

Parkeerbeleidsplan Kortenberg

ontwerp-eindrapport

januari 2017

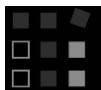




Documentbeschrijving

Titel	Parkeerbeleidsplan Kortenberg
Ondertitel	ontwerp-eindrapport
Pagina's	50
Projectnr.	1636
Verschijningsdatum	januari 2017
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	gemeente Kortenberg
Contactpersoon	An De Blaes

Timenco – Martelarenplein 3/7 – 3000 Leuven – (016) 24 22 70
Vestigingen in Leuven (Timenco), Rotterdam-NL (Ligtermoet & Partners) en Zwolle-NL (BVA Verkeer)



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 6 -
2.	Visie	- 7 -
3.	Parkeren naar doelgroepen	- 8 -
4.	Planningsprincipes	- 9 -
4.1	Parkeren personenwagens	- 9 -
4.2	Parkeren vrachtwagens	- 10 -
4.3	Parkeren moto's	- 11 -
4.4	Stallen fietsen	- 11 -
5.	Inrichtingsprincipes	- 13 -
5.1	Parkeren personenwagens	- 13 -
5.2	Parkeren vrachtwagens	- 13 -
5.3	Fietsparkeren	- 13 -
6.	Monitoring	- 15 -
6.1	Parkeren personenwagens	- 15 -
6.2	Vrachtwagenparkeren	- 15 -
6.3	Stallen fietsen	- 15 -
7.	Detailering	- 16 -
7.1	Parking Brouwerijstraat (optimalisatie)	- 16 -
7.2	Parking kerk Kortenbergh (optimalisatie)	- 19 -
7.3	Parking Craenenplein	- 20 -
7.4	Parking De Walsplein (inclusief kleine parking hoek De Walsplein x Bosstraat)	- 23 -
7.5	Leuvensesteenweg	- 26 -
7.6	Parkeren stationsomgeving Kortenbergh	- 28 -
7.7	Parkeren in de negenhoek	- 30 -
7.8	Woonerven in De Merodestraat - Prins Van Everberghstraat - Klein Vilvoordestraat	- 31 -
7.9	Stallen fietsen	- 35 -
7.10	Parkeren vrachtwagens	- 36 -

7.11	Bewegwijzering naar de parkings	- 36 -
7.12	Adviezen over specifieke parkeersituaties	- 36 -

1. Inleiding

Voorliggend parkeerbeleidsplan bestaat uit 2 luiken:

- het parkeerbeleidsplan waarin de visie, strategie en prioriteiten worden beschreven
- een detaillering met onderzoeken en adviezen over concrete problemen, gaande van evaluatie van inrichting tot evaluatie van blauwe zones en invoering van bewonersparkeren.

Het parkeerbeleidsplan en een deel van het concreet onderzoek zijn gebaseerd op de parkeerstudie uitgevoerd door Vectris op 3 februari (rapport november 2015). Daarnaast werden ook verschillende tellingen door de gemeente uitgevoerd en werden door Timenco ontbrekende metingen uitgevoerd.



2. Visie

De parkeerbehoefte moet in eerste instantie worden opgevangen op privaat domein. Een stedenbouwkundige verordening verankert parkeernormen bij verbouwing en nieuwbouw.

Daarnaast blijft er parkeerruimte nodig in de openbare ruimte voor de inwoners en bezoekers van het centrum en de werknemers van daar gevestigde bedrijven. Daar publieke ruimte schaars en kostbaar is, moet hier omzichtig mee worden omgesprongen. Niet enkel met het aanbod aan parkeerplaatsen maar ook de inrichting verdient kwaliteit. De link met de Omgevingsanalyse is dan ook vanzelfsprekend.

Het parkeerbeleidsplan streeft een optimale benutting na. Enerzijds door een efficiënte inrichting en anderzijds door dubbelgebruik mogelijk te maken bij parkings om bijvoorbeeld markten en festiviteiten te faciliteren.

Regulering (dmv. parkeerduurbepering of voorbehouden plaatsen) dient tot het minimum te worden beperkt. Regulering vereist immers handhaving.

3. Parkeren naar doelgroepen

Grosso modo zijn er in de gemeente Kortenberg 8 doelgroepen te onderscheiden in het parkeerbeleid:

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

Iedere doelgroep stelt haar eisen aan ligging en inrichting van de parkeervoorziening in functie van de parkeerduur en acceptabele wandelafstand tot hun bestemming.

Bewoners, werknemers en pendelaars zijn langparkeerders, terwijl bezoekers doorgaans kort (max 2 uur) - en middellangparkeerders (tussen 2 en 4 uur) zijn. De karakteristieken van het winkelapparaat in de gemeente maken dat de winkelaars kortparkeerders zijn.

In de volgende hoofdstukken worden de plannings- en inrichtingsprincipes beschreven in functie van deze doelgroepen.



4. Planningsprincipes

4.1 Parkeren personenwagens

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte **maximaal op privaat domein** dient opgevangen te worden. De gemeente Kortenberg wenst aan de hand van een **gemeentelijke stedenbouwkundige verordening** minimum parkeernormen op te leggen voor zowel voertuigen als fietsen met als doel de toenemende druk op het openbaar domein te verminderen en de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente te vrijwaren. Het ontwerp van stedenbouwkundige verordening parkeervoorzieningen legt normen op aan bouwheren bij nieuwbouw en bij verbouwingen of functiewijzigingen. Behalve parkeernormen voor personenwagens legt zij tevens normen op voor fietsparkeervoorzieningen. Deze dienen op het perceel of op maximum 100 meter te worden gerealiseerd (50 meter voor fietsparkeervoorzieningen). Het publiek maken van bijkomstige parkeerplaatsen wordt gestimuleerd door een reductie toe te staan van de parkeernorm.

Op plaatsen waar de ruimtelijke context dit niet toelaat, kan het parkeren op openbaar domein worden georganiseerd door de gemeente. Het betreft hier de dichtbebouwde gebieden zoals de centra van de kernen en straten met gesloten bebouwing.

In dit hoofdstuk wordt per doelgroep een acceptabele wandelafstand bepaald in relatie tot de parkeerduur. Daarnaast worden principes vooropgesteld over de spreiding van de parkeerplaatsen en regulering.

Bewoners

Bewoners zijn doorgaans langparkeerders maar omdat zij deze verplaatsingen heel frequent moeten doen wordt de acceptabele wandelafstand tussen een parkeerplaats en de woning beperkt tot maximaal 150 meter (=circa 1,5 minuten wandelen). De spreiding van de parkeerplaatsen is diffuus, rekening houdende met de bebouwingsdichtheid.

Indien nodig worden door middel van parkeerregulering plaatsen 'voorbehouden' voor bewoners. Dit kan als uitzondering op een blauwe zone of specifieke parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

Werknemers

Het parkeren van werknemers wordt eveneens gekenmerkt door een lange parkeerduur. Een wandelafstand tot de werkplek tot 500 meter wordt nog acceptabel geacht (=circa 5 minuten wandelen). Er wordt geen specifieke regulering toegepast. Doordat de werkplekken erg verspreid zijn (winkels, kantoren, ...) is de spreiding van de parkeerplaatsen diffuus.

Winkelaars

Klanten van handelszaken zijn doorgaans kortparkeerders. De maximale acceptabele wandelafstand bedraagt 150 meter. Op plaatsen waar de ruimte door verschillende doelgroepen wordt geclaimd, is het aangewezen om een blauwe zone in te voeren. De parkeerplaatsen worden het best gebundeld georganiseerd.

Bezoekers

De parkeerduur van bezoekers is doorgaans niet langer dan 4 uur (en vaker ook minder lang dan 2 uur). Als acceptabele wandelafstand wordt 300 meter vooropgesteld (=circa 3 minuten wandelen). De parkeerplaatsen worden het beste gebundeld georganiseerd. Parkeerzoekverkeer wordt hierdoor vermeden en de parkeerplaatsen worden efficiënt benut.

Pendelaars

Pendelaars zijn langparkeerders. De acceptabele wandelafstand bedraagt tot 500 meter. De parkeerplaatsen worden het best gebundeld.

Zones waar conflicten zij tussen de doelgroepen

Er zijn plaatsen in de gemeente waar verschillende doelgroepen parkeerruimte claimen. Volgende tabel geeft een afwegingskader weer om beleidskeuzes te maken.

doelgroepen	voorkeur	regulering
bewoners - winkelaars	winkelaars	blauwe zone
bewoners – pendelaars	bewoners	bewonersparkeren

Electrische laadinfrastructuur

De Vlaamse overheid wil lokale overheden hierbij ondersteunen en begeleiden in het kader van haar actieplan Clean Power for Transport. Begin 2016 werd het besluit goedgekeurd voor de uitrol van oplaadpunten voor elektrische wagens. Voorafgaand aan de plaatsing van de oplaadpunten hebben de distributienetbeheerders Eandis en Infrac een situeringsplan opgesteld. Dit plan geeft aan hoeveel publiek toegankelijke oplaadpunten (24/7) een stad of gemeente moet installeren tegen 2020. In Kortenberg zouden in totaal 6 laadpalen (met elk 2 stopcontacten) voor eind 2020 geplaatst moeten worden, waarvan 2 in de periode voor eind 2017. De milieudienst stelt voor om 1 laadpaal te voorzien op het Craenenplein en in Brouwerijstraat (voor de kerk) en aan Berkenhof. Gelet op het feit dat deze laadpalen voornamelijk bedoeld zijn voor mensen die onderweg zijn, zijn dit geschikte locaties. De kernen van Meerbeek of Erp-Kwerps zijn minder interessant omdat hier momenteel weinig mensen passeren die onderweg zijn. Laadinfrastructuur wordt gebruikt als de verblijfsduur +/- 45 minuten is. Plaatsen waar lang geparkeerd wordt, zijn te vermijden (bv. pendelparking of De Walsplein).

4.2 Parkeren vrachtwagens

In het mobiliteitsplan van de gemeente staat volgende beleidsvisie:

Zware voertuigen horen niet thuis in de dorpskernen. Steeds vaker wordt een vrachtwagen ook als bedrijfsvoertuig gebruikt voor het transport van en naar het werk. Een gepaste reglementering en signalisatie dient te worden uitgewerkt. Hiermee wordt de kaart van het recht op rust voor de bewoners getrokken, en wordt het signaal aan de transportsector gegeven dat zij zelf dienen te voorzien in parkeergelegenheid op eigen terreinen. Het gemeentebestuur zal geen aparte openbare parkings voor zwaar vervoer aanleggen. Plaatsen buiten de bebouwde kom, waar het zwaar vervoer wel kan parkeren, kunnen worden bepaald. Hierbij denken we aan het industrieterrein Guldendelle. Maar uiteindelijk is het stallen van vrachtwagens een eigen verantwoordelijkheid van de transportbedrijven.



Binnen bebouwde kom

Voor de bebouwde kom geldt de wegcode waarin staat dat een vrachtwagen met een MTM >7,5 ton niet langer dan 8 uur mag parkeren. Binnen de bebouwde kom speelt de problematiek dus niet mits er voldoende handhaving is. Voor de bebouwde kommen van Kortenberg en Erps-Kwerps heeft de gemeente reeds een zonaal parkeerverbod ingevoegd voor voertuigen boven de categorie personenwagens.

Buiten bebouwde kom

Een zonaal parkeerverbod voor vrachtwagens buiten de bebouwde kom is – gelet op de omvang van de problematiek- een dure ingreep. Het is beter om daar waar nodig in te grijpen in functie van geluidsoverlast en verkeerveiligheid (zoals nu op N2). Op Gulden-delle is het ook aangewezen om dit te doen in functie van verkeersveiligheid.

4.3 Parkeren moto's

Motorfietsen mogen geparkeerd worden op reguliere auto-parkeerplaatsen (maar niet op voorbehouden bewonersplaatsen). Motorfietsen zonder zijspan of aanhangwagen mogen schuin of haaks op de rand van de rijbaan parkeren op voorwaarde dat zij binnen het aangeduide parkeervak blijven.

Binnen één parkeervak mogen meerdere motorfietsen geparkeerd worden. Sinds 1 maart 2007 mogen motorfietsen ook buiten de rijbaan en afgebakende parkeerzones opgesteld worden als ze 'de andere weggebruikers daarbij niet hinderen of in gevaar brengen'.

Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat er een noodzaak is tot het aanleggen van parkeerplaatsen specifiek voor moto's. De gemeente zal de behoefte blijven monitoren.

4.4 Stallen fietsen

Bewoners

Bewoners zijn langparkeerders. Daarom is het aangewezen om overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingsplaatsen te voorzien wanneer fietsparkeervoorzieningen op privaat terrein ontbreken en ook niet realiseerbaar zijn gezien de ruimtelijke context. Buurtstallingen zijn beter dan boxen (wel meer ruimte nodig). Voorbeelden in Vlaanderen (bijvoorbeeld Mortsel, Antwerpen, Gent) tonen aan dat mensen bereid zijn om hiervoor te betalen.

Werknemers

Werknemers zijn eveneens langparkeerders. Overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingen zijn voor hen het meest aangewezen. Het meest aangewezen is dat de fietsstallingen op het terrein zelf worden voorzien. Dit is letterlijk dicht bij de deur en dus comfortabeler en dus aantrekkelijker om meer personeel op de fiets te zetten.

Winkelaars

Winkelaars zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is de hoofdeis voor hen. Daar hun verblijftijd kort is, accepteren ze geen lange wandelafstanden. Anders stallen ze hun fietsen los op het trottoir. Handelaars moeten zelf zoveel de behoefte op eigen terrein opvangen of participeren in de realisatie op openbaar domein.




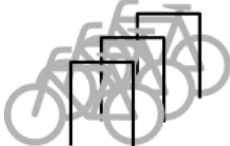
Bezoekers

Ook bezoekers zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlakbij de bestemming is tevens de hoofdeis. Diffuus parkeren is hier de norm. Bij bezoekersintensieve functies loont het om stallingsplaatsen te bundelen.

Pendelaars

Pendelaars zijn langparkeerders. Voor hen zijn overdekte, verlichte stallingen met het juiste type beugel noodzakelijk. Fietsboxen of andere types van afgesloten stallingen bieden een extra bescherming tegen vandalisme en diefstal. Pendelaars kunnen dan met een meer gerust hart hun fiets achterlaten.

Samenvatting

	type	inplanting
centrum		
station bushalte (frequente lijn) bezoekersintensieve functie		



5. Inrichtingsprincipes

5.1 Parkeren personenwagens

Onverminderd de bepalingen van de wegcode, moeten volgende principes in acht genomen worden:

Voor parkeren langs of op de rijbaan zijn dat:

- Verkeersveiligheid: voldoende afstand tot zijstraten zodat het zicht door geparkeerde voertuigen niet wordt beperkt, omzichtig omspringen met parkeren in bochten.
- Doorstroming op belangrijke verkeersaders: het parkeren moet zo gebeuren dat de doorstroming niet in het gedrang komt.
- Maatvoering: de parkeerplaatsen dienen voldoende breed te zijn.

Voor parkings gelden volgende principes:

- Respect voor de looplijnen: niet enkel voor het comfort van de voetgangers maar ook voor de verkeersveiligheid.
- Beperkt aantal in- en uitritten: in functie van de verkeersveiligheid
- Overzichtelijkheid: een toekomende automobilist moet snel de vrije parkeerplaatsen kunnen detecteren.
- Logische interne ontsluiting: de inrichting moet het parkeerzoekgedrag faciliteren: mensen gaan pas zo dicht mogelijk bij hun bestemming beginnen te zoeken naar een vrije parkeerplek.
- Maatvoering: een comfortabele maatvoering bevordert niet enkel het gebruiksgemak van voorkomt onveilige toestanden zoals bijvoorbeeld het meermaals manoeuvreren
- Ruimtelijk ingebed: niet enkel het aantal parkeerplaatsen zijn van tel maar ook de inrichting. Parkings hebben immers ook een ruimtelijke context.

5.2 Parkeren vrachtwagens

Om te voorkomen dat vrachtwagens met oplegger op het openbaar domein worden gestald, dient de lengte van de parkeerstrook beperkt te blijven.

Langsparkeren geniet de voorkeur. Haaks parkeren kan mits de veiligheid kan worden gegarandeerd.

5.3 Fietsparkeren

Type

Het beste type (voor alle doelgroepen) zijn stallingen met aanbindsysteem: bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. Er zijn systemen die daarnaast ook voorwiel- of achterwielinklemming mogelijk maken. Ze geven meestal een goede steun en bieden een goede aanbindmogelijkheid. Ze stellen ook geen specifieke eisen aan de sloten.

Stallingen met aanbindsystemen zijn bovendien geschikt voor verschillende soorten fietsen (kinderfietsen, fietskarren, bakfietsen, ...).

Bij winkels / instellingen waar veel mensen hun fiets kort parkeren (m.n. supermarkten) maar waar weinig ruimte is, kan overwogen worden om vakken te markeren waarin mensen hun fiets op de standaard kunnen neerzetten. Behalve ruimtebesparing is voordeel dat niemand zijn fiets er lang laat staan en de vakken geen onderhoud vergen.

Tussenafstand

De tussenafstand bepaalt de capaciteit en het comfort. Deze afstand moet tussen 0,8 meter en 1 meter zijn. Op deze wijze kunnen verschillende soorten fietsen hier gebruik van maken. Op plaatsen waar bakfietsen of fietskarren moeten kunnen staan dient de tussenafstand 1,5 meter te zijn.

Soms zijn haakse fietsparkeerplaatsen niet mogelijk: probeer dan een schuine inplanting

Toekomstgericht

Bij inplanting van een stalling (of een beugel) houdt men best al rekening met mogelijke uitbreiding door ruimte in het verlengde van de stallingen vrij te houden. Het is een gekend fenomeen dat gestalde fietsen andere fietsen aantrekken.



6. Monitoring

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

6.1 Parkeren personenwagens

Meldingen beoordelen (jaarlijks)

De meldingen/klachten met betrekking tot parkeren worden ingedeeld in volgende categorieën:

- aanbod: meldingen met betrekking tot een tekort aan parkeerplaatsen
- inrichting: meldingen ivm hinderlijk parkeren (bv. voor oprit) of foutief parkeren op een parking en staat van de parkeervoorziening

Uiteraard is de locatie ook relevant voor de monitoring. Op termijn wordt gestreefd om de meldingsgegevens in een GIS-systeem te integreren waardoor het op kaart zichtbaar wordt waar zich welke problemen voordoen.

Controlegegevens blauwe zone (jaarlijks)

Een jaarlijkse analyse van de blauwe zone geeft een beeld van de werking. Dit kan gebeuren aan de hand van gegevens over de inbreuken op de parkeerduurbepanking. Bijsturingen aan de blauwe zone (inkorting, uitbreiding bijvoorbeeld) gebeuren best aan de hand van deze parkeerduurmetingen. Een parkeerduurmeting in de blauwe zone kan best tweejaarlijks gebeuren.

6.2 Vrachtwagenparkeren

Meldingen beoordelen (jaarlijks)

Uit het meldingssysteem van de gemeente worden jaarlijks de meldingen in verband met vrachtwagenparkeren gebundeld.

Controlegegevens politie

De processen verbaal die gerelateerd zijn aan het parkeren van vrachtwagens worden jaarlijks gerapporteerd aan de gemeente.

Gelet op de visie van de gemeente zullen bijsturingen voornamelijk in functie van handhaving zijn (frequentie, tijdstip en locatie).

6.3 Stallen fietsen

Meldingen beoordelen (jaarlijks)

De meldingen met betrekking tot het fietsparkeren worden jaarlijks gebundeld.

Rondgang (jaarlijks)

Behalve een analyse van de meldingen is een jaarlijkse rondgang gewenst. Plaatsen waar veel fietsers staan geparkeerd buiten fietsenstallingen kunnen best nog een tweede keer worden bezocht om toevalstreffers te voorkomen. Ook stallingen waar nagenoeg niemand staat, krijgen best een 2^e of 3^e bezoek vooraleer ze worden verwijderd.

7. Detaillering

7.1 Parking Brouwerijstraat (optimalisatie)

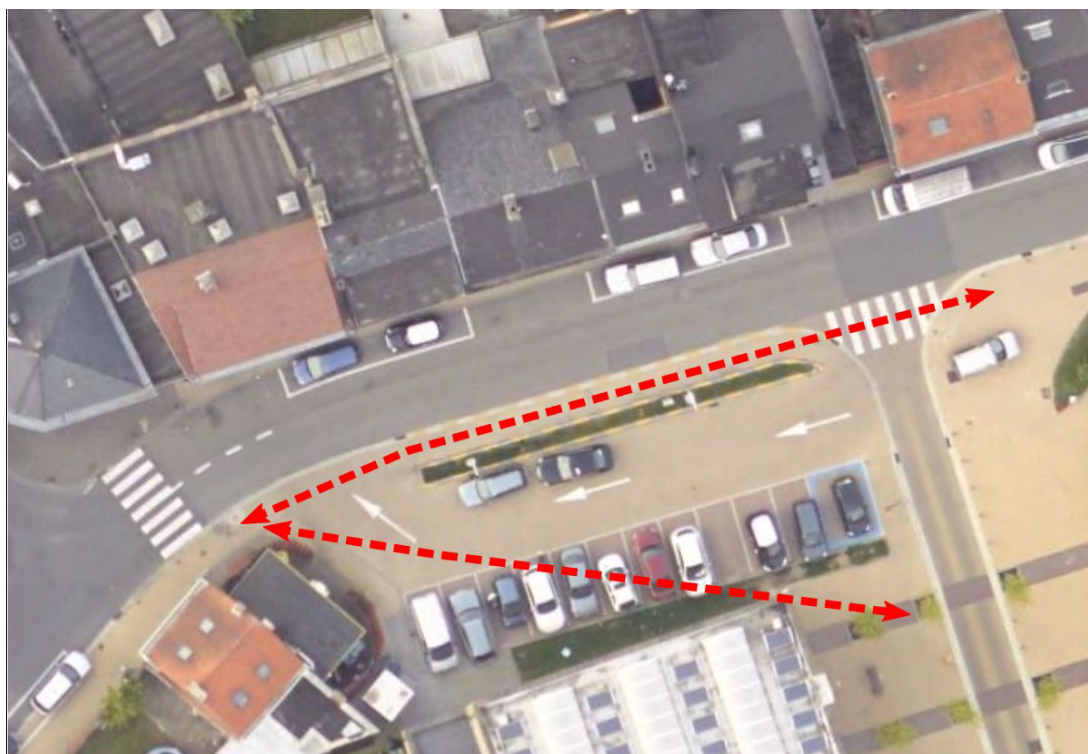
Vraagstelling

De gemeente wenst na te gaan of de huidige invulling van de parking optimaal en veilig ontsloten is. Hiertoe werden 3 schetsen opgesteld van een mogelijke inrichting.

Gehanteerde maatvoeringen

breedte rijbaan	6	4	4	4
breedte parkeerplaats	2,25	2,25	2,25	2,25
diepte parkeerstrook	6	5,05	4,5	4,5 + 2,25 (x5 meter)

Ontwerpend onderzoek



Bestaande toestand met looplijnen



Parkeren onder een hoek van 45°



Parkeren onder een hoek van 30°



Combinatie

Afwegingskader

aantal parkeerplaatsen	12	16	11	12
respecteren looplijnen	+ -	1 looplijn wordt niet gerespecteerd, veiligheid minder goed (smallere rijbaan)	ja	ja
foutparkeren tegengaan	neen	ja	ja	ja

Conclusies en advies

Het parkeren onder een hoek van 45° is niet mogelijk zonder één looplijn te onderbreken. Het parkeren onder een hoek van 30° zorgt voor een verlies van 1 parkeerplaats. Het combinatievoorstel heeft als grote meerwaarde dat foutparkeren wordt tegengegaan. Een aanpassing van de witte klinkers is hiervoor nodig. De rijrichting op de parking moet worden aangepast. Het is aan te bevelen om de enkelrichting in Kloosterstraat pas te laten starten voorbij de parking.



7.2 Parking kerk Kortenberg (optimalisatie)

Vraagstelling

De gemeente wenst na te gaan of de huidige invulling van de parking optimaal en veilig ontsloten is. Voornamelijk de looplijnen vanaf Kloosterstraat naar het Berkenhof.

Gehanteerde maatvoeringen

breedte rijbaan	4,5	4,5	4,5
breedte parkeerplaats	2,5	2,5	5,5 (lengte)
diepte parkeerstrook	5,3	6,3	2,25
groenstrook	2,5	1,5	5,55 (wandelzone)

Ontwerpend onderzoek



Verdiept parkeren



Langsparkeren

Afwegingskader

aantal parkeerplaatsen	5	5	3
respecteren looplijnen	-	ja	ja
foutparkeren tegengaan	neen	neen	ja

Conclusies en advies

Het eerste voorstel (verdiept parkeren) behelst het vergroten van de ruimte tussen de wandelzone en de parkeervakken om tijdig te kunnen remmen / uitwijken. Het tweede voorstel zorgt voor een afgescheiden wandelzone vanaf de parkeerstrook. Hierdoor verdwijnen er wel 2 parkeerplaatsen maar door de herinrichting kan met het foutparkeren op de hoek tegengaan.

7.3 Parking Craenenplein

Vraagstelling

De gemeente wenst na te gaan of de huidige invulling van de parking optimaal en veilig ontsloten is en op welke wijze foutparkeren kan worden tegengegaan. Momenteel moeten sommige voertuigen achteruit over de rijbaan om de parking te verlaten wat de veiligheid niet ten goede komt.

Daarnaast wil de gemeente weten of de invoering van een blauwe zone soelaas kan bieden. We gaan er dus vanuit dat er een vermoeden is dat er veel langparkeerders zijn. Dit gaan we in beeld brengen door middel van een beperkt parkeerduuronderzoek.

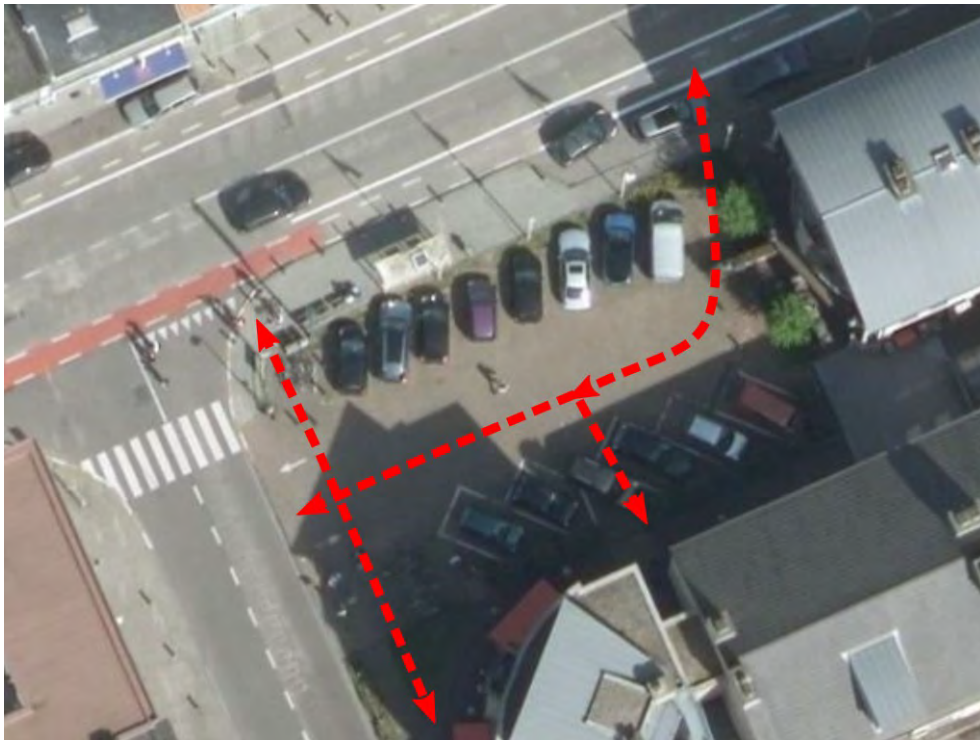


Gehanteerde maatvoeringen

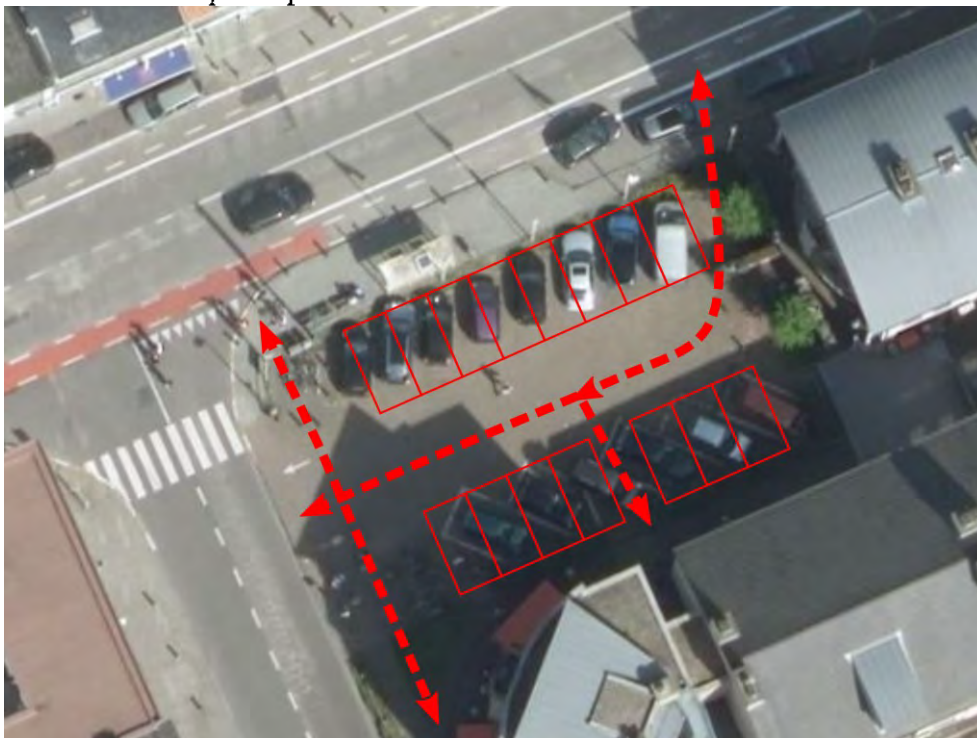
breedte rijbaan	6,2	6
breedte parkeerplaats	2,2 – 2,8	2,5
diepte parkeerstrook	5,5	5

Ontwerpend onderzoek

Bestaande toestand met looplijnen



Variant met haakse parkeerplaatsen



Afwegingskader

aantal parkeerplaatsen	13	15
respecteren looplijnen	ja	ja
foutparkeren tegengaan	neen	ja (mits verhoogde aanleg of paaltjes)

Het volledig omvormen tot een parking met haaks parkeren levert 2 extra plaatsen op. Deze inrichting zorgt ook dat de parking niet meer achteruit moet worden afgereden. Mits een goede inrichting (verhoging of dmv paaltjes) kan de doorgang voor voetgangers gevrijwaard worden.

Onderzoek blauwe zone

Gegevens uit de parkeerstudie van Vectris:

N2 - parking (13 ppl): De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 104%. Het maximum overdag is 115% (om 12u). Om 20u is de bezettingsgraad 108%. Minstens 18 wagens, of 38% staan er langer dan 2 uren, waarvan 11 langer dan 4 uren.

Ruimtelijk en verkeerskundig leunt de parking Craenenplein bij de het centrum/winkelgebeuren vanwege haar ligging. Momenteel wordt deze parking veel gebruikt door middellang (38%) - en langparkeerders (23%). Kortparkeerders hebben dus de neiging om foutief te parkeren. De invoering van de blauwe zone zou een enorme capaciteit vrijmaken voor kortparkeerders. Langparkeerders kunnen terecht op Leuvensesteenweg en op het De Walsplein (zie ook verder)



Conclusies en advies

Een herstructurering van de parking maakt deze comfortabeler voor de gebruikers. De uitbreiding van de blauwe zone tot deze parking is logisch: deze parking is erg centraal gelegen op de winkelas en er zijn alternatieven voor de langparkeerders.

7.4 Parking De Walsplein (inclusief kleine parking hoek De Walsplein x Bosstraat)

Vraagstelling

De gemeente wenst na te gaan of de huidige invulling van deze parkings optimaal en veilig ontsloten is.

Daarnaast wil de gemeente weten of de invoering van een blauwe zone op de kleine parking een antwoord biedt aan de parkeerbehoefte van de bezoekers van het administratief centrum.

Gehanteerde maatvoeringen

	bestaande toestand	haaks parkeren
breedte rijbaan	variabel	6
breedte parkeerplaats	2,5	2,5
diepte parkeerstrook	5	5

Ontwerpend onderzoek

huidige problematiek: inefficiënte inrichting:

- onoverzichtelijk: parkeerplaatsen zijn schots en scheef ingetekend zodat een bestuurder geen duidelijk overzicht heeft van vrije parkeerplaatsen
- interne verkeerscirculatie: men moet al een keuze maken waar men wil parkeren en bij volzet moet men de parking terug uitrijden om via een andere toegang naar een ander deel van de parking te rijden

Als alternatief stellen we voor om de parkeerplaatsen sterker te structureren en overzichtelijk te maken. Bij het eerste voorstel gaan we uit dat er geen beperkingen van de parkeerduur.

Voorstel 1: rechte parking met 2 in- en uitritten



Het tweede voorstel gaat uit dat er een afgebakende zone komt voor kortparkeerders in functie van de bezoekers van het gemeentehuis. Hiertoe dient een bijkomende in- en uitgang te worden gecreëerd.



Voorstel 2: gedeelte kortparkeren (blauw), gedeelte langparkeren



Onderzoek blauwe zone

Gegevens uit de parkeerstudie van Vectris:

V. De Walsplein - grote parking (77 ppl): De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 76%. Het maximum overdag is 96% (om 10u). Om 20u is de bezettingsgraad 43%. Minstens 79 wagens, of 42% staan er langer dan 2 uren, waarvan 57 langer dan 4 uren.

V. De Walsplein - kleine parking (17 ppl): De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 66%. Het maximum overdag is 100% (om 10u en 16u)). Om 20u is de bezettingsgraad 35%. Minstens 15 wagens, of 39% staan er langer dan 2 uren, waarvan 10 langer dan 4 uren.

Uit de parkeerstudie blijken 133 kortparkeerders te zijn. Uitgaande van een gemiddelde parkeerduur van 45 minuten, volstaan ongeveer 14 parkeerplaatsen voor kortparkeer-

ders. Het tweede voorstel van het ontwerp onderzoek levert 15 parkeerplaatsen op. Het is dus zeker mogelijk om een zone voor kortparkeerders te voorzien voor bezoekers van het gemeentehuis door middel van een blauwe zone. 's Avonds en op zondag zou de blauwe zone hier niet gelden zodat de bewoners hier ook gebruik van kunnen maken.

Conclusies en advies

Een herstructurering van deze parking levert op zich geen extra parkeerplaatsen op, maar maakt ze wel overzichtelijk en dus efficiënter. Een deel van deze parking voorbehouden voor kortparkeerders is wenselijk. Voorstel 2 van het ontwerp onderzoek geeft een parkeerstructuur waarbij zone voor kortparkeerders en deze voor langparkeerders strikt gescheiden zijn. Dit voorstel is dus heel leesbaar voor de gebruikers.

7.5 Leuvensesteenweg

Vraagstelling

De blauwe zone op Leuvensesteenweg wordt in vraag gesteld door de bewoners. De gemeente vraagt zich af of bewonersparkeren mogelijk en nodig is, zowel in functie van de klanten van de handelszaken als in functie van de administratieve belasting. Ook de grootte van de blauwe zone stelt men in vraag. De geplande invoering van 3 laad- en loszones zal los hiervan een invloed hebben op de bezettingsgraden. Uit het parkeeronderzoek bleek dat de huidige blauwe zone min of meer goed functioneerde.

Daarnaast is er de vraag of er binnen deze blauwe zone plaatsen moeten worden voorzien voor ultrakort parkeren (max. 30 minuten).

Tot slot is de gemeente onzeker of het bedrag van de retributie hoog genoeg om langparkeerders af te schrikken.

Effecten invoering laad- en loszones

De invoering van laad- en loszones zorgt voor een vermindering van het beschikbaar parkeeraanbod (bestaande toestand: 110 parkeerplaatsen). Uitgaande van een verlies van 3 parkeerplaatsen per laad- en loszone, verdwijnen er dus 9 parkeerplaatsen (nieuwe toestand; 101 parkeerplaatsen). De effecten op de bezettingsgraad worden in onderstaande tabel weergegeven:

Tijd	Bestaande toestand	Nieuwe toestand
8:00	28	31
10:00	58	63
12:00	59	64
14:00	58	63
16:00	59	64
18:00	55	60
20:00	53	57

De bezettingsgraden stijgen weliswaar met een kleine 10% maar de waarden blijven steeds onder de 85%-grens.

Door de laad- en loszone in de tijd te beperken kan er op deze zones ook worden geparkeerd door kortparkeerders buiten de laad- en lostijden.



Effecten inkorting blauwe zone

Er werd eerder voorgesteld om - in functie van het omvormen van de parking Craeneplein naar blauwe zone - de bestaande blauwe zone in te korten tot net voor Vranckx. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen daalt van 101 (na aftrek laad- en loszones) tot 88 (een verlies van 13 parkeerplaatsen)

8:00	28	35
10:00	58	73
12:00	59	74
14:00	58	73
16:00	59	74
18:00	55	69
20:00	53	66

Het invoeren van de laad- en loszones zou - zonder compensatie - de bezettingsgraad doen stijgen tot maximaal 74% dus nog meer dan aanvaardbaar.

Bij het omvormen van de parking op het Craeneplein naar een blauwe zone zou de bezettingsgraad maximaal 64% blijven.

Zones voor ultrakort parkeren

Uit de bezettingsgraadmeting blijkt dat er plaatsen vrij zijn zodat de noodzaak voor bijzondere parkeerplaatsen voor ultrakort parkeerders erg beperkt is. De invoering zulke plaatsen zou bovendien verwarring kunnen veroorzaken doordat 2 parkeerregimes binnen dezelfde zone zouden voorkomen.

Bedrag retributie

Momenteel wordt een retributie gevraagd van € 15 voor het niet-naleven van de regels die gelden in de blauwe zone.

Volgende tabel geeft de bedragen weer die in de naburige gemeente worden gehanteerd als retributie.

Kortenberg	€ 15
Zaventem	€ 25
Haacht	€ 30
Herent	€ 15
Tervuren	€ 25

Uit deze vergelijking leiden we af dat het tarief aan de lage kant is. Een tarief van € 25 zal langparkeerders iets meer ontmoedigen maar het is vooral door een consequente handhavingsbeleid dat het meeste effectief is. Doorgaans wordt in Vlaanderen een tarief van € 25 gehanteerd.

Conclusies en advies

De inkorting van de blauwe zone aan de westzijde wordt gecompenseerd door de uitbreiding aan het Craeneplein. De bezettingsgraden zijn voldoende laag om het verlies

aan parkeerplaatsen door de bijkomende laad- en loszones op te vangen. Bovendien kunnen deze buiten hun venstertijden normaal worden gebruikt.

Er is geen noodzaak tot het voorzien van parkeervakken voor ultrakort parkeerders. Dit zou de helderheid van de blauwe zone bovendien in het gedrang brengen.

Het ophogen van het bedrag van retributie is te verantwoorden om de administratieve kost te compenseren maar het effect is gering. Handhaving is de cruciale factor.

7.6 Parkeren stationsomgeving Kortenberg

Vraagstelling

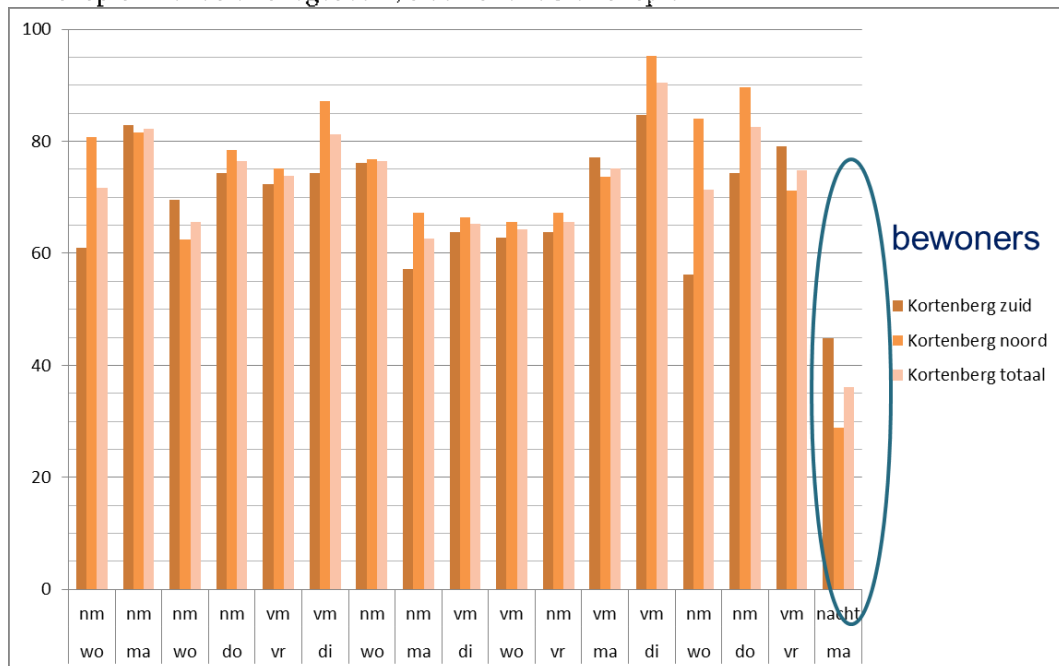
De gemeente geeft aan dat pendelaars het bewonersparkeren in verdringing brengen in de stationsomgeving van het station Kortenberg. Met de uitbouw van de parking in Erps-Kwerps hoopt de gemeente dit probleem op te lossen en vraagt om ondersteunende maatregelen voor de bewoners. De vraag is dus of er mogelijk pendelaars afgeleid kunnen worden naar het station van Erps-Kwerps.

Bezettingsgraden

De gemeente heeft op verschillende momenten de bezettingsgraden gemeten, telkens gedurende de dag (in het voorjaar van 2015). Dit is dus het moment wanneer de parkeerbehoefte van pendelaars en bewoners gecumuleerd is. De parkeerbehoefte van bewoners is uiteraard gedurende de dag veel lager dan 's avonds.

De **stationsomgeving Kortenberg** wordt voor voorliggend onderzoek opgedeeld in:

- Kortenberg noord: Nieuwstraat, Engerstraat tussen Nieuwstraat en Station, Engerstraat, parking Boogstok, Boogstok achter brug, Frans Mombaersstraat (gedeeltelijk),
- Kortenberg zuid: Hof van Parc e toegangsweg, Hertog Jan II tussen stationsplein en Hof van Parc e, Edegemstraat (doodlopend), parking rond punt Stationsplein, Stationsplein kant stationsgebouw, blauwe zone Stationsplein





Bezettingsgraden stationsomgeving Kortenberg (bron: gemeente voorjaar 2015, Timenco september 2016)

Uit dit uitgebreid onderzoek blijkt dat op 1 moment na (dinsdag 17 februari 2015 in de vm) de 85%-grens voor het volledige stationsgebied (noord en zuid) niet wordt overschreden. Nagenoeg alle telmomenten geeft een bezettingsgraad van hoger dan 60% aan gedurende de dag. Als de zones afzonderlijk worden bekeken blijkt dat Kortenberg zuid 3 maal boven de 85%-grens piekt en daarnaast 3 maal boven de 80%.

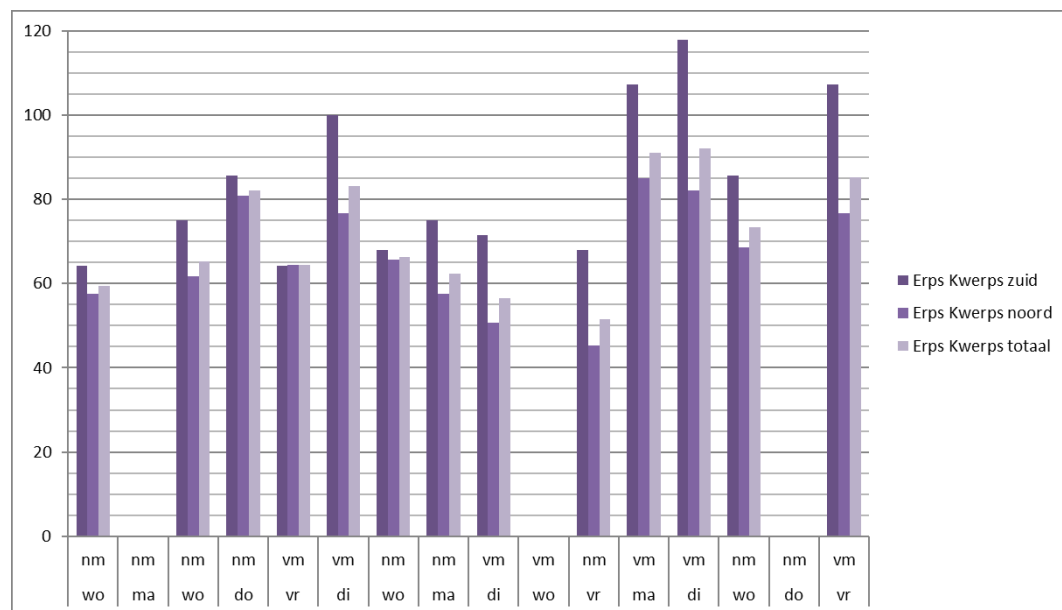
Het aandeel van de pendelaars wordt afgeleid uit de vergelijking met een avondlijke telling (21u), uitgevoerd door Timenco.

Uit de nachtelijke telling blijkt dat de bezettingsgraad net geen 40% bedraagt..

De **stationsomgeving Erps-Kwerps** werd voor voorliggende studie eveneens opgedeeld:

- Erps-Kwerps noord: Parking station Kerselaren, Kerselaren muur station, Kerselaren grindplein
- Erps-Kwerps zuid: parking station Kouterstraat.

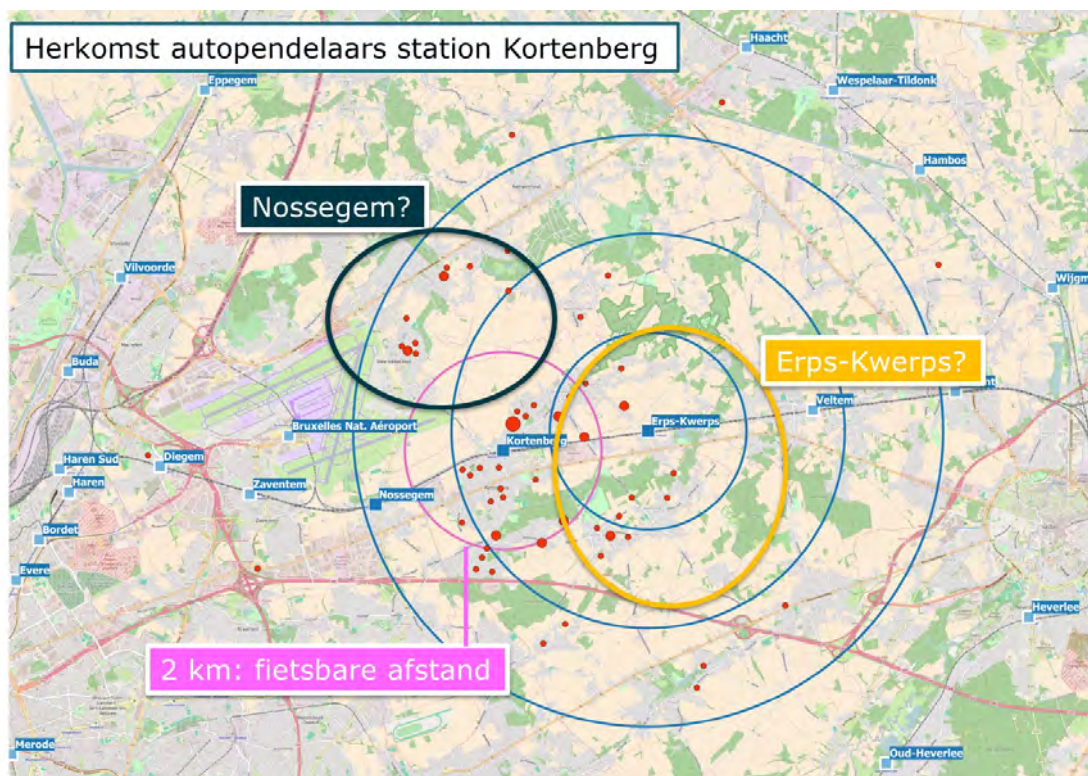
Onderstaande grafiek de resultaten van de bezettingsgraadmetingen weer.



De bezettingsgraden voor het volledige stationsgebied overschrijden de 85%-grens tweemaal. Opvallend is de hoge bezettingsgraden (tot bijna 120%) aan de zuidzijde van het station.

Herkomst pendelaars

Door middel van een korte bevraging heeft Timenco de woonplaats van de pendelaars die met de auto komen achterhaald.



Uit dit onderzoek blijken veel mensen die met de auto naar het station komen, op 2 kilometer van het station wonen. Daarnaast valt het op dat er heel wat pendelaars van Steenokkerzeel met de auto komen. Vermoedelijk omdat het aantal parkeerplaatsen aan het station van Nossegem nog beperkter is. Tot slot valt op dat een deel van de automobilisten uit Erps-Kwerps en Meerbeek komt. Het station van Kortenberg is blijkbaar beter bereikbaar dan het station van Erps-Kwerps.

Conclusies en advies

De gemeente moet de mensen die op minder dan 2 kilometer van het station wonen aanmoedigen om met de fiets te komen. Pendelaars van Steenokkerzeel afleiden naar het station van Nossegem kan enkel maar als men daar de parkeercapaciteit uitbreidt maar dit lijkt op het eerste zicht niet mogelijk.

Een uitbreiding van de parking aan het station van Erps-Kwerps is nu reeds nodig. Als men een deel van de reizigers van het station Kortenberg wil afleiden wordt deze noodzaak nog groter.

7.7 Parkeren in de negenhoek

Vraagstelling

Na de herinrichtingswerken in de Edegemstraat zal het parkeren aan één zijde niet meer toegelaten zijn. De stationsparking en de private parking zijn mogelijke alternatieven. De gemeente wenst te weten of er goede voorbeelden bestaan en hoe zo'n afspraken geformaliseerd moeten worden.



Oplossingsrichtingen

Uit de meting van de parkeerbezettingsgraden 's nachts blijkt dat de parking aan het station **parking Engelenstraat/Edegemstraat** nagenoeg leeg staat (2 pp bezet op 37). Hier is dus capaciteit vrij voor bewoners van Engelenstraat / Edegemstraat.

Doordat de pieken van de parkeerbehoefte van de school en die van bewoners zich op verschillende momenten voordoet kan de **parking aan de school** open worden gesteld mits een gentlemen's agreement.

Tot slot is er de **parking van de supermarkt** (Carrefour, Marie Christinastraat). De pieken van de parkeerbehoefte zijn wel gedeeltelijk overlappend (weekdagen 's 17u-20u) maar de parking is erg groot. Ook hier is een gentlemen's agreement mogelijk.

Conclusies en advies

Met de NMBS zou een afspraak moeten worden gemaakt om de parking ook 's nachts open te houden. We adviseren om op meerdere dagen 's nachts de bezettingsgraad te meten. Hierdoor heeft men een meer onderbouwde motivering.

Aan de parking van de school loopt binnenkort een proefproject. Het zal ook worden geëvalueerd. Het is aangewezen om op voorhand een meetbare evaluatiecriterium op te stellen. Zo zou het aantal bezette parkeerplaatsen 's morgens 10 minuten voor begin van de schooltijd (onderscheid tussen leerkrachten, bewoners en ouders) als criterium kunnen worden genomen. Een mogelijke grenswaarde zou 2 kunnen zijn (= aantal geparkeerde wagens van bewoners).

Wat de parking van de supermarkt betreft zou men eveneens een proef kunnen opstarten met meetbare evaluatiecriteria. Op de pieken van de supermarkt (zaterdagmiddag en door de week 's avonds) kan men dan ook maximaal aantallen geparkeerde auto's van bewoners voorop stellen. Men kan dit makkelijk meten door een parkeerduurmeting uit te voeren: alle voertuigen die langer dan een uur staan geparkeerd zijn ofwel bewoners, ofwel personeel. Deze laatste kan men eruit filteren door deze nummerplaten op te vragen. Indien blijkt dat er alsnog teveel wordt geparkeerd door bewoners zou men met toegangscontrole kunnen werken. Dit biedt volgende voordelen:

- men kan de periode beperken waarop men kan parkeren (bijvoorbeeld na 19u)
 - men kan het aantal geparkeerde voertuigen van bewoners beperken
- De kosten voor aanpassing van het systeem voor de gemeente (via een vergoeding want de gemeente mag niet rechtstreeks investeren in privaat domein).

Belangrijk is dat duidelijk aan de bewoners wordt gecommuniceerd dat in geval van misbruik deze 'gunst' vervalt.

7.8 Woonerven in De Merodestraat - Prins Van Everbergstraat - Klein Vilvoordestraat

Vraagstelling

In deze straten kan nu niet worden geparkeerd op het openbaar domein: men houdt immers geen 3 meter rijbaanbreedte over (zoals verplicht wordt door de wegcode) en men mag niet op de trottoirs parkeren. Maar men doet het toch en er wordt gehandhaafd.

De gemeente wil de mogelijkheid onderzoeken om enkele parkeerplaatsen wettelijk te voorzien op het openbaar domein door de invoering van een woonerf. Daar mag men enkel parkeren op expliciet aangeduide plaatsen. Maar het omvormen van een straat naar een woonerf kan niet zomaar. Daarom worden de 3 straten getoetst aan de plaatsingsvoorwaarden. Op basis van gemeentelijke tellingen wordt een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte.

Woonerf- gedragsregels

Een woonerf geeft een juridisch statuut aan een straat. Volgende gedragsregels zijn hier wettelijk afdwingbaar: maximaal 20 km/h, voetgangers mogen overal wandelen. Als bestuurder van een fiets, brommer, motorfiets, auto, bus of vrachtwagen mag je de voetgangers niet in gevaar brengen of hinderen. Zo nodig moet je stoppen. Wettelijk is zelfs bepaald dat je tegenover kinderen dubbel voorzichtig moet zijn. Je mag enkel rijden op de rijbaan, tenzij je naar je inrit of de school wil.

Parkeren in een woonerf is overal verboden behalve

- in de zones die aangeduid zijn met een verkeersbord
- op de plaatsen afgebakend met wegmarkeringen of in een andere kleur waar de letter P aangebracht is.

Woonerf- plaatsingsvoorwaarden

De plaatsingsvoorwaarden voor de inrichting van een woonerf staan beschreven in het Ministerieel rondschrijven van 23 juni 1978 betreffende de woonerven (BS 28 juni 1978).

De 3 straten werden gescreend op de belangrijkste punten waaraan een weg moet voldoen om in aanmerking te komen als woonerf.

	Klein Vilvoorde- straat	Prins Van Ever- bergstraat	De Merodestraat
Voorafgaande voorwaar- den			
1. Het wonen is er de overwegende functie	OK	OK	OK
2. De dichtheid van het au- toverkeer is er op de piek- uren niet hoger dan 120 pae per uur.	piek: 89	?	piek: 46
3. De afstand tussen een willekeurig punt van een woonerf en een gewone verkeersweg bedraagt niet meer dan ongeveer 500 meter	OK	OK	OK
4. Er komt geen enkele re- gelmatige dienst voor ge- meenschappelijk openbaar vervoer door	OK	OK	OK
Aanleg			



1. De toegangen en uitgangen moeten als dusdanig herkend worden door hun aanleg zelf. Ze moeten ten opzichte van de gewone verkeerswegen een niveauverschil vertonen.	NIET OK: geen niveauverschil, asfaltverharding	Er is geen niveauverschil, maar de aanleg is herkenbaar als woonerf (kleinschalige materialen, smal wegbeeld, lage verlichtingsmasten, ...)	Er is een licht niveauverschil, aanleg is herkenbaar als woonerf (kleinschalige materialen, smal wegbeeld, lage verlichtingsmasten, ...)
2. De weg mag niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir	OK	NIET OK maar niet problematisch: de trottoirzone ligt op hetzelfde niveau als rijbaanzone	NIET OK maar niet problematisch: de trottoirzone ligt op hetzelfde niveau als rijbaanzone
3. Technische aanleg en speciale inrichtingen moeten voorzien worden voor het gedeelte van het woonerf dat geschikt is voor het voertuigenverkeer, teneinde de rechtlijnigheid te breken en de snelheid van de voertuigen te verlagen. (max. 50 m rechtdoor)	V85 ligt rond 45 km/u terwijl de straat nog in de zone 30 ligt. Bijkomende snelheidsremmers zijn noodzakelijk.	?	V85 ligt rond de 34 km/u maar snelheden tot 70 km/u werden genoteerd. Bijkomende snelheidsremmers noodzakelijk.
4. De openbare verlichting moet zodanig zijn dat de aanleg in inrichtingen bedoeld in 3. bij nacht zichtbaar zijn.	Er is voldoende verlichting aanwezig en de obstakels zijn goed zichtbaar	Er is voldoende verlichting aanwezig en de obstakels zijn goed zichtbaar	Er is voldoende verlichting aanwezig en de obstakels zijn goed zichtbaar
5. De aanleg en inrichtingen bedoeld in 3. mogen het zicht van de bestuurders niet hinderen.	De obstakels zijn opgesnoeide bomen dus het zicht wordt niet belemmerd	De obstakels zijn opgesnoeide bomen dus het zicht wordt niet belemmerd	De obstakels zijn opgesnoeide bomen dus het zicht wordt niet belemmerd
6. Behalve wanneer de plaatsgesteldheid (ondermeer de onvoldoende breedte van de weg) het niet toelaat, moet het woonerf zo ingericht worden dat de bestuurders niet op minder dan ongeveer 1 meter van de woningen kunnen rijden.	De trottoirzone maakt dat automobilisten voldoende afstand houden van de gevels	De trottoirzone maakt dat automobilisten voldoende afstand houden van de gevels	De trottoirzone maakt dat automobilisten voldoende afstand houden van de gevels
7. De plaatsen die speciaal ingericht zijn voor kinderspelen, moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en, zo mogelijk, gescheiden zijn van de ruimte waar de voertuigen rijden.	NVT	NVT	NVT
8. De voertuigen voor hulpverlening en de voertuigen tot openbaar nut moeten	OK	OK	OK

toegang kunnen hebben en er kunnen rijden.			
9. Een voldoende aantal parkeerplaatsen moet binnen het erf zelf of in de onmiddellijke omgeving ervan, beschikbaar zijn voor de bewoners.	Moet nog worden voorzien	Moet nog worden voorzien	Moet nog worden voorzien
10. De voor het parkeren voorbehouden plaatsen moeten, in principe, afgebakend worden door witte wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur.	Moet nog worden voorzien	Moet nog worden voorzien	Moet nog worden voorzien
11. Wanneer het gedeelte van de weg dat voor het verkeer geschikt is, het kruisen van auto's niet toelaat, dient met op de best geschikte plaatsen te zorgen voor verbredingen, die dit kruisen mogelijk maken.	Er zijn plaatsen waar men elkaar kan kruisen.	Er zijn plaatsen waar men elkaar kan kruisen.	Er zijn plaatsen waar men elkaar kan kruisen.

Inschatting parkeerbehoefte

In november 2014 heeft de gemeente de nummerplaten genoteerd van de voertuigen die in de straten stonden geparkeerd en dit gedurende een week. Op basis van deze telling wordt de behoefte ingeschat.

Merodestraat

Gedurende de telweek stonden er tussen de 5 en 8 voertuigen (foutief) geparkeerd. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel keer een voertuig werd geteld.

aantal keer geteld	aantal voertuigen
1	6
2	0
3	6
4	1
5	1

6 voertuigen werden slechts 1 keer geteld. Dit zijn dus vermoedelijk bezoekers. 8 voertuigen werden minstens 2 keer geteld en zijn dus vermoedelijk bewoners.

Prins Van Everbergstraat

Gedurende de telweek stonden er tussen de 3 en 5 voertuigen (foutief) geparkeerd. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel keer een voertuig werd geteld.



aantal keer geteld	aantal voertuigen
1	6
2	1
3	2
4	2
5	0

6 voertuigen werden slechts 1 keer geteld. Dit zijn dus vermoedelijk bezoekers. 5 voertuigen werden minstens 2 keer geteld en zijn dus vermoedelijk bewoners.

Klein Vilvoordestraat

Gedurende de telweek stonden er tussen de 1 en 4 voertuigen (foutief) geparkeerd. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel keer een voertuig werd geteld.

aantal keer geteld	aantal voertuigen
1	6
2	1
3	2
4	2
5	0

6 voertuigen werden slechts 1 keer geteld. Dit zijn dus vermoedelijk bezoekers. 5 voertuigen werden minstens 2 keer geteld en zijn dus vermoedelijk bewoners.

Conclusies en advies

Omvorming naar woonerf zou soelaas kunnen bieden voor de parkeerproblematiek (voetgangers mogen dan over de rijbaan). Maar er dienen dan wel infrastructurele maatregelen te worden genomen.

Deze investeringen zijn niet in verhouding zijn tot de problematiek. Nagenoeg alle woningen beschikken over een garage en een oprit. Bovendien is er nog de vraag waar je die bijkomende parkeerplaatsen zou realiseren. Door die op de plaatsen te zetten waar er nu auto's staan, bevestig je het (foutief) gedrag. De kans is ook groot dat uiteindelijk iedereen voor zijn deur een parkeerplaats wil.

7.9 Stallen fietsen

Vraagstelling

De gemeente beseft dat fietsparkeren belangrijk is maar wenst gefundeerd advies om hier mee om te gaan: hoeveel stallingen zijn waar nodig? Hoe faciliteer je fietsers bij evenementen het best?

Fietsparkeerstrategie

Zie 4.4 Stallen fietsen

7.10 **Parkeren vrachtwagens**

Vraagstelling

De gemeente heeft reeds inspanningen gedaan om geparkeerde vrachtwagens uit de kernen van Erps-Kwerps en Kortenberg te houden. Zij wenst nu een evaluatie van dit beleid.

Conclusies en advies

Zie 4.2 Parkeren vrachtwagens

7.11 **Bewegwijzering naar de parkings**

Vraagstelling

De gemeente wenst advies over welke bewegwijzering naar de (fietsen)parkings het meest geschikt zijn. Zij wil weten waar welke bewegwijzering nodig is en hoe de ideale wegwijzer er uit ziet.

Bewegwijzering algemeen

In essentie is bewegwijzering enkel nuttig voor mensen die hun weg niet kennen. De doelgroep is met andere woorden chauffeurs die van buiten de gemeente komen en die hier occasioneel komen (of voor de eerste keer komen). Deze zijn vooral gebaat met een goede bewegwijzering naar de bestemming (centrum, cultureel centrum, toeristische trekpleister). Bewegwijzering naar parkings is enkel nuttig als de parkeerplaatsen niet meteen zichtbaar zijn vanuit de bestemming of niet rechtstreeks bereikbaar (als gevolg van bijvoorbeeld enkelrichting).

Vanuit deze optiek zijn er 2 parkings die bewegwijzerd dienen te worden:

- parking Berkenhof: deze functie trekt chauffeurs van buiten de gemeente en de parking is niet toegankelijk via Kloosterstraat (wel via De Walsplein, Camiel Schuermanslaan en Beekstraat).
- parking Abdij deze functie trekt chauffeurs van buiten de gemeente en om de parking te bereiken dient men via De Walsplein – Beekstraat en Kiewitstraat te rijden

Deze parkings zijn reeds bewegwijzerd vanaf Leuvensesteenweg. De letter P is evenwel overbodig.

Bewegwijzering van fietsenstallingen is enkel nodig indien deze stalling op niet-logische plekken zijn gesitueerd.

Conclusies en advies

De huidige bewegwijzering is voldoende helder en logisch. Aan de toegang van de parking wordt wel geadviseerd om een bord te plaatsen met de naam van de parking en het aantal parkeerplaatsen. Op die manier weten de chauffeurs dat ze de juiste parking hebben bereikt.

7.12 **Adviezen over specifieke parkeersituaties**

Sint-Catharinastraat

Vraagstelling



De gemeente wenst te onderzoeken of er in deze straat bijkomende parkeermogelijkheden kunnen worden gemarkeerd.

Hiertoe werd een terreinbezoek gehouden waarbij wordt gekeken naar de locaties van de inritten van de bestaande en net gebouwde meergezinswoningen.

Conclusies en advies

Door de smalte van de straat en de inritten van de garages is het huidig aantal parkeerplaatsen het maximum. Bijkomende gemarkeerde parkeerplaatsen zouden ervoor zorgen dat het inrijden van garages heel moeilijk of onmogelijk wordt. En er moeten er ook geen weg.

Parkstraat en Hofstraat

Vraagstelling

De gemeente wenst na te gaan of hier bijkomende parkeermogelijkheden kunnen worden gecreëerd zonder de basisprincipes in het gedrang te brengen (asverschuivingen als snelheidsremmer).

Voorstel bijkomende parkeermogelijkheden Parkstraat





De huidige afstand afstanden tussen parkeervakken zijn op sommige plekken reeds krap (12,5 m, 7,5 m, 14 m, 10 m, 9 m en 7 meter). Op 2 plaatsen kunnen 2 plaatsen worden 'gewonnen' voor inrit (dus voor de bewoners van het pand zelf). Vlak voor het fietspad (dubbele onderbroken lijn) in de bochten wordt omwille van de veiligheid voor de fietser best geen parkeren toegelaten.

Hofstraat





Het ontwerpend onderzoek over Hofstraat leverde geen bijkomende parkeerplaatsen op. Net zoals bij Parkstraat is de huidige organisatie van het parkeren, een subtiel evenwicht tussen snelheidsremmer (asverschuivingen), vrijwaren van de private opritten en aanbod aan publieke parkeerplaatsen. Wijzigingen van de parkeerorganisatie om meer publieke parkeerplaatsen te realiseren zou inbreuk doen op deze 2 andere aspecten.

Er werd op 1 plaats een mogelijkheid gevonden om een extra parkeerplaats voor deze bewoners te realiseren (in het verlengde van een oprit).

Brouwerijstraat

Vraagstelling

De gemeente kreeg de vraag of de zone voor ultra-kortparkeren moet worden uitgebreid.

Beperkte parkeerduuronderzoek

Timenco heeft in functie van deze vraag een beperkte parkeerduurmeting gehouden door op 3 momenten de nummerplaten van de geparkeerde voertuigen te noteren op een weekdag (5 juni 2016):

- om 9u
- om 13u
- om 18u

Het resultaat van deze meting is weergegeven in onderstaande tabel.

langparkeerders	42 %
middellangparkeerders	33 %
kortparkeerders	25 %

Het aantal kortparkeerders is heel klein en er waren steeds parkeerplaatsen vrij.

Opmerking: de tellingen zijn om 9 u voor de eerste keer gebeurd. De vraag was ook vooral omdat er tussen 06.00 u en 09.00 u al heel wat activiteit is in de krantwinkel, strijkwinkel, kinderopvang.

Conclusies en advies

De behoefte aan kortparkeerplaatsen is erg gering in Brouwerijstraat. Er is reeds een beperkte blauwe zone (de parking aan Brouwerijstraat). Bovendien stelt de vraag waar deze langparkeerders dan wel moeten gaan parkeren.

Er zijn wel 2 plekken waar er een behoefte is aan ultra-kortparkeren: namelijk ter hoogte van Lodewijk Maesstraat (bij de krantwinkel en strijkatelier) en aan het kinderdagverblijf (tegenover nummer 7, in de parkeerstrook). Voor de eerste is er reeds tijdsduurbeperving ingevoerd (max. 30 minuten) maar de tijden waarop dit van toepassing is komen niet helemaal overeen met de behoefte. We adviseren om dit aan te passen: van maandag tot en met zaterdag van 05u30 tot 18u30.

Ter hoogte van de 2^e parkeerstrook is het omwille van de veiligheid en comfort van de ouders eveneens aangewezen om een zone voor ultra-kortparkeren in te voeren (max. 30

minuten). We adviseren om hier een ander tijdsvenster te gebruiken: van maandag tot en met vrijdag, tussen 07u30 tot 18u30.



Dorpsplein Erps Kwerps + Kammestraat

Vraagstelling

De gemeente wenst een evaluatie van het parkeren in de omgeving van het Dorpsplein. Hiertoe werd een terreinbezoek gedaan en werden bezettingsmetingen geanalyseerd (die door de gemeente werden uitgevoerd).

Dorpsplein Erps Kwerps



Kammestraat en omgeving

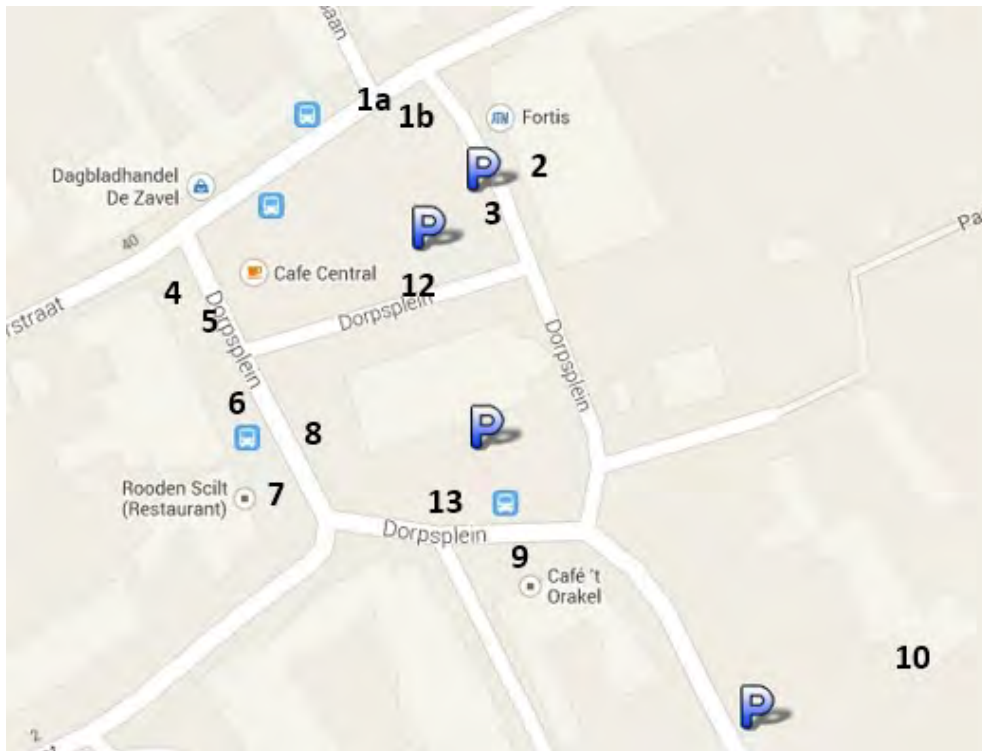


Luchtfoto Dorpsplein

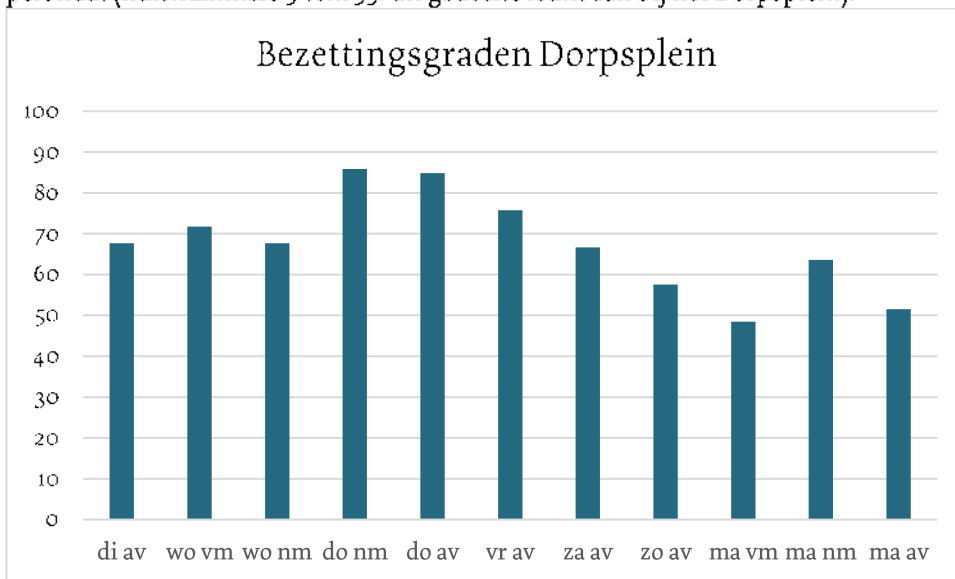


Bezettingsgraden

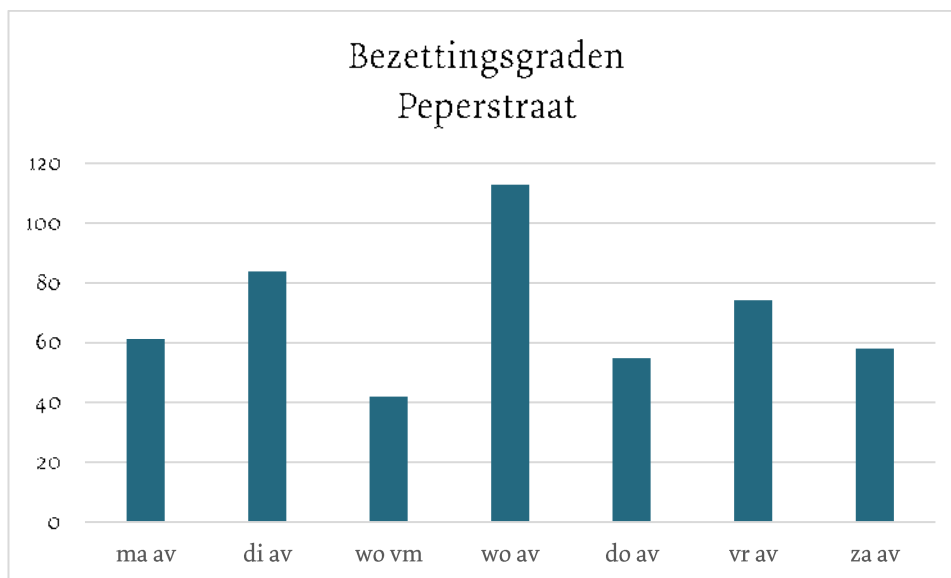
Gedurende een week werden de bezettingsgraden door de gemeente gemeten op het Dorpsplein en op de parking in Dekenijstraat. Dit gebeurde op verschillende momenten van de dag.



Op een ander ogenblik werden de bezettingsgraden gemeten van een gedeelte van Peeperstraat (huisnummers 9 tem 95; dit gedeelte leunt aan bij het Dorpsplein).



Voorgaande grafiek laat zien dat de bezettingsgraad op het Dorpsplein (en parking in de Dekenijstraat) slechts op één moment boven de 85% lag. Doorgaans blijft de bezettingsgraad rond de 70%.



De bezettingsgraad in Peperstraat fluctueert erg sterk tussen 58% en 82%. De resultaten van woensdag zijn vermoedelijk niet-representatief: de bezettingsgraad (113%) doet vermoeden dat er een activiteit was in het centrum van Erps-Kwerps (7 mei 2014) en wordt niet in rekening genomen.

Conclusies en advies

Uit het terreinbezoek blijkt er heel wat parkeerplaatsen te zijn op het Dorpsplein en in de omgeving. De bezettingsgraden van het Dorpsplein en Peperstraat tonen aan dat er sprake is van een lichte overcapaciteit. Er is dus ruimte om bijvoorbeeld de publieke ruimte meer kwalitatief aan te leggen ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Men kan zelfs verder gaan en een sturend beleid invoeren. De kern van Erps-Kwerps heeft vooral een lokale aantrekkingskracht en om mensen aan te moedigen om meer met de fiets of zelfs te voet te komen, kan men het parkeeraanbod nog verder beperken.

Kern Meerbeek

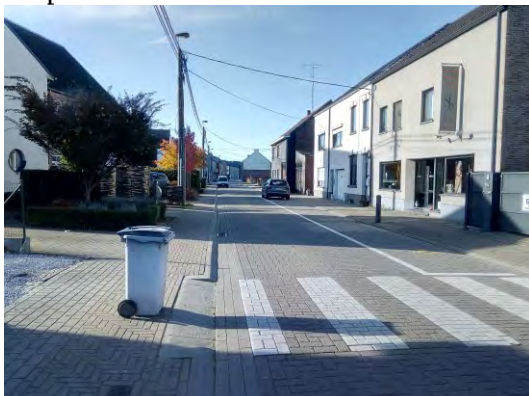
Vraagstelling

De gemeente wenst concreet te weten of er extra parkeercapaciteit kan worden gecreëerd en stelt zich de vraag of de middellijnen in Dorpsstraat overal nodig zijn

Resultaten terreinonderzoek

In het centrum van Meerbeek zijn er op een aantal plaatsen middellijnen getrokken.

Dorpsstraat Meerbeek





Conclusies en advies

In Dorpsstraat worden verschillende instrumenten ingezet om het parkeren te organiseren: aanduiding parkeervakken, geel onderbroken markeringen en centrale aslijn. Deze zijn noodzakelijk om verschillende redenen:

- verkeersveiligheid: aan kruispunten en aan oversteekplaatsen om de zichtbaarheid te garanderen
- doorstroming: Dorpsstraat heeft een zekere verkeersfunctie (en er loopt een buslijn door)
- bereikbaarheid haakse parkeerplaatsen.

De parkeerorganisatie werd in detail bekeken maar kan niet worden aangepast om meer parkeerplaatsen te realiseren.

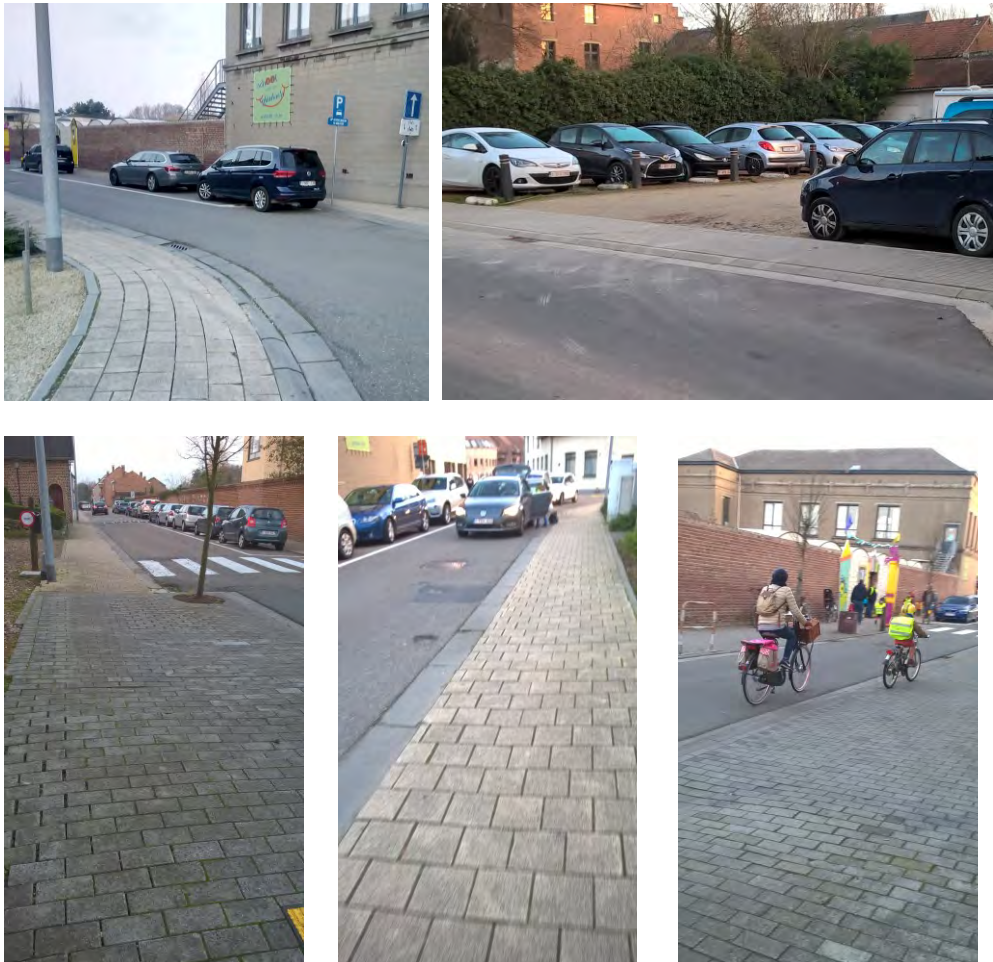


Schoolomgeving Erps

Vraagstelling

Tijdens het begin en einde van de school wordt er heel wat (fout) geparkeerd in de schoolomgeving. De gemeente wenst te onderzoeken of er bijkomende parkeercapaciteit kan worden voorzien.

Resultaten onderzoek



Op basis van een terreinbezoek werd het parkeergedrag waargenomen in Engerstraat. Een deel van de ouders tracht zich zo dicht mogelijk bij de schoolingang te parkeren en als er plaats is maken zij gebruik van de zone voor kortparkeerders. Naarmate het aanvangsuur nadert, is de kans op een parkeerplaats in deze zone kleiner. Een beperkt deel van de automobilisten stopt op de rijbaan om hun kind eruit te laten. Sommige automobilisten rijden door om zich verderop in de straat te parkeren, soms ook op het verkeersplateau. Er zijn ook ouders die zich wat verderop parkeren, op de parking in Dekenijstraat. Zij gaan dan verder te voet naar de schoolpoort. Zavelstraat wordt minder gebruikt voor het afzetten van de kinderen.

In Engerstraat is fietsen in tegenrichting toegestaan maar de rijbaan is te smal om dit comfortabel en veilig te doen waardoor vele fietsers uitwijken naar het trottoir. Dit zorgt dan weer voor een beetje wrevel bij de voetgangers.

Conclusies en advies

Het parkeren aan de schoolomgeving zorgt voor een hoge parkeerdruk rond de begin- en eindtijden van de school. De huidige capaciteit is onvoldoende om de piek op te vangen en het parkeeraanbod in de omgeving is beperkt.

Het probleem kan verlicht worden door ouders en grootouders ertoe aan te zetten om meer met de fiets te komen of -indien ze met de auto komen- meer verspreid in de tijd toe te komen. Als een deel van de ouders een beetje vroeger komt 's morgens en een beetje later 's avonds betekent dit al een verlichting van de parkeerdruk. Ook de parking in Dekenijstraat kan beter worden gepromoot.

Het invoeren van een Schoolstraat bij begin en einde van de schooltijd lijkt op het eerste zicht mogelijk. De bedoeling is om de verkeerschaos in de schoolomgeving bij het begin en het einde van een schooldag te beperken. Daarom worden de schoolstraten twee keer per dag afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Concreet betekent dit dat gemachtigde opzichters, leerkrachten (of de politie) aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord zetten. Ouders kunnen zich tijdens de periode van de Schoolstraat parkeren op de parking in Dekenijstraat.

De invoering van een Schoolstraat zal het verkeer meer spreiden in de tijd en meer mensen aanzetten om de fiets te nemen. (Groot)ouders die met de auto hun (klein)kinderen alsnog voor de schoolpoort willen afzetten, zullen dan voor het begin van de Schoolstraat hun kinderen wegbrengen. Bij het ophalen van hun kinderen zullen zij dan na het einde van de Schoolstraat Engerstraat inrijden. De pieken zullen dus meer gespreid worden in de tijd. De invoering van een Schoolstraat heeft als bijkomend voordeel dat fietsers veilig door Engerstraat kunnen fietsen. Ouders die hun kinderen met de fiets brengen worden hierdoor beloond en nieuwe fietsers worden hierdoor aangetrokken. Qua uitvoering is de invoering van een Schoolstraat in Engerstraat eenvoudig. Er hoeft slechts aan één zijde van de weg een nadarhek met de juiste verkeerssignalisatie geplaatst te worden (kruispunt met Zavelstraat).

Er wordt geadviseerd om een proefproject op te starten met een uitgebreide communicatiecampagne. De insteek is verkeersveiligheid ten gunste van hun kinderen. Door het aanvangsuur en de duur van de Schoolstraat te beperken, verspreidt men de drukte:

- 's ochtends bijvoorbeeld 20 minuten voor het begin van de school en 5 minuten na het belsignaal
- 's avonds 10 minuten voor het einde van de school en 10 minuten na het belsignaal.

Het proefproject duurt best een drietal maanden om de (groot)ouders de tijd te geven om te wennen aan de nieuwe situatie.

Handhaving blijft een noodzakelijk kwaad om mensen attent te maken dat foutief parkeergedrag echt niet kan: het is tenslotte een schoolomgeving en hier zouden voetgangers en fietsers een voorkeursbehandeling moeten krijgen.

Fietsparkeerplaatsen voor ouders zijn niet noodzakelijk. Fietsen worden momenteel tegen de muur van de school gestald. Dit is een goede locatie omdat deze uit de looplijn van de voetgangers is gelegen. Bovendien zijn het kortparkeerders en er is voldoende sociale controle waardoor beugels niet absoluut noodzakelijk zijn. De rest van de dag wordt er op deze plek niet gestald.



Steenhofstraat

Vraagstelling

De winkel zorgt tijdens de openingsuren voor een hoge parkeerdruk met als gevolg dat de doorgang wordt belemmerd voor onder meer de bussen.

Ontwerpend onderzoek

Voorstel parkeerorganisatie Steenhofstraat



In de huidige organisatie kunnen ongeveer 33 auto's reglementair parkeren (= lengte van de straat – lengte van de gele onderbroken lijn – breedte van de opritten (5 m) / 6). Door de invoering van de asverschuivingen vermindert de capaciteit tot ongeveer 25 parkeerplaatsen. De doorstroming wordt – mits naleving- blijft hierdoor wel gegarandeerd.

Kiwitstraat

Vraagstelling

De parkeerdruk in deze straat is hoog waardoor er steeds langs één zijde een rij geparkeerde voertuigen staat. De straat is echter zo smal dat wagens elkaar in dat geval niet kunnen kruisen en over het trottoir rijden. Het probleem stelt zich vooral aan de zijde van Brouwerijstraat.



Conclusies en advies

Een plaatselijk parkeerverbod zorgt voor een uitwijkzone van het verkeer dat richting Brouwerijstraat rijdt. Door deze uitwijkzone te koppelen aan een inrit beperkt men het verlies aan parkeerplaatsen.