

Verbreiden en verdiepen mobiliteitsplan Kortenberg

Beleidsplan

Definitief



Gemeente Kortenberg
De Walsplein 30
3070 Kortenberg

Grontmij België B.V.
Groot-Bijgaarden, 23 januari 2012

Verantwoording

Titel : Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Kortenberg
Subtitel : Beleidsplan
Projectnummer : 276183
Referentienummer : P:\276183\A\Fase 3 Beleidsplan
Revisie : 03
Datum : 23 januari 2012

Auteur(s) : Jeroen Dewit, Stefaan Lumen
E-mail adres : Stefaan.lumen@grontmij.be
Gecontroleerd door : Stefaan Lumen
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Peter van der Burg
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Vlaanderen N.V.
A. Gossetlaan 28a
B-1702 Groot-Bijgaarden
T +32 2 383 06 40
F +32 2 380 36 08
grootbijgaarden@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

INFORMATIEF DEEL.....	6	
1	Inleiding.....	7
1.1	Algemeen kader.....	7
1.2	Overlegmomenten.....	8
1.3	Samenstelling GBC.....	8
1.4	Opzet van het beleidsplan.....	9
1.5	Participatietraject.....	9
2	Knelpunten, kansen en doelstellingen.....	10
2.1	Categorisering - snelheidsplan.....	10
2.1.1	Probleem- en doelstelling.....	10
2.2	Sluipverkeer.....	11
2.2.1	Probleem- en doelstelling.....	11
2.3	Fietsroutenetwerk.....	11
2.3.1	Probleem- en doelstelling.....	11
3	Samenvatting Uitwerkingsnota.....	12
3.1	Thema 1: Categorisering - snelheidsplan.....	12
3.1.1	Onderzoeksopzet.....	12
3.1.2	Conclusie.....	13
3.1.3	Visie.....	13
3.2	Thema 2: Sluipverkeer.....	14
3.2.1	Onderzoeksopzet.....	14
3.2.2	Conclusie.....	14
3.2.3	Visie.....	15
3.3	Thema 3: Fietsroutenetwerk.....	15
3.3.1	Onderzoeksopzet.....	15
3.3.2	Visie.....	15
4	Motivatie duurzaam scenario.....	16
5	Relatie met de plannen van hoger niveau.....	20
5.1	Vlaams Niveau.....	20
5.1.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	20
5.1.2	Andere relevante beleidsdocumenten.....	20
5.2	Provinciaal niveau.....	20
5.2.1	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.....	20
5.2.2	Andere relevante beleidsdocumenten.....	21
RICHTINGGEVEND DEEL.....	22	
6	Operationele doelstellingen.....	23
6.1	Thema 1: Categorisering – snelheid.....	23
6.2	Thema 2: Sluipverkeer.....	23
6.3	Thema 3: Fietsroutenetwerk.....	25
7	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen.....	26
7.1	Werkdomein A.1: Ruimtelijke planning.....	26
7.1.1	Ruimtelijk structuurplan Kortenberg.....	26
7.2	Werkdomein A.2: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.....	32

7.2.1	Stationstraat en stationsomgeving te Kortenberg.....	32
7.2.2	Stationsomgeving en Kouterstraat te Erps-Kwerps	32
7.2.3	Streefbeeldstudie N2	33
7.2.4	Doortocht gewestweg	33
7.2.5	Gemeentelijke RUP's	34
7.2.6	Provinciale RUP's	35
7.2.7	Gewestelijke RUP's	35
7.3	Werkdomein A.3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	36
7.3.1	Hoofdwegen	36
7.3.2	Primaire wegen	36
7.3.3	Secundaire wegen	36
7.3.4	Lokale wegen	36
7.3.5	Matrixen	38
8	Werkdomein B: Netwerken per modus	40
8.1	Werkdomein B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	40
8.1.1	Afbakening en inrichting van verblijfsgebieden.....	40
8.1.2	Zonering en ontsluiting van de woonband	40
8.1.3	Verbindingen van dorp tot dorp	41
8.1.4	Bereikbaarheid knooppunten openbaar vervoer.....	42
8.1.5	Centrumgebieden	42
8.1.6	Wijkverbindingen.....	43
8.1.7	Zone 30	43
8.1.8	Netwerk trage wegen	44
8.2	Werkdomein B.2: Fietsroutenetwerk.....	45
8.2.1	Bovenlokaal fietsroutenetwerk	45
8.2.2	Recreatieve fietsroute	45
8.2.3	Lokaal Fietsroutenetwerk.....	46
8.2.4	Aanleg van fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en het snelheidsregime	46
8.2.5	Bewegwijzering Fietsroutenetwerk	46
8.3	Werkdomein B.3: Openbaarvervoernetwerk.....	47
8.3.1	Spoor.....	47
8.3.2	Lijn.....	48
8.3.3	Categorisering van de haltes	51
8.4	Werkdomein B.4: Herinrichting van wegen.....	52
8.4.1	Afbakening snelheidsregimes	52
8.4.2	Sluipverkeer weren	52
8.4.3	Maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.....	54
8.4.4	Routes zwaar vervoer	54
8.5	Werkdomein B.6: Parkeerbeleid	55
8.5.1	Personenwagens	55
8.5.2	Parkeerbeleid vrachtwagens.....	56
8.5.3	Parkeerbeleid fietsen	57
8.5.4	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden	57
9	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	58
9.1	Werkdomein C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.	58
9.1.1	Woon-werkverkeer	58
9.1.2	Bedrijvenmobiliteit.....	58
9.1.3	Schoolverkeer	59
9.1.4	Evenementen	59
9.1.5	Mobiliteitseffectenrapport.....	60
9.2	Werkdomein C.2: Tarifiering	60
9.2.1	Derdebetalerssysteem	60
9.3	Werkdomein C.3: Algemene sensibilisering	60
9.3.1	Gemeentelijk informatieblad Zoeklicht.....	60

9.3.2	Gemeentelijke webstek.....	60
9.3.3	Gemeentelijke nieuwsbrief.....	60
9.3.4	Openbaar vervoer.....	60
9.4	Werkdomein C.4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen.....	61
9.4.1	Verkeersleefbaarheidscampagne.....	61
9.4.2	Openbaar vervoer promotie.....	61
9.4.3	Recreatieverkeer.....	61
9.4.4	Levend verkeerspark.....	61
9.4.5	Met belgerinkel naar de winkel.....	61
9.4.6	Fiets naar Kyoto.....	61
9.5	Werkdomein C.5 : Bewegwijzering.....	62
9.6	Werkdomein C.6: Handhaving.....	62
9.7	Werkdomein C.7: Beleidsondersteuning.....	62
10	Actieplan.....	63
11	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten.....	72
12	Monitoring.....	73
13	Bijlagen.....	74
13.1	Kaartenbundel.....	74
13.1.1	Kaart 1 Bestaande ruimtelijke structuur.....	74
13.1.2	Kaart 2 Nieuwe wegencategorisering.....	74
13.1.3	Kaart 3 Gewenste nederzettingsstructuur.....	74
13.1.4	Kaart 4 Nieuwe snelheidszones.....	74
13.1.5	Kaart 5 Wensbeeld fietsroutes.....	74
13.1.6	Kaart 6 Stand van zaken fietsroutes.....	74
13.1.7	Kaart 7 Bestaand openbaar vervoer.....	74
13.2	Verslag PAC uitwerkingsnota.....	75
13.3	Verslag GBC – Beleidsplan - 14 oktober 2011.....	78
13.4	Uitreksel notulen gemeenteraad betreffende voorlopige aanvaarding herziening mobiliteitsplan.....	81
13.5	Uittreksel notulen gemeenteraad betreffende goedkeuring participatietraject.....	83
13.6	Overzicht opmerkingen ontvangen tijdens participatietraject.....	85
13.7	Actietabellen.....	96

INFORMATIEF DEEL

1 Inleiding

1.1 Algemeen kader

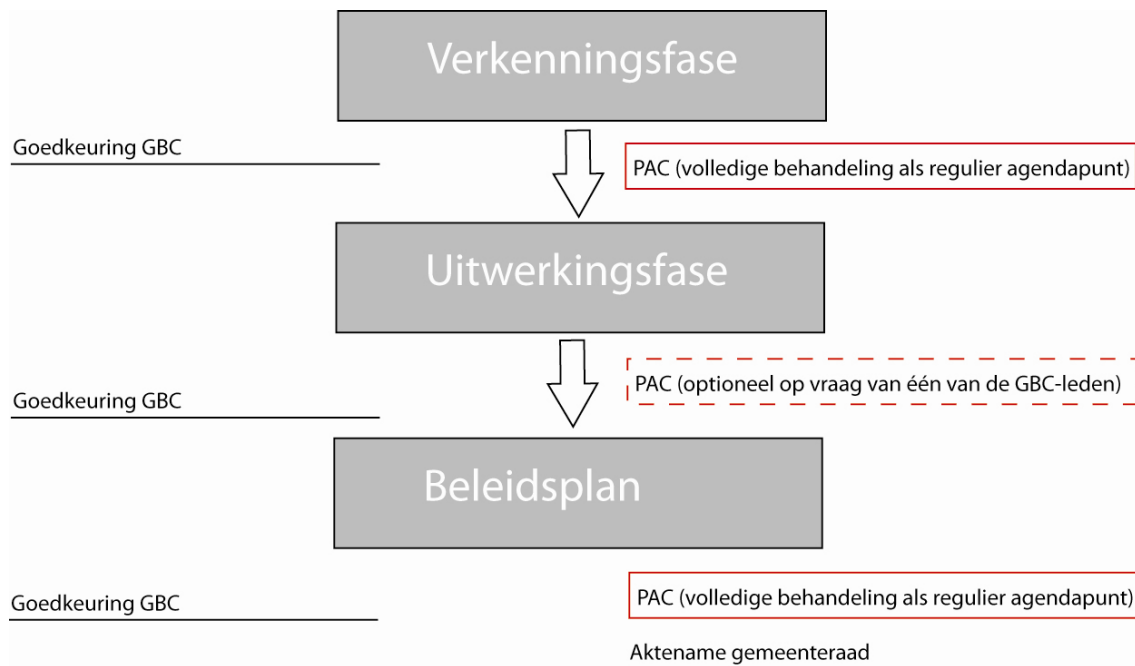
Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Kortenberg werd conform verklaard in december 1999. Door de omzendbrief MOW/2007/3 werd het jaarlijks voortgangsverslag vervangen door de evaluatie (sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Juni 2008 gaf de gemeente Kortenberg de opdracht tot uitvoering van de sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De interne auditor mobiliteitsplannen van de provinciale auditcommissie (PAC) bracht op 9 december 2008 een gunstig advies over de sneltoets. De keuze van de gemeente Kortenberg voor spoor 2 "Verbreding/verdieping" werd door de auditor als juist gezien.

Aangezien de GBC in de sneltoets koos voor spoor 2: "Verbreding/verdieping", doorliep Grontmij de verkenningsfase van het stappenplan "Verbreden en verdiepen". In de verkenningsfase werd een plan van aanpak opgesteld voor de verschillende onderzoeken die in het kader van het verbreden en verdiepen nodig bleken. De verkenningsnota werd conform verklaard op de provinciale auditcommissie (PAC) van 13 oktober 2009.

De uitwerkingsfase omvatte het uitvoeren van de onderzoeken. Een aanpassing van het duurzaam scenario bleek niet nodig, enkel een actualisatie. De uitwerkingsnota werd conform verklaard op de PAC van 8 februari 2011.

Huidig document omvat het verbrede en verdiepte beleidsplan met bijbehorende actietabellen.



1.2 Overlegmomenten

Voorafgaand aan de opmaak van deze nota vonden volgende overlegmomenten plaats. Het verslag van de (GBC-)vergaderingen kan teruggevonden worden in Bijlage 3.

Datum	Vergadering	Locatie
13 juli 2009	Startoverleg	Gemeentehuis, Kortenberg
19 augustus 2009	Werkoverleg 1	Gemeentehuis, Kortenberg
7 september 2009	GBC 1	Gemeentehuis, Kortenberg
13 oktober 2009	PAC Verkenningnota	AWV, Vilvoorde
27 november 2009	Werkoverleg 2	Gemeentehuis, Kortenberg
9 februari 2010	Werkoverleg 3	Gemeentehuis, Kortenberg
25 mei 2010	Werkoverleg 4	Gemeentehuis, Kortenberg
8 juli 2010	GBC 2	Gemeentehuis, Kortenberg
28 september 2010	Werkoverleg 5	Gemeentehuis, Kortenberg
8 december 2010	GBC 3	Gemeentehuis, Kortenberg
8 februari 2011	PAC Uitwerkingsnota	AWV, Vilvoorde
23 maart 2011	Werkoverleg 6	Gemeentehuis, Kortenberg
14 oktober 2011	GBC 4	Gemeentehuis, Kortenberg

Tabel 1: Overlegmomenten

1.3 Samenstelling GBC

Volgende personen maken deel uit van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

Naam	Dienst, functie
Chris Taes	Kortenberg, burgemeester
Erwin Willems	Kortenberg, schepen
Ann Outtier – Vannerem	Kortenberg, schepen
Stef Ryckmans	Kortenberg, schepen
Paul Goeminne	Kortenberg, schepen
Bart Nevens	Kortenberg, schepen
Marc Vanderveken	Kortenberg, assistent werkleider GW
Leo Thielemans	Kortenberg, voorzitter GAMV
Inge Hauspie	Kortenberg, milieuambtenaar
An De Blaes	Kortenberg, mobiliteitsambtenaar
Johan Vanhumbecck	Politiezone HerKo, commissaris
John Janse	Politiezone HerKo, hoofdinspecteur
Luk Mutsaerts	Ruimtelijke Ordening Vlaams-Brabant
Nele Tierens	Provincie Vlaams-Brabant
Bart Tops	MOW, Dienstkringingenieur AWV
Veerle Smet	BMV, Mobiliteitsbegeleider
Ann Witters	De Lijn Vlaams-Brabant
Koen Schietecatte	De Lijn Vlaams-Brabant
Stefaan Lumen	Grontmij

Tabel 2: Samenstelling GBC

1.4 Opzet van het beleidsplan

In deze nota wordt het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen bestaat uit het volgende:

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen;
- Werkdomein B: de gewenste verkeersstructuur;
- Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen;

Ten slotte worden actieprogramma's geschreven volgens de werkdomeinen. Concreet leidt dit tot vijf programmatabellen:

- Het actieprogramma volgens A, B en C;
- Het werkprogramma per locatie;
- Het investeringsprogramma op korte, middellange en lange termijn;
- Het beleidsprogramma vanuit de doelstellingen;
- Het takenprogramma per initiatiefnemer.

1.5 Participatietraject

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan.

Het participatietraject dat de gemeente Kortenberg volgt bij het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan omvat:

- Gemeentelijke Raadscommissie
- Gemeentelijke Adviesraad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- Volledige tekst van het mobiliteitsplan op de webstek
- Inzage in de bibliotheek

Het participatietraject werd goedgekeurd op de gemeenteraad in de zitting van 2 mei 2011 en wordt toegevoegd in Bijlagen 5 en 6.

2 Knelpunten, kansen en doelstellingen

De GBC verklaarde op de sneltoets¹ nog uitdrukkelijk en onverdeeld achter het beleidsscenario te staan, mits verbreden en verdiepen van de volgende thema's:

- Categoriëring - snelheidsplan
 - De terminologie van de categorisering in overeenstemming brengen met de huidige
 - Snelheden afstemmen op de categorisering van de weg
 - Ontmoedigen van sluijverkeer door een aangepaste categorisering en snelheid
- Sluijverkeer
 - Maatregelen tegen sluijverkeer op lokale wegen ingevolge congestie op bovenlokaal wëgnënet
 - Inventariseren van de verschillende sluijroutes
 - Probleem situeert zich vooral parallel aan de N2 (ten noorden doorheen Erps-Kwerps en ten zuiden doorheen Meerbeek en Everberg) en tussen Bertem en Steenokkerzeel (dwars op de N2)
- Fietsroutënetwerk
 - Afstemmen lokaal fietsroutënetwerk op het bovenlokaal fietsroutënetwerk
 - Waar nodig 'missing links' in beeld brengen
 - Uitwerken van schoolroutes
 - Fiets promoten als duurzaam alternatief voor de auto

De verkenningnota² formuleerde voor deze thema's een probleemstelling en een doelstelling.

2.1 Categoriëring - snelheidsplan

2.1.1 *Probleem- en doelstelling*

De terminologie van de categorisering van de wegen in de gemeente Kortenberg komt niet overeen met de huidige indeling van de lokale wegen in type I, type II en type III. Het is nodig om de categorisering in de gemeente Kortenberg aan te passen naar de huidige termen.

Daarnaast dringst een herziening van het snelheidsplan zich op. Hierbij dienen de toegelaten snelheden afgestemd te zijn op de categorisering van de weg.

Dit thema hangt nauw samen met het thema sluijverkeer. Sluijverkeer gaat immers gepaard met snelheden en intensiteiten die niet in overeenstemming zijn met de functie van de (door-gaans lokale) weg. Dit heeft nefaste gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid langs deze wegen.

Aangezien het thema sluijverkeer moeilijk kan geëvalueerd worden zonder vooraf een duidelijk beeld van de wegencategoriëring te hebben, wordt in de uitwerkingnota eerst het thema categorisering behandeld.

¹ Sneltoets, Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Kortenberg, 2008.

² Verkenningnota, Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Kortenberg, 2010.

2.2 Sluipverkeer

2.2.1 *Probleem- en doelstelling*

Omwille van de algemene verzadiging van de E40 en de N2 kampt de gemeente Kortenberg in de spitsuren met sluipverkeer op haar wegen. Dit uit zich in onaangepaste snelheden, doorgaand zwaar verkeer en hoge intensiteiten op wegen van lagere categorie die hiervoor niet bestemd zijn.

Een ander element is de ontsluiting van enkele grote bedrijven. Veel van hun leveranciers volgen blindelings hun GPS en raken zo verzeild in straten die, volgens hun categorisering, niet geschikt zijn voor dit type van verkeer.

Tenslotte ontvangt de gemeente klachten over “onverantwoord” rijgedrag van chauffeurs van De Lijn. De slechte doorstroming op de N2 is waarschijnlijk de grootste oorzaak van dit probleem. Anderzijds kan de gevolgde routes doorheen de gemeente langs wegen die hiertoe niet bestemd zijn ook een mogelijke verklaring zijn voor dit probleem.

Het sluipverkeer zoals hierboven besproken heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersleefbaarheid. De gemeente kent drie grote sluikroutes waarvan twee routes parallel met de N2, één ten noorden (doorheen Erps-Kwerps) en één ten zuiden ervan (doorheen Meerbeek en Everberg). De derde route loopt dwars op de N2 tussen Bertem en Steenokkerzeel (zie ook thema 1). De grootste bekommernis is het verkeer tussen Brussel en Leuven terug zoveel mogelijk op de E40 en de N2 te krijgen.

De doelstelling, onderzoeksvragen en onderzoeksopzet hangen voornamelijk af van de beleidskeuze van de gemeente hieromtrent. Hierbij kan o.a. voor volgende opties gekozen worden:

- Het (sluik)verkeer kan gebruik maken van de lokale wegen, aan een aangepaste snelheid van maximum 50km/u (via aangepaste wegencategorisering).
- Behoud van de huidige toestand, met traag verkeer.
- Het verkeer wordt geweerd van de sluikwegen. Dit heeft ook consequenties voor de inwoners van Kortenberg die ook bepaalde verbindingen niet meer kunnen gebruiken.

De gemeente heeft intern dit thema besproken en wil de mobiliteit van de inwoners evenals de routevoering van De Lijn niet grondig beperken en beschouwt het derde voorstel voorlopig als niet helemaal realistisch. Toch wenst de gemeente, in overleg met de provincie en het Vlaams Gewest, concreet na te gaan hoe het doorgaand verkeer maximaal op de grote doorgangswegen (E40 en N2) kan worden gehouden. De gemeente kiest voor optie 1 met bijzondere aandacht voor de woon- en schoolkernen waar 30 km/u afgedwongen en gehandhaafd zal moeten worden. Hierbij zal een onderscheid gemaakt worden in functie van de wegencategorisering.

2.3 Fietsrouten netwerk

2.3.1 *Probleem- en doelstelling*

Het provinciaal fietsrouten netwerk kwam tot stand na het lokaal fietsrouten netwerk. Bijgevolg is het lokaal fietsrouten netwerk niet afgestemd op het bovenlokaal netwerk.

De wegen in Kortenberg kennen een grote verzadigingsdruk. De fiets kan hier een duurzaam alternatief vormen voor het gemotoriseerd verkeer.

Aandachtspunt zijn de schoolroutes die uitgewerkt moeten worden in een schoolrouteplan.

3 Samenvatting Uitwerkingsnota

De uitwerkingsnota³ is de schriftelijke weergave van de uitwerkingsfase en beschrijft de uitvoering van het onderzoek en het aanpassen van het duurzaam mobiliteitsscenario.

De onderzoeken werden uitgevoerd conform het onderzoeksopzet, dat geformuleerd werd in de verkenningsnota². De resultaten van de onderzoeken en bijbehorende analyses werden vervolgens samengevat in een conclusie. Tenslotte werd een visie opgesteld die werd doorvertaald in het aangepast duurzaam scenario en de aanzet vormt tot het eigenlijke beleidsplan.

Dit hoofdstuk herneemt per thema het onderzoeksopzet, de conclusie en de visievorming uit de uitwerkingsnota³.

3.1 Thema 1: Categorisering - snelheidsplan

3.1.1 Onderzoeksopzet

- Uitvoeren van slangtellingen (meten van intensiteiten, snelheden en voertuigcategorieën)
- Inventariseren knelpunten veiligheid en leefbaarheid omwille van overdreven snelheid
- Evaluatie bestaande snelheidsplan en genomen maatregelen
- Afbakening van snelheidszones
- Koppelen van snelheden aan bepaalde categorie van weg
- Formuleren advies in verband met categorisering naar de ruimtelijke structuurplannen toe.
- Identificeren van wegen en zones waar de snelheid niet afgedwongen kan worden
- Voorstellen van maatregelen in functie van veiligheid en leefbaarheid op deze wegen
- Overleg met buurgemeenten in verband met afstemming van snelheden op aangrenzende wegen.
- Afstemmen van de ontsluiting van RUP's en strategische projecten met de categorisering

* Bijkomend werd de routevoering van de Lijn onderzocht, gezien dit van belang kan zijn voor de nieuwe wegcategorisering.

* Om een voorstel van nieuwe categorisering te maken, werd eerst de bestaande categorisering geëvalueerd.

³ Uitwerkingsnota, Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan Kortenbergh, 2010.

3.1.2 Conclusie

Wanneer we alle onderzoeken naast elkaar leggen, kunnen we volgende besluiten nemen:

- Er is een duidelijke sluiproute van oost naar west doorheen de gemeente. Dit zowel ten noorden als ten zuiden van de N2.
- Een belangrijk probleem is de verzadiging van de N2. Enerzijds zorgt dit voor een slechte doorstroming van de lijnbussen in het centrum. Anderzijds is dit mede de oorzaak van het sluihverkeer.
- Op het gebied van vrachtverkeer langs deze routes werden lage intensiteiten vastgesteld.
- Op de sluiproutes is er duidelijk een snelheidsprobleem. De nieuwe categorisering tracht een antwoord op deze sluiproutes te bieden. Er worden geen doorgaande lokale II wegen van oost naar west voorzien. Het doorgaande verkeer tracht men via lokale I wegen zo snel mogelijk naar de N2 te krijgen. Toch dringen maatregelen zich langs deze lokale I-wegen zich op. Infrastructuurmaatregelen om de snelheid te beperken kunnen tegelijkertijd werken als weerstand tegen het sluihverkeer.
- In het noorden bestaat de mogelijkheid om weerstanden in te bouwen op het sluihverkeer vanuit Veltem. Wel dient de lijnbus te kunnen passeren langs de Rechtestraat, wil men de wijk Zonnewoud nog kunnen bedienen met openbaar vervoer.
- In het zuiden kunnen weerstanden ingebouwd worden ter hoogte van de Dalemstraat en de Bankstraat. Een vrije doorgang voor de lijnbus moet verzekerd blijven langs de Kwikstraat. Hier kan men de lijnbus moeilijker omleiden, omdat deze zowel het centrum van Everberg als Meerbeek moet bedienen.
- De belangrijkste RUP's die verkeer kunnen genereren zijn in de buurt van een lokale II gelegen.
- De nieuwe categorisering zal op bepaalde punten moeten afgestemd worden met de buurgemeenten.
- Het is duidelijk dat de thema's categorisering en sluihverkeer heel nauw met elkaar verweven zijn.
- Bepaalde snelheidsregimes moeten herbekeken worden.

3.1.3 Visie

3.1.3.1 Algemeen

Belangrijkste aandachtspunten zijn het sluihverkeer en de onaangepaste snelheid in sommige straten.

De gemeente is er voorstander van om sluihverkeer in de mate van het mogelijke te reduceren en het te laten passeren aan een aangepaste snelheid. Omwille van een dicht netwerk van straten is het ook moeilijk om de sluiproute fysisch te blokkeren. Hiervoor zouden meerdere straten moeten doorgesneden worden. Dit zou voor de bewoners een aanzienlijke omrijtijd veroorzaken.

In ieder geval laat de voorgestelde categorisering toe om bepaalde weerstanden in te bouwen. In het noorden kunnen voorzieningen getroffen worden in de Rechtestraat, Haaggatstraat. In het zuiden kunnen voorzieningen getroffen worden in de Dalemstraat, Annonciadenstraat (voor de school), Bankstraat. Ook op de lokale I wegen kunnen weerstanden ingebouwd worden om sluihverkeer te ontmoedigen.

Naar snelheid toe is het nodig bepaalde acties te ondernemen op plaatsen waar de snelheid niet wordt gerespecteerd. Dit kunnen zowel maatregelen op gebied van infrastructuur als handhaving zijn.

Indien de gemeente een éénduidige inrichting van de zones 30 wil creëren, moet de afbakening van de bestaande zones 30 geëvalueerd worden. Mogelijks kunnen deze plaatselijk ingekort worden, om ze beter te kunnen afdwingen.

3.2 Thema 2: Sluipverkeer

Slangtellingen op strategisch gekozen plaatsen gaven een beeld van de intensiteiten, snelheden en voertuigcategorieën langsheen de lokale wegen. Hierbij werd erop gelet dat de gemeten intensiteiten, snelheden en voertuigcategorieën in overeenstemming waren met de categorisering en de inrichting van de weg.

3.2.1 Onderzoeksopzet

- Uitvoeren van slangtellingen (meten van intensiteiten, snelheden en voertuigcategorieën)
- Inventariseren van de sluiproutes
- Inventariseren knelpunten veiligheid en leefbaarheid
- Formuleren advies in verband met categorisering naar de ruimtelijke structuurplannen toe.
- Opstellen/aanpassen circulatieplan in functie van ontmoedigen gebruik sluiproutes
- Voorstellen van maatregelen in functie van veiligheid en leefbaarheid langs de sluiproutes, in verblijfsgebieden, centrumgebieden en schoolomgevingen.
- Overleg met buurgemeenten in verband met lokale aanpak sluipverkeer en zwaar vervoer.
- Inventarisatie intensiteiten zwaar verkeer
- Ontwikkelen routeplan zwaar verkeer
- Evaluatie van bestaande vervoerplannen van bedrijven, scholen en evenementen.
- Bilateraal overleg met De Lijn
- Ontwikkelen visie omtrent routevoering van het openbaar vervoer doorheen de gemeente
- Onderzoek naar potenties duurzame verplaatsingswijzen
- Opstellen ontsluitingsstructuur van RUP's en strategische projecten.

* Ontwikkelen routevoering zwaar vervoer werd niet behandeld, gezien de slangtellingen geen hoge intensiteiten voor zwaar vervoer weergeven (zie 2.4.3.8)

* De evaluatie van bedrijfs- en schoolvervoersplannen werd in het kader van het beleidsplan niet relevant bevonden, wegens te verregaand.

* Onderzoek naar potenties duurzame verplaatsingswijzen werd in het kader van het beleidsplan niet relevant bevonden, wegens te verregaand.

3.2.2 Conclusie

Naast de analyse van thema 1 kan gesteld worden dat er op de sluiproutes een significant probleem met de veiligheid is. In de Wijnegemhofstraat veroorzaakt het niet verlenen van de voorrang van rechts ter hoogte van de Dalemstraat en de Sint-Antoniusstraat verschillende ongevallen. Hier werden ook al hoge snelheden gemeten. In de Sterrebeeksesteenweg is er duidelijk een snelheidsprobleem. Hier werden verschillende weekendongevallen opgetekend. De meeste ongevallen zijn te wijten aan het verlies van controle over het stuur.

Maatregelen om de snelheid te beperken dringen zich op. Deze maatregelen kunnen uitgebouwd worden als weerstand voor het sluipverkeer.

Naast infrastructuur is handhaving een aangewezen middel om de snelheid te doen respecteren.

3.2.3 Visie

Om het sluipverkeer en de daaraan gekoppelde verkeersonveiligheid aan te pakken wordt een nieuwe wegencategorisering voorzien. Dit laat toe een beleid uit te stippelen. Dit beleid zal zich niet alleen moeten richten op handhaving. Het is duidelijk dat aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn. Zo lijkt het aangewezen de Wijnegemhofstraat als lokale I voorrang te geven om de voorrangsongevallen tegen te gaan. Bijkomende herinrichtingsmaatregelen moeten dienen om de snelheid in te perken ter hoogte van het voetbalveld.

Op de Sterrebeeksesteenweg worden snelheidsremmers ingebouwd. Op de lokale III-wegen kunnen weerstanden op de sluiproutes ingeplant worden. Dit zijn zaken die in de actietabel moeten opgenomen worden.

De onveiligheid op de N2 is een belangrijk aandachtspunt. Er is een dossier voor de doortocht N2, dat momenteel on hold is gezet (module 3 + 4 tussen Nossegem en Prinsendreef), omwille van de te grote financiële last voor de gemeente.

3.3 Thema 3: Fietsroutenetwerk

3.3.1 Onderzoeksopzet

Het onderzoek in de uitwerkingsnota doorliep volgende stappen:

- In kaart brengen van attractiepolen van fietsers en voetgangers
- In kaart brengen van de onveilige punten binnen de gemeente
- In kaart brengen van de missing links.
- Evaluatie lokaal fietsroutenetwerk en inpassing in provinciaal fietsroutenetwerk, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen recreatieve en functionele routes. Waar nodig worden missing links ingevuld of wordt het netwerk fijnmaziger gemaakt.
- Evaluatie huidige toestand trage wegen en voetpaden binnen de gemeente
- Opmaak actieplan en formuleren van voorstellen voor onderhoud fiets- en voetpaden.
- Formuleren van algemene visie omtrent bewegwijzering lokale fietsroutes.
- Opmaken van richtlijnen voor de fietsvriendelijkheid van nieuwe ontwikkelingen.
- Uitwerken van maatregelen voor de veiligheid van zwakke weggebruikers.
- Evalueren van gevoerde acties en voorstellen van nieuwe acties

** Opmaken van richtlijnen voor de fietsvriendelijkheid van nieuwe ontwikkelingen is niet relevant op niveau van het mobiliteitsplan.*

3.3.2 Visie

Kaart 5 geeft het wensbeeld van het fietsnetwerk weer. Het is de bedoeling dat de aangeduide voetwegen op terrein worden verkend. Dit is geen onderdeel van het verbreden en verdiepen. Na verkenning kan kaart 5 indien nodig aangepast worden, indien zou blijken dat sommige wegen niet beschikbaar zouden zijn.

Op basis van het definitieve fietsrouteplan kunnen maatregelen worden getroffen om de geselecteerde voetwegen toegankelijk en befietsbaar te maken. Eens het fietsroutenetwerk uitgebouwd, kunnen voor scholen of bedrijven bereikbaarheidsplannen opgemaakt worden.

Op de bovenlokale functionele fietsroutes zijn maatregelen nodig om fietspaden conform het vademecum op te maken. Wegens plaatsgebrek zal het niet altijd mogelijk zijn fietspaden aan te leggen zonder onteigeningen. Zeker op de N2 dringen fietspaden zich op.

Er dient nagegaan te worden of de bovenlokale fietsroute in de Bankstraat verplaatst kan worden naar de Zipstraat, gezien de categorisering als lokale II. Ook is het de bedoeling om de hoofdroute langs de spoorlijn te vervolledigen ter hoogte van het station van Kortenberg, en niet meer om te leiden langs de Kwerpsebaan. Overleg met Infrabel is hiervoor nodig, wegens de aanwezigheid van een tractieonderstation.

4 Motivatie duurzaam scenario

Op de GBC dd 8 juli 2010 werd beslist dat het duurzaam scenario niet moet vernieuwd worden.

Voor de gemeente Kortenberg is het belangrijk dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd worden op het GRS. Wonen moet gebundeld worden in de kernen. Verkeersgenererende bedrijven mogen niet aansluiten op woonstraten.

De bestaande verkeersinfrastructuur moet niet uitgebeid worden maar afgestemd zijn op de omgeving. Sluipverkeer dat de E40 en de N2 wil vermijden moet worden aangepakt door een gepaste wegcategorisering. Concrete maatregelen moeten afgestemd worden op een visie die bovenlokaal moet onderzocht worden.

Het GEN-station van Kortenberg moet ingericht worden als multimodaal knooppunt.

Maatregelen voor de N2 dringen zich op. Er mogen hierop geen nieuwe aansluitingen meer gemaakt worden.

Onderstaande tabel is het geactualiseerde duurzaam scenario:

MOBILITEITS-EFFECTEN RUIMTELIJKE ORDENING	AANVANGFASE	OPBOUWFASE	DOORGROEIFASE
WONEN	<p>Geen woonuitbreidingsgebieden aansnijden zonder een aanwijsbare behoefte via een woonbehoeftestudie</p> <p>Vastleggen van verblijfsgebieden</p> <p>Bundeling van het wonen in centrumgemeente en de kernen, met behoud van de landelijkheid en inachtnaam van het (woon)niveau</p> <p>Een beperkte taak opnemen in het kader van de afweging van de woonbehoefteraming zoals opgenomen in het provinciaal structuurplan</p>	<p>Beperken van de uitbreiding van woonzones en gerichte inbreiding</p> <p>Geen taak opnemen in het kader van de afweging van de woonbehoefteraming zoals voorzien in het provinciaal structuurplan</p>	<p>Woonverdichting realiseren volgens de principes van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan</p> <p>De woonplanning stringent afstemmen op de principes vervat in het mobiliteitsplan</p>
ECONOMISCHE BEDRIJVIGHEID	<p>Niet stimuleren van verkeersgenererende bedrijven</p> <p>Verweven en bundelen van functies zonder de draagkracht van het gebied te overschrijden</p> <p>Een strikt locatiebeleid gericht op complementaire vervoerswijzen</p>	<p>Beperken van de verkeersgenererende bedrijven</p> <p>Bedrijvzones stringent afstemmen op de principes vervat in het structuurplan en het mobiliteitsplan</p> <p>Herlocalisatie van bedrijven in functie van een strikt locatiebeleid.</p>	<p>Geen verkeersgenererende bedrijven toelaten</p> <p>Geen nieuwe en/of uitbreiding van bedrijvzones voorzien</p>
MOBILITEIT	De bestaande verkeersinfrastructuur is voldoende	Het herwaarderen van de bestaande verkeersinfrastructuur i.f.v. de snelheidsbeheersing	Het herwaarderen van de bestaande verkeersinfrastructuur i.f.v. de snelheids- en capaci-

	<p>Herwaarderen van de secundaire weg i.f.v. de wegcategorisering gekoppeld aan de ruimtelijke kwaliteit</p> <p>Een OV effectenrapport bij grotere stedenbouwkundige projecten en in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling</p>	<p>met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteiten</p> <p>Afstemming op de nieuwe wegcategorisering.</p> <p>Een inclusief OV beleid bij de ruimtelijke planning</p>	<p>teitsbeheersing met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteiten</p> <p>Afstemming op de nieuwe wegcategorisering.</p>
<p>STRATEGISCHE PROJECTEN</p>	<p>Kwalitatieve herinrichting van de doortocht N2 en Dr. De Walsplein</p> <p>Projecten inzake (her)inrichting openbaar domein afstemmen op de wegcategorisering</p> <p>Activeren stationsondersteunende activiteiten</p> <p>Het creëren van een kwalitatieve verblijfsruimte stations</p> <p>Densifiëren stationsbuurten, integratie wonen, werken en handel</p>	<p>Kwalitatieve herinrichting van de doortocht Schoonaarde in functie van een eventuele ontwikkeling</p> <p>Activeren routes via Hulstbergstraat – Wijnegemhofstraat enerzijds en Stationstraat – Mechelsesteenweg als hoofdverbinding</p>	<p>Stations ontwikkelen als multimodaal knooppunt</p>

VERKEERSNET- WERKEN INFRA- STRUCTURELE MAATREGELEN	AANVANGFASE	OPBOUWFASE	DOORGROEIFASE
<p>WEGEN- CATEGORISERING</p>	<p>Herinrichting secundaire weg in functie van snelheidsregimes en inrichtingsprincipes</p> <p>Selecteren lokale wegen i.f.v. snelheidsdifferentiatie: afbakenen centrumzones; afbakenen van de verblijfsgebieden; (her)richten centrumzones</p> <p>De uitvoering van de wegencategorisering prioritair richten op de multifunctionele routes: school-woon-werk, woon-werk, de centrumzones</p>	<p>Beperken aansluitingen op de N2</p> <p>Lokale I en II in verblijfsgebieden buiten de centrumzone herinrichten Lokale III herinrichten Erven herinrichten</p>	<p>Geen bijkomende aansluitingen voorzien op de N2 in de buitengebieden voor gemotoriseerd verkeer</p> <p>De instroom vanaf de invalswegen lokale I en II beperken, beperken doorgaand verkeer (sluiproutes)</p>
<p>VERKEERSNET- WERKEN PER MODUS</p>	<p>Opstellen voet- en fietsnetwerk i.f.v. de principes van de wegencategorisering</p> <p>Uitwerken strategieën voet-fietsverbindingen</p> <p>Opstellen OV plan</p>	<p>Verkeersmodi beïnvloeding Fietsroutes korter dan autoroutes Tweerichtingsverkeer voorzien voor fietsers in verblijfsgebieden en voor functionele routes</p> <p>Heroriëntering openbaar busvervoer Verhoogde ontsluiting kernen Doorstroming verbeteren stamlijn Halte-inplanting en infrastructuur (hiërarchisering) herwaarden Herwaarden stations Bereikbaarheid haltes en stations verbeteren voor langzaam verkeer. Opstellen bewegwijzeringsplan Opstellen parkeerplan</p>	<p>Stations uitbouwen tot multimodale knooppunten Onderlinge afstemming diverse vervoersmodi</p> <p>Gefaseerde uitvoering bewegwijzeringsplan Gefaseerde uitvoering parkeerplan</p>

ONDER-STEUNENDE OF FLANKERENDE MAATREGELLEN	AANVANGFASE	OPBOUWFASE	DOORGROEIFASE
ALGEMEEN	Controle en handhavingsbeleid i.f.v. het verkeersreglement op de wegen van diverse niveaus: snelheid, parkeren, signalisatie, preventieve aanwezigheid		
PARKEREN		Gedifferentieerd parkeerbeleid: in het centrum kort parkeren In de kernen verblijfsparkings gericht op functies en ruimtelijk ingebed in de omgeving Opstellen parkeerbewegwijzeringsplan	Het selectief verminderen van parkeervoorzieningen en/of reserveren voor bewonersparkeren
VERKEERS- EN VERVOERS-MANAGEMENT	Verkeers- en vervoersplan voor bedrijven, overheidsdiensten, scholen, groothandel en commerciële diensten op vrijwillige basis en zonder ondersteunende maatregelen	Verkeers- en vervoersplan voor bedrijven, overheidsdiensten, scholen, groothandel en commerciële diensten verplichten met ondersteunende maatregelen	
PARK-RIDE-BIKE	Beperkt park and ride parkings voorzien aan de stationsomgevingen en of openbaar vervoerknooppunten		
VERVOERS-BEHOEFTTE	Vervoersbehoefteplan voor bedrijven >100 werknemers Het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport bij uitbreiding van bedrijven >100 werknemers	Voorzien van een routeconvenant voor bedrijven gericht op het vrijwaren van verblijfsgebieden Routekeuze beïnvloeding via een bewegwijzeringsplan	
VERVOERS-VRAAG	Sensibiliseringsacties gericht op doelgroepen om het OV en de complementaire vervoerswijzen te promoten Verruiming parking stations voor lokaal gebruik Carpool plaatsen voorzien aan stations Bepaleiten voorstedelijk vervoersnet	Bijscholing inzake verkeersbeleid voor gemeentelijke ambtenaren De N2 voorzien van OV knooppunten OV voorzien voor de dealkernen, gericht verhogen van de frequentie OV circulatieplan Eén loket dienst in het station	Eén stationsdienstencentrum ontwikkelen

5 Relatie met de plannen van hoger niveau

5.1 Vlaams Niveau

5.1.1 *Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen*

19 november 1997

Aan de basis van een duurzame ontwikkeling van Vlaanderen liggen een aantal doelstellingen die opgenomen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ontwerp Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Deze algemene doelstellingen op regionaal niveau streven vooral naar een betere leefbaarheid, een daling van de verkeersonveiligheid en een meer duurzame keuze van vervoerswijze.

Het betreft de volgende doelstellingen:

- Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
- De verplaatsingsmogelijkheden voor alle doelgroepen naar alle deelgebieden op een selectieve en billijke manier waarborgen;
- Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid minstens op het huidige niveau handhaven;
- De trendmatige daling van de verkeersonveiligheid verder zetten.
- Het versterken van de natuur en milieukwaliteit

5.1.2 *Andere relevante beleidsdocumenten*

Andere relevante beleidsdocumenten op Vlaams niveau zijn:

- Mobiliteitsplan Vlaanderen
- Projecten in ontwikkeling met bovengemeentelijke mobiliteitseffecten

5.2 Provinciaal niveau

5.2.1 *Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan*

7 oktober 2004

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant worden volgende krachtlijnen van een gewenste verkeers- en vervoersstructuur opgesteld:

- *Multimodaliteit*: het gebruik van andere vervoersmiddelen dan auto of vrachtwagen wordt door de provincie gestimuleerd. Het openbaar vervoer en de fiets moeten meer mogelijkheden krijgen en het netwerk hiervoor moet beter uitgebouwd worden.
- *Intermodaliteit*: laat toe dat er vlot van het ene naar het andere vervoersmiddel overgestapt kan worden. Vooral het verbeteren van de overstap tussen fiets en openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt. De fiets kan immers als voor- en natransportmiddel de invloedssfeer van stations aanzienlijk vergroten.

- *Hiërarchie*: zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer en fietsverkeer onderscheidt de provincie een zekere rangschikking in de voorzieningen. Deze rangschikking is van belang voor de wijze waarop ze worden ingevuld. Zo zal een snelweg op een andere manier aangelegd worden dan een lokale weg en zal een snelbus andere eisen stellen aan de route dan een belbus.
- *Compartmentering*: de inrichting van de weg wordt sterk bepaald door eisen van verkeersdoorstroming. De provincie wil meer aandacht geven aan de omgeving waar deze weg wordt aangelegd. Immers, waar een weg door een dicht bebouwde omgeving leidt, is het aangewezen om de snelheid van het verkeer te minderen. Hierdoor wordt het ook aangenamer om langs deze weg te wonen. Ook in open gebieden verdient de inrichting en de landschappelijke inkleiding van de weg veel aandacht.
- De provincie Vlaams-Brabant kiest er in de eerste plaats voor om de alternatieven voor het wegverkeer uit te werken. Zeker in het centraal gelegen deel van de provincie waar de fileproblematiek het grootst is, moeten de mogelijkheden voor een vlot en efficiënt openbaar vervoer ten volle worden benut.
- De internationale luchthaven wordt rechtstreeks aangesloten op het internationale netwerk van weg- en spoorverbindingen voor personen.
- In de meer landelijke gebieden, Pajottenland, Hageland en Haspengouw, wordt geopteerd voor een 'vlakvullende bediening met openbaar vervoer' waarbij een beroep gedaan wordt op belbussen, collectieve taxi's...

5.2.2 *Andere relevante beleidsdocumenten*

Andere relevante beleidsdocumenten op provinciaal niveau zijn:

- Categorisering secundaire wegen
- Netwerk bovenlokale fietsroutes

RICHTINGGEVEND DEEL

6 Operationele doelstellingen

In onderstaande tabellen worden per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de Verkenningnota zijn gespecificeerd. Voor de uitwerking van het beleidsplan werd getoetst in welke mate de taakstellingen werden behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald.

6.1 Thema 1: Categorisering – snelheid

Relatie met ander thema	Taakstellingen	Operationele doelstelling bereikt? Ja/Neen
Schoolomgevingen	Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer	Ja
Verblijfsgebied	Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer	Ja
Centrumgebieden	Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer	Ja
Natuurgebieden	Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer.	Ja
Bovenlokale wegen	Nadruk leggen op verbinden	Ja
Lokale wegen	Nadruk leggen op verzamelen en ontsluiten Afdwingen aangepaste snelheid, vrijwaren van doorgaand verkeer	Ja
RUP's	Afstemming tussen de ontsluitingsstructuur en de categorisering	Ja
Strategische projecten	Afstemming tussen de ontsluitingsstructuur en de categorisering	Ja
Fietspadennetwerk	Volwaardige fietsvoorzieningen in gebieden met hoge snelheid	Ja
Sluipverkeer	Verkeers- en snelheidsremmende maatregelen langs sluikroutes Nadruk op verkeersleefbaarheid en veiligheid	Ja
Circulatieplan	Afstemmen op categorisering en snelheidsplan	Ja
Zwaar vervoer	Veiligheid en leefbaarheid door route- en snelheidsbeperkingen	Ja
Openbaar vervoer	Veiligheid en leefbaarheid door aangepaste routes en snelheid	Ja
Marketing, promo en info	Promoten van verantwoord en veilig rijgedrag	Ja
Handhaving	Afdwingen en controleren van maatregelen en voorschriften	Ja
Intergemeentelijk overleg	Afstemmen snelheidsbeperkingen op intergemeentelijke schaal	Ja

Tabel 3: Taakstelling thema 1: categorisering en Snelheidsplan

6.2 Thema 2: Sluipverkeer

Relatie met ander thema	Taakstellingen	Operationele doelstelling bereikt? Ja/Neen
Schoolomgeving	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid	Ja
Verblijfsgebied	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid	Ja
Centrumgebied	Vrijwaren doorgaand verkeer, nadruk op veiligheid en leefbaarheid	Ja
Buitengebied	Vrijwaren van doorgaand verkeer, milieuoverlast beperken	Ja
RUP's	Rechtstreekse ontsluiting op de N2 beperken	Ja
Strategische projecten	Rechtstreekse ontsluiting op de N2 beperken	Ja
Snelheidsplan	Snelheden terugdringen tot de categorie van de weg	Ja
	Snelheden koppelen aan verblijfsgebieden.	
Zwaar vervoer	Vrijwaren doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen en in verblijfsgebieden, nadruk op veiligheid en leefbaarheid.	Ja
Openbaar vervoer	Nadruk op veiligheid en leefbaarheid in centrumgebieden	Ja
Fietspadennetwerken	Volwaardige fietsvoorzieningen langsheen sluiproutes	Ja
Circulatieplan	Weren van hoger doorgaand verkeer op lokale wegen II, III en doorheen verblijfsgebieden	Ja
Infrastructuur PBM	Afstemmen op de noden van personen met een beperkte mobiliteit	Ja
Multimodaliteit	Voorzien van netwerk van duurzaam en toegankelijk transport als alternatief voor de sluikbewegingen met overstapmogelijkheden.	Ja
Bewegwijzering	Ontwikkelen visie bewegwijzering en GPS-routes	Ja
Intergemeentelijk overleg	Afstemmen aanpak op intergemeentelijke schaal.	Ja
Handhaving	Afdwingen en controleren van maatregelen en voorschriften	Ja
Vervoerplannen	Overleg met scholen en bedrijven en bij evenementen voor het promoten van toegankelijkheid en duurzame alternatieven voor de auto	Ja
Marketing, promo en info	Aandacht vestigen op verkeersveiligheid	Ja
	Promoten van duurzame alternatieven voor de auto	

Tabel 4: Taakstelling thema 2: Sluipverkeer

6.3 Thema 3: Fietsroutenetwerk

Relatie met ander thema	Taakstellingen	Operationele doelstelling bereikt? Ja/Neen
Schoolomgevingen	Voorzien van verkeersveilige schoolomgevingen.	Ja
Verkeersgebieden	Volwaardige fietsvoorzieningen, beperken conflictpunten	Ja
RUP's	Fietsvriendelijke inrichting en ontsluiting	Ja
Strategische projecten	Fietsvriendelijke inrichting en ontsluiting	Ja
Schoolroutes	Identificeren en sturen van schoolroutes langs de veiligste route	Ja
Zwaar vervoer	Volwaardige fietsvoorzieningen, beperken conflictpunten	Ja
Sluiproutes	Volwaardige fietsvoorzieningen, beperken conflictpunten	Ja
Voetgangersnetwerk	Afstemmen met het fietsroutenetwerk	Ja
Infrastructuur	Voorzieningen conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.	Ja
Fietsparkeren	Ruimte voor fietsparking langs de weg of op parkings	Ja
Onderhoud	Verbeteren en garanderen comfort en kwaliteit voorzieningen	Ja
Multimodale overstappen	Veilige, toegankelijke en comfortabele multimodale overstappunten	Ja
Trage Wegen	Afstemmen met het fietsroutenetwerk	Ja
Verkeerseducatie	Behoud van bestaande dreven en holle wegen Kinderen leren over het verkeersreglement en veilig rijgedrag	Ja
Bewegwijzering	Ontwikkelen visie omtrent bewegwijzering langzaam verkeer	Ja
Marketing, promo en info	De bevolking informeren over het fiets- en voetgangersnetwerk als aangename, snelle en veilige wegen.	Ja
Vervoerplannen	De fiets aanmoedigen bij bedrijven, scholen en evenementen	Ja
Voorzieningen	Voorzien van accommodatie zoals fietsenstallingen, douches, enz.	Ja
Campagnes	Promoten van de fiets (bv. Belgerinkel, Kyoto...)	Ja

Tabel 5: Taakstelling thema 3: Fietsroutenetwerk

7 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

7.1 Werkdomein A.1: Ruimtelijke planning

7.1.1 Ruimtelijk structuurplan Kortenberg

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Kortenberg werd door ministerieel besluit goedgekeurd op 17 augustus 2004. De gemeente bereidt momenteel een herziening voor. Kaart 1 geeft de ruimtelijke structuur van de gemeente weer.

7.1.1.1 *Visie op de toekomstige ontwikkeling van Kortenberg*

Kortenberg is ontwikkeld als een aaneenschakeling van verschillende kernen. Ze vormen een half open cirkelvormig gebied. Het centrale woongebied Kortenberg centrum werd, zowel door lintbebouwing als door verkavelingen verder van het centrum in de richting van de dealkernen, in zijn verschijningsvorm aangetast.

Het landelijke karakter dat nog wordt aangevoeld dreigt ook voor de kernen buiten Kortenberg centrum verloren te gaan. Het ongeordend en vrij laten verkavelen en verbouwen van de laatste decennia van de vorige eeuw heeft hiertoe geleid.

Deze evolutie werd gestopt en er is opnieuw aandacht voor de eigenheid van elke kern. De specifieke kwaliteiten van elke dorpskern worden benut, het vrij bouwen in de open ruimte maakt plaats voor inbreiding, verdichting en afwerking van de bestaande bebouwde ruimte of binnen deze ruimte.

In opvolging van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen wordt het wonen zoveel mogelijk gebundeld in de plekken en de kernen waar zich het merendeel van de bebouwing bevindt en waar er nog plaats is voor inbreiding en afwerking.

Uitgangspunten

- een goed afgebakend woongebied met een duidelijke differentiatie van woontypen maakt mogelijk dat de 'landelijkheid' van Erps-Kwerps – Everberg – Meerbeek niet verder wordt uitgehold
- de centrumgemeente wordt in zijn woonfunctie gestimuleerd door inbreiding en verdichting
- daarbij worden andere functies zoals handel, productie niet vergeten maar worden zij gemengd met het wonen, met aandacht voor verenigbaarheid
- de gewestweg in de kern van Kortenberg krijgt bijzondere aandacht alsmede de driepool: station en stationsbuurt – het (nieuwe) centrumplein – het sportcomplex / de abdij-site;
- het voorzien van centrale plekken en goed geordende pleinen versterken het visueel waarnemen van een dorpscentrum
- het goed lokaliseren en inrichten van plekken en pleinen in het centrum, met de nodige randfuncties, kan de identiteit van de kernen verhogen
- de samenhang en structuur van het bebouwde gebied, gesitueerd in de Weesbeekvallei, moet worden verbeterd
- het groen karakter van de Weesbeekvallei en van de Molenbeekvallei moet worden behouden of versterkt.

Kortenberg wordt omschreven in de volgende gewenste ruimtelijke ontwikkeling:
 'Een centraal gelegen gemeente met bepaalde landelijke elementen waar het wonen, werken en recreëren in verhouding staan met de natuurlijke en landschappelijke functie van de open ruimte.'

7.1.1.2 *Beleidsdoelstellingen voor bepaalde sectoren in functie van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen*

Het wonen en de woonomgeving: een rust- en kwaliteitsvol gebeuren.

Het wonen in de gemeente kan (is) zeer aantrekkelijk zijn. Vooral door het nog aanwezige groen en de open ruimte. De centrale ligging tussen de as Brussel – Zaventem – Leuven maakt dit gebied ook voor de inwijkelingen zeer interessant.

Maar het wonen heeft nog meer kwaliteiten:

- de uitbouw van de woongebieden – kernen heeft geleid tot diverse woontypologieën die enerzijds kwaliteiten bijbrengen en anderzijds ontwikkelingen die monotoon blijken te zijn
- vooral de oudere woonvilla's in kleine parken aan de ingang van Kortenberg centrum (ten noorden en ten oosten), de Engerstraat en verderop langsheen de gewestweg, zijn een verademing en waardevol om te beschermen
- de nog bestaande binnengebieden in Kortenberg centrum bieden mogelijkheden voor verweving met kleinschalige volkswoningbouw
- het openbaar domein van Erps-Kwerps, Meerbeek en Kortenberg moet aangepakt worden. Het voorzien van een kwalitatief plein in de kernen zal de kernfunctie verstevigen
- in elke deerkern moeten kleinschalige inbreidingsgerichte (volks)huisvestingsprojecten kans krijgen
- de woondichtheid moet gepaard gaan met het optimaal benutten van de binnengebieden, met respect voor de nog landschappelijk waardevolle groengebieden die zich bevinden in en buiten de kern. Vooral de groene gebieden als restanten van de Weesbeekvallei tussen de bebouwde ruimte van Kortenberg centrum en Erps-Kwerps moeten worden behouden en gelinkt worden met elkaar, zodat ze een groene 'open' vinger worden doorheen het bebouwde weefsel
- bestaande relictten, artefacten van historische waardevolle gebouwen in kernen kunnen een (aanvullende) gemeenschapsfunctie krijgen die de verweving van activiteiten in de kernen stimuleert en de bewonersgroepen in de woongebieden beter laat integreren
- de gemeenschapsvoorzieningen (sport, recreatie en spel) moeten enerzijds beter gebundeld en aangesloten worden bij de bestaande woonkernen, anderzijds kleinschaliger worden ingebed in de woonwijken. Zo kan het verenigingsleven, drager van het maatschappelijk leven voor jong en oud, een extra stimulans krijgen
- het combineren van plekken en plaatsen, die een eigentijds karakter en inrichting krijgen, met het wonen, herwaardeert de dorpskernen en geeft identiteit aan elke deerkern
- de dorpen moeten beter worden afgebakend en bepaalde dorpsranden dienen te worden afgewerkt
- bepaalde open zichten tussen de bebouwing die tevens het aaneenrijgen van de dorpen belet, moeten worden gevrijwaard van bebouwing
- Woonrecreatieproject Den Tomme: de gemeente is voorstander om dit gebied om te vormen tot een zone voor sociaal buitenwonen. De provincie zal hierover binnenkort een beslissing nemen.
- Volgende delen van het woonuitbreidingsgebied werden gereserveerd voor langere termijn:
 - Vissegatstraat – Haaggatstraat
 - Kwikstraat - Boeyendaalstraat
 - Minneveldstraat
 - Kwerpsebaan – Station

Handel en ambachtelijke bedrijven

- de verdere ontwikkeling van Huntsman moet zich binnen de huidige ruimte afspelen. De gemeente streeft naar een andere ontsluiting van het bedrijf, bij voorkeur via de E40.
- voor de NV D'Ieteren bestaat een GRUP om de ontwikkeling in te passen in de bestaande omgeving.
- de centrale woon-winkelas moet een centrum krijgen en een afbakening met aandacht voor een leefbare winkelas die struinen mogelijk maakt
- de baangerichte verkeersgenererende locaties moeten worden beperkt of geweerd.
- de bestaande woonvilla's moeten zoveel mogelijk behouden en geïntegreerd worden in deze gedifferentieerde woon-winkelas
- de dorpskernherwaardering moet het bestaande winkelapparaat verder ondersteunen en (zij het gecontroleerd) verder uitbouwen
- de landbouwactiviteit moet gestimuleerd worden en plaats krijgen in het ruimtegebruik
- de groei van bedrijven en bedrijvigheid moet niet verder worden ontwikkeld en uitgebouwd, behoudens in de daartoe aangewezen gebieden
- de tuinbouw kan grondgebonden worden toegestaan mits ze voldoet aan de ruimtelijke inplantingsvoorwaarden (vb. geen serres)
- enkele transportbedrijven en overslag- en/of opslagbedrijven e.d. worden beter geherlocaliseerd.

Industrie, distributie en kleinhandel

- Kortenberg kent geen al te sterke aanwezigheid van grote industrie of KMO-zones. Wel zijn er enkele grootschalige voorzieningen en bedrijven gevestigd: Huntsman, gelegen in een natuurgebied en het Sint-Jozefsinstituut en D'Ieteren, gelegen in het overgangsgebied tussen de twee beekvalleien in.
- de druk op de gewestweg voor op verkeer gerichte baanlocaties begint zich tevens aardig te laten gevoelen
- de uitbouw van een centraal gelegen handelsapparaat stukt door het ontbreken van een duidelijk centrum en afbakening van de handelsas
- het beschikbare industriegebied Guldendelle is nog niet helemaal benut. Een goede structurering, ontsluiting, fasering en buffering zijn nodig voor dit gebied. Hiervoor werd een GRUP opgesteld.
- De gemeente overweegt een bijkomende, meer grootschalige zone te ontwikkelen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, met als doel te kunnen inspelen op de economische en tewerkstellingskansen van luchthavengebonden activiteiten, vooral op het vlak van research, dienstverlening en vergader- en verblijfsinfrastructuur met hoge toegevoegde waarde.
- de aanwezige bedrijven verweven met het wonen, hebben bestaansrecht en moeten dit behouden. Ze bieden tewerkstelling en creëren een diversiteit in het wonen. De verdere eventuele uitbreiding moet locatiegericht benaderd worden met de minst mogelijke hinder voor de draagkracht van de resterende open ruimte.
- Inrichten en bestemmen van de centrumzones, prioritair voor Erps-Kwerps, Meerbeek en het centrumplein van Kortenberg.
- Afbakeningen voor de commerciële centra

Landschap, natuur, milieu en open ruimte

- Het open landschap in Kortenberg is nog sterk aanwezig
- vooral de Molenbeekvallei, de boscomplexen en de versnipperde groene restruimte van de Weesbeekvallei vormen een landschappelijk te beschermen gebied
- de Molenbeekvallei vormt een open-ruimte-gebied dat identiteit geeft en (landschappelijk) het kenmerk levert van landelijk-landschappelijk wonen
- de verdere aantasting van dit open gebied zou deze landelijkheid verminderen en zo vermindert de kwaliteit van het wonen, het recreëren en de visuele waarde van de ruimte

- beschermingsmaatregelen voor deze gebieden dringen zich op. Enerzijds moet het wonen afgebakend worden en op bepaalde plekken worden ingeperkt, anderzijds moeten de versnipperde groene zones worden aaneengesloten en gestructureerd tot open landschappen met landschapselementen
- de landschappelijk en biologisch waardevolle gebieden zoals voorzien in het GNOP, moeten prioritair worden beschermd
- de nog bestaande trage wegen, dreven en holle wegen worden vastgelegd, de aangetaste dreven en verdwenen holle wegen worden in ere hersteld. Waar mogelijk worden trage wegen niet afgeschaft maar verlegd.
- het afkoppelen van het hemelwater van het rioleringsstelsel
- herwaarderen van de grachten en beken draagt bij tot het economisch en ecologisch belang. De beken worden jaarlijks geruimd volgens vooraf bepaalde prioriteiten.
- voor afgelegen woongebieden worden kleinschalige waterzuiveringsprojecten opgezet, de IBA's. De komende vijf jaar zullen er jaarlijks een twintigtal IBA's voorzien worden.
- zoeken naar aangepaste afvalstoffenvoorkoming, -verwijdering en –verwerking
- Een natuur-recrea-educatieve route vanaf het Sint-Pietersplein in Kwerps tot in Silsombos en ter hoogte van de Grubbe wordt onderzocht in samenspraak met gespecialiseerde partners.
- Bij het afbakenen van de luchthaven zal de gemeente gemotiveerd pleiten voor een milieuhygiënische buffer voor de dorpen Erps en Kwerps, compensaties voor het woonkwaliteitsverlies, de invulling van de verdere luchthavenontwikkeling
- De pesticidentoets wordt uitgevoerd bij ieder omvormingsproject naar verharding.

Verkeer

- Voor het verkeer krijgt de ontsluiting en de verweving van diverse vervoerswijzen de voorrang in de gemeente.
- De wegen worden gecategoriseerd naar belangrijkheid in functie van aansluiting met de randgemeenten en met het hoofdwegenet – autostrade.
- De wegen worden gecategoriseerd volgens een doordachte strategie, waarbij het sluijperverkeer gekanaliseerd wordt langs de routes die hiervoor het meest geschikt zijn.
- De gewestweg heeft een verzamelfunctie en ontsluitingsfunctie die in het centrum van de gemeente moet worden aangepakt. Tevens moet er een snelheidsdifferentiatie worden doorgevoerd na het bekijken van de belangrijkste wegen. In die zin worden de diverse aansluitingen op de gewestweg herbekeken.
- Een duidelijke afbakening van de verblijfs- en verkeersgebieden is noodzakelijk.
- Het openbaar vervoer krijgt prioriteit; zowel de stations en hun omgeving als de lijnbussen en hun bediening. De gemeente kan ook pogen het comfort van treinverkeer en busvervoer te verhogen.
- Verder initiatief in een overleg met AWV voor een adequate heraanleg van de N2
- Afstemmen van de verdere uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan op het structuurplan.
- Verder zal de zwakke weggebruiker, voetganger en fietser, centraal staan. Bijzondere aandacht moet er gaan naar:
 - het verkeersveiliger maken van de intergemeentelijke en gemeentelijke verbindingswegen;
 - het verkeersveiliger en leefbaarder maken van de dorpskernen;
 - het voorzien van 'poorten' en poorteffecten in de woongebieden, inrichten van zones met bijzondere aandacht voor fietsers en voetgangers;
 - het creëren van radiaal gelegen fiets- en voetpadenroutes met aansluiting op functies zoals de beide stations, de administratie enz.
 - het kwalitatief benutten van het openbaar domein in functie van snelheidsbeheersing en parkeerruimte;
 - de woon-winkelas met de aangepaste snelheidszones en verblijfsgebieden in het doortochtenprogramma.

7.1.1.3 De gewenste ruimtelijke structuur

Wonen in de kernen versterken en verdichten en het afbakenen en bundelen van de woonzones.

Dit concept zal zijn invloed geven op de verkeersafwikkeling binnen de gemeente. De lintbebouwing moet aan banden worden gelegd zodat de verkeersafwikkeling van het wegennet niet intenser belast wordt en het onderscheid tussen de open ruimte en de bebouwde ruimte niet verder afneemt.

Zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande infrastructuur en beperkt bijkomende infrastructuur aanleggen om eventueel nieuw te bouwen wijken in verkavelingen te ontsluiten.

Wonen in de kernen wordt versterkt en inbreidingsprojecten worden voorzien.

Afwerken en bundelen van het woongebied door het afbakenen van de woonzone tegenover het landschap.

De landelijke open ruimte met waardevolle bossen en natuurgebied beschermen.

- De autostrade wordt pleksgewijs ingebufferd.
- Het aaneensluiten van kleine bossen
- Het landbouwgebied afbakenen.

Het bundelen en concentreren van de economische activiteiten heeft een positieve invloed op de verkeers- en vervoersafwikkeling.

Het is de bedoeling om verkeersgenererende bedrijven niet zomaar in de ruimte te lokaliseren maar ze een bewuste plaats te geven naast andere economisch en vervoersafhankelijke bedrijven. Het principe van complementariteit aan vervoerwijzen is een mogelijke ontwikkeling die gestimuleerd moet worden. Het bestaande bedrijventerrein wordt geoptimaliseerd.

Onderzoeken om de economische activiteiten te concentreren en te bundelen.

De industriezone Guldendelle wordt uitgewerkt en gestructureerd.

Woon- en groenzone voorzien tussen de bipool Erps-Kwerps.

De restanten van de Weesbeekvallei verbinden in een groene woonruimte.

Beperkte ontwikkeling van de wijk Schoonaarde en stationsomgeving Erps-Kwerps.

Een fiets- en voetwegennetwerk wordt voorzien van en naar de dorpskernen en naar het centrum voor de bereikbaarheid van o.a. de diensten.

Voor de gewestweg wordt voorgesteld het aantal aansluitingen te verminderen of in te perken voor autoverkeer. De verzamel- en ontsluitingswegen categoriseren in functie van de verblijfs- en woongebieden.

Het ontwikkelen van de stationsomgevingen waarbij aandacht gaat naar het voor- en natransport en het stimuleren van het openbaar vervoergebruik door parkeerruimte te voorzien, fietsenstallingen en verbindingen met langzaam verkeersassen in de gemeente.

Fiets- en voetwegennetwerk centraal en radiaal opbouwen met verbinding naar de kernen.

Primaire aansluitingen op de gewestweg en verminderen van de aansluitingen.

Verzamel- en ontsluitingswegen categoriseren in functie van verblijfs- en woongebieden.

Ontwikkelen van de stationsomgevingen.

Projecten woon-werk onderzoeken in het centrum.

Uitwerken van een groene woonstrip in de kern van de centrumgemeente en in Everberg.

Het voorzien van pleinen en plekken in de dorpskernen.

Recente beleidsintenties

- De studie van de doortocht N2 ligt momenteel stil. Het probleem is dat Kortenberg momenteel niet over voldoende budgetten beschikt om het geraamde aandeel te financieren. Toch is ook MOW vragende partij om de bestaande toestand te verbeteren. Eventueel zou een structureel onderhoud van de rijweg kunnen gecombineerd worden met de (plaatselijke) heraanleg van de fietspaden. Hiervoor zijn verdere besprekingen nodig.
- Naar aanleiding van het START- project vraagt de gemeente om de negatieve effecten van de luchthaven te beperken (cfr. tienpuntenprogramma ter bestrijding van de luchthavenhinder), waar dit niet lukt compensaties te krijgen en een aantal economische initiatieven bij de luchthaven te ontwikkelen op het grondgebied van de gemeente.
- De gemeente heeft de intentie om het GRS kort te herzien.
- De term woonrecreatieproject is gedateerd. De provincie is bezig met een initiatief voor een zone voor sociaal buitenwonen. Zij wenst een globale regeling voor 2012, zodat dit kan ge-regulariseerd worden.
- Er wordt onderzocht op welke wijze en onder welke voorwaarden het woonuitbreidingsgebied in de Vierhuizenstraat kan worden aangesneden.
- De fietsverbinding Kwerpsebaan – Station Kortenberg is in opstart.

7.2 Werkdomein A.2: Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

- De Stationstraat en stationsomgeving te Kortenberg
- Stationsomgeving en Kouterstraat te Erps-Kwerps
- Streefbeeldstudie N2
- Doortocht gewestweg
- Gemeentelijke RUP's
- Gewestelijke RUP's

7.2.1 Stationstraat en stationsomgeving te Kortenberg

De bouw van het nieuwe stationsgebouw is voltooid.

Uitgangspunten voor verdere ontwikkeling:

Creëren van een verblijfsruimte op het stationsplein.

Uitbouw van een kwaliteitsvol, aantrekkelijk openbaar domein.

Activeren van stationsondersteunende activiteiten op het stationsplein en optimale integratie van de bestaande stationsondersteunende functies.

Densifiëring van de stationsbuurt en integratie van woon-, werk- en handelsruimten.

Activeren van de Stationstraat als hoofdverbindingssas tussen het centrum en het station.

Uitbouw van het station als multimodaal knooppunt; voorzien van voldoende parkeerfaciliteiten (P+R, K+R) in de directe stationsbuurt.

Creëren van langzaam-verkeersrelaties vanuit de stationsbuurt met het centrumgebied, met de deekernen en met een aantal nabijgelegen verkeersgenererende functies (D'leteren, St.-Jozef, Guldendelle).

Uitbouw van het kruispunt Leuvensesteenweg – Stationstraat als verblijfsruimte / knooppunt openbaar busvervoer.

De Stationstraat wordt ingericht met toepassing van de snelheidsdifferentiatie en conform de wegencategorisering.

7.2.2 Stationsomgeving en Kouterstraat te Erps-Kwerps

Uitgangspunten:

Creëren van een stationsplein.

Uitbouw van een multifunctionele woonstrip als hoofdverbindingssas en weg naar het station.

Bundeling van wonen.

Uitbouwen van het station als openbaar vervoer knooppunt.

Het voorzien van voldoende parkeerfaciliteiten (carpool, P+R, K+R).

Sterk uitbouwen van de halteaccommodatie t.h.v. het kruispunt Leuvensesteenweg – Kouterstraat.

Uitbouw van een kwaliteitsvol, aantrekkelijk openbaar domein.

Het creëren van langzaam-verkeer-relaties met de kernen Erps, Kwerps en Meerbeek.

De Kouterstraat wordt ingericht conform de wegencategorisering.

7.2.3 **Streefbeeldstudie N2**

Het ontwerpstreefbeeld van de N2 werd goedgekeurd door de PAC op 13 juli 2005.

De N2 kent grote afwikkelingsproblemen, 's ochtends richting Brussel en 's avonds richting Leuven. De doortocht van Kortenberg kent een te beperkte capaciteit door de opeenvolging van verschillende kleine en grote conflicten: de zijstraten, de verkeerslichten, parkerende auto's, overstekende voetgangers, laden en lossen, ...

De gemeente Kortenberg valt in deze streefbeeldstudie onder deelgebied 3 "Schoonaarde en doortocht Kortenberg". De N2 met haar verschillende kruispunten werd onder de loep genomen.

Het conceptstreefbeeld schrijft volgende maatregelen voor:

- Meerbeekstraat loskoppelen van de N2
- Kruispunt met Noodbosweg – Prinsendreef voorzien van verkeerslichten: volgens de PCV van 20 maart 2010 wordt dit versneld uitgevoerd.
- Kruispunt met Hofstraat – Hoogveldstraat voorzien van verkeerslichten
- Een consensus aangaande het verplaatsen van de verkeerslichten van het kruispunt Kapellestraat – L. Maesstraat naar het Craenenplein, is nog niet bereikt.
- Nog voor het oprijden van de rotonde ter hoogte van de Zavelstraat, moeten bus- en autoverkeer terug op één rijstrook samengebracht worden.
- Omkeren van de rijrichting in de L. Maesstraat

Voor de realisatie van deze streefbeeldstudie rekent de gemeente op de steun van het Vlaams Gewest.

7.2.4 **Doortocht gewestweg**

De Gewestweg wordt ingericht met toepassing van de snelheidsdifferentiatie en conform de wegencategorisering. Het doorvoeren van een capaciteitsvermindering wordt steeds gerelateerd aan maatregelen op het lager wegennet teneinde het sluipverkeer doorheen de verschillende dorpskernen niet te stimuleren. De verbetering van de doorstroming van openbaar vervoer door infrastructurele maatregelen wordt gerelateerd aan de ruimtelijke inpasbaarheid van dergelijke ingrepen.

7.2.4.1 **Studie doortocht N2**

Dit plan omvat wegen- en rioleringswerken voor de N2 in Kortenberg vanaf de Prinsendreef tot voorbij de grens met Nossegem tot aan Guldendelle. De dwarsprofielen voor deze studie werden afgestemd op die van de streefbeeldstudie.

Met betrekking tot mobiliteit werd onder meer het volgende in het plan voorzien:

- Aanleg van verhoogde, soms vrijliggende fietspaden en beveiliging van enkele oversteekplaatsen
- Aanleg van een vrije busbaan van Prinsendreef tot Hertog Jan II-laan
- Plaatsen van verkeerslichten aan de kruispunten met Hofstraat / Hoogveldstraat en Prinsendreef / Noodbosweg en aanpassen van de verkeerslichten aan het kruispunt met L. Maesstraat / Kapellestraat
- Aanleg van een middenberm over bepaalde delen
- Vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De gemeente Kortenberg vindt de vermindering van het aantal parkeerplaatsen schadelijk voor de lokale middenstand en werkt aan een globaal parkeerbeleid in de zone Kortenberg-centrum.

Omwille van de totale kostprijs van het dossier en belangrijke ongewenste neveneffecten (vermindering van parkeerplaatsen) wordt het project on hold gezet tot aan de aanpassingswerken van de onderliggende riolering en het voorzien van de nodige waterbekkens.

7.2.4.2 'Craenenplein – Dr. De Walsplein

Het Craenenplein wordt beschouwd als voorplein en wordt ontwikkeld als verblijfs- en winkelruimte met een centraal goed uitgebouwde halte-infrastructuur.

Het Dr. De Walsplein wordt ingericht in functie van het administratief centrum en opgevat als een volledig te benutten ruimte voor o.a. markt en eventuele festiviteiten. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar een vlotte en veilige doorstroming van voetgangers en fietsers.

7.2.4.3 Doortocht Schoonaarde

Uitgangspunten:

- Zie wegcategorisering en snelheidsdifferentiatie
- Herinrichting van het kruispunt met de Kouterstraat als volwaardig openbaarvervoerknooppunt.

7.2.5 Gemeentelijke RUP's

- RUP Ter Gessel:
 - woonuitbreidingsgebied wordt aangesneden voor sociale woningbouw of groepswooningbouw. Het ligt in een omgeving met onder meer een kerk, kerkhof, school.
 - Het betreft de ontsluiting van een zone met een 80- tal woningen.
- RUP Vierhuizenstraat:
 - RUP in opmaak, opdracht gegeven in juli 2009
 - De voorstudie is afgerond
 - Het betreft een woonuitbreidingsgebied waarbij de ontsluiting een belangrijk gegeven wordt op het vlak van mobiliteit. Daarnaast zijn ook de sociale mix, de goede ruimtelijke inplanting en de afwatering belangrijke aandachtspunten.
 - Het gemengd project moet voldoen aan de sociale huisvestingsnorm en de Vlabinvest norm.
 - Het betreft mogelijk een 100- tot 120- tal sociale en middenklasse woningen.
- RUP Guldendelle:
 - Dit is een kleine zone die paalt aan het open gebied van Nossegem. Er is een RUP in uitvoering voor de uitbreiding van deze zone. In het kader van START wenst de gemeente bij landingsbaan 25L een stuk ambachtelijke zone te ontwikkelen: het gaat over een extra uitbreiding van het RUP en herstellen van deze zone voor bedrijvigheid. Zowel de N2 ter hoogte van Guldendelle en de uitbreiding dienen als afbakening voor het ordenen en ontwikkelen van de bedrijvigheid.
 - De ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen hier een aandachtspunt.
- RUP Kerkhof Meerbeek
 - Dit RUP is lopende
 - Op twee locaties in de omgeving staan scholen. De kleuterschool langs de Dorpsstraat zou op termijn ondergebracht worden bij de school rond het kerkplein. Ook het bestaande kerkhof zal uitgebreid worden.
 - Mobiliteitsaspecten zijn hier zeer belangrijk. De gemeente wenst het verkeer ter hoogte van de school in de A. Dewitstraat te beperken. Sluipverkeer moet hier geweerd worden. Parallel met de A. Dewitstraat loopt de lokale II-weg Dorpsstraat.
 - In het centrum van Meerbeek moet een aangepast parkeerbeleid worden ontwikkeld.
- RUP Engerstraat:
 - Dit RUP werd voorlopig goedgekeurd door de gemeenteraad in maart 2011.
 - RUP vanaf het station van Kortenberg tot De Heuve met als doel het waardevol culturele erfgoed en de landschappelijk waardevolle tuinen of parken te bewaren.
 - Verbouwingen aan bepaalde woningen zullen strikter geregeld worden.
 - Het statuut van bouwzone wordt in harmonie gebracht met de park- en villaomgeving.

7.2.6 Provinciale RUP's

PRUP Den Tomme is in voorbereiding. De provincie neemt hierin spoedig een beslissing.

7.2.7 Gewestelijke RUP's

- GRUP D'leteren
 - Tijdelijke aanleg van een parking
 - Volledige inrichting van het terrein
- GRUP De Grubbe
 - Uitbreiding van de jeugdinstelling
- GRUP De Coninck
 - GRUP is in opmaak
 - Bouwbedrijf dat een groot deel van zijn activiteiten verplaatst van Meerbeek naar Veltem.
 - Het GRUP beoogt een herschikking en een beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Hierdoor zal een aanzienlijke verschuiving plaatsvinden van buitenopslag naar binnenopslag.

7.3 Werkdomein A.3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

Kaart 2 geeft de nieuwe wegcategorisering in de gemeente weer.

7.3.1 Hoofdwegen

De autosnelweg E40 is de enige hoofdweg op het grondgebied van de gemeente Kortenberg. In de gemeente zijn geen op- of afritten gelegen.

7.3.2 Primaire wegen

Op het grondgebied van de gemeente Kortenberg werden geen primaire wegen geselecteerd.

7.3.3 Secundaire wegen

De Leuvensesteenweg wordt in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als secundaire weg. In afwachting van het provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant werd een verdere verfijning en snelheidsdifferentiatie volgens de principes van het RSV uitgewerkt.

Op provinciaal niveau is de Leuvensesteenweg gecategoriseerd als 'secundaire weg – type 3'. De hoofdfunctie van deze weg is het garanderen van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets; m.a.w. de verbindingfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Doorgaans wordt dit type van wegen ontduddeld door een hoofdweg waardoor de verkeersfunctie van het autoverkeer beperkt is.

Voor deze Leuvensesteenweg N2 onderscheiden we diverse segmenten. De weg gaat zowel door open gebied als door dicht bebouwde verblijfsruimte. Voor de verschillende wegvakken of segmenten geldt een verschillend snelheidsregime en verschillende inrichtingsprincipes (buitengebied - overgangsgebied – centrumzone). De overgang tussen de verschillende wegvakken wordt geaccentueerd door poorten. Binnen de centrumzone geldt een richtsnelheid van 30 km/u en primeert de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing boven de verkeersafwikkeling.

7.3.4 Lokale wegen

7.3.4.1 Lokale wegen I: lokale verbindingsweg

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met een centrum;
 - met een (klein)stedelijk gebied;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Volgende straten worden voorgesteld als lokale I

- Mechelsesteenweg
- Stationstraat

Deze route zorgt voor de lokale verbinding tussen Kortenberg en Steenokkerzeel.

- Hulstbergstraat
- Wijnegemhofstraat

Deze route zorgt voor de lokale verbinding tussen Kortenberg en Bertem.

7.3.4.2 Lokale wegen II: lokale gebiedsontsluitingsweg

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.
- De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deelkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Volgende straten worden voorgesteld als lokale II

- Nederokkerzeelsesteenweg
- Peperstraat
- F. Mombaersstraat

Deze route zorgt voor de ontsluiting van Erps

- Meerbeeksesteenweg (Herent)
- Dorpsstraat

Deze wegen zorgen voor de ontsluiting van Meerbeek.

- Achterenbergstraat
- Vogelenzangstraat
- Kiewitstraat
- Karterstraat

Deze route zorgt voor de ontsluiting van Kortenberg.

- Kwerpsebaan
- Kouterstraat
- Kasteelstraat

Deze straten zorgen voor de ontsluiting van Kwerps, en de verbinding met de twee NMBS-stations.

- Annonciadenstraat (deel)
- Zipstraat
- Molenstraat
- Sterrebeeksesteenweg
- Tervuursesteenweg
- Ballingstraat
- Hollestraat

Deze straten zorgen voor de ontsluiting van Everberg.

7.3.4.3 Lokale wegen III: erftoegangsweg

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Subtypes.

A. De straat is gelegen in het verblijfsgebied: woonstraat, winkelstraat.

B. De weg is gelegen in het buitengebied: landelijke weg, fietsweg.

Specifieke bepalingen voor erftoegangswegen in het buitengebied.

- Hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer.
- Beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fietsers (fietsweg)

7.3.5 **Matrixen**

7.3.5.1 *Kruispuntenmatrix*

De kruispuntenmatrix geeft slechts een suggestie voor de inrichting van de verschillende aansluitingen tussen de diverse wegcategorieën. De keuze van type aansluiting en inrichting is afhankelijk van meerdere factoren waaronder:

- De intensiteiten van gemotoriseerd en langzaam verkeer
- De beschikbare ruimte
- De voorrangsregeling
- Het passeren van geregeld openbaar vervoer
- De plaatselijke situatie

Als matrix kan de tabel genomen worden van het vademecum "Veilige wegen en kruispunten".

8 Werkdomein B: Netwerken per modus

8.1 Werkdomein B.1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

8.1.1 *Afbakening en inrichting van verblijfsgebieden*

Een afbakeningsvoorstel voor de woongebieden werd opgemaakt in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Kortenberg. Kaart 3 geeft de gewenste nederzettingsstructuur volgens het GRS weer.

De centrale woonband van de gemeente vormt een sterk bebouwd kerngebied rondom de Leuvensesteenweg met uitlopers richting Erps-Kwerps en Everberg

In de eerste plaats wordt het centrum van Kortenberg versterkt.

De andere woonkernen – Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek – komen evenzeer in aanmerking voor verdichting, versterking van de kern en afbakening t.o.v. de nog open ruimte en het voorzien van groene verbindingen zodat de dorpen niet aan elkaar klitten door intense bebouwing.

De Leuvensesteenweg blijft de verbindingsweg waarbij, in het centrum van de deelgemeente Kortenberg, de handelontwikkeling rondom knooppunten kan versterkt worden. Het is belangrijk een verwevenheid te behouden met de woonband.

De wijk Schoonaarde heeft ontwikkelingsmogelijkheden, omwille van zijn goede openbaarvervoerlocatie en de positionering tussen de kernen Meerbeek en Erps-Kwerps.

De kleine gehuchten vormen groene woonclusters waarbij de ontwikkeling binnen deze plekken mogelijk blijft maar de landelijke omgeving niet mag worden aangetast.

8.1.2 *Zonering en ontsluiting van de woonband*

Verblijfszone

In de verblijfszone worden straten, die niet geselecteerd werden als secundaire weg of lokale weg I en II ingericht voor uitsluitend bestemmingsverkeer. Elke wijk of cluster kan op zichzelf beschouwd worden en diverse circulatiemaatregelen (éénrichting, doorknippen, enz) kunnen sluipverkeer ontmoedigen. De lokale I en II wegen zelf vormen de interne ontsluitingsstructuur van de gemeente.

Het verkeer wordt zo snel mogelijk afgeleid naar de secundaire wegen (hoofdontsluiting) via de interne of lokale ontsluitingsstructuur. Doorgaand verkeer op lokale wegen wordt geweerd via o.a. een aangepaste herinrichting binnen de verblijfsgebieden en de centrumzones. Via lokale I en II wegen blijven de dorpskernen en de knooppunten van openbaar vervoer bereikbaar.

Centrumzone

De prioritair aan te pakken gebieden zijn de centrumzones. De centrumzones zijn de dorpskernen of de gebieden gekenmerkt door de aanwezigheid van een hoge intensiteit aan statische en dynamische kenmerken. Bepaalde gebieden werden geselecteerd omwille van hun potentie om uit te groeien tot centrumzone. De selectie als centrumzone kan op haar beurt dergelijke ontwikkeling in de hand werken. De verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van de centrumzones geschiedt volgens onderstaande principes:

- aandacht voor de eigenheid van elke kern
- inbreiden, verdichten en bundelen van bebouwing en activiteiten
- uitbouwen van centrale plekken en pleinen
- uitbouwen van een kwalitatief openbaar domein met als doelstelling het bevorderen van de verblijfskwaliteit

Niet-verblijfsruimte

Voor de lokale I en II-wegen buiten de verblijfsgebieden geldt een snelheidsbeperking van 70 km/u en in bepaalde gevallen 50 km/u. De wegen geselecteerd als landelijke weg met prioriteit voor langzaam verkeer krijgen een snelheidsbeperking van 50 km/u. Alle lokale III wegen, gesitueerd buiten de verblijfsgebieden, zijn landelijke wegen met eveneens een snelheidsbeperking van 50 km/u.

In een aantal bijzondere gevallen kan omwille van de cultuur-historische of landschappelijk-biologische waarde van de omgeving de weg enkel opengesteld of ingericht worden in functie van langzaam verkeer. Indien gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u. De Prinsendreef bijvoorbeeld wordt in deze optiek geselecteerd als landelijke weg gelegen in een omgeving met cultuur-historische en landschappelijk-biologische waarde.

Poorten

De overgangen tussen de verschillende zones worden duidelijk gemaakt d.m.v. poorten.

Kaart 4 geeft het wensbeeld voor de nieuwe snelheidsregimes weer.

8.1.3 *Verbindingen van dorp tot dorp*

Het creëren of verbeteren van de verbindingen Erps met Kwerps en Meerbeek met Everberg maakt de cirkel rond.

Verbinding Meerbeek met Everberg

Door het herwaarderen van een bestaande voetweg V61, gesitueerd langsheen de sportvelden van beide deelgemeenten, worden beide kernen rechtstreeks op een aangename en veilige manier met elkaar verbonden.

Verbinding Erps met Kwerps

Beide kernen liggen op wandelafstand. De uitbouw van fiets- en wandelwegen in combinatie met sportvelden en speelpleinen kan het groene karakter van deze vallei herstellen en/of bewaren en de verbondenheid van beide kernen versterken.

8.1.4 Bereikbaarheid knooppunten openbaar vervoer

De doelstelling bestaat uit het bevorderen van het openbaar vervoergebruik en het stimuleren van langzaam verkeer bij voor- en natransport.

Volgende acties zijn van toepassing:

Bereikbaarheid van de knooppunten van openbaar vervoer vanuit de dealkernen:

- verbinding van het station van Kortenberg met Everberg en Erps via o.a. de Prinsendreef en de F. Mombaersstraat, Engerstraat en de Kwerpsebaan;
- verbindingen van het station van Erps-Kwerps met Kwerps en Meerbeek via de Kouterstraat en de Schoonaardestraat;
- verbindingen van het knooppunt Zavelstraat-Wijnegemhofstraat-N2 (bushalte) met Meerbeek en Erps-Kwerps via de Wijnegemhofstraat en de Zavelstraat.

Korte verbindingen:

- ontwikkelen van veilige fiets- en wandelassen langsheen de Stationstraat en de Kouterstraat, tussen de gewestweg en de stations;
- herinrichten van de centrumzones conform de principes van de wegencategorisering;
- creëren van directe verbindingen tussen knooppunten van openbaar vervoer en tewerkstellingszones;
- Herwaardering van de trage wegen die kunnen fungeren als korte verbindingen tussen OV-haltes en woonkernen.

8.1.5 Centrumgebieden

Het belangrijkste aandeel van verplaatsingen met langzaam verkeer vinden we terug in de centrumgebieden. De belangrijkste functies die deze verplaatsingen genereren situeren zich tevens binnen deze gebieden (school, sport en spel en andere).

In deze zin is het belangrijk om d.m.v. de toepassing van de principes van de wegencategorisering, door de herinrichting, stelselmatig de centrumgebieden fiets- en voetgangersvriendelijk in te richten.

- Binnen deze categorie zijn volgende maatregelen van toepassing:
 - het verhogen van de doordringbaarheid voor langzaam verkeer;
 - het tot stand brengen van directe langzaam verkeersverbindingen tussen diverse functies of aantrekkingspolen onderling of het creëren van verbindingen geënt op de strategische langzaam verkeer zones/assen (zie verder);
 - het verbeteren van het verblijfsklimaat en de veiligheid in het algemeen;
 - het terugdringen van de overlast van rijdende en (fout) geparkeerde auto's en het verhinderen van doorgaand verkeer.

De herinrichting van dorpspleinen met ruime langzaam verkeerszones en een kwalitatief openbaar domein zijn prioritaire acties binnen de centrumzones.

Bij de heraanleg van de parking tegenover de kerk in Meerbeek wordt aandacht besteed aan de veiligheid van de voetgangers. Bij de uitwerking van het RUP voor de uitbreiding van de school zal ook aandacht geschonken worden aan veilige verbindingen in de schoolomgeving.

Strategische langzaam verkeer zones / assen binnen centrumgebieden

Een aanzienlijke verhoging van het fiets- en voetgangersverkeer vereist doorgedreven acties op een aantal belangrijke functionele verbindingen binnen de centrumgebieden. Vooral de potentiële woon-schoolroutes en de schoolomgevingen zijn cruciaal in het bepalen van de strategische langzaam verkeer zones / assen.

Volgende maatregelen zijn nodig :

- afbakenen van winkel-, woon- en/of schoolerven;
- prioriteit geven aan het langzaam verkeer volgens het STOP-principe;
- schoolomgeving inrichten met stilta- en parkeerverbod;
- autoarme schoolomgeving voorzien;
- ontmoedigen van verkeer door bijvoorbeeld verbod op doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bewonersverkeer, enz.;
- doorvoeren van doordachte circulatiemaatregelen, éénrichtingsverkeer, tijdsgebonden verkeersregelingen tegen het sluipverkeer, enz.;
- creëren van zeer ruime voetpaden of gebieden uitsluitend voorbehouden voor langzaam verkeer.

De hiervoor aangehaalde maatregelen dienen te kaderen binnen de principes van de wegencategorisering.

In de centrumgemeente dient bijzondere aandacht te worden besteed aan het kruispunt ter hoogte van het Craenenplein met de gewestweg. Het is de bedoeling om de barrièrevorming op dit punt tot een minimum te herleiden en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te bevorderen.

Door het optimaliseren van de voetwegenstructuur kunnen veilige en korte voetgangers- en fietsverbindingen ontstaan.

De circulatiemaatregelen in het centrum van Kortenberg geven de mogelijkheid om deze relatief smalle straten kwaliteitsvol in te richten met voldoende ruimte voor voetgangers.

8.1.6 Wijkverbindingen

Geïsoleerde wijken worden via langzaam verkeer routes direct aangesloten op het netwerk of op de centrumzones.

Wijkverbindingen die de gemeente zeker wil opwaarderen zijn o.m.:

- de verbinding van de wijk Den Tomme met de kern van Meerbeek (reeds opgenomen in het Interreg-project);
- de verbinding van de wijk Armendaal met de kern van Kortenberg (reeds opgenomen in het dossier landbouwwegen / recreatieve fietsroute
- de verbinding van de wijk Zonneward met de kern van Kwerps door het opwaarderen van de bestaande voet- en buurtwegen;
- de verbinding van Vrebos met de kern van Everberg door het opwaarderen van bestaande voet- en buurtwegen.

8.1.7 Zone 30

De huidige zones 30 worden weinig gerespecteerd. De visie van het gemeentebestuur is de zones enkel rondom het centrum en in de schoolomgeving te laten gelden, maar ze dan ook af te dwingen.

8.1.8 *Netwerk trage wegen*

Het netwerk van trage wegen omvat zowel de voet- en buurtwegen uit de atlas der buurtwegen als de voetwegen die aangeduid staan op de topografische kaart. Dit zijn wegen die enkel toegankelijk zijn voor traag verkeer, nl. fietsers en voetgangers. Sommige buurtwegen zijn ook toegankelijk voor landbouwvoertuigen.

Sommige van deze wegen zijn (permanent) niet meer toegankelijk, verdwenen of in de loop der jaren omgevormd tot straten waar autoverkeer toegelaten is.

Het opwaarderen van dit netwerk heeft meerdere voordelen:

- De wandel/fietsafstand verkleinen
- Het risico op ongevallen met zwakke weggebruikers naar beneden halen door de afwezigheid van autoverkeer
- Verrijken van het cultuur-historisch patrimonium van de gemeente

De gemeente Kortenberg is bezig met een nieuwe inventarisatie van het tragewegennetwerk. Dit is al gebeurd voor de kernen Erps-Kwerps en Meerbeek. Op basis van deze inventarisatie zal het netwerk in samenwerking met een ervaren organisatie geoptimaliseerd worden:

- Een gedragen beleidsvisie wordt opgesteld, waarbij de prioriteiten bepaald worden
- Een onderhoudsplan voor de bestaande verbindingen wordt opgesteld
- De wegen die nog niet bebord zijn, worden voorzien van de gele bordjes
- Volgens het gewenste gebruik wordt de weg adequaat aangelegd
- De nuttige verbindingen worden opengemaakt of te verlegd
- Waar bovenstaande acties niet meer mogelijk zijn wordt de toestand geregulariseerd

Kaart 5 met de gewenste lokale fietsroutes is een onderdeel van het trage wegennetwerk.

8.2 Werkdomein B.2: Fietsroutenetwerk

Het lokale fietsroutenetwerk moet een aanvulling zijn van het bovenlokale fietsroutenetwerk. Door het in kaart brengen van de belangrijkste attractiepolen binnen de gemeente kunnen de missing links in kaart gebracht worden en kan het lokaal netwerk fijnmaziger gemaakt worden.

Kaart 5 geeft het wensbeeld weer voor de bovenlokale en lokale fietsroutes.

Het fietsverkeer moet nog bijkomend gestimuleerd worden door:

- meer en betere voorzieningen;
- voldoende comfort, zoals vlak wegdek;
- algemene verbetering van de oversteekbaarheid van de gewestweg;
- verbetering van de oversteekbaarheid van de gewestweg door de herinrichting van de kruispunten:
 - N2 – Hoogveldstraat / Hofstraat
 - N2 - Kapellestraat / L. Maesstraat en t.h.v. het 'voorplein Dr. De Walsplein'
 - N2 – Stationstraat / Karterstraat
 - N2 – Noodbosweg / Prinsendreef
 - N2 – Schoonaardestraat / Kouterstraat
- voldoende verkeers- en sociale veiligheid
- goede fietsvoorzieningen, zoals fietsstallingen.
- vervolledigen van de veilige fietsinfrastructuur langsheen de spoorweg

8.2.1 Bovenlokaal fietsroutenetwerk

Op provinciaal niveau wordt een selectie gemaakt van functionele fietsroutes, die de kernen en attractiepolen verbinden. In eerste instantie dienen deze routes voor de afwikkeling van woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer. Hierin worden op het grondgebied van Kortenberg hoofdroutes, functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes onderscheiden.

8.2.1.1 Stand van zaken bovenlokaal fietsroutenetwerk

Kaart 6 geeft de stand van zaken weer van de bovenlokale fietsroutes.

Er zijn 3 mogelijkheden:

- er zijn geen fietspaden aanwezig
- er zijn fietsvoorzieningen conform het fietsvademeccum. Dit betekent dat de dimensionering van de fietspaden volgens het vademecum is. Voor lokale III-wegen of zones 30 hoeven geen fietspaden aangelegd te worden om conform te zijn
- er zijn fietspaden die niet conform het vademecum zijn.

8.2.1.2 Non-stop hoofdroute langs het spoor L36

Momenteel wordt deze omgeleid via de Everbergstraat en Kwerpsebaan. De reden hiervan is dat er een hoogspanningsinstallatie in de weg staat, zodat de hoofdroute de spoorlijn niet kan volgen op deze plaats. Dit betekent dat het fietspad achter deze cabine moet aangelegd worden. Hiervoor zijn wel onteigeningen nodig. De gemeente wil via het fietsfonds of fiets-GEN het fietspad langs deze hoofdroute vervolledigen, nadat de provincie deze ontbrekende schakel heeft opgenomen in het BFF-netwerk.

8.2.2 Recreatieve fietsroute

In het kader van het Intereg-project 'samenwerking Dijleland – Meierij' heeft het gemeentebestuur zich verbonden voor het uitvoeren van infrastructuurwerken voor het verbeteren en of aanleggen van fietsverbindingen op haar grondgebied.

Binnen de gemeente is reeds een recreatieve fietsroute in ontwikkeling. Het tracé situeert zich deels in open landschap, langsheen bestaande te verbeteren landbouwwegen of nieuw aan te leggen fietswegen, en gedeeltelijk in verblijfsgebieden langsheen het bestaande wegennet.

8.2.3 **Lokaal Fietsroutenetwerk**

Het lokaal fietsroutenetwerk dient hoofdzakelijk om attractiepolen binnen de gemeente met elkaar te verbinden. Het is een aanvulling op het bovenlokaal netwerk. Overlapping van beide netwerken is niet wenselijk.

Kaart 5 geeft het wensbeeld weer voor de lokale fietsroutes. Deze gaan zowel via de bestaande openbare weg, als via voetwegen (trage wegen). Na het doorlopen van het stappenplan trage wegen kan het netwerk van de lokale fietsroutes definitief vastgelegd worden. Er moet immers nog onderzocht worden welke van de trage wegen kunnen ingericht, opengesteld of toegankelijk gemaakt worden.

Speciale aandacht moet gaan naar de veiligheid en het gebruiksgemak. Men dient hiervoor zoveel mogelijk rekening te houden met de aanbevelingen van het fietsvademeccum.

8.2.4 **Aanleg van fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en het snelheidsregime**

In werkdomein A.3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen wordt een nieuwe wegencategorisering voorgesteld. Deze categorisering is, samen met het snelheidsregime, bepalend voor de aanleg van fietsinfrastructuur⁴.

- Secundaire wegen in verkeersgebieden (snelheidsregime van 70 km/u): aanleg van vrijliggende fietspaden met een breedte van 1m75 en met een voldoende grote buffer tussen rijbaan en fietspad
- Secundaire wegen in verblijfsgebieden (snelheidsregime van 50 km/u): aanleg van aanliggend verhoogde fietspaden met een breedte van 1m75
- Lokale I of II in verkeersgebieden (snelheidsregime van 70 km/u): aanleg van vrijliggende fietspaden met een breedte van 1m75, of de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m waarbij er een voldoende grote buffer is tussen rijbaan en fietspad
- Lokale wegen I en II in verblijfsgebieden (snelheidsregime van 50 km/u): aanleg van aanliggend verhoogde fietspaden met waar mogelijk een gewenste breedte van 1m75
- Lokale wegen in verblijfsgebieden (snelheidsregime van max. 30 km/u): hier wordt gestreefd naar een maximale menging van het verkeer.

8.2.5 **Bewegwijzering Fietsroutenetwerk**

Een belangrijke gebruikerseis zowel bij functionele als bij recreatieve fietsroutenetwerken is een uniforme bewegwijzering. Een fietsbewegwijzeringsplan kan ook geïntegreerd worden opgesteld. De aard van bewegwijzering van fietsroutes wordt bepaald door het al dan niet doelgericht zijn van verplaatsingen⁵:

- Doelgerichte bewegwijzering: aanduiding van bestemmingen als woonkernen, attractiepolen, bezienswaardigheden (zowel functioneel als recreatief gebruik)
- Niet-doelgerichte bewegwijzering: knooppuntensystemen, themaroutes, rondrijlussen (enkel recreatief gebruik)

Hiervoor kunnen volgende borden gebruikt worden:

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

Voorts gebruikt Toerisme Vlaanderen⁶ nog een aantal specifieke borden die niet in het verkeersreglement zijn opgenomen:

- Zeshoekige borden met witte achtergrond en rode tekstopschriften: worden gebruikt voor de aanduiding van toeristisch-recreatieve rondrijroutes
- Rechthoekige borden met witte achtergrond en groene tekstopschriften: worden gebruikt om Landelijke fietsroutes of knooppunten aan te duiden.

⁴ Vademecum fietsvoorzieningen Vlaams gewest (versie 2005)

⁵ Vademecum fietsvoorzieningen Vlaams Gewest (versie 2005)

⁶ Richtlijnen voor bewegwijzering van toeristische fietsroutenetwerken, Toerisme Vlaanderen (versie 2001)

8.3 Werkdomein B.3: Openbaarvervoernetwerk

8.3.1 Spoor

De twee stations op haar grondgebied zijn voor Kortenberg een belangrijke troef. Bij een verdere ontwikkeling van het voorstedelijk openbaar vervoernet is een frequentere bediening via het spoor te verwachten.

Actiepunten zijn een betere bereikbaarheid van de stations en aantrekkelijke stationsomgevingen. Dit betekent:

- goede bereikbaarheid en verknoping met openbaar busvervoer ontwikkelen
- veilige en comfortabele fiets- en voetgangersroutes naar de stations
- linken van het station van Kortenberg met de tewerkstellingszones op niveau van langzaam verkeer, openbaar vervoer en bedrijvenvervoer
- bewegwijzering naar de stations voorzien
- werken aan fietsdiefstalpreventie
- parkeren in de stationsomgeving mag geen overlast veroorzaken voor de buurtbewoners
- kiss and ride-zones voor elk station voorzien
- afstemmen van de ruimtelijke ordening op de stations
- het kwaliteitsvol, esthetisch, veilig en comfortabel inrichten van het openbaar domein.

8.3.1.1 Gewestelijk express netwerk (GEN)

Het Gewestelijk ExpressNet, kortweg GEN, is een project van de federale regering, de gewesten en de verschillende vervoersmaatschappijen. Met het oog op de verwachte toenemende mobiliteitsvraag, onder andere met de ontwikkeling van Brussel als Europese hoofdstad, biedt het GEN een doeltreffend alternatief voor de auto door de ontwikkeling van een voorstadsnet voor Brussel. Het project loopt sinds de jaren negentig en zal nog duren tot 2016. Op dit traject zijn al een aantal werkzaamheden van het project aangevat en afgewerkt.

Het GEN bestaat uit acht spoorverbindingen die sterk met elkaar zijn verweven en vijf buslijnen om de zones te bedienen waar geen sporen voorhanden zijn. Vanwege de verwachte toename van het aantal treinen en reizigers moeten de meeste van de betrokken spoorlijnen viersporig zijn. Twee sporen dienen dan voor het snelverkeer (IC-IR en bepaalde hogesnelheidstreinen), de andere twee voor lokaal verkeer (GEN-treinen en piekuurtreinen).

- De stations van Kortenberg en Erps-Kwerps bevinden zich op lijn 1 van het GEN: Arenberg - Zottegem / Geraardsbergen en op lijn 3 van het GEN: Leuven/Nationale luchthaven - Braine-Alliance. Bij het op vier sporen brengen van deze lijnen, zijn de stations gemoderniseerd en een hogesnelheidslijn aangelegd tussen Brussel en Duitsland. In het kader van het Diabolo-project is de luchthaven toegankelijker gemaakt door de bouw van een bocht (bocht van Nossegem) die aansluit op de lijn Brussel- Luik en waarvan de stations van Kortenberg en Erps-Kwerps deel uitmaken.
- Naast een verhoging van de capaciteit tot vier sporen en vernieuwing van de stations en stopplaatsen richt het GEN zich ook op multimodaliteit. Zo moeten verder de verschillende vervoermiddelen elkaar aanvullen, moeten er goede aansluitingen zijn en nieuwe buslijnen ingelegd worden om de GEN-stations te bedienen. Op deze manier tracht GEN een doeltreffend alternatief te bieden voor het autoverkeer, wat het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert.
- Binnen dit programma is Kortenberg voorzien als GEN-station, terwijl het niet voorzien is om het station van Erps-Kwerps op deze manier uit te bouwen.

8.3.2 Lijn

Kaart 7 geeft een overzicht van de routevoering van de Lijn.

8.3.2.1 Invoering basismobiliteit

Basismobiliteit is het decreet dat het basisaanbod aan openbaar vervoer bepaalt. De volgende criteria bepalen de invulling van de basismobiliteit:

- de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte
- het aantal ritten per uur
- de maximale wachttijd

Deze normen verschillen volgens de ligging (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren).

Kortenberg wordt aangeduid als buitengebied en behoort dus niet tot het strategisch gebied rond Brussel. Daarom betekent de invoering van basismobiliteit dat de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte in vogelvlucht 750 m bedraagt, op weekdays minimum één rit per uur rijdt, tijdens de spitsuren twee ritten per uur en in het weekend één rit om de twee uren.

8.3.2.2 Netmanagement

Sinds 2006 is De Lijn gebonden aan het ‘besluit netmanagement’ van de Vlaamse overheid. Dit streeft naar een zo groot mogelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer binnen het hele Vlaamse Gewest. Het eerste streefdoel is een maximale bereikbaarheid van de belangrijkste aantrekkingspolen. In de tweede plaats kan er binnen de woonzones een uitbreiding komen van het openbaar vervoersaanbod, bovenop het gegarandeerde minimum van de basismobiliteit, indien daar voldoende vraag naar is.

Om te bepalen waar een dergelijke uitbreiding het meest gepast is, gebruikt De Lijn objectieve onderzoeksmethodes. In elk van de dertien vervoergebieden (twaalf voor Vlaanderen + Brussel) vergelijkt men de verplaatsingsstromen met het aanbod aan openbaar vervoer. Daaruit kan worden afgeleid hoeveel reizigers er zouden worden gewonnen indien het aanbod wordt verhoogd, bv. met een nieuwe lijn of de verhoogde frequentie van een bestaande lijn.

De netmanagementprojecten die hiervan het resultaat zijn, komen terecht op een prioriteitenlijst. De projecten die het hoogst op deze lijst staan, zullen in principe als eerste worden gekozen om te worden uitgevoerd.

Belangrijk is echter wel dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij bepaalde voorwaarden kan stellen aan de wegbeheerder alvorens een project uit te voeren. Zo heeft het bijvoorbeeld geen zin om nieuwe lijnen te voorzien in een gebied waar geen optimale doorstroming kan worden verzekerd.

Concreet gebeurt dit als volgt: de projecten met de hoogste prioriteit worden besproken met de betrokken gemeentes. Dit moet vervolgens leiden tot een convenant tussen De Lijn en die gemeentes. Als het Vlaamse Gewest en de openbaar-vervoerscommissie (OVC) het project daarna goedkeuren, wordt het uitgevoerd.

Op 2 mei 2009 ging het netmanagementproject ‘Uitbreiding Nachtervoer Leuven’ van start. Reizigers die wilden genieten van het bruisende leven in regio Leuven konden al bijna vijf jaar rekenen op de nachtbussen van De Lijn. Vanaf zaterdag 2 mei 2009 zorgde De Lijn voor nog meer nachtverbindingen: er kwamen nieuwe nachtlijnen bij en het traject van enkele bestaande lijnen werd uitgebreid. 19 gemeentes sloten een derdebetalerscontract af met De Lijn waardoor hun inwoners op vrijdag en zaterdag vanaf 22.22 uur gratis naar en uit Leuven kunnen reizen.

Onderstaande tabel geeft een omschrijving van de lijnen en in rond Kortenberg.

Nummer	Lijn
Nachtbus 352	Nachtbus Leuven – Erps-Kwerps – Kortenberg
Nachtbus 358	Nachtbus Leuven – Kortenberg

Op het grondgebied van Kortenberg reed er al één bestaande nachtlijn namelijk de lijn 358 Leuven - Kortenberg. Op 2 mei 2009 werd de nieuwe lijn 352 ingelegd. Op de bestaande nachtlijn 358 werd de frequentie verhoogd.

8.3.2.3 *START-project*

START (STrategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio) is een openbaarvervoerplan in twee fasen (2006-2009 en 2010-2013) dat tot doel heeft om de bereikbaarheid van de luchthavenregio Zaventem te verbeteren. Het plan richt zich daarbij vooral op werknemers van deze regio (zij staan voor 50% in voor alle verplaatsingen van en naar de luchthavenregio) en meer bepaald diegenen die wonen binnen een straal van 20 km rond de luchthaven. In die hoedanigheid draagt dit plan bij tot het '60/40-objectief' van de Vlaamse overheid, dat bepaalt dat 40% van de verplaatsingen van en naar de luchthaven met het openbaar vervoer moeten gebeuren. Van de verplaatsingen met het openbaar vervoer wordt De Lijn geacht 8% voor haar rekening te nemen.

Het START- plan is een belangrijk onderdeel van het RegioNet Brabant-Brussel dat zelf weer deel uitmaakt van het Pegasusplan van De Lijn voor de Vlaamse Ruit. Als zodanig sluit dit plan aan bij de objectieven en beleidslijnen van de Vlaamse overheid, de federale overheid, de provinciale overheid, de lokale overheden en de luchthaveninstantie.

Het START- plan bestaat in de eerste plaats uit dertien lijnen vanuit Vlaams-Brabant die radiaal en rechtstreeks naar de luchthavenregio leiden. Zeven van deze lijnen zijn nieuw; van de zes andere worden de frequentie en amplitude naar een hoger niveau gebracht. Tevens worden de nodige doorstromingsmaatregelen voorzien om de goede werking van al deze lijnen te kunnen garanderen.

Daarnaast werden in het START- plan ook die lijnen opgenomen die niet rechtstreeks leiden naar de luchthaven maar die bijdragen tot de ontlasting van de noordelijke ring R0 en de toegangswegen tot de luchthaven. Ook hier is er sprake van nieuwe lijnen, frequentie- en amplitu- deverhogingen en doorstromingsmaatregelen.

De Lijn toetst de nieuwe dienstregelingen die het gevolg zijn van het START -plan voortdurend af bij de betrokken gemeenten. Hiervoor worden zij regelmatig uitgenodigd op de openbaarver- voercommissies (OVC's).

Naast een luik Openbaar Vervoer (hierboven beschreven), heeft het START- project ook een economisch luik, namelijk een reconversie en het bevorderen van de tewerkstelling in de lucht- havenregio. Het gewijzigde economisch klimaat in de luchthavenregio zal ontegensprekelijk ook zijn weerslag hebben op de mobiliteit in de omliggende gemeenten, waaronder Kortenberg.

Tenslotte kent het START- project nog een luik Infrastructuur. Dit gaat met name om de ont- dubbeling van de ring en de treinverbindingen van en naar de luchthaven (Diabolo). Daarbij hoort ook: de secundaire wegen secundair laten zijn.

In het kader van het START- project rijden volgende bussen doorheen Kortenberg

- 651 Leuven – Everberg – Kortenberg – Steenokkerzeel – Cargo – Zaventem
- 652 Leuven – Herent – Erps-Kwerps – Kortenberg – Zaventem – Cargo
- 271 Brussel – Cargo – Kortenberg – Kampenhout

Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 is een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportuniteiten. Het is een visie die de volgende maanden en jaren verder verfijnd moet worden.

Dit document kan beschouwd worden als een dynamisch document dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders.

Twee vragen stonden centraal in de opbouw van de Mobiliteitsvisie:

- Hoe kunnen we Vlaanderen tegen 2020 beter bereikbaar, gezonder en welvarender maken?
- En hoe kan een verruimd, performant en geïntegreerd openbaar- vervoeraanbod hierin een rol spelen?

Het resultaat van deze stappen is een volledig wensnet dat op conceptueel niveau weergeeft welke openbaar-vervoerrelaties, inclusief minimum frequenties en minimale commerciële snelheid, moeten geboden worden om maximaal te beantwoorden aan de vervoersvraag, en dat voor elk niveau aangeeft op welke manier deze relaties het best gerealiseerd worden.

Concreet voor Kortenberg heeft De Lijn volgende elementen opgenomen in zijn wensnet:

- Een regionale tram zal rijden tussen Leuven en Brussel via de N2.
- Kortenberg wordt eveneens bediend door de GEN- lijnen.
- Verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem en indirect ook naar Leuven, Brussel en Tervuren.
- Streeklijnen naar de omliggende gemeenten.

De Lijn benadrukt dat dit wensnet een open voorstel is dat een langetermijnvisie weergeeft en nog verder uitgewerkt moet worden met alle betrokken partijen.

8.3.2.4 De hoofdlijn 358 Brussel – Kortenberg – Leuven

De frequentie tijdens de spits (15 min) is bevredigend. Buiten de spits dient de frequentie te worden verhoogd van 30 min naar 15 min.

Volgende maatregelen kunnen de doorstroming verbeteren:

- vrije busbanen (buiten de kern)
- prioriteit bij verkeersregeling
- haltering op de rijbaan – zie wegencategorisering

Door het combineren van vrije busbanen met verkeersdosering d.m.v. verkeerslichten kan de doorstroming doorheen de kern van Kortenberg voor openbaar vervoer sterk worden verbeterd.

Het openbaar vervoer heeft steeds voorrang op het autoverkeer. De intensiteit van het verkeer wordt geregeld in functie van de capaciteit zodat steeds een minimale doorstroming verzekerd blijft.

Bovenstaand scenario dient steeds gerelateerd aan maatregelen op het onderliggende wegennet teneinde geen sluipverkeer doorheen buurtstraten en woonstraten te genereren. De verkeerslichten dienen op een logische plaats te worden ingeplant. Logische plaatsen zijn kruispunten.

8.3.2.5 De bediening van de dealkernen

De dealkernen worden bediend via busroutes , parallel geschakeld met de N2. Er is een parallelle lijn zowel ten noorden als ten zuiden van de N2.

De route ten noorden van de N2 is ook een verbinding tussen de stations van Kortenberg en Veltem-Beisem. Het station van Erps-Kwerps is niet op deze busroutes gelegen. Er is wel een route van de schoolbus die langs dit station passeert. Gezien dit station geen GEN-station is, is dit een logische keuze.

Er wordt de voorkeur gegeven aan midi-bussen i.p.v. standaardbussen. Dit is voor De Lijn moeilijk haalbaar, gezien ze geen dubbel wagenpark kunnen voorzien. Toch blijft het een stre-

ven van de gemeente. In dit kader is de gemeente ook sterk voorstander van milieuvriendelijke bussen.

8.3.2.6 *De noordelijke ontsluiting*

De START-lijn 271 zorgt voor een goede noordelijke ontsluiting.

8.3.2.7 *De bediening van de Kortenbergse tewerkstellingszones*

Zie bedrijvenmobiliteit

8.3.3 *Categorisering van de haltes*

Een optimale bereikbaarheid van het openbaar vervoer is een must en begint bij de halteplaats en de halte-uitrusting. Belangrijk hierbij is een duidelijke categorisering van de halten naar belangrijkheid voor wat betreft op- en afstappende reizigers, concentraties van functies en aansluitingsmogelijkheden voor ander vervoer. We onderscheiden in volgorde van belangrijkheid volgende halten:

- categorie. 1: de stations – Kortenberg en Erps-Kwerps
- categorie. 2: de halten – Stationstraat-N2, Kouterstraat-N2 en 'Craenenplein'-N2;
- categorie 3: de kernen – centrumhalten, sporthallen en attractiepolen
- categorie 4: de gewone halten

Bovenstaande hiërarchisering is vooral interessant in functie van de bepaling van het uitrustingsniveau van de halten. Het beter uitrusten van de voornaamste bushaltes stimuleert het busvervoer, bv:

- fietsstalling
- comfortabele en overdekte wachtplaats
- postbus

De situering van de halten, op de rijweg of bushavens, is afhankelijk van het type weg en het vooropgestelde snelheidsregime.

8.4 Werkdomein B.4: Herinrichting van wegen

De gewenste ontwikkeling van de wegencategorisering komt integraal aan bod in werkdomein A.3: Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen. Aan deze categorisering is een snelheidsregime gekoppeld dat buiten het onderscheid in categorisering ook een onderscheid maakt tussen verkeersgebieden, verblijfsgebieden en centrumgebieden.

Deze nieuwe categorisering met aangepast snelheidsregime moet ertoe leiden dat de verkeersleefbaarheid in de gemeente verhoogd wordt. Momenteel heeft de gemeente last van een aantal sluikroutes wat ertoe leidt dat er op sommige lokale wegen veel meer verkeer komt dan eigenlijk voorzien is. Hierdoor neemt de verkeersleefbaarheid af en de verkeersonveiligheid toe. Vooral de zwakke weggebruiker is hiervan het slachtoffer.

8.4.1 Afbakening snelheidsregimes

Kaart 4 geeft het wensbeeld van de nieuwe snelheidsregimes weer.

8.4.1.1 *Secundaire wegen*

Secundaire III

- Verkeersgebieden (buiten bebouwde kom): 70 km/u
- Verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom): 50 km/u

8.4.1.2 *Lokale wegen*

Lokale I en II

- Verkeersgebieden (buiten bebouwde kom): 70 km/u
- Verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom): 50 km/u
- Centrumgebieden en schoolomgevingen: zone 30

Lokale III

- Verblijfsgebieden (binnen bebouwde kom): 50 km/u
- Centrumgebieden en schoolomgevingen: zone 30

8.4.1.3 *Afdwingen van snelheidsregimes op lokale wegen*

Het spreekt voor zich dat door enkel de categorisering te wijzigen en het snelheidsregime aan te passen de snelheid niet naar beneden zal gaan en het sluipverkeer niet zal verminderen. Snelheidsmetingen op verschillende locaties in de gemeente wijzen op overdreven snelheid. Infrastructurele maatregelen zijn ook nodig. Een aanzet voor enkele maatregelen wordt gegeven in punt 8.4.3.

De meetapparatuur van de politie zal blijvend ingezet worden om de snelheden in kaart te brengen. Als uit deze resultaten blijkt dat de snelheid aangepakt dient te worden, moet er opgetreden worden.

8.4.2 *Sluipverkeer weren*

Omwille van de algemene verzaadiging van de E40 en de N2 kampt de gemeente Kortenberg in de spitsuren met sluipverkeer op haar wegen. Dit uit zich in onaangepaste snelheden, doorgaand zwaar verkeer en hoge intensiteiten op wegen van lagere categorie die hiervoor niet bestemd zijn.

Een ander element is de ontsluiting van enkele grote bedrijven. Veel van hun leveranciers volgen blindelings hun GPS en raken zo verzeild in straten die, volgens hun categorisering, niet geschikt zijn voor dit type van verkeer.

Tenslotte ontvangt de gemeente klachten omtrent "onverantwoord" rijgedrag van chauffeurs van De Lijn. De oorzaak kan gevonden worden bij de gevolgde routes doorheen de gemeente langs wegen die hiertoe niet bestemd zijn.

Het sluipverkeer zoals hierboven besproken heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersleefbaarheid. De gemeente kent drie grote sluikroutes waarvan twee routes parallel met de N2, één ten noorden (doorheen Erps-Kwerps) en één ten zuiden ervan (doorheen Meerbeek en Everberg). De derde route loopt dwars op de N2 tussen Bertem en Steenokkerzeel (zie ook thema 1). De grootste bekommernis is het verkeer tussen Brussel en Leuven terug zoveel mogelijk op de E40 en de N2 te krijgen.

De gemeente heeft intern dit thema besproken en wil de mobiliteit van de inwoners evenals de routevoering van De Lijn niet grondig beperken. Daarom wordt ervoor gekozen om het sluipverkeer te laten gebruik maken van de lokale wegen aan een aangepaste snelheid van 50 km/u. Dit kan door, zoals hierboven besproken, de wegencategorisering aan te passen. De gemeente vraagt bijzondere aandacht voor woon- en schoolkernen waar 30 km/u afgedwongen en gehandhaafd zal moeten worden. Hierbij zal een onderscheid gemaakt worden naar categorisering van de weg.

Door een verantwoorde herinrichting van bepaalde straten kunnen bovenstaande maatregelen afgedwongen worden. Door het versmallen van straten naar hun minimumbreedte, het voorzien van poorten en het markeren van parkeervakken op de rijbaan worden weerstanden ingebouwd die het sluipverkeer zullen vertragen en mogelijks zelfs zullen ontmoedigen. Door in centrumgebieden een zone 30 in te voeren met gemengd verkeer moet de automobilist in ieder geval vertragen om beter op het andere verkeer te letten.

Er wordt ook onderzocht in welke mate tijdsgebonden verkeersmaatregelen (variabele verbodsborden) het sluipverkeer beter kunnen doseren.

Momenteel loopt een bovenlokale studie om het sluipverkeer in de hele regio aan te pakken. Maatregelen die de gemeente Kortenberg neemt, moeten in overeenstemming zijn met de resultaten van deze bovenlokale studie.

8.4.2.1 *Bestrijding van sluipverkeer in het centrum van Kortenberg*

De verkeersonleefbaarheidsproblematiek in de Karterstraat is een zeer acuut probleem. De problematiek werd reeds meermaals aangeklaagd door de inwoners en besproken in het bestuur. De straat heeft een smal profiel en een relatief dichte bebouwingsstructuur. Gelet op de selectie van de Karterstraat als lokale II moet grondig overwogen worden of het ontdebelen van de rijrichting wenselijk is. Het invoeren van een enkelrichtingsregime kan tot grote complicaties leiden voor het hele centrum van Kortenberg. In dat verband dienen de mogelijke effecten hiervan op o.m. de Minneveldstraat (met een evaluatie van het regime voor plaatselijk verkeer), de Beekstraat, de Brouwerijstraat, de Kerkstraat, de L. Maesstraat, het Dr. V. De Walsplein en het Craenenplein zorgvuldig te worden onderzocht. Het parkeervrij maken van de Karterstraat kan de doorstroming bevorderen. Wel moeten er dan alternatieven geboden worden aan de inwoners om toch in de nabijheid van hun woning te kunnen parkeren. Op die manier kan ook ruimte geboden worden om degelijke voetpaden aan te leggen. Verder moeten gepaste maatregelen getroffen worden om het sluipverkeer langs deze straat te weren. Deze straat heeft immers te kampen met te hoge verkeersintensiteit. Gezien de delicate keuzes die zich opdringen en de complexiteit, is overleg met de buurtbewoners noodzakelijk. Daarom zal de gemeente op zeer korte termijn een aparte studie hiervoor opstarten.

8.4.2.2 *Bestrijding van sluipverkeer in de centra van Meerbeek en Everberg*

Het sluipverkeer ter hoogte van de lagere school in Meerbeek langs de A. Dewitstraat moet absoluut geweerd worden.

Het is aangewezen om ook hier de bewegwijzering onder de loep te nemen: zo staat er ter hoogte van de N2 x Meerbeeksesteenweg een aanduiding naar Everberg en Meerbeek. Deze aanduidingen horen op de rotonde aan de Wijnegemhofstraat, waar het verkeer langs een lokale I geleid wordt. Op die manier kan de Dorpsstraat de functie van lokale II vervullen.

Het centrum van Everberg wordt in een proefopstelling voorbehouden voor plaatselijk verkeer. Wanneer deze regeling succesvol blijkt, kan overwogen worden om dit als permanente regeling in te stellen.

In de Annonciadenstraat wordt een variabele enkelrichting ingevoerd. Deze enkelrichting zal enkel van toepassing zijn tijdens de spitsuren op schooldagen. In de De Costerstraat kan een busluis geïnstalleerd worden om het sluipverkeer te weren.

8.4.2.3 *Bestrijding van sluipverkeer in de centra van Erps en Kwerps*

Door de categorisering van zowel de F. Mombaersstraat als de Kwerpsebaan als lokale II wordt het aanwezige sluipverkeer op de straten gehouden die er het meest geschikt voor zijn. Het sluipverkeer wordt op die manier uit de centrumzone geweerd.

Door het voorzien van poorten in de Zavelstraat moet de snelheid geremd worden en het sluipverkeer ontmoedigd. Waar nodig wordt het parkeren geregeld. Enerzijds heeft dit een snelheidsremmend effect, anderzijds bevordert dit de doorstroming en voorkomt dit stoeprijden. In deze straat wordt parkeren op de weg best niet aangemoedigd om ruimte voor de fietser te kunnen voorzien. De inwoners beschikken bijna allemaal over voldoende privé-parkeergelegenheid.

8.4.3 **Maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid**

8.4.3.1 *Verbinding Hulstbergstraat / Wijnegemhofstraat en veilige passage in centrum Meerbeek*

De nodige poorten moeten het verkeer op de Wijnegemhofstraat vertragen en sluipverkeer ontmoedigen. De zone 30 langsheen het voetbalveld wordt best behouden. Als de poorten een voldoende snelheidsremmend effect hebben, dient de voorrangregeling ter hoogte van de Sint-Antoniusstraat en de Dalemstraat herbekeken te worden om meer voorrangsongevallen te voorkomen. Tevens wordt op die manier ook een duidelijke categorisering in de praktijk gebracht.

8.4.3.2 *Zavelstraat*

Zie 8.4.2.3

8.4.3.3 *Sterrebeeksesteenweg*

Onderzoek wijst uit dat zich over dit tracé meerdere ongevallen voordeden. Tegelijk wordt er ook te snel gereden. Snelheidsremmende maatregelen dringen zich op.

8.4.3.4 *Mechelsesteenweg*

Het snelheidsregime is er 50 km/u. Onderzoek wijst uit dat er vaak te snel gereden wordt, mogelijk als gevolg van het snelheidsregime 70 km/u in Steenokkerzeel. Afstemming tussen de buurgemeenten of het inplanten van een duidelijke poort tussen beide snelheidsregimes is nodig.

8.4.4 **Routes zwaar vervoer**

Het vrachtverkeer wordt geweerd van de lokale wegen, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Enkel de secundaire weg komt in de gemeente nog in aanmerking voor vrachtverkeer.

Er dienen beperkende maatregelen te worden opgelegd voor de Stationstraat. De noordelijke ontsluiting kan verlopen via de gewestwegen Leuvensesteenweg – Mechelsesteenweg. In elk geval is het de bedoeling om het vrachtverkeer zo snel mogelijk af te leiden naar de hoofdwegen via de secundaire wegen.

Gezien de ligging en de inplantingswijze van Huntsman t.o.v. de secundaire weg dient gezocht naar mogelijke oplossingen zoals het opstellen van een bewegwijzeringsplan met al dan niet

beperkende maatregelen en/of afspraken omtrent routekeuze om de verblijfsgebieden te vrijwaren van de verkeersdrukke.

Een verdere ontwikkeling van het bedrijf zonder begeleidende maatregelen op het vlak van mobiliteit zou nefast zijn voor de wijk Armendaal. Het gemeentebestuur onderzoekt, in samenwerking met het bedrijf en de buurgemeenten, een alternatieve ontsluiting, bij voorkeur via de E40.

Er dient te worden onderzocht in hoeverre het goederentransport via het spoor kan worden geoptimaliseerd voor het bedrijf D'leteren.

Het bedrijf John Deere België (het vroegere Cofabel) is gelegen op de Peperstraat te Erps-Kwerps. Dit bedrijf is importeur van zware landbouwvoertuigen (tractoren, maaidorsers, persen). Hiervoor is het noodzakelijk dat dit bedrijf kan ontsloten worden naar de N2, die gecategoriseerd is als route voor uitzonderlijk transport klasse R2 (een massa kleiner dan 120T).

Verderop, langsheen de Nederokkerzeelsesteenweg, is het transportbedrijf VDR gelegen. Ook de schrijnwerkerij Beyens genereert in beperkte mate zwaar vervoer.

De ontsluiting van bovengenoemde bedrijven gebeurt best langs de F. Mombaersstraat over de Stationstraat om zo op de N2 te komen. De Kouterstraat is gezien haar inrichting weinig geschikt voor doorgang van zwaar vervoer. De Zavelstraat is als lokale III geen alternatief.

8.5 Werkdomein B.6: Parkeerbeleid

Het toenemende autobezit leidt tot schaarste in parkeergelegenheid. Automobilisten wensen zo dicht mogelijk bij hun voordeur of bij de eindbestemming te parkeren. Zowel rondom de attractiepolen als in de dorpskernen heeft deze schaarste tot gevolg dat er vaak foutgeparkeerd wordt.

Geparkeerde voertuigen langsheen de straatzijde kunnen fungeren als snelheidsremmer, maar tegelijkertijd moeten ze gepasseerd kunnen worden zonder het voetpad of de berm aan de overzijde te moeten gebruiken.

Lange rijen voertuigen bemoeilijken het kruisend verkeer. Indien de zichtbaarheid op het aankomende verkeer onvoldoende is, kunnen er maatregelen genomen worden die het parkeren ordenen of indien nodig beperken.

Om enigszins tegemoet te komen aan deze schaarste, wordt in de bouwvergunningen opgelegd dat voor eengezinswoningen minstens één parkeergelegenheid op het privé-terrein moet voorzien worden. Voor meergezinswoningen geldt een norm van 1,5 parkeergelegenheid per woon-eenheid.

Indien wenselijk kan er werk gemaakt worden van een parkeerbeleidsplan met uitgangspunten zoals hieronder beschreven.

8.5.1 Personenwagens

8.5.1.1 In dorpskernen

De hoge parkeerdruk in dorpskernen heeft te maken met bezoekers van handelszaken en de bewoners omwille van de dichte bebouwing. Tevens worden er vaker grotere voertuigen geparkeerd in de dorpscentra. Mensen moeten daarom gesensibiliseerd worden om bijvoorbeeld met de fiets naar de winkel te gaan. De actie Belgerinkel is een mooie sensibilisatiecampagne die moet voortgezet worden. Verder moet gezocht worden naar de bereidheid om iets verderop te parkeren en een stukje te voet te gaan.

Communicatie met de handelszaken om het eigen personeel verderop te laten parkeren is ook een mogelijkheid om de parkeerdruk te verminderen.

8.5.1.2 In de buurt van gesloten bebouwing

Gesloten bebouwing schept vaak problemen op vlak van parkeren. Oudere woningen worden vaak gekocht door jonge gezinnen met twee wagens. Deze woningen hebben niet zelden geen garage of oprit waardoor alle wagens op straat geparkeerd worden. Het gebruik van de bestaande garage als berging in de plaats van parkeerruimte voor de auto wordt een trend.

In combinatie met een smalle rooilijn leidt dit doorgaans tot moeilijke doorstroming van het doorgaand verkeer en van het openbaar vervoer.

8.5.1.3 In de nabijheid van scholen

In de schoolomgevingen is parkeren vaak een probleem op de tijdstippen van aanvang en einde van de school. Het parkeren ter hoogte van het schoolgebouw zou zo veel mogelijk geweerd moeten worden, zodat er ruimte is voor voetgangers en fietsers. De plaatsen waar stilstaan en parkeren toegelaten is, moeten eenduidig aangeduid worden. Op de cruciale tijdstippen wordt consequente handhaving gevraagd aan de politie. In samenwerking met het schoolbestuur en de ouderraad dienen ouders blijvend gesensibiliseerd te worden om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken. Zij die toch met de wagen komen, dienen bereid te zijn om hun wagen verder van de schoolpoort te parkeren.

8.5.1.3 In de nabijheid van de stations Kortenberg en Erps-Kwerps

Een bezettingsonderzoek is momenteel lopende van de parkeerplaatsen rond de stations. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet gekend.

8.5.1.4 Handhaving

Ter ondersteuning van het beleid is het wenselijk dat de politie van handhaving op wildparkeren een prioriteit blijft maken. Ook bij werkzaamheden is verscherpt toezicht wenselijk op allerlei hindernissen op voet- en fietspaden.

Het naleven van de parkeerregeling in de blauwe zone kan gecontroleerd worden door de gemeenschapswachten.

8.5.1.5 Onderzoek autodelen

De mogelijkheid en wenselijkheid om een autodeelsysteem op te zetten, kan onderzocht worden in samenwerking met de duurzaamheidsambtenaar. Zowel privé-wagens als dienstwagens van de gemeente kunnen hiervoor in aanmerking komen.

8.5.1.1 Tarifiering

Carpoolparkings voorzien aan de stationsomgevingen.

Het uitbouwen van:

- Kiss and Ride
- Park and Ride
- Bike and Ride
- Het aanduiden van een parkeerplan en dito parkeerreglement

Beperkt parkeren

Binnen de gemeente gelden momenteel drie blauwe zones: op de N2 in het centrum, op de parking in de Brouwerijstraat en op het Stationsplein. De aanstelling van een gemeenschapswacht-vaststeller maakt het mogelijk om op plaatsen waar het nodig is een zone voor kortparkeren in te voeren en handhaving te verzekeren.

8.5.2 Parkeerbeleid vrachtwagens

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.

8.5.3 Parkeerbeleid fietsen

De gemeente zal een proactief beleid voeren naar fietsenstallingen waar nodig en zinvol, zoals in de nabijheid van stations, bushaltes, winkels, ...

8.5.4 Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden

De gemeente hanteert de 15%-norm zoals voorgeschreven in (op te zoeken). Dorpsbewoners en bezoekers worden gesensibiliseerd om parkeerplaatsen voor personen met een handicap niet te gebruiken. Anderzijds worden dergelijke parkeerruimtes die niet (meer) van nut zijn, vrijgegeven voor het parkeren van alle personenwagens.

9 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

9.1 **Werkdomein C.1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.**

9.1.1 **Woon-werkverkeer**

9.1.1.1 *Woon- werkverkeer van het eigen personeel*

Personeelsleden werkzaam voor het gemeentebestuur ontvangen een maandelijkse fietsvergoeding per afgelegde kilometer wanneer zij de afstand van en naar het werk per fiets afleggen. Het gemeentebestuur neemt ook deel aan de actie Ik Kyoto. (zie verder)
Bij gebruik van het openbaar vervoer voor de verplaatsingen van en naar het werk worden de kosten integraal terugbetaald.

9.1.1.2 *Woon-werkverkeer naar bedrijven binnen de gemeente*

- Overleg met de belangrijkste bedrijven (Huntsman, ziekenhuis, D'Ieteren en industriezone Guldendelle) waarbij het instrument bedrijfsvervoerplan wordt geïntroduceerd;
- Het gezamenlijk overleg moet resulteren in een 'globaal' bedrijfsvervoerplan waarin:
 - Een aantal carpoolparkings worden aangeboden op het terrein
 - Een geautomatiseerde carpool-database wordt opgebouwd die gezamenlijk kan worden gebruikt.
 - Het voorzien van eigen vervoer – midi-bussen, zodat de openbaar vervoer-knooppunten worden bediend
 - Het verknopen van de buslijn aan de openbaar vervoer – knooppunten
 - Bedrijfsfietsen voorzien kunnen worden
- Een sensibiliseringsplan opstellen voor de werknemers, eventueel een vergoeding toekennen voor het openbaar vervoer- en langzaam verkeer gebruik;
- Een routeplan opstellen voor het leiden van vrachtvervoer, eventueel voorzien van spreidingstabellen om de leveranciers in de daluren te laten lossen en laden.

9.1.2 **Bedrijvenmobiliteit**

9.1.2.1 *Openbaar vervoer*

De tewerkstellingszones gelegen langsheen de Leuvensesteenweg worden ontsloten met openbaar busvervoer. Goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur is een noodzaak. Een optimale busverbinding tussen het station van Kortenberg en Guldendelle enerzijds, en anderzijds een busverbinding tussen het station van Kortenberg en Huntsman dient te worden onderzocht.

9.1.2.2 *Bedrijfsvervoer*

Tussen het station en de verschillende tewerkstellingszones kan een bedrijfsshuttle een hoogwaardige en snelle verbinding opzetten. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd naar de werknemers toe. Deze verbinding loopt via de bestaande wegen en heeft slechts een beperkte nieuwe bedrijfsgerichte infrastructuur nodig.

Dit voorstel moet op zijn haalbaarheid bekeken worden vanuit de invalshoek ruimtelijke ordening. Het structuurplan zal nagaan of een dergelijke infrastructuur verantwoord is in het gebied.

9.1.2.3 *Langzaam verkeer*

Eén van de mogelijke acties kan erin bestaan om een rechtstreekse langzaam verkeer verbinding te creëren tussen de bedrijvzones en het station van Kortenberg. De trein kan voor de werknemers een waardevol alternatief betekenen indien het voor- en natransport wordt verbeterd. Het creëren van een korte en zeer directe voetgangersverbinding kan in deze zin bijdragen tot een verhoging van het treingebruik.

Huntsman wordt via de wijk Armendaal aangesloten op het gemeentelijk fiets- en voetgangersnetwerk.

Het industriepark Guldendelle is bereikbaar langs de fietsweg Runderenberg.

9.1.3 *Schoolverkeer*

- In samenspraak met de schooldirecties, ouders en leerkrachten en gerelateerd aan de wegencategorisering worden per school routeplannen voor langzaam verkeer opgesteld.
- De ouders worden geïnformeerd over de veilige verbindingen via deze schoolrouteplannen.

Routing

- In de lagere scholen worden aan de leerlingen deze alternatieve schoolroutes aangeleerd. De jongeren worden begeleid in het nemen van deze langzame veilige verkeersverbindingen per school.

Schoolpooling

- Via de scholen kunnen ouders afspraken maken om gezamenlijk de auto te delen voor het woon-schoolverkeer. Een voorstel voor dataprogramma wordt opgesteld voor de scholen.

Fietspooling

- In samenspraak met de verkeerspolitie, de leerkrachten en de ouders wordt een fietspool opgezet langsheen veilige verbindingen

De scholen worden gestimuleerd om deel te nemen aan bestaande acties ter bevordering van het duurzaam vervoer.

9.1.4 *Evenementen*

In de gemeente Kortenberg worden steeds vaker evenementen georganiseerd die een grote mobiliteit genereren. Bezoekers parkeren hun wagen in de omliggende woonstraten, waardoor de rust tijdens avonden of weekends voor de omwonenden niet meer gegarandeerd wordt.

Bij de aanvraag van evenementen wordt gevraagd aan de organiserende vereniging door het invullen van een vernieuwd evenementenformulier na te denken over de mobiliteitseffecten die hun evenement met zich mee zal brengen. In hun communicatie zullen zij gevraagd worden de mogelijkheden per fiets en met het openbaar vervoer aan te geven en de beschikbare parkeergelegenheid op te lijsten. Er dient ook voldoende aandacht besteed te worden aan het voorzien van voldoende fietsenstallingen.

De verbindingen langs de trage wegen zijn hierbij waardevol.

9.1.5 Mobiliteitseffectenrapport

De bouwverordening wordt aangevuld met een bepaling die een mobiliteitseffectenrapport verplicht stelt bij vestigingen en of uitbreidingen van verkeersaantrekkende activiteiten inclusief gemeentelijke initiatieven zoals sport en recreatie.

9.2 Werkdomein C.2: Tarifiering

9.2.1 Derdebetalerssysteem

De gemeente heeft momenteel twee derdebetalerscontracten met De Lijn

Nachtvervoer

Op vrijdag en zaterdag is er gratis nachtvervoer.

Gemeentekaart

Voor verplaatsingen binnen de gemeente betalen de inwoners de helft van de prijs, nl. 5 euro in de plaats van 10 euro voor 10 ritten

9.3 Werkdomein C.3: Algemene sensibilisering

9.3.1 Gemeentelijk informatieblad Zoeklicht

- In het informatieblad een vaste rubriek voorzien over mobiliteit

9.3.2 Gemeentelijke webstek

Op de gemeentelijke webstek bestaat een onderdeel mobiliteit. Hierop zijn momenteel de volgende rubrieken te vinden:

- Wegenwerken en omleggingen
- Signalisatie en reglementering
- Levend verkeerspark
- Straatverlichting
- Mobiliteitsplan
- Openbaar vervoer
- Promilletest
- Duurzaam vervoer
- Verkeersinfo

9.3.3 Gemeentelijke nieuwsbrief

Het gemeentebestuur heeft concrete plannen voor het verspreiden van een gemeentelijke nieuwsbrief. Een vaste rubriek over mobiliteit wordt voorzien in de gemeentelijke nieuwsbrief.

9.3.4 Openbaar vervoer

9.3.4.1 De Lijn

De informatiebrochures van De Lijn worden verdeeld in het Administratief Centrum.

De Lijn biedt regelmatig teksten aan die, aangevuld met de informatie met betrekking op de gemeente, gepubliceerd worden in het informatieblad Zoeklicht en op de gemeentelijke webstek.

9.3.4.2 NMBS

Via een link op de gemeentelijke webstek worden de inwoners naar de routeplanner van de NMBS geleid.

Communicatie van de NMBS wordt verspreid wanneer gevraagd.

9.4 Werkdomein C.4: Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

9.4.1 Verkeersleefbaarheidscampagne

In samenwerking met de GAMV en eventueel in aansluiting op andere overheidsinitiatieven wordt elk jaar een verkeersleefbaarheidscampagne uitgewerkt gedurende een maand. De campagne kan zich richten op specifieke doelgroepen ouders, schoolgaande jeugd, ... op thema's zoals schoolomgeving, fietsen in de gemeente. Centraal staat het beïnvloeden van het autogericht gedrag naar andere vervoersmodi in de gemeente.

9.4.2 Openbaar vervoer promotie

- Een duidelijke info-gids uitbrengen, in samenspraak met De Lijn en verdelen onder de inwoners ter promotie van het openbaar vervoer;
- In uitnodigingen en briefwisseling voor buiten de gemeente aangeven hoe men met het openbaar vervoer de gemeente kan bereiken;
- In overleg met de NMBS infoborden voorzien aan de stations en de gegevens verwerken in de gids;
- De halteaccommodatie onderhouden
- De halteaccommodatie verbeteren via subsidiëring;
- Het halteren op de rijbaan promoten (zie wegcategorisering) zodat er meer ruimte overblijft voor halte-infrastructuur.

9.4.3 Recreatieverkeer

- Het recreatief fietsen kan aangemoedigd worden via fietsnetwerken en gemeentelijke aankondigingsborden;
- Het voorzien van overdekte fietsenstallingen op prioritaire plaatsen bv. aan de sportaccommodatie;
- Een sport-woonrouting voor jongeren aanduiden op wegwijsborden;
- Bewegwijzering van het fiets- en voetgangersnetwerk.

9.4.4 Levend verkeerspark

Jaarlijks wordt voor het levend verkeerspark een samenwerking op touw gezet tussen gemeentebestuur, politie en scholen voor de organisatie van het levend verkeerspark. Kinderen van de derde graad befietsen een vooraf uitgestippeld parcours op de straat terwijl het gewone verkeer zijn gang gaat. Seingevers beoordelen de kinderen op het correct uitvoeren van manoeuvres.

Tijdens het levend verkeerspark wordt ook aandacht geschonken aan de problematiek van de dode hoek. Ook worden de jonge fietsers getest op fietsvaardigheid door het afleggen van een fietsbehendigheidsparcours.

Een mogelijkheid is om voor de kleuters en de eerste en tweede graad een logische opbouw te voorzien, zodat kinderen reeds van kleins af aan leren deel te nemen aan het verkeer. Het uitwerken van een verkeerseducatieve route rondom de scholen kan hierbij een meerwaarde bieden.

9.4.5 Met belgerinkel naar de winkel

Met deze campagne worden de inwoners gestimuleerd om de fiets te nemen voor de verplaatsingen naar de winkel. Deelnemers maken kans op mooie prijzen.

9.4.6 Fiets naar Kyoto

De werknemers van het gemeentebestuur kunnen zich jaarlijks inschrijven voor Ik Kyoto. Werknemers engageren zich om zich duurzaam te verplaatsen naar en van het werk.

9.5 Werkdomein C.5 : Bewegwijzering

Op basis van de nieuwe wegcategorisering dient een bewegwijzeringsplan opgesteld te worden. Momenteel zien we in de gemeente een veelheid aan wegwijzers, waarbij er langs iedere mogelijke route een aanduiding voorzien is. De bedoeling van een bewegwijzeringsplan is om het gewenste verkeer over de gewenste route naar de attractiepolen te loodsen.

9.6 Werkdomein C.6: Handhaving

Snelheid

De politiezone beschikt over twee anonieme meettoestellen die de intensiteiten en snelheden in beide richtingen meten. Twee “smileys” meten het verkeer komende uit een bepaalde richting en gaan de snelheid dadelijk beoordelen. Ook deze borden leveren interessante informatie.

De gemeente beschikt weldra over twee soortgelijke smileys.

De meetapparatuur wordt zo optimaal mogelijk ingezet om zo veel mogelijk gegevens te verzamelen over het verkeer op de gemeentewegen. Op basis van de resultaten wordt bepaald waar de prioriteiten inzake handhaving liggen. Duidelijke afspraken met de politie zijn hier noodzakelijk.

Parkeerbeleid

In samenwerking met de politie en de gemeenschapswachten worden sensibiliserings- en handhavingsacties gepland. Het parkeren in de centra en rondom de scholen is hierbij prioritair.

9.7 Werkdomein C.7: Beleidsondersteuning

- De gemeente heeft een mobiliteitsambtenaar aangesteld.
- De “Cel Mobiliteit” is een werkgroep die iedere drie weken samenkomt op het mobiliteits-overleg om het beleid inzake mobiliteit op te volgen en om meldingen van inwoners te bespreken en te behandelen.
- Elke jaar wordt er een evaluatie opgemaakt over de gerealiseerde beleidsmaatregelen en wordt er een actieplan voor volgend werkjaar opgesteld, gekoppeld aan het investeringsprogramma en de begroting van de gemeente.
- De Gemeentelijke Adviesraad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid (GAMV) bestaat uit inwoners, deskundigen, en een afvaardiging van de gemeenteraad en het CBS. Deze raad adviseert de gemeente inzake de implementatie en de voorgestelde acties en uitvoeringen inzake het mobiliteitsplan.
- Het uitbouwen van een informatie- en inspraakaanpak over verkeersingrepen in de gemeente.

Gemeenschapswachten

Binnen het takenpakket van de gemeenschapswachten vinden we met betrekking tot mobiliteit:

- Sensibilisering foutparkeerders
- Fietsgraveren
- Verzorgen van gemachtigd opzicht aan scholen
- Meldingen in verband met beschadigde signalisatie, staat van het wegdek,... doorgeven

Gemeenschapswacht-vaststeller

De gemachtigde gemeenschapswacht voert controles uit in de blauwe zone.

Gemachtigde opzichters

Jaarlijks wordt er door het gemeentebestuur via de scholen en via de gemeentelijke communicatiekanalen een oproep gedaan voor de werving van gemachtigde opzichters. Een opleiding wordt verzorgd door de politie. De uitrusting wordt overhandigd tijdens een receptie op het gemeentehuis.

10 Actieplan

Bij de evaluatie en de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. De actietabel wordt uitgeschreven volgens 5 invalshoeken:

- Per werkdomein
- Per locatie
- Volgens timing
- Volgens hoofddoelstelling
- Volgens initiatiefnemer

De actietabel per werkdomein is opgenomen in huidig hoofdstuk. De tabellen volgens de 4 andere invalshoeken zijn opgenomen in de bijlage.

nr	code	inhoud	omschrijving	locatie	tijdshorizon	initiatiefnemers	betrokken partners	raming	hoofddoelstelling	module	prioriteit
1	A.1	Ruimtelijk structuurplan	Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Kortenberg	KT	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Hoog
2	A.2	Herinrichting stationomgeving Kortenberg	Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	Stationsomgeving Kortenberg	MT	NMBS	Gemeente		Toegankelijkheid		Gemiddeld
3	A.2	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps	Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	Stationsomgeving Erps-Kwerps	MT	NMBS	Gemeente		Toegankelijkheid		Gemiddeld
4	A.2	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg	Inrichting conform aan wegcategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	N2, Leuvensesteenweg	MT	AWV	Gemeente		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
5	A.2	Herinrichting doortocht Schoonaarde	Inrichting conform aan wegcategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop	Schoonaarde	LT	Gemeente			Verkeersveiligheid		Laag
6	A.2	RUP Ter Gessel	Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	Ter Gessel	KT	Gemeente			Bereikbaarheid		Hoog
7	A.2	RUP Vierhuizenstraat	Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100-120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	Vierhuizenstraat	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
8	A.2	RUP Guldendelle	Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	Guldendelle	KT	Gemeente		1 000 000 €	Bereikbaarheid		Gemiddeld
9	A.2	RUP Kerkhof Meerbeek	sluipverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	Meerbeek	KT	Gemeente		350 000 €	Bereikbaarheid		Hoog
10	A.2	RUP Engerstraat	uitvoeren	Engerstraat	KT	Gemeente			Bereikbaarheid		Hoog
11	A.2	PRUP Den Tomme	Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	Den Tomme	KT	Provincie			Bereikbaarheid		Hoog
12	A.2	GRUP D'Ieteren	tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein	D'Ieteren	MT	Vlaams Gewest			Bereikbaarheid		Gemiddeld

13	A.2	GRUP De Grubbe	Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	De Grubbe	KT	Vlaams Gewest			Bereikbaarheid		Hoog
14	A.2	GRUP De Coninck	Opvolging van dit GRUP rond herschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur	De Coninck	KT	Vlaams Gewest	200 000 €		Bereikbaarheid		Hoog
15	A.2	Herinrichting Karterstraat	Mobiliteitsstudie probleem sluisverkeer, herinrichting en rioleringswerken	Kortenber	KT	Gemeente	350 000 €		Bereikbaarheid		Hoog
16	B.1	verblijfszone	Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting	Kortenber	MT	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
17	B.1	centrumzone	Herinrichting centrumzones	Kortenber	MT	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
18	B.1	niet-verblijfsruimte	Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	Kortenber	KT	Gemeente	200 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
19	B.1	poorten	Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	Kortenber	MT (bij herinrichting straten)	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
20	B.1	poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	Aanduiding overgang snelheidsregime	Meerbeek	KT	Gemeente	50 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
21	B.1	poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	Aanduiding overgang snelheidsregime	Meerbeek	KT	Gemeente	50 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
22	B.1	Verbinding Meerbeek met Everberg	herwaarderden van bestaande voetweg V61	Meerbeek en Everberg	KT	Gemeente			Toegankelijkheid		Hoog
23	B.1	Verbinding Erps met Kwerps	uitbouw fiets- en wandelwegen	Erps en Kwerps	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
24	B.1	Deelkernen	verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer	Kortenber	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
25	B.1	korte verbindingen	realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	Kortenber	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
26	B.1	strategische langzaam verkeer zones	bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	Kortenber	MT	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
27	B.1	Wijkverbinding Armendaal	verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenber	Armendaal	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
28	B.1	Wijkverbinding Zonnemoud	verbinding wijk Zonnemoud met de kern van Kwerps	Zonnemoud	KT	Gemeente	100 000 €		Bereikbaarheid		Hoog
29	B.1	Wijkverbinding Vrebos	verbinding Vrebos met de kern van Everberg	Vrebos	KT	Gemeente	75 000 €		Bereikbaarheid		Hoog
30	B.1	Zone 30	nieuwe afbakening + handhaving	Kortenber	KT	Gemeente	25 000 €	Politie	Verkeersleefbaarheid		Hoog
31	B.1	Onderzoek voetwegen	Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	Kortenber	KT	Gemeente	5 000 €		Toegankelijkheid		Hoog

32	B.1	Voetwegen toegankelijk maken	Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	Kortenberg	KT	Gemeente		200 000 €	Toegankelijkheid		Hoog
33	B.1	onderhoudsplan voetwegen	Plan opstellen	Kortenberg	KT	Gemeente		1 000 €	Toegankelijkheid		Hoog
34	B.1	Bebording voetwegen	Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	Kortenberg	KT	Gemeente		2 000 €	Toegankelijkheid		Hoog
35	B.1	Inrichting voetwegen	Aan te passen volgens gewenst gebruik	Kortenberg	MT	Gemeente			Toegankelijkheid		Gemiddeld
36	B.1	Regularisatie voetwegen	Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	Kortenberg	KT	Gemeente		10 000 €	Toegankelijkheid		Hoog
37	B.2	oversteekbaarheid gewestweg	herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV-beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	Leuvensesteenweg	KT	AWV	Gemeente	500 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
38	B.2	Leuvensesteenweg	aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat	Leuvensesteenweg	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
39	B.2	Leuvensesteenweg	aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	Leuvensesteenweg	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
40	B.2	Leuvensesteenweg	aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens	Leuvensesteenweg	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
41	B.2	Verleggen BFF	Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	Kortenberg	KT	Provincie	Gewest	400 000 €	Bereikbaarheid		Hoog
42	B.2	Ziptstraat	aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	Ziptstraat	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
43	B.2	Molenstraat	aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat	Molenstraat	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
44	B.2	Dorpsstraat	Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Dorpsstraat	LT	Gemeente	Provincie / Gewest	200 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
45	B.2	Stationstraat	aanleg fietspaden BFF	Stationstraat	LT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Laag

46	B.2	Vogelzangstraat	Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Vogelzangstraat	KT	Gemeente	Provincie / Gewest	75 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
47	B.2	Achterenbergstraat	Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Achterenbergstraat	KT	Gemeente	Provincie / Gewest	75 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
48	B.2	Hoofdroute langs spoorlijn	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	Kortenberg	MT	Gemeente	Provincie / Gewest		Verkeersveiligheid		Gemiddeld
49	B.2	Nederokkerzeelsesteenweg	aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat	Nederokkerzeelsesteenweg	KT	Gemeente	Provincie / Gewest	750 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
50	B.2	recreatief fietsroutenetwerk	verder ontwikkelen en uitbouwen	Kortenberg	MT	Gemeente	Provincie		Bereikbaarheid		Gemiddeld
51	B.2	lokaal fietsroutenetwerk	uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademecum	Kortenberg	MT	Gemeente			Bereikbaarheid		Gemiddeld
52	B.2	fietsinfrastructuur	aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegcategorisering en snelheidsregime	Kortenberg	MT	Gemeente			Verkeersveiligheid		Gemiddeld
53	B.2	bewegwijzering	uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Kortenberg	KT	Gemeente	Provincie		Bereikbaarheid		Hoog
54	B.3	Spoor	multimodaliteit tussen bus en trein	Kortenberg	KT	NMBS	De Lijn		Bereikbaarheid		Hoog
55	B.3	invoering basismobiliteit	afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	Kortenberg	KT	De Lijn		2 500 €	Bereikbaarheid		Hoog
56	B.3	snelbussen	Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	Kortenberg	KT	De Lijn		1 000 €	Bereikbaarheid		Hoog
57	B.3	streeklijnen	streeklijnen naar de omliggende gemeenten	Kortenberg	MT	De Lijn			Bereikbaarheid		Gemiddeld
58	B.3	Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenberg - Leuven	verhogen frequentie buiten de spits van 30 naar 15min.	Leuvensesteenweg	KT	De Lijn			Bereikbaarheid		Hoog

59	B.3	categorisering van haltes	uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	Kortenberg	MT	De Lijn	Gemeente		Toegankelijkheid		Gemiddeld
60	B.4	afbakening snelheidsregimes	afstemmen van snelheidsregimes op wegcategorisering	Kortenberg	KT	Gemeente		5 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
61	B.4	Aanpak sluipverkeer	Studie voor aanpak sluipverkeer in functie van de nieuwe wegcategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluipverkeer	Kortenberg	KT	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Hoog
62	B.4	Dorpscentra	Ontmoedigen sluipverkeer in de dealkernen	Meerbeek en Everberg	KT	Gemeente	Politie	5 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
63	B.4	herinrichting Karterstraat	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Karterstraat	KT	Gemeente	Politie	5 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
64	B.4	Herinrichting Rechtestraat	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Rechtestraat	MT	Gemeente	Politie	5 000 €	Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
65	B.4	Herinrichting Haaggatstraat	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Haaggatstraat	MT	Gemeente	Politie		Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
66	B.4	Herinrichting Bankstraat	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Bankstraat	MT	Gemeente	Politie		Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
67	B.4	Herinrichting Wijnegemhofstraat	Voorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	Wijnegemhofstraat	MT	Gemeente	Politie		Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
68	B.4	Zavelstraat	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Zavelstraat	KT	Gemeente	Politie	5 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
69	B.4	Stationstraat	Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	Stationstraat	KT	Gemeente	Politie	1 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
70	B.4	Huntsman	Aparte ontsluiting voorzien	Huntsman	MT	Gemeente	Huntsman		Bereikbaarheid		Gemiddeld
71	B.4	D'Ieteren	Goederentransport via spoor optimaliseren	D'Ieteren	LT	D'Ieteren	NMBS/Gemeente		Milieu		Laag
72	B.4	Lokale II-wegen	Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Kortenberg	MT	Gemeente	Politie		Verkeersleefbaarheid		Gemiddeld
73	B.6	parkeerbeleid vrachtwagens	Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	Kortenberg	KT	Gemeente	Politie	5 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
74	B.6	Parkeerbeleid fietsen	Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	Kortenberg	KT	Gemeente			Toegankelijkheid		Hoog
75	B.6	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden	15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	Kortenberg	KT	Gemeente			Toegankelijkheid		Hoog

76	C.1	woon-werkverkeer eigen personeel	Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer	Kortenberg	KT	Gemeente		7 500 €	Milieu		Hoog
77	C.1	Woon-werkverkeer bedrijven	opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven	Kortenberg	MT	Gemeente	betrokken bedrijven		Milieu		Gemiddeld
78	C.1	Sensibiliseringsplan	opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik	Kortenberg	MT	Gemeente			Milieu		Gemiddeld
79	C.1	Routeplan vrachtovervoer	opstellen voor het omleiden van vrachtovervoer	Kortenberg	KT	Gemeente		1 000 €	Verkeersleefbaarheid		Hoog
80	C.1	Halte-infrastructuur	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur.	Kortenberg	KT	Gemeente	De Lijn	75 000 €	Toegankelijkheid		Hoog
81	C.1	Busverbindingen	optimale busverbinding tussen station en Gulden-delle en Huntsman	Kortenberg	MT	De Lijn			Bereikbaarheid		Gemiddeld
82	C.1	bedrijfsvervoer	Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttle-verbinding tussen station en tewerkstellingszones	Kortenberg	KT	De Lijn	betrokken bedrijven	1 000 €	Bereikbaarheid		Hoog
83	C.1	autodelen	Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	Kortenberg	MT	Gemeente			Milieu		Gemiddeld
84	C.1	langzaam verkeer	Verbindingen creëren tussen station en bedrijvzones	Kortenberg	KT	Gemeente		50 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
85	C.1	schoolverkeer	Opstellen schoolrouteplannen	Kortenberg	KT	Gemeente	betrokken scholen	7 000 €	Verkeersveiligheid		Hoog
86	C.1	schoolpooling	Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	Kortenberg	KT	Scholen		2 000 €	Milieu		Hoog
87	C.2	Carpoolparkings	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	Kortenberg	MT	NMBS	Gemeente		Toegankelijkheid		Gemiddeld
88	C.2	Bepert parkeren	Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	Kortenberg	KT	Gemeente	Politie	3 000 €	Toegankelijkheid		Hoog

89	C.2	Derdebetalersysteem	Vrijdag en zaterdag gratis nachtvervoer blijven aanbieden. Verplaatsingen binnen de gemeente voor inwoners aan halve prijs	Kortenberg	KT	Gemeente	De Lijn	10 000 €	Verkeersveiligheid	Hoog
90	C.3	Gemeentelijk infoblad	vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	Kortenberg	KT	Gemeente		500 €	Verkeersveiligheid	Hoog
91	C.3	Gemeentelijke webstek	bestaande rubriek over mobiliteit behouden	Kortenberg	KT	Gemeente		500 €	Verkeersveiligheid	Hoog
92	C.3	Gemeentelijke nieuwsbrief	Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	Kortenberg	KT	Gemeente		500 €	Verkeersveiligheid	Hoog
93	C.3	Openbaar vervoer	Infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek	Kortenberg	KT	Gemeente		2 500 €	Toegankelijkheid	Hoog
94	C.4	Fiets naar Kyoto	Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	Kortenberg	KT	Gemeente		1 000 €	Milieu	Hoog
95	C.4	Met belgerinkel naar de winkel	Campagne opstarten. Prijzen voorzien	Kortenberg	KT	Gemeente		2 500 €	Milieu	Hoog
96	C.4	Levend verkeerspark	jaarlijkse organisatie voor de derde graad. Initiatie voor kleuters en eerste en tweede graad	Kortenberg	KT	Gemeente		2 000 €	Verkeersveiligheid	Hoog
97	C.4	Recreatieverkeer	bevorderen via bewegwijzering, aankondigingsborden en fietsnetwerken	Kortenberg	MT	Gemeente			Bereikbaarheid	Gemiddeld
98	C.4	Verkeersleefbaarheids-campagne	jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	Kortenberg	KT	Gemeente	GAMV	3 500 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog
99	C.5	Bewegwijzering	opstellen bewegwijzeringsplan	Kortenberg	KT	Gemeente		30 000 €	Bereikbaarheid	Hoog
100	C.6	Handhaving snelheid	Frequente controles	Kortenberg	KT	Politie		10 000 €	Verkeersveiligheid	Hoog
101	C.6	Parkeerbeleid	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handhavingsacties. Prioriteit rond scholen en centra	Kortenberg	KT	Politie	Gemeente	10 000 €	Verkeersveiligheid	Hoog

102	C.7	Cel Mobiliteit	opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen	Kortenberg	Actueel	Gemeente			Verkeersleefbaarheid		Hoog
103	C.7	Evaluatie	jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente	Kortenberg	KT	Gemeente	1 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
104	C.7	GAMV	adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	Kortenberg	KT	Gemeente	1 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
105	C.7	Informatie	Bestendigen van een informatie- en inspraakaanpak over de verkeersingrepen in de gemeente	Kortenberg	KT	Gemeente	1 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
106	C.7	Gemeenschapswacht	Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	Kortenberg	KT	Gemeente	1 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
107	C.7	Gemachtigde opzichters	Jaarlijkse werving en opleiding	Kortenberg	KT	Gemeente	2 000 €		Verkeersleefbaarheid		Hoog
108	C.8	Monitoring en evaluatie	Jaarlijks voortgangsverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	Kortenberg	KT	Gemeente	500 €		Verkeersveiligheid		Hoog

11 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (provincie):

- BFF Route van 'Bankstraat' naar 'Zipstraat'.
- Hoofdroute voor de fiets langs het spoor in plaats van langs de Kwerpsebaan.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

- Aanpassen wegcategorisering

12 Monitoring

De essentie is de terugkoppeling tussen de probleemstelling, de doelstellingen, de resultaten en de effecten van de acties uit het beleidsplan. Deze terugkoppeling dient herhaaldelijk te gebeuren. Het volgend systeem van monitoring wordt voorgesteld:

- Jaarlijkse opvolging in de Gemeentelijke Adviesraad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid.
- Jaarlijkse opmaak van een vooruitgangsverslag.
- Tweejaarlijkse evaluatie in de GBC.

13 Bijlagen

- 13.1 **Kaartenbundel**
 - 13.1.1 ***Kaart 1 Bestaande ruimtelijke structuur***
 - 13.1.2 ***Kaart 2 Nieuwe wegencategorisering***
 - 13.1.3 ***Kaart 3 Gewenste nederzettingsstructuur***
 - 13.1.4 ***Kaart 4 Nieuwe snelheidszones***
 - 13.1.5 ***Kaart 5 Wensbeeld fietsroutes***
 - 13.1.6 ***Kaart 6 Stand van zaken fietsroutes***
 - 13.1.7 ***Kaart 7 Bestaand openbaar vervoer***

13.2 Verslag PAC uitwerkingsnota

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT
Bijeenkomst van 8 februari 2011
ADVIES VAN DE AUDITOR



GEMEENTE KORTENBERG
Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

Stand van zaken - procedure

Moederconvenant	door de minister ondertekend op
Bijakte 1	door de minister ondertekend op
Beleidsplan	conform verklaard door de PAC op
Sneltoets	gunstig verklaard door de PAC op 9 december 2008
Verkenningnota	conform verklaard door de PAC op 13 oktober 2009

1 Situering

De uitwerkingsnota wordt meer dan één jaar na voorlegging van de verkenningnota geagendeerd op de PAC.

De GBC vond plaats op 8 juli 2010 en 8 december 2010 (pg 6!!), daarnaast vonden meerdere werkoverleggen plaats.

De gemeente geeft aan dat er geen GBC plaats gevonden heeft op 8 december 2010, maar op 12 januari 2011.

2 Bespreking van de uitwerkingsnota**2.1 Algemeen**

Het is goed dat bij het begin van de uitwerkingsnota de procedure nog eens geschetst wordt en het globaal kader wordt aangegeven.

In het advies van de verkenningnota werd gevraagd om de taakstellingen voor de drie thema's verder te concretiseren. Werd dit onderdeel vergeten toe te voegen in de tekst – zie pg 8, onderaan :'. Op de PAC wordt aangegeven dat de opmerking van het PAC-advies anders werd geïnterpreteerd.

2.2 Detailopmerkingen op de verschillende onderzoeken

♦ Pg 45 : graag een goed gebruik van het begrip snelheidszone (cfr verkeersreglement). Beter wordt zoals in de tekst en op kaart 7 het begrip snelheidsregime gebruikt.

♦ Pg 46 : het is goed dat bij deze vergelijking ook het fietsrouten netwerk getoetst wordt.

♦ Pg 48 : Als conclusie van het overleg met de buurgemeenten Steenokkerzeel en Bertem zal de wegcategorisering in die buurgemeenten aangepast worden.

♦ Pg 45 en 51 : er is sprake van een evaluatie van de afbakening van de bestaande zone 30. De tekst is echter niet zo duidelijk over wanneer die evaluatie dient te gebeuren : n.a.v. deze uitwerkingsnota, n.a.v. een concreet herinrichtingsproject of n.a.v. een uitgevoerd herinrichtingsproject ?

De bedoeling is dat een wensbeeld voor de snelheidsregimes zal mee genomen worden in het beleidsplan. Dus die evaluatie zal dan gebeuren.

♦ Pg 52 : het is onduidelijk waartussen precies tegenstellingen zijn in het kadertje met knelpunten. Gaat het om verschil met de buurgemeenten ?

♦ Waarom is op kaart 8 plots een verschil met Zaventem en werd dit niet eerder aangegeven in de analyse pg 46 - 48 ?

Op de PAC wordt aangegeven dat vooral de noord – zuid - routes werden aangepakt in het overleg met de buurgemeenten, alsook de wegcategorisering ten noorden van de spoorlijn.

♦ Pg 55, 3.3.2 : wat is de link tussen circulatiemaatregelen en een sluiproute categoriseren als lokale weg III ?

Er worden geen circulatiemaatregelen voorgesteld om het sluipverkeer aan te pakken, wordt gesteld op de PAC.

♦ Pg 61 : als het resoluut invoeren van verschillende snelheidsremmende maatregelen op een bepaalde weg categorie als onderdeel van de visie voor het weren van sluikverkeer wordt aanvaardt, is het nodig om niet enkel maatregelen op te nemen in de actietabel. Er zou in de beleidsvisie ook algemene principes moeten opgenomen worden rond type snelheidsremmers gekoppeld aan type weg categorie.

♦ Pg 63 : Het opmaken van richtlijnen voor de fietsvriendelijkheid van nieuwe ontwikkelingen is inderdaad niet relevant op het niveau van het mobiliteitsplan. Dit kan natuurlijk wel als actie opgenomen worden in het beleidsplan.

♦ Hetzelfde geldt voor de opmaak van een algemene visie over bewegwijzering van lokale fietsroutes. Deze laatste actie kan al dan niet als onderdeel gezien worden van een globaal bewegwijzeringsplan. Een bewegwijzeringsplan zou immers meer moeten zijn dan enkel een grondplan met wegwijzers.

♦ Kaart 9 en 10 : de sporthal (11) ontbreekt op de kaart.

3 Conclusies en advies

De uitwerkingsnota wordt conform verklaard.

De gemeente Kortenberg heeft, volgens de vigerende omzendbrieven, 9 maanden de tijd om haar nieuw beleidsplan voor te leggen.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en een richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

Voor advies,

Te Brugge,

8 april 2011,



auditor mobiliteitsplannen

Hannelore Deblaere

13.3 Verslag GBC – Beleidsplan - 14 oktober 2011

Besprekingsverslag

Plaats en datum
Groot-Bijgaarden, 20 oktober 2011

Referentienummer

Kenmerk
243/003-SLU/ccl

Plaats en datum bespreking
Kortenberg, 14 oktober 2011

Aanwezig

Gemeente Kortenberg Gemeentebestuur	Dhr. Chris Taes chris.taes@kortenberg.be	G: 0486/83.04.14
Gemeente Kortenberg Gemeentebestuur	Mevr. Ann Vannerem ann.vannerem@kortenberg.be	G: 0487/33.18.56
Gemeente Kortenberg Gemeentebestuur	Dhr. Bart Nevens bart.nevens@kortenberg.be	G: 0487/33.18.57
Gemeente Kortenberg	Mevr. An De Blaes An.deblaes@kortenberg.be	T: 02/759.98.28
Gemeente Kortenberg	Dhr. Marc Van der Veken marc.vanderveken@kortenberg.be	T: 02/759.98.28 G: 0486/85.28.40
Provincie Vlaams-Brabant	Mevr. Nele Tierens nele.tierens@vlaamsbrabant.be	T: 016/26.74.90
MOW – BMV Vlaams-Brabant	Mevr. Veerle Smet Veerle.smet@mow.vlaanderen.be	T: 016/66.58.48 G: 0497/24.74.40
PZ HerKo	Dhr. John Janse John.janse@politieherko.be	G: 0499/51.15.92
G.A.M.V.	Dhr. Daniel Janssens janssens.dan@scarlet.be	T: 016/48.96.76
DE LIJN	Dhr. Willem Vanderweyden Willem.vanderweghen@delijn.be	T: 016/31.36.43
Grontmij	Dhr. Stefaan Lumen stefaan.lumen@grontmij.be	T: 02/383.06.40 F: 02/380.36.08
Verontschuldigd Gemeente Kortenberg Milieuambtenaar	Mevr. Inge Hauspie Inge.hauspie@kortenberg.be	

Betreft

Betreft

Verslag GBC dd. 14 oktober 2011

Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Fase Beleidsplan

1. Het studiebureau geeft een korte toelichting over het concept beleidsplan.

- Het informatief gedeelte geeft voor de 3 thema's de samenvatting weer van de knelpunten, kansen en doelstellingen. Vervolgens volgt een samenvatting van de uitwerkingsnota. Het duurzaam scenario is naar aanleiding van de onderzoeken geactualiseerd.
- Het richtinggevend gedeelte geeft volgens de 3 werkdomeinen (ruimtelijke ontwikkelingen, netwerken en ondersteunende maatregelen) het geactualiseerde beleid weer.

2. Volgende opmerkingen worden nog geformuleerd:

- Punt 2.2.1. : De Lijn meldt dat de doorstroming (vooral op de N2) het voornaamste probleem is. Dit kan leiden tot onaangepast rijgedrag van de buschauffeurs.
- Punt 3.3.2. : In de actietabel dient opgenomen te worden dat de besprekingen met de VLM moeten opgestart worden rond "het plateau" van Moorsel. Dit is nodig om de hoofdroute voor de fiets naar de spoorweg te verplaatsen
- Punt 8.3.2. : De chronologie moet gerespecteerd worden:
 - Basismobiliteit
 - Netmanagement
 - START-project
 - Visie 2020
- Punt 8.3.2.6: het bedienen van de dorpskernen met midi-bussen is voor De Lijn moeilijk haikbaar, gezien ze geen dubbel wagenpark kunnen voorzien. Toch blijft het een streven van de gemeente. In dit kader is de gemeente ook sterk voorstander van milieuvriendelijke bussen.
- Punt 8.3.3. : categorie 3: ook sporthallen, attractiepolen
- Punt 8.4.2. :
 - nog extra in de verf zetten dat de Karterstraat een acuut probleem is.
 - De provincie geeft via mail dd. 17/10 nog aan dat een bussluis een mogelijke oplossing is voor het sluipverkeer in de De Costerstraat.
- Punt 9.2. : dit punt wordt best bij punt 8.5. ondergebracht.
- Punt 10: in het beleidsplan wordt de actietabel per werkdomein ingevoegd.
- Punt 11: te wijzigen beleidsplannen:
 - BFF-route van de provincie: van Bankstraat naar Zipstraat
 - Hoofdroute voor de fiets langs het spoor i.p.v. langs de Kwerpsebaan.
- Punt 12: Monitoring nog toe te voegen: de gemeente stelt voor om een jaarlijkse opvolging in de GAMV te doen, en een tweejaarlijkse evaluatie in de GBC. Ook wordt er jaarlijks een vooruitgangverslag opgemaakt.

- Kaart 2: het snelheidsregime in de Wijnegemhofstraat blijft 70 km/u tussen de N2 en de Dalemstraat. Ook in de Hulstbergstraat tussen de grens met Bertem en de Klein Vilvoordestraat blijft het snelheidsregime 70 km/u.
Op deze kaart moet ook aangevuld worden dat de bebouwde kom 50 km/u is.

3. Actietabel

- De raming van de acties op korte termijn moet nog ingevuld worden.
- Punt 36: dit gaat over de uitvoering van de PCV-beslissing over het kruispunt Prinsendreef – N2 – Noodbosstraat.
- Punt 44: Twee Leeuwenstraat is lok III. Hier worden geen fietspaden voorzien.
- Punt 48: overleg met VLM aanvullen.
- Punt 55: afstand woonplaats – halte is max. 750m
- Punt 37-49: bij de fietspaddossiers is ook het gewest betrokken partij.

4. Timing

- 31 oktober: voorstellen beleidsplan op de gemeenteraadscommissie.
- 7 november: voorlopige goedkeuring op de gemeenteraad.
- Dossier ter inzage in bibliotheek: eind oktober tot begin november.
- PAC: 13 december (22 november moeten documenten binnen zijn).

Opgemaakt te Groot-Bijgaarden op 20 oktober 2011.



Ing. S. Lumen
projectleider

13.4 Uittreksel notulen gemeenteraad betreffende voorlopige aanvaarding herziening mobiliteitsplan

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT – ARRONDISSEMENT LEUVEN – GEMEENTE KORTENBERG

UITTREKSEL UIT HET REGISTER der beraadslagingen van de GEMEENTERAAD

OPENBARE ZITTING VAN 7 NOVEMBER 2011

AANWEZIG: Chris Taes, burgemeester-voorzitter; Erwin Willems, Ann Outtier-Vannerem, Stef Ryckmans, Paul Goeminne, Bart Nevens, schepenen; Marcel Mesmans, Julia De Coster, Albert Sommereyns, Luk Vanbiervliet, Francis Peeters, Bea Verstraeten, Koen Van Roey, Mia Vandervelde, Christine De Winter, Albert Gilles, Lia Vandeven, Myriam Van Tricht, Richard Donny, Roger Broos, Philippe Bossin, Hendrik Trappeniers, ~~Kristine Vrebes~~, Willy Trappeniers, Koenraad Flamant, raadsleden; Paul Lebrun, secretaris.

De raad,

16. Goedkeuring voorlopige aanvaarding herziening mobiliteitsplan

Gelet op de toepasselijke bepalingen van het gemeentedecreet;
 Gelet op het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants;
 Gelet op het decreet van 20 april 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;
 Gelet op de omzendbrief MOW/2009/03 betreffende evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
 Gelet op de omzendbrief MOW/2009/01 betreffende gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen;
 Gelet op de sneltoets die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 9 december 2008;
 Overwegende dat uit de sneltoets het hoofdthema “afdwingen aangepaste wegencategorisering” naar voren kwam, met als deelthema’s “wegencategorisering”, “sluipverkeer + snelheidsplan”, “fietsroutenetwerk”;
 Gelet op de verkenningnota die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 13 oktober 2009;
 Gelet op de uitwerkingsnota die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 8 februari 2011;
 Gelet op het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen dd. 20 mei 2009 behoudens de aanduiding van Grontmij als ontwerper voor de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan van Kortenberg;
 Gelet op de gemeenteraadsbeslissing van 2 mei 2011 waarin het participatietraject werd goedgekeurd;
 Gelet op de bijeenkomsten van de Raadscommissie van 26 april 2011 en 31 oktober 2011;
 Gelet op de bijeenkomst van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 14 oktober 2011, die in consensus besloten werd;
 Gelet op de stemmingen bij handopsteking:
 - Stemmen voor: Chris Taes, Erwin Willems, Ann Outtier-Vannerem, Stef Ryckmans, Paul Goeminne, Bart Nevens, Marcel Mesmans, Julia De Coster, Albert Sommereyns, Willy Trappeniers, Bea Verstraeten, Koenraad Flamant, Francis Peeters, Koen Van Roey, Mia Vandervelde, Christine De Winter, Albert Gilles, Lia Vandeven, Myriam Van Tricht, Philippe Bossin, Richard Donny, Roger Broos, Hendrik Trappeniers
 - Onthouden zich: Luk Vanbiervliet

Besluit: Met 23 stemmen voor en 1 onthouding

Artikel 1: Het aangepaste en uitgewerkte mobiliteitsplan wordt voorlopig aanvaard.

Artikel 2: Het voorlopig aanvaardde mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de provinciale auditcommissie van 13 december 2011.

Artikel 3: Dit gemeenteraadsbesluit wordt bij het beleidsplan en het te verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gevoegd voor de conformverklaring van dat mobiliteitsplan door de Provinciale Auditcommissie.

840.2

- 1 MOB
- 3 MOW
- 1 Grontmij

Namens de gemeenteraad

De secretaris
(g) P. LEBRUN

De voorzitter
(g) C. TAES

Voor eensluidend uittreksel afgeleverd op: 8 november 2011

De secretaris

De voorzitter

P. LEBRUN



C. TAES

13.5 Uittreksel notulen gemeenteraad betreffende goedkeuring participatietraject

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT – ARRONDISSEMENT LEUVEN – GEMEENTE KORTENBERG

UITTREKSEL UIT HET REGISTER der beraadslagingen van de GEMEENTERAAD

OPENBARE ZITTING VAN 2 MEI 2011

AANWEZIG: Chris Taes, burgemeester-voorzitter; Erwin Willems, Ann Outtier-Vannerem, Stef Ryckmans, Paul Goeminne, Bart Nevens, schepenen; Marcel Mesmans, Julia De Coster, Albert Sommereyns, Luk Vanbiervliet, Francis Peeters, Bea Verstraeten, Koen Van Roey, Mia Vandervelde, Christine De Winter, Albert Gilles, Lia Vandeven, Myriam Van Tricht, Richard Donny, Roger Broos, Philippe Bossin, , Kristine Vrebos, Willy Trappeniers, Koenraad Flamant, raadsleden; Paul Lebrun, secretaris.

De raad,

13. Mobiliteitsplan: goedkeuren participatietraject

Gelet op de toepasselijke bepalingen van het gemeentedecreet;
 Gelet op het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants;
 Gelet op het decreet van 20 april 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;
 Gelet op de omzendbrief MOW/2009/03 betreffende evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
 Gelet op de omzendbrief MOW/2009/01 betreffende gewestelijk ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen;
 Gelet op de sneltoets die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 9 december 2008;
 Overwegende dat uit de sneltoets het hoofdthema “afdwingen aangepaste wegencategorisering” naar voren kwam, met als deelthema’s “wegencategorisering”, “sluipverkeer + snelheidsplan”, “fietsroutenetwerk”;
 Gelet op de verkenningsnota die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 13 oktober 2009;
 Gelet op de uitwerkingsnota die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie van 8 februari 2011;
 Gelet op het besluit van het college van burgemeester en schepenen dd. 20 mei 2009 behoudens de aanduiding van Grontmij als ontwerper voor de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan van Kortenberg;
 Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 8 januari 1996 aangaande de oprichting van de Gemeentelijke Adviesraad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid (GAMV);
 Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 25 juni 2007 aangaande de gewijzigde statuten van de GAMV;
 Overwegende dat er een participatietraject of een openbaar onderzoek moet plaatsvinden alvorens het voorlopig of definitief vaststellen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
 Overwegende dat de gemeenteraad het participatietraject dient goed te keuren zodat dit samen met de beleidsnota door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard kan worden;
 Overwegende dat een Raadscommissie RO, OW, lokale economie en mobiliteit bijeengeroepen werd op 26 april 2011;
 Gelet op de stemming bij handopsteking:
 - Stemmen voor: Chris Taes, Erwin Willems, Ann Outtier-Vannerem, Stef Ryckmans, Paul Goeminne, Bart Nevens, Marcel Mesmans, Julia De Coster, Albert Sommereyns, Willy Trappeniers, Bea Verstraeten, Koenraad Flamant, Francis Peeters, Koen Van Roey, Mia Vandervelde, Christine De Winter, Albert Gilles, Lia Vandeven, Myriam Van Tricht, Philippe Bossin, Richard Donny, Roger Broos, Kristine Vrebos,

- onthouden zich: Luk Vanbiervliet;

Besluit: met 23 stemmen voor en 1 onthouding

Artikel 1: De gemeenteraad gaat akkoord met het voorstel tot organiseren van een participatietraject.

Artikel 2: Het mobiliteitsplan en de te verbreden en verdiepen thema's zullen in detail voorgesteld worden tijdens het participatietraject / overlegmoment.

Artikel 3: Het participatietraject wordt vastgelegd als volgt:

- Raadscommissie van 26 april
- Voorleggen aan de GAMV
- Inzage in het ontwerpplan in de gemeentelijke bibliotheek
- Publicatie van het ontwerpplan op de gemeentelijke webstek

Artikel 4: Dit gemeenteraadsbesluit wordt bij het beleidsplan en het te verbreden en verdiepen mobiliteitsplan gevoegd voor de conformverklaring van dat mobiliteitsplan door de Provinciale Auditcommissie.

840.2

x1 MOB
1 MOW
1 GAMV
1 Archief

Namens de gemeenteraad

De secretaris
(g) P. LEBRUN

De voorzitter
(g) C. TAES

Voor eensluidend uittreksel afgeleverd op: 4 mei 2011

De secretaris



P. LEBRUN



De voorzitter



C. TAES

13.6 Overzicht opmerkingen ontvangen tijdens participatietraject

Opmerking	Relevantie	Bemerking
50 km/u in de Wijnegemhofstraat	Niet relevant	Werd op de GBC gevraagd om te veranderen
Plaatselijk verkeer in Everberg: verschillende opmerkingen	Niet relevant	Er staat duidelijk in het MP dat deze zone tijdens de werken is ingesteld en dat er nadien een evaluatie volgt.
Sluipverkeer is te wijten aan de verzadiging van de N2, maar toch moet het verkeer zsm naar de N2 gebracht worden = contradictorisch	Niet relevant	
Waarom zone 50 in het Zonnewoud, de snelheid is daar al beperkt tot 50 km/u	Niet relevant	Geldende snelheidsbeperking, geen aanpassing, bestending actuele situatie.
Sluipverkeer en snelheid worden lichtzinnig aan elkaar gelinkt. Voor de Sterrebeeksestweg worden zelfs de weekendongevallen daaraan toegeschreven. Net dan zou er geen sluipverkeer moeten zijn. Ik heb eerder de indruk dat de snelheid net hoger ligt wanneer er geen sluipverkeer is.	Niet relevant	Verkeerde interpretatie van de tekst: op de sluiproutes is er significant probleem met de veiligheid.
Rotonde ter hoogte van D'Ieteren zet ook deels aan om sluiproutes te nemen gezien de voorrang tov de N2	Relevant	
Bereikbaarheid van de wijken mag niet in het gedrang komen, ook voor het openbaar vervoer = positief.	Niet relevant	Geen inhoudelijke aanvulling.
Lokale II in de Karterstraat is onverantwoord. Deze straat zou beter enkelrichting gemaakt worden.	Niet relevant	Het probleem wordt dan verplaatst. Afzonderlijke passage opgenomen, eerste deelstudie bij het mobiliteitsplan wordt de Karterstraat.
Zone 30 in Kerkstraat en L. Maesstraat	Deels relevant	In L. Maesstraat is zone 30 voorzien (dorp uit). In Kerkstraat (dorp in) niet.
Het deel Grensstraat - Diepeweg verdient volgens mij ook een lokale II ipv een lokale III.	Niet relevant	Lokale III behouden.
Het deel Tervuursesteenweg - Grensstraat - Vrebosstraat is de vermelding 'kern' waard.	Niet relevant	Is geen dorpskern. Armendaal en Den Tomme zijn ook niet aangeduid als kern. In principe geen doorgaand verkeer. Geen attractiepolen.
50 km/u in de Prinsendreef is onrealistisch	Niet relevant	Is nu ook zo.
Sluipverkeer wordt niet ontmoedigd door de problemen te verschuiven via beperkte snelheden, andere wegcategorisering of plaatselijk verkeer maar wel door een structurele oplossing te zoeken via N2, N3 en E40. Als deze hoofdwegen het verkeer aankunnen dan niemand het in zijn hoofd halen om door kleine straatjes te rijden in de hoop wat vlugger op bestemming te geraken. Sluipverkeer kan je ontmoedigen aan de buitenrand van Kortenberg via meerbeek (Hulstbergstraat - Dorpsstraat) in plaats van in het centrum van Everberg plaatselijk verkeer te maken.	Niet relevant	Sluipverkeerstudie - evaluatie van zone in Everberg

Opmerking	Relevantie	Bemerking
De zin "het verkeer wordt geweerd van de sluikeggen. Dit heeft ook consequenties voor de inwoners van Kortenberg die ook bepaalde verbindingen niet meer kunnen gebruiken" verontrust mij ...	Niet relevant	Is een van de opties die niet weerhouden is door de gemeente.
Snelheidsbeperkingen opleggen is goed maar als er geen controle en sancties zijn dan heeft het weinig zin.	Niet relevant	Staat in actieplan.
Bij het uitvoeren van tellingen wens ik op te merken dat men beter rekening moet houden met het moment van meten, vb. de recente metingen in de Karterstraat geven een totaal vertekend beeld omdat de Sterrebeeksesteenweg wegens werken afgesloten was wat dus een enorme impact had op het verkeer in de Karterstraat. Ook metingen tijdens vakantieperiodes geven verkeerde informatie.	Niet relevant	De tellingen n het kader van de onderzoeksfase zijn tijdens een representatieve periode uitgevoerd. De recente tellingen op initiatief van de gemeente was juist om het effect van enkele ingrepen in kaart te kunnen brengen.
Verbinding van Vrebos naar het centrum van Kortenberg door het openbaar vervoer.	Niet relevant	Staat in actieplan.
Jammer dat men besliste de De Costerstraat in het midden door te knippen en zo dus de lokale verbinding tussen de Tervuursesteenweg en de Hollestraat te vernietigen.	Niet relevant	Werd op de GBC besproken. Is nu ook al een straat voor plaatselijk verkeer.
Op p42 laat men plots wel de mogelijkheid om straten door te knippen.	Niet relevant	Het mobiliteitsplan maakt duidelijk dat deze zaken in detail onderzocht moeten worden.
Is er een plan beschikbaar waarop de geïnventariseerde sluiproutes en de veiligheid / leefbaarheid kunnen nagekeken worden? Misschien ontbreken er.	Niet relevant	De sluiproutes werden weergegeven in de onderzoeksfase.
U mag de Tervuursesteenweg te Vrebos toevoegen aan lijst van straten met "hoge snelheden", weinigen schakelen bij het uitkomen van het "bos" over van de 70km (is zeker OK in het bos) naar de 50km van Vrebos centrum.	Relevant	Nog te bekijken
"te grote financiële last voor de gemeente" -> waarom moet Kortenberg alle kosten dragen? Uiteindelijk is het toch vaak de oprit te Sterrebeek die de oorzaak van de problemen is op de N2. Men spreekt van Nossegem tot de Prinsendreef ... Dus laat Zaventem dan ook een deel van de kosten dragen (zelfs voor Kortenberg's grondgebied) want we "faciliteren" toch hun oprit van de autostrade... En hoe zit het met de provincie en Brussel? Uiteindelijk gaat het toch over tewerkstelling in Brussel en Leuven dus laat die ook hun steentje bijdragen in de kostprijs ... Als iedereen samenwerkt kan er een deftige oplossing komen maar als iedereen in zijn/haar hoekje bezig is zal het nooit lukken.	Niet relevant	Wegenwerken op N2 worden niet betaald door andere gemeenten.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
De bestaande fietswegen beter onderhouden zoals de Wijnegemhofstraat en de Dorpstraat in samenwerking met de buurgemeente Veltem.	Relevant	Opgenomen in actieplan
Ook hier is er te Vrebos weinig te zien. De enige recreatieve fietsroute die wordt vermeld is er eentje die ik nooit zal nemen omdat ik me in de "konijnenpijp" te onveilig voel. Nog liever neem ik dan de Tervuursesteenweg door het bos.	Relevant	Actietabel: passende verlichting voorzien langsheen deze fietsweg.
We hebben hier een aantal schitterende veldwegen (voetwegen 42, 43, ...) (tenminste als de boeren ze niet half omploegen). Ideaal voor voetgangers of wandelaars met hun viervoeters. We worden echter al te vaak bijna van de weg gereden door mountainbikers (er staan nu zelfs al richtingwijzers (paaltjes) die deze wegen ook als dusdanig aanduiden), door motorfietsen of door de supervervelende quads. Ik zou zeker in de regio Vrebos pleiten voor ont koppeling van deze gebruikers. Duidelijk maken waar het voor voetgangers (al dan niet met hond), waar voor ruiters, waar voor fietsers/bromfietsen/quads maar niet allemaal over dezelfde wegen (wandelaars moeten zelfs "rond de bomen" wandelen omdat op sommige plaatsen de aardeweg zodanig "uitgesleten" is door de wielsporen (die bij slecht weer vol water/modder staan). Ik zou dus naast "fietswegen" ook pleiten voor een plan i.v.m. "ruiterwegen" en "twee/vierwielers" (al dan niet gemotoriseerd).	Relevant	Gemotoriseerd verkeer weren van bepaalde trage wegen - zie beleidsplan trage wegen waarvoor in 2012 . budget voorzien is.
U mag gerust de N3 toevoegen aan het lijstje N2/E40. Zeker voor de mensen die in het zuidelijke deel van de gemeente wonen.	Relevant	Doet niets af aan de conclusie van het beleidsplan
Geen nieuwe aansluitingen toelaten op de N2 (zie ook pagina 19) zou in de toekomst wel eens problemen kunnen stellen voor de verkavelingen naast de Sterrebeeksesteenweg (zone Vierhuizen ... zie ook pagina 31 en 34). Hier heeft men de kans om een mooie, nieuwe lokale II verbinding te maken tussen Sterrebeeksesteenweg en N2 waardoor het centrum van Kortenberg (iedereen die nu via de Achterenberg "binnendoor" neemt) kan ontlast worden van sluipverkeer.	Niet relevant	Gaat vooral over ontsluitingen van privé-kavels.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
<p>Met het afremmen van de economische bedrijvigheid zou ik toch opletten (wat verderop in het plan beter uitgewerkt wordt). Werkgelegenheid bieden aan Kortenbergaren kan een positieve impact hebben op de mobiliteit (vb. wie nu met de wagen naar Brussel of Leuven moet kan dan te voet of met de fiets in eigen gemeente een deftige job vinden) en de inkomsten van de gemeente (meer bedrijven=meer mensen=betere zaken voor handel en horeca want deze mensen kunnen tijdens de middag gaan shoppen of lunchen in Kortenberg). Verlies het totaalbeeld niet uit het oog bij dergelijke beperkende ingrepen.</p>	Niet relevant	<p>Het is de bedoeling zwaar verkeer uit het centrum te weren. RUP Gulden-delle: geconcentreerde werkgelegenheid voor inwoners uit de streek.</p>
<p>De bestaande verkeersinfrastructuur vind ik Onvoldoende. Als de N2 al het verkeer zou aankunnen dan gaat niemand sluiptwegen zoeken! Dus hier moet zeker ingegrepen worden in de verkeersinfrastructuur. Maar bussen op de rijweg aan de halte doen stoppen of midden bermen maken (zoals verderop in het dossier wordt voorgesteld) gaan alleen maar extra fileleed veroorzaken i.p.v. oplossingen aan te brengen.</p>	Niet relevant	Streefbeeld, STOP-principe
<p>Naast het opstellen van voet- en fietsnetwerk (... mountainbikes?!? ...) zou ik ook ruiternetwerk en "gemotoriseerd" (bromfietsen/quads) netwerk voorzien. Een aantal strategisch geplaatste zitbanken zouden bovendien zeer welkom zijn voor de wandelaars. Oudere mensen maken graag gebruik van de buurtwegen maar vaak zijn deze wandelingen te lang zonder rustpauze. In Vrebos maken de mensen dankbaar gebruik van de bushalte op grondgebied Leefdaal om daar even op adem te komen en wat te praten met reizigers. Nog beter zou zijn deze rustbanken te plaatsen bij omheinde zones waar de wandelaars hun honden in alle vrijheid kunnen los laten lopen. Ideaal voor het sociale weefsel van de gemeente.</p>	Niet relevant	Heeft meer met recreatie dan met mobiliteit te maken.
<p>Zeer terecht zet men de omgeving van de Engerstraat als "waardevol om te beschermen" (zie ook pagina 34) maar toch duiken daar "verkevelinggeruchten" op</p>	Niet relevant	RUP Engerstraat

Opmerking	Relevantie	Bemerking
<p>Ik pleit ervoor om Vrebos als een volwaardige deelgemeente te beschouwen. Nu behoren we bij de deelgemeente Everberg (en ironisch genoeg staat het verkeersbord Everberg (met een streep erdoor) net voordat je het bos richting Vrebos inrijdt waardoor velen denken dat Vrebos niets te maken heeft met Everberg (of het gewoon niet kennen!)) maar hebben we nul komma nul faciliteiten. Eigenlijk zouden we veel beter bij Tervuren (Moorssel) horen want daar hebben we school, sport, winkel, kerk, ... faciliteiten op wandel- of fietsafstand!!! Ook de "verdeeldheid" van de straten (vb. Grensstraat waar de ene kant Kortenberg en de andere kant Leefdaal is) lijkt me hier totaal absurd. Het meest logische zou ik vinden dat Coige, Moorssel en Vrebos 1 geheel vormen en zo een mooie deelgemeente van Tervuren kunnen worden. Misschien iets om over na te denken op de provincie!!!</p>	Niet relevant	Geen gemeentelijke bevoegdheid. Bebouwde kom reikt uiteraard niet tot daar. Is bij andere wijken ook zo.
<p>Jullie schrijven: "... Vooral de groene gebieden ... zodat ze een groene 'open' vinger worden doorheen het bebouwde weefsel ... bepaalde open zichten tussen de bebouwing die tevens het aaneenrijgen van de dorpen belet, moeten worden gevrijwaard van bebouwing ..." en op de volgende pagina "... de landbouwactiviteit moet gestimuleerd worden en plaats krijgen in het ruimtegebruik." Dus krijgt een boer toelating om een nieuwbouw en meerdere (lelijke) loodsen te zetten in volledig groen en prachtig landelijk gebied (Tervuursesteenweg, net voor de brug van de E40). Te gek voor woorden! Ik vind bovenvermelde citaten dan ook compleet tegenstrijdig. Ofwel bescherm je "groen" tegen iedereen ofwel tegen niemand. Iedereen zou gelijk moeten zijn voor de wet ... m.a.w. democratie!</p>	Niet relevant	uit de context gegrepen
<p>De voorgestelde nieuwe verkeerslichten zijn goed gekozen. Ik zou er echter nog 1 bijzetten aan de N2 met de Meerbeeksesteenweg. Een "dynamisch" verkeerslicht zou hier al de toegang voor sluipverkeer richting Meerbeek/Everberg kunnen bemoeilijken.</p>	Relevant	Opnemen in kader van sluipverkeerstudie. Nog te evalueren.
<p>Vermindering van parkeerplaatsen moet absoluut verhinderd worden ... er zijn er nu al te weinig.</p>	Niet relevant	Evenwicht tussen parkeergelegenheid en aanmoediging andere vervoersmodi.
<p>En aanleggen van een middenberm gaat nog meer fileleed en sluipverkeer veroorzaken.</p>	Niet relevant	STOP – Principe.
<p>Ik zou eerder in de nieuwe verkavelingzones (vb. HERKO-site of site Vranckx of site "Trois Fontaines") focussen op een gezellige winkel/wandel/horeca-omgeving i.p.v. aan het V. De Walsplein</p>	Niet relevant	Te evalueren.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
<p>Uitstekend om de trage wegen te herwaarde- ren. Gelieve ook rekening te houden met ruiters en hondenbaasjes. Het zou fijn zijn om "hon- denzones" te hebben waar onze viervoeters zich vrij (zonder leiband) mogen uitleven. Za- ventem is al met een dergelijk project gestart. Waarom Kortenberg niet? En denk ook aan voldoende "rustplaatsen" (zitbanken, vuilbakjes, ...).</p>	Niet relevant	is geen mobiliteitsaangelegenheid, dit heeft meer met recreatie te maken.
<p>2 stations zijn een grote troef ... maar niet voor inwoners van Vrebos want wij moeten de wa- gen nemen tot aan het station. Op die tijd ben je al bijna met je wagen aan de metro in Kraainem en dus veel vlugger in Brussel dan met de trein.</p>	Niet relevant	Geen gemeentelijke bevoegdheid.
<p>U mag de Tervuursesteenweg te Vrebos toe- voegen als "sluipverkeerroute". Zelfs zwaar vrachtverkeer merk ik steeds vaker terwijl dit 2 jaar geleden zo goed als onbestaande was.</p>	Relevant	Doet niets af aan de conclusies van het beleidsplan.
<p>Het parkeren in de Molenstraat/Bankstraat zou best alternierend aan 1 zijde van de straat ge- beuren. Aangezien deze wegen vooral "sluip verkeer" te verwerken krijgen naar of van de Sterrebeeksesteenweg is het hier op het spits- uur vaak levensgevaarlijk "zigzaggen" tussen de geparkeerde wagens.</p>	Niet relevant	Wetgeving rond beurtelings parkeren wordt afgeschaft.
<p>Het bestaan van de GAMV vermelden op de website van de gemeente. De verslagen en agenda's van de GAMV of de gemeentelijke commissie mobiliteit en verkeer eveneens op de website openbaar maken.</p>	Niet relevant	Communicatiebeleid wordt besproken in de GAMV. Rubriek op webstek is voorzien.
<p>Ik stel me de vraag hoeveel inwoners de tijd, interesse en capaciteiten hebben om deze 74blz + extra plannen door te nemen en hierop te reageren. Wie een druk gezinsleven heeft kan hierin onmogelijk ettelijke uren/avonden investeren. Zelfs op de GAMV-vergadering ble- ken de mensen met deze dossierkennis op 1 hand te tellen!!! Ik zou de gemeente dan ook willen aanraden om aan hun communicatie te werken. Er werden in dit mobiliteitsplan al een aantal goede voorstellen vermeld. Maar een korte paragraaf in Zoeklicht met verwijzing naar een website waarop je dan nog diverse .pdf files moet openen is voor veel mensen alles behalve prioritair. Ik stel voor om in dergelijke gevallen alle inwoners de kans te geven om naar informatiesessies te komen in vb. het ad- ministratief centrum waar in beknopte maar begrijpbare taal de grote lijnen worden uitge- legd. Geïnteresseerden kunnen dan vragen stellen, opmerkingen formuleren en desgewenst alle details nadien verder doornemen.</p>	Relevant	Overwegen in de toekomst

Opmerking	Relevantie	Bemerking
<ul style="list-style-type: none"> ° Vissegatstraat – Haaggatstraat ° Kwikstraat-Boeyendaalstraat ° Minneveldstraat ° Kwerpsebaan – Station” <p>Als we zien dat het vorige plan van 1999 dateert, dus 12 jaar geleden, dan vrees ik dat de langere termijn betekent dat we voor de komende 10 jaar een onleefbare en onveilige situatie in onze straat zullen hebben.</p>	Niet relevant	Dit handelt over mogelijke verkavelingen
<p>Eenzijds is er de duidelijke wil om het aanbod aan bussen nog te laten toenemen (Start-project, nachtbussen, frequentie buiten de spits ...) en blijkbaar is voor het stadsbestuur de enige mogelijke route in beide richtingen door onze straat (?? Waarom geen combinatie Kwikstraat in de ene richting en bv.Dalemstraat of Twee Leeuwen-Ballingstraat in de andere richting). Zowat alle straten waar de bus doorgaat, zijn aangepast (Bankstraat, Annonciaden, Wolvenstraat, ...), enkel ons straatdeel is over het hoofd gezien alhoewel het het smalste deel van de busroute is.</p>	Niet relevant	START-project en nachtlijnen zijn reeds invoege.
<p>Anderzijds zal het sluipverkeer ten zuiden van de N2 de facto door de Kwikstraat geleid worden. In de andere straten (Dalemstraat en Bankstraat) worden wel de nodige maatregelen genomen en weerstanden ingebouwd waardoor er nog meer verkeer zich zal verplaatsen naar onze straat en we zo goed als alle sluipverkeer, alle verplaatsingsverkeer, alle bussen in beide richting en alle overlast voor onze straat gereserveerd wordt.</p>	Relevant	Aanpak Kwikstraat mogelijk voorzien op begroting 2012. Acties te evalueren.
<p>Ondanks die duidelijke toename aan verkeer in onze straat, ondanks de reeds veel te hoge en onaangepaste snelheid in onze straat, ondanks onze minimale voetpaden staat er opnieuw geen enkele maatregel om de leefbaarheid en veiligheid in ons deel van onze Kwikstraat te verhogen, wat voor ons onbegrijpelijk is.</p>	Niet relevant	Mobiliteitsplan tekent de krijtlijnen uit, gaat niet gedetailleerd per straat.
<p>Als we deze uitstekende visie naast kaart 3 leggen (wensbeeld fietsroutes), dan is het leggen van een functionele fietsroute door de Ballingstraat en Twee Leeuwenstraat in tegenspraak met "fietsroutes korter dan autoroutes". Als we de visie willen respecteren, zou er een fietsroute in beide richtingen moeten voorzien worden in de Kwikstraat, samen met éénrichtingverkeer voor de auto's en zou de andere richting voor autoverkeer moeten omgeleid worden naar de Ballingstraat – Twee Leeuwenstraat.</p>	Niet relevant	Bovenlokale routes worden door de provincie geselecteerd. Lokale routes worden vooral op trage wegen geënt.
<p>Pag. 29 van 74 : "De wegen worden gecategoriseerd volgens een doordachte strategie, waarbij het sluipverkeer gekanaliseerd wordt langs de routes die hiervoor het meest geschikt zijn."</p>	Niet relevant	Sluipverkeer wordt gekanaliseerd naar routes van categorie lokale I en eventueel lokale II.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
Het sluijverkeer wordt ten zuiden gekanaliseerd door de Kwikstraat. Wij vinden onze veel te smalle straat absoluut niet het meest geschikt hiervoor.	Relevant	Aanpak Kwikstraat mogelijk voorzien op begroting 2012. Acties te evalueren.
Pag. 30 van 74 : “ Een fiets- en voetwegennetwerk wordt voorzien van en naar de dorpskernen en naar het centrum voor de bereikbaarheid van o.a. de diensten.”	Niet relevant	Voetgangersnetwerk zo veel mogelijk langs trage wegen.
Pag. 45 van 74 : “Zone 30. De huidige zones 30 worden te weinig gerespecteerd. De visie van het gemeentebestuur is de zones enkel rondom het centrum en in de schoolomgeving te laten gelden, maar ze dan ook af te dwingen. “Dit lijkt ons de wereld een beetje op zijn kop. Net alsof de belastingen moeten afgeschaft worden omdat er te veel belastingsontduiking wordt gepleegd. Het komt er net op aan om het (sluip)verkeer te dwingen om de zone 30 te respecteren overal waar nodig en dit door het inbouwen van voldoende remmingen en weerstanden. Op die manier wordt het (sluip)verkeer ontmoedigd, verhoogt de leefbaarheid van de gemeente en krijgt de voetganger/fietser weer een plaats in Everberg.	Niet relevant	Te grote zones zijn niet afdwingbaar. De ruimte en functie moeten zich er toe lenen.
Graag had ik naar aanleiding van het nieuwe mobiliteitsplan toch nog een opmerking gemaakt i.v.m. met het sluijverkeer in de Bosstraat. Voornamelijk tijdens de spitsuren lijkt de Bosstraat wel een autostrade door het verkeer dat de Leuvensesteenweg of de Sterrebeeksesteenweg probeert te vermijden. Wij wonen op de hoek van de St. Catharinastraat en de Bosstraat en voornamelijk tussen 7 en 9 uur is het verkeer uitermate druk, quasi de ene auto na de andere, en in vele gevallen zonder zich aan de snelheidsregels of voorrang regels te houden. We zouden het op prijs stellen moest er iets aan deze situatie kunnen gedaan worden, misschien door van de Bosstraat een eenrichtingsstraat maken, en enkel verkeer in de richting van het centrum toe te laten?	Relevant	Te evalueren
De stations Kortenberg en Erps-Kwerps inrichten als multimodale knooppunten: welke stappen moeten hier nog genomen worden gezien de beperkte beschikbare ruimte? Wordt er een buslijn voorzien via het station van Erps-Kwerps?	Relevant	Het station van EK wordt momenteel niet bediend door OV.
Densifiëren van de stationsbuurten, integratie wonen, werken en handel; vooral dit laatste lijkt mij moeilijk te realiseren	Niet relevant	Moet verder worden uitgewerkt.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
Onderlinge afstemming diverse vervoersmodi; park en ride; verruiming parking stations voor lokaal gebruik (?), carpool plaatsen voorzien aan de stations; enkel aan het station van Erps-Kwerps is er direct nog ruimte aan de kant van Kwerps; waar zou er te Kortenberg nog parking worden voorzien? Dit zou echter noodzakelijk zijn om verder te groeien; Carpool aan de stations lijkt mij niet OK – de beperkte parkings in de eerste plaats voor de gebruikers van het OV	Niet relevant	Mobiliteitsplan is aanzet voor verder onderzoek.
Heroriëntering openbaar busvervoer, opstellen OV plan: moet een prioriteit zijn om verder op te bouwen; de bussen van de Lijn kunnen nog beter aansluiten op de trein en metro i.p.v. tot in het centrum van Brussel (of zelfs Leuven) te willen rijden	Relevant	Verder te onderzoeken door De Lijn en de NMBS
Meerbeek: kwalitatief plein in de kern: de ruimte is beperkt en de parking is al krap	Niet relevant	Ruimte is geen equivalent voor kwaliteit
Op de N2 worden 2 bijkomende kruispunten met verkeerslichten voorzien; dit zal zeker de veiligheid verhogen, maar het verkeer nog meer vertragen; de mogelijke sluiptwegen moeten dan minstens in dezelfde mate worden vertraagd om het verkeer toch op de N2 te houden; prioritair punt	Niet relevant	Uitgebreide studie sluiptverkeer volgt nog.
Geregeld parkeren op Dorpstraat en Kouterstraat (tussen steenweg en station) is ten zeerste aan te bevelen; hoe geraken nu soms de bussen nog door? Moet afremmend werken voor het sluiptverkeer	Relevant	Geen buslijn in Kouterstraat, geschrant parkeren in de Dorpstraat is ook een vraag van STACA en kan bekeken worden.
Een fietspad tussen Meerbeek en station van Erps-Kwerps moet een prioriteit zijn (via Schoonaardestraat); verbeteringen vooral noodzakelijk op kruispunt met N2 en op de Kouterstraat	Niet relevant	Schoonaardestraat is lokale III - geen gesubsidieerd fietspad. Kouterstraat: plaats voor fietspad?
Per wooneenheid wordt er 1,5 auto voorzien; de dagelijkse praktijk in Meerbeek wijst uit dat dit onvoldoende is	Niet relevant	Is een gemiddelde
Evenementen: bij aanvraag ook na te denken over mobiliteitseffecten; wat in Meerbeek? Aan het Atrium is er niets voorzien; de weinige plaatsen aan de kleuterschool zouden ook verdwijnen	Relevant	Verder te onderzoeken, maar niet op het niveau van het mobiliteitsplan.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
<p>Ondersteunende maatregelen: punt 9.3.4 : voor de Lijn is er regelmatig info in Zoeklicht; zou dat ook al eens kunnen voor de NMBS, met aandacht voor overstappen/aansluitingen tussen bus en trein</p> <p>voorzien van infoborden aan de stations: kan dat in onderlinge samenwerking tussen de NMBS – De Lijn – en gemeente? Met alle aansluitingsmogelijkheden + plan van station en omgeving + dienstregelingen + algemene info + info bij werken</p>	Relevant	Bespreken met NMBS - communicatieambtenaar
<p>De Dorpsstraat werd ingekleurd als lokale II; waar ligt op het terrein het verschil met een lokale III? Als ik vergelijk met de verbinding tussen Erps-Kwerps en Veltem die ook lokale III is, zou de Dorpsstraat (= woonstraat en parallel met de N2 voor het sluipverkeer) ook als lokale III ingekleurd kunnen worden (zonder de straat volledig af te sluiten); temeer daar er geen lokale II voorzien is tussen Meerbeek en Everberg voor de passage van het huidige sluipverkeer; het verkeer van de N2 naar Meerbeek kan aangemoedigd worden via de Wijnegemhofstraat (zoals trouwens in het plan voorzien is).</p>	Niet relevant	De Dorpsstraat heeft duidelijk een meer ontsluitende functie
<p>Door het verkeer vanuit Bertem naar Steenokkerzeel aan te moedigen om via N2 en Stationsstraat te rijden wordt de N2 tussen de Wijnegemhofstraat en de Stationsstraat enorm druk (zeker met 2 verkeerslichten); door maatregelen in de Zavelstraat kan de druk op de Kouterstraat (en wellicht ook de Dorps- en Schoonaardestraat) nog groter worden; met een stilstaand verkeer op de N2 doen vele bestuurders graag een omweg ...</p>	Niet relevant	Niet de bedoeling dit verkeer aan te moedigen, wel mogelijkheid bieden om verbindingen tussen buurgemeenten te behouden en verkeer te kanaliseren.
<p>Is een rotonde op het kruispunt Stationsstraat / N2 een mogelijke optie (met wegverschuivingen en deels gebruik makend van het terrein van het vroegere rijkswachtkantoor)? Kan hierdoor het drukke verkeer vanuit alle richtingen niet evenwichtiger worden verspreid?</p>	Relevant	Te onderzoeken in studie NZ.
<p>Verkoop van de vroegere rijkswachtgebouwen: gezien de parkeerproblemen in het centrum van Kortenberg is dit een niet te missen gelegenheid om meer parking aan te bieden en het centrum aantrekkelijker te maken</p>	Relevant	Dit wordt zo voorzien.

Opmerking	Relevantie	Bemerking
Heel concreet merk ik echter ook dagelijks op dat er weinig of geen rekening wordt gehouden met de fietsers die vanuit meerbeek, via Everberg, naar Kortenberg trekken. In de plaats van dit aan te moedigen, wordt dit ontmoedigd. In het beleidsplan zie ik mooie intenties voor het promoten van trage wegen en recreatieve fietsers, maar het systematisch richten op woonwerkverkeer is nog zeer beperkt.	Relevant	Aandachtspunt, STOP-principe, veilige schoolroutes
In de Wolvestraat en in de Prinsendreef is geen conform fietspad er is zelfs helemaal geen fietspad. Ook in de Ziptstraat is er helemaal geen fietspad.	Niet relevant	De prinsendreef is een lokale III weg. Ziptstraat: dit staat zo aangegeven.
De Kwikstraat zou in de zone 30 moeten komen	Niet relevant	Dit is niet af te dwingen
De Wijnegemhofstraat met snelheidslimiet van 50kmjh verschilt niet met de Hollestraat waar de limiet 70km/h. Waarom dan een andere limiet?	Relevant	Is aangepast
pll:" De doelstelling, onderzoeksvragen en onderzoeksoptzet hangen voornamelijk af van de beleidskeuze van de gemeente hieromtrent. Hierbij kan o.a. voor volgende opties gekozen worden: - Het (sluik)verkeer kan gebruik maken van de lokale wegen, aan een aangepaste snelheid van maximum 50 km/u (via aangepaste wegcategorisering). " De gemeente kiest voor deze optie. Wat wil zoiets zeggen? Dit is heel onduidelijk maar toch kiest de gemeente voor deze optie.	Niet relevant	Dat geen straten fysiek worden afgesloten
De nieuwe categorisering tracht een antwoord op deze sluiproutes te bieden." Hoe kan dat nu	Niet relevant	De categorisering vormt de basis naar latere herinrichting van het wegennet. Weerstand kunnen ingebouwd worden op lokale III wegen
Hen vrije doorgang voor de lijnbus moet verzekerd blijven langs de Kwikstraat. Hier kan men de lijnbus moeilijker omleiden, omdat deze zowel het centrum van Everberg als Meerbeek moet bedienen. "Dit is onjuist de bus zou eveneens het traject Twee Leeuwenstaat - Balingstraat kunnen nemen. Een weg waar de voordeuren van de huizen veel verder van de weg staan dan in de Kwikstraat.	Relevant	Er bevindt zich een moeilijke bocht in de Hollestraat. Het kruispunt Hollestraat- Twee leeuwenstraat is een moeilijk kruispunt.
Geef ze voorrang en ze rijden nog sneller, een rondpunt is de oplossing, remt alle verkeer af, alvorens een zone 30 te naderen.	Niet relevant	Een rotonde maakt het onderscheid in categorisering opnieuw moeilijker.

13.7 Actietabellen

Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.1: gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	GRUP De Coninck: Opvolging van dit GRUP rond herschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur.	Andere De Coninck	Bereikbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Vlaamse gewest		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	GRUP De Grubbe: Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	Andere De Grubbe	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Vlaamse gewest		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	GRUP D'leteren: Tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein.	Andere D'leteren	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Vlaamse gewest		LT - meer dan 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg: Inrichting conform aan wegencategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	AWV	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Herinrichting doortocht Schoonaarde: Inrichting conform aan wegcategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop.	Wegsegment Brusselsesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente		LT - meer dan 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Herinrichting Karterstraat: Mobiliteitsstudie probleem sluisverkeer, herinrichting en rioleringswerken	Wegsegment Karterstraat	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps: Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	Stationsbuurt stationomgeving Erps-Kwerps	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	Herinrichting stationomgeving Kortenberg: Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	Stationsbuurt Stationsomgeving Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	PRUP Den Tomme: Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	Andere Den Tomme	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Provincie		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Engerstraat: uitvoeren	Wegsegment Engerstraat	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Ruimtelijk beleid

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Guldendelle: Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	Bedrijventerrein Guldengelle	Bereikbaarheid	1 000 000.00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Kerkhof Meerbeek: sluiptverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	Andere Meerbeek	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Ter Gessel: Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	Wijk Ter Gessel	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
A.2: ruimtelijke uitvoeringsplannen	RUP Vierhuizenstraat: Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100-120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	Wijk Vierhuizenstraat	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Bebording voetwegen: Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Centrumzone: Herinrichting centrumzones	Centrum Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Deelkernen: verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Inrichting voetwegen: Aan te passen volgens gewenst gebruik.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Korte verbindingen: realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Niet-verblijfsruimte: Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Onderhoudsplan voetwegen: Plan opstellen	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Onderzoek voetwegen: Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	Toegankelijkheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	Verkeersleefbaarheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Poorten: Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	Gebiedsdekkend Poorten	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Regularisatie voetwegen: Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Strategische langzaam verkeer zones: Bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verbinding Erps met Kwerps: uitbouw fiets- en wandelwegen	Deelgemeente Erps en Kwerps	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verbinding Meerbeek met Everberg: Herwaarderen van bestaande voetweg V61.	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Toegankelijkheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Verblijfszone: Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Voetwegen toegankelijk maken: Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Wijkverbinding Armendaal: Verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenberg	Wijk Armendaal	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Wijkverbinding Vrebos: Verbinding Vrebos met de kern van Everberg	Deelgemeente Vrebos	Bereikbaarheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Wijkverbinding Zonnewoud: Verbinding wijk Zonnewoud met de kern van Kwerps	Wijk Zonnewoud	Bereikbaarheid	100 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk	Zone 30: nieuwe afbakening + handhaving	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	25 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.12: sluikeverkeer	Herinrichting Bankstraat: Ontmoedigen sluikeverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Bankstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.12: sluikeverkeer	Herinrichting Haaggatstraat: Ontmoedigen sluikeverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Haaggatstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.12: sluikeverkeer	Herinrichting Karterstraat: Ontmoedigen sluikeverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Karterstraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.12: sluikeverkeer	Herinrichting Rechtestraat: Ontmoedigen sluikeverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Rechtestraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Middel	Gemeente	Politie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.12: sluikeverkeer	Herinrichting Zavelstraat: Ontmoedigen sluikeverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Zavelstraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar
B.12: sluikeverkeer	Lokale II-wegen: ontmoedigen sluikeverkeer en inbouwen weerstanden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.12: sluikeverkeer	Ontmoedigen sluikeverkeer in de deelkernen	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.14: andere maatregelen rond verkeersnetwerken	Goederentransport via spoor optimaliseren	Andere D'leteren	Milieu	0.00 €	Laag	D'leteren	NMBS Gemeente	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en snelheidsregime.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Molenstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat.	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Stationstraat: Aanleg fietspaden BFF.	Wegsegment Stationstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente	Provincie Gewest	LT - meer dan 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Aanleg fietspad Zipstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	Wegsegment Tussen Molenstraat en Annonciadenstraat Zipstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Achterenbergstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Achterenbergstraat	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Dorpstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Dorpsstraat	Verkeersveiligheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Nederokkerzeelsesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat.	Wegsegment Nederokkerzeelsesteenweg	Verkeersveiligheid	750 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Oversteekbaarheid gewestweg: Herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV-beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	AWV	Gemeente	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	Wegsegment Hoofdroute langs de spoorlijn	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Uitbouw lokaal fietsroutenetwerk: uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademecum	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Verder ontwikkelen en uitbouwen van recreatief fietsroutenetwerk	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie	MLT - 3 tot 6 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Verleggen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	Wegsegment Molenstraat-Ziptstraat	Bereikbaarheid	400 000.00 €	Hoog	Provincie	Gewest	KT - max 3 jaar
B.2: bovenlokaal fietsnetwerk	Vogelzangstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Vogelzangstraat	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	Categorisering van de haltes: uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Lijn	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
B.4: openbaar vervoer	Invoering basismobiliteit: Afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	2 500.00 €	Hoog	De Lijn		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Multimodaliteit tussen bus en trein	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	NMBS	De Lijn	KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	1 000.00 €	Hoog	De Lijn		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	streeklijnen naar de omliggende gemeenten	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Lijn		KT - max 3 jaar
B.4: openbaar vervoer	Studie voor aanpak sluipverkeer in functie van de nieuwe wegencategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluipverkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.4: openbaar vervoer	Verhogen frequentie Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenberg - Leuven buiten de spits van 30 naar 15min.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Lijn		KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.6: categorisering lokale wegen	Afbakening snelheidsregimes: Afstemmen van snelheidsregimes op wegencategorisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.6: categorisering lokale wegen	Aparte ontsluiting voorzien voor Huntsman: Aparte ontsluiting voorzien	Bedrijventerrein Huntsman	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Huntsman	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.7: routes zwaar vervoer	Herinrichting Stationstraat: Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	Wegsegment Stationstraat	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.8: snelheidsplan	Herinrichting Wijnegemhofstraat: Voorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	Wegsegment Wijnegemhofstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie	MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Verkeersnetwerken

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	Stationsbuurt Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente	MLT - 3 tot 6 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden: 15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Parkeerbeleid fietsen: Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
B.9: parkeerbeleid en parkeerplan	Parkeerbeleid vrachtwagens: Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Autodelen: Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Bedrijfsvervoer: Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttle-verbinding tussen station en tewerkstellingszones	Niet relevant Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Betrokken bedrijven	KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Gemeente	KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Opstellen schoolrouteplannen	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	7 000.00 €	Hoog	Gemeente	Betrokken scholen	KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Optimale busverbinding tussen station en Guldendelle en Huntsman	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	De Lijn		MLT - 3 tot 6 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Routeplan vrachtvervoer: Opstellen rouetplan voor het omleiden van vrachtvervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Schoolpooling: Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	Niet relevant Kortenberg	Milieu	2 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Sensibiliseringsplan openbaar vervoer en langzaam verkeer: Opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Verbindingen langzaam verkeer creëren tussen station en bedrijfszones.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Woon-werkverkeer bedrijven: Opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	Betrokken bedrijven	MLT - 3 tot 6 jaar
C.1: vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	Woon-werkverkeer eigen personeel: Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	5 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.10: bewegwijzeringsplan	Opstellen bewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	30 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.10: bewegwijzeringsplan	Recreatieverkeer bevordering via bewegwijzering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente		MLT - 3 tot 6 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.2: tarifiering openbaar vervoer	Derdebetalerssysteem invoeren	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	De Lijn	KT - max 3 jaar
C.2: tarifiering openbaar vervoer	Zones beperkt parkeren uitbreiden: Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	3 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.3: campagnes	Vekreersleefbaarheidscampagne: Jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	3 500.00 €	Hoog	Gemeente	GAMV	KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Fiets naar Kyoto: Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	Niet relevant Kortenberg	Milieu	1 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Gemeentelijk infoblad: vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Gemeentelijke webstek: bestaande rubriek over mobiliteit behouden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Infobrochure openbaar vervoer: infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	2 500.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Met belgerinkel naar de winkel: Campagne opstarten. Prijzen voorzien.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	2 500.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.4: marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	Organiseren levend verkeerspark	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.5: handhaving	Handhaving snelheid: Frequente Controles	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Politie		KT - max 3 jaar
C.5: handhaving	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handhavingsacties. Prioriteir rond scholen en centra.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie	KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Cel mobiliteit: Opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	GAMV: adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Gemachtigde opzichters: Jaarlijkse werving en opleiding	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Gemeenschapswacht: Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Informatie: Bestendigen van een informatie- en inspraakaanpak over de verkeersingrepen in de gemeente	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar
C.6: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	Jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkdomein Flankerende maatregelen

Werkdomein	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing
C.8: monitoring en evaluatie	Monitoring en evaluatie: Jaarlijks voortgangsverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	500.00 €	Hoog	Gemeente		KT - max 3 jaar

Werkprogramma per locatie

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Andere De Grubbe	GRUP De Grubbe: Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	
Andere D'leteren	GRUP D'leteren: Tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein.	LT - meer dan 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Vlaamse gewest	
Andere Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	Poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Andere De Coninck	GRUP De Coninck: Opvolging van dit GRUP ronderschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur.	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	
Andere Den Tomme	PRUP Den Tomme: Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Provincie	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Andere D'leteren	Goederentransport via spoor optimaliseren	LT - meer dan 6 jaar	Milieu	0.00 €	Laag	D'leteren	NMBS Gemeente
Andere Meerbeek	RUP Kerkhof Meerbeek: sluipverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Andere Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	Poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bedrijventerrein Guldengelle	RUP Guldengelle: Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	1 000 000.00 €	Middel	Gemeente	
Bedrijventerrein Huntsman	Aparte ontsluiting voorzien voor Huntsman: Aparte ontsluiting voorzien	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Huntsman

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Centrum Kortenberg	Centrumzone: Herinrichting centrumzones	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Deelgemeente Erps en Kwerps	Verbinding Erps met Kwerps: uitbouw fiets- en wandelwegen	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Ontmoedigen sluijperkeer in de deekernen	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Verbinding Meerbeek met Everberg: Herwaarderen van bestaande voetweg V61.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Deelgemeente Vrebos	Wijkverbinding Vrebos: Verbinding Vrebos met de kern van Everberg	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en snelheidsregime.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Afbakening snelheidsregimes: Afstemmen van snelheidsregimes op wegencategorisering.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Bebording voetwegen: Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Categorisering van de haltes: uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Lijn	Gemeente
Gebiedsdekkend Kortenberg	Deelkernen: verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer.	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Gemeentelijk infoblad: vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Gemeentelijke webstek: bestaande rubriek over mobiliteit behouden	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Gemeente
Gebiedsdekkend Kortenberg	Handhaving snelheid: Frequente Controles	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Politie	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Infobrochure openbaar vervoer: infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Inrichting voetwegen: Aan te passen volgens gewenst gebruik.	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Invoering basismobiliteit: Afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	2 500.00 €	Hoog	De Lijn	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Korte verbindingen: realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Lokale II-wegen: ontmoedigen sluijverkeer en inbouwen weerstanden	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Gebiedsdekkend Kortenberg	Multimodaliteit tussen bus en trein	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	NMBS	De Lijn
Gebiedsdekkend Kortenberg	Niet-verblijfsruimte: Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Onderhoudsplan voetwegen: Plan opstellen	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	1 000.00 €	Hoog	De Lijn	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Onderzoek voetwegen: Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Opstellen bewegwijzeringsplan	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	30 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handhavingsacties. Prioriteir rond scholen en centra.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Gebiedsdekkend Kortenberg	Optimale busverbinding tussen station en Guldendelle en Huntsman	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	De Lijn	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden: 15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Parkeerbeleid fietsen: Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Parkeerbeleid vrachtwagens: Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Gebiedsdekkend Kortenberg	Recreatieverkeer bevordering via bewegwijzering	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Regularisatie voetwegen: Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Routeplan vrachtovervoer: Opstellen rouetplan voor het omleiden van vrachtovervoer	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Strategische langzaam verkeer zones: Bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	streeklijnen naar de omliggende gemeenten	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Lijn	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Studie voor aanpak sluijverkeer in functie van de nieuwe wegencategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluijverkeer	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Uitbouw lokaal fietsrouetenetwerk: uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademecum	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Verbindingen langzaam verkeer creëren tussen station en bedrijvzones.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Verblijfszone: Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Gebiedsdekkend Kortenberg	Verder ontwikkelen en uitbouwen van recreatief fietsroutenetwerk	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie
Gebiedsdekkend Kortenberg	Voetwegen toegankelijk maken: Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Gebiedsdekkend Kortenberg	Zone 30: nieuwe afbakening + handhaving	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	25 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Gebiedsdekkend Kortenberg	Zones beperkt parkeren uitbreiden: Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	KT - max 3 jaar	Toegankelijkheid	3 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Gebiedsdekkend Poorten	Poorten: Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Autodelen: Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	MLT - 3 tot 6 jaar	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Bedrijfsvervoer: Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttle-verbinding tussen station en tewerkstellingszones	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Betrokken bedrijven

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Niet relevant Kortenberg	Cel mobiliteit: Opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Derdebetalerssysteem invoeren	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	De Lijn
Niet relevant Kortenberg	Fiets naar Kyoto: Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	KT - max 3 jaar	Milieu	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	GAMV: adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Gemachtigde opzichters: Jaarlijkse werving en opleiding	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Gemeenschapswacht: Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Niet relevant Kortenberg	Informatie: Bestendigen van een informatie- en inspraakaanpak over de verkeersingrepen in de gemeente	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Met belgerinkel naar de winkel: Campagne opstarten. Prijzen voorzien.	KT - max 3 jaar	Milieu	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Monitoring en evaluatie: Jaarlijks voortgangverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Opstellen schoolrouteplannen	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	7 000.00 €	Hoog	Gemeente	Betrokken scholen
Niet relevant Kortenberg	Organiseren levend verkeerspark	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Niet relevant Kortenberg	Schoolpooling: Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	KT - max 3 jaar	Milieu	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Sensibiliseringsplan openbaar vervoer en langzaam verkeer: Opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik.	MLT - 3 tot 6 jaar	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	
Niet relevant Kortenberg	Vekreersleefbaarheidscampagne: Jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	3 500.00 €	Hoog	Gemeente	GAMV
Niet relevant Kortenberg	Woon-werkverkeer bedrijven: Opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven.	MLT - 3 tot 6 jaar	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	Betrokken bedrijven

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Niet relevant Kortenberg	Woon-werkverkeer eigen personeel: Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer.	KT - max 3 jaar	Milieu	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Stationsbuurt Kortenberg	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Stationsbuurt stationomgeving Erps-Kwerps	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps: Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Stationsbuurt Stationsomgeving Kortenberg	Herinrichting stationomgeving Kortenberg: Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	MLT - 3 tot 6 jaar	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Achterenbergstraat	Achterenbergstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Bankstraat	Herinrichting Bankstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Wegsegment Brusselsesteenweg	Herinrichting doortocht Schoonaarde: Inrichting conform aan wegencategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop.	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente	
Wegsegment Dorpsstraat	Dorpsstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Engerstraat	RUP Engerstraat: uitvoeren	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Haaggatstraat	Herinrichting Haaggatstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Hoofdroute langs de spoorlijn	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Karterstraat	Herinrichting Karterstraat: Mobiliteitsstudie probleem sluipverkeer, herinrichting en rioleringswerken	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Wegsegment Karterstraat	Herinrichting Karterstraat: Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Wegsegment Leuvensesteenweg	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Leuvensesteenweg	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Leuvensesteenweg	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Leuvensesteenweg	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg: Inrichting conform aan wegencategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	AWV	Gemeente
Wegsegment Leuvensesteenweg	Oversteekbaarheid gewestweg: Herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV- beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	AWV	Gemeente
Wegsegment Leuvensesteenweg	Verhogen frequentie Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenbergh - Leuven buiten de spits van 30 naar 15min.	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Lijn	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Molenstraat	Aanleg fietspad Molenstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Molenstraat-Ziptstraat	Verleggen bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk: Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	400 000.00 €	Hoog	Provincie	Gewest
Wegsegment Nederokkerzeelsesteenweg	Nederokkerzeelsesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat.	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	750 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Rechtestraat	Herinrichting Rechtestraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Wegsegment Stationstraat	Aanleg fietspad Stationstraat: Aanleg fietspaden BFF.	LT - meer dan 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente	Provincie Gewest

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wegsegment Stationstraat	Herinrichting Stationstraat: Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Wegsegment Vogelzangstraat	Vogelzangstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	KT - max 3 jaar	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
Wegsegment Wijnegemhofstraat	Herinrichting Wijnegemhofstraat: Vorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Wegsegment Zavelstraat	Herinrichting Zavelstraat: Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstand.	KT - max 3 jaar	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Wegsegment Tussen Molenstraat en Annonciadenstraat Zipstraat	Aanleg fietspad Zipstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Wijk Armendaal	Wijkverbinding Armendaal: Verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenber	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Locatie	Actie	Timing	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Wijk Ter Gessel	RUP Ter Gessel: Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Wijk Vierhuizenstraat	RUP Vierhuizenstraat: Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100-120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	MLT - 3 tot 6 jaar	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
Wijk Zonnewoud	Wijkverbinding Zonnewoud: Verbinding wijk Zonnewoud met de kern van Kwerps	KT - max 3 jaar	Bereikbaarheid	100 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Investeringsprogramma KT, MLT, LT

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Achterenbergstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Achterenbergstraat	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
KT - max 3 jaar	Afbakening snelheidsregimes: Afstemmen van snelheidsregimes op wegencategorisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Bebording voetwegen: Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Bedrijfsvervoer: Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttleverbinding tussen station en tewerkstellingszones	Niet relevant Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Betrokken bedrijven
KT - max 3 jaar	Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Cel mobiliteit: Opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Derdebetalerssysteem invoeren	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	De Lijn
KT - max 3 jaar	Dorpstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Dorpsstraat	Verkeersveiligheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
KT - max 3 jaar	Fiets naar Kyoto: Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	Niet relevant Kortenberg	Milieu	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	GAMV: adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Gemachtigde opzichters: Jaarlijkse werving en opleiding	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Gemeenschapswacht: Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Gemeentelijk infoblad: vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Gemeentelijke webstek: bestaande rubriek over mobiliteit behouden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	De Lijn	Gemeente
KT - max 3 jaar	GRUP De Coninck: Opvolging van dit GRUP ronderschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur.	Andere De Coninck	Bereikbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	
KT - max 3 jaar	GRUP De Grubbe: Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	Andere De Grubbe	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Handhaving snelheid: Frequente Controles	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Politie	
KT - max 3 jaar	Herinrichting Karterstraat: Mobiliteitsstudie probleem sluipverkeer, herinrichting en rioleringswerken	Wegsegment Karterstraat	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Herinrichting Karterstraat: Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Karterstraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Herinrichting Stationstraat: Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	Wegsegment Stationstraat	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Herinrichting Zavelstraat: Ontmoedigen sluipverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Zavelstraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Infobrochure openbaar vervoer: infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Informatie: Bestendigen van een informatie- en inspraakaanpak over de verkeersingrepen in de gemeente	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Invoering basismobiliteit: Afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	2 500.00 €	Hoog	De Lijn	
KT - max 3 jaar	Jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Met belgerinkel naar de winkel: Campagne opstarten. Prijzen voorzien.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Monitoring en evaluatie: Jaarlijks voortgangsverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	500.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Multimodaliteit tussen bus en trein	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	NMBS	De Lijn
KT - max 3 jaar	Nederokkerzeelsesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat.	Wegsegment Nederokkerzeelsesteenweg	Verkeersveiligheid	750 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
KT - max 3 jaar	Niet-verblijfsruimte: Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Onderhoudsplan voetwegen: Plan opstellen	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	1 000.00 €	Hoog	De Lijn	
KT - max 3 jaar	Onderzoek voetwegen: Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Ontmoedigen sluipverkeer in de deekernen	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Opstellen bewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	30 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Opstellen schoolrouteplannen	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	7 000.00 €	Hoog	Gemeente	Betrokken scholen

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handhavingsacties. Prioriteir rond scholen en centra.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Organiseren levend verkeerspark	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Oversteekbaarheid gewestweg: Herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV-beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	AWV	Gemeente
KT - max 3 jaar	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden: 15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Parkeerbeleid fietsen: Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Parkeerbeleid vrachtwagens: Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	Toegankelijkheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	Verkeersleefbaarheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Poorten: Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	Gebiedsdekkend Poorten	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	PRUP Den Tomme: Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	Andere Den Tomme	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Provincie	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Regularisatie voetwegen: Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Routeplan vrachtvervoer: Opstellen rouetplan voor het omleiden van vrachtvervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	RUP Engerstraat: uitvoeren	Wegsegment Engerstraat	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	RUP Guldengelle: Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	Bedrijventerrein Guldengelle	Bereikbaarheid	1 000 000.00 €	Middel	Gemeente	
KT - max 3 jaar	RUP Kerkhof Meerbeek: sluipverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	Andere Meerbeek	Bereikbaarheid	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	RUP Ter Gessel: Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	Wijk Ter Gessel	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Schoolpooling: Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	Niet relevant kortenberg	Milieu	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	streeklijnen naar de omliggende gemeenten	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Lijn	
KT - max 3 jaar	Studie voor aanpak sluijverkeer in functie van de nieuwe wegencategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluijverkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Vekreersleefbaarheidscam pagne: Jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	3 500.00 €	Hoog	Gemeente	GAMV
KT - max 3 jaar	Verbinding Meerbeek met Everberg: Herwaarderen van bestaande voetweg V61.	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Toegankelijkheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verbindingen langzaam verkeer creëren tussen station en bedrijvzones.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Verhogen frequentie Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenberg - Leuven buiten de spits van 30 naar 15min.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Bereikbaarheid	0.00 €	Hoog	Lijn	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Verleggen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	Wegsegment Molenstraat-Zipstraat	Bereikbaarheid	400 000.00 €	Hoog	Provincie	Gewest
KT - max 3 jaar	Voetwegen toegankelijk maken: Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Vogelzangstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Vogelzangstraat	Verkeersveiligheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
KT - max 3 jaar	Wijkverbinding Vrebos: Verbinding Vrebos met de kern van Everberg	Deelgemeente Vrebos	Bereikbaarheid	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Wijkverbinding Zonnewoud: Verbinding wijk Zonnewoud met de kern van Kwerps	Wijk Zonnewoud	Bereikbaarheid	100 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
KT - max 3 jaar	Woon-werkverkeer eigen personeel: Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
KT - max 3 jaar	Zone 30: nieuwe afbakening + handhaving	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	25 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
KT - max 3 jaar	Zones beperkt parkeren uitbreiden: Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	3 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
LT - meer dan 6 jaar	Aanleg fietspad Stationstraat: Aanleg fietspaden BFF.	Wegsegment Stationstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente	Provincie Gewest
LT - meer dan 6 jaar	Goederentransport via spoor optimaliseren	Andere D'leteren	Milieu	0.00 €	Laag	D'leteren	NMBS Gemeente

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
LT - meer dan 6 jaar	GRUP D'leteren: Tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein.	Andere D'leteren	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Vlaamse gewest	
LT - meer dan 6 jaar	Herinrichting doortocht Schoonaarde: Inrichting conform aan wegencategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop.	Wegsegment Brusselsesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Laag	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en snelheidsregime.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietspad Molenstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat.	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
MLT - 3 tot 6 jaar	Aanleg fietspad Zipstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	Wegsegment Tussen Molenstraat en Annonciadenstraat Zipstraat	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
MLT - 3 tot 6 jaar	Aparte ontsluiting voorzien voor Huntsman: Aparte ontsluiting voorzien	Bedrijventerrein Huntsman	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Huntsman
MLT - 3 tot 6 jaar	Autodelen: Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	Stationsbuurt Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
MLT - 3 tot 6 jaar	Categorisering van de haltes: uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Lijn	Gemeente
MLT - 3 tot 6 jaar	Centrumzone: Herinrichting centrumzones	Centrum Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Deelkernen: verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting Bankstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Bankstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg: Inrichting conform aan wegencategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	AWV	Gemeente

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting Haaggatstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Haaggatstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting Rechtstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Rechtstraat	Verkeersleefbaarheid	5 000.00 €	Middel	Gemeente	Politie
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps: Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	Stationsbuurt stationomgeving Erps-Kwerps	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting stationomgeving Kortenberg: Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	Stationsbuurt Stationsomgeving Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Herinrichting Wijnegemhofstraat: Voorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	Wegsegment Wijnegemhofstraat	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
MLT - 3 tot 6 jaar	Inrichting voetwegen: Aan te passen volgens gewenst gebruik.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Korte verbindingen: realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Lokale II-wegen: ontmoedigen sluijverkeer en inbouwen weerstanden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
MLT - 3 tot 6 jaar	Optimale busverbinding tussen station en Guldendelle en Huntsman	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	De Lijn	
MLT - 3 tot 6 jaar	Recreatieverkeer bevordering via bewegwijzering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	RUP Vierhuizenstraat: Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100-120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	Wijk Vierhuizenstraat	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Sensibiliseringsplan openbaar vervoer en langzaam verkeer: Opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Strategische langzaam verkeer zones: Bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	Wegsegment Hoofdroute langs de spoorlijn	Verkeersveiligheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Uitbouw lokaal fietsroutenetwerk: uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademeccum	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verbinding Erps met Kwerps: uitbouw fiets- en wandelwegen	Deelgemeente Erps en Kwerps	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verblijfszone: Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	
MLT - 3 tot 6 jaar	Verder ontwikkelen en uitbouwen van recreatief fietsroutenetwerk	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie
MLT - 3 tot 6 jaar	Wijkverbinding Armendaal: Verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenberg	Wijk Armendaal	Bereikbaarheid	0.00 €	Middel	Gemeente	

Timing	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
MLT - 3 tot 6 jaar	Woon-werkverkeer bedrijven: Opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	0.00 €	Middel	Gemeente	Betrokken bedrijven

Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Aparte ontsluiting voorzien voor Huntsman: Aparte ontsluiting voorzien	Bedrijventerrein Huntsman	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Huntsman
Bereikbaarheid	Bedrijfsvervoer: Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttle-verbinding tussen station en tewerkstellingszones	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	De Lijn	Betrokken bedrijven
Bereikbaarheid	Deelkernen: verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer.	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	GRUP De Coninck: Opvolging van dit GRUP rond herschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur.	Andere De Coninck	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	
Bereikbaarheid	GRUP De Grubbe: Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	Andere De Grubbe	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Vlaamse gewest	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	GRUP D'Ieteren: Tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein.	Andere D'Ieteren	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Middel	Vlaamse gewest	
Bereikbaarheid	Herinrichting Karterstraat: Mobiliteitsstudie probleem sluisverkeer, herinrichting en rioleringswerken	Wegsegment Karterstraat	KT - max 3 jaar	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	Invoering basismobiliteit: Afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog	De Lijn	
Bereikbaarheid	Korte verbindingen: realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Multimodaliteit tussen bus en trein	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	NMBS	De Lijn

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Bertem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	De Lijn	
Bereikbaarheid	Opstellen bewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	30 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	Optimale busverbinding tussen station en Guldendelle en Huntsman	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	De Lijn	
Bereikbaarheid	PRUP Den Tomme: Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	Andere Den Tomme	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Provincie	
Bereikbaarheid	Recreatieverkeer bevordering via bewegwijzering	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	RUP Engerstraat: uitvoeren	Wegsegment Engerstraat	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	RUP Guldengelle: Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	Bedrijventerrein Guldengelle	KT - max 3 jaar	1 000 000.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	RUP Kerkhof Meerbeek: sluijverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	Andere Meerbeek	KT - max 3 jaar	350 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	RUP Ter Gessel: Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	Wijk Ter Gessel	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	RUP Vierhuizenstraat: Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100-120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	Wijk Vierhuizenstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	streeklijnen naar de omliggende gemeenten	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Middel	Lijn	
Bereikbaarheid	Uitbouw lokaal fietsrouten netwerk: uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademeccum	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	Verbinding Erps met Kwerps: uitbouw fiets- en wandelwegen	Deelgemeente Erps en Kwerps	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Verder ontwikkelen en uitbouwen van recreatief fietsrouten netwerk	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie
Bereikbaarheid	Verhogen frequentie Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenberg - Leuven buiten de spits van 30 naar 15min.	Wegsegment Leuvensesteenweg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Lijn	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bereikbaarheid	Verleggen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	Wegsegment Molenstraat-Ziptstraat	KT - max 3 jaar	400 000.00 €	Hoog	Provincie	Gewest
Bereikbaarheid	Wijkverbinding Armendaal: Verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenberg	Wijk Armendaal	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Bereikbaarheid	Wijkverbinding Vrebos: Verbinding Vrebos met de kern van Everberg	Deelgemeente Vrebos	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Bereikbaarheid	Wijkverbinding Zonnewoud: Verbinding wijk Zonnewoud met de kern van Kwerps	Wijk Zonnewoud	KT - max 3 jaar	100 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Milieu	Autodelen: Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	Niet relevant Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Milieu	Fiets naar Kyoto: Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Milieu	Goederentransport via spoor optimaliseren	Andere D'leteren	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag	D'leteren	NMBS Gemeente
Milieu	Met belgerinkel naar de winkel: Campagne opstarten. Prijzen voorzien.	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
Milieu	Schoolpooling: Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	Niet relevant kortenberg	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Milieu	Sensibiliseringsplan openbaar vervoer en langzaam verkeer: Opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik.	Niet relevant Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Milieu	Woon-werkverkeer bedrijven: Opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven.	Niet relevant Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Betrokken bedrijven
Milieu	Woon-werkverkeer eigen personeel: Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer.	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Bebording voetwegen: Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	Stationsbuurt Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Toegankelijkheid	Categorisering van de haltes: uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Lijn	Gemeente

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Toegankelijkheid	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	De Lijn	Gemeente
Toegankelijkheid	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps: Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	Stationsbuurt stationomgeving Erps-Kwerps	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Toegankelijkheid	Herinrichting stationomgeving Kortenberg: Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	Stationsbuurt Stationsomgeving Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	NMBS	Gemeente
Toegankelijkheid	Inrichting voetwegen: Aan te passen volgens gewenst gebruik.	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Toegankelijkheid	Onderhoudsplan voetwegen: Plan opstellen	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Toegankelijkheid	Onderzoek voetwegen: Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden: 15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Parkeerbeleid fietsen: Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Regularisatie voetwegen: Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Toegankelijkheid	Verbinding Meerbeek met Everberg: Herwaarderen van bestaande voetweg V61.	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Voetwegen toegankelijk maken: Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Toegankelijkheid	Zones beperkt parkeren uitbreiden: Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	3 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Cel mobiliteit: Opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen.	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Centrumzone: Herinrichting centrumzones	Centrum Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	GAMV: adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Gemachtigde opzichters: Jaarlijkse werving en opleiding	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Gemeenschapswacht: Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Bankstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Bankstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Haaggatstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Haaggatstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Karterstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Karterstraat	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Rechtestraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Rechtestraat	MLT - 3 tot 6 jaar	5 000.00 €	Middel	Gemeente	Politie

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Stationstraat: Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	Wegsegment Stationstraat	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Wijnegemhofstraat: Voorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	Wegsegment Wijnegemhofstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Herinrichting Zavelstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Zavelstraat	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Informatie: Bestendigen van een informatie- en inspraakaanpak over de verkeersingrepen in de gemeente	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente.	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Lokale II-wegen: ontmoedigen sluijverkeer en inbouwen weerstanden	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Monitoring en evaluatie: Jaarlijks voortgangsverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Niet-verblijfsruimte: Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Ontmoedigen sluijverkeer in de deekernen	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersleefbaarheid	Parkeerbeleid vrachtwagens: Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Poorten: Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	Gebiedsdekkend Poorten	KT - max 3 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Strategische langzaam verkeer zones: Bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Studie voor aanpak sluipverkeer in functie van de nieuwe wegencategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluipverkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersleefbaarheid	Vekreersleefbaarheids campagne: Jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	3 500.00 €	Hoog	Gemeente	GAMV
Verkeersleefbaarheid	Verblijfszone: Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting.	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersleefbaarheid	Zone 30: nieuwe afbakening + handhaving	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	25 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersveiligheid	Aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en snelheidsregime.	Gebiedsdekkend Kortenberg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens.	Wegsegment Leuvensesteenweg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat.	Wegsegment Leuvensesteenweg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	Wegsegment Leuvensesteenweg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Molenstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat.	Wegsegment Molenstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Stationstraat: Aanleg fietspaden BFF.	Wegsegment Stationstraat	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Aanleg fietspad Zipstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	Wegsegment Tussen Molenstraat en Annonciadenstraat Zipstraat	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Achterenbergstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Achterenbergstraat	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Afbakening snelheidsregimes: Afstemmen van snelheidsregimes op wegcategorisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Derdebetalerssysteem invoeren	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	De Lijn
Verkeersveiligheid	Dorpstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Dorpsstraat	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Gemeentelijk infoblad: vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Gemeentelijke webstek: bestaande rubriek over mobiliteit behouden	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Handhaving snelheid: Frequente Controles	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog	Politie	
Verkeersveiligheid	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg: Inrichting conform aan wegencategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	Wegsegment Leuvensesteenweg	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	AWV	Gemeente
Verkeersveiligheid	Herinrichting doortocht Schoonaarde: Inrichting conform aan wegencategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop.	Wegsegment Brusselsesteenweg	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Infobrochure openbaar vervoer: infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Nederokkerzeelsesteen weg: Aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat	Wegsegment Nederokkerzeelsest eenweg	KT - max 3 jaar	750 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Opstellen schoolrouteplannen	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	7 000.00 €	Hoog	Gemeente	Betrokken scholen
Verkeersveiligheid	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handavingsacties. Prioriteit rond scholen en centra.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog	Gemeente	Politie
Verkeersveiligheid	Organiseren levend verkeerspark	Niet relevant Kortenberg	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Oversteekbaarheid gewestweg: Herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV-beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	Wegsegment Leuvensesteenweg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	AWV	Gemeente
Verkeersveiligheid	Routeplan vrachtvervoer: Opstellen rouetplan voor het omleiden van vrachtvervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog	Gemeente	

Hoofddoelstelling	Actie	Locatie	Timing	Budget	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Verkeersveiligheid	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	Wegsegment Hoofdroute langs de spoorlijn	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel	Gemeente	Provincie Gewest
Verkeersveiligheid	Verbindingen langzaam verkeer creëren tussen station en bedrijvzones.	Gebiedsdekkend Kortenberg	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog	Gemeente	
Verkeersveiligheid	Vogelzangstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Vogelzangstraat	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog	Gemeente	Provincie Gewest

Takenprogramma per initiatiefnemer

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
AWV	Gemeente	Herinrichting doortocht Leuvensesteenweg: Inrichting conform aan wegencategorisering en aangepaste streefbeeldstudie.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
AWV	Gemeente	Oversteekbaarheid gewestweg: Herinrichting van kruispunten langsheen fietsroutenetwerk: uitvoeren van de PCV-beslissing voor het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt van N2 met Noodbosweg en Prinsendreef.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
De Lijn		Invoering basismobiliteit: Afstand tussen halte en woonplaats bedraagt max 750m. Min. 2 ritten/uur tijdens de spits, 1 rit/uur buiten de spits, 1 rit om de twee uur tijdens het weekend	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
De Lijn		Onderzoek naar mogelijkheid verbindende snelbussen naar Berthem, Zaventem, Leuven, Brussel en Tervuren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
De Lijn		Optimale busverbinding tussen station en Guldendelle en Huntsman	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
De Lijn	Betrokken bedrijven	Bedrijfsvervoer: Onderzoek naar mogelijkheid en wenselijkheid shuttleverbinding tussen station en tewerkstellingszones	Niet relevant Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
De Lijn	Gemeente	goed gesitueerde en aangepaste halte-infrastructuur	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
D'leteren	NMBS Gemeente	Goederentransport via spoor optimaliseren	Andere D'leteren	Milieu	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag
Gemeente		Aanleg fietsinfrastructuur in functie van de wegencategorisering en snelheidsregime.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Afbakening snelheidsregimes: Afstemmen van snelheidsregimes op wegcategorisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog
Gemeente		Autodelen: Onderzoeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een autodeelsysteem in samenwerking met duurzaamheidsambtenaar	Niet relevant Kortenberg	Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Bebording voetwegen: Aan te vullen waar nodig. Overleg met landbouwers voor bebording op buurtwegen door velden.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog
Gemeente		Behouden van de gemeentelijke nieuwsbrief met een vaste rubriek over mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog
Gemeente		Cel mobiliteit: Opvolgen mobiliteitsbeleid en meldingen van inwoners behandelen.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		Centrumzone: Herinrichting centrumzones	Centrum Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Deelkernen: verbindingen vanuit deelkernen naar knooppunten van openbaar vervoer.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Fiets naar Kyoto: Werknemers gemeente stimuleren om zich duurzaam te verplaatsen	Niet relevant Kortenberg	Milieu	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
Gemeente		GAMV: adviseren van de gemeente inzake implementatie en voorgestelde acties uit het mobiliteitsplan	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
Gemeente		Gemachtigde opzichters: Jaarlijkse werving en opleiding	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog
Gemeente		Gemeenschapswacht: Takenpakket gemeenschapswacht uitbreiden met mobiliteitsaspecten	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
Gemeente		Gemeentelijk infoblad: vaste rubriek voorzien inzake mobiliteit	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Gemeentelijke webstek: bestaande rubriek over mobiliteit behouden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog
Gemeente		Herinrichting doortocht Schoonaarde: Inrichting conform aan wegencategorisering. Herinrichting kruispunt Kouterstraat als volwaardige OV knoop.	Wegsegment Brusselsesteenweg	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag
Gemeente		Herinrichting Karterstraat: Mobiliteitsstudie probleem sluipverkeer, herinrichting en rioleringswerken	Wegsegment Karterstraat	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	350 000.00 €	Hoog
Gemeente		Infobrochure openbaar vervoer: infobrochures verdelen en teksten publiceren in infoblad en webstek. Links naar OV-maatschappijen op webstek.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog
Gemeente		Informatie: Bestendigen van een informatie- en inspraakpak over de verkeersingrepen in de gemeente	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Inrichting voetwegen: Aan te passen volgens gewenst gebruik.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Jaarlijkse evaluatie gerealiseerde beleidsmaatregelen en opstellen jaarlijks actieplan, gekoppeld aan begroting gemeente.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		Korte verbindingen: realiseren van korte verbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Met belgerinkel naar de winkel: Campagne opstarten. Prijzen voorzien.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	KT - max 3 jaar	2 500.00 €	Hoog
Gemeente		Monitoring en evaluatie: Jaarlijks voortgangsverslag opstellen. Jaarlijkse samenvatting in GAMV. Tweejaarlijkse GBC.	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	500.00 €	Hoog
Gemeente		Niet-verblijfsruimte: Snelheidsregime in overeenstemming met de prioriteit voor langzaam verkeer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Onderhoudsplan voetwegen: Plan opstellen	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
Gemeente		Onderzoek voetwegen: Verkennen van voetwegen op basis van de lopende inventarisering.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog
Gemeente		Opstellen bewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	30 000.00 €	Hoog
Gemeente		Organiseren levend verkeerspark	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog
Gemeente		Parkeerbeleid andersvaliden en bejaarden: 15% norm blijven hanteren op plaatsen waar nodig en nuttig	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		Parkeerbeleid fietsen: Fietsstallingen voorzien waar nodig en zinvol	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Poort Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Hulstbergstraat x Wijnegemhofstraat	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog
Gemeente		Poort Wijnegemhofstraat x Dalemstraat: Aanduiding overgang snelheidsregime	Andere Wijnegemhofstraat x Dalemstraat	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog
Gemeente		Poorten: Overgangen snelheidsregimes verduidelijken dmv poorten	Gebiedsdekkend Poorten	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Recreatieverkeer bevordering via bewegwijzering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Regularisatie voetwegen: Voorkeur voor openmaken van wegen, anders verleggen, indien geen andere mogelijkheid: afschaffen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog
Gemeente		Routepan vrachtovervoer: Opstellen rouetplan voor het omleiden van vrachtovervoer	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		RUP Engerstraat: uitvoeren	Wegsegment Engerstraat	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		RUP Guldendelle: Ontwikkelen van een ambachtelijke zone aansluitend op het luchthaventerrein. Ontsluiting per fiets en met het openbaar vervoer en de afwikkeling op de N2 vormen een aandachtspunt	Bedrijventerrein Guldengelle	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000 000.00 €	Middel
Gemeente		RUP Kerkhof Meerbeek: sluipverkeer weren ter hoogte van de school. Aangepast parkeerbeleid ontwikkelen	Andere Meerbeek	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	350 000.00 €	Hoog
Gemeente		RUP Ter Gessel: Ontsluiting van een zone met in totaal een 80-tal woningen waarvan 22 op KT	Wijk Ter Gessel	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		RUP Vierhuizenstraat: Ontsluiting van een zone met een 80 (MT) tot 100- 120 tal (LT) sociale en middenklasse woningen	Wijk Vierhuizenstraat	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Schoolpooling: Afspraken maken tussen school en ouders, scholen indien gewenst ondersteunen bij het opzetten van fiets- of voetpoolings	Niet relevant kortenberg	Milieu	KT - max 3 jaar	2 000.00 €	Hoog
Gemeente		Sensibiliseringsplan openbaar vervoer en langzaam verkeer: Opstellen en eventueel vergoeding toekennen voor gebruik openbaar vervoer en langzaam-verkeer gebruik.	Niet relevant Kortenber	Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Strategische langzaam verkeer zones: Bepalen van de strategische langzaam verkeer zones/assen	Gebiedsdekkend Kortenber	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Studie voor aanpak sluijverkeer in functie van de nieuwe wegencategorisering en in het kader van de bovenlokale studie sluijverkeer	Gebiedsdekkend Kortenber	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Uitbouw lokaal fietsroutenetwerk: uitbouwen met aandacht voor veiligheid en gebruiksgemak, rekening houdend met aanbevelingen fietsvademecum	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Uitvoeren van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Gemeente		uniforme bewegwijzering. Opstellen fietsbewegwijzeringsplan	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog
Gemeente		Verbinding Erps met Kwerps: uitbouw fiets- en wandelwegen	Deelgemeente Erps en Kwerps	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Verbinding Meerbeek met Everberg: Herwaarderen van bestaande voetweg V61.	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog
Gemeente		Verbindingen langzaam verkeer creëren tussen station en bedrijvenzones.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	50 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente		Verblijfszone: Verkeer afleiden naar secundaire weg. Aangepaste herinrichting.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Voetwegen toegankelijk maken: Toegankelijk en befietsbaar maken van geselecteerde voetwegen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog
Gemeente		Wijkverbinding Armendaal: Verbinding van wijk Armendaal met de kern van Kortenberg	Wijk Armendaal	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente		Wijkverbinding Vrebos: Verbinding Vrebos met de kern van Everberg	Deelgemeente Vrebos	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog
Gemeente		Wijkverbinding Zonnewoud: Verbinding wijk Zonnewoud met de kern van Kwerps	Wijk Zonnewoud	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	100 000.00 €	Hoog
Gemeente		Woon-werkverkeer eigen personeel: Behouden van fietsvergoeding, ik Kyoto en integrale terugbetaling bij gebruik openbaar vervoer.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Betrokken bedrijven	Woon-werkverkeer bedrijven: Opstellen globaal bedrijfsvervoerplan, overleg met belangrijke bedrijven.	Niet relevant Kortenberg	Milieu	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Betrokken scholen	Opstellen schoolrouteplannen	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	7 000.00 €	Hoog
Gemeente	De Lijn	Derdebetalerssysteem invoeren	Niet relevant Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog
Gemeente	GAMV	Vereersleefbaarheids campagne: Jaarlijks een campagne uitwerken die een hele maand duurt gericht naar een specifieke doelgroep	Niet relevant Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	3 500.00 €	Hoog
Gemeente	Huntsman	Aparte ontsluiting voorzien voor Huntsman: Aparte ontsluiting voorzien	Bedrijventerrein Huntsman	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Politie	Herinrichting Bankstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Bankstraat	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Politie	Herinrichting Haaggatstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Haaggatstraat	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Politie	Herinrichting Karterstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Karterstraat	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Herinrichting Rechtestraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Rechtestraat	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	5 000.00 €	Middel
Gemeente	Politie	Herinrichting Stationstraat: Zwaar vervoer weren en omleiden via Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg	Wegsegment Stationstraat	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	1 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Herinrichting Wijnegemhofstraat: Voorrangsweg, snelheidsremmende maatregelen.	Wegsegment Wijnegemhofstraat	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Politie	Herinrichting Zavelstraat: Ontmoedigen sluijverkeer: inbouwen weerstanden.	Wegsegment Zavelstraat	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Politie	Lokale II-wegen: ontmoedigen sluijverkeer en inbouwen weerstanden	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Politie	Ontmoedigen sluijverkeer in de deekernen	Deelgemeente Meerbeek en Everberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Opstellen van een globaal parkeerbeleid. Sensibiliserings- en handavingsacties. Prioriteir rond scholen en centra.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Parkeerbeleid vrachtwagens: Uitwerken aangepaste reglementering en signalisatie. Aandacht voor laden en lossen.	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	5 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Zone 30: nieuwe afbakening + handhaving	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersleefbaarheid	KT - max 3 jaar	25 000.00 €	Hoog
Gemeente	Politie	Zones beperkt parkeren uitbreiden: Zones voor kortparkeren waar nodig invoeren, bestaande zones behouden en handhaving verzekeren	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	KT - max 3 jaar	3 000.00 €	Hoog

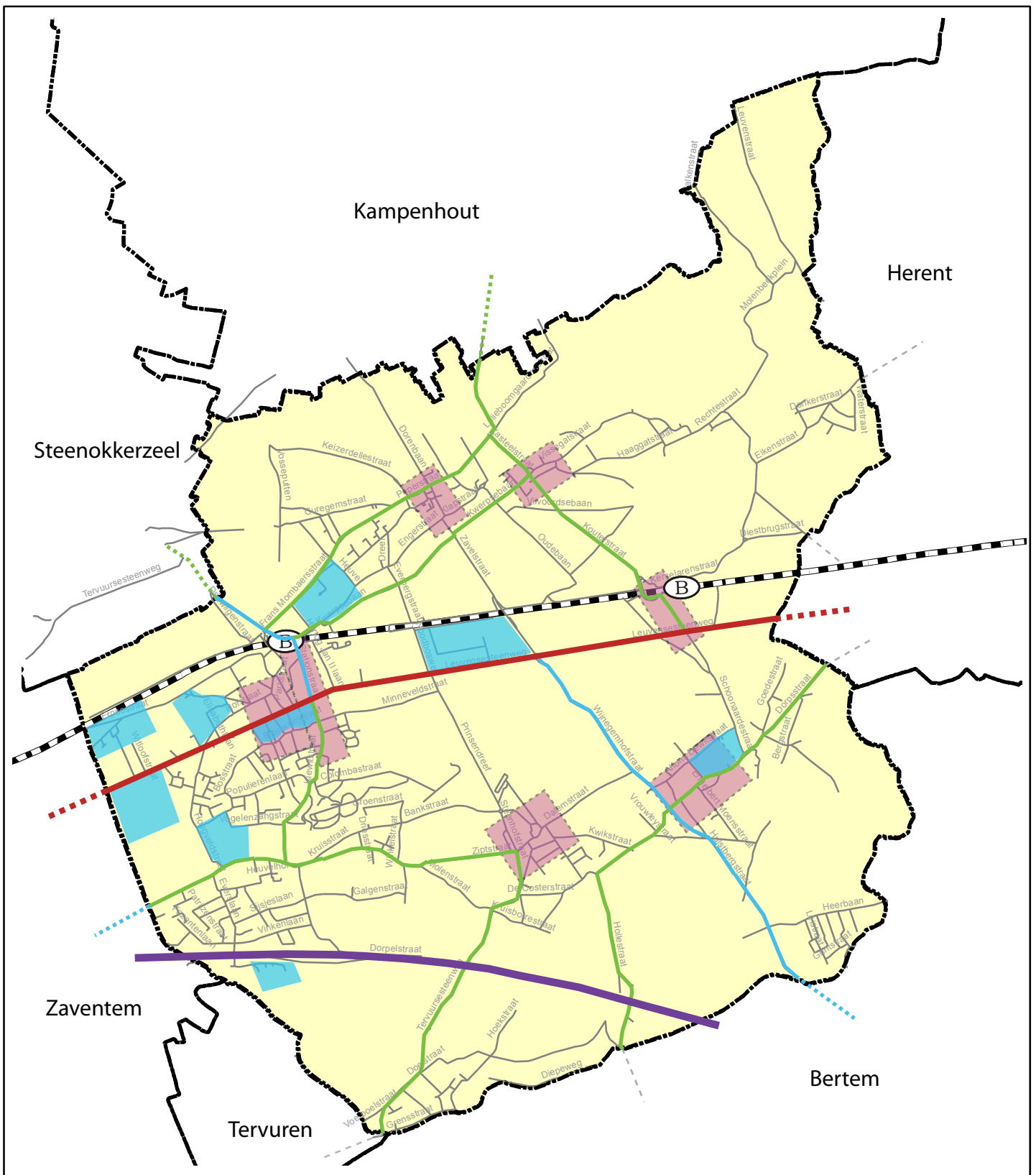
Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Provincie	Verder ontwikkelen en uitbouwen van recreatief fietsroutenetwerk	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF 100m vanaf rotonde met Zavelstraat en gemeentegrens.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: Aanleg fietspaden BFF tussen gemeentegrens en Swartsstraat.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Leuvensesteenweg: aanleg fietspaden BFF tussen Witloofstraat en Prinsendreef	Wegsegment Leuvensesteenweg	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Molenstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Kruisstraat en Ziptstraat.	Wegsegment Molenstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Stationstraat: Aanleg fietspaden BFF.	Wegsegment Stationstraat	Verkeersveiligheid	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Laag

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Gemeente	Provincie Gewest	Aanleg fietspad Zipstraat: Aanleg fietspaden BFF tussen Molenstraat en Annonciadenstraat	Wegsegment Tussen Molenstraat en Annonciadenstraat Zipstraat	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Achterenbergstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Achterenbergstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog
Gemeente	Provincie Gewest	Dorpstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Dorpsstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog
Gemeente	Provincie Gewest	Nederokkerzeelsesteenw eg: Aanleg fietspaden BFF tussen Kasteelstraat en Lelieboomgaardenstraat.	Wegsegment Nederokkerzeelsesteenw eg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	750 000.00 €	Hoog
Gemeente	Provincie Gewest	Studie voor doortrekken van de fietsvoorziening langs de spoorlijn L36 in het kader van het fietsGEN of in het kader van het fietsfonds na wijziging BFF-route	Wegsegment Hoofdroute langs de spoorlijn	Verkeersveiligheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Gemeente	Provincie Gewest	Vogelzangstraat: Onderzoek haalbaarheid van fietsvoorzieningen (beperkt in ruimte)	Wegsegment Vogelzangstraat	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	75 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Lijn		streeklijnen naar de omliggende gemeenten	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Middel
Lijn		Verhogen frequentie Hoofdlijn 358 Brussel - Kortenberg - Leuven buiten de spits van 30 naar 15min.	Wegsegment Leuvensesteenweg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Lijn	Gemeente	Categorisering van de haltes: uitrustingsniveau halte koppelen aan categorisering	Gebiedsdekkend Kortenberg	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
NMBS	De Lijn	Multimodaliteit tussen bus en trein	Gebiedsdekkend Kortenberg	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
NMBS	Gemeente	Carpoolparkings uitbreiden aan stationsomgevingen	Stationsbuurt Kortenberg	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
NMBS	Gemeente	Herinrichting stationomgeving Erps-Kwerps: Creëren van een stationsplein. Uitbouw van het station als aantrekkelijk openbaar domein en een openbaar vervoer knooppunt.	Stationsbuurt stationomgeving Erps-Kwerps	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
NMBS	Gemeente	Herinrichting stationomgeving Kortenberg: Creëren van een verblijfsruimte. Uitbouw van een aantrekkelijk openbaar domein en multimodaal knooppunt.	Stationsbuurt Stationsomgeving Kortenberg	Toegankelijkheid	MLT - 3 tot 6 jaar	0.00 €	Middel
Politie		Handhaving snelheid: Frequente Controles	Gebiedsdekkend Kortenberg	Verkeersveiligheid	KT - max 3 jaar	10 000.00 €	Hoog
Provincie		PRUP Den Tomme: Meewerken aan de besluitvormingsprocedure van de provincie terzake	Andere Den Tomme	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Provincie	Gewest	Verleggen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Verplaatsen van het BFF van Bankstraat - Kruisstraat naar Molenstraat - Ziptstraat	Wegsegment Molenstraat-Zipstraat	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	400 000.00 €	Hoog
Vlaamse gewest		GRUP De Coninck: Opvolging van dit GRUP rond herschikking en beperkte uitbreiding van de bestaande infrastructuur.	Andere De Coninck	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	200 000.00 €	Hoog

Initiatiefnemer	Partners	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Budget	Prioriteit
Vlaamse gewest		GRUP De Grubbe: Opvolging van dit GRUP aangaande de uitbreiding van de jeugdinstelling	Andere De Grubbe	Bereikbaarheid	KT - max 3 jaar	0.00 €	Hoog
Vlaamse gewest		GRUP D'leteren: Tijdelijke parking. Volledige inrichting terrein.	Andere D'leteren	Bereikbaarheid	LT - meer dan 6 jaar	0.00 €	Middel



LEGENDE :

-  Gemeentegrens
-  Station
- Wegencategorisering**
-  Hoofdweg
-  Secundaire III
-  Secundaire III buurgemeente
-  Lokale I
-  Lokale I buurgemeente
-  Lokale II
-  Lokale II buurgemeente
-  Lokale III
-  Lokale III buurgemeente
-  Kern
-  Ruimtelijke ontwikkelingen

MOBILITEITSPLAN KORTENBERG

BELEIDSPLAN

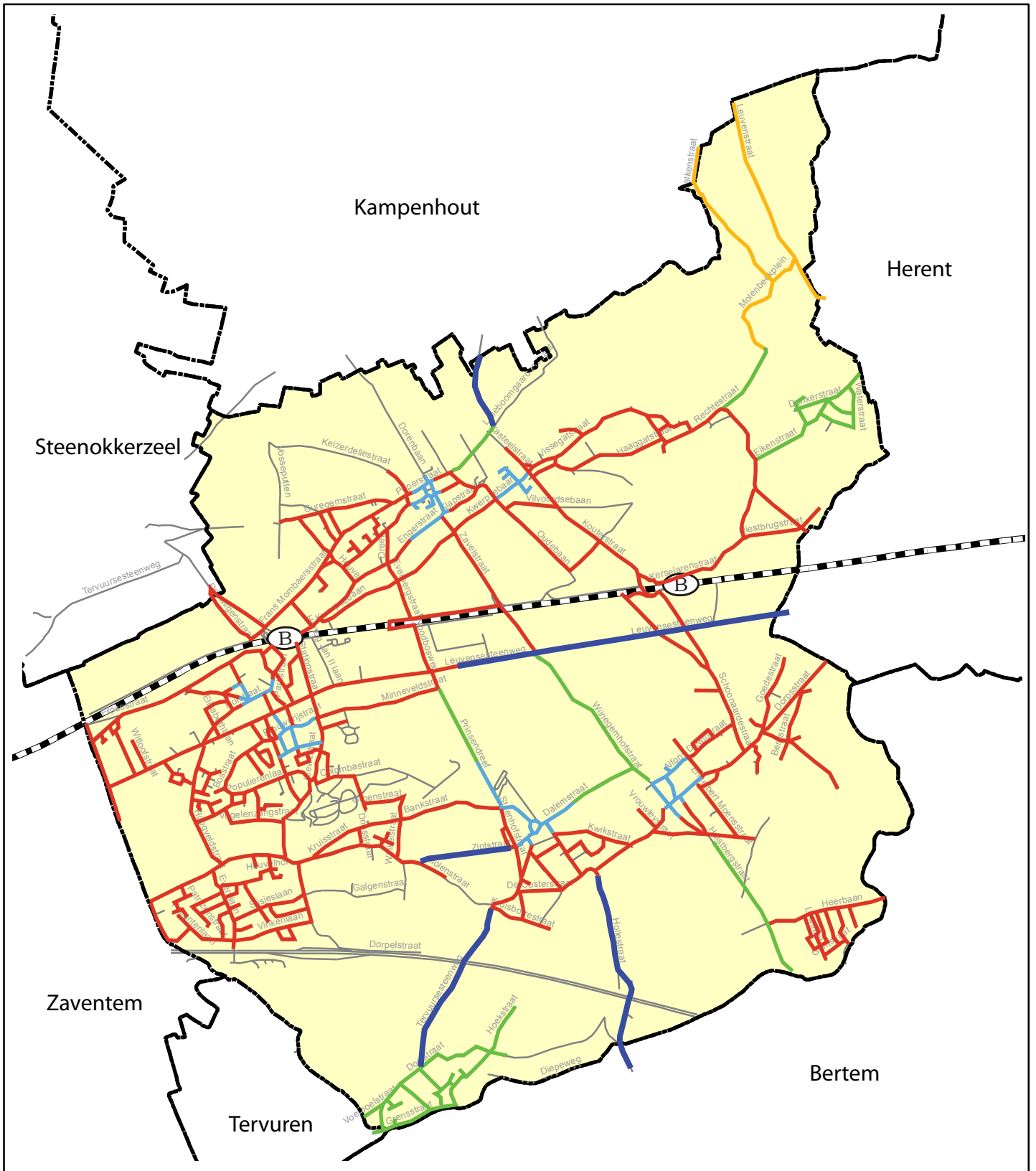
Kaart 1:
nieuwe wegcategorisering

Datum : 01 september 2011








Opdrachtgever : gemeentebestuur Kortenberg

 **SCHAAL : 1:45.000**





LEGENDE :

-  Gemeentegrens
-  Station
- Snelheidszones**
-  30 km/u
-  zone 30
-  zone 50
-  bebouwde kom
-  70 km/u

MOBILITEITSPLAN KORTENBERG

BELEIDSPLAN

Kaart 2:
nieuwe snelheidszones

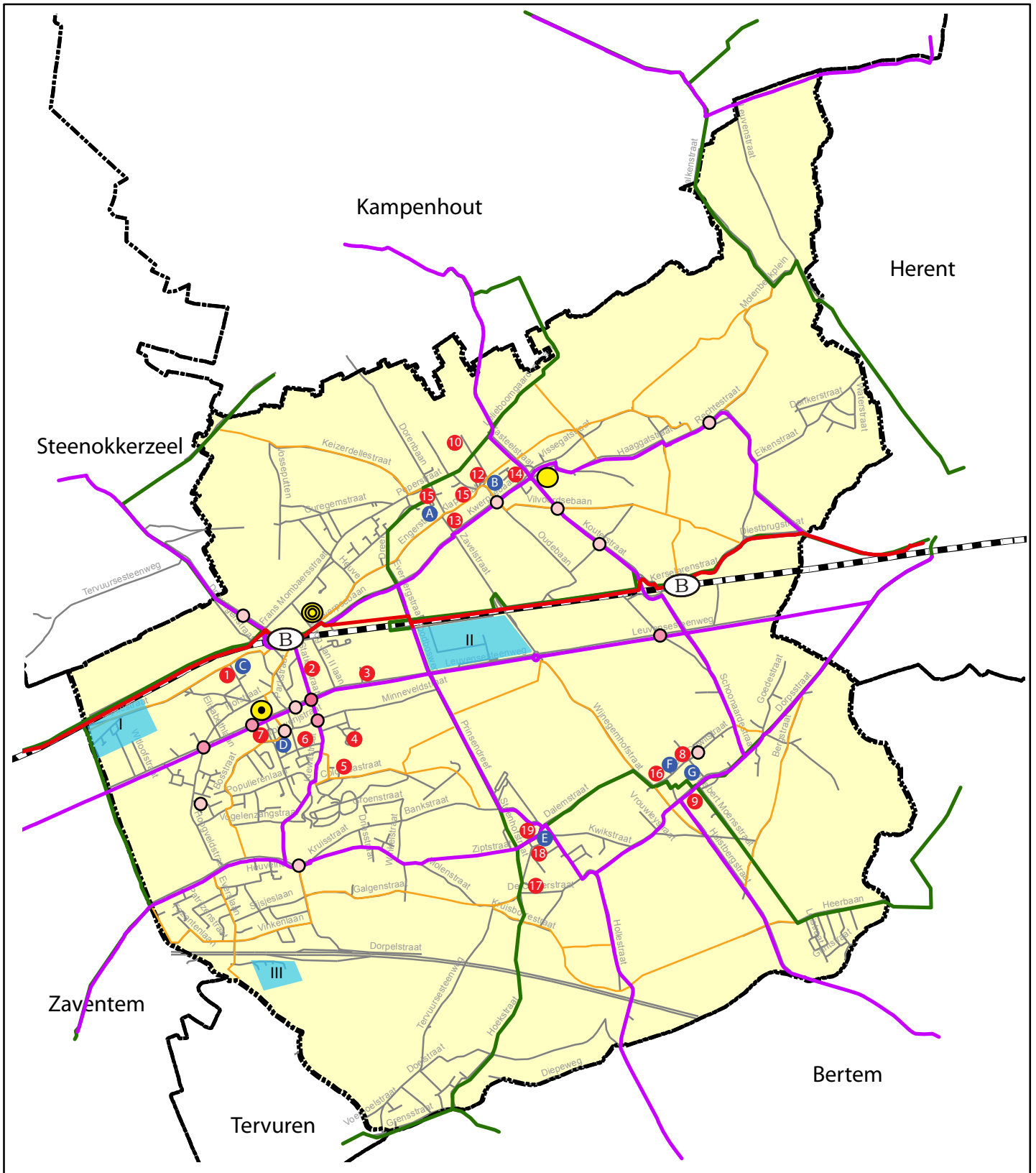
Datum : 1 september 2011

Opdrachtgever : gemeentebestuur Kortenberg



SCHAAL : 1:45.000





LEGENDE :

— Gemeentegrens

(B) Station

Fietsrouten netwerk

Bovenlokaal

— Non-stop hoofdroute

— Functionele fietsroute

— Recreatieve fietsroute

Lokaal

— Lokale fietsroute

⊙ Hoofdh halte met belangrijke overstap

⊙ Hoofdh halte 2 belbussen

⊙ Hoofdh halte De Lijn

(X) Scholen

A. Vrije Basisschool Mater Dei

B. De Klimop

C. Basisschool en Middenschool Hertog Jan

D. De Regenboog

E. De NegenSprong

F. De Boemerang (lager)

G. De Boemerang (kleuter)

Industrieterrijnen

I. Guldendelle

II. D'leteren

III. Huntsman

Ongevallen

⊙ 1

⊙ 2 - 3

⊙ 4 - 6

(X) Attractiepolen

1. begraafplaats

2. post

3. ziekenhuis

4. abdij

5. sporthal - ontmoetingscentrum

6. kerk - ontmoetingscentrum

7. politie - gemeentehuis - parking

8. bibliotheek

9. ontmoetingscentrum

10. begraafplaats

11. sporthal

12. kasteel

13. ontmoetingscentrum

14. kerk

15. kerk

16. kerk - begraafplaats

17. begraafplaats

18. ontmoetingscentrum

19. kerk

MOBILITEITSPLAN KORTENBERG

BELEIDSPAN

**Kaart 3:
wensbeeld fietsroutes**

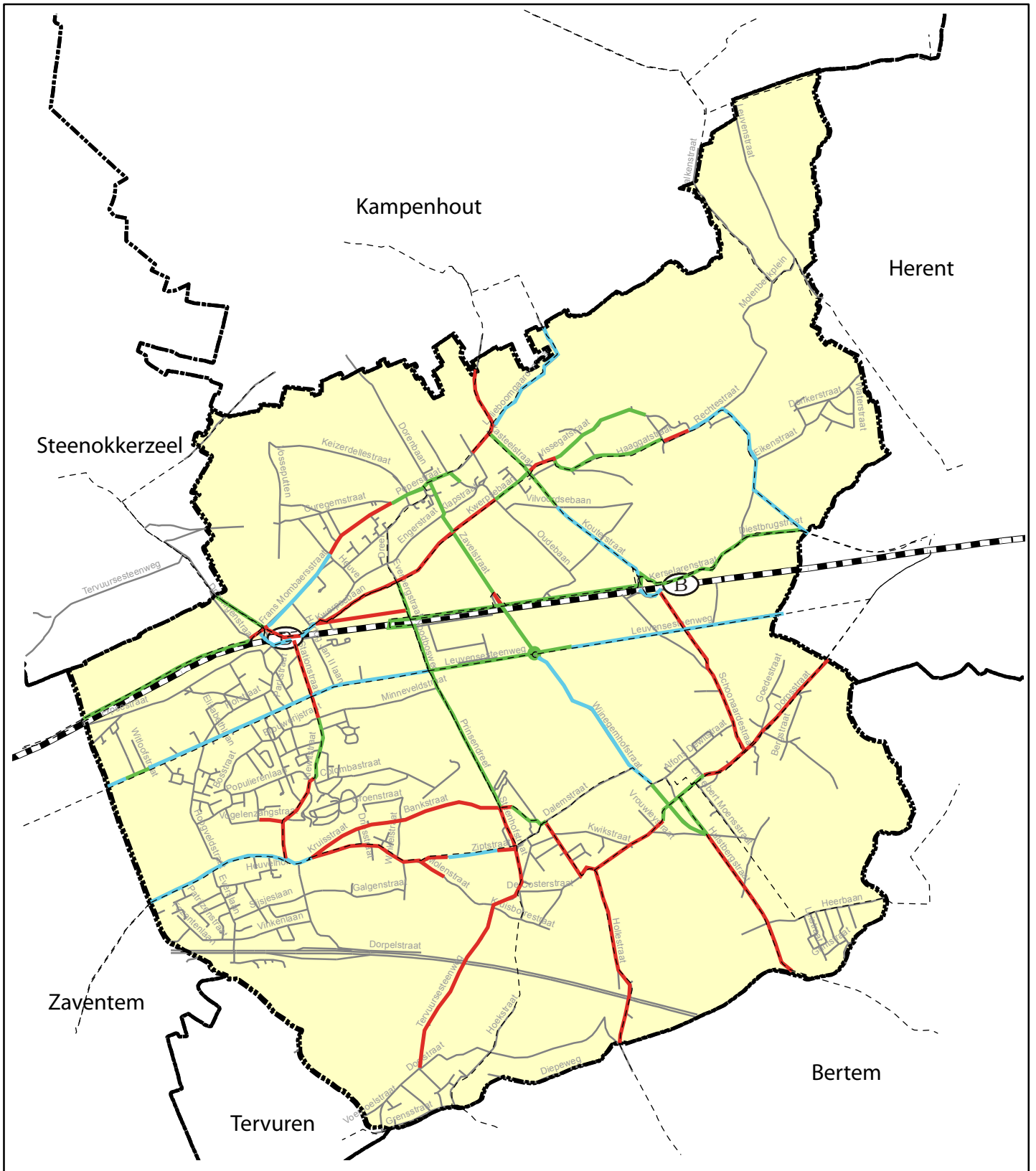
Datum : 1 september 2011

Opdrachtgever : gemeentebestuur Kortenberg



SCHAAL : 1:45.000





LEGENDE :

— Gemeentegrens

ⓑ Station

Stand van zaken fietsroutenetwerk

— geen fietspad

— conform

— fietspad aanwezig maar niet conform volgens fietsvademecum

- - - bovenlokaal fietsroutenetwerk

MOBILITEITSPLAN KORTENBERG

BELEIDSPLAN

Kaart 4:
stand van zaken fietsroutes op
bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Datum : 1 september 2011

Opdrachtgever : gemeentebestuur Kortenberg



SCHAAL : 1:45.000

