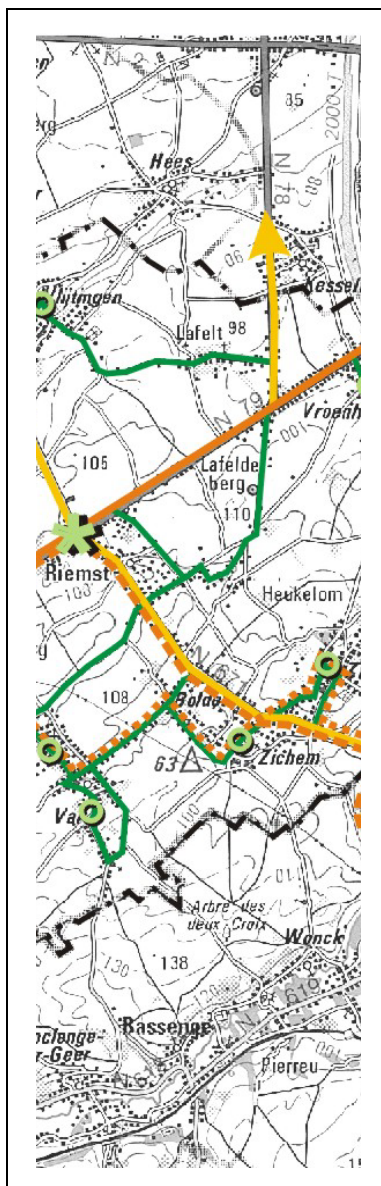




MOBILITEITSPLAN



Maastrichtersteenweg 2b, 3770 Riemst
Tel.: (012)45 18 92 Fax: (012)45 12 34

GEMEENTE RIEMST Provincie Limburg

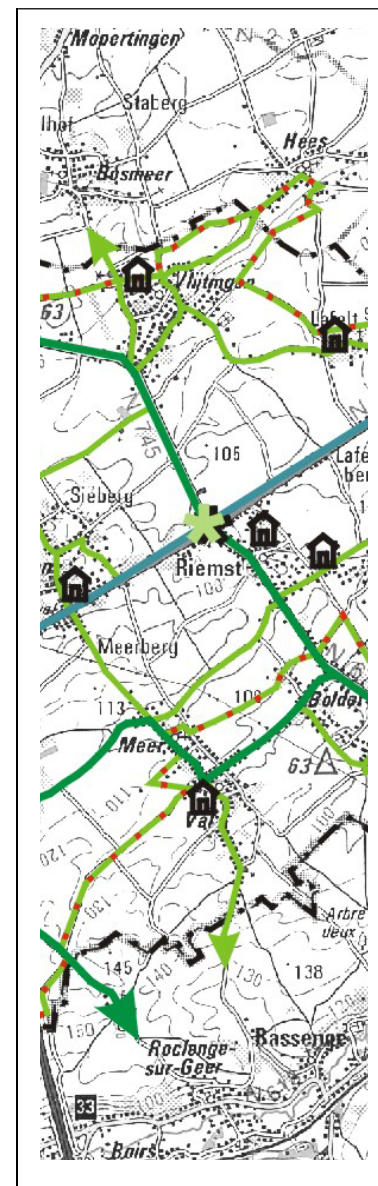
FASE 3: BELEIDSPLAN

Dossiernr.: 003011
Projectnr.: 07/3011
Versie: C

november 2001

GEDAS B.I. nv
Ilgatlaan 9
3500 HASSELT

Tel.: (011)28 88 00
Fax: (011)28 88 01



**Revisiestatus:**

Versie	Datum	Opmerking
A	juni 2001	Conceptnota
B	augustus 2001	Ontwerpnota – <i>Gemeentelijke begeleidingscommissie 31/08/2001</i>
C	oktober 2001 november 2001	Ontwerpnota – <i>Provinciale auditcommissie 23/10/2001</i> <i>Aanpassing bemerkingen PAC 23/10/2001 ter definitieve conformverklaring PAC 18/12/2001</i>

Opgesteld:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Deelprojectverantw.	Michaël Berten		29.11.'01
	Tekenaar	Aster Vanermen		05.10.'01

Geverifieerd:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Planologie	Projectverantw.	Michaël Berten		30.11.'01



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1. PROCEDURE OPSTELLEN MOBILITEITSPLAN	5
1.2. BETROKKEN ACTOREN	6
1.3. PROCESVERLOOP MOBILITEITSPLAN	7
1.4. DIT RAPPORT: FASE 3 VAN HET MOBILITEITSPLAN	8
2. KEUZE VAN HET DUURZAAM SCENARIO	10
2.1. SAMENVATTING SCENARIO'S DUURZAME MOBILITEIT	10
2.2. MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN SCENARIO	10
3. WERKDOMEIN A: DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	14
3.1. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	14
3.1.1. Open houden van de verbindingswegen en kernversterking	15
3.1.2. Uitbouw van een handels- en dienstenzone Tongerse- en Maastrichtersteenweg (N79)	15
3.1.3. Uitbreiding lokaal bedrijventerrein 'Op het Reeck'	16
3.2. CATEGORISERING DER WEGEN	16
4. WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE	17
4.1. OPENBAAR VERVOER	18
4.1.1. Rol van openbaar vervoernetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem	18
4.1.2. Eisen aan het openbaar vervoernetwerk	18
4.1.3. Streefbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoernetwerk	18
4.1.4. Knelpunten bij het realiseren van het streefbeeld	18
4.2. FIETSVRACHTVERKEER	19
4.2.1. Rol voor het fietsnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem	19
4.2.2. Eisen aan het fietsnetwerk	19
4.2.3. Streefbeeld voor het fietsnetwerk	20
4.2.4. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld	21
4.3. VOETGANGERSVERKEER	22
4.3.1. Rol van het voetgangersnetwerk in gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem	22
4.3.2. Eisen aan het voetgangersnetwerk	22
4.3.3. Streefbeeld voor het voetgangersnetwerk	23
4.3.4. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld	23
4.4. AUTOVERKEER	24
4.4.1. Rol van het autonetwerk in gemeentelijke verkeer- en vervoerssysteem	24
4.4.2. Eisen aan het gemeentelijk autonetwerk	24
4.4.3. Streefbeeld voor het gemeentelijk autonetwerk	24
4.4.4. Parkeerbeleid	30
4.4.5. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld	30
4.5. VRACHTVERKEER	31
4.5.1. Rol van het vrachtnetwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoerssysteem	31
4.5.2. Streefbeeld voor het gemeentelijk vrachtnetwerk	31
4.5.3. Programma van maatregelen + prioritering	31
5. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	32
5.1. DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT	32
5.2. STURING – SIGNALISATIE	32
5.3. VERVOERSMANAGEMENT	32
5.4. FINANCIËLE MAATREGELEN	32
5.4.1. Tarifiering openbaar vervoer	32
5.4.2. Vergoeding fietsgebruik/carpool	32
5.5. VOORLICHTING EN EDUCATIE	33
5.6. HANDHAVING	33
5.7. INTERNE ORGANISATIE	33
6. WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C	34
7. WERKDOMEIN E: ACTIEPROGRAMMA	35
7.1. UITGANGSPUNTEN BIJ DE GLOBALE KOSTENRAMING	35
7.2. WERKDOMEIN A: DE MOBILITEITSEFFECTEN VAN DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	36



7.3.	WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR	37
7.4.	WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN.....	43
7.5.	RELATIE DOELSTELLINGEN-MAATREGELEN-PRIORITEITEN	46
7.6.	VERDUIDELIJING ACTIES MET BETREKKING TOT HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID.....	48
8.	OPZET VAN MONITORING EN EVALUATIE.....	51
8.1.	MONITOREN: OPVOLGEN VAN DE ONTWIKKELINGEN IN HET MOBILITEITSPATROON	51
8.1.1.	Streefdoel 1: Afname van het autogebruik.....	51
8.1.2.	Streefdoel 2: Sterke verhoging van de verkeersveiligheid	52
8.1.3.	Streefdoel 3: Verbetering van de verkeersleefbaarheid.....	52
8.2.	EVALUEREN VAN DE ONTWIKKELINGEN	52
9.	WERKDOMEIN F: ORGANISATIE VAN HET VERDERE VERLOOP VAN HET MOBILITEITSPANNINGSproces	56
9.1.	UITVOERINGSNIVEAU	56
9.2.	STUREND (BELEIDS-) NIVEAU.....	56

Lijst figuren

Figuur 1: Planningsschema mobiliteitsplan	6
Figuur 2: Overzichtsschema opbouw rapport fase 3 ..	9
Figuur 3: Werkschema ontwikkeling netwerk per vervoerswijze	17
Figuur 4: Ruimtelijk Structuurplan Limburg - Voorontwerp gewenste ruimtelijke structuur, Lijninfrastructuren	25
Figuur 5: Schema monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan	53

Lijst tabellen

Tabel 1: Overzicht varianten openbaar vervoer	10
Tabel 2: Toetsing van de scenario's aan de opgestelde doelstellingen.....	11
Tabel 3: Categorisering van de lokale wegen	28
Tabel 4: Relatie probleemstelling-onderzoek-maatregelen.....	46
Tabel 5: Overzichtstabel maatregelen verkeersveiligheid	48
Tabel 6: Meest geschikte vervanging van de auto	52

Lijst kaarten

Kaart 1: Ruimtelijke ontwikkelingen	14
Kaart 2: Openbaar vervoernetwerk	18
Kaart 3: Fietsnetwerk	21
Kaart 4: Autonetwerk (Wegencategorisering)	26
Kaart 5: Type-oplossingen aanpak ruilverkavelingswegen	26
Kaart 6: Ruilverkavelingswegen	27
Kaart 7: Autonetwerk (Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes).....	27
Kaart 8: Vrachtroutes	31
Kaart 9: Maatregelen fiets- en voetgangersverkeer	45
Kaart 10: Maatregelen auto- en vrachtverkeer	45

1. INLEIDING

De gemeente Riemst kampt met diverse problemen op het gebied van verkeer en vervoer. Verkeersonveiligheid -en onleefbaarheid zijn hier de meest prominente voorbeelden van. In het verleden werden verkeersproblemen in het algemeen probleemgeoriënteerd aangepakt en werd er vraagafhankelijk gereageerd. Inmiddels is men tot het besef gekomen dat een dergelijke aanpak niet volstaat om de problematiek met voldoende kracht aan te pakken. Er is behoefte aan een pro-actief beleid. Een beleid dat alle relevante aspecten en problemen in samenhang bekijkt en integraal benadert.

Om een dergelijk beleid op gemeentelijk niveau te ontwikkelen worden de zogenaamde mobiliteitsconvenants opgesteld. Het mobiliteitsconvenant wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest, de betrokken gemeente, De Lijn en eventuele andere partijen. Doel van het mobiliteitsconvenant is om op gemeentelijk niveau te streven naar 'duurzame mobiliteit'.

1.1. Procedure opstellen Mobiliteitsplan

Eén van de afspraken die gemaakt wordt in de mobiliteitsconvenants betreft het opstellen van een mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan moet de beleidsmatige basis gaan vormen voor het realiseren van een duurzame mobiliteit. Het opstellen van het plan bestaat uit drie delen.

- **Fase 1: Oriëntatiefase**

De eerste fase betreft een verkenning van de verkeersproblematiek en planningscontext in de gemeente.

- **Fase 2: Opbouw van het plan**

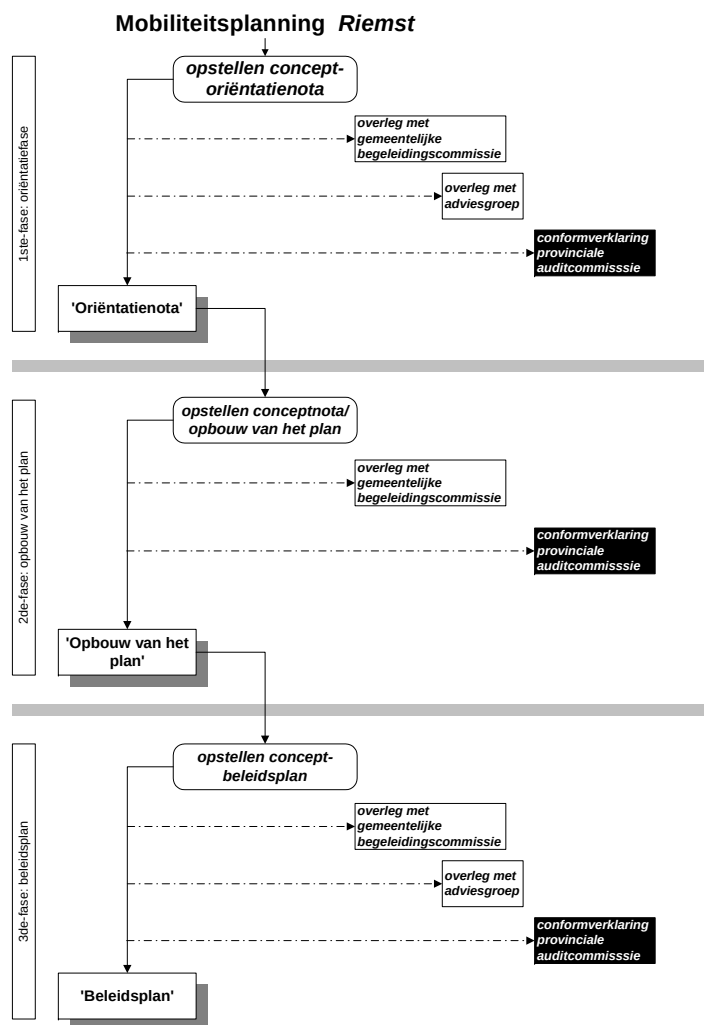
In de tweede fase worden de nodige bijkomende onderzoeken doorgevoerd waarna een aantal scenario's verkend worden voor de mogelijke mobiliteitsontwikkelingen in de gemeente. De scenario's worden tegen elkaar afgewogen en er wordt gekozen voor een voorkeurscenario.

- **Fase 3: Beleidsplan**

Het voorkeurscenario wordt uitgewerkt tot een beleidsplan. Dit leidt tot een actieprogramma voor de uitvoering van concrete projecten. Daarnaast wordt een voorstel gedaan voor de monitoring en de evaluatie van dit beleid en wordt een organisatie voorgesteld voor de verdere implementatie van het beleid.

Het beleidsplan wordt voorgelegd aan de provinciale auditcommissie. Wanneer de commissie dit goedkeurt, dan betekent het dat het plan een solide basis vormt voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Als na de conformverklaring tevens de gemeenteraad het plan goedkeurt, zal het door het Vlaams Gewest als *enig* referentiekader voor alle verdere acties van alle partners beschouwd worden.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de procedurele opzet van het mobiliteitsplanningsproces.



Figuur 1: Planningsschema mobiliteitsplan

1.2. Betrokken actoren

Bij het opstellen van de mobiliteitsplannen zijn een aantal partijen betrokken. Deze partijen zijn gebundeld in een aantal commissies. De diverse commissies zijn op een aantal momenten betrokken bij het planningsproces.

Gemeentelijke begeleidingscommissie

Het mobiliteitsplan wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de *gemeentelijke begeleidingscommissie*. In deze commissie worden beleidskeuzes voor verkeer en vervoer gemaakt. Tijdens elke fase worden tussentijdse nota's besproken in deze commissie.

De gemeentelijke begeleidingscommissie bestaat uit de volgende leden:

Burgemeester, dhr. J. Peumans;
Secretaris, dhr. G. Vrijens;
Schepen Verkeersveiligheid, dhr. G. Stratermans;
Schepen Mobiliteit, dhr. M. Vos;
Schepen Ruimtelijke Ordening, dhr. I. Thijs;
Hoofd Technische Dienst, dhr. L. Buysmans;
Hoofd Dienst Inr. Openbare Ruimten, mevr. J. Léonard;
Federale politie, dhrn. G. Beerts en G. Molenbruch;
Administratie Wegen en Verkeer, dhrn. F. Poelmans en V. Donné;
Vlaamse Vervoermaatschappij 'De Lijn', mevr. O. Buntinx;
Provincie Limburg, mevr. Katrien Bax;
ROHM, dhr. I. Palmers;
Gedas, dhr. Michaël Berten.



Adviesgroep

Het mobiliteitsplan moet kunnen rekenen op steun binnen de samenleving van de gemeente. Anders kan het beleid nooit succesvol zijn. Om dit draagvlak te creëren is het noodzakelijk dat vroeg in het planproces maatschappelijke groeperingen hun bijdragen kunnen leveren aan de inhoud van het plan. Hiervoor is de *adviesgroep* het platform. Op een aantal momenten in het planproces worden de rapportages voorgelegd aan de adviesgroep.

In de adviesgroep hebben de volgende personen zitting:

Milieuambtenaar, mevr. F. Thewissen;
Toerismeambtenaar, mevr. R. Gielen;
Hoofd Planning, dhr. N. Nivelles;
CVP, mevr. M. Pauly;
VLD, dhr. A. Vaes;
Nieuw, dhr. I. Wouters;
SP, dhr. C. Steuperaert;
Seniorenraad, dhr. Champagne;
Landbouwwaad
Milieuraad
Middenstandsraad, mevr. B. Duchateau;
Scholen, mevr. G. Monard (Vrije school Vroenhoven-Lafelt-Vlijtingen), dhr. L. Henno (Vrij school Val-Meer-Membruggen), dhr. Cuycks en A. Loyens-Coengrachts (Gemeenschapsonderwijs);
Jeugdraad
Cultuurraad, dhrn. L. Franssen en E. Wolfs;
Gehandicaptenraad, mevr. J. Peters;
Toerisme – V.V.V., dhr. I. Thys.

Provinciale auditcommissie

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is feitelijk een uitwerking van het gewestelijk en provinciale mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsplan wordt in een aantal stadia voorgelegd aan de provinciale auditcommissie. Deze commissie beoordeelt de inhoud van het beleid. Er wordt met name gekeken naar de wijze waarop het beleid vorm geeft aan duurzame mobiliteit.

1.3. Procesverloop mobiliteitsplan

- 10 september 1996 : Principieel akkoord gemeenteraad voor het afsluiten van het mobiliteitsconvenant
- **1 juli 1997 : Ondertekening mobiliteitsconvenant nr. 73066 door de gemeente Riemst**
- **7 december 1997 : Audit mobiliteitsplan Riemst fase 1 (conformverklaring)**
- 15 juni 2000 : Goedkeuring College van Burgemeester en Schepenen aanstelling Gedas als ontwerper voor fase 2 en 3 van het mobiliteitsplan Riemst
- 6 juli 2000 : Startvergadering mobiliteitsplan Riemst fase 2 en 3
- 27 september 2000: 1^{ste} Gemeentelijke begeleidingscommissie fase 2
- 6 april 2001 : 2^{de} Gemeentelijke begeleidingscommissie fase 2
- **22 mei 2001: Audit mobiliteitsplan fase 2 (conformverklaring)**
- 3 september 2001: Gemeentelijke begeleidingscommissie fase 3
- 25 september 2001: Adviesgroep fase 3
- **23 oktober 2001: Audit mobiliteitsplan fase 3**

1.4. Dit rapport: fase 3 van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan voor de gemeente Riemst heeft inmiddels fase 1 en 2 doorlopen. Het resultaat van fase 2, het voorkeursscenario voor het realiseren van een duurzame mobiliteit, wordt uitgewerkt tot een beleidsplan. Deze uitwerking vindt plaats in een aantal elementen. Het Mobiliteitshandboek noemt dit de *Werkdomeinen*.

De werkdomeinen hebben ten eerste betrekking op de *inhoud* van het mobiliteitsbeleid.

Ten tweede zijn er werkdomeinen die zich richten op de *implementatie* van het geformuleerde beleid. Hieronder worden de verschillende werkdomeinen beschreven.

Inhoudelijke beschrijving van het beleid

- **Werkdomein A: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten**

Werkdomein A betreft de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen die sturend kunnen optreden met betrekking tot de mobiliteit. De feitelijke acties hieromtrent situeren zich feitelijk binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

- **Werkdomein B: Gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per vervoerswijze**

Per verkeersnetwerk wordt de huidige situatie vergeleken met de gewenste situatie van het netwerk. Dit leidt tot de constatering van een aantal aan te pakken knelpunten in een programma van maatregelen.

- **Werkdomein C: Gewenste ondersteunende en flankerende maatregelen**

Het derde onderdeel betreft de niet infrastructurele of ruimtelijke ingrepen, maar beschrijft een aantal maatregelen van andere aard die een bijdrage moeten leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen (educatie, voorlichting, handhaving, ...).

- **Werkdomein D: Gewenste samenhang tussen de werkdomeinen A, B en C**

Implementatie van het beleid

- **Werkdomein E: Actieplan**

Het feitelijke actieplan met concrete maatregelen en hun financiële raming en prioriteit, gekoppeld aan vooropgestelde termijnen en verantwoordelijken, wordt behandeld in werkdomein E.

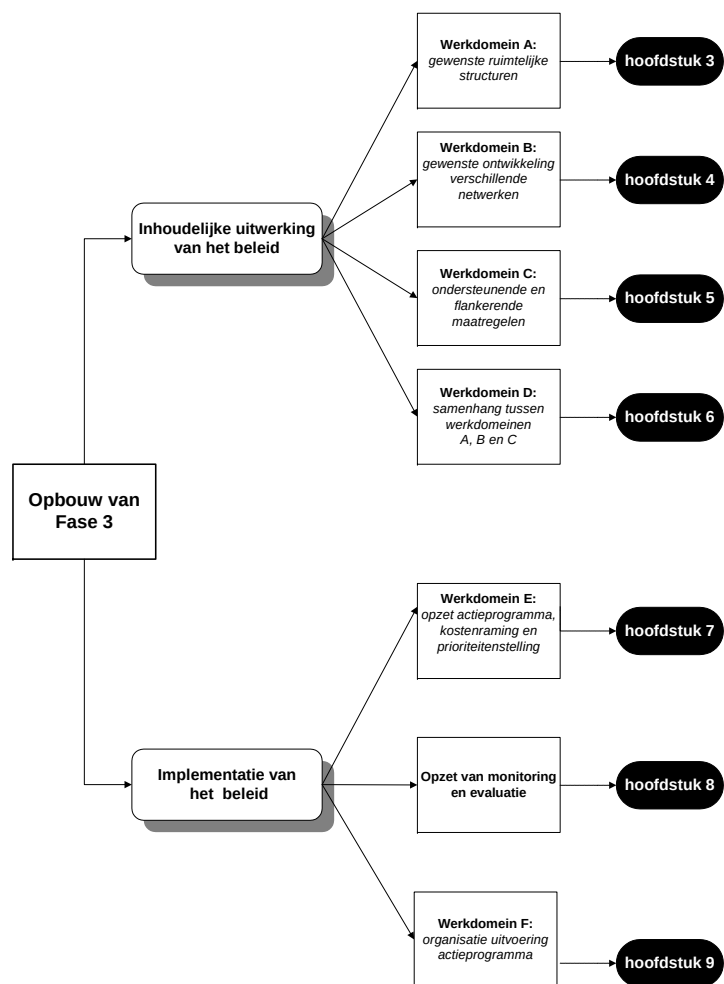
- **Evaluatie en monitoring**

Het voeren van een mobiliteitsbeleid is een kwestie van lange termijn. Aanpassingen aan de verschillende netwerken, sturing aan de ruimtelijke structuur zijn niet binnen 'even' te realiseren. Evaluatie en monitoring van het mobiliteitsplan, en de eventuele bijsturing ervan, zijn een wezenlijk onderdeel van de mobiliteitsplanning.

- **Werkdomein F: Organisatie van het mobiliteitsplanningsproces**

Het mobiliteitsplan doet een voorstel voor de wijze waarop de realisatie en evaluatie van het mobiliteitsplan ingebed moeten worden in de gemeentelijke organisatie.

Het schema op de volgende pagina geeft een overzicht van de diverse werkdomeinen in dit rapport.



Figuur 2: Overzichtsschema opbouw rapport fase 3

2. KEUZE VAN HET DUURZAAM SCENARIO

Het resultaat van fase 2 is de voorkeur voor een beleidsscenario dat als doel heeft duurzame mobiliteit te realiseren. Dit hoofdstuk vat de afweging tussen de alternatieve scenario's samen en geeft een motivering van de keuze voor het scenario dat uiteindelijk de voorkeur kreeg.

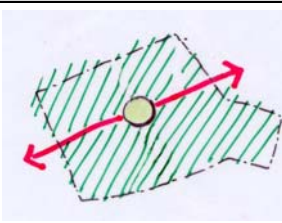
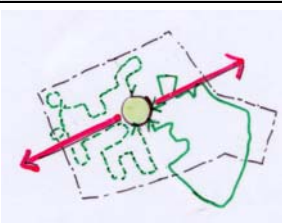
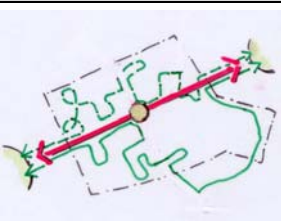
2.1. Samenvatting scenario's duurzame mobiliteit

Voor Riemst zijn er 2 scenario's naar voren geschoven: één trendscenario en één scenario's duurzame mobiliteit. Daarnaast werden wel enkele varianten uitgewerkt voor wat betreft de werkdomeinen openbaar vervoer en vrachtverkeer.

Voor het openbaar vervoer werden de volgende varianten uitgewerkt:

- Variant 1: Belbus gekoppeld aan sterke stamlijnen met Riemst-centrum als centraal knooppunt
- Variant 2: Landelijke bus gekoppeld aan sterke stamlijnen met Riemst-centrum als centraal knooppunt
- Variant 3: Landelijke bus georiënteerd op Tongeren en Maastricht met mogelijke verknoping te Riemst

Tabel 1: Overzicht varianten openbaar vervoer

Variant 1	Variant 2	Variant 3
		

Wat betreft het vrachtverkeer werden eveneens 2 varianten uitgewerkt:

- Vrachtroutenetwerk
- Beperkt vrachtroutenetwerk door gebruik van alternatieven

Voor een volledige beschrijving van de diverse scenario's verwijzen wij naar het rapport fase 2: opbouw van het plan.

2.2. Motivatie van het gekozen scenario

De verschillende scenario's werden getoetst aan de doelstellingen en criteria van het Vlaams Gewest (Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en de lokale doelstellingen van de gemeente Riemst, om op die manier hun individuele kwaliteiten te evalueren en alternatieven onderling af te wegen.

De toetsing wordt in tabelvorm gepresenteerd met een score per scenario als eindbeeld:

- +++ het scenario scoort zeer positief voor dit criterium
- ++ het scenario scoort positief voor dit criterium
- + het scenario scoort een weinig positief voor dit criterium
- ± het scenario beïnvloedt dit criterium niet
- het scenario scoort een weinig negatief voor dit criterium
- het scenario scoort negatief voor dit criterium
- het scenario scoort zeer negatief voor dit criterium
- n.v.t. niet van toepassing

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de toetsingen van de gemeente Riemst, AWV en De Lijn. De resultaten van de toetsingen werden ook in deze volgorde weergegeven bv. ++ +/- (gemeente / AWV / De Lijn).

Ter vereenvoudiging van de tabel werden de resultaten, in geval van een consensus tussen de verschillende actoren, vereenvoudigd. Dit gebeurde enkel indien de afwijking tussen de toetsingen niet meer dan één eenheid bedroegen bv. -- en ---.

bv. + + +/+ + +/+ + + > + + +
 + +/+ + +/+ + + > + + +
 + + +/+ + + > + +

Tabel 2: Toetsing van de scenario's aan de opgestelde doelstellingen

criteria	trend- scenario	duurzaam scenario		
		variant 1	variant 2	variant 3*
<u>Algemene doelstellingen</u>				
- handhaven van de verkeersleefbaarheid	---/-/±	++	++	++
- verbeteren van de verkeersveiligheid	--/-/+	++/±/++	++/±/++	++/±/++
- beheersen van de mobiliteitsvraag	---/-/---	++/+ /±	++/ +++/±	++/ +++ /±
- selectief waarborgen van de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen	---/-/---	++	++	++
- versterken van alternatieve vervoerswijzen	---/-/---	±/+ /+++	±	±
- optimaliseren van het bestaand wegennet (afstemming functie – gebruik – vorm)	-	+	+	+
- integrale benadering van ruimtelijke ordening – mobiliteit – infrastructuur	---/-/---	+++ /+ /±	+++ /+ /±	+++ /+ /±
<i>Evaluatie algemene doelst.</i>	--	++	+	+

<u>Specifieke doelstellingen ruimtelijke ordening</u>				
- beheersen van de inplanting van autogerichte functies (grootschalige kleinhandel, bedrijven,...)	---/-/---	+	+	+
- bundeling van wonen in de kernen	--/±/---	++	++	++
- afstemmen van het locatiebeleid op de mobiliteit	--	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +
- vrijwaren van belangrijke groen- en/of openruimte-gebieden	---/±/---	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +
- verbeteren van omgevingskwaliteit in de kernen	--	++	++	++
<i>Evaluatie doelstellingen R.O.</i>	--	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +
<u>Specifieke doelstellingen inzake auto- en vrachtverkeer</u>				
- beperken van de verkeersdruk in de kernen	--	++	++	++
- beperken van het vrachtverkeer in de kernen	--	+	++	++
- verduidelijken van de wegenhiërarchie	--	++	++	++
- beveiligen van gevaarlijke kruispunten	--/±/±	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +	+ +/±/+ +
- beveiligen van de schoolomgevingen	--/±/+ +	++	++	++
<i>Evaluatie doelstellingen auto- en vrachtverkeer</i>	--	++	++	++



<u>Specifieke doelstellingen inzake openbaar vervoer</u>				
- versterken en uitbreiden van het aanbod openbaar vervoer	---/-/---	--/+ + /+ + +	+ +/ + + +/±	+ /+ + +/±
- verbeteren van de bereikbaarheid van het station Tongeren	-	---/+ + /+ +	+ +/ + + +/±	+ + +/ + + +/±
- beveiligen van de halteplaatsen	--/±/±	+ /+/ ±	±	±
- verbeteren van de onderlinge verbinding van de kernen	-	--/+ + /+ + +	--/+ +/±	+ +/+ -
<i>Evaluatie doelstellingen openbaar vervoer</i>	--	--/+ + + +	+ /+ + +/±	+ +/+ +/±
<u>Specifieke doelstellingen inzake fiets- en voetgangersverkeer</u>				
- beveiligen van oversteekplaatsen	-/-/+	+ +	+ +	+ +
- verbeteren en vervolledigen van het fietsnetwerk	-/-/---	+ +	+ +	+ +
<i>Evaluatie doelstellingen fiets- en voetgangersverkeer</i>	-	+ +	+ +	+ +
Eindevaluatie	/-/--	/+ /+ +	/+ +/+	/+ /+

* Enkel variant m.b.t. het openbaar vervoer, geen 3de variant vrachtverkeer

Aanvullende bemerkingen:

- De varianten openbaar vervoer werden door AWW beoordeeld als volgt:
 - var. 1: basismobiliteit Riemst;
 - var. 2: basismobiliteit + kwaliteitsverbeteringen + hiërarchie + zwaar vervoer;
 - var. 3: rechtstreekse buslijnen (geen voorstander van).

Keuze van het voorkeursscenario a.d.h.v. de toetsing

Het scenario duurzame mobiliteit (= trendbreukscenario) scoort duidelijk beter dan het trendscenario. Van de scenario's duurzame mobiliteit scoort scenario 1 het best voor wat betreft het luik openbaar vervoer en scenario 2 voor wat betreft het onderdeel vrachtverkeer.

Die goede score is vooral te danken aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening, de mobiliteit en de infrastructuur. De gevolgen hiervan zijn duidelijk: een betere score op vlak van verkeersleefbaarheid, een betere uitbouw van het openbaar vervoer en een heldere categorisering van wegen.

Besluit

Op basis van hogergenoemde vergelijkingen en toetsingen besluit de stuurgroep dan ook te kiezen voor de uitwerking van het scenario duurzame mobiliteit met variant 1 m.b.t. het openbaar vervoer en variant 2 m.b.t. het vrachtverkeer tot beleidsplan, mits volgende bemerkingen in acht genomen worden:

- De gemeente Riemst benadrukt dat zij een **2^{de} belbus** noodzakelijk acht voor het voldoende functioneren van het gekozen openbaar vervoersscenario. Daarnaast wordt de nodige aandacht gevraagd voor van de doortochten Riemst-centrum, Zichen en Vroenhoven. Dit zijn voor de gemeente de belangrijkste pijnpunten op het vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid.



-
- *AWV meldt dat bij het verderontwikkelen van het beleidsscenario, het verkeersveiligheidsbeleid gedetailleerder dient te worden uitgewerkt.*
 - *De provinciale auditcommissie merkt daarenboven op dat het ruimtelijk probleem m.b.t. het handelslint langsheen de N79 onderbelicht wordt. Ook de rol van de ruilverkavelingswegen is een specifiek probleem. Zij moeten ingericht worden op maat van de specifieke netwerken waarin zijn passen.
Wat betreft het luik openbaar vervoer is de nieuwe verbinding die wordt ingelegd in het kader van de basismobiliteit voor de gemeente voeren op enkele punten in tegenstrijd met de huidige in de synthesesnota opgenomen visie (knooppunt Riemst-centrum). De Lijn heeft de gemeente hierover bewust niet ingelicht. Dit mag dan ook niet meer gebeuren!
Bij de uitwerking van de acties dient er meer aandacht besteed te worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.*

Beperkte wijzigingen bij de uitwerking van dit globale scenario in fase 3 van het mobiliteitsplan blijven in het verdere verloop van het planproces mogelijk, indien zij niet raken aan de geest en de doelstellingen van het scenario.

3. WERKDOMEIN A: DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

Er is geen gemeentelijk ruimtelijk structuurplan beschikbaar op dit ogenblik om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te ontdekken (in opmaak). De belangrijkste elementen m.b.t. de ruimtelijke ontwikkelingen worden hieronder aangehaald en dienen vastgelegd te worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

3.1. Ruimtelijke ontwikkelingen

Riemst vormt als hoofddorp de voornaamste kern van de gemeente. Woonuitbreidingen en ev. bijkomende bedrijventerreinen worden rond deze kern geconcentreerd. Wat betreft voorzieningen richt Riemst zich op de hele gemeente. Vlijtingen, Zichen-Zussen-Bolder, Val-Meer, Kanne, Vroenhoven, Genoelselderen, Lafelt, Heukelom en Millen zijn woonkernen. Hier kan nog een zekere woonuitbreiding plaatsvinden, evenwel ligt de voorkeur voor het hoofddorp Riemst. De voorzieningen in deze kernen richten zich vooral op de eigen kern. Elst werd niet als woonkern geselecteerd en kan derhalve enkel inbreiden in het bestaand woongebied.

Deze selectie van hoofddorp en woonkernen komt overeen met deze uit het provinciaal structuurplan (Ruimtelijk Structuurplan Limburg – Voorontwerp gewenste ruimtelijke structuur, juli 2001).

Een woningbehoeftestudie gaat na in hoeverre de beschikbare woonreserves (inbreiding) voldoen voor de opvang van bijkomende woningen. Nieuwe woonuitbreidingen kunnen slechts indien dit op basis van de woningbehoeftestudie noodzakelijk blijkt. Ruimte voor woonuitbreiding kan ook ontstaan door de herlocalisatie van hinderlijke bedrijven. Bij de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden wordt

uitgegaan van een gefaseerde aanpak en van een hoge bouwdichtheid, conform het RSV.

Binnen het PRS Limburg wordt een andere categorisering/fasering gegeven aan de kernen dan in de gemeentelijke woonbehoeftestudie. De woonbehoeftestudie houdt echter rekening met de reële mogelijkheden voor inbreiding en uitbreiding. Daarnaast voorziet de provincie in een belangrijke rol voor Vroenhoven op basis van de bevolkingscijfers. Dit komt echter doordat de cijfers van Heukelom bij deze van de deeltkern Vroenhoven vallen, terwijl Heukelom ruimtelijk aansluit bij Riemst. In het scenario duurzame mobiliteit wordt de categorisering van de woningbehoeftestudie aangehouden; de classificatie van woonkernen en hoofdkern wordt wel uit het PRS overgenomen.

Bedrijven die incompatibel zijn met het omgevend woongebied, en dus hinderlijk zijn, worden geherlocaliseerd. Hiertoe wordt de bestaande bedrijvenzone uitgebreid. Een regionaal bedrijventerrein wordt ontwikkeld ter hoogte van de aansluiting 32 van de autosnelweg A13/E313 (grondgebied Tongeren). Nieuwe grootschalige (handels)activiteiten langs de N79 worden geweerd.

Het open en groene karakter van de gemeente wordt behouden. Dit betekent ook het vrijwaren van de essentiële functies van het buitengebied: landbouw, natuur, bosontwikkeling en recreatief medegebruik. Recreatieve faciliteiten worden gebundeld ter hoogte van de centra. Voor de toeristische uitbouw ligt de nadruk op Kanne (mergelgrotten) en Millen (waterburcht en hoefvetoerisme).

Kaart 1: Ruimtelijke ontwikkelingen

3.1.1. Open houden van de verbindingswegen en kernversterking

Dit houdt het ingaan tegen verlinting in, waarbij het landschap van op de wegen zichtbaar en beleefbaar blijft. Elke kern blijft een goed afgebakende entiteit. Hierdoor wordt een eventuele groei aan woningen opgevangen in de hoofdkern. De woningbehoefte studie en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zullen hieromtrent meer motivatie leveren (zie hoger). Met betrekking tot de mobiliteit is het concentreren van wonen in de kernen een zeer positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van fiets of openbaar vervoer dan buiten de kernen.

Riemst wordt niet alleen gekenmerkt door open ruimte, maar ook door lintbebouwing die door de jaren heen de open ruimte heeft versnipperd. Om de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van het landschap in Riemst te vrijwaren is het wenselijk om beleidsmatig deze versnippering tegen te gaan. Het open houden van de verbindingswegen is niet alleen belangrijk voor de resterende draagkracht van het versnipperd landschap maar brengt ook een meerwaarde mee voor de weggebruiker.

Winkels en woningen vestigen zich meer en meer langs deze verbindingswegen wat resulteert in een leegloop van activiteiten in de kernen. Kernversterking is hierin het sleutelwoord en versterkt de visie zoals hierboven gesteld. De kernen aantrekkelijk maken voor woningbouw en winkelfuncties heeft niet alleen effect op de leefbaarheid van de kernen maar ook op de mobiliteit.

In het volgende punt wordt dieper ingegaan op deze problematiek die zich concentreert langs de N79 Maastrichtersteenweg-Tongersesteenweg.

3.1.2. Uitbouw van een handels- en dienstzone Tongerse- en Maastrichtersteenweg (N79)

De opwaardering van deze handelszone is gefundeerd op drie principes:

- zekerheid geven aan de bestaande handelszaken;

- herkenbaar als gefragmenteerde handelszone met open ruimte en een aantal spots (meubelen, bouw, antiquariaat, supermarkten);
- deze spots worden langs de steenweg kwalitatief (niet kwantitatief) verder uitgebouwd in of aan de rand van hoofddorpen of woonkernen: Herderen, Riemst, Vroenhoven
- de kwalitatieve herinrichting van de steenweg in functie van verkeer en handel (landscaping, verkeerscirculatie, verbeteren overstekbaarheid).

De bestaande gefragmenteerde handelszone langs de steenweg wordt dus bestendig maar niet uitgebreid. Deze handelszone mag in ieder geval geen Genkersteenweg worden (vgl. RSV). Daarvoor is de verkeersfunctie van de weg te belangrijk.

Belangrijke uitgangspunten bij het uitwerken van deze handels- en dienstzone zijn *(richtlijnen vanuit het gemeentelijk structuurplan Riemst in opmaak)*:

- binnen de brede lijnen van de bestaande zones van het Gewestplan, rekening houdend met mogelijke uitbreidings- of inrichtingsbehoeften van de bedrijven of handelszaken;
- het opnemen van bestaande gewenste zonevreemde bedrijven, ook te Millen;
- geen nieuwe bedrijven in de open ruimte;
- de prioritaire functie van de weg is verkeer;
- het behoud van de gele corridors volgens het Gewestplan;
- een betere landscaping van de weg en van de handels- en dienstzone;
- de parkeercirculatie en situatie beter leiden en organiseren en bundelen; herkenbaar houden van parkeren op het openbaar domein of langs de weg de kernen herkenbaar houden (bv. geen te grote vloeroppervlakten > schaalverbreking);
- het openbaar domein vereenvoudigen;
- integratie van de kleinhandelszaken op en nabij 't Reeck;
- differentiëren van de handelszaken (groothandel, kleinhandel, shopping, speciality,...) waarbij de winkelzaken eerder zouden moeten liggen nabij de kernen (voetpaden);



- doortocht van Riemst, Herderen en Vroenhoven herkenbaar en veilig maken.

Deze uitgangspunten zullen de basis vormen voor een verdere uitwerking van de aanpak van deze problematiek in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (micro-niveau) enerzijds en de projectnota's voor de herinrichting van de desbetreffende wegvakken anderzijds. Een sectoraal BPA handelslinten N79 zal worden opgesteld.

3.1.3. Uitbreiding lokaal bedrijventerrein 'Op het Reek'

Het huidig bedrijventerrein is zo goed als volzet. Vanuit de filosofie van het RSV om spaarzaam om te gaan met ruimte en het vrachtverkeer te concentreren rond de hoofdverkeersaders, wordt in Riemst alleen die bedrijvigheid ontwikkeld en behouden die van lokaal belang is en een lokaal karakter of traditie heeft.

Het onderzoek naar zonevreemde bedrijven (gemeentelijk structuurplan in opmaak) zal uitwijzen welke bedrijven niet ter plaatse kunnen blijven. Er zijn tevens reeds aanvragen binnen op de gemeente van nieuwe bedrijven om zich te vestigen in de gemeente zodat aan uitbreiding moet gedacht worden.

Vanuit ruimtelijk standpunt is een eventuele uitbreiding in oostelijke richting het meest zinvol:

- het ligt in het hoofddorp en is –zelfs te voet en met de fiets goed bereikbaar vanuit het centrum van Riemst;
- het sluit aan bij het bestaande bedrijventerrein;
- het kan via een gemeentelijke verzamelweg rechtstreeks worden aangesloten op de Maastrichtersteenweg zonder dat woongebieden doorreden worden.

De eigenlijke uitbreiding zou aan volgende voorwaarden moeten voldoen (richtlijnen vanuit het gemeentelijk structuurplan Riemst in opmaak) :

- beperking van de oppervlakte tot indicatief 5ha (voorontwerp structuurplan Limburg);
- slechts 1 toegang;

- de kaveloppervlakte wordt afgestemd op lokale bedrijven, d.w.z. kavels niet groter dan indicatief 0,5 ha;
- er moet een onderzoek gebeuren naar de ontsluitingsmogelijkheden, met aandacht voor de ontlasting voor het kruispunt en het vermijden van sluipverkeer doorheen het bedrijventerrein. In ieder geval moet in deze ontsluitingsstructuur de verkeersafwikkeling van de recreatiezone mee opgenomen worden en moet er een verbinding komen voor fietsers en voetgangers naar de achterliggende ruilverkavelingsweg (verbinding voor fietsers vanuit Herderen);
- geen zuivere kleinhandelsbedrijven op lokale bedrijventerreinen, alhoewel er een uitzondering wordt gemaakt voor de zone die gelegen is langs de steenweg;
- in ieder geval geen uitbreiding naar het noorden. Dit gebied moet gevrijwaard worden van bebouwing om de directe relatie van Riemst met zijn open landschap te accentueren. Niemand komt graag een gemeente binnen door een bedrijventerrein;
- 30% groen in het openbaar domein bij de uitbreiding;
- een stevige landschapsversterkende buffer aan de rand van het gebied die morfologisch aansluit bij de bestaande relictten van houtwallen en houtkanten en die tevens een poortfunctie vervult op de Bilzersteenweg.

3.2. Categorisering der wegen

Voor de categorisering der wegen verwijzen wij naar hoofdstuk 4 : werkdomein B: Autoverkeer.

4. WERKDOMEIN B: ONTWIKKELING NETWERK PER VERVOERSWIJZE

Het tweede werkdomein betreft de ontwikkelingen van de verschillende vervoerswijzen. Voor de diverse verplaatsingswijzen wordt nagegaan welke ontwikkelingen voor het netwerk nagestreefd worden. Het gaat om:

- B openbaar vervoer
- B voetgangersverkeer
- B fietsverkeer
- B autoverkeer
- B vrachtverkeer

Voor elk van de netwerken wordt het volgende beschreven:

- **Rol van het netwerk in het totale verkeer- en vervoersysteem**

Gestart wordt, uitgaande van het gekozen beleidsscenario, met een analyse van de rol die het netwerk voor de betreffende vervoerswijze in het totale gemeentelijke verkeer- en vervoerssysteem heeft. Het gaat om aspecten als: verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich op moet richten, schaal van de verplaatsingen (lokaal, gemeentelijk, regionaal, ...), motieven. De rol voor het netwerk wordt vertaald in een streefbeeld voor het netwerk.

- **Eisen aan het netwerk**

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk.

- **Streefbeeld voor het netwerk**

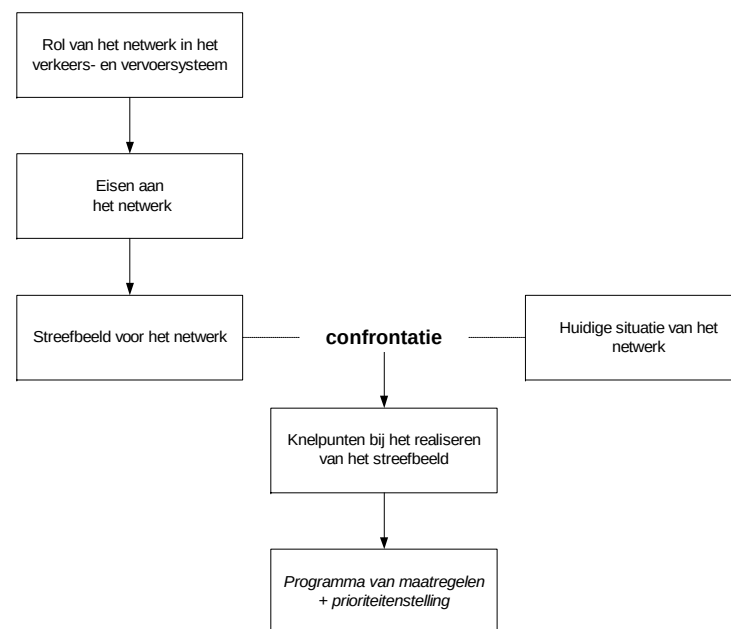
De volgende stap is het vertalen van de eisen aan het netwerk naar een streefbeeld in de lokale situatie. Binnen een netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden tussen de verschillende delen van het netwerk. Elke laag van de hiërarchie heeft zijn eigen eisen aan de inrichting van de weg. Deze wordt steeds aangegeven.

- **Knelpunten bij het realiseren van het streefbeeld**

Het streefbeeld voor het netwerk wordt geconfronteerd met de bestaande situatie. Op een aantal punten zal dit leiden tot verschillen: de knelpunten.

- **Programma van maatregelen en prioritering**

De knelpunten vormen samen het *programma van maatregelen*. Het zal niet mogelijk zijn dit programma in zijn geheel in een keer te realiseren. Het is dus nodig een prioritering aan te brengen in het programma van maatregelen. Ook deze komt hier ter sprake.



Figuur 3: Werkschema ontwikkeling netwerk per vervoerswijze



4.1. Openbaar vervoer

In het scenario voor duurzame mobiliteit is voor het openbaar vervoer een grote rol weggelegd.

4.1.1. Rol van openbaar vervoernetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Openbaar vervoer kan concurreren met de auto op de langere afstanden, vanaf ongeveer 10 kilometer. Op gemeentelijk niveau komen verplaatsingen van dergelijke afstand niet voor. De rol van het gemeentelijk openbaar vervoernetwerk ligt dus ook niet bij *intragemeentelijke* verplaatsingen. Het gemeentelijk openbaar vervoernetwerk moet zorgen voor aansluiting op het provinciale en het Vlaamse openbaar vervoernet.

Openbaar vervoer heeft echter ook een rol bij het aanpakken van de vervoersarmoede die zich voordoet onder bepaalde delen van de bevolking. Dit betreft vooral mindervaliden en ouderen die niet beschikken over een auto.

4.1.2. Eisen aan het openbaar vervoernetwerk

Voor de technische eisen gesteld aan het openbaar vervoernetwerk verwijzen wij naar het Mobiliteitshandboek – Themaband Openbaar vervoer. De Lijn benadrukt dat bij de herinrichting van het openbaar domein t.o.v. het openbaar vervoer de nieuwe reglementering, geldig vanaf 01.11.'98, strikt dient te worden toegepast.

4.1.3. Streefbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoernetwerk

Door de bundeling van de ruimtelijke ontwikkelingen in de kernen wordt het ruimtelijk draagvlak vergroot voor de uitbouw van een systeem van snelle stamlijnen door De Lijn, wat op regionaal niveau wordt ontwikkeld.

Een snelle stamlijn Tongeren-Maastricht vormt de basis voor het openbaar vervoernetwerk in Riemst. Deze worden aangevuld met enkele spitslijnen en verder ondersteund door aanvullend openbaar vervoer (belbus, landelijke bus > zie varianten).

Naast een snelle stamlijn Tongeren-Maastricht wordt, in het kader van het decreet basismobiliteit, een regionale lijn Tongeren-Voeren uitgebouwd. De verbinding met Tongeren en Visé (en de hier gelegen stations) wordt op die manier sterk verbeterd.

De huidige belbus wordt behouden doch het voorziene aanbod wordt uitgebreid in de avonduren (8.30-18.00 i.p.v. 8.30-16.00). Een tweede belbus wordt voorzien zodat de flexibiliteit vergroot wordt en hierdoor extra knooppunten voor de afstemming op de stamlijnen kunnen opgenomen worden. Vooral voor Kanne is de 2^{de} belbus noodzakelijk voor een voldoende bediening met het openbaar vervoer.

Na de invoer van de 2^{de} belbus, en de grotere flexibiliteit die hierdoor ontstaat voor dit lokaal ontsluitende openbaar vervoer, wordt de lijn Tongeren-Voeren geheroriënteerd op het knooppunt in Riemst-centrum. Het tracé over Zichen-Zussen-Bolder, Val-Meer en Millen is niet meer essentieel voor een voldoende openbaar vervoerbediening in deze kernen na de invoering van de 2^{de} belbus zodat de regionale lijn Tongeren-Voeren de logische weg via Riemst-centrum kan volgen.

Een heroriëntatie van de stadsbus Tongeren over Membruggen en Genoelselderen zou het openbaar vervoeraanbod hier sterk verbeteren en dient dus als suggestie te worden meegenomen.

Kaart 2: Openbaar vervoernetwerk

4.1.4. Knelpunten bij het realiseren van het streefbeeld

Het bestaande openbaar vervoernetwerk van de gemeente Riemst voldoet op een groot aantal punten niet aan het streefbeeld, zoals dat hiervoor is geschetst. Er zijn maatregelen nodig om het streefbeeld te realiseren.

De voorgestelde maatregelen hebben als voornaamste doel de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren en het bestaande aanbod te verruimen.

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in hoofdstuk 7 rond het werkdomein E: Actieprogramma:

- Snelle stamlijn Tongeren-Maastricht met aanvullende spitslijnen richting Bilzen, Lanaken en Visé;
- Uitbouw regionale lijn Tongeren-Maastricht met een meerwaarde voor het openbaar vervoeraanbod in de gemeente Riemst;
- Uitbreiding van het aanbod van de huidige belbus in de avonduren op korte termijn;
- Inleggen van een 2^{de} belbus op middellange termijn;
- Verbeteren van de halte-infrastructuur, in het bijzonder bij het knooppunt Riemst-centrum en de hoofdhaltten in de overige kernen;
- Informatieverspreiding rond openbaar vervoer.

4.2. Fietsverkeer

Naast het openbaar vervoer is ook voor de fiets een belangrijke rol weggelegd in het scenario voor duurzame mobiliteit. Hier wordt beschreven op welke wijze dit gestalte moet krijgen.

4.2.1. Rol voor het fietsnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem

De fiets moet voor korte verplaatsingen een alternatief worden van de auto. De reistijd per fiets op verplaatsingen binnen de bebouwde kom moet vergelijkbaar zijn met die van de auto.

Het fietsnetwerk moet tot het volgende in staat zijn:

- Gericht op korte verplaatsingen
 - Met herkomst en bestemming binnen de gemeente
 - Als voor- of natransport van verplaatsingen voor openbaar vervoerverplaatsingen over langere afstand
 - Met een belangrijke rol binnen het schoolverkeer
- Moet hier een concurrent zijn voor de auto

4.2.2. Eisen aan het fietsnetwerk

Om het streefbeeld te realiseren moet het fietsnetwerk voor de gemeente aan de volgende eisen voldoen (C.R.O.W.-publikatie 74: “tekenen voor de fiets”):

- Samenhang
- Directheid
- Aantrekkelijkheid
- Veiligheid
- Comfort



Samenhang: De fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser. Dit betekent niet enkel dat het netwerk voldoende uitgebreid dient te zijn, maar tevens dat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden en ook de logica ervan begrijpt.

Directheid: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Reden hiervoor is dat als de reistijd per fiets langer is dan per auto, dit een belangrijke reden vormt om de auto te gebruiken en de fiets te laten staan. Anderzijds blijken veel automobilisten bereid voor korte ritten op de fiets te stappen wanneer deze sneller en handiger is. Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden.

Aantrekkelijkheid: De fietsinfrastructuur is zodanig vorm gegeven en in de omgeving ingepast dat het fietsen aantrekkelijk is. Deze belevingservaring is sterk persoonsgebonden. Dit neemt echter niet weg dat klachten van fietsers, al zijn ze objectief moeilijk meetbaar, steeds serieuze aandacht verdienen. Onder de eis aantrekkelijkheid valt ook het criterium 'sociale veiligheid'. Dit criterium is in belangrijke mate bepalend voor het gebruik van de fiets, vooral in de avonduren. Ook hier geldt dat klachtenpatronen de meeste aanwijzing geven.

Veiligheid: De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van de fietser en de overige weggebruikers. Bij de evaluatie van een verkeerssituatie en bij keuring van bestaande voorzieningen vormt het zich voordoen van verkeersongevallen een goed criterium voor de beoordeling van de eis veiligheid. In de ontwerpfase is het moeilijk het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid goed te beoordelen. In het algemeen kan gesteld worden dat om tot een duurzame en veilige verkeerssituatie te komen, ontmoetingen met veel snelrijdend autoverkeer vermeden moeten worden. Waar fiets en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan grenzen worden gebonden.

Comfort: De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk. Hieronder vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur, en waardoor de fietser extra fysieke inspanning moet leveren. Ook trillingshinder maakt fietsen minder plezierig. Volgende factoren spelen een rol in de graad van comfort:

- B De vlakheid van de fietsinfrastructuur (textuur, dwars- en langsvlakheid);
- B Heuvelachtigheid (aantal hellingen en hellingsgraad);
- B Verkeershinder (kans dat een ontmoeting met een andere verkeersdeelnemer de rit van de fietser enigermate verstoort);
- B Stopkansen (aantal keren dat moet gestopt worden);
- B Weerhinder (wind-, regen- en sneeuwvalhinder).

Op basis van bovenstaande criteria werd voor Riemst een streefbeeld voor het fietsnetwerk uitgewerkt.

Naast de ontwikkelingen van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk is aandacht voor de stalling van de fiets van belang. Verplaatsingen met de fiets moeten in zijn totaliteit beoordeeld worden. Dit betekent dat met name rond belangrijke bestemmingsgebieden, zoals gemeentehuis, openbaar vervoerknooppunten, handelsconcentraties,... kwalitatief hoogwaardige stallingsfaciliteiten worden voorzien. Deze dienen best overdekt te zijn en voldoende beveiligd tegen diefstal. Goede stallingsmogelijkheden stimuleren het fietsbezit en het fietsgebruik. Goede stallingsmogelijkheden zijn ook in het belang van voetgangers, zo worden op drukke fietsbestemmingen de doorgangen voor voetgangers niet versperd.

4.2.3. Streefbeeld voor het fietsnetwerk

De bestaande fietspaden worden, in geval ze nu in slechte staat zijn of niet meer voldoen aan de huidige veiligheids- en comforteisen, hersteld en desgevallend aangepast. Een aantal nieuwe fietsverbindingen worden



voorzien, waarbij de nadruk ligt op verbindingen met woonkernen binnen de gemeente en naar de buurgemeenten.

Niet alle fietsverbindingen dienen echter uitgerust te worden met een fietspad indien het autoverkeer in snelheid en aantal afgeremd kunnen worden. Binnen de bebouwde kom wordt er zo vanuitgegaan dat afzonderlijke fietspaden in principe niet nodig zijn. De bebouwde kom dient dan naast de wettelijke borden (F1 en F3) ook fysisch tastbaar worden gemaakt. Dit geldt ook voor de ruilverkavelingswegen waar fietsverkeer in principe verenigbaar is met het tragere landbouwverkeer. Sluipverkeer dient hier te worden tegengegaan. Ook het aspect netheid/onderhoud is hier van belang voor het comfort en de veiligheid van de fietser.

Op die manier komt men tot een volwaardig en continue netwerk van fietspaden en fietswegen zodat er een optimale bereikbaarheid bekomen wordt van de verschillende scholen en bedrijventerreinen. De schoolomgevingen krijgen extra aandacht en worden aangepakt ten voordele van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers. De openbaar vervoerknooppunten worden mee in het fietsnetwerk gebracht.

De herinrichting van de N79 ter hoogte van het centrum van Riemst en de herinrichting van andere doorgangsroutes doorheen de dorpskernen verbeteren de oversteekbaarheid ervan, de veiligheid van alle weggebruikers (maar vooral van fietsers en voetgangers) en de leefbaarheid van de omwonenden.

Kaart 3: Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk wordt gerelateerd aan de wenselijke wegencategorisering (zie 4.4.) om zo het uitrustingsniveau van de verschillende netwerken te bepalen (aanliggend, vrijliggend, fietssuggestiestroken,...) Hierbij worden volgende principes gehanteerd:

- B Primaire wegen: liefst geen fietsvoorzieningen ofwel in eigen bedding;

- B Secundaire wegen: minimum aanliggende fietspaden in de bebouwde omgeving en vrijliggende buiten de bebouwde kom;
- B Lokale wegen type I: minimum aanliggende fietspaden buiten de bebouwde kom (doch bij voorkeur vrijliggende fietspaden);

Binnen de bebouwde omgeving worden de principes gehanteerd uit het Vademecum verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving – Voorzieningen voor Fietsverkeer (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur – AWV afdeling Verkeerskunde).

Naast het uitrustingsniveau van het fietsnetwerk is er ook uitspraak gedaan over de afwikkeling van het fietsverkeer ter hoogte van barrières. Er wordt duidelijk gesteld dat kruisingen tussen het fietsnetwerk en de primaire wegen in principe ongelijkgronds moeten zijn en dit omdat de randvoorwaarden van een primair wegennet, afwikkeling van verkeer op Vlaams niveau en aldus een hoog doorstroomcomfort, niet meer verzoenbaar is met enkele randvoorwaarden van een fietsnetwerk zoals veiligheid en directheid.

Uiteraard zijn enkel infrastructuurwerken onvoldoende om een sterke verschuiving in modal split van auto naar fiets te bekomen. Dit kan enkel mits begeleidende flankerende maatregelen voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor het optimaliseren van het fietsverkeer. Voor deze ondersteunde en flankerende maatregelen (Werkdomein C) verwijzen wij naar hoofdstuk 5.

4.2.4. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld

Het bestaande fietsnetwerk van de gemeente Riemst voldoet op een aantal punten niet aan het streefbeeld, zoals dat hiervoor is geschetst. Er zijn maatregelen nodig om het streefbeeld te realiseren.

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in het hoofdstuk 7: Werkdomein E: Actieprogramma:



- Vervolledigen van het fietsroutenetwerk (missing links) en kwaliteitsverhoging bestaande fietsinfrastructuur;
- Verbeteren van de rol van de ruilverkavelingswegen binnen het fietsroutenetwerk (nethed, tegengaan ongewenst sluipverkeer);
- Bewegwijzering van het fietsroutenetwerk;
- Herinrichting van de verblijfsgebieden (fietser krijgt prioriteit op het autoverkeer);
- Aanleg van fietsensstallingen bij bushaltes en openbare voorzieningen;
- Herinrichting van de schoolomgevingen;
- Schoolcampagnes.

4.3. Voetgangersverkeer

Samen met het fietsverkeer speelt ook het voetgangersverkeer een belangrijke rol in het scenario voor duurzame mobiliteit.

4.3.1. Rol van het voetgangersnetwerk in gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Volgende krachtlijnen dient het voetgangersverkeer in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem te vervullen:

- Een rol bij verplaatsingen binnen de gemeente
Verplaatsingen tot ongeveer 1 km. worden voor een groot deel te voet afgelegd. Dit betreft dus verplaatsingen binnen de kernen. Verplaatsingen van deze lengte hebben veelal als motief: woon-school, woon-winkel.
- Een rol als voor- en natransport van het openbaar vervoer
Tweede rol die het voetgangersverkeer heeft, heeft betrekking tot het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Er moet daarom aandacht zijn voor de ontsluiting van openbaar vervoerhaltes door voetgangersinfrastructuur.

4.3.2. Eisen aan het voetgangersnetwerk

De eisen zijn niet zozeer functionele eisen aan het netwerk. Iedere straat maakt immers deel uit van het netwerk. Directheid en samenhang is niet echt een item. Wel zijn een aantal andere eisen van belang:

Aantrekkelijkheid: De voetpaden moeten aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Ruimtelijke kwaliteit speelt hierin een grote rol.

Veiligheid: De voetganger moet voldoende veiligheid gewaarborgd worden.



Comfort: De voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen.

Wij verwijzen hiervoor ook naar de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer vastgesteld door de Vlaamse regering d.d. 29 april 1997.

4.3.3. Streefbeeld voor het voetgangersnetwerk

De zone 50 en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

De herinrichting van de N79 ter hoogte van het centrum van Riemst en de herinrichting van andere doorgangsroutes doorheen de dorpskernen verbeteren de oversteekbaarheid ervan, de veiligheid van alle weggebruikers (maar vooral van fietsers en voetgangers) en de leefbaarheid van de omwonenden.

De zone 50 en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het voetgangersnetwerk kent geen hiërarchie. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. Elke link is even belangrijk in het netwerk. Alleen de wijze waarop de voetgangersinfrastructuur is ingepast in het netwerk verschilt. Dit is afhankelijk van de functie die het betreffende netwerkdeel vervult voor het fiets- en autoverkeer.

4.3.4. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld

Het bestaande voetgangersnetwerk van de gemeente Riemst voldoet op een aantal punten niet aan het streefbeeld, zoals dat hiervoor is geschetst.

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in hoofdstuk 7 rond het werkdomein E: Actieprogramma:

- Verbetering van de oversteekbaarheid van de gewestwegen in de dorpskernen (doortochtaanleg);
- Herinrichting van de verblijfsgebieden (verblijfskwaliteit primeert op verkeersfunctie);
- Herinrichting van de schoolomgevingen;
- Schoolcampagnes.

4.4. Autoverkeer

Ook in het scenario voor duurzame mobiliteit speelt de auto nog steeds een belangrijke rol in het gemeentelijke verkeer- en vervoerssysteem. Het beleid ten aanzien van het autonetwerk wordt hier uitgewerkt.

4.4.1. Rol van het autonetwerk in gemeentelijke verkeer- en vervoerssysteem

Wat moet het autonetwerk doen: wat is de *doelstelling*

- Niet primair bedoeld voor korte verplaatsingen. Het netwerk moet dergelijke verplaatsingen zelfs min of meer ontmoedigen;
- Het gemeentelijk netwerk moet zorgen voor ontsluiting naar het hoofdwegennet.

Binnen welke *randvoorwaarden*

- Randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid
- Randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid

4.4.2. Eisen aan het gemeentelijk autonetwerk

Binnen de bebouwde omgeving worden de principes gehanteerd uit het Vademecum verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur – AWV afdeling Verkeerskunde).

4.4.3. Streefbeeld voor het gemeentelijk autonetwerk

4.4.3.1. Wegencategorisering

De bedoeling is te komen tot een duidelijke wegenhiërarchie waar het ruimtelijk beeld de informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie die aan deze weg wordt gegeven.

Bij elk type weg komen bepaalde inrichtingsprincipes naar voor, die de weggebruiker éénduidige informatie geeft inzake snelheidsregime, voorrangregeling, gevaarlijke punten, doorgangs- of erffunctie van de weg, enz. Uiteraard zal dit ondersteund moeten worden door de nodige verkeerstekens.

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt de A13/E313 geselecteerd als onderdeel van het hoofdwegennet. De **hoofdwegen** hebben een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie.

De ontwikkelingsperspectieven voor **secundaire wegen** zoals deze in het RSV worden weergegeven (pag. 493 e.v.) worden hieronder weergegeven.

De inrichting van de secundaire wegen wordt bepaald door:

- de verbindingfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende weg voor de aanpalende bestemmingen;
- de eisen vanuit de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing.

Hierbij wegen deze laatste belangen in de afweging bij conflictsituaties zwaarder dan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en is dus de verbindende functie van secundaire wegen ondergeschikt aan de ontsluitende functie en de verblijfsfunctie.

Voor Riemst werden op Vlaams en provinciaal niveau volgende wegen geselecteerd: E313/A13 en N79.

De autosnelweg E313/A13 maakt deel uit van het hoofdwegennet. De N79 die hierop aansluit wordt in 2 categorieën onderverdeeld. Het deel vanaf de aansluiting 32 met de A13 in de richting van Tongeren wordt door het RSV geselecteerd als **primaire weg II**. Bij primaire wegen II primeert de verzamelfunctie op Vlaams niveau en dient de inrichting te vertrekken van een volledige scheiding van de verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Het gedeelte richting Maastricht wordt door het RSV niet weerhouden als primaire weg; het provinciaal structuurplan selecteert dit deel als

secundaire weg type I (Ruimtelijk Structuurplan Limburg – Voorontwerp gewenste ruimtelijke structuur, juli 2001).

Secundaire wegen type I hebben een regionale verbindingfunctie voor het autoverkeer en zijn drager van de regionale openbaar vervoerlijnen.



Figuur 4: Ruimtelijk Structuurplan Limburg - Voorontwerp gewenste ruimtelijke structuur, Lijninfrastructuur

De N78 wordt in het Voorontwerp Ruimtelijke Structuurplan Limburg (versie juli 2001) niet geselecteerd als secundaire weg. De gemeente Riemst is hiermee niet eens en acht een selectie als secundaire weg type I noodzakelijk, zoals in de vorige versie van het Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Limburg (mei 2000) voorzien.

De N78 heeft op regionaal niveau een belangrijke functie als vrachtroute die niet onderkend mag worden.

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: Verbindingswegen (lokale weg I), gebiedsontsluitingswegen (lokale weg II) en erftoegangswegen (lokale weg III).

De verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen; ze geven echter geen verbinding op Vlaams niveau. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling en verzorgen de verbinding met een centrum, een (klein)stedelijk gebied en het hogere wegennet. De hoofdfunctie is verbinden op lokaal en interlokaal niveau, de aanvullende functies zijn ontsluiten en toegang geven. De kwaliteit van de doorstroming is echter ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Toegang geven moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

De hoofdfunctie van **de gebiedsontsluitingswegen** is verzamelen en ook ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg ontsluit een lokaal gebied (bv. gemeente, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie en heeft pas in tweede instantie een verbindende functie. Toegang geven neemt dan ook een belangrijke plaats in.

De erftoegangswegen hebben als hoofdfunctie 'verblijven' en toegang verlenen tot de aanpalende percelen. De verblijfsfunctie primeert op deze wegen ze kennen dus enkel bestemmingsverkeer. Al het overige verkeer wordt geweerd.

De laatste categorie, de erftoegangswegen, wordt nog onderverdeeld in enkele subcategorieën:

- **Woonstraat, winkelstraat:** De straat is gelegen in het verblijfsgebied.
- **Landelijke weg, fietsweg:** De weg is gelegen in het buitengebied.

De hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer. Beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fietsers (fietsweg ...).

- **Ventweg:** De weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie, en kan zowel in verblijfsgebied als buitengebied gelegen zijn.

De hoofdfunctie van de weg is het toegang geven tot de aanpalende percelen. Deze functie wordt overgenomen en ontkoppeld van de parallelle (hoofd)-rijbaan welke dan louter bestemd is voor ontsluiten

of verbinden. De ventweg krijgt de kenmerken van woonstraat/winkelstraat of landelijke weg volgens de aanpalende functies en het verblijfs- of buitengebied waar de weg gelegen is.

Kaart 4: Autonetwerk (Wegencategorisering)

De ruilverkavelingswegen, een belangrijk verkeersknelpunt in de gemeente Riemst, vallen in de sub-categorie landelijk weg, fietsweg.

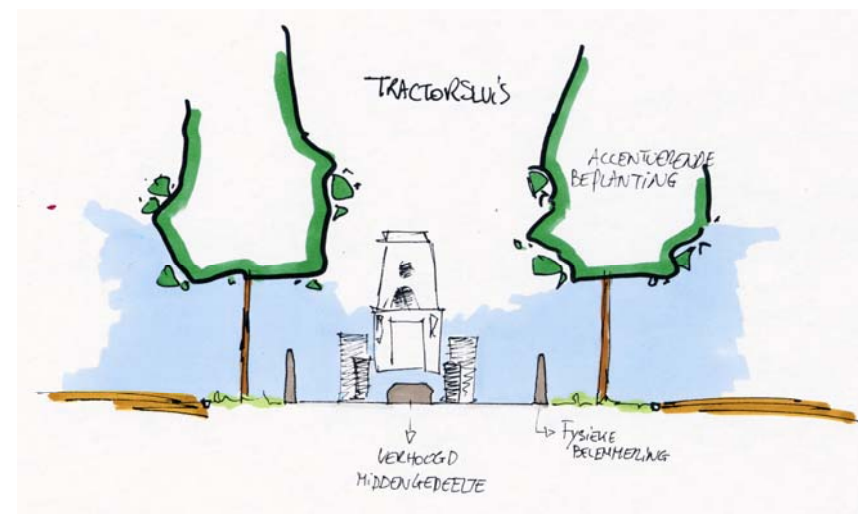
4.4.3.2. Doortochten/Filters

Elke doortocht/filter van een verbindingsweg door een dorpkern wordt zodanig ingericht dat rijgedrag en rijsnelheid zich aanpassen aan de verblijfsfunctie van het openbaar domein in de dorpskern. Poorten moeten het begin en einde van deze zones aankondigen, niet alleen op de secundaire wegen (doortochten) maar ook op de lokale wegen type I - verbindingswegen (filters). Een doortocht (secundairewegen) dient het doorgaande verkeer op een dusdanige manier mogelijk te maken dat de verkeersleefbaarheid er niet in het gedrang komt. Filters moeten ongewenst doorgaand verkeer op de lokale verbindingswegen ontmoedigen. Enkele dorpen (Riemst, Vroenhoven, ...) worden vlak bij hun kern doorsneden door drukke secundaire wegen. Dit geeft niet alleen een slechte leefkwaliteit in de zone errond, maar bemoeilijkt ook de dwarsrelaties tussen de verschillende verplaatsingen en voorzieningen in het dorp. Deze doortochten worden over korte afstand heraangelegd in functie van de verblijfsfunctie.

Op de lokale verbindingswegen, die enkel een bepaald dorp ontsluiten en minder verkeer te verwerken krijgen is een volledige 'doortocht' niet noodzakelijk. Een goed uitgebouwd dorpsplein, een beveiligd belangrijk kruispunt, een geaccentueerde (school)ingang zullen tezamen met duidelijke poorten die het begin en einde van het dorp aanduiden volstaan om het autoverkeer zich te laten aanpassen aan het dorpsleven.

4.4.3.3. Aanpak sluipverkeer

Sluipverkeer en oneigenlijk gebruik van ruilverkavelingswegen krijgen binnen de categorisering der wegen een gepaste aanpak. Het snelle sluipverkeer betekent immers een reëel gevaar voor landbouwers, fietsers en wandelaars. Verbodsborden 'uitgezonderd landbouwvoertuigen en fietsers' moeten in eerste instantie het sluipverkeer tegengaan (met af en toe controle). Op enkele specifieke plaatsen waar echt veel en snel gereden



wordt, wordt een verhoging in het midden van de weg aangebracht waar tractoren wel en personenwagens niet over kunnen rijden (tractorsluis).

Naast deze zeer specifieke maatregel worden de overgangen tussen ruilverkavelingswegen en de overige wegen duidelijk vormgegeven en op die manier ingericht zodat ze minder aantrekkelijk worden voor het sluipverkeer.

De volgende figuur geeft hiervoor enkele mogelijkheden, afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Kaart 5: Type-oplossingen aanpak ruilverkavelingswegen



Onderstaande figuur geeft een overzicht van het ruilverkavelingswegennet in de gemeente Riemst en de voorzieningen tegen ongewenst sluipverkeer.

Kaart 6: Ruilverkavelingswegen

4.4.3.4. *Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes*

In functie van de hierboven besproken wegencategorisering en de verblijfsactiviteiten (afbakening verblijfsgebieden) werd het wegenpatroon ook in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Hierbij zijn de volgende waarden gehanteerd:

- B Hoofdwegen: 120 km/u;
- B Primaire wegen: 120-90-70 km/u naargelang de erffuncties;
- B Secundaire wegen: 90-70 km/u naargelang de erffuncties;
- B Lokale wegen I: 70-50 km/u naargelang de erffuncties;
- B Overige wegen: max. 50 km/u.

Binnen verblijfsgebieden, centrumgebieden en woongebieden wordt telkens maximaal 50 km/u voorgesteld. Bij de overgangen van 70 naar 50 km/u wordt een poorteffect gecreëerd.

Ter hoogte van de dorpscentra (kerkpleinen) en de schoolomgevingen worden zone 30's ingericht voor zover zij niet gelegen zijn langs belangrijke verbindingswegen (secundaire wegen en lokale wegen type I).

Kaart 7: Autonetwerk (Afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes)

Volgende tabel geeft een overzicht van de inrichtingseisen die gesteld worden aan de lokale wegen.



Tabel 3: Categorisering van de lokale wegen

Verkeersfunctie: ⇒ Morfologie: ↓	Lokale weg I (verbindingsweg) (sterke verkeersfunctie)	Lokale weg II (gebiedsontsluitingsweg)* (matige verkeersfunctie)	Lokale weg III (erfontsluitingsweg)* (geringe verkeersfunctie)
weinig of geen bebouwing open gebied (geen verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: gescheiden fietspad; geen voetpad dwarsprofiel: 7 m - 2 x 1 remmende maatregelen: geen, evt. rotondes, middengeleiders op kruispunten verharding: functioneel verlichting: functioneel; hoog (enkel op kruispunten en oversteekpunten) parkeren: niet ov-haltes: bushavens	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: gescheiden fietspad; zonder voetpad dwarsprofiel: 5 m remmende maatregelen: (mini)rotonde verharding: functioneel verlichting: functioneel; laag parkeren: op eigen erf ov-haltes: halteren op de rijbaan	Landelijke weg weggebruiker: landbouw, bestemmings- en fietsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja*; zonder voetpad dwarsprofiel: 3 – 4 m; met uitwijkstroken remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: geen (enkel kruispunten en oversteekplaatsen) parkeren: op eigen erf of berm ov-haltes: halteren op de rijbaan
losse bebouwing (lintbebouwing) overgangsgedebied (matige verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: gescheiden fietspad; geen voetpad dwarsprofiel: 6,50 m – 2 x 1 remmende maatregelen: ja; geen verticale verharding: functioneel verlichting: functioneel; hoog parkeren: op eigen erf ov-haltes: bushavens	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 70 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: ja*; zonder voetpad dwarsprofiel: 5 m remmende maatregelen: (mini)rotonde verharding: functioneel verlichting: functioneel; laag parkeren: op eigen erf of berm ov-haltes: halteren op de rijbaan	Landelijke weg weggebruiker: landbouw, bewoners en fietsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja*; zonder voetpad dwarsprofiel: 3 - 4 m; met uitwijkplaatsen remmende maatregelen: geen verharding: functioneel verlichting: geen (enkel kruispunten en oversteekplaatsen) parkeren: op eigen erf of berm ov-haltes: halteren op de rijbaan
woonzone, bebouwde kom centrumgebied (sterke verblijfsfunctie)	weggebruikers: doorgaand en bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: op lagere categorie verkeersmenging: ja * ; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: 6 m - 2 x 1 remmende maatregelen: ja; geen verticale verharding: functioneel – sfeervol verlichting: functioneel; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd ov-haltes: halteren op de rijbaan	weggebruiker: enkel bestemmingsverkeer snelheid: max. 50 km/u voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja*; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: tweerichting: 5 m; enkelrichting: 4 m rem. maatreg.: plateau, vernauwing, asverschuiving verharding: functioneel – sfeervol verlichting: sfeervol; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd ov-haltes: halteren op de rijbaan	Woonstraat / winkelstraat weggebruikers: bewoners en bestemmingsverkeer snelheid: max. 30 km/u (20 km/u binnen woonerf) voorrang: aan rechts verkeersmenging: ja*; voetpad: min. 1,5 m dwarsprofiel: tweerichting: 4-5 m; enkelrichting: 3-4 m rem. maatreg.: algemene inrichting verharding: sfeervol verlichting: sfeervol; laag parkeren: langsparkeren of gegroepeerd ov-haltes: halteren op de rijbaan



Opmerkingen:

- Verkeersmenging gebeurt steeds **in functie van** de samenstelling (vrachtverkeer, personenwagens,...) en de intensiteit van **het verkeer**.
- Groenvoorziening is wenselijk; het groenconcept maakt deel uit van het globaal stedelijk concept.
- Sfeervol: de gebruikte materialen moeten bijdragen tot het veraangenamen van de verblijfsomgeving.
- Remmende maatregelen zijn steeds toe te passen in overeenstemming met functie voor openbaar vervoer.
- *De gemeentesontsluitingsweg is een bijzonder type van de lokale weg type II. De belangrijkste verschillen zijn dat een hogere snelheid (tot 70 km/u binnen de bebouwde kom) en een breder profiel (meerdere rijstroken, ventwegen, doelgroepstroken, ...) mogelijk zijn dan bij de 'gewone' gebiedsontsluitingsweg.
- *Een speciaal geval van de lokale weg type III is de ventweg. Voor dit wegtype gelden grotendeels de richtlijnen van de lokale weg type III (woonstraat of landelijke weg, naargelang de ruimtelijke context).

4.4.4. Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan met name het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de bereikbaarheid te garanderen. Wat heeft het voor zin ergens heen te rijden met de auto als er niet in de nabijheid van de bestemming geparkeerd kan worden. Daarentegen kan het verhogen van de drempel bij parkeren net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Zo heeft een vrij beperkt parkeeraanbod een positieve weerslag op het openbaar vervoergebruik. Daartegenover staat dat bij een te beperkt aanbod de druk op de omgeving te groot wordt. Vraag en aanbod dienen aldus op elkaar afgestemd te worden. Als algemeen principe zal het standstill-principe gehanteerd worden. Dit wil zeggen dat het huidig aanbod aan parkeerplaatsen behouden blijft en eventueel afgebouwd wordt. Nieuwe bijkomende parkeerplaatsen zijn enkel mogelijk bij de inplanting van nieuwe functies op de desbetreffende lokatie; het aantal parkeerplaatsen wordt dan berekend a rato van een gedetailleerd parkeerbehoefteonderzoek op basis van de nieuwe activiteiten (wonen, kantoren, winkelruimten,...).

Voor de gemeente Riemst kent enkel Riemst-centrum een hoge parkeerdruk. Uit onderzoek bleek echter dat deze voornamelijk te wijten is aan langparkeerders en dan nog voornamelijk in de parkeerzones die voorzien zijn als personeelsparking of als parking voor dienstvoertuigen. Er worden dan ook enkele maatregelen genomen om het openbaar vervoergebruik en het gebruik van de fiets bij het gemeentepersoneel te promoten (zie werkdomein C). Verder zal in het kader van de projectnota, die opgesteld wordt voor de doortocht Riemst, uitgegaan worden van een herschikking van het parkeeraanbod. Hierbij wordt het standstill-principe gehanteerd. Bij de herinrichting van het plein, die hiervan deel uitmaakt, ligt de nadruk in eerste instantie op ruimtelijkheid en multifunctionaliteit.

Ook voor wat betreft het parkeren ter hoogte van de handels- en dienstenlokalities langs de N79 wordt bij een herinrichting van de betrokken wegvakken gezocht naar een verkeersveilige herinrichting waarbij rechtstreekse toeritten naar parkeerplaatsen zoveel mogelijk geweerd worden. Nieuwe handelszaken dienen zich te beperken tot één enkele in- en uitrit en dienen voldoende parkeercapaciteit op de eigen terreinen te voorzien (berekend a rato van een gedetailleerd parkeerbehoefteonderzoek) om zo illegaal parkeren langs de N79 op deze lokaties te vermijden.

4.4.5. Knelpunten bij de realisering van het streefbeeld

Voor het autonetwerk is aangegeven tot welke categorie ze behoren. Tevens is aangegeven welke inrichting vereist is bij elke categorie. Wanneer dit vergeleken wordt met de bestaande situatie in Riemst, dan is het op een aantal plaatsen noodzakelijk maatregelen te nemen.

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in het hoofdstuk 7: Werkdomein E: Actieprogramma:

- Doorvoeren categorisering van het wegennet:
 - Afbakenen en herinrichten van verblijfsgebieden
 - Herinrichting doortochten;
 - Opmaak signalisatieplan.
- Herinrichting schoolomgevingen;
- Herziening parkeerbeleid Riemst-centrum;
- Handhaving (controle parkeerreglementering, sluipverkeer en regelmatige snelheidscontroles).

4.5. Vrachtverkeer

Laatste onderdeel van het verkeer- en vervoersysteem dat aan de orde komt is het vrachtverkeer.

4.5.1. Rol van het vrachtnetwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoersysteem

Het gemeentelijk vrachtnetwerk heeft tot doel de bereikbaarheid van de economische polen te waarborgen, binnen de randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

4.5.2. Streefbeeld voor het gemeentelijk vrachtnetwerk

Een duidelijke vrachtroute wordt geïmplementeerd. Deze beperkt zich tot de geselecteerde hoofdwegen, primaire en secundaire wegen. Daarnaast wordt ook de weg ten oosten van het Albertkanaal (ten noorden van de N79) geselecteerd als vrachtroute om de leemontginning aldaar (grondgebied Maastricht) aan te sluiten op het gewestwegennet en zo o.a. het verwerkingsbedrijf te Bilzen (Spouwen) te bedienen. Ook de mergelontginning te Bassenge (Eben) verloopt over de gemeente Riemst richting E313. Als alternatief voor dit vervoer wordt het goederenvervoer over het water (Albertkanaal) gepromoot. Om de kwaliteit van dit alternatief voor het vrachtvervoer over de weg nog te verbeteren worden enkele capaciteitsknelpunten opgelost (verbreding van het Albertkanaal en het vernieuwen van de brug te Kanne en Vroenhoven).

Aangezien een nieuwe brug te Kanne een sterk bepalende ruimtelijke impact heeft, zal de gemeente er op toezien dat de nieuwe brug een lichte constructie wordt die past binnen dorp en landschap.

De brug in Vroenhoven is geklasseerd. De gemeente Riemst stelt zich dan ook de vraag of een voorrangsregeling voor schepen (met lichtenregeling), in combinatie met de nieuwe brug (en verbreding) te Kanne, niet volstaat voor het verbeteren van de capaciteit op het Albertkanaal.

Kaart 8: Vrachtroutes

4.5.3. Programma van maatregelen + prioritering

Het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling worden opgesteld in het hoofdstuk 7: Werkdomein E: Actieprogramma:

- Bevorderen van het goederen over het water (Albertkanaal);
- Beperken van de overlast van doorgaand vrachtverkeer over de weg door het vastleggen en handhaven van vrachtroutes.

5. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Werkdomeinen A en B betreffen een aantal planologische en verkeerstechnische maatregelen. Deze zijn op zich onvoldoende om het scenario voor duurzame mobiliteit te realiseren. Daarvoor zijn een aantal ondersteunende en flankerende maatregelen nodig.

5.1. Dynamisch verkeersmanagement

Ter hoogte van Riemst-centrum (verknoping belbus met stamlijn) worden digitale informatieborden voorzien.

5.2. Sturing – signalisatie

Voor het gemotoriseerd verkeer zal een signalisatieplan opgesteld worden om zo een optimale belasting van het wegennet te bekomen en dit volgens de wenselijke categorisering. Het signalisatieplan wordt niet enkel voor licht verkeer, maar tevens voor zwaar verkeer uitgewerkt. Hierbij wordt het zwaar verkeer gestuurd via primaire, secundaire en intergemeentelijke wegen teneinde de centra en woongebieden zo min mogelijk te belasten. De overige wegen mogen enkel door bestemmingsverkeer belast worden. Overbodige wegsignalisatie zal worden verwijderd.

Ook de signalisatie voor het fietsverkeer zal in het algemeen signalisatieplan geïntegreerd worden.

5.3. Vervoersmanagement

Vervoersmanagement betreft de inzet van bedrijven, scholen en openbare instellingen om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

Voor nieuwe bedrijven wordt een MOBER (mobiliteitseffectenrapport) opgesteld alvorens een vergunning af te leveren. Bestaande bedrijven worden aangemoedigd voor het opmaken van een bedrijfsvervoerplan. Hierdoor wordt getracht het aantal autokilometers die naar de bedrijven gereden worden te reduceren.

Scholen worden aangemoedigd maatregelen te nemen om het autoverkeer te beperken door het aanmoedigen van fietsgebruik en het gebruik van openbaar vervoer. Dit kan bv. door het inrichten van fietspooling (zie 5.5. Voorlichting en educatie).

Stimuli voor het gemeentepersoneel betreffen de fietsvergoeding en de, gedeeltelijke, terugbetaling van het openbaar vervoerabonnement (zie 5.4. Financiële maatregelen).

5.4. Financiële maatregelen

Financiële maatregelen ondersteunen op hun beurt de overige maatregelen binnen werkdomein C (parkeerbeleid, vervoersmanagement, ...).

5.4.1. Tarifiering openbaar vervoer

Als maatregel werd voor het gemeentepersoneel een terugbetaling van het openbaar vervoerabonnement (tot op een bepaalde limiet) reeds voorzien.

5.4.2. Vergoeding fietsgebruik/carpool

Momenteel wordt er reeds een fietsvergoeding toegekend aan het gemeentepersoneel. De gemeente stelt op deze wijze een voorbeeld naar zijn inwoners. Ook carpool zal op deze wijze worden ondersteund.

5.5. Voorlichting en educatie

Voorlichting en educatie zijn belangrijke instrumenten om ‘het laatste duwtje’ te geven. Het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer zijn op zich vaak niet genoeg om het autogebruik te ontmoedigen. Veel mensen kiezen namelijk vaak niet voor de auto op basis van een rationele afweging tussen de verschillende alternatieven, maar eerder uit gewoonte of attitude. Het doorbreken van dit gedrag vraagt meer dan het verbeteren van het aanbod van de alternatieven voor de auto. Daar zijn andere middelen voor nodig, zoals voorlichting over de alternatieven of educatie over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.

Fiets: In samenwerking met de scholen kan een fietscampagne gevoerd worden, teneinde de leerlingen te sensibiliseren om meer met de fiets naar school te komen (o.a. over fietspoolen). Ook een jaarlijkse schoolcampagne rond verkeersveiligheid (met bv. fietscontroles) wordt voorzien.

Op de uitbreiding van het bedrijventerrein ‘Op het Reek’ wordt een verkeerspark aangelegd. Dit bevat naast een verkeerspark voor de basisscholen tevens ruimte voor de opleiding van leerling-chauffeurs.

Openbaar vervoer: Er wordt een folder opgemaakt over het nieuwe netwerk (+ gebruik en kostprijs) die verspreid wordt via de gemeentekrant en tevens los verkrijgbaar is. Ter hoogte van de openbaar vervoerknooppunten worden digitale informatieborden voorzien (lange termijn).

Er kan bovendien gesteld worden dat een goede communicatie met de burger, omtrent het mobiliteitsplan in het algemeen en met betrekking tot herinrichtingsprojecten in het bijzonder, noodzakelijk is. Het gemeentelijk informatieblad, de gemeentelijke website en eventuele hoorzittingen zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten. Eventueel kunnen specifieke informatiefolders opgemaakt worden.

5.6. Handhaving

Door middel van handhaving wordt het gevoerde mobiliteitsbeleid van de gemeente ondersteund. Binnen het beleidsplan ligt de klemtoon hier op 4 elementen:

- B Snelheidslimieten
- B Sluipverkeer
- B Parkeerregulering centra
- B Vrachtroutes

Om te komen tot het respecteren van de snelheidslimieten, dienen op geregelde tijdstippen onaangekondigde snelheidscontroles uitgevoerd te worden, welke leiden tot een sanctie bij het overtreden van de toegelaten snelheid. Ook wat betreft de maatregelen m.b.t. het verhinderen van sluikverkeer vragen een strak handhavingsbeleid.

Het controleren van de parkeerregulering spitst zich voornamelijk toe op het fout parkeren en de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot het respecteren van de parkeerdurbepanking. Extra aandacht is er ook voor de aanpak van wild parkeren in de schoolomgevingen.

De routing voor het vrachtverkeer dient op een afdoende wijze gesignaleerd te worden. Vooral in de beginperiode bij de uitvoering van de nieuwe circulatieve maatregelen dient er gecontroleerd te worden, teneinde te komen tot een algemene aanvaarding en naleving van deze maatregel die tot doel heeft de druk op de centra te verlichten.

5.7. Interne organisatie

Hiervoor verwijzen wij naar hoofdstuk 9: Organisatie van het verdere verloop van het mobiliteitsplanningsproces.



6. WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN DE WERKDOMEINEN A, B EN C

Werkdomein D werd in het leven geroepen om de samenhang tussen de diverse werkdomeinen A (Ruimtelijke ontwikkelingen), werkdomein B (Verkeersontwikkelingen) en werkdomein C (Ondersteunende en flankerende maatregelen) te bewaken. Feitelijk zit dit reeds vervat in de hele opbouw van dit mobiliteitsplan. Wij verwijzen hiervoor echter ook naar hoofdstuk 9: Organisatie van het verdere verloop van het mobiliteitsplanningsproces (Werkdomein F). De opgezette organisatiestructuren zullen a posteriori, na de opmaak van het mobiliteitsplan, over de samenhang tussen de diverse werkdomeinen waken.

7. WERKDOMEIN E: ACTIEPROGRAMMA

De vorige hoofdstukken hebben een aantal *programma's van maatregelen* voor de realisering van het scenario voor duurzame mobiliteit opgeleverd. Deze programma's worden hier vertaald naar een actieprogramma. Dit actieprogramma geeft ten eerste voor elk van de onderdelen uit de programma's een globale indicatie van de investeringskosten. Ten tweede brengt het actieprogramma een prioritering aan tussen de te nemen maatregelen. Voor elk van de maatregelen wordt aangegeven of deze op korte termijn (< 5 jaar), middellange (5-10 jaar) of lange termijn (> 10 jaar) gerealiseerd gaan worden.

Per werkdomein worden de maatregelen weergegeven in tabellen.

De opbouw van de tabellen is steeds als volgt:

- beschrijving van de maatregel
- uitvoerder van de maatregel
- prioriteit van de maatregel
 - KT:** acties die op korte termijn uitgevoerd worden (< 5 jaar)
 - MLT:** acties die op middellange termijn uitgevoerd worden (5-10 jaar)
 - LT:** acties die op lange termijn uitgevoerd worden (> 10jaar)
- eventuele verwijzing naar andere maatregelen waar de betreffende maatregel deel van uitmaakt
- globale indicatie van de kosten van de maatregel

De volgende paragraaf geeft een beschrijving van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het inschatten van de kosten.

7.1. Uitgangspunten bij de globale kostenraming

- De ramingen van de acties zijn slechts globale ramingen. Meer gedetailleerde ramingen zijn pas mogelijk bij de verdere uitwerking van de projecten;
- De ramingen zijn gebaseerd op het prijspeil van 2000 (excl. BTW);
- Er werd bij de raming geen rekening gehouden met ev. riolerings- en/of nutswerken;
- Er werd geen rekening gehouden met eventuele besparingen doordat bepaalde projecten worden opgenomen in het lopend onderhoud van wegen en o.a. rioleringsprojecten van Aquafin;
- Bij verschillende maatregelen is er de mogelijkheid tot subsidies; de diverse wijzen van financiering werden echter buiten beschouwing gelaten;
- Kosten van (ere)lonen en ev. ambtelijke voorbereidingen zijn eveneens buiten beschouwing gelaten.



7.2. Werkdomein A: De mobiliteitseffecten van de gewenste ruimtelijke structuur

A.1. Duiding van de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen aan de hand van B.P.A.'s, A.P.A.'s, gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen					
Concrete maatregel	Beschrijving	Uitvoerder	Prioriteit	Verwijzing	Kostprijs
A.1.1.	Opmaak Gemeentelijk Structuurplan volgens het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening (incl. woningbehoeftestudie)	Gemeente	in uitvoering		
A.2. Duiding van de mobiliteitseffecten van strategische ruimtelijke projecten (bv. herwaardering van de stationsomgeving, inplanting van grote winkelcomplexen, enz.)					
Concrete maatregel	Beschrijving	Uitvoerder	Prioriteit	Verwijzing	Kostprijs
A.2.1.	Onderzoek uitbreiding bedrijventerrein – BPA Zonevreemde bedrijven	Gemeente	in uitvoering	zie A.1.1.	
A.2.2.	Opmaak sectoraal BPA handelslinten N79	Gemeente	KT		?
A.2.3.	Onderzoek ruimtelijke impact nieuwe bruggen over het Albertkanaal te Kanne en Vroenhoven (incl. onderzoek alternatief lichtenregeling Vroenhoven)	Dienst voor de Scheepvaart	Lopende/KT		?
A.3. Categorisering van straten en wegen					
Concrete maatregel	Beschrijving	Uitvoerder	Prioriteit	Verwijzing	Kostprijs
A.3.1.	Opmaak projectnota module 3+4 Riemst-centrum	Gem./AWV/De Lijn	in uitvoering		
A.3.2.	Opmaak projectnota module 3+4 Vroenhoven	Gem./AWV/De Lijn	KT		?
A.3.2.	Opmaak projectnota module 16 Millen-Herderen	Gem./AWV/De Lijn	KT		?
A.3.3.	Opmaak projectnota module 3+4 Zichen-Zussen-Bolder	Gem./AWV/De Lijn	MLT		?
A.3.4.	Aanpassing wegenis conform categorisering	Gem./AWV	KT, MLT, LT	zie B.2. en B.4.	
				subtotaal kostprijs werkdomein A	?



7.3. Werkdomein B: De gewenste verkeersstructuur

B.1. Beleid m.b.t. verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.1.1.	Opwaarderen en inrichten van de kernen in functie van de voetganger	Gemeente	KT, MLT, LT	zie B.4.	
B.1.2.	Herziening van de voetgangersinfrastructuur in functie van wegcategorisering met een daaraan gerelateerd snelheidsbeleid en indeling in verkeers- en verblijfsgebieden	Gemeente	KT, MLT, LT	zie B.4.	
B.1.3.	Aanleg voetpaden Daalstraat-Stopstraat-Sieberg	Gemeente	KT		4.750.000,-
B.2. Fietsbeleidsplan					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
	<i>Infrastructuurwerken</i>				
B.2.1.	Aanleg fietspaden N79-N671-N745 t.h.v. Riemst-centrum	AWV/Gemeente/ De Lijn	KT	zie B.4.14.	
B.2.2.	Autovrij maken ruilverkavelingswegen (gedeeltelijk)	Gemeente	KT	zie B.4.34 en B.4.35.	
B.2.3.	Heraanleg fietspaden N79 t.h.v. Millen-Herderen	AWV/Gemeente/ De Lijn	MLT	zie B.4.38.	
B.2.4.	Heraanleg fietspaden N79 (buitengebied)	AWV/Gemeente	LT		36.000.000,-
B.2.5.	Aanleg fietspaden N671 tussen Riemst-centrum en de gemeentegrens	AWV/Gemeente/ De Lijn	MLT	zie B.4.37.	
B.2.6.	Aanleg fietspaden N78 (buitengebied)	AWV/Gemeente	LT		8.800.000,-
B.2.7.	Aanleg fietspaden N745 (buitengebied)	AWV/Gemeente	LT		21.600.000,-



	<i>Opheffen van barrières</i>				
B.2.8	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de gewestwegen door herinrichting			zie B.4.14., B.4.15., B.4.17., B.4.36., B.4.37 en B.4.38.	
B.2.9.	Beveiligen oversteken gewestwegen – recreatieve fietsroutes (N79-Muizenberg / N78-RVK-weg ten noorden Iers Kruisstraat / N671-Vroenhovenweg)				2.000.000,-
B.3. Beleidsplan openbaar vervoer					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.3.1.	Uitbouw nieuwe regionale lijn Tongeren-Voeren over Riemst + heroriëntatie na invoering van een 2 ^{de} belbus	De Lijn	KT		?
B.3.2.	Verdere uitbouw belbus (uitbreiding uren op KT, later van 1 belbus naar 2 dus verhoging flexibiliteit en betere bediening van Kanne)	De Lijn/ Gemeente	KT, MLT		?
B.3.3.	Invoeren basismobiliteit	De Lijn	KT, MLT	zie B.3.1. en B.3.2.	<i>I.f.v. middelen Vlaamse overheid</i>
B.3.4.	Herzien halte-infrastructuur in functie van het nieuwe netwerk (nieuw en herlokatie)	De Lijn/AWV/ Gemeente	KT, MLT	zie B.7.2.	
B.4. Wegenbeleid conform de ruimtelijke opties en de wegencategorisering					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.4.1.	Herinrichting doortocht Kanne N619	AWV/Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.2.	Herinrichting centrum Zussen (Pastoor Bollenstr.-Mergelstr.-Reggerstr.)	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.3.	Herinrichting Bolderstraat-Nieuweweg-St.-Servaesstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.4.	Herinrichting kruispunt Merestraat-Bergstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.5.	Herinrichting Valmeerstraat (t.h.v. Romeinse weg)	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.6.	Herinrichting Rijckerstraat-Dorpsstraat-Wilwouterstraat-Kasteelstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.7.	Herinrichting Kasteelstraat met kruispunt Millerstraat-OLV-straat.	Gemeente	Uitgevoerd		-



B.4.8.	Herinrichting kruispunt Trinellestraat-Langstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.9.	Herinrichting aansluiting Klein Lafeltstraat-N79	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.10.	Herinrichting aansluiting Lafelterweg-Krijtstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.11.	Herinrichting kerk Lafelt	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.12.	Herinrichting centrum Vlijtingen (Kloosterstr.-Pater Vanweertplein-Meerstraat)	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.13.	Herinrichting Erhemstraat-Bijssstraat	Gemeente	Uitgevoerd		-
B.4.14.	Herinrichting doortocht Riemst-centrum N79-N671-N745	AWV/De Lijn/ Gemeente	KT		85.000.000,- 50.000.000,- voor onteigeningen 2002* ³
B.4.15.	Herinrichting aansluiting N79-N78	AWV	KT	zie B.4.35.	
B.4.16.	Herinrichting aansluiting Iers Kruisstraat-N78	AWV	KT		1.250.000,-
B.4.17.	Herinrichting aansluiting Schepen Mengelslaan en Burgemeester Coenegrachtslaan met N745 (+ afsluiten aansluiting Ophemerstraat)	AWV/Gemeente	KT		3.000.000,-
B.4.18.	Herinrichting aansluiting Toekomststraat met N671	AWV	KT		1.250.000,-
B.4.19.	Herinrichting N619 Grenadiersweg bij vernieuwing brug (met aandacht voor de toegankelijkheid van de jachthaven en de toeristische parking voor de mergelgrotten)	AWV/Dienst voor de Scheepvaart/ Gemeente	KT		7.500.000,-
B.4.20.	Herinrichting Panisveld (incl. poort bebouwde kom)	Gemeente	KT		500.000,-
B.4.21.	Herinrichting Billerweg-Peperstraat (omvorming tot woonstraat)	Gemeente	KT		500.000,-
B.4.22.	Herinrichting Heiligenstraat (incl. kruispunt met de Daalstraat en de Kruisherestraat)	Gemeente	KT		500.000,-
B.4.23.	Herinrichting Mgr. Simenonlaan	Gemeente	KT		2.500.000,-
B.4.24.	Herinrichting Iers Kruisstraat (incl. 2 poorten bebouwde kom)	Gemeente	KT		2.500.000,-
B.4.25.	Herinrichting Tramstraat	Gemeente	KT		3.000.000,-
B.4.26.	Herinrichting Holstraat	Gemeente	KT		750.000,-



B.4.27.	Herinrichting Kerkstraat	Gemeente	KT		10.000.000,-
B.4.28.	Herinrichting schoolomgeving Herderen	Gemeente	KT		1.000.000,-
B.4.29.	Herinrichting schoolomgeving Millen	Gemeente	KT		1.000.000,-
B.4.30.	Herinrichting schoolomgeving Riemst (module 10)	AWV/Gemeente	KT		1.000.000,-
B.4.31.	Herinrichting schoolomgeving Zichen-Bolder	Gemeente	KT		1.000.000,-
B.4.32.	Dorpskernherwaardering Val-Meer (incl. schoolomgeving)	Gemeente	KT		30.000.000,-
B.4.33.	Dorpskernherwaardering Kanne (kerkplein en omgeving)	Gemeente	KT		25.000.000,-
B.4.34.	Dorpskernherwaardering Vroenhoven (kerkplein)	Gemeente	KT		15.000.000,-
B.4.35.	Dorpskernherwaardering Herderen (kerkplein)	Gemeente	KT		15.000.000,-
B.4.36.	Dorpskernherwaardering Millen (omgeving waterburcht)	Gemeente	KT		5.000.000,-
B.4.37.	Fysiek afsluiten van ruilverkavelingswegen voor het autoverkeer (RVK Herderen-Vlijtingen, RVK Lafelt-N79 en Kanaalwegen met aansluiting op N79 t.h.v. bunker)	Gemeente	KT		2.000.000,-
B.4.38.	Herinrichting overgangen bebouwde kom (woonstraten) - ruilverkavelingswegen	Gemeente	KT, MLT		4.000.000,- ^{*I}
B.4.39.	Herinrichting doortocht Vroenhoven N79	AWV/De Lijn/ Gemeente	MLT		85.000.000,-
B.4.40.	Herinrichting doortocht Zichen-Zussen-Bolder N671	AWV/De Lijn/ Gemeente	MLT		75.000.000,-
B.4.41.	Herinrichting wegvak Millen-Herderen N79	AWV/De Lijn/ Gemeente	MLT		50.000.000,-
B.4.42.	Herinrichting aansluiting N758-Rijckerstraat	AWV	MLT		1.250.000,-
B.4.43.	Aanleg poorten bebouwde kom Vlijtingen op de Molenweg en de Smisstraat	Gemeente	MLT		600.000,-
B.4.44.	Heraanleg kruispunt Ellichtstr.-St.-Albanusstr. en Molenweg	Gemeente	MLT		1.000.000,-
B.4.45.	Herinrichting poort bebouwde kom Genoelselderen op de Sint-Maartenstraat	Gemeente	MLT		300.000,-
B.4.46.	Herinrichten kruispunt Langstr-Zevenbunderstr.-Elsterweg	Gemeente	MLT		1.000.000,-



B.4.47.	Herinrichting kruispunt Elsterweg-Rukkelingenweg	Gemeente	MLT		1.000.000,-
B.4.48.	Aanleg snelheidsremmers Muizenberg	Gemeente	MLT		3.000.000,-
B.4.49.	Dorpskernherwaardering Membruggen	Gemeente	MLT		15.000.000,-
B.4.50.	Herinrichting hoofdstraat Elst	Gemeente	MLT		4.000.000,-
B.4.51.	Herinrichting kruispunt Daalstraat-Maastrichterstraat-Tolstraat- De la Brassinestraat	Gemeente	MLT		1.000.000,-
B.4.52.	Herinrichting poorten bebouwde kom Val-Meer op de Merestraat (komende van Millen) en ter hoogte van het kruispunt Grote straat-Vijfkruisenstraat-Bitsingenweg ('poortplein')	Gemeente	MLT		2.500.000,-
B.4.53.	Herinrichting Mgr. Kerkhofslaan-Verbindingsweg	Gemeente	MLT		2.000.000,-
B.4.54.	Herinrichting Op de Dries-Gielenstraat (omvorming tot woonstraat i.p.v. als alternatief voor de Nieuweweg)	Gemeente	MLT		1.000.000,-
B.4.55.	Aanleg poort bebouwde kom Zichen op de Wonckerweg	Gemeente	MLT		300.000,-
B.4.56.	Herinrichting kruispunt St.-Rochusstraat en Wonckerweg (t.h.v. de bebouwde kom)	Gemeente	MLT		2.000.000,-
B.4.57.	Herinrichting kruispunt Klein Lafeltstraat-Tramstraat	Gemeente	MLT		1.000.000,-
B.4.58.	Herinrichting Misweg en Burchtstraat	Gemeente	LT		1.500.000,-
B.4.59.	Herinrichting Sint-Albanusstraat	Gemeente	LT		8.000.000,-
B.4.60	Herinrichting Sint-Maartenstraat	Gemeente	LT		25.000.000,-
B.5. Verkeersveiligheidsplan aansluitend op of geïntegreerd in A3, B1, B2, B3 en B4					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
				Zie A.3., B.1., B.2., B.3. en B.4.	
B.6. Parkeerbeleidsplan					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.6.1.	Opmaak parkeerplan Riemst-centrum			zie A.3.1.	



B.7. Beleid m.b.t. overstapvoorzieningen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.7.1.	Aanleg openbaar vervoerknooppunt Riemst-centrum (met inbegrip van het plaatsen van fietsenstallingen)	De Lijn/AWV/ Gemeente	KT	zie B.4.14.	
B.7.2.	Herzien halte-infrastructuur i.f.v. het nieuwe netwerk (met inbegrip van het plaatsen van fietsenstallingen)	De Lijn/AWV/ Gemeente	KT, MLT		3.000.000,-
B.8. Personen- en goederenvervoer over water					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
B.8.1.	Uitbreiding van de jachthaven te Kanne (incl. passantenkade)		Uitgevoerd		-
B.8.2.	Vernieuwen van de brug over het Albertkanaal te Kanne om er de verbreding van het Albertkanaal te kunnen verwezenlijken (capaciteitsverhoging goederenvervoer over het Albertkanaal)	Dienst voor de Scheepvaart	KT	zie A.2.2.	?
B.8.3.	Plaatsing lichtenregeling t.h.v. de brug over het Albertkanaal te Vroenhoven (capaciteitsverhoging en veiligheid goederenvervoer over het Albertkanaal)	Dienst voor de Scheepvaart	KT	zie A.2.2.	?
				subtotaal kostprijs werkdomein B	631.850.000,- *2

*¹. Totaal bedrag op jaarbasis (= richtbedrag jaarlijks te herzien)

*² Totaal bedrag berekend op een termijn van 15 jaar

*³ Maatregel ingeschreven in het indicatief investeringsprogramma voor de wegen 2001-2003



7.4. Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen

C.1. Programma vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.1.1.	Vervoersmanagement bij gemeentelijke diensten (fietsvergoeding/terugbetaling openbaar vervoer (gedeeltelijk))	Gemeente	Lopende		
C.2. Tarifiering openbaar vervoer, parkeren					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.2.1.	Onderzoek tarifiering openbaar vervoer ^{*1}	De Lijn	KT		
C.3. Campagnes					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.3.1.	Omtrent fietspoolen i.s.m. de scholen	Gemeente/Politie	KT		
C.3.2.	Omtrent verkeersveiligheid	Gemeente/Politie	KT		
C.3.3.	Omtrent verkeerseducatie – Aanleg van een verkeerspark op het bedrijventerrein (uitbreiding)	Gemeente/Politie	KT		
C.3.4.	Omtrent het nieuwe openbaar vervoernetwerk	Gemeente/ De Lijn	KT, MLT, LT		
C.4. Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.4.1.	Algemene informatie omtrent het gemeentelijk mobiliteitsbeleid via het gemeentelijk infoblad en de gemeentelijke website	Gemeente	KT, MLT, LT		
C.4.2.	Projectgebonden infoavonden met belanghebbenden in samenhang met eventuele informatiebrochures	Gemeente/AWV/ De Lijn	KT, MLT, LT		



C.4.3.	Opmaak informatiebrochure openbaar vervoer	Gemeente/ De Lijn	KT, MLT, LT	zie C.3.3.: Campagne omtrent het nieuwe openbaar vervoernetwerk	
C.4.4.	Opmaak fietsschoolkaart (met aanduiding van de gewenste fietsroutes met aanduiding van veilige oversteekpunten en/of gevaarlijke, te mijden punten)	Gemeente	KT	zie C.3.1. en C.3.2.: Campagnes omtrent fietspoolen en verkeersveiligheid	
C.4.5.	Digitale informatievoorziening t.h.v. de openbaar vervoerknooppunten	De Lijn	KT	zie C.7.4. Sturing, signalisatie en dynamisch verkeersmanagement	
C.5. Handhaving					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.5.1.	Regelmatige snelheidscontroles	Federale politie	KT, MLT, LT		
C.5.2.	Controle sluipverkeer	Federale politie	KT, MLT, LT		
C.5.3.	Controle parkeerreglementering	Federale politie	KT, MLT, LT		
C.5.4.	Controle gebruik vrachtroutes	Federale politie	KT, MLT, LT		
C.6. Interne organisatie					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.6.1.	Voorzien van een jaarlijks budget voor externe adviezen binnen de begroting	Gemeente	KT, MLT, LT		1.500.000,-* ²
C.6.2.	Aanstelling mobiliteitsambtenaar	Gemeente	KT, MLT, LT		
C.6.3.	Oprichting van een verkeerseenheid binnen de IPZ	Politie	KT		
C.7. Sturing, signalisatie en dynamisch verkeersmanagement					
<i>Concrete maatregel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Uitvoerder</i>	<i>Prioriteit</i>	<i>Verwijzing</i>	<i>Kostprijs</i>
C.7.1.	Herziening algemeen signalisatieplan (m.i.v. signalisatie fietsverkeer)	Gemeente/AWV	KT		
C.7.2.	Herziening bestaande signalisatie in functie van het signalisatieplan (m.i.v. signalisatie fietsverkeer)	Gemeente/AWV	KT		
C.7.4.	Digitale informatieborden OV-knooppunt Riemst-centrum (verknoping belbus met stamlijn)	De Lijn	LT		



subtotaal kostprijs werkdomein C	40.000.000,-* ³
----------------------------------	----------------------------

*¹ Regionale maatregel. Omwille van de concurrentiepositie van de gemeenten onderling zullen bepaalde maatregelen regionaal uitgevaardigd dienen te worden.

*² Totaal bedrag op jaarbasis (= richtbedrag jaarlijks te herzien)

*³ Totaal bedrag berekend op een termijn van 15 jaar

totaal kostprijs A+B+C+D in BEF	671.850.000,-
totaal kostprijs A+B+C+D in Euro	16.654.726,-

Kaart 9: Maatregelen fiets- en voetgangersverkeer

Kaart 10: Maatregelen auto- en vrachtverkeer

7.5. Relatie doelstellingen-maatregelen-prioriteiten

Onderstaande tabel heeft tot doel een overzicht te geven van het inhoudelijke procesverloop van het mobiliteitsplan: van de probleemstelling vanuit de oriëntatienota, over het onderzoek tijdens de 2^{de} fase van het mobiliteitsplan tot aan de concrete acties in het beleidsplan (fase 3 van het mobiliteitsplan).

Tabel 4: Relatie probleemstelling-onderzoek-maatregelen

oriëntatienota	synthesenota		beleidsplan	
probleemstelling/visie	onderzoek	resultaten	actie	prioriteit
het opvangen van de woningbehoefte voor de plaatselijke inwoners die onder druk staat vanuit Nederland, zonder verder afbreuk te doen aan de typische dorpsstructuren	opmaak woningbehoeftestudie binnen de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	het onderzoek voorziet in een trendscenario 649 en voor een duurzaam scenario 357 bijkomende woningen; dit zal zich uiteten in resp. 4.098 of 2.254 bijkomende verplaatsingen per dag	promotie alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, voetgangers- en fietsverkeer) <i>zie Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Riemst in opmaak</i>	KT
verantwoorde inplantingskeuze sporthal waarbij een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen gecombineerd moet worden met een weloverwogen ruimtelijke keuze	<i>de gemeentelijke sporthal is momenteel reeds in aanbouw in het centrum van de hoofdkern Riemst</i>	-	-	-
landschapsrestauratie in combinatie met geplande recreatieve en toeristische projecten	-	-	-	-
het opstellen van een parkeerplan met inbegrip van maatregelen t.a.v. bijzondere weggebruikersgroepen en eventuele tijdsbeperkingen	parkeeronderzoek centrum Riemst	langparkeerders maken gebruik van zo'n 11% van het beschikbaar aantal parkeerplaatsen in het centrum van Riemst (uitgez. personeelsparkings diensten en parkings voor dienstvoertuigen); op enkele plekken geven illegaal parkeerders een hoge parkeerdruk aan, het gaat hier vnl. over kortparkeren. In globo was er tijdens het onderzoek geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.	opmaak gedetailleerd parkeerplan binnen het kader van de herinrichting van de N79-N671-N745 te Riemst-centrum (projectnota)	KT



verhinderen sluikverkeer in woonstraten en het hierdoor verhogen van de leefbaarheid	opmaak wegencategorisering intensiteitstellingen sluikwegen	toename van het sluipverkeer op de ruilverkavelingswegen	fysiek afsluiten van de belangrijkste sluiproutes voor het autoverkeer herinrichting overgangen bebouwde kom (woonstraten) - ruilverkavelingswegen	KT KT, MLT
uitbouw duidelijke fietsstructuren, gecombineerd met toeristische fietsroutes	onderzoek fietspotentieel in combinatie met fietsroutes > schoolenquête schoolfietsroutes + onderzoek verplaatsingsgegevens woon-werk en woon-schoolverkeer (NIS)	in het woon-werkverkeer heeft het meeste (brom)fietsverkeer plaats binnen de gemeente (16% van de verplaatsingen; wat betreft het woon-schoolverkeer vertegenwoordigt het fietsverkeer ca. 42% van de verplaatsingen binnen de gemeente inzicht schoolfietsroutes en knelpunten	herinrichting gewestwegen ter verbeteren van de oversteekbaarheid autovrij maken ruilverkavelingswegen (gedeeltelijk)	KT, MLT, LT
uitbouw van een degelijk openbaar vervoernet	inzicht krijgen in de (potentiële) gebruiker en zijn wensen > onderzoek verplaatsingsgegevens woon-werk en woon-schoolverkeer (NIS)	in het woon-schoolverkeer maakt slecht 3% gebruik van het OV (20% maakt wel gebruik van het door de school ingericht vervoer); in het woon-werkverkeer gebruikt zo'n 5,5% het OV, waarvan het meeste richting Brussel (1,5%)	uitbouw nieuwe stamlijn Tongeren-Voeren over Riemst (Millen, Val-Meer en Zichen-Zussen-Bolder) verdere uitbouw belbus (van 1 belbus naar 2 dus verhoging flexibiliteit + uitbreiding uren) uitbouw OV-knooppunt te Riemst-centrum	KT



7.6. Verduidelijking acties met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid

Onderstaande tabel heeft als doel een overzicht te geven van de maatregelen die het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid vorm geven. Eigenlijk betreft het de maatregelen die thuis horen onder werkdomein B.5. (Verkeersveiligheidsplan aansluitend op of geïntegreerd in de werkdomeinen A.3., B.1., B.2., B.3. en B.4.). Juist omdat deze maatregelen reeds zijn geïntegreerd in de overige acties van het mobiliteitsplan en daarenboven een belangrijk aantal acties met betrekking tot verkeersveiligheid reeds werden uitgevoerd gedurende het planningsproces, is hier getracht alles nog eens op een rijtje te zetten.

De eerste kolom omvat de knelpunten met betrekking tot de verkeersonveiligheid, zowel wat betreft de subjectieve als de objectieve verkeersonveiligheid. Het onderzoek naar de knelpunten is terug te vinden in fase 2 van dit mobiliteitsplan. De tweede kolom omvat de concrete maatregel die hieruit voortvloeit of voortvloeide. De derde kolom bevat de code die verwijst naar de desbetreffende actie (werkdomein E: Actieprogramma). Reeds uitgevoerde acties kregen uiteraard geen code daar zij niet meer in het actieprogramma werden opgenomen. Tenslotte bevat de 4^{de} kolom de stand van zaken van de uitvoering van de desbetreffende actie.

De onderstaande tabel wil also een duidelijk overzicht geven van de gebiedsdekkende, knelpuntspecifieke aanpak van de gemeentelijke verkeers(on)veiligheid.

Tabel 5: Overzichttabel maatregelen verkeersveiligheid

Locatie	Aanpak	Code actie-programma	Prioritering actieprogramma
Gewestwegen			
N79 Tongersesteenweg-Maastrichtersteenweg	Herinrichting doortocht Riemst-centrum N79-N671-N745	B.4.14.	Korte Termijn
	Heraanleg fietspaden N79-N671-N745 t.h.v. Riemst-centrum	B.2.1.	Korte Termijn
	Beveiligen oversteken gewestwegen – recreatieve fietsroutes (N79-Muizenberg)	B.2.9.	Korte Termijn
	Herinrichting doortocht Vroenhoven N79	B.4.39.	Middellange Termijn
	Herinrichting wegvak Millen-Herderen N79	B.4.41.	Middellange Termijn
	Heraanleg fietspaden N79 t.h.v. Millen-Herderen N79	B.2.3.	Middellange Termijn
	Heraanleg fietspaden N79 (buitengebied)	B.2.4.	Lange Termijn



N78 Burgemeester Marresbaan	Herinrichting aansluiting N79-N78	B.4.15.	Korte Termijn
	Herinrichting aansluiting Iers Kruisstraat-N78	B.4.16.	Korte Termijn
	Beveiligen oversteken gewestwegen – recreatieve fietsroutes (N78-RVK-weg ten noorden Iers Kruisstraat)	B.2.9.	Korte Termijn
	Heraanleg fietspaden N78 (buitengebied)	B.2.6.	Lange Termijn
N745 Bilzersteenweg	Herinrichting doortocht Riemst-centrum N79-N671-N745	B.4.14.	Korte Termijn
	Herinrichting aansluiting Schepen Mengelslaan en Burgemeester Coenegrachtslaan met N745 (+ afsluiten aansluiting Ophemerstraat)	B.4.17.	Korte Termijn
	Heraanleg fietspaden N745 (buitengebied)	B.2.7.	Lange Termijn
N671 Visésteenweg	Herinrichting doortocht Riemst-centrum N79-N671-N745	B.4.14.	Korte Termijn
	Beveiligen oversteken gewestwegen – recreatieve fietsroutes (N671-Vroenhovenweg)	B.2.9.	Korte Termijn
	Herinrichting doortocht Zichen-Zussen-Bolder N671	B.4.40.	Middellange Termijn
	Heraanleg fietspaden N671 t.h.v. Zichen-centrum	B.2.5.	Middellange Termijn
N758 Mopertingenweg	Herinrichting aansluiting N758-Rijckerstraat	B.4.42.	Middellange Termijn
N619 Schoolstraat-Grenadiersweg	Herinrichting doortocht Kanne N619	B.4.1.	Uitgevoerd
	Herinrichting N619 Grenadiersweg bij vernieuwing brug (met aandacht voor de toegankelijkheid van de jachthaven en de toeristische parking voor de mergelgrotten)	B.4.19.	Korte Termijn
Gemeentewegen			
Bergstraat	Herinrichting kruispunt Bergstraat-Merestraat	B.4.4.	Uitgevoerd
	Herinrichting Bolderstraat-Nieuweweg-St.-Servaesstraat (incl. kruispunt met de Bergstraat)	B.4.3.	Uitgevoerd
Daalstraat	Aanleg voetpaden Daalstraat-Stopstraat-Sieberg	B.1.3.	Korte Termijn
	Herinrichting Heiligenstraat (incl. kruispunt met de Daalstraat en de Kruisherestraat)	B.4.22.	Korte Termijn
	Herinrichting kruispunt Daalstr.-Maastrichterstr.-Tolstr.	B.4.51.	Middellange Termijn



Holstraat	Herinrichting Holstraat	B.4.26.	Korte Termijn
Iers Kruisstraat	Herinrichting omgeving kerk Lafelt	B.4.11.	Uitgevoerd
	Herinrichting aansluiting Iers Kruisstraat-N78	B.4.16.	Korte Termijn
	Herinrichting Iers Kruisstraat (incl. 2 poorten bebouwde kom)	B.4.24.	Korte Termijn
Muizenberg	Aanleg snelheidsremmers Muizenberg	B.4.48.	Middellange Termijn
Peperstraat	Herinrichting Billerweg-Peperstraat (omvorming tot woonstraat)	B.4.21.	Korte Termijn
Rukkelingenweg	Herinrichting kruispunt Elsterweg-Rukkelingenweg	B.4.47.	Middellange Termijn

8. OPZET VAN MONITORING EN EVALUATIE

Het realiseren van duurzame mobiliteit in de gemeente Riemst zal zich uitspreiden over vele jaren of zelfs decennia. Dit wordt ten eerste veroorzaakt doordat de investeringen, die nodig zijn om het scenario voor duurzame mobiliteit vorm te geven, niet op korte termijn te realiseren zijn. De beperkte middelen maken het noodzakelijk deze over een periode van 15 à 20 jaar uit te spreiden. Daarnaast zal er een vertraging optreden in het effect van de maatregelen.

Door deze lange beleidsperiode zal tussentijds veel veranderen in de maatschappij en dus ook op het gebied van verkeer en vervoer. Veranderingen die het wellicht noodzakelijk maken het beleid of het actieprogramma tussentijds bij te stellen.

Om te zorgen dat het mobiliteitsbeleid van de gemeente goed inspeelt op de veranderingen, en om te zorgen dat het beleid de goede richting houdt, zijn twee aspecten van belang: monitoren en evalueren.

8.1. Monitoren: Opvolgen van de ontwikkelingen in het mobiliteitspatroon

Om vast te stellen of het mobiliteitspatroon zich in de juiste richting ontwikkelt, is het ten eerste noodzakelijk om vast te stellen *hoe* het patroon zich ontwikkelt en *hoe* het zou moeten ontwikkelen. Het mobiliteitspatroon moet gemonitord worden en geconfronteerd met het mobiliteitspatroon waarnaar gestreefd wordt.

- Vaststellen van de kenmerkende indicatoren voor de beleidsdoelstellingen
 - verdeling over de modaliteiten (modal split)
 - verkeersveiligheid
 - leefbaarheid
- Vastleggen van het streefdoel

8.1.1. Streefdoel 1: Afname van het autogebruik

Men is tot het inzicht gekomen dat duurzame mobiliteit slechts te realiseren is als de autogerichtheid in het vervoerpatroon wordt afgebouwd. Openbaar vervoer en fiets moeten autoverplaatsingen voor hun rekening nemen. Alleen dan is het mogelijk de verplaatsingsmogelijkheden van de bevolking en de economische bereikbaarheid te realiseren binnen de randvoorwaarden van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

Concreet is dit vertaald in de volgende streefsituaties:

	huidige situatie	streefsituatie 2015
<i>openbaar vervoergebruik</i>	woonwerk-verkeer: aandeel van 5%	verhoging van aandeel naar 10%
<i>fietsgebruik</i>	woonwerk-verkeer: aandeel van 15%	verhoging van aandeel naar 25%
	woonschool-verkeer: aandeel van 35%	verhoging van aandeel naar 55%
<i>te voet</i>	woonschool-verkeer: aandeel van 15%	verhoging van aandeel naar 20%

Binnen deze doelstelling is het mogelijk om vervangende verplaatsingswijzen voor de traditionele autoverplaatsingen voor te stellen. Afhankelijk van de kenmerken van de verplaatsing verschilt het alternatief dat het meest geschikt is als vervanger voor de auto. Volgende tabel geeft dit weer.

**Tabel 6: Meest geschikte vervanging van de auto**

	afstand (km)	alternatieven voor de auto?	hoe alternatieven aantrekkelijker?	invloedssfeer van de gemeente Riemst?*
verplaatsingen op wijk/buurniveau	1-3	te voet, fiets	- samenhangende, directe, veilige, aantrekkelijke, comfortabele netwerken - relatief indirecte routes voor autoverkeer	inrichting gemeentelijk openbaar domein
verplaatsingen op lokaal niveau	3-10	fiets	- samenhangende, directe, veilige, aantrekkelijke, comfortabele netwerken	inrichting gemeentelijk openbaar domein
verplaatsingen op bovenlokaal niveau	10-30	openbaar vervoer	- afstemming op voor- en natransport - kwaliteit openbaar vervoer verhogen	verbetering voor- en natransport per fiets, voet en lokaal openbaar vervoer
verplaatsingen op regionaal / provinciaal niveau	30-100	openbaar vervoer	idem	idem
verplaatsingen op gewestelijk / nationaal / internationaal niveau	≥100	openbaar vervoer	idem	idem

*Naast deze maatregelen uit werkdomein B zullen ook de algemene maatregelen uit werkdomein A (ruimtelijke structuur) en werkdomein C (ondersteunende en flankerende maatregelen) stimulerend werken ten dienste van de alternatieven van de auto en vallen dus tevens binnen de invloedssfeer van de gemeente Riemst.

8.1.2. Streefdoel 2: Sterke verhoging van de verkeersveiligheid

Tweede doelstelling betreft de verbetering van de verkeersveiligheid in Riemst. Het huidige niveau past niet in het beeld van *duurzame mobiliteit*. Aanpak van deze problematiek is gewenst, omdat de toename van het fietsgebruik en het voetgangersverkeer bij de huidige situatie de verkeersveiligheid zullen doen afnemen.

Deze constatering is vertaald naar de volgende streefsituaties

	huidige situatie	streefsituatie 2015
autoverkeer	slachtoffers: ± 60/jaar	slachtoffers: < 35/jaar
zwakke weggebruikers	slachtoffers: ± 14/jaar	slachtoffers: < 7/jaar

8.1.3. Streefdoel 3: Verbetering van de verkeersleefbaarheid

De huidige situatie van de verkeersleefbaarheid in Riemst moet worden verbeterd om aan het beeld voor *duurzame mobiliteit* te kunnen voldoen. Leefbaarheid is niet in absolute cijfers uit te drukken. Er dient wel concreet bij het herinrichten van verkeersruimte voldoende aandacht worden geschonken aan de invulling van het openbaar domein naast de verkeersruimte. Per project dat wordt uitgevoerd is een globale beoordeling op te stellen van de bereikte kwaliteit inzake verkeersleefbaarheid.

8.2. Evalueren van de ontwikkelingen

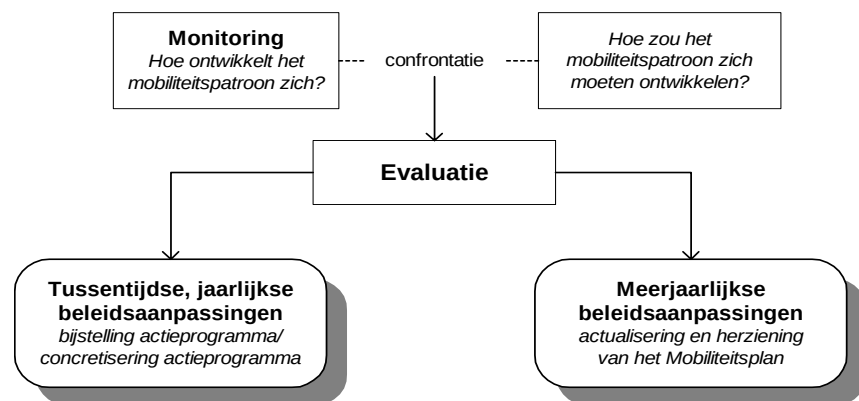
De terugkoppeling tussen de ontwikkeling van het mobiliteitspatroon en het streefdoel maakt de evaluatie van het beleidsplan mogelijk.

Er wordt een onderscheid gemaakt in twee types van evaluatiemomenten:

- Tussentijdse, jaarlijkse evaluatie
- Meerjaarlijkse evaluatie

De tussentijdse jaarlijkse evaluatie heeft tot doel het actieprogramma te actualiseren en te concretiseren. Enerzijds kan a.d.h.v. de jaarlijkse begrotingsopmaak de reeds uitgevoerde maatregelenlijst vergeleken worden met de vooropgestelde lijst. Op die manier kunnen de niet-uitgevoerde maatregelen opgenomen worden in de begroting van het volgende jaar, zodat een te grote achterstand vermeden wordt. Anderzijds kunnen bepaalde indicatoren voor de beleidsdoelstellingen jaarlijks getoetst worden aan het streefdoel van het mobiliteitsplan (o.a. verkeersveiligheid), zodat tijdig de nodige bijstellingen kunnen gebeuren.

Omwillen van de snel ontwikkelende maatschappij is het echter aangewezen na ca. 5 jaar het volledige mobiliteitsplan te actualiseren. De jaarlijkse en vijfjaarlijkse evaluaties zullen de eventuele noodzaak van een volledige herziening van het mobiliteitsplan op lange termijn (10 jaar) evalueren.



Figuur 5: Schema monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan

De tabellen op de volgende pagina's geven een gedetailleerd overzicht van de monitoring en evaluatie van het Mobiliteitsplan Riemst.



Evaluatie-elementen	Jaarlijkse, tussentijdse evaluaties (bijstelling en concretisering actieprogramma)		Middellange termijn (na ± 5 jaar)	Lange termijn (na ± 10 jaar)
	doelstellingen*	benodigde gegevens		
Ruimtelijke structuren evolutie handels- en bedrijfsvestigingen (dienst ec. expansie) economische attractie (N.I.S.) bevolkingsevolutie (bouwprojecten) wegencategorisering (verkeerstellingen politie)	Het mobiliteitsplan dient de economische attractie van de gemeente te waarborgen en zelfs te ondersteunen		Actualisering van het mobiliteitsplan Zie jaarlijkse evaluaties voor doelstellingen en werkelijk benodigde gegevens	Actualisering van het mobiliteitsplan of eventuele herziening van het volledige mobiliteitsplan
Netwerk per modus evaluatie o.v. (reisregistratie De Lijn) analyse volkstelling (N.I.S. 2001) woon-werkverkeer (modal split) woon-schoolverkeer (modal split) ongevallenstatistiek evaluatie fietsgebruik evaluatie carpooling evaluatie parkeerbeleid	Het mobiliteitsplan dient de bereikbaarheid van de verschillende attractiepolen te verzekeren	<i>filemeting ter hoogte van congestievorming reistijd tussen strategische attractiepolen met het openbaar vervoer % wegen volgens wegencategorisering parkeertellingen</i>		
Bijsturingsprioriteiten halfjaarlijkse overlegvergadering Vlaams Gewest, De Lijn en Gemeente adviezen mobiliteitscel – verkeerscommissie gemeentelijke begroting – meerjarenplanning programmatie De Lijn programmatie Vlaams Gewest	Het mobiliteitsplan dient de huidige dalende trend in de verkeersonveiligheid niet enkel te ondersteunen, maar ook te stimuleren	<i>N.I.S.-gegevens</i>		



	Het mobiliteitsplan dient de verkeersleefbaarheid in het algemeen en de barrièrewerking en doorstroomcomfort ter hoogte van de gewestwegen in het bijzonder, te verbeteren	<i>opvolging leegstand meting oversteekbaarheid snelheidsmetingen filemeting tijdens de piekuren evaluatie herinrichtingen a.d.h.v. enquêtes (subjectieve gegevens zoals verblijfswaarde en veiligheid)</i>		
	Het mobiliteitsplan dient een wijziging in de vervoerskeuze ten voordele van alternatieve vervoerswijzen te bewerkstelligen	<i>school- en bedrijvenenquête opvolgen gebruik fietsvergoeding en tussenkomst OV bij het gemeentepersoneel fietstellingen ter hoogte van strategische punten N.I.S.-gegevens gegevens De Lijn</i>		

9. WERKDOMEIN F: ORGANISATIE VAN HET VERDERE VERLOOP VAN HET MOBILITEITSPANNINGSPROCES

Het opstellen van een mobiliteitsbeleid is relatief eenvoudig in vergelijking tot het implementeren en concretiseren van het beleid. Het realiseren van continuïteit in het ontwikkelen van het beleid en het evalueren en aanpassen van beleid vraagt om de opzet van een gemeentelijke organisatie, die als taak krijgt het beleid uit te voeren en bij te stellen. Dit dient te gebeuren op twee niveaus nl.:

- Op uitvoeringsniveau;
- Op sturend (beleids-)niveau.

9.1. Uitvoeringsniveau

De uitwerking van het mobiliteitsplan in al zijn aspecten (uitwerking, bijsturing en uitvoering) maken onderdeel uit van het dagdagelijks beleid van de gemeente. Een gemeentelijke mobiliteitscel zal hiervoor instaan.

De kern van deze cel zal gevormd worden door de Dienst Inr. Openbare Ruimten. Aangezien mobiliteit raakvlakken heeft in diverse domeinen (economie, veiligheid, milieu, ...) wordt deze kern, ten gepaste tijde, aangevuld met personeelsleden uit de betrokken gemeentelijke diensten. Het is dus geenszins de bedoeling dat er een aparte dienst wordt opgericht maar eerder een cel die vanuit de verschillende diensten aan het uitvoeren van het mobiliteitsplan werkt. Regelmatig overleg en een centrale sturing zijn hier dan ook de kernwoorden. Voor deze coördinatie zal een mobiliteitsambtenaar aangesteld worden.

Om projectmatig doelgericht te werken (bv. schoolomgeving, snelheidsremmende maatregelen in woonbuurten, e.d.) en de betrokkenheid met de bewoners te versterken kunnen buurtconvenanten worden afgesloten.

9.2. Sturend (beleids-) niveau

Het beleidsniveau van het mobiliteitsplan wordt niet enkel bepaald door het gemeentebestuur. Nu reeds is er een halfjaarlijks overleg tussen het Vlaams Gewest en het gemeentebestuur. Om een hechtere samenwerking tussen de verschillende overheden te bewerkstelligen is het echter nuttig deze 'stuurgroep' uit te breiden met de andere partners zoals De Lijn, Provincie Limburg, etc. Dit kan enkel de uitvoering van het mobiliteitsplan ten goede komen.

Ook de tijdelijke oprichting van intergemeentelijke werkgroepen (bv. rond regionaal openbaar vervoer), omtrent gemeenschappelijke thema's, hebben tot doel dit mobiliteitsplan meer draagwijdte te geven en te komen tot een coherent beleid. Het is immers duidelijk dat enkel door het voeren van een samenhangend, grensoverschrijdend beleid waarin de genomen maatregelen op elkaar afgestemd worden en waarbinnen gemeenschappelijke informatiecampagnes gevoerd worden, dat de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid bewerkstelligd kunnen worden.

Als ondersteuning van het beleid zal bovendien binnen de begroting een jaarlijks bedrag voorzien worden voor externe adviezen en opdrachten, die gekenmerkt worden door hun complex en multidisciplinair karakter, en die het kennispotentieel binnen de gemeente dienen te versterken.



10. BIJLAGEN

- Verslag gemeentelijke begeleidingscommissie mobiliteitsplan Riemst - fases 3 d.d. 3 september 2001
- Verslag adviesgroep mobiliteitsplan Riemst - fase 3 d.d. 25 september 2001