

**PROVINCIE LIMBURG
ARRONDISSEMENT MAASEIK**

STAD MAASEIK

MOBILITEITSPLAN

Beleidsplan

projectnr. MSK032
8 april 2015

COLOFON

OPDRACHT

Opdrachtgever	Stadsbestuur Maaseik Lekkerstraat 10 3680 Maaseik Tel. 089/560.560
Opdrachtnemer	Buro LST P.P. Rubensstraat 10 bus 2 3680 Maaseik Tel. 089/56.37.67
Projectleider opdrachtgever	Mevr. Mieke Cremers
Projectnummer	MSK032

PROJECTMEDEWERKERS

Moens André Hanckmann Gertjan Steven Jeroen Stals Peter Gorissen Marijke	Projectleider Verkeerskundige Projectmedewerker Autocad-operator Administratief medewerkster
--	--

PROJECTVERLOOP

01/2009 – 06 /2010	Oriëntatienota – conformverklaring 22-06-2010
07/2010 – 12 /2011	Synthesenota – conformverklaring 16-10-2012
11/2012 – 03 /2015	Beleidsplan – GBC 23 mei 2013
	– gemeenteraad voorlopige vaststelling december 2013
	– RMC 28 januari 2014 – ongunstig
	– overleg De Lijn/stad Maaseik/BLST 11-03-2014
	– overleg stad Maaseik/MOW/BLST 12-06-2014
	– overleg stad Maaseik/BLST 03-12-2014
	– overleg stad Maaseik/MOW/BLST 26-01-2015
	– GBC 25 februari 2015

Versie: datum 8 april 2015

INHOUD

INFORMATIEF DEEL	4
1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Plaats van de beleidsnota in het mobiliteitsplan	6
1.3 Samenstelling van de GBC	7
2 KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	8
2.1 Lokale mobiliteitstoestand - probleemstelling	8
2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften	21
2.2.1 Strategische doelstellingen	21
2.2.2 Besluiten uit onderzoeken	25
3 DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S	28
3.1 Nulscenario	28
3.1.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	28
3.1.2 Werkdomein B: Netwerken per modus	29
3.1.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	30
3.2 Toekomstscenario: Een bereikbaar en verkeersleefbaar Maaseik	35
3.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen	35
3.2.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit	35
3.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	38
3.3 Groeiscenario 1: Maaseik bereikbaar voor bewoners en bezoekers	44
3.3.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen	44
3.3.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit	44
3.3.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	46
3.4 Groeiscenario 2: Maaseik verkeersleefbare kernen	52
3.4.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen	52
3.4.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit	52
3.4.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	54
3.5 Afweging scenario's	60
3.5.1 Criteria	60
3.5.2 Afweging voorkeursscenario	61
4 RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN .	63
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	63
4.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg	63
RICHTINGGEVEND DEEL	66
5 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN MAASEIK	67
6 BELEIDSSCENARIO	72
6.1 Inleiding	72
6.2 Uitwerking van het duurzaam scenario in werkdomeinen A-B-C	72
6.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	72
6.2.2 Werkdomein B: De Gewenste verkeersstructuur / Netwerken per modus	77
6.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen	86
7 EVALUATIE / CONFRONTATIE TUSSEN NETWERKEN	96
7.1 Fietsroutes en vrachtroutes	96
7.2 Wegencategorisering en vrachtroutenetwerk	97
7.3 Wegencategorisering en openbaar vervoer	97
8 ACTIEPLAN VOLGENS WERKDOMEINEN A-B-C	98

9	VOORSTEL VOOR ORGANISATIE, MONITORING EN EVALUATIE.....	112
9.1	Organisatie	112
9.2	Monitoring en evaluatie	113
9.2.1	Monitoring	113
9.2.2	Evaluatie	115

10	PARTICIPATIE	116
10.1	Infovergadering bevolking – Oriëntatiefase	116
10.2	Infovergadering bevolking – Synthesenota.....	118
10.3	Infovergadering bevolking – Beleidsplan	119

BIJLAGEN

- procesverloop
- verslagen

INFORMATIEF DEEL

1 INLEIDING

Het mobiliteitsplan is van groot belang voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de komende jaren aan de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners gaat voldoen. Het Centrum van Maaseik dient bereikbaar te zijn, maar daarnaast is het belangrijk om er aangenaam te wonen, werken en verblijven. De Stad Maaseik kiest daarom voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer**. Pas daarna komt de **auto**. Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt tevens het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden.

1.1 Aanleiding

Begin 2009 is door het stadsbestuur van Maaseik aan Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek (LST) de opdracht gegeven een mobiliteitsplan op te maken voor het gehele grondgebied van de stad Maaseik.

- Maaseik heeft reeds eind jaren '90 een mobiliteitsplan opgemaakt, waarbij het beleidsplan dd. 21/11/2000 conform is verklaard. In de jaren daarop volgend is dit plan als instrument gebruikt bij de uitwerking van het gemeentelijke verkeersbeleid
- Door de uitwerking en realisering van een aantal grootschalige projecten in en rond de Oude stadskern van Maaseik in het recente verleden (o.a. Kloosterbempden, Kol. Aertsplein, omgeving sportzone e.d.), en de nog geplande ontwikkelingen (locatie nieuw ziekenhuis, afbakening klein stedelijk gebied, stad aan de Maas, uitbreiding lokaal bedrijventerrein en verkeersontwikkeling Jagersborg, locatiebepaling hoofdhalt openbaar vervoer, ontwikkelingen Heerenlaak e.d.) beantwoordt het vigerende mobiliteitsplan niet altijd meer aan gestelde vragen. Ook voor Neeroeteren en in mindere mate Opoeteren zijn er nieuwe ruimtelijke vraagstukken waar het mobiliteitsplan mee richting dient te geven aan de verkeersproblematiek.
- Dd. 28 april 2008 is door de GBC van Maaseik een sneltoets uitgevoerd m.b.t. de status van het vigerende mobiliteitsplan.
- Door afdeling BMV werd vastgesteld om het mobiliteitsplan te herzien, en dit om diverse redenen:
 - Meerdere ruimtelijke ontwikkelingen aan de rand van de stad met een sterk impact op de gehele verkeersorganisatie van Maaseik.
 - Problematiek locatie hoofdhalt openbaar vervoer
 - Impact nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals er zijn: Industrierrein Jagersborg, onduidelijkheid locatie nieuw ziekenhuis.
 - Agentschap Ruimtelijke Ordening heeft ruimtelijke bezwaren bij een bestemming als westelijke ringstructuur t.p.v. Gremelsloweg.
 - Andere thema's zoals parkeren en slukverkeer.
- De GBC staat niet meer achter de beleidsscenario's van het huidig mobiliteitsplan.
- Dd. 09 juni 2008 werd de sneltoets gunstig geadviseerd en werd de conformiteit van het bestaande (vigerende) mobiliteitsplan verlengd tot 26 november 2009.
- Op 16 oktober 2012 heeft de Provinciale Auditcommissie gunstig geadviseerd over de Synthesenota.

Verloop opmaak nieuw mobiliteitsplan

Opdrachtvertrekking januari 2009

Opmaak Oriëntatienota 01/2009 – 06/2010

Goedkeuring Oriëntatienota PAC dd. 22-06-2010

Opmaak Synthesenota augustus 2011

Goedkeuring Synthesenota door PAC 16-10-2012

Opmaak Beleidsplan januari 2014– maart 2015

1.2 Plaats van de beleidsnota in het mobiliteitsplan.

Een mobiliteitsplan opmaken is een proces wat in 3 stappen wordt uitgevoerd, met name:

- De oriëntatiefase, welke resulteert in een oriëntatienota;
- De planopbouwfase, welke resulteert in een synthesesnota;
- De beleidsnota, wat resulteert in een ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan.

De oriëntatiefase en de synthesesnota zijn ter goedkeuring voorgelegd aan de PAC en conform verklaard.

Als laatste stap in de opbouw van het mobiliteitsplan wordt het beleidsplan opgemaakt. De beleidsnota bestaat uit twee delen: een informatief gedeelte geeft een samenvatting van de voorgaande “informatieve” fases, namelijk de oriëntatie en planopbouwfase (synthesesnota). Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar de betreffende nota’s. Het richtinggevend gedeelte bespreekt de acties en maatregelen per werkdomein.

De onderdelen die in dit beleidsplan worden behandeld, zijn de volgende:

Informatief deel

- 1 Inleiding
- 2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen
- 3 Duurzame mobiliteitsscenario’s
- 4 Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden.

Richtinggevend deel

- 5 Beleidsscenario
- 6 Actieplan volgens werkdomeinen A-B-C
- 7 Voorstel voor organisatie en evaluatie
- 8 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten

Bijlagen

Het zwaartepunt van deze nota ligt op het verder concretiseren van het weerhouden duurzaam mobiliteitsscenario, een verdere vertaling van dit scenario in een actieprogramma, een voorstel voor organisatie en evaluatie. Tevens dient onderzocht te worden in welke mate beleidsplannen en andere beleidsdocumenten eventueel dienen aangepast te worden.

1.3 Samenstelling van de GBC

- Voor het Vlaams Gewest:
 - Dhr. P. Stulens, Agentschap Wegen en Verkeer;
 - Mevr. K. Peeters Agentschap Wegen en Verkeer;
 - Mevr. Claes, Agentschap Ruimtelijke Ordening;
 - Dhr. L. Franssen, NV de Scheepvaart;
 - Dhr. S. Lieten, expert, begeleider voor de mobiliteitsplannen; Dienst MOW
- Voor de stad Maaseik:
 - Mevr. Van Dooren Schepen van Ruimtelijke Ordening
 - Dhr. G. Haeldermans Schepen Openbare werken
 - Dhr. N. Bakkers, Afdelingshoofd Technische Dienst;
 - Dhr. T. Geusens, Dienst Ruimtelijke Ordening;
 - Mevr. M. Cremers, Dienst Mobiliteit en Verkeer;
- Voor De Lijn:
 - Dhr. P. Smeets Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn
Medewerker Entiteit Limburg;
 - Mevr. A. Vanacken Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn
Medewerker Entiteit Limburg;
- Voor de Provincie:
 - Dhr. R. Schreurs mobiliteitsambtenaar;
- Voor politie Maasland:
 - Dhr. F. Gerarts, korpschef;
- Voor de NMBS:
 - Regiomanager;
- Voor Buro LST:
 - Dhr. A. Moens, namens BLST verkeerskundige
- Fracties politieke partijen

De GBC heeft op volgende data verloop van het mobiliteitsplan besproken:

ORIENTATIENOTA

GBC 1 - Oriëntatienota	19 april 2010
GBC 2 - Oriëntatienota	11 mei 2010

SYNTHESENOTA

GBC 3 - Synthesenota	20 december 2011
GBC 4 - Synthesenota	24 augustus 2012

NOTA BELEIDSPLAN

GBC 5 - beleidsplan	mei 2013
gemeenteraad voorlopige vaststelling	december 2013
RMC	28 januari 2014 - ongunstig
GBC 6 - beleidsplan	25 februari 2015

2 KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Onderstaand worden de knelpunten, kansen en doelstellingen verwoord waarbij wordt aangesloten op hoofdstuk 2.1 uit de Synthesenota. De locaties zijn aangeduid op de kaarten 1-2-3-4

2.1 Lokale mobiliteitstoestand - probleemstelling

In dit onderdeel wordt probleemstelling in de lokale mobiliteitstoestand verwoord en weergegeven in een knelpunten-kansen-doelstellingentabel. Aan de hand van de probleemstelling uit de oriëntatienota worden mogelijke mobiliteitseffecten van geplande/gewenste plannen en projecten aangeduid. Met andere woorden, welke knelpunten en kansen moeten worden verholpen/ontstaan indien de projecten worden gerealiseerd.

Dit aan de hand van een aantal thema's:

- knelpunten/kansen op basis van de bestaande ruimtelijke structuur;
- knelpunten/kansen volgend uit de gewenste ruimtelijke structuur;
- knelpunten/kansen in het fietsroutenetwerk (functioneel en recreatief);
- knelpunten/kansen in het openbaar vervoerssysteem;
- knelpunten/kansen in het huidige gemotoriseerd vervoerssysteem, Dit op basis van wegcategorisering – weginfrastructuur en zwaar vervoer;
- knelpunten/kansen inzake parkeren;
- knelpunten/kansen met betrekking tot waterwegen.

Verder komen thema's aan bod zoals intensiteiten, doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

<i>Thema bestaande ruimtelijke structuur</i>			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Barrièrewerking (N78)	- Verstoren van Oost-Westrelatie - Oversteekbaarheid	- Weren van doorgaand verkeer uit centrum - Weren van sluipverkeer - Samengaan van gemotoriseerde en niet gemotoriseerde verplaatsingen - Mogelijkheid om stad te verbinden met de Maas	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur
Maasbrug	- Verkeersongevallen - Kwaliteit fietspaden - Verkeersafwikkeling (verkeer wordt als in trechtervorm naar grensovergangen geleid door beperkte grensovergangen over Maas) - Verkeersdoorstroming	- Verbeteren verkeersveiligheid - Verbeteren kwaliteit fietspaden op de brug - Verbeteren verkeersafwikkeling	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Inrichting als grote ovonde is gepland voor uitvoering voorjaar 2012

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Bosbeek als snoer voor voetganger en fietser door de gehele gemeente.	- Structuurbepalend - Beperkte verbindende functie	- Versterken verbindende functie - Versterken natuur- en omgevings-kwaliteit - Versterken toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht - Stimuleren van fietsgebruik	- Bereikbaarheid verbeteren voor fietsers en voetgangers - Milieu en natuur - Ontsluitingssnoer voor fietsers - voetgangers schoolverkeer

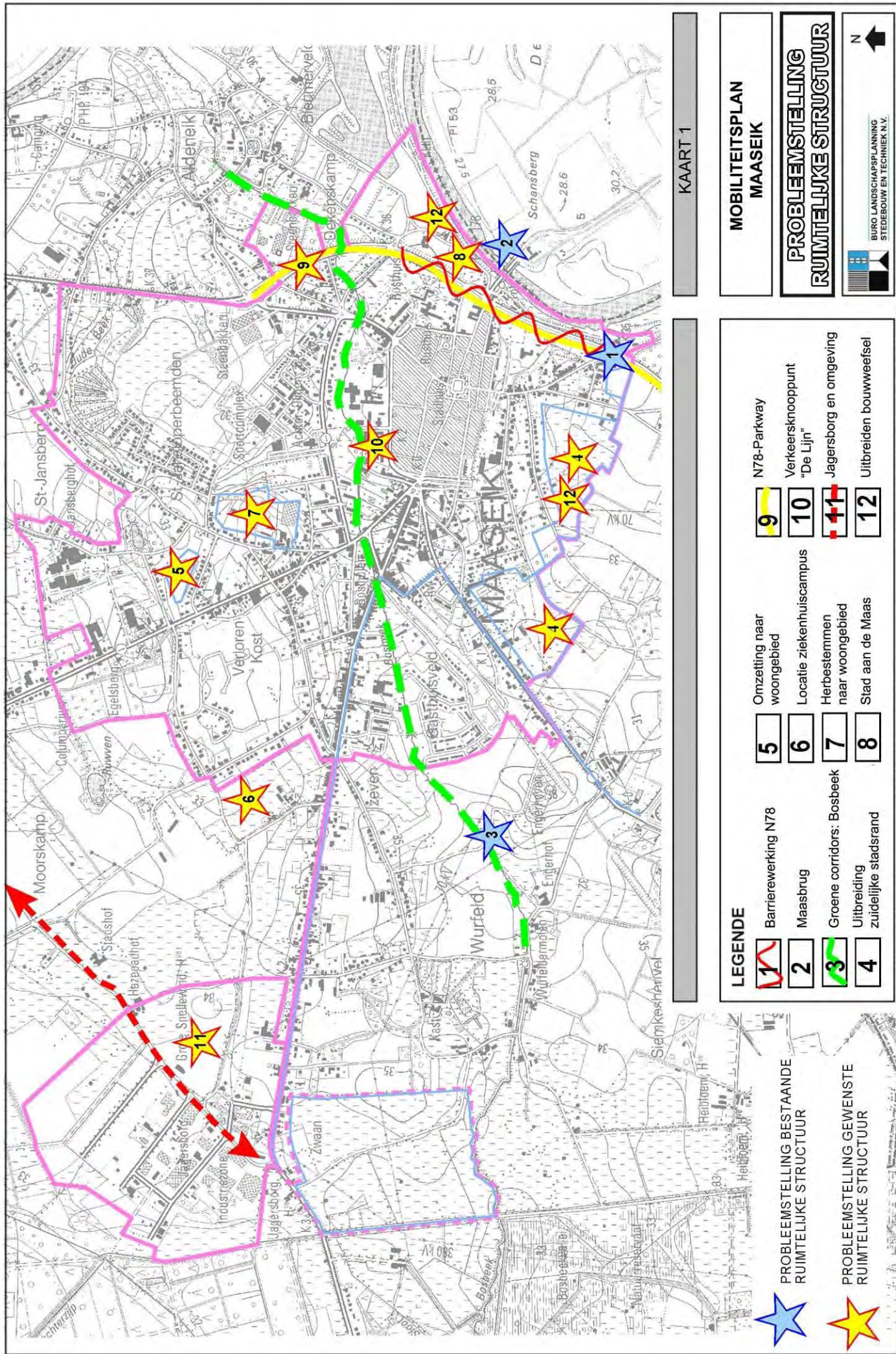
Thema gewenste ruimtelijke structuur

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Zuidelijke stadsrand – woonreservegebied voor stadsuitbreiding en scholencampus	- Genereren van extra verkeer - Behouden van 'vista'?	- Woonreservegebied voor stedelijke ontwikkeling (woonbehoefte op langere termijn) - Mogelijkheid voor uitbreidingsbehoefte huidige scholen	- Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid
Omzetting van woonuitbreidingsgebied (Pieter Geunsstraat – Dokter Pergenslaan) naar woongebied	- Binnengebied omringd door reeds gerealiseerd woongebied - Enkele niet gerealiseerde kavels	- Omzetting woonuitbreidings-gebied naar woongebied - Ontsluiting gebied - Woongelegenheid	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
Locatie ziekenhuiscampus omgeving Schuurstraat (zie <i>aangepaste kaart 25</i>) 'Probleemstelling verkeersstructuur')	- Locatieaanduiding - Genereren van extra verkeer (door fusie) - sluikverkeer	- Schaalvergroting - Concentratie van ziekenhuis-activiteiten - optimaliseren bereikbaarheid en parkeren	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur - Fijnmazig netwerk voor voetganger en fietser aansluitend op aanwezig netwerk
Herbestemmen KMO-zone Olmenweg (oude site ATM) naar woongebied	- Ontsluiting op Heirweg	- Nieuwe stadsinbreiding met diverse bebouwings-typologieën dichtbij stadscentrum	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Stad aan de Maas	- Inname groen - Genereren van extra verkeer - Parkeren in de open tussenruimtes	- Woongelegenheid - Versterken relatie stadscentrum met de Maas (opheffen barrièrewerking ring)	- Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
N78 - Parkway	- N78 gecategoriseerd als primaire weg II	- Infrastructuurader omvormen tot kwalitatieve stedelijke ruimte - Wegwerken harde grens van N78-Verbeteren oversteekbaarheid - Optimaliseren verkeersveiligheid - Plek geven aan langzaam verkeer - Oplossen verkeersafwikkeling Bleumerpoort	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur
Vervoersknooppunt "De Lijn"	- Locatieaanduiding - Multimodaliteit?	- Versterking van OV als alternatief voor het autoverkeer - Bieden van betere bereikbaarheid naar functies	- Toegankelijkheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
Jagersborg en omgeving – aansluiting op N762	- Geïsoleerde ligging - Unimodale wegontsluiting - Waardevolle omgeving	- Versterken van Maaseik als economisch knooppunt	- Milieu en natuur - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
Zuidelijke parkeerplaats Ringlaan	- Probleem langparkeren langs Ringlaan - Gebrek aan parkeerplaats voor lang, niet betalend parkeren aan zuidzijde stadsrand	- Lang, niet betalend parkeren	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
Uitbreiding senioren-campus	- Ruimtelijke en verkeerskundige afstemming op ontwikkeling omgeving (Maasbrug, Parkway, omgeving Mgr. Koningsstraat)	- Uitbreiding campuscapaciteit	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Ontgrinding Elerweerd te Heppeneert	- Locatieaanduiding - Geen inzicht in nabestemming betreffende gebieden en impact hiervan op verkeer en mobiliteit binnen Maaseik	- Locatieaanduiding - Inzicht verkrijgen in nabestemming betreffende gebieden en impact hiervan op verkeer en mobiliteit binnen Maaseik	- Milieu en natuur - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Uitvoering gepland vanaf 2014-2015
Sportzone De Borg Neeroeteren	- Kwaliteit sporthal - Ontsluitingsfunctie Komweg en Rotemerlaan	- Opwaardering sporthal - Aandacht voor ontsluitingsfunctie Komweg en Rotemerlaan - Verbeteren voetgangers- en fietsrelatie	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - uitvoering 2011-2012
Neeroeteren centrum Uitwerking BPA	- BPA gaat gewijzigd worden - Diverse ruimtelijke knelpunten in huidig BPA	- Ontwikkelen van bijkomende woon en winkelfunctie - Ruimtelijke opwaardering "hart" van Neeroeteren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - parkeerbehoefte afstemmen op parkeervraag

Zie ook kaarten 1 & 2.



KAART 1

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

PROBLEEMSTELLING
RUIMTELIJKE STRUCTUUR

LEGENDE

	1	Barrièrwerking N78		5	Omzetting naar woongebied		9	N78-Parkway
	2	Maasbrug		6	Locatie ziekenhuis-campus		10	Verkeersknooppunt "De Lijn"
	3	Groene corridors: Bosbeek		7	Herbestemmen naar woongebied		11	Jagersborg en omgeving
	4	Uitbreiding zuidelijke stadsrand		8	Stad aan de Maas		12	Uitbreiden bouwweefsel

PROBLEEMSTELLING BESTAANDE
RUIMTELIJKE STRUCTUUR

PROBLEEMSTELLING GEWENSTE
RUIMTELIJKE STRUCTUUR





KAART 2

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

PROBLEEMSTELLING
RUIMTELIJKE STRUCTUUR



LEGENDE

- | | |
|--|-------------------------------|
| 13 Zuidelijke parkeerplaats
Ringlaan | 16 Neeroeteren-Centrum |
| 14 Uitbreiding
seniorencampus | 17 Crosskuij-Waterloos |
| 15 Ontgrinding | 18 Sportzone de Borg |

PROBLEEMSTELLING GEWENSTE
RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Thema fietsroutenetwerk

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Functionele fietsroutes langs gewestwegen	- Oversteekbaarheid	- Verbeteren oversteekbaarheid en veiligheid - Verbeteren kwaliteit fietspaden	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Doorstroming - Gebruiksvriendelijk
Recreatieve fietsroutes	- Knopen recreatief fietsroutenetwerk + gewestwegen (N78 (Aldeneik), N762 Weertersteenweg (Venweg), N757 Kinrooiersteenweg	- Verbeteren oversteekbaarheid en veiligheid	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Doorstroming - Gebruiksvriendelijk

Thema openbaar vervoer

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Vervoersknooppunt "De Lijn"	- Locatieaanduiding - Multimodaliteit?	- Versterking van OV als alternatief voor het autoverkeer - Bieden van betere bereikbaarheid naar functies	- Toegankelijkheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid

Thema gemotoriseerd verkeer

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Wegcategorisering			
N78 – vanaf grens Dilsen/Elen tot Maasbrug	- Tegenstrijdigheid tussen huidig mobiliteitsplan en RSPL	- Duidelijke wegcategorisering - Correct gebruik en bestemming van weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
N78 – segment tussen rotonde Venlosesteenweg tot gemeentegrens met Kinrooi/Ophoven	- Onduidelijkheid omtrent categorisering - RSPL: niet gecategoriseerd - mobiliteitsplan: secundaire weg I	- Duidelijke wegcategorisering - Correct gebruik en bestemming van weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Weertersteenweg (N762) tussen Van Eycklaan en grens met Kinrooi	- Onduidelijkheid omtrent categorisering - RSPL: lokale weg mobiliteitsplan: secundaire weg	- Duidelijke wegcategorisering - Correct gebruik en bestemming van weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
Astridlaan/Diestersteenweg tussen Stationsplein en Jagersborg	- RSPL: secundaire weg II - mobiliteitsplan: lokale weg I	- Duidelijke wegcategorisering - Correct gebruik en bestemming van weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
Maastrichtersteenweg (N78b)	- Bepaling en afstemming op potentiële ontwikkelingen langs deze weg	- Bepaling en afstemming op potentiële ontwikkelingen langs deze weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur
K. Fabiolalaan	- Categorisering als primaire II - Door ontwikkelingen langs deze weg is herbestemming noodzakelijk	- Afstemming categorisering op ontwikkelingen langsheen deze weg	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur
Weginfrastructuur			
Inrijpoort recreatiegebied Leeuwerik-Herenlaak	- Verkeersveilige inrichting - Voorkomen van sluipverkeer in Aldeneik dorp	- Opwaarderen recreatiegebied	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
Inrijpoort recreatiegebied Bergerven	- Verkeersonveilige inrichting	- Verkeersveilige inrichting	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
Ontsluiting Sportlaan op N78	- Voorkomen van sluipverkeer	- Betere bereikbaarheid en ontsluiting van sportzone	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid in uitvoering
Vervolledigen "Lokale Ring"	- Kruispuntoplossing Van Eycklaan/ Bosmolenlaan/ Acht Meilaan/ Weertersteenweg	- Vervolledigen lokale "ring"	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verbeteren doorstroming lokaal en bovenlokaal verkeer

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Jagersborg	- Geïsoleerde ligging - Unimodale wegontsluiting - Waardevolle omgeving	- Ontsluiting regionaal en lokaal bedrijventerrein	- Milieu en natuur - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid
Ontsluiting Sportzone "De Borg"	- Kwaliteit sporthal - Ontsluitingsfunctie Komweg en Rotemerlaan	- Opwaardering sporthal - Aandacht voor ontsluitingsfunctie Komweg en Rotemerlaan - Verbeteren voetgangers- en fietsrelatie	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid
Woonuitbreiding Wurfelder Bosschen	- Aansluiting nieuwe ontsluitingsweg woongebied op Wurfelderweg - Schoolomgeving - Eén enkele toegang	- Ontsluiting - Voetganger- en fietsvoorzieningen - Verbeteren oversteekbaarheid en verkeersveiligheid - Uitbreiding netwerk zwakke weggebruiker	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid
Zwaar verkeer			
Parkeren van vrachtwagens in woonomgeving	- Parkeren van vrachtwagens in woonstraten	- Centraliseren van trekkers + opleggers op daarvoor bestemde terreinen - Gecontroleerd toezicht	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur - Aanduiden van 1 gecentraliseerde locatie voor vrachtwagens per deelgemeente

Thema parkeren

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Maaseikerlaan: parkeren	- Door nieuwe inrichting gewestweg vervallen parkeerplaatsen	- Inrichting openbaar domein in functie van zwakke weggebruiker en kwaliteitsverbetering randzone	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid - Milieu en natuur - Aanduiden alternatieve plaatsen voor parkeren verder van centrum
Parkeerproblematiek omgeving begraafplaats Opoeteren	- Parkeerprobleem	- Oplossen parkeerprobleem	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid

Thema intensiteiten – vervoersstromen – doorstroomcomfort

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
N78 → E25	- Verkeersgebruik N78 → E25 is quasi onbestaande - Verzadigingspunt N78 - Slecht doorstroomcomfort E25 - Sluiproute Weert → Maasmechelen via N762 Weertersteenweg en N78b Maastrichtersteenweg	- Ontsluiting kleinstedelijk gebied op autosnelweg (afstand ± 4 km)	- Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid

Thema verkeersveiligheid

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Gewestwegen	- Breed wegprofiel, ééNZijdige verkeers-technische inrichting en rechte lijnige structuur - Hoge snelheden - Verkeersonveiligheid	- Afdwingen gewenst rijgedrag door fysieke en ruimtelijke ingrepen - Beheersen verkeersonveiligheid en verkeers-onleefbaarheid - Verminderen ongevallen-concentraties - Inrichten van weg conform functie en gebruik	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Verkeersveiligheid Dilserweg (N771) ontsluiting sportpark	- Kruispunt op gewestweg - Verzwaring verkeerstoename op aanwezig kruispunt - Verkeersonveiligheid	- Inrichten verkeersveilig kruispunt	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid
Verkeersveiligheid Gruitroderlaan (N771)	- Verkeersonveiligheid (snelheid, fietspaden,...) - Leesbaarheid aansluitende kruispunten met woonstraten	- Verbeteren verkeersveiligheid - Vrijliggende fietspaden	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid

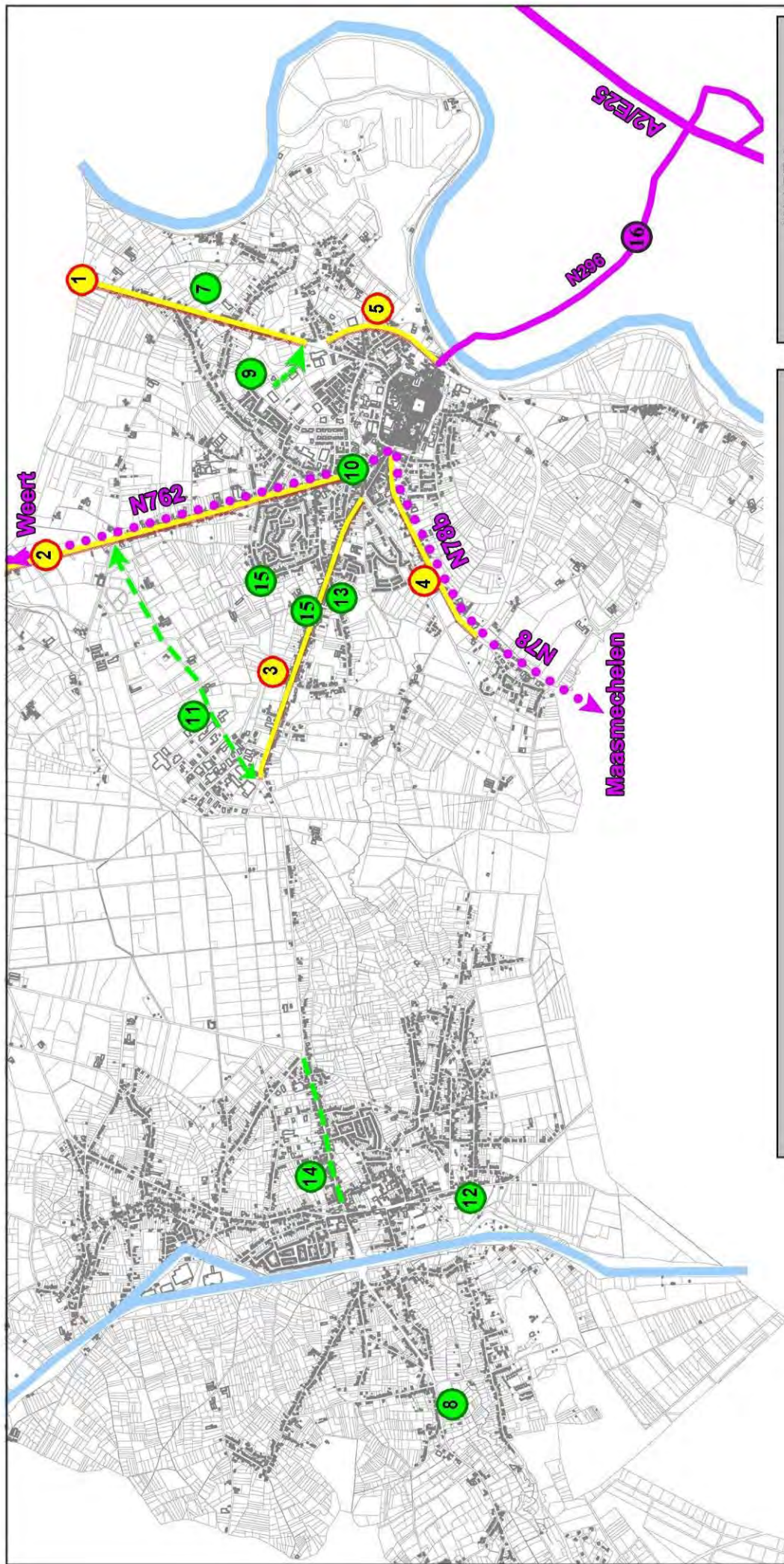
Thema verkeersleefbaarheid - barrièrevorming

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Gewestwegen doorheen woonkernen	- Opbouw en vormgeving bepaalde gewestwegen - Attractiviteit - Barrière - Oversteekbaarheid	- Verhogen attractiviteit - Prioriteit geven aan centrum- en woonfuncties - Afzwakken barrière - Verbeteren oversteekbaarheid	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
Gewestweg Kinrooiersteenweg over het geheel	- Verkeersonveiligheid - Oversteekbaarheid	- Verhogen verkeersveiligheid - Verbeteren oversteekbaarheid	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid

Thema waterwegen

Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Zuid-Willemsvaart	- Verbinding naar het Julianakanaal - Te laks industrieel locatiebeleid	- Stimuleren binnenvaart - Verminderen van aantal vrachtwagens op wegen	- Verbeteren verkeersleefbaarheid door verminderen van vrachtwagens op wegen - Bereikbaarheid - Milieu en natuur

Zie kaart 3 & 4: Probleemstelling verkeersstructuur



KAART 3

MOBILITEITSPLAN MAASEIK

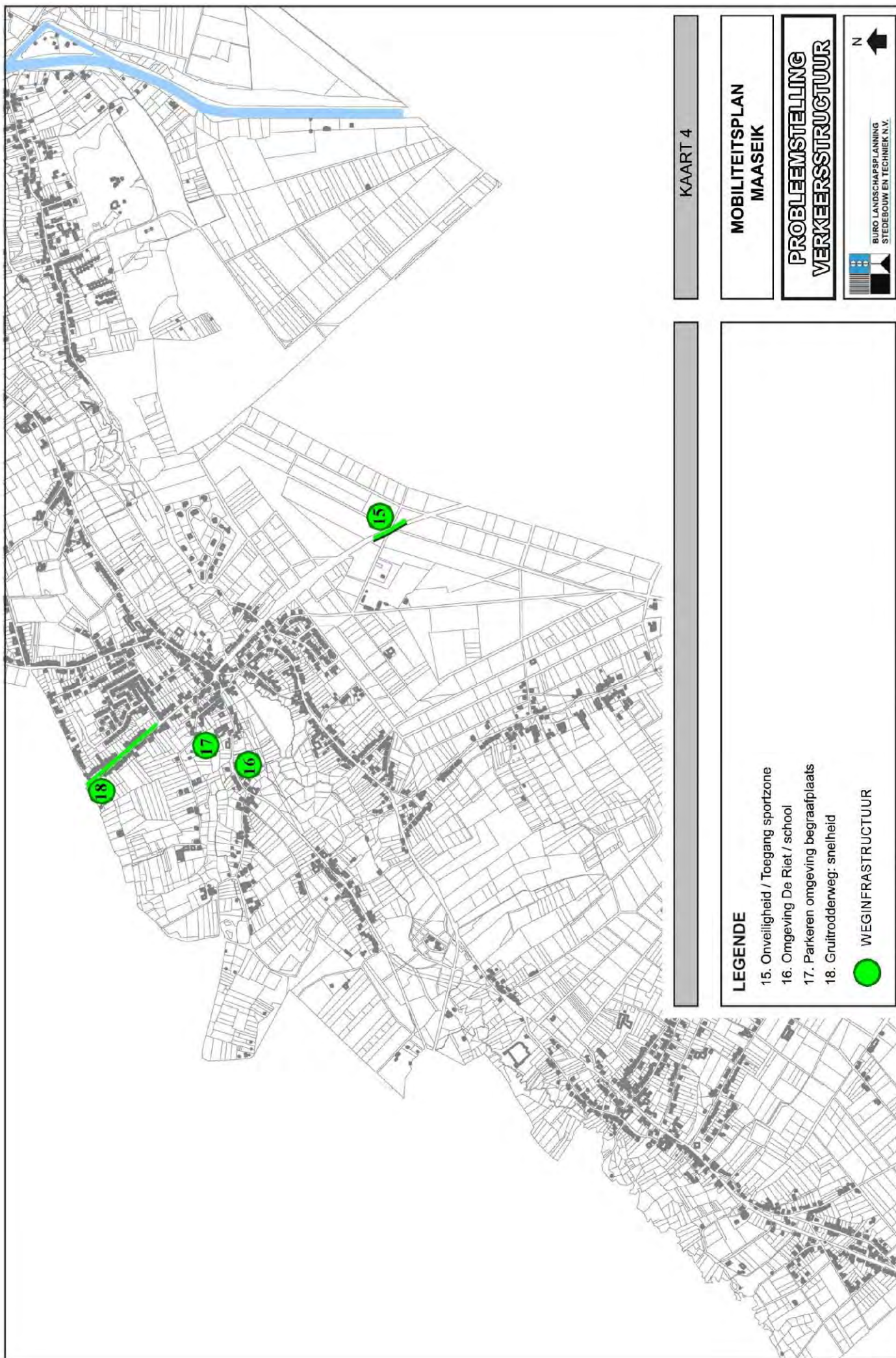
PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR



LEGENDE

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|---|
| 1. Venlosesteenweg | 7. Poort Leeuwenik/Heerenlaak | 13. Ontsluiting Wurfelder Bosschen |
| 2. Weertersteenweg | 8. Inrijpoort Bergerven | 14. Parkeren Maaseikerlaan |
| 3. Astridlaan/Diestersteenweg | 9. Ontsluiting Sportlaan op N78 | 15. Ontsluiting toekomstige ziekenhuis-campus |
| 4. N78b | 10. Vervolledigen lokale ring | 16. Verkeersrelatie N78 - E25 |
| 5. Koningin Fabiolalaan | 11. Ontsluiting Jagersborg | |
| 6. Algemene wegategorisering | 12. Ontsluiting Sportzone De Borg | |

- WEGCATEGORISERING
- WEGINFRASTRUCTUUR
- SLUIJROUTE
- ONTSLUITINGSWEG



2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

2.2.1 Strategische doelstellingen

2.2.1.1 Doelstellingen op Vlaams niveau

Ruimtelijk

De stad Maaseik is aangeduid als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Door deze selecties is de stad eveneens een economisch knooppunt. Concreet betekent dit dat in het gebied dat als stedelijk gebied door de provincie wordt afgebakend aan minimum 25 woningen per hectare dient gebouwd te worden bij nieuwe woonprojecten en op strategische plaatsen en dat er een regionaal bedrijventerrein voorkomt.

Voor de delen die tot het buitengebied zullen behoren, zal aan minimum 15 woningen per hectare gebouwd dienen te worden. Structuurbepalend voor het buitengebied is o.a. de Maasvallei. In het kader van een grensoverschrijdende ruimtelijke ontwikkelingsvisie worden de ecologische waarden versterkt, worden inpasbare vormen van landbouw en recreatie ontwikkeld en ondersteund en een ruimtelijke inkadering van de vastgestelde afbouw van grindwinning voorzien.

Als kleinstedelijk gebied wordt Maaseik op Vlaams niveau via de N296 naar de E25 op Nederlands grondgebied.

Op het grondgebied van Maaseik wordt de N78 vanaf Maaseik-Noord tot aan de landsgrens als ontsluitende primaire weg II geselecteerd. (Koningin Fabiolalaan) De Maas is een waterloop die structurerend is op Vlaams niveau.

Vanuit het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)** worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een “duurzame mobiliteit”.

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.

Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Versterking van alternatieven voor het autoverkeer.

Voor het personenverkeer zijn deze alternatieven voor kortere afstand het te voet gaan en het fietsen; voor langere afstanden zijn de alternatieven het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Het spoor en het vervoer over water zijn de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg.

Optimalisering door categorisering van het wegennet. De optimalisering houdt een categorisering van het wegennet in. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van wegen. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van toegang geven (erfontsluiting). De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

Mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer.

Aanvullend op de voorgaande doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren, is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt.

Aanvullend geeft het **Mobiliteitsplan Vlaanderen** volgende strategische doelstellingen weer:

- Vrijwaren van de bereikbaarheid
- Garanderen van de toegankelijkheid
- Verzekeren van de veiligheid
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Terugdringen van de schade aan natuur en milieu
- Aantal verkeersdoden terug dringen tot 250 en het aantal zwaargewonden tot 2000 tegen 2015

2.2.1.2 Doelstellingen op provinciaal niveau

Algemeen

Groene waarden.

De provincie Limburg is naar Vlaamse begrippen een groene provincie met een natuurlijke en hydrologische voorraadfunctie. Zij moet zorgvuldig omgaan met die waarden. Zij moeten worden beschermd, beheerd en versterkt.

Stedelijk draagvlak.

Het stedelijk draagvlak van de provincie moet worden verhoogd. Daartoe is het nodig stedelijke functies uit te bouwen in of aansluitend bij de steden. Maaseik is een kleinstedelijk gebied.

Een economisch te diversifiëren regio.

De provincie moet haar economisch profiel differentiëren en verbreden. Het nog te eenzijdig productiemilieu moet worden verbreed om een sterke veelzijdige economische basis op te bouwen.

Grensoverschrijdende ruimtelijke context.

De provincie wordt gekenmerkt door het bestaan van vele en diverse grensoverschrijdende relaties. In alle richtingen bestaan onmiddellijke verbanden met Nederland, Duitsland en Wallonië. De samenwerkingsverbanden zijn wisselend en thematisch.

Meer aandacht voor kwaliteit.

Het is belangrijk te werken aan betere (meer kwalitatieve) en hoogwaardige bedrijventerreinen, betere toeristisch-recreatieve voorzieningen, beter wegen, landschappen, enz...

Specifiek

Nederzettingen

- Maaseik is geselecteerd als autonoom kleinstedelijk gebied. De ontwikkeling van Maaseik staat los van die van het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland. Maaseik positioneert zich als autonoom stedelijk gebied en functioneert daardoor als centrum voor de omliggende open Maasvallei. Het gebied moet daarom op zijn niveau een vrij brede waaier aan kleinstedelijke voorzieningen aanbieden. De nadruk ligt echter op watertoerisme en –recreatie afhankelijk van de Maas.
- Neeroeteren wordt als hoofddorp geselecteerd. Een hoofddorp wordt gebruikt bij het beoordelen van de plaats van nieuwe ontwikkelingen voor bijkomende woningen en bedrijventerreinen.
- Aldeneik, Voorshoven, Neerhoven, Opoeteren, Dorne en Wurfeld worden geselecteerd als woonkernen.
- Maaseik profileert zich als centraal diensten- en voorzieningencentrum en moet zijn troeven op gebied van toerisme en recreatie versterken. Grensoverschrijdende samenwerking inzake waterrecreatie is gewenst. Als eventuele uitbreiding van de kern voor wonen noodzakelijk is, primeert een groei in de richting van de Maas of in beperkte mate zuidwaarts in de richting van de Ringlaan. Vanuit het zuiden is een overgang tussen stad en open ruimte nog sterk waarneembaar (een unieke situatie voor Limburg). Verdere uitbreiding dient rekening te houden met deze ‘_vista’. Tussen Maaseik en Heppeneert wordt een open ruimte verbinding van provinciaal niveau voorzien.
- Ten zuiden van de Maasbrug in Maaseik staan natuur- en landschapsrecreatie en plattelandstoerisme centraal. Ten noorden van de Maasbrug wordt een gradiënt van hoog- naar laag dynamisch watertoerisme (van zuid naar noord) uitgebouwd. Maaseik heeft als cultuurhistorische stad en als centrum voor watertoerisme door de nabijheid van de jachthavens Heerenlaak en de Spaanjerd een belangrijk toeristisch-recreatieve rol.
- Het RSPL voorziet een taakstelling van 1.335 bijkomende woonegelegenheden.

Lijninfrastructuur

- Op vlak van infrastructuur is het deel van de Ringlaan (N78) tussen de Maasbrug en het kruispunt met de Bloesemweg/Venlosesteenweg geselecteerd als primaire weg II. Het zuidelijk gedeelte van de Ring is niet geselecteerd bij de secundaire wegen. Verder is het gedeelte N773

tussen Bosmolenlaan en Jagersborg als secundaire weg type II geselecteerd. Voor de N78 wordt gesteld dat verder onderzoek dient te gebeuren aangezien deze een belangrijk drager is voor het Maasland. Hierbij dient deze als een belangrijke openbaar vervoersas gezien te worden.

- De Zuid-Willemsvaart heeft een bepaalde functie voor goederentransport. Deze functie dient maximaal geïntegreerd te worden met de recreatieve, de landschappelijke, de natuurlijke en de waterwinningsfunctie

Economie

- Maaseik heeft 5 bedrijventerreinen verspreid over de deelgemeenten Maaseik en Neeroeteren. Het enige terrein met een gewenste aantrekkingskracht voor regionale industriële activiteiten ligt tussen Maaseik en Neeroeteren. Het huidige aanbod van Jagersborg bedraagt 17 ha uit te rusten gronden. Het terrein ligt echter geïsoleerd tussen Neeroeteren en Maaseik en is omgeven door landschappelijk waardevolle open ruimte gebieden. Een vogelrichtlijngebied begrenst Jagersborg in westelijke richting. Bijkomend nadeel is de unimodale ontsluiting via de weg. In Neeroeteren bestaat de mogelijkheid voor vrachtvervoer tot 1.000 ton via de Zuid-Willemsvaart. De steenbakkerij Schouterden (Terca) situeert zich als één regionaal bedrijf op het terrein langs de N78. Renkoven (4ha bouwrijp), Klein-Root (7ha bouwrijp) en Hooggeistersveld (0ha aanbod) zijn als industriegebied niet van strategisch belang voor het economisch knooppunt.

Toerisme/recreatie

- Maaseik is geselecteerd als toeristisch-recreatieve poort en als toeristisch-recreatieve knooppunt type I. Heerenlaak als knooppunt type IIa (richtcijfer: 50.000 bezoekers per jaar), waarbij nog ruimtelijke uitbreiding van de toeristisch-recreatieve structuur mogelijk is.
- Waterloo als toeristisch-recreatief knooppunt type IIb. Toeristisch-recreatieve knooppunten type II zijn bestaande hoogdynamische toeristisch-recreatieve voorzieningen gelegen in het buitengebied. Heerenlaak mag verder uitbreiden, Waterloo niet.
- Het Kempisch Plateau is geselecteerd als toeristisch-recreatief verwevingsgebied van provinciaal niveau en de bijhorende steilrand als toeristisch-recreatieve overgang met ter hoogte van Oetervallei-Bergerven mogelijkheden voor nieuwe hoogdynamische ontwikkelingen. De Zuid-Willemsvaart werd als toeristisch-recreatief lijnelement aangeduid.

Openbaar vervoer

- Maaseik is gelegen op het verbindend provinciaal net via de snelbuslijnen Leopoldsburg-Hechtel-Bree-Maaseik en Lanaken-Maasmechelen-Maaseik. Naar openbaar vervoer toe wordt Maaseik bijgevolg als B-knooppunt geselecteerd. Tot het verbindend intergemeentelijk net behoren de buslijnen Kinrooi-Maaseik, Genk-Maaseik en Maaseik-Maasmechelen. Gewenste lijn van dit type is de lijn Maaseik-Sittard.

Milieu en natuur

- Bergerven in Maaseik en Dilsen-Stokkem is in functie van natuurbehoud aangeduid als natuurinrichtingsproject.
- Als regionaal landschap is het Regionaal Landschap Kempen en Maasland aangeduid.
- Zowel ten noorden als ten zuiden van de Maasbrug in Maaseik zijn waterbeheersing en landschapsontwikkeling belangrijke thema's. Ten zuiden van Maaseik en ten noorden van Kessenich wordt natuurontwikkeling eveneens prioritair.

2.2.1.3 Doelstellingen op lokaal niveau van Maaseik

Bij gebrek aan een reëel openbaar alternatief blijft de auto voor velen een onmisbaar vervoermiddel. Daarnaast is er door de aanwezigheid van de vele scholen een intensief fietsverkeer. Het stadsbestuur moet dus streven naar een veilige en snelle verkeersafwikkeling en een verbetering van het openbaar vervoer.

Om dit te bereiken wil het stadsbestuur voor:

Voetgangers en fietsers

Meer aandacht voor de zwakke weggebruikers nl. de voetgangers en de fietsers en wil daarom inzetten op:

Netwerk voetgangersverkeer:

- Comfortabele voetpaden in centrum- en woongebieden
- Activeren van trage wegen

Netwerk fietsverkeer:

- Opbouw samenhangend fietsroutenetwerk
- Complementariteit functioneel en recreatief fietsroutenetwerk
- Wegwerken knelpunten en barrières (samengaan gemotoriseerd – niet gemotoriseerd verkeer)
- Veiligere fietsverbindingen langs gewest- en gemeentewegen o.a. Rotemerlaan, Venlosesteenweg, Diestersteenweg en Kinrooiersteenweg.
- Stimuleren van fietsgebruik o.a. door fietspooling

Openbaar vervoer

Er zijn momenteel lokaal geen problemen met betrekking tot het openbaar vervoer. De stad heeft reeds een groot aanbod van openbaar vervoer. Dit kan mogelijk verbeterd worden, afhankelijk van bijkomende behoeften en beschikbare middelen van De Lijn.

De Lijn stelt zelf dat er geen echte knelpunten aanwezig zijn op gebied van openbaar vervoer op het grondgebied van Maaseik. Afdeckingsgraad scoort hoog, weinig gebiedsdelen van Maaseik worden niet door het openbaar vervoer aangedaan. Een groot knelpunt was de doorstroming en afwikkeling op het kruispunt Weertersteenweg en Van Eycklaan. Door het aanbrengen van verkeerslichten is dit probleem ondertussen reeds opgelost. De Lijn is hier zeer tevreden over.

Naar de toekomst toe wil de Stad volgende elementen verwezenlijken:

- De bevolking beter op de hoogte brengen van het aanbod van openbaar vervoer
- Verzekeren van een basismobiliteit
- Samenhangend netwerk openbaar vervoer o.b.v. complementariteit trein/bus
- Verbetering/afstemming van frequentie en overstapmogelijkheden waar nodig
- Verbetering van de doorstroming van het busverkeer waar nodig
- Een locatie voor een nieuwe hoofdhalt
- Een vlotte verbinding naar de treinstations van Genk en Hasselt
- Een verbeterde verbinding tussen Maaseik, Maasmechelen en Genk
- Uitbreiding van de belbus waar mogelijk
- Meer aandacht voor Maaseik in het Spartacus- en het sneltramplan
- Opvolgen dienstregelingen tussen trein en bus

Autoverkeer

- Duidelijke categorisering van de wegen waarbij het beeld van de weg die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie van deze weg
- Streven naar snelheidsregimes van 30 km/u in de schoolomgevingen en 50 km/u in de woonwijken en 70 km/u in de buitengebieden
- Het realiseren - op termijn - van een noordwestelijke ringstructuur (Gremelsloweg)

Parkeren

Stad Maaseik heeft een duidelijk parkeerplan opgesteld voor de deelgemeente Maaseik. Uitgangspunt hiervan is:

- Zorgen voor langparkeer-voorzieningen zowel ten noorden als ten zuiden van de oude kern van stad Maaseik
- Aanmoedigen van het ondergronds lang parkeren door de tarieven lager te houden dan bovengronds
- Kort parkeren in de winkelstraten
- Kaarthouders krijgen meer parkeermogelijkheden in de verruimde binnenstad

Voor Neeroeteren en Opoeteren is geen parkeerplan opgemaakt aangezien hier de nood minder of niet aanwezig is.

Vrachtverkeer

- Het parkeren van vrachtwagens in woonstraten wordt door vele inwoners als een enorm probleem ervaren. De Stad Maaseik onderzoekt mogelijke locaties waar parkeerplaatsen voor vrachtwagens aangelegd kunnen worden.
- Ontsluiting verkeersafwikkeling Jagersborg.
- Afstemming route zwaar verkeer op hogere planvormen.

2.2.2 Besluiten uit onderzoeken

In de oriëntatienota zijn een aantal ontwikkelingen genoemd die effect hebben op de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van Maaseik. Onderstaand worden de besluiten van de nader uitgevoerde onderzoeken inzichtelijk gemaakt, waarbij tevens de mobiliteitsbehoefte inzichtelijk wordt.

2.2.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Zuidelijke stadsrand – woonreservegebied en scholencampus

Het totale plan voorziet in 250 wooneenheden, met een verkeersgeneratie van circa 1.500 voertuigbewegingen per etmaal. Conform de inrichtingsschets GRUP blijkt dat het verkeer dat door het plan wordt gegenereerd, op diverse wegen zal worden afgewikkeld. Mogelijke ontsluitingsroutes zijn via de Heppersteenweg en Derde Straat richting de N78.

De scholencampus heeft een sterk verkeersgenererend effect. Het is wenselijk deze scholencampus te ontsluiten naar de Koning Boudewijnlaan via de Derde Straat om de verkeersdruk op het woongebied van de Eerste en Tweede Straat en de Heppersteenweg te vermijden. Dit zal vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een aanpassing vragen voor het knooppunt van de Derde Straat en de Koning Boudewijnlaan (N78).

Stedelijk woongebied St-Jan

Het stedelijke woongebied St. Jan voorziet in 54 wooneenheden die circa 325 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. Ontsluiting enkel via Dokter Pergenslaan richting Weertersteenweg (N762). Aandacht gewenst ten aanzien van het kruispunt.

RUP Woongebied ATM

Het woongebied ATM voorziet in 125 eengezinswoningen en 50 appartementen (of serviceflats). Totaal zijn 175 wooneenheden voorhanden en genereren circa 1.050 voertuigbewegingen per etmaal. Parkeren dient op eigen terrein geregeld te worden. Hier dient een aanbod van minimaal 60 parkeerplaatsen te worden voorzien. Er wordt één ontsluiting voorzien van dit woongebied op de Heirweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor langzaam verkeer worden drie aanknopingspunten gepland welke aansluiting krijgen op reeds aanwezige voetgangers- en fietsvoorzieningen.

De ontsluiting via de Heirweg zorgt voor bijkomende drukte op deze straat en de aansluiting ervan op de N762. Er wordt wel voorzien in een secundaire ontsluiting (bij calamiteiten) via de H. Memlingstraat.

't Kramelt

Woonproject 't Kramelt voorziet in 195 wooneenheden en deze genereren circa 1.170 voertuigbewegingen per etmaal. Afwikkeling van dit gemotoriseerd verkeer zal in hoofdzaak plaatsvinden voor de Dennenstraat en N757.

Ziekenhuiscampus

In de visie wordt verondersteld dat het ziekenhuis circa 30.000 m² bruto vloeroppervlak zal innemen. Het ziekenhuis zal naar verwachting circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal genereren. Zonder aanpassingen in de openbare ruimte, zal dit niet optimaal functioneren. Met name de verkeersstromen van en naar het ziekenhuis dienen conflictvrij te worden afgewikkeld. Hierbij is het noodzakelijk de Schuurstraat te verbreden en dient een verkeersveilige aansluiting op de N773 – Diestersteenweg te worden gerealiseerd. Betreffende voorzieningen zijn inmiddels mee opgenomen in de planuitwerking van de omgevingsinrichting van de ziekenhuiscampus. Tevens dient de nodige aandacht besteed te worden aan de aanwezige woonwijk "Verloren kost". Met name de Kriekelsheuvelstraat en Kromme Kamp mag geen sluiproute worden voor verkeer komende van Kinrooi.

Stad aan de Maas

Het Masterplan 'Stad aan de Maas' genereert op termijn in totaal circa 3.700 motorvoertuigen per etmaal. Hier is nog geen onderverdeling gemaakt in tijd, maar worstcase is dit een goed uitgangspunt. De parkeerbehoefte wordt binnen de plangrenzen opgelost (overwegend ondergronds parkeren en parkeren in tussenruimtes tussen bebouwingsvolumes, rekening houdend met overlap in openbaar gebied). Het gemotoriseerd verkeer van deze projectzone zal integraal, op één locatie/kruispunt worden afgewikkeld op de N78 (noordelijke deel van de Ring).

Vervoersknooppunt "de Lijn"

De onderhandelingen met een grondeigenaar langs de Burgemeester Philipslaan om het busstation op onder te brengen heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd. Het geplande busstation op betreffende locatie gaat waarschijnlijk niet door. De Lijn onderzoekt verder samen met het stadsbestuur naar een nieuwe locatie binnen het centrum van Maaseik.

Ontwikkeling Neeroeteren-centrum

Door de uitbreiding van het woongebied/winkelzone in de Spilstraat zal de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in deze straat en ook in de Sint Lambertuskerkstraat sterk toenemen. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid woningen en winkels die worden ontwikkeld. Afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zal in hoofdzaak gebeuren via de Maaseikerlaan.

Jagersborg en de omgeving

De ontwikkeling van de bedrijventerreinen vraagt een goede afweging van ruimtelijke keuzes, ondersteund met weloverwogen routes. Door de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein mag worden verwacht dat op middellange termijn de hoeveelheid verkeer met 2.300 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen. Door de uitbreiding van het lokale bedrijven terrein zal het gemotoriseerd verkeer nog eens met 1.100 voertuigen per etmaal toenemen. Een ontsluiting via de Gremelsloweg naar het noorden (richting Kinrooi) is een noodzaak.

Ontgrinding Elerweerd

De ontgrinding van de Elerweerd zal geen directe gevolgen hebben op het gebied van extra verkeersbelasting op grondgebied van Maaseik.

Sportzone De Borg

De sporthal welke momenteel reeds in aanbouw is, zal via de Komweg worden ontsloten. Op de N757 – Rotemerlaan.

2.2.2.2 Verkeerskundig onderzoek

Intensiteiten op wegen

Uit de meetgegevens blijkt dat de Weertersteenweg de meest drukke gewestweg is in Maaseik. Koningin Astridlaan en Maaseikerlaan kennen een vergelijkbare intensiteit. De N757 Ophovenstraat heeft opvallend lagere gemiddelde verkeersintensiteiten.

Ongevallen-analyse

Maaseik

- aantal ongevallen in deelgemeente Maaseik nemen toe. Toename van 40% in 2010 t.o.v. 2007
- Rotoronde “Bospoort”, “Maasbrug” en kruispunt Jagersborg kennen het hoogst aantal ongevallen
- Echte zwarte punten zijn in de deelgemeente niet aanwezig

Neeroeteren

- Toename van de verkeersongevallen in deelgemeente Neeroeteren tussen 2007 en 2010 met 16%
- Echte zwarte punten zijn in deze deelgemeente niet aanwezig
- N757- deel Kinrooiersteenweg, voornamelijk het segment buiten de woonzone, verdient veel aandacht.

Opoeteren

- Toename van de verkeersongevallen in deelgemeente Opoeteren tussen 2007 en 2010 met 23%.
- Echte zwarte punten zijn in deze deelgemeente niet aanwezig
- De verbindingsweg tussen Opoeteren en Dorne, met name de Fortstraat, Hoevenstraat en Weg naar As verdienen de nodige aandacht.

Uit de ongevalleanalyse van de 3 deelgemeenten blijkt dat zowel voor Maaseik, Neeroeteren en Opoeteren in 2010 de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. De stijging is het grootst in Maaseik. Het beeld van de ongevallen is over alle drie de kernen gelijk, immers overal vinden veel ongevallen met stoffelijke schade plaats.

2.2.2.3 Parkeeronderzoek

Parkeeronderzoek randzone centrum Maaseik

- In de directe omgeving van de Sportlaan zijn momenteel ± 705 parkeerplaatsen voor personenwagens. Hierbij zijn de straten van de woonwijk “Ons Dak”, niet meegerekend.
- Op een gewone werkdag is een bezettingsgraad van $\pm 30\%$ op de gewone parkeerplaatsen. Met andere woorden ruim voldoende parkeergelegenheid om te voldoen aan de parkeervraag.
- Bij thuiswedstrijden van NOLIKO is de bezettingsgraad variabel tussen de 76% en 100%. Dit is afhankelijk van de belangrijkheid van de wedstrijd. Hierbij dient wel te worden vermeld dat het straatparkeren in de wijk “Ons Dak” een onverantwoorde bezetting kent, met vaak een tolereerbaar parkeergedrag (± 150 auto's).
- Bij Europese topwedstrijden is de vraag reeds vaker voor ± 1200 parkeerplaatsen.

In januari 2011 is een mobier opgesteld voor de omgeving topsportcentrum. Hieruit kan worden besloten dat de totale parkeercapaciteit overwegend voldoet aan de parkeervraag, maar dat het parkeergedrag (d.i. het niet reglementair parkeren bij overbezette parkings) niet voldoet aan de verwachtingen (d.i. het parkeren bij verder afgelegen parkings). De mobier bevat verschillende (verkeerskundige) maatregelen die toegepast kunnen worden om de parkeerdruk te verminderen.

Parkeeronderzoek parkeergarages centrum Maaseik

De bezettingsgraad van parkeergarage Bospoort bedroeg in 2010 ongeveer 29%. Bij parkeergarage Kloosterbempden bedroeg de bezettingsgraad ongeveer 28%.

Parkeeronderzoek Neeroeteren

Bij de parkeertelling van Neeroeteren centrum is geen parkeerprobleem vastgesteld.

Parkeeraanbod Maaseikerlaan

Gezien de aanwezigheid van enkele parkeeraantrekkelijke handelszaken is het noodzakelijk om in de directe omgeving van de Maaseikerlaan – op loopafstand – de nodige parkeervoorzieningen te realiseren.

Parkeren van vrachtwagens

Uit het parkeeronderzoek van vrijdag 27 mei 2011 (19.30 – 22.00u) kan geconcludeerd worden dat er in veel woonstraten van Maaseik, Neeroeteren en Opoeteren zware vracht staat geparkeerd. Met name in het weekend. Het inrichten van gecentraliseerde parkeervoorzieningen voor vrachtwagens – al of niet gecontroleerd en beveiligd – dient worden overwogen.

3 DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S

Aan de hand van de onderzoeksresultaten zijn de knelpunten, kansen en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid van Maaseik bepaald. Op basis hiervan zijn verschillende scenario's worden ontwikkeld.

Het eerste scenario is het **nulscenario**. Dit scenario beschrijft de huidige situatie met uitvoering van de goedgekeurde plannen, het huidige mobiliteitsplan en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat geen nieuwe acties, projecten en maatregelen worden ontwikkeld.

Het **toekomstscenario** gaat uit van het ideale streefbeeld waarbij een optimale mix wordt gevonden tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. In een ideale situatie wordt dit scenario binnen de tijdshorizon van het mobiliteitsplan gerealiseerd. Hierbij mogen financiële middelen, draagvlak en procedures geen belemmering vormen in de uitvoering van dit scenario.

Bij de uitwerking van duurzame scenario's is uitgegaan van een eenduidig toekomstscenario: "een bereikbaar en verkeersleefbaar Maaseik". Hierbij staan voetganger, fietser en openbaar vervoer centraal. Dit toekomstscenario is echter dermate ambitieus dat het niet realistisch is, dat dit wordt verwezenlijkt binnen een tijdstermijn van 10 jaar (tijdshorizon). Daarom zijn een aantal afgeleide scenario's opgesteld die kunnen worden beschouwd als groeiscenario's. Doordat dit scenario's zijn om te groeien tot het gewenste toekomstscenario wordt op een duurzame wijze omgegaan met mobiliteit en de in te zetten middelen. Afhankelijk van de beschikbare middelen, het ontstaan/creëren van draagvlak en het doorlopen van de gewenste procedures zal de groei naar het toekomstbeeld sneller of langzamer ontstaan. De volgende duurzame scenario's worden voorgesteld.

Groeiscenario 1: Maaseik bereikbaar voor bewoners en bezoekers

In dit scenario wordt een tweedeling gemaakt in de bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers. De afstanden voor de bewoners zijn dermate klein dat dit een kans biedt voor het beïnvloeden van de modal split ten gunste van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Voor bezoekers (regio en andere kernen) zijn de afstanden groter waardoor de auto voorlopig nog een belangrijke pijler is. Een mix van deze twee vervoerswijzen dient een optimale bereikbaarheid te bewerkstelligen.

Groeiscenario 2: Maaseik verkeersleefbare kernen

Bij de verdere uitwerking van dit scenario staat de verkeersleefbaarheid in de kern centraal. In de kernen dient de confrontatie tussen het gemotoriseerd verkeer en de zwakke verkeersdeelnemer zoveel mogelijk voorkomen te worden. Fietser en voetganger en waar van toepassing het openbaar vervoer zijn de belangrijkste verkeersdeelnemers in de kern en de automobilist wordt waar mogelijk geweerd uit deze kern.

Bij het ontwikkelen van scenario's mag dit niet meteen worden gekoppeld aan concrete projecten. Een scenario bepaald een koers voor de toekomst terwijl de uitwerking, hoe dit gerealiseerd dient te worden, pas in de volgende fase van het mobiliteitsplan wordt uitgewerkt. In de beschrijving van de scenario's zal dus nog niet worden ingegaan op de projecten die als gevolg van het scenario dienen te worden gerealiseerd.

3.1 Nulscenario

Dit scenario beschrijft de huidige situatie met uitvoering van de goedgekeurde plannen, het huidige mobiliteitsplan en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat geen nieuwe acties, projecten en maatregelen worden ontwikkeld.

Maaseik scoort zeer goed wat betreft uitgevoerde/in uitvoering zijnde projecten. Het scenario is voor bijna 70% uitgevoerd/in uitvoering. Onderstaand wordt per werkdomein beschreven wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn die reeds zijn goedgekeurd en dus vallen binnen het huidige beleid van Maaseik.

3.1.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Maaseik wordt uitgebouwd door middel van een tweesporenbeleid waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds een rustig en leefbaar buitengebied en anderzijds een bruisende stad in het hart van beide Limburgen.

Maaseik wordt als een autonoom stedelijk gebied binnen het noordelijk Maasland uitgebouwd. De stad ontwikkelt zich als een stedelijke woonruimte en dienstestad, eerder dan een industriestad. Toerisme

en het commerciële aanbod vormen de aantrekkingskracht van Maaseik. Er wordt getracht de stad terug “een gezicht” te geven aan de Maas. Dit door woonprojecten uit te bouwen aan de Maaszijde. Op deze manier kan de barrièrewerking van de N78 K. Fabiolalaan – K. Boudewijnlaan worden doorbroken met als doel de relatie tussen stad en Maas te herstellen. Herinrichting van de N78 op deze locatie is hierbij wel noodzakelijk.

Het streefbeeld voor het buitengebied is een veelzijdig, rustig en leefbaar buitengebied op de rand van het Kempisch Plateau en Maasvallei dat gedragen wordt door de Bosbeekvallei. In de kernen van het buitengebied worden rustige woonomgevingen ontwikkeld. Daarnaast dient plattelandstoerisme als een belangrijke motor voor de economische ontwikkeling van dit buitengebied. In de open ruimte worden landbouw en natuur op elkaar afgestemd. Neeroeteren wordt als hoofdkern van het Maaseikers buitengebied ontwikkeld.

Dynamiek, uitstraling, rust en leefbaarheid dienen als kernbegrippen.

3.1.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

Voetgangersverkeer

Voetgangersverkeer is vooral beperkt tot de binnenstad van Maaseik en de centrumstraten van Neeroeteren en Opoeteren. Er zijn goede wandelverbindingen tussen het centrum en sport-, recreatie-, en cultuurvoorzieningen. Aan de rand van de binnenstad is eveneens een goede wandelpadverbinding voorzien tussen de parking voor langparkeren aan het Cultuurcentrum Achterolmen en het centrum.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer is vooral een recreatieve aangelegenheid (fietsrouten netwerk regionaal landschap Kempen en Maasland).

De functionele fietsroutes situeren zich voornamelijk op de gewestwegen om directe verkeersrelaties te garanderen met een zo klein mogelijke omrijfactor. De N78(b) is geselecteerd als hoofdroute. Daarnaast is er ook een alternatieve functionele fietsroute langs de Maas.

Aangezien recreatieve en functionele fietsroutes andere doeleinden beogen, is er bijgevolg weinig afstemming tussen het recreatieve en functionele fietsnetwerk.

Zie kaart 5 ‘Nulscenario fietsroutenetwerken’.

Openbaar vervoer

Meer nog dan voor de overige Maaslandse gemeenten is het gebrek aan een regionale openbaar vervoeraansluiting met de rest van Vlaanderen voelbaar.

Qua lijnvoering (streeklijnen) wordt verondersteld dat ten opzichte van de huidige situatie er geen wijzigingen zullen voordoen. Ook naar frequentie toe, worden geen grote wijzigingen verwacht.

De hoofdhalte bevindt zich momenteel op de Van Eycklaan. Onderzoek naar een alternatieve locatie is in behandeling.

Zie kaart 6 ‘Nulscenario openbaar vervoer’.

Autoverkeer

Maaseik

Momenteel is enkel de Bosstraat verkeersvrij. De stad heeft tevens de wens uitgedrukt de Hepperstraat ook autoluw te maken.

De – gereduceerde – parkeerplaatsen op de markt blijven behouden .

Het verkeersnetwerk is uitgebreid door een nieuwe ontsluitingsweg tussen Venlosesteenweg en de Sportlaan. Hierdoor wordt de sport- en recreatiezone bereikbaar via twee zijden en dient het bestemmingsverkeer van de Sportlaan komende van zijde Ophoven/Kessenich niet om te rijden via de Van Eycklaan. Wel dient erover gewaakt dat er zich geen sluipverkeer zal vormen op deze route. Vanuit veiligheidsoogpunt is een bijkomende ontsluitingsweg een goede zaak. Bij calamiteiten heeft men de keuze uit twee vluchtroutes en kunnen de verkeersstromen bijgevolg vlotter verwerkt worden.

Ook de ontsluiting /bereikbaarheid van de Hepperwijk blijft in hoofdzaak via de Heppersteenweg / Eerste straat plaatsvinden (tweerichtingsverkeer). Dit om de belasting van het gemotoriseerd verkeer in de Hepperstraat niet te verhogen.

Op termijn worden zowel de Monseigneur Koningsstraat als de Bleumerstraat ingericht als verblijfszone waarbij echter zowel in- als uitgaande verkeersbewegingen (op bestemmingsniveau) behouden blijven.

Neeroeteren

De schoolomgeving Maaseikerlaan en Ophovenstraat is heringericht. Hierbij blijft de verkeersfunctie van betreffende wegen behouden. Inrichting is voornamelijk gefocust op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Het BPA Neeroeteren centrum voorziet dat zowel Spilstraat als Sint-Lambertuskerkstraat worden ingericht als verblijfsgebied. Toch zal met name de Sint-Lambertuskerkstraat in bepaalde mate “plaatselijk doorgaand verkeer” te verwerken krijgen van de achterliggende woonwijken (omgeving Langerenstraat/Lange Reeschapstraat).

De vooropgestelde herinrichting van de doortocht N757 door Neeroeteren centrum (omgeving Scholtisplein) is niet uitgevoerd.

Opoeteren

In Opoeteren zijn, buiten de herinrichting van de doortocht centrum en de Bergeindestraat, geen ingrijpende realisaties op gebied van autoverkeer uitgevoerd.

Zie kaart 7 ‘Nulscenario wegcategorysering’.

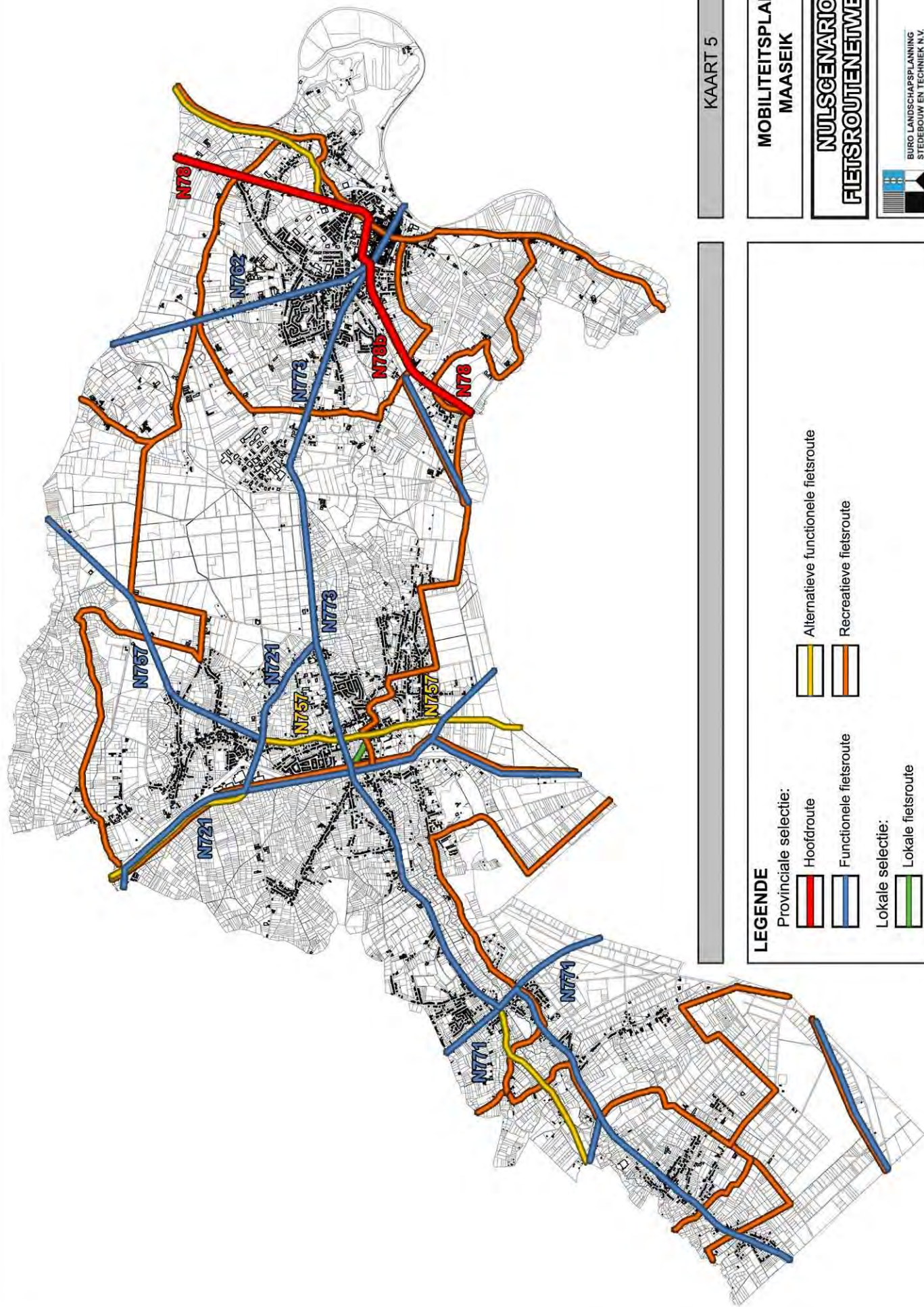
Vrachtverkeer

Gemeentebreed worden in hoofdzaak de gewestwegen gebruikt voor het afwikkelen van vrachtverkeer. Een knelpunt voor het vrachtverkeer is het gegeven dat de Gremelsloweg momenteel niet mag worden gebruikt als vrachtroute ter ontsluiting van het industrieterrein Jagersborg vanaf de noordoostelijke zijde. De huidige route voor het vrachtverkeer komende van zijde Kinrooi wordt afgewikkeld via de Weertersteenweg – Bosmolenlaan – Koningin Astridlaan – Diestersteenweg om zo industriezone Jagersborg te bereiken. De omgekeerde route bestaat voor het vrachtverkeer richting Kinrooi. De huidige route betekent een behoorlijke omleiding via de rand van de binnenstad van Maaseik. De Gremelsloweg biedt een duurzame oplossing om het vrachtverkeer uit de binnenstad te weren.

Zie kaart 8 ‘Nulscenario vrachtverkeer’.

3.1.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

- Parkeerbeleid: omtrent het parkeren wordt het huidige tariefbeleid behouden alsook het gereduceerd parkeren op de markt blijft behouden.
- Vrachtwagenparkeren: er wordt niet opgetreden tegen het parkeren van vrachtwagens in woonstraten. Er zijn geen gecentraliseerde parkings voor vrachtwagens.



KAART 5

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

NULSCENARIO
FIETSROUTENETWERKEN



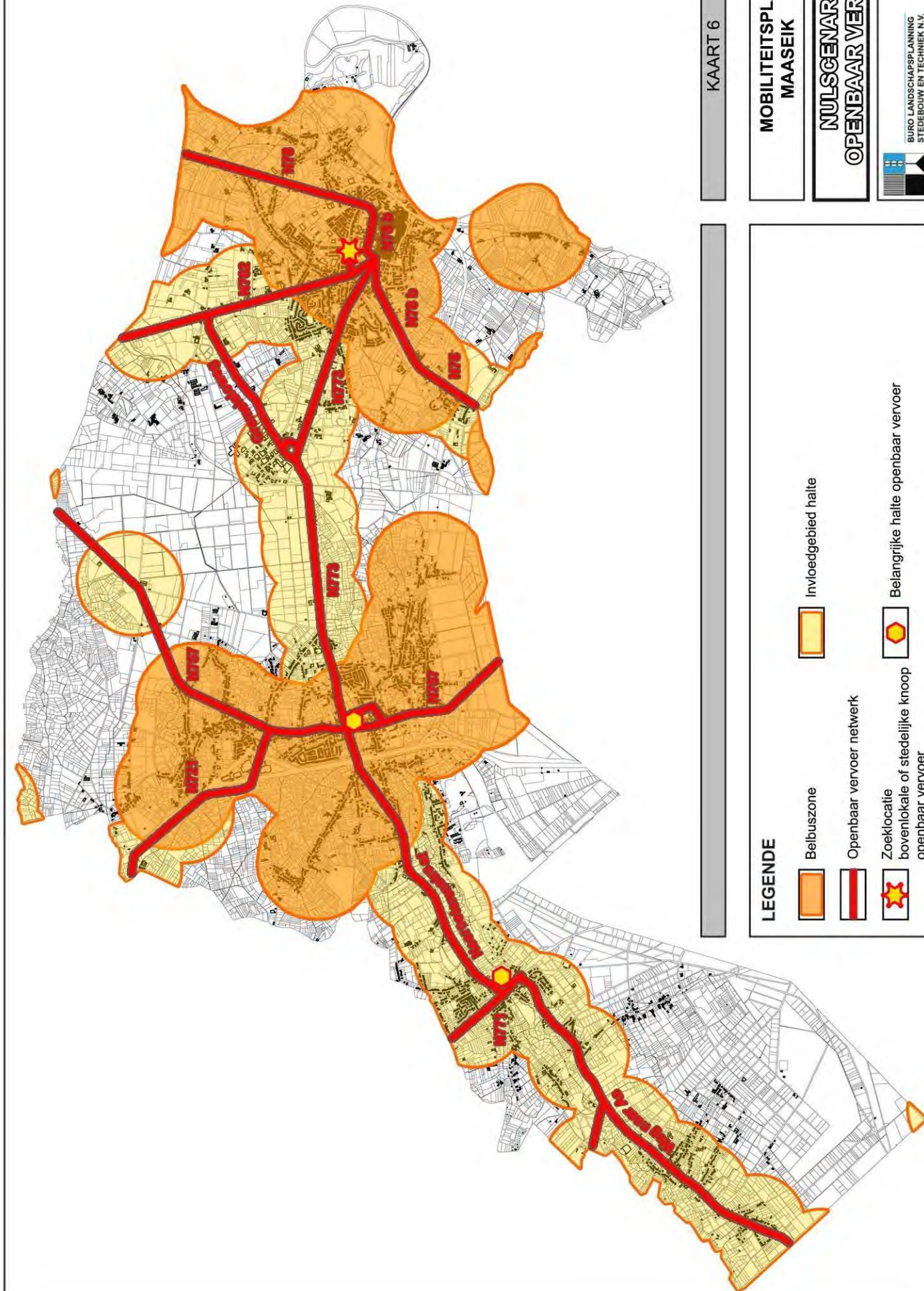
LEGENDE

Provinciale selectie:

- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Alternatieve functionele fietsroute
- Recreatieve fietsroute

Lokale selectie:

- Lokale fietsroute



KAART 6

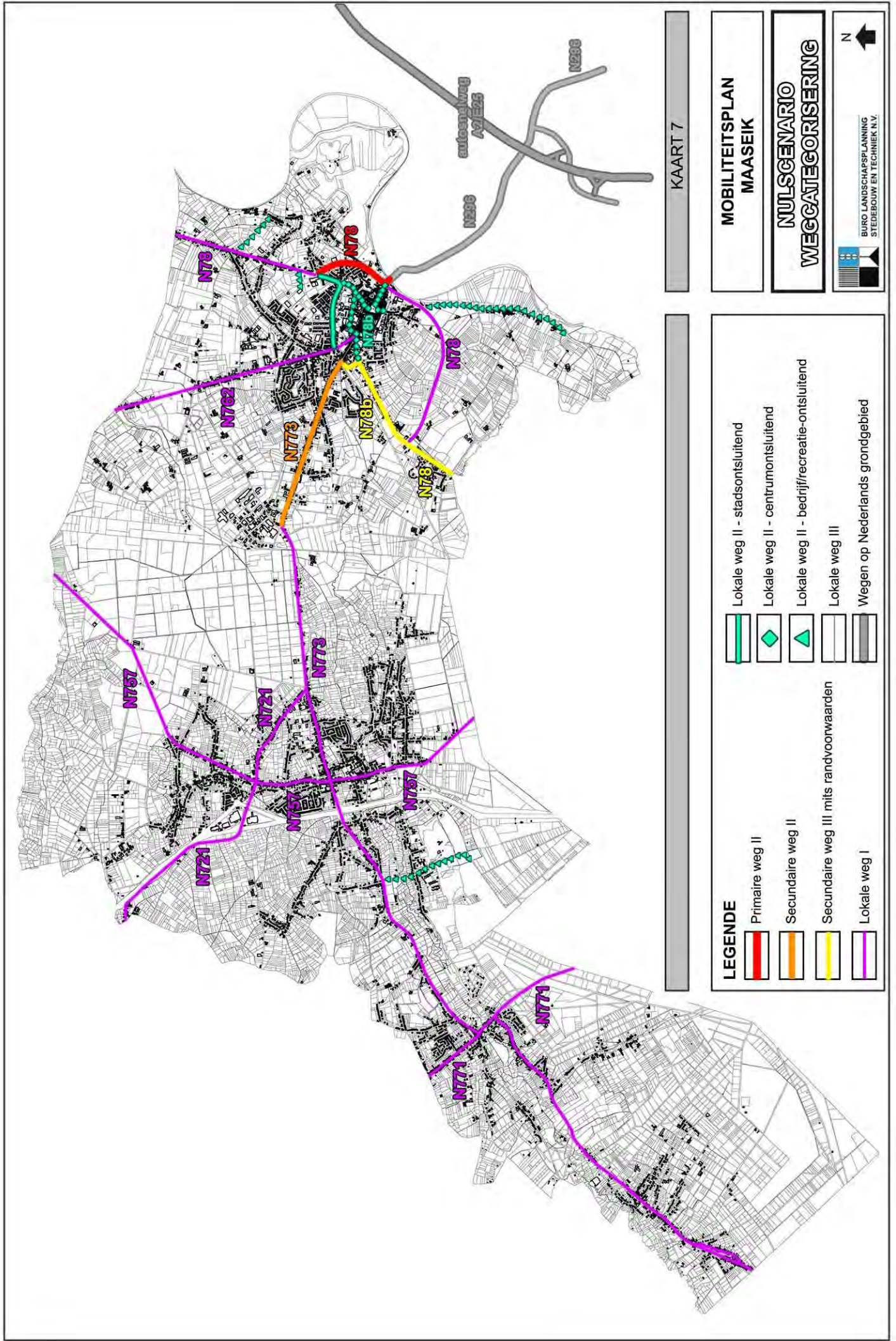
MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

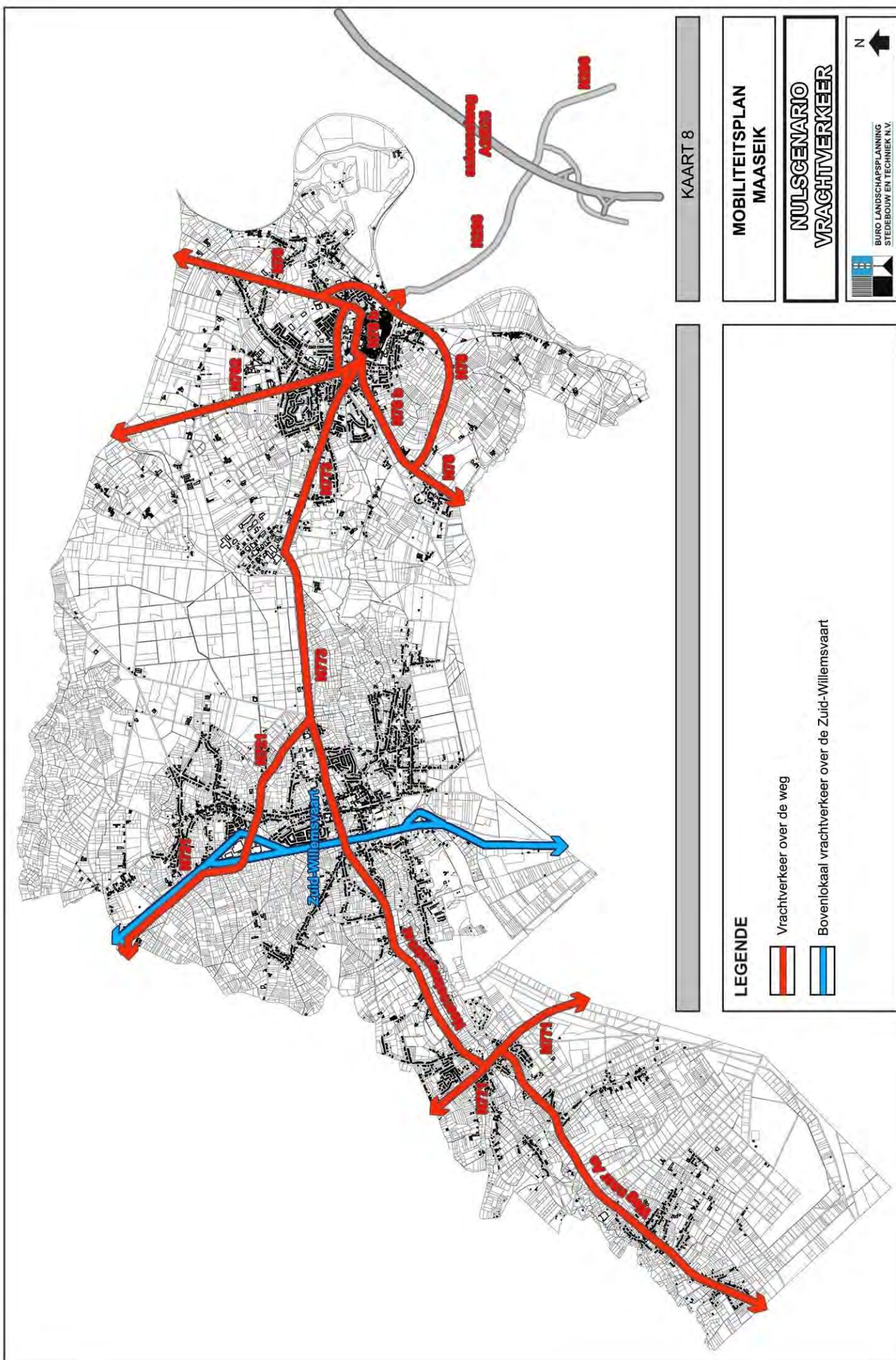
NULSCENARIO
OPENBAAR VERVOER



LEGENDE

-  Belbuszone
-  Invloedgebied halte
-  Openbaar vervoer netwerk
-  Zoeklocatie bovenlokale of stedelijke knoop openbaar vervoer
-  Belangrijke halte openbaar vervoer





KAART 8

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

NULSCENARIO
VRACHTVERKEER

N

BURO LANDSCHAPSPLANING
STEDENBOUW EN TECHNIEK N.V.

LEGENDE

	Vrachtverkeer over de weg
	Bovenlokaal vrachtverkeer over de Zuid-Willemsvaart

3.2 Toekomstscenario: Een bereikbaar en verkeersleefbaar Maaseik

Stad Maaseik kiest voor één duidelijk toekomstscenario: een bereikbaar en verkeersleefbaar Maaseik. In het toekomstscenario wordt volledig ingezet op een optimale mix tussen bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid. Hierdoor wordt de kracht van de gemeente ten volle benut waardoor bruisende en levendige kernen ontstaan. Deze mix wordt bereikt door in te zetten **op het optimaliseren van de alternatieve vervoerswijzen zoals het verplaatsen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.** Het doel bestaat erin deze vervoerswijzen aantrekkelijker te maken door het verhogen van het comfort, de veiligheid en de bereikbaarheid van de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer zodanig dat zij een waardig alternatief kunnen bieden ten opzichte van de verplaatsingen per auto. Hiermee wordt iedere kern goed bereikbaar gehouden voor zowel eigen bewoners als bezoekers. De auto wordt vervolgens waar mogelijk geweerd uit de kernen zodat de kwetsbare verkeersdeelnemer optimaal wordt bediend. Dit zal de verkeersleefbaarheid in de kernen ten goede komen.

3.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

Nieuwe ruimtelijke structuurplannen dienen zodanig ontwikkeld te worden dat zowel op de optimalisering van langzaam verkeer en openbaar vervoerontsluitingen wordt ingezet als op het ontmoedigen (dan wel voorkomen) van (extra) gemotoriseerd verkeer als gevolg van de nieuwe plannen.

Ruimtelijke projecten

Bij het uitwerken van ruimtelijke projecten dient de prioriteit gelegd te worden op de bereikbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid van de langzaam verkeersdeelnemers. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid om het openbaar vervoer te stimuleren. Bij de drukke wegen dient tevens onderzocht te worden of eventuele barrièrevorming kan worden tegengegaan dan wel worden weggenomen.

Categorisering van wegen

Bij de herinrichting van wegen dient het profiel met name afgestemd te worden op de zwakke verkeersdeelnemer en een optimale bereikbaarheid van het openbaar vervoer. De auto dient ten allen tijde ondergeschikt te zijn.

Er moet gestreefd worden naar een wegcategorisering die zoveel mogelijk overeenkomt met de functie van de weg en het wegbeeld. Deze zorgen ervoor dat de weg leesbaar wordt voor de gebruiker, mede in kader van de snelheidsregimes. Er is een continue monitoring nodig van de weginfrastructuur om dit te kunnen bereiken.

3.2.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetgangersverkeer

Maaseik

Langzaam verkeer is de basis van dit scenario. Met name in de kernen staan deze kwetsbare verkeersdeelnemers centraal. De voetganger krijgt in de kernen dan ook de centrale plaats. In de belangrijke winkelstraten van Maaseik zal de voetganger het alleenrecht krijgen waardoor een optimaal winkelklimaat voor het winkelend publiek ontstaat. Het gehele centrum dient op termijn één verblijfszone te worden waarbij de voetganger en fietser centraal staan. Afbakening van dit autoluwe centrum dient nog te gebeuren.

Voor het voetgangersverkeer verder aan te moedigen is het belangrijk dat de infrastructuur van goede kwaliteit is. Het is belangrijk dat de voetgangers zich kunnen verplaatsen op een comfortabele manier. Daarom dient er ingezet te worden op het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur in de centrumgebieden en woonwijken, zowel in Maaseik als in de deelgemeenten Neeroeteren en Opoeteren.

Trage wegen

Binnen het uitbreiden en uitwerken van het voetgangersnetwerk moeten ook de trage wegen mee opgenomen worden. Deze trage wegen zorgen voor kortere en verkeersvrije routes die vaak zeer aangenaam zijn voor de voetgangers en fietsers. Het is noodzakelijk dat er een inventarisatie wordt gemaakt van deze trage wegen en er zoveel mogelijk terug open te stellen en te onderhouden.

Schoolomgevingen

Schoolomgevingen waar de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen nog dient worden verbeterd, dienen prioritair aangepakt te worden.

Neeroeteren en Opoeteren

Ook voor deze meer landelijke deelgemeenten dient het centrum sterk voetgangersvriendelijker worden ingericht. Bedoeling hierbij is wel dat overwegend alle straten ook voor de auto toegankelijk blijven.

Ook hier weer is het belangrijk de infrastructuur voor de voetgangers en fietsers op dergelijke manier te voorzien dat deze als comfortabel en aangenaam wordt ervaren.

Net zoals in Maaseik zijn de trage wegen ook een belangrijke schakel in de deelgemeentes. Een duidelijke inventarisatie en beleid rond de trage wegen kan ervoor zorgen dat deze terug op de kaart worden gezet.

Fietsverkeer

Uitwerken routenetwerk / zorgen voor een bereikbaar centrum

De fietser is de drager van het toekomstscenario. De afstanden in de kernen zijn dermate klein dat de fiets voor de bewoners een volwaardig alternatief is voor de auto. Zelfs voor verplaatsingen tussen de kernen zal de fiets (met de opkomst van de E-bike) een belangrijke rol gaan spelen. Het belang van de E-bike zal vooral een rol spelen in het centrum van Maaseik zelf en minder in de dealkernen Neeroeteren en Opoeteren. Een compleet fietsroutenetwerk dat aan de hoogste norm van comfort en kwaliteit voldoet zal het fietsverkeer promoten. Verdere uitbouw van reeds aanwezige routenetwerken is hierbij de basis. Bij deze is het noodzakelijk dat er een samenhangend fietsroutenetwerk wordt opgebouwd en er een complementariteit is tussen het functionele en recreatieve fietsroutenetwerk. De ontwikkeling van een bovenlokale fietsroute langs de Bosbeek dient hierbij onderzocht. Indien dit geen deel kan uitmaken van het bovenlokale netwerk blijft dit een belangrijke te ontwikkelen schakel in de ontsluiting van woonwijken naar de centrumscholen. De ontbrekende "link" in het recreatieve fietsroutenetwerk tussen "het Eilandje" te Neeroeteren en omgeving de Warre dient gerealiseerd te worden. Aansluitingen op het openbaar vervoersnet dienen verder vormgegeven te worden.

Wegwerken knelpunten in functionele, recreatieve en schoolroutes

De knelpunten die aanwezig zijn tussen het gemotoriseerd en het fietsverkeer moeten aangepakt worden. Dergelijke knelpunten moeten zoveel mogelijk vermeden worden om de doorstroming en veiligheid van de zwakke weggebruikers te garanderen. Knelpunten en barrières zorgen namelijk voor een drempel voor verplaatsen zowel met de fiets als te voet.

Aanleg fietspaden – infrastructuur

Er dienen ook veiligere verbindingen tussen de gewest- en gemeentewegen gerealiseerd te worden. Momenteel zijn er nog steeds gewest- en gemeentewegen die de kernen verbinden met nabijgelegen kernen waar geen veilige fietspaden op aanwezig zijn. Dit onder andere op de Rotemerlaan, Venlosesteenweg, Diestersteenweg, Kinrooiersteenweg en Breeërweg. Op deze wegen zijn veiligere fietsverbindingen gewenst zodat de verbinding tussen Maaseik en Neeroeteren, Neeroeteren en Rotem, Maaseik en Kessenich, Neeroeteren en Kinrooi en tussen Neeroeteren en Opitter wordt geoptimaliseerd.

Campagnes / fietspoolen

In kader van het woon-schoolverkeer is het belangrijk dat er campagnes worden opgezet in kader van het fietsverkeer. Het stimuleren van fietspoolen is één van de methode om het fietsgebruik te stimuleren. Op deze manier rijden kinderen onder begeleiding in groepen naar de school. De campagnes dienen niet enkel te gebeuren voor het woon-schoolverkeer maar ook voor woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol voor het vervoer van mensen tussen de kernen en als verbinding naar de regio. Het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer is dan ook een noodzaak om als alternatief te kunnen dienen voor het autoverkeer. Hierbij speelt de basismobiliteit een rol, deze dient namelijk verzekerd te worden. Momenteel voldoet deze basismobiliteit goed, zowel binnen

Maaseik centrum als in de deelgemeenten. De belbus zorgt hierbij ervoor dat het gebied goed voldoet aan de criteria van de basismobiliteit. De uitbreiding van de belbus naar “Berg” is echter niet mogelijk.

Ontsluiting Maaskant in kader van Spartacus

Light-rail, snelbussen, vrije busbanen en prioriteit bij de verkeerslichten zijn de basisaspecten voor een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. De ontsluiting van de Maaskant in het algemeen en Maaseik in het bijzonder, binnen de krijtlijnen van het Spartacusplan, dient hoog te scoren. De verbindingen met Maasmechelen en de treinstations Genk en Hasselt dienen verder verbeterd te worden, mede in kader van dit Spartacusplan.

Optimaliseren frequenties.

Bij deze is ook de aansluiting van de bus op de frequentie van de treinen in Genk en Hasselt een belangrijk element, dit om de wachttijd voor de reiziger zo laag mogelijk te houden en de verbinding zo optimaal mogelijk te laten verlopen. De Lijn heeft eind 2014 haar dienstregeling aangepast en afgestemd op de frequentie van de trein. De aansluitingen trein-bus kan nog verbeterd worden, vertraging bij de treinen zorgt ervoor dat de bussen hun wachttijd overschrijden. Het volgende spoorplan is voor 2017 en dit zal mee opgevolgd worden door De Lijn.

Locatiekeuze hoofdhalte.

Een degelijk en kwaliteitsvol ingerichte hoofdhalteplaats dient het scharnierpunt te worden voor het openbaar vervoer. Diverse locaties zijn reeds onderzocht. Definitieve keuze voor een nieuwe halteplaats is een prioriteit.

Betere doorstroming openbaar vervoer.

In kader van het goed functioneren van het openbaar vervoer blijft het noodzakelijk om zorg te dragen voor een correcte doorstroming van het busverkeer en een betere afstemming van de frequentie en overstapmogelijkheden waar dit nodig is. Een snellere verbinding betekent niet altijd een kortere reistijd voor de reiziger. Daarom is het belangrijk de frequenties van de belangrijke lijnen op elkaar af te stemmen. Wachttijden worden door de reizigers onaangenaam ervaren en wegen vaak door op de keuze voor het openbaar vervoer.

Autoverkeer

Maaseik

Verkeersluwe centrumgebieden

Maaseik is de stad die naast de functie wonen meer te bieden heeft en daarmee een aantrekkelijke stad voor de bezoekers is (leerlingen, studenten, recreanten, shoppers e.d.). Een stad die van zijn eigen kwaliteiten kan uitgaan. De auto krijgt in het centrum van de stad dan ook een ondergeschikte rol. Bewoners zullen verder het centrum in kunnen maar auto's zullen ten allen tijden als gast fungeren van de hoofdverkeersdeelnemers (de voetganger en de fiets).

Vervolledigen noordelijke ringstructuur

De ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Maaseik is volgens structuurplan Vlaanderen voorzien via de N296 (Nederlands grondgebied) naar de A2- E25. Om de westelijke rand van de binnenstad verder daadwerkelijk te kunnen ontlasten van het autoverkeer (en potentieel vrachtverkeer) dient doorgaand verkeer afgewikkeld te worden op een te vervolledigen “noordelijke ring”. Het vervolledigen van betreffende “ring” zal er ook voor zorgen dat het sluipverkeer wordt opgelost samen met een afname van het verkeer op de Weertersteenweg / Diestersteenweg.

Duidelijke routing naar parkeerplaatsen

Bezoekers dienen vanuit de invalswegen snel naar de centrale ondergrondse en bovengrondse parkeerplaatsen worden geleid. Vanwaar men te voet of met het openbaar vervoer verder kan.

Snelheidsregimes

Binnen het gehele grondgebied van Maaseik zal ervoor geopteerd worden de snelheidsregimes op volgende manier af te stemmen: 30 km/h in schoolomgevingen, 50 km/h in woongebieden en 70 km/h in buitengebieden. Op deze manier wordt er een conformiteit binnen de gehele gemeente opgebouwd in kader van snelheidsregimes.

Neeroeteren

De kleinere kernen dienen goed bereikbaar te zijn voor de automobilist. Maar ook in het hart van de kernen geldt dat de automobilist de gast is en de voetganger en fietser centraal staan. De inrichting van de weg zal hier op worden ingericht zodat ook hier een aangepast rijgedrag ontstaat.

Opoeteren

Wat voor Neeroeteren geldt, is ook voor Opoeteren van toepassing. Met de auto kan men overal komen maar in het centrum en in de woonstraten ligt het primaat bij de kwetsbare verkeersdeelnemer.

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer dient gefaciliteerd te worden waar dit nodig is. Bevoorrading van de kernen zal plaatsvinden tijdens venstertijden en doorgaand vrachtverkeer zal geconcentreerd worden op de daarvoor bestemde en geschikte wegen. Hierbij zal het routenetwerk volledig worden afgestemd op hogere planvormen

Voor het vrachtwagenparkeren voorziet dit scenario dat in de toekomst centrale parkeerplaatsen aangelegd zullen worden waardoor vrachtwagens niet langer in het straatbeeld van de woonwijken aanwezig zullen zijn. Een goede communicatie en handhaving is noodzakelijk voor de realisatie van dit project.

De afwikkeling van het industrieterrein Jagersborg naar het noorden, zal worden gerealiseerd door een bestemmingswijziging van de Gremelsloweg: lokale vrachtroute type II.

Bovenlokaal vrachtverkeer via de Zuid-Willemsvaart dient in overleg met dienst NV De Scheepvaart blijvend gepromoot en gestimuleerd te worden.

3.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Parkeerbeleid

Het parkeren wordt geconcentreerd aan de rand van de stad Maaseik. Bezoekers zullen in het autoluwe en autovrije gedeelte van de stad niet kunnen parkeren. In het autoluwe gedeelte wordt voor de bewoners deze mogelijkheid wel geboden. Het autovrije gedeelte zal (zeker tijdens winkeltijden) zelfs voor bewoners verboden gebied zijn om te parkeren. Het autoluwe gedeelte wordt verder uitgebreid naar de Markt en de omliggende straten.

In het centrum wordt het ondergronds parkeren aanbevolen ten opzichte van het bovengronds parkeren. Dit wordt gerealiseerd door middel van het bovengrondsparkeren te behouden voor kortparkeerders en de prijs te verhogen. Er worden ook gratis parkeerplaatsen aangeboden op wandelafstand van het centrum. Om dit alles in goede banen te laten leiden is het belangrijk een goed parkeerplan uit te werken en een duidelijk beleid te voeren in kader van parkeren.

Het parkeren van grote voertuigen zal in de kernen niet worden toegestaan en worden gefaciliteerd op de daarvoor aangewezen locaties, zoals eerder vermeld bij het vrachtwagenverkeer.

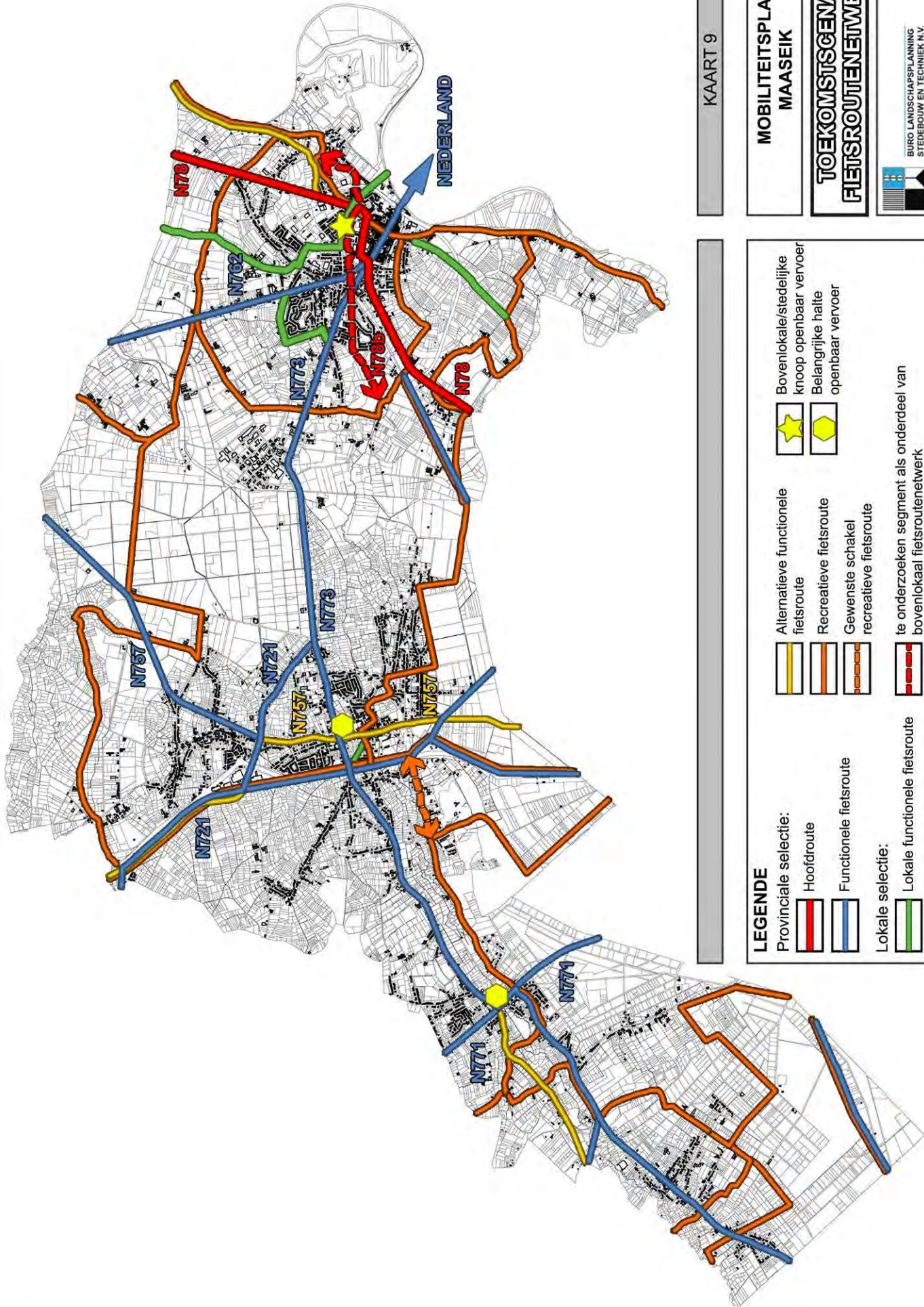
Zie kaart 9 'Toekomstscenario fietsroutenetwerken'.

Zie kaart 10 'Toekomstscenario openbaar vervoer'.

Zie kaart 11 'Toekomstscenario autoverkeer'.

Zie kaart 12 'Toekomstscenario vrachtroutenetwerk'.

Zie kaart 13 'Toekomstscenario parkeerbeleid'.



KAART 9

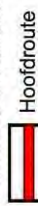
MOBILITEITSPLAN MAASEIK

TOEKOMSTSCENARIO FIETSROUTENETWERKEN

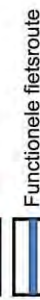


LEGENDE

Provinciale selectie:



Hoofdroute

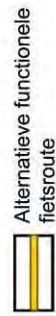


Functionele fietsroute

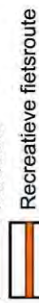
Lokale selectie:



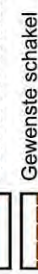
Lokale functionele fietsroute



Alternatieve functionele
fietsroute



Recreatieve fietsroute



Gewenste schakel
recreatieve fietsroute

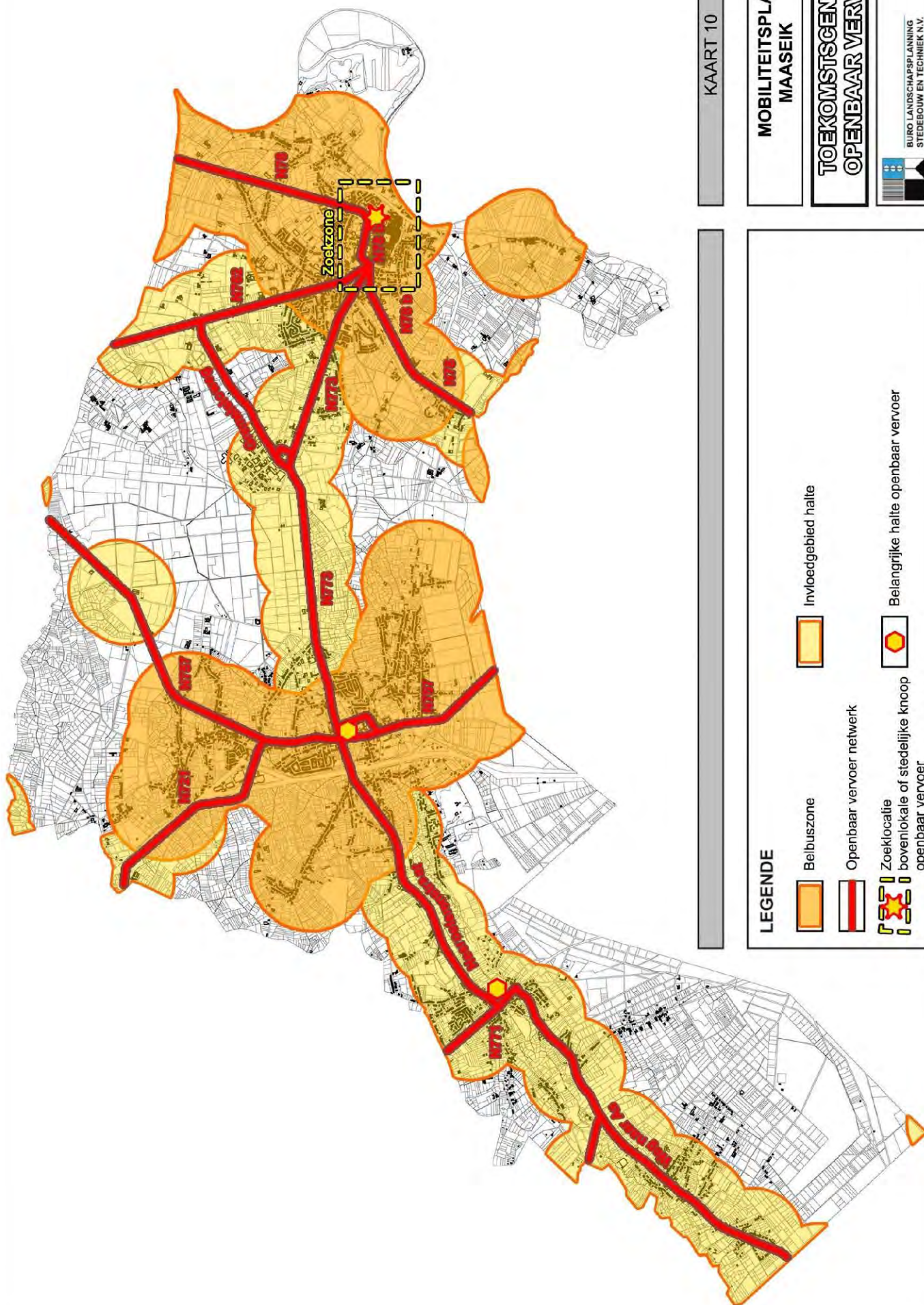


Bovenlokale/stedelijke
knoop openbaar vervoer



Belangrijke halte
openbaar vervoer

te onderzoeken segment als onderdeel van
bovenlokaal fietsroutenetwerk



KAART 10

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

TOEKOMSTSCENARIO
OPENBAAR VERVOER



BURO LANDSCHAPSPLANING
STEDENBOUW EN TECHNIEK N.V.

N

LEGENDE



Belbuszone



Invloedgebied halte



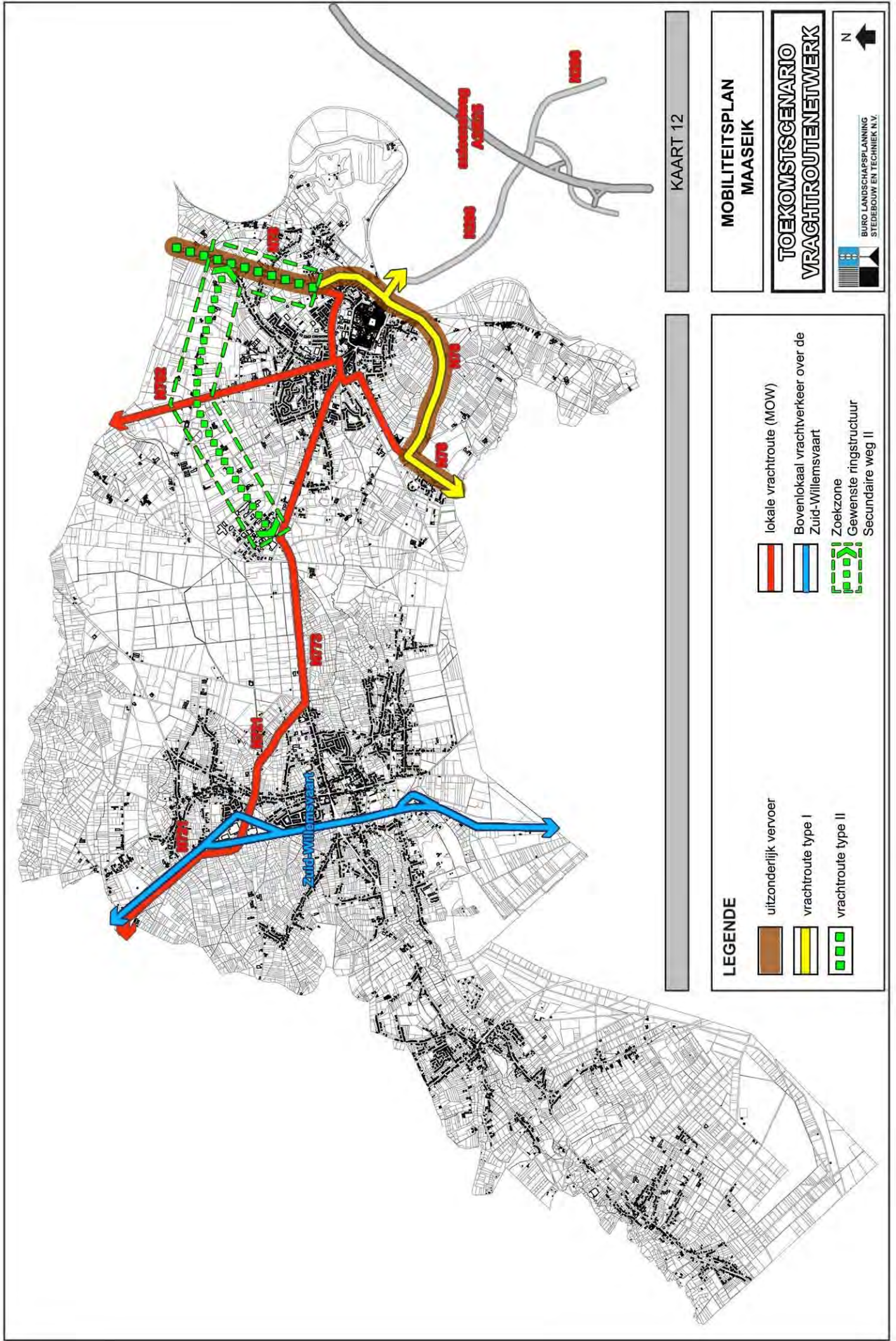
Openbaar vervoer netwerk



Zoeklocatie
bovenlokale of stedelijke knoep
openbaar vervoer



Belangrijke halte openbaar vervoer



3.3 Groeiscenario 1: Maaseik bereikbaar voor bewoners en bezoekers

Gezien het toekomstscenario niet realiseerbaar is binnen een tijdshorizon van 10 jaar, is een opsplitsing gemaakt in 2 groeiscenario's. Het beleid zal de snelheid bepalen in welke mate de groeiscenario's worden verwezenlijkt.

Groeiscenario 1 vormt samen met het groeiscenario 2 het gehele toekomstscenario. Het is mogelijk dat er in de praktijk elementen uit groeiscenario 2 worden uitgevoerd in het eerste groeiscenario.

In groeiscenario 1 wordt de nadruk gelegd op de bereikbaarheid van de kernen voor zowel de bewoners als de bezoekers en dit specifiek voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Door een optimale bereikbaarheid krijgen de kernen de kans zich te ontplooiën en te ontwikkelen naar bruisende kernen. Waar Neeroeteren en Opoeteren zich toe leggen op het zijn van prettige woonkernen zal met name Maaseik zich profileren als bruisende stad op niveau van kleinstedelijk gebied. Winkels zullen floreren en toeristen weten de historische binnenstad te waarderen. Om deze bereikbaarheid te faciliteren zal een eerste stap gezet worden in het ontwikkelen van een kwalitatief hoogstaand voetgangers en fietsnetwerk. Tevens dient het ontwikkelen van een nieuwe hoofdhalt met alle noodzakelijke kwaliteitsvolle voorzieningen, het openbaar vervoergebruik verder aantrekkelijker te maken. Dit om de bewoner voor de korte afstanden een volwaardig alternatief voor de auto te bieden. De auto is echter nog welkom in de stadskern, met uitzondering van de verkeersvrije winkelstraten, echter op een wijze dat deze te gast is bij de kwetsbare verkeersdeelnemer. De markt blijft nog steeds bereikbaar en bewoners kunnen hun woningen met de auto bereiken.

3.3.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

Nieuwe ruimtelijke structuurplannen dienen zodanig ontwikkeld te worden, dat er wordt ingezet op de optimalisering van langzaam verkeer en openbaar vervoer ontsluitingen, om zodoende een goed alternatief te bieden voor het gemotoriseerd verkeer.

Ruimtelijke projecten

Bij het uitwerken van ruimtelijke projecten dient de prioriteit gelegd te worden op de veiligheid en oversteekbaarheid van de langzaam verkeersdeelnemers. Het autoverkeer dient nog steeds gefaciliteerd te worden waarbij zeker de bereikbaarheid van het herkomst en bestemmingsverkeer gewaarborgd blijft.

Hierbij is het van groot belang voldoende voorzieningen voor fietsers en voetgangers te ontwikkelen. Speerpunt hiervan is het o.a. het realiseren van fiets- en voetgangersdoorsteken. Deze zorgen ervoor dat het netwerk voor de fietsers en voetgangers fijnmaziger wordt en er dus ook minder omweg gemaakt moet worden. Het tracé langs de Bosbeek in het centrum van Maaseik biedt hierbij schitterende mogelijkheden.

De bereikbaarheid voor de fietsers en voetgangers komt op deze manier op de eerste plaats. De bereikbaarheid van de auto's dient op een dergelijke manier ontwikkeld te worden, dat overlast op de omgeving wordt beperkt.

Nieuwe ruimtelijk projecten dienen op die locaties worden ontwikkeld, die een goede aansluiting op het openbaar vervoer waarborgen.

Categorisering van wegen

Bij de herinrichting van wegen dient het profiel met name afgestemd te worden op de functie van de weg met ruime aandacht voor de zwakke weggebruiker en een goed bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer waar noodzakelijk. De profielen dienen zodanig te worden ontwikkeld dat de ruimte voor de auto op een later moment kan worden ingewisseld voor ruimte voor het openbaar vervoer.

3.3.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetgangersverkeer

De voetganger krijgt een veilige plaats in het verkeerssysteem maar zal deze nog moeten delen met andere modaliteiten. Op drukke wegen zal dit resulteren in veilige voorzieningen. Hierbij zal de nadruk gelegd worden op de oversteekbaarheid. In de kernen zal de voetganger meer de prioriteit krijgen.

Daarom dient binnen dit scenario reeds ingezet te worden op het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur in de centrumgebieden en woonwijken, zowel in Maaseik als in de deelgemeenten Neeroeteren en Opoeteren.

Trage wegen

Binnen het uitbreiden en uitwerken van het voetgangersnetwerk moeten ook de trage wegen mee opgenomen worden. Het is noodzakelijk dat er een inventarisatie wordt gemaakt van deze trage wegen, een netwerkstructuur wordt uitgewerkt en prioriteiten naar uitvoering worden bepaald.

Schoolomgevingen

Schoolomgevingen waar de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen nog dient worden verbeterd, dienen prioritair aangepakt te worden.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer dient het belangrijkste alternatief te worden voor de auto. Gezien de korte afstanden binnen de kernen maar ook tussen de kernen onderling is dit een reëel wensbeeld. Hiervoor dient begonnen te worden met het realiseren van directe fietsverbindingen die voldoende comfort bieden zodat ze kunnen concurreren met het autoverkeer. Binnen dit scenario is het opstarten van het onderzoek of het Bosbeek tracé kan worden opgenomen in het bovenlokale fietsroutenetwerk, het verbeteren van verkeersveiligheid van lokale (o.a. schoolroutes), bovenlokale functionele fietsroutes en het wegwerken van ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk, prioritair.

Daarnaast zal het beleid allerlei campagnes met betrekking tot het promoten van fietsgebruik en fietspoolen verder ondersteunen. De campagnes dienen niet enkel te gebeuren voor het woon-schoolverkeer maar ook voor woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer

Het creëren van hoogwaardig openbaar vervoer is het doel wat de nodige tijd zal vergen. In de komende 10 jaar zal de eerste aanzet gemaakt dienen te worden om dit te kunnen bereiken. Een nieuwe hoofdhalt dichtbij het centrum van de stad, met een goede bereikbaarheid is daarvoor essentieel om van hieruit de bewoners en bezoekers te faciliteren. Bij het reconstrueren van wegen en kruispunten dient al rekening gehouden te worden met de prioriteit voor de bus. Waar mogelijk is het aanleggen van vrije busbanen of prioriteiten bij de verkeerslichten reeds wenselijk.

Het verder mee vormgeven aan de uitwerking “Ontsluiting Maaskant in kader van Spartacus” is hierbij een speerpunt. De verbindingen met Maasmechelen en de treinstations Genk en Hasselt dienen, waar mogelijk, in overleg met de Lijn verder verbeterd te worden.

Optimaliseren van de aansluiting van de bus op de frequentie van de treinen in Genk en Hasselt is een belangrijk aandachtspunt binnen dit scenario. De Lijn heeft eind 2014 haar dienstregeling aangepast en afgestemd op de frequentie van de trein. De aansluitingen trein-bus kan nog verbeterd worden, vertraging bij de treinen zorgt ervoor dat de bussen hun wachttijd overschrijden. Het volgende spoorplan is voor 2017 en dit zal mee opgevolgd worden door De Lijn.

Verbeteren van infrastructuur bij en rond halteplaatsen is een continu proces

Autoverkeer

Maaseik

Het autoverkeer is een noodzakelijk kwaad om de stad te kunnen laten ontplooiën. Diverse winkels zijn nog gebaat bij de kracht van de goede bereikbaarheid met de wagen. Het is daarom nog mogelijk om met de auto overwegend overal te komen. In het centrum zal de auto daarbij wel te gast zijn bij de kwetsbare verkeersdeelnemer. Bezoekers zullen een goede parkeergelegenheid aan de rand van het centrum worden aangeboden maar (gedeeltelijk) parkeren op Markt zal nog steeds tot de mogelijkheden behoren. In dit scenario blijft de N773 haar functie van secundaire weg II voorlopig behouden, aansluitend op de “tijdelijke” ontsluitingsfunctie van de Van Eycklaan en gedeelte Venlosesteenweg (N78b). Dit ter ontsluiting van het industrieterrein Jagersborg. Tevens als de opstart van de uitwerking en inrichting van de gewenste noordelijke ringstructuur (Gremelsloweg heeft hierbij de voorkeur)

Neeroeteren / Opoeteren

Beide kernen dienen met de auto goed bereikbaar te zijn. Zowel voor de bewoners als het doorgaand verkeer. Inrichting van wegen in functie van hun wegcategorisering kan hierbij plaatsvinden.

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer dient afgewikkeld te worden op de wegen die daarvoor bestemd en geschikt zijn. Zwaar vrachtverkeer dient zoveel mogelijk de confrontatie met de zwakke verkeersdeelnemer te voorkomen.

Daardoor dient uitsluitend bevoorradend vrachtverkeer toegelaten te worden tot de verblijfsgebieden. Afstemming op de uitwerking van noordelijke ringstructuur is hierbij noodzakelijk (Gremelsloweg). Locatieonderzoek naar centrale vrachtwagenparkeerplaatsen dient uitwerking te krijgen.

Bovenlokaal vrachtverkeer via de Zuid-Willemsvaart dient in overleg met dienst NV De Scheepvaart blijvend gepromoot en gestimuleerd te worden.

3.3.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Parkeren

Goede parkeergelegenheden dicht bij de voorzieningen zijn essentieel. In dit scenario is parkeren vrijwel ook nog overal toegestaan. Indien men wil parkeren in de centrale punt van de stad (Markt) zal daar wel een hoger bedrag voor moeten worden betaald. Met het bieden van goedkopere of gratis parkeerplaatsen aan de rand van de stad zal getracht worden om de auto buiten de stad te houden.

In dit groeiscenario 1 wordt volgend parkeerbeleid voorgesteld voor Maaseik centrum: (voor verduidelijking zie kaart 18)

Niet betalend langparkeren aan de rand van de stad

- Parkeervoorzieningen Sportlaan
- Parkeerplaats Kempenweg /Stationsstraat
- Te onderzoeken locatie “parkeerplaats zuid” (zuidelijke stadsrand)
- Langsparkeerplaatsen van Eycklaan
- Afbouw van het parkeren langs de N78 – deel K. Fabiolallaan

Blauwe zone

- Woonwijk Plantage – Eerste, Tweede en Derde Straat
- Gedeelte Heppersteenweg

Hoog tarief

- Binnenring Marktplaats (m.u.v. voorkant standbeeld gebroeders Van Eyck)

Middentarief

- Centrumstraten (zie kleur groen)
- Bewonersparkeren maakt onderdeel uit van deze segmenten, maar wordt apart geregeld.
- Parkeerplaatsen Bospoort – Hepperpoort – Kloosterbempden en Mgr. Koningsstraat

Laag tarief

- B. Philipslaan – gedeelte Venlosesteenweg – Acht Meilaan – K. Albertlaan – gedeelte Maastrichtersteenweg – gedeelte Heppersteenweg.

Parkeervrij

- Bosstraat – Rueelstraat – Vossenbergsstraat – Begijnenstraat – Halstraat – Lekkerstraat – Walstraat – Hepperstraat – Marktstraat – Everstraat – Torenstraat – Kleine Kerkstraat – Hertstraat – randwegen/buitenring Markt – Voorkant standbeeld gebroeders Van Eyck op Markt – volledige zone Kloosterbempden

Om vrachtverkeer uit de kernen te weren zullen centrale parkeergelegenheden worden aangeboden. Een parkeerverbod voor de grote voertuigen kan dan ook worden ingesteld.

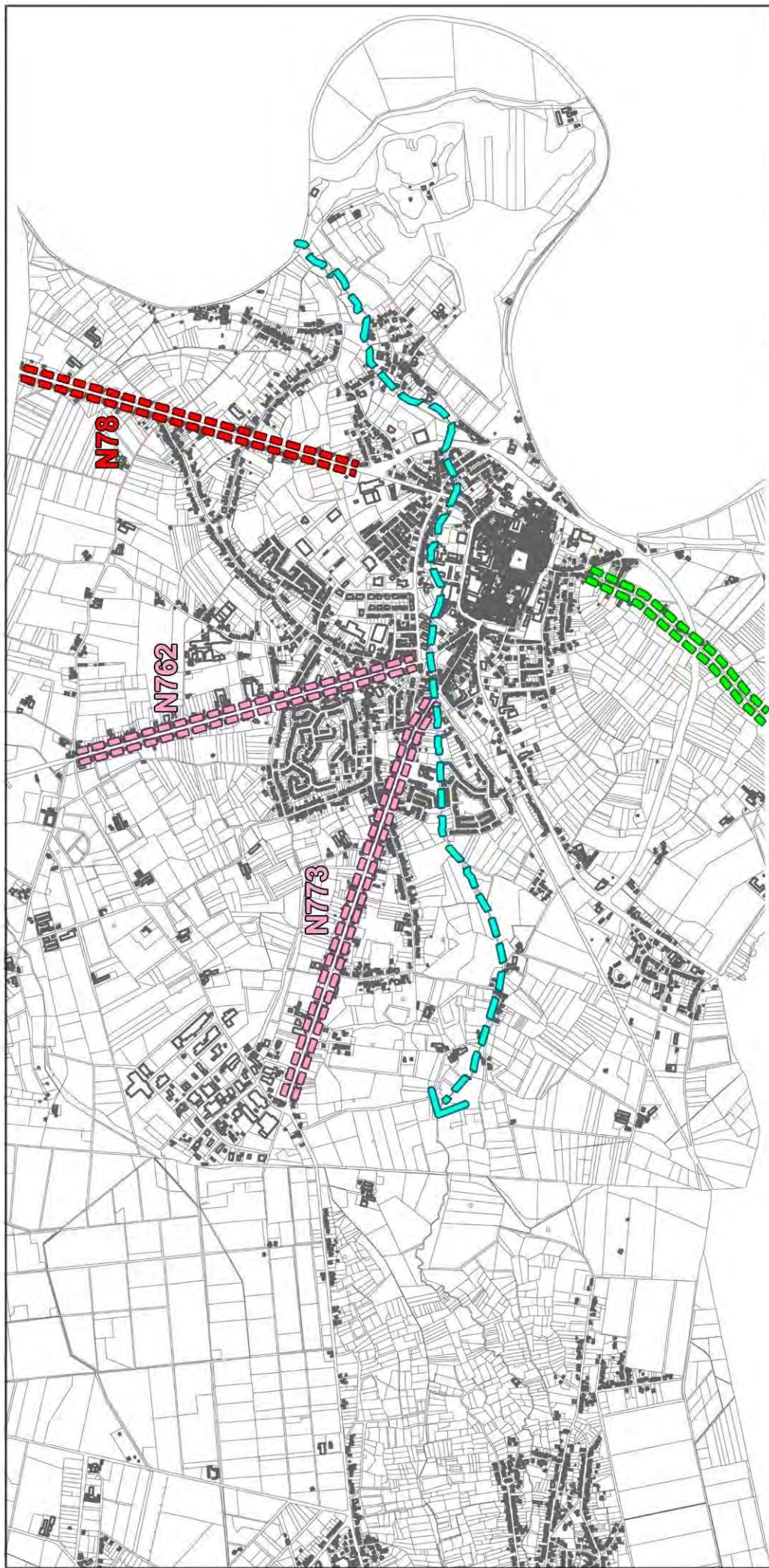
Zie kaart 14 ‘Groeiscenario 1 fietsroutenetwerken’.

Zie kaart 15 ‘Groeiscenario 1 openbaar vervoer’.

Zie kaart 16 ‘Groeiscenario 1 autoverkeer’.

Zie kaart 17 ‘Groeiscenario 1 vrachtroutenetwerk’.

Zie kaart 18 ‘Groeiscenario 1 parkeerbeleid’.



KAART 14

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

GROEISCENARIO 1
FIETSROUTENETWERKEN



BURO LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.



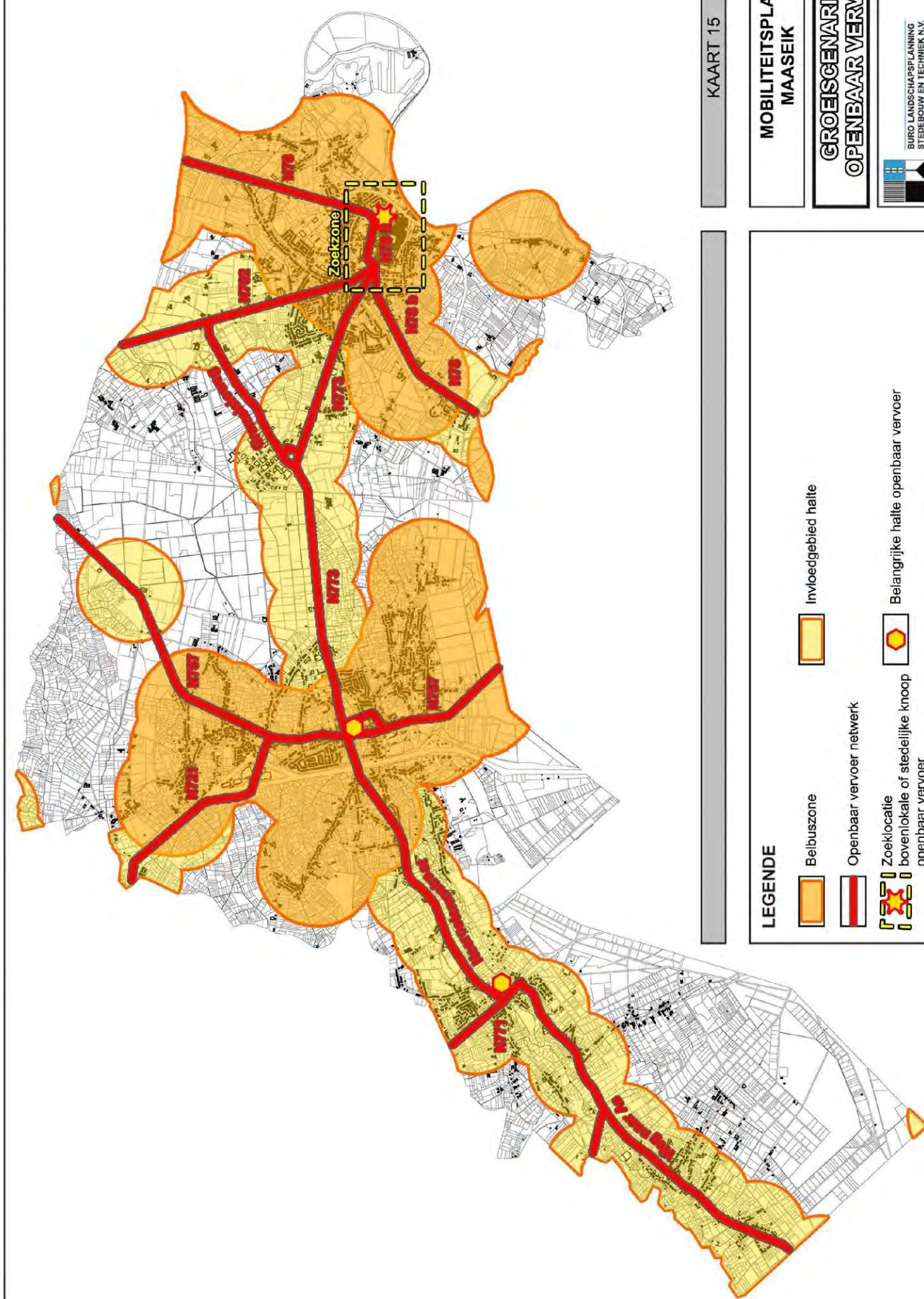
LEGENDE

 aanleg vrijliggende fietspaden
Venlose Steenweg

 aanleg fietspaden
i. k. v. herinrichting doortocht

 kwaliteitsverbetering fietsroute

 aanleg fietsroute Bosbeek
te onderzoeken zone



KAART 15

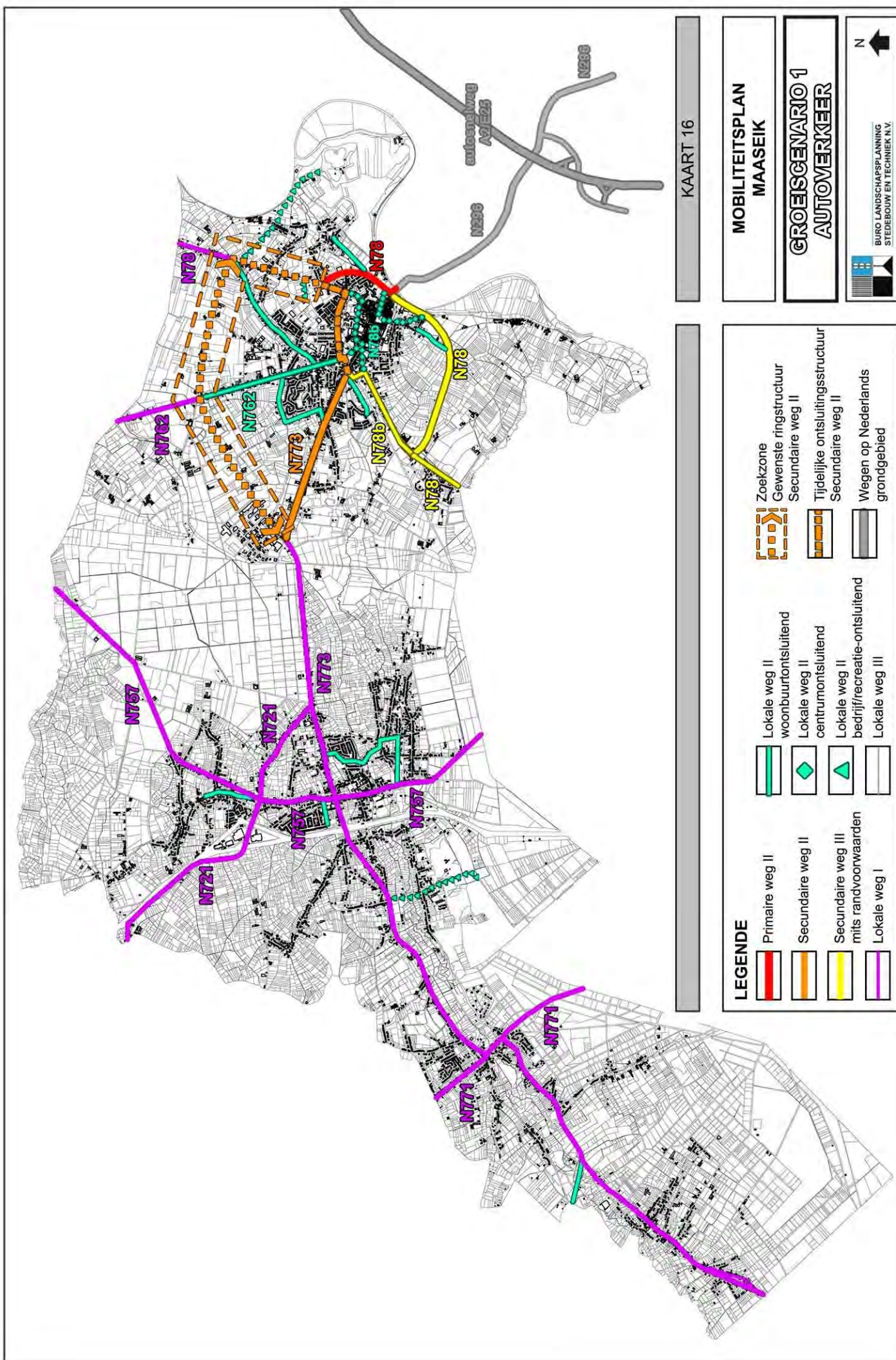
MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

GROEISCENARIO 1
OPENBAAR VERVOER



LEGENDE

	Belbuszone		Invloedgebied halte
	Openbaar vervoer netwerk		Belangrijke halte openbaar vervoer
	Zoeklocatie bovenlokale of stedelijke knoop openbaar vervoer		



KAART 16

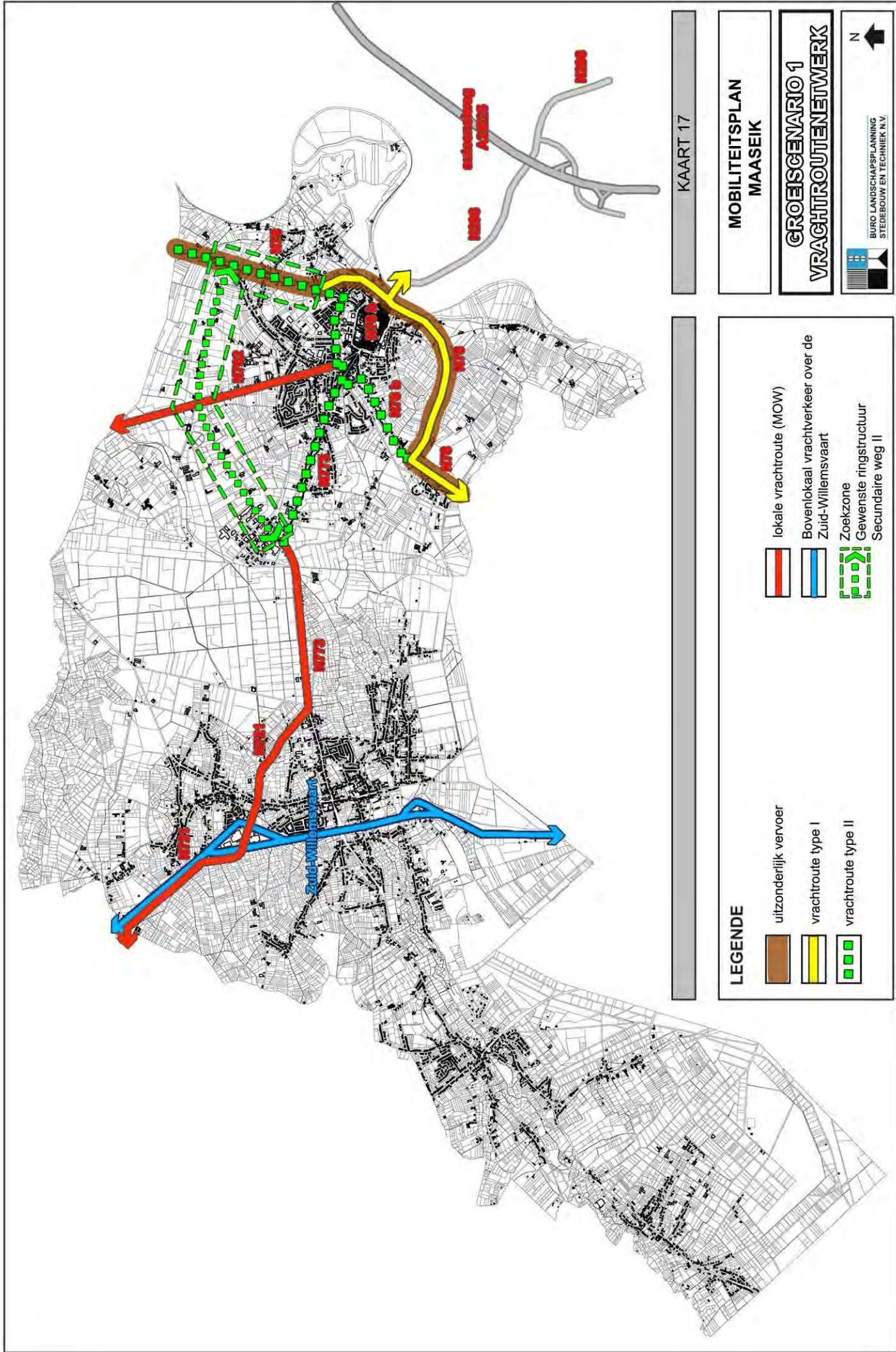
MOBILITEITSPLAN MAASEIK

GROEISCENARIO 1 AUTOVERKEER

BURO LANDSCHAPSPLANING
STEDENBOUW EN TECHNIEK N.V.



LEGENDE		Zoekzone	
Primaire weg II		Gewenste ringstructuur	
Secundaire weg II		Secundaire weg II	
Secundaire weg III mits randvoorwaarden		Tijdelijke ontsluitingsstructuur	
Lokale weg I		Secundaire weg II	
Lokale weg II		Wegen op Nederlands grondgebied	
Lokale weg II woonbuurtontsluitend			
Lokale weg II centrumontsluitend			
Lokale weg II bedrijf/recreatie-ontsluitend			
Lokale weg III			



KAART 17

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

GROEISCENARIO 1
VRACHTROUTENETWERK



LEGENDE

- | | | | |
|---|-----------------------|--|---|
|  | uitzonderlijk vervoer |  | lokale vrachtroute (MOW) |
|  | vrachtroute type I |  | Bovenlokaal vrachtverkeer over de Zuid-Willemsvaart |
|  | vrachtroute type II |  | Zoekzone
Gewenste ringstructuur
Secundaire weg II |

3.4 Groeiscenario 2: Maaseik verkeersleefbare kernen

In vervolg op groeiscenario 1 is er groeiscenario 2 opgemaakt. Wanneer beide scenario's zullen zijn uitgevoerd, zal het toekomstscenario zijn gerealiseerd. Het is mogelijk dat er elementen uit dit tweede groeiscenario uitgevoerd worden in de praktische fase van groeiscenario 1.

Er is voor gekozen om met twee scenario's te werken omdat het onrealistisch is beide scenario's te verwezenlijken binnen een tijdshorizon van 10 jaar.

In dit groeiscenario 2 wordt de nadruk gelegd op de verkeersleefbaarheid. Confrontaties tussen de kwetsbare verkeersdeelnemer en de automobilist dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Om het verblijfsklimaat in de woon- en winkelgebieden te verbeteren zal de auto zoveel mogelijk geweerd worden uit de kernen. Indien de auto toch in de kern dient te zijn, dan uitsluitend als gast. In het centrum van Maaseik zal de automobilist zelfs helemaal geweerd worden om zo het winkelklimaat te bevorderen. Om dit te kunnen bereiken zullen goede voorzieningen aanwezig dienen te zijn om het autoverkeer uit de stad te houden.

3.4.1 Werkdomein A: Ruimtelijke Ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

Nieuwe ruimtelijke structuurplannen dienen zodanig ontwikkeld te worden dat volledig wordt ingezet op het ontmoedigen en voorkomen van extra gemotoriseerd verkeer als gevolg van de nieuwe plannen.

Ruimtelijke projecten

Bij het uitwerken van ruimtelijke projecten dient de prioriteit gelegd te worden op de bereikbaarheid verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de langzaam verkeersdeelnemers. Bij de drukke wegen dient tevens onderzocht te worden of eventuele barrièrevorming kan worden tegengegaan dan wel worden weggenomen. Nieuwe ruimtelijke projecten dienen goed bereikbaar te zijn voor het openbaar vervoer. Dit door middel van een wisselwerking tussen een goede locatie die aansluit op het bestaande openbaar vervoersnet en mogelijke aanpassing van de busbediening. Indien nodig onderzoekt De Lijn bij strategische ontwikkelingen de mogelijkheid om het busaanbod te optimaliseren.

Categorisering van wegen

Er moet gestreefd worden naar een wegcategorisering die zoveel mogelijk overeenkomt met de functie van de weg en het wegbeeld. Deze zorgen ervoor dat de weg leesbaar wordt voor de gebruiker, mede in kader van de snelheidsregimes. Er is een continue monitoring nodig van de weginfrastructuur om dit te kunnen bereiken.

3.4.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetgangersverkeer

Het centrumgebied van de binnenstad dient zodanig te worden ingericht, dat deze volledig is afgestemd op de voetganger en fietser en openbaar vervoer. Daarom dient binnen dit scenario de reeds ingezette weg van scenario 1 verder worden doorgezet met het hoofdaccent op het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur in de centrumgebieden en woonwijken, zowel in Maaseik als in de deelgemeenten Neeroeteren en Opoeteren.

Trage wegen

Binnen dit scenario dient er uitwerking gegeven te worden aan het verder uitbreiden en uitwerken van het voetgangersnetwerk meer specifiek op gebied van de ontwikkeling van trage wegen. Dit op basis van de opgemaakte inventarisatie de uitgewerkte netwerkstructuur en de vastgestelde prioriteiten.

Schoolomgevingen

Schoolomgevingen waar de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen nog dient worden verbeterd, dienen verder prioritair aangepakt te worden.

Fietsverkeer

Binnen dit groeiscenario 2 dient uitwerking gegeven te worden aan het Bosbeek tracé (al of niet opgenomen in het bovenlokale fietsroutenetwerk) het verder verbeteren van de verkeersveiligheid van lokale (ook mogelijke schoolroutes), bovenlokale functionele fietsroutes en het wegwerken van mogelijk ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk.

Daarnaast zal het beleid allerlei campagnes met betrekking tot het promoten van fietsgebruik en fietspoolen blijvend ondersteunen.

Openbaar vervoer

Een nieuwe hoofdhalt dient te zijn gerealiseerd – tijdens uitwerking van groeiscenario 1 - dichtbij het centrum van de stad. Dit met een goede bereikbaarheid naar zowel het centrum van de stad, als naar de woonwijken. Bij het herinrichten van wegen en kruispunten dient blijvend rekening gehouden te worden met de prioriteit voor de bus. Waar mogelijk is het aanleggen van vrije busbanen of prioriteiten bij de verkeerslichten een verplichting.

Het verder mee vormgeven aan de uitwerking “Ontsluiting Maaskant in kader van Spartacus” blijft een beleidsopdracht. De verbindingen met Maasmechelen en de treinstations Genk en Hasselt dienen, in overleg met de Lijn continu geoptimaliseerd te worden.

Verbeteren van infrastructuur bij en rond halteplaatsen van openbaar vervoer is een continu proces.

Autoverkeer

Maaseik

Centrumgebied

Het autoverkeer zal worden geweerd uit de binnenstad. Bezoekers zullen een goede parkeergelegenheid aan de rand van het centrum worden aangeboden (betalend en niet betalend) en parkeren op Markt zal niet meer mogelijk zijn. Bewoners dienen hun woning met de auto nog wel te kunnen bereiken (waar noodzakelijk) en het interne wegennet zal hier op worden afgestemd. Dit doen zij dan als gast in hun eigen verblijfsgebied. Het centrum van Maaseik zal worden afgesloten voor autoverkeer wat de verkeersleefbaarheid ter plaatse ten goede komt. In de omliggende schil zal de auto wel welkom zijn maar uitsluitend als bestemmingsverkeer.

Noordelijke ringstructuur

In dit scenario dient de “noordelijke ringstructuur” te worden vervolledigd door het effectueren van de Venweg als onderdeel van de noordelijke ring. Door het gedeelte van de N78 (Venlosesteenweg) tussen Bloesemweg en Oude Ophoverbaan, de Venweg en Gremelsloweg te categoriseren als secundaire II, wordt het industrieterrein Jagersborg ontsloten via de noordelijke ring naar de primaire II (K. Fabiolalaan) en zo richting autosnelweg A2/E25. De N773 tussen Jagersborg en Stationsstraat wordt dan een lokale weg II, aansluitend op de Van Eycklaan en gedeelte Venlosesteenweg (N78b). Alle wegen gelegen binnen de (niet gesloten) ringstructuur worden lokale wegen II en / of III.

Neeroeteren / Opoeteren

Beide kernen dienen met de auto goed bereikbaar te zijn. Zowel voor de bewoners als het doorgaand verkeer. Dit op basis van huidige infrastructuur. Ook hier zal echter de nadruk liggen op het verblijven waardoor in de echte centra de snelheid wordt aangepast op de leefbaarheid.

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer dient afgewikkeld te worden op de wegen die daarvoor bestemd en geschikt zijn. De confrontatie tussen zwaar vrachtverkeer met de zwakke verkeersdeelnemer dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Daardoor dient uitsluitend bevoorradend verkeer toegelaten te worden tot de verblijfsgebieden. Afstemming op de uitwerking van noordelijke ringstructuur is hierbij noodzakelijk (Gremelsloweg – Venweg – Venlosesteenweg). De noordelijke ringstructuur wordt hierbij de belangrijkste vrachtroute (type II) ter ontsluiting van Jagersborg. Diestersteenweg tussen Jagersborg en Stationsstraat, Stationsstraat, Bosmolenlaan, Weertersteenweg, Van Eycklaan en gedeelte Venlosesteenweg worden lokale vrachtroutes.

Uitwerking van centrale vrachtwagenparkeerplaatsen dient mogelijk reeds gerealiseerd te zijn of zeker uitwerking te krijgen.

Bovenlokaal vrachtverkeer via de Zuid-Willemsvaart dient blijvend gepromoot te worden.

3.4.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Parkeren

Bezoekers dienen te parkeren in centrale parkeergelegenheden aan de rand van het centrum. Vanuit de invalswegen worden deze parkeergelegenheden duidelijk verwezen. Gratis parkeerplaatsen worden aangeboden op iets verder gelegen locaties. Parkeren in centrumstraten is voor bezoekers niet meer mogelijk. Enkel bewonersparkeren zijn in de straten van het “midentarief” nog toegelaten. Op de Markt zal niet meer worden geparkeerd. Langs de K. Fabiolalaan zal het parkeren zijn verboden en de weg worden ingericht als een “parkway”.

Bewoners dienen zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets. De auto is dan ook niet het eerste vervoermiddel om boodschappen te gaan doen. Bewoners dienen waar mogelijk in de directe nabijheid van hun woning te kunnen parkeren. In het autovrij centrum zal dit echter niet altijd mogelijk zijn.

Om vrachtverkeer te weren uit de kernen zullen centrale parkeergelegenheden worden aangeboden. Een parkeerverbod voor de grote voertuigen kan dan ook worden ingesteld.

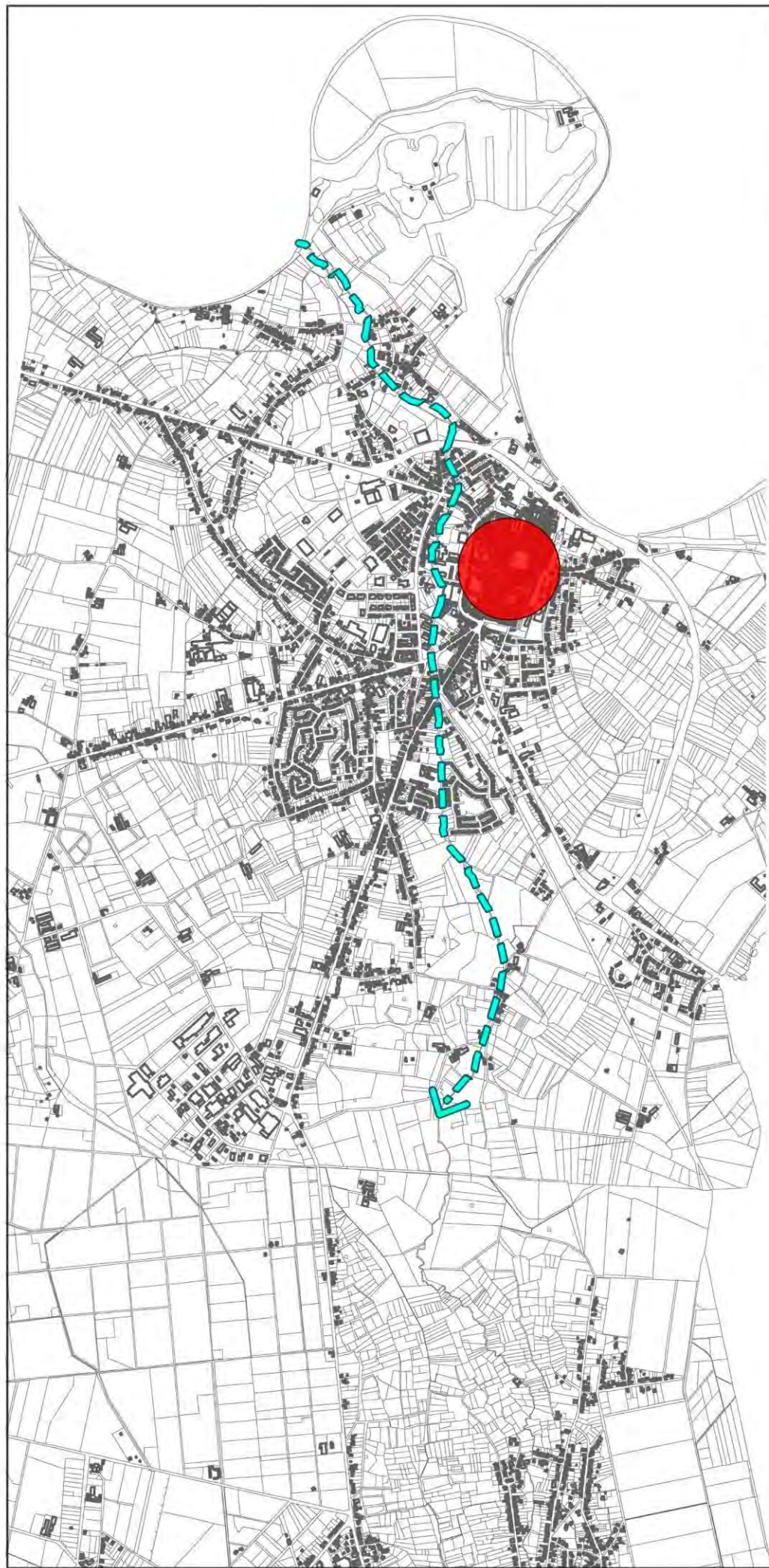
Zie kaart 19 ‘Groeiscenario 2 fietsroutenetwerken’.

Zie kaart 20 ‘Groeiscenario 2 openbaar vervoer’.

Zie kaart 21 ‘Groeiscenario 2 autoverkeer’.

Zie kaart 22 ‘Groeiscenario 2 vrachtroutenetwerk’.

Zie kaart 23 ‘Groeiscenario 2 parkeerbeleid’.



KAART 19

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

GROEISCENARIO 2
FIETSROUTENETWERKEN



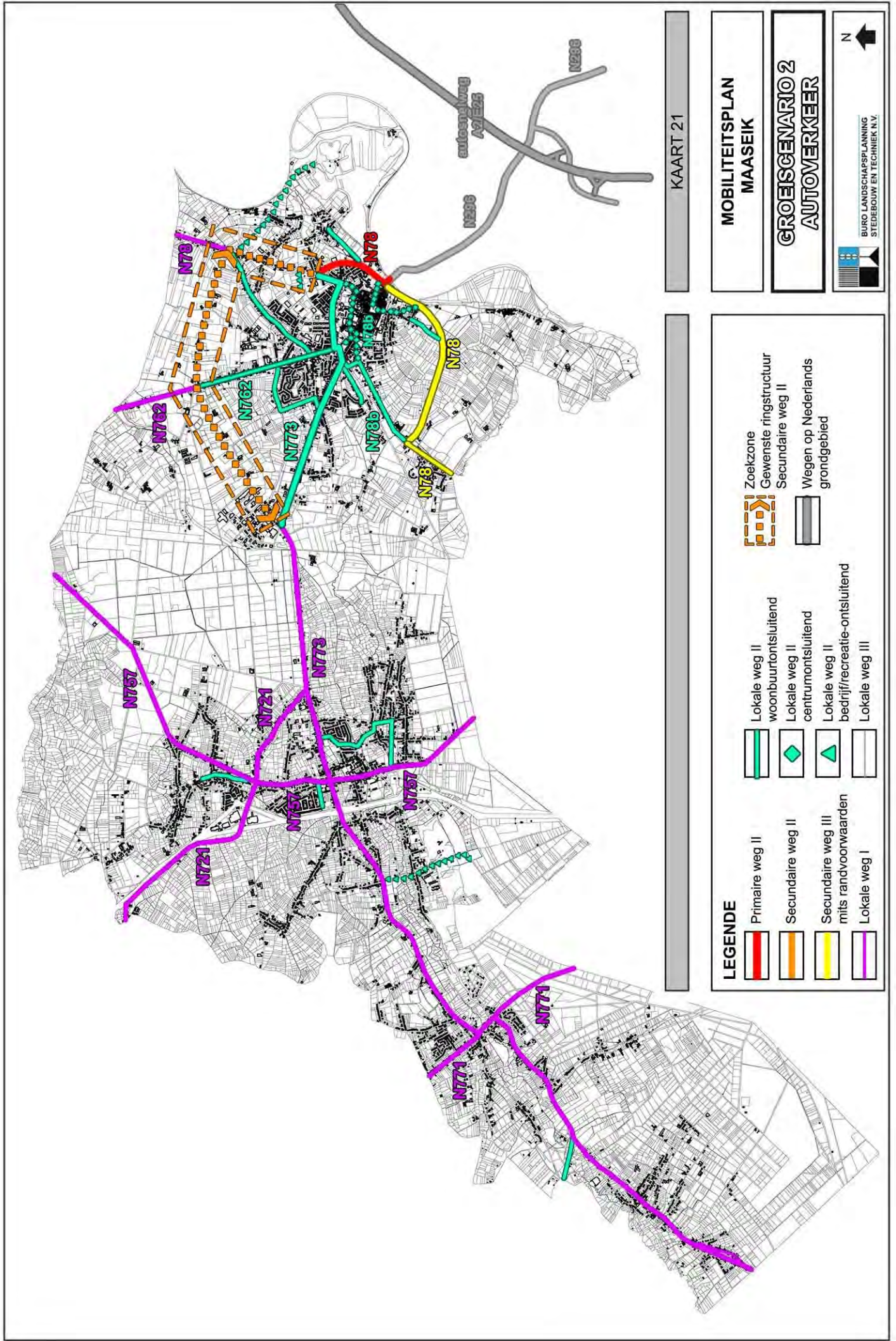
BURO LANDSCHAPSPANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

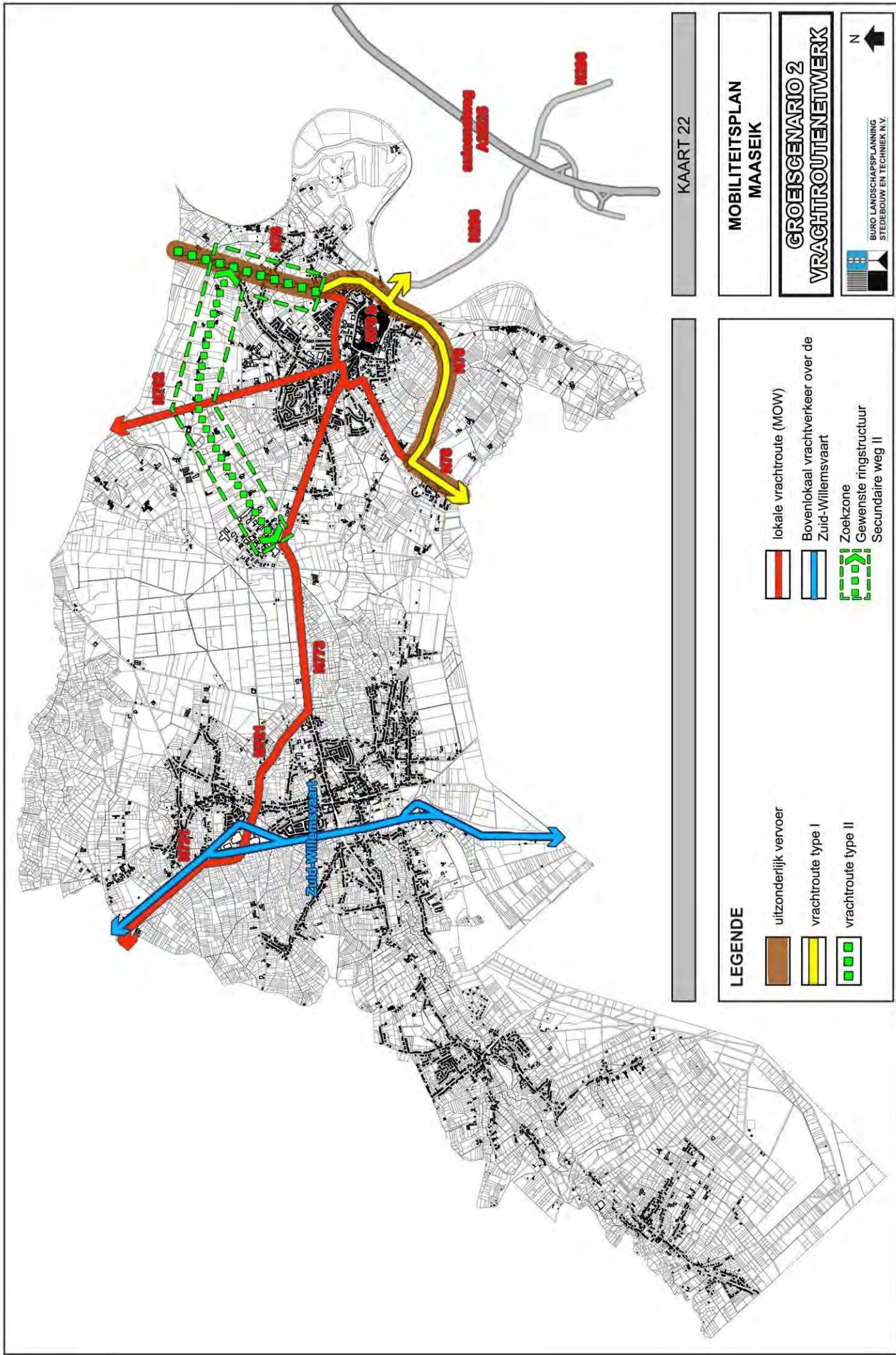


LEGENDE

 kwaliteitsverbetering centrumstraten

 aanleg fietsroute Bosbeek
te onderzoeken zone





KAART 22

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

GROEISCENARIO 2 VRACHTROUTENETWERK

LEGENDE

- uitzonderlijk vervoer
- vrachtroute type I
- vrachtroute type II

- lokale vrachtroute (MOW)
- Bovenlokaal vrachtverkeer over de Zuid-Willemsvaart
- Zoekzone
- Gewenste ringstructuur
- Secundaire weg II

3.5 Afweging scenario's

3.5.1 Criteria

Om een afweging te kunnen maken is een aantal criteria opgesteld. Deze criteria zijn opgesteld aan de hand van de vijf strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en doelstellingen die zijn vastgesteld door het lokale beleid van Maaseik.

Strategische doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen

- *Het vrijwaren van de bereikbaarheid:*
Het verbeteren van de vlothed waarmee woonkernen, scholen, economische knooppunten en poorten kunnen worden bereikt.
- *Het garanderen van de toegankelijkheid:*
Het garanderen van mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen. Vervoersarmoede en –ongelijkheden zouden tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht moeten worden.
- *Het verzekeren van de veiligheid:*
Het verhogen van de verkeersveiligheid.
- *Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid:*
Streven naar een verkeersleefbare omgeving, meer bepaald de kwaliteit van het verblijven met betrekking tot luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en belevingswaarde (verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, barrièrewerking, parkeeroverlast, e.d.).
- *Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu:*
De milieu- en natuurschade die mobiliteit veroorzaakt tot op een aanvaardbaar niveau terugdringen, onder meer met betrekking tot het draagvermogen van het milieu voor emissies, het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen en de algemene biodiversiteit van de ecosystemen.

Doelstellingen Maaseik

- *Verbeteren van het openbaar vervoer:*
 - Kernondersteunend
 - Nieuwe projecten dienen maximaal afgestemd te zijn op openbaar vervoer
 - Op lange termijn dient een sneltramverbinding als verbinding tussen zuidelijk en noordelijk Maasland mogelijk te blijven
 - Een vlottere verbinding naar de treinstations van Genk en Hasselt
 - Uitbreiding van de belbus waar mogelijk
 - Meer aandacht voor Maaseik in het Spartacus- en sneltramplan
 - Opvolgen dienstregelingen tussen trein en bus
- *Meer aandacht voor de zwakke verkeersdeelnemer:*
 - Stimuleren van het fietsverkeer door het realiseren van veilige fietsverbindingen.
 - Het bieden van comfortabele voetpaden voor de voetganger.
- *Duidelijke categorisering en inrichting van de wegen:*
 - Streven naar een veilige en snelle verkeersafwikkeling
 - Duidelijke wegcatégorisering van de wegen waarbij het beeld van de weg die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie van de weg
 - Streven naar snelheidsbeperkingen van 30km in de schoolomgevingen, 50km in de centrumgebieden en woonwijken en 70km in de buitengebieden
- *Langparkeren centraliseren op ondergrondse parkeergarages en langparkeerplaatsen:*
 - Aanmoedigen van het ondergronds lang parkeren door de tarieven lager te houden dan bovengronds
 - Kort parkeren in de winkelstraten
 - Kaarthouders krijgen meer mogelijkheden in de verruimde binnenstad

3.5.2 Afweging voorkeurscenario

Onderstaande afwegingstabel is opgemaakt in de schoot van de GBC.

Alle scenario's zijn beoordeeld op basis van de criteria zoals die in 2.5.1. zijn beschreven. Dit gebeurt met behulp van een multi criteria analyse. Bij de beoordeling worden scores gegeven in de vorm van plussen en minnen waarbij ++ staat voor zeer positief, -- voor zeer negatief en +/- als neutraal. Door alle scenario's een score te geven op de criteria kunnen de scenario's onderling vergeleken worden.

	Nulscenario	Groeiscenario 1	Groeiscenario 2	Toekomstscenario
Doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen				
Bereikbaarheid	+	++	+	++
Toegankelijkheid	-	++	+	++
Verkeersleefbaarheid	-	+	++	++
Verkeersveiligheid	+/-	++	++	++
Milieu- en natuurkwaliteit	+/-	++	++	++
Doelstellingen Maaseik				
Strategische ruimtelijke projecten	+	++	++	++
Trage wegen	-	++	++	++
Openbaar Vervoer	-	++	+	++
Zwakke verkeersdeelnemer	+	++	++	++
Auto	-	+	++	++
Wegcategorisering	-	+	++	++
Parkeren	+	+	++	++
Vrachtwagen	-	+	++	++

Wanneer naar de onderlinge vergelijking van de scenario's wordt gekeken is het duidelijk dat doorgaan met het huidige beleid geen optie is (nulscenario). Trouwens ruim 75% van de vooropgestelde taakstellingen uit het vorige mobiliteitsplan zijn verwezenlijkt. Daarom een duidelijke keuze voor het toekomstscenario. Dit toekomstscenario voorziet in de verwezenlijking van de vijf strategische doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen maar dit scenario is echter binnen de tijdshorizon van 10 jaar niet realiseerbaar.

Daarom dient een keuze gemaakt in de wijze waarop het toekomstscenario het best wordt verwezenlijkt. Groeiscenario 1 focust op een bereikbaar en toegankelijk Maaseik en legt daarmee de basis voor een verdere doorgroei naar het ultieme toekomstscenario via groeiscenario 2. De verschillen in beide scenario's zit met name in de mate waarin ze voldoen aan de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierin scoort scenario 1 iets beter. Omdat er geen duidelijk onderscheid is tussen beide scenario's (zij vullen elkaar aan) is er een ander belangrijk aspect dat een rol speelt in de afweging. Dit aspect is het draagvlak voor een scenario. Het maatschappelijk draagvlak om groeiscenario 1 te realiseren is groter dan scenario 2. Dit komt doordat op dit moment nog onvoldoende draagvlak aanwezig is voor het nemen van vergaande auto-ontmoedigende maatregelen. Men is wel bereid om de alternatieve vervoerswijze zoals langzaam verkeer en openbaar vervoer verder te stimuleren. Scenario

2 zet echter meer in op maatregelen om het autoverkeer te ontmoedigen en op bepaalde locaties in het stedelijk centrum te weren. Het stadsbestuur van Maaseik ziet het "Toekomstscenario" als het ultieme scenario om naar toe te groeien, maar gezien de tijdshorizon van 10 jaar niet realiseerbaar.

Groeiscenario 1 is dan ook verkozen tot het voorkeursscenario gezien dit de basis legt voor het toekomstscenario. In het vervolg van dit beleidsplan zal dit scenario worden aangeduid als het **'duurzaam scenario'** voor Maaseik.

4 RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Stad Maaseik is aangeduid als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Door deze selectie is de stad eveneens een economisch knooppunt. Concreet betekent dit, dat in het gebied dat als stedelijk gebied door de provincie wordt afgebakend, aan minimum 25 woningen per hectare dient gebouwd te worden bij nieuwe woonprojecten en op strategische plaatsen en dat er een regionaal bedrijventerrein voorkomt.

Voor de delen die tot het buitengebied zullen behoren, zal aan minimum 15 woningen per hectare gebouwd dienen te worden. Structuurbepalend voor het buitengebied is o.a. de Maasvallei. In het kader van een grensoverschrijdende ruimtelijke ontwikkelingsvisie worden de ecologische waarden versterkt, worden inpasbare vormen van landbouw en recreatie ontwikkeld en ondersteund en een ruimtelijke inkadering van de vastgestelde afbouw van grindwinning voorzien.

Toetsing

Stad Maaseik zal haar centrum verder verdichten. Met name de oostelijke woonuitbreiding “Stad aan de Maas”, de zuidelijk gerichte woonuitbreiding tussen Tweede Straat en de Ring en verdere verdichting in het centrum zelf door het inbreidingsproject tussen Slachthuisstraat en Van Eycklaan en de ontwikkeling van de site ATM.

In de kernen van het buitengebied wordt voornamelijk ingezet op het verdichten van het aanwezig bebouwingsweefsel.

De industriële activiteiten worden voornamelijk geconcentreerd op het regionaal bedrijventerrein Jagersborg en de lokale bedrijventerreinen Renkoven en Klein Root. Tevens is er nog een activiteitenzone Hooggeistersveld langs de Zuid- Willemsvaart .

Stad Maaseik vervult een niet onbelangrijke rol als kleinstedelijk gebied in de Maaskant. Nieuwe ontwikkelingen op gebied van wonen, winkelen, handel, dienstverlening en toerisme concentreren zich in hoofdzaak in de stad zelf.

Het beleid voor buitengebied is voornamelijk afgestemd op het behoud en versterken van de aanwezige open ruimte met een correct evenwicht tussen natuur en landbouw.

4.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg

Nederzettingen

- Maaseik is geselecteerd als autonoom kleinstedelijk gebied. De ontwikkeling van Maaseik staat los van die van het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland. Maaseik positioneert zich als autonoom stedelijk gebied en functioneert daardoor als centrum voor de omliggende open Maasvallei. Het gebied moet daarom op zijn niveau een vrij brede waaier aan kleinstedelijke voorzieningen aanbieden. De nadruk ligt echter op watertoerisme en –recreatie afhankelijk van de Maas.
- Neeroeteren wordt als hoofddorp geselecteerd. Een hoofddorp wordt gebruikt bij het beoordelen van de plaats van nieuwe ontwikkelingen voor bijkomende woningen en bedrijventerreinen.
- Aldeneik, Voorshoven, Neerhoven, Opoeteren, Dorne en Wurfeld worden geselecteerd als woonkernen.
- Maaseik profileert zich als centraal diensten- en voorzieningencentrum en moet zijn troeven op gebied van toerisme en recreatie versterken. Grensoverschrijdende samenwerking inzake waterrecreatie is gewenst. Als eventuele uitbreiding van de kern voor wonen noodzakelijk is, primeert een groei in de richting van de Maas of in beperkte mate zuidwaarts in de richting van de Ringlaan. Vanuit het zuiden is een overgang tussen stad en open ruimte nog sterk waarneembaar (een unieke situatie voor Limburg). Verdere uitbreiding dient rekening te houden met deze vista'. Tussen Maaseik en Heppeneert wordt een open ruimte verbinding van provinciaal niveau voorzien.
- Ten zuiden van de Maasbrug in Maaseik staan natuur- en landschapsrecreatie en plattelandstoerisme centraal. Ten noorden van de Maasbrug wordt een gradiënt van hoog- naar laag dynamisch watertoerisme (van zuid naar noord) uitgebouwd. Maaseik heeft als

cultuurhistorische stad en als centrum voor watertoerisme door de nabijheid van de jachthavens Heerenlaak en de Spaanjerd een belangrijk toeristisch-recreatieve rol.

Toetsing

Gezien het RSP Limburg een verdere vertaling is van het RSV is reeds voldaan aan een aantal doelstellingen van het RSPL op gebied van wonen, handel, diensten- en voorzieningen.

Op gebied van watertoerisme is het hoogdynamische watersportgebied Heerenlaak/ Leeuwerik in ontwikkeling. Het gehele oude grindwinningsgebied is nabestemd in functie van waterrecreatie. Concrete invulling van bepaalde gebiedsdelen met recreatieve bestemming dient nog plaats te vinden.

Lijninfrastructuur

- Op vlak van infrastructuur is het deel van de Ringlaan (N78) tussen de Maasbrug en het kruispunt met de Bloesemweg/Venlosesteenweg geselecteerd als primaire weg II (K. Fabiolalaan). Het zuidelijk gedeelte van de Ringlaan (K. Boudewijnlaan) is geselecteerd als een secundaire weg III mits randvoorwaarden. Verder is het gedeelte N773 tussen Bosmolenlaan en het regionaal bedrijventerrein Jagersborg als secundaire weg type II geselecteerd. De N78 en N78b is geselecteerd als een secundaire III mits randvoorwaarden. Hierbij dient deze als een belangrijke openbaar vervoersas gezien te worden tussen Maaseik en Maasmechelen waarbij doorstroming van het gemotoriseerd verkeer mogelijk en belangrijk blijft.

- De Zuid-Willemsvaart heeft een bepaalde functie voor goederentransport. Deze functie dient maximaal geïntegreerd te worden met de recreatieve, de landschappelijke, de natuurlijke en de waterwinningsfunctie .

Toetsing

Het voorliggend duurzaam scenario mobiliteitsplan bevestigt het deel Ringlaan tussen Maasbrug en Bloesemweg (Koningin Fabiolalaan) als primaire II. Dit ondanks het gegeven dat dit deel bestemd wordt als toekomstig in te richten parkway.

Het zuidelijk deel van de Ring (Koning Boudewijnlaan) wordt bestemd als secundaire weg III mits randvoorwaarden.

De N78 en N78b zijn bestemd als een secundaire weg III mits randvoorwaarden.

Verder is het gedeelte N773 tussen Bosmolenlaan en het regionaal bedrijventerrein Jagersborg als secundaire weg type II geselecteerd.

Alle primaire en secundaire wegen worden in het duurzaam scenario naar categorisering bevestigd.

De Zuid-Willemsvaart blijft een belangrijke waterweg voor goederentransport en waterrecreatie. Uitbreiding van watergebonden handelsactiviteiten worden niet voorzien.

Functioneel gebruik van de Maas wordt niet voorzien. Enkel het gedeelte Maas vanaf de invaart van Heerenlaak richting het noorden wordt gebruikt door de watersportrecreanten. Dit deel dient ook in de toekomst behouden te blijven voor het bereikbaar houden van Maaseik stad via de grindplas.

Economie

- Maaseik heeft 5 bedrijventerreinen verspreid over de deelgemeenten Maaseik en Neeroeteren. Het enige terrein met een gewenste aantrekkingskracht voor regionale industriële activiteiten ligt tussen Maaseik en Neeroeteren (Jagersborg). Het terrein ligt echter geïsoleerd tussen Neeroeteren en Maaseik en is omgeven door landschappelijk waardevolle open ruimte gebieden. Een vogelrichtlijngebied begrenst Jagersborg in westelijke richting. Bijkomend nadeel is de unimodale ontsluiting via de weg. In Neeroeteren bestaat de mogelijkheid voor vrachtvervoer tot 1.000 ton via de Zuid-Willemsvaart. De steenbakkerij Schouterden (Terca) situeert zich als één regionaal bedrijf op het terrein langs de N78. Renkoven (4ha bouwrijp), Klein-Root (7ha bouwrijp) en Hooggeistersveld (0ha aanbod) zijn als industriegebied niet van strategisch belang voor het economisch knooppunt.

- Het industrieterrein Jagersborg wordt begrensd door een groeigrens vanuit het buitengebied. Het terrein ligt apart van het gemengd stedelijk woongebied en sluit niet aan op een belangrijke infrastructurale drager.

Toetsing

Wijzigingen in locatiebeleid voor bedrijventerreinen zijn niet aan de orde. Het regionaal bedrijventerrein Jagersborg wordt wel aan de oostzijde uitgebreid met 5 ha ten behoeve van herlocalisering lokale bedrijven.

Het stimuleren van bedrijven voor het gebruik maken van de Zuid-Willemsvaart als aan- en afvoerroute geldt enkel voor Hooggeistersveld.

In de nabije toekomst zal een deel van de Elerweerd (grondgebied Maaseik- Heppeneert) worden ontgrind. Betreffende economische activiteit zal echter geen negatieve mobiliteitseffecten genereren gezien afvoer van grindproducten verloopt via Elen – Dilsen – Stokkem.

Om Jagersborg aan te sluiten op de A2/E25 via een belangrijke infrastructurele drager wordt een noordelijke ring voorzien. Deze verbinding is via de typeringsstudie N78 ook opgenomen in het RSPL.

Toerisme/recreatie

- Maaseik is geselecteerd als toeristisch-recreatieve poort en als toeristisch-recreatief knooppunt type I. De cluster Heerenlaak / Leeuwerik als knooppunt type IIa (richtcijfer: 50.000 bezoekers per jaar), waarbij nog ruimtelijke uitbreiding van de toeristisch-recreatieve structuur mogelijk is.
- Waterloo en Bergerven zijn geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt type IIb. Toeristisch-recreatieve knooppunten type II zijn bestaande hoogdynamische toeristisch-recreatieve voorzieningen gelegen in het buitengebied. Heerenlaak mag verder uitbreiden, Waterloo niet.
- Het Kempisch Plateau is geselecteerd als toeristisch-recreatief verwevingsgebied van provinciaal niveau en de bijhorende steilrand als toeristisch-recreatieve overgang met ter hoogte van Oetervallei-Bergerven mogelijkheden voor nieuwe hoogdynamische ontwikkelingen. De Zuid-Willemsvaart werd als toeristisch-recreatief lijnelement aangeduid.

Toetsing

Op gebied van watertoerisme is het hoogdynamische watersportgebied Heerenlaak/ Leeuwerik in ontwikkeling. Het gehele oude grindwinningsgebied is nabestemd in functie van waterrecreatie. Concrete invulling van bepaalde gebiedsdelen met recreatieve bestemming dient nog plaats te vinden. Hetzelfde geldt voor Bergerven

Het beleidsplan voorziet in een degelijke ontsluitingsstructuur voor betreffende toeristische knooppunten.

Openbaar vervoer

- Maaseik is gelegen op het verbindend provinciaal net via de snelbuslijnen Leopoldsburg-Hechtel-Bree-Maaseik en Lanaken-Maasmechelen-Maaseik. Naar openbaar vervoer toe wordt Maaseik bijgevolg als B-knooppunt geselecteerd. Tot het verbindend intergemeentelijk net behoren de buslijnen Kinrooi-Maaseik, Genk-Maaseik en Maaseik-Maasmechelen.

Toetsing

Stad Maaseik is vragende partij voor vlotte verbindingen met het openbaar vervoer richting Genk en Hasselt, en het uitvoeren van het Spartacusplan. Het Spartacusplan voorziet in snelle verbindingen richting Maasmechelen/sneltram.

Als OV- knooppunten worden geselecteerd: hoofdhalte Centrum Maaseik en belangrijke halte “de Corner” te Neeroeteren.

RICHTINGGEVEND DEEL

5 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN MAASEIK

Mobiliteitsplan Vlaanderen vertaalt de strategische doelstellingen in de volgende operationele doelstellingen:

- Samenhang en robuustheid van het transportsysteem
- Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen
- Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem
- Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem

De vier operationele doelstellingen zijn erop gericht om de systeemkwaliteiten van het transportsysteem te verbeteren, de aangeboden kwaliteitsniveaus en serviceniveaus beter te laten aansluiten bij de voorkeuren van hun individuele gebruikers maar ook om het transportsysteem verder te verduurzamen en het gebruik ervan zodanig aan te sturen dat de druk op mens, natuur en milieu vermindert.

Het stadsbestuur van Maaseik onderschrijft betreffende strategische en operationele doelstellingen op Vlaams niveau.

Op lokaal niveau heeft het stadsbestuur van Maaseik in kader van de oriëntatienota/opbouw van het plan ook reeds globale (operationele) doelstellingen vastgesteld. Dit om de grote lijnen (bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en milieuvriendelijk) in het terrein te verwezenlijken. Betreffende operationele doelstellingen zijn gebundeld in volgende kerndoelen:

A. Een samenhangend vervoersnetwerk:

- Netwerk voetgangersverkeer:
 - Comfortabele voetpaden in centrum- en woongebieden
 - Activeren van trage wegen
- Netwerk fietsverkeer:
 - Opbouw samenhangend fietsroutenetwerk
 - Complementariteit functioneel en recreatief fietsroutenetwerk
 - Wegwerken knelpunten en barrières (samengaan gemotoriseerd – niet gemotoriseerd verkeer)
 - Veiligere fietsverbindingen langs gewest- en gemeentewegen o.a. Rotemerlaan, Venlosesteenweg, Diestersteenweg en Kinrooiersteenweg.
 - Stimuleren van fietsgebruik o.a. door fietspooling
- Openbaar vervoer
 - De bevolking beter op de hoogte brengen van het aanbod van openbaar vervoer
 - Verzekeren van een basismobiliteit
 - Samenhangend netwerk openbaar vervoer o.b.v. complementariteit trein/bus
 - Verbetering/afstemming van frequentie en overstapmogelijkheden waar nodig
 - Verbetering van de doorstroming van het busverkeer waar nodig
 - Een locatie voor een nieuwe hoofdhalte
 - Een vlotte verbinding naar de treinstations van Genk en Hasselt
 - Een verbeterde verbinding tussen Maaseik, Maasmechelen en Genk
 - Uitbreiding van de belbus waar mogelijk
 - Meer aandacht voor Maaseik in het Spartacus- en het sneltramplan
 - Opvolgen dienstregelingen tussen trein en bus
- Autoverkeer
 - Duidelijke categorisering van de wegen waarbij het beeld van de weg die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie van deze weg
 - Streven naar snelheidsregimes van 30 km/u in de schoolomgevingen en 50 km/u in de woonwijken en 70 km/u in de buitengebieden
 - Het realiseren - op termijn - van een noordwestelijke ringstructuur (Gremelsloweg)
- Vrachtverkeer
 - Het parkeren van vrachtwagens in woonstraten wordt door vele inwoners als een enorm probleem ervaren. De Stad Maaseik onderzoekt mogelijke locaties waar parkeerplaatsen voor vrachtwagens aangelegd kunnen worden.
 - Ontsluiting verkeersafwikkeling Jagersborg.
 - Afstemming route zwaar verkeer op hogere planvormen.

- Parkeren
 - Zorgen voor langparkeer-voorzieningen zowel ten noorden als ten zuiden van de oude kern van stad Maaseik
 - Aanmoedigen van het ondergronds lang parkeren door de tarieven lager te houden dan bovengronds
 - Kort parkeren in de winkelstraten
 - Kaarthouders krijgen meer parkeermogelijkheden in de verruimde binnenstad

B. Gebruikerskwaliteit van de modale netwerken verhogen:

- Verlagen veiligheidsrisico
 - Meer aandacht voor de veiligheid van voetgangers door betere en bredere voetpaden, inrichten trage wegen, veilige oversteekplaatsen op kruispunten, inrichting schoolomgevingen.
 - Meer aandacht voor veiligheid van fietsers door aanleg van vrijliggende fietspaden waar gewenst/noodzakelijk, veilige oversteekplaatsen, kwaliteitsvolle schoolroutes.
 - Aantal slachtoffers van verkeersongevallen – zowel voetgangers, fietsers als gebruikers van gemotoriseerd vervoer – herleiden tot praktisch nul.
- Verbeteren vervoersaanbod
 - Het vervoersaanbod afgestemd op de vraag en ingevuld met de meest geschikte exploitatievorm zodat het de concurrentie met de auto aankan.
 - Bushalte infrastructuur dient aangepast aan de noden van personen met een beperkte mobiliteit.
 - Voor mensen met een ernstige mobiliteitsbeperking bestaat een gebiedsdekkend aanbod van vraagafhankelijk vervoer (belbus).
 - Samenhangende, comfortabele en veilige fiets- en voetgangersnetwerken.
 - Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) langsheen gewestwegen wordt conform het Vademecum Fietsvoorzieningen gerealiseerd.
 - De functionele en recreatieve fietsroutes worden waar mogelijk verknoopt.
- Verhogen netwerkqualiteit
 - Inrichting van wegen worden afgestemd op de gewenste wegategorisering.
 - De hoofdhalt is uitgerust met de nodige wachtfaciliteiten, stallingsmogelijkheden (bus, auto en fiets).
 - De hoofdhalt en in eerste instantie de halteplaatsen aan belangrijke locaties zijn toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

C. Efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem:

- Bevorderen wijzigende vervoerswijzekeuze
 - Stimuleren van het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. Verplaatsingen gebeuren zoveel mogelijk met collectieve vervoermiddelen waaronder het openbaar vervoer, te voet of per fiets.
 - Het aantal autoverplaatsingen over afstanden tot 5 km dient gereduceerd door o.a. promoten fietsverkeer.
 - Het aantal afgelegde km in het woon-werkverkeer per auto verlagen.
- Veilig en milieuvriendelijk rijgedrag en routekeuze
 - Het aandeel bij controles vastgestelde overtredingen inzake snelheid, gordeldracht en rijden onder invloed (alcohol en drugs) vermindert substantieel, ook bij een steeds hoger aantal en doelgerichte controles.
 - Het aantal gevallen van verkeersagressie kent een dalend verloop.
 - Het doorgaand vrachtverkeer volgt de hiervoor gewenste routes.

D. Milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem:

- De verschillende infrastructuurnetwerken worden, rekening houdend met de maatschappelijke kosten en baten, op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier aangelegd en onderhouden.
- De verschillende infrastructuurnetwerken zijn aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden.

Op basis van bovenvermelde “kern” operationele doelstellingen zijn voor de uitwerking van het beleidsscenario “duurzaam scenario” bovenvermelde operationele doelstellingen uitgewerkt naar thema in relatie met andere thema's.

Dit wordt in tabelvorm weergegeven. Betreffende operationele doelstellingen zijn het toetsingskader voor de uitwerking van het beleidsscenario.

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Strategische ruimtelijke projecten	Wegen-categorisering	- Het strategisch ruimtelijk project moet door de juiste categorie van weg worden ontsloten. - Ontsluiting naar hoger wegennet.	- Nieuw ziekenhuis: OK - Stad a/d Maas: OK - Zuidelijke stadsrand: OK
	Openbaar vervoer	- De strategische projecten dienen minimaal 1 bushalte op maximaal 400m afstand te hebben.	- Nieuw ziekenhuis: OK - Stad a/d Maas: nog concretiseren maar voldoet reeds - Zuidelijke stadsrand: nog te concretiseren
	Parkeren	- Uitwerking parkeerstructuur randparkings gekoppeld aan de ontsluitingsstructuur (zuidelijke Stadsrand).	- RUP in opmaak zuidelijke stadsrand voorziet nieuwe randparking - Parkeerplan: OK
	Zwaar transport	- Ontsluiting bedrijventerrein op routes zwaar verkeer.	- Voldoet (zeker op basis van nieuwe ringstructuur)
	Lokaal fietsroutenetwerk en trage wegen	- Bereikbaarheid en dooradering met de fiets en via trage wegen. - De strategische projecten moeten worden ontsloten door het lokaal fietsroutenetwerk of in de onmiddellijke omgeving er van zijn gesitueerd.	- OK - Ziekenhuis: OK - Stad a/d Maas: verder concretiseren - Zuidelijke stadsrand: opgenomen in RUP
	Communicatie-campagnes	- Informatie- campagnes m.b.t. de bereikbaarheid van de gebieden met openbaar vervoer, fietsroutes, trage wegen. - Informatiecampagnes m.b.t. bedrijfsvervoersplannen.	- Opgenomen in actietabel

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Trage wegen	Strategisch ruimtelijke projecten/RUPS	- Strategisch ruimtelijke projecten moeten worden ontsloten door minimaal 1 trage weg, liefst doorheen of langs het project.	- Voor nieuw ziekenhuis is dit voorzien - Voor Stad a/d Maas voorziet het RUP dit - Nieuwe projecten worden hierop gescreend
	RUP's	- Idem voor RUP's met een grotere mobiliteitsgeneratie (woningen, KMO's, sportterreinen, ...)	- Bij de in opmaak zijnde RUP's is dit steeds een item
	Openbaar vervoer	- Bushaltes dienen te worden ontsloten door trage wegen.	- Wordt een continu proces
	Fietsroutes	- Recreatieve fietsroutes kunnen samenvallen met de trage wegen.	- Dient verder vertaald en onderzocht te worden per project
	Campagnes en marketing	- Het netwerk van trage wegen dient bekend te worden gemaakt en te worden “verkocht” als aangename, snelle en veilige wegen om zich te voet en per fiets te verplaatsen.	- Voor campagnes rond trage wegen is geen actie voorzien in het actieprogramma

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Openbaar vervoer	Wegen-categorisering	- Voorwaarden inrichtingsprincipes in functie van routes openbaar vervoer en randvoorwaarden voor de busroutes vanuit wegcategorisering.	- Openbaar vervoersroutes situeren zich op gewenste categorisering
	Parkeerstructuur	- Parkeervoorzieningen in de omgeving van hoofdhalttes.	- Locatie hoofdhalte dient nog bepaald
	Fietsnetwerk en trage wegen.	- Aangename wandel – en fietsroute hoofdhalte – centrum. - Fietsparkeren voorzien in de directe omgeving van de halteplaatsen.	- Dient afgestemd op nieuwe locatie hoofdhalte
	Communicatie - campagnes	- Hele informatie m.b.t. busbediening.	- is voorzien in het actieprogramma

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Wegen-categorisering	Strategische ruimtelijke projecten	- Strategisch ruimtelijke projecten moeten ontsloten worden door minimaal een lokale weg type II.	- Is OK voor lopende projecten - Rest is continu project
	Zwaar vervoer	- Doorgaand zwaar vervoer kan enkel gebruik maken van lokale wegen type I of hoger. - Op lokale wegen type II en III worden gewichtsbepalingen ingevoerd.	- Dient nog verder uitgewerkt
	Snelheidsregime / beleid	- Snelheidsregimes worden gekoppeld aan de wegcategorie. - 30 km/u bij schoolomgevingen. - Lokale wegen type III binnen de bebouwde kom: zone 50 km/u. - Lokale wegen buiten de bebouwde kom: afhankelijk van locatie of 50 km/u . of 70 km/u.	- Voldoet
	Fietsnetwerken en trage wegen	- Dient te voldoen aan vademecum fietsvoorzieningen. - Functionele fietsroutes vallen in de praktijk vaak samen met lokale wegen II of hoger. In dat geval moeten deze wegen voorzien worden van fietspaden, vrijliggend buiten de bebouwde kom. Recreatieve fietsroutes dienen zoveel mogelijk te worden geënt op de lokale wegen III.	- Voldoet
	Openbaar vervoer	- Openbaar vervoerroutes dienen te worden geënt op lokale wegen type II of hoger. - Mogelijkheden voor fysieke snelheidsremming beperken.	- Voldoet - Dient verder worden uitgewerkt
	Landbouwwegen	- Lokale wegen type III. - Opwaardering van wegen in die gebieden moeten worden voorkomen.	- Enkel Venweg wordt op termijn onderdeel van ringstructuur
	Grens-overschrijdende wegen	- Gemeentegrens overschrijdende wegen dienen over te gemeenten heen zoveel mogelijk dezelfde categorie te hebben. - Intergemeentelijk overleg moet blijvend worden voorzien.	- Is onderzocht en voldoet - Continu in behandeling

Wegen-categorisering	Parkeerstructuur	- Afstemmen bereikbaarheid parkingvoorzieningen op wegencategorisering.	- Voldoet - Voor PP zuidelijke rand dient dit nog ontwikkeld
	Sluipverkeer	- Wegenselectie om sluipverkeer te vermijden.	- Binnen beleidsscenario wordt sluipverkeer voorkomen

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Parkeerbeleid	Strategische ruimtelijke projecten	- Voor strategisch ruimtelijke projecten staat een duurzaam, sturend parkeerbeleid voorop. Deze projecten moeten in principe zoveel mogelijk instaan voor hun eigen parkeerbehoefte en afwenteling op het openbaar domein moet worden voorkomen. De richtlijnen en kerncijfers in het recent verschenen vademecum duurzaam parkeerbeleid dienen zoveel mogelijk te worden gevolgd.	- Voldoet
	Trage wegen	- Het netwerk van trage wegen dient de parkeerterreinen zo goed mogelijk te ontsluiten.	- Continu proces
	Selectieve bereikbaarheid centrum	- Om het centrum van Maaseik zo goed mogelijk bereikbaar te maken voor alle vervoersmodi, staat een gedifferentieerd parkeerbeleid, gebaseerd op tarifiering en parkeerduur gerelateerd aan loopafstanden voorop. In de centrumstraten dient langparkeren te worden vermeden.	- Voldoet
	Handhaving	- Parkeer(duur)beperkingen moeten worden gecontroleerd en worden gehandhaafd.	- Continu proces
	Bewegwijzering	- Parkeerterreinen dienen te worden bewegwijzerd. Bestemmingen in het centrum die niet over eigen parkeerterrein beschikken, worden in principe niet voor auto's bewegwijzerd (wel met aanvullende voetgangersbewegwijzering).	- Continu proces
	Campagnes	- Het gedifferentieerd parkeerbeleid dient te worden gecommuniceerd met campagnes, vooraleer repressief worden opgetreden.	- Opgenomen in actieprogramma
	Tarifiering	- Eventuele tarifiering is afhankelijk van de afstand tot het centrum. Hoe dichterbij het centrum hoe hoger het tarief en/of hoe korter de parkeerduur.	- Voldoet

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	Doelstelling bereikt?
Zwaar transport	Wegen-categorisering	- Tonnagebeperking op zwaar transport lokale wegen	- Dient verder uitgewerkt te worden
	Fietsrouten netwerk en trage wegen	- Routes zwaar vervoer worden voorzien van vrijliggende fietspaden	- Voldoet
	Communicatie - campagnes	- Communicatie naar bedrijven toe i.v.m. routes - Handhaving tonnagebeperking	- Continu proces

6 BELEIDSSCENARIO

6.1 Inleiding

In dit duurzaam scenario – groeiscenario 1 - wordt de nadruk gelegd op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de kernen voor zowel de bewoners als de bezoekers. Door een optimale bereikbaarheid krijgen de kernen zich te ontplooiën en te ontwikkelen naar bruisende kernen. Waar Neeroeteren en Opoeteren zich toe leggen op het zijn van prettige woonkernen zal met name Maaseik zich profileren als bruisende stad. Winkels zullen floreren en de toeristen weten de historische binnenstad te waarderen. Om deze bereikbaarheid en toegankelijkheid te faciliteren zal een eerste stap gezet worden in het ontwikkelen van een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en voetgangersnetwerk met een nieuwe hoofdhalt voor het openbaar vervoer op korte wandelafstand van het centrum van de stad. Dit om de bewoners en bezoekers voor de korte afstanden een volwaardig alternatief voor de auto te bieden. De auto is echter nog, met uitzondering van de verkeersvrije straten welkom. In de kernen zal men gast zijn bij de kwetsbare verkeersdeelnemer maar kan men nog steeds iedere locatie bereiken.

6.2 Uitwerking van het duurzaam scenario in werkdomeinen A-B-C

6.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

6.2.1.1 *Werkdomein A1: ruimtelijke ontwikkelingen op basis van RUP's en ruimtelijke projecten*

Stad Maaseik maakt sinds jaren werk van de versterking en verdichting van haar centrum, overwegend met wonen en handel. Conform het GRS zal het centrum verder worden verdicht zowel in als aan de randen van het centrum.

- **Ruimtelijke projecten**

Bij het uitwerken van ruimtelijke projecten dient de prioriteit gelegd te worden op de veiligheid en oversteekbaarheid van de langzaam verkeersdeelnemers. Het autoverkeer dient nog steeds gefaciliteerd te worden waarbij zeker de bereikbaarheid van het herkomst en bestemmingsverkeer gewaarborgd blijft.

Hierbij is het van groot belang voldoende voorzieningen voor fietsers en voetgangers te ontwikkelen. Speerpunt hiervan is het o.a. het realiseren van fiets- en voetgangersdoorsteken. Deze zorgen ervoor dat het netwerk voor de fietsers en voetgangers fijnmaziger wordt en er dus ook minder omweg gemaakt moet worden.

De bereikbaarheid voor de fietsers en voetgangers komt op deze manier op de eerste plaats. De bereikbaarheid van de auto's dient op een dergelijke manier ontwikkeld te worden, dat overlast op de omgeving wordt beperkt.

Nieuwe ruimtelijk projecten dienen op die locaties worden ontwikkeld, die een goede aansluiting op het openbaar vervoer waarborgen.

Volgende RUP's zijn momenteel relevant voor de ontwikkeling van de stad:

- **RUP Binnenstad**

Dit plan voorziet in de mogelijkheid tot wooninbreidingen in de huidige tuinzones van de stadswoningen (vaak gekoppeld aan een winkelpand). Nieuwe ontsluitingsstructuren gericht op voetganger en fietser dienen de binnenstad nog fijnmaziger te maken en de woonkwaliteit te verbeteren.

- **RUP Heppeneert**

Met dit plan beoogt het stadsbestuur een duidelijke juridische context vast te leggen met betrekking tot beperkte bebouwingsmogelijkheden in de mooie Maasdorpje, dit met respect voor landschap, Maasuitwaarden en bereikbaarheidsproblematiek bedevaartsoord O.L.Vrouw van Rust.

- **Zuidelijke stadsrand – woonreservegebied en scholencampus (deelplan RUP afbakening kleinstedelijk gebied):**

Het totale plan voorziet in 250 wooneenheden, met een verkeersgeneratie van circa 1.500 voertuigbewegingen per etmaal. Conform de inrichtingsschets blijkt dat het verkeer dat door het plan wordt gegenereerd, op diverse wegen zal worden afgewikkeld. Mogelijke ontsluitingsroutes zijn via de Heppersteenweg en Derde Straat richting de N78.

- **Stedelijk woongebied St-Jan (deelplan RUP afbakening kleinstedelijke gebied):**
Het stedelijke woongebied St. Jan voorziet in 54 wooneenheden die circa 325 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. Ontsluiting enkel via Dokter Pergenslaan richting Weertersteenweg (N762). Aandacht gewenst ten aanzien van het kruispunt met de gewestweg.
- **RUP Woongebied ATM:**
Het woongebied ATM voorziet in 125 eengezinswoningen en 50 appartementen (of serviceflats). Totaal zijn 175 wooneenheden voorhanden en genereren circa 1.050 voertuigbewegingen per etmaal. Parkeren dient op eigen terrein geregeld te worden. Hier dient een aanbod van minimaal 60 parkeerplaatsen te worden voorzien. Er wordt één ontsluiting voorzien van dit woongebied op de Heirweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor langzaam verkeer worden drie aanknopingspunten gepland welke aansluiting krijgen op reeds aanwezige voetgangers- en fietsvoorzieningen.
- **'t Kramelt**
Woonproject 't Kramelt voorziet in 195 wooneenheden en deze genereren circa 1.170 voertuigbewegingen per etmaal. Afwikkeling van dit gemotoriseerd verkeer zal in hoofdzaak plaatsvinden voor de Dennenstraat en N757.

6.2.1.2 *Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten*

Bij het uitwerken van ruimtelijke projecten dient de prioriteit gelegd te worden op bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en oversteekbaarheid van de langzaam verkeersdeelnemers. Tevens dienen alle nieuwe strategische projecten een goede ontsluiting te krijgen voor het openbaar vervoer. Dit door middel van een wisselwerking tussen een goede locatie die aansluit op het bestaande openbaar vervoersnet en mogelijke optimalisering van de busbediening. Indien nodig onderzoekt De Lijn bij strategische ontwikkelingen de mogelijkheid om het busaanbod te optimaliseren. Het autoverkeer dient nog steeds gefaciliteerd te worden waarbij zeker de bereikbaarheid van het herkomst en bestemmingsverkeer gewaarborgd blijft.

- **Ziekenhuiscampus:**
In de visie wordt verondersteld dat het ziekenhuis circa 30.000 m2 bruto vloeroppervlak zal innemen. Het ziekenhuis zal naar verwachting circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal genereren. Zonder aanpassingen in de openbare ruimte, zal dit niet optimaal functioneren. Met name de verkeersstromen van en naar het ziekenhuis dienen conflictvrij te worden afgewikkeld. Hierbij is het noodzakelijk de Schuurstraat te verbreden en dient een verkeersveilige aansluiting op de N773 – Diestersteenweg te worden geprojecteerd. Tevens dient de nodige aandacht besteed te worden aan de aanwezige woonwijk “Verloren kost”. Met name de Kriekelsheuvelstraat en Kromme Kamp mag geen sluiproute worden voor verkeer komende van Kinrooi. Afstemming van openbaar vervoerslijnen op deze nieuwe locatie en een kwaliteitsvolle halte infrastructuur dienen het gebruik van het openbaar vervoer naar deze nieuwe locatie mee te bevorderen. Tevens zal de nodige zorg dienen te gebeuren aan de uitwerking van veilige fietsverbindingen van zowel het buitengebied, als vanuit het centrum.
- **Stad aan de Maas:**
Het Masterplan ‘Stad aan de Maas’ genereert in totaal circa 3.700 motorvoertuigen per etmaal. Hier is nog geen onderverdeling gemaakt naar tijd, maar worstcase is dit een goed uitgangspunt. Parkeren zal zoveel mogelijk opgevangen worden in tussenruimtes rekening houdend met overlap in openbaar gebied. Het gemotoriseerd verkeer zal integraal worden afgewikkeld op de N78 (noordelijke deel van de Ring). Afstemming van openbaar vervoerslijnen op deze nieuwe locatie en een kwaliteitsvolle halte infrastructuur dienen het gebruik van het openbaar vervoer naar deze nieuwe locatie mee te bevorderen. Tevens zal de nodige zorg dienen te gebeuren aan de uitwerking van veilige fietsverbindingen van zowel het buitengebied, als vanuit het centrum.
- **N78 - Parkway**
Het masterplan “Stad aan de Maas” voorziet voor de N78 tussen Maasbrug en de aansluiting op de Venlosesteenweg/Bloesemweg, in de realisering van een Parkway.
Hierbij zijn volgende beleidslijnen gestipuleerd.
 - De infrastructuurader moet omgevormd worden tot een kwalitatieve stedelijke ruimte van de parkway/groene boulevard.

- De harde grens die de N78 vormt tussen de Maas, de nieuwe stadsuitbreiding en de rest van de stad wegwerken.
 - De bedding van de groene boulevard huisvest niet louter mobiliteit, maar vormt eveneens een kwalitatieve verblijfsruimte met stedelijke functies.
 - De nodige voorzieningen voor openbaar vervoer.
 - Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers tussen “oude” en “nieuwe” stad optimaliseren.
 - Verkeersveiligheid optimaliseren.
 - Fietsers en voetgangers een plek geven.
- **Hoofdhalt "de Lijn":**
De onderhandelingen met een grondeigenaar langs de Burgemeester Philipslaan om het busstation op deze locatie onder te brengen heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd. Het geplande busstation op deze locatie heeft bijgevolg weinig slaagkans. De Lijn onderzoekt, in overleg met de Stad Maaseik, naar een nieuwe locatie binnen het centrum van Maaseik voor betreffende nieuwe hoofdhalt.
 - **Ontwikkeling Neeroeteren-centrum:**
Door de uitbreiding van het woongebied/winkelzone in de Spilstraat zal de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in deze straat en ook in de Sint Lambertuskerkstraat sterk toenemen. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid woningen en winkels die worden ontwikkeld. Afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zal in hoofdzaak gebeuren via de Maaseikerlaan. Fijnmazige fiets- en voetgangersvoorzieningen en verkeersluwe pleintjes zijn hierbij structuurdragend en dienen aan te sluiten bij de halteplaatsen van het openbaar vervoer.
 - **Jagersborg en de omgeving:**
De ontwikkeling van de bedrijventerreinen vraagt een goede afweging van ruimtelijke keuzes, ondersteund met weloverwogen routes. Door de uitbreiding van het regionale bedrijventerrein mag worden verwacht dat op middellange termijn de hoeveelheid verkeer met 2.300 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen.
Door de uitbreiding van het lokale bedrijven terrein zal het gemotoriseerd verkeer nog eens met 1.100 voertuigen per etmaal toenemen. Een ontsluiting via de Gremelsloweg naar het noorden (richting Kinrooi) is een noodzaak. Lijnvoering en voorzieningen voor openbaar vervoer dienen verder – in tijd – worden afgestemd op deze uitbreiding. Aanleg van veilige functionele fietsvoorzieningen dienen voor de fietser te zorgen voor een betere bereikbaarheid. Dit is mee opgenomen in het duurzame scenario.
 - **Ontgrinding Elerweerd:**
De ontgrinding van de Elerweerd zal geen directe gevolgen hebben op het gebied van extra verkeersbelasting op grondgebied van Maaseik.
 - **Sportzone De Borg:**
Betreffende structuurvisie richt zich op een nieuwe sporthal, locatieaanduiding van toekomstige (nieuwe) atletiekpiste, locatieaanduiding van een potentiële tennishal en enkele kleinschalige aanvullingen zoals uitbreiding tennisvelden, skateterrein en omgeving harmoniezaal.
Tevens doet deze structuurvisie uitspraak over de ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers en waar parkeervoorzieningen in de toekomst dienen ontwikkeld te worden.
De sporthal welke reeds is gerealiseerd, wordt via de Komweg ontsloten op de N757 – Rotemerlaan.

6.2.1.3 *Werkdomein A3: Categorisering van wegen*

De wegcategorisering wordt enerzijds afgestemd op en in overeenstemming gebracht met het RSP Limburg 2012 en verder aangevuld met de geplande categorisering conform duurzaam scenario “groeiscenario 1”. Hierbij is het wel belangrijk om het duurzaam scenario “groeiscenario 1” steeds te kaderen in het perspectief van het ultieme “toekomstscenario”. Hiernavolgend wordt inzicht gegeven in de beleidswijzigingen op gebied van wegcategorisering, welke noodzakelijk zijn om met het “toekomstscenario” als achterliggend kader, het duurzaam scenario te kunnen realiseren. Om dit visueel inzichtelijk te maken is dit ook op plankaart vertaald (zie kaart 26 en 26a)

Toekomstscenario

Bestemming van wegen volgens Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

- Primaire weg II:
 - N78 Koningin Fabiolalaan (tussen Maasbrug en rotonde Venlosesteenweg / Bloesemweg)

Nieuwe bestemming secundaire weg type II volgens toekomstscenario:

- Secundaire weg II:
 - Noordelijke ring (zoekzone omgeving Gremelsloweg-Ven)
 - N78 Venlosesteenweg (verbinding Ven met Primaire weg II)

Bestemming secundaire weg type III mits randvoorwaarden:

- Secundaire III mits randvoorwaarden e.e.a. conform RSPL 2012
 - N78 Maastrichtersteenweg (tussen K. Boudewijnlaan en gemeentegrens)
 - N78 Koning Boudewijnlaan (tussen Maasbrug en Maastrichtersteenweg)

Bestemming lokale wegen volgens toekomstscenario:

- Lokale weg I:
 - N78 Venlosesteenweg – tussen Venweg en gemeentegrens Kinooi
 - N78 Weertersteenweg – tussen Gremelsloweg en gemeentegrens Kinooi
 - N773 Diestersteenweg
 - N773 Maaseikerlaan
 - N721 Diestersteenweg
 - N721 Breeërweg
 - N757 Kinrooiersteenweg
 - N757 Ophovenstraat
 - N757 Scholtisplein
 - N757 Rotemerlaan
 - N757 Steenweg naar Neeroeteren
 - N771 Gruitroderlaan
 - N771 Dilserweg
 - Kanaalstraat
 - Brugstraat
 - Opoeterseweg
 - Neeroeterenstraat
 - Fortstraat
 - Hoevenstraat
 - Kasteelstraat
 - Weg naar As
- Lokale weg II:
 - N762 Weertersteenweg (tussen Venweg en Acht Meilaan)
 - N773 Diestersteenweg (tussen Jagersborg en Astridlaan)
 - N773 Kon. Astridlaan
 - Van Eycklaan
 - Stationsstraat
 - N78b Maastrichtersteenweg
 - Bosmolenlaan
 - Venlosesteenweg(tussen Van Eycklaan en Bloesemweg)
 - Oude Ophoverbaan / Heirweg
 - Aldeneikerweg
 - Kriekelsheuvelstraat /Kromme Kamp/Verloren Kost
 - Derde Straat
 - Kempenweg
 - Langerenstraat
 - Verbindingsstraat
 - Dennenstraat
 - Misweg
 - Neermolenstraat
 - Gedeelte Zandbergerstraat
 - Voorshoverterweg
 - Kasteelstraat (gedeeltelijk)
 - **centrumondersteunend**
 - Bleumerstraat
 - Hepperstraat
 - Heppersteenweg
 - B. Philipslaan
 - Acht Meilaan
 - Gedeelte Maastrichtersteenweg
 - **Bedrijfs-/ recreatieontsluitend**
 - Verbinding Sportlaan-Venlosesteenweg
 - Houtweg
 - Heerenlaakweg
 - Ketelstraat

Bestemming van wegen volgens Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

- Primaire weg II:
 - N78 Koningin Fabiolalaan
- Secundaire weg II:
 - N773 Diestersteenweg / Kon. Astridlaan

Nieuwe bestemming secundaire weg type II volgens duurzaam groeiscenario 1:

- Secundaire weg II:
 - N770 Bosmolenlaan
 - Van Eycklaan
 - N78 Venlosesteenweg (tussen Van Eycklaan en rotonde Bloesemweg)
 - Noordelijke ring (zoekzone omgeving Gremelsloweg – Ven)

Bestemming secundaire weg type III mits randvoorwaarden:

- Secundaire III mitsrandvoorwaarden:
 - N78 / N78b Maastrichtersteenweg
 - Stationsstraat
 - N78 Koning Boudewijnlaan (mits voorwaarden)

Bestemming lokale wegen volgens duurzaam groeiscenario 1:

- Lokale weg I:
 - N78 Venlosesteenweg – tussen Venweg en gemeentegrens
 - N78 Weertersteenweg – tussen Gremelsloweg en gemeentegrens
 - N773 Maaseikerlaan
 - N721 Diestersteenweg
 - N721 Breeërweg
 - N757 Kinrooiersteenweg
 - N757 Ophovenstraat
 - N757 Scholtisplein
 - N757 Rotemerlaan
 - N757 Steenweg naar Neeroeteren
 - N771 Gruitroderlaan
 - N771 Dilserweg
 - Kanaalstraat
 - Brugstraat
 - Opoeterseweg
 - Neeroeterenstraat
 - Fortstraat
 - Hoevenstraat
 - Kasteelstraat
 - Weg naar As
- Lokale weg II:
 - N762 Weertersteenweg (tussen Venweg en Acht Meilaan)
 - Oude Ophoverbaan / Heirweg
 - Aldeneikerweg
 - Kriekelsheuvelstraat /Kromme Kamp/Verloren Kost
 - Derde Straat
 - Kempenweg
 - Langerenstraat
 - Verbindingsstraat
 - Dennenstraat
 - Misweg
 - Neermolenstraat
 - Gedeelte Zandbergerstraat
 - Voorshoventerweg
 - Kasteelstraat (gedeeltelijk)
 - **centrumondersteunend**
 - Bleumerstraat
 - Hepperstraat
 - Heppersteenweg
 - B. Philipslaan
 - Acht Meilaan
 - Gedeelte Maastrichtersteenweg
 - **Bedrijfs-/ recreatieontsluitend**
 - Verbinding Sportlaan-Venlosesteenweg
 - Houtweg
 - Heerenlaakweg
 - Ketelstraat

Mobiliteitsplan gemeente Opglabbeek:

De Weg naar Opoeteren / de Kasteelstraat worden gecategoriseerd als lokale weg II in het mobiliteitsplan Opglabbeek. Dit is conform met het beleidsplan van Maaseik.

Mobiliteitsplan gemeente Kinrooi:

Zowel de N78 (Venlosesteenweg), de N762 (Weertersteenweg) als de N757 (Kinrooiersteenweg) worden gecategoriseerd als lokale weg I in het mobiliteitsplan van de gemeente Kinrooi. Dit is conform met het beleidsplan van Maaseik.

Mobiliteitsplan stad Dilsen Stokkem:

De N78 (Rijksweg) is binnen het RSPL gecategoriseerd als secundaire weg III mits randvoorwaarden. Zowel de N757 (Rotemerlaan – Steenweg naar Neeroeteren) als de N771 (Europalaan) worden gecategoriseerd als lokale weg I in het mobiliteitsplan van de stad Dilsen - Stokkem. Dit is conform met het beleidsplan van Maaseik.

Mobiliteitsplan gemeente As:

De gemeenteweg – Weg naar As/Hoogstraat is gecategoriseerd als lokale weg I in het mobiliteitsplan van de gemeente As. Dit is conform met het beleidsplan van Maaseik.

Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg:

De N773 Diestersteenweg is in het RSPL gecategoriseerd als secundaire weg type II. Het duurzaam groeiscenario 1 is conform met deze categorisering. Nadat de noordelijke ringstructuur is gerealiseerd en het toekomstscenario van toepassing is, wordt de Diestersteenweg een lokale weg type II. Het doorgaand verkeer en de ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Jagersborg dient de noordelijke ring te gebruiken. De N773 wordt op dat moment een weg voor ontsluiting en bestemmingsverkeer.

Het deel N78b Maastrichtersteenweg tussen de Koning Boudewijnlaan en de Stationsstraat is als secundaire III (mits randvoorwaarden) geselecteerd in het RSPL. Tot de noordelijke ring voltooid is, stemt de categorisering van het mobiliteitsplan en het RSPL overeen (duurzaam groeiscenario 1). Wanneer de ring voltooid, dient het toekomstscenario worden geïntroduceerd. Dan wordt dit deel van de Maastrichtersteenweg een lokale weg type II. Het doorgaand verkeer en verkeer richting Jagersborg dient de ringvorm te volgen. De N78b Maastrichtersteenweg wordt een weg voor buurtontsluiting en bestemmingsverkeer.

6.2.2 Werkdomein B: De Gewenste verkeersstructuur / Netwerken per modus

6.2.2.1 Werkdomein B1: Beleid m.b.t. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

Trage wegen

Voor de definitie van trage wegen zijn twee dingen essentieel:

- Hoofdzakelijk gebruikt door niet-gemotoriseerd verkeer
- Openbaar karakter of gebruik, de eigendomssituatie kan privaat of publiek zijn.

Trage wegen kunnen kerkwegen, bospaden, landbouwwegen, jaagpaden, 1-manswegen, oude spoorwegbeddingen, ... zijn.

Trage wegen hebben vele functies:

- **Mobiliteit:** de trage weg vormt een belangrijke recreatieve of functionele verbinding tussen twee plaatsen of in een netwerk.
- **Landschappelijk en cultuurhistorische:** als relict van vroeger of structuurbepalend element in het landschap.
- **Ecologisch:** als woonplaats, geleider, 'vangnet', filterende werking, bron of toevluchtsoord van verschillende organismen.
- **Economisch:** als landbouwweg, in een toeristisch kader, binnen educatie.

Buurt- en voetwegen zijn vaak trage wegen, tenzij ze ook gemotoriseerd verkeer toelaten.

De interesse voor trage wegen neemt de laatste jaren toe. Stad Maaseik wil zich actief inzetten om hun trage wegen terug op de kaart te zetten. Dit heeft vooral te maken met het frequentere gebruik van het traag vervoer (fiets, te voet, ...) en de noodzaak aan veilige voetgangers- en fietsverbindingen.

Schoolomgevingen en 30km zone

De realisatie van 30 km gebieden in de directe omgevingen van schooltoegangen – afhankelijk van locatie vast of variabel - zal verder worden uitgevoerd en ondersteund. De aanleg van een kwaliteitsvolle schoolomgeving met ruime voetgangersvoorzieningen zijn hierbij een prioriteit.

Woongebieden en 50km zone

Stad Maaseik is, conform het hogere planniveau en haar eigen GRS, bezig met het systematisch verdichten van haar binnengebieden en een gecontroleerd aanspreken van woningbouwprojecten op locaties die dicht aanleunen tegen het stadscentrum en de overige hoofddorpkernen.

De realisatie van zone-30 gebieden in woonwijken werd niet, en zal voorlopig ook niet worden, uitgevoerd omwille van het gebrek aan een breed maatschappelijk draagvlak. Wel worden onder meer in kader van wegen en rioleringswerken, systematisch kruispunten en wegen aangepast in functie van veiligheid en leefbaarheid. Hierbij zal de nodige aandacht worden besteed aan de aanleg en inrichting van voetgangersvoorzieningen.

Winkelwandelcentrum

In het winkelwandelcentrum van Maaseik centrum gaat een bijzondere aandacht naar het openbaar domein. Het wordt verder uniform en herkenbaar aangelegd. Om van het winkelkerngebied een gezellig winkelcentrum te maken en om de verblijfsduur van de bezoekers en de winkelaars te verlengen kan gedacht worden aan:

- Aantrekkelijke voetgangersdoorsteken
- Clusteren van straatmeubilair
- Voorzien van benodigde comfortabele ruimte voor voetgangers
- Voorzien van bijkomende fietsstallingen
- Uniformiteit in bestratingsmaterialen

De winkelas Kolonel Aertsplein – Bosstraat – Markt – Hepperstraat – Kloosterbempden dient op termijn autoluw te worden.

Winkel-centrumstraten bij herinrichting afstemmen op voetgangers en fietsers.

6.2.2.2 Werkdomein B2: Fietsroutenetwerken

Bovenlokale functionele route

Hoofdroute

Op het grondgebied Maaseik is binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk één hoofdroute aangeduid: Maastrichtersteenweg – Bospoort – Burgemeester Philipslaan – Venlosesteenweg (N78b-N78). Deze route blijft ook in het duurzaam scenario behouden.

Functionele fietsroute

Als functionele fietsroute zijn geselecteerd:

- N762 Weertersteenweg – Bospoort
- Bosstraat – Markt – Bleumerstraat – Maasbrug
- N773 Diestersteenweg – Koningin Astridlaan – Koning Albertlaan
- Gedeelte Oud Spoor tot aansluiting op de N78b
- N773 Maaseikerlaan
- N721 Diestersteenweg – Breeërweg
- Jaagpad langs kanaal Zuid-Willemsvaart
- N757 Rotemerlaan – Steenweg naar Neeroeteren
- N757 Kinrooiersteenweg
- N771 Gruitroderlaan – Dilserweg
- Fortstraat – Hoevenstraat – Kasteelstraat – Weg naar As

Alternatieve functionele fietsroute

- N757 Ophovenstraat – Scholtisplein – Rotemerlaan – Dilserbaan te Neroeteren
- Kerkplein – Schoolstraat - Bergeindestraat te Opoeteren
- Bloesemweg – Hamontweg – Leeuwerikstraat te Aldeneik Maaseik

Te onderzoeken segment als onderdeel van bovenlokaal functionele netwerk:

- Fietsroute langs Bosbeek binnen de grenzen van de stedelijke kern Maaseik

Lokale functionele routes

Bovenvermeld fietsroutenetwerk wordt op lokaal niveau aangevuld met de volgende verbindingen. Het betreft vaak fietsroutes welke van belang zijn als schoolroute.

Maaseik:

- Derde Straat (zowel binnen als buiten de ring): belangrijke schoolroute voor fietsers komende van Elen/Dilsen
- Maasweg – Van Eycklaan – Sportlaan – Meidoornweg – Sint-Jansberg: belangrijke schoolroute voor fietsers komende van Nederland via de Maasbrug – richting campus Harlindis-Relindis
- Venweg - St-Jansberg: schoolroute voor fietsers komende van Ophoven
- Pieter Geunsstraat – Kriekelsheuvelstraat – Kromme Kamp – Verloren Kost
- Verloren Kost – aan de Lievenheer – Oude Ophoverbaan

Bovenvermelde lokale functionele routes zijn belangrijke schakels in het netwerk voor het fietsverkeer naar de campus Harlindis en Relindis (Sint-Jansberg).

Neroeteren:

- Bollenstraatje

Recreatief fietsroutenetwerk

Het recreatief fietsroutenetwerk uitgewerkt door het Regionaal Landschap Kempen en Maasland situeert zich overwegend in het buitengebied met enkele “links” naar centrumgebieden.

Gewenste schakel / uitbreiding in het recreatief routenetwerk:

Verbinding Komweg / Eilandje met de Warstraat / Bergerstraat te Neroeteren.

Openbaar vervoersknooppunten

De openbaar vervoersknooppunten zijn gelegen aan of worden gepland dichtbij functionele fietsroutes.

6.2.2.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoeraanbod zal voor Maaseik de komende jaren wijzigen gezien er binnen het Spartacusplan en de “Mobiliteitsvisie De Lijn 2020” enkele extra voorzieningen worden gepland. Het Spartacusplan voorziet op lange termijn in snelbussen die verbinding geven met de geplande sneltramlijn in Maasmechelen. Door deze verbindingen daalt de reistijd tussen Maaseik en Hasselt/Genk en wordt de verplaatsingstijd met het O.V. concurrentieel vergeleken met de auto. Stad Maaseik wenst (op lange termijn) de vertraming tot Maaseik mogelijk te houden. Wijziging in bestaande lijnvoering wordt door de Lijn niet voorzien.

Maaseik is wel geselecteerd als bovenlokale of stedelijke knoop. Dat betekent dat op een aantal overstapknooppunten binnen de provincie, als regel elk halfuur, lijnen vanaf alle kanten samenkomen. Gedurende enige minuten overstapmogelijkheden verstrekken en dan weer allemaal naar een ander knooppunt, ± 27 minuten verderop doorrijden. Reizigers kunnen op die knooppunten in alle richtingen overstappen, maar de reizigers worden wel gecentreerd om een goede frequentie mogelijk te maken.

Busknooppunten: Maaseik-centrum wordt geselecteerd als bovenlokale /stedelijke knoop.

Belangrijke halten: halte de Corner te Neroeteren en halte aan de kerk te Opoeteren.

Voor Maaseik zal de link met de tramhalte te Eisden Bloemenlaan (tram Hasselt-Maasmechelen) zeker van belang zijn, alsook de verknopingsmogelijkheden met Bree.



Nieuwe hoofdhalt

Voor Maaseik is het zeer belangrijk dat de nieuwe hoofdhalt in Maaseik centrum op korte termijn wordt ontwikkeld.

Strategische projecten

Tijdens de uitwerking en/of uitvoering van strategische projecten dient het vervoersaanbod bestudeerd worden en eventueel aangepast worden om het project beter te ontsluiten. De locatiekeuze van strategische projecten dient, samen met De Lijn, zo gekozen te worden dat deze goed aansluit op de bestaande busbediening.

Als voorbeeld kan de nieuwe ziekenhuiscampus gebruikt worden. Hierbij kan de routing van bepaalde lijnen aangepast worden aan het ritme van het ziekenhuis (begin en einde werkdag, bezoeker).

Belbus

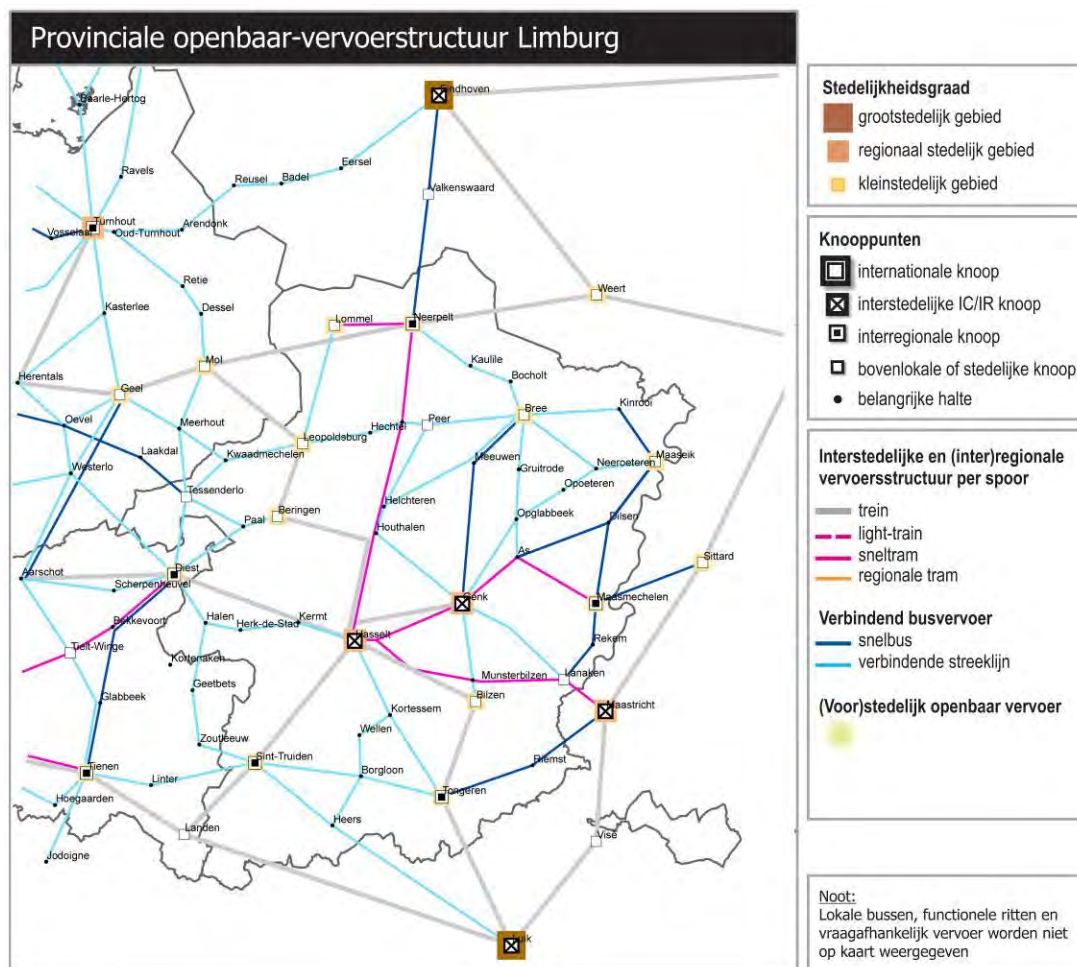
Afdeckingsgraad van de belbus wordt – na overleg met de Lijn - niet gewijzigd. Wel is er een verbetering gepland van de belbus 720-721, met name de aansluiting op lijnbus 45 en 16.

Optimaliseren frequenties.

De aansluiting van de bus op de frequentie van treinen in Genk en Hasselt en de toekomstige aansluiting op de sneltram Maasmechelen is een belangrijk element, dit om de wachttijd voor de reiziger zo laag mogelijk te houden en de verbinding zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Het afstemmen van belangrijke lijnen op elkaar is ook een belangrijke actie. De Lijn heeft eind 2014 haar dienstregeling aangepast en afgestemd op de frequentie van de NMBS. De aansluitingen trein-bus kan nog verbeterd worden, vertraging bij de treinen zorgt ervoor dat de bussen hun wachttijd overschrijden. Het volgende spoorplan is voor 2017 en dit zal mee opgevolgd worden door De Lijn.

Sturing signalisatie en dynamisch verkeersmanagement.

Dit punt voorziet de uitvoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbare vervoer. De belangrijkste kruispunten zijn reeds hiervan voorzien en er is momenteel geen vraag naar bijkomende toepassingen.



6.2.2.4 Werkdomein B4: Inrichting van wegen

Voorafgaandelijk aan de inrichting of herinrichting van een straat/weg zal de stad aan de hand van de in het mobiliteitsplan/ beleidsplan voorziene wegcategorisering, gewenst snelheidsregime en het gewenst gebruik van de weg, een aantal ontwerpcriteria opstellen waar het nieuwe ontwerp van inrichting of herinrichting aan moet voldoen.

Door consequente toepassing van deze maatregel ontstaat op de lange(re) termijn een quasi uniform wegbeeld per categorie van weg, waardoor het voor weggebruiker duidelijk wordt welk verkeersgedrag van hem of haar verlangd wordt en er bijgevolg een gunstig gevolg uitgaat naar de verkeersveiligheid.

Voor verdere detaillering worden verwezen naar o.a. diverse vademecums en rapportages (o.a. categorisering van lokale wegen, Valère Donné – AWW).

Lokale weg I: verbindingswegen

Functie

Lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Aanvullende functies zijn het ontsluiten en toegang verlenen. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Inrichtingsprincipes

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Asmarkering
 - Randmarkering

- Aantal rijstroken:
 - 2 x 1 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - BUBEKO: 3 m
 - BIBEKO: 2,75 m
- Voetgangersvoorzieningen:
 - BUBEKO: geen specifieke voorzieningen nodig
 - BIBEKO: voetpaden en oversteekplaatsen
- Parkeervoorzieningen:
 - Buiten de rijstroken
- Openbaar vervoer:
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens

Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem

- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen):
 - BUBEKO (70 km per uur):
 - Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - OF
 - vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 1 m (>0.70 m met verticaal scheidend element)
 - BIBEKO of maximaal 50 km per uur:
 - (verhoogd) aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25m)

Lokale weg II: ontsluitingswegen

Functie

Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Naast de ontsluitingsfunctie neemt de toegang verlenen ook een belangrijke plaats in. De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie.

Inrichtingsprincipes

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Randmarkering
- Aantal rijstroken:
 - 2 x 1 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - Algemeen: 4,5 m (eventueel met verharde kantstrook van 0,5 m)
 - 6 m bij regulier dienst OV en vrachtroute
- Voetgangersvoorzieningen:
 - Voetpaden en oversteekplaatsen indien noodzakelijk

- Parkeervoorzieningen:
 - Bij voorkeur buiten de rijstroken
- Openbaar vervoer:
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens

Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem

- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen):
 - BUBEKO (70 km per uur):
 - Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
OF
vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 1 m (>0.70 m met verticaal scheidend element)
 - BIBEKO of maximaal 50 km per uur:
 - (verhoogd) aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25m)

Noordelijke ringstructuur

De ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Maaseik is volgens structuurplan Vlaanderen voorzien via de N296 (Nederlands grondgebied) naar de A2- E25. Om de westelijke rand van de binnenstad verder daadwerkelijk te kunnen ontlasten van het autoverkeer (en potentieel vrachtverkeer) dient doorgaand verkeer afgewikkeld te worden op een te vervolledigen “noordelijke ring”.

Het RSPL en de typeringsstudie N78-N2-N79 vermelden dat het regionaal bedrijventerrein Jagersborg niet aansluit op een belangrijke infrastructurele drager en dat een noordelijke ontsluiting naar de E25/A2 nodig is voor de ontwikkeling van een duurzaam verplaatsingspatroon.

In dit duurzaam scenario zal het noordelijk deel tussen Jagersborg en Weertersteenweg (Gremelsloweg) uitgevoerd worden. Er wordt ook al een aanzet gemaakt voor het noordelijk deel tussen Weertersteenweg en Venlosesteenweg te ontwikkelen (omgeving Venweg). Het vervolledigen van betreffende “ring” zal er ook voor zorgen dat het sluipverkeer wordt opgelost samen met een afname van het verkeer op de Weertersteenweg / Diestersteenweg.

Zwaar vervoerroutes

Voor de zware vervoerroutes voorziet het duurzaam scenario “groeiscenario 1”, de ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Jagersborg naar Nederland via een vrachtroute type II welk verloopt via de N773 (Diestersteenweg) – Bosmolenlaan - Van Eycklaan – N78b (Venlosesteenweg) om zo aan te sluiten op een vrachtroute type I .

Naar het zuiden wordt de ontsluiting voorzien via de N773 – Stationsstraat – N78b (Maastrichtersteenweg) om aansluiting te krijgen op een vrachtroute type I (N78).

Het groeiscenario 1 is conform het “ontwerp vrachtroutenetwerk” opgesteld door dhr. V. Donné.

Op termijn, wanneer wordt doorgegroeid naar het toekomstscenario dient de “noordelijke ring” als vrachtroute type II worden bestemd.

In dit toekomstscenario worden de vrachtroute type II binnen de ringstructuur omgezet naar een lokale vrachtroute.

Volgende wegen dienen op dat moment worden omgezet naar lokale vrachtroute:

- N773 Diestersteenweg
- Maastrichtersteenweg
- Stationsstraat
- Bosmolenlaan

- Van Eycklaan
- N78b Venlosesteenweg
- Kon. Astridlaan

Verkeersveiligheidsmaatregelen

Naast de situaties welke als objectief verkeersonveilig werden beschouwd op basis van de ongevalanalyse, gaat onderhavig plan verder dan enkel het bestrijden van de effectief verkeersonveilig gebleken situaties. Integrerende onderdelen van dit beleidsplan zijn:

- De wegcategorisering en de voorgestelde snelheidsregimes;
- De afbakening van de woongebieden;
- Maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en –leefbaarheid;
- Incidentele maatregelen;
- Het politioneel toezicht.

In dit beleidsplan wordt in eerste instantie het snelheidsregime behandeld.

- 90 km/uur

Deze snelheid wordt verantwoord geacht bij situaties waar de stroomfunctie van belang is: buiten de bebouwde kom, zonder bebouwing en een minimum van kruisende wegen (die daarenboven beveiligd moeten zijn).

- 70 km/uur

Op wegen met een verbindende en verzamelende functie (t.e.m. wegen geselecteerd als lokale wegen type II) is het noodzakelijk fietsvoorzieningen aan te leggen. Bij voorkeur dient geopteerd voor van de rijweg gescheiden paden. Bij beperkte mogelijkheden inzake profielbreedte kan geopteerd voor verhoogd aanliggende paden. Uiteraard kan plaatselijk, omwille van de omstandigheden (vb. kleine bebouwingsconcentratie, gevaarlijke bocht, ...) steeds een lagere snelheid ingesteld worden.

- 50 km/uur

Dit snelheidsregime is in het algemeen van toepassing voor alle situaties welke binnen de bebouwde kom gelegen zijn. Op wegen met een verbindende en verzamelende functie blijven fietsvoorzieningen wenselijk. In doortochten en centrumgebieden kunnen ze beperkt worden tot fietssuggestiestroken.

- 30 km/uur (overwegend schoolomgevingen)

Binnen de verblijfsgebieden met een snelheidsregime van 30 km/u zijn in principe fietsvoorzieningen niet nodig. In deze gebieden wordt uitgegaan van menging van verkeer. Schoolomgevingen – afhankelijk van locatie – kunnen hier een uitzondering op vormen.

De meest sprekende voorbeelden van subjectieve verkeersonveiligheid zijn de schoolomgevingen. Al die schoolomgevingen zijn ondergebracht in een zone-30 gebied. Alhoewel op zich toe te juichen, blijkt dat menige weggebruiker zich niet stoort aan die beperking. De schoolomgevingen zullen daarom op termijn als een effectieve zone-30 worden vorm gegeven.

Landbouw – en recreatiegebieden

Om de open ruimte van Maaseik zoveel als mogelijk te behoeden voor ongewenst gebruik werden maatregelen voorgesteld voor die gebieden. De strategie van het ontmoedigingsbeleid bestaat uit:

- Het verbeteren van de doorstroming op de wegen van een hogere categorie
- Het niet verder verbreden en opwaarderen van de landbouwwegen
- Het instellen van een gewichtsbepanking, uitgezonderd landbouwvoertuigen
- Het invoeren van snelheidsbepanking (70 km zone)
- Het juridisch onmogelijk maken van doorgaand verkeer.
- Visuele snelheidsremmers in de vorm van psychobremmen

Fysieke snelheidsremmers, met uitzondering van tractorsluizen, worden in landbouwwegen best vermeden.

6.2.2.5 **Werkdomein B5: Parkeerbeleid**

Om het centrum van zo goed mogelijk bereikbaar te maken voor alle vervoersmodi, staat een gedifferentieerd parkeerbeleid, gebaseerd op tarifiering en parkeerduur gerelateerd aan loopafstanden voorop. In de centrumstraten dient langparkeren te worden vermeden.

In dit groeiscenario 1 wordt volgend parkeerbeleid voorgesteld voor Maaseik centrum: (voor verduidelijking zie kaart 28)

Dit wordt gerealiseerd door:

- **Niet betalend parkeren** in rand van de stad. Dit op aanvaardbare loopafstand (400-600 m). Hiervoor worden volgende voorzieningen bestendigd, gepland en/of uitgebreid.
 - Parkeerplaats Noord: cultuurcentrum / sportzone ±705 PP
Uit te breiden met ±150 PP in functie van de Lotto Dôme.
 - Parkeerplaats zuid: nog te ontwikkelen (2 zoekzones zijn aangeduid)
 - Parkeerplaats Kempenweg/Stationsstraat
 - Langsparkeerplaatsen Van Eycklaan
 - Afbouw van het parkeren langs de N78 – deel K. Fabiolalaan
- **Betalend parkeren**
 - *Hoog tarief*
 - Binnenring Marktplein (m.u.v. voorkant standbeeld gebroeders Van Eyck)
 - *Midden tarief*
 - Centrumstraten (zie kleur groen)
 - Bewonersparkeren maakt onderdeel uit van deze segmenten, maar wordt apart geregeld.
 - Parkeerplaatsen Bospoort (parkeergarage 232 PP) – Hepperpoort (IJselder) – Kloosterbempden (parkeergarage 407 PP) en Mgr. Koningsstraat. Doelstelling voor de parkeergarages is het verhogen van de bezettingsgraad naar 80%.
 - *Laag tarief*
 - B. Philipslaan – gedeelte Venlosesteenweg – Acht Meilaan – K. Albertlaan – gedeelte Maastrichtersteenweg – gedeelte Heppersteenweg.
- **Blaauwe zone**

Straten ten zuiden van Kolonel Aertsplein/stadswal en ten westen van Kloosterbempden /Heppersteenweg: Woonwijk Plantage – Eerste, Tweede, Derde Straat en een Gedeelte Heppersteenweg
- **Parkeervrij**

Bosstraat – Rueelstraat – Vossenbergsstraat – Begijnenstraat – Halstraat – Lekkerstraat – Walstraat – Hepperstraat – Markstraat – Everstraat – Torenstraat – Kleine Kerkstraat – Hertstraat – randwegen/buitenring Markt – Voorkant standbeeld gebroeders Van Eyck op Markt – volledige zone Kloosterbempden.

Vrachtwagenparkeren

Om vrachtverkeer uit de kernen te weren zullen centrale parkeergelegenheden worden aangeboden. Een parkeerverbod voor de grote voertuigen kan dan ook worden ingesteld.

Omdat de praktijk uitwijst dat voor dit probleem niet één oplossing kan worden aangedragen, behalve overleg, zal de stad een actieplan opstellen: 'Vrachtwagenparkeren'. Middels overleg met betrokken vervoerders en chauffeurs zal worden gepoogd om tot duidelijke afspraken te komen inzake het stallen van vrachtwagens.

Insteek is vrachtverkeer en het parkeren van de trekkers (met oplegger) uit de kernen en woonstraten te weren.

6.2.2.6 Werkdomein B6: (Goederen)Vervoer over water

Hooggeistersveld

De ambachtelijke zone Hooggeistersveld (17 ha) is gevestigd te Neeroeteren, ten noordwesten van Klein Root. De zone wordt doorsneden door de Breeerweg. Ze wordt omringd door het Oude Kanaalarm en de Zuid-Willemsvaart. Er komen twee bedrijven voor. Geen enkel bedrijf maakt gebruik van het water als transportmodus.

Om het vervoer over water te stimuleren dient onderzocht te worden of de aanleg van een laad- en loszone t.h.v. industriezone Hooggeistersveld mogelijk is.

Stad aan de Maas

Om de verbinding wonen en de Maas te versterken is het interessant, zowel op recreatief als functioneel vlak, de bereikbaarheid via water te verzorgen.

6.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen

Mobiliteitsbeleid is niet enkel gebaseerd op ruimtelijke en infrastructurele ingrepen en voorstellen. Kennis en houding, gewoonten en belangen bepalen mee het verkeersgedrag en de visie op verkeer en mobiliteit. Het mobiliteitsplan heeft dan ook een belangrijke taak in het overbrengen van de inhoud en doelstellingen van het plan door middel van inspraak, vorming en communicatie. Werkdomein C is dan ook gericht op het door de bevolking aanvaarden van de noodzakelijke gedragsveranderingen om te komen tot een duurzame mobiliteit.

6.2.3.1 Werkdomein C1: Programma vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

Binnen het werkdomein met betrekking tot de flankerende maatregelen wordt als eerste het programma vervoersmanagement behandeld. Binnen dit onderdeel zijn er twee maatregelen die uitgevoerd dienen te worden in kader van dit mobiliteitsplan.

Vervoersmanagement

Als eerste is er het vervoersmanagement bij gemeentelijke diensten, namelijk fietsvergoeding en gedeeltelijke terugbetaling van het openbaar vervoer. Deze maatregelen zullen uitgevoerd worden op korte/middellange termijn. Met deze maatregel tracht men de werknemers van de gemeentelijke diensten aan te zetten tot meer gebruik van duurzame vervoersmodi zoals het openbaar vervoer en de fiets.

Opmaken bedrijfsvervoersplan

Ten tweede is er de verplichting voor bedrijven tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan. Dit vanaf een aantal werknemers. Aantal dient nog verder worden bepaald. Dit om een beter zicht te krijgen op het verplaatsingsgedrag van de werknemers en deze dan ook trachten te sturen. Deze maatregel zal uitgevoerd worden op korte en middellange termijn.

6.2.3.2 Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer, parkeren

In kader van dit werkdomein is er geen specifieke actie uitgewerkt. De acties en tariefstelling van de Lijn zijn hierbij maatgevend.

6.2.3.3 Werkdomein C3: Sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Campagnes

Binnen dit beleidsplan zijn drie acties in kader van het voeren van campagnes mee opgenomen:

Fiets en fietspoolen

Een eerste actie betreft het verder promoten van het fietsen en het fietspoolen dit in samenwerking met de schooldirecties. Het fietspoolen moet ervoor zorgen dat er nog meer kinderen op een veilige manier en onder begeleiding, met de fiets naar school kunnen. Momenteel is vaak het probleem dat de ouders

hier geen tijd voor hebben en het te onveilig is om de kinderen alleen naar school te laten fietsen. Fietspooling is een mogelijke oplossing voor dit probleem. Deze actie zal uitgevoerd worden op een korte en middellange termijn.

Verkeersveiligheid

Als volgt zijn er campagnes omtrent de verkeersveiligheid (o.a. GoforZero, BOB-campagne, snelheidsmetingen, gsm'en en sms'en achter het stuur, hoffelijkheid/respect, keuren van de uitrusting van de fiets, gordel dragen, motorrijders,...). Acties voor korte en middellange termijn.

Informatieverstrekking openbaar vervoer

Deze campagne heeft betrekking op het openbaar vervoersnetwerk. Uit onderzoek blijkt dat mensen vaak het aanbod van het openbaar vervoer niet kennen. Met name voor oudere personen die met internet onvoldoende of niet bekend zijn, is dit nog vaak een probleem. Het is met deze actie de bedoeling deze informatie meer naar de mensen te brengen en op deze manier de mensen beter in te lichten over de mogelijkheden die het openbaar vervoer aanbiedt. Aan de hand van deze campagne tracht men meer mensen aan te zetten tot het gebruik van openbaar vervoer. Ook deze actie is voorzien op korte en middellange termijn.

Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Stedelijk infoblad

Binnen dit domein zijn er verschillende acties gepland zowel door de stad als door De Lijn. De algemene informatie omtrent het gemeentelijk mobiliteitsbeleid communiceren via het gemeentelijk infoblad is een eerste actie. Op deze manier zal de stad de inwoners informeren over het te voeren mobiliteitsbeleid. Ook informatie betreffende het openbaar vervoersaanbod en /of wijzigingen in lijnvoeringen kunnen via het stedelijk infoblad bij de bevolking terecht komen.

Projectgebonden info momenten

Als volgt zijn er de projectgebonden infoavonden met belanghebbenden in samenhang met eventuele informatiebrochures. Dit is ook weer een korte termijn actie van de stad zelf. Met deze actie tracht men de omwonende en geïnteresseerden van een bepaald project te bereiken en in te lichten over het betreffende project. Zo kan er meer draagvlak gecreëerd worden voor de desbetreffende projecten die de stad zal uitvoeren of in de stad zullen plaatsvinden.

Informatiebrochures de Lijn

De Lijn zal op continue basis, informatiebrochures opmaken betreffende openbaar vervoer. Deze informatiebrochures kaderen ook binnen het voeren van campagne met betrekking tot openbaar vervoer. Dit ook weer om de inwoners bewust te maken van het aanbod van openbaar vervoer en aan te zetten tot het gebruik ervan.

Stedelijke website

Via de stedelijke website zal de stad haar inwoners informeren over het te voeren mobiliteitsbeleid. Dit is een continue proces.

Opmaken parkeerfolders

Het opmaken van parkeerfolders is een vijfde actie. Deze parkeerfolders zijn dan te krijgen in alle handelszaken en openbare gebouwen. Deze parkeerfolders zullen ervoor zorgen dat de inwoners en bezoekers goed geïnformeerd worden over het parkeerbeleid binnen Maaseik. Op deze manier kan het parkeerbeleid ook meer gestuurd worden. Deze actie zal de uitvoering kennen op korte termijn.

Opmaken fietsschoolkaart

Door het opmaken van een fietsschoolkaart worden alle belangrijke schoolfietsroutes in kaart gebracht. Deze fietsschoolkaart zal een aanduiding geven van de gewenste fietsroutes en de veilige oversteekpunten en/of gevaarlijke punten zullen hierop vermeld worden. Aan de hand van deze kaart worden de scholieren ingelicht over de veiligste routes naar hun school. Overleg met schooldirecties en

toelichting aan de leerlingen maken onderdeel uit van deze actie. Uitvoering op korte en middellange termijn.

Digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes

De laatste actie binnen de specifieke marketing is het voorzien van een digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes. De digitale informatie moet ervoor zorgen dat de reiziger bij hoofdhalttes voldoende en real-time geïnformeerd wordt over de overstapmogelijkheden en de lijnen die op deze knooppunten voorbij rijden. Wanneer er een geschikte locatie gevonden is voor de hoofdhaltte kan hier een digitale informatievoorziening geplaatst worden.

6.2.3.4 Werkdomein C4: Handhaving

Op gebied van handhaving zal het huidige beleid worden verder gezet: regelmatige snelheidscontroles gemotoriseerd verkeer, het controleren van parkeerreglementering, controle van het vrachtverkeer in de centra en woonwijken en controle op het parkeren van vrachtwagens in woonwijken. Deze acties zullen uitgevoerd worden door de politie van de stad. De handhaving moet ervoor zorgen dat het gevoerde beleid ook gevolgd wordt. Op deze manier wordt het beleid ondersteund en ook praktisch uitgevoerd.

6.2.3.5 Werkdomein C5: Interne organisatie / beleidsondersteuning

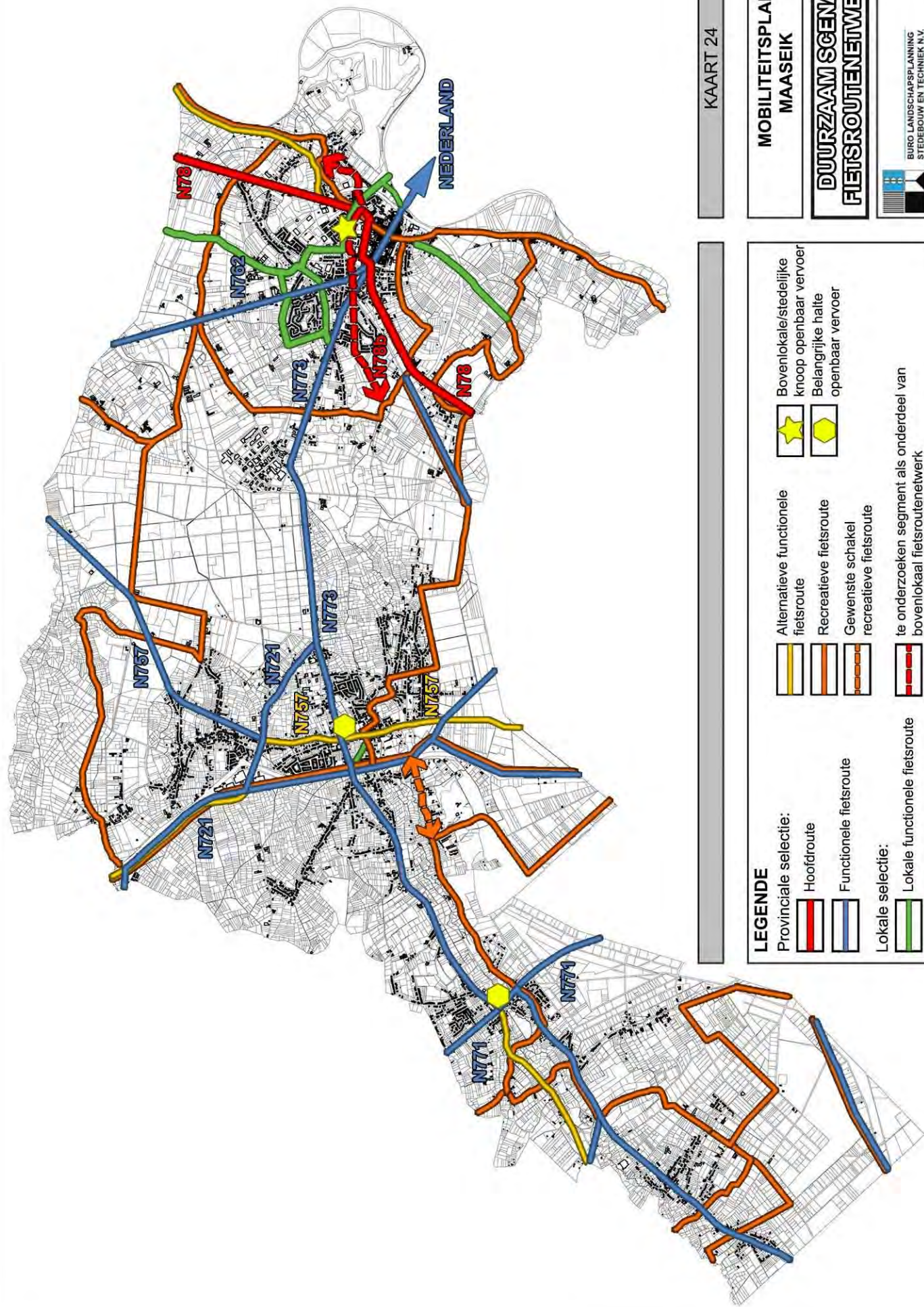
De interne organisatie van de stad voorziet een jaarlijks budget voor externe adviezen binnen de begroting. Tevens heeft het beleid de intentie om een mobiliteitsambtenaar aan te stellen. Actie afhankelijk van beschikbaar budget.

De mobiliteitsambtenaar zal ervoor zorgen dat het mobiliteitsbeleid continu wordt aangestuurd en verder wordt uitgebouwd.

6.2.3.6 Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie

Het uitwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid zal de nodige tijd vergen. Niet enkel de financiële mogelijkheden en/of beperkingen waarmee de gemeente wordt geconfronteerd, zal bepalend zijn voor het voeren van het uitgestippelde beleid. Ook het gegeven dat het geplande beleid een duidelijke mentaliteitswijziging zal vragen van alle bewoners van de stad, zal maken dat resultaten niet direct op korte termijn mogen worden verwacht en meetbaar zullen zijn. Dit beleidsplan, uitgeschreven op basis van "groeiscenario 1" heeft een vooropgestelde tijdshorizon van 10 jaar. Het is vanzelfsprekend dat tijdens de komende beleidsperiode maatschappelijke inzichten kunnen wijzigen die ook van invloed kunnen zijn op betreffend beleidsplan. Bijsturingen aan het uitgeschreven actieplan kunnen, op termijn, dan ook noodzakelijk zijn. Monitoring en evaluatie is dan ook noodzakelijk om tijdig te kunnen inspelen op wijzigende maatschappelijke ontwikkelingen. Het verder uitschrijven van een dergelijk monitoring en evaluatieproces is een actiepunt op korte termijn.

Zie kaart 24, 25, 26, 26a, 27, 27a & 28: duurzaam scenario



KAART 24

MOBILITEITSPLAN MAASEIK

DUURZAAM SCENARIO FIETSROUTENETWERKEN



LEGENDE

Provinciale selectie:

Hoofdroute

Functionele fietsroute

Lokale selectie:

Lokale functionele fietsroute

Alternatieve functionele
fietsroute

Recreatieve fietsroute

Gewenste schakel
recreatieve fietsroute

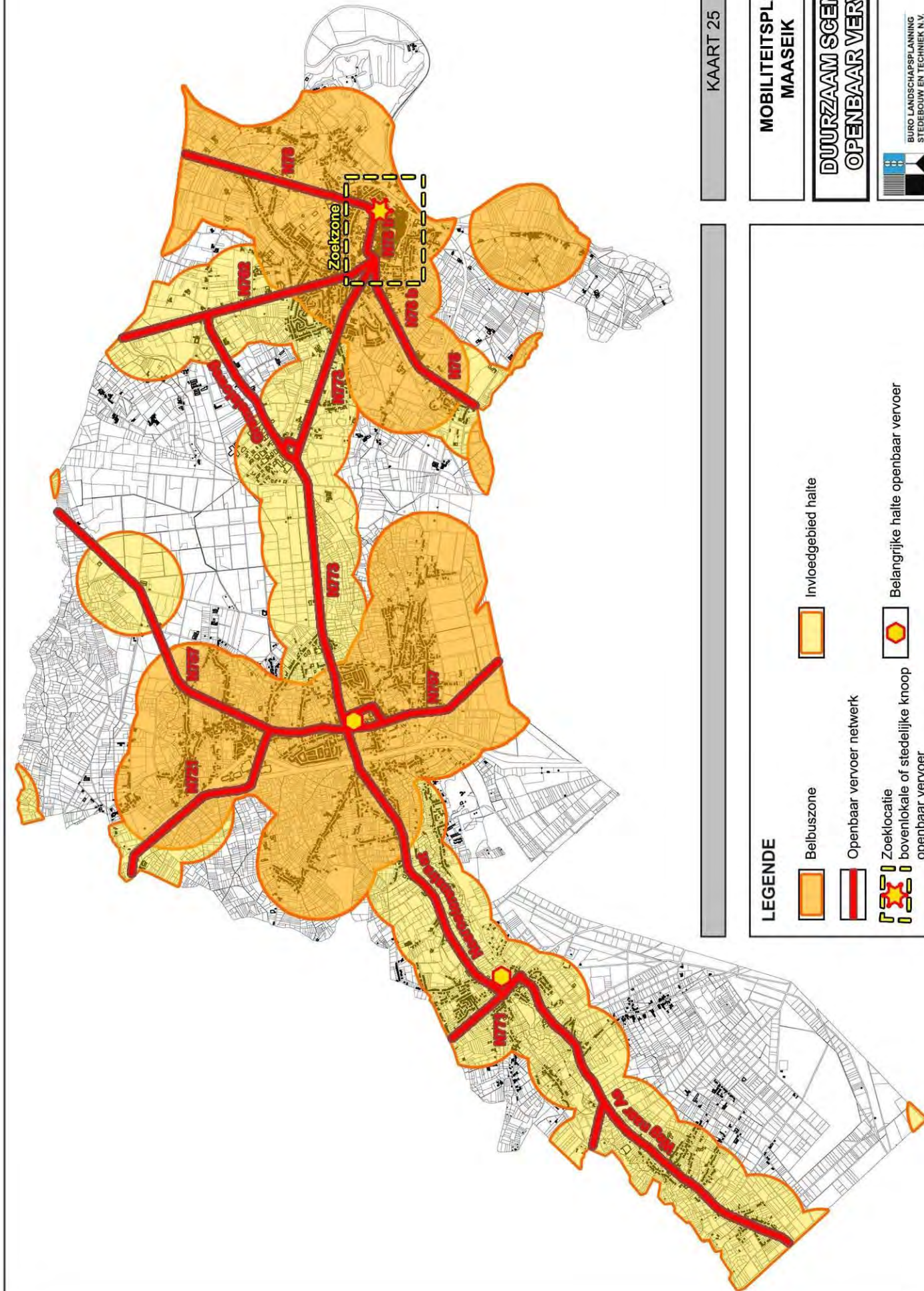


Bovenlokale/stedelijke
knoop openbaar vervoer



Belangrijke halte
openbaar vervoer

te onderzoeken segment als onderdeel van
bovenlokaal fietsroutenetwerk



KAART 25

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

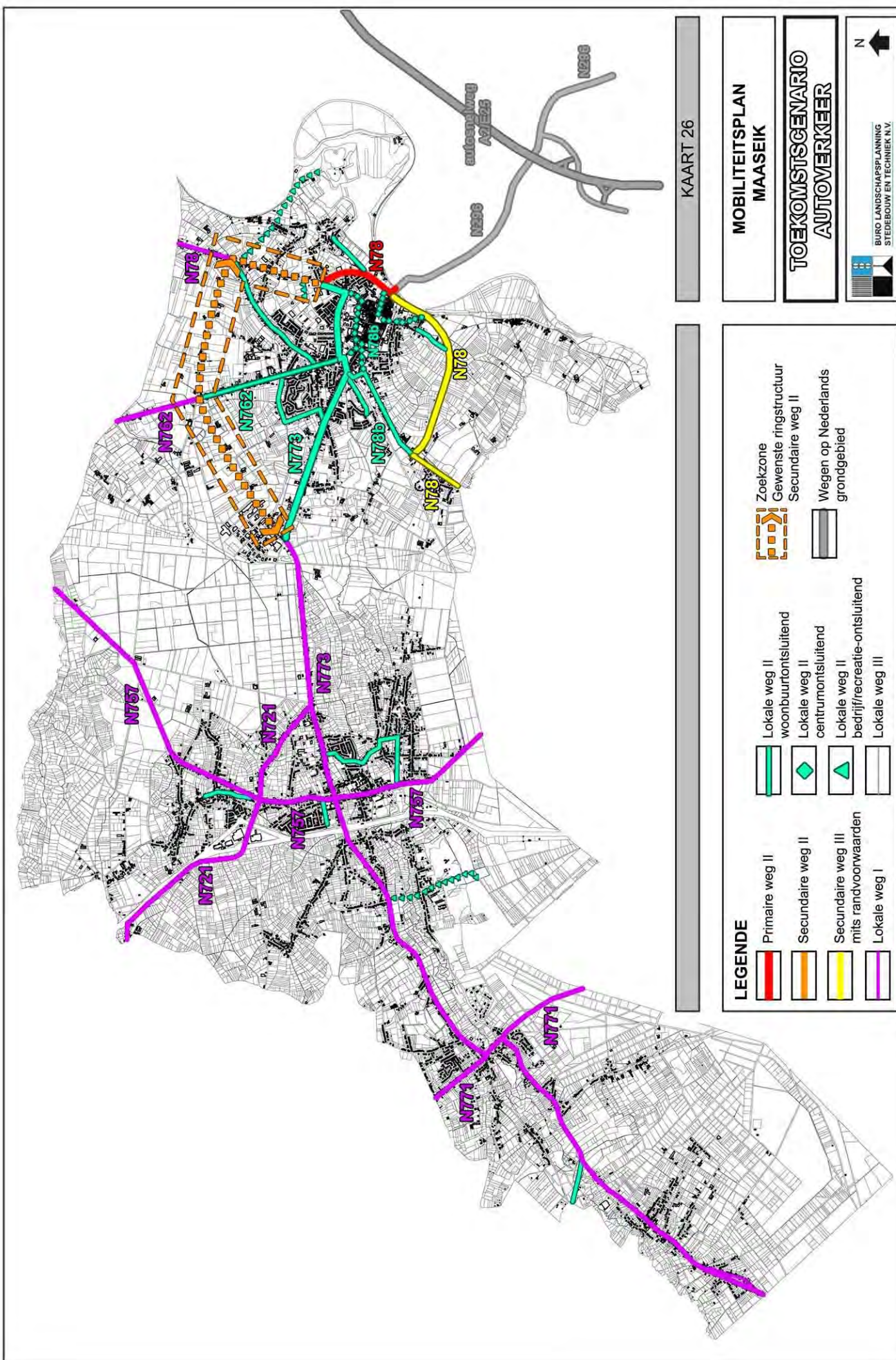
DUURZAAM SCENARIO
OPENBAAR VERVOER

 **BUREAU LANDBOUWPLANNING
STEDENBOUW EN TECHNIEK N.V.**

N 

LEGENDE

 Belbuszone	 Invloedgebied halte
 Openbaar vervoer netwerk	 Belangrijke halte openbaar vervoer
 Zoeklocatie bovenlokalen of stedelijke knoopen openbaar vervoer	



KAART 26

**MOBILITEITSPLAN
MAASEIK**

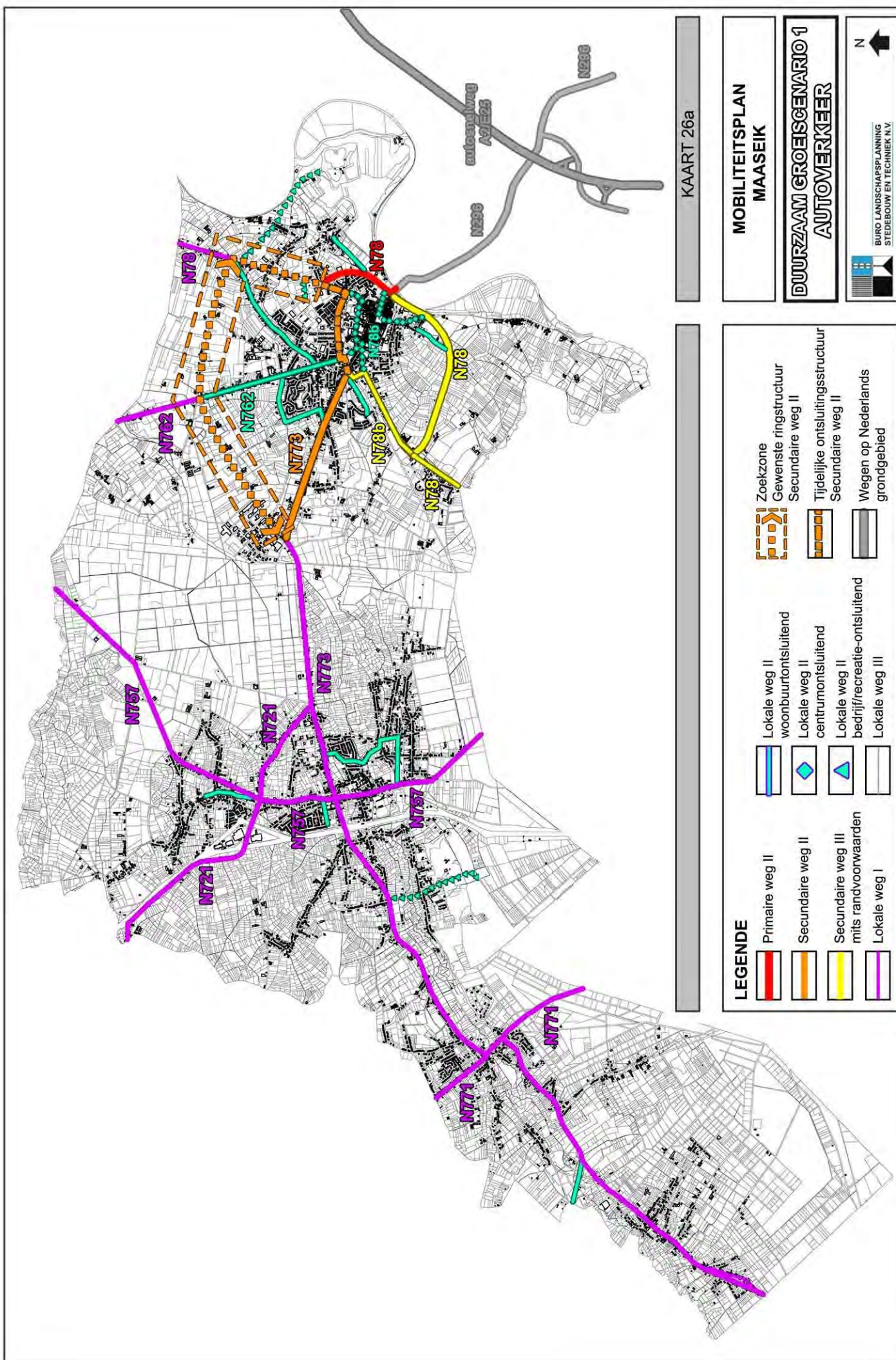
**TOEKOMSTSCENARIO
AUTOVERKEER**

BUREAU LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

N

LEGENDE

	Primaire weg II		Lokale weg II woonbuurtontsluitend		Zoekzone
	Secundaire weg II		Lokale weg II centrumontsluitend		Gewenste ringstructuur
	Secundaire weg III mits randvoorwaarden		Lokale weg II bedrijf/recreatie-ontsluitend		Secundaire weg II
	Lokale weg I		Lokale weg III		Wegen op Nederlands grondgebied



KAART 26a

**MOBILITEITSPLAN
MAASEIK**

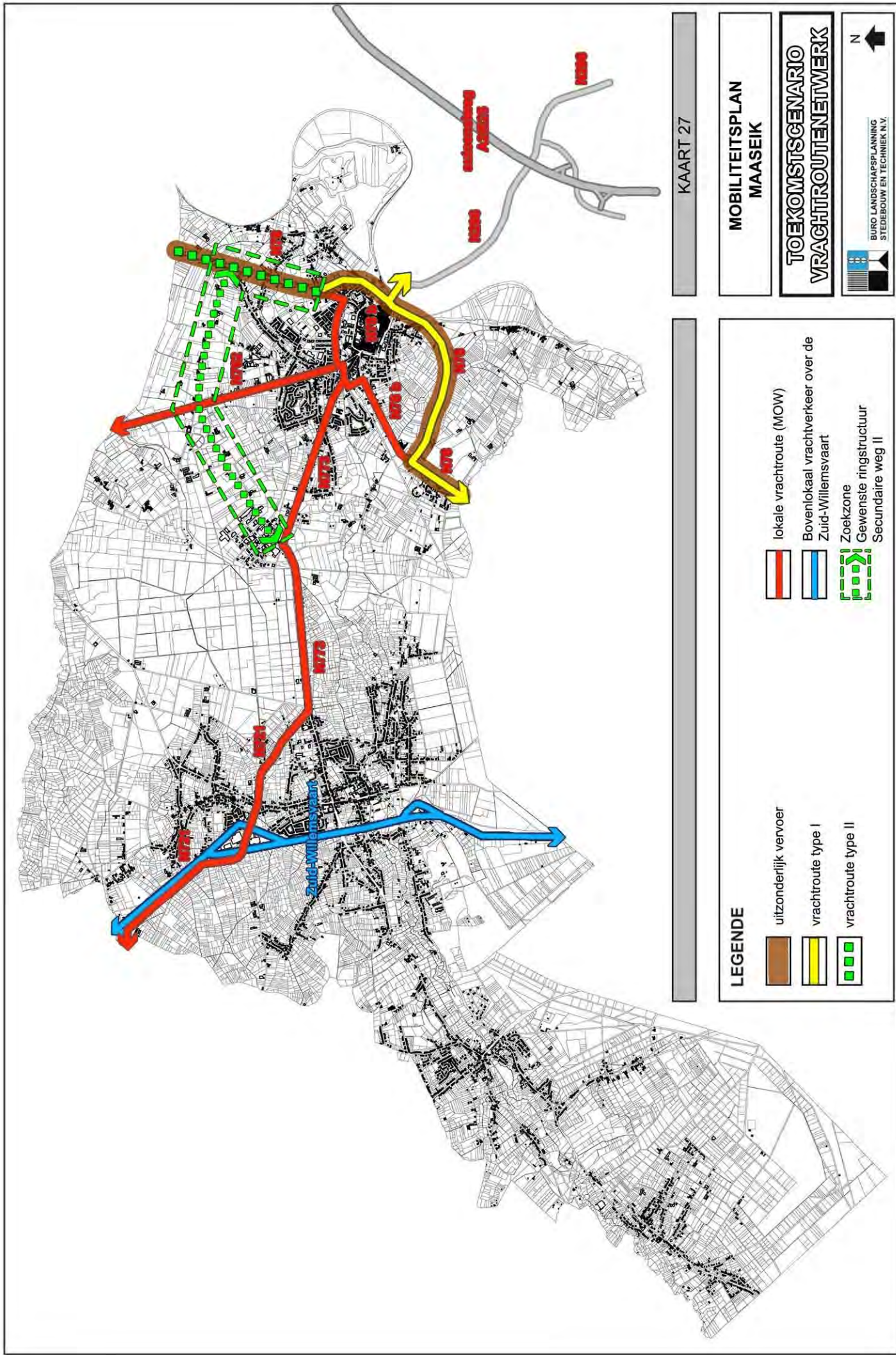
**DUURZAAM GROEISCENARIO 1
AUTOVERKEER**


BUREAU LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

N


LEGENDE

	Primaire weg II		Lokale weg II woonbuurtontsluitend		Zoekzone
	Secundaire weg II		Lokale weg II centrumontsluitend		Gewenste ringstructuur
	Secundaire weg III mits randvoorwaarden		Lokale weg II bedrijf/recreatie-ontsluitend		Secundaire weg II
	Lokale weg I		Lokale weg III		Tijdelijke ontsluitingsstructuur
					Secundaire weg II
					Wegen op Nederlands grondgebied



KAART 27

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

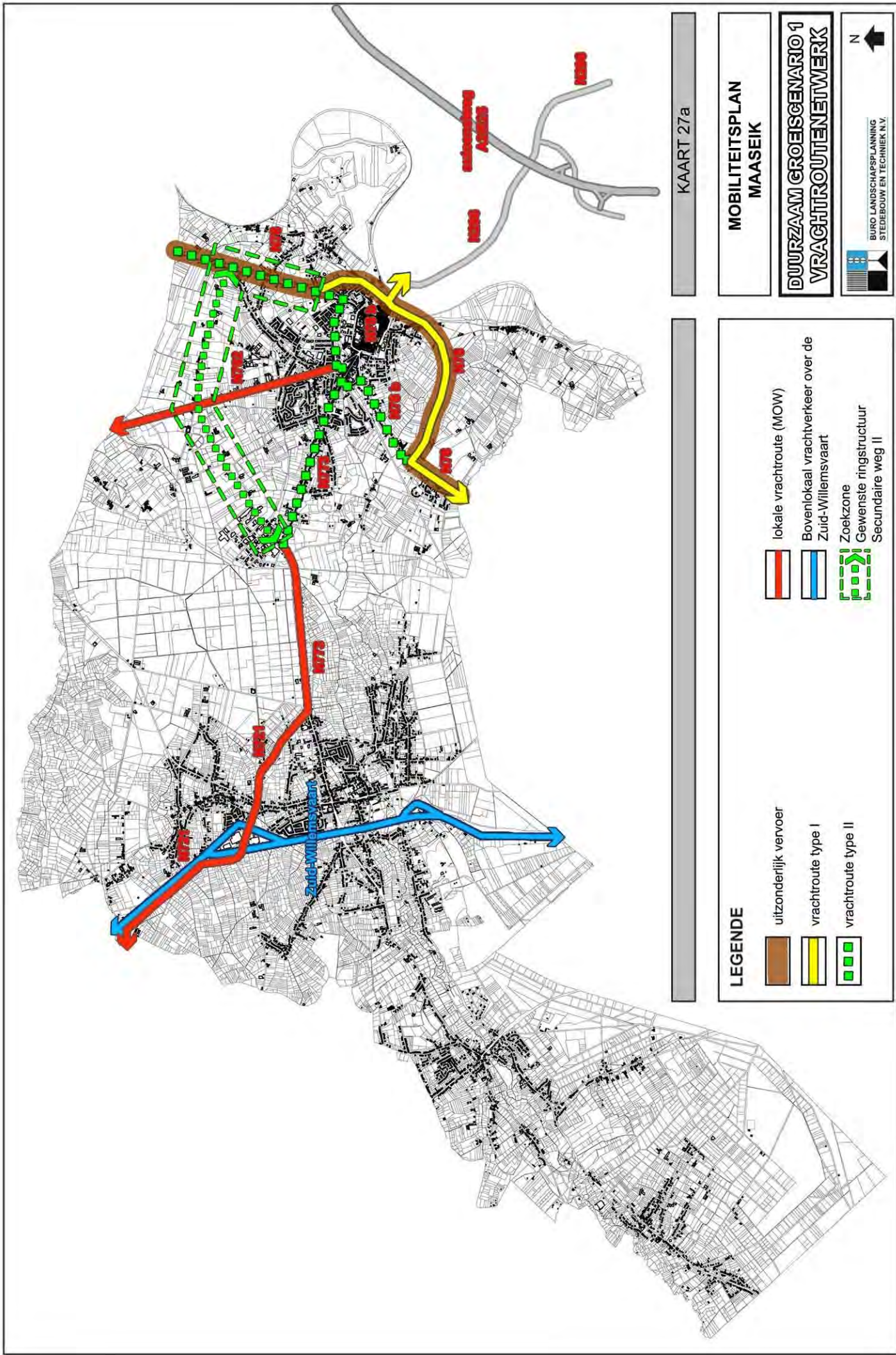
TOEKOMSTSCENARIO
VRACHTROUTENETWERK



LEGENDE

- uitzonderlijk vervoer
- vrachtroute type I
- vrachtroute type II

- lokale vrachtroute (MOW)
- Bovenlokaal vrachtverkeer over de Zuid-Willemsvaart
- Zoekzone
Gewenste ringstructuur
Secundaire weg II



KAART 27a

MOBILITEITSPLAN
MAASEIK

DUURZAAM GROEISCENARIO 1
VRACHTROUTENETWERK

N
BUREAU LANDSCHAPSPLANING
STEDENBOUW EN TECHNIEK N.V.

LEGENDE

	uitzonderlijk vervoer		lokale vrachtroute (MOW)
	vrachtroute type I		Bovenlokaal vrachtverkeer over de Zuid-Willemsvaart
	vrachtroute type II		Zoekzone
			Gewenste ringstructuur
			Secundaire weg II

7 EVALUATIE / CONFRONTATIE TUSSEN NETWERKEN

Met de opmaak van het duurzaam scenario wordt per netwerk gekeken naar de meest optimale oplossing voor de gekende huidige/toekomstige knelpunten. Per netwerk worden er knelpunten opgelost, maar door knelpunten afzonderlijk op te lossen, kunnen nieuwe knelpunten ontstaan tussen verschillende netwerken. In dit hoofdstuk worden de verschillende werkdomeinen met elkaar vergeleken om potentiële nieuwe knelpunten te kunnen duiden. Het mobiliteitsplan kan onmiddellijk een oplossing bieden of een probleemstelling kan als een actiepunt worden meegenomen.

7.1 Fietsroutes en vrachtroutes

N762 Weertersteenweg

De N762 Weertersteenweg is een lokale vrachtroute die samenvalt met het functioneel fietsroutenetwerk. Tussen De Van Eycklaan en kruispunt Gremelsloweg/Ven heeft de Weertersteenweg aan de westzijde echter een aanliggend fietspad. De oostzijde is grotendeels vrijliggend (tussenliggende parkeerstrook). Vanaf de Gremelsloweg richting Kinrooi zijn beide fietspaden vrijliggend.

In de actietabel is een punt meegenomen voor de aanleg van fietspaden langs de Weertersteenweg van Sint-Jansberg tot Gremelsloweg/Ven. De schoolomgeving Sint-Jansberg wordt heringericht met Module 10.

N773 Diestersteenweg

Het functioneel fietsroutenetwerk loopt over de Diestersteenweg, terwijl het, in het toekomstscenario, ook een lokale vrachtroute is. In het duurzaam groeiscenario 1 (tot dat de noordelijke ring gerealiseerd is) wordt de Diestersteenweg tussen centrum en Jagersborg zelfs gecategoriseerd als vrachtroute type II. De fietspaden zijn aanliggend en redelijk smal. Voorbij de Gremelsloweg richting Neeroeteren centrum zijn de fietspaden gedeeltelijk vrijliggend en ook breder.

In de actietabel is een actie opgenomen voor de aanleg van fietspaden Diestersteenweg tussen de Gremelsloweg en Stationsstraat.

N721 Diestersteenweg/Breeërweg

Deel Diestersteenweg

Het deel Diestersteenweg heeft aanliggende fietspaden terwijl het een functionele fietsroute is, gelegen op een lokale vrachtroute.

Deel Breeërweg

De Breeërweg is van kruispunt Kinrooiersteenweg/Ophovenstraat tot aan de Zuid-Willemsvaart een functionele fietsroute, vanaf het kanaal tot aan de gemeentegrens wordt het aangeduid als een alternatieve functionele fietsroute (in Opijter-Bree wordt het weer een functionele fietsroute). Het jaagpad (parallel aan de Dijkweg) aan de andere zijde van het kanaal is geselecteerd als functionele fietsroutenetwerk. De Breeërweg is tevens geselecteerd als lokale vrachtroute. Deze weg heeft echter (met uitzondering van het kruispunt) geen fietspaden.

Het jaagpad is een bruikbaar alternatief als fietspad, het is autovrij. Het bovenlokaal fietsroutenetwerk geeft aan dat ter hoogte van de brug over het kanaal de hoofdroute van de Breeërweg naar het jaagpad gaat. In de situatie is deze verbinding er echter niet, het jaagpad loopt onder de brug door.

Er zijn enkele mogelijkheden om toch op het veilige jaagpad te komen. Één mogelijkheid is om via de Steenenweg op een onverhard deel van het jaagpad te fietsen. De begroeiing langs dit pad kan wel zorgen voor problemen met kruisend verkeer. Daarnaast is de halfverharding niet optimaal voor stadsfietsen. Een duidelijke bewegwijzering en een minimale inrichting kan deze route functioneel maken.

De tweede mogelijkheid bestaat uit het nemen van de Molenstraat of Voorshoventerweg om zo via de Tismansweg naar het jaagpad te fietsen. Dit is wel een kleine omweg.

Fietsers die de lokale situatie niet kennen, zullen deze veiligere alternatieve echter niet vinden. Bewegwijzering of aangepaste inrichting (aanduiding fietsstrook) kan hierin helpen.

Toekomstige noordelijke ring

Ter hoogte van de zoekzone noordelijke ring zijn enkele recreatieve en schoolfietsroutes aanwezig. De Gremelsloweg, het Ven en de Vlakerweg behoren hiertoe.

Afhankelijk van de locatie van de noordelijke ring moet de inrichting afgestemd worden op deze kennis. Bij gebruik van hetzelfde wegtracé dient een goede profielopbouw (met vrijliggend fietspad) gekozen worden. Bij een kruising van het fietsroutenetwerk dient een degelijke en veilige kruising voorzien te worden.

7.2 Wegencategorisering en vrachtroutenetwerk

Vóór realisatie van de noordelijke ring

De N762 Weertersteenweg tussen Gremelsloweg en centrum Maaseik is een lokale weg type II terwijl het ook een lokale vrachtroute is.

Na realisatie van de noordelijke ring

De N773 Diestersteenweg, N762 Weertersteenweg, N78b Maastrichtersteenweg, Bosmolenlaan, Van Eycklaan en N78b Venlosesteenweg binnen de "ring" zijn allen geselecteerd als lokale weg II. Deze wegen zijn echter ook lokale vrachtroutes.

De noordelijke ring (secundaire II) vormt samen met de N78 Venlosesteenweg (secundaire II), N78 Koningin Fabiolalaan (primaire II) en N78 Koning Boudewijnlaan (secundaire III mits randvoorwaarden) een 3-kwart ring die dient om het vrachtvervoer rond het centrum te leiden. Deze ringstructuur geeft Industrierrein Jagersborg ook ontsluiting richting de autosnelweg A2/E25 (Nederland).

Het centrum van Maaseik zal altijd bediend moeten worden, daarom zijn lokale vrachtroutes niet uit te sluiten.

7.3 Wegencategorisering en openbaar vervoer

Het openbaar vervoer dient minstens op een lokale weg II te rijden.

De Spilstraat te Neeroeteren is een lokale weg III terwijl hier een bushalte ligt. Het gaat hier echter over een belbushalte.

Deel van de Kasteelstraat Opoeteren was een lokale weg III. Over deze weg rijden de lijnen 8 en 11. De haltes op deze weg worden 4 x per dag aangedaan door lijn 11 en 3 x door lijn 8.

Deze weg is nu geselecteerd als lokale weg II en conform met de categorisering in Opglabbeek.

8 ACTIEPLAN VOLGENS WERKDOMEINEN A-B-C

Prioriteiten

Per werkdomein worden de prioriteiten vastgelegd met de vermelding “hoog”, “gemiddeld” of “laag”.

Voor het werkdomein A zijn de prioriteiten vastgesteld voor alle onderdelen zowel A1, A2 en A3.

Voor het werkdomein B zijn de prioriteiten vastgesteld voor de activiteiten onder B1, B3, B4, B5, en B6.

Voor de acties onder B2 wordt een afzonderlijke prioriteitscode gebruikt.

Voor het werkdomein C wordt gesteld dat er permanente aandacht is en dat bepaalde acties afhankelijk van het aanbod, vraag en beschikbare budgetten uitgevoerd worden.

Acties waar een ramingsbedrag vermeld is, zijn meestal van een hogere prioriteit. Acties waar geen ramingsbedrag bijstaat, zijn van langere termijn en niet zinvol te ramen of niet raambaar.

Timing

KT = Korte termijn (= huidige legislatuur)

MT = Middellange termijn (= < 10 jaar)

LT = Lange termijn (= > 10 jaar)

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN							
WERKDOMEIN A1: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN OP BASIS VAN RUP'S EN RUIMTELIJKE PROJECTEN							
RUP Binnenstad	Nieuwe ontsluitingsstructuren voetgangers en fietsers (fijnmazig)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur - Verbetering woonkwaliteit	MT		Gemiddeld	Stad	Ontwikkelaars
RUP Heppeneert	Verkeersleefbaarheid vergroten	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Stad	
Zuidelijke stadsrand – woonreservegebied en scholencampus	- Ontsluiting projectgebied - Aanleg zone langparkeren	- Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Verkeersleefbaarheid	MT	50.000	Hoog	Stad	
Stedelijk woongebied St-Jan	Kruispuntinrichting Dr. Pergenslaan / Weertersteenweg	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	MT/LT		Gemiddeld	Stad	Provincie AWV

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
		- Toegankelijkheid					
RUP Woongebied ATM	- Nieuwe ontsluitingsstructuren voor voetgangers en fietsers - Kruispunt Heirweg / Weertersteenweg	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld		
't Kramelt	Kruispuntinrichting Dennenstraat en N757	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	MT		Gemiddeld		
Bosbeek als snoer voor voetganger en fietser door Maaseik centrum/woonwijk (zie ook werkdomein B2)	Opmaken Masterplan	- Bereikbaarheid Verbeteren voor fietsers en voetgangers - Milieu en natuur - Ontsluitingssnoer voor fietsers-voetgangers schoolverkeer	MT	30.000	Gemiddeld	Stad	Provincie
WERKDOMEIN A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN							
Centrum Maaseik	Opmaken beeld kwaliteitsplan / verkeerscirculatie centrum Maaseik	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	25.000	Hoog	Stad	
N773 Diestersteenweg / Ziekenhuiscampus	Ontsluiting ziekenhuiscampus: - verkeersveilige aansluiting op N773 Diestersteenweg - Sluipverkeer via woonwijk "Verloren Kost" vermijden - Kwaliteitsvolle aansluiting OV - Goede fietsverbindingen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur - Fietsstructuur	KT	250.000	Hoog	Stad	AWV
Stad aan de Maas	- kwaliteitsvolle aansluiting stadsuitbreiding op N78 - onderzoek tot optimalisatie openbaar vervoer - veilige fietsverbindingen - opheffen barrièrewerking	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	-	Hoog	Stad	Ontwikkelaars

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
N78 – Parkway / Stad aan de Maas	Studie Barrièrewerking (N78) verminderen / oplossen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	15.000	Hoog	Stad	Provincie AWV
Spartacus / ontsluiting openbaar vervoer	Uitvoeren Spartacusplan Afstemmen lokaal busnet	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT	-	Gemiddeld	De Lijn	Stad
Hoofdhalt "de Lijn" in Maaseik centrum	Locatie openbaar vervoersknooppunt	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	-	Hoog	De Lijn	Stad
Ontwikkeling Neeroeteren centrum	ontwikkelen toekomstvisie	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	Stad	AWV
Ontwikkeling Neeroeteren centrum	- Inrichting verblijfsgebied Spilstraat en Sint-Lambertuskerkstraat via Maaseikerlaan - fijnmazige fiets- en voetgangersvoorzieningen - verkeersluwe pleintjes - Goed uitgeruste halteplaatsen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Gemiddeld	Stad	AWV
Jagersborg en omgeving	- Goede afweging van ruimtelijke keuzes en ontsluitingsroutes - Ontsluiting via Gremelsloweg richting Kinrooi - Aanleg veilige functionele fietsvoorzieningen - Onderzoek tot optimalisatie openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Gemiddeld	Stad	
Ontgrinding Elerweerd	Opvolgen verkeersbelasting	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Laag	Stad	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Sportzone De Borg	Structuurvisie toepassen bij toekomstige ontwikkelingen - Komweg aanpassen indien ontwikkelingen grotere verkeersdruk creëren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Laag	Stad	
Heerenlaak / Houtweg	Opmaken ontwikkelingsvisie / ontsluiting Heerenlaak / Houtweg op N78	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Stad	
WERKDOMEIN A3: CATEGORISERING VAN WEGEN							
Houtweg	Houtweg als lokale II	- Ontsluiting	MT		Gemiddeld	Stad	
Parkway	Parkway N78 als primaire II (groener karakter met betere oversteekbaarheid)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Stad	AWV
Noordelijke ring (omgeving Gremelsloweg)	studie en aanleg noordelijke ring (deel t.h.v. Gremelsloweg) als secundaire II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	1.500.000	Hoog	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Noordelijke ring (omgeving Venweg)	studie noordelijke ring (deel t.h.v. Venweg) als secundaire II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT/LT	-	Gemiddeld	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Koning Boudewijnlaan	Koning Boudewijnlaan als secundaire III mits randvoorwaarden	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Stad	AWV VMM Infrax
Bosmolenlaan / Van Eycklaan / deel Venlosesteenweg / deel Weertersteenweg	tijdelijke ontsluitingsstructuur Bosmolenlaan / Van Eycklaan / deel Venlosesteenweg / deel Weertersteenweg als secundaire II t.b.v. correcte afwikkeling categorisering tot noordelijke ring gerealiseerd is	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Gemiddeld	Stad	AWV

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Weertersteenweg	studie en aanleg Weertersteenweg als lokale II (tussen Van Eycklaan – Sint-Jansberg)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT	2.000.000	Laag	Stad	AWV VMM Infrax
Weertersteenweg – Sint-Jansberg	aanleg Schoolomgeving Sint-Jansberg als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	815.000	Hoog	Stad	AWV Infrax
Acht Meilaan	Acht Meilaan als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT	500.000	Laag	Stad	AWV VMM Infrax
Kromme Kamp / Kriekelsheuvelstraat / Verloren Kost	Kromme Kamp / Kriekelsheuvelstraat / gedeelte Verloren Kost als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT/LT	250.000	Laag	Stad	
Derde Straat / Ring	Derde Straat / Ring inrichten als lokale II	- Ontsluiting	LT	-	Laag	Stad	
Kasteelstraat (bij gemeentegrens)	gedeelte Kasteelstraat inrichten als lokale II	- Ontsluiting	LT	-	Laag	Stad	
Heirweg – Oude Ophoverbaan	Heirweg – Oude Ophoverbaan inrichten als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Laag	Stad	
Aldeneikerweg	Aldeneikerweg inrichten als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Laag	Stad	
Kempenweg	Kempenweg inrichten als lokale II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Laag	Stad	
	Inrichting straten in functie van	- Bereikbaarheid	KT/MT	500.000	Gemiddeld	Stad	Infrax

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Dennenstraat / Verbindingsstraat / Langerenstraat / Neermolenstraat / Misweg / Voorshoventerweg / Zandbergerstraat	wegcategorisering	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur					VMW
WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR / NETWERKEN PER MODUS							
WERKDOMEIN B1: BELEID M.B.T. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERKEN							
Diverse plaatsen in Maaseik – Neeroeteren en Opoeteren	Inrichting centrumgebieden met voetgangersnetwerk – Loerstraat, Scholtisplein, Schoolstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	Jaarlijks budget	Hoog	Stad	
Trage wegen	Inventarisatie, verbetering en/of aanleg trage wegen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT	100.000	Gemiddeld	Stad	
Schoolomgevingen en 30km zone	aanleg kwaliteitsvolle schoolomgevingen met ruime voetgangersvoorzieningen in combinatie met 30km gebieden (Eerste Straat, Schoolstraat)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT/MT		Hoog	Stad	AWV
Woongebieden en 50km zone	systematisch kruispunten en wegen aanpassen i.f.v. veiligheid en leefbaarheid met de nodige aandacht voor voetgangersvoorzieningen	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	continu		Gemiddeld	Stad	
Kernwinkelgebied / Winkelwandelcentrum	- Herinrichting Bleumerstraat / omgeving Kerkplein / Grote Kerkstraat - Autoluwe winkel-as Kol. Aertsplein – Bosstraat – Markt – Hepperstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Laag	Stad	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
WERKDOMEIN B2: FIETSROUTENETWERKEN							
Diestersteenweg tussen Gremelsloweg en Stationsstraat	Studie (Her)aanleg fietspaden N773 (Diestersteenweg tussen Gremelsloweg en Stationsstraat)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT	-	Hoog	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Diestersteenweg tussen Gremelsloweg en Stationsstraat	Realisatie (Her)aanleg fietspaden N773 (Diestersteenweg tussen Gremelsloweg en Stationsstraat)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	MT	-	Hoog	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Diestersteenweg tussen Maaseikerlaan en Kinrooiersteenweg	(Her)aanleg fietspaden N721 (Diestersteenweg)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	LT	-	Gemiddeld	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Breeërweg	Aanleg fietspaden N721 Breeërweg	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Stad	AWV VMM Infrax Provincie
Breeërweg - jaagpad	Verbeteren verbinding met jaagpad naast Dijkweg aan Zuid-Willemsvaart	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Gemiddeld	Stad	VMM Provincie
Gruitroderlaan	Aanleg fietspaden N771 (Gruitroderlaan tussen de bebouwde kom en de gemeentegrens)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Stad	AWV Provincie
Venlosesteenweg tussen Koningin Fabiolalaan en de gemeentelijke grens	(her)aanleg fietspaden N78 (Venlosesteenweg) tussen de Koningin Fabiolalaan en de gemeentelijke grens	Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	MT	1.000.000	Gemiddeld	Stad	AWV Provincie
Weertersteenweg tussen St.-Jansberg / Venweg	Aanleg fietspaden N762 (Weertersteenweg)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	LT	-	Gemiddeld	Stad	AWV Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Kinrooiersteenweg	Aanleg fietspaden N757 (Kinrooiersteenweg tussen Diestersteenweg en gemeentegrens)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	LT	-	Gemiddeld	Stad	AWV Provincie
Rotemerlaan	Aanleg fietspaden N757 (Rotemerlaan tussen bebouwde kom en gemeentegrens)	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT	1.140.000	Hoog	Stad	AWV VMM Infrax
Hoofdhalthes / belangrijke haltes openbaar vervoer	Aanleg fietsstallingen t.h.v. hoofdhalthes / belangrijke haltes openbaar vervoer	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	KT	50.000	Gemiddeld	Stad	Provincie De Lijn
Gewestwegen / gemeentewegen	Aanpak conflictpunten recreatief fietsroutenetwerk Kempen en Maasland met de gewestwegen/gemeentewegen Weetersteenweg, Diestersteenweg, Verloren Kost	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	MT	500.000	Gemiddeld	Stad	AWV RLKM Provincie
Bosbeek als snoer voor voetganger en fietser door Maaseik centrum/woonwijk (zie ook werkdomein A2)	Aanleg fietspadstructuur langs Bosbeek	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	LT	-	Laag	Stad	Provincie
Komweg / Eilandje / Warstraat / Bergerstraat	uitbreiden recreatief fietsroutenetwerk – verbinding Komweg / Eilandje met de Warstraat / Bergerstraat te Neeroeteren	Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Laag	Stad	RLKM Provincie
centrumstraten	inrichten i.f.v. fietsers	- Fietsstructuur - Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	MT	-	Laag	Stad	
WERKDOMEIN B3: OPENBAAR VERVOER							
Hoofdhalte “De Lijn” in Maaseik centrum (zie ook werkdomein A2)	Opmaken plan en uitvoeren inrichting hoofdhalte Maaseik nadat locatie bekend is	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	De Lijn	Stad Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Spartacus / ontsluiting openbaar vervoer (zie ook werkdomein A2)	Uitvoeren Spartacusplan Afstemmen lokaal busnet	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Gemiddeld	De Lijn	Stad
Nieuwe site ziekenhuis Maas & Kempen / Leemhoek / RUP ATM / Stad aan de Maas	Onderzoek tot optimalisatie openbaar vervoersaanbod bij strategische projecten	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	continu		Laag	De Lijn	Stad
WERKDOMEIN B4: INRICHTING VAN WEGEN							
Inrichting of herinrichting van een straat/weg	Toepassen van ontwerpcriteria a.d.h.v. wegencategorisering, snelheidsregime en het gewenste gebruik, waaraan een nieuw ontwerp moet voldoen.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	Stad	AWV
Bosmolenlaan – Acht Meilaan	N78b Herinrichting kruispunt Bosmolenlaan – Acht Meilaan aanleg rotonde/ovonde	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Laag	Stad	AWV Provincie
Centrum Neeroeteren	N757 Aanpassing centrum Neeroeteren (doortocht op het Scholtisplein) op basis van toekomstvisie	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Studie: MT Uitv.: LT	500.000	Gemiddeld	Stad	AWV VMM
Venweg (sluipverkeer)	Evalueren sluipverkeer in overleg met bewoners en oplossing toepassen indien nodig (bv. tractorsluis)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Gemiddeld	Stad	
	Herinrichting verblijfsgebieden i.f.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	300.000	Hoog	Stad	-

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Verkeersveiligheids-maatregelen	-handhaven wegencategorisering en voorgestelde snelheidsregimes - afbakenen van de woongebieden - Maatregelen autoverkeer - Incidentele maatregelen	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Gemiddeld	Stad	
Landbouw- en recreatiegebieden	ontmoedigingsbeleid uitvoeren: - verbeteren doorstroming op wegen van hogere categorie - niet opwaarderen landbouwwegen - gewichtsbepierking (uitgezonderd landbouw) - snelheidsbepierkingen - juridisch verbieden - visuele snelheidsremmers	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Laag	Stad	
WERKDOMEIN B5: PARKEERBELEID							
Cultuurcentrum - Sportzone	Uitbreiden parkeerplaats in functie van Sportzone	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	MT		Gemiddeld	Stad	
Parkeerplaats ten zuiden van Maaseik centrum	Ontwikkeling parkeerplaats voor niet-betalend langparkeren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT	300.000	Laag	Stad	
Parkeergarages Bospoort en Kloosterbempden	Bezettingsgraad verhogen naar 80%	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Gemiddeld	Stad	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Vrachtwagenparkeren	actieplan Vrachtwagenparkeren opstellen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Stad	
Vrachtwagenparkeren	Uitwerken centrale parkeergelegenheden vrachtverkeer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT		Laag		
WERKDOMEIN B6: (GOEDEREN)VERVOER OVER WATER							
Industriezone Hooggeistersveld	Onderzoek aanleg van een laad- en loszone t.h.v. industriezone Hooggeistersveld	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	LT	-	Laag	Stad	Dienst scheepvaart Provincie
Maas / RUP Stad aan de Maas	Bereikbaarheid via water Maas / Maasplassen - Passantenhaven	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT	15.000	Gemiddeld	Stad	Dienst Scheepvaart
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN							
WERKDOMEIN C1: PROGRAMMA VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN							
Vervoersmanagement gemeentelijke diensten	Stimuleren gebruik duurzame vervoersmodi: -fiets-vergoeding -gedeeltelijke terugbetaling openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT	50.000		Stad	
Bedrijfsvervoersplan	- bepalen van hoeveel werknemers een bedrijfsvervoersplan verplicht is - Opstellen richtlijnen -Verplichting voor bedrijven tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT	-		Stad	Bedrijven Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
WERKDOMEIN C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN,							
Acties en tariefstelling	- Campagnes rond acties en tariefstellingen genomen door "De Lijn"	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu			De Lijn	Stad
Parkeertarieven	De tarieven monitoren en aanpassen naargelang de noodzaak (zie ook werkdomein B5)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad	
WERKDOMEIN C3: ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN							
Campagnes fiets en fietspoolen	Promoten fietspoolen i.s.m. de scholen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			Stad	Provincie
Campagnes Verkeersveiligheid	Opzetten en ondersteunen campagnes voor Verkeersveiligheid (o.a. GoforZero, BOB, snelheidsmetingen, gsm achter het stuur, hoffelijkheid/respect, fietskeuringen, gordel dragen, motorrijders, ...)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			Stad	Provincie AWV Politie
Campagnes Informatieverstrekking openbaar vervoer	- Informatie openbaar vervoer beschikbaar stellen via diverse kanalen - Campagnes hou je handen vrij, reizen in groep, enz....	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			De Lijn	Stad
Informatieverstrekking via stedelijk infoblad	- Informatie omtrent het gemeentelijk mobiliteitsbeleid via het stedelijk infoblad publiceren - Aanbod en wijzigingen openbaar vervoer via het stedelijk infoblad	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	continu			Stad	De Lijn

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
Projectgebonden infomomenten	Projectgebonden infoavonden met belanghebbenden in samenhang met eventuele informatiebrochures	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad	
Informatiebrochures de Lijn	Opmaken informatiebrochures openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	continu			De Lijn	Stad
Informatieverstrekking via stedelijke website	Inwoners en bezoekers informeren i.v.m. het mobiliteitsbeleid en het aanbod en wijzigingen van het openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	continu			Stad	De Lijn
Parkeerfolders	Opmaken parkeerfolders (te verkrijgen in alle handelszaken en openbare gebouwen)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad	Middenstand
fietsschoolkaart	Opmaak fietsschoolkaart (met aanduiding van de gewenste fietsroutes met aanduiding van veilige oversteekpunten en/of gevaarlijke, te mijden punten)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			Stad	Scholen Provincie
fietsschoolkaart	Overleg met schooldirecties en toelichting aan leerlingen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			Stad	Scholen Provincie
Digitale informatievoorziening bij openbaar vervoersknooppunten	Voorzien van digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT			De Lijn	Stad
WERKDOMEIN C4: HANDHAVING							
snelheid	Regelmatige snelheidscontroles	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu			Stad Politie	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners
parkeren	Controle parkeerreglementering	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu			Stad Politie	
vrachtverkeer	- Controle beperking vrachtverkeer in de centra - Controle parkeren vrachtverkeer in de centra	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad Politie	
WERKDOMEIN C5: INTERNE ORGANISATIE / BELEIDSONDERSTEUNING							
extern advies	Voorzien van een jaarlijks budget voor externe adviezen binnen de begroting	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad	
Beleidsondersteuning	Aanstellen mobiliteitsambtenaar	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT			Stad	
WERKDOMEIN C6: MONITORING EN EVALUATIE							
Monitoring en evaluatie	Uitschrijven monitoring en evaluatieproces		KT			Stad	
Monitoring en evaluatie	Bijsturen actieplan indien monitoring en evaluatieproces dat uitwijst.		MT/LT			Stad	

9 VOORSTEL VOOR ORGANISATIE, MONITORING EN EVALUATIE

9.1 Organisatie

Voor vele projecten vermeld in het actieplan is er sprake van meerdere betrokken partners. De samenwerking van de verschillende beleidsactoren is noodzakelijk voor een goede uitvoering van het actieplan. Om de stand van zaken en de vordering van de verscheidene werkdomeinen te bespreken is regelmatig overleg nodig. De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden door regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Om de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op te volgen, dient regelmatig overleg van de mobiliteitscel plaats te vinden. Per strategisch project dient overleg plaats te vinden tussen de verschillende actoren in een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

Daarnaast is het ook mogelijk bijkomende overlegmomenten te voorzien met externe actoren.

De GECORO zal minstens eenmaal per jaar mobiliteitsthema's behandelen. De GECORO zal dienen als advies en ondersteunend orgaan om het beleid bij te staan bij het uitvoeren van het mobiliteitsplan. Hierdoor kan het schepencollege een beter inzicht verkrijgen in de mobiliteitsnoden vanuit de maatschappij.

Acties en projecten worden niet langer ad-hoc aangepakt maar zijn onderdeel van een bewust beleid.

Projectsubsidies

Voor bepaalde projecten langs gemeentewegen kunnen lokale overheden subsidies aanvragen bij het Vlaams Gewest via subsidieregelingen die zijn vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013. Voor projecten langs gewestwegen, ook waarbij de gemeente het initiatief neemt, wordt gewerkt via samenwerkingsovereenkomsten.

Volgende projecten komen o.a. in aanmerking voor projectsubsidies:

- Projecten gericht op de beveiliging van schoolbuurten waarbij de schooltoegang maximaal 200m van de gewestweg ligt.
- Projecten gericht op de duurzame ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone met een significante mobiliteitsimpact op het kruispunt van de ontsluitingsweg met de gewestweg.
- De aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur langs wegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen.
- Fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op wegen die niet onder het beheer vallen van het Gewest (Fietsfonds).

Samenwerkingsovereenkomsten

Voor projecten die langs gewestwegen liggen wordt de samenwerking en financiering sinds 1 maart 2013 geregeld via zeven type Samenwerkingsovereenkomsten (SO). Voor projecten rond het openbaar vervoer zijn er twee type Samenwerkingsovereenkomsten.

Bij een SO-project wordt er voor de uitvoering van de werken nog maar één unieke Samenwerkingsovereenkomst opgemaakt en afgesloten. De unieke Samenwerkingsovereenkomst vertrekt van de negen typeovereenkomsten die bij het Besluit van de Vlaamse Regering werden vastgelegd. De tekst van deze SO wordt op maat van het concrete project verder ingevuld en aangevuld met alle afspraken die voor de uitvoering van het project noodzakelijk zijn. Zo is er de mogelijkheid om ook nog bijkomende partijen of bijkomende werken in de overeenkomst op te nemen.

Voor elk project dat in aanmerking wil komen voor financiering via een SO moet de projectmethodologie worden gevolgd. De opmaak van de start- en projectnota of unieke verantwoordingsnota gebeurt dus voor het afsluiten van een SO. Voor projecten op gewestwegen moet voor het aanstellen van een studiebureau ook een 'Samenwerkingsovereenkomst studie' afgesloten worden.

Overzicht van de Samenwerkingsovereenkomsten

- Samenwerkingsovereenkomst I: samenwerkingsovereenkomst voor de herinrichting van een gewestweg
- Samenwerkingsovereenkomst II: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg van een rondweg of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg
- Samenwerkingsovereenkomst III: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer in de gemeente(n)
- Samenwerkingsovereenkomst IV: Samenwerkingsovereenkomst voor netmanagement geregeld vervoer project bijkomend aanbod, met aanbods-, doorstromings- en communicatiemaatregelen in de gemeente(n)
- Samenwerkingsovereenkomst V: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente
- Samenwerkingsovereenkomst VI: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente
- Samenwerkingsovereenkomst VII: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstenzone
- Samenwerkingsovereenkomst VIII: Samenwerkingsovereenkomst voor de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente
- Samenwerkingsovereenkomst IX: Samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of de plaatsing van schermen of gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaaï verminderen

De stad bereidt samen met de betrokken dienstkringen van AWV, desgevallend met De Lijn, de relevante samenwerkingsovereenkomst voor, vertrekkend van een type-tekst. Er wordt nagegaan of het wenselijk is bijkomende werken toe te voegen, eventueel van andere partijen (Aquafin, nutsbedrijven, ...). Een partij wordt aangeduid als aanbestedende overheid en er wordt duidelijk opgenomen welke partner welke werken op zich zal nemen. De opmaak van de SO gebeurt in nauw overleg met alle betrokken partijen.

9.2 Monitoring en evaluatie

Het uitwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid zal de nodige tijd vergen. Niet enkel de financiële mogelijkheden en/of beperkingen waarmee de stad wordt geconfronteerd, zal bepalend zijn voor het voeren van het uitgestippelde beleid. Ook het gegeven dat het geplande beleid een duidelijke mentaliteitswijziging zal vragen van alle bewoners van de stad, zal maken dat resultaten niet direct op korte termijn mogen worden verwacht en meetbaar zullen zijn. Dit beleidsplan, uitgeschreven op basis van “groeiscenario 1” heeft een vooropgestelde tijdshorizon van 10 jaar. Het is vanzelfsprekend dat tijdens de komende beleidsperiode maatschappelijke inzichten kunnen wijzigen, die ook van invloed kunnen zijn op betreffend beleidsplan. Bijsturingen aan het uitgeschreven actieplan kunnen, op termijn, dan ook noodzakelijk zijn. Monitoring en evaluatie is dan ook noodzakelijk om tijdig te kunnen inspelen op wijzigende maatschappelijke ontwikkelingen. Het verder uitschrijven van een dergelijk monitoring en evaluatieproces is een actiepunt op korte termijn.

9.2.1 Monitoring

Om de actualiteit van het mobiliteitsbeleid in stand te houden, zal regelmatig gecontroleerd worden of er geen belangrijke verschillen zijn ontstaan tussen de werkelijke verkeerssituatie en de nagestreefde mobiliteitsdoelstellingen in het mobiliteitsplan.

De huidige knelpunten zijn in kaart gebracht en kunnen gebruikt worden om de evolutie van knelpunten te monitoren.

Onderstaande tabel geeft, niet limitatief, algemene indicatoren en beoordelingswijze weer die de stad kunnen bijstaan bij de monitoring en evaluatie

Ruimtelijke ontwikkelingen			
Werkdomein	Doelstellingen	Criteria / Indicatoren	Beoordelingswijze / Methodiek
Strategische ruimtelijke projecten RUP's en ruimtelijke projecten categorisering wegen	Inschatten impact van nieuwe ruimtelijke projecten	- Bereikbaarheid - Toegankelijkheid - Leefbaarheid - Milieu - Veiligheid	- Mobiliteitstudie - Mober ...
Verkeersnetwerken			
Werkdomein	Doelstellingen	Criteria / Indicatoren	Beoordelingswijze / Methodiek
Trage wegen Schoolomgevingen en 30km zone Woongebieden en 50km zone Winkel- wandelcentrum Fietsroutenetwerken Openbaar vervoer Inrichting van wegen Vervoer over water	Verhogen van de verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid STOP-principe Minder gemotoriseerd verkeer	- Sluipverkeer - Ongevallen - Alternatieve vervoersmiddelen (te voet, fiets, openbaar vervoer) - Verkeersleefbaarheid - Parkeerproblematiek - Snelheid - Reistijd - Verplaatsingsgedrag	- Verkeerstellingen - Snelheidsmetingen - Parkeeronderzoek - Fietstellingen - OV-abonnementen / lijnbezetting - Herkomst- en bestemmings-onderzoek - Onderzoek sluipverkeer - Verkeersleefbaarheids-index - Ongevallenanalyse
Ondersteunende maatregelen			
Werkdomein	Doelstellingen	Criteria / Indicatoren	Beoordelingswijze / Methodiek
Vervoersmanagement Tarifiering Sensibilisering, marketing, informatie en promotie Handhaving Interne organisatie / beleidsondersteuning Monitoring en evaluatie	Ondersteunen van het duurzaam beleidsscenario Beheersen Mobiliteitsimpact toekomstige projecten	- Sensibiliseren - Gedragbeïnvloeding - Modal Split - Participatie / appreciatie / draagvlak - Organisatie - Initiatiefnemers nieuwe projecten	- Klachtenregistratie - Enquêtes - Projectevaluatie - Sensibilisering / marketing / communicatie - Stuurgroep / GBC / GECORO - Samenwerkings-overeenkomsten - Vervoersplannen

9.2.2 Evaluatie

Een periodieke actualisering van het actieprogramma via een voortgangsverslag en een controle van het draagvlak voor het gekozen beleidsscenario via een nieuwe sneltoets dragen bij aan een duidelijke evaluatie.

Voortgangsverslag

Het voortgangsverslag kan een keer per jaar door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie worden opgesteld en goedgekeurd.

Het doel van het voortgangsverslag is om een duidelijk overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Hierbij wordt vooral nagegaan of de afspraken, die tussen de verschillende partners werden gemaakt tijdens de opmaak van het actieplan in het mobiliteitsplan, opgevolgd worden. In het voortgangsverslag wordt vooral aandacht besteed aan de acties/maatregelen op korte termijn.

Met de opmaak van dit voortgangsverslag komt men tot een helder overzicht van de activiteiten die het afgelopen jaar of de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, en stelt men tevens het concrete werkprogramma op voor het komende jaar of de komende jaren. De tabellen worden rechtstreeks gekoppeld aan het Actieprogramma A-B-C van het mobiliteitsplan en er wordt gevraagd de afspraken zo nodig te concretiseren, opnieuw af te toetsen. Op die manier wordt het actieplan geactualiseerd en zonodig verfijnd, bovendien wordt rekening gehouden met de inpassing in het globale gemeentelijke beleid. Dit verslag kan het best door de gemeentelijk ambtenaar die de mobiliteitsprojecten opvolgt, worden voorbereid. Om tot een zo volledig en actueel mogelijk overzicht te komen, is het van belang dat alle betrokken partijen uit de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) dit rapport gezamenlijk finaliseren.

Sneltoets

De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen ten minste om de zes jaar dienen te worden geëvalueerd. De bepaling van de termijn van zes jaar is gebaseerd op het feit dat het vastgestelde beleidsscenario niet eeuwig ongewijzigd kan blijven ook al ging men uit van een planhorizon van 10 jaar.

De sneltoets is een snelle evaluatievorm voor het conform verklaard mobiliteitsplan. Er worden drie vragen in 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?
2. Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het mobiliteitsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
3. Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

De sneltoets kan resulteren in drie sporen:

- Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Spoor 2: Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Spoor 3: Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De sneltoets gebeurt door de GBC

De lokale besturen leggen de sneltoets en haar uitkomst samen met de GBC-verslagen voor advies voor aan de RMC.

10 PARTICIPATIE

Tijdens het procesverloop van het mobiliteitsplan is per fase een infovergadering met de bevolking gehouden. Onderstaand worden de infovergaderingen beschreven met de daaruit vloeiende vragen/opmerkingen en hun antwoord/oplossing.

10.1 Infovergadering bevolking – Oriëntatiefase

Tijdens dit infomoment waren er ± 120 personen aanwezig. Aan de hand van een presentatie is de oriëntatienota toegelicht. Volgende vragen/opmerkingen zijn gesteld waarbij tevens is vermeld hoe het mobiliteitsplan (beleidsplan) hier op inspeelt

Vraag: gebruik van de Gremelsloweg door zwaar verkeer. Kan hier iets aangepast worden, ook aan het kruispunt met de Weertersteenweg?

Antwoord: *Het mobiliteitsplan voorziet in de realisatie van een noordelijke ring (zoekzone omgeving Gremelsoweg en Venweg). Deze ringvorm zal het vrachtverkeer opvangen en afleiden naar de primaire II en zo naar de autosnelweg A2/E25. De aanpassing kruispunt Gremelsloweg / Weertersteenweg / Venweg maakt hiervan onderdeel uit.*

Vraag: zeer druk verkeer op Rotemerweg (Neeroeteren) en gevaarlijke situatie op kruispunt Rotemerweg/Akkerstraat: eventueel te verhelpen bij de bouw van de nieuwe sporthal en de aanpassing van de omgeving rond deze sporthal.

Antwoord: *Rotemerlaan is geselecteerd als lokale weg I. Dit betekent dat hier vrijliggende fietspaden worden gepland, aangezien dit buiten de bebouwde kom ligt. Kruispunten dienen hierop worden aangepast. De Dennenstraat (parallelstraat aan Akkerstraat) is geselecteerd als lokale II buurtontsluitend waardoor hoofddaccent van het verkeer op betreffende locatie komt te liggen.*

Vraag: Kan het snelle verkeer op de Weertersteenweg aan banden gelegd worden door het aanbrengen van een middenberm op deze weg?

Antwoord: *Na de realisatie van de noordelijke ring kan de Weertersteenweg vanaf de Gremelsloweg/Venweg richting centrum Maaseik worden heringericht als lokale II.*

Vraag: Woongebied Dekenskamp (Maaseik): er zullen 3 nieuwe fietspaden lopen over het terrein waar het nieuwe rusthuis wordt gebouwd. Zo komt Dekenskamp gekneld te liggen tussen het gebied Stad aan de Maas en het centrum. In plaats van rust ontstaat er rond het rusthuis een steeds meer druk verkeer. Kan dit nog gewijzigd worden?

Antwoord: *Vraagstelling was niet helder (3 fietspaden? welke?). Vraagsteller bedoelde te zeggen dat betreffend woon- en zorggebied een rustig gebied dient te blijven. Binnen het beleidsplan wordt dit bevestigd.*

Vraag: Er moeten dringend bijkomende parkeergelegenheden komen rond de Lotto Dôme

Antwoord: *In januari 2011 is een mobier opgesteld voor de omgeving topsportcentrum. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de totale parkeercapaciteit meestal voldoet aan de parkeervraag, maar dat het parkeergedrag (d.i. het niet reglementair parkeren bij overbezette parkings) niet voldoet aan de verwachtingen (d.i. het parkeren bij verder afgelegen parkings). De mobier bevat verschillende (verkeerskundige) maatregelen die toegepast kunnen worden om de parkeerdruk te verminderen. Het beleidsplan voorziet in een uitbreiding van 150 parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Lotto Dôme.*

Vraag: Is de verlenging van de Sportlaan richting Venlosesteenweg een slimme zet? Ontstaat er zo geen sluipverkeer tussen Venlosesteenweg en Van Eycklaan?

Antwoord: *De verlenging heeft als doel om het verkeer komende van de zijde Ophoven/Aldeneik, dat de sportzone als bestemming heeft, zo de sportzone te laten bereiken. Zo wordt de Van Eycklaan ontlast en is er een noodzakelijke tweede toegang tot gebied. Sluipverkeer wordt niet verwacht aangezien geen woongebieden kunnen worden bereikt via deze nieuwe weg.*

Vraag: Hoe situeert zich Maaseik in de Euregio? Kan er bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer niet beter samenwerking gezocht worden met Nederlands Limburg dan met Belgisch Limburg. In het Spartacusplan onder andere wordt Maaseik vergeten.

Antwoord: *Het Spartacusplan voorziet in snelbussen die verbinding geven met de sneltram in Maasmechelen. In het verleden zijn er streekbussen richting Nederland geweest, maar deze zijn overwegend geschrapt wegens niet rendabel (te weinig reizigers).*

Vraag: Is er een mogelijkheid om de westelijke ring rond Maaseik te voltooien (door Wurfeld)?

Antwoord: *Het voltooien van de ring met een zuidwestelijk deel door Wurfeld kent geen draagvlak bij de hogere overheid. (ligt ruimtelijk zeer moeilijk). Het wordt dan ook niet mee opgenomen in dit mobiliteitsplan.*

Vraag: Waarom blijft de Jonkersweg afgesloten voor doorgaand verkeer?

Antwoord: *De Jonkersweg was afgesloten vanwege rioleringswerken en wegverbetering?. De Jonkersweg dient enkel voor bestemmingsverkeer en heeft geen verbindende functie.*

Vraag: Wanneer gebeurt er iets in Neeroeteren?

Antwoord: *Het kruispunt Maaseikerlaan (N773) / Ophovenstraat en omgeving is vernieuwd, de nieuwe sporthal is gebouwd, Binnen het beleidsplan zijn tal van acties die ook van toepassing zijn voor Neeroeteren.*

Vraag: Waarom werd de weg door het centrum van Dorne in klinkers aangelegd en niet in asfalt? Klinkers liggen nu los en de situatie is gevaarlijk.

Antwoord: *Deze vraag overstijgt het uitwerkingsniveau van het mobiliteitsplan. De weg door centrum Dorne (Weg naar As) is uitgevoerd in beton.*

Vraag: Waarom is er geen dynamisch bord voor de aanduiding van zone 30 in de buurt van de school in Dorne? Er is nu altijd zone 30 en dat is toch wel hinderlijk.

Antwoord: *De zone 30 borden zijn reeds vervangen door dynamische borden.*

Vraag: Er wordt riolering aangelegd in de St.-Oolstraat Dorne. Gebeurt er dan ook iets aan het slechte zicht voor het verkeer (vooral fietsers) op het kruispunt St.-Oolstraat met Weg naar as?

Antwoord: *Dit overstijgt het mobiliteitsplan. Het struweel/beplanting wat het zicht belemmerde is teruggesnoeid.*

Vraag: Het is moeilijk om voor ouderen en gehandicapten van de rand van Maaseik-centrum in Maaseik zelf te geraken (bv. Vanaf St.-Jansberg naar Maaseik). Kunnen er bijkomende haltes voor de Belbus komen?

Antwoord: *De stad heeft reeds een groot aanbod van openbaar vervoer. Ook op gebied van de Belbus heeft de stad een fijnmazig netwerk. Dit punt is besproken met de Lijn .*

Vraag: Wanneer komt het fietspad langs de Rotemerlaan?

Antwoord: *De onteigeningen zijn afgerond, de kosten zijn vastgelegd in het stadsbegroting.*

Vraag: Er moet een fietspad komen langs de Weertersteenweg naar Kinrooi.

Antwoord: *Er ligt een fietspad langs de Weertersteenweg (aan één zijde zelfs vrijliggend). Mogelijk wordt de Kinrooiersteenweg bedoeld. De Kinrooierdijk is geselecteerd als lokale weg I: hier dienen vrijliggende fietspaden worden aangelegd.*

Vraag: Knelpunt Venweg: kan de Venweg terug open gesteld worden voor alle verkeer? Nu moet alle verkeer via Venlosesteenweg richting Maaseik-centrum en dan van daaruit verder.

Antwoord: *de Venweg is gedeeltelijk als weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters aangeduid. Deze oplossing voorkomt sluipverkeer tussen Venlosesteenweg en Weertersteenweg en creëert een veiligere fietsomgeving voor het fietsend schoolverkeer.*

Vraag: Er heerst een onveiligheidsgevoel voor de verkeersdeelnemers op de Markt in Maaseik. Zou dit kunnen opgelost worden door terug te laten parkeren voor het standbeeld van Van Eyck?

Antwoord: *Parkeren toestaan voor het standbeeld Van Eyck zou de veiligheid enkel verminderen. Bij een volledig autovrije Markt zal de veiligheid pas ten gronde worden verbeterd. In het beleidsplan is opgenomen dat op de "binnenring" van de Markt geparkeerd kan worden (met uitzondering van de voorkant standbeeld). De volledige "buitenring" is parkeervrij. Markt heeft ondertussen status van woonerf met parkeren in aangeduide vakken.*

Vraag: In de Bleumerstraat wordt te hard gereden door verkeer dat van de Markt komt. Kan er vooraan in de Bleumerstraat een verkeersdrempel geplaatst worden?

Antwoord: *is een uitvoeringsverhaal. Voorlopig niet aan de orde.*

- Vraag: Afsluiten Hazenpadweg. Dit is moeilijk. Kan dit opgeheven worden en eventueel enkel verboden worden voor vrachtwagens?
- Antwoord: *Het openstellen van deze weg zal sluipverkeer in de hand werken en het kruispunt met de Kapelweg/Diestersteenweg extra belasten.*
- Vraag: Kan er busvervoer voorzien worden in de Sportlaan en dit met verschillende haltes?
- Antwoord: *op ±240m van het zwembad (Sportlaan) en vlak voor het Cultuurcentrum ligt een bushalte (tijdelijke hoofdhalt Van Eycklaan). Bij het zwembad/topsporthal ligt een belbushalte en halverwege tussen het zwembad en de ijsschaatshal ligt ook een belbushalte. Bijgevolg is deze locatie zeer goed ontsloten door openbaar vervoer.*
- Vraag: Het verkeer vanuit de Hoogstraat richting Scholtisplein is zeer moeilijk voor vrachtwagens. Zij moeten nu tegen de regels in rechtdoor rijden richting Scholtisplein. Kan dit aangepast worden?
- Antwoord: *Het betreft hier louter bestemmingsverkeer van vrachtwagens en dan nog slechts heel sporadisch. Dit probleem kan pas worden opgelost bij de herinrichting van het Scholtisplein.*

10.2 Infovergadering bevolking – Synthesenota

Tijdens deze vergadering waren er maar 5 personen aanwezig. Infomoment was gepland in de week vóór kertsms en bijgevolg ongunstig zoals mocht blijken. De volgende vragen/opmerkingen zijn gesteld:

- Vraag: Wordt Maaseik nog beter ontsloten door het openbaar vervoer?
- Het is onbegonnen werk om van Maaseik naar Hasselt te gaan – 1,5 uur met de bus is veel te lang.
- Antwoord: *De Lijn is bezig met onderzoek naar snellere doorstroming. Het Spartacusplan voorziet in een aanvullende dienstverlening met snelbussen die aansluiting bieden aan de geplande sneltramlijn in Maasmechelen. Vandaar uit wordt verbinding gemaakt naar Genk en Hasselt. Dit maakt onderdeel uit van het beleidsplan*
- Vraag: Denken aan ouderen en gehandicapten, parkeerplaatsen aan opstapplaats De Lijn, veilige route naar openbaar vervoer.
- Antwoord: *De nieuwe locatie van hoofdhalt De Lijn is nog niet bekend. Momenteel wordt de Van Eycklaan gebruikt als tijdelijke hoofdhalt. Vóór het Cultuurcentrum aan de Van Eycklaan zijn ruime parkeervoorzieningen aanwezig en de weg is voorzien van degelijke fiets- en voetpaden. Rond de rotonde Van Eycklaan – Sportlaan zijn voetpaden en zebrapaden voorzien die toegankelijk zijn voor rolstoelen. Bij de inrichting van de nieuwe hoofdhalt zal rekening gehouden worden met voldoende parkeermogelijkheid en een goede en veilige bereikbaarheid.*
- Vraag: Het is moeilijk om voor ouderen en gehandicapten van de rand van Maaseik-centrum in Maaseik zelf te geraken (bv. van omgeving Jacob Jordaensstraat richting Burgemeester Philipslaan). Kunnen er bijkomende haltes voor de Belbus komen?
- Antwoord: *De stad heeft reeds een groot aanbod van openbaar vervoer, dit kan nog verbeterd worden afhankelijk van het budget van De Lijn. In de sociale woonwijk is een belbushalte gelegen op de David Teniersstraat. Op de Van Eycklaan t.h.v. het cultuurcentrum ligt ook een halte voor de belbus. Daarnaast is er een doorsteek richting de Burgemeester Philipslaan en het stadscentrum via de Albert Claessensweg.*
- Vraag: Ouderen en mindervaliden kunnen geen gebruik maken van de doorsteek Albert Claessensweg (wijk Ons Dak) wegens niet bereikbaar en te gevaarlijk ('s avonds te weinig verlichting, hangjongeren?).
- Antwoord: *Er is een toegankelijk (gelijkvloerse) voet- en fietspad via de Jan Vermeerstraat richting de Albert Claessensweg met een beveiligde oversteekplaats t.p.v. de Van Eycklaan. De Albert Claessensweg is tevens voorzien van straatlampen.*
- Vraag: Bij de Weertersteenweg – Heirweg – Van Eycklaan is het moeilijk om op de weg te geraken, waarom worden er geen verkeerslichten geplaatst?
- Antwoord: *Tijdens de vergadering werd gemeld dat AWW hiermee bezig was. Momenteel heeft AWW, als een tijdelijke oplossing, de verkeerslichten reeds geplaatst. De duurzame oplossing voor het kruispunt Weertersteenweg – Van Eycklaan – Bosmolenlaan betreft een ovonde, maar dit is voorlopig financieel niet realiseerbaar.*

10.3 Infovergadering bevolking – Beleidsplan

Tijdens dit infomoment waren er ± 25 personen aanwezig. Aan de hand van een presentatie zijn de scenario's en het daaraan gekoppelde actieplan uitvoerig toegelicht. De volgende vragen/opmerkingen zijn gesteld:

Vraag: Ontsluiting Maaseik via Nederland. Hoe zit dit in toekomst met rekening rijden?

Antwoord: *De ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Maaseik is vastgesteld in het PRSL. Gezien er een autosnelweg op ± 2,5 km van Maaseik stad is gelegen, welke in Stein/Geleen(NL) een aansluiting heeft op de E314 naar België, is dit een verkeerskundig logisch verhaal (afwikkeling/ontsluiting via hoofdwegen). Het is echter wel correct dat de omrijfactor meer is dan 1,5 dan via de N78. Beleidskeuze is echter vastgesteld door het provinciebestuur.*

Vraag: Maaseik – Genk via A2 – afstand is 14 km meer, betaalt Vlaamse Overheid dit?

Antwoord: *Nee. Via een autosnelweg een iets langere afstand rijden is meestal sneller, efficiënter en kost minder in verhouding met een kortere afstand waar veel onderbrekingen/vertragingen (verkeerslichten/rotondes/rijwegversmallingen) zijn. Zie ook vorig bovenvermeld antwoord.*

Vraag: Waarom niets voorzien voor fietsers richting Heppeneert?

Antwoord: *De weg richting Heppeneert maakt deel uit van het recreatief fietsroutenetwerk en wordt druk bereden door fietsers. Het gemengde verkeer vertraagt het gemotoriseerd verkeer, waardoor de veiligheid stijgt. Een fietspad zou de snelheid van het autoverkeer opdrijven wat averechts werkt op de veiligheid. Doordat de weginfrastructuur ook de dijk vormt zou het uitbreiden van de weg (opschuiven dijkmuur) een zware kost zijn. In het RUP Heppeneert wordt wel gedeeltelijk een fietspad buitendijks voorzien.*

Vraag: Stads-kern – vb. Bosstraat, waar is de plaats voor de fietser.

Antwoord: *Het streefdoel is om de stads-kern autoluw/vrij te maken, de autobestuurder is ondergeschikt aan de zwakke weggebruiker. De Bosstraat is reeds autovrij, en de fietser kan het erfgebied vrij gebruiken. In straten waar de auto wel nog toegestaan is, wordt momenteel gemengd verkeer toegepast. Er is een actiepunten opgenomen voor de aanleg van fietspaden in centrumstraten.*

Vraag: Wal: "Voetgangerszone" – opwaardering?

Antwoord: *het stadsbestuur laat hier momenteel een plan voor uitwerken.*

Vraag: Fietspaden: alternatieve route Diestersteenweg.

Antwoord: *Jagersborg – Snellewindstraat - Hazenpadweg – Schuurstraat is een mogelijkheid maar dit dient verder onderzocht te worden nadat het nieuw ziekenhuis is gebouwd en de definitieve toegangsweg hier naar toe planmatig is vastgelegd.*

Vraag: Doortrekken treinverbinding tot Maaseik (Spartacus).

Antwoord: *Het Spartacusplan voorziet in snelbussen van en naar Maaseik, met verbinding naar Maasmechelen. Een nieuwe treinverbinding op het oude spoor is momenteel niet aan de orde.*

Vraag: Belbus?

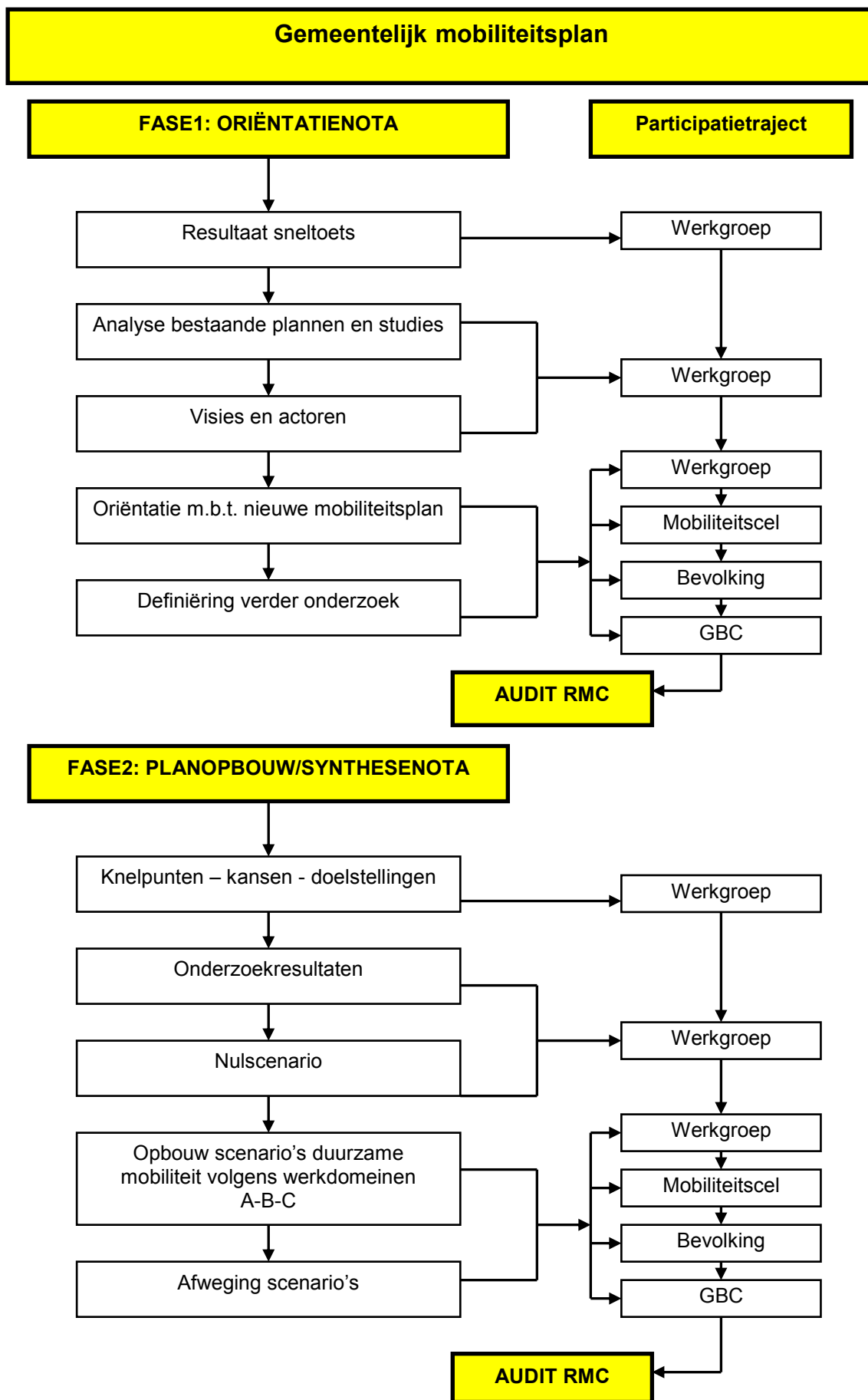
Antwoord: *Afdeckingsgraad van de belbus wordt niet gewijzigd. Wel is er een verbetering gepland van de belbus 720-721, met name de aansluiting op lijnbus 45 en 16.*

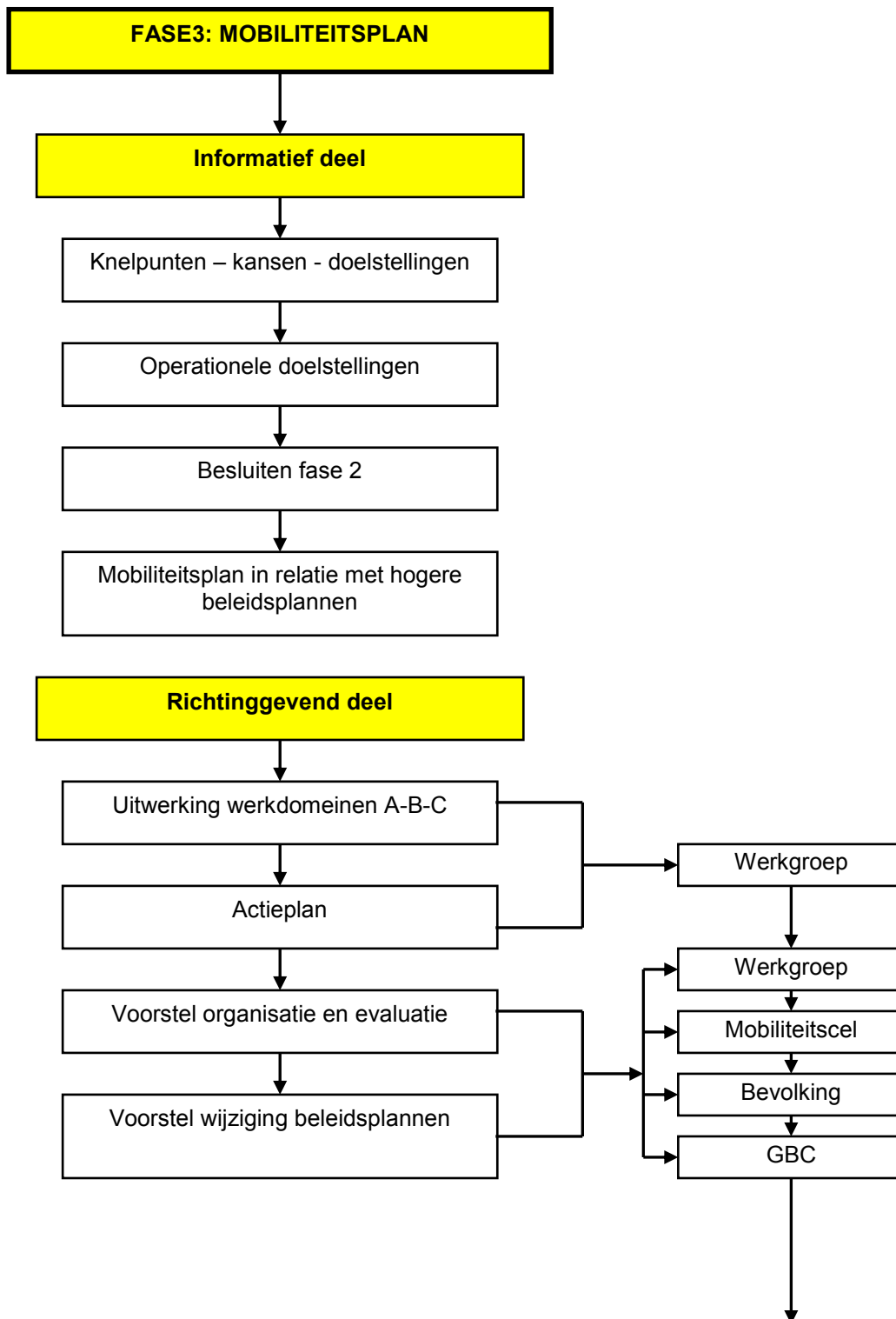
Vraag: Parkeerplaatsen vrachtwagens combineren met overslagplaats?

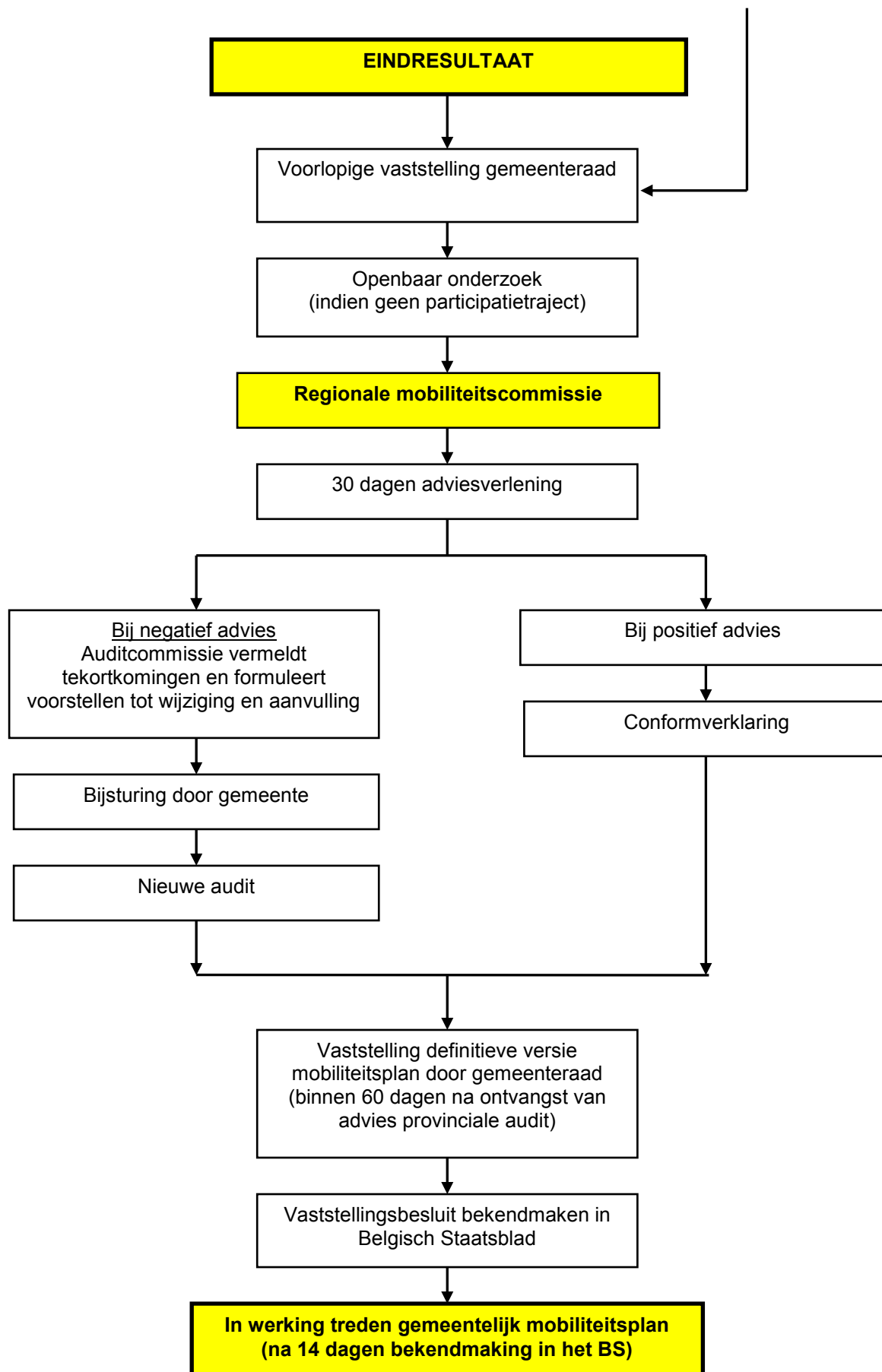
Antwoord: *In de toekomst zullen er speciale parkeerplaatsen aangelegd worden voor de vrachtwagens zodat deze niet langer in de woonwijken aanwezig zullen zijn. Een goede communicatie en handhaving speelt mee binnen de realisatie van dit project.*

BIJLAGEN

PROCESVERLOOP







OVERZICHT VERSLAGEN

Oriëntatiefase

Werkverslagen

- diversen

Infovergadering bevolking

- verslag infovergadering bevolking – dd. 14-04-2010

GBC

- verslag GBC 1 – dd. 19-04-2010

- verslag GBC 2 – dd. 11-05-2010

PAC Limburg

- verslag PAC – dd. 22-06-2010 - gunstig

Synthesenota

Werkverslagen

- verslag 4 – dd. 16-11-2010

- verslag 5 – dd. 02-02-2011

- verslag 6 – dd. 04-04-2011

- verslag 7 – dd. 22-06-2011

- verslag 8 – dd. 12-07-2011

Infovergadering bevolking

- verslag infovergadering bevolking – dd. 21-12-2011

GBC

- verslag GBC 3 – dd. 20-12-2011

- verslag GBC 4 – dd. 24-08-2012

PAC Limburg

- verslag PAC – dd. 20-03-2012 - ongunstig

- verslag PAC – dd. 16-10-2012 - gunstig

Beleidsplan

Werkverslagen

- verslag 9 – dd. 11-03-2014

- verslag 10 – dd. 16-06-2014

- verslag 11 – dd. 03-12-2014

- verslag 12 – dd. 26-01-2014

Infovergadering bevolking

- verslag infovergadering bevolking – dd. 14-03-2013

GBC

- verslag GBC 5 – dd. 23-05-2013

- verslag GBC 6 – dd. 25-02-2015

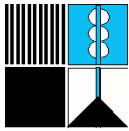
Gemeenteraad

- uittreksel notulenregister – dd. 25-11-2013

RMC

- verslag RMC – dd. 28-01-2014 – ongunstig

Werkverslagen Oriëntatiefase



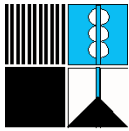
Stad Maaseik
Opmaak Mobiliteitsplan
Werkoverleg 1

Datum : Maandag 16 november 2009

Plaats : A.C.M.

Aanwezig :

Dhr. D. Verlaak	Schepen verkeer - Stad Maaseik.	X
Mevr. M. Cremers	Verkeersdienst.	X
Mevr. A. Gielen	Verkeersdienst	X
Dhr. J. Fincken	Dienst der werken	X
Dhr. A. Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
<u>Verontschuldigd</u>		
Dhr. T. Geusens	Dienst R.O.	X



VERSLAG

BLST heeft conceptnota gedeelte oriëntatienota opgemaakt.

A. Moens verwijst hierbij dat er ook een nieuw decreet is dd 20 maart 2009 betreffende mobiliteit.

Opbouw / systematiek blijft behouden.

Fase 3: het mobiliteitsplan heeft wel informatief deel en een richtinggevend deel

Participatietraject

Nieuw belangrijk aspect : Participatietraject.

A.Moens zal schema uitwerken van overlegmomenten. Er wordt besloten om reeds in fase van oriëntatienota, de knelpunten / problemen met betrekking tot verkeer en mobiliteit te bevragen bij de bevolking en verkeerscommissie

Sneltoets

Ontbrekende gegevens m.g.t. de sneltoets zullen door M. Cremers worden aangeleverd.

Bestaande plannen en studies

BLST heeft reeds diverse – door hen gekende plannen in ontwikkeling ,of voor de mobiliteit van belang zijnde, bondig beschreven

In de vergadering worden volgende belangrijke projecten nog aangedragen:

Maaseik

Verkeer algemeen

- Dossier N78/Siemkensheuvel : opvragen Sven Lieten ?. Mieke kijkt dit eerst zelf na .
- Openbaar vervoer Maasland?
- Afbakening kleinstedelijk gebied: (Opvragen Toon Geusens)
Dit dossier vordert langzaam. Doet wel uitspraken over heel belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen voor Maaseik.
- Openbaar vervoer Maaseik Locatieonderzoek hoofdhalte
Mgr. Koningsstraat, Philipslaan, Terca, De Ring)
Hoofdhalte voor 8 bussen.
Scheper Verlaak stelt dat de achterzijde van de schoolsporthal gelegen aan de Philipslaan mee onderzocht dient te worden.
- Wat betekend het Spartacusplan voor Maaseik
Grensoverschrijdend openbaar vervoer is vervallen sinds 1 november. (Veolia)

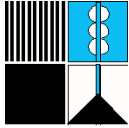
Woonuitbreidingen

BPA Leemhoek: nadert uitvoeringsfase

Terreinen ATM: dient nog ontwikkeld te worden

Wegcategorisering

- In het op te stellen mobiliteitsplan dient dit tot op de woonstraat- niveau onderzocht te worden
: categorisering gedeelte Ringlaan – primaire II – versus ontwikkeling stad aan de maas



Parkeren

Langparkeren langs Ring tussen Heppersteenweg en Derde Straat : negatief advies AWV m.b.t. landbouwverkeer. Verder onderzoeken (o.a. Koestraat – Heppeneert).

Fietspadenprojecten

- N78 samen met gemeente Kinrooi: moet nog opgestart worden.

:

Neeroeteren

- Rotemerlaan : aanleg fietspaden
Momenteel in fase van onteigening
- verkeersafwikkeling Neeroeteren centrum
- aanleg fietspaden langs kanaal (richting Bree) plannen opgemaakt door Arcadis
- schoolomgeving Neeroeteren (Arcadis)
BLST zal rapportages opvragen bij de diverse diensten

Opoeteren

- Fietspadenproject Gruitroderlaan
(dient nog opgestart te worden)
 - omgeving De Riet
 - Zone tussen kerk en De Riet: verkeersluw / erfgebied
probleemstelling : parkeervoorzieningen
- Kerkhof ?
De Riet ?
Het Plein?
- Parochiehuis wordt afgebroken
 - Oud gemeentehuis : fietscape?
 - Nakijken of hier een RUP / BPA aanwezig is.

Opgesteld te Maaseik

26 februari 2009

andre moens

Verslagen infovergadering bevolking Oriëntatiefase

- MOBILITEITSPLAN MAASEIK

- ORIENTATIEFASE

INFOVERGADERING BEVOLKING 14 APRIL 2010

- VERSLAG

Aanwezig ± 120 personen

namens het beleid : schepen D. Verlaak -- verkeer

schepen J. Tollenaere -- ruimtelijke ordening

Erik Vandeweert -- communicatie

Andre Moens -- Buro LST

A. Moens geeft een toelichting aan de hand van een 100 tal sheets.

Opmerkingen/vragen gesteld door de aanwezigen

- gebruik van de Gremelsloweg door zwaar verkeer. Kan hier iets aangepast worden, ook aan het kruispunt met de Weertersteenweg?
- zeer druk verkeer op Rotemerweg en gevaarlijke situatie op kruispunt Rotemerweg/Akkerstraat: eventueel te verhelpen bij de bouw van de nieuwe sporthal en de aanpassing van de omgeving rond deze sporthal.
- Kan het snelle verkeer op de Weertersteenweg aan banden gelegd worden door het aanbrengen van een middenberm op deze weg?
- Woongebied Dekenskamp: er zullen 3 nieuwe fietspaden lopen over het terrein waar het nieuwe rusthuis wordt gebouwd. Zo komt Dekenskamp gekneld te liggen tussen het gebied Stad aan de Maas en het centrum. In plaats van rust ontstaat er rond het rusthuis een steeds maar druk verkeer. Kan dit nog gewijzigd worden?
- Er moeten dringend bijkomende parkeergelegenheden komen rond de Lotto Dôme.
- Is de verlenging van de Sportlaan richting Venlosesteenweg een slimme zet? Ontstaat er zo geen sluipverkeer tussen Venlosesteenweg en Van Eycklaan?

- Hoe situeert zich Maaseik in de Euregio? Kan er bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer niet beter samenwerking gezeocht worden met Nederlands Limburg dan met Belgisch Limburg. In het Spartacusplan onder andee wordt Maaseik vergeten.
- Is er een mogelijkheid om de westelijke ring rond Maaseik te voltooien (door Wurfeld)?
- Waarom blijft de Jonkersweg afgesloten voor doorgaand verkeer?
- Wanneer gebeurt er iets in Neeroeteren?
- Waarom werd de weg door het centrum van Dorne in klinkers aangelid en niet in asfalt? Klinkers liggen nu los en de situatie is gevaarlijk.
- Waarom is er geen dynamisch bord voor de aanduiding van zone 30 in de buurt van de school in Dorne? Er is nu altijd zone 30 en dat is toch wel hinderlijk.
- Er wordt riolering aangelegd in de St.-Oolstraat Dorne. Gebeurt er dan ook iets aan het slechte zicht voor het verkeer (vooral fietsers) op het kruispunt St.-Oolstraat met Weg naar as?
- Het is moeilijk om voor ouderen en gahndicapten van de rand van Maaseik-centrum in Maaseik zelf te geraken (bv. Vanaf St.-jansberg naar Maaseik). Kunnen er bijkomende haltes voor de Belbus komen?
- Wanneer komt het fietspad langs de Rotemerlaan?
- Er moet een fietspad komen langs de Weertersteenweg naar Kinrooi.
- Knelpunt Venweg: kan de venweg terug open gestald worden voor alle verkeer? Nu moet alle verkeer via Venlosesteenweg richting Maaseik-centrum en dan van daaruit verder.
- Er heerst een onveiligheidsgevoel voor de verkeersdeelnemers op de Markt in Maaseik. Zou dit kunnen opgelost worden door terug te laten parkeren voor het standbeeld van van Eyck?
- In de Bleumerstraat worden te hard gereden door verkeer dat van de Markt komt. Kan er vooraan in de Bleumerstraat een verkeersdrempel geplaatst worden?
- Afsluiten Hazenpadweg. Dit is moeilijk. Kan dit opgeheven worden en eventueel enkel verboden worden voor vrachtwagens?
- Kan er busvervoer voorzien worden in de Sportlaan en dit met verschillende haltes?

- Het verkeer vanuit de Hoogstraat richting Scholtisplein is zeer moeilijk voor vrachtwagens. Zij moeten nu tegen de regels in rechtdoor rijden richting Scholtisplein. Kan dit aangepast worden?
-

opgemaakt te Maaseik

14 april 2010

Erik Vandeweert / Andre Moens

Verslagen GBC Oriëntatiefase

Datum : 19 april 2010

Locatie: Raadzaal Administratief Centrum Maaseik

Aanwezig: Leo Pieters, Ghislain Vermassen, Dirk Verlaak, Toon Geusens, André Moens en Annick Gielen

Verontschuldigd: Paul Smeets (De Lijn), Steve Provost (Politie Maasland)

André Moens opent de vergadering en heet iedereen welkom.

De vergadering handelt over het Gemeentelijk Mobiliteitsplan waaronder fase 1, de oriëntatienota, de problematiek van de aangehaalde knelpunten werd besproken.

De leden van de vergadering wenste geen uitleg meer te krijgen over de opbouw van de oriëntatienota, maar wilde direkt overgaan tot de bespreking van de knelpunten.

Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur

1. Barriërewerking
2. Maasbrug
3. Bosbeek
4. Uitbreiding Zuidelijke Stadswallen
5. Omzetting naar woongebied
6. Locatie ziekenhuiscampus, er zijn vier mogelijke locaties nl.
Maastrichtersteenweg, Jagersborg, Schuurstraat en Siemkensheuvel.
7. Nabestemmingsplan ATM
8. Stad aan de Maas, ontsluiting en parkeren
9. Parkway
10. Verkeersknooppunt "De Lijn", locatie van de hoofdhalt. Er zijn
verschillende zoeklocaties.
11. Jagersborg en omgeving
12. Uitbreiden bouwweefsel
13. Zuidelijke parkeerplaats Ringlaan
14. Uitbreiding senioren-campus
15. Ontgrinding

16. NRT-centrum
17. Crosskuil Waterlooos
18. Sportzone "De Borg"
19. Den Tip
20. Plein Neeroeteren richting Opglabbeek

Probleemstelling op basis van de bestaande verkeersstructuur

1. Venlosesteenweg
2. Weertersteenweg
3. Astridlaan/Diestersteenweg
4. Koningin Fabiolalaan
5. Algemene wegcategorisering
6. Poort Leeuwerik/Heerenlaan
7. Bergerven
8. Ontsluiting Sportlaan
9. Vervolledigen Lokale Ring
10. Ontsluiting Jagersborg
11. Ontsluiting Sportzone "De Borg"
12. Ontsluiting Wurfelder Bosschen
13. Parkeren Maaseikerlaan
14. Onveiligheid/toegang sportzone
15. Omgeving De Riet/school
16. Parkeren omgeving Begraafplaats

Opmerking van Ghislain Vermassen dat de Westelijke ontsluiting van Maaseik een probleem is, waarover zeker moet nagedacht worden tot verbetering tijdens het herzien van het mobiliteitsplan.

De leden van de vergadering wijzen erop om de genodigden van deze vergadering te zetten in het verslag. Bij deze verwijs ik naar de bundel van het mobiliteitsplan pagina 13 en 14 waarin alle genodigden staan geschreven.

opgemaakt te Maaseik

19 - 04 - 2010

Annick Gielen

Gemeentelijke Begeleidingscommissie Mobiliteitsplan 2010 Mobiliteitsplan Maaseik - fase Oriëntatienota Verslag GBC 2

Datum : 11 mei 2010

Locatie: Administratief Centrum Maaseik

Aanwezig: Ellen Loix (De Lijn) Paul Smeets (De Lijn), Sven Lieten (MOW) ,
Peter Stulens (AWW) Dirk Verlaak (schepen Verkeer) , André Moens (Buro
LST) en Annick Gielen (dienst Verkeer)

Verontschuldigd: Steve Provost (Politie Maasland)

Schepen Verlaak opent de vergadering en heet iedereen welkom.Hij stelt dat
dd. 19 april j.l. reeds een GBC heeft plaatsgevonden ,maar doordat een aantal
belangrijke adviesorganen niet aanwezig waren deze " aanvullende GBC " wel
noodzakelijk is.

De vergadering handelt over het Gemeentelijk Mobiliteitsplan waaronder fase 1,
de oriëntatienota, de problematiek van de aangehaalde knelpunten worden
besproken.

De leden van de vergadering hebben het te bespreken document per mail
ontvangen en hebben het bundel goed kunnen doornemen.

Aan de hand van het voorliggend document wordt het gehele bundel inhoudelijk
doorgenomen.Belangrijk punt in het hele verhaal is en blijft het
voortgangsproces van afbakening kleinstedelijk gebied met daarin het
locatieonderzoek voor het nieuwe ziekenhuis.Hiervolgend worden de
belangrijkste probleempunten opgesomd,dit op basis van zowel de ruimtelijke
structuur als de verkeersstructuur.

Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur

1. Barriërewerking
2. Maasbrug
3. Bosbeek
4. Uitbreiding Zuidelijke Stadswallen
5. Omzetting naar woongebied
6. Locatie ziekenhuiscampus, er zijn vier mogelijke locaties nl.
Maastrichtersteenweg, Jagersborg, Schuurstraat en Siemkensheuvel.
7. Nabestemmingsplan ATM

8. Stad aan de Maas, ontsluiting en parkeren
9. Parkway
10. Verkeersknooppunt "De Lijn", locatie van de hoofdhalte. Er zijn verschillende zoeklocaties.
11. Jagersborg en omgeving
12. Uitbreiden bouwweefsel
13. Zuidelijke parkeerplaats Ringlaan
14. Uitbreiding seniorencampus
15. Ontgrinding
16. NRT-centrum
17. Crosskuil Waterlooos
18. Sportzone "De Borg"
19. Den Tip

Probleemstelling op basis van de bestaande verkeersstructuur

1. Venlosesteenweg
2. Weertersteenweg
3. Astridlaan/Diestersteenweg
4. Koningin Fabiolalaan
5. Algemene wegcategorisering
6. Poort Leeuwerik/Heerenlaan
7. Bergerven
8. Ontsluiting Sportlaan
9. Vervolledigen Lokale Ring
10. Ontsluiting Jagersborg
11. Ontsluiting Sportzone "De Borg"
12. Ontsluiting Wurfelder Bosschen
13. Parkeren Maaseikerlaan
14. Onveiligheid/toegang sportzone
15. Omgeving De Riet/school
16. Parkeren omgeving Begraafplaats

Dhr Smeets stelt dat wat de Lijn betreft , hij zich kan vinden in de geformuleerde tekst. Hij stelt verder dat, wat de nieuwe locatie van de hoofdhalte betreft , de Lijn verder zal blijven meedenken in de locatie aanduiding van betreffende hoofdhalte. De in het rapport vermelde onderzoekslocaties zijn voor wat hem betreft accoord.

Dhr. Lieten meldt , dat wat de typering van de N78 betreft, op korte termijn een nieuw onderzoek , zal worden opgestart. Betreffende onderzoeksgegevens kunnen worden meegenomen in fase 2 van het mobiliteitsplan Maaseik.

De opgemaakte parkeervisie voor Parkeerplaats Ring Zuid zal hij verder als project intern bespreken.

Dhr.Lieten stelt dat de voorliggende nota voldoende ver om voor te brengen op de PAC;

A. Moens vraagt om de visie van MOW nog aan BLST over te maken ,aangezien deze momenteel nog ontbreekt.

Besluit: het voorliggend bundel kan worden toegelicht op de PAC van 22 juni 2010. De documenten dienen in 22 voud aangeleverd te worden op 7 juni.

Dhr.Verlaak sluit de vergadering

.

opgemaakt te Maaseik

11 - 05

- 2010

Annick Gielen / Andre Moens

Verslagen PAC Limburg Oriëntatiefase

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 22 juni 2010

Advies van de auditor

Stad MAASEIK

Mobiliteitsplan – Oriëntatienota

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan

Conform verklaard op 21/11/00

Sneltoets

Gunstig geadviseerd op 27/05/08 (spoor 1)

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft toelichting bij de nota :

- Er werd veel overleg gepleegd bij de opmaak van de Oriëntatienota.
- Ca. 85% van de maatregelen uit het 'oude' mobiliteitsplan zijn uitgevoerd.
- Belangrijkste actuele ruimtelijk-strategische projecten zijn nieuwe sites voor een ziekenhuis, een stelplaats De Lijn en een scholencampus.
- Stad Maaseik betreurt niet aan bod te komen in een sneltramproject binnen Spartacus.

Volgende bijkomende opmerkingen worden gemaakt :

- Alle vermelde ruimtelijke en verkeerskundige beleidsdocumenten opgesteld na het GRS (2006) zijn hierop gebaseerd / afgestemd. Vanuit ruimtelijk oogpunt is er bijgevolg geen behoefte aan (sterk contrasterende) variante scenario's.
- Een tweede generatie mobiliteitsplan moet niet alleen zijn afgestemd op het structuurplan, maar er moet ook ruimte zijn voor terugkoppeling en evtl. bijsturing van dit structuurplan.
- Een evtl. vertramming van het openbaar vervoer op de N78 op lange termijn moet open gelaten / mogelijk gehouden worden.

4. Bemerkingen van de auditor

Vorm

Voorliggende nota is overzichtelijk gestructureerd, vlot leesbaar geschreven en voorzien van duidelijk kaartmateriaal. Soms wordt echter te diep ingegaan op details (vb. kaart 20).

Inhoud

De nota beantwoordt aan de huidige richtlijnen en is inhoudelijk uitgewerkt tot op een relevant niveau. M.b.t. tot de **aanvullende onderzoeken** wordt in consensus het volgende beslist :

- In relatie tot de grootschalige woonuitbreidingsprojecten en andere ruimtelijk strategische projecten worden geen gedetailleerde mobiliteitsprofielen op gemaakt binnen dit planproces.
- Het actualiseren van de wegencategorisering vergt geen aanvullend onderzoek.
- Het uitwerken van de gewenste netwerkstructuren voor voetganger en fietser vergt geen aanvullend onderzoek.
- Lokatieonderzoek voor een nieuw openbaar vervoersknooppunt én in functie van het vrachtwagenparkeren is volgens alle actoren nodig binnen voorliggend planproces.
- Het parkeer(duur)onderzoek voor het centrum van Maaseik (incl. de parkeergarages) en voor de kernen van Neeroeteren en Opoeteren is volgens alle actoren nodig om de gevolgen van de parkeervisie vooropgesteld door de Stad (blz. 51) in kaart brengen.

Nog enkele detailopmerkingen :

- Blz 42 : Ten onrechte wordt bij de analyse van het 'oude' mobiliteitsplan voorbijgegaan aan de visie, en wordt er enkel een overzicht van de gerealiseerde projecten opgenomen.
- Blz 61-76 : Gedetailleerde weergave van oude intensiteits- en ongevalgegevens is weinig zinvol. Anderzijds is het wel nodig op mesoschaalniveau deze gegevens te actualiseren met beschikbare data (automatische tellingen AWW, ongevallengis provincie, ...).
- Blz 85 : Het vrijwaren van open ruimte en het invullen van de Bosbeek als 'groene corridor en snoer voor fietser en voetganger' is meer een potentie dan een probleem.
- Blz 90 : Afstemmen van wegencategorisering uit 'oude' mobiliteitsplan niet alleen met PRSL maar ook met GRS.

Procedure en volledigheid

Door het gevoerde overleg met belangenactoren en specifieke doelgroepen wordt het participatieprincipe goed ingevuld. Het Gemeenteraadsbesluit betreffende de participatie en de weerslag van het gevoerde overleg zijn na de PAC als bijlage toegevoegd aan het dossier.

5. Conclusie en advies

In een volgende fase van het mobiliteitsplan is het aanbevolen de visies van de verschillende actoren na te kijken op onderlinge afstemming / conflicten, en deze in scenariovorm verder uit te werken : regionale openbaar vervoersstructuur, parkway-idee N78, ontsluiting naar E25, ... Let op : een gemeentelijk mobiliteitsplan is een beleidsdocument en mag niet te veel op projectniveau 'neerdalen' !

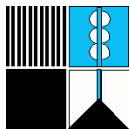
De Oriëntatienota wordt **conform** verklaard. De conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Maaseik wordt verlengd met een termijn van 9 maanden conform de huidige omzendbrief. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan de nog op te maken nota's, en rekening te houden met bovenvermelde opmerkingen.

Opgemaakt te Gent op
Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

Werkverslagen Synthesenota



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - fase Synthesenota

Verslag vergadering nr. 4

Datum : 16 november 2010

Plaats : Stadhuis Maaseik

Aanwezig :

Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. Toon Geusens	namens Dienst Ruimtelijke Ordening (toon.geusens@maaseik.be)	X
Dhr. Jean Fincken	namens Dienst Werken (jean.fincken@maaseik.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Verslag vorige vergadering

Op het verslag van de vorige vergadering zijn geen opmerkingen.

2. Introductie

- de oriëntatienota is goedgekeurd
- hoofdstuk '1.6 Definiëring van het verdere onderzoek' is besproken

3. Werkdomein A: mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen

Wooninbreidingen/woonuitbreidingen

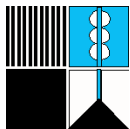
- de Zuidelijke stadsrand - op de scholencampus na - zal waarschijnlijk niet voor de eerste jaren zijn
- afbakening kleinstedelijk gebied → RUP: Maastrichtersteenweg of Schuurstraat → de Schuurstraat krijgt van het beleid waarschijnlijk de voorkeur
- De Leemhoek: herziening maar ± zelfde plan
- bejaardentehuis:
 - problemen AWV omtrent het rioleringsdossier
 - er ontstaat een parkeerprobleem voor het personeel omwille van het verlies van parkeerplaatsen door de geplande bebouwingsuitbreiding

Strategische projecten

- PlanMER: voor meer informatie omtrent de scholencampus Leen Baeten (Libost) contacteren
- ziekenhuis: wat gaat er gebeuren met dit gebouw? → analyse door Stad
- Stad aan de Maas → begin opmaak RUP (omvorming douanekantoor)
- hoofdhalte De Lijn: er is nog geen uitspraak m.b.t. de situering → de situering is afhankelijk van de definitieve beslissing omtrent het ziekenhuis en de scholencampus

Industriegebieden/grindwinningen

- Jagersborg: projectrevitalisering van bestaande Jagersborg → ontsluiting Gremelsloweg
- Ontgrinding:
 - afwikkeling richting Bichterweerd



- De Wateringen: voorlopig geen ontgrinding

Sportzones

- Sportzone De Borg: de sporthal zal gebouwd worden
- er zal onderzocht worden of een jeugdlokaal kan voorzien worden, en dit eventueel vlakbij de voetbalvelden

4. Werkdomein B: mobiliteitseffecten van verkeerskundige ontwikkelingen

Parkeren

- in verband met het parkeerverhaal is door de Dienst Ruimtelijke Ordening aangehaald ook het fietsverkeer aan te moedigen (modal shift)
- parking IJskelder zal op termijn waarschijnlijk weggaan → IJskelder meenemen in Mobiliteitsplan
- parkeerplaats Zuidelijke stadsrand op termijn samennemen met scholencampus
- parkeren langs de Ring → Aldeneik → geen duurzaam verhaal

Vrachtverkeer

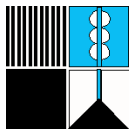
- grootte probleem vrachtverkeer?:
 - voor Maaseik zijn gegevens aanwezig
 - voor Neeroeteren/Opoeteren zijn gegevens niet aanwezig
 - is er plaats op het industriegebied voor bewaakt parkeren van vrachtverkeer om het parkeren van vrachtverkeer in de omliggende straten te weren?

5. Vergadering

Volgende vergadering heeft plaats 14 december aansluitend aan het overleg met de school Eerste Straat in Stadhuis Maaseik.

Opgemaakt te Maaseik
16 november 2010

André Moens
Laurens Vernyns



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - fase Synthesenota

Verslag 5

Datum : 2 februari 2011

Plaats : Buro LST

Aanwezig :

Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Locatieonderzoek openbaar vervoersknooppunt

- contactpersoon de Lijn: Paul Smeets
- In overleg met stad Maaseik zijn een aantal locaties bekeken:
 - Schouterden
 - Stad aan de Maas
 - Omgeving Philipslaan
 - parking GB
 - Maastrichtersteenweg
 - Op De Kamp
- Uit overleg/afweging is gekozen voor locatie Burgemeester Philipslaan. Deze site wordt momenteel door de Lijn onderzocht. Er is nog geen rapportage beschikbaar.
- Het doel van de hoofdhalt is een aantal bussen kunnen laten wachten op aansluiting. Het is geen eindstation (geen stationeer-/stalfunctie).
- Opmerking: op B. Philipslaan rekening houden met afwikkeling tijdens piekmomenten (d.i. tijdens begin en einde schooltijden).

2. Parkeeronderzoek (knelpunten)

Sionstraat

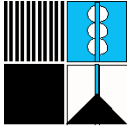
- grindplein (± 50 parkeerplaatsen) gaat op termijn weg: hiervoor is er geen alternatief

Schillingstraat/Houtstraat

- 7-8 parkeerplaatsen
- groene zone (€ 0,80/uur (max. 2 uur)), na 18.00u gratis
- bewoners betalen € 60/jaar voor een bewonerskaart
- knelpunt: bewoners hebben na 18.00u 's avonds en in het weekend geen parkeerplaats doordat derden hier dan gratis kunnen parkeren. Hier wordt niet tegen opgetreden. Wegens plaatsgebrek zijn er inwoners die zich genoodzaakt zien een ondergrondse parkeerkaart te kopen aan € 50/maand.

Parkeerkelder Kolonel Aertsplein

- Delhaize heeft aantal parkeerplaatsen gekocht. Het eerste uur kan er in de parkeergarage gratis geparkeerd worden door iedereen, ook mensen die de winkel niet bezoeken. Op termijn wil stad



Maaseik parkeerders ook eerste uur laten betalen. De winkeluitbater wil zijn bezoekers niet laten betalen. Hierdoor zou hij in aparte scanners moeten voorzien. Dit ziet de winkeluitbater niet zitten aangezien hij de parkeerplaatsen aangekocht heeft, wat al een grote kost is.

Neeroeteren-centrum

- herinrichtingsplan schoolomgeving: plan opvragen bij René

Opoeteren-centrum

- probleemstelling parking De Riet/kerk
- problematiek Robbedoes: wordt op korte termijn opgelost (De Riet)
- oud schoolgebouw: gekocht door stad, maar wel nog parkerende leerkrachten op plein

Vrachtverkeer

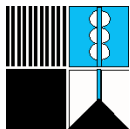
- grootte probleem vrachtverkeer?:
 - geen gegevens aanwezig
 - toenemend probleem
 - weinig controle/handhaving
- alternatieve locaties?:
 - Jagersborg
 - Schouterden
- onderzoek:
 - inventarisatie hoeveelheid en locaties van parkeren door vrachtwagenbestuurders
 - ook nationaliteiten mee opnemen: vb. veel Nederlanders op Kempenweg (verbaliseren? → BIBEKO niet langer dan 8 uur parkeren)
 - is er plaats op het industriegebied voor bewaakt parkeren van vrachtverkeer om het parkeren van vrachtverkeer in de omliggende straten te weren?
 - ook onderzoeken in Neeroeteren-centrum en Opoeteren-centrum

3. Ontsluiting Gremelsloweg

- geen ontwikkelingen
- meenemen als scenario in mobiliteitsplan

Opgemaakt te Maaseik
2 februari 2011

André Moens
Laurens Vernyns



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - fase Synthesenota Verslag 6

Datum : 4 april 2011

Plaats : Stadhuis Maaseik

Aanwezig :

Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
.....		
Dhr. Dirk Verlaak	Schepen Verkeer	
Dhr. Jean Fincken	namens Dienst Werken (jean.fincken@maaseik.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-1st.be)	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-1st.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

- Bespreking synthesenota hoofdstuk 2: onderzoeksresultaten

2. Onderzoeken

Locatieonderzoek nieuw openbaar vervoersknooppunt

- Er is geen rapport (locatieonderzoek) aanwezig.
- Gekende informatie: de terreinen achter het scholencomplex van de Burgemeester Philipslaan zijn opgemeten en voldoende groot bevonden om de nodige businfrastructuur aan te leggen. De aankoopdienst van De Lijn is momenteel bezig met het overleggen over de verwerving van de gronden.
- Mevr. Cremers vraagt beschikbare informatie op bij dhr. Paul Smeets.

Parkeerplan Maaseik centrum uitbreiden met randzones

- De MOBER Sportlaan bevat voldoende informatie.
- Bijkomende te onderzoeken zones (omgeving Parkway/zuidelijke parkeerplaats Ringlaan) zijn niet gewenst.

Parkeeronderzoek parkeergarages

- Gegevens zijn beschikbaar en verwerkt.

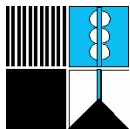
Parkeeronderzoek centrum Neeroeteren en Opoeteren

Neeroeteren:

- Onderzoek is nodig bij schoolomgeving Maaseikerlaan.

Opoeteren:

- Parkeeronderzoek in functie van uitbreiding De Riet?



Impact herinrichtingsplan schoolomgeving centrum Neeroeteren op parkeeraanbod Maaseikerlaan

- Zie vorige punt.
- Plannen op te vragen bij dhr. Rene Hindriks.

Parkeren van vrachtwagens

- Onderzoek in overleg met mevr. Cremers.
- Situering van parkerende vrachtwagens op kaart.

Onderzoek gebruik Gremelsloweg

- Er zijn geen gegevens beschikbaar omtrent het huidige gebruik (modal split, intensiteit,...).
- Momenteel zijn alle vervoersmodi toegelaten ondanks de Gremelsloweg niet opgenomen is als vrachtroute.
- Onderzoek (vb. slangtellingen) is vereist.

Ongevallenanalyse

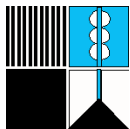
- Gegevens zijn beschikbaar en verwerkt.

Intensiteiten op wegen

- Gegevens opvragen bij AWV (Sven Lieten).

Opgemaakt te Maaseik
4 april 2011

André Moens
Laurens Vernyns



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - fase Synthesenota
Verslag 7

Datum : 22 juni 2011

Plaats : Stad Maaseik

Aanwezig :

Dhr. Dirk Verlaak	Schepen Verkeer	X
Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. Jean Fincken	namens Dienst Werken	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

- onderwerp vergadering: synthesenota – fase 2 'opbouw van het plan'

2. Knelpunten-kansen-doelstellingentabellen

2.1 Locatieonderzoek openbaar vervoersknooppunt

- De mogelijkheid wordt onderzocht om een aparte inrit/uitrit voor auto's te voorzien om menging met het busverkeer te vermijden.

2.2 Zuidelijke stadsrand – woonreservegebied voor stadsuitbreiding en scholencampus

- Indien er vanuit de scholen nog behoefte is tot uitbreiding, zou deze uitbreiding gesitueerd zijn tussen Tweede en Derde Straat.

2.3 Locatie ziekenhuiscampus omgeving Schuurstraat

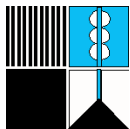
- Afbakening kleinstedelijk gebied is goedgekeurd door provincie.

2.4 Neeroeteren-centrum

- BPA gaat gewijzigd worden maar zonder grote invloed op verkeer.

2.5 Maaseikerlaan: parkeren

- Slechts 10 van de 39 parkeerplaatsen gaan overblijven na herinrichting. Op korte termijn is hiervoor nog geen oplossing.
- Locatie-onderzoek dient te gebeuren om de parkeerplaatsen die wegvallen bij Maaseikerlaan elders te kunnen situeren.



3. Onderzoeksresultaten

3.1 Parkeerplan Maaseik centrum uitbreiden met randzones

- Parkeertellingen uitvoeren aan de ring.

3.2 Parkeren van vrachtverkeer

- Het probleem van geparkeerde vrachtwagens in Maaseik, Neeroeteren, Opoeteren en Dorne is in kaart gebracht. Gecentraliseerde locaties voor vrachtwagenparkeren dienen aangeduid te worden (vb. Jagersborg).

4. Duurzame scenario's

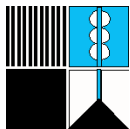
- Scenario 1: overleg met hogere overheid omtrent categorisering.
- Scenario 2: fietsprojecten bestaan reeds maar dienen terug onder de aandacht gebracht te worden.
- Scenario 4: het gedeelte van de ring doorheen Wurfeld is weinig realistisch.

5. Voortgang

Volgende vergadering heeft plaats 7 juli 2011 van 9.00 tot 12.00u in stadhuis Maaseik.

Opgemaakt te Maaseik
22 juni 2011

André Moens
Laurens Vernyns



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan fase Synthesenota

Verslag 8

Datum : 12 juli 2011

Plaats : Stad Maaseik

Aanwezig :

Dhr. Dirk Verlaak	Schepen Verkeer	X
Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer	X
Dhr. Toon Geusens	namens Dienst Ruimtelijke Ordening	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X

VERSLAG

1. Introductie

- onderwerp vergadering: synthesenota – fase 2 'opbouw van het plan'

2. Toekomstige ziekenhuiscampus omgeving Schuurstraat

- Inrichtingsplan zal doorgestuurd worden door dhr. T. Geusens.

3. Onderzoek parkeergarages

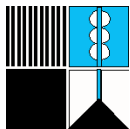
- De parkeertarieven veranderen deze legislatuur niet meer.
- Er is groei in het gebruik van de parkeergarages maar minder spectaculair als in het begin.
- Het gemeentebedrijf heeft gegevens over de parkeerduur van de gebruikers.

4. Parkeeronderzoek centrum Neeroeteren

- Slechts 10 van de 39 parkeerplaatsen gaan overblijven na herinrichting. Op korte termijn is hiervoor nog geen oplossing.
- Locatie-onderzoek dient te gebeuren om de parkeerplaatsen die wegvallen bij Maaseikerlaan elders te kunnen situeren.
- Voor het gebied sporthal Bambi wordt een ontwikkelaar gezocht.
- Op de Maaseikerlaan dient op termijn (d.i. na herinrichting) kort parkeren gehandhaafd te worden. Controle op de parkeerduur dient te gebeuren.
- Lang parkeren zal plaats kunnen vinden op verder afgelegen parkings zoals bijvoorbeeld parking sporthal Bambi, parking Cultureel centrum,
- Signalisatie (parkeerroutes) naar de verschillende parkings in het centrum dient voorzien te worden.

5. Vrachtwagenparkeren

- Het probleem van geparkeerde vrachtwagens in Maaseik, Neeroeteren, Opoeteren en Dorne is in kaart gebracht. Gecentraliseerde locaties voor vrachtwagenparkeren dienen aangeduid te worden (vb. Jagersborg).



- Er moet nagegaan worden hoe de investering in vrachtwagenparkings kan terugverdiend worden. Dit dient te gebeuren in overleg met de bedrijfsleiders.
- Indien vrachtwagenbestuurders verplicht worden te parkeren op vrachtwagenparkings dient er tegelijkertijd ook een reglement opgesteld te worden omtrent een parkeerverbod in wijken voor vrachtwagens.

6. Gremelsloweg + Venweg

- Intensiteitstellingen zullen worden uitgevoerd door middel van 'preventieve radartoestellen' en 'manuele tellingen'. Hierdoor kan een inzicht verkregen worden in de hoeveelheid en soort verkeer die de Gremelsloweg en Venweg afwikkelen.
- Er is momenteel een revitaliseringsstudie in opmaak omtrent Jagersborg (Gremelsloweg). De resultaten zullen doorgestuurd worden door dhr. T. Geusens.

7. Duurzame scenario's

- Scenario 1: streven naar bepaalde type profielen voor de verschillende wegtypes.
- Scenario 2: nagaan of toekomstige categorisering noordelijk deel N78 (RSPL is in herziening) overeenstemt met toekomstige ontwikkelingen (d.i. Parkway).
- Scenario 3: informeren achter opmerkingen van Valère Donné omtrent de Gremelsloweg.
- Scenario 4: er zullen voor dit scenario enkele varianten opgesteld worden.
- Scenario 5: nagaan wegcategorisering Diestersteenweg (RSPL in herziening).

Opgemaakt te Maaseik
12 juli 2011

André Moens
Laurens Vernyns

Verslagen infovergadering bevolking Synthesenota

MOBILITEITSPLAN MAASEIK

SYNTHESENOTA

INFOVERGADERING BEVOLKING 21 DECEMBER 2011

VERSLAG

Aanwezig ± 5 personen

namens het beleid : schepen D. Verlaak -- verkeer

Mieke Cremers -- verkeer

Andre Moens -- Buro LST

Peter Stals -- Buro LST

A. Moens geeft een toelichting aan de hand van een 100 tal sheets.

Opmerkingen/vragen gesteld door de aanwezigen

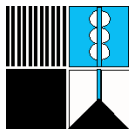
- Wordt Maaseik nog beter ontsloten door het openbaar vervoer?
- Het is onbegonnen werk om van Maaseik naar Hasselt te gaan - 1,5 u met de bus is te lang.
- Denken aan ouderen en gehandicapten, parkeerplaatsen aan opstapplaats De Lijn, veilige route naar openbaar vervoer.
- Het is moeilijk om voor ouderen en gehandicapten van de rand van Maaseik-centrum in Maaseik zelf te geraken (bv. van omgeving Jacob Jordaensstraat richting Burgemeester Philipslaan). Kunnen er bijkomende haltes voor de Belbus komen?
- Ouderen en mindervaliden kunnen geen gebruik maken van de doorsteek Albert Claessensweg wegens niet bereikbaar en te gevaarlijk savond's (geen licht, hangjongeren?).
- Bij de Weertersteenweg - Heiweg - Van Eycklaan is het moeilijk om op de weg te geraken, waarom worden er geen verkeerslichten geplaatst?

opgemaakt te Maaseik

21 december 2011

Mieke Cremers / Peter Stals

Verslagen GBC Synthesenota



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - synthesesenota

Verslag vergadering GBC 3 dd .20-12-2011

Datum : 20 december 2011

Plaats : Stadhuis Maaseik

Aanwezig :

Mevr. M. Cremers	Namens Dienst Verkeer	X
Dhr. D. Verlaak	Schepen Verkeer	X
Dhr. T. Geusens	Namens Dienst Ruimtelijke Ordening	X
Dhr. G. Ignoul	Namens CD&V	X
Dhr. L. Pieters	Namens Vlaams Belang	X
Dhr. Gh. Vermassen	Namens SPA	X
Dhr. E. Coninx	Namens Dienst Scheepvaart	X
Dhr. M. Reynders	Namens Dienst Milieu - duurzaamheidsambtenaar	X
Dhr. F. Gerarts	Namens Politie Maasland	X
Dhr. S. Lieten	Namens Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Agentschap Mobiliteit	X
Mevr. N. Hendriks	Namens De Lijn	X
Mevr	Namens De Lijn	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X

VERSLAG

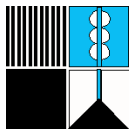
1. Introductie

- Bespreking synthesesenota hoofdstuk 2: onderzoeksresultaten + scenario voorstellen.

2. Onderzoeksresultaten

Verkeersontwikkeling zuidelijke stadsrand

- De opmerking wordt gesteld dat een bijkomende aansluiting van de Derde Straat op de Ringlaan niet gewenst is, dit zou een gevaarlijke situatie opleveren.
- Dhr. Vermassen stelt dat een afkoppeling via de Heppersteenweg logischer zou zijn i.v.m. verkeersveiligheid.
- Dhr. Geusens meldt dat wanneer de PRUP goedgekeurd wordt, er geen afwijkingen mogelijk zijn qua mobiliteit. A. Moens reageert dat eventuele afwijkingen op het project bij de scenario's omschreven kan worden.
- Dhr. Lieten stelt dat als de aansluiting via de Derde Straat gebeurd via een rotonde, dit geen conflict is.



Locatie hoofdhalte openbaar vervoer

- Dhr. Vermassen stelt dat de geplande locatie van de nieuwe hoofdhalteplaats van De Lijn op de Burgemeester Philipslaan ,geen verstandige keuze is. Volgens zijn stelling zou de halte beter langs de N78 liggen, dit zou op termijn een betere connectie kunnen geven met het Spartacusplan.
- Volgens Dhr. Verlaak is het onverstandig om de hoofdhalte langs de N78 te plaatsen, daarnaast is de locatie grondig doorsproken met De Lijn, en zijn alle mogelijke locaties doorsproken. De Lijn wou in geen geval een locatie aansluitend aan de N78.
- De opmerking komt dat de gronden die voor de hoofdhalte gaan dienen waardevolle (dure) gronden zijn, die beter voor andere doeleinden zouden gebruikt worden.
- De scholengemeenschap is er mee akkoord om een deel van de gronden te verkopen t.b.v. de halteplaats.
- Als aandachtspunt werd ook gemeld dat, omdat het gaat om grond van de scholengemeenschap, het geld zou terugvloeien naar Vlaanderen . Maaseik wil er op toezien dat het geld wel ter beschikking is van de stad of de scholen.

Wegencategorisering

- Dhr. Lieten meldt dat de categorisering van de N78 vanuit hogere overheid benoemd wordt.
- De categorisering in de duurzame scenario's moeten overeenkomen met de studies en voorschriften van de hogere overheid, Stad Maaseik mag wel toelichten dat ze niet instemmen met deze beslissingen.
- Structuurplan Vlaanderen beschrijft dat Maaseik dient ontsloten te worden via de Nederlandse A2. In de praktijk is dit echter niet zo evident vanwege filevorming op de Nederlandse snelweg richting Maastricht. Onderzoek wijst uit dat Nederlanders de N78 gebruiken om richting Maastricht te rijden over Belgisch grondgebied.

Locatie nieuw ziekenhuis

- De opmerking komt dat via de Kriekelsheuvelstraat/Kromme Kamp sluipverkeer zal ontstaan vanuit Kinrooi om het ziekenhuis te bereiken via de secundaire toegang.
- Stad Maaseik stelt dat er maar 1 ontsluitingspunt komt voor het ziekenhuis, en deze ligt langs de Diestersteenweg.
- Dhr. Vermassen vraagt hoe men wil voorkomen dat men de Kromme Kamp als sluipweg gaat gebruiken. Dhr. Vermassen vindt dat er nu al een oplossing voorgesteld moet worden.
- Dhr. Verlaak meldt dat er een oplossing gezocht wordt om dit probleem aan te pakken.

Project Burgemeester Philipslaan

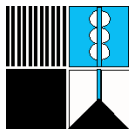
- Dhr. Vermassen vraagt wat er met de B. Philipslaan gebeurt bij de uitvoering van dit project. Hij stelt dat eenrichtingsverkeer, zoals het tijdens de huidige werken aanwezig is, sluipverkeer volledig zou verwijderen.
- Dhr. Verlaak reageert dat dit de lokale mobiliteit van de bewoners flink zou beperken.

Jagersborg en omgeving

- Na de vraag over de status van dit gebied meldt dhr. Geussens dat het goedgekeurd is door de deputatie en in het staatsblad vermeld is.
-

Ontgrinding Elerweerd

- Dhr. Pieters vraagt aan Dhr. Lieten of bij de studie van categorisering en intensiteiten rekening is gehouden met de 90 vrachtwagen per uur i.v.m. de ontgrinding.
- Volgens dhr. Lieten is hier rekening mee gehouden in de studie.



Vrachtwagens die via Kinrooi rijden

- Dhr. Pieters haalt aan dat veel vrachtwagens via Kinrooi richting de grenzen rijden en dat Agentschap Mobiliteit momenteel bezig is met een studie om het centrum hiervan te ontlasten, de vraag is of Maaseik hier geen gevolgen van gaat ondervinden.
- Dhr. Lieten meldt dat het zeker niet de bedoeling is om het probleem op te schuiven naar een andere gemeente of stad.

Opbouw scenario's wegcategorisering

- De opbouw van de scenario's moet logisch opgesteld worden. Van korte termijn naar duurzaam scenario. Indien de noordelijke ring eerst lokaal I is en nadien naar secundair II genoemd moet worden dan moet dit ook zo opgebouwd worden in de scenario's.

Duurzaamheid

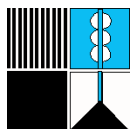
- Dhr. Reynders vraagt of er voldoende aandacht wordt besteed bij de duurzaamheid en leefbaarheid van omgeving i.v.m. milieu en natuur.
- Dhr. Lieten meldt dat men op zich geen nieuwe wegen aanlegt bij de categorisering, enkel de uitrusting wordt hierdoor bepaald. Naarmate de categorisering worden ook naar leefbaarheid, milieu en natuur in de uitrusting voorzien (bv. Geluidswallen).

Overige opmerkingen

- Pijl in kaart stad aan de Maas aanpassen.
- Bij berekening parkeergegevens parkeerkelders gebruikmaken van 8 uur gebruik (werkdag) i.p.v. 10 uur.
- De vraag is gesteld of het ook mogelijk is een soortgelijke berekening te maken voor bovengronds parkeren.
- Er wordt gekeken of er nog ontwikkelingen zijn i.v.m. de Zuid-Willemsvaart en Buro LST wordt hiervan op de hoogte gebracht.
- Pagina 99. Tekst nuanceren/herschrijven i.v.m. De Lijn.

Opgemaakt te Maaseik
20 december 2011

André Moens
Peter Stals



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - synthesesnota Verslag vergadering GBC 4 - dd 24-08-2012

Datum : 24 augustus 2012

Plaats : Stadhuis Maaseik

Aanwezig :

Dhr. J. Creemers	Burgemeester	X
Dhr. D. Verlaak	Schepen Verkeer	X
Mevr. M. Cremers	Namens Dienst Verkeer	X
Dhr. N. Bakkers	Afdelingshoofd technische dienst	X
Dhr. T. Geusens	Namens Dienst Ruimtelijke Ordening	
Dhr. G. Ignoul	Namens CD&V	
Dhr. L. Pieters	Namens Vlaams Belang	X
Dhr. Gh. Vermassen	Namens SPA	X
Dhr. E. Coninx	Namens Dienst Scheepvaart	
Dhr. M. Reynders	Namens Dienst Milieu - duurzaamheidsambtenaar	
Dhr. F. Gerarts	Namens Politie Maasland	
Dhr. L. Bamps	Namens Politie Maasland	X
Dhr. S. Lieten	Namens Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Agentschap Mobiliteit	
Dhr. V. Donné	Namens Mobiliteitscoördinator BMV Limburg	X
Mevr. N. Hendrix	Namens De Lijn	X
Mevr. D. Renders	Namens De Lijn	
Dhr. P. Smeets	Namens De Lijn	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 - fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X

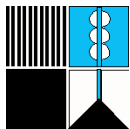
VERSLAG

1. Introductie

- Bespreking synthesesnota hoofdstuk 2.3: scenario voorstellen.
- A.Moens geeft een toelichting bij het aangepaste rapport.
- Voor de scenario – ontwikkeling stelt hij dat er uiteindelijk gekozen is voor één duidelijk scenario , onderbouwd door middel van groeiscenario's.

Toekomstscenario: Een bereikbaar en verkeersleefbaar Maaseik

In het toekomstscenario wordt volledig ingezet op een optimale mix tussen bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid. Hierdoor wordt de kracht van de gemeente ten volle benut waardoor bruisende en levendige kernen ontstaan. Deze mix wordt bereikt door in te zetten op het optimaliseren van de alternatieve vervoerswijzen zoals het verplaatsen te voet, per fiets en per openbaar vervoer. Het doel bestaat erin deze vervoerswijzen aantrekkelijker te maken door het verhogen van het comfort, de veiligheid en de bereikbaarheid zodanig dat zij een waardig alternatief kunnen bieden ten opzichte van de verplaatsingen per auto. Hiermee wordt iedere kern goed bereikbaar gehouden voor zowel eigen bewoners als bezoeker. De auto wordt vervolgens waar mogelijk geweerd uit de kernen zodat de kwetsbare verkeersdeelnemer optimaal wordt bediend. Dit zal de verkeersleefbaarheid in de kernen ten goede komen.



Groeiscenario 1: Maaseik bereikbaar voor bewoners en bezoekers

In dit groeiscenario wordt de nadruk gelegd op de bereikbaarheid van de kernen voor zowel de bewoners als de bezoekers. Door een optimale bereikbaarheid krijgen de kernen zich te ontplooien en te ontwikkelen naar bruisende kernen. Waar Neeroeteren en Opoeteren zich toe leggen op het zijn van prettige woonkernen zal met name Maaseik zich profileren als bruisende stad. Winkels zullen floreren en de toeristen weten de historische binnenstad te waarderen. Om deze bereikbaarheid te faciliteren zal een eerste stap gezet worden in het ontwikkelen van een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk. Dit om de bewoner voor de korte afstanden een volwaardig alternatief voor de auto te bieden. De auto is echter nog overal welkom. In de kernen zal men gast zijn bij de kwetsbare verkeersdeelnemer maar kan men nog steeds iedere locatie bereiken.

Groeiscenario 2: Maaseik verkeersleefbare kernen

In dit scenario wordt de nadruk gelegd op de verkeersleefbaarheid. Confrontaties tussen de kwetsbare verkeersdeelnemer en de automobilist dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Om het verblijfsklimaat in de woon- en winkelgebieden te verbeteren zal de auto waar mogelijk geweerd worden uit de kernen. Indien de auto toch in de kern dient te zijn, dan uitsluitend als gast. In het centrum van Maaseik zal de automobilist zelfs zoveel mogelijk geweerd worden om zo het winkelklimaat te bevorderen. Om dit te kunnen bereiken zullen goede voorzieningen aanwezig dienen te zijn om het autoverkeer uit de stad te houden.

Bespreking /Evaluatie

Nulscenario

- Er wordt gevraagd om eventueel de selectie van vrachtverkeer aan Nederlandse zijde weer te geven op Kaart 19

Toekomstscenario

Fietsroutenetwerk

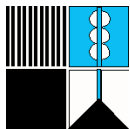
- Dhr. G. Vermassen stelt dat de fietsroute naast de Bosbeek zeer moeilijk realiseerbaar is vanwege de vele verschillende eigenaars langs de route.
- A. Moens stelt dat juist in een mobiliteitsplan dit soort visies dienen ontwikkeld /opgenomen te worden. Voor Maaseik is deze groene ader juist zeer belangrijk omdat er heel wat scholen zijn gelegen en hierdoor een schitterende fietsroute kan worden ontwikkeld, vrij van gewest- en andere wegen.
- Meerdere partijen reageren dat er een ten aller tijde een zone van 5 meter vrijgehouden moet worden voor onderhoud langs de beek. In praktijk wordt deze meestal in gebruik genomen door de eigenaars van aanpalende grond.

Locatie hoofdhalt openbaar vervoer

- Dhr. P. Smeets stelt dat de locatie van de hoofdhalt voor De Lijn in orde is, de bal ligt in het kamp van de grondeigenaar (Vlaamse schoolgemeenschap).
- Op de vorige GBC werd gesteld: "De scholengemeenschap is er mee akkoord om een deel van de gronden te verkopen t.b.v. de halteplaats". Dit kan dhr Smeets momenteel echter niet bevestigen

Autoverkeer / Wegencategorisering

- Dhr. G. Vermassen vraagt of de categorisering van het doorgaand verkeer in Neeroeteren, vanuit Kinrooi richting Rotem, (Ophovenstraat – Scholtisplein – Rotemerlaan) toestaat om de weg aan te



- passen in een pleinvorm (Hij noemt als voorbeeld het Itterplein van Opitter). De huidige inrichting van het Scholtisplein vertraagt het verkeer nauwelijks of niet.
- Dhr. A. Moens bevestigt dat de huidige categorisering lokaal I de herinrichting van het plein ter plaatse van de gewestweg niet zal verhinderen.
- Er zijn discussies over de categorisering van de toekomstige ringstructuur. In huidig voorstel is het zuidelijk gedeelte voorzien als secundaire II omdat dit een logische opbouw van categorisering voorziet (primaire II - secundaire II – secundaire III).
- De toekomstige noordelijke ring wordt bestemd als lokaal I – hier zou een opbouw van 2x1 rijvak voldoende moeten zijn – voorzien dat ze uitgerust worden om in het vrachtroutenetwerk te fungeren.
- De opmerking komt om eventueel een tweede toekomstscenario te maken waarbij de noordelijke ring secundaire II gecategoriseerd wordt en het zuidelijk deel lokaal I – dit zou als gevolg hebben dat er ook een alternatief groeiscenario 2 moet ontstaan.

2. Groeiscenario

Autoverkeer / Wegencategorisering

- Op kaart 22 en 32 staat de zuidelijke uitbreiding van de ringstructuur gestippeld op bestaande wegen, voorstel is hier om een globale pijl te plaatsen zodat men niet veronderstelt dat de toekomstige ringstructuur vast ligt op aangeduide wegen.
- Stad Maaseik stelt dat er maar 1 ontsluitingspunt komt voor het ziekenhuis, en deze ligt langs de Diestersteenweg.
- Dhr. Vermassen vraagt hoe men wil voorkomen dat men de Kromme Kamp als sluiptweg gaat gebruiken. Dhr. Vermassen vindt dat er nu al een oplossing voorgesteld moet worden.
- A. Moens stelt dat dit met inrichtingsconcepten van wegen te maken heeft. Dit dient uitgeklaard op lager schaalniveau.
- Dhr. Verlaak meldt dat er een oplossing gezocht wordt om dit probleem aan te pakken.

3. Besluit

- De rapportage planopbouw wordt voorgesteld op de PAC van 25 september e.k.

Opgemaakt te Maaseik

24 augustus 2012

André Moens
Peter Stals

Verslagen PAC Limburg Synthesenota

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 20 maart 2012

Advies van de auditor

Stad MAASEIK

Mobiliteitsplan – Synthesenota

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	Conform verklaard op 21/11/00
Sneltoets	Gunstig geadviseerd op 27/05/08 (spoor 1)
Oriëntatienota	Conform verklaard op 22/06/10

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft toelichting bij de nota en geeft aan dat het in de Oriëntatienota aangekondigde lokatieonderzoek naar de hoofdhalt niet werd uitgevoerd, en dat onder alle actoren consensus bestaat over de locatie langs de Burgemeester Philipslaan (blz. 53).

Door alle actoren wordt de waarde van het geleverde werk erkent, maar de formulering in de nota had op meerdere plaatsen toch wat preciezer mogen zijn. Volgende voorbeelden zijn illustratief :

- Als knelpunt wordt op blz. 14 aangehaald dat er nog onduidelijkheid bestaat over de categorisering van de N78, hoewel tussen alle actoren consensus bestaat over een voorkeurscenario met typering als secundaire weg type III (blz. 52).
- Op blz. 35 wordt aangekondigd dat het mobiliteitsplan nog een antwoord moet bieden op de lokatiekeuze voor een openbaar vervoersknooppunt (verkeerdelijk wordt vermeld naar een verdwenen 'stelplaats' t.h.v. het Kolonel Aertsplein).
- In de neergeschreven duurzame scenario's ontbreekt samenhang.
- In de duurzame scenario's komt de vraag (vanuit de Stad) tot een directere verbinding met de treinstations van Genk en Hasselt niet tot uiting.

4. Bemerkingen van de auditor

De finaliteit van een Synthesenota is drieërlei :

- Ten eerste rapportering over de uitgevoerde (aanvullende) onderzoeken,
- desgevallend vertaling hiervan in de eerder vastgestelde knelpunten en vooropgestelde doelstellingen,
- en – als belangrijkste onderdeel – vervolgens het opbouwen en evalueren van duurzame ontwikkelingsscenario's van een gewenst mobiliteitsbeleid.

Alle actoren bevestigen dat de onderzoeken zoals in voorliggende nota gerapporteerd tot voldoening werden uitgevoerd, en dat er geen behoefte is aan aanvullend (veld)werk. Zoals bovenstaand aangehaald blijkt de probleemstelling nog aan te passen in functie van de geactualiseerde planningscontext en het geleverde onderzoekswerk. De doelstellingen zijn, als

voorafname naar een volgende fase, bij voorkeur al op te delen tussen het strategische en operationele niveau.

Aansluitend bij de opmerkingen van meerdere actoren, blijft het gevoel dat de 6 duurzame scenario's eerder als (variante) bouwstenen van éénzelfde scenario te beschouwen zijn. Een duidelijke samenhang over de 3 beleidsdomeinen heen ontbreekt alleszins. Is het aanleggen van een volledige ring rond Maaseik (blz. 102) wel een duurzame optie én gedragen door alle partners ? In de nota ontbreekt ook een duidelijke evaluatie van de scenario's én besluitvorming in functie van het verdere planproces.

In tegenstelling tot wat werd vermeld in vorig PAC-advies, blijkt het participatiebesluit enkel op niveau van het College genomen (04/01/10), en niet op niveau van de Gemeenteraad. De aangekondigde burgerparticipatie in deze tweede fase blijkt evenmin uitgevoerd.

5. Conclusie en advies

Voorliggende nota is opgesteld als een logisch vervolg op de Oriëntatienota, maar vormt geen garantie voor het succesvol verder zetten van het planproces. De knelpunten / doelstellingen zijn nog wat bij te schaven én de opgestelde ontwikkelingsscenario's zijn onvoldoende uitgewerkt. Logischerwijze maar ten onrechte ontbreekt een evaluatie ervan.

De Synthesenota wordt **ongunstig** geadviseerd. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan de nog op te maken nota's, en rekening te houden met bovenvermelde opmerkingen.

In afstemming met het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, moet de nodige aandacht worden geschonken aan het 'participatieprincipe'.

Opgemaakt te Gent op 26/03/12,

Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 16 oktober 2012

Advies van de auditor

Stad MAASEIK

Mobiliteitsplan – Synthesenota

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	Conform verklaard op 21/11/00
Sneltoets	Gunstig geadviseerd op 27/05/08 (spoor 1)
Oriëntatienota	Conform verklaard op 22/06/10

De Synthesenota werd een eerste maal op PAC besproken op 20/03/12 en ongunstig geadviseerd. In het advies is o.m. vermeld :

“Aansluitend bij de opmerkingen van meerdere actoren, blijft het gevoel dat de 6 duurzame scenario's eerder als (variante) bouwstenen van éénzelfde scenario te beschouwen zijn. Een duidelijke samenhang over de 3 beleidsdomeinen heen ontbreekt alleszins. Is het aanleggen van een volledige ring rond Maaseik (blz. 102) wel een duurzame optie én gedragen door alle partners ? In de nota ontbreekt ook een duidelijke evaluatie van de scenario's én besluitvorming in functie van het verdere planproces.”

...

“Voorliggende nota is opgesteld als een logisch vervolg op de Oriëntatienota, maar vormt geen garantie voor het succesvol verder zetten van het planproces. De knelpunten / doelstellingen zijn nog wat bij te schaven én de opgestelde ontwikkelingsscenario's zijn onvoldoende uitgewerkt. Logischerwijze maar ten onrechte ontbreekt een evaluatie ervan.”

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft toelichting bij de nota en verduidelijkt dat er gekozen is voor 1 duurzaam toekomstscenario, dat – omwille van niet haalbaar binnen de 10 jaar – aangevuld wordt met 2 (sequentieel na te streven) groeiscenario's. Het mobiliteitsplan heeft de ambitie ook de ruimtelijke ontwikkelingen in Maaseik aan te sturen.

Afdeling BMV beklemtoont dat het ontwikkelingsscenario zich moet inpassen in het hogere plankader. Concreet : het sluiten van een ringweg in het zuidoostelijke kwadrant rond de stad (N78 ⇔ N773) kan niet voorkomen in het Beleidsplan.

Provincie vreest dat het beogen van een verbeterde bereikbaarheid voor fietsers van het stadscentrum niet complementair is aan de beleidskeuzes in groeiscenario 1 m.b.t. de autocirculatie en het parkeren op de Markt en omgeving. Als detail wijst men op de moeilijke leesbaarheid van het kaartmateriaal (keuze van de kleuren).

Stad Maaseik, De Lijn en Agentschap Wegen en Verkeer hebben geen opmerkingen.

4. Bemerkingen van de auditor

Naar analogie met vorige bespreking in PAC blijkt dat ook nu nog een aantal conclusies / opmerkingen moeten worden herhaald :

- Aanvullende (veldwerk)onderzoeken zoals gerapporteerd in voorliggende nota zijn tot voldoening van alle partners uitgevoerd.
- De doelstellingen (blz. 6-7) zijn nog op te delen naar het strategische en het operationele niveau. Thematische integratie i.p.v. oplijsting naar beleidsniveau is aan te bevelen om onderscheid / verwarring met voorgestelde maatregelen te vermijden. Bv. het invoeren van kortparkeren in de winkelstraten is geen doelstelling maar een maatregel (blz. 101).
- Burgerparticipatie moet nog worden uitgewerkt. Formele besluitvorming terzake (Gemeenteraadsbesluit ?) is nog steeds niet toegevoegd aan het dossier.

Uit de bespreking blijkt dat de actoren akkoord gaan met het formuleren van 1 duurzaam ontwikkelingsscenario, op voorwaarde dat hierin geen elementen vervat zijn die in strijd zijn met het hogere plankader (i.c. gesloten ringstructuur rond Maaseik). Het staat de Stad uiteraard wel vrij haar eigen wensbeeld, los van enige consensus hierover met de partners, te omschrijven in het informatieve gedeelte van het Mobiliteitsplan. Dit moet dan wel ook uitdrukkelijk op die manier worden weergegeven.

Het is niet duidelijk of de 2 noordelijke segmenten van de ringstructuur (N773 ⇔ N762 en N762 ⇔ N78) in overeenstemming zijn met het geldende plankader, én (of reeds onderzocht is) wat de gevolgen hiervan zijn op de mobiliteit in stad en regio (cfr. blz. 43).

5. Conclusie en advies

Voorliggende nota is opgesteld als een logisch vervolg op de Oriëntatienota, en vormt – gezien de bekomen consensus in de bespreking – een opstap voor het verder zetten van het planproces. Uit de gemaakte opmerkingen blijkt evenwel duidelijk dat de huidige uitwerking van het toekomstscenario (blz. 80 e.v.) naar onderbouwing van de keuzes, interne consistentie en afstemming met het (hogere)(ruimtelijke) plankader grondig dient nagezien voor ‘vertaling’ naar het richtinggevend gedeelte van het mobiliteitsplan (o.m. kaarten 26, 27, 28, 32, ...).

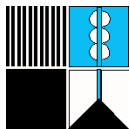
De Synthesenota wordt **gunstig** geadviseerd. Hierdoor wordt de conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Maaseik verlengd met 9 maanden volgens de geldende omzendbrief. Gelieve de nota met dit advies te lezen en dit advies toe te voegen aan het nog op te maken Beleidsplan, waarbij rekening moet worden gehouden met bovenvermelde opmerkingen.

Opgemaakt te Gent op 23/10/12,
Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

Werkverslagen Beleidsplan



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - Beleidsplan

Verslag 9

Datum : 11 maart 2014

Plaats : Administratief Centrum Neeroeteren

Aanwezig :

Mevr. M. Cremers	namens stad Maaseik - dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Mevr. Y. Van Dooren.	namens stad Maaseik - schepen R.O. en Verkeer	X
Mevr. A. Vanacken	namens De Lijn (an.vanacken@delijn.be)	X
Mevr. D. Renders	namens De Lijn (dominique.renders@delijn.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-1st.be)	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-1st.be)	

VERSLAG

1. Doel

- Doel van deze vergadering is inzicht te verkrijgen in de concrete doelstellingen van De Lijn betreffende het openbaar vervoer in Maaseik. Tevens worden concrete problemen/vragen m.b.t. openbaar vervoer in Maaseik verder behandeld.

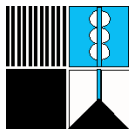
2. Visie van De Lijn

- De visie van De Lijn is vastgelegd in het Spartacusplan. Men ervaart nogal wat weerstand van uit de bevolking en het beleid (Maasland breed) wat betreft de ontsluiting van het Maasland (en Maaseik in het bijzonder) naar Genk-Hasselt.
- Mevrouw Renders stelt dat op korte en middellange termijn Maaseik-Genk-Hasselt zal ontsloten worden d.m.v. snelbussen. Op lange termijn blijft de doelstelling de sneltramlijn vanuit Maasmechelen door te zetten tot in Maaseik.
- Er wordt door De Lijn ook onderzocht of lijn 11 in de toekomst kan worden aangesloten op sneltram As of Maasmechelen. Dit zou een tijdswinst van ± 10 minuten opleveren voor de verbinding met Hasselt.

3. Huidige situatie

3.1. Snelle verbinding Maaseik-Hasselt – Lijn 11

- Snelle verbinding vanuit Maaseik naar centrum Limburg (Hasselt – Lijn 11) en vandaar via trein naar centrum v/h land met volgende frequenties:
 - Ochtendspits: 3 x (6:15u – 7:03u – 7:44u)
 - Avondspits: 3 x (16:11u – 16:30u – 17:07u)
 - Reistijd Maaseik-Hasselt ±65 minuten
 - Factor 1,44 (reistijd auto versus reistijd bus)
- Huidig probleem: geen goede aansluiting op trein Hasselt/Brussel
- Huidige bezettingsgraad 75 à 80%
- Uitbreiding van lijn 11 gedurende de dag-periode is niet aan de orde: geen potentieel en momenteel ook financieel niet realiseerbaar.



3.2. Belbus

- Uitbreiding belbusroute met halteplaats in de Bergerstraat/Warstraat is niet mogelijk.
- Vanaf de zomerperiode (juli?) zullen de meeste belbushaltes in Maaseik worden bediend door belbus 721 (Maaseik-Dilsen) in plaats van belbus 720 (Maaseik-Kinrooi). Een aantal slecht gebruikte halteplaatsen worden uit dienst genomen. Er komen echter ook nieuwe halteplaatsen bij. Halte "Van Eycklaan" is een overstapmogelijkheid naar streeklijnen 45 en 16 en onderling tussen belbus 720 en 721.

3.3. Verbinding Maaseik-Kinrooi

- Hoe kan verbinding Maaseik-Kinrooi worden verbeterd? Hier heeft de Lijn niet direct een verbeteringsvoorstel voor.

3.4. Nieuwe locatie hoofdhalte Maaseik

- Met betrekking tot de nieuwe hoofdhalte kan momenteel weinig worden medegedeeld: de halteplaats situeren op de Burg. Philipslaan gaat waarschijnlijk niet door. Andere locaties (Mgr. Koningstraat-omgeving zwembad-Maasbrug) zijn nog steeds in onderzoek.
- Eind maart e.k. zou een definitieve locatiekeuze mogen worden verwacht.

4. Beleidsplan mobiliteit

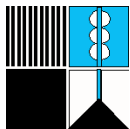
- Halte-afdekking in Maaseik is in orde en wordt niet uitgebreid (halte afdekking elke 750m).
- Flankerende maatregelen:
 - Info in stedelijk infoblad
 - Eventueel flyers met reistijden en verbindingen
- Inrichtingsprincipes (p71 en 72 van het beleidsplan). Dit wordt nagekeken door M. Berten van De Lijn.
- Actie: uitbreiding belbus "Berg"

5. Voortgang beleidsplan

- Overleg plannen met dhr. S. Lieten.
- GBC in mei, nadien RMC.

Opgemaakt te Maaseik
11 maart 2014

André Moens



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - Beleidsplan

Verslag 10

Datum : 12 juni 2014

Plaats : Administratief Centrum Neeroeteren

Aanwezig :

Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. Sven Lieten	namens Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (sven.lieten@mow.vlaanderen.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

- Bespreking opmerkingen advies van de kwaliteitsadviseur op het beleidsplan voorgelegd op 28 januari 2014

2. Opmerkingen

Participatietraject

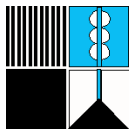
- Er is geen gemeenteraadsbeslissing over het participatietraject, enkel een collegebesluit.
- Er zal een openbaar onderzoek uitgevoerd worden.
- Het gelopen traject wel toevoegen aan het beleidsplan als een apart hoofdstuk met de vragen en opmerkingen en de verwerking ervan.

De consensus in het dossier komt niet expliciet aan bod in het laatste GBC verslag

- Er moet een nieuwe GBC belegd worden. Daar moet expliciet consensus bekomen worden.

Openbaar vervoer: lijnvoering

- Duidelijk vermelden dat lokaal geen problemen zijn.
- Vermelden dat er een goed relatie naar Maasmechelen en Genk gewenst is.
- De uitbreiding van belbus "berg" is niet mogelijk.
- Verbetering verbinding belbus met lijn 16 is onderzocht (staat op om uitgevoerd te worden) (Mieke stuurt studie/rapport door).
- Vermelden dat Maaseik een groot aanbod heeft, dat verbeterd kan worden afhankelijk van het budget van De Lijn.
- De bevolking is niet goed op de hoogte van wat het aanbod is. → Mieke stuurt onderzoek in Dilsen door.
- Verbeteren verbinding Kinrooi-Maaseik mee opnemen.
- Verbeteren verbinding trein Genk en Hasselt.
- Snelbus Maaseik – As – Genk voorzien (vertramming)
- De lijn stelt dat er geen knelpunten zijn, grootste knelpunt was kruispunt Weertersteenweg en Van Eycklaan. Op het kruispunt zijn verkeerslichten geplaatst waar de Lijn tevreden over is.



Openbaar vervoer: hoofdhalt

- Dhr. Toon Geusens heeft een studie gemaakt voor de nieuwe locatie O.V. hoofdhalt. De studie is overgemaakt aan de Lijn.
- De contacten met de school op de Burgemeester Philipslaan zijn terug opgenomen. Er was in het verleden sprake van foutieve communicatie tijdens de onderhandelingen.
- Voor locatie ziekenhuis is een masterplan in ontwikkeling. De inpassing van een hoofdhalt geniet geen voorkeur.

Doelstellingen worden gehanteerd als criteria i.p.v. knelpunten

- Beantwoordt het scenario aan de criteria die gesteld worden: bijv. doelstelling is versterken van O.V. → scenario moet dit verwoorden.
- Voldoet het scenario aan de doelstellingen en lost het de knelpunten op?

Knelpunt sluipverkeer

- Het sluipverkeer wordt opgelost door de Ringlaan te vervolledigen en de Weertersteenweg af te bouwen (inrichting als schoolomgeving, moeizamere doorgang), het verkeer naar de A2 leiden door betere verbindingen.

Afweging voor voorkeusscenario is onduidelijk

- Omdat de tabel eerst het toekomstscenario weergeeft en daarna de groeiscenario's, lijkt het alsof de groeiscenario's een aanvulling zijn op het toekomstscenario. De kolom van toekomstscenario achter de groeiscenario's plaatsen geeft een beter beeld.
- De verschillende scenario's hoeven niet tegen elkaar afgewogen te worden. Het zijn doorgroeiscenario's. Het toekomstscenario is het uiteindelijke doel, maar om een realistisch beeld te creëren worden er twee groeiscenario's opgesteld.
- In de tekst moet duidelijk verteld worden dat de groeiscenario's doorgroeiscenario's zijn. Wanneer zowel groeiscenario 1 als 2 uitgevoerd worden bekomt men het toekomstscenario.
- Ook moet vermeld worden dat wanneer de mogelijkheid zich voordoet, delen uit groeiscenario 2 meegenomen kunnen worden in de praktijk ook al is groeiscenario 1 het duurzaam scenario.
- Een afwegingstabel maken met de operationele doelstellingen.

Flankerende maatregelen

- De flankerende maatregelen uit de actietabel verwoorden in tekst (blz 73?)

Gemeentegrensoverschrijdende wegencategorisering

- Vermelden dat As en Dilsen-Stokkem momenteel nog bezig zijn met hun mobiliteitsplan.
- Controleren voor Kinrooi, Bree, Opglabbeek en Meeuwen-Gruitrode.

Vergelijking verschillende netwerken duurzaam scenario

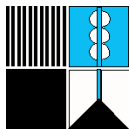
- De verschillende netwerken lossen knelpunten op wanneer ze apart bekeken worden, nagegaan moet worden of een combinatie van nieuwe oplossingen geen bijkomende (nieuwe) knelpunten veroorzaakt.
- Een nieuw hoofdstuk toevoegen en de confrontatie tussen netwerken beschrijven.

Besluiten uit onderzoeken (p24)

- De besluiten aanvullen zodat duidelijk is wat hun effect op de mobiliteit.
- Bijvoorbeeld bij zuidelijke stadsrand: Opmaak van RUP is gebeurd, bij invulling van het gebied moet de ontsluiting veilige en vlotte manier voorzien worden.

Beschrijving van het groeiscenario 1 (pag.41)

- Voor de motivatie van de noordelijke ringstructuur: is voorzien in het PRSL – oplossing is in de maak.

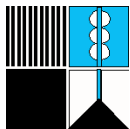


Overige opmerkingen

- Wijzigingen worden in het rood aangeduid en doorgestuurd naar dhr. Lieten en mevr. Cremers (Dhr. Lieten is afwezig tussen 27 juni en 28 juli).
- Na controle maakt dhr. Lieten het document over aan de kwaliteitsadviseur dhr. Frank Leys.
- Er wordt een GBC geregeld eind augustus, mogelijke datums zijn 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22, 25 of 27 augustus.
- Een van bovenstaande datums dient ook voor de GBC van streefbeeld N78

Opgemaakt te Maaseik
12 juni 2014

André Moens
Peter Stals



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - Beleidsplan

Verslag 11

Datum : 3 december 2014

Plaats : Administratief Centrum Neeroeteren

Aanwezig :

Mevr. Y. Van Dooren	schepen Verkeer	X
Dhr. T. Geusens	Namens Dienst Ruimtelijke Ordening	X
Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

- Bespreking aangepast beleidsplan i.f.v. opmerkingen advies van de kwaliteitsadviseur op het beleidsplan voorgelegd op 28 januari 2014.

2. Opmerkingen

Zinsconstructie en spelling

- Er zijn nog enkele opmerkingen i.v.m. zinsopbouw en spelling terug te vinden in de bundel.
- Deze opmerkingen zijn samen met Mevr. Cremers overlopen en worden aangepast.
- Het volledige document zal taalkundig gescreend worden.

Categorisering noordelijke ring

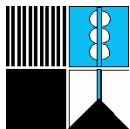
- Mevr. Cremers haalt aan dat dhr. Lieten een opmerking had over de categorisering van de noordelijke ring. De hogere overheid dient de categorisering te bepalen. Maaseik mag wel een voorstel doen.
- Dit punt wordt nagevraagd bij dhr. Lieten.

Verdere opmerkingen

- Er zijn geen verdere opmerkingen op het beleidsplan.

Terugkoppeling aanpassing beleidsplan

- Het document wordt doorgestuurd naar dhr. Lieten ter controle.
- In de vergadering van 16-06-2014 is afgesproken dat dhr. Lieten na controle het document overmaakt aan de kwaliteitsadviseur dhr. Frank Leys.
- Dhr. Moens zal het document ook doornemen met dhr. Miermans.

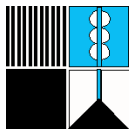


Planning / verder verloop

- Terugkoppeling met dhr. Lieten tegen 15 december.
- GBC-uitnodiging wordt samen met het afgewerkt beleidsplan verstuurd.
- De presentatie voor de GBC ook op voorhand overmaken aan de leden.
- Het beleidsplan voorleggen aan de GBC van januari.
- RMC audit in februari-maart.
- Dhr. Geusens en mevr. Van Dooren vragen op het schepencollege of het aangeraden is om, na gunstig advies, de gemeenteraadscommissie en gecoro uit te nodigen en het beleidsplan voor te stellen.
- Het openbaar onderzoek i.f.v. het participatietraject dient uitgevoerd te worden door stad Maaseik.

Opgemaakt te Maaseik
3 december 2014

André Moens
Peter Stals



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - Beleidsplan

Verslag 12

Datum : 26 januari 2015

Plaats : Buro LST

Aanwezig :

Dhr. Sven Lieten	namens Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (sven.lieten@mow.vlaanderen.be)	X
Mevr. Mieke Cremers	namens Dienst Verkeer (mieke.cremers@maaseik.be)	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

- Bespreking aangepast beleidsplan i.f.v. opmerkingen advies van de kwaliteitsadviseur op het beleidsplan voorgelegd op 28 januari 2014.
- Bijkomende aanpassingen en aanvullingen op het beleidsscenario na intern overleg stad Maaseik

2. Opmerkingen

Aanpassingen en aanvullingen

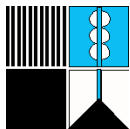
- RUP "de Post" (p70) mag uit het beleidsscenario weggelaten worden. Deze RUP heeft geen invloed op de mobiliteit.
- Woongebied ATM : hiervoor is een RUP opgesteld.
- Het is RUP St-Jan en niet RUP St-Jan's
- Op p 23 "milieu – aspect" op provinciaal vlak nog toevoegen.
- De routing van de bus dient aan te sluiten met het nieuwe ziekenhuis.
- De Lijn heeft beslist om snelbussen in te zetten op korte termijn, maar stad Maaseik wenst de mogelijkheid op vertramming open te houden.
- Enkele personen zijn gewijzigd in de werkgroep GBC.

Presentatie aanpassingen

- Alle aanpassingen sinds de RMC van januari 2014 zijn in "rode kleur" weergegeven.
- In het verslag van de RMC zijn de opmerkingen van de kwaliteitsadviseur aangevuld met de oplossing en/of verwijzing naar de pagina in het beleidsplan om het controleren te vergemakkelijken. Dit samenvattend verslag kan ook op de volgende GBC en RMC gebruikt worden ter verduidelijking.

Advies kwaliteitsadviseur

Tijdens de vergadering wordt het verslag van de kwaliteitsadviseur nogmaals doorgenomen. Hierbij wordt genoteerd hoe de opmerkingen verwerkt zijn in het beleidsplan. Onderstaand wordt dit kort opgesomd. Voor de volledige toelichting wordt verwezen naar het verslag van de kwaliteitscoördinator, waarbij toelichting is gegeven (tekst in groene kleur) hoe de opmerkingen zijn verwerkt in het beleidsplan.



- De participatiemomenten zijn opgenomen als een apart hoofdstuk. Er dient wel nog een openbaar onderzoek te gebeuren
- Op de geplande GBC dient expliciet consensus behaald te worden.
- Het is een bewuste keuze om de vorige stappen (scenario's) te herhalen. Daarnaast was in de synthesesnota wel een afweging gebeurd, maar geen keuze van scenario's.
- Het is duidelijker gemaakt in de tekst en afweging dat groeiscenario 1 en 2 samen resulteren in het toekomstscenario.
- De Vlaamse doelstellingen dienen vertaald te worden naar lokaal niveau
- Het sluipverkeer wordt structureel opgelost als de noordelijke ring uitgevoerd wordt. Dit sluipverkeer ontstaat trouwens pas op momenten dat er congestie is op de autosnelweg A2/E25 (Nederland)
- Het werkdomein openbaar vervoer is aangevuld.
- De afwegingstabel is opgemaakt in samenspraak met de GBC / de beschrijving van de scenario's is ook verbeterd.
- De flankerende maatregelen zijn verder uitgewerkt.
- De toetsing met hogere plannen is quasi onveranderd.
- Er wordt nog een binding geschreven bij de operationele doelstellingen.
- Grensoverschrijdende wegen zijn getoetst.
- Confrontatie tussen netwerken is gebeurd.
- De besluiten zijn verder aangevuld.
- De werkdomeinen zijn uitgebreid en aangevuld.
- Er is nog geen duidelijkheid over de hoofdhalt openbaar vervoer.
- De noordelijke ring is beter gemotiveerd.
- De actietabel en het beleidsscenario zijn aangevuld en op elkaar afgestemd. De initiatiefnemers zijn ook overal ingevuld.

Terugkoppeling aanpassing beleidsplan

- Het document wordt, na de voorgestelde aanpassingen van deze vergadering, samen met het samenvattend verslag doorgestuurd naar dhr. Lieten, mevr. Cremers en dhr. Leys ter controle.

Planning / verder verloop

- Terugkoppeling met dhr. Leys.
- GBC-uitnodiging worden door mevr. Cremers verstuurd, en de link naar het afgewerkt beleidsplan wordt door Buro LST verstuurd.
- Het beleidsplan voorleggen aan de GBC 25 februari 2015 om 9.30u in het ACM.
- Vaststelling door de gemeenteraad en CBS.
- Openbaar onderzoek uitgevoerd door stad Maaseik
- Daarna RMC

Opgemaakt te Maaseik

26 januari 2015

André Moens
Peter Stals

Verslagen infovergadering bevolking Beleidsplan

MOBILITEITSPLAN MAASEIK

BELEIDSFASE

INFOVERGADERING BEVOLKING 14 MAART 2013

VERSLAG

Aanwezig: ± 25 personen

Namens het beleid :	Yvonne Van Dooren	--	verkeer + ruimtelijke ordening
	Mieke Cremers	--	dienst verkeer
	Andre Moens	--	Buro LST

A. Moens geeft een toelichting aan de hand van een 100 tal sheets.

Opmerkingen/vragen gesteld door de aanwezigen

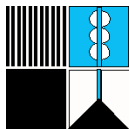
- **Ontsluiting Maaseik via Nederland.**
 - **Hoe zit dit in toekomst met rekening rijden?**
- **Maaseik - Genk via A2 - 14 km verder**
 - **Betaalt Vlaamse Overheid dit?**
- **Waarom niets voorzien voor fietsers richting Heppeneert?**
- **Stadskern - vb. Bosstraat**
 - **Plaats fietser?**
- **Wal: "Voetgangerszone" - opwaardering?**
 - **Visie is ontwikkeld.**
- **Fietspaden: alternatieve route Diestersteenweg.**
 - **Jagersborg - Snellewindstraat - Hazenpadweg - Schuurstraat**
- **Doortrekken treinverbinding tot Maaseik (Spartacus)**
- **Belbus?**
- **Parkeerplaatsen vrachtwagens combineren met overslagplaats.**

opgemaakt te Maaseik

14 maart 2013

Mieke Cremers / Andre Moens

Verslagen GBC Beleidsplan



STAD MAASEIK

Mobiliteitsplan - beleidsnota

Verslag vergadering GBC 5 - dd 23-05-2013

Datum : 23 mei 2013

Plaats : Stadhuis Maaseik

Aanwezig :

Dhr. J. Creemers	Burgemeester	
Mevr. Y. Van Dooren	Schepen Verkeer	X
Mevr. M. Cremers	Namens Dienst Verkeer	X
Dhr. N. Bakkers	Afdelingshoofd technische dienst	X
Dhr. T. Geusens	Namens Dienst Ruimtelijke Ordening – voorzitter GBC	X
Dhr. G. Ignoul	Namens CD&V	
Dhr. L. Pieters	Namens Vlaams Belang	X
Dhr. Gh. Vermassen	Namens SPA	X
Dhr. G. Keuren	Namens N-VA	X
Dhr. E. Coninx	Namens Dienst Scheepvaart	
Dhr. M. Reynders	Namens Dienst Milieu - duurzaamheidsambtenaar	X
Dhr. F. Gerarts	Namens Politie Maasland	X
Dhr. L. Bamps	Namens Politie Maasland	X
Dhr. S. Lieten	Namens Mobiliteitscoördinator BMV Limburg	X
Dhr. V. Donné	Namens Mobiliteitscoördinator BMV Limburg	
Mevr. K. Peeters	Namens AWW Limburg	X
Dhr. R. Schreurs	Namens Provincie Limburg	X
Mevr. N. Hendrix	Namens De Lijn	X
Mevr. D. Renders	Namens De Lijn	
Dhr. P. Smeets	Namens De Lijn	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X
Dhr. Peter Stals	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 - fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be	X

VERSLAG

1. Introductie

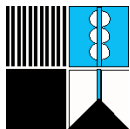
- Bespreking richtinggevend deel van de beleidsnota.
- A.Moens geeft een toelichting bij het aangepaste rapport.

2. Bespreking /Evaluatie

Groeiscenario 1

Autoverkeer / Wegencategorisering

- Op kaart 16 moet de toekomstige noordelijke ring als pijl aangeduid worden. De provincie moet hier een studie voor uitschrijven en bepaald daarin de exacte locatie.
- De noordelijke ring dient als secundaire weg II aangeduid te worden.



- Het deel Venlosesteenweg dat de noordelijke ring met de primaire weg II verbindt, dient aangeduid te worden als secundaire weg II
- De Diestersteenweg, Bosmolenlaan, Van Eycklaan en Venlosesteenweg, die nu in het scenario als secundaire II zijn aangeduid, krijgen een ander statuut, in de nota wordt beschreven dat deze tijdelijk de ontsluiting op niveau van secundaire II verzorgen tot de ringstructuur gecreëerd is.

Groeiscenario 2

Autoverkeer / Wegcategorisering

- Op kaart 21 moet de toekomstige noordelijke ring als pijl aangeduid worden. De provincie moet hier een studie voor uitschrijven en bepaald daarin de exacte locatie.
- De noordelijke ring dient als secundaire weg II aangeduid te worden.
- Het deel Venlosesteenweg dat deze ring met de primaire weg II verbindt dient aangeduid te worden als secundaire weg II.
- Algemeen : wegcategorisering binnen scenario ontwikkeling afstemmen op wegcategorisering RSL.

Duurzaam scenario

Om duidelijk te maken dat bepaalde wegcategorisering van tijdelijke aard zijn, wordt er een tijdelijk groeiscenario toegevoegd aan bepaalde kaarten.

Fietsroutenetwerken

- De gewenste schakel langs de Bosbeek wordt bovenlokaal.
- Het wordt als een te onderzoeken segment beschreven.

Autoverkeer / Wegcategorisering

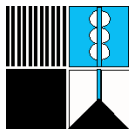
- Voor wegcategorisering komt een groeiscenario waarin aangeduid wordt dat de Diestersteenweg, Bosmolenlaan, Van Eycklaan en deel Venlosesteenweg tijdelijk secundaire weg II wordt totdat de ringstructuur voltooid is.
- Op kaart 26 moet de toekomstige noordelijke ring als pijl aangeduid worden. De provincie moet hier een studie voor uitschrijven en bepaald daarin de exacte locatie.
- De ring dient als secundaire weg II aangeduid te worden.
- Het deel Venlosesteenweg dat deze ring met de primaire weg II verbindt dient aangeduid te worden als secundaire weg II.
- De zuidelijke bestaande ring krijgt de categorie lokaal II.

Vrachtautoverkeer

- Voor vrachtautoverkeer komt een groeiscenario waarin aangeduid wordt dat de Diestersteenweg, Van Eycklaan, Weertersteenweg en Maastrichtersteenweg vrachtroute type II blijven totdat de ringstructuur voltooid is.
- Op kaart 27 wordt de toekomstige zuidelijke ring aangeduid als vrachtroute type II.
- In het duurzaam scenario worden alle wegen binnen de ringstructuur, welke eerst type II waren, omgevormd naar lokale wegen.

Parkeerbeleid

- Het parkeren langs de ring (Fabiolalaan) is nu al verboden ook al wordt dit momenteel getolereerd.
- In scenario ontwikkeling dit als parkeerplaats niet bevestigen.



Aanpassingen aan het Actieplan

- Actiepunt Weertersteenweg – lokale II (tussen Van Eycklaan – Sint-Jansberg) schuift van MT naar LT
- Provincie als partner toevoegen bij verscheidene actiepunten.
- Actiepunt N78 – N78b Herinrichting kruispunt Venlosesteenweg - Koningin Fabiolalaan – aansluiting Sportlaan vervalt.
- Aanpassing centrum Neeroeteren (doortocht op het Scholtisplein) studie KT en uitvoering MT.
- Toevoeging en aanpassing partners bij verscheidene actiepunten.

Opgemaakt te Maaseik

23 mei 2013

André Moens
Peter Stals

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
STAD MAASEIK**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 25 FEBRUARI 2015

Verslaggever: André Moens / Peter Stals

Verslag versie 25-02-2015

Onderwerp: Mobiliteitsplan Maaseik - Beleidsnota

Aard van de GBC-beslissing¹

***Eindbeslissing bij consensus mits
aanpassing aan opmerkingen***

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Dhr. J. Creemers	Stad Maaseik Burgemeester		N
Mevr. Y. Van Dooren	Stad Maaseik Schepen Verkeer		A
Dhr. T. Geusens	Stad Maaseik Dienst RO – voorzitter GBC		A
Dhr. S. Lieten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken		A
Mevr. A. Vanacken	VVM De Lijn		A
Mevr. K. Peeters	Wegbeheerder: AWW Limburg		A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Dhr. R. Schreurs	Provinciebestuur		A
Mevr. Claes	Departement Ruimtelijke Ordening		N

¹ Verwijder wat niet past.

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Dhr. N. Bakkers	Stad Maaseik Afdelingshoofd TD	Nico.bakkers@maaseik.be	N
Mevr. M. Cremers	Stad Maaseik Dienst Verkeer	Mieke.cremers@maaseik.be	A
Dhr. M. Reynders	Duurzaamheidsambtenaar	Martijn.reynders@maaseik.be	N
Dhr. F. Gerarts	Korpschef Politie Maasland		A
Dhr. L. Bamps	Politie Maasland		A
Dhr. E. Coninx	Dienst Scheepvaart		N
Dhr. G. Ignoel	CD&V		N
Dhr. G. Vermassen	SPA		A
Dhr. Johan Tollenaere	VLD		N
Dhr. L. Pieters	Vlaams Belang		A
Dhr. G. Keuren	NVA		N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
[dienst aanvullen]	[dienst aanvullen]

Vaststelling van het quorum²

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

Verslag van de vergadering

1. Introductie

- Dhr. T. Geusens - voorzitter – opent de vergadering en stelt dat het onderwerp van deze GBC vergadering, de beleidsnota betreft van mobiliteitsplan Maaseik. Andere onderwerpen zijn niet geagendeerd. Vervolgens geeft hij het woord aan dhr. Moens van het studie bureau.
- Dhr. A. Moens geeft een overzicht van de tot op heden gelopen procedure in kader van het opstellen van het beleidsplan.
 - 23 mei 2013: GBC: gunstig advies
 - december 2013: gemeenteraad Maaseik voorlopige vaststelling
 - 28 januari 2014: RMC ongunstig advies
 - 11 maart 2014: overleg De Lijn/stad Maaseik/BLST
 - 12 juni 2014: overleg stad Maaseik /MOW/ BLST

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

- 3 december 2014: overleg stad Maaseik /BLST: bijgestuurde beleidsnota
 - 26 januari 2015: overleg stad Maaseik/MOW/BLST: bijgestuurde beleidsnota
 - 9 februari 2015: document verstuurd aan leden GBC
 - 25 februari 2015: GBC
- A. Moens stelt dat hij toelichting zal geven bij het aangepaste rapport, met name de manier waarop antwoord is gegeven aan de opmerkingen van de kwaliteitsadviseur tijdens de vorige RMC.
Alle tekstuele aanpassingen zijn in “rode kleur” aangebracht zodat het duidelijk en helder is voor de lezer, wat de aanpassingen inhouden ten opzichte van het document wat is voorgelegd aan de RMC dd. 28 januari 2014.
 - Na deze toelichting op de herwerkte versie worden de kaartenbundel van het beleidsplan overlopen en toegelicht. Hierbij wordt vaak een “actiepunt” gedetailleerd toegelicht aan de hand van een ondersteunende kaart.

2. Bespreking /Evaluatie

Opmerkingen/vragen tijdens de presentatie

- Tijdens de presentatie van de kaart gemotoriseerd verkeer “wegcategorisering” stelt Dhr. G. Vermassen de vraag of de plannen van de Gremelsloweg zoals ze momenteel in opmaak zijn, overeenstemmen met de wens om deze weg om te vormen naar een ringstructuur met een categorisering van secundaire weg II. De stad en MOW bevestigen dat dit het geval is. Dhr. Vermassen vreest dat deze plannen lange termijn zijn. De stad verkiest dit toch sneller uit te voeren.
- Dhr. Vermassen vermoedt dat de realisatie van de Gremelsloweg als secundaire II meer sluipverkeer zal creëren op de Venweg. A. Moens stelt dat de Venweg op termijn onderdeel gaat uitmaken van de “ringstructuur”. Op korte termijn zal men dienen zorg te dragen dat sluipverkeer hier niet kan.
Politie Maasland is namelijk voorstander om hier een tractorsluis aan te brengen zodat sluipverkeer hier niet meer kan.
- Dhr. Vermassen vraagt of er iets gedaan wordt op de Diestersteenweg voor de zwakke weggebruiker. A. Moens meldt dat de aanleg van vrijliggende fietspaden is opgenomen in het actieprogramma. Dit kan pas wanneer het mobiliteitsplan is goedgekeurd. Dhr. S. Lieten stelt namens MOW dat wel eerst de lopende fietspadenprojecten dienen afgewerkt te worden (ten minste planvoorbereidingsklaar maar niet uitgevoerd) voordat nieuwe projecten worden opgestart.

Opmerkingen/vragen na de presentatie

De Lijn:

- Mevrouw Vanacken stelt dat in de tekst wordt er gesproken over frequentere aansluitingen. Er zijn minstens 2 verbindingen per uur met de treinstations Genk en Hasselt (lijn 8, 11 en 45). Het gaat eerder over vlottere aansluitingen. De Lijn heeft in december j.l. aanpassingen doorgevoerd die de aansluitingen van bus op trein verbeteren. De aansluiting trein-bus kan nog beter. De Lijn heeft een bepaalde wachttijd, maar als de treinen nog meer vertraging hebben, kan De Lijn niet wachten.

- Bij de doelstellingen wordt gevraagd naar een snelbus Maaseik – As – Genk. Een snelbus is een bus zonder veel stoppunten tussen twee plaatsen. Indien As aangedaan moet worden gaat het eerder om een streeklijn. Afdeckingsgraad is wat dat betreft momenteel reeds in orde.
- Stad Maaseik stelt dat het eerder om vlottere verbindingen vraagt dan frequentere bussen. Mevr. Vanacken en dhr. Lieten stellen dat bij uitvoering van het Spartacusplan dit zal worden mee opgelost.
- In het actieplan wordt vermeld dat het vervoersaanbod aangepast moet worden i.f.v. strategische projecten. A. Moens stelt dat het beleidsplan voorziet dat bij het inpassen van nieuwe strategische projecten, deze o.a. dienen afgestemd te worden op huidige lijnvoeringen. Hierbij is meer een wisselwerking nodig. Bij locatie onderzoek voor strategische projecten dient er onderzoek te gebeuren naar een optimale situering t.o.v. het huidig openbaar vervoersnetwerk.
- Er wordt vermeld dat het Spartacusplan een lichte verbetering brengt. Dit is een gevoel dat bij het gemeentebestuur van Maaseik heerst. Mevr. Vanacken stelt dat Spartacus wel degelijk een verbetering van de openbaar vervoersontsluiting zal betekenen voor het Maasland.
- Realtime Informatieborden worden enkel bij hoofdhalttes geplaatst en niet bij belangrijke haltes.
- In het actieprogramma bij acties en tariefstelling aanvullen dat het over campagne acties gaat (geen kortingen of zo)
- Bij het stedelijk infoblad vermelden dat het gaat om het aanleveren van de info voor het stedelijk infoblad.
- Mevr. A. Vanacken maakt bovenstaande opmerkingen nog over aan het studiebureau.

Politie Maasland:

- Dhr. Bamps meldt dat er plannen zijn om het gedeelte Diestersteenweg van het nieuw kruispunt ziekenhuis tot aan het centrum 50km/u te maken. De stad meldt dat zij hiervan nog geen kennis hebben.
- De Politie herhaalt de wens om een tractorsluis te plaatsen bij de Venweg. Stad Maaseik vindt dat de situatie bekeken moet geëvalueerd worden ,samen met de personen die ter plaatse wonen. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de eigen woning is noodzakelijk zonder teveel omrij - kilometers te moeten maken. Uiteindelijk wordt gesteld dat er een actie nodig is om het sluipverkeer aan te pakken en de leefbaarheid te verbeteren (evaluatie + actie toevoegen aan actietabel).
- Verder geen opmerkingen

Provincie:

Dhr. Schreurs meldt volgende aanvullingen:

- Bij werkdomein B3 actiepunt hoofdhaltte: de provincie toevoegen als partner.
- Verder geen opmerkingen.

Vlaams Belang:

- Volgens dhr. L. Pieters wordt er te veel gefocust op de B. Philipslaan i.v.m. de hoofdhalt. A. Moens stelt dat het beleidsplan geen uitspraak doet over een specifieke locatie. Stad Maaseik is hier samen met de Lijn en andere mogelijke partners reeds jaren mee bezig. Locatie Burgemeester Philipslaan heeft volgens de zeer recente gegevens nog weinig slaagkans. Vandaar is - in overleg met stad Maaseik en De Lijn - op de kaart openbaar vervoer een zoekzone aangeduid met daarin een ster die de hoofdhalt symboliseert. De locatie hoofdhalt dient in Maaseik-centrum gezocht te worden. M.a.w. binnen deze zoekzone.
- Komt de ovonde Bosmolenlaan – Acht Meilaan er nog? Mevr. K. Peeters stelt dat deze is voorzien op MT/LT in het actieplan. De huidige VRI werkt goed en de prioriteit van de ovonde is laag. Bijgevolg zal dit op korte termijn niet worden gewijzigd.
- Als de Gremelsloweg als ringstructuur en ontsluitingsweg ingericht wordt, is het dan niet aangeraden om een tweede ontsluiting van het ziekenhuis hierop te voorzien? Dhr. Pieters verwacht veel drukte op de Diestersteenweg.
 - Dhr. Moens stelt dat het verkeer – komende uit het westen van Maaseik - dat momenteel naar het huidig (oude) ziekenhuis rijdt ook al gebruik maakt van de Diestersteenweg en dit nu zelfs grotendeels door het centrum afwikkelt (B. Philipslaan – Mgr. Koningsstraat). Wanneer het deel van noordelijke ringstructuur zal zijn gerealiseerd (Gremelsloweg) zal het verkeer komende van Kinrooi en Bree zich in hoofdzaak via de Gremelsloweg naar het nieuwe ziekenhuis afwikkelen. Het verkeer komende vanuit Neeroeteren wijzigt niet, behalve dat dit niet meer het centrum aandoet. Enkel verkeer vanuit Dilsen (zuiden) zal de rand van het centrum gebruiken om het ziekenhuis te bereiken (via Stationsstraat). Wegcategorisering is hierop afgestemd.
 - Dhr. Vermassen is voorstander van 1 aansluiting voor het ziekenhuis. Stad Maaseik en MOW zijn hier ook voorstander van. In het verleden is voldoende overleg gepleegd rond de ontsluiting van het ziekenhuis. Een tweede ontsluiting naar het noorden legt meer druk op de woonwijk Kromme Kamp. Daarnaast is de verdeling van verkeer via 1 veilig ingericht punt beter.
- Verder geen opmerkingen

Sp.a / Vooruit

- Dhr. Vermassen herhaalt zijn vragen/opmerkingen i.v.m. de fietspaden Diestersteenweg. Dit is reeds opgenomen als actiepunten.
- De situatie t.h.v. het Scholtisplein in Neeroeteren is onveilig. Hij betreurt dat binnen het beleidsplan niet meer aandacht wordt besteed aan deze omgeving. A. Moens stelt dat dit wel is opgenomen in het actieplan. Momenteel wordt de functie doorstromen en parkeergelegenheid goed ingevuld door het plein en AWW ziet op korte termijn geen aanpassing van de situatie. Het actieplan voorziet een actie voor het Scholtisplein. Dhr. Geusens meldt dat er een duidelijke visie moet zijn vanuit ruimtelijk oogpunt.
- Betere en snellere verbindingen O.V. Uitvoering van het Spartacusplan zo snel mogelijk uitvoeren .Dit is door De Lijn en MOW al aangehaald.
- Dhr. Vermassen vraagt ook om de nodige aandacht te besteden bij de ontsluitingsstructuur van de ontwikkelingszone zuidelijke stadsrand op de N78. Dhr. Geusens meldt dat de stad hier met opmaak van plannen bezig.

- Verder geen opmerkingen.

MOW:

- Dhr. Lieten meldt dat het voorliggend document ook reeds is teruggekoppeld met de kwaliteitsadviseur. Deze heeft naast enkele kleinere opmerkingen nog een fundamentele opmerking: de operationele doelstellingen dienen concreter omschreven te worden.
- Hij meldt tevens dat de inplanting van het ziekenhuis goed is en dat een tweede ontsluiting veel tegenstand kent en daarom voor één veilige ontsluitingsweg is gekozen.
- Dhr. Lieten uit verder zijn teleurstelling dat na 10 jaar overleg en actie nog steeds geen locatie voor de nieuwe hoofdhalte is geselecteerd. Deze moet in ieder geval in het centrum worden gesitueerd en niet er buiten.
 - Het stadsbestuur is ook vragende partij naar een snelle locatiekeuze.
 - Dhr. Vermassen meldt dat het stationsplein aan de Stationsstraat/Kempensweg ooit een station is geweest met dit soort functie. Deze locatie ligt echter aan de rand van het nu op kaart vermelde onderzoeksvenster.
- Dhr. Lieten herhaalt zijn opmerking over het uitvoeren van lopende fietspadprojecten voordat andere opgestart kunnen worden.
- Verder geen opmerkingen.

AWV :

- Mevr. Peeters geen inhoudelijke opmerkingen over de uitgewerkte visie betreffende het mobiliteitsplan , maar wel betreffende volgende actiepunten:
- AWV heeft geen notie van ontwikkeling stedelijk woongebied St-Jan qua kruispuntinrichting met de N762 5 Weertersteenweg). Hiervoor is geen budget voorzien en dient op MT/LT uitgevoerd worden aangezien KT niet haalbaar lijkt.
- Bij N78 – Parkway vermelden dat het vermelde bedrag over de studie gaat.
- De ontwikkeling van Neeroeteren centrum staat op KT als actiepunt vermeld. De N757 is recent echter nog hersteld in kader van onderhoud. AWV ziet de verdere ontwikkeling op LT. Wel wordt er een actiepunt toegevoegd op KT voor de ontwikkeling van een duidelijke toekomstvisie.
- Bij werkdomein A3 is het niet duidelijk wat met de N78 - Parkway wordt bedoeld . Dhr. Geusens meldt dat in het masterplan “ Stad aan de Maas” een visie is uitgeschreven m.b.t. de K. Fabiolalaan (N78) die stelt dat deze weg een groener karakter dient te krijgen met betere oversteekbaarheid tussen stadsdeel “stad aan de Maas” en het centrum.
- De ontsluitingsstructuur Diestersteenweg, Bosmolenlaan, Van Eycklaan dient op LT worden gezien i.p.v. MT.
- Acht Meilaan wordt LT.
- Voor de schoolomgevingen en 30km zone is het niet duidelijk wat met KT/MT wordt bedoeld. A. Moens meldt dat hiermee wordt bedoeld dat op korte termijn kleine noodzakelijke ingrepen worden uitgevoerd, terwijl grotere aanpassingen op middellange termijn zijn voorzien. Wanneer het over een gewestweg gaat is AWV partner.

- Dhr. Vermassen vraagt of er ontwikkeling is voor de schoolomgeving Neeroeteren. Dit zit in het actiepunt van ontwikkeling Neeroeteren centrum. Uitvoeringsmodaliteiten zoals belijningen e.d. zijn niet aan de orde in een mobiliteitsplan.
- De fietspaden Diestersteenweg opsplitsen in studie op KT en realisatie op MT voor het deel tussen Gremelsloweg en Stationsstraat. Het deel tussen Maaseikerlaan en Kinrooiersteenweg wordt LT.
- De N762 Weertersteenweg tussen St-Jan en Venweg is LT.
- N757 tussen Diestersteenweg en gemeentegrens is LT.
- Oplossen van conflictpunten met recreatief fietsroutenetwerk zijn voor MT.
- Actiepunt “verkeerslichtenbeïnvloeding” mag er uit. Meeste kruispunten zijn reeds uitgevoerd. Er is geen concrete vraag naar.
- Dhr. Pieters vraagt hoe het zit met de aansluiting van de verlengde Sportlaan op N78 (Venlosesteenweg) betreffende de in het verleden geplande middengeleider. Mevr. Peeters meldt dat deze niet meer is weerhouden door AWW.
- Ovonde Bosmolenlaan – Acht Meilaan wordt LT.

Stad Maaseik:

- Het voorliggend document heeft de ambtelijke goedkeuring in overleg met schep en Van Dooren.
-
- Op blz. 25 dient de “Zonnelaan” vervangen te worden door de Heppersteenweg.

3. Consensus

De vergadering keurt voorliggend document goed, mits bovenvermelde opmerkingen nog worden verwerkt.

4. Verder verloop

- Het document wordt aangepast en samen met het verslag van de GBC verstuurd naar de actoren.
- Stad Maaseik start het openbaar onderzoek op.
- Daarna dient de voorlopige vaststelling door de gemeenteraad te gebeuren.
- Wanneer het openbaar onderzoek is afgerond is, zal een RMC audit worden ingepland.

Opgemaakt te Maaseik

25 februari 2015

André Moens
Peter Stals

Uittreksel notulenregister gemeenteraad Beleidsplan

UITTREKSEL UIT HET NOTULENREGISTER VAN DE GEMEENTERAAD

IN ZITTING VAN : 25 NOVEMBER 2013

Tegenwoordig de Dames en de Heren:

J. Creemers, Burgemeester-Voorzitter, M. Giebels, Y. Van Dooren,
A. Schaefer, M. Janssen, K. Drees, D. Verlaak, Schepenen
G. Vermassen, A. Willen, J. Cuppens, L. Vanstreels, L. Pieters,
J. Tollenaere, P. Hendriks, R. Dupont, G. Haeldermans,
R. Didden, K. Vandewal, G. Keuren, F. Neyens, I. Franssen, C. Schabon,
G. Hellings, G. Geusen, H. Vermeulen, R. Opsteyn en H. Buitekant, Raadsleden,
en R. Corstjens, stadssecretaris.

Verontschuldigd: G. Keuren

NOTULE: 132 - RO&MOBILITEIT

(126) 581.1 - *Mobiliteitsplan Maaseik. Beleidsplan.*

Voorlopige goedkeuring van het Mobiliteitsplan Maaseik.

De Gemeenteraad van de Stad Maaseik, Provincie Limburg, in vergadering overeenkomstig het gemeentedecreet;

Gelet op het besluit van de Gemeenteraad van 17 oktober 2008 waarin :

- akkoord wordt gegaan met het afsluiten van een overeenkomst tussen de Stad Maaseik, het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn aangaande de opmaak van het mobiliteitsplan.
- de Gemeenteraad volmacht geeft aan het College van Burgemeester en Schepenen een ontwerper aan te stellen voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 22 december 2008 waarbij de opdracht tot de opmaak van het mobiliteitsplan Maaseik gegund wordt aan Bureau Landschapsplanning Stedenbouw en techniek NV van Maaseik

Gelet op de goedgekeurde Koepelmodule 72021/I met module 1b houdende subsidiëring van het gemeentelijk mobiliteitsplan van 03 april 2009;

Gelet op de procedure die voorziet dat het mobiliteitsplan drie stappen dient te doorlopen namelijk:

1. De oriëntatiefase welke resulteert in de oriëntatienota
2. De planopbouwfase welke resulteert in de synthesesnota
3. De beleidsnota die resulteert in een ontwerp gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het feit dat de oriëntatienota en de synthesesnota ter goedkeuring voorgelegd zijn aan de Provinciale auditcommissie en conform verklaard zijn;

Gelet op het feit dat de laatste stap in de opbouw van het mobiliteitsplan, namelijk de opmaak van het beleidsplan, van groot belang is de volgende jaren voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Het beleidsplan bestaat uit 2 delen: a) een informatief deel waarin een samenvatting wordt gegeven van de voorgaande fasen namelijk de oriëntatienota en de synthesesnota.

b) het richtinggevend deel waarin acties en maatregelen per werkdomein worden besproken;

Overwegende dat de procedure voorziet dat, alvorens de Provinciale Auditcommissie het mobiliteitsplan Maaseik kan goedkeuren en conform verklaren, de Gemeenteraad het mobiliteitsplan Maaseik voorlopig dient goed te keuren;

Gelet op het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 28 oktober 2013 waarbij opdracht gegeven wordt het dossier voor voorlopige goedkeuring aan de gemeenteraad te plaatsen;

Besluit: Met **15** stemmen voor en **6** onthoudingen, de raadsleden van het **Vlaams Belang** (L. Pieters en P. Hendriks) en van de **Open VLD** (J. Tollenaere, L. Vanstreels, C. Schabon en R. Dupont) en **5** tegen, de raadsleden van de **N-VA** (G. Geusen, H. Buitekant, G. Hellings, I. Franssen en F. Neyens)

Artikel 1:

Heeft kennis genomen van het Mobiliteitsplan Maaseik en kan voorlopig akkoord gaan met de voorgestelde acties en maatregelen zoals beschreven in het beleidsplan.

Aldus gedaan in zitting op datum als boven

NAMENS DE GEMEENTERAAD :

De Secretaris, i.o.
(get.) **Raymond Corstjens**

De Secretaris,

Raymond Corstjens

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT

De Burgemeester - Voorzitter, i.o.
(get.) **Jan Creemers**

De Burgemeester - Voorzitter

Jan Creemers

Verslagen RMC Beleidsplan

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 28 JANUARI 2014 TE HASSELT



Agendapunt: Maaseik: Mobiliteitsplan: Beleidsplan

RMC-voorzitter: Dhr. Valère Donné

(I)GBC-voorzitter: Dhr. Toon Geusens: toon.geusens@maaseik.be

Kwaliteitsadviseur: Dhr. Frank Leys

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 21/11/2000	PAC: 27/05/2008 Spoor: 1	PAC: 16/10/2012 Fase: Synthesenota

a) Duiding

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC van 23/05/2013. Aangezien het een fase uit het mobiliteitsplan betreft, wordt het dossier automatisch ter bespreking aan de RMC voorgelegd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: Stad Maaseik	
Mevr. Yvonne Van Dooren	Gemeente: Maaseik	A
Mevr. Mieke Cremers		A
Mevr. Karin Cardinaels	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en	A
Dhr. Sven Lieten	Verkeersveiligheid	A
Mevr. Dominique Renders	VVM De Lijn	A
Mevr. An Vanacken		A
Ir. Kirsten Peeters	Agentschap Wegen en Verkeer	A
Mevr. Claudia Juvijns		V
Dhr. Jo Miliaux		V
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Dhr. Rik Schreurs	Provincie: Limburg	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Dhr. André Moens Dhr. Peter Stals	Studiebureau : Buro LST	A A

d) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie
-	-

e) Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **ongunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

bij ongunstig advies op een sneltoets of mobiliteitsplan

Tegen dit ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door de vaste leden van de (I)GBC, een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. Hiertoe wordt een aangetekende brief ingediend op het adres van het kabinet van de minister. Het verzoek wordt op straffe van verval ingediend binnen vijftien kalenderdagen na ontvangst van dit ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur. Deze termijn gaat in op de eerste werkdag volgend op de dag van de ontvangst dit negatieve advies.

Om ontvankelijk te zijn moet het verzoek voldoen aan volgende voorwaarden:

- 1° de naam, de woonplaats en de hoedanigheid van de indiener vermelden
- 2° ondertekend zijn door de indiener
- 3° een omschrijving van de ingeroepen argumenten bevatten.

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



MAASEIK, MOBILITEITSPLAN, BELEIDSPLAN

- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 28 januari 2014 te Hasselt.

a) Procesbeschrijving

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 21 november 2000.

De sneltoets werd besproken in de Provinciale AuditCommissie op 27 mei 2008. Er werd gekozen voor spoor 1 (opmaak nieuw mobiliteitsplan). De Oriëntatienota werd voorgelegd op de PAC van 22 juni 2010 en werd conform verklaard. Ook de Synthesenota werd voorgelegd: op 20 maart 2012 en 16 oktober 2012.

Op dit moment ligt het beleidsplan voor.

Een gemeenteraadsbeslissing van de te nemen participatie ontbreekt (hierover werd bij de laatste voorlegging ook al een opmerking gemaakt), maar in de bijlage is een verslag opgenomen van een infovergadering op 14 maart 2013.

Op 23 mei 2013 had de enige GBC bijeenkomst rond het beleidsplan plaats. Uit het verslag blijkt slechts onrechtstreeks een consensus.

De nota "Stad Maaseik. Mobiliteitsplan. Beleidsplan" is niet gedateerd en opgemaakt door het Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek (LST) uit Maaseik. De nota telt 94 pagina's (excl. GBC verslag, het adviezen van de auditor en verslag participatie).

b) Toelichting

Het studiebureau overloopt het procesverloop: de verschillende nota's en overlegmomenten. Na de laatste bijeenkomst (mei 2013) werden nog enkele opmerkingen op de nota uitgewisseld, recent ook nog informatie van De Lijn betreffende de mogelijke inplanting van een hoofdhalte (valt onder voortschrijdend inzicht).

Verder wordt aan de hand van het kaartmateriaal door het beleidsscenario gegaan. Het toekomstscenario geeft doorkijk naar 20 à 30 jaar vooruit, het groeiscenario 1 vormt het kader voor de eerste 10 jaar.

Het bureau meldt dat het plan voorlopig vastgesteld is door de gemeenteraad (december 2013).

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

Algemene opmerkingen en suggesties

- In bijlage zit een verslag van een participatietraject. Het studiebureau gaf in haar toelichting aan dat er drie infomomenten geweest zijn, maar daarover is in het document niets terug te vinden. Het is onduidelijk wat met de opmerkingen van het participatietraject is gebeurd. Het is een erg summier verslag. Bovendien ontbreekt de gemeenteraadsbeslissing (immers: bij afwezigheid hiervan is het een openbaar onderzoek verplicht).

Er werd een Collegebesluit genomen over het participatietraject. Dit stelt ons voor problemen omdat het juridisch kader spreekt van een gemeenteraadsbeslissing en bij ontbreken hiervan, moet het plan in openbaar onderzoek gaan. Dit zou dan alsnog dienen te gebeuren.

- De consensus in het dossier komt niet expliciet aan bod in het laatste GBC verslag. Is die er?

In grote lijnen blijkbaar wel, maar een aantal passages over het openbaar vervoer dienen nog aangepast/genuanceerd te worden (zie verder).

- Een opdeling in informatief en richtinggevend deel werd gemaakt.
- Het is goed om de vorige stappen even kort te herhalen bij het begin van de nota, maar dit had korter mogen zijn. De keuze van het scenario is in principe een stap in de synthesesnota.
- De doelstellingen worden gehanteerd als criteria en dat is ten dele correct (echter deze op Vlaams niveau zijn véél te abstract), maar in de eerste plaats zou bekeken moeten worden of de knelpunten met het scenario opgelost worden. Als voorbeeld: het openbaar vervoer dient versterkt te worden als alternatief aan het autoverkeer en betere bereikbaarheid bieden naar functies: nergens in een scenario is er iets gewijzigd aan het openbaar vervoer....
- Nog een voorbeeld: bij de probleemstelling wordt het vervullen van de lokale ring naar voor geschoven (oostkant binnenstad), terwijl er een sluipverkeerproblematiek speelt (zie kaart 3). Lost het beleidsplan dit op of niet?
- De stedelijke doelstellingen (pag. 55) naar openbaar vervoer komen nergens in een scenario voor.

Het studiebureau geeft aan dat het openbaar vervoer qua bediening en gebiedsdekking in orde is en dat een aantal van de vragen naar bijkomend openbaar vervoer niet realistisch zijn.

Er moet natuurlijk over gewaakt worden dat "buikgevoel" vanuit beide kanten niet de overhand krijgt, dit dient mogelijk verder onderzocht te worden.

De implementatie van het Spartacusplan zal wél invloed hebben op Maaseik (sneldiensten naar Maasmechelen en Genk), terwijl in de nota het omgekeerde staat.

- De afweging van het voorkeursscenario is onduidelijk. Hoe werden deze beoordelingen gegeven? Wie heeft dat gedaan? Vertrekkende vanuit de algemene doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen is toch voor interpretatie vatbaar.
Er wordt gesuggereerd in de nota dat het toekomstscenario een doorkijk vormen voor de lange termijn (20 à 30 jaar) en de groeiscenario's voor een periode van 10 jaar. Toch worden blijkbaar beide afgewogen ten opzichte van elkaar?
- Ondersteunende maatregelen zouden toch wat meer mogen zijn dan enkel parkeren en vrachtwagenparkeren (bv. snelheidsbeleid, acties rond scholen, acties rond duurzame verplaatsingen bij evenementen, fietskaarten, ...).
- De bedoeling van het de toetsing met de hogere beleidsplannen is na te gaan of alle wensen daarin passen of niet. De toetsing die hier gebeurd is, is erg onduidelijk. Er ontbreekt een duidelijke conclusie. Ook hier komen nieuwe elementen aan bod: de stad vraagt een OV-verbinding met Genk... opnieuw: komt niet in een scenario voor, was geen knelpunt....
- Het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan start met de operationele doelstellingen. Waarom werden deze niet gebruikt bij de selectie van het voorkeursscenario? Waar komen deze vandaan? Verder worden de ruimtelijke ontwikkelingen opgelijst. Voldoen alle ontwikkelingen aan de operationele doelstellingen?
- Wat de wegencategorisering betreft is het niet duidelijk of de gemeentegrensoverschrijdende wegen aan de andere grens dezelfde keuze hebben en/of afwijken van het stedelijk ruimtelijk structuurplan of andere plannen. Bovendien had hier een meerwaarde gehaald kunnen worden met de confrontatie van de verschillende netwerken: vallen vrachtroutes samen met fietsroutes, is er voldoende doorstroming voor het openbaar vervoer? Worden alle strategische projecten goed ontsloten door alle netwerken? Zit het openbaar vervoer overal minstens op een lokale weg type II?
- Er straalt weinig ambitie uit van het beleidsplan.

Specifieke opmerkingen en suggesties:

- Bij de "Besluiten uit onderzoeken" (pag. 24) is het niet duidelijk of bijkomend verkeer al dan niet een probleem vormt, de bestaande knelpunten erger maakt of een opportuniteit biedt om knelpunten op te lossen.
- Bij de beschrijving van het groeiscenario 1 (pag. 41), in het bijzonder bij de ruimtelijke projecten, wordt de prioriteit voor de langzaam verkeerdeelnemers op oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Terecht, maar: bereikbaarheid, selectief voordeel, doorsteekjes,... (dat komt op meerdere plaatsen terug) zijn minstens zo belangrijk.
- Nieuwe informatie rond de hoofdhalte voor openbaar vervoer moet verwerkt worden en ook de benaming van de belangrijke halte in Neeroeteren moet overal dezelfde zijn.
- De noordelijke ringstructuur ter ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein wordt onvoldoende gemotiveerd. Hiervoor kan verwezen worden naar het Provinciaal Ruimtelijk

structuurplan en/of de typeringsstudie van de provincie in samenwerking met MOW, maar het is uit de nota niet duidelijk of dit in hogere plankaders is opgenomen/onderzocht.

- Op pagina 69 wordt een aanpassing gevraagd aan het BFF. Eventuele wijzigingen kunnen in een werkgroep ingebracht worden. De stad mag hiervoor het initiatief nemen.
- In de actietabel ontbreekt soms een initiatiefnemer... de beste garantie om de actie niet uit te voeren! Moet aangevuld worden. Ook de betrokken partners (in een aantal gevallen (mede)financiers!) moeten nog eens kritisch bekeken worden.
- In het actieprogramma komen plots een aantal acties aan bod die nergens vermeld werden (opvallend bij de flankerende maatregelen).

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De nota voldoet grotendeels aan de geldende regels en richtlijnen. De participatie dient wel verwerkt te worden (of vermeld) in de nota. Voor deze participatie moet nog eens duidelijk nagegaan worden hoe dit juridisch in orde te brengen valt. Het beleidsplan bevat teveel elementen die niet meer thuishoren in deze nota. De afweging van het voorkeurscenario – indien niet in de synthesesnota gedaan – is hier wel op z'n plaats, maar moet transparanter gebeuren. Tal van knelpunten of verzuchtingen van de stad zijn in het geheel niet terug te vinden, noch in de criteria, toetskader, noch gekozen scenario.

Het mobiliteitsplan bevat wel een aantal ambitieuze elementen, die niet altijd op de juiste plaats of voldoende belicht worden. Dit moet beter kunnen. Een coherent verhaal is nodig.

e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **ongunstig**.

Antwerpen, 29 januari 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,



Frank Leys