

IV.5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

1. VISIE EN DOELSTELLINGEN

DUURZAME MOBILITEIT

Binnen het huidig mobiliteitsbeleid is duurzame mobiliteit het nieuw referentiekader, niet enkel in Vlaanderen, maar in heel Europa.

Duurzame mobiliteit betekent: kiezen voor een ecologische, economische en sociale ontwikkeling van de mobiliteit die de komende generaties niet belast met lasten waarvoor men vandaag de verantwoordelijkheid niet wil dragen.

Dat betekent dat de groeitrends in de mobiliteit moeten worden beheerst door te kiezen voor sturing van de mobiliteitseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling, optimale benutting van de capaciteit van het bestaand netwerk, versterking van de vervoersalternatieven voor de autoverplaatsingen en het vrachtverkeer over de weg, substitutie van verplaatsingen door middel van bijvoorbeeld telewerk en waar mogelijk een andere leefstijl met betrekking tot de keuze van de vervoerwijze en lokatiekeuzen.

GEÏNTEGREERDE BENADERING VAN RUIMTELIJKE ORDENING, MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

Mobiliteit is gedeeltelijk een afgeleide van de lokatie en ruimtelijke spreiding van functies, maar kan en moet eveneens functioneren als sleutel in het ruimtelijk beleid. Mobiliteit is daardoor ook een sturingsinstrument. De geformuleerde visie op lijninfrastructuren beoogt de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op provinciaal niveau te sturen. Zij voorziet kwalitatieve verkeers- en vervoersrelaties met de bedoeling gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren. Autoafhankelijke activiteiten moeten zich ontwikkelen op plaatsen waar het huidig autosysteem nog over voldoende capaciteit beschikt. Functies die een grote vervoersvraag creëren, ontwikkelen zich het best bij haltes/knooppunten van het openbaar vervoer. Anderzijds zullen op plaatsen waar geen ruimtelijke (stedelijke) dynamiek gewenst is, ook geen vervoersrelaties op provinciaal niveau worden uitgebouwd.

OPTIMALISATIE VAN DE GROTENDEELS BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Binnen het gegeven van een schaarste aan open ruimte is het niet wenselijk altijd nieuwe infrastructuur aan te leggen om de bereikbaarheid te verhogen. Dat betekent immers een nog verdere versnippering van de open ruimte met mogelijk nieuwe leefbaarheids- en veiligheidsproblemen in een aantal kernen. Enkel om redenen van verkeersleefbaarheid kunnen op provinciaal niveau plaatselijk omleidingwegen worden

voorzien, echter niet omwille van een verbetering van de verbindingfunctie.

ALTERNATIEVEN VOOR HET WEGVERKEER

Een ander belangrijk uitgangspunt is het verbeteren van de ruimtelijke condities voor alternatieve vervoerswijzen door het ruimtelijk bundelen van de verplaatsingsbehoeften. Zo creëert men kansen voor het uitbouwen van fiets- en openbaar vervoernetwerken. Door regionale bedrijventerreinen ook te ontsluiten via spoor en/of kanaal kan het goedertransport per trein en per vrachtschip worden bevorderd.

Gedifferentieerde bereikbaarheid in harmonie met verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

Het is niet wenselijk dat Limburg overal even toegankelijk en bereikbaar is. Dat werkt de verdere uniformisering en versnippering van de ruimte in de hand. Afhankelijk van de gewenste dynamiek zullen bepaalde gebieden beter bereikbaar zijn dan andere.

Bereikbaarheid moet echter altijd in harmonie zijn met de verkeersleefbaarheid. Dat betekent onder meer het beperken van het ruimtegebruik, het behouden van landschappelijke en stedelijke kwaliteiten, het verminderen van de barrièrewerking en het vergroten van de verkeersveiligheid.

2. GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

KAART 70: GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

2.1. Ruimtelijk concept

Het ruimtelijk concept is opgebouwd uit verkeersinfrastructuren die zowel solitair kunnen zijn (trajecten) als in bundels kunnen samenlopen, en uit verkeersgenererende elementen. Die verkeersgenererende elementen bestaan uit verschillende soorten gebieden met eigen kenmerken en uit knooppunten.

2.2. Elementen van Vlaams niveau

BUNDEL

Opname van bundels in de gewenste verkeers- en vervoersstructuur betekent dat deze ook in de gewenste ruimtelijke structuur structuurbepalend moeten blijven. Dit geldt ook voor de samenstellende lijninfrastructuren. Bundels ondersteunen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld door bijkomende bundeling.

Gewenste bundels van Vlaams niveau zijn:

- E313 - N20 - Albertkanaal - lijnen 34

- E25 - N78 - lijn 40 - het zuidelijk deel van de Zuid-Willemsvaart (Lanaken - Eisden) - (Julianakanaal in Nederland)

TRAJECT

Het betreft ruimten, gedragen door één structuurbepalende infrastructuur, die ook in de gewenste ruimtelijke structuur structuurbepalend moeten blijven als gewenste verbindingen van en naar belangrijke verkeersgenererende elementen in de provincie. Trajecten hebben een verbindende functie. Enkel trajecten die niet tot een bundel behoren, worden hier aangeduid.

Gewenste trajecten van Vlaams niveau zijn:

- E314.

REGIONAALSTEDELIJK GEBIED

- Hasselt - Genk.

2.3. Elementen van provinciaal niveau

BUNDEL

- N71 - lijnen 15 en 19 - een deel van het kanaal Bocholt - Herentals
- N80 - N722 - lijn 21
- N715 / N74 - lijn 18 / 15.

TRAJECT

Enkel trajecten die niet tot een bundel behoren, worden hier aangeduid.

- N73 (Bree - Hechtel)
- verbinding Leopoldsburg - E313
- N75 (Dilsen - Genk)
- N76 (Bree - Genk)
- N79 (Tongeren - Maastricht en Sint-Truiden - Tienen)
- N614 of N69 (Tongeren - E40)
- N3 (Sint-Truiden - Luik)
- lijn 15 (Mol - Leopoldsburg - Hasselt)
- lijn 21 (ten zuiden van Sint-Truiden)
- lijn 35 (Hasselt - Diest - enz.)
- lijn Hasselt - Maastricht
- lijn Hasselt - Genk - Maasmechelen
- buslijn Leopoldsburg - Bree - Maaseik
- kanaal Dessel - Kwaadmechelen, kanaal Bocholt - Herentals, Zuid-Willemsvaart (Bocholt - Weert), waarvan een deel behoort tot een bundel.

SPECIFIEK ECONOMISCH KNOOPPUNT BUITEN HET ECONOMISCH NETWERK ALBERTKANAAL

- Hamont-Achel
- Houthalen-Helchteren
- Dilsen-Stokkem

- Alken
- Opglabbeek.

GEBIED MET VOORSTEDELIJK VERVOERSNETWERK

- Hasselt - Genk.

GEBIED MET BEPERKTE INTERNE BEREIKBAARHEID

- centrale Kempen
- omgeving van Borgloon.

(STRUCTUURONDERSTEUNEND) KLEINSTEDELIJK GEBIED

- Lommel
- Neerpelt - Overpelt
- Leopoldsburg
- Bree
- Maaseik
- Maasmechelen
- Bilzen
- Sint-Truiden
- Tongeren.

3. UITWERKING VAN DE PROVINCIALE TAKEN

3.1. Gebiedsgerichte visie op mobiliteit

HOOGWAARDIGE INTERNE EN EXTERNE VERBINDINGEN IN HET NETWERK MIDDEN-LIMBURG

De hoofdruimte netwerk Midden-Limburg wordt beschouwd als het centraal stedelijk netwerk met een dicht intern verkeersnetwerk dat via goede vervoersassen verbonden is met de omliggende gebieden.

Het gebied wordt doorsneden door belangrijke lijninfrastructuur: de autosnelwegen E313 en E314 met verkeersknooppunt in Lummen en het Albertkanaal (hoofdwaterweg) dwars door het gebied. Ook de spoorlijnen Hasselt - Diest - Aarschot - Leuven - Brussel, Genk - Hasselt - Landen - Leuven - Brussel - Oostende en Hasselt - Antwerpen doorkruisen dit gebied. Het noordelijk deel van dit gebied is slecht ontsloten door het openbaar vervoer (zowel trein als bus). Het kolenspoor heeft een aantal mogelijkheden, zowel op toeristisch vlak als voor functionele verplaatsingen. Al die infrastructuren vormen een belangrijke slagader voor de economische ontwikkeling, maar zij betekenen ook barrières dwars door het gebied.

Concrete acties voor het gebied zijn als volgt.

- Sterk uitgebouwde openbaar vervoersassen gericht op Hasselt zijn nodig om een alternatief te bieden voor de autoverplaatsingen. Hiertoe worden de 'oude steenwegen' (N2, N722, N20, N72, N75) geselecteerd als secundaire

DEEL IV. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DEELSTRUCTUREN 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

wegen III. Extra aandacht moet gaan naar het openbaar vervoer op de N74 - N715 in noordelijke richting (in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd als primaire weg). De uitbouw van een multimodaal knooppunt in een zoekzone tussen de E314 en het station van Kiewit met P+R en van daar een vrije busbaan tot in Hasselt-centrum geeft mogelijkheden om het openbaar vervoer concurrentieel te maken ten opzichte van de auto.

- Om het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk verder uit te bouwen zijn hoogwaardige interne openbaar vervoerverbindingen tussen de beide steden nodig. Een verbinding in eigen bedding tussen de stations van Hasselt en Genk via de campus van Diepenbeek kan hier een belangrijke rol vervullen.
- Het bundelen van hoogdynamische activiteiten nabij de stationsomgevingen en het plaatselijk verdichten van het tussenliggend gebied in het regionaalstedelijk gebied rondom halteplaatsen van hoogwaardig openbaar vervoer creëren extra mogelijkheden voor het openbaar vervoer.
- De hoofdstations Hasselt en Genk moeten dezelfde ontsluitingskwaliteit krijgen als de andere hoofdstations in Vlaanderen. De openbaar vervoerverbindingen van en naar die stations moeten worden verbeterd. Alle bestaande en historische spoorbeddingen moeten zeker worden gevrijwaard zodat nieuwe spoorverbindingen voor reizigers in de toekomst niet worden gehypothekeerd.
- Naast de bestaande IC-trein naar Brussel via Landen moet er een snelle IC-trein komen tussen Midden-Limburg en Brussel. Dat kan door de verbingsbocht tussen de lijnen Aarschot - Leuven en Leuven - Brussel zo snel mogelijk te realiseren. Behalve voor binnenlands verkeer ontstaat er zo ook een goede aansluiting op het HST-net. Ook moet de lijn Hasselt - Antwerpen worden opgewaarderd zodat een snelle verbinding ontstaat tussen Midden-Limburg en Antwerpen. De spoorlijn Hasselt - Sint-Truiden - Landen (lijn 21) moet tussen Alken en Landen worden ontdubbeld.
- In het belang van een goede aansluiting op de HST naar Duitsland is een snelle verbinding tussen Midden-Limburg en Luik van groot belang. Tevens is het aangewezen dat de lijn Hasselt - Maastricht wordt heropend en dan niet enkel als regionale verbinding, maar als schakel in de internationale verbinding Antwerpen - Ruhrgebied.
- Belangrijk is eveneens het uitbouwen van een kwaliteitsvol fietsrouten netwerk, zowel voor functionele verplaatsingen (als alternatief voor autoverplaatsingen op kortere afstand) als voor toeristische doeleinden (het verbinden van de verschillende toeristisch-recreatieve knooppunten).
- Het economisch netwerk Albertkanaal vormt een belangrijke economische slagader voor heel de provincie. Het kan op een duurzame manier worden uitgebouwd door het

aantrekken van meer watergebonden bedrijven en het vrijwaren van bestaande planologische potenties.

BEPERKTE DOORSNIJDING VAN DE CENTRALE KEMPEN EN HET DRIEPARKENGEBIED

De open ruimte waarden van het Kempens Plateau zijn in Vlaams perspectief uitzonderlijk waardevol, maar kwetsbaar.

Om in dit gebied de verdere versnippering tegen te gaan zal zorgvuldig moeten worden omgesprongen met het selecteren van secundaire wegen om er geen ongewenste dynamiek te stimuleren. In de Kempische As geeft de bundeling van infrastructuur (de N71 als primaire weg I, de IJzeren Rijn (op te waarderen) en het kanaal Bocholt - Herentals als secundaire waterweg) mogelijkheden tot bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen en tot overslag van goederen.

Mogelijke concrete acties zijn als volgt.

- De ontsluiting van het gebied spitst zich toe op het bestaand wegennet van de N74, N73 en N76. Bijzondere aandacht gaat uit naar de ontwikkeling van collectief personenvervoer. Een beter aanbod van openbaar vervoer vanuit de woonkernen wordt ontwikkeld met provinciale openbaar vervoerknooppunten in Bree en in een zoekzone in de driehoek Hechtel-Eksel - Peer en tevens een intergemeentelijk knooppunt in Peer. Van daaruit wordt in ruimte voorzien voor snelle openbaar vervoerverbindingen met het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk. Die regionale openbaar vervoerlijnen worden gevoed door ontsluitende lijnen die wegens de sterk verspreide bebouwing voor een deel waarschijnlijk vraagafhankelijk zullen zijn. Verder zullen een aantal lokale openbaar vervoerknooppunten het openbaar vervoersnet verder structureren.
- Om de Kempische As beter te laten aansluiten bij het centrum van Limburg moeten ook een aantal noord-zuid verbindingen worden geoptimaliseerd.
 - Voor het autoverkeer betekent dat het opwaarderen van de N74 tot een volwaardige primaire weg tot in Eindhoven, waarbij wordt getracht verdere versnippering en barrièrewerking in het gebied zoveel mogelijk te vermijden. Dit moet op een dusdanige wijze gebeuren dat de kernen van Houthalen en Helchteren zich op een leefbare en duurzame manier kunnen ontwikkelen.
 - Door het herwaarderen van spoorlijn 18 Neerpelt - Zonhoven en de spoorlijn Genk - Zonhoven kan de gebrekkige spoorverbinding, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, worden geoptimaliseerd zodat er een goede aantakking van de Kempische As op het internationaal spoorwegennet wordt gerealiseerd (met name het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk, het grootstedelijk gebied Antwerpen en het Ruhrgebied). Het herwaarderen van spoorlijn 18 is een voorwaarde voor het realiseren van de IJzeren Rijn.

- Tevens moet N74 - N715 worden uitgebouwd als een hoogwaardige openbaar vervoersas voor regionaal busverkeer.

HOOGWAARDIGE INTERNE EN EXTERNE OPENBAAR VERVOERVERBINDINGEN IN HET MAASLAND

Het verkeersnetwerk voor het Maasland moet grensoverschrijdend worden bekeken. In het bijzonder openbaar vervoer vormt een grote lacune in het gebied.

- Het ontbreken van een spoorverbinding voor geheel het gebied betekent een ernstige zwakte voor de uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem. Een deel van de bestaande spoorlijn (het Kolenspoor) biedt mogelijkheden om het Zuidelijk Maasland te verbinden met het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk en zo aan te sluiten op het internationaal spoorwegennet. Zeker in het licht van de recente grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen op het mijnterrein van Eisden moet ernstig werk worden gemaakt van de doortrekking van een spoorverbinding tot daar, hetzij voor regulier treinverkeer, hetzij als light-railverbinding.
- De N78 (als niet getypeerde secundaire weg) kan op een duurzame wijze drager worden voor de ontwikkelingen van het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland, als hij wordt uitgebouwd tot een hoogwaardige openbaar vervoercorridor. Een vrije busbaan op de N78, met verknoping op het mijnterrein van Eisden, kan het Maasland zowel intern ontsluiten als aantakken op het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk. Gebundelde ruimtelijke ontwikkelingen moeten het draagvlak voor een hoogwaardig openbaar vervoersysteem over de N78 verder ondersteunen. Verder onderzoek naar het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland en naar de verbindingen met Maastricht kan bijdragen tot een meer nauwkeurige bepaling van de juiste functie en het juiste type van N78.
- In Maaseik kan het openbaar vervoersnetwerk worden verbonden met de stad Sittard.
- De Zuid-Willemsvaart heeft nog een bepaalde functie voor goedertransport. Vooral bij het transport van bulkgoederen waarbij tijd geen rol speelt, kunnen de kleine kanalen een rol spelen. Het vervoer van afval komt hier mogelijk voor in aanmerking. Die functie moet maximaal worden geïntegreerd met de recreatieve functie (watersport- en fietsrecreatie), de landschappelijke functie (beeldwaarde), de natuurlijke functie en de waterwinningsfunctie. Ook kan het kanaal een functie krijgen voor personenvervoer tussen de verschillende attractiepolen in het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland en Maastricht.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING VAN EEN RADIAAL VERBINDEND NETWERK IN HASPENGOUW EN VOEREN

In Haspengouw wordt de gewenste verkeers- en vervoersstructuur afgestemd op de hiërarchie van kernen. In het bijzonder zijn goede verbindingen over de weg en het spoor vanuit Hasselt naar de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Tongeren en Sint-Truiden noodzakelijk.

- Het openbaar busvervoer krijgt ruimte, in de eerste plaats op de assen richting Hasselt (N722 en N20 als secundaire weg III) en vervolgens richting andere omliggende stedelijke gebieden. Intern in het gebied liggen de regionale openbaar vervoerknooppunten in de stedelijke gebieden Sint-Truiden, Tongeren en Bilzen, van waaruit snelle verbindingen optimale ruimtelijke kansen moeten krijgen. Lokale openbaar vervoerknooppunten functioneren als verzamelpunten van openbaar vervoer in een aantal structuurondersteunende hoofddorpen. Vraagafhankelijk openbaar vervoer vervult een feeder-functie naar de verbindende openbaar vervoerlijnen.
- Bijzondere aandacht gaat naar een optimale ruimtelijke inpassing van het fietsroutenetwerk. Een hiërarchisch fietsroutenetwerk verbindt de toeristisch interessante dorpen en de stedelijke gebieden. Tevens kan een goed uitgebouwd functioneel fietsroutenetwerk een alternatief bieden voor autoverplaatsingen op kortere afstand.
- De ontsluiting van dit gebied over de weg spitst zich toe op de E313 en de N80 Sint-Truiden - Hasselt. De N3 (zowel ten oosten als ten westen van Sint-Truiden) functioneert als ontsluiting naar de E40 en wordt geselecteerd als secundaire weg.

3.2. Selectie van secundaire wegen

3.2.1. Categoriëring van het wegennet: algemene principes

Om de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid binnen de provincie te verhogen wordt het wegennet gecategoriëerd. Daarbij worden de bestaande wegen per functie geselecteerd. Afhankelijk van de functie wordt een duidelijke en consequente keuze gemaakt naar inrichting en gebruikskarakteristieken. Voor de categoriëring wordt vanuit een lange-termijnperspectief uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds.

Er worden een drietal functies onderscheiden. Het gaat om de taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Die functies zijn:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden

- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Omdat diezelfde wegeninfrastructuur verschillende functies vervult voor verschillende gebruikers, met name de automobilisten, het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en het goederenvervoer, bestaat er een probleem. Louter theoretisch zou een volledige scheiding van functies en gebruikers de grootste veiligheid en de beste bereikbaarheid geven. In de praktijk is dat wegens de bestaande toestand moeilijk te realiseren. De bereikbaarheid en de leefbaarheid kunnen maar worden verbeterd door de bestaande wegen per functie te selecteren en afhankelijk van de functie een duidelijkere en consequente keuze naar inrichting en gebruikskarakteristieken te maken. Aan de specifieke functie van de weg zijn op die manier zowel vormelijke karakteristieken als gebruikskarakteristieken verbonden. Voor het goed functioneren van de weg is een evenwicht tussen de componenten functie, vorm/inrichting en gebruikskarakteristieken noodzakelijk. De omgeving legt daarbij ruimtelijke voorwaarden op.

Voor de selectie en inrichting van de secundaire wegen speelt de provincie een belangrijke rol. Die wegen worden immers in het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg geselecteerd en bindend vastgelegd. De selectiecriteria worden in belangrijke mate afgeleid uit de functie van de secundaire wegen.

3.2.2. Definitie en ontwikkelingsperspectieven van de secundaire wegen

FUNCTIES EN EISEN

Secundaire wegen hebben als hoofdfunctie het verbinden en verzamelen op bovenlokaal niveau en als aanvullende functie het lokaal toegang geven. Secundaire wegen zijn vooral van belang voor het ontsluiten van gebieden naar de hoofdwegen en de primaire wegen en als verbindingswegen op regionaal (provinciaal) niveau. Zij moeten tegelijkertijd een vlotte doorstroming en een goede bereikbaarheid garanderen. Die wegen moeten worden ingericht rekening houdend met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Bij conflictsituaties wegen de belangen van de leefbaarheid zwaarder door dan die van de bereikbaarheid.

De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling met doortochtenconcept binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom gaat de inrichting in principe uit van een gescheiden verkeersafwikkeling.

TYPES SECUNDAIRE WEGEN

De functies van hoofdwegen en primaire wegen zijn vrij eenvormig en duidelijk. De nadruk ligt op de bereikbaarheid en

op de verkeersafwikkeling.

Bij de lokale wegen is de belangrijkste functie toegang geven, waardoor de weginrichting hier ook meer eenduidig kan worden afgestemd op die functie.

Dat gaat echter veel minder op voor de secundaire wegen. Die tussencategorie bevat een grote vermenging van verkeerssoorten en heeft zowel een verbindende, een ontsluitende als een toeganggevende functie. Dat laatste is het gevolg van een weinig gestuurde ruimtelijke ordening in de laatste decennia waardoor vele verbindingswegen (steenwegen) zijn volgebouwd. Het profiel van secundaire wegen kan variëren van een 2x2 weg zonder bebouwing en met volledig gescheiden verkeersafwikkeling tot een doortocht door een dorpskern met gemengde verkeersafwikkeling. Ondanks het groot verschil in functie en inrichting worden beide uitersten ondergebracht in dezelfde categorie. Die ruimtelijke realiteit zal het noodzakelijk maken om niet alleen te werken met verschillende types van secundaire wegen maar ook om de wegtracés zelf te compartimenteren bij het bepalen van de meest geschikte inrichting, zodat op plaatsen waar er een concentratie aan bebouwing en functies is, de inrichting in overeenstemming wordt gebracht met die ruimtelijke context.

Op basis van de hoofdfunctie van de weg wordt er een opdeling gemaakt in verschillende types van secundaire wegen. In overleg met de 5 Vlaamse provincies is een keuze gemaakt voor de volgende types.

- De hoofdfunctie van **secundaire wegen type I** is **verbinden** op regionaal niveau voor autoverkeer, openbaar vervoer en eventueel ook fietsverkeer op basis van mobiliteitsgenererende elementen van provinciaal belang. Omwille van de doorstroming op die wegen moet het toegang geven buiten de bebouwde kommen zoveel mogelijk worden beperkt en waar mogelijk afgebouwd.
- De hoofdfunctie van **secundaire wegen type II** is **verzamen** c.q. ontsluiten op regionaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt een belangrijkere plaats in dan bij type I. Secundaire wegen II ontsluiten de kleinstedelijke gebieden, de specifiek economische knooppunten, de toeristisch-recreatieve knooppunten met een belangrijke mobiliteitsimpact, de structuurondersteunende gemeenten en de geïsoleerde grote bedrijventerreinen naar het hoger wegennet.
- De hoofdfunctie van **secundaire wegen type III** is een belangrijke **fiets- en openbaar vervoersas** voor lokale (fiets) en regionale (openbaar vervoer) verbindingen. Voor autoverkeer heeft de weg haar regionale verbindingfunctie verloren. De weg heeft wel een belangrijke toeganggevende functie. De huidige ruimtelijke context van handelszaken met vaak regionale aantrekkingskracht maakt een bovenlokale aanpak wenselijk. Zo kunnen secundaire

wegen III ruimtelijk structurend worden op bovenlokaal niveau.

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

De categorisering van het wegennet is geen vrijblijvende oefening maar een middel om de lijninfrastructuren op een samenhangende wijze te structureren op de verschillende beleidsniveaus (Vlaanderen, provincies, gemeenten). Nadat de functie van een weg in het netwerk bepaald is, zal de inrichting van die weg op termijn in overeenstemming moeten worden gebracht met die gewenste functie. De inrichting van de weg moet de weggebruiker immers informeren over het op die plek gewenst verkeersgedrag en dit zelfs in een bepaalde mate afdwingen. Door het hanteren van een aantal basisconcepten moet de leesbaarheid van de verschillende categorieën van wegen worden geoptimaliseerd voor de weggebruiker¹⁹⁰.

Algemene ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen zijn:

- een ruimtelijk herkenbaar beeld (leesbaarheid) creëren om het gewenst verkeersgedrag te bekomen
- samenhang bevorderen tussen de wegsegmenten met een logische afbakening van de bebouwde kommen
- scheiding van verkeerssoorten realiseren buiten de bebouwde kom met een ontwerpsnelheid van 90 km/u
- ontwerpsnelheid volgen van maximum 50 km/u binnen de bebouwde kommen met een inrichting volgens de principes van de doortochten
- nieuwe bebouwing buiten de bebouwde kommen langs secundaire wegen zoveel mogelijk weren
- kruispunten met andere secundaire of primaire wegen (verkeerslichten, ronde punten) reguleren
- als ze functioneren als drager van regionale openbaar vervoerlijnen, het doorstromingscomfort voor het openbaar vervoer maximaal uitwerken
- vrijliggende fietspaden aanleggen buiten bebouwde kom, aanliggende binnen bebouwde kom
- openbaar vervoer haltes geven buiten de rijbaan
- weren van landbouwverkeer, zeker bij 2x1 wegen en tijdens de spitsuren.

Specifieke ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen type III zijn:

- drager zijn van regionale openbaar vervoerlijnen
- herkenbare ruimtelijke (landschappelijke) vormgeving verzorgen
- inrichten als hoogfrequente openbaar vervoersas (voorrang voor openbaar vervoer) met duidelijk herkenbare en goed uitgeruste haltes
- verdichtingsmogelijkheden bieden voor bebouwing rond halteplaatsen van openbaar vervoer

- regionale verbindingsfunctie voor autoverkeer ontmoedigen
- aansluitingen voor bestemmingsverkeer bundelen (omwille van de aanwezigheid van talrijke (grootschalige) functies over een aanzienlijke afstand)
- betekenisvol plaats bieden voor fietsverkeer als schakels in een regionaal functioneel fietsroutenetwerk.

3.2.3. Selectiecriteria voor secundaire wegen

RUIMTELIJK KADER VAN VERKEERSGENERERENDE ELEMENTEN

KAART 71: VERKEERSGENERERENDE ELEMENTEN EN THEORETISCHE SECUNDAIRE VERBINDINGEN

Uitgaande van het ruimtelijk kader van verkeersgenererende en verkeersaantrekkende elementen wordt een hiërarchisch netwerk opgebouwd. Daarbij wordt vooral rekening gehouden met het gewenst ruimtelijk kader en niet in eerste instantie met de bestaande situatie. De bedoelde elementen zijn:

- regionaalstedelijk gebied
- structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- structuurondersteunend hoofddorp
- toeristisch-recreatief knooppunt (dagattracties die meer dan 500.000 bezoekers per jaar tellen met uitzondering van verblijfsaccommodatie)
- economisch knooppunt
- geïsoleerde bedrijventerrein groter dan 50 ha
 - Jagersborg Maaseik
 - Maatheide Lommel
 - Steenkoolmijn Zolder
 - bedrijventerrein Rotem (Dilsen-Stokkem)
 - Brustem (Sint-Truiden)
 - Ravenshout (Beringen - Ham - Tessenderlo)
 - Schoonhees (Tessenderlo).

Opbouwen van een hiërarchie betekent dat de genoemde elementen via secundaire wegen op het hoofdnet en primair wegennet worden aangesloten.

RUIMTELIJKE VISIE OP DE DEELRUIMTEN/DEELSTRUCTUREN

Rekening houdend met de visie op de deelruimte waardoor een bepaald wegvak loopt, kan het zijn dat bepaalde wegvakken niet worden geselecteerd als secundaire weg, omdat dit bijvoorbeeld wegens natuurwaarden ruimtelijk niet wenselijk wordt geacht.

FYSIEKE MOGELIJKHEDEN EN BEPERKINGEN VAN DE WEGVAKKEN

Soms is het mogelijk dat voor een secundaire verbinding ver-

190. In een gezamenlijke studie van Tritel nv en Iris Consulting in opdracht van de Administratie van Wegen en Verkeer wordt het programma van eisen voor de verschillende wegcategorieën bestudeerd. Die studie is een eerste aanzet tot het verder ontwikkelen van inrichtingsprincipes, maar zal nog verder moeten worden uitgewerkt als praktisch werkinstrument. Daarbij moet voor ogen worden gehouden dat de wegbeheerder wel kan streven naar een uniforme toepassing van een aantal richtlijnen, maar dat die richtlijnen voldoende marge moeten laten om goed te kunnen inspelen op de specifieke ontwerpeisen vanuit de omgeving. Ook kan worden opgemerkt dat in de studie zoals ze nu voorligt, te dominant wordt uitgegaan van functioneel verkeersgebruik en ze teveel gericht is op de afwikkeling van het autoverkeer. Dat uit zich onder meer in te hoge snelheidsregimes voor secundaire wegen, waardoor er te weinig verschil is met de primaire wegen. Dat kan aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik van de secundaire wegen en een ondergraving betekenen van de categorisering.

schillende tracés in aanmerking komen. Dan wordt er gekozen voor de wegvakken die het best zijn uitgerust om te functioneren als regionale verbinding (wegprofiel, doorsnijding van kernen, aantakking van structuurondersteunende hoofdritten, draagkracht).

TOETSING MET HET MULTIMODAAL VERKEERS- EN VERVOERSMODEL

Alhoewel de bestaande verkeersintensiteiten in het kader van een functionele categorisering van wegen geen doorslaggevende factor zijn, heeft dat toch wel enige richtinggevende waarde, vooral omdat de gewenste ruimtelijke structuur toch in belangrijke mate gebaseerd is op de bestaande structuur. Het wordt hier dan ook gebruikt om de geselecteerde wegvakken te toetsen. Rekening houdend met de intensiteiten, het aandeel doorgaand verkeer en het percentage vrachtverkeer wordt geëvalueerd of wegsegmenten kunnen worden verhoogd of verlaagd in de hiërarchie van het wegennet.

SELECTIE IN DE STEDELIJKE CENTRA

Voor de selectie van de secundaire wegen in de stedelijke centra dient er een afstemming te gebeuren met de betreffende gemeentelijke mobiliteitsplannen. Zeker wat betreft de secundaire wegen III, waar het gaat om belangrijke openbaar vervoersassen en fietsassen, dient de selectie bij voorkeur tot in het hart van het centrum te gebeuren (of alleszins aan te sluiten op een selectie van lokale wegen die deze specifieke functies verder kunnen voortzetten).

GEEN SELECTIE WEGENS HET FALEN VAN HET HOOFDWEGENNEN

Het huidig en toekomstig falen van het hoofdwegennet en primair net kan niet als argument worden gebruikt voor de aanduiding van een wegvak als secundaire weg. Het principe van een hiërarchische boomstructuur zou worden ondermijnd als secundaire wegen taken zouden overnemen van een hoger net. Die redenering legt de verantwoordelijkheid voor het goed functioneren van het hoofdwegennet en het primair net bij de Vlaamse overheid.

VERMIJDEN VAN MAASVERKLEINING

In een hiërarchische boomstructuur moeten maasverkleiningen worden vermeden, omdat zodra een weg van een lager niveau in die structuur de verbinding maakt tussen twee hoger gecategoriseerde wegen, hij automatisch op dat hoger niveau gaat functioneren.

3.2.4. Selecties

SECUNDAIRE WEGEN

KAART 72: SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN

De selectie van secundaire wegen is in principe limitatief. Enkel in het kader van onderzoek naar bijkomende toeristisch-recreatieve knooppunten, naar een nieuwe verbinding tussen N73 en N72 en naar een verbinding van het mijnterrein van Heusden-Zolder naar N74 kunnen na een beslissing van de provincieraad bijkomende selecties van secundaire wegen aan de onderstaande lijst worden toegevoegd.

- Afhankelijk van het ontwikkelingsprofiel dat voor de N74 wordt opgesteld, kunnen alternatieven voor de ontsluiting met een secundaire weg van het bedrijventerrein (mijnterrein) van Heusden-Zolder worden onderzocht.
- Aangezien onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de aanleg te motiveren van een nieuwe verbinding van N73 naar N72 ten noorden van Beverlo, wordt deze verbinding niet geselecteerd als secundaire weg. In uitvoering van het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg kan de provincie verder onderzoeken of deze nieuwe weg al dan niet noodzakelijk is. Elementen die van belang zijn voor de afweging zijn onder andere: het behoud van de boomstructuur van het wegennet, het structuurbepalend belang van de vallei van de Grote Beek en de mobiliteitsproblematiek van Leopoldsburg.

Een aantal wegen zijn slechts in het algemeen als secundaire weg geselecteerd en niet verfijnd naar een bepaald type secundaire weg. Deze selecties zijn ook niet opgenomen in het bindend gedeelte. Het juist type van secundaire weg hangt af van verder onderzoek. Het betreft:

- N78 en de secundaire wegen die aansluiten op Maastricht N2 en N79, te onderzoeken in het strategisch plan voor het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland
- N72 (Leopoldsburg - Beringen), afhankelijk van het onderzoek naar een eventuele nieuwe weg tussen N73 en N72 ten noorden van Beverlo.

LOKALE WEGEN

In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen moeten de wegen die niet in een hoger plankader zijn geselecteerd, worden ingedeeld in verschillende types van lokale wegen (zie mobiliteitshandboek maart 2000): de lokale weg I of verbindingsweg, de lokale weg II of gebiedsontsluitingsweg en de lokale weg III of erftoegangsweg.

TABEL 47: SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN

WEGNUMMER	VAN	TOT
MAAS 9 KEMPEN		
secundaire wegen I		
N76	N73	N76 primaire weg II
secundaire wegen II		
N773	N78B via Stationsstraat	Gremelsloweg
Pannenhuisstraat	N75	N771
N769	N71	N712
N71	N748	N76
N73	industrieterrein Ravenshout ten noorden van het Albertkanaal	E313 (knooppunt 25A)
N724	Industrieweg Beringen	E313 (brug)
N724	Industrieweg Beringen	N73
secundaire wegen III		
N72	N72 primaire weg II	E314 (knooppunt 28)
niet getypeerde secundaire wegen		
N73	Nicolaylaan	N72
N72	N73	Kasteletsingel Beringen
N78	E314 (knooppunt 33)	N78B
N78B	N78	Stationsstraat
MAAS 10 MECHELEN - DIEST		
secundaire wegen II		
N724	E313 (brug)	Schoonhees
MAAS 11 SINT-TRUIDEN		
secundaire wegen I		
N3	grens provincie Vlaams-Brabant	N3 primaire weg II
N3	N3 primaire weg II	grens provincie Luik
secundaire wegen II		
N79	N80	Tongeren
N79	N618	Tongeren
N69	N614	N79
secundaire wegen III		
N2	E314 (knooppunt 25)	E313 (knooppunt 27)
N722	N722A (Sint-Truiden)	N80
N20	grens provincie Luik	E313 (knooppunt 29)
MAAS 12 HASSELT - GENK		
secundaire wegen II		
N726	E314 (knooppunt 30)	Herkenrodeplein (Bokrijk)
secundaire wegen III		
N2	E313 (knooppunt 27)	R71
N72	E314 (knooppunt 28)	N74
N75	N76	N74
N2	N700	R71
N20	E313 (knooppunt 29)	R71
niet getypeerde secundaire wegen		
N2	N700	Nederlandse grens
N78	E314 (knooppunt 33)	N77 (Lanaken)
N79	E313 (knooppunt 32)	Nederlandse grens

MOGELIJKE AANPASSINGEN AAN DE SELECTIE VAN PRIMAIRE WEGEN II

De provincie Limburg heeft van de Vlaamse overheid heel veel primaire wegen gekregen. Verschillende van die primaire wegen zijn erg korte stukjes die veeleer lijken te zijn geselecteerd omdat zij eruit zien als een primaire weg dan om hun functie. Men kan zich afvragen of een aantal van die primaire wegen niet beter wordt omgevormd tot secundaire wegen om op die manier een meer continu wegbeeld te kunnen realiseren. Het mogelijk wijzigen van de selectie van deze wegen mag wel geen vrijgeleide zijn voor het maken van nieuwe erf-toegangen langs deze wegen.

Concreet suggereren wij volgende wegen:

- N71 ten oosten van N74 naar een secundaire weg II
- N3 aan Sint-Truiden naar een secundaire weg I
- N73/N76 rond Bree naar een secundaire weg I
- N79 aan Tongeren naar een secundaire weg II
- N614 ten zuiden van Tongeren naar een lokale weg, in ruil voor een selectie van N69 als primaire weg II.

3.2.5. Afwegingscriteria ten aanzien van mogelijke omleidingen

Om de verkeersleefbaarheid op secundaire wegen te verzekeren kan plaatselijk in omleidingswegen worden voorzien. Dat kan enkel als de functie van het bestaand hoofdwegenet niet wordt aangetast, een ruimtelijke afweging gebeurt met respect voor open ruimte belangen en er geen andere alternatieven mogelijk zijn. Die wegen zullen in het algemeen worden uitgevoerd als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. Die rondwegen kunnen enkel worden toegestaan op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid maar niet op basis van de verbetering van de verbindingsfunctie¹⁹¹.

Voorwaarden waaraan een weg moet voldoen om in aanmerking te komen voor de aanleg van een plaatselijke omleiding zijn als volgt.

- Het betreft een secundaire weg, met andere woorden een weg met een regionale functie.
- Er is een ernstig leefbaarheids- en verkeersveiligheidsprobleem.
- De verwachting is dat het verkeer (en daarmee ook de problemen) in de toekomst nog zal toenemen.
- De herinrichting van het bestaand tracé werd bestudeerd, maar kan geen bevredigende oplossing bieden.
- De verkeersveiligheid moet na aanleg van de omleiding objectief en beduidend verhogen op het bestaand tracé (met andere woorden: er moet voldoende doorgaand verkeer zijn dat via een omleiding kan worden afgeleid).
- De bestaande weg krijgt na aanleg van de omleiding de functie van lokale weg.

Voorwaarden waaraan het nieuw tracé moet voldoen, zijn de volgende.

- Er mogen geen nieuwe veiligheids- of leefbaarheidsproblemen worden gecreëerd.
- De nieuwe weg mag geen barrière vormen binnen het bestaand bebouwd weefsel.
- De nieuwe weg dient zo kort mogelijk rond de kern te lopen om versnippering van de ruimte tegen te gaan.
- Het nieuw tracé dient zodanig gekozen dat de natuurlijke, landschappelijke en stedelijke kwaliteiten maximaal behouden blijven.
- De nieuwe weg betekent een groeigrens voor de uitbreiding van de kern.
- Nieuwe toegangen, ook gegroepeerde, zijn aan die weg niet gewenst.
- De uitvoering is van het type 2x1.

3.3. Visie op het openbaar vervoer

3.3.1. Algemene principes

In het streven naar een meer duurzame mobiliteit is één van de hoofddoelstellingen andere mobiliteitsvormen, zoals het openbaar vervoer, extra ruimte te geven. Het openbaar vervoer scoort op een aantal punten immers beter dan het individueel gemotoriseerd verkeer. Het is veiliger, heeft een kleiner ruimtegebruik (zowel bij verkeer in beweging als bij stalling). Het is milieuvriendelijker (bij voldoende bezetting) en het mindert de vervoersarmoede.

Om de attractiviteit van het openbaar vervoer te verhogen moeten de weerstanden worden geminimaliseerd op vlak van kosten, tijd, comfort, imago enz.

Daarvoor moeten verschillende wegen gelijktijdig worden bewandeld. In de eerste plaats moet er worden gewerkt aan het aanbod, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van infrastructuur en het verhogen van frequenties. Anderzijds moet ook de vraag worden beïnvloed door het optimaliseren van de band tussen herkomst en bestemmingen afhankelijk van het openbaar vervoer, zoals het afstemmen van de ruimtelijke ordening op het openbaar vervoer. Een belangrijke ruimtelijke voorwaarde voor het uitbouwen van kansrijke openbaar vervoernetwerken is het bundelen van activiteiten en functies. **De vervoersinfrastructuur moet waar mogelijk actief worden gebruikt om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. Functies die een grote vervoersvraag creëren, zoals scholen, kantoren, ziekenhuizen en culturele infrastructuur, ontwikkelen zich het best nabij knooppunten van het openbaar vervoer, zoals stationsomgevingen of belangrijke busknooppunten. Daarbij kunnen ook nieuwe lokaties van stations in overweging worden genomen. Een ontwikkeling die zeker ook vanuit die invalshoek moet wor-**

191. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen.

den gestimuleerd, is het stedelijk wonen, waardoor de kansen op een kwalitatief openbaar vervoer toenemen.

Concreet kan worden ingespeeld op aanbod- en vraagzijde door:

- het onderscheiden van verbindende en ontsluitende lijnen
- het verbeteren van de dienstverlening, zoals de nabijheid van haltes, de aangepastheid van de frequenties en overstapgaranties
- het verbeteren van voor- en natransport (aanbrengen van aangepaste voorzieningen voor voetgangers en fietsers, realiseren van park-and-ride-voorzieningen enz.)
- het integreren van verschillende vormen van openbaar vervoer (afstemmen van uur- en routeregelingen en realiseren van kortere wachttijden)
- het verhogen van de leesbaarheid (logisch opbouwen van het net, aanbrengen van goede informatie, volgen van klokvastе dienstregelingen, verzorgen van leesbare openbare ruimten, uitwerken van een begrijpelijk tariefsysteem en van een logische lijnummering enz.)
- het zorgvuldig lokaliseren van nieuwe functies en het afstemmen van het mobiliteitsprofiel van nieuw te lokaliseren functies op het bereikbaarheidsprofiel van de gekozen lokaties
- het verdichten van functies rond stations en belangrijke andere knooppunten van openbaar vervoer.

3.3.2. Ontwerp van een hiërarchisch openbaar vervoernetwerk

UITGANGSPUNTEN

Een goed functionerend openbaar vervoernetwerk is opgebouwd uit verschillende hiërarchische niveaus. Het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg beschouwt enkel het verbindend openbaar vervoer van nationaal, provinciaal en intergemeentelijk niveau. Het ontsluitend netwerk is van lokaal niveau. De opbouw daarvan wordt in het kader van het decreet op de basismobiliteit stapsgewijs door De Lijn en de gemeenten verder uitgewerkt. Ook de bediening van bepaalde doelgroepen is een taak van De Lijn en wordt niet uitgewerkt in het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg. Uiteraard is het doelgroepenvervoer complementair aan het uitgewerkt verbindend provinciaal en intergemeentelijk net.

- Het verbindend net moet daarbij vooral een alternatief bieden voor de autoverplaatsingen. De ontsluitende lijnen hebben deels een feeder-functie voor het verbindend net. Daarnaast hebben zij een belangrijke sociale functie voor hen die niet beschikken over individueel transport.
- Verbindende systemen beogen vooral snelheid. Dat betekent: relatief grote afstanden tussen de haltes en daartussen met hoge snelheid de rechtst mogelijke weg nemen. Het verbindend net verbindt de grotere kernen en heeft

een afwikkelingssnelheid van minimaal 50 km/u. Om dat te bereiken dient waar nodig gekozen voor eigen beddingen (rail, vrije busbanen), verkeerslichtenbeïnvloeding en dergelijke. Als het geen noemenswaardig tijdsverlies met zich meebrengt, kunnen tussenliggende kernen ook worden aangedaan. Bij verbindende lijnen zijn overstapgaranties uiterst belangrijk, net als kwalitatieve haltevoorzieningen. Om te kunnen concurreren met de auto zou de reistijdverhouding voor verplaatsingen van bovengemeentelijk niveau tussen openbaar vervoer en auto maximaal 1,5 mogen zijn (verplaatsingstijd: van deur tot deur).

– Ontsluitende systemen bedienen een gebied door een groot aantal haltes aan te doen en daardoor desnoods omwegen te maken. Dat verlaagt natuurlijk de trajectnsnelheid. De beschikbaarheid van het openbaar vervoer is hier belangrijker dan de snelheid. Binnen het systeem onderscheidt de provincie ontsluitende lijnen en gebiedsdekkende bediening. Die gebiedsdekkende bediening, waarbij een veelvoud van haltes ten opzichte van een gewone lijndienst wordt bediend, is vooral aangewezen om in minder bevolkte gebieden het aanbod toch nog op een aanvaardbaar niveau te houden. De dienstvoering gebeurt volgens oproep en doet het openbaar vervoer van zijn rechtstreeks traject afwijken. Daardoor kan de openbaar vervoerdienst over een grote oppervlakte worden aangeboden en heeft zij een bij uitstek ontsluitend karakter. Voorbeelden van dit collectief vraagafhankelijk vervoer zijn de belbus en de openbare taxi.

Het verbindend openbaar vervoernetwerk is opgebouwd uit 3 niveaus: het bovenprovinciaal (nationaal) niveau (niveau A), het verbindend provinciaal niveau (niveau B) en het verbindend intergemeentelijk niveau (niveau C). Elk van de niveaus bestaat uit lijnen en knooppunten. De knooppunten worden gekoppeld aan de hiërarchie van de stedelijke gebieden. Er zijn wel enkele bijsturingen gebeurd met het oog op de ruimtelijke realiteit en de haalbaarheid. De lijnen vormen dan de verbindingen tussen de verschillende knooppunten.

- Aan de knooppunten en lijnen van een bepaald niveau worden een aantal algemene kwaliteitseisen gekoppeld. Tevens wordt een ruimtelijk beeld van de verschillende types van stationsomgevingen voorgesteld. De toewijzing van een bepaald niveau aan een bepaalde lijn impliceert dat de betreffende lijn op termijn ook aan deze kwaliteitseisen moet voldoen en dat indien nodig een kwaliteitsverhoging gebeurt. In onderstaande bespreking is daarom enkel sprake van nieuwe lijnen als het effectief om nieuwe verbindingen gaat.
- Knooppunten van **niveau A** hebben een gemiddelde halteafstand van 30 à 40 km. De haltes hebben een invloedssfeer van om en bij de 25 km rond de halte. Een goede koppeling tussen het stads- en streeknet en het station is

DEEL IV. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DEELSTRUCTUREN 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

hier absoluut noodzakelijk. Verbindingen van niveau A zijn verbindingen in eigen bedding, los van de overige verkeerssoorten. Het gaat om hoogwaardige verbindingen (meestal IC-treinverbindingen) met een gemiddelde snelheid van 75 à 80 km/u. In stedelijk gebied kan de haltefrequentie hoger zijn.

- Knooppunten van **niveau B** hebben een gemiddelde halteafstand van 10 à 20 km. Het betreft IR-treinverbindingen of regionale snelbussen met een gemiddelde wenssnelheid van 50 tot 70 km/u. Ook in dit geval moeten het stads- en streeknet op een kwalitatieve wijze worden gekoppeld aan de stations.
- In knooppunten van **niveau C** moeten overstaptijden tussen de verknoping van lijnen worden gegarandeerd tussen 5 en 15 minuten. Een dergelijk knooppunt ligt bij voorkeur in het centrum of er zo kort mogelijk bij aansluitend. Een kwaliteitsvolle, aantrekkelijke inrichting met wachtaccommodatie, informatiestand, telefoonvoorzieningen, fietsvoorzieningen en voldoende sociale controle moeten de openbaar vervoergebruiker een maximaal comfort bieden. Basiskenmerken van die lijnen zijn een maximaal comfortniveau, een aantrekkelijke commerciële snelheid, voldoende doorstroming, een eenvoudige herkenbaarheid en een imago gebaseerd op kwaliteit en betrouwbaarheid.
- De knooppunten van **niveau D** (hoofdhalttes voor openbaar vervoer) moeten worden geselecteerd in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

BOVENPROVINCIAAL OPENBAAR VERVOER (NIVEAU A)**KAART 73: OPENBAAR VERVOER VAN BOVENPROVINCIAAL NIVEAU (PERSONENVERVOER)**

- bestaande lijnen geselecteerd als niveau A:
 - lijn 21: Hasselt - Landen
 - lijn 21A: Hasselt - Genk
 - lijn 35: Leuven - Hasselt
 - lijn 15 - 16 - 35: Hasselt - Lier - Antwerpen
 - lijn 36: Leuven - Luik
 - lijn 40: Luik - Maastricht - Sittard - Roermond.
- gewenste lijnen van niveau A:
 - verbinding Hasselt - Maastricht (lijn 34 tussen Hasselt en Bilzen en nieuw stuk tussen Bilzen en Maastricht)
 - verbinding Herentals - Mol - Neerpelt/Overpelt - Weert - Roermond (omvorming van lijnen 15 en 19, via IJzeren Rijn)
 - verbinding Hasselt - Luik (snelbus via E313 of een opgevoerde of nieuwe spoorlijn).

Volgende aandachtspunten gelden bij dit niveau.

- De A-lijnen voorzien in een aantal hoofdassen tussen steden van regionaal belang. Voor de A-verbindingen zijn de hoofdspoorwegen opgenomen zoals geselecteerd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.
- De noord-zuid gerichte spoorlijn in Nederlands Limburg wordt eveneens beschouwd als een A-lijn.
- Het tracé van de IJzeren Rijn en de verbinding Hasselt - Maastricht worden opgenomen als wenselijke interstedelijke openbaar vervoerlijnen. Bij het opnieuw in gebruik nemen van deze lijnen wordt wel aandacht gevraagd voor het zoveel mogelijk wegwerken van de negatieve effecten op de leefbaarheid en de woonkwaliteit.
- In het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk wordt het station van Hasselt als A-knooppunt geselecteerd. Alhoewel het station van Genk in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen ook als hoofdstation vermeld staat, zijn de kwaliteitseisen gekoppeld aan een A-knooppunt hier niet realiseerbaar.
- Als nader onderzoek uitwijst dat de IJzeren Rijn als A-lijn kan worden ontwikkeld, zal in het kleinstedelijk gebied Overpelt - Neerpelt, eventueel op een nieuwe lokatie, minstens een knooppunt van niveau B kunnen worden gerealiseerd.
- Ook belangrijk voor de verbinding van de provincie Limburg naar het oosten zijn de knopen Maastricht en Sittard in Nederland die in het netwerk worden ingeschaald als interstedelijke knooppunten.

VERBINDEND PROVINCIAAL NET (NIVEAU B)**KAART 74: OPENBAAR VERVOER VAN PROVINCIAAL NIVEAU - NIVEAU B**

- bestaande lijnen geselecteerd als niveau B:
 - lijn 15: Mol - Leopoldsburg - Hasselt
 - lijn 15: Mol - Neerpelt
 - lijn 21: Hasselt - Sint-Truiden - Landen
 - lijn 21A: Hasselt - Genk
 - lijn 34: Hasselt - Tongeren - Luik
 - lijn 35: Leuven - Hasselt
 - lijn 15 - 16 - 35: Hasselt - Lier - Antwerpen
 - snelbuslijn Lommel - Hasselt.
- gewenste of op te waarden lijnen van niveau B:
 - verbinding Neerpelt - Eindhoven (niet gebruikte spoorwegbedding)
 - verbinding Zonhoven - Neerpelt (lijn 18)
 - verbinding Diepenbeek (L.U.C.) - Genk
 - verbinding Bilzen - Maastricht (niet gebruikte spoorwegbedding).

- snelbuslijn deel Genk - Maasmechelen (in een tweede fase het hergebruik van lijnen 21A en 21B)
- snelbuslijn Neerpelt - Achel (in een tweede fase de niet gebruikte spoorwegbedding tot Weert)
- snelbuslijn Leopoldsburg via Hechtel en Bree naar Maaseik
- snelbuslijn Lanaken - Maasmechelen - Maaseik
- verbinding Maaseik - Sittard.

Volgende aandachtspunten gelden bij dit niveau.

- Het B-niveau voorziet in een aantal assen die de kleinstedelijke gebieden aantakken op het bovenprovinciaal net. Het gaat hier om hoogwaardige openbaar vervoersassen die waar mogelijk in openbaar vervoer voorzien in een eigen bedding. Dat kan echter zowel regulier treinverkeer (IR), light-rail als een snelbus zijn. Indien de verbindingen via de weg verlopen, moet de doorstroming van het openbaar vervoer op alle filegevoelige wegsegmenten, ongeacht hun categorisering, worden gegarandeerd. Bij het voorzien van eventuele verkeersremmende maatregelen moet hiermee rekening worden gehouden.
- Alle bestaande spoorlijnen voor personenvervoer zijn opgenomen in het provinciaal openbaar vervoernet.
- De ont dubbeling van de spoorlijn Hasselt - Sint-Truiden - Landen tussen Alken en Landen kan zorgen voor een verbetering van regelmaat en frequentie maar heeft een beperkte invloed op de reistijd. Voor een significante reistijdverkortung Hasselt - Brussel is een aanpassing noodzakelijk van de bocht van Leuven op lijn 35 Hasselt - Aarschot - Brussel.
- Bijkomend werd een aantal niet meer gebruikte spoorwegbeddingen geselecteerd. Het betreft: de lijn Hasselt - Neerpelt - Eindhoven, de lijn Neerpelt - Hamont - Weert, de lijn Hasselt - LUC - Genk - Maasmechelen en de lijn Hasselt - Bilzen - Maastricht.
- Provinciale knooppunten zijn treinstations die worden geselecteerd in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Sint-Truiden en Tongeren alsook in de kleinstedelijke gebieden Bilzen, Leopoldsburg, Lommel, Maasmechelen (nieuw station) en Overpelt - Neerpelt. Ook het station van Genk en een nieuw knooppunt aan het L.U.C. worden als B-knooppunt geselecteerd.
- In Maasmechelen moet nog nader worden onderzocht waar het regionaal knooppunt het best wordt voorzien: in het centrum (N78) of ter hoogte van het mijnterrein in Eisden. Dat hangt af van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de interne verbindingen tussen de verschillende attractiepolen in die gemeente. Dat kan nader worden onderzocht bij het opmaken van het geïntegreerd gebiedsgericht strategisch plan van het Zuidelijk Maasland als stedelijk netwerk van provinciaal niveau.

- Alhoewel in Bree, Maaseik en Lanaken voorlopig niet de mogelijkheden aanwezig zijn om er een volwaardig B-knooppunt uit te bouwen, zijn er voldoende argumenten om dat in de toekomst wel te doen. Die redenen zijn de volgende.
 - Bree ligt buiten de invloedssfeer van het bovenprovinciaal openbaar vervoer.
 - Maaseik ligt op het einde van een belangrijke secundaire weg en op het eindpunt van 2 snelbuslijnen.
 - Door Bree met Maaseik te verbinden en Maaseik met Lanaken ontstaat een meer gesloten netwerk op dit niveau.
- Ter hoogte van de kruising van de B-lijnen Maaseik - Leopoldsburg en Hasselt - Noord-Limburg ligt een zoekzone voor een B-knooppunt. Nader onderzoek moet uitmaken waar in de driehoek Peer - Hechtel-Eksel dit B-knooppunt het best wordt gesitueerd.

VERBINDEND INTERGEMEENTELIJK NET (NIVEAU C)

KAART 75: OPENBAAR VERVOER VAN PROVINCIAAL NIVEAU - NIVEAU C

- bestaande buslijnen geselecteerd als niveau C
 - buslijn tussen Lommel en Eindhoven
 - buslijn tussen Mol en Neerpelt en Hamont-Achel
 - buslijn tussen Mol en Leopoldsburg
 - buslijn tussen Leopoldsburg en Lommel
 - buslijn tussen Hasselt en Neerpelt
 - buslijn tussen Hamont-Achel en Peer en Hasselt
 - buslijn tussen Tessenderlo en Peer en Bree
 - buslijn tussen Bree en Kinrooi
 - buslijn tussen Kinrooi en Maaseik
 - buslijn tussen Tessenderlo en Diest
 - buslijn tussen Leopoldsburg en Beringen
 - buslijn tussen Helchteren en Heusden-Zolder
 - buslijn tussen Bree en Genk
 - buslijn tussen Maaseik en Genk
 - buslijn tussen Genk en Houthalen
 - buslijn tussen Beringen en Diest
 - buslijn tussen Beringen en Hasselt
 - buslijn tussen Beringen en Sint-Truiden
 - buslijn tussen Diest en Hasselt
 - buslijn tussen Hasselt en Genk
 - buslijn tussen Genk en Maasmechelen
 - buslijn tussen Maaseik en Maasmechelen
 - buslijn tussen Maasmechelen en Lanaken
 - buslijn tussen Zutendaal en Tongeren
 - buslijn tussen Hasselt en Maastricht
 - buslijn tussen Hasselt en Sint-Truiden
 - buslijn tussen Hasselt en Tongeren

DEEL IV. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DEELSTRUCTUREN 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

- buslijn tussen Tongeren en Maastricht
- buslijn tussen Sint-Truiden en Landen
- buslijn tussen Sint-Truiden en Tienen
- buslijn tussen Sint-Truiden en Tongeren
- buslijn tussen Tongeren en Luik
- buslijn tussen Tongeren en Voeren
- gewenste lijnen van niveau C
 - verbinding Sint-Truiden - Luik.

Volgende aandachtspunten gelden bij dit niveau.

- Het C-niveau voorziet in een aantal assen die een fijnmaziger netwerk vormen. Die lijnen moeten worden opgevat als sterke basislijnen waar De Lijn haar concurrentiepositie aanzienlijk kan versterken en die complementair zijn met het schaars uitgebouwd spoorwegnet. Dat impliceert dat de wegen die drager zijn van een dergelijke intergemeentelijke openbaar vervoerlijn maximaal die functie moeten kunnen waarmaken ongeacht hun categorisering. Dat zal in het bijzonder van belang zijn op het moment dat de weg wordt heringericht. Bij het voorzien van eventuele verkeersremmende maatregelen moet rekening worden gehouden met de doorstroming van het openbaar vervoer van C-niveau.
- C-knooppunten zijn knooppunten van belangrijke openbaar vervoerbewegingen met regionaal karakter. Zij komen voor in alle stedelijke gebieden, zoals geselecteerd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, in Lanaken en de L.U.C. in Diepenbeek en tevens in Alken, Beringen, Helchteren, Peer en Tessenderlo.
- Verder marktonderzoek moet uitwijzen of en waar er nog een regionaal knooppunt kan worden voorzien in de zoekzone Lummen / Halen / Herk-de-Stad en in een zoekzone op de N74 van de E314 tot in Kiewit. Dit laatste moet verder worden onderzocht in de streefbeeldstudie van de N74.

3.3.3. Ontwikkelingsperspectieven voor stationsomgevingen

Twee soorten stations kan men in de provincie onderscheiden. Een eerste groep vormen de stations, gelegen in of nabij de centra waar een ruimtelijke verdichting is gewenst met woningen, kantoren enz. Een tweede groep van stations zijn de perifeer gelegen stations waar intensieve ruimtelijke verdichting niet gewenst is (vanuit de hiërarchie van de kernen of omdat het station te ver van het centrum verwijderd ligt).

De stations, gelegen in of nabij de centra waar een ruimtelijke verdichting is gewenst, moeten zeer goed worden ontsloten door regionaal openbaar busvervoer, zodat voor- en natransport eveneens met het openbaar vervoer kan gebeuren. Zij worden dan ook alle geselecteerd als B-knooppunt, behalve Hasselt, dat de functie van A-knooppunt krijgt. Het

stationsplein heeft hier de functie van multimodaal knooppunt, zodat het stads- en streeknet op een optimale manier kunnen worden gekoppeld aan het vervoer per spoor. Het is niet wenselijk op deze plekken grootschalige parkeerterreinen aan te leggen wegens het ruimtebeslag.

Het betreft de volgende stations:

- Hasselt als hoofdstation en A-knooppunt
- Genk als hoofdstation (ruimtelijk structuurplan Vlaanderen) en B-knooppunt
- Tongeren waar de stationsomgeving behoort tot het stedelijk kerngebied
- Sint-Truiden met kantoren en woonverdichting in het nieuw Stationskwartier
- Leopoldsburg met een verdichtingszone ten westen van de spoorlijn
- Bilzen waar de stationsomgeving wordt opgenomen in de wenselijke afbakening van het stedelijk gebied
- Overpelt als opstapplaats met een wenselijke groeirichting van het centrumgebied naar het noorden (stationsomgeving)
- Neerpelt met verdichtingsmogelijkheden ten westen van de spoorlijn
- Lommel waarbij N71 weliswaar een barrière vormt tussen de stationsomgeving en het centrum
- Eisden met de uitbouw van een nieuw station, liefst centraal in het stedelijk gebied te verdichten met stedelijke functies.

Voor het kleinstedelijk gebied Neerpelt - Overpelt is het wenselijk te onderzoeken waar er mogelijkheden zijn voor het uitbouwen van één volwaardig station. Aansluitend bij het station zal het B-knooppunt moeten worden gesitueerd.

Een tweede groep van stations zijn de perifeer gelegen stations waar intensieve ruimtelijke verdichting niet gewenst is. De verspreide bebouwing in de ruime omgeving maakt het dikwijls moeilijk hier kwalitatief openbaar busvervoer als voortransport te voorzien. In dergelijke omgevingen kan het zinvol zijn om park-and-ride-voorzieningen aan te leggen (auto als voor- en natransport), zodat de mogelijkheden voor het openbaar vervoer van niveau A en B optimaal worden benut.

Het betreft de volgende stations en opstapplaatsen (zonder ticketverkoop).

- Beringen (Beverlo) en Heusden hebben op dit moment twee opstapplaatsen die beide perifeer liggen ten opzichte van de kernen. Nader onderzoek moet uitwijzen of er eventueel een nieuwe stationslokatie met volwaardig station kan worden uitgebouwd.
- Kiewit heeft een opstapplaats waarvan de eventuele uitbouw afhankelijk is van de afbakening en de visie die

- wordt ontwikkeld in het kader van het regionaal-stedelijk gebied Hasselt - Genk en de streefbeeldstudie van de N74.
- Bokrijk is een opstapplaats voor voornamelijk toeristisch verkeer.
 - Bij de opstapplaats van Diepenbeek zijn geen ontwikkelingen gewenst die ten koste gaan van ontwikkelingen in Hasselt of Genk. Het herwaarderden van de stationsomgeving op schaal van Diepenbeek dorp stelt geen probleem.
 - De opstapplaats van Schulen is een zoekzone voor een C-knooppunt voor die regio. Er is weinig concentratie en kernvorming in die omgeving.
 - Alken is een opstapplaats.

Bij reactivering van spoorlijn 18 voor personenvervoer ligt in de driehoek Hechtel-Eksel - Peer de mogelijkheid voor een opstapplaats. Verder onderzoek moet uitwijzen waar in deze regio het best een B-knooppunt kan worden uitgebouwd.

3.4. Principes voor een provinciaal fietsnetwerk

3.4.1. Methodiek

SELECTIE VAN DE VERKEERSGENERERENDE OF -AANTREKKENDE LOKATIES

Het betreft lokaties die door het bovenlokaal fietsroutenetwerk moeten worden verbonden:

- woonkernen met een voldoende bevolking (>200 inwoners) en een minimale dichtheid (4 inwoners per ha) op basis van statistische sectoren (aaneensluitende sectoren worden daarbij samengevoegd tot een groter geheel)
- bedrijventerreinen zoals aangegeven op de gewestplannen
- secundaire scholen en hogescholen (kleuterscholen en lagere scholen zullen wegens de lokale rekrutering voornamelijk worden ontsloten door lokale fietsroutes)
- knooppunten van openbaar vervoer en carpoolparkings, omdat hier eveneens een belangrijke rol is weggelegd voor de fiets als voor- en natransportmiddel
- andere functies, zoals grootschalige winkelvoorzieningen en regionale recreatiedomeinen.

BESTAANDE OF POTENTIËLE FIETSINFRASTRUCTUUR ALS BASIS VOOR HET NETWERK

Volgende principes gelden.

- Het bestaand recreatief fietsnetwerk zal meestal complementair zijn met de functionele routes, omdat het bestaand recreatief fietsnetwerk meestal de verschillende woonkernen vermijdt, terwijl de functionele fietsroutes die kernen juist verbinden.

- Zowel de bestaande als de niet meer gebruikte spoorinfrastructuur kunnen worden ingeschakeld daar waar zij een directe verbinding vormen tussen de verschillende kernen.
- Fietspaden langs primaire wegen worden niet wenselijk geacht. Als er geen alternatieven voorhanden zijn, zal een duidelijke fysieke afscheiding tussen fietspad en rijweg de veiligheid van de fietser moeten verzekeren.
- Jaagpaden langs waterwegen bieden ook mogelijkheden in het fietsroutenetwerk. Sociale veiligheid (gebrek aan sociale controle, geen verlichting enz.) kan hier wel een probleem vormen. Dat geldt eveneens voor fietspaden langs spoorwegbeddingen.

TOETSING VAN DE POTENTIES VAN HET NETWERK OP BASIS VAN HERKOMST-BESTEMMINGSMATRICES VOOR FUNCTIONELE VERPLAATSINGEN

Door uit de herkomst-bestemmingsmatrices van zowel woon-school-, woon-werk- als woon-winkelverplaatsingen de fietsbare verplaatsingen af te zonderen krijgt men een zicht op de potentiële fietsintensiteiten op het ontworpen netwerk.

Als maximale fietsafstand wordt 10 km in vogelvlucht gesteld. Rekening houdend met een maximale omrijfactor van 1,3 komt dat overeen met 13 km over de weg. Tussen elk koppelpunt van bestemmingen wordt de kortste afstand berekend over het netwerk en het aantal verplaatsingen tussen beide bestemmingen wordt toegekend aan die kortste route. Nadat dat voor alle combinaties gebeurd is, komt men voor elke route tot het totaal aantal fietsers dat potentieel van die verbinding gebruik zal maken. Dat betekent echter niet dat al die verplaatsingen ook daadwerkelijk door fietsverkeer zullen worden ingevuld.

3.4.2. Opbouw van het regionaal functioneel fietsroutenetwerk

De gewenste routes worden geselecteerd zodat een samenhangend en gebiedsdekkend netwerk ontstaat dat de belangrijkste bestemmingen via zo kort mogelijke routes verbindt. De gehanteerde maaswijdte bedraagt 3,5 km. Uitgangspunten zijn het vermijden van omwegen, het inlassen van overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen en het kiezen van routes waar sociale controle mogelijk is. Bij de opbouw van het netwerk wordt tevens rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande fietsinfrastructuur en de categorisering van het wegennet (bij voorkeur geen fietsroute langs primaire wegen).

Het netwerk wordt in 2 stappen opgebouwd. In een eerste stap worden de hoofdlijnen (hoofdroutes) uitgezet op basis van de ruimtelijke (stedelijke) structuur van de provincie, los van de onderliggende wegenstructuur. Vervolgens worden zij geprojecteerd op de wegeninfrastructuur.

DEEL IV. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DEELSTRUCTUREN 5. RUIMTELIJKE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR

De tussenliggende gebieden worden ingevuld met fietsroutes van een lagere orde. Daardoor krijgt men een hiërarchisch gestructureerd fietsnetwerk met hoofdroutes (die functioneren als 'ruggengraat'), functionele routes en eventueel alternatieve routes. Dat netwerk van regionale verbindingen moet op gemeentelijk niveau verder worden aangevuld met lokale routes die zorgen voor de ontsluiting van de verschillende kernen en gemeentelijke attractiepolen.

3.5. Ontwikkelingsperspectieven voor de secundaire waterwegen

Het beleid voor de secundaire waterwegen is meervoudig.

- Delen van de Kempense kanalen hebben nog een functie voor goederentransport. Het betreft vooral het traject Ham - Dessel - Bocholt - Weert. Vooral bij het transport van bulkgoederen kunnen de secundaire waterwegen een rol spelen.
- Ook voor de vestiging van min of meer watergebonden bedrijvigheid hebben de Kempense kanalen nog mogelijkheden. Dit geldt enkel in de beide stedelijke netwerken van provinciaal niveau: Lommel - Overpelt - Neerpelt en Zuidelijk Maasland. Uiteraard gelden hiervoor de andere krijtlijnen van de gewenste ruimtelijke structuur. Het gaat daarbij vooral om het benutten van de watergebonden potenties van bestaande bedrijventerreinen. Nieuwe regionale bedrijventerreinen kunnen alleen maar in de economische knooppunten.
- De economische functie en de transportfunctie moeten maximaal worden geïntegreerd met de recreatieve functie (watersport- en fietsrecreatie), de landschappelijke functie (beeldwaarde), de natuurlijke functie en de waterwinningsfunctie.

In functie van de transportfunctie van de secundaire waterwegen vraagt de provincie om de capaciteit ervan te verhogen tot 1.350 ton. Daartoe zijn een modernisering van het sluisencomplex van Blauwe Kei en een verdieping van de secundaire waterwegen noodzakelijk. Verbreding buiten het bestaand gabarit is niet mogelijk.

3.6. Selectie van multimodale knooppunten

3.6.1. Definitie

Knooppunten ondersteunen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen per deelruimte. Multimodale knooppunten dragen bij tot een betere afstemming van de verschillende verkeersnetwerken en vervoersmodi ten opzichte van elkaar. Dat bevordert een ander vervoersgedrag en stimuleert het gebruik van

alternatieven voor de auto en de vrachtwagen.

Naargelang de uitrustingsgraad en het voorzieningsniveau kunnen knooppunten een eigen dynamiek op gang brengen en functioneren als nieuwe centra. Het is dan ook nodig de aard en omvang en het voorzieningsniveau van die knooppunten af te stemmen op het niveau waarop zij functioneren. Dat wordt bepaald in de gewenste ruimtelijke structuur.

Binnen de categorie knooppunten zijn verschillende niveaus te onderscheiden: internationale, nationale en provinciale vervoersknooppunten. Elk van die types heeft een eigen profiel.

3.6.2. Uitgangspunten

Het selectief uitbouwen van knooppunten heeft tot doel de ruimte die steeds meer diffuse vormen aanneemt en steeds meer bereikbaar wordt, vanuit een beperkt aantal punten te bedienen en te organiseren.

Belangrijk daarbij is dat toegang tot gebieden wordt gedifferentieerd. Het streefdoel is niet langer een globale maar veeleer een selectieve toegankelijkheid te garanderen. De selectiviteit maakt duidelijk keuzes om de stromen te sturen langs uitgekozen assen, tracés, modi en knooppunten. Dat alles staat in het teken van een algehele bundeling van stromen en een concentratie van activiteiten. Mobiliteit moet worden gestuurd om versnippering af te remmen.

De selectie van secundaire wegen, de visie op het regionaal openbaar vervoer en de gewenste ruimtelijke structuur per deelruimte geven een kader voor het aanduiden van multimodale knooppunten. Er wordt afzonderlijk op de verschillende deelruimten ingezoomd en bekeken waar de secundaire wegen liggen, hoe het openbaar vervoer zich aftekent, hoe beide zich tot elkaar verhouden, hoe zij op elkaar aantakken en inspelen. Vanuit dat kader en die voorwaarden kan enerzijds worden gedefinieerd in welke mate een specifieke deelruimte toegankelijk kan en mag zijn en anderzijds op welke manier en voor welke modi (prioriteit) zij toegankelijk kan worden gemaakt.

Sommige knooppunten van het provinciaal fietsnetwerk moeten samenvallen met de multi-modale knooppunten. Zo kan het fietsnetwerk worden gevoed vanuit die knooppunten en de knooppunten zelf vanuit het fietsnetwerk. Bij de opbouw van het netwerk ligt een belangrijk accent op de multimodale benadering: de plaats van de fiets in het netwerkmanagement als onderste schakel in de vervoersketen. Zo speelt de fiets een rol in het voor- en natransport bij openbaar vervoer (bike-and-ride) en carpooling.

In eerste instantie worden per deelruimte de nodige toe- en afvoervoorzieningen bepaald in overeenstemming met de ruimtelijke visie op de deelruimten. Die toe- en afvoervoorzie-

ningen of multimodale knooppunten moeten in tweede instantie worden benoemd en nader gespecificeerd.

3.6.3. Typologie van knooppunten

KNOOPPUNTEN VOOR PERSONENVERVOER

Knooppunten kunnen zowel trein- en busstations, belangrijke trein- en bushaltes als park-and-ride-voorzieningen zijn. Zij zijn te onderscheiden naar hun niveau en lokatie. Volgende niveaus worden onderscheiden:

- internationaal niveau
- nationaal niveau
- provinciaal niveau
- intergemeentelijk en voorstedelijk niveau.

De selectie van de knooppunten is gebaseerd op het niveau van openbaar vervoernet waarvan verschillende takken samenkomen in het knooppunt. De knooppunten sluiten altijd aan bij een kleinstedelijk gebied of structuurondersteunend

hoofddorp of liggen in het regionaal-stedelijk gebied.

Internationale knooppunten (internationale luchthaven of HST-station) komen niet voor in de provincie Limburg.

De volgende tabel geeft een overzicht van de multimodale knooppunten. De tabel geeft aan of het nodig is knooppunten al dan niet op te waarderen. Dit slaat niet op de heraanleg van de stationsomgeving maar op het omvormen van het knooppunt tot een knooppunt van een hogere orde. Het betreft een mobiliteitsuitspraak en geen ruimtelijke uitspraak.

KNOOPPUNTEN VOOR GOEDERENVERVOER

Naast knooppunten voor personenverkeer is er ook nood aan knooppunten (overslagplaatsen) voor goederenverkeer. Twee plekken komen daarvoor in aanmerking: ten eerste Genk, waar uitwisseling mogelijk is tussen water, weg en spoor, en ten tweede het gebied Lommel - Neerpelt - Overpelt, waar uitwisseling mogelijk is tussen spoor en weg.

TABEL 48: MULTIMODALE KNOOPPUNTEN

NIVEAU	HUIDIGE MODUS	HUIDIG STATION	NIEUW STATION	HUIDIG BUSKNOOPPUNT	KNOOPPUNT OPWAARDEREN
NATIONAAL NIVEAU (A)					
Hasselt	IC	xP		x	
PROVINCIAAL NIVEAU (B)					
Neerpelt - Overpelt	IR	xP		x	
Lommel	IR	xP		x	
Bree	snelbus			x	x
Maaseik	snelbus			x	x
Leopoldsburg	L	xP		x	x
Genk	IC	xP		x	
Maasmechelen	snelbus		xP	x	x
Sint-Truiden	IC	xP		x	
Bilzen	IR/IC	xP		x	
LUC Diepenbeek	snelbus		x	x	
Lanaken	snelbus		xP	x	x
Tongeren	IR/IC	xP		x	
zoekzone Hechtel-Eksel - Peer	snelbus		x		x
INTERGEMEENTELIJK EN/OF VOORSTEDELIJK NIVEAU (C)					
Peer	snelbus			x	
Beringen	L	xP			x
Helchteren	snelbus			x	
Tessenderlo	snelbus				x
Alken	IC	xP			
zoekzone Schulensmeer	snelbus				x
zoekzone N74 tussen E314 en Kiewit	snelbus			x	x

xP knooppunt met parking

4. MOGELIJKE ACTIES

4.1. Mogelijke acties voor de provincie

Indien relevant zal de provincie de mogelijke acties steeds uitvoeren in overleg met de betrokken overheden en belanghebbende partijen.

Op het vlak van de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur kunnen door de provincie volgende taken worden aangepakt:

- het in een latere fase opmaken van een provinciaal mobiliteitsplan
- het ondersteunen van de NMBS en De Lijn bij de ontwikkeling van de multimodale knooppunten van provinciaal niveau
- het trekken en het coördineren van de opmaak van streefbeeld en bij geplande herinrichtingen van de secundaire wegen
- het ondersteunen van de uitbouw van het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk.

4.2. Suggesties aan de Vlaamse overheid

Vanuit het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg kan voor deze deelstructuur volgende suggestie worden gedaan:

- het herbekijken van de selectie van primaire wegen
- het aandringen op het moderniseren van de secundaire waterwegen in het bijzonder het moderniseren van het sluiscomplex Blauwe Kei bij Lommel en het verdiepen van de kanalen in functie van een capaciteit van 1.350 ton.

4.3. Suggesties aan de NMBS

- Aan de NMBS wordt voorgesteld om de snelheid van de IC-treinen op te voeren door het verminderen van het aantal stops.
- De provincie dringt bij de NMBS aan op het heropenen van volgende spoorverbindingen:
 - Hasselt - Maastricht
 - Genk - Zonhoven - Neerpelt - Overpelt
 - IJzeren Rijn
 - Genk - Maasmechelen.