

*Conform verklaard PAC dd. 14/12/2010*

**Verbreden en verdiepen  
Mobiliteitsplan Stad Bilzen**

**Ontwerp Beleidsplan**

Versie D

November 2010



Oprichtgever:

College van burgemeester en schepenen  
Stad Bilzen  
Deken Paquayplein 1  
**3740 BILZEN**



## Verantwoording

<b>Titel</b>	:	Verbreiden en verdiepen Mobiliteitsplan Bilzen	<b>Goedgekeurd door</b>	:	Marc Van Moorsel
<b>Subtitel</b>	:	Beleidsplan	<b>Paraaf goedgekeurd</b>	:	
<b>Projectnummer</b>	:	09004/03	<b>Contact</b>	:	Libost-Groep nv Herckenrodesingel 101 3500 Hasselt Tel: 011/26.08.70 Fax: 011/26.08.80
<b>Referentienummer</b>	:				info@libost.be www.libost-groep.be www.grontmij.be
<b>Revisie</b>	:	D			
<b>Datum</b>	:	November 2010			
<b>Auteur(s)</b>	:	Rob Smeets			
<b>E-mail adres</b>	:	rob.smeets@libost.be			
<b>Gecontroleerd door</b>	:	Rob Smeets			
<b>Paraaf gecontroleerd</b>	:				

# **INFORMATIEF DEEL**

# Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	1	4.2.4	Parkeren .....	22
1.1.	Stand van zaken mobiliteitsplanning in de stad Bilzen .....	1	4.2.5	Wegencategorisering.....	22
1.2.	Opzet van de nota .....	2	4.2.6	Besluit Uitwerkingsnota .....	22
1.3.	Samenstelling van de GBC.....	2			
2.	Probleemstelling – Potenties .....	5	5.	Motivatie van het duurzaam scenario	24
3.	Doelstellingen	12	5.1.	Aanpassing van het duurzaam scenario uit het mobiliteitsplan 1 <sup>ste</sup> generatie .....	24
3.1.	Doelstellingen hoger beleidsniveau .....	12	5.2.	Relatie met de plannen van het hogere niveau.....	26
3.2.	Operationale doelstellingen - taakstellingen.....	13	5.2.1	RSV .....	26
3.2.1	Strategische ruimtelijke projecten .....	13	5.2.2	RSP-L .....	27
3.2.2	Fietsroutenetwerken .....	14	5.2.3	Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	28
3.2.3	Categorisering der wegen.....	14	5.2.4	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.....	29
3.2.4	Openbaar vervoer met impact Spartacus.....	15			
3.2.5	Parkeerbeleid.....	16			
3.3.	Toetsing aan de doelstellingen Milieubeleidsplan Bilzen .....	16			
4.	Synthese voorgaande fasen	20			
4.1.	Verkenningnota .....	20			
4.2.	Uitwerkingsnota.....	20			
4.2.1	Strategische ruimtelijke en infrastructuurprojecten .....	21			
4.2.2	Gevolgen Spartacus.....	21			
4.2.3	Fietsroutenetwerken .....	22			



# 1. Inleiding

## 1.1. Stand van zaken mobiliteitsplanning in de stad Bilzen

De stad Bilzen beschikt sinds 26-09-2000 over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan. Uitgangspunt is altijd geweest dat dit jaarlijks zou worden geactualiseerd en na 5 jaar grondiger zou worden herzien.

In 2008 is de stad Bilzen begonnen met de grondige herziening van het mobiliteitsplan. Daarvoor heeft de stad de sneltoets uitgevoerd. Deze is besproken op de GBC van 11-01-2008. Alle actoren waren het eens dat spoor 2 (verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan) zou worden gevolgd. De sneltoets werd besproken op de PAC van juni 2008 en gunstig geadviseerd.

De reden voor de keuze verbreden/verdiepen (spoor 2) is de evolutie rond enkele belangrijke ruimtelijke entiteiten, met name de inplanting van de bedrijvzones Kieleberg en Spelver, de nieuwe stationswijk, het woonuitbreidingsgebied Tabaert, de stedelijke entreestrip en de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart). De komst van de sneltram (Spartacus) zal een belangrijk impact hebben op de mobiliteit. Voorts diende de wegcategorisering nader te worden beschouwd met daaraan gekoppeld de routing voor zwaar vervoer en de fietsroutenetwerken.

Op 23-06-2009 werd de verkenningsfase (als eerste fase van spoor 2) aan de PAC voorgelegd. Besluit: De conformiteit van het mobiliteitsplan wordt met 12 maanden verlengd.

De auditor besloot dat:

- er vijf strategische ruimtelijk projecten: Kieleberg, Spelver, nieuwe stationswijk en de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart) en uiteindelijk ook het woonuitbreidingsgebied Tabaert als verbredingsthema's konden worden weerhouden
- er twee verbredingsthema's konden worden weerhouden rond strategische infrastructuurprojecten (tunnel N2 en de westelijke stadsontsluitingsweg)
- Spartacus als een katalysator moet worden beschouwd voor het te verdiepen thema openbaar vervoer
- bijkomend onderzoek voor de thema's fietsnetwerken en parkeerbeleid werd niet weerhouden
- het thema wegcategorisering diende enkel te worden geactualiseerd en afgecheckt met de buurgemeenten.

Op 22-03-2010 werd de Uitwerkingsnota aan de PAC van Limburg voorgelegd. De nota werd gunstig geadviseerd, waardoor de conformiteit van het bestaande mobiliteitsplan met 9 maanden werd verlengd. De auditor concludeerde het volgende:

- de uitgevoerde onderzoeken omtrent de inhoudelijke verdieping van de weerhouden strategische projecten goed zijn uitgewerkt.
- uit de toelichting door de stad Bilzen blijkt het nog niet duidelijk hoe de resultaten van het lopende Plan-MER proces in functie van het PRUP KSG Bilzen zullen worden ingepast in het mobiliteitsplan. Conclusie: ofwel behouden als verdiepingsthema en dan 'inschuiven' in het Beleidsplan; ofwel mobiliteitsplanproces afronden zonder PRUP KSG en later – via nieuwe sneltoets- toevoegen.
- het doortrekken van de oostelijke tangent N700 t.h.v. het bedrijventerrein de Spelver vormt geen punt van discussie meer, vermits dit is opgenomen in het GRS Bilzen.
- het thema openbaar vervoer moet worden aangevuld met een meer concrete uitwerking van het ontsluitende buslijnnennet i.f.v. de sneltram. (Noot van het studie bureau: omdat De Lijn deze studie zelf uitvoert

achte De Lijn het niet noodzakelijk dat i.k.v. onderhavig mobiliteitsplan hier verdere studie naar wordt verricht).

- het schoolrouteplan moet nog worden opgenomen in het te verdiepen thema fietsroutenetwerken als ook een voorstel van maatregelen
- het parkeerbeleidsplan wordt als te weinig ambitieus beoordeeld gelet op de doelstellingen t.a.v. het parkeren
- uitgewerkte wegencategorisering nog af te toetsen met buurgemeenten
- hoort de N745-Riemsterweg ook niet thuis in het Bufferplan zwaar vervoer?
- dienen de kernen van Rosmeer en Hees geen externe verzamelende route te kennen?

## 1.2. Opzet van de nota

Het totale (plan)proces van het verbreden en verdiepen bestaat uit 9 stappen, verder gestructureerd in 3 fasen met rapportages, respectievelijk de verkenningsfase, de uitwerkingsfase en het beleidsplan.

Onderhavige nota vormt stap 7 en 8 van het beleidsplan.

**Tabel 1: Stappenplan 'verbreden en verdiepen'**

FASE	STAP
VERKENNINGSFASE	1. Uitkomst sneltoets
	2. Opmaak verbredings- en verdiepingsmatrices
	3. Opmaak relatietabel en formulering taakstellingen
	4. Onderzoeksopzet
UITWERKINGSFASE	5. Uitvoering onderzoek
	6. Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario (optioneel)
BELEIDSPLAN	7. Formulering nieuw beleidsplan
	8. Uitwerking actieprogramma's

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

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen;
- Werkdomein B: de gewenste verkeersstructuur;
- Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen;

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

- Het actieprogramma volgens A, B en C;
- Het werkprogramma per locatie;
- Het investeringsprogramma op korte, middellange en lange termijn;
- Het beleidsprogramma vanuit de doelstellingen;
- Het takenprogramma per initiatiefnemer.

## 1.3. Samenstelling van de GBC

De GBC van de stad Bilzen is als volgt samengesteld:



**Tabel 2: Samenstelling GBC**

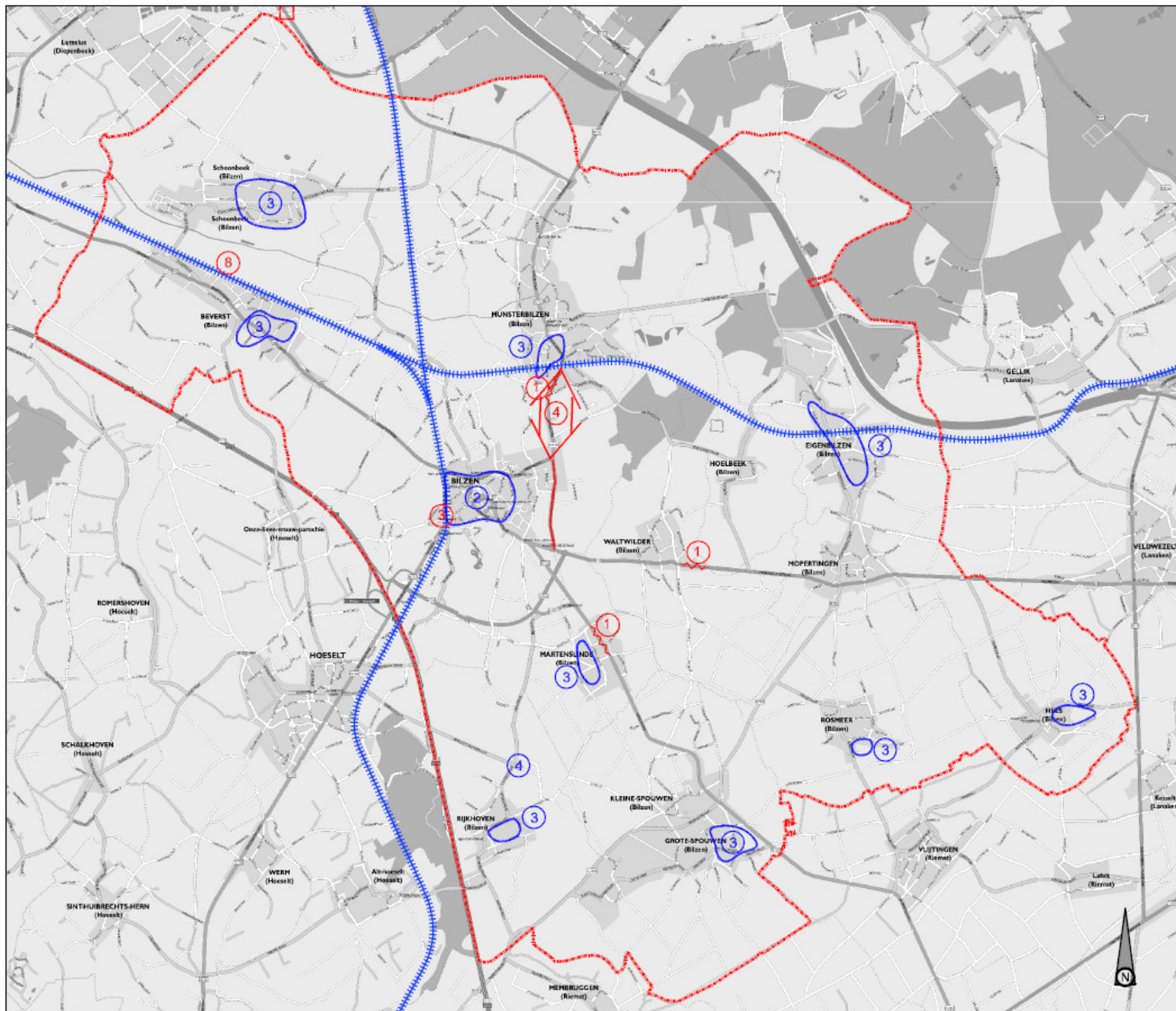
Naam	Functie/organisatie
Johan Sauwens	Burgemeester stad Bilzen
Kristien Schoofs	Secretaris
Leen Coenegrachts	Dienst Ruimtelijke Ordening
Filip Konings	Dienst Milieu
Piet Vandebroek	Dienst Locale Economie
Bart Jorissen	Dienst Infrastructuur en Mobiliteit
Christel Lismont	Dienst Mobiliteit
Elsy Ramakers	Dienst Mobiliteit
Raymond Collings	Politiezone Bilzen-Hoeselt-Riemst
Judith Mondelaers	Verantwoordelijke station Bilzen – B-rail
Anja Van den Broeck	NMBS – directie reizigers
Dirk Didden	NMBS
Rik Schreurs	Provincie Limburg
Jean-Marie Coenen	RWO-Limburg
Paul Smeets / Gwen Grauwels / Ellen Loix / Annemie Snyers	De Lijn Limburg
Dieter Van Den Langenbergh	AWV Limburg
Sofie Van Campenhout	BMV Limburg
Rob Smeets	Libost-Groep nv

De GBC vergaderde op de volgende data.

**Tabel 3: Vergaderdata ikv het opstellen van het mobiliteitsplan**

Datum	Vergadering
26 mei 2009	GBC verkenningsfase
1 maart 2010	GBC uitwerkingsfase
26 augustus 2010	GBC Beleidsplan

Het verslag van het GBC-overleg inzake de opmaak van het Beleidsplan is in bijlage 1 opgenomen. Het verslag van de PAC n.a.v. de Uitwerkingsnota is terug te vinden in bijlage 2.



**KNELPUNTEN**

1. Versprede en niet kerngerichte handelsactiviteiten
2. Bouwactiviteit buiten centrum
3. Ongestructureerde stationsomgeving
4. Aan elkaar groeien Bilzen en Munsterbilzen langs N730
5. Beperkt kwalitatieve inrichting openbaar domein
6. Verspreid liggende voorzieningen in kernen buiten centrum
7. Verlating langs steenwegen
8. Ontsluiting bedrijf DWA plastics en ligging in Demervallei

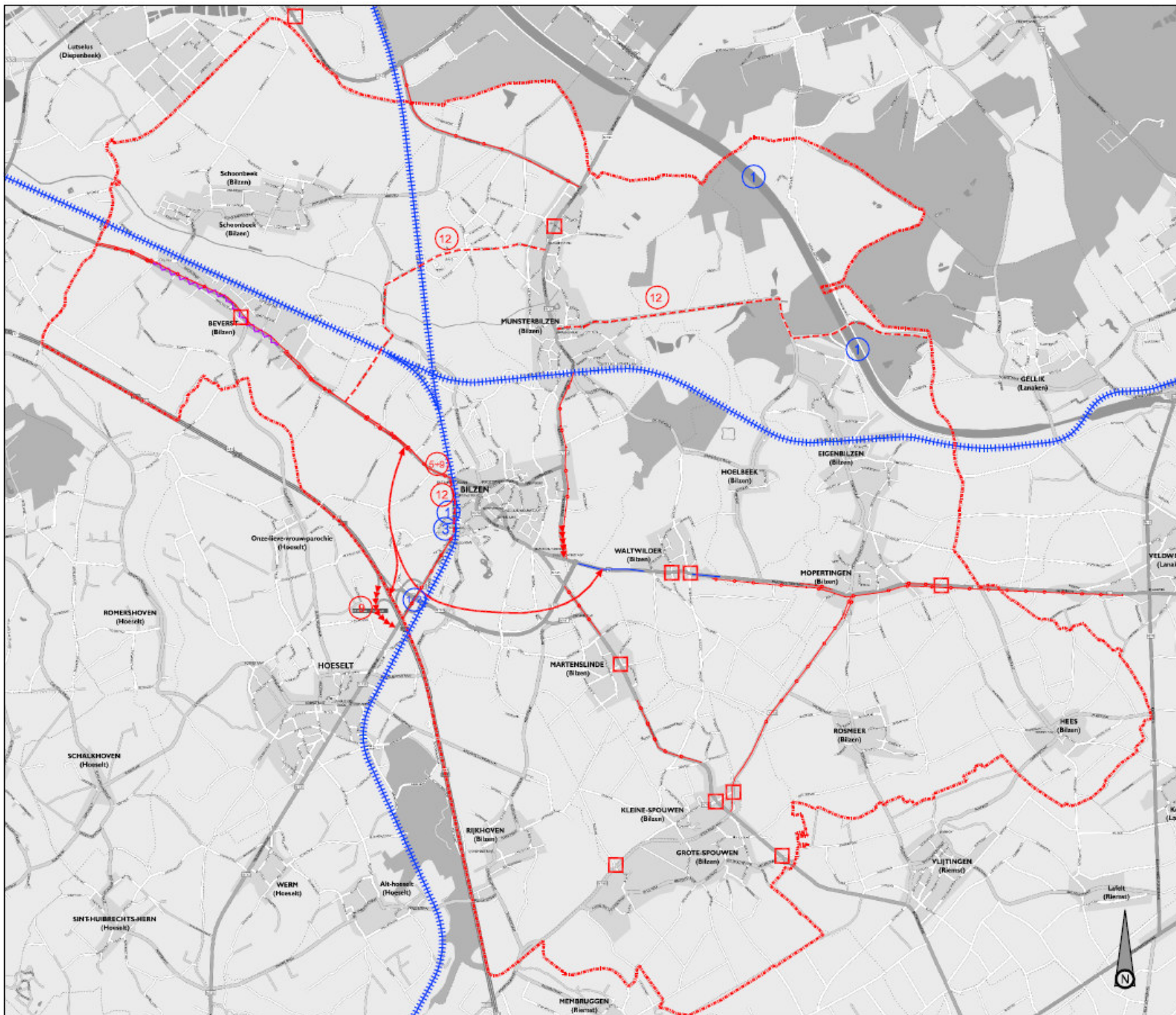
**POTENTIES**

1. Combinatie aantrekkelijk woonklimaat, goede bereikbaarheid, beschikbaarheid ruimte
2. Inbreidingsgebieden centrum
3. Inbreidingsmogelijkheden overliggende kernen en woongebieden
4. Belangrijke toeristische attractiepool: Alden Biesen

## 2. Probleemstelling – Potenties

Aan de hand van de inventarisatie, de bestaande en toekomstige plannen en studies kunnen de volgende knelpunten en potenties gelokaliseerd worden (zie ook de kaarten 1 t/m 4):

<i>Bestaande ruimtelijke structuur</i>	
<b>Knelpunten</b>	<b>Potenties</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verspreid liggende, niet kerngerichte handelsactiviteiten langsheen de gewestwegen.</li> <li>2. Door de beperkte aanwezigheid aan bouwmogelijkheden in het centrumgebied heeft zich de afgelopen jaren een sterke bouwactiviteit voorgedaan in de dealkernen</li> <li>3. De stationsomgeving is ongestructureerd en fungeert onvoldoende als deel van het stedelijk gebied (te weinig relaties, ...)</li> <li>4. Munsterbilzen groeit langsheen de N730 ruimtelijk visueel vast aan het kleinstedelijk gebied Bilzen.</li> <li>5. Op diverse locaties werd het openbaar domein op kwaliteitsvolle wijze heringericht (met als sprekende voorbeelden het centrum en de doortocht herinrichting te Munsterbilzen). Het kwaliteitsvol inrichten van het openbaar domein moet op meerdere plaatsen gerealiseerd worden.</li> <li>6. In vele deelgemeenten en kernen: verspreid liggende voorzieningen</li> <li>7. (Historisch gegroeide) woon- en baanwinkerverlinting langs steenwegen</li> <li>8. De ligging en ontsluiting van DWA Plastics te Beverst.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Combinatie van aantrekkelijk woonklimaat, goede bereikbaarheid en beschikbaarheid aan ruimte</li> <li>2. Het stedelijk gebied heeft nog enkele potentievolle inbreidingsgebieden die een meerwaarde kunnen genereren voor het stedelijk weefsel Bilzen</li> <li>3. Potentievolle inbreidingsmogelijkheden in bijna alle dealkernen en woongebieden</li> <li>4. De aanwezigheid van de landcommanderij Alden Biesen en het Apostelhuis als toeristisch-recreatieve attractiepool.</li> </ol>



**KNELPUNTEN**

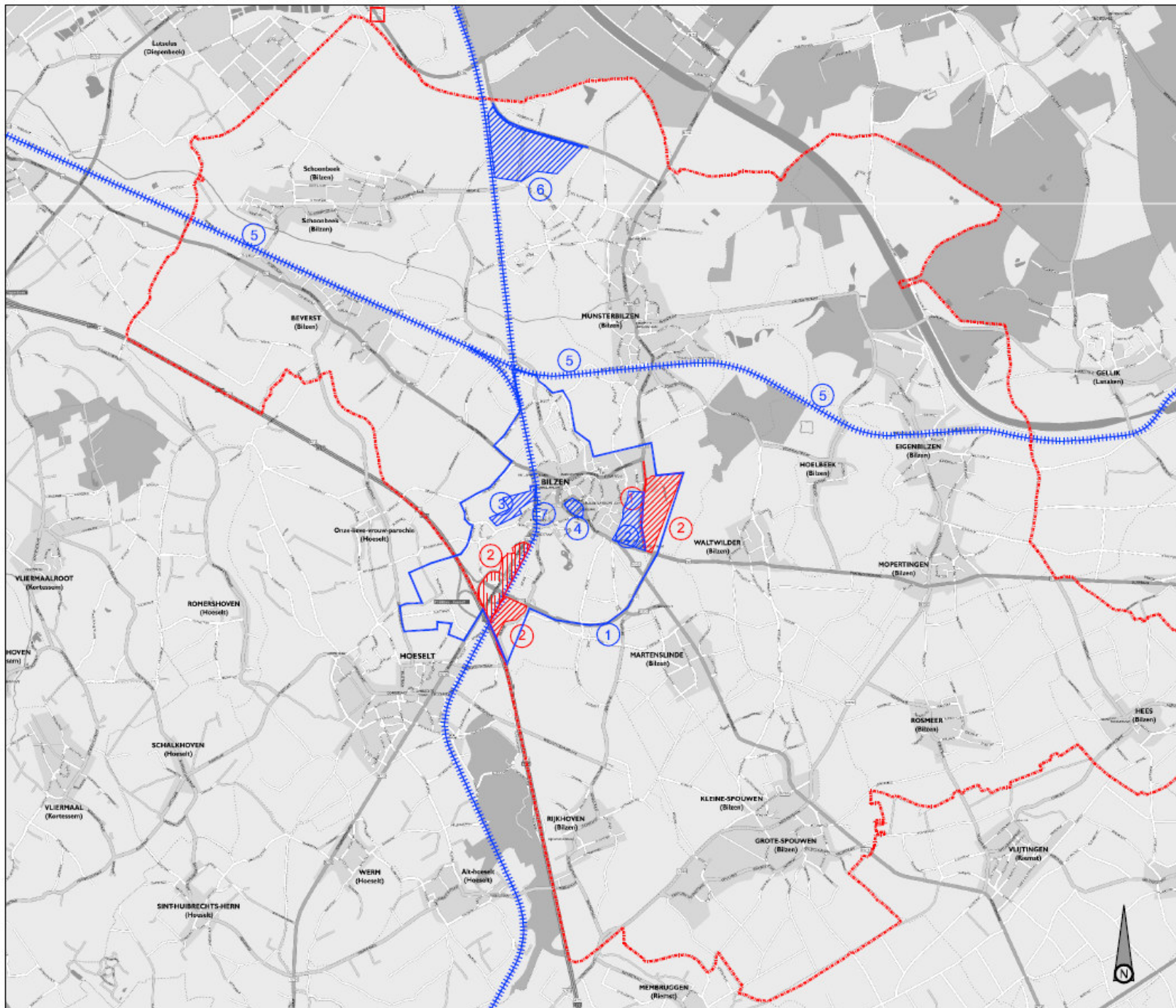
1. Inrichting wegen in een aantal gevallen verkeers-technisch ingericht
2. Onaangepaste doortocht N2
3. Verlenging legt hypotheek op veiligheid en doorstroming
4. Ontbreken goede oplossing doorgaand verkeer en link naar E313
5. Veelvuldig gesloten spoor-overweg
6. Barrièrewerking (zie 2+3)
- 7+8 Ontbrekende fietsvoorzieningen/oversteken
9. Knelpunt doorstroming openbaar vervoer
- 10+11. Wachtrijvorming (vooral avondsplits)
12. Sluikroute

**POTENTIES**

1. Multimodale bereikbaarheid
2. Goede aansluiting hoger wegennet
3. Station als OV-knooppunt
4. Sluitend en hiërarchisch fietsrouten netwerk
5. Goed openbaar vervoer busnetwerk



<b>Bestaande verkeersstructuur</b>			
<b>Knelpunten</b>	<b>Potenties</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inrichting van het wegennet in een aantal gevallen verkeers technisch ingericht voor het gemotoriseerd verkeer, ten koste van randactiviteiten (wonen, winkelen, sociaal gebeuren, ... ) en het langzaam verkeer.</li> <li>2. Onaangepaste doortocht N2 te Beverst met verkeersonveiligheid en een ondermijnde leefbaarheid als gevolg.</li> <li>3. Verlinting hypothekeert de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie.</li> <li>4. Het ontbreken van een goede oplossing voor de verbinding van de N2 (Hasseltsestraat) naar de E313, en de N2 richting Maastricht belast het centrumgebied met doorgaand verkeer</li> <li>5. De spooroverweg in de N2-Hasseltsestraat bemoeilijkt de relatie tussen Beverst e.o. en Bilzen centrum (en v.v.). Hierdoor ontstaat sluikverkeer in de wegen rondom de beschouwde spooroverweg. Bovendien hypothekeert zij in sterke mate het functioneren van de N2 als secundaire weg III.</li> <li>6. Doortochtenproblematiek barrièrewerking in vele van de Bilzerse kernen langs N2, N745 en N758, als ook door de spoorlijnen</li> <li>7. Problematiek ter hoogte van de neven- en hoofdonthutingswegen in het kader van het ontbreken of onduidelijke aanleg of de slechte staat van fietspaden en de onveilige oversteekpunten voor de zwakke weggebruiker.</li> <li>8. Het ontbreken van bepaalde fietsvoorzieningen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Multimodale bereikbaarheid water – spoor - weg</li> <li>2. Bilzen kent een goede ontsluiting naar het hogere wegennet</li> <li>3. Station Bilzen als provinciaal knooppunt met goede treinverbinding naar Hasselt (en Brussel) en Luik met aansluitende busverbindingen vanaf het station Bilzen</li> <li>4. Een sluitend en duidelijk hiërarchisch fietsroutenetwerk doorheen de gemeente Bilzen, zowel functioneel als recreatief.</li> <li>5. Een goed vervoersnet van het openbaar busvervoer in de gemeente Bilzen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>9. Voor het openbaar busvervoer vormt het doorstroomcomfort in de N2 (spooroverweg) het grootste probleem.</li> <li>10. Wachtrijvorming ter hoogte van kruising op- en afrit E313 en N730, N700 (ringstructuur).</li> <li>11. Wachtrijvorming kruising Spelverstraat - N2.</li> <li>12. Nieuwstraat fungeert als sluiproute bij uitstek.</li> </ol>	



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 3:  
Knelpunten en potenties:  
gewenste ruimtelijke structuur

**KNELPUNTEN**

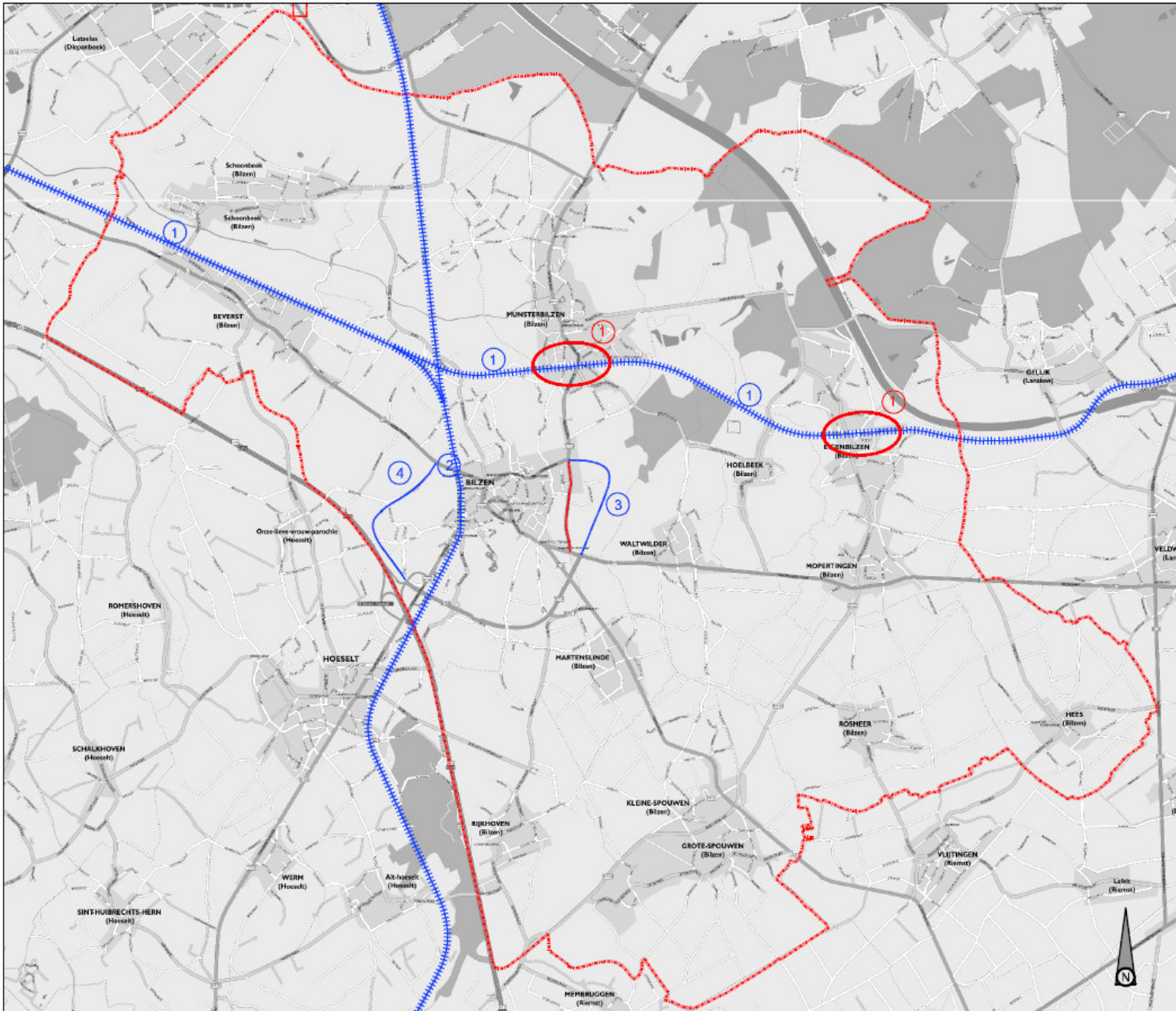
1. Ontsluiting zone Spelver ontoereikend via bestaande Spelverstraat
2. Een aantal ruimtelijke projecten zorgt voor blijkomende automobilititeit (langsheen N730 en N700, Spelver) en mogelijk capaciteitsproblemen in de N730

**POTENTIES**

1. Afbakening KSG Bilzen
2. Woonuitbreidingsgebied 'Tabaert'
3. Nieuwe Stationswijk
4. RUP Rombout
5. Spartacus: toename bereikbaarheid openbaar vervoer
6. Goede ontsluiting 'Kieleberg' naar Taunusweg
7. Masterplan 'Stationsomgeving'



<b>Gewenste ruimtelijke structuur en geplande projecten</b>	
<b>Knelpunten</b>	<b>Potenties</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontsluiting nieuw lokaal bedrijventerrein Spelver is ontoereikend met de bestaande Spelverstraat</li> <li>2. Uitvoering van een aantal ruimtelijke plannen zorgt in principe voor een verdere mobiliteitstoename. Verdere aandacht voor de ontsluiting van deze gebieden is vereist, vooral de ontwikkelingen: Stedelijke Entréestrip en stedelijke ontwikkelingszone.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Afbakening KSG met verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. RUP Nieuwe stationswijk, RUP Spelver, RUP Rombout, RUP Stedelijke Entréestrip, stedelijke ontwikkelingszone)</li> <li>2. Het woonuitbreidingsgebied 'de Tabaert' vormt een potentievolle locatie voor de versterking en uitbreiding van het stedelijk gebied</li> <li>3. Idem voor RUP Nieuwe Stationswijk met daarenboven ligging vlakbij het station</li> <li>4. RUP Rombout versterkt het stadscentrum</li> <li>5. Met de aanleg van het Spartacusproject en meer bepaald lijn 1: Hasselt-Lanaken-Maastricht, zal Bilzen naast het station over een bijkomende openbaar vervoer-voorziening beschikken die het stedelijke niveau overstijgt en die naar verwachting een groot aantal pendelaars tijdens werkdagen en recreanten tijdens de weekends zal verwerken. Aldus wordt een bijkomende bijdrage geleverd aan de multimodale bereikbaarheid.</li> <li>6. Goede ontsluiting van RUP 'Kieberg' via de Taunusweg naar de N702 als primaire weg II</li> <li>7. Masterplan 'Stationsomgeving'</li> </ol>



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 4:  
Knelpunten en potenties:  
gewenste verkeersstructuur

**KNELPUNTEN**

1. Doortocht Spartacus  
Munsterbilzen-  
Eigenbilzen

**POTENTIES**

1. Spartacus: toename  
bereikbaarheid
2. Tunnel N2 ter vervanging  
spooroverweg
3. Nieuwe Spelverstraat ontlast  
bestaande
4. Westelijke ontsluitingsweg als  
ontsluiting nieuwe stations-  
wijk en Impact op doorgaand  
verkeer door centrum





<b>Gewenste verkeersstructuur en geplande projecten</b>	
<b>Knelpunten</b>	<b>Potenties</b>
<p>1. Doortocht spoorlijn Hasselt-Maastricht doorheen Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen.</p>	<p>1. Spartacusplan met sneltramlijn verhoogd de bereikbaarheid van Bilzen met het openbaar vervoer en kan zowel voor Bilzen als de steden/gemeenten langsheen het tracé gunstige effecten hebben op de vervoerwijzekeuze.</p> <p>2. Tunnel in N2 ter vervanging van de spooroverweg vermindert aanzienlijk de wachttijden</p> <p>3. De te verleggen Spelverstraat, ontlast de bestaande Spelverstraat en staat garant voor meer verkeersleefbaarheid in de bestaande Spelverstraat na realisatie woonuitbreidingsgebied Tabbaert. Bovendien worden twee afwikkelingsknelpunten opgelost: met de N2 en met Meershoven</p> <p>4. De westelijke stadsontsluitingsweg betekent in eerste instantie een ontsluiting van de te ontwikkelen Nieuwe stationswijk en op langere termijn het voorkomen van doorgaand verkeer door het centrum.</p>

### 3. Doelstellingen

#### 3.1. Doelstellingen hoger beleidsniveau

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

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

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

De doelstellingen op gewestelijk niveau kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Ontwikkelen van een intergemeentelijk, regionaal en gewestelijk mobiliteitsbeleid
- Komen tot een ruimtelijk-verkeerskundige integratie ter verlichting/oplossing van de mobiliteitsproblematiek
- Garanderen c.q. verhogen van de algehele bereikbaarheid door de ontwikkeling van een selectieve mobiliteit per vervoerswijze
- Verwerven van inzicht in de verkeers- en mobiliteitsproblematiek op gewestwegen
- Komen tot een integratie van inzichten en visies van het Gewest, de openbaar vervoerbedrijven, de gemeenten en de verschillende actoren, sectoren en belanghebbenden op het gebied van de mobiliteitsproblematiek
- Verhogen van een verkeersveiligheid en leefbaarheid op doortochten en gewestwegen
- Verminderen van de globale milieuoverlast
- Formulering voorstellen ten aanzien van het Gewest en de openbaar vervoer maatschappijen ter aanpak van de gesignaleerde ruimtelijke ontwikkeling en structuur
- Het komen tot een gewenste ruimtelijke ontwikkeling en structuur

De doelstellingen op gemeentelijk niveau kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Ontwikkelen van een duurzaam gemeentelijk verkeers- en mobiliteitsbeleid
- Garanderen c.q. verhogen van de bereikbaarheid van de diverse functies binnen de gemeente
- Ontwikkelen van een selectieve automobilititeit
- Verhogen van de verkeersveiligheid op gemeentewegen
- Komen tot een categorisering van gemeentewegen
- Verhogen van de leefbaarheid in woon- en centrumgebieden
- Versterken van de stedelijke en gemeentelijke activiteiten
- Komen tot een inzicht en verlichting/oplossing van de parkeerproblematiek

- Formulering van aanbevelingen of beleidsadviezen ter aanpak van de gesignaleerde verkeers- en mobiliteitsproblemen
- Het komen tot een gewenste ruimtelijke structuur op gemeentelijk niveau

### 3.2. Operationale doelstellingen - taakstellingen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de 'Verkenningnota' zijn gespecificeerd. Voor de uitwerking van het beleidsplan (zie hierna bij het Richtinggevend Deel) werd getoetst in welke mate de taakstellingen werden behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald.

#### 3.2.1 Strategische ruimtelijke projecten

<b>Relatietabel hoofdthema 'strategische ruimtelijke projecten met impact op mobiliteit'</b>		
<b>Relatie met:</b>	<b>Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>Operationele doelstelling bereikt? Ja / Nee</b>
Categorisering der wegen	Strategische ruimtelijke projecten worden ontsloten door minimaal een lokale weg type II.	Ja
Trage wegen	Strategische ruimtelijke projecten worden geënt op het netwerk der trage wegen om zo een optimale ontsluiting voor langzaam verkeer te verkrijgen.	Bilzen is momenteel reeds bezig met een actieplan 'Trage Wegen', waarbij toetsing aan de strategische ruimtelijke projecten
Parkeerbeleid	Een strategisch ruimtelijk project moet zelf voorzien in haar parkeerbehoeften, zodat de parkeerdruk niet afgewenteld wordt naar de naburige straten.	Ja. Bovendien stelt stad parkeernemen op voor toekomstige projecten.
Openbaar vervoer	Er is minimaal een bushalte op een maximale afstand van 650m.	Ja
Fietsroutenetwerken	De strategische projecten dienen optimaal ontsloten te worden via het fietsroutenetwerk.	Ja, mits vervollediging fietsroutenetwerk.
Campagnes	Campagnes trachten een duurzaam verplaatsingsgedrag bij werknemers en werkgevers te bekomen, alternatieven voor het autosolisme scoren immers beter op milieuvlak. Carpoolen en het opstellen van bedrijfsvervoersplannen wordt gepromoot.	Ja, de stad initieert bedrijfsvervoerplannen.

## 3.2.2 Fietsroutenetwerken

<b>Relatietabel hoofdthema 'fietsroutenetwerken'</b>		
<b>Relatie met:</b>	<b>Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>Operationele doelstelling bereikt? Ja / Nee</b>
Strategische ruimtelijke projecten	Het fietsroutenetwerk wordt afgestemd op de strategische ruimtelijke projecten. Optimale bereikbaarheid met de fiets.	Ja
RUP's	Er moet een goede fietsontsluiting zijn.	Ja
Openbaar vervoer	Fietsroutenetwerken moeten aansluiten op de halteplaatsen van het openbaar vervoer bepaald (Spartacus) om zo de intermodaliteit te bevorderen. Voor fietsroutes die door het sluiten van overwegen onderbroken worden, wordt een waardig alternatief voorzien.	Fietsroutenetwerken werden aangepast/vervolledigd. In Spartacusproject werden alle bestaande fietsrelaties behouden dan wel lichtjes verlegd.
Bewegwijzering	De fietsroutenetwerken worden op coherente wijze bewegwijzerd, met een afstemming tussen functionele en recreatieve fietsroutes, zowel lokaal als bovenlokaal.	De stad zal een fietsbewegwijzeringsplan opstellen.
Promotiecampagnes	D.m.v. campagnes worden de fietsroutenetwerken bekend gemaakt om het gebruik ervan te stimuleren. Vervoersmanagement moet een modal shift van de auto naar de fiets mogelijk maken.	Ja, de verantwoordelijkheid ligt hierbij bij de dienst mobiliteit

## 3.2.3 Categorisering der wegen

<b>Relatietabel hoofdthema 'Categorisering der wegen'</b>		
<b>Relatie met:</b>	<b>Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>Operationele doelstelling bereikt? Ja / Nee</b>
Strategische ruimtelijke projecten	Strategisch ruimtelijke projecten worden minimaal door een lokale weg type II ontsloten.	Ja
Specifieke deelruimten	Deelruimten met een hoge vervoersvraag worden minimaal ontsloten door een lokale weg type II. Deelruimten met een beperkte hoeveelheid autoverkeer worden enkel doorsneden door een lokale weg type III.	Ja, hoewel een verzamelende functie aan twee gewestwegen doorheen het gebied met ruilverkavelingswegen niet kan worden voorkomen.
Routes zwaar vervoer	De routes voor zwaar vervoer worden zoveel mogelijk geponeerd op de hogere wegencategorieën.	Het Bufferplan en handhaving hiervan, beperken het gebruik van het Bilzerse wegennet aanzienlijk.
Speciale Beschermingszones	Speciale Beschermingszones worden enkel door lokale wegen type III doorsneden.	Ja, zie ook specifieke deelruimten.
Snelheidsplan	Er is een gewenste snelheid voor elke wegencategorie.	Ja, doch met onderscheid naar situaties binnen en buiten bebouwde kom

Fietsroutenetwerken	Functionele fietsroutes krijgen afhankelijk van het gehanteerde snelheidsregime op een bepaalde weg, een aangepaste inrichting. Dit geldt ook voor recreatieve routes, alhoewel deze bij voorkeur via lokale wegen III worden geleid.	Ja. Bij 70 km/uur streven naar vrijliggende en bij 50 km/uur naar verhoogd aanliggende fietspaden.
Openbaar vervoer	Routes voor openbaar vervoer worden zoveel mogelijk geponeerd op wegen met een stroomfunctie.	Ja, doch met onderscheid naar verbindend en ontsluitend openbaar vervoer
Selectieve toegankelijkheid landbouwgebieden	In landbouwgebieden worden enkel lokale wegen type III voorzien om op deze wijze ongewenst verkeer tegen te gaan.	Ja, zie ook specifieke deelruimten
Handhavingsplan	De gewenste snelheid die gekoppeld is aan de wegencategorieën worden gecontroleerd en gehandhaafd.	Ja
Grensoverschrijdende aspecten	Afstemming van de wegencategorisering met naburige gemeenten.	Nog te checken

### 3.2.4 Openbaar vervoer met impact Spartacus

<b>Relatietabel hoofdthema 'Openbaar vervoer met impact Spartacus'</b>		
<b>Relatie met:</b>	<b>Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>Operationele doelstelling bereikt? Ja / Nee</b>
Fietsroutenetwerken	De fietsroutenetwerken worden afgesteld op de halteplaatsen van Spartacus. Het fietsroutenetwerk wordt aangepast zodanig dat er een waardig alternatief voor de doorsneden fietsroutes voorzien wordt.	Ja, het fietsroutenetwerk werd afgestemd op de Spartacushalten.
Trage wegen	De halteplaatsen van Spartacus worden bereikbaar gemaakt met het netwerk der trage wegen.	Bilzen is momenteel bezig met het actieplan 'Trage Wegen', waarin rekening wordt gehouden met de inplanting van de Spartacushalten.
Parkeerbeleid	Er wordt voldoende parkeergelegenheid voorzien om de vraag gegenereerd door de gebruikers van de sneltram op te vangen, zonder evenwel de draagkracht van de omgeving uit het oog te verliezen.	Ja, zie deelstudies Parkeren ikv Spartacusproject.
Doorstroming	Gekende situaties met doorstromingsproblemen of situaties die toekomstig als zodanig kunnen worden beschouwd, worden weggewerkt i.f.v. een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.	Het belangrijkste overdoorstromingsknelpunt de spoorweg in de N2-Hasseltsestraat (nota bene een secundaire weg III, wordt weggewerkt.

Campagnes	D.m.v. campagnes wordt het gebruik van de sneltram gestimuleerd. Ook het voor- en natransport met fiets, openbaar vervoer of te voet wordt gepromoot.	Ja, de stedelijke dienst mobiliteit coördineert dit
Strategisch ruimtelijke projecten	Er wordt minimaal een bushalte op een maximale afstand van 650m voorzien per project binnen het kleinstedelijke gebied.	Ja

### 3.2.5 Parkeerbeleid

<b>Relatietabel hoofdthema 'Parkeerbeleid'</b>		
<b>Relatie met:</b>	<b>Taakstellingen, randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>Operationele doelstelling bereikt? Ja / Nee</b>
Strategische ruimtelijke projecten	Een strategisch ruimtelijk project moet zelf voorzien in haar parkeerbehoefte. Afwikkeling naar naburige straten wordt vermeden. Voor de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid zoveel mogelijk gevolgd.	Ja. Bovendien stelt de stad parkeernomen op voor toekomstige projecten
RUP's	Analoge taakstelling als bij strategische ruimtelijke projecten.	Ja
Trage wegen	Grotere parkeerterreinen worden ontsloten langs het netwerk der trage wegen.	Bilzen is momenteel bezig met het actieplan 'Trage Wegen', waarin rekening wordt gehouden met de ligging van grote

		parkeerterreinen.
Selectieve bereikbaarheid centrum	Parkeren in het centrum kan alleen indien er geen alternatief is. Parkeermogelijkheid wordt voornamelijk voorzien aan de rand van het centrum.	Nee, het stadsbestuur behoudt het stand-stillprincipe en evalueert regelmatig het parkeergebeuren in het centrum. Vooralsnog is geen draagvlak aanwezig voor ingrijpende parkeermaatregelen.
Handhavingsplan	Parkeerbepalingen worden gecontroleerd en gehandhaafd.	Ja
Bewegwijzering	De parkeerterreinen worden bewegwijzerd op de invalswegen (eventueel op een dynamische wijze)	Ja, er wordt een parkeerroute in het centrum bewegwijzerd.
Campagnes	Door middel van campagnes wordt gewezen op de alternatieven voor de auto om zo tot een modal shift te komen. Dit moet resulteren in een lagere vraag naar parkeergelegenheid.	Ja
Openbaar vervoer	De verhoogde parkeerdruk ten gevolge van de Spartacus-haltes dient verwerkt op daarvoor voorziene locaties.	Ja, bij de uitwerking van de parkeerstudies werd rekening gehouden met uitbreidingsmogelijkheden van de parkings.

### 3.3. Toetsing aan de doelstellingen Milieubeleidsplan Bilzen

In het milieubeleidsplan van de stad Bilzen werden voor het onderdeel mobiliteit 10 acties naar voor geschoven:

- **ACTIE MO 1:** De stad zal de kwaliteit van het wagenpark van de gemeente en de samenstelling van de uitlaatgassen zeer regelmatig controleren en eventueel maatregelen nemen om de uitstoot van schadelijke stoffen maximaal te beperken:
  - Men wenst dat de personenwagens op benzine of diesel minstens 15% zuiniger zijn dan gemiddeld in hun categorie of met een LPG-installatie uitgerust zijn.
  - Voor specifieke toepassingen kan gekozen worden voor elektrische voertuigen, voertuigen met hybride motor of wagens op aardgas.
  - Er wordt een inventarisatie en milieutoetsing van het gemeentelijk wagenpark uitgevoerd.
  - De milieuscore bij de aankoop van wagens is best hoger 65.
  - Het personeel dient gesensibiliseerd rond milieuvriendelijk rijgedrag.

#### STAVAZA

- Volgende voertuigen werden aangekocht: hybride dienstvoertuig (Toyota Prius), een elektrisch voertuig voor de milieubeheersploeg (Mega) en een kleine elektrische borstelwagen.
  - Bij de aankoop van nieuwe voertuigen worden er milieucriteria opgenomen in de bestekteksten, waarin rekening wordt gehouden met de ecoscore, euro-norm, mogelijkheid omschakeling naar LPG,...
  - Bij de aankoop van nieuwe voertuigen worden minimum ecoscores opgelegd, afhankelijk van de toepassing van het voertuig. Er wordt getracht zoveel mogelijk de definitie van een milieuvriendelijk voertuig te volgen, zoals bepaald in de samenwerkingsovereenkomst "Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling"
  - Het personeel wordt gesensibiliseerd over milieuvriendelijk rijgedrag
- **ACTIE MO 2:** De stad zal het eigen personeel blijven stimuleren tot milieuvriendelijk woon-werkverkeer:
    - Door middel van sensibilisatie

- Het voorzien van infrastructuur zoals fietsenstallingen, stop- en parkeerplaatsen voor carpooler, het financieel bevoordelen van niet-gemotoriseerde vervoersvormen, vrije busbanen, ....

#### STAVAZA:

- Jaarlijks neemt de stad deel aan de provinciale campagne "Afkicken, autoluw naar het werk" waarbij het personeel wordt aangemoedigd om op een duurzame wijze naar het werk te komen.

- **ACTIE MO 3:** De stad zal bedrijven en werknemers stimuleren om tot een milieuvriendelijker woon-werkverkeer te komen:
  - Analoog als actie MO 2
  - Overleg met bedrijven om het mobiliteitsbeleid te sturen

#### STAVAZA:

- In het kader van de ontwikkeling van de bedrijvzones Kieleberg en Spelver heeft de stad reeds initiatieven genomen inzake parkmanagement.
- De stad initieert voorts het opzetten van bedrijfsvervoerplannen bij bedrijven, bij voorkeur zone-gewijs

- **ACTIE MO 4:** De stad zal de uitwerking en implementatie van zijn mobiliteitsplanning en sensibiliseringsacties, rekening houdend met de milieudoelstellingen, ondersteunen:
  - Jaarlijkse milieutoetsing van het mobiliteitsplan
  - Voortgangsrapportage van het mobiliteitsplan

#### STAVAZA:

- 
- **ACTIE MO 5:** De stad zal een duurzaam mobiliteitsbeleid uitbouwen:
  - De vermindering van het auto- en vrachtverkeer
  - Het weren van het verkeer uit de woonwijken

- Een gezoneerde snelheidsbeperking: een eenvormig en algemeen snelheidsbeleid, zone 30 rond schoolomgevingen en in de woonstraten
- De verdere uitbouw van het openbaar vervoer: belbussysteem, fietsstandplaats aan bushaltes
- Het aanmoedigen van alternatieve vervoersvormen

## STAVAZA:

- Het ruimtelijke beleid van de stad Bilzen is gebaseerd op het principe van het creëren van nabijheid. Op deze wijze wordt getracht de vervoerwijzekeuze te beïnvloeden ten gunste van de alternatieve vervoerwijzen.
  - Het uitwerken van een tangentiële wegenstructuur, een doorgedreven wegencategorisering, het (her)inrichten van het openbaar domein, als ook de uitbreiding van zone-30 gebieden moeten de woongebieden zo veel als mogelijk ontlasten van (doorgaand) verkeer.
  - Het openbaar vervoergebruik wordt verder gestimuleerd door campagne te voeren inzake de mogelijkheden van het openbaar vervoer: de komst van Spartacus de daaraan gekoppelde wijziging van de lijnvoering der bussen en het inzetten van belbussen (uiteraard in overleg met De Lijn)
- **ACTIE MO 6:** De stad zal via haar fietsbeleid werken aan de systematische realisatie en promotie van een (grensoverschrijdend) fietsroutenetwerk, gericht op het functioneel verkeer:
    - Jaarlijks vooruitgangsrapport
    - Schoolrouteplan opstellen
    - Rechtstreekse verbetering van fietsvoorzieningen op gemeentewegen, bijvoorbeeld aanleg van een dubbelrichtingfietspad in de Zangerheistraat

## STAVAZA:

- De stad werkt systematisch aan de uitbouw van haar functionele en recreatieve fietsroutenetwerk, als ook aan het wegwerken van de knelpunten binnen die netwerken.

- **ACTIE MO 7:** De stad zal een fietsbeleid uitbouwen dat gericht is op de verhoging van de fietsbereikbaarheid en de fietsveiligheid
  - Fietsverbindingen tussen de kernen
  - Aanleg en aansluiting op bovengemeentelijke fietsnetwerken
  - Ontsluiting van scholen, jeugdlokalen en speelterreinen

## STAVAZA:

- Binnen onderhavig mobiliteitsplan werd expliciet aandacht besteed aan het bereikbaar maken van verkeergenererende objecten, niet alleen werd rekening gehouden met de verplaatsingswijze (brom)fiets doch ook met het openbaar vervoer.
  - Missing-links tussen de verschillende deekernen onderling werden i.k.v. onderhavig mobiliteitsplan weggewerkt.
- **ACTIE MO 8:** De stad zal een betere instandhouding van het netwerk van trage wegen nastreven:
    - Actiever inspelen op in stand houden van het netwerk van buurtwegen

## STAVAZA:

- De stad is momenteel bezig met het opstellen van het actieplan 'Trage Wegen'. De deelgemeenten Eigenbilzen, Mopertingen en Hoelbeek werden reeds voltooid.
- **ACTIE MO 9:** De stad zal een toetsing maken van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid aan de milieudoelstellingen uit het gemeentelijk milieubeleidsplan:
    - Toetsing van het mobiliteitsbeleid aan de milieudoelstellingen uit het milieubeleidsplan

## STAVAZA:

- zie actie MO 1



- **ACTIE MO 10:** De stad zal starten met de opmaak van een bedrijfsvervoerplan en scholenvervoerplan. De stad zal tenminste op haar belangrijkste locaties overdekte fietsparkings voorzien.
  - Opmaak bedrijfsvervoerplan en scholenvervoerplan
  - Voorzien van overdekte fietsparkings.

STAVAZA:

- Zie ook ACTIE MO 3

## 4. Synthese voorgaande fasen

### 4.1. Verkenningsnota

De Verkenningsnota bevat een inventarisatie van bestaande plannen en studies op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hierbij werd er extra nadruk gelegd op de gewijzigde planningscontext, omdat veel van de plannen dateerden van na de goedkeuring van het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie van Bilzen.

Verschiede plannen (bijvoorbeeld het RSP-L, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk of enkele mobiliteitsplannen van buurgemeenten) zijn namelijk van een latere datum dan het bestaande mobiliteitsplan. Daarnaast zijn er nieuwe plannen of ontwikkelingen ontstaan (bijvoorbeeld de bedrijvzone de Kieleberg, de uitbreiding van de lokale bedrijvzone Spelver, de afbakening van het KSG Bilzen, woonuitbreidingsgebied Tabaert, de evolutie rond de stedelijke ontwikkelingszone nabij de E313 en de N700, de komst van Spartacus, de wens van het stadsbestuur om een westelijke stadsontsluitingsweg aan te leggen).

Vanuit de sneltoets zijn er verschillende te verbreden of te verdiepen thema's naar voor geschoven. Het betreft de thema's: strategische ruimtelijke en verkeerskundige projecten en de (mogelijke) gevolgen van Spartacus. Naast deze thema's zijn er nog bijkomende thema's waarvan een actualisering gewenst was: fietsroutenetwerken, parkeren en de wegencategorisering.

Voor elk van de thema's werd aan de hand van een verbreden- en verdiepmatrix de interactie met de drie werkdomeinen (ruimtelijke ontwikkeling, verkeersnetwerken, flankerende maatregelen) en de vijf hoofddoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu), inzichtelijk gemaakt.

Dit inzicht is cruciaal om tot een integrale duurzame mobiliteitsvisie te komen van waaruit men adequate, concrete taakstellingen kan formuleren. De toetsing aan die taakstellingen kwam reeds in de paragrafen 3.2 en 3.3 aan bod.

### 4.2. Uitwerkingsnota

In het kader van de opmaak van onderhavig mobiliteitsplan werden de volgende bijkomende onderzoeken verricht:

- onderzoek naar het bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel van de verschillende strategische ruimtelijke en verkeerskundige projecten. Wat zijn voorts de gevolgen voor de bereikbaarheid voor de verschillende vervoerwijzen met het oog op het streven naar een duurzame mobiliteit en welke manier wordt het parkeren (voor zover relevant) opgevangen/voorzien?
- Wat zijn de gevolgen voor de verschillende vervoerwijzen bij de komst van sneltramlijn 1 i.k.v. het Spartacusproject?
- Op welke wijze dient het fietsroutenetwerk te worden aangevuld, zodat er een samenhangend netwerk van fietsvoorzieningen ontstaat, rekening houdend met voornoemde ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen?
- het onderzoek inzake het parkeren beperkte zich tot het analyseren van het analyseren van de gegevens van het Parkeerbeheer Bilzen – Parkeerbeheer. Bijkomende onderzoeken werd door de auditor in PAC van 23 juni 2009 niet weerhouden.  
Het stadsbestuur wenste evenwel nader geïnformeerd te worden m.b.t. de mogelijkheden van een parkeerverwijssysteem met het oog op het elimineren van parkeerzoekverkeer in het centrum.

- Op welke wijze moet de wegcategorisering van Bilzen aangepast worden rekening houdend met de gekende ruimtelijke ontwikkelingen en de voorgenomen infrastructuurprojecten?

#### 4.2.1 Strategische ruimtelijke en infrastructuurprojecten

Van de in totaal vijf strategisch ruimtelijke projecten namelijk:

- Bedrijventerrein De Kieleberg
- Bedrijventerrein Spelver (met daaraan gekoppeld de nieuwe verbindingsweg tussen N2 en N730)
- Geïntegreerd strategisch project 'Nieuwe Stationswijk'
- Stedelijke ontwikkelingszone
- Woonuitbreidingsgebied Tabaart

en de twee strategische infrastructuurprojecten:

- Tunnel in de N2 onder spoorlijn 34
  - Realisatie van een westelijke stadsontsluitingsweg tussen N2 en N700
- werden de gevolgen voor het omliggende wegennet, voor de overige vervoerwijzen en ook het parkeren (althans voort zover relevant) aangegeven.

De uitbreiding van het regionale bedrijventerrein Kieleberg en lokaal bedrijventerrein Spelver kaderen in het locatiebeleid, noodzaken tot het aanpassen van zowel de openbaar vervoerstructuur als de fietsroutestructuur, terwijl het parkeren (dwingend) op eigen terrein/domein moet worden afgewikkeld. De aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg, langs de zone Spelver, zorgt voor meer leefbaarheid langs de bestaande Spelverstraat (waar straks het woonuitbreidingsgebied Tabaart) op aansluit) en lost tevens de vigerende capaciteitsproblematiek op van de kruising van de Spelverstraat met de N2.

Het geïntegreerde strategisch project 'Nieuwe Stationswijk' draagt bij tot de verdichting van de stationsomgeving en is bovendien zeer gunstige gelegen om het gebruik met het openbaar vervoer te stimuleren. De wijk zal echter 'beschermd' moeten worden tegen pendelparkeerders.

Met de bestaande en nog te realiseren voorzieningen (tunnel onder de N2) is ook de relatie voor de langzame vervoerwijzen met het centrum en de schoolomgevingen gegarandeerd.

De hoofdontsluiting van de nieuwe wijk wordt geponeerd op de (nog te realiseren) westelijke stadsontsluitingsweg (fase 1), zodat de bestaande en absoluut ontoereikende Nieuwstraat ontlast kan worden van zowel bestemmings- als sluikverkeer.

De bestemming van de stedelijke ontwikkelingszone, ter hoogte van de N730 en de N700, is nog niet definitief. Om onderhavig mobiliteitsplan niet te hypothekeren zal in het mobiliteitsplan gekozen worden om, in geval de bestemming definitief vast ligt, een actualisering van het mobiliteitsplan aan te vragen.

Het woonuitbreidingsgebied Tabaart zal ontsloten worden via de bestaande Spelverstraat, vereist een aanpassing van het openbaar vervoer als uitbreiding van de fietsroutestructuur en het project 'Trage Wegen'. Ook de link naar en van de Spartacushalte te Munsterbilzen is van belang.

Volgens de resultaten van het multi modaal model zal de aan te leggen tunnel in de N2, geen verschuiving van het verkeer betekenen van de autosnelweg terug naar de N2. Wel dient gewaakt voor een te sterke toename van het verkeer in de Wijerstraat en Meershoven als noordwestelijke verzamelwegen van het centrum.

De realisatie van de westelijke stadsontsluitingsweg, met bij voorkeur een aansluiting op de N700, kan op termijn het dichtslibben van het centrum voorkomen. In fase 2 wordt de weg doorgetrokken richting N700 om aldus, naast een verzamelfunctie voor de nieuwe stationswijk, ook een verzamelfunctie te krijgen op stedelijk niveau zowel v.w.b. de zuid-west als de oost-west v.v. relaties (onttrekking doorgaand verkeer aan het centrum).

#### 4.2.2 Gevolgen Spartacus

Met de komst van Spartacus (sneltramlijn 1) blijven nagenoeg alle verkeers- en langzaam verkeerverbindingen gehandhaafd. De haltes welke te Bilzen worden voorzien of in onderzoek zijn (Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen) vergroten de multimodale bereikbaarheid van Bilzen.

Het bestaande openbaar busvervoer zal aangepast worden aan de inplanting van de haltes en wel zo, dat deze bestaande buslijnen meer als feeder zullen gaan fungeren voor de sneltram. Dit onderzoek (aanpassing van de lijnvoering) wordt door De Lijn zelf verricht.

Alle haltes liggen langs min. een lokale weg II, terwijl de fietsroutestructuur werd aangepast in functie van de tramhaltes.

In een afzonderlijke parkeerstudie van de lijn werd bepaald hoeveel parkeerplaatsen en fietsstallingen voorzien moeten worden.

Flankerend parkeerbeleid in de woonstraten ten noorden van de halte Munsterbilzen, moet misbruik van woonstraten voorkomen.

#### 4.2.3 Fietsroutenetwerken

Vertrekkende van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, de ruimtelijke entiteiten en activiteiten die ontsloten moeten worden, werd het bestaande fietsroutenetwerk aangevuld en aangepast aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de komst van de sneltramlijn. Missing links werden opgespoord.

#### 4.2.4 Parkeren

Bilzen hanteert onverminderd het stand-still principe.

De ruimtelijke ontwikkeling i.k.v. het RUP Rombout, rechtvaardigt een uitbreiding van de parkeercapaciteit in functie van dat RUP.

Omdat in Bilzen regelmatig parkeerbezettingsgraden van hoger dan 100% voorkomen (met name op een zaterdag) en om de concurrentiepositie van de Bilzerse middenstand niet te benadelen, besliste het bestuur om aan het aanbod van parkeerplaatsen niet te sleutelen.

Om parkeerzoekverkeer tegen te gaan wordt een parkeerverwijssysteem voorgesteld.

Aan de haltes van Spartacus worden parkeerplaatsen en fietsstallingen voorzien zoals opgenomen in de parkeerstudie van De Lijn.

#### 4.2.5 Wegencategorisering

Om in overeenstemming te zijn met het hogere planniveau, om de grensoverschrijdende verschillen weg te werken en in functie van de strategische projecten worden wijzigingen in de wegencategorisering voorgesteld.

#### 4.2.6 Besluit Uitwerkingsnota

De GBC besloot dat het bestaande duurzame scenario uit het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie bij te sturen op de volgende punten:

- Strategische projecten

In onderhavige uitwerkingsnota werden per strategisch project de verwachte verkeersproductie en de mogelijke ontsluitingsprincipes onderzocht. Voor sommige van deze projecten blijkt de huidige ontsluiting niet optimaal te zijn en zijn bijgevolg verkeersinfrastructurele ingrepen gewenst. Deze kunnen gepaard gaan met aanpassingen aan de wegencategorisering. Tevens blijkt dat de ontsluiting van traag en openbaar vervoer dikwijls verbeterd kan worden.

- Wegencategorisering

Zoals hierboven vermeld zal de wegencategorisering aangepast moeten worden i.f.v. een aantal strategische projecten. Tevens werden voorstellen geformuleerd om de grensoverschrijdende contradicties weg te werken.

- Fietsnetwerken

Vertrekkende van het BFF en in relatie tot de ruimtelijk strategische projecten, het Spartacusproject en de ontbrekende missing links werd een voorstel tot wijziging van het fietsroutenetwerk geformuleerd.

- Openbaar Vervoer

Het Spartacusproject zal het openbaar vervoer aanbod in Bilzen drastisch wijzigen, ongeacht er één, twee of drie haltes voorzien worden.

Bovendien zal de huidige buslijnvoering aangepast worden i.f.v. de sneltram.

Omdat De Lijn die aanpassing aan de lijnvoering van het huidige busvervoer momenteel nog bestudeert, worden daarom geen concrete voorstellen geformuleerd inzake openbaar vervoer. Er wordt bijgevolg voorgesteld om de openbaar vervoerontsluiting van de strategische projecten die volgens ons onderzoek verbeterd kunnen worden, als aandachtspunten naar de Lijn te communiceren.

## 5. Motivatie van het duurzaam scenario

### 5.1. Aanpassing van het duurzaam scenario uit het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie

Het duurzaam scenario van het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie werd gekenmerkt door:

- verdichting en versterking van de bestaande kernen, waarbij de belangrijkste verdichting werd voorgesteld binnen het nog af te bakken kleinstedelijk gebied van Bilzen. Enkel Bilzen centrum behoort tot het kleinstedelijk gebied, terwijl de overige kernen tot het 'buitengebied' behoren.
- versterking van de handelsstructuur vnl. in Bilzen centrum en in beperkte mate ook te Munsterbilzen. Tegen gaan van verdere baanwinkerverlating.
- het juiste bedrijf op de juiste plek volgens A, B en C-locaties
- toepassing en invoering van de wegencategorisering en streven naar autoluwe kernen
- herinrichting van wegen in functie van verkeersveiligheid en mobiliteitsbeheersing
- introductie van het stand-still principe inzake parkeren een hiërarchisch parkeerbeleid in het centrum (parkeerduurbeperingen en parkeertarieven)
- zwaar verkeer enkel op die wegen waar dit wordt toegestaan (bufferplan zwaar verkeer)

- realisatie van het fietsroutenetwerk met het wegwerken van missing-links
- handhaving en lichte uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk
- reservatie van spoorlijn 20 voor openbaar vervoer naar Lanaken-Maastricht.

Als strategische projecten werden weerhouden:

- N2-Maastricht opwaarderen tot secundaire weg I als belangrijke verbinding tussen bipool Hasselt-Genk en Maastricht (dit is de bevoegdheid van de provincie. Recent werd een studie opgestart ter bepaling van het type van secundaire weg).
- N730 Munsterbilzen: weren zwaar verkeer (gerealiseerd en opgenomen in bufferplan zwaar verkeer)
- ontwikkeling van de stationsomgeving tot Multi modaal knooppunt (A-locatie)
- herinrichting N2-St. Lambertuslaan i.f.v. verkeersleefbaarheid en bestemmingsverkeer (gerealiseerd)
- ontwikkeling stadscentrum i.f.v. plaatselijk verkeer met maximale verblijfswaarde (deels gerealiseerd)
- sturing ontsluiting bedrijven Taunusweg naar de N702
- invoering gedifferentieerd snelheidsbeleid (gerealiseerd).

In de GBC werd geconcludeerd dat voornoemd scenario uit het eerste generatie mobiliteitsplan nog steeds actueel is. Het duurzaam scenario wordt dan ook niet vervangen, doch bijgesteld.

Voor Bilzen gaat het bijgestuurde duurzaam scenario uit van een beperking van de groei van autoverplaatsingen door volwaardige alternatieven aan te bieden op vlak van openbaar vervoer (Spartacus en aanpassing van de bestaande buslijnen, stationsverdichting en opstellen van een masterplan stationsomgeving) en fietsfaciliteiten en door het verminderen van ongewenst auto- en vrachtverkeer doorheen de verschillende kernen.

Op vlak van **ruimtelijke ontwikkelingen**:

- situeren het regionale bedrijventerrein Kieleberg en het (uit te breiden) lokale bedrijventerrein conform de principes van het locatiebeleid
- wordt woonuitbreiding geconcentreerd aan de flanken van het stadscentrum en met het RUP Rombout in het stadscentrum zelf. De overige kernen verdichten in de kerngebieden zelf en naar gelang de eigen behoefte.

Op vlak van de **categorisering van de wegen** wordt er duidelijk gekozen voor het **bundelen van verkeersstromen** op de primaire weg II (N700) en een beperkt aantal wegen lokale wegen I en II.

De te realiseren lokale weg I (langs de bedrijvenzone Spelver) en lokale weg II (westelijke stadsontsluitingsweg) moeten het niet-bestemmingsverkeer verkeer buiten het bebouwde gebied van Bilzen houden. Hiermee wordt duidelijk aangegeven dat bovenlokale (regionale) verkeersstromen niet in de stadskern thuis horen.

Flankerende maatregelen in de zin van het ontraden van sluipverkeer langs lokale woonstraten is een belangrijke maatregel vanuit de bundeling van verkeer op een beperkt aantal verkeersassen.

Ook in functie van de **verkeersleefbaarheid** wordt duidelijk gekozen voor het bundelen van de verkeersstromen.

Door het verminderen van het aantal lokale wegen type I kan het aantal verblijfsgebieden in Bilzen uitgebreid worden. De stad is trouwens al bezig met die actie, getuige de velen zone-30 gebieden verspreid over gans de gemeente als ook het voornemen om alle ruilverkavelingswegen ten zuiden van de N2 en de N730 in een zone-30 onder te brengen.

Op vlak van **parkeerbeleid** kiest het duurzaam scenario niet expliciet voor een algemene afbouw van het parkeeraanbod.

Aan de hand van een jaarlijkse update van de parkeergegevens wordt het stedelijke parkeerbeleid bijgestuurd.

Het stadsbestuur verwacht veel heil van het aan te brengen parkeerverwijssysteem om het fenomeen van parkeerzoekverkeer uit te schakelen.

Nabij de haltes van de sneltram worden voldoende parkeergelegenheden voorzien om het te verwachten aantal pendelaars op te vangen en om het uitzwermen van pendelparkeren naar woonstraten te voorkomen.

Op termijn zal de stationsomgeving worden herzien, waarbij de knooppunt functie van het station centraal komt te staan en waarbij het pendelparkeren nabij het station zal worden ondergebracht.

Het **openbaar vervoerbeleid** wordt in belangrijke mate gedomineerd door de komst van sneltramlijn 1 en vooral het aantal haltes dat Bilzen toebeëdeeld krijgt. In de parkeerstudies van de Lijn waren op de verschillende mogelijke haltelocaties voldoende aantallen parkeerplaatsen en fietsstallingen voorzien, terwijl in de onmiddellijke nabijheid eventuele uitbreidingen van het aanbod aan parkeerplaatsen waren voorzien.

Niet onbelangrijk bij de realisatie van de sneltramlijn is de herziening van het (onderliggende) buslijnen dat in belangrijke mate in functie van de aan- en afvoer van sneltramreizigers wordt afgestemd.

De realisatie van het masterplan stationsomgeving moet een belangrijke impuls vormen voor de versterking van de knooppuntfunctie van der stationsomgeving, naast een revitalisering van de stationsomgeving.

Het ruimtelijke beleid ondersteunt het openbaar vervoerbeleid met de realisatie van de 'Nieuwe Stationswijk' en het RUP Rombout.

Het huidige belangrijkste knelpunt inzake doorstroming van het openbaar busvervoer zal met de tunnel in de N2, onder het spoor, geëlimineerd worden.

Een gevoelige uitbreiding van het aanbod aan **fietsvoorzieningen** moet de Bilzenaar er meer toe aanzetten om gebruik te maken van deze vervoerwijze. Naast de toekomstige kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van het fietsroutenetwerk (waarmee trouwens alle kernen van Bilzen onderling, met de haltes van Spartacus en de belangrijke strategische projecten worden verbonden) gaat in belangrijke mate aandacht uit naar het elimineren van potentieel gevaarlijke oversteekpunten.

## 5.2. Relatie met de plannen van het hogere niveau

### 5.2.1 RSV

Bilzen is in het RSV als **kleinstedelijk gebied** op provinciaal niveau geselecteerd. Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven.

Bilzen is als stedelijk gebied en als gemeente in het Economisch Netwerk Albertkanaal ook geselecteerd als economisch knooppunt. Binnen het economisch knooppunt is de ontwikkeling van bijkomende (regionale) bedrijventerreinen mogelijk op basis van een ruimtelijke visie en een gewenste economische structuur. In de hoofddorpen kunnen enkel lokale bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen wel in de kernen van het buitengebied.

Het deel van Bilzen dat niet behoort tot het stedelijk gebied, behoort tot het **buitengebied**.

De gemeente voert een kernversterkend beleid, zoals voorzien in het RSV en in het RSPL. Dit geldt zowel voor het kleinstedelijk gebied, de hoofddorpen en de woonkernen.

Onder andere betekent dit dat binnen het stedelijk gebied diverse functies worden geconcentreerd. Ook binnen de hoofddorpen wordt de handels- en voorzieningenstructuur, gericht op de kernen, versterkt. Nieuwe woongebieden worden prioritair in of aansluitend aan het stedelijk gebied en in of nabij de kernen van de hoofddorpen ontwikkeld. De woonkernen hebben een beperkter voorzieningenniveau.

Centraal in de gemeente wordt het kleinstedelijk gebied Bilzen versterkt met stedelijke functies.

De drie geselecteerde hoofddorpen Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen-Mopertingen worden als satellietdorpen verder uitgebouwd. Het behoud en het versterken van de eigenheid van elke kern is een belangrijk

uitgangspunt. Deze satellietdorpen, samen met de grotere kernen in de omliggende gemeenten moeten fungeren als ruggensteun voor de verspreid liggende minder uitgeruste woonkernen.

Met haar RUP's (in opmaak) speelt de stad Bilzen in op een verdere versterking/verdichting van het stedelijke weefsel (woonontwikkelingen in en aan de oostflank van het centrum) als ook een verdichting van de stationsomgeving.

Anderzijds voert zij een verdichtingsbeleid binnen de overige kernen in het buitengebied.

Het creëren van een bijkomend woningaanbod gebeurt overwegend door het verdichten van het bestaande bebouwde weefsel.

De regionaal/industriële activiteiten worden geconcentreerd in de zone Kieleberg, als onderdeel van het ENA, terwijl de zone 'Spelver' in belangrijke mate de groei moet opvangen inzake lokale bedrijvigheid. Beide zones zijn goed ontsloten naar het hogere wegennet.

De ontwikkeling van de stedelijke entrestrip i.f.v. het opvangen van grootschalige detailhandel, evenals de stedelijke ontwikkelingszone rondom de op/afrit van de N700 Eikaert/Vrankrijk vormen autogerichte locaties.

T.a.v. de verschillende bedrijventerreinen te Bilzen hanteert de stad een locatiebeleid op basis van het bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel: het juiste bedrijf op de juiste plek.

T.a.v. het buitengebied voert de stad een beleid dat zich kenmerkt door het behoud van de grote, waardevolle open ruimten van Bilzen in het noorden en zuid-oosten met de structurerende functies van de open ruimte: natuur, bos, landbouw, toerisme en recreatie.

De bosgordel in het noordelijk gedeelte van de gemeente wordt verder gediversifieerd en vormt een kwalitatieve buffer naar het regionaal bedrijventerrein Genk zuid.

Het beleid in verband met **mobiliteit en lijninfrastructuur** moet gericht zijn op de volgende doelstellingen:



- versterking van alternatieven voor het autoverkeer;
- optimalisering door categorisering van het wegennet;
- een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van verkeer.

Bilzen beschikt nu reeds over een goed uitgebouwd openbaar vervoer netwerk.

De realisatie van het Spartacusproject, ondersteund door een aangepast openbaar busvervoernet, verhoogt de multi modale bereikbaarheid van Bilzen in het personenvervoer.

Ook een sterke uitbouw van het fietsroutenetwerk, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve, de herinrichting van het openbaar domein, het te voeren snelheidsbeleid ondersteunen een multi modale bereikbaarheid en moeten tevens bijdragen tot een beheersing van de automobilititeit.

### 5.2.2 RSP-L

Vermits het RSP-L een verdere detaillering is van het RSV op het niveau van de provincie Limburg, wordt reeds voldaan aan een aantal doelstellingen van het RSP-L.

De gemeente Bilzen behoort in hoofdzaak tot de hoofdruimte **Haspengouw en Voeren** en voor een beperkt deel (uitlopers van het Kempisch plateau) tot de hoofdruimte Kempen. Binnen de hoofdruimte Haspengouw en Voeren wordt als visie geponeerd dat de hoofdruimte in het bijzonder een belangrijke open ruimte betekenis heeft voor de provincie. Daarnaast zijn natuurwaarden en het watersysteem te ondersteunen functies.

Voor Droog Haspengouw streeft het stadsbestuur naar een sterk grondgebonden landbouw met recreatief medegebruik in het open landschap. In Vochtig Haspengouw (en in delen van Droog Haspengouw) wordt gestreefd naar fruitteelt en gemengde landbouw met een divers aanbod in

overeenstemming met de agrarische mogelijkheden en fysieke kwetsbaarheden.

In de grote aaneengesloten landbouwgebieden is grondgebonden landbouw structuurbepalend op bovenlokaal niveau.

De gemeente voert een **ondersteunend beleid ter versterking van de bovenlokale natuurlijke structuur**.

De gemeente past, ter vrijwaring van haar natuurlijke structuur, de principes van het integraal waterbeheer toe.

In het provinciaal structuurplan wordt de **N2** (segment ten westen van de N700) **als secundaire weg type III** geselecteerd. Het verlengde van de N2 ten oosten van de N700 tot aan de Nederlandse grens valt in een onderzoeksvenster, waar de typering momenteel nog niet vastgelegd werd.

Bilzen wordt in het **openbaar vervoernetwerk** als multimodaal knooppunt van provinciaal niveau aangeduid. De verbinding Bilzen-Maastricht (niet gebruikte spoorwegbedding) wordt geselecteerd als gewenste verbinding van provinciaal niveau

Gelet op het feit dat het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie dateert van voor de goedkeuring van het RSP-L, heeft de stad haar oorspronkelijke wegencategorisering aangepast aan die van de provincie, met een beperkte selectie van lokale wegen I, doch overwegend lokale wegen II met een verzamelende functie.

De stationsomgeving wordt verder uitgebouwd als een multimodaal knooppunt voor het openbaar vervoer. Hiertoe stelt de stad een Masterplan Stationsomgeving op, doch wacht hiermee nadat een besluit omtrent het verplaatsen van de stelplaats van De Lijn is genomen.

De stad streeft voorts naar een betere bediening van het station/centrum met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen/strategische projecten in samenhang met het operationeel worden van Spartacus.

Tevens is het stadsbestuur de mening toegedaan dat een bijkomende openbaar vervoerrelatie onderzocht moet worden tussen het station /centrum en de Spartacushalte te Munsterbilzen.

Een gefaseerde aanleg van de westelijke stadsontsluitingsweg in functie van de ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkeling 'Nieuwe Stationswijk' en het afwentelen van de verkeersstromen doorheen het stedelijk gebied Bilzen, dringt zich op. Op die wijze kan een positief effect worden verwacht op verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en belevingswaarde van het gebied omsloten door de beschouwde weg.

Om de verkeersleefbaarheid van de te ontwikkelen wijk 'Tabaert' te garanderen, maar tevens om de (vigerende en te verwachten) capaciteitsproblematiek op de kruising van de N2 met de Spelverstraat te elimineren wordt een nieuwe weg geprojecteerd tussen de N2, ten oosten van de uitbreiding van de KMO-zone Spelver, naar de N730 t.h.v. Meershoven.

### 5.2.3 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen kent de volgende doelstellingen:

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

In haar mobiliteitsplan heeft het stadsbestuur rekening gehouden met deze doelstellingen.

De **bereikbaarheid** van de verschillende functies en objecten binnen Bilzen wordt gegarandeerd voor de verschillende vervoerwijzen. In het bijzonder gaat daarbij de aandacht uit naar het verruimen van de bereikbaarheid met de fiets (aangepast en uitgebreid fietsrouten netwerk) en het openbaar vervoer (NMBS, Spartacus).

Door herinrichting van het openbaar domein i.f.v. het langzaam verkeer, meer voorzieningen voor het langzame verkeer aan te leggen, het vervolledigen van het in opmaak zijnde actieplan 'Trage Wegen', de bevordering van het openbaar vervoer, het snelheidsbeleid en de handhaving daarvan, wordt de toegankelijkheid op microniveau en de **toegankelijkheid** tot de verschillende vervoerwijzen verhoogd.

Door de aanpak van onveilige situaties, herinrichting van doortochten en andere situaties, het streven naar een verkeersluwer centrum, het nastreven van een uniform wegbeeld binnen één en dezelfde wegcategorie, het snelheidsbeleid en acties en campagnes (o.m. op scholen) denkt het stadsbestuur een nog hogere mate van **verkeersveiligheid** te bereiken.

De maatregelen inzake het verbeteren van de **verkeersleefbaarheid** richten zich vooral op het uitschakelen van niet-bestemmingsverkeer doorheen het centrum van Bilzen middels de projectie van een westelijke stadsontsluitingsweg en in minder mate ook de verlegde Spelverstraat, doch ook doortochtherinrichtingen moeten bijdragen tot een hogere mate van verkeersleefbaarheid.

Met het faciliteren van alternatieve vervoerwijzen, de uitbreiding van het openbaar aanbod (Spartacus) als ook het inzetten van openbaar vervoer naar en van de bedrijven/industriezones (bedrijfsvervoerplannen), het verkeersluwer maken van het centrum, het aantrekkelijker maken van tarieven wordt getracht om het gebruik van die vervoerwijzen te bevorderen en op die manier de luchtverontreiniging en diverse vormen van hinder te reduceren. Ook door het nemen van zowel infrastructurele, als juridische maatregelen moeten de gebieden die een bijzonder waarde kan worden toegekend in functie van de landbouw, natuur en recreatie, verkeersluwer worden gemaakt.

Bewustmakingsacties/campagnes dragen eveneens bij aan de doelstelling inzake het **terugdringen** van de **schade aan natuur- en milieu**.

#### 5.2.4 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Omdat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen niet direct hanteerbare doelstellingen heeft die op het niveau van Bilzen toegepast kunnen worden, worden twee operationele doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan gehanteerd: Aantal verkeersdoden en dodelijk gewonden terug dringen tot 250 in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999, en het aantal zwaargewonden tot 3.250 ofwel eveneens een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999.

Bilzen is goed op weg om deze doelstelling, zij het op lokaal niveau, te bereiken. De stad stelt zich als doel om minstens het (doelstellin-  
gen)niveau te behalen als die van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Naast infrastructurele ingrepen, aanpakken van verkeersonveilig gebleken situaties, doortochtherinrichtingen, kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering van het fietsvoorzieningen, spelen acties, bewustmakingscampagnes maar ook de handhaving een belangrijke rol in het bereiken van de doelstellingen.

**RICHTINGGEVEND  
DEEL**

## Inhoudsopgave

6.	Uitwerking van het duurzaam scenario .....	32	7.5.	Takenprogramma per initiatiefnemer.....	103
6.1.	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen.....	32	8.	Voorstel voor organisatie en evaluatie .....	104
6.1.1	Werkdomein A1: Ruimtelijke ontwikkelingen a.h.v. RUP's en ruimtelijke projecten.....	32	8.1.	Inleiding.....	104
6.1.2	Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten.....	37	8.2.	Organisatie.....	104
6.1.3	Werkdomein A3: Voorstel categorisering van straten en wegen .....	41	8.3.	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners.....	105
6.2.	Werkdomein B: De gewenste verkeersstructuur.....	44	8.3.1	Projectorganisatie voor sommige modules.....	105
6.2.1	Werkdomein B1: Beleid m.b.t. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken .....	44	8.4.	Monitoring: opvolging van evolutie in mobiliteit.....	106
6.2.2	Werkdomein B2: Fietsbeleidsplan.....	47	8.5.	Geëigende momenten voor een evaluatie.....	106
6.2.3	Werkdomein B3: Beleidsplan openbaar vervoer.....	54	8.5.1	Algemene opzet .....	106
6.2.4	Werkdomein B4: Herinrichting van wegen .....	56	8.5.2	Meer specifieke en pragmatische invulling .....	107
6.2.5	Werkdomein B5: Verkeersveiligheidsmaatregelen .....	61	9.	Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten .....	108
6.2.6	Werkdomein B6: Parkeerbeleidsplan .....	63	9.1.	Provinciaal niveau .....	108
6.3.	Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen	68	9.1.1	Voorstel wijzigingen BFF .....	108
6.3.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen .....	68	9.2.	Gemeentelijk niveau .....	108
6.3.2	Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren .....	68	9.2.1	Voorstel wijzigingen GRS .....	108
6.3.3	Werkdomein C3: Algemene sensibilisering .....	68	9.2.2	Continuering beleidsplan verkeersluwe gebieden.....	108
6.3.4	Werkdomein C4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen.....	69	9.2.3	Voortzetting beleidsplan 'Trage wegen' .....	108
6.3.5	Werkdomein C5: Bewegwijzering .....	70	9.2.4	Opstellen fietsbewegwijzering.....	108
6.3.6	Werkdomein C6: Handhaving.....	70			
6.3.7	Werkdomein C7: Beleidsondersteuning .....	70			
6.3.8	Werkdomein C8: Monitoring en evaluatie.....	71			
7.	Het actieplan.....	72			
7.1.	Het actieprogramma volgens werkdomeinen A, B en C.....	73			
7.2.	Het investeringsprogramma kt, mlt en lt.....	88			
7.3.	Het werkprogramma per locatie.....	103			
7.4.	Het Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.....	103			

## 6. Uitwerking van het duurzaam scenario

### 6.1. Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

#### 6.1.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke ontwikkelingen a.h.v. RUP's en ruimtelijke projecten

De gewenste ruimtelijke structuur voor Bilzen staat weergegeven op kaart 5.

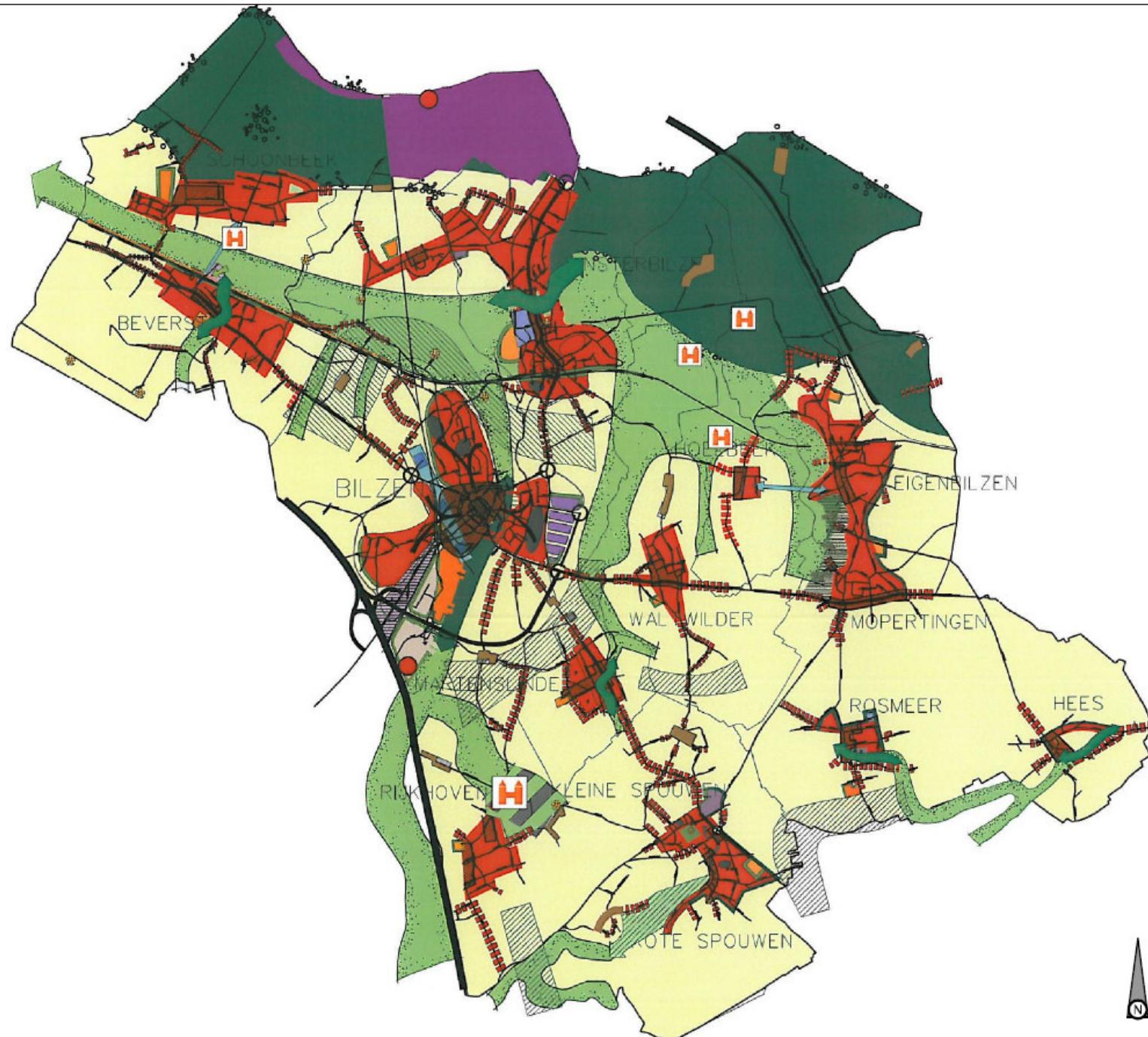
#### WONEN & HANDEL




















- Binnen de gemeente Bilzen wordt geopteerd voor een bundelingsmodel dat zich enerzijds zal richten op het kwalitatief en kwantitatief versterken van het kleinstedelijk gebied Bilzen, en anderzijds op het uitbouwen van Beverst, Munsterbilzen, Eigenbilzen-Mopertingen als 'satellieten' rondom het kleinstedelijk gebied. Het behoud en het versterken van de eigenheid van elke kern is een belangrijk uitgangspunt. Een kernversterkend beleid in de overige kernen, met aandacht voor de draagkracht van elke kern afzonderlijk. Het is belangrijk dat elke kern over een duidelijk herkenbaar centrum beschikt, waar lokale activiteiten geconcentreerd worden.
- Nieuwe woongebieden worden prioritair in of aansluitend aan het stedelijk gebied en in of nabij de kernen van de hoofddorpen ontwikkeld, met een woondichtheid van 25 wo/ha in het kleinstedelijk gebied en 15 won/ha in het buitengebied.

- Het kleinstedelijk gebied wordt verder uitgebouwd en versterkt door het voeren van een uitgesproken stedelijk beleid. (Inter)gemeentelijke voorzieningen op vlak van recreatie, economie, cultuur, diensten, ... worden prioritair in het stedelijk gebied gelokaliseerd.
- Bij de uitbouw van de oostelijke lob 'Tabaert - Spelver' wordt enerzijds naar een volwaardige uitbouw van dit stadsdeel gestreefd. Anderzijds wordt de Spelver als lokaal bedrijventerrein verder uitgebouwd.
- Nieuwe Stationswijk: Het betreft de ontwikkeling van een agrarisch gebied aansluitend aan de Nieuwstraat tussen de Oude Tongersestraat en de Solveldstraat in functie van de realisatie van de uitbouw van het stedelijk gebied van Bilzen. De nabijheid van het station vormt een volwaardig alternatief voor de realisatie van de taakstelling binnen het stedelijk gebied.
- De komst van Spartacus wordt aangegrepen om de directe omgeving van de halte(n) te verdichten met wonen, binnen de mogelijkheden die het gewestplan en het GRS aanreiken. Verdere verdichting van Munsterbilzen met wonen (o.m. met het oog op de realisatie van de Spartacushalte te Munsterbilzen). Verlinting langs N730-Meershoven wordt tegen gegaan.
- De versterking van de handelsstructuur dient te gebeuren binnen het stedelijk gebied Bilzen voor wat betreft de secundaire en tertiaire voorzieningen. De uitbreiding van de bestaande handelslinten is niet meer wenselijk. De primaire handelsvoorzieningen situeren zich in hoofdzaak binnen de hoofddorpen.
- Het kernwinkelgebied wordt versterkt ter hoogte van de Markt, OLV-Straat, Korenstraat en Brugstraat. De Klokkestraat, de Genutstraat en de Omstraat worden samen met de Stationlaan als winkelaanloopstraten opgenomen in het commercieel gegeven.
- Tegen gaan van verdergaande handelsverlinting van de belangrijkste (gewest)wegen.

#### NATUUR & MILIEU

- het tegengaan van versnippering van het buitengebied
- het bundelen van de ontwikkelingen in het buitengebied in de kernen
- het open houden en versterken van de grote openruimte verbindingen



-  VERSTERKEN VAN HET WOONGEBIED
-  CREËREN VAN CONCENTRATIEKERNEN IN DE KERNEN
-  CONSOLIDEREN VAN DE WOONKERNEN
-  CONSOLIDEREN VAN DE WOODKORRELS
-  BINDELLEN VAN RECREATIE PER KERN
-  RUFFEN NAAR OPEN LANDBOUWLANDSCHAP
-  VERSTERKEN VAN DE VALLEIGEBIEDEN
-  GARANDEREN VAN DE CONTINUITET VAN DE VALLEIGEBIEDEN
-  UITBREIDEN VALLEIGEBIED VAN DE KROMMEDEK
-  GARANDEREN VAN DE DIVERSITEIT EN CONTINUITET VAN DE BOSCORRELE
-  VERANKEREN VAN HET KASTEELN LANDSCHAP IN HET TOERISTISCH EN WERK
-  VERBODEN VAN HET LANDSCHAP ALZIJN BIESEN ALS ROORT NAAR HET KASTEELN LANDSCHAP
-  VERANKEREN VAN DE TOERISTISCH BELEIDSWAARDEIGHEIDEN
-  VERSTERKEN VAN WAARDVOL LANDSCHAP SPOUWEN
-  GARANDEREN VAN DE LANDBOUWACTIVITEITEN IN RELATIE MET DE AANWEEZIGE NATUURWAARDEN
-  ONTWIKKELLEN VAN EEN STEDELIJKE ENTREESTRIP ALS TOEGANG TOT HET STEDELIJKE GEBIED
-  VERSTERKEN VAN DE STEDELIJKE ONTWIKKELINGSONDERS
-  CREËREN VAN EEN STEDELIJKE DRAGER
-  UITBREIDEN VAN LOKAAL BEDRIJVETERRIJN SPELVER
-  UITDOEFBELEID VOOR BEDRIJVICHED IN VALLE VAN DE DEWER
-  CONSOLIDEREN VAN VERSPREIDELIJGDE KMO-ZONES
-  MOGELIJK LOCATIES VOOR HET ONTWIKKELLEN VAN WOODKORRELEPARK
-  CREËREN VAN REIS- EN HANDELVERSINDINGEN TUSSEN KERNEN IN HET RUJTGEBIED



## BEDRIJVIGHEID

- De economische rol van Bilzen situeert zich in het bijzonder in relatie tot het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). De zone 'Kieleberg' gelegen binnen de terreinen van Genk-Zuid II wordt ontwikkeld als regionaal bedrijventerrein als onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal. De Taunusweg wordt vanuit de ontwikkeling binnen het ENA als bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur beschouwd – RUP 'Kieleberg' in opmaak.
- De Spelver (of Bilzen-oost) wordt in relatie tot de recente gewestplanwijziging in zuidelijke richting (gefaseerd) uitgebreid –als lokaal bedrijventerrein- met 14 ha en een beperkte herschikking in functie van de realisatie van de nieuwe lokale – RUP 'De Spelver' in opmaak.
- De stedelijke entreestrip, inclusief het afrittencomplex 31, wordt geherstructureerd. De bestaande ongedefinieerde mix van bewoning, handel en onbebouwde restructureert in functie van de kwalitatieve uitbouw van de toegang tot het stedelijk gebied geherstructureerd. De N730-Tongersestraat vormt de centrale drager. Om de vlotte bereikbaarheid van het stedelijk gebied vanuit de hoofdwegenstructuur (E313) te verzekeren dringt een herstructurering van deze strip zich op - RUP 'Stedelijke Entreestrip' in opmaak.
- De bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied (Eikaert en Intercompost) worden omgevormd tot zones voor stedelijke ontwikkeling. De goede ontsluiting via de N700 en de E313 geven deze zone voor stedelijke ontwikkeling eerder een sterk weggebonden karakter. Omwille van de goede ontsluiting is de locatie tevens geschikt om (inter)gemeentelijke diensten (zoals brandweer, federale politie, ... ) in onder te brengen.

## ONTSLUITING

- Het stedelijk gebied wordt ontsloten op de hoofdwegen (E313) via de bovenlokale ontsluitingsinfrastructuur (N700) en het afrittencomplex 31. D.m.v. nieuwe lokale randwegen tussen de N2 en het op/afrittencomplex 31 en tussen Meershoven en de N700 wordt het doorgaand verkeer uit het centrum van Bilzen geweerd, worden de randstedelijke lobben beter ontsloten en wordt het mogelijk het cen-

trumgebied meer als kwalitatief ingericht verblijfsgebied met uitsluitend bestemmingsverkeer uit te bouwen.

- Een gefaseerde aanleg van de westelijke stadontsluitingsweg op termijn in functie van het afwentelen van de verkeersstromen doorheen het stedelijk gebied Bilzen.
- Door de gedeeltelijke herinrichting van de Nieuwstraat, gekoppeld aan de realisatie van een kortsluiting van de Hasseltsestraat (N2) met de Tongersestraat (N730), wordt het doorgaand verkeer door het centrum afgeleid en de Stationlaan en Hospitaalstraat ontlast, hetgeen enerzijds de leefkwaliteit ten goede komt in een aantal centrumstraten en anderzijds meer ruimte biedt voor het herinrichten en herorganiseren van het openbaar domein binnen het stedelijk gebied Bilzen. De resultaten van de mobiliteitsstudie welke i.k.v. de plan-Mer wordt opgemaakt voor het PRUP Afbakening KSG Bilzen, zullen medebepalend zijn voor de vormgeving en het aantal aansluitingen inzake de ontwikkeling van de Stedelijke Entreestrip, de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart), de aanleg van de westelijke stadsontsluitingsweg tussen de N2 (west) en de N700 of de N730.
- Een nieuwe oostelijke lokale randweg als organisator van de verkeersstromen binnen het stedelijk gebied Bilzen. Door het kortsluiten van de N2 met de N730 via de aanleg van een lokale randweg ten noordoosten van de Spelver wordt het lokaal bedrijventerrein 'Spelver' rechtstreeks ontsloten op de bovenlokale ontsluitingsstructuur en krijgt de randwijk "De Tabært" de nagestreefde woonkwaliteit, wordt het zwaar verkeer uit de woonzone geweerd en worden de randen van het stedelijk gebied eenduidiger gedefinieerd. De (bestaande) Spelverstraat wordt als residentiële ontsluitingsstraat ingericht, ondersteund met een laanbeplanting.
- Vier lokale invalswegen verzekeren de ontsluiting van het historisch stadscentrum van Bilzen. Deze lokale invalswegen moeten voor het gemotoriseerd verkeer een gevoelsmatige overgang zijn naar een stadscentrum, waar het accent gelegd wordt op het verkeersveilig verblijven. In het historisch stadscentrum wordt het openbaar domein in functie van het verbeteren van dit verblijfskarakter op een kwalitatieve wijze verder heringericht.



Door een directe kortsluiting tussen de N2 (Hasseltsestraat)- N730 of N700 wordt het smalle wegprofiel van de Nieuwstraat opgeheven als knelpunt, wordt de stationsomgeving beter ontsloten en wordt de potentie gecreëerd om de stationsomgeving uit te bouwen als beperkte kantoorlocatie.

- Het herinrichten van de doortochten van drukke (gewest)wegen doorheen de woonkernen, althans voor zover nog niet gerealiseerd.

Voornoemde gewenste ruimtelijke structuur, wordt o.m. geschraagd door de volgende -in opmaak zijnde- RUP's (zie kaart 6):

- PRUP: Afbakening Kleinstedelijk Gebied Bilzen. In dit PRUP zijn de volgende strategische projecten mee opgenomen:
  - Geïntegreerd strategisch project 'Nieuwe Stationswijk'
  - Stedelijke ontwikkelingszone.

De (mobiliteits)effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen: Stedelijke Entrestrip, de stedelijke ontwikkelingszone en de nieuwe stationswijk worden in scenariovorm bekeken in de mobiliteitsstudie kaderend in de plan-Mer die in functie van het PRUP KSG Bilzen wordt opgemaakt. Per ontwikkelingsscenario zullen verschillende milderende maatregelen voorgesteld worden.

- RUP Kieleberg
- RUP De Spelver
- RUP Tabaert
- RUP Stedelijke Entrestrip.

Daarnaast kunnen de volgende ruimtelijke ontwikkelingen worden opgesomd met (aanzienlijke) mobiliteits-effecten (zie eveneens kaart 6):

- RUP 'Rombout': Het project situeert zich in het centrum, aansluitend maar ten zuidwesten van de Markt. Het kan worden beschouwd als een kernversterkend project vermits het hier een strategisch gemengd woon-winkelproject betreft. Het streven is gericht op het creëren van een winkellus tussen de Markt en de Romboutsite door beide locaties met elkaar te verbinden via een kwalitatieve voetgangersdoorsteek.
- RUP 'Hees het dorp': Het RUP betreft het gebied omgeven door de Torrenstraat, de Heesstraat, de Toekomststraat en de Winkelstraat in de deelgemeente Hees. Het betreffende binnengebied zal ontwikkeld wor-

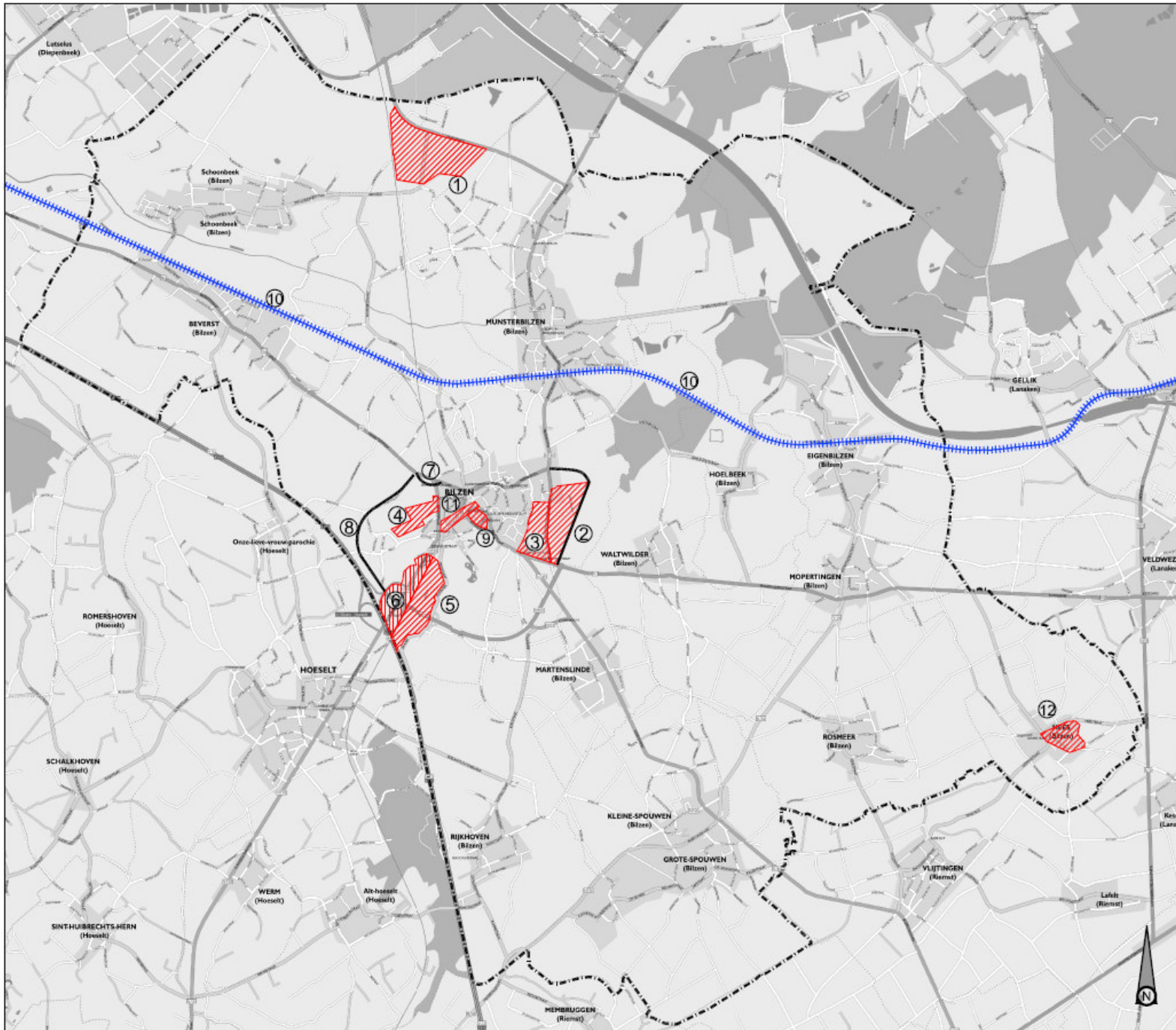
den als een wooninbreiding. Het mobiliteitsimpact van dit RUP is eerder beperkt.

- Masterplan Stationsomgeving: De herinrichting van de stationsomgeving te Bilzen is een belangrijk strategisch project binnen de ontwikkeling van het kleinstedelijk gebied. Het moet de aantrekkingskracht van het station verhogen en verbeteren en de verbinding tussen het station en het centrum opwaarderen. Ter hoogte van de as Markt-station dient de ontwikkeling van de handel en horeca gestimuleerd te worden. Bij uitvoering van het masterplan moeten volgende elementen aan bod komen:
  - optimaliseren van het station en de omgeving als multimodaal overstappunt,
  - de uitbreiding van de woongelegenheden in het centrum,
  - de leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren,
  - de verkeers- en parkeerinfrastructuur optimaliseren,
  - het aanbod aan culturele voorzieningen binnen het plangebied versterken,
  - de winkelfunctie een sterkere gestalte geven,
  - de kantoorhuisvesting voor zakelijke en financiële dienstverlening uitbreiden,
  - voorzien van Park & Ride-mogelijkheden op loopafstand van de perrons en voorzien van Kiss- & Ride voorzieningen,
  - ontwikkelen van activiteiten rond het station en in de directe omgeving.

Het stationsplein fungeert als een scharnier tussen het centrumgebied en de voorstedelijke woon-werkgebieden van het kleinstedelijk gebied Bilzen.

De stationsomgeving dient te fungeren als transferium (trein-bus-fiets-auto) die op een doordachte en duidelijk leesbare manier een scharnierfunctie invult binnen het kleinstedelijk gebied.

De studie van het Masterplan wordt evenwel gekoppeld aan het reloceren van de stelplaats van De Lijn, waardoor de maatregel pas op middellange termijn wordt uitgevoerd.



**Mobiliteitsplan Bilzen**

09004.03

Beleidsplan

Kaart 6

RUP's / Strategische projecten

Strategische ruimtelijke projecten

1. Bedrijventerrein De Kieleberg
2. Bedrijventerrein De Spelver + vervangende weg voor Spelverstraat
3. Woon/uitbiedingsgebied Tabaert
4. Nieuwe Stationswijk
5. Stedelijke ontwikkelingszone
6. Stedelijke Entreestrip

Strategische Infrastructuur projecten

7. Tunnel N2
8. Westelijke stadsontsluitingsweg

Overige projecten met mobiliteitseffecten

9. Rup Rombout
10. Spartacus
11. Masterplan Stationsomgeving
12. Rup 'Hees het Dorp'



## 6.1.2 Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten

Er worden vijf strategische ruimtelijke projecten en twee strategische infrastructuurprojecten onderscheiden.

### 6.1.2.1 *Bedrijventerrein Kieleberg*

De Kieleberg vormt een onderdeel van het bedrijventerrein Genk-Zuid en wordt bijgevolg gesitueerd in het ENA.

Er zal plaats zijn voor 35 bedrijven die samen tussen 800 en 1000 mensen zullen tewerkstellen.

Gelet op de hoeveelheid werknemers dient het bedrijventerrein multimaal ontsloten te zijn. De ontsluiting voor personen- en vrachtwagens is reeds aanwezig met de Taunusweg (naar de N702) en de N730. Wat betreft de ontsluiting per fiets is het bedrijventerrein verbonden met Genk en Bilzen-Centrum via een hoofdroute van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De verbinding met Munsterbilzen (en de functionele fietsroute langs de N730) wordt door middel van een aanvullende lokale functionele fietsroute tot stand gebracht.

Met de herziening van het buslijnnennet, ingevolge de komst van Spartacus, verdient de bediening van de bedrijventerreinzone aanbeveling.

De ontsluiting voor het vrachtverkeer gebeurt via de Taunusweg naar de N702 (als primaire weg). Het Bufferplan Zwaar Verkeer te Bilzen enerzijds en de gewichtsbepanking die de gemeente Zutendaal in de N730 op haar grondgebied heeft ingesteld, ondersteunen de wijze van ontsluiting voor het zwaar verkeer.

Elk bedrijf dat zich wil vestigen op het bedrijventerrein zal zelf moeten instaan voor zijn benodigde parkeergelegenheid en dit a rato van 2 parkeerplaatsen per 3 werknemers (ofwel 0.67 parkeerplaatsen per werknemer).

### 6.1.2.2 *Uitbreiding lokaal bedrijventerrein Spelver*

Het bestaande lokale bedrijventerrein Spelver wordt uitgebreid met 17,5ha. Dit zorgt voor extra verkeer van en naar het bedrijventerrein dat in de huidige situatie langs de Spelverstraat moet rijden, waar nu al verkeersleefbaarheids- en afwikkelingsproblemen voor komen.

Een toename van de verkeersdruk zal die problematiek versterken.

Aan de noordzijde van de Spelverstraat is er omwille van de zichtbaarheids- en snelheidsproblematiek, een sterk vertraagde verkeersafwikkeling vanuit Meershoven (komende van het centrum) naar de Spelverstraat.

In het GRS werd dan ook een nieuwe ontsluitingsweg voorzien tussen de bestaande rotonde van de N2 Met de N700, parallel aan de bedrijventerreinzone en aansluitend op de N730-Spelverstraat met Meershoven. Deze laatste aansluiting wordt dan vorm gegeven als een rotonde. De nieuwe weg situeert zich op de westelijke helft van de reservatiestrook volgens het Gewestplan.

Het bedrijventerrein (bestaand en uitbreiding) wordt dan via één enkele aansluiting langs de oostzijde ontsloten en zorgt niet langer voor ongewenste effecten in de woonomgeving. Door de aanleg van deze weg wordt het bedrijventerrein aangesloten op de bovenlokale ontsluitingsstructuur. De (bestaande) Spelverstraat ondergaat vervolgens een downgrading van lokale weg I naar lokale weg II.

Voor de aanleg van de weg is het opstellen van een verkeersleefbaarheidsonderzoek noodzakelijk.

Om ervoor te zorgen dat het parkeren door werknemers en bezoekers van het bedrijventerrein niet afgewikkeld wordt op de omliggende straten (noch de woonstraten, noch de huidige Spelverstraat, noch de nieuw aan te leggen weg), worden voldoende parkeerplaatsen voorzien.

Gelet op het potentieel aan arbeidsplaatsen en de ligging is het erg belangrijk dat het bedrijventerrein Spelver vlot ontsloten wordt voor langzaam verkeer. Een verbinding langs trage wegen tussen het centrum en Spelver is dan ook noodzakelijk. De route Tweevoetjesweg – Begijnhof – Markt is hiervoor het best geschikt. Om de route te completeren dient een verbinding doorheen het woonuitbreidingsgebied Tabaert te worden voorzien.

Voorts moeten fietsvoorzieningen tussen de Spelverstraat en de toekomstige Spartacushalte te Munsterbilzen worden aangelegd.

Bij de herziening van de lijnvoering van het openbaar vervoer ten gevolge van de komst van de sneltram is eveneens een goede ontsluiting van de zone met het openbaar (bus)vervoer te onderzoeken.

#### 6.1.2.3 *Woonuitbreidingsgebied Tabaert*

In dit woonuitbreidingsgebied worden 328 wooneenheden voorzien. Het gebied zal dan ook op een goede wijze ontsloten moeten worden om op een duurzame wijze om te kunnen gaan met het gegenereerde verkeer.

Via de bestaande Spelverstraat en de N2 is Tabaert quasi direct aangesloten op het hoofdwegenet. De N700 ligt in de directe nabijheid, zodat de E313 en de N730 (richting Hoeselt en Tongeren) vlot bereikt kunnen worden. Aan de noordzijde zorgt de N730 voor de verbinding met Munsterbilzen (en de Spartacushalte), Zutendaal en Genk. Inzake ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer zijn dan ook geen aanpassingen noodzakelijk.

Het woonuitbreidingsgebied zorgt voor een grote vraag aan parkeerplaatsen. Die worden voorzien binnen het project a rato van 1,5 parkeerplaats per gerealiseerde wooneenheid.

De verbinding met het centrum voor langzaam verkeer kan op dezelfde wijze als voor bedrijventerrein Spelver georganiseerd worden (Tweevoetjesweg – Begijnhof – Markt).

Ook voor dit woonuitbreidingsgebied is de eerder genoemde fietsverbinding naar/van de Spartacushalte, via de N730-Spelverstraat – Meershoven – St. Jorisstraat van belang.

#### 6.1.2.4 *Nieuwe Stationswijk*

De oppervlakte van het projectgebied beslaat ongeveer 10 ha. De woonfunctie zal primeren, vnl. in de vorm van eengezinswoningen, maar ook van appartementen. Er is eveneens ruimte voorzien voor recreatie en be-

drijvigheid. Er staat echter nog niets vast over het oppervlakte-aandeel van wonen, recreatie en bedrijvigheid, noch van het type bedrijvigheid.

De ontsluiting van het projectgebied voor gemotoriseerd verkeer wordt in hoofdzaak geponeerd op de Oude Tongersestraat (als eerste onderdeel van de westelijke stadsontsluitingsweg) om het gebruik van de ongeschikte Nieuwstraat (die thans een sluiroute vormt) te voorkomen.

Gezien de nabijheid van het station is de verbinding van het projectgebied met het station voor langzaam verkeer van primordiaal belang om het potentieel van de locatie ten volle te benutten. Hiervoor zijn de Meremweg en in het verlengde daarvan, de fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor het best geschikt. Deze (bestaande) oplossing vormt, voor het langzame verkeer, tevens de relatie met het centrum van Bilzen.

Ten noorden van het geprojecteerde woongebied, wordt eveneens een ongelijkvloerse oplossing voorzien in de vorm van de nieuwe tunnel in de N2-Hasseltsestraat, die tevens een fietsoplossing bevat, waardoor de barrièrewerking van zowel de spoorlijn als de gelijkgrondse spooroverweg in de N2, opgeheven wordt. Deze tunnel vormt voor het schoolgaande verkeer een belangrijke link tussen de geprojecteerde woonwijk (maar ook voor het woongebied ten westen van de spoorlijn) en de schoolomgeving in de N2-St. Lambertuslaan.

#### 6.1.2.5 *Stedelijke ontwikkelingszone*

Ter hoogte van het op- en afrittencomplex nr. 31 “Hoeselt-Bilzen” van de A13/E313 Hasselt-Luik wordt een stedelijke ontwikkelingszone gepland.

Eén van de scenario's wordt gevormd door de inplanting van een hypermarkt, ten zuiden van de N700. De hypermarkt zou ca. 11.900 m<sup>2</sup> netto verkoopoppervlakte kennen en een beperkte winkelgalerij met boetieks van ongeveer 2.000 m<sup>2</sup>. Het project voorzagt eveneens in een parking van ongeveer 2090 parkeerplaatsen.

De recente ontwikkelingen in de distributiesector tezamen met het gegeven dat de stad Bilzen sedert méér dan een jaar niets meer heeft vernomen van de ontwikkelaar, maken de mogelijke ontwikkelingen in dit gebied onzeker.

De Mober die toentertijd werd opgesteld i.f.v. voornoemde hypermarkt, besloot dat het gegenereerde verkeer aanleiding vormde om een aantal kruispunten in de N730 te herzien (meer bepaald die met de op/afritten van de E313).

De (mobiliteits)effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen: Stedelijke Entrestrip, de stedelijke ontwikkelingszone en de nieuwe stationswijk worden in scenariovorm bekeken in de mobiliteitsstudie kaderend in de plan-Mer die in functie van het PRUP KSG Bilzen wordt opgemaakt. Per ontwikkelingsscenario worden verschillende milderende maatregelen voorgesteld.

Omdat t.a.v. voornoemde ruimtelijke ontwikkelingen langs en in de omgeving van de N730-Tongersestraat nog een bepaalde onzekerheid bestaat, kunnen de verkeerskundige gevolgen niet éénduidig worden vastgelegd. Omdat er in het kader van de Plan-MER PRUP afbakening KSG Bilzen de gecumuleerde effecten worden bekeken (waarbij de Plan-Mer nog lopende is en de definitieve goedkeuring van het PRUP KSG Bilzen op z'n vroegst over 1,5 jaar verwacht wordt), stelt het stadsbestuur, na ruggespraak met de diensten van BMV voor om het mobiliteitsplanproces niet te hypothekeken en onderhavig beleidsplan aan de PAC Limburg voor te leggen. Na beëindiging van de studie(s) rondom het afbakeningproces van het KSG, zal het stadsbestuur een nieuwe sneltoets opmaken en voorstellen om spoor 3: Actualisering van het mobiliteitsplan te volgen. De resultaten van de plan-MER kunnen dan als "actualisering" aan het beleidsplan worden toegevoegd. Die procedure omvat dus de sneltoets zelf met het standaardformulier én het opmaken van een tabel met actualiseringen.

De ontsluiting van het projectgebied met het openbaar vervoer dient verbeterd te worden. Er moet onderzocht worden of de ontsluiting van de site met het openbaar vervoer met de belbus kan plaats vinden.

Ten einde de bereikbaarheid per fiets te verbeteren wordt een aanvullende lokale fietsroute voorzien in Eikaart – Vrankrijk – Zeepstraat. Zodoende is er een goede fietsverbinding met zowel Bilzen-centrum als Hoeselt.

#### 6.1.2.6 Tunnel in de N2 onder spoorlijn 34

In het kader van het afschaffen van gelijkvloerse spooroverwegen, heeft de NMBS het Spartacusproject aangegrepen om alle gelijkgrondse spooroverwegen te Diepenbeek en Bilzen af te schaffen.

Daartoe wordt er ten zuiden van de bestaande overweg in de N2-Hasseltsestraat een tunnel voorzien. Deze tunnel wordt tevens uitgerust met afzonderlijke voorzieningen voor het fiets- en voetverkeer.

Om te voorkomen dat de tunnel een verkeersaantrekkend karakter zou hebben, worden aan het begin en einde van tunnelhellingen vertragende elementen voorzien. Overigens toonde een simulatie met het MMM-Limburg aan, dat het effect van de tunnel op de verkeersdrukke verwaarloosbaar is, terwijl er evenmin verkeer van de E313 terug vloeit naar de N2.

De realisatie van de tunneloplossing vormt naast:

- een betere relatie tussen Beverst en Bilzen
- een valorisatie van de wegcategorie (secundaire III)

tevens een oplossing voor een deel van het sluikeverkeer in de omgeving. De lange wachttijden voor de (veelvuldig) gesloten spooroverweg vormde



Figuur 1: Ontwerp tunnel in N2

in het verleden aanleiding tot het ontstaan van sluikroutes in de omgeving.

#### 6.1.2.7 Westelijke stadsontsluitingsweg tussen de N2 en de N730 of N700

Op korte termijn en met de realisatie van de nieuwe stationswijk (zie voorheen) zal de weg een verzamelende route vormen voor het verkeer uit de wijk naar de N2 (als weg van hogere categorie).

Op langere termijn en zoals in het GRS van Bilzen eveneens opgenomen, zal de weg als verzamelende route worden doorgetrokken naar de N730, als stadsontsluitingsweg (lokale weg II) in functie van het afwentelen van de verkeersstromen doorheen het centrum van Bilzen.

De Nieuwstraat (huidige sluik/vervangingsroute) kan daarmee worden afgebouwd en worden omgevormd tot een woonstraat, tevens zal minder verkeer dan vandaag de neiging hebben om het centrum in te rijden.

In het voorkeurscenario van de stad Bilzen sluit deze westelijke stadsontsluitingsweg aan op de N700 en niet op de N730.

Op die manier kan het oost-west gerelateerd verkeer van een vloeiende beweging gebruik maken, terwijl in het geval van een aansluiting op de N730 een bajonet-beweging moet worden gemaakt met bijkomende kruisende bewegingen op die N730. Voorts zou met die laatste oplossing een woonwijk (te Merem) doorsneden moeten worden.

Met de realisatie van die westelijke stadsontsluitingsweg wordt al het 'doorgaande' verkeer op de oost-west en oost-zuid relaties aan het centrum onttrokken, hetgeen met het oog op de te verwachten toename van het verkeer tegen 2020 de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van het stadscentrum in belangrijke mate kan dienen.

Daarenboven is westelijke stadsontsluitingsweg beter geschikt om als calamiteitenroute te fungeren i.p.v. de, daarvoor totaal ongeschikte, Nieuwstraat. Ook om die reden is een directe aansluiting van de westelijke stadsontsluitingsweg op de N700 beter te verantwoorden dan een aansluiting op de N730.

Analoog aan de realisatie van de te verleggen Spelverstraat, zal ook hier een verkeersleefbaarheidsonderzoek worden verricht voor die straten, waar

de realisatie van de westelijke stadsontsluitingsweg, mogelijk een impact op kan hebben.

Omdat de aanleg van zowel de tunnel in de N2, de oostelijke randweg als de westelijke stadsontsluitingsweg een impact kunnen hebben op de verkeersdrukte in het centrum, meer bepaald de Wijerstraat en Meershoven, zal het stadsbestuur deze wegen monitoren en zonodig gepaste maatregelen nemen.

#### 6.1.2.8 Locatiebeleid

Het ABC-locatiebeleid, zoals geformuleerd in het mobiliteitsplan 1<sup>ste</sup> generatie, kan onverminderd voortgezet worden. Dit beleid is gebaseerd op een correcte koppeling/overeenkomst tussen het bereikbaarheidsprofiel van een locatie en het mobiliteitsprofiel van een vestiging. De vervoersmogelijkheden van een locatie dienen afgestemd te worden op de vervoersbehoeften van een bedrijf/organisatie.

De drie grote bedrijvzones (Kieleberg, Spelver en Eickaert) hebben hun eigen eigenschappen qua ontsluiting (C-locaties). Voor die zones wordt gestreefd naar een optimale invulling van deze terreinen, ook in functie van het ontsluitingsprofiel.

Alhoewel weerhouden als C-locaties, neemt dit niet weg dat de sites multimodaal bereikbaar moeten zijn om er in ieder geval voor te zorgen dat die locaties niet uitsluitend met een gemotoriseerd vervoermiddel bereikbaar zijn, doch ook om de alternatieve vervoerwijzen kansen te bieden. De nodige aanpassingen en aanvullingen aan het fietsroutenetwerk worden aangebracht. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer dient onderzocht en verbeterd te worden door hetzij aanleg van een halte, hetzij een aanpassing van de lijnvoering, hetzij het opnemen van de zones in het belbusgebied. Om de verkeersleefbaarheid van woonomgevingen te vrijwaren wordt het zwaar verkeer gestuurd via de hogere wegenstructuur en de geselecteerde wegen in het Bufferplan Zwaar Vervoer (zie hierna).

De stationsomgeving vormt een A-locatie bij uitstrek. Het ruimtelijke beleid dient er dan ook op gericht te zijn, om de stationsomgeving verder te ver-

dichten met wonen en beperkt met kantoren (zie ook opstellen Masterplan Stationsomgeving en Nieuwe Stationswijk).

Voor de toekomstige Spartacushaltes te Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen, eveneens als A-locaties, wordt een stringent ruimtelijk beleid gevoerd.

Het is bekend dat sneltramhaltes onder een grote ruimtelijke druk komen te staan. In alle drie de kernen is dit ongewenst. Enkel te Munsterbilzen wordt een verdere, doch beperkte, verdichting met wonen (conform het GRS) toegestaan. Geenszins is het de bedoeling dat de kernen van Beverst en Eigenbilzen een groter aandeel van de woonbehoefte opvangen dan voor de eigen behoefte zoals in het GRS vastgelegd. Het is evident dat andere ruimtelijke ontwikkelingen (bedrijvigheid, kantoren, diensten en handel) de eigenheid van de beschouwde dorpen verstoren en er bijgevolg dan ook absoluut niet thuis horen.

### 6.1.3 Werkdomein A3: Voorstel categorisering van straten en wegen

De selecties op het gebied van wegcategorisering zijn weergegeven op kaart 7.

Het stedelijk gebied wordt ontsloten middels de hoofdweg (E313) via de bovenlokale ontsluitings-infrastructuur (N700) als primaire weg II, en het op/afrittencomplex 31.

D.m.v. nieuwe lokale randwegen tussen de N2-Hasseltsestraat en het afrittencomplex (op termijn) en tussen N730-Meershoven en de N2/N700 wordt het doorgaand verkeer uit het centrum van Bilzen geweerd, worden de randstedelijke lobben beter ontsloten en wordt het mogelijk het centrumgebied meer als kwalitatief ingericht verblijfsgebied met uitsluitend bestemmingsverkeer uit te bouwen.

Vier lokale invalswegen verzekeren de ontsluiting van het historisch stadscentrum van Bilzen. Deze lokale invalswegen moeten voor het gemotoriseerd verkeer een gevoelsmatige overgang zijn naar een stadscentrum, waar het accent gelegd wordt op verblijven. In het historisch stadscentrum

werd reeds een groot deel van het openbaar domein in functie van het verbeteren van dit verblijfskarakter op een kwalitatieve wijze heringericht.

De wegcategorisering zoals uitgewerkt in het vigerende mobiliteitsplan wordt overgenomen, mits wijzigingen om een afstemming te verkrijgen met de RSP-L enerzijds en de wegcategorisering van buurgemeenten anderzijds. Ook worden wijzigingen ingevolge ruimtelijke ontwikkelingen doorgevoerd.

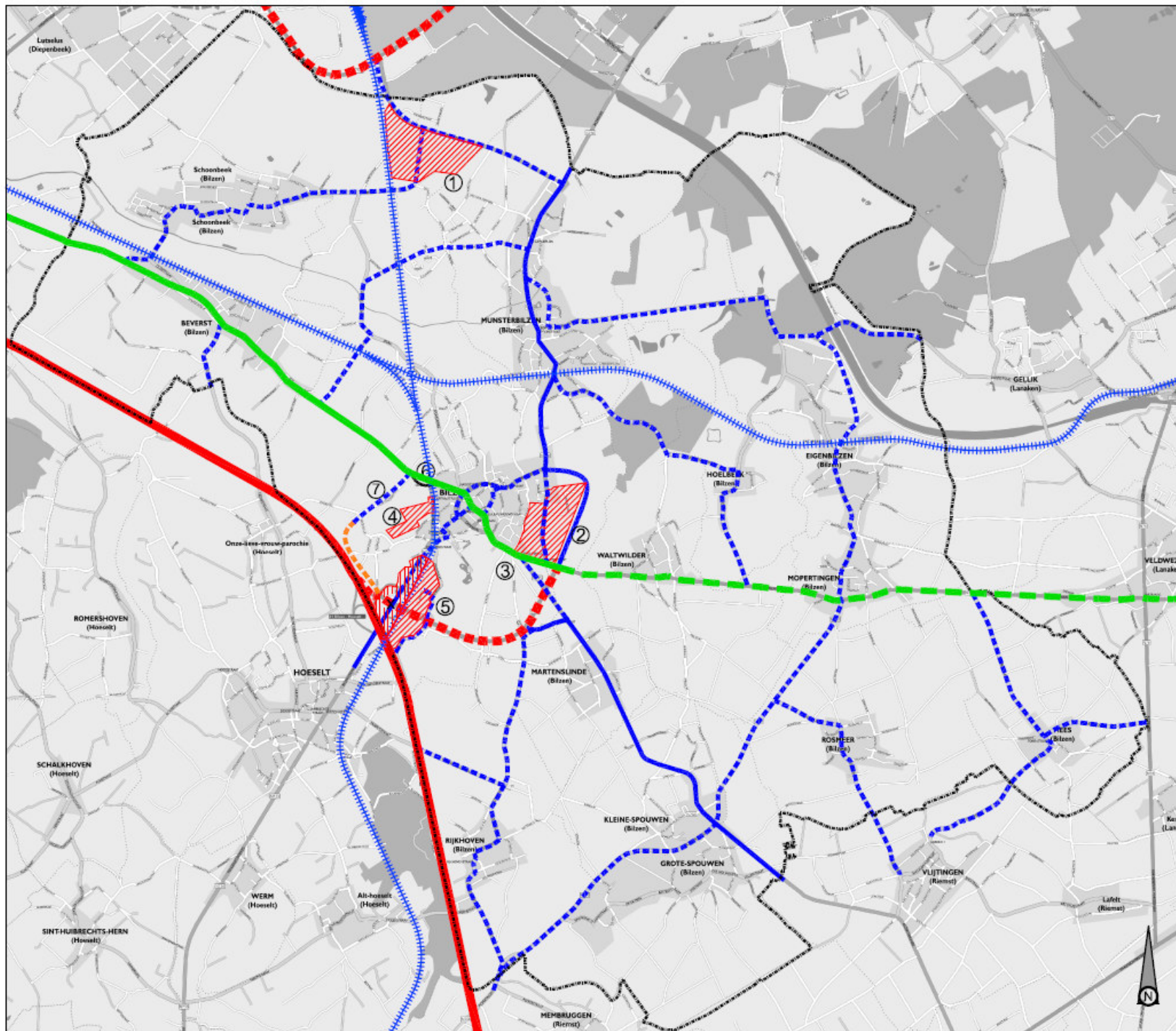
Naast de eerder genoemde E313 als hoofdweg en de N700 als primaire weg cat. II, ziet de wegcategorisering voor Bilzen er als volgt uit:

#### **Secundaire wegen**

- N2-Hasseltsestraat: secundaire weg type III (geselecteerd in het RSP-L). Met de realisatie van de sneltram tussen Hasselt-Lanaken en Maastricht als ook de herziening van het buslijnnet door De Lijn, kan het secundaire weg III-karakter op termijn worden herzien. In dat geval lijkt een selectie van lokale weg type I, tussen het kleinstedelijke gebied van Bilzen en het hoofddorp van Diepenbeek, voor de hand te liggen.
- N2-Maastrichterstraat: secundaire weg, typering nog te onderzoeken door de provincie, in overeenstemming met RSP-L

#### **Lokale wegen type I**

- N730-Tongersestraat: lokale weg type I als lokale verbinding tussen het kleinstedelijke gebied van Bilzen, het hoofddorp Hoeselt en het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied van Tongeren
- N745-Riemsterweg: lokale weg type I als lokale verbinding tussen het kleinstedelijke gebied van Bilzen en de hoofddorpen Vlijtingen en Riemst
- N701 tussen N700 en N745: lokale weg type I
- de vervangende weg van de Spelverstraat, langs de bedrijvzone Spelver, tussen N2-Maastrichterstraat en N730 –Meershoven: lokale weg type I
- N730-Meershoven/St. Jorisstraat/Munsterbilzenstraat/Waterstraat/Zutendaalweg: lokale weg type I als lokale verbinding tussen het kleinstedelijke gebied van Bilzen en het hoofddorp Zutendaal.



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 7

Voorstel Wegencategorisering

- Hoofdweg
- Primaire weg type II
- Secundaire weg III
- Secundaire weg (type te onderzoeken)
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II
- Spoorwegen
- Gemeentegrens

Ruimtelijk strategische projecten

1. Bedrijventerrein De Kieleberg
  2. Bedrijventerrein De Spelver
  3. Woonuitbreidingsgebied Tabaert
  4. Nieuwe Stationswijk
  5. Stedelijke ontwikkelingszone
  6. Tunnel N2
  7. Aanleg westelijke stadsontsluitingsweg als lokale weg II
- KT als verzamelende route voor nieuwe stationswijk
  - MLT als stadsontsluitingsweg tussen N2 en N730 of N700





**Lokale wegen type II**

- Taunusweg: lokale weg type II (indien dit in het streefbeeld nog zou wijzigingen, wordt de categorisering van het streefbeeld gevolgd), als verzamelende route voor (te verwachten) zwaar verkeer naar de primaire weg cat. II: N702 te Genk
- Spelverstraat: lokale weg type II, na realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen N2 en N730. Deze weg ondergaat een downgrading van verbinden naar verzamelen en wel in functie van het te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied Tabaert
- Oude Tongersestraat: lokale weg type II (als ontsluitingsweg voor de nieuw te ontwikkelen stationswijk). Wanneer op termijn de westelijke stadsontsluitingsweg wordt doorgetrokken naar de N700 of de N730, wordt het ganse tracé van de stadsontsluitingsweg weerhouden als een lokale weg type II
- de as: Oudestraat – Molenstraat – Schoolstraat - Schoonbeekstraat – Sint Lodewijkstraat – Heesveld – Twaalf Bunderweg, verzorgt de ontsluiting van de woonkern van Schoonbeek met de N2 in het zuiden en de Taunusweg in het noorden. De Twaalf Bunderweg vormt daarenboven de belangrijkste ontsluiting voor de bedrijvenzone 'Kieleberg'. Enkel de Oudestraat noord (te Beverst) wordt weerhouden. De aansluiting van de Oudestraat (noord) met de N2 wordt gekaderd in de aanleg van de nieuwe spoorbrug tussen de Oudestraat en Molenstraat. Het stadsbestuur wenst een rotonde aan te leggen in de N2. De aanleg hiervan zal mee bestudeerd worden in de doortocht van Beverst. Het huidige kruispunt is een 'grijs punt', de komst van Spartacus gaat de druk hier verhogen waardoor de rotonde nog meer aangegeven is. Er zal door het gemeentebestuur verder onderzocht worden of ze wenst de overgebleven tak van de Oudestraat al dan niet volledig af te snijden. Het voetgangers en fietsverkeer zal er alleszins gebruik blijven maken.
- de as: Rehagestraat – Boomstraat – Rentfortstraat – Sint-Jozefstraat – Eik – Hoefsmidstraat – Oude Siemerstraat verzamelt het verkeer uit de omliggende woongebieden naar de N2 in het zuiden en de N730 in het noorden
- de Kleistraat te Beverst verzamelt het verkeer van deze lintbebouwde weg naar de N2 in het noorden en vormt tevens de link naar de Onze-Lieve-Vrouw-Parochie in Hoeselt
- Spurk en de Spurkerweg verzamelen het verkeer van de omliggende woongebieden naar en van Bilzen centrum
- de as: Leroyplein – Panisstraat – Zangerheistraat - Hoefaertweg vormt de verzamelende route voor de woongebieden tussen de N730 te Munsterbilzen en de N78 te Lanaken/Gellik.
- de as: Vossenkuilstraat – Dorpsstraat – Mopertingenstraat verzamelt het verkeer van Eigenbilzen en Mopertingen naar de N2 in het zuiden en de lokale weg II: Hoefaertweg in het noorden. Het is tevens de route waar langs de Spartacushalte te Eigenbilzen bereikt kan worden
- de as Schietboomstraat – Groenendaal – Jonckholtstraat – Hoelbeekstraat verzamelt het verkeer uit de woonkern van Hoelbeek naar de N2 in het zuiden en de N730 te Munsterbilzen in het noorden
- Tombestraat verzamelt het verkeer uit de woonkern van Hees naar de N2. Diezelfde functie wordt weerhouden voor de Heesstraat maar dan in de richting van de N78. De Toren- en Noppenstraat vormen de externe verbinding naar Vlijtingen.
- N758: Rode Kruislaan – Mopertingenweg vormt de (interne) link tussen Mopertingen en Kleine en Grote Spouwen en de woonkern van 's Herenelderden (Tongeren)
- Hoogstraat verzamelt het verkeer van de woonkern Rosmeer naar de Rode Kruislaan. Via de Kerkstraat wordt het verzamelende karakter van de weg doorgetrokken tot in Vlijtingen.
- de as: Biesenweg – Reekstraat – Kasteelstraat – Kogelstraat – Pleinstraat – Rijkhovenstraat – Cuvelierstraat – Bammestraat verzamelt het verkeer van de woonkern Rijkhoven en het toeristisch recreatieve knooppunt 'Alden Biesen' naar de Linnerbocht als lokale weg type I en de N700 als primaire weg cat. II in het noorden. Naar het zuiden takt de as aan op de eerder beschreven Rode Kruislaan
- de Roelants du Vivierlaan vormt dan weer een verzamelende route tussen Alden Biesen en het hoofddorp Hoeselt enerzijds en de N730 als lokale weg type I, anderzijds

- met het oog op de realisatie van de stedelijke ontwikkelingszone aan de flanken van de N700 worden Vrankrijk en Eikaart eveneens opgewaardeerd tot lokale wegen type II.

In het centrum van Bilzen zorgen in eerste instantie de beide takken van de N2, voor het verzamelen en verdelen van het verkeer. Voorts hebben de volgende wegen een verzamelende/verdelende functie:

- Wijerstraat – Pijpenpoort – Meershoven (aan de noordzijde van het centrum)
- Belisiatunnel – Eikenlaan - Stationslaan en Korenstraat (aan de zuidzijde van het centrum)

De verzamelende/verdelende wegen in het centrum worden voorts aangevuld met de ontworpen 'ring' i.f.v. het parkeergeleidingssysteem:

- Hospitaalstraat
- Kloosterstraat.

### **Downgrading**

Omdat het mobiliteitsplan – 1<sup>ste</sup> generatie – dateerde van vóór de goedkeuring van het RSP-L, werd de N730, tussen Bilzen en Hoeselt, in een lagere categorie ondergebracht dan in het mobiliteitsplan – 1<sup>ste</sup> generatie. Voorts zal de provincie bepalen wat het type van secundaire weg de N2, tussen Bilzen en Maastricht, zal zijn. Tenslotte zal de wegcategorie voor de Taunusweg, in overeenstemming worden gebracht met de suggestie uit het streefbeeld terzake.

Na realisatie van de vervangende weg voor de Spelverstraat, wordt de bestaande Spelverstraat ondergebracht in de categorie van verzamelende wegen: lokale weg type II.

Op de langere termijn zal de lokale weg type II: Oude Tongersestraat die in eerste instantie zal fungeren als verzamelende route voor de nieuwe stationswijk naar de N2, worden doorgetrokken in de richting van de N700 of de N730, eveneens als een lokale weg type II. In dat geval komt de functie van de Nieuwstraat (met een oneigenlijk gebruik) te vervallen en wordt gecategoriseerd als een lokale weg III.

Alle overige wegen worden geselecteerd als lokale wegen type III.

Met de voorgestelde wegcategorisering worden:

- worden alle bedrijven en industriezones (in het algemeen zones met een groot impact op de mobiliteit) eveneens minimaal bediend door wegen met een verzamelend karakter: lokale wegen type II
- worden alle geplande Spartacushaltes minimaal bediend met een verzamelende route: lokale wegen type II

Het GRS dient bij de herziening te worden aangepast aan het weerhouden voorstel.

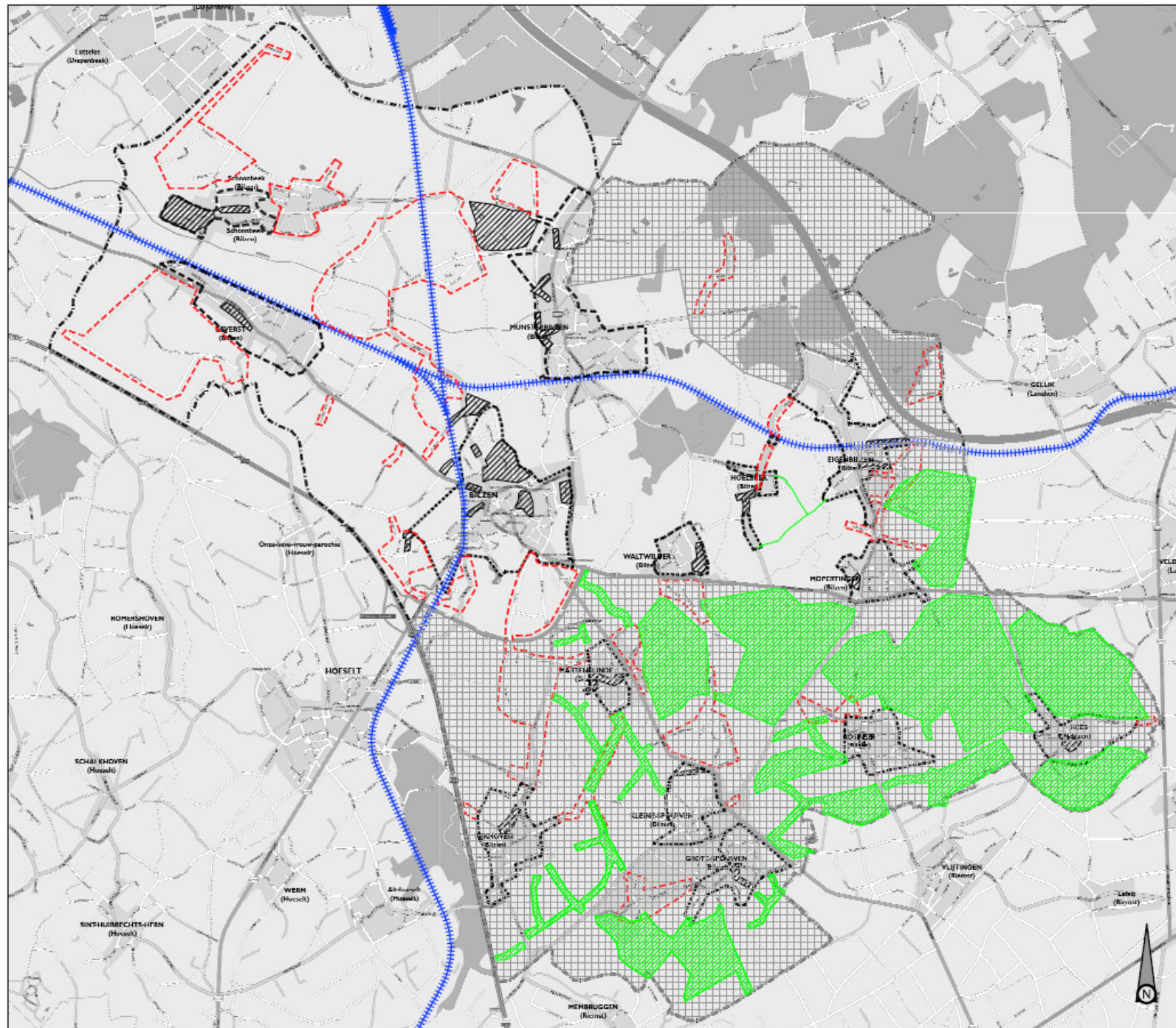
## **6.2. Werkdomein B: De gewenste verkeersstructuur**

### 6.2.1 Werkdomein B1: Beleid m.b.t. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

#### 6.2.1.1 Woongebieden en zone-30

De stad Bilzen 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 kernen. Omdat de wegenstructuur slechts beperkte wijzigingen ondergaat, is de afbakening van de verblijfsgebieden quasi identiek aan die uit het eerste mobiliteitsplan


Kaart 8 laat zien dat Bilzen reeds heel wat zone-30 gebieden kent (iedere deekern heeft minstens één zone-30 gebied), terwijl de stad haar zone-30 gebieden uitbreidt, afhankelijk van haar financiële mogelijkheden. Het is binnen de afbakende potentiële zone-30 gebieden dat een verdere uitbreiding van die zones moet plaats vinden. Alhoewel langs de bestaande (zone-)50 km/u gebieden ook woonbebouwing voorkomt, is omwille van de minder intensieve bebouwing, als ook omwille van het ontstaan van te grote zone-30 gebieden, het beperken van het snelheidsregime niet aangewezen (en tevens ook moeilijk handhaafbaar).



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 8

Potentiële zone-30 gebieden  
en te beschermen landbouw-  
en groenzones

-  Bestaande zones-30
-  Potentiële zones-30
-  Bestaande (zones) 50 km/u
-  Streven naar verkeers-  
luwheld  
- ruilverkavelingswegen  
- bosgordel van Bilzen
-  In te voeren 30 km/uur op  
zeer korte termijn
-  Spoorwegen
-  Gemeentegrens



Binnen de woonomgeving zal bij toename van de woonbebouwing, toekomstig het accent komen te liggen op andere woontypologieën die meer kansen bieden voor verkeersluwe en zone-30 gebieden en een kwaliteitsvol openbaar domein.

De nieuwe Stationswijk, ten westen van de spoorlijn, als ook het woonuitbreidingsgebied Tabaert, ten oosten van het centrum, zullen geconcipeerd worden op basis van een kwaliteitsvolle zone-30.

### 6.2.1.2 Landbouw- en groen/recreatieve gebieden

Zowel in het GRS als in het mobiliteitsplan – 1<sup>ste</sup> generatie, werd speciaal aandacht besteed aan het sluikeverkeer in de landbouw-, maar ook aan de recreatie- en groengebieden.

Om de open ruimte van Bilzen zoveel als mogelijk te behoeden voor ongewenst gebruik werden maatregelen voorgesteld voor die gebieden. De ruilverkavelingswegen (in het zuid oosten van de gemeente) werden aangelegd ter ontsluiting van de landbouwpercelen. Zij hebben een loutere ontsluitingsfunctie van landbouwpercelen.

In november 2003 werd een gemeenteraadsbeslissing genomen om deze ruilverkavelingswegen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd landbouw- en dienstvoertuigen) daar deze ruilverkavelingswegen veelvuldig gebruikt werden als kortsluitingen tussen verschillende deelkeren.

Het gebruiksverbod voor gemotoriseerd verkeer is van toepassing op de gebieden ten oosten van de E313 en de N700, ten zuiden van de N2 (gedeelte ten oosten van het kleinstedelijk gebied) en ten oosten van de Mopertingenstraat/Dorpsstraat/Vossenkuilstraat/Heseputterstraat tot aan de gemeentegrenzen.

Als onderdeel van de bosgordel rond Bilzen zouden ook de wegen ten oosten van Munsterbilzen, gevrijwaard moeten worden van doorgaand verkeer. Ook vanuit het recreatieve medegebruik van de wegen in dat gebied, wordt het handhaven/streven van een verkeersluw(er) gebied, ondersteund.

Doorgaand autoverkeer in voornoemde gebieden moet ontmoedigd worden en zo nodig fysiek onmogelijk gemaakt.

De strategie van het ontmoedigingsbeleid bestaat uit:

- het niet verder verbreden en opwaarderen van de landbouwwegen;
- het instellen van een gewichtsbepanking, uitgezonderd landbouwvoertuigen;
- het invoeren van snelheidsbepankingen;
- het juridisch onmogelijk maken van doorgaand verkeer (is reeds gerealiseerd middels het eerder genoemde gemeenteraadsbesluit van november 2003 en daaruit resulterend aanvullend politiereglement, voor de ruilverkavelingswegen in het zuid-oosten van de gemeente).

Fysieke snelheidsremmers worden vermeden aangezien deze in de eerste plaats de landbouwers zelf treffen, doch tractorsluizen kunnen wel worden toegepast. Deze zijn overrijdbaar voor landbouwvoertuigen en passerbaar voor langzaam verkeer, doch personenauto's kunnen er niet over of langs. Het is evident dat het gebruik van de tractorsluizen uit den boze is, wanneer langs een bepaalde weg (woon)bebouwing voorkomt. Dit wordt ook toegepast in de gebieden met een (hoge) recreatieve en/of natuurwaarde, waar ook veel (recreatief) gefietst wordt.

Het schepencollege heeft recent een principiële beslissing genomen om een zone-30 voor het zuidelijke gebied van de ruilverkavelingswegen in te stellen (zie nogmaals kaart 8), met het oog op het elimineren van niet gewenst verkeer in dat gebied.

Alvorens dit plan voor te leggen aan de gemeenteraad, wenst het schepencollege in overleg te treden met de gemeenten Riemst en Lanaken om op die manier de problematiek van sluikeverkeer een (gemeente)grensoverschrijdende dimensie te geven.

De stad Bilzen beschikt reeds over een beleidsplan verkeersluwe gebieden, dat jaarlijks wordt bijgestuurd (tezamen met de politie) in functie van de (gewijzigde) snelheidsregimes. Naast een aanpassing van de snelheidsregimes resulteert dit tevens in een actieplan van de te nemen infrastructurele ingrepen voor de beschouwde wegen.

De stad continueert haar inspanningen in haar streven naar verkeersluwe gebieden.

### 6.2.1.3 Trage wegen

De stad is momenteel eveneens bezig met het opstellen van een plan 'Trage Wegen' (voor het ganse grondgebied) en bepaalt welke trage wegen voor welke relaties zinvol zijn. Dit plan is momenteel reeds gereed voor de deekernen van Eigenbilzen, Mopertingen en Hoelbeek. Het plan bevat maatregelen m.b.t. de wijze waarop de trage wegen worden 'verhard', onderhouden, als ook eventuele bijkomende beschermende maatregelen bij de aansluiting van de trage wegen op de openbare wegen. Het plan wordt opgesteld volgens de methodiek als omschreven in de 'Wegwijzer trage wegen'<sup>1</sup>.

Zoals bij de beschrijving van de ruimtelijk strategische projecten reeds omschreven, zullen de woonprojecten: Nieuwe Stationswijk en de wijk Tablaert (resp. ten westen en ten oosten van het centrum), middels 'Trage Wegen' worden verbonden met het centrum.

Het (in opmaak zijnde) RUP 'Rombout' getuigt reeds van het belang dat het stadsbestuur van Bilzen hecht aan goede, kwaliteitsvolle en directe voetgangersverbindingen: het streven is gericht op het creëren van een winkellus tussen de Markt en de Romboutsite door beide locaties met elkaar te verbinden via een kwalitatieve voetgangersdoorsteek.

Bij het openstellen van trage wegen moet rekening worden gehouden met het eigendomsrecht.

Mogelijkerwijs kunnen bepaalde trage wegen niet toegankelijk worden gemaakt omdat ze op privaat domein liggen. Het eigendomsrecht is een item dat bepalend is voor de toegankelijkheid en doorgang voor zwakke weggebruikers.

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

<sup>1</sup> Bron: Clays S., Lauwaert I. & Verdonck F. (2006). Wegwijzer Trage wegen. Praktische tips, voorbeelden en informatie. Trage wegen vzw.

In functie van de versterking van een attractief winkelcentrum te Bilzen is het van belang een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk dat zich tot 500 meter buiten de eigenlijke kern uitstrekt. Dit impliceert dat in die omgeving, naast het tegemoet komen aan de minimale normen inzake voetpadbreedten en oversteekvoorzieningen, kwaliteit aan het openbaar domein wordt toegekend.

Daarom streeft het stadsbestuur van Bilzen ernaar, bij de herinrichting van het centrum en alle andere kernen door een kwaliteitsvol openbaar vervoer, een strikt parkeerbeleid en circulatiemaatregelen, te komen tot een aantrekkelijke openbare ruimte voor de voetganger.

### 6.2.2 Werkdomein B2: Fietsbeleidsplan

Op kaart 9 zijn, vertrekkende van het BFF (versie 2009), de hoofdroutes, de functionele, de alternatieve functionele en de lokale fietsroutes weergegeven.

#### 6.2.2.1 Bovenlokale functionele routes

In het BFF worden de volgende routes onderscheiden:

- Hoofdroutes:
  - N2 (Maastrichterstraat – Brugstraat – Demerwal – Hospitaalstraat – St. Lambertus-laan - Hasseltsestraat)
  - N730 (Tongersestraat) – Stationlaan - Hasseltsepoort – Spurkerweg – route langs spoor – Heesveld – Taurusweg.

De missing link in de hoofdfietsroute langs de goederenspoorlijn naar Genk en die Bilzen o.a. met de nieuwe bedrijvenzone de Kieleberg verbindt, is nog steeds niet weggewerkt. Doch doordat Bilzen de wegenis in de zone Kieleberg heeft uitgerust met fietspaden, wordt die missing link ingevuld door de routes doorheen de bedrijvenzone.
- Functionele fietsroute
  - N745 Riemsterweg
  - N758 Rode Kruislaan

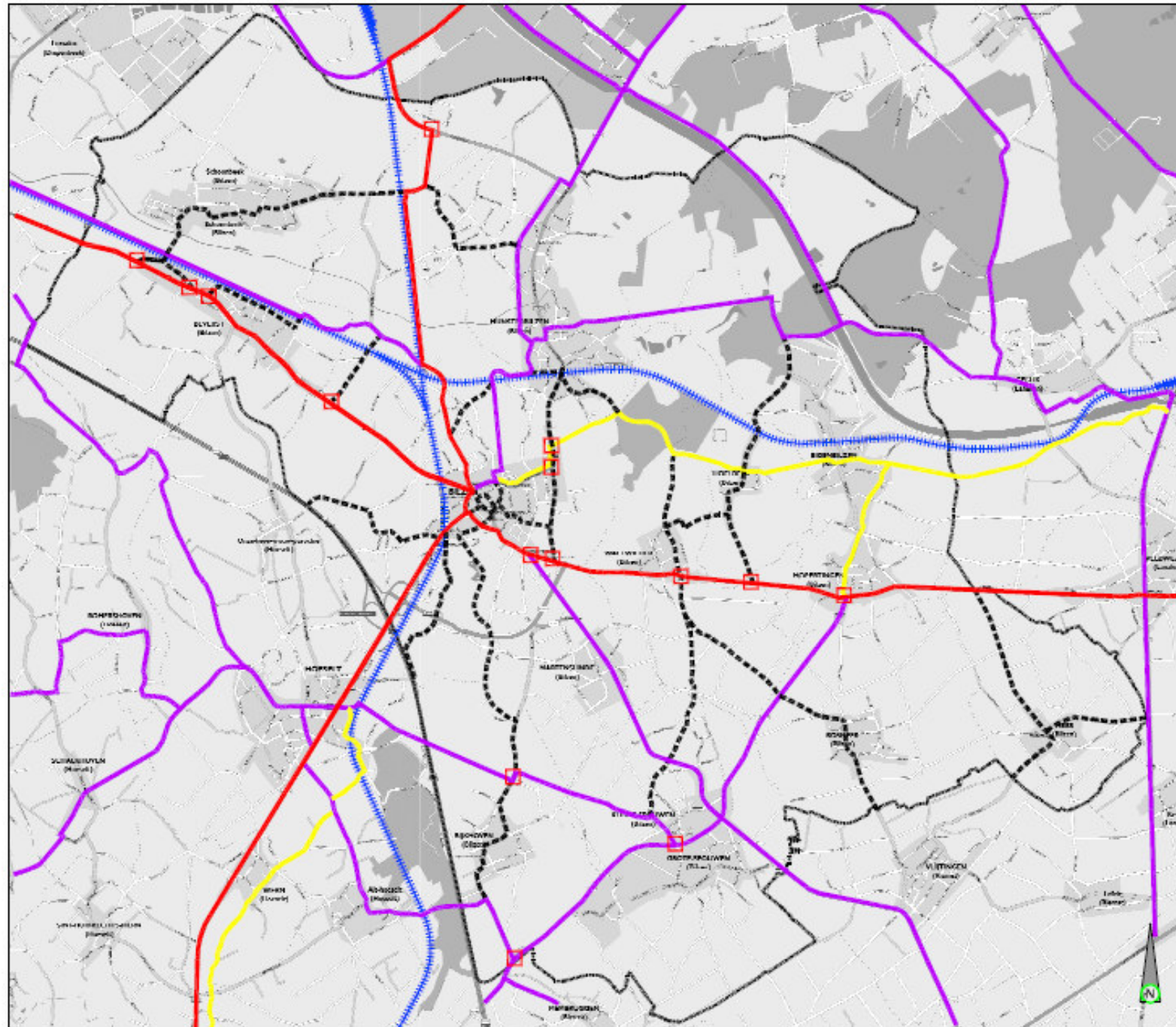
- Pasbrugstraat – Roelants Du Vivierlaan – Frans Vangronsveld-dreef – Troffelstraat
- Bammestraat – Erlingenstraat
- Wijerstraat – Meersweg – Sint-Landradastraat – Wijngaardstraat
- Appelboomgaardstraat – Oude Tramweg – N730 Zutendaalweg
- Panisstraat – Zangerheistraat – Fietenstraat – Hoefaertweg
- Route langs Albertkanaal
- Route langsheen spoorlijn (oost-west gericht) ten westen van de Laarstraat (wordt voorzien i.k.v. Spartacusproject), aansluitend op de route: Laarstraat en Akkerstraat, richting centrum.
- Alternatieve functionele fietsroute
  - Meershoven – N730 – Asdreef – Groenendaal – Jonckholtstraat – Winkelomstraat
  - Mopertingenstraat – Grote Mereweg

#### 6.2.2.2 Lokale functionele routes

Voorts wordt het fietsroutenetwerk aangevuld met de volgende verbindingen die op **lokaal niveau** van belang zijn:

- Route: Oudestraat – Molenstraat – Schoonbeekstraat – Sint-Lodewijkstraat en Heesveld, vormt de verbinding tussen Beverst, Schoonbeek en de hoofdroute langsheen het spoor naar Genk
- Akkerstraat – Laarstraat – route parallel aan en ten zuiden van het spoor tot Nijverheidsstraat, als alternatieve verbinding tussen Beverst en het centrum
- Boomstraat – Rehagestraat
- Eikerweg – Hoefsmidstraat als verbinding tussen Munsterbilzen en bedrijvenzone 'Kieleberg' en Genk
- Route: Schietboomstraat – Groenendaal om op die manier een verbinding tot stand te brengen tussen Munsterbilzen en Hoelbeek en Eigenbilzen enerzijds, en Waltwilder anderzijds
- N730: St.-Jorisstraat – Meershoven - Spelverstraat linkt Munsterbilzen als de toekomstige Spartacushalte met het centrum van Bilzen als de verder te ontwikkelen bedrijvenzone 'De Spelver' en het nog te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied 'Tabaert'








- Broekem; vormt een verbinding tussen een hoofd- en een functionele route
- De Langstraat takt van de eerder genoemde Groenendaal af naar Waltwilder en in het verlengde daarvan de Romeinsestraat – Hoevelaan – Amelsdorp – Keistraat verbindt Waltwilder met Kleine en Grote Spouwen
- Vanaf voornoemde verbinding takt via Amelsdorp – Hoogstraat – Kerkstraat de deekern Rosmeer aan op het netwerk, terwijl via die route ook de (externe) link met Vlijtingen (Riemst) tot stand wordt gebracht.
- De Fietenstraat en Hoelbeekstraat linken de deekern Hoelbeek aan de N2 in het zuiden en aan de functionele route tussen Munsterbilzen en Gellik (Lanaken) in het noorden
- De deekern Hees wordt via Tombestraat gelinkt aan de hoofdroute langs de N2. Vanuit Hees worden externe verbindingen gerealiseerd met de functionele route langs de N78 in het oosten via de Heesstraat en met Vlijtingen (Riemst) via de Noppenstraat.
- De link tussen het centrum en Rijkhoven (en 'Alden Biesen') wordt tot stand gebracht via de as: Eikenlaan – Leterweg – Lethenstraat – Reekstraat – Kasteelstraat - Kogelstraat – Pleinstraat – Rijkhovenstraat en Cuvelierstraat
- Baanhofstraat vormt een kortsluiting tussen twee functionele routes
- De mogelijke invulling van de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart) gelinkt aan het centrum en via Eikaart en Droogbroekstraat aan Hoeselt
  - De Meremweg – Merem – Leeuwerikstraat vormen de interne verbinding tussen het centrum en de woongemeenschap van Merem enerzijds en extern de verbinding met de Onze-Lieve-Vrouw-Parochie te Hoeselt.



Mobiliteitsplan Bilsen  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 9

Fietsroutenetwerken

-  Hoofdroute
-  Functionele fietsroute
-  Alternatieve functionele fietsroute
-  Aanvullende lokale functionele fietsroute
-  Aandachtspunt bij oversteken
-  Spoorwegen
-  Gemeentegrens



Bron: Provincie Limburg

In het centrum van Bilzen (dat overigens voor een groot deel heringericht is ondermeer in functie van gemengd verkeer) worden de volgende routes weerhouden:

- De N2 doorheen het centrum (Genutstraat – Onze-Lieve-Vrouwstraat en Brugstraat)
- Korenstraat
- Klokkestraat – Omstraat (ten zuiden van Klokkestraat)
- Demerlaan – Parklaan
- Kloosterstraat
- Relatie tussen Bilzen centrum en wijk Tabaert en bedrijvzone 'De Spelver', via de Begijnhof en Tweevoetjesweg
- De relatie tussen de nieuw te ontwikkelen Stationswijk en het centrum wordt, naast de bestaande ongelijkvloerse oplossing nabij het station, eveneens ongelijkvloers voorzien via de tunnel ter vervanging van de spooroverweg in de N2-Hasseltsestraat.

Met de realisatie van dit netwerk werd, naast de bestaande relaties, rekening gehouden met de (mogelijke) toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Zo werd het fietsroutenetwerk bijgestuurd in functie van de nieuwe bijkomende bedrijvzones en stedelijke ontwikkelingen (Kieleberg, Spelver, stedelijke ontwikkelingszone, nieuwe stationswijk), maar ook de relatie tussen de woongebieden en de nieuwe bedrijvzones met de Spartacus-halten.

Op kaart 9 zijn tevens de locaties weergegeven die bijkomend beveiligd moeten worden i.f.v. het veilig oversteken van wegen. Het betreft hier vooral het dwarsen van (naar verhouding) drukke gewestwegen, met de kanttekening dat vooral in het kader van de maatregelen in de N2-Maastrichterweg reeds maatregelen worden getroffen of reeds uitgevoerd zijn, terwijl voor de N2-Hasseltsestraat de maatregel dient te worden gekaderd in de voorgenomen doortochtherinrichting van de N2 te Beverst. Ook voor de Taurusweg wordt verwezen naar het in opmaak zijnde streefbeeld.

### 6.2.2.3 Recreatief fietsroutenetwerk

Voor de opbouw van een recreatief fietsroutenetwerk wordt uitgegaan van het fietsknooppuntennetwerk dat uitgewerkt werd door de provincie Limburg ( zie ook kaart 10).

Vergelijking van deze kaart met die van het functionele routenetwerk leert dat, alhoewel er delen van beide netwerken samen vallen, het recreatieve netwerk in behoorlijke mate afwijkt van het functionele.

Dit komt voort uit het feit dat bij de recreatieve verplaatsingen het belang van snelle, vlotte, directe relaties minder of zelfs niet van belang is, doch dat daarvoor rust en beleving(swaarde) in een verkeerluwe (of zelfs verkeersvrije) omgeving van belang is.

Typerend aan dat recreatieve netwerk is dan ook, afgezien van het ontbreken van korte directe relaties, dat veelal woonstraten en oude verkeersluwe (landbouw)wegen worden ingeschakeld, waar de hinder voor de fietssende recreant hooguit zal bestaan voor het opzij gaan voor een enkele passerende auto of landbouwvoertuig.

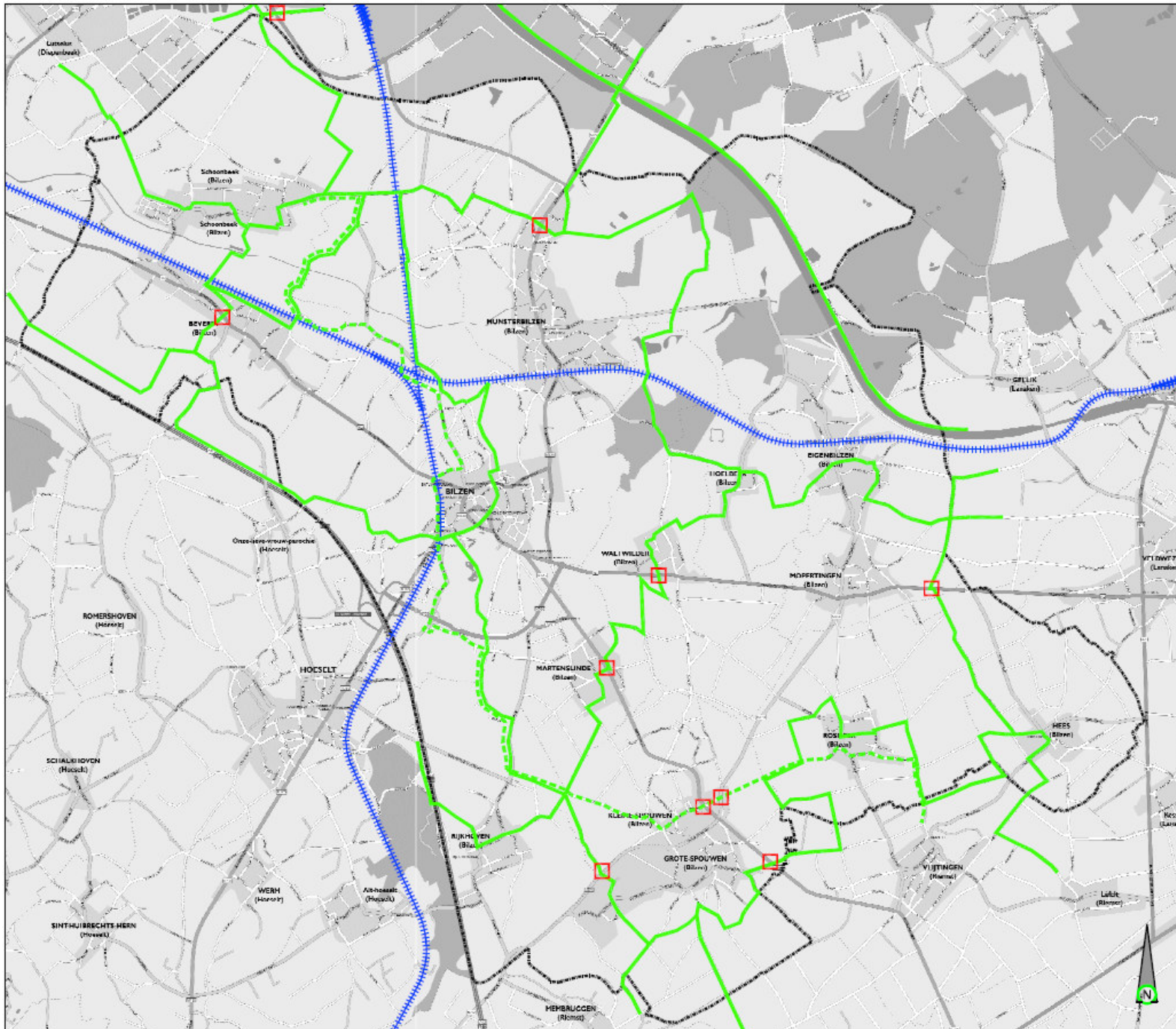
Op dergelijke wegen zijn afzonderlijke fietsvoorzieningen dan ook niet noodzakelijk. Enkel wanneer die recreatieve routes samen vallen met die van het functionele fietsroutenetwerk, of wanneer er sprake is van het oversteken van verkeerswegen, zal de vraag naar beveiligende fietsvoorzieningen, zich manifesteren.

De kaart bevat tevens de indicatie van een aantal (bijkomend) te beveiligen overstek situaties, met dezelfde bedenking als voorheen v.w.b. de gewestwegen.

De 'verminking' van zowel het functionele als het recreatieve fietsroutenetwerk met de realisatie van sneltramspoor 1, vormde onderwerp van studie i.k.v. het Spartacusproject.

Alle bestaande relaties die het toekomstige sneltramspoor kruisen worden opgelost door ongelijkvloerse oplossingen (Molenstraat, Nijverheidsstraat, Laarstraat –zij het middels een lichte uitbuiging van de fietsroute, Boomen Rehagestraat, Laakstraat) dan wel verkeerslichten (Spurk, N730).





**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 10

Recreatieve  
Fietsroutenetwerken

- Fietsroutenetwerk  
"Limburg - Regio  
Haspengouw"
- Landelijke fietsroute  
LF-50 route
- Aandachtspunt bij  
oversteken
- Spoorwegen
- Gemeentegrens



Bron: Provincie Limburg

Toetsing van de weerhouden fietsroutenetwerken aan de bestaande **schoolroutekaart**, leert dat de in onderhavig mobiliteitsplan geponeerde fietsroutenetwerken overeenstemmen met de routes en knelpunten die in de schoolroutekaart staan weergegeven.

De weerhouden fietsroutenetwerken vertonen, in tegenstelling tot de schoolroutekaart, een onderlinge samenhang en continuïteit.

In de schoolroutekaart werd wellicht, in het buitengebied, meer gefocust op de fietsroutes in de nabijheid van de scholen waarbij als aanvaardbare afstand om te fietsen 3 à 4 km. werd gehanteerd.

De stad zal in haar plan 'Trage Wegen' ervoor zorgen dat de schoollooproutes eveneens worden opgenomen in dat plan.

#### 6.2.2.4 *Maatregelen fietsroutenetwerk*

Hoofdroutes langs drukke gewestwegen moeten voorzien worden van vrijliggende fietsvoorzieningen. Deze ontbreken momenteel langs de N730 (Bilzen-Hoeselt). Ook in noordelijke richting, bij het verlaten van Bilzen centrum worden in Spurk, als onderdeel van de hoofdroute en tot de aansluiting van de route langsheen spoorlijn 20c vrijliggende fietspaden aangelegd.

Langs de N2 is AWV-Limburg momenteel bezig, om na de 'doortocht' van Waltwilder, deels vrijliggende fietsvoorzieningen aan te liggen vanaf Waltwilder naar de Nederlandse grens.

In de richting van Hasselt worden eveneens vrijliggende fietsvoorzieningen gepland (o.m. in het kader van de doortochtherinrichting van Beverst).

In de N730, tussen de Spelverstraat en de Spartacushalte te Munsterbilzen worden bij voorkeur vrijliggende fietsvoorzieningen aangelegd.

Het dubbelrichtingsfietspad langs de Zangerheistraat dient gecontinueerd te worden zowel in de richting van Munsterbilzen als langs de Hoefaertweg, naar Gellik (Lanaken). Alhoewel deze weg niet als een drukke weg te boek staat, is het evenwel wenselijk om vrijliggende fietsvoorzieningen aan te leggen omwille van de optredende snelheden van het gemotoriseerde verkeer. De thans aanwezige aanliggende fietsstroken zijn absoluut ontoereikend.

Ook in de N758-Rode Kruislaan, tussen Mopertingen via Kleine en Grote Spouwen, richting Tongeren, moeten de thans aanwezige aanliggende fietsstroken als onvoldoende gequoteerd worden. Ook hier verdienen vrijliggende fietsvoorzieningen de voorkeur (gelet op de snelheid die weg en het wegbeeld toelaten).

Alhoewel de N745-Riemsterweg over aanliggend verhoogde fietspaden beschikt, gaat ook hier de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden, omwille van de gestrektheid van de weg en het wegbeeld. Zeer zeker vanaf de rotonde met de N758, in de richting van Riemst zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aangewezen.

De confrontatie van beide fietsroutenetwerken met de wegcategorisering enerzijds en de weerhouden snelheidsregimes anderzijds geeft aanleiding tot het nemen van maatregelen.

De keuze van de maatregel zal worden bepaald op projectniveau (start- en projectnota's, voor gewestwegen en onderdelen van het BFF).

Als algemeen principe voor de fietsvoorzieningen wordt gehanteerd dat vrijliggende fietspaden thuis horen langs wegen met 70 km/uur en meer, bij wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur kunnen verhoogd aanliggende fietsvoorzieningen toegepast worden, terwijl in woonstraten en zone-30 gebieden in principe het regime van menging kan plaats vinden. De stad zal bij de realisatie van het fietsroutenetwerk het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' hanteren.

#### ▪ **Maatregelen fietsvoorzieningen:**

- N2 – zijde Hasselt Fietsvoorzieningen in aanleg
- N2 – zijde Maastricht Fietsvoorzieningen in aanleg
- N730-Tongersestraat
- N730-Meershoven – St. Jorisstraat
- N745 – tussen rotonde N758 en Riemst
- N758
- Spurk - Spurkerweg
- Pasbrugstraat (grondgebied Hoeselt, bij voorkeur zelfde fietsvoorziening als te Bilzen)
- Roelants Du Vivierlaan

- Frans Vangronsvelddreef
- Troffelstraat
- Baanhofstraat
- Bammestraat
- Erlingenstraat
- Wijerstraat
- Meersweg
- Broekem
- Sint-Landradastraat
- Wijngaardstraat
- Panisstraat
- Zangerheistraat
- Fietenstraat
- Hoefaertweg
- Meershoven
- Asdreef
- Groenendaal
- Jonckholtstraat
- Winkelomstraat
- Mopertingenstraat
- Grote Mereweg
- Oudestraat
- Molenstraat
- Schoonbeekstraat
- Sint-Lodewijkstraat
- Heesveld
- Boomstraat
- Rehagestraat
- Eikerweg
- Hoefsmidstraat
- Schietboomstraat
- Langstraat
- Romeinsestraat
- Hoevelaan
- Amelsdorp

- Keistraat
- Amelsdorp
- Hoogstraat
- Kerkstraat
- Fietenstraat
- Hoelbeekstraat
- Tombestraat
- Eikenlaan
- Leterweg
- Lethenstraat - Reekstraat
- Kasteelstraat
- Kogelstraat
- Pleinstraat
- Rijkhovenstraat
- Cuvelierstraat
- Zeepstraat
- Vrankrijk
- Eikaart
- Meremweg
- Merem
- Leeuwerikstraat

▪ ***Te beveiligen oversteken***

- N2 x St. Gertrudisplein (doortocht Beverst)
- N2 x Oudestraat (2x)
- N2 x Nijverheidsstraat
- N2 x Rehagestraat
- Taunusweg x Twaalf Bunderweg
- N730 x Asdreef
- N730 x Meershoven
- N730 x Batterijstraat (Munsterbilzen)
- N2 x N745
- N2 x Spelverstraat
- N2 x Langestraat x Romeinsestraat (Waltwilder)
- N2 x N758 Rode Kruislaan

- N2 x Brakmaalweg x Gellikerveldweg (Hees)
- N745 x Vliegenbergstraat x Buitenbankstraat (Martenslinde)
- N745 x Vandersandenstraat (Kleine Spouwen)
- N745 x Kellerstraat x Vlijtingerstraat (Grote Spouwen)
- N758 x Vandersandenstraat x Bosstraat (Kleine Spouwen)
- N758 x Overslagstraat
- N758 x Keiberg x Weeterstraat (Grote Spouwen)
- N758 x Bammestraat
- Kasteelstraat x Roelants Du Vivierlaan.

### 6.2.3 Werkdomein B3: Beleidsplan openbaar vervoer

#### 6.2.3.1 Treinvervoer en stationsomgeving

Bilzen werd in het RSP-L als knooppunt van provinciaal niveau aangeduid. Dit B-niveau voorziet in een aantal assen die de kleinstedelijke gebieden aantakken op het bovenprovinciaal net.

Lijn 34 Hasselt-Tongeren-Luik is een bestaande verbinding van provinciaal niveau, de verbinding Bilzen-Maastricht (niet gebruikte spoorwegbedding) wordt in deze context geselecteerd als gewenste verbinding van provinciaal niveau.

Lijn 34 heeft naast zijn functie als personenvervoerverbinding tussen Hasselt-Bilzen-Tongeren– Luik tevens een belangrijke functie in het goederenvervoer. De lijn maakt onderdeel uit van de goederenspoorlijn Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen en is één van de belangrijkste goederenspoorwegverbindingen tussen de Antwerpse Haven en het Duitse Hinterland.

Een tweede spoortracé op grondgebied van Bilzen vormt de noord-zuid spoorverbinding ten westen van Eik. Het is een directe spoorverbinding van Genk Zuid (Ford) op het goederenspoor Antwerpen-Montzen.

De gemiddelde frequentie van de personentreinen (op lijn 34) bedraagt 2 treinen/uur/richting. (Let wel dit is niet hetzelfde als een halfuurfrequentie). Tijdens de piekmomenten wordt een extra trein met een spitsafhankelijke richting ingezet.

De reistijd richting Hasselt bedraagt: 13 minuten en richting Tongeren: 9 minuten.

Ter vergelijking: in het totnogtoe gehanteerde exploitatiemodel van De Lijn wordt voor Spartacus een reistijd tussen Bilzen en Hasselt voorop gesteld van ongeveer 21 min. Van een concurrentie tussen trein en tram kan dus op basis van het criterium: reistijd, geen sprake zijn. Wel zullen reizigers die momenteel dicht bij Spartacushalten wonen, mogelijk overschakelen van de trein naar de tram en dan nog indien het reisdoel Diepenbeek of Hasselt is.

Bilzen werd in het RSP-L eveneens als multimodaal knooppunt van provinciaal niveau geselecteerd, dat moet bijdragen tot een betere afstemming van de verschillende verkeersnetwerken en vervoersmodi ten opzichte van elkaar.

In Bilzen wordt de stationsomgeving opgenomen in de wenselijke afbakening van het kleinstedelijk gebied. De stationsomgeving moet optimaal ontsloten worden door regionaal openbaar busvervoer.

Zoals eerder vermeld zal de stad een Masterplan Stationsomgeving opmaken, met daarin opgenomen: de herontwikkeling van de hospitaalsite en de ontwikkeling van een woongebied aansluitend aan de Nieuwstraat tussen de Solveldstraat en Oude Tongersestraat.

In het Masterplan staat de uitbouw van de stationsomgeving als A-locatie, centraal door het optimaliseren van het station en de omgeving als multimodaal overstappunt.

Het station in Bilzen zal als een multimodaal knooppunt binnen de gemeente fungeren van waaruit verschillende vervoerswijzen samenkomen en terug vertrekken.

Mede onder invloed van de oostelijke randweg, maar vooral de westelijke stadsontsluitingsweg, zal het centrum minder verkeer te verwerken krijgen, waardoor de bereikbaarheid van het station toeneemt en bijgevolg ook de bussen naar en van het station een betere doorstroming zullen kennen.

Het Masterplan moet ondermeer voorzien in goede fiets- en voetgangersassen en –relaties vanuit het station naar het centrum, waardoor de veiligheid van de zwakke weggebruiker en de aantrekkelijkheid van langzaam vervoer (fiets, te voet) in het algemeen aantrekkelijker wordt.

De volledige vervoersstructuur ter hoogte van het station krijgt een betere structuur (park and ride-voorzieningen, vernieuwing busstation, enz.).

De inplanting van (beperkte) kantoorfuncties en winkels ter hoogte van het station heeft tot gevolg dat meerdere mensen (werknemers en bezoekers) zich met de trein of de bus zullen verplaatsen.

Het voeren van een stringent parkeerbeleid is één van de manieren om het verkeer te structureren. Met de invoering van een parkeerbeleid ter hoogte van het station, gaat het bus- en treinverkeer voorrang krijgen en aantrekkelijker worden. Gevolg hiervan is dat een deel van de werknemers en bezoekers van het centrum van Bilzen mogelijk veranderen van vervoerwijze, en dit in het voordeel van de trein (langere afstanden), de bus, de fiets en te voet.

#### 6.2.3.2 Openbaar tram- en busvervoer

De stad Bilzen heeft momenteel een uitgebreid aanbod aan openbaar vervoerlijnen, zowel verbindende als ontsluitende lijnen. Dit aanbod wordt nog versterkt door het belbusnet. Er worden voornamelijk nog geen wijzigingen in het openbaar busvervoer weerhouden. Evenwel, onder invloed van de sneltramlijn kan dit op korte termijn (medio 2013) wijzigen.

In de huidige situatie is het openbaar vervoerknooppunt van Bilzen gelegen ten zuiden van het centrum: de stationsomgeving, dit zal toekomstig ook zo blijven. De Spartacushaltes zullen eveneens openbaar vervoerknooppunten vormen, doch ondergeschikt aan die van het station.

Om ketenverplaatsingen mogelijk te houden, lijkt een pendelbeweging tussen station en de Spartacushaltes noodzakelijk. Deze pendelbeweging heeft daarom geen afzonderlijke beweging te zijn, doch deze kan kaderen in de relatie tussen het centrum en de Spartacushaltes.

Het Spartacusproject heeft een ingrijpende impact op de mobiliteit in Bilzen, zodat het beleidsplan op het vlak van openbaar vervoer aangepast moet worden. De sneltram zal halteren in Munsterbilzen en zo mogelijk ook in Beverst en Eigenbilzen (in onderzoek).

De rol van de buslijnen zal i.k.v. Spartacus in de komende jaren aan belangrijke wijzigingen onderhevig zijn, aangezien de buslijnen een meer

voedende, ondersteunende functie zullen krijgen t.o.v. trein en sneltram. Deze omschakeling wordt grondig onderzocht door de Lijn zelf in overleg met het stadsbestuur.

Binnen Bilzen zijn de volgende openbaar vervoer relaties van belang:

- vanuit de verschillende deelgemeenten en kernen met het centrum, het station en de Spartacushaltes
- vanuit het station en de Spartacushaltes met de bedrijvzones Kieleberg en Spelver, maar ook de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart).

Op basis van het overleg tijdens de Uitwerkingsnota, besloot de GBC voorts dat:

- de Spartacushaltes vanuit zoveel mogelijk kernen van Bilzen bereikbaar moeten zijn met het openbaar busvervoer (m.a.w. zowel de belbussen als de reguliere bussen krijgen een belangrijke feederfunctie voor Spartacus)
- onderzoek naar de ontsluiting van de stedelijke ontwikkelingszone met het openbaar vervoer, middels de belbus.

In het kader van de realisatie van de sneltram werden voor de (mogelijke) halteplaatsen te Bilzen, ontwerpen opgemaakt welke in het streefbeeld van Lijn 1, en vervolgens -en meer gedetailleerd in een projectnota- door de PAC conform werden verklaard, waarbij in belangrijke mate de aandacht uitging naar het in stand houden van de huidige fiets- en voetrelaties.

Voorts maakt de stad werk van de uitrusting van de haltes van het openbaar vervoer, in termen van schuilmogelijkheden, fietsstallingen, informatie, enz. Het geheel wordt ondersteund door een info-campagne specifiek gericht op de wijzigingen en verbeteringen m.b.t. het openbaar in het algemeen.

## 6.2.4 Werkdomein B4: Herinrichting van wegen

### 6.2.4.1 *Vormgeving en inrichting van wegen conform de ruimtelijke opties en wegencategorisering*

In de loop der jaren zijn diverse Vademecums voor de verschillende verkeerssoorten en ontwerprichtlijnen (zowel voor wegen als kruisingen) voor de verschillende categorieën van wegen gepubliceerd, welke de stad zal hanteren bij het ontwerp van nieuwe en/of de herinrichting van bestaande wegen.

Voorafgaandelijk aan de inrichting of herinrichting van een straat/weg zal de stad aan de hand van het mobiliteitsplan: de wegencategorisering, gewenst snelheidsregime en het gewenst gebruik van de weg, een aantal ontwerpcriteria vast leggen waar het nieuwe ontwerp van inrichting of herinrichting aan zal moeten voldoen.

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

### 6.2.4.2 *In stand houden van de verkeersfunctie op de verbindingswegen*

In de E313, de N700, de N2 en in zekere mate ook de lokale wegen type I dient de verkeersfunctie te primeren ten opzichte van de overige functies. Maatregelen die deze verkeersfunctie in het gedrang brengen moeten vermeden worden (bv. verkeersdrempels weren, ...).

Het in stand houden van de verkeersfunctie van dergelijke wegen schept duidelijkheid in de wegenhiërarchie en voorkomt het neveneffect van misbruik van sluurroutes.

### 6.2.4.3 *Doortochten*

Alhoewel in het mobiliteitsplan- 1<sup>ste</sup> generatie - diverse doortochtenprojecten werden weerhouden:

- N2-Waltwilder
- N2-Mopertingen
- N2-Beverst

- N730-Munsterbilzen

werd enkel die van de N730 te Munsterbilzen (als echte doortocht) gerealiseerd.

De 'doortochten' van N2-Waltwilder en die van de N2-Mopertingen heeft zicht beperkt tot het aanbrengen van fietsvoorzieningen en plaatselijke middengeleiders wat uiteraard de verkeersveiligheid ten goede komt.

De doortochtherinrichting van de N2 te Beverst staat geprogrammeerd voor 2010, terwijl de herinrichting tegen 2013 gereed moet zijn. Naast de doortochtherinrichting wordt de N2-Hasseltsestraat (als secundaire weg cat. III) eveneens uitgerust met fietsvoorzieningen, tussen Diepenbeek en Bilzen.

Omdat in de doortochten van de N745 doorheen Martenslinde en Kleine en Grote Spouwen, als ook die van de N758 te Mopertingen en eveneens Kleine en Grote Spouwen, weinig ruimtelijke kwaliteit vertoont, worden deze doortochtherinrichtingen als lange termijn maatregel weerhouden.

### 6.2.4.4 *Invoering zone-30*

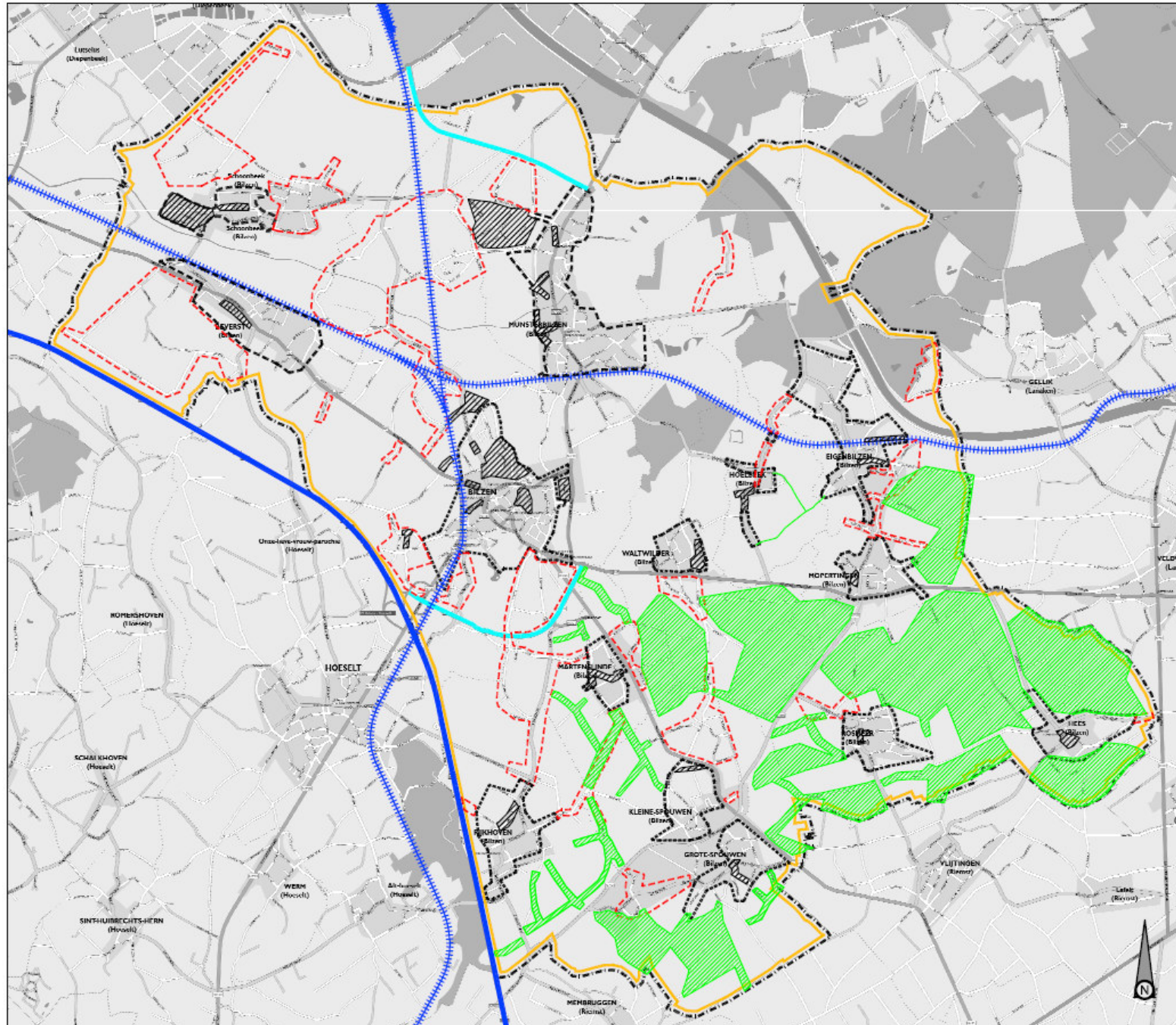
De invoering van zone-30 gebieden dient gepaard te gaan met infrastructurele maatregelen. Anders dan vroeger zijn de eisen aan de 'hardheid' van de maatregelen minder streng. Het fysiek onmogelijk maken van snelheden boven de 30 km/u is niet meer nodig. Toch volgt een greep uit mogelijke inrichtingsmaatregelen:

- Poortconstructies bij het binnenrijden van een zone-30 (min of meer uniform voor gans Bilzen);
- Op langere rechtstanden: asverschuivingen of wegversmallingen, al dan niet gecombineerd met een verkeersdrempel of -plateau
- Geen aanleg van fietspaden en zebapaden
- Geen voorrangregeling.

De gebieden die in aanmerking komen als potentiële zone-30 gebieden (de verblijfsgebieden) werden al in par. 6.2.1.1 opgesomd.

### 6.2.4.5 *Gedifferentieerd snelheidsbeleid*

Op kaart 11 zijn de voorgestelde snelheidsregimes weergegeven.



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 11

**Snelheidsregimes**

-  Bestaande zone-30
-  In te voeren 30 km/uur op zeer korte termijn
-  Bestaande zone-50 km/u
-  Bebouwde kom
-  70km/u
-  90 km/u
-  120 km/u
-  Spoorwegen
-  Gemeentegrens



Met uitzondering van:

- de E313 –als hoofdweg
- de N700 – als primaire weg cat. II
- de Taunusweg – (voorlopig) als lokale weg II

waar een snelheidsregime van resp. 120 en 90 km/uur wordt weerhouden, kan Bilzen worden beschouwd als een gebied waar een snelheidsregime van max. 70 km/uur van toepassing is.

De reden waarom de Taunusweg als 90 km/uur weg wordt weerhouden moet worden gezocht in het feit dat de weg gelegen is in een industriegebied, volledig buiten de bebouwde omgeving, terwijl het wegbeeld in relatie tot de omgeving geen aanleiding geeft om een snelheidsregime van 70 km/uur te weerhouden (dat continu een handhaving zou vergen). Anderzijds kan met het handhaven van een aantal hogere snelheidsregimes, sluikverkeer in parallelle infrastructuur worden voorkomen, terwijl het gebruik van een hogere (gewenste) wegcategorie wordt gestimuleerd.

De bebouwde kommen vormen de 50 km/uur gebieden, terwijl binnen de bebouwde kommen zone-30 gebieden kunnen worden afgebakend (zowel woon- als schoolomgevingen).

Zoals eerder vermeld, heeft het schepencollege een principiële beslissing genomen inzake het instellen van een zone-30 voor het zuidelijke gebied van de ruilverkavelingswegen, met het oog op het elimineren van niet gewenst verkeer in dat gebied.

#### 6.2.4.6 Routes zwaar vervoer – Bufferplan

Kaart 12 geeft de routes voor het uitzonderlijke transporthet weer, zoals die geselecteerd werden door de Federale Overheidsdienst – Directie Wegen & Directie Uitzonderlijk vervoer (versie juli 2002).

Volgens deze kaart mag er nog altijd uitzonderlijk vervoer van de N730: (doortocht Munsterbilzen) gebruik maken.

Voorts mogen nog altijd welbepaalde categorieën van uitzonderlijke transporten doorheen het centrum van Bilzen rijden.

Het voorgaande neemt niet weg dat de stad Bilzen duidelijke beperkingen oplegt aan het 'normale' zwaar verkeer.

Om het doorgaand zwaar verkeer te weren, om het correct gebruik van de wegcategorisering af te dwingen en om de woonkwaliteit- en verkeersveiligheid in de verschillende woon- en dorpskernen van Bilzen te garanderen heeft Bilzen in diverse wegen (en zones) gewichtsbepalingen ingesteld.

In zitting van 12 februari 2007 besliste de gemeenteraad de goedkeuring van het bufferplan zwaar verkeer. Dit plan behelst het invoeren van een tonnenmaatbepaling van 3,5 ton op gemeente- en gewestwegen gelegen ten noorden van de N2 en de N700 te Bilzen (zie ook kaart 13).

Om niet probleemverschuivend te werken heeft de gemeente Bilzen, dit plan opgesteld in overleg met de buurgemeenten Diepenbeek, Zutendaal, Riemst, Hoeselt, Tongeren en Lanaken. Ook de diensten van AWW-Limburg werden bij de samenstelling van het plan betrokken.

De maatregelen van dat plan werden overgenomen in dit mobiliteitsplan.

In het gebied ten noorden van de N2 – Maastrichterstraat en de E313 ten westen van op- en afritcomplex Bilzen – Hoeselt wordt een gewichtsbepaling tot 3,5 ton ingesteld (met uitzondering voor laden en lossen). Er wordt een uitzondering gemaakt voor het industriegebied Genk-Zuid (de zone Kieleberg langs de Taunusweg valt buiten het bufferplan).

Het voorgaande impliceert dat zwaar doorgaand verkeer enkel gebruik mag maken van de E313, de N700 de N2 –Maastrichterstraat, de N745-Riemsterweg en de N758-Rode Kruislaan.

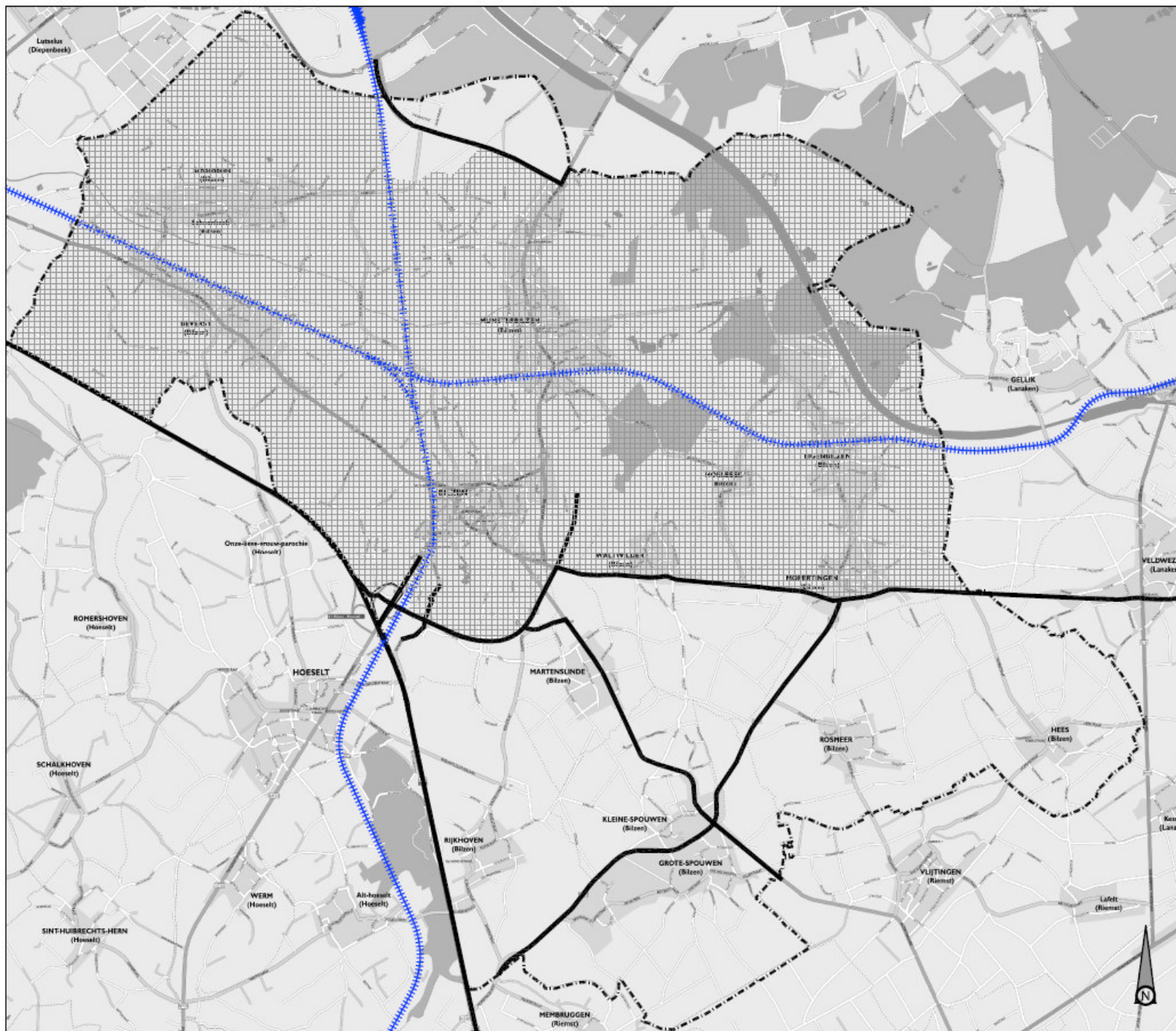
Met de uitbreiding van de bedrijvengroep 'De Spelver' zal de nieuwe Spelverstraat eveneens onderdeel uitmaken van de routes voor zwaar verkeer, zij het op het deeltracé tussen de aansluiting met de N2/N700 en de toegang tot de bedrijvengroep.

Hetzelfde geldt voor Vrankrijk/Eikaert in het geval de stedelijke ontwikkelingszone gerealiseerd wordt, terwijl anderzijds met de realisatie van de stedelijke entrestrip langs de N730 tussen de E314 en het centrum, ook deze weg toegankelijk moet zijn voor zwaar verkeer.

De realisatie van de westelijke stadsontsluitingsweg (op langere termijn) heeft geen gevolgen voor de routing van het zwaar verkeer, zij zal dus eveneens vallen in de zone van het Bufferplan.







**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 13

**Bufferplan zwaar verkeer**

-  Wegen toegankelijk voor zwaar vervoer
-  Bufferzone verboden voor zwaar vervoer, uitgezonderd laden en lossen
-  Spoorwegen
-  Gemeentegrens



### 6.2.5 Werkdomein B5: Verkeersveiligheidsmaatregelen

De volgende maatregelen dragen direct bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid:

- de aan de gang zijnde werken in de N2-Maastrichterstraat, waarbij inmiddels het deeltracé tussen Bilzen en Mopertingen gerealiseerd werd met vrijliggende fietspaden en waarbij in een volgende fase: Mopertingen – Veldwezelt wordt aangepakt
- de voorgenomen doortochtherinrichting van Beverst en de aanleg van fietsvoorzieningen tussen Bilzen en Diepenbeek.
- herinrichting van gevaarlijk gebleken situaties de zgn. TV3V-projecten
- omvorming woon- en kerngebieden tot zone-30 gebieden  
De verkeersveiligheid, alsook de leefbaarheid, in de woongebieden wordt verbeterd door deze om te vormen tot zone-30 gebieden.
- aanleg en verbetering fietspaden als ook het beveiligen van de oversteekpunten.  
Het aanleggen van fietsvoorzieningen dan wel het selectief gebruik van bepaalde wegen, hebben een positief effect op de (subjectieve) verkeersveiligheid van de fietser.

In het kader van het 'Wegwerken van gevaarlijke punten in Vlaanderen' de zgn. TV3V projecten werden reeds een aantal situaties te Bilzen heringericht. Momenteel wacht, in dat kader, de situatie rondom de zuidelijke op/afrit van de E313 met de N730, als ook de aansluiting van de Industrielaan met de N730 nog op uitvoering.

Omdat beide situaties gelegen zijn op het grondgebied van Hoeselt, worden zij niet opgenomen in het maatregelenpakket van Bilzen.

De politiezone Bilzen-Hoeselt-Riemst rapporteert jaarlijks aan het stadsbestuur over de evolutie van de verkeersveiligheid op het grondgebied van Bilzen. De politiedienst houdt de ongevallen in de zone zeer nauwgezet bij en beschikt aldus over een zeer goede basis om effectieve ongevalanalyses te verrichten.

Bij de recente voorstelling van de jaarlijkse ongevalcijfers bleek dat Bilzen bijzonder goed scoort inzake de evolutie van de verkeersveiligheid.

**Tabel 3: Evolutie verkeersonveiligheid 2003-2008 Bilzen - Limburg - Vlaanderen**

	Bilzen	Prov. Limburg	Vlaanderen
Aantal letselongevallen	-37.8%	-3.7%	-5.3%
Aantal verkeersslachtoffers	-39.5%	-4.1%	-26.5%
Aantal doden en zwaargewonden	-36.0%	-26.1%	-20.4%
Aantal licht gewonden	-40.0%	0.0%	-27.4%

Bron: Politiezone Bilzen / Hoeselt / Riemst  
<http://www.lokalestatistieken.be>

Uit de tabel blijkt duidelijk dat Bilzen bijzonder gunstig scoort in vergelijking met de provincie Limburg en Vlaanderen.

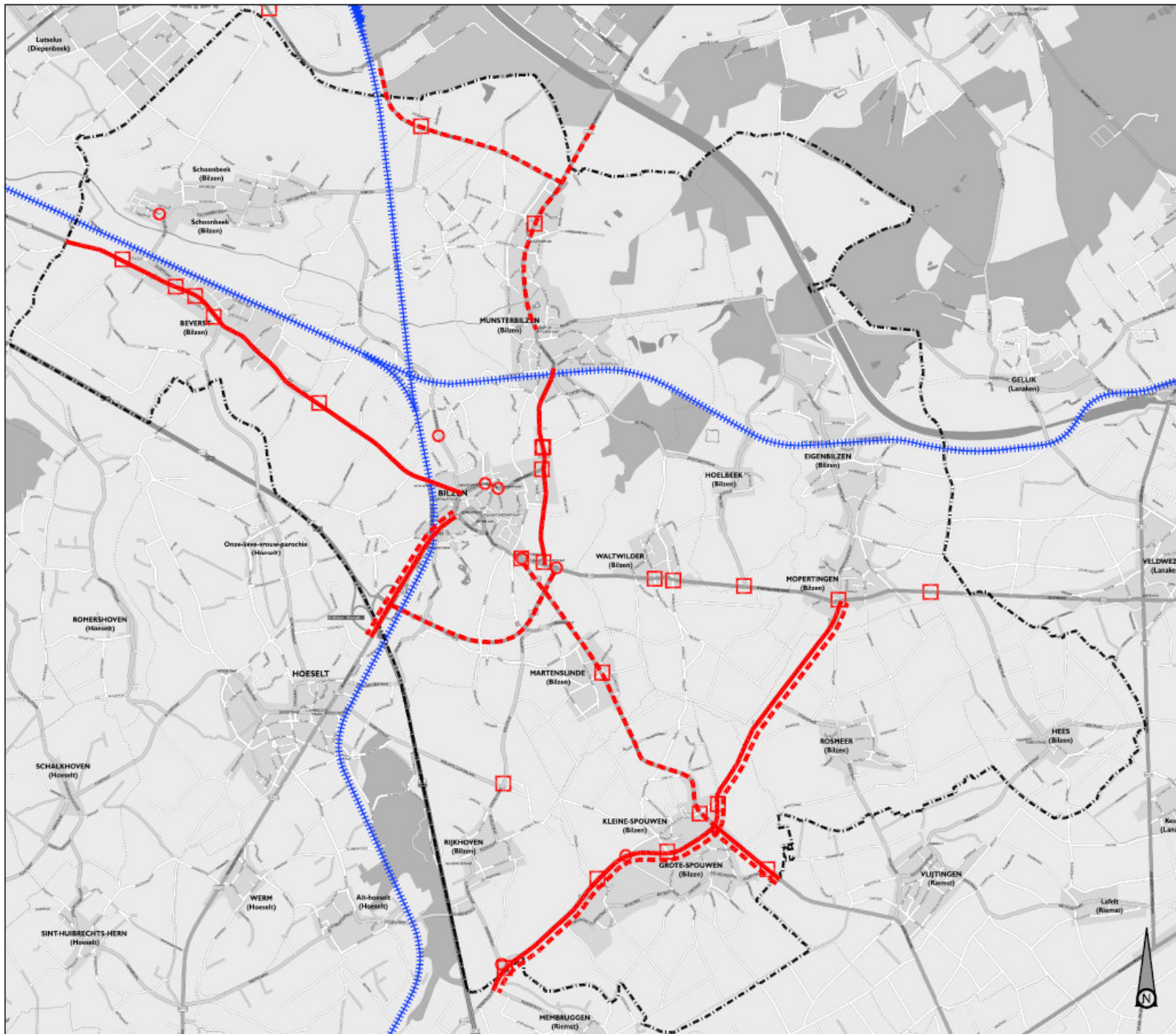
Een minpuntje op dit goed resultaat van de gemeente Bilzen is de stijging van het aantal zwaar gewonden met in 2009 t.o.v. 2008 (van 14 naar 22).

Toetsing van deze cijfers aan twee van de vier doelstellingen van het (ontwerp) 'Mobiliteitsplan Vlaanderen'<sup>2</sup>, leert dat Bilzen (bijzonder) goede vorderingen op gemeentelijk niveau maakt inzake het bereiken van de eerste doelstelling: in 2009 bedroeg het aantal doden en zwaar gewonden -43.9% t.o.v. 1999, terwijl het aantal zwaar gewonden (als tweede doelstelling) -42.1% in 2009 bedroeg ten opzichte van 1999.

Daarmee scoort Bilzen beduidend beter dan Vlaanderen met -31.6% minder doden en zwaar gewonden in 2009 t.o.v. 1999 en -31.5% minder zwaar gewonden in 2009 t.o.v. 1999.

Ondanks het voorgaande moet Bilzen alert blijven inzake de bestrijding van de verkeersonveiligheid. De volgende straten/wegen noodzaken tot een bijkomende ongevalanalyse (met inherent daaraan de gepaste maatregelen), als ook monitoring in de toekomst (zie kaart 14):







<sup>2</sup> (Ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen – Min. van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur – Mobiliteitscel - 2001  
Doelstelling 1: maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999  
Doelstelling 2: maximaal nog 3.250 zwaar gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% t.o.v. 1999



**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 14

**Verkeersveiligheidsmaatregelen**

- 

Vellighedsmaatregelen  
Fietsverkeer
- 
Aandachtpunten verkeersveiligheid uit eerste mobiliteitsplan
- 
Aandachtpunten verkeersveiligheid vanuit jaaroverzicht verkeersongevallen 2009
- 
Spoorwegen
- 
Gemeentegrens



**Tabel 4: Nader te bestuderen ongevallen in en te monitoren situaties op basis van ongevallenbeeld 2009**

Straat/weg	Aantal	
	Letselongevallen	Slachtoffers
N758-Rode Kruislaan	6	12
N745-Riemsterweg	6	11
N730-Tongersestraat	5	6
Alden Biesensingel	4	9
N730-Waterstraat	4	7
Stationlaan	3	4
Taunusweg	3	4
N730-Zutendaalweg	3	3

Bron: Politiezone Bilzen / Hoeselt / Riemst

Naast de situaties die in het kader van het jaaroverzicht verkeersongevallen 2009 om aandacht vragen, bevat de kaart tevens de aandachtspunten vanuit de gewenste fietsroutestructuur, inclusief de daarin te beveiligen oversteekpunten.

Voorts, en meer algemeen, zijn schoolomgevingen een belangrijk aandachtspunt op het vlak van verkeersveiligheid. Te Bilzen zijn nagenoeg alle schoolomgevingen in een zone-30 gesitueerd.

Naast de situaties welke als objectief verkeersonveilig worden beschouwd op basis van de ongevallenanalyse, gaat onderhavig plan verder dan enkel het bestrijden van de effectief verkeersonveilig gebleken situaties.

Integrerende onderdelen van dit veiligheidsplan zijn:

- de wegencategorisering en de voorgestelde snelheidsregimes;
- de afbakening van de woongebieden en zone-30 gebieden;
- maatregelen aangaande het autoverkeer in functie van verkeersveiligheid en -leefbaarheid;
- incidentele maatregelen;
- het politieel toezicht.

## 6.2.6 Werkdomein B6: Parkeerbeleidsplan

### 6.2.6.1 Parkeren algemeen

De stad kent een jaarlijkse evaluatie van het parkeergebeuren in het centrum. Op basis van deze evaluatie wordt het parkeerbeleid bijgesteld, getuige de vrij recente beslissing om een zone voor ultra kort parkeren in te stellen in delen van de (commerciële) OLV- en Genutstraat.

Om te voorkomen dat het parkeerprobleem zich verder uitdijt op het openbaar domein, zal de stad, zonodig per deukern en met een onderscheid naar bedrijvzones, parkeernormen opstellen.

Deze cijfers kunnen worden bekomen op basis van ervaringen uit het verleden, doch bij voorkeur op basis van actuele gegevens inzake wooneenheden en personenauto bezit.

De potentiële bouwer zal dit via de bouwverordening vernemen en bij indiening van de bouw aanvraag zal het stadsbestuur het voorzien aantal parkeerplaatsen toetsen.

### 6.2.6.2 Parkeren in het centrum

Het te voeren parkeerbeleid van de stad Bilzen zal een status quo kennen ten opzichte van het beleid als voorgesteld in het mobiliteitsplan – 1<sup>ste</sup> generatie. Bilzen centrum ondergaat zelf geen grote ruimtelijke ontwikkelingen (uitgezonderd het RUP Rombout, terwijl de Nieuwe Stationswijk enerzijds en het woonuitbreidingsgebied Tabaert, aan de flanken van het centrum gesitueerd zijn).

Het stand-still principe blijft onverminderd van toepassing. De stad streeft een hogere rotatie van de beschikbare parkeerplaatsen in het centrum na. Dit impliceert dat zij op termijn parkeerduurbeperkingen zal moeten instellen.

Gelet op het feit dat de stad regelmatig geconfronteerd wordt met hoge bezettingsgraden, die op een zaterdag tot boven de 100% oplopen, wenst het stadsbestuur voor de huidige legislatuur, de omvang van het beschikbaar aantal parkeerplaatsen in het centrum als ook de vigerende parkeerregimes, voornamelijk niet te wijzigen.

Teneinde de efficiency van het huidige aanbod te verhogen, zal een parkeerverwijssysteem geïntroduceerd worden (zie ook kaart 15), dat het parkeerplaatszoekend verkeer in het centrum op een aangeduide route langs de verschillende parkeermogelijkheden in en rond het centrum leidt. Op die manier wenst het stadsbestuur onnodig parkeerzoekverkeer uit te schakelen en aldus een bijdrage te leveren tot een verkeersluwer en (nog) meer leefbaar centrumgebied.

Rekening houdend met het huidige systeem van enkelrichtingverkeer in het centrum (deel van de Genutstraat, OLV-straat, deel Kloosterstraat, Korenstraat - zie ook kaart 16) zal de parkeerroute overwegend in tegenwijzerzin bereden worden, zeker voor het verkeer dat nadert uit het zuid oosten (Brugstraat) en zuid westen (Stationslaan en Korenstraat). Het voorgaande neemt niet weg dat bv. de aanduiding naar de ondergrondse parking van de Klokke of de parking van de Markt, voor het verkeer komende van het westen, rechtstreeks kan plaats vinden zonder de parkeerroute te volgen (zie ook kaart 17).

Voor het geval een groot deel van de parkeercapaciteit in het centrum tijdelijk komt te vervallen (b.v. bij evenementen, kermis, enz.) zal middels vaste bewegwijzering de parking van het station en die van het CC De Kimpel worden bewegwijzerd.

Recent werd het proefproject Pendelparkeren opgestart. Dit project behelst het voorbehouden van plaatsen voor pendelaars in een blauwe zone langs de Nieuwstraat.

### 6.2.6.3 *Parkeren en Spartacus*

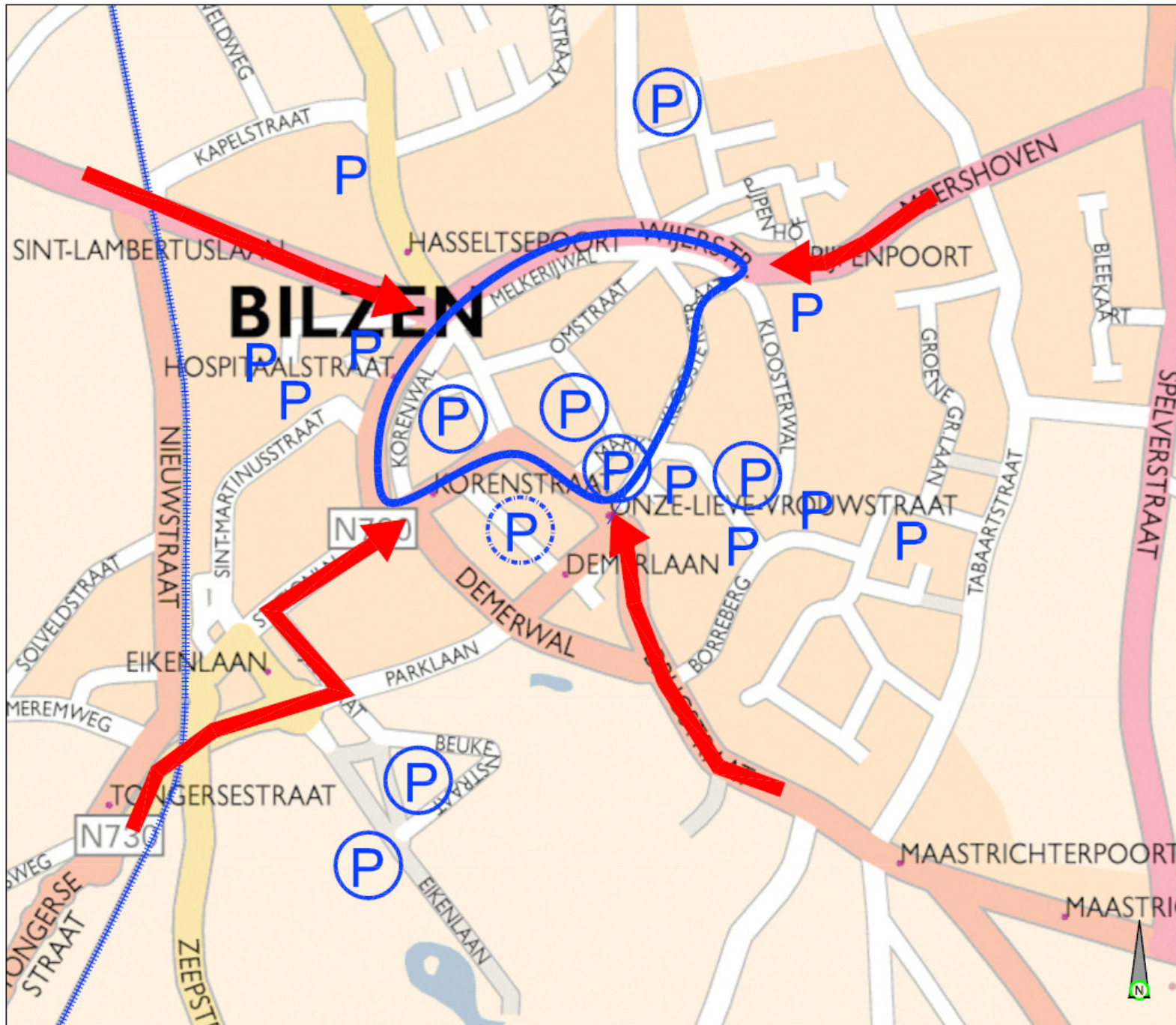
In het kader van het Spartacusproject werd een parkeerstudie uitgevoerd, waarin per halte het benodigd aantal parkeerplaatsen werd gecijferd op basis van het verwachte aantal tramreizigers (Beverst: 13, Munsterbilzen: 40, Eigenbilzen: 19).

In eerste instantie wordt vertrokken van het berekende minimum aantal parkeerplaatsen. De reden hiervoor moet worden gezocht in het streven naar het bevorderen van langzame vervoerwijzen en het openbaar bus-

vervoer in het voor- en natransport, terwijl anderzijds gewaakt moet worden dat de P+R-parkings en de gegenereerde verkeersstromen de draagkracht van de omgeving niet overstijgen.

Voor de (mogelijke) verschillende haltes te Bilzen werden tevens uitbreidingsmogelijkheden voorzien, mocht de parkeerdruk ingevolge de trampendelaars hoger oplopen, dan oorspronkelijk geraamd.

Eveneens op basis van de verwachte aantallen tramreizigers werd het aantal fietsstallingen berekend (Beverst: 8, Munsterbilzen: 25, Eigenbilzen: 11).



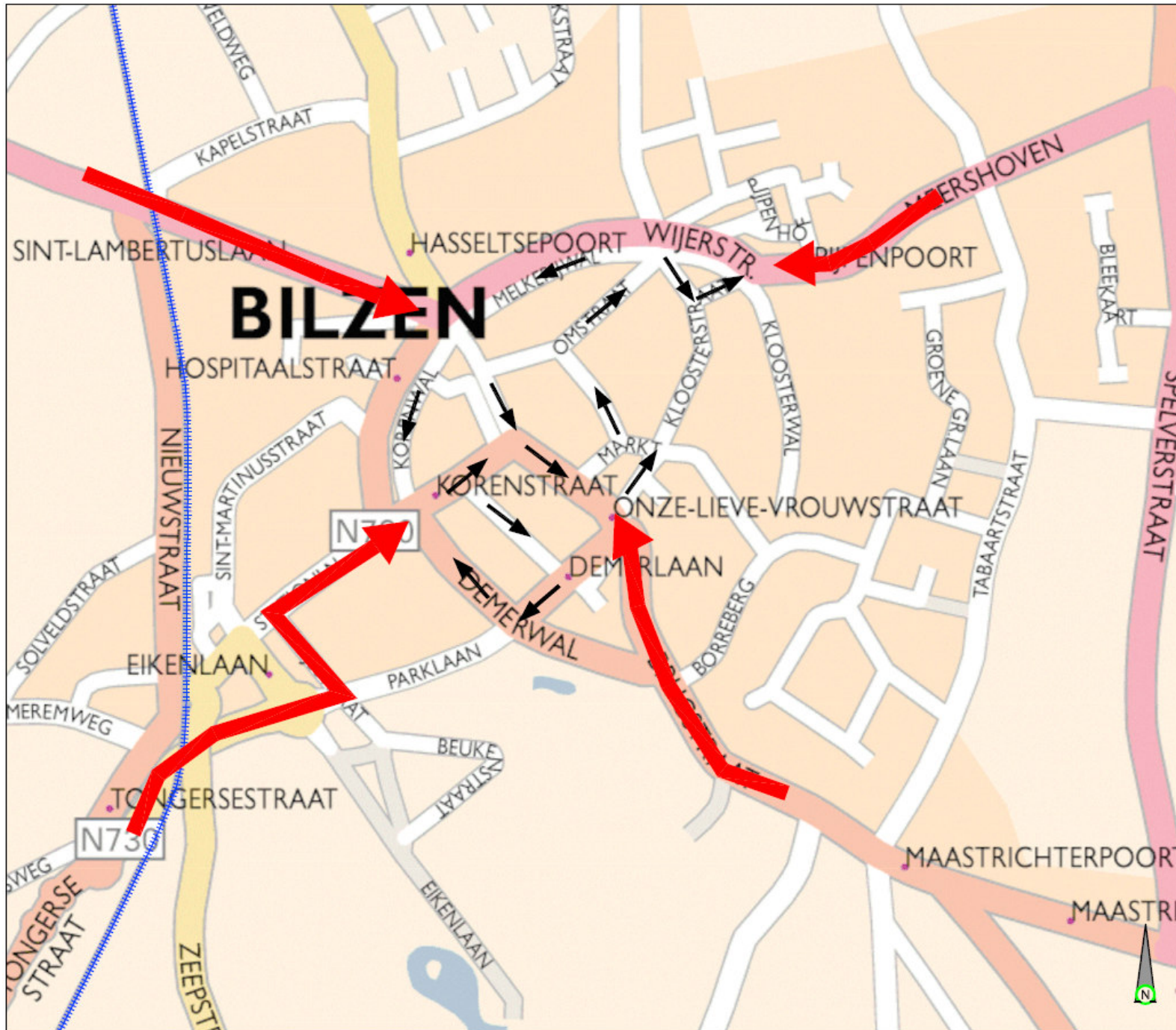
**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 15

P-route centrum

-  Belangrijke invalsweg
-  P-route
-  Parking > 50pp
-  Toekomstige parking > 50pp
-  Parking < 50 pp
-  Spoorlijn





**Mobiliteitsplan Bilzen**  
09004.03

Beleidsplan  
Kaart 16

Circulatiesysteem centrum

-  Belangrijke invalsweg
-  Enkelrichting verkeer
-  Spoorlijn








**Mobiliteitsplan Bilzen**

09004.03

Beleidsplan

Kaart 17

Parkeerverwijzing

 Belangrijke invalsweg

 Verwijzing naar parking(s)

 Spoorlijn



### 6.3. Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen

Mobiliteitsbeleid is niet enkel een kwestie van ruimtelijke en infrastructurele aanpassingen. Kennis en houding, belangen en gewoonten bepalen het verkeersgedrag en die visie op verkeer en mobiliteit. Een mobiliteitsplan heeft bijgevolg ook een belangrijke taak in het overbrengen van de doelstellingen van het plan door middel van inspraak, vorming en communicatie.

Werkdomein C is gericht op de acceptatie door de bevolking van de noodzakelijke gedragsveranderingen om te komen tot duurzame mobiliteit.

#### 6.3.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen

##### Vervoerplannen

Dit kan o.a. door ondersteuning van privé-initiatieven (bedrijven met meer dan 50 werknemers) en door mobiliteitsgegevens ter beschikking te stellen. Vervoerplannen dienen te worden opgesteld door de instanties in samenwerking met de stad Bilzen. Er wordt eveneens gecommuniceerd over de mogelijke terugbetaling van de kosten van dienstreizen.

Op het gebied van bedrijfsvervoerplannen is de stad reeds actief: in overleg met de bedrijven wordt het draagvlak bepaald voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan, bij voorkeur voor de ganse zone.

In de verkoopovereenkomsten met potentiële bedrijven is een engagement tot parkmanagement en mobiliteitsmanagement vervat.

Bij grote evenementen en avondmarkten kunnen evenementenbussen ingezet worden.

##### Fietspoolen

Fietspoolen is fietsen met een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen en een begeleider (stadswachten). Ouders laten vaak hun kinderen niet met de fiets naar school gaan omdat het te gevaarlijk is. Het gevolg is dat

steeds meer kinderen met de auto naar school gebracht worden. Hierdoor doen ze minder ervaring op met fietsen in het verkeer en verliezen ze ook een stuk zelfstandigheid. Tegelijk zorgt het naar school voeren voor nog meer auto's, nog meer onveilige situaties en nog meer hinder voor het leefmilieu. Daarom biedt fietspoolen een interessant en milieuvriendelijk alternatief. De doelgroep is voornamelijk kinderen uit de lagere school.

#### 6.3.2 Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren

Inzake de tarifiering van het openbaar vervoer zijn er de volgende mogelijkheden<sup>3</sup>:

- Van 0 tot en met 5 jaar: gratis;
- Van 6 tot en met 24 jaar: Buzzy Pazz (goedkoop tarief);
- Van 25 tot en met 59 jaar: Omnipas;
- Van 60 tot en met 64 jaar: Omnipas+;
- Vanaf 65 jaar: gratis Omnipas 65+;
- Nummerplaat auto inleveren: gratis Dina-abonnement (Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement);
- Voor bedrijven en overheden: bedrijfspas.

Ook een voortzetting van het derdebetalersysteem via de Gemeentekaart is een belangrijke maatregel. Voor alle reizigers binnen de stadsgrenzen draagt het stadsbestuur 0,30 euro (voor 2 zones) per rit bij en 1,00 euro voor meer dan 2 zones.

#### 6.3.3 Werkdomein C3: Algemene sensibilisering

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

<sup>3</sup> Bron: De Lijn, vervoerbewijzen, types en tarieven, abonnement: onbeperkt reizen, 2007

Het campagnebeleid kan worden gericht op een verscheidenheid aan thema's:

- Kinderen en jongeren: rijgedrag op de fiets, met specifieke aandacht naar verkeersveiligheid;
- Ouders met schoolgaande kinderen: promoten van alternatieve duurzame vervoerswijze voor het brengen en afhalen van de kinderen aan de school;
- Alle inwoners: aansporen om voor korte verplaatsingen gebruik te maken van de alternatieve duurzame vervoerswijzen, in het bijzonder om naar de markt te komen;
- Permanent naar alle automobilisten op de verbindingswegen van Bilzen: waarschuwborden met informatie rond snelheidscontroles, richtingaanwijzers, het gevaar van telefoneren tijdens het rijden en andere dergelijke boodschappen;
- Naar werknemers van Bilzen: duurzame vervoerswijzen zoveel mogelijk promoten.
- Het parkeer(verwijs)systeem en –beleid communiceren naar de bevolking en bezoekers. Zo kunnen foutparkeerders ingelicht worden over 'correcte' parkeermogelijkheden in de buurt.

De volgende campagnes kunnen worden doorgevoerd op korte termijn, middellange termijn en op lange termijn:

- Oprissing wegcode senioren
- Organisatie speelstraten
- Jaarlijkse campagne in de scholen en naar de ouders toe over duurzame mobiliteit (vindt momenteel reeds jaarlijks plaats).

Ook de provincie Limburg kan de gemeente ondersteunen in haar sensibilisering. De provincie werkt aan een actieve uitbouw van een geïntegreerd provinciaal mobiliteitsbeleid waarbij duurzame, milieuvriendelijke en veilige verplaatsingen centraal staan en met sensibilisatie, informatie, financiële ondersteuning en intensieve samenwerking met verschillende partners (zoals gemeenten, scholen en bedrijven) als werkinstrumenten. Bijzondere aandacht gaat naar het fietsen (uitbouw van het functioneel fietsroutenetwerk, subsidiëring van aanleg van fietsvoorzieningen via het Fietsfonds) en naar enkele belangrijke projecten (Mobidesk Limburg, Autoluwe

Schooldag, Afkicken!, Bike to Work, Mobibox voor scholen en het provinciaal bedrijfsvervoerplan).

Via Mobidesk kan de gemeente ondersteuning aanvragen o.m. bij het opstellen van bedrijfsvervoerplannen.

#### 6.3.4 Werkdomein C4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Up-to-date informatie aanbieden aan de bevolking inzake mogelijkheden om bestemmingen op het grondgebied te bereiken met de alternatieve vervoerswijzen.

Middels de stedelijke website wordt de bevolking op de hoogte gehouden van de stand van zaken van het openbaar vervoer (momenteel bussen en trein) en Spartacus (van zodra dit project operationeel is).

De stad Bilzen heeft een informatiedienst die instaat voor het verzamelen en verspreiden van alle informatie. Het is wel de verkeersdienst die de infodienst alle informatie bezorgt aangaande mobiliteit en verkeerskundige gegevens. De verkeersdienst maakt dus zelf alle teksten die hieromtrent verschijnen.

Specifieke promotie/campagnes:

#### Fiets

- Opmaak en verdeling van een geactualiseerde fietskaart (of schoolroutekaart) met aanduiding van fietsvoorzieningen, attractiepolen, maar tevens ook bushaltes. Op de fietskaart zijn onder andere het fietsroutenetwerk, gevaarlijke punten voor fietsers, geplande werken en fietssenstallingen aangeduid. Met die kaart kunnen inwoners zelf de veiligste fietsroute naar hun bestemming kiezen.
- Opmaak van fietsschoolkaart met aanduiding van gewenste fietsroutes, van veilige oversteekpunten en/of gevaarlijke of te mijden punten.
- Het voeren van campagnes omtrent fietsen en dit zowel in functie van gebruik als veiligheid en educatie.

**Openbaar busvervoer**

- Opmaak folder over nieuw netwerk, gebruik en kostprijs. De verspreiding gebeurt via het gemeenteblad of aparte verzending.
- Het voeren van campagnes m.b.t. openbaar vervoer (o.a. het belbus-systeem)

**Parkeren**

- Het verschaffen van informatie betreffende parkeermogelijkheden en het parkeerbeleid. Ook bij manifestaties en evenementen worden adviezen verstrekt omtrent gewenste parkeerlocaties en/of het inzetten van openbaar vervoer.

**Algemeen**

- Het verschaffen van informatie betreffende de mogelijke vervoerswijzen binnen Bilzen.  
Het creëren van een draagvlak door middel van info-avonden. De stad Bilzen organiseert om de drie jaar hoorzittingen in de 13 deelgemeenten en 3 gehuchten van Bilzen. De hoorzittingen voor 2010 zijn momenteel lopende.  
Op deze hoorzittingen handelen  $\frac{3}{4}$  van de vragen van de bevolking over mobiliteit. Er wordt een verslag gemaakt van deze hoorzittingen.

**6.3.5 Werkdomein C5: Bewegwijzering**

Aanpassing van de bewegwijzering:

- naar de nieuwe bedrijvzones
- parkeerroutering in het centrum.
- fietsbewegwijzering

**6.3.6 Werkdomein C6: Handhaving**

Het bestaande handhavingplan inzake het parkeren in het centrum, blijft onverminderd van toepassing ('Parkeerbeheer').

Daarnaast zal de handhaving vooral focussen op de overdreven snelheid en de naleving van het bufferplan zwaar verkeer.

Met de invulling van de regionale bedrijvzone Kieleberg en de uitbreiding van het lokale bedrijventerrein 'De Spelver', zal nog meer dan nu het geval is, de controle op de naleving van het bufferplan zwaar verkeer worden uitgebreid.

Snelheidscontroles dienen daar te worden gehouden waar de werkelijk gereden snelheid ver boven de snelheidslimiet ligt. Dit zijn vaak de verbindingswegen waar sterke snelheidsremmers omwille van de verkeersfunctie niet kunnen worden aangelegd, maar waar de snelheid juridisch moet worden beperkt tot 70 of 50 km/u. Voor Bilzen blijkt dan dat vooral gefocust moet worden op de wegen waar een snelheidsregime van 50 km/uur van toepassing is:

**Tabel 5: Te monitoren wegen inzake snelheidsnaleving**

Wegen met snelheidsregime max. 50 km/uur
Hoelbeekstraat
Riemsterweg
Jonckholtstraat
Biesenweg
Zangerheistraat

Bron: Stad Bilzen – Snelheidsmetingen

Criterium: 50% van de geregistreerde voertuigen rijdt sneller dan 50 km/uur

**6.3.7 Werkdomein C7: Beleidsondersteuning**

De functie van stedelijke mobiliteitsambtenaar wordt momenteel waargenomen door het diensthoofd van de afdeling Territorium.

Deze dienst kent maandelijkse stafvergaderingen met vertegenwoordigers van het CBS en politie.

Er wordt van deze stafvergaderingen een verslag gemaakt. Deze verslagen, tezamen met de voorstellen van de leden van de stafvergadering worden ter goedkeuring aan het college van burgemeester en schepenen voorgelegd.

Tevens verzorgt deze dienst de coördinatie tussen de verschillende andere gemeentelijke diensten zoals de dienst ruimtelijke ordening, dienst infrastructuur, de milieudienst, de politie en de informatiedienst. Ook heeft de dienst tot taak om het volledige mobiliteitsgebeuren op te volgen en toezicht uit te oefenen op de uitvoering van het mobiliteitsplan.

#### 6.3.8 Werkdomein C8: Monitoring en evaluatie

Zie hoofdstuk 8.

## 7. Het actieplan

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het

- **Actieprogramma A-B-C** uitgeschreven werd volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C. Ook werd herschikt volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit:
- **Werkprogramma per locatie.** Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- **Investeringsprogramma KT, MLT, LT.** Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- **Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.** Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- **Takenprogramma per initiatiefnemer.** Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

### 7.1. Het actieprogramma volgens werkdomeinen A, B en C

Nr.	Actie	Locatie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
<b>WERKDOMEIN A</b>								
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	RUP 'Kieleberg'	Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein 'De Kieleb	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	RWO Intercommunale
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	RUP 'Stedelijke Entrestrip'	N730-Tongersestraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	RWO MOW - AWV
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	RUP 'Tabaert'	Centrum	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	Gemeente	RWO
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	PRUP 'Afbakening KSG Bilzen'	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Provincie	RWO Gemeente
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	RUP 'Rombout'	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Middel	Gemeente	
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	Opmaak Masterplan Stationsomgeving	Station Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	15000	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn NMBS
A.1. Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	Ontsluiting industrieterrein Spelver via rotonde N2 x N700 en nieuwe ontsluitingsweg tussen N2 en N730; afbouw ontsluiting via Spelverstraat	Bedrijventerrein Spelver	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.2 Strategische projecten	Realisatie westelijke stadsontsluitingsweg als lokale weg II	Centrum West	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	Gemeente	MOW - AWV
A.2 Strategische projecten	Tunnel onder N2-Hasseltsestraat	N2 - overweg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	MOW - AWV Gemeente

A.2 Strategische projecten	Opstellen verkeersleefbaarheidsindex Spelverstraat	Spelverstraat	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	5000	Hoog	Gemeente	
A.2 Strategische projecten	Opstellen verkeersleefbaarheidsindex voor betrokken straten waar impact wordt verwacht vanuit de westelijke stadsontsluitingsweg	Diverse straten in het centrum	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	20000	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Downgrading Nieuwstraat tot lokale weg type III na realisatie westelijke stadsontsluitingsweg	Nieuwstraat	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Roelants Du Vivierlaan lokale weg type II	Roelants Du Vivierlaan	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	Buurgemeenten
A.3 Wegencategorisering	Oude Siemerstraat-Boomstraat lokale weg type II	Oude Siemerstraat- Boomstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Oudestraat-Molenstraat lokale weg type II	Oudestraat-Molenstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Kleistraat lokale weg type II	Kleistraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Zangerheistraat-Hoefaertweg lokale weg type II	Zangerheistraat- Hoefaertweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	Buurgemeenten
A.3 Wegencategorisering	Tombestraat lokale weg type II	Tombestraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	As: Schietboomstraat - Hoelbeekstraat lokale weg type II	Hoelbeekstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Eikaart-Vrankrijk lokale weg type II	Eikaart-Vrankrijk- Zeepstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	As: Biesenweg -Reekstraat - Bammestraat lokale weg type II	Reekstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Hoogstraat lokale weg type II	Hoogstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	



A.3 Wegencategorisering	Stationslaan-stationsomgeving lokale weg type II	Stationslaan	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Hospitaalstraat lokale weg II	Hospitaalstraat	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Wijerstraat - Pijpenpoort - Meershoven lokale weg type II	Pijpenhof-Wijerstraat-Meershoven	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Downgrading tot lokale weg type II na realisatie oostelijke randweg	Spelverstraat	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg type II	Westelijke stadsontsluitingsweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg type II (in overeenstemming met streefbeeld te brengen)	Tanusweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg type II	Spurk / Spurkerweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg type II	Vossenkuilstraat-Dorpsstraat-Mopetringenstraat	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	N758-Rode Kruislaan: lokale weg type II	N758-Rode Kruislaan	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	Kloosterstraat: lokale weg type II	Kloosterstraat	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg I	Oostelijke randweg / N730 noord	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	Lokale weg I	N745-Riemsterweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	

A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	Beperken van handelszaken langs (gewest)wegen buiten de kernen (uitgezonderd Stedelijke Entreestrip)	N2 & N745	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	continu	0	Hoog	Gemeente	RWO MOW - AWW
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	Nieuwe ruimtelijke projecten toetsen aan locatiebeleid	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	continu	5000	Hoog	Gemeente	
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	Sturen van bedrijven die niet passen binnen een bepaalde locatie naar een aangepaste locatie (BPA zonevremde bedrijven)	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu Verkeersleefbaarheid	continu	1200	Hoog	Gemeente	
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	Stringent ruimtelijk beleid rondom Spartacushalten	Spartacushalten	Verkeersleefbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	RWO
<b>WERKDOMEIN B</b>								
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangers	Supprimeren spooroverweg + heraanleg pleinomgeving	Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	Afwerking actieplan 'Trage Wegen'	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	15000	Hoog	Gemeente	
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	Realiseren van een 'trage weg' tussen het centrum, via de wijk Tabaert naar de bedrijvzones Spelver	Centrum - Tabaertwijk - De Spelver	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Hoog	Gemeente	
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	Continuering maatregelen sluikverkeer in te beschermen gebieden (noorden en oosten)	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	KT - max 3 jaar	10000	Middel	Gemeente	
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	Zuidelijk gebied ruiverkavelingswegen: zone-30	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	N730 Munsterbilzen: alternatieve fietsverbinding Appelboomgaardstraat (lopende)	Appelboomgaardstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Middel	Gemeente	

B.2 Fietsbeleidsplan	Verlegging fietshoofdroute van langs het spoor naar bedrijvenzone 'Kieleberg'	Kieleberg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	Provincie
B.2 Fietsbeleidsplan	Aanleg fietsvoorzieningen tussen Molenstraat Diepenbeek en Laarstraat Bilzen	Molenstraat Diepenbeek - Laarstraat Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	671750	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen N730-Meershoven-St. Jorisstraat	Meershoven - St. Jorisstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	284500	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Aanleg fietsvoorzieningen Eikaart – Vrankrijk – Zeepstraat bij realisatie stedelijke ontwikkelingszone	Eikaart – Vrankrijk – Zeepstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	493750	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Aanleg fiets/voettunnel	Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.2 Fietsbeleidsplan	Aanleg fiets/voettunnel	Laarstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.2 Fietsbeleidsplan	Aanleg fiets/voettunnel	Rooierweg/Laakstraat (Bilzen)	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Spurk/Spurkerweg	Spurk / Spurkerweg deel-tracé buiten centrum	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Milieu	LT - meer dan 6 jaar	612500	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Oplossing ikv doortochterinrichting Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden	N2 x St. Gertrudisplein (doortocht Beverst)	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Middengeleider + ondersteunende verlichting Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden	N730 x Batterijstraat (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	Oplossing voorzien ikv lopende module 13 (middengeleider + ondersteunende verlichting)	N2 x Brakmaalweg x Gellikerveldweg (Hees)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N745 x Vliegenbergstr (Martenslinde)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N745 x Vandersandenstraat (Kleine Spouwen)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Bosstraat (Kleine Spouwen)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Keiberg x Weerterstraat (Grote Spouwen)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	MOW - AWV	VVM - De Lijn
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N745 x Kellerstr x Vlijtingerstr (Grote Spouwen)	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting doch voorkeur voor middengeleider	N2 x Langestraat x Romeinsestr	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Roelants Du Vivierlaan	Roelants Du Vivierlaan	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	275000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen N758-Rode Kruislaan	N758-Rode Kruislaan	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	1535500	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen N745-Riemsterweg	N745-Riemsterweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	250000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Frans Vangronsvelddreef	Frans Vangronsvelddreef	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	250000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Baanhofstraat	Baanhofstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	182250	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Erlingenstraat	Erlingenstraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	77500	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Meersweg	Meersweg	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	255000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Broekem	Broekem	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	200000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Hoefaertweg	Hoefaertweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	421400	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Asdreef	Asdreef	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	216250	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Groenendaal	Groenendaal	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	427500	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Jonckholtstraat	Jonckholtstraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	1712000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen St.-Lodewijkstraat	St.-Lodewijkstraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	204000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Heesveld	Heesveld	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	218000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Eikerweg	Eikerweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	212500	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Schietboomstraat	Schietboomstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	218000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Langstraat	Langstraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	369000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Hoevelaan	Hoevelaan	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	343000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Keistraat	Keistraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	212000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Hoogstraat	Hoogstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	208000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Hoelbeekstraat	Hoelbeekstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	489000	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Tombestraat	Tombestraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	457000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Leterweg	Leterweg	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	32000	Middel	Gemeente	

B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Lethenstraat	Lethenstraat	Verkeersveiligheid	LT - > 6 jaar	290000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Reekstraat	Reekstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	175000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Fietsvoorzieningen Merem	Merem	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	450000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting doch voorkeur voor middengeleider	N730-Meershoven x Asdreef	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting	N2 x Oudestraat (2x)	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting	N2 x Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Oplossing ikv aanleg fietsvoorzieningen N2 (moduleproject)	N2 x Rehagestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting (oplossing ikv streefbeeld)	Taunusweg x Twaalf Bunderweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Oplossing ikv aanleg nieuwe Spelverstraat	N730 x Meershoven	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting	N2 x N745	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting	N2 x Hoelbeekstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende bordes/verlichting	N2 x Spelverstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	Beveiligd met verkeerslichten	N2 x N758	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Overslagstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Bammestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	Kasteelstraat x Roelants Du Vivierlaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	246000	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Herziening lijnvoering openbaar (bus)vervoer ikv Spartacus	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Onderzoek naar inzet pendelbus tussen station/centrum en Spartacushalte Munsterbilzen	Bilzen - Stationsomgevingen	Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Aanleg brug Molenstraat (Beverst)	Spoorbug Molenstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Middel	NMBS	Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Supprimeren spooroverweg	Laarstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Supprimeren overweg + aanleg viaduct	Boomstraat/Rehagestraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Supprimeren overweg	Rooi	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Inrichting Spartacushalte Beverst	Inrichting Spartacushalte Beverst	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Inrichting Spartacushalte Munsterbilzen	Munsterbilzen	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Inrichting Spartacushalte Eigenbilzen	Eigenbilzen	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn

B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	Onderzoek naar het opnemen in het belbusstelsel van bedrijventerreinen en de stedelijke ontwikkelingszone	Stedelijke ontwikkelingszone	Bereikbaarheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.4 Herinrichting van wegen	Opwaardering openbaar domein Beverst (doortocht)	Beverst	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWV
B.4 Herinrichting van wegen	N2 wegvak tussen Bilzen en Maastricht: herinrichting - incl. oversteken (lopende)	N2 tussen Bilzen en Maastricht	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	60000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting van wegen	Taunusweg: uitvoering streefbeeld na afronding	Taunusweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Hoog	MOW - AWV	Gemeente Buurgemeenten
B.4 Herinrichting van wegen	Aanpassen lokale wegen type III aan randvoorwaarden voor dergelijke wegen	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	continu	250000	Hoog	Gemeente	
B.4 Herinrichting van wegen	Herinrichting kruispunt Meershoven x N730	Meershoven x N730	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	372500	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting van wegen	Herinrichting i.f.v. wegencategorisering lokale weg I (zie ook herstructurering ikv RUP Stedelijke Entrestrip)	N730-Tongersestraat - Deeltracé buiten centrum	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	Toetsing herinrichting wegen/kruispunten aan Vademeccums	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Toegankelijkheid	continu	0	Hoog	Gemeente	
B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N2 Waltwilder	Doortocht Waltwilder	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	LT - > 6 jaar	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N2 Mopertingen	Doortocht Mopertingen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	LT - > 6 jaar	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N2 te Beverst	Doortocht Beverst	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV



B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N745 te Martenslinde	Doortocht Martenslinde	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	LT - > 6 jaar	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N745 te Kleine & Grote Spouwen	Doortocht Kleine & Grote Spouwen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	LT - > 6 jaar	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	Doortochtherinrichting N758 te Kleine & Grote Spouwen	Doortocht Kleine & Grote Spouwen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	LT - > 6 jaar	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Beveiligen spooroverweg met lichten	Spurkerweg (Bilzen)	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Beveiligen spooroverweg met lichten	N730-St. Jorisstraat (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Beveiligen spooroverweg met lichten	Asdreef (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Beveiligen spooroverweg met lichten	Eendenpoelstraat - Eigenbilzen	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Up-to-date houden database verkeersongevallengegevens	Bilzen	Verkeersveiligheid	continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	N730-Tongersestraat	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Stationlaan	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Waterstraat	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Zutendaalweg	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse en monitoring ongevallenbeeld	Alden Biesensingel	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse en monitoring ongevallenbeeld	Rode Kruislaan	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Riemsterweg	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente

B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Taunusweg	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.6 Parkeerbeleidsplan	Opstellen parkeernormen voor verschillende deelgebieden Bilzen	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	7000	Hoog	Gemeente	
B.6 Parkeerbeleidsplan	Proefproject Pendelparkeren (reeds opgestart)	Stationsomgeving	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	continu	0	Hoog	Gemeente	
<b>WERKDOMEIN C</b>								
C.1 Vervoermanagement bedrijven, diensten, scholen	Initiatieven inzake het opstellen van bedrijfsvervoer-, school- en evenementenvervoerplannen	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	continu	10000	Hoog	Gemeente	
C.1 Vervoermanagement bedrijven, diensten, scholen	Actie fietspoolen	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	5000	Hoog	Gemeente	
C.2 Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	Info-actie rondom tarifiering openbaar vervoer	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
C.2 Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	Stand still principe parkeren	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
C.3 Algemene sensibilisering	Oprissen wegcode senioren	Bilzen	Verkeersveiligheid	continu	0	Middel	Gemeente	
C.3 Algemene sensibilisering	Organisatie speelstraten (voortzetting)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	continu	0	Hoog	Gemeente	
C.3 Algemene sensibilisering	Schoolcampagne: duurzame mobiliteit (voortzetting)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	continu	10000	Hoog	Gemeente	

C.3 Algemene sensibilisering	Ondersteunende sensibilisering/acties door de provincie door gebruik te maken van de mogelijkheden van Mobidesk	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid Milieu	Continu	0	Middel	Gemeente	Provincie
C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	Infocampagne omtrent (wijzigingen van het) openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu	Continu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	Opmaak fietskaarten / fiets-school- en bereikbaarheidskaarten	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	10000	Hoog	Gemeente	
C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	Opmaak bereikbaarheidskaarten en stimulering gebruik openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	10000	Hoog	Gemeente	
C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	Verspreiding bereikbaarheid/beschikbaarheid centrum-parkings	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5000	Hoog	Gemeente	
C.5 Bewegwijzering	Opstellen fietsbewegwijzering	Bilzen - Fietsroutebewegwijzering	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	LT - > 6 jaar	7000	Hoog	Gemeente	Provincie
C.5 Bewegwijzering	Aanpassing bewegwijzering naar bedrijvenzones	Bilzen - Bewegwijzering bedrijvenzones	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	KT - max 3 jaar	5000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
C.5 Bewegwijzering	Aanduiding parkeeroute in het centrum	Parkeerrouting centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Milieu	KT - max 3 jaar	0	Hoog	Gemeente	
C.6 Handhaving	Handhaving door politie - snelheidscontroles	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.6 Handhaving	Handhaving Bufferplan Zwaar vervoer	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	continu	0	Hoog	Politie	Gemeente

C.6 Handhaving	Handhavingsplan parkeren in het centrum	Centrum	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	Continu	0	Hoog	Gemeente	
C.6 Handhaving	Handhaving Bufferplan Zwaar vervoer	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.6 Handhaving	Snelheidscontroles (algemeen en gericht: Hoelbeekstr, Riemsterweg, Jonckholtstr, Biesenweg, Zangerheistr)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.8 Monitoring en evaluatie	Frequent overleg tussen verschillende diensten gemeenten mbt mobiliteit	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	Continu	0	Middel	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Overleg buurgemeenten volgens noodzaak (gemeentegrensoverschrijdende wegen-categorisering, instellen snelheidsbeperking ruilverkavelingswegen, enz)	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	0	Laag	Gemeente	Buurgemeenten
C.8 Monitoring en evaluatie	Opvolging evolutie verkeersdrukte	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu Toegankelijkheid	Continu	0	Middel	Gemeente	MOW - AWW
C.8 Monitoring en evaluatie	Opvolging evolutie verkeersonveiligheid	Bilzen	Verkeersveiligheid	Continu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.8 Monitoring en evaluatie	Evolutie opstappers openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid	Continu	0	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn NMBS
C.8 Monitoring en evaluatie	Evolutie modal split (volkstellingen, steekproeven, schoolbevraging)	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid Milieu	Continu	0	Middel	Gemeente	

C.8 Monitoring en evaluatie	Evolutie parkeergedrag centrum en Spartacushalten	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	Continu	0	Middel	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Evaluatie effecten bij realisatie strategische projecten	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	Continu	0	Middel	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Jaarlijkse evaluatie mobiliteitsplan ifv opstellen/bijsturen actieprogramma en budgetten	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	Jaarlijks	0		Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	5-Jaarlijkse fundamentele evaluatie van het mobiliteitsplan	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	5-jaarlijks	0		Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Jaarlijkse monitoring verkeersdrukte Wijerstraat na opening tunnel N2 en aanleg westelijke stadsontsluitingsweg en oostelijke randweg en zonodig maatregelen nemen	Centrum	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	Continu	0	Hoog	Gemeente	

## 7.2. Het investeringsprogramma kt, mlt en lt

De hieronder genoemde termijnen zijn indicatief, de uitvoering is afhankelijk van de prioriteiten en budgetten van De Lijn, AWV, ...en kunnen bijgevolg verschuiven.

	Timing	Actie	Locatie	Doelstelling	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
C.8 Monitoring en evaluatie	5-jaarlijks	5-Jaarlijkse fundamentele evaluatie van het mobiliteitsplan	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0		Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Evolutie opstappers openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid	0	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn NMBS
C.3 Algemene sensibilisering	continu	Oprissen wegcode senioren	Bilzen	Verkeersveiligheid	0	Middel	Gemeente	
B.4 Herinrichting wegen	continu	Toetsing herinrichting wegen/kruispunten aan Vademecums	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Toegankelijkheid	0	Hoog	Gemeente	
C.6 Handhaving	Continu	Handhaving Bufferplan Zwaar vervoer	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	continu	Up-to-date houden database verkeersongevallengegevens	Bilzen	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.6 Handhaving	Continu	Handhaving door politie - snelheidscontroles	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.6 Handhaving	Continu	Snelheidscontroles (algemeen en gericht: Hoelbeekstr, Riemsterweg, Jonckholtstr, Biesenweg, Zangerheistr)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Frequent overleg tussen verschillende diensten gemeenten mbt mobiliteit	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0	Middel	Gemeente	

C.6 Handhaving	continu	Handhaving Bufferplan Zwaar vervoer	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Overleg buurgemeenten volgens noodzaak (gemeentegrensoverschrijdende wegencategorisering, instellen snelheidsbeperking ruilverkavelingswegen, enz)	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Laag	Gemeente	Buurgemeenten
C.3 Algemene sensibilisering	continu	Schoolcampagne: duurzame mobiliteit (voortzetting)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	10000	Hoog	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Opvolging evolutie verkeersonveiligheid	Bilzen	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
C.3 Algemene sensibilisering	continu	Organisatie speelstraten (voortzetting)	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Evolutie modal split (volkstellingen, steekproeven, schoolbevraging)	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid Milieu	0	Middel	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Evolutie parkeergedrag centrum en Spartacushalten	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Middel	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Evaluatie effecten bij realisatie strategische projecten	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0	Middel	Gemeente	
C.1 Vervoermanagement bedrijven, diensten, scholen	continu	Initiatieven inzake het opstellen van bedrijfsvervoer-, school- en evenementenvervoerplannen	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	10000	Hoog	Gemeente	

C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	Continu	Infocampagne omtrent (wijzigingen van het) openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.6 Parkeerbeleidsplan	continu	Proefproject Pendelparkeren (reeds opgestart)	Stationsomgeving	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Jaarlijkse monitoring verkeersdrukte Wijerstraat na openstelling tunnel N2 en aanleg westelijke stadsontsluitingsweg en oostelijke randweg en zonodig maatregelen nemen	Centrum	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
C.3 Algemene sensibilisering	Continu	Ondersteunende sensibilisering/acties door de provincie door gebruik te maken van de mogelijkheden van Mobidesk	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid Milieu	0	Middel	Gemeente	Provincie
C.8 Monitoring en evaluatie	Continu	Opvolging evolutie verkeersdrukte	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu Toegankelijkheid	0	Middel	Gemeente	MOW - AWV
C.6 Handhaving	Continu	Handhavingsplan parkeren in het centrum	Centrum	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	
B.4 Herinrichting van wegen	continu	Aanpassen lokale wegen type III aan randvoorwaarden voor dergelijke wegen	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	250000	Hoog	Gemeente	
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	continu	Beperken van handelszaken langs (gewest)wegen buiten de kernen (uitgezonderd Stedelijke Entrestrip)	N2 & N745	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	RWO MOW - AWV
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	continu	Nieuwe ruimtelijke projecten toetsen aan locatiebeleid	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	5000	Hoog	Gemeente	



B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Taanusweg	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Riemsterweg	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse en monitoring ongevallenbeeld	Rode Kruislaan	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse en monitoring ongevallenbeeld	Alden Biesensingel	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Waterstraat	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Stationlaan	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	N730-Tongersestraat	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	Continu	Nadere analyse ongevallenbeeld en monitoring	Zutendaalweg	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Politie	Gemeente
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	continu	Sturen van bedrijven die niet passen binnen een bepaalde locatie naar een aangepaste locatie (BPA zonevreemde bedrijven)	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu Verkeersleefbaarheid	1200	Hoog	Gemeente	
C.8 Monitoring en evaluatie	Jaarlijks	Jaarlijkse evaluatie mobiliteitsplan ifv opstellen/bijsturen actieprogramma en budgetten	Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0		Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg I	Oostelijke randweg / N730 noord	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Oude Siemerstraat-Boomstraat lokale weg type II	Oude Siemerstraat-Boomstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
C.4 Marketing, informatie, promotie naar doelgroep	KT - max 3 jaar	Opmaak bereikbaarheidskaarten en stimulering gebruik openbaar vervoer	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	10000	Hoog	Gemeente	

				Milieu				
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Roelants Du Vivierlaan lokale weg type II	Roelants Du Vivierlaan	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	Burgemeenten
B.6 Parkeerbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Opstellen parkeernormen voor verschillende deelgebieden Bilzen	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	7000	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	N730 Munsterbilzen: alternatie- ve fietsverbinding Appelboom- gaardstraat (lopende)	Appelboomgaardstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	0	Middel	Gemeente	
C.1 Vervoermanagement be- drijven, diensten, scholen	KT - max 3 jaar	Actie fietspoolen	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	5000	Hoog	Gemeente	
A.1. Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	KT - max 3 jaar	Ontsluiting industrieterrein Spelver via rotonde N2 x N700 en nieuwe ontsluitingsweg tus- sen N2 en N730; afbouw ont- sluiting via Spelverstraat	Bedrijventerrein Spelver	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting van wegen	KT - max 3 jaar	Opwaardering openbaar domein Beverst (doortocht)	Beverst	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	Gemeente	MOW afd BMV MOW - AWV
C.2 Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	KT - max 3 jaar	Stand still principe parkeren	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
C.4 Marketing, informatie, pro- motie naar doelgroep	KT - max 3 jaar	Verspreiding bereikbaar- heid/beschikbaarheid centrum- parkings	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	5000	Hoog	Gemeente	
C.4 Marketing, informatie, pro- motie naar doelgroep	KT - max 3 jaar	Opmaak fietskaarten / fiets- school- en bereikbaarheidskaar- ten	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	10000	Hoog	Gemeente	

C.2 Tarifiering openbaar vervoer en parkeren	KT - max 3 jaar	Info-actie rondom tarifiering openbaar vervoer	Bilzen	Milieu Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.4 Herinrichting van wegen	KT - max 3 jaar	N2 wegvak tussen Bilzen en Maastricht: herinrichting - incl. oversteken (lopende)	N2 tussen Bilzen en Maastricht	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	60000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Aanleg fiets/voettunnel	Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	KT - max 3 jaar	Beveiligen spooroverweg met lichten	Asdreef (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	KT - max 3 jaar	Beveiligen spooroverweg met lichten	N730-St. Jorisstraat (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	KT - max 3 jaar	Beveiligen spooroverweg met lichten	Spurkerweg (Bilzen)	Verkeersveiligheid	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Aanleg fiets/voettunnel	Rooierweg/Laakstraat (Bilzen)	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Supprimeren overweg	Rooi	Verkeersveiligheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Supprimeren overweg + aanleg viaduct	Boomstraat/Rehagestraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	KT - max 3 jaar	Continuering maatregelen sluikverkeer in te beschermen gebieden (noorden en oosten)	Bilzen	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	10000	Middel	Gemeente	
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Supprimeren spooroverweg	Laarstraat	Verkeersveiligheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Inrichting Spartacushalte Munsterbilzen	Munsterbilzen	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangers	KT - max 3 jaar	Supprimeren spooroverweg + heraanleg pleinomgeving	Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Herziening lijnvoering openbaar (bus)vervoer ikv Spartacus	Bilzen	Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente

B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	KT - max 3 jaar	Afwerking actieplan 'Trage Wegen'	Bilzen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	15000	Hoog	Gemeente	
B.4 Herinrichting van wegen	KT - max 3 jaar	Herinrichting kruispunt Meershoven x N730	Meershoven x N730	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	372500	Middel	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Wijerstraat - Pijpenpoort - Meershoven lokale weg type II	Pijpenhof-Wijerstraat-Meershoven	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Hospitaalstraat lokale weg II	Hospitaalstraat	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Aanleg fiets/voettunnel	Laarstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Hoog	NMBS	VVM - De Lijn Gemeente
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg type II (in overeenstemming met streefbeeld te brengen)	Tanusweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Oplossing ikv doortochtherinrichting Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden	N2 x St. Gertrudisplein (doortocht Beverst)	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Oudestraat-Molenstraat lokale weg type II	Oudestraat-Molenstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg I	N745-Riemsterweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	As: Schietboomstraat - Hoelbeekstraat lokale weg type II	Hoelbeekstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Kloosterstraat: lokale weg type II	Kloosterstraat	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	N758-Rode Kruislaan: lokale weg type II	N758-Rode Kruislaan	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	KT - max 3 jaar	Beveiligen spooroverweg met lichten	Eendenpoelstraat - Eilgenbilzen	Verkeersveiligheid	0	Hoog	VVM - De Lijn	Gemeente

A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg type II	Spurk / Spurkerweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Inrichting Spartacushalte Beverst	Inrichting Spartacushalte Beverst	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg type II	Westelijke stadsontsluitingsweg	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Downgrading tot lokale weg type II na realisatie oostelijke randweg	Spelverstraat	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	
A.6 Andere ruimtelijke maatregelen	KT - max 3 jaar	Stringent ruimtelijk beleid rondom Spartacushalten	Spartacushalten	Verkeersleefbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	RWO
C.5 Bewegwijzering	KT - max 3 jaar	Aanduiding parkeerroute in het centrum	Parkeerroutering centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	
C.5 Bewegwijzering	KT - max 3 jaar	Aanpassing bewegwijzering naar bedrijvzones	Bilzen - Bewegwijzering bedrijvzones	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	5000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	KT - max 3 jaar	Inrichting Spartacushalte Eigenbilzen	Eigenbilzen	Bereikbaarheid Toegankelijkheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.4 Herinrichting wegen	KT - max 3 jaar	Doortochtherinrichting N2 te Beverst	Doortocht Beverst	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Lokale weg type II	Vossenkuilstraat-Dorpsstraat-Mopetringenstraat	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Oplossing ikv aanleg fietsvoorzieningen N2 (moduleproject)	N2 x Rehagestraat	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV

A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	KT - max 3 jaar	PRUP 'Afbakening KSG Bilzen'	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Provincie	RWO Gemeente
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	KT - max 3 jaar	RUP 'Rombout'	Centrum	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting doch voorkeur voor middengeleider	N2 x Langestraat x Romeinsestr	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Bammestraat	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Zangerheistraat-Hoefaertweg lokale weg type II	Zangerheistraat-Hoefaertweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	Buurgemeenten
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Oplossing ikv aanleg nieuwe Spelverstraat	N730 x Meershoven	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting (oplossing ikv streefbeeld)	Tanusweg x Twaalf Bunderweg	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	KT - max 3 jaar	Zuidelijk gebied ruiverkavelingswegen: zone-30	Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N2 x Nijverheidsstraat	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N2 x Oudestraat (2x)	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting doch voorkeur voor middengeleider	N730-Meershoven x Asdreef	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Fietsvoorzieningen Merem	Merem	Verkeersveiligheid	450000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Fietsvoorzieningen Reekstraat	Reekstraat	Verkeersveiligheid	175000	Middel	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Kleistraat lokale weg type II	Kleistraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.2 Strategische projecten	KT - max 3 jaar	Opstellen verkeersleefbaarheidsindex Spelverstraat	Spelverstraat	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	5000	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Tombestraat lokale weg type II	Tombestraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Stationslaan-stationsomgeving lokale weg type II	Stationslaan	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Verlegging fietshoofdroute van langs het spoor naar bedrijvenzone 'Kieleberg'	Kieleberg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	Provincie
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	As: Biesenweg -Reekstraat - Bammestraat lokale weg type II	Reekstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	Kasteelstraat x Roelants Du Vivierlaan	Verkeersveiligheid	246000	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Beveiligd met verkeerslichten	N2 x N758	Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	KT - max 3 jaar	RUP 'Stedelijke Entreestrip'	N730-Tongersestraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	0	Hoog	Gemeente	RWO MOW - AWV
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Eikaart-Vrankrijk lokale weg type II	Eikaart-Vrankrijk-Zeepstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
A.3 Wegencategorisering	KT - max 3 jaar	Hoogstraat lokale weg type II	Hoogstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N2 x Spelverstraat	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Overslagstraat	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N2 x Hoelbeekstraat	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
A.2 Strategische projecten	KT - max 3 jaar	Tunnel onder N2-Hasseltsestraat	N2 - overweg	Bereikbaarheid	0	Hoog	NMBS	MOW - AWV Gemeente
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N2 x N745	Verkeersveiligheid	300000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	KT - max 3 jaar	Aanleg fietsvoorzieningen tussen Molenstraat Diepenbeek en Laarstraat Bilzen	Molenstraat Diepenbeek - Laarstraat Bilzen	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	671750	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	KT - max 3 jaar	RUP 'Kieleberg'	Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein 'De Kieleb'	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	RWO Intercommunale
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietsvoorzieningen Eikaart – Vrankrijk – Zeepstraat bij realisatie stedelijke ontwikkelingszone	Eikaart – Vrankrijk – Zeepstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	493750	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Hoelbeekstraat	Hoelbeekstraat	Verkeersveiligheid	489000	Hoog	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Hoogstraat	Hoogstraat	Verkeersveiligheid	208000	Middel	Gemeente	
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	MLT - 3 tot 6 jaar	Onderzoek naar inzet pendelbus tussen station/centrum en Spartacushalte Munsterbilzen	Bilzen - Stationsomgevingen	Bereikbaarheid Milieu	0	Middel	Gemeente	VVM - De Lijn
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen N730-Meershoven-St. Jorisstraat	Meershoven - St. Jorisstraat	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	284500	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N745 x Vandersandenstraat (Kleine Spouwen)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV



B.4 Herinrichting van wegen	MLT - 3 tot 6 jaar	Taunusweg: uitvoering streefbeeld na afronding	Taunusweg	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Hoog	MOW - AWV	Gemeente Buurgemeenten
A.3 Wegencategorisering	MLT - 3 tot 6 jaar	Downgrading Nieuwstraat tot lokale weg type III na realisatie westelijke stadsontsluitingsweg	Nieuwstraat	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid	0	Middel	Gemeente	
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	MLT - 3 tot 6 jaar	Realiseren van een 'trage weg' tussen het centrum, via de wijk Tabaert naar de bedrijvenzones Spelver	Centrum - Tabaertwijk - De Spelver	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	
A.2 Strategische projecten	MLT - 3 tot 6 jaar	Realisatie westelijke stadsontsluitingsweg als lokale weg II	Centrum West	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg brug Molenstraat (Beverst)	Spoorbug Molenstraat	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Middel	NMBS	Gemeente
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	MLT - 3 tot 6 jaar	RUP 'Tabaert'	Centrum	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	0	Middel	Gemeente	RWO
A.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (RUP)	MLT - 3 tot 6 jaar	Opmaak Masterplan Stationsomgeving	Station Bilzen	Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	15000	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn NMBS
A.2 Strategische projecten	MLT - 3 tot 6 jaar	Opstellen verkeersleefbaarheidsindex voor betrokken straten waar impact wordt verwacht vanuit de westelijke stadsontsluitingsweg	Diverse straten in het centrum	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Milieu	20000	Hoog	Gemeente	
B.3 Beleidsplan openbaar vervoer	MLT - 3 tot 6 jaar	Onderzoek naar het opnemen in het belbussysteem van bedrijventerreinen en de stedelijke ontwikkelingszone	Stedelijke ontwikkelingszone	Bereikbaarheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	VVM - De Lijn
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N745 x Kellerstr x Vlijtingerstr (Grote Spouwen)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV

B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen N745- Riemsterweg	N745-Riemsterweg	Verkeersveiligheid	250000	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/ verlichting	N758 x Bosstraat (Kleine Spouwen)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Schiet- boomstraat	Schietboomstraat	Verkeersveiligheid	218000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/ verlichting	N745 x Vliegenbergstr (Martenslinde)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Oplossing voorzien ikv lopende module 13 (middengeleider + ondersteunende verlichting)	N2 x Brakmaalweg x Gellikerveldweg (Hees)	Verkeersveiligheid	0	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Middengeleider + ondersteu- nende verlichting Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden	N730 x Batterijstraat (Munsterbilzen)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen N758-Rode Kruislaan	N758-Rode Kruislaan	Verkeersveiligheid	1535500	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Frans Vangronsvelddreef	Frans Vangronsvelddreef	Verkeersveiligheid	250000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Baanhof- straat	Baanhofstraat	Verkeersveiligheid	182250	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Hoefaertweg	Hoefaertweg	Verkeersveiligheid	421400	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.4 Herinrichting van wegen	MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting i.f.v. wegencatego- risering lokale weg I (zie ook herstructurering ikv RUP Stede- lijke Entrestrip)	N730-Tongersestraat - Deeltracé buiten centrum	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	0	Hoog	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Heesveld	Heesveld	Verkeersveiligheid	218000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - 3 tot 6 jaar	Fietsvoorzieningen Eikerweg	Eikerweg	Verkeersveiligheid	212500	Middel	Gemeente	

B.2 Fietsbeleidsplan	MLT - > 3 tot 6 jaar	Min. een afwijkende bestrating en ondersteunende borden/verlichting	N758 x Keiberg x Weerterstraat (Grote Spouwen)	Verkeersveiligheid	300000	Middel	MOW - AWV	VVM - De Lijn
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Groenendaal	Groenendaal	Verkeersveiligheid	427500	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Tombestraat	Tombestraat	Verkeersveiligheid	457000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Erlingenstraat	Erlingenstraat	Verkeersveiligheid	77500	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Meersweg	Meersweg	Verkeersveiligheid	255000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Asdreef	Asdreef	Verkeersveiligheid	216250	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Jonckholtstraat	Jonckholtstraat	Verkeersveiligheid	1712000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen St.-Lodewijkstraat	St.-Lodewijkstraat	Verkeersveiligheid	204000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Keistraat	Keistraat	Verkeersveiligheid	212000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Hoevelaan	Hoevelaan	Verkeersveiligheid	343000	Middel	Gemeente	
C.5 Bewegwijzering	LT - > 6 jaar	Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Bilzen - Fietsroutebewegwijzering	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Milieu	7000	Hoog	Gemeente	Provincie
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Broekem	Broekem	Verkeersveiligheid	200000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Leterweg	Leterweg	Verkeersveiligheid	32000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Lethenstraat	Lethenstraat	Verkeersveiligheid	290000	Middel	Gemeente	
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Roelants Du Vivierlaan	Roelants Du Vivierlaan	Verkeersveiligheid	275000	Middel	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Langstraat	Langstraat	Verkeersveiligheid	369000	Middel	Gemeente	

B.4 Herinrichting wegen	LT - > 6 jaar	Doortochtherinrichting N2 Waltwilder	Doortocht Waltwilder	Verkeersleefbaarheid Verkeersveiligheid Bereikbaarheid	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.2 Fietsbeleidsplan	LT - > 6 jaar	Fietsvoorzieningen Spurk/Spurkerweg	Spurk / Spurkerweg deel-tracé buiten centrum	Verkeersveiligheid Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Milieu	612500	Hoog	Gemeente	Provincie MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	LT - > 6 jaar	Doortochtherinrichting N2 Mopertingen	Doortocht Mopertingen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	LT - > 6 jaar	Doortochtherinrichting N745 te Martenslinde	Doortocht Martenslinde	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	LT - > 6 jaar	Doortochtherinrichting N745 te Kleine & Grote Spouwen	Doortocht Kleine & Grote Spouwen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV
B.4 Herinrichting wegen	LT - > 6 jaar	Doortochtherinrichting N758 te Kleine & Grote Spouwen	Doortocht Kleine & Grote Spouwen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Bereikbaarheid	0	Laag	Gemeente	MOW - AWV

**7.3. Het werkprogramma per locatie**

**7.4. Het Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen**

**7.5. Takenprogramma per initiatiefnemer**

De tabellen in de paragrafen 5.3 t/m 5.5 zijn identiek aan die in par. 5.1. en 5.2., zij het dat de maatregelen telkens vanuit een andere invalshoek worden gesorteerd.  
Zij worden op CD-Rom bijgevoegd.

## 8. Voorstel voor organisatie en evaluatie

### 8.1. Inleiding

Het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en het effectief tot stand brengen van een duurzame mobiliteit op het gemeentelijk niveau zal stof vormen voor de komende jaren.

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

Voorname redenen bewegen er zeker toe om een relevante implementatieperiode voor het mobiliteitsbeleid te voorzien, waarbij een periode van 10 à 15 gangbaar is.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke beleidsperiodes onderhevig zijn aan diverse maatschappelijke veranderingen, die zich mede laten voelen op het vlak van verkeer en vervoer.

Hierdoor zullen op termijn de nodige bijstellingen aan het beleid en ook het actieprogramma noodzakelijk zijn.

Om er voor te zorgen dat het mobiliteitsplan een dynamisch plan wordt en kan anticiperen op het maatschappelijk evolutieproces, maar om er ook voor te zorgen dat het beleid wel degelijk de juiste beslissingen en maat-

regelen neemt, is nood aan een adequaat monitoring- en evaluatiesysteem.

In de onderstaande paragrafen wordt op een dergelijk systeem ingegaan.

### 8.2. Organisatie

De gefaseerde realisatie van de verschillende ingrepen vergt de nodige beleidscontinuïteit.

Een goede projectstructuur en duidelijke afspraken over afstemming en realisatie van ingrepen zijn daarbij noodzakelijk.

- De opvolging van het mobiliteits- en verkeersbeleid ressorteert onder de afdeling Territorium – Dienst Mobiliteit. De dienst adviseert en coördineert alle acties en maatregelen die het ruime domein van verkeer en mobiliteit bestrijken en bewaakt de samenhang van de verschillende maatregelen in functie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De dienst werkt niet enkel lokaal, doch voor gemeentegrens overschrijdende projecten organiseert de betrokken dienst ook intergemeentelijk overleg. Tevens is de dienst ook voor een deel verantwoordelijk voor de communicatie met derden.
- Duidelijke toewijzing van verantwoordelijkheden in verband met mobiliteitsbeleid binnen het gemeentelijk personeelskader.
- De dienst vergadert met een frequentie van xx per maand, waar het gemeentelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid wordt geëvalueerd en desnoods bijgestuurd. Ook nieuwe projecten worden er behandeld. Het is ook hier dat verkeers- en mobiliteitseffecten van ruimtelijke ingrepen moeten worden besproken en geëvalueerd. Tevens volgt deze commissie de verdere uitvoering van convenantgebonden projecten op.
- De gemeente neemt initiatief tinzake overleg met de **omliggende gemeenten** rond bovengemeentelijke problemen die in dit beleidsplan aan bod komen (b.v. gewichtsbepalingen en Spartacus). Indien geen overeenstemming bereikt wordt, wordt hierbij beroep gedaan op de bemiddeling van het provinciebestuur en/of de diensten van AWW en/of BMV Limburg.

- De gemeente bewaakt een goede **afstemming** tussen de maatregelen op verschillende planniveaus (gemeente, gewest, De Lijn, provincie...) op basis van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan.
- Voor zover de uitvoering van convenantgebonden projecten dit vereist, worden de nodige **modules** ondertekend.

### 8.3. Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners

Het is evident dat er voor vele projecten sprake is van meerdere betrokken actoren.

Het welslagen van onderhavig mobiliteitsplan hangt dan ook in hoge mate af van de samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren, bijgevolg is regelmatig overleg nodig over de stand van zaken en de vorderingen welke men op de verschillende beleidsdomeinen boekt.

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

Daartoe wordt voorgesteld dat, naast voornoemde afstemming van diverse projecten binnen het gemeentelijke beleidskader, minimaal jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

#### 8.3.1 Projectorganisatie voor sommige modules

Op basis van het pakket van maatregelen wordt hierna een opsomming gegeven van de modules, welke de gemeente met het gewest kan afsluiten.

<b>Module 2:</b>	Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg <u>Toepassing:</u> - Ontsluiting oostelijke randweg tussen N2/N700 en N730/Meershoven, met ontsluiting van bedrijventoneel Spelver
<b>Module 3:</b>	Herinrichting van doortochten <u>Toepassing:</u> - Doortochten van de N2, N745 en N758 doorheen Beverst, Waltwilder, Mopertingen, Martenslinde en Kleine en Grote Spouwen
<b>Module 13:</b>	Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de gemeente <u>Toepassing:</u> - N730: Meershoven – St. Jorisstraat - N758: Rode Kruislaan - N745 tussen rotonde N758 en Riemst - N2-Maastrichterstraat en Hasseltsestraat (beide lopende)
<b>Module 15:</b>	Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. <u>Toepassing:</u> - infocampagnes - convenanten met bedrijven - acties die een duurzame mobiliteit stimuleren (autoloze schooldagen, info schoolbereikbaarheid, ...)
<b>Module 16:</b>	Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden (gewestwegen) <u>Toepassing:</u> - N730-Tongersestraat - Taunusweg
<b>Module 18:</b>	Herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg <u>Toepassing:</u> - diverse oversteekpunten van het functionele en recreatieve fietsroutenetwerk over de gewestwegen
- Fietsfonds	Subsidiëring door de provincie van fietsvoorzieningen deel uitmakend van het BFF: <u>Toepassing:</u> - route langs spoorlijn tussen Diepenbeek en Beverst - Spurk / Spurkerweg

	- Jonckholtstraat
	- Groenendaal
	- Asdreef
	- Hoesaertweg
	- Meersweg
	- Erlingenstraat
	- Roelants Du Vivierlaan

#### 8.4. Monitoring: opvolging van evolutie in mobiliteit

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

- verkeersveiligheid (evolutie van de ongevallen per verkeersdeelnemers op basis van jaarlijkse analyses);
- verkeersintensiteiten (evolutie gebruik van de belangrijkste verkeerswegen door tellingen op de belangrijkste wegen);
- verdeling over de verschillende vervoerswijzen (volkstellingen en zo mogelijk steekproeftellingen; bevraging bedrijven en scholen elke 3 jaren);
- evaluatie van de verkeersleefbaarheid (methodiek verkeersleefbaarheidsindex) langs de belangrijkste wegen en doortochten;
- aantal opstappende reizigers per halte (De Lijn)
- opvolging van het parkeren in het centrum a.h.v. verstrekte cijfermateriaal door Parkeerbeheer.

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

In de rand van deze evaluatieprocedure zou het wenselijk zijn om steeds te werken aan de hand van een kwantificeerbare methodiek. De praktijk laat echter nu al vermoeden dat een dergelijke objectieve methodiek niet altijd voor alle criteria (vlot) realiseerbaar is.

Temeer ook al omdat eenduidige richtlijnen daaromtrent vooralsnog ontbreken, is het opbouwen van een realistische kwantitatieve doelstelling niet dadelijk mogelijk. Daarnaast is voor een aantal aspecten het gemeentelijk niveau onderhevig aan invloeden vanuit het bovenlokale niveau, hetgeen de kwantitatieve evaluatie tevens bemoeilijkt.

#### 8.5. Geëigende momenten voor een evaluatie

##### 8.5.1 Algemene opzet

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

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

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

Jaarlijks kunnen tevens toetsingsmomenten rond bepaalde indicatoren ingebouwd worden; verkeersveiligheid is hiervan het meest treffende voorbeeld. Cijfers rond de verkeers(on)veiligheid kunnen aanleiding geven tot een flexibel bijsturen van het actieprogramma.

Deze jaarlijkse evaluatie dient te gebeuren in de schoot van de GBC van het mobiliteitsplan; de besluitvorming dient aansluitend vertaald te worden naar een meer interne commissie bij de verschillende beleidsactoren (b.v. de verkeerscommissie in Bilzen), waarin het project uiteindelijk wordt begroot en uitgewerkt.



De meerjaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Globale ontwikkelingen en tendensen in het landschap van verkeer en vervoer noodzaken om het mobiliteitsplan na bv. 5 jaar te actualiseren, en te beslissen over een eventuele noodzaak tot een integrale herziening van het mobiliteitsplan (b.v. op 10 jaar).

Ook in dit evaluatieproces speelt de begeleidingscommissie een sleutel-functie; een terugkoppeling met de provinciale auditcommissie (na volledige herziening van het plan) is aangewezen.

### 8.5.2 Meer specifieke en pragmatische invulling

De (fundamentele) evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan kan gelinkt worden aan een reeks specifieke ontwikkelingen in de gemeente, met name:

- jaarlijkse raadpleging/rapportering van de (evolutie van de) verkeersonveiligheid op basis van de ongevallenregistratie door de lokale politie
- jaarlijkse monitoring van de verkeersdrukte in de as Wijerstraat/Meershoven na de openstelling van de tunnel in de N2 en de westelijke stadsontsluitingsweg
- een aantal maanden na het operationeel worden van Spartacus en de daar aan gekoppelde herziening van de lijnvoering der bussen (passagiers, parkeren, fietsstallingen)
- na de realisatie van de tunnel in de N2-Hasseltsestraat (ongewenste neveneffecten aantrekken verkeer)
- na de realisatie en openstelling van de verlegde Spelverstraat als ook de effecten op de doortocht te Munsterbilzen (verkeerstellingen en gevolgen voor de doortocht)
- na realisatie van de openstelling van de westelijke stadsontsluitingsweg: effecten op het gebruik van de weg en de verkeersuitdunning in het centrum
- na invulling van het Masterplan Stationsomgeving: parkeergedrag, doorstroming openbaar vervoer, functioneren van de voetgangersassen m.n. die naar en van de Markt)
- enz.

## 9. Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten

### 9.1. Provinciaal niveau

#### 9.1.1 Voorstel wijzigingen BFF

De stad Bilzen doet aan de Provincie de suggestie om de missing-link in de hoofdfietsroute langs het spoor naar Genk, te vervangen door de reeds aangelegde vrijliggende fietspaden doorheen de bedrijvzone Kieleberg.

### 9.2. Gemeentelijk niveau

#### 9.2.1 Voorstel wijzigingen GRS

##### Wegencategorisering

Bij de eerstvolgende herziening van het GRS wordt voorgesteld de wegcategorisering voor de stad Bilzen te herzien in functie van onderhavig mobiliteitsplan.

#### 9.2.2 Continuering beleidsplan verkeersluwe gebieden

De stad Bilzen beschikt reeds over een beleidsplan verkeersluwe gebieden, dat jaarlijks wordt bijgestuurd (tezamen met de politie) in functie van de (gewijzigde) snelheidsregimes. Naast een aanpassing van de snelheidsregimes resulteert dit tevens in een actieplan van de te nemen infrastructuurele ingrepen voor de beschouwde wegen.

#### 9.2.3 Voortzetting beleidsplan 'Trage wegen'

De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van het beleidsplan 'Trage wegen' op basis van de methodiek als omschreven in de 'Wegwijzer trage wegen'<sup>4</sup>.

De deelgemeenten Eigenbilzen, Mopertingen en Hoelbeek, werden reeds afgerond.

#### 9.2.4 Opstellen fietsbewegwijzeringsplan

De gemeente stelt een plan op waarin de verschillende fietsroutes bewegwijzerd zullen worden.

---

<sup>4</sup> Bron: Clays S., Lauwaert I. & Verdonck F. (2006). Wegwijzer Trage wegen. Praktische tips, voorbeelden en informatie. Trage wegen vzw.

# **BIJLAGEN**

## PROCESVERLOOP

### **Organisatie van het overleg**

De verbreding en verdieping van het gemeentelijke mobiliteitsplan van Bilzen werd binnen de **ambtelijke werkgroep** voorbereid.

Deze ambtelijke werkgroep bestond (i.f.v. het opstellen van het nieuwe mobiliteitsplan) uit een vertegenwoordiging van het CBS, de gemeentelijke diensten voor ruimtelijke ordening en milieu, de gemeentelijke technische dienst, de dienst mobiliteit, de politiezone en het studie bureau belast met de opstelling van het nieuwe mobiliteitsplan.

Na goedkeuring van een basisdocument werd een deelnota voorgelegd aan de **GBC**. Naast de leden van de gemeentelijke mobiliteitscommissie, werd de GBC aangevuld met vertegenwoordigers van AWV, BMV, RWO, De Lijn en de provincie.

De GBC bracht advies uit over de deelnota's en voorstellen in de verschillende stappen van het mobiliteitsplanproces.

### **De verkenningsnota**

De GBC van 26 mei 2009 oordeelde dat de Verkenningsnota voldoende gevorderd was om voor te leggen aan de PAC van 23 juni 2009.

De PAC verklaarde de Verkenningsnota conform.

### **De Uitwerkingsnota**

GBC 1 maart 2010

PAC 23 maart 2010

### **Het Beleidsplan**

Analoog aan de Uitwerkingsnota werd het nieuwe Beleidsplan eerst inhoudelijk voorbereid door de ambtelijke werkgroep.

Op 26 augustus 2010 werd het nieuwe (ontwerp) Beleidsplan besproken binnen de GBC.

Behoudens fundamentele wijzigingen ingevolge het participatietraject, achtte de GBC het niet noodzakelijk om opnieuw te vergaderen en kon de nota worden voorgelegd aan de PAC.

Het beleidsplan werd in zitting van 7 september 2010 voorlopig aanvaard door de gemeenteraad.

Er werden geen reacties ontvangen i.k.v. het participatietraject.

## VERSLAGEN GBC

### VERSLAG GBC IKV MOBILITEITSPAN BILZEN – BELEIDSPAN DD. 26/08/2010

<b>Aanwezig:</b>	
Johan Sauwens	Burgemeester
Leen Coenegrachts	Dienst RO
Bart Jorissen	TD Bilzen
Christel Lismont	Dienst Mobiliteit
Elsy Ramakers	Dienst Mobiliteit
Gwen Grauwels	De Lijn
Annemie Snijers	De Lijn
Dirk Didden	NMBS
Sofie Van Campenhout	BMV - Limburg
Rik Schreurs	Provincie Limburg
Jean-Marie Coenen	RWO Limburg
Rob Smeets	Libost-Groep
<b>Verontschuldigd:</b>	
Raymond Collings	Lokale Politie Bilzen

#### Werd besproken:

Beleidsplan werkversie C - ikv opmaak mobiliteitsplan Bilzen

De nota wordt kort toegelicht door het studie bureau en geeft geen aanleiding tot inhoudelijke wijzigingen.

De volgende aanpassingen/toevoegingen dienen te worden aangebracht:

- Pag. 13: Relatietabel hoofdthema 'strategische ruimtelijke projecten met impact op mobiliteit' Onderdeel openbaar vervoer – max. afstand bedraagt niet 400 m. doch 650 m
- De studie inzake de herziening van het buslijnnet is nog steeds lopende. Voor de (inter)gemeentelijke lijn 20A werd reeds een eerste voorstel met burgemeester doorgenomen. Totnogtoe is evenwel nog niets concreets vastgelegd.

- De Lijn wijst er op dat er naar de gemeente reeds werd gecommuniceerd dat de Spartacushalte: Beverst niet langer weerhouden werd. De burgemeester deelt mee dat hieromtrent nog geen definitief besluit is genomen. Het gemeentebestuur blijft achter het behoud van de halte Beverst staan.
- Waar sprake is van bijkomend openbaar vervoer (b.v. tengevolge van ruimtelijke ontwikkelingen), is dit te formuleren als te onderzoeken openbaar vervoerrelatie.
- Pag. 57: Diverse formules tarifiering openbaar vervoer en derdebetalersysteem aan te passen
- De provincie wijst er op dat in de opsomming der maatregelen in veel gevallen de provincie als initiatiefnemer is, doch dit moet steeds het gemeentebestuur zijn. De provincie is in voorkomend geval steeds als tweede actor te vermelden. Inzake de te voeren campagnes mbt het fietsen dienen de acties van de provincie eveneens te worden vermeld.
- Ook voor de maatregelen die samen met AWV moeten worden genomen, is de gemeente steeds de initiatiefnemer, terwijl AWV de tweede actor is.
- De term 'Zone voor groot-distributie' te vervangen door 'Stedelijke ontwikkelingszone' (conform het GRS)
- Conform de bepaling van het RSP-L dient zowel voor de oostelijke randweg als de westelijke stadsontsluitingsweg, eerst een verkeersleefbaarheidsonderzoek (methodiek objectieve verkeersleefbaarheidsindex) plaats te vinden. Deze (op te maken) studies dienen als zodanig in het beleidsplan te worden opgenomen.
- RWO acht de kans reëel dat met de aanleg van oostelijke en de westelijke randwegen de verkeersdruk op de Wijerstraat toeneemt. De stad zal in haar actieplan opnemen hoe zij hier mee omgaat.
- In het maatregelenpakket onder A.6 Andere ruimtelijke maatregelen (pag. 72) de tekst 'Bevriezen van handelszaken langs (gewest)wegen (uitgezonderd stedelijke entreestrip)' te vervangen door 'Beperken grootschalige kleinhandel buiten de kernen'
- De leden van de GBC gaan akkoord met het voorstel van het studie bureau om tabel 3: Maatregelen fietsroutenetwerk, niet als zodanig te weerhouden doch te volstaan met een opsomming van de

straten waar fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Er kan worden volstaan met te verwijzen naar het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' en de globale principes van het type van voorziening gekoppeld aan het snelheidsregime.

- Vervolgtraject: Voorlopige goedkeuring door de gemeenteraad en opstarten Participatietraject. Daarna naar de PAC. Na conformverklaring PAC volgt de definitieve goedkeuring door de gemeenteraad.
- Definitieve nota voor de PAC: aan te passen conform inhoudsopgave beleidsplan. Voorts alle actieprogramma's (5 stuks) opnemen. De tabel inzake de timing wordt voorafgegaan door de tekst: "De hieronder genoemde termijnen zijn indicatief, de uitvoering is afhankelijk van de prioriteiten en budgetten van De Lijn, AWV, ...en kunnen bijgevolg verschuiven".

#### **Besluiten:**

- Studiebureau past de nota aan op basis van voornoemde opmerkingen
- Tegen maandag 30 augustus wordt het verslag van de vergadering overgemaakt aan het stadsbestuur om gevoegd te worden bij het Rapport Versie C. Het rapport en het verslag worden ter inzage gelegd voor de gemeenteraad.

Hasselt, augustus 2010,  
Libost-Groep nv

## VERSLAGEN PAC

---

### PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 23 maart 2010

Advies van de auditor

Stad BILZEN

Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

---

#### 1. Aanwezigheden

Zie bijlage

#### 2. Situering van de bespreking

Beleidsplan	Conform verklaard op 26/09/00
Sneltoets	Gunstig geadviseerd op 24/06/08 (spoor 2)
Verkenningnota	Gunstig geadviseerd op 23/06/09

#### 3. Bespreking door de partners

Studiebureau en Stad Bilzen geven een uitgebreide toelichting bij de nota, waarbij o.m. wordt gewezen op het bestendigen van de beleidsvisie uit het 'oude' Beleidsplan en de bevestiging hiervan in het gemeentelijke ruimtelijke structuurplan, én op het belang dat wordt gehecht aan het uitwerken van een aantal verdiepingsthema's met het oog op het opstellen van ruimtelijke uitvoeringsplannen in functie van 2 belangrijke wegenprojecten te realiseren met het Agentschap Wegen en Verkeer (oostelijke en westelijke omleiding).

Provincie vindt het thema fiets logisch en goed doordacht verdiept, maar merkt op dat parallel aan de Spartacuslijn het fietsroutenetwerk van het bovenlokale niveau is i.p.v. het lokale niveau, zoals weergegeven op kaart 2.

De Lijn gaat akkoord met de nota, maar merkt op dat de vermelde modelcijfers op blz. 27 achterhaald zijn, en beter niet te detailleren. Stad vreest dat het voorstel voor lokale ontsluitende busstructuur in functie van Spartacus een te theoretische model betreft, en niet naar behoren zal werken. De Lijn antwoordt dat een praktische vertaling in functie van o.m. lijn 20a en de dienstregelingen eind maart voor verder overleg ter beschikking zal zijn.

Ruimte en Erfgoed heeft verschillende opmerkingen, die ook al eerder zijn geformuleerd :

- Het doortrekken van de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Spelver naar de N730 is in strijd met het PRSL. Men vreest dat in de MER-screening geen plaats zal zijn voor een leefbaarheidsonderzoek naar de 'oude' Spelverstraat.
- Men betwijfelt of het gevoerde modelonderzoek fijnmazig genoeg is om de conclusies van blz. 24-25 te staven.
- Een Spartacushalte te Beverst kan nadelige ruimtelijke gevolgen met zich meebrengen, nl. het aantrekken van nieuwe / uitbouwen van bestaande functies die de (gewenste) draagkracht van deze kern overstijgen. Stad beklemtoont dat de geplande infrastructuur voor de halte ook ten goede komt voor het ontsluiten van het bedrijf DW Plastics én van de onderlinge verbinding voor langzame weggebruikers tussen Beverst en Schoonbeek. Het voorzien van meerdere haltes (ook op grondgebied Bilzen) is nodig omwille van de ontsluiting van het gebied, en te verantwoorden gezien de geringe vervoersvraag tussen de eindhaltes Hasselt en Lanaken / Maastricht.

- Het parkeerbeleid is te weinig ambitieus geformuleerd : bijkomend aantrekken van verkeer naar Bilzen centrum, de Spartacushaltes. ... Stad wijst erop dat recent vele parkeerplaatsen op openbaar domein werden 'geschraapt', de nood aan autobereikbaarheid van het centrum, de resultaten van het herkomstbestemmingsonderzoek op de N2 (blz. 20), het stringente handhavingsbeleid in de blauwe zone, ...

Afdeling BMV vreest dat de verschillende geplande strategische projecten kunnen leiden tot capaciteitsproblemen. Ook AWV geeft vragen bij o.m. de capaciteitstoets voor de geplande enkelstrooksrotonde t.h.v. E34 / N700 (blz. 18). Studiebureau antwoordt dat de berekening uit het TV3V-dossier werd overgenomen. Stad vult aan dat zij onzekerheden omtrent afwikkelingscapaciteit altijd wil laten onderzoeken in MOBER's e.d.m. in overleg met de wegbeheerder, maar dat het soms nodig is (uitvoerings)beslissingen te nemen i.p.v. (te) veel te onderzoeken.

#### 4. Bemerkingen van de auditor

De uitgevoerde onderzoeken omtrent en de inhoudelijke verdieping van de weerhouden **strategische projecten** zijn goed uitgewerkt. Na toelichting door de Stad blijkt het nog niet duidelijk hoe de resultaten van het lopende Plan-MER proces in functie van het *PRUP KSG Bilzen* zullen worden ingepast in het gemeentelijke mobiliteitsplan (blz. 19). In geen geval is het de bedoeling voorliggend proces te hypotheceeren. Conclusie : ofwel behouden als verdiepingsthema, en dan 'inschuiven' in het Beleidsplan. Ofwel evaluatieproces van het mobiliteitsplan afronden zonder PRUP KSG, en later – via nieuwe sneltoets – toevoegen. In tegenstelling tot wat werd verondersteld bij bespreking van de Verkenningnota, blijkt het doortrekken van de *oostelijke tangent N700* t.h.v. het bedrijventerrein de Spelver in afstemming met het goedgekeurde gemeentelijke ruimtelijke structuurplan, en is bijgevolg geen discussiepoint meer in het mobiliteitsplan.

Het verdiepen van het thema **openbaar vervoer** gebeurt enerzijds door een beknopte analyse van de afgeronde deelstudies van Spartacus, anderzijds door screening van de verbanden met andere mobiliteitsthema's. Dit moet nog worden aangevuld met een meer concrete uitwerking van het ontsluitende busnet in functie van de sneltramlijn (zie boven). Alle actoren zijn het er over eens dat de discussie / beslissing omtrent het aantal haltes het niveau van dit mobiliteitsplan overstijgt.

Aan het verdiepen van het thema **fietsroutenetwerken** moet nog het schoolrouteplan én een voorstel van fietspadenplan (in het actieprogramma) worden toegevoegd, zoals gesteld bij de bespreking van de Verkenningnota.

De kritiek van Ruimte en Erfgoed dat het **parkeer**beleidsplan weinig ambitieus is, wordt onderschreven, te meer in de nota zelf wordt aangehaald dat "... de selectieve bereikbaarheid van het centrum wordt slechts gedeeltelijk met het gevoerde parkeerbeleid bereikt" (blz. 41). Nochtans is dit één van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Bilzen : "Met de auto als het moet, anders als het kan." Ook de relatie vanuit het voorstel tot P-route (kaart 4) en de centrumcirculatie, tracés De Lijn, parkings gelegen buiten de ring, ... moet nog worden verijnd.

De uitgewerkte **wegencategorisering** moet nog worden afgestemd met de buurgemeenten. Nog enkele kleine opmerkingen :

- Moet de lokale verbindingsweg N745 richting Riemst niet in het Bufferplan zwaar verkeer worden opgenomen ?
- Ontbreken geen lokale verzamelende wegen tussen Rosmeer en Hees enerzijds, en Vlijtingen anderzijds ? De Heesstraat richting N78 ?

Uit de nota blijkt dat het **participatietraject** zal worden ingevuld op 2 niveaus : via stedelijk infoblad en website enerzijds, via informatie- en inspraakvergadering(en) anderzijds. Dit voorstel is op maat van Bilzen, en wordt positief beoordeeld door alle actoren.

## 5. Conclusie en advies

Finaliteit van de uitwerkingsfase is de synthese van de afzonderlijk uitgevoerde onderzoeken én de studie van de gekozen thema's. Optioneel leidt dit laatste tot het aanpassen van het duurzame mobiliteitsscenario. Voorliggende Uitwerkingsnota bouwt verder op de conclusies van de Sneltoets en de Verkenningsnota. De afgesproken aanvullende onderzoeken zijn tot voldoening van de (meeste van de) partners uitgevoerd. Het huidige hoofdstuk 8.1 kan als een aanzet tot 'vertaling' van de verdieping naar het Beleidsplan toe worden beschouwd, maar is – zoals ook bevestigd door het studiebureau – hiervoor nog onvoldoende gedetailleerd.

De Uitwerkingsnota wordt **gunstig** geadviseerd. De conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Bilzen wordt verlengd met een termijn van 9 maanden tot 22/12/10. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan het nog op te maken Beleidsplan, en rekening te houden met bovenvermelde opmerkingen.

In afstemming met het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, moet het Mobiliteitsplan (Beleidsplan) o.m. worden opgebouwd uit een informatief en richtinggevend gedeelte, én moet neerslag worden gegeven van het doorlopen participatietraject.

Opgemaakt te Gent op 29/03/10,  
Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,  
Erwin Sucaet



## **PARTICIPATIETRAJECT**

### Voorstel participatietraject 'beleidsplan'

Het ontwerp beleidsplan zal aan een participatietraject onderworpen worden: hiertoe wordt een volksraadpleging georganiseerd waar de Bilzerse bevolking haar mening over het mobiliteitsplan kan uiten.

Volgend participatietraject wordt voorgesteld in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan:

- goedkeuring participatietraject door het schepencollege, en doorverwijzing naar de gemeenteraad (zitting 15 maart 2010)
- goedkeuring participatietraject door de gemeenteraad (zitting 30 maart 2010)
- afwerken ontwerp Mobiliteitsplan door studiebureau conform decreet van 20 maart 2009
- advies mobiliteitsplan door de staf mobiliteit
- behandeling voorontwerp in de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie)
- voorlopige aanvaarding beleidsplan mobiliteit door de gemeenteraad.
- informatie en inspraak bevolking.
- goedkeuring beleidsplan door de PAC (provinciale audit commissie).
- definitieve aanvaarding beleidsplan mobiliteit door de gemeenteraad

Het luik 'informatie en inspraak bevolking' wordt op twee fronten georganiseerd:

ACTIE 1 : De bevolking wordt geïnformeerd door een artikel in het stedelijke informatieblad 'dertien', 'de Demer', op de website met de mogelijkheid tot inzage van het ontwerp beleidsplan en tot het indienen van opmerkingen.

ACTIE 2 : De stad organiseert een informatie- en inspraakvergadering voor de bevolking, op dit overleg worden ook specifieke doelgroepen uitgenodigd zoals b.v. de scholengemeenschappen, bedrijven en handelaars zodat iedereen de kans krijgt kennis te nemen van het plan en opmerkingen en bedenkingen kan formuleren. Deze vergadering dient goed gecommuniceerd. Het Mobiliteitsplan zelf zal voorgesteld worden door het studiebureau Libost. Het verslag van deze vergadering wordt daarna openbaar gemaakt.

Aan het college van burgemeester en schepenen wordt gevraagd het participatietraject goed te keuren en door te verwijzen naar de volgende gemeenteraad.

### Besluit

De stad publiceert informatie over het nieuwe beleidsplan in de gemeentelijke informatiebladen en op haar stedelijke website.

Er diende zich slechts één kandidaat aan voor de hoorzitting.

Na twee (mislukte) pogingen om met die kandidaat een afzonderlijk overleg te hebben, besloot het stadsbestuur om geen hoorzitting meer te organiseren en bevolking op de hoogte te houden van de stand van zaken (m.b.t.) het mobiliteitsplan via haar informatiebladen en haar website.

## VOORLOPIGE AANVAARDING ONTWERP BELEIDSPLAN DOOR DE GEMEENTERAAD

Provincie LIMBURG    **UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD**  
Stad BILZEN

Zitting van                      7 september 2010    Agendanummer: 18

**AANWEZIG:** Johan Sauwens, burgemeester-voorzitter,  
Guy Swennen, Jos Roebben, Maïke Meijers, Fons Caubergh, Thierry de Grunne, Peter Simons,  
Inge Moors, Nico Bijnens, schepenen,  
Bruno Steegen, Erika Thijs, François Nelissen, Martin Poesen, Ed Somers, Jean Geraerts,  
Jean Voncken, Veerie Schoenmaekers, Ann Thijs, Guido Cleuren, Mark Huygen, Katrien  
Timmers, Griet Mebis, Annick Ponthier, Emiel Degréve, Pierre Vrancken, Johnny Erlich, Maria  
Steegmans, Walter Bollen, Noëlla Appermans, Johan Danen, Vaya Heuser, raadsleden,  
Kristien Schoofs, secretaris.

**Onderwerp:**                      **Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van de stad Bilzen: goedkeuren van het beleidsplan**

**Referte:**                              mob/ar/2010/cl/004

De gemeenteraad,

Gezien de gemeenteraad in zitting van 14 oktober 1996 haar goedkeuring verleende aan de mobiliteitsconvenant nummer 73006/0 tot opmaak en gefaseerde realisatie van een mobiliteitsplan;

Gelet op de goedkeuring van het mobiliteitsplan in september 2000 door de provinciale auditcommissie;

Overwegende dat het mobiliteitsplan van de stad Bilzen werd onderworpen aan de sneltoets; dit is een instrument waarmee de gemeentelijke begeleidingscommissie op een eenvoudige en bevattelijke manier de actualiteitswaarde van een mobiliteitsplan kan afmeten, gezien het mobiliteitsplan van de stad Bilzen ouder is dan 5 jaar;

Overwegende dat naargelang de uitkomst van deze sneltoets de gemeentelijke begeleidingscommissie kan beslissen om één van de volgende sporen te volgen :

1. SPOOR 1: totaal nieuw mobiliteitsplan
2. SPOOR 2: het verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan
3. SPOOR 3: het mobiliteitsplan voldoet nog;

Overwegende dat de gemeentelijke begeleidingscommissie in zitting van 11 januari 2008 beslist heeft om na evaluatie van het huidige mobiliteitsplan, spoor 2 te volgen, namelijk 'verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan';

Overwegende dat de provinciale auditcommissie in zitting van 24 juni 2008 de beslissing van de gemeentelijke begeleidingscommissie om spoor 2 'verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan' te volgen, gunstig adviseerde;

Overwegende dat de verkenningfase als eerste fase van spoor 2 aan de provinciale auditcommissie in zitting van 23 juni 2009 werd voorgelegd waarbij de conformiteit van het mobiliteitsplan met 12 maanden verlengd werd;

Overwegende dat op 22 maart 2010 de uitwerkingsnota aan de provinciale auditcommissie werd voorgelegd en deze gunstig werd geadviseerd, waardoor het bestaande mobiliteitsplan met 9 maanden werd verlengd en het beleidsplan kan worden opgesteld;

Gelet op voorliggend beleidsplan waarbij aan de gemeenteraad gevraagd wordt, dit document voorlopig te aanvaarden;

Gelet op de bijgevoegde stukken van het dossier;

Gelet op alle wettelijke en decretale bepalingen terzake;

### BESLUIT :

- Art. 1 De gemeenteraad beslist om het beleidsplan – verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan voorlopig te aanvaarden.
- Art. 2 Dit besluit wordt onderworpen aan de bepalingen betreffende het bestuurlijk toezicht (artikel 248 tot en met artikel 264) van het gemeentedecreet van 15 juli 2005, gewijzigd bij decreet van 2 juni 2006.

(get.) Kristien Schoofs  
gemeentesecretaris

Kristien Schoofs  
gemeentesecretaris

Namens de gemeenteraad,

Voor eensluidend afschrift,

(get.) Johan Sauwens  
voorzitter

Johan Sauwens  
burgemeester