

Verkeer & Mobiliteit





Woord vooraf

Een gemeente die zijn **Mobiliteit en Verkeersveiligheid** serieus neemt, streeft ernaar dat dit gedragen wordt door de meerderheid van zijn inwoners.

Om **draagkracht te verkrijgen is er voorlichting, informatie, kennismaking, beleving en ervaring** nodig zodat de betrokkenen inzichten kunnen verwerven en men de ingeslagen weg kan appreciëren en mee ondersteunen.

Zo moet er onder andere draagkracht verworven worden over volgende onderwerpen

- Verkeersveiligheid
- Inrichting van kruispunten
- Zwaar verkeer doorheen de gemeente en buurgemeenten
- Sluipwegen
- Fietspaden en aandacht voor de zwakke weggebruiker
- Flitspalen en verkeer remmende maatregelen (schoolbuurten)
- ...

In dit schrijven lichten we enkele standpunten toe welke gedragen worden door N-VA-afdeling van onze gemeente, Balen-Olmen.



Versie

Gemaakt op	23/07/2018
Door	N-VA Balen-Olmen
Document versie	1.0
Document	Speerpunt 2018 – Mobiliteit – Verkeer en Mobiliteit.doc

Inhoudstafel

1. Kruispunten – Zwarte punten aanpakken	6
1.1. Enkele voorbeelden.....	6
1.1.1. Steegstraat – Veststraat.....	6
1.1.1.1. Locatie	6
1.1.1.2. Beschrijving.....	7
1.1.1.3. Voorstellen tot verbetering	7
1.1.1.4. Molestesteenweg – Olmensebaan – Belsebaan (Kruispunt aan de Westhoek)	8
1.1.1.5. Locatie	8
1.1.1.6. Beschrijving.....	8
1.1.1.7. Voorstellen tot verbetering	9
2. Zwaar verkeer	10
2.1. Zwaar verkeer van een industriezone naar de andere industriezones van onze gemeente, buurgemeenten en landelijk regio's	10
2.1.1. Industriezone Metaalstraat	10
2.1.2. Industriezone Berkenbossen	11
2.1.3. Industriezone Wezel	11
2.1.4. Algemeen.....	11
3. Verkeersingrepen.....	12
3.1. Bestaande situatie.....	12
3.2. Voorstellen van oplossing	12
3.2.1. Aanpakken van sluiptwegen	12
3.2.2. Overleg met buurgemeenten.....	13
3.2.3. Verkeer-remmende ingrepen.....	13
3.2.4. Toegang tot de Markt afsluiten	13
4. Flitspalen.....	15
4.1. Bestaande situatie.....	15
4.2. Vaststellingen	15
4.3. Voorstellen N-VA Balen-Olmen.....	16
5. Bescherming van de zwakke weggebruiker	17
5.1. Standpunt/Visie N-VA Balen-Olmen	17
5.2. Voorbeelden en mogelijke oplossingen	17
5.2.1. Mindervaliden/Rolstoelgebruikers	17
5.2.2. Schoolgaande jeugd.....	18



5.2.3. Voetgangers	18
5.2.4. Bezoekers/gebruikers van onze Sport en Recreatie-infrastructuur	19
6. Eindconclusie	20

1. Kruispunten – Zwarte punten aanpakken

Elke gemeente kent ze wel. De zwarte, gevaarlijke en verkeer hinderende kruispunten. Meestal een moeilijke materie gezien er in vele gevallen verschillende overheden bij betrokken zijn.

Bovendien zijn er soms meerdere gemeenten, laat staan provincies, bij betrokken. In het verleden regelmatig een bron van verwarring en frustrerende, vertragende, elkaar tegensprekende beleidsmaatregelen.

N-VA Balen-Olmen is dan ook van oordeel dat er een andere aanpak nodig is om deze problematiek verder en beter aan te pakken.

Vandaar bijkomende maatregelen welke je verder in dit document beschreven kan vinden.

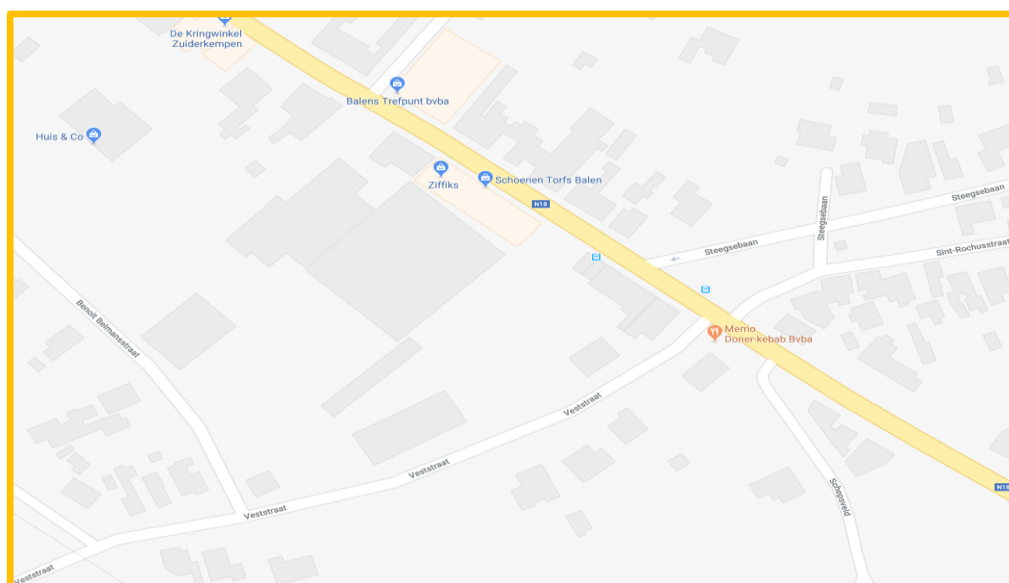
1.1. Enkele voorbeelden

Ook in Balen-Olmen hebben we meerdere kruispunten met de problematiek zoals hierboven vermeld. 2 bekendste kruispunten welke bijzondere aandacht vergen zijn volgen ons

- Steegstraat - Veststraat
- Molsessteenweg – Olmensebaan – Belsebaan (Kruispunt aan de Westhoek)

1.1.1. Steegstraat – Veststraat

1.1.1.1. Locatie



1.1.1.2. Beschrijving

Met de heraanleg van de Veststraat werd er onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden die het RUP aanbood. Met name de uitbreiding Benoit Belmansstraat en dit om het kruispunt veiliger te maken.

De huidige verkeerssituatie maakt al dat verschillende automobilisten over de parking van een aanpalende kledingzaak (Ziffiks) rijden om de file te omzeilen.

Ook de parking van een aanpalend grootwarenhuis (GB) wordt hiertoe gebruikt.

Zulke sluipwegen komen de veiligheid en vooral de hoffelijkheid niet ten goede. Uiteraard is dit ieders eigen verantwoordelijkheid maar enige beleidsmaatregelen zouden enigszins toepasselijk zijn.

1.1.1.3. Voorstellen tot verbetering

De Veststraat omvormen tot een éénrichtingsstraat met als rijrichting van Steegstraat richting Reit.

De bijkomende consequenties zijn dan, o.a.:

- Het verlaten van de Benoit Belmansstraat kan enkel nog in de verplichte rijrichting naar rechts, richting Reit
- De uitrit van de parking, behorende bij de kledingzaak Ziffiks, enkel nog aan de Veststraat met de verplichte rijrichting naar rechts richting Reit. Dit ontlast de steegstaat gezien opgaand dwars verkeer geweerd wordt.
- De inrit tot de parking van het warenhuis Carrefour, komende van de Steegstraat enkel als inrit toelaten. Uitrit voorzien in de Benoit Belmansstraat. Uiteraard kan aan deze kant wel een inrit blijven bestaan. Ook deze maatregel ontlast het opkomend dwarsverkeer in de Steegstraat.
- Gezien de Benoit Belmansstraat via deze regeling allicht zwaarder belast zal worden kunnen verkeer begeleidende en vertragende maatregelen deze lichte overlast enigszins beperken. Tevens dient de fietser en wandelaar in deze staat ook zijn ruimte te krijgen via deftige en veilige fiets- en wandelpaden.

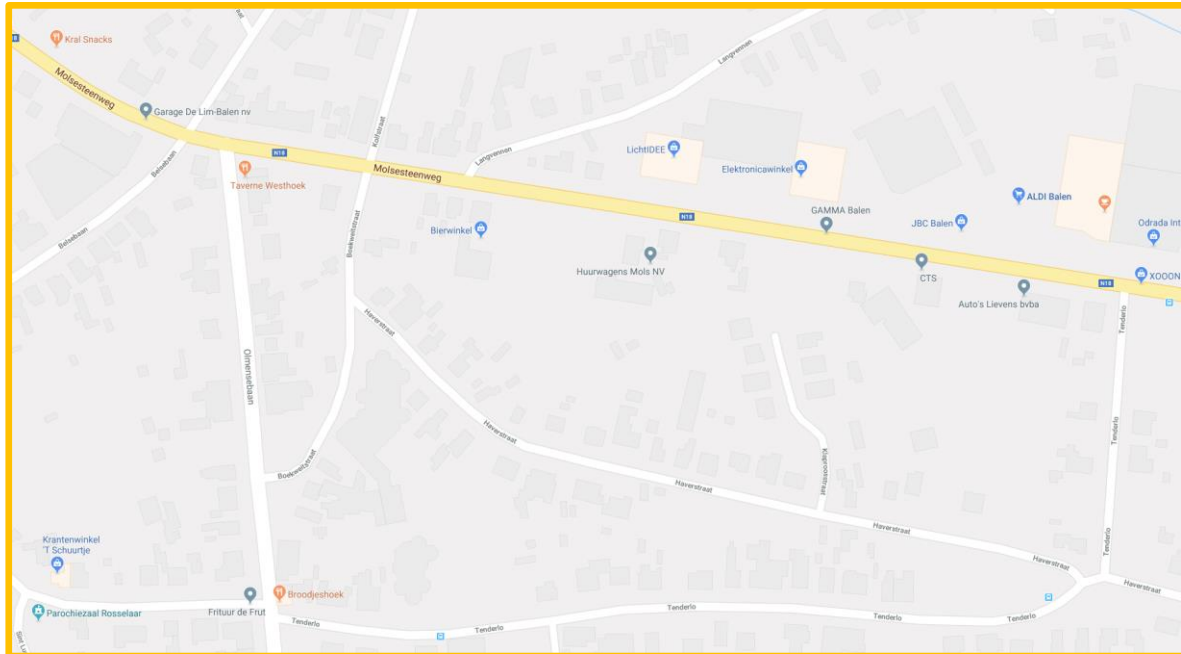
Deze maatregelen gaan waarschijnlijk een toename van het verkeer veroorzaken aan het kruispunt van de Alfons Dierckxstraat met de Vaartstraat. Dit kan als volgt verlicht worden:

- Herinrichting en plaatsen van lichten kan het verkeer beter stroomlijnen.
- Oversteekplaats beter beveiligd voor schoolgaande kinderen, bezoekers aan onze fantastische bibliotheek en gebruikers van de parking aan de Boudewijnlaan.

Op deze manier wordt ook het probleem, met betrekking tot het zebepad aan Boudewijnlaan-Vaartstraat, een oplossing aangeboden.

1.1.1.4. Molsesteenweg – Olmensebaan – Belsebaan (Kruispunt aan de Westhoek)

1.1.1.5. Locatie



1.1.1.6. Beschrijving

Al jaren een zwart punt, regelmatig aangekaart maar niets baat blijkbaar.

Dit punt, kort aan de school "GBS De Bijenkorf" van Rosselaar, bevat ook volgende straten in een complexe situatie:

- Molsesteenweg
- Olmensebaan
- Belsebaan
- De Spruiten
- Kolfstraat
- Boekweitstraat

Een deftige analyse door de verantwoordelijke overheden aangaande deze wegen, samen met de school is aangewezen.

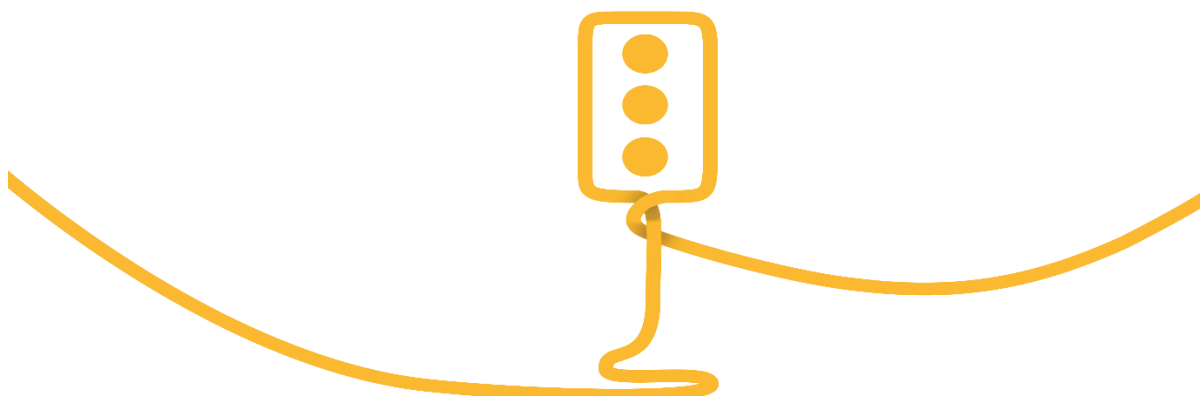
Eventueel ook hier een "enkel rijrichting" organiseren.

1.1.1.7. Voorstellen tot verbetering

- Boekweitstraat enkel toegang toelaten vanaf de Molssteenweg richting school. Het inrijden van de Haverstraat vanuit deze positie (kruispunt Boekweitstraat – Haverstraat) niet meer toelaten.
- Molssteenweg oprijden vanaf de Boekweitstraat niet meer toelaten.
- In de Haverstraat, vanaf kruispunt met Tenderlo, nog enkel richting naar de school toe laten.
- Schoolverlaten via kruispunt Boekweitstraat – Olmensebaan. Eventueel ondersteund met verkeerslichten.
- Belsebaan en de Kolfstraat enkel inrijden toelaten vanaf de Molssteenweg. Dit maakt het kruispunt eenvoudiger om rode lichten te plaatsen. Zo is er steeds een vlotte verkeersafhandeling zowel op de Molssteenweg als de Olmensebaan. En een belangrijke verhoging van de verkeersveiligheid.
- Gezien de Kolfstraat éénrichting wordt (Molssteenweg → kruispunt Kolfstraat met De Spruiten) dient ontsluiting van de achterliggende gebieden te gebeuren via de straat De Spruiten.
- Om een vlotte afhandeling te bekomen zou De Spruiten ook best éénrichting worden maar dan in de richting naar de Molssteenweg.
- *Nadeel voor de enkele bewoners van de Haverstraat op het korte stukje richting school.*

Op deze manier is het eenvoudiger om de 2 onderstaande kruispunten te ondersteunen met op elkaar afgestemde verkeerslichten:

- Molssteenweg - Olmensebaan
- Molssteenweg – Belsebaan – De Spruiten



2. Zwaar verkeer

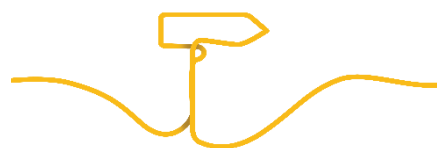
Ook zwaar verkeer in een dorpskom, woonwijk of verkaveling wordt door de meeste mensen als ergerlijke ervaring.

Een gemeentebestuur dient er zorg voor te dragen dat op gemeentelijke wegen het zwaar verkeer, in de mate van het mogelijke, zo veel mogelijk vermeden wordt.

Deftige ruimtelijke ordening en heroriëntering van zwaar verkeer kan al veel leed verzachten.

Het zwaar verkeer over de doorgangswegen laten rijden en niet via de trage landelijke wegen.

Goed beseffende dat deze visie een oefening op lange termijn is.



2.1. Zwaar verkeer van een industriezone naar de andere industriezones van onze gemeente, buurgemeenten en landelijk regio's

Balen heeft al een routeplan uitgestippeld maar een betere bewegwijzering, opvolging en controle, is aangewezen.

Aan elke uitgang van een industriezone een duidelijke signalisatie plaatsen welke de route aangeeft die men dient te volgen.

Enkele voorbeelden kan je hieronder terugvinden.

2.1.1. Industriezone Metaalstraat

- Aan Industrie Zone Metaalstraat een bord plaatsen aan kruispunt met Hoolst met een opgelegde uitstroomrichting enkel náár de Olmensebaan.
 - Richting Kristalpark volg N71 richting Lommel.
 - Richting Berkebossen volg N71 richting Lommel.
 - Richting Wezel volg N71 richting Lommel (Kristalpark).
 - Richting Turnhout volg N71 richting Geel.
 - Richting Hasselt volg N71 richting Lommel-Overpelt-Hasselt.
 - Richting Antwerpen en Luik volg N71 richting Geel.
- Signalisatie aan kruispunt Dijk- Hoolst met een opgelegde rijrichting in de richting kruispunt Mosesteenweg – Olmensebaan aan de Westhoek.
 - Richting Kristalpark volg N71 richting Lommel.
 - Richting Berkebossen volg N71 richting Lommel.
 - Richting Wezel volg N71 richting Lommel (Kristalpark).
 - Richting Turnhout volg N71 richting Geel.

- Richting Hasselt volg N71 richting Lommel-Overpelt-Hasselt.
- Richting Antwerpen en Luik volg N71 richting Geel.
- Alle +3.5 ton verkeer naar Hasselt via Olmensebaan naar Mol/Meerhout in overleg met de buurgemeenten.

2.1.2. Industriezone Berkenbossen

- Aan Industrie Zone Berkenbossen een bord plaatsen aan kruispunt met de ring (N71) met een opgelegde uitstroomrichtingen:
 - Richting Kristalpark volg N71 richting Lommel.
 - Richting Holven volg N71 richting Mol.
 - Richting Wezel volg N71 richting Lommel (Kristalpark).
 - Richting Turnhout volg N71 richting Geel.
 - Richting Hasselt volg N71 richting Lommel-Overpelt-Hasselt.
 - Richting Antwerpen en Luik volg N71 richting Geel.

2.1.3. Industriezone Wezel

- Aan Industrie Zone Kristalpark (Lommel) een bord (laten) plaatsen aan het ronde punt met de ring (N71) met opgelegde uitstroomrichtingen:
 - Richting Berkenbossen volg N71 richting Mol.
 - Richting Holven volg N71 richting Mol.
 - Richting Wezel volg N71 richting Mol (na openstellen Kristalpark).
 - Richting Turnhout volg N71 richting Geel.
 - Richting Hasselt volg N71 richting Lommel-Overpelt-Hasselt.
 - Richting Antwerpen en Luik volg N71 richting Geel.

2.1.4. Algemeen

Borden met deftige informatie aan elke uitgang van de industriezones aanbrenge. Telkens met de richting van andere zones of algemene richtingen zoals Antwerpen, Hasselt (Luik), Brussel ...

Borden met betrekking tot de industriezones

- Goed zichtbaar opstellen.
- Voldoende groot maken.
- Op alle noodzakelijke kruispunten aanbrenge over de gehele gemeente Balen.
- Samenwerking met de buurgemeenten en provincies.

Alle zwaar verkeer via de gewestwegen daar waar mogelijkheid zich aanbiedt. De landelijke wegen zoveel mogelijk vrij maken voor plaatselijk verkeer.

3. Verkeersingrepen

3.1. Bestaande situatie

Onze landelijke gemeente is uitgestrekt en hierdoor beschikken we over niet minder dan 280 km aan gemeentewegen.

Het overgrote deel van deze wegen zijn lokale wegen welke bijna uitsluitend gebruikt worden door onze lokale bewoners.

Deze wegen werden al vele jaren geleden aangelegd. Op het vlak van weginrichting en verkeersveiligheid werden in het verleden andere normen gehanteerd. Dit is een algemene vaststelling welke niet enkel voor Balen van toepassing is.

Er is de laatste jaren een sterk toenemend gebruik van de auto met een toenemende verkeersdruk tot gevolg.

Op een aantal hoofdwegen merken we echter dat enkel het bijplaatsen van flitspalen en het uitvoeren van meer anonieme snelheidscontrole niet heiligmakend zijn om op deze lokale wegen de snelheid binnen de toelaatbare grenzen te houden.

Daarom heeft N-VA Balen-Olmen een aantal voorstellen klaar om de veiligheid op onze gemeentewegen te verbeteren.

3.2. Voorstellen van oplossing

3.2.1. Aanpakken van sluipwegen

Onderstaande drukke verkeerspunten zijn ieder van onze gemeente gekend:

- Het kruispunt Westhoek,
- Veststraat/Steegstraat/Steegsebaan,
- Ronde Soef,
- Veststraat/Reit,
- File richting Mol,
- ...

Men kan opmerken dat er op een aantal lokale wegen een duidelijk sluihverkeer ontstaat om via alternatieve wegen de drukte te ontwijken.

Daarbovenop wordt regelmatig vastgesteld dat er nogal veelvuldig te snel gereden wordt, op deze sluipwegen.

Uiteraard is het niet de bedoeling deze lokale wegen (Breden Els, Rozenstraat, Roggestraat, Huttenstraat ...) als doorgangsweg te gaan gebruiken.

Als N-VA Balen-Olmen stellen we dan ook voor om, in overleg met de lokale bewoners, passende maatregelen te nemen om dit sluipverkeer te ontmoedigen.

De meest drastische methode is om deze wegen door te knippen zodat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is.

Uiteraard heeft deze oplossing ook nadelen voor de bewoners van deze straten zelf en kan dit alleen maar ingevoerd worden als deze bewoners hiermee instemmen.

Een andere oplossing kan zijn om deze wegen zodanig snelheid vertragend in te richten zodat deze sluipwegen geen snellere verbinding meer zijn dan de normale hoofdweg.

3.2.2. Overleg met buurgemeenten

Het verkeer stopt niet aan onze gemeente- en/of provinciegrens.

Overleg met al onze buurgemeenten moet leiden tot een betere verkeersafwikkeling van het vele vrachtverkeer binnen onze gemeente.

We denken hier specifiek aan de tonnagebeperking op de grens met Ham en het aansluiten van de verbinding tussen Nyrstar en de industriezone van Lommel.

Duidelijke afspraken met deze buurgemeenten kan hiervoor een stuk oplossing bieden.

3.2.3. Verkeer-remmende ingrepen

Vele van onze lokale wegen zijn lange wegen die bovendien nogal wat kruispunten bevatten.

Aangezien lange en rechte wegen uitnodigen tot snelheid, en we niet overal flitspalen kunnen gaan plaatsen, wil N-VA Balen-Olmen werk maken van as-verschuivingen en/of verhoogde kruispunten om de autogebruiker te verplichten zijn snelheid aan te passen.

We zijn er ons zeer van bewust dat dit een werk van lange adem is. Maar we zijn ervan overtuigd dat, indien deze ingrepen uitgevoerd worden, de weg er een stuk veiliger van wordt.

3.2.4. Toegang tot de Markt afsluiten

Bij de herinrichting van de Markt, in het centrum van Balen, werd de toegang tot het marktplein vanuit de Steegstraat, de Kerkstraat en de Vaartstraat nog toegelaten. Verkeer komende van de markt naar deze straten werd verboden.

Iedere Balenaar merkt dat ondanks dit verbod dagelijks meerdere inbreuken op dit vlak gebeuren waarbij niets vermoedende bestuurders en zwakke weggebruikers

komende vanuit de Kerstraat en richting Steegstraat afdraaien plots geconfronteerd worden met deze verkeersovertreders.

Gezien het verbodsbord blijkbaar niet voldoende is, stellen wij voor om hier een verdwijnpaal te plaatsen zodat er geen doorgaand verkeer naar en van de Markt meer mogelijk is.

Deze verdwijnpaal kan nuttig zijn om toch nog toegang te kunnen geven tot de Markt voor laad- en losverkeer bij festiviteiten, kermissen en de wekelijkse markt.

Uiteraard moeten veiligheidsdiensten en prioritaire voertuigen ten allen tijden toegang kunnen krijgen via deze toegang van de markt.

4. Flitspalen

4.1. Bestaande situatie

Momenteel bevinden er zich op ons grondgebied, verspreid, een aantal flitspalen.

Een deel van deze flitspalen werden door de dienst AWV geplaatst, aan kruispunten welke voorzien zijn van verkeerslichten, op enkele rijkswegen:

- N18 Markt/Kerkstraat
- N136 Rijsberg-Postelweg/Wezelbaan.

Op een aantal gemeentewegen heeft de Politiezone, in overleg met de verkeersdienst van onze gemeente, eveneens een aantal flitspalen geplaatst:

- Gerheide
- Olmensebaan
- Dijk
- Hoolsterberg
- Kapelstraat
- Meerhoutsebaan



4.2. Vaststellingen

Aan de flitspalen aan de kruispunten, gelegen op de rijkswegen, hebben wij als gemeente niet altijd (voldoende) inspraak.

Maar in het algemeen kan worden gesteld dat deze flitspalen de veiligheid aan deze kruispunten gevoelig verhogen waardoor ze dan ook hun nut bewijzen.

Onze politiezone telt in het totaal 47 flitspalen, inclusief deze aan de kruispunten, maar heeft enkel de beschikking over 6 camera's.

Deze camera's worden wisselend ingezet. Dit resulteert in een gemiddelde bezettingsgraad, per paal, van 12,75%.

Gezien de aanleg van een verhoogd kruispunt Hoolsterberg met Nagelsberg-Scheps, en de positie van de huidige flitscamera, kort achter deze verkeersdrempel, bleek in 2015 dat er op 26.927 gecontroleerde voertuigen er slechts 1 voertuig te snel reed.

Als gevolg van deze situatie heeft de Politiezone beslist om vanaf 2016 deze flitspaal niet meer van een camera te voorzien. **Deze paal wordt hierdoor bijna nutteloos.** Verplaatsen en gebruiken zou dus veel nuttiger kunnen zijn.

De flitspaal op de Dijk registreerde van begin 2012 tot einde 2016 een 274 overtredingen op 361.231 gecontroleerde voertuigen.

Gezien de positie van deze flitspaal, gelegen tussen de bocht en de verkeersremmer, gelegen ter hoogte van de inkom van de kern van Olmen, maakt dat hier slechts 0,07% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding waren.

Een percentage dat heel wat lager ligt dan het gemiddelde. Kan nuttiger, uiteraard.

4.3. Voorstellen N-VA Balen-Olmen

- Enkel flitspalen plaatsen op die plaatsen waar de kans op te snel rijden, gezien de wegsituatie, mogelijk is. De palen op Gerheide, Kapelstraat, Meerhoutsebaan en Olmensebaan zijn hier dan ook op hun plaats.
- Flitspalen herplaatsen als deze **geen** of **zeer weinig** nut hebben. Flitspaal op Hoolsterberg en Dijk wegnemen en op andere plaats neerzetten waar te snel gereden wordt. Bij voorkeur op doorgangswegen welke lenen tot het te snel rijden. We denken hier bv. aan Schoorheide of Oosthamsesteenweg.
- Pakkans verhogen door meer flitscamera's, zelf aan te kopen, dan de 6 welke momenteel in gebruik zijn.
- Alternatieve maatregelen nemen op die plaatsen waar de te verwijderen flitspalen niet van nut zijn. Op de Dijk lijkt ons het beter om een oranje knipperlicht voor beide zijden van de scherpe bocht te plaatsen zodat aankomend verkeer verwittigd wordt van deze gevaarlijke situatie.
- Op plaatsen, waar het nuttig en nodig is, gebruik maken van trajectcontrole. We staan dan ook achter dit principe zoals voorzien wordt op de Steenweg op Leopoldsburg.
- Mogelijke nieuwe plaatsen voor flitspalen zien wij
 - Vooral als beveiliging van schoolomgevingen waar het niet mogelijk is om de weginfrastructuur aan te passen om het verkeer te remmen.
 - Op deze plaatsen waarbij metingen aantonen dat er te snel gereden wordt.
- Mobiele controles dienen blijvend voorzien te worden.
- De Gemeente, evenals de Politiezone, dient nog meer in te zetten op sensibilisering en het informeren van onze inwoners rond de problematiek van overdreven snelheid.

5. Bescherming van de zwakke weggebruiker

5.1. Standpunt/Visie N-VA Balen-Olmen

Op het vlak van de bescherming van de zwakke weggebruiker, in onze gemeente Balen, is N-VA Balen-Olmen de mening toegedaan dat hier nog heel wat mogelijkheden liggen tot verbetering.

Als zwakke weggebruiker denken we aan:

- > Voetgangers
- > Fietsers
- > Bezoekers Sport en Recreatie infrastructuur
- > Schoolgaande jeugd
- > Mindervaliden
- > ...

Veelal kunnen **kleine** en **goedkope ingrepen** aan de bestaande infrastructuur de veiligheid van deze zwakke weggebruiker op en langs de openbare weg aanzienlijk verbeteren.

5.2. Voorbeelden en mogelijke oplossingen

5.2.1. Mindervaliden/Rolstoelgebruikers

Vooraf in de centrum van Balen en Olmen dient er meer aandacht te zijn voor deze groep van mensen.

Rolstoelgebruikers zouden moeten kunnen beschikken over een voldoende breed, **obstakelvrij** voetpad.



Deze obstakels zijn er soms de oorzaak van dat de rolstoelgebruikers verplicht worden om op het fietspad of de rijweg te komen. Dit komt uiteraard hun veiligheid niet ten goede.

Enkele van deze obstakels zijn verlichtingspalen, verkeersborden en allerlei andere objecten.

In de centrum's dienen bijvoorbeeld sommige verlichtingspalen, verkeersborden en objecten verplaatst te worden.

Ter hoogte van de oversteekplaatsen dienen de stoepen verlaagd te worden tot rijwegniveau. Dit opdat het op en afrijden veel vlotter en veiliger zou kunnen gebeuren.

Voor blinden en slechtzienden dient de **nodige signalisatie** voorzien te worden aan de oversteekplaatsen in de vorm van speciale voetpadtegels, geluidssignalen en dergelijke.

5.2.2. Schoolgaande jeugd

De schoolomgevingen dienen **nog veiliger** gemaakt te worden. Vooral voor deze schoolomgevingen gelegen aan drukke wegen.

Als N-VA Balen-Olmen stellen we volgende maatregelen voor:

- In Olmen een snelheidskoppeling te voorzien aan de huidige verkeerslichten waardoor automatisch het verkeerslicht op rood springt indien de snelheid boven de 30 Km/uur ligt.
- Ook de problematiek van de schoolomgeving te Rosselaar aan het kruispunt van de Westhoek (gekend als zwart kruispunt) dient eindelijk een veilige invulling te krijgen. N-VA heeft als doelstelling om het overleg met AWW terug vlot te krijgen zodat er een veilige oplossing voor alle schoolkinderen van Rosselaar binnen afzienbare tijd in uitvoering kan. Meer details kan je in voorgaande paragraaf (1.1.1.4) terugvinden.
- Verder is het belangrijk dat er een charter opgemaakt wordt in overleg met de schooldirectie en de ouders op welke wijze het autoverkeer aan de schoolpoort op een veilige manier kan gerealiseerd worden.

5.2.3. Voetgangers

Gezien wij als N-VA ook streven naar een leefbaar en winkelvriendelijk centrum willen we ook ervoor zorgen dat er bijkomende oversteekplaatsen worden voorzien zodat de veiligheid verhoogd kan worden.



Oversteekplaatsen dienen op die wijze uitgerust te worden dat de weggebruikers deze oversteekplaatsen duidelijk kunnen waarnemen.

5.2.4. Bezoekers/gebruikers van onze Sport en Recreatie-infrastructuur

Het recreatiedomein **Keiheuvel** is gelegen midden in de mooie natuur. De toegang en parkeerproblematiek rondom het domein is echter ver van veilig.

Zeker wanneer het gaat om **enthousiaste kinderen**, die vanuit de wild-parkerende wagens van tussen de bomen uit, aan de overzijde van de inkom, plots de straat op komen.

N-VA Balen heeft dan ook als doel om zo spoedig als mogelijk te betrachten dat het wild parkeren aan het domein niet meer kan gebeuren. Gereguleerd parkeren is hier aangewezen.

Voorstel:

- Een degelijke studie laten maken om in overleg met Natuur en Bos een bijkomende semi-verharde parking aan te kunnen leggen.
- In de buurt van de vliegclub, een gezamenlijk doel.

Bovendien zal d.m.v. **bijkomende verkeersingrepen** de onmiddellijke zone voor de inkom verkeersveiliger gemaakt worden. Een **beveiligde oversteekplaats** kan hier een oplossing bieden.

Om de veiligheid van de oversteekplaats aan de in- en uitrit van het complex **De Bleuken** te verhogen zal N-VA werk maken om hier verkeerslichten, aangestuurd door de gebruikers van de oversteekplaats, te plaatsen. Dit zal de veiligheid van zowel overstekende voetgangers als fietsers gevoelig verhogen.

Veilig

6. Eindconclusie

Kortom een

Verantwoord

Verkeers- en mobiliteitsbeleid