

GEMEENTE KORTENBERG

VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

HERZIENING MOBILITEITSPLAN

Marlies Vervoort
Griet Valkenaers
Versie augustus 2023



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
1.1. Stand van zaken	4
1.2. Projectstuurgroep	5
INFORMATIEF DEEL	5
2. KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	6
2.1. Lokale mobiliteitstoestand: knelpunten en kansen	6
2.2. Toekomstige mobiliteitsbehoeften	7
2.3. Strategische doelstellingen	9
3. DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO	13
3.1. Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	13
3.2. Werkdomein B – Verkeersnetwerken	15
3.3. Werkdomein C – Ondersteunende of flankerende maatregelen	16
4. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN	18
4.1. Decreet Basisbereikbaarheid	18
4.2. Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven	18
4.3. Mobiliteitsplannen van de buurgemeenten	21
RICHTINGGEVEND DEEL	23
5. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	24
5.1. Strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Kortenberg	24
5.2. Operationele doelstellingen	24
6. BELEIDSSCENARIO	26
6.1. Inleiding	26
6.2. Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C	26
7. ACTIEPLAN	89
8. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN	90
9. TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN	91
10. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	93
10.1. Organisatie	93
10.2. Evaluatie	93
11. PARTICIPATIE	95
BIJLAGE 1: VERSLAGEN PSG	97
BIJLAGE 2: VERSLAGEN PARTICIPATIETRAJECT	97
BIJLAGE 3: COLLEGE BESLISSING MET BETREKKING TOT DE GOEDKEURING VAN HET PARTICIPATIETRAJECT	97
BIJLAGE 4: CATALOGI VERKEERSONDERZOEKEN ERPS-KWERPS	97
BIJLAGE 5: PARKEERBELEIDSPLAN	97
BIJLAGE 6: ACTIETABELLEN	97

FIGUREN

Figuur 1: bestaande verkeersstructuur (bron: ruimtelijk structuurplan Kortenberg)	32
Figuur 2: wegen in Kortenberg (bron: Omgevingsanalyse, 2015)	39
Figuur 3: voorstel trage wegennetwerk (bron: Omgevingsanalyse, 2015)	40
Figuur 4: verkeerbord D10 (bron: wegcode.be)	59
Figuur 5: verkeerbord F34b1 (bron: www.verkeersbord.be)	64
Figuur 6: verkeerbord F34c2 (bron: www.verkeersbord.be)	64

Figuur 7: fietsnet Genk (bron: https://www.genk.be/fietsnet).....	64
Figuur 8: fietsplan Gent (bron: https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/fietsplan-gent-1-2-3-naar-je-bestemming).	65
Figuur 9: presentatieplan Kwerps ontwerp oktober 2022 (bron: www.kortenbergh.be).	76
Figuur 10: vrachtroutes in Kortenberg (bron: Zwaarvervoerplan, 2016).	80

KAARTEN

Kaart 1: nieuwe wegategorisering.	47
Kaart 2: wensbeeld trage wegen (bron: beleidsplan Trage Wegen).	50
Kaart 3: wensbeeld fietsroutenetwerk.	52
Kaart 4: N2 met knelpunten (AWV maakt herinrichtingsstudie op voor N2.).	54
Kaart 5: F203 met knelpunten (F203 dient nog te worden aangelegd.).	55
Kaart 6: fietssnelweg F3 met knelpunten.	56
Kaart 7: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met knelpunten.	57
Kaart 8: belangrijkste knelpunten uit de fietsprioriteitennota.	60
Kaart 9: knelpunten tweede participatiemoment.	62
Kaart 10: wensbeeld fietsenstallingen.	67
Kaart 11: wensbeeld laadpunten voor elektrische fietsen.	68
Kaart 12: wensbeeld fietsherstelpunten.	70
Kaart 13: in te richten hoppinpunten (regionaal, lokaal en buurt).	73
Kaart 14: gewijzigde circulatie dorpskern Meerbeek tijdens proefperiode.	74
Kaart 15: wegategorisering en snelheidsregimes (scenario 1).	77
Kaart 16: wegategorisering en snelheidsregimes (scenario 2).	78
Kaart 17: bestaande publieke laadpunten voor elektrische wagens.	82
Kaart 18: blauwe parkeerzones.	86

TABELLEN

Tabel 1: strategische doelstellingen voor Kortenberg.	13
Tabel 2: strategische doelstellingen voor Kortenberg.	25
Tabel 3: voorstel profiel opbouw voor verschillende wegentypes (bron: Omgevingsanalyse, 2015).	41
Tabel 4: inrichtingsprincipes ontsluitingswegen (bron: basisprincipes inrichting robuust wegnnet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).	44
Tabel 5: inrichtingsprincipes erftoegangswegen (bron: basisprincipes inrichting robuust wegnnet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).	45
Tabel 6: nieuwe indeling (wensbeeld) van de wegen volgens de wegategorisering 'robuust wegnnetwerk'.	46
Tabel 7: aantal CPE per type laadpunt	83

1. INLEIDING

De opmaak van het mobiliteitsplan is een planproces waarbinnen een toekomstvisie op de gemeentelijke mobiliteit wordt ontwikkeld. Het proces doorloopt drie fasen:

- fase 1: de oriëntatiefase;
- fase 2: de opbouw van het plan;
- fase 3: de opmaak van het beleidsplan.

Voorliggende nota betreft de derde fase van het mobiliteitsplan: het beleidsplan. Deze fase omvat:

- de detaillering van de operationele doelstellingen betreffende de lokale mobiliteitsontwikkeling uit de oriëntatienota en de synthesenota, evenals hun eventuele bijstelling in functie van het gekozen beleidsscenario;
- de beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkelingen;
- een actieplan met maatregelen, middelen, termijnen en prioriteiten;
- een voorstel tot wijziging van (gemeentelijk) beleidsplan indien hiervan wordt afgeweken.

1.1. Stand van zaken

Het mobiliteitsplan van de gemeente Kortenberg werd conform verklaard in december 1999. Door de omzendbrief MOW/2009/03 wordt het jaarlijks voortgangsverslag vervangen door de evaluatie (sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Als gevolg daarvan werd het mobiliteitsplan in 2008 voor een eerste keer herzien. Op basis van het resultaat van de sneltoets werd voor deze eerste herziening 'Spoor 2: verbreden en verdiepen' gevolgd.

'Spoor 2: verbreden en verdiepen' houdt in dat de gemeente nog steeds achter haar mobiliteitsplan staat, maar dat ze een aantal thema's wil toevoegen (verbreden) of verder uitwerken (verdiepen).

De sneltoets voor de tweede herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd besproken tijdens de begeleidingscommissie (GBC) van 29 april 2019. De sneltoets resulteerde opnieuw in een keuze voor 'Spoor 2: verbreden en verdiepen'.

Op 11 juni 2019¹ werd de sneltoets gunstig geadviseerd door de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). Met het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid werd de RMC vervangen door de projectstuurgroep (PSG) voor de begeleiding van de opmaak en actualisatie van mobiliteitsplannen.

In de sneltoets werden onderstaande thema's opgenomen voor het verder opstellen van het nieuwe beleidsplan:

- **fietsroutenetwerk;**
- **veilig naar school** (schoolroutes en schoolomgeving);
- **sluipverkeer;**
- **communicatie** (dit werd als vierde thema door de RMC toegevoegd).

¹ Projecten waarvoor nog een adviesvraag werd ingediend voor 22 juni 2019, kregen nog een advies van de kwaliteitsadviseur, waarop kon worden verder gewerkt in de volgende fase.

De verdere uitwerking van spoor 2 bestaat uit drie fases:

- **de verkenningsfase**, waarin het onderzoeksopzet (probleemstellingen en taakstellingen) in detail wordt gedefinieerd, werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 10 augustus 2022. De verkenningsnota werd besproken en goedgekeurd door de PSG op 20 oktober 2022.
- in **de uitwerkingsfase** worden de weerhouden thema's verder onderzocht en uitgediept en wordt onderzocht of het nodig is om het duurzame mobiliteitsscenario bij

te sturen. De uitwerkingsnota werd op 17 mei 2023 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. De uitwerkingsnota werd besproken en goedgekeurd door de PSG op 30 maart 2023.

- in de laatste fase, **het beleidsplan** (dit document), worden voor de weerhouden thema's oplossingen en acties vastgelegd en ingevoegd in een geactualiseerd beleidsplan.

1.2. Projectstuurgroep

Het vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan gebeurt in nauw overleg met de PSG, welke is samengesteld uit de op het grondgebied van de gemeente actieve actoren op het gebied van mobiliteit en beheer van de verkeersinfrastructuur.

Samenstelling PSG:

- | | |
|--------------------------|---|
| • Maarten Willems | Schepen mobiliteit |
| • Elke Verhoeven | Celhoofd dienst mobiliteit |
| • Kim Wouters | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| • Xantha Langendries | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| • Sara Verstreken | Agentschap Wegen en Verkeer |
| • Katrien Van Vlasselaer | Provincie Vlaams – Brabant |
| • Ruben Hens | De Lijn |
| • Lien Bauwens | De Lijn |
| ▲ Jean Morren | GAMV Kortenberg |
| ▲ Daniel Janssens | GAMV Kortenberg |
| • Caroline Kopmanis | PZ HerKo |
| • Griet Valkenaers | Interleuven |
| • Marlies Vervoort | Interleuven |

INFORMATIEF DEEL

2. KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

In dit hoofdstuk worden de knelpunten, kansen en strategische doelstellingen toegelicht.

2.1. Lokale mobiliteitstoestand: knelpunten en kansen

2.1.1. Fietsroutenetwerk

Knelpunten

- de kaarten van het fietsroutenetwerk zijn niet up-to-date;
- niet alle attractiepolen binnen de gemeente zijn bereikbaar met de fiets;
- niet alle fietspaden zijn voorzien van de juiste fietsvoorzieningen;
- bijkomende locaties voor fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten dienen te worden voorzien.

Kansen

- het bijwerken van de kaarten van het fietsroutenetwerk;
- het bereikbaar maken van de attractiepolen binnen de gemeente, onder meer door het gebruik van trage wegen;
- het in kaart brengen van knelpunten binnen het fietsroutenetwerk;
- het in kaart brengen van strategische locaties voor fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten.

2.1.2. Sluipverkeer

Knelpunten

- hoge verkeersintensiteiten op straten, die volgens de huidige wegategorisering hier niet geschikt voor zijn;
- hoge verkeersintensiteiten bij de schoolomgevingen.

Kansen

- het vaststellen en inventariseren van het sluipverkeer;
- het afstemmen van het gebruik op de functie (categorisering) en vormgeving van de weg.

2.1.3. Veilig naar school

Knelpunten

- niet elke schoolroute is gelegen op een fietsroute;
- de scholen zorgen voor heel wat verkeers- en parkeerdruchte rond en in de dorpskernen met onveilige schoolomgevingen tot gevolg.

Kansen

- het toevoegen van de schoolroutes aan het wensbeeld 'lokale fietsroutes';
- het verhogen van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

2.1.4. Communicatie

Knelpunten

- het ontbreken van een gemeentelijke communicatieplan voor zowel de interne als de externe communicatie.

Kansen

- het opstellen van een gemeentelijk communicatieplan voor zowel de interne als de externe communicatie, waarin ook aandacht is voor de communicatie rond mobiliteitsprojecten.

2.2. Toekomstige mobiliteitsbehoeften

Kortenberg is gelegen tussen Leuven en Brussel. De autosnelweg E40/A3 doorsnijdt het grondgebied van de gemeente in het zuiden. De gewestweg N2 loopt doorheen het hoofddorp van de gemeente. Ook de spoorlijn 36 tussen Leuven en Brussel doorkruist de gemeente en heeft hier twee stopplaatsen (stations), waarvan één in het hoofddorp Kortenberg en één in de woonkern Erps-Kwerps.

2.2.1. Fietsroutenetwerken

Om een grotere nadruk te kunnen leggen op recreatieve en functionele verplaatsingen met de fiets, is er nood aan een verdere uitwerking van de verschillende fietsroutenetwerken binnen de gemeente. Deze verschillende fietsroutenetwerken bestaan uit de fietssnelwegen, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk en het lokale fietsroutenetwerk. Mogelijke verbeteringen van deze netwerken kunnen bestaan uit vb. het opnemen van trage wegen in het lokaal fietsroutenetwerk en het verbeteren van de fietsinfrastructuur, vb. het aanleggen van fietspaden in straten waar er momenteel nog geen fietspad aanwezig is.

Door het aanleggen van de F203 en het optimaliseren van de F3 worden veilige en directe langeafstandsfietsroutes gecreëerd, zowel binnen als buiten de gemeente. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt verschillende voorzieningen, zowel binnen als buiten de gemeente. Het lokale fietsroutenetwerk wordt gebruikt om voldoende lokale aantakkingen te voorzien vanuit de dorpskernen en de N2 op deze twee fietssnelwegen en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Verder is er een behoefte om de missing links naar attractiepolen weg te werken en beter bereikbaar te maken voor de actieve weggebruiker.

Eens het netwerk is gerealiseerd, kan het fijnmazige fietsroutenetwerk gebruikt worden als basis voor het opstellen van bereikbaarheidsplannen voor scholen, bedrijven en attractiepolen, maar ook voor recreatieve fietsroutes.

Bijkomende veilige fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten aan hoppinpunten, haltes van openbaar vervoer en attractiepolen zijn een extra troef om de fiets meer en meer te gebruiken voor verplaatsingen binnen de gemeente.

2.2.2. Sluipverkeer

Er is een behoefte om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen te verhogen. Hiervoor wenst de gemeente het sluipverkeer in de mate van het mogelijke te reduceren en het aanwezige verkeer te laten passeren aan een aangepaste snelheid.

Door het vastleggen van een nieuwe wegategorisering met een bijhorend, aangepast snelheidsregime wil de gemeente Kortenberg het sluipverkeer tegengaan, zeker in de schoolomgevingen en de woonstraten.

Het verlagen van de maximum snelheid gaat gepaard met het aanpassen van de weginfrastructuur, zoals wegversmallingen met voorrangregeling, en het nemen van de nodige maatregelen, zoals het inrichten van een tonnagebeperking.

Naast het herinrichten van de weginfrastructuur wordt ingezet op handhaving om de nieuwe wegategorisering en snelheidsregimes af te dwingen en het sluipverkeer te ontmoedigen. Om sluipverkeer te weren streeft de gemeente ernaar om de te nemen maatregelen zoveel mogelijk af te stemmen met de buurgemeenten.

2.2.3. Veilig naar school (schoolroutes en schoolomgeving)

De gemeente wenst de schoolomgevingen veiliger te maken.

Met het uitwerken van een 'veilig naar school'-routeplan in samenwerking met de scholen wenst de gemeente de ouders aan te moedigen om hun kinderen vaker te voet of met de fiets naar school te laten komen.

Naast het voorzien van voldoende, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, zorgt de gemeente per school voor een veiligere, uniforme en herkenbare herinrichting van de schoolomgeving. Zo wordt gefocust op onder meer veiligere oversteekplaatsen, voldoende verlichting en herkenbare schoolinrichting. Door de verschillende schoolomgevingen op dezelfde herkenbare manier in te richten wordt het voor de weggebruiker duidelijk wanneer men een schoolomgeving nadert.

2.2.4. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt herzien door de Vervoerregioraad in kader van het regionaal mobiliteitsplan en het Decreet Basisbereikbaarheid.

Kortenberg heeft verschillende troeven die zorgen voor een goede ontsluiting via het openbaar vervoer (2 treinstations, verschillende buslijnen).

Het inzetten op goede verbindingen vanuit Kortenberg naar zowel Brussel als Leuven, kan mee zorgen voor een modal shift van auto naar openbaar vervoer. Ook het oprichten van verschillende hoppinpunten, zowel regionale, als lokale, als buurthoppinpunten, kunnen hiertoe bijdragen. De regionale en lokale hoppinpunten worden vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan. De gemeente heeft zelf de bevoegdheid om deze punten aan te vullen met eigen buurthoppinpunten en zo te zorgen voor een fijnmazig netwerk dat inzet op basisbereikbaarheid en op goede verbindingen met het openbaar vervoer en deelmobiliteit.

2.2.5. Regionaal mobiliteitsplan

Het regionaal mobiliteitsplan zet in de (nabije) toekomst voor de gemeente Kortenberg vooral in op:

- het uitbouwen van goede fietsnetwerken:
 - fietssnelwegen F203 en F3;

- BFF+-netwerk (prioritaire fietsverbindingen van het BFF-netwerk – momenteel niet van toepassing in Kortenberg, mogelijks in de toekomst wel); - BFF-netwerk;
- het uitbouwen van de N2 Leuven – Brussel tot multimodale as met een vlotte doorstroming van onder meer het openbaar vervoer;
- het uitrollen en uitbreiden van het vervoer op maat conform het openbaar vervoerplan basisbereikbaarheid;
- het zoeken van oplossingen om sluipverkeer tegen te gaan over de gemeentegrenzen;
- het uitbouwen van het hoppinpuntennetwerk;
- het uitbouwen van een duurzaam logistiek netwerk.

2.3. Strategische doelstellingen

2.3.1. Doelstellingen op Vlaams niveau

2.3.1.1. Vlaamse mobiliteitsvisie 2040

Op 9 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit definitief goed.

Binnen deze mobiliteitsvisie worden de volgende 3 aspecten als basis genomen:

1. een maximale verbondenheid van de mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie;
2. het garanderen van bereikbaarheid op een duurzame en veilige manier;
3. mobiliteit op maat van alle mensen en bedrijven.

Hiervoor worden volgende perspectieven vooropgesteld tegen 2050:

- geen zware verkeersslachtoffers meer;
- geen vervoersemissies meer;
- een vlotte en naadloze mobiliteit;
- een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Om de bovenstaande perspectieven tegen 2050 waar te maken, werden binnen 4 beleidsthema's 12 verschillende prioriteiten geïdentificeerd, die cruciaal zullen zijn in de mobiliteitsvisie en –beleid de komende jaren:

- geïntegreerde gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit:
 - prioriteit 1: ontwikkelen van een multimodaal systeem voor optimale bereikbaarheid;
 - prioriteit 2: actief en gebruikersgericht systeemmanagement faciliteren;
 - prioriteit 3: een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering;
- verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit:
 - prioriteit 4: delen van kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier;
 - prioriteit 5: sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit;
 - prioriteit 6: een performant mobiliteitsdatasysteem en –aansturing;

- gezond functioneren van de aanbodzijde:
 - prioriteit 7: komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod;
 - prioriteit 8: komen tot een gelijk speelveld tussen verschillende modi;
 - prioriteit 9: verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken;
- een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem:
 - prioriteit 10: verhogen van de bereidheid tot veranderen;
 - prioriteit 11: belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen van ongewenst bedrag;
 - prioriteit 12: sturen op basis van een integrale afweging.

2.3.1.2. Vlaams verkeersveiligheidsplan

Doelstellingen uit het Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025.

In het Vlaams verkeersveiligheidsplan wordt met 6 streefcijfers gewerkt:

- aantal verkeersdoden;
- aantal zwaargewonden;
- aantal letselongevallen;
- aantal dode en zwaargewonde voetgangers;
- aantal dode en zwaargewonde fietsers;
- aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

Voor deze 6 streefcijfers wordt een reductiepercentage vooropgesteld, met als referentiejaar 2019, van -25% tegen 2025, -50% tegen 2030 en Vision Zero tegen 2050.

2.3.1.3. Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsplan Vlaanderen werd goedgekeurd op 17 oktober 2003 en is momenteel in herziening. In dit plan wordt de toekomstvisie inzake mobiliteit geschetst. Dit wordt weergegeven aan de hand van 5 basisdoelstellingen:

- het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- het garanderen van de toegankelijkheid;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

De herziening van het mobiliteitsplan Vlaanderen heeft geleid tot de invoering van 15 Vervoerregio's, die elk een regionaal mobiliteitsplan opstellen. Deze regionale mobiliteitsplannen zullen samen het mobiliteitsplan Vlaanderen vervangen. Het Vlaamse mobiliteitsplan zal evolueren naar een mobiliteitsvisie, die een basis zal vormen waarop de verschillende vervoersregio's zich kunnen baseren.

2.3.2. Doelstellingen op provinciaal niveau

2.3.2.1. Mobiliteit Vlaams-Brabant

Globaal gesteld wil het provinciebestuur inzake mobiliteit haar rol opnemen als streekbestuur, met oog voor de fiets, de buurt- en voetwegen, de luchthavenregio, verkeersveiligheid en duurzaam woon/werk- en woon/schoolverkeer. De aspecten die binnen het provinciaal

mobiliteitsbeleid worden aangepakt, beogen onder meer volgende doelstelling: het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoersmodi, met het oog op het terugdringen van het autoaandeel in de verplaatsingen ten voordele van de andere vervoersmodi, om aldus een verkeersinfarct te vermijden. De provincie investeert hiervoor in de aanleg van fietspaden, voert een beleid voor het behoud van de buurtwegen, ijvert voor aanpassingen van het vervoer op maat van de regio en ondersteunt gemeenten bij het voeren van een meer duurzaam en verkeersveiliger mobiliteitsbeleid.

2.3.2.2. Bovenlokale provinciale fietsroutenetwerken

De provincie wil zoveel mogelijk Vlaams-Brabanders op de fiets krijgen, zowel voor hun functionele verplaatsingen - naar werk, school of winkel - als in hun vrije tijd. Een eerste voorwaarde is de beschikbaarheid van veilige, comfortabele fietspaden om te vermijden dat fietsers zich tussen het snellere en vaak bedreigende autoverkeer op de rijweg moeten begeven om hun bestemming te bereiken. Onveilige verkeerssituaties op het traject vormen een belangrijke drempel om de fiets te gebruiken. Veiligheid moet met andere woorden de hoogste prioriteit krijgen. De fiets kan bovendien slechts een volwaardig alternatief zijn voor de wagen indien er ook goede voorzieningen zijn voor die verplaatsingen op middellange afstand, die meestal gemeentegrensoverschrijdend zijn. Gemeenten kunnen dan ook niet op hun eentje voldoen aan die behoeften. Fietspaden mogen immers niet stoppen aan de gemeentegrenzen, maar moeten op elkaar aansluiten. De provincie tekende daarom een bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk uit.

De realisatie van het door de provincie Vlaams-Brabant opgestelde bovenlokaal fietsroutenetwerk (cfr. overeenkomst met het Vlaamse Gewest) enerzijds en het stimuleren van het functioneel fietsgebruik via sensibilisatie en informatie anderzijds, vormen de pijlers van het provinciaal fietsbeleid. Het bovenlokaal functioneel netwerk verbindt alle kernen, attractiepolen en vervoerknooppunten met het oog op het stimuleren van het fietsgebruik voor functionele verplaatsingen.

Op 4 juni 2002 werd door de provincieraad Vlaams-Brabant het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk definitief goedgekeurd. Jaarlijks worden er nieuwe wijzigingen goedgekeurd.

Beide netwerken richten zich op verschillende doelgroepen met andere gebruikerseisen, maar kunnen op een aantal plaatsen wel gelijklopen.

Een netwerk omvat verschillende routes of trajecten zonder onderbreking die op elkaar aansluiten zodat een bepaald gebied voor de fietser volledig wordt ontsloten. Het netwerk bestaat uit een geheel van fietsvoorzieningen met fietswegen, vrijliggende en aanliggende fietspaden, wegen met gemengd verkeer en zone-30-gebieden. De aanleg van het fietsroutenetwerk kan ervoor zorgen dat de beleving van het landschap voor voorbijgangers wordt versterkt. Door onder meer een begeleidende groenstructuur kunnen deze wegen het landschap zelfs mee structureren.

Op het grondgebied van de gemeente Kortenberg werden verschillende tracés uitgetekend voor deze bovenlokale functionele routes. Ze vallen te beschouwen als routes gericht op de dagelijkse verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon/werk-, woon/school- en woon/winkelverkeer.

2.3.3. Doelstellingen op lokaal niveau

Tabel 1: strategische doelstellingen voor Kortenberg.

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur en milieu
Strategische doelstellingen voor Kortenberg					
1) Veilig en vlot te voet en met de fiets door Kortenberg					
2) Veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes					
3) Comfortabel en toegankelijk openbaar vervoer					
4) Veilig verkeer en leesbare wegen					
5) Toegankelijke en veilige dorpskernen					
6) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen					
7) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden					

3. DUURZAAM MOBILITEITSSCENARIO

Tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) d.d. 29 april 2019 werd beslist dat de leden nog altijd uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario staan.

Voor de gemeente Kortenberg is het belangrijk dat de nieuwe plannen, die sinds het vorige mobiliteitsplan werden uitgewerkt, worden verankerd in het nieuwe beleidsplan.

Het bestuur wil heel erg inzetten op veilig, comfortabel en aangenaam fietsen en alles wat daarbij komt kijken, o.a. fietsnetwerken, fietsinfrastructuur, fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen. In het bijzonder wordt de focus gelegd op veilige schoolroutes en schoolomgevingen.

Verder wenst het bestuur in te zetten op communicatie rond de huidige en toekomstige mobiliteitsprojecten.

Het duurzaam mobiliteitsscenario zet in op veilige dorpskernen en op het aanmoedigen van meer verplaatsingen met de fiets. Autoverkeer wordt sterk ontmoedigd, zeker voor verplaatsingen binnen de gemeente, en het doorgaande verkeer (sluipverkeer) wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

3.1. Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen

3.1.1. Wonen

De gemeente wenst geen woonuitbreidingsgebieden aan te snijden zonder een aanwijsbare behoefte via een woonbehoeftestudie.

Er is een beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) 'Kernversterking' opgemaakt voor het vastleggen van verblijfsgebieden en het bundelen van het wonen in de kernen, met behoud van de landelijkheid en in acht name van het (woon)niveau. Door de BGO wordt de uitbreiding van de woonzones beperkt en is er een gerichte inbreiding. De BGO werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 12 september 2022.

De woonverdichting zal gerealiseerd worden volgens de principes van het gemeentelijk structuurplan.

3.1.2. Economische bedrijvigheid

3.1.2.1. Korte termijn

De gemeente zal verkeersgenererende bedrijven niet stimuleren om zich te vestigen op plaatsen die hiervoor niet geschikt zijn. Er zal een strikt locatiebeleid gevoerd worden dat gericht is op complementaire vervoerswijze. Er wordt getracht om de verschillende functies, zoals wonen, bedrijvigheid, ... te verweven en te bundelen zonder de draagkracht van het gebied te overschrijden.

3.1.2.2. Middellange termijn

De gemeente zal trachten om de verkeersgenererende bedrijven te beperken en deze te herlokalisieren in functie van een strikt locatiebeleid. De bedrijvzones worden consequent afgestemd op de principes vervat in het structuurplan en het mobiliteitsplan.

3.1.2.3. Lange termijn

Er worden geen hoogverkeersgenererende bedrijven meer toegelaten en er worden geen nieuwe en geen uitbreidingen van bedrijvzones voorzien binnen zones die hier niet meer voorbehouden zijn.

3.1.3. Mobiliteit

3.1.3.1. Korte, middellange en lange termijn

Op basis van de nieuwe wegategorisering met bijhorende snelheidsregimes wordt de bestaande verkeersinfrastructuur geherwaardeerd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteiten. De multifunctionele routes zoals school-woon-werk en woon-werk worden op korte termijn herbekeken.

3.1.4. Hoppinpunten

De gemeente voorziet de nodige hoppinpunten om een goed beleid te voeren met betrekking tot het Decreet Basisbereikbaarheid.

3.1.4.1. Korte termijn

In kader van het regionaal mobiliteitsplan, worden volgende regionale en lokale hoppinpunten gerealiseerd:

- Kortenberg Station (regionaal);
- Everberg Kerk (lokaal);
- Erps-Kwerps Station (lokaal); • Kortenberg Craenenplein (lokaal);
- Erps Dorpsplein (lokaal).

3.1.4.2. Middellange en lange termijn

De gemeente Kortenberg zal zelf nog een aantal buurthoppinpunten realiseren:

- Kortenberg Zonnewoud;
- Erps-Kwerps Kwerps Kerk;
- Erps-Kwerps Huis nr. 53;
- Kortenberg Armendaal;
- Kortenberg Meerbeek Gemeentehuis;
- Kortenberg Erpsveld;
- Kortenberg Heerbaan;
- Kortenberg Vrebos;
- Kortenberg Hertog Jan II-laan; • Kortenberg A. De Coninckstraat;
- Kortenberg Kerkhof.

3.1.5. Strategische projecten

3.1.5.1. Korte termijn

Er wordt gewerkt aan een kwalitatieve inrichting van de doortocht N2 op het grondgebied.

Agentschap Wegen en Verkeer voert een inrichtingsstudie uit voor de N2.

Verder zijn op korte termijn verschillende projecten voorzien met betrekking tot de (her)inrichting van het openbaar domein in kader van de nieuwe wegcategorysering.

3.2. Werkdomein B – Verkeersnetwerken

3.2.1. Verkeersnetwerken - wegcategorysering

In de afgelopen jaren heeft de Vlaamse overheid de indeling van de wegcategorysering gemoderniseerd. De huidige wegcategorysering wordt vervangen door een robuuster systeem waarin minder onderverdelingen gemaakt worden.

E40 is geselecteerd binnen het Europees hoofdwegennet.

N2 in Kortenberg is geselecteerd als interlokale weg.

3.2.1.1. Korte termijn

De uitvoering van de nieuwe wegcategorysering richt zich in eerste plaats op de multifunctionele routes: school-woon-werk, woon-werk en de centrumzones en het tegengaan van sluipverkeer op deze routes.

3.2.1.2. Middellange en lange termijn

Vervolgens zullen de andere lokale wegen heringericht worden in kader van de nieuwe wegcategorysering. Ook het sluipverkeer zal worden aangepakt op deze routes door het herinrichten van de erftoegangswegen volgens de nieuwe inrichtingsprincipes van de nieuwe wegcategorysering.

Wat betreft de N2, zullen er in buitengebied geen bijkomende aansluitingen voorzien worden voor gemotoriseerd verkeer.

3.2.2. Verkeersnetwerken – voetgangers en fietsers

Op korte termijn wordt een fijnmazig fietsrouten netwerk uitgewerkt, waarbij binnen de gemeente voet- en fietsverplaatsingen makkelijker worden dan autoverplaatsingen.

Hiervoor dient het lokale fietsrouten netwerk verder vorm gegeven te worden. Op verschillende delen van het netwerk is de fietsinfrastructuur immers niet aangepast.

Het verhogen van de verkeersveiligheid op kruisingen tussen het fietsrouten netwerk en het wegennetwerk is hierbij een essentieel aandachtspunt. In eerste instantie moeten de probleempunten worden aangepakt.

Verder is de leesbaarheid van de fietsinfrastructuur voor zowel de fietser als andere weggebruikers belangrijk voor de veiligheid. Denk maar aan duidelijke bewegwijzering, voldoende verlichting,

Het voorzien van voldoende en veilige fietsenstallingen draagt bij tot de aantrekkelijkheid van de fiets als (hoofd)vervoersmiddel.

Ook extra laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten op strategische plaatsen binnen de gemeente zullen zorgen voor een aantrekkelijk fietsroutenetwerk binnen de gemeente.

3.2.3. Verkeersnetwerken – openbaar vervoer

Het openbaar vervoeraanbod wordt verder versterkt.

De stations worden opgewaardeerd door het inrichten van hoppinpunten.

De halte-infrastructuur van OV-haltes wordt geoptimaliseerd wat betreft de toegankelijkheid van de halte-accommodatie.

Haltes met veel opstappers worden voorzien van schuilhuisjes, en voldoende en veilige fietsenstallingen.

3.3. Werkdomein C – Ondersteunende of flankerende maatregelen

3.3.1. Algemeen

3.3.1.1. [Korte termijn](#)

De controle en het handhavingsbeleid in functie van het verkeersreglement op de wegen van diverse niveaus worden voortgezet: snelheid, parkeren, signalisatie, preventieve aanwezigheid.

3.3.2. Parkeren

3.3.2.1. [Korte en middellange termijn](#)

Het parkeerbeleidsplan wordt geüpdatet en er wordt een verordening rond het parkeerbeleid, zowel voor wagens als voor fietsen, uitgewerkt.

3.3.2.2. [Lange termijn](#)

Het selectief verminderen van parkeervoorzieningen en/of reserveren van bewonersparkeren.

3.3.3. Verkeers- en vervoersmanagement

3.3.3.1. [Korte termijn](#)

Verkeers- en vervoersplannen moeten worden opgemaakt voor bedrijven, overheidsdiensten, scholen, groothandel en commerciële diensten, dit op vrijwillige basis en zonder ondersteunende maatregelen.

3.3.3.2. Middellange en lange termijn

Verkeers- en vervoersplannen moeten worden opgemaakt voor bedrijven, overheidsdiensten, scholen, groothandel en commerciële diensten met ondersteunende maatregelen.

3.3.4. Park-ride-bike

3.3.4.1. Korte termijn

Het voorzien van beperkte park&ride-parkings aan de stationsomgevingen en/of belangrijke openbaar vervoersknooppunten. De mogelijkheid tot deelfietsen wordt onderzocht en uitgewerkt om deze bij hoppinpunten te kunnen aanbieden.

3.3.4.2. Middellange en lange termijn

Het uitwerken van lokale buurhoppinpunten om het gebruik van verschillende vervoersmodi te stimuleren.

3.3.5. Vervoersbehoefte

3.3.5.1. Korte termijn

Bedrijven met meer dan 100 werknemers moeten een vervoersbehoefteplan opstellen. Wanneer bedrijven die reeds meer dan 100 werknemers tewerkstellen, uitbreiden, moet er een mobiliteitseffectenrapport opgesteld worden door het betrokken bedrijf.

De gemeente gaat na of ze deel kunnen uitmaken van het "Charter Werftransport" in samenwerking met Bouwunie, Confederatie Bouw en FEMA om bij te dragen tot een maximaal bereikbare, leefbare en veilige omgeving tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

3.3.5.2. Middellange en lange termijn

Het zwaarvervoerplan wordt momenteel in uitvoering gebracht en wordt in de (nabije) toekomst up-to-date gehouden.

De gemeente voorziet een routeconvenant voor bedrijven om verblijfsgebieden te vrijwaren van zwaar vervoer.

Via een bewegwijzeringsplan wordt gezorgd dat de routekeuze voor het zwaar vervoer beïnvloed wordt.

3.3.6. Vervoersvraag

3.3.6.1. Korte termijn

Er worden specifieke sensibiliseringsacties gevoerd, die gericht zijn op verschillende doelgroepen om het openbaar vervoer en de complementaire vervoerswijzen te promoten. De parkings van de stations werden recent door de Werkvennootschap verruimd voor lokaal gebruik en er werden carpoolplaatsen voorzien.

3.3.6.2. Middellange termijn

Voor de gemeentelijke ambtenaren moet de mogelijkheid bestaan om zich bij te scholen inzake verkeersbeleid.

3.3.6.3. Lange termijn

Er wordt één stationsdienstencentrum ontwikkeld.

4. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPLANNEN

4.1. Decreet Basisbereikbaarheid

Het Decreet betreffende de Basisbereikbaarheid van 22 juni 2019 legt de verschuiving vast van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid binnen het openbaar vervoer. Er wordt binnen het openbaar vervoer dus overgestapt van een aanbodgestuurd systeem naar een vraaggestuurd systeem.

Binnen het decreet worden volgende doelstellingen vooropgesteld:

- vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus;
- realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken; • verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering;
- Vlaanderen als gangmaker voor innovatie.

De Vervoerregioraden zijn bevoegd om de realisatie van de doelstellingen te bewaken, te sturen en te evalueren. Kortenberg behoort tot de Vervoerregio Leuven.

4.2. Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven

Binnen de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven werden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

1. netwerken zijn samenhangend, robuust, duurzaam en zonder missing links;
2. personen en goederen verplaatsen zich duurzamer en vlotter;
3. verkeerssystemen zijn slachtoffervrij met focus op de levenskwaliteit van de inwoners;
4. mobiliteit is er voor iedereen.

Deze strategische doelstellingen werden doorvertaald naar volgende visies en hun bijhorende ambities:

- de nabije regio:
 - ambitie 1: "bereikbaarheid" door een robuust, efficiënt en performant verkeers- en vervoerssysteem, waarin openbaar vervoer en de fiets de motor zullen vormen;
 - ambitie 2: "verbonden" door verschillende vervoersnetwerken duurzaam op elkaar af te stemmen;
- de innoverende regio:
 - ambitie 3: "game changer" door Leuven te laten uitgroeien tot innovatiemotor van Vlaanderen;
 - ambitie 4: "slim" door kennis- en data-uitwisseling over innovatieve en toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen;
- de ontplooiende regio:
 - ambitie 5: "gelijkheid" door een gelijke toegankelijkheid tot alle vervoersnetwerken voor alle bevolkingsgroepen via het design-for-all-principe;
 - ambitie 6: "veelzijdig" door de eigenheid van de verschillende gemeenten te erkennen en dit door te vertalen in het mobiliteitsbeleid;
- de groene regio:
 - ambitie 7: "duurzaam" door bij toekomstige projecten niet enkel uit te gaan van de infrastructuur, maar groene en infrastructurele maatregelen te combineren;
 - ambitie 8: "bewegen" door een actieve modal shift te ondersteunen, die mensen stimuleert om gezonde verplaatsingskeuzes te maken en wandelen en fietsen promoot.

Deze doelstellingen, visies en ambities werden in de synthesesnota vervat in een duurzaam scenario waarvoor onderstaande algemene mobiliteitsvisie werd geformuleerd:

"Het regionale mobiliteitsplan wil een geïntegreerde en multimodale mobiliteitsvisie uitdragen. Daartoe dient de regio actief aan een mobiliteitstransitie te bouwen. Gewenste verplaatsingswijzen zoals fietsen, te voet gaan of het openbaar vervoer gebruiken, dienen te worden gestimuleerd, terwijl andere vervoerswijzen (auto, vrachtwagen) waar mogelijk selectief dienen te worden afgebouwd. De auto kan echter niet volledig gebannen worden en zal zeker in landelijke omgevingen een belangrijke, zij het wat beperktere, rol blijven spelen. Hoe groter een stedelijke kern is, hoe groter de mogelijkheden worden om in te zetten op duurzame alternatieven.

Eenzijds dienen duurzame modi zoals fiets, openbaar vervoer en te voet te worden vergemakkelijkt, versneld en aangenamer te worden. Uit talrijke studies blijkt dat gebruikers bij hun vervoerskeuze veel belang hechten aan de vraag welk vervoersmiddel hen vlot en binnen een voorspelbare reistijd ter plekke brengt. Ook veiligheid is essentieel. Het uitbouwen van concurrentiële en kwalitatieve alternatieven voor de wagen staat centraal in de visie van het regionaal mobiliteitsplan. Anderzijds dient auto- en vrachtverkeer zich op een aantal strategische plaatsen vlotter te kunnen verplaatsen en op andere plaatsen te worden vertraagd en/of ontmoedigd. Zeker in woongebieden, kernen en schoolomgevingen primeert de leefbaarheid en draagkracht van de omgeving boven de doorstroming van het autoverkeer. Op die manier willen we de balans, die de voorbije decennia vaak in het voordeel van de auto uitviel en ten nadele van de alternatieve vervoersmodi, terug in evenwicht brengen.

Daartoe is het essentieel dat bij de mobiliteitstransitie wordt ingezet op:

- aantrekkelijke en vlotte routes voor de alternatieve modi;

- een gelaagd multimodaal netwerk dat een alternatief biedt voor de wagen;
- ontvlechting van de verschillende modi, al blijven op onze bebouwde steenwegen fietspaden en openbaar vervoer vaak wenselijk;
- de lokale context, waar vaak oplossingen op maat wenselijk zullen zijn.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Vlaamse Rand en haar attractiepolen (>1,5 miljoen inwoners) oefenen een enorme aantrekking uit op het omliggende gebied, waarvan ook Vervoerregio Leuven deel uitmaakt. Veel verkeersproblemen (congestie, sluipverkeer) in de vervoerregio worden mee veroorzaakt door de nabijgelegen ligging van de hoofdstad. De stad Leuven zelf (ca. 100.000 inwoners) met haar randgemeenten en attractiepolen is eveneens een belangrijke regionale attractor. In de vervoerregio liggen ook nog een aantal kleinere steden en heel wat landelijk gemeenten en attractiepolen die op interlokaal en lokaal niveau verkeer aantrekken. Bedoeling is de bestaande verkeersstromen naar en tussen al die attractiepolen te ondersteunen en te sturen, zodat ze zo vlot, duurzaam en multimodaal mogelijk kunnen verlopen. Een ruimtelijke concentratie van attractiepolen rondom de kernen kan een gepaste multimodale ontsluiting via bv. openbaar vervoer en fiets vergemakkelijken. Nabijheid is immers de beste mobiliteit. Het openbaar vervoer biedt mogelijkheden om grote hoeveelheden reizigers tegelijk vlot en comfortabel te vervoeren. De fiets laat korte verplaatsingen toe binnen, naar en rondom stedelijke kernen, al vergemakkelijkt de opkomst van de elektrische fiets intussen ook verplaatsingen op langere afstand. Via fietssnelwegen en hoogwaardige bovenlokale fietsroutes kan op die langere afstanden worden ingespeeld.

De link tussen ruimte en mobiliteit is voor het regionaal mobiliteitsplan essentieel. Continue afstemming is wenselijk teneinde beide processen hand in hand te laten verlopen. De synthesesnota gaat regelmatig in op specifieke noden en wensen vanuit het mobiliteitsbeleid, maar definieert geen specifieke acties. "Wel maakt de synthesesnota deel uit van het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan, waaraan ook een concrete actietabel gekoppeld is. "Het geeft enkele suggesties aan de ruimtelijke beleidsplannen op welke vlakken ingrepen wenselijk zijn. Algemeen is zowel voor personen- als goederenvervoer een ruimtelijke concentratie en bundeling nuttig rondom de bestaande en verder uit te bouwen multimodale assen. Door ruimtelijke nabijheid tot alternatieve modi te creëren voor goederen en personen (waterwegen, spoor, bus, fiets, te voet, ...) kan de modal shift danig versterkt en versneld worden. Daarbij is altijd aandacht noodzakelijk voor een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Door een gepaste inrichting en hertekening van de netwerken kunnen de juiste omstandigheden worden gecreëerd om het gebruik van alternatieve modi te vergemakkelijken. De switch naar duurzame mobiliteit kan ook de impact op de omgeving verbeteren inzake luchtkwaliteit, geluidhinder, trillinghinder, enz.

Een nieuwe mobiliteitscultuur maakt deel uit van de voorgestelde mobiliteitstransitie. Er dient m.a.w. werk te worden gemaakt van een mental shift. Zowel voor personen als voor goederen is het belangrijk dat de openheid verder groeit voor het gebruik van alternatieve modi. De laatste jaren lijkt dergelijke transitie in Vlaanderen stilaan merkbaar te worden. Een verdere versnelling en versterking is aangewezen. Belangrijk is dat daarbij gericht gewerkt wordt en de nodige flexibiliteit ingebouwd wordt, omdat de toekomst bij zekerheid onvoorspelbaar is. Men dient bij de transitie altijd het systeem te bekijken vanuit de bril van de gebruiker. Gebruiksgemak moet daarbij voorop staan. De uitbouw en aanwezigheid van een kwalitatief netwerk is een belangrijke basisvereiste. Niets overtuigt mensen meer de auto te laten staan dan de aanwezigheid van een sneller, goedkoper en comfortabel alternatief.

Binnen de Vlaamse regionale mobiliteitsvisie wordt gewerkt aan een gelaagd multimodaal vervoerssysteem, waarbij via combimobiliteit en overstapmogelijkheden alternatieven worden aangeboden. Elk netwerk heeft z'n eigen logica, snelheid en verplaatsingen. Op regionaal niveau dienen bijvoorbeeld fietssnelwegen, voorstedelijk treinet en bussen van het kernnet voor goede alternatieven te zorgen. Op interlokaal niveau zijn dat de 'gewone' BFF-routes en de bussen van het aanvullend net. Ook voor de auto en vrachtverkeer wordt het wegennet ingedeeld in verschillende niveaus. De overstap tussen de verschillende modi wordt mogelijk gemaakt op knooppunten en logistieke hubs. Deze knooppunten of hoppinpunten worden verder uitgebouwd tot performante knooppunten met een passend ruimtelijk programma. De uiteindelijke bedoeling is dat reizigers vlot een rit met bijvoorbeeld het openbaar vervoer kunnen combineren met voor- of natransport via een ander vervoermiddel (bv. (deel)fiets, (deel)auto, Kiss&Ride, taxi, ...), zodat ze de auto minimaal nodig hebben om vlot van A naar B te kunnen reizen.

Het terugdringen van vervoersarmoede is een belangrijk element. Bedoeling is immers ook een – binnen de budgettaire mogelijkheden – zo kwalitatief mogelijk aanbod te bieden voor jongeren, ouderen en kwetsbare groeperingen, die om allerlei redenen geen auto (kunnen) hebben. Een multimodale omgeving laat mensen toe zich zelfstandig te verplaatsen. Een inclusieve aanpak, met aandacht voor toegankelijk openbaar vervoer en veilige fietsinfrastructuur, staat daarbij voorop en is een belangrijk basisprincipe dat mee een uitgangspunt vormt voor de regionale mobiliteitsvisie.”²

4.3. Mobiliteitsplannen van de buurgemeenten

4.3.1. Herent

De laatste herziening van het mobiliteitsplan van Herent werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 13 maart 2012.

In samenspraak met Kortenberg werd de Meerbeeksesteenweg bestempeld als een lokale ontsluitingsweg type II. De weg zorgt voor de ontsluiting van Meerbeek en Everberg naar de N2.

Wat betreft het openbaar vervoer, zowel de trein als de bussen, gaan een aantal belangrijke assen voor Herent langs Kortenberg.

Op dit moment wordt het huidige mobiliteitsplan verbreed en verdiept.

4.3.2. Bertem

In april 2016 werd het volledig herzien mobiliteitsplan van Bertem goedgekeurd door de gemeenteraad. Wat betreft het sluisverkeer wenst de gemeente deze problematiek verder bovenlokaal aan te kaarten via een intergemeentelijk overleg met de betrokken buurgemeenten. De categorisering van de wegen werd afgestemd met de categorisering van de wegen in de buurgemeenten, waaronder Kortenberg.

4.3.3. Tervuren

Het mobiliteitsplan van Tervuren werd goedgekeurd in 2020.

Kortenberg wordt enkel vernoemd wanneer het gaat over het samenhangend netwerk van regionaal hoogwaardig openbaar vervoer dat bestaat uit de regionale spoorbedieningen en nieuwe, hoogfrequente trambuslijnen.

4.3.4. Zaventem

Op de vraag of er een mobiliteitsplan aanwezig is bij de gemeente Zaventem werd geen antwoord ontvangen. Op de website van de gemeente Zaventem is echter de beleidsvisie van de gemeente op vlak van mobiliteit terug te vinden.

Eén van de krachtlijnen van de beleidsvisie is dat de gemeente wil samenwerken met de Federale Overheid en de gewesten om het sluipverkeer op bovenlokaal niveau aan te pakken. Het is belangrijk om samen te werken met de verschillende overheden om een beter inzicht te krijgen in de problematiek rond sluipverkeer en het nemen van doeltreffende maatregelen.

4.3.5. Steenokkerzeel

Op 10 juli 2012 werd de herziening van het mobiliteitsplan van Steenokkerzeel goedgekeurd. De impact voor Kortenberg van dit beleidsplan is beperkt. Er is een zone met tonnagebeperking ingesteld in Steenokkerzeel, ook op de Kortenbergsesteenweg. Het vrachtverkeer komende

² Synthesenota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven (goedgekeurd d.d. 18 april 2023 door de Vervoerregioraad).

vanuit Kortenberg moet op de N227 – Tervuursesteenweg blijven. Deze zone werd in overleg met de betrokken buurgemeenten ingesteld. Dit werd goedgekeurd door de gemeenteraad van Kortenberg op 12 december 2011.

4.3.6. Kampenhout

De herziening van het mobiliteitsplan van Kampenhout werd goedgekeurd op 16 mei 2013. Binnen het thema sluipverkeer was één van de doelstellingen een intergemeentelijke aanpak van de algemene verzadiging van het wegennet. Het onderzoek hierover richtte zich binnen het mobiliteitsplan echter op de lokale aanpak van het sluipverkeer en niet op de intergemeentelijke.

RICHTINGGEVEND DEEL

5. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

5.1. Strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Kortenberg

Op basis van de Vlaamse doelstellingen heeft Kortenberg 7 strategische doelstellingen gedefinieerd. (zie 2.3.1.3 Mobiliteitsplan Vlaanderen)

Tabel 2: strategische doelstellingen voor Kortenberg.

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur en milieu
Strategische doelstellingen voor Kortenberg					
1) Veilig en vlot te voet en met de fiets door Kortenberg					
2) Veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes					
3) Comfortabel en toegankelijk openbaar vervoer					
4) Veilig verkeer en leesbare wegen					
5) Toegankelijke en veilige dorpskernen					
6) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen					
7) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden					

5.2. Operationele doelstellingen

Hieronder worden de operationele doelstellingen vanuit de verkenningnota hernomen.

FIETSROUTENETWERK

- het actualiseren van het fietsroutenetwerk;
- het bereikbaar maken van de attractiepolen binnen de gemeente voor fietsers, onder meer door het gebruik maken van de trage wegen (wensbeeld beleidsplan trage wegen);
- het in kaart brengen van knelpunten met betrekking tot een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk;
- het in kaart brengen van strategische locaties voor fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten.

SLUIPVERKEER

- het vaststellen en inventariseren van het sluipverkeer;
- het afstemmen van het gebruik op de functie (categorisering) en vormgeving van de weg.

VEILIG NAAR SCHOOL (SCHOOLROUTES EN SCHOOLOMGEVING)

- het optimaal inschakelen van trage wegen als wandel- en/of fietsverbindingen naar scholen en de fietsverbindingen toevoegen aan het wensbeeld 'lokale fietsroutes';
- het verhogen van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

COMMUNICATIE

- het informeren van de inwoners over (grote) projecten en resultaten van onderzoeken m.b.t. mobiliteit;
- het bijstellen van de bestaande communicatie tussen de gemeentelijke diensten onderling.

6. BELEIDSSCENARIO

6.1. Inleiding

Volgens het beleidsscenario wenst de gemeente Kortenberg voornamelijk in te zetten op het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers door het optimaliseren en het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het uitbreiden van het aanbod van de fietsvoorzieningen, zoals fietsenstalling, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten. Verder zal er gewerkt worden aan het wegwerken van de missing links in de verschillende fietsroutenetwerken.

Naast het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, wordt het openbaar vervoer verder uitgewerkt als een waardig alternatief voor de wagen, onder meer door het oprichten van verschillende hoppinpunten en het toegankelijk maken van de haltes voor openbaar vervoer.

Om het sluipverkeer binnen de gemeente te ontmoedigen, zal er worden nagegaan welke maatregelen kunnen genomen worden zonder de eigen inwoners te hinderen.

Ook de herinrichting van de schoolomgevingen en de 'veilig naar school'-routes krijgen een hoge prioriteit binnen het beleidsscenario.

6.2. Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C

6.2.1. Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

6.2.1.1. A.1. Ruimtelijke planning

6.2.1.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is de uitwerking van de methodiek van structuurplanning op het niveau van Vlaanderen. Het RSV verwoordt de gewenste ruimtelijke structuur en schetst het kader waarin ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. Het structuurplan reikt de basis aan voor het te voeren ruimtelijk beleid. Het werd op 23 september 1997 definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en de bindende bepalingen zijn bekrachtigd met het decreet van 17 december 1997. Het RSV werd gedeeltelijk herzien bij decreten van 19 maart 2004 (BS 21 april 2004) en 25 februari 2011 (BS 18 april 2011).

De gemeente Kortenberg behoort tot het buitengebied aansluitend op het regionaal stedelijk gebied Leuven en de stedelijke rand rond Brussel. Kortenberg situeert zich ongeveer centraal tussen het grootstedelijk gebied gevormd door Brussel en het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, Zaventem met de luchthaven als internationale poort, en het regionaal stedelijk gebied Leuven. Verder wordt de gemeente ook geselecteerd als economisch knooppunt, deel uitmakend van de Vlaamse Ruit (gevormd door de vierhoek Antwerpen – Leuven – Brussel – Gent).

In de algemene visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen zitten vier basisdoelstellingen vervat. Hiervan zijn de volgende twee belangrijk voor de gemeente Kortenberg:

- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoergenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Het RSV wil aan de basis liggen van een duurzame mobiliteit. Dit houdt onder meer in dat:

- de bestaande infrastructuur maximaal benut wordt;
- alternatieve vervoerswijzen verder gestimuleerd worden;
- zo weinig mogelijk nieuwe verkeersstromen gecreëerd worden.

Een duurzame mobiliteit vraagt ook een bijsturing vanuit het domein van de ruimtelijke ordening. Naast de bereikbaarheid spelen ook de verkeersleefbaarheid en – veiligheid een belangrijke rol. Om dit te kunnen nastreven brengt het RSV een hiërarchie aan in het wegennet, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen internationale autosnelwegen (de zogenaamde hoofdwegen), primaire, secundaire en lokale wegen. In het RSV worden de hoofd- en primaire wegen benoemd. Op het grondgebied van Kortenberg bevindt zich de hoofdweg E40. Er bevinden zich geen op- en afritten op het grondgebied van de gemeente. De secundaire wegen worden provinciaal gecategoriseerd en de lokale wegen worden door de gemeente ingedeeld.

Het streven naar een duurzame mobiliteit impliceert een beheersgericht beleid waarbij de economische, sociale, ruimtelijke en milieucomponenten geïntegreerd worden benaderd.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid richt zich bijgevolg op:

- het beheersen van de verplaatsingsbehoefte door een selectieve ruimtelijke planning die rekening houdt met de socio-economische en maatschappelijke behoeften van de samenleving;
- het sturen van de verkeers- en vervoersvraag;
- de aanpassing van het vervoersaanbod.

6.2.1.1.2. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (STRATEGISCHE VISIE)

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed.

De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

Het streefdoel is dat in 2050 meer mensen te voet, met de fiets of in de toekomst eventueel met andere duurzame vervoersmodi naar hun werk of school gaan.

Door nieuwe woon- en werkplekken en voorzieningen te enten op duurzame verplaatsingen, kunnen meer mensen kiezen tussen zoveel mogelijk verplaatsingsmodi, zoals de wagen, de fiets of het collectief vervoer. De ruimtelijke organisatie draagt zo bij tot mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid. De strategische doelstelling voor mobiliteit is dan ook: wonen en werken nabij huidige toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen.

Landelijke gebieden staan voor de opgave een toegankelijk en volledig aanbod aan (basis)voorzieningen te kunnen blijven aanbieden. Het aanbod aan (basis)voorzieningen wordt gegarandeerd door in te zetten op het clusteren en verweven van voorzieningen in kernen met een minimumdraagvlak, het benutten van verdichtingsmogelijkheden, het garanderen van basisbereikbaarheid en het benutten van de knooppuntwaarde. De ruimtelijke ontwikkeling moet de mobiliteitsuitdaging beheersbaar maken.

6.2.1.1.3. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) werd op 7 oktober 2004 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Zes jaar na de goedkeuring werden er belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Deze werden uiteindelijk op 06 november 2012 gepubliceerd in een addendum.

Het RSVB is onder meer belangrijk omwille van de vastlegging van de secundaire wegen I, II en III. Criteria bij deze selectie vormen de functionele aspecten verbinden, verzamelen en toegang geven. Ook verkeersveiligheid en –bereikbaarheid zijn sleutelwoorden in de selectie.

De provincie wenst de mobiliteit in Vlaams-Brabant beter te beheersen door het versterken van alternatieven voor het wegverkeer zoals openbaar en/of collectief vervoer. Globaal wordt gestreefd naar een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, sociale en ecologische componenten ten volle worden onderkend.

Multimodaliteit (versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer), intermodaliteit (mogelijk maken om vlot over te stappen tussen de verschillende vervoerswijzen), gelaagde netwerken (onderscheiden van deelsystemen specifiek voor een bepaalde vervoersfunctie of deelmarkt), compartimentering en landschappelijke inpassing van lijninfrastructuren zijn hierbij cruciale principes.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant plaatst Kortenberg in de deelruimte 'Het Verdicht Netwerk'. Deze deelruimte wordt gekenmerkt door zijn stedelijk netwerk en stedelijke dynamiek. De provincie hanteert volgende mobiliteitsprincipes voor deze deelruimte:

- het bundelen van lijninfrastructuur en verbindende tracés;
- een maximale uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk en het afstemmen van dit netwerk op ruimtelijke ontwikkelingen;
- het ontwikkelen van multimodale knooppunten;
- het verder uitbouwen van een bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk.

De N2 wordt door de provincie aangeduid als secundaire weg type III. Dit type weg garandeert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets. De verbindingfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Doorgaans wordt dit type weg ontdebeld door een hoofdweg, waardoor de verkeersfunctie voor het autoverkeer verminderd wordt.

6.2.1.1.4. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT (CONCEPTNOTA)

Het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant is de opvolger van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.

Op 11 oktober 2022 stelde de provincieraad het ontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte voorlopig vast. Het openbaar onderzoek liep van 01 december 2022 tot en met 01 maart 2023. Momenteel is de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) de adviezen,

opmerkingen en suggesties aan het behandelen. In de loop van 2023 wordt het aangepaste Beleidsplan Ruimte ter goedkeuring voorgelegd aan de provincieraad.

De drie basisprincipes van het beleidsplan zijn:

- efficiënt ruimtegebruik dat open ruimte spaart;
- nabijheid en bereikbaarheid waardoor minder verplaatsingen nodig zijn;
- bescherming en versterking van het landschap in functie van de klimaatverandering.

Kortenberg, Erps-Kwerps en Schoonaarde zijn hiernaast geselecteerd als hoog dynamische woonkern – vervoerskern. Hoog dynamische woonkernen zijn kernen met een goed uitrustingsniveau en ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer. Zij krijgen in de woningprogrammatie het grootste groeipercentage toegemeten.

Mobiliteit heeft een belangrijke rol gekregen in de Visienota Ruimte. Met de transitie naar een duurzame mobiliteit wil de provincie volgende ambities realiseren:

- de leefkwaliteit van onze leefomgeving verbeteren door de verkeersdruk te verminderen;
- de bereikbaarheid van Vlaams-Brabant multimodaal veiligstellen en onze autoafhankelijkheid verminderen, gelet op de filegevoeligheid van onze provincie;
- onze gezondheid verbeteren door het fijn stof en de geluidshinder te verminderen, en door vaker te kiezen voor actieve modi (fietsen en stappen);
- de uitstoot van broeikasgassen – onder meer door onze mobiliteit – drastisch te verminderen.

Ook de infrastructuur voor fietsers en voetgangers krijgt in de visienota bijzondere aandacht. Zo wordt onder meer benadrukt dat er voor een modal shift van de auto naar fietsen en stappen (de actieve modi) kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers en fietsers nodig is. Het gaat hierbij om infrastructuur die aangepast moet zijn aan de diversiteit van gebruikers en rekening houdt met zowel functionele als recreatieve verplaatsingen, en met nieuwe types zoals bakfietsen, e-bikes, ...

6.2.1.1.5. BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT (ONTWERP)

Op 11 oktober 2022 stelde de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant het ontwerpplan voor het nieuwe Beleidsplan Ruimte van de provincie vast. In het najaar 2023 zal het definitieve beleidsplan worden vastgesteld, nadat de opmerkingen die uit adviezen en het openbaar onderzoek (dat liep van 1 december 2022 tot 1 maart 2023) verwerkt zijn. Het beleid zal zich focussen op het versterken van woonkernen en knooppunten, en het vrijwaren van aaneengesloten landbouwgebieden en het verbinden van sterke natuurgehelen. Om deze focus in de realiteit om te zetten, werden er drie basisprincipes voor het ruimtelijk beleid geformuleerd:

1. efficiënt ruimtegebruik;
2. de natuurlijke omgeving als basis;
3. nabijheid en bereikbaarheid.

Vanuit deze drie basisprincipes wordt telkens een ruimtelijk beleid voor elk van de zes thematische beleidskaders opgesteld:

1. mobiliteit;
2. voorzieningen;
3. wonen;

4. economie; 5. open ruimte;
6. energie.

Voor mobiliteit wenst de provincie Vlaams-Brabant in te zetten op de uitbouw van nieuwe en het verbeteren van bestaande infrastructuur voor fietsers en voetgangers, minder verplaatsingen door het versterken van de kernen, de uitrol van een uitstekend openbaar vervoer, de optimalisatie van het wegennet, het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen voor goederentransport, de creatie van verkeersluwe stads- en dorpskernen, het aanbieden van ruimte voor vernieuwende mobiliteitsoplossingen, en de ontwikkeling van goed bereikbare knooppunten. Hiervoor dienen de knooppunten in het mobiliteitsnetwerk een "harde ruggengraat" te vormen voor de ontwikkeling van en in de provincie.

De verschillende kernen van de gemeente Kortenberg kregen volgende classificatie:

- hoogdynamische woonkern – vervoerskern: Kortenberg, Erps-Kwerps en Schoonaarde;
- landelijke dorpskern: Everberg en Meerbeek.

Hoogdynamische woonkernen – vervoerskernen zijn kernen met een hoger voorzieningenniveau dan de omliggende kernen, die verder ook goed ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer.

Landelijke dorpskernen kennen slechts een selectieve toename van het totale woonaanbod, waarbij het behoud van het landelijke karakter belangrijk is. In de woongebieden buiten de kernen is slechts een minimale toename van het totale woonaanbod mogelijk.

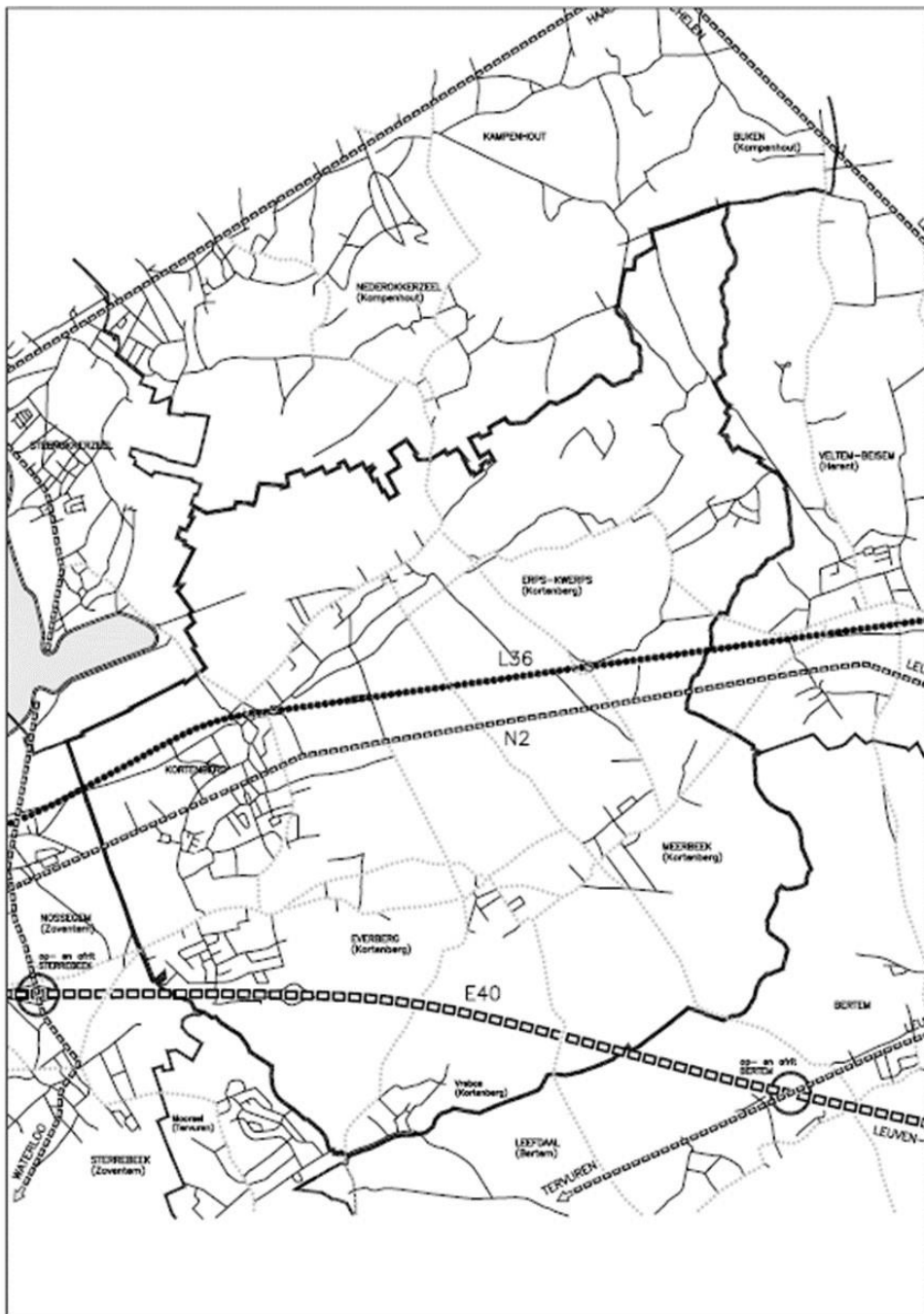
6.2.1.1.6. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN KORTENBERG

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)¹ van Kortenberg is een beleidsplan waarin, in grote lijnen, de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente worden gestuurd. In samenhang met de opstelling van het GRS werd in 2000 een mobiliteitsplan opgemaakt. Dit plan werd in 2012 geüpdatet. Deze aspecten worden besproken in het hoofdstuk 'Mobiliteitsplan Kortenberg' verder in de verkenningsnota.

Het GRS focust op de centrale ligging van Kortenberg tussen Leuven en Brussel en de grote hoeveelheden doorgaand verkeer dat dit met zich meebrengt. De grootste verkeersstromen worden verwerkt door de autosnelweg E40, gevolgd door de gewestweg N2, die fungeert als belangrijke verbindingsweg tussen Leuven en Brussel. Door deze belangrijke functie als verbindingsweg ondervindt de N2 hoge verkeersintensiteiten. Het is net deze hoge belastingsgraad die ervoor gezorgd heeft dat er in de loop der tijd verschillende sluiproutes zijn ontstaan binnen de gemeente Kortenberg.

Het GRS wijdt het onveiligheidsgevoel van de fietsers binnen de gemeente aan deze hoge belasting van het bestaande wegennet.

¹ GRS Kortenberg, definitief vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 7 juni 2004 en goedgekeurd door de deputatie d.d. 17 augustus 2004.



ruimtelijk structuurplan kortenberg

VERK - bestaande verkeersstructuur

	LUCHTHAVEN		SPOORWEG
	AUTOSNELWEG		INGEMEENTELIJKE WEGEN
	INTERSTEDELIJKE WEG		LOKALE WEGEN

bron :
eigen verwerking

kaart -
datum
juli 2000

auteur
piengroep concept

**piengroep
CONCEPT**


1:4000

Figuur 1: bestaande verkeersstructuur (bron: ruimtelijk structuurplan Kortenberg).

Binnen het GRS worden enkele problemen/knelpunten en kwaliteiten/potenties van het verkeer en de verkeersafhandeling in de gemeente beschreven. Het hoofdknelpunt m.b.t. verkeer in de gemeente wordt als volgt omschreven: "Het verkeer verloopt minder vlot en tast de

leefomgeving en de leefbaarheid aan in de kernen". Dit hoofdknelpunt wordt opgesplitst in verschillende, kleinere, problemen die elk een eigen aanpak verdienen:

- de snelheid ligt zeker te hoog in de kernen;
- de huidige verkeersingrepen zijn te talrijk gepland en bieden weinig bescherming voor de zwakke weggebruiker;
- het aantal voet- en zeker fietsroutes is beperkt in de gemeente;
- een onduidelijke categorisering van het wegennet leidt tot sluipverkeer, verkeerde ontsluitingswegen, overlast in bepaalde woongebieden;
- in het centrum zijn de gewestweg en de Stationstraat onveilig voor fietsers en voetgangers en buiten de spits wordt er te snel gereden;
- in de dorpskernen is het evenwicht tussen parkeren en openbaar domein zoek en wordt wild geparkeerd op piekmomenten;
- de kruispunten zijn onduidelijk wat betreft profiel en herkenbaarheid;
- de ontsluiting van D'Ieteren levert problemen op aan de gewestweg;
- de intergemeentelijke verbindingswegen zijn onvoldoende uitgerust voor deze taak en meestal autogericht aangelegd waardoor fietsers het moeilijk hebben gebruik te maken van deze routes;
- er is een lage frequentie van bediening van het spoorwegverkeer en busbediening;
- de autosnelweg veroorzaakt lawaai-overlast zeker in de wijk Armendaal;
- de luchthaven geeft lawaaihinder in Erps-Kwerps;
- het ontwerp van de NMBS voor de stationsomgeving beperkt de mogelijkheden voor het gebruik van deze ruimte;
- de overheersing, op bepaalde plaatsen en zeker voor wat de gewestweg betreft, van de verkeersoppervlakte ten nadele van de leef- en bebouwde ruimte;
- het bedrijf I.C.I. HUNTSMAN genereert een verkeersleefbaarheids- en veiligheidsprobleem;
- de doorstroming van het openbaar vervoer tijdens de spits komt in het gedrang;
- het openbaar domein wordt bij herinrichting niet altijd kwalitatief benaderd.

Gelukkig zijn er ook kwaliteiten en potenties in de gemeente wat betreft het verkeer en de leefbaarheid:

- de ligging en bereikbaarheid van beide stations is een pluspunt;
- verscheidene woonwijken zijn verkeersvriendelijker aangelegd en relatief veiliger;
- de voetwegen zijn een veilige verbinding tussen bepaalde locaties binnen kernen;
- het stratenpatroon in enkele dorpen nodigt uit tot het matigen van de snelheid;
- bij de nieuwe heraanleg van straten wordt door de gemeente meer gekozen voor het langzaam verkeer;
- de snelheidsremmers worden door de bewoners min of meer aanvaard;
- het busvervoer is op de hoofdlijn in de spitsuren voldoende aanwezig;
- de gemeente heeft een goedgekeurd mobiliteitsplan en voert dit gefaseerd uit.

6.2.1.2. A.2. Strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit

6.2.1.2.1. RUP VERHOOGEN (GEMEENTELIJK)

Het RUP werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 3 juli 2008 en heeft betrekking op een bedrijf dat zich specialiseert in tuinaanleg en -onderhoud.

De bestemming is geënt op het bestaande vergunde tuinaannemersbedrijf en laat enkel gepaste activiteiten toe in dezelfde sfeer. Indien het bedrijf andere activiteiten wenst of er zich een ander bedrijf komt vestigen, zal het in dezelfde aard moeten zijn met uitsluiting van verkeersaantrekkende activiteiten, transportbedrijven en hinderlijke activiteiten vanuit de milieuaspecten.

6.2.1.2.2. RUP TER BRUGGEN (GEMEENTELIJK)

Het RUP is definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 23 februari 2006 en handelt over het bestaan van de zonevreemd gelegen voetbalvelden in Kwerps.

De huidige inplanting van de parking, complementair gelegen aan deze van het sportcomplex, en de buffering ervan zijn garanties voor een minimale hinder van voertuigen. De wegen naar en van de infrastructuur in de woonzone zijn enkel voor diensten en hulpdiensten bereikbaar. Het parkeren en de verkeersafwikkeling zijn enkel voor de plaatselijke activiteiten en worden beperkt.

6.2.1.2.3. RUP SCHRIJNWERKERIJ BEYENS (GEMEENTELIJK)

Dit RUP is goedgekeurd door de gemeenteraad op 1 augustus 2013 en beschrijft het plangebied van het bedrijf.

Het bedrijf is gelegen langs de Nederokkerzeelsesteenweg in Erps-Kwerps. De nodige parkeerbehoefte voor personeel en particulieren wordt voorzien op eigen terrein, net als een voldoende ruime standplaats voor de leveringen van vrachtwagens. Hierdoor worden er geen significante negatieve effecten verwacht op de mobiliteit.

6.2.1.2.4. RUP GULDENDELLE (GEMEENTELIJK)

Het RUP is goedgekeurd door de gemeenteraad op 22 juni 2006.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan beoogt de uitbreiding van de bestaande bedrijvzone aansluitend bij het hoofddorp. De huidige voorschriften (beperkte perceelsoppervlakte en prioriteitsbepalingen bij de fasering) waarborgen het lokale karakter. Hierdoor worden er geen significante negatieve effecten verwacht op de mobiliteit rond de site.

6.2.1.2.5. RUP GROENE SCHICHT (GEMEENTELIJK)

Dit RUP is nog in opmaak. De startnota werd goedgekeurd op 10 november 2021 door het college van burgemeester en schepenen.

Het RUP voorziet de realisatie van het sociaal woonproject Kortenberg – West in een beperkt deel van het woonuitbreidingsgebied tussen de Vierhuizenstraat, Vogelenzangstraat en de Hoogveldstraat.

Het overige deel van het woonuitbreidingsgebied tussen de Vogelenzangstraat – Achterenbergstraat – Sterrebeeksesteenweg – Hoogveldstraat zal worden omgevormd naar een openruimtegebied dat gevrijwaard zal blijven van bebouwing.

Er wordt gestreefd naar een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, sociale en ecologische componenten ten volle worden onderkend.

De herbestemming van het WUG naar Gemengd openruimtegebied brengt geen mobiliteitsimpact teweeg. De aanwezige voetweg die de site doorkruist blijft ongewijzigd. Er worden geen verkeer-genererende activiteiten gepland.

De voorschriften voor de zone met gemengd openruimtegebruik moeten verkeer-genererende activiteiten onmogelijk maken. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen (van sociale aard) moeten deze kleinschalig blijven. Het lokale karakter en de afstemming op het omringende woongebied zijn bij deze afweging steeds de voornaamste uitgangspunten. De aantrekking van verkeersstromen richting de site, die de dynamiek van het lokale niveau overstijgen, wordt hiermee vermeden.

De uiteindelijke invulling van voorliggend RUP kan voorzien in het versterken van voet-, wandel- en fietswegen, langzame verkeersverbindingen

6.2.1.2.6. RUP SPORTINFRASTRUCTUUR NOODBOSWEG (GEMEENTELIJK)

Dit RUP is nog in opmaak. De startnota werd op 10 februari 2021 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

Met het RUP wil men onder meer het gebruik van alternatieven voor de auto stimuleren door het bundelen van nieuwe sportinfrastructuur. De parkeerterreinen kunnen gedeeld worden met het naastgelegen Universitair Psychiatrisch Centrum (UPC).

Op 25 mei 2022 keurde het college van burgemeester en schepenen de mobiliteitsstudie, opgemaakt in het kader van dit RUP, goed. Er worden geen grote mobiliteitseffecten verwacht.

6.2.1.2.7. RUP SPORTTERREINEN EVERBERG (GEMEENTELIJK)

Het RUP werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 11 mei 2006.

Het bijzonder plan van aanleg 'sportterreinen Everberg' werd opgestart om een compact recreatiegebied te voorzien aansluitend bij de kern van Everberg, waarbinnen een bestaand en een geherlokaliseerd voetbalveld gelegen zijn. Door deze bundeling wordt de bestaande openruimteverbinding tussen Everberg en Meerbeek open gehouden. Het resterende gebied tussen de recreatieve zone en de aanpalende bebouwde straten, alsmede de inrichting van deze bebouwde straten, is opgenomen in het plangebied. Aangaande deze laatste betreft het een verfijning van het gewestplan, de bouwstroken worden afgebakend en de voorschriften bepaald. Het resterende binnengebied wordt, voor het deel dat aansluit bij de kern en volgens het gewestplan in woongebied ligt, ontsloten en ontwikkeld als verdichtingsgebied. Het deel tussen dit laatste en de recreatiezone wordt ingericht als zone voor groen voor passieve recreatie. Het RUP bevestigt en verfijnt de reeds aanwezige woonfunctie en het groene karakter van de omgeving. Het bestaande voetbalveld werd uitgebreid met de herlokalisatie van een ander, reeds bestaand, voetbalveld. Men voorzag geen grote mobiliteitseffecten.

De uiteindelijke invulling van het RUP voorzag in het voorzien van een trage verbinding tussen het Everberg en het centrum van Meerbeek.

6.2.1.2.8. RUP DORPSKERN MEERBEEK (GEMEENTELIJK)

Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2011.

Het doel van het plan is in eerste instantie om een landschappelijk geïntegreerde uitbreiding van het kerkhof mogelijk te maken gezien het acute capaciteitsgebrek. Het plangebied is ruimer genomen om een algemene visie te kunnen ontwikkelen op de noordelijke rand van de kern van Meerbeek.

De Dorpsstraat, die toch ook een aantal functies langsheen de straat heeft, kreunt onder de verkeersstroom die er passeert. De verkeerstoename van de laatste jaren, grotendeels veroorzaakt door sluipverkeer, dreigt het rustige en landelijke karakter van dit dorp aan te tasten.

Waar mogelijk wordt gestreefd naar een optimale integratie van het bestaande openbaar vervoersnetwerk. Indien dit niet haalbaar blijkt, wordt basismobiliteit nagestreefd. In de kern van Meerbeek zelf worden de scholen via een langzame verkeersas verbonden. De bestaande langzaam verkeersverbindingen worden ecologisch ingericht in functie van het bevorderen van de biodiversiteit en het minstens behouden ervan. De oude voetwegen zijn van belang in de dorpskernen om verplaatsingen zonder gemotoriseerd verkeer aangenaam te houden.

6.2.1.2.9. RUP WEEKENDVERBLIJVEN, CAMPINGS EN RESIDENTIËLE WOONWAGENTERREINEN – DEELRUP DEN TOMME (PROVINCIAAL)

PRUP Den Tomme is een onderdeel van het provinciaal RUP 'Weekendverblijven, campings en residentiële woonwagenterreinen' en werd goedgekeurd in het ministerieel besluit van 8 oktober 2013.

Het plangebied wordt ontsloten door de Heerbaan. Enkel het zuidelijke deel wordt ontsloten via de Vloetgrachtstraat.

De toekomstige verkeersgeneratie van de bijkomende woongelegenheden, namelijk 42, is relatief ten opzichte van de totale cluster, namelijk 187.

Wat betreft het parkeren, is er geen of zeer weinig extra parkeerbehoefte.

Er wordt besloten dat er geen significante negatieve effecten verwacht worden op de mobiliteit binnen dit plangebied.

6.2.1.2.10. RUP HISTORISCH GEGROEID BEDRIJF D'IETEREN TE KORTENBERG (GEWESTELIJK)

Dit GRUP is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 mei 2006.

Het bedrijf D'Ieteren wordt beschouwd als een historisch gegroeid bedrijf en is volgens het gewestplan gelegen in gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen. Het is beperkt gelegen in agrarisch gebied voor wat het waterbekken betreft. Er worden twee uitbreidingen voorgesteld, respectievelijk een tijdelijke oostelijke uitbreiding in agrarisch gebied ten behoeve van de dringende nood aan bijkomende parkeeroppervlakte en een permanente westelijke uitbreiding in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut voor de bouw van een parkeergebouw.

D'Ieteren stelt ongeveer 414² werknemers tewerk. Slechts een beperkt aantal daarvan wonen in Kortenberg. Een 250-tal werknemers gebruikt de wagen om het bedrijf te bereiken. Een 60tal maakt gebruik van een vorm van gemeenschappelijk vervoer, in hoofdzaak carpooling.

Naast het woon-werkverkeer genereert de bedrijfssite ook vrachtverkeer. Momenteel bereiken ongeveer 450 vrachtwagens per week het bedrijf. Hierbij komen nog eens gemiddeld 75 bewegingen van bestel- of personenwagens die ook leveren. De Leuvensesteenweg is een belangrijk verbindingssas voor het bedrijf.

Via het knooppunt met de Mechelsesteenweg in Nossegem kan het bedrijf vlot aansluiten op de hoofdverkeersweg A3.

² Cijfers uit de toelichtingsnota van het GRUP

Daarnaast maakt het bedrijf ook gebruik van de aangrenzende spoorlijn 36 voor de aanvoer van wagens en onderdelen. De mobiliteitsdruk ligt dus vrij hoog.

6.2.1.2.11. RUP GESLOTEN JEUGDINSTELLING EVERBERG (GEWESTELIJK)

Dit GRUP werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 mei 2008 en heeft betrekking tot de oprichting van en het uitvoeren van aanpassingswerken aan een gesloten instelling voor jonge delinquenten voorzien op het voormalige militair domein "De Grubbe" in Everberg.

Het centrum voor delinquente jongeren is een instelling die functioneert voor het volledige Vlaamse grondgebied. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is dit een relatief centraal gelegen locatie. De locatie is bereikbaar voor de betrokken diensten (waaronder de rechtbanken) die over Vlaanderen verspreid zijn, zodat al te grote verplaatsingen vermeden worden. Het beperken van de verplaatsingsafstand beantwoordt aan de het principe van duurzame ruimtelijk ontwikkeling. Een locatie met een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer heeft vanuit duurzame ruimtelijke ontwikkeling de voorkeur op een louter autogerichte locatie. Om de negatieve impact van autoverkeer in de woonkernen (voornamelijk Everberg) te beperken is bijkomende bewegwijzering naar de instelling aangewezen.

6.2.1.2.12. RUP 'DE CONINCK NV' TE KORTENBERG (GEWESTELIJK)

Dit GRUP werd op 20 december 2012 goedgekeurd.

Het betreft een bouwbedrijf dat een groot deel van zijn activiteiten verplaatst van Meerbeek naar Veltem (deelgemeente van Herent).

Het GRUP beoogt een herschikking en een beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Hierdoor zal een aanzienlijke verschuiving plaatsvinden van buitenopslag naar binnenopslag.

De site te Kortenberg wordt ontsloten op de Hulsbergstraat, met een belangrijke doorgaande functie. De weg sluit in zuidelijke richting aan op de N3 (Tervuursesteenweg), waar eveneens een op- en afrittencomplex op de E40 gelegen is (nabij de kern van Bertem). In noordelijke richting sluit de Hulstbergstraat aan op de Wijnegemhofstraat, net voor de kern van Meerbeek, waarna de N2 (steenweg Brussel-Leuven) vlot kan bereikt worden.

Het mobiliteitsprofiel van de site kent een 80tal voertuigbewegingen per dag, waarvan een 50tal woon-werkverkeer van het personeel dat in hoofdzaak met de wagen komt. De overige

bewegingen betreffen vrachtverkeer en vervoer van personeel van de afdeling schrijnwerkerij naar werven op locaties via bestelwagens. Ook werfleiders van de afdeling bouw komen op wisselende tijdstippen en gemiddeld 2 keer per dag aan en afgereden om allerlei kleiner materiaal op te halen. Het bedrijf geeft in het aanvraagdossier tot planologisch attest aan dat dit mobiliteitsprofiel in de toekomst ongewijzigd zal blijven gezien geen uitbreiding van activiteiten, noch capaciteitsverhoging van de bestaande activiteiten beoogd wordt.

6.2.1.2.13. HERINRICHTING VAN DE LEUVENSESTEENWEG (N2) IN KORTENBERG

AWV heeft in 2022 een studie bureau aangesteld om een voorontwerp op te maken voor de volledige herinrichting van de N2 tussen de kruispunten met de Walenstraat/Walenweg en de

Prinsendreef/Noodbosweg (ongeveer 2,8 km). De herinrichting heeft tot doel alle vervoersmiddelen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en zwaar verkeer) een veilige en volwaardige plaats op de weg te geven. Volgende vier aandachtspunten worden in detail onderzocht:

- een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur;
- de goede en vlotte doorstroming van het openbaar vervoer;
- de leefbaarheid van de kern van Kortenberg;
- de bereikbaarheid van de handelaars en de parkeergelegenheid in de kern van Kortenberg.

Ook binnen het strategische project Regionet wordt de N2 gezien als één van de assen voor hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen. Goed openbaar vervoer versterkt de bereikbaarheid van de gemeente, en met uitbreiding de regio, voor alle verschillende vervoersmodi. In kader van de implementatie van het hoogwaardige openbaar vervoersnetwerk is onder meer voor de N2 in Kortenberg een ontwerpstudie opgestart.

6.2.1.2.14. OMGEVINGSANALYSE KORTENBERG

De omgevingsanalyse voor het grondgebied van de gemeente Kortenberg werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 29 juni 2015.

"Het doel van de omgevingsanalyse is om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente in goede banen te leiden en ze te kaderen binnen een duidelijke toekomstvisie. De omgevingsanalyse tracht een visie te vormen voor de gemeente Kortenberg in de nabije en verre toekomst. Met als thema's landschap, kernversterking, mobiliteit en trage netwerken trachten we een toekomstbeeld te schetsen van de gewenste ruimtelijke kwaliteit en woonkwaliteit.³"

Binnen deze omgevingsanalyse worden vier verschillende krachtlijnen geformuleerd:

- Kortenberg als verzameling van sterke kernen;
- het landschap als groenblauw netwerk;
- een duidelijke plek voor de auto;
- een intergemeentelijk trage wegennetwerk tussen de kernen.

In de inleiding wordt expliciet gesteld dat aspecten zoals mobiliteit wel een rol spelen in de totstandkoming van de ruimtelijke voorstellen, maar niet de voornaamste focus vormen van deze studie: *"In de eerste plaats richten we ons op het bebouwde weefsel en de plekken waar het bebouwde weefsel en de open ruimte elkaar ontmoeten. Over de grote stukken agrarische*

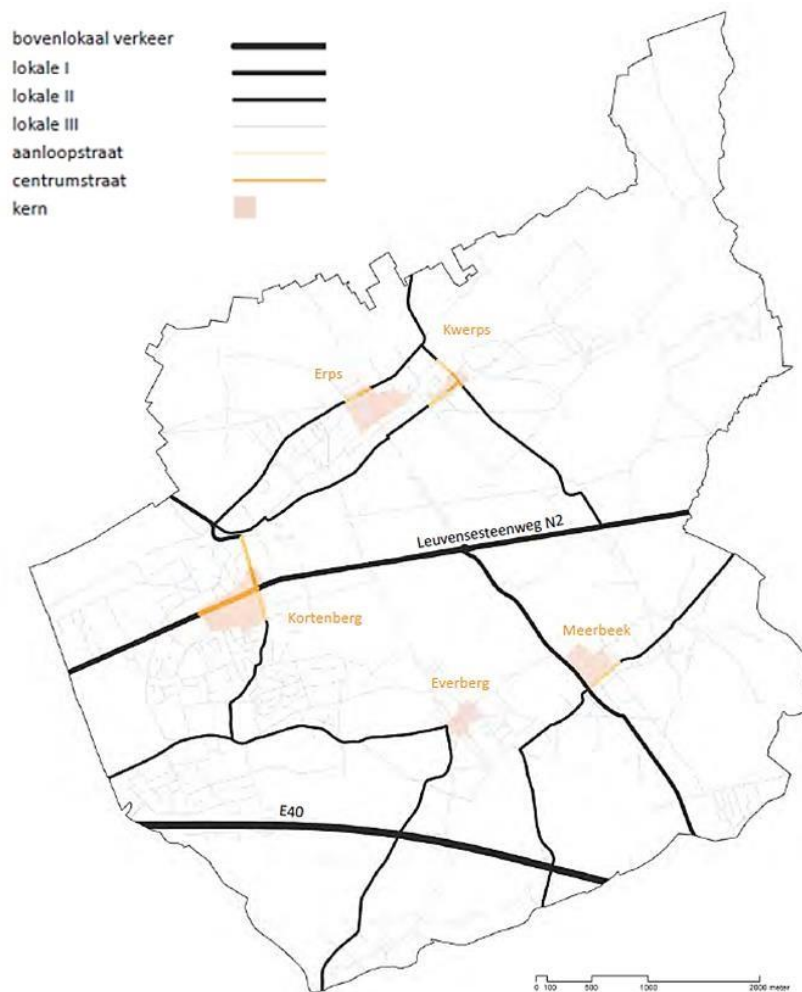
open ruimte of natuurgehelen doen we in dit document minder uitspraken. Andere aspecten zoals recreatie, historisch erfgoed of mobiliteit spelen wel een rol in de totstandkoming van onze ruimtelijke voorstellen, maar vormen niet de voornaamste focus van deze studie. Zo zullen ontwikkelingsmogelijkheden voor gemeenschapsvoorzieningen (voorzieningen voor cultuur, sport, onderwijs, etc.) verder bestudeerd moeten worden."

Een duidelijke plek voor de auto

In de kernen is het belangrijk om op zoek te gaan naar een evenwicht tussen de verbindingfunctie van de wegen en de verblijfskwaliteit en veiligheid in de kernen. Er wordt in

³ Omgevingsanalyse Kortenberg pag. 4

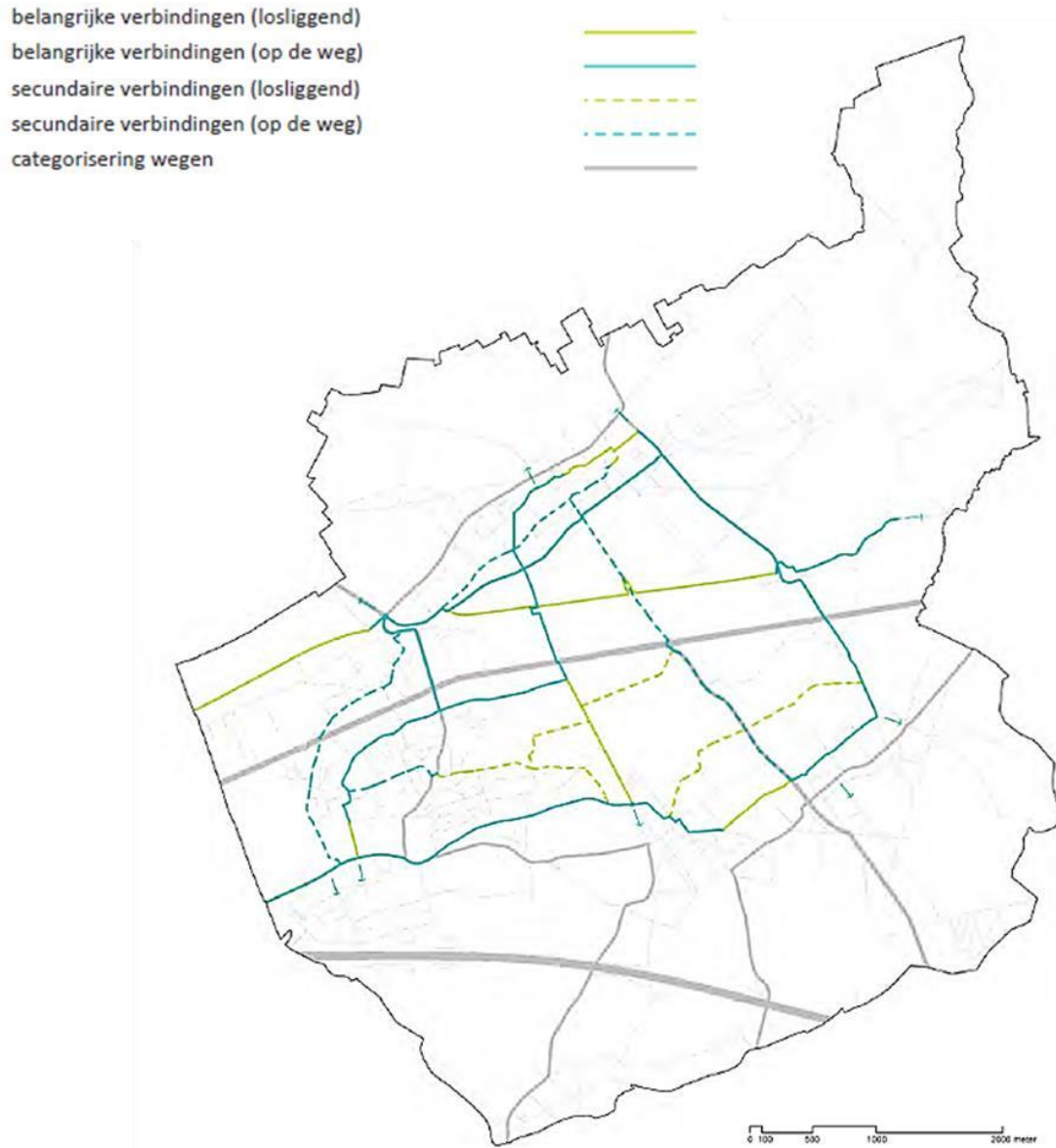
de omgevingsanalyse niet ingegaan op de verkeersfunctie van de N2. Wel bevat de studie een beeldkwaliteitskader voor de verschillende types van wegen die in de gemeente Kortenberg aanwezig zijn (Tabel 3).



Figuur 2: wegen in Kortenberg (bron: Omgevingsanalyse, 2015).

Een intergemeentelijk trage wegennetwerk tussen de kernen

De gemeente Kortenberg bestaat uit verschillende, uit elkaar liggende kernen. De afstand tussen de kernen is te groot om functionele voetgangersverbindingen te faciliteren, maar voor de uitbouw van fietsverbindingen zijn er wel heel wat potenties. Er zijn nog veel groeimogelijkheden wat betreft het fietsgebruik voor verplaatsingen binnen de gemeente. Dit fietsgebruik kan gestimuleerd worden door het voorzien van snelle en veilige fietsverbindingen.



Figuur 3: voorstel trage wegennetwerk (bron: Omgevingsanalyse, 2015).

Tabel 3: voorstel profiel opbouw voor verschillende wegentypes (bron: Omgevingsanalyse, 2015).

	dorpskern	centrumstraat	lokale III	lokale II	lokale I	
profiel opbouw	voetpad	<ul style="list-style-type: none"> onderdeel van de pleinruimte niet afzonderlijk gemarkeerd zo breed mogelijk op zelfde niveau als de rijloper 	<ul style="list-style-type: none"> zo breed mogelijk (min. 1,8m) licht verhoogd t.o.v. de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> vrije zone van min. 1,8m onderdeel van het volledige profiel bij woonerven licht verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten 	<ul style="list-style-type: none"> min. 1,8m verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten 	<ul style="list-style-type: none"> min. 1,8m binnen bebouwde kom verhoogd t.o.v. de rijweg bij woonstraten geen buiten bebouwde kom (grasbermen)
	fietspad	<ul style="list-style-type: none"> fietsers op de rijbaan en onderdeel van de pleinruimte markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> fietsers op de rijbaan markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> fietsers op de rijbaan bij drukke woonstraten: markering van de tegengestelde richting door aanduiding met verkeersnagels 	<ul style="list-style-type: none"> fietsers op de rijbaan indien toch gewenst: verhoogd t.o.v. de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> vrijliggende fietspaden 1,75m + 0,50m veiligheidsstrook verhoogd t.o.v. de rijweg
	parkeerstrook	<ul style="list-style-type: none"> afgebakende parkeervakken parkeren langs de rijloper op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> afgebakende parkeervakken parkeren langs de rijloper op zelfde niveau aangelegd als het voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> afgebakende parkeervakken parkeren langs de rijloper op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg 	<ul style="list-style-type: none"> afgebakende parkeervakken binnen de bebouwde kom op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg buiten de bebouwde kom op grasbermen indien aanwezig 	<ul style="list-style-type: none"> afgebakende parkeervakken binnen de bebouwde kom op het zelfde niveau aangelegd als de rijweg buiten de bebouwde kom op grasbermen indien aanwezig
	rijweg	<ul style="list-style-type: none"> op pleinniveau subtiele markering door doorlopende goot en eventueel lage paaltjes geen boordsteen 	<ul style="list-style-type: none"> duidelijk gemarkeerd met lage, afgeschuinde boordsteen verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> woonstraat: duidelijk gemarkeerd met lage, afgeschuinde boordsteen verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad woonerf: aangelegd op zelfde niveau als het voetpad met subtiele markering door doorlopende goot 	<ul style="list-style-type: none"> duidelijk gemarkeerd met hoge, rechte boordsteen verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad 	<ul style="list-style-type: none"> duidelijk gemarkeerd met hoge, rechte boordsteen verlaagd aangelegd t.o.v. voetpad
groenstructuur	grasbermen	-	-	<ul style="list-style-type: none"> bij landelijke woonstraten indien wegprofiel dit toelaat 	<ul style="list-style-type: none"> buiten de bebouwde kom bij kruising met grote landschappelijke dragers 	<ul style="list-style-type: none"> buiten de bebouwde kom
	bepantingsvak	-	-	<ul style="list-style-type: none"> bij woonstraten als afwisseling tussen de parkeerstrook als aankleding van het woonerf 	-	-
	bomen	<ul style="list-style-type: none"> solitaire bomen als accent verspreide plaatsing op plekken waar ze kunnen uitgroeien 	<ul style="list-style-type: none"> als accent verspreide plaatsing op plekken waar ze kunnen uitgroeien plaatsing in zone voor parkeren of in voetgangerszone bij voldoende breedte 	<ul style="list-style-type: none"> als accent verspreide plaatsing op plaatsen waar ze kunnen uitgroeien plaatsing in zone voor parkeren als aankleding van het woonerf 	<ul style="list-style-type: none"> boomstructuren enten op kruising van de straat met de grote landschappelijke dragers (bossen en beekvalleien) plaatsing in zone voor parkeren of grasbermen 	<ul style="list-style-type: none"> boomstructuren enten op kruising van de straat met de grote landschappelijke dragers (bossen en beekvalleien) plaatsing in zone voor parkeren of grasbermen
materialisatie	verharding	<ul style="list-style-type: none"> hoogwaardige materialisatie van gevel tot gevel (bvb. kleiklinker of natuursteen) 	<ul style="list-style-type: none"> voetpaden en parkeervakken in hoogwaardige materialisatie van gevel tot gevel (bvb. kleiklinker of natuursteen) rijweg in asfalt 	<ul style="list-style-type: none"> voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) rijweg in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) 	<ul style="list-style-type: none"> voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) rijweg in asfalt 	<ul style="list-style-type: none"> voetpaden en parkeervakken in elementenverharding in beton (bvb. betonstraatsteen) rijweg in asfalt
	boordsteen	-	lage, afgeschuinde	lage, afgeschuinde	hoge, rechte	hoge, rechte
	verlichting	<ul style="list-style-type: none"> lage masten, gemiddelde lichtintensiteit maatwerk (bvb. belichten historische gebouwen en monumenten) streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> lage masten, gemiddelde lichtintensiteit maatwerk (bvb. belichten historische gebouwen en monumenten) streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> lage masten, lage lichtintensiteit streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> middelhoge masten, gemiddelde lichtintensiteit streven naar een gebiedsdekkende huisstijl 	<ul style="list-style-type: none"> hoge masten, hoge lichtintensiteit streven naar een gebiedsdekkende huisstijl
	meubilair	<ul style="list-style-type: none"> aandacht voor zitmeubilair streven naar een gebiedsdekkende huisstijl voor Kortenberg 	<ul style="list-style-type: none"> aandacht voor zitmeubilair streven naar een gebiedsdekkende huisstijl voor Kortenberg 	<ul style="list-style-type: none"> integratie van inrichtingselementen in de woonerven 	-	-

6.2.1.2.15. BETAALBAAR WOONPROJECT KORTENBERG WEST

Het betaalbaar woonproject Kortenberg West is een sociaal woonproject van de gemeente Kortenberg met als partners Vlabinvest (Agentschap voor woon- en zorginfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant) en SWaL (Sociaal Wonen arro Leuven). In totaliteit zullen er 122 woonentiteiten gecreëerd worden, namelijk:

- 22 Vlabinvest – kavels;
- 20 Vlabinvest – koopwoningen;
- 24 Vlabinvest – huurwoningen;
- 56 sociale huurwoningen.

De woonentiteiten beschikken over 1 tot 4 slaapkamers.

De omgevingsvergunningsaanvraag is momenteel lopende.

6.2.1.2.16. BGO KERNVERSTERKING (VISIENOTA)

De gemeente Kortenberg heeft heel wat troeven in handen waardoor het er aantrekkelijk wonen is, onder andere een goede ontsluiting door verschillende mobiliteitsnetwerken. Echter is het grondgebied van de gemeente beperkt en dient er duurzaam en doordacht te worden omgesprongen met de beschikbare ruimte. Daarom werd er een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van wonen, werken en lever uitgewerkt.

Deze visie rond kernversterking houdt onder andere rekening met de uitgevoerde woonbehoeftestudie en de uitgangspunten van de ontwerp-beleidsplannen van Vlaanderen en de provincie Vlaams-Brabant. De uitdaging bestaat erin om de doelstellingen van de visie te realiseren zonder afbreuk te doen aan de eigenheid van de gemeente.

Zones met veel voorzieningen en openbaar vervoer in de buurt zijn geschikte plekken om het meeste aantal woningen te realiseren. Voor Kortenberg zijn dit Kortenberg-centrum, Erpskwerps en Schoonaarde.

De landelijke dorpskernen, zoals Everberg en Meerbeek, lenen zich enkel tot een beperkte verdichting. Er zijn immers minder voorzieningen en minder openbaar vervoer.

De visienota kernversterking werd voorgesteld en besproken met de raadsleden tijdens een raadscommissie op 31 mei 2022 en op 2 juni 2022 met leden van de adviesraden en inwoners. De visietekst werd als beleidsmatig gewenste ontwikkeling (BGO) op 12 september 2022 door de gemeenteraad goedgekeurd. Nadien volgt de vertaling van dit document in een ruimtelijk uitvoeringsplan kernversterking en een algemene stedenbouwkundige verordening.

6.2.1.3. A.3. Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

6.2.1.3.1. NIEUWE WEGCATEGORISERING

De nieuwe wegcategory, robuust wegennet, werd vastgelegd in het Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid goedgekeurd door het Vlaamse Parlement op 7 oktober 2020.

De nieuwe wegcategory bestaat uit 6 categorieën die onderverdeeld zijn in 3 hiërarchische lagen.

HOOFDWEGENNET

- **Europese hoofdwegen:** de Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland;
- **Vlaamse hoofdwegen:** De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen.

DRAGENDE NETWERK

Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegenet ingeschakeld worden om het hoofdwegenet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven.

- **Regionale wegen:** de regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegenet enerzijds en tussen het hoofdwegenet en de regionale logistieke knopen anderzijds;
- **Interlokale wegen:** de interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

HET LOKALE WEGENNET

De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert binnen de hoofdwegen of het dragend net, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

- **Lokale ontsluitingswegen:** ontsluitingswegen behoren tot het lokale wegennet en hebben geen verbindende functie, maar ontsluiten een groot of klein gebied;
- **Lokale erftoegangswegen:** erftoegangswegen behoren tot het lokale wegennet en zijn de laagste categorie. Ze dienen enkel om de toegang te geven tot de percelen langs de weg.

Tabel 4: inrichtingsprincipes ontsluitingswegen (bron: basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).

	BUBEKO (max 70 km/h)	BIBEKO (max 50 km/h of 30 km/h)	Kerngebied (max 30 km/h)
	Gesloten verharding.	Gesloten verharding.	Gesloten verharding.
	De openbare weg wordt niet standaard verlicht (dynamische aansturing mogelijk). Openbare verlichting kan voorzien worden ter hoogte van discontinuïteiten, gevaarpunten of attractiepolen. Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.
	Geen zebrapaden op wegvakken tenzij gemotiveerd vanuit de omgeving.	Zebrapaden op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter van ontsluitingswegen. Zebrapaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten.
	Vrijliggende fietspaden (zie <u>Vademecum fietsvoorzieningen</u>).	Aanliggende fietspaden (zie <u>Vademecum fietsvoorzieningen</u>).	Gemengd verkeer (zie <u>Vademecum fietsvoorzieningen</u>).
	Parkeren op de rijbaan moet vermeden worden.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.
	Openbaar vervoer halteert afhankelijk van de context op rijbaan of in een haltehaven ^a .	Openbaar vervoer halteert op rijbaan maar i.f.v. specifieke context kan halteren in haltehaven aangewezen zijn.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.
Bedrijventerreinen/kmo-zones, contacterparken, landbouwbedrijven,	Maximum 50 km/h. Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers sterk aangeraden.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het scheiden (vrijliggende fietspaden) en/of ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het scheiden (vrijliggende fietspaden) en/of ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.
Schoolomgevingen	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.
Recreatiegebieden	Maximum 50 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.

Tabel 5: inrichtingsprincipes erftoegangswegen (bron: basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).

	BUBEKO (max 50 km/h)	BIBEKO (max 50 km/h of 30 km/h)	Kerngebied (max 30 km/h)
	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.	Gesloten verharding. Aandacht voor klimaatbestendige inrichting is aangewezen.
	De openbare weg wordt niet standaard verlicht (dynamische aansturing mogelijk). Openbare verlichting kan voorzien worden ter hoogte van discontinuïteiten, gevaarpunten of attractiepolen. Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.	De openbare weg kan verlicht worden (dynamische aansturing mogelijk). Als verlichting ontbreekt, moet er extra aandacht gaan naar bebakening (bv. randmarkering of reflectoren), in het bijzonder ter hoogte van scherpe bochten en op plaatsen waar verhoogde attentie van de weggebruiker nodig is.
	Zebropaden op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebropaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebropaden op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Aanliggende fietspaden of gemengd verkeer in functie van intensiteit (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).
	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.	Parkeren op de rijbaan toegelaten.
	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.	Openbaar vervoer halteert op rijbaan.
Bedrijventerreinen/kmo-zones, containerparken, landbouwbedrijven, ...	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers sterk aangeraden.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.	Afhankelijk van de massa, snelheid en intensiteit van het aanwezige verkeer is het ontvlechten van vrachtwagenverkeer en fietsers/voetgangers nodig.
Schoolomgevingen	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers en/of (variabele) schoolstraten	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers. en/of (variabele) schoolstraten
Recreatiegebieden	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers	Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers

De definiëring van de nieuwe wegcategorieën kan een hiaat creëren naar de verbinding van twee dorpskernen gelegen binnen dezelfde maas. Soms wordt hiervoor een nieuwe lokale wegcategorie of variant gedefinieerd, nl. de lokale verbindingswegen. Voor de gemeente Kortenberg doet deze situatie zich voor tussen de dorpskernen Everberg en Meerbeek. Er zijn 3 opties om dit aan te pakken:

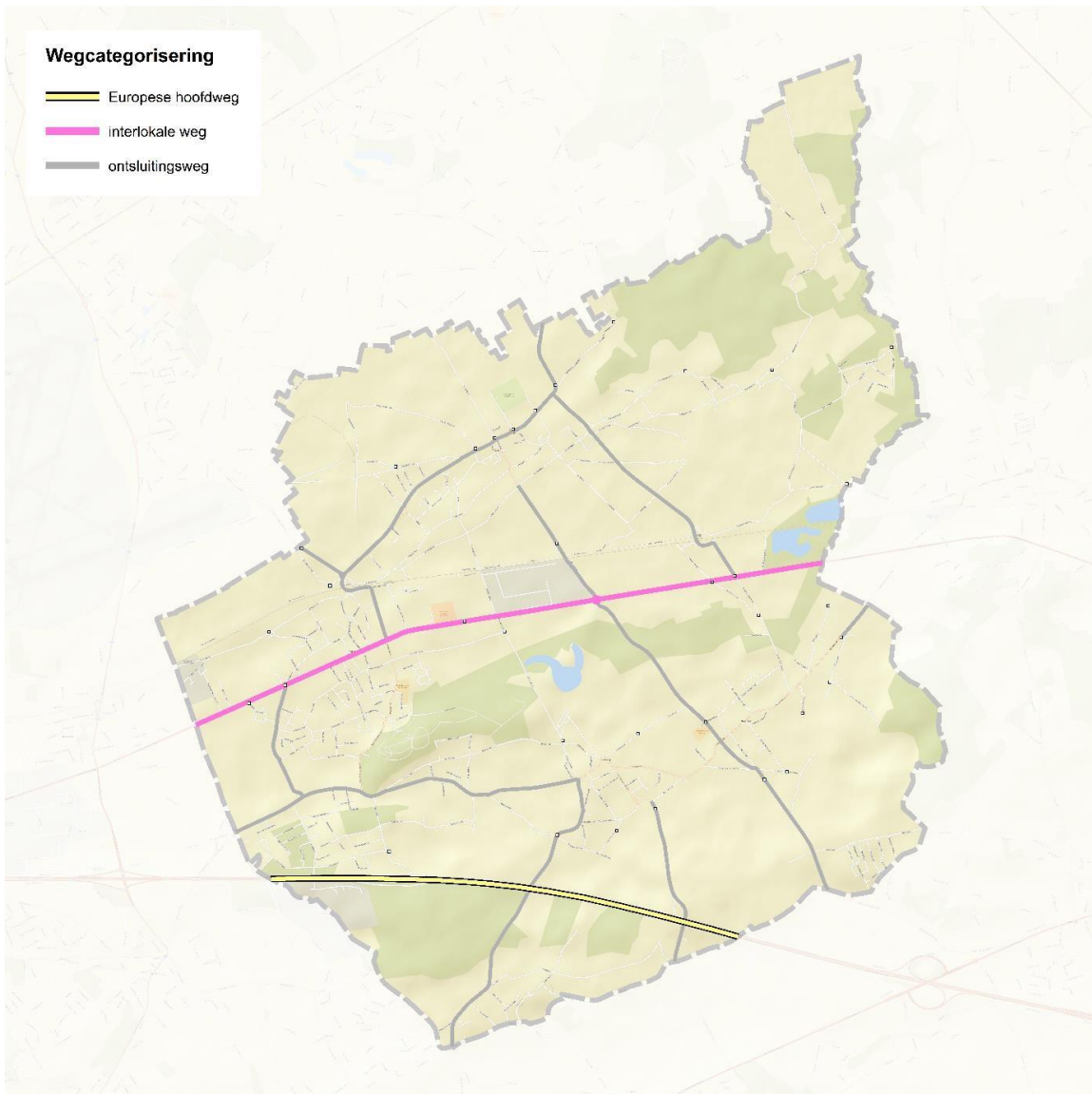
1. de dorpskernen worden verbonden door een erftoegangsweg enkel gebruikt door lokaal verkeer, hoewel een erftoegangsweg in theorie geen dorpskernen kan verbinden;
2. de dorpskernen worden verbonden door een ontsluitingsweg, waarbij er extra maatregelen worden genomen om bovenlokaal verkeer te weren;
3. de dorpskernen worden verbonden door een lokale verbindingsweg, waarbij deze variant wordt opgenomen in de wegategorisering van de gemeente.

Binnen dit mobiliteitsplan wordt geopteerd voor de eerste variant – erftoegangsweg.

Tabel 6: nieuwe indeling (wensbeeld) van de wegen volgens de wegategorisering 'robuust wegennetwerk'.

Hoofdwegen	<i>Europese hoofdweg</i>	E40
Dragend netwerk	<i>Interlokale weg</i>	N2

Lokaal netwerk	<i>Ontsluitingswegen</i>	Mechelsesteenweg Stationstraat F. Mombaerstraat Peperstraat Nederokkerzeelsesteenweg Zavelstraat (deel) Kouterstraat Kasteelstraat Dorpsstraat (deel) Wijnegemhofstraat Hulstbergstraat Sterrebeeksesteenweg Molenstraat Ziptstraat Annonciadenstraat (deel) Hollestraat Tervuursesteenweg Hoogveldstraat
	<i>Erftoegangswegen</i>	Alle ander wegen



Kaart 1: nieuwe wegcatégorisering.

6.2.2. Werkdomein B – Netwerken per modus

6.2.2.1. B.1. Verblijfgebieden en voetgangersvoorzieningen

6.2.2.1.1. VEILIG NAAR SCHOOL (TE VOET)

De gemeente hecht een grote waarde aan een veilige en aangename inrichting van de schoolomgevingen en de routes naar de scholen.

Een onderzoek naar de missing links in het netwerk voor zachte weggebruikers in de context van schoolroutes werd gevoerd binnen de opmaak van het Beleidsplan Trage Wegen. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek worden hier overgenomen.

Uit het onderzoek is gebleken dat in Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek het mogelijk is om waardige alternatieve routes samen te stellen. In deze deelgemeenten zijn veel trage wegen aanwezig. Veel van deze wegen zijn toegankelijk en goed onderhouden. Deze wegen zijn goed herkenbaar door middel van een straatnaambordje.

Voor Kortenberg zelf is het moeilijker om waardige alternatieve routes te vinden. De meeste trage wegen die gekend zijn in de Atlas der Buurtwegen, zijn in de loop der tijd omgevormd tot wegen voor gemotoriseerd verkeer. Een aantal trage wegen is ontoegankelijk geworden door bebouwing of werd reeds afgeschaft door procedures. Als gevolg hiervan ontbreekt het in Kortenberg aan een waardig alternatief langs het trage wegennetwerk en moet er eerder gekeken worden naar maatregelen die in de schoolomgevingen en daarbuiten kunnen genomen worden om de straten veiliger te maken voor de schoolgaande kinderen.

In de omgevingsanalyse uit 2015 werden voor de kern van Kortenberg een paar nieuwe trage wegen ontwikkeld. Er zouden binnen nieuwe woonprojecten doorsteken ontwikkeld worden, die bepaalde straten met elkaar kunnen verbinden. Deze gewenste verbindingen worden meegenomen als wenslijn in het Beleidsplan Trage Wegen. Als deze wenslijnen kunnen gerealiseerd worden, kunnen deze ingeschakeld worden om te dienen als een veilig alternatief voor schoolroutes. Ze kunnen, met de nodige aandacht voor veilige oversteekplaatsen, een waardevol traject vormen voor de kinderen van de basisschool.

In de hele gemeente is het ontbreken van noord-zuidverbindingen een groot obstakel voor het trage wegennetwerk. De noord-zuidassen worden onderbroken door:

- E40;
- N2 (Leuvensesteenweg);
- spoorlijn tussen Leuven en Brussel.

Dit verklaart waarom de alternatieve schoolroutes bijna altijd oost-west georiënteerd zijn en binnen dezelfde deelgemeente blijven. Enkel de routes in Meerbeek en Everberg kunnen gecombineerd worden.

Een alternatieve schoolroute betekent vaak een langere route. Hier moet de afweging gemaakt worden tussen een minder veilige route langs wegen met gemotoriseerd verkeer en een veiligere route langs trage wegen met veel minder of soms zelfs geen gemotoriseerd verkeer. Als de trage wegen goed toegankelijk zijn, kan de extra reistijd beperkt zijn, omdat er minder of geen rekening gehouden moet worden met het gemotoriseerd verkeer. Het is veiliger voor de gebruikers.

6.2.2.1.2. TRAGE WEGEN

Het gemeentelijke Beleidsplan Trage Wegen is goedgekeurd door de gemeenteraad **op ...** .

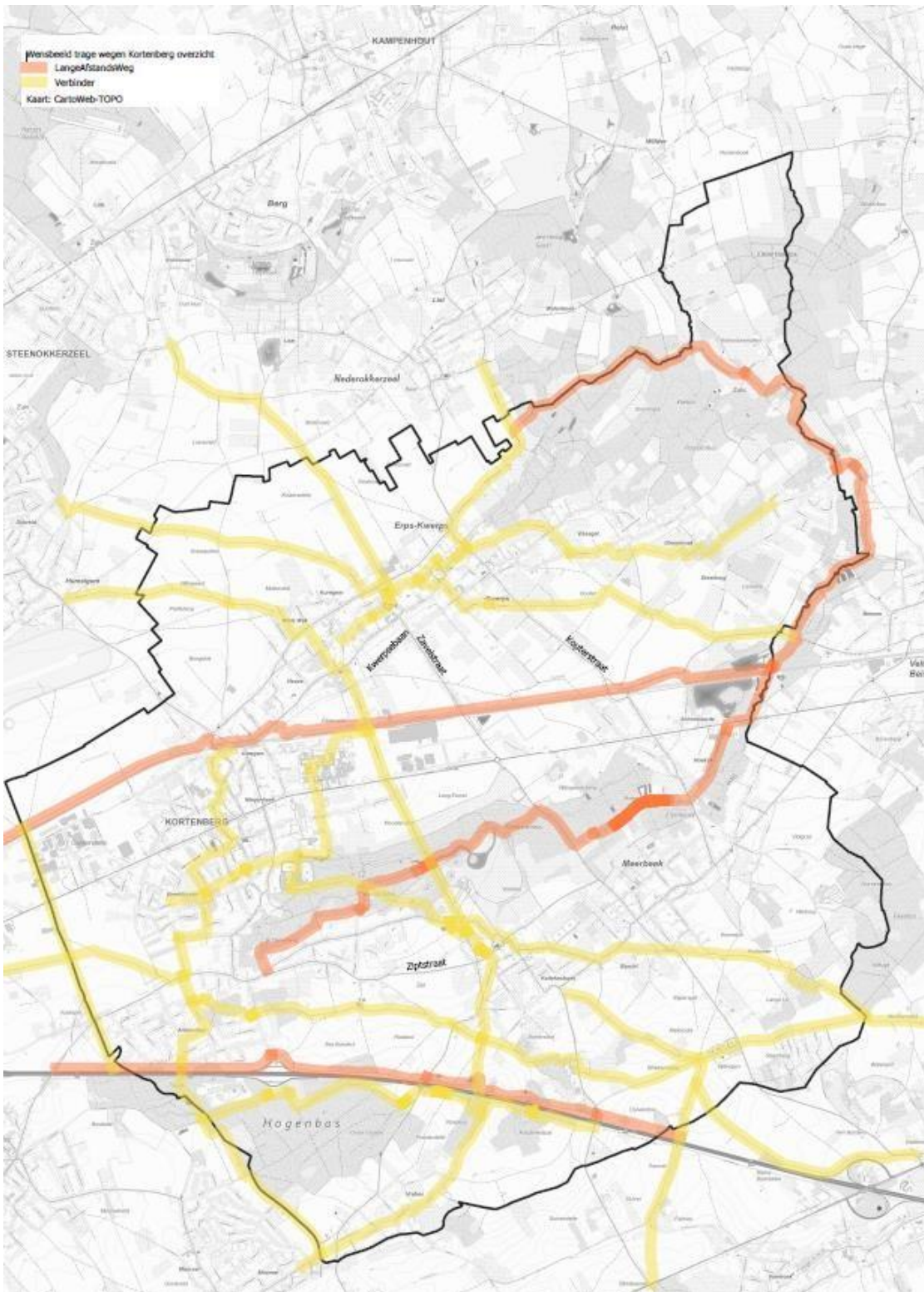
(Het Beleidsplan Trage Wegen was in openbaar onderzoek tot begin juni 2023. Er is voorzien om het Beleidsplan Trage Wegen definitief te laten vaststellen tijdens de gemeenteraad van september 2023.)

De gemeente geeft een belangrijke rol aan trage wegen voor functionele voetgangers- en fietsverplaatsingen, omdat ze de veiligheid en het comfort van de voetgangers en fietsers kunnen vergroten.

Trage wegen kunnen gebruikt worden als veilige, alternatieve routes van en naar scholen, gemeentelijke attractiepolen en bedrijven.

In kader van het Beleidsplan Trage Wegen is er op basis van de inventarisatiekaart een toegankelijkheidskaart opgemaakt. Deze kaart kan als basis gebruikt worden om nog bijkomende trage wegen op te nemen in het lokale fietsroutenetwerk om missing links weg te werken.

De verkenning en het onderzoek naar mogelijke ingrepen omtrent de toegankelijkheid van deze wegen maken geen onderdeel uit van de herziening van het mobiliteitsplan, maar dit wordt wel als actie opgenomen.



Kaart 2: wensbeeld trage wegen (bron: beleidsplan Trage Wegen).

6.2.2.2. B.2. Fietsnetwerk

6.2.2.2.1. FIETSROUTENETWERK

De gemeente wil een fietsbare gemeente zijn en wil stimuleren dat voor dagelijkse functionele verplaatsingen over korte afstand zo veel mogelijk voor de fiets wordt gekozen.

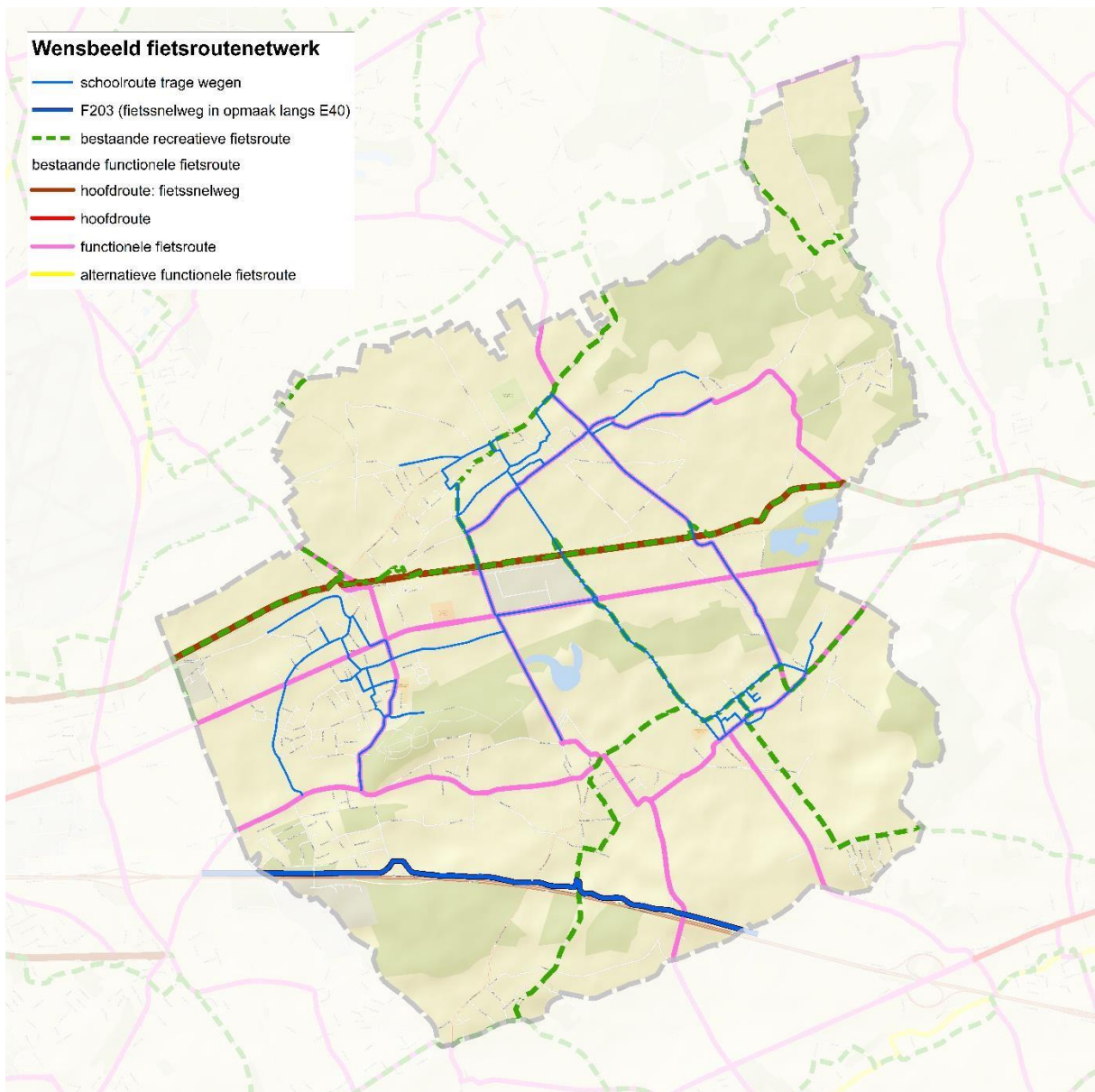
Het bestaande fietsroutenetwerk wordt verder aangevuld met de toekomstige fietssnelweg F203, zoals opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven⁴.

Verder wordt het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk⁵ aangevuld met het lokale fietsroutenetwerk. Doordat beide netwerken elkaar aanvullen in plaats van te overlappen, worden de netwerken fijnmaziger en worden de missing links tussen de attractiepolen binnen de gemeente weggewerkt.

Het lokale fietsroutenetwerk kan voor het grootste deel uitgebreid worden met de trage wegen (zie 6.2.2.1.2 Trage wegen).

⁴ Zoals goedgekeurd op de Vervoerregioraad Leuven d.d. 18 april 2023.

⁵ Het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven, zoals goedgekeurd op de Vervoerregioraad d.d. 18 april 2023.



Kaart 3: wensbeeld fietsroutenetwerk.

6.2.2.2.2. FIETSVOORZIENINGEN

De gemeente vindt het belangrijk dat allerlei soorten gebruikers (van kinderen tot ouderen) veilig en comfortabel kunnen fietsen.

KNELPUNTEN FIETSINFRASTRUCTUUR

Om de fiets als waardig alternatief voor de auto aantrekkelijk te maken, is de aanwezigheid van een goede fietsinfrastructuur een vereiste.

Voor de inrichting van de fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het vademecum beschrijft hiervoor de standaardrichtlijnen. Deze richtlijnen zijn geen bindende normen, maar moeten beschouwd worden als aanbevelingen en denkkaders voor kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en dragen bij aan het creëren van een omgeving waarin

fietsen veilig, uitnodigend en laagdrempelig is. Bij het ontwerp van fietspaden kan van de standaardrichtlijnen uitzonderlijk worden afgeweken, voor zover dit gemotiveerd gebeurt.

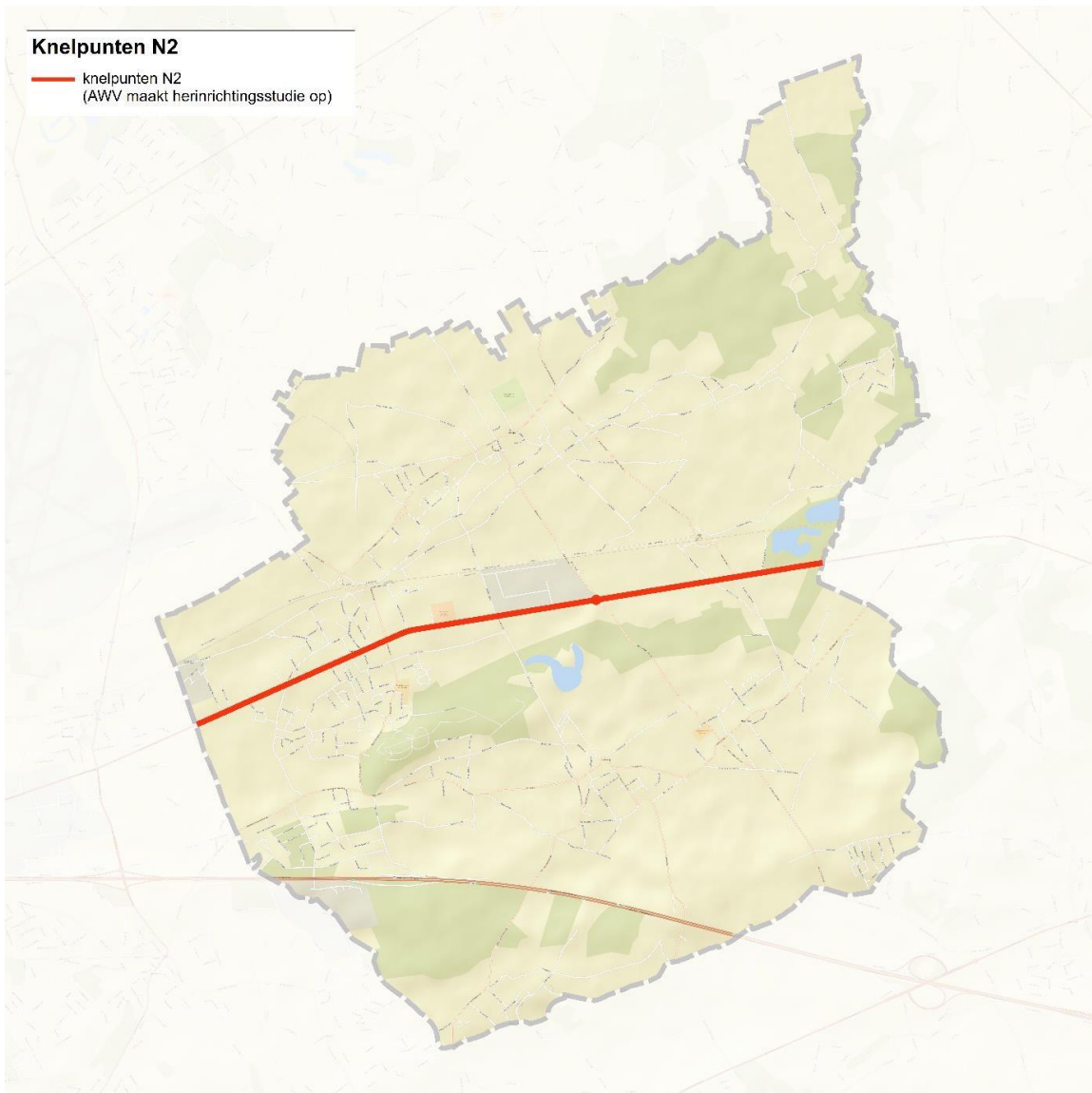
Het vademecum wordt op regelmatige basis aangepast en bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten, ontwikkelingen of respons van de verschillende gebruikers. De laatste versie dateert van 20 juli 2022.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen is terug te vinden op de website van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), via volgende link:

<https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecumfietsvoorzieningen>.

Hieronder volgt een overzicht van de verschillende knelpunten⁶ volgens de fietsprioriteitennota van de gemeente.

N2 (Leuvensesteenweg)



Kaart 4: N2 met knelpunten (AWV maakt herinrichtingsstudie op voor N2.).

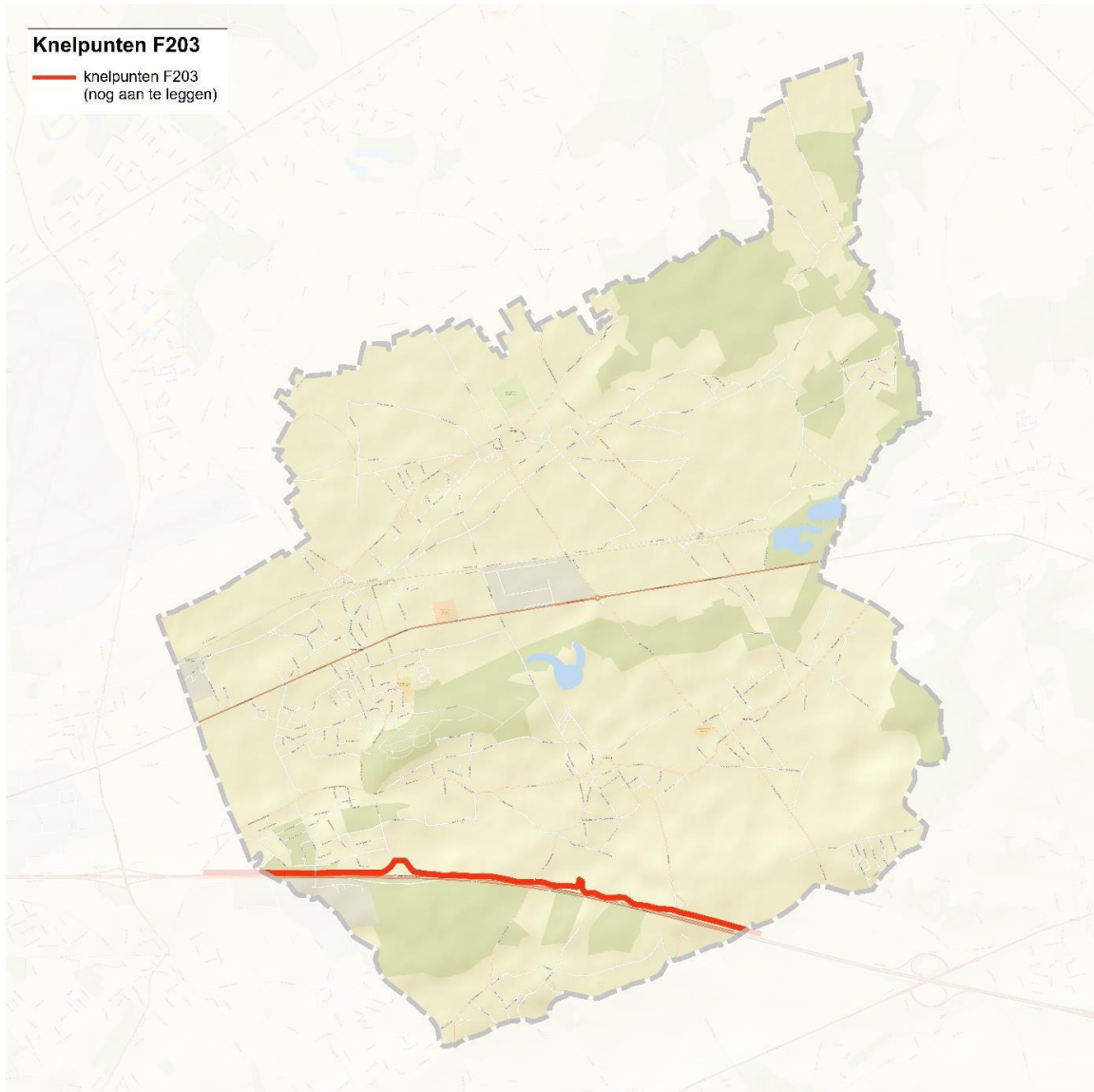
Mede op vraag van de gemeente Kortenberg is het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), die de wegbeheerder is van de N2, aan een herinrichtingsstudie begonnen.

De N2 is een onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutewerk. Er kan worden vastgesteld dat er verschillende knelpunten aanwezig zijn langs de N2, zeker wat betreft de fietsinfrastructuur. Denk maar aan gescheiden fietspaden, veilige oversteekplaatsen voor fietsers, ...

De herinrichtingsstudie van AWV zal de knelpunten verder onderzoeken.

⁶ De snelheidsregimes die hier worden vermeld, houden nog geen rekening met de voorgestelde snelheidsregimes volgens de nieuwe wegcategorisering.

Fietssnelweg F203: Brussel – Kraainem – Bertem - Leuven via Kortenberg



Kaart 5: F203 met knelpunten (F203 dient nog te worden aangelegd.).

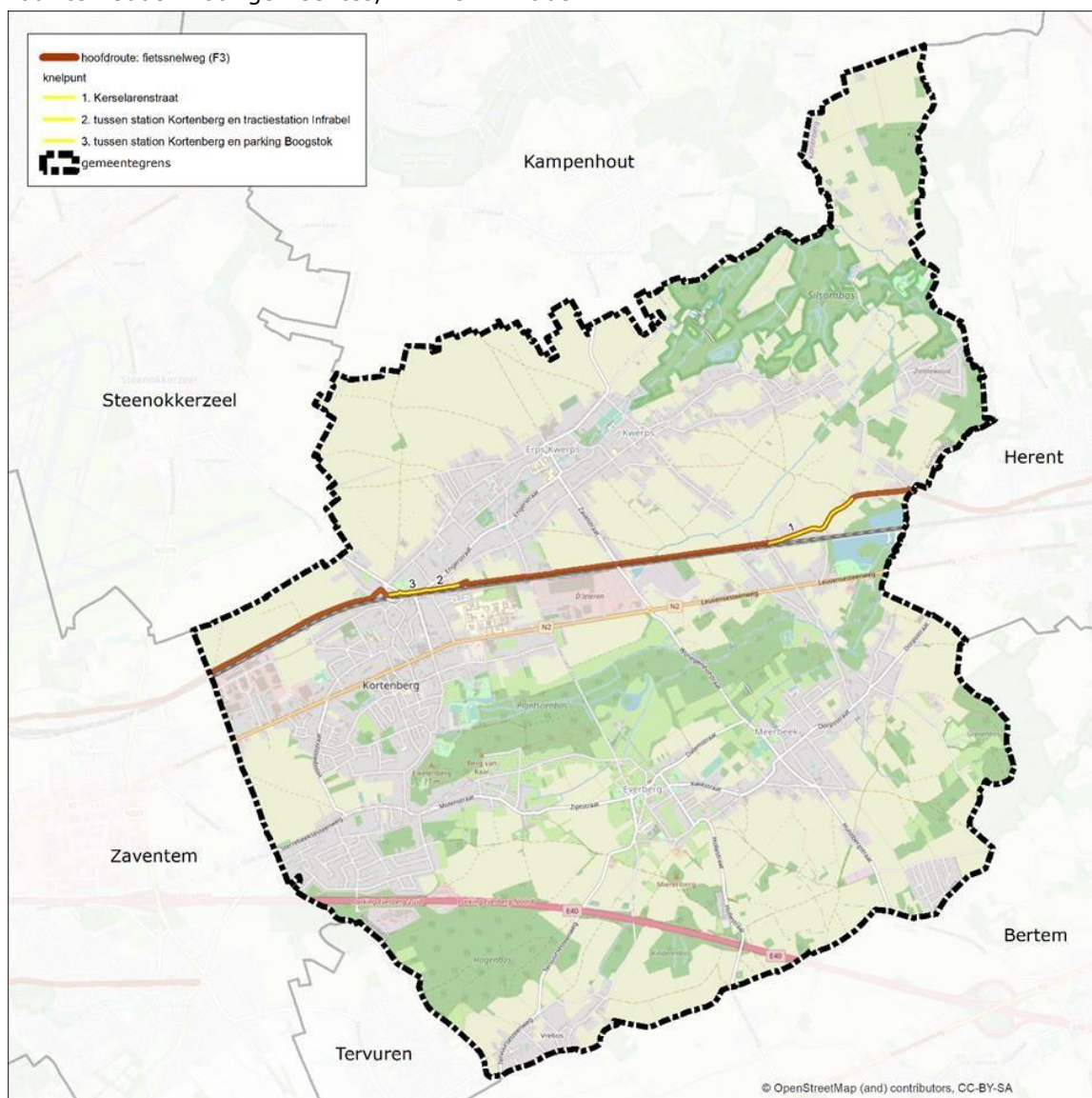
Deze fietssnelweg verbindt Bertem met Brussel en loopt via Kortenberg. De doortrekking tot Leuven dient nog goedgekeurd te worden door de minister.

De fietssnelweg loopt op het grondgebied van de gemeente Kortenberg langs de E40. De realisatie van de F203 is opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt door de Vervoerregio Leuven.

Fietssnelweg F3: Leuven – Brussel via Kortenberg

De dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant is momenteel de inventarisatie van mogelijke 'quick wins' die gerealiseerd kunnen worden langsheen de F3, aan het voorbereiden. In het najaar 2023 wordt er een participatiemoment met gebruikers, gemeentes en mogelijke

partners voorzien. Tegen eind 2023 wenst de provincie een afgewerkt document met acties klaar te hebben voor gemeentes, AWV en Infrabel.



Kaart 6: fietssnelweg F3 met knelpunten.

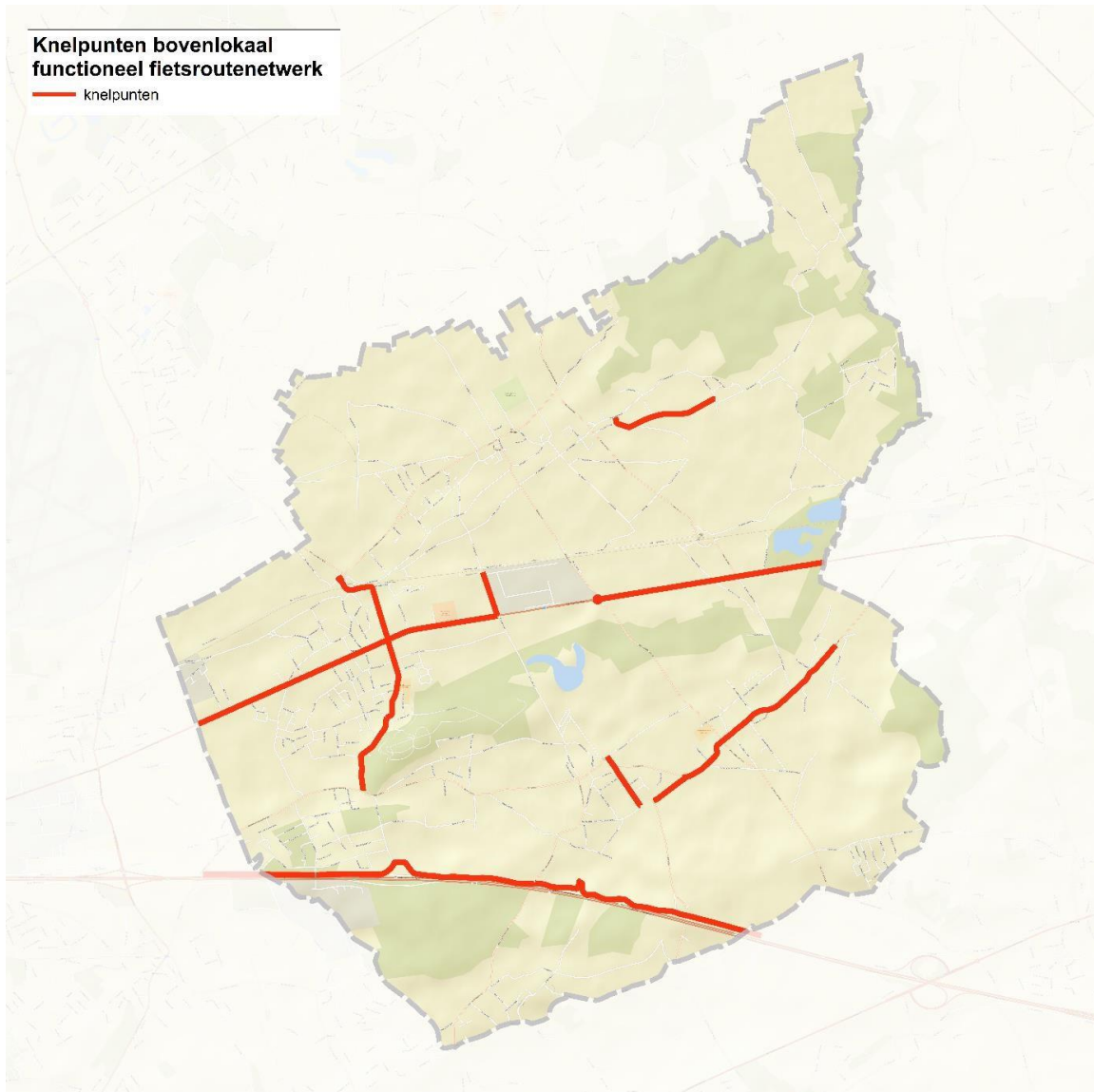
- Kerselarenstraat
Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).
De Kerselarenstraat maakt deel uit van de hoofdroute F3 en is op lokaal niveau de verbinding tussen de wijk Zonnewoud en het station van Erps-Kwerps.
Er is geen enkele vorm van fietsinfrastructuur aanwezig.
- Tussen station van Kortenberg en het tractiestation van Infrabel
Snelheidsregime: nog te bepalen, want dit stuk werd tot op heden niet gerealiseerd. De aanleg van het laatste gedeelte van de F3 tussen het station van Kortenberg en het tractiestation van Infrabel maakt deel uit van een project van de gemeente Kortenberg, met onder meer de realisatie van de twee tunnels. De uitvoering van dit laatste gedeelte is voorzien van zodra de nodige gronden aangekocht zijn.

- Deel tussen station Kortenberg en parking Boogstok

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

Op dit gedeelte van de F3 is geen fietsinfrastructuur aanwezig. De combinatie van busverkeer, parkeervakken en sluipverkeer zorgt voor een onveilige verkeerssituatie voor fietsers.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk



Kaart 7: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met knelpunten.

- Stationstraat (Kortenberg)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

In de Stationstraat is geen bestaande fietsinfrastructuur aanwezig. De straat vormt de verbinding tussen de Leuvensesteenweg (N2) en het station van Kortenberg, wat zorgt voor veel verkeer. Op bepaalde plaatsen mag op straat geparkeerd worden. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties met fietsers.

- Kiewitstraat (Kortenbergh)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

De straat vormt voor de omliggende straten een verbinding naar het centrum van Kortenbergh. In het algemeen is het een straat waar vrij veel op de rijbaan wordt geparkeerd. Op sommige plaatsen is een parkeerverbod van toepassing, maar dit wordt niet altijd gerespecteerd. Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig. Dit, in combinatie met de vele geparkeerde auto's, kan leiden tot gevaarlijke situaties met/voor fietsers.

- Vogelenzangstraat tussen

Kiewitstraat en Achterenberghstraat

(Kortenbergh) Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

Dit gedeelte van de straat maakt deel uit van een route van De Lijn. Het is een smalle straat met een aantal onoverzichtelijke bochten, waar geschrinkt parkeren gedeeltelijk is toegestaan. Er is een parkeervrij gedeelte in de straat. Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig. De voetpaden zijn vrij smal. Dit leidt tot een gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie voor o.a. fietsers.

- Achterenberghstraat (Kortenbergh)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

De Achterenberghstraat ligt in het verlengde van de Vogelenzangstraat en heeft bijna dezelfde problematiek. Net als bij de Vogelenzangstraat, loopt door deze straat een busroute van De Lijn en wordt in een gedeelte van de straat geschrinkt geparkeerd. Tijdens de spitsuren is er een hoge intensiteit van gemotoriseerd verkeer. Dit zorgt, samen met het ontbreken van fietsinfrastructuur, voor een onveiligheidsgevoel bij fietsers.

- Twee Leeuwenstraat (Everbergh)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u) met een gedeelte zone 30.

De Twee Leeuwenstraat wordt opgesplitst in twee delen: o
tussen Kwikstraat en Dalemstraat

In het midden van dit gedeelte ligt een uitstulping met bushalte van De Lijn. Voor en achter deze bushalte wordt geparkeerd op straat. Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig. Naast de rijbaan is een voetpad aanwezig. De voorgevels van de meeste woningen in de straat komen tot tegen het voetpad. o tussen Kwikstraat en Boeyendaalstraat

In dit deel van de Twee Leeuwenstraat wordt weinig geparkeerd op de straat. Er is een voetpad aanwezig, maar geen fietsinfrastructuur.

Het ontbreken van fietsinfrastructuur in de Twee Leeuwenstraat zorgt voor een onveiligheidsgevoel bij fietsers.

- Ballingstraat (Everbergh)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig, maar de straat is voldoende ruim om deze aan te leggen. In kader van het voorziene Aquafin-project, werd meegegeven dat de gemeente hier fietspaden wenst te voorzien. Bij aanleg van mogelijke fietspaden moet wel bijzondere aandacht besteed worden aan die plaatsen waar de fietsers terug op het rijbaan komen. Een voetpad is reeds aanwezig.

- Dorpsstraat (binnen de bebouwde kom)

(Meerbeek)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u) met een gedeelte zone 30.

Omwille van het smalle wegprofiel is een groot deel van de Dorpsstraat niet opportuun om fietsvoorzieningen aan te brengen. Daarom moet de verkeersintensiteit aanvaardbaar zijn voor gemengd verkeer. Fietssuggestiestroken bieden geen oplossing omwille van de geschrante parkeervakken.

De inwoners hebben vaak een onveiligheidsgevoel, vooral tijdens de ochtendspits. De oorzaken hiervan zijn waarschijnlijk de smalle voetpaden, het redelijk smalle wegprofiel, de spitsintensiteiten en het busverkeer.

- Haaggatstraat (Erps-Kwerps)

Snelheidsregime: zone 30.

Langs één zijde van de Haaggatstraat is een gemengd voet- en fietspad aanwezig. Dit wordt aangeduid met het verkeersbord D10. Aan de andere kant van de straat is zowel een fietspad als een voetpad afwezig.



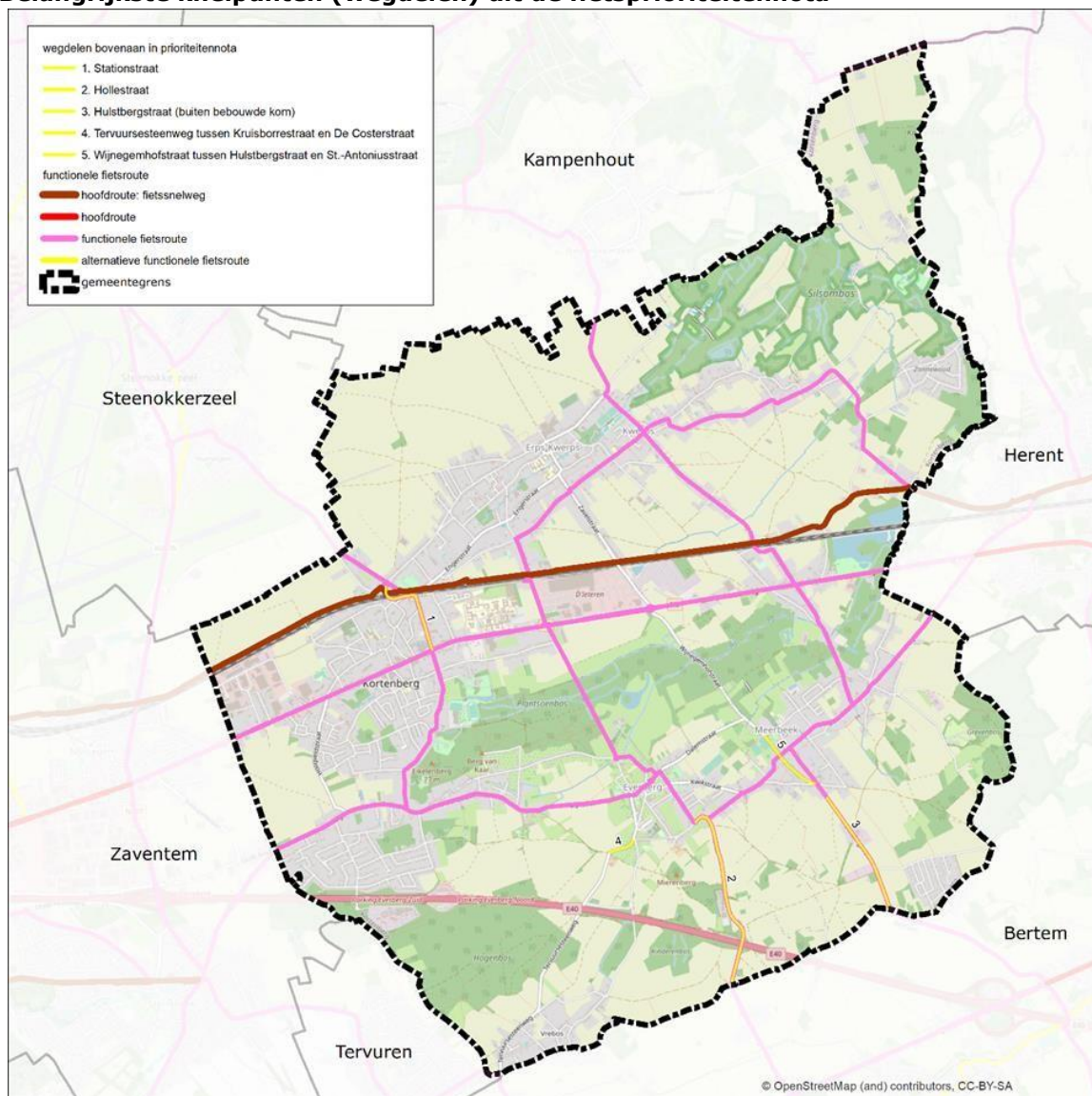
Figuur 4: verkeersbord D10 (bron: wegcode.be).

- Noodbosweg (Kortenberg)

Snelheidsregime: 50 km/u.

De Noodbosweg wordt een belangrijke toegangsweg naar het toekomstige sportcomplex (RUP in opmaak, zie 6.2.1.2.6 RUP Sportinfrastructuur Noodbosweg (gemeentelijk)). Tot op heden is er geen infrastructuur aanwezig voor voetgangers en fietsers. Bijkomend worden in de berm, gelegen tegen d'Ieteren, nu regelmatig wagens en vrachtwagens geparkeerd. Bij de realisatie van het sportcomplex zal ook de verkeersveiligheid in de Noodbosweg moeten worden gegarandeerd. Hierbij zijn een herinrichting of de aanleg van een fietspad mogelijk. Een studie van de specifieke context moet uitwijzen welke optie het meest aangewezen is.

Belangrijkste knelpunten (wegdelen) uit de fietsprioriteitennota



Kaart 8: belangrijkste knelpunten uit de fietsprioriteitennota.

- Stationstraat (Kortenberg)

Deze straat werd bij het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk reeds besproken.

- Hollestraat (Everberg) Snelheidsregime: 70 km/u.

In de Hollestraat is op bepaalde plaatsen een betonnen fietspad aanwezig. Dit is echter vrij smal en voldoet niet aan de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De Hollestraat is een onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk.

- Hulstbergstraat (buiten bebouwde kom) (Meerbeek) Snelheidsregime:

70 km/u.

De bebouwde kom stopt ter hoogte van Hulstbergstraat 52. Het fietspad loopt door tot iets voorbij Hulstbergstraat 56. Daarna moeten de fietsers op de rijbaan rijden. Er is verder geen fietsinfrastructuur meer aanwezig.

Langs beide zijden van de straat liggen grachten, wat het aanleggen van fietspaden buiten de rijbaan niet eenvoudig maakt.

Voor de heraanleg is het aangewezen om samen te werken met buurgemeente Bertem, hetgeen nu reeds het geval is.

Deze straat maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

- Tervuursesteenweg tussen Kruisborrestraat en De Costerstraat (Everberg) Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

Binnen de bebouwde kom is minstens langs één zijde een fietspad aanwezig. De aanwezige fietsinfrastructuur is vrij smal en op sommige plaatsen in slechte staat.

Deze straat maakt deel uit van het lokaal fietsroutenetwerk.

- Wijnegemhofstraat tussen Hulstbergstraat en Sint-Antoniussstraat (binnen bebouwde kom) (Meerbeek)

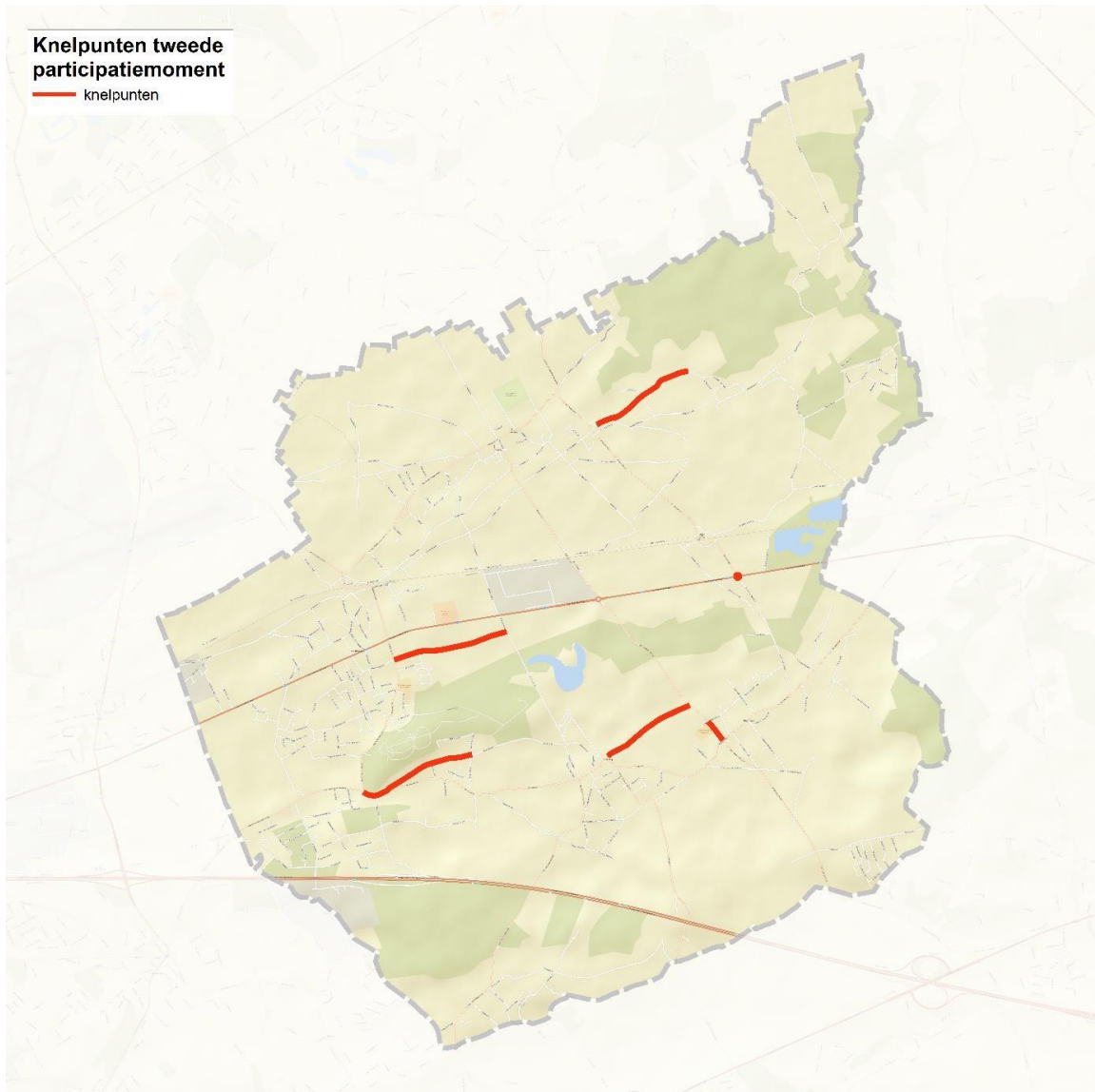
Snelheidsregime: 50 km/u en 30 km/u.

Er zijn vrij smalle fietspaden aan weerskanten van de straat aanwezig. Deze liggen iets hoger dan de straat. Op de straat staan regelmatig auto's geparkeerd, vlak tegen het fietspad. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties, zoals openslaande deuren,

Ter hoogte van Wijnegemhofstraat 33 is een wegversmalling aangelegd. Hier wordt het fietspad door middel van lage planten van de rijweg gescheiden.

Dit gedeelte van de straat maakt deel uit van het lokaal fietsroutenetwerk.

De belangrijkste knelpunten die werden aangeduid tijdens het tweede participatiemoment



Kaart 9: knelpunten tweede participatiemoment.

- Dalemstraat (Everberg)

Snelheidsregime: 50 km/u.

Er is slechts langs één zijde van de straat een fietspad aanwezig. Om een fietspad in de andere richting te voorzien, zijn grondinnames nodig.

- Leuvensesteenweg (Kortenberg)

Snelheidsregime: 70 km/u

Op het kruispunt met de Schoonaardestraat hebben auto's voorrang op fietsers en voetgangers, hetgeen het kruispunt gevaarlijk en moeilijk overzichtelijk maakt voor deze fietsers en voetgangers.

- Vissegatstraat (Erps-Kwerps)

Snelheidsregime: 50 km/u.

Doorkomst van de bus in een vrij smalle en bochtige straat. Dit, in combinatie met het parkeren op de straat, beperkt de zichtbaarheid. Er zijn geen fietspaden aanwezig en slechts smalle voetpaden, die ook door gemotoriseerd verkeer soms als uitwijkmogelijkheid worden gebruikt.

- Wijnegemhofstraat (Meerbeek)

Snelheidsregime: 70 km/u (tussen rondpunt N2 en kruispunt Dalemstraat), 50 km/u (vanaf kruispunt Dalemstraat tot voetbal Meerbeek, vanaf kruispunt Dorpsstraat tot Klein Vilvoordestraat) en 30 km/u (vanaf voetbal Meerbeek tot kruispunt Dorpsstraat).

Ter hoogte van het kruispunt met de Sint-Antoniussstraat ontbreekt een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.

- Kruisstraat (Everberg) Snelheidsregime:

50 km/u.

Fietsers en voetgangers hebben in de Kruisstraat geen plaats om zich veilig voort te bewegen naast de aanwezige auto's en bussen.

- Minneveldstraat (Kortenberg)

Snelheidsregime: 50 km/u.

Omwille van de vele geparkeerde auto's die langs/op de straat geparkeerd zijn, is er weinig ruimte over voor de fietsers. Ook blokkeren de langs geparkeerde auto's het zicht voor het verkeer in de straat.

BEWEGWIJZERING LOKAAL FIETSROUTENETWERK

In de wegcode staat geen specifiek bord voor het bewegwijzeren van fietsroutes. Toch is een uniforme bewegwijzering een belangrijke gebruikerseis, zowel bij functionele als bij recreatieve fietsroutenetwerken.

Fietsroutenetwerken die deel uitmaken van een netwerk op hoger niveau, zijn op eenzelfde manier bewegwijzerd, afhankelijk van hun doel. Voor lokale fietsroutes, die niet zijn opgenomen in een ander netwerk met bewegwijzering, kan de gemeente zelf het type van bewegwijzering kiezen.

Er wordt aangeraden om te kiezen voor de borden:

- F34b1 of F34b2: aanbevolen reiweg voor fietsers (zowel functioneel als recreatief)
- F34c1 of F34c2: aanbevolen reiweg voor fietsers naar toeristische bestemmingen (enkel recreatief)



Figuur 5: verkeersbord F34b1 (bron: www.verkeersbord.be).

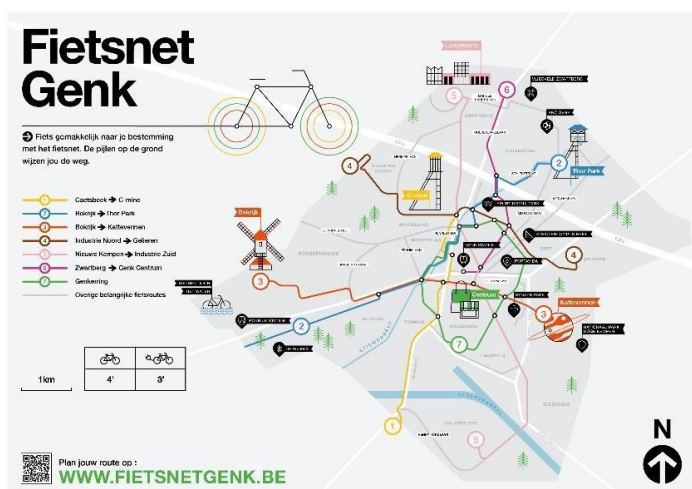


Figuur 6: verkeersbord F34c2 (bron: www.verkeersbord.be).

Deze borden staan in de wegcode en geven duidelijk weer voor welke doelgroep de route bestemd is, naar waar de route gaat en de afstand tot de bestemming.

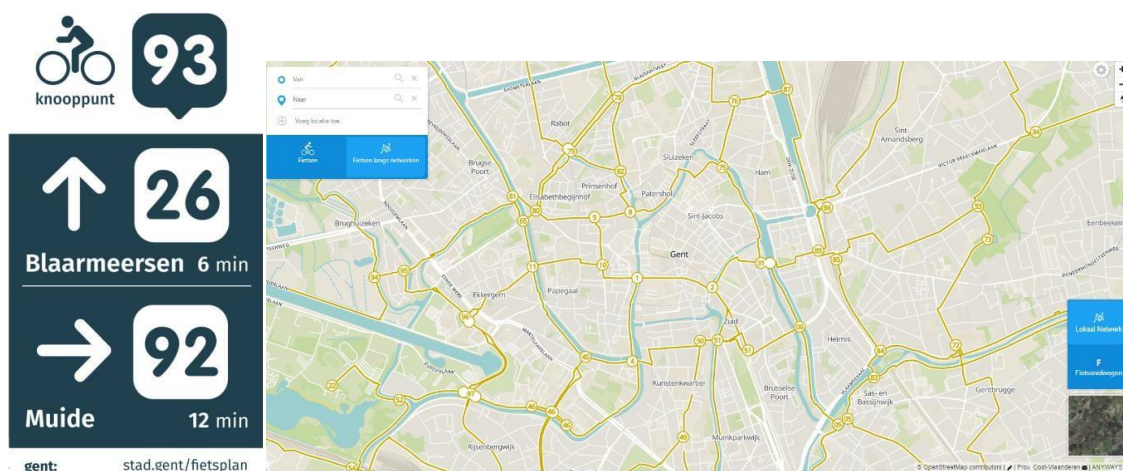
Er kan ook gewerkt worden met een eigen bewegwijzering voor het bovenlokaal functioneel en het lokaal fietsrouten netwerk.

Een voorbeeld voor het aanduiden van het fietsrouten netwerk in Kortenberg kan gevonden worden in Genk, waar men een Fietsnet Genk ontwikkeld heeft. Binnen dit netwerk krijgen verschillende fietsroutes hun eigen kleur op een kaart, met aangepaste bewegwijzering in het straatbeeld.



Figuur 7: fietsnet Genk (bron: <https://www.genk.be/fietsnet>).

Een ander voorbeeld kan gevonden worden bij de stad Gent, waar men heeft gewerkt met een systeem van knooppunten.



Figuur 8: fietsplan Gent (bron: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbarewerken/mobiliteit/fietsplan-gent-1-2-3-naar-je-bestemming>).

6.2.2.2.3. FIETSSALLINGEN

Ruime, goede en veilige fietsenstallingen trekken extra fietsers aan. Een fietsenstalling kan op verschillende manieren worden ingericht. De fietser zelf geeft de voorkeur aan een overdekte en bewaakte fietsenstalling. Op deze manier blijft de fiets droog mocht er neerslag vallen en wordt de kans op diefstal beperkt. Zeker bij langparkeren is dit het geval. Bij kortparkeren (bv. bij de bakker, apotheek, ...) is dit niet per se een vereiste, daar kan een kwaliteitsvolle, nietoverdekte stalling (bv. 'nietje') volstaan.

Tegenwoordig zijn verschillende soorten fietsenstallingen te verkrijgen:

- standaardfietsenstalling: fietsparkeervoorziening waarbij de fietsen op gelijke hoogte naast elkaar gestald worden;
- hoog-laag systeem: fietsparkeervoorziening waarbij er een verticaal niveauverschil bestaat tussen twee naast elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen;
- hangstelsysteem: fietsparkeervoorziening waarbij een fiets geheel of gedeeltelijk van de grond los komt en al dan niet in een verticale positie wordt opgehangen. Deze parkeervoorziening wordt minder aangeraden bij een openbare fietsenstalling, aangezien de gebruiksvriendelijkheid eerder beperkt is;
- dubbellaags fietsparkeersysteem: fietsparkeervoorziening waarbij de fietsen in verschillende verdiepingen worden gestald. Dit soort stalling is geschikt voor plaatsen waar nood is aan een grote capaciteit, maar de plaats eerder beperkt is (bv. treinstations).

In de fietsenstalling moeten parkeerplaatsen aanwezig zijn met verschillende afmetingen. Zo heeft een bakfiets meer parkeerruimte en een lagere beugel nodig dan een gewone fiets.

De gemeente kan ervoor kiezen om een verordening op te maken in verband met het inrichten van fietsenstallingen. Deze verordening kan onder meer vastleggen hoeveel plaatsen er moeten voorzien worden. Het aantal plaatsen is afhankelijk van de functie en de ligging van het gebouw, een nieuwe woonontwikkeling, een nieuwe sportinfrastructuur, een bedrijvensite, De fietsparkeernormen kunnen samengenomen worden met autoparkeernormen, waarbij voor de fiets minimumnormen worden gehanteerd (voor voorbeelden zie het Vademecum Fietsvoorzieningen) en voor de auto wordt gewerkt met een vork tussen een minimum en maximum aantal parkeerplaatsen. Voor de autoparkeerplaatsen kan de mogelijkheid worden opgehouden om gemotiveerd naar beneden af te ronden (voor voorbeelden zie 'Cahier 5'⁷ en addendum¹⁰ opgemaakt door Fietsberaad).

Niet alleen aan openbare gebouwen of nieuwe woonontwikkelingen moet aandacht besteed worden aan de nodige fietsenstallingen, ook bij veel gebruikte OV-haltes is voldoende, goede en veilige fietsenstalling noodzakelijk.

Uit de gegevens van De Lijn, ontvangen op 31 maart 2023, blijkt dat de volgende haltes in Kortenberg het vaakst gebruikt worden:

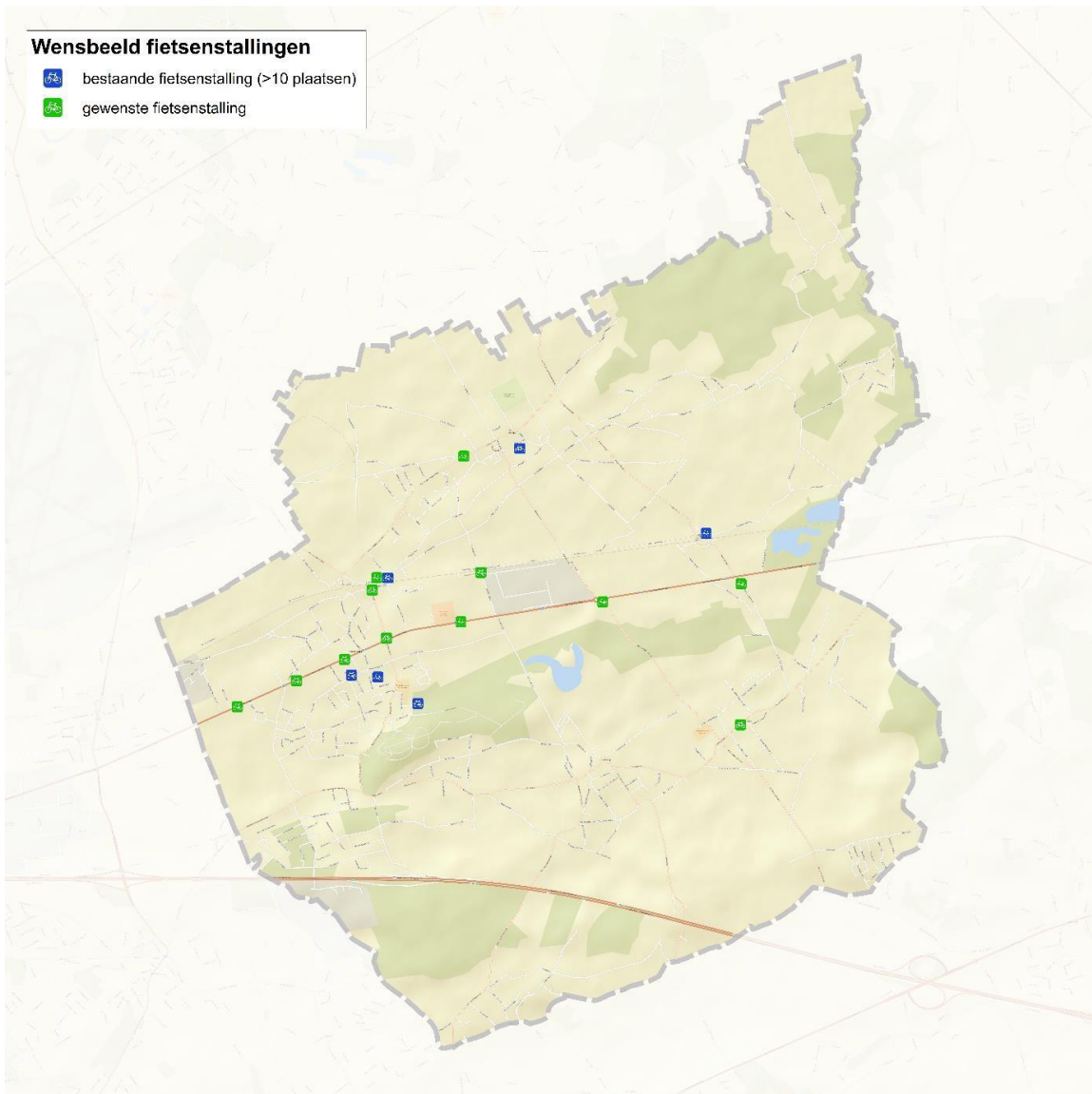
- Kortenberg Craenenplein;
- Kortenberg Rijkswacht;
- Kortenberg Kapelleke;
- Kortenberg Staca;
- Kortenberg Sint-Jozefkliniek;
- Kortenberg Station Nd;
- Meerbeek Gemeentehuis;

⁷ <https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/Cahier-No5-Parkeren-DEF.pdf> ¹⁰
<https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/Addendum-Cahier-nr.5.pdf>

- Kortenberg Station Zd;
- Erps-Kwerps Schoonaarde;
- Erps-Kwerps Kuregemstraat.

Deze haltes worden dan ook mee opgenomen in onderstaande kaart als plaatsen waar bijkomende fietsenstalling gewenst is.

Bijkomend wordt ook de carpoolparking aan de Wijnegemhofstraat (bushalte Erps-Kwerps Erpsveld) als geschikte locatie aangeduid voor de plaatsing van een fietsenstalling. Deze locatie werd door De Lijn zelf naar voor geschoven tijdens de PSG d.d. 30 maart 2023. De dienst Mobiliteit van de Provincie Vlaams-Brabant sloot zich aan bij dit inzicht.



Kaart 10: wensbeeld fietsenstallingen.

6.2.2.2.4. LAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE FIETSEN

Oplaadpunten in een fietsenstalling zijn een meerwaarde en moedigen het gebruik van de fietsenstalling aan.

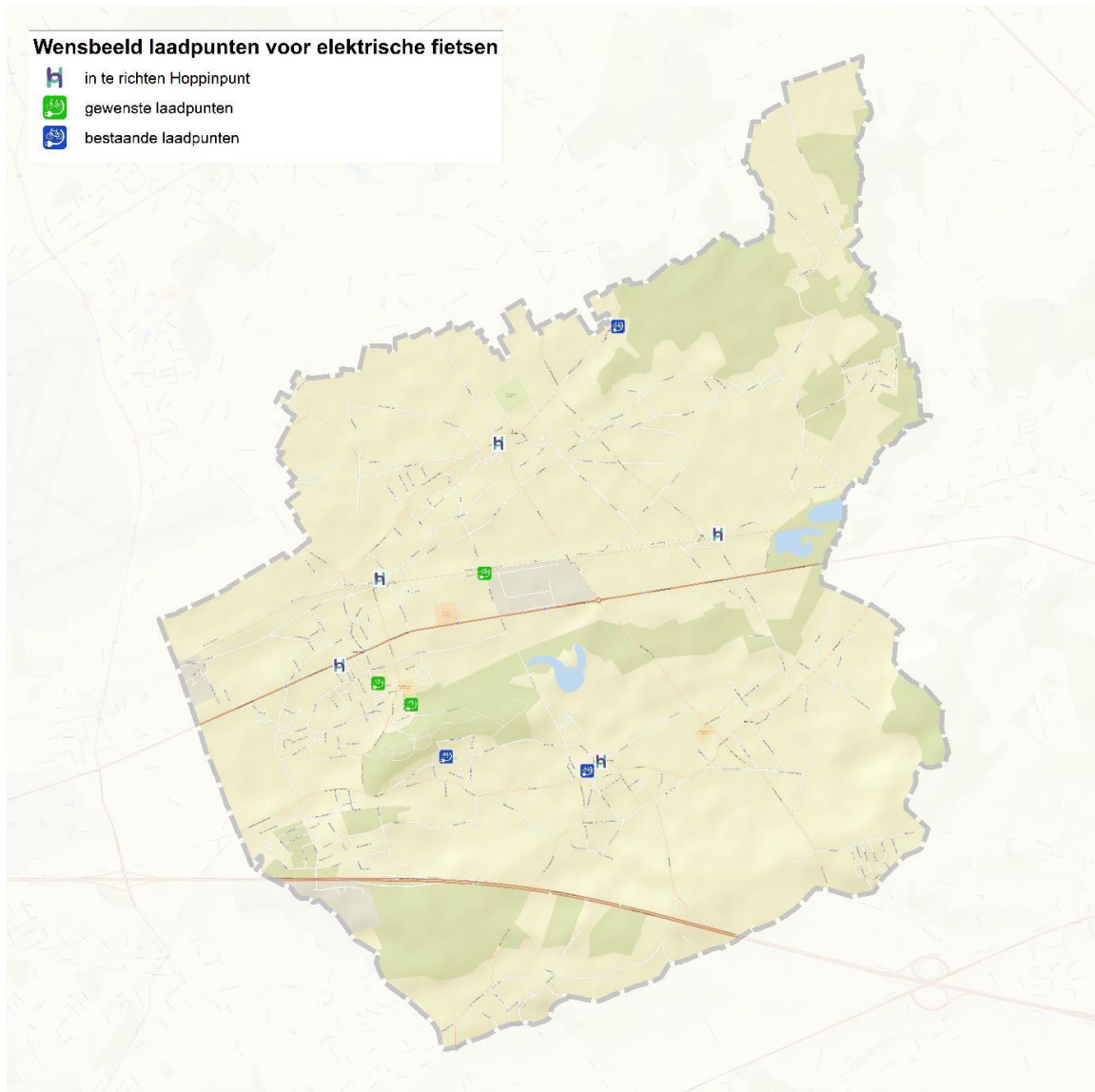
In bestaande fietsenstallingen kan gewerkt worden met een laadpaal. Voor nieuw te bouwen fietsenstallingen kunnen stopcontacten voorzien worden. Zo bestaan er aanleunbeugels met geïntegreerd stopcontact. Deze stopcontacten moeten water- en stofdicht zijn, de juiste aarding hebben en kindveilig zijn, zeker als het gaat om niet-overdekte fietsenstallingen.

Verder kan gewerkt worden met elektrische lockers waarin het mogelijk is om een batterij op te laden, maar waarin ook andere zaken, zoals een fietshelm of een rugzak, veilig kunnen bewaard worden. Een voordeel is dat op deze manier ook de lader beschermd is tegen diefstal.

Volgens de website www.oplaadpunten.org zijn er in de gemeente Kortenberg drie openbare oplaadpunten voor elektrische fietsen:

- Bezoekerscentrum Groene Vallei - Natuurpunt: Lelieboomgaardenstraat 60, 3071 Kortenberg.
- Vredezaal: Kruisstraat 44, 3078 Kortenberg.
- café 't Pleintje Everberg: Annonciadenstraat 24, 3078 Kortenberg.

Voor mogelijke plaatsen waar laadpalen gewenst zijn, wordt best gekeken naar hoe lang de gemiddelde bezoeker er aanwezig is. Wanneer de bezoeker langere tijd aanwezig is, loont het om de fiets tijdens deze periode op te laden. Daarom komen plaatsen zoals de bibliotheek, de stations, het ontmoetingscentrum en sportcomplexen in aanmerking voor laadpalen.



Kaart 11: wensbeeld laadpunten voor elektrische fietsen.

6.2.2.2.5. FIETSSHERSTELPUNTEN

Voor een fietsherstelpunt is, buiten een herstelzuil, de nodige ruimte vereist om de fiets te kunnen herstellen.

Een fietsherstelzuil kan best geplaatst worden bij een grotere fietsenstalling of bij een openbaar gebouw waar veel bezoekers met de fiets naartoe komen, zoals het administratief centrum, de bibliotheek of de gemeentelijke sporthal.

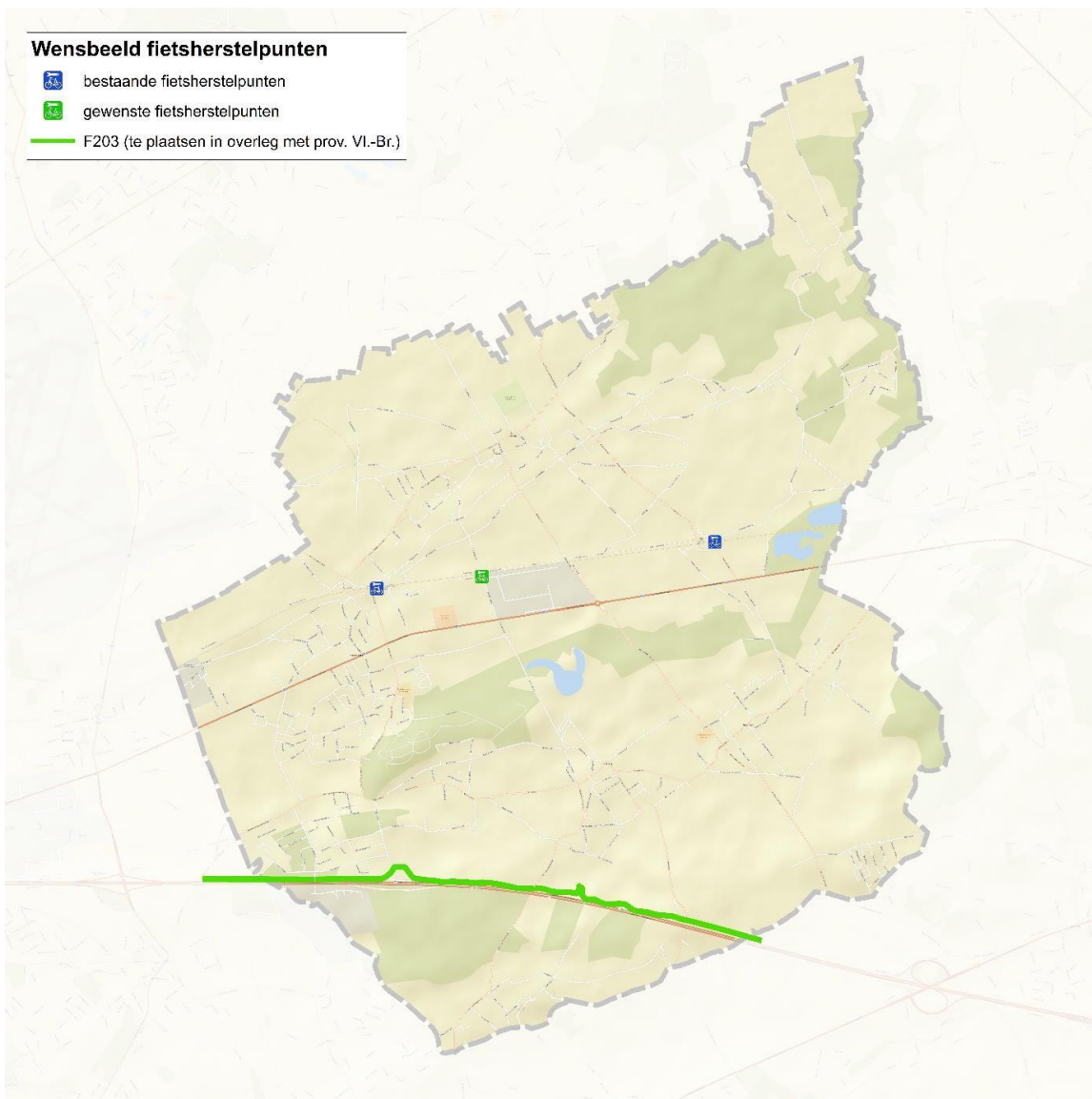
Het blijkt dat op plaatsen waar minder volk langskomt, de zuilen gemakkelijk slachtoffer worden van vandalisme.

Er zijn reeds twee fietsherstelpunten in de gemeente Kortenberg, namelijk aan het station van Erps-Kwerps en aan het station van Kortenberg. Deze zijn beide gelegen langs de fietssnelweg F3 en geplaatst door de Provincie Vlaams-Brabant. Deze fietsherstelpunten bestaan uit een ingebouwde fietspomp en een set van gereedschappen.

Langs een fietssnelweg is de vraag naar een fietsherstelpunt groter. Fietsers die gebruik maken van een fietssnelweg, leggen doorgaans langere afstanden af, waardoor een fietsherstelpunt handig is bij panne. Daarom is het aangewezen om langs de F203 ook één of twee fietsherstelpunten te voorzien op strategische plaatsen. Aangezien dit best gebeurt in samenspraak met de Provincie Vlaams-Brabant, is de F203 volledig aangeduid op onderstaande kaart.

Binnen de gemeente zelf is een fietsherstelpunt minder noodzakelijk. Plaatsen die in aanmerking komen, zijn het sportcomplex Colomba en het toekomstige sportcomplex langs de Noodbosweg. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk bezoekers met de fiets naar het sportcomplex te laten komen. Een volledig uitgeruste fietsenstalling met laadpunt en fietsherstelpunt kan helpen om dit doel te bereiken.

Het sportcomplex Noodbosweg is bereikbaar vanop de fietssnelweg F3. Het plaatsen van een fietsherstelzuil kan dus ook handig zijn voor de fietsers van de F3.



Kaart 12: wensbeeld fietsherstelpunten.

6.2.2.3. B.3. Openbaar vervoernetwerk

6.2.2.3.1. TREIN

De gemeente Kortenberg beschikt over twee treinstations op haar grondgebied, namelijk in het hoofddorp Kortenberg en in de woonkern Erps-Kwerps.

De spoorlijn S2 verbindt Brussel met Leuven. Dagelijks rijden er ongeveer 15 treinen van Kortenberg naar Brussel en omgekeerd.

De spoorlijn S9 verbindt Nijvel met Landen via Kortenberg. Deze trein rijdt 1 keer per uur en enkel op weekdays.

6.2.2.3.2. BUS

Op 13 oktober 2020 heeft de Vervoerregio Leuven het kortetermijnplan vastgesteld voor alle buslijnen van het openbaar vervoer.

Binnen fase 2 van de uitrol van het OV-plan binnen de context van het Decreet Basisbereikbaarheid worden vanaf januari 2024 volgende veranderingen doorgevoerd:

- KN-lijn R90 Brussel-Noord – Kortenberg – Leuven vervangt lijn 358, heeft een frequentie van 15 min;
- lijn 351 wordt samengevoegd met lijn 651 tot AN-lijn 91 Zaventem Luchthaven – Machelen Cargo – Kortenberg – Everberg – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- lijn 352 wordt samengevoegd met lijn 652 tot AN-lijn R92 Kraainem – Kortenberg – Erps-Kwerps – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- de AN-lijnen 91 en R92 zullen zo worden afgestemd zodat ze gezamenlijk de frequentie van een stadslijn aannemen, met name 15 min.

Dit betekent dat vanaf januari 2024 de volgende buslijnen actief zijn in de gemeente Kortenberg:

- KN-lijn R90 Brussel-Noord – Kortenberg – Leuven vervangt lijn 358, heeft een frequentie van 15 min, die wordt opgehoogd tot een spitsfrequentie van 10 min tijdens de schoolperiode;
- AN-lijn 91 Zaventem Luchthaven – Machelen Cargo – Kortenberg – Everberg – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- AN-lijn R92 Kraainem – Kortenberg – Erps-Kwerps – Leuven, heeft een frequentie van 30 min, dalend tot een avondfrequentie van 60 min;
- de schoolbussen 516, 521, 522, 523, 528 en 530; • nachtbus N3 Lubbeek – Kortenberg;
- nachtbus N4 Aarschot – Tervuren.

Om een goede dienstverlening van het busvervoer aan te bieden is een vlotte doorstroming langsheen de verschillende busroutes belangrijk. Eén van de huidige knelpunten bevindt zich op de N2. De herinrichtingsstudie van de N2, uitgevoerd door AWV, wordt dit knelpunt opgenomen en streeft men naar een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op de N2.

6.2.2.3.3. VERVOER OP MAAT

In de gemeente Kortenberg is er al lange tijd nood aan een verbinding tussen de woonwijken Den Tomme en Vrebos met de N2 en het station van Kortenberg. Binnen de uitvoering van het Decreet Basisbereikbaarheid Vervoer op Maat dient deze vervoersvraag verder onderzocht te worden door De Lijn.

De uiteindelijke beslissingsbevoegdheid over de goedkeuring van het bijkomend aanbod ligt bij de Vervoerregio.

6.2.2.3.4. HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten zijn niet meer weg te denken uit het mobiliteitslandschap. In elke stad of gemeente zijn plannen aanwezig om één of meerdere hoppinpunten aan te leggen, zo ook in de gemeente Kortenberg.

Een hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn en verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelauto, deelfiets, ...) kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het meest geschikte vervoersmiddel een verplaatsing kunnen maken.

Een hoppinpunt moet voldoen aan deze voorwaarden⁸:

- het is goed toegankelijk voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden.
- het is uitgerust met:
 - parkeerplaatsen voor personen met een beperking als er parkeerplaatsen nodig zijn;
 - een veilige fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen; ○ informatiedragers die bruikbaar zijn voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking;
 - infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken.

Informatiedragers en infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken, kunnen worden geïntegreerd in de zuil of paal die het hoppinpunt aangeeft en worden niet beschouwd als straatmeubilair.

De merkarchitectuur over basisbereikbaarheid is een kwaliteitslabel en mag alleen worden gebruikt als aan bovenstaande kwaliteitseisen voldaan is.

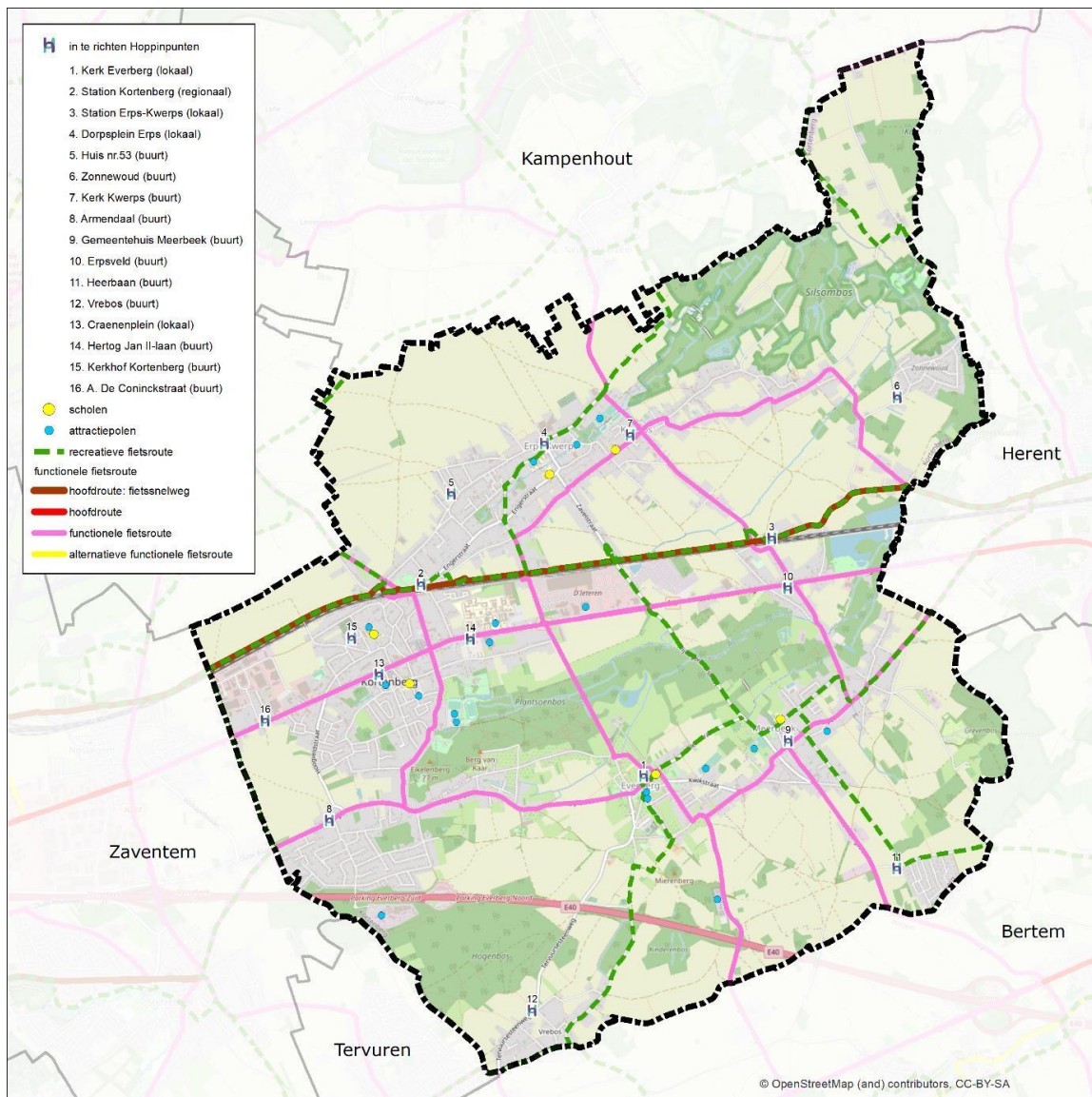
Er zijn verschillende soorten hoppinpunten:

- interregionale hoppinpunten;
- regionale hoppinpunten;
- lokale hoppinpunten;
- buurt-hoppinpunten die de gemeente aanwijst.

De locaties van de hoppinpunten worden vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan, dat wordt opgemaakt door de Vervoerregioraad van de Vervoerregio Leuven. De gemeente Kortenberg heeft zelf de bevoegdheid om de door de Vervoerregio aangeduide hoppinpunten verder aan te vullen met eigen buurthoppinpunten. Voor de gemeente Kortenberg werden reeds de volgende 16 hoppinpunten aangeduid:

- Station Kortenberg: regionaal hoppinpunt met uitvoering op korte termijn;
- Station Erps-Kwerps: lokaal hoppinpunt met uitvoering op korte termijn;
- Kerk Everberg: lokaal hoppinpunt met uitvoering op korte termijn;
- Dorpsplein Erps: lokaal hoppinpunt met uitvoering op korte termijn;
- Craenenplein: lokaal hoppinpunt met uitvoering op korte termijn;
- Huis nr. 53: buurthoppinpunt;
- Zonnewoud: buurthoppinpunt;
- Kerk Kwerps: buurthoppinpunt;
- Armendaal: buurthoppinpunt;
- Gemeentehuis Meerbeek: buurthoppinpunt;
- Erpsveld: buurthoppinpunt;
- Heerbaan: buurthoppinpunt;
- Vrebos: buurthoppinpunt;
- Hertog Jan II-laan: buurthoppinpunt;
- Kerkhof Kortenberg: buurthoppinpunt;
- A. De Coninckstraat: buurthoppinpunt.

⁸ De kwaliteitseisen uit artikels 4 t.e.m. 6 van het Besluit van de Vlaamse Regering over Hoppinpunten.



Kaart 13: in te richten hoppinpunten (regionaal, lokaal en buurt).

Bovenstaande buurthoppinpunten werden aangeduid vanuit een netwerklogica. De gemeente heeft eveneens de mogelijkheid om buurthoppinpunten aan te duiden vanuit een nabijheidslogica. Buurthoppinpunten gedefinieerd vanuit de nabijheidslogica zijn niet verbonden aan een halte voor openbaar of collectief vervoer, maar bieden eerder deelmobiliteit (auto, fiets, cargobike, ...) aan⁹. Tot op heden werden er door de gemeente Kortenberg nog geen buurthoppinpunten op basis van de nabijheidslogica aangeduid.

⁹ Artikel 2. Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid

6.2.2.4. B.4. (Her)inrichting van wegen

6.2.2.4.1. VERKEERSCIRCULATIE CENTRUM KORTENBERG

Het Agentschap Wegen en Verkeer is momenteel bezig met de uitvoering van een studie rond de doorstroming en herinrichting van de N2, die deel uitmaakt van het centrum van de Kortenberg. De gemeente zelf heeft tot nu toe geen plannen om de verkeerscirculatie in de rest van het centrum aan te pakken. Dit kan in de toekomst echter veranderen, naar gelang de uitkomst van de studie omtrent de N2.

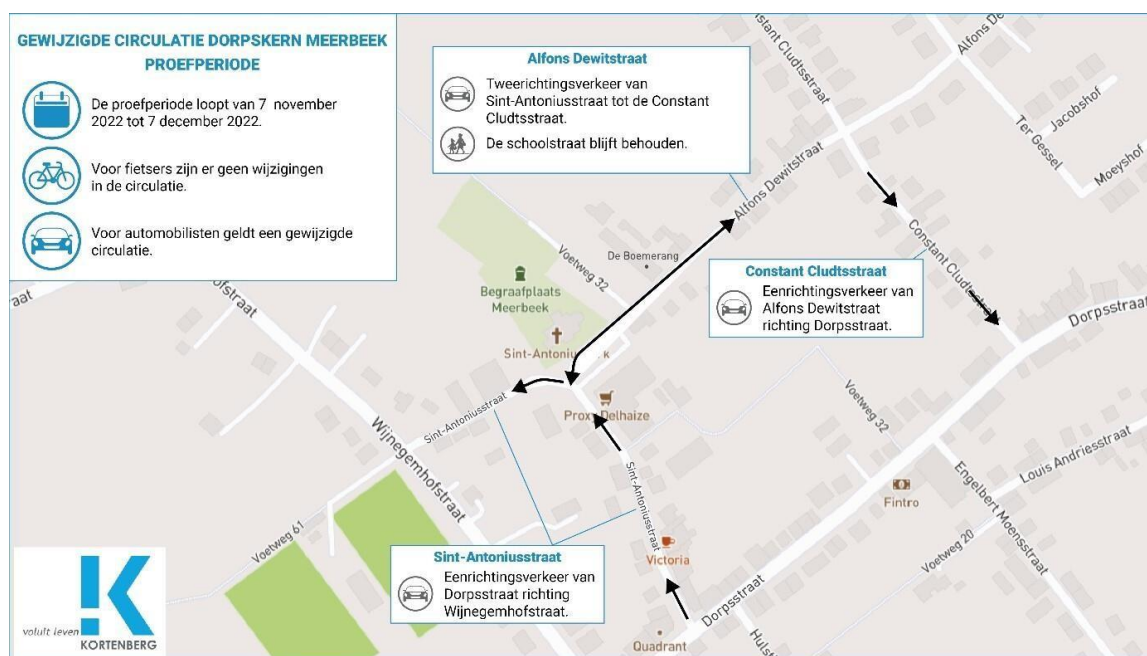
6.2.2.4.2. VERKEERSCIRCULATIE KERN EVERBERG

De Annonciadenstraat wordt ter hoogte van De NegenSprong (tussen de Kosterberg en de Wolvestraat) beperkt tot eenrichtingsverkeer tijdens schooluren. Dit eenrichtingsverkeer wordt ingesteld door middel van dynamische verkeersborden en laat enkel verkeer toe in de rijrichting van het Gemeenteplein naar de Dalemstraat.

6.2.2.4.3. VERKEERSCIRCULATIE KERN MEERBEEK

Binnen de vernieuwing en herinrichting van de dorpskern Meerbeek werd de circulatie binnen deze kern herzien. Voor het gemotoriseerd verkeer zal de circulatie er als volgt uitzien:

- eenrichtingsverkeer in de Sint-Antoniussstraat vanuit de Dorpsstraat richting de Wijnegemhofstraat;
- tweerichtingsverkeer in de Alfons Dewitstraat;
- eenrichtingsverkeer in de Constant Cludtsstraat richting de Dorpsstraat.



Kaart 14: gewijzigde circulatie dorpskern Meerbeek tijdens proefperiode.

De Alfons Dewitstraat (tussen de Constant Cludtsstraat en voetweg 32) wordt tijdens schooldagen voorbehouden als schoolstraat voor de basisschool De Boemerang.

6.2.2.4.4. VERKEERSCIRCULATIE KERN ERPS-KWERPS

De vernieuwing van de dorpskernen van Erps en Kwerps verandert niets aan de huidige circulatie.

De kern van Kwerps, in de Kwerpsebaan ter hoogte van GBS de Klimop (deel tussen de Oudebaan en het Vrededal), wordt tijdens schooldagen voorbehouden als schoolstraat. Deze schoolstraat is afgebakend met automatische barenen met nummerplaatherkenning.

In de kern van Erps, wordt de Engerstraat (tussen de Zavelstraat en voetweg 61) voor de basisschool Mater Dei voorbehouden als schoolstraat tijdens de schooluren. De schoolstraat wordt afgesloten door middel van nadarhekken.



Figuur 9: presentatieplan Erps ontwerp oktober 2022 (bron: www.kortenberq.be).



Figuur 9: presentatieplan Kwerps ontwerp oktober 2022 (bron: www.kortenber.be).

6.2.2.4.5. SNELHEIDSREGIMES

Samenhangend met het wensbeeld van de wegcategorysering werd ook een wensbeeld voor de snelheidsregimes opgemaakt. Het wensbeeld kan nog steeds worden aangepast wanneer het Vademecum Weginrichtingsprincipes Lokale Wegen wordt goedgekeurd.

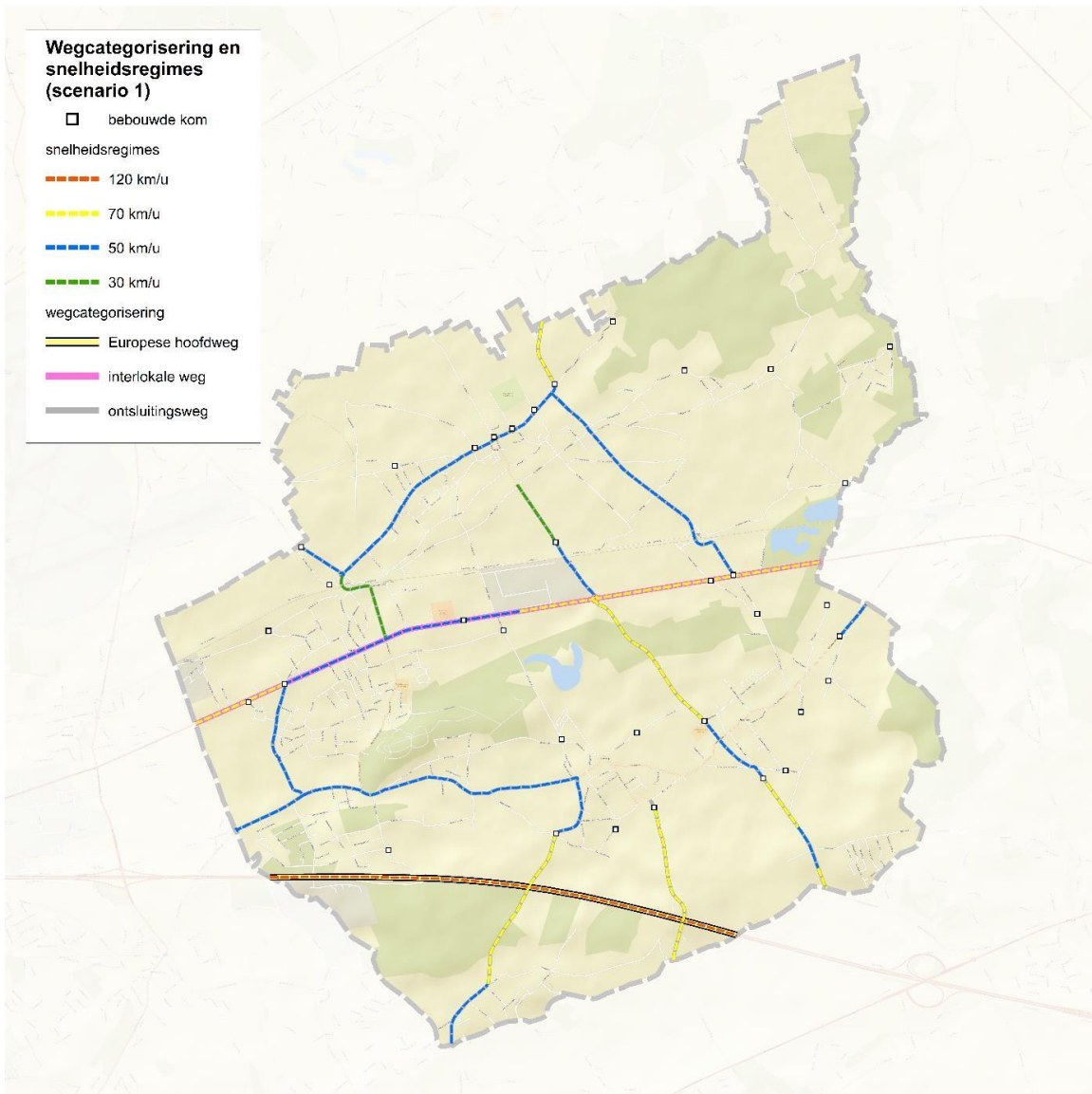
Op onderstaande wensbeelden werden de Europese hoofdweg (E40), de interlokale weg (N2) en de ontsluitingswegen aangeduid, telkens met de bijhorende gewenste snelheidsregimes. Voor de erftoegangswegen wordt binnen onderstaande wensbeelden een snelheidsregime van 30 km/u binnen de bebouwde kom en van 50 km/u buiten de bebouwde kom gehanteerd over het hele grondgebied van de gemeente Kortenberg.

De twee onderstaande wensbeelden verschillen slechts weinig van elkaar. Het verschil bevindt zich in de ligging van de overgang van 50 km/u naar 30 km/u in de Zavelstraat.

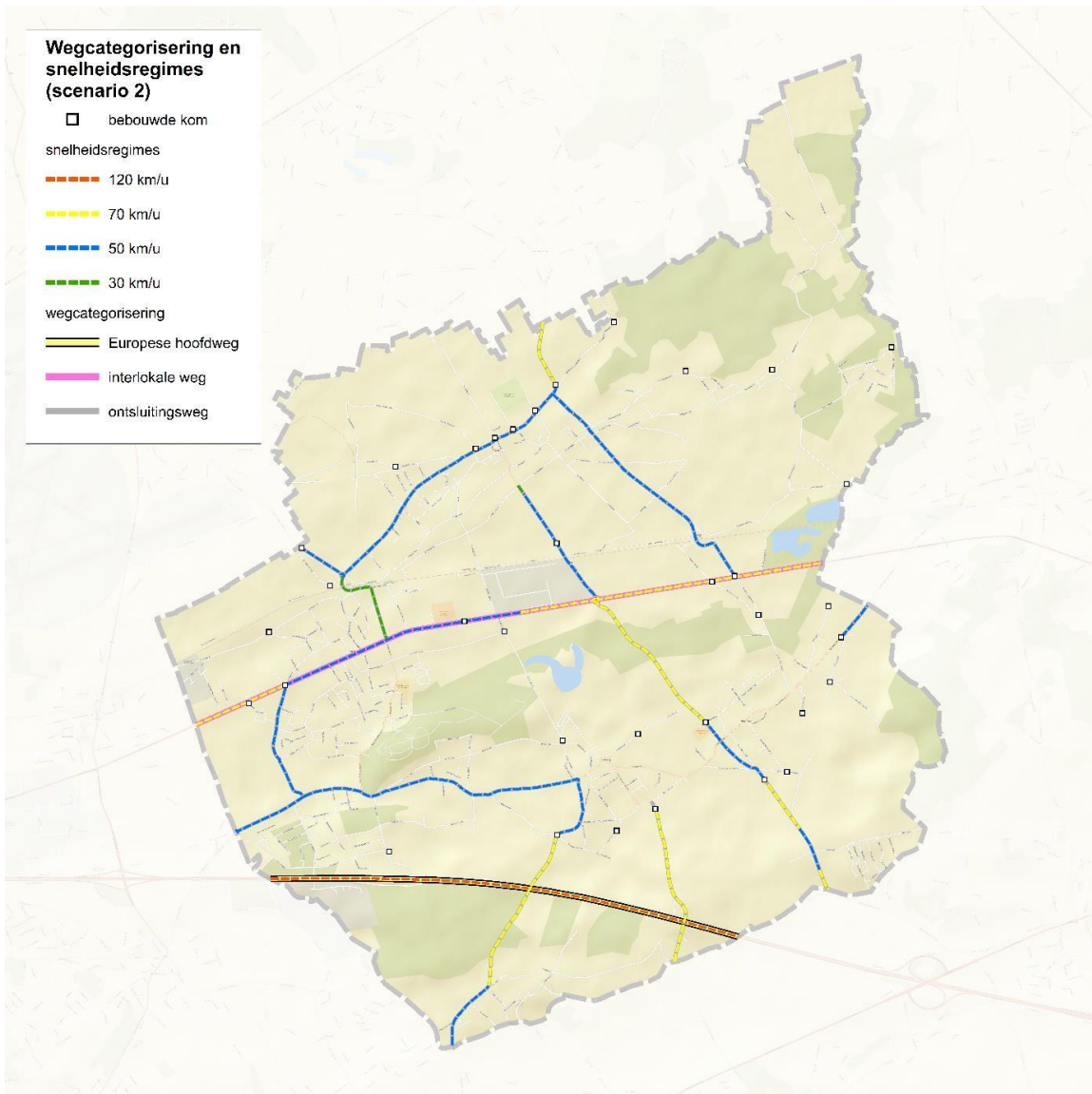
In scenario 1 bevindt deze overgang zich aan het begin van de bebouwde kom.

In scenario 2 bevindt deze overgang zich slechts enkele meters voor het kruispunt met de Kwerpsebaan.

Wat betreft de Zavelstraat zullen er in beide scenario's extra maatregelen moeten genomen worden om het sluipverkeer, dat vandaag reeds aanwezig is, te ontmoedigen en te weren.



Kaart 15: weg categorisering en snelheidsregimes (scenario 1).



Kaart 16: weg categorisering en snelheidsregimes (scenario 2).

6.2.2.4.6. VERKEERSVEILIGHEID

In het beleidsscenario wordt gestreefd naar het verhogen van de verkeersveiligheid. Hiertoe dienen knelpunten en gevaarlijke punten op gewestwegen en lokale wegen weggewerkt te worden. Als uitgangspunt wordt het STOP-principe gehanteerd, waarbij een bijzondere aandacht gaat naar veilige wegen voor voetgangers en fietsers, onder meer door het uitwerken van het trage wegennetwerk, het streven naar veilige lokale netwerken voor voetgangers en fietsers en het uitwerken van dorpskernen waar het aangenaam verplaatsen is als voetganger en met de fiets.

6.2.2.4.7. ZWAAR VERKEER

In 2016 werd door VECTRIS in opdracht van de gemeente Kortenberg een zwaarvervoerplan¹⁰ opgesteld voor het ganse grondgebied. Het zwaarvervoerplan poogt oplossingen te bieden voor knelpunten rond zwaar vervoer (vrachtverkeer, landbouwverkeer, openbaar vervoer en laden en lossen) in de gemeente.

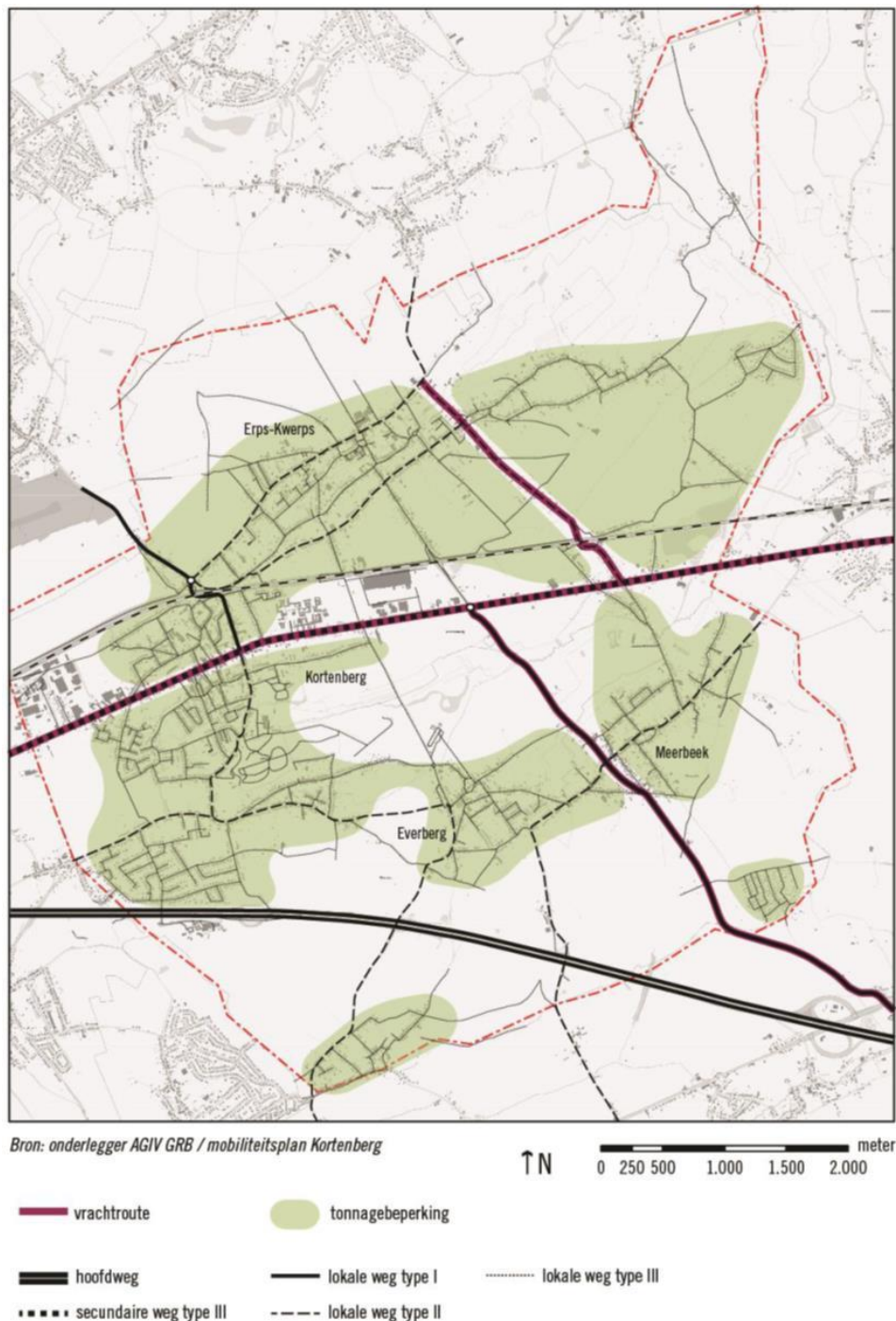
De N2 komt in dit plan duidelijk naar voor als belangrijke barrière binnen de gemeente, maar ook als grote verkeersas voor zwaar vervoer.

Vrachtverkeer

Om de knelpunten rond het vrachtverkeer in de gemeente aan te pakken, worden in het zwaarvervoerplan verschillende stappen voorgesteld. De belangrijkste voor het onderzoeksgebied van deze mobiliteitsstudie worden hieronder opgelijst:

- herlokalisieren van bedrijven naar beter ontsloten locaties;
- selecteren van dragers van vrachtverkeer (N2 en N227);
- circulatie-, infrastructurele en andere maatregelen om vrachtverkeer te sturen.

¹⁰ <https://www.kortenberg.be/zwaarvervoerplan-kortenberg>



Figuur 10: vrachtroutes in Kortenberg (bron: Zwaarvervoerplan, 2016).

Openbaar vervoer

De N2 wordt geïdentificeerd als de belangrijkste drager van openbaar vervoer binnen de gemeente Kortenberg. Een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer op deze as is bijgevolg belangrijk.

Landbouwverkeer

De gemeente Kortenberg profileert zich als belangrijke landbouwgemeente. De ontsluiting van de aanwezige actieve landbouwbedrijven vindt hoofdzakelijk plaats via lokale landelijke wegen.

Laden en lossen

De aanwezigheid van heel wat winkels langsheen de N2 in de dorpskern van de gemeente zorgt voor het ontstaan van gevaarlijke situaties wanneer deze bevoorrad worden. Het voorzien van laad- en loszones zou dit probleem kunnen helpen oplossen.

De gemeente is momenteel nog steeds bezig met de uitvoering van het zwaar vervoerplan, onder andere met het plaatsen van de nodige signalisatie.

6.2.2.5. B.5. Parkeerbeleid

6.2.2.5.1. PARKEERPLAN

In januari 2017 verscheen het parkeerbeleidsplan¹¹ Kortenberg. In dit plan worden de visie, strategie en prioriteiten rond het parkeerbeleid binnen de gemeente Kortenberg samengevat en uitgelegd.

De gemeente streeft ernaar om de parkeerbehoefte in eerste instantie op te vangen op privaat domein, met behulp van parkeernormen verankerd in een stedenbouwkundige verordening. De nood naar publieke parkeerruimte wordt erkend, maar daar openbare ruimte schaars en kostbaar is, wenst de gemeente hier zo voorzichtig mogelijk mee om te springen. Het parkeerbeleidsplan van de gemeente streeft dan ook een optimale benutting van deze openbare parkeerruimte na door in te zetten op een zo efficiënt mogelijke inrichting en, waar mogelijk, dubbelgebruik van parkeergelegenheden.

In het parkeerbeleid zijn 8 doelgroepen te onderscheiden:

- bewoners;
- werknemers;
- winkelaars;
- bezoekers;
- pendelaars;
- elektrische wagens;
- moto's;
- vrachtverkeer.

Iedere doelgroep stelt haar eisen aan ligging en inrichting van de parkeervoorziening in functie van de parkeerduur en acceptabele wandelafstand tot hun bestemming. Deze worden vastgelegd in de inrichtingsprincipes voor personenwagens, vrachtwagens en fietsen.

Het voeren van een gemeentelijk parkeerbeleid vereist een regelmatige monitoring. Dit kan heel efficiënt gebeuren door periodiek een beperkt aantal gegevens te verzamelen.

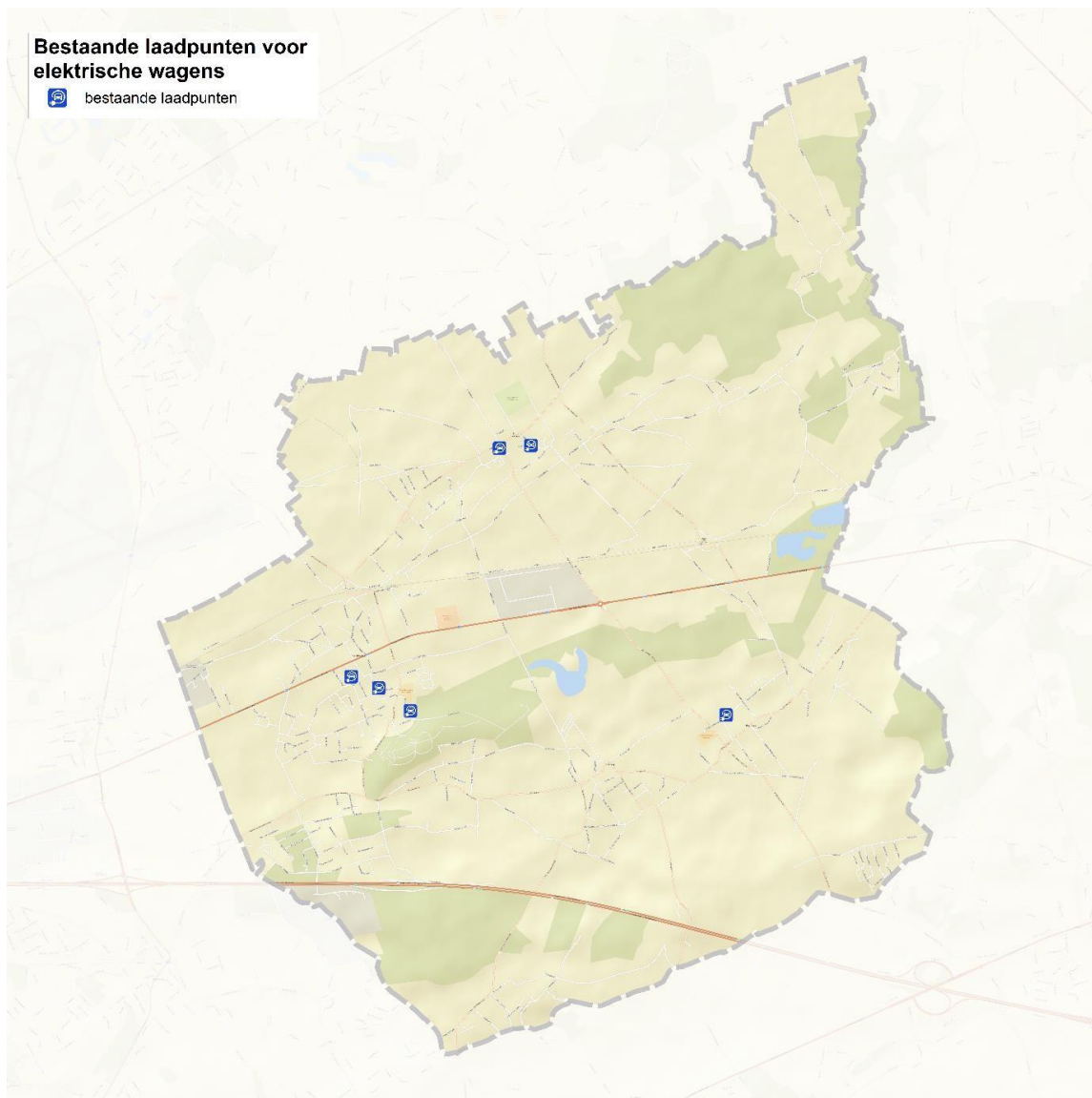
6.2.2.5.2. LAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE WAGENS

Op dit moment beschikt de gemeente Kortenberg over zes publieke plaatsen waar het mogelijk is om elektrische wagens op te laden, namelijk:

- Dr. V. De Walsplein;
- Dorpsplein Everberg;
- Beekstraat (OC Berkenhof);

¹¹ https://www.kortenberg.be/parkeerbeleidsplan_kortenberg_goedgekeurd_gr_20170206.pdf

- Parking De Boemerang (Alfons Dewitstraat);
- Colombasite Kortenberg;
- Parking Sporthal Erps-Kwerps.



Kaart 17: bestaande publieke laadpunten voor elektrische wagens.

Verder zijn er in de gemeente reeds vier semi-publieke laadpalen, publiek toegankelijk geplaatst op privaat domein, aanwezig:

- Garage Orbrist;
- Parking UPC;
- Parking D'Ieteren;
- Parking E40 in Everberg.

Het Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (goedgekeurd d.d. 17 december 2021) geeft vorm aan de uitrol van laadinfrastructuur voor

elektrische wagens in Vlaanderen. Hierin wordt bepaald wie een (semi-)publieke laadpaal kan aanvragen, welke voorwaarden vervuld moeten zijn en welke procedure gevolgd moet worden.

Een natuurlijk persoon, onderneming en taxi- of deelwagenbedrijf kan een laadpaal aanvragen via de procedure 'paal volgt wagen'. Dit is een vraag- en datagestuurde uitrol, waarbij burgers, ondernemingen en taxi- of deelwagenbedrijven via een digitaal loket een publieke laadpaal kunnen aanvragen als zij zelf geen plaats hebben voor de plaatsing van een laadpaal of een bestaand publiek laadstation te ver gelegen is¹².

Lokale besturen kunnen zelf laadinfrastructuur bijplaatsen op strategische locaties, die zij kunnen doorgeven via een e-loket¹³. Via deze weg werden door de gemeente Kortenberg reeds volgende strategische laadpunten aangevraagd:

- Craenenplein;
- Th. Swartsstraat (wachtbekken);
- Site Prinsenhof;
- Station Erps-Kwerps (Engerstraat);
- Parking Hof van Rotselaar;
- Parking Van Netelbosch;
- Station Erps-Kwerps (Kouterstraat);
- St. Pietersplein;
- Dorpsplein Erps-Kwerps;
- Kortenberg West;

De Vlaamse Overheid mikt op 35.000 laadpuntequivalenten (CPE), in de vorm van (semi-) publiek toegankelijke laadinfrastructuur, tegen 2025. Vanuit dit cijfer werd een behoefteanalyse gemaakt, die voor elke Vlaamse gemeente bepaalt hoeveel CPE er tegen 2025 beschikbaar moet zijn in de gemeente. Voor Kortenberg ligt de inschatting op de laadbehoeften in 2025 op 117 CPE¹⁶.

Tabel 7: aantal CPE per type laadpunt¹⁷

AANTAL CPE	SOORT LAADPUNT (VERMOGEN)
1 CPE	Laadpunt met beperk vermogen (3-11 kW)
2 CPE	Laadpunt met hoger vermogen (22 kW)
4 CPE	AC-snellaadpunt (43 kW)
5 CPE	DC-snellaadpunt (50-149 kW)
10 CPE	Ultrasnellaadpunt (150-... kW)

Het aantal CPE uit bovenstaande tabel is van toepassing op laadpunten die 24/7 beschikbaar zijn. Wanneer het laadpunt voor minstens 10u per etmaal publiek toegankelijk is, tellen de CPE voor de helft. Heeft een laadpaal meer dan één laadpunt, dan telt het aantal CPE per laadpunt dat gelijktijdig gebruikt kan worden¹⁷.

De gemeente Kortenberg somde verder nog enkele locaties op, die het als opportuniteit ziet voor de plaatsing van een laadpaal, maar die nog niet werden aangevraagd:

- Station Kortenberg (Edegemstraat);
- Pleintje Everslaan;

¹² <https://www.vlaanderen.be/publieke-laadpaal-aanvragen>

¹³ <https://www.vlaanderen.be/lokale-besturen-en-publieke-laadinfrastructuur> ¹⁷
<https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/beleid>

- Hof van Kersbeek;
- Parking hondenloopweide (Molenstraat);

-
- Bankstraat (wachtbekken)
 - Parking voetbal Everberg;
 - Parking JC Den Aap;
 - Parking oude kleuterschool Meerbeek;
 - Stations Erps-Kwerps (Kerselarenstraat);
 - Hof van St. Elisabet;
 - Parking Dekenijstraat;
 - Kerkhof Erps-Kwerps;
 - Parking voetbal Erps-Kwerps;
 - Parking Weesbeekdal;
 - Parking Boogstok;
 - Parking Egelenstraat;
 - Hof van Parc ;
 - Station Kortenberg (Stationsplein);
 - Kerkhof Kortenberg.

6.2.2.6. B.6. (Goederen)vervoer over water

Dit is niet van toepassing voor de gemeente Kortenberg.

6.2.3. Werkdomein C – Ondersteunende en flankerende maatregelen

6.2.3.1. C.1. Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen

6.2.3.1.1. VERVOERSPLANNEN

Binnen de gemeente zijn er momenteel weinig tot geen vervoersplannen opgemaakt.

In 2016 werd er voor de gemeentelijke basisschool De Klimop (Erps-Kwerps) een schoolvervoerplan opgesteld door Voetgangersbeweging vzw in het kader van het Octopusplan.

Voor de vrije basisschool De Boemerang (Meerbeek) werd eveneens de vraag gesteld aan Voetgangersbeweging vzw om in het kader van het Octopusplan een schoolvervoerplan op te stellen. Hiervan werd in juli 2021 een adviesrapport overgemaakt aan de gemeente Kortenberg en de school.

De gemeente Kortenberg wil in de toekomst meer inzetten in de opmaak van vervoersplannen voor scholen, bedrijven, diensten en evenementen. Op deze manier wenst de gemeente de verschillende actoren en voorzieningen in de gemeente actief te laten nadenken over hun eigen mobiliteitsbeleid.

6.2.3.2. C.2. Tarifiering

6.2.3.2.1. OPENBAAR VERVOER

Dankzij de gemeente Kortenberg kunnen de inwoners goedkoper reizen met de bussen van De Lijn.

Zo is er de 10-rittenkaart met gemeentekorting. Alle reizigers die binnen de grenzen van Kortenberg de bus nemen, betalen 1 euro per rit met een 10-rittenkaart met gemeentekorting. De enige voorwaarde is dat de op- en afstaphalte van de verplaatsing binnen de grenzen van Kortenberg, Everberg, Meerbeek en Erps-Kwerps liggen.

Verder biedt de gemeente haar inwoners gratis bustickets aan voor het nachtvervoer op vrijdag- en zaterdagavond binnen Kortenberg en tussen Kortenberg en Leuven. De bussen rijden in deze nachten vanaf 22 uur tot 3 uur.

6.2.3.2.2. PARKEREN

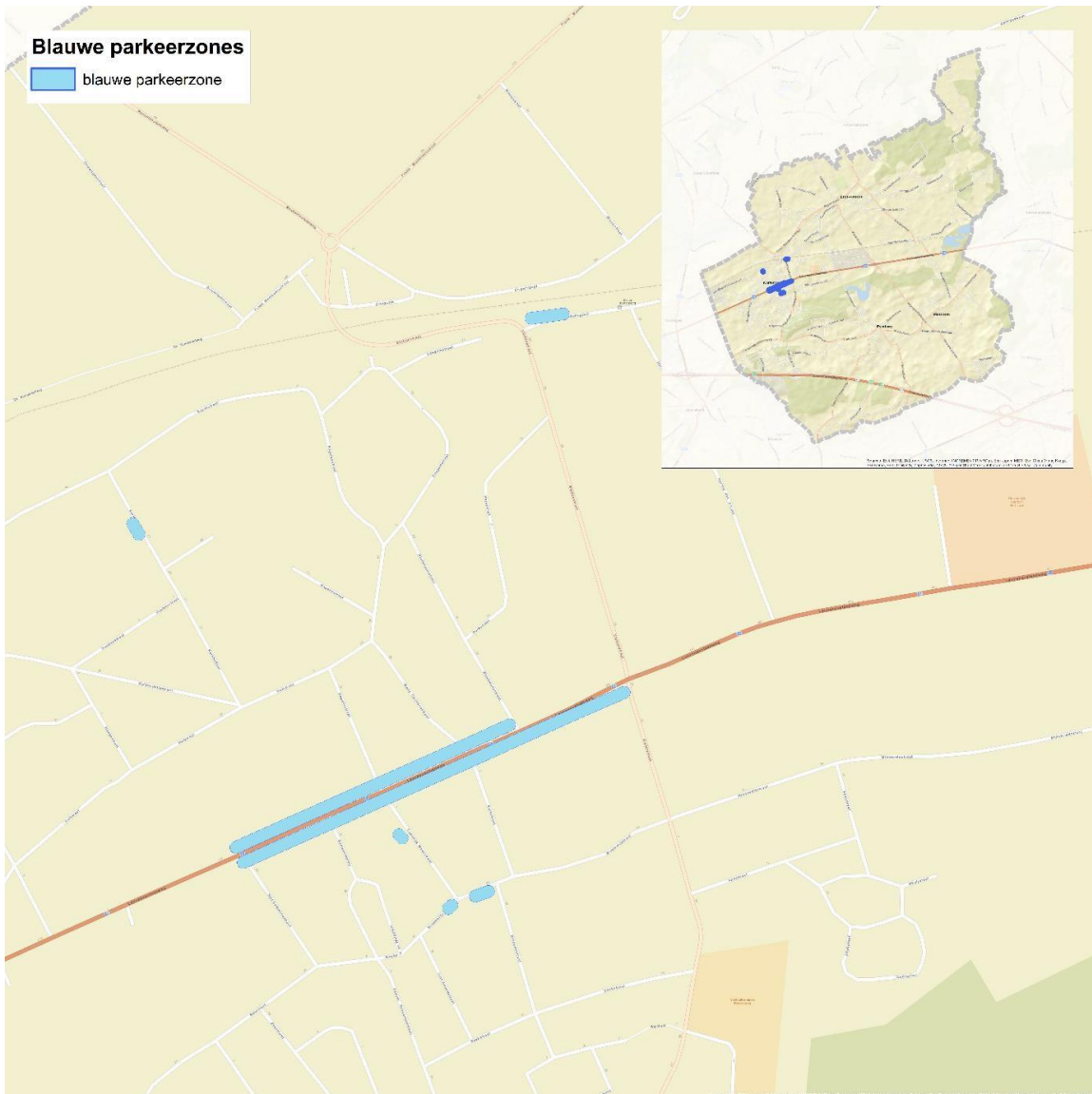
Zoals eerder beschreven heeft de gemeente in 2017 een parkeerbeleidsplan goedgekeurd. De parkeernomen zijn opgenomen in een stedenbouwkundige verordening, dewelke echter niet juridisch bindend is wegens geen definitieve vaststelling door de gemeenteraad. De gemeente zal erover blijven waken dat de parkeerbehoefte van de inwoners wordt opgevangen op privaat domein.

Voor bezoekers is er in elke dorpskern voldoende parkeerplaats, en dit in functie van de parkeerduur en een acceptabele wandelafstand tot hun bestemming.

Binnen het parkeerbeleid blijft handhaving zeer belangrijk om foutparkeerders tegen te gaan. Het fout parkeren van voertuigen kan namelijk leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Binnen de gemeente zijn er een aantal blauwe zones terug te vinden, namelijk:

- N2 richting Brussel tussen de Blockmansstraat en Vranckx (Leuvensesteenweg 267 recht over de Sint-Catharinastraat);
- N2 richting Leuven: tussen de Sint-Catharinastraat en de Karterstraat;
- Stationsplein Kortenberg (6 parkeerplaatsen ter hoogte van het station);
- Brouwerijstraat (aan de parking);
- Brouwerijstraat (30 minuten parkeren – twee parkeerplaatsen over het strijkatelier);
- Lodewijk Maesstraat (30 minuten parkeren – één parkeerplaats aan Solona Fitness);
- Kerkhoflaan Kortenberg (aan de parking van het kerkhof).



Kaart 18: blauwe parkeerzones.

Op dit moment zijn er geen zones waar betalend parkeren van toepassing is. Ook wordt er niet gewerkt met parkeerkaarten voor bewoners.

De gemeente Kortenberg voorziet ook parkeerplaatsen voor personen met beperkingen en blijft ook in de toekomst aandacht besteden aan deze doelgroep.

Voor het parkeren rond fietsen zijn richtlijnen opgenomen in paragraaf 6.2.2.2.3 Fietsenstallingen.

6.2.3.3. C.3. Algemene sensibilisering, marketing, informatie

6.2.3.3.1. AANMOEDIGEN VAN GEWENSTE GEDRAG

De gemeente Kortenberg zet in op het aanmoedigen van het gewenste gedrag bij haar inwoners. Het gaat hier om een wijziging van minder (solo-)autogebruik naar meer duurzame verplaatsingen. Dit kan onder meer door:

- het communiceren over duurzame verplaatsingsmogelijkheden (het gebruik van trage wegen, de verschillende fietsnetwerken, de aanwezige voetgangers- en fietsvoorzieningen, ...);
- het bewegwijzeren van wegen naar belangrijke plaatsen in de gemeente met de vermelding in km en in tijd voor de verschillende vervoermodi;
- het organiseren van testacties: e-bikes, bakfietsen, ... gedurende een bepaalde periode voor inwoners, handelaars, bedrijven via de gemeente.

6.2.3.3.2. CAMPAGNES EN ACTIES

Campagnes en acties worden ingezet om doelgroepen aan te zetten tot een ander gedrag. Een aantal voorbeelden van mogelijke campagnes zijn:

- het stimuleren van de opmaak van schoolvervoerplannen en bedrijfsvervoerplannen;
- het aanzetten van bepaalde doelgroepen om bewuster om te gaan met mobiliteit, vb. STRAP-dag, autovrije zondag, ...;
- het organiseren van groepsaankopen met betrekking tot mobiliteit, vb. elektrische fietsen, ... ;

6.2.3.3.3. INFORMEREN

Het informeren van inwoners en bezoekers rondom het gewenste verkeersgedrag, draagt bij tot een beter gebruik van het wegennet. Verkeer kan met goede informatie worden gestuurd om overlast voor de inwoners te beperken. Informatie rond bijvoorbeeld aangepaste snelheden in verblijfsgebieden draagt bij aan een goede leefkwaliteit.

- het gericht informeren van leerkrachten, ouders en omwonenden rond schoolomgevingen;
- het gericht communiceren naar bedrijven en leveranciers in verband met gewenste vrachtwagenroutes (doorgaand verkeer, leveringen);
- het gericht informeren naar bestemmingsverkeer, zodat er in verblijfsgebieden met een aangepaste (lage) snelheid gereden wordt.

6.2.3.4. C.4. Handhaving

Naast een algemeen handhavingsbeleid (verkeersreglementering algemeen) zal nadruk moeten worden gelegd op het controleren van de (nieuwe) snelheidsregimes. Intensievere controles op niet alleen drukkere en hogere categorieën van wegen, maar ook op lokale wegen ontmoedigen sluijverkeer en helpen bij het weren van sluijverkeer in onder meer schoolomgevingen.

Naast snelheidscontroles is controle op parkeren noodzakelijk. Door stelselmatige controles worden foutparkeerders/langparkeerders ontmoedigd en zo kunnen de parkeermogelijkheden voor bezoekers en inwoners worden gevrijwaard.

In kader van het voorkomen van fietsdiefstal kan de gemeente op regelmatige basis een moment organiseren waar inwoners de kans hebben om hun fiets te laten graveren. Niet enkel voor het terugvinden van de eigenaar is graveren nuttig, maar dit kan ook afschrikwekkend werken.

6.2.3.5. C.5. Beleidsondersteuning

De gemeente Kortenberg heeft een mobiliteitsdienst die instaat om vragen en meldingen van inwoners te behandelen en om het beleid te adviseren.

Om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen en effectieve oplossingen, is regelmatige scholing van medewerkers van de gemeente voorzien. Het gaat dan voornamelijk om deelname aan vormingen over mobiliteitsbeleid en -uitvoering door ambtenaren en bestuur.

De gemeente Kortenberg beschikt over een Gemeentelijke Adviesraad Mobiliteit en Verkeer (GAMV). Deze adviesraad ondersteunt en adviseert het beleid in verband met mobiliteitsthema's.

6.2.3.6. C.6. Monitoring en evaluatie

Participatietrajecten en het bevragen van bepaalde doelgroepen, zoals ouders van schoolgaande kinderen, inwoners van dorpskernen, personen met een handicap, bedrijven, ... is een goede tool om inzichten te krijgen over wat er leeft op vlak van mobiliteit onder de gebruikers. Zo kunnen knelpunten en kansen onderzocht worden en kunnen de dienst mobiliteit en de GAMV een rol spelen om deze punten te onderzoeken. Door dit op regelmatige basis te doen, kan men de evolutie rond bepaalde thema's opvolgen. Dit heeft als bijkomend effect dat de betrokkenheid rond de mobiliteitsthema's stijgt bij de inwoners.

Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om het effect van maatregelen te bepalen en nieuwe knelpunten op te sporen. Bovendien kunnen dan lessen worden getrokken uit maatregelen die eerder zijn genomen. De effectiviteit van beleid wordt hierdoor verhoogd.

7. ACTIEPLAN

Het actieprogramma wordt vanuit 6 verschillende invalshoeken opgesteld. Zo ontstaan er 6 verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met elk hun eigen functie en doel.

De 6 verschillende invalshoeken zijn:

1. **het actieprogramma A-B-C:** uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten – B: netwerken per modus – C: ondersteunde en flankerende maatregelen;
2. **het werkprogramma per locatie:** een concreet werkprogramma waarin duidelijk staat wat op welke plek moet gebeuren;
3. **het investeringsprogramma voor korte termijn (KT), middellange termijn (MT) en lange tijd (LT):** op welke termijn worden de acties uitgevoerd en zijn er genoeg middelen aanwezig om de acties uit te voeren? Korte termijn betekent 'uit te voeren binnen nu (vanaf de inwerkingtreding van dit mobiliteitsplan) en 3 jaar'. Middellange termijn betekent 'uit te voeren binnen de periode van 3 tot 6 jaar' na de inwerkingtreding van dit mobiliteitsplan en lange termijn 'uit te voeren binnen de periode van 6 tot 10 jaar' na de inwerkingtreding van dit mobiliteitsplan.
4. **het beleidsprogramma:** hoe wordt de beleidsvisie concreet gemaakt en hoe worden de beleidsdoelstellingen bereikt?
5. **het takenprogramma per initiatiefnemer:** wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken tussen de initiatiefnemers en hun partners?
6. **het werkprogramma per type:** een concreet werkprogramma waarin duidelijk staat wat er moet gebeuren voor elk type weggebruiker, hoppinpunt, schoolomgeving en communicatie.

De voorstelling van het actieprogramma gebeurt aan de hand van de tabellen die terug te vinden zijn in de bijlagen. In de tabellen zijn per werkdomein de belangrijkste actiepunten / maatregelen opgenomen.

8. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPANNEN

Het is mogelijk dat de beleidskeuzes uit dit mobiliteitsplan implicaties hebben met betrekking tot de beleidsplannen van andere gemeentelijke diensten en die van de hogere overheden.

Het vernieuwen van het mobiliteitsplan leidt niet tot wijzigingen van (gemeentelijke) beleidsplannen en volgt de beleidsplannen en -visies van de hogere overheden.

9. TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

In dit hoofdstuk wordt aangegeven in hoeverre het beleidsplan voldoet aan de vooropgestelde operationele doelstellingen.

FIETSROUTENETWERK

- het actualiseren van het fietsroutenetwerk.
De kaart van het bestaande fietsroutenetwerk is bijgewerkt tot een nieuw wensbeeld dat bestaande en gewenste fietsroutenetwerken combineert.
- het bereikbaar maken van de gemeentelijke attractiepolen voor de fietsers onder meer door gebruik van de trage wegen.
In het beleidsplan trage wegen is een wensbeeld ontwikkeld dat als basis kan gebruikt worden om het lokaal fietsroutenetwerk verder uit te werken. Het geeft ook de mogelijkheid om bereikbaarheidsplannen op te maken voor de gemeentelijke attractiepolen.
- het in kaart brengen van knelpunten met betrekking tot een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk.
De verschillende knelpunten van de verschillende netwerken zijn in kaart gebracht. Per knelpunt wordt beschreven wat het probleem is. Voor het oplossen van deze knelpunten is telkens een apart onderzoek nodig naar de best passende oplossing. Het opmaken van dergelijk onderzoek maakt geen deel uit van de herziening van het mobiliteitsplan.
- het in kaart brengen van strategische locaties voor fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten.
In het beleidsplan is telkens een beschrijving terug te vinden van wat een fietsenstalling, een laadpunt voor elektrische fietsen en een fietsherstelpunt juist is, hoe en waar deze best kunnen worden ingericht. Er is telkens een kaart opgemaakt met de bestaande plaatsen en de plaatsen waar een bijkomende fietsenstalling, een bijkomend laadpunt voor elektrische fietsen en een bijkomend fietsherstelpunt wordt opgericht.

SLUIPVERKEER

- het vaststellen en inventariseren van het sluipverkeer.
Binnen de opmaak van het beleidsplan werd een verkennend onderzoek gevoerd naar het sluipverkeer in de gemeente Kortenbergh.
- het afstemmen van het gebruik op de functie (categorisering) en vormgeving van de weg.
Op basis van het verkennend onderzoek werden twee wensbeelden opgesteld voor een aangepaste wegcategory en bijhorende snelheidsprincipes. Hiervoor werd gebruik gemaakt van het richtlijnenboek voor weginrichting van lokale wegen. Voor de eigenlijke vormgeving van de wegen zal per dossier een ontwerpend onderzoek moeten worden uitgevoerd.

VEILIG NAAR SCHOOL (SCHOOLROUTES EN SCHOOLOMGEVING)

- het optimaal inschakelen van trage wegen als wandel- en/of fietsverbindingen naar scholen en de fietsverbindingen toevoegen aan het wensbeeld 'lokale fietsroutes'. Dit wordt uitgewerkt en is opgenomen in het Beleidsplan Trage Wegen, waar een wensbeeld is ontwikkeld.
- het verhogen van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.
In de uitwerkingsnota van dit beleidsplan is een overzicht van de knelpunten in schoolomgevingen terug te vinden. Het optimaliseren van schoolroutes komt ook terug bij de knelpunten met betrekking tot fietspaden en in het Beleidsplan Trage Wegen. De opmaak/herziening van schoolvervoerplannen is ook in dit beleidsplan opgenomen.

COMMUNICATIE

- het informeren van de inwoners over (grote) projecten en resultaten van onderzoeken met betrekking tot mobiliteit en het bijstellen van de bestaande communicatie tussen de gemeentelijke diensten onderling.

Bovenstaande operationele doelstellingen worden op dezelfde manier aangepakt in het beleidsplan. Er wordt een gemeentelijk algemeen communicatieplan opgemaakt waarin zowel de interne als externe communicatie wordt beschreven. Er wordt extra aandacht besteed aan de communicatie en participatie rond mobiliteitsprojecten.

10. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

10.1. Organisatie

Uit de actietabellen is duidelijk af te leiden dat er meerdere betrokken actoren zijn voor verschillende projecten. Ook afstemming tussen de gemeente Kortenberg en de buurgemeenten is noodzakelijk, net als tussen de verschillende gemeentelijke diensten mobiliteit, ruimtelijke ordening, openbare werken en milieu.

Om de uitvoering van het actieprogramma goed te laten verlopen, is samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren noodzakelijk. Overleg op regelmatige basis tussen de verschillende betrokken actoren is aangewezen om de stand van zaken en de vooruitgang op de verschillende beleidsdomeinen te bespreken en om de continuïteit van het mobiliteitsplan te verzekeren.

Daarom wordt voorgesteld dat er een halfjaarlijks formeel overleg gehouden wordt betreffende de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op elkaar via een ambtelijke werkgroep voor de gemeente. Verder kan er best een jaarlijks overleg plaatsvinden tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de PSG, indien dit aangewezen is.

10.2. Evaluatie

10.2.1. Voortgang van het mobiliteitsbeleid

Het gevoerde mobiliteitsbeleid wordt best vijfjaarlijks geëvalueerd met behulp van de sneltoets. Op basis van deze evaluatie wordt bepaald of een (gedeeltelijke) herziening van het huidige mobiliteitsplan nodig is.

Een tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsplan wordt uitgevoerd om de voortgang van het actieprogramma te monitoren. In ieder geval zal het mobiliteitsplan na twee jaar worden geëvalueerd op de volgende punten:

- de uitgevoerde acties en het effect;
- de acties die gepland zijn op korte of middellange termijn;
- de acties die nog niet ingepland zijn.

Zoals aangegeven in punt 10.1 wordt voorzien dat er een jaarlijks overleg wordt georganiseerd tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de PSG.

Tot slot is er ook een jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de maatregelen door het college van burgemeester en schepenen, dat wordt toegelicht tijdens een vergadering van de GAMV. Indien deze voortgang niet correct wordt gedaan of indien het gaat om maatregelen, waarbij andere actoren betrokken zijn, wordt de PSG bijeen geroepen.

Naast deze drie evaluatiemomenten is er ook de continue opvolging van het mobiliteitsplan door de mobiliteitsdienst van de gemeente Kortenberg en de daarvoor aangestelde vertegenwoordigers uit de PSG.

10.2.2. Effecten van het mobiliteitsbeleid

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

Deze evaluatie heeft al doel:

- het toetsen van de voortgang van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen;
- een controle zijn op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen;
- het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen.

Een goed monitoringsysteem geeft hierbij belangrijke ondersteuning door het opleveren van data die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeren.

Vervolgens wordt per werkdomein een suggestie van een aantal mogelijke toetsingselementen voorgesteld.

Met uitzondering van werkdomein A, want voor dit domein kan enkel de toetsing plaatsvinden: de maatregel is/wordt uitgevoerd of niet.

Een overzicht van de toetsingscriteria voor werkdomein B.

- toetsingscriteria verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken:
 - aantal ongevallen in schoolomgevingen (aard, ernst, locatie, ...);
 - aantal ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...);
 - aantal klachten met betrekking tot omgevingshinder;
 - evolutie van het gebruik van het trage wegennet door fietsers en voetgangers.
- toetsingscriteria fietsroutenetwerk:
 - een voor- en nameting van fietsintensiteiten bij (her)aanleg fietspaden;
 - aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...).
- toetsingscriteria openbaar vervoer:
 - aantal openbaarvervoerreizigers (opvolgen via gegevens De Lijn).
- toetsingscriteria gemotoriseerd verkeer:
 - voertuigintensiteiten op straten met gewijzigde verkeerscirculatie (bv. voor en na invoering enkelrichting);
 - voertuigintensiteiten vrachtvervoer;
 - snelheidsgedrag (V85) op relevante wegvakken, bijvoorbeeld voor en na herinrichting of voor en na invoering van de zone 30.
- toetsingscriteria verkeersveiligheid:
 - aantal ongevallen, onderscheid maken tussen materiële schade en letselongevallen;
 - type van ongeval in relatie tot de aard van de betrokken weggebruikers;
 - locatie van de ongevallen.

- toetsingscriteria parkeerbeleid:
 - parkeerbezetting van auto's in de verblijfsgebieden; ◦ parkeerbezetting van fietsenstallingen in verblijfsgebieden en OV-haltes.

11. PARTICIPATIE

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009, gewijzigd bij decreet van 10 februari 2012, en het bijhorende Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013, leggen het participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsplan".

De gemeente wenste via het participatietraject de burger op een actieve wijze te betrekken bij de opmaak van het mobiliteitsplan en vroeg aan Interleuven hieromtrent een voorstel uit te werken. Het college heeft tijdens de zitting van 27 oktober 2021 het participatietraject voor het mobiliteitsplan goedgekeurd (Bijlage 3: collegebeslissing met betrekking tot de goedkeuring van het participatietraject). Na een algemene bevragingronde van de inwoners werd tijdens elke fase van het mobiliteitsplan een workshop georganiseerd met een vaste werkgroep. Deze werkgroep werd samengesteld op basis van een aantal selectiecriteria en vertegenwoordigt de inwoners van de gemeente.

Fase 1: verkenningsnota:

- brede bevraging: van 13 maart 2022 tot 08 april 2022.
- workshop 1: 05 mei 2022.

Fase 2: uitwerkingsnota:

- workshop 2: 1 december 2022.

Fase 3: mobiliteitsplan

- workshop 3: 1 juni 2022.
- openbaar onderzoek: van 28 augustus 2023 tot en met 27 september 2023.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: VERSLAGEN PSG

BIJLAGE 2: VERSLAGEN PARTICIPATIETRAJECT

BIJLAGE 3: COLLEGE BESLISSING MET BETREKKING TOT DE GOEDKEURING VAN HET PARTICIPATIETRAJECT

BIJLAGE 4: CATALOGI VERKEERSONDERZOEKEN ERPS-KWERPS

BIJLAGE 5: PARKEERBELEIDSPLAN

BIJLAGE 6: ACTIETABELLEN
