

# TRITEL

## MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

### BELEIDSPLAN



Definitieve versie 2011

---

# COLOFON

## OPDRACHT

Opdrachtgever	Stadsbestuur Herk-de-Stad
Opdrachthouder	Technum-Tractebel N.V. –Afd. Ruimtelijke Planning Hasselt Ilgatlaan 23, 3500 Hasselt. Tel. 011/288600 – Fax. 011/288620
Onderaannemer	TRITEL N.V.
Projectleider	Natalie Craeghs
Projectteam	Joris De Vadder
Projectnummer	P1062 / H.152171

## LEDEN

Karel Janssens  
Jean-Marie Coenen  
Dieter van de Langenbergh  
Luc Buelens  
Paul Smeets  
Nele Hendrickx  
Katrien Colson  
Rik Schreurs  
Armand Grootaers  
Danny Pauly  
Mark Vanleeuw  
Guido Ector  
Magda Raemaekers  
Nathalie Creten  
Lotte poncelet  
Jan Celis  
Bart Bastijns  
Roger Meynen  
Joris Devadder  
Natalie Craeghs

## GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE (GBC)

BMV Limburg  
Ruimte en Erfgoed  
AWV Limburg  
NMBS  
VVM De Lijn  
VVM De Lijn  
Provinciebestuur Limburg  
Provinciebestuur Limburg  
Politiezone West Limburg  
Burgemeester Herk-de-Stad  
Schepen Herk-de-Stad  
Schepen Herk-de-Stad  
Schepen Herk-de-Stad  
Secretaris Herk-de-Stad  
Afdelingshoofd grondgebiedszaken  
Hoofd Technische binnendienst Herk-de-Stad  
Mobiliteitsambtenaar Herk-de-Stad  
Duurzaamheidsambtenaar Herk-de-Stad  
Tritel  
Tritel

## PROJECTVERLOOP

### BELEIDSPLAN

Technische Werkgroep	13 januari 2011
GBC	12 juli 2011
Gemeenteraad	12 september 2011
PAC	25 oktober 2011

## DOCUMENTEN

Verkenningnota	Conform verklaard op de PAC van 22 september 2009
Uitwerkingnota	Conform verklaard op de PAC van 29 september 2010
Beleidsplan	Conform verklaard op de PAC van 25 oktober 2011

---

# INHOUDSTABEL

INFORMATIEF DEEL .....	7
1. INLEIDING.....	8
1.1 AANLEIDING TOT DE STUDIE .....	8
1.2 PLAATS VAN HET BELEIDSPLAN IN HET MOBILITEITSPLAN .....	8
1.3 INHOUDELIJKE KENMERKEN FASE 3, BELEIDSPLAN .....	9
2. KNELPUNTEN EN DOELSTELLINGEN .....	10
2.1 KNELPUNTEN.....	10
2.1.1 Ruimtelijke probleemvelden .....	10
2.1.2 Probleemvelden Verblijfsgebieden - voetgangers.....	10
2.1.3 Probleemvelden fietserverkeer.....	11
2.1.4 Probleemvelden openbaar vervoer .....	11
2.1.5 Probleemvelden gemotoriseerd verkeer .....	11
2.2 DOELSTELLINGEN .....	12
2.2.1 Algemeen .....	12
2.2.2 Doelstellingen Herk-de-stad .....	13
3. PARTICIPATIETRAJECT .....	15
3.1 ALGEMEEN .....	15
3.2 HET TRAJECT.....	15
3.3 PARTICIPATIE.....	15
4. SYNTHESE VAN VOORGAANDE FASEN.....	18

---

4.1	SAMENVATTING FASE 1: VERKENNINGSNOTA .....	18
4.2	SAMENVATTING FASE 2: UITWERKINGSNOTA .....	18
4.2.1	Zwaar vervoer .....	18
4.2.2	Sluipverkeer .....	19
4.2.3	Trage wegen .....	19
4.2.4	Milieu .....	19
4.2.5	Parkeerbeleid .....	20
4.2.6	Openbaar vervoer .....	21
5.	TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN .....	23
5.1	KEUZE VAN HET BELEIDSSCENARIO .....	23
5.2	RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN .....	24
5.2.1	Routepan Uitzonderlijk vervoer .....	24
5.2.2	Bovenlokaal functioneel fietsroutenewerk.....	24
	RICHTINGGEVEND DEEL.....	25
6.	OPERATIONELE DOELSTELLINGEN .....	26
6.1	ZWAAR VERVOER.....	26
6.2	SLUIPVERKEER .....	27
6.3	TRAGE WEGEN .....	28
6.4	MILIEU .....	29
6.5	PARKEERBELEIDSPAN .....	30
6.6	OPENBAAR VERVOER.....	31
7.	UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN .....	33
7.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID .....	33

---

---

7.1.1	Werkdomein A1: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan .....	33
7.1.2	Werkdomein A2: Strategische projecten met impact op mobiliteit .....	34
7.1.3	Werkdomein A3: Categorisering van de wegen .....	37
	WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN .....	40
7.1.4	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken.....	40
7.1.5	Werkdomein B2: Fietsnetwerk .....	43
7.1.6	Werkdomein B3: Openbaar vervoer.....	48
7.1.7	Werkdomein B4: Autostructuur.....	50
7.1.8	Werkdomein B5: Routes zwaar vervoer .....	52
7.1.9	Werkdomein B6: Parkeerbeleid en parkeerplan.....	54
7.1.10	Werkdomein B7: Overstapvoorzieningen.....	57
7.2	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN.....	58
7.2.1	Algemeen .....	58
7.2.2	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen .....	58
7.2.3	Werkdomein C2: Tarifiering openbaar vervoer en parkeren.....	59
7.2.4	Werkdomein C3: Campagnes.....	60
7.2.5	Werkdomein C4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen .....	61
7.2.6	Werkdomein C5: Handhaving .....	61
7.2.7	Werkdomein C6: Bewegwijzering.....	62
7.2.8	Werkdomein C7: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie .....	63
7.2.9	Werkdomein C8: Monitoring en evaluatie.....	64
8.	UITWERKING ACTIEPROGRAMMA .....	66
8.1	VOORSTELLING ACTIEPROGRAMMA MET FASERING EN KOSTPRIJSRAMING .....	66
9.	VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE .....	69
9.1	ORGANISATIE .....	69
9.1.1	Coördinatie tussen beleidsactoren en andere partners .....	69
9.1.2	Projectorganisatie voor sommige modules.....	70
9.2	EVALUATIE.....	70
9.2.1	Voortgang van het mobiliteitsbeleid.....	70
9.2.2	Effecten van het mobiliteitsbeleid.....	71

---

10.	VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN .....	73
10.1	AFSTEMMING MET HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN.....	73
10.2	AFSTEMMING MET HET MILIEUBELEID.....	73
11.	BIJLAGEN .....	75
11.1	FIGUREN.....	75
11.2	ACTIETABELLEN.....	76
11.3	VERSLAG GBC .....	78
11.4	VERSLAG PAC UITWERKINGSFASE.....	79
11.5	DOCUMENTEN BETREFFENDE HET PARTICIPATIETRAJECT .....	80
11.6	GEMEENTERAADSBSLUIT VOORLOPIGE VASTSTELLING BELEIDSPLAN.....	81
11.7	VERSLAG PAC BELEIDSPLAN .....	82

# INFORMATIEF DEEL

# 1. INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING TOT DE STUDIE

Het mobiliteitsplan van Herk-de-Stad werd op 21 november 2000 in de Provinciale Audit Commissie (PAC) behandeld en conform verklaard. Sindsdien is echter de gemeentelijke visie op de mobiliteit geëvolueerd onder invloed van interne en externe factoren. Dit heeft ertoe geleid dat de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) in haar vergadering van 12 oktober 2007 bij het uitvoeren van de Sneltoets tot het besluit kwam, dat alle actoren weliswaar nog achter het beleidsscenario van het Mobiliteitsplan staan, maar dat dit plan zelf toe is aan een verbreding en verdieping op een aantal **welbepaalde thema's** (spoor 2). De PAC heeft in de vergadering van 27 november 2008 deze Sneltoets conform verklaard.

De volgende thema's zijn geselecteerd:

- **Te verbreden:**
  - Zwaar vervoer
  - Sluipverkeer
  - Trage wegen
  - Milieu
- **Te verdiepen:**
  - Parkeerbeleidsplan
- **Te actualiseren**
  - Openbaar vervoer

## 1.2 PLAATS VAN HET BELEIDSPLAN IN HET MOBILITEITSPLAN

Teneinde een integraal beeld te krijgen over het planproces dat bij de opmaak van het mobiliteitsplan van toepassing is, worden in de onderstaande figuur de inhoudelijke aandachtspunten per planfase aangegeven voor dit verbrede/verdiepte beleidsplan. Dit beleidsplan geeft de toekomstvisie op de gemeente Herk-de-Stad weer en kan op zich gelezen worden.



## STAPPENPLAN VERBREDEN EN VERDIEPEN



Figuur 1: Stappenplan Verbreden en verdiepen

### 1.3 INHOUDELIJKE KENMERKEN FASE 3, BELEIDSPLAN

Het beleidsplan is erop gericht om het gekozen beleidsscenario om te vormen naar een echt beleidsplan met concrete maatregelen, afspraken, timing en financiële raming. In kader van het verbreden en verdiepen van het beleidsplan is het conform verklaarde beleidsplan van 2000 geactualiseerd en bijgestuurd.

Het beleidsplan vormt de basis voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid in de gemeente van de komende jaren. Het beleidsplan is dus geen "eindplan", doch slechts het begin van een proces. Het dient op regelmatige tijdstippen te worden besproken, geactualiseerd en verfijnd.

Deze nota is opgedeeld in een informatief en een richtinggevend deel. In het informatief deel worden de doelstellingen en taakstellingen herhaald. Het beleidsscenario uit het eerste generatie mobiliteitsplan dat nog steeds gedragen wordt door de gemeente, zijnde het duurzaam scenario, komt er ook aan bod. Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan zal bepaalde elementen wijzigen en toevoegen. De samenvattingen van de uitwerkingsfase (fase 2) van het verbreden en verdiepen staan eveneens in het informatief gedeelte. In het richtinggevend deel wordt het beleidsplan verder uitgewerkt volgens de verschillende werkdomeinen. Vervolgens wordt het actieprogramma beschreven vanuit de 5 invalshoeken.

## 2. KNELPUNTEN EN DOELSTELLINGEN

### 2.1 KNELPUNTEN

*Zie Figuur B 1 in bijlage.*

Hieronder volgt een samenvatting van de huidige en verwachte probleemvelden. De probleemvelden worden daarbij opgesplitst in ruimtelijke en verkeerskundige probleemvelden.

#### 2.1.1 RUIMTELIJKE PROBLEEMVELDEN

Een ruimtelijk probleempunt duidt een situatie aan waarbij de ruimtelijke situering van een bepaalde activiteit het goed functioneren van de activiteiten in het omliggende gebied verstoort.

Voor Herk-de-Stad en omgeving worden de volgende huidige probleemvelden onderscheiden.

- De ontsluiting van Daelersveld (sportcomplex, nieuwe schoolcampus, woonwijk) is problematisch. Bij de opmaak van voorliggende nota waren de werkzaamheden bezig voor de heraanleg van het kruispunt N2 – Industrieweg. Het kruispunt zal worden uitgerust met een 4<sup>de</sup> tak die zal instaan voor de ontsluiting van de site.
- In de omgeving van het centrum zijn er verschillende scholencampussen gelegen (campussen Ursula, Herckerhof en Amandina). Tijdens de schoolspits heerst er een hoge verkeersdruk in deze schoolomgevingen. Hierdoor ontstaat congestie dat de bereikbaarheid hindert van naburige activiteiten.

#### 2.1.2 PROBLEEMVELDEN VERBLIJFSGEBIEDEN - VOETGANGERS

- Lintbebouwing en woonkorrels: Momenteel bestaat de moeilijkheid een uniform en consequent snelheidsregime met voldoende maatschappelijk draagvlak te creëren.
- Het centrum van Donk heeft te maken met een verlaging van de leefbaarheid ten gevolge van het doorgaand zwaar verkeer.
- Voor de deelgemeente Berbroek vormt de N2 een sterke barrière voor zachte weggebruikers. Ten zuiden van de N2 bevinden zich namelijk belangrijke attractiepolen zoals het handelsapparaat te Herk centrum en de verschillende scholen.
- Verschillende woonwijken hebben (voornamelijk nachtelijke) overlast door gestationeerde vrachtwagens (en opleggers).
- In de toekomst zou er een potentieel probleem kunnen ontstaan door de nieuwe woonwijk Herckerveld. De bijkomende verkeersgeneratie kan de druk verhogen op de omliggende woonstraten. Dit wordt in de planning opgevangen door de opmaak van een MOBER en door het opzet van de wijk met:
  - Indeling in zelfstandige deelwijken met aparte ontsluiting zodat de verkeersdruk gespreid wordt

- o Aandacht voor de zachte weggebruiker door het voorzien van autovrije fiets- en wandelpaden en groene corridors die toegang geven tot het centrum en de verschillende woonvelden onderling verbinden.

### 2.1.3 PROBLEEMVELDEN FIETSERVERKEER

De meest interessante functionele fietsassen zijn, omwille van de directheid en de ligging van de belangrijkste bestemmingen ernaast, de verschillende steenwegen. Op een aantal van deze assen ontbreken afgestemde fietsvoorzieningen. Ook lokaal zijn er bepaalde behoeftes. Men acht een opwaardering van de fietsinfrastructuur wenselijk op volgende wegen:

- Doelstraat – de Pierpontstraat
- N2
- St-Jorislaan
- Rummenweg
- Amandinaweg

Bijkomend zijn er een aantal lokale gevaarlijke kruispunten:

- De N2 vormt een belangrijke barrière. Gevaarlijke oversteekplaatsen zijn:
  - o Kapelstraat
  - o Pastorijstraat
  - o Oude Baan (Dit knelpunt is minder uitgesproken gezien de meeste scholieren oversteken aan het lichtengeregeld kruispunt van de N2 met de N717)
- Kruispunt Houwijkerstraat – De Pierpontstraat

### 2.1.4 PROBLEEMVELDEN OPENBAAR VERVOER

Betreffende het aanbod van het openbaar busvervoer ziet de gemeente voornamelijk een hiaat in de bediening van de relatie tussen Herk-de-Stad en Sint-Truiden. De lijn 30, die instaat voor de verbinding van Herk-de-Stad met Sint-Truiden (Sint-Jozefziekenhuis, **winkelcentrum, kantoor belastingen, ...**), was vroeger een reguliere lijn. Ondertussen is de ritfrequentie echter afgebouwd naar slechts enkele ritten per dag.

De perifere ligging van het station ten opzichte van de deelgemeente Scholen en de fusiegemeenten is een rem op een hoger gebruik van de trein. Een verdichting van de stationsomgeving is evenwel ruimtelijk niet gewenst. Een versterking van de busrelatie tussen Herk-centrum, Scholen en het station kan het treingebruik verhogen.

De belbus kent ondanks de verschillende campagnes slechts een matig succes.

### 2.1.5 PROBLEEMVELDEN GEMOTORISEERD VERKEER

#### **Sluipverkeer**

Er zijn verschillende sluiproutes doorheen de gemeente. Voornamelijk de Oude straat, Kasteelstraat, Keernestraat en de verschillende ruilverkavelingswegen ondervinden hiervan een hogere verkeersdruk. Het sluipverkeer is niet gewenst daar er vaak conflicten ontstaan met fietsers en het zorgt voor een aantasting van de verkeersleefbaarheid door de hogere verkeersdruk en de vaak hoge snelheden van het autoverkeer.

## Zwaar verkeer

Het zwaar verkeer doorheen de gemeente maakt vaak gebruik van lokale wegen met overlast voor de omgeving tot gevolg. De problematiek stelt zich voornamelijk in het centrum van Donk en de Rummenweg. Wat het parkeren van vrachtwagens betreft wordt er momenteel eerder willekeurig gespreid over de gemeente geparkeerd. Dit gebeurt vaak op openbaar domein waardoor potentieel onveilige situaties kunnen ontstaan. Daarenboven kunnen geparkeerde vrachtwagens hinderlijk zijn naar nachtlawaai toe.

## Parkeerproblematiek

De huidige parkeerstructuur in Herk-de-Stad verwijst langparkeerders naar de randparkings. Het centrum is namelijk voorbehouden voor kortparkeerders (blauwe zone). Ondanks de parkeerduurbepanking kan de parkeerdruk in het centrum hoog oplopen. In de kernen Donk en Berbroek heerst er voornamelijk een hoge parkeerdruk tijdens de schoolspits.

## Veiligheid

Echte zwarte punten met hoge concentraties aan verkeersongevallen zijn er niet meer. Verkeersongevallen situeren zich voornamelijk op de wegen met hoge intensiteiten en rijnsnelheden (gewestwegen en toegangsweg en luswegen Herk-centrum). Figuur B 2 in bijlage geeft een overzicht van de ongevallen in 2010. Als potentieel erg gevaarlijk worden de volgende kruispunten en wegvakken beschouwd:

- N2 x Kapelstraat x Bosstraat (dwarsend schoolverkeer)
- N2 x Pastoriestraat (ontsluiting deelgemeente Donk)
- Gestationeerde vrachtwagens en opleggers op de pechstrook van de N2

## 2.2 DOELSTELLINGEN

### 2.2.1 ALGEMEEN

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een "duurzame mobiliteit".

- **Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur**

Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

- **Versterking van alternatieven voor het autoverkeer**

Voor het personenverkeer zijn deze alternatieven voor kortere afstand het te voet gaan en het fietsen; voor langere afstanden zijn de alternatieven het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Het spoor en het vervoer over water zijn de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg.

- **Optimalisering door categorisering van het wegennet**

De optimalisering houdt een categorisering van het wegennet in. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van wegen. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamel functie en de functie van toegang geven (erfontsluiting). De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

- **Mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer**

Aanvullend op de voorgaande doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt.

## 2.2.2 DOELSTELLINGEN HERK-DE-STAD

In het kader van deze algemene doelstellingen kunnen voor Herk-de-Stad volgende specifieke doelstellingen geformuleerd worden (rekening houdend met de gestelde probleempunten):

- **Waarborgen van de bereikbaarheid van de economische polen**

Het centrum van Herk alsook de voornaamste verkeersgenererende functies dienen optimaal multi-modaal bereikbaar te zijn of gemaakt te worden:

- Herk-centrum als dienstenpool met voornaamste pijlers: onderwijs en zorgfuncties
- Industrierrein Daelemveld
- KMO zone Berbroek

- **Garanderen van een optimale mobiliteit voor de ganse bevolking**

Het buitengebied dient een goede ontsluiting te hebben met het openbaar vervoer. Daarenboven wenst men vanuit Herk-de-Stad snelle busverbindingen naar de omliggende steden (Hasselt, Diest, Sint-Truiden). Tevens dient er een afstemming te zijn tussen trein en bus aan het station van Schulen.

- **Verbeteren van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid**

De verblijfskwaliteit in de verschillende kernen moet worden gewaarborgd. In het centrum van Herk dient een gedegen parkeerbeleid de parkeerdruk in het centrum te beheersen. De effectieve implementatie van de categorisering van het wegennet moet selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. Ook de routes voor zwaar vervoer dienen te worden gekoppeld aan de functie van de wegen teneinde de overlast voor bewoners te minimaliseren. Ook sluipverkeer is niet gewenst.

- **Afbouwen van de verkeersonveiligheid**

Door te streven naar een verminderd autogebruik, snelheidsmatiging en aangepaste infrastructuur moet de verkeersveiligheid verbeteren. Hierbij gaat speciale aandacht naar de veiligheid van de schoolomgevingen en fietsroutes. Conflicten tussen zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer dienen te worden geminimaliseerd. Ook een verbetering van de oversteekbaarheid van de N2 is noodzakelijk om de barrièrewerking ervan te reduceren.

- **Versterking van alternatieven voor het autoverkeer**

Voor het personenverkeer voor kortere afstand zijn het te voet gaan en het fietsen valabele alternatieven. Het uitwerken van een kwalitatief, veilig en fijnmazig voetgangers- en fietsnetwerk moet deze verplaatsingswijzen ondersteunen. Voor langere afstanden is het openbaar vervoer een alternatief. Een afgestemd OV-aanbod met kwalitatief uitgeruste haltes moeten hiertoe bijdragen.

- **Optimaliseren van de bestaande infrastructuur**

De inrichting van de weginfrastructuur moet afgestemd zijn op de functie van de weg en de ruimtelijke context met aangepaste fietsers- en voetgangersvoorzieningen. Centrum- en woongebieden moeten worden aangekondigd door overgangspunten en –poorten.

- **Verdere integratie van het milieubeleid in het mobiliteitsbeleid**

## 3. PARTICIPATIETRAJECT

### 3.1 ALGEMEEN

Het mobiliteitsplan is een sterke basis voor de uitbouw van een consequent en duurzaam mobiliteitsbeleid. Het vormt voor de stad ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het is wenselijk dat de gemeente een participatietraject vastlegt voor zowel de opmaak als de latere aanpassingen van het mobiliteitsplan.

In het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 werd het vastleggen van een participatietraject opgenomen als stap bij de opmaak van een mobiliteitsplan. Dit participatietraject wordt best zo vroeg mogelijk in het proces opgestart zodat de bewoners en andere belangengroepen voldoende betrokken kunnen worden in het proces.

Het participatietraject moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad voor de goedkeuring van het beleidsplan door de PAC. Indien geen participatietraject wordt vastgelegd wordt het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan onderworpen aan een openbaar onderzoek.

### 3.2 HET TRAJECT

Bij aanvang van het proces van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan werd er formeel geen participatietraject vastgelegd. Naar aanleiding van het decreet van 20 maart 2009 werd een participatietraject opgesteld en goedgekeurd door de gemeenteraad van 21 juni 2010.

Het participatiespoor richt zich zowel op de individuele burgers als op doelgroepen die vanuit hun activiteiten een belangrijke actor zijn binnen mobiliteit in zijn geheel of deelaspecten ervan zoals scholengemeenschappen en handelaars.

Voor de informatie aan en de inspraak van de betrokkenen worden verschillende kanalen gebruikt

- passief: verspreiden van informatie via UIT Herk-de-Stad (het gemeentelijk infoblad), de gemeentelijke website, de wekelijkse nieuwsbrief, e-mail naar contactpersonen van doelgroepen. De informatie wordt daarbij regelmatig bijgewerkt volgend op het verloop van het proces.
- interactief: mogelijkheid tot feedback op de gepubliceerde informatie
- actief: organiseren van overlegmomenten met de doelgroepen en hoorzittingen voor de bevolking

Naast het rechtstreeks betrekken van de bevolking, volgt ook de verkeerscommissie, met vertegenwoordigers van de belangrijke actoren op het vlak van mobiliteit, het proces permanent op. De verkeerscommissie krijgt tijdens haar 4 vaste vergaderdata per jaar een zicht op de evolutie van het proces en geeft feedback aan het projectteam. Op sleutelmomenten worden extra vergaderingen belegd om de uitwerkingsnota, het beleidsplan of onderdelen ervan te bespreken.

### 3.3 PARTICIPATIE

Om bewoners en doelgroepen actief te betrekken werden verschillende inspraak- en informatierondes georganiseerd:

- Overlegmomenten met de **doelgroepen en adviesraden**  
Het overleg staat open voor alle aspecten van het mobiliteitsplan, maar per groep is de focus gelegd op de elementen waarop de groep de meeste impact heeft of ondervindt

Groep	Zwaar verkeer	Parkeren	Trage wegen	Milieu	Openbaar vervoer	Sluip- verkeer
<b>Scholen</b>		X	X		X	X
<b>Ondernemers – vrachtchauffeurs</b>	X	X				X
<b>Senioren – Gehar</b>		X	X		X	
<b>Handelaars, bewoners en werkgevers van het centrum</b>	X	X				

- Organisatie van een **hoorzitting** waarop de gehele bevolking werd uitgenodigd. De inwoners zijn uitgenodigd via een huis aan huis folder waarin de kernpunten van het nieuwe mobiliteitsplan zijn opgenomen. Tevens is vermeld hoe burgers die de hoorzitting niet kunnen bijwonen hun suggesties en bemerkingen kunnen doorgeven.

De volgende overlegmomenten werden georganiseerd:

- 20/10/2010: Hoorzitting bewoners en handelaar van het centrum
- 22/10/2010: Hoorzitting ondernemers
- 26/10/2010: Hoorzitting scholen
- 27/10/2010: Gemeentelijke gehandicapten adviesraad
- 26/11/2010: Seniorenraad
- 10/11/2010: Algemene hoorzitting

De verslagen van de verschillende overlegmomenten zijn opgenomen in bijlage.

Hieronder volgt een opsomming van opmerkingen of suggesties uit het participatietraject die weerhouden zijn en derhalve hebben geleid tot een aanvulling of bijsturing in het beleidsplan:

### **Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk**

- De N2 blijft een belangrijke barrière vormen in de gemeente. De stad is voor de uitvoering echter afhankelijk van AWW. Prioritair wenst de stad de nog niet met lichten beveiligde kruispunten op de N2 aan te pakken. Momenteel wordt er gewerkt aan de nieuwe aansluiting met de scholencampus Ursula. Hierna zal het kruispunt met de Sint-Jorislaan wordt aangepakt.
- Voor Donk-centrum werd initieel voorgesteld om een parkeerverbod in te voeren in het oostelijk segment van de Zwartveldstraat teneinde de parkeerchaos aldaar te vermijden tijdens de schoolspits. Men verkiest echter de Zwartveldstraat (aansluiting met de Dorpstraat) in te richten als enkelrichtingsstraat (in oostelijk richting) met een afzetzone aan de zuidzijde in functie van de school. Deze ingreep is in overeenstemming met en vormt een aanvulling van de plannen voor de heraanleg van het centrum te Donk.



- In verband met het trage wegennet werd een suggestie aangebracht van potentiële zachte verbinding tussen Berbroek en Schakkebroek.

### **Fietsroutenetwerk**

- Verbetering van de fietsvoorzieningen langs de Sint-Jorislaan: Fietsuggestiestroken
- Verbetering van de fietsvoorzieningen langs de Amandinaweg: Fietspaden
- Gasterbosstraat: Evalueren of een betere scheiding kan aangebracht worden tussen rijbaan en het 'fietspad' (in dolomiet).

### **Openbaar vervoer**

- Aan vele van de (bel)bushaltes is het reizigerscomfort beperkt tot het absolute minimum. Stelselmatig zullen de haltevoorzieningen opgewaardeerd worden (bijvoorbeeld: verharding, schuilhuisje, fietsenstallingsvoorzieningen).

### **Wegencategorisering**

- Er werd geopperd de snelheid te verlangen langsheen de N717 van 70 naar 50 km/u. Voor het zuidelijk segment blijft 70km/u de meest aangewezen snelheid (geen bebouwing, vrijliggende fietspaden). Voor de Neerstraat echter, lijkt 50km/u meer aangewezen (lintbebouwing, aanliggende fietspaden).

### **Sluipverkeer**

- Het initiële voorstel om de Oude Straat te knippen ter hoogte van de aansluiting met de Diestsesteenweg is niet langer weerhouden. De voorkeur gaat uit naar enkelrichtingsverkeer in de richting van de Diestsesteenweg waarbij de aansluiting een rechts-uit constructie wordt.
- In de Gasterbosstraat zijn/worden paaltjes geplaatst om het doorgaand verkeer te weren. In het noorden zal lokaal vrachtverkeer blijven in functie van de Biogasininstallatie.

### **Zwaar vervoer**

- In de omgeving van de Boskantstraat-Herkantstraat zal er een tonnagebeperking worden ingevoerd in overeenstemming met de buurgemeente Hasselt.

### **Parkeren**

- De parking van de Guldensporenlaan wordt verfraaid in de mate dat de juridische context het toelaat. Voornamelijk het gebrek aan verlichting wordt als een probleem ervaren.
- Op de nieuwe parking van de sporthal wordt in overleg met het toegankelijkheidsbureau bijkomende comfortplaatsen voorzien voor personen met een handicap.
- De parkeerstructuur in de Oude Tramweg zal verder geëvalueerd worden. In een proefopstelling zal het parkeerverbod gedeeltelijk opgeheven worden (tussen Kulkenhofstraat en Stevoortweg).
- Aanbrengen van afgebakende parkeervakken in de Kapelstraat tussen N2 en Lindestraat.

### **Flankerende maatregelen**

- Voor de campus Sint-Ursula zal een schoolvervoersplan worden opgemaakt waarin onder andere de **bereikbaarheid en veiligheid van de schoolomgeving (parkeren, afzetbewegingen, ...)** nader wordt bekeken.

## 4. SYNTHESE VAN VOORGAANDE FASEN

### 4.1 SAMENVATTING FASE 1: VERKENNINGSNOTA

De verkenningnota bevat een inventarisatie van bestaande plannen en studies op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hierbij werd er extra nadruk gelegd op de gewijzigde planningscontext. Verschillende plannen (bijvoorbeeld het gemeentelijk en provinciaal ruimtelijk structuurplan, het bovenlokaal functioneel **fietsrouten netwerk, ...**) zijn namelijk van een latere datum dan het bestaande mobiliteitsplan. Daarnaast zijn er nieuwe plannen of ontwikkelingen ontstaan (bv. Daelersveld, ...).

**Vanuit de sneltoets zijn er verschillende te verbreden of te verdiepen thema's naar voor geschoven. Het betreft de thema's zwaar vervoer, sluipverkeer, trage wegen, milieu, parkeerbeleidsplan en openbaar vervoer.**

Voor elk van de **thema's wordt aan de hand van een verbreden en verdiepingmatrix de interactie met de 3 werkdomeinen** (ruimtelijke ontwikkeling, verkeersnetwerken, flankerende maatregelen) en de 5 doelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, milieu) naar boven gebracht. Inzicht in deze gelaagdheid en onderlinge verwevenheid zijn cruciaal om tot een integrale duurzame mobiliteitsvisie te komen van waaruit men adequate, concrete taakstellingen naar voor kan schuiven. Die taakstellingen zijn geconcretiseerd in een relatietabel.

Tenslotte wordt per thema bekeken welke knelpunten vandaag gekend zijn en wat de doelstellingen zijn binnen dit thema. Er wordt bekeken welke informatie reeds voorhanden is en welk onderzoek nog moet uitgevoerd worden.

### 4.2 SAMENVATTING FASE 2: UITWERKINGSNOTA

De uitwerkingsnota omvat de eigenlijke uitvoering van het onderzoek waarbij de uitkomsten een antwoord dienen te bieden op de geformuleerde probleem- en doelstellingen van de verkenningnota.

#### 4.2.1 ZWAAR VERVOER

##### 4.2.1.1 ROUTEPLAN VRACHTVERKEER

Bij het opstellen van het vrachtrouten netwerk is er rekening gehouden met de verschillende functies die het vrachtrouten netwerk moet vervullen. In eerste instantie is er bekeken welke route aangewezen is om het vrachtverkeer af te leiden naar het hoofdwegennet. Vervolgens is er bekeken welke lokale verbindingssassen nodig zijn als relatie tussen de verschillende kernen en de omliggende gemeente. Als laatste is er bekeken wat de aangewezen ontsluitingsroute is voor de lokale attractiepolen, voornamelijk lokale bedrijven. Bij de selectie van de routes is er eveneens rekening gehouden met de categorisering van de wegen, het fietsrouten netwerk en de aanwezige fietsvoorzieningen. Vrachtverkeer dient namelijk zo veel mogelijk gebruik te maken van de wegen met de hoogste categorie.

Ook het grensoverschrijdend vrachtverkeer, voornamelijk in relatie tot de gemeente Geetbets, werd behandeld. Het merendeel van het vrachtverkeer langs de Rummenweg is namelijk doorgaand vrachtverkeer met bestemming Geetbets. In Geetbets zijn verschillende vrachtgenererende bedrijven gelegen. Zowel het vrachtrouten netwerk en de categorisering zijn met de gemeente Geetbets besproken. Na de GBC en bilaterale gesprekken met Geetbets blijft het bestuur van Herk-de-Stad bij de visie om doorgaand vrachtverkeer via de Rummenweg te weren. Doorgaand vrachtverkeer dient maximaal gebruik te maken van wegen met de hoogste categorisering, zijnde de N716.

#### 4.2.1.2 PARKEERLOCATIES VRACHTVERKEER

Binnen de stad Herk-de-Stad zijn er momenteel geen officiële parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. Bij een inventarisatie van de geparkeerde vrachtwagens op het grondgebied van Herk-de-Stad blijkt een aanzienlijk aantal vrachtwagens geparkeerd op openbaar en privé domein verspreid over het gehele grondgebied.

Men wenst op te treden tegen de hinderlijk geparkeerde vrachtwagens op het openbaar domein, maar wenst ook de vrachtwagenchauffeurs een alternatief aan te bieden. Zowel op korte als lange termijn streeft men naar een verhoging van het parkeeraanbod te Daelemveld. Aanvullend zou men op lange termijn een parking kunnen realiseren aan het station van Schulen.

#### 4.2.2 SLUIPVERKEER

Binnen de stad Herk-de-Stad zijn er verschillende sluiproutes. Uit metingen blijkt de intensiteit in de meeste straten eerder beperkt tot zeer beperkt, al kan men, rekening houdend met het aantal huishoudens en het gemiddeld aantal verplaatsingen per huishouden, wel aannemen dat een deel van het verkeer doorgaand verkeer is. Een herkomst-bestemmingsonderzoek is niet uitgevoerd vanwege de beperkte meerwaarde. Vanuit de telgegevens en klachten blijkt voornamelijk de snelheid een probleem in de Oude Straat en de Keernestraat.

De Oude Straat is een weg, die parallel loopt aan de N2 en ter hoogte van het centrum aan de N2d. De straat maakt eveneens deel uit van het lokale fietsrouten netwerk. De Oude straat sluit aan de op de N2d Diestsesteenweg ter hoogte van Sint-Ursula. In samenspraak met verschillende doelgroepen (als onderdeel van het participatietraject) is geopteerd om de Oude Straat om te vormen tot enkelrichtingsstraat richting Diestsesteenweg, met een verbod om linksaf te slaan.

Voor de Keernestraat is voornamelijk de hoge snelheid een probleem. Als maatregel verkiest men om poorten aan te brengen bij de woonlinten, alsook het kruispunt Keernestraat-Grote Hoolstraat her in te richten met een minirotonde.

#### 4.2.3 TRAGE WEGEN

De stad Herk-de-Stad was nog niet gestart met de inventarisatie van de trage wegen binnen de gemeente. Het is dus onduidelijk welke trage wegen binnen de stad Herk-de-Stad gelegen zijn en wat hun statuut is (**openbaarheid, toegankelijkheid, technische staat,...**) Ook is het onduidelijk welke trage wegen een rol kunnen vervullen in het (toeristisch en functioneel) fiets- en voetgangersnetwerk en in de ontsluiting van de voornaamste attractiepolen.

In eerste instantie werden de belangrijkste attractiepolen binnen de gemeente geselecteerd waarvoor het wenselijk is dat ze zo veel mogelijk door trage wegen ontsloten worden. Vervolgens is gekeken naar de belangrijkste gewenste relaties in het trage wegennet. Het gaat om relaties tussen de kernen als om relaties tussen kernen en belangrijke attractiepolen.

Binnen de stad Herk-de-Stad zijn er reeds verschillende "trage wegen" aanwezig. Het gaat meestal om bestaande fietswegen en wandelwegen. Hiernaast zijn er in de centra reeds enkele doorsteken tussen de woonblokken, die als trage weg gebruikt kunnen worden. Op basis hiervan is een olijsting gemaakt van de bestaande en te onderzoeken trage wegen die een antwoord moeten bieden op de gespecificeerde gewenste routes.

#### 4.2.4 MILIEU

Voor het thema milieu wordt uitgegaan van de bestaande samenwerkingsovereenkomst. Voor Herk-de-Stad werd naast het basisniveau ook het onderscheidingsniveau uitgewerkt. In de handleiding milieu in het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn 10 **thema's rond milieu opgenomen** (versnippering, luchtvervuiling, energieverbruik en emissie van broeikasgassen, lichthinder, geluidshinder en trillingen, ruimtelijke planning,

groeninrichting, afval, water, klachtenregistratie). In de uitwerkingsnota wordt toegelicht hoe Herk-de-Stad deze items wenst te betrekken in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

#### 4.2.5 PARKEERBELEID

##### 4.2.5.1 HERK-DE-STAD

###### **Parkeeronderzoek**

Voor het centrum van Herk-de-Stad werd er een parkeerbezettings- en een parkeerduuronderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat het parkeeraanbod in het onderzoeksgebied in principe zou moeten volstaan om de parkeerbehoefte op te vangen. De parkeerdruk is echter zeer ongelijkmatig verdeeld. Het centrum ondervindt een zeer hoge parkeerdruk terwijl de randparkings, waarvan de bezetting eerder laag is, er momenteel niet in slagen deze druk weg te nemen.

Het merendeel van het centrum is in de blauwe zone gelegen. Handhaving ontbreekt echter. Hoewel het merendeel van de voertuigen in de blauwe zone kortparkeerders zijn (<2u), hebben de langparkeerders toch een grote invloed op het parkeervermogen. Door hun lange parkeerduur nemen zij een significant deel van de capaciteit in beslag, wat de bezettingsgraad de hoogte in drijft en de druk op de kortparkeerders verhoogt. Op piekmomenten, zoals zaterdag en woensdag namiddag stijgt de bezettingsgraad binnen de centrumring boven de 100% uit. Het parkeerzoekverkeer neemt toe en het aantal foutparkeerders verhoogt. Het hoge aantal foutparkeerders in de omgeving van de kerk, Wendelenplein en Sint-Maartensstraat is frappant. Deze foutparkeerders kunnen zowel kort als langparkeerders zijn.

Het gebruik van de randparkings is ondermaats. Voornamelijk de parkeerzones aan de Vezelaar en de Driepoortweg (begraafplaats) zijn onderbenut. Verschillende van de aangegeven randparkings zijn ook slechts semi-openbaar, en zijn slechts toegankelijk buiten de schooluren. Dit kan enerzijds het gebruik ontmoedigen, maar anderzijds kunnen deze terreinen toch zeer bruikbaar zijn als randparking tijdens piekperiodes zoals zaterdag namiddag en woensdag namiddag (markt).

###### **Parkeerconcept op korte termijn**

Men streeft een gedifferentieerde parkeerstructuur na waarbij het beschikbare parkeeraanbod optimaal wordt benut door de verschillende gebruikersgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers).

Het centrumgebied van Herk-de-Stad wordt bestemd als zone voor kort parkeren. De blauwe zone moet de parkeercirculatie verhogen waardoor de parkeerkans voor bezoekers aan de handelsactiviteiten groter wordt. Een uitbreiding van de blauwe zone is wenselijk langs het handelslint aan de Veearts Strauvenlaan (tussen de Zoutbrugstraat en de Sint-Maartensstraat). Gezien het groot aantal bewoners en het beperkt aantal parkeerplaatsen in het centrum, is het niet opportuun om een bewonerskaart in te voeren.

Het invoeren en handhaven van een beperkte parkeerduur in het centrum heeft tot gevolg dat binnen het centrumgebied enkel het parkeerterrein achter het cultureel centrum nog fungeert als parkeerzone voor het langdurig parkeren. Langparkeerders (werknemers en bezoekers met lange verblijfsduur) dienen dus parkeervoorzieningen te gebruiken buiten de afgebakende zones voor kortparkeren op enige afstand van het centrumgebied. Hierbij is het belangrijk het gebruik van de openbare randparkings (Vezelaar, begraafplaats, braakliggend terrein Guldensporenlaan) te stimuleren. Buiten de schooluren kunnen ook de parkings van de scholen aangewend worden.

Op het parkeerterrein van het revalidatiecentrum is er nog parkeeraanbod beschikbaar. Momenteel valt dit aanbod onder een regime van betalend parkeren. Het openstellen van een deel van deze parking zou op kortere termijn een oplossing kunnen bieden om de langparkeerders op een weekdag op te vangen.

Tijdens de avondperiode is er voornamelijk een hoge parkeerdruk waar te nemen in de omgeving van de school Sint-Ursula. Deze hoge parkeerdruk is afkomstig van het avondonderwijs. Een verschuiving van het avondonderwijs naar Campus Amandina kan zorgen voor een betere spreiding van de parkeerdruk 's avonds.

## Parkeerconcept op lange termijn

Met het behoud van de huidige functiemix in het centrum van Herk-de-Stad blijft ook op lange termijn het centrum voorbehouden voor kortparkeerders. De lange termijn visie bestendigt de blauwe zone. Een effectieve handhaving blijft noodzakelijk.

Langparkeerders zullen ook op lange termijn verwezen worden naar de verschillende randparkings. Om het parkeercomfort voor langparkeerders ook op lange termijn te garanderen, wordt gedacht aan het herorganiseren van de scholenparkings langs de centrumring. Hier bieden 2 opties zich aan. De eerste optie is gericht op een zoekzone voor het creëren van een nieuwe parking voor leerkrachten van campus Amandina tussen de Oude Tramweg en De Pierpontstraat. De realisatie van deze parking zou het mogelijk maken om de bestaande randparking aan de Veearts Strauvenlaan als volwaardige randparking te gebruiken. Het biedt tevens een antwoord op de hoge parkeerdruk in de Oude Tramweg. Een tweede optie omvat een zoekzone voor een parking ten zuidwesten van Herckerhof die dienst kan doen als parking voor leerkrachten. De huidige randparking van Herckerhof zou vervolgens opengesteld kunnen worden als volwaardige randparking.

### 4.2.5.2 BERBROEK

Het voornaamste parkeerknelpunt in Berbroek centrum is gekoppeld aan de schoolspits. Vele kinderen worden bij einde schooltijd met de wagen opgepikt. Het parkeergedrag in de Kapelstraat heeft een vrij chaotische aanblik waarbij er op straat, in de berm en op privé-domein geparkeerd wordt. Het parkeeraanbod rondom het parkje ten oosten van de kerk wordt daarentegen slechts een weinig gebruikt.

Het invoeren van een parkeer- en stationeerverbod in de Kapelstraat (tussen de Lindestraat en de Grotestraat) moet de orde verhogen. Om tegemoet te komen aan de behoefte om de kinderen met de auto af te zetten en op te halen, wordt er in de Lindestraat een Kiss&Ride zone voorzien. Vanaf de Kiss&Ride zone komt er een doorsteek naar de achterzijde van de school. Het creëren van een bijkomende afzetzone zorgt voor spreiding van de drukte tijdens de schoolspits. Een verbeterde wandelroute tussen de ingang van de school en de parkeerzone in het noorden moet het gebruik van de noordelijke parkeerzone stimuleren.

### 4.2.5.3 DONK

Het centrum van Donk beschikt over 2 ruime parkeerzones langs de Dorpsstraat. Deze parkeerzones zijn echter weinig gestructureerd. De geparkeerde voertuigen, voornamelijk aan de westzijde, vormen obstakels voor voetgangers. Tijdens de schoolspits is er een onderbenutting van deze parkeerzones. In de Zwartevelddstraat wordt daarentegen tijdens de schoolspits veelvuldig in de berm geparkeerd.

Het is wenselijk het parkeeraanbod ten oosten en westen van de Dorpsstraat te herstructureren. Hierbij dient men rekening te houden met de voorzieningen voor de langzame weggebruikers alsook met de voorzieningen voor het openbaar vervoer. Om het parkeren nog beter te structureren kan men in het oostelijk segment van de Zwartevelddstraat een parkeer- en stationeerverbod invoeren om het straat- en bermparkeren aldaar tegen te gaan.

### 4.2.5.4 SCHULEN STATION

Voor het station werd een verificatie gedaan van de parkeerbezetting en het gebruik van de fietsenstalling aldaar. Hieruit blijkt dat het huidige parkeer- en stallingsaanbod voor respectievelijk auto's en fietsen beantwoordt aan de actuele behoefte. Teneinde te waken over de multi-modale bereikbaarheid van het station is het wel wenselijk deze verificatie jaarlijks te herhalen. Afhankelijk van de evolutie kan desgevallend een uitbreiding van het parkeer- en/of stallingsaanbod overwogen worden.

## 4.2.6 OPENBAAR VERVOER

Herk-de-Stad wenst de frequentie van lijn 30, die de verbinding maakt tussen Herk-de-Stad en het ziekenhuis in Sint-Truiden, te verhogen. Deze lijn is door De Lijn afgebouwd wegens te lage bezetting. De verbinding is

ook niet weerhouden in hun mobiliteitsvisie wegens te weinig verplaatsingen met alle modi, ook de auto. Het potentieel voor het openbaar vervoer wordt dus zeer klein geacht. Ook de eventuele uitbreiding van de belbusgebieden zodat deze van Herk-de-Stad gekoppeld worden aan deze van Sint-Truiden wordt niet als mogelijk aanschouwd door De Lijn.

## 5. TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

### 5.1 KEUZE VAN HET BELEIDSSCENARIO

In het beleidsplan van het eerste generatie mobiliteitsplan ging de voorkeur van de beleidsactoren uit naar het ontwikkelen van een beleidsscenario dat opgebouwd is uit duurzame maatregelen die een fundamentele bijdrage leveren tot de mobiliteitsbeheersing. Het uiteindelijk beleidsscenario is niet ontwikkeld binnen de synthesefase, maar is een compromis dat tot stand is gekomen in de beleidsplanfase. Hieronder worden de krachtlijnen van het beleidsscenario weergegeven met een bijsturing volgend op de elementen en bevindingen uit de uitwerkingsnota.

#### **Ruimtelijke structuur**

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen wordt er uitgegaan van een 'gedecentraliseerde bundeling op microschaal'. Grootchalige ruimtelijke projecten worden enkel uitgevoerd indien zij gecentraliseerd zijn in of rond de kern van Herk. Het eigen karakter van de deelgemeenten wordt behouden en de autonome leefbaarheid wordt er **ge vrijwaard**. Het verder groeien van de perifere kernen wordt echter 'bevroren'. Nieuwe functies of functies die de draagkracht van de dorpen overstijgen dienen te verdwijnen of worden in de mate van het mogelijke geherlokaliseerd naar het hoofddorp Herk.

#### **Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk**

Het grondgebied is ingedeeld in centrum-, woon- en buitengebied, elk met een eigen verkeersbeleid. In centrumgebieden primeert het verblijfskarakter met de zwakke weggebruiker (voetganger fietser) als maat. De maximale snelheid bedraagt er 30km/u. Doorgaand verkeer dient tot een minimum te worden beperkt. Zwaar verkeer wordt geweerd. In woongebieden worden verkeersafwikkeling en bereikbaarheid verzoend met verkeersleefbaarheid. Speciale aandacht dient hier te gaan naar schoolomgevingen. Buiten centrumgebieden langsheen woonlinten bedraagt de snelheid maximaal 50km/u.

De verdere uitwerking van het trage wegen project moet leiden tot de realisatie van een kwalitatief en fijnmazig netwerk van trage wegen die het aandeel duurzame verplaatsingen moet versterken.

#### **Fietsroutenetwerk**

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het recreatieve fietsroutenetwerk vormen de fundamenten voor het fietsroutenetwerk binnen de gemeente. Dit netwerk, uitgebreid met de lokale fietsroutes, vormt het uitgangspunt voor alle initiatieven ter verbetering van de fietsinfrastructuur.

#### **Openbaar vervoer**

Het centrum van Herk-de-Stad is de hoofdhalte voor de gemeente. Deze kwalitatief ingerichte halte wordt bediend door alle lijnen in de gemeente. Vanuit Herk-de-stad zijn er vlotte busrelaties naar de steden Hasselt, Diest en Sint-Truiden. Het beleidsscenario streeft tevens naar een rechtstreekse ontsluiting van het industrieterrein Daelemveld en de KMO-zone Berbroek. De belbus zorgt voor een aanvulde OV-aanbod teneinde over quasi het volledige grondgebied de OV-bediening te garanderen.

Om de attractiviteit van het openbaar vervoer te verhogen vormt een goede doorstroming een essentieel element. In het centrum wordt in de Diestsestraat busverkeer toegelaten in tegenrichting. Langs de N2 is een vlottere doorstroming mogelijk door verkeerslichten beïnvloeding aan de kruispunten N2-Diestsesteenweg(N2d), N2-Hasseltsesteenweg (N2d) en N2-Kiezelweg (N717).

### **Gemotoriseerd verkeer**

Op vlak van automobiliteit wordt binnen dit scenario geopteerd voor het behoud van de bestaande wegenstructuren volgens de vooropgestelde wegencategorisering. Hierin is het centrum van Herk omgeven door een ringlus met enkelrichting in tegenwijzerzin voor het gemotoriseerd verkeer.

Het oneigenlijk gebruik van de wegen (sluipverkeer) binnen de gemeente zal worden tegengegaan. Zwaar vervoer dient afgewikkeld te worden volgens het routeplan voor zwaar vervoer, dat voornamelijk geënt is op wegen van een hogere categorie.

Het parkeerbeleid voor Herk-centrum voorziet in een parkeeraanbod voor kortparkeerders in het centrum. Langparkeerders worden verbannen uit het centrum en verwezen naar de randparkings in een gordel rond de kern.

### **Flankerende en organisatorische maatregelen**

De ondersteunende en flankerende maatregelen vervullen een belangrijke taak in het 'managen' van het verkeer. Via campagnes, informatiefolders, controle, ... moeten de mensen attent gemaakt worden op de verschillende mogelijkheden die hen aangeboden worden. Organisatorische maatregelen bevorderen de integratie tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu om via een coherente aanpak tegemoet te komen aan een duurzaam mobiliteitsbeleid.

## 5.2 RELATIE MET DE BELEIDSPLANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

### 5.2.1 ROUTEPLAN UITZONDERLIJK VERVOER

De N717 tussen de N2 en de grens met Lummen is opgenomen in het routeplan voor uitzonderlijk vervoer (zowel van de Vlaamse als de federale overheid). De stad Herk-de-Stad heeft ondertussen een officieel schrijven ontvangen van AWV waarin vermeld staat dat de N717 tussen de N2 en de Ringlaan te Lummen niet langer weerhouden is als reisweg voor uitzonderlijk vervoer.

### 5.2.2 BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Om de continuïteit van de fietsrelaties te verbeteren stelt de stad voor om de Beckersvaart door te trekken van de bestaande fietsroute tot aan de N717 (parallel aan het spoor) en op te nemen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als alternatief functionele fietsroute.



# RICHTINGGEVEND DEEL

## 6. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In onderstaande tabellen wordt per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd. Met het formuleren van het beleidsplan (zie het richtinggevend gedeelte) is een aftoetsing mogelijk of de vooropgestelde taakstellingen is behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald. Wanneer deze niet gehaald is, is dit gemotiveerd.

### 6.1 ZWAAR VERVOER

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Categorisering van de wegen	Voor het opstellen van het routeplan voor zwaar vervoer dienen de wegen met de hoogste categorisering gebruikt te worden.  Invoering tonnagebeperking in kwetsbare gebieden	Ja. Het routeplan houdt rekening met de wegencategorisering. Er komen tonnagebeperkingen in het ruimere woongebied Donk. De Gasterbosstraat is geknipt voor doorgaand verkeer (VEN).
Fietsroutenetwerk	Aanleg vrijliggende fietspaden langsheen routes voor zwaar vervoer buiten de bebouwde kom  Beveiligen overstekvoorzieningen voor fietsers over routes voor zwaar vervoer  Vrachtwagenparkings voorzien van diefstalveilige en overdekte fietsstallingen	Ja. Vrijliggende fietspaden blijven het wensbeeld. Hiervan kan evenwel afgeweken worden in functie van de plaatsgesteldheid.  Ja. Onveilige fietsoversteken worden stelselmatig weggewerkt. De oversteken van de N2 krijgen prioriteit.  Ja/Neen. Op korte termijn niet weerhouden. Bij de realisatie van een vrachtwagenparking op Daelemveld zal men hiermee rekening houden. Bij een eventuele vrachtwagenparking aan Schulenstation is dubbelgebruik van de bestaande fietsenstalling mogelijk.
Trage wegen	Beveiligen oversteken van trage wegen over routes voor zwaar vervoer	Ja/Neen. Bij de latere concretisering van het trage wegennet zal er een aftoetsing gebeuren van potentieel gevaarlijke oversteken.
Milieu	Vrijwaren van kwetsbare gebieden van routes voor zwaar vervoer  Beperken geluidshinder en trillingshinder van zwaar vervoer in woonkernen  Beperken luchtvervuiling door zwaar	Ja. Doorgaand vrachtverkeer is niet mogelijk in de Gasterbosstraat (VEN-gebied) door de knip.  Ja. Het vrachtrouteplan is gericht op wegen met de hoogste

	vervoer in woonkernen	categorisering. Hierdoor blijven woonkernen maximaal gespaard.
Bewegwijzering	Aangewezen routes naar de bedrijventerreinen worden bewegwijzerd.  Aan de GPS providers worden de gewenste routes doorgegeven.	Ja. Bedrijvenzone Daelemveld en KMO-zone Berbroek is/wordt gesignaleerd vanaf de N2 (Vrachtroute type III).  Ja. Maatbeperkingen worden doorgegeven aan kaartontwikkelaars.
Parkeerbeleidsplan	Aanleggen specifieke parkeerterreinen voor vrachtwagen parkeren  Invoeren parkeerverbod voor vrachtwagens op ongewenste locaties	Ja/Neen. Op korte termijn wordt de parkeerstructuur in Daelemveld aangepast. Op lange termijn volgt er een uitbreiding van het parkeeraanbod op het betreffende industrieterrein.  Ja. Op termijn wordt er een zonaal parkeerverbod voor vrachtwagens ingevoerd (op openbaar domein).
Handhaving	Controle op tonnagebeperking  Controle op parkeerverbod voor zwaar vervoer	Ja. Beide controles zijn mee opgenomen in de handhavingsdoelstellingen.

-

## 6.2 SLUIPVERKEER

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Categorisering van de wegen	Weren sluiпverkeer op lokale wegen type III	Ja/Neen. Op wegsegmenten met hogere intensiteiten worden werende of remmende maatregelen genomen. Op wegsegmenten met zeer lage intensiteiten blijft de situatie ongewijzigd.
Strategische Ruimtelijke Projecten	In een zo vroeg mogelijk stadium afstemmen van de strategische Ruimtelijke Projecten met het mobiliteitsbeleid om sluiпverkeer preventief tegen te gaan.	Ja. In nieuwe woonwijken is/wordt er geen doorgaande wegenis voorzien. Bij grote ontwikkelingen wordt een MOBER opgemaakt.
Snelheidsplan	Uniform maken snelheidsbeperkingen op sluiпroutes	Ja/Neen. Uniformisering is enkel voorzien op wegsegmenten met hogere intensiteiten sluiпverkeer, rekening houdend met de bebouwingsgraad.

Fietsroutenetwerk	Vermijden sluipverkeer langsheen recreatief en alternatief fietsroutenetwerk  Vermijden sluipverkeer langsheen lokale fietsroutes	Ja. In de Kasteelstraat, Keernestraat en Oude Straat worden circulatie- of infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer te weren of ten minste af te remmen.
Handhaving	Controle op snelheidsovertredingen op sluiproutes	Ja. Handhaving gebeurt reeds en is mee opgenomen in het monitoringprogramma.
Trage wegen	Weren sluipverkeer langsheen potentiële trage wegen	Ja/Neen. Bij de latere concretisering van het trage wegennet zal er een aftoetsing gebeuren van potentieel gevaarlijke oversteken.
Sensibilisering	De stad zal een sensibiliseringsactie houden om sluipverkeer te weren.	Neen. Men vreest dat dit eerder contraproductief zal werken omdat het bestaan van de alternatieve routes daardoor breder bekend wordt.

### 6.3 TRAGE WEGEN

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Strategisch ruimtelijke ontwikkelingen	Strategische ruimtelijke projecten dienen door trage wegen ontsloten te worden.  Binnen strategische ruimtelijke projecten wordt er gezocht naar bijkomende informele doorsteken en maasverkleining voor de zwakke weggebruiker.	Ja. Er gebeurt een aftoetsing bij nieuwe ontwikkelingen. In ontwikkelingen Daelersveld en Herckerveld zijn er zachte verbindingen voorzien.
Openbaar vervoer	Bushaltes en met name hoofdhaltens dienen zo veel mogelijk te worden ontsloten door trage wegen.	Ja. In Herk-centrum (hoofdhalte) zijn de verschillende doorsteken in kaart gebracht.
Fietsvoorzieningen	Recreatieve fietsroutes kunnen samenvallen met trage wegen.	Ja. Autovrije fietsroutes zijn mee opgenomen in het trage wegennet.
Campagnes	De stad zal jaarlijks minimaal 1 campagne voeren met als doelstelling de wijziging van de modal-split  De stad zal jaarlijks minimaal 1 campagne voeren met als doelstelling de verhoging van de verkeersveiligheid  De stad zal, na inventarisatie, een informatiecampagne opzetten op de bekendheid van de trage wegen te vergroten.	Ja. De stad houdt nu reeds verschillende campagnes en zal dit in de toekomst verder zetten. Na uitwerking van het trage wegennet zal hieromtrent een informatiecampagne worden opgezet.

Milieu	Afsluiten cluster mobiliteit Bevorderen van duurzame verplaatsingen	Ja. De cluster Mobiliteit is afgesloten. Duurzame verplaatsingen worden gepromoot.
--------	--	--

## 6.4 MILIEU

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Zwaar vervoer	Vermijden overlast in woonbuurt van <b>zwaar verkeer ( geluid, trilling, lucht,...)</b> Parkeervoorzieningen voor zwaar vervoer buiten kwetsbare gebieden	Ja. Het vrachtroutenetwerk vermijdt maximaal verblijfs- en kwetsbare gebieden. De aangeduide parkeerlocaties zijn buiten kwetsbare gebieden gelegen.
Trage wegen	Uitbouwen trage wegennet met respect voor kwetsbare gebieden, waterhuishouding, gebruik duurzame materialen	Ja. Hiermee zal rekening gehouden worden bij de verdere uitwerking.
Handhaving	Controle tonnagebeperking Controle parkeerverbod voor vrachtwagens Metingen naar geluidsoverlast, luchtvervuiling vanuit het verkeer	Ja. Men voorziet controles op de naleving van tonnagebeperkingen en het parkeerverbod voor vrachtwagens. Ja. De gemeente zal een toestel aankopen om de luchtvervuiling te meten (in kader milieuovereenkomst).
Informatie sensibilisatie en	De stad Herk-de-Stad zal jaarlijks minimaal 1 informatiecampagne opzetten ter bevordering van alternatieve vervoermiddelen	Ja. Dit is mee opgenomen in het actieprogramma.
Flankerende maatregelen	De gemeente zal een bedrijfsvervoerplan opmaken voor de gemeentelijke diensten. De gemeente zal een evaluatie doen van de milieuvriendelijkheid van het gemeentelijk voertuigenpark	Ja. Dit is afgestemd en overgenomen vanuit het Mlieubeleidsplan
Categorisering van de wegen	De gemeente zal een bermbeheersplan opstellen Bij heraanleg van straten en pleinen zullen streekeigen soorten aangeplant worden. De gemeente zal een strooiplan opmaken. De gemeente zal in de toekomst gebruik maken van milieuvriendelijke producten	Ja. Het is afgestemd en overgenomen vanuit het Mlieubeleidsplan

	voor wegonderhoud.	
--	--------------------	--

## 6.5 PARKEERBELEIDSPLAN

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Strategische ruimtelijk projecten	<p>Bij strategische ruimtelijk projecten dient een sturend duurzaam parkeerbeleid vooropgesteld te worden. Deze projecten dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte.</p> <p>Opmaak parkeernormering voor nieuwbouwprojecten</p> <p>Richtlijnen van het vademecum duurzaam parkeerbeleid dienen gehanteerd te worden.</p> <p>Opname bijkomende parkeerbehoefte in parkeerbalans.</p>	<p>Ja. Voor het centrum van Herk-de-Stad is een parkeernorm opgesteld.</p> <p>Ja. Het uitgangspunt van het parkeerconcept is een duurzaam parkeerbeleid.</p> <p>Ja. Het lange termijn parkeerconcept houdt rekening met de geplande toekomstige ontwikkelingen.</p>
Categorisering van de wegen	De bereikbaarheid van de randparkings en de parkeerrouting wordt afgestemd op de categorisering, toegankelijk via lokale II.	Ja. De randparkings worden ontsloten via een lokale weg type II (centrumring)
Bewegwijzering	Zoekverkeer beperken door het uitbouwen van een parkeerroute en aangepaste signalisatie.	Ja. De huidige parkeersignalisatie wordt verbeterd.
Parkeerregime	<p>Bekijken van de wenselijkheid van betalend parkeren, blauwe zone, vrij parkeren,... voor de kern van Herk-de-Stad, in kader van het uitbouwen van een duurzaam parkeerbeleid.</p> <p>Nagaan of een systeem van bewonerskaarten wenselijk is en welke randvoorwaarden en tariefstelling hiervoor dan gehanteerd moeten worden.</p>	<p>Ja. In het centrum van Herk is er een blauwe zone. Vrij parkeren is niet gewenst. Invoeren van betalend parkeren lijkt niet noodzakelijk.</p> <p>Ja. Dit is geëvalueerd. Bewonerskaarten worden niet wenselijk geacht.</p>
Trage wegen	<p>De randparkings dienen zo veel als mogelijk met trage wegen ontsloten te worden.</p> <p>Tussen de randparkings en het centrum dienen aangename wandelroutes uitgewerkt te worden.</p> <p>Vanaf de randparkings zal een</p>	<p>Ja. De doorsteken in het centrum zijn in kaart gebracht (thema Trage wegen).</p> <p>Ja. De wandelroutes zullen worden bewegwijzerd en in de mate van het mogelijke kwalitatief verbeterd.</p>

	voetgangersbewegwijzering naar het centrum uitgewerkt worden.	
Handhaving	Parkeerduurbependingen dienen te worden gecontroleerd en te worden gehandhaafd.	Ja. Dit is mee opgenomen in het handhavingprogramma. De interne organisatie is hierop reeds afgestemd.
Openbaar Vervoer	Promotie van het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen.	Ja. Dit vormt één van de campagnes ter bevordering van de duurzame verplaatsingen.
Monitoring en evaluatie	Het uitgewerkt parkeerbeleid dient 6 maanden na invoering te worden geëvalueerd.	Ja/Neen. Men voorziet een evaluatie 1 jaar na implementatie.
Campagnes	<p>Bij invoering van het nieuwe parkeerbeleid zal een informatiecampagne worden opgezet om bevolking, bezoekers en werknemers te informeren over het nieuwe parkeerbeleid. Er wordt pas repressief opgetreden na een tweetal weken.</p> <p>Door de gemeente zal jaarlijks minimum 1 sensibiliseringscampagne gevoerd worden om duurzame verplaatsingen te promoten.</p>	<p>Ja. Dit is reeds uitgevoerd.</p> <p>Ja. Campagnes ter bevordering van duurzame verplaatsingen. (cfr Milieu)</p>

## 6.6 OPENBAAR VERVOER

Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
Strategische ruimtelijke ontwikkelingen	<p>De gemeente zal bij de ontwikkeling van strategische ruimtelijke projecten nadenken over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.</p> <p>De gemeente wenst de relatie met het openbaar vervoer richting Sint-Truiden te verbeteren door het verhogen van de frequentie van lijn 30.</p>	<p>Ja. Deze aftoetsing gebeurt bij nieuwe ontwikkelingen. Indien een rechtstreekse OV-bediening niet mogelijk is, wordt gestreefd naar een directe, zachte verbinding naar een bushalte op aanvaardbare wandelafstand.</p> <p>Nee. De Lijn geeft aan dat het potentieel van een reguliere lijn onvoldoende is.</p>
Trage wegen	De gemeente zal nagaan hoe de belangrijkste haltes met trage wegen ontsloten kunnen worden.	Ja. Dit is mee bekeken in het thema Trage wegen.

Fietsroutes	De gemeente zal nagaan hoe de belangrijkste haltes met degelijke fietsvoorzieningen ontsloten kunnen worden.	Ja. De gemeente wenst systematisch de (bel)bushaltes kwalitatief te verbeteren.
Toegankelijkheid	De gemeente zal nagaan of er bijkomende haltes dienen aangepast te worden aan de toegankelijkheidsnorm	Ja. De gemeente wenst systematisch de (bel)bushaltes kwalitatief te verbeteren. Hierbij zal een aftoetsing gebeuren naar toegankelijkheid.
Flankerende maatregelen	De gemeente zal een bijkomende derdebetalersregeling afsluiten met De Lijn.	Ja. Deze taakstelling om een bijkomende derdebetalersregeling af te sluiten blijft behouden, al is dit inhoudelijk nog niet concreet bepaald.
Milieu	De gemeente zal de mogelijkheden van het openbaar vervoer binnen de gemeente blijven promoten.	Ja. Dit vormt één van de campagnes ter bevordering van de duurzame verplaatsingen.
Parkeerbeleid	De gemeente zal het gebruik van het openbaar vervoer blijven stimuleren als alternatief voor de wagen o.a. voor verplaatsingen naar het centrum.	Ja. Dit gebeurt o.a. door het houden van campagnes, het kwalitatief verbeteren van bushaltes en derdebetalersregelingen.



## 7. UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN

### 7.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID

#### 7.1.1 WERKDOMEIN A1: GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

*Zie Figuur B 3 in bijlage.*

##### **Nederzettingenstructuur**

Ruimtelijk is er sprake van één structuurondersteunend hoofddorp en vier nevenkernen. Inzake nederzettingsbeleid zal de gemeente uitgebouwd worden vanuit volgende twee invalshoeken: Herk-de-Stad neemt een structuurondersteunende rol op inzake wonen ten opzichte van de regio. Dit wil zeggen dat er naast een ontwikkeling inzake wonen er ook oog moet zijn voor elkaar aanvullende ontwikkelingen en een concentratie van functies in het hoofddorp. Nieuwe gebieden voor woningverdichting worden prioritair in het hoofddorp Herk ontwikkeld.

De kleinere kernen Scholen, Donk, Berbroek en Schakkebroek zijn woonkernen. Het woonbeleid in deze kernen wordt gediversifieerd naargelang de plaats: verdichting en kleinschalige projecten, renovatie en zinvol hergebruik van de bestaande bebouwing.

##### **Ruimtelijk-economische structuur**

Herk-de-Stad is een buitengebiedgemeente wat inhoudt dat verdere ontwikkelingen inzake (industriële) bedrijvigheid enkel afgestemd wordt op de eigen lokale ontwikkelingen en aansluitend op het hoofddorp Herk.

Het industrieterrein Daelemveld wordt geselecteerd als 'op te waarderen en uit te breiden lokaal bedrijventerrein'. Opwaarderen betekent onder meer het zoeken naar mogelijkheden voor verdichting. 'Uit te breiden' slaat op de gewenste westelijke uitbreiding aansluitend op het bestaand industrieterrein. De KMO-zone langs de N2 in Berboek wordt geselecteerd als lokaal bedrijventerrein.

Wat betreft kleinhandel, diensten en voorzieningen wenst de stad de eigen hoge koopbinding te behouden en te versterken door ontwikkelingen in het hoofddorp te ondersteunen.

Ontwikkelingen van kleinhandelsactiviteiten langs de N2 worden niet ondersteund. Langs de N2 worden enkel de bestaande baanwinkels behouden maar het oprichten van nieuwe baanwinkels wordt niet toegelaten. Er wordt een 'stand-still' principe inzake baanwinkels nagestreefd.

##### **Toeristisch-recreatieve structuur**

De ontwikkeling van een toeristisch imago van Herk-de-Stad (onderdeel van het kastelenlandschap van West-Limburg) gaat samen met de ontwikkeling van natuur, landbouw, plattelandsontwikkeling en het streven naar een aantrekkelijk landschap. De aantrekkingsfactor van de gemeente is in de eerste plaats het gevarieerde landschap en het aanbod aan cultureel erfgoed. Zachte vormen van recreatie en toerisme worden hier kleinschalig uitgebouwd. Vanwege de natuur- en landschapswaarden zijn grootschalige recreatieve en toeristische ontwikkelingen niet gewenst. Volgende locaties worden als toeristische knooppunten van intergemeentelijk belang geselecteerd:

- Schulensbroek en Schulensmeer.
- Domein Olmenhof-Harlaz

Inzake sport- en recreatievoorzieningen voor de eigen bevolking wordt gezorgd voor een basispakket aan voorzieningen in elke woonkern. De zonevreemde recreatie wordt structureel aangepakt en ingepast in de structuur van de kernen of het landschap. Volgende sportlocaties worden geselecteerd als knooppunten van lokaal belang voor sport en recreatie:

- gemeentelijke sporthal en –terreinen langs de Manestraat ten zuidoosten van Schulen
- nieuw te bouwen sporthal en randaccommodatie in het woonuitbreidingsgebied/BPA Daelersveld aansluitend op hoofddorp Herk
- voetbalterreinen v.z.w. Herk-de-Stad gelegen in het domein Olmenhof-De Herlaz

### 7.1.2 WERKDOMEIN A2: STRATEGISCHE PROJECTEN MET IMPACT OP MOBILITEIT

*Zie Figuur B 4 in bijlage.*

#### 7.1.2.1 STREEFBEELD N2

Het doel van deze studie was het uitwerken van één geïntegreerd concept – streefbeeld - van duurzame mobiliteit over het traject van de N2. De bevordering van een multimodale en verkeersveilige verbindingfunctie staat hierbij centraal. Concreet betekent dit het verminderen van het aantal potentiële conflicten, het beveiligen van de potentiële conflicten en het bereiken van de beoogde functies van de wegvakken.

Het huidige wegprofiel van de N2 bestaat uit een brede 3-strooksrijweg (2x1 met één middenrijstrook die afwisselend gebruikt wordt als rijstrook, voorsorteerstrook of tussenberm) met aan beide zijde aanliggend een parkeerstrook en daarnaast aan beide zijde een aanliggend fietspad. Ter hoogte van de aansluiting met Herk-de-Stad is de toegelaten snelheid 90 kilometer per uur. Kruisingen met Hasseltsesteenweg en Diestsesteenweg zijn verkeerslichten geregeld.

#### **Ontwikkelingsperspectief**

Algemeen voor secundaire wegen

- Een ruimtelijk herkenbaar beeld creëren om gewenst verkeersgedrag te bekomen;
- Samenhang bevorderen tussen de wegsegmenten met een logische afbakening van de bebouwde kommen;
- Scheiding van verkeerssoorten met ontwerpsnelheid van 90 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom (doortochtherinrichting);
- Weren van nieuwe bebouwing buiten bebouwde kommen;
- Kruispunten met secundaire of primaire wegen reguleren;
- Doorstromingscomfort voor het openbaar vervoer maximaal uitwerken;
- Vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom, aanliggende binnen de bebouwde kom;
- Openbaar vervoerhaltes buiten de rijbaan;
- Weren van landbouwverkeer, zeker tijdens de spitsuren en bij een 2x1 weg.

Specifiek voor de N2 als secundaire weg III

- Drager zijn van regionale openbaar vervoerlijnen;

- Herkenbare ruimtelijke (landschappelijk) vormgeving verzorgen;
- Inrichten als hoogfrequente openbaar vervoeras (voorrang voor openbaar vervoer) met duidelijk herkenbare en goed uitgeruste haltes;
- Verdichtingsmogelijkheden bieden voor bebouwing rond halteplaatsen;
- Regionale verbindingfunctie voor autoverkeer ontmoedigen;
- Aansluitingen voor bestemmingsverkeer bundelen;
- Betekenisvolle plaats bieden voor fietsverkeer als schakels in een regionaal functioneel fietsroutenetwerk.

#### Specifieke verkeerskundige doelstellingen

- Uitwerking van een hiërarchische wegenstructuur waarbij de N2 een ontsluitingsfunctie heeft op bovenlokaal niveau en een verbindingfunctie op lokaal niveau;
- Stimuleren van het fietsverkeer, voetgangersverkeer en openbaar vervoer;
- De onderlinge verbinding tussen woonkernen en stedelijke gebieden optimaliseren, zonder aan maasverkleining te doen tussen de twee hoofdwegen;
- Streven naar een optimale en veilige ontsluiting van verkeersgenererende activiteiten, met eventuele bundeling van toegangswegen;
- Het voeren van een rationeel verlichtingsbeleid wat betreft openbare verlichting;
- Uitwerken van de lokale ringstructuur te Halen, zie mobiliteitsplan Halen;
- Oprichten van poortconstructies als aankondiging van woonomgevingen of toegangen tot de kernen;
- I.p.v. weren van landbouwverkeer dient er, gelet op het agrarisch karakter van omliggende landschappen, rekening gehouden te worden met dit landbouwverkeer bij versmallingen van het wegprofiel naar een 2x1 rijweg;
- Verbetering van de oversteekbaarheid i.f.v. verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de zwakke weggebruiker;
- Aandacht voor de N2 als route voor vrachtverkeer en uitzonderlijk vervoer;
- Weren van sluipverkeer langs landelijke wegen en recreatieve fietsroutes.

#### **Ontwerp kruispunten<sup>1</sup>**

De twee belangrijkste toegangspunten op de N2 naar het centrum van Herk-de-Stad worden voorzien van een rotonde: N2 – Hasseltsesteenweg, N2 – Diestsesteenweg. Voor het tussenliggende kruispunt, dat voor de aansluiting van de bedrijventone Daelemveld zorgt, is het type van kruispunt niet bepaald in het streefbeeld<sup>2</sup>. (rotonde of verkeerslichtengeregeld).

Per deeltkern van Herk-de-Stad is er een hoofdaansluiting geselecteerd op de N2 die van verkeerslichten voorzien wordt.

<sup>1</sup> BRON: Streefbeeldstudie N2, ontwerp-kruispunten-stuurgroep, mei 2006, Libost-groep i.o. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling wegen Limburg

<sup>2</sup> In kader van de ontwikkeling van Daelersveld en Daelemveld is het kruispunt ondertussen voorzien van verkeerslichten.

- Donk: N2- Pastorijstraat
- Scholen: N2 – N717 Kiezelweg
- Berbroek: N2 – Kapelstraat

**Figuur B 5** in bijlage toont het streefbeeld N2 (conceptuutwerking op meso-niveau).

### Realisatie

De herinrichting van de N2 zal stapsgewijs gerealiseerd worden waarbij prioriteit wordt gegeven aan het aanpakken van de gevaarlijke kruispunten. Op korte termijn volgt een simulatie van de toekomstige toestand (via wegmarkeringen) en heraanleg van het kruispunt N2 – Sint-Jorislaan – Gasterbosstraat. Prioritair bij de volgende stappen zijn de heraanleg van de kruispunten N2 – Kapelstraat en N2 – Pastorijstraat.

#### 7.1.2.2 ONTWIKKELING DAELERSVELD

Binnen het gebied Daelerveld zijn door de stad Herk-de-Stad bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen gepland. De huidige school en het RVT worden uitgebreid en er zijn verschillende nieuwe functies gepland zoals een sportcomplex, **een kinderdagverblijf, serviceflats,...** Daarnaast verhuis ook de bibliotheek naar de site.

De toekomstige ontsluiting van de projectsite wordt geënt op de N2. Naar het centrum van Herk-de-Stad wordt een autovrije fiets- en voetgangersverbinding aangelegd die eveneens door de hulpdiensten gebruikt kan worden.

#### 7.1.2.3 ONTWIKKELING HERCKERVELD

Ten zuiden van het centrum van Herk komt een omvangrijke nieuwe woonwijk, Herckerveld genoemd. Voor deze ontwikkeling wordt een MOBER opgemaakt waarvan de resultaten zullen verwerkt worden in het masterplan en RUP. De structuur van de wijk zou worden opgebouwd rond verschillende lussen teneinde doorgaand verkeer onmogelijk te maken. Het gebied zou worden doorsneden door groene corridors met autovrije wandel- en fietspaden met verbinding naar het centrum en die de verschillende woonvelden onderling verbinden.

#### 7.1.2.4 RUP DAELEMVELD

Het bedrijventerrein Daelemveld is gelegen langs de gewestweg N2, ten noorden van de kern van Herk-de-Stad. Het bedrijventerrein heeft een oppervlakte van 35,50 ha en is volzet. Op **het industrieterrein zijn er zo'n 57** bedrijven gevestigd. Het RUP voorziet in een uitbreiding van maximaal 5 ha in westelijke richting om te voldoen aan de dringende nood aan KMO-terreinen voor lokale bedrijven. De ontsluiting is voorzien via de bestaande Industrieweg.

#### 7.1.2.5 HERSTRUCTURERING KMO-ZONE BERKBROEK

De herstructurering van de KMO-zone omvat de omschakeling van de voormalige eierenveiling naar een bedrijvenzone met een 40-tal kleinere units. De besluiten van het MOBER worden doorvertaald naar het RUP. Er is onder andere sprake om het aantal toegangen tot de N2 terug te brengen van 2 naar 1 en het verbeteren van de oversteekvoorzieningen van de N2 ter hoogte van de bushalte.

#### 7.1.2.6 RUP BAANWINKELS

De **bestaande clusters van grootschalige detailhandel of "baanwinkels"** zijn niet geselecteerd als een kleinhandelsconcentratie van provinciaal niveau in het PSPL. Verdere ontwikkeling van deze activiteiten is bijgevolg niet gewenst. Het RUP baanwinkels geeft de juridische uitwerking van de gemeentelijke visie (GRS) op dit vlak met als kernelementen:

- Stand-still-principe: het bestaande aantal baanwinkels mag niet toenemen.
- het RUP bepaalt voor welke clusters dit stand-still-principe geldig is.
- Als baanwinkels worden beschouwd: geïsoleerde, autonoom functionerende winkels met een bebouwde opp. groter dan 600m<sup>2</sup>, met een bedieningsgebied dat het gemeentelijk niveau overstijgt en waarbij de zichtlocatie en de autobereikbaarheid een doorslaggevende rol hebben in de locatievoorwaarden.

#### 7.1.2.7 RUP ZONEVREEMDE BEDRIJVEN EN CONSTRUCTIES

Het RUP zonevremde bedrijven doet een uitspraak over de circa 55 bedrijven die deels of volledig zonevremd zijn en niet binnen het RUP baanwinkels vallen. Afhankelijk van het bedrijf, de toekomstperspectieven, de ligging, de impact op milieu en mobiliteit, worden verschillende oplossingen opgenomen. Die oplossingen gaan van een bestemming van het bedrijf ter plaatse met een herbestemming van het gewestplan tot mini KMO-zone en bepaling van voorwaarden en eventuele uitbreidingsmogelijkheden per bedrijf over een uitdoofscenario tot een herlocatie van het bedrijf. Dit RUP beslaat het gehele grondgebied.

#### 7.1.3 WERKDOMEIN A3: CATEGORISERING VAN DE WEGEN

Bij de uitwerking van de wensstructuur voor het autoverkeer is het categoriseren van de wegen van groot belang. De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofdwegen, primaire wegen) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (secundaire wegen). De selectie van de lokale wegen gebeurt in het mobiliteitsplan van Herk-de-Stad. De wegcategorisering is afgestemd en overgenomen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Elke wegcategorie heeft een eigen functie, met daarbij horende bepalingen voor de inrichting ervan.

Volgende types wegen worden aangeduid:

- **Hoofdwegen:** deze wegen verbinden zowel op internationaal als Vlaams niveau. Het gaat om snelwegen naar Europese normen;
- **Primaire wegen I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op Vlaams niveau terwijl de aanvullende functie het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau is;
- **Primaire wegen II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op Vlaams niveau en de aanvullende functie is verbinden op Vlaams niveau. Meestal worden deze ingericht als autowegen en wegen met gescheiden verkeersafwikkeling;
- **Secundaire wegen type I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden;
- **Secundaire wegen type II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijker plaats in dan in de categorie secundair type I;
- **Secundaire wegen type III:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toeganggevende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structurend op bovenlokaal niveau.

- **Lokale wegen type I:** (inter)lokale verbindingswegen. Hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal of interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.
- **Lokale wegen type II:** (inter)lokale ontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is verzamelen, ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.
- **Lokale wegen type III:** straten met verblijfsfunctie. Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

De wegcategorisering staat hieronder gespecificeerd en is eveneens geïllustreerd in **Figuur B 6** in bijlage.

De categorisering van de hoofdwegen en primaire wegen is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

- **Hoofdwegen**

Binnen Herk-de-Stad zijn er geen hoofdwegen geselecteerd.

- **Primaire wegen type I**

Binnen Herk-de-Stad zijn er geen primaire wegen type I geselecteerd.

- **Primaire wegen type II**

Binnen Herk-de-Stad zijn er geen primaire wegen type II geselecteerd.

De categorisering van de **secundaire wegen** is bepaald in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

- **Secundaire wegen type I en II**

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zijn er geen secundaire wegen type I of type II geselecteerd op grondgebied van Herk-de-Stad.

- **Secundaire wegen type III (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg)**

- N2 tussen Diest en Hasselt

De selectie van de **lokale wegen** is vastgelegd in de bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2007). Deze wegcategorisering wordt overgenomen in het mobiliteitsplan.

- **Lokale weg type I:**

- N716 naar Sint-Truiden vanaf de rotonde Pierpontstraat tot de gemeentegrens
- Pierpontstraat (N716b)-Doelstraat (N716a)
- N717 naar Lummen (Kiezelweg-Neerstraat-Stationstraat).
- N754 naar Stevoort vanaf de rotonde Doelstraat tot de gemeentegrens
- Hasseltsesteenweg vanaf de rotonde Doelstraat tot aan de N2

- **Lokale wegen type II:**

- Pastorijstraat - Dorpsstraat (Donk)
- Rummenweg – Endepoelstraat (Herk)
- Bampsstraat (Donk)
- Diestsesteenweg (Herk-centrum)
- Théophile Donnéstraat (Donk)
- Guldensporenlaan – Vezerlaan – Veearts Strauvenlaan – Dr. Van Weddingenlaan
- Muggenhoek – Sint-Jansstraat (Schulen)
- Hasseltsesteenweg van de Vezerlaan tot de Doelstraat
- Kerkstraat (Schulen)
- St.-Truidersteenweg van de Veearts Strauvenlaan tot de Pier- Pontstraat
- Sint-Jorislaan (Schulen)
- Stevoortweg van de Vezerlaan tot de Doelstraat
- Grotestraat (Berbroek)
- Smoldersstraat – Schopstraat – Schoolstraat (Schakkebroek)
- Kapelstraat – Nachtegaalstraat – Heidestraat (Berbroek)

- **Lokale wegen type III:**

De overige wegen zijn te beschouwen als lokale wegen type III, erftoegangswegen.

### **Wegencategorisering op lange termijn**

Op lange termijn is een bijsturing van de wegencategorisering wenselijk. Met de ontwikkeling van Herckerveld krijgt de Keernestraat (noordelijk segment) – Grote Hoolstraat – Kleine Hoolstraat waarschijnlijk een belangrijkere verzamelende functie. De functiewijziging van deze as maakt dat op lange termijn een categorisering als lokale wegen type II een meer aangewezen selectie is.

Ook in Donk houdt men rekening met een wijziging van de wegencategorisering. Met de herinrichting van het centrum van Donk wordt de functie van de Dorpsstraat afgebouwd. De Pastorijstraat blijft wel de voornaamste verzamelweg voor het gebied in relatie tot de N2 (in het streefbeeld is er een lichtengeregeld kruispunt voorzien voor deze aansluiting). De ontsluitingsfunctie van de Théophile Donnéstraat wordt afgebouwd, meer bepaald voor het segment tussen de Dreefstraat en de N2.

De categorisering op lange termijn is afgebeeld in **Figuur B 7** in bijlage.

## WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN

### 7.1.4 WERKDOMEIN B1: VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERKEN

#### 7.1.4.1 VERBLIJFSGEBIEDEN

De afbakening van verblijfsgebieden heeft een belangrijke invloed op het functioneren en de inrichting van de wegen binnen deze gebieden. Opdat de verblijfsfunctie van de wegen in de betrokken gebieden zou primeren boven de verkeersfunctie, is een specifieke inrichting wenselijk. **Figuur B 8** in bijlage toont de afbakening van de samenhangende verblijfsgebieden op het grondgebied van Herk-de-Stad.

Ten opzichte van het eerste generatie mobiliteitsplan is er voornamelijk een uitbreiding van het woongebied op te merken ten westen van Herk-centrum. Dit heeft betrekking op het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied met de reeds gerealiseerde of nog te realiseren ontwikkelingen Daelersveld (tussen Diestsesteenweg-Guldensporenlaan en N2) en Herckerveld (tussen Grote Hoolstraat en Oude Straat). In Donk is er een beperkte inbreiding en in Schakkebroek een beperkte verdichting richting Schopstraat-Smolderstraat.

Naar herinrichting toe zal de stad rekening houden met het ruimtelijk functioneren van het gebied. Men voorziet de volgende herinrichtingen:

- **Donk Centrum**

Herinrichting van het centrum met autovrije pleinfunctie, groenvoorzieningen, reorganisatie van de parkeerruimte en opwaardering van de bushalte. Het vormt het sluitstuk van een drieluik binnen de deelgemeente waarbij als eerste stap de aanleg van fietssuggestiestroken van de N2 tot de gemeentegrens met Rummen werd uitgevoerd en een tweede stap bestaat in de invoering van een tonnagebeperking.

- **Herk centrum: Dorpsfoyer**

Dit omvat het segment van de Diestsesteenweg in de omgeving van de school en het revalidatiecentrum. De herinrichting moet de trage dwarsverbinding tussen de zorg- en dienstenvoorzieningen ten noorden en zuiden van de Diestsesteenweg versterken als ook een aansluitpunt vormen van de trage wegverbindingen met de nieuwe wijk. Daarnaast moet het ook ruimte en rustpunten bieden voor ontmoeting en interactie binnen de schoolomgeving. De herinrichting moet wel rekening houden met een zekere toegangsfunctie voor (traag) gemotoriseerd verkeer naar de scholen en het ziekenhuis.

Daarnaast zijn er ook herinrichtingen gepland op wegsegmenten en kruispunten met als doel het sluipverkeer te ontmoedigen. Deze maatregelen zijn onder andere voorzien in de Keernestraat – Grote Hoolstraat en de Oude Straat (zie sectie 7.1.7)

#### 7.1.4.2 VOETGANGERSNETWERK

Een kwalitatief en fijnmazig voetgangersnet is essentieel om functionele verplaatsingen te voet te stimuleren. Binnen Herk-centrum zijn er verschillende voetgangersdoorsteken (zie eveneens sectie 7.1.4.3) dewelke een kwaliteitsverbetering zullen ondergaan. Daarenboven zal bij de ontwikkelingen Daelersveld en Herckerveld een padenstructuur worden uitgewerkt die de interne lobben aan elkaar rijgt en verbindt met het centrumgebied.

Ook in de dealkernen worden aanvullende verbindingen uitgewerkt (eveneens binnen het Trage wegennet, sectie 7.1.4.3). Specifiek wordt hier gedacht aan onder andere:



- Verbeterde trage verbindingen vanuit het centrum van Scholen en Berbroek naar de recreatiezone Manestraat.
- Geïntegreerde trage verbindingen in Schakkebroek tussen de kerk, Amandinazaal, voetbal, Amandinahuis en de woonwijk.

Bij planvorming van nieuwe woonprojecten (wijken of woonuitbreidingen) gebeurt een screening van de locatie ten behoeve van het behoud van bestaande doorsteken, de mogelijkheden tot integratie van nieuwe doorsteken en doordringbaarheid van het woongebied voor de voetgangers (maar ook de fietsers).

### **Knelpunten voetgangersrelaties**

Het voornaamste knelpunt is de barrièrewerking van de N2. De veiligheid en oversteekbaarheid dient op verschillende aansluitingen verbeterd te worden:

- t.h.v. Sint-Jorislaan-Gasterbosstraat
- t.h.v. Kapelstraat-Bosstraat
- t.h.v. Pastorijstraat
- t.h.v. KMO-zone Berbroek

Daarnaast is eveneens een verbetering wenselijk van:

- de verbinding van de school en het centrum te Donk
- de verbinding van de school in Berbroek met de parkings aan de Kerk
- de verbinding en de oversteek van de N717 te Scholen t.h.v. de doorsteek naar de school langs de Oude Toren.

#### 7.1.4.3 TRAGE WEGENNET

Trage wegen bieden heel wat kansen binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Een kwalitatief en fijnmazig netwerk aan trage wegen draagt ertoe bij dat mensen zich op een meer duurzame manier gaan verplaatsen.

Onder de noemer trage wegen worden een reeks verschillende type wegen verstaan die alle gemeen hebben dat zij voornamelijk door niet-gemotoriseerd (en landbouw-) verkeer gebruikt worden. Onder andere **buurtwegen (opgenomen in de atlas der buurtwegen)**, **'erfdienstbaarheden van doorgang'**, **'servitudewegen'** en wandelwegen in bossen en andere natuurgebieden vallen hieronder.

Trage wegen vormen geen netwerk op zich – zij zijn vaak eerder toevallig ontstaan – maar kunnen wel opgenomen worden in een netwerk of gebruikt worden als doorsteken binnen het weefsel. Op deze manier bieden zij een veilig en snel alternatief voor trage weggebruikers.

Binnen de stad Herk-de-Stad zijn er reeds verschillende trage wegen aanwezig. Het gaat meestal om bestaande fietswegen en wandelwegen. Hiernaast zijn er in de centra reeds enkele doorsteken tussen de woonblokken, die als trage weg gebruikt kunnen worden.

**Figuur B 9** in bijlage toont de bestaande en te onderzoeken trage wegen. Deze routes zijn afgeleid uit een opsomming van bestaande en gewenste verbindingen tussen de geselecteerde attractiepolen. Hieronder volgt een olijsting van bestaande of gewenste trage wegen. Het nummer stemt overeen met de linknummer in Figuur B 9.

1. Binnen Herk-centrum
  - a. Verbinding tussen de Markt en de Guldensporenlaan. Dit is deels een bestaande verbinding en een mogelijk nieuwe verbinding naar het parkeerterrein P2. Deze weg is niet voorzien in de Atlas van de buurtwegen (verder afgekort als AB).

- b. Verbinding tussen de Hasseltsestraat en de parking Vezerlaan P7. Dit is een bestaande verbinding samen met AB chemin 27).
  - c. Doorsteek van de Dokter Vanweddingenlaan naar de Markt (bestaande verbinding, deels over de parking, deels via een trage weg)
  - d. Bestaande doorsteek tussen de Blijkbaan en de Vezerlaan.
  - e. Bestaande doorsteek tussen de Blijkbaan en de Vezerlaan.
2. Tussen het centrum en de Oude Tramweg – schoolomgeving (bestaande Kulkenhofweg, autoluw)
  3. Te onderzoeken verbinding tussen de Houwijkerstraat (Harlaz) en de Stevoortweg (AB nr. 65 en 67)
  4. Te onderzoeken verbinding tussen N2 en Halbeek (privaat domein) en een mogelijke verbinding met Schulensbroek en/of de Demerdijk.
  5. Bestaande routes langs industrieterrein Daelemveld, die eventueel uit te breiden zijn met een verbinding via de geplande uitbreiding en doortrekken naar de Diestsesteenweg doorheen de projectzone (AB nr. 37).
  6. Schakkebroek:
    - a. trage weg tussen de woonwijk en het Amandinahuis (AB nr. 103), eventueel in het kader van de geplande rioleringswerken.
    - b. ontsluiting van de voetbalvelden en de in het GRS voorziene gemengde zone (nader te ordenen via een RUP) via de beekvallei (AB nr. 110, te herleggen).
  7. Te onderzoeken verbindingen tussen het gebied Gasterbos en Berbroek over deels trage, deels autoluwe wegen.
  8. Te onderzoeken verbinding tussen de Neerstraat en de Demer met mogelijke aansluiting op de rivierdijken en het Kasteel van Looi te Lummen.
  9. Verbinding van Donk met het Schulensmeer, rekening houdend met de natuurwaarden en politiereglementen terzake.
  10. Verbeteren van de bestaande verbinding tussen het centrum en de toekomstige ontwikkeling Daelersveld.
  11. Te onderzoeken verbindingen tussen Schulen-centrum en Schulen-station (AB chem. 18 en sen. 25)
  12. Bestaande fietsverbinding Stevoortweg – Nieuwmolenstraat via nieuw aangeplante bossen van het Vlaams gewest.
  13. Te onderzoeken verbinding van de recreatiezone te Schulen met het centrum van Berbroek via trage wegen in het binnengebied Manestraat – Sint-Jorislaan. Misschien is er een ontsluiting mogelijk via de oevers van de Zwarte Winterbeek (cfr GRS), na openstelling van de bossen van het Vlaams gewest in de omgeving.
  14. Behoud van de bestaande fietsverbinding tussen de Kleine Kruisstraat en de Jodestraat.
  15. Te onderzoeken ontsluiting via trage wegen van de geplande ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Herckerveld – ziekenhuis en schoolcampus (AB nr. 43).
  16. Kortsluiting van de huidige schoolroute Halen – Herk-centrum door een verbinding tussen Oude Straat en Meerhoutstraat.
  17. Bestaande wandelroutes aan het Schulensmeer
  18. Bestaande route binnen het recreatief fietsroutenetwerk
  19. Zorgroute. De zorgroute is een bestaande trage weg en loopt van het rusthuis 'De Bleuk' in de Endepoelstraat naar het revalidatiecentrum 'Jessa' in de Diestsesteenweg met een circuit doorheen de groengebieden Olmenhof en Harlaz.
  20. Beckersvaart: doortrekken van de bestaande fietsroute tot aan de N717 parallel aan het spoor
  21. Doorsteek tussen de Dorpsstraat en Nieuwstraat langs de kerk/kerkhof.
  22. Verbinding Dorpsstraat – Bampsstraat langs Ganzenhoek.

In de ruilverkavelingsgebieden van Schakkebroek en Donk zijn geen bijkomende trage wegen voorzien. Deze gebieden zijn voldoende doorsneden door ruilverkavelingswegen die ingepast kunnen worden in het trage wegennet. Ook in het gebied van Schulensbroek zijn geen bijkomende trage wegen aangeduid. Dit gebied beschikt over interne wandelpaden (met aangepaste reglementen).

Bij de inventarisatie werd ook gekeken naar mogelijke relaties naar de buurgemeenten. De Demer in het noorden en de Gete in het westen beperken het aantal mogelijk doorsteken naar de gemeenten Lummen en Halen. Met betrekking tot de buurgemeenten Hasselt, Nieuwerkerken en Geetbets is het aantal bestaande relaties eveneens beperkt.

Het volledige proces, van inventarisatie, opwaarderen tot het feitelijk openstellen van de wegen is een zeer arbeidsintensief proces en vraagt de nodige tijd. Men is er zich dan ook van bewust dat dit proces vele jaren in beslag zal nemen. De gemeente Herk-de-Stad ziet niettemin hiervan de meerwaarde in en wenst dit proces te doorlopen om tot een uitgebouwd trage wegennet te komen over de volledige stad waarbij ook het onderhoud van de trage wegen niet uit het oog wordt verloren.

#### 7.1.5 WERKDOMEIN B2: FIETSNETWERK

Om het fietsgebruik te stimuleren, wordt een fietsroutenetwerk opgebouwd. Deze zal bestaan uit vlotte, comfortabele en veilige verbindingen naar de buurgemeenten en de activiteiten in de gemeente zelf. Om de mensen aan te moedigen om effectief van deze routes gebruik te maken, dienen deze uitgerust te worden met de nodige comfortabele en veilige voorzieningen.

Het fietsnetwerk in het beleidsplan (zie **Figuur B 10** in bijlage) vormt een integrale overname van het functioneel en recreatief fietsroutenetwerk zoals aangereikt door de provincie aangevuld met lokale fietsroutes.

##### 7.1.5.1 FIETSRUTES

#### **Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is bepaald door de provincie Limburg. Binnen het provinciaal fietsroutenetwerk zijn er hoofdroutes, functionele fietsroutes en alternatieve fietsroutes geselecteerd.

- **Hoofdroutes:** (ook wel non-stop hoofdroutes genoemd) Dit zijn gemeentegrensoverschrijdend fietsroutes waarbij de nadruk ligt op comfort (bvb. brede fietspaden, materiaalgebruik) en veiligheid (minimaal aantal conflictpunten).
- **Functionele routes:** Deze routes verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn vaak de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (bvb. historische steenwegen).
- **Alternatieve routes:** Deze routes zijn complementair aan de functionele routes waarbij de fietser een afweging kan maken tussen de kortste (eerder functionele) of de veiligste en aangenaamste (eerder alternatieve) route.

Het netwerk heeft de volgende selectie:

#### Hoofdroute:

- N2 (Halen) – Diestsesteenweg – Guldensporenlaan – Hasseltsesteenweg - N2 (Hasselt)

#### Functionele routes:

- N717: Kieselweg – Neerstraat - St.-Jorislaan - Stationsstraat en fietspad langs de spoorlijn Hasselt-Diest (Begijnenbroekstraat)
- N716: St.-Truidersteenweg
- Dr. Vanweddungenlaan – Veearts Strauvenlaan en Zezerlaan;
- N754: Stevoortweg
- Grote Kruisstraat en Amandinaweg

#### Alternatieve routes:

- Oude Baan – Grote Straat
- N2: Grote Baan tussen Diestsesteenweg en Hasseltsesteenweg
- De Pierpontstraat – Houwijkerstraat – Sleersenveldweg – Jodestraat - Smoldersstraat

#### **Voorstel tot opname binnen het functioneel fietsroutenetwerk**

Om de continuïteit van de fietsrelaties te verbeteren stelt de stad voor om de Beckersvaart/Begijnenbroekstraat door te trekken van de bestaande fietsroute tot aan de N717 (parallel aan het spoor) en op te nemen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als alternatief functionele fietsroute.

#### **Recreatief fietsroutenetwerk**

Het recreatief fietsroutenetwerk (of knooppuntennetwerk) van de provincie Limburg richt zich op de vrije tijdsfietser en leidt langs aantrekkelijke, aangename routes. De routes hebben geen direct verbindende functie maar bieden de mogelijkheid de omgeving te verkennen en eventuele toeristische attractiepolen te bezoeken. Deze routes zorgen voor een verfijning van de mazen in het fietsnetwerk waardoor de fietser gemakkelijk een persoonlijke route kan uitstippelen.

#### **Lokale fietsroutes**

Voor het lokale fietsroutenetwerk binnen de stad Herk-de-Stad is er een onderscheid gemaakt tussen lokale fietsroutes type I en lokale fietsroutes type II. Dit onderscheid is afkomstig van het eerste generatie mobiliteitsplan.

Lokale fietsroutes type I: voor de ontsluiting van de woonkernen en perifeer gelegen attractiepoelen die niet via het bovenlokaal fietsroutenetwerk ontsloten worden

- Oude Straat – Dreefstraat – Kasteelstraat
- de Pierpontstraat (N716b) – Doelstraat (N716c)
- Korpsestraat
- Mielenveldweg - Bammerveldweg
- Rummenweg
- Schoolstraat – Terbermenweg
- Vogelzangstraat – Kustraat – Schoolstraat
- Bosstraat - Nieuwmolenstraat
- Bosstraat - Kapelstraat
- Sint-Jorislaan – Kerkstraat

Vanuit het verbreden/verdiepen van het mobiliteitsplan wordt voorgesteld om de Kleine Kruisstraat bijkomend op te nemen in de lokale fietsroutes type I, gezien het belang van deze route als schoolroute.

Lokale fietsroutes type II: segmenten die deel uitmaken van het recreatieve fietsroutenetwerk maar geen deel uitmaken van andere fietsroutenetwerk types.

Het fietsroutenetwerk is weergegeven op **Figuur B 10** in bijlage.

### 7.1.5.2 FIETSVORZIENINGEN

De huidige fietsvoorzieningen staan afgebeeld op **Figuur B 11** in bijlage.

Hieronder volgen algemene richtlijnen onder andere afgeleid uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

#### **Fietsvoorzieningen in verkeersgebieden (70 km/u)**

Bij wegen met een snelheidsregime van 70 km/u dienen steeds vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg aangelegd te worden. Bij moeilijke oversteekbaarheid en wanneer er geen parallelstraten zijn die een alternatief kunnen bieden voor fietsers in tegenrichting kan ook hier de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden overwogen worden.

De aanwezigheid van dubbelrichtingsfietspaden dient steeds duidelijk gesignaleerd te worden naar de automobilist om ongevallen met fietsers in tegenrichting zoveel mogelijk te beperken. Ook de fietsers moeten voldoende gewezen worden op de gevaarlijke situatie.

De ruimte tussen rijweg en fietspad bedraagt best meer dan 1 meter, bij kortere afstand dient de wegbeheerder **een verticale scheiding (bv heg, paaltjes, ...)** ingebracht te worden. **Op plaatsen waar** onvoldoende ruimte is voor een dergelijk vrijliggend fietspad dient een keuze gemaakt te worden: ofwel meer ruimte creëren, ofwel de snelheid van de wagens terugbrengen te worden tot 50km/u.

#### **Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (max. 50km/uur)**

Binnen deze gebieden dient het fietsverkeer duidelijk zichtbaar gemaakt te worden in het straatbeeld gezien **de vele potentiële conflictpunten (kruispunten, erftoegangen, ...)**.

Hier zijn in normale omstandigheden aanliggende verhoogde fietspaden aangewezen, tenzij de auto-intensiteit voldoende laag is. Tussen fietspad en rijbaan of parkeerstrook wordt best een veiligheidsstrook van 50 cm voorzien. Deze fietspaden worden meestal in het rood aangelegd om de leesbaarheid te verhogen. Diffuus oversteken moet overal mogelijk blijven. In straten met een laan- of boulevardkarakter kan omwille van de ruimtelijke context een vrijliggend fietspad aangelegd worden. Dit vermindert echter de zichtbaarheid van de fietser.

Aangezien oversteken in dit type straten meestal overal toegelaten en mogelijk is en er een hoog aantal conflictpunten zijn, is het hier eerder af te raden dubbelrichtingsfietspaden aan te leggen. **Fietsen in tegenrichting brengt immers risico's met zich mee.**

Aan de overgang tussen een afzonderlijk fietspad en een systeem van gemengd verkeer kan een korte **fietsuggestiestrook** voorzien worden. **Ook waar fietsen in tegenrichting toegestaan is, kan zo'n strook nut hebben.** Zo worden automobilisten gewezen op de aanwezigheid van de fietsers uit de tegenovergestelde richting en zullen deze fietsers meer geneigd zijn om rechts te houden. Het is echter niet de bedoeling deze stroken overal aan te leggen. Zij zorgen immers voor een gevoel van schijnveiligheid bij de fietser waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Suggestiestroken worden bij voorkeur aangelegd in een andere materiaal of andere kleur dan de rest van de rijweg.

#### **Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden (max 30 km/u)**

In deze gebieden wordt uitgegaan van het principe van gemengd verkeer waarbij **auto's en fietsers van hetzelfde weggedeelte gebruik maken.** Dit vraagt een aangepaste maatvoering en inrichting van de weg waarbij de snelheid van de wagens wordt afgeremd terwijl er voldoende ruimte blijft voor de fietser.

Waar belangrijke fietsroutes een dergelijk gebied doorsnijden kan geopteerd worden voor het doortrekken van het fietspad. Dit om de leesbaarheid van de routes te verhogen. Ook wordt zo het comfort en de snelheid van de fietser gewaarborgd.

### **Fietsvoorzieningen in industriegebieden**

Om woon-werkverkeer met de fiets te stimuleren dienen bedrijventerreinen goed ontsloten te worden voor fietsers. In industriegebieden, waar veel zwaar verkeer rijdt, is het niet wenselijk om fietsers met het vrachtverkeer te mengen op de rijbaan. Ofwel kunnen bedrijven ontsloten worden met fietsroutes die los van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer liggen, ofwel met fietspaden langs de wegen voor gemotoriseerd verkeer. De hoofdroutes binnen de industriegebieden worden m.a.w. best van een fietspad voorzien. Tussen het fietspad en de rijweg moet een tussenruimte van 1 meter voorzien worden. op kortere zijtakken, waar de snelheden laag genoeg zijn en de intensiteiten dermate laag zijn dat er zelden tot nooit conflictsituaties ontstaan, kan het fietsen gemengd gebeuren.

### **Fietsvoorzieningen in buitengebied**

In buitengebieden langs de lokale wegen zijn verkeersintensiteiten vaak dermate laag dat een gescheiden fietsvoorziening niet noodzakelijk is.

Op wegsegmenten met een hoge intensiteit aan fietsers en/of gemotoriseerd verkeer kan de afbakening van een fietspad wel nuttig zijn. Ook ter hoogte van kruispunten kan het nuttig zijn de aanwezigheid van fietsers te accentueren door het aanbrengen van een fietspad of een fietssuggestiestrook.

#### 7.1.5.3 KNELPUNTEN FIETSRoutes

### **Aftoetsing fietsvoorzieningen en vrachtrouten netwerk**

Zoals hierboven aangegeven is menging van vrachtverkeer met fietsverkeer te mijden. Langs routes voor zwaar vervoer zijn vrijliggende fietspaden te verkiezen. In functie van de plaatsgesteldheid en het snelheidsregime (maximaal 50 km/u) vormen kwaliteitsvolle aanliggende fietspaden een alternatief.

Volgende knelpunten komen naar voor op de functionele fietsroutes:

- N 717 Kiezelweg: Doortocht Scholen. In het centrum verloopt het fietsverkeer gemengd met het auto- en vrachtverkeer. Het centrum is wel kwaliteitsvol heringericht volgens het doortocht-principe. Snelheidsregime verlagen naar 30 km/u.
- N 717 Sint-Jorislaan: Omgeving Scholen-station. Fietssuggestiestroken bij een lokale vrachtroute type I bij een snelheidsregime van 50 km/u. Minstens aanliggende fietspaden zijn gewenst.
- De Pierpontstraat: Dit is een lokale vrachtroute type I met een snelheidsregime van 50 km/u. Fietsers rijden er gemengd met het gemotoriseerd verkeer. Minstens aanliggende fietspaden zijn gewenst.
- N 716 Sint-Truidersteenweg: Dit is een lokale vrachtroute type I met een snelheidsregime van 70 km/u. Op sommige plaatsen zijn er aanliggende fietsvoorzieningen waar vrijliggende fietspaden aangewezen zijn.
- N 754 Stevoortweg: Dit is een lokale vrachtroute type I met een snelheidsregime van 70 km/u. Op sommige plaatsen zijn er aanliggende fietsvoorzieningen waar vrijliggende fietspaden aangewezen zijn.

Volgende knelpunten komen naar voor op de lokale fietsroutes:

- Doelstraat – De Pierpontstraat: Dit is een lokale vrachtroute type I met een snelheidsregime van 50 km/u. Fietsers rijden er gemengd met het gemotoriseerd verkeer. Minstens aanliggende fietspaden zijn gewenst.
- Rummenweg: Gemengd verkeer langs een lokale vrachtroute type II. Door het weren van doorgaand vrachtverkeer zal de intensiteit vrachtverkeer afnemen. Het resterende vrachtverkeer is hoofdzakelijk gelinkt aan het bedrijf Gemex, waarvan de activiteiten uitdovend zijn.

- Pastorijstraat-Dreefstraat-Nieuwstraat: Lokale vrachtroute type II waarbij het fietsverkeer grotendeels gemengd verloopt (deels fietssuggestiestroken). De vrachtbewegingen van het betrokken bedrijf **gebeuren echter voornamelijk 's morgens voor de schoolspits en 's avonds na de schoolspits.**
- Gasterbosstraat: Dit is een lokale vrachtroute type II. Het betreft enkel lokaal bestemmingsverkeer daar de weg geknipt is voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer verloopt er deels gemengd. De intensiteiten vrachtverkeer zijn echter laag.
- Bosstraat: Dit is een lokale vrachtroute type II. Het fietsverkeer verloopt er gemengd. De intensiteiten vrachtverkeer zijn echter laag.

### **Aanpak knelpunten fietsroutes**

*Zie Figuur B 12 in bijlage.*

Zoals eerder aangegeven zijn er op een aantal locaties op de aangeduide fietsroutes nog knelpunten aanwezig. De stad voorziet om stelselmatig knelpunten weg te werken. Hierbij worden de volgende prioriteiten gesteld:

- Verbeteren oversteekbaarheid N2:
  - Kruispunten N2-Daelersveld
  - N2-Sint-Jorislaan
  - N2-Kapelstraat
  - N2-Pastorijstraat
- Fietsvoorzieningen langs de Pierpontstraat – Doelstraat
- Fietssuggestiestroken Sint-Jorislaan
- Fietspaden Amandinaweg en Grote Kruisstraat
- Fietsoversteek Sint-Jorislaan ter hoogte van het Station.
- Rummenweg: fietssuggestiestroken omwille van het beperkte vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer heeft op langere termijn een uitdovend karakter.

Hiernaast worden er enkele prioriteiten gelegd naar het verbeteren van de fietsvoorzieningen, rekening houdend met de selectie van het vrachtroutenetwerk:

- Doelstraat – Pierpontstraat: hiervoor is reeds een fietspadenproject opgestart
- N717 Neerstraat – Sint-Jorislaan: Deze route maakt ook deel uit van de calamiteitenroutes. De route is wel niet langer opgenomen in de routes voor uitzonderlijk vervoer.
- N716 Sint-Truidersteenweg. Er is slechts aan 1 zijde een vrijliggend fietspad aanwezig, er is wel een alternatieve route via de Houwijkerstraat.
- Verbeteren van de oversteekvoorzieningen op de N716 en N754 (zie **Figuur B 12** in bijlage).

Herk-de-stad zal eveneens een screening van het recreatief fietsroutenetwerk uitvoeren om knelpunten op dit netwerk weg te werken. Het gaat voornamelijk om aansluitpunten van fietspaden ter hoogte van kruispunten waar opstaande boordstenen een probleem zijn om het fietspad vlot op te rijden.

#### 7.1.5.4 STALLINGSVOORZIENINGEN

De stad Herk-de-Stad wenst de stallingsvoorzieningen voor fietsen te verbeteren. De acties zijn voornamelijk gericht op het uitbreiden en bij creëren van stallingsplaatsen volgens de geldende kwaliteitsnormen. De volgende doelstellingen worden vooropgesteld:

- Elke deekern dient te beschikken over voldoende fietsstallingsplaatsen. Ter hoogte van de voornaamste functie(s) wordt een geconcentreerd stallingsaanbod voorzien. Dit aanbod kan nog verder uitgebreid worden met diffuus verspreide stallingsplaatsen (bvb. langs commerciële linten), eerder gericht op de kortparkeerder.
- De stad vervangt stelselmatig de openbare fietsparkeervoorzieningen die gebruik maken van het wielsysteem door voorzieningen die gebruik maken van het aanbindsysteem. Wanneer de stad in de toekomst overgaat tot het plaatsen van bijkomende openbare fietsparkeervoorzieningen, wordt er altijd gekozen voor het aanbindsysteem (eventueel een slotpaal).
- De OV-knooppunten Herk-centrum en Scholen-station beschikken over een ruim stallingsaanbod. Er zal met regelmaat geverifieerd worden of het stallingsaanbod toereikend is. Het stallingsaanbod zal uitgebreid worden indien nodig.

**Figuur B 10** geeft een overzicht van de uit te breiden en nieuw te creëren fietsstallingen.

- Uitbreiding stallingsaanbod:
  - Scholen-centrum
  - Scholen-station (indien uit opvolgingsmetingen het aanbod onvoldoende blijkt)
- Nieuw stallingsaanbod:
  - Donk centrum
  - Berbroek centrum
  - Schakkebroek centrum
  - Scholen thv Oude Toren
  - Nieuwe ontwikkeling Herckerveld

Wanneer op termijn een parkeerzone wordt ingericht voor vrachtwagens op de uitbreiding van de bedrijvzone Daelemveld, kan tevens een (overdekte) fietsstalling geïntegreerd worden op het terrein.

#### 7.1.6 WERKDOMEIN B3: OPENBAAR VERVOER

Voor het openbaar vervoer worden volgende doelstellingen nagestreefd:

- Beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten voordele van het openbaar en collectief vervoer. Dit is mogelijk door het verder uitbouwen van het openbaar vervoersaanbod en verbeterde doorstroming (gunstigere reistijd verhouding bus/trein ten opzichte van de reistijd per auto);
- Realiseren van een verbeterd comfort van de reizigers door verbeterde halte-uitrusting, **overstapmogelijkheden, informatie, ...** .



## Huidig aanbod

Het openbaar vervoeraanbod in Herk-de-Stad bestaat uit een aanbod aan reguliere lijnen die aangevuld worden met functioneel openbaar vervoer (zie onderstaande tabel). Het netplan van het huidige OV-aanbod is weergegeven in **Figuur B 13** in bijlage.

Lijn	Route	Via	weekdag	zaterdag	zondag
<b>Reguliere lijnen</b>					
90	Donk – Herk-de-Stad – Lummen - Beringen	Via Donk, Herk-de-Stad en Scholen	1/u	1/u	2/u
299	Hasselt- Diest - Geel	Via Berbroek, Scholen, Herk-de-Stad en Donk,	1/u	1/u	2/u
735	Herk-de-Stad – Halen (belbus)	Via Berbroek, Scholen, Schakkebroek, Herk-de-Stad en Donk	1/u	1/u	2/u
<b>Functionele lijnen</b>					
30	Sint-Truiden – Herk-de-Stad - Beringen	Via Herk-de-Stad, Scholen	Enkele ritten /dag	Enkele ritten / dag	/
30sc	Sint-Truiden – Herk-de-Stad	Via Herk-de-Stad, Schakkebroek	Enkel school ritten	/	/
35c	Hasselt – Diest/Tessenderlo	Via Berbroek, Scholen, Herk-de-Stad, Donk	Enkele ritten /dag	/	/
105	Hasselt – Stevoort – Sint-Truiden	Via Schakkebroek	Enkele ritten /dag	/	/
565	Schoolbus Kortenaken – Waanrode – Halen - Herk	Via Herk-de-Stad	Enkel school ritten	/	/
566	Schoolbus Budingen – Kortenaken – Halen – Herk	Via Herk	Enkel school ritten	/	/
567	Schoolbus Budingen – Geetbets – Halen - Herk	Via Herk	Enkel school ritten	/	/
568	Schoolbus Geetbets – Grazen – Rummen - Herk	Via Herk	Enkel school ritten	/	/
569	Schoolbus Kortenaken – Geetbets – Herk	Via Herk-de-Stad	Enkel school ritten	/	/

Het centrum van Herk-de-Stad is de hoofdhalte voor de gemeente. Deze kwalitatief ingerichte halte wordt bediend door alle lijnen in de gemeente. De stad streeft naar een vlotte busrelatie naar de naburige steden Hasselt, Diest en Sint-Truiden. Vanuit die optiek zou de stad lijn 30 graag opgewaardeerd zien tot een volwaardige reguliere lijn. De Lijn geeft aan dat deze lijn is meegenomen in de afweging bij het opstellen van de mobiliteitsvisie 2020. De Lijn Herk-de-Stad – Sint-Truiden had weinig potentieel.

De belbus zorgt voor een aanvulde OV-aanbod teneinde over quasi het volledige grondgebied de OV-bediening te garanderen. Ook het bedrijventerrein Daelemveld wordt door de belbus bediend. De belbus kent echter – ondanks herhaalde campagnes – slecht een laag gebruik. Een uitbreiding van het derde betalerssysteem kan als bijkomende stimulans fungeren.

De perifere ligging van het station ten opzichte van de deelgemeente Scholen en de fusiegemeenten is een rem op een hoger gebruik van de trein. Een verdichting van de stationsomgeving is evenwel ruimtelijk niet gewenst. Een uitbreiding en afstemming van de busbediening in relatie tot het station zal ook het treingebruik ondersteunen. Dit kan eveneens een drijfveer zijn om lijn 30 op te waarderen gezien deze lijn ook de relatie Herk – Scholen-station versterkt.

Op het grondgebied van Herk-de-Stad is er één hoofdhalte namelijk Herk-centrum. In de andere deelen zal de wachtaccommodatie van de belangrijkste halte(s) opgewaardeerd worden. Hierbij zal tevens een aftoetsing gebeuren van de toegankelijkheid van deze haltes. De halte aan Scholen station richting Herk-de-Stad zal ook op korte termijn toegankelijk gemaakt worden.

### **Spartacus**

In kader van Spartacus is een frequentieverhoging van het openbaar vervoer naar Hasselt en Diest voorzien. Op deze locaties is door het knooppuntensysteem een overstap mogelijk naar de verschillende windrichtingen.

## 7.1.7 WERKDOMEIN B4: AUTOSTRUCTUUR

*Zie Figuur B 14 in bijlage.*

### 7.1.7.1 WENSBEELD AUTOSTRUCTUUR

De N2 vormt de voornaamste drager in de stad voor zowel het doorgaand als lokaal verkeer. Aanvullend zijn er lokale verbindingswegen die de relatie verzorgen naar de buurgemeenten (N717 in relatie tot Lummen, N754 in relatie tot Stevoort en N716 in relatie tot Nieuwerkerken en Geetbets). De Doelstraat en De Pierpontstraat leiden het doorgaand verkeer om, rond het centrum van de stad.

De kern van Herk-de-Stad is een autoluw gebied omgeven door een ringlus die als enkelrichtingsstraat is ingericht (tegenwijzerzin). De ringlus staat in voor de lokale verdeling van het bestemmingsverkeer. Hoewel niet onmogelijk, dienen doorgaande relatie via de ringlus te worden ontmoedigd.

### 7.1.7.2 SLUIPVERKEER

Door het invoeren van circulatiemaatregelen, snelheidsbeperkingen en de toenemende verkeersdruk zijn er door Herk-de-Stad verschillende sluiproutes ontstaan. De volgende sluiproutes zijn te onderscheiden:

- Oude straat: alternatieve weg naar het centrum om de verkeersdruk aan de schoolomgeving op de Diestsesteenweg te vermijden. Autoverkeer komt hier in conflict met fietsverkeer.
- Zwartveldstraat – Kasteelstraat: alternatieve route vanuit Donk richting Halen.
- Keernestraat: alternatieve route in relatie tot Rummen.
- Verbindingen tussen Herk en Donk via ruilverkavelingen (Mielenweg – Eggelstraat).

In de uitwerkingsfase is deze problematiek gekwantificeerd. Hieruit blijkt dat de intensiteiten in de meeste straten eerder beperkt tot zeer beperkt zijn. Vanuit de telgegevens en klachten blijkt voornamelijk de snelheid een probleem in de Oude Straat en de Keernestraat.

### **Oude Straat**

De Oude Straat is een lokale weg type III, die parallel loopt aan de N2 en ter hoogte van het centrum aan de N2d. De straat maakt eveneens deel uit van het lokale fietsrouten netwerk. De route wordt veel door scholieren gebruikt als fietsroute van en naar school. De Oude straat sluit aan op de N2d Diestsesteenweg ter hoogte van Sint-Ursula.

Om het aandeel autoverkeer en de snelheid van het autoverkeer te beperken zijn er verschillende mogelijkheden beschouwd. Initieel ging de voorkeur uit naar het knippen van de straat teneinde het doorgaand verkeer volledig onmogelijk te maken. Na overleg met de bevolking (cfr. Participatietraject) is evenwel geopteerd om enkelrichtingsverkeer in te voeren in de Oude Straat (in oostelijke richting) waarbij de aansluiting met de Diestsesteenweg wordt ingericht als een rechts-uit constructie (zie **Figuur B 15** in bijlage). Deze aansluiting zal op termijn volledig heringericht worden met de realisatie van de dorpsfoyer.

### **Keernestraat-Grote Hoolstraat**

Voor de Keernestraat is voornamelijk de hoge snelheid een probleem. De gemeten verkeersintensiteiten zijn eerder laag. De toegelaten snelheid in de Keernestraat is 70 km/u. Langsheen de woonlinten is een maximaal toegelaten snelheid van 50 km/u eerder aangewezen. Verwacht wordt dat enkel het plaatsen van signalisatie weinig impact zal hebben op de snelheid in de straat.

Als snelheidsremmende maatregel gaat de voorkeur uit naar het aanbrengen van poorteffecten ter hoogte van de overgang naar de woonlinten. Bij de concrete vormgeving van de poorten dient er aandacht te zijn voor plaats van de fietsers. Hiernaast zal de snelheid geremd worden ter hoogte van het kruispunt Keernestraat-Grote Hoolstraat. Het kruispunt zal door de aanleg van een minirotonde zo vormgegeven worden dat men genoodzaakt is om af te remmen op deze locatie (zie **Figuur B 15** in bijlage).

### **Kasteelstraat-Zwartevelddstraat**

De intensiteiten langsheen de route Kasteelstraat-Zwartevelddstraat zijn vrij laag. Toch wordt geopteerd om de Kasteelstraat (schoolfietsroute) te knippen voor gemotoriseerd verkeer waardoor doorgaand verkeer tot nul wordt herleid. De Pastorijstraat wordt immers de hoofdaansluiting vanaf de N2 naar het centrum van Donk zoals bepaald in het streefbeeld van de N2. De Zwarte Duivelstraat, waarop de Kasteelstraat aansluit in Halen, zal in de toekomst ook niet meer fungeren als invalsweg naar Halen. De Kasteelstraat – Zwartevelddstraat wordt zo een autoluwe fietsverbinding tussen Halen en Herk-de-Stad. De knip in de Kasteelstraat zal simultaan uitgevoerd worden met het plaatsen van de verkeerslichten op het kruispunt Pastorijstraat N2.

### **Gasterbosstraat**

In de Gasterbosstraat (gelegen in VEN-gebied) zijn/worden paaltjes geplaatst om het doorgaand verkeer te weren. In het noorden zal lokaal vrachtverkeer blijven in functie van de Biogasininstallatie.

#### 7.1.7.3 SNELHEIDSPLAN

Het snelheidsplan is geactualiseerd en opgenomen in bijlage (Figuur B 16). Gelet op de wegencategorisering en het lokaal functioneren van de wegen is het huidige snelheidsplan in lijn met de vooropgestelde taakstelling. Globaal heerst er een snelheidsregime van 70 km/u met afwijking in functie van de bebouwingsgraad. Als principe wordt uitgegaan van een snelheidsregime van 50 km/u in de woongebieden en 30 km/u in de zuivere woonwijken zonder doorgaand verkeer.

Het centrum van Herk als ook de kernen van Donk, Schakkebroek en Berbroek, de zuivere woonwijken en de verschillende schoolomgevingen zijn gelegen in een zone 30. De as Diestsesteenweg (schoolomgeving)- Dr. Vanweddingenlaan-Sint-Truidersteenweg (tot aan de rotonde met De Pierpontstraat) wordt opgenomen in een tijdsgebonden zone 30 (schoolspits).

In de Gasterbosstraat (gelegen in VEN-gebied) wordt de snelheid verlaagd tot 20 km/u.

#### 7.1.7.4 VERKEERSVEILIGHEID

De N2 wordt het voornaamste knelpunt beschouwd aangaande verkeersveiligheid. De herinrichting van de N2 naar het streefbeeld zal veel van de probleempunten aanpakken. De realisatie ervan zal eerder stapsgewijs gebeuren. Prioriteit wordt gegeven aan het aanpakken van de gevaarlijke kruispunten:

- kruispunt N2 – Sint-Jorislaan – Gasterbosstraat (aansluiting zonder lichtenregeling)
- kruispunt N2 – Kapelstraat (aansluiting met lichtenregeling)
- kruispunt N2 – Pastorijsstraat (aansluiting met lichtenregeling)

Daarnaast worden ook onderstaande kruispunten gezien als minder veilige kruispunten gezien de mindere zichtbaarheid:

- Kruispunt N716 – Smolderstraat
- Kruispunt N754 – Grote Kruisstraat

Een verbeterde accentuering van deze laatste twee kruispunten is wenselijk.


#### 7.1.8 WERKDOMEIN B5: ROUTES ZWAAR VERVOER

##### 7.1.8.1 VRACHTROUTENETWERK

Het uitgangspunt bij het opstellen van de visie rond de routes voor zwaar vervoer is het vrachtverkeer maximaal te leiden langs wegen met de hoogste wegcategorisering. Hierbij dienen verblijfsgebieden en natuurgebieden zoveel mogelijk gevrijwaard te worden.

Bij opbouw van het plan is rekening gehouden met het vrachtroutenetwerk op meso-niveau dat is uitgewerkt door MOW-BMV Limburg. Het netwerk op meso-niveau bestaat uit verschillende type vrachtroutes. De verschillende categorieën zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Symbol	Categorie	Betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het <b>hoofdvrachtroutenetwerk</b> bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macro-niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	Het <b>vrachtroute I</b> zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op meso-niveau te verbinden met het hoofdvrachtroutenetwerk.
	Vrachtroute II	<b>Vrachtroute II</b> zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdroutenetwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.
	Vrachtroute III	<b>Vrachtroute III</b> zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I. Vrachtroutes type III zullen slechts uitzonderlijk voorkomen.

Symbol	Categorie	Betekenis
	Lokale vrachtroute	Dit zijn voorkeursroutes naar lokale bedrijven/ bedrijventerreinen, vertrekkende vanaf vrachtroute I, II of III.

Bij de bepaling van het vrachtroutenetwerk is er rekening gehouden met de verschillende functies die het vrachtroutenetwerk moet vervullen. In eerste instantie is er bekeken welke route aangewezen is om het vrachtverkeer af te leiden naar het hoofdwegennet. Deze routes zijn geselecteerd als vrachtroute III (ontsluitingsroutes naar het hoofdwegennet). Vervolgens is er bekeken welke lokale verbindingssassen nodig zijn als relatie tussen de verschillende kernen en de omliggende gemeente. Deze routes zijn geselecteerd als lokale vrachtroute I (intergemeentelijke verbindingssassen). Als laatste is er gezocht naar de aangewezen ontsluitingsroute voor de lokale attractiepolen, voornamelijk lokale bedrijven. Deze routes zijn geselecteerd als lokale vrachtroute II (lokale ontsluitingsroutes).

De selectie van de routes voor zwaar verkeer is hieronder beschreven. Het routeplan voor zwaar verkeer is weergegeven in **Figuur B 17**, in bijlage.

Op het grondgebied van Herk-de-Stad zijn geen hoofdvrachtroutes gelegen. Ook zijn er geen vrachtroute I of vrachtroute II geselecteerd.

**Vrachtroute III:** Ontsluiting van de attractiepolen naar het hoofdwegennet. Deze routes vallen binnen het vrachtroutenetwerk.

- N2 geeft in Hasselt toegang tot de E313 en in Halen tot de E314

**Lokale vrachtroute I:** Intergemeentelijke verbindingssas: lokale verbindingen tussen attractiepolen of kernen

- N717 (verbinding naar Schulen en Lummen)
- N716 (verbinding naar Rummen en Sint-Truiden)
- N754 (verbinding naar Stevoort)

**Lokale vrachtroute II:** Ontsluiting van lokale bedrijven:

- Pastorijstraat-Nieuwstraat (Nieuwstraat Donk)
- Bosstraat (Windmolders Beton)
- Terbermenweg – Weg Naar Schakkebroek – tegelrijstraat (Bouwbedrijf Vandermissen)
- Rummenweg (voor de bedrijven in Herk-de-Stad)
- Diestsesteenweg – Guldensporenlaan – Dokter Vanweddinglaan – Vezerlaan – Hasseltsesteenweg (ontsluiting van de kern van Herk-de-Stad)
- Kapelstraat (ontsluiting van Berbroek)
- Kerkstraat – Sint-Jorislaan (ontsluiting Schulen)

De Rummenweg is hier opgenomen als lokale vrachtroute type II, zijnde als ontsluitingsroute voor lokale bedrijven. In de Rummenweg wenst men echter het vrachtverkeer tot een minimum te beperken. Zo is het bedrijf Gemex, dat in de Rummenweg is gevestigd, niet opgenomen in het RUP van Zonevreedde bedrijven omwille van de mobiliteitseffecten. Een belangrijk aandeel van het vrachtverkeer in de Rummenweg is echter grensoverschrijdend vrachtverkeer in relatie tot de gemeente Geetbets. Deze doorgaande relatie is niet gewenst. Doorgaand vrachtverkeer dient maximaal gebruik te maken van wegen met de hoogste categorisering, zijnde de N716.

### 7.1.8.2 TONNAGEBEPERKINGEN

**Zie Figuur B 18 in bijlage.**

Om het gebruik van het vrachtroutenetwerk te stimuleren en kwetsbare gebieden te beschermen, is het wenselijk het vrachtroutenetwerk te ondersteunen met tonnagebeperingen. In de huidige situatie zijn er reeds in enkele straten tonnagebeperingen ingevoerd, deze wordt best uitgebreid om het vrachtroutenetwerk te kunnen afdwingen.

Bestaande tonnagebeperingen

- Mielenveldweg
- Eggelstraat
- Peetersstraat – Begeinenbeusselveldweg
- Centrum Herk-de-stad binnen centrumlus (uitgezonderd openbaar vervoer)

Gewenste bijkomende beperkingen

- Zonale tonnagebeperking voor het gebied gelegen tussen de N2 – N716 en de gemeentegrenzen met Rummen en Halen (Donk en westelijk deel Herk). Ook hier is het noodzakelijk om een uitzondering voor het openbaar vervoer te voorzien.
- Op straatniveau worden tonnagebeperingen opgelegd op de wegen met gekende problemen – de Ruitstraat. Op basis van de monitoring en opvolging van meldingen kan dit uitgebreid worden tot andere wegen.
- Op de toegangen tot de Gasterbosstraat en de Bosstraat vanaf de N2 wordt signalisatie aangebracht die aangeeft dat zwaar verkeer geen verbinding heeft naar het grondgebied Hasselt. Enkel bestemmingsverkeer is er gewenst.

### 7.1.9 WERKDOMEIN B6: PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN

Men wenst een duurzaam parkeerbeleid te hanteren. Bijgevolg kunnen maatregelen die overeenstemmen met een sturend parkeerbeleid de doelstelling van het parkeerplan nastreven. Hierbij vormt het beschikbare parkeeraanbod de maatstaf om het parkeergedrag van de gebruikers te sturen en het (ongewenst) autogebruik te reduceren. Er wordt gestreefd naar een optimaal gebruik van het huidig parkeeraanbod door de verschillende gebruikers. Het sturend karakter zal er tevens voor zorgen dat er ruimte vrij komt voor de vaste gebruiker (bewoners en werknemers) en de meer occasionele gebruiker (bezoekers). Per gebruikersgroep wordt de meest aangewezen parkeerlocatie bepaald en getracht om de beschikbaarheid van het parkeeraanbod te optimaliseren. Zo wordt een gedifferentieerde parkeerstructuur bekomen.

#### 7.1.9.1 HERK-DE-STAD

##### **Knelpunten**

Voor de kern van Herk-de-Stad is de huidige parkeerstructuur opgebouwd rond het principe van parkeerdifferentiatie. Het centrum is afgebakend als zone voor kort parkeren (blauwe zone met maximale parkeerduur van 2 uur). Daarnaast zijn er verschillende openbare en semi-openbare randparkings op wandelafstand van het centrum, geschikt voor lang parkeren. Een gedegen handhaving ontbreekt echter waardoor de parkeerduurbepering slechts matig nageleefd wordt. De verhoogde parkeervraag in het centrum ten gevolge van de langparkeerders, zorgt dit voor een sterke vermindering van het parkeercomfort wat parkeerzoekverkeer en foutparkeren uitlokt.

Voor Herk-de-Stad-centrum is zowel een korte als een lange termijn visie uitgewerkt.

**Visie op korte termijn** (zie Figuur B 19 in bijlage)

De huidige parkeerstructuur wordt bestendigd. De blauwe zone wordt uitgebreid met de zone langs het handelslint aan de Veearts Strauvenlaan (tussen de Zoutbrugstraat en de Sint-Maartensstraat). De parkeerduurbeperking blijft 2 uur. Voornamelijk een verbeterde handhaving zowel op het naleven van het parkeerregime als het foutparkeren zal leiden tot een betere verdeling van de parkeerdruk. Het aantal foutparkeerders in het centrum zal afnemen wat de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid ten goede komt.

Langparkeerders (werknemers en bezoekers met lange verblijfsduur) dienen parkeervoorzieningen te gebruiken buiten de afgebakende zone voor kortparkeren op enige afstand van het centrumgebied. Hierbij is het belangrijk het gebruik van de openbare randparkings (Vezerlaan, begraafplaats, Guldensporenlaan) te stimuleren. Buiten de schooluren kunnen ook de parkings van de scholen aangewend worden. Om het gebruik van de randparkings te ondersteunen voorziet men de volgende maatregelen:

- Betere signalisatie van de parkeerroute en de randparkings zelf.
- Duidelijk aangeven van de periode van vrij gebruik van de semi-openbare parkeerterreinen.
- Aangeven van wandelroutes naar het centrum.
- Parking Guldensporenlaan kwalitatief beter inrichten bij de eventuele ordening en ontwikkeling van het binnengebied.

Op het parkeerterrein van het revalidatiecentrum is er nog parkeeraanbod beschikbaar. Momenteel valt dit aanbod onder een regime van betalend parkeren. De stad tracht de opties van de nieuwe woonwijk en de projectzone Herckerveld af te stemmen op het masterplan dat het Jessaziekenhuis laat opmaken voor haar campus om te komen tot een afstemming van de parkeerbehoeften en het parkeeraanbod.

Tijdens de avondperiode is er voornamelijk een hoge parkeerdruk waar te nemen in de omgeving van de school Sint-Ursula. Deze hoge parkeerdruk is afkomstig van het avondonderwijs. Een verschuiving van het **avondonderwijs naar Campus Amandina kan zorgen voor een betere spreiding van de parkeerdruk 's avonds**. Langs de Sint-Truidersteenweg zal het parkeeraanbod beperkt gereduceerd worden door de aanleg van een bushaven.

**Visie op lange termijn** (zie Figuur B 20 in bijlage)

Met het behoud van de huidige functiemix in het centrum van Herk-de-Stad blijft ook op lange termijn het centrum voorbehouden voor kortparkeerders. De lange termijn visie bestendigd de blauwe zone. Een effectieve handhaving blijft noodzakelijk.

Langparkeerders zullen ook op lange termijn verwezen worden naar de verschillende randparkings. Het lange termijn scenario houdt rekening met het verdwijnen van de randparking in de Guldensporenlaan. Het verdwijnen van dit parkeeraanbod dient men te compenseren. Hierbij wordt aan de volgende opties gedacht:

- **Optie 1: Zoekzone parking tussen de Oude Tramweg en De Pierpontstraat.**

Dit omvat het verhuizen van de parking voor de leerkrachten van Amandina naar een nog te bepalen parkeergebied aan de Oude Tramweg. Dit nieuwe parkeeraanbod kan tevens bijdragen in het beter structureren van het parkeergebied in de Oude Tramweg. Ook het stationeren van de schoolbussen, dat momenteel in de Oude Tramweg gebeurt, zal hierdoor beter georganiseerd kunnen worden. Het creëren van een nieuwe parking voor leerkrachten maakt dat de bestaande randparking aan de Veearts Strauvenlaan als volwaardige openbare randparking gebruikt kan worden.

- **Optie 2: Zoekzone parking ten zuidwesten van Herckerhof.**

Men voorziet op de projectzone voor het huis van het kind extra parkeeraanbod met een trage wegverbinding naar het centrum/ziekenhuis. Door ruil van parkeerplaatsen met de schoolparking van het Gemeenschapsonderwijs Herckerhof aan de rondweg, kan de laatste als een openbare randparking voor langparkeren ingeschakeld worden (nu enkel buiten de schooluren).

- **Optie 3: Openstellen van een segment van de ziekenhuisparking.**

Zoals aangehaald in het parkeerconcept op korte termijn, is het ook op lange termijn een streefdoel om de parkeerbehoeften en het publieke en private parkeeraanbod binnen het gebied Herckerveld optimaal op elkaar af te stemmen.

- **Optie 4: verhogen aanbod binnen Daelersveld**

Ter hoogte van de sporthal komt een ruime parking. Met de opgetrokken parkeercapaciteit zal deze parking over in totaal 171 parkeerplaatsen beschikken. Dit parkeerterrein zal een gecombineerd gebruik kennen met de school Sint-Ursula. Het parkeeraanbod is gedimensioneerd om de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Met de uitbreiding van het aanbod tot 171 parkeerplaatsen komt er ruimte vrij voor langparkeerders en komt er ook ruimte voor langparkeerders op parking in de Diestsesteenweg. Voor deze zone langsheen de Diestsesteenweg dient wel nog overlegd te worden met de school of deze parking als volwaardige openbare parking kan functioneren op termijn. Een volledige herinrichting van de schoolomgeving binnen het idee Dorpsfoyer behoort ook tot de mogelijkheden om alzo een veiligere omgeving te creëren voor alle verkeersdeelnemers.

**Monitoren en evaluatie** van het parkeerbeleid na invoering van het parkeerbeleid op korte termijn is wenselijk. De effecten kunnen in beeld gebracht worden en waar nodig kan het parkeerbeleid worden bijgesteld, om uiteindelijk te komen bij de visie op lange termijn.

#### 7.1.9.2 BERBROEK

*Zie **Figuur B 21** in bijlage.*

Het parkeerknelpunt in Berbroek centrum is gekoppeld aan de schoolspits. Vele kinderen worden bij einde schooltijd met de wagen opgepikt. Het parkeergedrag in de Kapelstraat heeft een vrij chaotische aanblik waarbij er op straat, in de berm en op privé-domein geparkeerd wordt. Het parkeeraanbod rondom het parkje ten oosten van de kerk wordt daarentegen slechts weinig gebruikt.

Het invoeren van een parkeer- en stationeerverbod in de Kapelstraat (tussen de Lindestraat en de Grotestraat) samen met het aanbrengen van fietssuggestiestroken moet de orde in de schoolomgeving verhogen.

Om tegemoet te komen aan de behoefte om de kinderen met de auto af te zetten en op te halen, wordt er in de Lindestraat een Kiss&Ride zone voorzien. Vanaf de Kiss&Ride zone komt er een doorsteek naar de achterzijde van de school. Het creëren van een bijkomende afzetzone zorgt voor spreiding van de drukte tijdens de schoolspits. Het gebruik van het bestaande parkeeraanbod ten oosten van de kerk tijdens de schoolspits dient gestimuleerd te worden. De stad wenst een verbeterde wandelroute tussen de ingang van de school en de betreffende parkeerzone. Daarenboven wordt het parkeeraanbod ter hoogte van het dorpsplein verhoogd.

#### 7.1.9.3 DONK

*Zie **Figuur B 22** in bijlage.*

Men voorziet een herinrichting van deze parkeerzones waarbij de voorzieningen voor de langzame weggebruikers alsook voor het openbaar vervoer zullen verbeteren. Het totale parkeeraanbod zal een 65-tal parkeerplaatsen omvatten. Voornamelijk aan de westzijde van de Dorpsstraat dient er een voldoende brede stoep te zijn, aangezien dit een belangrijke wandelroute is voor schoolkinderen. Ter hoogte van het kruispunt met de Zwartevelddstraat wordt een zebepad aangelegd om de voetgangersrelatie te accentueren.

Om het parkeren nog beter te structureren wordt in het oostelijk segment van de Zwartveldstraat een kiss and ride zone georganiseerd maar daarbuiten een parkeer- en stationeerverbod ingevoerd om het straat- en



bermparkeren aldaar tegen te gaan. Ook zal de Zwartveldstraat ingericht worden als enkelrichtingsstraat om meer ruimte te creëren voor de zwakke weggebruikers.

#### 7.1.9.4 PARKEERBELEID VRACHTWAGENS

*Zie **Figuur B 23** in bijlage.*

Momenteel zijn er geen officiële parkeerplaatsen voor vrachtverkeer binnen Herk-de-Stad. Uit het gevoerde onderzoek binnen de uitwerkingsfase van het beleidsplan is wel degelijk de nood aan vrachtwagenparkeren naar voor gekomen.

Op korte termijn zal er parkeergelegenheid gecreëerd worden op het bedrijventerrein Daelemveld door het invoeren van enkelrichtingsverkeer op het bedrijventerrein.

Op langer termijn bieden volgende oplossingen zijn aan:

- Bij de uitbreiding van het industrieterrein Daelemveld, zal ruimte voor vrachtwagenparkeren gereserveerd worden.
- Indien blijkt dat het aanbod op Daelemveld ontoereikend is, kan een bijkomende vrachtwagenparking gecreëerd worden ter hoogte van Schulen station.

Na de realisatie van het alternatief parkeeraanbod voor vrachtwagens, wordt een zonaal parkeerverbod ingevoerd in de woongebieden en langs de N2. Na de invoering van de maatregel wordt op basis van monitoring nagegaan of het parkeerprobleem zich verplaatst naar wegsegementen buiten deze zones en daar aanleiding geeft tot gevaarlijke verkeerssituaties. Indien nodig, worden bijkomende lokale parkeerverboden voor vrachtwagens ingevoerd of de zonale beperkingen verruimd tot een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens.

#### 7.1.10 WERKDOMEIN B7: OVERSTAPVOORZIENINGEN

##### **Schulen station**

Teneinde multimodale verplaatsingen te ondersteunen dienen de voorzieningen aan het transferpunt Schulen station optimaal te zijn. Het station biedt overstapmogelijkheden met het openbaar busvervoer. De halte is daarbij aangepast aan de toegankelijkheidsnorm. Het station beschikt over een kwaliteitsvolle overdekte fietsenstalling met een voldoende aantal stallingsplaatsen en een voldoende ruim parkeeraanbod.

**Via een jaarlijkse evaluatie zal men verifiëren of de parkeercapaciteit voor auto's en de stallingscapaciteit voor fietsen voldoet aan de mogelijks wijzigende behoefte. Desgevallend zal het aanbod uitgebreid worden.**

## 7.2 WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELLEN

### 7.2.1 ALGEMEEN

Het verkeers- en vervoersgedrag van de mens wordt bepaald door diverse soorten factoren. Waar modules A en B veeleer op infrastructureel-ruimtelijke factoren inwerken, speelt module C in op een brede set van factoren: motivatie, emotie, intelligentie/kennis, organisatie, pragmatisme, ...<sup>3</sup>

Navolgende ondersteunende en flankerende maatregelen werken geïntegreerd en in synergie. Indien ze los van elkaar (of van beide voorgaande domeinen) worden genomen, zijn ze in veel gevallen zinloos en een verspilling van energie, tijd en geld.

Wil men komen tot een efficiënt mobiliteitsbeleid dan is het duidelijk dat ook de aspecten informatie, vorming en communicatie in het beleid moeten geïntegreerd (lees ingeburgerd) zijn. Het verdient dan ook de grootste **aandacht om binnen het beleid te werken aan 'het bij de bevolking laten inzien dat duurzame mobiliteitsoplossingen in het bereik liggen'**.

Het finale doel van deze flankerende maatregelen is specifiek van gemeente tot gemeente, afhankelijk van de mogelijkheden die ter beschikking staan. Steeds wordt er getracht om de individuele verplaatsing met de wagen te minimaliseren, en deze gericht om te vormen naar een verplaatsing via alternatieve modi (te voet, per fiets, per openbaar vervoer, via carpool)

Bij de uitwerking van de flankerende maatregelen biedt het Vlaamse Gewest voor type van beleidsmaatregelen aan de gemeentelijke overheden ondersteuning. Met name kan vanaf januari 2002 voor deze samenwerking beroep gedaan worden op de **"module 15 - subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam mobiliteitsbeleid"**. Volgende typeprojecten zijn hierbij in theorie mogelijk:

- projecten om de publieke betrokkenheid te verhogen
- projecten om duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren
- projecten voor het wegwerken van mobiliteitseffecten van mobiliteitsgeneratoren
- projecten die de druk op het leefmilieu verminderen

### 7.2.2 WERKDOMEIN C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

Vervoersmanagement is een vraaggerichte benadering in het goederen- en personenvervoer om via informatie, advisering, ontwikkeling van transportgebonden producten, communicatie, organisatie en coördinatie te trachten de houding en het gedrag van de burger te veranderen ten voordele van de duurzame verplaatsingswijzen, om aldus tot minder individueel autogebruik te komen. Belangrijkste doelgroepen hierbij zijn het woon-werk en zakelijk verkeer, het woon-schoolverkeer, het winkel- en recreatief verkeer.

Voor de stad Herk-de-Stad valt te denken aan:

- De opmaak van schoolvervoersplannen: de stad engageert zich om jaarlijks 1 school te begeleiden bij de opmaak van een schoolvervoersplan.

---

<sup>3</sup> Bron W e.a., "Ondersteunende of flankerende maatregelen", in *Mobiliteitshandboek, aflevering 11, november 1999*.

- Sint-Martinusschool Campus Ursula: vanuit het participatietraject zijn verschillende knelpunten naar voor gekomen rond de huidige organisatie van brengen-halen en de parkeerstructuur aan de school. Rekening houdend met deze opmerkingen en de geplande ontwikkelingen van de school, is het wenselijk om een schoolvervoersplan op te stellen voor de scholencampus.
- De opmaak van bedrijfsvervoersplannen:
  - Een belangrijk aandeel van de langparkeerders in het centrum zijn werknemers van de in het centrum gevestigde diensten of handelszaken. Werknemers parkeren bij voorkeur op één van de randparkings. Het opstellen van bedrijfsvervoerplannen voor de verschillende functies kan het gewenste parkeergedrag formaliseren en werknemers stimuleren om andere vervoersmodi te gebruiken
  - Bedrijfsvervoersplan bedrijfvenzone Daelemveld.
  - Bedrijfsvervoerplan voor het gemeentepersoneel; Herk-de-Stad zal een bedrijfsvervoerplan opmaken voor het eigen gemeentepersoneel. Hierin zullen zowel de woon-werk als de dienstverplaatsingen geanalyseerd worden. Er zal een analyse uitgevoerd worden van het mobiliteitsprofiel en het bereikbaarheidsprofiel. Afhankelijk van de resultaten van deze analyse zal het ambitieniveau bepaald worden en zal er een maatregelenpakket uitgewerkt worden. Mogelijke maatregelen hierbij zijn:
    - fietsvergoeding
    - dienstfietsen
    - busabonnement voor dienstverplaatsingen
    - busabonnement voor woon-werkverplaatsingen
- Rock Herk
  - Voor Rock Herck worden op de festivaldagen speciale festivalbussen ingelegd (in relatie tot Hasselt-station). De bushalte bevindt zich op minder dan 200 meter van de ingang. Ook de festivalcamping heeft haar eigen bushalte. De dag na het festival worden speciale bussen ingelegd vanaf de festivalcamping aan de Sint-Truidersteenweg. Daarenboven zullen de lijnen 299 en 30 ook een groot aantal festivalbezoekers vervoeren tot in Herk-de-Stad.
  - In de Kleine Hoolstraat worden fietsenstallingen voorzien vlakbij de hoofdingang. De fietsenstalling ligt in de onmiddellijke nabijheid van knooppunt 195 van het recreatieve fietsroutenetwerk.
  - Op ongeveer 750 meter van het festivalterrein wordt een parking gecreëerd. Het parkeren is betalend. Langsheen verschillende straten wordt een tijdelijk parkeerverbod ingevoerd teneinde het wildparkeren tegen te gaan.

### 7.2.3 WERKDOMEIN C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER EN PARKEREN

De Lijn stelt zich tot doel om concrete invulling te geven aan de verdere uitbouw van een toegankelijk, kwalitatief en prijsvriendelijk openbaar vervoer. Initiatieven inzake tarifiering zijn opgezet, al dan niet gericht naar specifieke doelgroepen.

Binnen de stad Herk-de-Stad is sinds 1 mei 2005 een derdebetalersregeling in voegen. Het gaat om derdebetalersregeling type 2. De inwoners van Herk-de-Stad kunnen een tienrittenkaart aankopen aan 5 Euro voor ritten binnen het grondgebied van Herk-de-Stad.

Naast deze bestaande derdebetalersregeling onderzoek de stad momenteel welke bijkomende derdebetalersregeling nog kan afgesloten worden. Algemeen gratis openbaar is reeds bekeken maar blijkt te duur. Hiernaast wordt onder andere gedacht aan:

- Gratis openbaar vervoer voor scholieren (zowel voor de inwoners van Herk-de-Stad als voor scholieren uit de buurgemeenten).
- Korting voor het openbaar vervoer tot aan de gemeentegrens
- Verlaagd tarief voor doelgroepen (bv. nieuwe inwoners)

### **Blauwe zone**

De blauwe zone in het centrum van Herk-de-Stad wordt bestendig. De handhaving die ontbrak, is ondertussen ingevoerd. Voor de overtreding van de parkeerduurtijd van 2u is er een retributiereglement opgesteld. De retributie voor de overtreding van de parkeerduur bedraagt 25 Euro.

Voor de blauwe zone worden geen bewonerskaarten uitgereikt. De blauwe zone is vrij beperkt. Voor de bewoners is er een voldoende ruim aanbod aan langparkeerlocaties rondom de blauwe zone.

### 7.2.4 WERKDOMEIN C3: CAMPAGNES

Het is aangewezen om sensibilisatieacties te voeren waarin gepromoot wordt om korte verplaatsingen zoveel mogelijk met duurzame verplaatsingsmiddelen uit te voeren (te voet, met de fiets of het openbaar vervoer)

De stad Herk-de-Stad organiseert reeds enkel sensibiliseringsacties rond duurzame mobiliteit. De gemeente zal blijvend werk maken van deze initiatieven:

- Belgerinkel naar de winkel
- Autoluwe schooldag
- Afkicken (autoluw naar het werk)

Daarnaast worden er module 15 projecten opgezet naar een welbepaalde doelgroep. De afgelopen jaren hebben reeds acties plaatsgevonden met als doelgroep:

- Industriezone
- Senioren
- ROB

Ook voor de komende jaren wenst de stad telkens een actie op te zetten via module 15. Hierbij denkt de stad aan specifieke acties zoals:

- Milieubewust rijgedrag
- Actualisering en herhaling van elementen uit de eerdere actie mobiele senioren
- Promotie belbus

Hiernaast zal de gemeente volgende bijkomende initiatieven nemen:

- Korte rittencontract: de gemeente zal deelnemen aan de actie korte rittencontract om zo duurzame verplaatsingsmodi voor korte afstanden te promoten
- Sensibilisering rond zwerfafval en sluikstorten

### 7.2.5 WERKDOMEIN C4: MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

In kader van het participatietraject heeft de burger reeds de nodige inspraak gehad bij opmaak van het beleidsplan. Na goedkeuring van het beleidsplan zal de gemeente de nodige informatie verspreiden over het beleidsplan en dit in al zijn facetten.

Informatie over het nieuwe beleidsplan en zijn verschillende facetten.

- Verspreiden van informatie over het nieuwe beleidsplan
- Verspreiden van informatie rond het nieuwe parkeerbeleid: Ter ondersteuning van het parkeerbeleid kan men hierover een informatiefolder verspreiden. Deze folder kan de motivatie van het beleid verduidelijken, wijzen op het garanderen van de bereikbaarheid van het centrum, cartografisch illustreren van de parkeerroutes, aangeven van de randparkings en wandelroute naar het centrum.
  - Voor aanvang van de controle zullen de parkeerders binnen de blauwe zone geïnformeerd worden via een folder.
  - Het parkeerbeleid zal toegelicht worden in het gemeentelijk infoblad en op de website van de gemeente.
- Verspreiding van informatie rond het vrachtrouten netwerk
  - De verschillende bedrijven binnen de gemeente zullen op de hoogte gesteld worden van het opgestelde vrachtrouten netwerk en de aangewezen route naar hun bedrijf. Aan de bedrijven zal gevraagd worden om deze informatie verder te verspreiden onder hun chauffeurs en hun leveranciers.
  - Het vrachtrouten netwerk zal bekend gemaakt worden binnen de gemeente en zal op de gemeentelijk website geplaatst worden.
  - De parkeerlocaties voor vrachtwagens worden bekend gemaakt. Chauffeurs van hinderlijk geparkeerde vrachtwagens worden verwezen naar deze alternatieve parkeerlocaties.
  - Wijzigingen op het vlak van maatbepalingen en circulatie zullen stelselmatig worden doorgegeven aan de leveranciers van GPS-kaarten.
- Verspreiding van informatie rond het trage wegennet
- Bij een wijziging aan het openbaar vervoersaanbod of een derdebetalersstelsel dient een informatiefolder hieromtrent verspreid te worden.
- Bij de verbetering van de fietsinfrastructuur, kan een aparte folder met een cartografische weergave van de diverse fietsroutes verspreid worden. Naarmate de vordering van het trage wegen project, kan men hieromtrent ook een informatiefolder verspreiden.

Bij de verschillende relevante informatiecampagnes wordt de belangrijke scholengroep gestimuleerd de informatie ook via hun eigen kanalen te verspreiden.

### 7.2.6 WERKDOMEIN C5: HANDHAVING

Handhaving maakt onderdeel uit van het wetslagen van het mobiliteitsbeleid. Dit geldt zowel voor handhavingsmaatregelen die onder politieel bevoegdheid vallen (controle van snelheidsovertredingen, **foutparkeren,...**), **de gedepenaliseerde verkeersovertredingen (controle van de parkeerduurbepalingen)**, als de gemeentelijke bevoegdheden (**parkeernormering nieuwbouwprojecten,...** ).

Dit handhavingbeleid dient gericht te worden op volgende pijlers binnen het beleidsplan:

- snelheidslimieten
- parkeerbeleid
- tonnagebeperving
- parkeerverbod vrachtverkeer

Teneinde te komen tot het respecteren van de snelheidslimieten, dienen op geregelde tijdstippen onaangekondigde snelheidscontroles uitgevoerd te worden, welke leiden tot een sanctie bij het overtreden van de toegelaten snelheid.

Het controleren van het parkeerbeleid spitst zich voornamelijk toe op de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot een respectering van de parkeerduurbeperving. Controle van de parkeerduurbeperving is gedepinaliseerd en dient door de gemeente uitgevoerd te worden. De stad Herk-de-Stad heeft een afspraak met de politiezone dat zij alsnog de controle uitvoeren.

Hiernaast is het noodzakelijk om ook op te treden tegen foutparkeerders, zeker naar foutparkeerders die andere weggebruikers in gevaar brengen. Maar ook dient de nodige aandacht te gaan naar de parkeernorming bij nieuwbouwprojecten.

Tonnagebepervingen en een verbod op vrachtwagenparkeren dienen duidelijk gesignaleerd te worden en bij invoering en nadien op geregelde tijdstippen gecontroleerd te worden om te komen tot een naleving van deze maatregel.

## 7.2.7 WERKDOMEIN C6: BEWEGWIJZERING

### 7.2.7.1 BEWEGWIJZERING DOORGAAND VERKEER

De bewegwijzering (F25, F27, F29) van de voornaamste rijrichtingen moet de visie rond het doorgaand verkeer ondersteunen. De huidige signalisatie tracht het doorgaand verkeer reeds maximaal langs de gewenste route te leiden.

De signalisatie naar Rummen is hierop een uitzondering. De signalisatie leidt het verkeer vanaf de N716 Sint-Truidersteenweg via de Rummenweg naar Rummen. De stad verkiest echter dat dit verkeer maximaal via de wegen met hoogste categorisering wordt geleid, zijnde de N716 Sint-Truidersteenweg. De betreffende signalisatie zal worden verwijderd.

### 7.2.7.2 TONNAGEBEPERVINGEN

Invoering van een zonale tonnagebeperving voor het gebied gelegen tussen de N2 – N716 en de gemeentegrenzen met Rummen en Halen (Donk en westelijk deel Herk). Verder komt er op straatniveau een beperking in de Ruitstraat. Op basis van de monitoring en opvolging van meldingen kan dit uitgebreid worden tot andere wegen.

Op de toegangen tot de Gasterbosstraat en de Bosstraat vanaf de N2 wordt signalisatie aangebracht die aangeeft dat zwaar verkeer geen verbinding heeft naar het grondgebied Hasselt.

### 7.2.7.3 BEWEGWIJZERING RANDPARKINGS EN PARKEERROUTERING

De stad Herk-de-Stad beschikt reeds over een parkeerverwijssysteem om het centrum zo veel mogelijk te ontlasten van het parkeerzoekverkeer. Dit systeem geeft de ligging aan van de 7 mogelijke randparking. Deze signalisatie kan evenwel nog verduidelijkt worden (zie Figuur B 24 in bijlage). De parkeerrouteborden staan best langsheen alle belangrijke invalsroutes:

- Diestsesteenweg

- Sint-Truiderstreenweg,
- Stevoortweg
- Hasseltseweg

Langsheen de centrumring komen dan specifieke verwijzingsborden naar de individuele parkings. Voor de semi-openbare parkings wordt best duidelijk aangegeven wanneer deze openbaar gebruikt mogen worden.

#### 7.2.7.4 SIGNALISATIE WANDELROUTES VAN RANDPARKINGS NAAR HET CENTRUM

In de kern van Herk-de-Stad zijn al verschillende voetgangersdoorsteken aanwezig die de wandelafstand tussen de randparkings en het centrum sterk inkorten. De wandelroutes zijn echter niet door iedereen gekend. De nodige signalisatie kan de routes verduidelijken en zo het gebruik van de randparkings verder stimuleren.

#### 7.2.8 WERKDOMEIN C7: BELEIDSONDERSTEUNING EN GEMEENTELIJKE ORGANISATIE

De stad maakt werk van een geïntegreerd beleid inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu & duurzaamheid en openbare werken (planning en uitvoering). Dit gebeurt door het onderbrengen van de **betrokken diensten in één afdeling "Grondgebiedzaken" en het opzetten van interne structuren en procedures** waarbij de beleidsdoelstellingen, strategische doelen, operationele doelen en de acties binnen de verschillende domeinen van de afdeling aan elkaar worden getoetst en op elkaar worden afgestemd waardoor een geïntegreerde projectwerking ontstaat.

Ook GIS kan bijdragen aan deze geïntegreerde benadering. Vanuit de organisatiestructuur bekeken valt GIS onder Ruimtelijke Ordening. Momenteel staan er in GIS hoofdzakelijk Ruimtelijke Ordening gelinkte datalagen in. Als de relevante en ruimtelijk vertaalbare mobiliteitslagen worden toegevoegd is het een instrument om bij het opstellen van beleidsdocumenten en in procesafhandeling de aspecten vanuit de andere beleidssectoren in beeld te brengen.

#### **Handhaving**

Het controleren van het parkeerbeleid spitst zich voornamelijk toe op de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij het overtreden van de maximaal toegelaten parkeerduur, teneinde te komen tot een respectering van de parkeerduurbeperving. Controle van de parkeerduurbeperving is gedepinaliseerd en dient door de gemeente uitgevoerd te worden. De gemeente heeft in samenwerking met de buurgemeenten Halen en Lummen hiervoor een GAS-ambtenaar aangesteld die onder andere zal instaan voor de verwerking van de administratieve sancties. De effectieve controle gebeurt echter nog steeds door de politie.

#### **Verkeerscommissie**

De verkeerscommissie is een inspraakgroep rond verkeer. Binnen deze inspraakgroepen worden verschillende mobiliteitsdossiers besproken. In de inspraakgroep verkeer zijn volgende actoren vertegenwoordigd.

- Geïnteresseerde burgers
- Afgevaardigde van de verschillende doelgroepen
- Fracties
- Gemeentelijke diensten
- Scholengemeenschappen
- Politie

De commissie komt 4 maal per jaar op vooraf bepaalde tijdstippen samen. Indien daar nood aan is worden extra overlegmomenten ingelast (belangrijke projecten, opmaak beleidsplannen, dringende adviezen).

### **Meerjarenplanning voor onderhoud van straten en wegen**

Schade aan het wegdek kan een oorzaak zijn van schade aan voertuigen, geluids- en trillingshinder, .... De stad voorziet jaarlijks een bedrag in haar begroting voor het onderhoud van straten en wegen. Voor de besteding van dit budget wordt er telkens een planning voor de komende 3 jaren opgemaakt die de prioritaire aan te pakken punten aangeeft.

### **Strooiplan**

De stad Herk-de-Stad werkt reeds met een strooiplan. Aan de wegen op het grondgebied is een prioriteit toegekend, rekening houdend met de gewenste doorstroming van het verkeer. Bij de opstelling van deze prioriteitenlijst is er ook rekening gehouden met de schoolroutes. Fietspaden worden meestal geborsteld in plaats van gestrooid. Het strooiplan wordt bijgesteld bijvoorbeeld na het uitvoeren van infrastructurele aanpassingen.

### **Bermbeheersplan**

De gemeente Herk-de-Stad heeft in haar bermbeheersplan maaibeurten voorzien in de maand mei in functie van de verkeersveiligheid. Het gaat om de eerste meter berm naast het fietspad of ter hoogte van kruispunten waar het zicht beperkt wordt door de bermgroei.

## 7.2.9 WERKDOMEIN C8: MONITORING EN EVALUATIE

De stad Herk-de-Stad zal een startbaner aanstellen om het mobiliteitsbeleid te monitoren.

### 7.2.9.1 VERKEERSINTENSITEITEN

Binnen de gemeentegrenzen zijn er op verschillende locaties radars geplaatst die bestuurders informeren over hun rijsnelheid. Deze systemen registreren het tijdstip en de rijsnelheid van de voorbijrijdende voertuigen. Het systematisch opvolgen van deze telresultaten schetst een beeld van de evolutie van de verkeersstromen doorheen de gemeente.

Deze tellingen kunnen aangevuld worden met bijkomende tellingen in onder meer de Keernestraat en de Oude Straat om de effectiviteit van de genomen maatregelen te evalueren.

### 7.2.9.2 PARKEERDRUK

In het centrum wordt best tweejaarlijks een parkeertelling uitgevoerd. Op deze manier kan het effect van het beleid opgevolgd worden en kunnen eventuele nieuwe knelpunten tijdig opgemerkt worden. Ook de parkeerbezetting en het gebruik van de fietsenstalling aan het station van Schulen station wordt best jaarlijks opgevolgd.

### 7.2.9.3 VRACHTVERKEER

De impact van het invoeren van het parkeerverbod voor vrachtwagens op openbaar domein dient opgevolgd te worden. Via een jaarlijkse telling wordt het parkeergedrag in kaart gebracht. In functie van de behoefte zullen eventueel bijkomende parkeerlocaties gezocht/ingericht worden.

### 7.2.9.4 OPENBAAR VERVOER

De Lijn voert regelmatig tellingen uit op de verschillende buslijnen. Deze gegevens zijn van belang voor de evaluatie en eventuele bijsturing van de lijnvoering.



#### 7.2.9.5 ONGEVALLLEN

Er dient overleg met de politiezone te gebeuren in verband met het registreren en communiceren van ongevalgegevens. Aan de hand van deze cijfers kan men immers bekijken welke punten prioritair aangepakt moeten worden en of bepaalde aanpassingen ook effectief effect hebben gehad.

#### 7.2.9.6 SNELHEID

Klachten betreffende overdreven snelheid kunnen steeds geobjectiveerd worden aan de hand van snelheidsmetingen. De politiezone beschikt over meetapparatuur die anoniem de snelheid en intensiteiten registreert. Indien deze metingen aangeven dat er inderdaad sprake is van overdreven snelheid, kan men dan gepaste maatregelen nemen.

In de uitwerkingsfase werd aangehaald dat de naleving van het snelheidsregime in de Keerestraat te wensen overlaat. Bijkomende opvolging is wenselijk, temeer om de effectiviteit van de infrastructurele maatregelen na te gaan.

## 8. UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma wordt vanuit 5 verschillende invalshoeken opgesteld. Zo bekomen we 5 verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn maar met elk hun eigen functie en doel.

- **Het actieprogramma A-B-C:** uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen ABC
- **Het werkprogramma per locatie:** Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- **Een investeringsprogramma:** Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- **Een beleidsprogramma:** Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- **Een takenprogramma per initiatiefnemer:** Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

### 8.1 VOORSTELLING ACTIEPROGRAMMA MET FASERING EN KOSTPRIJSRAMING

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de bijgevoegde tabellen waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen.

In de tabellen zijn verschillende afkortingen gebruikt om de tabellen overzichtelijk te houden. Hieronder zijn de afkortingen toegelicht.

Kolomnaam	Afkorting	Betekenis
Timing	G	Gerealiseerd
	IU	In uitvoering
	IO	In opmaak
	C	Continu
	KT	Korte termijn - maximum 3 jaar
	MLT	Middellange termijn - 3 tot 6 jaar
	LT	Lange termijn - meer dan 6 jaar
BA/NA	BA	Bestaande actie (deze actie komt uit het bestaande mobiliteitsplan)
	NA	Nieuwe actie (deze actie is toegevoegd ikv verbreden/verdiepen)
Werkdomein	A	Ruimtelijke Structuur
	B	Verkeersstructuur
	C	Ondersteunende en Flankerende maatregelen
Werkdomein nummer	A1	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
	A2	Strategische ruimtelijke projecten met impact op mobiliteit
	A3	Categorisering van de wegen
	B1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk
	B2	Fietsnetwerk
	B3	Openbaar vervoer
	B4	Autostructuur
	B5	Routes zwaar vervoer
	B6	Parkeerbeleid en parkeerplan
	B7	Overstapvoorzieningen

	C1	Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen
	C2	Tarifering openbaar vervoer en parkeren
	C3	Campagnes
	C4	Marketing, informatie, promotie naar doelgroepen
	C5	Handhaving
	C6	Bewegwijzering
	C7	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie
	C8	Monitoring en evaluatie

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de gebruikte deelgebieden bij opmaak van het actieprogramma. Het werkdomein per locatie wordt gesorteerd aan de hand van deze opdeling.

<b>Nr gebied</b>	<b>Naam gebied</b>
1	Gebiedsdekkend
2	Herk Centrum
3	Donk
4	Schulen
5	Berbroek
6	Schakkebroek

## 9. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

Het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en het effectief tot stand brengen van een duurzame mobiliteit op het gemeentelijk niveau zal stof vormen voor de komende jaren, laat staan decennia. Feit is dat vooral vanuit budgettaire redenen (investeringsprogramma) zich hier beperkingen zullen stellen. Een doordachte fasering en prioriteitsstelling, met oog op een tastbare vooruitgang, is hierbij dan ook aan de orde. Ook het feit dat de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid duidelijk voeling heeft met het bewerkstellingen van een grondige mentaliteitswijziging bij de weggebruiker, zal maken dat een aantal resultaten niet steeds op korte termijn te verwachten zijn.

Voornoemde redenen bewegen er zeker toe om een relevante implementatieperiode voor het mobiliteitsbeleid te voorzien, waarbij een periode van 10 à 15 gangbaar is. Temeer omdat de maatregelen niet altijd onmiddellijk zullen effecteren, zou zelfs een periode van 20 jaar mogen worden aangenomen. Het spreekt vanzelf dat dergelijke beleidsperiodes onderhevig zijn aan diverse maatschappelijke veranderingen, die mede zich laten voelen op het vlak van verkeer en vervoer. Hierdoor zullen op termijn de nodige bijstellingen aan het beleid en ook het actieprogramma noodzakelijk zijn.

Om er voor te zorgen dat het Mobiliteitsplan een dynamisch plan wordt en kan anticiperen op het maatschappelijk evolutieproces, maar zeker ook te zorgen dat het beleid wel degelijk de juiste beslissingen en maatregelen neemt, is nood aan een adequaat monitoring- en evaluatiesysteem.

### 9.1 ORGANISATIE

#### 9.1.1 COÖRDINATIE TUSSEN BELEIDSFACTOREN EN ANDERE PARTNERS

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 mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu.

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

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

Hiervoor wordt voorgesteld dat:

- een jaarlijks overleg plaats vindt inzake de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen (mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu) op elkaar via een afdelingsoverleg binnen de stad;
- een jaarlijks overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

### 9.1.2 PROJECTORGANISATIE VOOR SOMMIGE MODULES

Op basis van de ontwikkelde visie met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de sturing van de mobiliteit in Herk-de-Stad, wordt hierna een opsomming gegeven van de modules, welke de stad met het gewest reeds heeft afgesloten of nog wenst afsluiten.

Module	Omschrijving
<b>Module 13</b>	Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid <u>Toepassing:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietspaden N716a De Pierpontstraat – Doelstraat</li> <li>• Fietspaden rotonde N716 Sint-Truidersteenweg De Pierpontstraat</li> </ul>
<b>Module 15</b>	Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzame lokaal mobiliteitsbeleid <u>Toepassing:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren van duurzame verplaatsingen</li> </ul>

Het fietspadenproject Amandinaweg – Grote Kruisstraat komt in aanmerking voor ondersteuning van het fietsfonds.

## 9.2 EVALUATIE

### 9.2.1 VOORTGANG VAN HET MOBILITEITSBELEID

De vijfjaarlijkse bijsturing en de jaarlijkse evaluatie zoals opgenomen in het eerste generatie mobiliteitsplan zijn ondertussen afgeschaft. Deze zijn vervangen door de sneltoets.

In essentie staat de sneltoets voor een korte, relatief eenvoudige evaluatie van het conform verklaarde mobiliteitsplan. Die evaluatie gebeurt aan de hand van een vragenlijst, waarbij drie vragen worden overlopen:

- Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan? Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop er 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?

De conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring. Een mobiliteitsplan moet immers van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen. De sneltoets komt in de plaats van de vroeger bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing. Daarom wordt aan de lokale besturen gevraagd om de sneltoets en haar uitkomst voor advies voor te leggen aan de PAC, ten laatste vijf jaar na de conformverklaring van het gemeentelijke mobiliteitsplan.

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 reeds zijn uitgevoerd
- welke acties op de planning stonden maar nog niet zijn
- welke acties nog op planning staan en of deze al dan niet op korte termijn in uitvoering zullen gaan.

Zoals aangegeven in sectie 9.1.1 voorziet men een jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

## 9.2.2 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 (werkdomein C8) 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 worden hierna een suggestie van een aantal mogelijke toetsingselementen, met uitzondering van werkdomein A. Voor dit laatste domein kan enkel de toetsing plaatsvinden: de maatregel is/wordt uitgevoerd of niet.

De toetsingscriteria die specifiek voor de verblijfsgebieden en het voetgangersnetwerk gelden, zijn:

- **Aantal ongevallen in schoolomgevingen (aard, ernst, locatie, ...);**
- **Aantal ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...);**
- Aantal klachten met betrekking tot omgevingshinder.

Toetsingscriteria fietsroutenetwerk:

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

Toetsingscriteria openbaar vervoer:

- Aantallen openbaar vervoerreizigers (opvolgen via gegevens De Lijn).

Toetsingscriteria gemotoriseerd verkeer:

- Voertuigintensiteiten op relevante wegvakken, bijvoorbeeld: Keernestraat, Oudestraat, Grote Hoolstraat, eventueel gekoppeld aan snelheidsmetingen.
- Intensiteiten vrachtverkeer: Rummenweg, Dorpsstraat

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 centrum Herk-de-Stad en randparkings;
- Naleving parkeerduurbeperving in het centrum;
- Parkeerbezetting deekernen en station van Schulen;
- Parkeerbezetting parkeerlocaties vrachtwagens;
- Naleving parkeerverbod vrachtwagens.



## 10. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPLANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

### 10.1 AFSTEMMING MET HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Er zijn geen fundamentele conflicten met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Bijvoorbeeld de wegcategorisering is integraal overgenomen uit het GRS. Bij de actualisatie van het GRS zal er een reflectie gebeuren met het mobiliteitsplan waarbij nieuwe elementen uit het mobiliteitsplan opgenomen zullen worden (onder andere wegcategorisering (lange termijn), vrachtrouten netwerk, fietsrouten netwerk, opname trage wegen).

### 10.2 AFSTEMMING MET HET MILIEUBELEID

Er is een sterke wisselwerking tussen mobiliteitsbeleid en milieubeleid. Het mobiliteitsplan raakt verschillende elementen aan die afgestemd en opgenomen zijn of worden met het milieubeleid:

- Versnippering

De gemeente ziet af van bijkomende weginfrastructuur ondermeer om verdere versnippering tegen te gaan.

- Luchtvervuiling

Men wenst de verplaatsingen binnen de gemeente op een duurzamere en milieuvriendelijkere manier te laten verlopen door:

- Stimuleren van alternatieve vervoersmodi via het opstellen van bedrijfs- en **schoolvervoersplannen, sensibilisatieacties, derde betalingsregelingen, ...**
- Evaluatie wagenpark van de stad.

- Energieverbruik en emissie van broeikasgassen

De stad onderneemt de nodige acties om het gebruik van de wagen voor deze korte ritten af te raden en alternatieve modi te stimuleren:

- Uitrollen van het trage wegennet, wegwerken van missing links.
- Stelselmatig opwaarderen van de fietsinfrastructuur en wegwerken van knelpunten.
- Streven naar een uitbreiding van het OV-aanbod (reguliere busverbinding naar Sint-Truiden).

- Geluidshinder en trillingen

Het zwaar verkeer vormt één van de voornaamste bronnen van geluids- en trillingshinder. Door de uitbouw van het vrachtrouten netwerk en specifieke parkeerlocaties voor vrachtwagens wenst men de overlast in woongebieden te beperken.

Hogere verkeersintensiteiten zorgen ook voor een verhoging van de hinder. In woongebieden zijn hogere verkeersintensiteiten vaak het gevolg van ongewenst sluipverkeer. In het mobiliteitsplan zijn

maatregelen uitgewerkt die een antwoord trachten te bieden om het sluipverkeer in de Keernestraat en Oude Straat te beperken.

- Ruimtelijke planning

Via het sturend parkeerbeleid in het centrum van Herk streeft men naar een optimale bereikbaarheid van het dynamische centrum met een minimale druk op de leefbaarheid.

- Groen

In het bermbeheersplan van de stad Herk-de-Stad is een extra maaibuurt in mei voorzien in kader van de verkeersveiligheid.

## 11. BIJLAGEN

### 11.1 FIGUREN

Figuur B 1: Knelpuntenkaart

Figuur B 2: Ongevallen 2010

Figuur B 3: Gewenste ruimtelijke structuur

Figuur B 4: Strategisch ruimtelijke projecten

Figuur B 5: Streefbeeld N2

Figuur B 6: Wegencategorisering

Figuur B 7: Wegencategorisering op lange termijn

Figuur B 8: Afbakening verblijfsgebieden

Figuur B 9: Trage wegen

Figuur B 10: Fietsroutenetwerk

Figuur B 11: Bestaande fietsvoorzieningen

Figuur B 12: Maatregelen fietsnetwerken

Figuur B 13: Netplan openbaar vervoer Herk-de-Stad

Figuur B 14: Maatregelen autonetwerk

Figuur B 15: Maatregelen sluipverkeer

Figuur B 16: Snelheidsplan

Figuur B 17: Routeplan zwaar vervoer

Figuur B 18: Tonnagebeperingen zwaar verkeer

Figuur B 19: Herk-centrum: Parkeerconcept Korte termijn

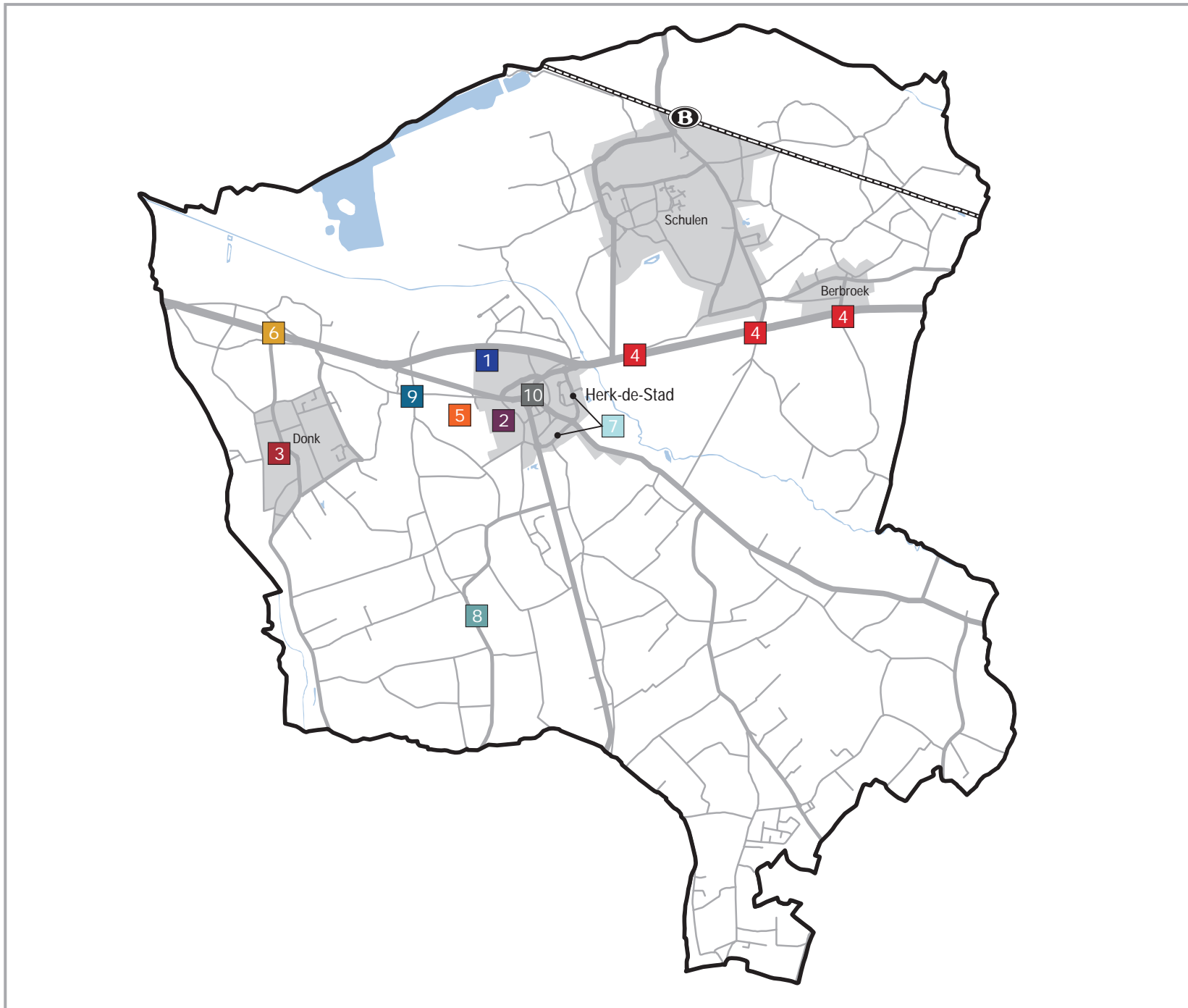
Figuur B 20: Herk-centrum: Parkeerconcept Lange termijn

Figuur B 21: Parkeerconcept Berbroek

Figuur B 22: Parkeerconcept Donk

Figuur B 23: Parkeerlocaties vrachtwagens

Figuur B 24: Principe parkeerroutering Herk-centrum



Legende

- 1 Ontsluiting Daelersveld
- 2 Verkeersdrukte tijdens schoolspits
- 3 Doorgaand verkeer Donk
- 4 Barrière N2 / veiligheid
- 5 Ontsluiting Herckerveld
- 6 Veiligheid kruispunt N2 - Pastorijsr.
- 7 Ontbrekende fietsvoorzieningen  
Doelstraat - De Pierpontstraat
- 8 Doorgaand vrachtverkeer  
Rummenweg
- 9 Sluipverkeer Keemestraat / Oude  
Straat
- 10 Langparkeerders in het centrum

Overige:

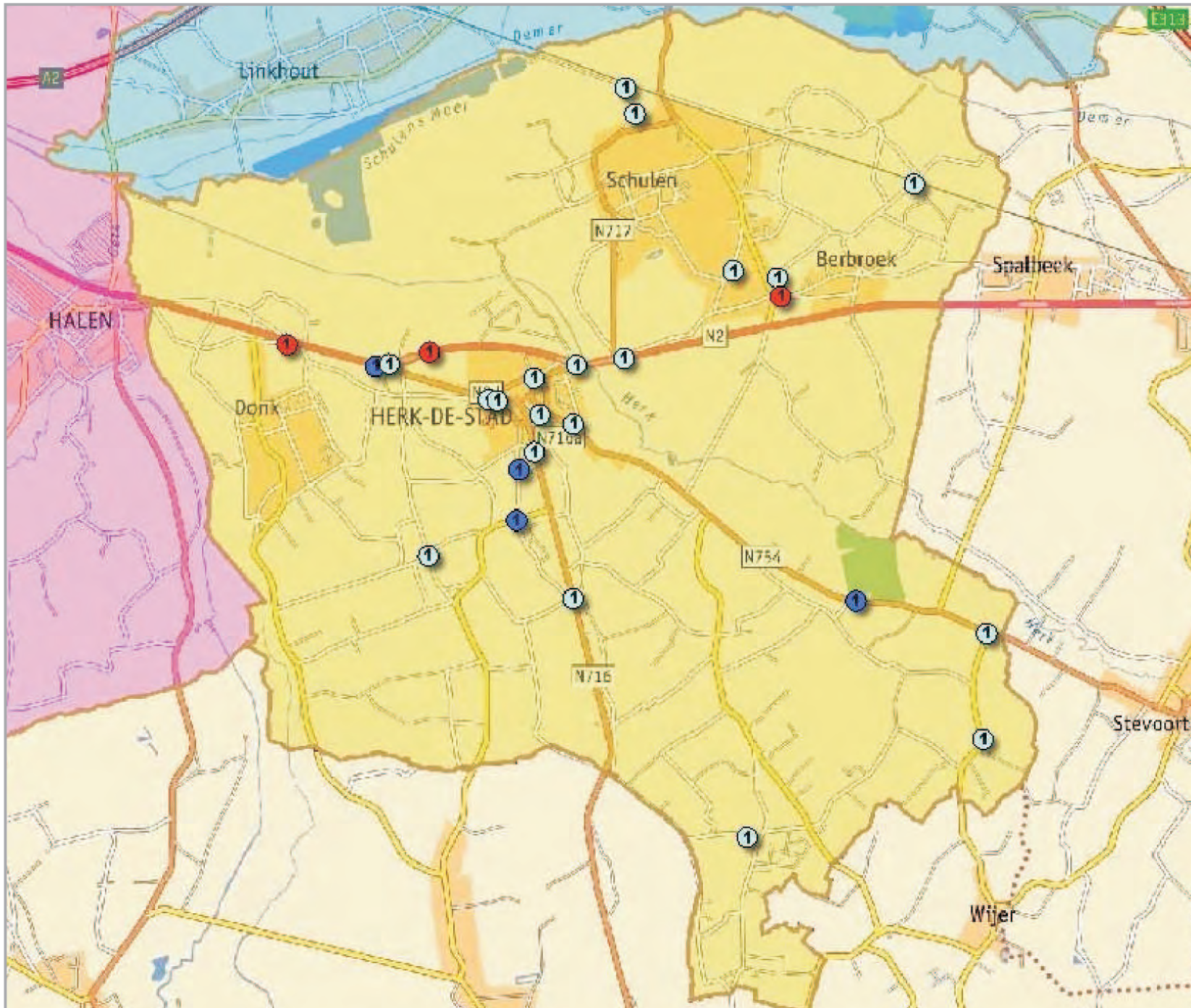
- 11 Hinder geparkeerde vrachtwagens
- 12 Bepaalde busverbinding met Sint-Truiden

**MOBILITEITSPPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B1:

Knelpuntenkaart

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

- dodelijk ongeval
- ongeval met zwaargewonden
- ongeval met lichtgewonden

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**








Figuur B2:

Ongevallen 2010



## Legende

### Elementen van Vlaams en/of Provinciaal niveau

-  beekvalleien van Demer en Gete als structuurbepalende elementen voor natuur op Vlaams niveau
-  Wierbeek en vallei van Gete en Velpe als natte natuurverbinding op provinciaal niveau
-  lichtglooiende landbouwgronden tussen de vallei van de Herk en de valle van de Gete Mechterbeek
-  landbouwgronden tussen de Herkvallei en de N2
-  open-ruimte verbinding (26) van provinciaal belang tussen Schulensbroek en de Herkvallei
-  spoorlijn 35: verbindende personenvervoersas met station van nationaal en provinciaal niveau
-  secundaire weg type III

### Elementen van lokaal niveau

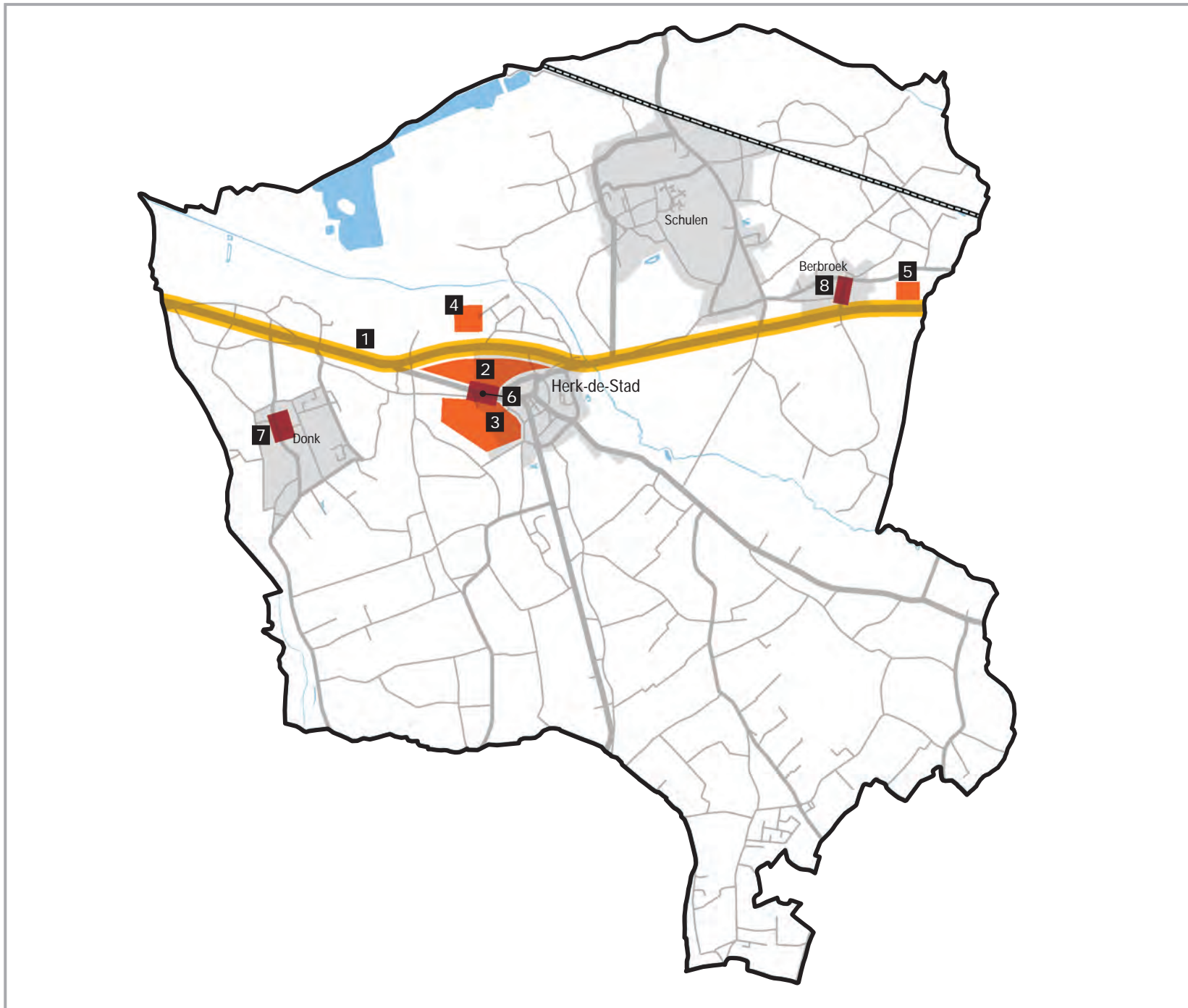
-  overige beekvalleien als lokale structuurbepalende ecologische dragers
-  lokaal natuurontwikkelingsgebied
-  lokaal natuurverwevingsgebied
-  hoofddorp
-  woonkern
-  te structureren woonnevel
-  woonkern
-  te structureren woonlint
-  bestaande industriezone Baelenveld op te waarden als bedrijventerrein van lokaal niveau
-  uitbreiding bedrijventerrein Baelenveld
-  kleinhandel, diensten en voorzieningen gebundeld in het hoofddorp Herk
-  handelsactiviteiten langs N2 bevroezen
-  kleinschalige economische bedrijvigheid verweven in de woonkern
-  lokale open-ruimte verbinding
-  lokale weg type I (lokale verbindingswegen)
-  lokale weg type II (gebiedsontsluitingswegen)
-  knooppunten inzake sport en recreatie

## MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

Figuur B3:

Gewenste ruimtelijke structuur

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

- 1** Herinrichting N2
- 2** Ontwikkeling Daelersveld
- 3** Ontwikkeling Herckerveld
- 4** Uitbreiding Daelemveld
- 5** KMO-zone Berbroek
- 6** Dorpsfoyer
- 7** Herinrichting Donk centrum
- 8** Beperkte herinrichting Berbroek centrum

**MOBILITEITSPPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B4:

Strategisch ruimtelijke projecten



0 500 1000 1500 2000 2500 m

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**

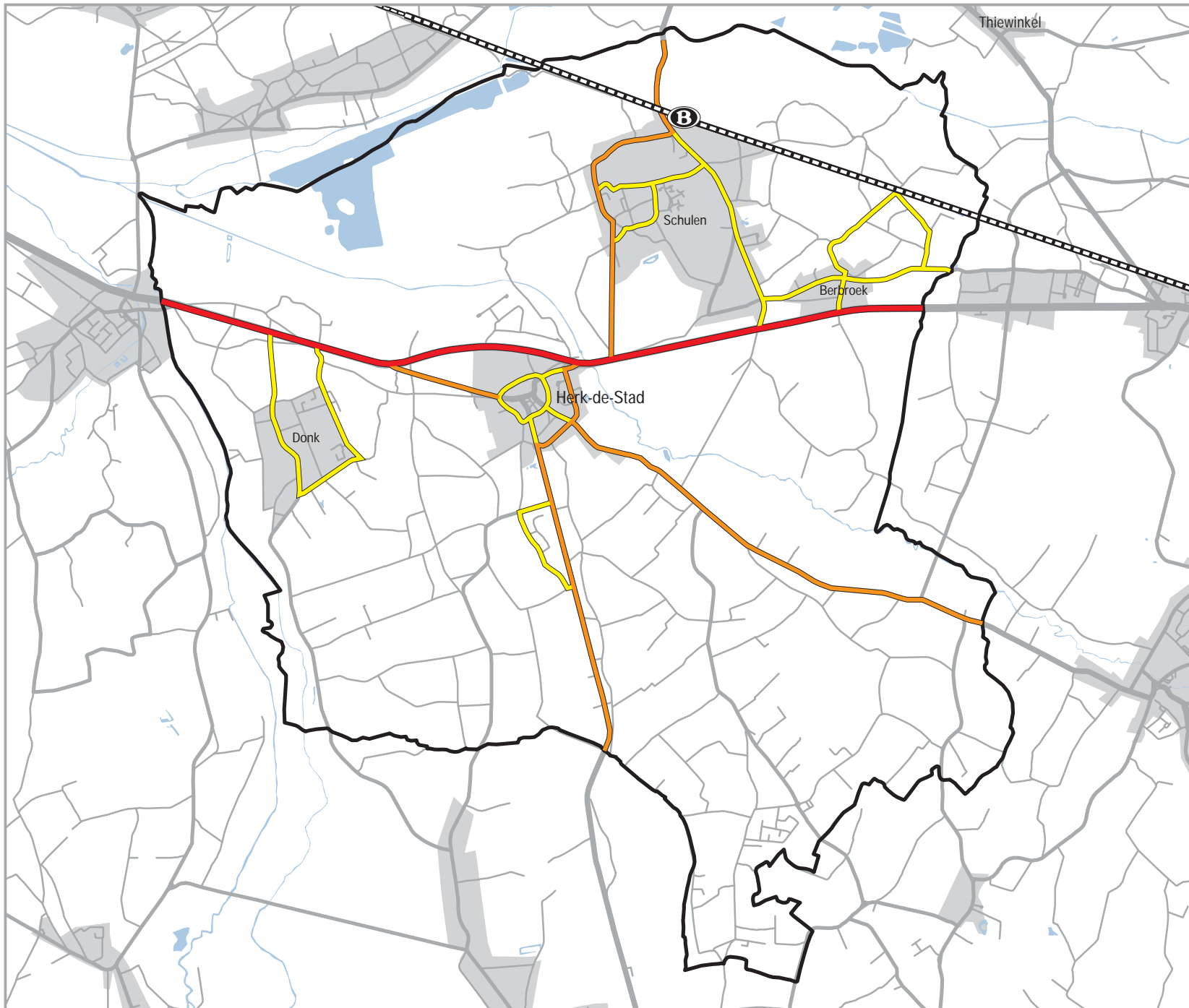
Figuur B5:

Streefbeeld N2

**TRITEL**


0902-095M\_P1062  
01-06-2011






Legende


Elementen van Vlaams en/of Provinciaal niveau

 spoorlijn 35: verbindende personenvervoersas met station van nationaal en provinciaal niveau

 secundaire weg type III

Elementen van lokaal niveau

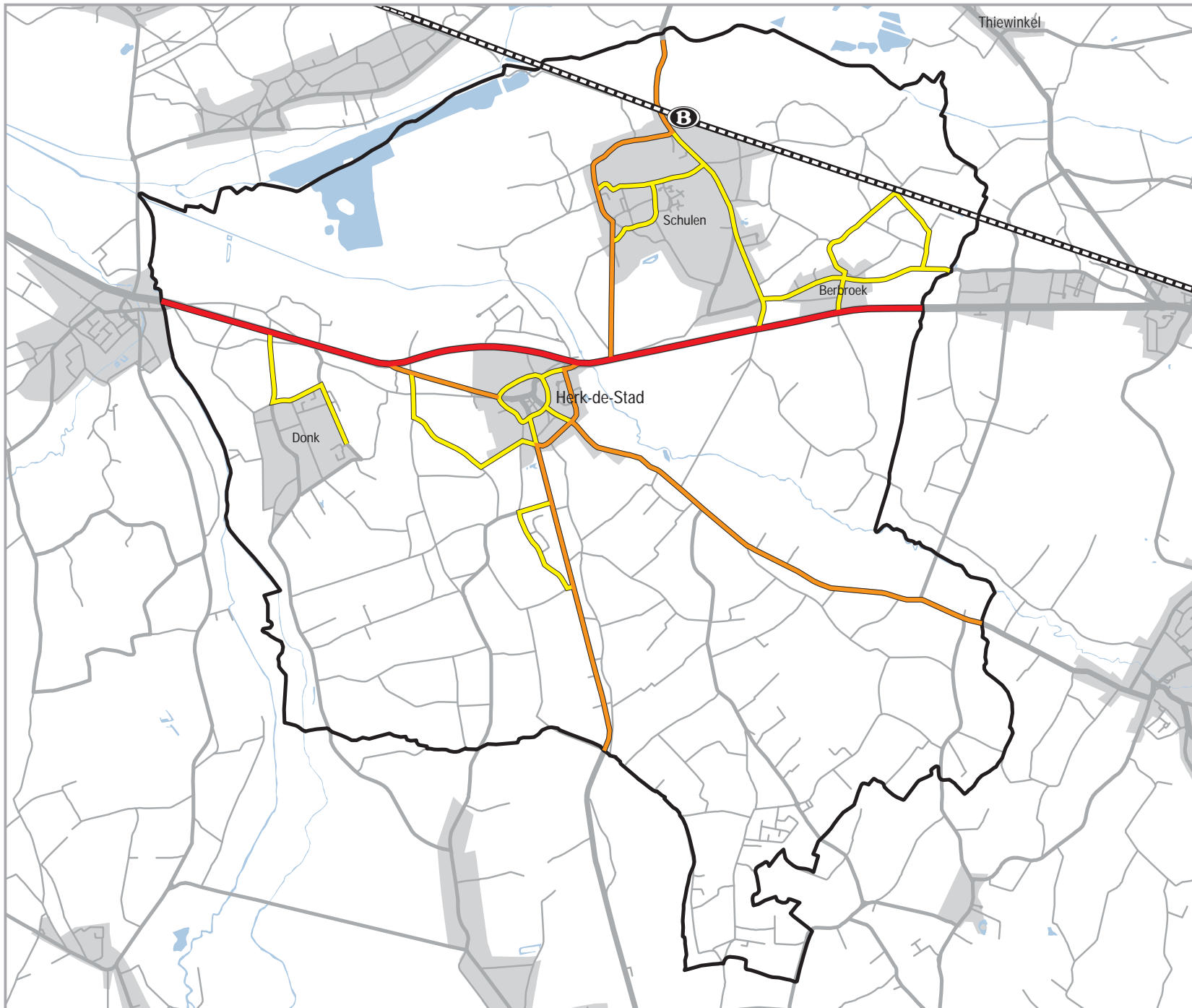
 lokale weg type I (lokale verbindingsweg)

 lokale weg type II (gebiedsontsluitingsweg)

MOBILITEITSPAN HERK-DE-STAD


Figuur B6:


Wegencategorisering op korte termijn




Legende

Elementen van Vlaams en/of Provinciaal niveau

 spoorlijn 35: verbindende personenvervoersas met station van nationaal en provinciaal niveau

 secundaire weg type III

Elementen van lokaal niveau

 lokale weg type I (lokale verbindingweg)

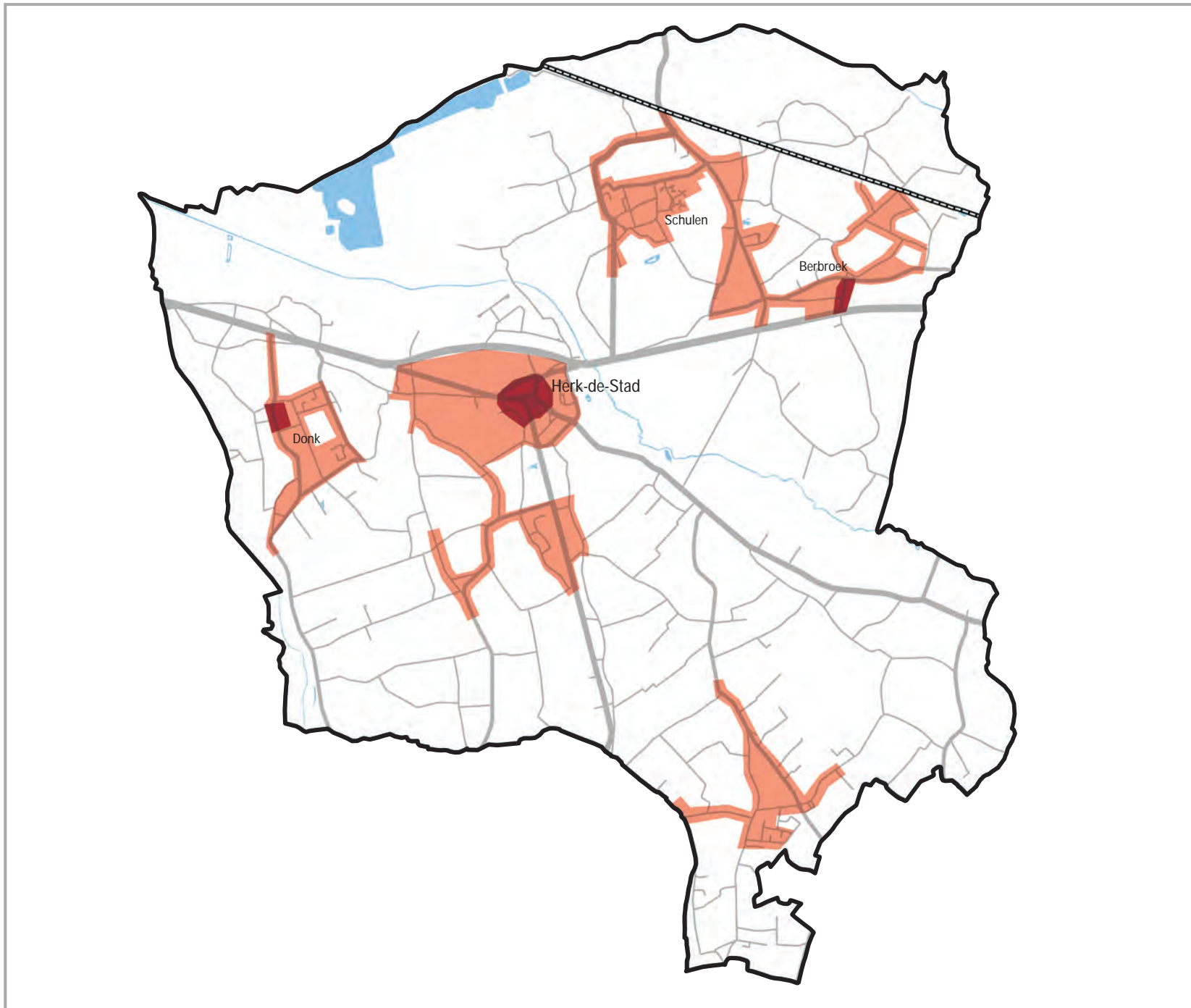
 lokale weg type II (gebiedsontsluitingsweg)

MOBILITEITSPAN HERK-DE-STAD

Figuur B7:

Wegencategorisering op lange termijn

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

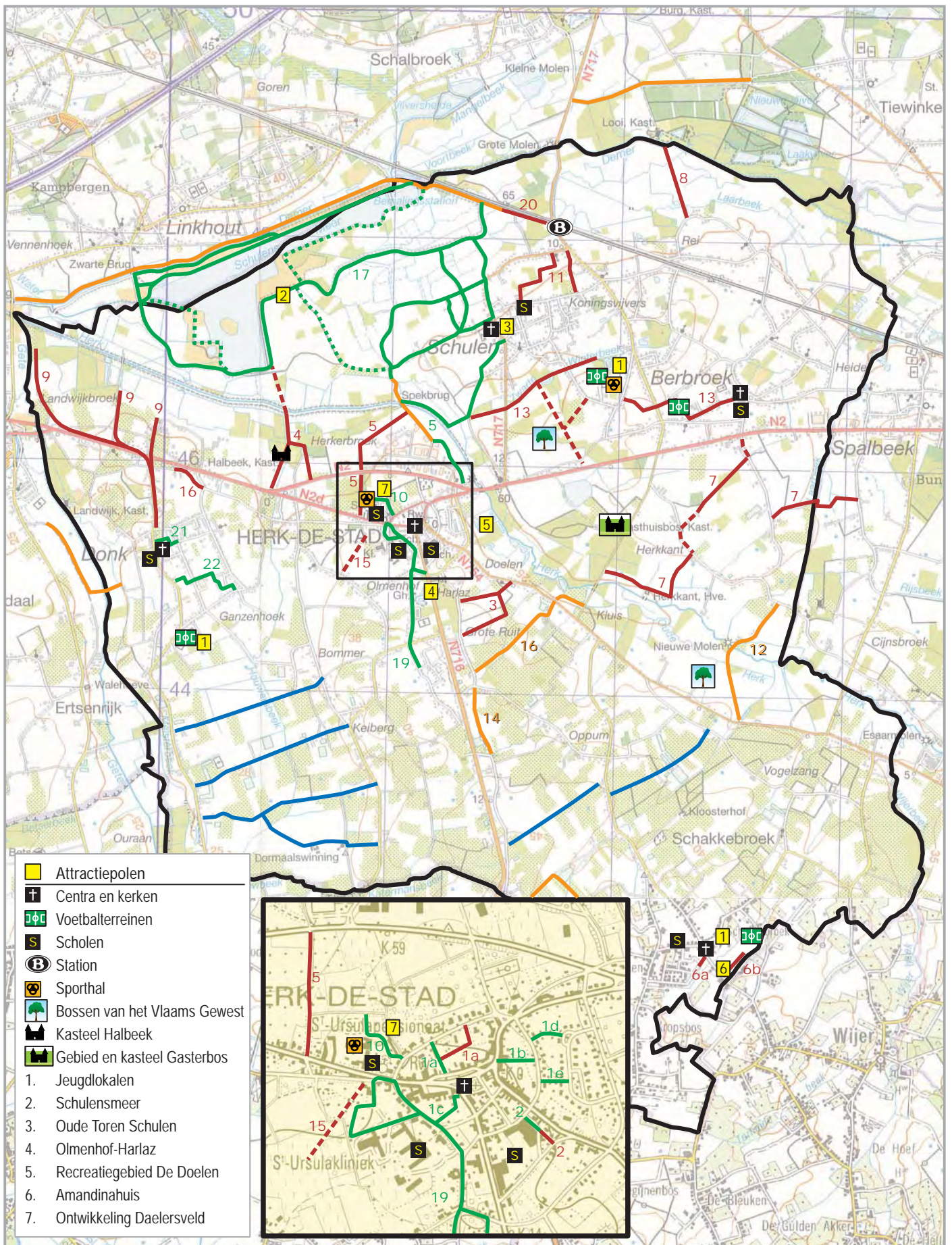
- centrumgebied
- woongebied
- buitengebied

**MOBILITEITSPPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B8:

Afbakening verblijfsgebieden

0 500 1000 1500 2000 2500 m



- Attractiepolen
- Centra en kerken
- Voetbalterreinen
- Scholen
- Station
- Sporthal
- Bossen van het Vlaams Gewest
- Kasteel Halbeek
- Gebied en kasteel Gasterbos
- 1. Jeugdlokalen
- 2. Schulensmeer
- 3. Oude Toren Schulen
- 4. Olmenhof-Harlarz
- 5. Recreatiegebied De Doelen
- 6. Amandinahuus
- 7. Ontwikkeling Daelersveld

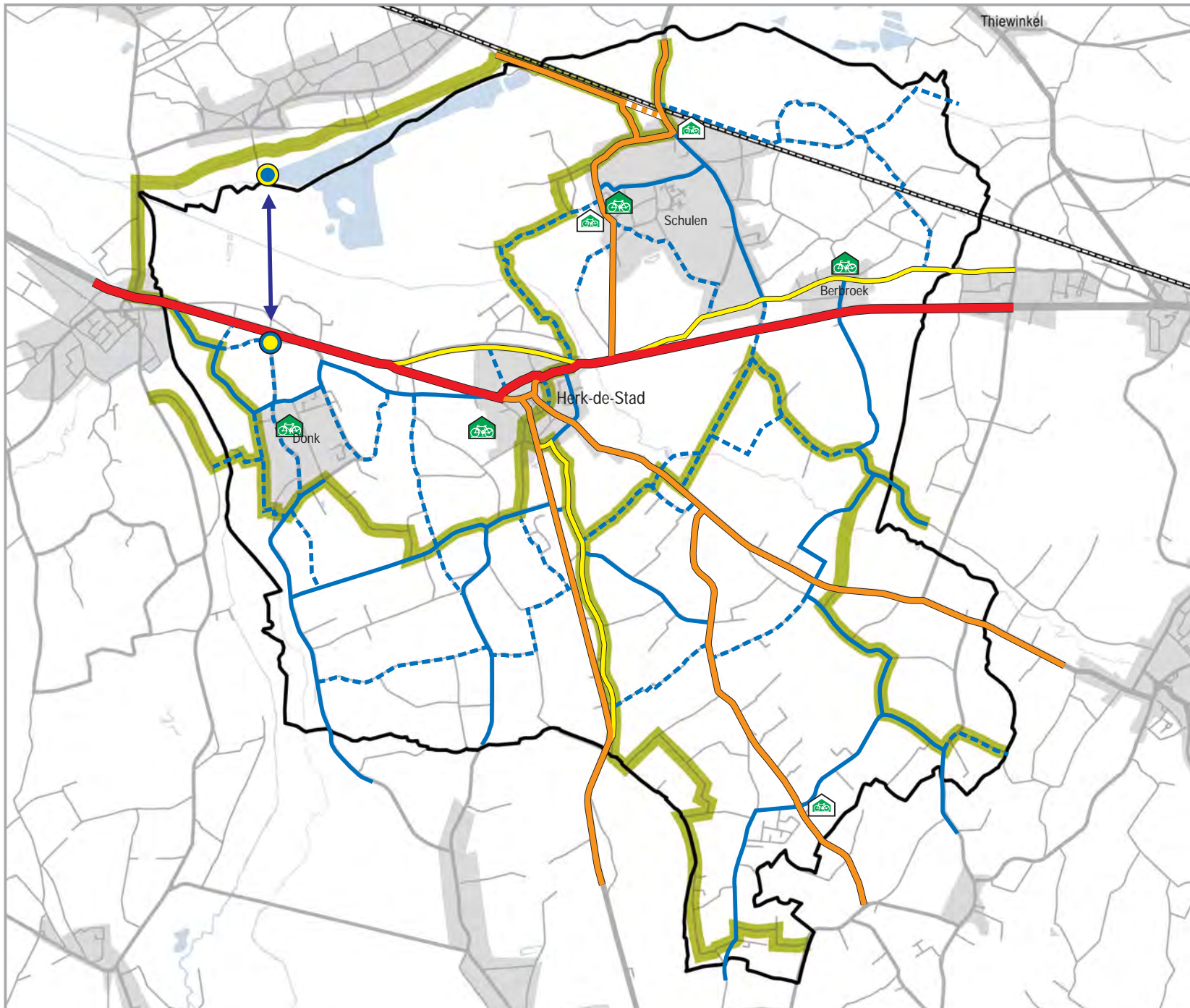
Legende

- bestaande trage wegen (afgesloten tussen 1/1 en 31/5)
  - bestaande trage wegen
  - te onderzoeken trage wegen
  - autovrije fietsroute binnen recreatief fietsroutenetwerk
  - ruilverkavelingswegen
- 0 500 1000 1500 2000 2500 m

MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD


Figuur B9:

Trage wegen









### Legende

#### Provinciaal fietsroutenetwerk



-  hoofdroute
-  functionele route
-  alternatieve route

#### Elementen van lokaal niveau

-  lokaal fietsroutenetwerk type I
-  lokaal fietsroutenetwerk type II
-  ontbrekende links in lokaal fietsroutenetwerk
-  beginpunt
-  eindpunt
-  uitbouw link binnen trage wegennet

-  recreatief fietsroutenetwerk

#### Verhogen stallingsaanbod

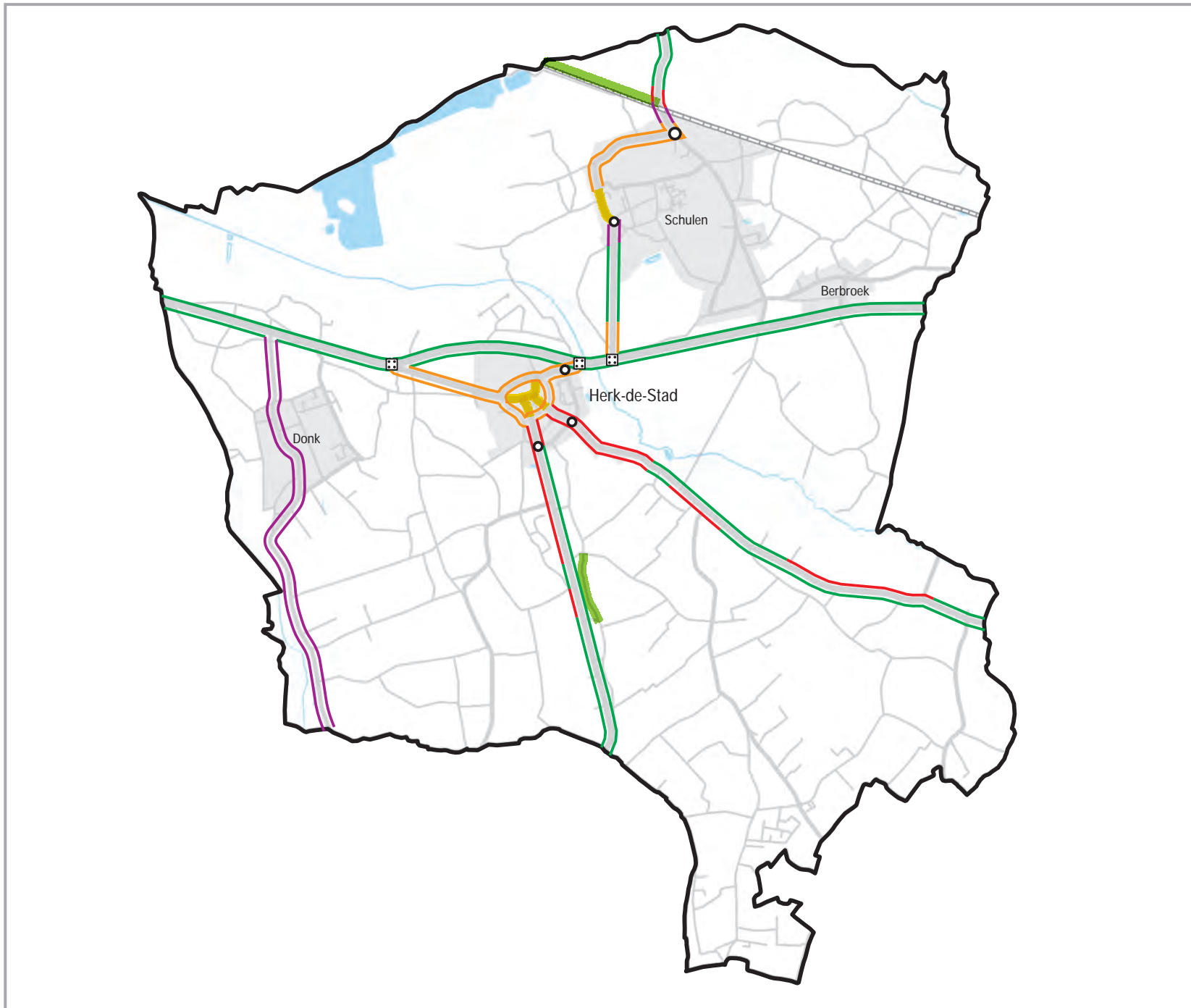
-  uit te breiden fietsenstalling
-  nieuwe fietsenstalling

### MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

Figuur B10:



0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

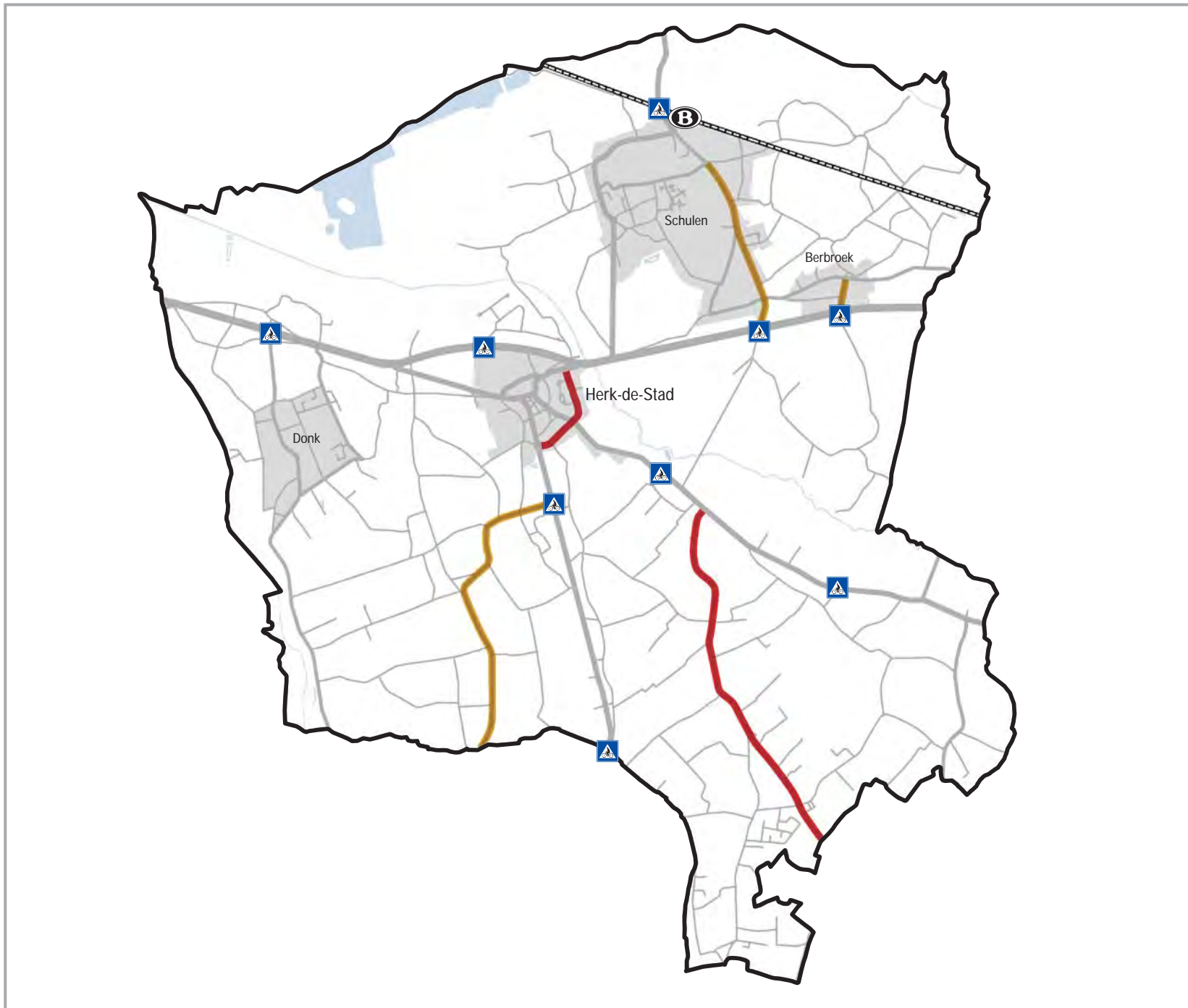
- vrijliggend
- aanliggend verhoogd
- aanliggend
- fietsuggestiestrook
- gemengd verkeer
- autovrije fietsweg
- rotonde, aanliggend niet verhoogd fietspad
- ⦿ verkeerslichtengeregeld kruispunt

**MOBILITEITSPAN HERK-DE-STAD**

Figuur B11:

Huidige fietsvoorzieningen

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

- aanleg fietspaden
- aanleg fietssuggestiestroken
- ▲ verbeteren oversteekbaarheid

**MOBILITEITSPPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B12:

Maatregelen fietsnetwerk



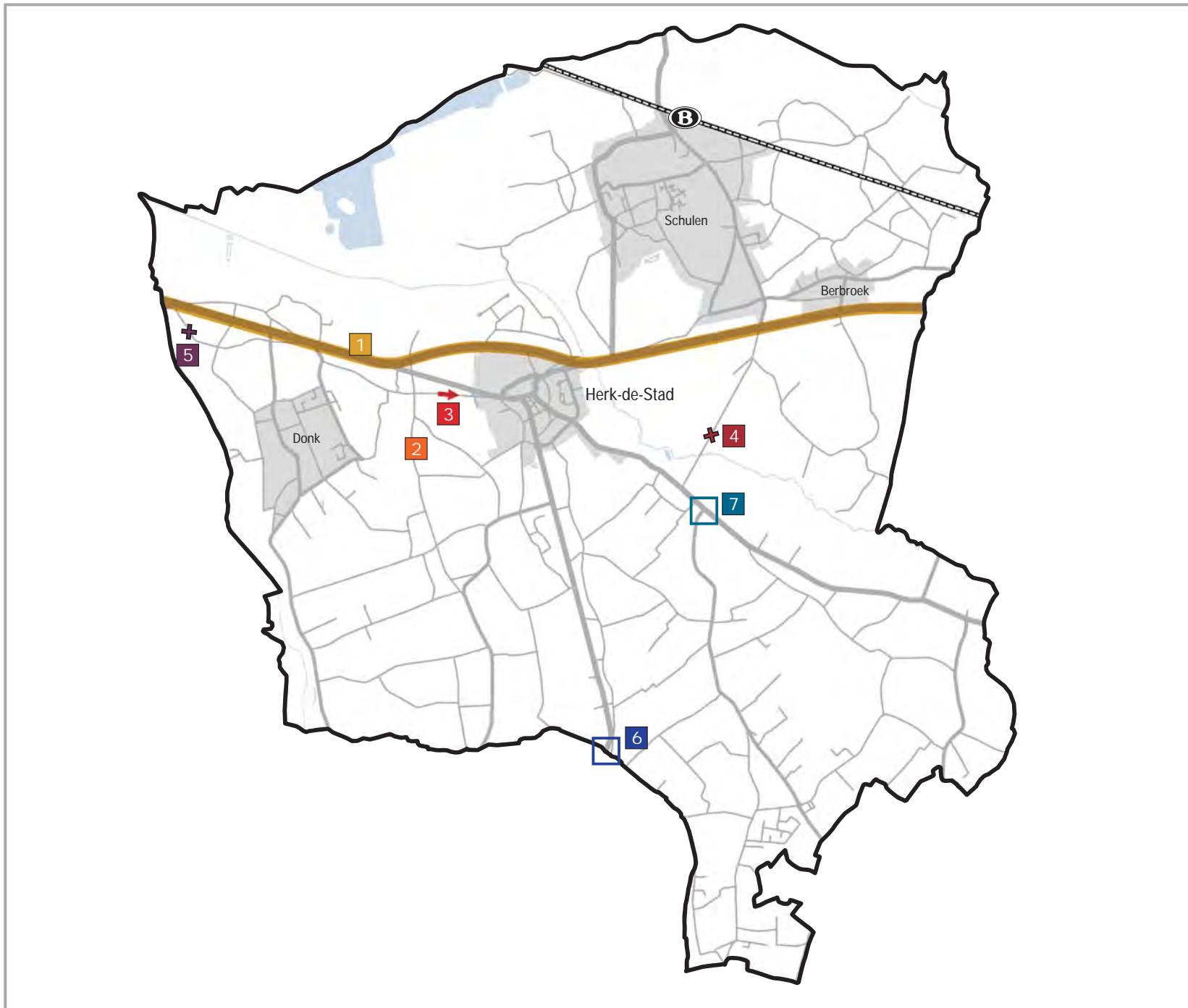
Legende

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B13:

Netplan openbaar vervoer Herk-de-Stad





Legende

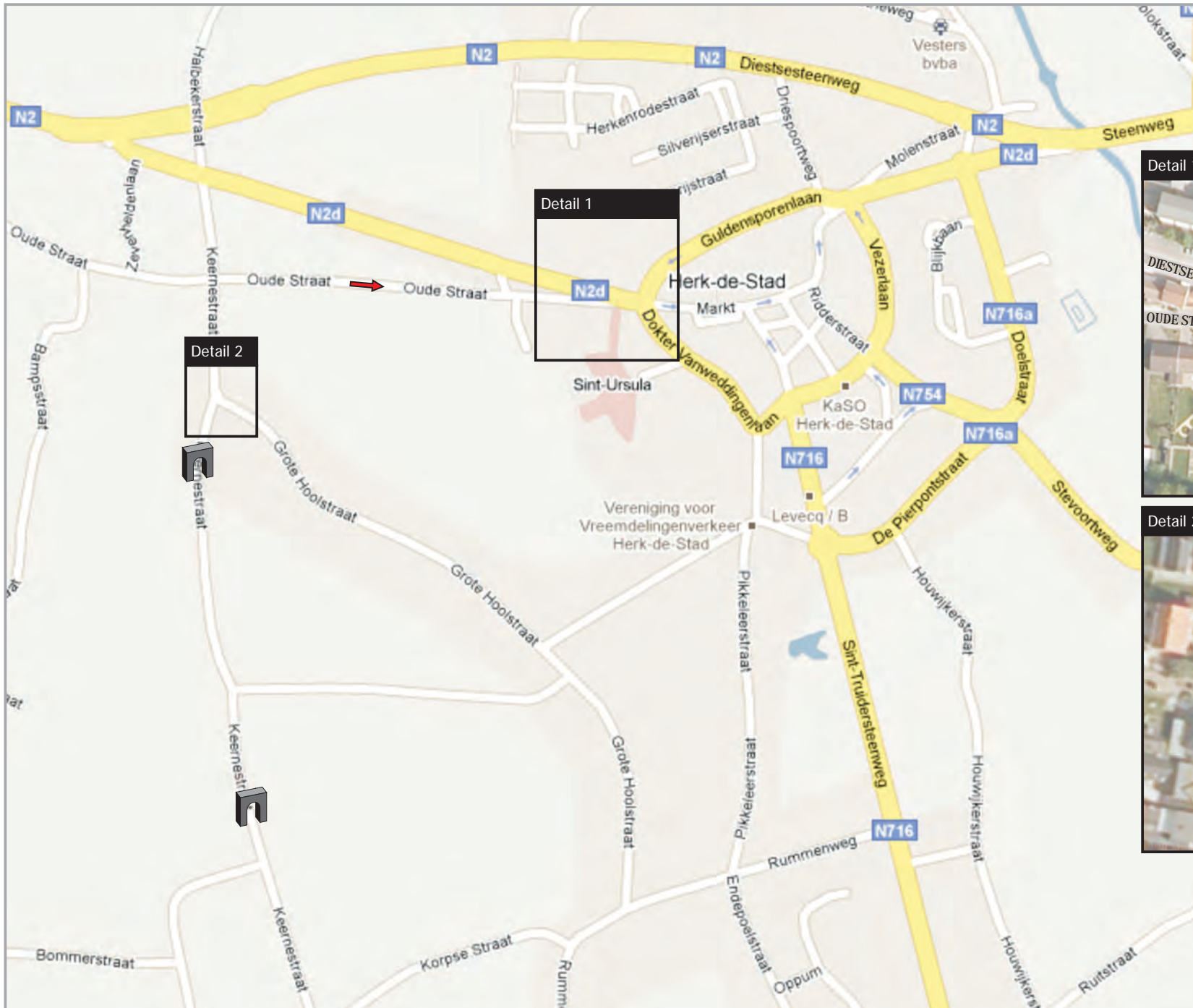
- 1 Heraanleg N2
- 2 Verkeersremmende maatregelen Keernestraat
- 3 Circulatiwijziging Oude Straat
- 4 Knip Gasterbosstraat
- 5 Knip Kasteelstraat
- 6 Accentueren kruispunt N716 x Smolderstraat
- 7 Accentueren kruispunt N754 x Grote Kruisstraat

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B14:

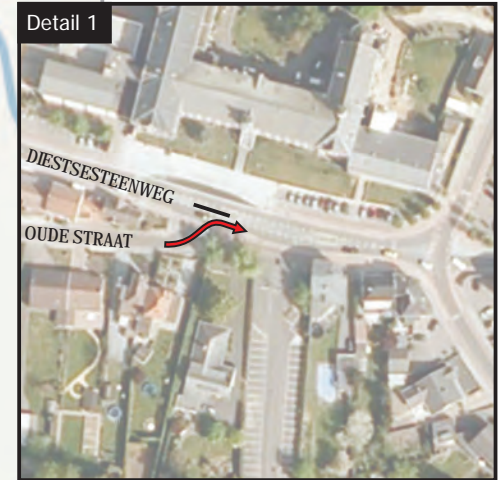
Maatregelen autonetwerk

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

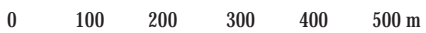
-  poorteffect
-  circulatie

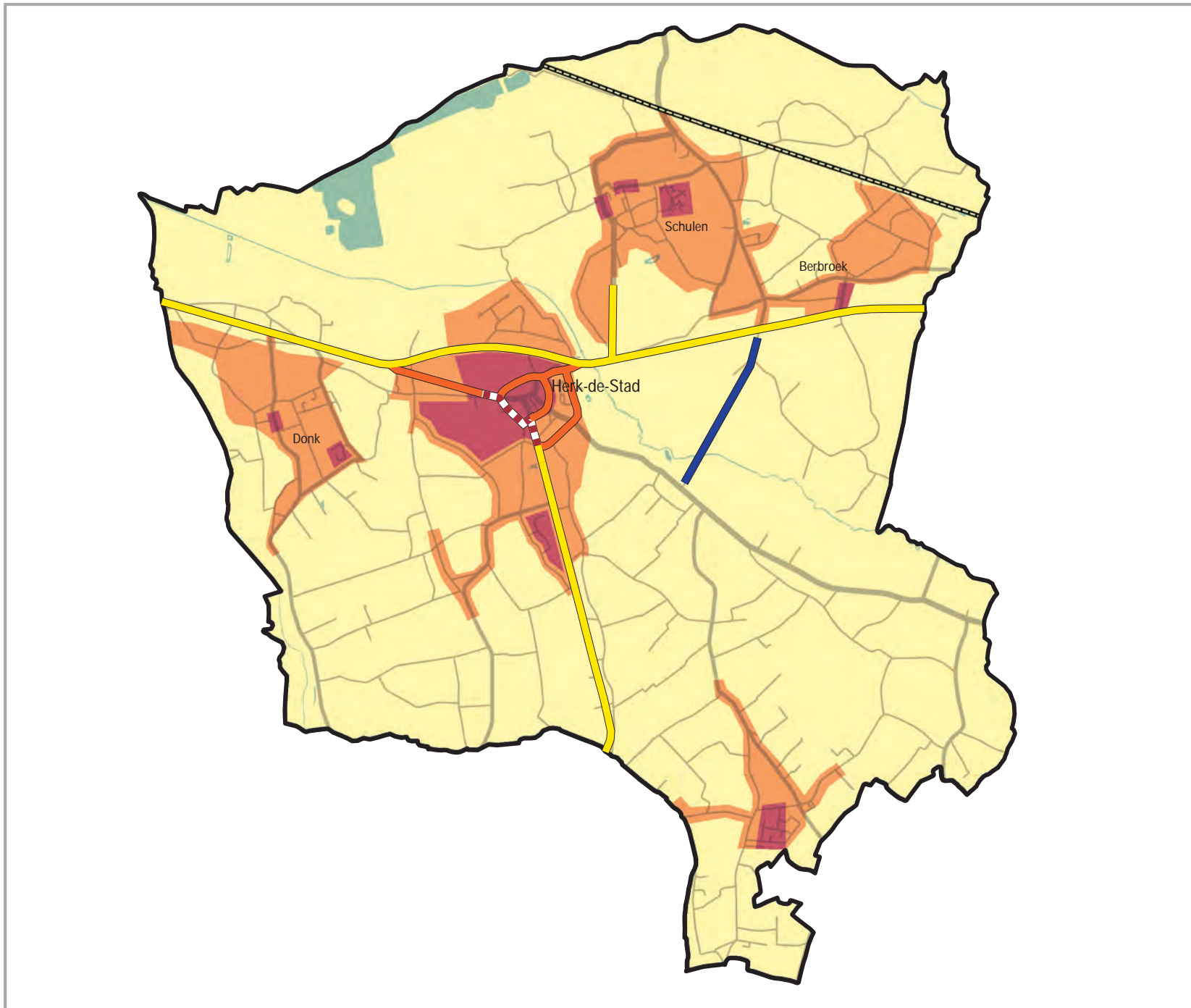


**MOBILITEITSPAN HERK-DE-STAD**



Figuur B15:

 Maatregelen sluipverkeer





Legende

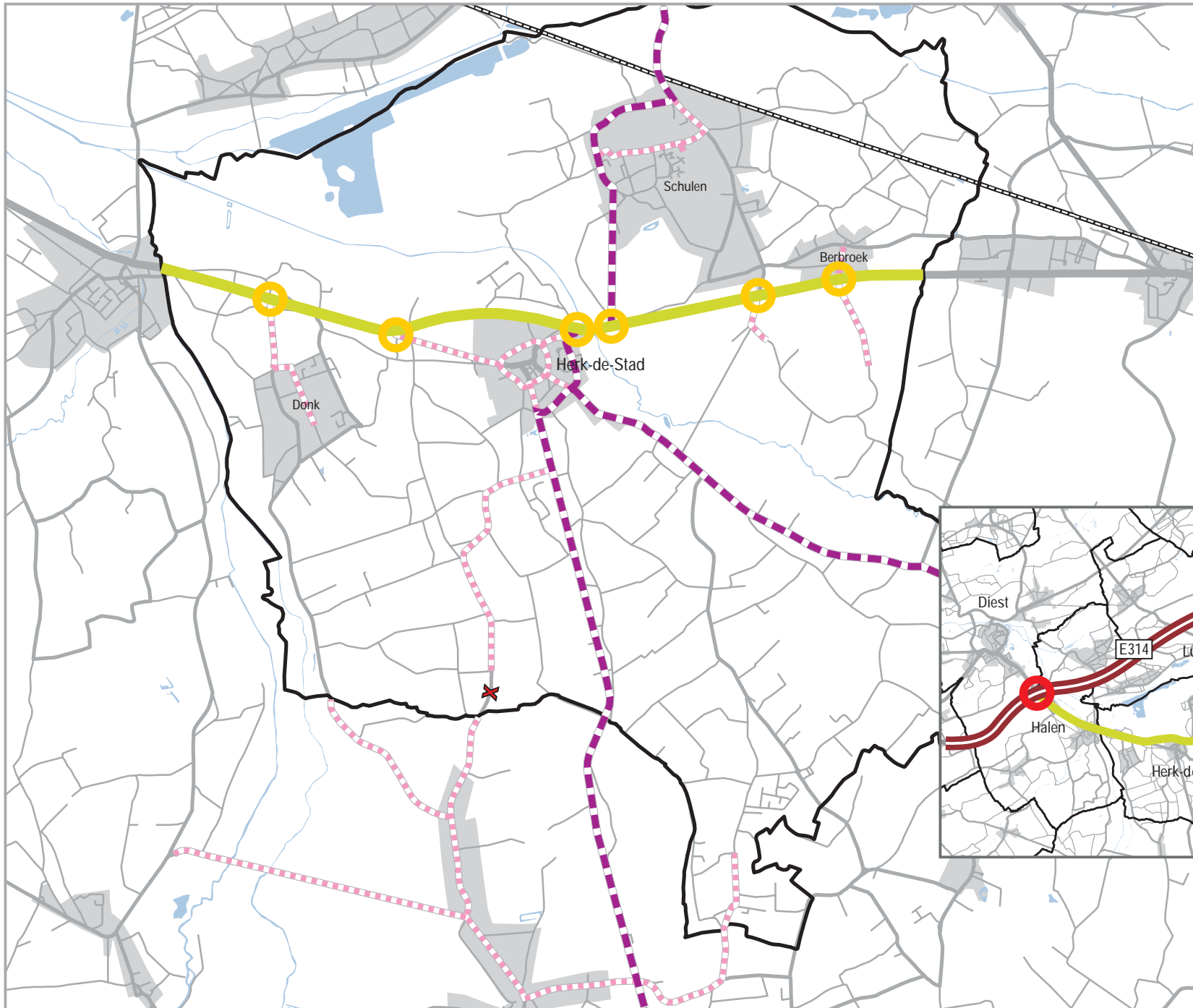
-  20 km/u
-  30 km/u
-  tijdsgebonden zone 30
-  50 km/u
-  70 km/u

0 500 1000 1500 2000 2500 m

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**

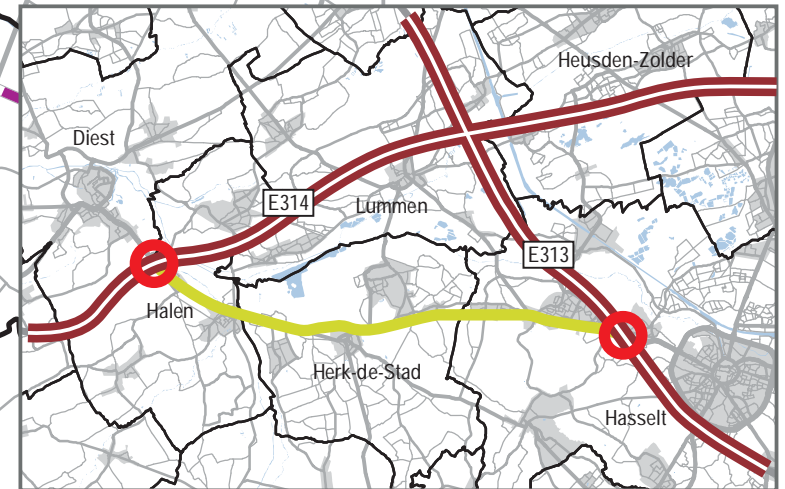
Figuur B16:

Snelheidsplan



Legende

-  Hoofdvrachtroute
-  Vrachtroute III
-  Lokale vrachtroute I
-  Lokale vrachtroute II
-  geen doorgaand vrachtverkeer
-  Toegangspunt op Macro-Niveau
-  Toegangspunt op Micro-Niveau

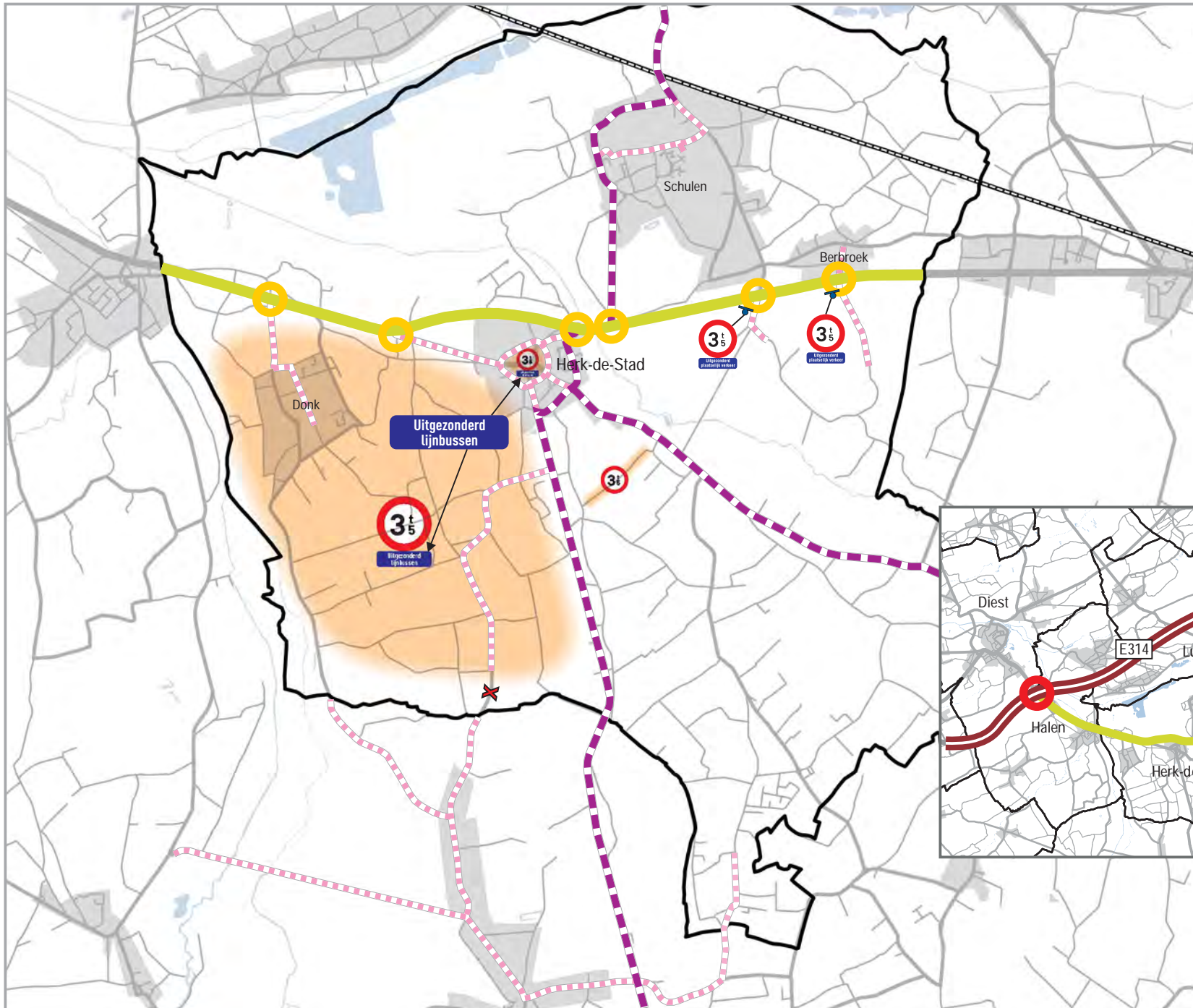


MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

Figuur B17:

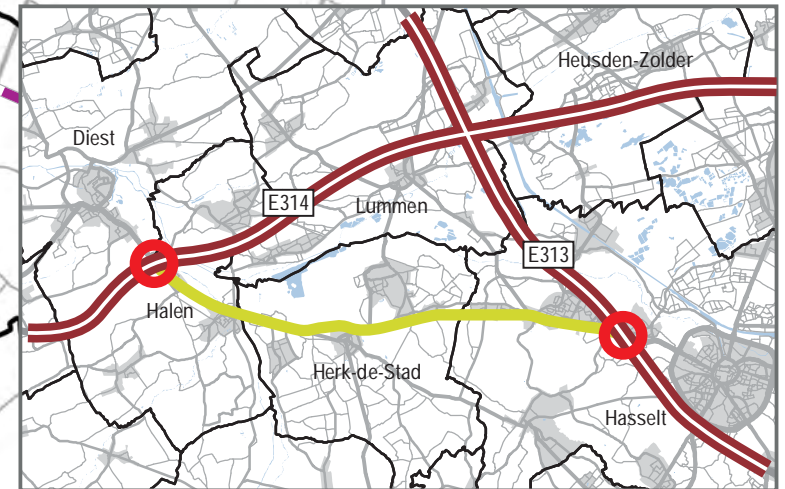
Routeplan zwaar vervoer

0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

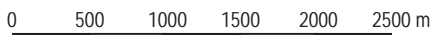
- Hoofdvrachtroute
- Vrachtroute III
- Lokale vrachtroute I
- Lokale vrachtroute II
- geen doorgaand vrachtverkeer
- zone 3t
- zone 3t5
- Toegangspunt op Macro-Niveau
- Toegangspunt op Micro-Niveau
- Uitgezonderd plaatselijk verkeer
- Uitgezonderd lijnbussen
- 3t5

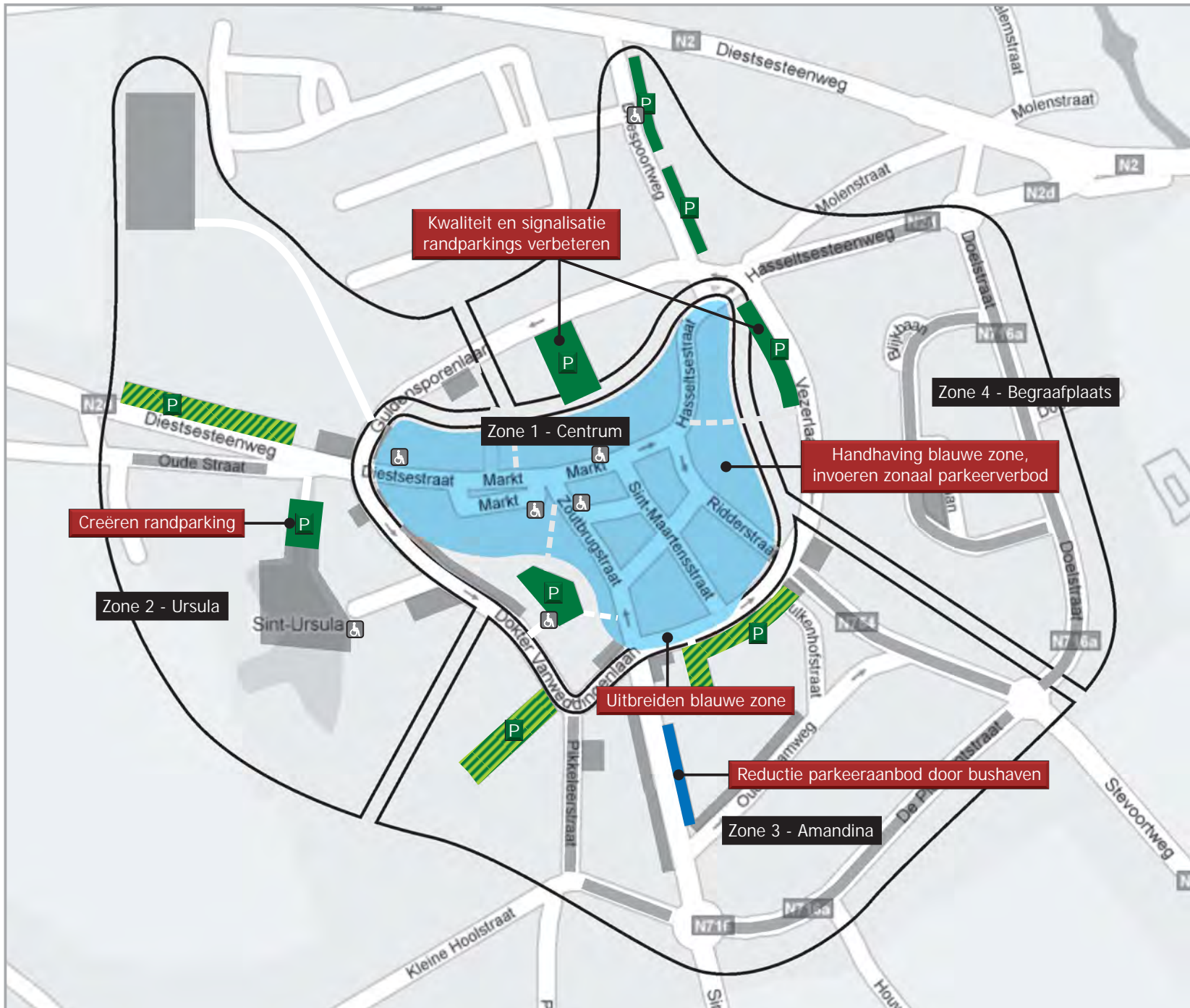


MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

Figuur B18:

Tonnagebeperkingen zwaar verkeer





Legende

- blauwe zone
- P randparking
- parking scholen, randparking buiten de schooluren

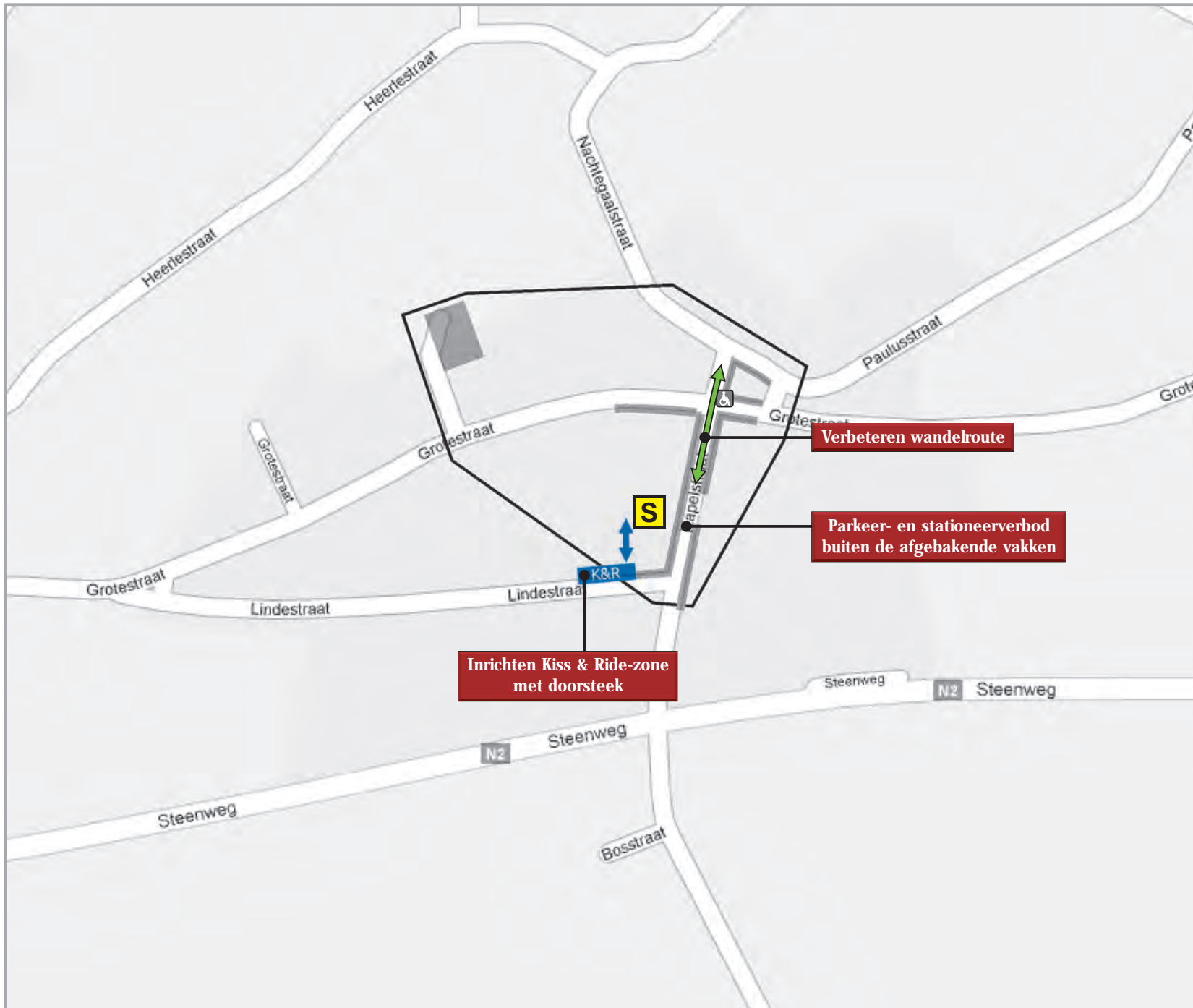
0 50 100 150 200 250 m

MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD

Figuur B19:

Herk-centrum: parkeerconcept korte termijn





Legende

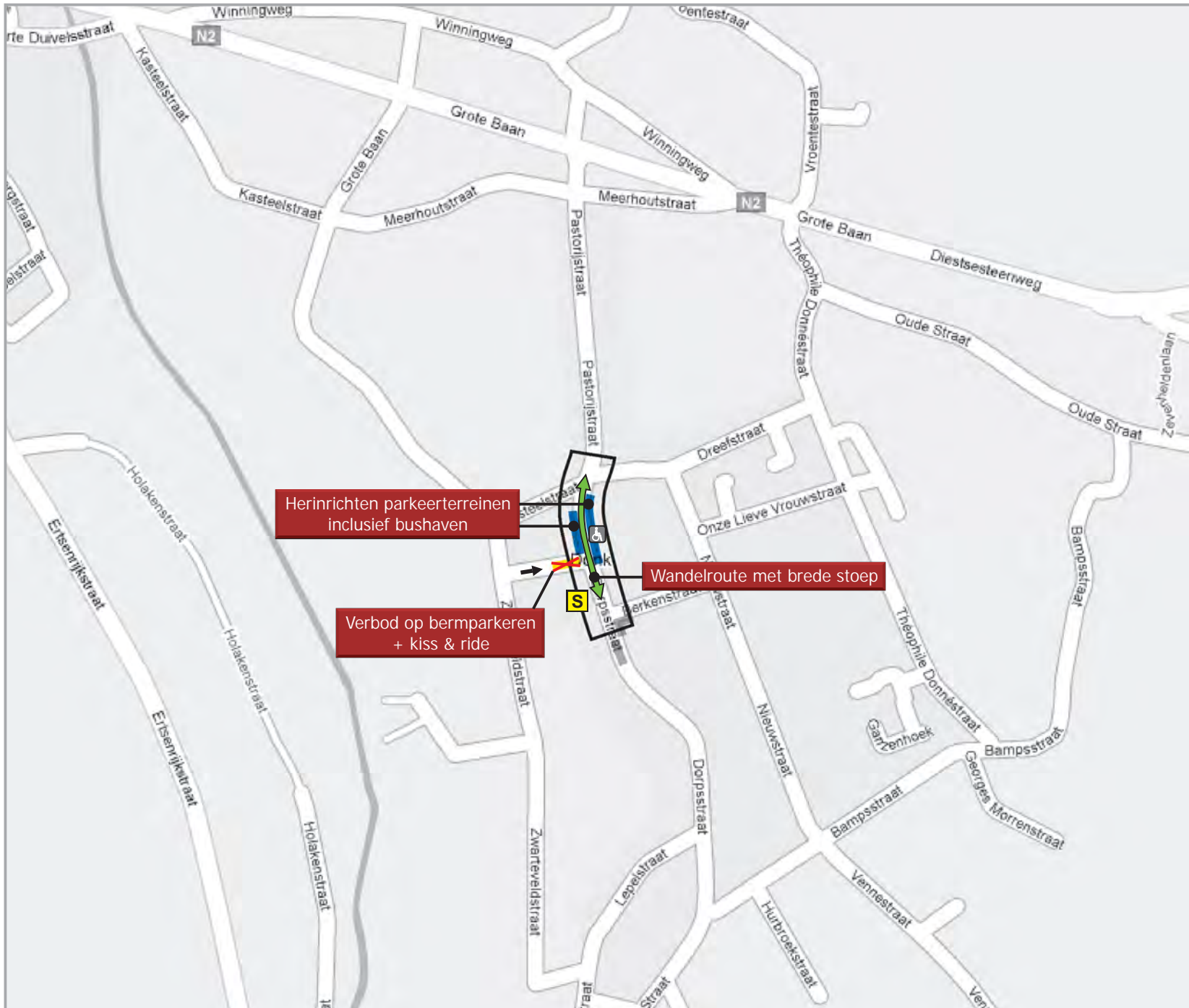
**MOBILITEITSPAN HERK-DE-STAD**

Figuur B21:

Parkeerconcept Berbroek

0 50 100 150 200 250 m





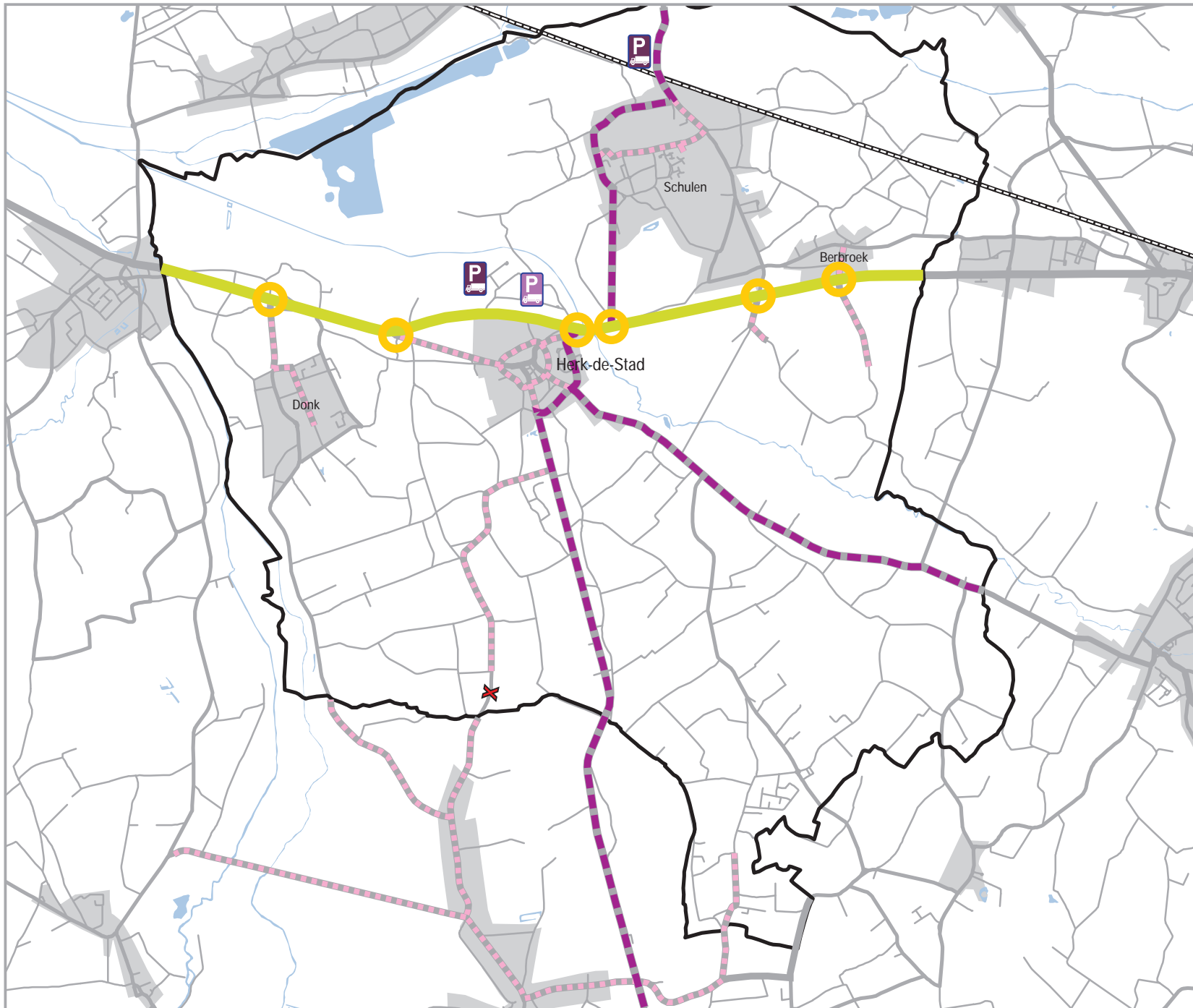
Legende

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**








Figuur B22:

Parkeerconcept Donk

0 100 200 300 400 500 m



Legende

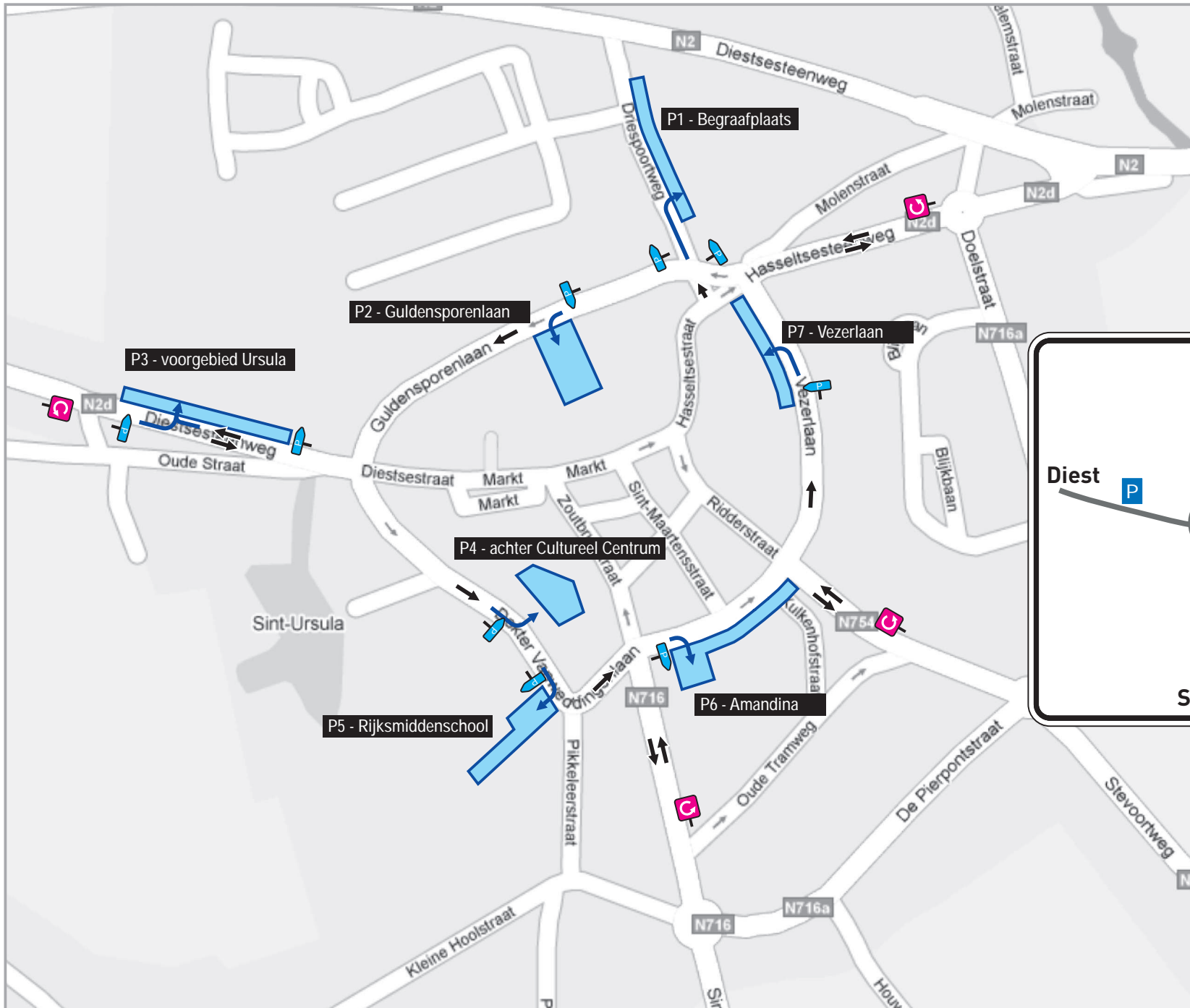
-  Vrachtroute III
-  Lokale vrachtroute I
-  Lokale vrachtroute II
-  geen doorgaand vrachtverkeer
-  Knooppunt Micro-Niveau
-  korte termijn
-  lange termijn

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**



Figuur B23:

Parkeerlocaties vrachtwagens

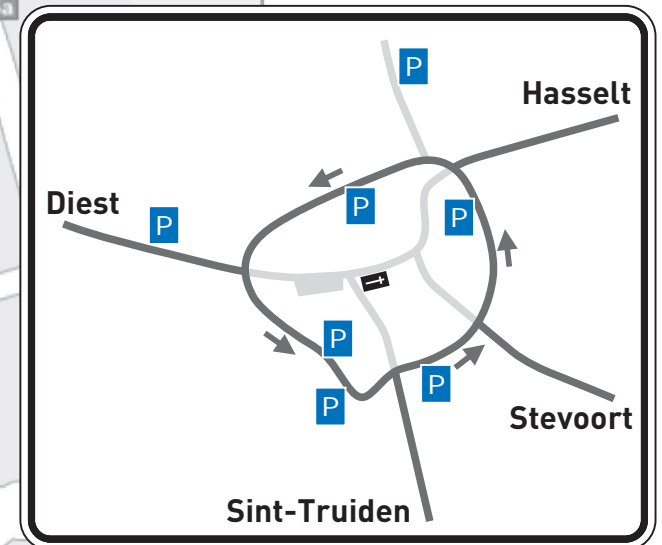
0 500 1000 1500 2000 2500 m



Legende

-  overzichtsplan parkeerrottering
-  verwijzingsbord

Voorbeeld overzichtsplan



0 50 100 150 200 250 m

**MOBILITEITSPLAN HERK-DE-STAD**

Figuur B24:

Principe parkeerrottering Herk-centrum