

Verbreden en verdiepen
van het mobiliteitsplan
(beleidsplan)

Gemeente Herne



Versie D

Nr. 02-67/26000510

**OPDRACHTGEVER**

Gemeente Herne
Centrum 17
1540 Herne

Heleen Lambrechts
Grondgebiedzaken
Tel. 02/397 11 78

Verbreding en verdieping mobiliteitsplan Herne**OPDRACHTNEMER**

Arcadis
Kortrijksesteenweg 302
9000 Gent

Contactpersoon**Jo Van de Sype****Telefoon****+32 53 83 04 80****Telefax****+32 53 83 59 54****E-mail****j.vandesype@arcadisbelgium.be****Website****www.arcadisbelgium.be**

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	December 2010	Eerste wijziging		
B	Juni 2011	Versie na GBC		
C	September 2011	Versie na GECORO (participatie)		
D	November 2011	Versie na PAC		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider	Jo Van de Sype	<i>Jo Van de Sype</i>	
IRV	Projectmedewerker	Maarten De Vis		
Geverifieerd				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider	Jo Van de Sype	<i>Jo Van de Sype</i>	
Goedgekeurd door klant				
Afdeling	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

Beleidsplan Herne	7
1 Inleiding	7
1.1 Algemeen.....	7
1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Herne	7
1.3 Uitkomst verkenningsnota.....	8
1.4 Uitkomst uitwerkingsnota	9
1.5 Het mobiliteitsplan.....	9
1.6 De rol van de Provinciale Auditcommissie (PAC).....	9
1.7 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)	9
1.8 Participatietraject	10
1.9 Overlegmomenten	10
1.10 Inhoud beleidsplan.....	10
DEEL 1 Informatief gedeelte	12
2 Situering	12
3 Planningscontext	13
3.1 Ruimtelijke plannen en studies.....	13
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	13
3.1.2 Schéma de Développement de l'Espace Régional.....	14
3.1.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Vlaams-Brabant.....	15
3.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).....	16
3.1.5 Het gewestplan	17
3.1.6 Bijzondere plannen van aanleg (BPA).....	17
3.2 Verkeerplannen en studies	19
3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)	19
3.2.2 Fietsroutenetwerk provincie Vlaams-Brabant.....	20
3.2.3 Een GEN-project voor Brussel.....	21
3.2.4 Brabant-Brussel-net, provincie Vlaams-Brabant.....	23
4 Herne vandaag.....	25
4.1 De bestaande ruimtelijke structuur.....	25
4.2 Bestaande verkeersinfrastructuur	26
4.2.1 Wegennetwerk.....	26
4.2.2 Openbaar vervoer.....	27

4.3	Ongevallenanalyse	28
5	Probleemomschrijving	30
5.1	Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur.....	30
5.2	Verkeers- en mobiliteitsproblemen op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze.....	31
DEEL 2	Richtinggevend gedeelte.....	35
6	Doelstellingen	35
6.1	Verzekeren van de veiligheid	35
6.1.1	Algemeen.....	35
6.1.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne	35
6.2	Vrijwaren bereikbaarheid	35
6.2.1	Algemeen.....	35
6.2.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne	36
6.3	Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.....	36
6.3.1	Algemeen.....	36
6.3.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne	37
6.4	Garanderen toegankelijkheid	37
6.4.1	Algemeen.....	37
6.4.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne	37
6.5	Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu.....	37
6.5.1	Algemeen.....	37
6.5.2	Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne	38
7	Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid	39
7.1	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit	39
7.1.1	Ruimte om te wonen	39
7.1.2	Ruimte om te werken.....	40
7.1.3	Ruimte voor natuur en landschap.....	40
7.1.4	Ruimte voor uitrusting	41
7.1.5	Ruimte voor recreatie en toerisme.....	42
7.2	Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze	44
7.2.1	Auto- en vrachtverkeer.....	44
7.2.2	Parkeerbeleid.....	49
7.2.3	Openbaar vervoernetwerk	50
7.2.4	Fietsnetwerk.....	51
7.2.5	Voetgangersnetwerk.....	54
7.3	Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen	58
7.3.1	Sturing – signalisatie.....	58

7.3.2	Vervoersmanagement.....	58
7.3.3	Gedragscodes.....	58
7.3.4	Financiële maatregelen.....	59
7.3.5	Voorlichting, educatie, sensibilisatie.....	59
7.3.6	Handhaving.....	60
7.3.7	Interne organisatie, creëren van een overlegforum.....	61
8	Evaluatie relatieschema	62
9	Uitwerking van het actieprogramma.....	64
10	Evaluatie van het mobiliteitsplan.....	65

Beleidsplan Herne

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe het beleid de groeiende mobiliteitsbehoefte van de inwoners in goede banen wil leiden. Herne kiest voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is geen anti-autobeleid, maar een beleid dat vertrekt vanuit het STOP-principe: **voorrang voor voetgangers** (Stappers), **fietsers** (Trappers) en **collectief vervoer** (Openbaar vervoer). Pas daarna komt de **auto** (Privévervoer). Gemeenten die hun mobiliteitsbeleid vanuit dit uitgangspunt opbouwen, worden leefbaarder, veiliger en bereikbaarder.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse gewest, VVM De Lijn, ...) via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

Een goedgekeurd mobiliteitsbeleidsplan mag echter niet gezien worden als een eindpunt. Het is een **startpunt** waarin de klemtonen liggen op de realisatie van de actiepunten om zo te komen tot een kwaliteitsvol en duurzaam mobiliteits- en verkeersbeleid. De gemeente dient het initiatief te nemen in de uitwerking en opvolging van het beleid.

De gemeente stelde reeds jaren geleden een eerste mobiliteitsplan op. Dit plan vormt een grondige actualisatie hiervan. De meeste inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsplan werden grotendeels behouden doch werden opgefrist.

Rekening houdende dat de tekst volledig herschikt werd, werd niet expliciet aangegeven waar er wijzigingen zijn t.o.v. het eerste mobiliteitsplan.

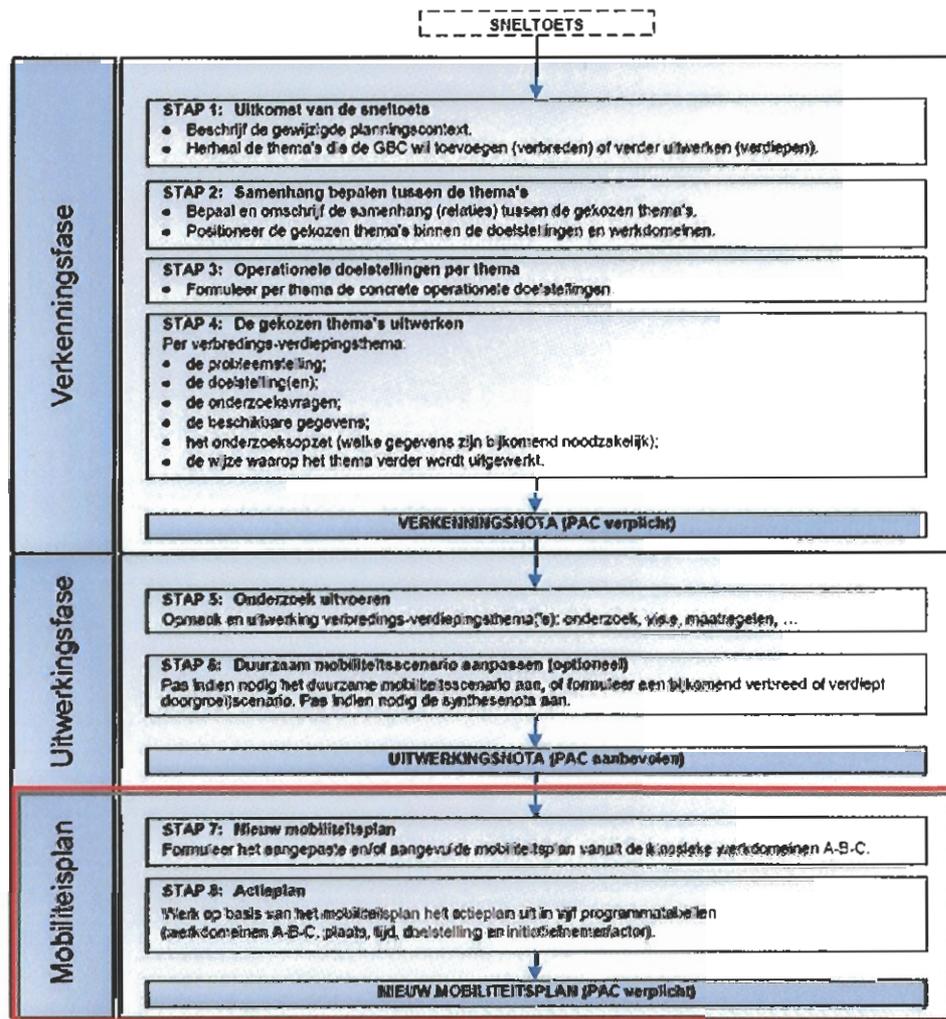
De belangrijkste thema's die veranderd werden zijn degene die opgelijst werden in de verkenningsnota die opgemaakt werd bij de start van de verbreden en verdieping van het mobiliteitsplan Herne (zie onder).

1.2 Beleidsplan binnen het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Herne

Het eerste mobiliteitsplan van Herne is conform verklaard op 15/10/2002. Bij de uitvoering van de sneltoets (12/12/2007 GBC, 12/02/2008 PAC) werd gekozen voor spoor 2: Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

- In de verkenningsnota werden stap 1 tot en met stap 4 van het verbreden en verdiepen uitgewerkt. De nota werd conform verklaard in maart 2010.

- Er werd geen aparte uitwerkingsnota opgemaakt. Dit werd zo beslist op de GBC naar aanleiding van fase 1.
- Voorliggende nota betreft de derde en laatste fase in het verbreding- en verdiepingproces, namelijk het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan worden de stappen 7 en 8 verder uitgewerkt, namelijk het formuleren van een nieuw beleidsplan en de uitwerking van het actieprogramma. Hierbij werd in het mobiliteitsbeleid aandacht besteed aan de effecten op vlak van milieu.



Figuur 1: Overzicht verbredings- en verdiepingsproces

1.3

Uitkomst verkenningsnota

De verkenningsnota werd conform verklaard in maart 2010. In de verkenningsnota werden volgende te verbreden en te verdiepen thema's geselecteerd:

1. Snelheidsplan
2. Trage wegen/voetgangersnetwerk

3. Fietsroutenetwerk
4. Categorisering van de wegen
5. Openbaar vervoer
6. Ondersteunende maatregelen

De sneltoets werd uitgevoerd in 2007 en begin 2008 conform verklaard. Dit betekent dat deze sneltoets reeds enigszins verouderd is. Op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie werden deze thema's verder besproken. Er werd nagaan of deze nog effectief verder te onderzoeken en uit te werken zijn.

1.4 Uitkomst uitwerkingsnota

Er werd geen aparte uitwerkingsnota opgemaakt. Dit werd zo beslist op de GBC en bevestigd door de PAC naar aanleiding van fase 1.

De meeste thema's werden immers reeds grotendeels uitgevoerd sinds de sneltoets waardoor er geen bijkomend onderzoek nodig was.

1.5 Het mobiliteitsplan

In deze laatste fase van het verbredings- en verdiepingsproces wordt het mobiliteitsplan opgemaakt. Hierbij worden aan het bestaande mobiliteitsplan de verbredingsthema's toegevoegd en de verdiepingsthema's aangevuld en beschreven via de drie werkdomeinen A-B-C. Vervolgens wordt afgetoetst of de vooropgestelde taakstellingen uit de verkenningsnota (uit stap 3) werden bereikt. In de laatste stap wordt een aangepaste actietabel opgemaakt.

1.6 De rol van de Provinciale Auditcommissie (PAC)

Het beleidsplan dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de provinciale auditcommissie. Deze commissie bestaat uit verschillende deskundigen en fungeert als een kwaliteitsbewaker in het mobiliteitsconvenantenbeleid.

1.7 Opbouw van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)

Het opstellen van het mobiliteitsplan gebeurt in overleg met:

- Gemeente Herne:
 - Dhr. Kris Poelaert, burgemeester
 - Mevr. Heleen Lambrechts
 - Dhr. Noel Volckaert
- Politiezone Pajottenland
 - Mevr. Lien Mertens
- MOW Vlaams-Brabant
 - Mevr. Anita Jaspers
- Provincie Vlaams-Brabant
 - Mevr. Sarah Van Geit
- De Lijn Vlaams-Brabant
 - Dhr. Luc Daniëls

- Mevr. Maayke Verhoeven
- Agentschap ruimte en erfgoed
 - Dhr. Luk Mutsaerts
- Arcadis
 - Dhr. Jo Van de Sype
 - Dhr. Maarten De Vis

Deze commissie begeleidt de totstandkoming van het mobiliteitsplan. Omwille van de beperkte omvang van de gemeente vergaderen de plangroep (gemeente + studiebureau) en de begeleidingscommissie samen.

1.8 Participatietraject

Het beleidsplan werd voorgelegd aan de gecoro. Het verslag van deze vergadering is terug te vinden in de bijlage. Daarnaast is ook het gemeenteraadsbesluit met betrekking tot de participatie opgenomen.

Dit plan zal ter informatie ook op de website geplaatst worden na de definitieve goedkeuring op de gemeenteraad – dit maakt weliswaar geen deel uit van het goedgekeurde participatietraject doch zal nog extra gebeuren.

1.9 Overlegmomenten

Datum	agendapunten
27/06/2011	GBC bespreking beleidsplan
22/06/2011	Goedkeuring participatietraject op de gemeenteraad
09/08/2011	GECORO bespreking beleidsplan (participatie)
26/10/2011	Voorlopige vaststelling beleidsplan op de gemeenteraad
08/11/2011	PAC (voorwaardelijk conform)

Tabel 1: overzicht van het planproces

1.10 Inhoud beleidsplan

In een eerste deel van deze nota worden de belangrijkste aspecten uit de eerste twee fases van het mobiliteitsplanproces in het kort hernoemen. Na de situering van de gemeente Herne wordt weergegeven door welke plannen het mobiliteitsbeleid van deze gemeente wordt beïnvloed, hoe de bestaande ruimtelijke structuur en de verkeersstructuur van deze gemeente in elkaar zit en worden de mobiliteitsproblemen in

deze gemeente kort geschetst. Vervolgens wordt in gegaan op de doelstellingen die de basis vormen van het mobiliteitsbeleid.

Dit gedeelte vormt het **informatief gedeelte** van het mobiliteitsplan.

In een tweede deel van deze nota wordt ingegaan op het beleidsplan. Er wordt een geactualiseerd, verbreed en verdiept duurzaam mobiliteitsscenario voorgesteld. Dit scenario resulteert in een actieprogramma. Hieraan wordt eveneens een financiële raming gekoppeld. Vervolgens worden richtlijnen opgesteld voor de opmaak van een evaluatiemethode en de verdere opvolging van het mobiliteitsplan.

Dit tweede deel vormt het **richtinggevend gedeelte**.

DEEL 1 Informatief gedeelte

2 Situering

Kaart 1: Situering

De gemeente Herne ligt in het zuidwesten van de provincie Vlaams-Brabant, op de provinciegrens met Henegouwen. Administratief behoort deze gemeente tot het arrondissement Halle-Vilvoorde. De huidige gemeente Herne ontstond uit de fusie van de voormalige gemeenten Sint-Pieters-Kapelle, Herfelingen en Herne.

Burgemeenten zijn in wijzerzin Oetingen, Kester, Heikruis, Petit-Enghien, Enghien, Marq, Bois-de-Lessines, Bever, Tollembeek en Vollezele.

Herne wordt ontsloten door de gewestweg N 255 (Ninove-Edingen) die de gemeente van noord naar zuid doorkruist – deze weg loopt door de dorpskern van Herne – en de eveneens noord-zuid gerichte gewestweg N 285 (Asse-Edingen). In het noorden van de gemeente ligt de gewestweg N 272, die op de grens van Herne (Hurfelingen) en Gooik (Oetingen), van Kester naar Galmaarden loopt. Op het grondgebied van Pepingen sluit de N 272 aan op de N 28. Van noordwest naar zuidoost loopt de gewestweg N 495 (Geraardsbergen-Edingen). Deze weg sluit aan op de N 255. De N 255 en de N 285 sluiten aan op de autosnelweg A 8 (Halle-Doornik).

De gewestweg N 269 (Stationsstraat) heeft enkel een lokale functie en verbindt de N 255 met de N 495.

Op het grondgebied van Herne bevindt zich een treinstation. De gemeente bevindt zich ook in de nabijheid van het kleinstedelijk gebied Edingen waar zich een groter station bevindt.

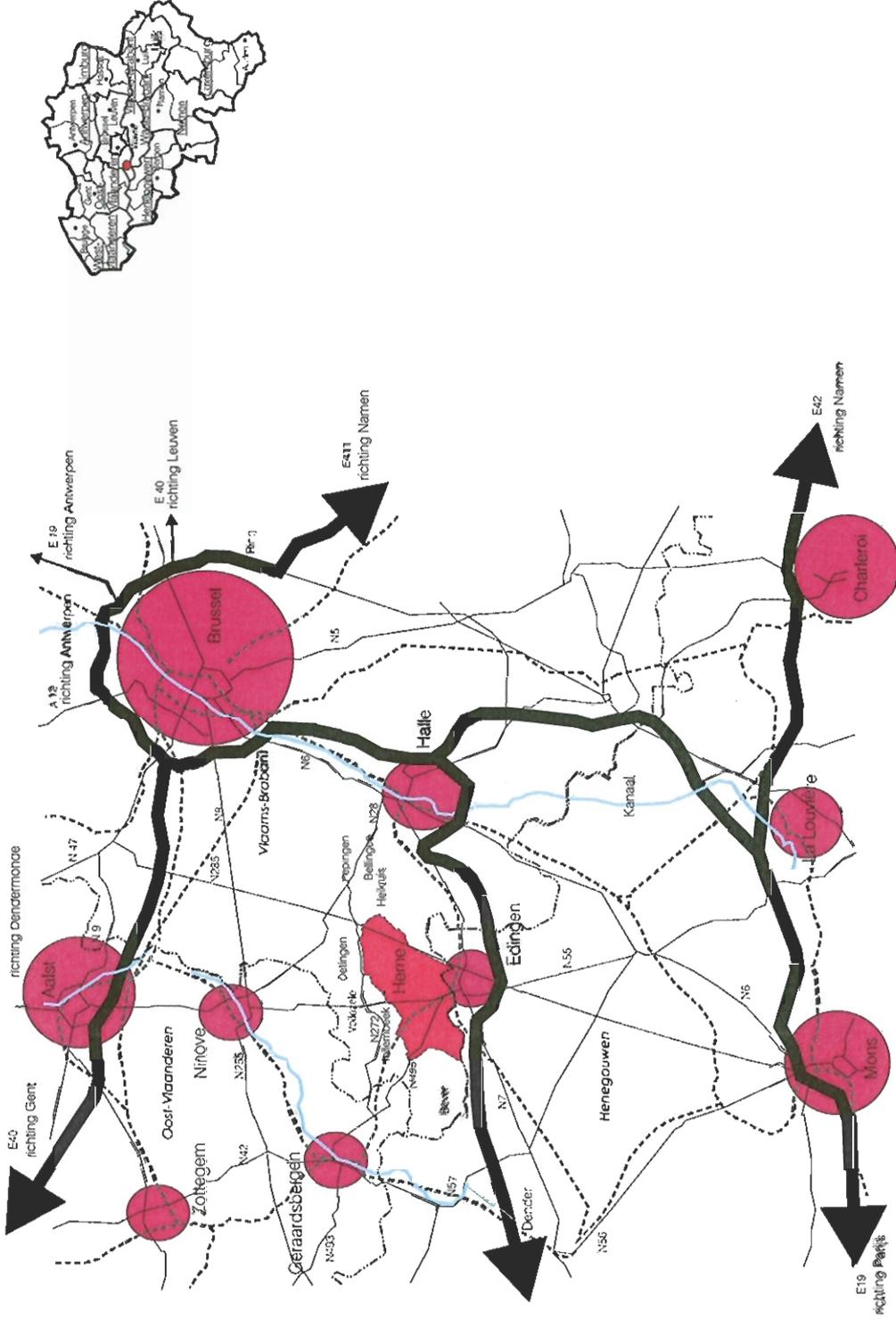
Landschappelijk gezien behoort Herne tot het zuidelijk Pajottenland. Herne is een landelijke gemeente.

Voor stedelijke voorzieningen is Herne hoofdzakelijk aangewezen op Ninove, Edingen, Halle, Aalst en Brussel.

Mobiliteitsplan
Herne

Situering

kaart 1



3 Planningscontext

3.1 Ruimtelijke plannen en studies

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Dit plan werd goedgekeurd in 1997. Het RSV maakt een onderscheid tussen: stedelijke gebieden en stedelijke netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en lijninfrastructuren. In de inleiding van het RSV wordt de nood aan een kader voor de ruimtelijke ordening gebaseerd op duurzame ontwikkeling als centraal thema naar voor geschoven. Een duurzame omgang met de ruimte en een doordacht mobiliteitsbeleid zijn elkaar versterkende factoren. In die zin zijn ruimtelijke ordening en mobiliteit niet los van elkaar te zien.

Stedelijke gebieden en buitengebieden

Uit de 'Bindende bepalingen' van het RSV blijkt dat Herne zich bevindt in het buitengebied'. Het 'buitengebied' is op het niveau van Vlaanderen het gebied waarin de open ruimte overweegt. Ten aanzien van het buitengebied worden verschillende doelstellingen gesteld:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken op het niveau van het buitengebied)
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten)
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

Gebieden voor economische activiteiten

Volgens het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden nieuwe activiteiten van regionaal belang geconcentreerd in de economische knooppunten. De economische knooppunten worden gevormd door de stedelijke gebieden, het economisch gebied rond het Albertkanaal en enkele gemeenten die geselecteerd werden als economisch knooppunt. Herne is wegens haar ligging niet geselecteerd als gebied voor economische activiteiten. Er zijn evenmin gemeenten in de onmiddellijke nabijheid die geselecteerd werden als economisch knooppunt. De gemeente bevindt zich wel in de nabijheid van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Halle en van de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Geraardsbergen en Ninove. De gemeente bevindt zich ook in de nabijheid van Edingen (Wallonië).

Lijninfrastructuur

In het RSV wordt er geopteerd voor een geïntegreerde benadering van ruimtelijk beleid, mobiliteit en infrastructuur. Er wordt namelijk geopteerd om de alternatieven voor het autoverkeer te versterken en de infrastructuur (weg, water, spoor en pijp- en hoogspanningsleidingen) te optimaliseren door een functionele categorisering. Daarnaast stelt men dat er nood is aan een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer. Concreet heeft men in het RSV een opdeling gemaakt (categorisering) van de wegen in

dalende volgorde van belangrijkheid: hoofdwegen, primaire wegen type 1, primaire wegen type 2, secundaire wegen en lokale wegen.

De provincie zal de secundaire wegen selecteren. Het RSV stelt wel een aantal principes voorop waaraan secundaire wegen dienen te voldoen. De inrichting van deze wegen wordt bepaald door:

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

De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling met:

- een doortochtenconcept binnen bebouwde kom;
- een ontwerpnelheid binnen bebouwde kom van 50 km/u of minder.

Bij de inrichting van lokale wegen gaat de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Alle verkeersdeelnemers moeten hier veilig gebruik kunnen maken van dezelfde ruimte.

3.1.2

Schéma de Développement de l'Espace Régional

Dit plan werd opgesteld door de Waalse Regering en goedgekeurd in 1999. In dit plan wordt een referentiekader opgebouwd waaraan de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in Wallonië dienen getoetst te worden. Dit document heeft louter een indicatief karakter.

Volgende doelstellingen worden onderschreven:

- structureren van de ruimte
- integreren van een supraregionale dimensie in de ruimtelijke ontwikkeling van Wallonië
- samenwerking en overleg op alle niveaus en tussen verschillende sectoren
- een antwoord bieden op de belangrijkste noden, garanderen van de levenskwaliteit
- bijdragen tot het verhogen van de werkgelegenheid en de welvaart
- verhogen van de bereikbaarheid van Wallonië en beheersen van de mobiliteitsproblematiek
- valoriseren en beschermen van het patrimonium zowel landschappen, de natuurlijke structuur als gebouwen e.d.
- sensibiliseren van alle betrokken actoren

Herne ligt in het spanningsveld van de "eurocorridor" tussen Brussel en Lille. Edingen wordt geduid als een ankerpunt in deze corridor. Ten zuiden van Herne bevindt zich de belangrijke verkeersas A 8. De streek rond Edingen wordt geduid als een regio waar renovatie- en herwaarderingswerken gericht op het woonpatrimonium van groot belang zijn en de verstedelijkingsdruk op de open ruimte groot is. De toeristische mogelijkheden in deze regio worden benadrukt.

3.1.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Vlaams-Brabant

Herne is gelegen in de deelruimte 'landelijke kamer west'. Deze deelruimte bevindt zich in de zuidwestelijke hoek van de provincie Vlaams-Brabant en vormt de schakel met de provincie Oost-Vlaanderen en de provincie Henegouwen. De deelruimte bevat delen van de volgende gemeente: Bever, Galmaarden, Gooik, Herne, Pepingen en delen van Halle, Lennik, Roosdaal en Sint-Pieters-Leeuw.

Het vrij homogeen, gaaf en onaangetast landschap, gedomineerd door de natuurlijke en agrarische structuur, wordt gevrijwaard. De Markvallei vormt een belangrijk structurerend element.

De karakteristieken van de historische kernen die vrij homogeen en evenwichtig verspreid zijn, worden behouden en versterkt. Enkel in de geselecteerde kernen met goede ontsluitingsmogelijkheden wordt wonen gestimuleerd. Hoogdynamische ontwikkelingen worden zo veel mogelijk gestuurd naar de randen van het gebied.



Figuur 2: ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, deelruimte landelijke kamer west

De N 255 en de N 285 werden beide geselecteerd als secundaire wegen I.

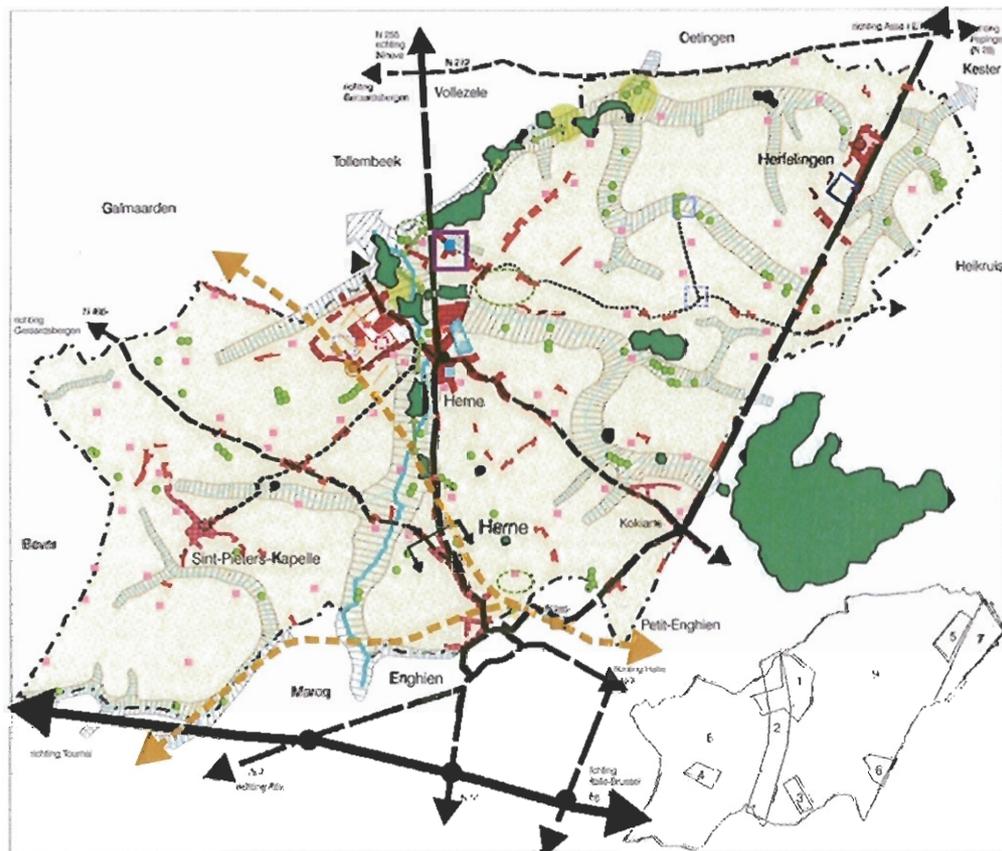
3.1.4

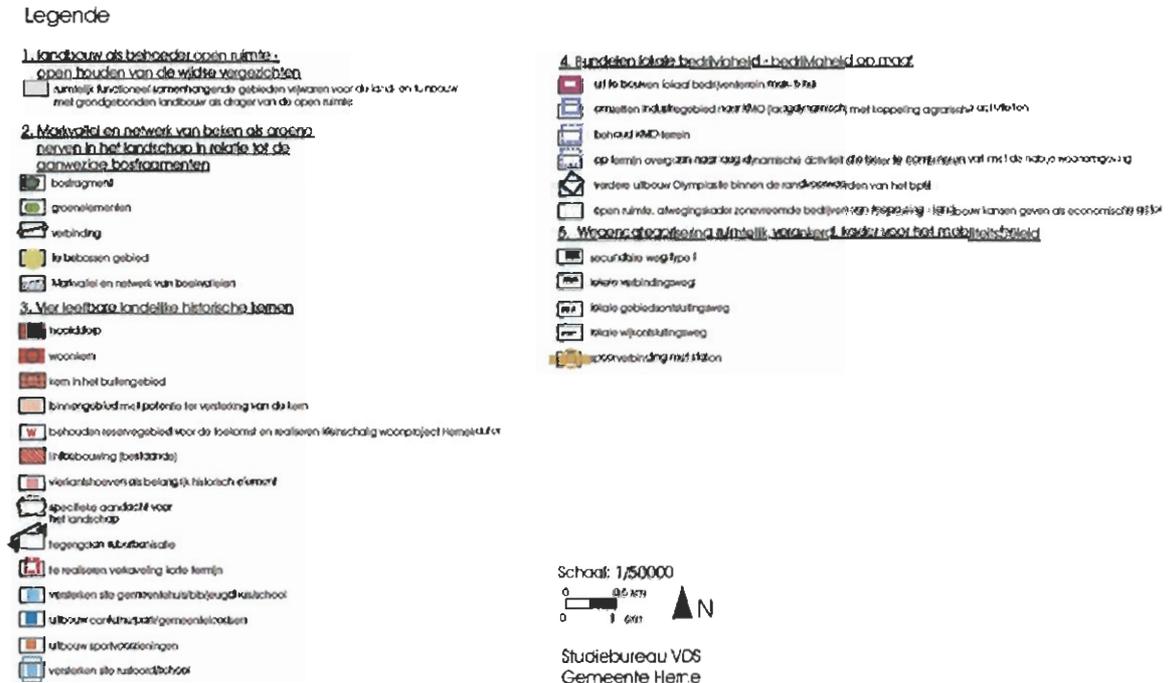
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan werd goedgekeurd door de Deputatie in 2010.

Herne wenste zich te profileren als een evenwichtig, in ontwikkeling zijnde, dynamische plattelandsgemeente. Herne wil, vanuit het raamwerk van de bestaande ruimtelijke structuur en het fysisch systeem, de dynamische activiteiten en functies op een flexibele en oordeelkundige manier met elkaar verweven. De specifieke eigenschappen van leven, wonen, werken en zich recreëren, worden gezien in nauwe relatie tot de specifieke kenmerken van de openruimte verbonden aan de unieke landschappen, natuur, agrarische gebieden, reliëf,

Het accent van het toekomstig ruimtelijk beleid gaat in de eerste plaats naar een goed onderbouwd openruimtebeleid. Een onderbouwd en evenwichtig openruimtebeleid moet enerzijds de landbouw als belangrijkste ruimtegebruiker bestaanszekerheid bieden, maar scheidt tegelijkertijd ook ruimte voor natuur, bos en landschap.





Figuur 3: gewenste ruimtelijke structuur Herne

3.1.5

Het gewestplan

Kaart 2: Gewestplan

Het gewestplan Halle- Vilvoorde- Asse waar Herne deel van uitmaakt werd goedgekeurd bij K.B. van 7 maart 1977. Het grootste gedeelte van de gemeente is ingekleurd als landbouwgebied. Verschillende delen van het agrarisch gebied werden ingekleurd als landschappelijk waardevol.

De verschillende dorpskernen werden grotendeels ingekleurd als woongebied of woongebied met landelijk karakter. Verspreid over het agrarisch gebied bevinden zich echter nog heel wat woningen. Opvallend zijn de geïsoleerde KMO-zones of industriegebieden in het agrarisch gebied. Aansluitend op de dorpskern van Herne en Herfelingen bevinden zich eveneens enkele KMO-gebieden. In verschillende beekvalleien bevinden zich verder nog enkele natuur- en bosgebieden.

3.1.6

Bijzondere plannen van aanleg (BPA)

Kaart 3: BPA-contouren

Er werden te Herne 3 BPA's opgemaakt. Deze BPA's regelen mede de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Het betreft:

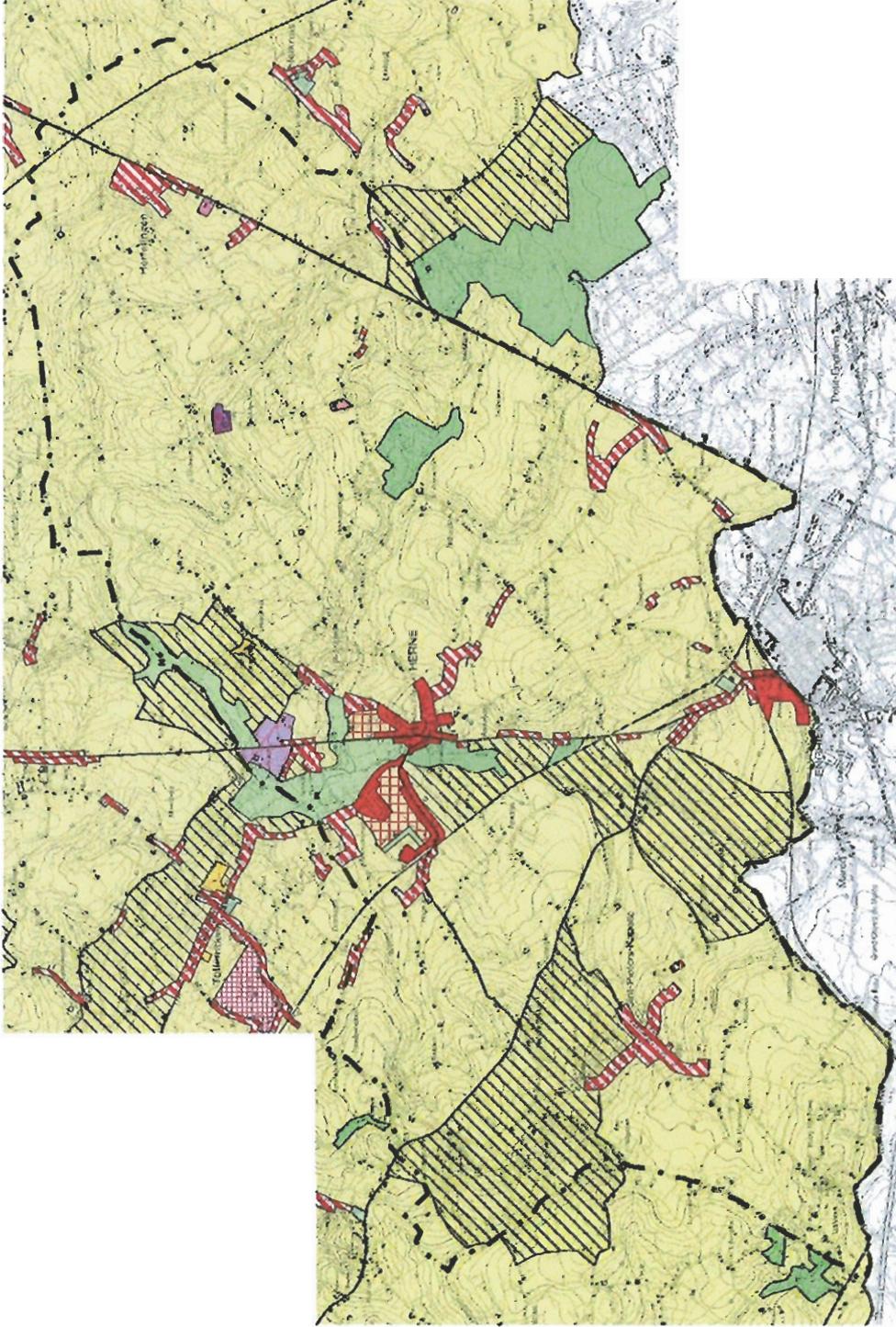
- BPA Zuivelfabriek (23/12/1997): ordenen bestaande ambachtelijke zone van de zuivelfabriek Olympia
- BPA HerneKauter (22/06/1992): ordenen van een gebied voor industriële bedrijvigheid en wonen gelegen tussen de Lorengstraat, de Stationstraat en de Scherpstraat, enkel de eerste fase werd goedgekeurd
- BPA Kerkhof Herfelingen: mogelijk maken van dit kerkhof

Mobiliteitsplan
Herne

Gewestplan
kaart 2

Legende

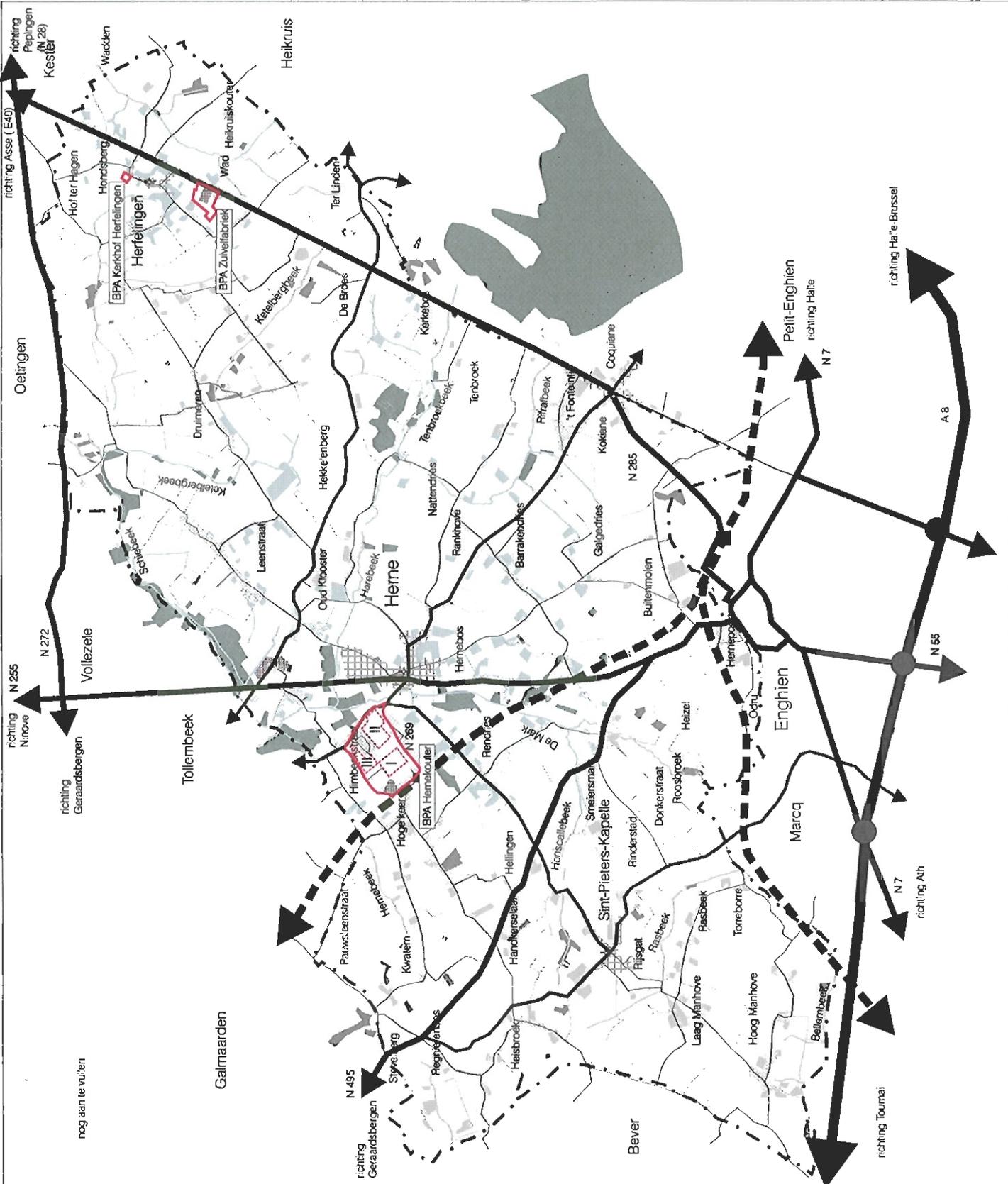
-  woongebieden
-  woonuitbreidingsgebieden
-  woongebied met landelijk karakter
-  industriegebieden
-  gebieden voor architecturale bodilyven of KMO's
-  agrarische gebieden
-  bosgebieden
-  natuurgebieden
-  natuurgebieden
-  parkgebieden
-  natuurgebieden met water- schappelijke waarde of natuurreservaten
-  bufferzone
-  landschapelijk waardevolle gebieden
-  gebieden voor dijkranszetting
-  gebieden voor verblifcranszetting
-  gebieden voor gemeenschapsovername
-  ontploffingsgebieden
-  woonwinningsgebieden
-  bestaande hoofdverkeerswegen
-  spoorwegen
-  waterwegen
-  aan te leggen waterwegen
-  gemeentegrens



niet op schaal

Gemeente Herne ▲ N





Mobiliteitsplan Herme
BPA-contouren kaart 3
Legende ♦ grens BPA
Schaal: 1/50000 0 0,5 km 1 cm N
ARCADIS VDS

Er zijn diverse RUPS in opmaak met een mogelijke impact op mobiliteit. Hierop wordt in het richtinggevend gedeelte ook op ingegaan.

Dit gaat om volgende RUPS:

- RUP Fondatel: omvorming van een vroeger bedrijventerrein naar wonen, deze ontwikkeling zal ongeveer een 50tal woningen omvatten. Het aantal is nog niet def. bepaald. Dit sluit volledig aan op het hoofddorp en de bestaande woonwijk en ligt in de nabijheid van het station en de sporthal wat positief is op het vlak van mobiliteit.
- RUP rustoord/school: De bestaande school en rustoord wensen uit te breiden. Deze liggen beide in het hoofddorp. Naar aanleiding van dit RUP wordt ook uitgebreid aandacht besteed aan de parkeerontwikkeling van deze site en dit in relatie met de omgeving en het voetgangersnetwerk.
- RUP gemeentehuis: Dit RUP wenst de bestaande cluster van openbare voorzieningen rond het gemeentehuis te optimaliseren. Naar aanleiding hiervan wordt ook de parkeerproblematiek in het centrum van Herne onderzocht. Er wordt geen bijkomende parking gerealiseerd, maar de bestaande parkeerplaatsen dienen herschikt te worden. Op deze manier wordt bekeken in welke mate de parking op het kaatsplein nog langer dienst dient te doen als parking en wordt ook nagegaan in welke mate het Heldenplein verkeersluwer gemaakt kan worden.
- RUP lokaal bedrijventerrein: Dit RUP sluit aan op het bestaande bedrijventerrein. Er is een potentie om ook een openbaar vervoershalte te voorzien. Op dit terrein zal ook een beperkte vrachtwagenparking voorzien worden. Op termijn dienen ook de fietsvoorzieningen naar dit terrein verbeterd te worden. Dit terrein is goed bereikbaar voor vrachtverkeer e.d. door de nabijheid van de N 255.

(de contouren van de RUPS zijn nog niet aangeduid op de kaart daar deze nog niet volledig vastliggen)

3.2 Verkeerplannen en studies

3.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, 2001)

Algemeen

Het ontwerp mobiliteitsplan is het basisdocument waarmee de Vlaamse Regering op een gestructureerde manier en op basis van duidelijke informatie het overleg over de mobiliteitsproblematiek de komende jaren op gang wil brengen tussen de verschillende betrokken partijen. De algemene doelstellingen van dit plan zijn, volgens het regeerakkoord, het beheersen van de mobiliteit, het terugdringen van de milieuvervuiling en milieuhinder en het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen.

Dit plan vormt samen met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en eventuele lokale doelstellingen het referentiekader waarin de verschillende scenario's die in de tweede fase van het mobiliteitsplan worden uitgewerkt worden geëvalueerd (zie verder).

Algemene doelstellingen

In het mobiliteitsplan worden vijf doelstellingen uitgewerkt:

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
2. Op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
3. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
4. Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit toe.

Kritische succesfactoren

Kritische succesfactoren zijn die factoren die essentieel worden geacht om de vijf doelstellingen ook effectief te kunnen realiseren.

Er worden er tien onderscheiden:

1. het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag
2. het structureel beheren van het vervoersaanbod
3. het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur
4. specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers
5. beperken van de emissies van het transportsysteem
6. het optimaal inpassen van verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving
7. het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren
8. het creëren van een maatschappelijk draagvlak
9. het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi
10. voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren

3.2.2 Fietsroutenetwerk provincie Vlaams-Brabant

In opdracht van het Vlaams Gewest werkte de provincie Vlaams-Brabant een geïntegreerd functioneel en recreatief fietsroutenetwerk uit. De bijhorende toelichtingsnota beschrijft de gehanteerde uitgangspunten en ontwerpprincipes en biedt een overzicht van knelpunten.

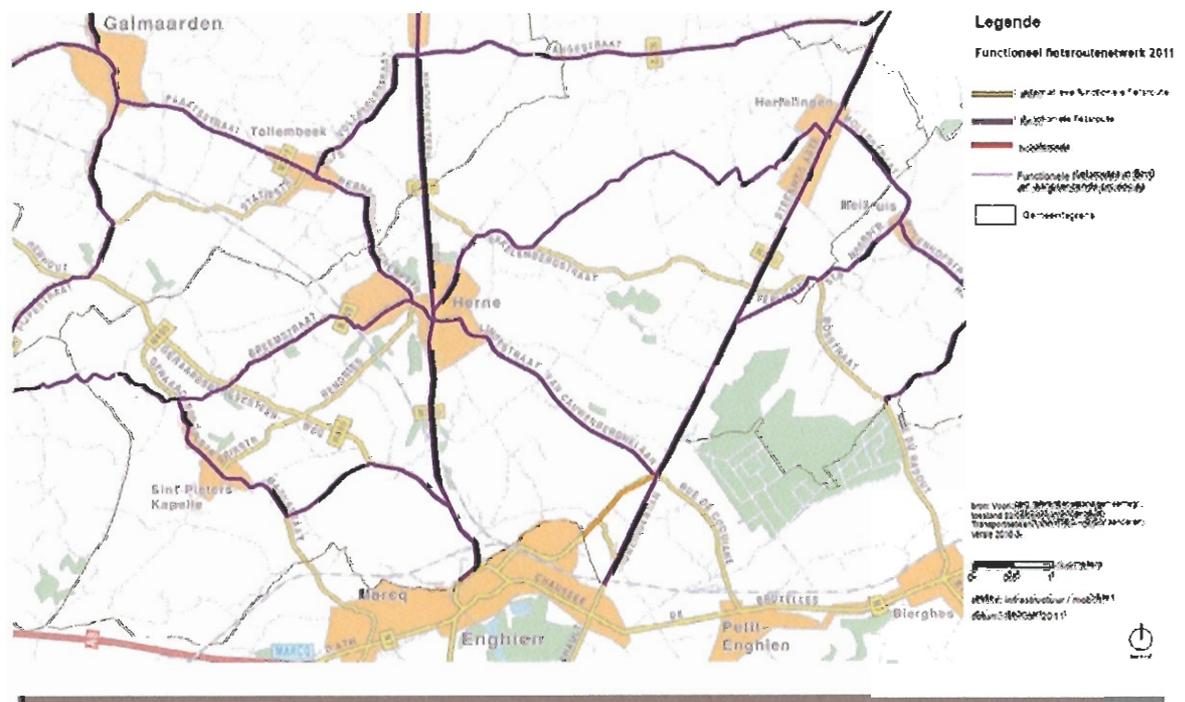
Ontwerpprincipes bij de opbouw van het functioneel fietsroutenetwerk zijn:

- verbinding van kernen en attractiepolen
- enkel uitwerking van bovenlokale functionele fietsroutes (het lokaal netwerk kan verder uitgewerkt door de gemeenten)
- kwalitatieve hoofdeisen voor een fietsroutenetwerk: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort
- afstemming van het functioneel en het recreatief fietsroutenetwerk
- een hiërarchische opbouw van hoofdroutes en bovenlokale routes
- aandacht voor categorisering van de wegen

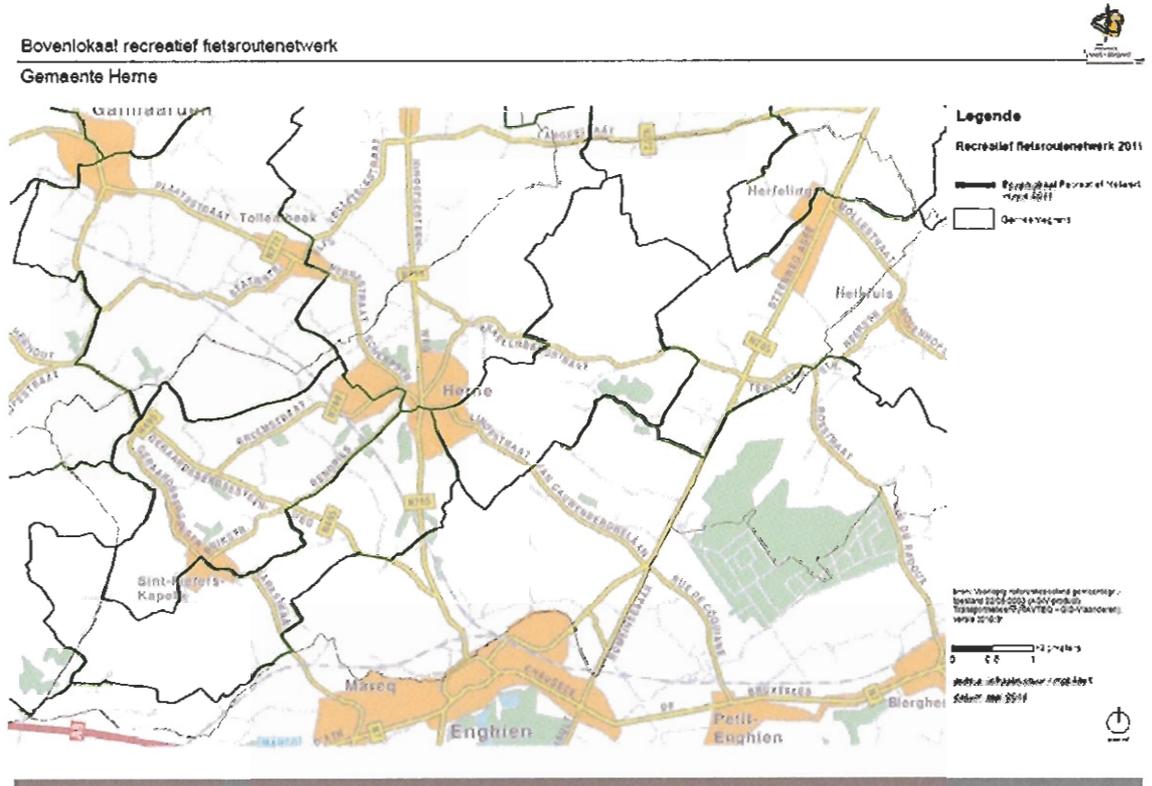
Ontwerpprincipes voor het recreatief fietsroutenetwerk zijn o.m.:

- algemene gebruikerseisen: rust, aantrekkelijkheid, comfort, verkeersveiligheid, continuïteit, herkenbaarheid, aandacht voor verschillende doelgroepen
- hiërarchische opbouw met hoofdroutes, non-stop-hoofdroutes, LF-routes en bovenlokaal fietsroutenetwerk
- aandacht voor de maaswijdte
- evenwicht tussen fietsroutes en natuurontwikkeling

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
Gemeente Herne



Figuur 4: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in Herne



Figuur 5: bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk in Herne

3.2.3

Een GEN-project voor Brussel

Om de mogelijkheden van het openbaar vervoer richting Brussel verder te optimaliseren werd reeds jaren terug een voorstel gedaan om een gewestelijk expresnet uit te bouwen (gen). Dit project kreeg een concrete invulling in het investeringsplan van de NMBS in 2004-2007. Het station van Herne werd in dit project opgenomen.



Figuur 6: GEN-project (bron: www.b-rail.be)

Het is voorlopig onduidelijk hoe dit verder zal evolueren.

3.2.4

Brabant-Brussel-net, provincie Vlaams-Brabant

Het BB-net is een plan voor een regionaal openbaar-vervoersnet in het centraal-Belgisch gebied. Het is een samenhangend geheel van spoor- en snelbusverbindingen dat iedereen dient toe te laten om zich vlot met het openbaar vervoer te verplaatsen op middellange afstanden.

De doelstellingen van dit netwerk zijn de volgende:

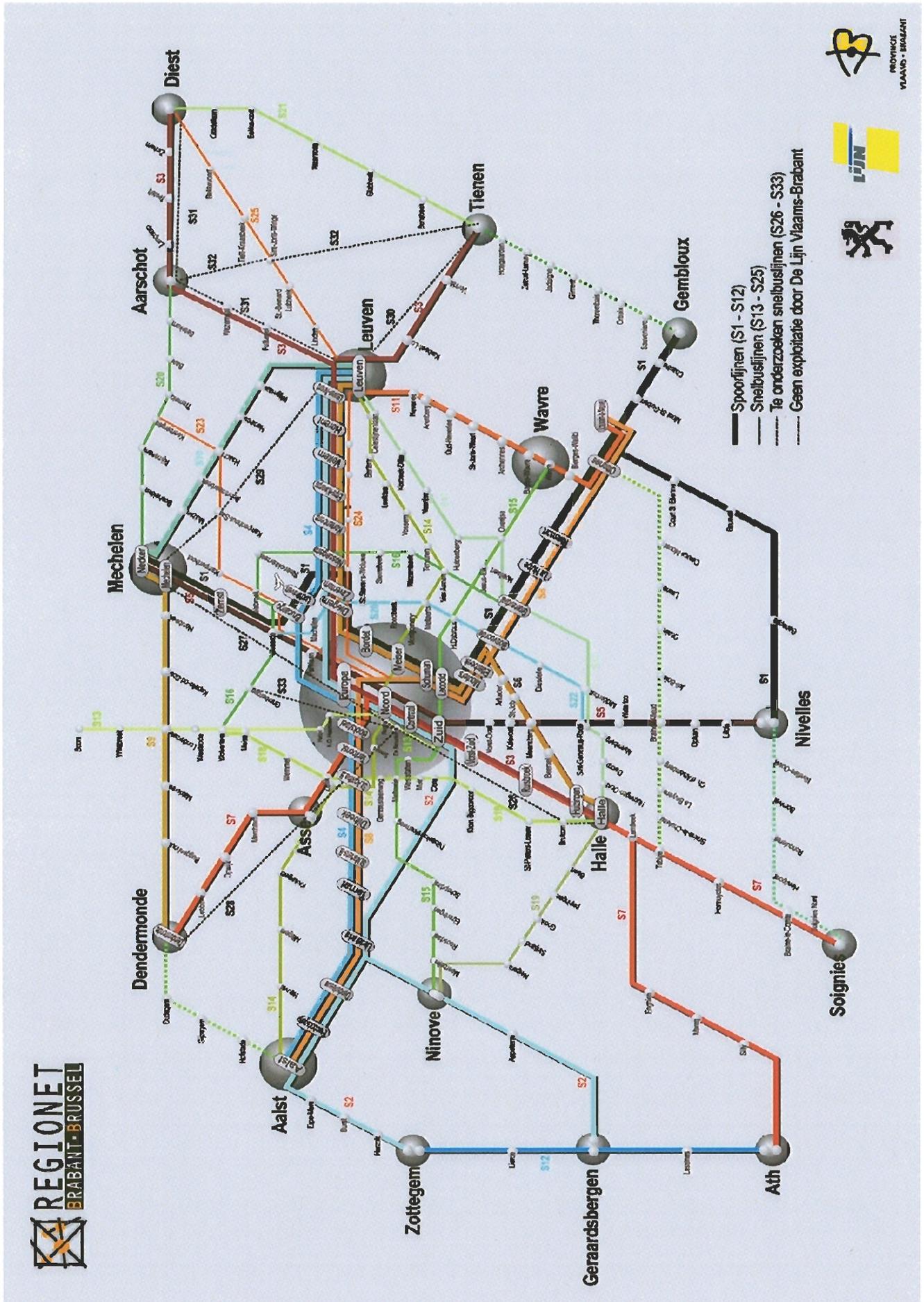
- de interne samenhang van de provincie versterken
- de verbindingen met de aangrenzende gebieden (vooral het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) verbeteren
- de Vlaamse poorten naar Europa, meer bepaald de luchthaven en de HST-terminals, beter bereikbaar maken

Het netwerk omvat 26 lijnen en 208 haltes (zie schets). Het BB-net is daarbij zo ontworpen dat het de ruimtelijke spreiding zal helpen beheersen.

Over het hele netwerk wordt gestreefd naar een doorkomst om de 15 minuten. De treinen halen een commerciële snelheid van 40 tot 50 km/u en de snelbussen 30 tot 40 km/u.

Het station van Herne wordt niet vermeld in dit netwerk. Het station van Edingen is wel opgenomen.

Figuur 7: BB-Net schema



4 Herne vandaag

4.1 De bestaande ruimtelijke structuur

kaart 4: bestaande ruimtelijke structuur (er werd geopteerd om nog niet de categorisering van de wegen op deze kaart op te nemen, daar de categorisering vandaag op het terrein nog niet zichtbaar aanwezig is – deze kaart geeft de bestaande situatie weer)

kaart 5: verkeersgenererende activiteiten

Algemeen

Herne heeft een oppervlakte van 4463 ha en telt ongeveer 6400 inwoners.

Landbouwgemeente

De gemeente Herne is steeds een landelijke gemeente geweest, met een sterke landbouwactiviteit. De landbouw kent er een gemengd karakter (zowel grondgebonden als grondloze agrarische activiteiten komen voor). Er bevinden zich ook verschillende activiteiten in de marge van de landbouw zoals een melkerij, verkoop van veevoeder, ...

Het landelijk karakter van de gemeente is tot vandaag goed bewaard gebleven.

4 kleine kernen

De bebouwing is voornamelijk geconcentreerd in de vier dorpskernen: Herfelingen, Herne, Kokejane en Sint-Pieters-Kapelle. Herne is de kern met het beste uitrustingsniveau, hier bevindt zich o.m. het gemeentehuis, sporthal, de meeste winkels, Kokejane wordt doormidden gesneden door de taalgrens en sluit morfologisch aan bij Petit-Enghien.

Lintbebouwing, geïsoleerde wijken en verspreide bebouwing

In de gemeente is een belangrijke mate van lintbebouwing aanwezig.

Verspreid in de open ruimte treft men ook heel wat boerderijen en loodsen aan waarvan reeds meerdere louter een woonfunctie hebben gekregen.

Natuur en landschap

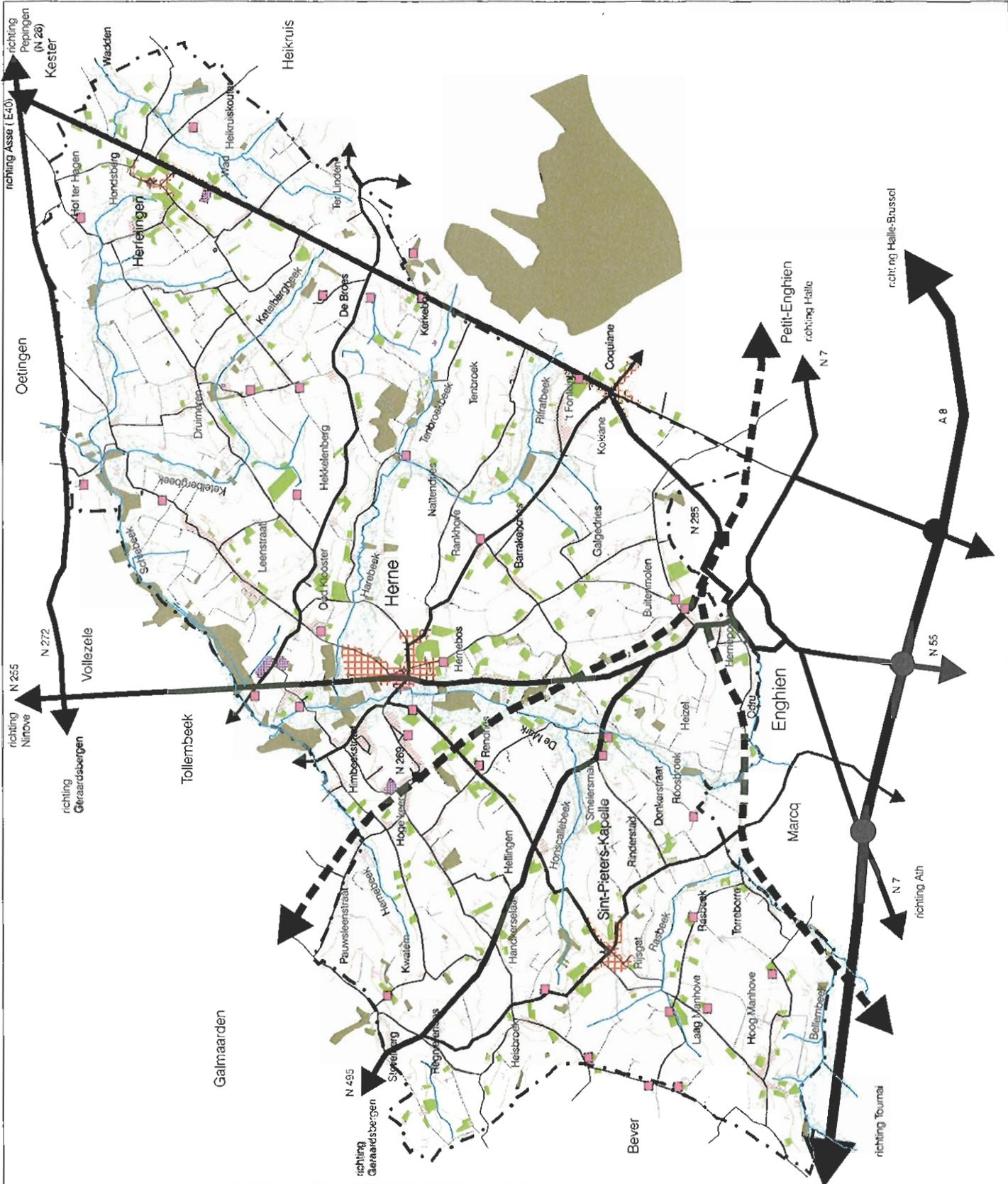
Herne wordt gekenmerkt door een uitgesproken reliëf. Het landschap vertoont diverse open ruimte gebieden. In de depressies heeft het landschap, door de vele populierenrijen en de enkele knotwilgenrijen een meer gesloten karakter.

Andere belangrijke landschappelijke karakteristieken zijn de verschillende beekvalleien, zoals de Markvallei.

Verspreid over de gemeente komen kleine bosjes voor. In het noorden van de gemeente situeren zich enkele kleinere bossen. De meeste bossen bevinden zich in de beekvalleien.

De N 255, de N 285, de N 495, de N 272 en de N 269

Door Herne lopen er vijf gewestwegen (de N 255, de N 285, de N 495, de N 272 en de N 269). De gemeente kent hierdoor een goede ontsluiting. Deze wegen vormen echter lineaire barrières in het landschap en zijn moeilijk oversteekbaar – met uitzondering van



**Mobiliteitsplan
Herne**

**Bestaande
ruimtelijke
structuur
kaart 4**

Legende

- snelweg
- bovengemeentelijke weg (meestal gewestweg)
- intergemeentelijke weg / hoofdstraat
- lokale weg
- smalle of onverharde weg of voetweg
- op- en afit
- spoorlijn
- station
- dorpscentrum
- verspreide bebouwing
- industriële bebouwing
- oude hoeve, kasteel, moen e.d.
- zendmast
- kerk
- beek
- open ruimte (toekomstelijk landbouw)
- bosfragment
- boorgraaf
- vallei gebied
- hoogtelijn
- gemeentegrens

Schaal: 1/50000

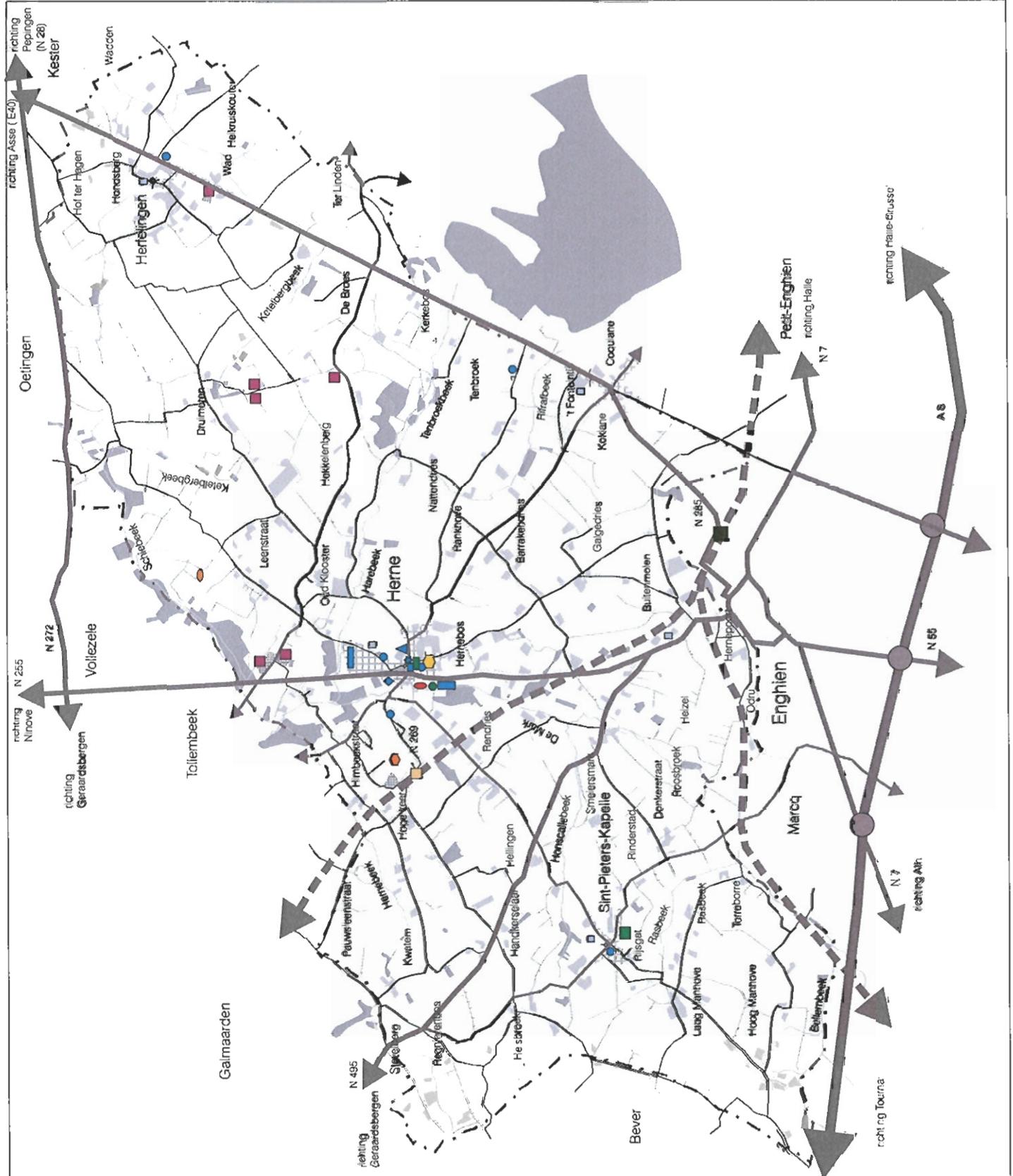


Mobiliteitsplan
Herne

Verkeersgenererende activiteiten kaart 5
Legende

- gemeentehuis
- openbare instellingen
- van lokaal belang
- gemeentehuis
- openbare werken
- OCMW
- bibliotheek
- rustoord
- pc/10
- school
- manege
- sporthal
- spornveld
- post
- kerk
- begraafplaats
- muziekacademie
- vredegericht
- gemeentelijke laatzaa
- van bovenlokaal belang
- stat on NMBS
- ALLEDELS
- van bovenlokaal belang
- verkeersgenererende bedrijvigheid (zwaar verkeer)
- kampeerterreijnpark

Schaal: 1/50000



de N 269 die een louter lokale functie heeft. De N 255 doorsnijdt bovendien de dorpskern van Herne. De meeste gemeentewegen zijn smal en worden enkel gebruikt door landbouw- of beperkt bestemmingsverkeer – bewoners, vrijetijdsverplaatsingen e.d.

Spoorlijn

Nabij de dorpskern van Herne bevindt zich een station langs de spoorlijn Edingen-Geraardsbergen (lijn 123).

4.2 Bestaande verkeersinfrastructuur

kaart 4: bestaande ruimtelijke structuur

De meeste wegen worden beheerd door de gemeente. De N 255, de N 272, de N 285, de N 495 en de N 269 zijn gewestwegen en worden beheerd door het Vlaams Gewest (administratie wegen en verkeer Vlaams-Brabant).

4.2.1 Wegennetwerk

De N 255, N 285, N 495 en de N 272 zijn de belangrijkste wegen voor de ontsluiting van de gemeente. De N 269 vervult een lokale verbindingsfunctie en ontsluit het station van Herne.

De belangrijkste gemeentelijke wegen zijn:

- Scherpstraat
- Scheibekstraat-Ekkelberg-Barakkenbergstraat-Terlinden
- Geraardsbergsestraat-Markstraat
- Brikstraat-Rendries
- Aerebeekstraat (gedeelte)
- Lindestraat-Van Cauwenberghlaan

De N 255 vormt de verbinding Ninove en Edingen. Deze weg doorkruist de dorpskern van Herne. De N 285, de Edingsesteenweg, vormt in het noorden de verbinding met Ternat (met een aansluiting op de E 40) en Asse, en in het zuiden met de A8 (Halle-Doornik). De N 272 die in het noorden ligt, vormt de verbinding met Geraardsbergen in het westen en de N 28 in het oosten. De N 495 vormt de verbinding tussen Geraardsbergen en Edingen. Deze vier wegen hebben een sterk doorgaand karakter. De verkeersdruk in de dorpskern van Herne is relatief hoog.¹ Langs de N 285, de N 495, de N 255 en N 269 bevinden zich enkele fietsvoorzieningen op het grondgebied van Herne. Het doorgaand verkeer op de gemeentelijke wegen is beperkt. In Herne komen nog talrijke niet verharde lokale (landbouw)wegen voor.

Er is een fietspadenproject lopende tussen Herne en Kokejane (fietsfonds).

¹ Er werden geen tellingen uitgevoerd, enkele waarnemingen ter plaatse en gesprekken met het gemeentebestuur en de politie bevestigen echter deze stelling.

4.2.2

Openbaar vervoer
Treinverbindingen NMBS

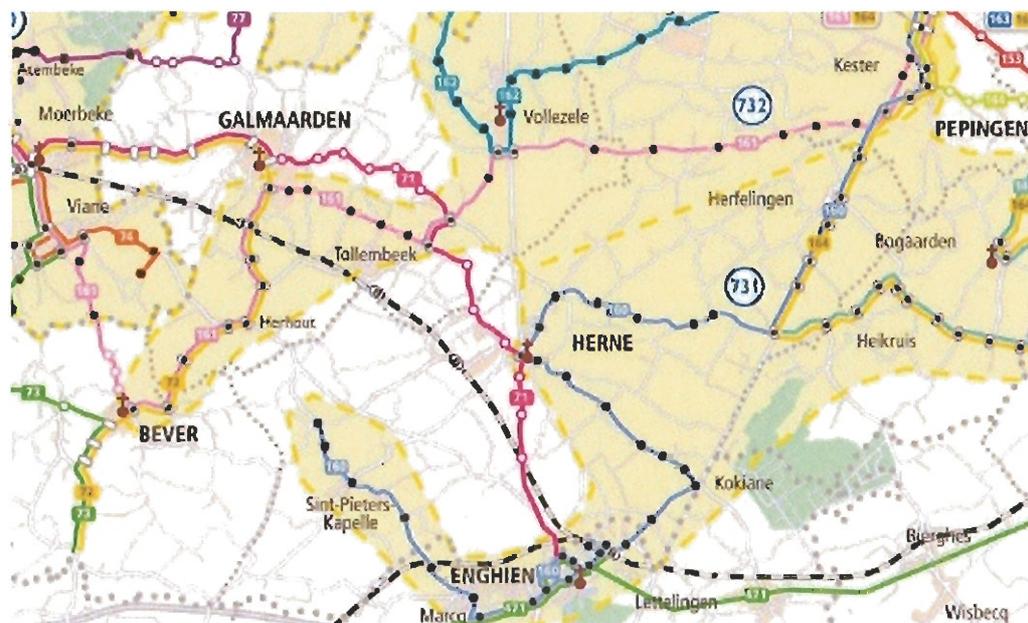
Op het grondgebied van Herne bevindt zich een station. Ook het station van Edingen bevindt zich in de nabijheid van de gemeente.

Dit station bevindt zich langs de lijn 123 Geraardsbergen-Edingen (Halle-Brussel).

Tijdens de week is er de IR-relatie Geraardsbergen-Leuven en tijdens de spitsuren rijdt er ook een stoptrein van Geraardsbergen via Halle, Etterbeek, Evere, Haren, Vilvoorde naar Mechelen.

Busverbindingen
De Lijn Vlaams-Brabant

De gemeente Herne wordt bediend door verschillende buslijnen en schooldiensten.



Figuur 8: netplan Herne

Volgende buslijnen lopen door Herne:

- 71: Geraardsbergen - Moerbeke - Galmaarden - Edingen
- 145: Brussel, Zuid - Sint-Pieters-Leeuw - Herfelingen
- 160: Leerbeek - Herne - Edingen
- 161: Leerbeek – Geraardsbergen
- 164: Halle - Heikruis - Leerbeek
- Belbus: Leerbeek – Galmaarden - Bever – Herne – Edingen (enkel in het weekend)

4.3 Ongevallenanalyse

Voor de ongevallenanalyse werd uitgegaan van de cijfers die ter beschikking werden gesteld in de OngevallenGIS van 2005 tot en met 2007. Hierdoor kan een beeld van de verkeersveiligheid binnen de gemeente worden verkregen.

Uit de ongevalanalyse kan afgeleid worden dat de gemeente (objectief) vrij veilig is. Langs de gemeentewegen komen nauwelijks ongevallen voor. De ongevallen concentreren zich vooral langs de N 495, de N 255 en de N 285. Dit zijn ook de drukste wegen in de gemeente.

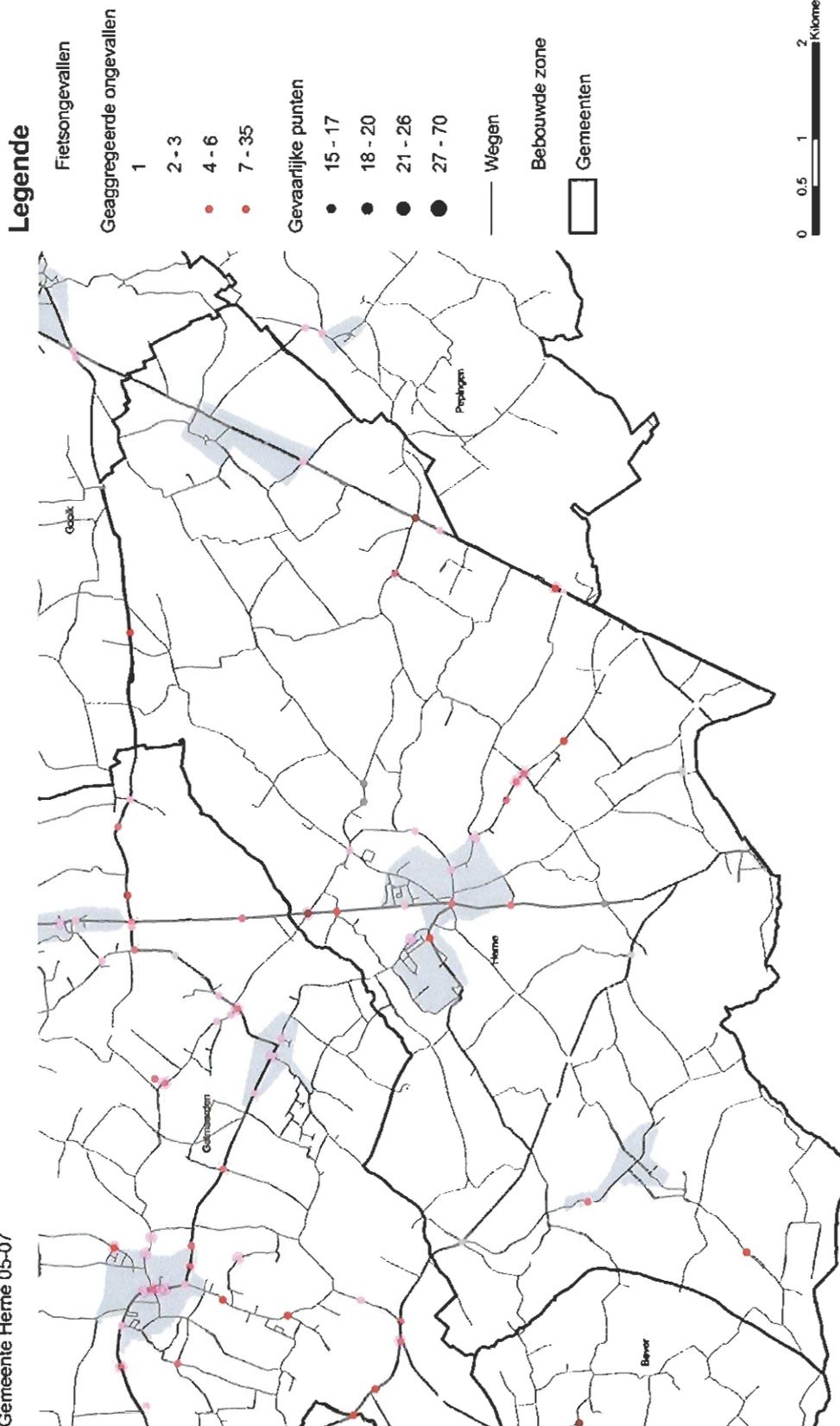
De meeste ongevallen op een gemeenteweg gebeuren in de Lindestraat – Van Cauwenberghelaan (er is een fietspadenproject lopende om deze weg aan te pakken). Algemeen gesproken treden er langs de gemeentewegen nauwelijks ongevallen op.

Figuur 9: OngevallenGIS 2005-2007



Locaties ongevallen

Gemeente Herne 05-07



OngevallenGIS

auteur: IST/MOB
datum: maart 2010

5 Probleemomschrijving

5.1 Probleemstelling op basis van de bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 6: probleemstelling ruimtelijke structuur

Woonpatroon

De bebouwing te Herne is niet alleen geconcentreerd in de vier dorpskernen, maar komt ook verspreid over het grondgebied voor. De gemeente biedt een landelijk uitzicht. Door de verdere uitdeining van de bebouwde ruimte door o.a. verlinting werd de landelijke omgeving enigszins aangetast. Naar mobiliteit toe is het niet eenvoudig om voor deze verspreide woningen een volwaardig alternatief voor de wagen als verplaatsingsmiddel te kunnen bieden.

De dorpskern van Herne wordt doorsneden door de N 255 (Ninove-Edingen). Langs de dorpskern van Herfelingen en Kokejane bevindt zich de N 285 (Asse-Edingen). Er bevinden zich heel wat woningen, winkels e.d. langs deze assen die hier rechtstreeks op aansluiten. De verkeersleefbaarheid- en veiligheid komt hierdoor in belangrijke mate in het gedrang. De deelgemeente Sint-Pieters-Kapelle bevindt zich langs een relatief drukke gemeentelijke weg. Ook hier is een bepaalde mate van verkeersonveiligheid.

Om de verkeersveiligheid in de gemeente te verhogen, werden wel reeds verschillende maatregelen getroffen. Getuige hiervan zijn de heringerichte dorpskern van Herne en Herfelingen, de verschillende verkeersplateau's, verkeersgeleiders,... Dit blijft ook in de toekomst een belangrijk aandachtspunt. Het landelijk karakter heeft als belangrijk voordeel dat het sluipverkeer in de gemeente enigszins beperkt blijft.

Voorzieningen

De dorpskernen zijn uitgerust met een primair voorzieningenniveau. De inwoners kunnen voor hun dagelijkse inkopen beroep doen op de nodige commerciële voorzieningen. Herne is de deelgemeente met het hoogste uitrustingsniveau. Het gemeentehuis is gelegen in het centrum van Herne. Hier bevindt zich ook het bejaardentehuis, het station, Voor stedelijke voorzieningen is de bevolking aangewezen op de naburige steden zoals Edingen (buurgemeente), Halle, Ninove, Aalst, Geraardsbergen en Brussel.

Bedrijvigheid

Herne is voornamelijk afgestemd op landbouwactiviteiten. In de gemeente komt geen grootschalige bedrijvigheid voor. Op het gewestplan zijn enkele bedrijvzones of KMO-zones voorzien. De meeste bedrijven bevinden zich in de nabijheid van de gewestwegen en situeren zich vaak in de marge van agrarische activiteiten zoals verkoop voeder, melkerij e.d. Er bevinden zich enkele bedrijven geïsoleerd in het agrarisch gebied – het gaat voornamelijk om kleine of middelgrote KMO's waarvan de mobiliteitsimpact relatief beperkt is. Op kaart 6 is de kleine bedrijvenconcentratie (rond Druimeren) aangeduid, deze bedrijven trekken vrachtverkeer aan. Dit is niet enorm (enkele vrachtwagens per dag), doch rekening houdende met de landelijke ligging van dit gebied vormt dit wel een aandachtspunt.

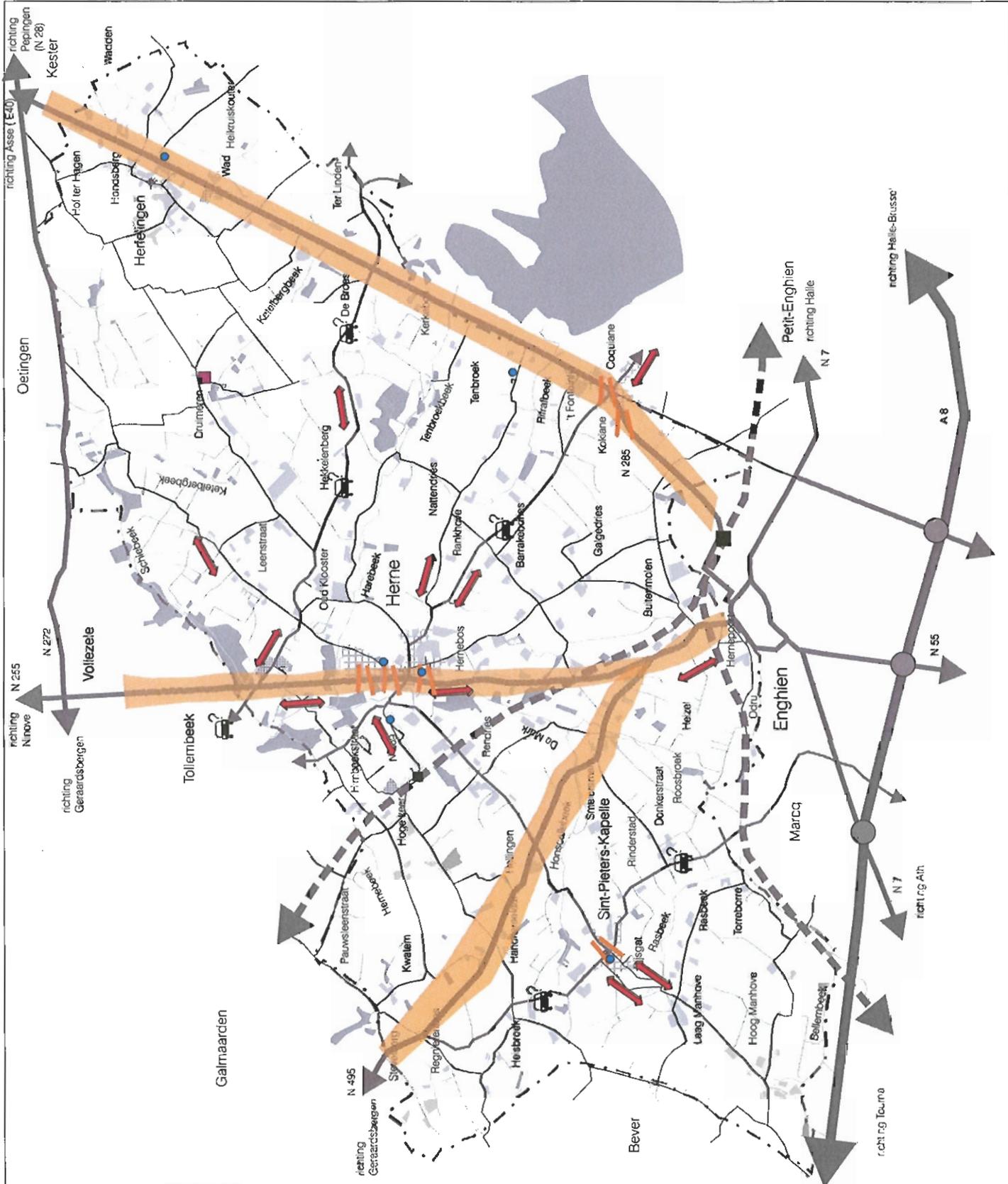
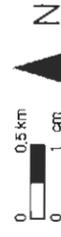
Mobiliteitsplan
Herne

Probleemstelling
ruimtelijke structuur
kaart 6

Legende

-  uitwaaiing dorpskern verrijting
-  barrêrewerking infrastructuur
-  verkeersgenererend karakter is niet afgestemd op zijn ontsluiting
-  schoolomgeving
-  toenemend verkeer door cb dorpskern
-  optredend sluipverkeer door cb open ruimte

Schaal: 1/50000



Natuur

De openruimte gebieden zijn nog opvallend aanwezig in de gemeente. Het landelijk karakter van de gemeente is goed bewaard gebleven. De lintbebouwing en de verkeersinfrastructuur oefenen weliswaar een negatieve invloed uit op het landschap. De kleine verspreide woningen hebben nauwelijks impact op het landschap, maar spelen wel een rol in het mobiliteitsverhaal. Het sluipverkeer op bepaalde lokale en landelijke wegen, o.m. in de ScheibEEKstraat, Aerebeekstraat, tast de natuurlijke structuur aan en/of hindert de landbouw, maar blijft evenwel beperkt.

Barrièrewerking

De N 285, de N 255, de N 495 en de N 272 veroorzaken sterke lineaire barrières in het landschap. Ze kennen een belangrijke mate aan doorgaand verkeer, in het bijzonder de N 285 en de N 255. De kruispunten met deze wegen zijn niet altijd goed ingericht, wat soms aanleiding geeft tot ongevallen. Vele lokale en landelijke wegen takken rechtstreeks aan op deze wegen.

5.2

Verkeers- en mobiliteitsproblemen op het bestaande netwerk gerangschikt per vervoerswijze

Kaart 7: probleemstelling verkeers- en vervoersnetwerk

Wegennetwerk autoverkeer

In Herne bevindt zich een dicht net van kleine landelijke wegen. Deze takken rechtstreeks aan op soms drukke verkeerswegen waaronder ook de gewestwegen. Vooral ter hoogte van de dorpskern van Herfelingen langs de N 285 manifesteert zich dit sterk.

Langs enkele belangrijke gemeentelijke wegen (zoals de Lindestraat) is lintbebouwing aanwezig. Deze lintbebouwing maakt het niet altijd gemakkelijk om een duidelijk beeld te krijgen van de afbakening van de bebouwde kom, waardoor het rijgedrag van de automobilisten zich niet steeds voldoende aanpast aan de omgeving. Niet het doorgaand verkeer, maar wel de snelheid ervan gekoppeld aan de talrijke onoverzichtelijke kruispunten, lijkt een probleem te Herne. Zwaar verkeer komt slechts in beperkte mate voor langs de intergemeentelijke en lokale wegen.

De gemeente is tot nu toe relatief gespaard gebleven van sluipverkeer langs de verschillende landelijke wegen. Een aandachtspunt blijft weliswaar dat de secundaire wegen en de lokale wegen I en II niet de rol van een hogere wegcategorie beginnen te vervullen.

De gemeente evolueert steeds meer tot een 'slaapgemeente'. Dit impliceert dat het aantal woon-werkverplaatsingen (vooral met de wagen) de laatste jaren is toegenomen.

In de gemeente komen er nauwelijks parkeerproblemen voor. Parkeerproblemen komen enkel uitzonderlijk naar aanleiding van b.v. evenementen voor.

De gemeente Herne is een vrij (objectief) veilige gemeente.

Fietsnetwerk

In de gemeente zijn er weinig fietspaden aanwezig. Degelijke fietspaden zijn enkel aangelegd langs N 285, de N 255, de N 495 en de Stationstraat.

De fiets speelt slechts een beperkte rol in de functionele verplaatsingen.

Om het fietsen aantrekkelijker te maken en om een werkelijk alternatief te zijn voor de auto, dienen volgende problemen aangepakt worden:

- het ontbreken van fietsvoorzieningen langs de N 272, het gedeelte vanaf het kruispunt van de N 285 tot de grens met Vollezele (gedeeltelijk op het grondgebied van Herne)
- het vervangen van de bestaande niet-verhoogde geschilderde fietspaden door veiliger (aanliggende of liefst vrijliggende) fietspaden
- het voorzien van fietspaden tussen Kokejane en Herne (project reeds lopende)
- het gebrek aan duidelijke signalisatie voor de fietsers, momenteel is de signalisatie nog teveel eenzijdig afgestemd op het autoverkeer
- het ontbreken van goede stallingsmogelijkheden voor fietsen op zeer korte afstand van de bestemming
- er is tevens nood aan directe en comfortabele fietsroutes

Openbaar vervoer

De gemeente beschikt over verschillende openbaar vervoersmogelijkheden waaronder een treinverbinding (station in de nabijheid van Herne). De frequentie van de meeste bussen is evenwel beperkt. Er is ook nauwelijks overleg tussen de verschillende vervoersmaatschappijen die actief zijn in de gemeente, zowel de TEC Waals-Brabant, als De Lijn Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen en de NMBS bedienen de gemeente. De verspreide bebouwing beschikt over beperkte openbaar vervoersmogelijkheden – er is een belbus.

Voetgangers

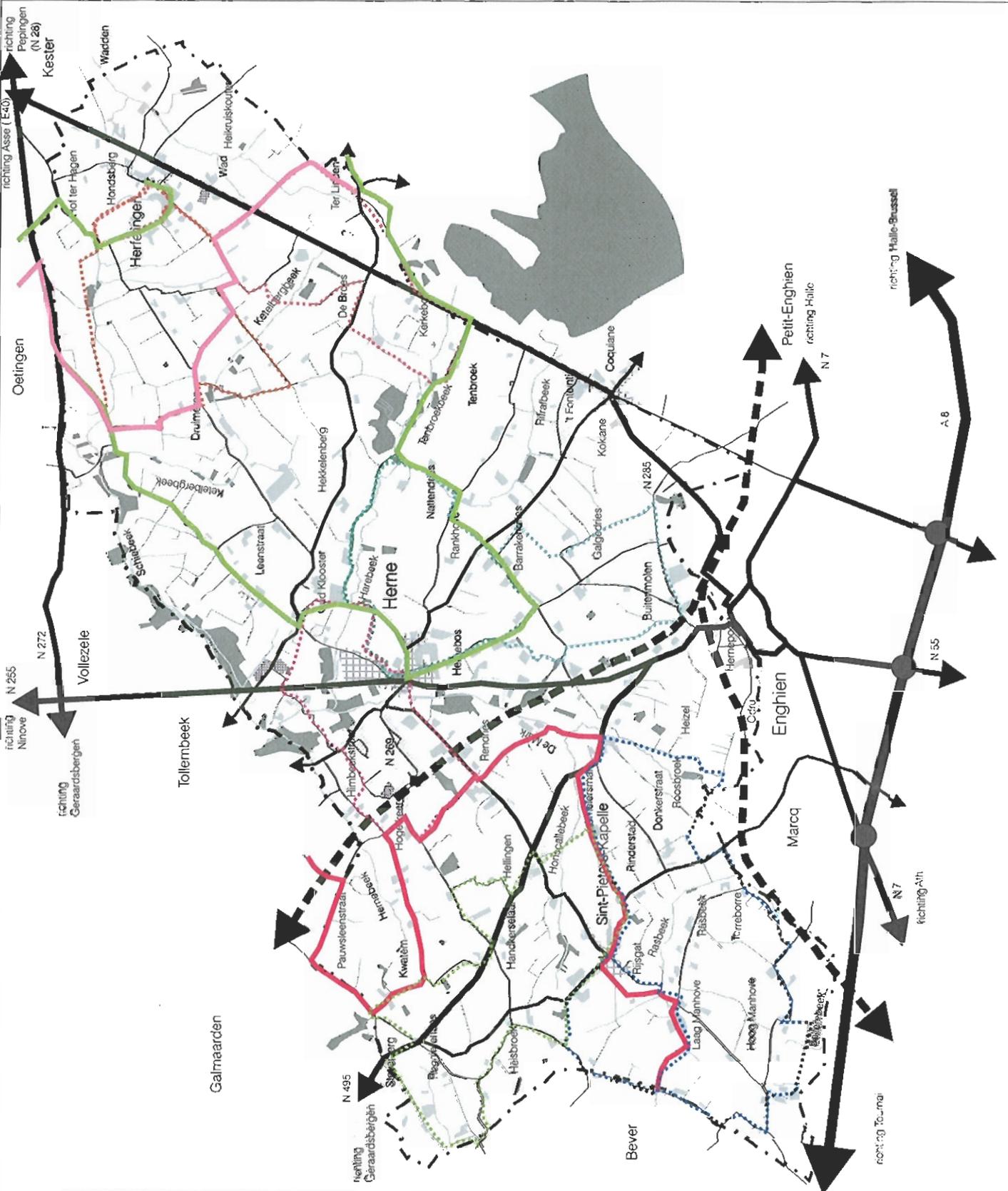
Kaart 8: recreatieve lokale routes

De problemen omtrent het comfort en de veiligheid van het voetgangersverkeer zijn:

- beveiliging van de schoolomgeving
- te smalle voetpaden
- slecht onderhouden voetpaden
- oversteekbaarheid van de N 285, de N 255, de N 495 en de N 272
- te hoge snelheid van het autoverkeer

Ouderen en scholieren vormen een specifieke doelgroep waarvoor onvoldoende voorzieningen zijn, desalniettemin werden wel reeds een aantal inspanningen geleverd (in de meeste straten werden reeds voetpaden aangelegd).

Soms zijn er conflicten tussen wandelaars en het autoverkeer langs landelijke wegen.



Mobiliteitsplan
Herne

Recreatieve routes
kaart 8

Legende

	wandelroutes		Aerebeekwandelring		fietsroutes		Markroute		Ter Rijstroute		Buiterpad		Ruiterpad
	Langpoorwandelring		Robert Cochez		De Stomme Kapelle		Manhovewandelring		Ter Waerde wandeling		Buiterpad		Ruiterpad

Schaal: 1/50000

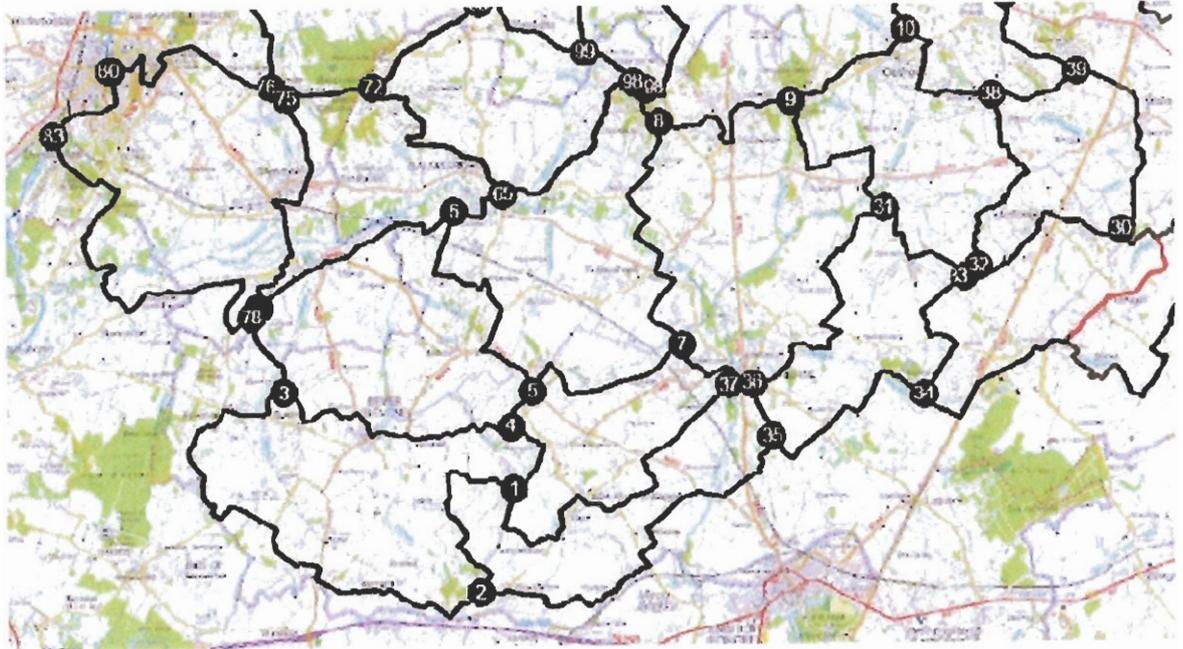
0 0,5 km 1 cm

N

ARCADIS VDS

In de gemeente bevinden zich nog verschillende kleine landelijke wegjes. Deze wegen kunnen een alternatief bieden voor de drukkere straten, maar het is voor de gemeente niet eenvoudig om deze allen op een goede manier te onderhouden.

Er werd reeds onderzoek gepleegd door het regionaal landschap. Zij hebben een inventarisatie opgemaakt en in samenwerking met de provincie werd een wandelknooppuntennetwerk opgemaakt. Binnen de gemeente is er een voetwegencommissie actief, die de verbetering en onderhoud van het trage wegennetwerk voor zijn rekening neemt.



DEEL 2 **Richtinggevend gedeelte**

6 **Doelstellingen**

Er wordt gewerkt rond 5 doelstellingen. Deze doelstellingen zijn terug te vinden in het mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze komen grotendeels overeen met de doelstellingen van het oorspronkelijke mobiliteitsplan. Door de keuze van deze 5 doelstellingen voor alle gemeentelijke mobiliteitsplannen kunnen alle gemeenten duidelijk bijdragen tot de realisatie hiervan. De aanpak van het mobiliteitsprobleem is immers een zaak van alle steden en gemeenten, provincies, gewesten, ... samen.

Dit komt ook een (globale) latere evaluatie van het mobiliteitsbeleid ten goede.

De uitgangspunten voor een duurzamer mobiliteitsbeleid zijn de volgende:

- verzekeren van de **veiligheid**
- vrijwaren **bereikbaarheid**
- verbeteren van de **verkeersleefbaarheid**
- garanderen **toegankelijkheid**
- **milieu**, terugdringen van de schade aan milieu en natuur

6.1 **Verzekeren van de veiligheid**

6.1.1 **Algemeen**

De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan gemaakt wordt, blijkt niet altijd even veilig te zijn als maatschappelijk gewenst. Als zodanig stelt de onveiligheidsproblematiek een waarachtig samenlevingsprobleem. Gelukkig daalt de verkeersonveiligheid sinds het begin van de jaren zeventig. Toch blijft het aantal slachtoffers hoog, zeker bij een vergelijking met andere Europese lidstaten. De bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid is en blijft dan ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook het "vision zero" genoemd.

6.1.2 **Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne**

De gemeente wenst het aantal verkeersongevallen ook op zijn grondgebied verder terug te dringen. Dit in de eerste plaats door een meer veilige verkeersinfrastructuur.

Daarnaast wenst de gemeente ook werk te maken van een doordacht snelheidsbeleid wat de handhaving hiervan eenvoudiger maakt.

6.2 **Vrijwaren bereikbaarheid**

6.2.1 **Algemeen**

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst zal blijven groeien. Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats tijdens specifieke periodes van de dag (de ochtend- en de avondspits). Bovendien gebeurt het grootste aandeel van de verplaatsingen over de weg. De auto en de vrachtwagen zijn respectievelijk de

populairste vervoersmodi voor het personen- en het goederenvervoer. Dit alles leidt tot knelpunten op de verschillende verkeersnetwerken, op de eerste plaats op het wegennet maar ook bij het bus- en treinvervoer. Ook het waterwegennet kent haar specifieke knelpunten. Het ambitieniveau, binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens vast te houden of te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd is hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Voor het verwezenlijken van deze doelstelling zal over het beleidsdomein "mobiliteit" moeten gekeken worden.

6.2.2

Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne

Een doordachte wegencategorisering gecombineerd met een adequaat fietsroutenetwerk en openbaar vervoer dient voldoende garanties te bieden om de bereikbaarheid in, naar en van de gemeente te waarborgen. De secundaire wegen en de lokale wegen I en II vormen de garantie voor de bereikbaarheid van de gemeente. De verkeersfunctie op deze wegen dient behouden te blijven met respect voor de er aanwezige verblijfsfuncties. De gemeente wordt gekenmerkt door heel wat verspreide bebouwing. Dit betekent dat de er continu een evenwicht gezocht dient te worden tussen een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

De realisatie van de fietspadenprojecten verbetert sterk de bereikbaarheid van Herne voor de fietser. Ook het handhavingsbeleid in het kader van het veiligheidsplan van de politie dient hiertoe bij te dragen. Ook meer duidelijkheid in de snelheidsregimes speelt hierin een belangrijke rol.

6.3

Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

6.3.1

Algemeen

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen, geurhinder en gebrekkige belevingswaarde komen in gans Vlaanderen voor, maar in veel hogere mate in gebieden met grote bevolkingsdichtheid en grote verkeersdichtheid zoals de grootstedelijke gebieden en de Vlaamse Ruit.

Infrastructuur en gebruik van vervoersmiddelen zetten ook de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau onder druk. De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor voetgangers komen in min of meerdere mate over het grondgebied gespreid voor. Het ruimtebeslag door verkeer speelt vooral een rol in stedelijke gebieden en de kernen van gemeenten. De onoversteekbaarheid is een typisch probleem voor secundaire wegen. Verkeersonleefbaarheid is tenslotte een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Duur en weinig hinder en goedkoop en veel hinder gaan vaak samen, zodat verkeersonleefbaarheid bijdraagt aan sociale en ruimtelijke segregatie. Om de hoger geformuleerde doelstelling te halen zijn dan ook concrete acties in de toekomst nodig.

6.3.2 **Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne**

De gemeente wenst hierbij maximale inspanningen te leveren om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Leefbaarheid valt moeilijk in absolute cijfers uit te drukken. Er dient desalniettemin voldoende aandacht aan te worden besteed bij de herinrichting van het openbaar domein. Voor elk project dient de verbetering van de verkeersleefbaarheid één van de uitgangspunten te zijn. De geplande fietspadenprojecten en het recent ingevoerde snelheidsplan vormen alvast belangrijke stappen in het verbeteren van de verkeersleefbaarheid binnen de gemeente.

6.4 **Garanderen toegankelijkheid**

6.4.1 **Algemeen**

Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke "toegang" tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de "toegang" tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen op zich. Omdat mobiliteit zich in de toekomst niet uitsluitend laat vertalen in fysieke verplaatsingen wordt ook de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken als belangrijke component meegenomen in het streven naar een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat de tijdsdruk niet verder toeneemt, zeker voor deze groepen die nu reeds met tijdsdruk problemen te kampen hebben. Ook de realisatie van deze doelstelling overstijgt de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest maar ook deze van het transportbeleid op zich.

6.4.2 **Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne**

Bij heraanleg van het openbaar domein zal de gemeente steeds oog hebben voor de toegankelijkheid hiervan. Voorbeelden hiervan zijn voldoende brede voetpaden, toegankelijkheid van bushaltes, parkeerplaatsen voor andersvaliden, ...

Anderszijds stelt de gemeente zich tot doel om de alternatieven voor de auto verder te ondersteunen. Daarnaast wenst de gemeente de mogelijkheden die beschikbaar zijn vanuit het Vlaamse niveau (b.v. goedkoper internet, openbaar vervoer, ...) maximaal te ontsluiten naar de bevolking.

6.5 **Milieu, terugdringen van de schade aan natuur en milieu**

6.5.1 **Algemeen**

Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu ('milieuduurzaam') en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. In zijn huidige context is het transportsysteem niet milieuduurzaam. Zo wordt het draagvermogen van het milieu voor de emissies overschreden, is het verbruik van uitputbare fossiele brandstoffen nog altijd

te hoog en wordt door de lokale en regionale impact van het transportnetwerk de algemene biodiversiteit van de ecosystemen ernstig bedreigd.

Lange tijd werd er vanuit gegaan dat het afbakenen en beschermen van een aantal gebieden en ecosystemen een voldoende beschermingsmaatregel was om de biodiversiteit te vrijwaren. Naarmate meer en meer soorten uitstierven - zelfs ook in de beschermde reservaten en nationale parken - werd duidelijk dat de problematiek zich op een veel hoger niveau afspeelt dan het louter verlies aan natuurhabitat. De effecten van emissies van schadelijke stoffen doen zich over relatief grote afstanden voelen. Natuurgebieden blijken vaak te klein om leefbare populaties te herbergen en zijn dikwijls te geïsoleerd van elkaar om (genetische) uitwisseling binnen een metapopulatie mogelijk te maken. Verwacht wordt dat de transportinfrastructuur in de komende jaren evenals een andere reeks activiteiten, een betekenisvolle factor zal blijven in de ernstige bedreiging van de kwaliteit van de leefomgeving.

6.5.2

Betekenis van deze algemene doelstelling voor de gemeente Herne

De gemeente houdt in het kader van zijn milieubeleid ook rekening met de insteek mobiliteit. De open landelijke gebieden en de natuurgebieden worden in de mate van het mogelijke gevrijwaard van doorgaand autoverkeer. Het barrière-effect van infrastructuur dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

7 Kader voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

7.1 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot mobiliteit

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) komt dit werkdomein uiteraard beter aan bod. In de bijlage is een samenvatting van het GRS terug te vinden.

7.1.1 Ruimte om te wonen

Concentreren van de nieuwe bebouwing in de kernen van Herne, Herfelingen, Sint-Pieters-Kapelle en Kokejane, beperkt sociaal woonproject te Herne

In de gemeente worden drie bebouwde gebieden met dorpskernen onderscheiden, dit zijn de kernen van de deelgemeenten Herne, Herfelingen en Sint-Pieters-Kapelle. Deze dorpskernen worden verder ontwikkeld tot aantrekkelijke en leefbare woonkernen. In elk van de kernen blijft beperkte inbreiding mogelijk. Bij de verdere ontwikkeling van de kernen dient voldoende rekening gehouden te worden met de eigenheid, de schaal en het landelijke karakter van elk van deze kernen.

Herne is de belangrijkste kern waar reeds de meeste lokale voorzieningen aanwezig zijn, en wordt beschouwd als hoofddorp. In de stationsomgeving is er nog de mogelijkheid om een beperkte woonuitbreiding te realiseren.

In de gemeente bevinden zich tevens diverse woonlinten en is er verspreide bebouwing onder de vorm van woonkorrels en geïsoleerde woningen. In de toekomst dient een verdere uitwaaiing van de bebouwing in de open ruimte echter absoluut vermeden te worden. Met betrekking tot mobiliteit is het concentreren van woningen in de kernen een zeer positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van de fiets of openbaar vervoer dan buiten de kernen.

Beperkte mogelijkheden zijn er eveneens op de rand van Edingen waar zich op het grondgebied van Herne een uitloper van Edingen bevindt in de vorm van een lint.

Door de provincie werd Herne geselecteerd als hoofddorp, het lint komende uit Edingen, Sint-Pieters-Kapelle en Kokejane als kern-in-het-buitengebied en Herfelingen als woonkern.

In het GRS Herne werd aangehaald dat er een uitgesproken achterstand is op vlak van sociaal woonbeleid. Om het tekort aan sociale woningen te herstellen, werd voorgesteld om een gedeelte van het nog resterende reservegebied voor woonwijken te Hernekauter aan te snijden. Er is reeds een verkaveling (Hernekauter) aanwezig en het gebied is volledig omgeven door woongebied. Dit strategisch woonproject voorziet een 15 à 20-tal sociale woongelegenheden. De impact op mobiliteit zal beperkt blijven omwille van de kleinschaligheid van dit project, positief is ook de nabijheid van het station.

In deze omgeving wordt ook werk gemaakt van de omvorming van de bedrijvensite van het voormalige Fondatel naar een woonfunctie. De impact hiervan op mobiliteit is positief. Er wordt niet langer zwaar verkeer aangetrokken naar deze residentiële omgeving. Deze site bevindt zich bovendien op wandelafstand van het station en de sporthal.

Dit gaat om een beperkt woonproject van max. 50-tal woningen. Deze site sluit volledig aan op het hoofddorp en direct op de bestaande woonwijk Hernekauter.

In eerste instantie werkt de gemeente nu het uitvoeringsplan uit dat deze ontwikkeling dient mogelijk te maken. De eigenlijke invulling van deze site wordt voorzien op middellange tot lange termijn.

7.1.2

Ruimte om te werken

Uitbouw van een lokaal bedrijventerrein

In de gemeente bevinden zich met uitzondering van b.v. Olympia voornamelijk kleine lokale bedrijven. Verschillende van deze bedrijven zijn zonevreed. De gemeente wenst deze bedrijven op termijn zoveel mogelijk bestaanszekerheid te bieden –hetzij via een sectoraal BPA zonevreedde bedrijven, hetzij via uitvoeringsplannen gekoppeld aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De mobiliteitsimpact van deze zonevreedde bedrijven is relatief beperkt en kan eerder als positief worden beschouwd omwille van het lokale karakter van deze bedrijven (leveranciers, klanten, personeel... in de regio). Om de lokale bedrijvigheid in deze gemeente voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven, kan het nodig zijn om een lokaal bedrijventerrein aan te leggen. Omwille van het uitgesproken landelijke karakter van de gemeente dienen mobiliteitsgenererende bedrijven in de toekomst geweerd te worden, mogelijke vestigingsplaatsen voor dergelijke bedrijven situeren zich beter in de buurt van de A 8.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Herne werd een onderzoek gedaan naar de beste locatie voor het bedrijventerrein. Volgende 3 locaties kwamen in aanmerking:

- locatie aansluitend op het bestaande bedrijventerrein te Herne
- locatie in de omgeving van het bedrijf Olympia te Herfelingen
- locatie bestaand bedrijventerrein Schepdaelstraat

Na een afweging van alle voor- en nadelen per mogelijke locatie werd het volgende besloten:

"Uit de evaluatie van de verschillende mogelijke locaties voor een lokaal bedrijventerrein komt de site ten noorden van de kern van Herne als beste locatie naar voor. Bovendien is dit de enige locatie die aansluit op het hoofddorp en bovendien ook nog op een bestaand bedrijventerrein en het recent ingerichte gemeentelijk containerpark."

Voor de realisatie van dit bedrijventerrein zal er een RUP opgemaakt worden. Deze site sluit via een lokale weg II aan op een secundaire weg I en heeft een goede ontsluiting. De mobiliteitsimpact is rekening houdende dat dit terrein een lokaal bedrijventerrein en max. 5 ha groot is, vermoedelijk beperkt.

7.1.3

Ruimte voor natuur en landschap

Weren van doorgaand verkeer langs landelijke wegen

De kwaliteiten van de gemeente liggen voornamelijk in zijn rust, zijn open karakter en zijn landelijkheid. Gericht op de mobiliteit betekent dit vooral het weren van het doorgaand verkeer langs de landelijke wegen en een keuze om geen nieuwe verkeersinfrastructuur aan te leggen. Ondanks de aanwezigheid van verschillende belangrijke wegen, bedrijven en woningen heeft het grootste gedeelte van Herne zijn landelijk karakter bewaard. De kleine voet- en buurtwegen (soms ook te midden van de velden) worden ten dienste van de fietser en voetganger in stand gehouden. Door het Regionaal Landschap wordt

nagegaan welke van deze voetwegen hun functie volledig verloren hebben (en ook geen potentie hebben voor de toekomst), deze wegen zullen worden opgeheven.

7.1.4

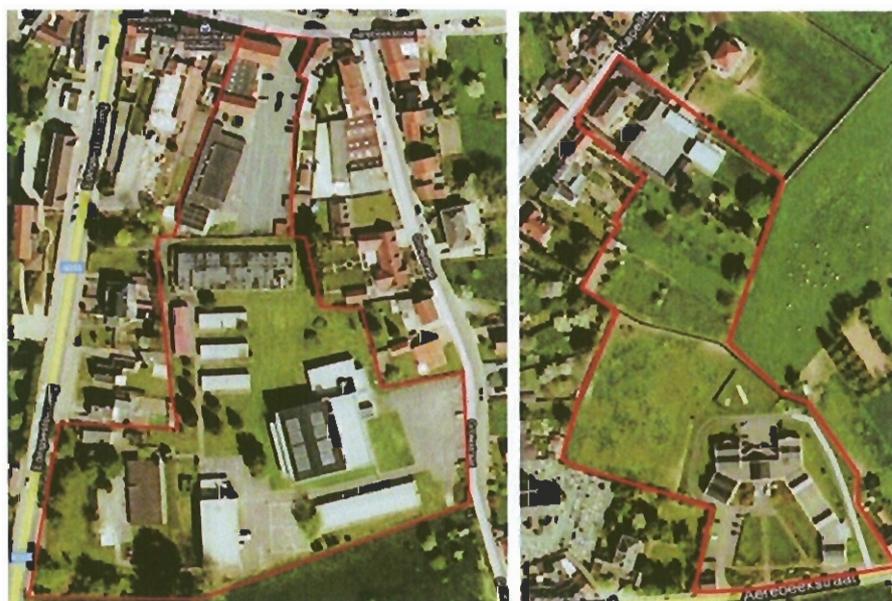
Ruimte voor uitrusting

Bundelen van voorzieningen

De behoefte aan een betere uitrusting voor sportieve en culturele activiteiten zal gezien het steeds groter wordende vrije tijdsdeel en de toekomstige diversiteit aan mogelijkheden stijgen. De infrastructuuruitbouw moet zoveel mogelijk gebeuren in functie van de eigen behoefte en geënt worden op de levenswijze van de plaatselijke bevolking. Hierbij moet dan ook voldoende rekening worden gehouden met het lokale verenigingsleven. Ruimtelijk moet gezocht worden naar een samenhang met de verschillende kernen ter versterking van de activiteit en de attractiviteit. Een toekomstige uitbouw moet bekeken worden als onderdeel van de idee van inbreiding en kernversterking. De kern van Herne vervult hierin de belangrijkste rol. In deze kern bevinden zich reeds verschillende sportvoorzieningen, het gemeentehuis, de politie, ... Naar mobiliteit toe moet voldoende rekening worden gehouden met het verkeersgenerend karakter van deze activiteiten. Er is reeds voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van deze sites, bovendien bevindt het station zich op loopafstand en bevinden zich in deze kern eveneens de belangrijkste bushaltes.

Er is een RUP in opmaak die zorgt voor de bundeling van openbare voorzieningen achter het gemeentehuis.

Er is ook een RUP in opmaak die als doel heeft om het bestaande rustoord St. Felix uit te breiden.



Figuur 11: voorlopige contour RUP gemeentehuis en RUP rustoord

Beide wijzigingen brengen weinig mobiliteitsproblemen met zich mee. De mobiliteitsimpact kan voldoende beheerst worden. Op deze sites wordt er voldoende parkeermogelijkheid voorzien.

Deze RUPs bieden de mogelijkheid om het parkeergebeuren in het centrum van Herne te herschikken. Dit biedt de kans om op termijn het Heldenplein en de omgeving van het gemeentehuis verkeersluwer te maken. Daarnaast wordt ook in deze RUPs werk gemaakt van goede voetgangersverbindingen doorheen het centrum van Herne.

In de Stationsstraat werd een recreatief knooppunt uitgebouwd met een kleine sporthal en diverse terreinen voor open lucht recreatie (de sporthal werd recent afgewerkt en ook de voetbalvelden zijn reeds aangelegd – dit gebied is volledig ingevuld, er zijn geen uitbreidingsmogelijkheden meer). Er dienen hiervoor geen planologische initiatieven worden genomen (er werd hiertoe reeds een BPA-wijziging goedgekeurd).

Containerpark

Het containerpark werd gekoppeld aan de locatie van het lokaal bedrijventerrein. Het geeft weinig problemen op het gebied van mobiliteit. De mobiliteitsimpact van deze site kan voldoende beheerst worden.

7.1.5

Ruimte voor recreatie en toerisme

Fietsen en wandelen als troef

Natuur en landschap vormen de belangrijkste troeven van de gemeente. Grootschalige, actieve toeristische ontwikkelingen zullen worden tegengegaan. Er wordt gestreefd naar het verder ontwikkelen van het 'passief' toerisme zoals wandelen en fietsen. De gemeente wordt nu reeds doorkruist door verschillende recreatieve fiets- en wandelroutes.

Bundelen sportvoorzieningen

De sportvoorzieningen worden gebundeld in de site "Hernekauter" tussen de N 255 en het station van Herne.

Dominacenessenklooster

Door de gemeente werd dit gebouw aangekocht. Er zullen hier culturele activiteiten plaatsvinden. Via de N 255 is deze site goed bereikbaar.

Op termijn wordt de piste opgehouden om hier bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. Dit is nu nog moeilijk in te schatten.

Samenvatting werkdomein A: enkele krachtlijnen

Wonen

- Herne als hoofddorp
- Herfelingen als woonkern

Werken

- Een locatie voor een bedrijventerrein kan gesitueerd worden ten noorden van de kern van Herne. Lokale zonevreemde bedrijven zouden hier kunnen herlokaliseren. Hiervoor is een RUP gepland (zie GRS Herne).

Voorzieningen

- RUP in opmaak die zorgt voor de bundeling van openbare nutsvoorzieningen achter het gemeentehuis.
- RUP in opmaak die als doel heeft om het bestaande rustoord St. Felix uit te breiden.
- Bundeling sport te Hernekauter
- Dominicanessenklooster als culturele pool

Open ruimte

- Zoveel mogelijk bewaren

Recreatie en toerisme

- Verdere ontwikkeling van het passief toerisme: wandelen, fietsen, ...

7.2 **Werkdomein B: ontwikkeling netwerk per vervoerswijze**

Het tweede werkdomein dat wordt ingezet ten behoeve van het duurzame mobiliteitsbeleid in deze gemeente is het sturen van de ontwikkelingen van de verschillende vervoersnetwerken.

Voor de verschillende verplaatsingswijzen wordt nagegaan welke ontwikkelingen voor het netwerk worden nagestreefd. Het gaat om:

- auto- en vrachtverkeer
- openbaar vervoer
- fietsverkeer
- voetgangersverkeer

Voor elk van deze netwerken wordt het volgende beschreven:

Rol van het netwerk in het gemeentelijke verkeer- en vervoersysteem

In eerste instantie wordt bestudeerd welke rol de desbetreffende vervoerswijze in het totale netwerk dient te vervullen. Het gaat om aspecten zoals verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich moet op richten, verplaatsingsmotieven, comforteisen, e.d.

Eisen aan het netwerk

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk. Indien mogelijk worden deze eisen gekwantificeerd.

Wensbeeld

De volgende stap is om deze eisen hun concrete vertaling te geven binnen de lokale verkeers- en vervoersnetwerken. Binnen elk netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden. Elke hiërarchie heeft zijn eigen kenmerken en eisen. Deze wordt steeds aangegeven.

7.2.1 **Auto- en vrachtverkeer**

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het auto- en het vrachtverkeer in de uitwerking van het netwerk. Doorgaand verkeer dient te verlopen via de secundaire wegen en niet via het lokale net. Veel instrumenten om het auto- en vrachtwagengebruik te ontmoedigen liggen niet binnen de invloedssfeer van de gemeente. Er zal vooral getracht worden om de negatieve effecten van het auto- en vrachtverkeer aan te pakken. Dit betekent dat ook in het duurzaam scenario de auto een belangrijke rol blijft spelen. Dit neemt echter niet weg dat de gemeente blijft ijveren om het percentage aan auto- en vrachtverkeer in deze gemeente zeker niet te laten aangroeien en vervoersmodi zoals de fiets, het openbaar vervoer e.d. dan ook verder gestimuleerd dienen te worden.

7.2.1.1 Rol van het autonetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoerssysteem

Wat is het doel van het autonetwerk?

- het netwerk richt zich niet op korte verplaatsingen, dergelijke verplaatsingen dienen zelfs ontmoedigd te worden (b.v. omrijfactor met de auto groter dan met de fiets, beperken snelheid, ...)
- het gemeentelijk netwerk moet vlot aansluiting vinden op de hogere wegennetten (hoofdwegennet, primaire wegen en secundaire wegen)

Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- de verkeersveiligheid: de verplaatsingen dienen op een veilige manier te gebeuren niet alleen voor de automobilist, maar nog meer voor de andere (zwakkere) weggebruikers
- de verkeersleefbaarheid: het autonetwerk mag niet van die aard zijn dat deze de leefomgeving fundamenteel aantast.

7.2.1.2 Eisen van het gemeentelijk autonetwerk

Binnen de bebouwde kom worden de principes gehanteerd die beschreven zijn in de publicatie "Vademecum voor verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving"²

Het realiseren van de rol van het autonetwerk is niet zozeer een probleem. Het autonetwerk in deze gemeente is reeds goed uitgebouwd en sluit vlot aan op het hogere wegennet. Het probleem zit in het uitvoeren van deze taak binnen de randvoorwaarden die aan dit netwerk gesteld worden.

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid:

Veiligheid vormt één van de belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerpen van het autonetwerk. De opbouw van een overzichtelijk en leesbaar autonetwerk vormt hierin de belangrijkste troef. Hierdoor wordt het voor de automobilist eenvoudiger om zijn rijgedrag beter af te stemmen op de ruimtelijke context waarin hij zich beweegt. Een onoverzichtelijk netwerk gekoppeld aan een te hoge snelheid van de auto is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. In de gemeente werd dan ook de snelheid drastisch vermindert waar nodig. Dit gebeurde via infrastructurele maatregelen (duidelijke afbakening bebouwde kom, waar nodig verkeersremmers aanleggen, zone 30, ...). als via een handhavingsbeleid (zie verder).

Ook het beperken van het aantal dwarsbewegingen hoort hierin thuis. De wegeninfrastructuur in deze gemeente (veel lintbebouwing) laat het niet toe om hoge snelheden langs deze wegen toe te laten. De gemeentelijke wegen hebben vooral een aanvoerfunctie hebben richting het hogere wegennet - langs waar hogere snelheden kunnen gerealiseerd worden - (zie verder) of een zuivere erffunctie langs waar de intensiteiten en de snelheid van het autoverkeer laag kunnen worden gehouden. De afwikkelingssnelheid mag nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vademecum Verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving, 1997

Randvoorwaarden op het gebied van verkeersleefbaarheid:

Het dominante karakter van de auto in de verschillende dorpskernen moet worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.

Verblijfsgebieden en verkeersgebieden dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden of in evenwicht met elkaar te worden gebracht. Troeven hiervoor zijn b.v. doortochtprojecten, dorpsvernieuwingen, herinrichtingen van de schoolomgevingen, ...

7.2.1.3

Wensbeeld autonetwerk

De gemeente Herne stelt samen met de gemeenten Galmaarden, Gooik en Pepingen voor om de N 272 te selecteren als een secundaire weg type III. Dit zal in overleg met de provincie naar aanleiding van de herziening van het PRS Vlaams-Brabant verder bekeken worden. Voorlopig wordt de huidige wegcategorisering meegegeven. In de bijlage is de motivering hiervoor opgenomen (brief die hiervoor naar de provincie werd bezorgd). Door de provincie werd voorlopig geopteerd om deze weg niet op te nemen in de selectie van secundaire wegen III.

De gemeente wenst doorgaand vrachtverkeer langs zijn lokale wegen III zoveel mogelijk te weren. Dit zal eerder door een aangepaste weginrichting gebeuren dan door het invoeren van plaatselijk verkeer wat immers moeilijk te handhaven valt.

7.2.1.3.1

Categorisering van de wegen

Kaart 9: categorisering van wegen

Aan elk type weg worden bepaalde inrichtingsprincipes gekoppeld, die de weggebruiker éénduidige informatie geven inzake snelheidsregime, voorrangregeling, gevaarlijke punten,... De wegen worden ondergebracht in drie grote categorieën: het hoofdnet, het secundair net en het lokaal wegennet.

Hoofdnet

Dit zijn de hoofdwegen, de primaire wegen I en de primaire wegen II. Ze vervullen verbindende en verzamelende functies op internationaal en Vlaams niveau. Deze wegen werden vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Er zijn geen wegen die deel uit maken van het hoofdnet aanwezig op het grondgebied van Herne.

De A 8 (Wallonië) kan beschouwd worden als een hoofdweg (dit werd in het SDER – Waalse tegenganger van het RSV- onderschreven).

In de omgeving van Edingen wordt gewerkt aan een betere aansluiting met de A 8. Dit kan mogelijk leiden tot meer verkeer langs de N 255 en de N 285.

Rekening houdende dat deze wegen een selectie hebben als secundaire weg I, is het niet evident om eventueel bijkomend verkeer te weren.

Een vlotte doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen (rond Halle en Brussel) is dan ook belangrijk zodat de chauffeurs minder in de verleiding komen om via Herne een deel van het hoofdwegennet te vermijden. De gemeente vraagt aan het Vlaams Gewest om deze situatie verder te evalueren (zowel de N 255 als de N 285 zijn gewestwegen) en verder te investeren in het hoofdwegennet.

Mobiliteitsplan Herne

Gewenste categorisering van de wegen de kaart 9

Legende

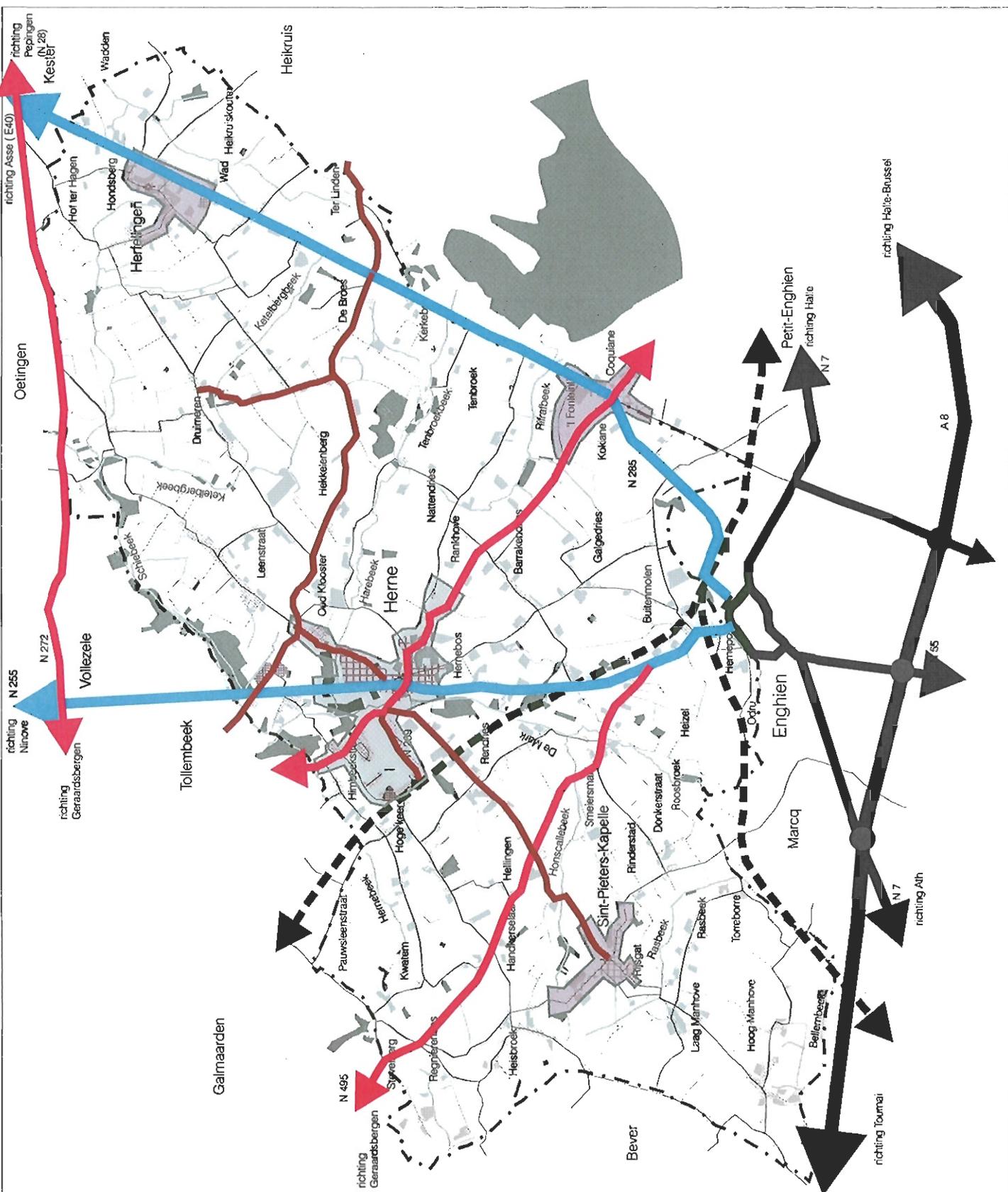
- secundaire weg type I
- lokale verbindingsweg (I)
- lokale gebiedsontsluitingsweg (II)
- lokale erfocgangsweg (III)
- lokale erfocgangsweg (III), onverhard
- verblijfsgebieden
- wegen te categoriseren door het Waas Gewest
- spoorweg

Schaal: 1/50000

0 0,5 km 1 cm

N

ARCADIS VDS



Secundair net

De categorisering van de secundaire wegen gebeurt door de provincie Vlaams-Brabant. De secundaire wegen zijn wegen die op provinciaal niveau zorgen voor de ontsluiting van gebieden. De N 285 en de N 255 zijn geselecteerd als secundaire wegen type I (verbindend).

Langs de N 255 werden reeds enkele maatregelen genomen om de doortocht te Herne te verbeteren. Dit kan nog verder verbeterd worden. Vooral in de omgeving van het Heldenplein kan het verblijfskarakter nog verhoogd worden.

Langs de N 285 werden nog geen maatregelen genomen. De doortocht van Herfelingen dient verder aangepakt te worden.

Lokaal wegennet

De lokale wegen worden in het mobiliteitsplan ondergebracht in drie grote categorieën: lokale verbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze categorieën worden op hun beurt onderverdeeld in een aantal subniveaus.

lokale verbindingswegen – lokale wegen I

De lokale verbindingswegen zorgen voor een maasverkleining van de primaire en secundaire wegen, ze geven echter geen verbinding op Vlaams of provinciaal niveau. De hoofdfunctie is verbinden en/of verzamelen op (inter)lokaal niveau. De erffunctie is beperkt.

In Herne wordt de N 272 geselecteerd als lokale verbindingsweg. Er wordt een voorstel gedaan om deze weg een hogere categorisering te geven (secundaire weg type III – zie ook boven en de bijlage). Deze weg vormt de verbinding tussen Geraardsbergen in het westen en de N 28 in het oosten (Pepingen). Ook de N 495 de verbinding tussen Edingen en Geraardsbergen wordt beschouwd als een lokale verbindingsweg.

Ook de as Scherpstraat – Stationsstraat – Lindestraat – Van Cauwenberghelaan wordt beschouwd als een lokale verbindingsweg.

Langs deze as is reeds een fietspadenproject lopende, hieraan werden ook de aanleg van enkele snelheidsremmers (poorteffecten) gekoppeld.

Langs de N 272 is een fietspadenproject voorzien, hieraan worden eveneens snelheidsremmers gekoppeld.

Op termijn dienen het bestaand aanliggend dubbelrichtingsfietspad langs de N 495 verbeterd te worden (dit fietspad voldoet niet aan het vademecum fietsvoorzieningen).

lokale ontsluitingswegen – lokale wegen II

Deze wegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen van verkeer van verschillende lokale wegen richting een secundaire weg of een lokale verbindingsweg. Er wordt naar gestreefd om de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen. Deze ontsluitingswegen hebben als functie het ontsluiten van een deekern naar de hoofdkern waarop deze het meest gericht is en de ontsluiting naar wegen van een hogere orde.

De volgende wegen worden geselecteerd als lokale gebiedsontsluitingswegen:

- Terlinden
- Brikstraat-Rendries
- Stationsstraat
- Scheibekstraat – Ekkelberg – Barakkenbergstraat
- Schepdaelstraat
- Kapellestraat

Waar nog een snelheidsregime van 70 km/u voorzien wordt langs deze assen dient op termijn een vrijliggend fietspad gerealiseerd te worden. Dit gaat om de Brikstraat-Rendries en de as Scheibekstraat-Ekkelberg-Barakkenstraat. Hieraan worden ook poorteffecten gekoppeld waar een overgang van 70 km/u naar 50 km/u is.

Langs de Rendries is dit niet evident (de straat is vandaag ongeveer 6 m, op de meeste plaatsen is er de mogelijkheid om te onteigenen, ter hoogte van het kruispunt met Centrum is dit echter omwille van de bebouwing in combinatie met de bocht zeer moeilijk). Het principe om hier 70 km/u met fietspaden te voorzien blijft behouden, doch zolang de mogelijkheid niet bestaat om dit te verbeteren kan de gemeente opteren om hier ook 50 km/u in te voeren. Dit zal verder geëvalueerd worden (er was vroeger een snelheidsregime van 90 km/u, dit werd reeds verlaagd naar 70 km/u).

Erftoegangswegen – lokale wegen III

De erftoegangswegen hebben als hoofdfunctie het ontsluiten van woningen en landbouwgronden, als aanvullende functie kunnen zij een verbindingsweg vormen voor het fietsverkeer en het lokaal autoverkeer. Ze hebben een zeer laag percentage aan doorgaand verkeer. De toegangsfunctie primeert.

De lokale wegen III die zich bevinden in het verblijfsgebied worden beschouwd als woonstraten; de overige wegen als landelijke wegen.

7.2.1.3.2 Afbakening snelheidsregimes

In functie van de hierboven besproken categorisering van de wegen wordt het wegenpatroon in wenselijke snelheden gecategoriseerd.

Volgende waarden worden hierbij gehanteerd:

- voor hoofdwegen: 120 km/u
- voor primaire wegen: 120-90-70 km/u, in functie van de erffuncties
- voor secundaire wegen: 70-50 km/u, in functie van de erffuncties
- voor lokale wegen I en II: 70-50-30 km/u, in functie van de erffuncties
- voor lokale wegen III: 50-30 km/u

Kaart 10: snelheidsplan

Het snelheidsplan houdt in dat er op alle secundaire wegen en lokale wegen I en II maximaal 70 km/u gereden mag worden en in de bebouwde kom, bebouwde omgeving of plaatselijk omwille van verkeersveiligheid mag er slechts maximaal 50km/u gereden worden op deze wegen.

Mobiliteitsplan

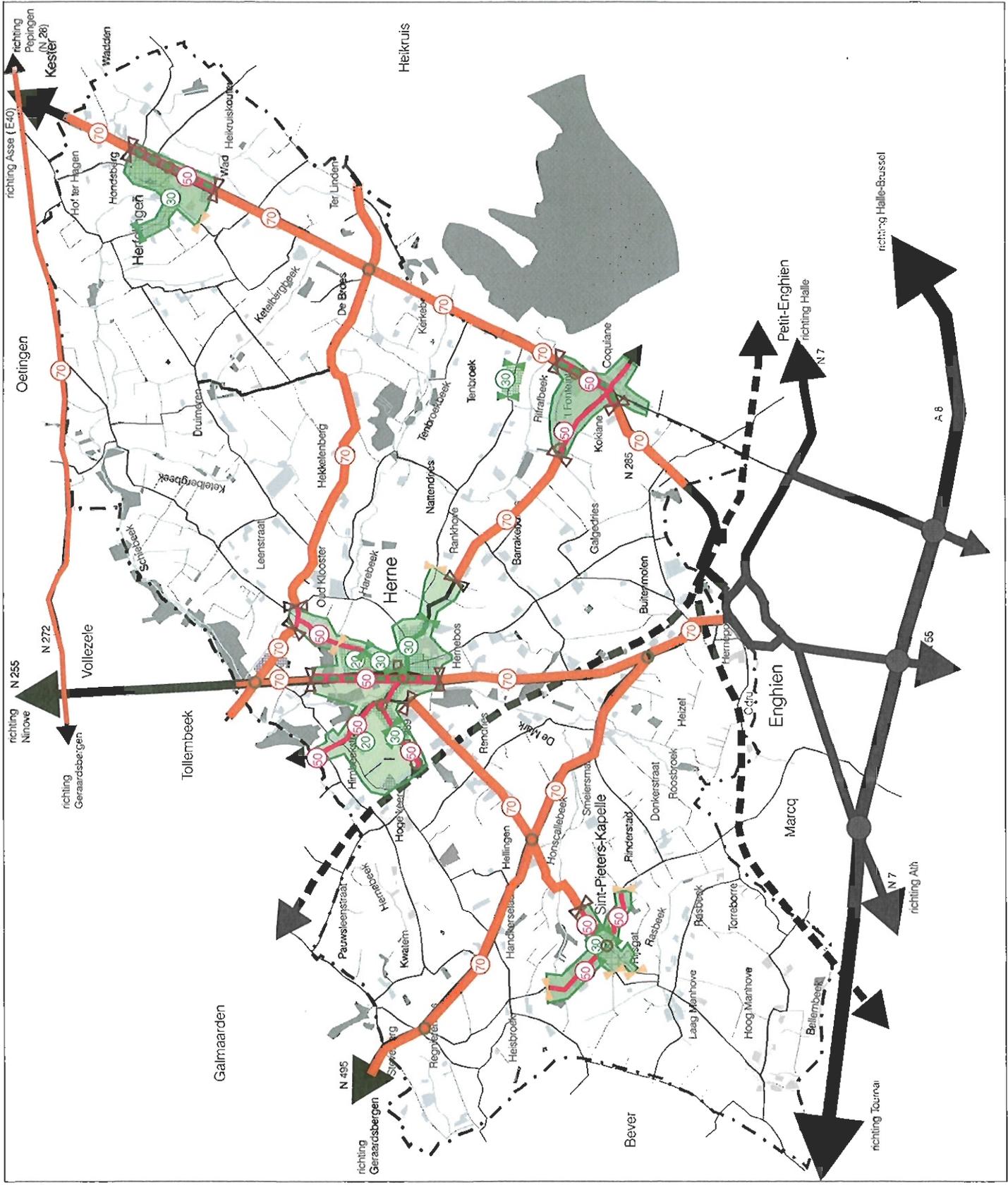
Herne

Gewenste autonetwerk
(snelheidsregimes, aandachtspunten, poort-effecten, ...) kaart 10

Legende

- verrijlissingsgebieden (30 km/u of 50 km/u)
- zones 30 of 20
- 30 km/u
- 50 km/u
- 70 km/u
- buitenpoort (70 naar 50)
- accentuering (grens verrijlissingsgebied)
- binnenpoort (50 naar 30)
- aandachtspunt kruispunt
- benadrukken pleinfunctie
- doortocht cbr: kern

Schaal: 1/50000



Langs de overige wegen geldt een snelheidsbeperking van 50 km/u met uitzondering van de schoolomgevingen en sommige woonwijken waar 30 km/u geldt.

Ook de overige gemeenten in het Pajottenland hanteren dergelijk snelheidsbeleid.

7.2.1.3.3

Afbakening verblijfsgebieden

De verblijfsgebieden zijn gerelateerd aan de categorisering van de wegen en de hieraan verbonden snelheidsregimes. Binnen verblijfsgebieden werd telkens maximaal een snelheid van 50 km/u vooropgesteld. Poorten begeleiden de overgang tussen de verschillende snelheidsregimes.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen drie overgangen:

- buitenpoort: overgang tussen 70 en 50 km/u langs lokale verbindingswegen, lokale gebiedsontsluitingswegen (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)
- binnenpoort: overgang tussen 50 en 30 km/u (b.v. via middengeleiders, verkeersplateaus, vernauwingen, e.d.)
- accenten: de overgang tussen het verblijfsgebied (50 km) en het landelijk gebied (50 km) wordt soms geaccentueerd (b.v. door een materiaalverandering)

Het grootste gedeelte van het grondgebied wordt opgenomen in een zone 50.

7.2.2

Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is een efficiënt middel om te sturen aan het gebruik van de auto en op die manier de leefbaarheid van centra en verblijfsgebieden te versterken en de (auto)bereikbaarheid te garanderen. Het moeilijker maken van het parkeergebeuren kan net voldoende zijn om het gebruik van de auto verder te ontmoedigen. Dit kan b.v. op locaties waar alternatieven voor handen zijn.

In een buitengemeente zoals Herne is dit minder evident.

Het parkeerbeleid in deze gemeente heeft niet zozeer als doel om het gebruik van de auto te verminderen ten voordele van de andere modi, maar eerder om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Bij de herinrichting van straten en/of pleinen dient dus weliswaar ook rekening gehouden te worden met de noden van de auto, maar vormen de belangrijkste aandachtspunten de eisen van de voetgangers en fietsers.

Op dit ogenblik zijn er geen opvallende parkeerproblemen in de gemeente. Naar aanleiding van evenementen e.d. worden bijkomende maatregelen genomen (parkeerstewards, openstellen weiden als tijdelijke parking e.d.).

Op het Heldenplein (voor het gemeentehuis) werd voorgesteld om hier een "blauwe zone" in te voeren, langparkeerders kunnen terecht op de parkeerplaats achter het gemeentehuis. Naar aanleiding van de verdere uitwerking van de RUPs met betrekking tot het gemeentehuis en het rustoord zal er ook gestreefd worden om een goede randparking te voorzien zodat op termijn het Heldenplein meer verkeersluw gemaakt kan worden.

Met betrekking tot vrachtverkeer dient het parkeergebeuren zoveel mogelijk te gebeuren op het bedrijf zelf. Een mogelijke parking in de gemeente voor vrachtverkeer is mogelijk

aan de geplande KMO-zone. In de verblijfsgebieden dient parkerend vrachtverkeer langs de openbare weg geweerd te worden.

De gemeente kan opteren om een parkeerbeperking (via zone borden) voor vrachtwagens in te voeren. Zolang de problematiek beheersbaar blijft, wordt hieromtrent geen actie ondernomen. Indien de problematiek zou toe nemen, zal hier wel voor geopteerd worden.

7.2.3 **Openbaar vervoernetwerk³**

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het realiseren van duurzame mobiliteit. Op de langere afstanden is het openbaar vervoer het alternatief bij uitstek voor de auto. Het uitwerken van het openbaar vervoernetwerk dient op bovengemeentelijk niveau te worden besproken. Door De Lijn Vlaams-Brabant werd hieromtrent reeds heel wat denkwerk verricht. Het mobiliteitsplan Herne wenst de visie van De Lijn nog verder te verfijnen en te ondersteunen.

7.2.3.1 **Rol van het openbaar vervoernetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem**

Openbaar vervoer kan concurreren met de auto op afstanden langer dan 10 km. Op gemeentelijk niveau komen verplaatsingen met een dergelijke afstand nauwelijks voor. De rol van het openbaar vervoer in de intragemeentelijke verplaatsingen is dan ook beperkt.

7.2.3.2 **Rol van het openbaar vervoer bij het aanpakken van vervoersarmoede⁴**

Openbaar vervoer vervult ook een belangrijke taak in het bestrijden van vervoersarmoede die zich voordoet onder bepaalde delen van de bevolking – zoals ouderen, jongeren onder de 18 jaar, ... Via basismobiliteit zal getracht worden om hier een antwoord op te bieden. Aldus kan ook het openbaar vervoer een beperkte rol spelen in de intragemeentelijke verplaatsingen.

7.2.3.3 **Eisen aan het openbaar vervoernetwerk**

Voor de technische eisen gesteld aan het openbaar vervoernetwerk wordt verwezen naar www.mobielvlaanderen.be.

Bij de inplanting en uitrusting van de verschillende openbaar vervoershaltens zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de vragen van De Lijn (bv halteren in haltehavens bij 70 km/u, halteren op de rijbaan bij 50 km/u, indien voldoende ruimte aanwezig voorzien in verhoogde busperrons, ...).

7.2.3.4 **Wensbeeld voor het gemeentelijk openbaar vervoer**

In de gemeente Herne is reeds een degelijk openbaar vervoernetwerk aanwezig (rekening houdende met het landelijke karakter van deze gemeente).

³ Door De Lijn werd een project "Pajottenland" uitgewerkt.

⁴ Er bestaat reeds een boodschappendienst in de gemeente teneinde de vervoersarmoede te beperken bij ouderen, zieken e.d. Er kan bij de gemeente ook een liftbus gehuurd worden. Deze bestaande initiatieven worden behouden en dienen verder aangemoedigd te worden.

De gemeente vraagt aan De Lijn om ook werk te maken van een verbinding tussen Sint-Pieters-Kapelle en Herne (in het bijzonder naar het station).

In deze omgeving wordt ook gewerkt aan een verdere versterking van het wonen waardoor ook de potentie voor een busverbinding in deze omgeving enkel zal toenemen.

De gemeente vraagt om naar aanleiding van de realisatie van het lokaal bedrijventerrein langs de Scheibeeckstraat na te gaan of het bedrijventerrein ook via de bus bereikbaar kan zijn. In deze omgeving bevinden zich reeds enkele buslijnen die mits enige aanpassing ook het bedrijventerrein kunnen aandoen.

Er wordt ook gevraagd om verder te onderzoeken of de weekendbelbus ook tijdens week mogelijks operationeel zou kunnen zijn. Dit biedt immers de mogelijkheid om steeds beroep te kunnen doen op een minimumaanbod aan openbaar vervoer.

In de bijlage is de visie 2020 van De Lijn opgenomen.

De gemeente wenst ook het station Herne te behouden. Op termijn dient deze omgeving verder verbeterd te worden en er wordt gevraagd aan De Lijn om hier ook de mogelijkheid te voorzien om via de bus het station te bereiken.

De loketfunctie zal door de NMBS niet langer behouden worden. De gemeente zal zelf de nodige stappen ondernemen om nog een loketfunctie te kunnen aanbieden. Er zijn hieromtrent gesprekken met de NMBS lopende.

Door de gecoro werd opgemerkt dat er vroeger ook een station bestond in Mark. Er wordt gevraagd aan de NMBS of dit station eventueel heropend kan worden, dit station is immers dichterbij voor de reizigers uit Sint-Pieters-Kapelle dan Herne.

De meeste mensen uit Sint-Pieters-Kapelle nemen nu de trein in Edingen. In Edingen zijn er regelmatig parkeerproblemen.

7.2.4 **Fietsnetwerk**

In het duurzaam scenario is voor de fiets een belangrijke rol weggelegd. De fiets vormt het alternatief voor de auto voor korte verplaatsingen (<10 km).

Kaart 11: fietsroutenetwerk

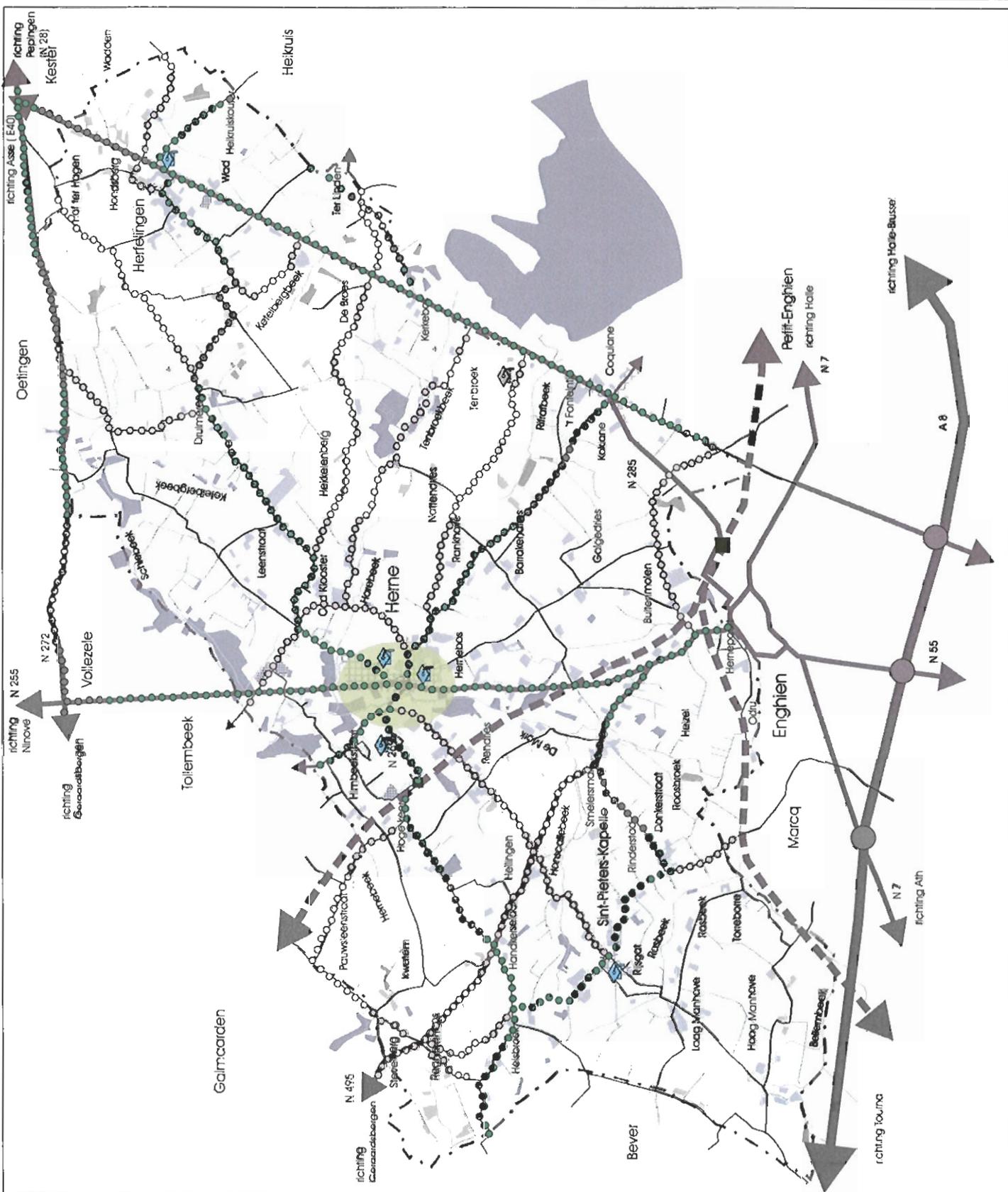
7.2.4.1 **Rol van het fietsnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem**

De fiets moet op korte afstanden beter kunnen concurreren met de auto. Dit betekent dat de reistijd per fiets op verplaatsingen binnen de bebouwde kom moet vergelijkbaar zijn met die van de auto.

Vooraf in de woonschoolverplaatsingen kan de fiets een belangrijke rol vervullen, de aandacht dient dan ook uit te gaan naar veilige schoolroutes en schoolomgevingen.

De fiets is tevens een belangrijke modus in het voor- en natransport van het openbaar vervoer dat zich richt naar verplaatsingen over grotere afstanden. Het fietsnetwerk richt zich naast deze functionele verplaatsingen eveneens op recreatieve verplaatsingen.

De gemeentelijke fietsroutes kunnen gekaderd worden in het provinciale netwerk.



<p>Mobiliteitsplan Heime</p> <p>Gewenst fietsnetwerk kaart 11</p>	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none">  centrum  school  bovenlocaal functioneel fiets- routenetwerk  lokaal functioneel fietsroutene- netwerk 	<p>Schaal: 1/50000</p> <p> 0 0,5 km 1 cm</p> <p> N</p> <p></p>
---	--	---

7.2.4.2 Eisen aan het fietsnetwerk

Het fietsnetwerk dient te voldoen aan verschillende eisen.

Hiervoor verwijzen we naar het vademecum fietsvoorzieningen en www.mobielvlaanderen.be.

7.2.4.3 Wensbeeld voor het fietsnetwerk

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Bovenlokale fietsroutes (deze vallen samen met het netwerk voorgesteld door de provincie Vlaams-Brabant)
- Lokale fietsroutes

BOVENLOKALE FIETSRUTES

Deze routes worden geselecteerd door de provincie Vlaams-Brabant in opdracht van het Vlaams Gewest.

Deze routes vormen ook de basis voor het fietsfonds, waarin subsidiemogelijkheden voor gemeenten vervat zijn voor de realisatie van fietspaden langs gemeentewegen.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutes.

LOKALE FIETSRoutes

Naast de bovenlokale fietsroutes zijn er ook verschillende trajecten die voor de eerder lokale fietser van belang zijn.

Deze routes vormen een aanvulling op het bovenlokale netwerk.

AFSTEMMING MET DE WEGENCATEGORISERING

Het fietsnetwerk wordt geconfronteerd met de wegencategorisering. Op deze manier wordt zo het uitrustingsniveau van de verschillende schakels in het fietsnetwerk bepaald.

Uiteraard zijn infrastructuurwerken onvoldoende om een sterke verschuiving van de autoverplaatsingen naar de fiets te realiseren. Dit kan enkel mits er voldoende begeleidende maatregelen worden genomen voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor het fietsverkeer. Voor deze ondersteunende en flankerende maatregelen wordt verwezen naar werkdomein C.

Naast het voorzien van enkele nieuwe fietsvoorzieningen dient er voldoende aandacht besteed te worden aan het onderhoud van de bestaande fietspaden.

Bij de bespreking van de verschillende wegen zijn verschillende fietspadenprojecten voorzien.

Er werd door de provincie een bovenlokaal functioneel en recreatief fietsnetwerk opgemaakt. Deze 2 fietsnetwerken zijn in het informatief gedeelte terug te vinden.

Volgende fietspadenprojecten worden voorzien op korte tot lange termijn:

- **Aanleg fietspad tussen Kokejane en Herne**
- **Verbeteren fietspaden N 285**
- **Aanleg fietspaden N 272**
- **Verbeteren fietspaden N 255**
- **Voorzien fietspaden Scheibeekstraat-Ekkelberg-Barakkenstraat-Terlindenstraat**
- **Aanleg Markepad in het kader van project trage wegen**

Indien nieuwe fietspaden aangelegd worden op een bovenlokale fietsroute langs een gemeenteweg, dan kan beroep gedaan worden op het fietsfonds om financiële steun te krijgen.

Op langere termijn dienen ook volgende fietspadenprojecten verder uitgewerkt of onderzocht te worden:

- Brikstraat-Rendries
- Verbeteren fietspaden N 495

Bij de realisatie van de fietspadenprojecten wordt het type te voorziene fietspad gekozen rekening houdende met het vademecum fietsvoorzieningen.

7.2.5 **Voetgangersnetwerk**

Samen met het fietsverkeer speelt ook het voetgangersverkeer een belangrijke rol in het duurzaam scenario.

7.2.5.1 **Rol van het voetgangersnetwerk in het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem**

Verplaatsingen tot ongeveer 1 km worden voor een groot gedeelte te voet afgelegd. Dit betreft vooral verplaatsingen in de verschillende dorpskernen. De belangrijkste verplaatsingsmotieven zijn meestal: woon-school en woon-winkel.

Het voetgangersverkeer vervult eveneens een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Er moet dan ook voldoende aandacht zijn voor de ontsluiting van openbaar vervoerhaltes door voetgangersinfrastructuur.

7.2.5.2 **Eisen van het voetgangersnetwerk**

Iedere straat maakt deel uit van het netwerk. Aandachtspunten zijn:

Samenhang

Elke schakel in het voetgangersnetwerk is van belang, een goede oversteekbaarheid is cruciaal.

Directheid

Kortere doorsteken door bouwblokken en langs voetwegen kunnen het voetgangersverkeer interessanter maken ten opzichte van de andere verplaatsingsmodi.

Aantrekkelijkheid

Ruimtelijke kwaliteit speelt hierin een belangrijke rol. De inrichting van het openbaar domein moet op maat van de voetganger zijn. Sociale veiligheid speelt hier - nog meer dan bij het fietsnetwerk - een grote rol.

Veiligheid

De veiligheid van de voetganger moet voldoende gewaarborgd zijn.

Comfort

De voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft b.v. betrekking op de aanwezigheid van degelijke verhardingen, de breedte van de voetpaden, verlichting e.d.

Hiervoor kunnen we o.a. verwijzen naar de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer vastgesteld door de Vlaamse regering d.d. 29 april 1997.

7.2.5.3 **Wensbeeld voor het voetgangersnetwerk – trage wegen**

De zone 50- en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Het volledige wegennet maakt deel uit van het voetgangersnetwerk. Elke link is even belangrijk. De voetgangersinfrastructuur wordt afgestemd op de functie die het desbetreffende netwerkdeel uitoefent in de netwerken van de andere vervoersmodi. De verschillende recreatieve wandelroutes dienen toegankelijk te blijven. Bij de aanleg van

voetgangersvoorzieningen moet voldoende aandacht besteed worden aan de eisen van andersvaliden.

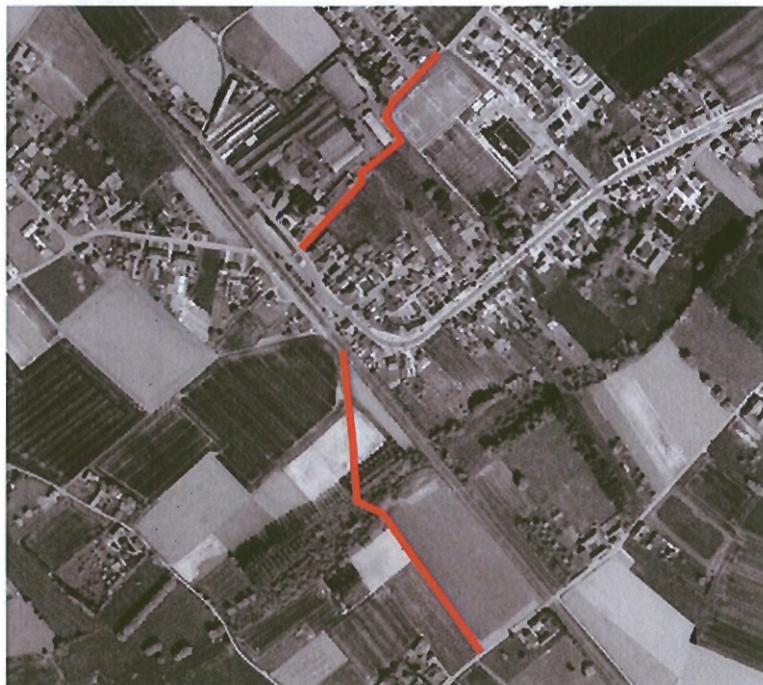
Een aantal trage wegen hebben een belangrijke potentie om ook functioneel als voetgangers (of fiets) verbinding te functioneren.

Volgende trage wegen worden naar voor geschoven als prioritair. Dit belet niet dat eventueel op termijn in latere fase nog andere trage wegen als functionele routes naar voor worden geschoven. De gemeente wenst echter in eerste instantie vooral deze onderstaande routes te promoten.

De gemeente blijft evenwel werken aan zijn project trage wegen doch eerder vanuit **natuurrecreatief-oogpunt**. Naar aanleiding van het project trage wegen wordt in eerste instantie gewerkt aan het Markepad. Dit is in eerste instantie vooral recreatief maar kan ook voor functionele verplaatsingen een rol vervullen.

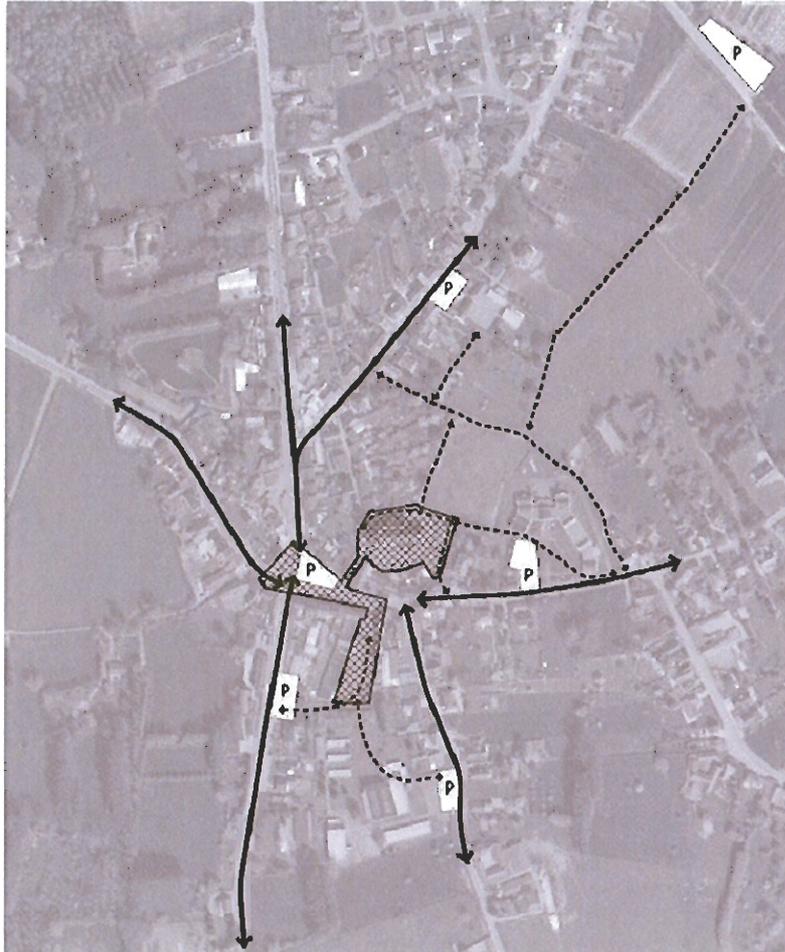
Het aantal functionele verplaatsingen via de trage wegen is eerder beperkt.

Tussen het **station en de Rendries** bevindt zich een voetgangersdoorsteek die vaak gebruikt wordt door treinreizigers, deze wordt voldoende uitgerust (verlichting-verharding). In deze omgeving is er ook een verbinding tussen het station en de sporthal met bijhorende voetbalterreinen.



Figuur 12: Aanduiding interessante trage wegen in de omgeving van het station en de sporthal.

Naar aanleiding van de RUPs thv het rustoord en het gemeentehuis worden ook een aantal doorsteken voor langzaam verkeer voorzien binnen de **dorpskern van Herne**.



Figuur 13: voorlopige visie op mobiliteit binnen de dorpskern van Herne

In deze RUP's worden (trage) verbindingen voorzien tussen de **belangrijkste voorzieningen** in deze kern (gemeentehuis, jeugdhuis, bib, scholen, rustoord, ...). Daarnaast wordt ook nagegaan hoe het **parkeergebeuren** in de toekomst zal gebeuren. De voetgangersverbindingen zullen hierop ook inspelen.

Er dient een jaarlijks fonds voorzien te worden ter verbetering van de voetpaden en voetwegen

Samenvatting werkdomein B: enkele krachtlijnen

- Suggestie om de N272 als secundaire weg type III te selecteren
- Verbetering van de verbinding richting het station Herne en Sint-Pieters-Kapelle
- Voorzien van fietspaden tussen Herne en Kokejan, langs de N 272 en verbeteren fietspaden langs de N 285 en de N 255
- Max. 50 km/u op lokale wegen III
- Uitwerken voetgangersnetwerk in de dorpskern Herne

7.3 **Werkdomein C: ondersteunende en organisatorische maatregelen**

7.3.1 **Sturing – signalisatie**

Er dient een signalisatieplan te worden opgesteld om zo een optimaal gebruik van het wegennet te bekomen en dit volgens de wenselijke categorisering. Het signalisatieplan richt zich niet enkel naar het auto – en vrachtverkeer maar ook naar de fietser en voetganger. Vooral voor de fietsroutes langs de landelijke wegen is een goede signalisatie onontbeerlijk in de werking van deze routes. De kruispunten langs de landelijke wegen dienen duidelijk geaccentueerd te worden (b.v. via markeringen, verkeersborden e.d.). Bovendien dienen kaartenmakers het signalisatieplan mee te verwerken, zodat de beste routes gekozen worden door GPS-systemen.

7.3.2 **Vervoersmanagement**

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

Voor bedrijven die zich in deze gemeente wensen te vestigen kan er een gelijkaardige gemeentelijke verplichting worden opgelegd (voor de lokale bedrijventerreinen).

Het gemeentebestuur kan zelf het voortouw nemen en haar personeel en de verschillende politieke mandatarissen inlichten en stimuleren om te carpoolen of om met de fiets of bus of trein naar het gemeentehuis te komen. Stimuli hiervoor zijn carpoolparkings vlakbij het gemeentehuis, fietsvergoedingen e.d. (zie verder). Verder kan het gemeentebestuur inspanningen leveren om carpooling bij de bedrijven, maar ook bij haar inwoners meer ter sprake te brengen (zie verder).

Ook scholen dienen gestimuleerd te worden om maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer aanmoedigen. Middelen hiertoe zijn b.v. het organiseren van fietspooling, inleggen van schoolbussen in samenspraak met De Lijn en de overige scholen, ... (zie verder). Dit dient te resulteren in het opstellen van een jaarlijks schoolvervoersplan waarin de vervoersmogelijkheden voor elke leerling afzonderlijk worden beschreven. Er zal ook werk gemaakt worden van de opmaak van een schoolbereikbaarheidskaart

7.3.3 **Gedragcodes**

Met de bedrijven in de gemeente die vrachtverkeer genereren dienen gedragcodes opgesteld te worden. De vrachtchauffeurs dienen hun rijgedrag aan te passen aan de omgeving.

7.3.4 Financiële maatregelen

Openbaar vervoer

Abonnementen:

Er zijn tal van voordelige abonnementen. Hiervoor verwijzen we naar de websites van De Lijn, TEC en NMBS.

Promotie:

De gemeente kan tijdelijk een korting geven (of zelfs gratis) op het openbaar vervoer ter promotie. Er kan ook geopteerd worden om een beperkte tussenkomst te doen in de kostprijs van de abonnementen.

Parking

Er wordt geen tarifiering ingevoerd op de verschillende parkings.

Fietsvergoeding

Het gemeentepersoneel wordt vergoed wanneer zij met de fiets (of te voet) naar het werk komt en vervult aldus een voorbeeldfunctie naar de bewoners toe.

7.3.5 Voorlichting, educatie, sensibilisatie

Het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer zijn op zich vaak niet genoeg om het autogebruik te ontmoedigen. De meeste mensen kiezen immers meestal niet op basis van een rationele afweging voor de auto, maar veelal uit gewoonte of attitude. Het doorbreken van dit gedrag vraagt meer dan enkel het verbeteren van het aanbod en de kwaliteit van de alternatieven voor de auto.

Daar zijn andere middelen voor nodig zoals voorlichting over de alternatieven (onbekend is immers onbeminde) of educatie over de voor- en nadelen van de verschillende verplaatsingsmodi (de meeste mensen beseffen b.v. niet wat een autokilometer eigenlijk kost).

Openbaar vervoer

Informatie over het openbaar vervoer dient een vlottere doorstroming naar de bevolking te krijgen. Er wordt een folder opgemaakt over het nieuwe netwerk waarin getracht wordt om op alle mogelijke vragen een antwoord te bieden (prijs busrit, afstemming op de treinverbindingen in de nabij gelegen stations, wachtvoorzieningen, ...). Deze folder dient regelmatig gepubliceerd te worden in het gemeenteblad en moet bovendien gemakkelijk verkrijgbaar zijn op de verschillende openbare diensten zoals het gemeentehuis, het OCMW, de bibliotheek, de sporthal, ...

Speciale busaanbiedingen naar aanleiding van evenementen verdienen eveneens ruimschoots de aandacht. Ter hoogte van de belangrijkste openbaar vervoerhalten en – knopen dienen duidelijke informatieborden aanwezig te zijn.

Fiets

In samenwerking met b.v. de scholen kunnen er verschillende activiteiten georganiseerd worden ten einde de fiets in het dagelijkse woon-schoolverkeer meer onder de aandacht te brengen (zie ook onder).

Een interessante activiteit is ook de jaarlijkse actie "Met belgerinkel naar de winkel".

Autovrije scholen

In samenwerking met de verschillende scholen en het gemeentebestuur wordt jaarlijks een autovrije week in de verschillende scholen georganiseerd.

Autoverkeer

Er moet voldoende aandacht uitgaan naar een verandering in het rijgedrag van verschillende autobestuurders. Naast de nationale campagnes (Bobcampagne, carpooling, graag traag, ...) kan deze problematiek ook aandacht krijgen in de gemeente via folders, gemeenteblad (publiceren jaarlijkse ongevallenanalyse, snelheidsovertredingen, ...), spreekavonden, lezingen in de verschillende scholen, ...

Recreatie

In samenwerking met de toeristische dienst van de provincie Vlaams-Brabant (en toerisme Vlaanderen), De Lijn en de NMBS moet het openbaar vervoer gepromoot worden voor de recreatieve verplaatsingen- opnemen mogelijkheden openbaar vervoer in toeristische folders, dagtrips, ...

7.3.6**Handhaving****Snelheid**

Regelmatige controles in de buurt van de scholen en langs de lokale verbindings- en gebiedsontsluitingswegen moeten naast ingrepen in de inrichting van deze wegen de snelheid beheersbaar maken.⁵

Parkeren

Ook naar parkeren toe moeten de nodige controles worden uitgevoerd om 'wild parkeren' te vermijden.

Laadvermogen

Vrachtwagens spelen een belangrijke rol in de beschadiging van wegenis. Regelmatige controles op tonnage dienen er voor te zorgen dat de onderhoudskosten en de kans op schade aan wegenis beperkt blijven.

Meldpunt

De wijkagenten vervullen een belangrijke rol bij het detecteren van problemen bij de bevolking. De bevolking wordt ook regelmatig bevraagd.

⁵ In het weekend dient ook voldoende aandacht gegeven te worden aan de te hoge snelheid van het recreatief gemotoriseerd verkeer zoals sommige motorrijders, autochauffeurs e.d.

7.3.7

Interne organisatie, creëren van een overlegforum

Het mobiliteitsplan eindigt nooit. De begeleidingscommissie blijft actief en koppelt minstens 1 keer per jaar terug.

Om de 5 jaar wordt terug een sneltoets uitgevoerd.

Samenvatting werkdomein C: enkele krachtlijnen

- opstellen van een signalisatieplan in overeenstemming met de wegencategorisering
- een jaarlijks schoolvervoerplan in elke school en opmaak schoolbereikbaarheidskaart
- autoluwe week
- gebruik van financiële maatregelen
- voldoende voorlichting, educatie en sensibilisatie van de bevolking
- handhaving: meer controle op snelheid en 'wildparkeren'

8 Evaluatie relatieschema

In stap 3 van het verbredings- en verdiepingsproces (zie verkenningsnota) zijn middels het relatieschema taakstellingen geformuleerd. Na de formulering van het mobiliteitsplan dienen deze te worden geëvalueerd. Dit om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang is bereikt.

Uit te werken thema	Relatie met een ander thema	Taakstellingen	Evaluatie
Snelheidsplan	Categorisering van de wegen en ruimtelijke context	<ul style="list-style-type: none"> Eenduidige snelheidsregimes, uitwerken snelheidszones voor gans het Pajottenland afgestemd op de wegcategorisering en de aanwezige ruimtelijke structuur zoals de schoolomgevingen (zone 30) 	Ja
	Fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> Afstemmen uitrustingsniveau fietspaden op de categorisering van de wegen 	Ja
	Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Afstemmen uitrusting bushaltes in functie van fungerend snelheidsregime (dit zal bij de realisatie van de verschillende wegenisdossiers meegenomen worden) 	Ja
	Promoten en handhaven snelheidsplan	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak van een overzichtskaart met de snelheden, voorzien van gerichte sensibiliseringsacties en controles in het kader van het veiligheidsplan Communicatie snelheidsplan aan de bevolking via kaart in infoblad en website 	Ja Ja
Trage wegen	Categorisering van de wegen	<ul style="list-style-type: none"> Aandacht voor de inpassing van de trage wegen in de wegcategorisering (waar kruisen trage wegen verbindingswegen e.d.) 	Ja

	Fietsroutenetwerk	<ul style="list-style-type: none">• Afstemmen fietsnetwerk op het netwerk van trage wegen	Ja
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none">• Signaleren trage wegen	Ja
	Onderhoud	<ul style="list-style-type: none">• Onderhoud van deze wegen is essentieel	Ja
	Promotie	<ul style="list-style-type: none">• Promoten van deze routes	Ja
	Duurzame inrichting	<ul style="list-style-type: none">• Aandacht voor materiaalgebruik	Ja

9 Uitwerking van het actieprogramma

Het beleidsplan vertaalt zich in verschillende acties. Deze acties zijn verwerkt in een accesbestand. Een uitgeprinte versie hiervan is opgenomen in dit document. In deze tabel worden deze acties ook gelinkt aan de verschillende doelstellingen die gekoppeld werden aan het mobiliteitsplan.

Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Opmaak RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Opmaak RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Opmaak RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Uitvoering RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Uitvoering RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Uitvoering RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied algemeen jaarlijks fonds enkel voor de verbetering van voetpaden in het verblijfsgebied	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	100.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Accenten: Molenstraat	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Doortocht: Steenweg Asse (N 285)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Schoolomgeving: heraanleg schoolomgeving Steenweg Asse	Schoolbuurt	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (1ste fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (2de fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Accenten: Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Accenten: Waardestraat	Wegsegment Waardestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Ekkelenbergstraat	Wegsegment Ekkelenbergstraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Scheibeekstraat	Wegsegment Scheibeekstraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Pootfelecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Zone 30: aanleg parkings aan het kerkhof	Andere Kerkhof	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Zone 30: heraanleg voetpaden langs d baan naar het kerkhof	Wegsegment	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Zone 30: invoeren zone 30 centrum (inrichting reeds grotendeels gebeurd), met inbegrip schoolomgeving Grotestraat en N 255	Centrum	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek mogelijkheid autoluw maken Heidenplein	Centrum	Verkeersveiligheid	200.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek randparking	Centrum	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Kokejane Doortocht: Steenweg Asse	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Driekapellenstraat	Wegsegment Driekapellenstraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Manhovestraat	Wegsegment Manhovestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Brikstraat	Wegsegment Brikstraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Geraardsbergsestraat	Wegsegment Geraardsbergsestraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofdoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Marktstraat	Wegsegment Marktstraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Zone 30: Geraardsbergsestraat-Bnikstraat-Marktstraat (centrum) + aanleg rijwegkussens	Wegsegment Geraardsbergsestraat- Bnikstraat-Marktstraat	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Fietspaden: Aanleg fietspaden Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	650.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Fietspaden: Fietspadenproject N 272	Wegsegment N 272	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Fietspaden: N 255, aanleg fietspaden buiten de bebouwde kom	Wegsegment N 255	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Laag	Gemeente	MOW - AWW	LT - meer dan 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Fietspaden: Verbeteren fietsoversteek kruispunt N 255 - centrum Herne	Kruispunt N 255 - centrum Herne	Verkeersveiligheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Fietspaden: Vernieuwen fietspaden langs de N 285	Wegsegment N 285	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW	KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietsenstallingen: Centrum Herfeilingen	Centrum Herfeilingen	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietsenstallingen: Centrum Sint-Pieters-Kapelle	Centrum Sint-Pieters-Kapelle	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietsenstallingen: Station Heme	Stationsbuurt Heme	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietspaden: Aanleg fietspaden Scheibeekstraat - Ekkelberg - Barakkenstraat - Terfindenstraat	Wegsegment	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.3: lokaal fietsnetwerk	Fietspaden: voorzien van fietsmarkeringen als voorlopige maatregel t.h.v. het bedrijventerrein	Wegsegment	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	Lokalfunctie station Heme	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Onderhoud en verbetering van o.v.-hallen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Onderhoud en verbetering van o.v.-hallen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	Onderhoud en verbetering van o.v.-hallen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	Stationstraat (N 269) - verbeteren stationsomgeving	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	Uitwerken project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Gedragcode bedrijven	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	500,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Gemeente als voorbeeld	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Schoolvervoerplan (met speciale aandacht voor fietspooling) / school bereikbaarheidskaart	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
C.10: bewegwijzingsplan	Opstellen signalisatieplan en uitvoering (ook voor het langzaam verkeer)	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	150.000,00 €	Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
C.11: andere flankerende maatregelen	Behoud station Heme	Stationsbuurt	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.11: andere flankerende maatregelen	Fietsvergoeding gemeentepersoneel	Niet relevant	Milieu		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.11: andere flankerende maatregelen	Meer promotie o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.3: campagnes	Organisatie "met belgiermkel naar de winkel"	Gebiedsdekkend	Milieu		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Informatie via een stratenplan	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Informatie via gemeenteblad	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Informatie via website	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Meer informatie o.v. mogelijkheden in toeristisch-recreatieve folders	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.5: handhaving	Meer politiecontroles	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.5: handhaving	Meer sensibilisering via wijkagenten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Aanstellen mobiliteitsambtenaar	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Behouden begeleidingscommissie	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Jaarlijkse vooruitgangsrapportering	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.8: monitoring en evaluatie	Sneltoets	Niet relevant	Toegankelijkheid		Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
C.8: monitoring en evaluatie	Sneltoets opmaken	Niet relevant	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.9: verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer	Organisatie autoluwe week	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkprogramma per locatie

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Andere	Opmaak RUP Fondatel	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Andere	Uitvoering RUP Fondatel	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
Andere Kerkhof	Verblijfsgebied Herne Zone 30: aanleg parkings aan het kerkhof	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Andere Rusthuis	Opmaak RUP Rusthuis	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Andere Rusthuis	Uitvoering RUP Rusthuis	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	
Bedrijventerrein	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Bedrijventerrein	Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
Centrum	Opmaak RUP Centrumfuncties	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Centrum	Uitvoering RUP Centrumfuncties	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	
Centrum	Verblijfsgebied Herne Zone 30: invoeren zone 30 centrum (inrichting reeds grotendeels gebeurd), met inbegrip schoolomgeving Grotestraat en N 255	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Centrum	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek mogelijkheid autoluw maken Heidenplein	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	200.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Centrum	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek randparking	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Centrum Herfelingen	Fietsenstallingen: Centrum Herfelingen	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Centrum Sint-Pieters-Kapelle	Fietsenstallingen: Centrum Sint-Pieters-Kapelle	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Gedragcode bedrijven	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	500,00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Gemeente als voorbeeld	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Meer politiecontroles	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Gebiedsdekkend	Meer promotie o.v.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Meer sensibilisering via wijkagenten	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Laag	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Opstellen signalisatieplan en uitvoering (ook voor het langzaam verkeer)	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	150.000,00 €	Laag	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Organisatie "met belgerinkel naar de winkel"	KT - max 3 jaar	Milieu		Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Gebiedsdekkend	Organisatie autoluwe week	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Schoolvervoerplan (met speciale aandacht voor fietspooling) / school bereikbaarheidskaart	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Uitwerken project "Pajottenland"	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Verblijfsgebied algemeen jaarlijks fonds enkel voor de verbetering van voetpaden in het verblijfsgebied	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	100.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Voorzien fietsenstallingen o.v.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend	Voorzien fietsenstallingen o.v.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Kruispunt N 255 - centrum Herne	Fietspaden: Verbeteren fietsoversteek kruispunt N 255 - centrum Herne	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Niet relevant	Aanstellen mobiliteitsambtenaar	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Behouden begeleidingscommissie	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Fietsvergoeding gemeentepersoneel	KT - max 3 jaar	Milieu		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Informatie via een stratenplan	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Informatie via gemeenteblad	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Informatie via website	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Niet relevant	Jaarlijkse vooruitgangsrapportering	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Meer informatie o.v. mogelijkheden in toeristisch-recreatieve folders	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
Niet relevant	Sneltoets	LT - meer dan 6 jaar	Toegankelijkheid		Laag	Gemeente	
Niet relevant	Sneltoets opmaken	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	
Schoolbuurt	Verblijfsgebied Herfelingen Schoolomgeving: heraanleg schoolomgeving Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Stationsbuurt	Behoud station Herne	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Stationsbuurt	Lokefunctie station Herne	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Stationsbuurt	Stationstraat (N 269) - verbeteren stationsomgeving	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
Stationsbuurt Herne	Fietsenstallingen: Station Herne	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment	Fietspaden: Aanleg fietspaden Scheibekstraat - Ekkelberg - Barakkenstraat - Teriindenstraat	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Laag	Gemeente	
Wegsegment	Fietspaden: voorzien van fietsmarkeringen als voorlopige maatregel t.h.v. het bedrijventerrein	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment	Verblijfsgebied Herne Zone 30: heraanleg voetpaden langs d baan naar het kerkhof	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Brikstraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Brikstraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Driekapellenstraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Driekapellenstraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Ekkelenbergstraat	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Ekkelenbergstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Geraardsbergstraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Geraardsbergstraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Geraardsbergstraat-Brikstraat-Markstraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Zone 30: Geraardsbergsestraat-Brikstraat-Markstraat (centrum) + aanleg rijwegkussens	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Wegsegment Kapellestraat	Verblijfsgebied algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Kapellestraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Kapellestraat	Verblijfsgebied Herne Accenten: Kapellestraat	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Fietspaden: Aanleg fietspaden Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	650.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Wegsegment Manhovestraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Manhovestraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Markstraat	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poortfechten: Markstraat	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Molenstraat	Verblijfsgebied Herfelingen Accenten: Molenstraat	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Laag	Gemeente	
Wegsegment N 255	Fietspaden: N 255, aanleg fietspaden buiten de bebouwde kom	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Laag	Gemeente	MOW - AWW

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment N 272	Fietspaden: Fietspadenproject N 272	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW
Wegsegment N 285	Fietspaden: Vernieuwen fietspaden langs de N 285	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW
Wegsegment Rendries	Verblijfsgebied Algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Rendries	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Rendries	Verblijfsgebied Heme Poorteffecten: Rendries	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Scheibeekstraat	Verblijfsgebied Heme Poorteffecten: Scheibeekstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (1ste fase)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (2de fase)	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Gemeente	
Wegsegment Steenweg Asse	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Wegsegment Steenweg Asse	Verblijfsgebied Herfelingen Doortocht: Steenweg Asse (N 285)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Wegsegment Steenweg Asse	Verblijfsgebied Herfelingen Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Wegsegment Steenweg Asse	Verblijfsgebied Kokejane Doortocht: Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Waardestraat	Verblijfsgebied Heme Accenten: Waardestraat	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	

Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Aanstellen mobiliteitsambtenaar	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Behoud station Herne	Stationsbuurt	Bereikbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Behouden begeleidingscommissie	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Fietsenstallingen: Centrum Herfeelingen	Centrum Herfeelingen	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Fietsenstallingen: Centrum Sint-Pieters-Kapelle	Centrum Sint-Pieters-Kapelle	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Fietsenstallingen: Station Herne	Stationsbuurt Herne	Verkeersleefbaarheid	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Fietspaden: Aanleg fietspaden Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	650.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Fietspaden: Fietspadenproject N 272	Wegsegment N 272	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Fietspaden: Verbeteren fietsoversteek kruispunt N 255 - centrum Herne	Kruispunt N 255 - centrum Herne	Verkeersveiligheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Fietspaden: Vernieuwen fietspaden langs de N 285	Wegsegment N 285	Verkeersveiligheid	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Fietspaden: voorzien van fietsmarkeringen als voorlopige maatregel t.h.v. het bedrijventerrein	Wegsegment	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Fietsvergoeding gemeentepersoneel	Niet relevant	Milieu		Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Gemeente als voorbeeld	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Informatie via een stratenplan	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Informatie via gemeenteblad	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Informatie via website	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Jaarlijkse vooruitgangsrapportering	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Loketfunctie station Herne	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Meer informatie o.v. mogelijkheden in toeristisch-recreatieve folders	Niet relevant	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Meer politiecontroles	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Meer promotie o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Meer sensibilisering via wijkgagenten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Onderhoud en verbetering van o.v.-hallen	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Opmaak RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Opmaak RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Opmaak RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Organisatie "met belgerinkel naar de winkel"	Gebiedsdekkend	Milieu		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Organisatie autoluwe week	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Uitwerken project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied algemeen jaarlijks fonds enkel voor de verbetering van voetpaden in het verblijfsgebied	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	100.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Kappellestraat	Wegsegment Kappellestraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Doortocht: Steenweg Asse (N 285)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Schoolomgeving: heraanleg schoolomgeving Steenweg Asse	Schoolbuurt	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (1ste fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Zone 30: aanleg parkings aan het kerkhof	Andere Kerkhof	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Zone 30: heraanleg voetpaden langs d baan naar het kerkhof	Wegsegment	Verkeersveiligheid	25.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Zone 30: invoeren zone 30 centrum (inrichting reeds grotendeels gebeurd), met inbegrip schoolomgeving Grotestraat en N 255	Centrum	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek mogelijkheid autoluw maken Heldenplein	Centrum	Verkeersveiligheid	200.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek randparking	Centrum	Verkeersleefbaarheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Kokejane Doortocht: Steenweg Asse	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Driekapellenstraat	Wegsegment Driekapellenstraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Manhovestraat	Wegsegment Manhovestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Brikstraat	Wegsegment Brikstraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Geraardsbergsestraat	Wegsegment Geraardsbergsestraat at	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Marktstraat	Wegsegment Marktstraat	Verkeersveiligheid	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Zone 30: Geraardsbergsestraat- Brikstraat-Marktstraat (centrum) + aanleg rijwegkussens	Wegsegment Geraardsbergsestraat- Brikstraat- Marktstraat	Verkeersveiligheid	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
LT - meer dan 6 jaar	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Laag	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Fietspaden: Aanleg fietspaden Scheibeekstraat - Ekkelberg - Barakkenstraat - Terlindenstraat	Wegsegment	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Laag	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Fietspaden: N 255, aanleg fietspaden buiten de bebouwde kom	Wegsegment N 255	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Laag	Gemeente	MOW - AWW
LT - meer dan 6 jaar	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Laag	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Opstellen signalisatieplan en uitvoering (ook voor het langzaam verkeer)	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	150.000,00 €	Laag	Gemeente	
LT - meer dan 6 jaar	Sneltoets	Niet relevant	Toegankelijkheid		Laag	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
LT - meer dan 6 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Accenten: Molenstraat	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Laag	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Gedragscode bedrijven	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	500,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Schoolvervoerplan (met speciale aandacht voor fietspooling) / school bereikbaarheidskaart	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	1.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Sneltoets opmaken	Niet relevant	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Stationstraat (N 269) - verbeteren stationsomgeving	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Uitvoering RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Uitvoering RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid		Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Uitvoering RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid		Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint- Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (2de fase)	Wegsegment Sint- Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herne Accenten: Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herne Accenten: Waardestraat	Wegsegment Waardestraat	Verkeersveiligheid	1.500,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Ekkelenbergstraat	Wegsegment Ekkelenbergstraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Scheibeekstraat	Wegsegment Scheibeekstraat	Verkeersveiligheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Gemeente	

Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofdoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Behoud station Herne	Stationsbuurt	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Milieu	Fietsvergoeding gemeentepersoneel	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Milieu	Organisatie "met belgerinkel naar de winkel"	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Aanstellen mobiliteitsambtenaar	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Behouden begeleidingscommissie	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Informatie via gemeenteblad	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Toegankelijkheid	Jaarlijkse vooruitgangsrapportering	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Sneltoets	Niet relevant	LT - meer dan 6 jaar		Laag	Gemeente	
Toegankelijkheid	Sneltoets opmaken	Niet relevant	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	
Toegankelijkheid	Informatie via een stratenplan	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Informatie via website	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Meer informatie o.v. mogelijkheden in toeristisch-recreatieve folders	Niet relevant	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Opmaak RUP Centrumfuncties	Centrum	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	

Hoofdoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Toegankelijkheid	Opmaak RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Uitvoering RUP Centrumfuncties	Centrum	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	
Toegankelijkheid	Uitvoering RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	
Toegankelijkheid	Verblijfsgebied Herne Zone 30: aanleg parkings aan het kerkhof	Andere Kerkhof	KT - max 3 jaar	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Schoolvervoerplan (met speciale aandacht voor fietspooling) / school bereikbaarheidskaart	Gebiedsdekkend	MLT - 3 tot 6 jaar	1.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	LT - meer dan 6 jaar	5.000,00 €	Laag	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Uitvoering RUP Fondatel	Andere	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	

Hoofdoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Uitwerken project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Meer promotie o.v.	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Opstellen signalisatieplan en uitvoering (ook voor het langzaam verkeer)	Gebiedsdekkend	LT - meer dan 6 jaar	150.000,00 €	Laag	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Gemeente als voorbeeld	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Evalueren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	LT - meer dan 6 jaar		Laag	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Evalueren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Fietsenstallingen: Centrum Herfelingen	Centrum Hurfelingen	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Fietsenstallingen: Centrum Sint-Pieters- Kapelle	Centrum Sint- Pieters-Kapelle	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Fietsenstallingen: Station Herne	Stationsbuurt Herne	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Loketfunctie station Herne	Stationsbuurt	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Onderhoud en verbetering van o.v.- hallen	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Onderhoud en verbetering van o.v.- hallen	Gebiedsdekkend	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Opmaak RUP Fondatel	Andere	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Stationstraat (N 269) - verbeteren stationsomgeving	Stationsbuurt	MLT - 3 tot 6 jaar	1.000.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek randparking	Centrum	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Organisatie autoluwe week	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Meer sensibilisering via wijkagenten	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Zone 30: heraanleg voetpaden langs d baan naar het kerkhof	Wegsegment	KT - max 3 jaar	25.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Gedragcode bedrijven	Gebiedsdekkend	MLT - 3 tot 6 jaar	500,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Meer politiecontroles	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar		Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Fietspaden: Aanleg fietspaden Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	650.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Fietspaden: Aanleg fietspaden Scheibeeckstraat - Ekkelberg - Barakkenstraat - Terlindenstraat	Wegsegment	LT - meer dan 6 jaar	2.000.000,00 €	Laag	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Fietspaden: Fietspadenproject N 272	Wegsegment N 272	KT - max 3 jaar	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Fietspaden: N 255, aanleg fietspaden buiten de bebouwde kom	Wegsegment N 255	LT - meer dan 6 jaar	1.000.000,00 €	Laag	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Fietspaden: Verbeteren fietsoversteek kruispunt N 255 - centrum Herne	Kruispunt N 255 - centrum Herne	KT - max 3 jaar	50.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Fietspaden: Vernieuwen fietspaden langs de N 285	Wegsegment N 285	KT - max 3 jaar	3.000.000,00 €	Hoog	Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Fietspaden: voorzien van fietsmarkeringen als voorlopige maatregel t.h.v. het bedrijventerrein	Wegsegment	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied algemeen jaarlijks fonds enkel voor de verbetering van voetpaden in het verblijfsgebied	Gebiedsdekkend	KT - max 3 jaar	100.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnummer	Partners
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Rendries	Wegsegment Rendries	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Accenten: Molenstraat	Wegsegment Molenstraat	LT - meer dan 6 jaar	1.500,00 €	Laag	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Doortocht: Steenweg Asse (N 285)	Wegsegment Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	2.000.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Poortefecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Schoolomgeving: heraanleg schoolomgeving Steenweg Asse	Schoolbuurt	KT - max 3 jaar	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (1ste fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	KT - max 3 jaar	250.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (2de fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	250.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Accenten: Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	MLT - 3 tot 6 jaar	1.500,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Accenten: Waardestraat	Wegsegment Waardestraat	MLT - 3 tot 6 jaar	1.500,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Ekkelenbergstraat	Wegsegment Ekkelenbergstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Rendries	Wegsegment Rendries	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Scheibeekstraat	Wegsegment Scheibeekstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Zone 30: invoeren zone 30 centrum (inrichting reeds grotendeels gebeurd), met inbegrip schoolomgeving Grotestraat en N 255	Centrum	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek mogelijkheid autoluw maken Heldenplein	Centrum	KT - max 3 jaar	200.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Kokejane Doortocht: Steenweg Asse	Wegsegment Steenweg Asse	KT - max 3 jaar	500.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog	Gemeente	MOW - AWW

Hoofdoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Driekapellenstraat	Wegsegment Driekapellenstraat	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Manhovestraat	Wegsegment Manhovestraat	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Brikstraat	Wegsegment Brikstraat	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Geraardsbergsestraat	Wegsegment Geraardsbergsestraat	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Markstraat	Wegsegment Markstraat	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Zone 30: Geraardsbergsestraat- Brikstraat-Markstraat (centrum) + aanleg rijwegkussens	Wegsegment Geraardsbergsestraat-Brikstraat- Markstraat	KT - max 3 jaar	15.000,00 €	Hoog	Gemeente	

Takenprogramma per initiatiefnemer

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Aanstellen mobiliteitsambtenaar	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Behoud station Herne	Stationsbuurt	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Behouden begeleidingscommissie	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	LT - meer dan 6 jaar		Laag
Gemeente		Evaluëren en eventueel aanpassen van het project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel
Gemeente		Fietsenstallingen: Centrum Herfelingen	Centrum Herfelingen	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog

Initiatiefnummer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Fietsenstallingen: Centrum Sint-Pieters- Kapelle	Centrum Sint-Pieters- Kapelle	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog
Gemeente		Fietsenstallingen: Station Herne	Stationsbuurt Herne	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	2.500,00 €	Hoog
Gemeente		Fietspaden: Aanleg fietspaden Scheibeekstraat - Ekelberg - Barakkenstraat - Terfindenstraat	Wegsegment	Verkeersveiligheid	L.T - meer dan 6 jaar	2.000.000,00 €	Laag
Gemeente		Fietspaden: voorzien van fietsmarkeringen als voorlopige maatregel t.h.v. het bedrijventerrein	Wegsegment	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Fietsvergoeding gemeentepersoneel	Niet relevant	Milieu	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Gedragscode bedrijven	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	M.L.T - 3 tot 6 jaar	500,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Gemeente als voorbeeld	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Informatie via een stratenplan	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Informatie via gemeenteblad	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Informatie via website	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Jaarlijkse vooruitgangsrapportering	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Lokefunctie station Herme	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Meer informatie o.v. mogelijkheden in toeristisch-recreatieve folders	Niet relevant	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Meer politiecontroles	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Meer promotie o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Meer sensibilisering via wijkagenten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	5.000,00 €	Laag
Gemeente		Onderhoud en verbetering van o.v.-halten	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel
Gemeente		Opmaak RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog

Initiatiefnummer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Opmaak RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Opmaak RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Opstellen signalisatieplan en uitvoering (ook voor het langzaam verkeer)	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	150.000,00 €	Laag
Gemeente		Organisatie "met belgerinkel naar de winkel"	Gebiedsdekkend	Milieu	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Organisatie autoluwe week	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Schoolvervoerplan (met speciale aandacht voor fietspooling) / school bereikbaarheidskaart	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	1.000,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Sneltoets	Niet relevant	Toegankelijkheid	LT - meer dan 6 jaar		Laag
Gemeente		Sneltoets opmaken	Niet relevant	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel
Gemeente		Stationstraat (N 269) - verbeteren stationsomgeving	Stationsbuurt	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	1.000.000,00 €	Middel
Gemeente		Uitvoering RUP Centrumfuncties	Centrum	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel
Gemeente		Uitvoering RUP Fondatel	Andere	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel
Gemeente		Uitvoering RUP lokaal bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel
Gemeente		Uitvoering RUP Rusthuis	Andere Rusthuis	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar		Middel

Initiatiefnummer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Uitwerken project "Pajottenland"	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar		Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied algemeen jaarlijks fonds enkel voor de verbetering van voetpaden in het verblijfsgebied	Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	100.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied algemeen verbeteren voetweg t.h.v. Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herfelingen Accenten: Molenstraat	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	1.500,00 €	Laag
Gemeente		Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (1ste fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	250.000,00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Verblijfsgebied Herfelingen Zone 30: Sint-Niklaasstraat (centrum Herfelingen) (2de fase)	Wegsegment Sint-Niklaasstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	250.000,00 €	Middel
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Accenten: Kapellestraat	Wegsegment Kapellestraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	1.500,00 €	Middel
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Accenten: Waardestraat	Wegsegment Waardestraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	1.500,00 €	Middel
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Ekkelenbergstraat	Wegsegment Ekkelenbergstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Rendries	Wegsegment Rendries	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Scheibeekstraat	Wegsegment Scheibeekstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Zone 30: aanleg parkings aan het kerkhof	Andere Kerkhof	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	50.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Zone 30: heraanleg voetpaden langs d baan naar het kerkhof	Wegsegment	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	25.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Zone 30: invoeren zone 30 centrum (inrichting reeds grotendeels gebeurd), met inbegrip schoolomgeving Grotestraat en N 255	Centrum	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek mogelijkheid autoluw maken Heidenplein	Centrum	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	200.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Herne Zone 30: onderzoek randparking	Centrum	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Driekapellenstraat	Wegsegment Driekapellenstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Accenten: Manhovestraat	Wegsegment Manhovestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	1.500,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Brikstraat	Wegsegment Brikstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Geraardsbergsestraat	Wegsegment Geraardsbergsestraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Poorteffecten: Marktstraat	Wegsegment Marktstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog
Gemeente		Verblijfsgebied Sint-Pieters-Kapelle Zone 30: Geraardsbergsestraat- Brikstraat-Marktstraat (centrum) + aanleg rijwegkussens	Wegsegment Geraardsbergsestraat- Brikstraat-Marktstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	15.000,00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente		Voorzien fietsenstallingen o.v.	Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5.000,00 €	Middel
Gemeente	MOW - AWV	Fietspaden: Aanleg fietspaden Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Lindestraat - Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	650.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Fietspaden: N 255, aanleg fietspaden buiten de bebouwde kom	Wegsegment N 255	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	1.000.000,00 €	Laag
Gemeente	MOW - AWV	Fietspaden: Verbeteren fietsoversteek kruispunt N 255 - centrum Herne	Kruispunt N 255 - centrum Herne	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	50.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Herfelingen Doortocht: Steenweg Asse (N 285)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	2.000.000,00 €	Hoog

Initiatiefnummer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Herfelingen Poorteffecten: Steenweg Asse (2x)	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Herfelingen Schoolomgeving: heraanleg schoolomgeving Steenweg Asse	Schoolbuurt	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	500.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Kokejane Doortocht: Steenweg Asse	Wegsegment Steenweg Asse	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	500.000,00 €	Hoog
Gemeente	MOW - AWV	Verblijfsgebied Kokejane Poorteffecten: Van Cauwenberghelaan	Wegsegment Van Cauwenberghelaan	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5.000,00 €	Hoog
Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWV	Fietspaden: Fietspadenproject N 272	Wegsegment N 272	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	3.000.000,00 €	Hoog
Gemeente (ook Gooik en Galmaarden)	MOW - AWV	Fietspaden: Vernieuwen fietspaden langs de N 285	Wegsegment N 285	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	3.000.000,00 €	Hoog

10**Evaluatie van het mobiliteitsplan**

Het realiseren van het mobiliteitsplan is geen eenvoudige opdracht. Dit wordt in de eerste plaats veroorzaakt door de talrijke investeringen die aan dit plan gekoppeld zijn. Daarbovenop is de mobiliteitsproblematiek geen statisch gegeven. Het is dan ook van belang het mobiliteitsplan voldoende te evalueren en eventueel bij te sturen.

Deze evaluatie dient te gebeuren conform de omzendbrief 2001/4 betreffende de jaarlijkse vooruitgangrapportering en 5-jaarlijkse bijsturing (sneltoets) van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Voor Herne is vooral de 5 jaarlijkse evaluatie met de **sneltoets** van belang rekening houdende met het landelijke karakter van de gemeente.

De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

De sneltoets is een evaluatietool voor elk conform verklaard mobiliteitsplan. Er worden drie vragen in 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 mobiliteitsplan? 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 sneltoets kan resulteren in drie sporen.

- Spoor 1:** Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Spoor 2:** Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Spoor 3:** Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Desalniettemin wordt er naar gestreefd om jaarlijks de GBC minstens één keer samen te roepen om de diverse projecten die gerealiseerd werden of zullen worden naar aanleiding van het mobiliteitsplan te bespreken.

Bijlage 1: Participatie: verslag gecoro en gemeenteraadsbesluit rond de goedkeuring van de participatie

Het advies van de gecoro werd grotendeels verwerkt in de nota.

Er werd op volgende manier met de opmerkingen omgegaan.

- De vraag werd aan De Lijn gesteld om een busverbinding te voorzien richting het station van Herne.
- Naar aanleiding van de RUPS in het centrum van Herne wordt opgenomen om goede verbindingen voor de voetgangers te voorzien.
- Rally's kunnen inderdaad een probleem zijn, doch het is niet evident om dit te beperken. Er wordt nota gemaakt van deze opmerking, doch dit vormt minder het voorwerp van een mobiliteitsplan.
- Er werd opgenomen om zoveel mogelijk doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen door de weginrichting. Het voorzien van borden plaatselijk verkeer heeft weinig effect.
- De opmerking met betrekking tot Rendries werd opgenomen. De optie blijft wel om in de toekomst de 70 km/u te behouden, doch zolang deze weg niet aangepast is, kan geopteerd worden om 50 km/u in te voeren.
- De vraag voor heropening van het station Mark is opgenomen.

Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

De toelichting wordt gegeven door de heer Jo Van de Sype van het studiebureel Arcadis, ontwerper van de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan van Herne werd conform verklaard op 15 oktober 2002 en is bijgevolg meer dan 5 jaar oud waardoor dit plan opnieuw opgefrist dient te worden. In de verkenningsnota van maart 2010 werden volgende te verbreden en verdiepen thema's geselecteerd:

- Snelheidsplan
- Trage wegen / voetgangersnetwerk
- Fietsroutennetwerk
- Categorisering van de wegen
- Openbaar vervoer
- Ondersteunende maatregelen

De voorgelegde nota bevat een informatief, een richtinggevend en een actieprogramma waaruit Jo Van de Sype de belangrijkste paragrafen aanhaalt en toelicht. Na het advies van de GECORO wordt deze verbreding en verdieping geagendeerd op de auditcommissie. Na ontvangst van de conformverklaring zal dit geagendeerd worden op de gemeenteraad waarna Herne opnieuw een goedgekeurd mobiliteitsplan zal hebben.

Volgende bemerkingen en/of aanvullingen worden door de leden van de GECORO gemaakt:

- Bestaat de mogelijkheid niet dat De Lijn een buslijn creëert tot aan het treinstation van Herne? Burgemeester Kris Poelaert licht toe dat De Lijn eerder denkt aan afbouwen dan aan uitbreiden van het bestaande net. Michel Pillet vraagt of de mobiliteit niet op een andere manier kan worden gerealiseerd, door bv. private initiatieven,...
- In het dorpscentrum van Herne zullen twee RUP's worden opgemaakt die hoe dan ook invloed zullen hebben op de mobiliteit en voornamelijk op het parkeergebeuren. De leden van de GECORO benadrukken dat beide gebieden met voldoende voetwegen met elkaar zullen moeten verbonden worden waardoor de beide scholen op een makkelijke manier door voetgangers bereikt kunnen worden.
- Michel Pillet kaart het probleem aan van rally's voor motorrijders waardoor op bepaalde zondagen de rust in een landelijke streek als Herne ernstig verstoord wordt. De leden van de GECORO zijn het eens dat dergelijke initiatieven moeilijk verbannen kunnen worden.
- Carine Stroobant meldt dat niettegenstaande de verkeersborden "uitgezonderd plaatselijk verkeer" in de Markstraat veel doorrijdend vrachtverkeer passeert. De leden van de GECORO zijn het eens dat dergelijke borden niet altijd soelaas bieden maar dat ook daadwerkelijk controle door de politie zou moet worden uitgevoerd.
- Jozef Cochez bemerkt dat op de Steenweg naar Assen een snelheidsregime van 70km/u van toepassing is en dat ditzelfde snelheidsregime van toepassing is in de gemeenteweg Rendries. Burgemeester Kris Poelaert licht toe dat de gemeentewegen quasi allemaal zijn onder gebracht in een zone 50km/u, uitgezonderd de bredere gemeentewegen die tevens de verbinding vormen tussen de diverse dorpskernen waar het snelheidsregime 70km/u van toepassing is. De leden van de GECORO vinden een snelheidsregime van 50km/u in de Rendries beter omdat deze straat niet echt uit twee rijvakken bestaat hetgeen wel het geval is voor de andere gemeentewegen waar 70km/u van toepassing is.
- Philippe Lammens stelt dat de NMBS gevraagd moet worden om het treinstation van Mark opnieuw te openen waardoor een deel treinreizigers, voornamelijk afkomstig van Sint-Pieters-Kapelle en Bever, zich niet langer hoeven te verplaatsen naar het treinstation van Edingen waar op dit ogenblik al een groot parkeerprobleem heerst.

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Vergadering van 22 juni 2011

Aanwezig: Kris Poelaert, Burgemeester - Voorzitter, ~~Marc Bombaert~~, Lieven Vandenneucker, Marie-Lousie Devriese, Jean-Marie Dierickx, Carina Ricour, Schepenen,
Nestor Cochez, Patrick De Vos, Hugo Moonens, Jeannine Berckmans, Lieven Snoeks, Hilde Thiebaut, Kris Degroote, Marleen Heremans, Arlette Vierendeels, Marc Vanaudenhove, Thierry Deblander, gemeenteraadsleden;
Ann Naert, Wnd secretaris

Bijsturen mobiliteitsplan. Goedkeuring participatietraject.

De Gemeenteraad,

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op de omzendbrief van 18 april 2007 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangaande de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op het nieuwe decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 en de bepalingen betreffende het organiseren van een participatietraject;

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van 19 december 2002 waarbij het mobiliteitsplan werd goedgekeurd;

Overwegende dat de conformiteit van een gemeentelijk mobiliteitsplan verstrijkt vijf jaar na datum van de conformverklaring en dat zich een evaluatie nadien opdringt;

Overwegende dat de vroegere bepaalde vijfjaarlijkse bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan vervangen wordt door de uitvoering van een sneltoets die kan resulteren in drie sporen namelijk spoor 1 – vernieuwen, spoor 2 – verbreden/verdiepen of spoor 3 – bevestiging van het beleidsplan/actualisering van het actieprogramma;

Overwegende dat de sneltoets voorgelegd werd aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie op 12 december 2007 waaruit blijkt dat spoor 2 voor de gemeente (verbreden – verdiepen) de juiste keuze is;

Gelet op het verslag van de Provinciale Auditcommissie van 12 februari 2008 van het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant aangaande de goedkeuring van de uitgevoerde sneltoets;

Overwegende dat een keuze voor spoor 2 betekent dat de gemeente nog achter het mobiliteitsplan van 2002 staat maar dat een aantal thema's toegevoegd of geactualiseerd moesten worden;

Overwegende dat de verkenningsnota voorgelegd werd aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie op 16 maart 2010;

Gelet op het verslag van de Provinciale Auditcommissie van 11 mei 2010 van het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant waarbij de verkenningsnota conform werd verklaard;

Gelet op het collegebesluit van 15 juni 2011 waarbij in het kader van het participatietraject er gevraagd werd om een vergadering van de GECORO te organiseren met het oog op hun adviesverlening.

BESLUIT : met eenparigheid van stemmen

Artikel 1. : Het participatietraject voor het verbreden en verdiepen van het Mobiliteitsplan Herne wordt goedgekeurd.

Artikel 2. : Afschrift van dit besluit wordt overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, Luchthavenlaan 4 te 1800 Vilvoorde en aan Arcadis VDS, Bruulstraat 35 te 9450 Haaltert.

Artikel 3. : Van dit besluit zal kennis worden gegeven aan de Gouverneur van Vlaams-Brabant met het oog op de uitoefening van het bestuurlijk toezicht.

Artikel 4 : Dit besluit wordt opgenomen op de overzichtslijst conform artikel 252 van het gemeentedecreet.

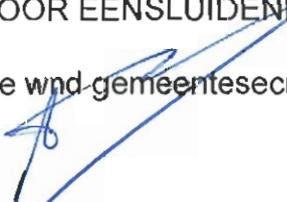
Gedaan in zitting, datum als hiervoor.

De wnd gemeentesecretaris
g. Ann. Naert,

De burgemeester-voorzitter
g. Kris Poelaert

VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT

De wnd gemeentesecretaris


Ann Naert,

De burgemeester-voorzitter


Kris Poelaert

Bijlage 2: Nieuwsbrief GRS Herne



Nieuwsbrief

Gemeente Herne

Ontwerp van Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Openbaar onderzoek

- Het openbaar onderzoek vindt plaats van 19/01/2009 tot en met 18/04/2009.
- Ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ter inzage op de dienst ruimtelijke ordening van de gemeente tijdens de loketuren.
- Iedereen kan tot en met 18/04/2009 zijn opmerkingen schriftelijk en aangekondigd zenden naar : "Gecoro Herne Centrum 17, 1540 Herne", of op het gemeentehuis afgeven tegen ontvangstbewijs.

Hoorzitting

Op 12/02/2009 om 20u00 wordt een hoorzitting georganiseerd in zaal "De Katholieke Kring", Centrum 20, 1540 Herne.

Herne maakt deel uit van het buitengebied.

Algemene info

Wat is een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan?

De Vlaamse overheid legt elke provincie en elke gemeente op een structuurplan op te maken voor haar grondgebied. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is het basisdocument voor de ruimtelijke ordening en het ruimtelijk beleid van de gemeente. Het geeft in grote lijnen de algemene visie weer op het gebruik van de ruimte voor wonen, werken, handel, landbouw, recreatie, enz.

Een structuurplan is een bundel met tekst en kaarten. Van de kaarten kunnen geen bestemmingen van percelen afgelezen worden. Om het structuurplan optimaal te begrijpen dienen kaarten en tekst samen gelezen te worden.

Wat zijn de gevolgen van het structuurplan voor de inwoners?

Het structuurplan is enkel bindend voor de overheid. Het legt de krachtlijnen vast voor de ruimtelijke ordening in de toekomst. De gemeente is hieraan gebonden en mag hier niet van afwijken. Op basis van dit plan zal de gemeente later gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen maken. Een uitvoeringsplan vormt de concrete uitwerking van het structuurplan en geeft een bestemming aan percelen. Deze plannen zijn wel bindend voor de burger.

Dus eerst wordt het structuurplan goedgekeurd, pas later volgen de uitvoeringsplannen.

Herne, binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (goedgekeurd in 1997) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (goedgekeurd in 2004) situeren de gemeente Herne in het buitengebied. De gemeente moet bij de opmaak van haar plan zich richten naar deze ruimtelijke structuurplannen en mag hier niet van afwijken. Dit heeft voor de gemeente Herne verschillende gevolgen. Natuur, bos en landbouw vormen samen met wonen en werken de belangrijkste functies in het buitengebied. Het beleid dient zich te richten op het behoud, het herstel, de ontwikkelingen en het verweven van deze verschillende functies.

Dit betekent dat de ontwikkelingsmogelijkheden op het vlak van wonen en werken beperkt zijn.

Speciale aandacht dient uit te gaan naar het behoud en de bescherming van de open ruimte.

Meer informatie over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant is terug te vinden op www.ruimtelijkeordering.be en www.vl-brabant.be.



Herne, het groene kwadrant

In haar structuurplan tekent de gemeente de grote lijnen uit voor de ruimtelijke ordening en het ruimtelijk beleid op haar grondgebied. De gemeente wenst via dit plan volgende beleidsdoelstellingen te realiseren:

- Valoriseren van de rol van de land- en tuinbouw in evenwicht met het behoud van de open ruimte en het tegengaan van versnippering.
- Behoud en versterking van de natuur met de Markvallei als ruggengraat van de natuurlijke structuur in relatie tot de open kouters.
- Een zachte en evenwichtige groei van het woningaanbod
- Een oplossing voor de zonevreemdheid

- Streven naar een aanbod aan lokale tewerkstelling
- Vrijwaren en verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente

Een zeer groot deel van onze gemeente is 'open ruimte'.

We willen dit zo houden.



Verankeren en versterken van de open ruimte

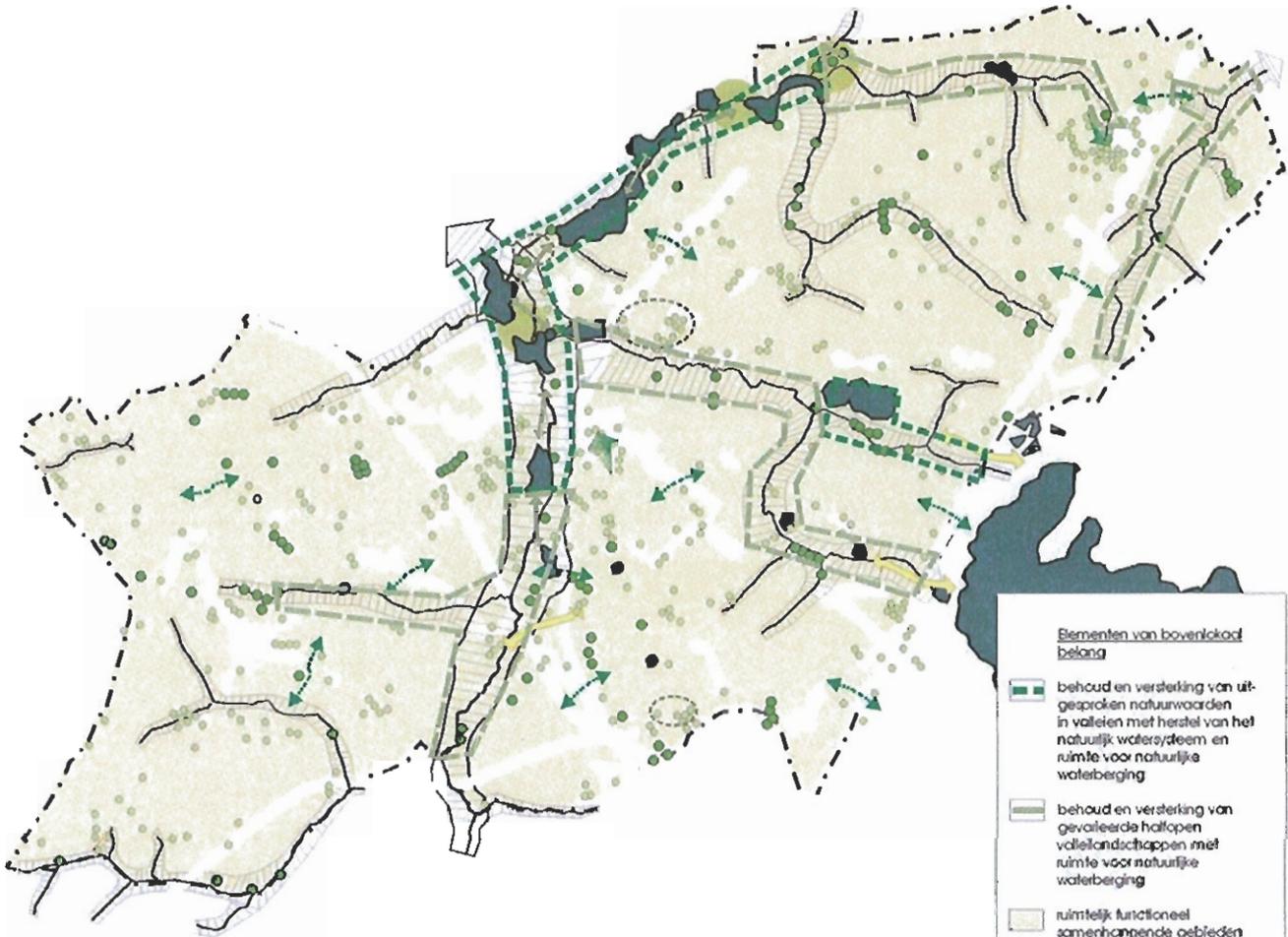
De dragers van de open ruimte zijn natuur, landschap en landbouw. Herne is net zoals het volledige Pajottenland nog steeds een landelijke gemeente met heel wat natuurwaarden en open ruimte. De meeste elementen van de open ruimtestructuur zijn van bovengemeentelijk belang en worden sterk bepaald door de beleidsintenties van het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant.

- De nog gave open ruimtegebieden worden behouden met respect voor de er aanwezige landbouwactiviteiten.
- Nieuwe bebouwing in het open ruimtegebied dient maximaal aan te sluiten bij bestaande bebouwing.
- De bestaande bossen dienen gevrijwaard te worden. De bossen dienen waar mogelijk met elkaar verbonden te worden via kleinschalige landschapselementen e.d.
- De beekvalleien dienen zoveel mogelijk een natuurlijk verloop te kennen. De waterkwaliteit dient verbeterd te worden. Er zal werk gemaakt worden van een natuurvriendelijk oeverbeheer en het voorzien van streekeigen groenvegetatie langs de beken in het landschap.
- De aanleg van kleine landschapselementen zoals bomen, struiken e.d. wordt on-

dersteund door subsidies

- De sites en de omgeving van het Kartuizerklooster en het klooster van de Dominicanessen kennen een potentie voor landschapsontwikkeling en zullen verder bestudeerd worden. Deze studies kunnen de basis vormen om ook voor andere historische of speciale gebouwen te Herne dergelijk initiatief te nemen (zoals b.v. voor bepaalde vierkantshoeves, ...).





- Elementen van bovenlokaal belang**
- behoud en versterking van uitgesproken natuurwaarden in valleien met herstel van het natuurlijk watersysteem en ruimte voor natuurlijke waterberging
 - behoud en versterking van gevaloriseerde halfopen valleilandschappen met ruimte voor natuurlijke waterberging
 - ruimtelijk functioneel samenhangende gebieden vijwarsen voor de land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte
 - zoeklocatie bosuitbreiding
- Elementen van lokaal belang**
- linken van elementen van de natuurlijke structuur via KLE e.d.
 - groene vingers
 - behouden zicht op de open ruimte
 - open ruimtecorridors
 - opstellen landschapstudie voor dit gebied en rup
- Bestaande elementen**
- bosfragment (te versterken)
 - beekvallei (te versterken)
 - groenelementen
 - boomgaard

Wonen voor iedereen

Herne kan volgens de berekening van de woonbehoeften geen nieuwe ontwikkelingen buiten het bestaande woongebied realiseren. De gemeente blijft ervoor ijveren om in de toekomst in overleg met de hogere overheden toch ontwikkelingsmogelijkheden te realiseren zowel voor private als sociale woningbouw.

Desondanks zijn er nog bouw mogelijkheden in de gemeente langs de uitgeruste wegen in het woongebied, binnen de goedgekeurde verkavelingen en in de nog niet aangesneden binnengebieden.

In de Hernekauter zal een kleinschalig sociaal project gerealiseerd worden van een 30-tal wooneenheden. Deze realisatie kadert in het doelgroepenbeleid van de provincie Vlaams-Brabant waardoor de woonbehoefte-berekening hierop niet van toepassing is.

De nog aanwezige binnengebieden (in woongebied) kunnen verder ontwikkeld worden.

De gemeente zal in uitvoering van zijn structuurplan richtlijnen uitwerken waar 3 volwaardige bouwlagen (incl. dakverdieping) en meergezinswoningen toegestaan zijn.

De gemeente wenst op termijn de site van Fondatel aan het station een residentiële functie te geven.



Zonevreemde woningen worden zone-eigen

Rechtszekerheid voor zonevreemde woningen

Voor woningen in kwetsbaar gebied (natuurgebied) wordt in overleg met de hogere overheid een oplossing op maat uitgewerkt.

Er dient een oplossing te komen voor de wachtgevels en nog lege percelen in de woonlinten gelegen in het agrarisch gebied.

In onze gemeente komen een aanzienlijk aantal zonevreemde woningen voor. Dit zijn grotendeels woningen die gebouwd zijn in het landbouwgebied. De huidige wetgeving geeft reeds talrijke mogelijkheden aan deze woningen. Het spreekt voor zich dat de gemeente een duurzaam beleid wil uitwerken waarbij met respect voor de open ruimte de nodige garanties en rechtszekerheid geboden worden aan de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijven.

De gemeente behoudt de mogelijkheid om via ruimtelijke uitvoeringsplannen dit decreet waar nodig te verfijnen.

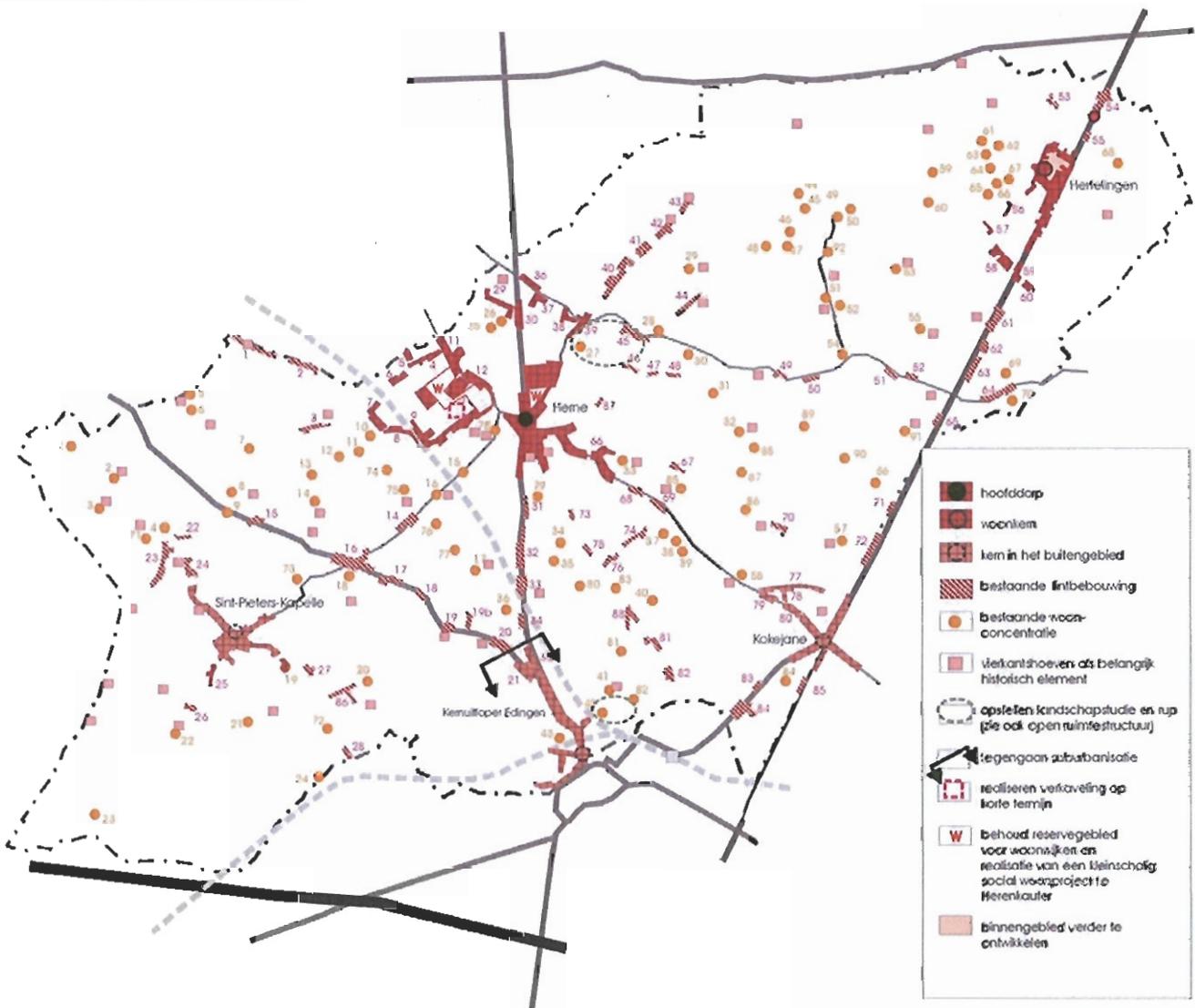
Zonevreemde woningen die onmiddellijk aansluiten op één van de dorpskernen dienen

wel meer mogelijkheden te krijgen, analoog aan de woningen in het woongebied.

Voor de zonevreemde woningen die een cultuurhistorische waarde hebben en de woningen in kwetsbaar gebied zal een specifiek beleid uitgewerkt worden.

De wetgeving biedt voor dit type van zonevreemde woningen immers te weinig mogelijkheden.

De gemeente wordt tevens geconfronteerd met een problematiek van wachtgevels in het agrarisch gebied en met de aanwezigheid van enkele percelen in woonlinten die ten tijde van de opvolgeregels niet werden ingevuld. De gemeente tracht hieromtrent een oplossing te bekomen.



Kansen voor de eigen bedrijven

De gemeente wenst een bijkomend lokaal bedrijventerrein te voorzien aansluitend op het bestaande terrein langs de Scheibeekstraat.

Er zal ten behoeve van de zonevreemde bedrijven een ruimtelijk uitvoeringsplan opgesteld worden. Als rode draad geldt dat hoe beter de zonevreemde bedrijven aansluiten bij de kernen hoe meer mogelijkheden bespreekbaar zijn.

Op het gewestplan zijn nog verschillende bedrijventerreinen ingetekend. Rekening houdende met het landelijke karakter van de gemeente is het aangewezen dat de ontwikkelingsmogelijkheden op het schaalniveau van de gemeente gehouden worden. De bestaande industriegebieden worden omgevormd naar KMO-gebieden met uitzondering van Olympia waarvoor de bestaande mogelijkheden worden behouden (reeds BPA voor opgesteld).



De gemeente wenst een lokaal bedrijventerrein aan te leggen en waar mogelijk bestaande bedrijven ontwikkelingsmogelijkheden te bieden op hun huidige locatie.

Industriegebieden op het gewestplan worden omgevormd tot KMO-gebieden of krijgen een residentiële functie indien deze aansluiten op een dorpskern.

Kwaliteitsvol verkeer met aandacht voor de zwakke weggebruiker

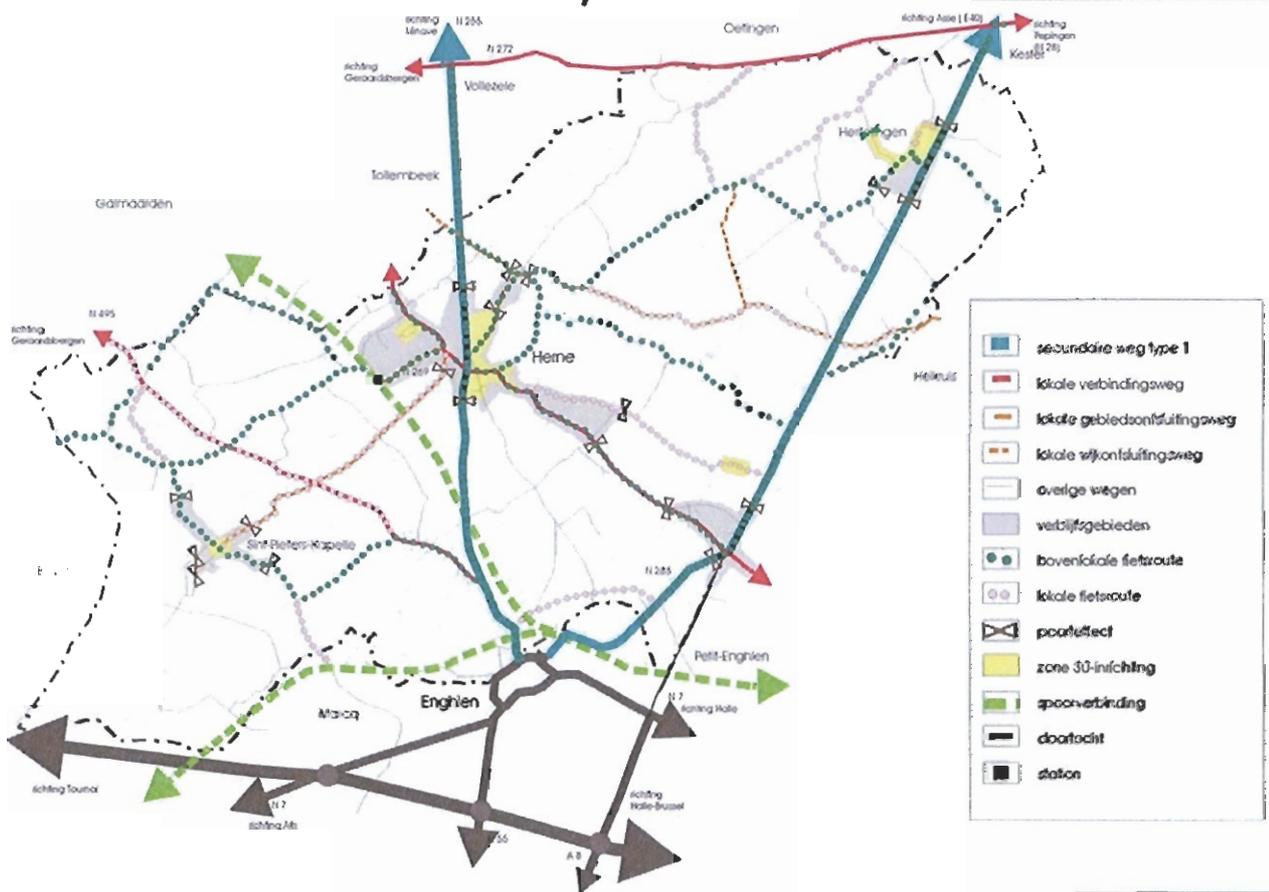
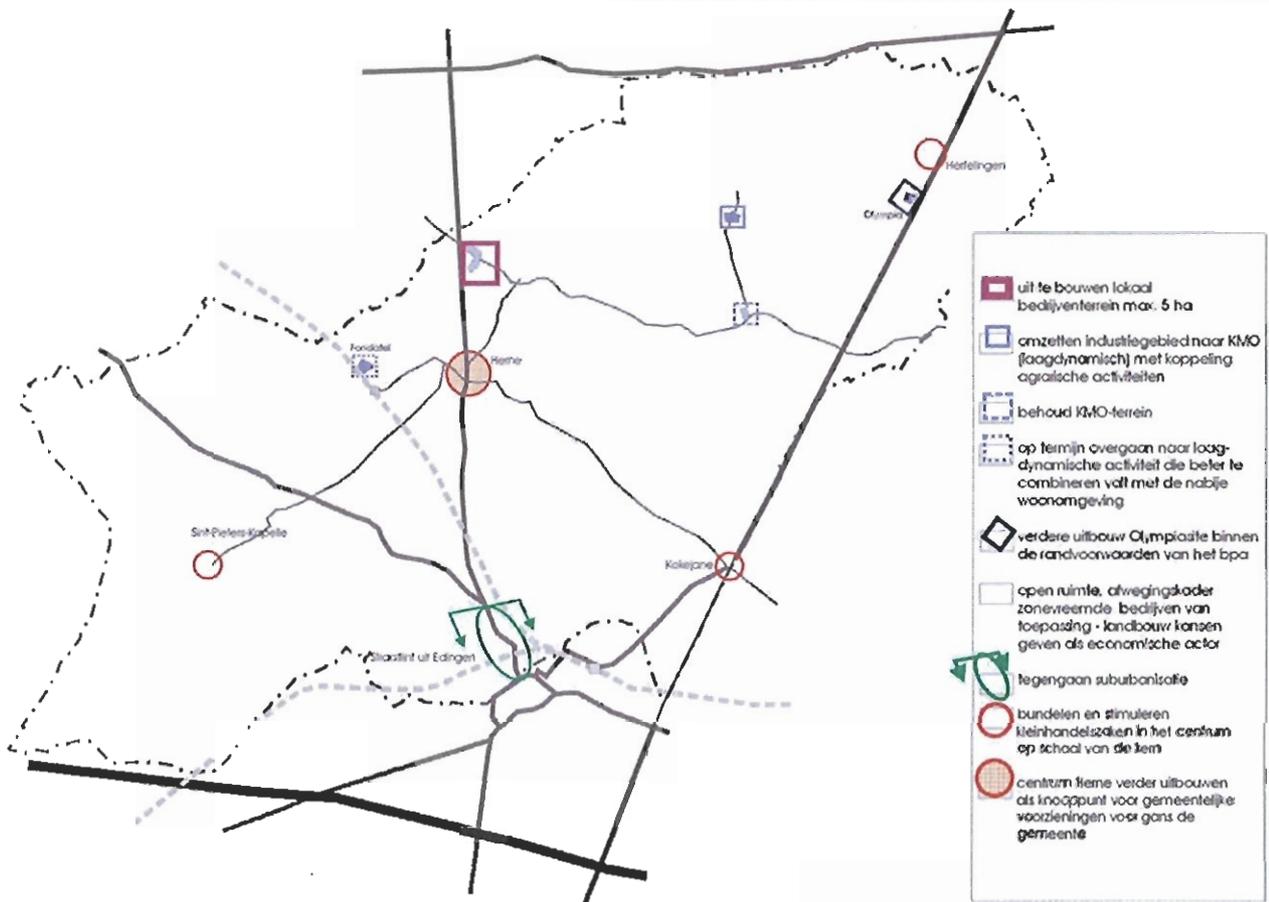
Herne kent goede ontsluitingsmogelijkheden. De N 255 (Ninove-Edingen) en de N 285 (Asse-Edingen) vormen samen met een dicht net aan lokale verbindings- en ontsluitingswegen de garantie voor een vlotte bereikbaarheid van de gemeente. Daarnaast werd eveneens een fietsroutenetwerk uitgewerkt teneinde ook een waardig alternatief te kunnen aanbieden voor de korte verplaatsingen met de auto.

Voor de verkeersafwikkeling en de bevordering van het openbaar vervoer zijn op korte termijn reeds volgende acties voorzien:

- Aanleg van een fietspad tussen Kokejane en Herne.
- Ijveren voor meer openbaar vervoer
- Verbeteren stationsomgeving

- Meer aandacht voor de woonkwaliteit en de rol van de zwakke weggebruiker bij herinrichtingen van de dorpskernen. Speciale aandacht dient uit te gaan naar de verschillende schoolomgevingen.





Voorzieningen ten dienste van iedereen

De gemeente beschikt reeds over een ruime waaier aan openbare voorzieningen (sportcentrum, parochiezalen, ...) waar verschillende verenigingen een thuis hebben. Daarnaast zijn er de verschillende scholen, het gemeentehuis, containerpark ... die ten dienste staan van de burger.

Ook in de toekomst zal een zo goed mogelijke dienstverlening aangeboden worden.

De gemeente beschikt over heel wat fiets- en wandelroutes en heeft net zoals het volledige Pajottenland heel wat potentie op toeristisch-recreatief vlak.

Volgende acties worden voorzien:

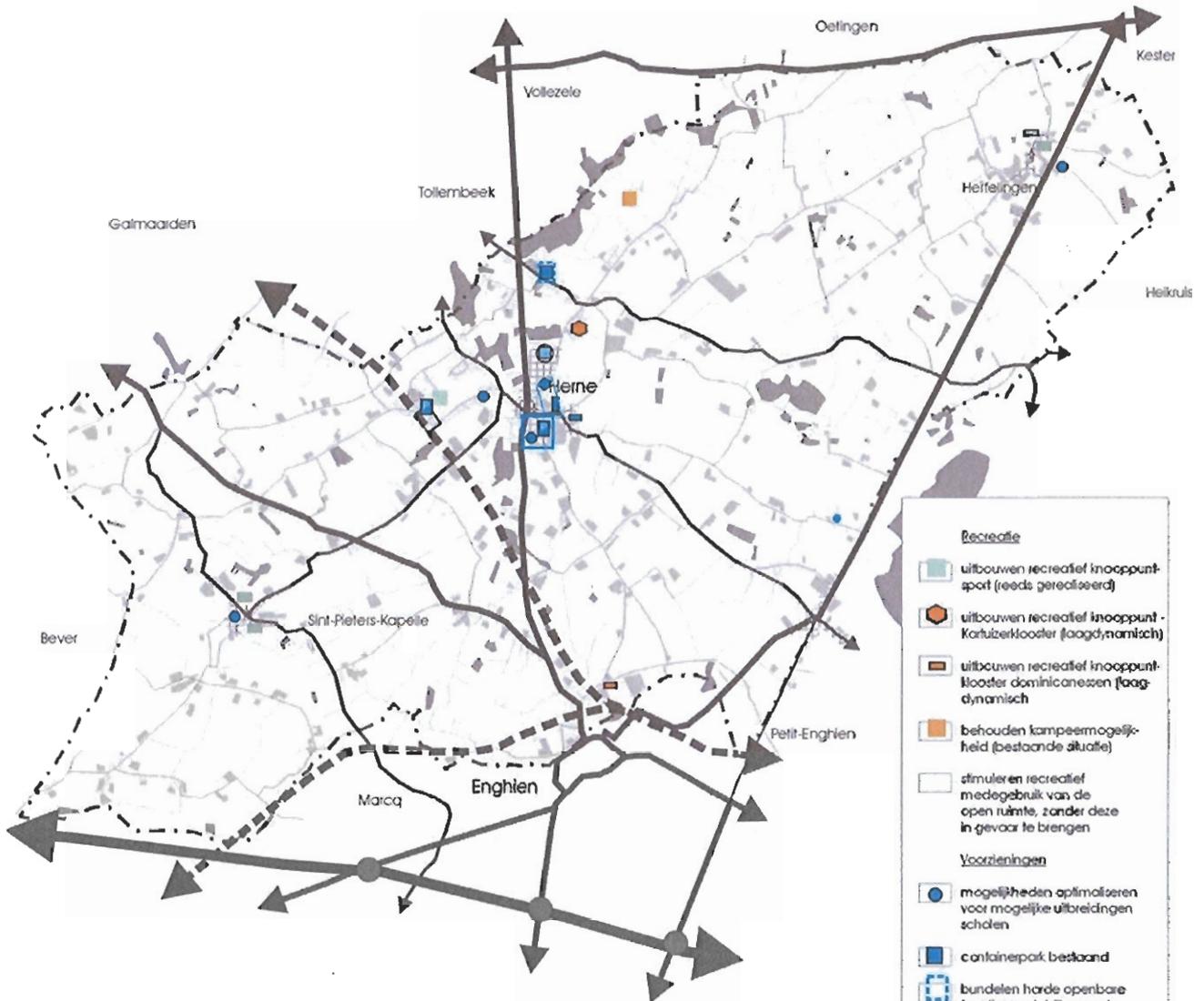
- Geven van uitbreidingsmogelijkheden van het containerpark op de huidige locatie.
- Verdere uitbouw van de sporthal Hernekouter.
- Uitbouw Kartuizersite als toeristische en culturele troef.
- Geven van recreatief-culturele functie aan het klooster van de Dominicanessen.
- Bieden van uitbreidingsmogelijkheden aan de scholen.
- Bieden van uitbreidingsmogelijkheden aan het rustoord.
- Verdere bundeling van openbare voorzieningen in de kern van Herne (gemeentehuis, jeugdhuis, bibliotheek, ...).
- Behoud van lokale culturele en recreatieve voorzieningen zoals parochiezalen, ontmoetingsruimten, ... in elke kern.
- Ruimte voorzien voor waterzuivering en overstromingsgebieden. In het kader van het bekkenheerplan werd reeds gestart met de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied in de Donkerstraat (achter de molen Van Nerom). De overige locaties dienen nog bepaald te worden in overleg met de Vlaamse en Provinciale Overheid.
- De gemeente beschikt reeds over een vrij goed uitgerust net van wandel- en fietsroutes en bouwt deze verder uit.



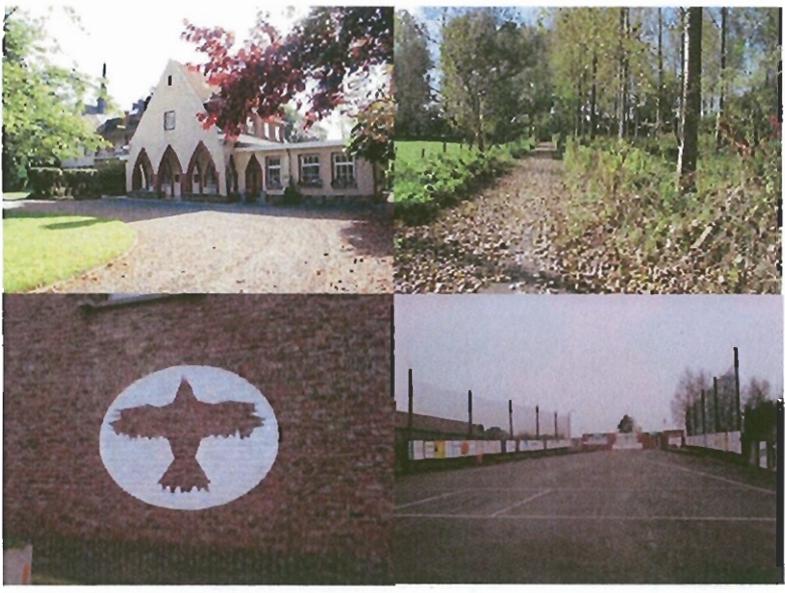
Herne heeft een rijk verenigings- en gemeenschapsleven.

De gemeente wenst dit verder te ondersteunen en te versterken.

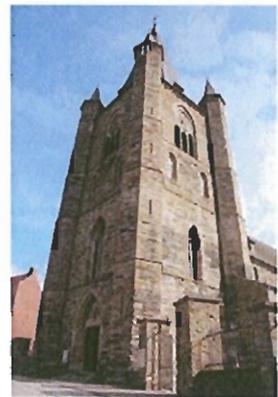
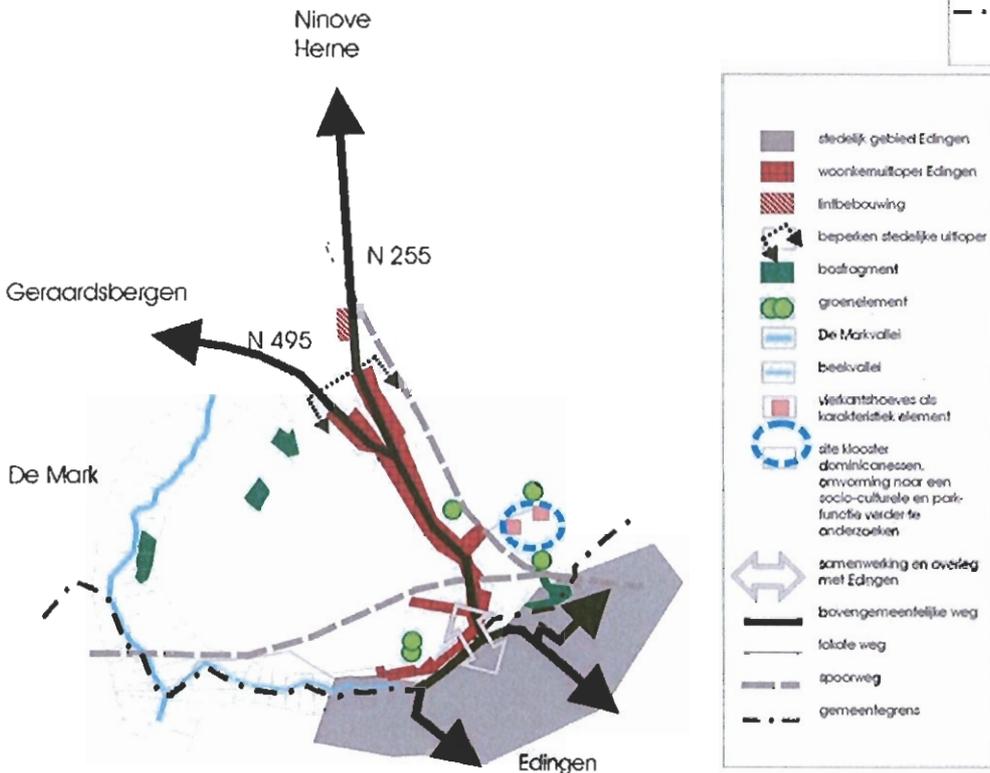
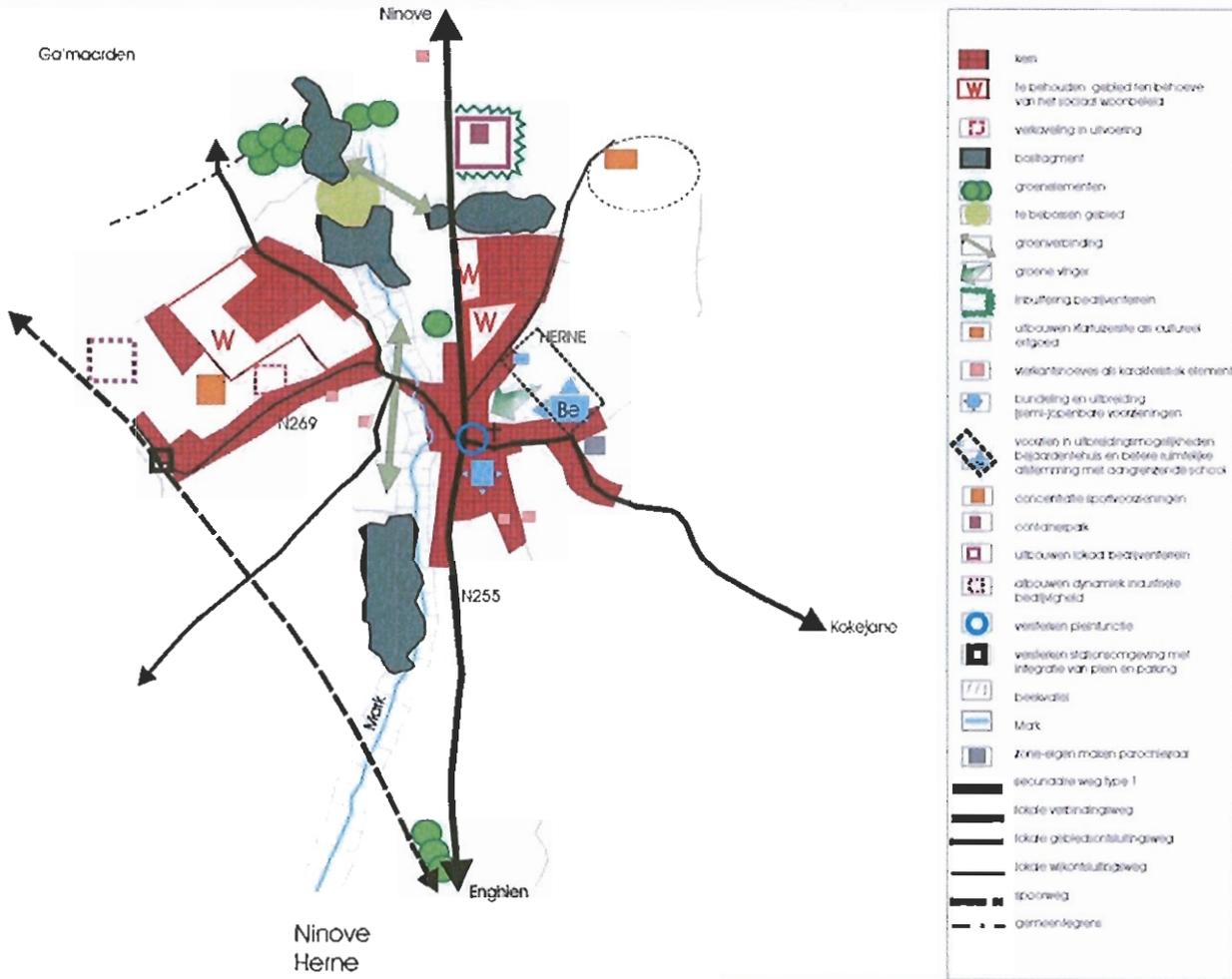
Ook op het vlak van toerisme en recreatie beschikt de gemeente over heel wat troeven.

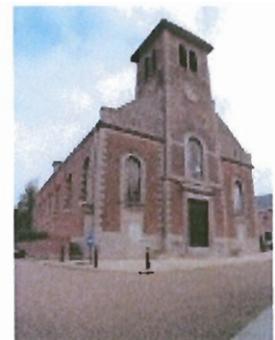
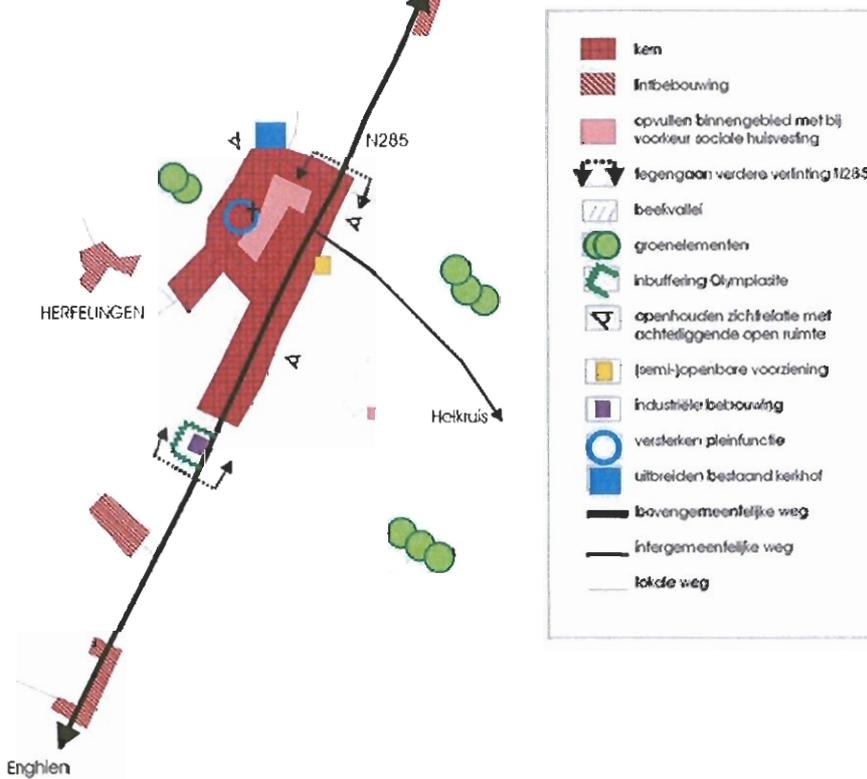
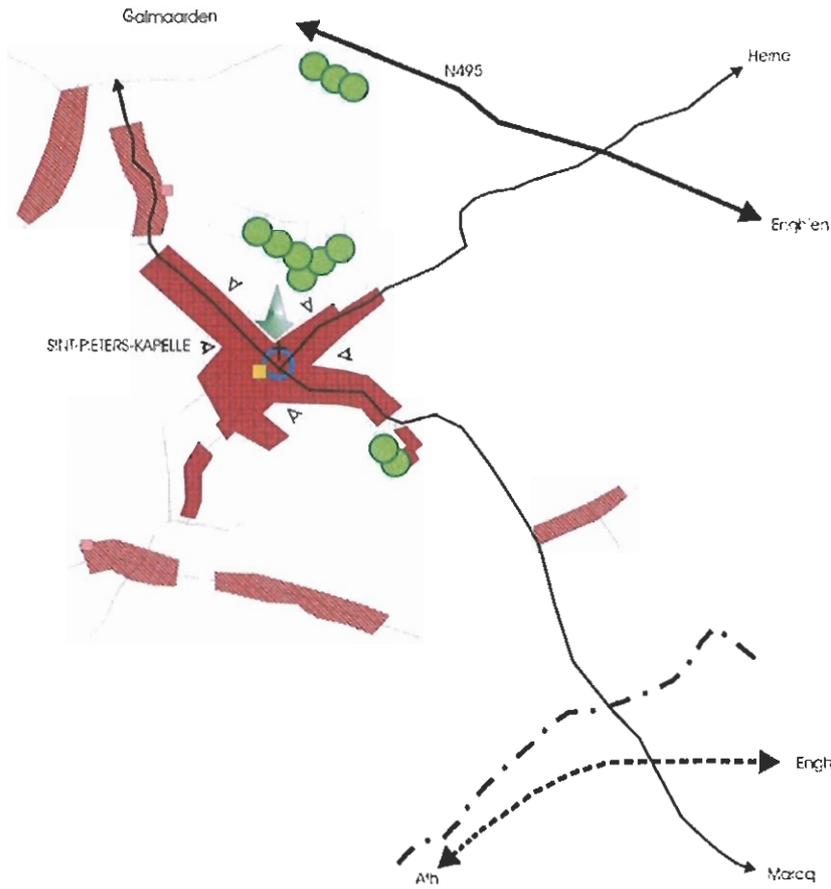


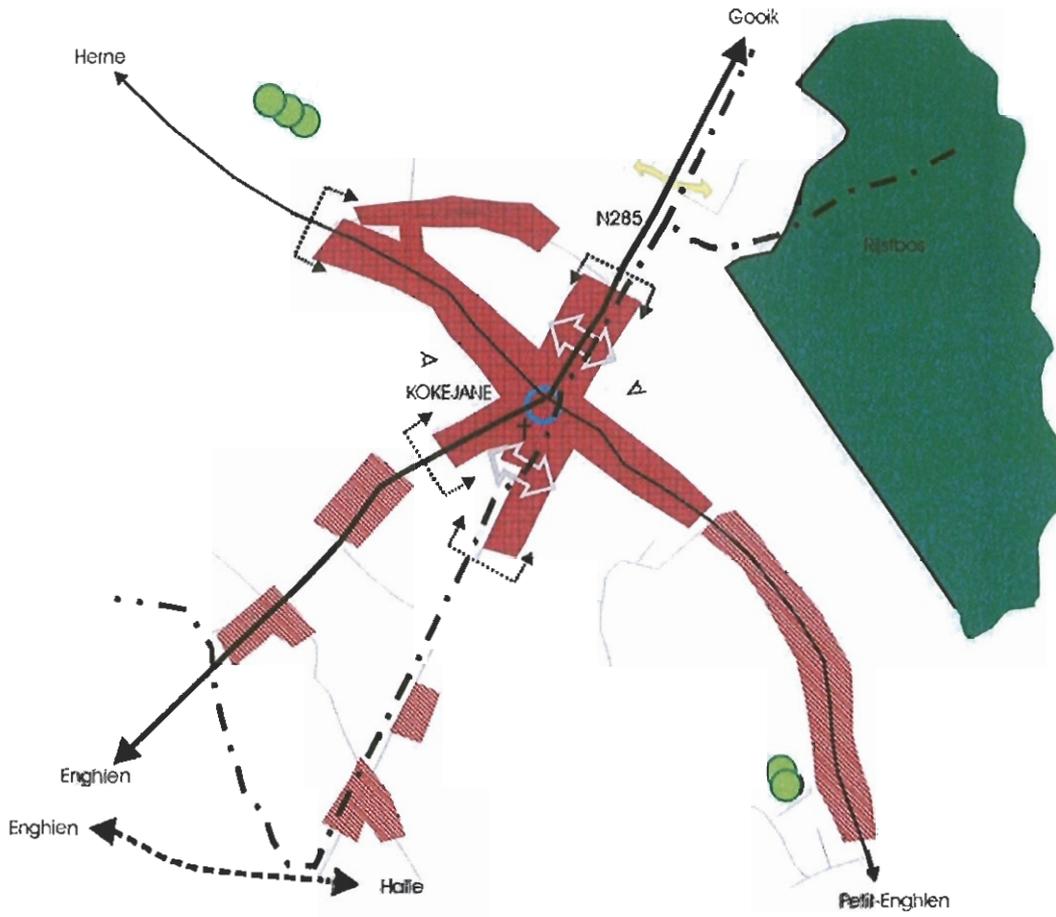
- Recreatie**
- uitbouwen recreatief knooppunt-spots (reeds gerealiseerd)
 - uitbouwen recreatief knooppunt-Kartuizerklooster (aodynamisch)
 - uitbouwen recreatief knooppunt-Klooster dominicanesen (aodynamisch)
 - behouden kampeermogelijkheid (bestaande situatie)
 - stimuleren recreatief medegebruik van de open ruimte, zonder deze in gevaar te brengen
- Voorzieningen**
- mogelijkheden optimaliseren voor mogelijke uitbreidingen scholen
 - containerpark bestaand
 - bundelen harde openbare functies zoals bijkomende gemeentelijke loodsen, containerpark
 - bundelen zachte openbare functies zoals administratief centrum, jeugdhuis, bibliotheek
 - voorlopig behoud bestaande gemeentelijke loodsen
 - aandacht voor bundelen parkeert
 - voorzien in uitbreidingsmogelijkheden bejaardentehuis en afstemming met de school
 - uitbreiden bestaande begraafplaats
 - parochiezaal zone-eigen maken
 - op te nemen in openbaar nut



Aandachtspunten dorpskernen en uitloper van Edingen







	kern
	in/betrouwing
	beekvallei
	bos
	groengebied
	open ruimte corridor
	openhouden zichtrelatie met achterliggende open ruimte
	verstefte rotonde
	tegenaan verdere verlinting
	overleg en samenwerking met Petit-Enghien
	bovengemeentelijke weg
	intergemeentelijke weg
	lokale weg
	spoorweg
	provinciegens



Gemeente Herne

Centrum 17
1540 Herne

Telefoon: 02 397 11 55
E-mail: nico.vanderlinden@herne.be

Verantwoordelijke uitgever:

College van Burgemeester en Schepenen

Centrum 17

1540 Herne

Bronnen:

Tekst en kaarten: Arcadis VDS

Foto's: Arcadis VDS en gemeente Herne



Bezoek ons op het web:
www.herne.be

Volgende stappen

Na de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan start de uitvoering van dit plan.

Dit plan zal het draaiboek vormen voor de uitwerking van het ruimtelijk beleid voor de komende jaren.

De gemeente zal via de uitwerking van ruimtelijke uitvoeringsplannen, bouwverordeningen, infrastructuurwerken, beheersplannen enz. de visie die in het structuurplan werd vormgegeven concretiseren.

Ook naar aanleiding van de uitvoering van dit plan zal de bevolking geïnformeerd en geraadpleegd worden.



Bijlage 3: Motivatie opname N 272 als secundaire weg III

Vergadering **COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN - 11/01/2010**

Dienst(en) Grondgebiedzaken - openbare werken

Auteur Paulette Vincent

Classificatie **Ref. 575.11**

Reg.nr. - Datum brief

Onderwerp

Fietspadenproject N272 (Gooik-Herne-Galmaarden) via module 13: verslag provinciale auditcommissie aangaande startnota.

Kennisgeving/
Beslissing

Het college neemt kennis van het verslag van de provinciale auditcommissie van 17 november 2009 mbt de conformverklaring van de startnota van het fietspadenproject N272 (Gooik-Herne-Galmaarden) via module 13 en neemt in verband met het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk en de hercategorisering van de N272 volgend standpunt in:

- bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk: suggestie tot uitbreiding van het netwerk met het gedeelte van de N272 tussen N255 en N28 met behoud van het reeds bestaande alternatieve traject langsheen de Molenstraat indien mogelijk,

- hercategorisering van de N272: suggestie tot wijziging van lokale weg type I naar secundaire weg type 3 gelet op de belangrijkheid van deze weg als verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau (oa verbinding Galmaarden – Halle, de hoge intensiteit aan zwaar verkeer), zoals reeds voorgesteld in het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en eveneens zal voorgesteld worden in het kader van de verbreding / verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan, en dit op voorwaarde dat op dergelijke wegen poorteffecten en plaatselijke asverschuivingen en/of wegversmallingen mogelijk blijven bij overgang van snelheidszone 70 naar snelheidszone 50.

Kredieten

- artikel :
- geraamde kost :
- beschikbaar krediet :
- visum financieel beheerder :

Beslist Conform voorstel.

Toelichting

Bijgevoegd het verslag van de provinciale auditcommissie van 17 november 2009 mbt de conformverklaring van de startnota van het fietspadenproject N272 (Gooik-Herne-Galmaarden) via module 13. Belangrijk hierbij op te merken is dat slechts een beperkt gedeelte van de N272 (nl. deel tussen Tollembeek en lichten N255) opgenomen is op het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk en dus aan 100% wordt gesubsidieerd. Het overige gedeelte (tussen lichten N255 en einde der werken op Kester) ligt niet op dit netwerk, zodus slechts 80% subsidie. Er werd afgesproken om vanuit de gemeenten Gooik (trekker), Galmaarden en Herne hieromtrent een schrijven te richten naar de provincie om alsnog dit resterend gedeelte mee op het netwerk te krijgen (bestaande traject langs Molenstraat richting Oetingen zal dan wel hoogstwaarschijnlijk moeten verdwijnen van dit netwerk (zie modelbrief

Lucy Simon
Duurzaamheids- en mobiliteitsambtenaar

E-mail: lucy.simon@gooik.be

Provincie Vlaams-Brabant
Dienst Mobiliteit en Wegen

Tav. Annelies Janssens

Provincieplein 1

1755 GOOIK

Betreft: Aanvraag hercategorisering N272 (Langestraat) en opname in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ref: LS/10/002

Bijlage: Argumentatiedossier

Gooik, 11 januari 2010

Geachte mevrouw,

Het versterken van de potentiële fietsverbinding tussen Geraardsbergen, diverse Pajotse gemeenten, de N255 (Ninove-Edingen), de N285 (Asse-Edingen) en de N28 (Ninove-Halle) en de uitbouw van de N272 als een volwaardige secundaire weg type III kan een meerwaarde betekenen op bovenlokaal niveau.

De gemeente Gooik, Galmaarden en Herne willen bij deze dan ook een gezamenlijke aanvraag indienen voor een hercategorisering van de N272 van lokale weg type I (lokale verbindingsweg) naar secundaire weg type III.

Naast een opwaardering van de categorisering leeft tevens de vraag het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk over het grondgebied Gooik, Galmaarden en Herne te wijzigen en dit op en in de omgeving van de N272.

Beide aanvragen worden ingediend in functie van het fietspadenproject N272. De startnota kwam reeds op de PAC van 17 november 2009. Tijdens de commissie werd ons de noodzaak van een gezamenlijke aanvraag meegedeeld. De gezamenlijke aanvraag wordt beargumenteerd via bijgevoegd argumentatiedossier.

Steeds bereid voor verdere inlichtingen, tekenen wij inmiddels met achtingsvolle groeten,

Galmaarden

Gooik

Herne

De Secretaris,

De Secretaris,

De Secretaris,

Kristof Andries

Erik Van Snick

Ann Naert

De Burgemeester,

De Burgemeester,

De Burgemeester,

Pierre Deneyer

Michel Doomst

Kris Poelaert

Argumentatiedossier:

Aanvraag voor overdracht van de N272 van lokale weg type I (lokale verbindingsweg) naar secundaire weg type III

De N272 kreeg in het verleden een selectie als lokale verbindingsweg. Er wordt thans voorgesteld om in functie van de herziening van het mobiliteitsplan (Spoor 2 – Verbreden en verdiepen) en het fietspadenproject op de N272 deze weg te selecteren als een secundaire weg type III.

Argumentatie:

1. De N272 is gedeeltelijk een verbinding tussen twee wegen met categorisering secundaire weg type I, nl. de N255 (Ninove-Edingen) en de N285 (Asse-Edingen)
2. Het sterk doorgaand karakter van de N272 met belangrijke ontsluitings,- verzamel- en toegangsfunctie (ook voor KMO's) die verschillende gemeenten en provincies met elkaar verbinden en doorkruisen (verbinding tussen Geraardsbergen, (Oost-Vlaanderen en Halle (Vlaams-Brabant)).
De hoofdfunctie van de N272 is dus meer dan enkel een verbinding op lokaal niveau. Er is een duidelijke verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau. De N272 geeft een verbinding tussen het stedelijk gebied Geraardsbergen via Moerbeke, Galmaarden, Tollembeek en Kester naar de N28. De N28 vormt vervolgens de verbinding tussen Ninove en Halle.
3. Op een secundaire type III, waar we als besturen volkomen achter staan, moeten zeker in een zone 50 asverschuivingen al dan niet in combinatie met een poorteffect mogelijk zijn (is ook het geval op de N255 in Denderwindeke).
4. Het lokaal belang van de N272 wordt betwist verwijzend naar de reeds in het verleden uitgevoerde verkeerstellingen (+/- 4000 voertuigen/dag waaronder een groot aandeel zwaar verkeer). Nieuwe verkeerstellingen zullen in 2010 uitgevoerd worden via plaatsen van lussen i.s.m. het Vlaams Gewest.
5. Langs deze as bevinden zich volgende buslijnen:
 - Lijn 161 (Leerbeek-Geraardsbergen), 1u frequentie, spits 5.35-8.05/16.05-18.05) 30' frequentie
 - Marktbus Leerbeek-Ninove (enkel op gedeelte tussen Vollezele en Tollembeek)
 - Lijn 162 (Ninove-Vollezele-Leerbeek), 1u frequentie, spits (5.39-8.06/16.06-19.06) 30' frequentie (enkel op kruispunt met de N255)
 - Len 1 schoolbus Sint-Martens-Lennik (op gedeelte tussen Vollezele en Kester)
 - WeekendbelbusNaast de bestaande buslijnen biedt de N272 potentie voor meer openbaar vervoer.
6. De N272 biedt potentie voor meer functioneel fietsverkeer.
7. De N272 biedt potentie voor meer recreatief fietsverkeer. Recreative fietsers kunnen vanuit omliggende gemeenten via de N272 inpikken op het fietsknooppuntennetwerk van de gemeenten Gooik, Galmaarden en Herne.

Aanvraag Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op de N272

De gemeenten Gooik, Galmaarden en Herne wensen een opname van het gedeelte van de N272 tussen de dorpskern van Tollembeek en de N285 (steenweg tussen Asse en Edingen) in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Slechts 250m van de N272 op grondgebied Vollezele (Galmaarden) ligt momenteel op het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Parallel met de N272 ligt er momenteel een bovenlokale functionele fietsroute dat Vollezele met Gooik verbindt via de Molenstraat (Vollezele), Vollezelestraat (Gooik), Kerkstraat (Gooik) en Lenniksestraat (Gooik). De gemeenten zoals hierboven genoemd zijn vragende partij om deze bovenlokale functionele fietsroute te verplaatsen naar de N272 en de bestaande verbinding Molenstraat, Vollezelestraat, Kerkstraat en Lenniksestraat eventueel te behouden als bovenlokale alternatieve functionele fietsroute.

Argumentatie:

1. De N272 verbindt diverse kernen met elkaar. Een busverbinding zoals weergegeven bij de aanvraag tot hercategorisering bestaat momenteel reeds een aantal jaren en heeft potentie naar de toekomst.
2. Als argumentatie halen we even de doelstellingen vademecum fietsvoorzieningen aan en dit gekoppeld aan de plaatselijke situatie. De fietsroutes dienen samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel te zijn.

a. Samenhangend

Het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel zonder onderbrekingen en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben.

De N272 heeft een goede potentie om als fietsverbinding ontwikkeld te worden. De aanvraag tot bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk past binnen een algemeen fietsbeleid langs de N272, op termijn kan een doorlopend fietspad gerealiseerd worden vanaf de N28 tot aan de provinciegrens met Oost-Vlaanderen. Tussen de N28 en de N285 zijn reeds fietspaden gerealiseerd, er is een project gepland tussen de dorpskern van Tollembeek en Galmaarden en tussen Galmaarden en de provinciegrens Oost-Vlaanderen. Daarnaast zijn er nog diverse fietspadenprojecten gepland die aansluiten op de N272: Galmaarden is momenteel reeds bezig met twee module 13 dossiers, namelijk aanleg van fietspaden vanaf grens Oost-Vlaanderen tot centrum Galmaarden (recent opgestart) en het dossier module 13 vanaf centrum Galmaarden naar centrum Tollembeek dat reeds enkele jaren lopende is en zich momenteel in onteigeningsstadium bevindt. Het is dus de logica zelf dat het vervolg met name centrum Tollembeek richting Gooik op termijn eveneens dient te worden gerealiseerd.

b. Direct

Het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft. Dit vereist een fijnmazig netwerk.

overschrijden. De samenhang in het Pajottenland is vrij groot waardoor de bevolking niet enkel zijn eigen dorpsfeest bezoekt, maar ook deze over de gemeentegrens.

Naast intergemeentelijke samenwerking tussen verenigingen kennen we dit ook tussen sportclubs.

Sportclubs die gebruik maken van de sportinfrastructuur te Gooik bijvoorbeeld kennen een niet onbelangrijk aantal leden van de deelgemeenten Herfelingen (Herne) en Vollezele (Galmaarden). En ook omgekeerd. Het fietsroutenetwerk kan voor de betrokkenen een positieve meerwaarde bieden.

c. Toeristische attractiepolen van bovenlokaal niveau

De drie gemeenten liggen in een toeristisch aantrekkelijk gebied, nl. het Pajottenland gekend tot ver buiten zijn gemeentegrenzen. Het Pajottenland wordt getypeerd door het mooie open landschap met zijn typische kleine landschapselementen en kleine bezienswaardigheden verspreid over het volledige Pajottenland.

Het Pajottenland is zeer gewaardeerd bij de iets meer getrainde wandelaar en fietser omwille van het reliëf in de streek. Tevens wordt de streek gepromoot omwille van hoevetoerisme in de buurt.

d. Secundaire en hogere onderwijsinstellingen

Scholieren in de nabije en iets verdere omgeving van de N272 verplaatsen zich of zouden zich moeten kunnen verplaatsen naar de secundaire scholen in de naburige gemeenten en steden zoals Lennik, Roosdaal, Halle en Ninove via een veilige fietsroute langs de N272 en een vlotte aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk.

e. Regionale bedrijventerreinen

De bedrijven gevestigd rond de N272 zijn eerder kleinere zelfstandige bedrijven met een beperkt personeelsbestand. Toch is de N272 een niet onbelangrijke verbinding voor de bevolking van Vollezele (Galmaarden) richting Halle. Een bedrijf als Colruyt bijvoorbeeld is een niet onbelangrijke werkgever voor de streek die ook het gebruik van fiets en openbaar vervoer stimuleert. Woon-werkverkeer kennen we niet allen richting Halle, maar ook richting Brussel. De verbinding met de stelplaats van de Lijn te Leerbeek speelt in dergelijke context een belangrijke rol (vlotte overgang van N272 naar stelplaats op N285). Tevens is de metrostelplaats ter hoogte van Erasmus al even belangrijk als verbinding met Brussel. De Metrostelplaats is via de N272, de N285 en verder via Lennik te bereiken.

Naast de grotere bedrijven mogen we ook niet onze plaatselijke hoeveverkoop vergeten en de boerenmarkten te Kester en Gooik.

f. Regionale recreatiedomeinen

- Kesterheide (Gooik): Kesterheide heeft een belangrijke natuur historische waarde en is gekend in de regio en ver erbuiten. Heel wat activiteiten vinden plaats op deze locatie zoals o.a. wandeltochten, mountainbiketochten, motorcross, culturele evenementen met een historisch karakter, natuurevenementen, ...
- Natuur Educatief Centrum Paddenbroek (Gooik): Het centrum kent de laatste jaren steeds meer bekendheid. Paddenbroek zorgt voor natuureducatie naar

De N272 vormt een duidelijke en directe route. Het bovenlokaal fietsrouten netwerk loopt nu via Vollezele door Oetingen als alternatief voor deze weg. Deze route heeft weliswaar zijn voordelen als bovenlokaal alternatieve functioneel fietsrouten netwerk, maar is een grote omweg voor de fietser richting Halle, Brussel, ...

c. Aantrekkelijk

De voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen.

Er is mogelijkheid om een aantrekkelijk fietspad te voorzien. De N272 loopt door het Pajottenland en kent veel interessante vergezichten langs zijn tracé. Het Pajottenlandse open landschap wordt af en toe onderbroken door zijn typerende hoeves en charmante kernen.

d. Veilig

De voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers. Naast verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid.

Deze weg is ook de route voor de auto, wat de sociale veiligheid ten goede komt. Door de aanleg van fietspaden krijgt nu ook de fietser zijn plaats. Rekening houdende met de intensiteiten, snelheid van het verkeer en de functie van deze weg is gemengd verkeer langs dit tracé zeer gevaarlijk. Via de startnota worden vrijliggende fietspaden langs elke kant van de weg voorzien.

Naast de objectieve veiligheid is er ook het aspect van subjectieve veiligheid van deze weg. De snelheid van het autoverkeer gecombineerd met de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden draagt bij tot een veilig gevoel voor het langzaam verkeer langs deze weg.

e. Comfortabel

De voorzieningen maken een vlotte comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

De verbinding langsheen de N272 kent minder hoogteverschillen dan via de Molenstraat, Kerkstraat, Lenniksestraat. Fietspaden langsheen de N272 zorgen tevens voor een rechtstreekse verbinding.

3. De opname van de N272 in het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk kan ook beargumenteerd worden op basis van volgende functionele attractiepolen:

a. Ziekenhuizen

- St.-Mariaziekenhuis te Halle te bereiken via de N285 en de N28 volgend op de N272
- O.L.Vrouwziekenhuis met campus te Aalst, Ninove en Asse
- Algemeen Stedelijk Ziekenhuis met campus te Aalst, Geraardsbergen en Wetteren

b. Evenementenplaatsen

- Elk dorp of gemeente organiseert heel wat activiteiten zoals dorpsfeesten, wandel- of fietsevenementen, dewelke vaak de grenzen van de gemeenten

scholen in het Pajottenland en ver erbuiten. Zij zijn rechtstreeks bereikbaar via de stelplaats van Leerbeek en een korte wandeling via de oude trambedding.

4. Tenslotte zijn langs het tracé van de N272 verschillende ongevallenconcentraties waar te nemen. Uit gesprekken met de politie blijkt dat dit ook vandaag nog steeds een belangrijk aandachtspunt is. In de projectnota van het fietspadenproject N272 zullen de meest actuele ongevalgegevens besproken worden.

Bijlagen:

- Autonetwerk categorisering van de wegen (Bron: Mobiliteitsplan Gooik)
- Kaart Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Provincie Vlaams-Brabant)
- Kaart Bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (Bron: Provincie Vlaams-Brabant)

Bijlage 4: verslag GBC

VERSLAG

Onderwerp

Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan Herne
Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Plaats en datum van bespreking
Herne, 27/06/2011

Verslagnummer en kenmerk
02-67/000510

Opgesteld door
Jo Van de Sype

Afdeling
Infrastructuur, Ruimte en Verkeer

Verzenddatum
-

Kopie ter info
-

Aanwezig

Gemeente Herne:

- Dhr. Kris Poelaert, Burgemeester
- Mevr. Heleen Lambrechts,
Grondgebiedzaken

Verontschuldigd

Mevr. Sarah Van Geit, provincie
Vlaams-Brabant

MOW Vlaams-Brabant

- Mevr. Anita Jaspers,
mobiliteitsbegeleider

De Lijn Vlaams-Brabant

- Dhr. Luc Daniëls

Politiezone Pajottenland

- Mevr. Lien Mertens, adviseur
verkeersdienst

ARCADIS:

- Ing. Jo Van de Sype, projectmanager
Infrastructuur, Ruimte en Verkeer

1) DOEL VAN DE VERGADERING

Deze vergadering heeft als doel om het beleidsplan te bespreken.

2) BESPREKING

Inleiding

Er wordt voorgesteld om in de inleiding op te nemen dat het grootste deel van het vroegere beleidsplan behouden blijft. Dit wordt wel herschikt en geactualiseerd. Dit betekent dat ook de structuur van het vroegere plan niet volledig behouden blijft waardoor het niet eenvoudig is om aan te geven waar wijzigingen werden uitgevoerd. De belangrijkste veranderingen of aanvullingen zijn vervat in de thema's die besproken werden naar aanleiding van de sneltoets.

RUP Fondatel

De gemeente is ook gestart met de opmaak van een RUP Fondatel. Via dit RUP dient deze bedrijvensite omgevormd te worden naar een woonfunctie. Dit komt ook de mobiliteit ten goede. Er wordt niet langer zwaar verkeer aangetrokken naar deze residentiële omgeving. Positief is ook de onmiddellijke nabijheid van de sporthal en het station.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Deze kaart werd recent gewijzigd en inmiddels door de provincie ook bezorgd aan het studie bureau. Deze wordt ook in de nota opgenomen.

Deze wijziging had betrekking op de opname van de N 272 in het fietsnetwerk.

Belbus

Er is sinds het vorige mobiliteitsplan ook een belbus. Deze rijdt enkel in het weekend. De gemeente blijft vragende partij voor een betere openbaar vervoersverbinding vanuit Sint-Pieters-Kapelle naar Herne en in het bijzonder naar het station.

A8

In de omgeving van Edingen wordt gewerkt aan een betere aansluiting met de A 8. Dit kan mogelijks leiden tot meer verkeer langs de N 255 en de N 285.

Rekening houdende dat deze wegen een selectie hebben als secundaire weg I, is het niet evident om eventueel bijkomend verkeer te weren.

Een vlotte doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen (rond Halle en Brussel) is dan ook belangrijk zodat de chauffeurs minder in de verleiding komen om via Herne een deel van het hoofdwegenet te vermijden.

Openbaar vervoer

De gemeente vraagt aan De Lijn om ook werk te maken van een verbinding tussen Sint-Pieters-Kapelle en Herne (in het bijzonder naar het station).

In deze omgeving wordt ook gewerkt aan een verdere versterking van het wonen waardoor ook de potentie voor een busverbinding in deze omgeving enkel zal toenemen.

De gemeente vraagt om naar aanleiding van de realisatie van het lokaal bedrijventerrein langs de Scheibekstraat na te gaan of het bedrijventerrein ook via de bus bereikbaar kan zijn. In deze omgeving bevinden zich reeds enkele buslijnen die mits enige aanpassing ook het bedrijventerrein kunnen aandoen.

Er wordt ook gevraagd om verder te onderzoeken of de weekendbelbus ook tijdens week mogelijks operationeel zou kunnen zijn. Dit biedt immers de mogelijkheid om steeds beroep te kunnen doen op een minimumaanbod aan openbaar vervoer.

De gemeente wenst ook het station Herne te behouden. Op termijn dient deze omgeving verder verbeterd te worden.

De loketfunctie zal door de NMBS niet langer behouden worden. De gemeente zal zelf de nodige stappen ondernemen om nog een loketfunctie te kunnen aanbieden. Er zijn hieromtrent gesprekken met de NMBS lopende.

Fietspadenprojecten

Op langere termijn dienen ook volgende fietspadenproject verder uitgewerkt of onderzocht te worden:

- Brikstraat-Rendries
- Verbeteren fietspaden N 495

Voetgangersnetwerk

Naar aanleiding van het RUP Rustoord/school en gemeentehuis wordt werk gemaakt van de uitwerking van goede voetgangersverbindingen door de dorpskern van Herne.

Parkeren

De gemeente wenst naar aanleiding van hoger genoemde RUPs het parkeergebeuren in Herne op termijn te herschikken. Op deze manier kan de omgeving van het gemeentehuis en het Heldenplein verkeersluwer worden. Dit wordt nog verder onderzocht.

Het parkeren zal niet langer opgenomen worden bij werkdomein C, maar wordt opgenomen in werkdomein B.

De optie om vrachtwagens te laten parkeren op de stationsparking wordt niet langer opgenomen.

Schoolvervoersplan

Naast een schoolvervoersplan zal er ook werk gemaakt worden van een schoolbereikbaarheidskaart.

Actieprogramma

De gemeente gaat na in welke mate het Heldenplein verkeersluwer kan worden.

De Aubrakendries-Liezebeekwijk en Groen Boom werden reeds opgenomen in de zone 30.

Er zijn geen plannen om wegenwerken uit te voeren ten behoeve van de schoolomgeving Waardestraat.

Via de RUPs in de dorpskern Herne wordt een voetgangersnetwerk uitgetekend binnen deze kern.

In Herne en Kokejane bevinden zich in de dorpskern reeds fietsenstallingen.

Het fietspadenproject N 272 dient nog aan de actietabel toegevoegd te worden.

De werken aan de N 285 mogen verplaatst worden naar korte termijn.

Er zal ook werk gemaakt worden van een schoolbereikbaarheidskaart (op middellange termijn).



Praktische afspraken

De gemeente zal het beleidsplan voorleggen aan de gecoro. Het dossier zal eveneens voorlopig vastgesteld worden door de gemeenteraad waarna het voorgelegd zal worden aan de PAC.

Opgemaakt door:

ARCADIS

Jo Van de Sype

Bijlage 5: visie 2020

Vlaams-Brabant In Beweging

Projectplan voor de Mobiliteitsvisie Vlaams-Brabant – Brussel

De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 is een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportunities. Het is een visie die op termijn verder verfijnd zal worden. De Mobiliteitsvisie 2020 is dan ook een dynamisch plan dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders.

Het meest vernieuwende element in De Mobiliteitsvisie 2020 wordt gevormd door de twee stervormige netwerken van hoogwaardige tramlijnen rond Brussel en Leuven. In de Vlaamse Rand wordt dit tramnetwerk versterkt door een ringvormige regionale tramlijn.

Hiernaast rekent de Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant – Brussel op een versterking van het spoor netwerk in de vorm van het GEN-net rond Brussel. In dit kader wordt ook het invullen van de missing link Herentals – Aarschot voorgesteld, om zo een nieuwe treinverbinding Turnhout – Leuven te creëren.

De Mobiliteitsvisie 2020 omvat ook een opwaardering van het streekvervoer via buslijnen. Enkel de meer dragende elementen van het vervoersnetwerk worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2020. Overige lokale buslijnen, belbussen, schoolbussen en andere functionele bedieningen worden niet vermeld maar blijven wel behouden.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van het aanbod van de Mobiliteitsvisie 2020 in de regio.

Inmiddels werd Vlaams-Brabant In Beweging, het projectplan voor de Mobiliteitsvisie Vlaams-Brabant – Brussel, ontwikkeld waarin ondermeer een fasering wordt uitgewerkt. De criteria die gehanteerd werden bij het ontwikkelen van een fasering zijn : draagvlak, potentieel en modal shift, congestie, complementariteit met GEN en ondersteuning van de doelstellingen geformuleerd in het kader van het VSGB, START en de optimalisatie van de R0-ringweg.

De eerste fase van dit projectplan omvat de volgende elementen :

4 nieuwe tramverbindingen in regio Brussel

- regionale tram : Tervuren – Zaventem Luchthaven – Vilvoorde – Jette
- sneltram : Ninove - Dilbeek - Brussel
- sneltram : Boom - Londerzeel - Brussel
- sneltram : Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem Luchthaven - Brussel

3 snelbusverbindingen in regio Brussel

- Aalst - Asse - Brussel
- Waver - Hoeilaart - Overijse - Brussel
- Leuven - Kortenberg - Brussel

Opwaardering spooraanbod in regio Leuven

Opwaardering busnetwerk regio Leuven

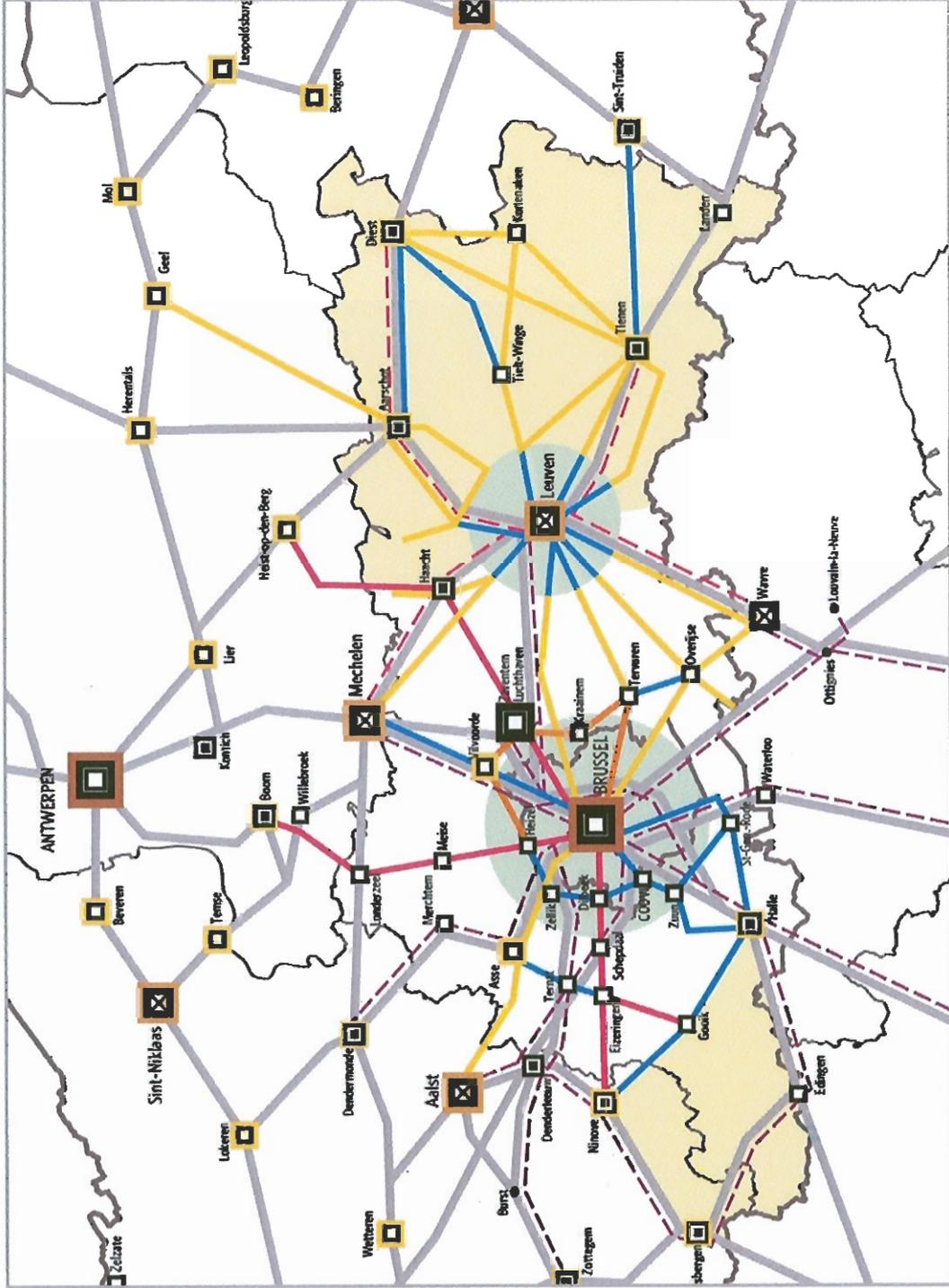
- voorstadsnetwerk in de onmiddellijke omgeving
- semi-directe snelbussen

Versterken van streeklijnen en GEN-toevoertlijnen in de volledige provincie met ondermeer het invullen van de volgende missing links :

- Asse - Ternat - Lennik - Gooik
- Tangentiële verbinding westelijke rand Brussel
Jette - Dilbeek - Sint-Pieters-Leeuw - Beersel - Sint-Genesius-Rode

Vraagafhankelijk vervoer in regio Pajottenland en Hageland

Projectplan Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant - Brussel - Fase A



Stedelijkheidsgraad

- grootstedelijk gebied
- regionaal stedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied

Knooppunten

- internationale knoop
- interstedelijke IC/IR knoop
- interregionale knoop
- bovenlokale of stedelijke knoop
- belangrijke halte

Netwerk openbaar vervoer

- trein
- GEN
- uitbreiding spooraanbod
- sneltram
- regionale tram
- snelbus
- hoofdas busnetwerk
- Voorstadsnet
- Belbus

Bronnen:

CROW, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 1996

CROW, tekenen voor de fiets, 1994

Provincie Vlaams-Brabant, provinciaal ruimtelijk structuurplan, 2004

www.mobielvlaanderen.be

www.vlaams-brabant.be

www.herne.be

www.delijn.be

www.nmbs.be

Kantoren		www.arcadisbelgium.be
Berchem-Antwerpen Citylink – Posthofbrug 12 B-2600 Berchem T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Hasselt Eurostraat 1 – bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01	Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45
Liège 26, rue des Guillemins, 2 ^{ème} étage B-4000 Liège T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Charleroi 119, avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T +32 71 298 900 F +32 71 298 901	
ARCADIS Belgium nv BTW BE 0426.682.709 RPR BRUSSEL ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 SWIFT BIC BBRUBEBB		Maatschappelijke zetel Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel

