



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



STARTNOTA

Herinrichting N722 en N759: aanleg conforme fietsinfrastructuur op
grondgebied Sint-Truiden en Alken

Versie KA - juli 2017

INHOUDSTAFEL

I.	INLEIDING	6
1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding tot de studie	7
1.2	Probleemstelling	8
1.3	Doelstellingen	8
1.4	Samenwerkingsovereenkomst VI	8
2	Betrokken actoren	9
II.	SITUERING	10
1	Algemene situering	11
1.1	Onderzoeksgebied stad Sint-Truiden	11
1.2	Onderzoeksgebied gemeente Alken	12
1.3	Het projectgebied	12
III.	ANALYSE	14
1	Relevante planningscontext	15
1.1	Planologische context	15
1.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	15
1.1.2	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRSL)	16
1.1.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Sint-Truiden (GRS april 2000)	17
1.1.4	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Alken	18
1.1.5	Conclusie planningscontext	19
1.2	Juridische context	19
1.2.1	Gewestplan	19
1.2.2	Habitat- en vogelrichtlijngebieden	20
1.2.3	VEN-gebieden	21
1.2.4	Watertoets	21
1.2.5	Beschermde monumenten	22
1.2.6	Relevante RUP's en BPA's	25
1.2.7	Conclusie juridische context	28
1.3	Sectorale plannen	29
1.3.1	Mobiliteitsplan Sint-Truiden	29
1.3.2	Mobiliteitsplan Alken	33
1.3.3	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	35
1.3.4	Onderzoek fietssnelwegen Arcadis	36
1.3.5	Toeristisch fietsknooppuntenetwerk Limburg	37

1.3.6	Verbindingsweg N722-N716.....	38
1.3.7	Uitzonderlijk vervoer	38
1.3.8	Conclusie sectorale plannen.....	40
2	Ruimtelijke analyse.....	41
2.1	Ruimtelijke analyse macro- en meso-niveau	41
2.2	Ruimtelijke analyse micro-niveau	42
2.2.1	Algemeen.....	42
2.2.2	Sequentie-analyse	42
2.2.3	Functies	52
3	Verkeerskundige analyse.....	53
3.1	Algemene verkeerskundige situering	53
3.2	voetgangers	53
3.3	Fietsverkeer	54
3.3.1	Infrastructuur	54
3.3.2	Fietstelling	55
3.4	Openbaar vervoer	57
3.5	Gemotoriseerd verkeer	59
3.5.1	Snelheden N722	59
3.5.2	Snelheden N759	62
3.5.3	Intensiteiten N722.....	62
3.5.4	Intensiteiten N759.....	63
3.5.5	Parkeren	63
3.6	Verkeersleefbaarheid	64
3.7	Lichtvisie	64
3.8	Verkeersonveiligheidsgegevens	65
3.8.1	Sint-Truiden	66
3.8.2	Alken.....	68
IV.	DOELSTELLINGEN EN RANDVOORWAARDEN	70
1	Visies.....	71
1.1	Provincie limburg.....	71
1.2	Sint-Truiden	71
1.3	Alken.....	72
1.4	De Lijn	72
1.5	Vlaamse Overheid	72
1.5.1	Agentschap Wegen en Verkeer	72

1.5.2	Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	72
2	Doelstellingen.....	73
3	Randvoorwaarden.....	74
3.1	Mobiliteitsplannen.....	74
3.2	Fietsroutenetwerk.....	74
3.3	Dienstorder wegbreedtes.....	74
3.4	Vademecum fietsvoorzieningen.....	74
3.4.1	Breedte.....	74
3.4.2	Afscherming.....	74
3.5	Verkeerskundige en ruimtelijke analyse.....	75
3.6	Visie van de actoren.....	75
V.	RUIMTELIJKE UITWERKING.....	76
1	Ruimtelijke uitwerkingen.....	77
1.1	Algemene afweging van mogelijke ontwerpen.....	77
1.1.1	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (50km/u).....	79
1.1.2	Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (50km/u) met parkeren.....	79
1.1.3	Enkelrichtingsfietspaden met laanbomen (de facto vrijliggend – 50 km/u).....	81
1.1.4	Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (70km/u).....	81
1.1.5	Vrijliggend met parkeermogelijkheid aan 1 zijde.....	83
1.1.6	Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (70km/u) met een gracht aan de buitenzijde..	83
1.1.7	Conclusie: keuze van de voorkeurstypedwarsprofielen.....	85
1.2	Bushaltes.....	88
1.3	Verlichting.....	88
2	Afweging en keuze van concepten per sequentie.....	89
2.1	Sequentie 1.....	89
2.1.1	Maximumsnelheid (70km/u) blijft behouden.....	89
2.1.2	Maximumsnelheid wordt verlaagd (50km/u).....	89
2.2	Sequentie 2.....	89
2.3	Sequentie 3.....	90
2.4	Sequentie 4.....	91
2.5	Sequentie 5.....	91
2.5.1	Maximumsnelheid (70km/u) blijft behouden.....	91
2.5.2	Maximumsnelheid wordt verlaagd (50km/u).....	92
2.6	Sequentie 6.....	92
2.7	Sequentie 7.....	93

2.7.1	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	93
2.7.2	Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad	93
2.8	Sequentie 8.....	93
3	Gekozen concept.....	94
3.1.1	Toetsing van het gekozen concept aan het rooilijnenplan	94
3.1.2	Laanbeplanting en poorten	94
3.1.3	Overzicht van gekozen concept per sequentie	95
VI.	VERDERE AANPAK VAN DE PROCEDURE	107
VII.	VERSLAGEN	108
	Verslag overlegmoment 20 april 2015	109
	Verslag igbc 18 mei 2015.....	113
	Verslag igbc 06 maart 2017	118
	Verslag igbc 26 juni 2017	123
VIII.	BIJLAGEN	128
	BIJLAGE 1: Verduidelijkend document van De Lijn over aantal haltes.....	129
	Bijlage 2: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer per telpunt, per rijrichting (gemiddelde werkdag - dinsdag)	134
	Bijlage 3: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer per telpunt, per rijrichting op zaterdag.....	138
	Bijlage 4: Intensiteiten en snelheden gemotoriseerd verkeer N759	142
	Bijlage 5: Uitgewerkte versie van de lichtvisie (tabel)	146
	bijlage 6: positief pre-advies van Agentschap Natuur en Bos.....	161
	Bijlage 7: typedwarsprofielen van de gekozen concepten.....	163
	BIJLAGE 8: Laanbeplantingsvoorstel Fietzersbond.....	164
	Bijlage 9: Raming	181

I. INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT DE STUDIE

Deze nota betreft de startnota voor de herinrichting van de N722 in Alken en Sint-Truiden én een deel van de aangrenzende N759. Het volledige traject van dit project is 10,695 km lang (van kilometerpunt 12,9 tot kilometerpunt 2,205). De gemeentegrens ligt op kilometerpunt 7,584 waardoor 5,379 km in Alken en 5,316 km in Sint-Truiden gelegen is. Omwille van de ruimtelijke en verkeerskundige samenhang wordt ook het stuk van de N759 tussen N722 en N80 bestudeerd in deze startnota (*Nachtegaal*, km8,83 – km 8,28). In een zijstraat van N759 ligt school 'De Klimop'. Hier kan N759 in de toekomst eventueel worden heringericht als schoolomgeving (SO V), mocht bij opmaak van de projectnota blijken dat extra maatregelen wenselijk zijn.

De N722 loopt parallel langs de N80, een primaire weg II waarop geen fietsverkeer toegelaten is. Beide wegen hebben doorheen het traject verschillende verbindingspunten en vinden aansluiting met elkaar in Hasselt en Sint-Truiden. De N722 is de historische verbindingsweg tussen Hasselt en Sint-Truiden. De verkeersfunctie is inmiddels overgenomen door de N80. De verbindingfunctie voor fietsers en openbaar vervoer is echter wel nog sterk aanwezig, vandaar de selectie als secundaire weg type III.

Voornamelijk in het mobiliteitsplan van Alken wordt de problematiek op de N722 als hinderlijk en gevaarlijk ervaren. In het mobiliteitsplan van Sint-Truiden wordt meer aandacht besteed aan de binnenstad, echter de aanleg van fietspaden langs de N722 is opgenomen op korte termijn als hoge prioriteit. Met de waterafvoer/riolering meldt Infrac dat er problemen zijn in het plangebied. De aanleg van een eerste fase van gescheiden riolering is gepland voor 2020. Het project heeft bijgevolg als doel het inrichten van de N722 naar zijn functie en de gefaseerde aanleg wordt optimaal afgestemd op de aanleg van gescheiden riolering. Dankzij deze afstemming kan de hinder voor de omgeving tot een minimum beperkt blijven.

Onderhavige nota zal als startnota ter advies worden voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur of Regionale Mobiliteitscommissie Limburg. Deze commissie dient de goedkeuring aan het dossier te verlenen, zodanig dat kan worden overgegaan tot opmaak van de projectnota en uitvoering via samenwerkingsovereenkomst VI en mogelijk ook SOV voor de schoolomgeving (de schoolpoort ligt op 150m van N759).



Figuur 1: Grafische weergave van het plangebied (bron: google earth)

1.2 PROBLEEMSTELLING

Het studietraject werd gecategoriseerd als secundaire weg type III (N722) en lokale weg I (N759). Hierbij speelt het niet-gemotoriseerd verkeer (namelijk de fietser) en het openbaar vervoer een belangrijke factor. Het onderzochte traject op N722 begint in Sint-Truiden aan de fietsoversteek gelegen ten zuidwesten van de rotonde richting Melveren-Centrum en Terbiest en eindigt aan de gemeentegrens van Alken met Hasselt. De N759 wordt bestudeerd tussen N722 en N80.

De N722 wordt ervaren als een drukke weg die voornamelijk gebruikt wordt door bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer op deze gewestweg werd door middel van een cordononderzoek onderzocht in de gemeente Alken en bleek beperkt te zijn (2013). Langs deze beide gewestwegen is er lintbebouwing en op N722 ook handel. N722 en N759 maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. In de gemeentelijke mobiliteitsplannen is opgenomen dat er op deze wegvakken op korte tot middellange termijn betere fietsinfrastructuur nodig is.

Door de aanwezigheid van aanliggende fietspaden krijgt de weg een rechtlijnig en breed profiel wat hoge snelheden in de hand kan werken. De huidige fietspaden zijn in slechte staat en niet conform.

1.3 DOELSTELLINGEN

De gewestwegen N722 en N759 moeten worden ingericht naar hun functie:

N722 – sec III	N759 – lok I
belangrijke fietsas, hoofdroute BFF	Functionele route BFF
belangrijke openbaar vervoersas, nood aan toegankelijke bushaltes en een vlotte doorstroming voor de bus	
Verkeersonveiligheid verminderen	Verkeersonveiligheid verminderen
Vrachtverkeer over deze weg ontmoedigen	Vrachtverkeer over deze weg ontmoedigen

1.4 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST VI

Door middel van deze samenwerkingsovereenkomst verbinden de partijen zich ertoe nieuwe fietsinfrastructuur langs gewestwegen aan te leggen en/of deze te verbeteren. Deze partijen zijn het gewest, de lokale overheid, de Vlaamse Vervoersmaatschappij en eventueel nog andere. Het doel van deze infrastructurele aanpassingen zijn:

- Het verhogen van de veiligheid en het comfort van elke weggebruiker die het fietspad mag gebruiken;
- Het verhogen van de bereikbaarheid met de fiets; en
- Het verhogen van het aandeel fietsverkeer in de multimodale verkeersstromen.

Indien het een project betreft waarbij de het fietspad langs deze gewestweg deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, staat het gewest voor 100% in voor de financiering van het project. Dat is zo voor N722 en N759. De werken die deze aanpassing van de infrastructuur zullen teweeg brengen, kunnen worden uitgevoerd door de lokale overheid. Indien blijkt bij het opmaken van de startnota dat bijkomende maatregelen nodig zijn op N759 in de schoolomgeving, dan kan bij het AWV ook een SO V worden aangevraagd.

2 BETROKKEN ACTOREN

Vangeffelen Johan	Mobiliteitsambtenaar Sint-Truiden
Stippelmans Bert	Schepen Mobiliteit Sint-Truiden
Lowies Jos	Sectorcoördinator Technische dienst Sint-Truiden
Vanmuysen Koen	Mobiliteitsambtenaar Alken
Vandormael Cindy	Schepen Mobiliteit Alken
Van Campenhout Sofie	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling BMV
Kristof Nowicki	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
Ingelbrecht Steven	Infrabel
Katleen Loos	Agentschap Wegen en Verkeer
Schreurs Rik/Koen Sleypen	Provincie Limburg
De Leersnyder Diederik	Fietzersbond Sint-Truiden
Geypens Niele	Fietzersbond Alken
Vanelderen Emile	PZ kanton Borgloon
Dekkers Sophie	PZ Sint-Truiden, Gingelom, Nieuwerkerken
Gijsen Karin	Ruimte Vlaanderen
Patrick Warson	Infrax
Anja Delief en Sander Malfroy	Agentschap Natuur en Bos
Eddy Timmers en Marijke Wouters	Agentschap Onroerend Erfgoed

II. SITUERING

1 ALGEMENE SITUERING

Binnen deze algemene situering wordt het onderzoeksgebied geografisch besproken. Dit wordt eerst gedaan door middel van een macro- en mesoscopische situering van het projectgebied per gemeente. Later wordt dit gebied gesitueerd binnen een microscopisch kader.

1.1 ONDERZOEKSGBIED STAD SINT-TRUIDEN

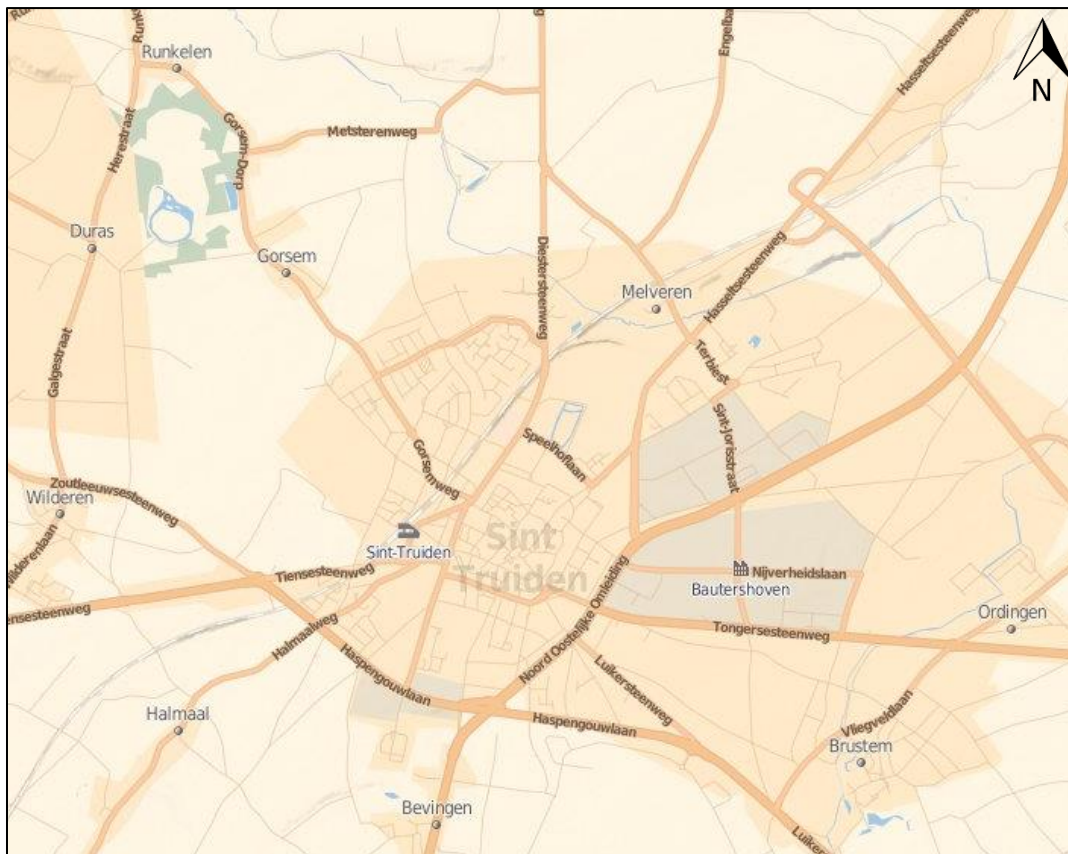
De stad Sint-Truiden is gelegen in het zuidwesten van de provincie Limburg en maakt deel uit van het arrondissement Hasselt. Deze fusiegemeente bestaat, naast Sint-Truiden zelf, uit 14 deelgemeenten, namelijk: Aalst, Brustem, Engelmanshoven, Gelinden, Groot-Gelmen, Halmaal, Ker kom-bij-Sint-Truiden, Ordingen, Zepperen, Duras, Gorsem, Runkelen, Wilderen en Velm. Sint-Truiden behoort tot de politiezone Sint-Truiden – Gingelom – Nieuwerkerken.

Op dit grondgebied, dat 106.90 km² beslaat, hebben 39.840 inwoners zich gevestigd.

De buurgemeenten zijn: Alken, Borgloon, Heers, Geetbets, Gingelom, Landen, Nieuwerkerken, Wellen en Zoutleeuw.



Figuur 2: Geografische situering Sint-Truiden binnen de provincie (Bron: Vlaanderen fietsland)



Figuur 3: Mesoscopisch overzicht Stad Sint-Truiden (Bron: Mappy)

1.2 ONDERZOEKSGBIED GEMEENTE ALKEN

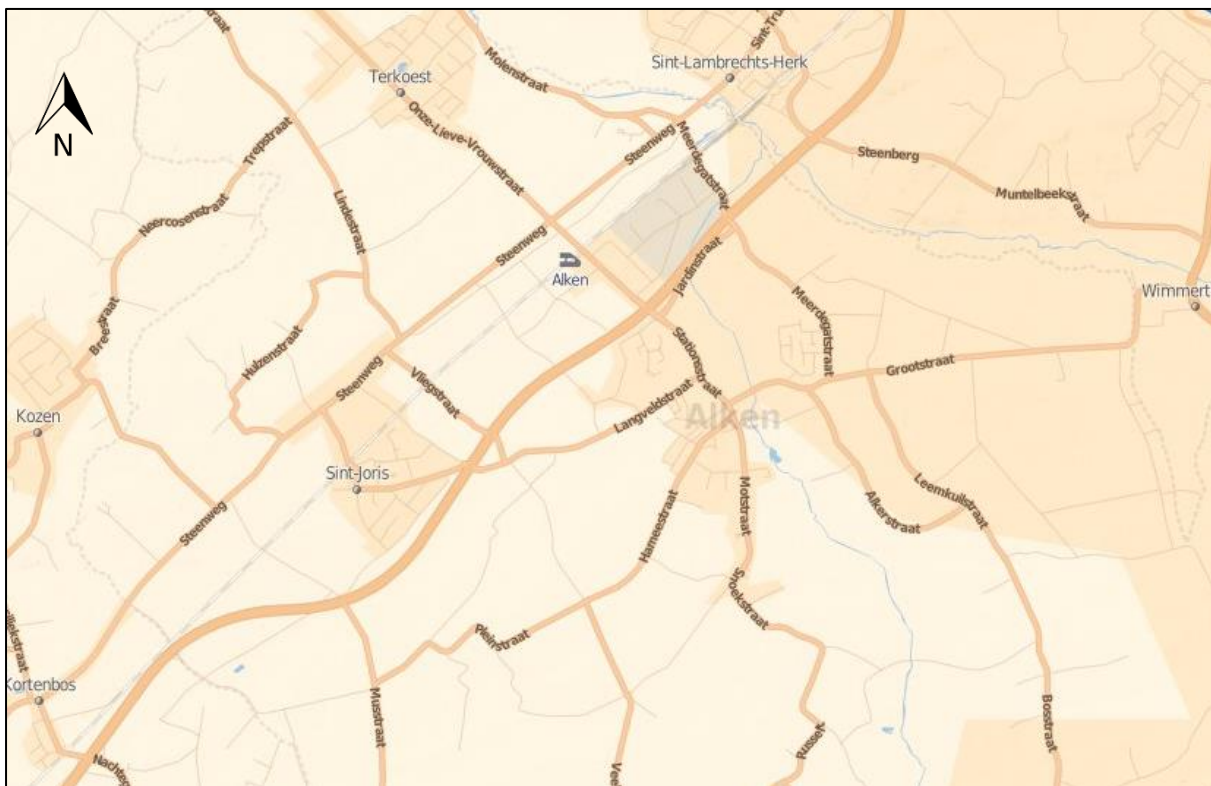
De gemeente Alken is eveneens gelegen in de provincie Limburg, zij het iets centraler dan Sint-Truiden. Het maakt deel uit van het arrondissement Tongeren. Alken maakt deel uit van de politiezone Kanton Borgloon.

Het grondgebied bestaat uit 28.14 km² waarop 11.398 inwoners gevestigd zijn.

De buurgemeenten zijn Nieuwerkerken, Hasselt, Kortessem, Wellen en Sint-Truiden.



Figuur 4: Geografische situering Alken binnen de provincie (Bron: Vlaanderen fietsland)

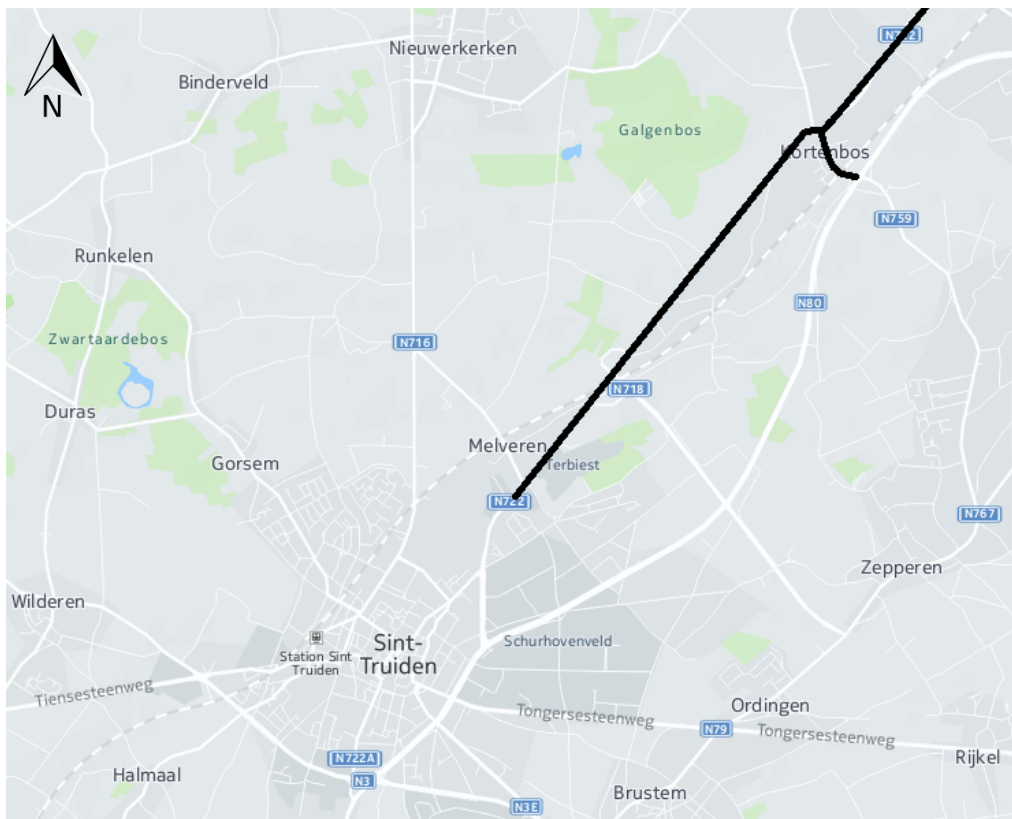


Figuur 5: Mesoscopisch overzicht gemeente Alken (Bron: Mappy)

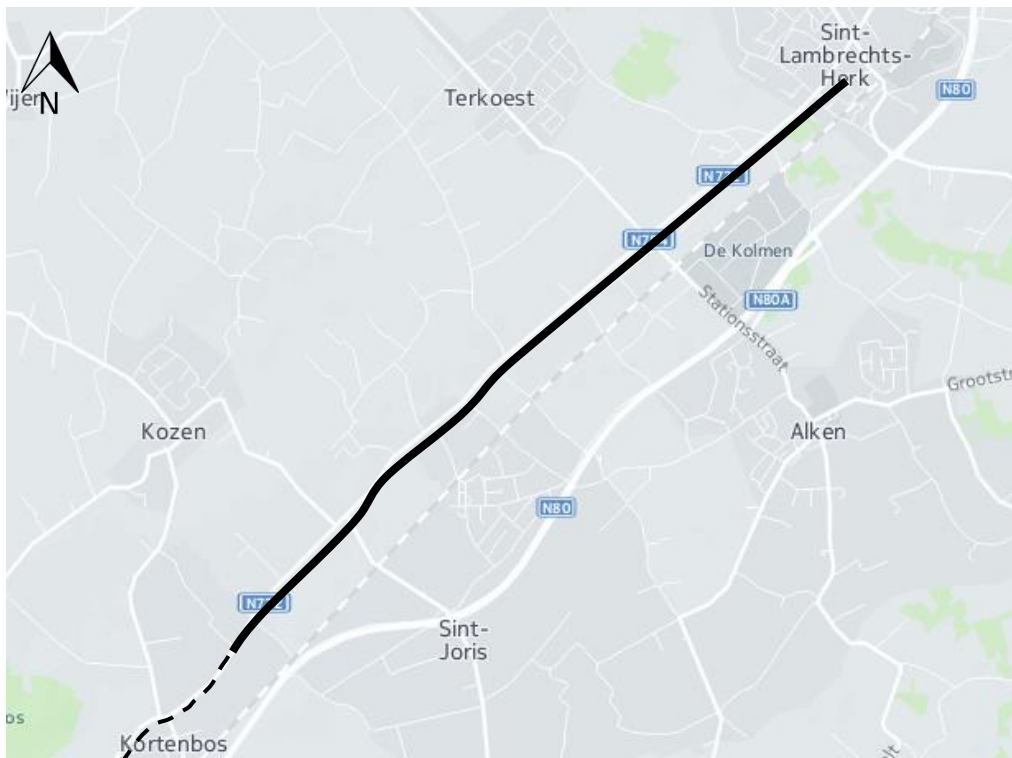
1.3 HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied is de N722 die zowel op grondgebied Alken als Sint-Truiden gelegen is. Deze gewestweg vormt een verbinding tussen Hasselt en Sint-Truiden en ligt parallel aan de N80. Het projectgebied beslaat 10,695 km waarvan 5,379 km in Alken gelegen is en 5,316 km in Sint-Truiden. Het project loopt van kilometerpunt 12,9 (fietsoversteek nabij de rotonde op N722 en de verbinding met Melveren-centrum) tot kilometerpunt 2,205 (grens met Hasselt). De gemeentegrens ligt op kilometerpunt 7,584.

Deel 2 van het projectgebied is N759 in St-Truiden, vanaf het kruispunt met N722 tot het kruispunt met N80 (+600m).



Figuur 6: Geografische aanduiding plangebied op grondgebied Sint-Truiden (Bron: Geopunt Vlaanderen)



Figuur 7: Geografische aanduiding plangebied op grondgebied Alken (Bron: Geopunt Vlaanderen)

III. ANALYSE

1 RELEVANTE PLANNINGSCONTEXT

In dit onderdeel worden de relevante beleidsdocumenten opgelijst en beschreven. Deze documenten kunnen randvoorwaarden bevatten die de herinrichting van de weg mogelijk kunnen beïnvloeden.

1.1 PLANOLOGISCHE CONTEXT

1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

1.1.1.1 Sint-Truiden

In het RSV staat Sint-Truiden aangegeven als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Deze gebieden worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.

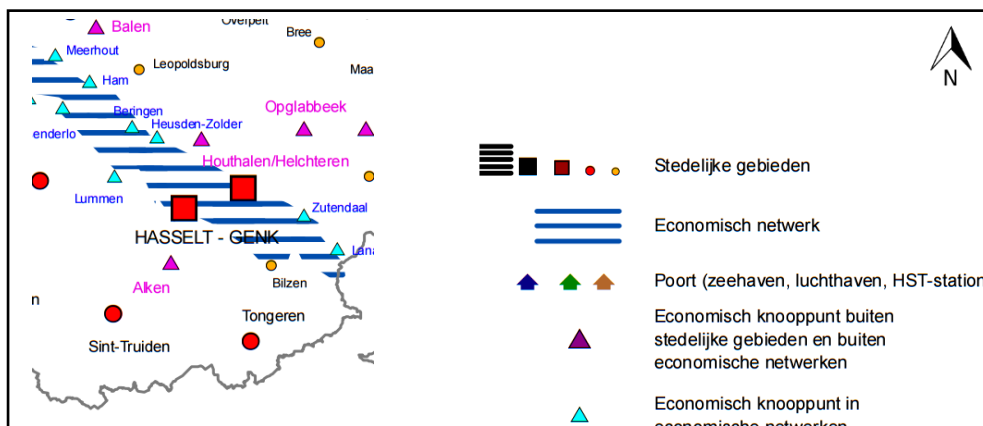
Bij de selectie van dit soort gebieden wordt de categorie “goed uitgeruste kleine steden” als uitgangspunt gehanteerd. Ieder stedelijk gebied wordt beschouwd als een economisch knooppunt. Deze zijn van doorslaggevend belang voor de economische structuur van Vlaanderen. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan stedelijke voorzieningen en aan economische activiteiten. Het is de bedoeling een kwalitatieve vooruitgang te boeken op vlak van ruimtelijke ontwikkeling en niet enkel een kwantitatieve uitbreiding.

Op Vlaams niveau zijn volgende wegen (hoofdwegen en primaire wegen) voor Sint-Truiden van belang:

- Hoofdweg: E40 (A3), E313 (A13) en E314 (A2) (geen rechtstreekse aansluiting)
- Primaire weg categorie II: N80 (van aansluiting 28 A13/E40 tot N3), N3 zuidelijke omleiding, N80 oostelijke omleiding.

1.1.1.2 Alken

De gemeente Alken ligt in het buitengebied. Het buitengebied zijn die gebieden waarin overwegend open (onbebouwde) ruimte aanwezig is. Binnen het RSV is Alken niet geselecteerd als stedelijk gebied of economisch knooppunt binnen het netwerk van het Albertkanaal. De gemeente vervult echter wel een belangrijke rol in de economische structuur van Vlaanderen en is hierdoor geselecteerd als economisch knooppunt buiten een stedelijk gebied en buiten een economisch netwerk. Op Vlaams niveau zijn dezelfde hoofdwegen belangrijk voor Alken als voor Sint-Truiden. Betreffende de primaire wegen categorie II is enkel de N80 van belang.



Figuur 8: Geografisch overzicht Limburg in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Bron: RSV)

1.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRSL)

Volgens het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg ligt Sint-Truiden in Haspengouw, meer bepaald Vochtig Haspengouw. Dit deelgebied wordt gekenmerkt door reliëfrijke landbouwlandschappen met fruitgaarden, open akkerlandschappen en beekvalleien. De agrarische structuur is fel versnipperd door linten van bebouwing en beken. Toerisme in deze regio is vrij zwak uitgebouwd in verhouding tot de mogelijkheden van het cultuur- en plattelandstoerisme. Sint-Truiden wordt genoemd als een boeiende stad voor stadstoerisme en heeft eveneens meerdere terreinen die van strategisch belang zijn voor de regionale industriële economie.

Kleinstedelijke gebieden functioneren als centra voor de ganse hoofdrimte en de kleine kernen daarin. Dat vraagt om een breed kleinstedelijk voorzieningenaanbod zonder specialisatie, een radiale bereikbaarheid vanuit het ommeland en een goede aantakking op het hoofdwegennet.

Doordat Alken in het RSV wordt aangeduid als een specifiek knooppunt dat buiten de stedelijke gebieden ligt, wordt in het PRSL ook voornamelijk verwezen naar deze economische kenmerken. Zo liggen er drie bedrijventerreinen tegen het centrum evenals het terrein 'Brouwerij'. De rol van Alken als economisch knooppunt wordt echter beperkt door de ligging in kwetsbaar gebied van Herk. Dit maakt verdere industriële ontwikkeling niet gewenst.

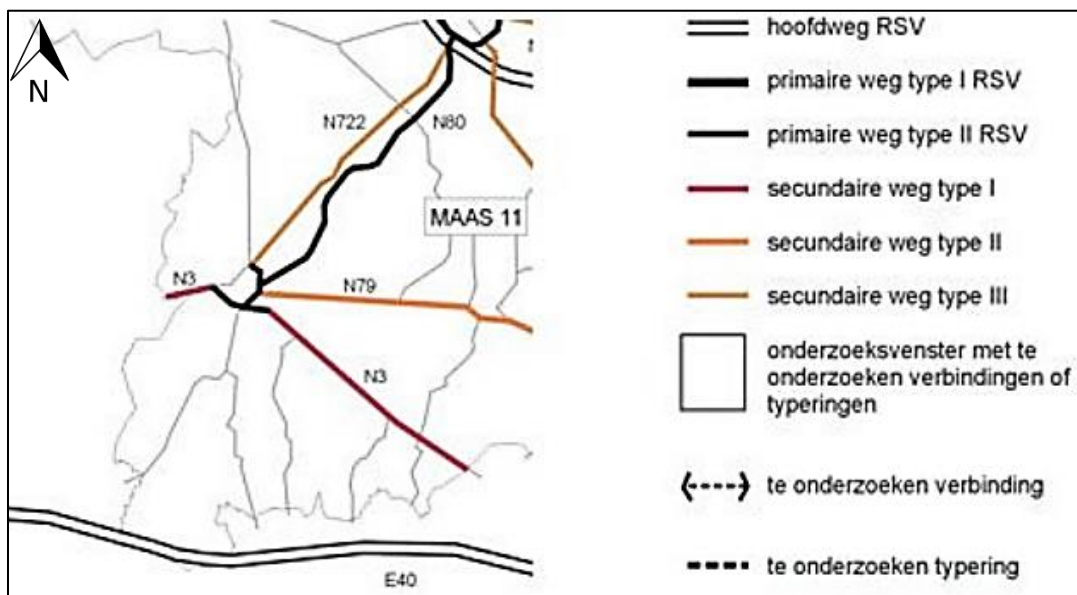
Betreffende de wegecategorisering zijn volgende wegen geselecteerd als belangrijk voor de omgeving Sint-Truiden en Alken:

Primaire wegen:

- Type II (volgens RSV): N80 (Hasselt – Alken – Sint-Truiden)

Secundaire wegen:

- Type I: N3 ten zuidoosten en ten westen van de Zuidelijke Omleiding (Sint-Truiden)
- Type II: N79 (Sint-Truiden – Tongeren)
- Type III: N722 (Hasselt – Alken – Sint-Truiden)



Figuur 9: Categorisering van de hoofd-, primaire en secundaire wegen in de regio (Bron: RSPL)

1.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Sint-Truiden (GRS april 2000)

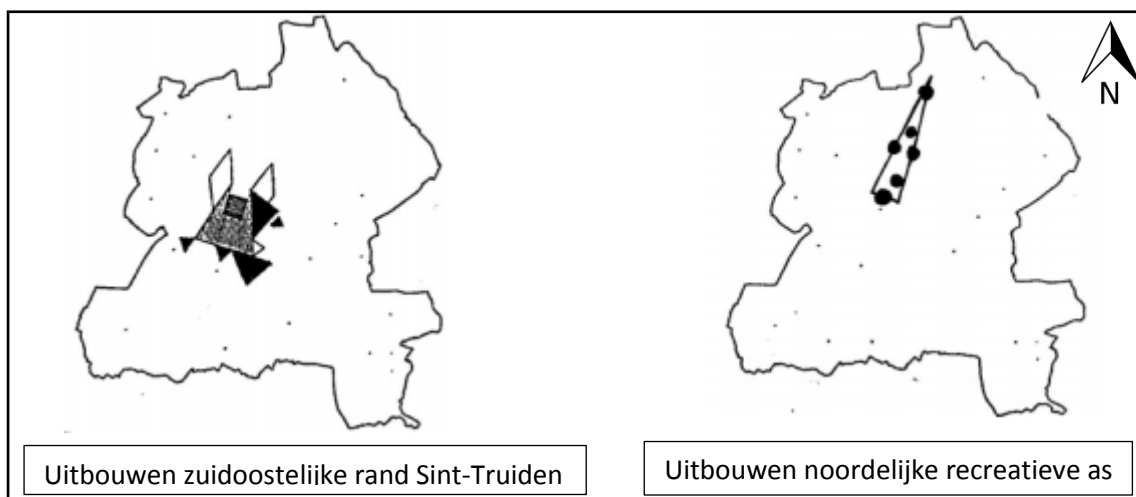
1.1.3.1 Bestaande ruimtelijke structuur

In de noordrand van de regio rond Sint-Truiden (Alken, Nieuwerkerken,...) is een verstedelijkingsdruk aanwezig. Deze regio maakt eveneens deel uit van Vochtig Haspengouw waar nog heel wat open ruimte aanwezig is (structuurbepalend voor de gemeente). De hoofdfunctie is landbouw (fruitteelt).

Langs de oude steenwegen, die vroeger stadskernen met elkaar verbond maar nu die verbindingsfunctie verloren hebben, is in sterke mate lintbebouwing aanwezig. Binnen het plangebied bevindt zich een biologisch zeer waardevol gebied namelijk de Melsterbeek aan de Hasseltsesteenweg (N722). Deze plek is één van de zes plaatsen die in Sint-Truiden tot deze categorie behoren. Zij worden echter omgeven door onvoldoende juridisch beschermde biologisch waardevolle gebieden. Bovendien wordt Kortenbos versnipperd door N722, N80 en het spoor.

1.1.3.2 Gewenste ruimtelijke structuur

Bij het bespreken van de gewenste ruimtelijke structuur kan verwezen worden naar twee concepten die in het GRS naar boven komen. Dit is enerzijds de zuidoostelijke rand van Sint-Truiden uitbouwen met een kraal van bedrijvenplekken ten bate van de hele regio en anderzijds het uitbouwen van een noordelijke recreatieve as.



Figuur 10: Gewenste ruimtelijke structuur (Bron: GRS Sint-Truiden)

Aan de zuidelijke en oostelijke rand van de kernstad tussen Zoutleeuwsesteenweg en Hasseltsesteenweg worden een reeks aantrekkelijke en goedgelegen plekken voor hoogwaardige bedrijvigheid gecreëerd. De recreatieve as tussen Veemarkt en Nieuwenhoven bundelt een aantal recreatieve elementen van stedelijk niveau, koppelt deze aan de noordelijke groene schakel en daarmee ook aan de kernstad (verlichting van de recreatieve druk op het domein van Nieuwenhoven).

In het GRS wordt ook aandacht geschonken aan de N722 en N759 a.d.h.v. verschillende maatregelen:

- maatregel 3.1: planologische bescherming en gerichte uitbouw van de zes grote gehelen natuur
- maatregel 4.2 over heraaleg van primaire en secundaire wegen,
- maatregel 4.10: opwaardering van haltes openbaar vervoer op secundaire wegen/dorpen/stadswijken
- maatregel 4.4: aanleg van een noordelijke groene schakel als aantrekkelijke fiets- en wandelroute via Nieuwenhoven en de basiliek van Kortenbos.

1.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Alken

1.1.4.1 *Bestaande ruimtelijke structuur*

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Alken wordt voornamelijk aandacht besteed aan de lintbebouwing die aanwezig is langs de steenweg. Zoals op vele plaatsen in het land ontwikkelden zich de steenwegen autonoom tot sterke economische handelsassen en verblijfsassen. Gelukkig is dit in Alken niet tot volle expansie gekomen (zoals bijvoorbeeld wel het geval is tussen Hasselt en Genk) maar er zijn wel fragmenten van baanwinkels en bedrijven terug te vinden die zich aan de steenweg van Alken geënt hebben. Hierdoor ontstond een sterk gemengde lintbebouwing. Naast deze lintbebouwing staat de landbouw, specifiek de fruitteelt, centraal. Langs de steenweg zijn verschillende landbouwers gevestigd (al dan niet in hoofdberoep).

Alken staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangegeven als een economisch knooppunt. Het grootste aantal handelszaken binnen Alken treft men aan langs de Steenweg (namelijk 52 of 27,2 %). Deze radiale verbindingsweg is een belangrijke pleisterplaats voor de handel.

De huidige verbindingfunctie van de N722, gekoppeld aan een veelheid van economische functies gelegen langs de weg veroorzaakt een hoge verkeersonveiligheid langs de steenweg. De weg is niet ingericht in functie van het bebouwingslint met haar veelheid aan functies. Er is eveneens te veel doorgaand verkeer aanwezig op de N722. Dit verkeer dient te worden afgeleid naar de N80.

1.1.4.2 *Gewenste ruimtelijke structuur*

De gewenste situatie betreffende het gedeelte van de steenweg dat binnen de gemeentegrens van Alken gelegen is, is zeer duidelijk en grondig uitgewerkt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Er wordt een tweesporenbeleid op twee beleidsniveaus gevoerd waarop de steenweg (geleidelijk) kan herdefinieerd worden en een nieuwe functie kan krijgen:

- Door een vestigingsbeleid wordt een duidelijk beleid voor de functies bepaald (gemeentelijk niveau)
- Door een herinrichtingsbeleid zal het verkeer fundamenteel verlangzamen en de verblijfsfunctie opgekrikt worden (provinciaal niveau).

Het streefbeeld van de Steenweg kan omschreven worden als een brede laan met grote bomen, smal wegprofiel, vrijliggend fietspad en een aangrenzende, residentiële bebouwing verweven met bestaande handel en bedrijvigheid. Wonen is de hoofdfunctie langs de steenweg. Bedrijvigheid en handel blijven verweven aanwezig.

De steenweg dient een groene laan te worden. Bij de heraanleg van de steenweg wordt de bomenrij hersteld en, op ruimtelijk verantwoorde wijze, rekening houdend met aanliggende functies, heraangeplant zodat een beeldbepalende laan ontstaat die de “nieuwe” steenweg markeert.

Overal langs de steenweg kan gewoond worden in de daarvoor voorziene bestemmingen op het gewestplan. De verblijfskwaliteit zal terug verhoogd worden door het trager verkeersregime. Om de functie als openbaar vervoersas op Provinciaal niveau te ondersteunen, kan het interessant zijn zo weinig mogelijk nieuwe toegangen tot deze weg te creëren. Op die wijze worden de verdwijnende open-ruimte vensters niet langer bedreigd. De steenweg zelf ontwikkelt zich dan op termijn als een nieuwe parkway, een laan met bomen en vrijliggende fietspaden die een parkachtig, residentieel woongebied doorkruist.

De nu verspreide handelsfuncties langs de steenweg worden geleidelijk aan geherstructureerd en afgebouwd. Bestaande handelszaken kunnen ter plaatse blijven en om redenen van leefbaarheid beperkt uitbreiden. Nieuwe handelszaken worden niet meer toegelaten.

Voor bedrijvigheid geldt het verwevingsprincipe. Dit wil zeggen dat langs de steenweg bestaande lokale bedrijvigheid kan uitgeoefend worden. Uitbreidingen van bestaande bedrijfsgebouwen zullen slechts in beperkte mate toegelaten worden en dit in functie van eisen die gesteld worden aan bepaalde activiteiten. Nieuwe bedrijvigheid wordt niet meer toegelaten.

De hoofdverkeersfunctie van de steenweg is een as voor openbaar vervoer, lokaal verbindend verkeer en fietsverkeer. Dit betekent niet dat hij zijn historische functie als verbindingsweg verliest, maar zal gericht zijn op andere weggebruikers dan het autoverkeer. Dank zij het geldig alternatief van de nabijgelegen N80 kan het doorgaande autoverkeer consequenter naar deze daarvoor uitgeruste weg geduwd worden. Daartegenover krijgt het fietsverkeer maximale prioriteiten en faciliteiten. Ook het openbaar busvervoer zal comfortabeler en aantrekkelijker gemaakt worden.

1.1.5 Conclusie planningscontext

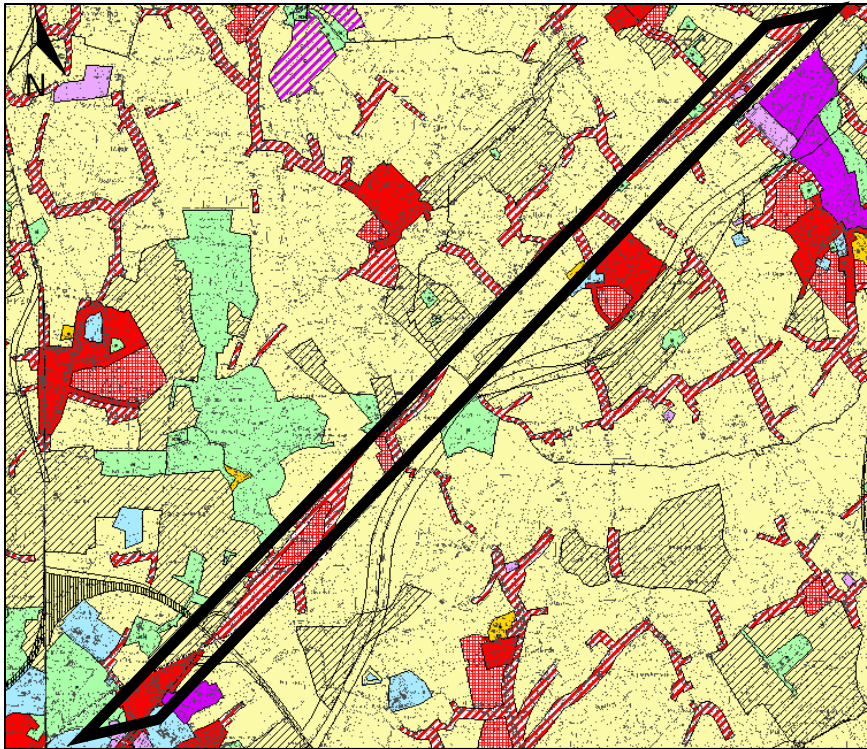
Betreffende de planningscontext dient voornamelijk gekeken te worden naar de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Deze plannen zijn het meest specifiek wanneer gekeken wordt naar de planningscontext van het plangebied. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Sint-Truiden aangeduid als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en Alken als economisch knooppunt buiten een stedelijk gebied en buiten een economisch netwerk. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan wordt de N722 opgenomen als een secundaire weg type III waar de weg een belangrijke functie vervult betreffende het fietsverkeer en als openbare vervoersas op lokaal en bovenlokaal niveau.

Vanuit de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen kan geconcludeerd worden dat de steenweg een nieuw imago dient te krijgen. Vanuit de gemeenten wordt geopteerd om laanbeplanting aan te brengen waardoor deze een 'groene laan' wordt. De handelszaken die langs de N722 gelegen zijn blijven behouden maar nieuwe handelszaken en bedrijvigheid wordt geweigerd (op grondgebied Alken). Eveneens bevat de steenweg biologisch zeer waardevol gebied dat echter omgeven wordt door onvoldoende juridisch beschermde biologisch waardevolle gebieden.

1.2 JURIDISCHE CONTEXT

1.2.1 Gewestplan

Doorheen het ganse traject komen verschillende bodembestemmingen aan bod. Het meest voorkomende voorschrift is het 'woongebied met landelijk karakter'. Dit zijn dan ook de plaatsen waar lintbebouwing de voornaamste oorzaak is van de bebouwing. Dit wordt op sommige plaatsen geflankeerd door groengebieden (meer bepaald parkgebieden) en industriegebieden (in beperkte mate). Op het grondgebied van Sint-Truiden wordt de zone langs de N722 beschouwd als woongebied (tot aan de eerste verbinding met de N80) en verderop komen langs N722 en N759 nog woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en een klein stukje landbouwgebied voor.

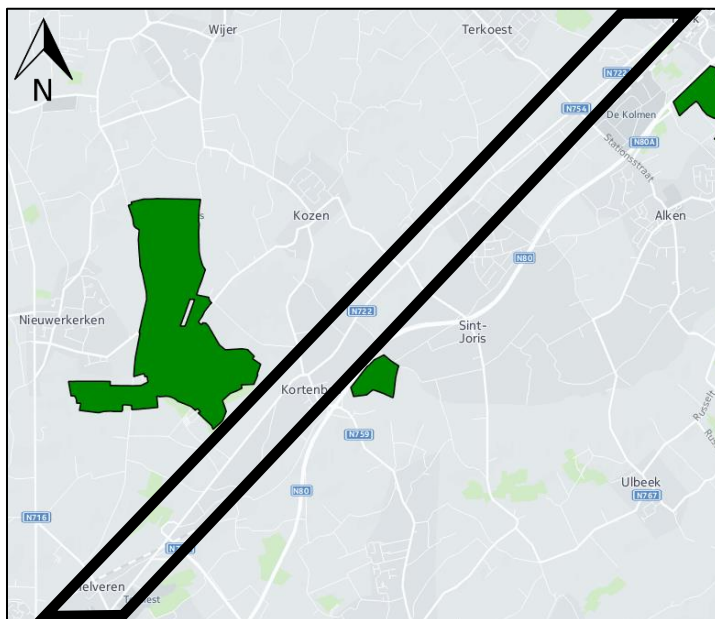


Figuur 11: Bodembestemmingskaart plangebied uit het Gewestplan (Bron: Geopunt Vlaanderen)

1.2.2 Habitat- en vogelrichtlijngebieden

De habitatrichtlijn heeft als doel het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. De richtlijn is eveneens gericht op het waarborgen van de biologische diversiteit door het instandhouden van deze habitats.

Het herinrichten van het plangebied heeft geen significante gevolgen voor deze gebieden. In de dichte nabijheid van de N722 en N759 zijn echter wel enkele habitatrictlijngebieden maar deze zullen vermoedelijk geen hinder ondervinden van de herinrichting.

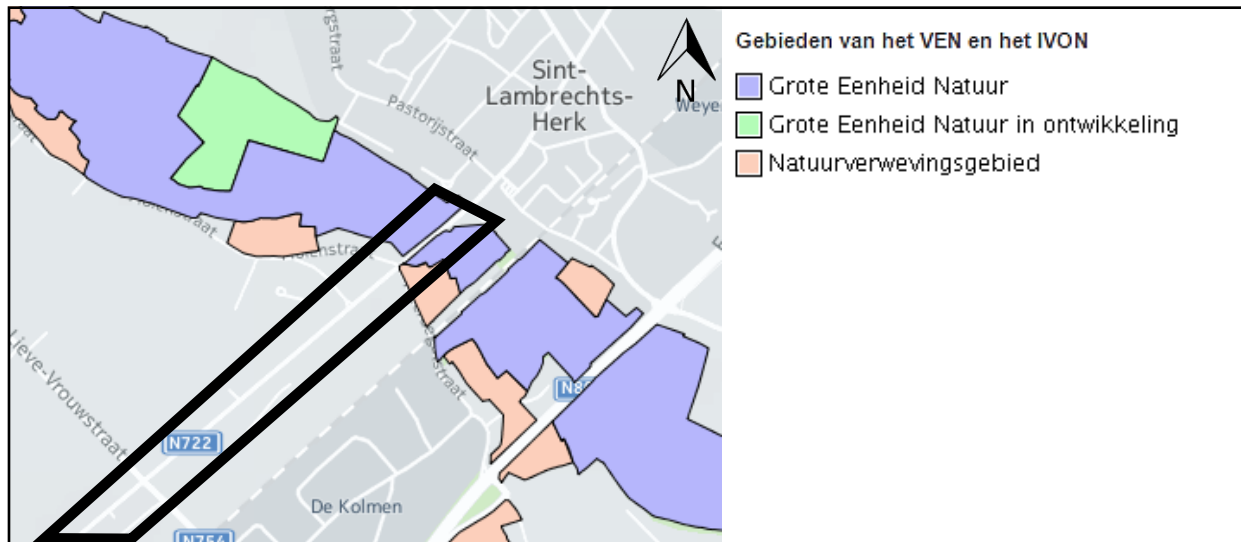


Figuur 12: Overzicht habitat- en vogelrichtlijngebieden langs het plangebied (Bron: Geopunt Vlaanderen)

1.2.3 VEN-gebieden

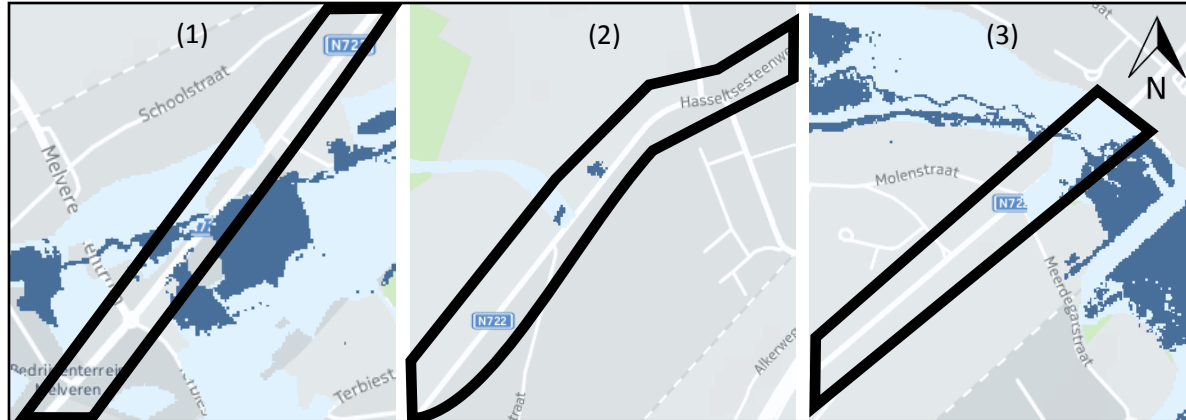
Op de grens van het plangebied (met Sint-Lambrechts-Herk) kruist de steenweg een GEN-gebied (Grote Eenheden Natuur). Het GEN-gebied bevindt zich echter niet op de steenweg zelf.

Indien de herinrichting interfereert met het VEN moeten de effecten onderzocht worden via een verscherpte natuurtoets in uitvoering van artikel 26bis van het Decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu gewijzigd door het decreet van 9 mei 2014.



Figuur 13: GEN-gebied langs het plangebied (Bron: Geoloket Vlaanderen)

1.2.4 Watertoets



Figuur 14: Overstromingsgevoelige gebieden in het plangebied (Bron: Geoloket Vlaanderen)

Bovenstaande afbeelding geeft een overzicht van de overstromingsgevoelige gebieden in het plangebied. De lichtblauwe markering geeft aan dat het gebied mogelijk overstromingsgevoelig is. De donkerblauwe markering geeft aan dat het gebied effectief overstromingsgevoelig is. Binnenin het plangebied zijn er drie gebieden die in aanmerking komen om overstromingsgevoelig te zijn. Deze gebieden zijn gelegen dicht bij een rivier of beek die langs de gewestweg loopt.

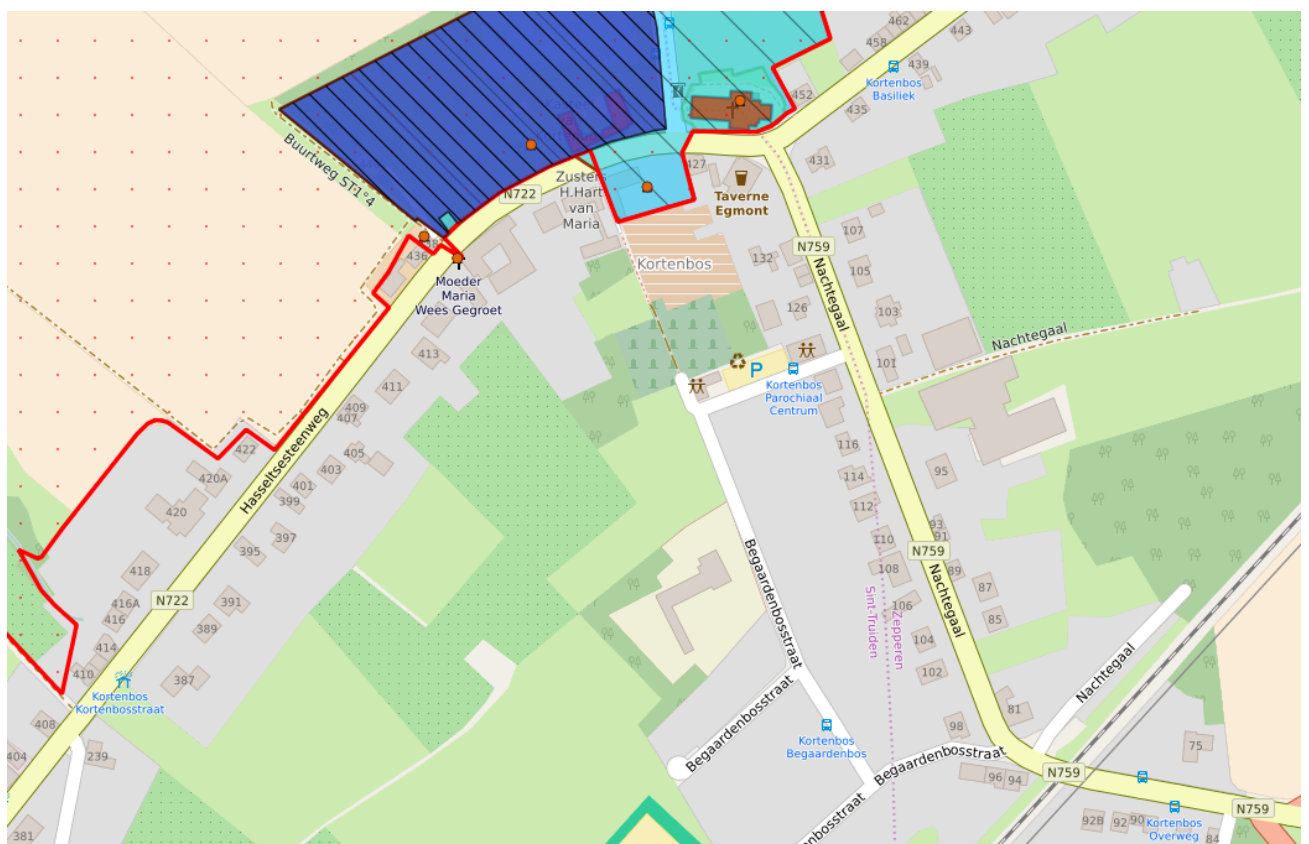
Deze gebieden zijn gelegen langs de Melsterbeek (1), de Kelsbeek (2) en de Herk (3).

1.2.5 Beschermd monumenten

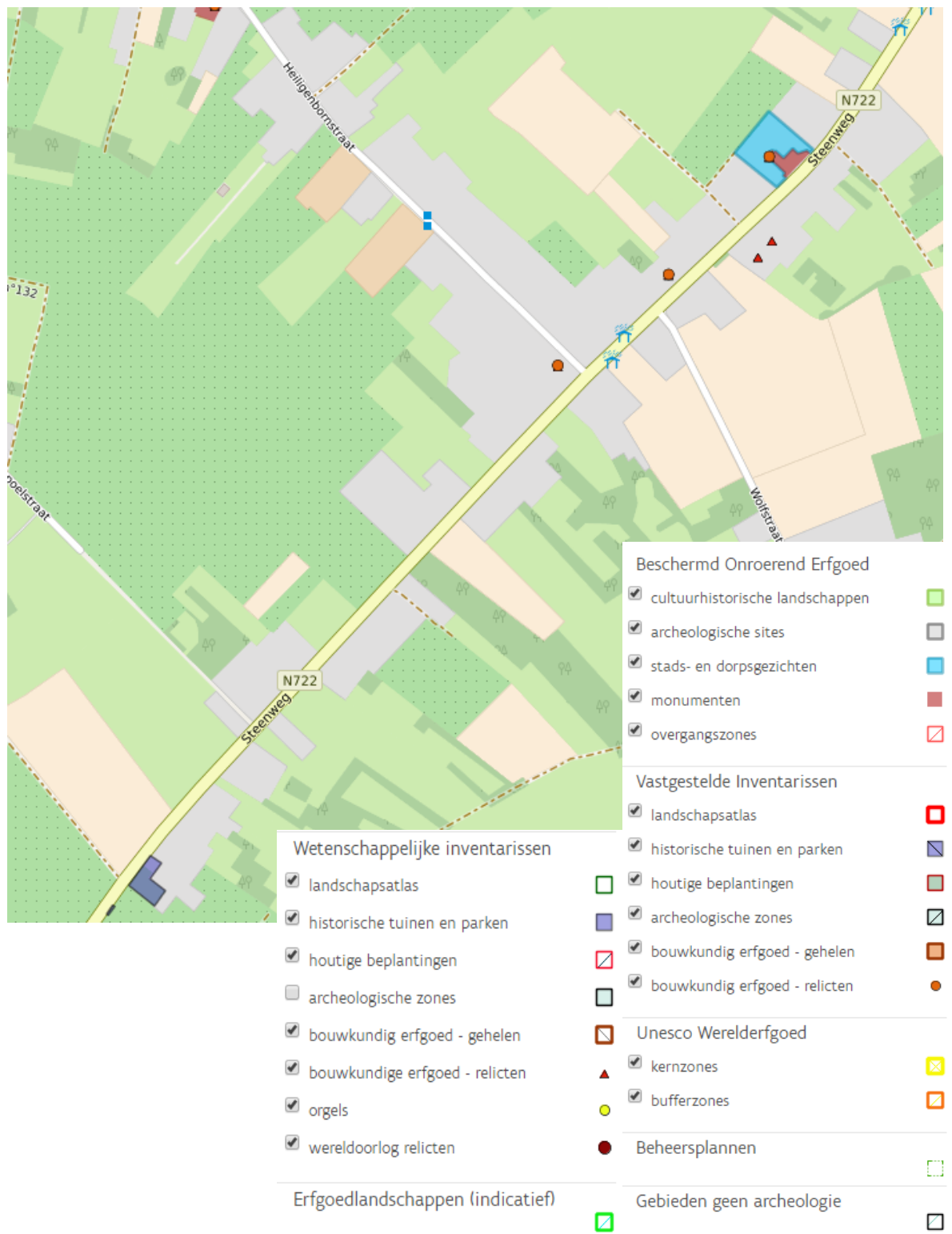
Onderstaande uittreksels uit de Inventaris van Erfgoed Vlaanderen geven een beeld van zuid naar

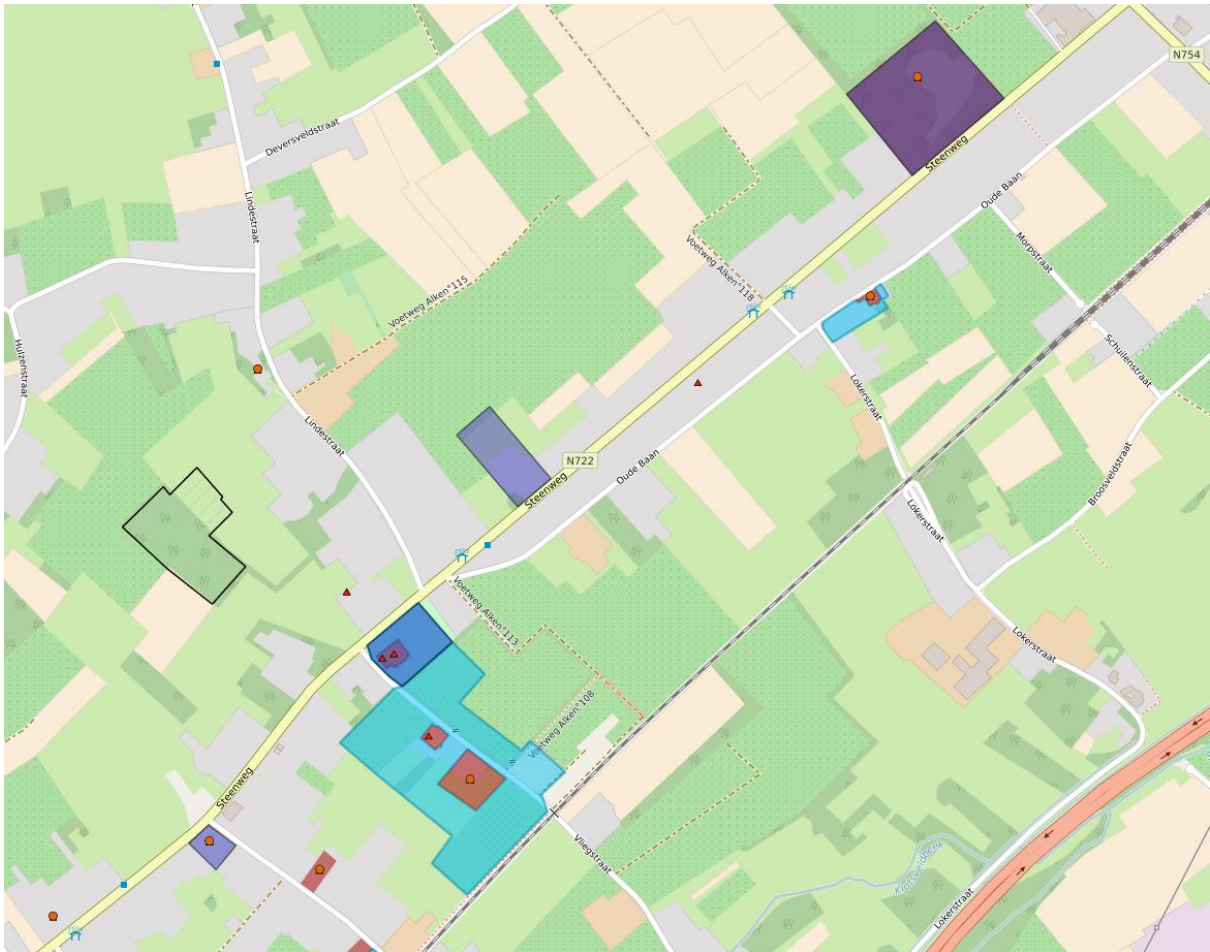


noord van N722 (vanaf rotonde Melveren tot grens tussen Alken en St-Lambrechts-Herk). Langs N759 liggen geen beschermde monumenten of landschappen. Langs het traject op N722 zijn verschillende beschermde monumenten en landschappen aanwezig. In Sint-Truiden zijn dit de toegang tot domein Nieuwenhoven, Kortenbos (basiliek, kasteel met park, pastorie, ...)



In Alken zijn er een monumentale poort, een aantal beschermde hoeves/gebouwen, het parkgebied en kasteel aan de Vliegstraat, kasteel Geuzentempel en park, ...





Figurenbundel 15: Geografisch overzicht van de beschermde monumenten in het plangebied (Bron: Geoportaal Vlaanderen is Erfgoed)

1.2.6 Relevante RUP's en BPA's

1.2.6.1 Gewestelijk RUP Vallei van de Herk en Mombeek van Alken tot Herk-de-Stad.

Dit GRUP werd definitief vastgesteld op 30 april 2009. Hierin wordt een klein deel van de N722 opgenomen in het plangebied. Het gebied tussen de spoorweg en de N722 (ter hoogte van de Herk) wordt bestemd als agrarisch gebied met overdruk natuurverweving. De bebouwde randen worden opgenomen als 'agrarisch gebied' zonder overdruk.



Figuur 16: Geografisch overzicht Gewestelijk RUP ter hoogte van het plangebied (Bron: Gewestelijk RUP Vallei van de Herk en Mombeek van Alken tot Herk-de-Stad)

1.2.6.2 RUP zonevreemde bedrijven deel II

Dit RUP m.b.t. het bedrijf Alk Reizen werd definitief goedgekeurd in november 2012.

Gezien het bedrijf geen uitbreiding van het aantal autocars beoogd, worden weinig mobiliteitseffecten verwacht t.o.v. de bestaande situatie (geen nieuwe verkeersstromen).

Het bedrijf heeft 2 ontsluitingen op de Steenweg. Eén voor de autocars, werknemers en bezoekers, aan oostelijke zijde ter hoogte van de parking. Een tweede toegang bevindt zich aan de westzijde ter hoogte van de erfdienstbaarheid. Via deze dienstweg wordt de achtertuin van de woning ontsloten. Ze maakt tevens het achterliggend landbouwgebied bereikbaar. Door uitvoering van het RUP zal de toegang geconcentreerd worden op 1 plaats. Hierdoor ontstaat een veiligere situatie op de Steenweg.

1.2.6.3 RUP Geramax

Dit RUP is momenteel (januari 2017) in opmaak en omvat de uitbreiding en reorganisatie van het vroegere bedrijf Max Pels (Steenweg 117). Het is mogelijk om de in- en uitritten te heroriënteren, vrachtwagens kunnen via Oude Baan het bedrijf bereiken. De toegang langs N722 kan hierdoor volledig worden afgesloten of enkel behouden worden voor het bereiken van de kantoorgebouwen. Het dept. MOW heeft gevraagd de ontsluitingsopties grondig te onderzoeken in het RUP.

1.2.6.4 PRUP Regionaal bedrijventerrein Brouwerij – Alken en Uibreiding Kolmen

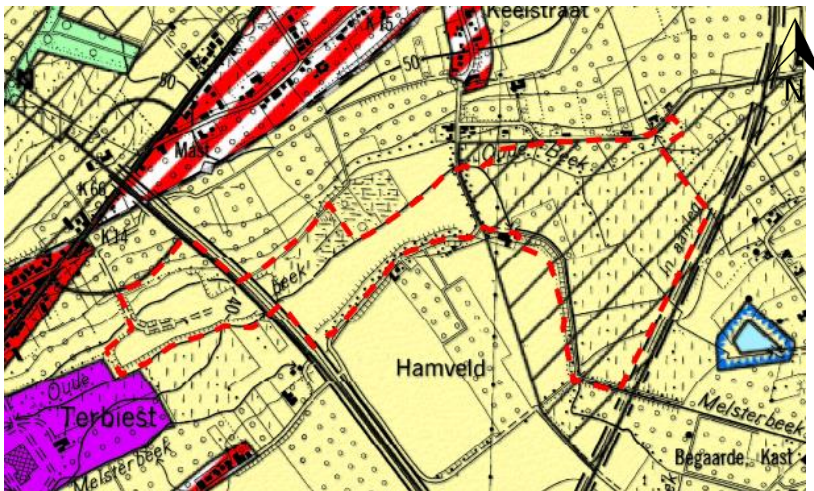
Over de uitbreiding van het bedrijventerrein Kolmen, definitief goedgekeurd in 2007. Dit PRUP bepaalt dat het bedrijf Geramax zich ruimtelijk én functioneel volledig moet keren weg van de N722 (zowel o.v.v. bereikbaarheid als o.v.v. functies).



Figuur 17: inrichtingsschets uitbreiding Kolmen tussen N722 en spoorweg

1.2.6.5 RUP Voormalig stort te Melveren

Dit RUP past in het kader van het aanpassen van de voormalige stortplaats te Melveren en werd goedgekeurd op 31 januari 2008. Na het stopzetten van de activiteiten op het terrein (in 1983) werd een vergunning verleend voor de definitieve afwerking van het stort. Dit is tot op heden echter nog niet gebeurd. Met de opmaak van dit RUP wil het stadsbestuur in de definitieve afwerking van het stort voorzien (voormalige stortplaats integreren in het omliggende landschap).



Figuur 18: Overzicht plangebied RUP voormalig stort te Melveren (Bron: RUP Voormalig stort te Melveren)

1.2.6.6 Gewestelijk RUP Kelsbeek en Nieuwenhoven

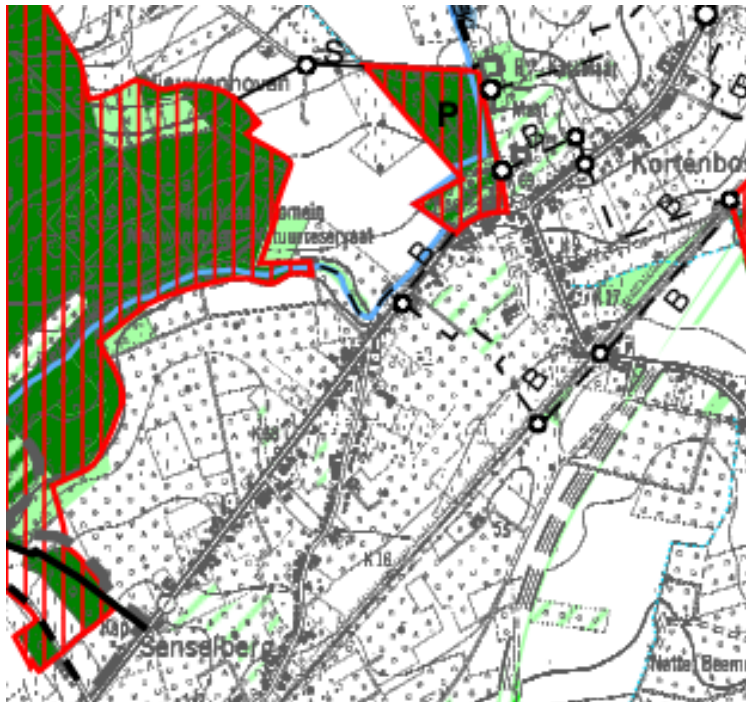
De opmaak van dit RUP zit nog in de planvormingsfase. De doelstelling is uitvoering geven aan de richtinggevende en bindende bepalingen van het RSV inzake de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (zoals nader uitgewerkt in de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos in de regio Haspengouw-Voeren). Dit gewestelijk RUP vormt een raaklijn met het plangebied in deze startnota. N.a.v. dit RUP werd het Domein van Nieuwenhoven vastgesteld.



Figuur 19: Situering plangebied gewestelijk RUP Kelsbeek en Nieuwenhoven (Bron: procesnota voorbereidend onderzoek gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan)

1.2.6.7 RUP groene waarde

Het RUP 'groene waarde' werd goedgekeurd op 14/09/2006 en is bedoeld om samen met het RUP 'valleien en natte natuurverbindingen' ordening en bescherming te geven aan de natuurlijke structuur van het buitengebied van Sint-Truiden. Het RUP duidt in Kortenbos een open te houden corridor aan in de noordostrand van het dorp. De corridor dwarsst de Hasseltsesteenweg en is deels in agrarisch gebied, deels in een woonzone gelegen. De bebouwingsmogelijkheden zijn er in het agrarisch gebied beperkt tot deze voor landbouwdoeleinden. Het gedeelte ervan aan de zuidoostzijde van Hasseltsesteenweg, in woonzone, is de voorbije jaren verkaveld. Dit gebied wordt in het RUP aangeduid als biologisch waardevol/zeer waardevol.



Figuur 20: RUP Groene Waarde

1.2.7 Conclusie juridische context

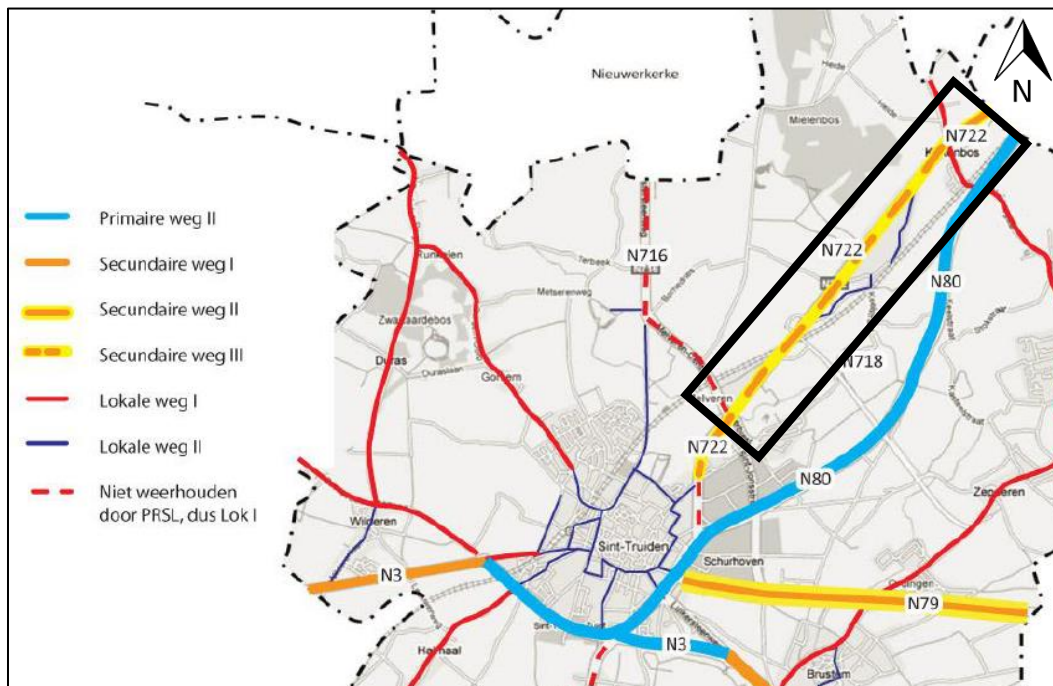
Betreffende de juridische context zijn verschillende plannen en richtlijnen van belang. Het plangebied bestaat uit voornamelijk woongebieden met landelijk karakter, maar eveneens groengebieden en industriële gebieden zijn gelegen langs de N722. Het plangebied bevat enkele overstromingsgevoelige gebieden en beschermde monumenten waar bij de uitwerking van deze startnota rekening mee dient gehouden te worden. Hiernaast zijn verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen relevant. Overleg met het Agentschap Natuur en Bos is nodig over habitat- en VEN-gebieden en het uit de landschapsatlas vastgestelde Domein Van Nieuwenhoven.

1.3 SECTORALE PLANNEN

1.3.1 Mobiliteitsplan Sint-Truiden

1.3.1.1 Wegencategorisering

In het mobiliteitsplan van Sint-Truiden, dat dateert van 2013, wordt de provinciale categorisering van de N722 als secundaire weg type III bevestigd. N759 wordt geselecteerd als lokale weg 1. De hoofdfunctie van N722 is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. N759 heeft op lokaal niveau een verbindende functie.



Figuur 21: Wegencategorisering op grondgebied Sint-Truiden (Bron: Mobiliteitsplan Sint-Truiden, Mint 2013)

1.3.1.2 Gewenste verkeersstructuur

Zowel op korte als lange termijn zal de bovenstaande wegcategorisering behouden blijven. Op langere termijn is de stad Sint-Truiden vragende partij voor het doortrekken van de N718 van de N722 (Hasseltsesteenweg) tot de N716 (Diestersteenweg), vanaf “brug-te-ver”. Het maken van deze verbinding zou een significante daling van het verkeer door Melveren-Centrum betekenen.

1.3.1.3 Snelheidsregimes

Op het overgrote deel van N722 en het volledige stuk van N759 tussen N722 en N80 is een maximale snelheid van 70km/u toegestaan. Er zijn twee uitzonderingen waar een maximale snelheid van 50km/u is toegestaan. Dit is aan de recent aangepaste bushalte ter hoogte van de kruising tussen N722 en Senselberg/Zavelkuil en op het gedeelte van de gewestweg dat gelegen is te Kortenbos. In Kortenbos is de lagere snelheid ingesteld omwille van de scherpe bocht.



Figuur 22: Snelheidsregimes N722 op grondgebied Sint-Truiden (Bron: Google)

1.3.1.4 Vrachtroutes

De informatie met betrekking tot de vrachtroutes komt uit het Ontwerp Vrachtroutenetwerk Vlaanderen en het overleg dat hieraan vooraf ging.

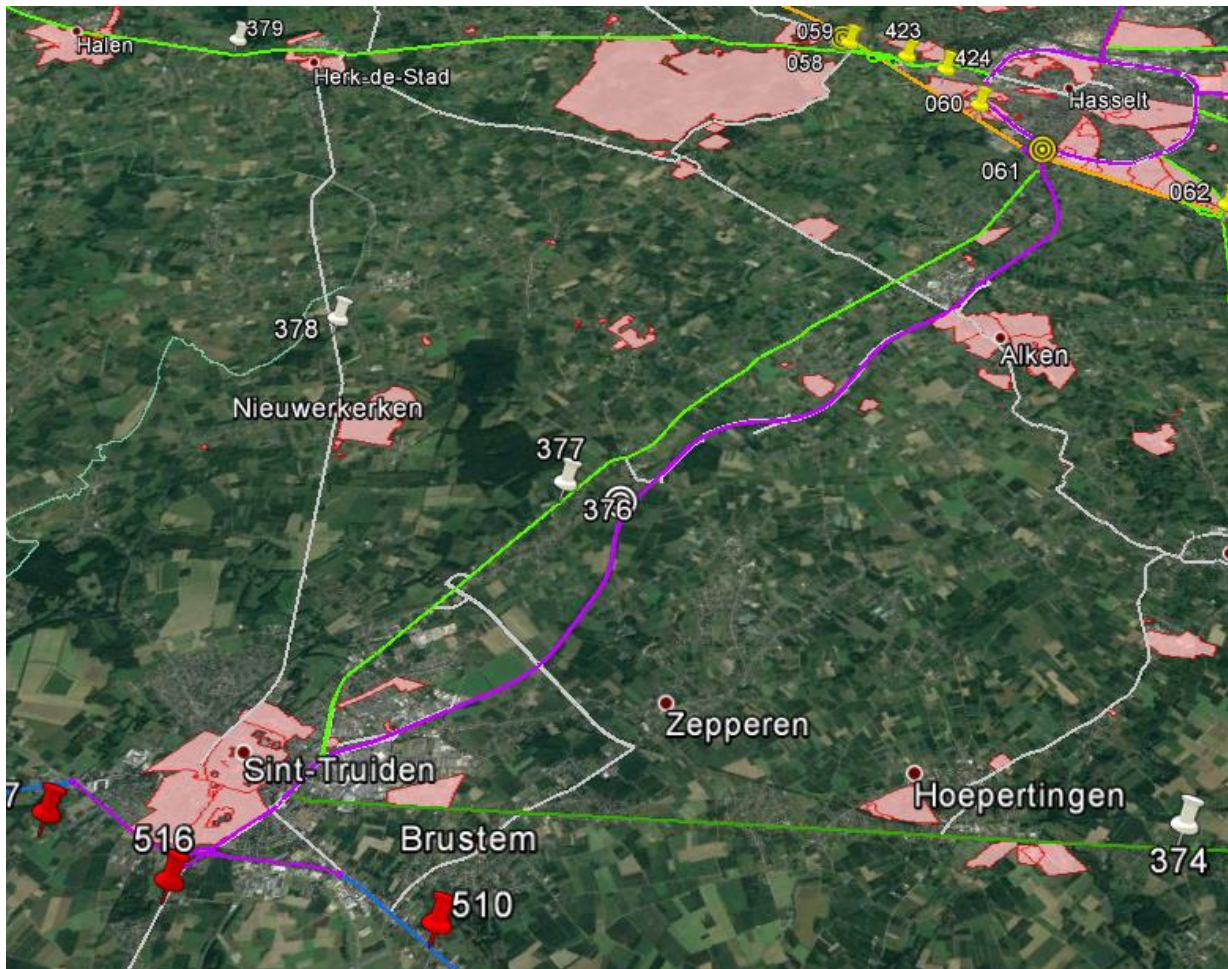
Doorgaande vrachtroutes beperken zich tot hoofdwegen, primaire en secundaire wegen. Doorgaand vrachtverkeer is dus niet gewenst op N722 en N759. Plaatselijk vrachtverkeer en landbouwverkeer mogen gebruik maken van N722 en N759.

Enkele delen van de N722 zullen wel als lokale vrachtroute toegang geven tot het hogere wegennet. Deze delen zijn:

- N718 van N80 tot N722 of bij verlenging tot N716
- Melveren centrum van N716 tot N722;
- N722 van N80 tot Schuurhoven of tot Melveren centrum.

Er is geen kilometerheffing voor vrachtverkeer op N722, op de parallelle N80 is er wel tolheffing. Een analyse van het aandeel vrachtverkeer voor en na de tolheffing maakt geen deel uit van deze startnota. Het Agentschap Wegen en Verkeer plant in de loop van 2017 een evaluatie door de nul- en éénmetingen te vergelijken.

In februari-maart 2017 werd er geteld in Limburg (2-3 weken voor én na de krokusvakantie). De meetpunten van deze 'éénmeting' zijn te zien op onderstaande figuur. De locaties aangegeven met 'pushpins' zijn slanglocaties. De locaties aangegeven met cirkels zijn de cameralocaties.



Bron: dept. MOW

1.3.1.5 Tractorverkeer

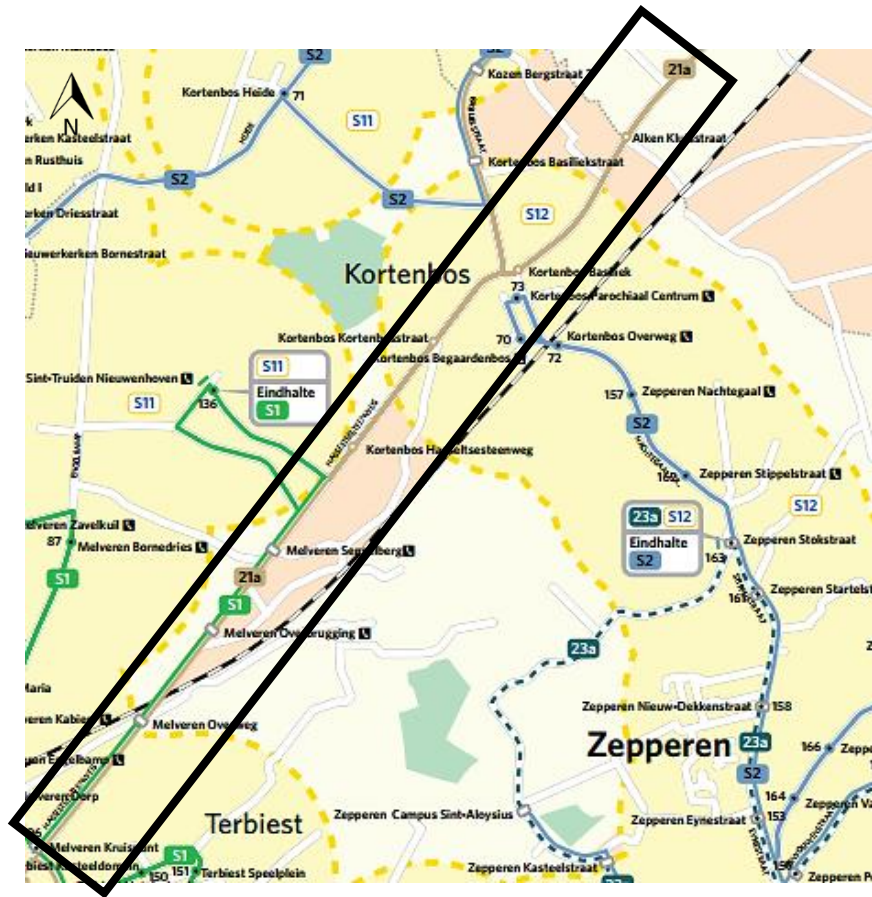
Sint-Truiden vormt het hart van de fruitstreek. Dat betekent dat heel wat tractorverkeer gebruik maakt van de verbindings- en de ontsluitingswegen. Ruilverkavelingswegen worden zoveel mogelijk autovrij gemaakt, zodat conflicten met het tragere landbouwverkeer hier vermeden worden.

1.3.1.6 Openbaar vervoer

De N722 wordt op grondgebied Sint-Truiden gebruikt door één stadslijn (S1 Nieuwenhoven – Melveren – Sint-Truiden – Ordingen) en één streeklijn (21a Hasselt – Sint-Truiden – Landen) van de openbare vervoersmaatschappij De Lijn. Deze verbindingen functioneren zowel op regionaal als lokaal niveau

tussen onder andere de binnenstad en de omliggende gemeentes. N759 wordt bediend door de stadslijn S2. De gewestwegen bevinden zich eveneens in enkele belbusgebieden.

In de nabije omgeving van het plangebied bevindt er zich in Sint-Truiden geen treinstation. Wel kruist het spoor zowel de N722 als N759 gelijkvloers. Aan deze overwegen zal voldoende aandacht moeten worden besteed bij de uitwerking van de projectnota.

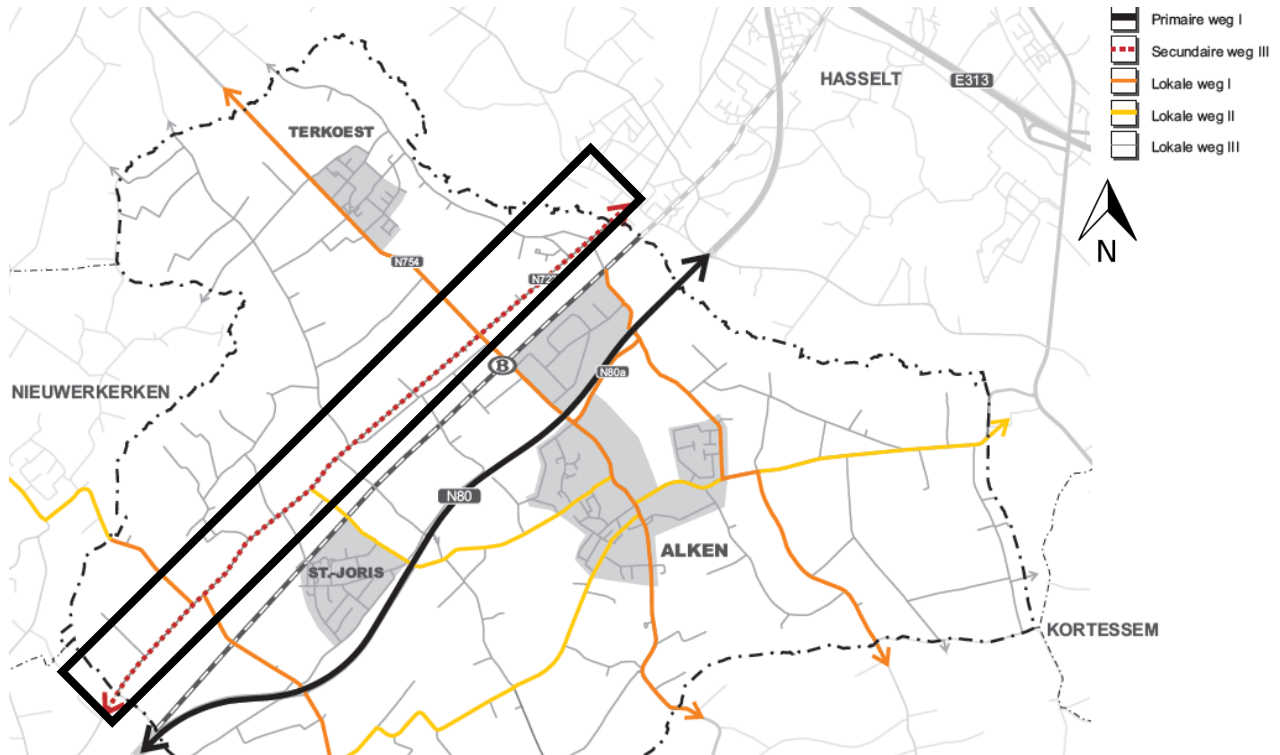


Figuur 23: Overzicht Stads- en streeklijnen in het plangebied te Sint-Truiden (Bron: De Lijn)

1.3.2 Mobiliteitsplan Alken

1.3.2.1 Wegencategorisering

Ook in het Mobiliteitsplan van Alken wordt de categorisering van de N722 als een secundaire weg type III ondersteund.



Figuur 24: Wegencategorisering op grondgebied Alken (Bron: Mobiliteitsplan Alken, Arcadis 2014)

1.3.2.2 Gewenste verkeersstructuur

Het mobiliteitsplan van Alken geeft aan in samenwerking met AWW en buurgemeenten de N722 te willen inrichten naar zijn functie (secundaire weg type III). Er dient eveneens een link gelegd te worden tussen de N722 en de stationsomgeving (multimodaal overstappunt nabij treinstation, Park & Ride nabij treinstation,...). Betreffende het fietsverkeer wordt aangegeven dat de fietsvoorzieningen dienen verbeterd te worden (in samenwerking met Sint-Truiden).

Langs de N722 is op grondgebied Alken een zone terug te vinden waar een verhoogde handelsactiviteit aanwezig is. Deze zone is gelegen bij de kruising tussen de N722 en de Hendrikstraat en loopt ongeveer 300 meter door in de richting van Sint-Lambrechts-Herk. In deze zone dient de veiligheid voor de weggebruiker (zowel gemotoriseerd als niet gemotoriseerd) versterkt te worden.

1.3.2.3 Snelheidsregimes

Ook op grondgebied Alken wordt de N722 gecategoriseerd als secundaire weg type III. De maximumsnelheid werd vastgelegd op 70 km/u en dit over het ganse traject gelegen binnen de gemeentegrenzen van Alken.



Figuur 25: Snelheidsregimes N722 op grondgebied Alken (Bron: Google)

1.3.2.4 Vrachtroutes

De informatie met betrekking tot de vrachtroutes komt uit het Ontwerp Vrachtroutenetwerk Vlaanderen en het overleg dat hieraan vooraf ging.

De N722 wordt niet vermeld bij de bespreking van het vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer hoort namelijk thuis op de N80 van waar het een hoofdvrachtroute (A13/E313 in Hasselt) en een vrachtroute type III (N3 via Sint-Truiden) kan bereiken.

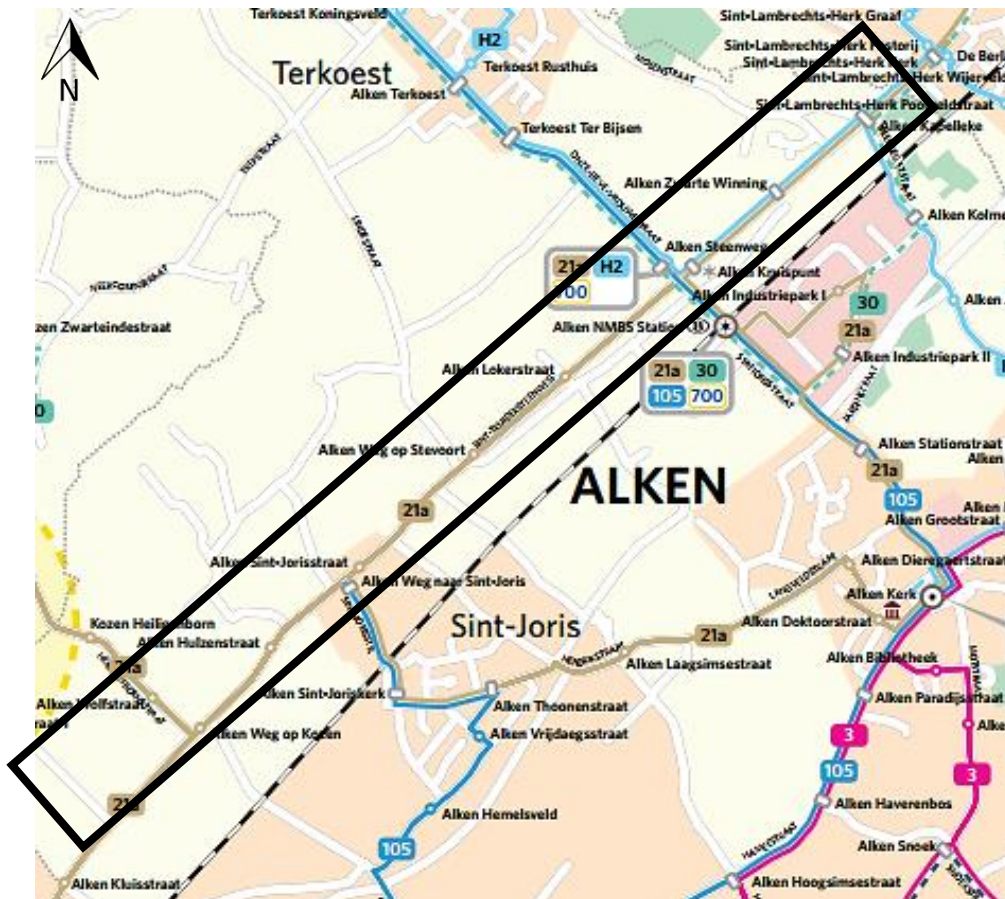
1.3.2.5 Tractorverkeer

Het doorgaande vrachtverkeer dient zich op de N80 te bevinden. Landbouwvoertuigen daarentegen mogen zich wel verplaatsen via de N722.

1.3.2.6 Openbaar vervoer

Op onderstaande afbeelding is te zien dat de N722 op grondgebied Alken verschillende buslijnen bevat. Dit zijn streeklijn 21a (Hasselt – Sint-truiden – Landen), stadslijn van Hasselt H2 (Kiewit Domein – Hasselt station – Sint-Lambrechts-Herk – Alken/Terkoest) en de belbus 700 (Alken – Wellen).

In de nabijheid van de kruising tussen de N722 en de N754 is het station van Alken gelegen. In het mobiliteitsplan wordt vermeld dat er een verbinding dient gemaakt te worden tussen de N722 en de stationsomgeving. Dit kan door middel van een multimodaal overstappunt nabij het station, een Park & Ride zone,...)

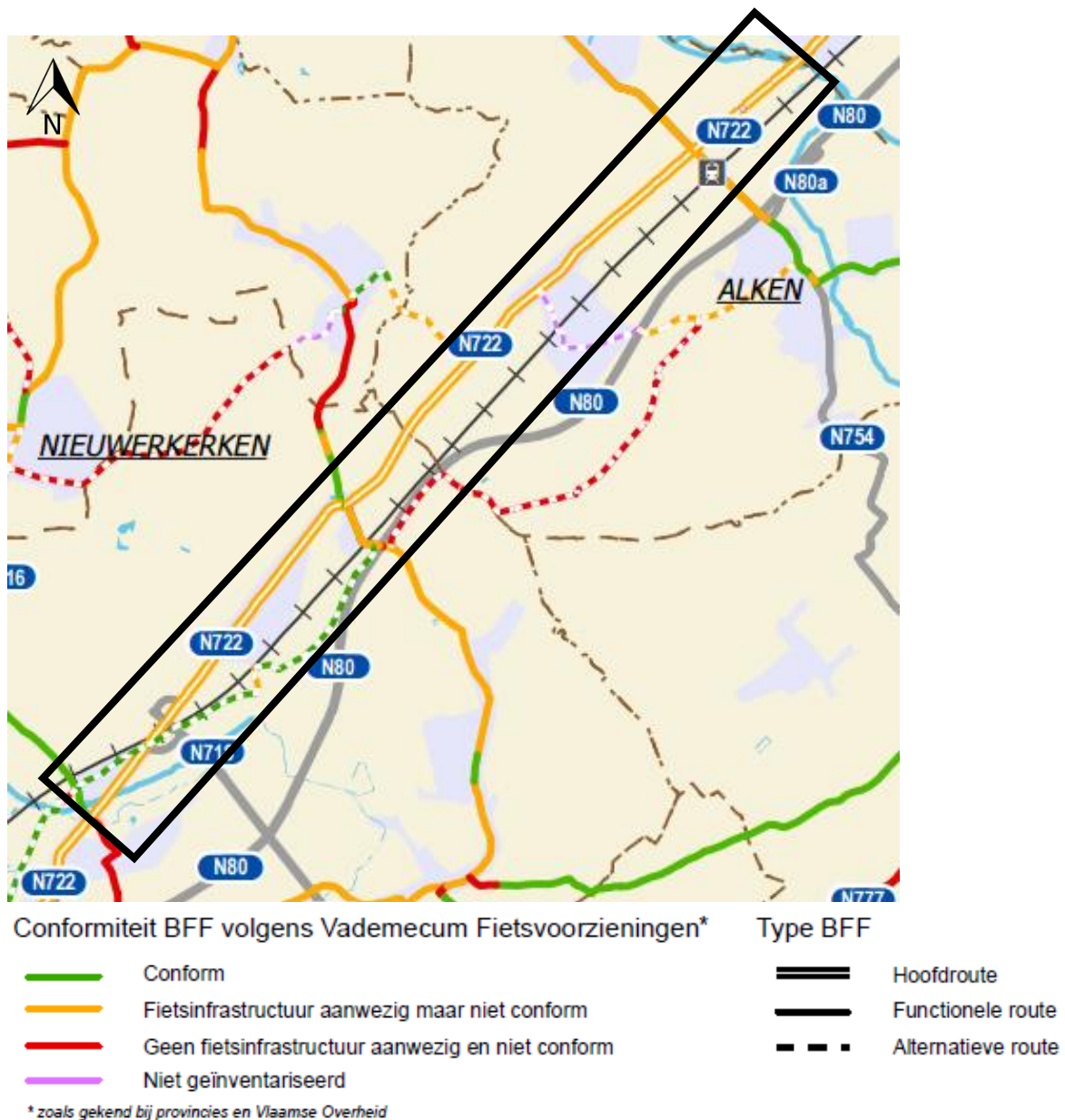


Figuur 26: Overzicht Stads- en streeklijnen in het plangebied te Alken (Bron: De Lijn)

1.3.3 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het 'Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk' is een programma dat in samenwerking met de provincies werd opgestart. Het heeft tot doel een concept van fietsroutenetwerk op te stellen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de zogenaamde "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen,...) en niet op het fietsen als ontspanning.

In het BFF is N722 aangeduid als een non-stop hoofdroute die een verbinding vormt tussen Sint-Truiden en Hasselt. N759 is een gewone functionele route van het BFF die Kortenbos verbindt met Zepperen en Kozen. De fietsvoorzieningen zijn niet conform het vademecum fietsvoorzieningen.



Figuur 27: Conformiteit Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk in het plangebied volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen (Bron: Mobiel Vlaanderen)

1.3.4 Onderzoek fietssnelwegen Arcadis

In het najaar van 2014 werd door Arcadis de studie 'onderzoek fietssnelwegen en snelle fietsverbindingen als onderdeel van het BFF: opbouw FSW Limburg en uitbouw Noord-zuidas' afgerond. In deze studie werd een aantal mogelijke tracés afgewogen tussen Sint-Truiden en Hasselt.

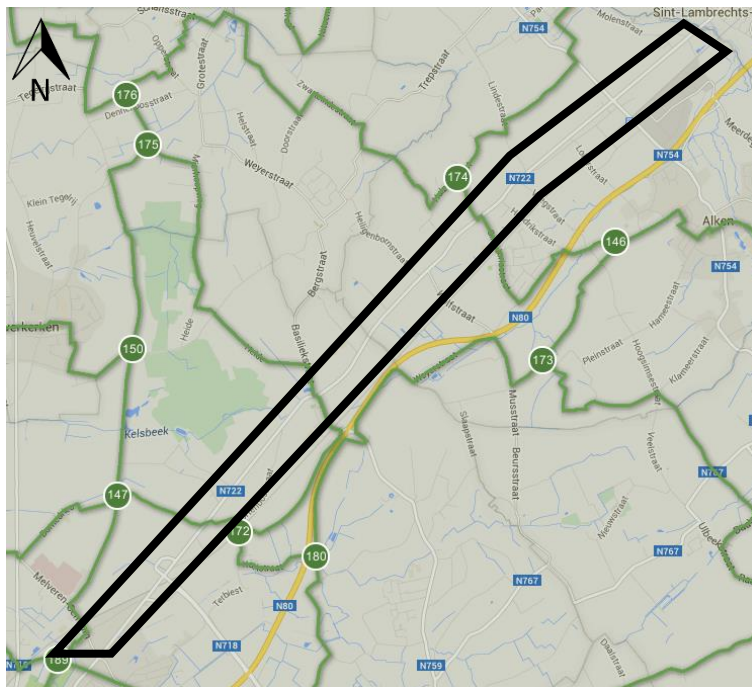
Een mogelijk tracé kruist N759 aan de westzijde van N80 (tussen spoor en N80) en maakt bijgevolg deel uit van het projectgebied van deze nota. Op de wijzigingscommissie van 27 juni 2017 werd echter het tracé van de fietssnelweg vastgelegd. Ter hoogte van N759 ligt de fietssnelweg al ten oosten van N80 (zoals in het voorkeustracé uit de studie van 2014), waardoor er geen kruising met de fietssnelweg voorkomt in het projectgebied N722-N59.



Figuur 27 B: Conformiteit Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk in het plangebied volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen (Bron: Arcadis, eindrapport onderzoek fietssnelwegen 2014, p 32)

1.3.5 Toeristisch fietsknooppuntennetwerk Limburg

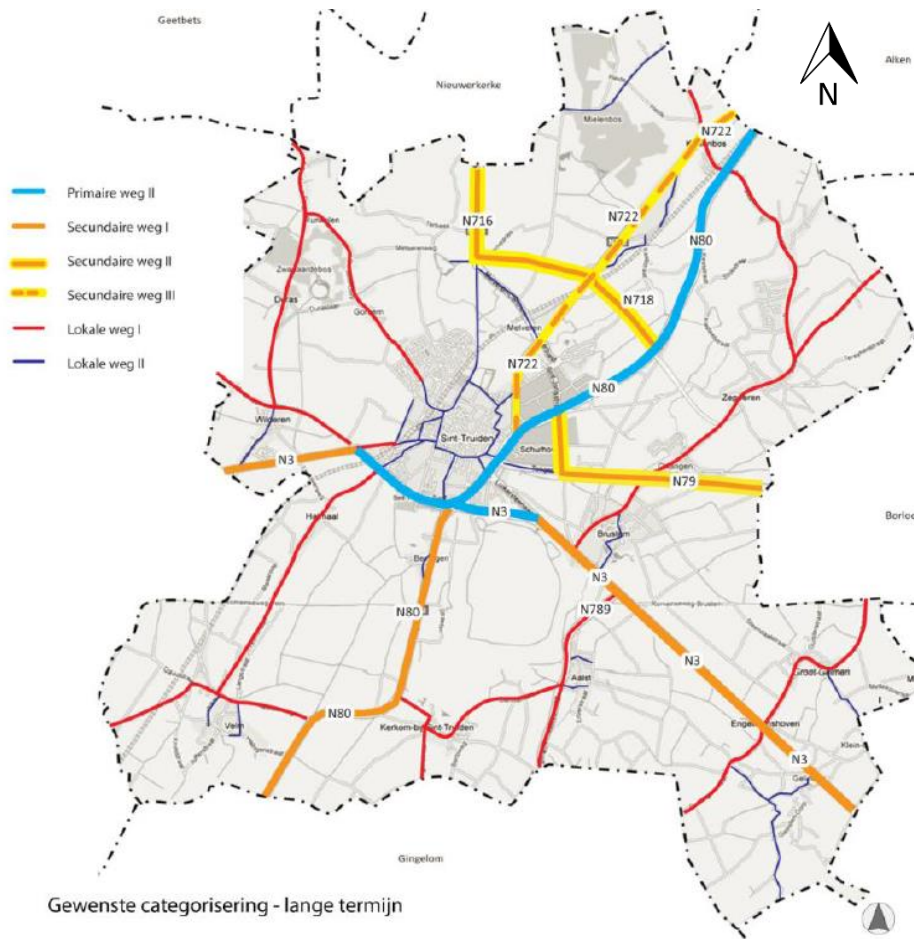
Langsheen het traject van de N722 zijn verschillende knooppunten gelegen. Hierdoor is het oversteken van de gewestweg op sommige plaatsen noodzakelijk om de route te kunnen vervolgen. Het recreatieve netwerk volgt N759 Nachtegaal op het volledige stuk dat binnen het projectgebied van deze startnota valt.



Figuur 28: Overzicht Toeristisch Fietsknooppuntennetwerk in de omgeving van het plangebied (Bron: Vlaanderen Fietsland)

1.3.6 Verbindingsweg N722-N716

Op langere termijn is de stad Sint-Truiden vragende partij voor het doortrekken van de N718 van de N722 (Hasseltsesteenweg) tot de N716 (Diestersteenweg), vanaf “brug-te-ver”. Het maken van deze verbinding zou het verkeer door Molveren-Centrum verminderen. Er wordt dan ook gevraagd om de N718 in die situatie te selecteren als secundaire weg III, waardoor Molveren-centrum gedowngraded kan worden tot een Lokale weg type II. Deze gewenste wegcategorisering op langere termijn wordt gevisualiseerd op onderstaande kaart.



Figuur 29 Plaats van het de verbindingsweg N722-N716 op grondgebied Sint-Truiden (Bron: Mobiliteitsplan Sint-Truiden, Mint 2013)

1.3.7 Uitzonderlijk vervoer

De N722 wordt frequent gebruikt voor uitzonderlijk vervoer, gezien de parallel lopende N80 minder geschikt is (maximum 90 ton) en via N754 connectie kan gemaakt worden met de netwerken klasse 120 en 90 ton.

In het plangebied zijn enkele beperkingen aanwezig, namelijk de spoorwegovergang (bovenliggende kabels), de brug over de N722 komende van de N718 (maximale hoogte van 6,80) en een rotonde. Deze rotonde kan een probleem vormen bij langere transporten. Bij het ontwerpen van nieuwe kruispunten moet een simulatie worden gedaan door de dienst EVT van het AWW.

Onderstaande figuur geeft de verschillende routes weer in de omgeving van de N722 en N759. Zowel over N722 als over N759 lopen routes uitzonderlijk vervoer.

Legende Uitzonderlijk Vervoer

Wegen

— Multinet 2003v3

Uitzonderlijk Vervoer

111 (360Ton/+5/R4)

112 (360Ton/+5/R3)

113 (360Ton/+5/R2)

211 (240Ton/+5/R4)

212 (240Ton/+5/R3)

213 (240Ton/+5/R2)

221 (240Ton/-5/R4)

222 (240Ton/-5/R3)

223 (240Ton/-5/R2)

311 (180Ton/+5/R4)

312 (180Ton/+5/R3)

313 (180Ton/+5/R2)

321 (180Ton/-5/R4)

322 (180Ton/-5/R3)

323 (180Ton/-5/R2)

411 (120Ton/+5/R4)

412 (120Ton/+5/R3)

413 (120Ton/+5/R2)

421 (120Ton/-5/R4)

422 (120Ton/-5/R3)

423 (120Ton/-5/R2)

511 (90Ton/+5/R4)

512 (90Ton/+5/R3)

513 (90Ton/+5/R2)

521 (90Ton/-5/R4)

522 (90Ton/-5/R3)

523 (90Ton/-5/R2)

611 (60Ton/+5/R4)

612 (60Ton/+5/R3)

613 (60Ton/+5/R2)

621 (60Ton/-5/R4)

622 (60Ton/-5/R3)

623 (60Ton/-5/R2)

711 (44Ton/+5/R4)

712 (44Ton/+5/R3)

713 (44Ton/+5/R2)

721 (44Ton/-5/R4)

722 (44Ton/-5/R3)

723 (44Ton/-5/R2)

Hoofdas



Rotondes Vlaanderen toestand 20040611 (voorlopig bestand)

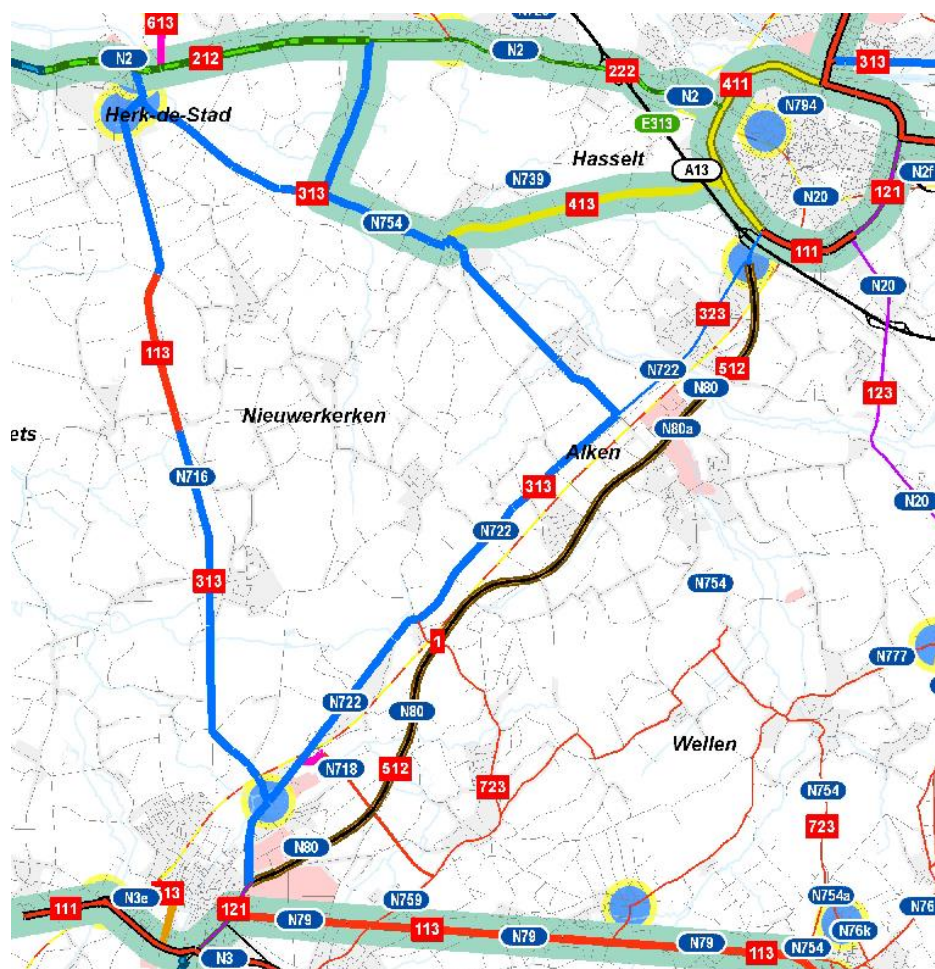
— Spoorwegen 2002 (mercator:sde)

— Waterlopen 2002: selectie 0,1 en 2

Wateroppervlakten 2002

Gewestplan2002: Selectie 1000 en 1002

Woonzones2005



Figuur 30: Kaart uitzonderlijk vervoer (Bron: AWW)

1.3.8 Conclusie sectorale plannen

Beide gemeentelijke mobiliteitsplannen bevatten informatie over de N722 (vrachtverkeer, tractorverkeer, openbaar vervoer,...). De N722 zal zowel op korte als lange termijn de functie als secundaire weg type III blijven behouden. De N722 is aangeduid als non-stop hoofdroute in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk maar is echter niet conform de vereisten aanwezig in het Vademecum Fietsvoorzieningen. Op verschillende plaatsen kruist het Toeristisch Fietsknooppuntennetwerk Limburg de N722. Meerder buslijnen gebruiken N722. Bijna overal is de toegelaten snelheid vandaag 70 km/u. De N722 wordt eveneens gebruikt voor uitzonderlijk vervoer gezien de parallel lopende N80 hier minder geschikt voor is.

N759 is een lokale weg type I en zowel een recreatieve fietsroute als een functionele route in het BFF. Hij maakt deel uit van de route voor uitzonderlijk vervoer. Er komt 1 buslijn langs deze gewestweg. De toegelaten snelheid bedraagt 70 km/u.

2 RUIMTELIJKE ANALYSE

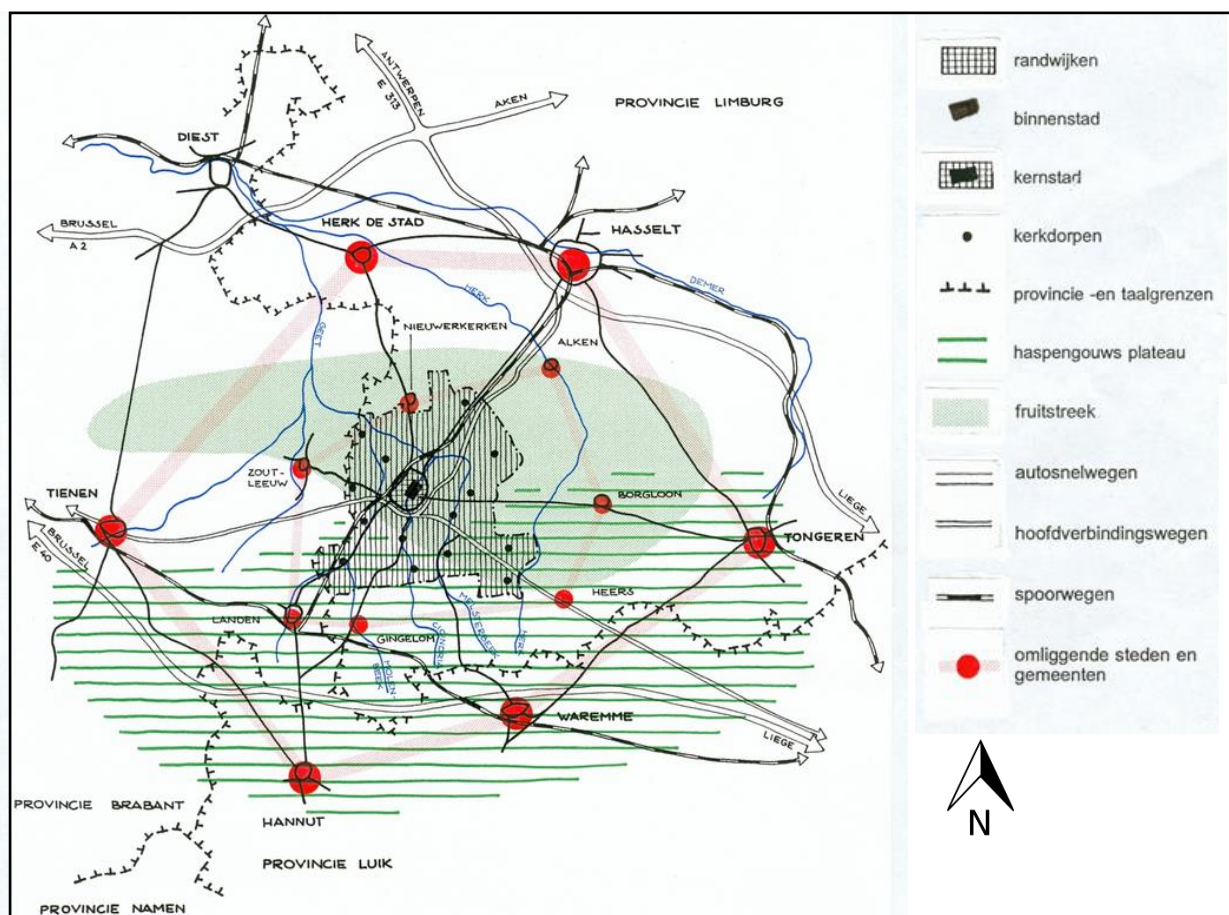
2.1 RUIMTELIJKE ANALYSE MACRO- EN MESO-NIVEAU

Sint-Truiden is gelegen in het zuidwesten van de provincie Limburg. Ten noorden ligt onder andere de gemeente Alken. Qua oppervlakte is Sint-Truiden de grootste stad van Limburg en ook het grootste centrum van de fruitteelt in Vlaanderen.

Alken ligt tussen de steden Sint-Truiden en Hasselt en heeft veel kenmerken van een overgangsgebied. De ruimtelijke structuur wordt in grote lijnen bepaald door de aanwezige lijninfrastructuren, expresweg, spoorweg en steenweg.

Beide gemeenten worden onder andere ontsloten door de N80, die in het noorden (Hasselt) aansluit op de E313, en in het zuiden (Landen) op de E40. Sint-Truiden wordt eveneens ontsloten door de N79 richting Tongeren, de N3 richting Luik enerzijds en Tienen anderzijds. De stations in Alken en Sint-Truiden zorgen voor de ontsluiting per spoor naar Hasselt-Genk en Brussel.

Op mesoniveau is in het plangebied de N722 duidelijker zichtbaar. Deze gewestweg vormt de historische verbinding tussen Sint-Truiden en Hasselt maar heeft momenteel een belangrijkere functie te vervullen ten opzichte van fietsers en het openbaar vervoer.



Figuur31: Mesoscopisch overzicht plangebied (Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Sint-Truiden, Studiegroep Omgeving 2000)

2.2 RUIMTELIJKE ANALYSE MICRO-NIVEAU

2.2.1 Algemeen

Het projectgebied begint in het zuiden op grondgebied Sint-Truiden ter hoogte van de fietsoversteek vlakbij de rotonde die aansluiting biedt met Molveren-Centrum. In het noorden sluit het projectgebied aan op de aanliggende verhoogde fietspaden in Sint-Lambrechts-Herk. De maximum toegelaten snelheid is 70km/u. Op twee plaatsen is deze maximumsnelheid gereduceerd naar 50 km/u. Het wegprofiel is vrij breed en bestaat uit 2x1 rijstrook met gemarkeerde fietspaden.

In deze startnota wordt naast N722 ook N759 behandeld, voor het segment tussen N722 en N80, het wegbeeld is vergelijkbaar met N722, maar de bebouwing staat vaak dichter tegen de weg.

2.2.2 Sequentie-analyse

Ruimtelijk kan het projectgebied opgesplitst worden in **8 sequenties**:

- Sequentie 1: fietsoversteek Hasseltsesteenweg – ingang Kasteeldomein Terbiest
- Sequentie 2: ingang Kasteeldomein Terbiest – ingang zone 50 gebied Kortembos (N722)
- Sequentie 3: zone 50 gebied Kortembos (N722) en N759 tussen N722 en N80
- Sequentie 4: uitgang zone 50 gebied Kortembos (N722) – start handelszone te Alken
- Sequentie 5: handelszone te Alken
- Sequentie 6: einde handelszone te Alken – kruispunt N722-N754
- Sequentie 7: kruispunt N722-N754
- Sequentie 8: kruispunt N722-N754 - grens Sint-Lambrechts-Herk



Figuur 32: Geografisch overzicht gebruikte sequenties (Bron: www.google.be)

Sequentie 1

De eerste sequentie begint aan de fietsoversteek op de N722 (ongeveer 200 meter voor de rotonde richting Melveren-Centrum en Terbiest) en eindigt een tweehonderdtal meter na diezelfde rotonde (ingang Kasteeldomein Terbiest). De fietsoversteek die het begin vormt van deze sequentie maakt deel uit van het Toeristisch Fietsknooppuntennetwerk Limburg. De maximale toegelaten snelheid binnen deze sequentie is vastgelegd op 70 km/u.

Het wegprofiel van deze sequentie bestaat uit een 2x1 rijstrook. Het gebied voor de rotonde heeft een aanliggend verhoogd fietspad met naast dit fietspad vrije ruimte die gebruikt kan worden door voetgangers. Op dit deel van de sequentie zijn verschillende handelszaken gelegen (tankstation, ijsjeszaak,...). Onderstaande foto's geven een verduidelijkte voorstelling van dit eerste onderdeel van de sequentie.



Figuur 33: Beginpunten sequentie 1

Binnen deze eerste sequentie is de rotonde gelegen die de verbinding mogelijk maakt met Melveren-Centrum en Terbiest. Het fietspad komt hierbij in de rotonde te liggen waardoor de voertuigen die zich op de rotonde bevinden voorrang dienen te verlenen aan de (brom)fietzers op het fietspad. Aan deze rotonde zijn eveneens verschillende handelszaken gelegen (apotheek, café,...)



Figuur 34: Rotonde sequentie 1

Het tweede deel van deze sequentie heeft een gelijkaardig wegprofiel als het eerste deel, namelijk 2x1 rijstrook. Het fietspad blijft aanliggend maar is hierbij niet verhoogd. De vrije ruimte naast het aanliggende fietspad wordt gebruikt voor (bewoners)parkeren. De bebouwing bestaat uit open en halfopen bebouwing die steeds op verschillende afstanden tot de weg is ingepland. Op dit deel van de sequentie zijn geen handelszaken aanwezig. Het einde van de sequentie is de inrit tot het Kasteeldomein Terbiest.



Figuur 35: Einde sequentie 1

Sequentie 2

De tweede sequentie heeft als beginpunt de ingang van het Kasteeldomein Terbiest (einde eerste sequentie) en eindigt bij het ingaan van de zone 50 te Kortenbos. Het wegprofiel bestaat uit 2x1 rijstrook met een aanliggend, niet-verhoogd fietspad langs beide kanten van de weg. Indien er geen inritten van bedrijven zijn, of opritten naar private percelen, is een open gracht aanwezig. Waar deze open gracht niet meer aanwezig is, is plaats om voertuigen te parkeren (vaak dwars t.o.v. de rijweg). Deze sequentie kan verder onderverdeeld worden in vijf onderdelen.

Het eerste onderdeel begint aan de ingang van het Kasteeldomein Terbiest. Vanaf dit punt heeft de weg een breder uitzicht (in vergelijking met de vorige sequentie). Langsheen dit onderdeel van de weg is lintbebouwing sterk aanwezig en wordt afgewisseld met bedrijventerreinen zoals deze van Ecobeton, Betonac, Carrosserie Plevoets,... . De maximum toegelaten snelheid is 70 km/u.



Figuur 36: Eerste onderdeel sequentie 2

Het tweede onderdeel van deze sequentie bevindt zich aan de kruising van de N722 met de N718, die op zijn beurt de verbinding maakt met de N80. Tussen deze op- en afrit is een spooroverweg met slagbomen gelegen. Langs beide kanten van de weg is wederom lintbebouwing aanwezig met her en der open ruimtes. De openbare ruimte wordt op één plaats beperkt door de aanwezigheid van een brug (figuur 38 - rechts). Het einde van dit onderdeel wordt gevormd door de kruising van de afrit van de N718 met de N722. De maximumsnelheid op dit onderdeel is 70 km/u.



Figuur 37: Oprit N718 op de N722 (Begin tweede onderdeel sequentie 2)



Figuur 38: Spooroverweg met slagbomen (Links), Brug met ongelijkvloerse kruising N722-N718 (Rechts)



Figuur 39: Afrit N718 op de N722 (Einde tweede onderdeel sequentie 2)

Onderdeel drie bestaat uit lintbebouwing afgewisseld met open ruimtes. Dit is het stuk weg dat aanwezig is tussen de afrit van de N718 en dat deel van de N722 dat recent werd heringericht. De openliggende grachten zijn duidelijk zichtbaar op de figuur (figuur 39). De maximumsnelheid die toegelaten is op dit stuk weg is 70 km/u.



Figuur 40: Derde onderdeel sequentie 2

Het vierde onderdeel binnen de tweede sequentie is het kruispunt met Zavelkuil en Senselberg dat recent werd heringericht (2008, TV3V-project). Hier zijn aanliggende verhoogde fietspaden aanwezig. Het gebruik van een middengeleider maakt de overgang van de maximaal gereden snelheid van 70 km/u naar 50 km/u duidelijk. Deze middengeleider maakt het eveneens mogelijk voor de voetgangers om de oversteekbeweging in twee delen op te splitsen. Dit kruispunt maakt deel uit van het Toeristisch Fietsknooppuntennetwerk Limburg. Er is geen fietsoversteek voorzien, maar overstekende fietsers kunnen gebruik maken van de langgerekte middengeleider.



Figuur 41: Recent heringericht kruispunt (Vierde onderdeel sequentie 2)

Het laatste onderdeel van deze tweede sequentie begint bij het einde van het recent heringericht kruispunt Senselberg en eindigt bij Kortenbos. Hierbij is het fietspad terug aanliggend en verlaagd naar het niveau van weg. De maximumsnelheid op dit onderdeel van de N722 is terug 70 km/u. Dit wegvak kan vergeleken worden met het derde onderdeel van de tweede sequentie met dat verschil dat er meer lintbebouwing en handelszaken aanwezig zijn en minder open ruimte.



Figuur 42: Vijfde onderdeel sequentie 2

Sequentie 3

Sequentie drie begint bij het binnenrijden van Kortenbos waar de maximumsnelheid verlaagt naar 50 km/u. Waar deze sequentie in verschilt in vergelijking met de andere is de verandering van het rechtlijnig karakter van de weg (wat typerend is voor de andere sequenties). In Kortenbos is een S-bocht aanwezig waardoor de weg eerst naar rechts en vervolgens naar links afdraait. Het wegprofiel bestaat uit 2x1 rijstrook. De fietspaden blijven in deze sequentie aanliggend en niet verhoogd. Het kruispunt in deze sequentie maakt deel uit van het Toeristisch Fietsknooppuntennetwerk Limburg. De Kerk en enkele omliggende gebouwen zijn aangeduid als beschermde monumenten of beschermde landschappen.



Figuur 43: Kortenbos (Begin sequentie 3, deel N722)



Figuur 44: Doorgang Kortenbos (Sequentie 3)



Figuur 45: Kortenberg (Einde sequentie 3, deel N722)

Deze sequentie omvat tevens N759 (tussen N722 en N80). Dit wegvak is sterk gelijkend omwille van de aanwezige bebouwing, aanwezigheid van een scherpe bocht en beperktere openbare ruimte. De fietspaden zijn ook langs N759 aanliggend en niet verhoogd. Ter hoogte van de aansluiting met N722 is er een kort stuk gemengd verkeer en is de aansluiting overgedimensioneerd. Kort na de scherpe bocht, is er een kruispunt en een spooroverweg. Voorbij de spooroverweg is er meer ruimte. Het snelheidsregime op dit hele stuk N759 is vandaag 70 km/u. Tussen de spoorwegovergang en de aansluiting met N80 is een bushalte aanwezig. Er is een gemarkeerde voetgangersoversteek ter hoogte van de Begaardenbosstraat (schoolomgeving). In de scherpe bochten t.h.v. N722 en Begaardenbosstraat/overweg zijn vangrails aanwezig. Dit zorgt voor een erg verkeerstechnisch en 'hard' beeld.



Figuur 46: Aansluiting N759-N722 Kortenberg (Sequentie 3, deel N759)



Figuur 47: N759 ter hoogte van de spooroverweg en aansluiting met N80 (Sequentie 3, deel N759)

Sequentie 4

Deze vierde sequentie begint aan het einde van de snelheidsbeperking te Kortenbos (einde sequentie 3) en eindigt aan de grens met de handelszone te Alken.

Lintbebouwing is in deze sequentie opnieuw duidelijk aanwezig en wordt afgewisseld door open ruimtes. Ook het rechtlijnig karakter van de N722 is in deze sequentie duidelijk aanwezig. Het wegprofiel bestaat uit 2x1 wegvak. De aanliggende fietspaden die niet verhoogd zijn komen in deze laatste sequentie terug naar voor. De maximum toegelaten snelheid ligt voor deze sequentie op 70km/u.

Deze sequentie kan worden opgedeeld in drie onderdelen. Het eerste onderdeel wordt gekenmerkt door lintbebouwing die bestaat uit open en halfopen bebouwing. Er is veelal plaats om voertuigen te parkeren langs de weg.



Figuur 48: Lintbebouwing (Eerste onderdeel sequentie 4)

Het tweede onderdeel bestaat open ruimtes (agrarisch gebied) dat op enkele plaatsen onderbroken wordt door vrijstaande woningen. Binnen dit onderdeel bevindt zich eveneens de gemeentegrens tussen Sint-Truiden en Alken.



Figuur 49: Open ruimtes (Tweede onderdeel sequentie 4)

Na dit tweede onderdeel is er opnieuw open en halfopen lintbebouwing aanwezig langs de weg. Op sommige plaatsen wordt deze lintbebouwing onderbroken door kleinere open ruimtes die zich langs de weg bevinden. Het mobiliteitsplan van Alken geeft aan dat er vier te beveiligen kruispunten binnen het plangebied gelegen zijn. Twee van deze kruispunten liggen in deze sequentie. Deze kruispunten zijn de kruising tussen N722-Wolfstraat en de kruising tussen N722-Sint-Jorisstraat. Vanuit overleg met de actoren werd aangegeven dat deze laatste een belangrijke schoolroute is en eveneens deel uitmaakt van het recreatief fietsknooppuntennetwerk Limburg.



Figuur 50: Te beveiligen kruispunten (1) N722 – Wolfstraat (links), N722 – Sint-Jorisstraat (rechts)

Sequentie 5

Deze vijfde sequentie wordt gevormd door de handelszone die zich bevindt langs de N722 op grondgebied Alken. Deze zone begint aan de kruising tussen N722 en de Hendrikstraat en eindigt 200 meter verder (richting Sint-Lambrechts-Herk). Het wegprofiel wordt gekenmerkt door 2x1 wegvak met aanliggende fietspaden die niet verhoogd zijn. De maximum toegelaten snelheid ligt voor deze sequentie op 70km/u. Binnen deze sequentie zijn verschillende commerciële activiteiten gelegen. Door de manoeuvres tijdens het op- en afrijden van de inritten tot deze handelszaken kunnen er zich potentieel gevaarlijke situaties voordoen. Deze sequentie bevat eveneens een te beveiligen kruispunt, namelijk de kruising tussen N722 en de Hendrikstraat.



Figuur 51: Te beveiligen kruispunt (2) N722 – Hendrikstraat (links) en commerciële activiteit langsheen N722 (rechts)

Sequentie 6

Sequentie 6 begint aan het einde van de handelszone te Alken (sequentie 5) en eindigt een honderdtal meter voor het verkeerslichtengeregeld kruispunt tussen N722 en N754.

Deze sequentie lijkt sterk op de reeds voorheen besproken vierde sequentie. Lintbebouwing is opnieuw aanwezig maar wordt hier echter niet afgewisseld met open ruimtes. Het wegprofiel bestaat uit 2x1 wegvak met aanliggende niet verhoogde fietspaden. De maximum toegelaten snelheid is 70km/u. In deze sequentie is er slechts sporadisch sprake van 'economische activiteit'. Vanuit de gemeente werd wel aangegeven dat het wegdeel gelegen bij uitvaartcentrum Vendrickx kan beschouwd worden als een gevaarlijke situatie.



Figuur 52: Voorbeeld lintbebouwing sequentie 6 (links) en gevaarlijke situatieaan het uitvaartcentrum (rechts)

Sequentie 7

De zevende sequentie bestaat uit het met verkeerslichten geregelde kruispunt tussen de N722 en de N754. Dit wordt in het mobiliteitsplan van Alken aangeduid als een te beveiligen kruispunt. Wederom is het fietspad binnen deze locatie aanliggend en niet verhoogd. De maximaal toegelaten snelheid binnen deze sequentie is 70km/u.



Figuur 53: Te beveiligen kruispunten (3) N722 – N754

Sequentie 8

Deze achtste en laatste sequentie begint na het kruispunt tussen de N722 en de N754 en eindigt aan de grens met Sint-Lambrechts-Herk. Opnieuw bestaat deze sequentie uit een wegprofiel bestaande uit 2x1 wegvak met aanliggende niet verhoogde fietspaden. De maximum snelheid ligt vast op 70km/u. Deze sequentie wordt gekenmerkt door lintbebouwing die overgaat in open ruimte en agrarisch gebied langsheen de weg. Het einde van het projectgebied is de grens met de bebouwde kom van Sint-Lambrechts-Herk waar de maximum snelheid wordt teruggebracht op 50 km/u. De fietspaden zijn nog steeds aanliggend en niet verhoogd.



Figuur 54: Lintbebebouwing (links) die overgaat in open ruimte en agrarisch gebied (rechts)

2.2.3 Functies

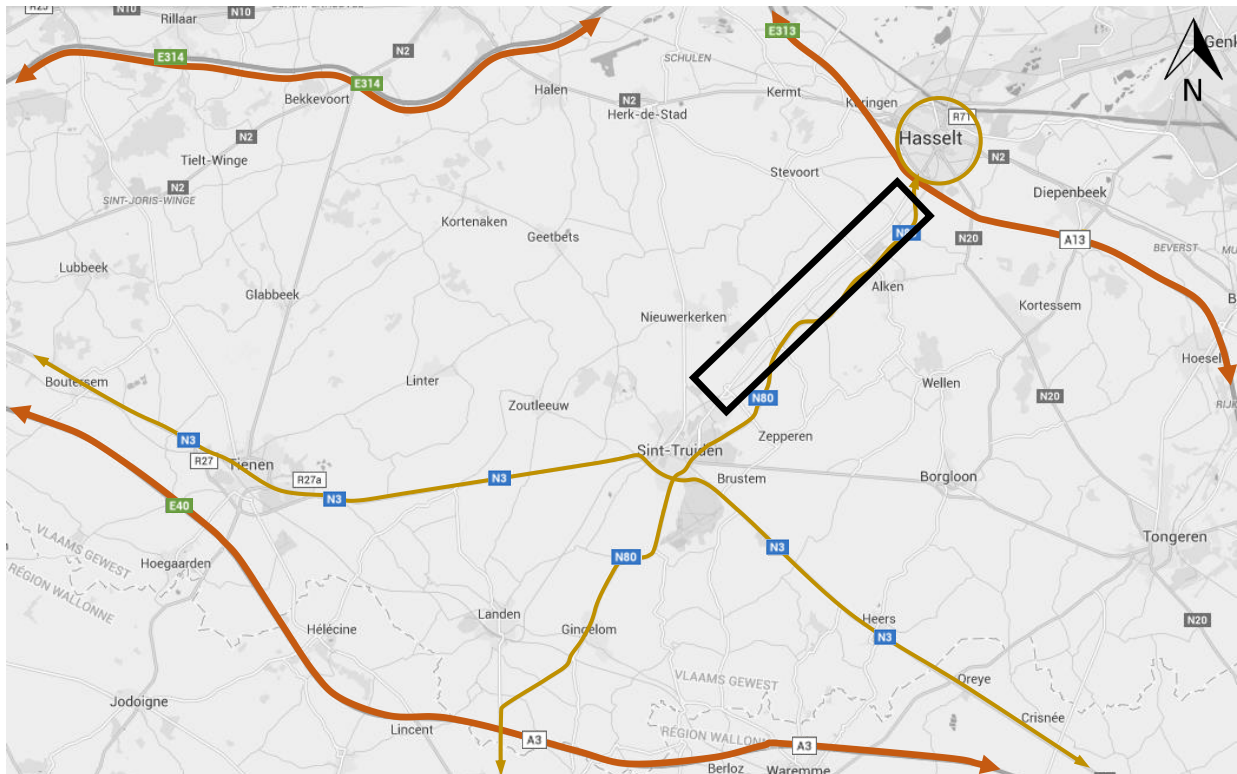
Langs de N722 zijn verschillende functies aanwezig. De hoofdfunctie langs deze weg is wonen. De veelvuldig aanwezige lintbebouwing is een duidelijk voorbeeld van de woonfunctie die langs de N722 aanwezig is. Naast deze woonfunctie is er eveneens plaats voor economische activiteiten en handelszaken. Deze handelszaken zijn gelegen langs het ganse traject van de N722, zowel in St-Truiden als in Alken. Zoals reeds werd aangehaald in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Alken zal de handelsfunctie langs deze weg afgebouwd worden (op grondgebied Alken). Naast de woonfunctie en handelsfunctie is er eveneens plaats voor agrarische gebieden en industriezones.

Langs N759 is een woonlint aanwezig. Nagenoeg beide zijden van de gewestweg zijn bebouwd. Er is ook een fruitbedrijf gelegen langs N759 (Nicolai) en via de Begaardenbosstraat kan het schooltje van Kortebos bereikt worden.

3 VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

3.1 ALGEMENE VERKEERSKUNDIGE SITUERING

Het plangebied ligt midden enkele belangrijke regionale ontsluitingswegen. De autosnelwegen Brussel-Aachen (A3/E40), Antwerpen-Hasselt-Luik (A13/E313) en Leuven-Hasselt (A2/E314) vormen belangrijke verbindingen op nationaal en internationaal niveau. De nabijgelegen gewestwegen zijn de N80 (Hasselt-Namen) en de N3 (Brussel-Leuven-Luik-Aachen). Eveneens de verbinding met de ringstructuur in Hasselt wordt als belangrijk ervaren.



Figuur 55: Algemene verkeerskundige situering omgeving plangebied (Bron: Google)

Parallel aan de N722 ligt de expresweg N80 die als doel heeft het doorgaand verkeer van Sint-Truiden naar Hasselt te leiden. Hierdoor zou de N722 minder gebruikt moeten worden door het doorgaand verkeer Hasselt – Sint-Truiden en kan de gewestweg zijn functie voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer beter vervullen. Het bestudeerde stuk van N759 vormt de verbinding tussen N722 en N80 en de verbinding tussen Kozen, Kortenbos en Zepperen.

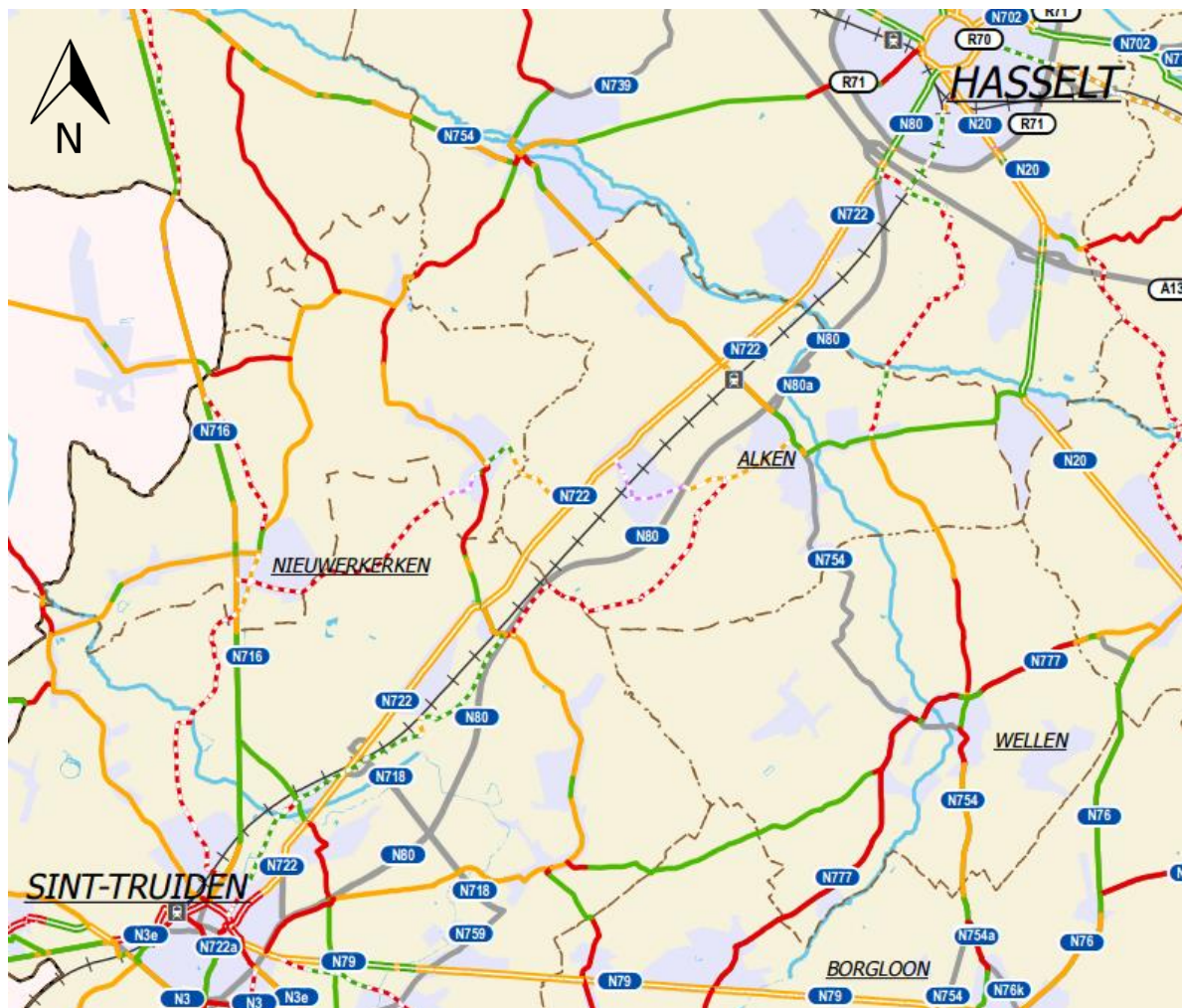
3.2 VOETGANGERS

Doordat de N722 buiten de bebouwde kom gelegen is, zijn er weinig tot geen voetpaden aanwezig op de gewestweg. Enkel het deel net voor de rotonde die de verbinding met Molveren centrum maakt, komende van Sint-Truiden, heeft een voetpad. Langs N759 zijn er tussen N722 en N80 smalle voetpaden aanwezig. Ter hoogte van sommige woningen en de spooroverweg is er (bijna) geen voetpad.

3.3 FIETSVRKEER

3.3.1 Infrastructuur

Volgens het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is de N722 een non-stop hoofdroute. De aanwezige fietsinfrastructuur (smal, niet-verhoogd en aanliggend fietspad) is niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen. Op N722 zijn er ook verschillende kruisingen met routes van het toeristisch-recreatief fietsroutenetwerk. Deze kruisingen dienen extra beveiligd te worden. Ook N759 is BFF. Het is een functionele route zonder conforme infrastructuur.



Conformiteit BFF volgens Vademecum Fietsvoorzieningen*

- Conform
- Fietsinfrastructuur aanwezig maar niet conform
- Geen fietsinfrastructuur aanwezig en niet conform
- Niet geïnventariseerd

* zoals gekend bij provincies en Vlaamse Overheid

Type BFF

- Hoofdroute
- Functionele route
- Alternatieve route

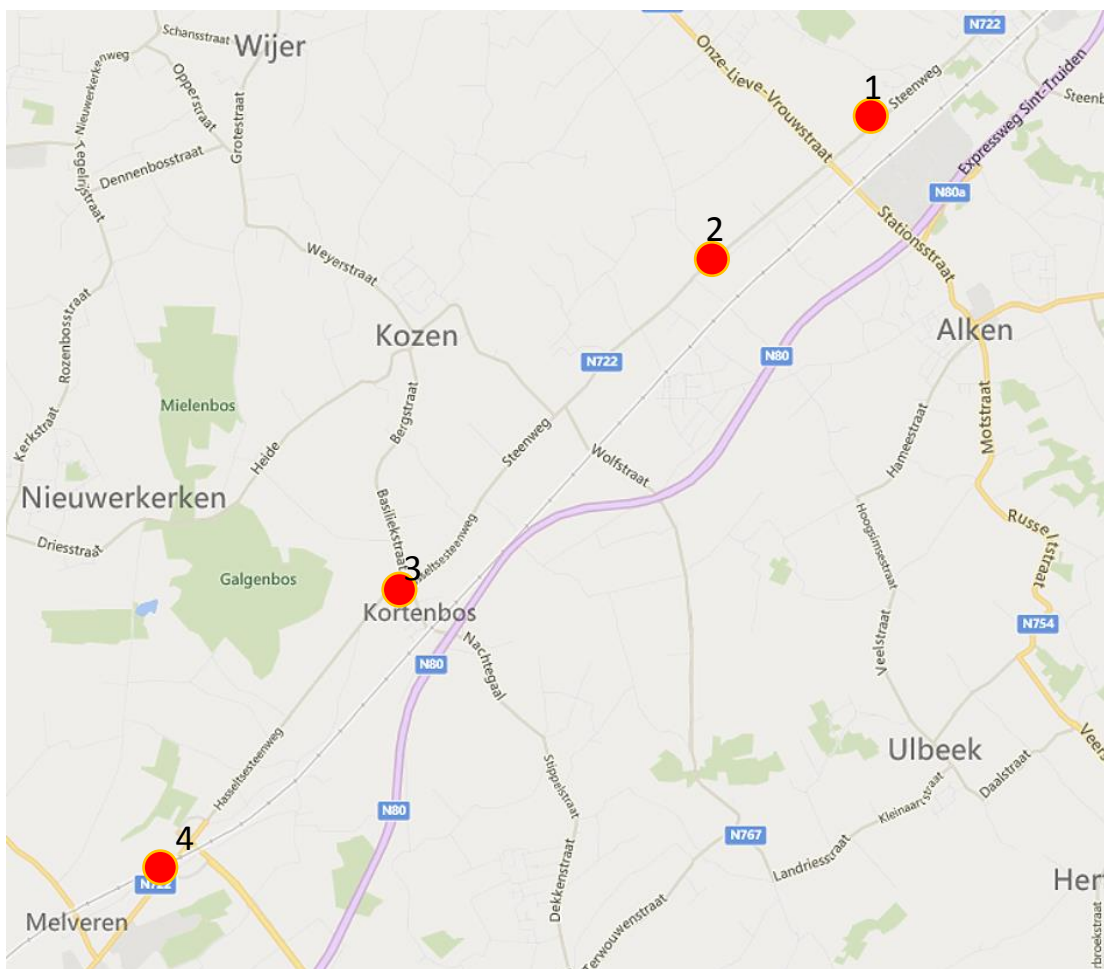
Figuur 56: Conformiteit Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk volgens het vademecum fietsvoorzieningen (Bron: Mobiel Vlaanderen)

3.3.2 Fietstelling

De tellingen werden gedaan aan de hand van slangtellingen. Hierdoor is het mogelijk om na de verzameling van de gegevens een efficiënte evaluatie te kunnen uitvoeren. Op N759 werden geen fietsers geteld.

De tellingen werden uitgevoerd op N722 van zaterdag 18 april 2015 tot en met dinsdag 5 mei 2015 (2 weken). Er werd in beide richtingen geteld, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen fietser, zwaar verkeer en licht verkeer. Onderstaande afbeelding geeft weer waar de telpunten gelegen zijn binnen het plangebied. Deze telpunten zijn hetzelfde voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

- Telpunt 1: referentiepaal 3,3 (Alken, 250m ten noorden van kruising N722-N754);
- Telpunt 2: referentiepaal 4,4 (Alken, 850m ten zuiden van kruising N722-N754)
- Telpunt 3: referentiepaal 8,6 (Sint-Truiden, doortocht Kortenbos);
- Telpunt 4: referentiepaal 11,9 (Sint-Truiden, 100m ten zuiden van de oprit van de N718)



Figuur57: Overzicht telpunten fiets- en gemotoriseerd verkeer (Bron: Google)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de fietsintensiteit in het projectgebied in de bestaande situatie. De totale intensiteiten tussen 6 en 22u en de intensiteiten voor het drukste uur in de ochtendspits (7u-8u) werden opgenomen. Er is een duidelijk verschil tussen de geregistreerde fietsers tijdens werkdagen en tijdens het weekend. Bij telpunt 4 is er over de hele dag een groot verschil tussen de fietsers die richting Hasselt en richting Sint-Truiden gaan. In de ochtendspits is het verschil minder uitgesproken. Er zijn iets meer fietsverplaatsingen naar Hasselt, wat vermoedelijk veroorzaakt

wordt door de moeilijkere autobereikbaarheid van de bedrijven . Een aantal fietsers kiest, buiten de spits, een alternatieve route (bv. via de Alkerweg of de Schoolstraat waardoor ze een deel van N722 vermijden en niet aan beide telpunten passeren).

Tabel 1: gemiddeld aantal fietsers 6-22u op basis van de volledige telperiode

	Telpunt 1 - km 3,3		Telpunt 2 - km 4,4		Telpunt 3 - km 8,6		Telpunt 4 - km 11,9	
	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui
Ma	143	144	124	113	124	84	236	86
Di	146	134	115	117	159	96	237	89
Woe	124	117	90	90	108	65	175	74
Do	151	134	107	110	138	84	223	90
Vr	124	125	98	105	123	90	168	75
Za	76	63	64	79	101	73	160	62
Zo	60	64	39	51	65	53	68	49
Ma-vr	138	131	107	107	163	105	208	83
Za-zo	68	64	52	65	83	63	114	56
Ma-zo	118	112	91	95	136	91	181	75

Tabel 2: gemiddeld aantal fietsers ochtendspits (7-8u) op basis van de volledige telperiode

	Telpunt 1 - km 3,3		Telpunt 2 - km 4,4		Telpunt 3 - km 8,6		Telpunt 4 - km 11,9	
	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui	Richting Hasselt	Richting St-Trui
Ma	24	22	18	8	14	7	15	10
Di	31	20	20	8	17	10	19	10
Woe	67	16	13	10	19	13	16	10
Do	20	23	12	12	11	11	11	10
Vr	14	10	11	9	10	13	10	6
Za	2	4	1	4	4	3	24	3
Zo	1	5	1	3	2	3	7	1
Ma-vr	31	18	15	9	17	14	14	9
Za-zo	2	4	1	4	3	3	16	2
Ma-zo	23	14	11	8	13	10	14	7

3.4 OPENBAAR VERVOER

De N722 wordt bediend door verschillende buslijnen, N759 slechts door 1 buslijn, namelijk lijn S2.

Langs N722 komen:

- Streeklijn Limburg: 21a Hasselt – Sint-Truiden – Landen
- Stadslijn Hasselt: H2 Kiewit Domein – Hasselt Station – Sint-Lambrechts-Herk – Alken/Terkoest
- Stadslijn Sint-Truiden: S1 Nieuwenhoven – Melveren – Sint-Truiden – Ordingen
- Belbus Limburg: 700 Belbus Alken – Wellen

Het onderzoeksgebied telt 17 haltes, steeds langs beide kanten van de weg. De helft van deze haltes bevinden zich op grondgebied Sint-Truiden, de overige acht op grondgebied Alken. Eén halte ligt zowel op grondgebied Sint-Truiden als grondgebied Alken. Eén halte ligt langs N759, de overige langs N722.

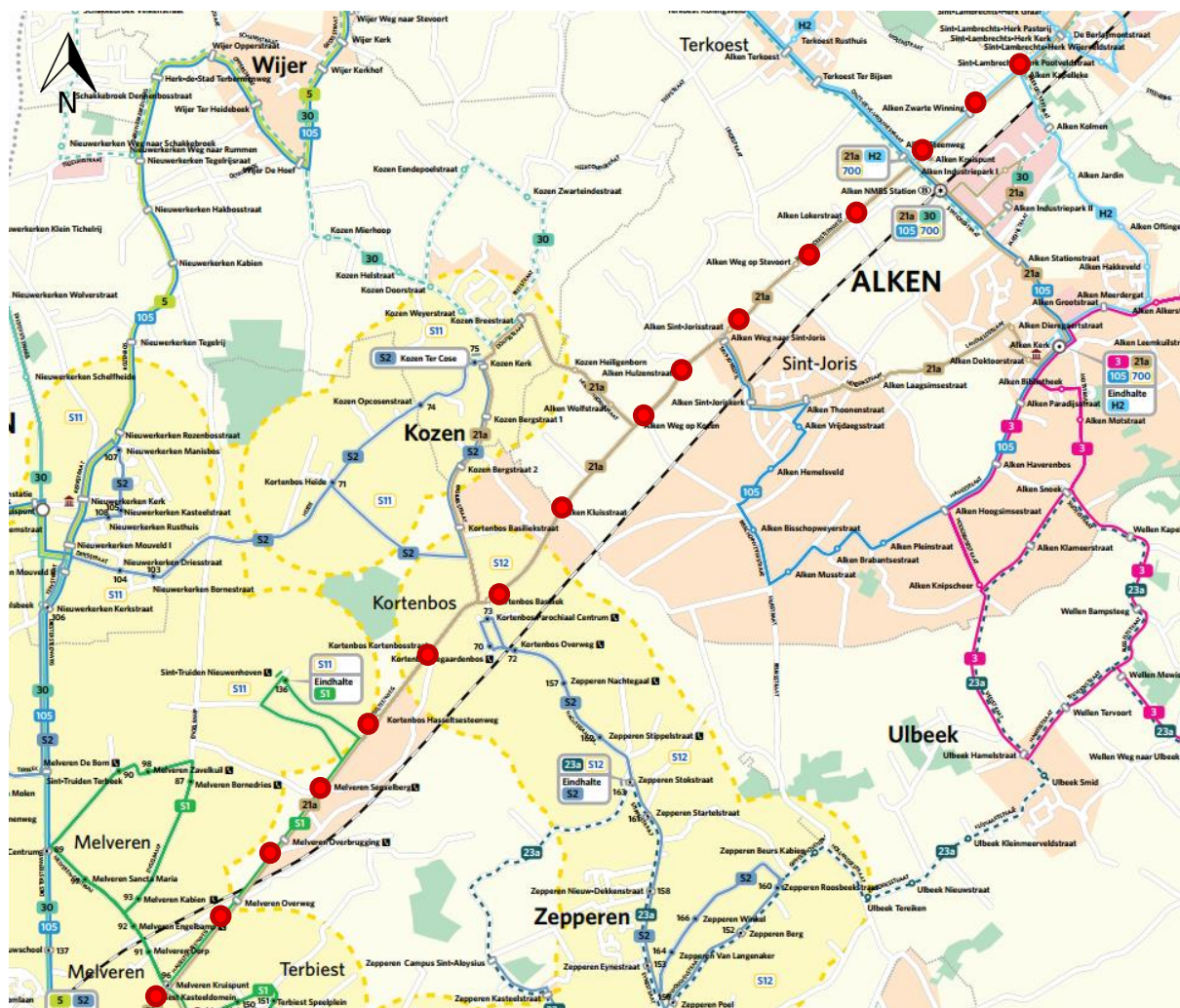
Deze 17 haltes zijn:

- Melveren Kruispunt
- Melveren Overweg
- Melveren Overbrugging
- Melveren Senselberg
- Kortenbos Hasseltsesteenweg
- Kortenbos Kortenbosstraat
- Kortenbos Basiliek
- Kortenbos Overweg (N759)
- Alken Kluisstraat
- Alken Weg op Kozen
- Alken Hulzenstraat
- Alken Sint-Jorisstraat
- Alken Weg op Stevoort
- Alken Lokerstraat
- Alken Kruispunt
- Alken Zwarte Winning
- Alken Kapelleke

De haltes 'Melveren Overweg' en 'Melveren Overbrugging' kunnen eventueel worden samengevoegd. De haltes 'Kortenbos Hasseltsesteenweg', 'Alken Hulzenstraat', 'Alken Lokerstraat' & 'Alken Zwarte Wining' zouden eventueel geschrapt worden (optimale haltespreiding). Indien in de projectnota de ruimte beperkt is om op die plaatsen haltehavens uit te bouwen, dan kan hiervan worden afgeweken en zullen er toch meerdere haltes behouden blijven. Dit zal in detail worden bekeken in de projectnota.

De gebruikscijfers (2013-2014) van een beperkt aantal ritten van lijn 21a en H2 werd geanalyseerd.

	2013	2014
haltes 'Kortenbos Hasseltsesteenweg', 'Alken Hulzenstraat', 'Alken Lokerstraat' & 'Alken Zwarte Wining'	Slechts 9.35% van de getelde reizigers maakt gebruik van deze bushaltes	Gebruikt door 6% van de busreizigers
Overige haltes	Gebruikt door 90,65% van de reizigers	Gebruikt door 94% van de reizigers



Figuur 58: Aanwezige bushaltes in het plangebied (Bron: De Lijn)

3.5 GEMOTORISEERD VERKEER

Door middel van slangtellingen werd het aantal en de snelheid van de voertuigen op N722 en N759 geregistreerd. Op figuur 57 worden de locaties van de tellingen op N722 weergegeven (dezelfde als voor de fietstellingen – april 2015).

Op N759 werd geteld ter hoogte van huisnummers 122-124 (vrij dicht bij het kruispunt met N722), zoals te zien op onderstaande afbeelding.



Figuur 57bis: telpost N759 (Bron: Google)

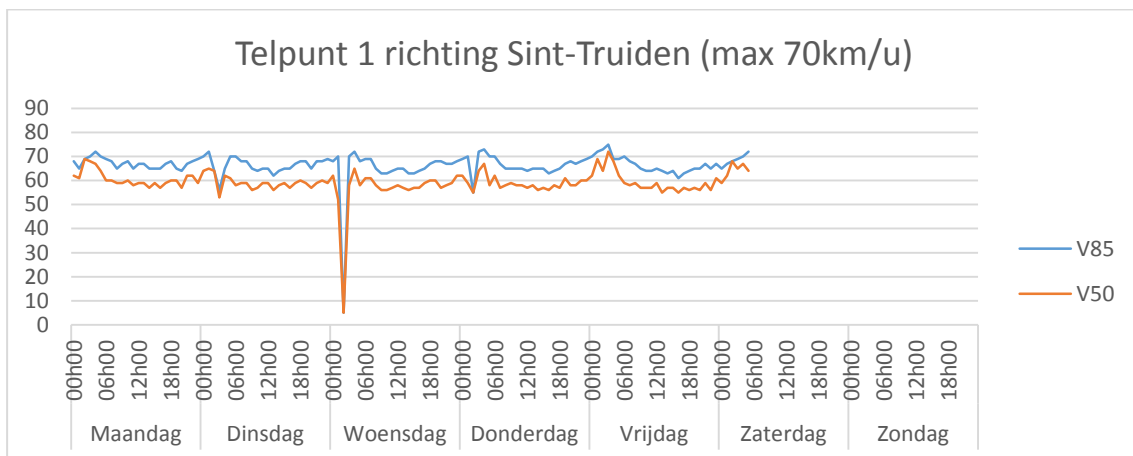
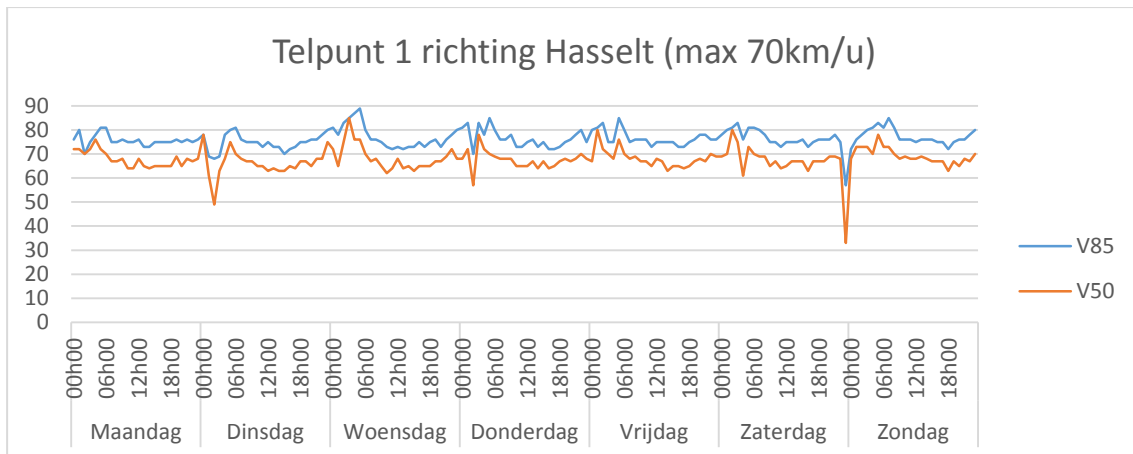
3.5.1 Snelheden N722

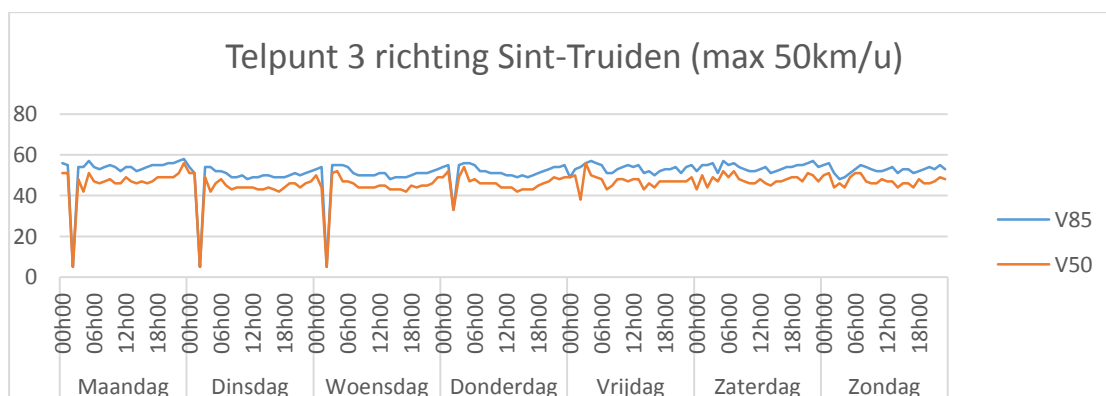
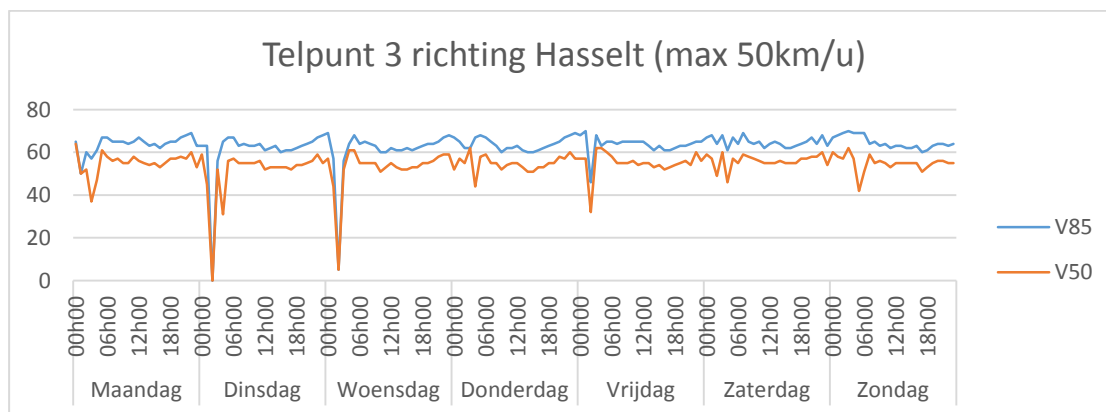
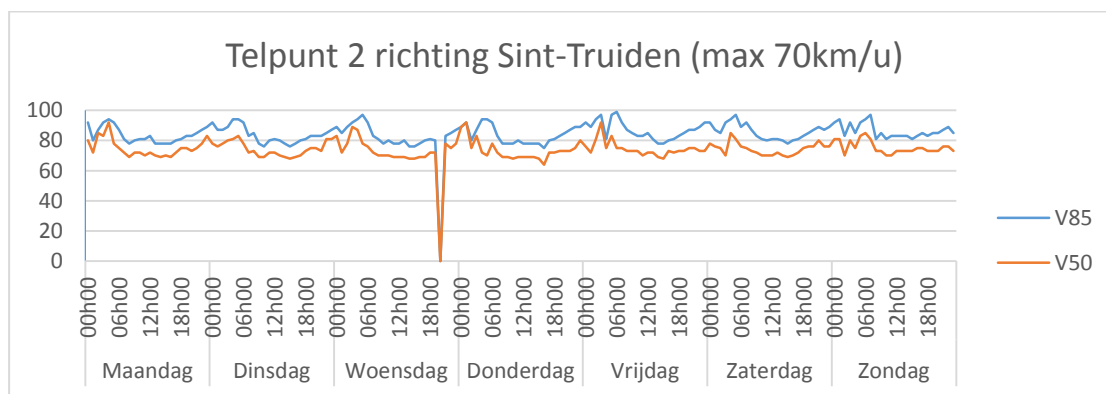
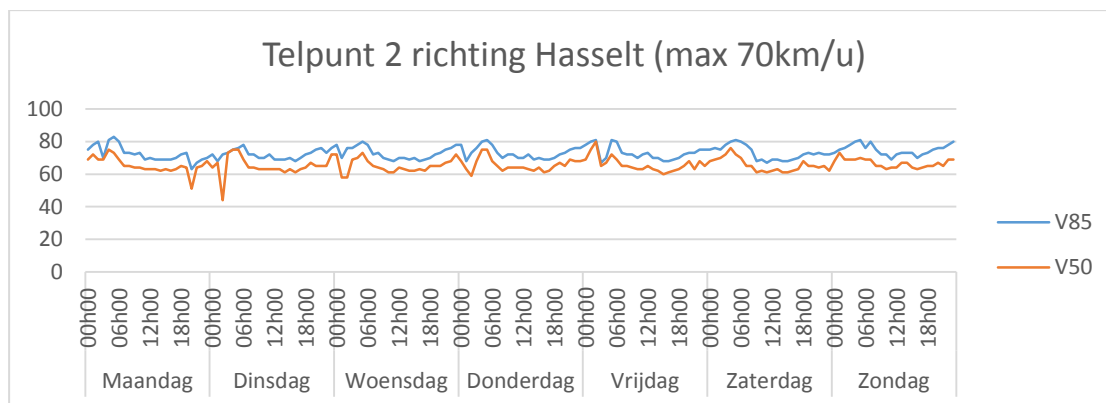
Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de geregistreerde voertuigen op iedere tellocatie. Het aantal voertuigen in overtreding zijn die voertuigen waarvan de geregistreerde snelheid hoger lag dan de maximaal toegelaten snelheid. Bij het eerste, tweede en vierde telpunt ligt deze maximumsnelheid op 70 km/u, voor het derde telpunt op 50 km/u.

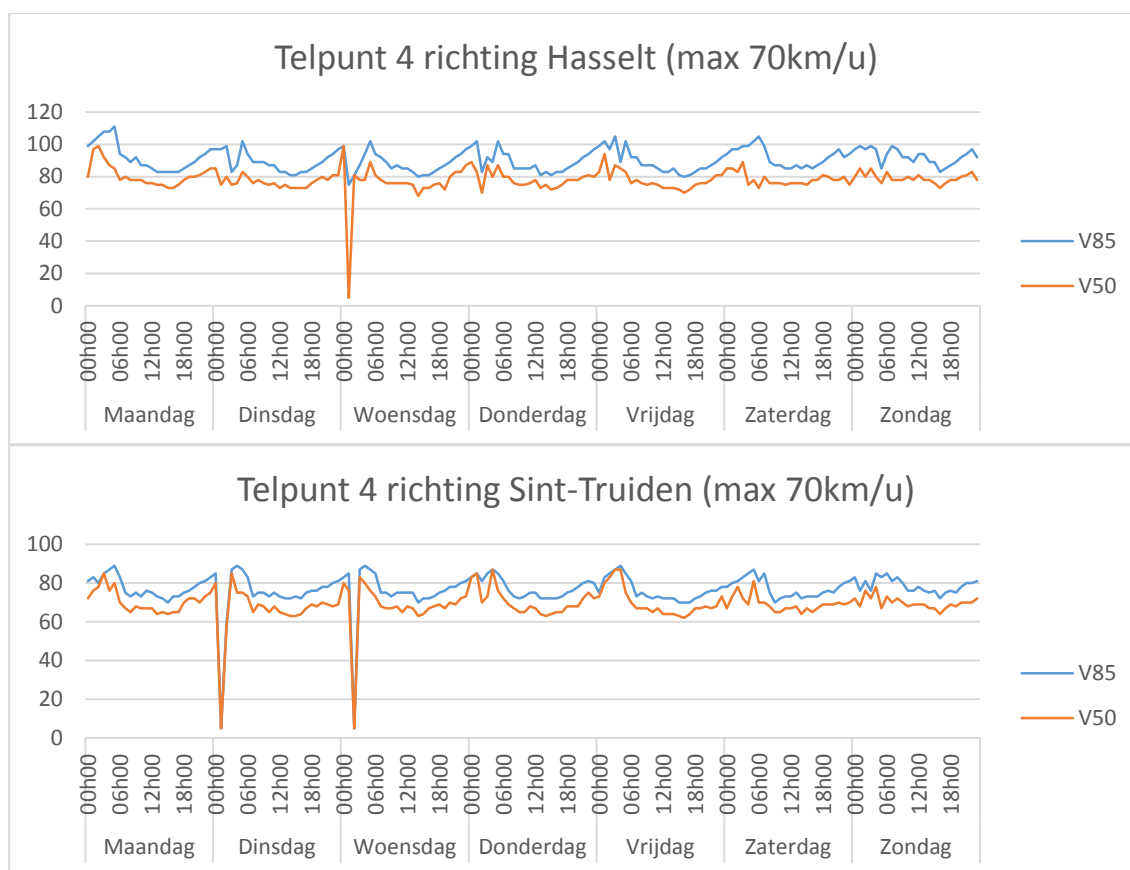
Richting en snelheidsregime	Totaal aantal voertuigen		V85 in km/u (0-24u ma-zo)		Percentage in overtreding	
	Hasselt	Sint- Truiden	Hasselt	Sint- Truiden	Hasselt	Sint- Truiden
Telpunt 1 - 70 km/u	25.885	11.095(*)	76	67	29,60%	6,15%(*)
Telpunt 2 - 70 km/u	27.424	25.919	73	81	19,06%	49,34%
Telpunt 3 - 50 km/u	19.546	19.591	64	53	67,54%	26,13%
Telpunt 4 - 70 km/u	28.698	14.454(*)	89	76	69,72%	29,78%(*)

(*) telslang op deze locatie is een bepaalde tijd defect geweest

Het aantal voertuigen in overtreding ligt vrij hoog en dit is ook terug te zien in het verloop van V85 en zelfs V50 van iedere locatie (V85 = de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overgeschreden). Dit wordt weergegeven in de tabel en op onderstaande grafieken. Voor bijna iedere locatie ligt de V85 hoger dan de maximum toegelaten snelheid. Op sommige plaatsen ligt de V50 zelfs hoger dan de maximum toegelaten snelheid. In het algemeen zien we dat de snelheid 's nachts veelal hoger ligt dan overdag. Dit heeft een negatieve invloed op zowel veiligheid als leefbaarheid.







3.5.2 Snelheden N759

In bijlage 4 zitten de grafieken van de tellingen op N759 (snelheden, hoeveelheden en aandeel zwaar vervoer verwerkt voor gemiddelden op weekdagen). Het verkeer dat richting Kortenberg/Hasselt rijdt is rood in de grafiek, het verkeer richting N80 en Zepperen is groen weergegeven. Het geldende snelheidsregime is 70 km/u.

Totaal aantal voertuigen		Rijdt 50 – 70 km/u		Rijdt 70 – 90 km/u	
<i>Richting Kortenberg</i>	<i>Richting Zepperen/N80</i>	<i>Richting Kortenberg</i>	<i>Richting Zepperen/N80</i>	<i>Richting Kortenberg</i>	<i>Richting Zepperen/N80</i>
2230	2190	1548 (69%)	1540 (70%)	262 (12%)	280 (13%)

Wat de snelheden betreft, is er een gelijklopend beeld in beide rijrichtingen en de V85 situeert zich rond de wettelijk toegelaten snelheid. Ongeveer 17% van de bestuurders rijdt minder dan 50 km/u en 70% rijdt tussen 50 en 70 km/u (in beide rijrichtingen). 12% rijdt sneller dan 70 km/u en een tiental bestuurders overschrijdt zelfs 90 km/u.

3.5.3 Intensiteiten N722

Voor ieder telpunt Op N722 kan de intensiteit achterhaald worden. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen licht verkeer (personenauto's, motoren en personenauto's met aanhangwagen) en

zwaar verkeer (de rest van het gemotoriseerd verkeer). Voor het stukje van N759 dat deel uitmaakt van deze startnota had het AWV geen tellingen ter beschikking.

De grafieken in bijlage 2 geven de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per telpunt per rijrichting weer voor een gemiddelde werkdag (dinsdag) met aanduiding van het aandeel zwaar vervoer. Als bijlage 3 worden de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per telpunt per rijrichting weergegeven voor een zaterdag. De uitschieters bij het aandeel zwaar vervoer 's nachts zijn te wijten aan het lage aantal voertuigen waardoor de individuele impact van zwaar vervoer groter wordt.

De verdeling van de intensiteit heeft een logisch verloop (verhoogde intensiteit tijdens de ochtend- en avondpiek) voor een gemiddelde werkdag. Op sommige plaatsen is er echter geen duidelijke ochtendpiek aanwezig maar wel een avondpiek. Deze afwezige piek komt overeen met een minder uitgesproken piek in de avondperiode in de tegengestelde richting. We zien dat het aandeel zwaar vervoer overdag tussen de 5 en 15% schommelt (gemiddeld 8%). Aan de hand van deze tellingen is er echter geen zicht of dit zwaar vervoer doorgaand of bestemmingsverkeer betreft. In de projectnota zal een geschikte maatregel moeten uitgewerkt worden om het doorgaand vrachtverkeer dat zich toch nog op de N722 bevindt naar N80 te verplaatsen. Het AWV werkt in 2017 aan een evaluatie van de kilometerheffing, ook voor het gebied N722 en N80.

3.5.4 Intensiteiten N759

De telling op N759 is ingedeeld in vier voertuigklassen op basis van de lengte (korter dan 2m, tussen 2 en 3.9m, tussen 3.9 en 6.1m en langer dan 6.1m). N759 is opmerkelijk minder druk dan N722. Er rijden per rijstrook per dag slechts 2200 tot 2500 voertuigen. Hiervan zitten er ongeveer 2000 in de categorie 2 tot 3.9m (licht verkeer, voornamelijk personenwagens). De categorie 3.9-6.1m omvat 70 à 80 voertuigen (3.75%) en 4.75% (ongeveer 95) voertuigen zijn langer dan 6,1m. Het aandeel zwaar vervoer is dus beperkt.

Per uur zit de ochtendspits tussen 7 en 8u (ongeveer 150 voertuigen per rijstrook tegenover 120 à 130 in de rest van de voormiddaguren). De avondspits is meer uitgesmeerd. Vanaf 14u zijn er al meer voertuigen en de piek ligt rond 16u met een 200-tal voertuigen per rijstrook. Dat heeft vermoedelijk te maken met de nabijheid van het schooltje. Na 18u is er een sterke terugval van de hoeveelheid verkeer.

3.5.5 Parkeren

In het kader van de projectnota zal een parkeeronderzoek gedaan worden, zoals besproken in de iGBC van mei 2015. Er werd bij de uitwerking van deze startnota echter wel aandacht besteed aan de mogelijkheid om te kunnen parkeren. Dit is ook terug te vinden bij de voorstelling van de verschillende dwarsprofielen. Binnen het plangebied is momenteel op verscheidene plaatsen ruimte om de auto te parkeren. Een deel van de gebruikers heeft echter een alternatief op eigen terrein. Bij de uitwerking van de projectnota dient een parkeeronderzoek aanwezig te zijn om een overaanbod van parkeerplaatsen op openbaar domein te voorkomen. Vanuit een vluchtige analyse komen drie gebieden naar voor waar in de toekomst ruimte voor geclusterde openbare parkeerplaatsen voorzien kan worden. Deze gebieden zijn:

- Het gebied net ten noorden van de rotonde te Melveren (bewoners hebben hier geen mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein)
- Te Kortenbos (aanwezigheid van de kerk)
- Aan de handelszone te Alken (aanwezigheid van de verschillende handelszaken)

3.6 VERKEERSLEEFBAARHEID

N722 is een non-stop hoofdroute op het BFF. Het realiseren van de herinrichting draagt bij tot de verhoging van de verkeersleefbaarheid (beter fietscomfort, doorstroming openbaar vervoer en weren van doorgaand vrachtverkeer). Op het traject geldt vandaag een snelheidsregime van 70km/u en soms 50 km/u. De fietsvoorzieningen in de vorm van aanliggende gelijkgrondse enkelrichtingsfietspaden, voldoen niet aan het normen van het Vademecum fietsvoorzieningen.

We zien aan de hand van de verkeerskundige analyse dat er een gematigd tot groot aandeel vrachtverkeer aanwezig is op N722 en N759. Hoewel dit varieert doorheen de dag is het aandeel vrachtverkeer 5-15% van het totale aantal voertuigen, wat de leefbaarheid langs N722 en N759 negatief beïnvloedt, zeker met de huidige niet-conforme fietsinfrastructuur.

3.7 LICHTVISIE

De lichtvisie voor Vlaamse gewestwegen is een document opgemaakt door Grontmij en Light to Light in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het uitgangsprincipe hiervan is dat er niet verlicht wordt tenzij de flankerende maatregelen onvoldoende zijn. Het document bevat een beslissingsboom die aangeeft of er al dan niet verlicht moet worden door middel van het onderzoeken van wegsegmenten, conflictpunten en uitzonderlijke wegsecties. N722 en N759 vallen binnen de typeruimte “steenweg landelijk/overgangsgebied”. Er wordt dus in principe niet verlicht langs deze weg.

	onderzoek van	beslissing	overgangszone	check lengte van de duistere zone
stap 0	wegsegmenten <div> <ul style="list-style-type: none"> • stedelijke 2x2 • brede 2x1 door kern • smalle 1x2 door kern • gemengde 1x2 door kern • stedelijke boulevard </div> <div> <ul style="list-style-type: none"> • autoweg • ring-autoweg • omleiding • groene verbindingsweg • steenweg • landelijk/overgangsgebied </div>	altijd verlichten, zie fiches (types en conflictpunten) niet verlichten, tenzij en mits <div> flankerende maatregelen </div>	1 mast voor, 1 mast na (1/2 tussenafstand van de masten)	check na stap 0: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u
stap 1	conflictpunten <div> <ul style="list-style-type: none"> • tunnels en onderdoorgangen • rotondes, verkeerslichtengeregelde kruispunten • op- en afritten </div>	altijd verlichten, zie fiches van de conflictpunten	<ul style="list-style-type: none"> • 200 m bij 90 km/u • 150 m bij 70 km/u • 100 m bij 50 km/u minimaal verlichtingsniveau cfr. norm	check na stap 1: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u
stap 2	uitzonderlijke wegsecties <div> <ul style="list-style-type: none"> • bebouwingsdichtheid van 33% of meer • schoolomgevingen • intensief gebruikte parkeerplaatsen • toegangen naar openbare parking • aanwezigheid fietsers • overige uitzonderlijke situaties (wegbeeld) </div>	indien flankerende maatregelen niet voldoende: verlichten (zie fiches - types en conflictpunten)	1 mast voor, 1 mast na (1/2 tussenafstand van de masten)	check na stap 2: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u
stap 3	conflictpunten <div> <ul style="list-style-type: none"> • overige kruispunten • fietsoversteken • voetgangersoversteken • haltes van het openbaar vervoer </div>	indien flankerende maatregelen niet voldoende (risico-analyse): verlichten (zie fiches van de conflictpunten)	<ul style="list-style-type: none"> • 200 m bij 90 km/u • 150 m bij 70 km/u • 100 m bij 50 km/u minimaal verlichtingsniveau cfr. norm (geen overgangszones bij haltes van het OV)	check na stap 3: min. 500 m bij 90 km/u min. 400 m bij 70 km/u min. 300 m bij 50 km/u

Bron: lichtvisie AWW

In bijlage 5 kan de uitgewerkte versie van de lichtvisie voor het projectgebied teruggevonden worden. De uitgewerkte en toegepaste versie voor de N722 en N759 geeft per wegsegment aan of er al dan niet verlicht dient te worden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen 'ja' en 'Nee'. Hierbij wordt de zone die zeker verlicht moet worden in het groen en met 'Ja' aangegeven, niet te verlichten zones zijn oranje of rood.

- Rood: geen of 1 uitzonderlijke wegsectie/conflictspunt dat mogelijk niet voldoende veilig wordt met enkel flankerende maatregelen (bv enkel meer dan 33% bebouwing)
- Oranje: meerdere uitzonderlijke wegsecties/conflictpunten die mogelijk verlicht worden (als flankerende maatregelen niet volstaan)

Hoewel in de tabel de zones in verschillende kleuren worden aangeduid, zijn beiden volgens de lichtvisie **niet** te verlichten ("nee").

Voor N759 is de conclusie na het toepassen van de lichtvisie duidelijk: verlichting is noodzakelijk.

N722 zou volgens de lichtvisie grotendeels niet verlicht worden (de flankerende maatregelen zouden volstaan). De iGBC verkiest echter om het hele tracé toch te verlichten en dat op basis van onderstaande afwegingen:

- Verkeersveiligheid: oversteekbewegingen aan de bushaltes en handelszaken, talrijke manoeuvres ter hoogte van de lintbebouwing, bochtige stukken en mogelijk slechtere zichtbaarheid in de vallei
- Type weg: N722 is een secundaire weg II en hoofdroute van het BFF
- Er zal niets worden gewijzigd aan het bestaande wegdek waardoor in twijfel getrokken wordt dat de flankerende maatregelen zullen volstaan

Op vraag van de iGBC en vooral het AWV wordt voor alle "oranje zones" in bijlage 5 nagekeken wat de motivatie kan zijn om hier toch te verlichten. In de wegsecties die met oranje worden aangeduid zijn er na stap 1 steeds **2 of meer aspecten** die extra aandacht en mogelijk verlichting vragen. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van een kruispunt én meer dan 33% bebouwing. **Als we deze "oranje zones" verlichten ('nee' wordt 'ja'), dan komen er korte duistere zones en overgangszones bij (eveneens indicatief aangegeven in de tabel), waardoor in de praktijk de hele N722 verlicht zal worden.**

3.8 VERKEERSONVEILIGHEIDSGEGEVENS

De verkeersongevallengegevens van de politiezones werden gecombineerd met de gegevens van MOW om een verkeersveiligheidsanalyse uit te voeren. Van het departement MOW werden de kaarten met geaggregeerde ongevallen opgevraagd voor 2011-2012-2013. Voor Sint-Truiden werd bijkomend een analyse gemaakt van de letselongevallen tussen 2010 en 2015 (6 jaar). Ook voor Alken werd een meer gedetailleerde analyse gemaakt van de letselongevallen en dat voor data van 2010 tot en met 2014 (5 jaar). Deze cijfers geven een algemeen beeld van de verkeersonveiligheid op N722 en N759.

Op vraag van de iGBC en omdat N722 volgens de lichtvisie grotendeels niet zou worden verlicht, wordt een koppeling gemaakt tussen verlichting en verkeersongevallen.

3.8.1 Sint-Truiden

Letselongevallen N759 (2010-2015)

Op N759 tussen N722 en N80 werden tussen 2010 en 2015 4 ongevallen met lichamelijk letsel geregistreerd. Deze vonden allemaal plaats op een kruispunt, 3 op het kruispunt met N80 en het vierde op het kruispunt met de Begaardenbosstraat. De helft van de ongevallen gebeurden in het donker.

Letselongevallen N722 (2010-2015)

Op 6 jaar tijd gebeurden op N722 41 ongevallen met lichamelijk letsel, waarbij 1 met een dodelijk slachtoffer. Bij 1 ongeval werd alcoholintoxicatie vastgesteld. Dat was een frontale aanrijding buiten een kruispunt en tussen twee personenwagens. Slechts 8 van de 41 ongevallen gebeurden in het (half)donker.

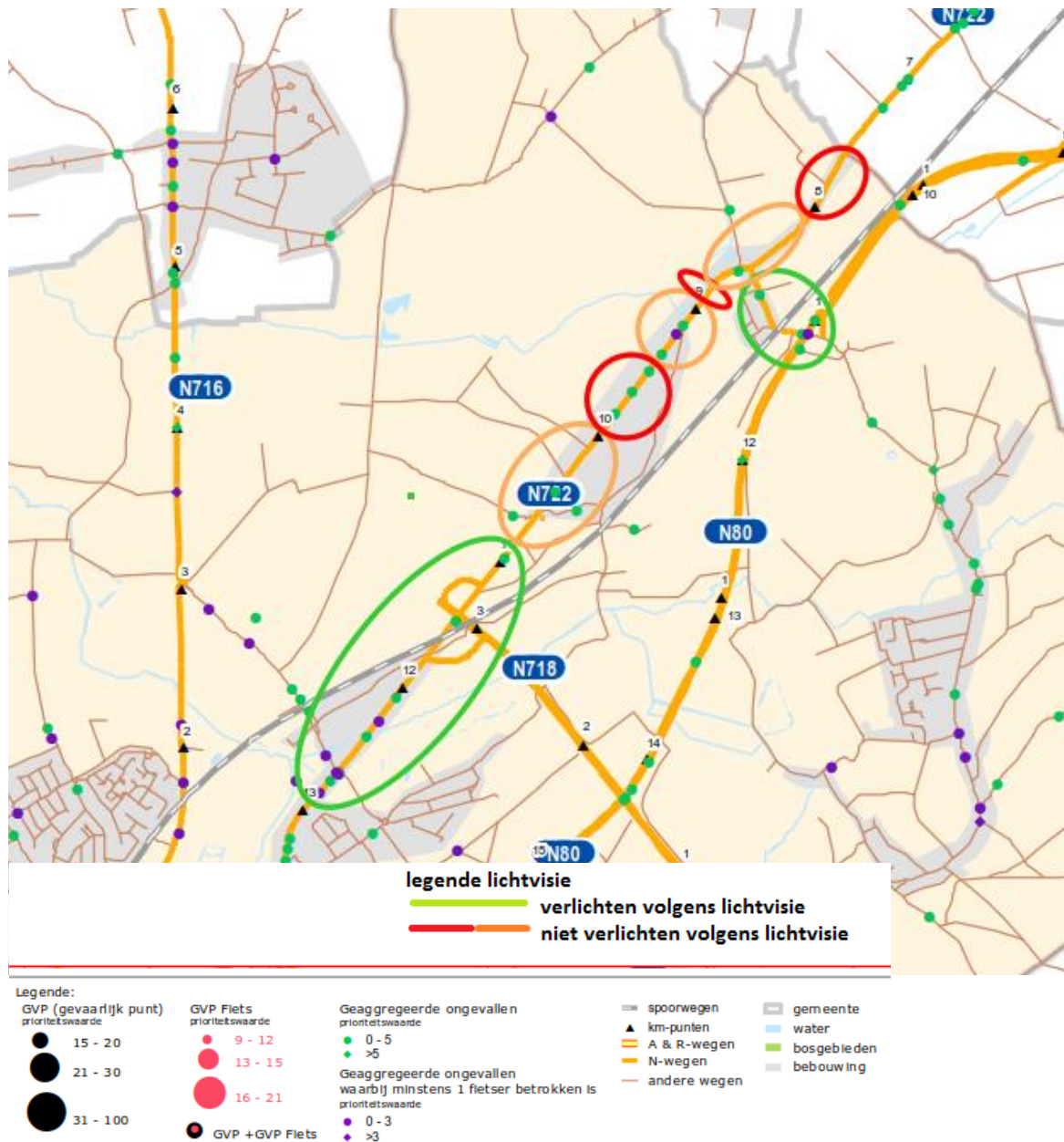
Er werden erg veel ongevallen geregistreerd buiten de kruispunten (35 van de 41), maar vele ongevallenlocaties blijken te liggen ter hoogte van toegangen naar handelszaken. Ook valt op dat er vaak sprake is van het verlaten van een parking of parkeerplaats en het maken van een keer- of inhaalmanoeuvre. Daarnaast gebeurden er meerdere kop-staartaanrijdingen.

Opvallend is ook dat er van deze 35 aanrijdingen buiten de kruispunten 3 gebeurden ter hoogte van een bajonetoversteekplaats voor fietsers. Het naderende voertuig kon 2 keer niet tijdig stoppen voor de fietser (die geen voorrang heeft ter hoogte van de oversteek) en eenmaal reed een voertuig in op een voorligger die de fietser op de oversteekplaats voorrang verleende

Bij 11 van de 41 ongevallen was een (brom)fietser betrokken. Twee aanrijdingen van een fietser gebeurden op een oversteekplaats, twee op de rotonde in Melveren.

De overige ongevallen met (brom)fietzers gebeurden buiten de kruispunten. Afgezien van een fietser zonder verlichting en een fietser die op het fietspad links van de rijweg (in tegenrichting) reed, is de oorzaak bij deze ongevallen steeds het niet verlenen van voorrang aan de fietser of het niet bewaren van voldoende afstand t.o.v. de fietser.

Onderstaande figuur geeft een grafische voorstelling van de geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten voor de periode 2011-2012-2013. Hierop werd meteen ook de lichtvisie toegepast. Wat zeker verlicht zal worden, is in het groen omcirkeld. Niet te verlichten zones zijn oranje of rood omcirkeld.

Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten 759 en N722 (2011-2013)

Figuur 59: Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten te Sint-Truiden 2011-2013, met toepassing lichtvisie (Bron ongevallenkaart: dept MOW)

Van deze kaart valt het volgende af te lezen voor het grondgebied Sint-Truiden:

- Er vonden 8 ongevallen plaats in de zones die zeker verlicht zullen blijven na herinrichting (groen), bij 3 van deze ongevallen was een fietser betrokken. De ongevallen op het kruispunt van N759 met N80 werden hierbij niet meegeteld.
- Er in de zones die niet verlicht zullen worden volgens de lichtvisie (oranje en rood omcirkeld) 12 ongevallen geregistreerd werden, waarvan 2 met een fietser

3.8.2 Alken

Letselongevallen N722 (2010-2015)

In de periode 2010-2014 registreerde de politiezone in Alken 50 letselongevallen. Opvallend hierbij is dat slechts 1 keer sprake is van overdreven snelheid. Bij 7 ongevallen was er wel alcohol in het spel (2 van deze ongevallen gebeurden ter hoogte van een kruispunt, 1 ter hoogte van een bushalte).

Net als in Sint-Truiden, is de oorzaak van een ongeval vaak het niet verlenen van voorrang, het niet houden van voldoende afstand of het uitvoeren van een manoeuvre. Gelijkaardig is ook het vrij hoge aantal ongevallen ter hoogte van in- en uitritten van handelszaken en bedrijven (vooral t.h.v. zones met bakker en tankstation en de zone waarin Max Pels gelegen is).

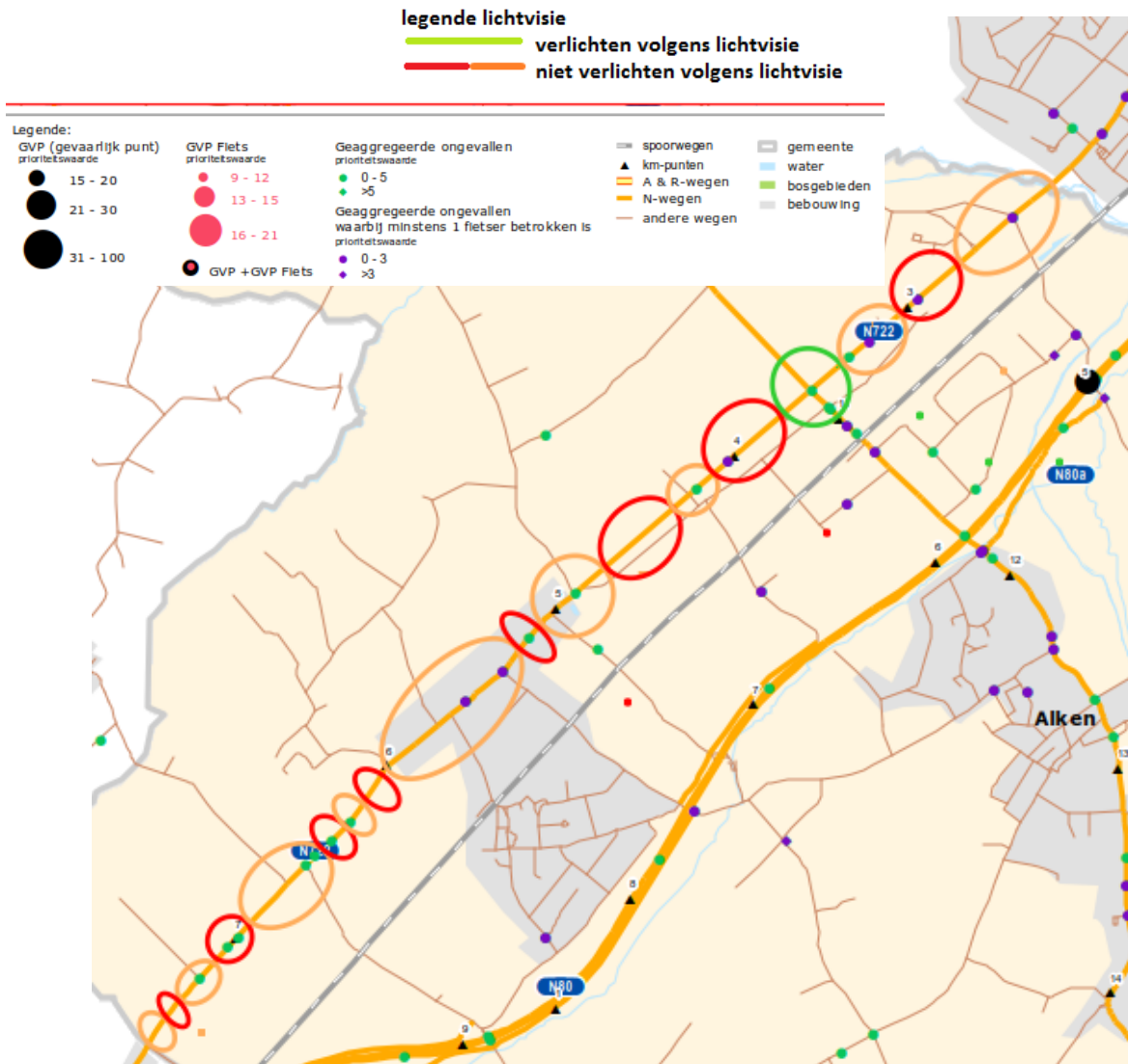
Anders dan op het deel van N722 op grondgebied Sint-Truiden, vonden in Alken meer dan de helft van de ongevallen (26 van de 50) plaats op een kruispunt. De verkeerslichten N722xN754 springen hierbij erg in het oog met maar liefst 10 ongevallen met lichamelijk letsel in 5 jaar tijd. Twee van de 50 ongevallen betroffen rood lichtnegatie ter hoogte van N754. Ook op het kruispunt met de Lindestraat en Hendrikstraat gebeurden respectievelijk 5 en 4 ongevallen tussen 2010 en 2014.

Veertien van de 50 ongevallen gebeurden in het (half)donker en bij 12 ongevallen was een zwakke weggebruiker betrokken (2 keer een voetganger, 10 keer een fietser of bromfietser). Drie ongevallen met zwakke weggebruikers gebeurden in het (half)donker. 58% van deze 12 ongevallen met zwakke weggebruikers is te situeren buiten een kruispunt, maar vaak wel in de buurt van een bushalte of toegang tot een handelszaak.

Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten N722 in Alken (2011-2013)

Onderstaande figuur geeft een grafische voorstelling van de geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten voor de periode 2011-2012-2013 in Alken, met toetsing aan de lichtvisie (groen, oranje of rood omcirkeld). Op basis van deze kaart kunnen we voor grondgebied Alken besluiten dat:

- Er 2 ongevallen plaatsvonden in de zones die zeker verlicht zullen blijven na heraanleg (groen)
- Er in de zone oranje en rode zones - die volgens de lichtvisie niet langer moeten worden verlicht - 16 ongevallen geregistreerd werden, waarvan 6 met een fietser



Figuur 60: Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten te Alken 2011-2013, met toepassing lichtvisie (Bron ongevallenkaart: dept MOW)

Conclusies o.b.v. de geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten in Alken en Sint-Truiden

Voor het hele projectgebied kan worden geconcludeerd dat:

- Er 10 ongevallen plaatsvonden in de zones die zeker verlicht zullen blijven na heraanleg (groen), bij 3 van deze ongevallen was een fietser betrokken. De ongevallen op het kruispunt van N759 met N80 werden hierbij niet meegeteld.
- Er in de zones die niet te verlichten zijn volgens de lichtvisie (oranje en rood) 28 ongevallen geregistreerd werden, waarvan 8 met een fietser
- Er geen duidelijk oorzakelijk verband kon worden vastgesteld tussen de lichtgesteldheid en de meerderheid van de ongevallen (dag/nacht en het branden van de openbare verlichting, die vandaag wel overal aanwezig is).
- De meest voorkomende ongevalsoorzaken waren het niet verlenen van voorrang, het niet houden van voldoende afstand of het uitvoeren van een manoeuvre

IV. DOELSTELLINGEN EN RANDVOORWAARDEN

1 VISIES

1.1 PROVINCIE LIMBURG

In 2001 tekenden de vijf Vlaamse provincies i.s.m. de Vlaamse Overheid het BFF uit. Doelstelling van dit netwerk voor functionele fietsverplaatsing is de fietser voor zijn woon-werk-, woon-school-, woon-winkelverplaatsingen een snelle, comfortabele en veilige fietsroute aan te bieden. Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen moeten er toe leiden dat meer mensen voor hun (relatief korte) verplaatsingen de fiets i.p.v. de auto gaan gebruiken. Om infrastructureel te voldoen aan een minimum kwaliteitsstandaard, moet bij de aanleg van fietsvoorzieningen rekening gehouden worden met de richtlijnen die in het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn opgenomen. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de conflictpunten op het aan te leggen fietstracé (kruispunten, oversteekplaatsen). Zeker op de drukke fietstracés moet er uitgegaan worden van conflictvrije oversteekvoorzieningen voor fietsers (tunnels, fietsbruggen). Conform het vademecum fietsvoorzieningen is het basisconcept voor de aanleg van fietsvoorzieningen het vrijliggend enkelrichtingsfietspad van 1,75m. De aanleg van dubbelrichtingsfietspaden moet de uitzondering vormen en kan enkel op die tracés waar geen of zeer weinig kruispunten en opritten naar privé percelen voorkomen. Indien toch voor een concept met dubbelrichtingsfietspaden wordt gekozen, is het basisconcept dat nagestreefd wordt een vrijliggend fietspad met een breedte van 3 meter. Als materiaal stellen we voorop om zoveel als mogelijk met monoliete materialen (beton, KWS) te werken. In functie van leidingen en riolering kan gekozen worden voor kleinschalig materiaal. Waarbij de kleinschalige materialen met een zo groot mogelijke oppervlakte worden gekozen, geen vellingkant hebben en met een minimale voeg worden aangelegd.

1.2 SINT-TRUIDEN

Doordat de N722 gecategoriseerd is als een secundaire weg type III dient de doorstromingsfunctie voor, voornamelijk, het openbaar vervoer behouden blijven. Het doorgaand vrachtverkeer dat aanwezig is op deze weg hoort thuis op de parallel lopende primaire N80. Enkele delen van de N722 zullen wel als lokale vrachtroute toegang geven tot het hogere wegennet. Deze delen zijn:

- N718 van N80 tot N722 of bij verlenging tot N716
- Melveren-centrum van N716 tot N722;
- N722 van N80 tot Schuurhoven of tot Melveren centrum.

Ook plaatselijk vrachtverkeer en landbouwverkeer mogen gebruik maken van N722.

Momenteel zijn de fietsvoorzieningen langs de N722 en N759 niet conform de richtlijnen in het fietsvademecum. De herinrichting van de weg heeft als doel een verkeersveilige situatie te creëren die voldoet aan de randvoorwaarden gesteld in dit vademecum.

De gemeentelijke verordening van de stad Sint-Truiden voorziet, onder andere, voor een secundaire III in principe open grachten en laanbeplanting. In een verdere studie zal moeten bekeken worden wat specifiek mogelijk zal zijn.

1.3 ALKEN

Ook de gemeente Alken wil het doorgaand zwaar verkeer weren op de N722. Er is een gebrek aan goed ingerichte en goed onderhouden fietspaden op de gewestweg. Er dient eveneens een link gelegd te worden tussen de N722 en de stationsomgeving (multimodaal overstappunt nabij treinstation, Park & Ride nabij treinstation,...).

De open grachten die momenteel aanwezig zijn en dienst doen als riolering vormen een probleem. Een specifieke uitwerking hiervan dient in de projectnota aanwezig te zijn. Er dient eveneens extra aandacht besteed te worden aan de handelszaken die zich langs de N722 bevinden ter hoogte van Sint-Joris.

In Alken is er een parkeerverordening sinds het voorjaar van 2015. Nieuwe woningen moeten op eigen terrein minstens 1.5 parkeerplaats voorzien. Volgens de gemeente is er wel nood aan openbare parkeerplaatsen in enkele zones, onder andere aan het funerarium en ter hoogte van de handelszone nabij de Hendrikstraat (met bakker, slager, krantenwinkel...).

1.4 DE LIJN

De Lijn wijst voor de uitwerking van deze startnota naar de bushaltegids. De haltes dienen bij voorkeur conform deze haltegids van De Lijn ontworpen te worden. Voor de wegbreedte wordt verwezen naar het dienstorder van het AWW.

- Bussen halteren in haltehavens in het buitengebied;
- Bussen halteren op de rijbaan (met uitstulpend voetpad waar mogelijk) in stedelijk gebied en binnen een snelheidsregime van 50 km/u;
- Bij uitstulpend voetpad (halteren op de rijbaan) wordt de oversteekplaats voor voetgangers aan de voorzijde van de bus voorzien. Hierbij wordt het inhalen van de bus verboden;
- Indien er gekozen wordt voor een haltehaven zijn de looplijnen van de voetgangers een indicatie voor het inplanten van de oversteekplaatsen. Indien er geen duidelijke looplijnen bestaan, wordt de oversteekplaats aan de achterzijde van de haltehaven voorzien;
- Fietspaden worden bij voorkeur omgebogen achter het busperron. Zodoende komen uit- of opstappende busgebruikers niet in conflict met fietsers op het fietspad.
- Verticale snelheidsremmers zouden tot een minimum beperkt moeten worden.

1.5 VLAAMSE OVERHEID

1.5.1 Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer benadrukt dat bij de uitwerking van verschillende concepten in de startnota rekening dient gehouden te worden met de verschillende relevante vademecums (o. a. het vademecum fietsvoorzieningen) en dienstorders (bv met betrekking tot de rijwegbreedte).

De fietspaden die gelegen zijn langs de N722 zijn niet conform het vademecum fietsvoorzieningen. Zowel in Alken als Sint-Truiden zijn handelszaken gelegen langs de gewestweg. Hierbij zijn de inritten naar deze handelszaken niet steeds duidelijk aangeduid. Bij de opmaak van de projectnota dient rekening gehouden te worden met de in- en uitritten van de handelszaken en woningen.

1.5.2 Departement Mobiliteit en Openbare Werken

N722 moet worden heringericht als een secundaire weg III. De vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fietser staan dus voorop. Het ontwerp moet voldoen aan alle vademeca, zoals

momenteel beschikbaar op mobieltvlaanderen.be. Zeer concreet moet er voldoende aandacht gaan naar:

- Een veilig en comfortabel enkelrichtingsfietspad meet minstens 175 cm en bij voorkeur 200cm, een dubbelrichtingsfietspad 300 cm (1m per fietser);
- Bij 70 km/u is er nood aan een veiligheidsstrook van 100 cm (eventueel inclusief boordsteen) om een vrijliggend fietspad te hebben. Beplanting kan niet worden toegestaan in deze maat omwille van de schuwafstanden. Indien een verticaal element wordt geplaatst moet dit immers 50 (75) cm van de rand van het fietspad blijven;
- Ten opzichte van de rijstroken is een obstakelvrees van 75 (50) cm aangewezen. Deze bestaat uit 30 cm goot, 20 cm boordsteen en 25 cm vrije ruimte op de veiligheidsstrook. Voor deze fietsers moet er eveneens een schrikstrook van bij voorkeur 75 cm en minimaal 50 cm zijn en dit voor obstakels (groen, signalisatie, verlichting,...) en niveauverschillen aan beide zijden van het fietspad;
- De fietser mag niet geconfronteerd worden met onnodige niveau- en hoogteverschillen;
- Er moet voldoende opstelruimte zijn bij oversteekpunten en de bochtstralen zijn ruim en vloeiend.

2 DOELSTELLINGEN

De doelstellingen die vanuit verschillende invalshoeken werd meegegeven is vierledig:

- Functie als openbaar vervoersas verbeteren (De Lijn);
- Functie als fietsas op bovenlokaal niveau verbeteren (vademecum fietsvoorzieningen);
- Bovenlokale verbindingfunctie van de weg afbouwen (in acht nemen dienstorder AWW betreffende de rijwegbreedte); en
- Doorgaand vrachtverkeer over deze weg ontmoedigen.
- De snelheid verlagen

Deze doelstellingen leiden tot een verbeterde verkeersveiligheid en –leefbaarheid langsheen de N722 en N759.

Om aan deze doelstellingen tegemoet te komen, dienen de relevante vademecums en randvoorwaarden in acht genomen te worden.

3 RANDVOORWAARDEN

3.1 MOBILITEITSPANNEN

De N722 zal zowel op korte als lange termijn de functie als secundaire weg type III blijven behouden. Er wordt vanuit beide mobiliteitsplannen op gewezen dat de fietspaden langs de N722 niet conform het vademecum fietsvoorzieningen zijn. Door de herinrichting dient het doorgaand vrachtverkeer, dat zich oorspronkelijk op de N722 zou bevinden, zich op de parallel lopende N80 te situeren. De gemeentelijke verordening van de stad Sint-Truiden voorziet, onder andere, voor een secundaire III in principe open grachten en laanbeplanting.

3.2 FIETSROUTENETWERK

De N722 is aangeduid als non-stop hoofdroute in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk maar is echter niet conform de vereisten aanwezig in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

3.3 DIENSTORDER WEGBREEDTES

Bij de herinrichting van een weg wordt getracht het ontwerp te laten aansluiten op de categorisering van die weg, de ligging binnen of buiten een bebouwde omgeving en het gebruik door bijvoorbeeld openbaar vervoer, uitzonderlijk vervoer of ander zwaar verkeer. De toegelaten snelheid op de heringerichte weg wordt hier eveneens op afgestemd. De maatvoeringen binnen het ontwerp worden afgetoetst met de minimumverhardingsbreedtes per snelheidsregime, bepaald in dit dienstorder. In de mate van het mogelijke moeten deze minimumwaarden worden gerespecteerd.

3.4 VADEMECUM FIETSVORZIENINGEN

Tijdens de ruimtelijke uitwerking van deze sequenties wordt het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' gehanteerd als norm. In dit fietsvademeccum, uitgegeven door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, worden de inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgenomen. Belangrijk voor deze startnota zijn de eisen met betrekking tot de breedte en afscherming van de fietsvoorzieningen.

3.4.1 Breedte

Ieder type fietsvoorziening heeft een specifiek aanbevolen breedte en minimumbreedte.

- Aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte >175cm (minimumbreedte 150cm)
- Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte >175cm (minimumbreedte 150cm)
- Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte >250cm (minimumbreedte 200cm)
- Fietssuggestiestrook: aanbevolen breedte 125-150cm (minimumbreedte 120cm)
- Fietsweg: aanbevolen breedte 250-350cm (minimumbreedte 250cm)

3.4.2 Afscherming

De schuifafstand van een fietspad tot een bepaald voorwerp is afhankelijk van de hoogte van dat voorwerp. De schuifafstand van het fietspad tot:

- Een tussenberm of rand met hoogteverschil van maximum 7cm: 25cm
- Een rand met hoogteverschil van meer dan 7cm: 50cm
- Vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens,...: 50-75cm
- Een gesloten wand: 1 meter

Voor het plaatsen van borden wordt een tussenafstand van 75cm ten opzichte van de rijweg gevraagd. Bij de aanleg van een vrijliggend fietspad langs een weg is het bijgevolg aanbevolen een bufferruimte van 125-150cm breed te voorzien (50-75cm schuwafstand ten opzichte van vaste voorwerpen en 75cm ten opzichte van de rijweg voor het plaatsen van borden).

3.5 VERKEERSKUNDIGE EN RUIMTELIJKE ANALYSE

De N722 bevat een veelvoud aan functies. De woonfunctie primeert en is aanwezig door middel van lintbebouwing langs de weg. Naast deze woonfunctie zijn er eveneens economische activiteiten en handelszaken gelegen langs de N722. Door deze verscheidenheid aan functies bevat de weg verschillende inritten die toegang verlenen aan private domeinen. Verticale verkeersremmers zijn niet wenselijk mits er buslijnen aanwezig zijn op de N722.

De verkeerskundige analyse focust zich momenteel voornamelijk op de verkeersonveiligheid en verkeersleefbaarheid van de N722. Door de herinrichting dienen beide componenten verbeterd te worden.

3.6 VISIE VAN DE ACTOREN

De N722 dient heringericht te worden naar z'n functie namelijk een secundaire weg type III. Hierbij moet het doorgaand vrachtverkeer versast worden naar de N80. De actoren halen aan dat bij de herinrichting rekening dient gehouden te worden met de randvoorwaarden gesteld in verschillende relevante documenten. Er moet eveneens aandacht geschonken worden aan de inritten van handelszaken en woningen die gelegen zijn langs de N722.

V. RUIMTELIJKE UITWERKING

1 RUIMTELIJKE UITWERKINGEN

In dit deel worden mogelijke concepten gekaderd aan de hand van de ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken die bij iedere sequentie thuishoren.

1.1 ALGEMENE AFWEGING VAN MOGELIJKE ONTWERPEN

Het doel van de ruimtelijke uitwerking is het bekomen van een algemeen concept dat in het overgrote deel van de bijbehorende sequentie kan geplaatst worden. Binnen deze startnota wordt geen aandacht besteed aan de specifieke inrichting van de bushaltes aangezien nog geen duidelijk zicht is welke bushaltes behouden blijven en/of samengevoegd of verplaatst worden. De beslissing over het aantal en de locatie van de haltes zou wel deel moeten uitmaken van de versie van startnota die voor kwaliteitsadvies wordt voorgelegd. De specifieke uitwerking van deze haltestructuur zal in de projectnota aanwezig zijn. Volgens de bushaltegids wordt op de rijweg gehalteerd indien de maximum toegelaten snelheid 50km/u bedraagt. Indien de maximum toegelaten snelheid 70km/u bedraagt worden bushaltehavens aangelegd.

De N722 bevindt zich op openbaar domein waarvan de breedte gemiddeld 14,5 meter bedraagt maar langsheen het ganse traject verschuift. Op sommige plaatsen is het openbaar domein slechts 11,39 meter breed (bv. aan de spooroverweg en de brug van de N718), elders is er uitzonderlijk meer dan 15 meter openbaar domein beschikbaar.¹ N759 is doorgaans smaller, maar een conform aanliggend fietspad kan hier bijna over de ganse lengte worden aangelegd. De wegprofielen die worden voorgesteld, houden beperkt rekening met de ruimte die momenteel beschikbaar is (is het profiel realistisch?), maar des te meer met de ruimte die kan worden verworven. Hierbij werd op het opmetingsplan gekeken naar gevels op de rooilijn, grachten die vermoedelijk niet mogen worden dichtgelegd en dergelijke.

Bij zowel de vrijliggende als aanliggende variant van het fietspad wordt telkens de mogelijkheid voorzien om dit met of zonder parkeermogelijkheid in te richten (grondverwerving nodig). Aangezien in deze startnota geen parkeeronderzoek werd uitgevoerd, is het moeilijk in te schatten of er al dan niet openbare parkeermogelijkheid voorzien moet worden (en de situering hiervan). Een parkeeronderzoek moet dan ook deel uitmaken van de projectnota.

In alle typedwarsprofielen wordt het voetpad of de berm, die aansluit op het fietspad, op **minstens 1,5m** gezet. Er is strikt genomen geen profiel met voetpaden van minstens 1.5m vereist gezien er in het projectgebied geen zone van bebouwde kom aanwezig is. Door de berm standaard 1.5m breed te voorzien wordt een veiligheidszone van 75 à 100cm naast het fietspad gevrijwaard. In de projectnota wordt deze ruimte overal optimaal ingetekend, rekening houdend met zijstraten, inritten, ... Indien er vaste obstakels (voetpadkasten, verlichtingspalen, bomen, ...) in de tussenzone of berm moeten worden geplaatst, dan moet er minstens 75 cm afstand zijn tussen het obstakel en het fietspad.

- Er wordt geen typedwarsprofiel uitgetekend met de gracht tussen rijweg en fietspad omdat tijdens de eerste igbc reeds duidelijk was dat dit meerdere nadelen had: gracht als barrière om het fietspad vanaf de woningen aan de overzijde te bereiken en een groter ruimtebeslag omwille van de veiligheidsafstand van 3m tussen rijweg en gracht.

¹ Opmetingsplan AWV 2015. Van N759 is momenteel geen opmeting beschikbaar, enkel van de aansluiting met N722. Daar is slechts 12,12meter openbaar domein.

- Ook een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad (3m met minstens 1m tussenruimte) is geen wenselijk concept. Ook dat was al duidelijk in de eerste iGBC. Een algemeen knelpunt bij dit soort fietspaden is de mogelijk onverwachte rijrichting van de fietser bij kruisingen en in- en uitritten. Omwille van de talrijke inritten naar woningen en handelszaken (lintbebouwing) en de vele kruispunten, is een dubbelrichtingsfietspad de minst voor de hand liggende keuze (veel conflictpunten/ oversteekbewegingen en gebrek aan continuïteit omdat het dubbelrichtingsfietspad niet langs de hele N722 aan de zelfde zijde zal kunnen worden aangelegd). Ter hoogte van de gesloten bebouwing bij het naderen van de rotonde in Melveren (en vermoedelijk ook in Kortenbos) zou het fietspad bovendien aanliggend moeten komen (niet meer conform). Van dit concept wordt dan ook geen typedwarsprofiel uitgewerkt.

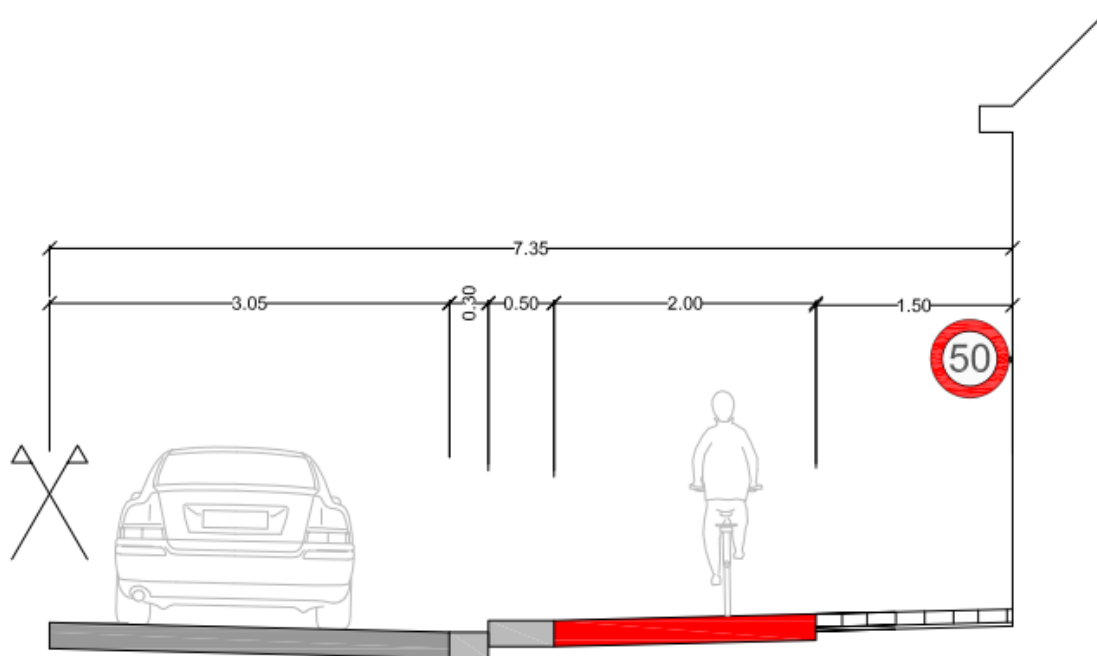
Voor het hele projectgebied worden er aan de iGBC van maart 2017 bijgevolg 6 concepten met enkelrichtingsfietspaden voorgesteld:

- 1) Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (14,7m)
- 2) A: aanliggende fietspaden met parkeren voor het fietspad aan 1 zijde (17,40m)
B: aanliggende fietspaden met parkeren achter het fietspad aan 1 zijde (17,40m)
- 3) Aanliggende fietspaden met laanbomen (17,90m) = de facto vrijliggend, maar de rijweg blijft ontworpen op 50 km/u waardoor dit profiel kan worden beperkt tot 17,90m.
- 4) A: vrijliggende fietspaden met tussenruimte in gras (16,6m)
B: vrijliggende fietspaden met tussenruimte met een haag erin (18m)
- 5) vrijliggende fietspaden met aan 1 zijde een parkeerstrook en tussenruimte in gras of met haag (17,85m of 19,5m indien er een haag wordt geplant)
- 6) A: vrijliggende fietspaden met een gracht (22,40m)
B: vrijliggende fietspaden met een gracht met een haag in de tussenruimte (23,3m)

1.1.1 Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (50km/u)

1.1.1.1 Zonder parkeermogelijkheid

Aanliggende fietspaden worden verhoogd aangelegd om een fysieke afscheiding te creëren tussen de rijbaan en het fietspad. Bij het naderen van een kruispunt wordt het fietspad gelijkvloers (drempelloze overgang). Het aanbevolen wegprofiel bij tweezijdige aanliggende enkelrichtingsfietspaden meet 14,7 meter. Hierbij is de rijbaanbreedte, volgens het dienstorder van het AWW, 305cm breed (incl. randmarkering en excl. goot). Het fietspad dient volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen minstens 175cm breed te zijn. De tendens is om te streven naar **200cm** gezien een fietser minstens 1m nodig heeft om veilig te kunnen rijden. Er is dus ook een extra zone van 1m nodig om veilig te kunnen inhalen, wat steeds vaker zal gebeuren door de sterke stijging van het aantal elektrische fietsen. De tussenstrook (ruimte tussen het fietspad en de rijweg) meet **minstens 50cm, liefst 75 cm**.



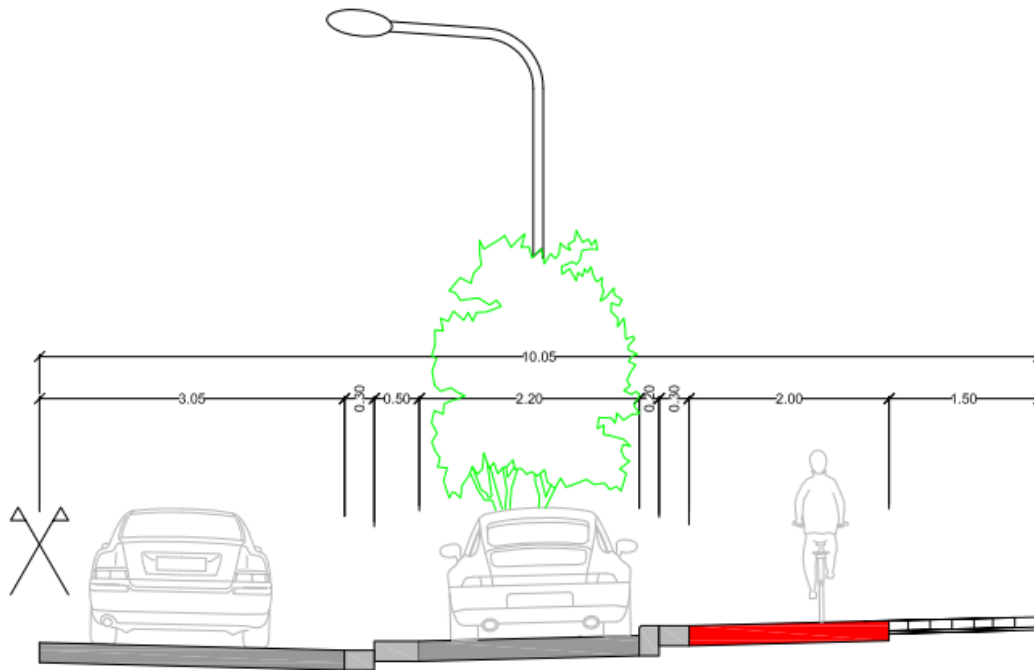
Figuur 61: Doorsnede wegprofiel concept aanliggende enkelrichtingsfietspaden zonder parkeermogelijkheid

1.1.2 Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (50km/u) met parkeren

Indien er parkeermogelijkheid voorzien wordt langs één kant van de weg, gecombineerd met tweezijdige aanliggende enkelrichtingsfietspaden meet dit wegprofiel 17,40 meter. Zowel de rijbaanbreedte als de breedte van het fietspad blijven gelijk. De parkeermogelijkheid meet 220cm met langs beide zijden een schrikzone van 50cm. Er zou ook kunnen gekozen worden voor een fietspad van 1m75 en 75 cm schrikzone aan de kant van de geparkeerde auto, maar een fietspad van 2m op deze hoofdroute biedt het meeste comfort en veiligheid voor de fietser, zoals hogerop in deze nota reeds aangehaald.

1.1.2.1 Met parkeermogelijkheid aan 1 zijde tussen fietspad en rijweg

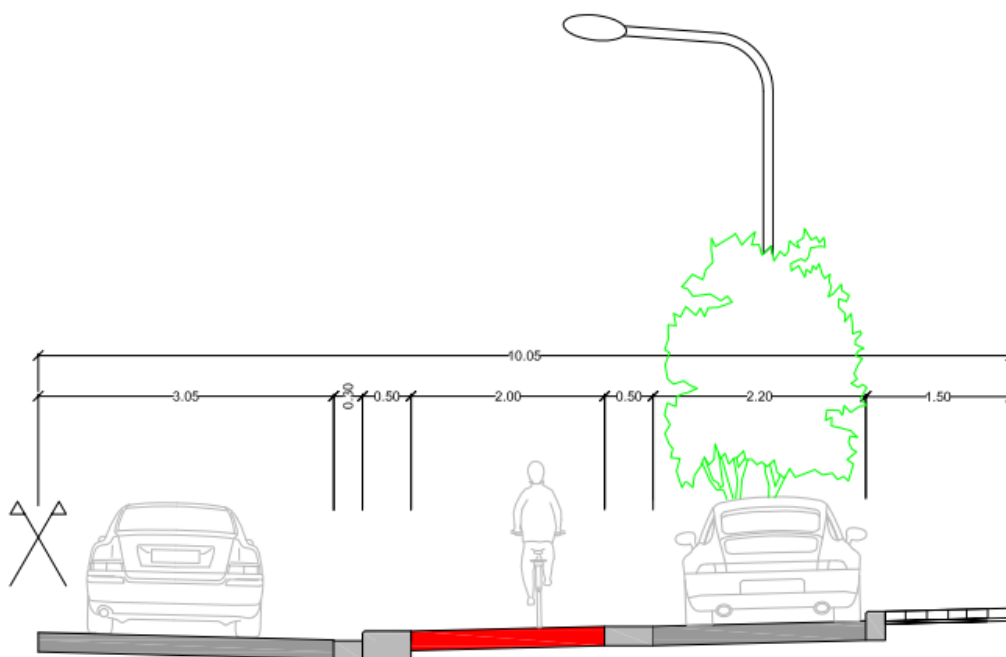
De parkeerstrook ligt langs de rijbaan om conflicten tussen fietsers en voertuigen die een parkeermanoeuvre uitvoeren, te vermijden.



Figuur 62: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige aanliggende eenrichtingsfietspaden met parkeermogelijkheid

1.1.2.2 Met parkeermogelijkheid aan 1 zijde achter het fietspad

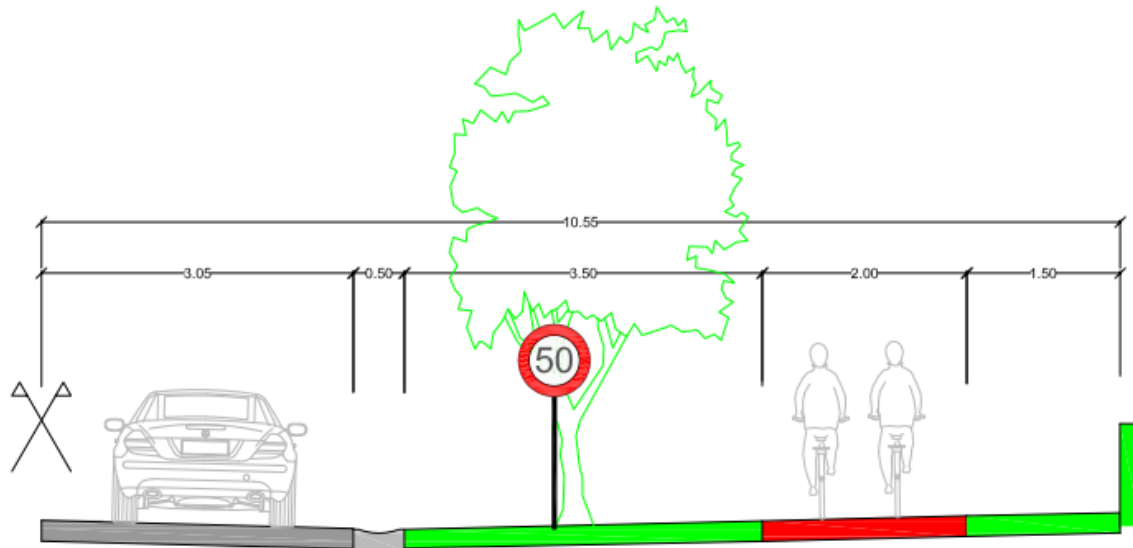
De parkeerstrook ligt achter het fietspad om conflicten met openslaande deuren aan passagierszijde te voorkomen.



Figuur 63: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige aanliggende eenrichtingsfietspaden met parkeermogelijkheid

1.1.3 Enkelrichtingsfietspaden met laanbomen (de facto vrijliggend – 50 km/u)

Volgens het RUP Groene Waarden moet een laanbeplanting worden voorzien ter hoogte van Kortenbos (zone 50 km/u). Het is vermoedelijk enkel mogelijk om de laanbomen geschrinkt in te planten, waardoor het profiel 17.90m breed is. Indien er toch ruimte zou zijn om een dreefstructuur te creëren met aan beide zijden bomen, dan meet het profiel 21.10m.

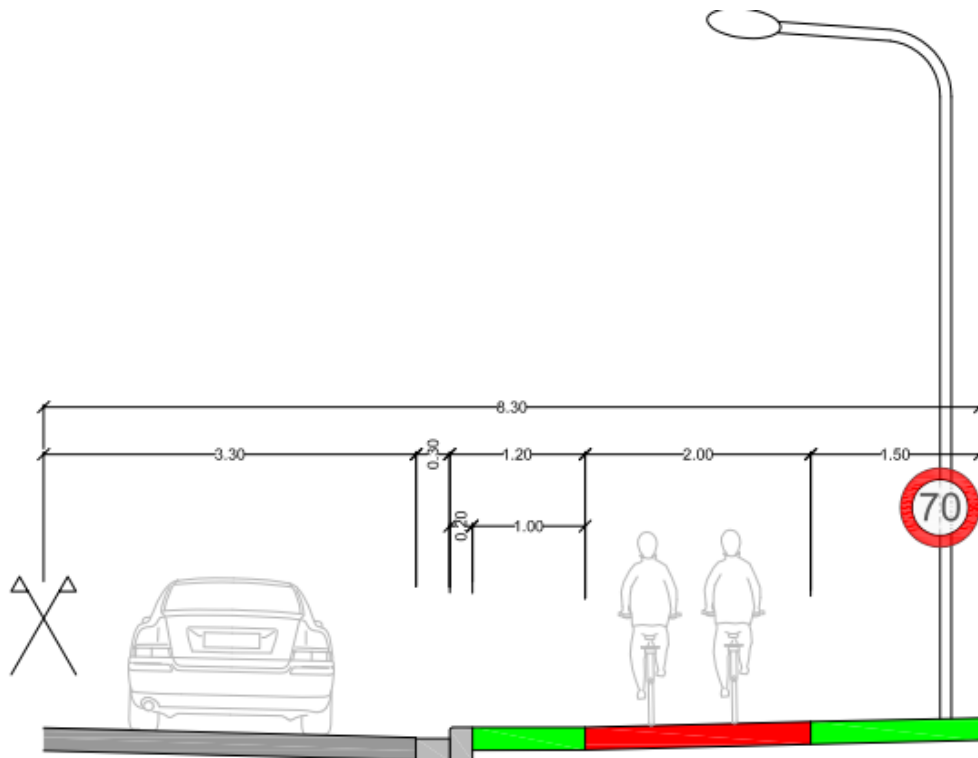


Figuur 64: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige aanliggende enkelrichtingsfietspaden met laanbomen

1.1.4 Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (70km/u)

1.1.4.1 Met een tussenruimte in gras

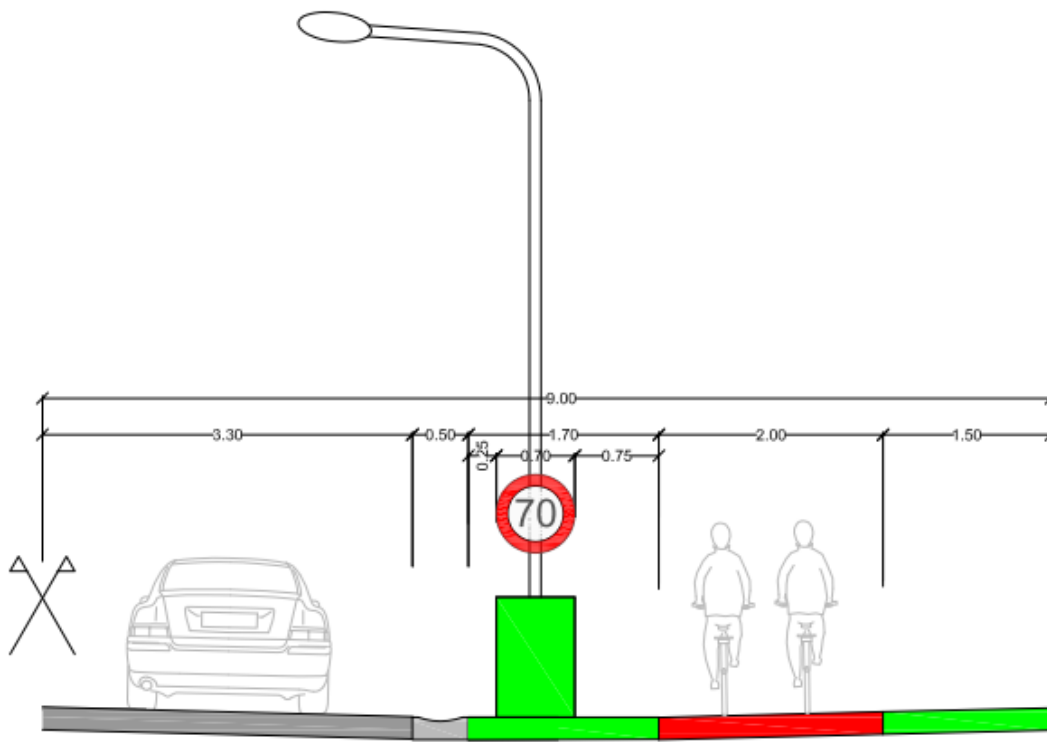
Het wegprofiel zal in deze situatie 16,6 meter (2*8,3 meter) bedragen. De rijstroken dienen volgens het dienstorder van het AWW minstens 330 cm breed te zijn (excl. goot). Het fietspad is volgens het Vademecum minstens 175 cm breed, maar is bij voorkeur 200cm. Vrijliggende fietspaden vereisen een obstakelvrije ruimte van 1 meter langsheen het fietspad, daarom wordt er uitgegaan van een berm van 1.5m.



Figuur 65: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden zonder parkeermogelijkheid

1.1.4.2 Vrijliggend fietspad met een tussenruimte met een haag erin

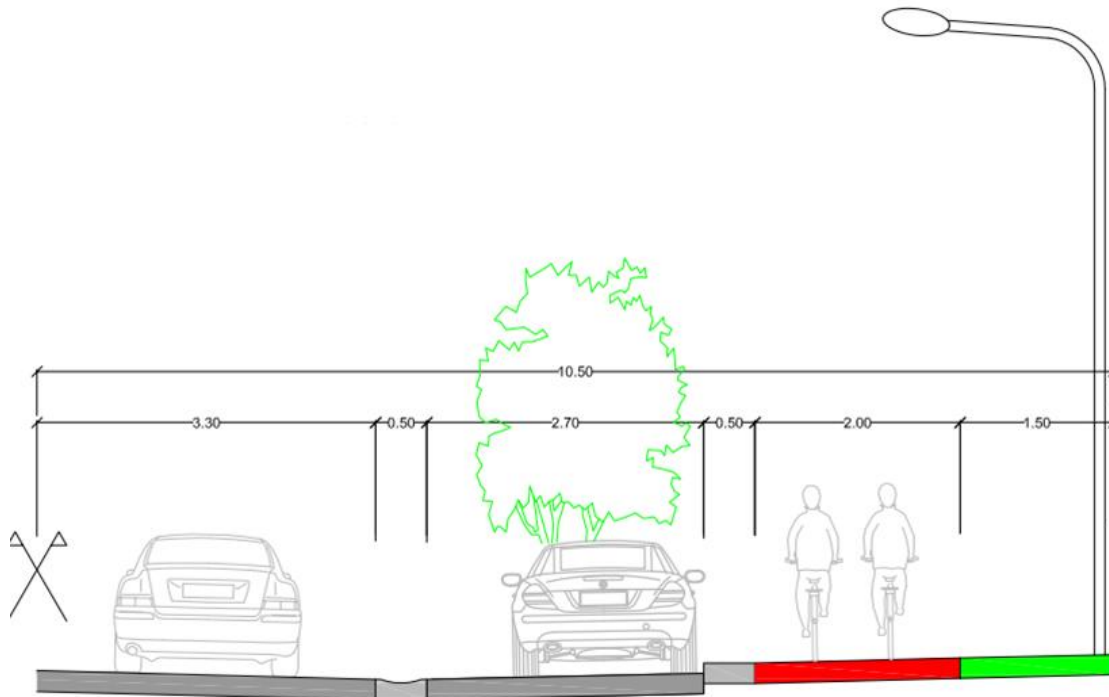
Het wegprofiel is 16,6 meter. Het enige verschil met het bovenstaande profiel zonder haag, is de haag zelf en de bijhorende schuwafstand/obstakelvrije ruimte tussen fietspad en haag.



Figuur 66: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een haag

1.1.5 Vrijliggend met parkeermogelijkheid aan 1 zijde

Bij het voorzien van een vrijliggend enkelrichtingsfietspad met parkeermogelijkheden langs één kant van de weg, is het wegprofiel 18.8m breed indien er geen haag voorzien wordt aan de zijde zonder parkeerstrook. De weg meet 19.5m als er wel een haag wordt aangeplant aan de overzijde.



Figuur 67: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met parkeermogelijkheid. Aan de overzijde komt het typedwarsprofiel met een tussenruimte met of zonder haag.

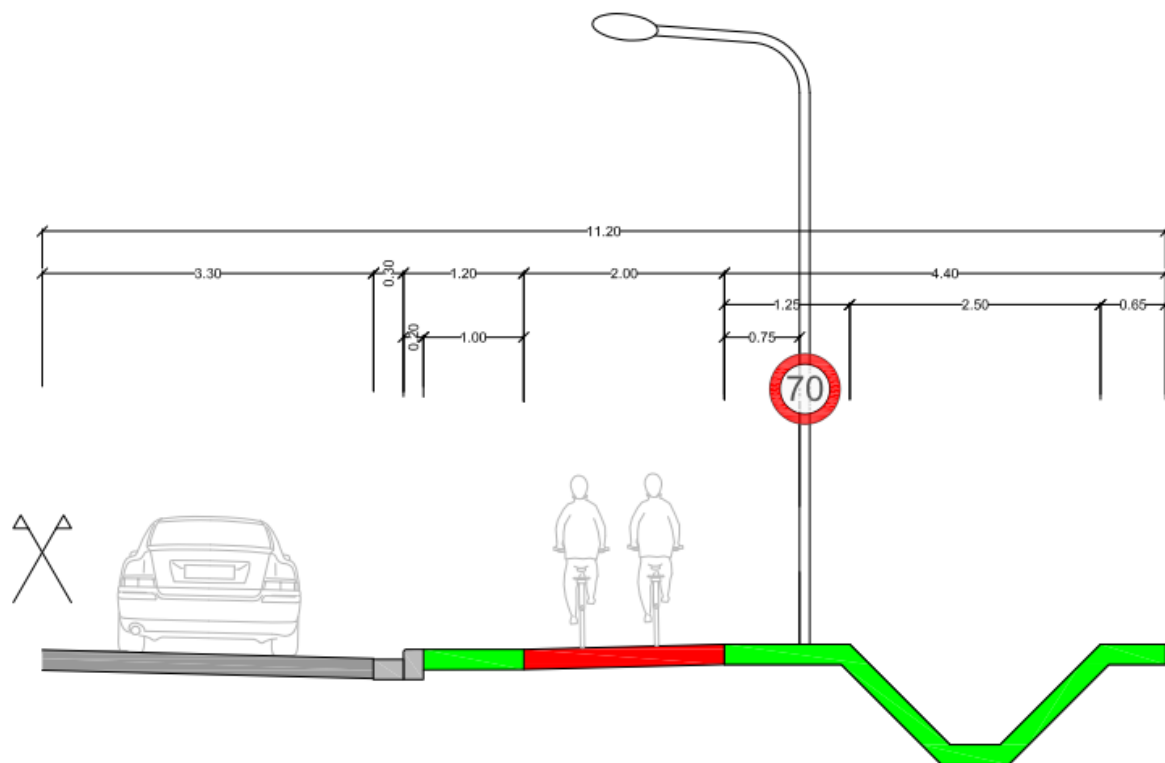
1.1.6 Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (70km/u) met een gracht aan de buitenzijde

In agrarisch gebied moeten de grachten open gehouden worden. De maximale snelheid is hier 70km/u, dus de fietspaden zijn vrijliggend. Het voorzien van parkeerplaatsen is niet nodig. Doordat de agrarische gebieden vrij beperkt en niet aaneengesloten zijn, wordt de mogelijkheid voor een dubbelrichtingsfietspad niet uitgewerkt.

1.1.6.1 Met tussenruimte in gras

Het standaardprofiel voor tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden wordt overgenomen met toevoeging van de gracht (standaardmaat 2.5m) langs de buitenzijde. Hierdoor is een obstakelvrije ruimte van 1,25m aanwezig tussen de gracht en het fietspad. Tussen gracht en fietspad is een vrije zone aanwezig voor eventuele nutsleidingen, verlichtingsarmaturen en andere obstakels. Het volledige wegprofiel meet 22.40meter.

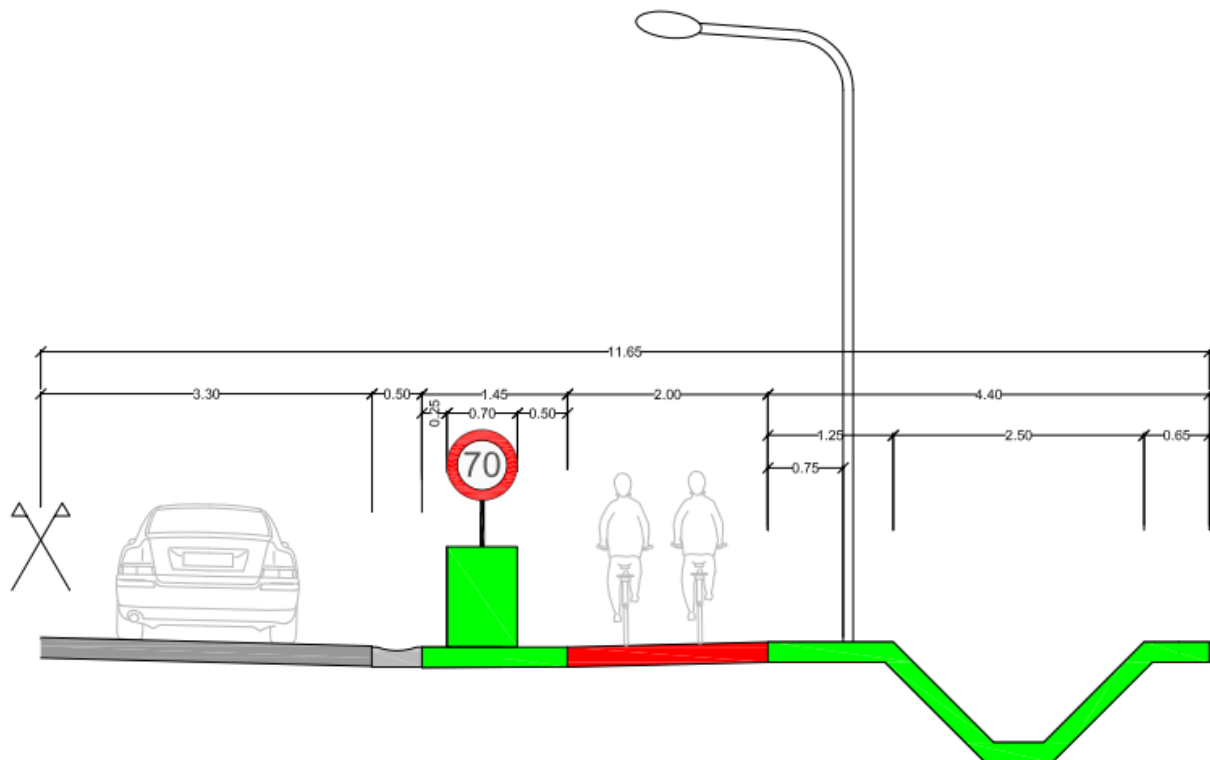
Dit is het smalste profiel met open grachten (omdat er geen bijkomende nood is aan veiligheidsafstand tussen rijstrook en gracht). Het biedt naast ruimtebesparing echter ook een betere bereikbaarheid van het fietspad voor fietsers die vanuit een nabijgelegen woning of handelszaak het fietspad willen oprijden (de gracht is geen barrière).



Figuur 68: Doorsnede wegprofiel concept vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een gracht en gras in de tussenruimte

1.1.6.2 Met een haag in de tussenruimte

toevoeging van de haag, is een breedte van 23.3m vereist.



Figuur 69: Doorsnede wegprofiel concept tweezijdige vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een gracht en een haag in de tussenruimte

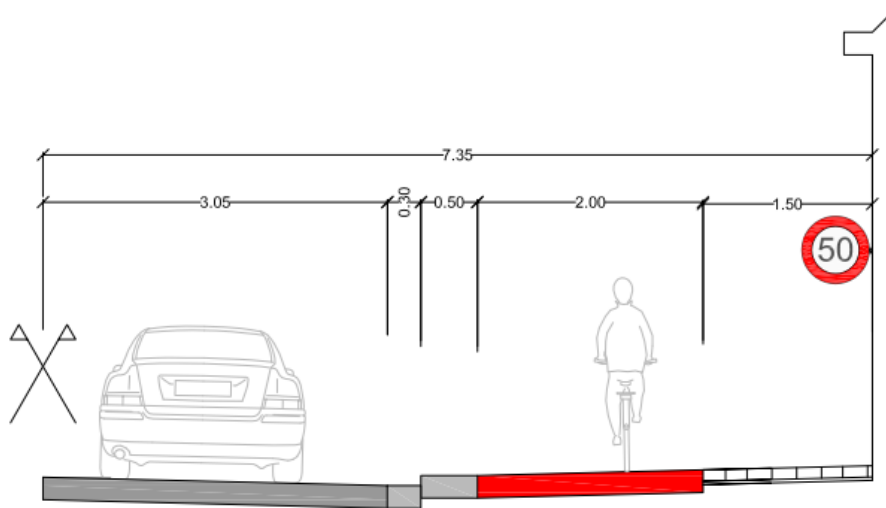
1.1.7 Conclusie: keuze van de voorkeurstypedwarsprofielen

In de iGBC werden bovenstaande typedwarsprofielen besproken. Er werden enkele kleine aanpassingen doorgevoerd op basis van de discussie. Het dubbelrichtingsfietspad werd door de IGBC niet gekozen omwille van de vele inritten langs N722 en N759.

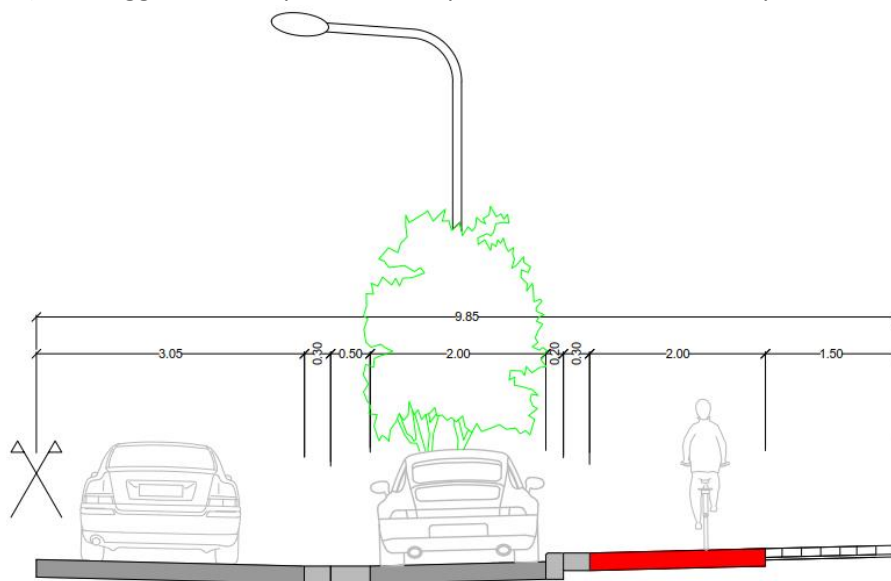
Over onderstaande typedwarsprofielen werd consensus bereikt om als concept toe te passen in de verschillende sequenties. Er werden 7 typedwarsprofielen geselecteerd: 1, 2A en 3A bij 50 km/u en 3B, 4B, 5 en 6B bij 70 km/u. **De onderstaande typedwarsprofielen van alle 7 gekozen concepten worden op schaal als bijlage 8 toegevoegd aan de nota.**

- Bij 50 km/u

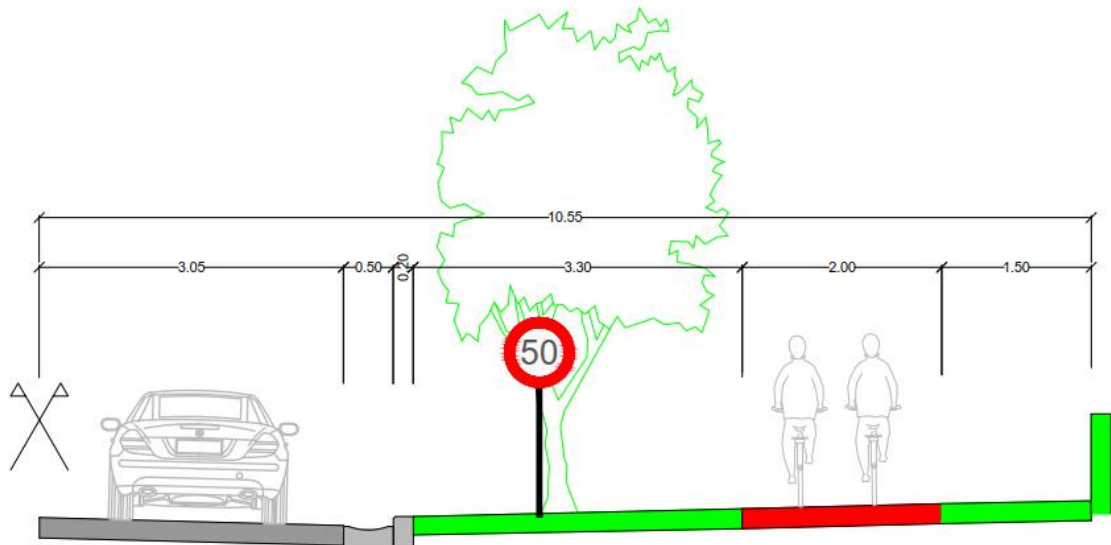
1A) Aanliggende enkelrichtingsfietspaden (14,7m)



2A): aanliggende fietspaden met parkeren voor het fietspad aan 1 zijde (17,20m)

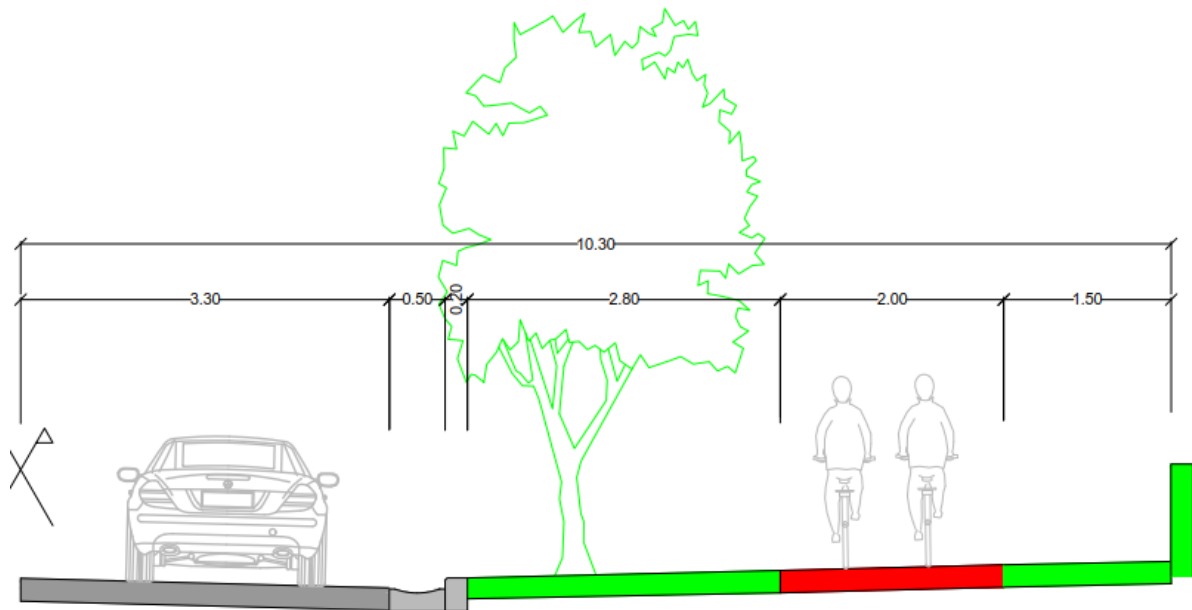


3A): plaatselijk vrijliggende fietspaden met laanbomen (17,90m): er wordt een verhoogde boordsteen ingetekend tussen rijweg en groenzone.

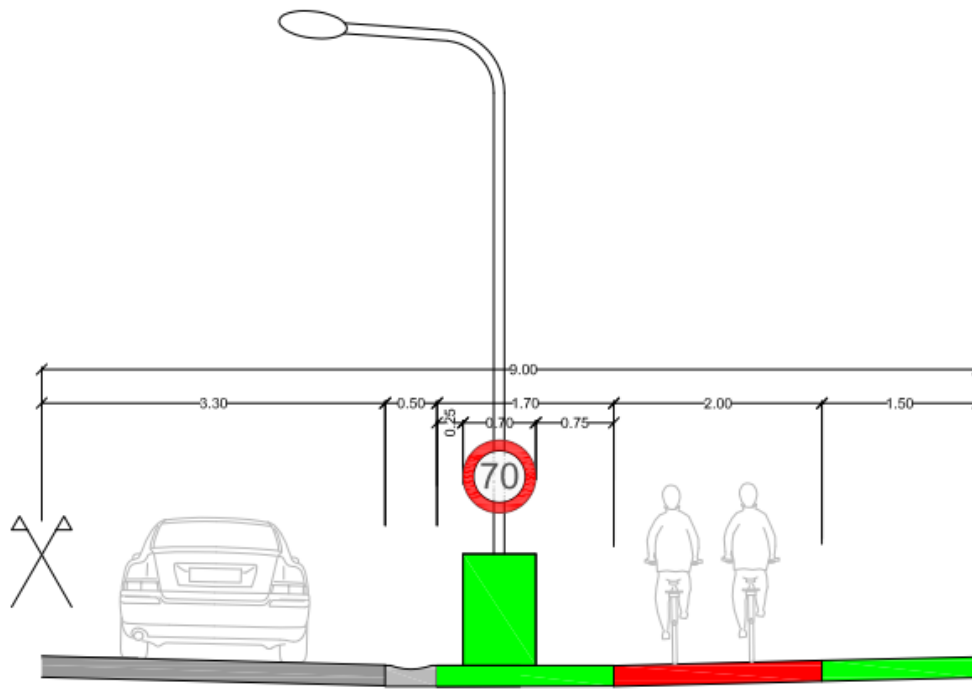


- Bij 70 km/u

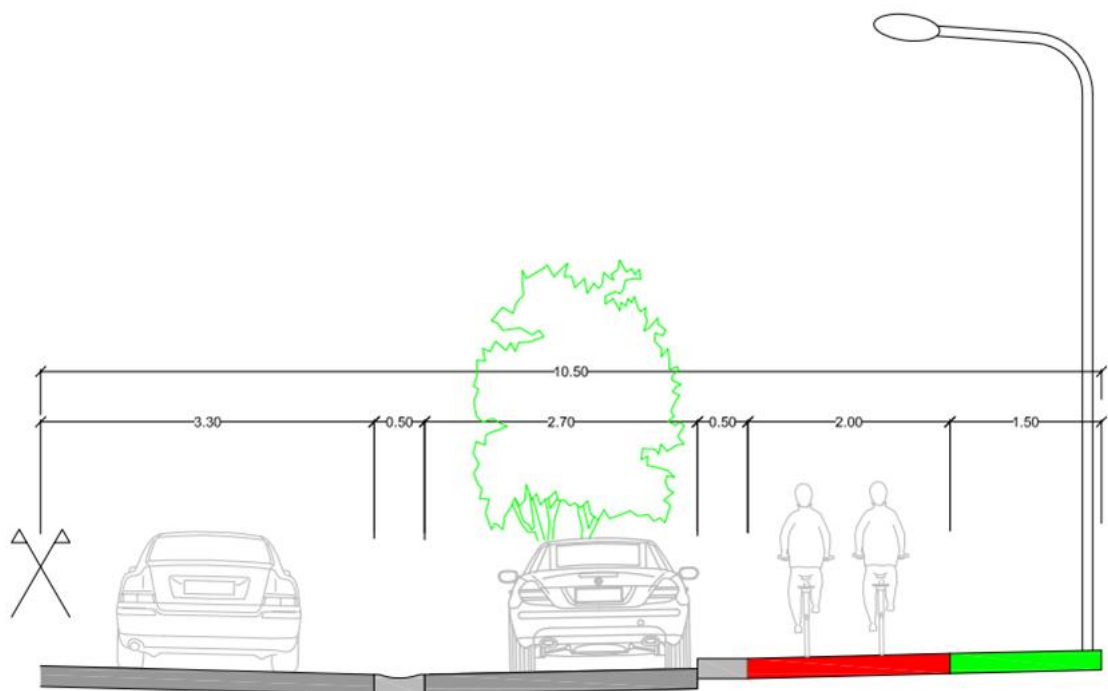
3B) vrijliggende fietspaden met laanbomen aan één zijde en een haag aan de overzijde (19,30m): er wordt een verhoogde boordsteen ingetekend tussen rijweg en groenzone.



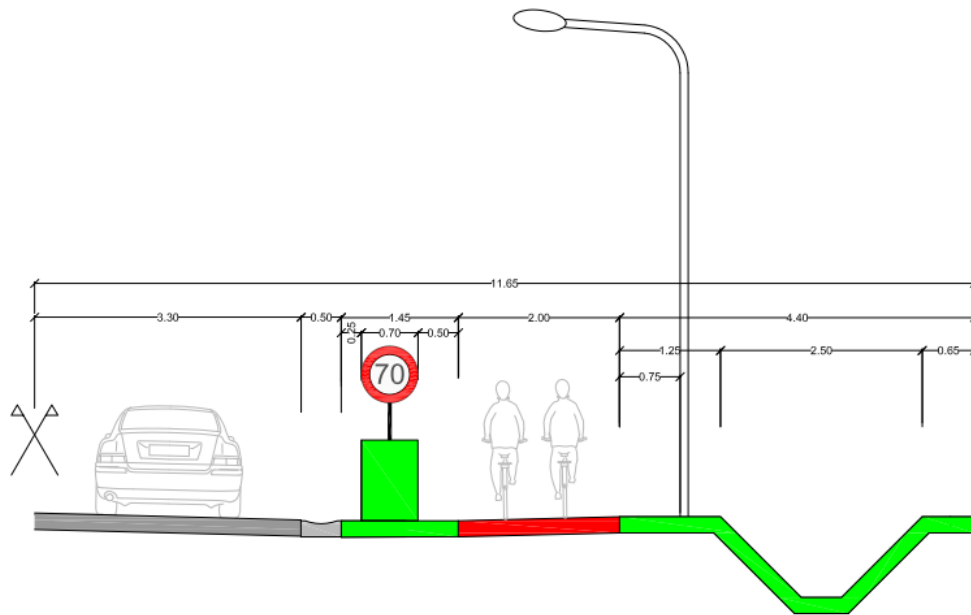
4B) vrijliggende fietspaden met tussenruimte met een haag erin (18m)



- 5) vrijliggende fietspaden met aan 1 zijde een parkeerstrook en aan de overzijde een tussenruimte met haag (19m): dit profiel wordt behouden als principe, maar de iGBC wenst eigenlijk geen langsparkeren te organiseren op openbaar domein bij 70 km/u. Op vraag van de iGBC wordt de parkeerstrook versmald van 2m70 naar 2m20.



6B) vrijliggende fietspaden met gracht achter fietspad en haag in de tussenruimte (23,3m).



1.2 BUSHALTES

Het aantal bushaltes zou kunnen worden verminderd gezien uit de analyse bleek dat sommige haltes slechts beperkt gebruikt worden

De haltes 'Melveren Overweg' en 'Melveren Overbrugging' kunnen eventueel worden samengevoegd. De haltes 'Kortenbos Hasseltsesteenweg', 'Alken Hulzenstraat', 'Alken Lokerstraat' & 'Alken Zwarte Winning' kunnen eventueel geschrapt worden. Het samenvoegen van haltes maakt deel uit van het voorkeursscenario (optimale spreiding). Indien in de projectnota de ruimte te beperkt is om op die plaatsen haltehavens uit te bouwen, dan kan hiervan worden afgeweken en zullen er toch meerdere haltes behouden blijven. Dit zal in detail worden bekeken in de projectnota.

De gekozen profielen voor inrichting van de bushaltes, worden toegevoegd in bijlage 8.

1.3 VERLICHTING

De iGBC geeft aan dat verlichting wenselijk is om voldoende fietscomfort en veiligheid te bieden langs deze secundaire weg 3. Er zijn te veel functies aanwezig en uit de analyse van de letselongevallen blijkt dat er veel ongevallen gebeuren door manoeuvres ter hoogte van toegangen naar handelszaken. Ook de ongevallen met fietsers zijn vaak het gevolg van het niet verlenen van voorrang ter hoogte van in- en uitritten. Verlichting kan niet geduid worden als oorzaak van de ongevallen op N722, maar is belangrijk om de fietsers voldoende zichtbaar te maken langsheen de hele N722 zodat bestuurders niet 'verrast' worden door de aanwezigheid van zwakke weggebruikers.

2 AFWEGING EN KEUZE VAN CONCEPTEN PER SEQUENTIE

Nu de typedwarsprofielen gekozen zijn, wordt per sequentie een afweging gemaakt over het meest wenselijke typedwarsprofiel.

2.1 SEQUENTIE 1

Het plangebied sluit aan op de aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden ter hoogte van de fietsoversteek in Sint-Truiden. Momenteel is binnen deze sequentie de maximaal toegelaten snelheid 70km/u. De maximumsnelheid kan op deze sequentie verlaagd worden naar 50km/u waardoor de mogelijkheid bestaat om gebruik te maken van tweezijdige aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden.

2.1.1 Maximumsnelheid (70km/u) blijft behouden

Indien de maximumsnelheid van 70km/u behouden blijft, dienen er tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden aangelegd te worden. Mogelijke knelpunten :

- De beperkte aanwezige ruimte om te verbreden, voornamelijk ten noorden van de rotonde (zijde Kortenbos/Alken) staan de huizen erg dicht op de rijweg. Uit de opmeting blijkt dat hier slechts 14,33 meter beschikbaar is tussen de voorgevels van de woningen.
- Blijvende onveiligheid bij mogelijke conflictpunten zoals de fietsoversteek, de rotonde, de bushalte en de ingang tot kasteeldomein Terbiest door de hoge snelheid.

2.1.2 Maximumsnelheid wordt verlaagd (50km/u)

Het verlagen van de snelheid is wenselijk gezien de nabijheid van de rotonde, de bebouwing en aanwezige functies. Hierdoor wordt het mogelijk om tweezijdige aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden aan te leggen. Het voorgestelde concept van 14,7 meter is hier haalbaar indien de voetpaden/bermen plaatselijk versmald worden tot +/-1m20 in plaats van 1m50.

Grondverwerving zal door het minder brede wegprofiel minder uitgebreid moeten gebeuren (geen woningen onteigenen). Indien voor deze optie gekozen wordt, wordt deze maximumsnelheid ook vóór de fietsoversteek in Melveren ingevoerd. Dit onderdeel ligt niet in het plangebied, maar het snelheidsregime moet wijzigen op een logische plaats zodat de fietsoversteek langs beide kanten genaderd wordt aan 50 km/u.

	Maximumsnelheid 70km/u	Maximumsnelheid 50km/u
	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad
Sequentie 1	+	++

2.2 SEQUENTIE 2

De maximumsnelheid in dit gebied is vastgelegd op 70km/u, enkel bij de kruising van de N722 met Zavelkuil en Senselberg is deze snelheid teruggebracht tot 50km/u (TV3V-project). Gezien het rechtlijnige karakter van deze sequentie is het niet wenselijk om de maximale snelheid over het ganse traject te verlagen tot 50km/u. Voor de omgeving van Zavelkuil-Senselberg zijn er volgende opties:

- 1) aansluiten op de bestaande toestand met een kort stuk aanliggende fietspaden en 50 km/u
- 2) alles opbreken en heraangeleggen conform 70 km/u
- 3) het stuk met lagere snelheid uitbreiden en beter inrichten zodat deze lagere snelheid wél gerespecteerd wordt.

De iGBC kiest in de vergadering van juni 2017 voor de 3^e optie: de zone met 50 km/u hier uitbreiden aan weerszijden, namelijk vanaf de Kortenbosstraat tot Pannenoven. Indien in de projectnota blijkt dat de poort nog kan worden opgeschoven tot de ingang van Domein Nieuwenhoven, dan kan de zone 50 eventueel tot daar worden doorgetrokken. Hierdoor valt sequentie 2 uit mekaar in een stuk met vrijliggende en een stuk met aanliggende fietspaden.

De beschikbare ruimte op openbaar domein schommelt in deze sequentie tussen 14 en 15 meter. Grondverwerving zal nodig zijn om de voorgestelde concepten te realiseren. Op bepaalde plaatsen is het niet mogelijk om het openbaar domein te verbreden. Dit zijn lokale knelpunten. Beide concepten kunnen gecombineerd worden met parkeermogelijkheden. Mogelijke knelpunten binnen deze sequentie:

- De op- en afrit van de N718, deze kruising zal specifiek moeten bekeken worden aangezien dit zal afwijken van het voorgestelde concept;
- N722 is op de kruising met de spoorweg ongeveer 14 meter breed. De beschikbare breedte tussen de signalisatie aan beide kanten van de overweg is echter maar 11,39 en 11,52 meter;
- Ongelijkvloerse kruising tussen de N722 en de N718, de breedte van de doorgang onder de brug bedraagt 13,97 meter;
- Kruising N722 en Zavelkuil-Senselberg, aansluiting op recent heringerichte aanliggende verhoogde fietspaden, echter zonder fietsoversteek (fietsknooppuntennetwerk Limburg), uitbreiding zone 50 km/u.

	Maximumsnelheid 70km/u	Maximumsnelheid 50km/u
	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad
Sequentie 2	++	++

2.3 SEQUENTIE 3

Deze derde sequentie beslaat de doortocht van de N722 door Kortenbos en het stuk N759. De maximale snelheid is vastgelegd op 50km/u waardoor de keuze tussen de concepten kan teruggebracht worden tot een tweezijdig aanliggend enkelrichtingsfietspad. Op N759 is er vandaag nog een snelheidsbeperking van 70 km/u, maar gezien de aanwezige bebouwing, het bochtige tracé en de spoorovergang, is het daar volgens de iGBC vrij logisch om te kiezen voor aanliggende verhoogde fietspaden en 50 km/u. Snelheidsremmende maatregelen worden bekeken in de projectnota.

Het aanbieden van parkeermogelijkheden (o.a. met betrekking tot de kerk) moet onderzocht worden. Mogelijke knelpunten zijn:

- Aanwezige beschermde stads- en dorpsgezichten die de breedte van het openbaar domein op N722 beperken (13,08 en 14,61m);

- De kruising van N722 met N759, gekoppeld aan de Basiliëkstraat (maakt deel uit van het fietsknooppuntennetwerk Limburg).
- op N759: de spooroverweg, bebouwing die soms kort op de rijweg staat, scherpe bocht en aansluiting met N80 (verkeerslichten met bypass en afslagstrook)

	Tweezijdig aanliggend enkelrichtingsfietspad
Sequentie 3	++

2.4 SEQUENTIE 4

De maximumsnelheid in deze sequentie is vandaag over het ganse traject 70km/u. Deze sequentie kan vergeleken worden met de tweede sequentie, al is de beschikbare ruimte wel groter (zowel het huidige openbaar domein – soms tot 15,98 meter breed - als de mogelijkheid om dit te verbreden). Ook deze sequentie zal 2 verschillende voorkeursprofielen krijgen gezien de iGBC er toch voor kiest om in sequentie 5 de snelheid te verlagen naar 50 km/u. Om meteen de kruispunten met Sint-Jorisstraat en Lindestraat te beveiligen, wordt dit snelheidsregime ook op een stukje van sequentie 4 en sequentie 6 toegepast.

Beide profielen kunnen eventueel gecombineerd worden met parkeermogelijkheden. Het uitgangspunt blijft ook hier dat er maximaal op eigen terrein geparkeerd wordt. De knelpunten binnen deze sequentie zijn:

- Eén beschermd monument (kapel, Steenweg 334), hierbij is de openbare ruimte langs die zijde beperkt (huidig openbaar domein 14,39 meter).
- Twee te beveiligen kruispunten (zoals opgenomen in het mobiliteitsplan Alken), N722-Wolfstraat, N722-Sint-Jorisstraat (Sint-Jorisstraat is belangrijke schoolroute).

	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend enkelrichtingsfietspad (50 km/u van St-Jorisstraat tot Hendrikstraat)
Sequentie 4	++	++

2.5 SEQUENTIE 5

In de sequenties 5 tot en met 8 ligt de huidige rooilijn op ongeveer 15.40 meter. Het standaard profiel met vrijliggende fietspaden kan hier probleemloos worden toegepast. Voor de concepten met langsparkeren (16,7 meter indien het fietspad aanliggend komt of 17,4 meter bij een vrijliggend fietspad) of behoud van de open grachten (24,1 meter) zal grondverwerving nodig zijn.

Momenteel is binnen deze sequentie de maximaal toegelaten snelheid 70km/u. Door de aanwezigheid van handelszaken en bijhorende manoeuvres zou de maximumsnelheid op deze sequentie verlaagd kunnen worden naar 50km/u (aanliggende enkelrichtingsfietspaden). Bovendien grenst er woonuitbreidingsgebied aan deze zone (die een lagere maximumsnelheid in de toekomst extra kan verantwoorden).

2.5.1 Maximumsnelheid (70km/u) blijft behouden

Indien de maximumsnelheid van 70km/u behouden blijft, dienen er tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden aangelegd te worden. Mogelijke knelpunten die hier van toepassing zijn:

- te beveiligen kruispunt Hendrikstraat-N722;
- aanwezigheid van verschillende in- en uitritten van de handelszaken zorgt voor gevaarlijke op- en afrijmanoeuvres van de klanten.

2.5.2 Maximumsnelheid wordt verlaagd (50km/u)

Het knelpunt - te beveiligen kruispunt - blijft bestaan. Een nieuw knelpunt hierbij is dat deze zone slechts een 200-tal meter lang is waardoor er slechts voor een korte afstand een snelheidsverlaging wordt toegepast. Ruimtelijk is er ook weinig verschil met de rest van N722. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat de maximum toegelaten snelheid niet zal nageleefd worden.

De iGBC kiest ervoor om de snelheid te verlagen vanaf de Sint-Jorisstraat tot aan de Lindestraat. Hierdoor zullen er aanliggende fietspaden komen in de volledige sequentie 5. Eventueel komt er ter hoogte van de handelszaken een verticale scheiding tussen fietspad en privédomein om ongewenst parkeren tegen te gaan.

	Maximumsnelheid 70km/u	Maximumsnelheid 50km/u
	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad
Sequentie 5	+	+

2.6 SEQUENTIE 6

De maximumsnelheid in deze sequentie is 70km/u. Doordat er weinig tot geen specifieke knelpunten zijn, genieten vrijliggende enkelrichtingsfietspaden de voorkeur, eventueel gecombineerd met parkeermogelijkheden. De knelpunten binnen deze sequentie in combinatie met dit wegprofiel zijn:

- Twee beschermde monumenten (tegenover Steenweg 214 en Steenweg 144), hierbij is de openbare ruimte langs die zijde beperkt. Er is langs de andere zijde van de weg wel plaats om te verbreden.
- Een klein stuk van deze sequentie zal aanliggende fietspaden krijgen en een snelheidsregime van 50 km/u om aan te sluiten bij sequentie 5. In de omgeving van de Lindestraat zal een poorteffect worden uitgebouwd. Dit sluit aan op de zone met de beschermde monumenten aan de Vliegstraat.
- In deze sequentie is eveneens het uitvaartcentrum aanwezig. Dit werd door de gemeente Alken aangegeven als een mogelijk knelpunt.

	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend enkelrichtingsfietspad (50 km/u t.h.v. Vliegstraat en Lindestraat, aansluitend bij sequentie 5)
Sequentie 6	++	++

2.7 SEQUENTIE 7

Deze sequentie wordt gevormd door de kruising tussen de N722 en de N754. Dit kruispunt is momenteel verkeerslichtengeregeld en op korte en middellange termijn blijft dat zo. De openbare ruimte wordt beperkt door woningen die dicht langs de weg gelegen zijn. De maximum toegelaten snelheid ligt momenteel op 70km/u.

2.7.1 Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad

Een eerste mogelijkheid is een tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad. Een specifieke uitwerking hiervan zal in de projectnota aanwezig zijn. Een knelpunt hierbij is de beperkte beschikbare ruimte.

2.7.2 Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad

De beschikbare ruimte is beperkt en de afslagstroken blijven bij voorkeur behouden. Hierdoor zullen de fietspaden waarschijnlijk ter hoogte van de start van de afslagstroken aanliggend gebracht worden. De iGBC kiest ervoor om de fietspaden zo lang mogelijk vrijliggend te houden en in de projectnota te bekijken hoe veel ruimte er beschikbaar kan worden gesteld aan de fietser.

	Tweezijdig vrijliggend eenrichtingsfietspad	Tweezijdig aanliggend eenrichtingsfietspad
Sequentie 7	++	+

2.8 SEQUENTIE 8

De maximumsnelheid in deze sequentie is 70km/u. Deze sequentie kan vergeleken worden met de tweede, vierde en zesde sequentie. Het enige verschil is de aanwezigheid van meer open ruimte. Er wordt gekozen voor een vrijliggend enkelrichtingsfietspad. Opnieuw kan dit eventueel gecombineerd worden met parkeermogelijkheden.

	Tweezijdig vrijliggend enkelrichtingsfietspad
Sequentie 8	++

3 GEKOZEN CONCEPT

3.1.1 Toetsing van het gekozen concept aan het rooilijnenplan

Op vraag van de iGBC werden de gekozen profielen getoetst aan het rooilijnenplan. Mits grondverwerving, blijken alle gekozen profielen realistisch. Kiezen voor een krappere profiel betekent niet dat er geen grondverwerving nodig is (zeker niet in de zones met open grachten).

Indien de ruimte beperkt is, bv. omwille van beschermde monumenten of woningen op de rooilijn, wordt typedwarsprofiel 4B met vrijliggende fietspaden (2x9m) als volgt ingekrompen:

- 1) Wanneer er geen haag wordt aangeplant in de tussenruimte, dan kan deze worden versmald van 1m70 naar 1m50. In die 1m50 kunnen wel nog veilig verlichting en signalisatie worden geplaatst. Indien ook dat plaatselijk niet nodig is, kan de tussenruimte 1m worden.
- 2) In 2^e instantie kan de ruimte voor nutsleidingen worden versmald van 1m50 naar 1m.
- 3) Mocht er nog steeds te weinig ruimte zijn, dan kan het fietspad plaatselijk van 2m versmallen naar 1m75

➔ Het profiel is dan op de smalste locaties 15,10m breed (fietspaden van 1m75 blijven vrijliggend, tussenruimte is 1m waaronder dan ook de nutsleidingen liggen)

Een andere mogelijke oplossing bij een plaatselijk knelpunt aan één kant van de weg is een asverschuiving.

3.1.2 Laanbeplanting en poorten

Om deels tegemoet te komen aan de gewenste ruimtelijke structuur uit de gemeentelijke structuurplannen van de gemeenten en toch de hoeveelheid en grootte van de grondverwervingen te beperken, suggereerde de Fietzersbond om laanbeplanting specifiek toe te passen ter hoogte van de 6 kasteellandschappen waar de N722 binnen de projectzone doorheen kruist. Het volledige voorstel voor laanbeplanting (voorstel van de Fietzersbond) is terug te vinden in bijlage 9.

De iGBC kan zich vinden in het voorstel van de Fietzersbond. Zo kan tegemoet gekomen worden aan onder meer het RUP Groene Waarden én wordt de rechtlijnigheid en het breed profiel langs N722 doorbroken.

Van zuid naar noord zijn dit het Kasteel van Terbiest (en Commanderij van Bernissem), kasteeldreef naar provinciaal domein en kasteel Nieuwenhoven, Kasteel van Kortenbos, Kasteel Brandenpoel, Kasteel Rootstaart en Kasteel Geuzentempel. Aanvullend kan een 7^e zone worden aangeduid ter hoogte van de doortocht van de Herk tussen Alken en Sint-Lambrechts-Herk.

In de conceptuele voorstelling van het ontwerp verderop in deze startnota is de zone voor laanbeplanting telkens aangeduid in het groen. Indien er voldoende ruimte beschikbaar is en er een

positief advies is van zowel het ANB als Erfgoed (gezien de nabijheid van de beschermde kasteellandschappen), kan op deze plaatsen het typedwarsprofiel met laanbomen worden toegepast.

In de projectnota zal worden onderzocht hoe de weginrichting en het wegbeeld aangepast kan worden aan de verscheidene kasteellandschappen. De laanbeplanting zou dan bijvoorbeeld de boom, beplantingstypering van de specifieke kasteellandschappen en of parken kunnen matchen, de materiaalkeuze van de aansluitingen van kasteeldreven op de N722 alsook eventueel andere verhardingen op openbaar terrein naar opritten zouden kunnen ingericht worden in klassiekere stijl die beter past bij cultuurlandschap,... Deze plaatsen zullen soms ook fungeren als verkeerskundige en ruimtelijke poort.

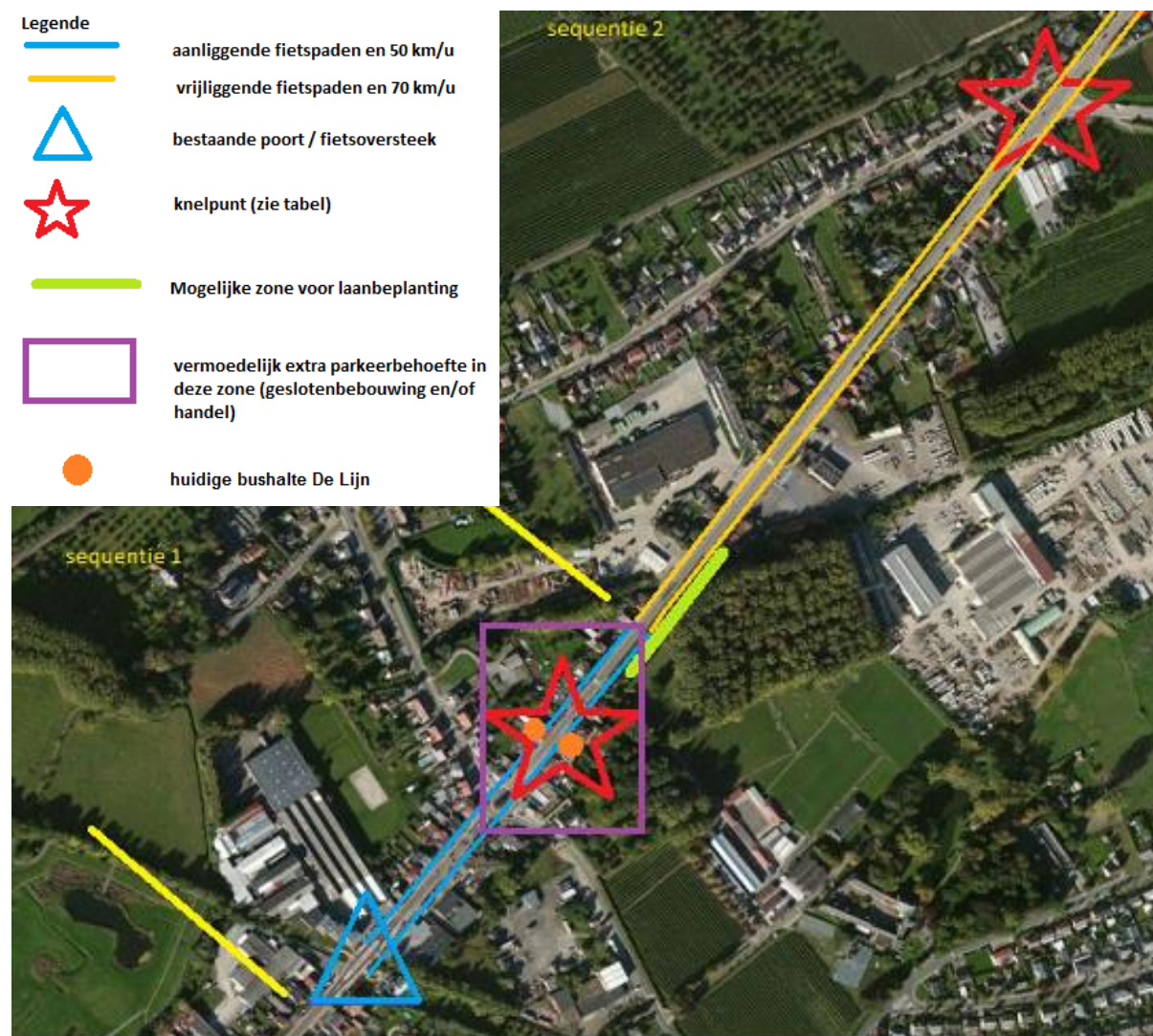
Op de overgangen tussen 50 en 70 km/u worden immers poorten voorzien. Deze worden uitgewerkt in de projectnota en mogelijk gecombineerd met een bepaald groenconcept. In de startnota wordt enkel schematisch aangegeven waar deze poorten moeten worden voorzien. Ook de zones waar extra aandacht moet worden besteed aan het parkeren worden in de startnota enkel schematisch aangeduid. Net als voor het parkeren van auto's, zal ook voor het stallen van fietsen op vraag van de iGBC worden bekeken in de projectnota wat de noden en mogelijkheden op openbaar domein zijn.

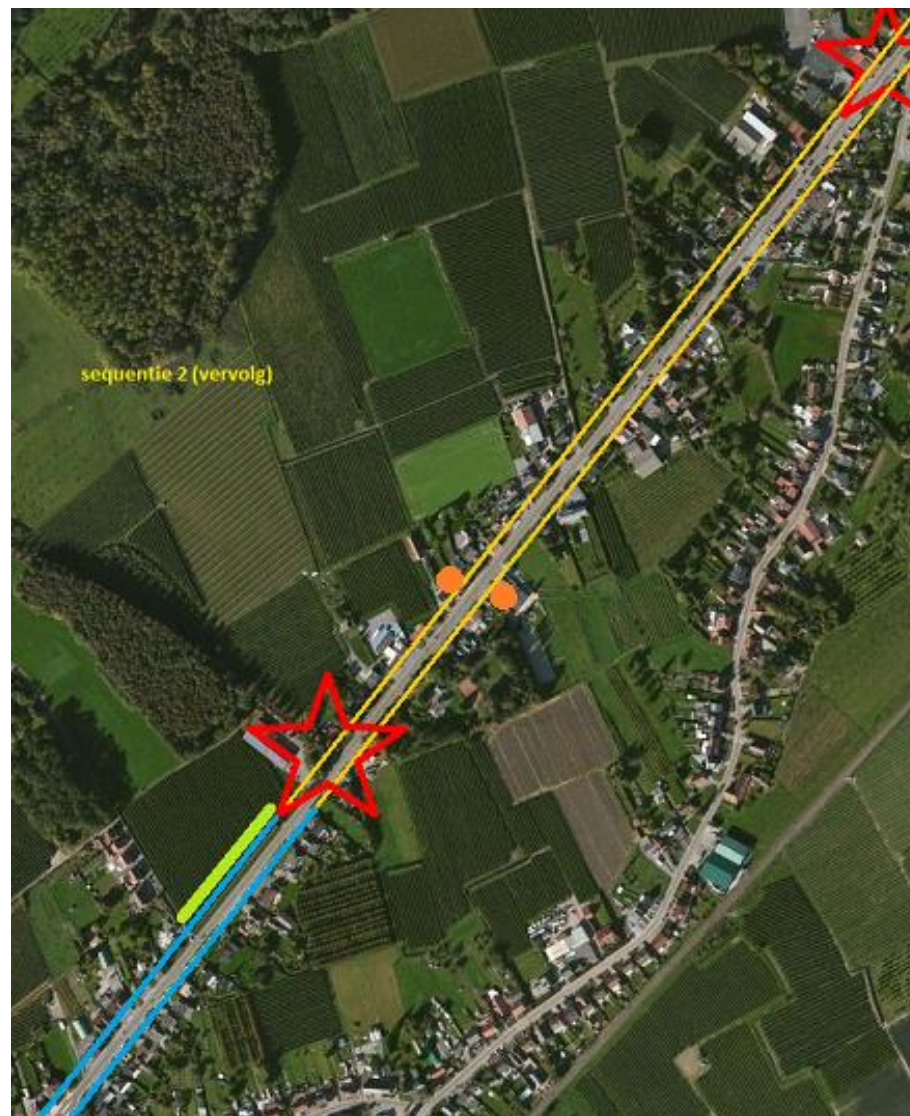
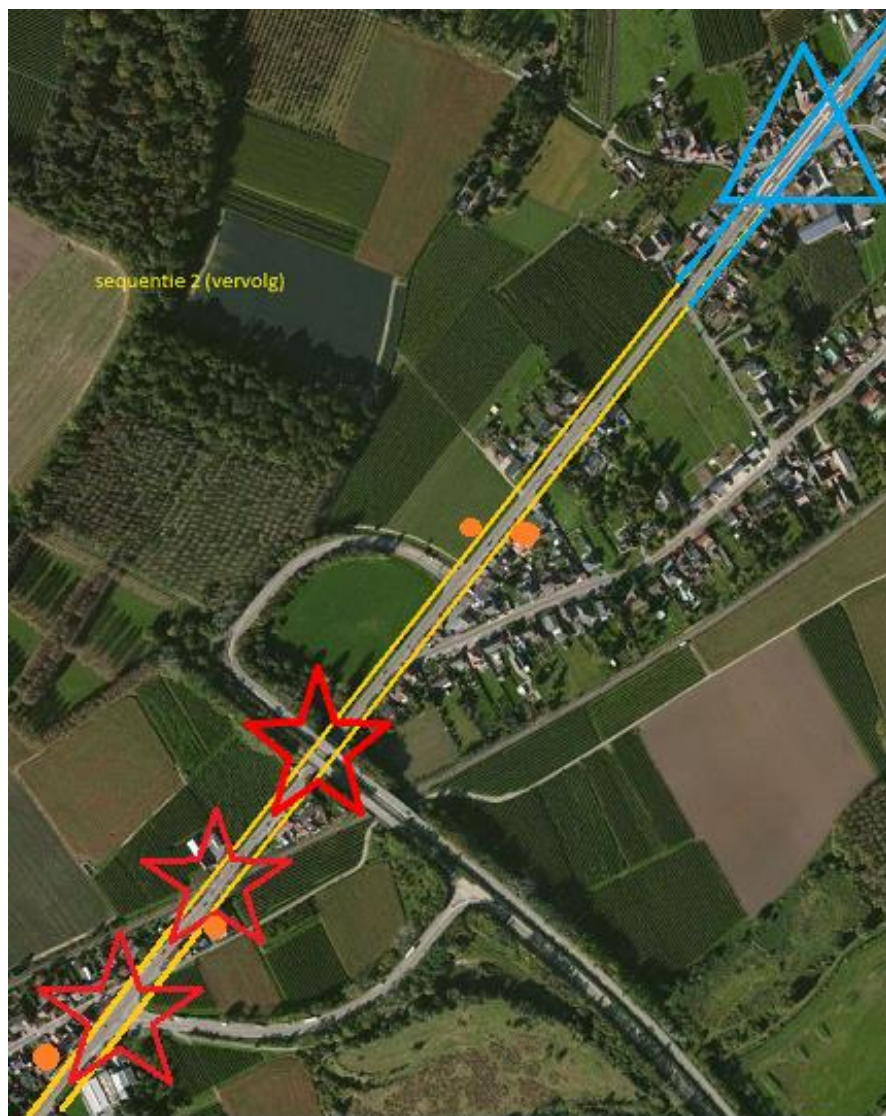
Een overzicht van het voorgestelde concept, inclusief knelpunten en aandachtspunten, wordt per sequentie schematisch weergegeven in onderstaande tabellen en figuren.

3.1.3 Overzicht van gekozen concept per sequentie

Vanuit de afweging kan voor de verschillende sequenties een overzicht gemaakt worden van de best passende wegprofielen. De inrichting van de bushaltes in het plangebied zijn niet specifiek opgenomen in deze concepten doordat iedere bushalte een verschillende ruimtelijke inplanting heeft en er nog geen definitief zicht is op de definitieve uitwerking van de bushaltes in dit plangebied. Alle bushaltes dienen conform de bushaltegids van De Lijn ingericht te worden. In de ruimtelijke uitwerking wordt er verschillende keren verwezen naar parkeermogelijkheden langs de N722. Hierbij wordt enkel de mogelijkheid besproken. Aangezien nog geen parkeeronderzoek werd uitgevoerd is het niet mogelijk om uitspraken te doen of deze parkeermogelijkheid ook daadwerkelijk noodzakelijk is. Zoals reeds werd aangehaald in de verkeerskundige analyse zijn er drie plaatsen binnen het plangebied waar een (beperkt) aantal parkeerplaatsen kan worden voorzien.

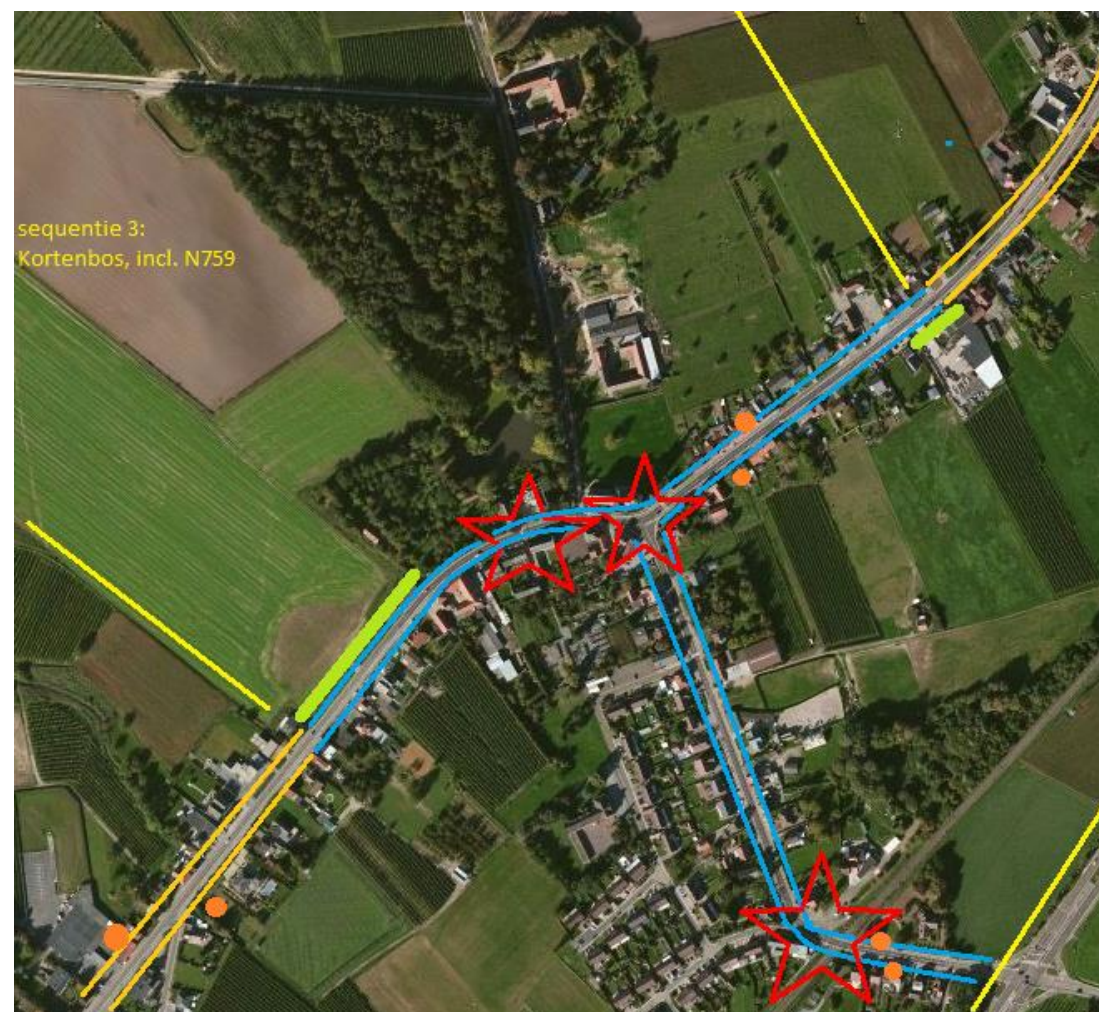
	sequentie 1
	vanaf fietsoversteek ten zuiden van de rotonde - kasteel ter Biest
snelheid	nu 70 km/u, wordt 50 km/u na heraanleg
Type-dwarsprofiel	TDP 1 aanliggende fietspaden, geen ruimte voor parkeerplaatsen.
Parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig	niet mogelijk, vermoedelijk wel nodig (niet iedereen heeft een garage/oprit, slechts 14,3 meter beschikbaar). In de projectnota kunnen gebundelde parkeerplaatsen voor de bewoners worden ingepast. De noodzaak moet blijken uit een parkeeronderzoek.
knelpunten voor profiel	beperkte openbare ruimte door gesloten bebouwing kort op de weg
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	nvt
aandachtspunten	parkeren voor bewoners, rotonde
grachten	neen





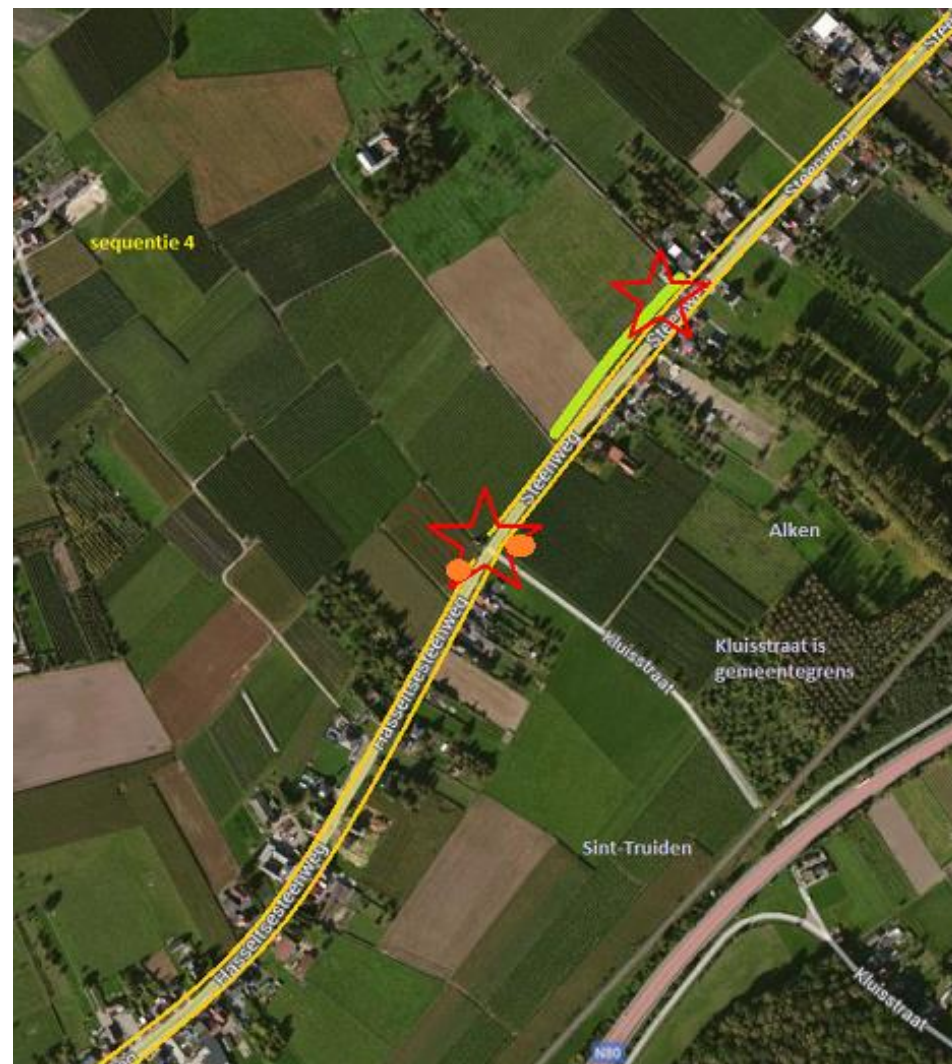
	POORT	sequentie 2
		vanaf ingang Kasteeldomein Terbiest – ingang zone 50 gebied Kortenbos (N722)
snelheid		70 km/u, deel t.h.v. de fietsoversteek Zavelkuil-Senselberg is 50 km/u en wordt uitgebreid tot Kortenbosstraat-Pannoven/Nieuwenhoven
Type-dwarsprofiel		vrijliggend. TDP 4B en overzijde 6B (grachten)
Parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig		niet nodig, Betonac dient te parkeren op eigen terrein. Idem bewoners.
knelpunten voor profiel		Op- en afrit N718: aanliggend komen met fietspad of asverschuiving (nr 220 en 230/167 kort op de weg). Slechts 11,40m breedte op spooroverweg tussen de seinpalen (seininrichting van Infrabel kan in principe verplaatst worden op kosten van het Agentschap Wegen en Verkeer), woning 234 staat dicht op de weg en vlakbij overweg is ook de breedte onder de brug van N718 beperkt. Aan dit 2e knelpunt kan het fietspad aanliggend komen (tussenin wel profiel 4B/6B) en onder de brug kan men de haag weglaten (tussenberm 1m) en het fietspad versmallen naar 1m75. Een derde knelpunt situeert zich t.h.v. de toegang tot domein Nieuwenhoven (+- 15m beschikbaar, poorteffect maken 70/50 km/u). Hier staat ook een beschermde kapel en de haag is te behouden als deel van het groenconcept, geen ruimte voor laanbomen. Ook t.h.v. huisnummer 408 is versmallen of een asverschuiving nodig (knelpunt 4)
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	laanbomen aan zijde kasteel Terbiest	n.v.t. Er is geen ruimte voor laanbomen ter hoogte van Nieuwenhoven, maar daar kan wel de bestaande haag aan weerszijden van de kapel als groene wand behouden blijven.
aandachtspunten		Kruising Melsterbeek, kruising alternatief BFF (Schoolstraat) vlakbij aansluiting N718. Op- en afrit N718 in combinatie met bebouwing kort op de weg (hier kan eventueel een asverschuiving in combinatie met een fietsoversteek) Aansluiten op het recent heringerichte kruispunt N722-Senselberg-Zavelkuil (50km/u, fietspaden verhoogd aanliggend). Door de aanwezigheid van een fietsoversteek is het aangeraden om de verlaagde snelheid te behouden.
grachten		te bekijken met infrax

	sequentie 3, deel N759	POORT
snelheid	wordt 50 km/u. Snelheidsremmende maatregelen en evt. zone 30 t.h.v. schoolomgeving, te bestuderen in PN	Nabij kruispunt met N80, vormgeving te bepalen in PN
typedwarsprofiel	TDP 1 (aanliggende fietspaden)	
parkeerplaatsen op openbaar domein?	geen ruimte voor en/of behoefte aan publieke parkeerplaatsen	
knelpunten voor profiel	aantal woningen kort op de rijweg, scherpe bocht met aansluiting Begaardenbosstraat (beperkte breedte en slechte zichtbaarheid), beperkte breedte op spooroverweg	
locatie voor laanbeplanting	nvt	
aandachtspunten	aansluiting met N722, schoolomgeving, kruispunt Begaardenbosstraat nabij bocht, mogelijke fietsoversteek fietssnelweg als wordt gekozen voor het tracé van de fietssnelweg aan de westzijde van N80, recreatieve fietsoversteek N722- N759	
grachten	neen	



	POORT	sequentie 3, <i>deel N722</i>	POORT
		deel N722 = Kortenbos	
snelheid		50 km/u	
Type-dwarsprofiel		vrijliggend. TDP 1, indien mogelijk aan 1 zijde TDP 2A (parkeerplaatsen aan gesloten bebouwing)	
Parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig		zone 50 uitbreiden aan de kant van Alken (verder van kruispunt), eventueel parkeerplaatsen te voorzien t.h.v. de gesloten bebouwing (16m beschikbaar!).	
knelpunten voor profiel		Beschermde stads- en dorpsgezichten (slechts 12m tussen kerkmuur en taverne), spooroverweg N759	
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	laanbomen noordzijde (onbebouwd perceel in landbouwgebied, nagaan of mag in erfgoedlandschap)		laanbomen zuidzijde (mogelijke locatie is thv dakwerker)
aandachts-punten		beschermde gebouwen dicht tegen rijweg, taverne in bocht (vangrail), recreatieve fietsoversteek N722-N759, RUP Groene Waarden integreren	
grachten		te bekijken met infrax	

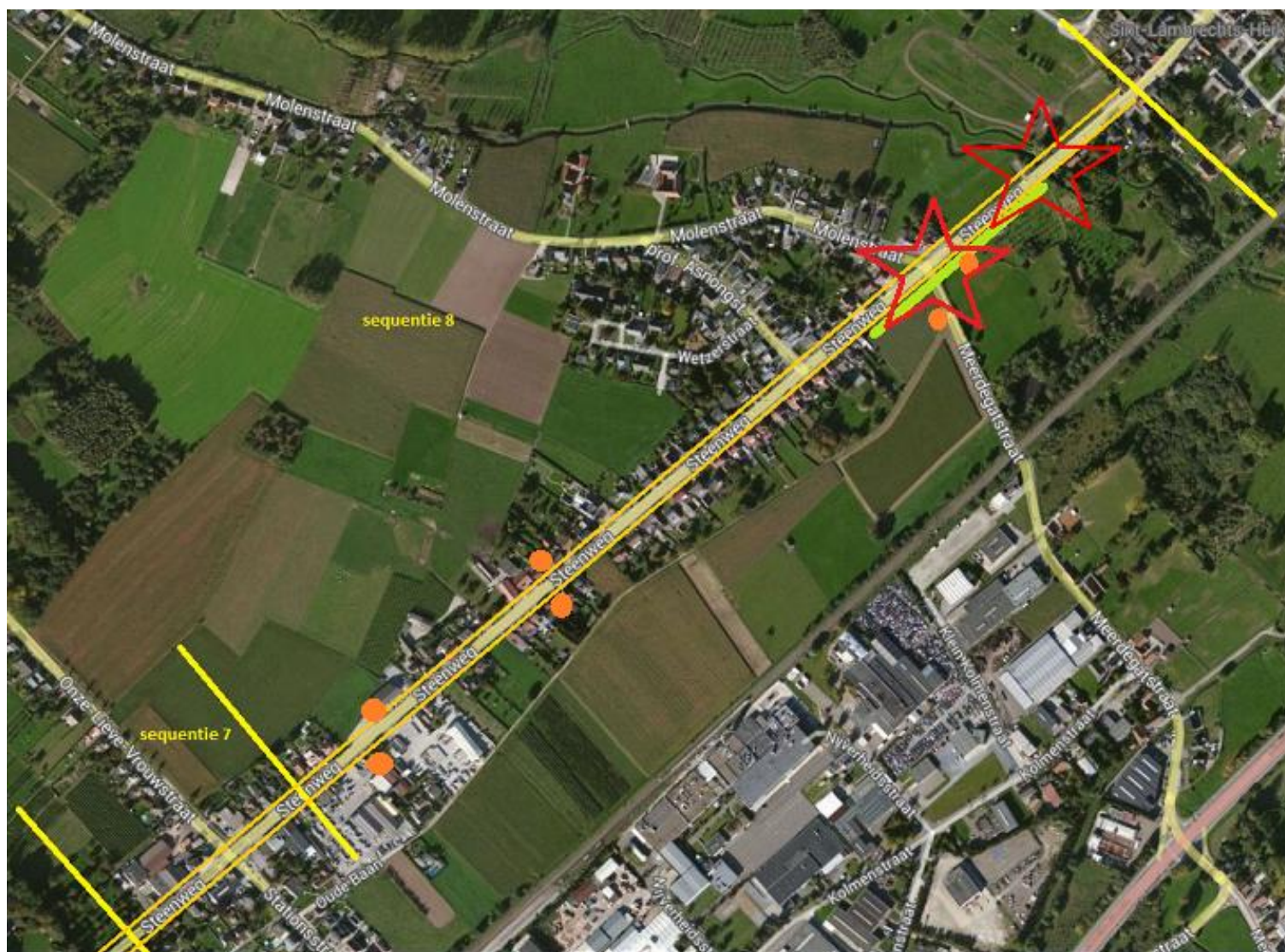
	sequentie 4
	ten noorden van zone 50 km/u Kortembos - net voor het handelslint aan de Hendrikstraat in Alken
snelheid	70 km/u, wordt 50 km/u tussen Sint-Jorisstraat en Hendrikstraat
typedwarsprofiel	vrijliggend. TDP 4B en overzijde 6B (grachten), vanaf de grens met Alken is rooilijn constanter, nl. steeds +- 15m. Stukje aanliggende fietspaden waar het 50 km/u is.
parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig?	op eigen terrein
knelpunten voor profiel	kapel en (meidoorn?)haag nabij Brandenpoelstraat mogelijk te behouden. Nummer 334 is beschermd monument dat kort op de weg staat (vakwerkhoeve met waterput)
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	thv de Brandenpoelstraat/kasteel Brandenpoel kunnen laanbomen worden geplant. Hier maken de bomen geen deel uit van een poort. Nagaan of dit achter de haag kan/moet.
aandachtspunten grachten	kruisingen met Wolfstraat en St-Jorisstraat te bekijken met infrax







	sequentie 5	sequentie 6
	handelslint grenzend aan de Hendrikstraat in Alken	vanaf einde van het handelslint - VRI N722xN754
snelheid	Wordt 50 km/u thv de handelszaken (St Jorisstraat-Lindestraat)	70 km/u (wordt een klein stukje 50 km/u tot aan de Lindestraat)
typedwarsprofiel	Aanliggend fietspad, zonder parkeren	TDP 4B, zonder parkeren
parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig?	parkeren kan overal op eigen terrein (vandaag ook al deels achter de handelszaken)	op eigen terrein, mogelijk knelpunt aan funerarium en bloemenzaak.
knelpunten voor profiel	te bespreken met Erfgoed: gebouw op de hoek van de Hendrikstraat (tegenover tankstation)	2 beschermd monumenten: Vliegstraat grenst aan parkgebied/beschermd dorpsgezicht. Vermoedelijk moet de weg hier worden opgeschoven om TDP 4B te realiseren. De zone 50 km/u verlengen tot de Lindestraat kan een oplossing zijn. Kasteel Geuzentempel is ook een beschermd monument. Aan kasteel Geuzentempel staat een bovendien een boom op openbaar domein (én erg kort op de rijweg). Af te toetsen met ANB of deze mag worden gekapt (indien nodig). Hoogstamboomgaard/parkgebied zeker te behouden. Waarschijnlijk wordt de weg hier opgeschoven. Dan komt er ook meer ruimte t.h.v. de fruitwinkel. Te bekijken in relatie tot afstand tot VRI.
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	nvt	geen ruimte voor laanbomen op openbaar domein, tenzij misschien bij asverschuiving? Hoogstamboomgaard te behouden.
aandachtspunten	kruising met de Hendrikstraat (tankstation en oud pand op de hoek)	parkeren uitvaartcentrum en bloemenzaak: vergunningen en opties bekijken in PN
grachten	te bekijken met infrax	te bekijken met infrax



	sequentie 7 (VRI)	sequentie 8	POORT
	VRI N722xN754	vanaf VRI - grens met Sint-Lambrechts-Herk	
snelheid	70 km/u	70 km/u	
typedwarsprofiel	TDP 4B en 6B, zonder parkeren	TDP 4B en 6B, zonder parkeren, evt. stuk TDP met laanbeplanting	
parkeerplaatsen op openbaar domein mogelijk/nodig?	op eigen terrein	op eigen terrein	
knelpunten voor profiel	Zie overgang met sequentie 6	geen	ANB moet zich in PN akkoord verklaren met eventuele laanbeplanting in de vallei/VEN-gebied (liefst niet voor ANB -> ander poortconcept uitwerken)
locatie voor laanbeplanting / RUP Groene Waarden	nvt	eventueel een bomenrij ten zuiden van de vallei	
aandachts-punten	fruitwinkel	kruising N722-Meerdegatstraat (fietsoversteek op BFF maken)-Molenstraat en beschermde kapel nabij Meerdegatstraat	
grachten	te bekijken met infrax	te bekijken met infrax	

VI. VERDERE AANPAK VAN DE PROCEDURE

Na advisering van de startnota door de kwaliteitsadviseur zal een projectnota worden opgemaakt (2018). Het Agentschap Wegen en Verkeer zal deze studie trekken. Hierin moet voldoende aandacht gaan naar de aanwezige knelpunten in elke zone, de integratie van het RUP Groene Waarden (laanbeplanting) en de eventuele noodzaak aan parkeermogelijkheden op openbaar domein (parkeeronderzoek). In de projectnota zal het definitief ontwerp worden gemaakt op basis van een opmetingsplan. Er zal een gefaseerde uitvoering worden voorgesteld. Ook in de projectnota worden N722 en N759 samen bestudeerd, de fasering zal worden afgestemd op de rioleringswerken van Infrax. De uitvoering van de eerste fase hangt af van de nodige grondverwervingen.

VII. VERSLAGEN

VERSLAG OVERLEGMOMENT 20 APRIL 2015

Gemeentelijke Begeleidingscommissie van

Alken

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20/04/2015

MET ALS ONDERWERP 'STARTNOTA HERAANLEG N722'

Verslaggever: Biesbrouck Mathijs

Verslag versie 20 april 2015

Onderwerp: Heraanleg N722

Aard van de GBC-beslissing

***Werkvergadering zonder
eindbeslissing***

Aanwezigheidslijst

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Vangeffelen Johan	Mobiliteitsambtenaar Sint-Truiden	johan.vangeffelen@sint-truiden.be	A
Vanmuysen Koen	Mobiliteitsambtenaar Alken	koen.vanmuysen@alken.be	A
Van Campenhout Sofie	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	sofie.vancampenhout@mow.vlaanderen.be	A
Michaël Berten	VVM De Lijn	michael.berten@delijn.be	A
Market Jan	Agentschap Wegen en Verkeer	jan.market@mow.vlaanderen.be	A
Katleen Loos	Agentschap Wegen en Verkeer	katleen.loos@mow.vlaanderen.be	A
Warson Patrick	Infrax	patrick.warson@infrax.be	A
Rogiers Jelka	Stagiaire VVM De Lijn	jelka.rogiers@student.uhasselt.be	A
Biesbrouck Mathijs	Stagiair MOW	mathijs.biesbrouck@student.uhasselt.be	A

Verslag van de vergadering

Visie van de actoren

Sint-Truiden

Het plangebied start aan de fietsoversteek en niet aan de rotonde die toegang biedt tot Melveren-centrum. De weg is gecategoriseerd als secundaire III (waarbij de doorstromingsfunctie behouden blijft). De toekomstige aanwezigheid van zwaar verkeer op deze gewestweg blijft onduidelijk. Dit door het bedrijventerrein dat langs de N722 gelegen is en recentelijk een vergunning heeft gekregen voor een uitbreiding. Er wordt gekeken of er andere manieren zijn om het zwaar vrachtverkeer te versassen (N718 ontsluiting). Doorgaand vrachtverkeer moet de N80 gebruiken.

Er zijn weinig alternatieven voor het transport dat richting de veiling in Sint-Truiden rijdt (tractoren en dergelijke). Het is niet mogelijk om inhaalvakken of tractorluizen te maken. Tellingen zouden een zicht kunnen geven op het tractorverkeer op de N722, echter de tellingen die momenteel gedaan worden, zullen geen volledig sluitend beeld geven gezien het tractorverkeer z'n piek kent op het einde van de zomerperiode.

De gemeentelijke verordening van de stad Sint-Truiden voorziet onder andere voor een secundaire III in principe open grachten en laanbeplanting, maar er kan worden bekeken wat haalbaar is langs de N722.

Alken

De gemeente Alken wil het doorgaand zwaar verkeer weren op de N722 en versassen naar de N80. Er is een gebrek aan goed ingerichte en goed onderhouden fietspaden op de gewestweg. Er is eveneens een probleem met de open grachten die momenteel nog dienst doen als riolering.

Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer haalt eveneens het probleem met de grachten aan en stelt voor om deze (enkel) in de woongebieden dicht te doen.

Er zijn significante niveauverschillen aanwezig op de gewestweg (noordkant versus zuidkant van de weg). De helling van de fietspaden zal goed moeten uitgewerkt worden zodat hierbij geen problemen ontstaan betreffende regenwater en dergelijke.

Zowel in Alken als Sint-Truiden zijn handelszaken gelegen langs de gewestweg. Hierbij zijn de inritten naar deze handelszaken niet steeds duidelijk aangeduid. Er moet onderzocht worden of deze inritten reglementair zijn. Bij de opmaak van zowel de startnota als de projectnota dient rekening gehouden te worden met de in- en uitritten van de handelszaken en woningen.

De N722 heeft langsheen z'n traject nog enkele solitaire (laan)bomen staan (onder andere dicht bij het kruispunt met de N754). Bij de uitwerking van de (project)nota dient de dienst Natuur en Bos gecontacteerd te worden voor advies.

De fietspaden die gelegen zijn langs de N722 zijn niet conform het vademecum fietsvoorzieningen. Er dient eveneens aandacht besteed te worden aan de aansluiting met de N80 in Kortembos (Nachtegaal – N759). Dit onderdeel dient eveneens opgenomen te worden in de startnota.

Vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer wordt duidelijk aangehaald dat er geen vals signaal wil gegeven worden. De startnota vormt een goede basis voor de verdere uitwerking van de herinrichting van de N722. Deze herinrichting staat echter nog niet op het programma van AWW en zal pas kunnen uitgevoerd worden als de nodige middelen kunnen vrijgemaakt worden.

Het dienstorder betreffende de wegbreedtes dat uitgaat vanuit het AWW, zou in principe gevolgd dienen te worden.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Het doel van de startnota is het geven van een conform wegbeeld van de N722 met voorstel van het type concept dat per gelijkaardige wegsequentie gebruikt zou moeten worden. De startnota zal als basis dienen voor de verdere uitwerking van het project. Er wordt aangegeven dat, gezien de beperkte tijd en strenge deadlines, de nota enkel de basis zal bevatten. Niet alle kruispunten zullen specifiek opgenomen en uitgewerkt worden. Er zal echter wel aandacht worden besteed aan beveiligde oversteken.

De vraag wordt gesteld of er zicht is vanuit de gemeenten op het bewonersparkeren dat langs de N722 plaatsvindt (op openbaar domein) en of de inritten van de handelszaken vergund zijn. Dit dient onderzocht te worden. Tellingen in verband met het parkeren zouden waarschijnlijk nog gedaan kunnen worden. Het nakijken van de vergunde toestand zal pas kunnen gebeuren tussen opmaak van start- en projectnota (zodat in de projectnota een duurzaam en realistisch parkeeraanbod kan worden opgenomen).

VVM De Lijn

Graag verwijzen naar de bushaltegids van De Lijn.

Doordat de gewestweg gecategoriseerd is als secundaire weg type III dient duidelijk de nadruk gelegd te worden op de fietsers en het openbaar vervoer dat gebruik maakt van de N722. Het aantal snelheidsremmende maatregelen zou tot een minimum beperkt moeten blijven zodat een allegaartje van verschillende snelheden vermeden wordt. Ook De Lijn wil dat aan het dienstorder van AWW m.b.t. de wegbreedtes voldaan wordt zodat de bussen vlot kunnen doorstromen.

De haltes van De Lijn liggen, met het oog op de aanwezige lintbebouwing, vrij dicht bij elkaar (soms zelfs op minder dan 500 meter van elkaar). Op termijn zou het aantal haltes gelegen op de N722 afgebouwd worden (schrappen van mogelijk drie tot vijf haltes). Het voortransport richting de halte zal hierdoor iets langer worden. De overgebleven haltes zouden zich situeren in de buurt van geregelde kruispunten. Deze dienen wel goed uitgerust en conform de bushaltegids ingericht te zijn. Een uitgewerkt voorstel van deze toekomstsituatie dient nog opgemaakt te worden, een eerste voorstel van De Lijn wordt als bijlage bij het verslag verstuurd.

Bij 70 km/u halteert de bus normaal gezien in een haltehaven, op deze secundaire III kan bekeken worden waar halteren op de rijweg voordelen biedt (voldoende veilig en betere busdoorstroming).

Infrax

Er is reeds een subsidieaanvraag ingediend bij de Vlaamse Milieumaatschappij (in 2012) voor de aanleg van een gescheiden riolering langs de N722. Het voorstel is om in woonzones een gescheiden stelsel te gebruiken voor regenwater en afvalwater. In landbouwgebied zouden de grachten open moeten blijven. Ook het zoeken naar bufferingszones wordt opgenomen in de planning van Infrax op het moment dat de herinrichting van de N722 specifiek zal worden uitgewerkt. Voorlopig staat

riolering langs N722 nog niet op het kwartaalprogramma, enkel op het meerjarenprogramma. Er zijn echter maandelijks klachten over geurhinder, wateroverlast of verzakkingen.

Een deel van het gebied dat momenteel door Infrax beheerd wordt, zal waarschijnlijk overgenomen worden door Aquafin (Herk richting Alken Centrum). Infrax zal dus niet langer rioolbeheerder zijn van dit deel. Dit is echter nog niet definitief.

Het aanleggen van de riolering dient ten laatste uitgevoerd te zijn tegen 2027. Indien dit niet gedaan is, volgt een boete van Europa. Het uitvoeren van dit rioleringsproject zal hoogstwaarschijnlijk in verschillende stages gebeuren. Bij een fasering van vier of vijf fases zullen de werken ten laatste in 2020 gestart moeten worden.

Datum IGBC

De IGBC zal worden ingericht op **maandag 18 mei 2015 om 10 uur te Alken**.

Hierbij zal een voorlopige versie van de startnota besproken worden.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de verslaggever (Mathijs Biesbrouck). Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

VERSLAG IGBC 18 MEI 2015

INTERGEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE
STAD SINT-TRUIDEN EN GEMEENTE ALKEN

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 18 MEI 2015

Aanwezigheidslijst IGBC

Aanwezig (A)
Aanwezig via volmacht (V)
Afwezig (N)

1. Stemgerechtigde vaste leden

	Naam	Dienst	
Stad Sint-Truiden	Bert Stippelmans	Schepen van Mobiliteit	Verontschuldigd
	Johan Vangeffelen	Dienst Mobiliteit	A
	Jos Louwies	Sectorcoördinator	Verontschuldigd
Gemeente Alken	Cindy Vandormael	Schepen van Mobiliteit	A
	Koen Vanmuysen	Mobiliteitsambtenaar	A
De Lijn	Jelka Rogiers	Stagiaire	A
	Michaël Berten		A
Agentschap Wegen en Verkeer	Jan Market	Dienstkringenieur	Verontschuldigd
	Katleen Loos		A
	Marijke Vanhaeren	Districtchef	Verontschuldigd
Departement Mobiliteit en Openbare werken	Sofie Van Campenhout	Mobiliteitsbegeleider	A
	Mathijs Biesbrouck	Stagiair	A

2. Stemgerechtigde variabele leden

	Naam	Dienst	Telefoon/e-mail
Provinciebestuur Limburg	Rik Schreurs		A

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 18 mei 2015

Ruimte Vlaanderen, afdeling Participeren Adviseren Lokaal	Karin Gijsen	Relatiebeheerder	Verontschuldigd
NMBS-b-rail	Kristina Beullens		N
NMBS b-rail	Anita Rombauts		N
LNE	Annemie Wynands	Departement Leefmilieu en Energie	N
Infrabel	Steven Ingelbrecht	Project Ingenieur	A

3. Adviserende leden

	Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail
Fietzersbond Alken	Niele Geypens	Afgevaardigde fietzersbond Alken	A
Fietzersbond Sint-Truiden	Diederik De Leersnyder	Afgevaardigde fietzersbond Sint- Truiden	Verontschuldigd
Lokale politie Sint- Truiden- Nieuwerkerken- Gingelom	Steve Provost	Korpschef	N
Kanton Borgloon – wijk Alken	Emile Vanelderden	Hoofdinspecteur	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- ☐ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 18 mei 2015

2.

Huishoudelijk Reglement

- Alle aanwezigen bevestigen het ontwerp Huishoudelijk Reglement te hebben ontvangen. De fietsersbond diende twee amendementen in ter wijziging/aanvulling.
 1. Toevoeging aan artikel 3.a.
'De IGBC en haar samenstelling draagt bij tot een multidisciplinaire aanpak van mobiliteitsproblemen met aandacht voor alle vervoersmodi en tot de verhoging van het draagvlak van het overleg en de besluitvorming.'
 2. Wijziging van artikel 3.b.
schrappen van 'vormen de vaste kern van de IGBC in zijn minimale samenstelling' en toevoegen van 'vormen samen met een afgevaardigde van de onderstaande organisaties of administraties:
1^e één vertegenwoordiger van Fietsersbond vzw, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel
....
de vaste kern van de IGBC in zijn minimale samenstelling.'

Als bijlage het integrale amendement.

De IGBC gaat akkoord met amendement 1 en past in die zin het ontwerp Huishoudelijk Reglement aan. Het tweede amendement wordt verworpen omdat de vaste leden in het decreet zijn bepaald en hieraan niet kan gewijzigd worden. De 'minimale samenstelling' van de IGBC waarvan sprake is in het decreet, verwijst naar de minimale vertegenwoordiging van de decretaal vastgelegde vaste leden. De Fietsersbond wordt wel opgenomen als adviserend lid.

Startnota herinrichting N722 op grondgebied Alken en Sint-Truiden

Mathijs geeft aan de hand van een presentatie toelichting bij de belangrijkste wijzigingen/toevoegingen aan de startnota (zoals die werd doorgestuurd aan de IGBC-leden):

- 1) Verkeerstellingen
Er werd 2 weken geteld, op telpunt 1 en 4 raakten de lussen wel beschadigd waardoor de gegevens niet volledig zijn.
 - Er blijken op telpunt 4 veel fietsers richting Hasselt te rijden, die bij het volgende telpunt niet meer geregistreerd worden. Het is niet duidelijk waar deze fietsers naartoe gaan. Misschien vermijden ze een stuk van N722. Sint-Truiden en Alken geven aan dat dat waarschijnlijk gebeurt via de Alkerweg/Kortenbosstraat en de Schoolstraat. Er zou ook moeten worden nagekeken of de telling tijdens de hele dag deze afwijking vertoont of dat bv. enkel tijdens de spits het schoolverkeer een stuk van N722 vermijdt.
 - De snelheidslimieten op N722 worden niet goed gerespecteerd. Op bepaalde punten, waaronder in Kortenbos (telpunt 3) rijdt meer dan 60% sneller dan toegelaten.
 - Het aandeel vrachtverkeer (zwaar vervoer) is relatief hoog (5% tot uitzonderlijk 20%) van het totale verkeer, incl. bussen). Klachten die de gemeenten ontvangen blijken dus terecht te zijn.
- 2) Lichtvisie
Er worden 3 categorieën bepaald o.b.v. de lichtvisie van het AWV: groen = zeker verlichten, zwart = niet verlichten, oranje = bij voorkeur verlichten. Deze uitkomst is de standaardvisie voor een 'steenweg' volgens de lichtvisie van het AWV. BMV merkt op dat de IGBC moet oordelen of en waar hiervan wordt afgeweken: nadeel van donkere zones (steeds wennen aan de aan- of afwezigheid van licht), lichthinder voor fietsers indien gemotoriseerde tegenliggers hun grootlichten aan hebben, volstaan de flankerende maatregelen in dit geval of niet, ... De provincie merkt op dat N722 een hoofdroute van het BFF is en dat verlichting wenselijk is. Gemeente Alken merkt op dat er onverlichte zones zijn waar in het verleden al ongevallen gebeurden. De kaart met ongevallen moet worden aangevuld tot 2014 en worden afgetoetst aan de (on)verlichte zones.

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 18 mei 2015

3) Typedwarsprofielen

- Provincie merkt op dat de schuwzone tussen rijweg/parkeerstrook en fietspad steeds 75cm moet zijn en niet slechts 50cm.
- Bij aanliggende fietspaden zullen er ovv het aantal inritten meestal afgeschuinde boordstenen gebruikt worden. AWV vraagt zich af of de weg dan wel breed genoeg is (rijstroken van 305cm excl. goot). Voor De Lijn volstaat deze breedte en de IGBC wil ook geen te breed wegbeeld creëren. Iedereen is wel voorstander van de bredere schrikzone van 75cm.
- Provincie vraagt waarom er nergens een profiel met volwaardige voetpaden werd opgenomen, want 1m is te smal. Nergens op N722 is er momenteel een bebouwde kom, dus er worden geen voetpaden voorzien. De zone van 1m langs de fietspaden is een schuwzone t.o.v. muurtjes, hagen, ... en zorgt voor een iets beter zicht vanuit de inritten. Deze zone kan in de projectnota optimaal worden ingericht.
- Parkeren: de IGBC wenst in de startnota wel al de zones te zien waar dit obv de ruimtelijke analyse wenselijk is. Of langsparkeren op openbaar domein een gewenste oplossing is en over hoeveel parkeerplaatsen het gaat, kan worden onderzocht in de projectnota (adhv een parkeeronderzoek en nazicht vergunde inritten). Er wordt gedacht aan: het funerarium (nabij N754), de handelszone bakker/slager/tankstation te Alken, kerk te Kortenbos, de zone met gesloten bebouwing nabij rotonde Melveren. Elders hebben de handelszaken voldoende ruimte en de bewoners een eigen oprit/garage. In Alken is er sinds het voorjaar van 2015 een parkeerverordening, dus voor alle nieuwe gebouwen moet er voldoende parkeerplaats op privédomein worden voorzien.
- De tussenstrook in het profiel van het vrijliggend fietspad is te smal. Dit moet minstens 1m zijn excl. boordsteen.
- De profielen aanliggend fietspad + gracht mogen worden geschrapt. De grachten zullen enkel open blijven in het buitengebied, dus in combinatie met een vrijliggend fietspad. Het fietspad kan dan voor of achter de gracht liggen. De IGBC heeft een voorkeur voor een fietspad tussen rijweg en gracht met een voldoende brede schrikstrook tussen rijweg en fietspad (minder kans op modder op het fietspad en betere oversteekbaarheid voor de fietser).
- De Fietzersbond zal nog een suggestie doorsturen voor laanbeplanting op bepaalde stukken. Deze kan worden afgestemd op de 5 kastelen + park Nieuwenhoven nabij N722. Voor een laanbeplanting zal er een tussenstrook van 3m nodig zijn tussen rijweg en fietspad.
- Het RUP Groene waarden voorziet groene corridors bij het inrijden van Kortenbos. Stad en Fietzersbond vragen dit vorm te geven in het ontwerp.

4) De startnota wordt doorlopen

Algemeen:

- Fietzersbond geeft aan dat de zone tussen N722 en Hendrikstraat woonuitbreidingsgebied is, misschien komt de bebouwde kom hier later wél over N722. Ook de oversteek aan St Jorisstraat moet voldoende beveiligd worden (is een schoolroute).
- Alken wenst volgende knelpunten toe te voegen (op pag. 36 of bij de visie van gemeente Alken): handelszone bakker/slager/tankstation + kruispunt Lindestraat.
- Sint-Truiden wenst hieraan toe te voegen: knelpunten laanbeplanting en RUP Groene Waarden. De stad wenst ook te benadrukken dat N759 Nachtegaal niet wordt opgenomen in de startnota, maar dat wel wordt aangesloten op de bestaande fietspaden van N759 (dus het ruimere kruispunt moet wel deel uitmaken van het ontwerp)
- De Lijn wenst het project liever niet te bestempelen als 'streefbeeld'. Het is eigenlijk een grootschalig fietspadenproject waarbij de rijweg ook wordt vernieuwd. Maar er is geen grotere visie op het afsluiten van zijstraten, volledig herdenken van kruispunten, ... Zo'n streefbeeld werd in het verleden al opgestart voor N722 en liep toen al snel vast. Daarom staan de IGBC-leden achter het fietspadenproject en ze gaan er ook mee akkoord om dit zo te noemen. De IGBC heeft niet de ambitie om een streefbeeld uit te werken voor de komende 20-30 jaar, maar wil op korte termijn de N722 inrichten conform de wegcategorie secundaire III. Dit zal zo worden opgenomen in de nota.

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 18 mei 2015

- AWV wil graag een snelheidsanalyse in de nota terugvinden en een koppeling met fietsroutes, schoolroutes, poorten, ... zodat duidelijk kan worden aangegeven waar de beveiligde oversteken moeten komen.
- Infrabel geeft aan dat een verbreding van de spoorwegovergang steeds wordt toegestaan als de wegbeheerder of de gemeente dit betaalt.

Opmerkingen per pagina

- pag. 11: primaire weg II en de actie is inmiddels opgenomen als korte termijn 2015, niet als MLT
- pag. 12: afbakening plangebied ruimer weergeven + hier wordt de kruising met de oude spoorwegzate bedoeld en niet 'Melveren centrum'
- pag. 13: betrokkenen verder aanvullen
- pag. 24: Gete stroomt niet door 1 van beide gemeenten
- pag. 24: primaire II ipv primaire I
- pag. 25 e.v.: uit richtinggevend deel van GRS van Sint-Truiden bijkomend te vermelden, art. 2.7, 2.9 en 2.10 en maatregel 3.1 en 4.4. In concepten dienen dient deze visie verder vertaald te worden.
- pag. 30: Watertoets: niet Mombeek, maar Herk en Kleine Herk
- pag. 30 e.v.: gewestelijk RUP Kelsbeek is ook relevant, contactpersoon Jana Van Hoyweghen (016-66 58 84)
- pag. 37: kaart uitzonderlijk vervoer toevoegen (beschikbaar bij C. Juvyns van AWV) en vermelden dat traag landbouwverkeer wel op N722 thuis hoort
- pag. 39: provinciaal toeristisch fietsroutenetwerk
- pag. 43 e.v.: sequentie 4 kan beter worden opgedeeld, zeker een afzonderlijke zone thv de handelskorrel met bakker/slager en kruispunt met N754
- Ongevallencijfers na 2012 nog toevoegen. Voor Sint-Truiden kunnen deze worden opgevraagd bij Bruno Vandenborne. Ook de kaartjes zouden moeten worden aangepast zodat zichtbaar is waar er meerdere ongevallen gebeuren en waar er zwakke weggebruikers betrokken zijn. Een opdeling overdag/'s nachts en volgens oorzaak wordt door de IGBC-leden gevraagd.
- De Lijn geeft nog gegevens van op- en afstappers door
- pag. 57: leefbaarheid omwonenden nog toevoegen: intensiteiten overdag + 's nachts. De gestelde normen moeten wel met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd omdat de leefbaarheid bij max toegelaten intensiteit waarschijnlijk al ernstig wordt geschaad
- pag. 61: Rik Schreurs stuurt de visie voor de provincie door
- pag. 63: bij de randvoorwaarden verduidelijken dat het gaat over de vergunde inritten
- AWV vraagt om in de startnota al zones af te bakenen waar parkeren op openbaar domein o.b.v. de ruimtelijke kenmerken nodig zal zijn (bv gesloten bebouwing zonder oprit). Verder onderzoek hierover kan in de projectnota.
- pag. 73: in sequentie 4 is waarschijnlijk een zone met 50 km/u wenselijk.

De IGBC vraagt dat bovengenoemde opmerkingen worden verwerkt in de startnota

Er wordt voorlopig nog geen nieuwe datum voor een volgende IGBC vastgelegd.

BMV, Mathijs Biesbrouck, past de startnota aan en zal de aangepaste versie eind mei 2015 bezorgen aan de leden van de IGBC (dit is het einde van zijn stageperiode). Een verdere timing wordt dan besproken (de startnota zal worden afgewerkt door BMV).

Op een volgende IGBC zal een beslissing moeten worden genomen over de aangepaste startnota (in het bijzonder over de lichtvisie, snelheidsregimes en de typedwarsprofielen). Daarna kan de nota worden beoordeeld door de kwaliteitsadviseur (schriftelijk of op een RMC)

Sint-Truiden, 20 mei 2015

Johan Vangeffelen, mobiliteitsambtenaar
Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 18 mei 2015

VERSLAG IGBC 06 MAART 2017

INTERGEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE
STAD SINT-TRUIDEN EN GEMEENTE ALKEN

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 6 MAART 2017

Verslaggever: Sofie Van Campenhout – MOW, Beleid

Verslag versie A

*Onderwerp: startnota herinrichting N722 en N759:
aanleg conforme fietsinfrastructuur op grondgebied
Sint-Truiden en Alken*

Aard van de iGBC-beslissing

~~**Eindbeslissing bij consensus**~~

Eindbeslissing zonder consensus

~~**Werkvergadering zonder**~~

~~**eindbeslissing**~~

Aanwezigheidslijst IGBC

Aanwezig (A)

Aanwezig via volmacht (V)

Afwezig (N)

1. Stemgerechtigde vaste leden

	Naam	Dienst	
Stad Sint-Truiden	Bert Stippelmans	Schepen van Mobiliteit	Verontschuldigd
	Johan Vangeffelen	Dienst Mobiliteit	A
	Carolien Haijen	Diensthofd Infrastructuur	A
	Carolien Motmans	Parkeerwinkel	A
Gemeente Alken	Cindy Vandormael	Schepen van Mobiliteit	A
	Koen Vanmuysen	Mobiliteitsambtenaar	A
De Lijn	Kristof Nowicki	Stagiaire	A
	Guy Swinnen		N
Agentschap Wegen en Verkeer	Katleen Loos	Dienstkringingenieur	A
	Kris Huygen	Districtchef	N
Departement Mobiliteit en Openbare werken	Sofie Van Campenhout	Mobiliteitsbegeleider	A

2. Stemgerechtigde variabele leden

	Naam	Dienst	Telefoon/e-mail
Provinciebestuur Limburg	Koen Sleyten		Verontschuldigd
	Rik Schreurs		A
Ruimte Vlaanderen, afdeling Participeren Adviseren Lokaal	Karin Gijzen	Relatiebeheerder	N
NMBS-b-rail	Kristina Beullens		N
NMBS b-rail	Anita Rombauts		N
LNE	Annemie Wynands	DeptLeefmilieu en Energie	N
Infrabel	Steven Ingelbrecht	Project Ingenieur	N

3. Adviserende leden

	Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail
Fietzersbond Alken	Niele Geypens	Afgevaardigde fietzersbond Alken	A
Fietzersbond Sint-Truiden	Diederik De Leersnyder	Afgevaardigde fietzersbond Sint-Truiden	Verontschuldigd
Lokale politie Sint-Truiden-Nieuwerkerken-Gingelom	Steve Provost	Korpschef	Verontschuldigd
	Sophie Deckers	Consulent	A
Kanton Borlgoon – wijk Alken	Rohnny Maes	Korpschef, wd	Verontschuldigd
	Emile Vanelderden	HINP Wijkcoördinator	A
ANB	Nagels Katia	Leidinggevende	Verontschuldigd
	Delief Anja		Verontschuldigd

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

MOW- Beleid licht de startnota toe aan de hand van een presentatie (als bijlage bij het verslag).

- 1) Over de toevoeging van N759 en aanpassingen aan de planningscontext zijn geen opmerkingen.
- 2) Verlichting
de startnota zal worden aangepast zodat de toepassing van de lichtvisie duidelijker is (wel/niet). De iGBC wenst echter wél te verlichten. Alken, politie en Fietzersbond omwille van de verkeersveiligheid (oversteekbewegingen aan bushaltes en handelszaken, manoeuvres ter hoogte van de vele lintbebouwing), de stad omwille van de bochtige stukken en de mogelijk mindere zichtbaarheid en/of hogere snelheden in de vallei, provincie en Beleid omdat het een hoofdroute van het BFF is op een secundaire weg III. Het AWV vraagt om de afwijking van de lichtvisie te motiveren (per zone – de oranje zones motiveren, de rode zones zijn dan vermoedelijk te beperkt om niet te verlichten). Daarom zal naast de (aangepaste) lichtvisie ook een afweging opgenomen worden met bovenstaande argumenten.
- 3) Bushaltes
visie mag behouden worden zoals in de startnota. Als in de projectnota blijkt dat een haltehaven niet kan worden aangelegd, dan kan overgegaan worden tot samenvoegen van haltes (bv. halte Lockerstraat behouden als het kan, samenvoegen met een andere halte als de aanleg van een goed uitgebouwde halte technisch te moeilijk blijkt)
- 4) Typedwarsprofielen
 - **Profiel 1** is ok
 - **Profiel 2A en B:** 2B is te vermijden omwille van de vele parkeermanoeuvres aan de handelszaken. Consensus over **2A**. De stad vindt de parkeerplaatsen te breed, zeker in combinatie met de niveauverschillen. De iGBC beslist om de parkeerplaats aan te leggen zonder boordsteen tussen rijweg en parkeerplaats en de parkeerplaats te versmallen naar 2m i.p.v. 2m20. Plantvakken maken de parkeerzones voldoende kort zodat er geen vrachtwagens kunnen parkeren.
De stad vraagt of we laad- en loszones voorzien. De iGBC spreekt af dat het algemene principe is: laden en lossen op eigen terrein. In de projectnota kan worden gekeken waar er op publiek domein eventueel nood is aan en ruimte is voor een laad- en loszone (afweging parkeren versus laden en lossen + technische haalbaarheid).
 - **Profiel 3:** de iGBC vraagt een boordsteen toe te voegen tussen rijweg en groenzone om te voorkomen dat bredere voertuigen (landbouwverkeer!) steeds in of zelfs over de greppel rijden. Voor de zones met 70 km/u wordt een variant van profiel 3 opgemaakt met dezelfde totale breedte. De rijweg wordt dan 3m30 en de groenzone 3m ipv 3m50.
 - **Profiel 4 A en B:** Alken verkiest iets anders dan gras om parkeren op de tussenberm te voorkomen. Siergrassen worden voorgesteld (minder onderhoud dan een haag en toch een smaller wegbeeld). Deze optie wordt meegenomen naar de projectnota. Het siergras mag echter niet over het fietspad hangen (opmerking Beleid) en veel grassen zijn niet bestand tegen dooizouten (opmerking AWV). Er zal ook niet overal even veel risico zijn op parkeren in de berm (ook te bekijken in de projectnota). De stad verkiest echter om de OV-masten en verkeersborden in de tussenzone in te planten (bv. mast met dubbele uithouder). Hierdoor is er nood aan een bredere tussenzone dan 1m en kan er een haag of siergras in geplant worden. Ook de Fietzersbond verkiest een verticaal element in de tussenruimte. De iGBC kiest **profiel 4B**.
 - **Profiel 5:** de iGBC vindt de parkeerplaatsen te breed (2m20 volstaat). Alken vindt het niet wenselijk om langsparkeren te voorzien bij 70 km/u. De iGBC wenst het profiel te behouden als algemeen principe, maar wenst in de projectnota te onderzoeken of dit

profiel ergens nodig en wenselijk is.

- **Profiel 6A en B:** de iGBC kiest profiel 6B buiten de bebouwde zones. Met Infracore zal worden bekeken waar open grachten zijn en of er kan worden ingebuisd ter hoogte van de woningen en gebufferd waar ruimte is.
De iGBC gaat ook akkoord met het niet voorzien van een profiel met gracht tussen rijweg en fietspad (groter ruimtebeslag o.w.v. veiligheidsafstand tot rijweg, meestal is er aan 1 kant wel lintbebouwing waardoor fietsers vanaf die woningen moeilijker op het fietspad achter de gracht geraken, de gracht vormt een duidelijke afscheiding met de akkers. Anderzijds is de afstand tot een doorsteek naar het fietspad nooit groot gelet op de noodzakelijke toegangen tot de percelen.)
- **Profielen bushaltes:** ok als standaardprofiel, enkel het schuilhuisje staat wat veraf op profiel 50 km/u.

➔ **De iGBC vraagt of de gekozen profielen grofweg op het rooilijnenplan kunnen worden gelegd. Het is niet de bedoeling typedwarsprofielen te kiezen die niet realistisch zijn omdat bv woningen moeten worden verworven.**

5) Parkeren

De afgebakende zones volstaan, in de projectnota wordt het in detail bekeken (nood én ruimtelijke inpassing)

6) Poorten 50/70

De locaties worden bepaald in de startnota, de vorm zal worden uitgewerkt in de projectnota. Op het kaartje p93 nog toevoegen aan de fietsoversteek Senselberg dat dit nu al 50 km/u is (wordt echter niet gerespecteerd). Verder niet te veel verlagen naar 50 km/u, want Alken vreest dat dit niet handhaafbaar is. Liever 70 km/u en vrijliggende fietspaden. De iGBC sluit zich hierbij aan.

Naast deze overgangen 50/70 wenst de iGBC ook een soort poorten te voorzien aan de oversteken.

- Recreatief netwerk :Melveren en Senselberg zijn al ingericht, Kortenbos en Alken Sint-Joris worden geselecteerd (Alken en AWW vragen dit aan te duiden op de overzichtskaart).
- BFF: Kortenbos (ook recreatief), VRI aan N754 en de kruising SchoolstraatxN722
- Aandachtspunt: toegang domein Nieuwenhoven (vraag Fietzersbond): te bekijken met inplanting laanbomen of hier iets extra kan worden gedaan om aan te geven dat hier oversteekbewegingen zijn. De toegang voor fietsers is echter langs de achterzijde van het domein en niet aan N722.
- Aandachtspunt aangebracht door de stad: overstekende fietsers aan Molenstraat-Meerdegatstraat in Alken. Omwille van de gelijkvloerse kruising met N80 verderop, wenst Alken dit echter niet te faciliteren als fietsoversteek.

7) Laanbeplanting

(voorstel van en toelichting door de Fietzersbond – zie document in bijlage)

De laanbeplanting (voorzien in de ruimtelijke structuurplannen) kan gekoppeld worden aan de 6 kasteellandschappen langs N722: Van noord naar zuid zijn dit Kasteel Geuzentempel, Kasteel Rootstaart (aan de Vliegstraat), Kasteel Brandenpoel, Kasteel van Kortenbos, Kasteel Nieuwenhoven, Kasteel van Terbiest. Een 7^e zone is het natuurlandschap ter hoogte van de doortocht van de Herk tussen Alken en Sint-Lambrechts-Herk.

8) Zwaar vervoer

Bewoners in beide gemeenten klagen over toename zwaar vervoer. Alken wil enkel nog plaatselijk verkeer op N722, optie ANPR-camera's bekijken in projectnota. Tellingen AWW (éénmeting) nog niet beschikbaar. De vergelijking tussen nul- en éénmeting zal worden verwerkt in de projectnota. Nood aan maatregelen kan ook al rechtstreeks door de gemeenten bij de Minister worden aangekaart zodra cijfers beschikbaar zijn. Een overzicht van de tellocaties en timing zal worden opgevraagd door MOW-Beleid.

9) Algemene opmerkingen op de startnota:

- Bij de visie van De Lijn mag worden verwezen naar het dienstorder van AWV over de wegbreedtes.
- Bij contactpersonen Michaël Berten schrappen bij De Lijn en Koen Sleyden opnemen bij provincie
- Fietzersbond: aansluiting N759-N722 versmallen en aan zijstraten het fietspad telkens rechtdoor trekken en niet inbuigen (wordt meegenomen in projectnota)
- Stad vraagt of iGBC fietsenstallingen wil voorzien op publiek domein. Zowel aan bushaltes als daar buiten? Eventueel combineren? Het potentieel is moeilijk te onderzoeken. Nabijheid van de stalling is voor fietsers belangrijk (bv aan handelszaken). In de projectnota zal zowel voor de parkeerplaatsen als voor fietsenstallingen bekeken worden wat de nood en de mogelijkheden op openbaar domein zijn.

ACTIES:

	Wat	Initiatiefnemer	Betrokkenen	Timing
1.	Offset typedwarsprofielen op rooilijnplan (enkel beschikbaar voor N722)	MOW-Beleid		Maart 2017
2.	Overleg met ANB over laanbeplanting (zeker optie 7 thv vallei van de Herk), landschappen en beschermde monumenten	MOW-Beleid	AWV, Alken, St-Truiden, ANB	Maart-april 2017
3.	Overleg met Infrax over grachten en fasering na uitvoering van punt 1	Stad St-Truiden	Infrax, MOW-Beleid, Alken en AWV	Maart-april 2017
4.	Vorbereiden SO's studie	AWV	Alken, St-Truiden	
5.	Startnota aanpassen	MOW-Beleid		April-mei 2017
6.	Opmaak raming	AWV		April-mei 2017
7.	iGBC inplannen	Stad en MOW-Beleid		Juni 2017

Conclusie

De GBC bereikt consensus over de voorgelegde versie van de startnota (mits de gevraagde aanpassingen). De nota wordt bijgewerkt en aangevuld en opnieuw voorgelegd aan de iGBC om tot een algemene consensus te komen.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC (Johan Vangeffelen). De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

VERSLAG IGBC 26 JUNI 2017

**INTERGEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE
STAD SINT-TRUIDEN EN GEMEENTE ALKEN**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 26 JUNI 2017

Verslaggever: Sofie Van Campenhout – MOW, Beleid

Verslag versie A

*Onderwerp: startnota herinrichting N722 en N759:
aanleg conforme fietsinfrastructuur op grondgebied Sint-
Truiden en Alken*

Aard van de iGBC-beslissing

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst IGBC

Aanwezig (A)

Aanwezig via volmacht (V)

Afwezig (N)

1. Stemgerechtigde vaste leden

	Naam	Dienst	
Stad Sint-Truiden	Bert Stippelmans	Schepen van Mobiliteit	Verontschuldigd
	Johan Vangeffelen	Dienst Mobiliteit	A
	Carolien Haijen	Diensthooft Infrastructuur	Verontschuldigd
Gemeente Alken	Cindy Vandormael	Schepen van Mobiliteit	A
	Koen Vanmuysen	Mobiliteitsambtenaar	A
De Lijn	Kristof Nowicki		A
	Guy Swinnen		N
Agentschap Wegen en Verkeer	Katleen Loos	Dienstkringingenieur	A
	Kris Huygen	Districtchef	N

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 26 juni 2017

1.

Departement Mobiliteit en Openbare werken	Sofie Van Campenhout	Mobiliteitsbegeleider	A
--	----------------------	-----------------------	---

2. Stemgerechtigde variabele leden

	Naam	Dienst	Telefoon/e-mail
Provinciebestuur Limburg	Koen Sleypen		N
Ruimte Vlaanderen, afdeling Participeren Adviseren Lokaal	Karin Gijsen	Relatiebeheerder	N
NMBS-b-rail	Kristina Beullens		N
NMBS b-rail	Anita Rombauts		N
LNE	Annemie Wynands	Departement Leefmilieu en Energie	N
Infrabel	Steven Ingelbrecht	Project Ingenieur	N

3. Adviserende leden

	Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail
Fietzersbond Alken	Niele Geypens	Afgevaardigde fietzersbond Alken	A
Fietzersbond Sint-Truiden	Diederik De Leersnyder	Afgevaardigde fietzersbond Sint-Truiden	Verontschuldigd
Lokale politie Sint-Truiden-Nieuwerkerken-Gingelom	Steve Provost	Korpschef	Verontschuldigd
	Sophie Deckers	Consulent	A
Lokale politie, Kanton Borgloon – wijk Alken	Rohnny Maes	Korpschef, wd	A
	Emile Vanelderden	HINP Wijkcoördinator	Verontschuldigd
ANB	Sander Malfroy	Dossierbeheerder deskundige, Team adviezen en	A

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 26 juni 2017

2.

		vergunningen VI-Brabant en Limburg	
	Delief Anja	Team adviezen en vergunningen VI-Brabant en Limburg	Verontschuldigd

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder: **geen**

Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

MOW-Beleid overloopt de aanpassingen aan de startnota aan de hand van een presentatie

- 1) Aanvullingen op basis van de opmerkingen van de vorige iGBC.(erfgoed, kilometerheffing, fietssnelwegen, ...)
Geen opmerkingen van de iGBC.
- 2) Aangepaste lichtvisie
De iGBC gaat akkoord met de aanpassingen en bevestigt de voorkeur om het hele tracé te verlichten. Er wordt vanuit de PZ gemeld dat er de voorbije jaren 2 voetgangers verongelukten langs N722 en dat ruimte voor de zwakke weggebruiker en verlichting beiden nodig zijn. Ook het AWW kan zicht vinden in de keuze om het volledige tracé te verlichten.
- 3) Aanpassing voorkeurstypedwarsprofielen
Bij 50 km/u:
 1: Aanliggende fietspaden (14,7m)
 2 A: aanliggende fietspaden met parkeren voor fietspad (17,20m)
 3 A: Aanliggende fietspaden met laanbomen (17,90m) = de facto vrijliggend, maar de rijweg blijft ontworpen op 50 km/u

 Bij 70 km/u:
 3 B: vrijliggende fietspaden met laanbomen en aan de overzijde een haag (19,30m)
 4 B: vrijliggende fietspaden met tussenruimte met een haag (18m)
 5: vrijliggende fietspaden met aan 1 zijde een parkeerstrook en tussenruimte met haag (19m)
 6 B: vrijliggende fietspaden met een gracht met een haag in de tussenruimte (23,3m)

➔ Geen opmerkingen.

De gemeente Alken vraagt of er bij te krappe ruimte niet best een smaller fietspad wordt aangelegd en de haag wordt behouden. Dat kan, maar waar de ruimte beperkte is, zal de haag vaak moeten verdwijnen o.w.v. een of meerdere toegangen. Daarom besluit de iGBC dat het fietspad pas in laatste instantie zal worden versmald. In de nota mag dus blijven staan dat in een eerste stap de tussenruimte wordt verkleind (geen haag), in een 2^e stap de zone voor nutsleidingen minimaal wordt genomen en pas in een derde stap het fietspad versmald

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 26 juni 2017

3.

wordt tot 1m75. Een alternatief bij beperkte ruimte aan 1 zijde van de rijweg is de aanleg van een asverschuiving.

4) Afweging voorkeursconcepten per sequentie

- De Lijn vraagt om de bestaande bushaltes aan te duiden op de schematische overzichten per sequentie. Ook moet in de tekst (p 58 en 86) nog worden aangepast dat in het voorkeursscenario bepaalde haltes kunnen worden samengevoegd en/of geschrapt (ikv optimale haltespreiding). Indien in de projectnota de ruimte beperkt is om op die plaatsen haltehavens uit te bouwen, dan kan hiervan worden afgeweken en zullen er toch meerdere haltes behouden blijven of kan de locatie van de haltes wijzigen. Dit zal in detail worden bekeken in de projectnota.
- St Truiden: Aan Senselberg-Zavelkuil wordt 50 km/u niet gerespecteerd, de stad vraagt of het nuttig en handhaafbaar is om de 50 km/u uit te breiden (bv tot voorbij de Schoolstraat). Waar nu Betonac nog zit (westzijde van N722), zal een woonontwikkeling komen, dus het gebied zal dichter bebouwd zijn. Aan domein Nieuwenhoven rijden auto's enkel in, maar fietsers mogen hier vanaf juni 2017 ook uit. er is ook een GR-route en mountainbike-route die uit deze kasseidreef richting N722 komt. Alken en de politiezone van St-Truiden voelen er echter meer voor om het stuk 50 km/u te houden zoals het nu is.
 - 1) Senselberg-N722-Zavelkuil heraanleggen met vrijliggende fietspaden en haltehavens en 70 km/u maken -> is niemand voorstander van
 - 2) Het snelheidsregime behouden zoals vandaag (enkel 50 km/u ter hoogte van de oversteek zelf)
 - 3) **De zone 50 km/u uitbreiden zodat ze loopt van Kortenbosstraat tot Pannenhoven/toegang Nieuwenhoven. Er zal in de projectnota worden bekeken waar een bijkomend poorteffect het meest wenselijk en inpasbaar is.**

➔ De iGBC kiest voor optie 3.
- Sequentie 3 (N759): in de projectnota moet er hier voldoende aandacht gaan naar snelheidsremmende maatregelen.
- Kilometerheffing: het aandeel zwaar verkeer is sterk toegenomen volgens veel iGBC-leden. Het is echter nog wachten op de resultaten (AWV). De politie heeft wel in het kader van veiligheid al ANPR-camera's op de N3 in Gelinden, N716 in Nieuwekerken en N3 in Wilderen. Op korte termijn zouden er ook komen op N79 (Rijkel), N722 Kortenbos en N80. In de projectnota zal worden nagekeken of de ANPR-camera op N722 eventueel kan worden gebruikt om snelheid of doorgaand vrachtverkeer te meten en te verbaliseren. De problematiek van de kilometerheffing zal n.a.v. de resultaten van de evaluatie van het AWV later dit jaar nog worden besproken met alle betrokken partners.
- Sint-Joris: hier staat nu een gemachtigd opzichter om kinderen te laten oversteken. De iGBC wil hier een oversteek. Deze zal in combinatie met de bushaltes worden bekeken. Omdat de iGBC de zone van de oversteek wil beveiligen, wil men naar 50 km/u gaan. Om te vermijden dat de zone te kort is om 50 km/u te handhaven, komt de iGBC terug op haar beslissing van vorige iGBC om ter hoogte van de handelszaken tussen Hendrikstraat en Lindestraat 70 km/u te behouden. De zone van net voor de Sint-Jorisstraat tot aan de Lindestraat zal 50 km/u worden en hier komen dan aanliggende fietspaden. Eventueel zal een haag aan de buitenzijde van het fietspad de fietser afschermen van de handelszaken (voorkomen dat op het fietspad geparkeerd wordt).
- De Meerdegatstraat zal op de wijzigingscommissie van 27 juni 2017 als BFF worden geselecteerd. Gezien de oversteek Meerdegatstraat-Molenstraat nu al veel gebruikt wordt, is het wenselijk om ook hier een fietsoversteekplaats te voorzien.

5) raming – overleg met Infrax – Overleg met ANB

- ANB is aanwezig en gaf tevens vooraf advies op de nota. Op startnotaniveau zijn er geen problemen.

Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 26 juni 2017

- Het overleg met Infrax zal worden gepland in september. Fase 1 voor uitvoering wordt gekozen in overleg met Infrax. De gemeenten moeten ook studiebudget voorzien in 2018 voor de studiekosten voor oa. voetpaden. AWW trekt de projectnota en zal die dus ook betalen.
- De raming zal worden toegevoegd aan het verslag zodat alle iGBC-leden de kans hebben om hierop te reageren voor het dossier naar de KA gaat voor advies.

ACTIES:

	Wat	Initiatiefnemer	Betrokkenen	Timing
1.	Overleg met Infrax over grachten en fasering na uitvoering van punt 1	Stad St-Truiden	Infrax, MOW-Beleid, Alken en AWW	September 2017
2.	Opmaak raming	AWV		Juni 2017
3.	Voorbereiden SO's studie	AWV	Alken, St-Truiden	Zomer 2017
4.	Startnota aanpassen	MOW-Beleid		Juli 2017
5.	Nota insturen voor KA-advies	Stad en MOW-Beleid		Augustus 2017

Conclusie

De iGBC bereikt consensus over de voorgelegde versie van de startnota (mits de gevraagde aanpassingen). De nota wordt bijgewerkt en aangevuld en voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur in augustus 2017.

Opmerkingen bij dit verslag

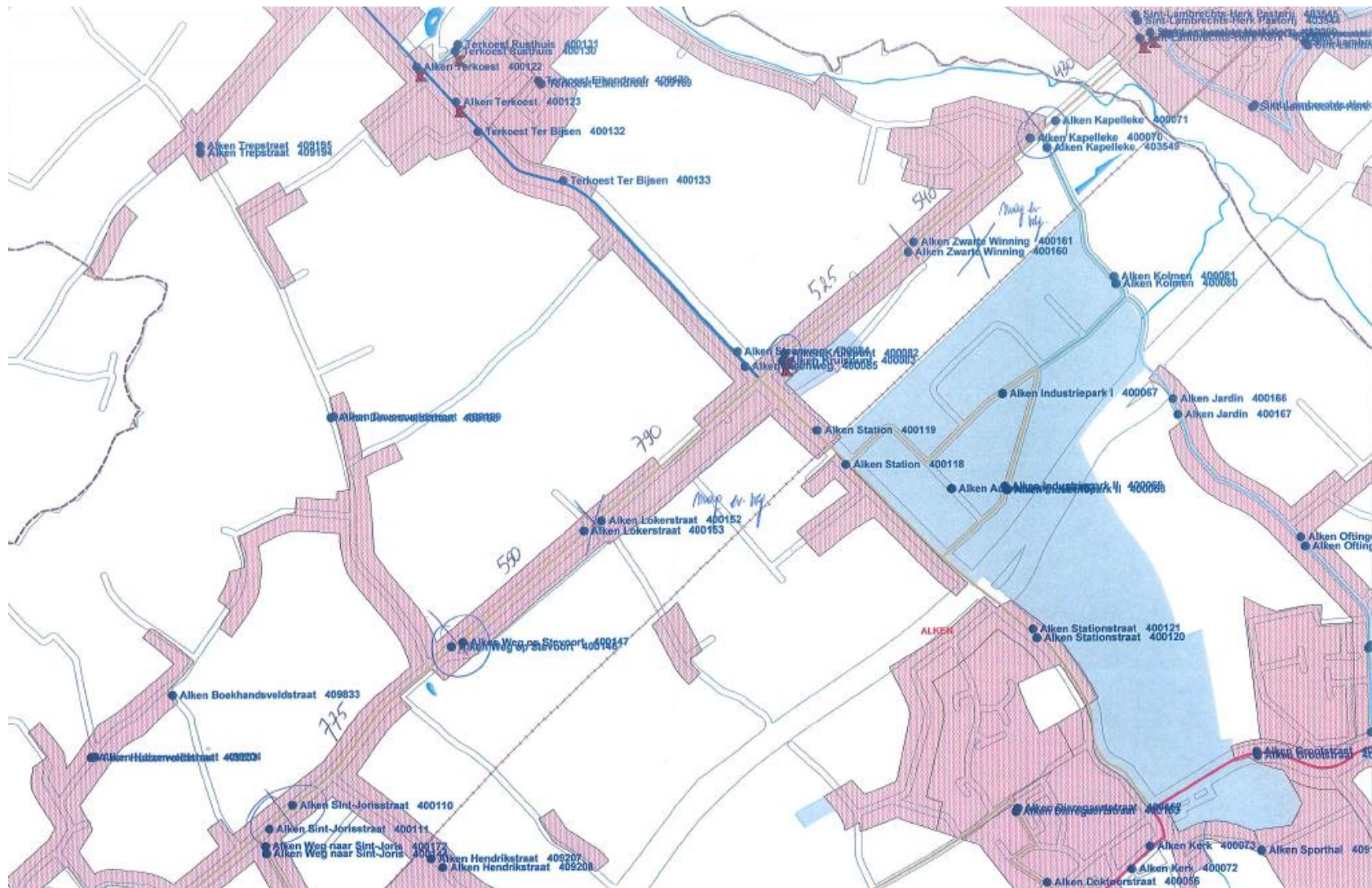
Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de iGBC (Johan Vangeffelen). De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

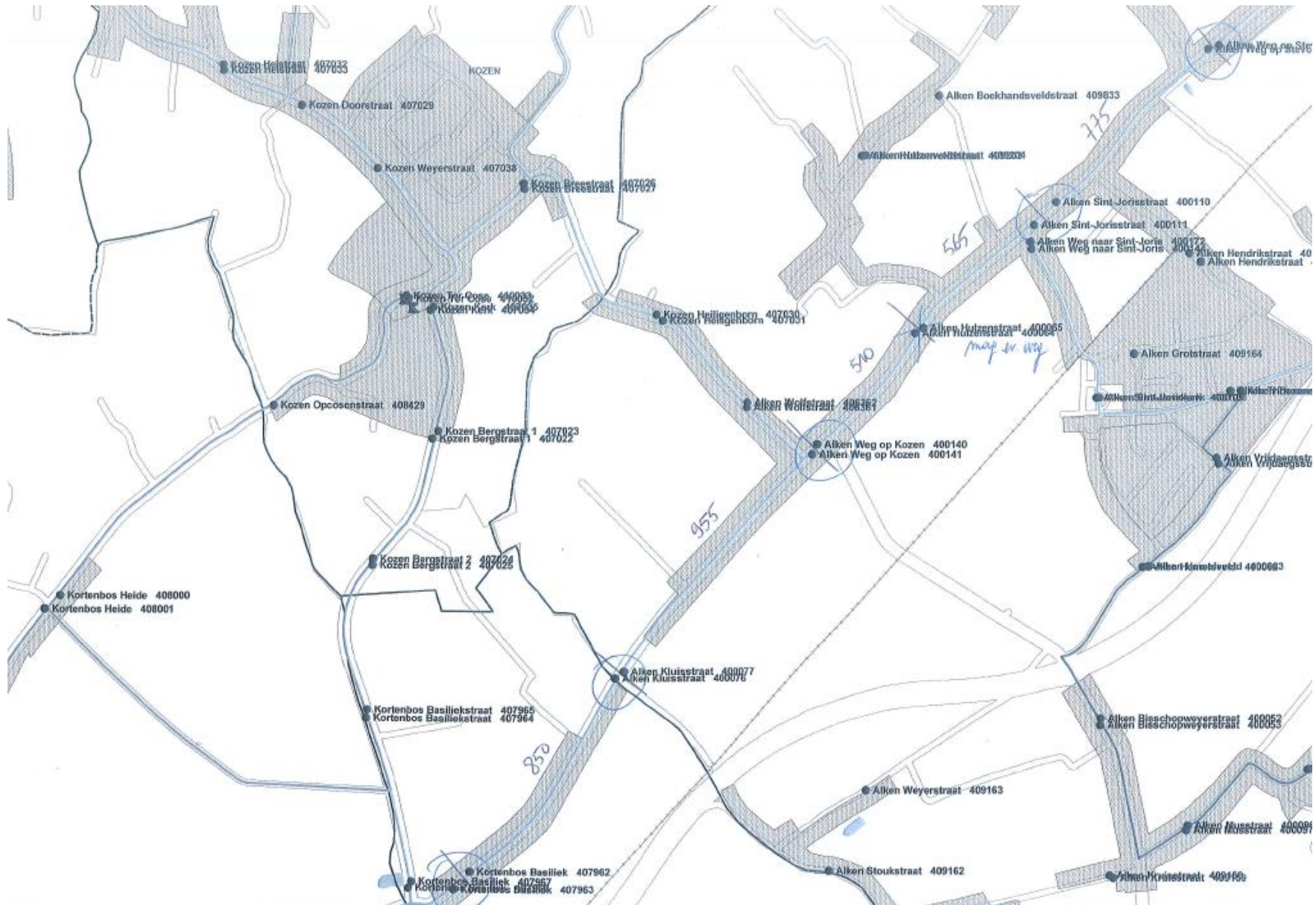
Verslag intergemeentelijke begeleidingscommissie dd. 26 juni 2017

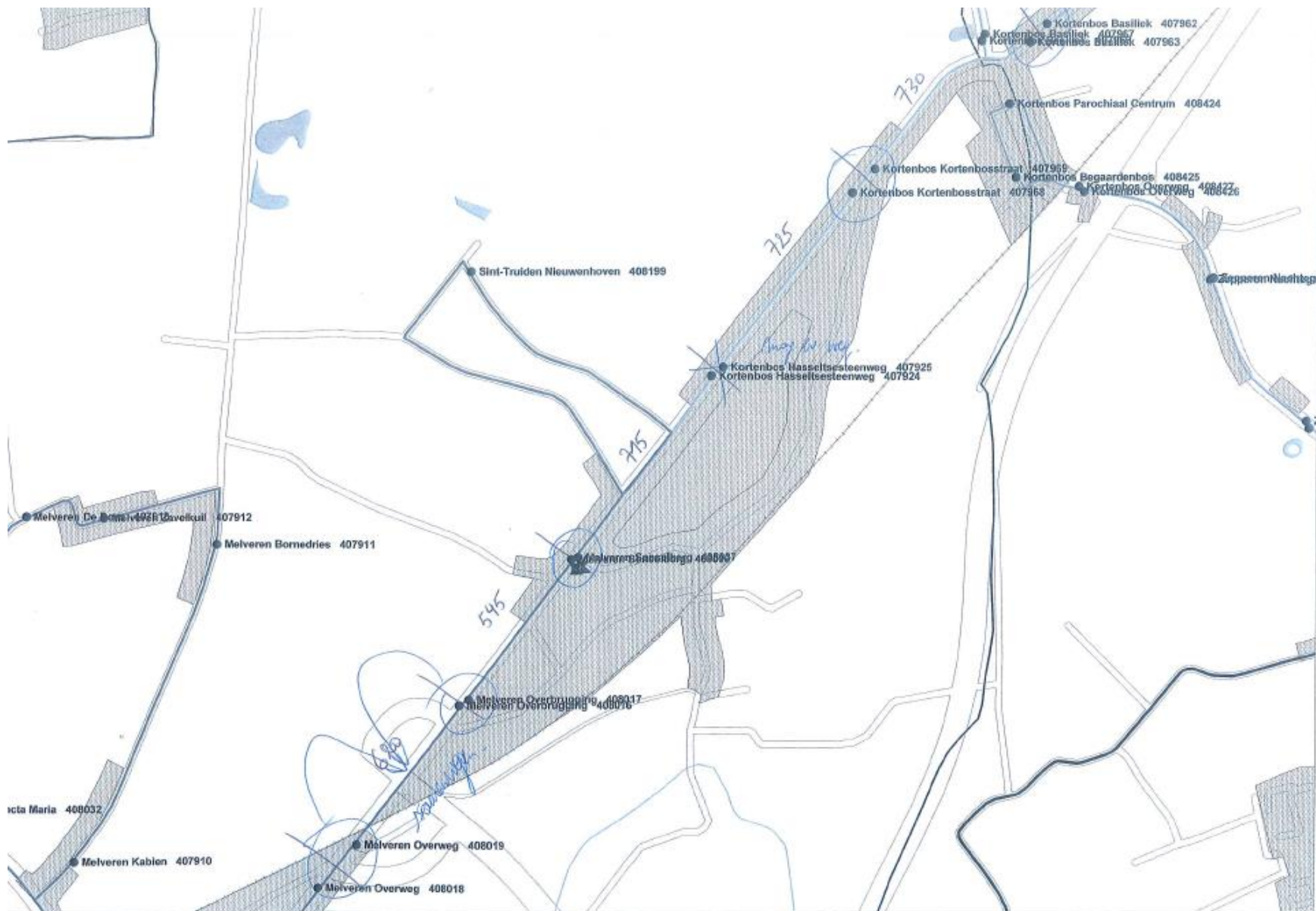
5.

VIII. BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Verduidelikend document van De Lijn over aantal haltes

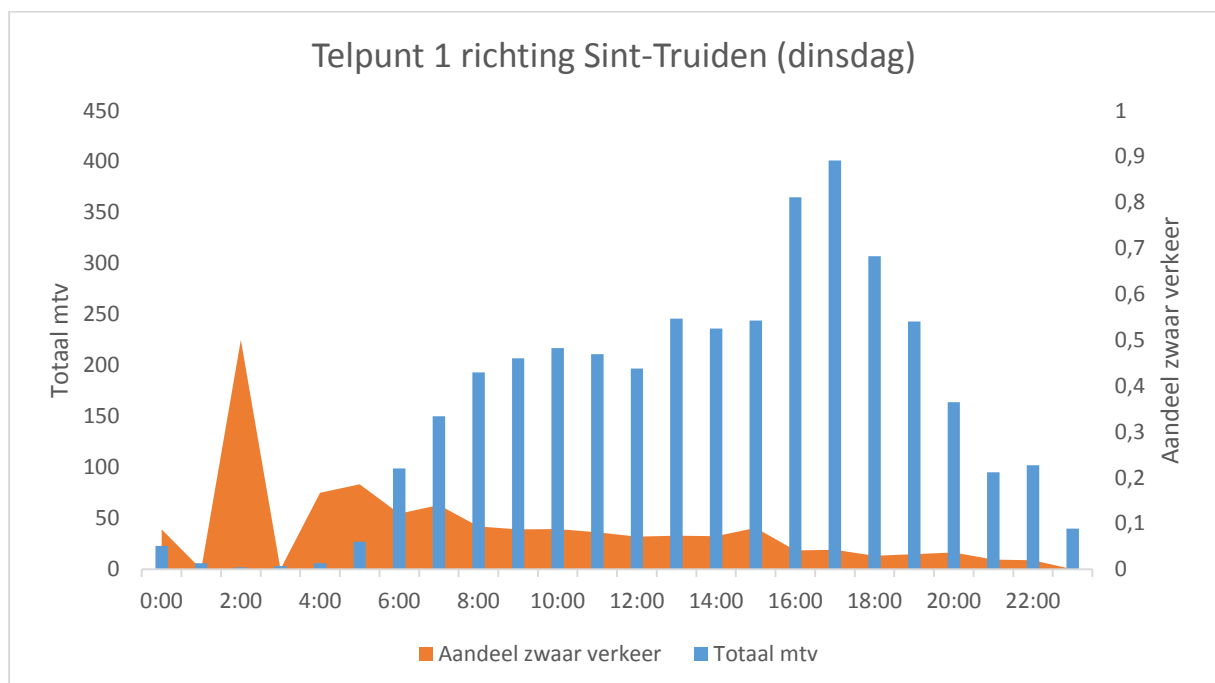
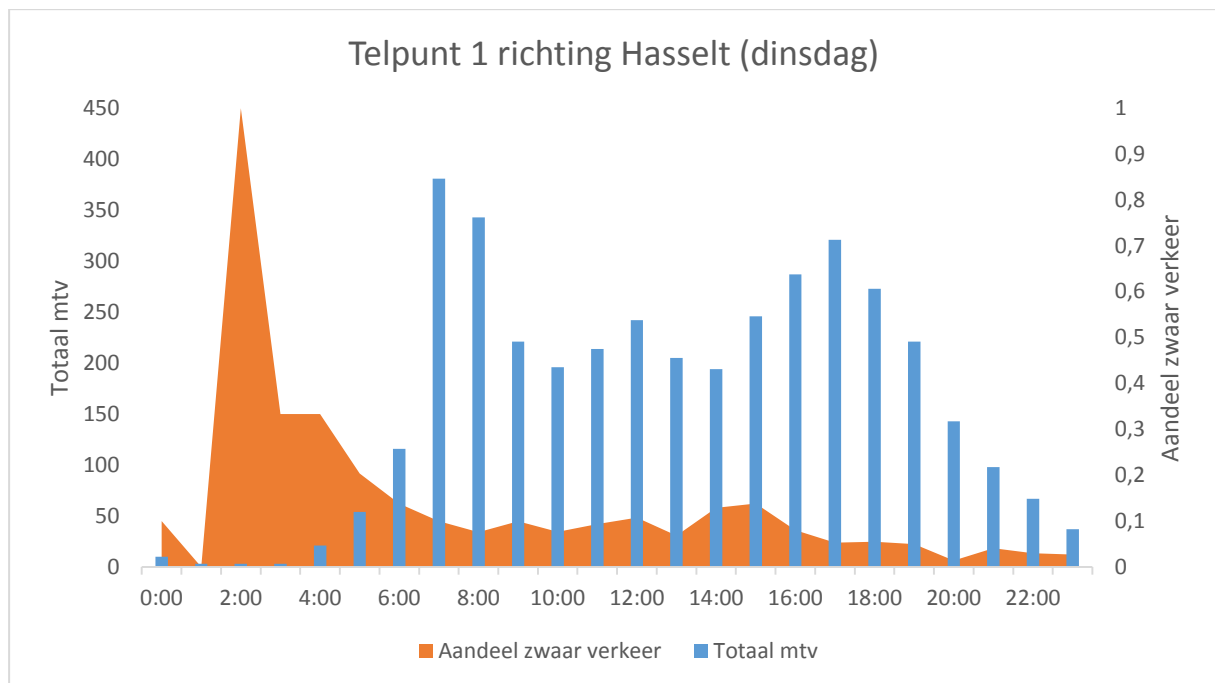


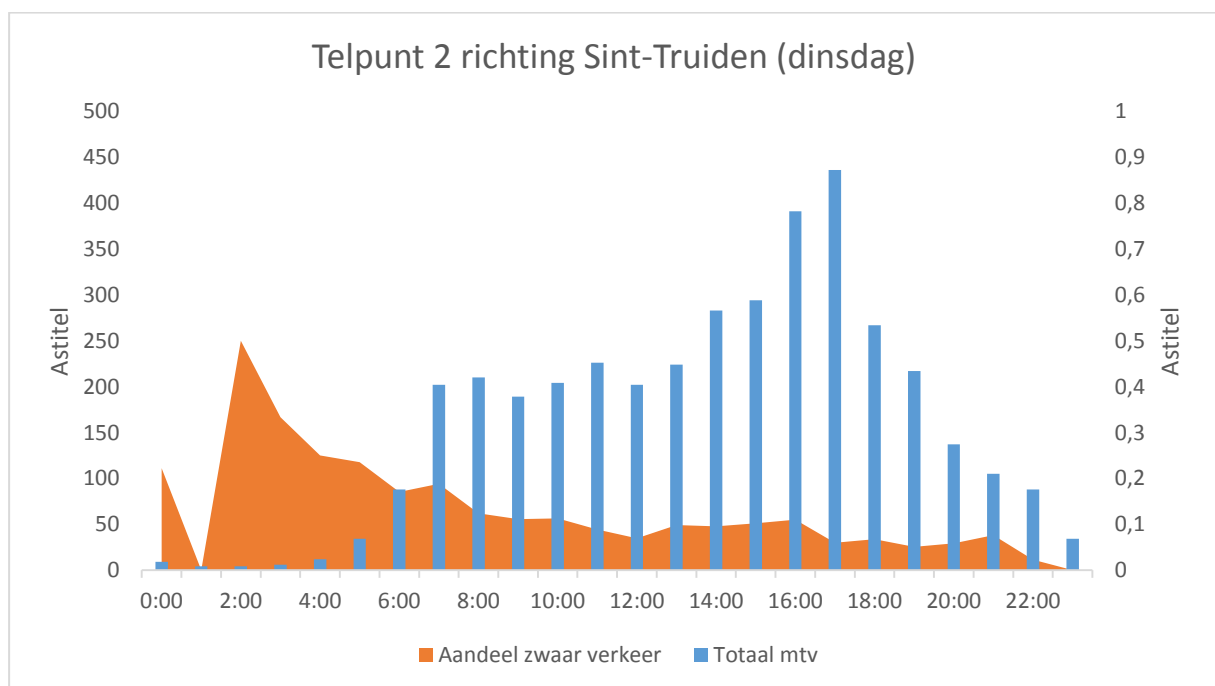
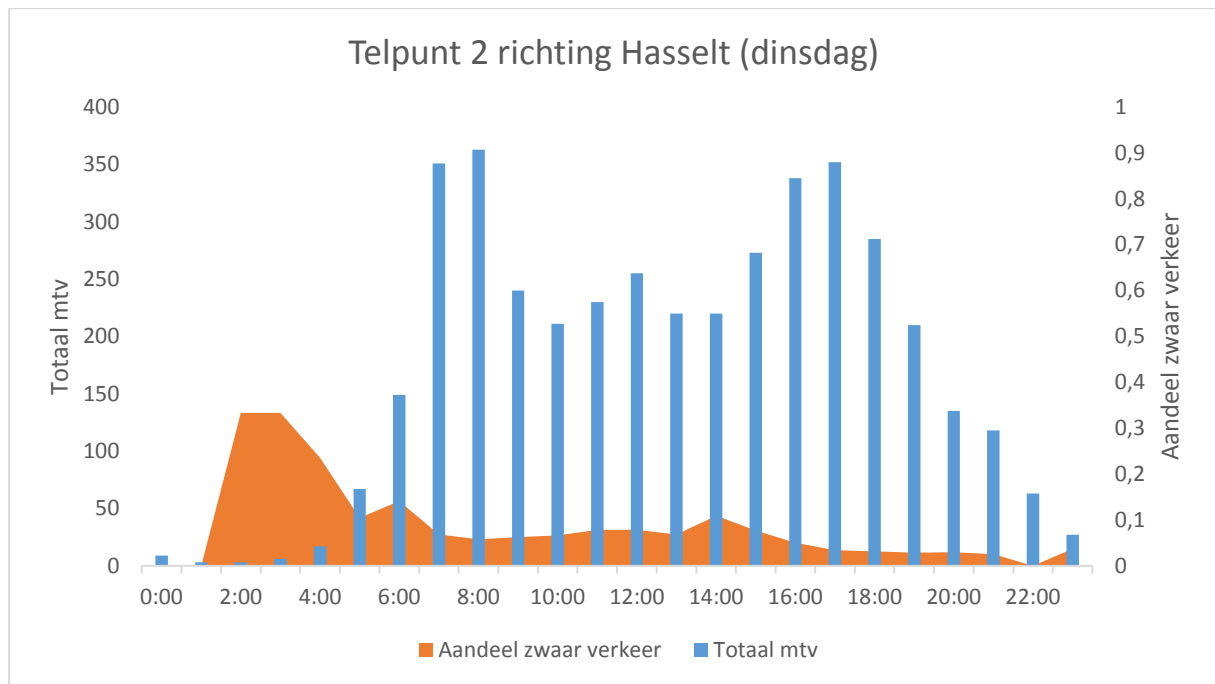


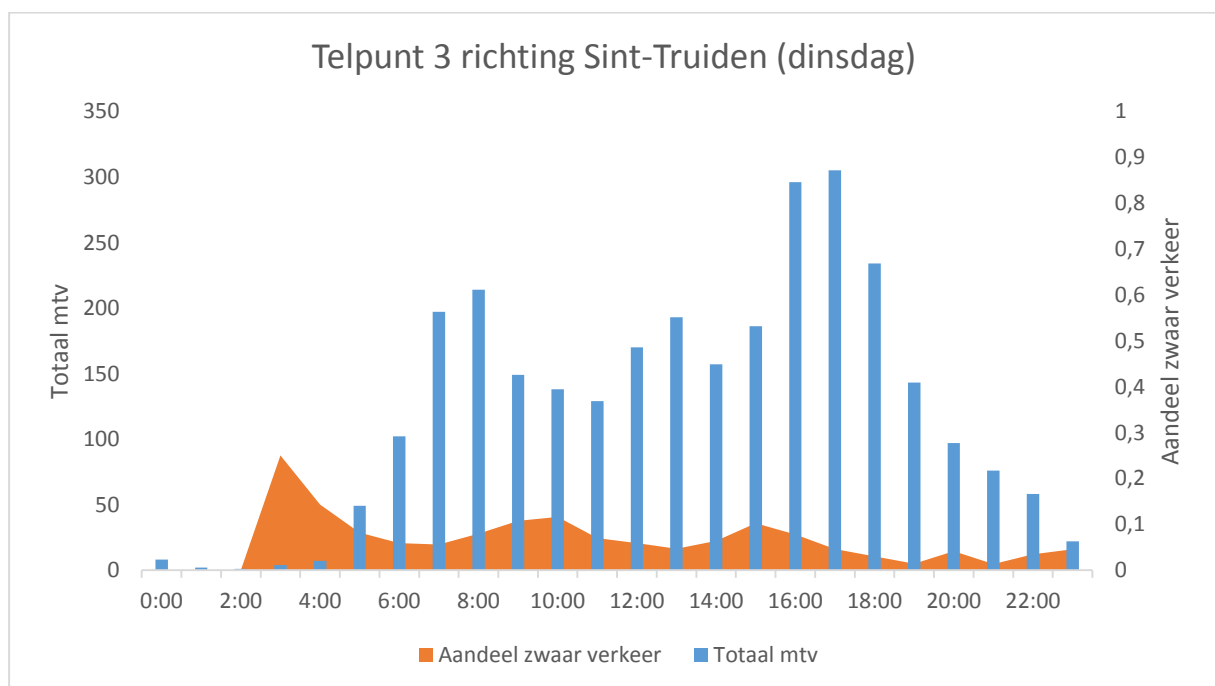
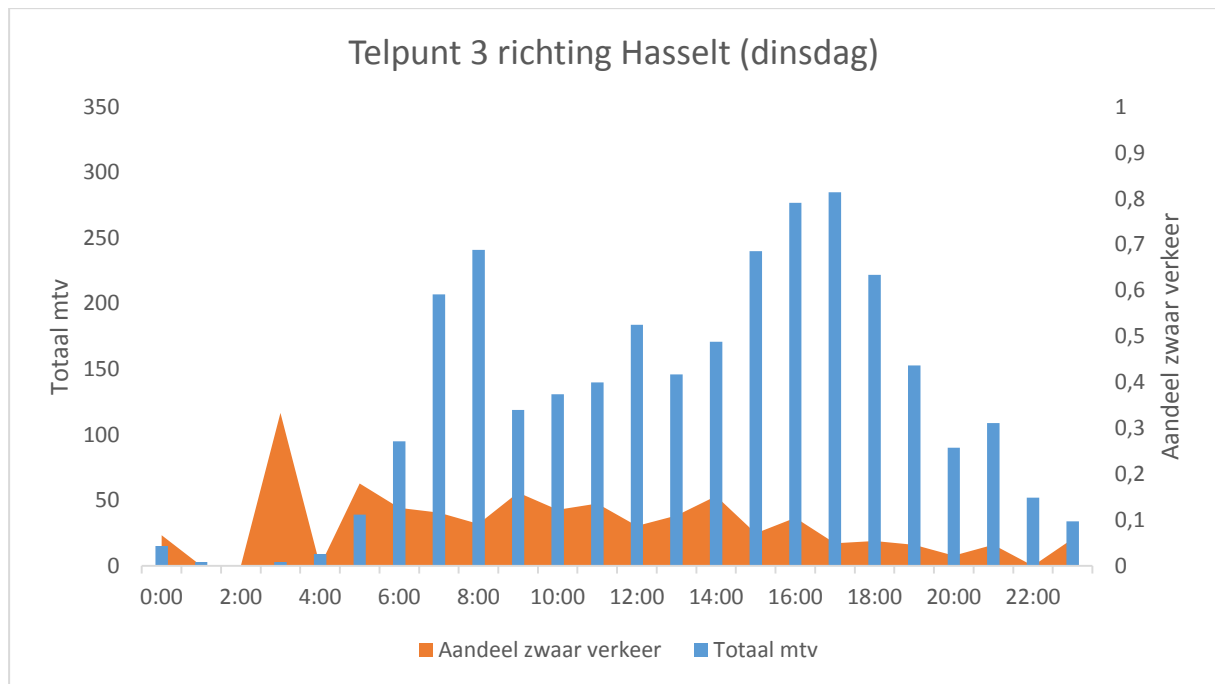


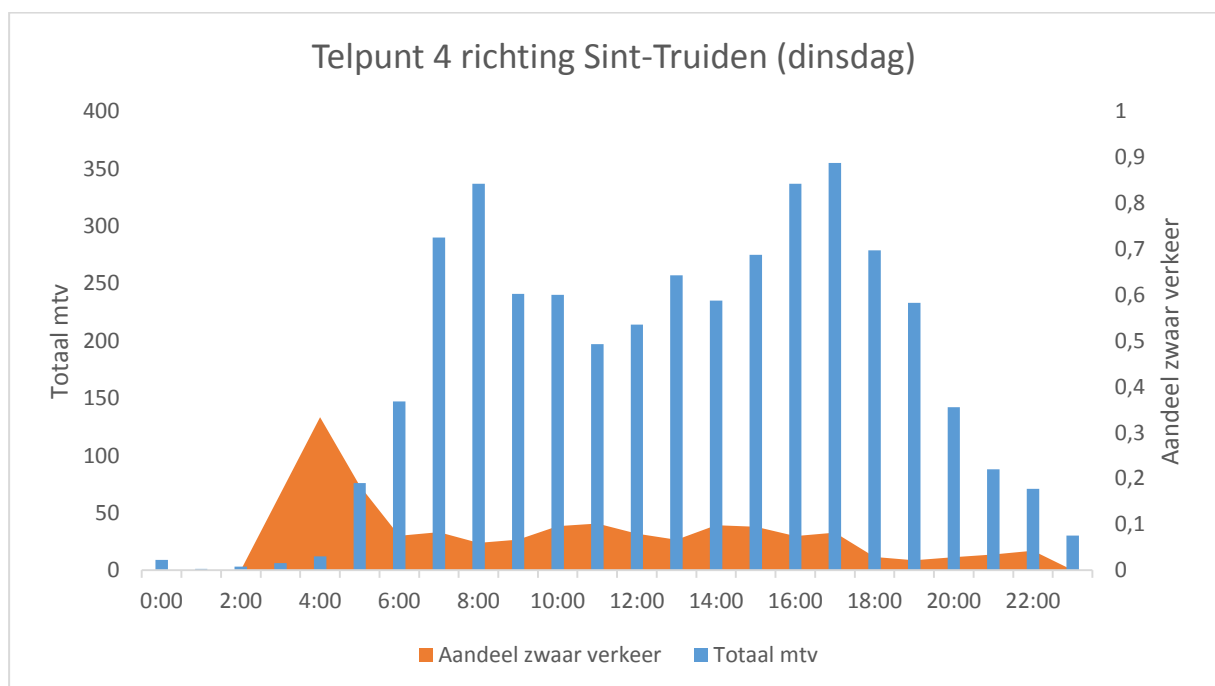
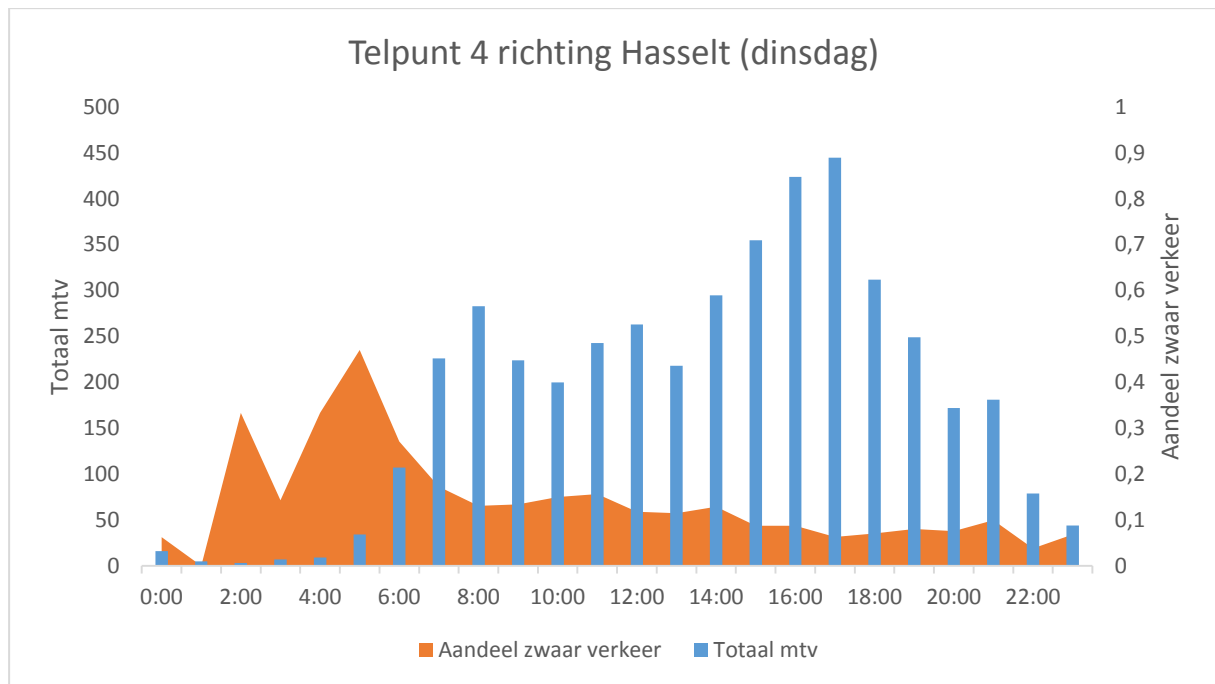


BIJLAGE 2: INTENSITEITEN GEMOTORISEERD VERKEER PER TELPUNT, PER RIJRICHTING (GEMIDDELTE WERKDAG - DINSDAG)

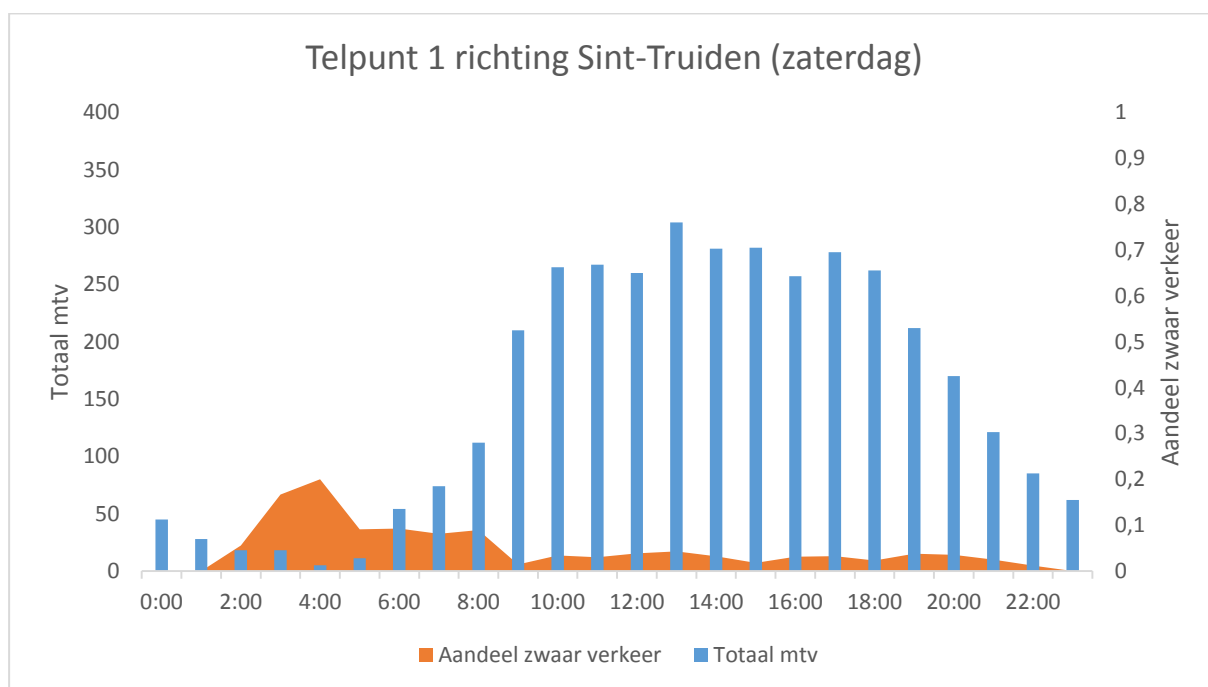
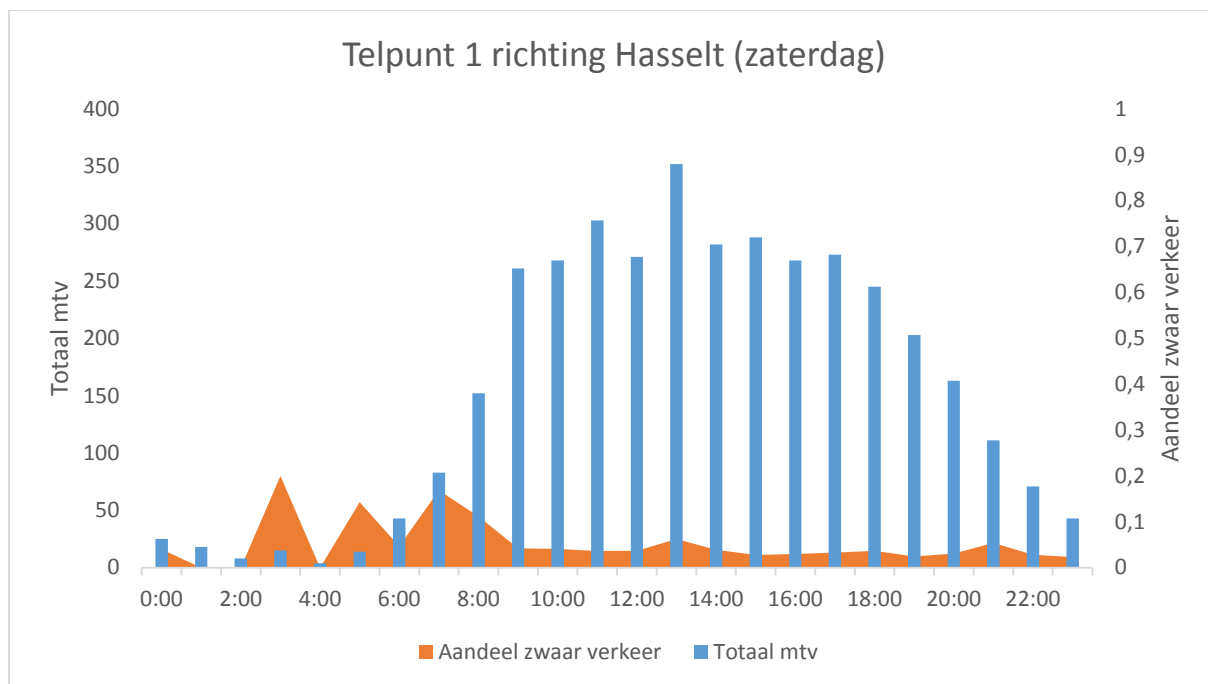


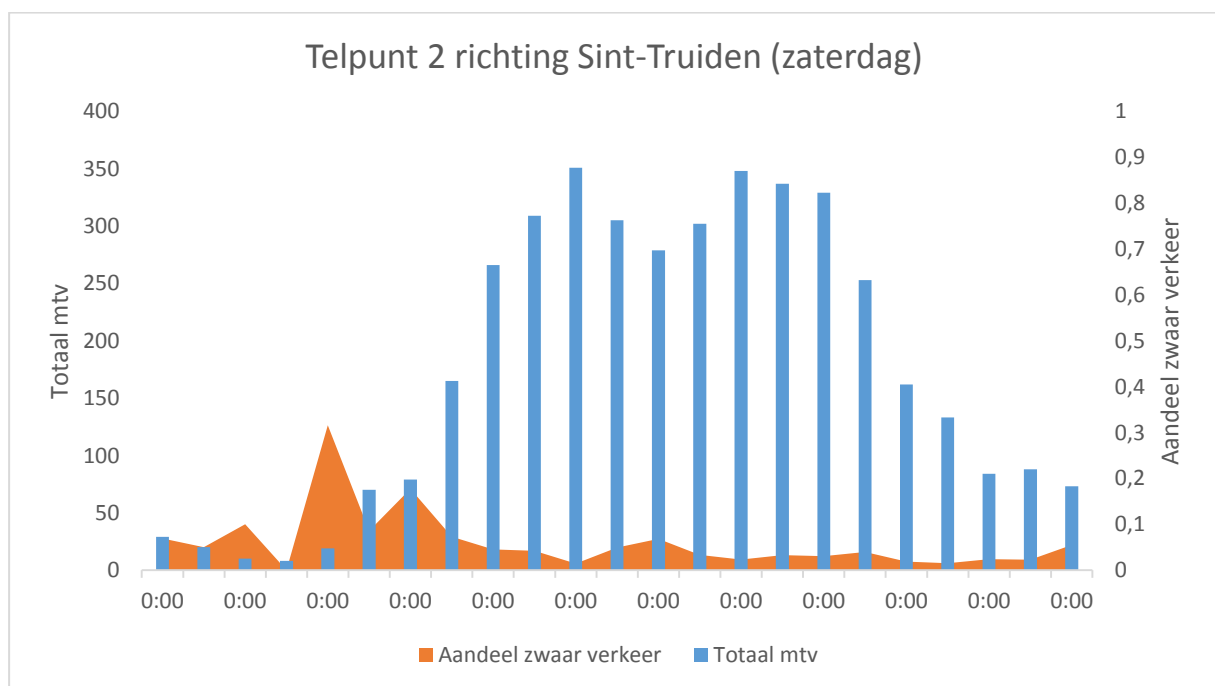
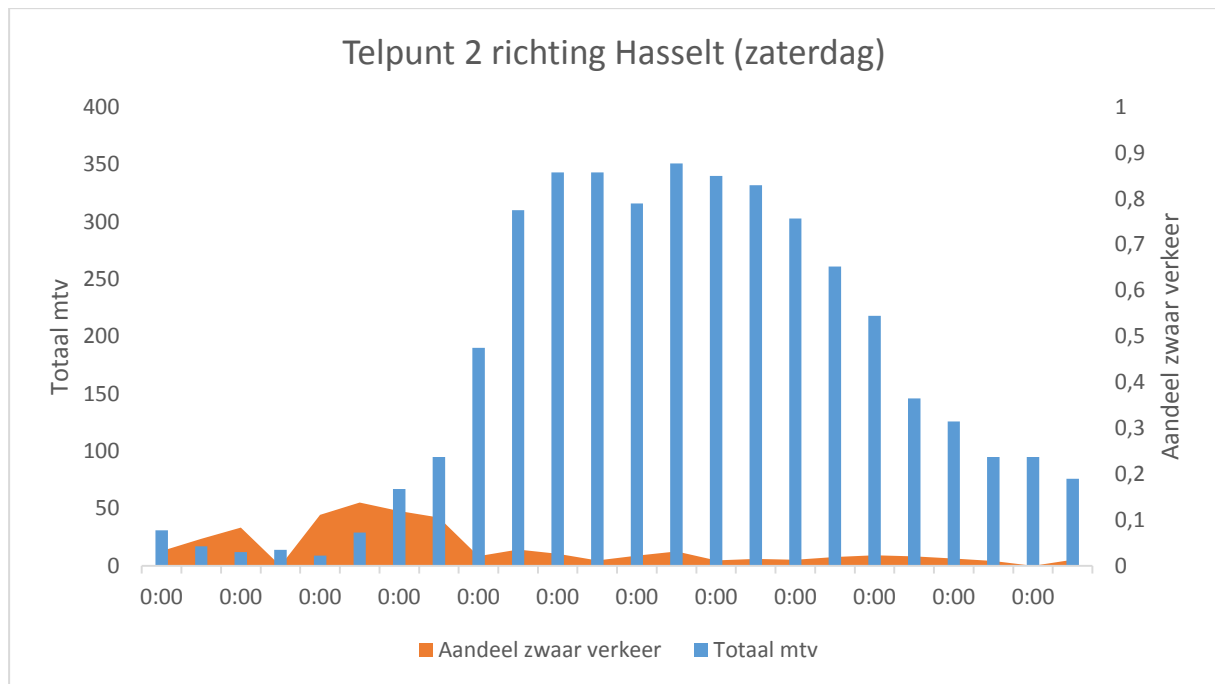


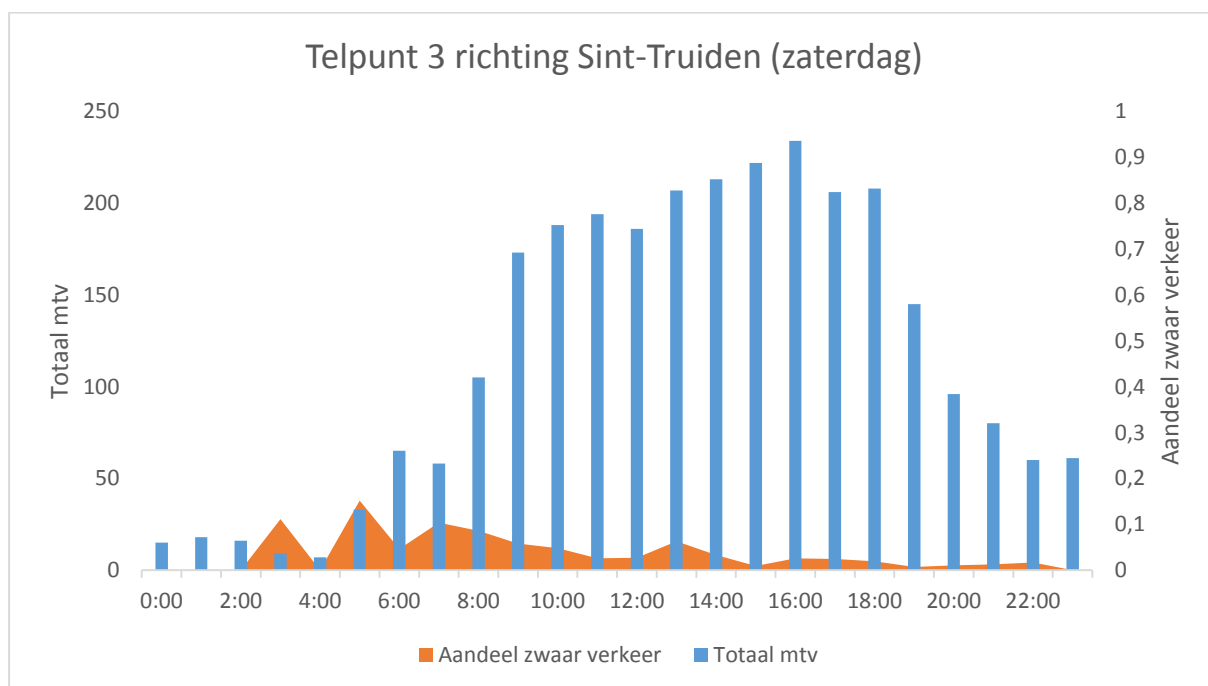
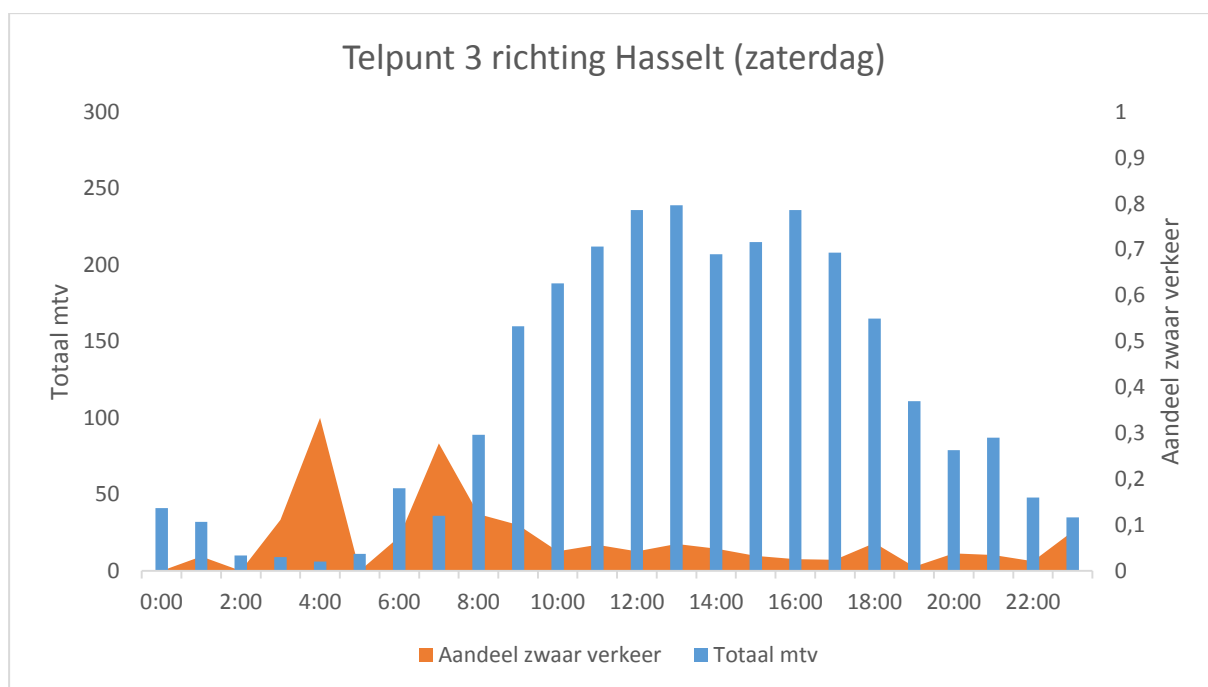


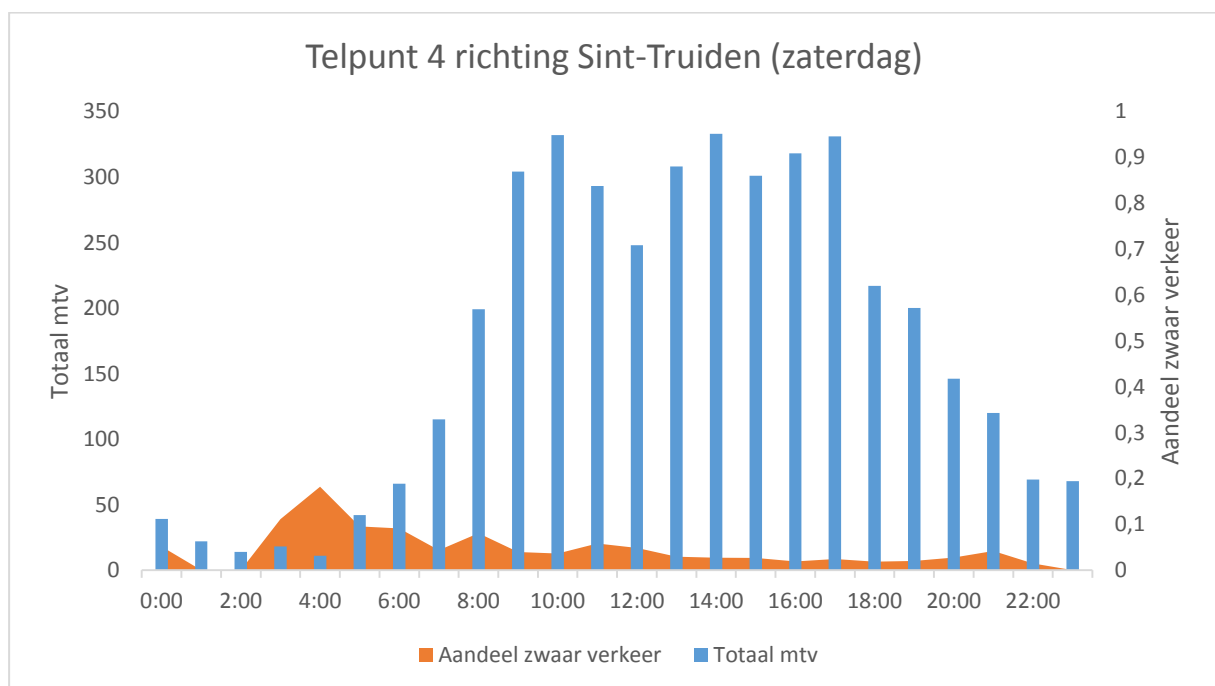
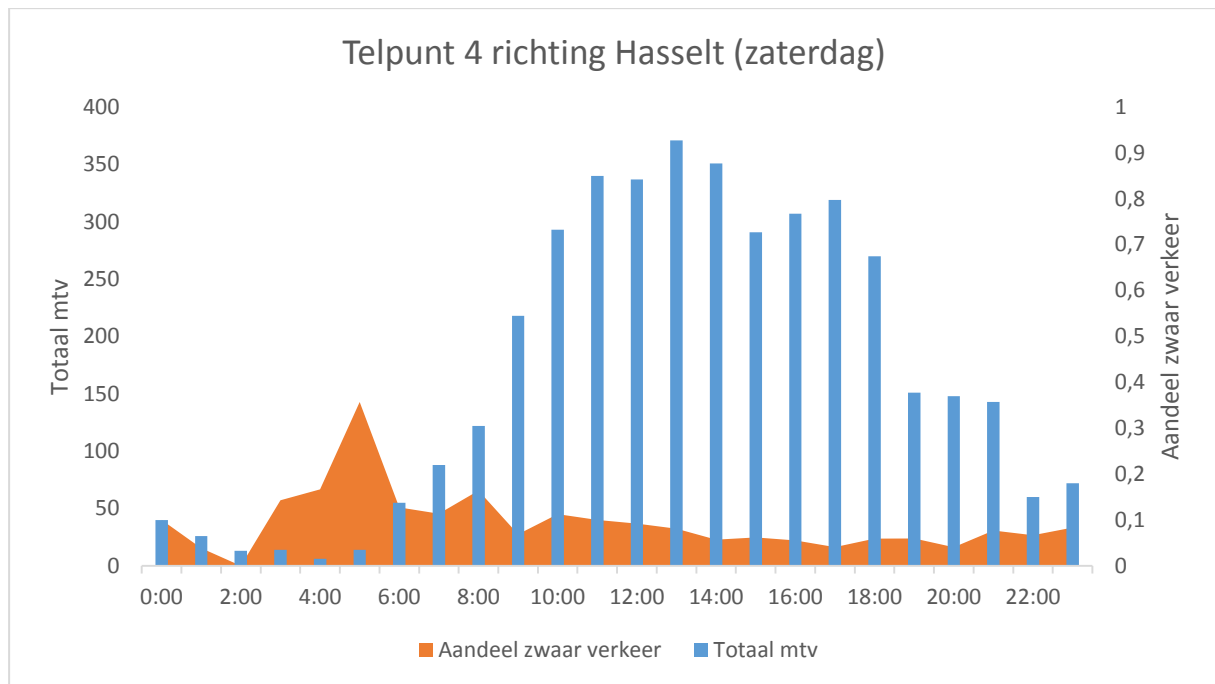


BIJLAGE 3: INTENSITEITEN GEMOTORISEERD VERKEER PER TELPUNT, PER RIJRICHTING OP ZATERDAG

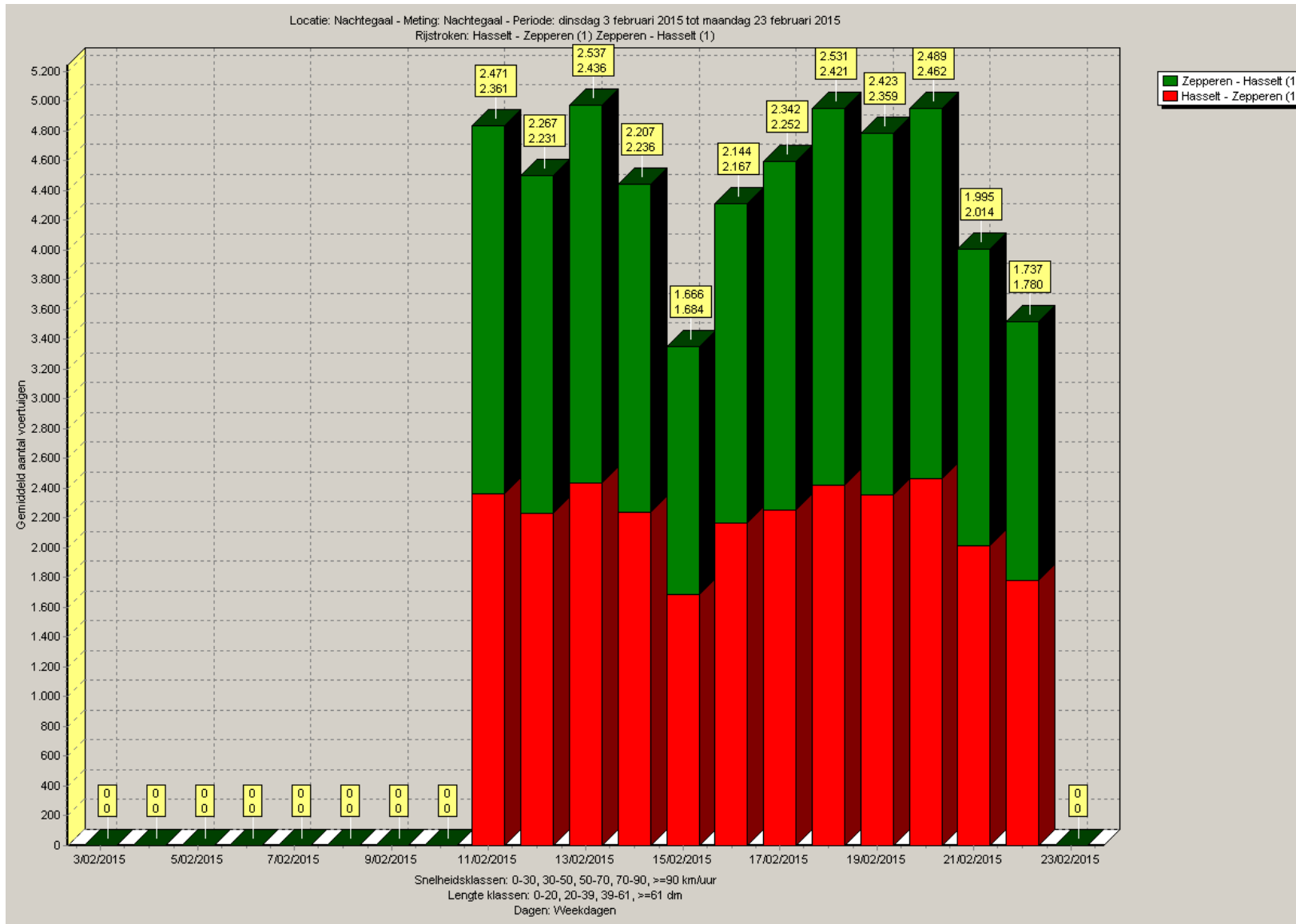


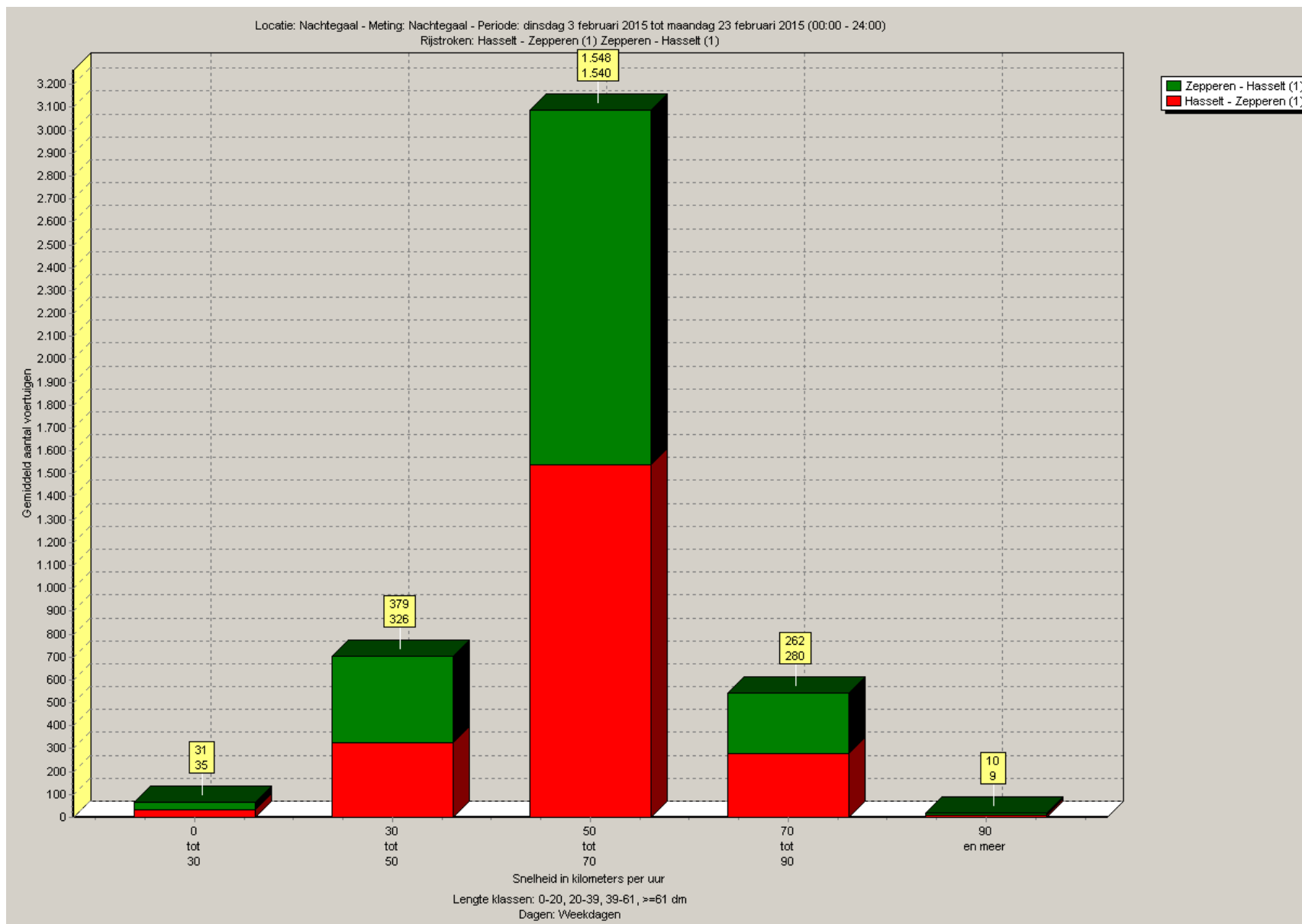


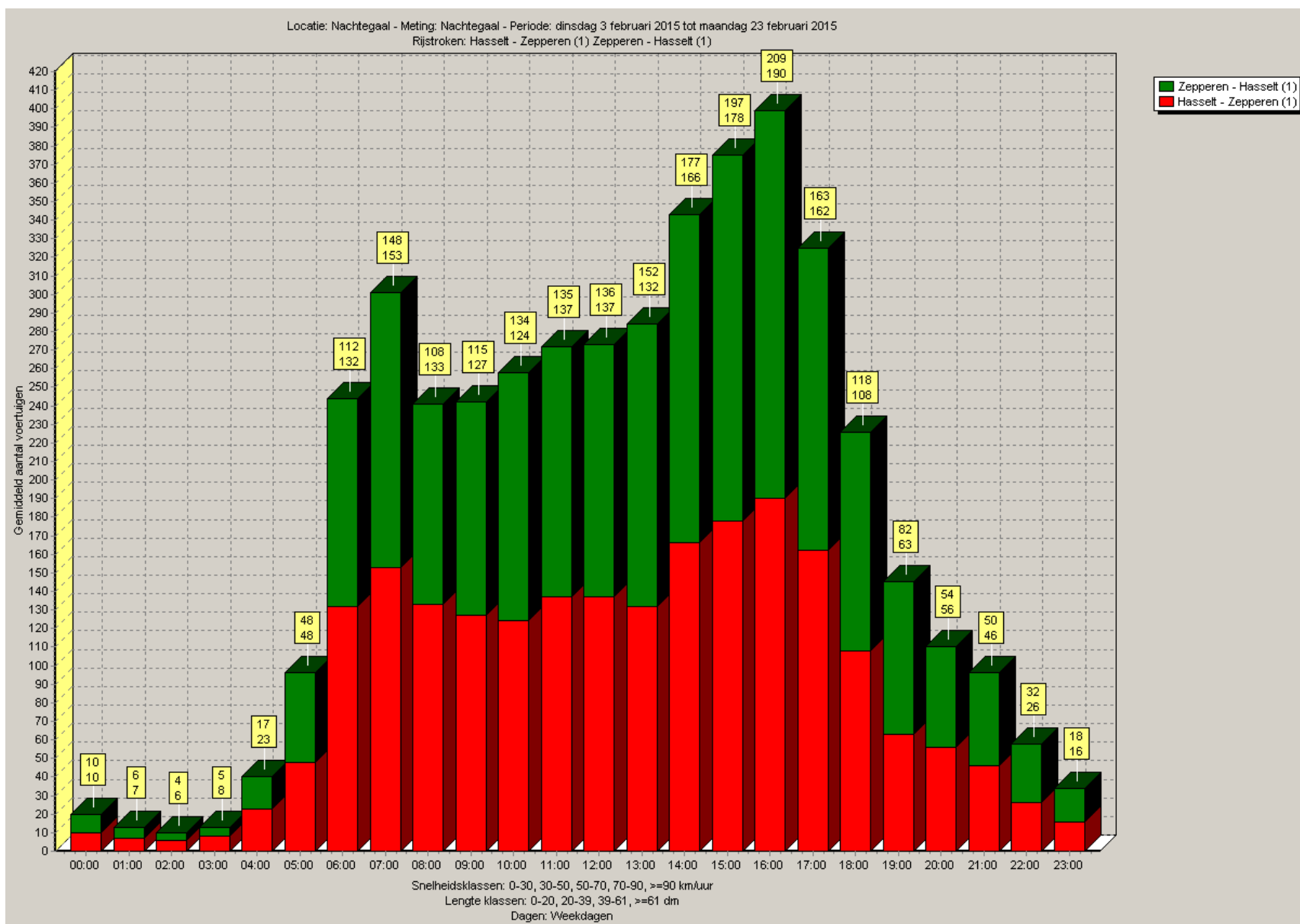


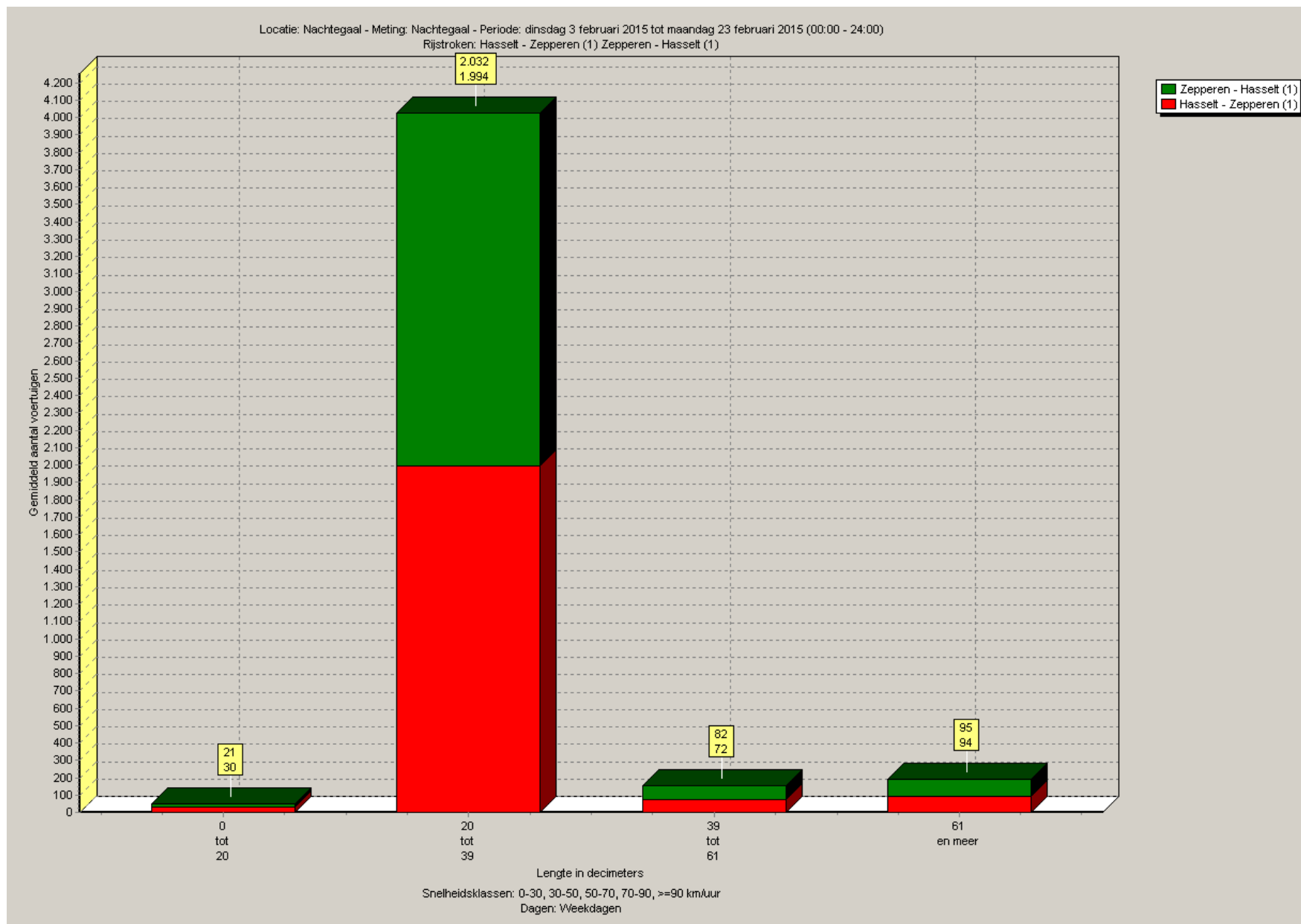


BIJLAGE 4: INTENSITEITEN EN SNELHEDEN GEMOTORISEERD VERKEER N759









BIJLAGE 5: UITGEWERKTE VERSIE VAN DE LICHTVISIE (TABEL)

N722 en N759 zijn allebei wegtype 'steenweg in landelijk gebied/overgangsgebied'. Dit wegtype wordt **niet** verlicht, **tenzij** het vereist is volgens de doorlopen stappen uit de beslissingsboom. Hieronder volgt de uitwerking van die beslissingsboom volgens de lichtvisie van het AWW. Hierbij wordt de zone die zeker verlicht moet worden in het groen aangegeven. Daarnaast wordt nog een onderscheid gemaakt als volgt:

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 'ja' en 'Nee'. Hierbij wordt de zone die zeker verlicht moet worden in het groen en met 'Ja' aangegeven, niet te verlichten zones zijn oranje of rood.

- Rood: geen of 1 uitzonderlijke wegsectie/conflict punt dat mogelijk niet voldoende veilig wordt met enkel flankerende maatregelen (bv enkel meer dan 33% bebouwing)
- Oranje: meerdere uitzonderlijke wegsecties/conflict punten die mogelijk verlicht worden (als flankerende maatregelen niet volstaan)

Hoewel in de tabel de zones in verschillende kleuren worden aangeduid, zijn beiden volgens de lichtvisie dus **niet** te verlichten ("nee").

Tabel, deel 1: N722: niet verlichten, tenzij:

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
meters (+ -per 100m)	conflict? Tunnel, op- /afrit, rotonde -> altijd verlichten incl overgangs- zone	uitz.wegsecties ? bebouwing , schoolomgeving, inrit parking, aanliggende fietspaden , complexe/onveilig e situaties	conflictpunten: halte OV, oversteekplaats, overige kruispunten	Overgangs-zone? (100/150m bij 50/70 km/u)	duistere zone? < 400m (300m bij 50 km/u)?	resultaat (verlicht/niet verlicht)?	Stap?
2205			Bushalte	overgangszone 150m bushalte		Nee, tenzij flankerende maatregelen niet volstaan voor de bushalte. Dan de halte + 150m verlichten	(3) en (4)
2305				overgangszone 150m bushalte		Nee, tenzij flankerende maatregelen niet volstaan voor de bushalte. Dan de halte + 150m verlichten	

2380		overstekende fietsers van/naar industrieterrein	Kruising Molenstraat	overgangszone 150m bushalte én kruispunt Molenstraat		Nee, tenzij flankerende maatregelen niet volstaan o.w.v. de oversteekbewegingen en het kruispunt met de Molenstraat	(2) en (3)
2387			Kruising Meerdegatstraat	overgangszone 150m Molenstraat		Nee, tenzij flankerende maatregelen niet volstaan aan kruispunt Meerdegatstraat	(3)
2405		Bebouwing		overgangszone 150m Molenstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
2599		Bebouwing	Kruising Prof. Asnongstraat	overgangszone kruispunt Meerdegatstraat en Prof. Asnongstraat		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
2505		Bebouwing		overgangszone kruispunt Prof. Asnongstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
2605		Bebouwing		overgangszone kruispunt Prof. Asnongstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	
2705		Bebouwing		overgangszone kruispunt Prof. Asnongstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	
2749		Bebouwing		overgangszone kruispunt Prof. Asnongstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	
2805		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing of mogelijk omdat er bij het verlichten van de ongeregelde kruispunten een duistere zone korter dan 400m ontstaat	
2905		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing of mogelijk omdat er hier bij het verlichten van de ongeregelde kruispunten een duistere zone korter dan 400m ontstaat	
2940		Bebouwing		overgangszone kruispunt St-Augustijnerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
3005		Bebouwing		overgangszone kruispunt St-Augustijnerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)

3090		Bebouwing	Kruising Sint-Augustijnerstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (3)
3105		Bebouwing		overgangszone kruispunt St-Augustijnerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
3205		Bebouwing		overgangszone kruispunt St-Augustijnerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
3390		Bebouwing		Overgangszone 150m tot VRI		Ja	(1) en (4)
3305		Bebouwing + handelszaken met zwaar vervoer	Bushalte	Overgangszone 150m tot VRI		Ja	(1) en (4)
3405		Bebouwing		Overgangszone 150m tot VRI		Ja	(1) en (4)
3540	Verkeerslicht engeregeld kruispunt N722-N754					Ja, VRI en 150m ervoor en erna steeds verlichten	(1)
3505		Bebouwing		Overgangszone 150m tot VRI		Ja	(1) en (4)
3690		Bebouwing		Overgangszone 150m tot VRI		Ja	(1) en (4)
3605		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing of mogelijk omdat er hier bij het verlichten van de bebouwde zones en kruispunt Lokerstraat een duistere zone korter dan 400m ontstaat (479 meter tussen overgangszone VRI en kruispunt Lokerstraat)	
3705		Bebouwing				Nee, tenzij ow.v. de bebouwing en te korte duistere zone	

3805						Nee, tenzij omdat de duistere zone te kort geworden is	
3905						Nee, tenzij omdat de duistere zone te kort geworden is	
4005		Bebouwing				Nee, tenzij ow.v. de bebouwing en te korte duistere zone	
4084		Bebouwing		overgangszone 150m tot kruispunt Lokerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
4234		Bebouwing	Kruising Lokerstraat + bushalte			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt, bushalte en manoeuvres aan bebouwing (indien flankerende maatregelen niet volstaan)	(2) en (3)
4205		Bebouwing		overgangszone 150m tot kruispunt Lokerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
4305		Bebouwing		overgangszone 150m tot kruispunt Lokerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
4384		Bebouwing		overgangszone 150m tot kruispunt Lokerstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
4505		Bebouwing			duistere zone < 400m als	Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing en omdat de duistere zone korter is dan 400 m als kruispunt Lindestraat en bushalte zouden worden verlicht	(5)
4555		Bebouwing		bushalte en overgangszone kruispunt Lindestraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
4605		Bebouwing		bushalte en overgangszone kruispunt Lindestraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt/bushalte en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)

4705		Bebouwing	Bushalte	bushalte en overgangszone kruispunt Lindestraat		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt, bushalte en manoeuvres aan bebouwing (indien flankerende maatregelen niet volstaan)	(2), (3) en (4)
4885		Bebouwing	Kruising Lindestraat	kruispunt Lindestraat		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt, bushalte en manoeuvres aan bebouwing (indien flankerende maatregelen niet volstaan)	(2), (3) en (4)
4805				overgangszone kruispunten Lindestraat en Vliegstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt	(4)
4905				overgangszone kruispunten Lindestraat en Vliegstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt	(4)
5011			Kruising Vliegstraat	kruispunt Vliegstraat en overgangszone kruispunt Lindestraat		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en overgangszone kruispunt	(3) en (4)
5005		Bebouwing		overgangszone kruispunten Lindestraat en Vliegstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5105		Bebouwing				Nee, tenzij omdat de duistere zone te kort geworden is	(5)
5197		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hendrikstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5205		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hendrikstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5347		Bebouwing	Kruising Hendrikstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en bebouwing	(2) & (3)
5305		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hendrikstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5405		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hendrikstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)

5497		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hendrikstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5505		Bebouwing	Voetgangersoverstek + bushalte	overgangszone kruispunt Sint-Jorisstraat, bushalte en VOP		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt, VOP, bushalte en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
5605		Bebouwing		overgangszone kruispunt Sint-Jorisstraat, Boekhandelstr, bushalte en VOP		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5638		Bebouwing	Kruising Sint-Jorisstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en bebouwing	(2) & (3)
5703		Bebouwing	Kruising Boekhandsveldstr			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en bebouwing	(2) en (3)
5705		Bebouwing		overgangszone kruispunt Sint-Jorisstraat en Boekhandelstr		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5788		Bebouwing		overgangszone kruispunt Sint-Jorisstraat en Boekhandelstr		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5853		Bebouwing		overgangszone kruispunt Boekhandelstr en Hulzenstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
5985		Bebouwing	Kruising Hulzenstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) & (3)
6005				overgangszone kruispunt Hulzenstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt	(4)
6135		Bebouwing		overgangszone kruispunt Hulzenstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6205		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing en te korte duistere zone	(2)
6305		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. manoeuvres aan bebouwing en te korte duistere zone	(2)

6405		Bebouwing		overgangszone kruispunt Wolfstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6406		Bebouwing		overgangszone kruispunt Wolfstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6556		Bebouwing	Kruising Wolfstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) & (3)
6505		Bebouwing	Bushalte	overgangszone kruispunt Wolfstraat, Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten, bushalte en manoeuvres aan bebouwing	(2), (3) en (4)
6668		Bebouwing	Kruising Heiligenbornstraat	overgangszone kruispunt Wolfstraat, Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6605		Bebouwing		overgangszone kruispunt Wolfstraat, Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6705		Bebouwing		overgangszone kruispunt Wolfstraat, Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6706		Bebouwing		overgangszone kruispunt Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
6818				overgangszone kruispunt Heiligenbornstraat en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
6905						Nee, tenzij o.w.v. mogelijk te korte duistere zone	(5)
7005		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)

7105		Bebouwing		overgangszone kruispunt Brandepoelstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
7205		Bebouwing		overgangszone kruispunt Brandepoelstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (4)
7226		Bebouwing	Kruising Brandepoelstraat			overgangszone kruispunt en manoeuvres aan bebouwing	(2) en (3)
7305				overgangszone kruispunt Brandepoelstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7405			Bushalte	overgangszone kruispunt Brandepoelstraat		Nee, tenzij o.w.v. bushalte en overgangszone kruispunten	(3) en (4)
7505				overgangszone kruispunt Kluistraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7600			Kruising Kluistraat			Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(3)
7605				overgangszone kruispunt Kluistraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7705				overgangszone kruispunt Kluistraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7750				overgangszone kruispunt Kluistraat en Bergstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7805				overgangszone kruispunt Bergstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
7850			Kruising Bergstraat			Nee, tenzij o.w.v. kruispunt en mogelijk te korte duistere zone	(3)
7905		Bebouwing		overgangszone kruispunt Bergstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)

8005		Bebouwing		overgangszone kruispunt Bergstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(4)
8105		Bebouwing		overgangszone bushalte		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en mogelijk te korte duistere zone	(2), (4) en (5)
8205		Bebouwing		overgangszone bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunten en mogelijk te korte duistere zone	(2), (4) en (5)
8305		Bebouwing	Bushalte			Nee, tenzij o.w.v. de bushalte	(2) en (3)
8400		Bebouwing + aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie		overgangszone bushalte		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone van de bushalte, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2) en (4)
8405		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie	Voetgangersoversteek	overgangszone 100m kruispunt Nachtegaal		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt, VOP, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2), (3) en (4)
8505		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie	Voetgangersoversteek	overgangszone 100m kruispunt Nachtegaal		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt, VOP, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2), (3) en (4)
8550		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie	Kruising Nachtegaal, bocht. Bebouwing zeer dicht op de weg	overgangszone 100m kruispunt Nachtegaal		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt, VOP, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2), (3) en (4)
8605		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie		overgangszone 100m kruispunt Nachtegaal		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt, VOP, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2) en (4)
8614		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden + gevaarlijke situatie	Kruising Basilekstraat	overgangszone 100m kruispunt Nachtegaal		Nee, tenzij o.w.v. kruispunt, VOP, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2) (3) en (4)
8705		Bebouwing+ Aanliggende fietspaden +		overgangszone 100m kruispunt Basilekstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt, bebouwing en aanliggende fietspaden	(2) en (4)

		gevaarlijke situatie					
8714				overgangszone 100m kruispunt Basiliekstraat		Nee, tenzij o.w.v. overgangszone kruispunt en te korte duistere zone	(4) en (5)
8805		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
8905		Bebouwing		overgangszone tot bushalte		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (4)
8995		Bebouwing		overgangszone tot bushalte en kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (4)
9005		Bebouwing	Bushalte	overgangszone tot kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en mogelijk te korte duistere zone	(2) (3) en (4)
9105		Bebouwing		overgangszone tot bushalte en kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en kruispunt	(2) en (4)
9145		Bebouwing	Kruising Kortenbosstraat (1)			Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en kruispunt	(2) en (3)
9205		Bebouwing		overgangszone tot bushalte en kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en kruispunt	(2) en (4)
9295		Bebouwing		overgangszone tot bushalte en kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing, overgangszone bushalte en kruispunt	(2) en (4)
9305		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
9405		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
9505		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)

9605		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
9705		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
9805		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
9905		Bebouwing				Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en mogelijk te korte duistere zone	(2) en (5)
10005		Bebouwing		toegang tot Nieuwenhoven		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en toegang prov. Domein Nieuwenhoven	(2) en (4)
10186		Bebouwing		overgangszone kruispunt Pannenhoven		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10205		Bebouwing		overgangszone kruispunt Pannenhoven		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10305		Bebouwing		overgangszone kruispunt Pannenhoven		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10336		Bebouwing	Kruising Pannenhoven			Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en kruispunt	(2) en (3)
10405		Bebouwing + aanliggende fietspaden		overgangszone kruispunt Pannenhoven		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10486		Bebouwing + aanliggende fietspaden		overgangszone kruispunt Pannenhoven en bushalte		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt en bushalte	(2) en (4)
10505		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Bushalte	overgangszone kruispunt Senselberg		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt en bushalte	(2) en (4)
10600		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Kruising Senselberg met FOP			Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en kruispunt en bushalte	(2) & (3)

10605		Bebouwing + aanliggende fietspaden		overgangszone kruispunt Senselberg		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt en bushalte	(2) en (4)
10645		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Kruising Zavelkuil	overgangszone kruispunt Senselberg		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt en bushalte	(2), (3) en (4)
10705		Bebouwing		overgangszone kruispunt Senselberg/ Zavelkuil en Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt en bushalte	(2) en (4)
10795		Bebouwing		overgangszone kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10805		Bebouwing		overgangszone kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10820		Bebouwing	Kruising Kortenbosstraat (2)			Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en kruispunt	(2) & (3)
10905		Bebouwing		overgangszone kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
10970		Bebouwing		overgangszone kruispunt Kortenbosstraat		Nee, tenzij o.w.v. bebouwing en overgangszone kruispunt	(2) en (4)
11046		Bebouwing		Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(2) en (4)
11105				Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(2) en (4)
11196	Op-/afrit N718					Ja, op-/afrit en 150m ervoor en erna steeds verlichten	(1)
11205				Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
11295			Kruising Kortenbosstraat (3)	Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)

11346				Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
11405				Overgangszone tot brug		Ja	(1) en (4)
11430	Onderdoorgang brug N718		Bushalte			Ja, onderdoorgang en 150m ervoor en erna steeds verlichten	(1)
11505				Overgangszone tot brug en spoorweg		Ja	(1) en (4)
11580				Overgangszone tot brug en spoorweg		Ja	(1) en (4)
11605	Spoorwegovergang					(1) spooroverweg steeds verlichten	
11705				Overgangszone 150m tot spoorweg		Ja	(1) en (4)
11755				Overgangszone 150m tot spoorweg		Ja	(1) en (4)
11805		Bebouwing		Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
11840			Kruising Schoolstraat	Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
11870	Op-/afrit N718					Ja, op-/afrit en 150m ervoor en erna steeds verlichten	(1)
11905		Bebouwing		Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
12005			Kruising Grammerode	Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)
12020				Overgangszone tot op- en afrit N718		Ja	(1) en (4)

12105		Bebouwing			duistere zone tussen de verlichte zones < 400m	Ja	(5)
12205			Voetgangersoverstek		duistere zone tussen de verlichte zones < 400m	Ja	(5)
12305		Bebouwing			duistere zone tussen de verlichte zones < 400m	Ja	(5)
12405		Bebouwing			duistere zone tussen de verlichte zones < 400m	Ja	(5)
12505		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Voetgangersoverstek	overgangszone tot rotonde		Ja	(1) en (4)
12605		Bebouwing + aanliggende fietspaden		overgangszone tot rotonde		Ja	(1) en (4)
12665	Rotonde (Milveren)					Ja, rotonde en 150m ervoor en erna steeds verlichten	(1)
12705		Bebouwing + aanliggende fietspaden		overgangszone tot rotonde		Ja	(1) en (4)
12805		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Bushalte	overgangszone tot rotonde		Ja	(1) en (4)
12815		Bebouwing + aanliggende fietspaden			duistere zone tot bestaande verlichting < 400m	Ja	(5)
12905		Bebouwing + aanliggende fietspaden	Fietsoversteek		duistere zone tot bestaande verlichting < 400m	Ja	(5)

Tabel, deel 2: N759:, niet verlichten tenzij:

				(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
meters (+-per 100m)	wegtype	verlicht en nee/ja	tenzij	stap 1 conflict? Tunnel, op-/afrit, rotonde altijd verlichten incl overgangszone	stap 2 uitz.wegsecties ? bebouwing , schoolomgeving, inrit parking, aanliggende fietspaden , complexe/onveilige situaties.	stap 3 conflictpunten: halte OV, oversteekplaats, overige kruispunten,	Overgangs- zone? (100/150m)	duistere zone? < 400m (300m)?	resultaat (verlicht/ niet verlicht)?	Stap?
8834	Steenweg	nee				kruising N722		<400m (234m)	Ja	(3) en (5)
8700	Steenweg	nee			bebouwing + aanliggende fietspaden +schoolomgeving	kruising Begaardenbosstr aat		<400m (234m)	Ja	(2), (3) en (5)
8600	Steenweg	nee			bebouwing + aanliggende fietspaden			<400m (234m)	Ja	(2) en (5)
8500	Steenweg	nee			bebouwing + aanliggende fietspaden		Overgangszone tot overweg		Ja	(1)
8440	Steenweg	nee			bebouwing + aanliggende fietspaden	kruising Begaardenbos- straat	Overgangszone tot overweg		Ja	(1)
8430	Steenweg	nee			bebouwing + aanliggende fietspaden	kruising spoorlijn (overweg)	Overgangszone tot N80		Ja	(1)
8350	Steenweg	nee				bushalte	Overgangszone tot N80		Ja	(1)
8302	Steenweg	nee				kruising Alkerweg	Overgangszone tot N80		Ja	(1)
8280	Steenweg	nee		kruising N80 (VRI)					Ja	(1)

BIJLAGE 6: POSITIEF PRE-ADVIES VAN AGENTSCHAP NATUUR EN BOS

Beste Sofie,

Indien de boom ter hoogte van het kasteelpark gekapt moet worden voor de aanleg van een fietspad, kan er een gunstig advies gegeven worden op voorwaarde dat er opnieuw een boom aangeplant wordt. Dit moet niet op dezelfde plaats, maar mag ook in de nabije omgeving. Het ANB vraagt bij voorkeur aan te planten met een inheemse, streekeigen boomsoort. Tenzij Onroerend Erfgoed om cultuurhistorische redenen anders vraagt.

Wat de aanplant van laanbomen in de zone ten zuiden van de Herkvallei (tussen de Molenstraat en de Professor Asnongstraat) betreft, is er geen bezwaar vanuit het ANB gezien de ligging in woongebied en de aanduiding van deze zone als biologisch niet waardevol. Ook hier bij voorkeur aanplant met inheemse, streekeigen bomen.

Vriendelijke groeten,

Anja Delief

AGENTSCHAP **NATUUR & BOS**, Adviezen en vergunningen Vlaams-Brabant en Limburg

Van: Van Campenhout, Sofie

Verzonden: donderdag 23 maart 2017 16:45

Aan: Delief, Anja

Onderwerp: RE: laanbeplanting langs N722 St-Truiden-alken

Beste Anja,

We zijn nog maar bezig met de opmaak van een startnota en hebben dus nog geen concreet ontwerp. We zien wel volgende relevantie knelpunten voor ANB als we vrijliggende fietspaden willen aanleggen:

- 1) aan kasteel Geuzentempel (kortbij de kruising N722xN754) staat een boom op openbaar domein en erg kort op de rijweg (recht tegenover de apotheek). Mag deze worden gekapt (indien nodig)? De hoogstamboomgaard en parkgebied zijn zeker te vrijwaren, dus waarschijnlijk wordt de rijweg hier in een asverschuiving gelegd.
- 2) Is de zone ten zuiden van de Herkvallei een te verkiezen gebied voor eventuele laanbeplanting?

Zie kaart in bijlage voor beide knelpunten (boom en parkgebied in rood omcirkeld, zone voor laanbeplanting in geel gemarkeerd).

Met vriendelijke groeten,

Sofie Van Campenhout

Van: Delief, Anja

Verzonden: vrijdag 17 maart 2017 12:33

Aan: Van Campenhout, Sofie

CC: Nagels, Katia

Onderwerp: FW: laanbeplanting langs N722 St-Truiden-alken

Beste,

Ik heb het beplantingsvoorstel doorgenomen. Op basis van dit document stel ik vast dat er vermoedelijk enkel in het deelgebied “Doortocht Herk en kleine Herk en beemd” een advies van het ANB vereist is, gezien de ligging in VEN. Voor de overige deelgebieden geef ik het algemene principe mee waarbij het ANB vraagt om bij voorkeur inheemse, streekeigen bomen aan te planten. Gezien de aansluiting met historische kasteelparken kan hiervan afgeweken worden. Ik verwijs voor advies hierbij naar de collega's van onroerend erfgoed gezien de ligging in beschermd landschap, nabij kasteelparken e.d.

Mag ik vragen, omwille van de drukke agenda's, mij een concreet voorstel te bezorgen van aanplant en uit te voeren werken in het deelgebied dat gelegen is in VEN? Op die manier kan ik nagaan of er effectief een gefundeerd advies van het ANB vereist is. Eventueel kan dit advies dan teruggekoppeld worden in een overleg.

Vriendelijke groeten,

Anja Delief

AGENTSCHAP **NATUUR & BOS**, Adviezen en vergunningen Vlaams-Brabant en Limburg

Van: Van Campenhout, Sofie

Verzonden: vrijdag 10 maart 2017 12:02

Aan: Vanderhoydonck, Ingrid; Delief, Anja; Nagels, Katia

CC: Loos, Katleen

Onderwerp: laanbeplanting langs N722 St-Truiden-alken

Beste Collega's,

Beleid en AWW organiseerden op 7 maart een iGBC over de herinrichting van N722 op grondgebied St-Truiden en Alken. Katia Nagels heeft zich voor dit overleg moeten verontschuldigen. Wij zouden echter graag afstemmen met jullie over:

- Aanplanten van laanbeplanting (wij hebben zelf een voorstel van een aantal zones, aansluitend bij de kasteellandschappen)
- Beschermd landschappen en gebouwen waarmee we rekening moeten houden

Zouden jullie (of jullie betrokken collega's) enkele data in maart/april willen voorstellen om hierover van gedachten te wisselen?

Zodra ik van jullie de juiste contactpersonen heb doorgekregen, zal ik jullie aanvullende informatie bezorgen. Voorlopig voeg ik in bijlage de nota specifiek over de laanbeplanting (= voorlopig voorstel)

Met vriendelijke groeten,

Sofie Van Campenhout

BIJLAGE 7: TYPEDWARSPROFIELEN VAN DE GEKOZEN CONCEPTEN

BIJLAGE 8: LAANBEPLANTINGSVOORSTEL FIETSERSBOND

1. Probleemstelling

1.1. Gewenste ruimtelijke structuur gemeenten

Het streefbeeld van de N722 wordt in de ruimtelijke structuurplannen van gemeente Alken en Sint-Truiden omschreven als een brede laan met grote bomen, smal wegprofiel, vrijliggend fietspad en een aangrenzende, residentiële bebouwing verweven met bestaande handel en bedrijvigheid. Wonen is de hoofdfunctie langsheen de steenweg. Bedrijvigheid en handel blijven verweven aanwezig.

De gemeenten stellen dat de steenweg dient een groene laan te worden: “Bij de heraanleg van de steenweg wordt de bomenrij hersteld en, op ruimtelijk verantwoorde wijze, rekening houdend met aanliggende functies, heraan geplant zodat een beeldbepalende laan ontstaat die de “nieuwe” steenweg markeert. De steenweg zelf ontwikkelt zich dan op termijn als een nieuwe parkway, een laan met bomen en vrijliggende fietspaden die een parkachtig, residentieel woongebied doorkruist.”

1.2. Gewenst wegprofiel fietsersbond

De huidige toestand van de fietspaden wordt door fietsers erg gevaarlijk aanvoeld.

Erg smalle fietspaden, gelegen op een slecht wegdek, waar rakelings langs veel zwaar verkeer rijdt, zorgt dat veel fietsers de weg nu mijden uit veiligheidsoverwegingen.

Dit geldt ook voor de oversteken voor zwakke weggebruikers. Zo merken we dat kinderen niet of pas op latere leeftijd met de fiets naar school mogen omdat ze de gevaarlijke weg moeten kruisen.

Als gevolg hiervan oefent de N722 zijn rol als onderdeel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk alsook onvoldoende uit.

Uit ons fietspadenrapport is m. het Nieuwsblad van enkele jaren geleden kwam de N722 als de gevaarlijkste weg voor fietsers in gemeente Alken naar voren. Ook de ongevallenstatistieken worden voor ons als te hoog ervaren.

De fietsersbond ondersteunt daarom de doelstelling om de N722 maximaal herin te richten naar zijn functie, namelijk een secundaire weg type III met een belangrijke fiets- en openbaar vervoersas.

Alsook de doelstelling om niet bestemmingsgericht vracht- en autoverkeer maximaal naar de parallelle N80-expressweg te verwijzen.

Door de aanliggende fietspaden krijgt de weg een breed profiel wat hoge snelheden in de hand kan werken.

Het voor lange afstanden ononderbroken rechtlijnig profiel stimuleert ook in grote mate (te) hoge snelheden bij gemotoriseerd vervoer.

De fietsersbond is dan ook vragende partij voor een beperking van de breedte van het wegprofiel van de rijbanen omdat dit de snelheid van het wegverkeer verlaagd en brede rijbanen ook vrachtverkeer aantrekt. Echter dan wel met voldoende voorziene schrikzone naast de rijweg zodat dit voor bijkomende ruimte tussen de rijweg en het fietspad zorgt en dit de bussen van DeLijn uitzwenk ruimte biedt.

De fietsersbond is dan ook vragende partij voor maatregelen die het visuele voor lange afstanden ononderbroken rechtlijnig profiel/beeld van de steenweg proberen te doorbreken door hier afwisseling in te brengen.

De fietserbond wenst dan ook dat de normen van het vademecum fietsvoorzieningen' als minimum standaard voor de veilige inrichting van de N722 gerespecteerd wordt.

Dit omvat vrijliggende en voldoende brede fietspaden in zone's waar het wegverkeer 70 km/u mag rijden.

De veiligheid van vrijliggende fietspaden wordt voor fietsers ook vergroot als er tussen het fietspad en de rijbaan beplanting, bomen, grachten, afscheidingen of parkeerruimte wordt gerealiseerd.

Ook worden bomen en groenere omgeving als aangenaam ervaren door fietsers en vormt het een stimulans voor het gebruik van de fiets voor zowel functionele als recreatieve doeleinden.

1.3. Voorstellen ruimtelijke uitvoering uit startnota

De N722 bevindt zich op openbaar domein waarvan de breedte langsheen het ganse traject verschilt. Op sommige plaatsen is het openbaar domein minder dan 14 meter breed, op andere plaatsen is er uitzonderlijk meer dan 15 meter beschikbaar. De voorgestelde wegprofielen, houden weinig rekening met de ruimte die momenteel beschikbaar is maar des te meer met de ruimte die beschikbaar zou kunnen gesteld worden (onder meer door middel van grondverwerving).

Bij elk van de voorstellen in deze startnota waarbij een vrijliggend enkelrichtingsfietspad wordt voorgesteld wordt de zone tussen de rijbaan en het fietspad opgevuld met gras. Dit doordat hogere begroeiing er toe leidt extra schrikruimte ter beschikking te stellen. Aangezien de ruimte reeds beperkt is, werd daarom geopteerd om gras te gebruiken in de schrikzone. Beplanting kan in deze maat moeilijk omwille van de schuwafstanden

Bij zowel de vrijliggende als aanliggende variant van het fietspad wordt telkens de mogelijkheid voorzien om dit met of zonder parkeermogelijkheid in te richten. Het installeren van parkeerfaciliteiten gaat in deze startnota samen met grondverwerving wat in sommige gevallen zal leiden tot een verhoogde behoefte om gebruik te maken van de openbare parkeermogelijkheden. Aangezien naar aanleiding van deze startnota geen parkeeronderzoek werd uitgevoerd, is het moeilijk in te schatten of er al dan niet parkeermogelijkheid dient voorzien te worden en waar deze zich zou moeten bevinden.

2. Voorstel ruimtelijke uitvoering die middenweg zoekt tussen laanbeplanting en voorstel startnota

2.1. Laanbeplanting bij kasteellandschappen

2.1.1. Inleiding

De gewenste ruimtelijke structuur van de gemeenten en de fietsersbond bevestigen de vraag voor laanbeplanting.

De voorstellen uit de startnota stellen echter dat dit moeilijk is omwille van de beperkte breedte van het openbaar domein en de extra onteigeningsmoeilijkheden die het gevolg hiervan zouden zijn.

Om deels tegemoet te komen aan de gewenste ruimtelijke structuur uit de gemeentelijke structuurplannen van de gemeenten en toch de hoeveelheid en grootte van onteigeningen beperkt te houden, is onderstaande voorstel om voor laanbeplanting specifiek toe te passen ter hoogte van de 6 kasteellandschappen waar de N722 binnen de projectzone doorheen kruist.

Een 2^{de} reden hiervoor is dat via dit voorstel mee een oplossing te bieden aan het visuele voor lange afstanden ononderbroken rechtlijnig profiel/beeld van de steenweg.

Dit doordat het visuele wegbeeld om over de afstand van het projectgebied een 7tal keren onderbroken zal worden door een anders, vertragend wegbeeld met laanbeplanting ter hoogte van de kasteellandschappen en aanvullend eventueel op vergelijkbare wijze het natuurlandschap ter hoogte de doortocht van de Herk tussen Alken en Sint-Lambrechts-Herk.

Een 3^{de} reden hiervoor is dat dit voorstel sterk zou bijdragen aan het vergroten van de landschaps- en toeristische waarde van het projectgebied. Het is uniek dat een weg en een projectgebied maar liefst 6 verschillende kasteellandschappen verbind.

Door de weginrichting en wegbeeld aan te passen aan de verscheidene kasteellandschappen. De laanbeplanting zou dan bijvoorbeeld de boom, beplantingstypering van de specifieke kasteellandschappen en of parken kunnen matchen, de materiaalkeuze van de aansluitingen van kasteeldreven op de N722 alsook eventueel andere verhardingen op openbaar terrein naar opritten zouden kunnen ingericht worden in klassiekere stijl die beter past bij cultuurlandschap,...

Op deze manier zou de weg op 6 of 7 plaatsen het wegbeeld op een beperkte manier een specifiek karakter uitstralen dat bijdraagt aan de belangrijke toeristische karakter van dit kastelenrijk gedeelte van Haspengouw en de fruitstreek.

Van noord naar zuid zijn dit Kasteel Geuzentempel, Kasteel Rootstaart, Kasteel Brandenpoel, Kasteel van Kortenbos, Kasteeldreef naar provinciaal domein en kasteel Nieuwenhoven, Kasteel van Terbiest (en Commanderij van Bernissem). En aanvullend eventueel op vergelijkbare wijze het natuurlandschap ter hoogte de doortocht van de Herk tussen Alken en Sint-Lambrechts-Herk.

2.2.2. Kasteel Geuzentempel

2.2.2.1 Uitleg Kasteel

De naam zou teruggaan tot de schoolstrijd in 1879, toen de toenmalige bewoners partij kozen tegen de christelijke scholen. Kasteeltje uit het derde kwart van de 19de eeuw, gelegen in een park in landschapsstijl. Alleenstaand gebouw, de drie middentraveeën, twee en een halve bouwlaag onder tentdak (leien); de linkertravee met torenvormige opbouw van drie bouwlagen onder koepeldak met spitsvormige bekroning; de rechtertravee van twee bouwlagen onder schilddak. Bepleisterd en beschilderd bakstenen gebouw op souterrain. Schijnvoegen in de toren en de eerste bouwlaag. Drie traveeën. Brede pseudo-rondboogarcade op de tweede bouwlaag, op pilasters, en met halfronde zolderventers in de boogvelden. Rechthoekige vensters, behalve op de bovenverdieping, in een bepleisterde omlijsting.

2.2.2.2. Uitleg park van het kasteel

Parkje in landschappelijke stijl van het eenvoudige type, uit de tweede helft van de 19de eeuw, aangelegd bij een in 1873 uitgebreid classicistisch huis uit 1849.

Het op de stafkaart van 1962 als Hechtermanskasteel aangeduid goed ligt ten noordwesten van de dorpskern; het kasteel is achteraan op het perceel ingeplant en zichtbaar vanaf de steenweg.

Het werd gebouwd op een in 1844 nog open akkerland ter plaatse genaamd Beekdistel.

...

Op de ICMkaart (revisie 1904), is het parkje verkleind tot de zone bij de steenweg en is de achterste helft omgezet in boomgaard.

Zo bestaat het goed ook nog vandaag. Een afbuigende oprijlaan in de oostelijke hoek voert naar het kasteel, dat uitwendig onveranderd is gebleven op een kleine uitbouw als nieuwe inkom tegen de achtergevel na, kadastraal geregistreerd in 1958. Het parkje is van het eenvoudigste type met een bomenrand en een ruim grasveld, achteraan overgaand in een boomgaard. De wandelpaden verdwenen. Aan de westelijke gevel van het huis ligt een klein erfje tussen bakstenen muren en achter het schuurtje werd een ommuurde moestuin ingericht.

2.2.2.3. Situering



2.2.2.4. Laaninrichting



Bestaat onderandere uit tamme kastanjabomen en inlandse eiken en andere monumentale loofbomen... Het kasteelpark is langs achter en op zij omringt door hoogstamboomgaarden. De laanbeplanting zou voor dit kasteellandschap hier het meeste kunnen versterken en matchen door gebruik te maken van tamme kastanjes en/of inlandse eiken. Verharding aansluiting kasteeldreef is in kasseien en dit zou behouden moeten kunnen worden tussen fietspad en steenweg.

2.2.2 Kasteel Rootstaert/Oude Vlieg

2.2.2.1 Uitleg Kasteel

Het kasteel staat afgebeeld als een ruim, gesloten complex op de Ferrariskaart (1771-77), die als plaatsnaam Hameau Roodt Stert vermeldt. In de Atlas van de Buurtwegen (1844) heeft het nog steeds een gesloten vorm. Van deze oude kern rest het woonhuis, naar verluidt opklimmend tot 1635; het algemene volume verwijst naar een bouwperiode in de 17de eeuw.

2.2.2.2 Uitleg park

Klein parkje van 1 ha met een aanleg in landschappelijke stijl van rond 1900, maar ontstaan midden 19de eeuw bij een gesloten hoeve, met 17de en 18de-eeuwse kern maar uitzicht uit midden 19de eeuw.

Een oude buitenplaats. De Oude Vlieghe ligt ten westen van het dorp, in de hoek van de Steenweg met de Vliegstraat. Op de Ferrariskaart (1774-1775) is het goed al aangegeven in het gehucht 'Roodt Stert', te verstaan als Rood Staert. Het is dan een gesloten hoeve met tuinen ten oosten en ten zuiden..

Een jongere aanleg

Vandaag heeft het nu permanent bewoonde huis de uitstraling van een eenvoudig classicistisch herenhuis uit het midden van de 19de-eeuw, met aansluitende boerderijgebouwen en een vakwerkschuur rond een binnenplaats. ... Het park strekt zich voornamelijk uit ten oosten van de gebouwen, met ten westen en ten noorden smalle groene stroken met geboomte en struiken. Ten zuiden ligt de voormalige moestuin en de hoogstamboomgaard van kers en noot.

...

Bomen

Voorkomende soorten: Amerikaanse eik (*Quercus rubra*), bontbladige cultivar van gewone esdoorn (*Acer pseudoplatanus* 'Leopoldii'), bruine beuk (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea') (375 cm), Europese larix (*Larix decidua*), gewone hazelaar (*Corylus avellana*), ginkgo (*Ginkgo biloba*), drie linden (*Tilia x sp*), oorspronkelijk geknot maar uitgeschoten en kleinbladige linde (*Tilia cordata*), mispel (*Mespilus germanica*), Noorse esdoorn (*Acer platanoides*), rode bastaardpaardekastanje (*Aesculus x carnea*), scherpe hulst (*Ilex aquifolium*), moerbeï (*Morus*), Zomereik (*Quercus robur*).

2.2.2.3 Situering

2.2.2.4 Laaninrichting

De dikste opgemeten bomen in het park zijn een bruine beuk (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea') (375 cm), - tamme kastanje (*Castanea sativa*) (421 cm) en een witte paardenkastanje, er zijn echter ook vele andere soorten.

Er zou nagegaan moeten worden welke boomsoorten er zich in de voorzijde van het park bevinden om de laanbeplanting te kunnen bepalen. De kasseiaansluiting van de Vliegstraat zou best behouden blijven. De verharding op openbaar terrein van de kasteelpoortingang zou best gematched worden aan deze. Eventueel idem bij voor de inrit van de (smalle) Oude baan.

2.2.3 Kasteel Brandenpoel

2.2.3.1 Uitleg Kasteel

Landhuis-kasteel uit eind 19de eeuw, in neobarokke stijl. Het huidige kasteel vervangt een ouder kasteel uit de eerste helft van de 19de eeuw, zie Atlas van de Buurtwegen (1844), dat ruimer van omvang was.

2.2.3.2 Uitleg kasteelpark

Verwilderd park met als kern een kasteel uit rond 1800, dat in de jaren 1870 werd verbouwd; tweede verbouwing en opsplitsing rond 1980; resterende toegangsreef en vijver. Het voormalige kasteeldomein ligt ten westen van gemeente Alken, op de grens met Kozen en is nu in verschillende woningen en bedrijfjes onderverdeeld.

...

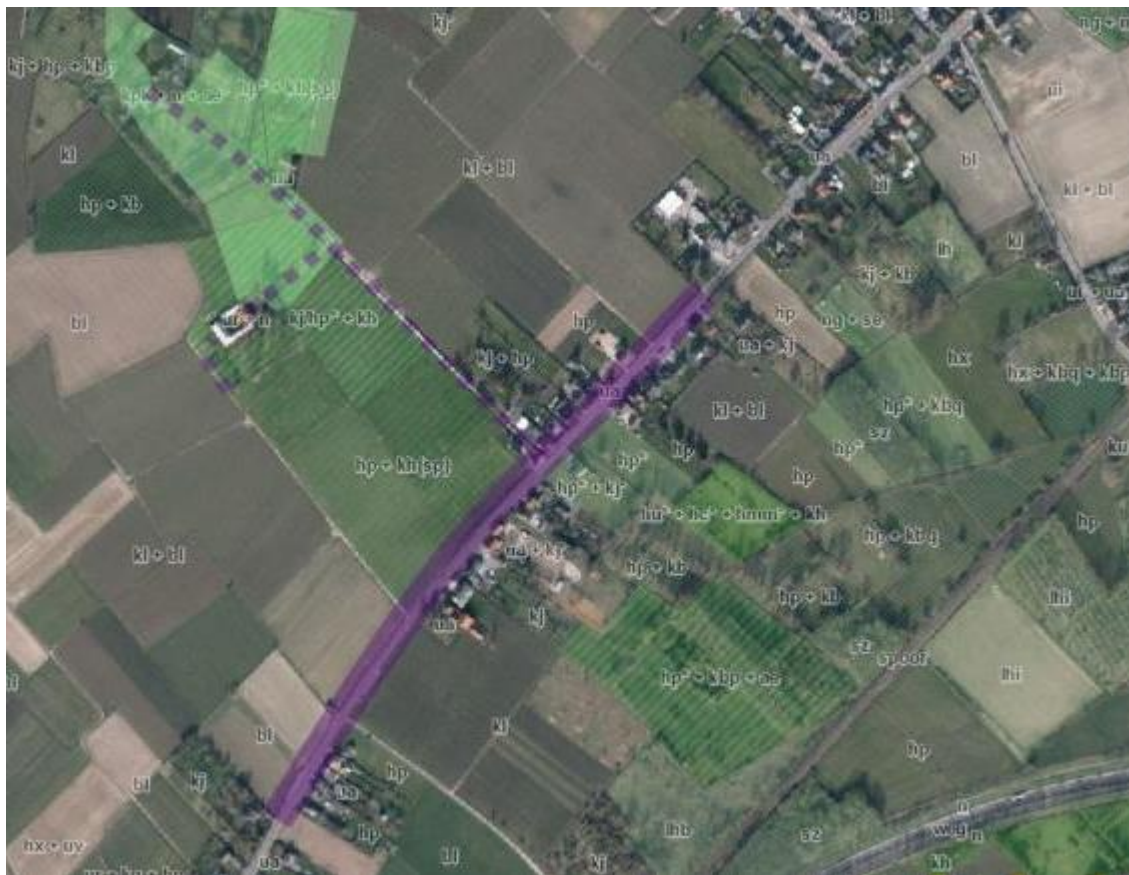
2.2.3.4 Uitleg herenboerenparkje overzijde N722

Twee mooie, gelijkaardige barrières duiden de toegang aan, enerzijds naar de voortuin van een herenboerenhuis (nu fruitbedrijf) en anderzijds naar een in fruitplantage omgezette boomgaard. Ze zijn merkwaardig omwille van hun rijke uitwerking: ronde pijlers met vierkante sokkel, geprofileerde deksteen en acanthusknoop, alles van baksteen en de knop gecementeerd. Bij de eerste, minder goed bewaarde barrière is het hek verdwenen en zijn de sokkels gecementeerd en de acanthusknoop witgeschilderd. De tweede is goed bewaard, ook het smeedijzeren hek dat in functie van het centraal voetgangerspoortje uit drie traveeën is opgebouwd: vierkant stijl- en regelwerk met gepunte ronde onderspijltjes en met knoppen bekroonde spijlen waarvan de hoogte een golvend beloop vertoont, opgevangen door liggende voluten op de bovenregel.



Achter en naast het huis getuigen twee volwassen bomen, een bruine beuk en een witte paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*) van het bestaan van een verdwenen herenboerenparkje

2.2.3.3 Situering



Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen; soortenrijk, permanent cultuurgrasland met houtkant met doornstruweel; beschermde hoogstamboomgaard, dotterbloemgrasland

2.2.3.4 Laaninrichting



Toegang kasteeldreef, toegang kasteelhoeve druifhuis, toegang herenboerparkje met poort, toegang historische schouw van een voormalige stroop of jeneverstokerij, toegang van beschermde kapel vlak naast de weg zouden allen best ingericht worden met kassei-inrichting. Zo-ook de uitsparing voorzien voor het parkeren voor het bezichtigingen van de wegkaart van gemeente Alken.

Over specifieke boomsoorten in het park is minder informatie te vinden. De omgeving is echter sterk gekenmerkt door zowel laag als hoogstam fruitboomgaarden en ook historische activiteiten zijn hier aan gelinkt. Eventuele laanbeplanting zou eventueel gematched kunnen worden met typische boomsoorten die in fruitlandschap passen.

2.2.4 Kasteel van Kortenbos

2.2.4.1 Uitleg Kasteel en park

Voormalig hotel "De Groeten Engel", in kern opklimmend tot circa 1642, in 1646 door de abdij van Averbode opgekocht en ingericht als rectoraat; in 1694 worden dit rectoraat, het bakhuis en de brouwerij door brand vernield; heropgebouwd in 1698 onder prelaatschap van Vanderstegen, met toevoeging van een nieuwe vleugel; in 1728, onder prelaat F. Vanden Panhuysen, bouw van een nieuwe schuur, stallingen en inrijpoort met duiventil; tussen 1768 en 1791, uitbreiding van het park; in 1798 wordt het goed verkocht aan G. Cox, in 1903 aan de benedictinessen van Caen, en in 1914 aan H. Thyssen. In de loop der tijden werd het ensemble een conglomeraat van allerlei, op zichzelf waardevolle elementen. Thans een complex geheel van gebouwen, gegroepeerd rondom een rechthoekige, gekasseide binnenplaats. ... Ten oosten hiervan geeft een inrijhek tussen kalkstenen posten toegang tot het park. ...

2.2.4.2. Basiliek van Kortenbos

Centrum van druk bezochte bedevaartplaats sinds 1636; aanvankelijk gekend als "Onze-Lieve-Vrouw ten Nachtegaal bij den Kortenbos".

2.2.4.3 Situering



2.2.4.4 Laaninrichting



De ruimte in dit gebied is erg beperkt. Toch is dit net één van de meest gevaarlijke plaatsen van de N722 en daarmee ook de noodzaak voor zo gescheiden mogelijke fietspaden het grootst. Daarom zal er zo creatief mogelijk moeten gezocht worden om ruimte en oplossingen te vinden om de veiligheid te vergroten.

Echter in het gedeelte dat aansluit met het kasteelpark is er afhankelijk van wat de wettelijke beperkingen van hoever er onteigend kan worden aan een park eventueel wel ruimte

kunnen zijn voor een gescheiden fietspad.

In dat geval kan eventuele laanbeplanting tussen gematched worden aan het park.

Ter hoogte van de Basiliek van Kortenbos is er nu een inrichting: wegbaan – fietspad – voetpad - laag stenen muurtje – voetpad – hek – beplanting – Basiliek. Er bevinden zich geen graven of kerkhof rond het religieuze gebouw.



De meest veilige conceptuele oplossing hier zou zijn dat het fietspad tussen het muurtje en het hek in, aangelegd kunnen worden op de plaats waar er nu een voetpad bevindt. Dit met behoud van het grootste gedeelte van het kniehoge-muurtje zodat het dorpsbeeld van de Basiliek behouden blijft en het muurtje een extra veilige afscheiding zou vormen voor de fietsers en voetgangers op deze plaats. Ingrepen bij beschermde monumenten zijn echter geen evidentie.

Ter noorden en ten zuiden van de Kerk is er wel ruimte waar er vrijliggende fietspaden en laanbeplanting kan gerealiseerd worden.

De breedte van de Nachtegaalstraat (N759) is in de huidige inrichting te groot om als zwakke weggebruiker op een veilige manier over te steken. Ofwel zal de aansluiting van de N759 hier versmald moeten worden, ofwel zou er een middeneiland kunnen worden voorzien die het fietsers en voetgangers mogelijk maken om in 2 keer over te steken. De inrichting van zo'n eventueel middeneiland zou een centraal punt vormen in Kortenbos en zou in dat geval ook met de nodige aandacht voor het kasteellandschap en dorpszicht kunnen ingericht worden. Voor verdere inrichting zal er afgestoetst moeten worden met het RUP Groene waarden en bepalingen van het beschermde dorpszicht van Kortenbos.

2.2.2.5 Kasteeldreef naar provinciaal domein en kasteel Nieuwenhoven

2.2.5.1 Uitleg Kasteel

Zogenaamd "Kasteel van Nieuwenhoven", kasteel met hoevegebouwen. Het complex ligt in een nog gaaf landschap, waarin het een belangrijk element vormt; vijver ten zuiden.

2.2.5.2 Uitleg park

Uitzonderlijke parkaanleg in landschappelijke stijl met riant karakter, nu moeilijk waarneembaar, als deel van zeer uitgestrekte kasteeldomein, teruggaand op het volgens het neerhof-opperhofschema gebouwde zomerverblijf van de abten van de Sint-Trudo-abdij. Kasteel, kasteelboerderij en park in privébezit, bossen en landerijen nu Provinciaal Domein Nieuwenhoven. ...

Het huidige kasteeldomein

Aan de steenweg wordt de nieuwe inrit aangegeven door twee vierkante pijlers met een parement van mergel, geringd met gebouchardeerde natuursteen en bekroond met een gesteelde bol op de geprofileerde deksteen van blauwe hardsteen. Nu Nieuwenhove genaamd, is het de toegang geworden voor het Provinciaal Domein, jong aangeplant als bruine beukendreef (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea').

...

Bomen: voorkomende soorten in het park zijn Amerikaanse eik (*Quercus rubra*) (191cm), bruine beuk (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea'), Canadapopulier (*Populus x canadensis*), gewone robinia (*Robinia pseudoaccacia*) (587cm), gewone beuk (*Fagus sylvatica*) (410,350 cm), gewone esdoorn (*Acer pseudoplatanus*), gewone platan (*Platanus x hispanica*) (293,256 en 248cm), grauwe els (*Alnus glutinosa*), Italiaanse populier (*Populus nigra* 'Italica'), *Magnolia acuminata* (179cm), naast tamme kastanje (*Castanea sativa*) (363cm), (273,388,437cm), zilverlinde (*Tilia tomentosa*) (283cm), zomereik (*Quercus robur*) (200,205,284,264cm).

2.2.5.3 Situering



De bekende lange kasseien kasteeldreef vormt de éénrichtings toegansweg naar het provinciaal domein van Nieuwenhoven. De ingang is aangegeven door twee vierkante pijlers met een parement van mergel, geringd met gebouchardeerde natuursteen en bekroond met een gesteelde bol op de geprofileerde deksteen van blauwe hardsteen.

De dreef met een lengte van bijna 1km wordt volledig opgemaakt uit bruine beuken (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea'). Bij de aanleg van eventuele laanbeplanting tussen de fietspaden en de rijweg is het daardoor logisch dat er voor dezelfde bomensoort gekozen wordt.



De toegangspoort tot het provinciale domein Nieuwenhoven is belangrijk toeristisch belang en zou dus zichtbaar en bij voorkeur versterkt moeten kunnen worden.

Tegenover de dreefingang bevindt zich een niet zo zichtbare toegankelijke trage weg die echter wel deel uitmaakt van het GR-netwerk (Grote Route paden). De zichtbaarheid van deze kan eventueel ook versterkt worden door hier ook stukje kasseien inrit op het openbaar domein voor deze aan te leggen en deze aan te sluiten op een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers die zich naar Nieuwenhoven willen begeven.

De Pannenhoven(-straat) die dienst doet als smalle éénrichtings uitritstraat van het provinciaal domein kan ook opgenomen worden in het de laaninrichtingsgebied alsook de kapel gelegen tussen de kasteeldreef en de Pannanhovenstraat in. Er zal eventueel ruimte moeten voorzien worden voor voor toeristische borden die de ingang van het domein signaleren.

2.2.2.6 Kasteel van Terbiest (en Commanderij van Bernissem)

2.2.6.1 Uitleg Kasteel

Het landgoed bij het in kern 17de-eeuwse kasteel Terbiest is een park in landschappelijke stijl met pittoresk karakter, uit het begin van de 20ste eeuw, met interessante bomen waarin ten noordoosten een deel van de omgrachting bewaard bleef.

...

Ter Biest behoort tot de krans van kasteeldomeinen ten noorden van Sint-Truiden. Het goed ligt ten zuiden van de Melsterbeek, aan de rand van de oprukkende stad. Het is één van de zeldzame domeinen die niet al te zeer te lijden hadden van de overgang van privéhanden naar overheidsbezit.

2.2.6.2 Uitleg park

Het park van Ter Biest met zijn grasvelden, bomengordel, bomengroepjes en solitairen strekt zich uit ten noorden van het kasteel en ligt deels binnen de oude omgrachting. De grote landschappelijke vijver, nu hengelvijver, met eilandje en treurwilg, is niets anders dan de noordelijke en oostelijke 17de-eeuwse grachtarm die verbreed werd en landschappelijk hertekend. Ten zuidoosten is de smalle grachtvorm behouden, tussen bakstenen keurmuren, met twee fraaie bruggen in verzorgd bastenmetselwerk, eveneens uit het begin van de 20ste eeuw.

...

In het park komen verschillende merkwaardige bomen voor: een jonge trompetboom (*Catalpa bignonioides*), Californische schijnpijp (Chamaecyparis lawsoniana), Europese lork (*Larix decidua*), gewone es (*Fraxinus excelsior*), gewone esdoorn (*Acer pseudoplatanus*), gewone robinia (*Robinia pseudoacacia*), gewone taxus (*Taxus baccata*), gewone haagbeuk (*Carpinus betulus*), hemelboom (*Ailanthus altissima*), Japanse sierkers (*Prunus serrulata*), ginkgo (*Ginkgo biloba*), kosterspar (*Picea pungens* 'Koster'), Noorse esdoorn (*Acer platanoides*), okkernoot (*Juglans regia*), rode bastaardpaardenkastanje (*Aesculus carnea* (x)), ruwe berk (*Betula pendula*), witte paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*), treurwilg (*Salix sepulcralis* (x) 'Chrysocoma'), zomereik (*Quercus robur*). Van volgende bomen werd bij de inventarisatie in 1999 de stamomtrek op een hoogte van 150 cm opgemeten: een vederesdoorn (*Acer negundo*) met een stamomtrek van 1,97 meter, gewone esdoorn met bont blad (*Acer pseudoplatanus* 'Leopoldii'), geënt met een stamomtrek van 1,97 meter, zilveresdoorn met ingesneden blad (*Acer saccharinum* 'Laciniatum') met een stamomtrek van 3,85 meter, een witte paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum*) met een stamomtrek van 4,48 meter, Toona sinensis met een stamomtrek van 1,89 meter, bruine beuk (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea') met stamomtrekken van 2,82 en 4,11 meter, treures (*Fraxinus excelsior* 'Pendula') met een stamomtrek van 1,64 meter, zwarte walnoot (*Juglans nigra*) met een stamomtrek van 1,70 meter, fijnspar (*Picea abies*) met een stamomtrek van 2,09 meter, Corsicaanse den (*Pinus nigra* subsp. *laricio*) met omtrekken van 1,92 meter en 2,30 meter, gewone platanus (*Platanus x hispanica*) met omtrekken van 4,13 en 4,82 meter, zuilvormige eik (*Quercus robur* 'Fastigiata') met een stamomtrek van 2,93 meter, een rode bastaardpaardenkastanje (*Aesculus x carnea*) met een omtrek van 3,51 meter en een grootbladige linde (*Tilia platyphyllos*) met een stamomtrek van 2,14 meter op een heuvel.



Boomgaarden treft men nu als laagstam nog ten zuiden van het kasteel aan. Ten westen en ten oosten van het domein werden nieuwe schoollokalen in de voormalige boomgaarden gebouwd. Ten zuidwesten bij de lange oprijlaan ligt er een bosje of een verwilderde pépinière met Canadapopulier (*Populus x canadensis*), fijnspar (*Picea abies*) en Italiaanse populier (*Populus nigra* 'Italica').

2.2.6.3 (Voormalige) Commanderie van Bernissem

(Voormalige) Commanderie van Bernissem, thans omgevormd tot landbouwuutbating, omringd door landerijen; ten noordoosten, recente woonwijk. Eertijds Commanderie van de Duitse Orde, afhangelende van de Hoofdcoumanderie van Alden Biesen, waarschijnlijk reeds gesticht voor 1254. ...

2.2.6.4 Situering



2.2.6.5 Laaninrichting



De ingang en voorgelegen parkje die de ingang vanaf de steenweg vormt richting het kasteel en de voormalige hotelschool zijn actueel niet ingericht op een wijze deze historische site waardig.

Laanbeplanting op deze locatie matched dus beter het achterliggende echte kasteelpark en evident niet de populieren in het parkgedeelte aansluitend met de N722.

Ondanks dat deze site vroeger een aanzien had vergelijkbaar met dat van Alden Biesen, geeft het uitzicht van deze site vanuit de N722 nu een troosteloze blik. Laanbeplanting en weginrichting aangepast een kasteellandschap kan hier dus een grote verbetering brengen.

2.2.7. Doortocht Herk en kleine Herk en beemd

2.2.7.1 Natuurwaarde vallei

Beekdalbegeleidende en alluviale broekbossen van de Herk- en de Mombeekvallei. Soortenrijk permanent cultuurgrasland, bomenrij met dominantie van populier, bermen, perceelsranden, ... met rietland en andere vegetaties van het rietverbond met rietland en andere vegetaties van het rietverbond.

De vallei van Herk en Mombeek is een relatief gaaf gebleven deel van het Vlaamse buitengebied. Op de doortochten door dorpskernen na is ze gespaard gebleven van al te sterke bebouwing. Met dit strategisch project willen we ons inzetten om de typische kenmerken en functies van deze Haspengouwse vallei te behouden en te herstellen: waterberging – natuur – landschap – zachte recreatie – duurzame landbouw. Bovendien gaan we actuele valleigebonden problemen, zoals erosie en overstroming, brongericht en geïntegreerd aanpakken. - RLHV

2.2.7.2. Historische waarde (voormalige) Herkermolen en Zwartewinning

De Herkerwatermolen was gelegen in de Molenveldstraat, op ongeveer honderd meter van de Sint-Truidersteenweg. De molen werd gebouwd in 1741. Momenteel rest van de molen enkel nog een stuk van de muur waaraan het molenrad bevestigd was. ZWARTE WINNING: Zowel in de Atlas van de Buurtwegen (1844) als op de Ferrariskaart (1771-77) aangeduid als een belangrijk, gesloten complex. De oorspronkelijke configuratie bleef grosso modo behouden ...

2.2..3 Situering



2.2..4 Laaninrichting

Op de grens van het plangebied (met Sint-Lambrechts-Herk) kruist de steenweg een GEN-gebied (Grote Eenheden Natuur). De Herk en kleine Herk kruisen hier de steenweg. Het GEN-gebied bevindt zich echter niet op de steenweg zelf. Indien de herinrichting interfereert met het VEN moeten de effecten onderzocht worden via een verscherpte natuurtoets in uitvoering van artikel 26bis van het Decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu gewijzigd door het decreet van 9 mei 2014.

Dit gebied met grotere natuurwaarde, en enkele historische elementen zoals de Molenwoning van de Herkerwatermolen, de ZwarteWinning een klein voormalig Augustijnenklooster en het dorpszicht op Sint-Lambrechts-Herk leent zich ook tot inrichten van stuk laaninrichting. Echter dan met boomsoorten eigen aan de Herkbeemd. Welke bomensoort of beplantings-typologie men best gebruikt tussen fietspad en rijbaan zal waarschijnlijk blijken uit de verdergaande natuurtoets. (Knot)wilgen kan mogelijk een gepaste optie zijn. De aansluiting van de voetweg nr 122 gelegen tussen de Herk en de Kleine Herk kan uitgelicht worden in de weginrichting.

BIJLAGE 9: RAMING