

Werkgroep Mobiliteit – 5 mei 2022

Aanwezige inwoners voor werkgroep : Maria (Wis) Devriese, Bart Verhellen, Sofie Dehaes, Guy Walravens, Stéphanie Beyens, Alexander Heyman, Stephanie Vervoort (*burgers*)

Silke Vanstallen, Pieter Laridon, Roan Vercammen, Daniel Janssens, Jean Morren, Dany Stassen, Frank Van Tricht, Inge De Prins en Kathleen Huyveneers (*stakeholders/adviesraden*)

Aanwezig vanuit 'bestuur': Alexandra Thienpont (welkomstwoord), Hanne Schuermans, Elke Verhoeven, Anouk Grauwels, Griet Valkenaers (Interleuven) en Bart Ver Elst

Verslag werd opgesteld door de gemeente Kortenberg.

Ronde 1

De knelpunten of problemen worden verkend.

Veilige schoolomgeving:

- Onduidelijkheden fietsstraat voor bestuurders
- Gebruik van schoolstraten (= oplossing)
- Onveilige fietsstraten, onveilige aanloop richting de schoolomgeving
- Autobestuurders die gevaarlijk rijden (over voetpad) – mentaliteit van alle weggebruikers (auto, fiets, ...)
- Grootste knelpunt: ervoor zorgen dat ouders niet tot helemaal voor de schoolpoort kunnen rijden.

Fietsroutes

- Veel enthousiasme over veld- en verharde wegen. Er zijn trage wegen die een oplossing kunnen bieden voor een aantal missing links.
- Er zijn enkele moeilijke punten, waaronder bv. kruispunt Kruisstraat (zogenaamde 'driehoek') dat niet veilig genoeg is. Ook de Prinsendreef wordt beschouwd als een 'moeilijke' straat.
- Te hoge snelheid in dorpskern. Een beperking naar 30 km/u om de veiligheid van de fietser in de dorpen te verzekeren (= oplossing)
- Sensibilisering van weggebruikers in het algemeen, niet enkel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers
- Fietsstraten zijn op zich goed, maar deze mogen niet te lang zijn. Te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustraties bij autobestuurders, wanneer men achter trage fietsers moet rijden, vb. een volwassene met een jong kindje. Dit kan gevaarlijke situaties tot gevolg hebben.
- Straten worden steeds smaller, waardoor het niet altijd even gemakkelijk is voor zwaar vervoer / openbaar vervoer / landbouwvoertuigen om elkaar te kruisen.
- De gemeentescholen zijn gelegen aan grote invalswegen waardoor er confrontaties ontstaan tussen automobilisten en (jonge) fietsers

Sluipverkeer

- De probleemstraten zijn gekend: Kruisstraat, Molenstraat, Dorpsstraat, Dalemstraat, Zavelstraat, Kouterstraat, Kwerpsebaan. Hierin kunnen geen prioriteiten aangegeven worden.
 - De zogenaamde 'Waze-rijders' die enkel hun navigatiesysteem volgen zorgen voor oversaturatie van het lokale wegennet
 - Het grote probleem is de files / slechte doorstroming op de E40 en de N2. Zonder oplossing daar, zijn oplossingen voor de lokale wegen 'stoplappen'.
 - Een ander knelpunt is dat er minder bussen (gaan) rijden in Meerbeek. Er moet worden overgestapt in Kortenberg – de auto is dan een makkelijker alternatief.
 - Er zijn ook te weinig andere goede alternatieven voor de auto (cambio, goede busverbindingen, goede fiets- en wandelinfrastructuur) (= oplossing)
-

Ronde 2

De knelpunten of problemen worden verder uitgediept.

Veilige schoolomgeving

- Prioriteit 1 : Beletten dat auto te kort aan scholen komen, maar tegelijk de bereikbaarheid met de auto wel behouden. Parkeergelegenheid moet dichtbij de school zijn.
- Prioriteit 2 : Veilige aanlooproutes (voet- en fietspaden), meer onderhoud (voet-)wegen, ...
- Prioriteit 3 : Infrastructuur aanpassen: zebrapaden te kort op kruispunt, te veel aandachtspunten waar de autogebruiker op moet letten.
- Kruispunt Zavelstraat-Kwerpsebaan, Meerbeek aan de Delhaize = chaos voor en na school.
- Veilige oversteekplaatsen = Wijnegemhofstraat
- Concentratie op korte tijd op dezelfde locatie
- Onveilige voet- en fietspaden
- Te snel rijden – mentaliteit autobestuurder (positief sensibiliseren) – op de stoep rijden (terugkoppelen naar dorpskernvernieuwingen)

Vragen/bemerkingen : bij de vernieuwing van dorpskernen moet meer ingezet worden op stoepen met dorpels, via kleuren grenzen duidelijk maken : niet alles rood.

Sluipverkeer

- Sluipverkeer voornamelijk door slechte doorstroming E40 en geen optimale doorstroming gewestwegen zoals de N2
 - Doorstroming op grote stukken verbeteren, bv. beter afstelling van de lichten op de N2 (eventueel met elektronische systemen die de snelheid meten), aan de lichten op de N2 sta je bij groen licht soms achter een bus te wachten waardoor alles erachter opstroopt, minder lang rood aan lichten met Prinsendreef, ... (= oplossing)
 - Dorpsstraat 30 km/u + éénrichtingsverkeer richting Veltem maken (maar wat met de halte van De Lijn?) (= oplossing)
 - Engerstraat éénrichtingsverkeer maken (= oplossing)
- Werk maken van herziening signalisatie. Ter hoogte van N2 Veltem staat bv. een verkeersbord om (via de Dorpsstraat) naar Everberg te rijden (AWV en buurgemeente)
- Betere parkeerplaatsen bij de stations in Kortenberg en Erps-Kwerps, zodat treinverkeer en openbaar vervoer meer kan worden geoptimaliseerd (= oplossing)

- Problemen met sluipverkeer op de invalswegen naar een dorp, zoals Kouterstraat en Zavelstraat, hebben een eerdere lage haalbaarheid qua aanpak: door hun status als invalsweg is er weinig draagvlak om daar verkeershinderende maatregelen te nemen.
- Grote invalswegen via de dorpen : mogen niet geknipt of geblokkeerd worden
- Een goede synchronisatie van de verkeerslichten
- !! Luxe van 2 stations en goede treinverbinding : kan het sluipverkeer helpen; goede parkeerplaatsen aan het station; veilige berging voor de fietsen zodat het treinverkeer meer geoptimaliseerd kan worden
- Probleempunten N2 en Mechelsesteenweg aanpakken samen met 'coalitie van gelijkgezinden' (andere gemeenten met zelfde problematiek)

Fietsroutes

- Vooral oost-west-verbindingen (F3 bv.), maar geen noord-zuid-verbindingen. Hier is ook nood aan. Het is een goed idee om trage wegen te betrekken bij het aanvullen van de missing links, maar het is zeker niet de bedoeling om alle trage wegen te gaan verharderen, te voorzien van verlichting, ...
- Goed onderhoud van de fietspaden. Dit gaat niet enkel over de infrastructuur, maar ook over het snoeien van bomen, struiken, netels, ... langs de weg. Fietspaden worden smaller door overhangende takken en struiken.
- Woon-werkverkeer promoten: verbindingen F3 met bedrijventerreinen (= oplossing). Er wordt nagegaan of de grote bedrijven binnen de gemeente een aantal bedrijfsfietsen mogen parkeren aan het station. Werknemers die met de trein komen, kunnen deze dan gebruiken om de laatste kilometers per fiets af te leggen.
- Infrastructuur niet in orde: maaien van struiken, fietspaden niet breed genoeg, ...
- Verlichting of snoeien van struiken zodat de fietspaden goed bereikbaar blijven
- Woon-werkverkeer: verbindingen F3 met bedrijventerreinen (= oplossing)
- Gescheiden fietspad langs N2 over ganse traject is wenselijk
- Stations niet veilig genoeg: fietsen gestolen, ... (beveiligde fietsenstallingen)
- De tunnel onder het spoor aan de beide stations is niet toegankelijk voor elke soort van fiets, zoals een bakfiets,
- Te weinig oversteekplaatsen (voor kinderen)
- Grensoverschrijdend werken tussen de gemeente en de buurgemeenten is belangrijk om een volwaardig fietsroutenetwerk uit te werken. Op deze manier wordt er voorkomen dat het fietspad stopt aan de grens.
- Fietsherstelpunten creëren (en een kaart met een overzicht van fietsherstelpunten)
- Er zijn bepaalde straten, zoals de Dalemstraat, waar er langs één kant van de weg een fietspad gelegen is. Is het mogelijk om na te gaan of dit fietspad in beide richtingen kan gebruikt worden? Zijn er nog straten in Kortenberg waar dit het geval is?

Vragen/bemerkingen : verantwoordelijkheden zijn heel versnipperd, bevoegdheden zijn niet altijd duidelijk en bestaande voetwegen moeten geoptimaliseerd worden.

Er moet een mix komen tussen voetwegen en straten die zwakke weggebruikers kunnen gebruiken; Onze kinderen leren zich met de fiets in het verkeer te begeven;

Nadeel van voetwegen: deel van trage wegen staan in bomen. Bij stormen kan je er geen gebruik van maken. Veiligheid in de avond i.v.m. verlichting, bewegingsverlichting bv.

ACTUALISATIE MOBILITEITSPLAN KORTENBERG WORKSHOP 2: UITWERKINGSNOTA 1 DECEMBER 2022

1. OPZET VAN DE WORKSHOP

Binnen de actualisatie van het mobiliteitsplan van Kortenberg werd reeds heel wat informatie rond de 4 te onderzoeken thema's geïnventariseerd. Met deze workshop wensen we de verzamelde informatie voor te leggen, af te toetsen, aan te vullen, te corrigeren, ...

De workshop bestond uit 4 tafels:

- wegcategorisering en snelheidsregimes;
- sluiptverkeer;
- schoolfietsroutes en knelpunten;
- fietsroutes en knelpunten.

Elke groep kreeg de kans om 3 van deze tafels aan te doen.

Doorlopend (tijdens de pauze en nadien) was er de mogelijkheid om feedback te geven op de communicatie rond mobiliteit en verkeer van de gemeente naar de inwoners en bedrijven toe.

2. RESULTATEN

2.1. Communicatie

Voor verschillende mobiliteits- en verkeersonderwerpen werden de deelnemers bevraagd naar hun voorkeurscommunicatiekanaal/-kanalen.

- Fietsvriendelijke gemeente
 - o Kortenberg app (dagelijks)_____ 3
 - o Infoblad 'Kortenberg' (maandelijks)_____ 2
- Duurzame mobiliteit en combimobiliteit
 - o Infoblad 'Kortenberg' (maandelijks)_____ 2
 - o Kortenberg app (dagelijks)_____ 1
 - o Bewonersvergadering/infoavond_____ 1
- Verkeershinder
 - o Bericht op sociale media (Facebook, Twitter)_____ 2
 - o Digitale nieuwsbrief (wekelijks)_____ 1
 - o Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting_____ 1
 - o Kortenberg app (dagelijks)_____ 1
 - o Bewonersbrief of flyer_____ 1
- (Voortgang van) wegenwerken
 - o Digitale nieuwsbrief (wekelijks)_____ 2
 - o Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting_____ 2
 - o Bericht op sociale media (Facebook, Twitter)_____ 1
 - o Kortenberg app (dagelijks)_____ 1
 - o Bewonersbrief of flyer_____ 1

- Info in het straatbeeld (werfdoek, aanplakbiljet met QR-code, ...) 1
- Info over infrastructuur zoals laadpalen, Hoppinpunten, ...
 - Infoblad 'Kortenbergh' (maandelijks) 3
 - Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting 1
 - Kortenbergh app (dagelijks) 1
 - Bewonersbrief of flyer 1
- Veiligheid en handhaving
 - Infoblad 'Kortenbergh' (maandelijks) 4
 - Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting 1
 - Kortenbergh app (dagelijks) 1
 - Bewonersbrief of flyer 1
 - Info in het straatbeeld (werfdoek, aanplakbiljet met QR-code, ...) 1
 - BE-Alert (sms/telefoon/mail) 1
- Updates van projecten, hinder, ...
 - Bericht op sociale media (Facebook, Twitter) 2
 - Kortenbergh app (dagelijks) 2
 - Kort nieuwsbericht op kortenberg.be 1
 - Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting 1
 - Bewonersbrief of flyer 1
 - Bewonersvergadering/infoavond 1
- Terugkoppeling van participatie, bevragingen, infoavonden, ...
 - Infoblad 'Kortenbergh' (maandelijks) 2
 - Bewonersvergadering/infoavond 2
 - Pagina op kortenberg.be met meer uitgebreide toelichting 1
 - Kortenbergh app (dagelijks) 1
 - Bewonersbrief of flyer 1

Bijkomend werden de deelnemers bevraged naar het soort informatie ze het liefst ontvangen, wanneer ze dit het liefst ontvangen en op welke manier ze deze informatie het liefst ontvangen.

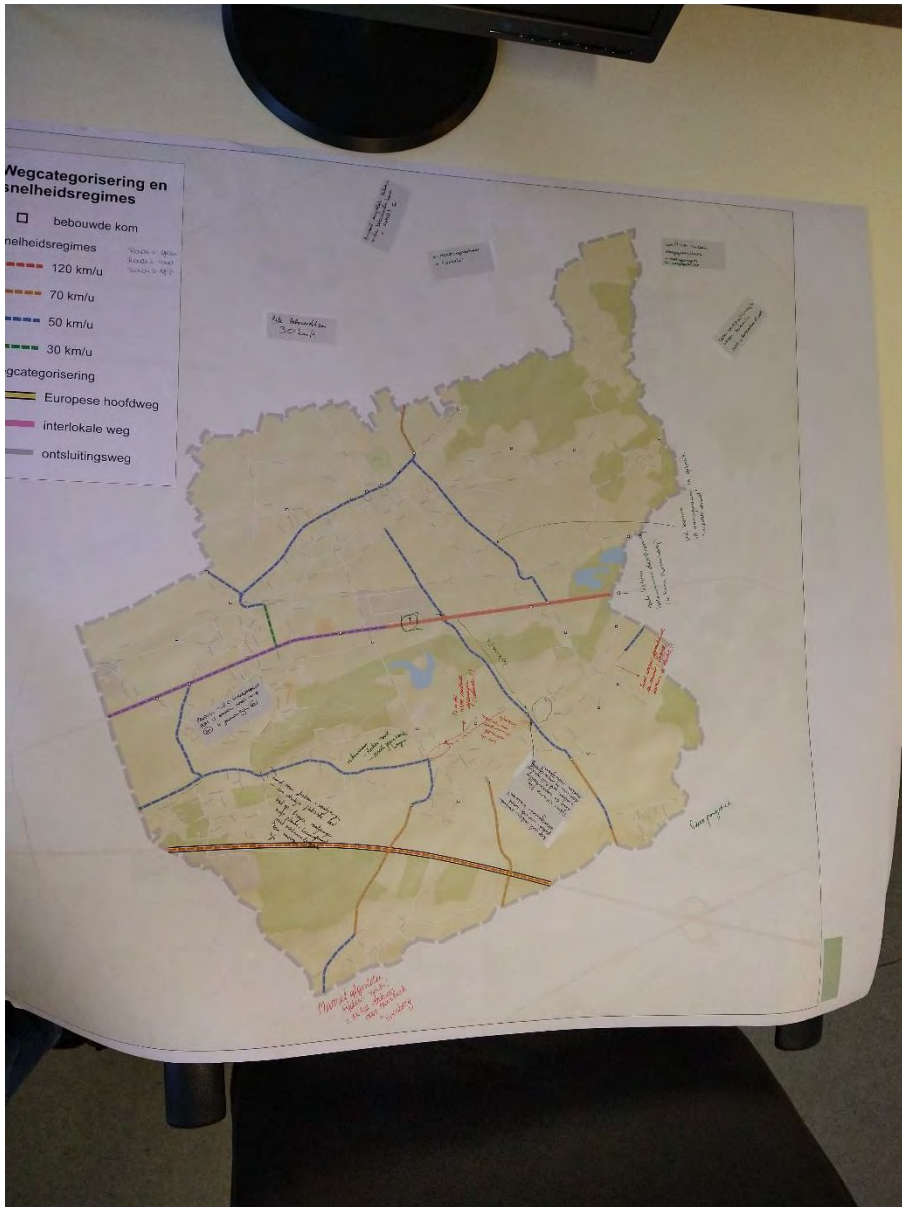
- De deelnemers ontvangen het liefst een meer uitgebreidere toelichting (waarom werd een keuze gemaakt, hoe zal het resultaat er uit zien, ...), i.p.v. enkel basisinformatie.
- Over het moment waarop de deelnemers wensen geïnformeerd te worden is wat minder eenduidigheid. Een groep deelnemers (3) wenst zo dicht mogelijk bij de eigenlijke wijziging van de situatie geïnformeerd te worden. Eén deelnemer wil zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 3 deelnemers zitten eerder tussen de twee uitersten op het spectrum.
- Wanneer het gaat over de manier waarop de deelnemers wensen geïnformeerd te worden, zijn de antwoorden zeer duidelijk: alle stickers bevinden zich bij "meer participatie/input van inwoners".

De deelnemers kregen ook de kans om bijkomende suggesties te doen over communicatie. Hieruit kwam naar voren dat een visuele manier (vb. kaartje) duidelijker is om geïnformeerd te worden, dan enkel een tekst met straatnamen.

Verder werd er ook aangehaald, dat wanneer sociale media worden gebruikt als infokanaal, het belangrijk is om ook een ander kanaal te gebruiken en niet enkel sociale media. Er zijn namelijk nog steeds veel mensen die geen sociale media gebruiken.

2.2. Wegcategorisering en snelheidsregimes

Belangrijk dat de weginrichting is afgestemd op de categorie en het snelheidsregime van de weg.



2.3. Sluipverkeer

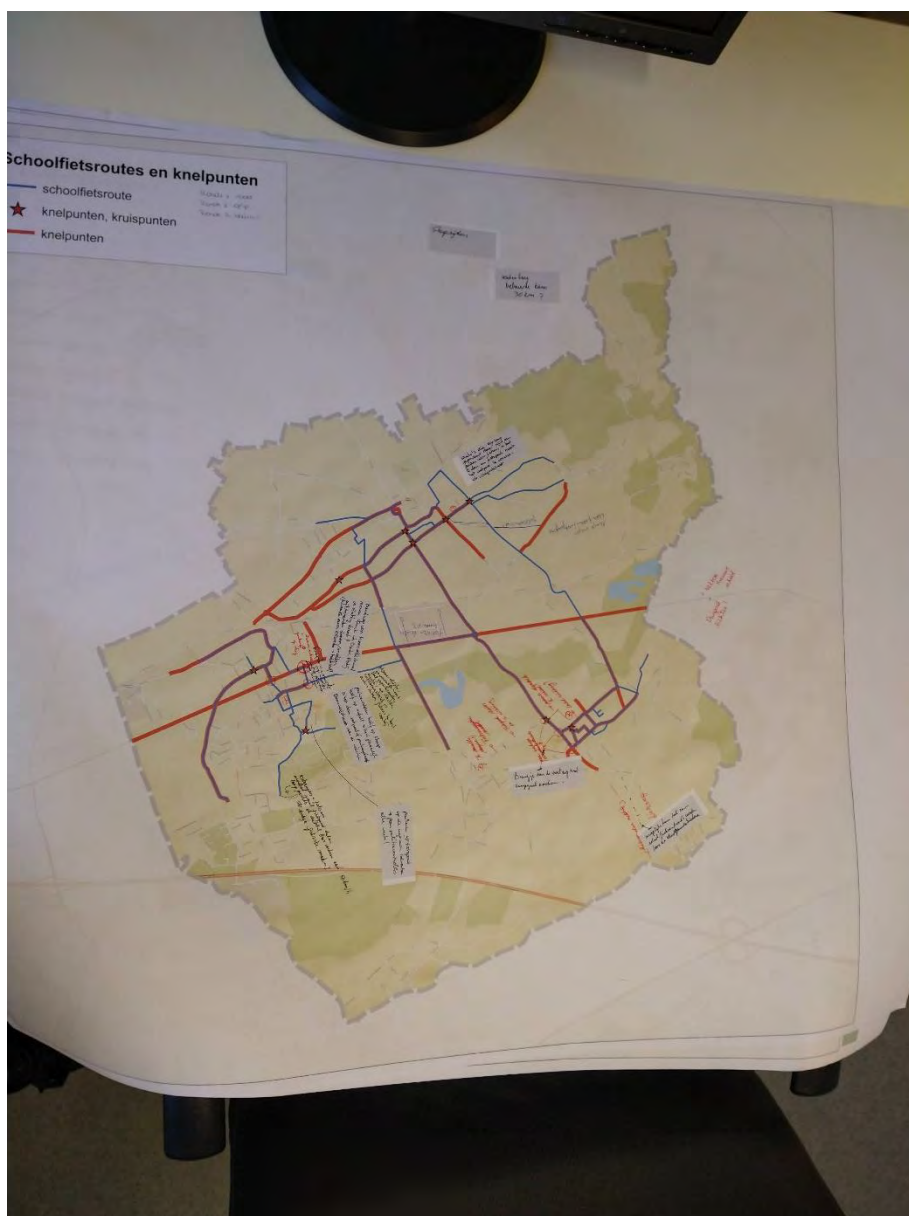
Knelpunten: kruispunt N2/Stationsstraat

Oplossingen:

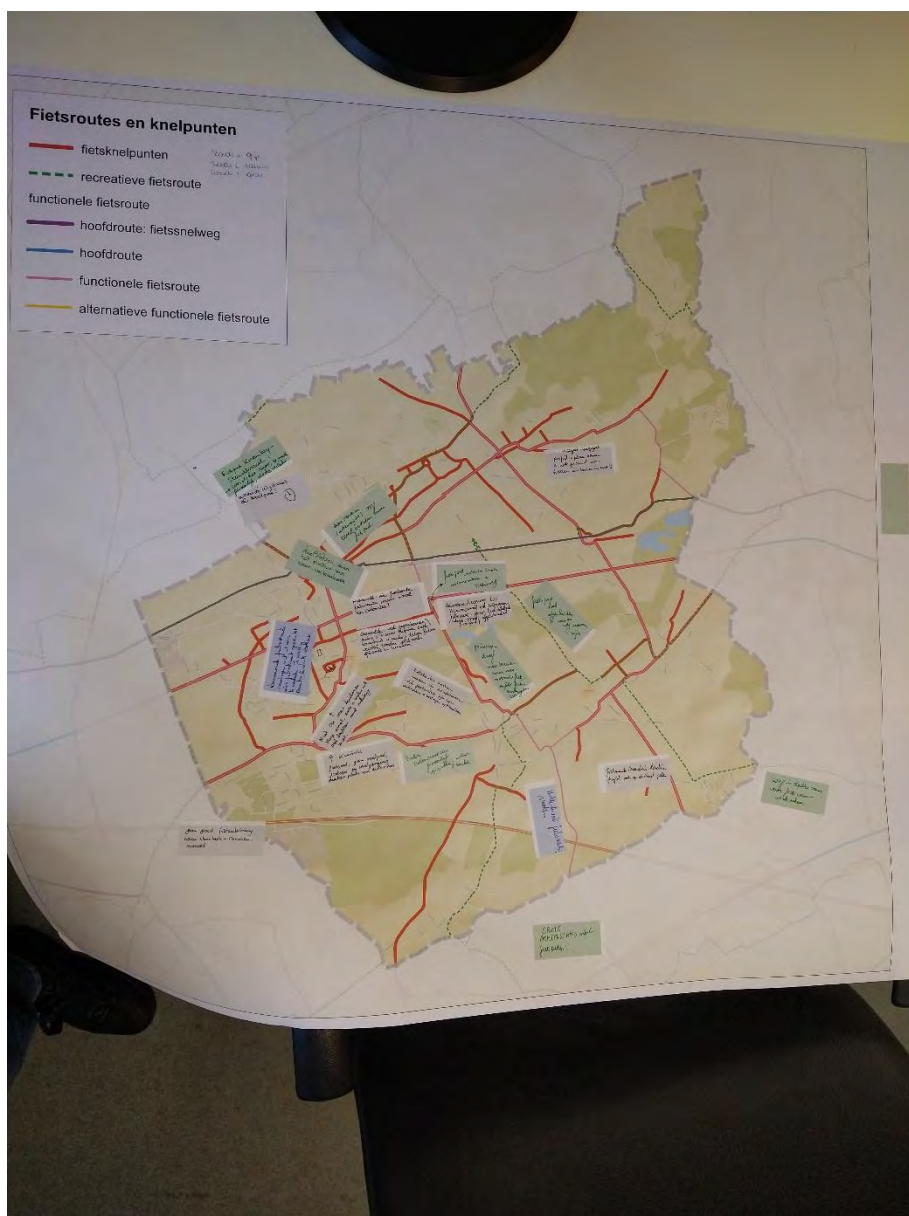
- handhaving (foutparkeerders, snelheidsduivels)
- stoplichten die rood worden bij overdreven snelheden
- éénrichtingsverkeer
- doorstroming N2 verbeteren



2.4. Schoolfietsroutes



2.5. Fietsroutes



MOBILITEITSPLAN KORTENBERG: WORKSHOP 3

01 JUNI 2023

1. INLEIDING

De aanwezigen worden verwelkomd en er wordt een korte presentatie gegeven met betrekking tot:

- de stand van zaken;
- de uitleg rond de actietabel van het mobiliteitsplan;
- de drie werkdomeinen;
- het verloop en doel van de avond.

De aanwezigen worden verdeeld in twee groepen.

Groep 1 bespreekt de actiepunten rond de verschillende fietsroutenetwerken en de ondersteunende en flankerende maatregelen.

Groep 2 bespreekt de actiepunten rond de andere verkeersnetwerken, buiten de fietsroutenetwerken en de ondersteunende en flankerende maatregelen.

De actiepunten worden in een matrix 'haalbaarheid – impact' geplakt. Deze matrixen zijn onderaan toegevoegd.

2. WERKDOMEIN B: FIETSROUTENETWERKEN

De eerste groep besprak als eerste thema de acties rond de fietsnetwerken. De veiligheid en het comfort van de fietser kwamen hier sterk naar voor. Dit omvat o.a. volgende aspecten:

- gevaarlijke situaties doen zich vaak voor omwille van geparkeerde wagens op de straat (smallere wegbreedte, beperkte zichtbaarheid, ...). Het inzetten op een doordacht parkeerbeleid met minder straatparkeren kan hierbij helpen;
- niet enkel het aanpakken van ontbrekende stukken fietspad of knelpunten in fietspaden, maar ook het gewone onderhoud van bestaande fietsinfrastructuur is zeer belangrijk om veilig en comfortabel fietsen te garanderen;
- het comfort wordt versterkt door voldoende fietsstallingen verspreid over de gemeente, bij voorzieningen, bushaltes, hoppinpunten, Ook voldoende overdekte fietsstallingen op de juiste locaties (colomba, station, ...) zal het comfort voor de fietser verhogen. Het ontwerp voor het hoppinpunt op het Craenenplein werd hierdoor als zeer positief ervaren, want er zullen goede fietsstallingen, met mogelijkheid tot het opladen van elektrische fietsen, worden voorzien;
- als laatste punt werd signalisatie naar attractiepolen langs aangepaste en veilige routes aangehaald.

3. WERKDOMEIN B: ANDERE VERKEERSNETWERKEN

De tweede groep heeft als eerste de overige verkeersnetwerken besproken.

De hoppinpunten werden onmiddellijk naar voren geschoven als iets dat haalbaar lijkt op korte termijn en een grote impact zal hebben op het verkeer in de gemeente.

Er wordt voorgesteld om zeker in samenwerking met de grote bedrijven binnen de gemeente de mogelijkheden na te gaan om deelfietsen ter beschikking te stellen van de werknemers die met de trein naar het werk komen. Door deelfietsen aan te bieden kunnen zij de verplaatsing van het station naar het bedrijf gemakkelijk maken.

Er moet gezorgd worden dat Kortenberg leefbaar blijft en dit met de nodige aandacht voor de verschillende vervoersmodi. Zo kan het invoeren van maatregelen tegen sluipverkeer voor sommige inwoners een positieve impact hebben en voor andere misschien een negatieve impact. Dit kon ook geconcludeerd worden voor de herinrichting van de N2. Er moet gekeken worden naar het groter geheel om te voorkomen dat de problemen zich niet verschuiven van de ene straat naar de andere straat.

4. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

4.1. Bespreking groep 1

Als tweede onderwerp van de avond werd over de ondersteunende en flankerende maatregelen gesproken. Beleidsvisies verankert in beleidsplannen werden beschouwd als een goede en makkelijke eerste stap, maar mogen niet als doel op zich worden gezien. De uitwerking hiervan dient op het terrein duidelijk zichtbaar en leesbaar te zijn, waarbij communicatie een belangrijke rol speelt. Deze communicatie omvat pictogrammen op straat om bv. een fietsstraat uit te leggen, verduidelijking en opfrissing van verkeersregels in het infoblad en/of op de website, een verkeerscampagne, De handhaving van maatregelen moet ondersteund worden door meer structurele zaken, zoals een aangepast wegbeeld/weginrichting.

Binnen communicatie werd ook participatie en de GAMV als belangrijke inspraakorganen van de inwoners naar het bestuur toe aangehaald, waar in de toekomst zeker verder dient worden ingezet.

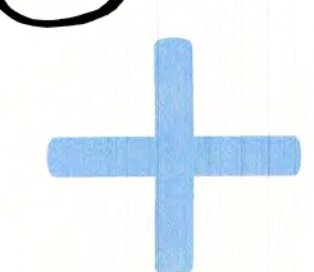
4.2. Bespreking groep 2

Wat betreft de ondersteunende en flankerende maatregelen, was het duidelijk dat het opmaken van bereikbaarheidsplannen, zeker voor bedrijven en scholen, een hoge prioriteit krijgen.

De werking van de GAMV ter ondersteuning van de administratieve diensten en het bestuur werd benadrukt.

Handhaving van alle soorten is belangrijk. Niet alleen door de politie, maar ook door de gemachtigde opzichters en de gemeenschapswachten.

GROEP 1: fietsroute netwerken



HAALBAARHEID

Opmaak van en onderzoek naar het nog gedetailleerder in kaart brengen van de **bovenlokale attractiepunten** voor het BFF

MOW Leuven

digitale ontwikkeling

Inrichten van **fietsherstoppunten** langs de F203

Provincie Vlaams-Brabant

De Werkennootschap

Aanpakken van knooppunten op BFF-netwerk: Haagstraat

Kortenberg

Aanpakken van knooppunten op BFF-netwerk: N2 (Leuvensesteenweg)

Agentschap Wegen en Verkeer

Onderzoek naar geschikte plaatsen voor **openbare fietsenstallingen**

Kortenberg

Inrichten op het **lokaal fietsroutenetwerk**

Kortenberg

digitale ontwikkeling

Inrichten van fietsenstallingen, laadpunt en fietsherstoppunt: Coloma

Kortenberg

Inrichten van fietsenstallingen, laadpunt en fietsherstoppunt: Carpoolparking Wijgemhofstraat

Kortenberg

BFF-netwerk: Noodbosweg

Kortenberg

afspraken met provincie over

Up-to-date maken en houden van fietsprioriteitsnota

Kortenberg

Kerselarestraat

Provincie Vlaams-Brabant

Opmaak van recreatieve fietsroute

Kortenberg

1 re-ek fietsroute

IMPACT

onderzoek bestaande formaten

het werken Kortenberg met bestaande Haagveld gebied via Aiklevaer?

Voorzien van veilige en kwalitatieve fietsenstallingen, laadpunten en fietsherstoppunten ter hoogte van Hoppinpunten en belangrijke OV-haltes

Wegbeheerder (Agentschap Wegen en Verkeer, Kortenberg)

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Ballingstraat

Kortenberg

Aanpakken knooppunten F3: deel tussen station Kortenberg en parking Boogstok

Provincie Vlaams-Brabant

Aanpakken knooppunten F3: deel tussen station Kortenberg en fractiestation Infrabel

Provincie Vlaams-Brabant

Aanpakken van knooppunten op het lokaal fietsroutenetwerk: Minneweldstraat

Kortenberg

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Stationstraat

Kortenberg

adv. Houge (in I-con?)

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Twee Leuvenstraat

Kortenberg

BFF-afspraken over de realisatie van?

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Dorpsstraat (binnen de bebouwde kom)

Kortenberg

naar de uitgang van straat?

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Achterenbergstraat

Kortenberg

(aanvullend!)

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Vogelenningsstraat tussen Kiewitstraat en Achterenbergstraat

Kortenberg

aanvullend

Realisatie ontbrekende stukken op BFF-netwerk: Kiewitstraat

Kortenberg

aanvullend

gROEP 2: andere verkeersnetwerken

Onderhoud trage wegen HIGH PRIORITY Kortenberg

HAALBAARHEID

IMPACT

Uitbouwen van de Hoppinpunten zoals vastgelegd in de unieke verantwoordingsnota, inclusief de uitrol van het besenligde deelfietsaanbod per Hoppinpunt. MOW voorziet subsidie.	Eigenaar grond	Kortenberg
Selectie van buurt Hoppinpunten en eventuele aanvullende lokale Hoppinpunten als onderdeel van de lokale mobiliteitsplannen	Kortenberg	Sponsing D's
Uitbouwen van de interregionale en regionale Hoppinpunten en aspecten die nog niet opgenomen zijn in de unieke verantwoordingsnota. MOW voorziet subsidie.	Eigenaar grond	Kortenberg
Uitbouwen van de geselecteerde buurt en lokale Hoppinpunten binnen de verschillende gemeenten als onderdeel van de lokale mobiliteitsplannen	Kortenberg	Kortenberg
Opmaken verordening onderhoud trage wegen + fietspaden + voetpaden	Kortenberg	Kortenberg

Doorlopende opvolging van vraag en aanbod van regulier vervoer voor leerlingen. Ambod wordt bijgestuurd bij bereiken van capaciteitslimieten. De Lijn

Realisatie van het VoM zoals bepaald in het OV-plan Basisbereikbaarheid (OV-plan 2021), inclusief deelfietsen, deelwagens, flexitaxi's, shuttles en marktbusen. De Lijn

Uitbouw van interlokale mazen en maatregelen tegen sluipverkeer. De realisatie van niet-doorrijbare interlokale mazen heeft als doel de doorrijbaarheid van lokale wegen te beperken waardoor interlokaal doorgaand (sluip)verkeer op die wegen kan geward worden. Kortenberg

Impact Aardvark +

Studie die alle mogelijke maatregelen in kaart brengt inzake sluipverkeer en de financiële implicaties. Dit zowel voor personenvervoer als vrachtvervoer en inclusief emeringen. MOW Leuven

Onderzoek en uitvoering missing links Beleidsplan Trage Wegen (Huntsman-site, Park Prins de Merode) Kortenberg

Ontwerp van de M3 (Leuven - Teruren - Eterbeek) voor de uitbouw tot een multimodale as, inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg, uitbouw BFF, Hoppinpunten en eventuele herschikking haltes. De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer

Weginrichting afstemmen conform nieuwe wegencategorisering Kortenberg

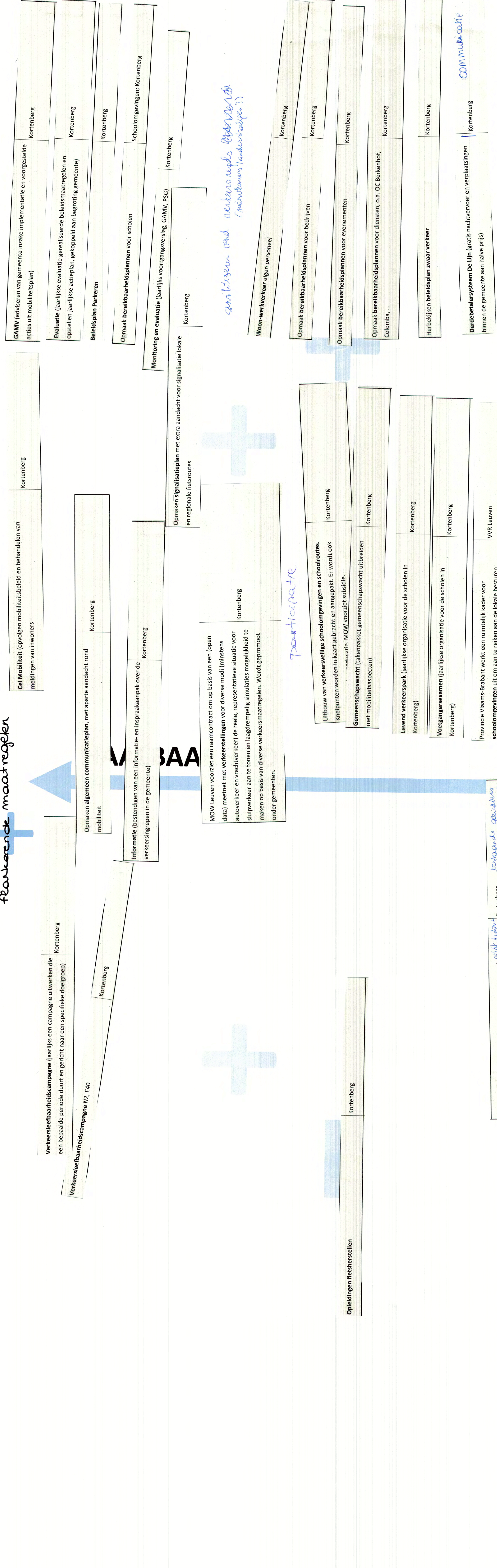
Aanpassen van snelheidsregimes conform de nieuwe wegencategorisering Kortenberg

Ontwerp van de NZ (Leuven-Brussel) voor de uitbouw tot een multimodale as, inclusief nieuwe HOV-as, realisatie interlokale weg, uitbouw BFF, Hoppinpunten en eventuele herschikking haltes. De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer

Herinrichting doortocht N2 Agentschap Wegen en Verkeer

Onderzoek en uitvoering dwarsliggers trage wegen Kortenberg

GROEP 1: Ondersteunende & flankerende maatregelen



IMPACT +

voorsprong (openend Cijp Rembauw)

handhaving fietstracé

sensibilisatie

duidelijke organisatie

Handhaving snelheid Kortenberg

Controle doorgaand zwaar vervoer Kortenberg

senioren met verkeersveilige schoolomgevingen (overstroomend overtoelagen?)

participatie

communicatie

10-mande gaarden met opzichers, officieel

10-mande gaarden met opzichers, officieel

GROEP 2 : ondersteunende & flankerende maatregelen

HAALBAARHEID

Voegangerevamen (jaarlijkse organisatie voor de scholen in Kortenberg) + *fietsbussemen*

Levend verkeerspark (jaarlijkse organisatie voor de scholen in Kortenberg)

Uitbouw van **veerksveilige schoolomgevingen** en schoolroutes. Kniepunten worden in kaart gebracht en aangepakt. Er wordt ook ingezet op verkeerseducatie. MDW voorziet subsidie.

Opleidingen fietsherstellen → *promoten v lokale fietsroutes*

Evaluatie (jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijkse actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente)

Opmaak **bereikbaarheidsplannen** voor diensten, o.a. OC Berkenhof, Colomba, ...

Provincie Vlaams-Brabant werkt een ruimtelijk kader voor schoolomgevingen uit om aan te reken aan de lokale besturen.

Opmaak **bereikbaarheidsplannen** voor bedrijven

Handhaving snelheid

Opmaak **bereikbaarheidsplannen** voor evenementen

Informatie (bestendigen van een informatie- en inspraakpak over de verkeersingrepen in de gemeente)

Beleidsplan Parkeren

GAMV (advies van gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit mobiliteitsplan)

Opmaak **bereikbaarheidsplannen** voor scholen

Cell Mobiliteit (opvolgen mobiliteitsbeleid en behandelen van meldingen van inwoners)

Monitoring en evaluatie (jaarlijks voortgangverslag, GAMV, PSC)

Derdebetalersysteem De Lijn (gratis nachtervoer en verplaatsingen binnen de gemeente aan halve prijs) *geen collectie prijs*

