

**PROJECTSTUURGROEP IN KADER VAN VERKENNINGSNOTA - HERZIENING
MOBILITEITSPLAN GEMEENTE KORTENBERG
20 OKTOBER 2022**

Aanwezig:

- Stef Ryckmans (schepen mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Elke Verhoeven (celhoofd dienst mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Kim Wouters (departement MOW)
- Xantha Langendries (departement MOW)
- Katrien Van Vlasselaer (provincie Vlaams-Brabant)
- Sander Wouters (De Lijn)
- Ruben Hens (De Lijn)
- Danny Stassen (GAMV)

Verontschuldigd:

- Alexandra Thienpont (burgemeester Kortenberg)
- Marlies Vervoort (Interleuven)
- Griet Valkenaers (Interleuven)

1. VERSLAG

De dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant heeft op voorhand al enkele opmerkingen doorgegeven over fietsluik en schoolroutes. (zie bijlage)

Kort overlopen van de probleemstellingen, doelstellingen en onderzoeksvragen per te onderzoeken thema (fietsroutenetwerk, sluijverkeer, veilig naar school, communicatie).

1.1. Opmerkingen en vragen

1.1.1. De Lijn

- Het busaanbod komt niet expliciet naar voor, maar we zien wel graag een analyse van het huidige busaanbod terugkomen in het mobiliteitsplan. Het gaat hier dan over het vervoersaanbod tussen de deelgemeentes, spitscapaciteit op schooldagen, het belang van lijn 358 in de gemeente Kortenberg, het aanbod in de gemeente Kortenberg in vergelijking met andere Vlaamse gemeenten, het belang van een goede doortocht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De Lijn heeft de cijfergegevens en kan dit stukje huiswerk maken om dan aan te leveren, zodat dit kan opgenomen worden in het mobiliteitsplan. Plaats binnen het mobiliteitsplan nog nader te bepalen.

Aanvulling MOW: Methodiek die bij actualisatie mobiliteitsplan wordt gebruikt. Enkele thema's die worden uitgediept (net toegelicht door Elke), voor de andere thema's zijn er natuurlijk ook nog wel updates. Dus suggestie van De Lijn lijkt niet verkeerd en kan hier worden ingeschoven.

Interleuven neemt hiervoor nog contact op met De Lijn.

- Op pagina 40 wordt er verwezen naar zwaar vervoerplan uit 2016 waarin nieuwe busroutes worden voorgesteld. Is dit nog actueel? Gelieve duidelijk aan te geven dat dit de visie is van de gemeente en niet van De Lijn.

Reactie gemeente: Het zwaar vervoerplan is inderdaad nog actueel. Binnenkort vindt er een overleg tussen de gemeente en De Lijn plaats, waar besproken zal worden op welke manier een herstructurering zal worden doorgevoerd op "de binnendoor" in functie van de bezettingsgraad van de bussen, ...

De Lijn stelt voor om tijdens dat overleg een kaart te maken met de buslijnen die geschikt geacht worden, zodat deze kaart dan kan worden toegevoegd.

1.1.2. Departement MOW

- Belangrijk: link met de vervoerregio's en het regionaal mobiliteitsplan. Het regionale mobiliteitsplan heeft bijna een directe wisselwerking met de lokale mobiliteitsplannen en dat is belangrijk omdat daar ook een aantal kaders in worden vastgelegd die ook binnen het lokaal mobiliteitsplan voor een stuk gaan terugkomen of daardoor beïnvloed worden. Het is belangrijk dat daar dan ook voldoende aandacht aan besteed wordt, zeker ook naar het vervolgproces toe (zeker bij de uitwerkingsnota). De synthesesnota van het regionaal mobiliteitsplan proberen we in de komende maanden op de vervoerregioraad te brengen (voorlopig nog altijd voor eind december 2022 voorzien).

Belangrijke zaken om uit het regionaal mobiliteitsplan mee te nemen:

wegencategorisering (4 hoogste categorieën), vracht, ...

Rol van vervoerregio voldoende benadrukken in de nota, want dat is nu nog niet altijd voldoende het geval. Bijvoorbeeld in hoofdstuk 1.2.2.7. vermelden dat wijzigingen van de bovenlokale fietsroutenetwerken, begonnen door de provincie, ook door de vervoerregio worden gedaan. Ook belangrijk om verschil tussen Regionet (strategisch project) en vervoerregio goed te zien.

- Vraag ivm schoolroutes: opzet lijkt vrij infrastructuur gericht, op zich niets mis mee, maar ik vermoed dat de bedoeling van de gemeente ook is om zoveel mogelijk kinderen op de fiets naar school te krijgen. Gaat dit enkel over de lagere schoolkinderen of ook scholieren? Welke zijn de scholen buiten de gemeente? En kan er, buiten die netwerken, ook niet over andere maatregelen worden nagedacht om kinderen op de fiets te krijgen?

Reactie gemeente: Wij zijn dit jaar gestart met High Five in een van de deelgemeente. Bij ons in de gemeente gaat het bij fietsers vooral over lagere schoolkinderen.

Binnenkort gaat er in de buurgemeente Herent (Veltem-Beisem) ook een middenschool open. Hiermee zal ook rekening worden gehouden, zodat hier ook een veilige fietsroute naartoe moet komen. Scholen in andere buurgemeenten liggen net te ver voor fietsers, dus ligt hier niet direct de focus op.

Aanvulling provincie: Wij hebben onze bedenkingen en tips al meegegeven, ook rond pendelbewegingen van middelbare scholieren. Dit is vooral naar Leuven, dus belangrijk om de fietsbewegingen en het gebruik van het openbaar vervoer door deze

groep van en naar Leuven ook mee te nemen. Het viel ons ook op dat er minder aandacht was voor de voetgangers en de trage wegen.

Reactie gemeente: Samen met de opmaak van dit mobiliteitsplan loopt ook de opmaak van het beleidsplan trage wegen.

- Er wordt veel gesproken over de fietssnelweg F3, maar er is ook nog de F203, die doorheen de gemeente zou gaan (zijn nog discussies over). In de nota werd deze nergens vermeld. Toch de moeite waard om ook even op te nemen.

Reactie gemeente: Misschien toch wat vroeg om deze al mee op te nemen.

Er is wel een beslissing van de Vlaamse Regering dat er een fietssnelweg tussen Bertem en Kraainem moet komen.

1.1.3. GAMV

De GAMV geeft zijn opmerkingen schriftelijk door. (zie bijlage)

1.2. Verdere afspraken

Aangepaste nota wordt nog eens rondgestuurd naar de verschillende deelnemers (met aanpassingen in kleur) voor eventuele feedback.

Elke neemt nog telefonisch contact op met Sara Verstreken (AWV) over de verkenningsnota.

Interleuven neemt contact op met De Lijn over de analyse omtrent het busvervoer in de gemeente Kortenberg.

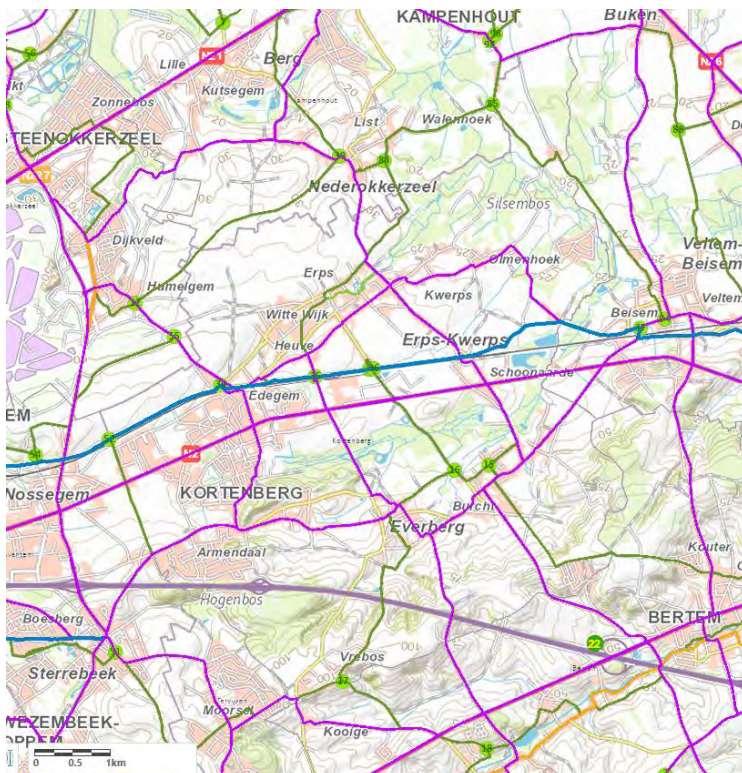
BIJLAGEN

Advies dienst mobiliteit op de verkenningsnota verbreden en verdiepen mobiliteitsplan

1. Fiets

p. 51: Hier wordt gesteld dat de kaarten niet meer up-to date zijn. Voor wat betreft het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk(BFF) en het bovenlokaal recreatief fietsrouten netwerk (BRF): deze kaarten zijn actueel en terug te vinden op het geoloket ([Mobiliteit \(vlaamsbrabant.be\)](http://Mobiliteit.vlaamsbrabant.be))

Actuele situatie voor Kortenberg:



Knelpunten fietsrouten netwerk p. 51: Wij geven hier de suggestie om enkele grotere uitgangspunten/ambities te formuleren met daaraan gekoppeld een niet limitatieve lijst van knelpunten. Een voorbeeld van een grotere ambitie kan zijn: verlichting, kruisingen (F3 maximaal in de voorrang: leesbare herinrichting vereist, 'rode loper')

Bij de aangegeven knelpunten is er vaak het probleem van een beperkte openbare ruimte om fietsinfrastructuur te voorzien. De bedenking/afweging die hier gemaakt zal moeten worden is of er aparte fietspaden nodig zijn of er eerder circulatiemaatregelen.

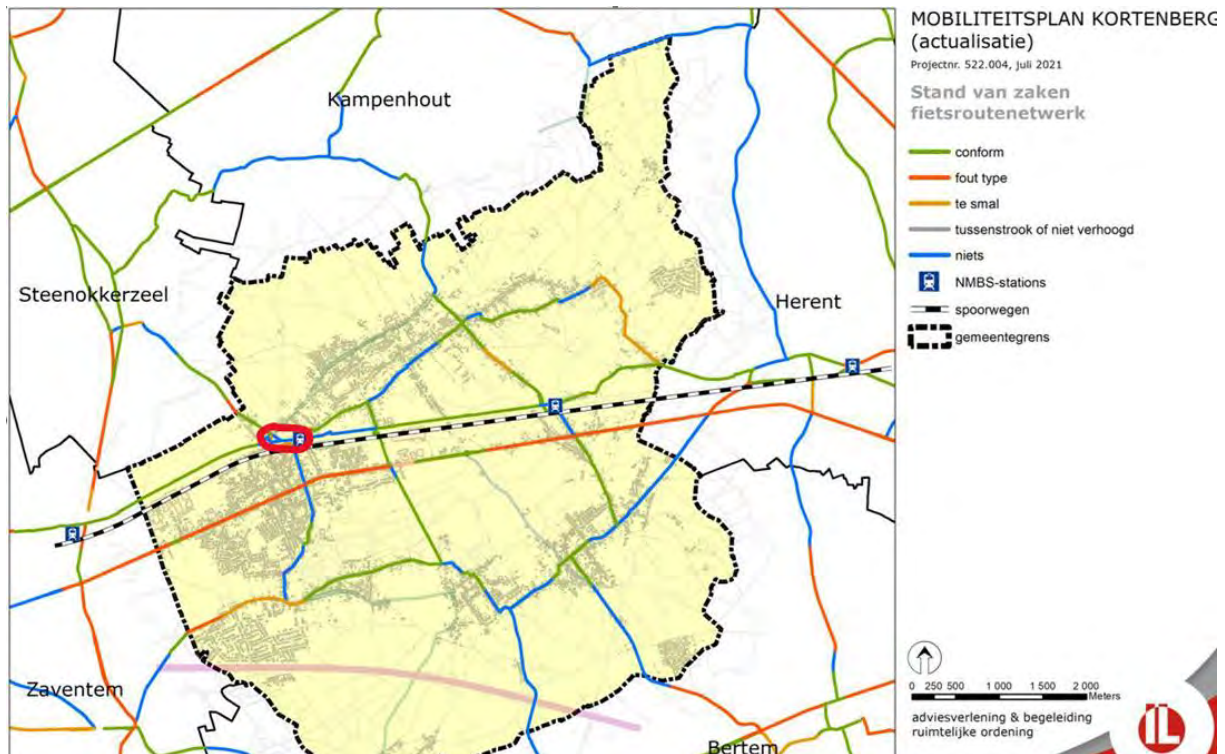
F3:

De dienst mobiliteit van de provincie gaat een inventaris opmaken van zogenaamde 'quick wins' op de F3 (voorjaar 2023). Deze zullen voorgelegd worden aan de gemeentebesturen. Mogelijks zullen hier voor Kortenberg nog aanvullende knelpunten naar voor komen. Contactpersoon hiervoor bij de provincie is: kris.lambrechts@vlaamsbrabant.be.

Voor de F3 willen we hier alvast volgende knelpunten aanhalen:

- Aanleg ontbrekend segment van 260m ten oosten van Kortenberg station

- het stukje F3 ter hoogte van station Kortenberg (rood omcirkeld hieronder); vereist een inrichtingsvisie; wellicht zijn hier geen afzonderlijke fietspaden nodig, maar wel een gemengde zone waar auto 'te gast' is, met behoud van de voetpaden.



p. 53 fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten:

In het vernieuwde fietsvademecum (juli 2022) wordt er een heel hoofdstuk gewijd aan fiets- en stallingsnormen (capaciteitsberekening en kwaliteitseisen). Hier kan zeker inspiratie uitgeput worden.

[Vademecum Fietsvoorzieningen.pdf \(wegenverkeer.be\)](#)

Reeds beschikbare gegevens 4.1.4 p. 54

Knelpuntenlijst fietssnelwegen: het is niet helemaal duidelijk welke lijst hiermee wordt bedoeld. Zoals hierboven reeds aangehaald zal er in het voorjaar 2023 een lijst met 'quick wins' worden opgemaakt door de dienst mobiliteit van de provincie.

Aanvullend geven we hieronder de stand van zaken van de lopende projecten in Kortenberg wat betreft het BFF/BRF:

zowel BFF als BRF: Nederokkerzeelsesteenweg + Lelieboomgaardenstraat: toekenning en vereffening 1^e schijf op deputatie 25/02/2022 ; in uitvoering (einde voorzien: eind 2022)

BFF Hulstbergstraat (Kortenberg) - Meerbeeksesteenweg (Bertem)

Bertem is aanvragende overheid: toekenning op deputatie 9/06/2022

mail Bertem 4/10/2022: *De werken zijn nog niet gegund. De fase OVA is nog niet helemaal afgerond (klachten op openbaar onderzoek op grondgebied Kortenberg) en de akte voor de grondinname is nog niet rond (wel principieel akkoord van de eigenaar)*

+ subsidie voor de verlichting dient nog aangevraagd te worden door Iverlek

Ontbrekende/op te vragen gegevens 4.1.5 p. 54

Knelpuntenlijst BFF en RFN: de provincie Vlaams-Brabant dienst mobiliteit (team fiets maakt deel uit van de dienst mobiliteit): dergelijke lijst is niet beschikbaar

Fietsintensiteiten: Hiervoor verwijzen we ook naar de fietsbarometer. Er staat een vaste fietsteller tussen Veltem-Beisem en Kortenberg op de F3 ter hoogte van Erps-Kwerps.

<https://geoportal.vlaamsbrabant.be/portal/apps/opsdashboard/index.html#/77a828c6e1be41b5be548a9b65b89e4e>

2. Sluipverkeer

4.2.6. opzet onderzoek, werkwijze en technieken

Definiëren van het begrip sluipverkeer: Hier stellen we volgende definitie voor: “Sluipverkeer is doorgaand verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust (vaak doorheen woonbuurten).”

3. Veilig naar school: schoolroutes en schoolomgeving

Bij doelstellingen (4.3.2) p. 59:

Wij suggereren om volgende doelstelling toe te voegen: Trage wegen optimaal inschakelen als wandel- en/of fietsverbinding naar scholen. Nu wordt er enkel gesproken over lokale fietsroutes terwijl wandelroutes ook heel belangrijk zijn voor kinderen die te voet naar school gaan. Zeker in de lagere school kan hierop ingezet worden.

Bij onderzoeksvragen (4.3.3) p. 59:

Wij suggereren om volgende onderzoeksvragen toe te voegen:

Welke trage wegen moeten verbeterd, verlegd of heropend worden als wandel- en/of fietsverbinding naar scholen?

Zijn voetgangersvoorzieningen (voetpaden, oversteekplaatsen, trage wegen) voldoende breed, obstakelvrij en toegankelijk?

Bij reeds beschikbare gegevens (4.3.4) p. 59:

Hoewel er in Kortenberg geen secundaire school is, is het belangrijk om te kijken naar de leerlingen die in Kortenberg wonen en elders naar school gaan. Ook de pendelbewegingen die deze leerlingen maken verdienen o.i. aandacht. Hiervoor verwijzen we naar [provincies in cijfers, rapport onderwijs Kortenberg](#) (zie ook pfd in bijlage).

Hierin lezen we: “Van de **1.438** leerlingen secundair onderwijs wonend in **Kortenberg**, gaan **0** naar school in de eigen gemeente. De tien gemeenten waar de meeste leerlingen secundair onderwijs, wonend in **Kortenberg**, naar school gaan zijn, in aflopende volgorde: **Leuven** (899 of 62,5 %), **Haacht** (144 of 10,0 %), **Zaventem** (125 of 8,7 %), **Wezembeek-Oppem** (86 of 6,0 %), **Tervuren** (71 of 4,9 %), **Sint-Pieters-Woluwe** (21 of 1,5 %), **Vilvoorde** (19 of 1,3 %), **Mechelen** (9 of 0,6 %), **Sint-Agatha-Berchem** (7 of 0,5 %), **Brussel** (7 of 0,5 %)”

Belangrijk is dus dat het lokaal fietsroutenetwerk ook inzet op aantakking op de fietssnelweg F3 voor iedereen die boven de N2 woont en naar Leuven gaat (volledig met de fiets of combi openbaar vervoer + fiets). Voor wie onder de N2 woont, lijkt de F3-omrijfactor te groot. Hiervoor kunnen de aansluiting op busverbindingen op de N2 en overstapmogelijkheden een onderzoeksvraag zijn. De Haachtsesteenweg staat bijvoorbeeld bekend voor de vele fietsenstallingen. Ook de toekomstige F203 onder de N2 kan hier een optie zijn. Ook hier dient dan aandacht te gaan naar de aantakkingen met de dorpskern.

Uit de website provincie in cijfers blijkt ook nog het volgende:

De tien gemeenten waar de meeste leerlingen basisonderwijs, die naar schoolgaan in **Kortenberg**, wonen zijn, in aflopende volgorde: Kortenberg (1.686 of 86,4 %), Kampenhout (69 of 3,5 %), Zaventem

(53 of 2,7 %), Steenokkerzeel (35 of 1,8 %), Herent (30 of 1,5 %), Bertem (21 of 1,1 %), Niet te lokaliseren (11 of 0,6 %), Leuven (6 of 0,3 %), Tervuren (5 of 0,3 %), Niet te lokaliseren - Vlaanderen (0 of 0,0 %). Dit benadrukt nogmaals het belang van goede fiets- maar zeker ook goede voetgangersroutes naar de basisscholen in Kortenberg.

4. Trage wegen

We lezen op p. 58 dat de gemeente bezig is met de inventarisatie van het tragewegennetwerk ter voorbereiding van de herziening beleidsvisie 'trage wegen'.

De dienst mobiliteit wenst betrokken te worden bij de opmaak van dit beleidskader. Graag worden wij mee uitgenodigd voor het overleg hierover op 07/11 met de gemeente/vzw trage wegen/Interleuven.

Contactpersoon hiervoor is patrick.vandijck@vlaamsbrabant.be en mobiliteitsadvisering@vlaamsbrabant.be

5. Communicatie

Bij communicatie zien wij ook nog een luik weggelegd voor communicatie tussen de gemeente en verkavelaar/bouwonderneming. De gemeente kan bij grote projecten aandacht vragen voor mobiliteit of bepaalde lasten opleggen naar duurzame mobiliteit toe: vb; parkings voorzien voor deelmobiliteit, voldoende en kwalitatieve fietsstallingen voorzien, oplaadpunten voor elektrische wagens en fietsen voorzien, eventueel buurtfietsstallingen incorporeren in een groot project, mogelijkheid van gedeeld parkeren onderzoeken, geclusterd parkeren, ...

Voor inspiratie verwijzen we naar de bouwcode als klimaattool.

[bouwcode_handboekdigitaal0728-2.pdf \(vrp.be\)](#)

6. Bewegwijzering

Op verschillende plaatsen in het document wordt er gesproken over bewegwijzering van het (lokaal) fietsroutenetwerk (p. 44, p. 55) en de bewegwijzering van schoolroutes (p. 46, p. 50) en de bewegwijzering van het trage wegennet (p. 48). P. 53: *"uit de sneltoets is gebleken dat er nood is aan bewegwijzering van de fietsroutes"* en nog *"de bewegwijzering van de verschillende fietsroutenetwerken moeten op elkaar afgestemd worden"*. P. 54: *"Er wordt onderzocht hoe het lokale fietsroutenetwerk kan worden bewegwijzerd a.d.h.v. de bestaande bewegwijzering van de fietssnelwegen, het BFF en het RFN"*

Fietssnelwegen zijn uniform bewegwijzerd over de Vlaamse provincies. De F3 is volledig bewegwijzerd. [Over Fietssnelwegen.be - Fietssnelwegen](#)

Het BFF wordt niet bewegwijzerd.

Het BRF komt grotendeels overeen met het fietsknooppuntennetwerk.

Voor schoolroutes suggereren we om eerder te werken met schoolroutekaarten. Dit zijn kaarten met veilige schoolroutes die in samenwerking met de school worden opgesteld. Hiervoor kan eveneens beroep worden gedaan op de provincie. Dit kan via mobiliteit@vlaamsbrabant.be

Bewegwijzering van lokale routes naar bepaalde attractiepolen of deelgemeenten per wijk kan soms wel nuttig zijn als men de weg helemaal niet weet met de fiets, want dan volgt men gemakshalve de

pijlen van het autoverkeer. Netwerkbewegwijzering van het lokale fietsrouten netwerk lijkt ons minder haalbaar/nuttig.

Griet Valkenaers

Van: Elke Verhoeven <Elke.Verhoeven@kortenberg.be>
Verzonden: vrijdag 21 oktober 2022 14:01
Aan: Marlies Vervoort; Griet Valkenaers
Onderwerp: FW: Verkenningnota mobiliteitsplan Kortenberg

Beste,

Onderstaand de bemerkingen van de voorzitter van de GAMV vergadering.

Met vriendelijke groeten

Elke Verhoeven

Gemeentebestuur Kortenberg
Celhoofd dienst Mobiliteit
De Walsplein 30 - 3070 Kortenberg
T: 02 755 30 70

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Dany Stassen <danystassen@mac.com>
Verzonden: vrijdag 21 oktober 2022 13:52
Aan: Elke Verhoeven <Elke.Verhoeven@kortenberg.be>
CC: Dany Stassen <danystassen@mac.com>
Onderwerp: Verkenningnota mobiliteitsplan Kortenberg

Dag Elke,

Hierbij de beloofde opmerkingen op de verkenningnota.

- Van de slidepresentatie achteraan de nota is op een verkeerde manier een PDF gemaakt waardoor de resolutie laag is en deze niet meer leesbaar is bij het uitvergroten. Als je mij het PPP document doorstuurt dan kan ik er een correcte PDF van maken.
- Het woord buurtgemeente zou ik persoonlijk vervangen door buurgemeente. Buurt en buur hebben niet dezelfde betekenis.
- De kaart met de toegelaten snelheden ontbreken de zones van 20km/h.
- Op de kaart van de fietsvoorzieningen staat de Sterrebeeksesteenweg een niet conform fietspad heeft en de Prinsendreef wel? Lijk mij niet correct.
- P9 staat dat fietsstraten het voor de fietser veiliger maken, maar daar is niet iedereen van overtuigd, Ergernis voor de automobilisten door het niet mogen voorbijsteken en het gevaar kan van de tegengestelde richting komen. De plaats van de fietsers door gekleurde suggestiestroken lijken mij doeltreffender.
- Tijdens de bespreking van donderdag heb ik kunnen horen dat het veiliger maken van fietsstallingen uiterst moeilijk is en het sop de kool niet waard is, nochtans bestaan er wel mogelijkheden.
- Ik hoorde dat de scholen waar de kinderen naar toe trekken niet in grote mate naar Tervuren gaan maar wel naar Wezembeek-Oppem. Feitelijk ligt die bewuste school wel op de grens met Tervuren. Ook in Tervuren is er ook school voor Technisch onderwijs. Op de verschillende kaarten bus- en fietsnetwerk is er een enorme GAP tussen Everberg-Meerbeek en Tervuren. Het kan ook zijn dat die moeilijke verbinding de kinderen naar andere scholen stuurt waar een gemakkelijker bereikbaarheid is.

Ook stel ik mij volgende vragen: Hoeveel wooneenheden zijn er sinds het laatste mobiliteitsplan in onze gemeente bijgekomen? Hoe groot is de bevolkingstoename geweest? Al die bijkomende

bewoners moeten nog altijd met het bestaande gebruik maken, veel bijkomende verplaatsingsmogelijkheden en wegen komen er niet bij.

Ik ben benieuwd naar de aangepaste wegencategorisering.

Met vriendelijke groeten,

Dany

#####

Scanned by MailMarshal - Marshal8e6's comprehensive email content security solution.

Download a free evaluation of MailMarshal at

<https://eur02.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.marshal.com%2F&data=05%7C01%7C%7C19bcf6c096534485564708dab35bf58f%7C3682b803654a4fa0a0b803e5815a15d9%7C1%7C0%7C638019504789652785%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6I6I1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=NQd4EqliN1s9UoVGzMWLbYr9CmqnlFaTsIccKa0gdNk%3D&reserved=0>

#####

**PROJECTSTUURGROEP IN KADER VAN DE UITWERKINGSNOTA
HERZIENING MOBILITEITSPLAN GEMEENTE KORTENBERG
30 MAART 2023**

Aanwezig:

- Maarten Willems (schepen mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Elke Verhoeven (celhoofd dienst mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Katrien Van Vlasselaer (provincie Vlaams-Brabant)
- Lien Bauwens (De Lijn)
- Caroline Kopmanis (verkeersconsulente politiezone HerKo)
- Danny Stassen (GAMV)
- Marlies Vervoort (Interleuven)
- Griet Valkenaers (Interleuven)

Verontschuldigd:

- Alexandra Thienpont (burgemeester Kortenberg)
- Sara Verstreken (AWV)

Afwezig:

- Xantha Langendries (departement MOW)

1. VERSLAG

De gemeente Kortenberg (college van burgemeester en schepenen, dienst mobiliteit, dienst communicatie en dienst participatie) heeft op voorhand al enkele opmerkingen doorgegeven (zie bijlage 1).

De dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant heeft op voorhand al enkele opmerkingen doorgegeven over fietsluik en schoolroutes (zie bijlage 2).

Nadien maakte De Lijn nog een schriftelijke opmerking over via mail dat in bijlage 1 de bushaltes aan in de schoolomgeving van GBS De Klimop niet meer correct ingetekend zijn. Deze opmerking wordt zeker meegenomen naar het beleidsplan, maar zal niet worden aangepast in de bijlage, aangezien deze uit een voorgaande studie komt (zie bijlage 3).

De uitwerkingsnota wordt kort toegelicht aan de hand van een presentatie (zie bijlage 4). Hierbij wordt, per onderzoeksthema, kort het onderzoek per onderzoeksvraag, de gemeentelijke visie en het ontwerp van het gewenste netwerk toegelicht.

1.1. Opmerkingen en vragen

1.1.1. Fietsroutenetwerk

De Lijn: Wordt er voor de fietsenstallingen ook naar de bushaltes gekeken? Met de uitrol van de basisbereikbaarheid zullen de haltes op de N2 frequenter bediend worden. Carpoolparking

aan het rondpunt met de Zavelstraat en Wijnegemhofstraat lijkt dan ook een goede locatie voor een fietsenstalling.

- Interleuven: Dat is niet gebeurd, maar dit zullen we meenemen.
- De provincie sluit zich aan bij deze opmerking. Voor de scholieren die naar Leuven naar school gaan, zijn dit ook belangrijke plaatsen om hun fiets veilig te kunnen stallen.

Provincie: Is er ook gekeken naar de geplande nieuwe sportontwikkeling in de Noodbosweg?

- Interleuven: In het onderzoek is vooral de huidige toestand onderzocht, zodat hier de missing links kunnen worden uitgehaald. De site op de Noodbosweg wordt zeker meegenomen binnen het fietsroutenetwerk en voor de fietsinfrastructuur in het mobiliteitsplan.

1.1.2. Communicatie

Provincie: Verder kijken dan puur communiceren onderling of naar inwoners, maar ook bij grote projecten naar projectontwikkelaars. Hierbij hoort ook het opleggen van voorwaarden rond mobiliteit aan projectontwikkelaars.

1.2. Verdere afspraken

Elke neemt contact op met Sara Verstreken (AWV) en Xantha Langendries (MOW) over de uitwerkingsnota. Sara Verstreken geeft haar opmerkingen door in de tweede week van april, deze worden meegenomen als bijlage bij dit verslag en verwerkt in de nota (zie bijlage 5). Vanuit het departement MOW kwam geen reactie.

De Lijn bezorgt nog bijkomende informatie over de meest gebruikte/populaire bushaltes op het grondgebied van de gemeente Kortenberg. Ook bezorgen zij informatie over de uitrol van fase 2 van het OV-plan. Deze informatie wordt verwerkt in het mobiliteitsplan.

Aangepaste nota wordt nog eens rondgestuurd naar de verschillende deelnemers (met aanpassingen in kleur) voor eventuele feedback.

- **opmerkingen gemeente Kortenberg**
- **opmerkingen provincie Vlaams-Brabant**
- **opmerkingen AWV**
- **opmerkingen De Lijn**

2. BIJLAGEN



INTERLEUVEN
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND



**GEMEENTE
KORTENBERG**

**VERBREDEN EN
VERDIEPEN
MOBILITEITSPLAN**

FASE 2: UITWERKINGSNOTA

Marlies Vervoort
Griet Valkenaers
Versie maart 2023



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1. Stand van zaken mobiliteitsplan	5
1.2. Overlegmomenten	6
1.3. Samenstelling PSG	6
1.4. Opzet van de uitwerkingsnota	7
1.5. Samenvatting van de verkenningsnota	8
1.6. Participatietraject	9
2. THEMA 1 – FIETSROUTENETWERK	10
2.1. Probleem- en doelstelling	10
2.2. Onderzoeksvragen	10
2.3. Analyse van het onderzoek	11
2.4. Visie	29
2.5. Ontwerp van het gewenste netwerk	30
3. THEMA 2 – SLUIPVERKEER	32
3.1. Probleem- en doelstelling	32
3.2. Onderzoeksvragen	32
3.3. Analyse van het onderzoek	32
3.4. Visie	47
3.5. Ontwerp van het gewenste netwerk	48
4. THEMA 3 – VEILIG NAAR SCHOOL (SCHOOLROUTES EN SCHOOLOMGEVING)	50
4.1. Probleem- en doelstelling	50
4.2. Onderzoeksvragen	50
4.3. Analyse van het onderzoek	50
4.4. Visie	59
4.5. Ontwerp van het gewenste netwerk	60
5. THEMA 4 – COMMUNICATIE	61
5.1. Probleem- en doelstelling	61
5.2. Onderzoeksvragen	61
5.3. Analyse van het onderzoek	61
5.4. Visie	63
5.5. Ontwerp van het gewenste netwerk	63
6. DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO	64

7. BIJLAGEN	65
7.1. Verkeersonderzoek Erps-Kwerps 'Deelonderzoek: schoolomgeving GBS De Klimop'	65
7.2. Verkeersonderzoek Erps-Kwerps 'Deelonderzoek: realiseren van veilige oversteken op schoolroutes'	66
7.3. Verslag van het participatiemoment op 01 december 2022 tijdens de opmaak van de uitwerkingsnota.....	67

FIGUREN

Figuur 1: stappenplan gemeentelijk mobiliteitsplan.	7
Figuur 2: verkeersbord D10 (bron: wegcode.be).	18
Figuur 3: F3 ter hoogte van station Erps-Kwerps (bron: google street view - dec. 2021).	20
Figuur 4: bewegwijzering rondrijroutes en knooppunten (bron: Richtlijnen voor de bewegwijzering van toeristisch-recreatieve fietslussen en fietsnetwerken).	21
Figuur 5: verkeersbord F34b1 (bron: www.verkeersbord.be).	21
Figuur 6: verkeersbord F34c2 (bron: www.verkeersbord.be).	21
Figuur 7: mogelijke maatregelen voor een veiligere schoolomgeving (bron: Bataljong).	59
Figuur 8: resultaten algemene bevraging rond communicatie m.b.t. het mobiliteitsplan Kortenberg.	62

KAARTEN Kaart 1: bestaand fietsroutenetwerk met attractiepolen **Fout!** **Bladwijzer niet gedefinieerd.**

Kaart 2: schoolroutes uit het beleidsplan trage wegen (2023, in opmaak)	14
Kaart 3: fietssnelweg F3 met knelpunten	17
Kaart 4: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met knelpunten.....	19
Kaart 5: belangrijkste knelpunten uit de fietsprioriteitennota	22
Kaart 6: bestaande fietsenstalling met minstens 10 plaatsen	27
Kaart 7: openbare fietslaadpunten	29
Kaart 8: openbare fietsherstelpunten	31
Kaart 9: in te richten hoppinpunten	33
Kaart 10: bestaande fietsroutenetwerk met attractiepolen	35
Kaart 11: schoolroutes uit het beleidsplan trage wegen (2023, in opmaak).....	36
Kaart 12: wegen waar sluipverkeer ervaren wordt door inwoners (algemene bevraging, participatiemomenten).....	39
Kaart 13: overzicht van de verschillende locaties waar slangtellingen en kruispunttellingen werden uitgevoerd (bron: Traject).....	40
Kaart 14: tellocaties ten noorden van de N2 (bron: Traject)	42
Kaart 15: tellocaties tussen de N2 en de E40 (bron: Traject)	43
Kaart 16: wensbeeld wegcategorisering en snelheidsregimes, scenario 1	55
Kaart 17: wensbeeld wegcategorisering en snelheidsregimes, scenario 2	55
Kaart 18: schoolfietsroutes en knelpunten (bron: algemene bevraging en participatiemomenten).....	57
Kaart 19: gemeten intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de ochtendspits (8u tot 9u) (bron: Traject)	59
Kaart 20: gemeten intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de avondspits (17u tot 18u) (bron: Traject)	60
Kaart 21: gemeten intensiteiten V85-snelheden bij gemotoriseerd verkeer tijdens werkdagen (km/u) (bron: Traject).....	61

Kaart 22: schoolfietsroutes en knelpunten (bron: algemene bevraging en participatiemomenten).....	63
Kaart 23: schoolroutes uit het beleidsplan Trage Wegen (2023, in opmaak).....	65

TABELLEN

Tabel 1: overlegmomenten tijdens de uitwerkingsfase.	6
Tabel 2: huidige wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortenberg, 2012).....	39
Tabel 3: categorisering hoofdwegen en dragend netwerk volgens het 'robuust wegennetwerk' (bron: synthesenota regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Leuven).	40
Tabel 4: beoordelingscriteria gemeten snelheden t.o.v. geldende snelheidsregimes (bron: Traject).	40
Tabel 5: beoordeling gemeten snelheden t.o.v. geldende snelheidsregimes.	41
Tabel 6: beoordeling gemeten verkeersintensiteiten t.o.v. theoretische wegcapaciteiten i.f.v. de leefbaarheid.	42
Tabel 7: inrichtingsprincipes ontsluitingswegen (bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).	44
Tabel 8: inrichtingsprincipes erftoegangswegen (bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWV en VVSG).	45
Tabel 9: nieuwe indeling (wensbeeld) van de wegen volgens de wegencategorisering 'robuust wegennetwerk'.	46

1. INLEIDING

1.1. Stand van zaken mobiliteitsplan

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 de eerste herziening 'Spoor 2: verbreden en verdiepen' gevolgd.

'Spoor 2: verbreden en verdiepen houdt in dat de gemeente nog steeds achter het huidige 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 op de begeleidingscommissie (GBC) van 29 april 2019. De sneltoets resulteerde opnieuw in een keuze voor 'Spoor 2: verbreden en verdiepen'.

Op 11 juni 2019 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 bij 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)

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**, dit document, worden deze weerhouden thema's verder onderzocht en uitgediept, en wordt onderzocht of het nodig is om het duurzame mobiliteitsscenario bij te sturen.
- in de laatste fase, **het beleidsplan**, zullen voor de weerhouden thema's oplossingen en acties worden vastgelegd en ingevoegd in een geactualiseerd beleidsplan.

1.2. Overlegmomenten

Tijdens de uitwerkingsfase werden volgende formele overlegmomenten georganiseerd, dit naast de gebruikelijke tussentijdse telefonische, online- en mailcontacten tussen de gemeente en de opstellers van het mobiliteitsplan:

Tabel 1: overlegmomenten tijdens de uitwerkingsfase.

Datum	Deelnemers	Doel
12 september 2022	Gemeente Kortenberg – dienst mobiliteit en Interleuven	Opvragen van ontbrekende gegevens voor het uitwerken van de nota
03 oktober 2022	Gemeente Kortenberg – dienst mobiliteit en Interleuven	Bespreking stand van zaken rond uitwerkingsnota
14 december 2022	Gemeente Kortenberg – college van burgemeester en schepenen	Bespreking rond nieuwe wegcategorisering en snelheidsregimes
23 januari 2023	Gemeente Kortenberg – dienst mobiliteit en Interleuven	Bespreking rond nieuwe wegcategorisering en snelheidsregimes Opvragen ontbrekende gegevens voor het uitwerken van de nota

1.3. Samenstelling PSG

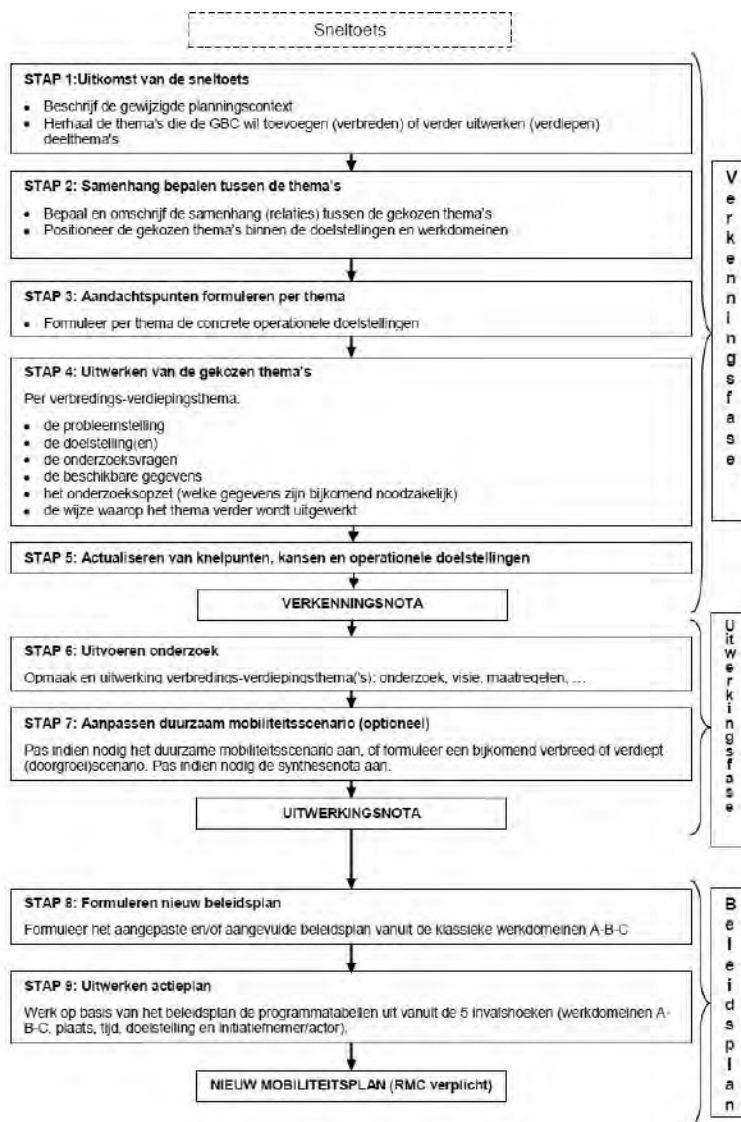
- | | | |
|--------------------------|------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Kim Wouters | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| <input type="checkbox"/> | Xantha Langendries | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| <input type="checkbox"/> | Sara Verstreken | Agentschap Wegen en Verkeer |
| <input type="checkbox"/> | Katrien Van Vlasselaer | Provincie Vlaams – Brabant |
| <input type="checkbox"/> | Sander Wouters | De Lijn |
| <input type="checkbox"/> | Ruben Hens | De Lijn |
| <input type="checkbox"/> | Lien Bauwens | De Lijn |
| <input type="checkbox"/> | Danny Stassen | GAMV Kortenberg |
| <input type="checkbox"/> | Caroline Kopmanis | PZ HerKo |

Ontbreekt : vertegenwoordigers van de gemeente (schepen Maarten Willems, Elke Verhoeven dienst mobiliteit)

1.4. Opzet van de uitwerkingsnota

De uitwerkingsfase volgt de stappen 6 en 7 van het stappenplan dat dient te worden gevolgd bij het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan¹.

¹ Spoor 2: verbreden – verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Stappenplan (MOW, BMV, maart 2013).



Figuur 1: stappenplan gemeentelijk mobiliteitsplan.

In **stap 6** wordt het onderzoek in functie van het mobiliteitsplan uitgevoerd. De uitkomsten moeten een antwoord geven op de eerder geformuleerde probleem- en doelstellingen. Het gaat in deze stap enkel om probleemgericht, thematisch onderzoek in functie van de geselecteerde thema's. Het is zeker niet de bedoeling dat gericht onderzoek wordt uitgevoerd in functie van concrete uitvoeringsplannen of ontwerpen. Dit moet eventueel later in start- en projectnota's.

Uit de resultaten van het onderzoek moeten aanbevelingen voor het beleidsplan worden gedistilleerd.

Stap 7 omvat het aanpassen van het duurzaam mobiliteitsscenario. Deze stap is optioneel. Het is niet de bedoeling dat een echt nieuw scenario wordt ontwikkeld; in dat geval zou men immers op het Spoor 1 (vernieuwen) zitten. Bij het verbreden-verdiepen kan wel een bestaand scenario worden aangepast om het een meer duurzame invulling te geven. Er zou dan ook kunnen gesproken worden over een 'doorgroeiscenario'.

1.5. Samenvatting van de verkenningsnota

Voorliggende uitwerkingsnota bouwt voort op de verkenningsnota, goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 10 augustus 2022 en door de PSG op 20 oktober 2022.

Onderstaande lijst lijken eerder oplossingsrichtingen en doelstellingen (en soms al concrete acties) i.p.v. probleemstellingen

Volgende probleemstellingen worden aangehaald in de verkenningsnota.

- Fietsrouten netwerk:
 - het optimaliseren van de aanwezige fietsinfrastructuur en het aanpakken van de missing links waar nodig;
 - het aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen, zoals verlichting, bewegwijzering, ... ;
 - het optimaliseren van de reeds aanwezige fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten en het onderzoeken van interessante plaatsen voor bijkomende fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten;
 - het bijwerken van de kaarten van het fietsroutenetwerk.
- Veilig op school (schoolroutes en schoolomgeving):
 - toevoegen van de schoolroutes aan het wensbeeld 'lokale fietsroutes';
 - weren van sluipverkeer in de schoolomgevingen;
 - verbeteren van de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen (straal van 100 meter rond de schooltoegang);
 - verbeteren van verkeerscirculatie ter hoogte van de schoolomgevingen met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Sluipverkeer:
 - weren van het sluipverkeer op lokale wegen type II en III (lokale ontsluitings- en erftoegangswegen, met bijzondere aandacht de woon- en schoolkernen) met minimale hinder voor de eigen inwoners, handelaars, enz.;
 - lagere verkeersintensiteiten bij de schoolomgevingen.
- Communicatie:
 - op uniforme wijze informeren van inwoners over (grote) projecten met betrekking tot mobiliteit;
 - optimaliseren van de bestaande communicatie tussen de gemeentelijke diensten onderling.

1.6. Participatietraject

Volgens het participatiebeginsel wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." De gemeente Kortenberg legde het participatietraject vast bij besluit van het college van burgemeester en schepenen d.d. 27 oktober 2021.

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 → nog in te plannen.
- openbaar onderzoek → nog in te plannen.

Na definitieve goedkeuring zal het mobiliteitsplan online, via de gemeentelijke website, raadpleegbaar zijn.

2. THEMA 1 – FIETSROUTENETWERK

2.1. Probleem- en doelstelling

2.1.1. Probleemstelling

De kaarten van de fietsroutenetwerken binnen de gemeente Kortenberg zijn niet meer actueel. Het gaat over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de lokale fietsroutes met onder andere de schoolroutes (zie ook onderzoeksthema 'Thema 3 – Veilig naar school (schoolroutes en schoolomgeving)').

De gemeente wenst haar aanwezige fietsinfrastructuur te optimaliseren en waar nodig de missing links aan te pakken. Zij heeft zelf een fietsprioriteitennota opgesteld. Deze nota beschrijft de belangrijkste knelpunten binnen de gemeente en geeft aan binnen welke termijn de knelpunten kunnen worden aangepakt. De nota wordt opgenomen in het actieplan van het nieuwe mobiliteitsplan.

Het aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen, zoals verlichting, bewegwijzering, ... is van belang zodat fietsers op een comfortabele en veilige manier kunnen blijven fietsen.

Als men wil dat de fiets meer en meer gebruikt wordt als alternatief voor de auto, moet daarnaast gezorgd worden voor voldoende en overdekte fietsenstallingen, al dan niet beveiligd. Door de populariteit van de elektrische fiets is er noodzaak aan laadpalen op strategische plaatsen. Ook fietsherstelpunten kunnen interessant zijn en er wordt nagegaan hoe en waar deze kunnen geplaatst worden.

2.1.2. Doelstelling

De doelstellingen binnen dit thema zijn:

- actualiseren van het fietsroutenetwerk;
- bereikbaar maken van de attractiepolen binnen de gemeente voor fietsers onder meer door het gebruiken 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.

2.2. Onderzoeksvragen

- Welke fietsroutes moeten aangevuld worden op de kaart van de fietsroutenetwerken?
- Welke onderdelen van de fietsroutenetwerken beschikken niet over fietsinfrastructuur en voldoen niet aan de normen?

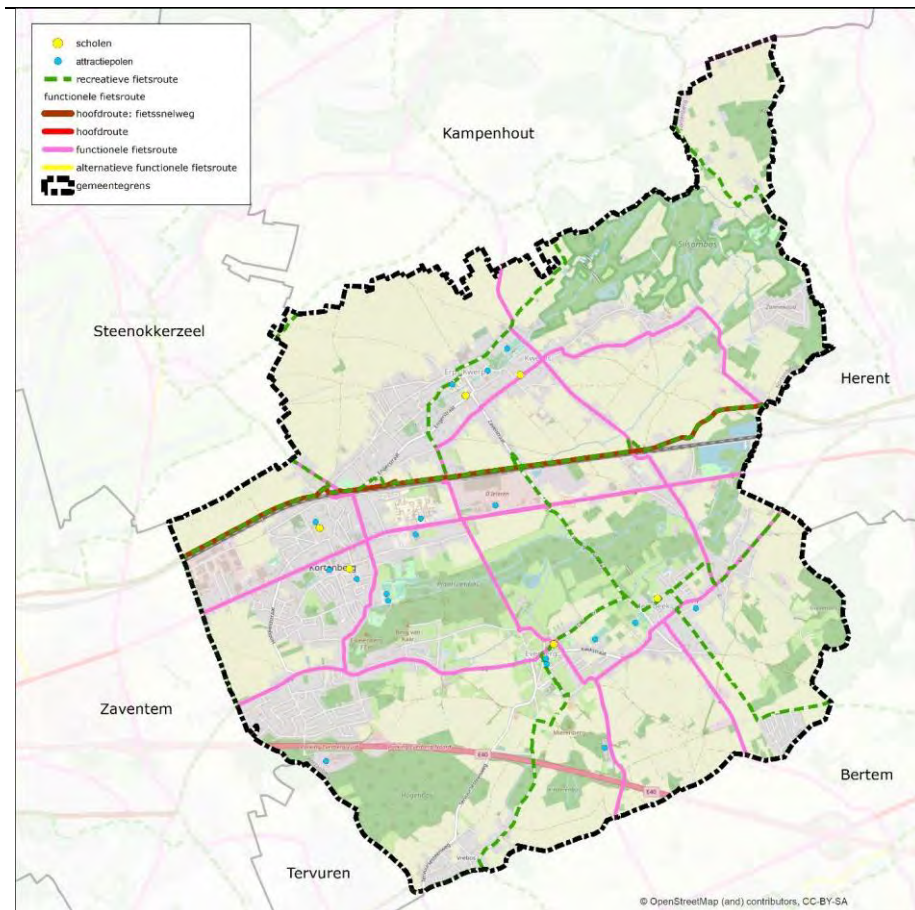
- Hoe kan de bewegwijzering van het lokale fietsroutenetwerk op een duidelijke manier gebeuren?
- Waar in de gemeente is er nood aan bijkomende fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten?

Bij de probleemstelling wordt over verlichting gesproken, en doelstelling 'veilig fietsroutenetwerk', maar dit komt niet terug bij de onderzoeksvragen. Suggestie onderzoeksvraag: Op welke locaties kan men het (subjectief) onveiligheidsgevoel van fietsers verbeteren dankzij verlichting?

2.3. Analyse van het onderzoek

Het thema 'Fietsroutenetwerk' focust op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het aantrekkelijker maken van het fietsgebruik door het voorzien van fietsvoorzieningen en het optimaliseren van fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten.

2.3.1. Onderzoeksvraag 1: welke fietsroutes moeten aangevuld worden op de kaart van de fietsroutenetwerken?



Kaart 1: bestaand fietsroutenetwerk met attractiepolen.

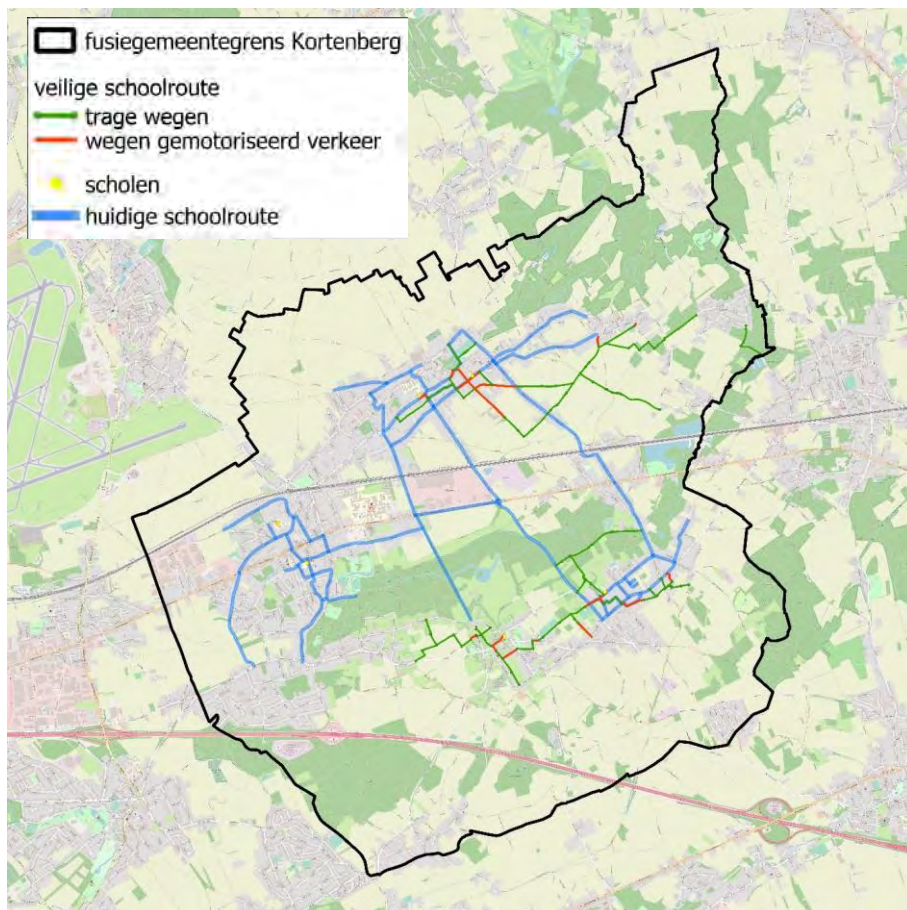
Bovenstaande kaart geeft het bestaande fietsroutenetwerk weer. Dit netwerk wordt verder aangevuld met de toekomstige fietssnelweg F203, zoals opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven².

Verder wordt het bovenlokale fietsroutenetwerk³ 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.

² Zoals zal worden goedgekeurd op de Vervoerregioraad Leuven d.d. 18 april 2023.

³ Het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven, zoals zal worden goedgekeurd op de Vervoerregioraad Leuven d.d. 18 april 2023.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van mogelijk toe te voegen routes aan het lokale fietsrouten netwerk.



Kaart 2: schoolroutes uit het beleidsplan trage wegen (2023, in opmaak).

Het gemeentelijk beleidsplan trage wegen is momenteel nog in opmaak. In kader van dit plan werd een inventaris opgemaakt van de trage wegen. Eén van de operationele beleidskeuzes is 'veilige schoolroutes'. Tijdens het uitwerken van deze keuze werden veilige schoolroutes

uitgestippeld en werd onderzocht welke ingrepen nodig zijn om de trage wegen toegankelijk te maken of toegankelijk te houden, zowel voor fietsers als voetgangers.

Trage wegen kunnen niet enkel gebruikt worden als veilige alternatieve routes van en naar scholen, maar ook van en naar gemeentelijke attractiepolen. De verkenning van deze wegen en het onderzoek naar mogelijke ingrepen omtrent de toegankelijkheid maken geen onderdeel uit van de herziening van het mobiliteitsplan, maar kan wel als actie worden opgenomen.

2.3.2. Onderzoeksvraag 2: welke onderdelen van de fietsroutenetwerken beschikken niet over fietsinfrastructuur en voldoen niet aan de normen?

Om de fiets als waardig alternatief voor de auto aantrekkelijk te maken, is de aanwezigheid van een goede fietsinfrastructuur een vereiste. In de uitwerkingsnota wordt onderzocht welke fietsinfrastructuur op de aangehaalde knelpunten in de verkenningsnota al dan niet aanwezig is en aan welke normen ze al dan niet voldoen volgens het vademecum 'Fietsvoorzieningen'.

2.3.2.1. Vademecum 'Fietsvoorzieningen'

Het vademecum 'Fietsvoorzieningen' beschrijft de standaardrichtlijnen voor kwalitatieve fietsinfrastructuur. **De 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.**

Het vademecum is gebaseerd op vier uitgangspunten:

1. een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk.
2. een toegankelijke infrastructuur voor fietsers van alle leeftijden.
3. een groeiend aantal fietsers en toenemende diversiteit van gebruikers.
4. een fietsinfrastructuur bedacht vanuit het perspectief van de fietsers.

De vier uitgangspunten zijn uitgewerkt en georganiseerd in een 40-tal fiches. Deze fiches zijn opgedeeld in de volgende thematische overkoepelende clusters:

- algemene afwegingen.
- algemene ontwerprichtlijnen.
- gemengd verkeer.
- gescheiden verkeer.
- ongelijkgrondse kruisingen.
- fietsparkeervoorzieningen.

Per fiche wordt dieper ingegaan op een subthema.

Detailvoorbeelden van een ideaaltype en aanvullende alternatieve configuraties maken een eenvoudige toepassing mogelijk.

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

Met opmerkingen [EV1]: De richtlijnen zijn wel degelijk meer dan aanbevelingen en denkkaders. Het zijn normen, waarvan bij uitzondering en gemotiveerd wel kan afgeweken worden.

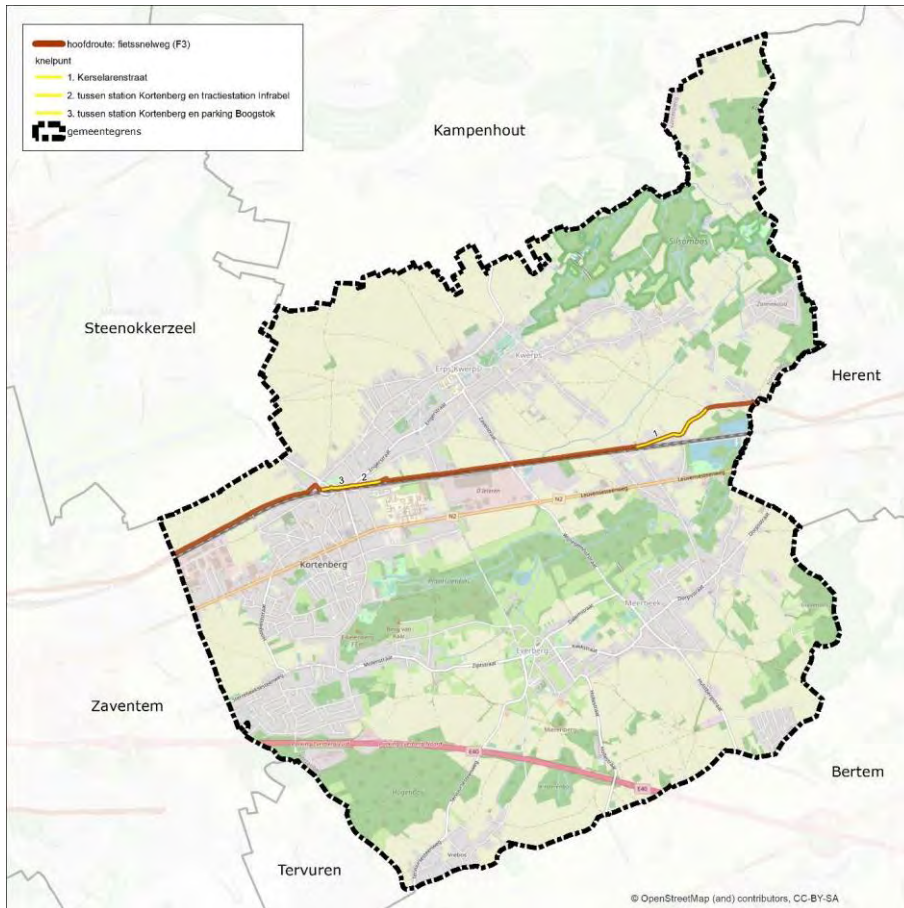
Het vademecum 'Fietsvoorzieningen' is terug te vinden op de website van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), via volgende link: <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademecumfietsvoorzieningen>.

2.3.2.2. Gemeentelijke fietsprioriteitennota: knelpunten

Eén van de doelen van de gemeentelijke fietsprioriteitennota is een beeld te geven van de plaatsgesteldheid van diverse wegen op verschillende fietsroutenetwerken. In de uitwerkingsfase worden de knelpunten van de fietssnelweg F3 en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk onderzocht, net als de wegdelen waar geen enkele vorm van fietsinfrastructuur voorzien is of waar geen concrete plannen voor in uitvoering zijn. Deze wegdelen werden in de prioriteitennota bovenaan geplaatst. In de uitwerkingsnota worden de knelpunten besproken, maar worden geen oplossingen voorgesteld.

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

Fietssnelweg F3: Leuven – Brussel via Kortenberg



Kaart 3: 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 aan te leggen.

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.

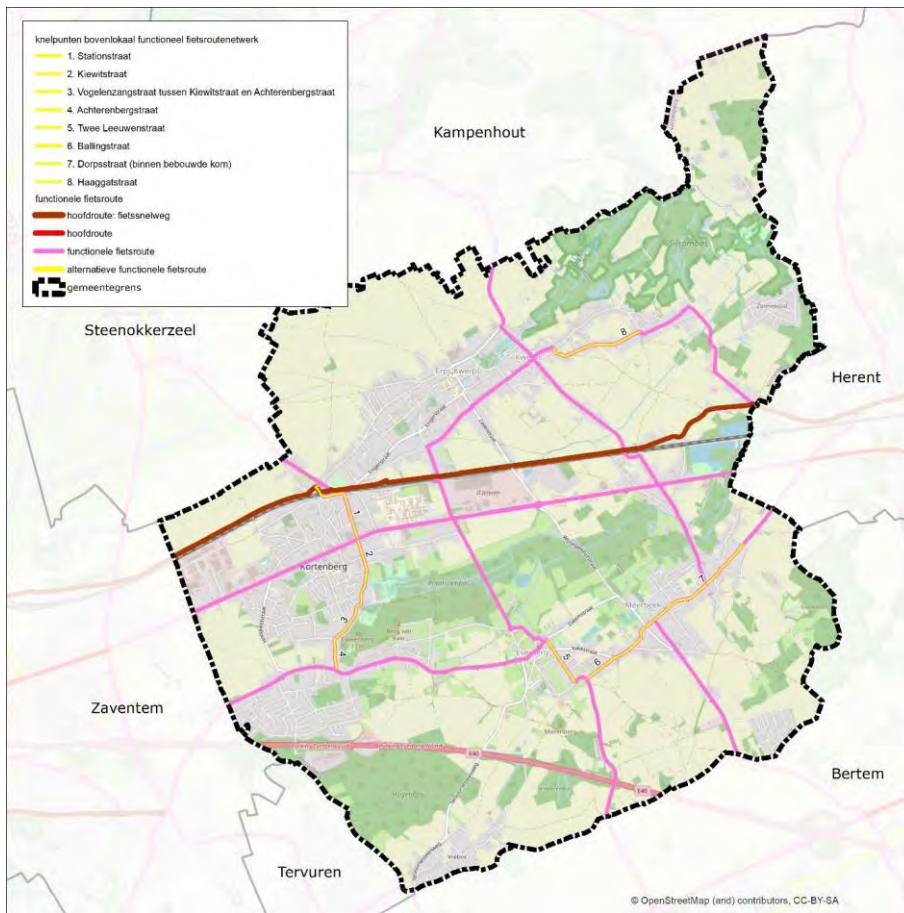
□

Snelheidsregime

Deel tussen station Kortenberg en parking Boogstok :
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 4: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk met knelpunten.

□ Stationsstraat (Kortenberg)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

In de Stationsstraat is geen bestaande fietsinfrastructuur aanwezig. De straat vormt de verbinding tussen de Leuvensesteenweg (N2) en het station van Kortenberg, wat zorgt voor veel

Met opmerkingen [EV2]: Stationstraat – is officieel met 1s in Kortenberg, dus overal waar Stationsstraat staat, moet dit worden aangepast naar 'Stationstraat'

□

Snelheidsregime

verkeer. Op bepaalde plaatsen mag op straat geparkeerd worden. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties met fietsers.

Kiewitstraat (Kortenberg)

: bebouwde kom (50 km/u).

De straat vormt voor de omliggende straten een verbinding naar het centrum van Kortenberg. 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 Achterenbergstraat (Kortenberg)

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.

- Achterenbergstraat (Kortenberg)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

De Achterenbergstraat 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 (Everberg)

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

De Twee Leeuwenstraat wordt opgesplitst in twee delen: ○
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. ○ 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.

- Ballingstraat (Everberg)

Snelheidsregime: bebouwde kom (50 km/u).

Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig, maar de straat is voldoende ruim om deze aan te leggen. Een voetpad is reeds aanwezig.

- Dorpsstraat (binnen de bebouwde kom) (Everberg)

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

Met opmerkingen [EV3]: Meerbeek?

□

Snelheidsregime

Op de straat staan parkeervakken geschilderd. Tussen de parkeervakken is op sommige plaatsen een parkeerverbod aangebracht.

Fietsinfrastructuur is niet aanwezig, maar wel een voetpad. Op bepaalde plaatsen komen de voorgevels tot tegen het voetpad. Het wegprofiel is vrij smal.

Haaggatstraat (Erps-Kwerps) :
zone 30.

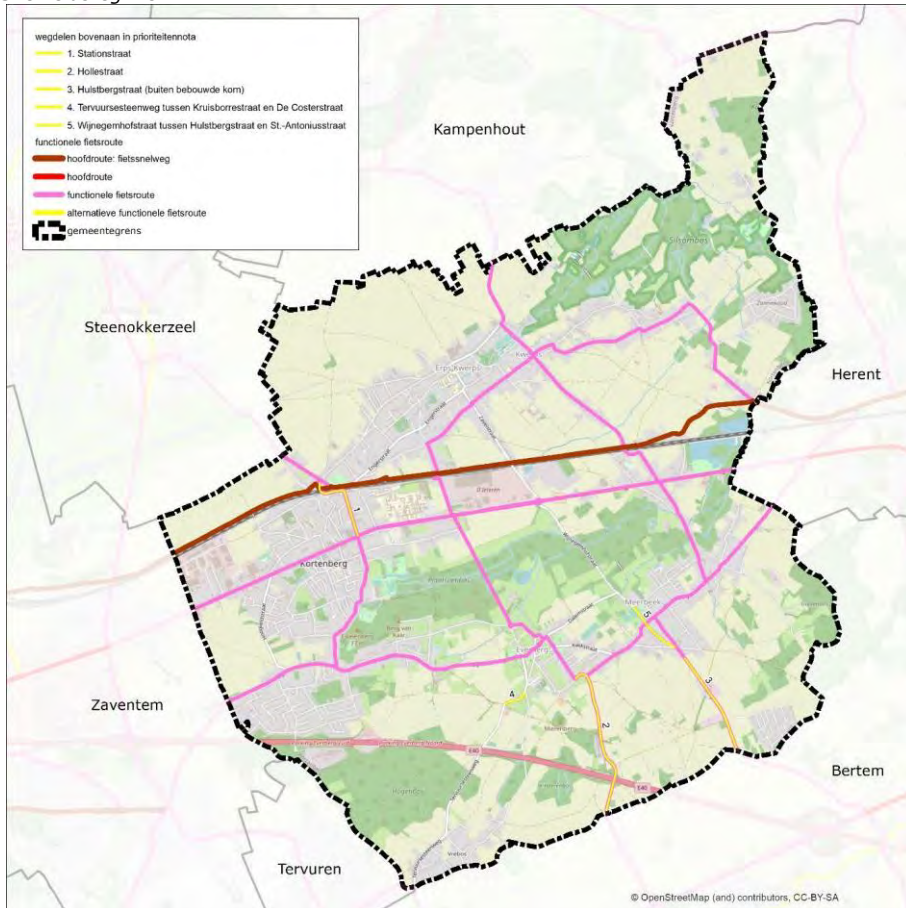
Langs één zijde van de Haaggatstraat is een gemengd voet- en fietspad aanwezig. Dit wordt aangeduid met het verkeersbord D10. Aan de andere kant van de straat ontbreekt zowel een fietspad als een voetpad.



Figuur 2: verkeersbord D10 (bron: wegcode.be).

Belangrijkste knelpunten (wegdelen) uit de fietsprioriteitennota

□
Snelheidsregime



Kaart 5: belangrijkste knelpunten uit de fietsprioriteitennota.

□

Stationsstraat (Kortenberg)

Deze straat werd hierboven, bij het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, 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 fietsroutenetwerk.

- Hulstbergstraat (buiten bebouwde kom) (Everberg) *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.

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-Antoniusstraat (binnen bebouwde kom) (Meerbeek)

Snelheidsregime: 70 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.

2.3.3. Onderzoeksvraag 3: hoe kan de bewegwijzering van het lokale fietsroutenetwerk op een duidelijke manier gebeuren?

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.

2.3.3.1. Bewegwijzering bovenlokale fietsroutenetwerken

Fietsroutenetwerken die deel uitmaken van een netwerk op hoger niveau, zijn op eenzelfde manier bewegwijzerd, afhankelijk van hun doel.

Met opmerkingen [EV4]: Moet Meerbeek zijn

Met opmerkingen [EV5]: Er is een samenwerking met Bertem voor de heraanleg van straat en fietspaden (project Hulstbergstraat)

Met opmerkingen [EV6]: Snelheidsregime is 50 km/u en een stuk 30 km/u

Fietssnelwegen

Bewegwijzering op de fietssnelweg is een noodzaak. Niet alleen de snelweg zelf, ook de routes die leiden naar de fietssnelweg moeten worden bewegwijzerd. Op de bewegwijzering wordt zowel de bestemming als de afstand aangeduid. Borden die het volledige overzicht van de route geven, met afstand en geschatte tijd, zijn een mooie aanvulling.

Het logo van de fietssnelwegen, de blauwe driehoek met witte F, komt steeds terug in alle vormen van bewegwijzering.



Figuur 3: F3 ter hoogte van station Erps-Kwerps (bron: google street view - dec. 2021).

Toeristisch – recreatieve netwerken

Toerisme Vlaanderen heeft samen met haar partners richtlijnen opgesteld om de verschillende toeristisch – recreatieve netwerken op een uniforme manier te bewegwijzeren. De basisbewegwijzering is in elke regio gelijk.

Een fietslus is een fietsroute over een afstand van minimum 30 km en maximum 50 km, waarvan het begin- en eindpunt samenvallen, met uitzondering van eventuele aanlooproutes. Deze toeristisch-recreatieve rondrijroutes worden bewegwijzerd met zeshoekige borden met witte achtergrond en rode tekstopdriften.

Van zodra een gebied van voldoende omvang ontsloten wordt door een aaneenschakeling van routes die bewegwijzerd worden door middel van knooppuntenbewegwijzering, wordt er gesproken van een fietsnetwerk. Wanneer de fietstrajecten elkaar kruisen, ontstaat een knooppunt. Zo'n knooppunt krijgt een knooppuntnummer toegewezen. Voor de landelijke fietsroutes of knooppunten wordt gebruik gemaakt van rechthoekige borden met witte achtergrond en groene tekstopdriften.



Figuur 4: bewegwijzering rondrijroutes en knooppunten (bron: Richtlijnen voor de bewegwijzering van toeristisch-recreatieve fietslussen en fietsnetwerken).

2.3.3.2. Bewegwijzering lokale fietsroutes

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 reisweg voor fietsers (zowel functioneel als recreatief).
- F34c1 of F34c2: aanbevolen reisweg 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.

2.3.4. Onderzoeksvraag 4: waar in de gemeente is nood aan bijkomende fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten?

2.3.4.1. Fietsenstalling

Dit luik mag uitgebreider:

- **Fietsenstallingen op openbaar domein versus privaat domein (bouwprojecten)**
- **Vrij toegankelijke dan wel afsluitbare (bv. buurtfietsenstallingen, boxen)?**
- **Wat met fietsenparkings met semi-publiek karakter (bv. NMBS)?**
- **Of buurtfietsenstallingen op privaat domein in beheer van de gemeente?**
- **Wat met fietsparkeervakken?**

Definitie

Een fietsenstalling is een al dan niet overdekte plaats waar fietsen gestald of in bewaring gegeven kunnen worden. Er zijn openbare bewaakte en onbewaakte stallingen.

Inrichting

Ruime en goede 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.

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;
- **hangsysteem: fietsparkeervoorziening waarbij een fiets geheel of gedeeltelijk van de grond los komt en al dan niet in een verticale positie wordt opgehangen;**
- **dubbellaags fietsparkeersysteem: fietsparkeervoorziening waarbij de fietsen in verschillende verdiepingen worden gestald.**

In de **fietsenstalling** moeten parkeerplaatsen aanwezig zijn met **verschillende afmetingen**. Zo heeft een bakfiets meer parkeerruimte 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, ...

Met opmerkingen [EV7]: Dat klopt zeker voor langparkeren. Voor kortparkeren bvb ter hoogte van bakker, bank,... hoeft dat niet. Daar volstaat een kwaliteitsvolle stalling, zijnde fietsbeugel ('nietje'). Best dus onderscheid maken tussen kortparkeren en langparkeren.

Met opmerkingen [EV8]: Kan desnoods gebruikt worden bij inpandige fietsenstallingen voor bvb werknemers. Maar voor openbare fietsenstallingen zijn hangsystemen niet gewenst. Het is niet gebruiksvriendelijk!

Met opmerkingen [EV9]: Enkel wanneer veel capaciteit vereist is, bvb ter hoogte van treinstations.

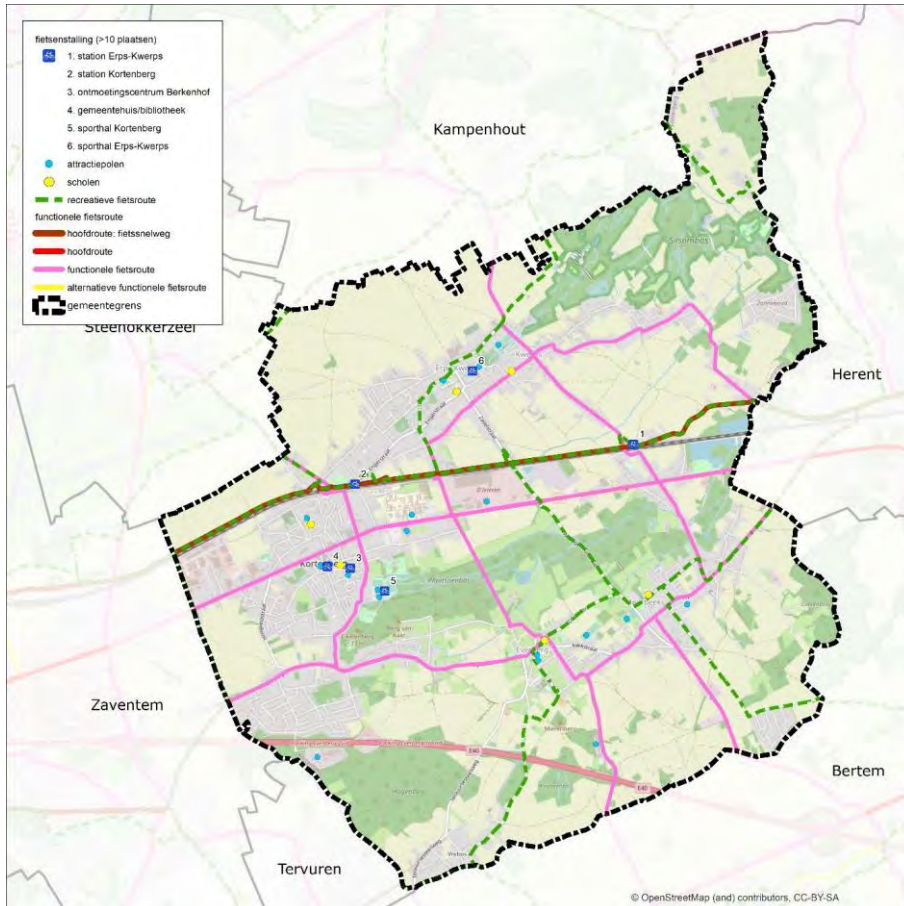
Met opmerkingen [EV10]: Voor fietsenstalling zijn volgende elementen van belang:

- juiste locatie (zo dicht mogelijk bij ingang van bestemming/attractiepool, per definitie dichter dan de autoparking met het oog op modal shift).
- goede spreiding in de gemeente: naast attractiepolen ook goede spreiding in de woonwijken.
- capaciteit: in het Vademecum fietsvoorzieningen werden capaciteitsberekeningen opgenomen om het vereiste aantal te bepalen (rekening houdende met stijging in fietsgebruik).
- type stalling: de beugel ('nietje') is het te verkiezen type. Het kader van de fiets moet kunnen vastgemaakt worden aan de stalling/beugel. Andere types als 'type Gent' zijn mogelijk, maar daarbij dient nodige aandacht besteed aan stabiliteit van de fiets in de stalling en de vereiste hart-op-hart afstand om schade aan de fiets te voorkomen (vandaar sinds kort type Gent 700 met een hart-op-hart afstand van 700 mm).
- hart-op-hart afstand: vereiste afstand tussen gestalde fietsen voorkomt schade aan verlichting, remkabels,...: uitgangspunt is 1 meter tussen 2 fietsbeugels.

Met opmerkingen [EV11]: Dat zijn enerzijds stallingen voor gewone fietsen, anderzijds stallingen voor buitenmaatse fietsen (bakfiets, cargofiets,...). Die laatste vergen naast meer ruimte ook een ander type stalling (lagere beugel).

Met opmerkingen [EV12]: Stedenbouwkundige verordeningen zijn in deze vooral bedoeld voor privé-fietsenstallingen (stalling bij nieuw appartement, nieuwe wooncluster, nieuw bedrijf,...). Voor openbare fietsenstallingen kan de gemeente zelf beslissen waar welk type komt met welke capaciteit.

Strategische plaatsen



Kaart 6: bestaande fietsenstalling met minstens 10 plaatsen.

Op bovenstaande kaart worden enkel de bestaande fietsenstallingen weergegeven waar minstens 10 fietsen kunnen gestald worden.

Het is raadzaam om bij openbare gebouwen, zoals de gemeentelijke sporthal, het gemeentehuis, de bibliotheek en het cultureel centrum, enz. voldoende fietsenstallingen te voorzien. Overdekte fietsenstallingen zijn zeker een meerwaarde op plaatsen waar bezoekers langer blijven, zoals bijvoorbeeld het cultureel centrum of de gemeentelijke sporthal. Indien een bewaakte fietsenstalling niet mogelijk is, kan de fietsenstalling best ergens geplaatst worden waar sociale controle mogelijk is en voldoende verlichting aanwezig is. Een fietsenstalling die afgelegen en niet verlicht is, **nodigt niet uit tot gebruik.**

Met opmerkingen [EV13]: Zoals eerder aangegeven niet enkel fietsenstallingen voorzien thv attractiepolen, maar ook verspreid in woonwijken. Dat laatste kan via basisaanbod, aangevuld met de mogelijkheid voor bewoners om extra fietsenstallingen aan te vragen (cfr digitaal aanvraagformulier Stad Gent) om tot vereiste aantal op vereiste locaties te komen.

Naast fietsenstallingen/beugels op straat (1 autoparkeerplaats = plaats voor 8 tot 10 fietsen) en/of voetpad (bij voldoende breedte voetpad!) kunnen ook inpandige buurtfietsenstallingen aanvulling zijn (bvb in leegstaande panden die al dan niet tijdelijk tot inpandige fietsenstalling worden omgevormd). Fietsparkeervakken (ter hoogte van bvb winkelstraat) of alternerende parkeervakken (overdag voor fietsen, 's avonds voor wagens aan schoolomgevingen) zijn mogelijk, maar hebben nadeel dat fietsen er 'los' staan (dus niet met het kader vast te maken): niet ideaal voor comfort en diefstalveiligheid - eerder noodoplossing dus bij te weinig ruimte en/of te veel fietsen.

Met opmerkingen [EV14]: We hebben geen CC in Kortenberg. Graag vervangen door 'ontmoetingscentrum'

Met opmerkingen [EV15]: en is vooral niet diefstalveilig

Ontbreekt : verwijzing naar locaties lokale en regionale hoppinpunten en dorpskernvernieuwingen, waar ook fietsenstallingen worden geplaatst. Bv. Craenenplein, Dorpsplein Erps, dorpskern Meerbeek, Annonciadenstraat Everberg, Sint-Pietersplein Kwerps

2.3.4.2. Laadpunt

Definitie

Een laadpunt of oplaadpunt is een infrastructuurelement dat elektrische energie voorziet om de accu van een elektrisch voertuig, zoals een elektrische fiets, op te laden.

Inrichting

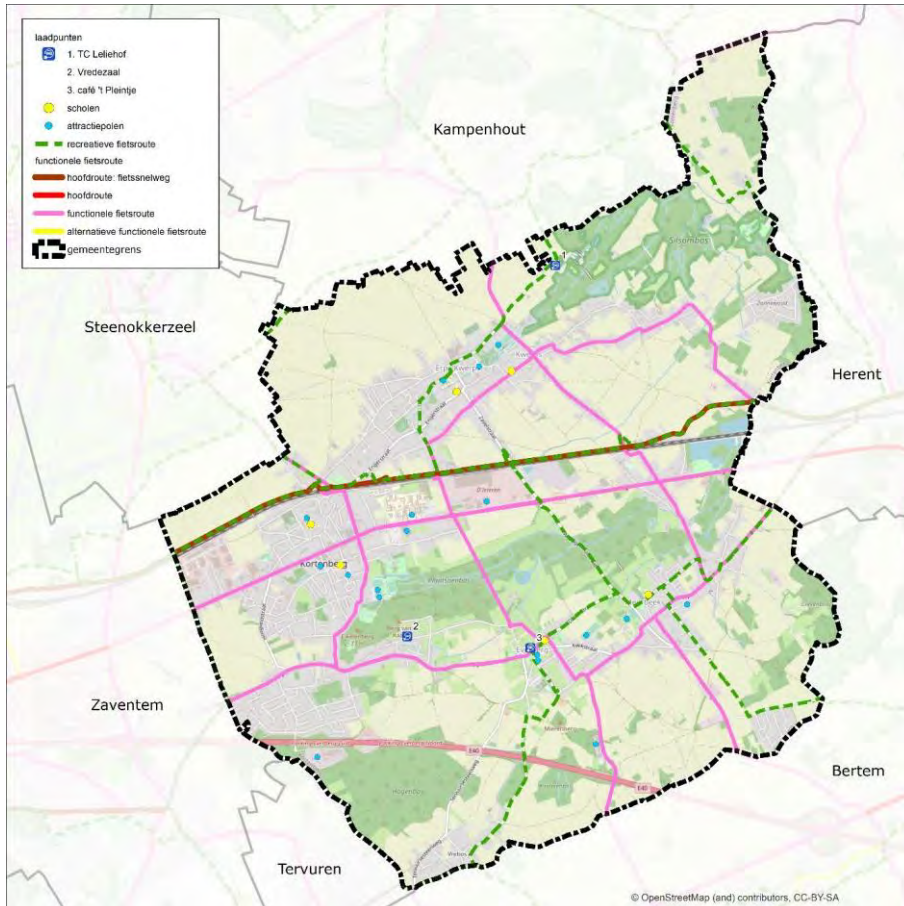
Oplaadpunten in een fietsenstalling zijn een meerwaarde en moedigen het gebruik van de fietsenstalling aan.

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.

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

Met opmerkingen [EV16]: benoemen in titel dat het hier gaat om laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Strategische plaatsen



Kaart 7: openbare fietslaadpunten.

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

- **TC Leliehof:** Lelieboomgaardenstraat 60, 3071 Kortenbergh.
- Vredezaal: Kruisstraat 44, 3078 Kortenbergh.
- café 't Pleintje Everbergh: Annonciadenstraat 24, 3078 Kortenbergh.

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 en het cultureel centrum in aanmerking voor laadpalen.

2.3.4.3. Fietsherstelpunt

Definitie

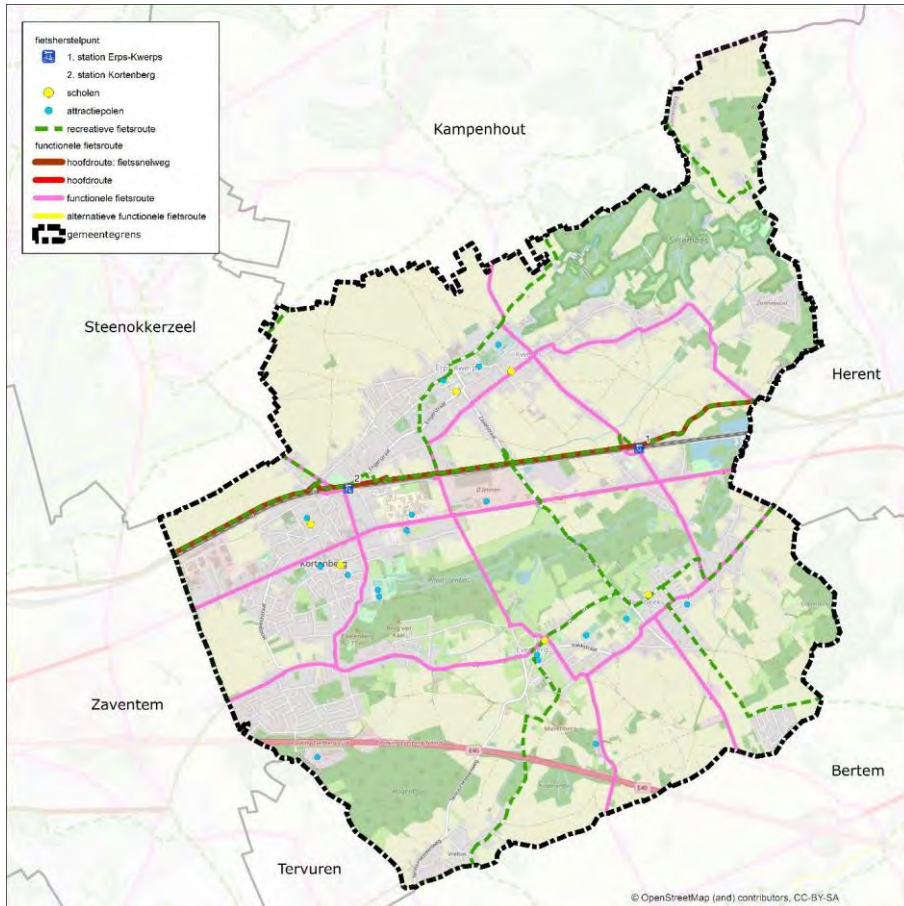
Een fietsherstelpunt is een zuil waaraan de fiets kan worden opgehangen om kleine herstellingen te doen. Voor deze kleine herstellingen is het basismateriaal aanwezig.

Inrichting

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 de gemeentelijke sporthal. Er is gebleken dat op plaatsen waar minder volk langskomt, de zuilen gemakkelijk slachtoffer worden van vandalisme.

Strategische plaatsen



Kaart 8: openbare fietsherstelpunten.

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 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.

Binnen de gemeente zelf is een fietsherstelpunt minder noodzakelijk. Een plaats die in aanmerking komt, is 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 is bereikbaar vanaf de fietssnelweg. Het plaatsen van een fietsherstelzuil kan dus ook handig zijn voor de fietsers van de F3.

2.3.4.4. 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. Hoppinpunten kunnen van belang zijn in het toegankelijk maken van het fietsroutenetwerk, denk maar aan het aanbieden van deelfietsen of een fietspomp. Daarom wordt in deze uitwerkingsnota de nodige aandacht besteed aan de voorziene hoppinpunten binnen de gemeente.

Definitie

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

Inrichting

Het knooppunt moet voldoen aan deze voorwaarden⁴:

- 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 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:

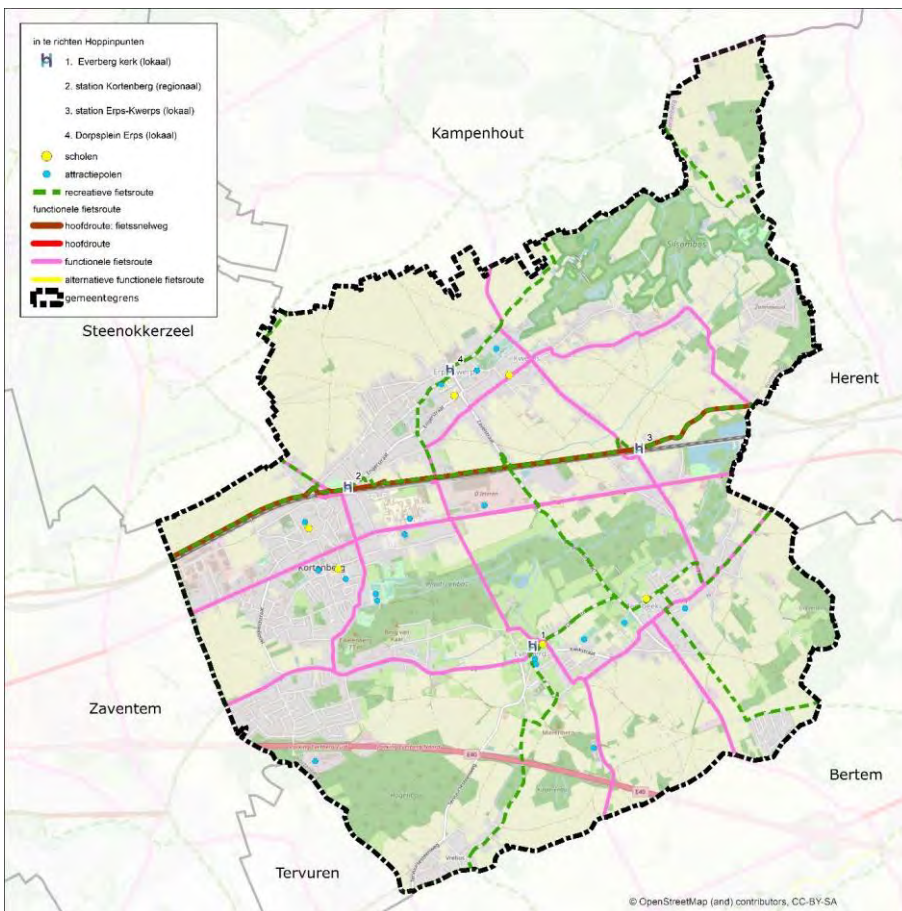
- interregionale hoppinpunten.
- regionale hoppinpunten.
- lokale hoppinpunten.

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

Strategische plaatsen

- buurt-hoppinpunten die de gemeente aanwijst.

De locaties van de hoppinpunten worden vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt door de Vervoerregioraad (VRR) van de Vervoerregio (VVR) Leuven.



Kaart 9: in te richten hoppinpunten.

Craenenplein en Kwerps ontbreken op bovenstaande kaart als lokaal hoppinpunt

2.4. Visie

Het lokale fietsrouten netwerk kan worden uitgebreid door het opnemen van trage wegen in het netwerk. Op basis van een kaart van het toekomstig lokaal fietsrouten netwerk kan worden

nagegaan welke maatregelen kunnen getroffen worden om geselecteerde voetwegen toegankelijk en befietsbaar te maken. De kaart zal een overzicht geven van het bestaande netwerk, mogelijke toekomstige alternatieve schoolroutes, de attractiepolen van de gemeente en de straten die opgenomen zijn in de gemeentelijke fietsprioriteitennota. Eens het netwerk is gerealiseerd, beschikt de gemeente over een lokaal fietsroutenetwerk dat als basis kan gebruikt worden voor het opstellen van bereikbaarheidsplannen voor scholen, bedrijven en attractiepolen, maar ook voor het uitwerken van recreatieve fietsroutes.

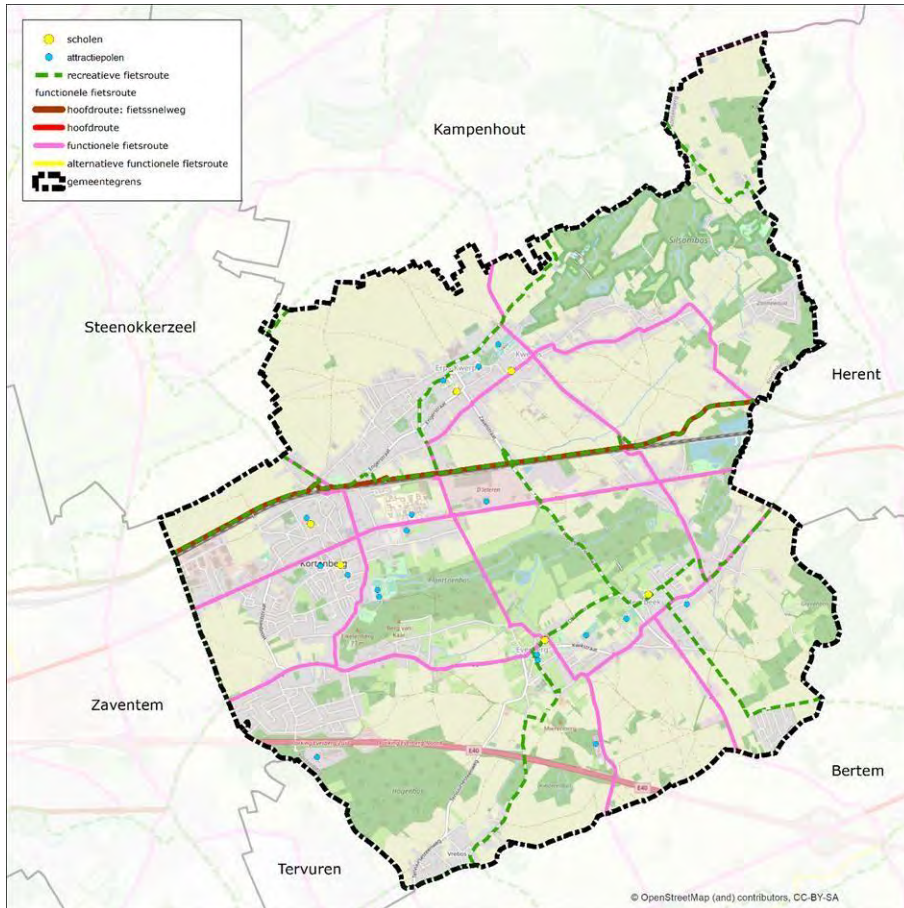
Voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk worden de fietspaden naar best vermogen ingericht conform het vademecum 'fietsvoorzieningen'. Wanneer dit echter niet mogelijk is, moet er worden onderzocht hoe de route voor de kwetsbare weggebruiker zo veilig mogelijk wordt ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van fietsstraten, autoluwe zones, circulatiemaatregelen, ...

2.5. Ontwerp van het gewenste netwerk

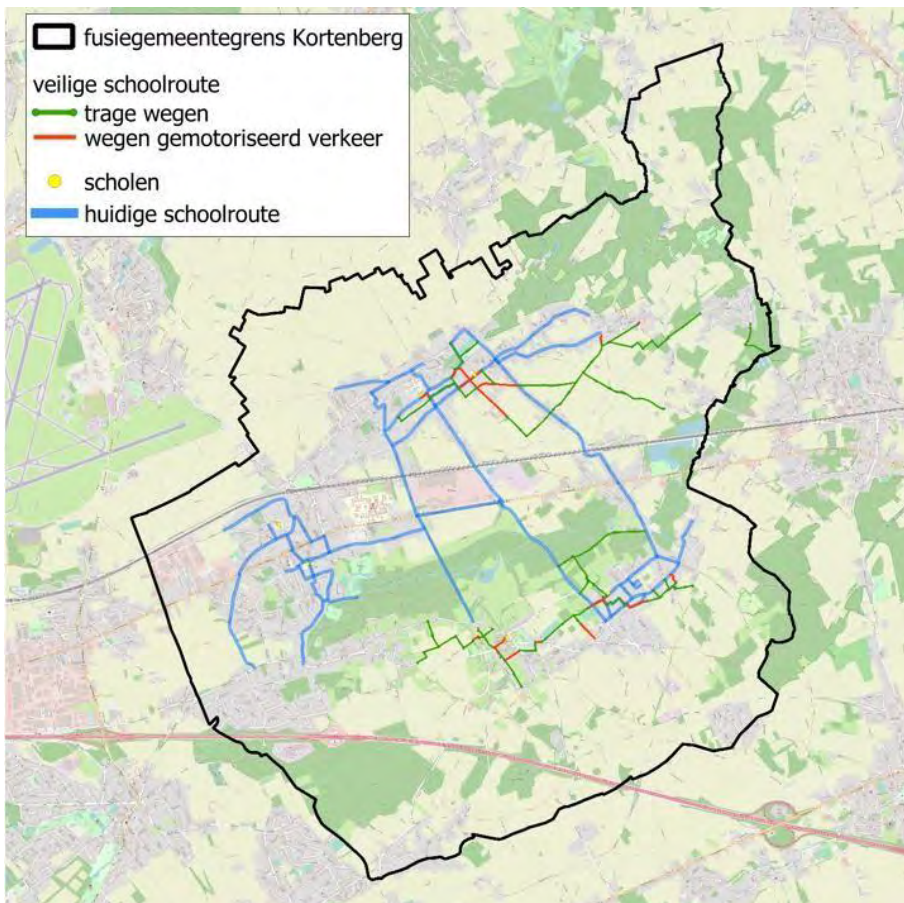
Duiding waarom onderstaande kaart? Misleidend bijschrift 'bestaand' bij kaart, versus titel 2.5. 'gewenste netwerk'? F203 ontbreekt.

Met opmerkingen [EV18]: Mag toch iets stringenter geformuleerd! Wegen voor gemotoriseerd verkeer richten we ook niet in 'naar best vermogen'. In het Vademecum fietsvoorzieningen zijn criteria opgenomen voor de afweging tussen fietspaden of fietsstraten/autoluwe zones etc.

Strategische plaatsen



Kaart 10: bestaande fietsrouten netwerk met attractiepolen.



Kaart 11: schoolroutes uit het beleidsplan trage wegen (2023, in opmaak).

3. THEMA 2 – SLUIPVERKEER

3.1. Probleem- en doelstelling

3.1.1. Probleemstelling

Heel wat lokale wegen in Kortenberg, zowel ten noorden als ten zuiden van de N2 (Leuvensesteenweg), kampen vooral 's ochtends met hoge intensiteiten van autoverkeer en sluipverkeer. Dit heeft nefaste gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

langs deze lokale wegen, waaronder verschillende schoolomgevingen. Zowel het weren van het sluijverkeer als het herzien van de huidige wegcategorisering dringen zich op.

3.1.2. Doelstelling

De doelstellingen binnen dit thema zijn:

- het vaststellen en inventariseren van het sluijverkeer.
- het afstemmen van het gebruik op de functie (wegcategorisering) en vormgeving van de weg.

3.2. Onderzoeksvragen

- Wat verstaan we onder het aan te pakken sluijverkeer, welke verkeersstromen worden wel/niet beschouwd als sluijverkeer?
- Waar bevinden zich de knelpunten inzake sluijverkeer in de gemeente Kortenberg? Waar liggen de sluijroutes?
- Zijn de (te meten) intensiteiten en snelheden in overeenstemming met de categorisering van de wegen?

3.3. Analyse van het onderzoek

Het thema 'Sluijverkeer' focust op het vastleggen van de sluijroutes binnen de gemeente en het afstemmen van de wegcategorisering en vormgeving in functie van de gemeten intensiteiten en snelheden langs de zogenaamde sluijroutes.

3.3.1. Onderzoeksvraag 1: wat verstaan we onder het aan te pakken sluijverkeer, welke verkeersstromen worden wel/niet beschouwd als sluijverkeer?

Sluijverkeer wordt op verschillende manieren gedefinieerd. Wikipedia⁵ omschrijft sluijverkeer als "de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen die ontstaan als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen of andere belangrijke wegen. Hierdoor wordt het onderliggende wegennet overbelast en ondervinden het lokale verkeer en de omwonenden hinder. Als de capaciteitsproblemen niet opgelost kunnen worden, wordt vaak getracht om het sluijverkeer tegen te gaan door de reistijd op de sluijroute dusdanig te verlengen dat het 'sluipen' niet meer lonend is. Hiertoe worden bijvoorbeeld wegversmallingen of roadblockers toegepast." Encyclo⁶ definieert sluijverkeer als "doorgaand verkeer dat niet de weg gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor uitgerust (vaak doorheen woonbuurten)." Ook de dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant stelt deze laatste definitie voor. In deze uitwerkingsnota zal dan ook deze definitie gehanteerd worden.

⁵ <https://nl.wikipedia.org/wiki/Sluijverkeer>

⁶ <https://www.encyclo.nl/begrip/sluijverkeer#:~:text=Sluijverkeer%20%3D%20sluijverkeer%20is%20de%20benaming,snelwegen%20of%20andere%20belangrijke%20wegen.>

Met opmerkingen [EV19]: Graag andere bron citeren, eigen definitie gebruiken of weglaten. Wikipedia wordt niet altijd als betrouwbaar gepercipieerd.

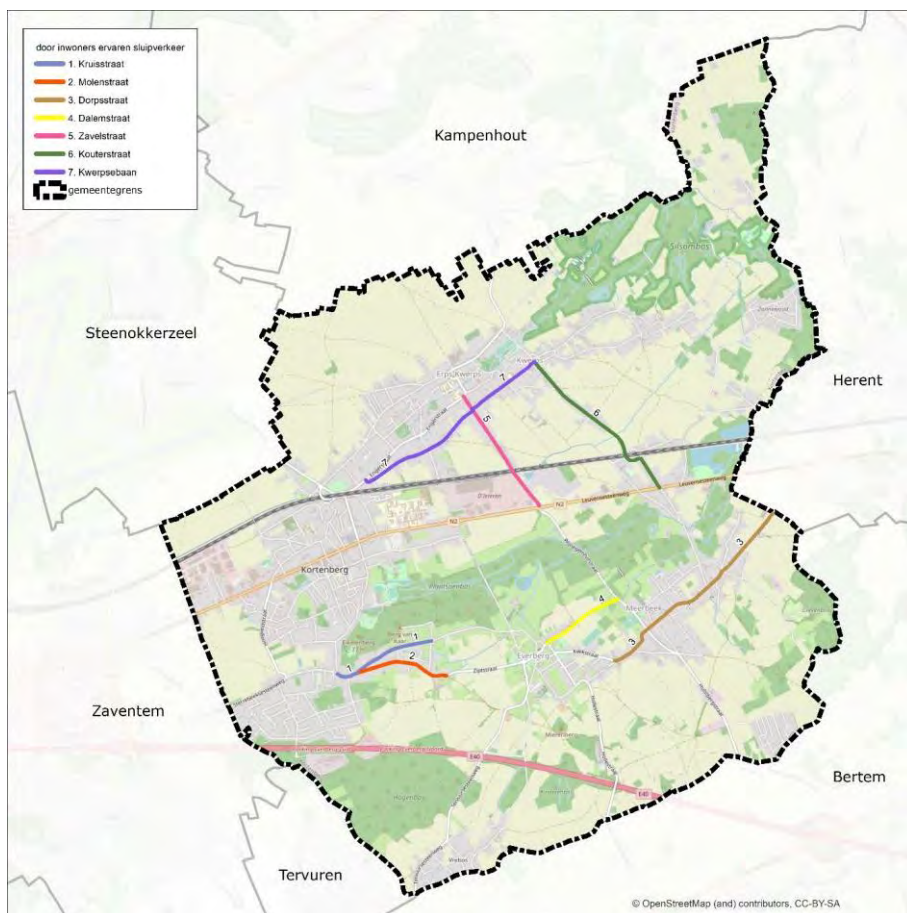
"Sluipverkeer is alle doorgaand verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust (vaak doorheen woonbuurten)."

3.3.2. Onderzoeksvraag 2: waar bevinden zich de knelpunten inzake sluipverkeer in de gemeente Kortenberg? Waar liggen de sluiproutes?

Een rondvraag tijdens de participatiemomenten leert dat de inwoners van de gemeente Kortenberg voornamelijk volgende straten ervaren als knelpunten aangaande sluipverkeer: - Kruisstraat.

- Molenstraat.
- Dorpsstraat.
- Dalemstraat.
- Zavelstraat.
- Kouterstraat.
- Kwerpsebaan.

En dus, wat betekent dit voor de conclusie en actietabel? Dat er sprake is van zowel subjectief (=perceptie bewoners) als objectief (=verkeerstellingen) sluipverkeer? En dat de bewoners o.a. hinder ervaren in straten waar verkeersintensiteiten te hoog zijn voor type weg en waar snelheid niet wordt gerespecteerd? En om het subjectieve gevoel van sluipverkeer te capteren, identificeert deze uitwerkingsnota niet alleen straten waar op basis van verkeerstellingen sluipverkeer werd vastgesteld, maar ook waar de verkeersintensiteiten te hoog zijn voor type weg en waar snelheid niet wordt gerespecteerd?



Kaart 12: wegen waar sluijverkeer ervaren wordt door inwoners (algemene bevraging, participatiemomenten).

De inwoners wijten dit aan bestuurders die hun navigatieplatform volgen om op die manier de congesties op de E40 en de N2 te vermijden. Zij reiken de volgende oplossingen aan:

- goede en gemakkelijke alternatieven voor de auto aanreiken.
- optimalisatie van de treinstations.

Om na te gaan of de vermoedens van de inwoners kloppen, werden verkeerstellingen uitgevoerd over het grondgebied van de gemeente Kortenberg. Deze verkeerstellingen werden uitgevoerd op volgende locaties:



Kaart 13: overzicht van de verschillende locaties waar slangtellingen en kruispunttellingen werden uitgevoerd (bron: Traject).

Aanvullend op de verkeerstellingen, werd gebruik gemaakt van Free Floating Car Data.

Het onderzoek focuste zich op twee deelgebieden, namelijk het gebied ten noorden van de N2 enerzijds en anderzijds het gebied tussen de N2 en de E40 (ten zuiden van de N2).

Ten noorden van de N2

Ten noorden van de N2 bevindt zich een vermoedelijke sluiproute vanaf de N2 over de Zavelstraat naar de Kwerpsebaan richting de Mechelsesteenweg en omgekeerd. Om te achterhalen of dit vermoeden correct is, werden de verkeersintensiteiten op drie noordzuidassen met elkaar vergeleken. Het gaat hier over volgende verkeersassen: Zavelstraat, Kouterstraat en Stationsstraat. Zowel de verkeersintensiteiten over de volledige dag, tijdens de ochtend- en avondspits, als de verkeerssnelheden (V85-snelheden⁷) werden met elkaar vergeleken.

Zavelstraat (lokale weg type III)

Vanaf de rotonde op de N2 tot achter de brug over de spoorweg bevindt zich een aanliggend voet-/fietspad in een rode kleur. Na de brug stopt dit smalle gemengd voet-/fietspad, wordt de fietser naar de straat geleid en is er gemengd verkeer in het verdere vervolg van de straat. De Zavelstraat maakt deel uit van de route van buslijn 516 (FN). Deze nieuwe verkeerssituatie staat niet aangegeven door middel van borden of wegmarkeringen. Slechts een fietspad dat naar de

⁷ De V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden.

straat afbuigt en een ander materiaalgebruik op het voetpad wijzen op de veranderende situatie. Er werden in de straat wegversmallingen voorzien om het verkeer te ontmoedigen en de snelheid te temperen. Er mag ook worden langsgeparkeerd op straat. Verderop in de straat staan er ook paaltjes op het voetpad, om te voorkomen dat wagens op het voetpad uitwijken.

Op dagbasis vinden er in de Zavelstraat tussen de 2.000 en 3.000 verkeersbewegingen (gemotoriseerd verkeer) per rijrichting plaats. Tijdens de ochtendspits (van 8u tot 9u) gaat het hier over 178 verkeersbewegingen in zuidelijke richting en 525 verkeersbewegingen in noordelijke richting. Tijdens de avondspits (van 17u tot 18u) vinden er 243 verkeersbewegingen in zuidelijke rijrichting en 213 verkeersbewegingen in noordelijke rijrichting plaats in de straat.

De Zavelstraat staat gecategoriseerd als lokale weg type III, een erftoegangsweg. De eigenlijke functie van de Zavelstraat is een verblijfsfunctie, waarbij enkel bestemmingsverkeer is toegelaten. De theoretische wegcapaciteit bedraagt 1.000 pae/u/rijrichting. Wanneer er echter naar de leefbaarheid van de straat wordt gekeken, dan zakt de wegcapaciteit tot 400 pae/u/rijrichting. Tijdens de ochtendspits wordt deze wegcapaciteit bij gevolg ruimschoots overschreden en dit zelfs wanneer er enkel rekening gehouden wordt met het gemotoriseerd verkeer, dus de fietsers niet meegeteld.

Wanneer deze resultaten vergeleken worden met free floating car data, dan wordt hier inderdaad bevestigd dat van de 525 verkeersbewegingen in de noordelijke richting in de Zavelstraat 73% via de Kwerpsebaan naar de Mechelsesteenweg rijden. 39% van de gemotoriseerde voertuigen komt van de N2, 54% van de voertuigen komt vanuit Meerbeek. We kunnen stellen dat er vanuit Meerbeek en de N2 een sluiproute richting de Mechelsesteenweg gelegen is langsheen de Zavelstraat en de Kwerpsebaan.

Van het totale gemotoriseerd verkeer tijdens de ochtendspits op de N2 tussen de Kouterstraat en de Zavelstraat in westelijke richting, rijdt 10-19% via de Zavelstraat en de Kwerpsebaan richting de Mechelsesteenweg. Evenveel verkeer (10-19%) rijdt via de Stationsstraat naar de Mechelsesteenweg. De route langsheen de Zavelstraat en Kwerpsebaan wordt door verkeer vanuit Leuven even vaak gebruikt om naar de Mechelsesteenweg te rijden als de route langsheen de Stationsstraat. Er kan bijgevolg gesteld worden dat het *vermoeden van een sluiproute* langsheen de Zavelstraat en Kwerpsebaan bevestigd wordt.

Kouterstraat (lokale weg type II)

Vanaf de N2 tot aan het station van Erps-Kwerps geldt in de Kouterstraat een regime van gemengd verkeer. Vanaf het station zijn er verhoogde aanliggende fietspaden aanwezig. Deze fietspaden kennen een gemengd gebruik met voetgangers. Na de spoorwegbrug staan er ook bomen op dit fiets-voetpad. Op de straat bevindt zich ook buslijn 530 (FN). De inrichting van de straat wordt gekenmerkt door verschillende wegversmallingen en plateaus. Ook mag er worden langsgeparkeerd.

Op dagbasis vinden er in de Kouterstraat tussen de 650 en 750 verkeersbewegingen per rijrichting plaats. Tijdens de ochtendspits (van 8u tot 9u) gaat het hier over 80 verkeersbewegingen in zuidelijke richting en 58 verkeersbewegingen in noordelijke richting. Tijdens de avondspits (van 17u tot 18u) vinden er 55 verkeersbewegingen in zuidelijke rijrichting en 71 verkeersbewegingen in noordelijke rijrichting plaats in de straat.

Met opmerkingen [EV20]: Suggestie om een overzichtskaart of tabel met de besproken straten en intensiteiten uit toe te voegen. Dat maakt dit deel wat makkelijker te lezen. Is nu vooral veel tekst.

De Kouterstraat staat gecategoriseerd als lokale weg type II, *een lokale gebiedsontsluitingsweg*. De eigenlijke functie van de Kouterstraat is het ontsluiten op lokaal niveau. De theoretische wegcapaciteit bedraagt 1.000 pae/u/rijrichting. Wanneer er echter naar de leefbaarheid van de straat wordt gekeken, dan zakt de wegcapaciteit tot 650 pae/u/rijrichting. Deze wegcapaciteit wordt niet overschreden tijdens de ochtend- of avondspits. Er kan dus gesteld worden dat er zich in de Kouterstraat *geen problemen* voordoen wat betreft de verkeersintensiteiten of sluisverkeer.

Stationsstraat (lokale weg type I)

Met opmerkingen [EV21]: Stationstraat

De **Stationsstraat** wordt gekenmerkt door een breed en open wegprofiel. Zowel gemotoriseerd verkeer (auto, bus en vracht) als fietsers rijden hier op straat (buslijnen 673 – FN nachtlijn, 577 – FN, 528 – FN, 522 – FN, 352 – AN en 255 – AN). Voor voetgangers is er langs beide zijden van de straat een breed en toegankelijk voetpad voorzien. In deze straat wordt langsgeparkeerd. Vanaf het station Kortenberg zijn er verhoogde fietspaden aanwezig.

Op dagbasis vinden er in de **Stationsstraat** tussen de 4.500 en 5.500 verkeersbewegingen per rijrichting plaats. Tijdens de ochtendspits (van 8u tot 9u) gaat het hier over 408 verkeersbewegingen in zuidelijke richting en 385 verkeersbewegingen in noordelijke richting. Tijdens de avondspits (van 17u tot 18u) vinden er 442 verkeersbewegingen in zuidelijke rijrichting en 527 verkeersbewegingen in noordelijke rijrichting plaats in de straat.

De **Stationsstraat** staat gecategoriseerd als lokale weg type I, *een lokale verbindingsweg*. De eigenlijke functie van de **Stationsstraat** is het verbinden op lokaal niveau. De theoretische wegcapaciteit bedraagt 1.000 pae/u/rijrichting. Wanneer er echter naar de leefbaarheid van de straat wordt gekeken, dan zakt de wegcapaciteit tot 650 pae/u/rijrichting. De verkeersintensiteiten komen in de buurt van de wegcapaciteit, maar *blijven hier nog onder*.



Kaart 14: tellocaties ten noorden van de N2 (bron: Traject).

Tussen de N2 en de E40

Tijdens de ochtendspits is er een piek in de verkeersintensiteiten merkbaar in de Dalemstraat en de Sterrebeeksesteenweg, beide in westelijke richting. Uit de verkeerstellingen en Free Floating Car Data is het echter moeilijk op te maken of het verkeer op deze as als bestemmings- of sluipverkeer bestempeld moet worden. Er bevinden zich namelijk veel voorzieningen langsheen deze as. Verder kunnen de gemeten intensiteiten niet als problematisch beschouwd worden. Zij liggen namelijk in lijn met de wegcategorie en de bijhorende capaciteit.



Kaart 15: tellocaties tussen de N2 en de E40 (bron: Traject).

Conclusies

Ten noorden van de N2 is er een duidelijke sluiproute merkbaar langsheen de Zavelstraat. Op deze straat, volgens de wegencategorisering een lokale weg type III, zou enkel bestemmingsverkeer van de omliggende woningen mogen aanwezig zijn. De intensiteiten uit de metingen geven evenwel duidelijk weer dat dit niet het geval is. De gemeten intensiteiten liggen namelijk zeer hoog en brengen de (verkeers)leefbaarheid van de straat in het gedrang.

De Kouterstraat, een lokale weg type II, kent dit probleem niet. De gemeten intensiteiten bevinden zich op een aanvaardbaar niveau. Ook in de Stationsstraat, de lokale verbindingsweg, blijven de gemeten intensiteiten ruim binnen het aanvaardbare niveau.

Tijdens de ochtendspits krijgt de Zavelstraat te maken met hogere intensiteiten dan de Stationsstraat, hetgeen niet strookt met de wegencategorisering. Wanneer via Free Floating Car Data wordt gekeken naar het aandeel doorrijdend verkeer, is het ook duidelijk dat de Zavelstraat niet enkel voor bestemmingsverkeer wordt gebruikt.

Tussen de N2 en de E40 is het sluipverkeer niet vast te stellen via enkel verkeerstellingen en Free Floating Car Data. Langsheen de onderzochte route liggen veel voorzieningen. Het is bijgevolg moeilijk om het verkeer op de route als sluipverkeer, dan wel bestemmingsverkeer te definiëren. De gemeten verkeersintensiteiten bevinden zich ook op een aanvaardbaar niveau wanneer naar de wegcategorie wordt gekeken.

3.3.3. Onderzoeksvraag 3: zijn de (te meten) intensiteiten en snelheden in overeenstemming met de categorisering van de wegen?

Binnen deze onderzoeksvraag wordt de bestaande wegcategorisering geëvalueerd aan de hand van de uitgevoerde verkeerstellingen en de gegevens verkregen uit Free Floating Car Data.

De uiteindelijke classificatie van de gemeentewegen zal gebeuren op basis van het nieuwe wegcategoriseringsmodel, zoals beslist door de Vlaamse Regering in het Regeerakkoord 2019-2024. Deze nieuwe wegcategorisering, 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 Vlaams Parlement op 7 oktober 2020.

De oude wegcategorisering met primaire, secundaire (type I, II en III) en lokale (type I, II en III) wegen wordt vervangen door een nieuwe wegcategorisering bestaande uit **hoofdwegen (Europese en Vlaamse), het dragend netwerk (regionale en interlokale wegen) en het lokale netwerk (ontsluitings- en erttoegangswegen)**. De hoofdwegen en het dragend netwerk worden in een rasterstructuur georganiseerd, terwijl het lokale wegennet zijn boomstructuur behoudt.

In het huidige mobiliteitsplan werd de volgende wegcategorisering opgenomen:

Tabel 2: huidige wegcategorisering (bron: mobiliteitsplan Kortenberg, 2012).

Hoofdweg	E40
Secundaire weg type III	N2
Lokale weg type I	Wijnegemhofstraat Hulstbergstraat Stationsstraat Mechelsesteenweg

Met opmerkingen [EV22]: Ik mis hier een kritische reflectie op het nieuwe wegcategoriseringsmodel. Kritische reflectie op wegcategorisering: is de boomstructuur voor lokale ontsluitingswegen wel toereikend en overal toepasbaar? Wat ons betreft is er een hiaat in het nieuwe wegcategoriseringsmodel om naastgelegen dorpskernen met elkaar te verbinden. Zo gebruikt men in recente mobiliteitsplannen soms een extra categorie of variant, nl. lokale verbindingswegen, om dit hiaat op te vangen.

Lokale weg type II	Nederokerzeelsesteenweg Peperstraat F. Mombaersstraat Dorpsstraat Achterenbergstraat Vogelzangstraat Kiewitstraat Karterstraat Kwerpsebaan Kouterstraat Kasteelstraat Annonciadenstraat (deel) Ziptstraat Molenstraat Sterrebeeksesteenweg Tervuursesteenweg Ballingstraat Hollestraat
Lokale weg type III	Alle andere wegen

In de synthesenota van het regionaal mobiliteitsplan⁸ werd volgende wegencategorisering voor de hoofdwegen en het dragend netwerk opgenomen:

Tabel 3: categorisering hoofdwegen en dragend netwerk volgens het 'robuust wegennetwerk' (bron: synthesenote regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Leuven).

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

Snelheden

Langsheen verschillende wegen worden te hoge V85-snelheden gemeten. In de Prinsendreef, Dalemstraat en Wolvestraat ligt de V85-snelheid respectievelijk op 44-47 km/u, 61-68 km/u en 45 km/u, in plaats van de toegelaten 30 km/u, 50 km/u en 30 km/u. Op basis van onderstaand beoordelingsschema komt dit op een zeer negatieve score uit (-3).

Op de meeste tellocaties ligt de gemeten V85-snelheid boven het snelheidsregime. Slechts in enkele straten houden automobilisten zich aan de aangegeven snelheid (Boogstok, Zavelstraat, Kouterstraat, Sterrebeeksesteenweg, Vogelzangstraat, Hollestraat, Dorpsstraat, Wijnegemhofstraat en Kloosterstraat). Slechts 8 van de 20 tellocaties (waarvan bij 1 slechts 1 van de 2 rijrichtingen) kregen een beoordeling 'neutraal' (0). Op 3 tellocaties (waarvan 2 slechts 1 van de 2 rijrichtingen) was de V85-snelheid gelijk aan het geldende snelheidsregime.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat er in de gemeente Kortenberg een probleem is met het volgen van de geldende snelheidsregimes. Dit kan vele oorzaken hebben: onduidelijke signalisatie, inrichting van de weg en het snelheidsregime zijn niet op elkaar afgestemd, ...

Tabel 4: beoordelingscriteria gemeten snelheden t.o.v. geldende snelheidsregimes (bron: Traject).

⁸ Zoals zal worden goedgekeurd op de Vervoerregioraad Leuven d.d. 18 april 2023.

Met opmerkingen [EV23]: Sterrebeeksesteenweg

Met opmerkingen [EV24]: Vervangen door: "Bron: Traject, gebaseerd op: "Verkeersleefbaarheidsindex: gebruikte indicatoren met waarderingsschaal: aspect oversteekbaarheid (Dekoninck et al, 2002)"

Beoordeling	Criteria (afhankelijk van snelheidsregime)		
	Snelheidsregime: 30 km/u	Snelheidsregime: 50 km/u	Snelheidsregime: 70 km/u
0	< 30	< 50	< 70
-1	≥ 30 en < 36	≥ 50 en < 57.5	≥ 70 en < 80
-2	≥ 36 en < 40	≥ 57.5 en < 65	≥ 80 en < 90
-3	≥ 40	≥ 65	≥ 90

Tabel 5: beoordeling gemeten snelheden t.o.v. geldende snelheidsregimes.

Straatnaam	Geldend snelheidsregime	Gemeten V85-snelheid	Beoordeling
Stationsstraat	50	37/38	0
Zavelstraat	50	49/47	0
Sterrebeeksesteenweg	50	49/48	0
Vogelenzangstraat	50	48/45	0
Wijnegemhofstraat	70	48/49	0
Dorpsstraat	50	47/47	0
Kloosterstraat	30	29	0
Hollestraat	70	70/67	-1 / 0
Engerstraat	30	34	-1
Kwerpsebaan (2)	30	34/34	-1
Kouterstraat	50	50/50	-1
Hoogveldstraat	50	57/50	-1
Annonciadenstraat	30	35/34	-1
Alfons Dewitstraat	30	35/34	-1
Kwerpsebaan	50	62/61	-2
Ballingstraat	50	59/58	-2
Kerkhoflaan	30	37/36	-2
Dalemstraat	50	61/68	-2 / -3
Prinsendreef	30	44/47	-3

Wolvestraat	30	45	-3
-------------	----	----	----

Capaciteiten

Om van een goede verkeersafwikkeling te kunnen spreken, is een restcapaciteit van minimaal 20% nodig. Tussen 10% en 20% is er sprake van matige verkeersafwikkeling met af en toe filevorming. Bij 0-10% is er sprake van slechte verkeersafwikkeling met structurele dagelijkse filevorming en regelmatig stilstaande file. Als de restcapaciteit op een wegvak minder dan 0% is, getuigt dit van zeer slechte verkeersafwikkeling met dagelijkse filevorming en stilstaand verkeer.

Tabel 6: beoordeling gemeten verkeersintensiteiten t.o.v. theoretische wegcapaciteiten i.f.v. de leefbaarheid.

Straatnaam	Wegcategorie	Capaciteit (i.f.v. leefbaarheid) (pae/u/rijrichting)	Gemeten intensiteit	Restcapaciteit
Sterrebeeksesteenweg	Lokale weg type II	650	506	22%
Stationsstraat	Lokale weg type I	650	527	19%
Zavelstraat	Lokale weg type III	250	525	-110%
Vogelzangstraat	Lokale weg type II	400	140	65%
Wijnegemhofstraat	Lokale weg type I	650	282	57%
Dorpsstraat	Lokale weg type II	400	181	55%

Kloosterstraat	Lokale weg type III	250	67	73%
Hollestraat	Lokale weg type II	650	167	74%
Engerstraat	Lokale weg type III	250	75	70%
Kwerpsebaan (2)	Lokale weg type II	400	164	59%
Kouterstraat	Lokale weg type II	400	80	80%
Hoogveldstraat	Lokale weg type III	250	156	38%
Annonciadenstraat	Lokale weg type II	400	196	51%
Alfons Dewitstraat	Lokale weg type III	250	52	79%
Kwerpsebaan	Lokale weg type III	250	350	-40%
Ballingstraat	Lokale weg type II	400	83	79%
Kerkhoflaan	Lokale weg type III	250	58	77%
Dalemstraat	Lokale weg type III	250	289	-16%
Prinsendreef	Lokale weg type III	250	109	56%
Wolvestraat	Lokale weg type III	250	277	-11%

Uit de verkeerstellingen en de hierop uitgevoerde analyse, zoals weergegeven in bovenstaande tabel, kan worden geconcludeerd dat er in volgende straten een probleem is wat betreft de verkeersafwikkeling en de verhouding tussen de intensiteiten die de weg te verwerken krijgt en de capaciteit van de weg:

- Zavelstraat.
- Kwerpsebaan.
- Dalemstraat. - Wolvestraat.

De **Stationsstraat** kent een matige verkeersafwikkeling met af en toe filevorming, maar zeker nog geen probleem.

Gezien de resultaten van de analyse dringt een herevaluatie van de huidige wegencategorisering en flankerende maatregelen, zoals snelheidsregimes, zich op.

Nieuwe wegencategorisering

Met opmerkingen [EV25]: Visie op verbinding dorpskernen Everberg – Meerbeek ontbreekt of is niet duidelijk? Optie 1: erftoegangsweg, maar in theorie kan die geen dorpskernen verbinden. Optie 2: lokale ontsluitingsweg en in toekomst maatregelen nemen om bovenlokaal verkeer te weren in dorpskernen. Optie 3: lokale verbindingsweg als extra variant/categorie opnemen binnen nieuw wegencategoriseringsmodel.

Binnen de actualisatie van het mobiliteitsplan wordt het lokale netwerk van de 'robuuste wegencategorisering' uitgewerkt. Hierbij wordt getracht om voor elk van de kernen een ontsluiting naar een weg van hogere categorie te voorzien, alsook het sluijverkeer te sturen.

Wegen uit het hoofdwegennet en het dragend netwerk worden respectievelijk door de Vlaamse Regering en de Vervoerregio vastgelegd. Het lokaal netwerk wordt door de gemeente zelf beslist.

Ontsluitingswegen ontsluiten en connecteren enkel kernen en wijken die gelegen zijn binnen een interlokale maas. Deze maas wordt gevormd door interlokale en regionale wegen en door Vlaamse en Europese hoofdwegen. Ontsluitingswegen maken geen verbinding tussen twee wegen die de omringende maas afbakenen zodat de maas niet verkleind zou worden. Het verzamelen en verdelen van het verkeer is het belangrijkste en op de kruispunten wisselt het verkeer uit. Ontsluitingswegen zorgen voor de ontsluiting van de aantakende erftoegangswegen. Om de erftoegangswegen te ontzien van mogelijk sluijverkeer, is op de ontsluitingswegen binnen de maas een functionele doorstroming (rekening houdend met het STOP-principe) van toepassing. Dit gebeurt in functie van de lokale verplaatsing.

Erftoegangswegen hebben geen verbindende functie, maar verlenen enkel directe toegang tot percelen langs de weg. Dit kunnen woningen, bedrijven of instellingen zijn.⁹

Overzicht inrichtingsprincipes ontsluitingswegen

- Ontsluitingswegen worden ingericht vanuit de principes leefkwaliteit en lokale ontsluiting.
- Ontsluitingswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers.
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op ontsluitingswegen bedraagt maximum 70 km/u (buiten bebouwde kom (BUBEKO)) en maximum 50 km/u of 30 km/u (binnen bebouwde kom (BIBEKO)), voor een kerngebied wordt 30 km/u aangeraden.
- Kruispunten op ontsluitingswegen zijn voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld.
- Op ontsluitingswegen worden conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden.
- Ontsluitingswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag.
- De inrichting van ontsluitingswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers.

Tabel 7: inrichtingsprincipes ontsluitingswegen (bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWW en VVSG).

⁹ Definities uit Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ONTSLUITINGSWEGEN & ERFTOEGANGSWEGEN (https://www.vvsg.be/Leden/Omgeving/Mobiliteit/vervoerregio/Inrichtingsprincipes%20lokaal%20net_definitief.pdf)

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 Vademecum fietsvoorzieningen).	Aanliggende fietspaden (zie Vademecum fietsvoorzieningen).	Gemengd verkeer (zie Vademecum fietsvoorzieningen).
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 ³ .	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, containerparken, 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.
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.
Recreatiegebieden	Maximum 50 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.	Maximum 30 km/h. Veilige wacht- en oversteekzones voor voetgangers en fietsers.

Overzicht inrichtingsprincipes erftoegangswegen

- Erftoegangswegen worden ingericht vanuit het principe van maximale leefkwaliteit, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt.
- Erftoegangswegen zijn verkeersveilig ontworpen voor alle verkeersdeelnemers.
- De snelheidslimiet voor het gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen bedraagt maximum 50 km/h (BUBEKO) en maximum 30 km/h (BIBEKO en kerngebied).
- Kruispunten op erftoegangswegen zijn voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts.
- Op erftoegangswegen zijn conflicten met tegemoetkomend verkeer mogelijk.
- Erftoegangswegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag.
- De inrichting van erftoegangswegen is vergevingsgezind voor alle weggebruikers.

Tabel 8: inrichtingsprincipes erftoegangswegen (bron: Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ontsluitingswegen en erftoegangswegen, AWW 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.
	Zebrastrips op wegvakken mogelijk.	Oversteekbaarheid moet overal gegarandeerd worden gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het verblijfskarakter. Zebrastrips 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. Zebrastrips op wegvakken zijn niet noodzakelijk maar wel mogelijk gemotiveerd vanuit de omgeving.
	Erfaansluitingen op rijbaan zijn toegelaten. Aantiggende 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

Tabel 9: nieuwe indeling (wensbeeld) van de wegen volgens de wegencategorisering 'robuust wegennetwerk'.

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

Lokaal netwerk	<i>Ontsluitingswegen</i>	Mechelsesteenweg Stationsstraat 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

Met opmerkingen [EV26]: Zavelstraat: categoriseren als ontsluitingsweg heeft implicaties, want is vandaag de dag niet het geval (is gecategoriseerd als erftoegangsweg, lokale weg type III). Dus je kan Zavelstraat een 'hogere' categorie geven, en rijmt ook (beter) met de praktijk. Maar dan zou ik zeker ook opnemen dat men in Zavelstraat maatregelen moet nemen om sluipbeweging die er vandaag de dag is, te ontmoedigen.

Samenhangend met het wensbeeld voor de wegencategorisering werd ook een wensbeeld voor de snelheidsregimes opgemaakt.¹⁰ Het volledige wensbeeld (wegencategorisering en snelheidsregimes) is terug te vinden op kaart 16 en kaart 17 onder punt '3.5 Ontwerp van het gewenste netwerk'.

3.4. Visie

In het beleidsplan (2012) stond het belang van het weren van het sluipverkeer reeds hoog aangeschreven als het ging over het verhogen van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen. Hierbij was de gemeente voorstander om het sluipverkeer in de mate van het mogelijke te reduceren en het te laten passeren aan een aangepaste snelheid. De gemeente blijft achter deze visie staan.

Er zal worden gekeken naar mogelijk maatregelen om het sluipverkeer te weren en het naleven van de maximum snelheid af te dwingen, zoals bijvoorbeeld wegversmallingen met voorrangsregelingen, tonnage- of lengtebeperking, verkeersdrempels, enkelrichtingsverkeer, ... Het fysiek blokkeren van sluiproutes en het knippen van straten zal enkel toegepast worden indien er geen andere mogelijkheden zijn, aangezien dit een aanzienlijke omrijtijd voor de inwoners zou veroorzaken.

Om het sluipverkeer aan te pakken, wordt een nieuwe wegencategorisering en bijhorende snelheidsregimes voorzien. Het beleid focust zich niet enkel op handhaving, maar ook

¹⁰ Basisprincipes inrichting robuust wegennet: ONTSLUITINGSWEGEN & ERFTOEGANGSWEGEN (https://www.vvsg.be/Leden/Omgeving/Mobiliteit/vervoerregio/Inrichtingsprincipes%20lokaal%20net_definitief.pdf)

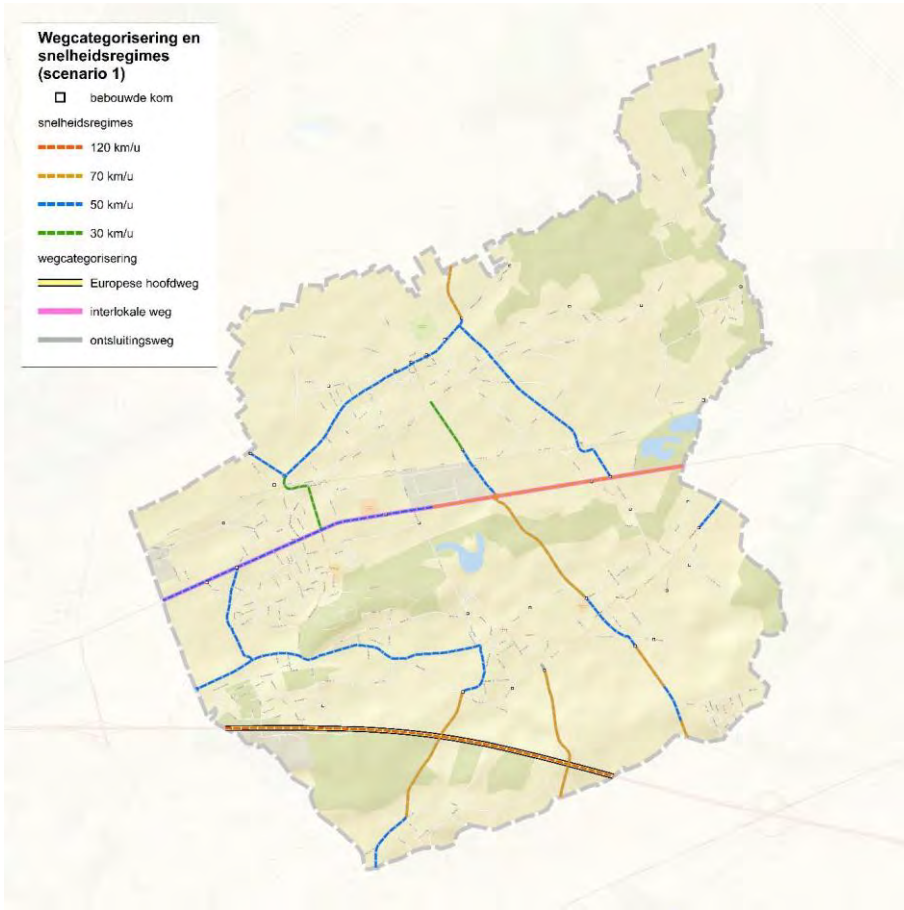
aanpassingen aan de infrastructuur zullen nodig zijn om de nieuwe wegcategorisering en snelheidsregimes af te dwingen. Bijkomende herinrichtings- en circulatiemaatregelen moeten dienen om de snelheid te verlagen en het sluijverkeer te ontmoedigen.

Om sluijverkeer te weren streeft de gemeente ernaar om de te nemen maatregelen zoveel mogelijk af te stemmen met de buurgemeenten.

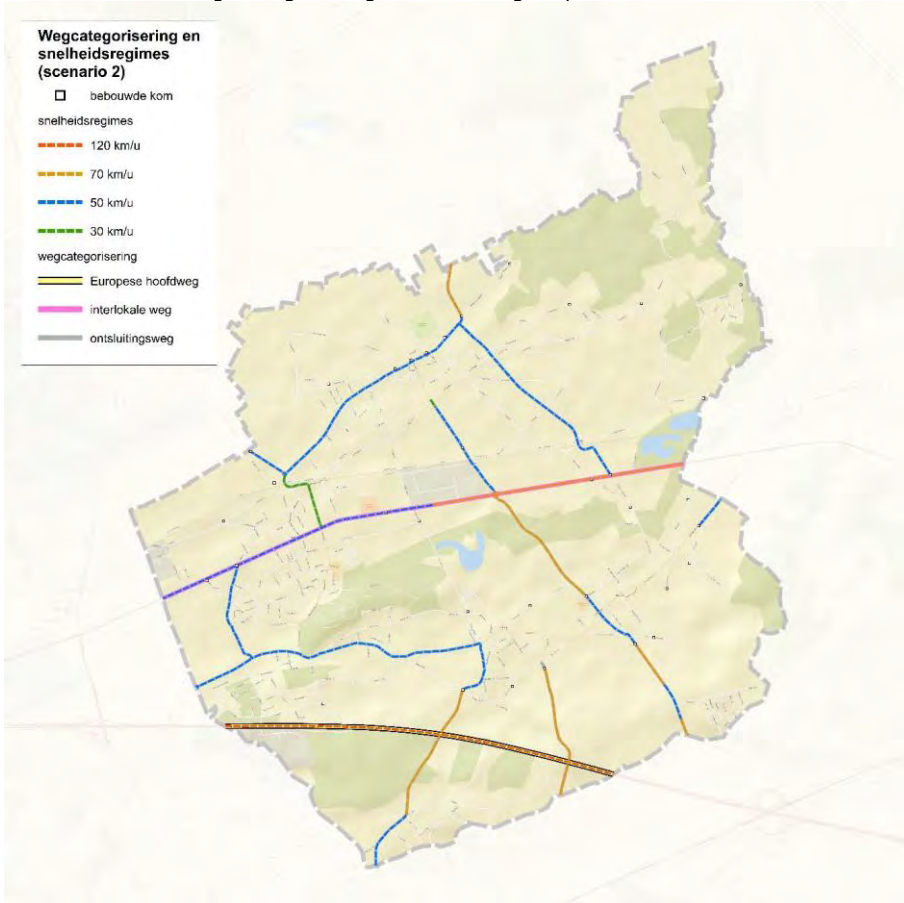
3.5. Ontwerp van het gewenste netwerk

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 plaats waar de overgang van 50 km/u naar 30 km/u plaatsvindt in de Zavelstraat. In scenario 1 (Kaart 16) bevindt deze overgang zich aan het begin van de bebouwde kom. In scenario 2 (Kaart 17) bevindt deze overgang zich slechts enkele meters voor het kruispunt met de Kwerpsebaan.



Kaart 16: wensbeeld wegcategorisering en snelheidsregimes, scenario 1.



Kaart 17: wensbeeld wegcategorisering en snelheidsregimes, scenario 2.

4. THEMA 3 – VEILIG NAAR SCHOOL (SCHOOLROUTES EN SCHOOLOMGEVING)

4.1. Probleem- en doelstelling

4.1.1. Probleemstelling

Een eerste probleemstelling heeft te maken met de schoolroutes. Veilige schoolroutes zijn deel van het lokale fiets- en trage wegennetwerk. Delen van de schoolroutes ontbreken echter in dit netwerk of voldoen niet volledig aan alle normen. Zo is op sommige plaatsen verlichting

wenselijk of zouden bepaalde trage wegen beter moeten worden ingericht zodat ze dienst kunnen doen als schoolroute.

Een tweede probleemstelling binnen dit thema gaat over verkeers- en parkeerdruchte rond en in de dorpskernen met onveilige (school)omgevingen tot gevolg. Schoolomgevingen zijn vaak een kruispunt van snel (doorgaand) en langzaam (leerkrachten, ouders en kinderen) verkeer. Omwille van het "onveiligheidsgevoel" kiezen ouders vaak om hun kinderen met de auto naar school te brengen. De verkeers- en parkeerdruchte zorgt daarbij voor nog minder plaats en veiligheid voor de fietsende en stappende kinderen.

4.1.2. Doelstelling

De doelstellingen binnen dit thema zijn:

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

4.2. Onderzoeksvragen

- Wat zijn de bestaande/meest gebruikte schoolroutes? Zijn er missing links in het netwerk voor zachte weggebruikers in de schoolroutes? Welke schoolfietsroutes moeten toegevoegd worden aan het fietsroutenetwerk?
- Zijn de verkeersintensiteiten en de snelheid bij de scholen in overeenstemming met de wegencategorisering? Waar is sprake van (te) hoge intensiteiten? Liggen de scholen effectief langsheen gekende sluiproutes en hoe wordt sluihverkeer vandaag geweerd in de schoolomgevingen?
- Wat zijn de (verkeers)onveilige punten in de schoolomgevingen en hoe kan dit herkenbaar gemaakt worden?

4.3. Analyse van het onderzoek

Het thema 'Veilig naar school' focust op het toevoegen van de schoolroutes aan het netwerk van de lokale fietsroutes en het verhogen van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen, zodat het veiliger wordt om de fiets en al stappend naar school te gaan.

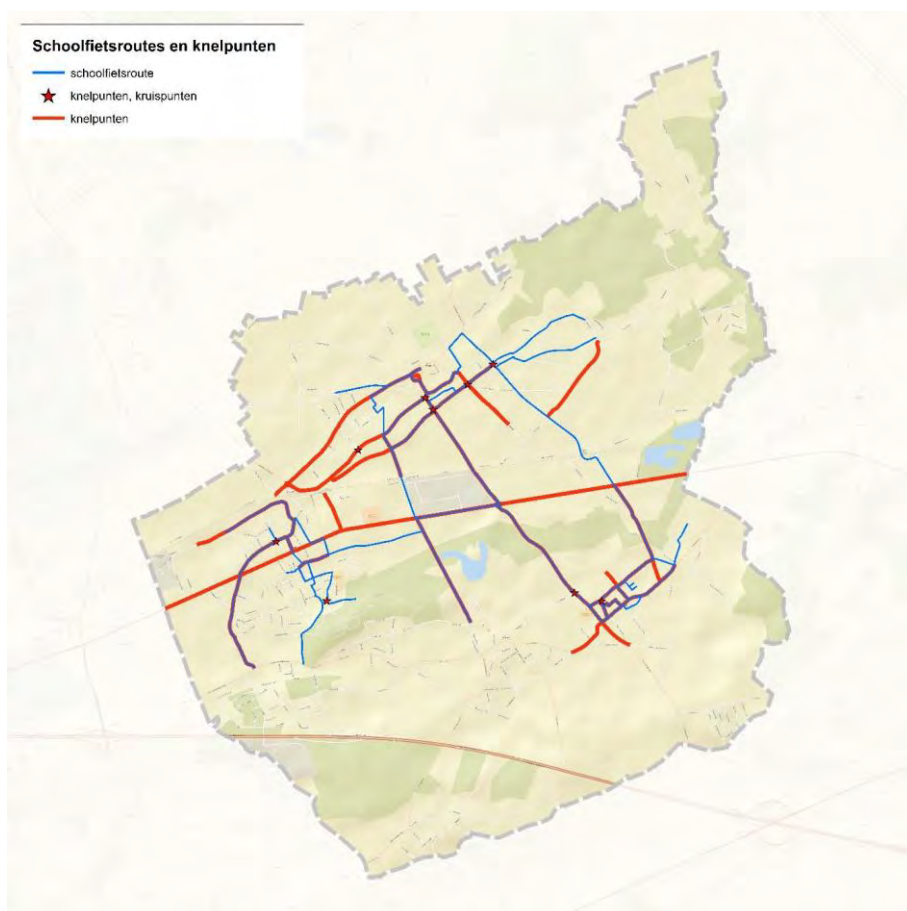
- 4.3.1. Onderzoeksvraag 1: wat zijn de bestaande/meest gebruikte schoolroutes? Zijn er missing links in het netwerk voor zachte weggebruikers in de schoolroutes? Welke schoolfietsroutes moeten toegevoegd worden aan het fietsroutenetwerk?

In thema fietsroutenetwerk ook verwijzen naar onderstaand kaartje schoolfietsroutes?

Veel gebruikte schoolfietsroutes zijn:

- Alfons Dewitstraat.

- Dorpsstraat.
- Kwerpsebaan.
- Engerstraat.
- Zavelstraat.
- Sint-Antoniussstraat.
- Brouwerijstraat.
- Frans Mombaersstraat.



Kaart 18: schoolfietsroutes en knelpunten (bron: algemene bevraging en participatiemomenten).

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 het in Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek 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 (jonge) fietsers en voetgangers.

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 voetgangers en fietsers van de basisschool.

In de omgeving van de wijk Vrebos zijn verschillende trage wegen, onder meer in Hagenbos, terug te vinden. Toch is het niet gemakkelijk om hier een alternatieve schoolroute te vinden naar één van de gemeentescholen. Het grootste probleem hierbij is het kruisen van de E40 op een veilige en comfortabele manier voor fietsers en voetgangers van alle leeftijden.

De Huntmansite wordt aangehaald als een slecht ontsloten site met vele wegen met potentieel. Een mogelijke verkoop van deze site in de toekomst biedt kansen om te zorgen voor ontsluiting en om een verbinding te maken met de kern van Kortenberg.

In de hele gemeente is het ontbreken van noord – zuid verbindingen een groot obstakel voor het trage wegennetwerk. De noord-zuid assen worden onderbroken door:

- E40.
- 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. Kinderen kunnen er veiliger fietsen of wandelen.

4.3.2. Onderzoeksvraag 2: zijn de verkeersintensiteiten en de snelheid bij de scholen in overeenstemming met de wegencategorisering? Waar is sprake van (te) hoge intensiteiten? Liggen de scholen effectief langsheen gekende sluiproutes en hoe wordt sluipverkeer vandaag geweerd in de schoolomgevingen?

Zie ook Thema 2 – Sluipverkeer.

Er werden specifieke tellingen in de schoolomgevingen uitgevoerd, met name in de volgende straten:

- Kerkhoflaan.
- Engerstraat.
- Kwerpsebaan.
- Kloosterstraat.
- Annonciadenstraat.
- Wolvestraat.
- Alfons Dewitstraat.



Kaart 19: gemeten intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de ochtendspits (8u tot 9u) (bron: Traject).



Kaart 20: gemeten intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de avondspits (17u tot 18u) (bron: Traject).



Kaart 21: gemeten intensiteiten V85-snelheden bij gemotoriseerd verkeer tijdens werkdagen (km/u) (bron: Traject).

Zoals ook in Thema 2 – Sluipverkeer werd besproken, zijn de gemeten intensiteiten in de Wolvestraat tijdens de ochtendspits problematisch hoog en overstijgen zij de capaciteit van de weg. Dit probleem wordt nog eens extra versterkt door de hoge snelheden die in de straat gemeten worden (V85-snelheid van 45 km/u waar 30 km/u is toegelaten).

In de andere schoolomgevingen komt het probleem van te hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer niet naar voren, maar valt het wel op dat er consequent te snel gereden wordt. Enkel in de Kloosterstraat wordt de snelheidslimiet van 30 km/u gerespecteerd.

In de directe schoolstraten wordt het (sluip)verkeer geweerd door middel van schoolstraten. Hierbij wordt de straat dagelijks bij het openen en sluiten van de school afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Uit de antwoorden van de algemene bevraging blijkt wel dat dit het probleem van onveilige schoolomgevingen niet geheel oplost. Het probleem lijkt zich namelijk te verplaatsen tot net buiten de schoolstraten. Sluipverkeer, dat niet op de hoogte is van de schoolstraat, haalt bijvoorbeeld gevaarlijke manoeuvres uit en komt toch nog steeds terecht in de schoolomgeving waar dit niet gewenst is.

4.3.3. Onderzoeksvraag 3: wat zijn de (verkeers)onveilige punten in de schoolomgevingen en hoe kan dit herkenbaar gemaakt worden?

Uit de algemene bevraging en de workshops kwamen volgende onveilige punten in de schoolomgevingen naar voor.

Algemeen

De mentaliteit van de weggebruikers komt in alle schoolomgevingen naar voor als een groot knelpunt. (Groot)ouders ervaren het gedrag van het gemotoriseerd verkeer als asociaal en niet aangepast aan de omgeving.

Verder wordt de Leuvensesteenweg als zeer gevaarlijk ervaren, zeker door fietsers. In de Zavelstraat, de Klapstraat en de Wijnegemhofstraat maakt men melding van gevaarlijke situaties door de aanwezigheid van zwaar verkeer en een grote hoeveelheid sluipverkeer. Ook het ontbreken van fietspaden in de Zavelstraat wordt als een knelpunt ervaren. De Prinsendreef krijgt dan weer een slechte score omwille van (te) snel rijdend verkeer en geen of slecht onderhouden voet- en fietspaden en wegdek.

De regenboog, Kortenberg

In de Kiewitstraat ontbreekt een veilige oversteekplaats voor voetgangers en fietsers. Deze ligt tussen twee bochten, hetgeen de veiligheid van de oversteekplaats drastisch verlaagt. De Brouwerijstraat wordt als te smal ervaren, waardoor auto's bijna op het voetpad rijden om ander verkeer te kunnen kruisen.

Hertog Jan, Kortenberg

In de Hofstraat maken participanten van de bevraging melding van het niet respecteren van de zone 30. Het kruispunt met de Hofstraat, Guldendellestraat en Kerkhoflaan wordt als een zeer moeilijk punt ervaren, met een zeer moeilijke zichtbaarheid. Vaak staan er ook nog geparkeerde wagens, hetgeen de reeds beperkte zichtbaarheid nog verslechtert. Ook in de Erpsebaan hinderen fout geparkeerde wagens het verkeer. In de Kapellestraat en Engelenstaat is er een slechte zichtbaarheid van de verschillende weggebruikers.

De Nogensprong, Everberg

In de omgeving van de school 'De Nogensprong' in Everberg wordt voornamelijk het (te) snel rijdende verkeer in de Annonciadenstraat en Gemeentehuisstraat als knelpunt gemeld.

De Boemerang, Meerbeek

Als knelpunt worden in de Alfons Dewitstraat de fout geparkeerde auto's aangeduid. In de Constant Cludtsstraat wordt de straat te smal bevonden voor een verkeersveilige situatie. De Dorpsstraat vindt men onveilig omwille van het veeltalig aanwezige sluipverkeer.

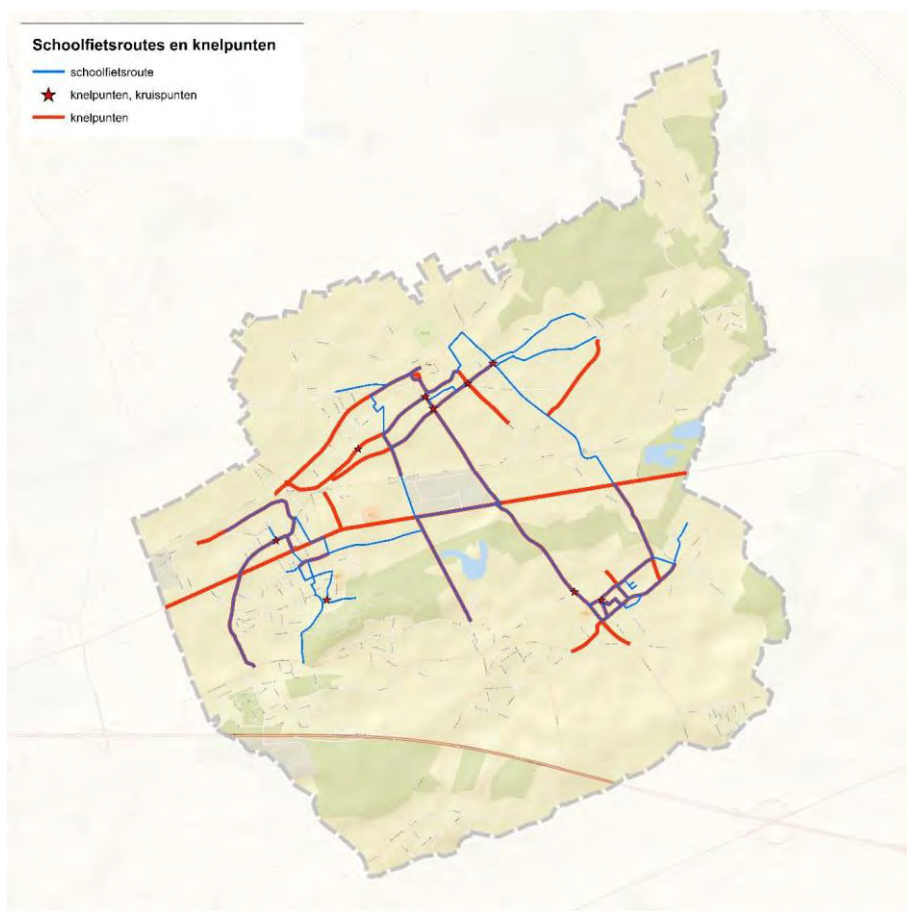
Met opmerkingen [EV27]: Klopt dit? Of gaat dit over de foutief geparkeerde wagens op de openbare parking naast de Delhaize?

De Klimop en Mater Dei, Erps-Kwerps

Langsheen de Kwerpsebaan, Oudebaan en F. Mombaersstraat komt de verkeersveiligheid in het gedrang door (te) snel rijdend verkeer. Ook vindt men de fietspaden in de F. Mombaersstraat onvoldoende en zijn er geen voetpaden aanwezig. Het ontbreken van fiets- en/of voetpaden is ook in de Engerstraat en de Everbergstraat een probleem. Het ontbreken van fietspaden in het centrum van Erps-Kwerps wordt als problematisch beschouwd, evenals het ontbreken van een veilige, gemarkeerde oversteekplaats van het Dorpsplein naar de Paddestraat en van Heuve naar de Engerstraat.

In de Zavelstraat, vooral ter hoogte van het kruispunt met de Kwerpsebaan, zorgen geparkeerde wagens voor onveilige situaties in het verkeer. Verder wordt er melding gemaakt van de aanwezigheid van zwaar verkeer ter hoogte van het kruispunt van de Zavelstraat met de Engerstraat, hetgeen gevaarlijke situaties creëert.

Ook het vluchtig afzetten van schoolkinderen en vervolgens het manoeuvreren van de wagen over het fiets- en voetpad in de schoolbuurt zorgt voor vele gevaarlijke situaties. Van dit probleem wordt het voorbeeld van het kruispunt van de Kwerpsebaan en de Oude Baan gegeven. Niet enkel het vluchtig afzetten van schoolkinderen zorgt er voor gevaarlijke manoeuvreerbewegingen, ook sluipverkeer dat aan het kruispunt van de Kwerpsebaan en de Kasteelstraat de schoolstraat ontdekt, blijkt zich hier schuldig aan te maken.



Kaart 22: schoolfietsroutes en knelpunten (bron: algemene bevraging en participatiemomenten).

Mogelijke maatregelen

Voor de deelgemeente Erps-Kwerps werden er in de loop van 2020 en 2021 verschillende verkeersstudies uitgevoerd. Deze onderzoeken omvatten o.a. een deelonderzoek 'schoolomgeving GBS De Klimop' en een deelonderzoek 'realiseren van veilige oversteken op schoolroutes' (zie 7.1 en 7.2). De resultaten van beide deelonderzoeken werden weergegeven in een maatregelenatlas, dit met de bedoeling om een globaal overzicht van mogelijke maatregelen te geven, die ook elders, in gelijkaardige situaties, kunnen worden toegepast in de gemeente Kortenberg.

Op de website van Bataljong staat een tekening met maatregelen voor veilige schoolomgevingen.¹¹



Figuur 7: mogelijke maatregelen voor een veiligere schoolomgeving (bron: Bataljong).

Het opmaken, en regelmatig actualiseren, van schoolvervoerplannen is een belangrijke schakel in het veiliger maken van schoolomgevingen. Deze schoolvervoerplannen vloeien voort uit een dialoog tussen school, gemeente, (groot)ouders en leerlingen.

De gemeente kan het charter werftransport¹² ondertekenen. Dit is een overeenkomst tussen de gemeente, de Bouwunie, Confederatie Bouw en FEMA om samen bij te dragen tot maximaal bereikbare, veilige en leefbare schoolomgevingen tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

4.4. Visie

Er moet eerst gezorgd worden voor voldoende comfortabele fietsinfrastructuur. Vervolgens kan, aan de hand van de kaart met alternatieve en veiligere schoolroutes uit het beleidsplan Trage Wegen en de kaart van het fietsroutenetwerk, de gemeente Kortenberg in samenwerking met de scholen een 'veilig naar school'-routeplan uitwerken en verspreiden naar de ouders om op deze manier meer kinderen te voet of met de fiets naar school te laten komen.

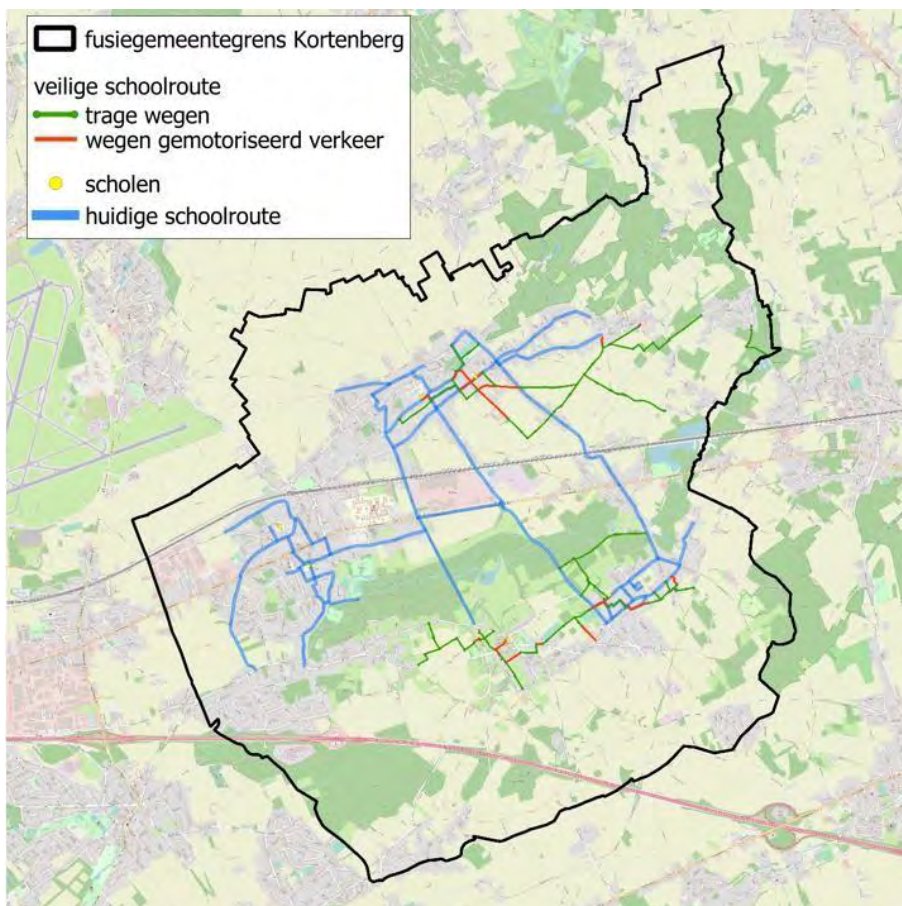
¹¹ <https://bataljong.be/boost-je-kennis/mobiliteit-door-de-ogen-van-kinderen-en-jongeren/autonomemobiliteit/veilige>

¹² www.charterwerftransport.be

Het is natuurlijk niet mogelijk om voor alle schoolroutes een alternatief te vinden. Sommige schoolroutes of delen van schoolroutes lopen nog steeds langs wegen voor gemotoriseerd verkeer. Voor deze delen kan de gemeente nagaan wat mogelijk is om de route of dit deel van de route veiliger te maken voor jonge fietsers en voetgangers, vb. fietsstraten, snelheidsbeperking, gescheiden fietspaden, weren van ongewenst verkeer, ...

Aanvullend is het nodig om per school te zorgen voor een veiligere, uniforme en herkenbare herinrichting van de schoolomgeving, denk bijvoorbeeld aan veilige oversteekplaatsen, voldoende verlichting, herkenbare schoolinrichting, ...

4.5. Ontwerp van het gewenste netwerk



Kaart 23: schoolroutes uit het beleidsplan Trage Wegen (2023, in opmaak).
5. THEMA 4 – COMMUNICATIE

5.1. Probleem- en doelstelling

5.1.1. Probleemstelling

De Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) haalde als vierde thema voor het mobiliteitsplan communicatie aan.

Communicatie, zowel intern als extern, is heel belangrijk. Interne communicatie tussen de verschillende gemeentelijke diensten zorgt ervoor dat projecten beter afgestemd worden op de verschillende beleidsplannen. Externe communicatie naar de inwoners toe zorgt ervoor dat er minder klachten zijn en dat inwoners meer inspraak krijgen in de beleidskeuzes van het gemeentebestuur.

5.1.2. Doelstelling

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

5.2. Onderzoeksvragen

- Hoe kan op een vlotte en duidelijke manier naar de inwoners gecommuniceerd worden over toekomstige maatregelen, projecten en onderzoeksresultaten op vlak van mobiliteit binnen de gemeente?
- Hoe kan de afstemming van beleidsvisies tussen de gemeentelijke diensten onderling nog vlotter verlopen?

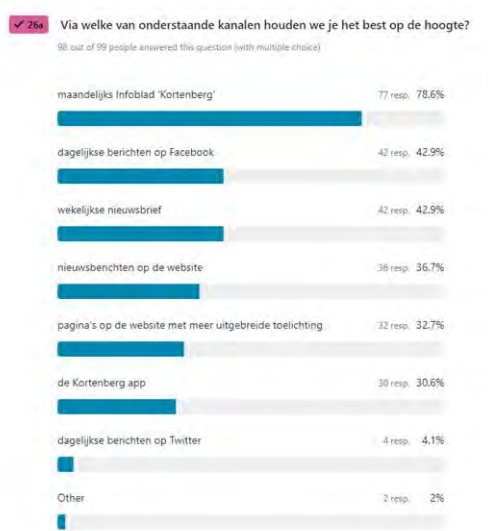
5.3. Analyse van het onderzoek

Het thema 'Communicatie' focust op het optimaliseren van de externe en interne communicatie, en deze natuurlijk inzake mobiliteitsaspecten.

- 5.3.1. Onderzoeksvraag 1: hoe kan op een vlotte en duidelijke manier naar de inwoners gecommuniceerd worden over toekomstige maatregelen, projecten en onderzoeksresultaten op vlak van mobiliteit binnen de gemeente?
-

Tijdens de algemene bevraging in kader van het participatietraject voor de herziening van het mobiliteitsplan werd ook het thema 'communicatie' bevraged. Er werd gevraagd aan de inwoners via welke manier ze het best op de hoogte worden gehouden over mobiliteitsaspecten door de

gemeente. Het maandelijkse infoblad 'Kortenberg', de dagelijkse berichten op facebook en de wekelijkse nieuwsbrief staan hierbij bovenaan.



Figuur 8: resultaten algemene bevraging rond communicatie m.b.t. het mobiliteitsplan Kortenberg.

In 2020 werd door de gemeente zelf een grote bevraging rond algemene communicatie georganiseerd bij de inwoners. Als algemene conclusie kwam daaruit naar voren dat er een intens gebruik is van sociale media om op de hoogte te blijven van projecten binnen de gemeente. Ook het maandelijks infoblad is hiervoor een belangrijke bron. De belangrijkste aandachtspunten waren:

- meer info over de beslissingen van de gemeenteraad en het college.
- meer betrokkenheid van inwoners.
- tijdiger info over wegen- en infrastructuurwerken.

Als gewenste communicatie-investeringen vonden 6 inwoners op 10 vooral een gemeentelijke app met informatie over evenementen, wegenwerken, huisvuilophaling, ... en een ruimere inzet van Be-Alert prioritair. Ook het gemeentelijk infoblad blijft voor vele inwoners een zeer belangrijke bron van informatie over het reilen en zeilen in de gemeente.

5.3.2. Onderzoeksvraag 2: hoe kan de afstemming van beleidsvisie tussen de gemeentelijke diensten onderling nog vlotter verlopen?

Uit navraag bij de dienst communicatie blijkt dat er nog geen gemeentelijk communicatieplan werd opgemaakt, ook niet omtrent de interne communicatie.

5.3.3. Communicatieplan

Met opmerkingen [EV28]: Zie <https://www.kortenberg.be/resultaten-communicatiebevraging-kortenberg-2020pdf>. Op slides 17 en 20 zie je duidelijk dat de bewonersbrieven ook erg geapprecieerd worden. Niet terug te vinden in de tabel? Kan daar ook nog iets over gezegd worden?

Met opmerkingen [EV29]: Het maandelijkse infoblad blijft voor de meeste inwoners echter de belangrijkste bron van informatie. Ook de digitale nieuwsbrief van de gemeente kan op veel interesse rekenen. Daarnaast worden ook bewonersbrieven (in de brievenbus) erg op prijs gesteld.

Met opmerkingen [EV30]: De belangrijkste

Met opmerkingen [EV31]: het

Met opmerkingen [EV32]: nog in opmaak is, ook omtrent de interne communicatie. Er werden wel acties ondernomen met het oog op interne afstemming en domeinoverschrijdende samenwerking tussen gemeentelijke diensten. Er werd midden 2020 een extra communicatiedeskundige aangeworven specifiek om als brugfiguur tussen de dienst Communicatie en de diensten van de afdeling Grondgebiedszaken (waaronder naast mobiliteit ook infrastructuurprojecten, omgeving en milieu) op te treden. Deze communicatiedeskundige maakt deel uit van project- en overlegorganen van de afdeling Grondgebiedszaken. Daarnaast is er ook een communicatiebriefingdocument ter beschikking van de gemeentelijke diensten dat deel zal uitmaken van het communicatiebeleidsplan en dat de diensten moet helpen om het communicatieplan voor specifieke projecten op te maken in samenspraak met de dienst Communicatie.

In een communicatieplan wordt beschreven wat communicatie juist is, welke doelgroepen onderscheiden kunnen worden, welke boodschap overgebracht dient te worden en welke communicatiemiddelen hiervoor het best gebruikt worden. Er wordt stilgestaan bij de communicatiemiddelen die beschikbaar zijn binnen de gemeente en waartoe goede communicatie kan bijdragen¹³.

Een strategisch communicatieplan **vormt de eerste belangrijke stap** om het communicatiebeleid en het organisatiebeleid van een gemeente met elkaar in overeenstemming te brengen. Het helpt een gemeente om een coherent communicatiebeleid te voeren, zowel intern binnen de gemeente als extern naar burgers toe¹⁴. Het imago van een gemeente wordt sterk beïnvloed door de communicatie, zowel intern als extern.

Met opmerkingen [EV33]: is een belangrijke leidraad

Mobiliteit is de afgelopen jaren een zeer belangrijk thema geworden. Het is een thema waar iedereen een mening over heeft en deze mening verandert naargelang welke plaats wordt ingenomen in het verkeer, namelijk voetganger, fietser, autobestuurder, gebruiker van het openbaar vervoer, ...

In een communicatieplan kan extra aandacht besteed worden over de communicatie rond mobiliteit. Onder meer een participatietraject, zoals bij het opstellen van dit mobiliteitsplan, kan hierin worden uitgewerkt.

5.4. Visie

Communicatie is de link tussen de gemeente en haar doelgroepen. **Het** helpt de gemeente in het bereiken van haar doelen. Elke vorm van communicatie, die door het gemeentebestuur wordt uitgestuurd, bepaalt mee het imago van de gemeente.

Met opmerkingen [EV34]: Ze

Communicatie **als** hefboom om duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren bij inwoners en bezoekers. De gemeente streeft ernaar om actief in te zetten op zowel informeren als sensibiliseren. De gemeente wenst bv. niet enkel te informeren over geplande wegenwerken en minder hinder maatregelen, maar zet de communicatiemiddelen ook actief in om te sensibiliseren via vb. mobiliteitscampagnes en lopende projecten en om realisaties van het mobiliteitsbeleid in de verf te zetten. Daarnaast is afstemming met bovenlokale actoren (bv. De Lijn) noodzakelijk **in kader** van communicatie naar reizigers voor de uitrol van basisbereikbaarheid.

Met opmerkingen [EV35]: is ook een

Met opmerkingen [EV36]: in het kader

De gemeente Kortenberg beschikt over verschillende externe en interne communicatiemiddelen. Het is de bedoeling om deze op de juiste manier en voor het juiste doel te gebruiken, om zo de inwoners en medewerkers van de gemeente op de hoogte te houden van en, waar nodig, te betrekken bij de mobiliteitsprojecten, -beleid, -campagnes en geplande wegenwerken binnen de gemeente.

5.5. Ontwerp van **het gewenste netwerk**

Met opmerkingen [EV37]: de gewenste actie

¹³ <https://overheid.vlaanderen.be/organisatie/projectmanagement/communicatieplan>

¹⁴ Een strategisch communicatieplan voor een overheidsorganisatie uitwerken. Gids voor de federale communicatoren (2010), https://fedweb.belgium.be/sites/default/files/downloads/broch_commcollection19_plan_com_strategique_nl.pdf

In het geactualiseerde mobiliteitsplan zal, als actiepunt, de opmaak van een uitgediept hoofdstuk rond het thema 'mobiliteit', binnen een bestaand of op te maken algemeen communicatieplan, worden opgenomen.

Met opmerkingen [EV38]: het

Met opmerkingen [EV39]: algemene

6. DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO

Het duurzame mobiliteitsscenario uit het huidige mobiliteitsplan wordt herzien aan de hand van volgende nieuwe beleidsplannen en -visies:

- Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant (conceptnota).
- Regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven (synthesenota).
- Beleidsplan Trage Wegen 2023 (in de laatste fase van opmaak).

De geactualiseerde versie van het duurzame mobiliteitsscenario wordt opgenomen in het uiteindelijke mobiliteitsplan.

7. BIJLAGEN

7.1. Verkeersonderzoek Erps-Kwerps 'Deelonderzoek: schoolomgeving GBS De Klimop'

7.2. Verkeersonderzoek Erps-Kwerps 'Deelonderzoek: realiseren van veilige oversteken op schoolroutes'

7.3. Verslag van het participatiemoment op 01 december 2022 tijdens de opmaak van de uitwerkingsnota

Marlies Vervoort

Van: Mobiliteit Kortenberg <Mobiliteit@kortenberg.be>
Verzonden: donderdag 30 maart 2023 12:39
Aan: Griet Valkenaers; Marlies Vervoort
CC: Hanne Schuermans; Communicatie Kortenberg
Onderwerp: uitwerkingsnota - workshop

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Beste,

Na vergelijking met de knelpunten die ter sprake kwamen in de tweede workshop door de deelnemers met deze die besproken worden in de uitwerkingsnota, merken we op dat er toch enkelen niet opgenomen werden, al dan niet met een reden. Onderstaande een opsomming :

- Dalemstraat (fietspad slechts in 1 richting – toekomstgezien dient hier in andere richting ook fietspad te komen, maar onteigeningen nodig)
- Leuvensesteenweg – doorstroming tussen Prinsendreef en Stationstraat (als oorzaak sluipverkeer), kruispunt met Schoonaardestraat (auto's voorrang op fietsers en voetgangers), kruispunt met Meerbeeksesteenweg (onveilige oversteek voor fietsers en voetgangers)
- Vissegatstraat
- Wijnegemhofstraat : veilige oversteek voor schoolkinderen voorzien thv Sint-Antoniussstraat
- Kruisstraat : fietsers en voetgangers maken hier plaats voor auto en bus
- Minneveldstraat : gevaarlijk voor fietsers door veel geparkeerde auto's en soms heel beperkte zichtbaarheid
- Fietsroute Meerbeek – Bertem ook op kaart zetten (F203)

Met vriendelijke groeten

Elke Verhoeven
Celhoofd dienst Mobiliteit
Gemeentebestuur Kortenberg
Celhoofd dienst Mobiliteit
De Walsplein 30 - 3070 Kortenberg
T: 02 755 30 70

www.kortenberg.be

[Schrijf u in op de elektronische nieuwsbrieven van de gemeente.](#)

Volg ons op [Facebook](#) en [Twitter](#).

Opmerkingen dienst mobiliteit provincie Vlaams-Brabant bij de uitwerkingsnota: PSG 30/03/2023

Fiets

1. missing links aanpakken

Fietssnelweg F3

Voor de F3 gaat de dienst mobiliteit van de provincie een inventaris opmaken van zogenaamde 'quick wins' (na de paasvakantie 2023). Deze zullen voorgelegd worden aan de gemeentebesturen. Mogelijks zullen hier voor Kortenberg nog aanvullende knelpunten naar voor komen. Contactpersoon hiervoor bij de provincie is: kris.lambrechts@vlaamsbrabant.be

BFF

Vanaf p. 16 worden knelpunten op het BFF aangeduid. We suggereren om hier ook de Noodbosweg mee in op te nemen aangezien dit een belangrijke toegangsweg wordt naar het toekomstige sportcomplex.

Graag geven we hier ook nog volgende opmerking mee die we eerder gaven in ons advies op de scopingsnota van het RUP sportinfrastructuur noodbosweg

- We zien via Streetview in de berm tegenover het projectgebied dat er wagens en vrachtwagens geparkeerd staan. Wanneer hier vooral trage weggebruikers van de weg gebruik zullen maken om de site te bereiken of de weg gebruiken als verbinding naar de N2 vanuit de F3, zou het aangewezen zijn om een parkeerverbod in deze berm te kunnen onderzoeken.
- Gezien mogelijke conflicten die kunnen ontstaan tussen gemotoriseerd verkeer dat de site zal trachten te bereiken en de actieve weggebruikers naar de site en tussen de N2 en de F3, zou een onderzoek om de Noodbosweg te verbreden in functie van de aanleg van een fiets/voetpad wel aangewezen zijn. Eventueel zou de berm die nu gebruikt wordt om vrachtwagens te parkeren kunnen aangewend worden om die strook voor 'actieve weggebruikers' aan te leggen, maar de eigendomsstructuur van deze strook zal dan moeten uitgezocht worden.

Lokaal fietsroutenetwerk

p. 29: Belangrijk is ook dat het lokaal fietsroutenetwerk inzet op de aantakking op de fietssnelweg F3. Ook raden we aan voldoende aantakkingen te voorzien vanaf de toekomstige F203 onder de N2 naar de dorpskern.

2. Verlichting bewegwijzering

Geen bijkomende opmerkingen

3. Fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten

Verordeningen

Op p. 22 lezen we: De gemeente KAN er voor 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.


We suggereren om niet alleen bepalingen op te nemen i.v.m. fietsparkeerplaatsen maar ook autoparkeernormen uit te werken. We raden aan om in de verordening **minimale fietsparkeernormen** op te nemen. In het fietsvademeccum raadt men aan om minstens 1 fietsparkeerplaats per hoofdkussen te voorzien en per extra slaapkamer 1 extra. Ook voor verkeersaantrekkende voorzieningen zoals handelszaken of horecazaken is het aangewezen fietsparkeernormen te voorzien. Wij suggereren om hierbij sturend te werk te gaan. Dat wil zeggen te vertrekken van de gewenste modal shift. Naast het aantal zijn ook bepalingen rond comfort van belang zowel voor fietsstallingen bij woningen als bij verkeersaantrekkende voorzieningen (overdekt, indien mogelijk inpandig voor woningen, voldoende ruim en dicht bij dan de autoparkeerplaatsen).

Bij het uitwerken van autoparkeernormen voor woningen en gebouwen raden we af om te werken met minimale normen omdat dit een overaanbod van parkeerplaatsen in de hand kan werken. Als men werkt met maximum normen riskeert men dan weer dat er onvoldoende parkeerplaatsen worden voorzien en de parkeerbehoefte op het openbaar domein wordt afgewenteld. Werken met een vork tussen minimum en maximum is het meest aangewezen. Belangrijk hierbij is dat ook gemotiveerd afwijken naar beneden mogelijk moet zijn om projecten die willen inzetten op minder autoverkeer mogelijk te maken (bvb. bij cohousing projecten, of minder parkeerplaatsen in ruil voor het voorzien van een deelauto bij meergezinswoningen).

Fietsberaad geeft volgende aanbevolen parkeernormen voor auto's bij woningen:

Aanbevolen parkeernormen voor auto's

Woning/appartement <100m²



Type gemeente	Centrumsteden		Kleine steden en dorpen	
	min	max	min	max
Ligging				
Kerngebied/Stationsomgeving	0	0,75	0,5	1
Rand rond kern/(subkern)	0,25	1,25	0,75	1,50
Overig	0,5	1,50	1	1,75

Woning/appartement >100m²

Type gemeente	Centrumsteden		Kleine steden en dorpen	
	min	max	min	max
Ligging				
Kerngebied/Stationsomgeving	0	1	0,5	1,50
Rand rond kern/(subkern)	0,25	1,50	0,75	1,75
Overig	0,5	1,75	1	2

Tabel 2: Aanbevolen parkeernormen voor auto's, Fietsberaad Vlaanderen 2019

Uit: <https://fietsberaad.be/documenten/cahier-nr-5-parkeer-en-stallingsnormen/>

Voor het bepalen van fiets- en autoparkeerstandaarden aan scholen, kantoren, sportvelden en supermarkten heeft fietsberaad volgend interessant cahier uitgebracht:

<https://fietsberaad.be/documenten/addendum-cahier-nr-5-hoe-auto-en-fietsparkeerstandaarden-kunnen-bijdragen-tot-toekomstgericht-mobiliteitsbeleid/>

Bij het uitwerken van de voorschriften kan ook de bouwcode als klimaattool inspirerend werken. Deze toolbox wil, niet alleen voor mobiliteit, ondersteunend werken om stedenbouwkundige verordeningen meer klimaatgericht te maken.

[De bouwcode als klimaattool | Bond Beter Leefmilieu](#)

Strategische plaatsen voor fietsenstallingen

Op p. 23 worden strategische plaatsen voor fietsenstallingen aangeduid.

We raden aan om ook het toekomstige sportcomplex aan te duiden als strategische plaats

Misschien is het een optie om ook fietsstallingen te voorzien aan de N2 om de combinatie fiets/openbaar vervoer (de bus naar Leuven) te vergemakkelijken. Met de F3 geraakt men makkelijk in Leuven maar misschien dat er mensen zijn, vooral onder de N2, die vinden dat de omrijfactor naar de F3 te groot is en verkiezen om met de fiets tot aan de bushalte op de N2 te gaan en zo verder naar Leuven. Ook voor scholieren die naar de middelbare school gaan kan dit een optie zijn.

Fietsbibliotheken

We geven hier de suggestie om ook te denken aan de oprichting van een fietsbibliotheek. Een fietsbibliotheek is een uitleenpunt met kwalitatieve tweedehandsfietsen voor 2 tot 12-jarigen en bij uitbreiding voor kwetsbare jongeren en volwassenen. Een fietsbibliotheek werkt met ingezamelde fietsen die door vrijwilligers hersteld worden voor ze in het ontleencircuit opgenomen worden. Het uitleenpunt wordt open gehouden door vrijwilligers. Iedereen kan een fiets ontlenen aan een beperkte bijdrage per fiets per jaar. Wanneer een gebruiker nood heeft aan een grotere fiets, kan die ingeruild worden. Tijdens de huurperiode staat de ontleners zelf in voor het onderhoud en eventuele herstellingen aan de fiets. Voor het oprichten van een fietsbibliotheek kan samengewerkt worden met beweging.net. Indien hierin interesse is kan er via de dienst mobiliteit meer informatie bezorgd worden.

Strategische plaatsen voor openbare fietslaadpunten

Komt de toekomstige fietsenstalling aan het sportcomplex ook niet in aanmerking om een oplaadpunt te installeren? Ook hier zullen bezoekers voor langere tijd aanwezig zijn. We raden aan om aan het sportcomplex voldoende fietsparkeerplaatsen te voorzien. Voor de berekening van het aantal verwijzen we hier opnieuw naar het cahier van fietsberaad.

Veilig naar school

We lezen op p. 59 dat men er aan denkt om een 'veilig naar schoolrouteplan' uit te werken. Scholen kunnen hiervoor via Dr. Mobi subsidie voor aanvragen. Deze subsidie is bedoeld voor mobiliteitsprojecten op school o.a. het aankopen van verkeerseducatief materiaal, loopfietsen, fietsen voor schooluitstappen, schoolroudekaart, etc ...

[Mobiliteitsprojecten op school \(vlaamsbrabant.be\)](http://vlaamsbrabant.be)

[Verder ondersteunt de provincie gemeentebesturen en scholen om in te zetten op een veilige schoolomgeving via advies en subsidie.](#) Voor het veilig maken van de schoolomgeving kan er altijd advies gevraagd worden aan de dienst mobiliteit. Wij hechten hierbij belang aan participatie van alle partners (school, stad, politie, provincie).

[Infrastructurele ingrepen voor stappers en trappers op prioritaire schoolroutes \(vlaamsbrabant.be\)](http://vlaamsbrabant.be)

Ook Vlaanderen heeft een subsidiereglement voor het verbeteren van de verkeersveiligheid aan de schoolomgevingen.

[Subsidies aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolomgevingen | Vlaanderen.be](http://vlaanderen.be)

Sluipverkeer

Hier hebben we geen verder opmerkingen enkel de tip om in te schrijven op het webinar op 25/04/2023 van het VVSG i.v.m. de nieuwe inrichtingsprincipes voor de lokale wegen. Deze zijn onlangs verschenen en bieden een houvast voor het inrichten van de lokale wegen in de gemeente.

[Nieuwe inrichtingsprincipes lokale wegen: wat moet je weten \(vvsg.be\)](https://www.vvsg.be/nieuwe-inrichtingsprincipes-lokale-wegen-wat-moet-je-weten)

Communicatie

Bij communicatie zien wij ook nog een luik weggelegd voor communicatie tussen de gemeente en verkavelaar/bouwonderneming. De gemeente kan bij grote projecten aandacht vragen voor mobiliteit of bepaalde lasten opleggen naar duurzame mobiliteit toe: vb; parkings voorzien voor deelmobiliteit, voldoende en kwalitatieve fietsstallingen voorzien, oplaadpunten voor elektrische wagens en fietsen voorzien, eventueel buurtfietsstallingen incorporeren in een groot project, mogelijkheid van gedeeld parkeren onderzoeken, geclusterd parkeren, ...

Voor inspiratie verwijzen we naar de bouwcode als klimaattool.

- [bouwcode handboekdigitaal0728-2.pdf \(vrp.be\)](https://www.vrp.be/bouwcode-handboekdigitaal0728-2.pdf)

Van: Lien Bauwens <Lien.Bauwens@delijn.be>

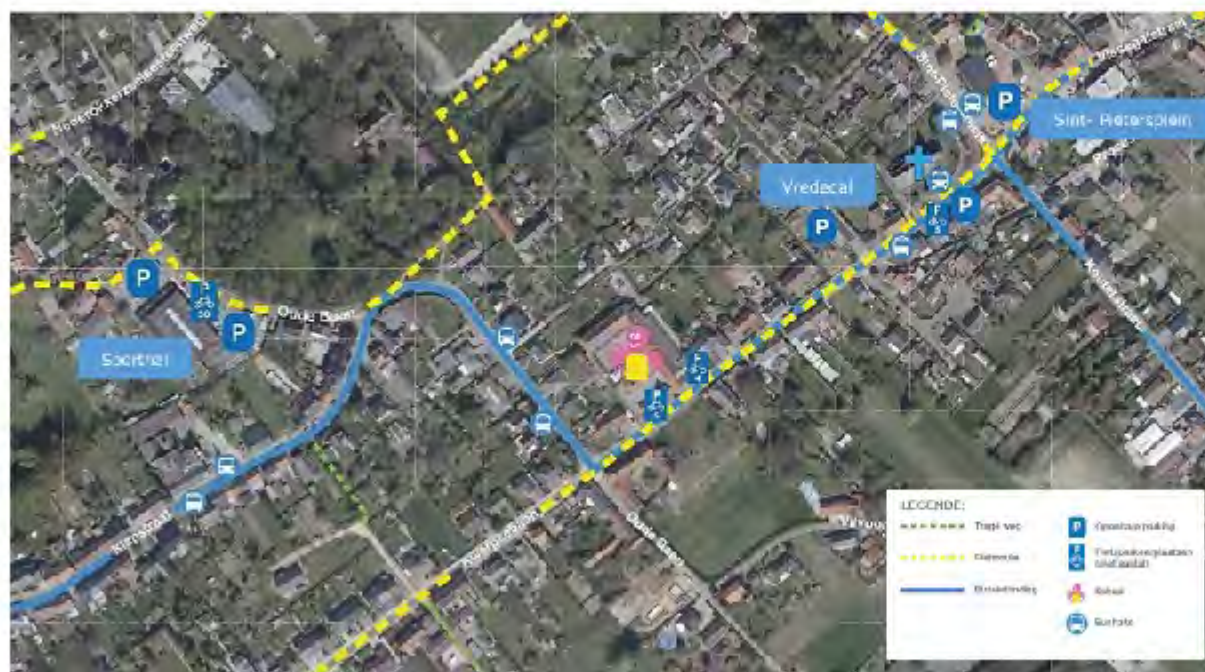
Verzonden: donderdag 30 maart 2023 17:28

Aan: Elke Verhoeven <Elke.Verhoeven@kortenberg.be>

Onderwerp: FW: Documenten uitwerkingsnota ter voorbereiding van projectstuurgroep mobiliteitsplan Kortenberg 30 maart 2023

Dag Elke,

Ik zag alvast onderstaand kaartje waarvan de bushaltes niet meer kloppen:



Figuur 3: parkeersituatie t.b.v. van de school

Mvg,

Lien



30 MAART 2023

Mobiliteitsplan Kortenberg - uitwerkingsnota

Voorstelling Projectstuurgroep



Inhoudstafel

- Uitwerkingsnota – algemeen
- Onderzoeksvragen:
 - Thema 1: fietsroutenetwerk
 - Thema 2: sluipverkeer
 - Thema 3: veilig naar school (schoolroutes en schoolomgevingen)
 - Thema 4: communicatie

Mobiliteitsplan Kortenberg

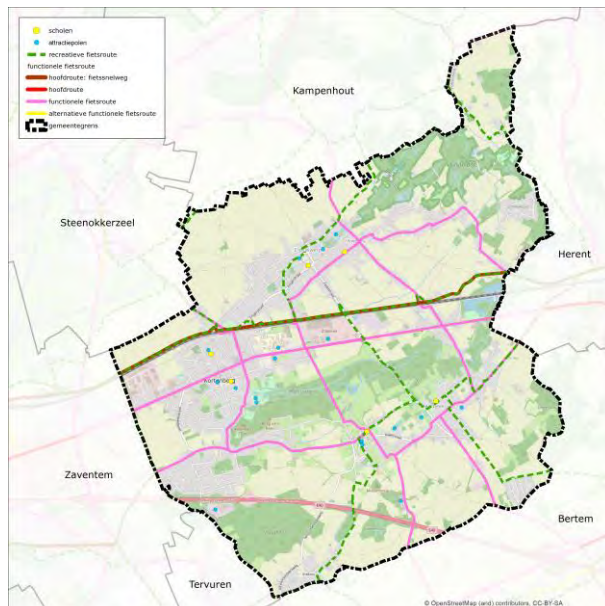
UITWERKINGSNOTA - ALGEMEEN

- Samenvatting van de verkenningsnota
- Analyse van de vier thema's aan de hand van de onderzoeksvragen
- Een gemeentelijke visie per thema en ontwerp van gewenste netwerk

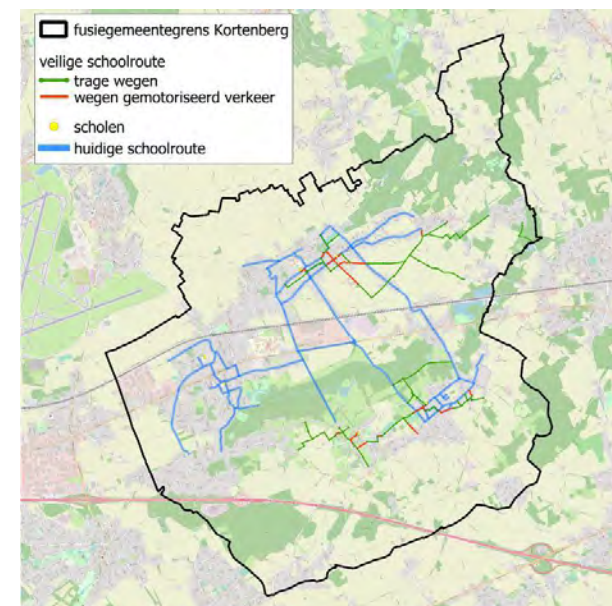
Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - FIETSROUTENETWERKEN

- **Onderzoeksvraag 1:** welke fietsroutes moeten aangevuld worden op de kaart van de fietsroutenetwerken?
 - F203
 - Lokale fietsroutenetwerk:
 - fijnmaziger en wegwerken van missing links
 - schoolroutes via trage wegen
 - trage wegen in het algemeen



Bestaand fietsroutenetwerk met attractiepolen

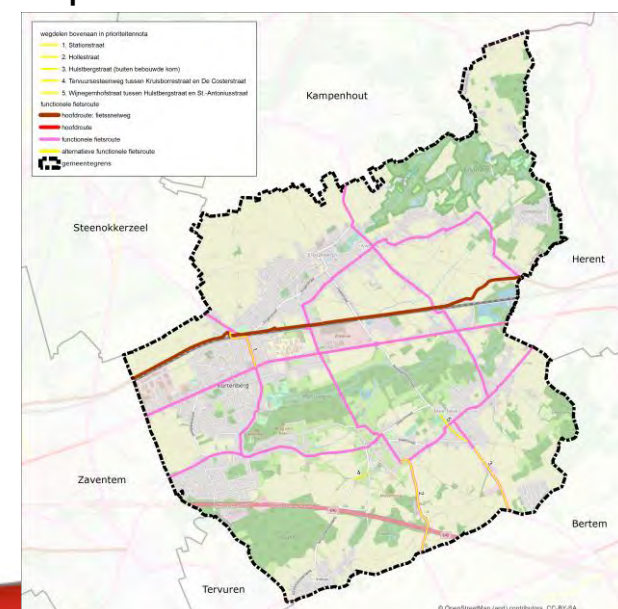
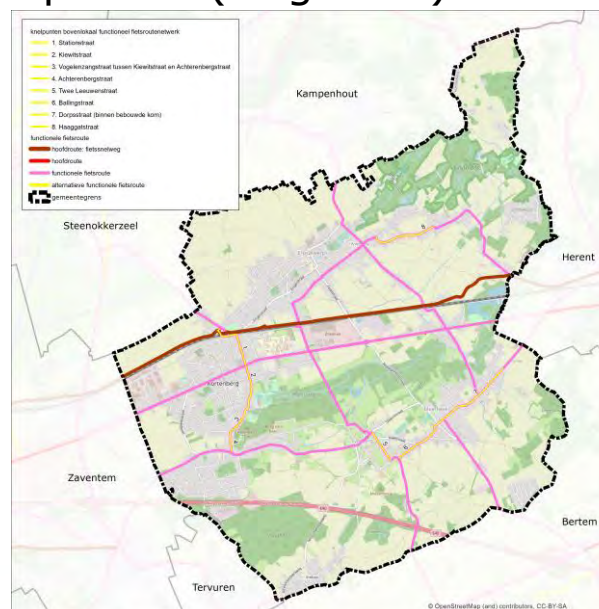
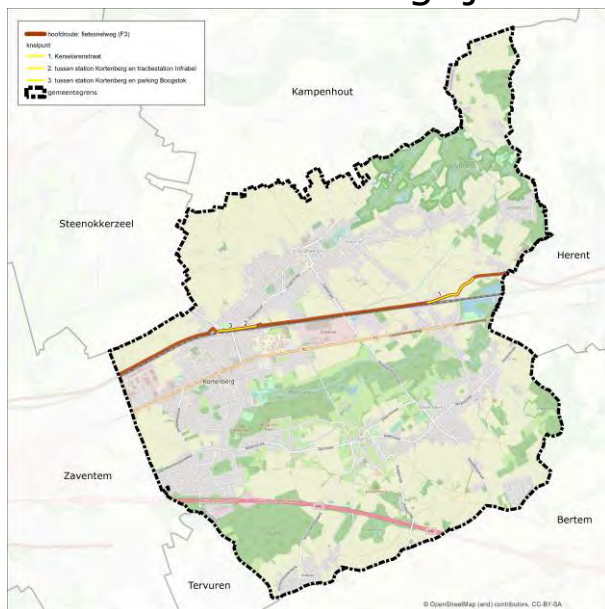


Schoolroutes uit beleidsplan trage wegen (in opmaak)

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - FIETSROUTENETWERKEN

- **Onderzoeksvraag 2:** welke onderdelen van de fietsroutenetwerken beschikken niet over fietsinfrastructuur en voldoen niet aan de normen?
 - Vademecum 'Fietsvoorzieningen'
 - Gemeentelijke fietsprioriteitennota: knelpunten:
 - F3
 - Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
 - Belangrijkste knelpunten (wegdelen) uit de fietsprioriteitennota



Mobiliteitsplan Kortenberg

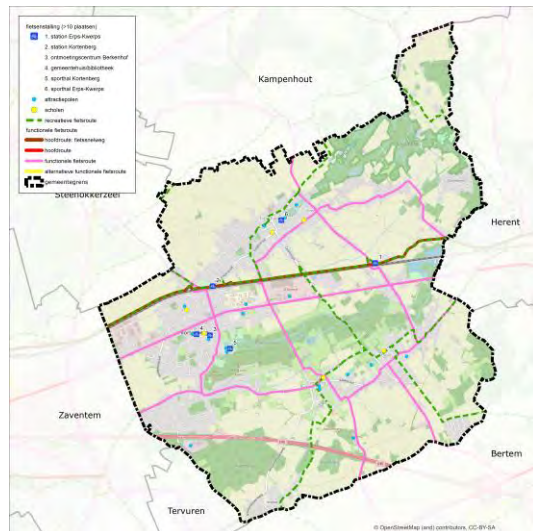
UITWERKINGSNOTA - FIETSROUTENETWERKEN

- **Onderzoeksvraag 3:** hoe kan de bewegwijzering van het lokale fietsroutenetwerk op een duidelijke manier gebeuren?
 - Bestaande bewegwijzering:
 - Bovenlokale fietsroutenetwerken
 - Toeristisch – recreatieve netwerken
 - Bewegwijzering voor lokale fietsroutenetwerk

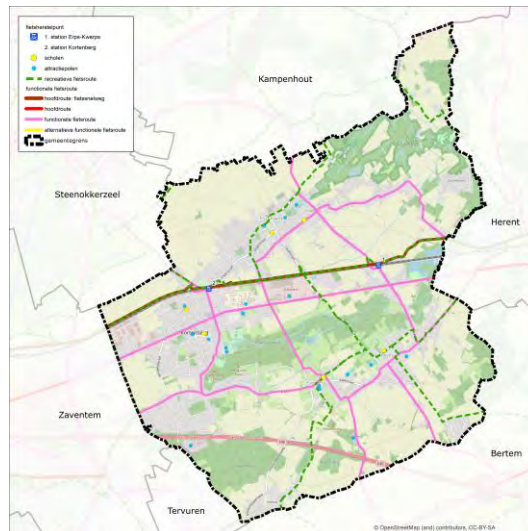
Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - FIETSROUTENETWERKEN

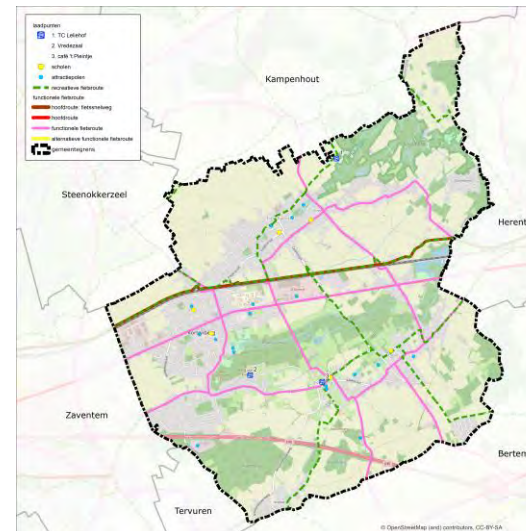
- **Onderzoeksvraag 4:** waar in de gemeente is nood aan bijkomende fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstelpunten?
 - Definitie – inrichting – strategische plaatsen
 - Hoppinpunten
 - Definitie – inrichting – toekomstige hoppinpunten bepaald door de VVR



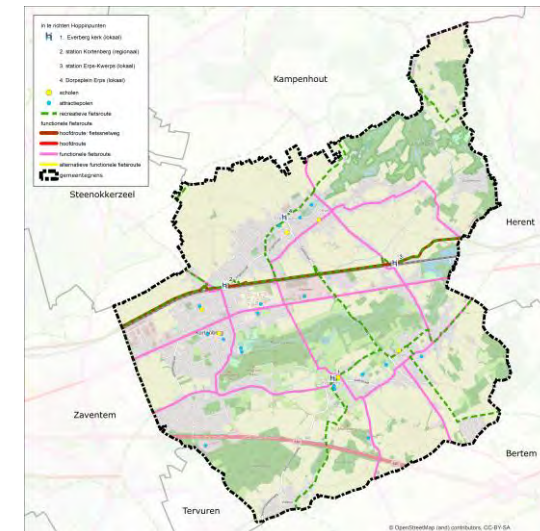
Bestaand fietsenstallingen met minstens 10 plaatsen



Openbare fietsherstelpunten



Openbare fietslaadpunten



In te richten Hoppinpunten

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - FIETSROUTENETWERKEN

- **Gemeentelijke visie:**
 - Lokale fietsroutenetwerk uitbreiden door trage wegen
 - Bereikbaarheidsplannen scholen, bedrijven en attractiepolen
 - Recreatieve fietsroutes
 - Inrichting fietspaden conform vademecum 'fietsvoorzieningen'

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - SLUIPVERKEER

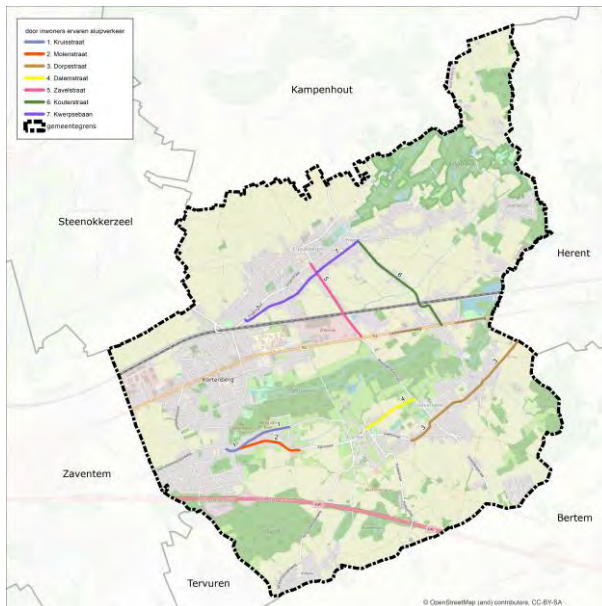
- **Onderzoeksvraag 1:** wat verstaan we onder het aan te pakken sluiпverkeer, welke verkeersstromen worden wel/niet beschouwd als sluiпverkeer?
 - Bepalen definitie 'sluiпverkeer'

“Sluiпverkeer is alle doorgaand verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust (vaak doorheen woonbuurten).”

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - SLUIPVERKEER

- **Onderzoeksvraag 2:** waar bevinden zich de knelpunten inzake sluipverkeer in de gemeente Kortenberg? Waar liggen de sluiproutes?
 - Antwoorden participatie tegenover effectieve tellingen:
 - Ten noorden van de N2: Zavelstraat – Kouterstraat – Stationsstraat
 - Tussen de N2 en de E40
 - Conclusies



Ervaring van inwoners



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - SLUIPVERKEER

- **Onderzoeksvraag 3:** zijn de (te meten) intensiteiten in overeenstemming met de categorisering van de wegen?
 - Huidige tegenover de nieuwe wegencategorisering
 - Nieuw snelheidsregime

Straatnaam	Geldend snelheidsregime	Gemeten V85-snelheid	Beoordeling
Stationsstraat	50	37/38	0
Zavelstraat	50	49/47	0
Sterrebeeksesteenweg	50	49/48	0
Vogelenzangstraat	50	48/45	0
Wijnegemhofstraat	70	48/49	0
Dorpsstraat	50	47/47	0
Kloosterstraat	30	29	0
Hollestraat	70	70/67	-1 / 0
Engerstraat	30	34	-1
Kwerpsebaan (2)	30	34/34	-1
Kouterstraat	50	50/50	-1
Hoogveldstraat	50	57/50	-1
Annonciadenstraat	30	35/34	-1
Alfons Dewitstraat	30	35/34	-1
Kwerpsebaan	50	62/61	-2
Ballingstraat	50	59/58	-2
Kerkhoflaan	30	37/36	-2
Dalemstraat	50	61/68	-2 / -3
Prinsendreef	30	44/47	-3
Wolvestraat	30	45	-3

Beoordeling gemeten snelheden t.o.v. geldende snelheidsregimes

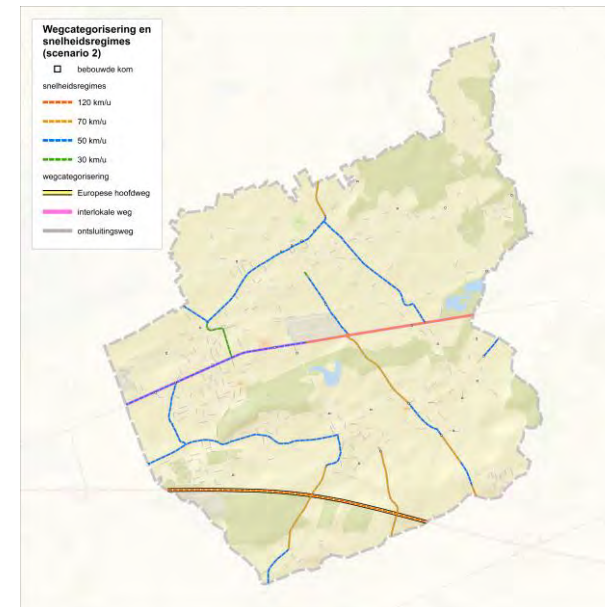
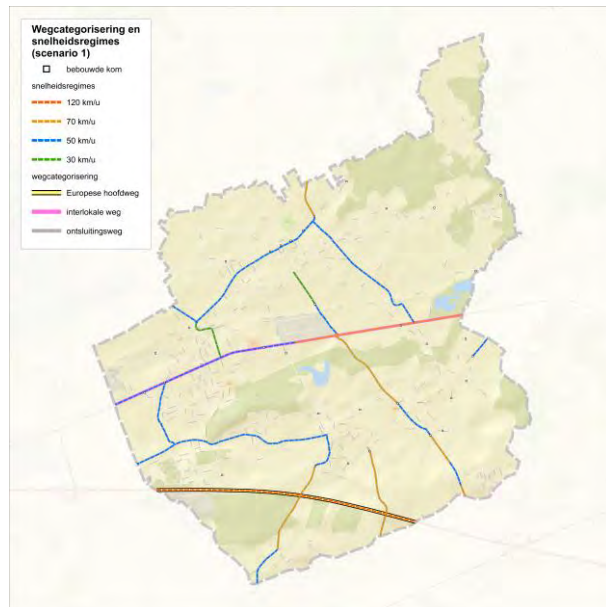
Straatnaam	Wegcategorie	Capaciteit (i.f.v. leefbaarheid) (pae/u/rijrichting)	Gemeten intensiteit	Restcapaciteit
Sterrebeeksesteenweg	Lokale weg type II	650	506	22%
Stationsstraat	Lokale weg type I	650	527	19%
Zavelstraat	Lokale weg type III	250	525	-110%
Vogelenzangstraat	Lokale weg type II	400	140	65%
Wijnegemhofstraat	Lokale weg type I	650	282	57%
Dorpsstraat	Lokale weg type II	400	181	55%
Kloosterstraat	Lokale weg type III	250	67	73%
Hollestraat	Lokale weg type II	650	167	74%
Engerstraat	Lokale weg type III	250	75	70%
Kwerpsebaan (2)	Lokale weg type II	400	164	59%
Kouterstraat	Lokale weg type II	400	80	80%
Hoogveldstraat	Lokale weg type III	250	156	38%
Annonciadenstraat	Lokale weg type II	400	196	51%
Alfons Dewitstraat	Lokale weg type III	250	52	79%
Kwerpsebaan	Lokale weg type III	250	350	-40%
Ballingstraat	Lokale weg type II	400	83	79%
Kerkhoflaan	Lokale weg type III	250	58	77%
Dalemstraat	Lokale weg type III	250	289	-16%
Prinsendreef	Lokale weg type III	250	109	56%
Wolvestraat	Lokale weg type III	250	277	-11%

Beoordeling gemeten verkeersintensiteiten t.o.v. theoretische wegcapaciteiten

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - SLUIPVERKEER

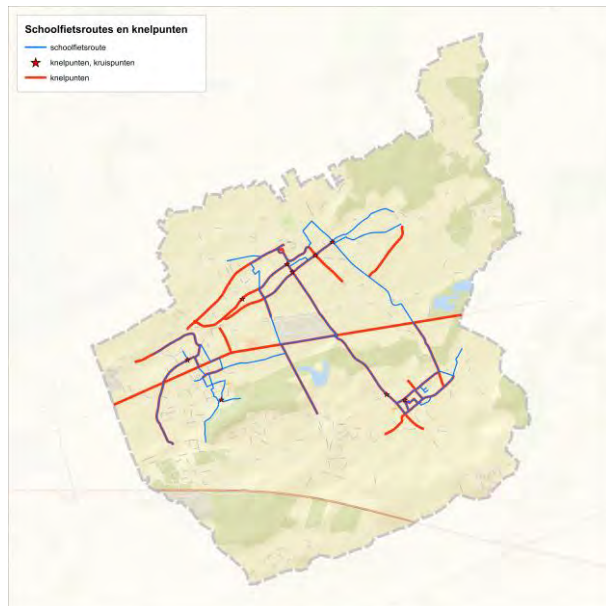
- **Gemeentelijke visie:**
 - Weren van sluipverkeer
 - Mogelijke maatregelen
 - Nieuwe wegcategorisering en bijhorende snelheidsregimes
 - Gemeentegrensoverschrijdende aanpak



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA – VEILIG NAAR SCHOOL

- **Onderzoeksvraag 1:** wat zijn de bestaande/meest gebruikte schoolroutes? Zijn er missing links in het netwerk voor zachte weggebruikers in de schoolroutes? Welke schoolfietsroutes moeten toegevoegd worden aan het fietsroutenetwerk?
 - Huidige schoolroutes tegenover de alternatieve schoolroutes langs de trage wegen (beleidsplan trage wegen, in opmaak)



Uit ervaring inwoners

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA – VEILIG NAAR SCHOOL

- **Onderzoeksvraag 2:** zijn de verkeersintensiteiten en de snelheid bij de scholen in overeenstemming met de wegencategorisering? Waar is sprake van (te) hoge intensiteiten? Liggen de scholen effectief langsheen gekende sluiproutes en hoe wordt sluipverkeer vandaag geweerd in de schoolomgevingen?
 - Tellingen in de schoolomgevingen: intensiteit en snelheid
 - Schoolstraten



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA – VEILIG NAAR SCHOOL

- **Onderzoeksvraag 3:** wat zijn de (verkeers)onveilige punten in de schoolomgevingen en hoe kan dit herkenbaar gemaakt worden?

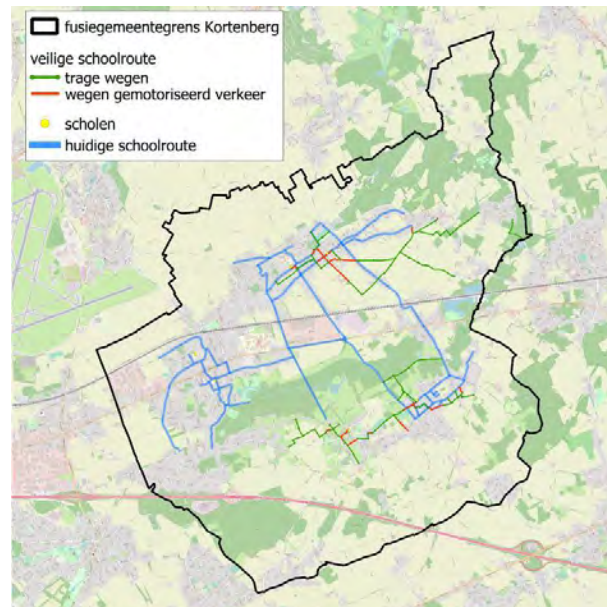
- Algemeen
 - Onderzoek schoolomgeving De Klimop
 - Onderzoek veilige oversteken op schoolroutes
- Per school:
 - De regenboog, Kortenberg
 - Hertog Jan, Kortenberg
 - De negensprong, Everberg
 - De boemerang, Meerbeek
 - De Klimop en Mater Dei, Erps-Kwerps
- Mogelijke maatregelen



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA – VEILIG NAAR SCHOOL

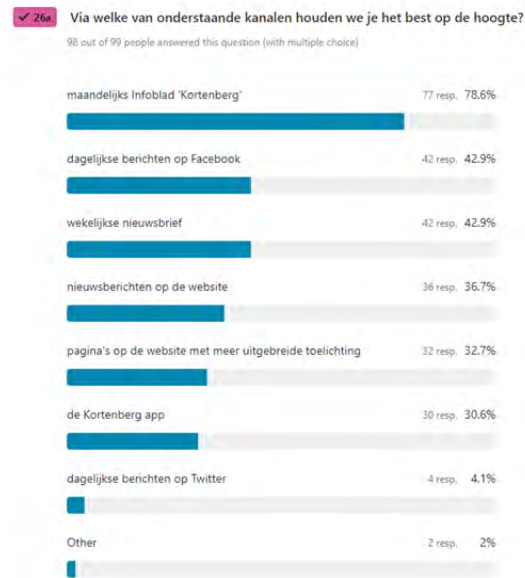
- **Gemeentelijke visie:**
 - Voldoende comfortabele fietsinfrastructuur
 - ‘Veilig naar school’- routeplan
 - Delen van schoolroutes met gemotoriseerd verkeer veiliger maken
 - Herinrichting van de schoolomgeving



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - COMMUNICATIE

- **Onderzoeksvraag 1:** hoe kan op een vlotte en duidelijke manier naar de inwoners gecommuniceerd worden over toekomstige maatregelen, projecten en onderzoeksresultaten op vlak van mobiliteit binnen de gemeente?
 - Resultaten: algemene bevraging mobiliteitsplan
 - Grote bevraging rond communicatie in 2020



Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - COMMUNICATIE

- **Onderzoeksvraag 2:** hoe kan de afstemming van beleidsvisie tussen de gemeentelijke diensten onderling nog vlotter verlopen?
 - Geen algemeen communicatieplan
 - Communicatieplan

Mobiliteitsplan Kortenberg

UITWERKINGSNOTA - COMMUNICATIE

- **Gemeentelijke visie:**
 - Actief inzetten op informeren en sensibiliseren
 - Verschillende communicatiemiddelen op de juiste manier, voor het juiste doel en voor de juiste doelgroep inzetten

Vragen



- Moeten er adviezen worden aangevraagd? En aan wie?
- Hoe lang openbaar onderzoek?
- Laatste PSG: waar in procedure (voor OO, voor voorlopige vaststelling, ...)?

Meer informatie

- Contactpersoon gemeente Kortenberg:
 - Elke Verhoeven
 - mobiliteit@kortenberg.be
- Contactpersonen Interleuven
 - Marlies Vervoort
 - marlies.vervoort@interleuven.be
 - Griet Valkenaers
 - griet.valkenaers@interleuven.be

Griet Valkenaers

Van: Mobiliteit Kortenberg <Mobiliteit@kortenberg.be>
Verzonden: donderdag 13 april 2023 14:04
Aan: Griet Valkenaers; Marlies Vervoort
Onderwerp: FW: feedback uitwerkingsnota mobiliteitsplan Kortenberg - PSG 30.03.2023

Beste,

Onderstaand de feedback en input van Sara Verstreken.

Met vriendelijke groeten

Elke Verhoeven
Celhoofd dienst Mobiliteit
Gemeentebestuur Kortenberg
De Walsplein 30 - 3070 Kortenberg
T: 02 755 30 70
www.kortenberg.be
[Schrijf u in op de elektronische nieuwsbrieven van de gemeente.](#)
Volg ons op [Facebook](#) en [Twitter](#).



Samen op weg naar een veilig en comfortabel Kortenberg



Van: Verstreken, Sara <sara.verstreken@mow.vlaanderen.be>
Verzonden: donderdag 13 april 2023 11:52
Aan: Mobiliteit Kortenberg <Mobiliteit@kortenberg.be>
CC: xantha.langendries@mow.vlaanderen.be
Onderwerp: Re: feedback uitwerkingsnota mobiliteitsplan Kortenberg - PSG 30.03.2023

Elke,

Eerst mijn excuses dat ik niet aanwezig kon zijn op de PSG en dat je door verlof nog een extra week hebt moeten wachten op onze input.

Ik ben wel met plezier nog door de nota gegaan en geef je graag mijn bedenkingen mee.

Algemeen merk ik op dat de N2 zo goed als niet aan bod komt in de uitwerkingsnota. Zeker in het thema fietsroutenetwerk of de fietsprioriteitennota had ik toch verwacht dat ook deze steenweg naar voren zou komen. De N2 wordt terecht als BFF aangeduid, maar er worden geen knelpunten op gedefinieerd. Als we naar de praktijk kijken, moeten we jammer genoeg samen vaststellen dat er nog veel uitdagingen zijn met de N2, onder andere qua fietsinfrastructuur. Mede op vraag van Kortenberg, zijn we begonnen aan een herinrichtingsstudie voor de N2. Dat bevestigt dat er noden zijn op de steenweg. Die noden zouden volgens mij duidelijk benoemd moeten worden in het mobiliteitsplan. De studie kan dan invulling geven aan de knelpunten en visie van de gemeente. Een degelijk beleidsplan zal ongetwijfeld ondersteunend werken voor concreet studiewerk, zeker in het geval van een complex project zoals in Kortenberg.

Heel concreet zou ik op kaart 4, op blz. 16 de N2, of toch minstens het centrumgebied opnemen als knelpunt.

Ik markeer voor mezelf enkele paragrafen die alvast ondersteunend kunnen zijn voor een herinrichting van de N2. Dit zijn de paragrafen die aansturen op een modal shift en die de noodzaak voor een aangepaste infrastructuur onderschrijven. Dergelijke visievorming mag volgens mij duidelijker aanwezig zijn in de nota.

"De gemeente wenst haar aanwezige fietsinfrastructuur te optimaliseren en waar nodig de missing links aan te pakken."

"De doelstellingen binnen dit thema zijn: bereikbaar maken van de attractiepolen binnen de gemeente voor fietsers"

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

"Voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk worden de fietspaden naar best vermogen ingericht conform het vademecum 'fietsvoorzieningen'. Wanneer dit echter niet mogelijk is, moet er worden onderzocht hoe de route voor de kwetsbare weggebruiker zo veilig mogelijk wordt ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van fietsstraten, autoluwe zones, circulatiemaatregelen, ..."

"De inwoners wijten dit aan bestuurders die hun navigatieplatform volgen om op die manier de congesties op de E40 en de N2 te vermijden. Zij reiken de volgende oplossingen aan: goede en gemakkelijke alternatieven voor de auto aanreiken."

Ik heb de voorgestelde netwerken kort overlopen en heb uiteraard de focus gelegd op de overlap met de gewestweg. De meeste voorgestelde kruisingen van de N2 komen overeen met lichtengeregelde kruispunten. Dat lijkt me een goed basisprincipe. Bij een herinrichting op termijn kunnen die kruispunten in samenspraak nog geoptimaliseerd worden, maar een fundamentele aanpassing lijkt me momenteel nog niet aan de orde. Als dat wel is, kunnen we dat ikv de actietabel steeds samen bespreken.

Op blz. 29 wordt er over hoppinpunten gezegd dat ze geselecteerd worden door de vervoerregio. Dat klopt. Maar de gemeente heeft daarnaast ook de bevoegdheid om indien gewenst extra buurthoppinpunten te selecteren. Van die mogelijkheid wordt voorlopig nog geen gebruik gemaakt, hoewel het toch interessant zou kunnen zijn. Dit puur ter info.

In paragraaf 3.5 wordt het gewenste snelheidsregime opgenomen. De zone op de N2 tussen Walenstraat en Hofstraat wordt opgenomen als 50 km/u. Dat verschilt van de huidige toestand en de voorstelde plannen ikv de herinrichting. Volgens mij is 70 km/u de gepaste snelheid op dit stuk, ik vraag daarom om het plan aan te passen. Als de gemeente hier een andere visie op zou hebben, stel ik voor dat we hierover in overleg gaan.

Als er vragen zouden zijn bij dit advies, weet je me te vinden.

Met vriendelijke groeten,

Sara Verstreken
Regiomanager

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER
Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

De Walsplein 30 - 3070 Kortenberg

T: 02 755 30 70
www.kortenberg.be

[Schrijf u in op de elektronische nieuwsbrieven van de gemeente.](#)

Volg ons op [Facebook](#) en [Twitter](#).

Fout! Bestandsnaam niet opgegeven.

Fout! Bestandsnaam niet opgegeven.

[Disclaimer e-mailbericht gemeente Kortenberg](#)

[Privacyverklaring gemeente en Welzijnshuis Kortenberg](#)

Fout! Bestandsnaam niet opgegeven.



Hou rekening met het milieu voor u deze e-mail afdruckt.

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten die vertrouwelijk is, of om andere redenen rechtens beschermd is. Indien u als lezer van dit bericht niet de geadresseerde bent, wordt u er hierbij op gewezen dat u geen recht hebt kennis te nemen van de rest van deze e-mail, hem te kopiëren of te verstrekken aan andere personen dan de geadresseerde(n). Indien u deze e-mail per vergissing hebt ontvangen, brengt u de gemeente Kortenberg dan op de hoogte, waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen. De gemeente Kortenberg wijst iedere aansprakelijkheid af voor schade ten gevolge van onjuiste, onvolledige en ontijdige verzending en ontvangst van de inhoud van deze e-mail. Wij zijn niet aansprakelijk voor eventuele aanwezigheid van virussen. Aan dit bericht kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend.



Hou rekening met het milieu voor u deze e-mail afdruckt.

**PROJECTSTUURGROEP IN KADER VAN HET MOBILITEITSPLAN
HERZIENING MOBILITEITSPLAN GEMEENTE KORTENBERG
15 JUNI 2023**

Aanwezig:

- Elke Verhoeven (celhoofd dienst mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Sara Verstreken (AWV)
- Lien Bauwens (De Lijn)
- Veerle Smet (departement MOW)
- Caroline Kopmanis (verkeersconsulente politiezone HerKo)
- Jean Morren (GAMV)
- Daniel Janssens (GAMV)
- Marlies Vervoort (Interleuven)
- Griet Valkenaers (Interleuven)

Verontschuldigd:

- Alexandra Thienpont (burgemeester Kortenberg)
- Maarten Willems (schepen mobiliteit gemeente Kortenberg)
- Katrien Van Vlasselaer (provincie Vlaams-Brabant)
- Jan De Vlam (commissaris politiezone HerKo)
- Xantha Langendries (departement MOW)

1. VERSLAG

Het mobiliteitsplan wordt kort toegelicht aan de hand van een presentatie (zie bijlage 1). Hierbij wordt in vogelvlucht het beleidsdocument overlopen met een focus op de knelpunten, kansen en doelstellingen, het duurzaam mobiliteitsscenario, de operationele doelstellingen, het beleidsscenario en het actieplan.

Vervolgens werd het mobiliteitsplan en de actietabel systematisch overlopen, waarbij elke partner zijn opmerkingen kon geven.

Agentschap Wegen en Verkeer maakt zijn opmerkingen over de actietabel, evenals een advies schriftelijk over (zie bijlage 2).

De provincie Vlaams-Brabant maakt nadien schriftelijk haar opmerkingen over (zie bijlage 3).

1.1. Opmerkingen en vragen

Er dienen wijzigingen te worden aangebracht aan de samenstelling van de projectstuurgroep (PSG). Zo maakt Sander Wouters niet langer deel uit van de PSG in naam van De Lijn. Verder werd Dany Stassen vervangen door Jean Morren en Daniel Janssens als vertegenwoordigers van de gemeentelijke adviesraad mobiliteit en verkeersveiligheid (GAMV).

Een algemene opmerking kwam uit de GAMV om vaker het woord "veilige" toe te voegen wanneer het gaat over fietsenstallingen. Dit is een belangrijk kenmerk waar de fietsenstallingen in de gemeente Kortenberg aan moeten voldoen.

Op pagina 15 en 16 staan nog fouten met een foute weergave van de snelheidsregimes op de N2.

Op pagina 16 staat de N2 aangeduid als regionale weg, terwijl dit interlokale weg dient te zijn.

Op pagina 21 dient verwezen te worden dat de synthesesnota deel uitmaakt van het regionaal mobiliteitsplan, waaraan ook een concrete actietabel gekoppeld zit.

Op pagina 36 punt 6.2.1.2.9. staat dat het plangebied van het RUP ontsloten wordt via de Vloedgracht. Deze straat heet de Vloedgrachtstraat en dient te worden aangepast in de nota.

Op pagina 70 is de weergave van het busaanbod in de gemeente Kortenberg niet correct. Er dient een combinatie te worden gemaakt van het bestaande aanbod en fase 2, zodat enkel fase 2 overblijft. De aangegeven schoolbussen zijn niet volledig.

Op pagina 71 klopt de weergave van het toekomstige vervoer op maat-aanbod (VoM) niet met de huidige VoM-nota.

De Lijn wenst dat de vlotte doorstroming van de bus op de N2 duidelijk wordt meegenomen in de nota.

Bij de aanduiding van de buurthoppinpunten dient de mogelijkheid om deze niet enkel via de netwerklogica, maar eveneens via de nabijheidslogica aan te duiden mee opgenomen te worden.

Het departement MOW vraagt zich af of er een verdere onderverdeling van de lokale wegen dient te gebeuren.

Een diepgaand onderzoek naar sluipverkeer werd meegenomen in het actieplan bij dit mobiliteitsplan. Een verdere onderverdeling van de lokale wegen kan in het kader hiervan worden uitgewerkt.

Bij de voorstelling van de wegencategorisering in de uitwerkingsnota werden er geen opmerkingen ontvangen hierop.

Het parkeerbeleidsplan van de gemeente Kortenberg wordt als bijlage bij het mobiliteitsplan gevoegd.

Actie 20 uit het actieplan dient als initiatiefnemer de provincie Vlaams-Brabant te worden aangeduid en het departement MOW als partner.

Actie 32 uit het actieplan wordt hieruit verwijderd, aangezien dit niet van toepassing is op de gemeente Kortenberg.

Actie 34 uit het actieplan dient als initiatiefnemer naast De Lijn, ook het departement MOW te vermelden.

De provincie stelde tijdens een telefonisch overleg met het celhoofd Mobiliteit van de gemeente Kortenberg nog voor om een fietsbibliotheek als actiepoint mee te nemen.

Al deze opmerkingen worden meegenomen en aangepast in het mobiliteitsplan en de actietabel.

1.2. Verdere afspraken

Het verslag van de PSG wordt al rondgestuurd naar de verschillende deelnemers. Het mobiliteitsplan moet nog voorgelegd worden aan het college van burgemeester en schepenen voor opmerkingen en vragen.

De aangepaste nota wordt nog eens rondgestuurd naar de verschillende deelnemers (met aanpassingen in kleur) voor eventuele feedback, nadat de opmerkingen van het college van burgemeester en schepenen zijn toegekomen en verwerkt.

2. BIJLAGEN

2.1. Advies en opmerkingen AWV

Beleidsplan

AWV past het mobiliteitsplan van Kortenberg voornamelijk toe op de N2 en de lopende herinrichtingsstudie, omdat het de enige gewestweg in deze gemeente is. In deze vertaalslag, onderschrijven wij volledig de ambities die Kortenberg. Deze ambities worden helder samengevat in de **strategische doelstellingen** voor Kortenberg. Doelstelling 1 (veilig en vlot te voet en met de fiets door Kortenberg), 3 (comfortabel en toegankelijk openbaar vervoer), 4 (veilig verkeer en leesbare wegen) en 7 (duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden) **komen overeen met de voornaamste ambities die op tafel liggen voor de herinrichting van de N2**. Het mobiliteitsplan benoemt ook expliciet het herinrichtingsproject op de N2 wat we appreciëren en draagvlak geeft voor deze complexe studie.

De N2 wordt als eerste fietsprioriteit voor de gemeente genoemd, wat de noodzaak voor de herinrichting van de N2 sterk onderschrijft. De visie op **fiets** en **OV** die uitgebreid geformuleerd wordt in het hele mobiliteitsplan, geeft een duidelijke ambitie van Kortenberg weer die we onderschrijven en graag vertalen in het project voor de herinrichting van de N2.

Naast een algemene visie die een prioriteit toewijst aan OV en fiets, geeft de nota ook antwoorden op concrete prangende vraagstukken op de N2. Specifiek neemt dit mobiliteitsplan een duidelijk standpunt in rond **parkeren**. De toepassing van deze visie op de N2 zal nodig zijn om het project op te kunnen realiseren. Op de N2 weten we namelijk keuzes in parkeerbeleid een noodzakelijkheid

zijn om de overige ambities rond OV en fiets (die duidelijk omschrijven staan in dit mobiliteitsplan), te realiseren.

- “Het parkeerbeleidsplan wordt geüpdatet en er wordt een verordening rond het parkeerbeleid, zowel voor wagens als voor fietsen, uitgewerkt.” (§3.3.2)
- “Het selectief verminderen van parkeervoorzieningen en/of reserveren van bewonersparkeren.” (§3.3.2)
- “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.” (§6.2.2.5.1)

In detail vullen we op specifieke paragrafen nog graag volgende aan:

- Op blz. 16 staat een foutje wat betreft de **wegencategorisering**, de N2 is niet geselecteerd als regionale weg maar als interlokale weg. Op blz. 46 en verder wordt het wel correct opgenomen.
- Op blz. 66 geeft de gemeente **wenslocaties voor fietsenstallingen** op. AWV onderschrijft de nood voor kwalitatieve fietsenstallingen om een modal shift te realiseren. In de studie zal moeten onderzocht worden of er op deze locaties ruimte gevonden kan worden voor een fietsenstalling. Het inpassen van fietsenstallingen zal vermoedelijk ten koste van parkeervakken voor auto's gaan.
- Op blz. 76 wordt het gewenste **snelheidsregime** opgenomen. De zone op de N2 tussen Walenstraat en Hofstraat wordt opgenomen als 50 km/u. Dat verschilt van de huidige toestand en de voorgestelde plannen ikv de herinrichting. Volgens AWV is 70 km/u de gepaste snelheid op dit stuk, wij vragen daarom om het plan aan te passen (net zoals ook geformuleerd werd in ons advies op de uitwerkingsnota op 13/04/2023). Als de gemeente hier een andere visie op zou hebben, stellen we voor dat we hierover in overleg gaan vooraleer er in het mobiliteitsplan aanpassingen opgenomen worden aan het huidige snelheidsregime. Weet hierbij dat de consequentie van een keuze voor 50 km/u is dat bij herinrichting hier, conform het fietsvademecum, aanliggende fietspaden voorzien zullen worden.

Actieplan

Wij hebben nog onderstaande vragen, bedenkingen of opmerkingen bij het concrete actieplan.

- Actie 7: AWV heeft voor het Craenenplein de bushaltes toegankelijk gemaakt (werken afgerond). De enige werken die wij hier nog voorzien zijn het plaatsen van een Hoppinzuil. De raming is dus zeker geen €€€€. De trekkersrol van AWV is ook zo goed als afgerond. Gelieve dit aan te passen.
- Actie 23. Geen van de deelprojecten horende bij punt 23 liggen op een gewestweg. Gelieve daarom AWV weg te laten als trekker. Als er een rol aan AWV toegewezen wordt, gelieve die dan concreet te benoemen.
- Actie 31: AWV is niet betrokken bij de realisatie van deze Hoppinpunten. De werken aan het Craenenplein zijn afgerond (actie 31.5) en zijn als actie dubbel opgenomen met punt 7.

trekker. Gelieve dit dan ook in die zin aan te passen. Wij vragen aan de VRR om dit ook in het RMP aan te passen.

- Actie 31 (1-21): voorzien van veilige en kwalitatieve fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen en fietsherstelpunten ter hoogte van Hoppinpunten en belangrijke OV haltes. Actie 28: inrichten van fietsenstallingen, actie 28.1: inrichten carpoolparking en actie 29: onderzoek naar geschikte plaatsen voor openbare fietsenstallingen
Dit zijn heel goede punten om op in te zetten in een gemeentelijk mobiliteitsplan, maar de provincie heeft hier geen partnerrol in.
- We suggereren om ook een actiepoint op te nemen rond de uitbouw van een fietsschool voor volwassenen. Er wordt heel wat gedaan rond fietsen op school, wat heel positief is, maar ook op het leren fietsen van volwassenen kan ingezet worden. Er is in de gemeente al een samenwerking met mobiel 21 rond het opzetten van een fietsschool in Kortenberg. Het zou goed zijn mocht dit ook verankerd worden in het beleidsplan mobiliteit. De provincie mag hierbij als partner worden vermeld net als mobiel 21. Het initiatief zelf moet wel van de gemeente komen. Mobiel 21 doet de coaching met financiële hulp van de provincie. De gemeente stelt een lokale trekker aan, engageert zich om 15 fietslessen te organiseren en deze uit te bouwen op een duurzame manier door o.a. het project op te nemen in de financiële meerjarenplanning en doet een impact meting. Mobiel 21 helpt bij de voorbereiding en het zoeken van vrijwilligers, leidt de lesgevers op, leent fietsen en lesmateriaal uit tijdens de lessenreeks, rijkt een methode aan voor de impactmeting en begeleidt bij de nazorg.

Met vriendelijke groeten,

Katrien Van Vlasselaer
Mobiliteitsplanner



Provinciebestuur Vlaams-Brabant
Dienst mobiliteit
Provincieplein 1, 3010 Leuven
016/ 26 73 90
Gsm: 0475 85 15 18
Niet aanwezig op woensdag

www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit