



## VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN TIENEN

Fase 3 Beleidsplan – 2020-2030



Stad Tienen

Grote Markt 27 • 3300 Tienen

Tel. 016 80 57 02 • Fax. 016 82 30 71

**D+A nv**  
RUIJTE VOOR IDEEËN

Meiboom 26  
1500 Halle  
T 02 363 89 10  
F 02 363 89 11

Kardinaal Mercierplein 2  
2800 Mechelen  
T 015 56 09 56  
F 015 56 09 59

**Belfius** BIC GKCCBEBB  
IBAN BE33 0682 4745 8646  
**BNP Fortis** BIC GEBABEBB  
IBAN BE80 2930 4598 9977

BTW BE 0418 913 997  
RPR Brussel  
info@da.be  
www.da.be



## Colofon

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Tienen

Opdrachtgever:

Stad Tienen

Opdrachthouder:

D+A Consult nv – Kardinaal Mercierplein 2 – 2800 Mechelen – info@da.be – www.da.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerper,

Ann Lambrechts, projectcoördinator

Nele Decroock, landschapsarchitect - verkeerskundige

fase	Document	Datum	revisie	versie
3	Aanzet tot beleidsplan – bespreking dienst OW	04/04/2019-nd	ND	3.1
	Aanzet tot beleidsplan – versie voor bespreking ambtelijke werkgroep	04/06/2019-nd	AL	3.2
	Aanzet tot beleidsplan – versie bespreking OW+beleid	30/08/2019-nd	AL	3.3
	Aanzet tot beleidsplan – versie aanpassing opmerkingen Stad Tienen en MOW	24/09/2019-ad	AL	3.4
	Aanzet tot beleidsplan – versie aanpassing opmerkingen Stad Tienen en MOW	19/11/2019-ad	AL	3.5
	Beleidsplan – versie aanpassing opmerkingen Stad Tienen – ambtelijke werkgroep 2	28/11/2019-ad	AL	3.6
	Beleidsplan – versie voor college	20/01/2020-ad	AL	3.7
	Beleidsplan – versie voor college_2	23/01/2020 - al	AL	3.8
	Beleidsplan -versie college_participatie_PSG	14/02/2020 - al	AL	3.9
	Beleidsplan – versie gemeenteraad	18/09/2020 - al	AL	3.10



## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Historiek procesverloop.....	5
1.2	Betrokken actoren.....	7
1.2.1	Ambtelijke werkgroep.....	7
1.2.2	Projectstuurgroep.....	7
1.2.3	Participatietraject - openbaar onderzoek.....	9
1.3	Leeswijzer.....	10
	<b>INFORMATIEF DEEL.....</b>	<b>12</b>
2	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen.....	13
2.1	Lokale mobiliteitstoestand.....	13
2.1.1	Analyse per deelaspect.....	13
2.1.2	Globale analyse.....	22
2.2	Toekomstige mobiliteitsbehoeften.....	23
2.2.1	Doelstellingen Vlaams Gewest.....	23
2.2.2	Mobiliteitsdecreet Vlaanderen.....	23
2.2.3	Uitgangspunten en doelstellingen Vlaams-Brabant.....	26
2.2.4	Doelstellingen stad Tienen.....	27
3	Duurzaam mobiliteitsscenario.....	28
4	Relatie met andere beleidsplannen.....	30
4.1	Bovengemeentelijke ruimtelijke plannen.....	30
	<b>RICHTINGGEVEND DEEL.....</b>	<b>32</b>
5	Operationele doelstellingen.....	33
5.1	Fietsers.....	33
5.2	Openbaar vervoer en Stationsomgeving.....	33
5.2.1	Stappers.....	33
5.2.2	Trappers.....	33
5.2.3	Openbaar vervoer.....	34
5.3	Gemotoriseerd verkeer en Parkeren centrumgebied.....	34
5.4	Gemotoriseerd verkeer en laden en lossen centrumgebied.....	35
5.5	De noordelijke en oostelijke rondweg.....	35
6	Beleidsscenario.....	36
6.1	Inleiding.....	36

6.1.1	Algemeen .....	36
6.1.2	Voetgangers .....	36
6.1.3	Fietsers.....	37
6.1.4	Openbaarvervoer en Stationsomgeving.....	37
6.1.5	Gemotoriseerd verkeer, parkeren centrumgebied en laden en lossen.....	38
6.1.6	Noordelijke en oostelijke rondweg.....	40
6.2	Uitwerking werkdomeinen A-B-C.....	40
6.2.1	Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten.....	40
6.2.2	Werkdomein B - Verkeersnetwerken.....	50
6.2.3	Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen.....	61
7	Actieplan.....	66
8	Voorstel tot wijziging van verordeningen en beleidsplannen.....	67
8.1	Voorstel tot het wijzigen van de stedenbouwkundige verordening:.....	67
8.2	Voorstel tot het wijzigen van het fietsroutenetwerk.....	68
	BIJLAGEN .....	69
	Bijlage 1 - Toetsing van het beleidsplan.....	70
	Bijlage 2 - Voorstel voor organisatie en evaluatie.....	77
	Bijlage 3 - informatie slimme stad.....	79
	Bijlage 4 - Lijst potentiële projecten.....	81
	Bijlage 5 - leerlijnen verkeerseducatie.....	85
	Bijlage 6 - Kaarten.....	89

# 1 INLEIDING

## 1.1 Historiek procesverloop

Onderstaande figuur geeft, zoals opgenomen in het mobiliteitsdecreet, de te doorlopen stappen weer voor het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan.

### Vooraf : Sneltoets



| Stappenplan verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan

| Stappenplan verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan

FASE 1 – Verkenningnota	
25/06/2015	Startvergadering
20/08/2015	Ambtelijke werkgroep – opmaak relatietabel
20/10/2015, 19/11/2015, 21/12/2015	Ambtelijke werkgroep – onderzoeksopzet
7/03/2016	Participatietraject – opstellen verkenningnota
9/05/2016	GBC <sup>1</sup> – bijsturen verkenningnota
14/06/2016	RMC <sup>2</sup> – bijsturen verkenningnota
FASE 2 – Uitwerkingsnota	
17/03/2016 – 13/09/2016	Ambtelijke werkgroep – uitwerking onderzoek
20/06/2017	Uitwerkingsnota rev. 1
20/09/2018	Participatietraject – uitwerking onderzoek
23/10/2018	Uitwerkingsnota na overleg technische dienst rev2
08/11/2018	Uitwerkingsnota na overleg technische dienst en MOW rev3
08/12/2018	GBC overleg uitwerkingsnota
31/01/2019	Uitwerkingsnota na GBC voor kwaliteitsadvies rev 4
07/02/2019	Uitwerkingsnota na GBC voor kwaliteitsadvies rev 5
FASE 3 – Beleidsplan	
2 <sup>e</sup> helft maart 2019	Opmaak informatief deel
1 <sup>e</sup> helft april 2019	Opmaak richtinggevend deel
1 <sup>e</sup> helft april 2019	Indienen aanzet beleidsplan
6 mei en 9 mei 2019	Overleg stad Tienen – technische dienst

<sup>1</sup> GBC – Gemeentelijke BegeleidingsCommissie. Deze commissie werd later vervangen door de projectstuurgroep (zie decreet basibereikbaarheid (2019) en besluit projectmethodologie en projectstuurgroep (2019)). De samenstelling van de commissie/projectstuurgroep wordt toegelicht onder 1.2.2. i

<sup>2</sup> RMC – Regionale MobiliteitsCommissie



20 juni 2019	Overleg stad Tienen – ambtelijke werkgroep
augustus 2019	Bijsturen beleidsplan en opmaak actieplan
28 oktober 2019	Overleg stad Tienen – Dienst openbare werken en ruimtelijke ordening - actieplan
25 november 2019	Overleg stad Tienen – Dienst openbare werken en ruimtelijke ordening - actieplan
9 januari 2020	Overleg stad Tienen - ambtelijke werkgroep
februari 2020	Aftoetsen beleidsplan met college
18 juni 2020	Participatiemoment
25 juni 2020	Projectstuurgroep
29 oktober 2020	Dossier voor gemeenteraad

## 1.2 Betrokken actoren

### 1.2.1 Ambtelijke werkgroep

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt voorbereid door de ambtelijke werkgroep. De werkgroep is minimaal als volgt samengesteld:

- vertegenwoordigers van de stad Tienen (Openbare Werken)
- mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- studie bureau D+A

Deze werkgroep kan op een aantal momenten in het proces worden uitgebreid met een afgevaardigde van de diensten communicatie, milieu, politie of andere personen indien het proces dit vereist.

Gezien de grote invloed van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in Tienen is het aangewezen om ook een vertegenwoordiger van de sector stadsontwikkeling (ruimtelijke ordening) toe te voegen aan de ambtelijke werkgroep. Ook de aanwezigheid van de bevoegde schepen van Mobiliteit kan de link met het bestuur versterken.

### 1.2.2 Projectstuurgroep <sup>3</sup>

Het mobiliteitsplan ligt onder de verantwoordelijkheid van de projectstuurgroep. Deze stuurgroep bestaat in hoofdzaak uit personen die van ambtswege betrokken zijn bij het opstellen van het (mobiliteits)beleidsplan. Binnen deze stuurgroep worden beleidskeuzes gemaakt betreffende verkeer en vervoer en thema's die hiermee rechtstreeks in relatie staan. Tussentijdse documenten worden eerst en vooral aan de projectstuurgroep voorgelegd en uitvoerig besproken.

<sup>3</sup> Voormalige GBC

De projectstuurgroep is als volgt samengesteld:

Vaste leden	
Stad Tienen	Mevr. Katrien Partyka, burgemeester – voorzitter PSG
	Paul De Cort, schepen van Duurzaamheid en mobiliteit:
	Tom Roovers, schepen van infrastructuur
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Dhr. Kim Wouters
Agentschap Wegen en Verkeer	Mevr. Sara Verstreken
VVM De Lijn	Mevr. Esther Nevelsteen
	Dhr. Sander Wouters

Variabele leden	
Provincie Vlaams-Brabant	Dhr. Frederik Pousset
	Mevr. Sarah Van Geit
	Mevr. Nele Tierens
	Dhr. Stephan Reniers
	Dhr. Bjorn Van Staeyen
Departement Ruimtelijke Ordening	Dhr. Luc Van Geert
Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	Mevr. Kristina Beullens
Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – Infrabel	Dhr. Jean-Louis Lépine
	Dhr. Filip Deschuyteneer
TEC	Dhr. Emmanuel Lecharlier
LNE	Mevr. Annemie Wynands
	Mevr. Liesbet Van Laer

Adviserende leden	
Stad Tienen, dienst publieke ruimte en gebouwen	Diensthooft, mevr. Veronique Henderix
	Gewezen diensthooft, expert: dhr. Frans Vanwing
	Medewerker: mevr. Monique Vangoidsenhoven
Stad Tienen, dienst ruimtelijke ordening en leefmilieu	Afdelingshooft: mevr. Marcia Degent
	Diensthooft leefmilieu: dhr. Peter Claessens
	Medewerker ruimtelijke ordening: mevr. Gerda Van Elsen
Stad Tienen, dienst preventie	Diensthooft: mevr. Martine Vancamp
Lokale politiezone Getevallei	Korpschef: dhr. Stephan Gilis
	Commissaris verkeersdienst: dhr. Luc Vancleef
Extern studie- en adviesbureau D+A Consult	Mobiliteitsdeskundige: mevr. Nele Decroock
	Projectcoördinator: mevr. Ann Lambrechts
	Ruimtelijk planner: dhr. Andreas De Mesmaeker

### 1.2.3 Participatietraject – openbaar onderzoek

Bij de opmaak van het Mobiliteitsplan is een participatietraject vereist, aldus het mobiliteitsdecreet. Er wordt getracht de burgers zo vroeg mogelijk en doeltreffend inspraak te laten hebben bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

Het is evenwel aan de betrokken gemeente/stad om te bepalen hoe dit praktisch wordt ingevuld. Indien er geen specifiek participatietraject werd gevolgd, dient er een openbaar onderzoek te worden gevoerd.

De stad Tienen had tot voor de opmaak van het Mobiliteitsplan geen specifieke adviesraad omtrent Verkeer en Mobiliteit. Bij het participatietraject van de stad Tienen werd een participatiegroep samengesteld vanuit de verschillende adviesraden en betrokken inwoners. De betrachting hiervan was dat de participatiegroep vertegenwoordigd werd door de bevolking, die een zekere affectie heeft met het reilen en zeilen van de stad. In uitvoering van de gemeenteraadsbeslissing van 24 september 2015 werd door het schepencollege in zitting van 26 januari 2016 akkoord gegaan met de samenstelling van de 'participatiegroep'. De participatiegroep bestaat uit 12 leden uit de onderstaande verenigingen/adviesraden:

- Cultuurraad
- Fietsersbond
- GECORO
- KWIXX
- Landbouwraad

- MAR
- Preventieraad (basisonderwijs)
- Preventieraad (secundair onderwijs)
- Seniorenraad
- Toegankelijk Tienen
- UNIZO
- VOKA

aangevuld met 11 leden vanuit de bevolking. In totaal gaat het om 23 leden.

In elk van de drie fasen (verkenningfase, uitwerkingsfase, beleidsplan) werd deze participatiegroep geraadpleegd zodat met de input die wordt aangereikt kan worden verder gewerkt.

In de verkenningnota was als participatietraject voorzien om zowel tijdens de uitwerkingsfase (fase 2) als tijdens de opmaak van het beleidsplan (fase 3) een overleg te organiseren met de participatiegroep.

Van de participatiemomenten uit de uitwerkingsfase werden telkens verslagen gemaakt. De aandachtspunten, knelpunten, kansen en verbetervoorstellen werden verwerkt bij de opmaak van het beleidsplan.

### 1.3 Leeswijzer

De structuur van het mobiliteitsplan is geactualiseerd conform de richtlijnen van de Vlaamse overheid. Voor fase 3 – Beleidsplan houdt dit in dat er een informatief deel, een richtinggevend deel en een actieplan aan bod komt.

De sneltoets die de stad Tienen uitvoerde, resulteerde in het volgen van spoor 2. Dit betekent dat het bestaande mobiliteitsplan verder wordt verbreed en/of verdiept. De actoren van de projectstuurgroep staan immers nog achter het bestaande beleidsscenario. Vanuit de sneltoets (GBC 4/11/2014 en RMC 21/04/2015) worden volgende te verbreden/verdiepen thema's geselecteerd. Hoewel deze thema's apart worden vernoemd, kunnen ze niet los van elkaar worden gelezen. De sterkte van het mobiliteitsplan is een holistische aanpak van de verschillende thema's om zo tot een integraal beleid te komen.

- Stationsomgeving, met specifieke aandacht voor:
  - parkeerdruk
  - herkomst opstappende reizigers
  - modal split reizigers
- Noordelijke Rondweg, met specifieke aandacht voor:
  - verkeerscirculatie
  - uitvoeringsscenario's
- Fietsen, met aandacht voor alle aspecten

Het thema dat verbreed moet worden is:

- Laden en lossen in centrumgebied, met aandacht voor:
  - organisatie
  - overlast

Het thema dat geactualiseerd moet worden is:

- Parkeren centrumgebied:
  - parkeerdruk
  - stallen fietsen

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan gebeurt in 3 fases:

- stap 1 – verkenningsnota
- stap 2 – uitwerkingsnota
- stap 3 – beleidsplan

Het beleidsplan is opgebouwd uit een informatief deel, een richtinggevend deel en een actieplan.

In het **informatief deel** wordt eerst een overzicht gegeven van de in de verkenningsnota uitgewerkte relatietabel en de taakstellingen die bepaald werden voor de uit te werken thema's. Vervolgens worden beknopt de conclusies van de uitwerkingsnota voor de te verbreden en verdiepen thema's beschreven. Tot slot wordt het beleidsscenario voorgesteld dat verder zal worden uitgewerkt in het richtinggevend deel.

In het **richtinggevend deel** worden beknopt de operationele doelstellingen van de hogere overheden en de Stad Tienen beschreven. Verder wordt het gewenste mobiliteitsbeleid uitgewerkt in drie werkdomeinen. In werkdomein A worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid. In werkdomein B wordt het beleid voor de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt volgens het principe van duurzaam mobiliteitsbeleid (STOP-principe). Volgende thema's worden in dit mobiliteitsplan verbreed of verdiept: het thema laden en lossen in het centrum, parkeren in het centrumgebied en fietsen. Verder wordt dit beleidsplan aangevuld met de thema's uit het bestaande mobiliteitsplan, Stationsomgeving en Noordelijke rondweg. In werkdomein C wordt vervolgens aangegeven welke ondersteunende maatregelen nodig zijn om het vooropgestelde mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

In het **actieplan** worden alle acties opgenomen die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren. Hier wordt aangegeven op welke termijn de stad de uitvoering van een actie ziet: op korte termijn (0-3 jaar), middellange termijn (3-6 jaar) of lange termijn (meer dan 6 jaar).



# INFORMATIEF DEEL

## 2 KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

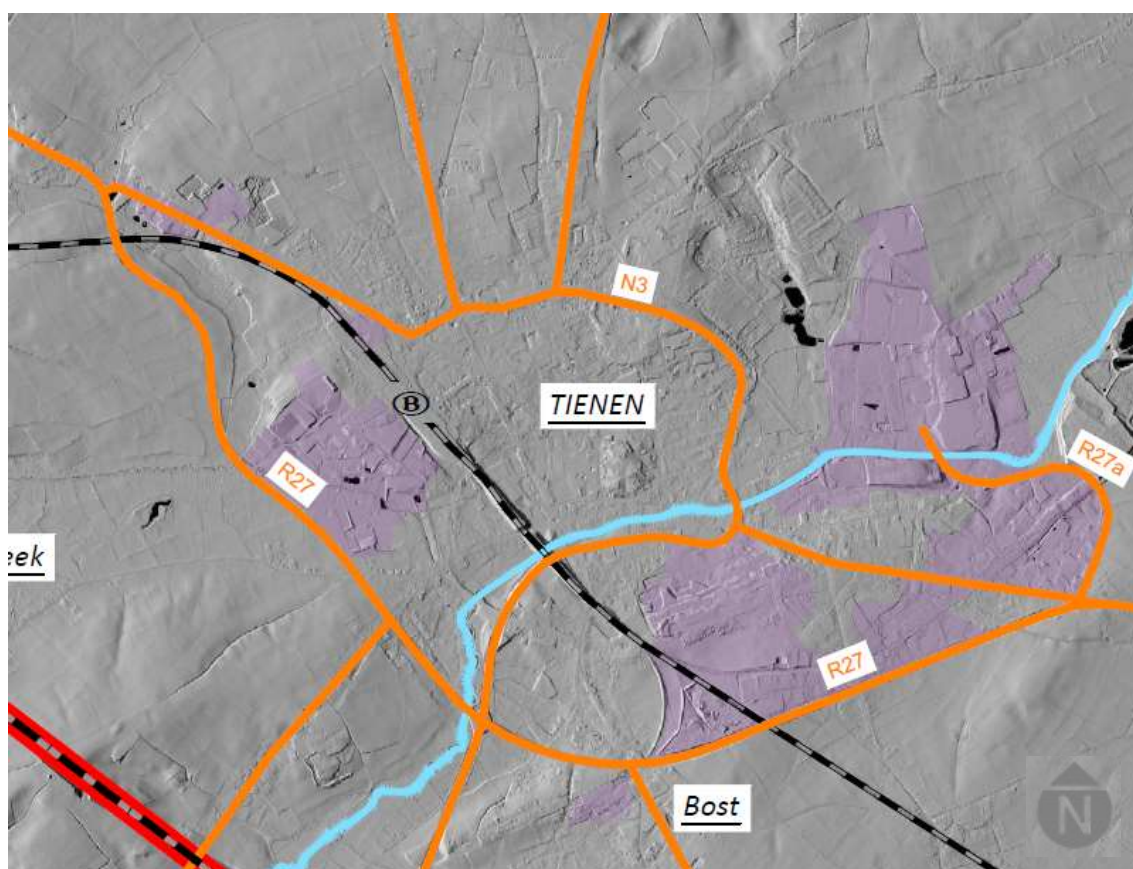
### 2.1 Lokale mobiliteitstoestand

#### 2.1.1 Analyse per deelaspect

Achtereenvolgens wordt voor a) de ruimtelijke context, b) de verschillende modi en c) de aspecten parkeren centrumgebied, de stationsomgeving en de noordelijke rondweg een bondige analyse gemaakt van de lokale mobiliteitstoestand. Hiervoor wordt informatie geput uit het mobiliteitsplan 2009, aangevuld met elementen uit de verkenningsnota / uitwerkingsnota. Tenslotte worden deze aspecten gesynthetiseerd in een overzichtstabel.

#### Ruimtelijke context<sup>4</sup>

Tienen is gelegen langsheen de Grote Gete, in het noorden van het Haspengouws Plateau (zie kaart 1a in bijlage). De kern bevindt zich ten noorden van de Grote Gete op de Sint-Germandusheuvel. Dit maakt dat Noord-Zuidverbindingen binnen het stadscentrum steeds hellend op de Sint-Germandusheuvel gesitueerd zijn, waardoor hoogteverschillen moeten worden overwonnen (zie onderstaande figuur en kaart 1b in bijlage).



| Reliëf in de omgeving van Tienen

<sup>4</sup> Kaart 1 : Situeringskaart



De stadskern van Tienen heeft zich volledig ontwikkeld binnen de vesten. Tienen heeft de bijzondere eigenschap dat het centrumgebied compact is. In vogelvlucht is de maximale afstand tot de andere kant van het volledige centrum (incl. woonlobben) slecht 3,50 km. Het historische centrum (binnen de vesten) heeft in vogelvlucht een doormeter van 1,50 km. Dit maakt dat het centrum steeds nabij is.

De dorpen van Tienen en de omliggende gemeenten zijn veelal op een beperkte afstand van het centrumgebied gesitueerd, tussen de 2 km tot 4 km. Dit maakt dat het centrum op fietsafstand gesitueerd is.

De zone tussen de rondweg en de vesten is hoofdzakelijk ingevuld met bedrijvzones en woonwijken. Langsheen de belangrijke invalssassen naar de vesten is voornamelijk woonfunctie geconcentreerd met in mindere mate handelsfuncties. De grootste tewerkstellingszones zijn in de zuidelijke en oostelijke bedrijvzones geconcentreerd. Deze hebben een goede ontsluiting richting de autosnelweg E40 Brussel-Luik.

## Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Dit thema werd niet als thema uitgewerkt in het beleidsplan 2003-2009 en werd niet geselecteerd als te verbreden en verdiepen thema. Dit thema is wel telkens verweven in de verschillende andere thema's.

Het centrumgebied binnen de vesten, is compact en wordt gekenmerkt door smalle woonstraten. De verblijfsgebieden staan onder druk door het gemotoriseerd verkeer met name een hoge parkeerdruk en de verkeersintensiteiten.

Toekomstige stedenbouwkundige projecten kunnen op korte termijn het fijnmazig netwerk voor trage weggebruikers verhogen en de parkeerdruk afleiden van de woonstraten naar gebundelde zones.

## Fietsnetwerken

Zie fietsbeleidsplan.

Kaart 4 – Kaart 5 – Kaart 6

## Openbaarvervoer en Stationsomgeving

De toestand sinds 2003-2009 is gewijzigd, daarom wordt bij de werkdomeinen de huidige situatie (1 april 2019) meegegeven als referentiepunt. Het is niet de opzet om het openbaarvervoernetwerk te verbreden en te verdiepen. Er wordt wel een korte actualisatie van de nieuwe planologische context weergegeven. De wetgeving inzake het openbaar vervoer is verschoven van basismobiliteit, met een halte binnen de 750 m rondom elke woning, naar basisbereikbaarheid (zie 1.1.1.). Tienen zal in de toekomst samenwerken in de vervoerregio Leuven. Er wordt een vervoerregioplan<sup>5</sup> opgemaakt. Belangrijke elementen bij de opmaak van dit vervoerregioplan zijn:

- een interregionaal mobiliteitsplan;
- het GIP (investeringsprogramma) gekoppeld aan dit plan en ook breder besproken;
- de gemeenten krijgen een belangrijkere rol inzake beslissingen binnen de vervoerregio.

---

<sup>5</sup> Officieel mobiliteitsplan voor de vervoerregio

## Knelpunten stationsomgeving

Onderstaande knelpunten werden vastgesteld in fase 2 – uitwerkingsnota:

*Het huidige parkeeraanbod is niet in evenwicht met de parkeervraag. Het relatief hoge autogebruik kan deels verklaard worden door de regionale aantrekking van het station. Niettemin wonen ongeveer 50% van de reizigers op fietsafstand van het station. Ook zij kiezen nog te vaak voor de auto. Onvoldoende uitgebouwde alternatieven worden aangehaald als reden voor het hoge autogebruik. Anderzijds betekent een tekort aan parkeerplaatsen een rem op het autogebruik.*

*De ontwikkelingen uit het masterplan bieden onvoldoende parkeercapaciteit voor de huidige parkeervraag, wat een belemmering betekent voor een groei van het treinverkeer. De wijzigingen in het parkeeraanbod bieden geen oplossing voor de hoge parkeerdruk wanneer niets wordt gedaan aan het hoge autoaandeel.*

*De fietsvoorzieningen en het openbaar vervoeraanbod worden als onvoldoende ervaren. Voetgangers en fietsers vinden de stationsomgeving ook onaangenaam en onveilig.*

*Vanaf september 2019 is de stationsparking door de NMBS betalend gemaakt. Tienen heeft in aanvulling daarop twee extra blauwe zones ingesteld. De blauwe zone werd uitgebreid naar de parking Kazerne+ op het Sint-Jorisplein en in de Grijpenlaan, Tramstraat, Esperantolaan, Grijpenwegstraat, Viaductstraat, Walstraat, Mulkstraat (vanaf de spoorwegbrug tot Gorsumweg) en de Grijpenveldstraat. Deze maatregel geldt van 09.00u tot 18.00u, de parkeertijd wordt er beperkt tot 4 uur.*

## Kansen stationsomgeving

Om bij de huidige reizigersaantallen het geplande parkeeraanbod van 1650<sup>6</sup> plaatsen te laten volstaan moet het autoaandeel verlaagd worden van ongeveer 50% naar 40%. Dit streven is realistisch gezien het hoge aandeel autogebruik bij reizigers die op fietsafstand wonen. Treinreizigers gebruiken nu al verschillende vervoermiddelen om naar het station te komen. Deze reizigers moeten overtuigd worden om vaker voor een alternatief voor de auto te kiezen.

Het invoeren van betalend parkeren zal voor vele reizigers een incentive zijn om te kiezen voor een andere vorm van vervoer. Om te vermijden dat de bredere stationsomgeving bij betalend parkeren wordt belast door uitwijkende automobilisten is een flankerend parkeerbeleid aangewezen (aangepaste parkeerregimes in de omgeving). Enkel het betalend parkeren voorzien op de stationsparking kan treinreizigers ontmoedigen. De volledige renovatie van de stationsomgeving is noodzakelijk. De bereikbaarheid per fiets dient te verbeteren (aanleg fietssnelwegen) alsook veilige fietsstallingen en deelfietsvoorzieningen, voorzieningen voor deelwagens, goede busverbindingen, busparkings e.d. zijn noodzakelijk om van het station een volwaardig mobipunt te maken.

Naast alternatieve parkeermogelijkheden wordt best ook ingezet op een veilige en aangename stationsomgeving en comfortabele, veilige fietsstallingen. Goede fietsverbindingen tussen de deel-/buurgemeenten en het centrum van Tienen vallen hier eveneens onder. Een betere afstemming en een uitbreiding van het busaanbod op de treinen kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen waardoor Tienen haar regionale aantrekking kan uitspelen zonder de nadelen van een hoog autogebruik.

Het creëren van een mobipunt nabij het station. Er is een Vlaamse beleidsvisie voor mobipunten. Daarbij worden vier orde groottes gehanteerd (zie 2.2.2). Het Mobipunt Tienen ter hoogte van het station wordt geselecteerd als interregionaal mobipunt<sup>7</sup>. In Tienen kunnen meerdere mobipunten gecreëerd worden, deze zullen eerder de schaal van een buurtmobipunt zijn (zie 2.2.2).

<sup>6</sup> Capaciteit van de geplande pendelparking (bron: plan-MER – PRUP Stationsomgeving Tienen)

<sup>7</sup> Dit dient nog verder te worden besproken binnen de vervoerregio

Voor een meer voetganger- en fietsvriendelijke omgeving is het aangewezen de stadszijde van de stationsomgeving autoluw te maken. Hiertoe moeten de autostromen vanuit – voornamelijk – Linter en Diest omgeleid worden naar de achterzijde van het station. De Noordelijke Rondweg zou ervoor zorgen dat dit verkeer verder van het stadscentrum wordt omgeleid waardoor ook de woonlobben worden ontzien. Hierdoor ontstaat bovendien een fietsvriendelijkere omgeving in die woonlobben die fietsers uit de deel- en buurgemeenten kan overtuigen vaker de fiets naar station en stadscentrum te nemen.

#### Strategische doelstellingen stationsomgeving

Volgende doelstellingen werden geformuleerd in fase 2 – uitwerkingsnota:

*De stationsomgeving moet voldoende vlot bereikbaar zijn met alle vervoersmodi (te voet, fiets, bus, trein, auto, moto, scooter). In de stationsomgeving moet er een voldoende en efficiënt gebruikt parkeeraanbod zijn voor bewoners, werknemers en bezoekers; en dit voor zowel auto's als fietsen, moto's en scooters. Hierbij wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod (de juiste parkeerplaats voor de juiste gebruiker) en wordt zoekverkeer en parkeerdruk uit de omliggende verblijfsgebieden geweerd. Op die manier moet ook de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren.*

*De parkeerreglementering en looproutes moeten correct gebruik van de parkeervoorzieningen ondersteunen. De visuele en fysieke hinder van de geparkeerde auto's moet zo beperkt mogelijk blijven.*

*De herinrichting van de stationsomgeving moet duurzamere verplaatsingen niet alleen faciliteren, maar moet ze ook actief aansporen.*

#### Gemotoriseerd verkeer

Voor het thema gemotoriseerd verkeer werden 3 subthema's (Parkeren centrumgebied, laden en lossen centrumgebied en noordelijke rondweg) geselecteerd om te verbreden en de verdiepen.

#### Beleidsdoelstellingen gemotoriseerd verkeer

Doelstellingen geformuleerd in het beleidsplan 2003-2009:

*Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de automobiliteit, middels ruimtelijke herstructurering en het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen.*

*De bereikbaarheid van de stad moet gegarandeerd blijven, zij het dat deze bereikbaarheid van selectieve aard is. Het is juist de onbelemmerde (auto)bereikbaarheid van de stedelijke objecten die de stad voor grote problemen stelt, ook op het gebied van verkeersleefbaarheid en -veiligheid.*

*Tienen wil inzetten op een algemene verhoging van die leefbaarheid en veiligheid.*

*De doelstellingen met betrekking tot het autoverkeersnetwerk zijn:*

- *in eerste instantie niet bedoeld voor korte verplaatsingen. Integendeel het netwerk moet dergelijke verplaatsingen zelfs ontmoedigen;*
- *het gemeentelijk netwerk moet zorgen voor een ontsluiting naar het hoofdwegennet. Het lokale netwerk moet het hoofdwegennet aanvullen.*

*Dit alles dient gerealiseerd in functie van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, gezondheid en milieu.*

## Knelpunten Parkeren centrumgebied

Onderstaande knelpunten werden vastgesteld in fase 2 – uitwerkingsnota:

*In de binnenstad is momenteel een mix aanwezig van gratis parkeren, betalend parkeren en parkeren met een tijdsduurbepanking. Er lijkt echter een discrepantie te zijn tussen parkeervraag en –aanbod. Zo is de parkeerdruk hoog in bepaalde straten (bijvoorbeeld in de stationsomgeving) maar beperkt in andere. Het parkeeraanbod wordt gedeeld door bewoners, bezoekers en werknemers.*

*De grootste parkeerdruk vinden we terug in de straten rond het handelscentrum. Naast bewoners zoeken ook bezoekers hier een – gratis – plek om te parkeren. De parkeerdruk verschuift in de loop van de dag. Het huidige parkeeraanbod genereert dan ook heel wat zoekverkeer met een verminderde woonkwaliteit tot gevolg.*

*Ca. 1/3e van de zaakvoerders die met de auto komen zetten hun auto op een openbaar parkeerterrein of langs de straat. Vooral de Kazerneparking is hierbij in trek voor de zaakvoerders uit het zuidelijke deel van het winkelgebied. In totaal stellen de zaakvoerders die de enquête invulden 201 parkeerplaatsen ter beschikking van hun werknemers (waarvan de helft door Carrefour Market). In een aantal gevallen worden deze parkeerplaatsen ook gebruikt door de klanten. Als dusdanig concurreren de werknemers dus met de klanten voor de parkeergelegenheid bij de winkels.*

*Terwijl verschillende straten een hoge parkeerdruk kennen, blijven een aantal – betalende – parkeerterreinen onderbenut. De bestaande parkeerregimes slagen er niet in het parkeeraanbod op een efficiënte manier te benutten voor de verschillende gebruikers. Bovendien trekt het grote aanbod meer auto's naar het stadscentrum waardoor de leefbaarheid ervan onder grote druk staat.*

*Het parkeren gebeurt in belangrijke mate langs straten. Dit neemt een aanzienlijke hoeveelheid openbare ruimte in ten koste van de andere vervoerwijzen. Bovendien tast het de beeldkwaliteit van het stadscentrum aan.*

## Kansen parkeren centrumgebied

Volgende conclusie werd geformuleerd in fase 2 – uitwerkingsnota:

Een aangepaste parkeerorganisatie kan bijdragen tot een grotere leefbaarheid in het stadscentrum. Hierbij moet in eerste instantie onderscheid gemaakt worden tussen bewoners enerzijds en bezoekers en werknemers anderzijds.

Uitgangspunten van deze parkeerorganisatie houden in dat woonstraten gevrijwaard worden van bezoekersparkeren. Bezoekers worden via een aantal duidelijke assen naar een aantal parkeerterreinen gestuurd waardoor zoekverkeer wordt teruggedrongen en de leefbaarheid verhoogt. Voor langparkeerders worden alternatieve parkeerlocaties in de rand gezocht, eventueel in combinatie met fiets en openbaar vervoer als alternatief voor de laatste kilometer(s) van de verplaatsing.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen ingeschakeld worden om het straatparkeren terug te dringen. Het parkeerregime op deze locaties moet worden afgestemd op de bereikbaarheid van de locatie en de situering in de stad (in relatie tot het handelscentrum).

## Beleidsdoelstelling parkeren centrumgebied

Volgende doelstellingen werden geformuleerd in fase 2 – uitwerkingsnota:

*De stad Tienen wil een duurzaam parkeerbeleid uitbouwen met aandacht voor leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.*

**Leefbaarheid:** *de openbare ruimte in het centrum moet aantrekkelijk zijn voor bewoners en bezoekers. Het ruimtebeslag en de visuele en fysieke hinder van geparkeerde auto's moet*

daarom zo beperkt mogelijk blijven. De terugdringing van zoekverkeer moet daarnaast ook een verbetering in luchtkwaliteit teweegbrengen.

**Bereikbaarheid:** in het centrum moet er een voldoende, gedifferentieerd en efficiënt gebruikt parkeeraanbod zijn voor bewoners, bezoekers en werknemers. Nieuwe ontwikkelingen moeten hun parkeerbehoefte op eigen terrein invullen. Straatparkeren wordt afgebouwd ten voordele van buurtparkeren. Parkings worden ontsloten naar het hogere wegennet via de meest aangewezen route, terwijl kwalitatieve aanlooproutes de verbinding met het commerciële centrum verzorgen.

**Verkeersveiligheid:** door het afbouwen van straatparkeren ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers en vermijdt men parkeerzoekverkeer.

## Laden en lossen centrumgebied

### Specifieke knelpunten

Tienen heeft een gevarieerd winkelaanbod. De verschillende zaken hebben hierdoor verschillende noden op het gebied van parkeren en leveringen.

De leveringen gaan door op alle mogelijke tijdstippen van de dag. Ongeveer de helft van de leveringen gebeurt met behulp van een (bestel)auto. Iets minder vaak wordt er geleverd door een lichte vrachtwagen of een trekker-opleggercombinatie, waarbij de lichte vrachtwagen instaat voor ongeveer 2/3e van de vrachtwagenleveringen.

De leveringen zijn beperkt in tijdsduur. Niettemin duurt 1 levering op 8 minstens 20 minuten (tot soms een uur). Hierbij wordt de straat of het voetpad vaak geblokkeerd. De grootste problemen treden op in de smalle Leuvensestraat. Blokkeren van het voetpad kan gevaarlijke situaties opleveren voor voetgangers.

De interesse voor een collectief beleveringssysteem is zeer beperkt.

### Kansen laden en lossen centrumgebied

Handelaars vragen enerzijds meer laad- en losplaatsen voor leveranciers, maar anderzijds ook meer parkeerplaatsen voor klanten dicht bij de winkels. Het beleid voor laden en lossen dient dan ook geïntegreerd te zijn in het algemene parkeerbeleid voor het stadscentrum.

Een essentieel onderdeel van dat parkeerbeleid is voldoende controle op het juiste gebruik van de verschillende types parkeerplaatsen (of plaatsen voor laden en lossen).

Hoewel het draagvlak voor het invoeren van venstertijden beperkt is, zijn er wel mogelijkheden om het laden en lossen te beperken tijdens spitsmomenten wanneer het grootste aantal fietsers en voetgangers zich door de stad bewegen (aanvang en uitgaan van de scholen).

Anderzijds is het onvermijdelijk dat leveringen nu en dan het verkeer zullen hinderen. Door het handelscentrum verkeersluwer te maken zal deze hinder ook beperkt worden.

### Beleidsdoelstelling laden en lossen

Dit thema moet resulteren in een globale visie op vrachttransport en -parkeren, waarbij wenselijke maatregelen met hun effecten duidelijk zijn voorgesteld. Het doel van deze maatregelen moet zijn:

- een vlotte organisatie van leveringen in het centrum;
- stilstaand verkeer voorkomen en de vlotte verkeersstroom bevorderen (met lagere emissies in de binnenstad tot gevolg);
- bereikbaarheid van het commercieel centrum verbeteren;

- *gevaarlijke inhaalmanoeuvres vermijden;*
- *contact tussen vrachtwagens en zachte weggebruikers weren.*

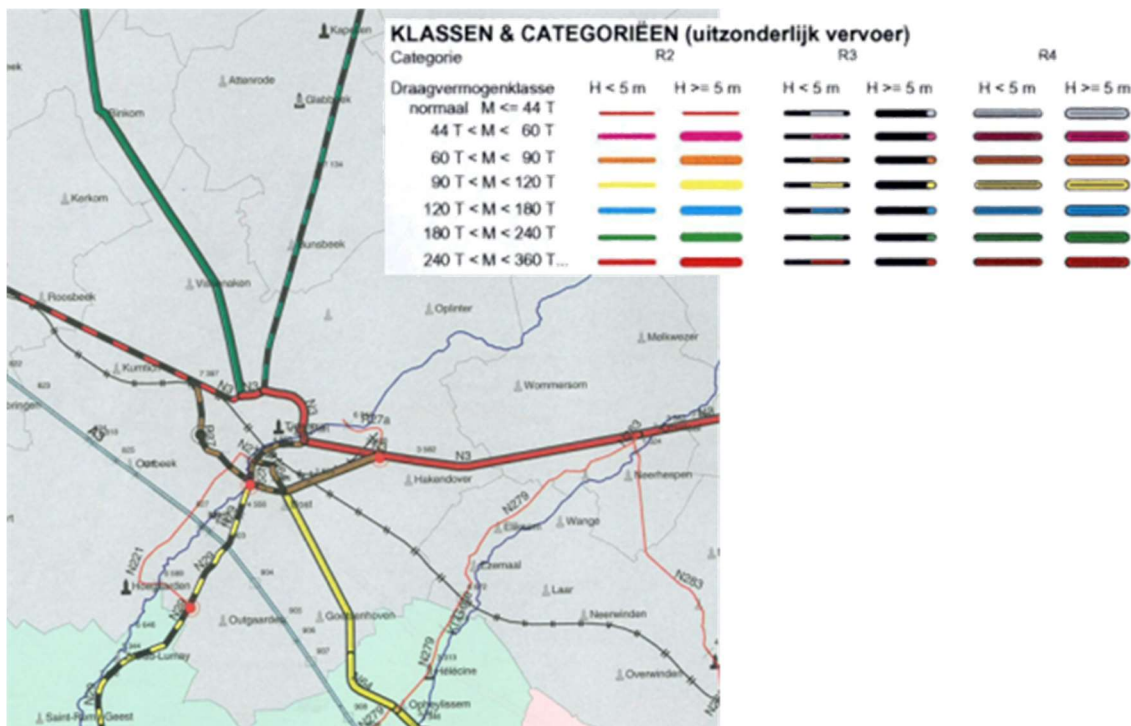
Vrachtovervoer <sup>8</sup>

Vlaams vrachtovervoer netwerk

De studie omtrent het Vlaams vrachtroutenetwerk werd in 2014 opgemaakt. Het plan werd nog niet vastgelegd door de Vlaamse regering omdat er nog een uitbreiding nodig is voor alternatieve vervoersvormen in het plan, waaronder goederenvervoer over spoor- en waterwegen. Daarentegen is het overleg wel gevoerd en was hierover akkoord met Tienen, met uitzondering van de al-dan-niet selectie van de N3 Tienen-Sint-Truiden. Het plan zal in de toekomst gebruikt worden als basisplan voor volgende gesprekken.

Routes uitzonderlijk vervoer in de omgeving van Tienen

Op onderstaande figuur wordt een overzicht gegeven van de routes die geselecteerd/gecategoriseerd werden voor transporten van uitzonderlijk vervoer in en rond Tienen.



| categorisering voor uitzonderlijk transport in en rond Tienen

Tolwegen

Sinds 1 april 2016 is België een land met tolvplichting geworden voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton MTM en voertuigen van categorie N1/BC. Alle vrachtwagens die op de Belgische openbare weg rijden moeten een steeds ingeschakelde On Board Unit aan boord hebben. Die factureert alleen de verreden kilometers op betalende tolwegen.

<sup>8</sup> Kaart 9 : Vrachtovervoer



| Overzicht betalende tolwegen in de regio van Tienen

## Noordelijke rondweg

De Stad Tienen wil de Noordelijke rondweg realiseren vanaf het kruispunt Hakendover tot aan de Diestsesteenweg.

Het onderzoek naar de noordelijke rondweg wordt gevoerd binnen de opmaak van het PRUP Kleinstedelijk gebied Tienen en bijhorend plan-MER. De Noordelijke rondweg biedt een extra kans voor de promotie van duurzame vervoerswijzen.

Het thema werd in dit beleidsplan niet verder verbreed en verdiept. Voorliggend thema had als doelstelling de noordelijke rondweg verder te onderzoeken, uitgaande van het bestaande PRUP 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied'. Tijdens het verdiepingsproces van het mobiliteitsplan werd echter duidelijk dat de provincie Vlaams-Brabant het plan-MER en mogelijk PRUP voor het Kleinstedelijk Gebied diende te hernemen. Dat had een belangrijke impact op het onderzoeksthema, vermits het plan-MER en het PRUP richtinggevende documenten zijn voor de noordelijke rondweg. De provincie Vlaams-Brabant onderzoekt in het plan-MER een aantal scenario's (o.m. effecten op mobiliteit, ruimte, erfgoed, ecologie, geluid, ...). Het openbaar onderzoek voor het plan-MER en PRUP moet nog worden opgestart.

### Beleidsdoelstelling

Op beleidsniveau zijn de belangrijkste doelstellingen van het project om een vlotte doorstroming te realiseren op de Noordelijke Rondweg en de Vesten maximaal te ontlasten. Daarbij moeten sluiproutes worden ontmoedigd en moet het verkeer uit het centrum van de stad worden geweerd.

Een andere doelstelling is het formuleren van ondersteunende maatregelen om het effect van de rondweg te optimaliseren. Daarnaast moeten suggesties worden gedaan voor de ontsluiting van de industriezone Soldatenplein.

## Overzichtstabel

	<b>Knelpunten</b>	<b>Kansen</b>
<b>Ruimtelijke context</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Noord-Zuid verbindingen zijn hellend</li> <li>- grote tewerkstellingszones hebben geen goede ontsluiting met diverse vervoersmodi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- compact centrumgebied</li> <li>- dorpen en buurgemeenten op fietsbare afstand</li> <li>- grote tewerkstellingszones worden vlot afgewikkeld op de hoofdwegen</li> </ul>
<b>Verblijfsgebied</b> <i>wordt niet uitgewerkt als thema</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeerdruk</li> <li>- verkeersdruk</li> </ul>	stedenbouwkundige projecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- extra wandel en fiets-doorsteekjes</li> <li>- extra gebundelde parkeerzones</li> </ul> verlagen verkeersintensiteiten
<b>Fietsnetwerk</b>	zie fietsbeleidsplan	zie fietsbeleidsplan
<b>Openbaar vervoer</b> <i>wordt onderzocht in het vervoerregioplan</i>		regionaal mobiliteitsplan gekoppeld aan het GIP in nauwe samenwerking met de gemeenten wordt opgemaakt
<b>Stationsomgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeerdruk</li> <li>- verkeersdruk</li> <li>- onvoldoende en onveilige fietsvoorzieningen</li> <li>- onvoldoende openbaar vervoer aanbod</li> <li>- verblijfsgebied is onaangenaam en onveilig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50% van de pendelaars woont op fietsbare afstand</li> <li>- fietsvoorzieningen uitbouwen, parkeervoorzieningen en uitbouw netwerk</li> <li>- openbaar vervoer afstemmen op de grote tewerkstellingszones en shiften</li> </ul>
<b>Gemotoriseerd verkeer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeerdruk</li> <li>- verkeersdruk</li> <li>- piekmomenten tijdens de op- en afhaalmomenten van scholen in het centrum.</li> </ul>	- verplaatsingen voor korte afstanden ontmoedigen
<b>Parkeren centrumgebied</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoog parkeeraanbod</li> <li>- mix van verschillende parkeerregimes in het centrumgebied</li> <li>- hoge parkeerdruk rond handelscentrum</li> <li>- betaalparkings blijven onderbenut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedeeld parkeeraanbod bewoners, bezoekers, werknemers</li> <li>- ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed uitoefenen op het parkeerbeleid</li> <li>- woonstraten kunnen gevrijwaard worden van bezoekersparkeren</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- veel parkeerplaatsen langsheen de straten</li> <li>- winkeliers en hun werknemers concurreren met parkeerplaatsen voor hun bezoekers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alternatieve parkeerlocaties zoeken voor langparkeerders / mobipunten?</li> <li>- stimuleren van een modal-shift bij de werkgevers en hun werknemers</li> </ul>
<b>Laden en lossen centrumgebied</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leveringen vinden op alle tijdstippen van de dag plaats</li> <li>- meestal met bestelwagens uitzonderlijk met vrachtwagen of trekker-oplegger</li> <li>- het voetpad wordt geblokkeerd gedurende het laden en lossen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tijdsvensters waarbinnen geen leveringen kunnen plaatsvinden, ANPR-gestuurd</li> <li>- enkele laad- en loszones centraal in het handelscentrum voorzien</li> </ul>
<b>Vrachtvervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- de tolweg N3 leidt het vrachtverkeer van Leuven naar Sint-Truiden langs de Vesten door het centrumgebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vrachtvervoer afleiden langsheen de zuidelijke rondweg</li> </ul>
<b>Noordelijke rondweg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sluiproutes langsheen vesten en door het centrumgebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vlotte doorstroming via Noordelijke rondweg</li> <li>- verkeersluwer maken van Vesten</li> <li>- doorgaand verkeer van een aantal sluiproutes en uit het centrum weren</li> </ul>

### 2.1.2 Globale analyse

In functie van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werden verschillende onderzoeken uitgevoerd om de problematiek in het centrumgebied in kaart te kunnen brengen. Uit deze onderzoeken komt telkens eenzelfde probleem naar voor, namelijk een hoge verkeers- en parkeerdruk in combinatie met onvoldoende veilige voet- en fietsverbindingen.

De hoge verkeersdruk in het centrum wordt veroorzaakt door:

- doorgaand verkeer doorheen het centrum;
- attractiepolen zoals het station, handel en scholen in het centrum;
- zoekverkeer naar een gratis parkeerplaats.

De hoge parkeerdruk in het centrum wordt veroorzaakt door:

- ruim parkeeraanbod;
- hoog aantal bewonerskaarten;
- de attractiviteit van het station;
- mix van diverse parkeerregimes;
- onvoldoende attractieve alternatieven.

De knelpunten omtrent de hoge verkeersintensiteiten en het hoge auto-aandeel van het bestemmingsverkeer leiden tot een vicieuze cirkel.

- Doordat alternatieven voor de wagen onvoldoende attractief zijn wordt voor de wagen gekozen.

- Het gebruik van de wagen leidt vervolgens tot hoge verkeersintensiteiten in het centrum.
- De attractiviteit van de alternatieven voor de wagen daalt daarom verder aangezien:
  - fietsen hierdoor onveilig/onaangenaam wordt;
  - het openbaar vervoer doorstromingsproblemen ondervindt en hierdoor is het geen concurrentie voor de wagen.

## 2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

### 2.2.1 Doelstellingen Vlaams Gewest

Aan de basis van een duurzame ontwikkeling van Vlaanderen liggen een aantal doelstellingen die opgenomen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze algemene doelstellingen op regionaal niveau streven vooral naar een betere leefbaarheid, een daling van de verkeersonveiligheid en een meer duurzame keuze van vervoerswijze.

Het betreft de volgende doelstellingen:

- op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- de verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle deelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven;
- de verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
- de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

### 2.2.2 Mobiliteitsdecreet Vlaanderen

#### Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

Sinds 2001 bepaalt het decreet basismobiliteit de uitgangspunten voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. Dit decreet ging ervan uit dat er een voldoende hoog aanbod aan openbaar vervoer voorhanden moest zijn voor elke Vlaming. Zo werd gesteld dat er een openbaarvervoershalte aanwezig moest zijn binnen een straal van 750 m rondom elke woning. Het gevolg was een openbaarvervoersnetwerk met een hoge dekkingsgraad en een groot aantal haltes verspreid over Vlaanderen, die zich vaak op afgelegen locaties met een lage bevolkingsdichtheid en beperkt aantal voorzieningen bevonden.

Omdat niet elke halte noodzakelijk bleek en de efficiëntie van de verschillende lijnen ondermaats bleek, werd beslist om over te stappen op het nieuwe concept van basisbereikbaarheid. Met de introductie van basisbereikbaarheid wordt het openbaar vervoer niet langer afgestemd op het aanbod, maar wordt er gekozen voor een vraaggericht openbaar vervoer. Het aanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoerstromen. Iedereen dient belangrijke maatschappelijke functies te kunnen bereiken. Concreet betekent dit dat niet langer een halte in de buurt van elke woning wordt voorzien, maar dat openbaar vervoer wordt voorzien op de plekken waar de vraag het hoogst is. Het nieuwe decreet basisbereikbaarheid werd goedgekeurd op 26 april 2019.

De uitgangspunten van basisbereikbaarheid zijn:

*1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;*

*2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;*

*3° alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;*

*4° een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.*

## Gelaagd en gestructureerd model

In het nieuwe openbaarvervoersmodel wordt vertrokken van een gelaagd model.

### Treinet

De eerste laag vormt het treinet. Dit vormt de ruggengraat waarop het openbaar vervoer zich organiseert binnen Vlaanderen. Het treinet wordt gevormd door de belangrijkste treinassen.

### Kernnet

De tweede laag is het kernnet. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Dit netwerk verbindt de grote kernen op gewestelijk schaalniveau en is complementair aan het treinet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden. Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen. Op stadsregionale schaal vormt het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, intrastedelijk netwerk.

### Aanvullend net

De derde laag vormt het aanvullend net. Dit netwerk is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinet. Het voorziet bijvoorbeeld in verbindingen tussen het kernnet met buitenwijken en kleinere wijken. Daarnaast vult het aanvullend net het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het aanvullend net bestaat uit reguliere lijnen en functionele lijnen (vb. school- en nachtbussen).

### Vervoer op maat

De vierde en laatste laag is het vervoer op maat. Dit is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die wegens doelgroep, locatie of tijdstip geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen. Het vervoer op maat is volledig vraaggestuurd: lokale initiatieven die inspelen op een particuliere nood (vb. belbussen, pendeldienst van een bedrijf, ...)

## Vervoerregio's

Omdat mobiliteit grensoverschrijdend werkt en om het aanbod zo goed mogelijk te kunnen afstemmen op de vraag, wordt Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Aan het stuur van elke vervoerregio komt een vervoerregioraad waarin alle belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus samenkomen. Alle gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks

vertegenwoordigd, meestal door de burgemeester of de schepenen van Mobiliteit. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de regierol. De andere betrokken Vlaamse mobiliteitsactoren zijn het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg. Ten slotte participeren ook NMBS, Infrabel, het Departement Omgeving, de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en de provincie in de raad. Ook de Werkvennootschap is een van de Vlaamse mobiliteitsactoren in de vervoerregio Leuven. De vervoerregioraad wordt voorgezeten door een politieke voorzitter van een van de toebehorende gemeenten én een voorzitter van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De vervoerregioraad zal het aanvullend net mee uittekenen en krijgt de regie van het vervoer op maat in handen. De vervoerregio geeft ook advies over het kernnet, maar daar bewaakt De Lijn dat deze verbindingen de grenzen van de vervoerregio's overstijgen.

Binnen elke vervoerregio zal de vervoerregioraad tot een heus mobiliteitsplan komen. Deze plannen zullen per regio de optimale samenwerking tussen de verschillende vervoersmodi zoals trein, tram, bus, taxi en fiets uittekenen. Het mobiliteitsplan tekent ook de cruciale mobipunten uit, waar al deze vervoersmodi samenkomen. Een slimme tarief- en ticketintegratie, gecoördineerd door een Vlaamse mobiliteitscentrale, maakt het overstappen tussen al deze modi makkelijk en efficiënt.

Het is de bedoeling om het nieuwe OV-netwerk te laten in voege treden vanaf december 2021.

De regionale mobiliteitsplannen dienen tegen eind 2021 gefinaliseerd te zijn.

### Vervoerregio Leuven

Tienen maakt deel uit van de vervoerregio Leuven. De vervoerregio telt 31 gemeenten waaronder de stadsregio Leuven, de gemeentes uit Hageland, Haspengouw, Brabantse Leemstreek en Druivenstreek. Op cijfermatig niveau betekent dit een oppervlakte van ca. 1.215.941 km<sup>2</sup> met ongeveer 548.870 inwoners en 160.732 arbeidsplaatsen.

De vervoerregioraad wil werk maken van de mobiliteits-, klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen door het uitbouwen van hoogwaardige netwerken rond openbaar vervoer en fiets, en toepassingen van duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen. Het is de ambitie om het aantal intergemeentelijke autoverplaatsingen terug te dringen door het aanbieden van volwaardige alternatieven. Eén van de belangrijkste doelstellingen hierbij is het bundelen van de regionale verplaatsingen door het optimaal en flexibel inzetten van verschillende modaliteiten.

### Comobiliteit en mobipunten

Met het nieuwe decreet basisbereikbaarheid wordt ingezet op comobiliteit. Het openbaar vervoer op drukke assen wordt versterkt, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is van belang. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier te kunnen afleggen, moeten de verschillende vervoersmodi naadloos op elkaar aansluiten. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit wordt comobiliteit genoemd. Reizigers moeten eenvoudig kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het anderen aan herkenbare vervoersknooppunten, de zogenaamde mobipunten.

Definitie mobipunt<sup>9</sup>:

*“Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoersmodi) te faciliteren.*

*Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van*

<sup>9</sup> Zie Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (februari 2019)

*de ruimtelijke context. De vervoerregioraad neemt de regierol op voor de (inter)regionale mobipunten, de lokale overheid voor de lokale en buurtmobipunten.“*

Om te kunnen spreken van een volwaardig mobipunt moet aan **minstens 5 basiscriteria** voldaan zijn:

1. Standplaats voor autodelen
2. Kwaliteitsvolle fietsenstalling
3. De nabijheid van een halte openbaar vervoer (in centra) of collectief vervoer (bv. bedrijventerrein) of in zeer rurale regio's mag zelfs vervoer op maat overwogen worden als standaard criterium voor oprichting van een mobipunt.
4. Goede verlichting
5. Vlot toegankelijk voor iedereen, ook voor minder mobiele mensen

Er kunnen globaal **4 types van mobipunten** worden onderscheiden.

#### Interregionaal

Vanuit de interregionale knooppunten kan men verplaatsingen tussen verschillende regio's maken.

#### Regionaal

Vanuit de regionale knopen zijn enkel verplaatsingen binnen de regio mogelijk. Mits een overstap in een interregionale knoop zijn uiteraard ook verplaatsingen op langere afstand mogelijk.

#### Lokaal

Lokale knopen bedienen een kleinere oppervlakte. Een lokale knoop richt zich op gebruikers waarvan de herkomst of bestemming dichtbij gelegen is. Een lokaal mobipunt wordt bediend door lokaal openbaar of vraaggericht collectief vervoer.

#### Buurtmobipunt

De wervingsradius van een buurtmobipunt beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving. Het richt zich op mensen die dichtbij wonen. Een buurtmobipunt wordt niet bediend door openbaar of collectief vervoer. Deelvoertuigen zullen in dit geval de basis van het vervoeraanbod van het mobipunt vormen.

### 2.2.3 Uitgangspunten en doelstellingen Vlaams-Brabant

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) hanteert de provincie volgende principes voor mobiliteit:

- multimodaliteit: het versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtverkeer;
- intermodaliteit: er voor zorgen dat er tussen de verschillende vervoerswijzen op een vlotte wijze kan worden overgestapt;
- gelaagde netwerken: er wordt een samenhang gecreëerd tussen de verschillende vervoersnetwerken (auto, openbaar vervoer, fiets, ...) zodat een systeem ontstaat dat als één geheel functioneert;

- compartimentering: in functie van de verkeersleefbaarheid worden binnen de verschillende wegvakken met min of meer gelijke kenmerken de inrichting en het gebruik op elkaar afgestemd. Globaal wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden die overwegend dicht bebouwd zijn en gebieden die overwegend onbebouwd zijn.

## 2.2.4 Doelstellingen stad Tienen

### Algemene doelstellingen

- De centrumfunctie van Tienen moet verder uitgebouwd worden met respect voor de draagkracht van de gemeente.
- Bijkomende woongelegenheden moeten geconcentreerd worden in en aansluitend bij de centrumgemeente.
- Het karakter van de landelijke deelgemeenten moet behouden blijven.
- De kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden moet opgewaarderd worden; hierbij is de kwaliteit van het centrum prioritair.
- De verkeersdruk in het centrum van Tienen moet verminderd worden.
- Het verkeerssysteem in het ruime noordoostelijke deel van Tienen moet geoptimaliseerd worden door aanleg van een aangepaste wegenstructuur met focus op een vlotte doorstroming van het verkeer en een geëigend gebruik van het wegennet waarbij de omwonenden niet in onevenredige mate gehinderd worden door het verkeer.
- De doorstroming van het openbaar vervoer langs de vesten van Tienen-centrum en langs de belangrijkste invalswegen moet verbeterd worden.
- De veiligheid aan de schoolomgevingen en op de schoolroutes moet verbeterd worden
- De kwantiteit en de kwaliteit van de fietsroutes moet verbeterd worden.
- Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moet het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund worden.
- Het fietsroutenetwerk moet voldoen aan 5 basisuitgangspunten: veilig, comfortabel, samenhangend, direct en aantrekkelijk.
- Het duurzaam fietsbeleid moet gecreëerd worden door een inclusieve aanpak.
- Tienen wil een slimme stad<sup>10</sup> worden door digitale instrumenten in te schakelen waarmee een dynamisch gestuurd mobiliteitsbeleid gevoerd kan worden.

---

<sup>10</sup> Extra informatie in bijlage

## DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

Op basis van de algemene opties inzake duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt het duurzaam mobiliteitsscenario uitgezet. Het scenario vertrekt van een algemene verdichting (inbreiding) van de verschillende (landelijke) woonkernen, terwijl het stedelijk centrum van Tienen versterkt wordt door een stimulering van de bundeling en verweving van functies.

De ontwikkeling van de woonfunctie wordt hoofdzakelijk georiënteerd naar het stedelijk gebied van Tienen met de “woonlobben”. De landelijke woonkernen zullen gedifferentieerd verder worden aangepakt. Bij de ontwikkeling van de “woonlobben” wordt duidelijk gekozen voor een stedelijk concept waarbij de relatie tussen de woonlob en het stadscentrum primordiaal is. De oversteekbaarheid van de vesten blijft een bijzonder aandachtspunt.

Het bundelen en verweven van functies in het stedelijk gebied van Tienen wordt tijdens de planperiode geconcentreerd in drie prioritaire, strategische projecten in het centrum:

- de heraanleg en efficiëntere aanwending van de stationsomgeving door de functionele aanwending van het zuidelijke spoorwegdomein, de heraanwending van het voormalige busdepot en de versterking van de relatie met het centrumgebied;
- de reconversie van het stedelijk binnengebied “de Kazerne” met grootschaligere activiteiten, complementair aan het commerciële en culturele centrum en met opvang van het centumparkeren;
- de geplande heraanleg van de Grote Markt.

De ruimtelijke economische ontwikkeling van Tienen wordt gericht op het ruimtelijk sturen van de economische vraag. Dit betekent dat er een gedifferentieerd aanbod moet kunnen zijn waarbij ruimte voorhanden komt voor zowel ruimtebehoevende en mobiliteitsgenererende activiteiten (logistieke distributie, bouw- en sloopactiviteiten, landbouwverwerkende activiteiten e.d.) als voor kantoorachtige activiteiten met een hogere personeelsdichtheid waarvan voor de mobiliteitsgeneratie alternatieve vervoerswijzen voorhanden zijn. Ook voor de verschillende, complementaire types van handelsactiviteiten moet de gepaste ruimte voorhanden gemaakt worden waarbij de bereikbaarheid (voor zowel bedrijf als voor de omgeving) een cruciale parameter is.

De ontwikkelingen krijgen meer sturing door het invoeren van een locatiebeleid. Met name in de stationsomgeving worden expliciet meer investeerders aangetrokken voor personeels- of bezoekersintensieve activiteiten. Ook in de andere bedrijvzones wordt rekening gehouden met een locatiebeleid door het differentiëren van de toegelaten activiteiten (o.a. via een herziening/verfijning van de bestemmingen).

Tienen heeft een compact stedelijk gebied en de nabijgelegen dorpen bevinden zich grotendeels binnen een straal van 3 kilometer. Dit biedt een ideaal kader om een duurzaam mobiliteitsscenario uit te rollen dat maximaal inzet op duurzame verplaatsingen. De speerpunten van het duurzaam scenario komen daarom te liggen bij:

- de verdere uitbouw van een toegankelijke stadskern voor alle vervoersmodi:
  - in de stadskern is de auto ondergeschikt aan de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer en dit zowel voor bewoners als voor bezoekers;
  - de auto is nog steeds welkom in de stadskern maar wordt zoveel mogelijk afgeleid naar te realiseren randparkings. Zo kan het autoverkeer in het centrum worden gereduceerd;
  - verder worden in het centrum gebundelde betaalparkings voorzien met maximaal dubbelgebruik. De parkings worden gekoppeld aan een doordacht circulatieplan dat vervoersbewegingen in het centrum tot een minimum herleidt;

- doorsteek-assen voor voetgangers en fietsers worden vergroend zodat er aangename verbindingen ontstaan;
- de omringende dorpen worden optimaal bereikbaar gemaakt voor de fiets en het openbaar vervoer.

De stad geeft prioriteit aan het realiseren van een modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Daarom zal de stad investeren in :

- een inclusieve aanpak van het fietsbeleid zowel in de stadskern als in de dorpen;
- de creatie van veilige schoolroutes;
- het faciliteren van meer duurzame verplaatsingen van pendelaars<sup>11</sup> door sensibilisering en door voor- en natransport te verzekeren. Dit kan ondermeer door de realisatie van mobipunten ter hoogte van het station, bij randparkings en aan centraal gelegen plaatsen in de bedrijvzones;
- uitbreiden van het openbaar vervoer in het centrum en tussen de nabijgelegen dorpen en gemeenten.

Om dit duurzaam scenario te kunnen realiseren is de realisatie van de noordelijke en oostelijke rondweg vereist voor de stad Tienen en wenselijk voor AWV. De stad acht deze nieuwe infrastructuur noodzakelijk voor het goed functioneren van het verkeerssysteem in het ruime noordoostelijk deel van Tienen opdat doorgaand verkeer maximaal van de Vesten, uit de kernen en uit het centrum kan worden geweerd. Zo zal de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en de leefkwaliteit sterk verbeterd worden evenals de ontsluiting van de bedrijvzones naar het hogere wegennet.

---

<sup>11</sup> Hoewel 50% van de pendelaars in de directe omgeving (minder dan 5 km) wonen, komen zij frequent met de wagen naar het station.



## RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN

Een mobiliteitsplan is geen op zichzelf staand beleidsplan maar vormt een onderdeel van een globaal (mobiliteits)beleid. Afstemming met andere beleidsplannen is dan ook noodzakelijk.

De planningscontext werd besproken en gesynthetiseerd in de verkenningsnota. Bij de opmaak van het beleidsplan wordt ook rekening gehouden met gemeentelijke projecten die een mobiliteitsimpact hebben, zie ook de verkenningsnota.

ruimtelijke planningscontext	structuurplannen	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Tienen (2006)
	beleidsplannen	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – in opmaak Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant – in opmaak
	bestemmingsplannen	Gewestplan Gewestelijk RUP afbakening kleinstedelijk gebied Tienen (in herziening)
	specifieke ruimtelijk contexten	stationsomgeving Tienen diverse gemeentelijke projecten
planningscontext mobiliteits-algemeen	mobiliteitsplannen	Mobiliteitsplan Vlaanderen Mobiliteitsplan Tienen (2003-2009) Vervoerregio Leuven – in opmaak
mobiliteit – modusspecifieke planningscontext	fietsnetwerk	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Recreatief fietsroutenetwerk

### 4.1 Bovengemeentelijke ruimtelijke plannen <sup>12</sup>

Het mobiliteitsplan van Tienen dateert van 2009. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), goedgekeurd op 19 november 1997, werd herzien in 2003 en 2011. Binnen het RSV wordt Tienen afgebakend als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied volgens de functioneel-hiërarchische benadering kleine steden van niveau 3a.

<sup>12</sup> De bovengemeentelijke ruimtelijke plannen werden in de verkenningsnota bijhorend aan het beleidsplan uitgebreider toegelicht.

Op provinciaal niveau werd Tienen afgebakend als kleinstedelijk gebied (zie kaart 2). Voor deze afbakening werd zowel een masterplan als een PRUP opgemaakt met bijhorend Plan-MER.

Het masterplan heeft 4 strategische kernprojecten vastgelegd:

- de ring: verbeterde ontsluiting van de stad en bedrijventerreinen. Mogelijke doortrekking kan dienen als alternatief voor gemotoriseerd verkeer wanneer de Vesten worden heringericht
- de Vesten: herinrichting naar 2x1 weg ter verbetering van woonkwaliteit en oversteekbaarheid
- de Gete: verbinding van open ruimtes langs de Gete tot een groen lint doorheen de stad
- de stationsomgeving: vermindering van de barrièrewerking van het spoor en herinrichting van de stationsomgeving ter herwaardering van het gebied

Binnen het PRUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied'<sup>13</sup> werden volgende deelplannen opgenomen:

- 1) Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tienen: afbakeningslijn
- 2) Deelplan Oostelijke Ring R27\*
- 3) Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld
- 4) Deelplan Breisemveld en Leuvenselaan

In het plan-Mer werden de te verwachten effecten in kader van milieu, mobiliteit, ruimtelijke impact, ... voor verschillende scenario's onderzocht.

\*Opmerking:

De stad Tienen blijft vragende partij om de R27 door te trekken tot aan de N29 Diestsesteenweg (oostelijke en noordelijke rondweg). Binnen de afbakeningsstudie van het kleinstedelijk gebied is de aanleg van deze rondweg gefaciliteerd.

---

<sup>13</sup> Goedgekeurd op 5 november 2012 en momenteel in herziening

# RICHTINGGEVEND DEEL

## 5 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

### 5.1 Fietsers

Zie fietsbeleidsplan opgemaakt simultaan aan het beleidsplan 2020 - 2030.

### 5.2 Openbaar vervoer en Stationsomgeving

Tienen wenst de opportuniteit van de ruimtelijke ontwikkeling 'Stationsomgeving' aan te wenden om duurzame verplaatsingen te stimuleren. In het masterplan 'Stationsomgeving' werden de krijtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling uitgezet waarbij verschillende functies een plek kregen die gerelateerd aan de ontsluitingsnoden principieel het beste scenario zijn. De 'Stationsomgeving' is niet enkel ruimtelijk en stedenbouwkundig een meerwaarde voor Tienen, maar dient ook multimodaal bereikbaar te zijn.

#### 5.2.1 Stappers

De toegang vanuit de Viaductstraat-Tramstraat dient tegen **2024** als verbinding voor voetgangers en fietsers geoptimaliseerd te worden. Rekening houdend met de beschikbare ruimte en de toegankelijkheid van de bewoners dient een oplossing gezocht te worden voor het weren van autoverkeer in deze straten.

De Stad Tienen wenst tegen **2030** het station uit te bouwen tot een volwaardig Mobipunt. Hiervoor dienen alle functies vlot toegankelijk te zijn voor iedereen, ook voor minder mobiele mensen.

Op lange termijn wenst de Stad een betere doorsteek te realiseren naar de Walstraat, teneinde het bedrijventerrein Grijpenveld beter bereikbaar te maken vanuit het station.

#### 5.2.2 Trappers

Door middel van actieve communicatie, campagnes omtrent gezondheid, milieu en mobiliteit aangevuld met een flankerend handhavingsbeleid en de nodige aanpassingen van verschillende fietsroutes richting het station, wenst men tegen **2030** de helft van het potentieel aantal treinreizigers die op fietsbare afstand wonen met de fiets naar het station te laten komen. Hiervoor zijn minimaal **2000**<sup>14</sup> fietsenstalplaatsen op lange termijn nodig. Op korte termijn is een volledige modal shift echter niet mogelijk. Daarom dienen in een eerste fase reeds 1000 fietsenstalplaatsen te worden voorzien. In een latere fase, wanneer ca. 80% van deze fietsenstalplaatsen gebruikt worden, kan het resterende aantal worden voorzien.

Tegen **2030** dienen tevens de fietssnelwegen gerealiseerd te zijn volgens de wenslijnen Leuven – Tienen (F24), Tienen – Hoegaarden (F200), Tienen-Diest (F22) en Tienen – Sint-Truiden (F21). Deze fietssnelwegen en hun tracés worden vastgelegd door de bevoegde Vlaamse minister, nadat advies werd verleend door de vervoerregio Leuven.

---

<sup>14</sup> Dit aantal heeft betrekking op de fietsenstalplaatsen nodig in de directe omgeving van het station. Dagelijks stappen op een weekdag ca. 4000 pendelaars op in het station van Tienen (bron: tellingen NMBS, oktober 2014). Ongeveer 50% van deze pendelaars woont op fietsbare afstand van het station (bron: reizigersbevraging station Tienen, 2016)

### 5.2.3 Openbaar vervoer

De Stad Tienen wenst tegen **2030** het station om te vormen tot een volwaardig interregionaal mobipunt. Hiervoor wil de Stad extra inzetten op standplaatsen voor autodelen, kwaliteitsvolle fietsenstallingen en de nabijheid van het busstation met vlotte verbindingen naar de nabijgelegen dorpscentra en bedrijvzones.

Daarnaast zal de stad ijveren voor een betere afstemming tussen de treinen en de busuren. Op die manier beoogt men het aantal busgebruikers te laten toenemen.

Bij nieuwe projecten zoals industriezones, grotere bedrijven en de herlokalisatie van het ziekenhuis dient er steeds rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een vlotte busverbinding richting het mobipunt.

De stad ijvert ook voor verder onderzoek naar de mogelijke heropening van het station Kuntich<sup>15</sup>.

Privaatvervoer stationsomgeving – aanvoerroutes, parkeerplaatsen, laden en lossen, parkeeraanbod.

Tegen **2030** wenst Tienen de voorzijde van het station autoluw in te richten. Hiervoor dienen op- en afhaalbewegingen aan de achterzijde van het station georganiseerd te worden.

Door middel van een actief en flankerend parkeerbeleid wordt bijkomend het aandeel langparkeerders uit de stationsomgeving geweerd.

### 5.3 Gemotoriseerd verkeer en Parkeren centrumgebied

Tienen zal tegen **2030** stelselmatig het straatparkeren in het centrum (binnen de Vesten) afbouwen ten voordele van voetgangers, fietsers en de realisatie van belangrijke doorstromingsassen voor openbaar vervoer.

Ook de realisatie van publieke ondergrondse parkeerplaatsen in combinatie met nieuwe, al dan niet reeds geplande ruimtelijke ontwikkelingen behoort tot één van de doelstellingen. Bijkomend wenst de Stad potentiële locaties te onderzoeken ten behoeve van de creatie van buurtparkeerplaatsen.

Het aantal beschikbare plaatsen dient in overeenstemming te zijn met het aantal uitgegeven bewonerskaarten door het toepassen van een gedifferentieerd parkeerbeleid, bijvoorbeeld door het herbekijken van sommige zones, maximaal 1 bewonerskaart uit te geven per gezin,...

De handhaving op correct gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen dient verder te worden opgevoerd. De concessiehouder die de parkeerplaatsen beheert kan hiervoor ingeschakeld worden.

Verder kan worden onderzocht om parkeren in het centrum mogelijks duurder te maken en enkel kort parkeren toe te laten. Buiten het centrum wordt het goedkoper en kan langer parkeren worden toegelaten.

Tegen **2025** wenst Tienen een circulatieplan<sup>16</sup> voor autoverkeer geïmplementeerd te hebben. Vervolgens wenst men dit plan te verfijnen en tegen **2030** het lussensysteem zo te organiseren dat de centrumparkings vlot bediend worden. In combinatie met een dynamische bebording langs de parkeerroutes zal het parkeerzoekverkeer kunnen verminderd worden. De uitbouw

<sup>15</sup> Openbaar vervoerstudie Leuven-Tienen-Landen, provincie Vlaams-Brabant, 2008 en Interview NMBS, Koen Kerckaert, bron De Standaard 29.03.2017.

<sup>16</sup> De implementatie van het circulatieplan zal worden afgestemd op de timing van de heraanleg van de Grote Markt.

van het parkeergeleidingssysteem dient te worden opgenomen in de nieuwe concessie met de parkeerbeheerder.

#### 5.4 Gemotoriseerd verkeer en laden en lossen centrumgebied

Tienen wil tegen **2030** tegemoet komen aan de handelaars en zal in de nabijheid van winkelstraten laad- en loszones voorzien. Deze laad- en loszone zullen beperkt zijn met venstertijden, zodat deze dubbel gebruikt kunnen worden als parkeerplaats voor klanten buiten de venstertijden.

In **2020** schrijft Tienen een nieuwe parkeerconcessie uit. In de bepalingen kan worden opgenomen dat de concessiehouder ook bevoegdheden kan krijgen betreffende de handhaving van foutparkeerders en het handhaven van het correct gebruik bij laad- en losplaatsen.

Tegen **2025** wenst Tienen een circulatieplan voor het autoverkeer geïmplementeerd te hebben. Hierbij wordt gefocust op het verkeersluwer maken van het centrum en stationsomgeving aan de centrumkant. Hierbij zal de eventuele hinder door laden en lossen worden ingeperkt.

Tienen wenst tegen **2025** laden en lossen in het centrum te verbieden gedurende de uren voor en na schooltijd (aanvang en slot schooldag – woon-schoolverplaatsing). Hierdoor wenst men de veiligheid voor schoolgaande fietsers en voor werknemers in het centrum te garanderen.

#### 5.5 De noordelijke en oostelijke rondweg

De stad Tienen is vragende partij om de R27 door te trekken tot aan de N29 Diestsesteenweg (realisatie van een noordelijke en oostelijke rondweg). Voor de aanleg worden een aantal operationele doelstellingen vooropgesteld:

- de Vesten en de aansluitende lokale verbindings- en ontsluitingswegen binnen het stedelijk gebied moeten zo veel mogelijk een functie vervullen voor lokaal verkeer; het verkeer moet hier goed kunnen doorstromen;
- het bestaande bedrijventerrein Soldatenplein en de uitbreiding Soldatenveld moeten direct ontsloten worden naar het bovenlokale wegennet;
- het woon- en leefmilieu moet verbeteren door het ontlasten van de Vesten en het tegengaan van sluipverkeer.

## 6 BELEIDSSCENARIO

### 6.1 Inleiding

Tijdens de sneltoets verklaarden de leden van de GBC/projectstuurgroep nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario te staan zoals opgenomen in het bestaande mobiliteitsplan. Bijgevolg zal het beleidsscenario dan ook uitgaan van het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2003, dat in 2009 gedeeltelijk herwerkt werd.

#### 6.1.1 Algemeen

Het beleidsscenario gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening en mobiliteit-infrastructuur. In Tienen werken deze twee beleidsdomeinen samen aan een duurzaam en geïntegreerd mobiliteitsbeleid gericht op een vlotte verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen is een globale aanpak van belang waarbij de verkeerintensiteiten in het centrum verlaagd worden. Deze realisatie kan worden gerealiseerd door volgende krachtlijnen.

- Verhogen van de aantrekkelijkheid van de alternatieven:
  - aantrekkelijkheid voor fietsers verhogen (zie ook afzonderlijk fietsbeleidsplan);
  - verbeteren van het openbaar vervoer.
- Uitbouw van een sturend parkeerbeleid waarbij doorgaand verkeer en parkeerzoekverkeer in het centrum wordt geweerd.
- Terugschroeven van de impact van het autoverkeer op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in de beschikbare ruimte.
- Voeren van een dynamisch gestuurd mobiliteitsbeleid met behulp van slimme-technologie.

Vertrekkend vanuit deze krachtlijnen werd de toekomstvisie voor Tienen uitgewerkt voor de vier hoofdmodi:

- voetgangers;
- fietsers;
- openbaar vervoer specifiek gericht op de stationsomgeving;
- gemotoriseerd verkeer met specifieke aandacht voor parkeren in het centrumgebied en laden en lossen in het centrumgebied.

#### 6.1.2 Voetgangers

##### Zone 30:

Het voetgangersvriendelijk maken betekent niet dat het verkeer geweerd zal worden uit het centrum. Een aangepast verkeersgedrag in de verblijfsgebieden is van belang om de woon- en verblijfskwaliteit te garanderen. De veralgemeende invoering van de zone 30 die werd gerealiseerd in het centrumgebied is hiervan een onderdeel. Uitzondering hierop zijn enkele gewestwegen en belangrijke gemeentewegen die het centrumgebied doorkruisen. Hier kan een regime van 50 km/u met eventueel tijdelijke zone 30 worden voorzien ter hoogte van schoolomgevingen. Een aangepaste inrichting van de infrastructuur zal dit verblijfskarakter verder onderschrijven.

Om de dorpen als drager voor de landelijke leefbaarheid in hun specifieke structuur en vorm in de open en agrarische ruimte te behouden, zal ook hier de zone 30 in de verblijfgebieden worden ingevoerd. Hiertoe zal nog concreet onderzoek worden uitgevoerd om de verblijfsgebieden op het terrein af te bakenen.

#### Stationsomgeving:

Tienen heeft een stedelijke roeping/taak binnen de regio Hageland/Haspengouw. De stationsomgeving van Tienen dient vlot bereikbaar te zijn voor deze regio om verder te ontsluiten naar de omgevende regio's. De stationsomgeving ligt tussen het centrum waar de woon- en verblijfskwaliteiten van belang zijn en de bedrijvzone Grijpen die voornamelijk goed bereikbaar en ontsloten dient te zijn.

Om de verblijfskwaliteiten te garanderen aan de zijde van het centrum zal dit gebied heringericht worden als autoluwe zone met erffunctie op maat van voetgangers.

#### Stedenbouwkundige projecten:

Verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied bieden kansen om het voetgangers- en fietsnetwerk te verbeteren. Nieuwe stedenbouwkundige projecten worden aangegrepen voor de verdere uitbouw van een fijnmazig voetgangers- en fietsnetwerk. Voornamelijk de oost-west verbindingen die over het algemeen vlakker zijn dan noord-zuid verbindingen zijn hierbij interessant.

#### Functies van straten flexibel inzetten gedurende de tijd:

De smalle straten van Tienen vervullen meerdere functies (verblijfsgebied, verkeer afwikkelen, parkeren...). De Leuvensestraat is een belangrijke winkelstraat van Tienen. Er wordt geparkeerd en laden en lossen georganiseerd, maar de straat wordt ook gebruikt om van zuid naar noord doorheen het centrum te rijden. De Waaibergstraat en Gilainstraat worden gebruikt door leerlingen die schoollopen in deze omgeving. Deze straten worden bediend door verschillende buslijnen, worden gebruikt door auto's om leerlingen van/naar school te brengen en dienen ook de ziekenhuis-campus te ontsluiten. Daarnaast zijn er enkele handelszaken gevestigd.

Het samengaan van meerdere functies kan door bepaalde straten goed ondervangen worden. Evengoed zijn er straten waarbij dit omwille van een smaller straatprofiel moeilijk verloopt. Om verschillende functies op een bepaalde as op een kwalitatieve manier te combineren en om maximaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte wordt er gekozen om de ruimte meer flexibel in te zetten gedurende de tijd via slimme technologieën. Zo kunnen venstertijden worden opgelegd voor laden en lossen en kan de circulatie worden gestuurd over de verschillende tijdspannes van de dag.

### 6.1.3 Fietsers

Zie fietsbeleidsplan

### 6.1.4 Openbaarvervoer en Stationsomgeving

**Tienen moet fungeren als attractiepool voor de regio.** Naast de aantrekkingskracht van het stationsgebied, is het stedelijk gebied van Tienen zelf een verkeersaantrekker voor de omliggende regio. Teneinde de leefbaarheid in deze regio te vrijwaren en te verbeteren is het aangewezen deze verkeersaantrekking niet enkel te laten verlopen via individueel autogebruik maar eerder de mogelijkheden voor langzaam verkeer en collectief vervoer te promoten en fundamenteel te versterken.

Het stedelijk gebied **Tienen moet effectief als stedelijk gebied optreden.** Hiervoor moeten ook de nodige bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en multimodaliteit kunnen geboden worden. Ook hier betekent dit een beheersing van het autogebruik en een stimulering van



alternatieve vervoerswijzen via een selectieve maar gegarandeerde bereikbaarheid van de stedelijke aantrekkingspolen, een aangepast doortochtenbeleid op de vesten, een doorstromingsbeleid voor het openbaar vervoer, een verkeerscirculatie met bijzondere aandacht voor het flankerend parkeerbeleid

De diverse kernen rondom Tienen worden bediend via de streekontsluitende bussen. Deze bussen behouden de twee bestaande hoofdbestemmingen: de scholenconcentratie (Waaiberg/Gilainstraat) en het station.

Het station Tienen heeft een verbindende functie vanuit de regio naar andere regio's, Er zijn IC-verbindingen naar Leuven/Brussel en Landen/Luik-Hasselt.

In functie van de woonwerkverplaatsingen ijvert de stad ook voor verder onderzoek naar de heropening van het station in Kuntich.

#### Ondersteuning van het openbaar vervoer door collectieve vervoersvormen

De laatste jaren zijn collectieve vervoersvormen aan een opmars bezig. Ze zijn een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. Bijkomend helpen ze om de gebiedsdekking van het openbaar vervoer uit te breiden.

Qua collectieve vormen is er in Tienen naast taxi's, schoolbussen en enkele private initiatieven weinig georganiseerd. Er zijn wel gesprekken gestart om een volwaardig interregionaal mobipunt te creëren ter hoogte van het station en enkele wijk-mobipunten in de woonlobben/bedrijvenszones rondom Tienen. In deze projecten wordt de realisatie van deelwagens en deelfietsen mee opgenomen.

#### Stationsomgeving

Het station wordt bediend door alle buslijnen uit de regio en dit moet behouden blijven. Bij de herinrichting van de stationsomgeving wordt er gevraagd om rekening te houden met een optimale inrichting van de busparking waarbij deze goed toegankelijk dient te zijn voor spoorreizigers en waarbij de busuren goed afgestemd worden op de uren van de treinen.

De aanvoerroutes dienen ingepast te worden in het op te maken circulatieplan.

### 6.1.5 Gemotoriseerd verkeer, parkeren centrumgebied en laden en lossen

#### Gemotoriseerd verkeer

Het autoluw maken van het centrum betekent niet dat de auto geweerd zal worden uit het centrum. Tienen wil een bereikbare stad blijven maar stelt het verhogen van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid als prioriteit. Stedelijke ontwikkelingen zullen een plek krijgen waarbij het zoveel mogelijk verweven van functies als drager dient om de binnenstad te versterken.

Via een slim en dynamisch lussensysteem zal het verkeer in de binnenstad gestuurd worden. Afhankelijk van de tijd kunnen dit andere routes zijn, waarbij elke lus telkens aansluiting krijgt op de Vesten. Door de invoering van een lussensysteem worden de keuzes voor het centrumverkeer meer op de Vesten afgehandeld. Toch dient de oversteekbaarheid van de Vesten te verbeteren en met name op de kruispunten met de aanvoerassen uit de regio. Deze oversteekbaarheid moet de relatie versterken tussen het centrum en de buitenwijken en de doorstroming naar het centrum verbeteren van zowel het openbaar vervoer als het langzaam verkeer.

De mobipunten dienen voor alle modi goed bereikbaar te zijn. Dit houdt in een goede bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en de verschillende vormen van openbaar vervoer alsook een goede bereikbaarheid voor auto's en het stallen van wagens.

### Verkeerstructuren

Om de regionale aantrekkingskracht en regionale functie van Tienen te versterken moeten voor het gemotoriseerd verkeer:

- de verbindingssassen versterkt worden in hun verbindingfunctie (bijvoorbeeld de secundaire wegen naar Aarschot, Diest, Leuven, Sint-Truiden...);
- het verkeer uit de regio verzameld worden en vlot kunnen aansluiten naar de andere regio's. Inzake autoverkeer fungeren de R27 en de Invalsweg als trechter naar het aansluitingspunt op de E40.

Op vlak van de herinrichting inzake infrastructuur werden volgende projecten geselecteerd: (in volgorde van belangrijkheid)

- N29 Diestsesteenweg - Vesten tot Deelberg – Studie lopend in 2020-2021
- R27/N3 Rotonde Hakendover
- N3 Leuvensesteenweg tussen Withuisstraat en R27
- N223 Aarschotsesteenweg tot Romeinsebaan
- N221 Groot Overlaar
- Vinckenboschvest + Moespikvest: streefbeeld
- N3 Doortocht Kumtich
- N29 Tiensesteenweg - Deelberg tot Glabbeek
- N64 Hannuitsesteenweg (Bost): via samenwerkingsovereenkomst schoolomgevingen, rioleringswerken zijn noodzakelijk
- N64 Hannuitsesteenweg tot aansluiting met Wallonië
- Noordelijke rondweg vanaf Rotonde Hakendover tot N29 Diestsesteenweg.

### Parkeren centrumgebied:

Het bestemmingsverkeer in het centrum dient te worden geleid door een sturend parkeerbeleid. De aanvoerroutes van de centumparkings dienen als drager van het slim en dynamisch lussensysteem. Waar stedenbouwkundige projecten kansen bieden om (ondergrondse) parkeervoorzieningen te realiseren worden deze mee ingeschakeld om te fungeren als wijkparking. Zo kan de parkeerdruk op de beschikbare ruimte in de smalle straten van Tienen verminderen.

Langparkeerders dienen geweerd te worden uit het centrumgebied en worden zoveel mogelijk afgeleid naar de hiervoor voorziene parkings, stationsparking voor pendelaars en parking Kazerne+. De stad zal een onderzoek voeren om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de rand van het centrum dergelijke locaties te betrekken bij de uitbouw van randparkings al dan niet in combinatie met het voorzien van voetgangerssassen richting centrum.

Tienen wil in het kader van een slimme stad zoeken naar opportuniteiten om extra buurtparkings te realiseren in het centrumgebied via dubbelgebruik van bestaande plaatsen die nu 's avonds en 's nachts niet gebruikt kunnen worden door bewoners.

In het handelscentrum kunnen enkele gratis ultrakorte parkeerplaatsen worden voorzien die een hoge parkeerrotatie beogen. Deze parkeerplaatsen zijn gratis zonder ticket maar beperkt in tijd (bv. maximaal een half uur). Via slimme technologieën<sup>17</sup> wordt de parkeerplicht die belast is met de handhaving op het correct gebruik van de parkeerplaatsen geïnformeerd over de parkeerduur en parkeerbezetting van deze plekken.

### Laden en Lossen:

Tienen wil een bereikbare stad blijven ook voor het laden en lossen van goederen in het handelscentrum. Om de verkeersleefbaarheid in de hand te laten gaan met de vele functies die het centrum te vervullen heeft dienen tijdsgebonden maatregelen genomen te worden.

<sup>17</sup> de zogenaamde Shop&Go-plaatsen zoals in Kortrijk en soortgelijke parkings in Leuven.

Tienen zal via slimme technologieën (ANPR-camera's) het centrum voor laden en lossen ontoegankelijk maken door middel van handhaving<sup>18</sup> bij aanvang en uitgaan van de scholen. Tienen wil in de buurt van het handelscentrum, enkele ultrakort parkeerplaatsen voorzien specifiek om het laden en lossen te organiseren. Deze zullen onder toezicht staan van slimme technologieën opdat een hoge rotatie van deze plekken beoogd wordt.

#### Vrachtwagenroutes en kilometerheffingen voor vrachtvervoer:

Initieel was het de bedoeling om een kilometerheffing voor vrachtvervoer in te stellen op snelwegen waaronder de E40. Echter, uit vrees dat het vrachtverkeer bijgevolg zou toenemen op de parallelle wegen zoals de N3, werden potentiële sluiroutes zoals de N3 opgenomen in de kilometerheffing. Dit ontmoedigt vrachtwagens om de N3 als verbindingsweg te gebruiken. De zuidelijke rondweg (R27) en de Invalsweg die bestemd zijn om verkeer te verzamelen en af te leiden richting de E40 zijn vrijgesteld van kilometerheffing. Op die manier wordt vrachtvervoer gestimuleerd deze wegen te gebruiken, en parallelwegen zoals de N3 te vermijden.

### 6.1.6 Noordelijke en oostelijke rondweg

Om het duurzaam scenario te kunnen realiseren en de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te kunnen verbeteren acht de stad de aanleg van de noordelijke en oostelijke rondweg noodzakelijk. Daartoe dient de R27 te worden doorgetrokken tot aan de N29-Diestsesteenweg.

## 6.2 Uitwerking werkdomeinen A-B-C

### 6.2.1 Werkdomein A - Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

#### Strategische ruimtelijke projecten

##### A - Stedelijk ontwikkelingsgebied 'Kazerne'

Om de ruimtelijke ontwikkelingen van dit gebied te sturen werd het RUP Sint-Jorisplein opgesteld. Dit plan werd door de deputatie goedgekeurd op 15 juli 2010. Op 25 februari 2016 werd de gedeeltelijke herziening van dit RUP definitief vastgesteld.

Momenteel is een gedeelte van het gebied reeds in ontwikkeling waarbij er tevens aandacht gaat naar de verbinding met de omliggende straten en met de ring. Het project omvat:

- het cultureel centrum de Kruisboog (bestaand gebouw);
- de herlokalisatie (en uitbreiding) van de stedelijke teken- en muziekkacademie (*uitgevoerd*);
- het versterken van het cultureel aanbod door, aansluitend aan de stadsschouwburg, de inpassing van een multifunctionele evenementenhal annex stadssfeestzaal en een bioscoopcomplex (*uitgevoerd*);
- het ombuigen van de dalende koopbinding door de ontwikkeling van een kleinhandelszone die complementair is aan het kernwinkelgebied;
- het voorzien van 76 woongelegenheden (*deels uitgevoerd*);

<sup>18</sup> zoals Stad Oostende toepast in haar voetgangersgebied (nummerplaat van geseinde voertuigen wordt herkend door ANPR-camera)

- de inpassing van ongeveer 450 ondergrondse en bovengrondse parkeerplaatsen;
- de heraanleg van de Meendijk en de Goossensvest in functie van het verzekeren van een goede bereikbaarheid vanuit de kleine ring, de heraanleg van de Rijschoolstraat als verkeersveilige schoolomgeving en de kwalitatieve heraanleg van de Peperstraat en Minderbroederstraat als winkelstraten, aansluitend op het kernwinkelgebied van het centrum (*deels uitgevoerd*);
- een kwalitatief ingerichte pleinfunctie ter hoogte van het Vrije Tijdscentrum onder andere voor het organiseren van tijdelijke activiteiten en markten (*deels uitgevoerd*);
- inpassing van structureel groen (*deels uitgevoerd*);
- verbeteren van de verbinding met de ring (*uitgevoerd*).

De voorziene aanleg van de parkeerplaatsen kan worden aangegrepen om het parkeerbeleid in het centrum op een nieuwe leest te schoeien: van een verspreide ligging van diverse parkeerplaatsen naar een duidelijke concentratie en categorisering van parkeerplaatsen, rekening houdend met de ontsluiting naar de vesten.

## B - Stationsomgeving

De herwaardering van de stationsomgeving wordt verankerd in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) Stationsomgeving. Dit RUP vloeit voort uit het masterplan Stationsomgeving Tienen. Binnen de visie van dit masterplan worden de stedenbouwkundige uitgangspunten geclusterd binnen vier hoofdthema's: verbinden, verplaatsen, versterken en verblijven.



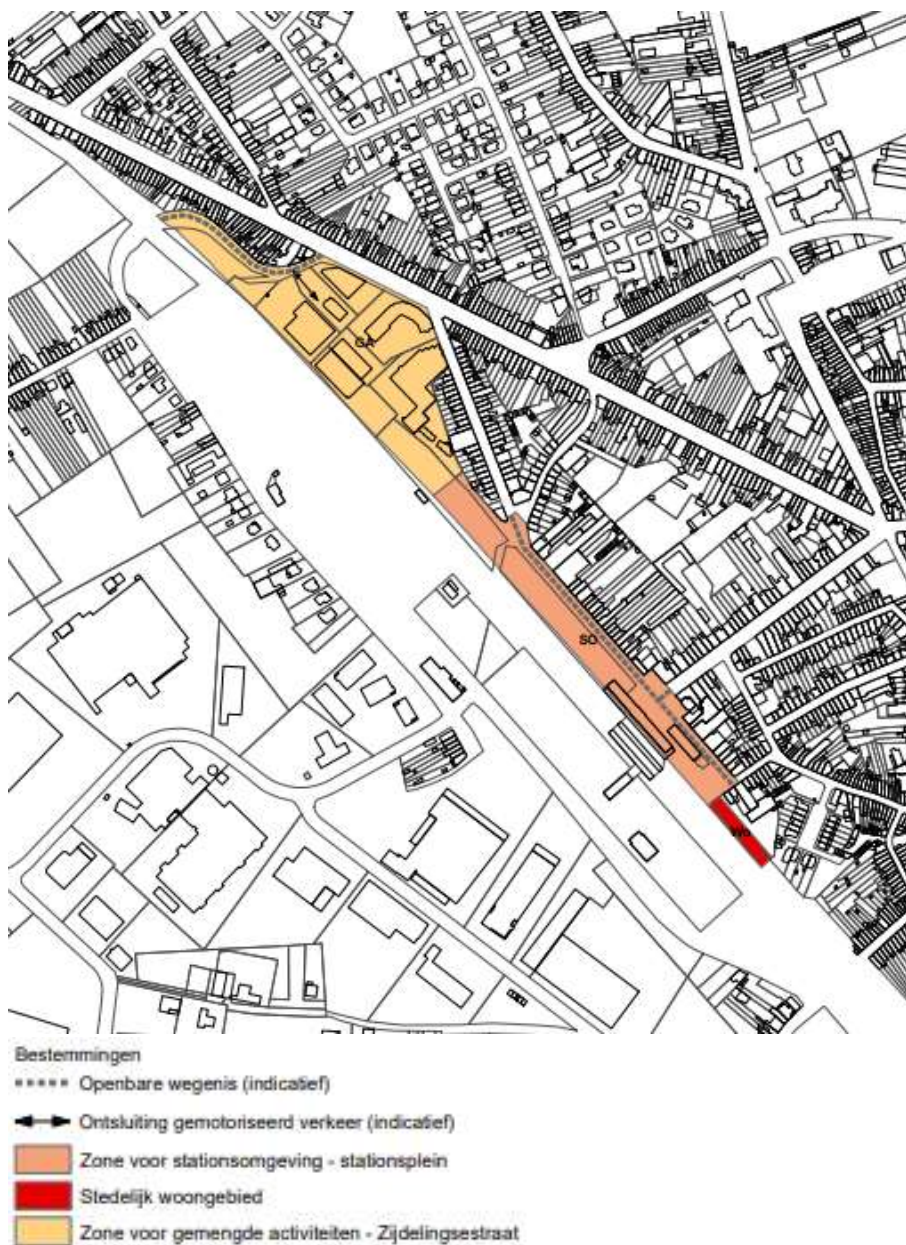
| Structuurschets stationsomgeving (Masterplan stationsomgeving)

Het PRUP Stationsomgeving zelf bestaat uit twee delen: 'Stationsomgeving – deel stad' en 'Stationsomgeving – deel park'. Het PRUP 'Stationsomgeving – deel stad' werd definitief goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 9 februari 2016. Het PRUP 'Stationsomgeving – deel park' is momenteel in opmaak.

De belangrijkste doelstellingen binnen het PRUP zijn:

- realisatie van een multimodale stadspoort, een hoogwaardig OV-knooppunt;
- creatie van een compact, hoogwaardig gebied voor wonen, werken en verblijven;
- verbetering van ontsluiting van de stationsomgeving voor verschillende vervoersmodi;
- verzachting van de barrièrewerking van de spoorlijn.

Het grafisch plan van het PRUP 'Stationsomgeving – deel stad' bestaat uit een zone voor stationsomgeving – stationsplein, een zone voor stedelijk woongebied en een zone voor gemengde activiteiten.



| Grafisch plan (PRUP Stationsomgeving – deel stad)

Het plan-MER voor het PRUP Stationsomgeving Tienen maakte een inschatting van de te verwachten mobiliteitseffecten:

- verkeersafname in de stationswijk als gevolg van verdwijnen parkeerplaatsen op pendelparkings aan voorzijde station;

- verhoging comfort en veiligheid zwakke weggebruiker als gevolg van verkeersontlasting stationswijk, verplaatsing en verbreding tunnel onder het spoor, en uitbreiding aantal fietsenstallingen;
- de nieuwe functies in de stationsomgeving moeten zelfvoorzienend zijn inzake parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Hiervoor moeten strenge parkeernormen worden toegepast in het kader van een duurzaam parkeerbeleid. Het is ook aangeraden dat de exploitatie van het parkeergebouw wordt geïntegreerd in het overkoepelend parkeerbeleid van Tienen;
- er wordt geopteerd voor de realisatie van een voetgangersverbinding tussen de bedrijvigheid in de Walstraat en het station doorheen het parkeergebouw, ter overbrugging van de huidige barrière van de "holle weg". Deze ingreep wordt voorgesteld teneinde het bedrijventerrein Grijpenveld beter bereikbaar te maken vanuit het station;
- er kan gesteld worden dat het voorziene aantal fietsenstallingen op langere termijn ontoereikend zal zijn. Een uitbreiding van het aanbod zal echter ruimtelijk weinig problemen stellen;
- inzake parkeercapaciteit kan vermoed worden dat de voorziene 1850 <sup>19</sup>plaatsen reeds vrij snel ontoereikend zullen zijn. Een uitbreiding van het parkeergebouw is evenwel mogelijk aan de ZO-zijde (op de plaats van de huidige LCI-antenne).

#### C - Wandel- en fietsdoorsteek Heilig Hartsite.

Er wordt een wandel- en fietsdoorsteek van de Oudevestenstraat naar de Albertvest doorheen de voormalige Lyceumsite voorzien die aansluit op het recente project Park Passionisten met een aftakking naar de Leuvensestraat en de Gilainstraat<sup>20</sup>.

#### D - Afbakening kleinstedelijk gebied

Tienen is afgebakend als kleinstedelijk gebied. De afbakening kreeg vorm in een masterplan en werd juridisch verankerd in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

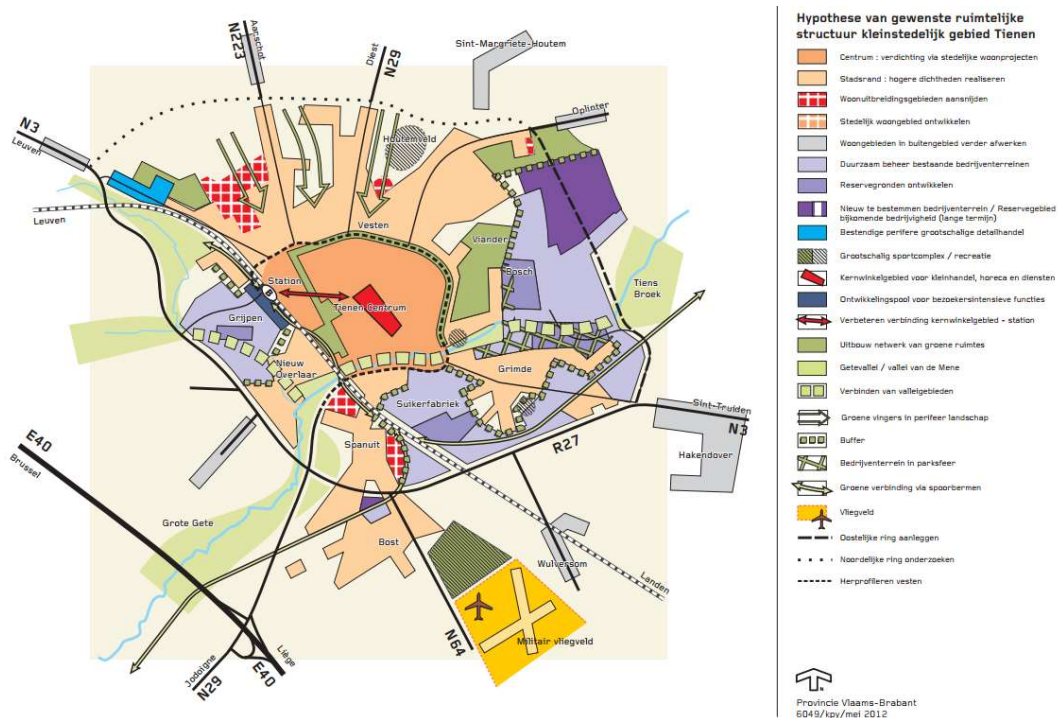
Binnen het masterplan werden volgende krachtlijnen voorop gesteld:

- creatie van gedifferentieerd woningaanbod;
- uitbouw van de marktpositie van Tienen;
- hogere kwaliteit van de openbare ruimte;
- versterking als centrumstad door middel van een versterkt aanbod aan functies.

---

<sup>19</sup> Indien wordt uitgegaan van een groei van het aantal reizigers buiten de periode 4-16u met 15% (bron: plan-MER – PRUP Stationsomgeving Tienen)

<sup>20</sup> Planning 2019



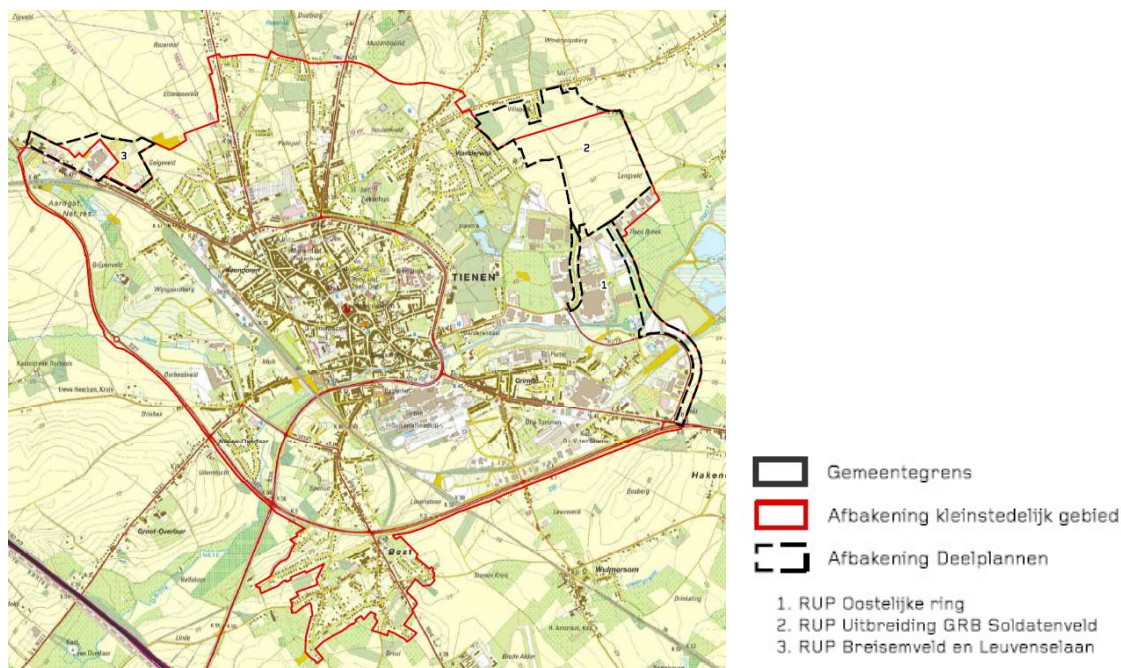
| Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur kleinstedelijk gebied Tienen (Masterplan Afbakening Stedelijk Gebied Tienen)

In het PRUP ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen’ heeft het provinciebestuur de grens van het stedelijk gebied vastgelegd. Ook werden een aantal bestemmingswijzigingen doorgevoerd om de gewenste ruimtelijke structuur te kunnen bereiken. Het ruimtelijk uitvoeringsplan werd goedgekeurd op 5 november 2012 bij Ministerieel Besluit. De procedure wordt momenteel hernomen (stand van zaken november 2019).

Volgende deelplannen zijn opgenomen in dit PRUP:

- 1) Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tienen: afbakeninglijn
- 2) Deelplan Oostelijke Ring R27<sup>21</sup>
- 3) Deelplan regionaal bedrijventerrein Soldatenveld
- 4) Deelplan Breisemveld en Leuvenselaan

<sup>21</sup> Zie ook Noordelijke en oostelijke rondweg



#### | Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tienen – situering deelplannen

Het eindrapport Plan-MER PRUP kleinstedelijk gebied Tienen dateert van november 2018. Op basis van dit plan-MER kan een inschatting worden gemaakt van de te verwachten mobiliteitseffecten. Voor een volledig overzicht van de te verwachten effecten op de discipline mobiliteit wordt verwezen naar dit plan-MER.

#### E - Andere gemeentelijke projecten

In de periode **2020-2030** staan nog verschillende projecten met een ruimtelijke en verkeerskundige impact op til.

Tienen schat in dat tegen 2030 volgende projecten kunnen gerealiseerd worden:

- woonprojecten: door de realisatie van potentiële projecten zullen ca. 850 wooneenheden bijkomen in het centrum van Tienen. In de woonuitbreidingsgebieden kunnen nog 1450 wooneenheden worden gerealiseerd waarvan er 360 worden verwacht tegen 2030. Zie bijlage voor gedetailleerde beschrijving<sup>22</sup>;
- uitbreidingen van secundaire scholen met ca. 500 nieuwe plaatsen;
- zorginstellingen: door de realisatie van potentiële projecten kunnen er ca. 200 extra bedden bijkomen;
- industriële projecten: uitbreiding van bedrijvenszones met 51 ha met nieuwe ruimte voor lokale en regionale bedrijven.

Tenslotte is de bundeling van de twee ziekenhuiscampussen op een nog te bepalen locatie voorzien. Hier wordt momenteel onderzoek naar gevoerd<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Zie bijlage 6: tabel potentiële projecten

<sup>23</sup> Stand van zaken januari 2020



## Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen <sup>24</sup>

| Zie kaart 7 in bijlage

De wegcategorisering voor het grondgebied Tienen werd vastgesteld in het addendum bij het Ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant van 2012:

- **hoofdweg** (verbindingsfunctie op internationaal en Vlaams niveau):
  - E40/A3 (Brussel – Luik)
- **primaire weg categorie II** (verzamel functie op Vlaams niveau aangevuld met een verbindingsfunctie op Vlaams niveau):
  - R27: vanaf de bedrijvenzone Grijpenveld tot aan de N3 (Tienen-Oost)
  - N29: vanaf de aansluiting 25 E40/A3 tot aan R27

De provincie Vlaams-Brabant selecteert de volgende secundaire wegen:

- **secundaire weg type I** (verbindend op bovenlokaal niveau)
  - N3 van R27 tot grens met provincie Limburg
  - N29 van nieuwe noordelijke rondweg naar Bekkevoort
  - N223 van nieuwe noordelijke rondweg naar Aarschot
- **secundaire weg type II** (ontsluitend/verzamelend op bovenlokaal niveau):
  - R27 van de N3 (Tienen-west) tot aan de bedrijvenzone Grijpen
  - N29 van Getelaan tot R27
  - te ontwerpen noordelijke en oostelijke rondweg tussen N3 oost en N3 west
- **secundaire weg type III** (openbaar vervoers- en langzaam verkeersas):
  - N3 van Leuven tot Withuisstraat
  - N3 van Leuvenselaan tot Aandorenstraat
  - N3 van Bergévest tot R27
  - N29 van Bergévest tot Getestraat.

Aanvullend op de categorisering van het hogere wegennet, worden tevens de wegen van het gemeentelijke wegennet gecategoriseerd. Deze lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen type I, lokale verzamelwegen type II en erfontsluitingswegen type III.

- lokale wegen type I: lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen zonder een functie op Vlaams gewestelijk niveau te vervullen. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen op gemeentelijk en intergemeentelijk niveau. Als aanvullende functie kan het toegang geven worden beschouwd.
  - Houtemstraat (deel), Oplintersesteenweg, Neerlintersesteenweg, Genovevaplein
  - Industriepark (deel), Ambachtenlaan (R27a)
  - Hannuitsesteenweg (deel buiten de R27)
  - Oorbeeksesteenweg (deel buiten de R27)

---

<sup>24</sup> Kaart 7 - wegcategorisering

- de lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen geven ontsluiting van woonwijken/entiteiten naar de gemeentelijke en bovengemeentelijke verbindingswegen. Hun functie is het verzamelen op woonkern/wijkniveau met als aanvullende functie het toegang geven.
  - Houtemstraat (deel), Veeweidestraat
  - Herestraat
  - Sint-Hubertusstraat, Stokstraat
  - Eliksemstraat
  - Putstraat, Processieweg, Bosveldstraat, Van Audenhovestraat
  - Wulmersumsesteenweg (deel), Ezemaalstraat
  - Meersstraat, Sint-Laurentinusstraat, dreefstraat, Pitsaertstraat, Tiensebaan (deel)
  - Hannuitsesteenweg (ten noorden van R27), Getestraat, Groot Overlaar
  - Sint-Jorisstraat, Maalderijweg, Tassinstraat, Sint-Gillisplein, Kuntichstraat, Hoxemstraat
  - Kerkomstraat
  - Vissenakenstraat (van Metselstraat tot Glabbeeksestraat), Metselstraat, Glabbeeksestraat
  - Tassinstraat
  - Hoxemsesteenweg
  - Hamelendreef, Industripark (deel)
  - Leuvenselaan (deel), Astridvest, Goossensvest, Sint-Helenavest
  - Vierde Lansierslaan, Zijdelingsestraat.
- de lokale wegen type III: erfontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van woningen en landbouwgronden met als aanvullende functie: onderdeel van de fietsroutestructuur

De categorisering van de lokale wegen wordt weergegeven op kaart 7.

#### Inrichtingsprincipes voor de verschillende categorieën

De verschillende categorieën hebben eigen richtlijnen voor de vormgeving en inrichting. Deze moeten immers aangepast zijn aan de toegekende functie. Om het gewenste (verkeers)gedrag te verkrijgen, mag er bij voorkeur slechts één duidelijk en herkenbaar typeprofiel zijn per categorie. Niet gewenst gebruik moet voorkomen worden, d.w.z. dat de verschillende categorieën gebruikt moeten worden waarvoor zij zijn ontworpen.

- **Hoofdwegen**

Wat de inrichting van de hoofdwegen betreft, kan er verwezen worden naar de inrichtingseisen die ten aanzien van deze categorie van wegen werden uitgewerkt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bij hun inrichting dient vooral rekening gehouden te worden met hun verbindingfunctie op internationaal en Vlaams niveau.

- **Primaire wegen II**

Ook voor deze categorie van wegen werden duidelijke richtlijnen uitgewerkt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat de inrichting van primaire wegen II moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. Deze wegen worden bijgevolg uitgevoerd als een autoweg (2x2 of 2x1) of als een weg met gescheiden verkeersafwikkeling (2x2 of 2x1).

Bestaande erf functies en gemengde verkeersafwikkelingen kunnen er voor zorgen dat een aantal trajecten omgevormd moeten worden tot een 2x1-autoweg met ventwegen. Slechts uitzonderlijk zullen nieuwe rondwegen of parallelle tracés kunnen worden aangelegd. De tracés van de wegen, die geselecteerd werden als primaire weg II, zijn gebaat met een minimum aantal aansluitingen, zoals dat voor primaire wegen II ook wordt aangegeven in het RSV.

Fiets- en voetgangersdoorsteken gelegen buiten door lichtengeregelde kruispunten worden bij voorkeur niet-gelijkvloers gerealiseerd.

- de kruisingen met fietssnelwegen (ongelijkvloers)
  - over de N29(Invalsweg)
  - over de R27a, Ambachtenlaan
  - over de R27, Westelijke Ring
- kruising Oude Heerweg/R27: de noodzaak van een ongelijkvloerse kruising thv de Oude Heerweg/R27 dient nog onderzocht te worden

De behouden kruisingen moeten extra beveiligd worden en in de toekomst mogen geen nieuwe wegen meer aansluiten op deze primaire wegen.

- **Secundaire wegen**

Binnen de bebouwde kom wordt een doortochtherinrichting toegepast, terwijl de inrichting buiten de bebouwde kom in principe uitgaat van een gescheiden verkeersafwikkeling.

Naast het feit dat de secundaire wegen een verbindingfunctie op (boven)lokaal niveau moeten vervullen, moeten zij ook voldoen aan bepaalde eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende weg, de leefbaarheid en de ruimtelijke inkadering.

Gelet op het relatief diep binnendringen van de secundaire wegen in het stedelijk gebied van Tienen wordt geopteerd om deze vanaf de stedelijk poorten her in te richten conform het doortochtenprincipe waarbij de doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer prioritair wordt gesteld.

- **Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen**

Wegen met een lokale verbindingfunctie hebben een dusdanig “grootschalig” karakter dat ook daaraan de snelheid moet worden aangepast.

Naar de inrichting toe wordt er concreet gedacht aan afgescheiden en voldoende brede voetpaden en fietspaden, aan beveiligde oversteekvoorzieningen en aan overzichtelijk ingerichte kruispunten. Gestreefd moet worden naar voorzieningen aan beide zijden van de weg, waardoor de behoefte om de rijbaan te kruisen afneemt.

- **Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen**

Wegen met een lokale ontsluitingsfunctie verzamelen het verkeer vanuit een kern of wijk ofwel naar een het centrum of een andere kern/wijk ofwel naar weg met een hogere (verbinding)sfunctie.

Inzake inrichting wordt concreet gesuggereerd om het doorgaand (zwaar) verkeer te ontmoedigen door specifieke maatregelen: vernauwing van de rijbaan, verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen. Gelet op het belang van deze wegen voor het fietsnetwerk wordt gestreefd naar gescheiden fietspaden buiten de bebouwde kommen, aanliggende binnen de kommen. Daar waar buslijnen aanwezig zijn op deze wegen, wordt voorgesteld om de bushaltes op de rijbaan te plaatsen.

- **Lokale wegen type III: wegen met een erffunctie**

In deze wegen wordt de verblijfsfunctie belangrijker dan de verkeersfunctie, hetgeen zich ondermeer uit in het snelheidsregime. Er zijn immers veel mogelijk conflicten door het groot aantal activiteiten binnen het openbare domein.

Ten aanzien van de scheiding van verkeersdeelnemers is de indeling eenvoudig: alleen voetgangers krijgen een aparte ruimte. Voor oversteken wordt – in tegenstelling tot de wegen met een verzamel functie – geen speciale voorzieningen aangebracht. Dit moet immers verspreid kunnen geschieden.

Het parkeren gebeurt middels parkeervakken langs de rijbaan, teneinde de breedte van de rijbaan te beperken en aldus de snelheid laag te houden. De hoeveelheid parkeerruimte moet afgestemd worden op het gebruik, ook om te voorkomen dat visueel brede rijbanen ontstaan.

Een type dwarsprofiel uittekenen is niet eenvoudig, aangezien de vormgeving van een dergelijke weg zo verschillend kan zijn. De belangrijkste randvoorwaarde is dat zij voldoen aan het zone 30-principe.

#### Afbakening<sup>25</sup> verblijfsgebieden en snelheidsregimes<sup>26</sup>

In combinatie met de voorheen besproken wegencategorisering en de daaraan gekoppelde inrichtingseisen, dienen tevens de wenselijke snelheidsregimes voor elk van de categorieën worden aangegeven.

In Tienen kunnen daarom de volgende waarden gehanteerd worden:

- Hoofdwegen: 120 km/uur
- Primaire wegen II:
  - 90 km/uur, op de deeltracés die gevrijwaard zijn van bebouwing;
  - 70 km/uur, op de deeltracés waar een zekere mate van (lint)bebouwing aanwezig is.
- Secundaire wegen: 70 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.
- Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen: 70 of 50 km/uur, naargelang de concentratie van bebouwing langs de weg.
- Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen: max. 50 km/uur.
- Overige (lokale) wegen: max. 50 km/uur.
- Centrumgebied: 30 km/uur.
- Woonerf: 20 km/uur.
- Wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs: 30 km/uur

Binnen de verblijfsgebieden geldt in principe een regime van 30 km/uur, doch ook dit dient te worden gezien in samenhang met de graad van de aanwezige erffuncties en in functie van het huidige beschikbare profiel.

De overgangen van de respectievelijke snelheidsregimes dienen te worden ondersteund door poortconstructies.

<sup>25</sup> De afbakening en richtlijnen voor de verblijfsgebieden en snelheidsregimes zijn nog niet vastgelegd. Een exacte afbakening zal volgen na bijkomend onderzoek.

<sup>26</sup> Kaart 8 - snelheidsregime

## 6.2.2 Werkdomein B – Verkeersnetwerken

### Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

| Zie kaarten 7 en 8 in bijlage

Stad Tienen hanteert steeds het STOP-principe. Hierbij wordt eerst gekeken naar maximale ruimte voor een veilig en comfortabel voetpad voor alle doelgroepen. Bij heraanleg worden dossiers steeds getoetst op:

- het vademecum voetgangersvoorzieningen:
  - de breedte van de voetpaden wordt afgestemd op de beschikbare ruimte EN de huidige of verwachte intensiteit van het gebruik;
- het vademecum toegankelijk publiek domein:
  - elk dossier wordt getoetst door een toegankelijkheidsbureau.

Het centrumgebied werd Zone 30 gemaakt en een aangepaste inrichting van de infrastructuur dient het verblijfskarakter van het centrum gebied verder te onderschrijven. Een kaart met de verblijfsgebieden werd opgenomen in bijlage (zie kaart 7). Een werkpunt is het vrijwaren van een maximale zichtbaarheid voor voetgangers en het optimaliseren van de oversteekplaatsen, met aandacht voor mindervaliden. Het handelscentrum (waaronder Leuvensestraat, Grote Markt, Nieuwstraat, Hennemarkt, Spiegelstraat, Veemarkt, etc.) vormen de kern van het voetgangersgebied van Tienen (zie kaarten 6 en 10).

In de dorpen dient binnen de verblijfsgebieden ook een algemene zone 30 ingevoerd te worden. Ook hier dient een aangepaste infrastructuur het verblijfskarakter te onderschrijven.

Bij de reconversie van de stationsomgeving dienen zowel de voor- als de achterzijde van het station (kant van het centrum) ingericht te worden op maat van voetgangers. Daarbij moet maximaal aangesloten worden op trage wegen en voetwegen waardoor de verweving met het centrum groter wordt. Tienen zal in het kader van stedenbouwkundige projecten steeds openstaan om opportuniteiten te benutten en projectontwikkelaars te stimuleren om nieuwe trage verbindingen te realiseren.

De realisatie van volgende ruimtelijk projecten wordt als opportuniteit aangevat om groene voetgangersdoorsteken en fietsdoorsteken te creëren die het netwerk zullen verfijnen:

- Ontwikkeling Kazerne+: naast een goede doorwaadbaarheid wordt ook een kwalitatief ingerichte pleinfunctie nagestreefd voor onder andere het organiseren van tijdelijke activiteiten en markten.
- Stationsomgeving: de barrière die gevormd wordt door de spoorweginfrastructuur moet op regelmatige basis doorgesneden worden voor voetgangers en fietsers.
- Wandel en fietsdoorsteek ter hoogte van de Heilig Hartsite: er wordt een wandel- en fietsdoorsteek van de Oudevestenstraat naar de Albertvest gerealiseerd doorheen de voormalige Lyceumsite en aansluitend op het recente project Park Passionisten met een aftakking naar de Leuvensestraat den de Gilainstraat.

De Vesten werden heraanlegd in functie van het wegwerken van de barrièrevorming tussen het centrumgebied en de woonlobben. De realisatie van de Noordelijke rondweg vanaf het kruispunt Hakendover tot en met de Diestsesteenweg zal er op langere termijn voor zorgen dat de Vesten verder ontlast worden van gemotoriseerd verkeer. Dit zal een positieve invloed hebben voor de trage weggebruikers.

Schoolroutes en schoolomgevingen zullen maximaal ingericht worden op maat van scholieren.

## Fietsnetwerk

Zie fietsbeleidsplan en kaarten 4, 5 en 6.

Krachtlijnen uit het fietsbeleidsplan worden definitief toegevoegd bij consensus over het fietsbeleidsplan.

## Openbaarvervoernetwerk<sup>27</sup>

| Zie kaart 3 in bijlage

Het huidige netwerk is opgebouwd rekening houdend met volgende principes:

- Het openbaar vervoer krijgt voorrang op de invalswegen en de Vesten.
- Er wordt gewerkt met een systeem van aanvoer- en nevenassen om de verschillende deekernen te bedienen.
- Binnen het stadscentrum wordt het openbaar vervoer voornamelijk ingezet voor de bediening van de scholen.
- Op de marktdag worden extra marktbusen ingelegd om het centrum te ontsluiten.
- Er wordt aandacht geschonken om de woonwerkverplaatsingen vlot te laten verlopen waarbij een goede aansluiting met de trein belangrijk is.

Tienen wenst het behoud van de Marktbus vanuit de verschillende deekernen om een optimale verbinding te voorzien op marktdagen. Dit wenst de Stad mee op te nemen in de visie van de vervoerregio.

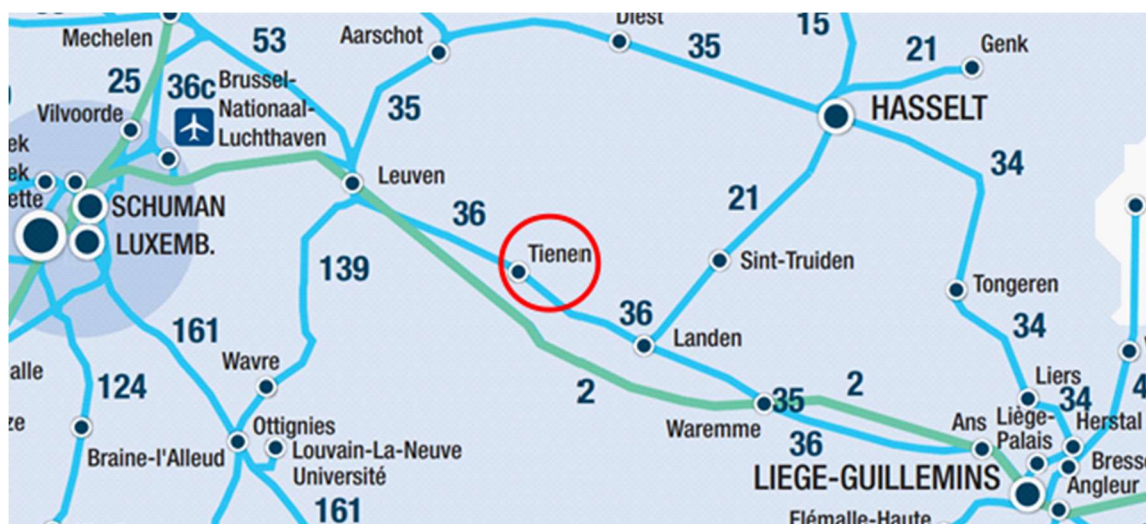
Tienen wenst verder in te zetten op het stimuleren van woon-werkverplaatsingen en zal hiervoor het debat voeren op de vervoerregioraad om goede aansluitingen met de bedrijven te verkrijgen. Hierbij is het belangrijk om ook met de bedrijven zelf in gesprek te gaan

Aangezien de vesten een duidelijk meer doortochtkarakter gekregen heeft, is de capaciteit voor het individueel autoverkeer verminderd. Door de inzet van meer stedelijk openbaar vervoer wordt hieraan tegemoet komen. Een hoogfrequente verbinding tussen het station, het stadscentrum, de scholen en de verzorgingsinstellingen is hier de drager voor.

Het treinstation van Tienen is een IC-station op de lijnen Brussel - Luik en Brussel - Hasselt. Op weekdays zijn er ongeveer 3 treinen per uur in beide richtingen op de IC-verbindingen Luik-Guillemins - Quiévrain, Genk - Blankenberge en Landen - Gent. Deze frequentie is tijdens de spitsuren aangevuld met een aantal piekurtreinen, waaronder de P-verbindingen Brussel - Genk en Brussel - Luik-Guillemins. In functie van de woonwerkverplaatsingen ijvert de stad ook voor verder onderzoek naar de heropening van het station in Kumtich.

---

<sup>27</sup> Het openbaar vervoer is geen onderdeel van het verbreden en verdiepen van dit mobiliteitsplan. De toestand van 1 april 2019 wordt weergegeven als referentiepunt. De voorgestelde visies zijn door de stad Tienen vooropgesteld en worden door De Lijn en MOW verder besproken.



| Netkaart NMBS

### Busverbindingen

Het busnetwerk is momenteel in herziening en wordt binnen de vervoerregio met de gemeenten besproken.

#### Reguliere bussen

- 22 Tienen – Diest
- 23 Tienen – Sint-Truiden
- 24 Tienen – Kortenen
- 25 Tienen – Zoutleeuw
- 29 Tienen Industrie – Tienen Station
- 313 Tienen – Sint-Truiden
- 346 Tienen – Landen
- 360 Tienen – Geldenaken
- 361 Tienen – Outgaarden
- 362 Tienen – Hoegaarden – Malen
- 380 Tienen – Leuven
- 381 Tienen – Honsem
- 390 Tienen – Aarschot
- 391 Tienen – Tiel
- 399 Tienen – Tiel

#### Snelbussen

Tussen Leuven en Tienen loopt de snelbuslijn 485 Leuven – Lubbeek – Tienen. De eindhaltes van deze buslijn bevinden zich telkens aan de stations van respectievelijk Leuven en Tienen. Deze buslijn heeft een frequentie van 2 bussen per uur tijdens de spitsuren op weekdays tussen 5u30 en 21u en één bus per uur tijdens de daluren.

Verder loopt er een snelbusverbinding tussen Tienen en Diest, namelijk lijn 420 Tienen – Diest. Deze buslijn stopt eveneens aan beide stedelijke stations. Het gaat hier om een functionele

verbinding met slechts 7 ritten per dag in elke richting tijdens de spitsuren (tussen 5u30 en 8u, en tussen 16u en 19u).

### **Lokale en regionale busverbindingen**

Naast deze snelbusverbindingen met Leuven en Diest bestaan volgende reguliere buslijnen tussen Tienen en de nabijgelegen steden Aarschot, Diest, Landen, Leuven en Sint-Truiden:

- Tienen – Aarschot: lijn 390
- Tienen – Diest: lijn 22
- Tienen – Geldenaken: lijn 360
- Tienen – Landen: lijn 346
- Tienen – Leuven: lijn 380
- Tienen – Sint-Truiden: lijnen 23 en 313

Vanuit de deelgemeenten is het centrum van Tienen bereikbaar via volgende buslijnen:

- Bost: lijnen 339 en 613
- Goetsenhoven: lijnen 339 en 613
- Hakendover: lijnen 313 en 646
- Kuntich: lijnen 380, 381 en 684
- Oorbeek: 541, 580 en 664
- Oplinter: 22, 23, 24, 25, 391, 542, 561 en 563
- Sint-Margriete-Houtem: 391
- Vissenaken: 485, 585, 680 en 685

### **Schoolbussen**

Volgende schoolbussen verbinden Tienen met omliggende gemeenten:

- 540 Kapellen - Tienen
- 541 Neervelp - Tienen
- 542 Halen - Tienen
- 561 Oplinter - Zoutleeuw
- 563 Tienen - Wommersom - Tienen
- 580 Tienen - Meldert
- 581 Tienen - Hoegaarden
- 585 Lubbeek - Tienen

### **Marktbussen**

- 613 Goetsenhoven - Tienen
- 646 Hakendover - Tienen
- 662 Nerm - Tienen
- 664 Meldert - Tienen
- 680 Neervelp - Tienen
- 684 Honsem - Tienen
- 685 Lubbeek - Tienen



### Belbussen

- 712 Tienen - Glabbeek - Kortenaeken - Linter
- 713 Boutersem - Hoegaarden - Tienen

### Nachtbussen

- 380 Nachtbus Leuven - Tienen

### TEC

- 5 Geldenaken - Tienen
- 339 Hannuit - Tienen



| Netplan De Lijn: Busnet tienen (2019)

### Deelfietsen

Aan het station van Tienen bevindt zich naast de busstalplaats een verzamelpunt voor Blue-Bikes.

### Deelwagens

Binnen het stadscentrum van Tienen bevinden zich geen georganiseerde autodeelsystemen. Wel zijn enkele systemen voor particulier autodelen aanwezig waaronder CozyCar, Caramigo en Tapazz.

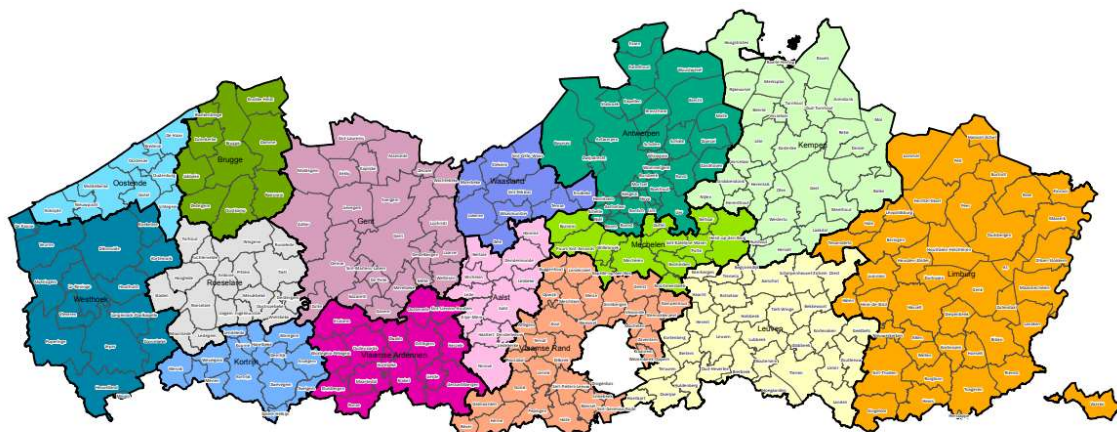
Vervoerregio Leuven

Het openbaar vervoer zal in de toekomst meer gestuurd worden vanuit de vervoerregio Leuven. Het vervoerregioplan wordt een belangrijk interregionaal mobiliteitsplan en wordt opgemaakt door verschillende gemeenten samen. Het wordt gekoppeld aan het GIP (investeringsprogramma). De gemeenten zullen op vlak van openbaar vervoer een grotere rol toebedeeld krijgen, vermits ze in de vervoerregio mee kunnen stemmen. Het is dus goed mogelijk dat de huidige visie omtrent openbaar vervoer in Tienen in samenspraak met de vervoerregio aangepast zal worden.

Vlaanderen is opgedeeld in 15 vervoerregio's die zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018. Voor een uitgebreide uitleg over de vervoerregio's binnen het decreet basisbereikbaarheid wordt verwezen naar 1.1.3. Tienen behoort tot de vervoerregio Leuven.

De vervoerregio Leuven telt 31 gemeenten waaronder de stadsregio Leuven, de gemeentes uit Hageland, Haspengouw, Brabantse Leemstreek en Druivenstreek. Op cijfermatig niveau betekent dit een oppervlakte van ca. 1.215.941 km<sup>2</sup> met ongeveer 548.870 inwoners en 160.732 arbeidsplaatsen.

De vervoerregioraad wil werk maken van de mobiliteits-, klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen door het uitbouwen van hoogwaardige netwerken rond openbaar vervoer en fiets, en toepassingen van duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen. Het is de ambitie om het aantal intergemeentelijke autoverplaatsingen terug te dringen door het aanbieden van volwaardige alternatieven. Eén van de belangrijkste doelstellingen hierbij is het bundelen van de regionale verplaatsingen door het optimaal en flexibel inzetten van verschillende modaliteiten.



Brugge (9)	Aalst (11)	Mechelen (12)
Kortrijk (13)	Gent (23)	Kempen (28)
Oostende (9)	Vlaamse Ardennen (15)	Vlaamse Rand (33)
Roeselare (18)	Waasland (9)	Leuven (31)
Westhoek (15)	Antwerpen (32)	Limburg (42)

INDELING GOEDGEKEURD DOOR VLAAMSE REGERING  
OP 20 JULI 2018  
GEMEENTEN VANAF 01-01-2019  
DATUM OPMAAK: 20-07-2018

| Vervoerregio's Vlaanderen (Departement MOW, 2019)



| tijdslijn uitrol vervoerregio ([www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be) - 2019)

### Stationsomgeving

Het station wordt nu bediend door alle buslijnen van Tienen en de regio. Dit moet zeker behouden blijven.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe stationsomgeving dient het station uitgebouwd te worden als een aangename en veilige omgeving alsook als volwaardig mobipunt, waarbij men vlot van de ene vervoersmodus op de andere kan overstappen.

Belangrijke punten bij de aanleg van de stationsomgeving voor het openbaar vervoer zijn:

- Een evenwichtige verhouding tussen de NMBS, De Lijn en TEC. Streeklijnen dienen reizigers te verzamelen en te verbinden met de IC lijnen richting Brussel/Leuven of Landen/Luik. Hiervoor dienen de uren van de bussen goed afgestemd te zijn op de uren van de trein.
- Een optimale doorstroming moet voorzien worden opdat de aanvoerassen het station zo vlot mogelijk kunnen bereiken waardoor de concurrentiekracht met de wagen stijgt. De aanvoerassen worden ten noorden van het station best gerealiseerd via de Vierde Lansierslaan, Zijdellingsestraat, e.d.
- Bij het realiseren van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van het station is het opportuun om in te zetten op comobiliteit en een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Mogelijks kan het onder deze voorwaarden bijkomend nuttig zijn om (enkele) buslijnen ten zuiden van het station te laten eindigen.

### Gemotoriseerd verkeer

| Zie kaarten 7, 8, 9, 10 en 11 in bijlage

(Her)inrichting van de wegen

#### Landelijke woonkernen:

Sluipverkeer doorheen de landelijke woonkernen moet afgebouwd worden om de leefbaarheid te garanderen en de kernen te versterken.

- Om de landelijke woonkernen te ontlasten dient het bestemmingsverkeer voor het centrumgebied van Tienen zo snel mogelijk op de verbindingswegen gebracht te worden.

- In de kernen zullen structurele maatregelen genomen worden om doorgaand verkeer te weren.
- Een flankerend opvolgingsbeleid zal deze maatregelen ondersteunen.

De invalswegen:

- Om het centrumgebied Tienen duidelijk te onderscheiden dienen de invalswegen en de Vesten<sup>28</sup> heraangelegd te worden op basis van het doortochtprincipe. Het centrumgebied dient door middel van stedelijke poorten aangekondigd te worden.
- Voor de invalswegen dringt een heraanleg zich op waarbij rekening gehouden wordt met de doortochtfunctie en er specifieke aandacht gaat naar de doorstroming van het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

---

<sup>28</sup> De heraanleg van de Vesten is bijna volledig afgerond – januari 2020.

### Het centrumgebied:

In het centrumgebied dienen volgende maatregelen de leefbaarheid en omgevingskwaliteit te verhogen:

- Een verkeerscirculatieplan dat gebaseerd is op een lussensysteem die afwikkelen op de Vesten. Dit circulatieplan kan dynamisch zijn afhankelijk van de tijd of de activiteiten in het centrum (bv, de uren bij aanvang en uitgaan van de scholen, marktdagen, kermis, Suikerrock, activiteiten in het cultureel centrum, ect.. )
- Gebundelde parkeervoorzieningen worden gekoppeld aan dit lussensysteem. Dynamisch gestuurde parkeerroutes dienen bestemmingsverkeer zo vlot mogelijk naar de juiste plek in het centrum te brengen waarbij het parkeerzoekverkeer wordt vermeden.
- Parkeerruimte moet in het centrumgebied meer plaats maken voor verblijfsruimte. De parkeervoorzieningen dienen geconcentreerd en gebundeld te worden in de omgeving van de Vesten of op bepaalde plaatsen in het centrum. Nieuwe parkings worden gekoppeld aan het lussensysteem en het parkeergeleidingssysteem.

### Aanleg van de noordelijke en oostelijke rondweg<sup>29</sup>

De stad blijft aandringen op de aanleg van de noordelijke en oostelijke rondweg door het doortrekken van de R27 tot aan de N29-Diestsesteenweg. Deze rondweg moet worden aangelegd met vrijliggende fietspaden.

De stad onderschrijft de in het plan-MER van het PRUP 'afbakening kleinstedelijk gebied' voorgestelde milderende maatregelen ivm deze rondweg en concreet:

- De vlotte doorstroming naar het bedrijventerrein dient te worden gevrijwaard.
- De rotonde te Hakendover dient te worden herbekeken ivm doorstroming en verkeersveiligheid.
- De kruisingen van de rondweg met alle fietsroutes en/of -corridors dient verkeersveilig te worden uitgerust.

### Parkeren centrumgebied

Gemotoriseerd verkeer wordt afgeleid naar te realiseren randparkings en/of Mobipunten. Gemotoriseerd verkeer in het centrum dient via een lussensysteem geleid te worden van en naar de centroparkings waarbij het verkeer richting de Vesten wordt gevoerd. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk verhinderd.

In het centrumgebied zal het straatparkeren stelselmatig afgebouwd worden ten voordele van ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Tienen wil de daling van het aantal straatparkeerplaatsen realiseren door:

- maximaal in te zetten op het stimuleren van duurzame verplaatsingen;
- de benodigde parkeerplaatsen maximaal te bundelen en het realiseren van buurtparkings;
- een beperkt aantal gratis ultrakort parkeerplaatsen die een hoge parkeerrotatie beogen te voorzien in de nabijheid van het handelscentrum, door het realiseren van Shop&Go plaatsen.

---

<sup>29</sup> In januari 2020 zijn er door de hogere overheid nog geen concrete engagementen opgenomen met betrekking tot de realisatie van de noordelijke rondweg.

Daarnaast kan de bezetting van bestaande parkings geoptimaliseerd worden. Tienen zal de opportuniteiten onderzoeken om buurtparkings te realiseren op bestaande plaatsen die nu 's avonds en 's nachts niet gebruikt kunnen worden door bewoners. Bijvoorbeeld de parking van Carrefour, de parking aan het ziekenhuis... kunnen opgenomen worden in de uitbating. De stad zal hiertoe in dialoog gaan met de betrokken eigenaars en uitbaters.

Om parkeerzoekverkeer te vermijden dient een dynamisch gestuurd parkeergeleidingssysteem te worden geïnstalleerd. Dynamische bebording dient bestemmingsverkeer op een zo vlot mogelijke manier naar de juiste plek te sturen. De bestuurders worden in real-time ingelicht van het aantal beschikbare plaatsen.

Een aantal nieuwe maatregelen kunnen genomen worden bij het afsluiten van de nieuwe parkeerconcessie.

- Het dient een dynamisch contract te zijn waarbij Tienen de regie behoudt betreffende het parkeerbeleid en bijsturing waar nodig mogelijk maakt.
- Op lange termijn wordt nog maximum 1 bewonerskaart per gezin afgeleverd. Dit wordt gefaseerd uitgevoerd.
- De uitbating van de parkeerplaatsen is een onderdeel van de concessie.
- De handhaving op correct gebruik van de parkeerplaatsen (verkeerd parkeren (bv. Op het voetpad) de laad- en loszones, de Shop&Go-plaatsen... worden een taak van de concessiehouder.
- Wanneer bij stedenbouwkundige projecten er opportuniteiten zijn om publieke ondergrondse of bovengrondse parkeerplaatsen te realiseren zal de stad het initiatief nemen om de projectontwikkelaar en de concessiehouder in overleg te brengen met als doel een polyvalent gebruik van de parking te realiseren.
- De tarifiering van de centumparkings dienen afgestemd te worden op de locatie en hun gewenste gebruik. Hoe dichterbij het centrum hoe duurder de plaatsen, maar ook het straatparkeren dient duurder te zijn dan de gebundelde parkings.

#### Parkeerregime 2019 <sup>30</sup>

De binnenstad van Tienen is opgedeeld in blauwe zone en verschillende betalende zones (TIE1 t.e.m. TIE6 + stationsparking; zie onderstaande tabel). De binnenstad buiten de betalende zone is een blauwe zone.

In september 2019 zijn volgende tarieven geldig. Dit is afhankelijk van de situatie een startpunt voor gesprekken in verband met een aangepast parkeerbeleid, gekoppeld aan het circulatieplan.

Zone	parkeerduur	Tarief
TIE1	3 uur	1,5 euro/uur
TIE2	3 uur	1,5 euro/uur
TIE3	Onbeperkt	1 euro/uur
TIE4	3 uur	1,5 euro/uur
TIE5	3 uur	1,5 euro/uur
TIE6	3 uur	1 euro/uur
Stationsparking	Onbeperkt	betalend vanaf september 2019

Volgende straten en terreinen hebben betalend parkeren:

- TIE1: parkeerterrein Grote Markt;
- TIE2: parkeerterrein Veemarkt;
- TIE3: parkeerterreinen Centrum (langs de Alexianenweg) en Sint-Jorisplein (oude kazerne, tot aan het standbeeld);
- TIE4: Hennenmarkt, Leuvensestraat en Nieuwstraat;

<sup>30</sup> Kaart 10: Parkeerbeleid

- TIE5: Gilainstraat, Grote Bergstraat, Wolmarkt, Peperstraat, Beauduinstraat (Veemarkt tot Schipplein), Kalkmarkt, Minderbroedersstraat en Schipplaats;
- TIE6: Kliniekstraat, Oude Leuvensestraat, Vierde Lansierslaan (gedeelte tussen Stationsplein en Steenwegstraat), Violetstraat (tussen Delportestraat en Leuvensestraat), Dr.J.Geensstraat, Oude Vestenstraat, Alexianenweg, Academiestraat, OLV Broedersstraat, Kapucijnenplein en Torsinplaats.
- Stationsparking: betalend parkeren vanaf 2019

#### Blauwe zone:

De binnenstad waar geen betalend parkeren geldig is.

#### Blauwe zone Stationsomgeving, vanaf 1 september 2019:

van maandag t/m zaterdag tussen 9.00u en 18.00u, de parkeertijd is beperkt tot 4 uur.

- Parking Kazerne+ (met uitzondering van de betalende zone)
- De Grijpenlaan, Tramstraat, Esperantolaan, Grijpenwegstraat, Viaductstraat, Walstraat, Mulkstraat (vanaf de spoorwegbrug tot Grosuweg) en Grijpenveldstraat.

#### Uitbreiding bewonersparkeren vanaf 1 september 2019 (= zone F):

- Tramstraat, Grijpenveldstraat, Viaductstraat (kant Mulkstraat) Grijpenweg, Mulkstraat (van spoorwegbrug tot Gorsuweg) en Grijpenveldstraat.

#### Laden en lossen centrumgebied

Om de verkeersleefbaarheid in de hand te laten gaan met de vele functies die het centrum te vervullen heeft dienen slimme tijdsgebonden maatregelen getroffen te worden. Voor het laden en lossen kunnen volgende zaken actief de verkeersleefbaarheid verhogen:

- Door actief in te zetten op alternatieven voor verkeer met bestemming Tienen en een geoptimaliseerd lussensysteem zal de binnenstad autolouwer worden, bijgevolg wordt de impact van laden en lossen in het centrumgebied kleiner.
- Het centrumgebied voor laden en lossen ontoegankelijk maken bij aanvang en uitgaan van de scholen. Een flankerend handhavingsbeleid aangestuurd via ANPR-camera's zullen deze maatregel moeten ondersteunen.
- Tienen wil de handelaars tegemoet komen door het inrichten van enkele laad- en loszones in de nabijheid van het handelscentrum. Hier is een hoge parkeerrotatie gewenst, waardoor een dynamisch gestuurd toezichtssysteem noodzakelijk zal zijn. Dit vereist de installatie van een systeem conform de Shop&Go-plaatsen, al dan niet in combinatie met cameratoezicht.

#### Vrachtovervoer

Tienen wenst een vrachtwagenrouteplan op te maken voor haar grondgebied, rekening houdend met de bestaande routes voor uitzonderlijk vervoer en het ontwerpvoorstel van het Vlaams vrachtwagenvervoerplan.

Momenteel zijn de N3 en de E40 belast met tolheffingen voor vrachtovervoer. Bijkomende routes kunnen in de toekomst toegevoegd worden als fiscale maatregel om vrachtovervoer te beheersen op het secundaire en lokale netwerk.



| Overzicht betalende tolwegen in de regio van Tienen

Om het vrachtverkeer op lokale ontsluitingswegen (type II) te ontmoedigen en/of te beperken, worden specifieke maatregelen voorgesteld zoals het vernauwen van de rijbaan, het invoeren van hoogtebeperkingen, gebruik van ANPR-camera's om het verbod op vrachtverkeer in bepaalde straten te controleren en te handhaven en het invoeren van tonnagebeperkingen.

### 6.2.3 Werkdomein C - Ondersteunende maatregelen

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

#### Bedrijfsvervoermanagement

Alhoewel de term vervoermanagement een bredere lading dekt wordt in onderhavig rapport het belang van met name het vervoermanagement bij bedrijven en openbare instellingen benadrukt. Daarbij kan het beschouwde vervoermanagement op twee manieren worden benaderd:

- een bedrijfsaanpak;
- een gebiedsgerichte aanpak.

De stad kan globaal met de bedrijven op haar grondgebied een charter afsluiten rond te volgen ontsluitingsroutes, stimuleren van gebruik openbaar vervoer... Alzo kan de stad mee sturend optreden in de mobiliteitsproblematiek. Hiermee kan de stad een trekker zijn in het beleid rond vervoermanagement.

De gebiedsgerichte aanpak richt zich op een bepaald werkgelegenheidsgebied waar de daarin gevestigde bedrijven samenwerken met overheden en vervoerders om het gezamenlijke doel te bereiken.



Mogelijkheden voor bedrijven om de vervoerswijzekeuze van de werknemers te beïnvloeden zijn:

- het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets door een betere fietsenstalling, goede fietsroutes op het bedrijfsterrein of het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen;
- invoeren reiskostenvergoeding per fiets en deze hoger te stellen dan die met de auto;
- het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door een gunstige reiskostenvergoeding;
- het bevorderen van het carpoolen door het beschikbaar stellen van de beste parkeerplaatsen voor carpoolers of door een lease-auto of –busje ter beschikking te stellen;
- het ophalen en wegbrengen van de werknemers door middel van bedrijfsvervoer.

### Flankerende maatregelen betreffende duurzame mobiliteit

De stad kan verder diverse maatregelen nemen en projecten ondersteunen en aanmoedigen die het gebruik van duurzame modi optimaliseren.

- Project deelfietsen met vaste standplaats aan het station.
- Onderzoek naar opzet free floating systeem elektrische deelfietsen in deelgemeenten en bedrijventerreinen plus de uitrol hiervan.
- Voortzetting deelname aan project “Maak een mobipunt” met als concrete realisatie mobipunt aan station Tienen en onderzoek naar andere mogelijke locaties voor mobipunten.
- Uitrol elektrische deelauto’s met als eerste concretisering het aanbieden van 2 elektrische deelauto’s aan het station van Tienen.
- Voortzetting Green Deal gedeelde mobiliteit<sup>31</sup> waarbij de stad Tienen zich geëngageerd heeft om volgende acties uit te voeren:
  - Stad Tienen sensibiliseert duurzaam verplaatsingsgedrag bij het stadspersoneel.
  - Stad Tienen zet verder in op fietsdelen en onderzoekt of andere toepassingen van deelfietsen mogelijk zijn.
  - Stad Tienen zal haar parkeerbeleid aanpassen ten voordele van gedeelde mobiliteit, zoals het parkeerplaatsen voorbehouden voor deelauto’s en het opdrijven van fietsstallingen, ook voor (deel)fietsen.
  - Stad Tienen implementeert autodelen door 2 deelauto’s ter beschikking te stellen en promoot ook andere autodeelsystemen.

### Leerlijnen verkeerseducatie op school<sup>32</sup>

De schoolvervoerplannen werden sedert 2002 reeds tweemaal geactualiseerd: in 2010 en in 2016. Telkens werden zowel de vervoerswijzen als de knelpunten (oude en nieuwe) door de scholen geïnventariseerd. Daarnaast maakten zij melding welke acties/initiatieven zij reeds ontwikkelden op vlak van informatie, sensibilisatie, educatie en vervoersorganisatie. Op basis van de resultaten werden gezamenlijk netoverschrijdende initiatieven genomen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een verdere uitwerking van de luiken informatie, sensibilisatie en educatie. Zowel in de basisscholen als in de secundaire scholen werden hieromtrent een actie- en leerlijn

<sup>31</sup> Zie <https://gedeedemobiliteit.be>

<sup>32</sup> De leerlijnen verkeerseducatie voor het basisonderwijs en het secundair onderwijs zijn integraal opgenomen onder bijlage 7.

ontwikkeld, zodat in elk jaar in functie van de leeftijd bepaalde thema's aan bod komen. De leerlijn wordt jaarlijks herzien in functie van nieuwe initiatieven die zich aandienen.

## Financiële maatregelen

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

- **Tarifering parkeren**

Het straatparkeren wordt duurder gemaakt dan het parkeren op centumparkings.

Op lange termijn wil de stad nog maximaal 1 bewonerskaart per gezin afleveren. Dit zal gefaseerd worden uitgevoerd.

Parkeren in de stationsomgeving wordt betalend parkeren. De tarieven om te parkeren in het centrum dienen minimaal even hoog te zijn als parkeren op de stationsparking.

Verscherpt toezicht en controles door de parkeerwachters op het correct gebruik van de parkeerplaatsen vormt een belangrijke actie.

- **Tarifering openbaar vervoer**

In navolging van meerdere steden en gemeenten kan Tienen een doelgroepentarifief nastreven:

- gratis of gereduceerd tarief voor de scholieren;
- idem voor de senioren;
- gratis winkelbus vanuit de woonwijken en de deelenkernen van Tienen, waarvan de kosten (gedeeltelijk) worden gedekt door de hogere tarieven inzake parkeren;
- gratis evenementenbus (b.v. kermis, handelsbeurs, Suikerrock ...);
- (deels) terugbetaling van het openbaar vervoersabonnement voor het stadspersoneel (gerealiseerd).

- **Fietsvergoeding**

Het stadsbestuur geeft een fietsvergoeding aan haar werknemers. De stad stelt op deze wijze een voorbeeld naar zijn inwoners. Hierbij kan nog eens nadruk gelegd worden op de ruimtelijke nabijheid van alle activiteiten (wonen, werken, winkelen).

Tijdens de sneltoets (2015) werd aangegeven dat dit punt ondertussen werd gerealiseerd.

## Communicatie en informatieverschaffing

Om de acceptatie van het gekozen beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen naar het publiek en daarmee ook het draagvlak te vergroten is het onontbeerlijk om de bevolking (maar ook het bedrijfsleven) te informeren over het mobiliteitsbeleid dat de stad de komende jaren wenst te voeren.

Hierbij mag de aandacht niet alleen gaan naar het aanreiken van volwaardige alternatieven ter ontmoediging van het autogebruik (bus, fiets,...), maar moet eveneens een mentaliteitswijziging gecreëerd worden bij de bevolking. Hiervoor zijn andere middelen nodig, zoals informatieverschaffing over de mogelijke alternatieven en de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. In eerste instantie vindt die informatieverschaffing plaats via het gemeentelijke/stedelijke informatieblad.

Naast algemene informatie omtrent dat beleid (als ook de fundering daarvan) worden de bevolking en de bedrijven verder op de hoogte gehouden van de 'vruchten' die dat beleid afwerpt. Er moeten concrete en gemakkelijk begrijpbare criteria worden opgenomen, waaraan

het publiek direct kan zien of het gevoerde beleid de doelstellingen bereikt, of althans in de richting van die doelstellingen werkt.

In een eerste thema wordt het algemene mobiliteitsbeleid van de stad toegelicht, de doelstellingen daarvan en op welke wijze die doelstellingen bereikt (kunnen) worden. Tevens worden de praktisch meetbare criteria aangegeven om de voortgang van het beleid, de (grotere en kleinere successen) te beoordelen.

Als praktisch meetbare criteria worden beschouwd:

- de hoeveelheid verkeer die binnen een bepaalde corridor toegang tot het centrum heeft;
- de hoeveelheden voetgangers en fietsers op bepaalde assen;
- de verkeersonveiligheid (waarbij die van het langzaam verkeer apart wordt belicht);
- de hoeveelheid vervoerde passagiers met het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein);
- de inkomsten aan parkeergelden (in de mate van het mogelijke wordt tevens aangegeven op welke manier die gelden worden besteed – b.v. herinrichtingsprojecten);
- enz.

In een informatiecampagne/brochure zal voorts worden aangegeven op welke wijze welbepaalde bestemmingen het best bereikt kunnen worden, m.a.w. voor de belangrijkste (verkeersgenererende) bestemmingen zal een bereikbaarheidsprofiel worden opgesteld.

Niet alleen wordt de ‘gebruiker’ de mogelijkheid geboden om op (passieve) wijze te vernemen welke de stand van zaken is. Er moet een uitdaging ontstaan om op actieve wijze te participeren in het beleid.

De resultaten daarvan moeten eveneens in het stedelijk infokanaal worden opgenomen, als ook de wijze waarop het beleid inspeelt (of niet) op de bemerkingen/bedenkingen/voorstellen van het publiek.

Naar verschillende doelgroepen toe zal een campagne worden gevoerd welke moet aanzetten tot een efficiënter gebruik van met name de gemotoriseerde vervoermiddelen:

- **Openbaar vervoer:** Er wordt een folder opgemaakt over het nieuwe netwerk (+ gebruik en kostprijs) die verspreid wordt via het informatieblad. Ter hoogte van de openbaar vervoerknooppunten worden (digitale) informatieborden voorzien.
- **Parkeren:** in het kader van nieuwe reglementen betreffende parkeren en parkeerzones, de bijhorende circulatie en de nieuwe concessieovereenkomst met een parkeeruitbater dient er een parkeerfolder opgesteld te worden die op brede schaal verspreid dient te worden via alle verschillende media kanalen (folder – infoblad – streeknieuws – sociale media - ...).
- **Fietsers:** informatie campagne rond fietsen...
- Alle wijzigingen inzake het verkeersbeleid binnen de stad worden eveneens onmiddellijk in klare taal kenbaar gemaakt en verspreid via de website van de stad.
- 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 en participatietrajecten zijn hiervoor de belangrijkste instrumenten. Eventueel kunnen specifieke informatiefolders opgemaakt worden.

## Handhaving

Door middel van handhaving zal het gevoerde mobiliteitsbeleid van de gemeente ondersteund worden. Het handhavingsbeleid te Tienen zal zich voornamelijk toespitsen op:

- het toezicht op het parkeren in die gebieden waar de vraag naar parkeren groot en de ruimte beperkt is (i.c. het centrum alsook het parkeren nabij schoolomgevingen);
- snelheidscontroles: als de grote boosdoener in het verkeer wordt in het algemeen het snelheidsgedrag van de gemotoriseerde weggebruiker ervaren. Regelmatig toezicht op het snelheidsgedrag is dan ook een vereiste.

### *Ad a.*

Het stimuleren van de geconcentreerde parkings enerzijds en het invoeren van het algemeen betalend parkeren in het centrum, vereisen naast een controle op de parkeerduur ook een controle op het plaatsgebruik. Zoals eerder gesteld wordt het centrum een parkeerzone waarin het verboden wordt om te parkeren buiten de daartoe aangeduide vakken.

Door een vergroting van de pakkans moet het misbruik van ruimte in de binnenstad worden tegengegaan, terwijl de ruimte die beschikbaar blijft voor het parkeren op de meest efficiënte wijze gebruikt wordt.

Door de 'gepakte' weggebruiker in eerste instantie niet te verbaliseren maar hem te wijzen op zijn foutief gedrag en de mogelijkheden die de stad qua parkeren biedt (b.v. middels een folder of informatiebrochure) zal wellicht het begrip van de weggebruiker toenemen, zeker in de beginperiode van grote wijzigingen in de verkeerscirculatie en het daarop afgestemde parkeeraanbod.

Dit handhavingsbeleid wordt door de stad uitbesteed aan een parkeerconcessiehouder. In 2020 wordt hiervoor een nieuwe concessieopdracht uitgeschreven. Het is de bedoeling dat de nieuwe concessieopdracht ook kan optreden bij overtredingen buiten de parkeervakken.

### *Ad b.*

Geen incidentele maar regelmatige controle op de voorgeschreven/toegelaten snelheid moet, naast de herinrichting van afgebakende woongebieden, een ongewenst hoog snelheidsgedrag beïnvloeden, om aldus het subjectieve verkeersonveiligheidsgevoel te verminderen maar ook de objectieve verkeersonveiligheid te beïnvloeden.

Ook hier zal door confrontatie van de weggebruiker met zijn gedrag en het verstrekken van informatie (waarbij de weggebruiker o.a. wordt duidelijk gemaakt dat de controles frequent zullen plaats vinden) worden beoogd het begrip van de weggebruiker te laten toenemen.

Hiertoe werden reeds in Tienen op de diverse plaatsen op de gewestwegen onbemande camera's geplaatst (o.a. langsheen de vesten en de zuidelijke invalsweg) die ondertussen hun nut bewezen hebben.

## 7 ACTIEPLAN

Het actieplan wordt opgesteld om uitvoering te geven aan het beleidsplan.

Kleurlegende bij de actietabel:

- Rood: acties waar de stad actief zal op inzetten. Voor een aantal van deze acties is budget voorzien in de meerjarenplanning.
- Oranje: acties die de stad wil realiseren binnen lopende stadsontwikkelings- en infrastructuurprojecten. Deze acties vormen geen op zich staande projecten.
- Grijs: acties die belangrijk zijn maar waarbij de stad niet (onmiddellijk) zelf aan zet is. De stad zal deze acties wel ondersteunen en ijveren voor de uitvoering.



**Actieprogramma A-B-C**

Nr.	actie	locatie	doelstelling	termijn	raming	prioriteit	initiatiefnemer	partners	Werkdomein	Type
1	Herinrichten publieke ruimte stationsomgeving rekening houdend met o.a. - aanvoer parking voorzijde enkel via N3 en Zijdellingsestraat - de stadszijde van de stationsomgeving autoluw inrichten - voorzien van Kiss-and-Ride zone aan het station en/of zone met beperkt stationeren	stationsomgeving	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid bereikbaarheid	KT		hoog	Stad Tienen	NMBS	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Stationsomgeving Privaat Vervoer
2	Verder uitbouwen van het trage wegennetwerk via stedelijke projecten	stad Tienen en deelgemeenten	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid	LT		middelhoog	Stad Tienen	provincie trage wegen vzw	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Stappers
3	Aanpassen stedenbouwkundige verordening en parkeerverordening: - Nieuwe ontwikkelingen dienen parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien - Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voorzien van eigen parkeerplaatsen met een minimum aantal plaatsen voor wagens en voor fietsen	stad Tienen en deelgemeenten	bereikbaarheid leefbaarheid	KT		hoog	Stad Tienen	private ontwikkelaars	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Privaat vervoer parkeren
4	Voorzien van publieke (ondergrondse) parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor deelwagens en deelfietsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	stad Tienen en deelgemeenten	parkeerbeleid bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	LT	25.000 euro/st (per pp)	hoog	Stad Tienen	private ontwikkelaars	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Parkeren
5	Realisatie van een (ondergrondse) publieke rotatieparking in het centrum	stadscentrum	bereikbaarheid verkeersleefbaarheid	LT	25.000 euro/st (per pp)	middelhoog	Stad Tienen		A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Parkeren
6	Heraanleg Grote Markt (m.i.v. restauratie monumenten en nieuwe terrassen)	Grote Markt	verkeersveiligheid multimodaliteit verkeersleefbaarheid modal shift	KT	12.000.000 euro	hoog	Stad Tienen	Fluvius	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Stappers Trappers Openbaar Vervoer Privaat vervoer
7	Strategisch aankopen van gronden ifv buurtparkeren	stadcentrum en invalswegen	parkeerbeleid bereikbaarheid	LT		prioriteit volgens participatie	Stad Tienen	private eigenaars	A (ruimtelijke ontwikkelingen)	Parkeren
8	Inzetten op multimodaliteit: - inrichten station als volwaardig interregionaal mobipunt - het voorzien van laadzones voor elektrische wagens aan het station, fietsenstapplaatsen, deelwagens, deelfietsen	stationsomgeving	bereikbaarheid modal shift multimodaliteit	LT		hoog	Stad Tienen	MOW NMBS De Lijn Fietzersbond provincie	B (verkeersnetwerken)	Stationsomgeving
9	Opmaak globaal verkeerscirculatieplan gebaseerd op het STOP-principe: - knippen van bepaalde straten - circulatie komende van het oosten en richting E40 sturen via de gewenste routes (reductie doorgaand verkeer) - contact tussen vrachtwagens en lijnbussen en zwakke weggebruikers vermijden - opmaak circulatieplan voor zwaar verkeer met bijkomende signalisatie	stad Tienen en deelgemeenten stadscentrum schoolomgeving	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid verkeersveiligheid parkeerbeleid circulatie doorstroming	KT	100.000 euro (stadscentrum)	hoog	Stad Tienen	MOW - AWW Fietzersbond De Lijn private ontwikkelaars betrokken bedrijven/handelaars politie parkeerbeheerder	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer Parkeren Laden en Lossen Noordelijke rondweg
10	Autostromen vanuit voornamelijk Linter en Diest omleiden naar de achterzijde van het station	stationsomgeving	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid verkeersveiligheid	LT		hoog	AWV	MOW Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
11	Realiseren duidelijke en veilige aanvoerroutes richting het station (STOP) voor alle vervoersmodi rekening houdend met belangrijke openbaar vervoer assen (Noord-Zuid)	stationsomgeving: - Zijdellingsestraat - Vierde Lansierslaan - Ijzerenwegstraat - Tramstraat - Viaductstraat - Grijsenlaan - Esperantolaan	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid verkeersveiligheid multimodaliteit	MLT		hoog	Stad Tienen	NMBS - Infrabel MOW - AWW De Lijn Fietzersbond	B (verkeersnetwerken)	Stationsomgeving
12	Plaatsen laadpaalinfrastructuur voor fietsen	stad Tienen	multimodaliteit modal shift	KT	40.000 euro	hoog	Stad Tienen	Fluvius	B (verkeersnetwerken)	Trappers
13	Afkoppelen Oude Mène met aanleg voetgangers/fiets-verbinding tussen Biezenstraat en Viaductstraat langs de Oude Mène.	Oude Mène	verkeersleefbaarheid modal shift multimodaliteit	KT	1.600.000 euro	hoog	Stad Tienen	Fluvius Nutsmaatschappijen	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers
14	Aanleggen van 30 km vernieuwde fietsinfrastructuur conform vademeca	stad Tienen en deelgemeenten	bereikbaarheid verkeersveiligheid modal shift	LT	135 euro/m	hoog	Stad Tienen	Fietzersbond AWV MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers
15	Realiseren van minimaal 1000 bijkomende kwaliteitsvolle fietsenstapplaatsen (stadscentrum, strategische projecten, etc.) met aandacht voor ruimte voor het stallen van buitenmaatse fietsen conform de richtlijnen opgenomen in het fietsvademeccum	stad Tienen	bereikbaarheid modal shift multimodaliteit	LT	250 euro/st of 950 euro/st (overdekt)	middelhoog	Stad Tienen	Fietzersbond NMBS	B (verkeersnetwerken)	Trappers
16	Realiseren fietssnelwegen volgens wenslijnen Leuven - Tienen - Hoegaarden en Diest - Tienen - Sint-Truiden inclusief aansluiting op industriezones en stadscentrum Optimaliseren van tracés fietssnelwegen (vb. F21/F22: onderzoek mogelijkheid recht trekken van tracé Oude Spoorweg langsheen bezinkingsvijvers)	as Leuven - Tienen - Hoegaarden as Diest - Tienen - Sint-Truiden	modal shift multimodaliteit	LT	300 euro/m	hoog	provincie	Stad Tienen Stad Leuven Stad Diest Stad Sint-Truiden MOW betrokken gemeenten	B (verkeersnetwerken)	Trappers

17	Optimalisatie fietsnetwerk (lokaal, bovenlokaal) ten einde een veilig, direct en fijnmazig netwerk uit te bouwen (ondermeer creatie missing links tussen fietsknooppunten 26,60,40 - creatie transversale fietsroutes...)	Grondgebied Tienen en buurgemeenten	modal shift	LT		middelhoog	provincie stad Tienen	VVR provincie fietsersbond MOW Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Trappers
18	Ruilverkaveling Willebringen - Aanleg fietspaden tpv Kasteelpad (alternatieve gemeentelijke fietsroute), Hoxemsesteenweg (bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk) en Tassinstraat (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk)	Grondgebied Tienen en buurgemeenten	bereikbaarheid verkeersveiligheid modal shift verkeersleefbaarheid	KT	1.288.750 euro	middelhoog	VLM	Stad Tienen - Partners RVK Willebringen	B (verkeersnetwerken)	Trappers
19	Realisatie alternatieve functionele fietsroute Vissenaken-Tienen	as Vissenaken - Tienen	bereikbaarheid verkeersveiligheid modal shift verkeersleefbaarheid	KT		hoog	Stad Tienen	VLM - provincie	B (verkeersnetwerken)	Trappers
20	Voorzien van kwalitatieve, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur op de invalswegen	invalswegen: - Aarschotsesteenweg - Diestsesteenweg - Oplinterssesteenweg - Leuvenselaan - Overlaar	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid modal shift	MLT		hoog	Stad Tienen AWW	Fietsersbond MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers
21	Aanpassing kruispunten in het kader van de veiligheid van de trage weggebruiker.	rondpunt Oostelijke Ring/Sint-Truidensesteenweg/Ambachtenlaan kruispunt Wulmersumsesteenweg - Ring kruispunt Aandorenstraat - Vinckenboschvest kruispunt Leuvenselaan - Gripenwegstraat kruispunt Vierde Lansierslaan-Leuvenselaan-Raeymaeckersvest-Astridvest	verkeersveiligheid	LT		hoog	AWV Stad Tienen	MOW Fietsersbond De Lijn	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
22	Voorzien aangepaste inrichting van gevaarlijke punten (onveilige en onoverzichtelijke verkeersknopen)	Kruispunt Leuvenselaan, Vierde Lansierslaan en Astridvest en punctuele aanpassingen langs invalswegen en ring	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT, LT		hoog	Stad Tienen AWW	Fietsersbond MOW Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Trappers
23	Optimalisatie openbaar vervoer: - betere afstemming vertrek- en aankomsttijden bussen en treinen - beter busaanbod tussen deel-/buurgemeenten en het centrum/station	stad Tienen en deelgemeenten	bereikbaarheid multimodaliteit modal shift	KT		hoog	Vervoersregio Leuven Stad Tienen	Stad Tienen - deelgemeenten De Lijn - NMBS MOW - AWW	B (verkeersnetwerken)	Openbaar Vervoer
24	Nemen en uitvoeren van doorstromingsmaatregelen op invalswegen	invalswegen: - Aarschotsesteenweg tot aan kruispunt Oude Aarschotsebaan - Tiensesteenweg tot aan kruispunt Houtenveldweg - Sint-Truidensesteenweg tot aan rond punt Oostelijke Ring en Ambachtenlaan	modal shift multimodaliteit	LT	150 euro/m2	middelhoog	AWV	Stad Tienen MOW Vervoerregio Leuven	B (verkeersnetwerken)	Openbaar Vervoer
25	Openbaarvervoer/collectief vervoer ook aanbieden voor mensen die werken in een ploegenstelsel	stad Tienen	multimodaliteit	MLT		middelhoog	betrokken bedrijven	NMBS Vervoerregio Leuven Stad Tienen MOW	B (verkeersnetwerken)	Stationsomgeving
26	Inleggen van stadsbussen specifiek naar bedrijven om mensen op te halen / af te zetten	assen naar belangrijkste zones van tewerkstelling/bedrijvzones (bv. Wulmersumsesteenweg, N221, Sint-Truidensesteenweg, etc.)	bereikbaarheid multimodaliteit	KT		middelhoog	Stad Tienen	Vervoerregio Leuven betrokken bedrijven MOW	B (verkeersnetwerken)	Stationsomgeving
27	Herinrichting Noordelijke Vesten (m.i.v. Slachthuisstraat en Hoveniersstraat)	Noordelijke Vesten m.i.v. Slachthuisstraat en Hoveniersstraat	verkeersveiligheid multimodaliteit verkeersleefbaarheid	KT	4.890.000 euro	hoog	Stad Tienen	AWV MOW Fluvius	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers Openbaar Vervoer Privaat vervoer
28	Herinrichting Kazerneplein	Kazerneplein	verkeersveiligheid	KT	160.000 euro	hoog	Stad Tienen		B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
29	Herstellingswerken Bosschelstraat	Bosschelstraat	verkeersleefbaarheid verkeerveiligheid	KT	200.000 euro	hoog	Stad Tienen	Fluvius	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
30	Heraanleg Kattenstraat / Kleine Kattenstraat / Croonestraat	Kattenstraat / Kleine Kattenstraat / Croonestraat	verkeersleefbaarheid verkeerveiligheid	MLT	846.800 euro	hoog	Stad Tienen	Fluvius Nutsmaatschappijen	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers Privaat vervoer
31	Heraanleg Leuvenselaan, deel Vierdelansierslaan - Withuisstraat	Leuvenselaan, Vierdelansierslaan, Withuisstraat	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	1.815.000 euro	hoog	Stad Tienen	provincie Fluvius Nutsmaatschappijen De Lijn MOW	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers Privaat vervoer



32	Heraanleg Diestsesteenweg (deel Vesten - Deelberg)	Diestsesteenweg deel Vesten - Deelberg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	MLT	650.000 euro	hoog	Stad Tienen	AWV Fluvius Nutsmaatschappijen MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
33	Uitvoering aanpassingswerken rotonde N3 / R27a ten voordele van verkeersafwikkeling	rotonde N3 / R27a	circulatie doorstroming verkeersveiligheid	MLT		hoog	Stad Tienen	AWV	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
34	Heraanleg Groot Overlaar, doortocht Overlaar	Groot Overlaar	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	3.450.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	AWV provincie Fluvius Nutsmaatschappijen MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
35	Heraanleg Oplinter-centrum: aandeel stad	Oplinter centrum	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	4.700.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Aquafin Fluvius provincie MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
36	Heraanleg Waaibergstraat	Waaibergstraat	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid multimodaliteit	LT	1.340.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Fluvius De Lijn	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers Openbaar Vervoer Privaat vervoer
37	Peperstraat / Minderbroedersstraat / Spiegelstraat / Torsinplein / Bostsestraat (binnezijde Vesten)	Peperstraat / Minderbroedersstraat / Spiegelstraat / Torsinplein / Bostsestraat (binnezijde Vesten)	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	2.070.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Fluvius Nutsmaatschappijen	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
38	Vissenakenstraat, deel Diestepoort - Deelberg	Vissenakenstraat, deel Diestepoort - Deelberg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	1.650.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Fluvius Nutsmaatschappijen provincie MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
39	Vissenakenstraat, deel Deelberg - Eikskensveldweg	Vissenakenstraat, deel Deelberg - Eikskensveldweg	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	1.450.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Fluvius Nutsmaatschappijen provincie MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
40	Heraanleg N3 Leuvenselaan, deel Zijdellingsestraat - R27	N3 Leuvenselaan, deel Zijdellingsestraat - R27	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	950.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	AWV MOW provincie Fluvius Nutsmaatschappijen	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
41	Onderhoudswerken Zijdellingsestraat	Zijdellingsestraat	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid modal shift	LT	1.320.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Fluvius	B (verkeersnetwerken)	Stappers Trappers Privaat vervoer
42	Kloosterstraat	Kloosterstraat	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	1.700.000 euro	middelhoog	Stad Tienen		B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
43	Collector Genovevabeek (= centrum St-Margriete-Houtem - Bunsbeekstraat - Muizenbempstraat - Herestraat - Genovevabeek (vijver -> Bunsbeekstraat), inclusief verbetering fietsvoorzieningen	centrum St-Margriete-Houtem - Bunsbeekstraat - Muizenbempstraat - Herestraat - Genovevabeek	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT	2.350.000 euro	middelhoog	Stad Tienen	Aquafin Fluvius provincie Nutsmaatschappijen	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
44	Aarschotsesteenweg, deel vesten-Romeinsebaan	Aarschotsesteenweg, deel vesten-Romeinsebaan	verkeersveiligheid verkeersleefbaarheid	LT		middelhoog	Stad Tienen	AWV MOW	B (verkeersnetwerken)	Trappers Privaat vervoer
45	Herrinrichting van wegen: wegen inrichten volgens hun categorie en gewenste gebruikt (bv. openmaken van een integraal plan openbaardomein)	stad Tienen	verkeersveiligheid	LT	150 euro/m2	middelhoog	Stad Tienen	MOW AWV	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
46	Organiseren randparking voor langparkeerders en van daaruit voorzien van een vlotte verbinding met het OV en met de fiets naar het station en centrum	stad Tienen bv. Ring, Liefdestraat	bereikbaarheid	LT		middelhoog	Stad Tienen	Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
47	Aanleg noordelijke en oostelijke rondweg, inclusief ongelijkvloerse kruisingen	kruispunt Hakendover tot aan Diestsesteenweg	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid verkeersveiligheid circulatie en doorstroming	LT		hoog	AWV	MOW Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
48	Voorzien laad- en losplaten voor leveranciers	handelscentrum	bereikbaarheid	MLT		prioriteit volgens participatie	betrokken bedrijven/handelaars	Stad Tienen	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer
49	Elimineren van snelheidsverschil tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer o.a. door het instellen van zone 30, fietsstraten en -zones, woonerven in het centrum, woonwijken en dorpskernen.	centrumgebieden en woonwijken	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid	MLT		prioriteit volgens participatie	stad Tienen en deelgemeenten	Fietsersbond	B (verkeersnetwerken)	Privaat vervoer Trappers

50	Opmaak en invoering van een gedifferentieerd parkeerbeleid rekening houdend met o.a. - afstemmen op bewoners, bezoekers, leveranciers en werknemers - uitbreiden van het areaal korte duur en zeer korte duurparkeerplaatsen - weren van het langparkeren uit het centrum - stimuleren van langparkeren in de zuidelijke omgeving van het station - instellen van verscherpt toezicht en controle (parkeerplichtwachters) - flankerend parkeerbeleid aan de achterkant van het station en in de stationsomgeving - laad- en loszones combineren met parkeerplaatsen voor bezoekers	stad Tienen	bereikbaarheid parkeerbeleid efficiënt ruimtegebruik	MLT		hoog	Stad Tienen	private ontwikkelaars betrokken bedrijven/handelaars NMBS Infrabel	B (verkeersnetwerken)	Stationsomgeving Privaat vervoer Parkeren Laden en Lossen
51	Invoeren van deelwagens	stad Tienen en deelgemeenten	parkeerbeleid bereikbaarheid multimodaliteit	KT		hoog	Stad Tienen	Externe partner	B (verkeersnetwerken)	Parkeren
52	Instellen van Shop&Go-locaties	Handelscentrum	parkeerbeleid	KT		prioriteit volgens participatie	handelaars	Stad Tienen parkeerbeheerder	B (verkeersnetwerken)	Parkeren
53	Invoeren van schoolstraten waar mogelijk	schoolomgevingen	verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid	KT	50 euro/m2	hoog	Stad Tienen	scholen	B (verkeersnetwerken)	Parkeren
54	Autoparkerplaatsen ombouwen tot fietsparkerplaatsen	stad Tienen	modal shift multimodaliteit	KT		hoog	Stad Tienen	AWV	B (verkeersnetwerken)	Parkeren
55	Voorzien oplaadplaatsen/snellaadpalen voor elektrische voertuigen	stad Tienen	multimodaliteit	KT		middelhoog	Stad Tienen		B (verkeersnetwerken)	Parkeren (milieu)
56	Handhaving parkeerbeleid: - camera toezicht om foutparkeerders aan te pakken - controle vanuit verkeerscentrum alsook fysieke controles met als uitgangspunt correct gebruik van de parkeerplaatsen (bezoekers, laden en lossen, bouwvakkers) en de tarieven - laad- en loszones combineren met parkeerplaatsen voor bezoekers	stad Tienen en deelgemeenten	parkeerbeleid handhaving verkeersveiligheid efficiënt ruimtegebruik	KT		hoog	Stad Tienen Politie	betrokken bedrijven/handelaars	C (ondersteunende maatregelen)	Parkeren Laden en Lossen
57	Fietsgebruik promoten bij scholen, bedrijven, handelaars, bewoners, stadspersoneel (vanuit de verschillende invalshoeken en beleidsdomeinen, gezondheid, milieu, mobiliteit, lokale economie, armoede bestrijding,...): - voorzien fietsenstallingen	stad Tienen en deelgemeenten	modal shift multimodaliteit gezondheid verkeersleefbaarheid	KT		hoog	scholen bedrijven/werkgevers handelaars Stad Tienen	Fietsersbond Stad Tienen	C (ondersteunende maatregelen)	verhoging fietsgebruik
58	Opzetten educatieprojecten voor beginnende elektrische fietsgebruikers	stad Tienen en deelgemeenten	modal shift verkeerseducatie	KT		middelhoog	Stad Tienen	Fietsersbond Okra	C (ondersteunende maatregelen)	verhoging fietsgebruik
59	Organiseren fietslessen voor volwassenen en ouders	stad Tienen en deelgemeenten	modal shift verkeerseducatie	KT		middelhoog	Stad Tienen	Fietsersbond Okra	C (ondersteunende maatregelen)	verhoging fietsgebruik
60	Organiseren autoloze zondag	stad Tienen	modal shift gezondheid verkeersleefbaarheid	KT		middelhoog	Stad Tienen	Fietsersbond	C (ondersteunende maatregelen)	verhoging fietsgebruik
61	Ondersteuning mobiliteitsbeleid van scholen: - opmaak, evaluatie en opvolging van de schoolvervoerplannen - vaststellen knelpunten en opstellen maatregelen inzake herinrichting infrastructuur op de schoolroutes en in de schoolomgevingen - opstellen schoolbereikbaarheidskaart voor eerstejaars leerlingen van het secundair onderwijs - ondersteuning van scholen voor verschillende acties betreffende verkeerseducatie (theoretisch en praktisch) en mentaliteitswijzigingen - organisatie van opleidingen voor gemachtigde opzichters - ondersteuning van scholen voor de organisatie van begeleidde rijen - samenstellen informatiepakket met de verschillende mogelijke alternatieve vervoerswijzen - organiseren van informatieavonden voor ouders en leerkrachten, zo nauw mogelijk aansluitend bij de activiteiten inzake verkeerseducatie voor leerlingen - opstellen brede persactie voor het begin van het volgend schooljaar - netoverschrijdend werken aan verschillende educatieve pakketten voor verschillende types onderwijs	schoolomgevingen	verkeersleefbaarheid bereikbaarheid verkeersveiligheid modal shift verkeerseducatie	KT, MLT en LT		hoog	scholen Stad Tienen	Stad Tienen scholen lokale/regionale media	C (ondersteunende maatregelen)	Schoolvervoerplannen
62	Instellen doelgroepentarieef voor openbaar vervoer (bv. gratis of gereduceerd tarief voor scholieren en senioren, gratis winkelbus vanuit de woonwijken en de kern, gratis evenementenbus, etc.)	stad Tienen en deelgemeenten	modal shift	MLT		middelhoog	Stad Tienen	De Lijn	C (ondersteunende maatregelen)	Tarifiering Openbaar Vervoer

63	Verzamelen en communiceren van data en beleid inzake mobiliteit en verkeersveiligheid: - aantal personenwagens op bepaalde assen - aantal voetgangers en fietsers op bepaalde assen - aantal vervoerde passagiers met openbaar vervoer - verkeersonveiligheid (ongevallen, bijna ongevallen) - inkomsten van parkeergelden -... Hierbij kunnen projecten zoals bv. installatie telramen, plaatsing slimme camera's... worden uitgerold.	stad Tienen en deelgemeenten	sensibilisering dataverzameling	KT, MLT en LT		middelhoog	Stad Tienen	MOW Fietsersbond Politie NMBS De Lijn	C (ondersteunende maatregelen)	Meetbare criteria communiceren
64	Consultatie buurtbewoners, doelgroepen, organisaties en lokale kennis van burgers inzetten bij uitwerking beleid, projecten... (fietsersbond, Toegankelijk Tienen, seniorenraad, Unizo, Voka, Kwixx, cultuurraad, landbouwraad, MAR, preventieraad...)	stad Tienen en deelgemeenten	beleidsparticipatie	KT		hoog	Stad Tienen	Fietsersbond Trage wegen vzw	C (ondersteunende maatregelen)	Meetbare criteria communiceren
65	Campagnes gericht op verschillende doelgroepen (openbaar vervoer, fietsers, scholen, bedrijven, etc.)	stad Tienen en deelgemeenten	sensibilisering dataverzameling	KT		middelhoog	Stad Tienen	Fietsersbond scholen De Lijn NMBS	C (ondersteunende maatregelen)	Meetbare criteria communiceren
66	Handhaving veilige schoolomgevingen inclusief snelheidscontroles en parkeren	schoolomgevingen	handhaving verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Politie	scholen	C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
67	Handhaving zone 30	stad Tienen	handhaving verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Politie		C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
68	Uitbreiding onbemande camera's	stad Tienen en deelgemeenten	handhaving verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Politie		C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
69	Uitvoeren fietscontroles	stad Tienen en deelgemeenten	handhaving verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Politie		C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
70	Invoeren van trajectcontroles	stad Tienen en deelgemeenten	handhaving verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Politie		C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
71	Uitwerken actieprogramma fiets rekening houdende met: - daling van ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn naar 0 doden, 0 zwaargewonden en 0 lichtgewonden - stijging van het fietsgebruik voor woon-werk/schoolverplaatsingen met factor 1,5 - aanpassing stedenbouwkundige verordening inzake het verplicht voorzien van fietsenstalplaatsen bij nieuwbouwprojecten - de bezettingsgraad van de fietsenstalplaatsen mag maximaal 90% bedragen tegen 2025 en maximaal 80% tegen 2030 - opmaak onderhoudsplan met regelmatig en kwalitatief onderhoud van bestaande en nieuwe fietspaden - instellen van fiets als maatgevend voertuig	stad Tienen en deelgemeenten	bereikbaarheid verkeersveiligheid modal shift multimodaliteit verkeersleefbaarheid	KT, MLT en LT		hoog	Stad Tienen	Fietsersbond provincie AWV private ontwikkelaars	C (ondersteunende maatregelen)	Trappers
72	Uitbouwen van fietsdeelsystemen	stationsomgeving stad Tienen	modal shift multimodaliteit	LT		hoog	Stad Tienen	Fietsersbond private ontwikkelaars	C (ondersteunende maatregelen)	Trappers
73	Uitschrijven van een parkeerconcessie waarbij concessiehouder bevoegdheden krijgt m.b.t. handhaving van parkeren en laad- en loszones	stad Tienen	parkeerbeleid verkeersveiligheid	KT		middelhoog	Stad Tienen		C (ondersteunende maatregelen)	Laden en Lossen
74	Oprichten politiebrigade	stad Tienen	verkeersveiligheid sensibilisering	MLT		middelhoog	Stad Tienen		C (ondersteunende maatregelen)	Handhaving
75	Instellen en handhaven van venstertijden: geen laden en lossen op spitsmomenten met grote aantallen voetgangers en fietsers (uren voor en na school en in het centrum)	stad Tienen	parkeerbeleid - bereikbaarheid verkeersleefbaarheid verkeersveiligheid	LT		middelhoog	Stad Tienen	betrokken bedrijven/handelaars scholen	C (ondersteunende maatregelen)	Laden en Lossen



## 8 VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN VERORDENINGEN EN BELEIDSPANNEN

### 8.1 Voorstel tot het wijzigen van de stedenbouwkundige verordening:

Tienen wil voorkomen dat er overtollige en leegstaande parkeerplaatsen voorzien worden op privaat domein. De trend in Vlaanderen is dat er steeds minder autobezit is en steeds meer fietsbezit is. De stedenbouwkundige verordening dient hierop afgestemd te worden.

#### Huidige tekst:

- Nieuwbouw: 1 parkeerplaats per woongegelegenheid van maximum 150m<sup>2</sup>
- Verbouwing: 1 parkeerplaats per bijkomende woongegelegenheid
- Voor woningen groter dan 150m<sup>2</sup> dient per bijkomende schijf van 150m<sup>2</sup> een extra parkeerplaats voorzien te worden
- minimum fietsenstallingen: 1 fietsenstalling per woongegelegenheid

#### Voorstel tot wijziging<sup>33</sup>:

Er wordt voorgesteld om binnen de verordening een onderscheid te maken tussen de kernen en de overige gebieden. De kernen omvatten zowel het centrumgebied van de stad Tienen als alle dorpscentra van de deelgemeenten. Deze afbakening zullen worden vastgelegd na verder onderzoek.

1. **Buiten de kernen** kunnen de huidige parkeernormen voor personenwagens behouden blijven. Het aantal fietsenstallingen per woongegelegenheid dient echter te worden verhoogd van minimum 1 fietsenstalling naar minimum 2 fietsenstallingen.

- Nieuwbouw: 1 parkeerplaats per woongegelegenheid van maximum 150m<sup>2</sup>
- Verbouwing: 1 parkeerplaats per bijkomende woongegelegenheid
- Voor woningen groter dan 150m<sup>2</sup> worden extra parkeerplaatsen voorzien afhankelijk van de omvang, het aantal slaapkamers...
- Minimum fietsenstallingen: 2 fietsenstallingen per woongegelegenheid, vermeerderd met 1 extra fietsenstalling per bijkomende kamer (vanaf 2 kamers)

2. **Binnen de kernen** dient de parkeernorm voor personenwagens verstrengd te worden. In deze zone wordt wat betreft nieuwbouw een onderscheid gemaakt tussen eengezins- en meergezinswoningen. Bij eengezinswoningen dient minimaal 1 parkeerplaats te worden voorzien, terwijl bij meergezinswoningen minimaal 1,4 parkeerplaatsen<sup>34</sup> per

<sup>33</sup> Verantwoording: bron: OVG 5.3 Vlaanderen (2015- 2018):

Cijfers autobezit:

- Een gemiddeld gezin in Vlaanderen bezit 1,257 wagens.

Waarvan:

- 20,55% geen wagen bezit
- 29,51% 1 of 2 wagens bezit
- En 4% 3 of meer wagens bezit

Cijfers fietsbezit:

- Een gemiddeld gezin in Vlaanderen bezit 2,2 fietsen.

<sup>34</sup> Het minimaal aantal parkeerplaatsen dient voldoende hoog te zijn omwille van volgende redenen:

woongelegenheden dient voorzien te worden. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken indien men duurzame maatregelen kan voorleggen en/of de woning/wooneenheid zich op een goede openbaar vervoerslocatie bevindt. De achterliggende motivering voor deze normen is het streven van de stad om de parkeerdruk op het publieke domein terug te schroeven en zo meer ruimte te creëren voor beleven en ontmoeten en voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Indien men de parkeerdruk op het openbaar domein wenst te verlagen, zal dit dienen te gebeuren door bij private ontwikkelingen in eerste instantie voldoende parkeergelegenheden te voorzien op eigen terrein van de ontwikkeling. Ten tweede dient de bestaande druk op het openbaar domein te worden herleid naar de ondergrond, waardoor meer ruimte op het publiek domein vrijkomt voor fietsers en voetgangers.

Verder dienen ook in de kernen minimaal 2 fietsenstallingen per woongelegenheden te worden voorzien. Dit zowel voor eengezins- als voor meergezinswoningen.

Bijgevolg kunnen volgende wijzigingen aan de verordening worden voorgesteld:

- **Nieuwbouw:**
  - Eengezinswoning: minimaal 1 parkeerplaats
  - Meergezinswoning: minimaal 1,4 parkeerplaatsen per woongelegenheden
- **Verbouwing: minimaal 1 parkeerplaats per bijkomende woongelegenheden**
- voor woningen groter dan 150m<sup>2</sup> worden extra parkeerplaatsen voorzien afhankelijk van de omvang, het aantal slaapkamers...
- **Minimum fietsenstallingen: 2 fietsenstallingen per woongelegenheden, vermeerderd met 1 extra fietsenstalling per kamer (vanaf 2e kamer)**

## 8.2 Voorstel tot het wijzigen van het fietsroutenetwerk

### Fietssnelwegen

De huidige selectie van fietssnelwegen wordt bij voorkeur uitgebreid met een fietssnelweg richting Landen/Luik langsheen de spoorlijn. De indicatieve route voor deze fietssnelweg wordt in stippellijn weergegeven op kaart 4.

### Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De stad wenst een verkeersveilige alternatieve bovenlokale functionele fietsroute te realiseren parallel aan de Aarschotsesteenweg als verbinding tussen Vissenaken en Tienen centrum en alternatief voor de bovenlokale functionele fietsroute gelegen op de Aarschotsesteenweg.

- 
- indien dit aantal te laag is, zal bij elk toekomstig woonproject een bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein ontstaan;
  - het is wenselijk om de actuele, bovengrondse parkeerdruk op het openbaar domein te verminderen. Dit kan door het aanbod aan ondergrondse parkeerplaatsen te verhogen.

# BIJLAGEN





## Bijlage 1 - Toetsing van het beleidsplan

In onderstaande tabellen worden per thema uit de uitwerkingsnota de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota werden geformuleerd. Er werd om dit beleidsplan te evalueren een kolom toegevoegd waarin wordt gespecificeerd op welke wijze dit beleidsplan aan de taakstelling tegemoet komt.

**Evaluatie aan de hand van relatietabel taakstellingen**

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen (aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)	Inpassing in het duurzaam scenario
<b>Stationsomgeving</b>	Ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijdragen aan kwaliteitsvolle openbare ruimte.</li> <li>• Kansen bieden voor een meer duurzame mobiliteit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximaal weren van langparkeerders uit de verblijfsgebieden.</li> <li>• Weren van parkeer-zoekverkeer.</li> <li>• Van straatparkeren naar geconcentreerd parkeren.</li> <li>• Voldoende aanbod comfortabele scooter-, motor- en fietsparkeerplaatsen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Circulatieplan/ signalisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewegwijzeren van de ontsluitingsroutes voor de verschillende modi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimale, veilige routes naar bovenliggend wegennet.</li> <li>• Doorgaand verkeer via bovenliggend wegennet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
Wegencategorisering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbouw veilige toevoerroutes voor fietsers en voetgangers.</li> <li>• Autoverkeer wordt maximaal geweerd uit verblijfsgebieden rond station.</li> <li>• Doorgaand verkeer vermijden in centrumgebied.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
multimodale bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aandacht voor kwaliteit halte- en overstapinfrastructuur en -accommodatie.</li> <li>• Aantrekkelijke toevoerroutes.</li> <li>• Optimale organisatie van voor- en natransport vanuit de regio.</li> <li>• Hantering van het STOP-principe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale ontvlechting van toevoerroutes.</li> <li>• Veilige voorzieningen voor zachte weggebruikers.</li> <li>• Veilige, comfortabele en aangename looproutes tussen station en bestemmingen in het centrum.</li> <li>• Veilige kruisingen van routes voor gemotoriseerd verkeer met routes voor zachte weggebruikers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>

	Snelheidsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De snelheidslimiet wordt afgestemd in functie van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
<b>Parkeren centrumgebied</b>	Circulatie/bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weren van parkeerzoekverkeer.</li> <li>• Bijdragen aan verkeersluw centrum.</li> <li>• Meest aangewezen routes tussen parkeerzone en hoger wegennet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toegangsroutes ontzien maximaal verblijfsgebieden.</li> <li>• Veilige, comfortabele en aangename looproutes tussen parkeerzones en bestemmingen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerduur afstemmen op functie bestemming.</li> <li>• Parkeerzones voorzien langs geschikte toegangsroutes.</li> <li>• Tarifiering houdt de binnenstad vlot bereikbaar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aandacht voor andersvaliden in parkeerbeleid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerbeleid stuurt naar meer gebruik duurzame vervoerswijzen.</li> <li>• Meervoudig gebruik parkeergelegenheid wordt nagestreefd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt het parkeren geënt op de ontsluitingsstructuur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>

	Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het parkeerbeleid draagt bij tot een verkeersluw centrum en een aangename verblijfsomgeving.</li> <li>• Het insluiten van (nieuwe) parkeernormen in bouwvoorschriften zorgt voor minder parkeren op straat en meer leefbaarheid op lange termijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
<b>Noordelijke en oostelijke rondweg</b>	Circulatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vesten, centrum en noordelijke woonkernen worden maximaal ontlast van landbouwverkeer, zwaar vervoer, uitzonderlijk transport en doorgaand verkeer.</li> <li>• Ontsluiting noordelijke woonkernen bevoordeelt meer duurzame vervoerwijzen.</li> <li>• Bijkomende circulatiemaatregelen verhogen de effectiviteit van de rondweg.</li> <li>• Vlotte doorstroming voor lijnbussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Sluipverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sluipverkeer wordt ontmoedigd door aangepaste circulatie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De ontsluiting van de noordelijke kernen voor het gemotoriseerde verkeer is geënt op de rondweg.</li> <li>• Duurzame vervoerwijzen kennen een rechtstreekse link met het stadscentrum.</li> <li>• Leefkwaliteit langs de invalswegen neemt toe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja (mogelijk uitvoeringsafhankelijk)</li> <li>• Ja (mogelijk uitvoeringsafhankelijk)</li> <li>• Ja (mogelijk uitvoeringsafhankelijk)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie/behoud van comfortabele fietsroutes.</li> <li>• Groenstructuren zorgen voor een afscherming van de woongebieden naar de rondweg.</li> <li>• Groenstructuren als begrenzing woongebieden.</li> <li>• Groenstructuren dragen bij tot een betere doorstroming op de rondweg door het voorkomen van rechtstreekse aansluitingen op de rondweg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Nog niet gekend</li> <li>• Nog niet gekend</li> <li>• Nog niet gekend</li> </ul>
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veilig kruisen van rondweg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte verplaatsingen met de auto worden ontmoedigd door aangepaste circulatie.</li> <li>• Geluidsoverlast in woongebieden wordt teruggedrongen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
<b>Fietsen</b>	Ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schoolomgevingen worden fietsvriendelijk ingericht.</li> <li>• Nieuwe ontwikkelingen worden voorzien van veilige, comfortabele en directe fietsverbindingen.</li> <li>• Via een doordachte auto-ontsluitingsstructuur wordt het stadscentrum autoluw.</li> <li>• Nieuwe ontwikkelingen favoriseren fietsverkeer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>

	Sluipverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het weren van sluipverkeer draagt bij tot een veiligere fietsomgeving.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Sensibilisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotiecampagnes dragen bij tot een fietsvriendelijker imago.</li> <li>• Tienen participeert in nationale fietscampagnes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Flankerende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een duidelijke bewegwijzering helpt de fietser naar zijn bestemming.</li> <li>• De OV-halte-infrastructuur krijgt een kwaliteitsinjectie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neen</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Netwerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De verschillende invalswegen worden uitgerust met veilige, comfortabele en aangename fietsinfrastructuur. Ook subjectieve veiligheid is hierbij belangrijk.</li> <li>• Voldoende fietsenstallingen bij attractiepolen.</li> <li>• Waar mogelijk worden fiets- en autonetwerk ontvlecht.</li> <li>• Het fietsroutenetwerk wordt verder uitgebouwd.</li> <li>• Het STOP-principe wordt gehanteerd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontmoediging van korte autoverplaatsingen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
<b>Laden en lossen</b>	Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Woongebieden worden gevrijwaard van zwaar verkeer.</li> <li>• Een kernversterkend beleid ondersteunt de handelskern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>

	Parkeren zwaar verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones voor vrachtwagenparkeren worden aangeduid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op diverse plaatsen worden laad- en loszones voorzien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Circulatie/bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laad- en losroutes worden aangeduid.</li> <li>• Laad- en losroutes ontzien woongebieden.</li> <li>• Directe, korte routes tussen bestemming en bovenliggend wegennet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> <li>• Ja</li> </ul>
	Milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder hinder t.g.v. uitstoot, lawaai en trillingen door het weren van zwaar verkeer uit woongebieden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>
	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Venstertijden en tonnagebeperkingen worden gehandhaafd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> </ul>





## Bijlage 2 - Voorstel voor organisatie en evaluatie

### Organisatie

Uit de actietabel is duidelijk af te leiden dat voor verschillende projecten er sprake is van meerdere betrokken actoren. Ook intern bij de gemeente is er interactie tussen de verschillende diensten, openbare werken – Stedenbouw – milieu,...

Om de uitvoering van het actieprogramma goed te laten verlopen, is samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen en beleidsactoren noodzakelijk. Regelmatig overleg is noodzakelijk om de stand van de zaken en de vorderingen op de verschillende beleidsdomeinen te bepreken.

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

Naast informeel overleg wordt de volgende formele opvolgstructuur voorgesteld:

- Een jaarlijks formeel overleg inzake de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen (mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu,...) via een ambtelijke werkgroep.
- Een jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren in voortzetting van de projectstuurgroep.

### Evaluatie

Het mobiliteitsplan kan op elk moment maar moet ten minste om de 6 jaar geëvalueerd worden (sneltoets). Een mobiliteitsplan moet immers van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen. De evaluatie van het mobiliteitsplan gebeurt aan de hand van de sneltoets. De resultaten van de sneltoets moeten ter bespreking voorgelegd worden aan de projectstuurgroep.

De sneltoets heeft als doel het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De sneltoets gebeurt door de projectstuurgroep, meer concreet aan de hand van twee vragen:

- Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan? Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop moet worden afgestemd?
- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?

Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

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

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

- Welke acties al zijn uitgevoerd?
- Welke acties op de planning stonden maar nog niet zijn uitgevoerd?

- Welke acties nog op de planning staan en of deze al dan niet op korte termijn in uitvoering zullen gaan?

Naast een zes-jaarlijkse evaluatie, is er ook continue opvolging van het mobiliteitsplan door de mobiliteitsdienst en de daarvoor aangestelde vertegenwoordigers uit projectstuurgroep.

## **Effecten van het mobiliteitsbeleid**

Naast de evaluatie van de effectieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is het ook aangewezen om de effecten van het gevoerde beleid te evalueren.

Doel van de evaluatie is uiteraard het toetsen van de voortgang van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen, een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, alsook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen. Een gedegen monitoringsysteem geeft hierbij belangrijke ondersteuning daar het data oplevert die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeert.

Per domein wordt hierna een oplijsting gemaakt van een aantal toetsingselementen, met uitzondering van werkdomein A. Voor dit laatste domein kan enkel de toetsing plaatsvinden: de maatregel is/wordt uitgevoerd of niet.

### **Toetsingscriteria fietsroutenetwerk: (Toetsing fietsbeleidsplan)**

- Fietsintensiteiten: voor- en nameting bij (her)aanleg fietspaden;
- Aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...);
- Bezetting fietsenstallingsaanbod en opvolgen wildstallen (weesfietsen).

### **Toetsingscriteria openbaar vervoer:**

- De huidige situatie kan als nulscenario gemeten worden op vlak van reizigersaantallen en doorstroming. Hieraan kunnen de ontwikkelingen van de vervoerregio worden getoetst.

### **Toetsingscriteria gemotoriseerd verkeer:**

- Voertuigintensiteiten en snelheidsmetingen op relevante wegvakken.

### **Toetsingscriteria verkeersveiligheid:**

- Aantallen ongevallen, onderscheiden naar materiële schade en letsel ongevallen;
- Type van het ongeval in relatie tot de aard van de betrokken weggebruikers;
- Locatie van de ongevallen.

### **Toetsingscriteria parkeerbeleid:**

- Parkeerbezetting (wagens en fietsen) in het centrum en in de verschillende dealkernen

## Bijlage 3 - informatie slimme stad

*Ter informatie: De slimme stad:*

*De definitie van een Slimme Stad is voor elke stad anders, sommigen spreken van een connectedcity, een labriatoriumstad, een mobiele stad, een stad met een nul koolstofafdruk...*

*Hoewel het verhaal van de slimme stad veelal geen verhaal van mobiliteit alleen is en veeleer een bredere impact heeft zoals bijvoorbeeld duurzaamheid, milieu, gezondheid, bevolkingsgroei of vergrijzing, armoede, stromen van energie en data, stromen van voedsel en goederen, leefbaarheid,... zijn er voor mobiliteit verschillende nuttige instrumenten beschikbaar die een dynamisch en leefbare stad mee helpen vorm te geven.*

*6 kernwoorden die helpen om een smart city te begrijpen:*

**Samenwerken:** *in de smart city werken de administraties zonder scheidingswanden. Ze wisselen hun gegevens uit en delen hun projecten om de dienstverlening efficiënter te maken en beter af te stemmen op de gebruikers. Dit gaat gepaard met schaalvoordelen.*

**Besparen:** *de smart city denkt duurzaam, bespaart dus op energie, water, grondstoffen, voeding en financiële middelen om welvarend te blijven in een overgangperiode, terwijl ze minder vervuilende stoffen uitstoot.*

**Vernieuwen:** *de smart city moet haar burgers, ondernemingen en administraties aanmoedigen om nieuwe manieren van organiseren, delen, communiceren, produceren... te bedenken, en zodoende de dynamiek van de stad via unieke diensten te vergroten.*

**Integreren:** *de slimme stad mag niemand over het hoofd zien en moet dus ieders levenskwaliteit verrijken, door het tegengaan van sociale uitsluiting of uitsluiting op het vlak van onderwijs, gender, gezondheid, veiligheid enz.*

**Participeren:** *de slimme stad is geen echte stad als zij haar bewoners, haar ondernemingen... niet betreft bij haar projecten. Niemand mag in de smart city aan de kant blijven staan! Participatie is de sleutel tot goed bestuur in de slimme stad.*

**Vereenvoudigen:** *slimme steden, behalve de zeldzame smart cities die vanaf nul begonnen, hebben allemaal een verleden, met allerlei reglementeringen en gewoonten, soms verouderd, dan weer contraproductief, vaak lijnrecht indruisend tegen de eenvoud van webdiensten.*

*De 6 actiegebieden van de smart cities*

*Om uit te groeien tot een smart city, kan een stad op talrijke gebieden aan de slag gaan. Er bestaan zes fundamentele actiepijlers om haar doelstellingen in die richting te sturen, volgens de definitie van smart cities van Boyd Cohen, een onderzoeker inzake stedelijke ontwikkeling:*

**Smart economie:** *het is de stad die zich wil positioneren als een hoofdstad van de nieuwe economie en innovatie, en als aantrekkingspool.*

**Smart governance:** *het is de stad waarvan de openbare diensten het digitale tijdperk zijn binnengetroten via efficiënte online diensten, wifi of de benutting van in de stad aangemaakte digitale gegevens.*

**Smart environment:** *het is de stad die haar functies wonen, mobiliteit, economische pool... verzoent en haar voetafdruk op onze planeet verkleint (lager verbruik van energie en natuurlijke rijkdommen en minder vervuilende uitstoot).*

**Smart mobiliteit:** *het is de stad die zich organiseert om een alternatief te bieden voor files en milieuvervuiling als gevolg van het autoverkeer, door collectieve en duurzame transportmiddelen efficiënter te maken.*

**Smart bevolking:** *het is de stad die de ontwikkeling van haar burgers bevordert door ongelijkheden ongedaan te maken en opleidingen aantrekkelijker te maken.*

**Smart leefomstandigheden:** het is de stad die de top tracht te bereiken op het gebied van bijvoorbeeld gezondheid of veiligheid.

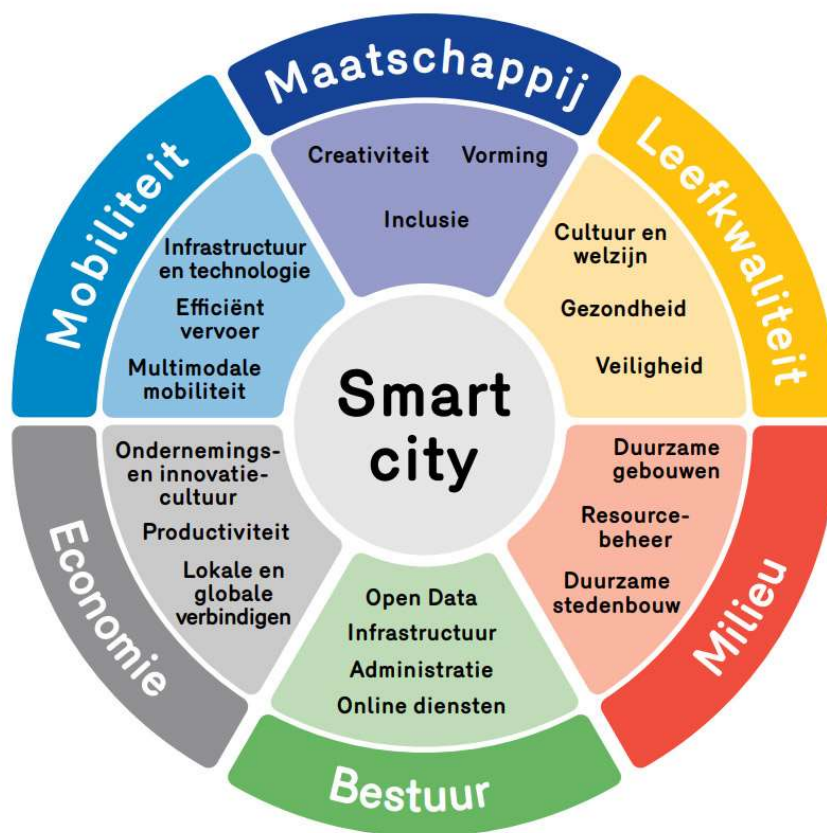


Diagram: smart city wheel volgens Boyd Cohen, een bron van inspiratie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

BRON: <https://smartcity.brussels/het-project-definitie>

## Bijlage 4 - Lijst potentiële projecten

<b>STRATEGISCHE PROJECTEN in het centrum</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Projecten</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Ligging</b>	<b>Bron</b>	<b>Fase</b>
2	Kerkfabriek/ziekenhuis				Raming realisatie 2020
	Kerkfabriek (fase I)	50 wooneenheden met publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers) naar Leuvensestraat (fase I – enkel deel I)	Oude Vestenstraat	Op basis van aanvraag OMV_2018152173	Raming realisatie 2010
	Kerkfabriek (fase II)	29 wooneenheden met publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers) naar Leuvensestraat (deel II)	Oude Vestenstraat/Leuvense straat	Op basis van masterplan Ziekenhuis	Raming realisatie 2025
	Herbestemming huidige ziekenhuissite	Totaalproject: 265 wooneenheden (55 eengezinswoningen en 210 appartementen) publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers) De uitvoering zal in verschillende fases gebeuren Fase 1: 65 wooneenheden ro Op basis van 65/woningen ha = 230 wooneenheden (projectgebied omvat 3,5 ha)	Kliniekstraat/Leuvense straat	Op basis van masterplan Ziekenhuis	Fase 1: Raming realisatie 2030
4	Kazerne+	Nog te realiseren 76 wooneenheden, + invulling blok A en E Aanleg publieke ruimte + ondergrondse parking	Sint-Jorisplein	RUP Sint-Jorisplein	Raming realisatie 2030
5	Herbestemming Immaculata (Via)				
	- Fase I hertogensite:	25 wooneenheden, kantoren, welzijnscluster + buurtvoorzieningen met publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers) tussen Ooievaarsstraat en OLV-Broedersstraat.	Ooievaarsstraat / Veldbornstraat	Op basis van vergunning B 15450	Uitgevoerd (sept 2019)

	- Fase II hertogensite:	tijdelijke herbestemming lagere school	OLV-Broedersstraat	Op basis van aanvraag OMV_2019026919	Raming realisatie 2019-2021
		definitieve herbestemming 15 wooneenheden		Op basis van Mober	Raming realisatie 2025-2030
	- Deel Alexianenweg: 30	wooneenheden + sloop bestaande school en nieuwbouw lagere school (24 klassen) + bouwen van ondergrondse parking (241 parkeerplaatsen) met publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers) tussen OLV-Broedersstraat en Alexianenweg.	Alexianenweg	Op basis van aanvraag OMV_2018104099	Raming realisatie 2021
6	Site Donystraat	53 wooneenheden (eengezinswoningen (5) + appartementen (48) met publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers)	Donystraat / Veldbornstraat / Kapelstraat	Volgens akte	Raming realisatie 2025
7	Herbestemming Veldbornstraat 114	23 wooneenheden (verbouwing klooster (9) + nieuwbouw (14)	Veldbornstraat 114	Op basis van laatste vergunning B 14277	Raming realisatie 2023
	Kleine Kattenstraat-Hennemarkt	25 wooneenheden	Keine Kattenstraat-Hennemarkt	Op basis van laatste ontwerp	Raming realisatie 2023
11	Stationsomgeving (PRUP)	- woonontwikkeling: 100 eenheden (Tramstraat / stelplaats ; Zijdellingsestraat; Viaductstraat) - Achterzijde station zone SO a) centraliseren parkeren (1650 wagens): achterzijde station b) kopgebouw (Functies: gemengd, commercieel, kantoor en woonvormen.) opp 6125m2 - Voorzijde station: ontwikkeling postsite a) renovatie postgebouw 800m2 BVO: gemende functie b) nieuwbouw 2500m2 BVO: gemengde functies c) fietspunt + fietsenstalling 700 pl	Stationsomgeving	Masterplan stationsomgeving	Procedure RUP lopende Raming realisatie ontwikkeling postsite 2022 Raming realisatie andere projecten 2030

		-kopgebouw (Functies: gemengd, commercieel, kantoor en woonvormen.) opp 6125m2			
	Herbestemming postsite	65 wooneenheden	Alexianenweg/Academiestraat	Masterplan Alexianenweg	Raming realisatie 2030
	Herbestemming Broekstraat	100 wooneenheden (eengezinswoningen, meergezinswoningen), commerciële ruimte, publieke ruimte en publieke doorgang (voetgangers en fietsers)	Broekstraat	Masterplan OLV College Broekstraat	Raming realisatie 2025
1B	Deel Empsen	23 wooneenheden	Tss Albertvest en Kliniekstraat	Laatste ontwerp (sept 2018)	Raming realisatie 2025
<b>UITBREIDING VAN SECUNDAIRE SCHOLEN en ZORG</b>					
	scholengroep Via – campus 1	220 bijkomende plaatsen	XXX	April 2019 (artikel krant)	Raming realisatie 2020-2021
	Scholengroep Via – campus 2	109 bijkomende plaatsen		April 2019 (artikel krant)	Raming realisatie 2020-2021
	Scholengroep GO!	150 bijkomende plaatsen	Aansluitend op de bestaande campus	April 2019 (artikel krant)	Raming realisatie 2020-2021
	Uitbreiding K-dienst	psychiatrische kliniek voor jongeren, met 20 plaatsen	Ark van Noëstraat	Omgevingsaanvraag OMV_2018153727	Raming realisatie 2023
	Herlocalisatie van het ziekenhuis	Haalbaarheidsstudie nog lopende		Haalbaarheidsstudie	Raming realisatie 2025
<b>POTENTIËLE WOONUITBREIDINGSGBIEDEN</b>					
1	Breisemveld/Watertorenwijk/Houtemstraat/Spannuit/Lunnevillelaan	In totaal werd er voorzien dat er in de WUG's er 1450 wooneenheden gerealiseerd zullen worden. In 2030 wordt er verwacht dat hiervan 360 wooneenheden ontwikkeld zullen zijn (1/4 van het totale)		Studie Blauwdruk	Raming realisatie 2030
<b>MEERGEZINSWONINGEN (vanaf 20 wooneenheden)</b>					
<b>De vergunde projecten zijn opgenomen in de strategische projecten.</b>					
<b>RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN</b>					
G	RUP Huis in de stad	-Aanpassen aan de hedendaagse noden en uitbreidingsmogelijkheden ontwikkelingen van het leefcomplex 'Huis in de Stad'	Hamelendreef 60	RUP Huis in de stad	Fase 2: Raming realisatie 2030

	(verzorgingsinstelling voor personen met een handicap)	-20 bijkomende bedden			
H.1	RUP Bosschelstraat (Delacroix : verzorgingsinstelling voor personen met een handicap)	-Bepaalde uitbreiding instelling -opheffen juridisch-planologische onduidelijke situatie	Sint-Truidensesteenweg / Bosschelstraat  OMV_2018145826	RUP Bosschelstraat	Raming realisatie 2020 60 bijkomende bedden (komende van locatie Delportestraat)
H.2	Delacroix	Verhuis instelling	Delportestraat		Verdwijnen tegen 2022: 70 bedden Verdwijnen tegen 2027: 20 bedden; pand volledig leeg Herbestemming pand: nog niet gekend
H.3	Delacroix	Uitbreiding instelling	Beauduinstraat		Tegen 2020: 10 bijkomende bedden (komende van locatie Delportestraat) Tegen 2025: 20 bijkomende bedden (komende van locatie Delportestraat)
<b>INDUSTRIEGEBIEDEN</b>					
K	RUP afbakening kleinstedelijk gebied	Bedrijventerrein soldatenplein Gemengd regionaal bedrijventerrein Opp uitbreiding: 47ha 50a	Industriepark	RUP afbakening kleinstedelijk gebied (procedure RUP opnieuw opgestart)	Raming realisatie 2030
L	RUP afbakening kleinstedelijk gebied	Leuvenselaan bestemd voor lokale bedrijven en voor bedrijven met hoofdactiviteit grootschalige kleinhandel. Opp uitbreiding: 3ha 90ca	Leuvenselaan	RUP afbakening kleinstedelijk gebied (procedure RUP opnieuw opgestart)	Raming realisatie 2025



Bijlage 5 - leerlijnen verkeerseducatie

**Basisonderwijs leerlijn verkeerseducatie:**

	SEPT/OKT	NOV/DEC	JAN/FEB/MAA	APR/MEI/JUNI
<b>Sensibilisatie</b>	<b>Strapdag</b>	<b>Flits</b>	<b>Flits</b>	<b>Parkour</b>
<b>Educatie</b>	Veilig naar school	Zichtbaarheid	Veilig oefenen	Op stap
<b>1<sup>ste</sup> Kleuter</b>	Ontwikkeling zintuigen en motorische vaardigheden Werken rond evenwichtsbehoud Oefenen voor Voetgangersbrevet BRONS Oefenen voor Loopfietsbrevet			
<b>2<sup>de</sup> Kleuter</b>	Ontwikkeling zintuigelijke en motorische vaardigheden Werken rond evenwichtsbehoud Oefenen voor Voetgangersbrevet BRONS <b>Loopfietsbrevet</b>			
<b>3<sup>de</sup> Kleuter</b>	Oefenen voor + Eindtest Voetgangersbrevet BRONS			
<b>1<sup>ste</sup> graad</b>	Voetgangerstraining (waar stappen, oversteken, hindernis op voetpad) Fietstraining (oefenen stuurvaardigheid in beschermde omgeving) Training busevacuatie in de school en/of bij uitstap			
<b>1<sup>ste</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor Voetgangersbrevet ZILVER Oefenen voor Fietsbrevet BRONS			
<b>2<sup>de</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor + eindtest Voetgangersbrevet ZILVER Oefenen voor + eindtest Fietsbrevet BRONS			
<b>2<sup>de</sup> graad</b>	Voetgangerstraining individueel stappen in het verkeer Training verkeersvaardigheden + verder oefenen stuurvaardigheid in een beschermde omgeving Trammelantbus			
<b>3<sup>de</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor Voetgangersbrevet GOUD Oefenen voor fietsbrevet ZILVER			
<b>4<sup>de</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor + eindtest voetgangersbrevet GOUD = <b>Het grote voetgangersexamen</b> Oefenen voor + eindtest Fietsbrevet ZILVER			
<b>3<sup>de</sup> graad</b>	Testen kennis verkeersregels, gedrag en risicoperceptie voor voetgangers en fietsers Oefenen en testen fietsvaardigheden op de openbare weg Aanleren uurroosters lijnbus/lijnbus nemen.			
<b>5<sup>de</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor Fietsbrevet GOUD <b>De grote verkeerstoets</b>			
<b>6<sup>de</sup> leerjaar</b>	Oefenen voor + eindtest Fietsbrevet GOUD = <b>het grote fietsexamen</b>			

**Secundair onderwijs leerlijn verkeers- en mobiliteitseducatie**

	SEPT/OKT	NOV/DEC	JAN/FEB/MAA	APR/MEI/JUNI
	Veilig naar school	Zichtbaarheid	Veilig fietsgedrag	Op uitstap
<b>EERSTE GRAAD</b>				
<b>1<sup>de</sup> jaar</b>	Schoolbereikbaarheidskaart – bespreking veiligste routes naar school	Fietscontroles op de weg	Behendigheidsparcours + dode hoek (verschillende voertuigen)	Fietsvaardigheden (L.O.) – fietsen in groep
	Lessen techniek; fietsuitrusting		MEMO SCRABBLE + Zichtbaarheidsspel	
	Fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag	De fietser (federale politie)	Busevacuatie + gedrag op de bus (folder)
<b>2<sup>de</sup> jaar</b>	Schoolbereikbaarheidskaart	Fietscontroles op de weg	Inschatten verkeerssituaties online – <a href="http://www.digitis.be">www.digitis.be</a> of <a href="http://www.traphetaf.be">www.traphetaf.be</a>	
	Fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag		Busevacuatie
		Deelname zichtbaarheidsmarkt		
<b>TWEDE GRAAD</b>				
<b>3<sup>de</sup> jaar</b>	Schoolbereikbaarheidskaart	Fietscontroles op de weg	Dode hoek, duurzame mobiliteit, zichtbaarheid, fiets en brommer. De mobibus	
	Fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag		Busevacuatie
<b>4<sup>de</sup> jaar</b>	Schoolbereikbaarheidskaart	Fietscontroles op de weg	Risico's inschatten: bvb. Samen in de auto: knus, avontuurlijk of gevaarlijk – verkeerswijzer (LSFL.)	

	(Brom-) fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag		Busevacuatie + gedrag op de bus De trammelanbus
		Deelname zichtbaarheidsmarkt		
<b>DERDE GRAAD</b>				
5 <sup>de</sup> jaar	Schoolbereikbaarheidskaart	Fietscontroles op de weg	Rijden onder invloed / defensief rijden / gordeldracht (federale politie)	Opmaak / bijsturing schoolbereikbaarheidskaart (moving forward)
	(Brom-) fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag		
6 <sup>de</sup> jaar	Schoolbereikbaarheidskaart	Fietscontroles op de weg	EHBO	Theoretisch rijbewijs
	(Brom-) fietscontroles	Niet-aangekondigde controle parkeergedrag		
		Organisatie zichtbaarheidsmarkt - met medewerking van pedagogische begeleider		