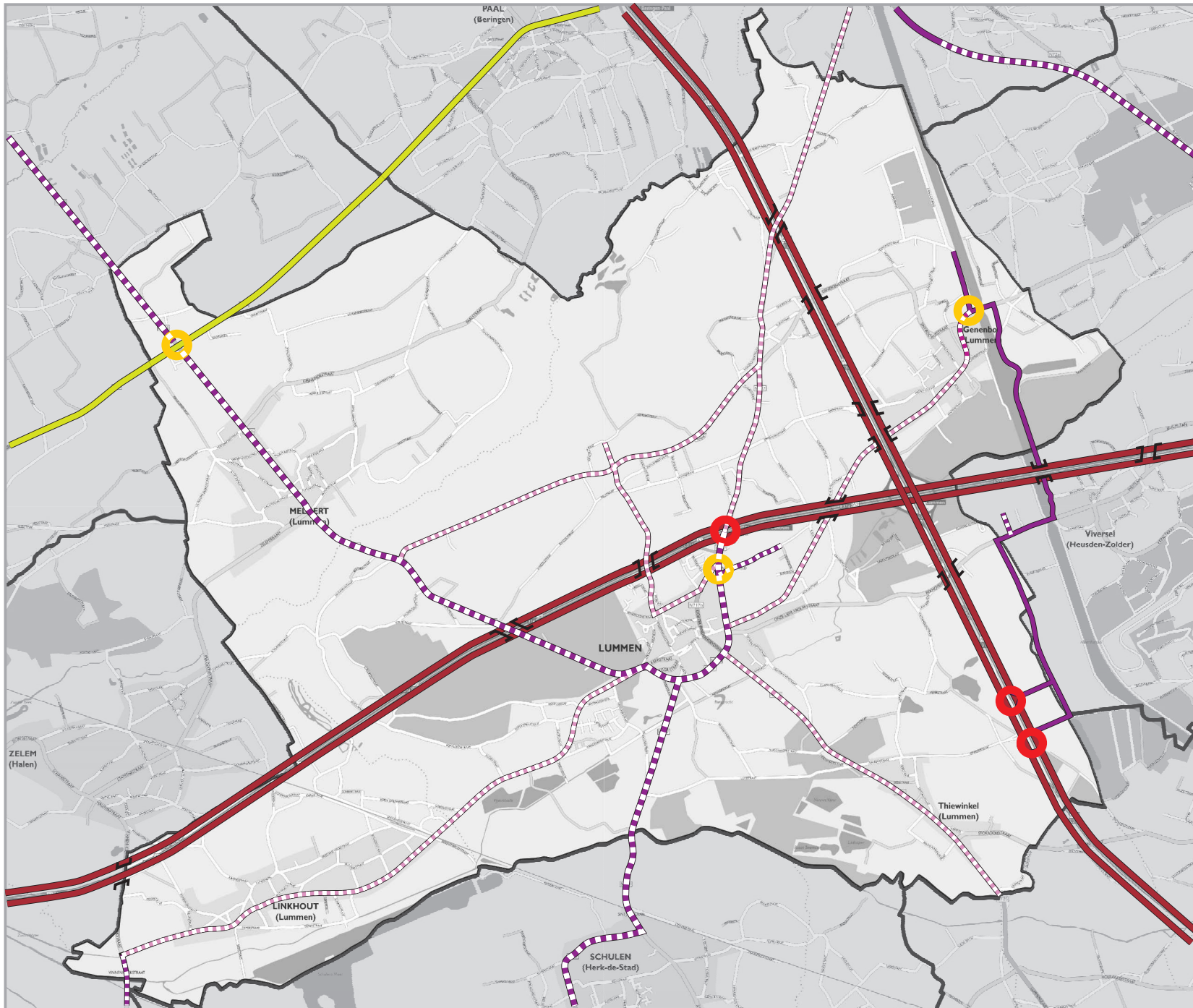
-  wijziging vormgeving kruispunt
-  herinrichting
-  wijziging circulatie
-  te voorzien / te vrijwaren voetgangersdoorsteken

MOBILITEITSPLAN LUMMEN BELEIDSPLAN









Figuur B11:

Maatregelen circulatieplan

0 100 200 300 400 500 m



Legende

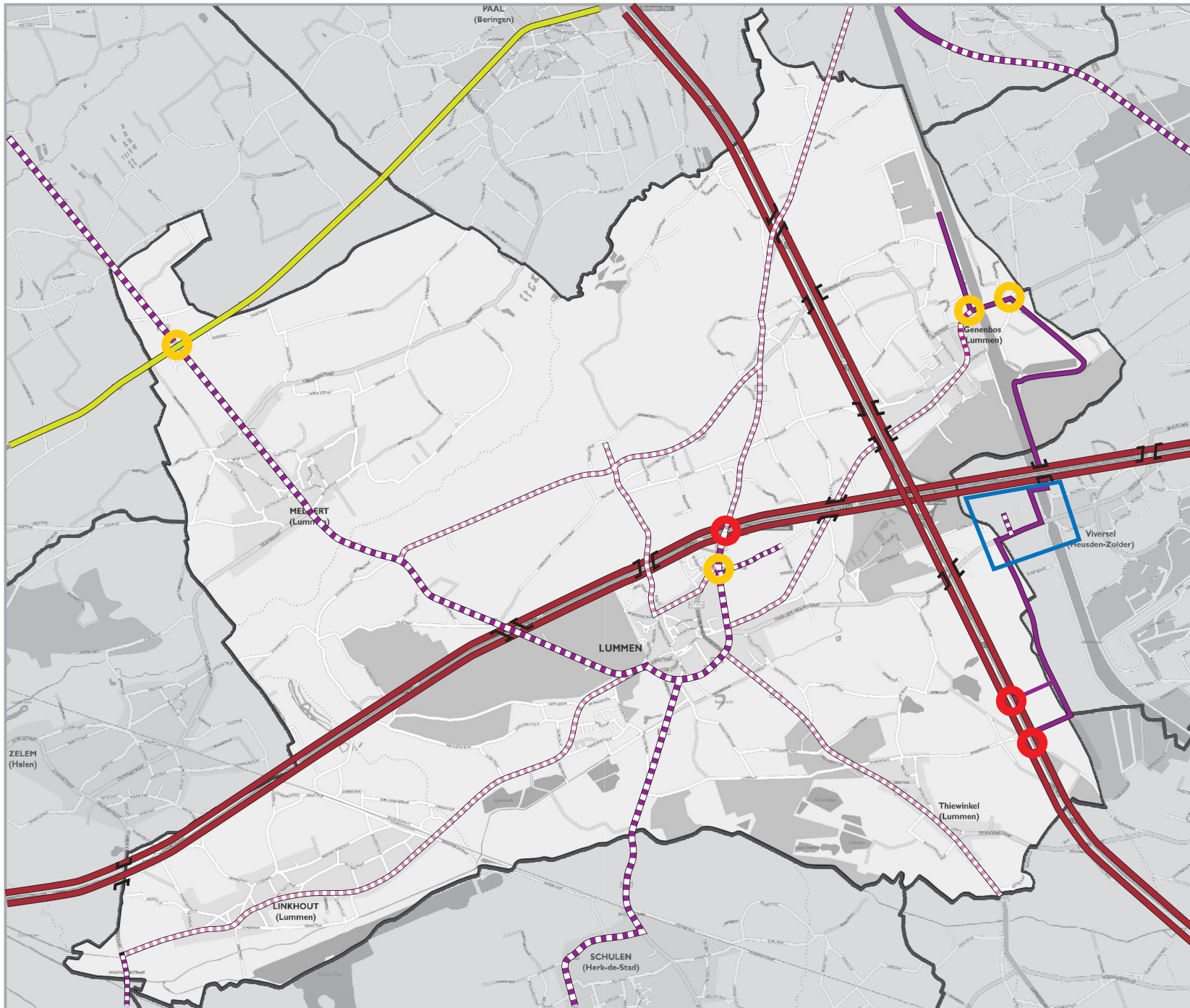
-  hoofdvrachtroute
-  vrachtroute I
-  vrachtroute II
-  vrachtroute III
-  lokale vrachtroute I
-  lokale vrachtroute II
-  knooppunt macro-niveau
-  knooppunt micro-niveau

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**










Figuur B12:

Vrachtrouten netwerk korte termijn

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

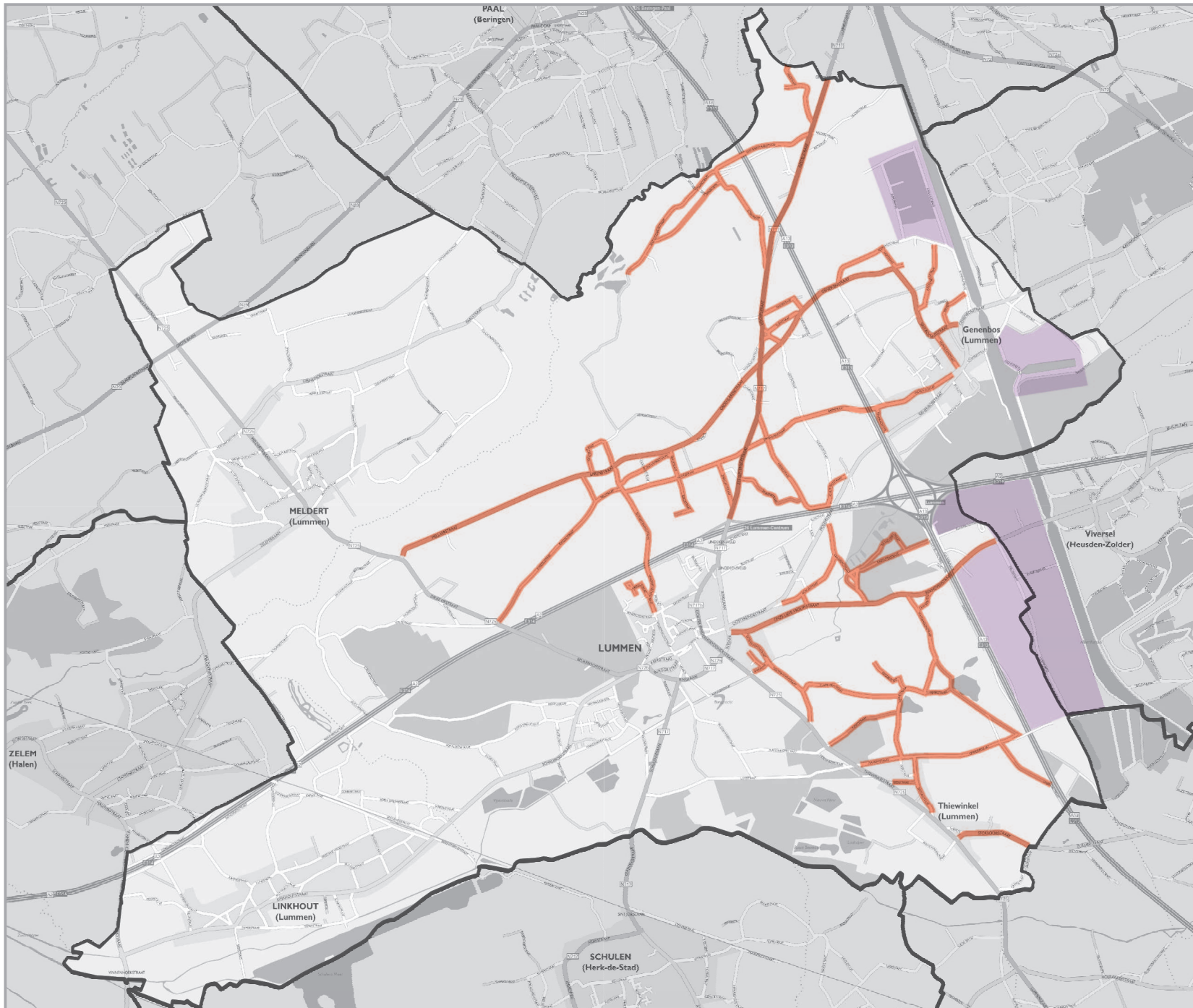
-  hoofdvrachtroute
-  vrachtroute I
-  vrachtroute II
-  vrachtroute III
-  lokale vrachtroute I
-  lokale vrachtroute II
-  knooppunt macro-niveau
-  knooppunt micro-niveau
-  huidig voorkeurscenario (2010)
verder te onderzoeken

MOBILITEITSPLAN LUMMEN BELEIDSPLAN


Figuur B13:

Vrachtroutenetwerk lange
termijn

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

 tonnagebeperking



**MOBILITEITSPAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

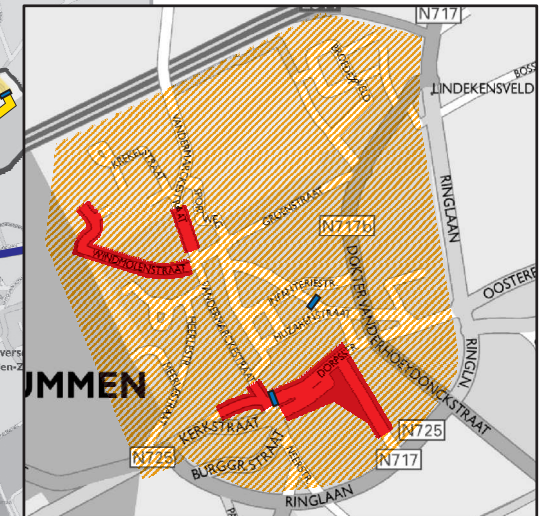
Figuur B14:

Bestaande tonnagebeperkingen



Legende

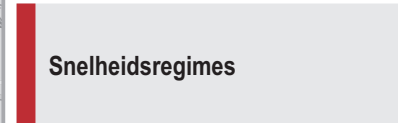
-  autosnelweg met aansluiting
-  wegvak 70 km/u
-  wegvak 50 km/u
-  bebouwde kom (50 km/u)
-  zone 70
-  zone 50
-  zone 30
-  afsluiting voor auto's



0 500 1000 1500 2000 2500 m

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B15:

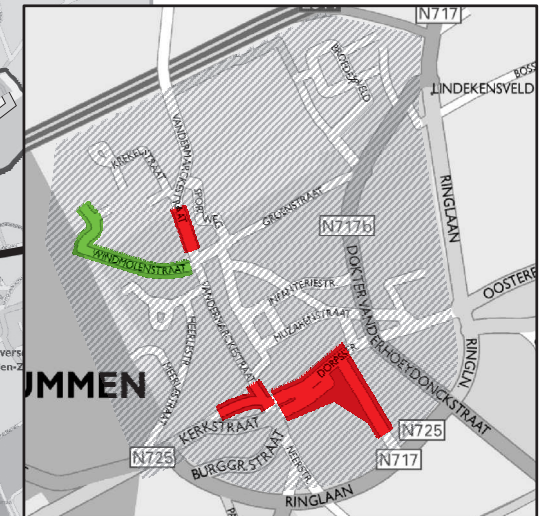


TRITEL



Legende

-  poort bestaand
-  poort aan te leggen
-  schoolomgeving gerealiseerd
-  (her)aanleg schoolomgeving
-  wijziging snelheidsregime
-  nieuwe/uitbreiding zone 50

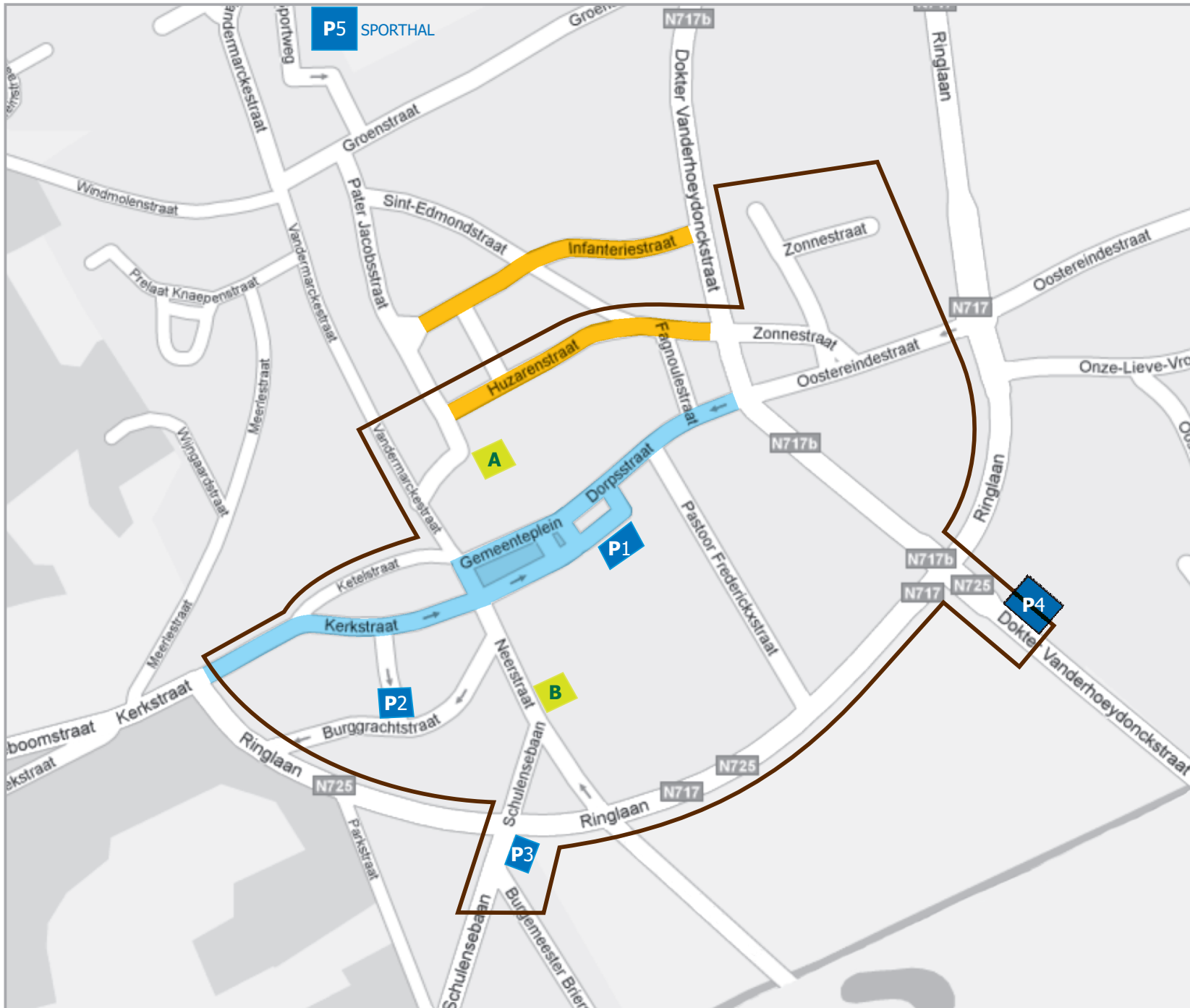


0 500 1000 1500 2000 2500 m

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B16:

Maatregelen snelheidsregimes



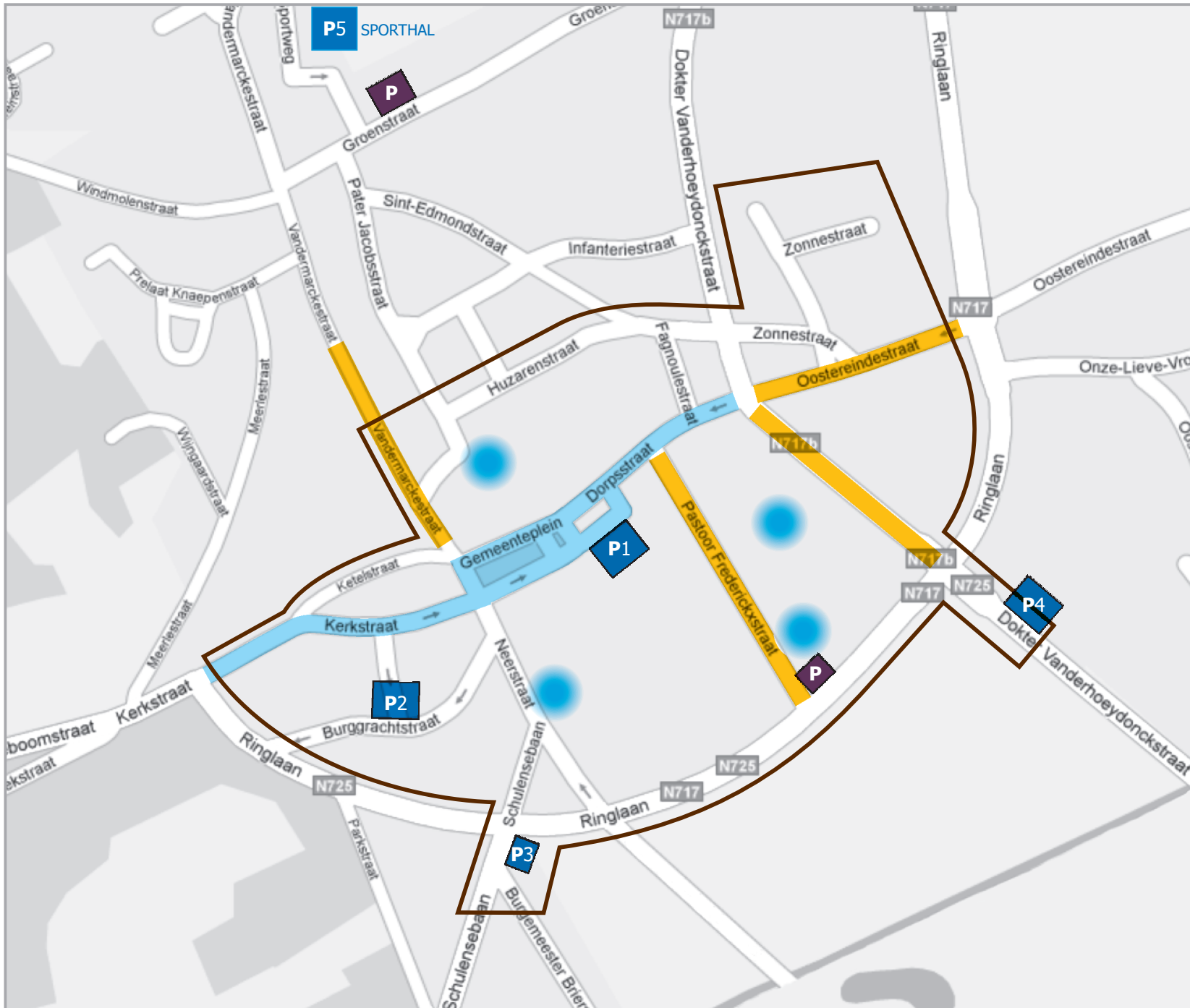
Legende

- blauwe zone
- meervoudig gebruik parkeeraanbod stimuleren
- A P Gemeentehuis
- B P Neerstraat
- herstructurering P-aanbod
- P randparkings
- P1 Charles Wellenspleintje
- P2 Burggrachtstraat
- P3 Luman
- P4 Oosterhof
- P5 Sporthal

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B17:

Parkeerbeleid korte termijn



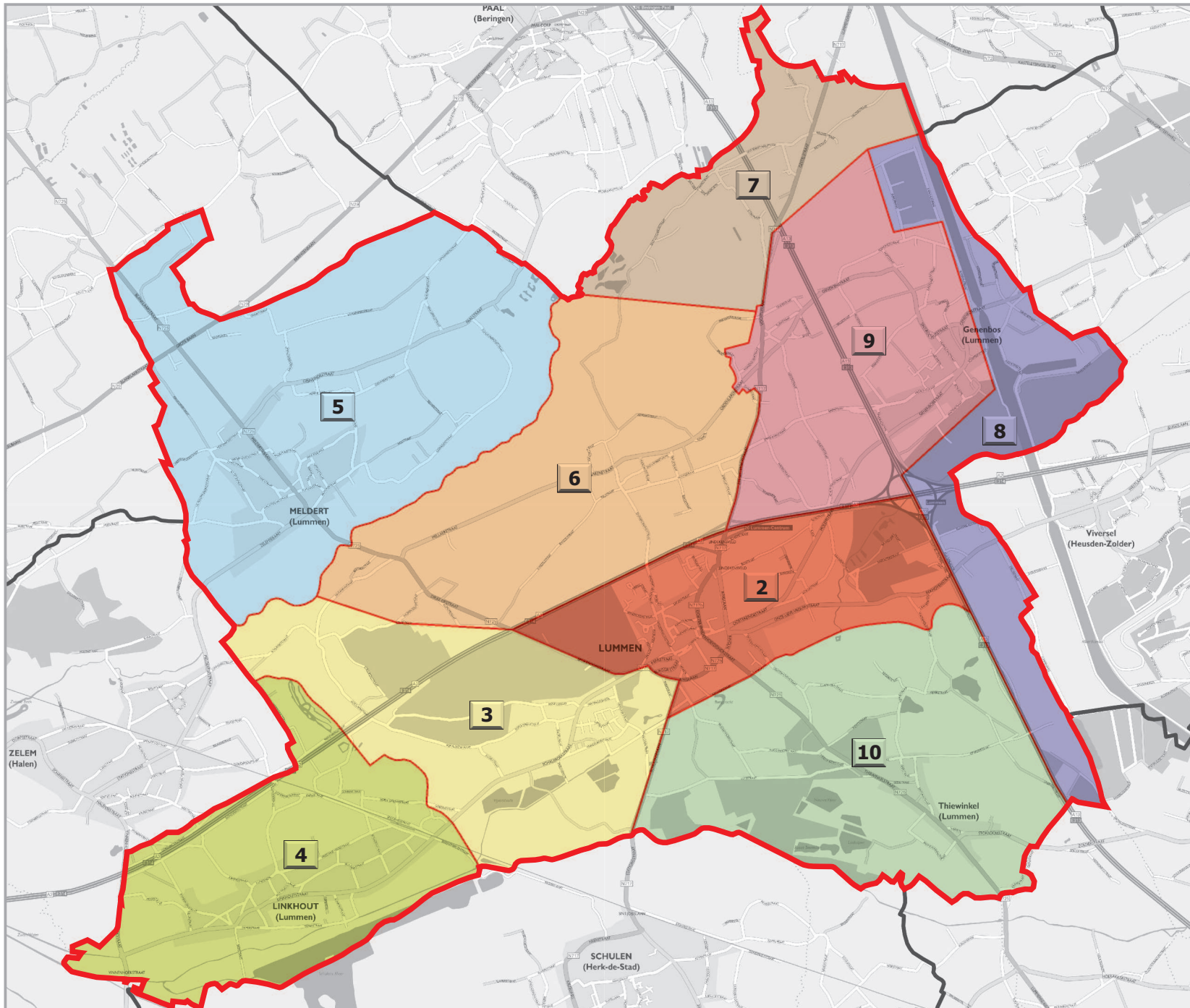
Legende

- blauwe zone
- P** parking vrij parkeren
- P1** Charles Wellenspleintje
- P2** Burggrachtstraat
- P3** Luman
- P4** Oosterhof
- P5** Sporthal
- P** compensatie
- herstructurering P-aanbod
- ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in eigen behoefte

**MOBILITEITSPLAN LUMMEN
BELEIDSPLAN**

Figuur B18:

Maatregelen parkeerbeleid lange termijn



Legende

- Lummen algemeen (geheel grondgebied)
- 2 Centrum - Oostereinde - Molem - Rekhoven
- 3 Schalbroek - Goeslaar
- 4 Linkhout - Goeren
- 5 Meldert
- 6 Mellaer - Laren - Groenlaren
- 7 Gestel
- 8 Industrie: Lummen-Zolder, insteekhaven, Lummen-Gestel
- 9 Geneenbos - Geneiken
- 10 Thiewinkel

MOBILITEITSPLAN LUMMEN BELEIDSPLAN

Figuur B19:

Lummen gebiedsindeling

0 500 1000 1500 2000 2500 m

9.2 VERSLAGEN GBC

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21003
Datum: 18/03/2010

Aanwezig: Lars van Rode (schepen mobiliteit), Ivo Hulshagen (hoofd technische dienst), Katleen Pieters (duurzaamheidsambtenaar), Sofie Van Campenhout (MOW afd. BMV Limburg, mobiliteitsbegeleider), Jean-Marie Coenen (Ruimte en Erfgoed), Annemie Snyers (De Lijn), Ellen Loix (De Lijn), Bjorn Verminnen (politie), Koen Versych (politie), Arnoud Vervoort TECHNUM, Natalie Craeghs TRITEL

Verontschuldigd: Luc Wouters (burgemeester), Rik Schreurs (Provincie), Dieter Vandenlangenberg (AWV), Anja Van den Broeck (NMBS), Michael Berten (De Lijn)

Verdeling:

Verslaggever: Natalie Craeghs TRITEL

BEHANDELEN DOOR DATUM

1. Arnoud Vervoort licht het aangepaste beleidsplan toe

2. **Inhoudelijke bespreking**

Algemeen

De link met de uitwerkingsnota's ontbreekt. De conclusies vanuit de uitwerkingsnota's worden best opgenomen in het beleidsplan.

De uitwerkingsnota's zijn nog niet voorgelegd aan de PAC. Deze zullen samen met het beleidsplan worden voorgelegd.

Jean-Marie Coenen geeft aan dat het ambitieniveau binnen dit beleidsplan eerder laag is. De maatregelen die voortvloeien uit het gevoerde onderzoek zijn beperkt.

De maatregelen die voortvloeien uit het onderzoek zullen verder verduidelijkt worden.

Technum/TRITEL 2/04/2010

Technum/TRITEL 2/04/2010

Verkeerscirculatie

De gemeente geeft aan dat zij niet akkoord gaan met het voorstel om de voorrangregeling op het kruispunt Oostereindestraat – Dokter Vanderhoevedonckstraat aan te passen. Een infrastructurele verbetering van het kruispunt kan wel als maatregel blijven staan.

Knooppunt Ringlaan – Pastoor Fredericksstraat is opgewaarderd tot secundair knooppunt. Dit wil zeggen dat niet enkel rechtsin - rechtsuit toegestaan is, maar dat ook de linksafbeweging mogelijk blijft. Jean-Marie Coenen drukt zijn bezorgdheid uit over deze linksaf. De kans op een wachtrij in de Pastoor Fredericksstraat is reeël. De zichtbaarheid voor linksafslaand verkeer is ook beperkt door de flauwe bocht in de Ringlaan.

De gemeente oppert, dat er een linksafslagstrook voorzien kan worden in de Pastoor Fredericksstraat. Dit is echter niet aangewezen. Het rechtsafslaand verkeer zal immers de zichtbaarheid beperken. Er wordt voorgesteld om eventueel enkel bussen van De Lijn te verplichten om rechtsaf te slaan. De bussen van De Lijn zouden dan kunnen keren aan rotonde aan de Luman.

De politie geeft aan dat er geen ongevallen gebeuren op deze locatie.

Overige opmerkingen circulatie in het centrum:

De gemeente geeft aan dat:

De Oostereindestraat zijn huidige circulatie zal behouden. Naar de toekomst toe kan bekeken worden of enkelrichting aangewezen is om het parkeeraanbod te kunnen verhogen.

De Vandermarckestraat zijn huidige circulatie zal behouden

De aanduiding in de Meerlestraat foutief is. De enkelrichting is bestaand. De dubbelrichting is de wijziging.

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21003
Datum: 18/03/2010

BEHANDELEN DOOR DATUM

Fietsroutenetwerk

Het toeristisch fietsroutenetwerk zal uitgebreid worden met een bijkomende route. De gemeente geeft deze route door zodat deze kan opgenomen worden in het beleidsplan.

Gemeente Lummen 24/03/10

Vrachtroutenetwerk

De Linkhoutstraat wordt momenteel wel nog gebruikt door doorgaand vrachtverkeer. Bijkomende signalisatie om doorgaand verkeer te weren is wenselijk.

Openbaar vervoer

De Lijn geeft aan dat het voorzien van een reguliere lijn naar Rekhoven inderdaad een hoog kostenplaatje met zich meebrengt. De Lijn heeft zeker op korte termijn geen ambitie om dit gebied met een reguliere lijn te gaan bedienen.

De gemeente kan wel in samenspraak met de bedrijven een bedrijfsvervoersplan opmaken om het potentieel van deze lijn in beeld te brengen. Aan de hand hiervan zal De Lijn dan bekijken of er toch potentie is om dit gebied te gaan bedienen. Er kan echter geen garantie gegeven worden dat, als de potentie is aangetoond, er zeker budgetten beschikbaar zullen zijn om de lijn ook effectief te gaan exploiteren. De gemeente gaat bij de ondernemingsclub afdelen of ze hierin willen meestappen.

Gemeente Lummen 24/03/10

De Lijn geeft aan dat de gemeente ook mobidesk kan contacteren. De gemeente geeft aan dat dit reeds gebeurd is.

Voor Rekhoven is niet aan basismobiliteit voldaan. Dit wil dus eigenlijk zeggen dat inwoners van Rekhoven een taxi kunnen bellen op kosten van De Lijn. Dit kan dan best opgenomen worden in het beleidsplan. De Lijn gaat dit nog verder nakijken.

De Lijn 24/03/10

Marktbus:

De gemeente geeft aan dat deze bus ook ingezet dat worden tijdens andere evenementen in het centrum. Een betere benaming is dus evenementenbus. De Lijn geeft aan dat de gemeente niet enkel als derdebetaler dient op te treden voor de ticket, ook de exploitatie valt ten laste van de gemeente. De Lijn wenst dit voorstel zeker verder te bekijken in overleg met de gemeente. Er kan ook bekeken worden welke alternatieven er mogelijk zijn die een goedkoper kostenplaatje hebben. De Lijn wil aan de suggesties voor bijkomende haltes verder bekijken met de gemeente, zeker wanneer deze binnen een bestaande lijnvoering vallen.

Flankerende maatregelen

De verkeerscommissie komt momenteel om de 2 maanden samen.

3. Actieplan

Parkeren lange termijn

Ook in de Infanteriestraat en de Vandermarckestraat zal getracht worden om het parkeeraanbod te verhogen door de straat te herstructureren en eventueel om te vormen tot enkelrichtingsstraat.

Milieu

Katleen Pieters geeft aan dat er slechts zeer weinig maatregelen zijn opgenomen onder het thema milieu. Trage wegen en voetgangersdoorsteken worden hier best toegevoegd. Er zijn op zich nog meer maatregelen die betrekking hebben op het milieu. Op zich hebben alle maatregelen die alternatieven voor de wagen aanbieden/verbeteren, betrekking op milieu.

Technum/TRITEL

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21003
Datum: 18/03/2010

BEHANDELEN DOOR DATUM

4. Timing

Het aangepaste beleidsplan zal samen met de uitwerkingsnota's voorgelegd worden op de PAC van **27 april 2010**.

MOW/BMV

De nota's dienen op **2 april** 2010 overgemaakt te worden.

Technum/
TRITEL 2/04/10

Tot woensdag **24 maart 2010** kunnen nog bijkomende opmerkingen op het beleidsplan overgemaakt te worden aan Technum/TRITEL.

Allen 24/03/10

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21005
Datum: 17/08/2010

Aanwezig: Lars van Rode (schepen mobiliteit), Ivo Hulshagen (hoofd technische dienst), Katleen Pieters (duurzaamheidsambtenaar), Sofie Van Campenhout (MOW afd. BMV Limburg, mobiliteitsbegeleider), Jean-Marie Coenen (Ruimte en Erfgoed), Annemie Snyers (De Lijn), Bjorn Verminnen (politie), Koen Versych (politie), Zwijzen Bernart (secretaris), Armand Busselen (schepen openbare werken),

Verontschuldigd: Eddy Vangeel (scheepvaart), Michael Berten (De Lijn), Anja Van den Broeck (NMBS)

Verdeling:

Verslaggever: Natalie Craeghs TRITEL

BEHANDELEN DOOR

DATUM

1. Natalie Craeghs ligt het beleidsplan toe. Het beleidsplan is aangepast rekening houdend met de opmerkingen van de auditor en de gewenste aanvullingen vanuit de gemeente. Hiernaast is de nota nu opgebouwd volgens de nieuwe structuur zoals bepaald door het decreet.

2. **Inhoudelijke bespreking**

Circulatie in het centrum en optimalisatie Ringlaan

Politie geeft aan dat zij niet akkoord gaan met de linksafbeweging vanuit de Pastoor Frederickxstraat naar de Ringlaan. Zij wensen de selectie van tertiair kruispunt te behouden. Dit zou de verkeersveiligheid op het kruispunt ten goede komen.

Busselen Armand geeft aan dat het college nog geen standpunt heeft ingenomen rond dit kruispunt en de rijrichting in de Pastoor Frederickxstraat. Het college wenst dit eerst nog verder te bespreken vooraleer een definitief standpunt wordt in genomen dat in het beleidsplan kan opgenomen worden. Het college wenst de effecten van de rotonde Luman te onderzoeken. De rotonde zal waarschijnlijk een positieve invloed hebben op de snelheid op de Ringlaan en de veiligheid van het kruispunt Pastoor Frederickxstraat. Het college wenst het begin van het schooljaar af te wachten om de effecten beter te kunnen inschatten.

Jean-Marie Coenen geeft aan dat het rechtsin – rechtsuit principe de voorkeur geniet. Rechtsin – rechtsuit is veiliger dan alle bewegingen toestaan. Wat wil de gemeente net bereiken met het onderzoek?

Politie geeft ook aan dat de zichtbaarheid beperkt wordt voor het uitrijdend verkeer als er 2 opstelstroken voorzien gaan worden (één voor linksaf en één voor rechtsaf).

Het studie bureau geeft aan dat een evaluatie van de effecten op verkeersveiligheid moeilijk om een half jaar geëvalueerd kan worden. Ongevallen zijn ook afhankelijk van toeval. Hiervoor is een langere evaluatieperiode noodzakelijk.

Vanuit verkeerskundig standpunt gaat de voorkeur uit naar het beperken van de bewegingen tot het rechtsin- rechtsuit principe. Rechtsin is afhankelijk van de gekozen rijrichting in de Pastoor Frederickxstraat. Keren kan bij het nabijgelegen kruispunt Luman waar een rotonde is voorzien. De omrijfactor en de reistijdverlening is zeer beperkt.

Het studie bureau geeft aan dat de maatregel om het kruispunt om te vormen tot tertiair kruispunt ook naar MLT kan verschoven worden. Zo heeft men voldoende tijd om de effecten van het kruispunt Luman te onderzoeken en kan het proces van beleidsplan verder lopen. Het mobiliteitsplan van Lummen is immers niet langer conform. Dit geeft mogelijks problemen bij de aanvraag van nieuwe moduledossiers, fietsfondsprojecten,... . Deze kunnen immers niet goedgekeurd worden als men niet over een conform mobiliteitsplan beschikt.

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21005
Datum: 17/08/2010

BEHANDELEN DOOR DATUM

Tonnagebeperingen

In de Rekhovenstraat is ondertussen een tonnagebepering ingevoerd. Politie geeft aan dat deze tonnagebepering wel voor enkele problemen zorgt, o.a. voor vrachtverkeer vanuit Sint-Truiden.

Deze vrachtwagens kunnen op zich doorrijden tot knooppunt 26 van de E314 en vervolgens de snelweg weer verlaten aan het knooppunt 26 bis van de E313.

Het invoeren van een tonnagebepering vergt enige gewenning van de chauffeurs. Signalisatie van de aangewezen routes zal hier ook toe helpen. Het probleem ligt ook gedeeltelijk bij de GPS-systemen die niet up-to-date zijn. De GBC besluit om het huidige voorstel te behouden in het beleidsplan.

Ontsluiting Rekhoven met het openbaar vervoer

De gemeente geeft aan dat zij Rekhoven wensen te ontsluiten met het openbaar vervoer. Indien dit niet kan, is er dan een mogelijkheid om het taxi-principe te gaan communiceren naar de bevolking?

Het taxi gebruik is minder evident dan verwacht. De terugbetaling moet goedgekeurd worden door de minster. De gebruiker dient zelf de rit voor te schieten en een dossier op te maken en dit over te maken aan De Lijn of aan de minster. Er kan ook slechts 1 rit per dag worden goedgekeurd, dus nooit een heen- en terugrit. De rit wordt ook enkel maar vergoed tussen de woonzone en de hoofdhalte in de Pastoor Frederickxstraat.

De Lijn vraagt om de paragraaf vanuit het decreet verder aan te vullen met enkele bijkomende artikels die het decreet verder verduidelijken.

Uit de toelichting van De Lijn blijft dat de taxi geen waardig alternatief is. In het beleidsplan zal dan ook worden opgenomen dat de gemeente blijft pleiten voor een ontsluiting van Rekhoven en van de bedrijvzones met het openbaar vervoer.

De Lijn geeft aan dat gezien de besparingen er op korte termijn geen bijkomende lijnen zullen ingevoerd worden.

TRITEL

Bij
aanpassing
beleidsplan

Ontsluiting Kolenhaven

De gemeente geeft aan dat zij weinig impact hebben op de ontsluiting van de bedrijvzone Kolenhaven en de andere bedrijvzones langs het Kanaal. De projecten zijn in handen van o.a. de scheepvaart. De scheepvaart heeft zich verontschuldigd voor de GBC. De timing van hun projecten is niet duidelijk. Het project van de scheepvaart heeft voornamelijk impact op de interne ontsluiting van Kolenhaven. De externe ontsluiting van de bedrijvzones zit vervat in het MER van het ENA -project. De visie van de gemeente is op zich vertaald in het vrachtrouten netwerk op korte en lange termijn.

Upgraden tot secundaire weg

De gemeente kan op zich geen secundaire weg selecteren. De gemeente kan alleen een suggestie doen naar de provincie; Dit dient aangepast te worden in de tekst.

TRITEL

Bij
aanpassing
beleidsplan

3. Actieplan

Er zijn geen opmerkingen op het actieplan.

Afhankelijk van de beslissing van de gemeente kan het wel noodzakelijk zijn om de acties rond de circulatie in het centrum verder op te splitsen zodat de timing van de maatregelen afzonderlijk bepaald kan worden.

TRITEL

Na inname
stand punt
door
gemeente

Bijsturing Mobiliteitsplan Lummen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Dossier nr.: 63-52080
Verslag nr.: 21005
Datum: 17/08/2010

BEHANDELEN DOOR DATUM

4. Timing

De gemeente Lummen wenst enkele maanden tijd om de effecten van de rotonde Luman op de verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt van de Pastoor Frederickxstraat te kunnen inschatten. De gemeente zal in de loop van de maanden september en oktober een evaluatie uitvoeren in samenwerking met politie. De snelheid, de ongevallen en de intensiteiten zullen in beeld worden gebracht. Een gedetailleerde kruispunttelling van het kruispunt Pastoor Frederickxstraat kan bijkomende inzichten geven in de verkeersstromen op het kruispunt. Ook de andere punten van het beleidsplan zal de gemeente nog verder in detail bestuderen zodat er met een gedragen visie naar de burgers en vervolgens naar de PAC gestapt kan worden.

Gemeente Lummen September/
oktober

In november zal de gemeente zijn standpunt overmaken aan het studiebureau. Indien dit afwijkt van de visies van de andere actoren dient het beleidsplan opnieuw in de GBC besproken te worden.

Gemeente Lummen/
TRITEL November

Hierna dient het beleidsplan ter voorlopige vaststelling te worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Vervolgens kan het participatietraject verder doorlopen worden. Afhankelijk van de opmerkingen vanuit het participatietraject kan het beleidsplan hierna rechtstreeks naar de PAC of dient er opnieuw een GBC te worden samengeroepen.

Gemeente Lummen/
TRITEL December/
januari

Varia

De uitwerkingsnota dient eveneens opnieuw voorgelegd te worden aan de PAC. De visies en standpunten rond de verkeerscirculatie en het vrachtrouten netwerk zijn ondertussen echter gewijzigd. Voor het vrachtrouten netwerk is er ondertussen immers gevraagd om hier rekening te houden met de uitgewerkte methodiek en het uitgewerkte netwerk voor vrachtverkeer op meso-niveau. Er wordt nog gewacht met het voorleggen van deze nota aan de PAC totdat de gemeente een definitief standpunt ingenomen heeft. Zo kunnen de uitwerkingsnota en het beleidsplan inhoudelijk op elkaar afgestemd worden.

TRITEL Na inname
standpunt
door
gemeente

9.3 VERSLAG PAC FASE 3

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG
Bijeenkomst van 20 april 2010
Advies van de auditor
Mobiliteitsplan Gemeente LUMMEN
Uitwerkingsnota's – Ontwerp Beleidsplan en Actieplan

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Moederconvenant	Door Minister ondertekend op 17/03/97
Beleidsplan	Definitief conform verklaard op 23/12/04
Sneltoets	Gunstig geadviseerd op 04/03/08 onder voorbehoud van plan van aanpak
Verkenningnota	Definitief gunstig geadviseerd op 25/11/08

In het PAC-advies op de Verkenningnota werd o.m. gesteld :

Subsidiëring van het uitgevoerde parkeeronderzoek ... kan slechts na beoordeling van de onderzoeksopzet en –resultaten in GBC én bevestiging door PAC (voorlegging van Uitwerkingsnota is voorzien).

Uitdrukkelijk advies om bij het uitwerken van de ontsluitingsstructuur aangaande de bedrijventerreinen langsheen het Albertkanaal maximale afstemming te zoeken met buurgemeente Heusden-Zolder, zonder dat de gemeentelijke autonomie van Lummen evenwel dient geschaad.

Er worden 3 nota's voorgelegd. Een eerste nota is de Uitwerkingsnota en wordt betiteld als "informatief deel" van het Mobiliteitsplan Lummen (april 2009 !). Deze omvat een deelnota over het parkeerbeleid en de centrumcirculatie, een deelnota betreffende het vrachtverkeer, en een hoofdstuk over het participatietraject. Een tweede nota is het Ontwerp Beleidsplan (maart 2010). Een derde nota is het Ontwerp Actieplan (maart 2010). Beide laatste nota's worden betiteld als "richtinggevend deel" van het Mobiliteitsplan Lummen.

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft een toelichting bij de verschillende nota's. M.b.t. het vrachtverkeer is de gebruikte terminologie nog aan te passen aan de in opmaak zijnde studie betreffende het vrachtroutenetwerk bij MOW én bestaat er nog twijfel of het nodig is 2 'hoofdassen' in zuidelijke richting te behouden. Ook inzake wegencategorisering is afstemming met de buurgemeenten nog nodig. De Gemeenteraad heeft op 19/04/10 voorliggende nota's als ontwerp Mobiliteitsplan vastgesteld. Hierbij is beslist het voorstel van circulatie over de Kerkstraat (figuur B3) nader te onderzoeken in functie van de geplande herinrichting van de N725 (fietspadenproject op langere termijn).

Afdeling BMV mist een link tussen de onderzoeksresultaten en het Beleidsplan, meer concreet in de uitwerking van het **parkeerbeleid**. Gemeente antwoordt dat gezien controle van de blauwe zone geen prioritaire kerntaak (meer) is van de lokale politie, er gekozen wordt voor een parkeerbeleid waarvoor een breed draagvlak bestaat, dat pragmatisch uitvoerbaar is én te handhaven is met de eigen middelen. Concreet bestaat het gemeentelijke parkeerbeleid

uit handhaving van de bestaande blauwe zone door een nog aan te stellen gemeentelijk ambtenaar én het afdwingen van voldoende parkeergelegenheid op privaat terrein bij nieuwbouwprojecten. Ruimte en Erfgoed pleit ervoor om in de nog op te maken gemeentelijke stedenbouwkundige verordening niet alleen minimale maar ook maximale parkeernormen te voorzien (cfr. Meeuwen-Gruitrode). Daarnaast betwijfelt zij het rendement van het voorgestelde handhavingsbeleid.

Volgens de Provincie mankeert een duidelijke koppeling tussen het **fietsrouten netwerk** en de fietsattractiepolen. Zij verwijst hiervoor naar de gewenste vermindering van de automobilititeit (cfr. doelstellingen op blz. 6). Studiebureau bevestigt dat deze niet expliciet op kaart werden gezet, maar stelt dat er bij de netwerkvorming wel degelijk mee rekening is gehouden. Gemeente vult aan dat er nabij de geplande bibliotheek en het sportcomplex een fietspad wordt voorzien.

De Lijn merkt op dat in het kader van de derdebetaler regeling de Gemeente niet alleen de ticketprijs maar de volledige exploitatiekost van de **Marktbus** moet betalen. Zij wijst op het belang van een goede communicatie als voorwaarde voor het slagen van dit project.

Ruimte en Erfgoed merkt op dat het **kruispunt Ringlaan / Pastoor Frederickxstraat** als een secundair knooppunt wordt geselecteerd (figuur B3), terwijl dit volgens de momenteel in bespreking zijnde herinrichtingsplannen beter een tertiair knooppunt zou zijn. In het project busknooppunt is ook het ‘probleem’ van het parkeren van de leerkrachten op het openbaar domein op te lossen.

4. Bemerkingen van de auditor

Inhoud en Vorm

Er is **geen éénduidige doorwerking** van de Verkenningsnota naar de Uitwerkingsnota en het Ontwerp Beleidsplan :

- De verdieping van de 6 geselecteerde ruimtelijk-strategische projecten komt niet expliciet aan bod, noch wordt er geargumenteed waarom dit niet meer nodig zou zijn.
- Voor geen van de 3 verdiepingsthema's wordt teruggekoppeld naar de relatietabellen en taakstellingen, waardoor ook het aftoetsen van de onderlinge samenhang van de verdiepte thema's (stap 7) ontbreekt.
- Het is niet duidelijk of rekening werd gehouden met het auditadvies om afstemming te zoeken met de buurgemeenten i.v.m. de ontsluitingsstructuur voor de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal.

In de deelnota **parkeren** wordt gesteld dat "... aan het huidige parkeeraanbod en –regime op korte termijn niets zal gewijzigd worden. De aangekondigde strikte handhaving vanaf 01/01/10 zal voorsnog niet worden doorgevoerd." (blz. 41) Toch wordt in het ontwerp beleidsplan een korte en lange termijnbeleid uitgewerkt, zonder dat duidelijk wordt gesteld wanneer van de ene naar de andere (tijds)horizon wordt overgeschakeld. Grondige nalezing van het parkeerconcept op blz. 29-30 toont aan dat vooral wordt ingezet op het beter structureren van het bestaande aanbod én het uitbreiden van het aantal publieke parkeerplaatsen, terwijl handhaving en het invoeren van parkeernormering bij nieuwbouwprojecten niet (meer) aan bod komt. Herschrijven / aanvullen van de teksten is nodig om de interne tegenstrijdigheden te verduidelijken / weg te werken én om tot een heldere definiëring van het parkeerbeleid te komen.

Ontwerp Beleidsplan

Wegen met als taakstelling het ‘dragen’ van de hoofdcirculatie in het centrum (figuur B3 – gele aanduiding) zijn niet te **categoriseren** als lokale wegen type 3, maar hoger. Uit de tekst is af te leiden dat de ‘oude’ wegencategorisering behouden blijft. Toch blijkt dat afstemming met de buurgemeenten nog (steeds) moet gebeuren (zie ook mail van Afdeling BMV). Dit is uit te klaren voor definitieve conformverklaring van het beleidsplan. Heeft de gewijzigde centrumcirculatie geen invloed op de wegencategorisering ?

Het voorstel vanuit de Gemeente voor het inleggen van een **Marktbus** wordt in de nota alleen uitgewerkt naar routekeuze, maar is bij voorkeur ook verder uit te werken naar frequentie, amplitude, ...

Er wordt een routeplan voor **zwaar verkeer** opgesteld voor de korte en lange termijn. Uit de tekst op blz. 25 én de bespreking blijkt nochtans dat er ook een tussenfase wordt voorzien na het afwerken van de verkeerswisselaar te Lummen. Deze fase moet ook op kaart worden verduidelijkt. Op figuur B12 moet worden aangegeven hoe het uitzonderlijk vervoer tussen de Ringlaan en Genenbos resp. Viversel zal verlopen.

Details :

- De nummering van de thema’s in het werkdomein B is af te stemmen met de richtlijnen terzake.
- Blz. 9 : Citeren uit PAC-advisering op de ‘oude’ synthesesnota biedt geen meerwaarde en is beter weg te laten.
- Blz. 16 : Er wordt verwezen naar categoriseringsprincipes uit de synthesesnota. Het is wenselijk hier enkel te verwijzen naar het ‘oude’ beleidsplan, en desgevallend principes en functies over te nemen uit de synthesesnota.
- Fig. B3 en fig. B11 zijn erg gelijkaardig ; het biedt geen meerwaarde om deze gescheiden te houden. Anderzijds is cartografisch te verduidelijken wat de gewenste wijzigingen zijn t.a.v. de huidige centrumcirculatie (en desgevallend t.a.v. de afgesproken centrumcirculatie in het ‘oude’ mobiliteitsplan).
- Blz. 28 : het Charles Wellenspleintje is te situeren op kaart.

Ontwerp Actieplan

Het Ontwerp Actieplan is gestructureerd vanuit de 5 invalshoeken en opgesteld conform de richtlijnen. Bij de opdeling naar investeringsprogramma komen echter 11 verschillende klassen voor ! Dit is beter te beperken tot een meer ‘klassieke’ opdeling (bv. in uitvoering – continu – KT – MT – LT).

Details :

- Acties die niet rechtstreeks verband houden met het mobiliteitsbeleid zijn beter niet op te nemen (vb. A.2-08 : woonproject Ketelstraat : bouwen van appartement met 20 wooneenheden).
- Figuur B18 betreffende de gebiedsindeling is beter te verplaatsen naar het Ontwerp Actieplan.

Volledigheid

In afstemming met art. 17 § 1 van het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/09 moeten onderstaande elementen in het informatief deel van het mobiliteitsplan voorkomen, die momenteel nog ontbreken in voorliggende nota's :

- knelpunten, kansen en doelstellingen
- operationele doelstellingen en bijstelling
- besluitvorming uit fase 2 (cfr. Uitwerkingsnota)
- relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden

In afstemming met art. 17 § 2 en § 3 van het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/09 moeten onderstaande elementen in het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan voorkomen, die momenteel nog ontbreken in voorliggende nota's :

- voorstel voor organisatie en evaluatie
- voorstel voor wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

Procedure

In het advies op de Verkenningsnota werd gesteld dat "...*subsiëring van het uitgevoerde parkeeronderzoek ... kan slechts na beoordeling van de onderzoeksopzet en –resultaten in GBC én bevestiging door PAC.*" Alle actoren vinden dat het gevoerde **onderzoek** nodig was voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Er zijn geen opmerkingen op de onderzoeksresultaten.

Het **participatieprincipe** heeft een correcte invulling gekregen door het inschakelen van diverse adviesraden bij het tot stand komen van het mobiliteitsplan, en dit op verschillende tijdstippen. De Gemeente plant verder nog een informatiecampagne naar de brede bevolking én een specifieke folder gericht de handelaars. Allen krijgen nog de kans feedback te geven op het mobiliteitsplan.

5. Conclusie en advies

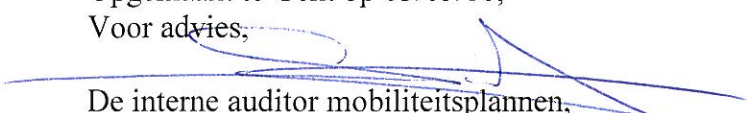
Het uitgevoerde parkeeronderzoek komt in aanmerking voor subsidiëring via module 1.

Het ontwerp beleidsplan wordt **niet conform** verklaard. De nota's zijn te herstructureren en aan te vullen rekening houdend met bovenstaande opmerkingen. In het bijzonder is het *parkeerbeleid* te verduidelijken en moeten ook de *centrumcirculatie* (Kerkstraat) en de *(boven)lokale afstemming* met de buurgemeenten (o.a. wegcategorisering) nog worden uitgeklaard.

De aangepaste documenten zijn voorafgaandelijk aan de geplande verdere 'externe' communicatie in GBC te bespreken. Na redelijke termijn voor het indienen en verwerken van evtl. reacties na de informatiecampagne, kan het mobiliteitsplan voor definitieve conformverklaring worden voorgelegd aan de PAC. Desgevallend moet de GBC voorafgaandelijk samenkomen om de evtl. wijzingen te bespreken.

Opgemaakt te Gent op 03/05/10,

Voor advies,


De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 22 maart 2011

Advies van de auditor

Mobiliteitsplan Gemeente LUMMEN

Uitwerkingsnota en Beleidsplan

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Moederconvenant	Door Minister ondertekend op 17/03/97
Beleidsplan	Definitief conform verklaard op 23/12/04
Sneldoets	Gunstig geadviseerd op 04/03/08 onder voorbehoud van plan van aanpak
Verkenningnota	Definitief gunstig geadviseerd op 25/11/08
Beleidsplan	Niet conform verklaard op 20/04/10

In vorig PAC-advies werd o.m. gesteld :

“De nota’s zijn te herstructureren en aan te vullen rekening houdend met bovenstaande opmerkingen. In het bijzonder is het parkeerbeleid te verduidelijken en moeten ook de centrumcirculatie (Kerkstraat) en de (boven)lokale afstemming met de buurgemeenten (o.a. wegcategorisering) nog worden uitgeklaard.”

Er worden 3 nota’s voorgelegd. De uitwerkingsnota is opgedeeld in een deelnota Parkeerbeleid en circulatie en een deelnota Vrachtverkeer. Het Beleidsplan is een derde nota.

3. Bespreking

Studiebureau geeft een toelichting bij de verschillende nota’s. Als gevolg van de participatie is het circulatieplan (rijrichting Kerkstraat) gewijzigd. Afstemming met de hogere plankaders (PRSL, vrachtverkeer via N29 – Kanaalweg, ...) is nagegaan. Gemeente heeft geen aanvullingen.

Volgende opmerkingen worden gemaakt :

- Na realisatie van de gewenste ontsluitingsstructuur voor de Kolenhaven zal Lummen beschikken over 2 volwaardige op/afrittencomplexen op het hoofdwegennet. Dit biedt mogelijkheden tot vereenvoudiging van de wegenstructuur.
- De impact van de voorgestelde wijziging aan het hoofd fietsrouten netwerk op de andere verkeersnetwerken moet nog worden onderzocht.
- De Provincie is ook partner bij maatregelen zoals bedrijfsvervoerplannen en communicatie.
- De teksten (blz 52-53) en kaarten (fig. B17 en B18) m.b.t. het parkeerbeleid zijn niet helemaal duidelijk op elkaar afgestemd (nummering parkeerterreinen, lang- versus randparkeren, ...).
- Het Actieprogramma bevat ca. 100 maatregelen, waarvan 15 acties prioritair en op korte termijn te realiseren naast 9 prioritaire acties in uitvoering / continu te nemen. Zeer ambitieus voor een gemeente van dit schaalniveau !

4. Conclusie en advies

Voorliggende nota's komen tegemoet aan de opmerkingen op vorig auditverslag. De voorziene procedure voor de bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan van Lummen werd volledig doorlopen. Het voorgelegde Beleidsplan wordt **conform** verklaard aan de bepalingen van het Decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20/04/01 en van het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20/03/09. Volgens de geldende omzendbrief verstrijkt deze conformiteit 5 jaar na datum van de conformverklaring.

Gelieve dit advies toe te voegen aan de nota voor definitieve vaststelling. Er wordt afgesproken voorliggend document aan te passen aan bovenstaande opmerkingen vooraleer het Mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de Gemeenteraad.

Opgemaakt te Gent op 04/04/11,
Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

9.4 RESULTATEN VAN HET PARTICIPATIETRAJECT

9.4.1 BESCHRIJVING VAN HET PARTICIPATIETRAJECT

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid, naast het STOP-principe, ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid".

Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over het participatietraject en dit traject daarna voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het decreet geeft de steden en gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat vast te stellen.

In kader van het participatietraject heeft de gemeente Lummen onderstaande stappen ondernomen. Dit participatietraject is vastgesteld door het College van burgemeester en schepenen in haar vergadering van dinsdag 30 maart 2010 en is geagendeerd op de gemeenteraadsvergadering van maandag 19 april 2010 ter goedkeuring.

Inspraakgroep verkeer

De inspraakgroep verkeer heeft vaste leden, waarvoor iedereen zich wel kandidaat mag stellen. In de inspraakgroep verkeer zijn afgevaardigden vanuit de verschillende belangengroepen vertegenwoordigd.

Leden inspraakgroep verkeer:

- Schepenen mobiliteit
- Afgevaardigde milieuraad
- Afgevaardigde sportraad middenstandsradaad
- Afgevaardigde middenstandraad
- Voorzitter toeristische raad
- Afgevaardigde cultuurraad
- Afgevaardigde jeugdraad
- Afgevaardigde scholen
- Lokale politie
- Mobiliteitsbegeleider van de provincie
- Duurzaamheidsambtenaar
- Diensthoofd technische dienst
- Inwoners die zich hebben kandidaat gesteld

Het verbreden/ verdiepen van het mobiliteitsplan is verschillende malen besproken in de inspraakgroep verkeer om zo de nodige draagkracht te verwerven voor het gekozen beleid:

- 21 november 2007: bespreking van de sneltoets
- 21 januari 2009: bespreking van de resultaten van het parkeeronderzoek
- 18 maart 2009: bespreking van de oriëntatienota van de parkeerstudie
- 17 maart 2010: bespreking van het beleidsplan

Middenstandsraad :

- 17 maart 2009: bespreking van de orientatienota parkeerbeleidsplan en plan zwaar vervoer
- 16 maart 2010: bespreking van de beleidsnota mobiliteitsplan

Milieuraad:

- 7 april 2009: conclusie oriëntatienota parkeerstudie - plan zwaar vervoer

Andere:

- 10 februari 2009: informatievergadering Meerlestraat: in kader van openbaar onderzoek rooilijnplannen werd ook de verkeerscirculatie besproken.

Verder plant de gemeente na goedkeuring van het ontwerp beleidsplan door de gemeenteraad een algemene informatiecampagne via website, infoblad en foldertjes voor de handelaars. Hierbij krijgen de inwoners ook de mogelijkheid om feedback te geven op het beleidsplan.

9.4.2 INVLOED VAN HET PARTICIPATIETRAJECT

Participatie via de verschillende adviesraden

Concrete aanvullingen van de **Inspraakgroep Verkeer** :

Sneltoets :

- Fietspad St. Ferdinandstraat minstens doortrekken tot aan sportcomplex
- Schuilhokjes bus langs de N717
- GPS stuurt zwaar vervoer langs verkeerde (sluip)wegen

Parkeeronderzoek :

- de afstand van de parking Oosterhof tot het centrum is te groot, de Ringlaan vormt een bijkomende drempel
- mogelijkheid binnengebied Pastoor Frederickxstraat en Dokter Vanderhoevedonkstraat onderzoeken
- parking van de sporthal aan de Groenstraat mee opnemen
- blauwe zone behouden en handhaven, voorafgaande communicatie
- parking Luman : oversteekvoorzieningen voor voetgangers
- bibliotheek, administratief centrum en BPA Noord moeten samen voldoende parkeerplaatsen voorzien

Parkeermaatregelen lange termijn :

- De raad vindt dat ook de Vandermarckestraat in aanmerking komt voor langsparkeren.
- De raad is van mening dat de toekomstige parking aan de voetbalterreinen ook zal gebruikt worden door carpoolers. Dit is mogelijk omdat de vraag van het sportcomplex vooral 's avonds en in het weekend is.

Circulatie :

- De leden van de raad (behalve de afgevaardigden van de middenstandsraad) zijn positief over het voorgestelde éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat. Hierdoor kan immers het toekomstige fietspad in de Beukenboomstraat doorgetrokken worden tot in de Kerkstraat. Op deze manier wordt ook de parkeergelegenheid behouden. Tenslotte remt dit ook het sluipverkeer van afrit 26 van de E314 naar Linkhout en Meldert.

Advies **milieuraad** :

- Voor het probleem van de overlast veroorzaakt door het thuis parkeren van vrachtwagens is een oplossing mogelijk door het voorzien van gemeenschappelijke parkings, centraal bv op bedrijvenparkings, of lokaal op speciale afgelegen locaties dan wel door het verbieden van het laten parkeren van deze vrachtwagens.

Advies **middenstandsraad** :

Parkeerconcept :

- blauwe zone invoeren in Dorpsstraat, Gemeenteplein en Kerkstraat, geen bewonerskaart
- alternatief voor bewoners bijvoorbeeld in de Pastoor Frederickxstraat
- Zonnestraat : bij nieuwe bouwplannen parkeerplaatsen voorzien voor bewoners en openbare parkeerplaatsen maken
- Bouw administratief centrum : gemeentebestuur moet in eigen parkeerplaatsen voorzien

Circulatieplan :

- bestaande dubbel richting in Pastoor Frederickxstraat en gedeelte Kerkstraat behouden

Uit bovenstaande samenvatting van de adviezen van de verschillende raden kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- Het voorgestelde éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat, voorzien bij herinrichting van het kruispunt Ringlaan – Kerkstraat wordt gedragen door de inspraakgroep verkeer. Dit voorstel biedt een veilige oplossing voor de fietsers, komende van Linkhout en Meldert, die zich naar het centrum en de scholen begeven. Dit voorstel laat ook het behoud van parkeerplaatsen toe. Tenslotte wordt hierdoor ook de sluiproute door het centrum van afrit 26 van de E314 naar Linkhout en Meldert minder interessant. Dit

voorstel is ook een deel van het antwoord op de vraag van de scholen in het centrum om de kruispunten Schalbroekstraat – Beukenboomstraat – Ringlaan en Kerkstraat te beveiligen voor fietsers en in de Kerkstraat ook meer ruimte voor hen te voorzien.

- De middenstandsraad is niet akkoord met het voorgestelde éénrichtingsverkeer.
- De verschillende raden zijn het erover eens dat de bevestiging en controle van de blauwe zone een goede zaak is.
- Het parkeren van vrachtwagens in woongebieden kan niet zomaar verboden worden. Het is beter om individuele oplossingen te zoeken en eventueel alternatieven aan te bieden.

Participatie via algemene inspraakronde

Op 15 november werd het ontwerp-mobiliteitsplan voorlopig vastgesteld en ter inzage gelegd voor de bevolking. De inwoners konden het plan inkijken en bemerkingen formuleren tot 23 december 2010. De bekendmaking van deze inspraakperiode gebeurde via de digitale infoborden, de website en de verschillende raden.

Er kwamen 4 reacties binnen tijdens de inspraakperiode

- 1 reactie van een inwoner van Linkhout betreffende de verkeerssituatie in Linkhout, het aanbod van De Lijn, de riolering en wegenis in Linkhout, de geluidshinder door het toenemende verkeer, het vrachtverkeer, quads en overlast bij evenementen
- OHVM vraagt aandacht voor een veilige inplanting van het bussenknooppunt, de aanleg van een fietspad in de straat en vraagt ook uitdrukkelijk om betrokken te worden bij de herinrichting van de Pastoor Frederickxstraat
- 1 individuele klacht betreffende het éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat
- Bezwaar van de middenstand betreffende het éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat (150 handtekeningen, ongeveer 55 zelfstandigen, banken, middenstanders, medisch personeel, ..)

Deze reacties werden besproken door de inspraakgroep verkeer op 19 januari 2011 en het schepencollege in zitting van 15 februari 2011. Het college heeft beslist om de huidige verkeerscirculatie in de Kerkstraat voorlopig te behouden. De verkeerscirculatie en inrichting van de Kerkstraat moet wel herbekeken worden in het kader van de herinrichting van de N725.