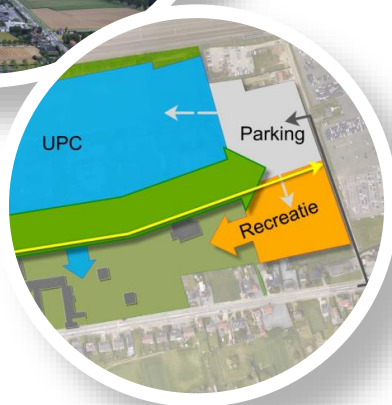




INTERLEUVEN  
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

## Mobiliteitsstudie Ruimtelijk uitvoeringsplan Noodbosweg



Elektronisch ondertekend op  
30/05/2022 door Leen Ceuppens,  
algemeen directeur

Elektronisch ondertekend op  
27/05/2022 door Alexandra Thienpont,  
burgemeester

Adviesverlening en begeleiding  
Omgeving/Mobiliteit

Mei 2022

voluit leven  
**KORTENBERG**

DEFINITIEF VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD IN DE ZITTING VAN 2 SEPTEMBER 2024

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord lacameh  
Leen Ceuppens de algemeen directeur, Ann Van de Casteele de voorzitter,

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 1 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord likyvej

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 1 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord soloki

## INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING .....	5
2. PROJECTKENMERKEN .....	6
2.1. Situering .....	6
2.2. Afbakening onderzoeksgebied .....	8
3. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT .....	14
3.1. Ruimtelijke planningscontext .....	14
3.2. Verkeerskundige planningscontext .....	23
3.3. Overige beleidsplannen .....	38
4. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL .....	43
4.1. Stappers .....	43
4.2. Trappers .....	47
4.3. Openbaar vervoer .....	51
4.4. Privaat vervoer .....	55
4.5. Theoretische wegcapaciteit .....	56
4.6. Bestaande wegintensiteiten .....	57
4.7. Knelpunten .....	61
5. MOBILITEITSPROFIEL .....	63
5.1. Bezoekers .....	63
5.2. Werknemers .....	65
5.3. Verkeersgeneratie .....	65
5.4. Parkeerbehoefte .....	70
6. MOBILITEITSEFFECTEN .....	76
6.1. Bereikbaarheid .....	76
6.2. Parkeerdruk .....	77
6.3. Verkeersgeneratie .....	78
6.4. Oversteekbaarheid .....	81
6.5. Verkeersveiligheid .....	82
6.6. Verkeersleefbaarheid .....	82
7. VERKEERSTECHNISCHE EN FLANKERENDE MAATREGELEN .....	83
8. SAMENWERKING MET UPC .....	85
9. BESLUIT .....	86
BIJLAGEN .....	87
1. Bezoekersaantallen programma korte termijn .....	87
2. Bezoekersaantallen programma middellange termijn .....	94

## FIGUREN

Figuur 1: Situering gemeente Kortenberg op bovenlokaal niveau (bron: Geopunt). .....	6
Figuur 2: Situering van het plangebied binnen de gemeente Kortenberg.....	7
Figuur 3: Situering plangebied. ....	8
Figuur 4: Situering plansite met ontsluitingswegen (bron: Geopunt). ....	9
Figuur 5: Snelheidsregimes studiegebied (bron: Geopunt, 2018).....	10
Figuur 6: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (bron: Provincie Vlaams-Brabant). ....	11
Figuur 7: Openbaar vervoer (bron: Provincie Vlaams-Brabant).....	13
Figuur 8: Bestaande verkeersstructuur (bron: ruimtelijk structuurplan Kortenberg). ....	18
Figuur 9: Wegen in Kortenberg (bron: Omgevingsanalyse, 2015). ....	20
Figuur 10: Voorstel profielopbouw voor verschillende wegentypes (bron: Omgevingsanalyse, 2015). ....	21
Figuur 11: Voorstel trage wegennetwerk (bron: Omgevingsanalyse, 2015). ....	22
Figuur 12: Schema OV-plan voor de gemeente Kortenberg VVR Leuven (bron: VVR Leuven). .....	26
Figuur 13: Wensbeeld BFF (paars: functionele fietsroutes, rood: fietssnelweg) (bron: Geoloket Vlaams-Brabant, 2021). ....	29
Figuur 14: Vrachtroutes in Kortenberg (bron: Zwaarvervoerplan, 2016). ....	35
Figuur 15: Voorstel routes en haltes voor openbaar vervoer (bron: zwaarvervoerplan, 2016). .....	36
Figuur 16: Uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen (1841). ....	37
Figuur 17: Rooilijnplan N2 – Noodbosweg (1958) (bron: AWV). ....	38
Figuur 18: Concept masterplan UPC. ....	41
Figuur 19: Bushaltes langsheen de N2 (bron: Geopunt). ....	44
Figuur 20: Looproutes naar station (oranje: Hertog Jan II laan, groen: fietssnelweg) (bron: Geopunt). ....	44
Figuur 21: Voetpaden in de Hertog Jan II laan (bron: Google streetview, 2020) . ....	45
Figuur 22: Oversteekplaats Noodbosweg. ....	46
Figuur 23: Oversteek Prinsendreef (bron: Google Streetview, 2010). ....	46
Figuur 24: Realisatiegraad BFF (bron: Provincie Vlaams-Brabant, 2021).....	48
Figuur 25: Groene mountainbikeroute te Kortenberg (bron: Sport Vlaanderen, 2021). ....	49
Figuur 26: Vrijliggende fietspaden langsheen de N2. ....	50
Figuur 27: Fietspaden langsheen N2 richting Kortenberg-centrum (bron: Google Streetview, 2021). ....	51
Figuur 28: Situering bushaltes langsheen N2 (bron: Geopunt). ....	52
Figuur 29: OV-plan voor de gemeente Kortenberg VVR Leuven (bron: VVR Leuven). ....	53
Figuur 30: Bushaltes langsheen de N2.....	54
Figuur 31: Busstrook langsheen de N2. ....	55
Figuur 32: Snelheidsregimes studiegebied (bron: Geopunt, 2018). ....	56
Figuur 33: Kruispunttelling uitgevoerd op zaterdag van 14u tot 15u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).....	59
Figuur 34: Kruispunttelling uitgevoerd op zaterdag van 15u tot 16u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).....	59
Figuur 35: Kruispunttelling uitgevoerd op woensdag van 17u tot 18u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).....	60
Figuur 36: Samenstelling kruispunt uit verschillende verkeerstellingen uit 2019 (bron: AWV, PZ Herko). ....	61
Figuur 37: Verkeerssituatie kruispunt (bron: Geopunt). ....	62

Figuur 38: Modal shift voor ontspanning, sport en cultuur (Bron: OVG 5.4, 2020). .....	64
Figuur 39: Verkeersbord F111. ....	83
Figuur 40: Opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) (Bron: Fietsberaad Vlaanderen, 2020). .....	84

## TABELLEN

Tabel 1: Overzicht ondergrenzen opmaak MOBER (bron: Vlaamse overheid, 2018). ....	5
Tabel 2: Theoretische wegcapaciteit per wegcategorie (bron: Mobiliteitsacademie). ....	57
Tabel 3: Mobiliteitsprofiel bezoeker recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma korte termijn). ....	65
Tabel 4: Spreiding van de verkeersgeneratie voor recreatie- en sportinfrastructuur volgens cijfergegevens sportdienst Kortenberg (aantal autobewegingen per uur) (programma korte termijn). ....	66
Tabel 5: Mobiliteitsprofiel werknemers recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma korte termijn). ....	67
Tabel 6: Mobiliteitsprofiel bezoeker recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma middellange termijn). ....	68
Tabel 7: Spreiding van de verkeersgeneratie voor recreatie- en sportinfrastructuur volgens cijfergegevens sportdienst Kortenberg (aantal autobewegingen per uur) (programma middellange termijn). ....	69
Tabel 8: Mobiliteitsprofiel werknemers recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma middellange termijn). ....	70
Tabel 9: Totale parkeerbehoefte per uur (programma korte termijn). ....	72
Tabel 10: Totale parkeerbehoefte per uur (programma middellange termijn). ....	74
Tabel 11: Verkeersgeneratie (programma korte termijn). ....	79
Tabel 12: Verkeersgeneratie (programma middellange termijn). ....	80

## 1. INLEIDING

De mobiliteitsstudie wordt opgemaakt aangezien er geschat wordt dat de mobiliteitsgenererende activiteiten van het ruimtelijk project zodanig zijn dat ze een bepalende invloed zullen hebben op de omgeving.

Voor de opmaak van een mobiliteitseffectenstudie (MOBER) werden er grenswaarden vastgesteld in het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015. In het besluit wordt bepaald dat een MOBER moet worden toegevoegd aan aanvragen voor projecten die voldoen aan één of meer van volgende grenswaarden:

- het bouwen van 250 wooneenheden of meer;
- het bouwen van gebouwen of gebouwcomplexen voor handel, horeca, kantoren en/of diensten met een totale brutovloeroppervlakte van 7.500 m<sup>2</sup> of meer;
- het bouwen van gebouwen of gebouwcomplexen voor industrie, KMO en/of ambacht met een totale brutovloeroppervlakte van 15.000 m<sup>2</sup> of meer;
- het aanleggen van 200 parkeerplaatsen of meer.

De opmaak van deze mobiliteitsstudie Recreatie Noodbosweg kadert binnen de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Sportinfrastructuur Noodbosweg in opdracht van de gemeente Kortenberg. Dit RUP voorziet een bestemmingswijziging voor het projectgebied. Het plangebied is immers gelegen in een gewestelijk RUP en aangeduid als parkeerterrein van het bedrijf D'Ieteren. Het RUP Sportinfrastructuur Noodbosweg wil het planologisch kader aanpassen waardoor de oprichting van sport- en recreatieinfrastructuur in het plangebied gerealiseerd kan worden. Er wordt beoogd om synergiën met het naburig gelegen Universitair Psychiatrisch Centrum (UPC) aan te gaan wat betreft het gebruik van de sport-, recreatie- en parkeerinfrastructuur.

Om de mobiliteitsimpact van het RUP te bepalen, werden de mobiliteitsgenererende activiteiten ingeschat en getoetst aan de grenswaarden van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015. Hoewel de grenswaarden niet worden overschreden, is het aangewezen om de mobiliteitsimpact van het RUP te onderzoeken, doch wordt er geen volledige MOBER opgemaakt.

**Tabel 1: Overzicht ondergrenzen opmaak MOBER (bron: Vlaamse overheid, 2018).**

Functie	Ondergrens	RUP recreatie
Woonfunctie	250 wooneenheden	/
Handel, horeca, kantoren en diensten	7.500 m <sup>2</sup> bvo	/
Industrie, KMO en ambacht	15.000 m <sup>2</sup> bvo	/
Parkeerplaatsen	200 parkeerplaatsen	± 100 parkeerplaatsen (parkeerbehoefte)

Mobiliteitsstudie RUP Recreatie Noodbosweg – mei 2022

IL – Adviesverlening en begeleiding – Omgeving/Mobiliteit

5/100

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord **lacameh**

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 5 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord **likyvej**

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 5 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord **soloki**

## 2. PROJECTKENMERKEN

---

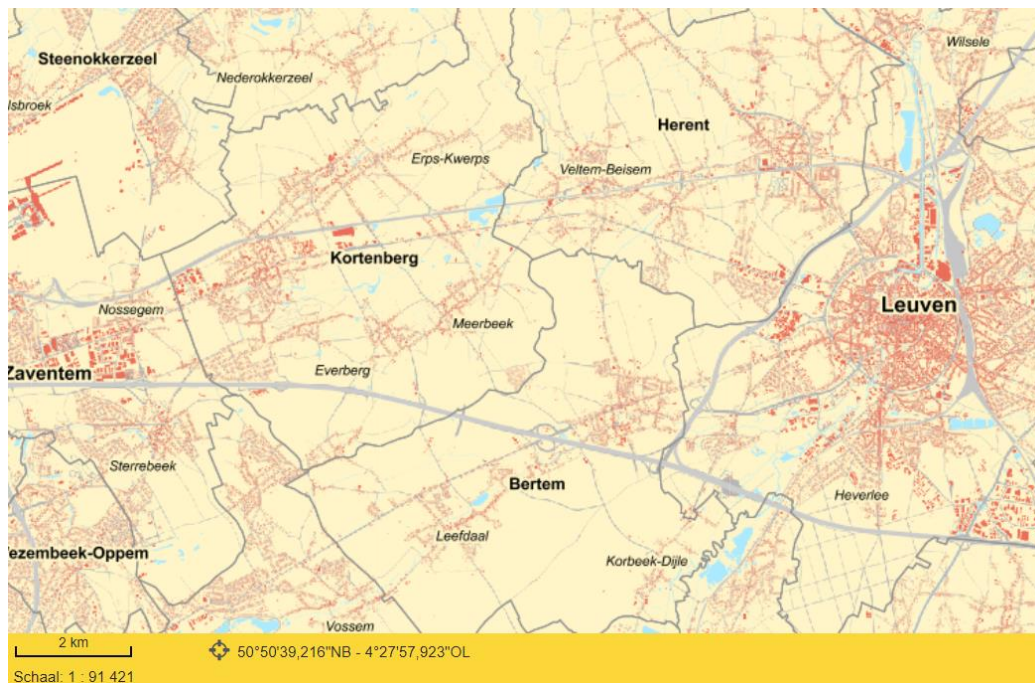
### 2.1. Situering

---

#### 2.1.1. Gemeente Kortenberg

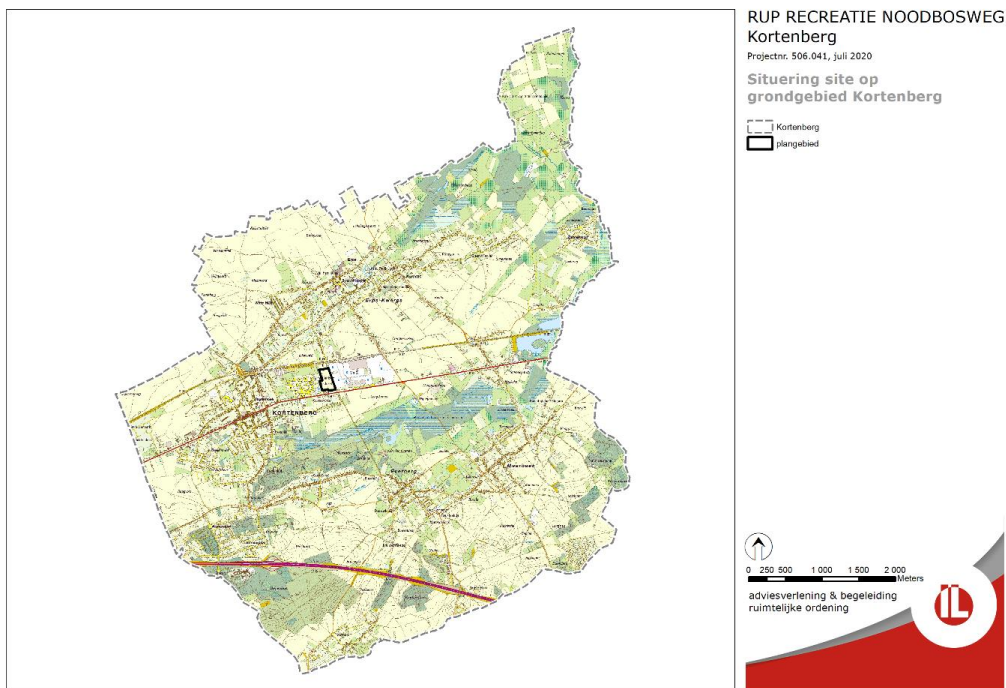
---

De gemeente Kortenberg behoort tot de provincie Vlaams-Brabant en bevat naast het hoofddorp Kortenberg ook nog de deelgemeenten Erps-Kwerps, Everberg en Meerbeek. Het RUP, waarvoor deze mobiliteitsstudie wordt opgemaakt, bevindt zich in het hoofddorp Kortenberg.



**Figuur 1: Situering gemeente Kortenberg op bovenlokaal niveau (bron: Geopunt).**

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

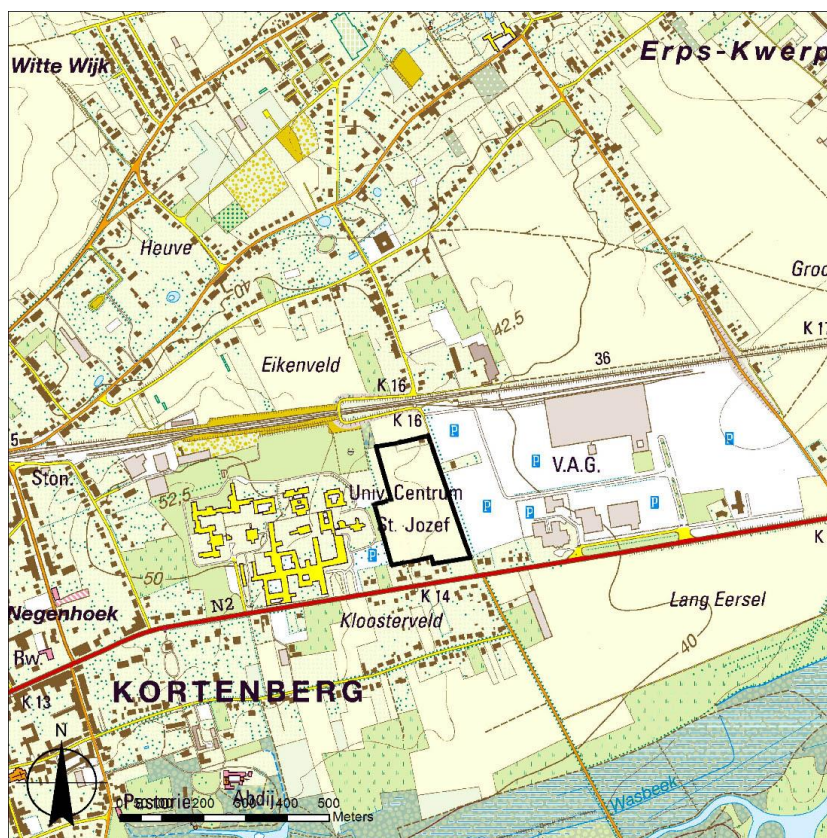


**Figuur 2: Situering van het plangebied binnen de gemeente Kortenberg.**

### 2.1.2. RUP recreatie Noodbosweg

De gemeente wil ruimte creëren voor een nieuwe lokale sportcampus. Op korte termijn moet ruimte gecreëerd worden voor de herlokalisatie van tennisterreinen en een bijkomende sporthal. Op halflange termijn is er behoefte aan bijkomende sportinfrastructuur. De capaciteit van de bestaande infrastructuur voldoet niet langer aan de lokale behoefte. Het bundelen van nieuwe infrastructuur zal leiden tot het optimaliseren van het beheer, het verhogen van de aantrekkelijkheid en het stimuleren van alternatieven voor het autogebruik.

De nieuwe sportinfrastructuur wordt gepland op een site, gelegen in de Noodbosweg, tussen het bedrijf D'Ieteren, de campus van het Universitair Psychiatrisch Centrum, het recyclagepark en het bedrijf Spelier/Bang & Olufsen. Ten noorden van de site loopt de spoorverbinding Leuven-Brussel, ten zuiden de N2 (Leuven-Brussel).



**Figuur 3: Situering plangebied.**

De gemeente streeft naar een optimale synergie met de geplande herontwikkeling van het aanpalend psychiatrisch ziekenhuis. Het parkeerterrein en de sportinfrastructuur kunnen gedeeld gebruikt worden.

Deze sportcampus kan niet vergund worden op basis van het bestaand planologisch kader. De bestemming moet aangepast worden. Het plangebied is immers gelegen in een gewestelijk RUP en aangeduid als parkeerterrein voor het bedrijf D'Ieteren. Deze bestemming is evenwel achterhaald. Het bedrijf D'Ieteren heeft een parkeerterrein ingericht ten oosten van de Zavelstraat.

Het RUP wil het planologisch kader aanpassen waardoor bovenstaande doelstellingen gerealiseerd kunnen worden. De bestemming wordt bepaald door de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en de kadastrale percelen.

## **2.2. Afbakening onderzoeksgebied**

Het plangebied van het RUP Recreatie Noodbosweg situeert zich in het centrum van de gemeente, in het hoofddorp Kortenberg, en grenst aan de kern Erps-Kwerps. De ruimtelijke situering wordt bepaald door de twee lijninfrastructuren (spoorweg Leuven-Brussel en de N2).



De site is gevat tussen het UPC en het regionaal bedrijventerrein D'Ieteren. In het noorden grenst het aan het recyclagepark en in het zuiden net niet aan de Leuvensesteenweg. Het gebied wordt ontsloten door de Noodbosweg.



**Figuur 4: Situering plansite met ontsluitingswegen (bron: Geopunt).**

De plansite en omgeving worden bepaald door grootschalige bovenlokale functies (psychiatrisch ziekenhuis en bedrijventerrein D'Ieteren). Het gebied is een niet-ontwikkelde zone tussen deze twee vestigingen.

Het plangebied wordt ontsloten door de Noodbosweg, dewelke aansluit op de N2. Het kruispunt Leuvensesteenweg-Noodbosweg wordt geregeld door verkeerslichten. De Leuvensesteenweg is, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, een secundaire weg van categorie III. Secundaire-III-wegen hadden oorspronkelijk een verbindende functie op Vlaams niveau als "steenweg". Deze functie werd later door de autosnelweg (hoofdweg) overgenomen. Momenteel heeft de weg een verbindings- en verzamel functie op (boven)lokaal niveau en vaak ook een toeganggevende functie voor de diverse activiteiten die langsheen de weg gelokaliseerd zijn.

De Noodbosweg wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Kortenberg geclassificeerd als een lokale weg type III (erftoegangsweg). Een lokale weg type III heeft als hoofdfunctie het 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen'. Enkel bestemmingsverkeer hoort thuis op deze weg, het overige verkeer wordt geweerd.

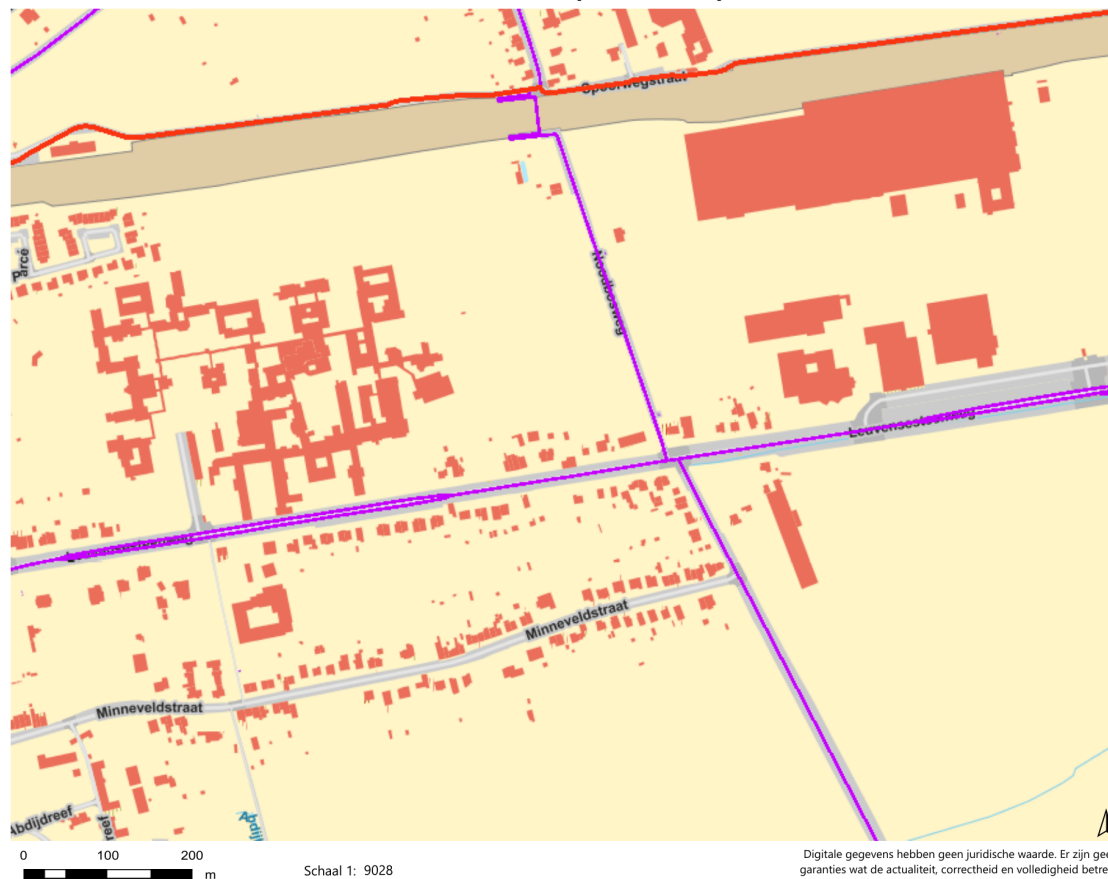
Op de Noodbosweg geldt een snelheidsregime van maximum 50 km/u. De Prinsendreef en de N2, ten westen van het kruispunt, hanteren hetzelfde snelheidsregime. Op de N2, ten oosten van het kruispunt, is een snelheidsregime van maximaal 70 km/u van toepassing. Op onderstaande kaart (Figuur 5) zijn de verschillende snelheidsregimes die in het studiegebied van toepassing zijn, aangeduid.



**Figuur 5: Snelheidsregimes studiegebied (bron: Geopunt, 2018).**

De Noodbosweg maakt deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) (Figuur 6), maar niet van het gewest Bovenlokaal Recreatief Fietsroutenetwerk (BRF). De Noodbosweg vormt een aanrijroute naar de fietssnelweg F3, gelegen aan de overkant van de spoorweg. Deze ontsluiting is beperkt tot voetgangers en fietsers.

## Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (wensbeeld)



VLAAMS-  
BRABANT

### Legende

#### Mobiliteit

Wensbeeld Bovenlokaal Functioneel

Fietsroutenetwerk (BFF) - Fietsnelweg



Wensbeeld Bovenlokaal Functioneel

Fietsroutenetwerk (BFF) - Functionele fietsroute



#### Grenzen

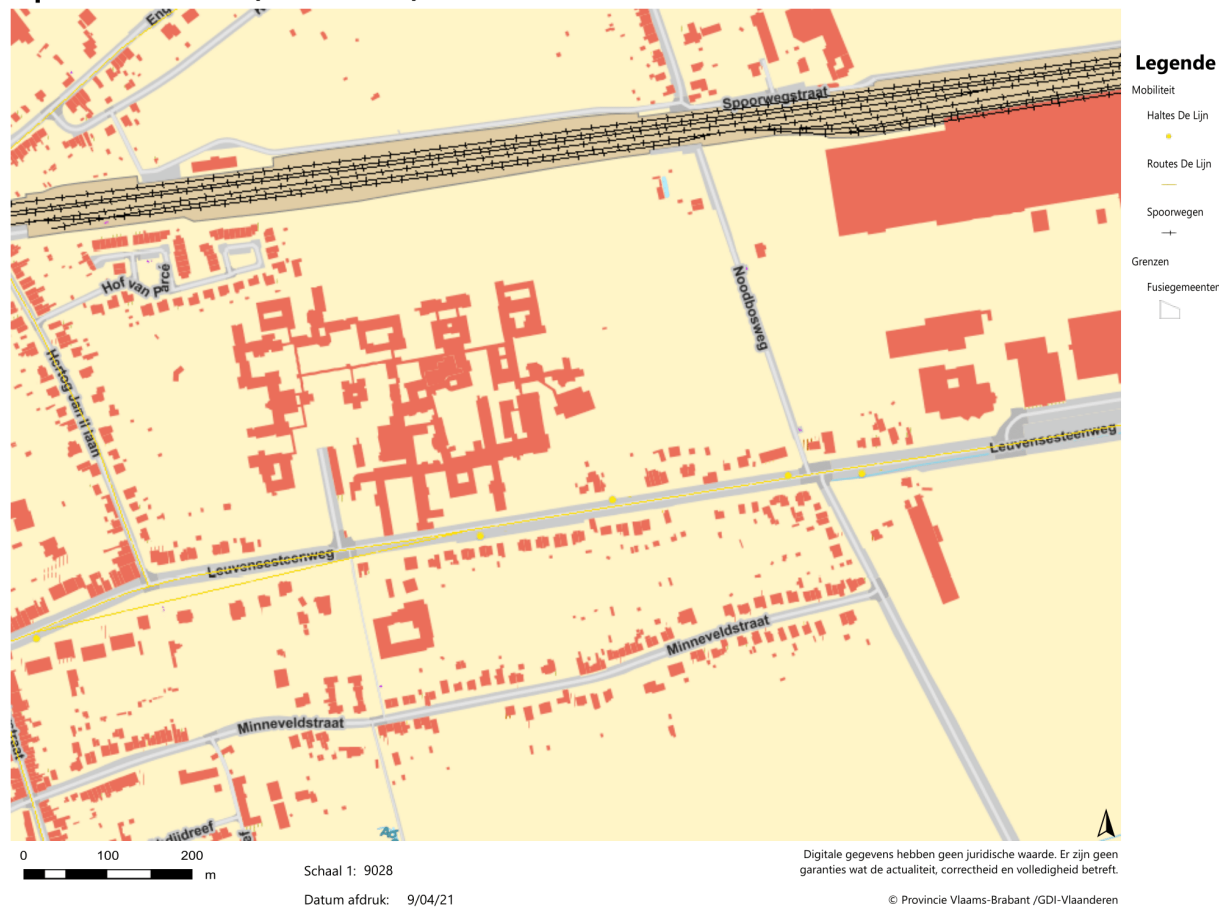
Fusiegemeenten



**Figuur 6: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (bron: Provincie Vlaams-Brabant).**

Het plangebied is vlak naast de spoorverbinding Leuven-Brussel en op 1,5 km van het treinstation Kortenberg gelegen (Figuur 7). De bereikbaarheid van de plansite ten opzichte van het treinstation wordt verderop in dit rapport bij het bereikbaarheidsprofiel besproken (pagina 43 e.v.).

## Openbaar vervoer (trein en bus)



**Figuur 7: Openbaar vervoer (bron: Provincie Vlaams-Brabant).**

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord *lacameh*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 13 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord *likyvej*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 13 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord *soloki*

### 3. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT

---

#### 3.1. Ruimtelijke planningscontext

---

##### 3.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

---

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

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

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

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

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

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

Een duurzame mobiliteit vraagt ook een bijsturing vanuit het domein van de ruimtelijke ordening. Naast de bereikbaarheid spelen ook de verkeersleefbaarheid en -veiligheid een belangrijke rol. Om dit te kunnen nastreven brengt het RSV een hiërarchie aan in het wegennet, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen internationale autosnelwegen (de zogenaamde hoofdwegen), primaire, secundaire en lokale wegen. In het RSV worden de hoofd- en primaire

wegen benoemd. Op het grondgebied van Kortenberg bevindt zich de hoofdweg E40. Er bevinden zich geen op- en afritten op het grondgebied van de gemeente. De secundaire wegen worden provinciaal gecategoriseerd en lokale wegen worden door de gemeente ingedeeld.

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

Een duurzaam mobiliteitsbeleid richt zich bijgevolg op:

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

### 3.1.2. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

---

Parallel aan de verdere uitvoering van het RSV bereidt de Vlaamse Regering sinds 2011 een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) voor. Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het BRV goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voornamelijk beleidsalternatieven op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

De volgende strategische doelstellingen worden in het BRV beschreven:

- verminderen van het bijkomend ruimtebeslag;
- Vlaanderen inbedden in de Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken, zodat het internationaal concurrentieel blijft;
- de ruimte in Vlaanderen biedt een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen, zodat iedereen goed kan leven;
- woon- en werkplekken concentreren rond collectieve vervoersknopen en voorzieningen;
- Vlaanderen heeft een robuuste open ruimte voor voedselproductie en biodiversiteit nu en in de toekomst te verzekeren;
- een klimaatbestendige en leefbare ruimte d.m.v. een netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de bebouwde en open ruimte.

Deze vernieuwde ruimte kan er enkel komen door samenwerking en geïntegreerde gebiedsontwikkeling.

### 3.1.3. Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

---

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant<sup>1</sup> is onder meer belangrijk omwille van de vastlegging van de secundaire wegen I, II en III. Criteria bij deze selectie vormen de functionele aspecten verbinden, verzamelen en toegang geven. Ook verkeersveiligheid en –bereikbaarheid zijn sleutelwoorden in de selectie.

De provincie wenst de mobiliteit in Vlaams-Brabant beter te beheersen door het versterken van alternatieven voor het wegverkeer zoals openbaar en/of collectief vervoer. Globaal wordt gestreefd naar een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, sociale en ecologische componenten ten volle worden onderkend. Multimodaliteit (versterken van alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer), intermodaliteit (mogelijk maken om vlot over te stappen tussen de verschillende vervoerswijzen), gelaagde netwerken (onderscheiden van deelsystemen specifiek voor een bepaalde vervoersfunctie of deelmarkt), compartimentering en landschappelijke inpassing van lijninfrastructuren zijn hierbij cruciale principes.

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

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

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

### 3.1.4. Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

---

Sinds 2014 bereidt de provincie een grondige herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant voor. Een eerste tussenstap hierbij was de opmaak en goedkeuring van de Visienota Ruimte in 2018. In 2019 werd een conceptnota gepubliceerd, waarin de krachtlijnen en ruimtelijke principes beschreven staan die de komende jaren richting zullen geven aan het ruimtelijk beleid. De vernieuwing van het beleid focust op drie sporen:

1. ruimtelijke ontwikkelingen sturen binnen een performant mobiliteitsnetwerk:

---

<sup>1</sup> Provincie Vlaams-Brabant, Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, definitieve vaststelling door de provincieraad op 11 mei 2004 en goedgekeurd door de Vlaamse regering op 7 oktober 2004 + herziening (addendum d.d. 5 maart 2012).



zoeken naar een manier om nieuwe ontwikkelingen maximaal op te vangen binnen gebieden die nu of in de toekomst verzekerd zijn van een goede, hoogwaardige openbare vervoersontsluiting.

2. het uitwerken van een ruimtelijk-economische agenda voor de provincie:

onderzoek voeren naar noden voor nieuwe bedrijventerreinen en reconversie- en optimalisatieprojecten voor bestaande bedrijventerreinen.

3. de ruimtelijke vertaling van het provinciaal klimaatplan:

een globale oplossingsstrategie om voor de verschillende energievormen (wind, zon, warmte, water, biomassa, ...) de nodige ruimte te voorzien binnen onze provincie is nodig.

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

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

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

### 3.1.5. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

---

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)<sup>2</sup> van Kortenberg is een beleidsplan waarin, in grote lijnen, de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente worden gestuurd. In samenhang met de opstelling van het GRS werd er in 2000 een mobiliteitsplan opgemaakt. Dit plan werd in 2012 geüpdatet. Deze aspecten worden besproken in het hoofdstuk '*Mobiliteitsplan Kortenberg*' (pag. 29). Momenteel (2021-2022) wordt het mobiliteitsplan opnieuw herzien.

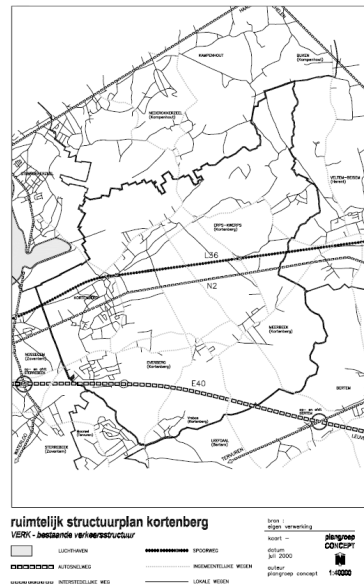
Het GRS focust op de centrale ligging van Kortenberg tussen Leuven en Brussel en de grote hoeveelheden doorgaand verkeer dat dit met zich meebrengt. De grootste verkeersstromen

---

<sup>2</sup> GRS Kortenberg, definitief vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 7 juni 2004 en goedgekeurd door de deputatie d.d. 17 augustus 2004.

worden verwerkt door de autosnelweg E40, gevolgd door de gewestweg N2, die fungeert als belangrijke verbindingsweg tussen Leuven en Brussel. Door deze belangrijke functie als verbindingsweg ondervindt de N2 hoge verkeersintensiteiten. Het is net deze hoge belastingsgraad die ervoor gezorgd heeft dat er in de loop der tijd verschillende sluiproutes zijn ontstaan binnen de gemeente Kortenberg.

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



**Figuur 8: Bestaande verkeersstructuur (bron: ruimtelijk structuurplan Kortenberg).**

Binnen het GRS worden enkele problemen/knelpunten en kwaliteiten/potenties van het verkeer en de verkeersafhandeling in de gemeente beschreven. Het hoofdknelpunt m.b.t. verkeer in de gemeente wordt als volgt omschreven: "Het verkeer verloopt minder vlot en tast de leefomgeving en de leefbaarheid aan in de kernen". Dit hoofdknelpunt wordt opgesplitst in verschillende, kleinere, problemen die elk een eigen aanpak verdienen:

- de snelheid ligt zeker te hoog in de kernen;
- de huidige verkeersingrepen zijn te incrementeel gepland en bieden weinig bescherming voor de zwakke weggebruiker;
- het aantal voet- en zeker fietsroutes is beperkt in de gemeente;
- een onduidelijke categorisering van het wegennet leidt tot sluihverkeer, verkeerde ontsluitingswegen, overlast in bepaalde woongebieden;
- de gewestweg en de Stationstraat zijn in het centrum onveilig voor fietsers en voetgangers en buiten de spits wordt er snel gereden;
- in de dorpskernen is het evenwicht tussen parkeren en openbaar domein zoek en wordt wild geparkeerd op piekmomenten;

- de kruispunten zijn onduidelijk wat betreft profiel en herkenbaarheid;
- de ontsluiting van D'Ieteren levert problemen op aan de gewestweg.
- de intergemeentelijke verbindingswegen zijn onvoldoende uitgerust voor deze taak en meestal autogericht aangelegd waardoor fietsers het moeilijk hebben gebruik te maken van deze routes;
- er is een lage frequentie van bediening van het spoorwegverkeer en busbediening.
- de autosnelweg veroorzaakt lawaaioverlast zeker in de wijk Armendaal en de luchthaven geeft lawaaihinder in Erps-Kwerps;
- het ontwerp van de NMBS voor de stationsomgeving beperkt de mogelijkheden voor het gebruik van deze ruimte;
- overheersing, op bepaalde plaatsen en zeker voor wat de gewestweg betreft, van de verkeersoppervlakte ten nadele van de leef- en bebouwde ruimte;
- I.C.I. HUNTSMAN genereert een verkeersleefbaarheids- en veiligheidsprobleem;
- doorstroming van het openbaar vervoer tijdens de spits komt in het gedrang;
- het openbaar domein wordt bij herinrichting niet altijd kwalitatief benaderd.

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

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

### 3.1.6. Omgevingsanalyse Kortenberg

---

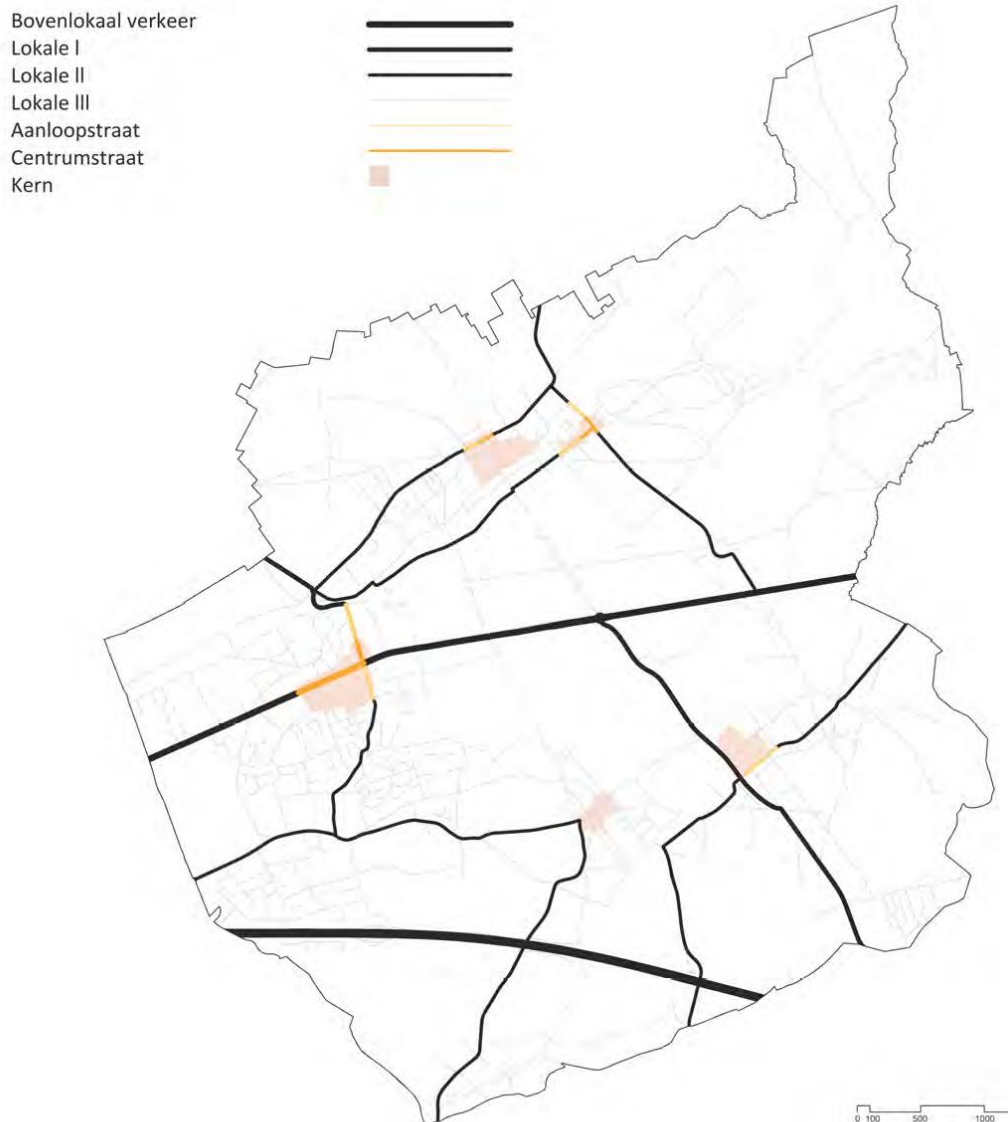
De omgevingsanalyse voor het grondgebied van de gemeente Kortenberg werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 29 juni 2015. De bedoeling van deze analyse was om de 'toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente in goede banen te leiden en te kaderen binnen een duidelijke toekomstvisie'.

Binnen deze omgevingsanalyse worden vier verschillende krachtlijnen geformuleerd:

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

### 3.1.6.1. Een duidelijke plek voor de auto

In de kernen is het belangrijk om op zoek te gaan naar een evenwicht tussen de verbindingfunctie van de wegen en de verblijfskwaliteit en veiligheid in de kernen (Figuur 9). Er wordt in de omgevingsanalyse niet ingegaan op de verkeersfunctie van de N2. Wel bevat de studie een beeldkwaliteitskader voor de verschillende types van wegen die in de gemeente Kortenberg aanwezig zijn (Figuur 10).



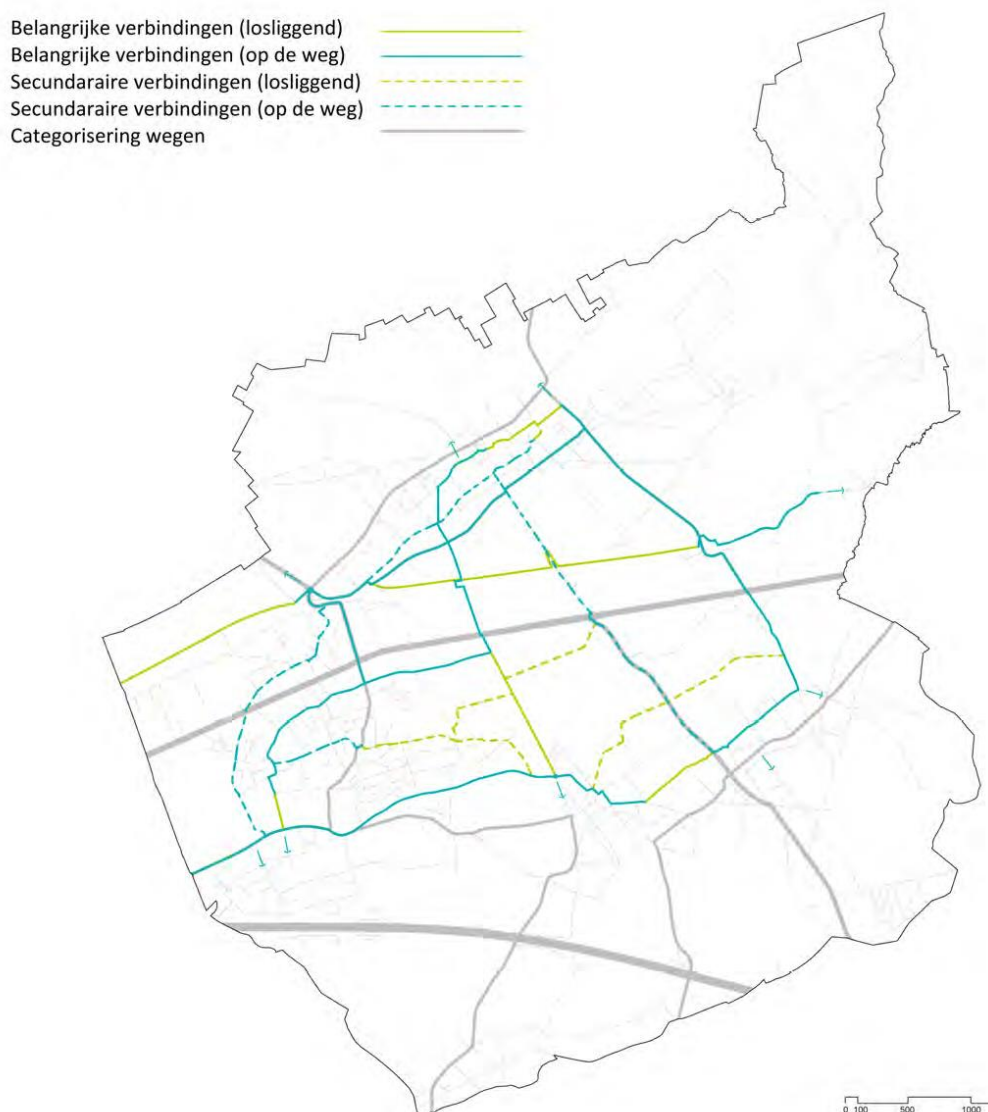
**Figuur 9: Wegen in Kortenberg (bron: Omgevingsanalyse, 2015).**

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

**Figuur 10: Voorstel profielopbouw voor verschillende wegentypes (bron: Omgevingsanalyse, 2015).**

### 3.1.6.2. Een intragemeentelijk trage wegennetwerk tussen de kernen

De gemeente Kortenberg bestaat uit verschillende, uit elkaar liggende kernen. De afstand tussen de kernen is te groot om functionele voetgangersverbindingen te faciliteren, maar voor de uitbouw van fietsverbindingen zijn er wel heel wat potenties. Er zijn nog heel wat groeimogelijkheden wat betreft het fietsgebruik voor verplaatsingen binnen de gemeente. Dit fietsgebruik kan gestimuleerd worden door het voorzien van snelle en veilige verbindingen (Figuur 11).



**Figuur 11: Voorstel trage wegennetwerk (bron: Omgevingsanalyse, 2015).**

### 3.1.7. Stedenbouwkundige verordening

---

De algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening werd op 25 juni 2018 goedgekeurd door de gemeenteraad. Deze verordening legt de stedenbouwkundige regels vast voor toekomstige projecten in de gemeente Kortenberg. De stedenbouwkundige verordening werd niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en wordt bijgevolg enkel als richtlijn gehanteerd door de gemeente.

Onder 'Thema 3: Parkeervoorzieningen en fietsparkeervoorzieningen' worden parkeernormen beschreven per type bebouwing. Het artikel is voornamelijk van toepassing op het parkeren op private percelen (een- en meergezinswoningen), maar kan ook binnen het kader van deze mobiliteitsstudie interessant zijn om de visie van de gemeente inzake parkeren te begrijpen.

Thema 3 artikel 8 specificeert echter ook parkeervoorzieningen voor andere functies. In het kader van de opmaak van deze mobiliteitsstudie vigeren de functies *gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen* en *dancings, restaurant en café*. Hierbij dient echter de opmerking te worden gemaakt dat de verordening enkel gemeentehuizen, culturele centra, bibliotheken en scholen onder de noemer *gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen* plaatst. Men kan dus discussiëren of sport- en recreatieinfrastructuur hierbij horen, desalniettemin nemen we in deze mobiliteitsstudie aan van wel. Aangezien de startnota voor het RUP Recreatie Noodbosweg de mogelijkheid voor een cafetaria openhoudt, wordt deze functie ook best meegenomen in deze mobiliteitsstudie.

Binnen de functie *gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen* moet er een minimum van 1,5 autoparkeerplaatsen en 1 fietsparkeerplaats voorzien worden per begonnen schijf van 50 m<sup>2</sup> bedrijfsoppervlakte. Bij de functie *dancing, restaurant en café* vraagt de verordening een minimum van 3 autoparkeerplaatsen en 1 fietsparkeerplaats per begonnen schijf van 50 m<sup>2</sup> bedrijfsoppervlakte.

## 3.2. Verkeerskundige planningscontext

---

### 3.2.1. Decreet Basisbereikbaarheid

---

Het Decreet van 22 juni 2019 betreffende Basisbereikbaarheid bevat acht doelstellingen, die deze basisbereikbaarheid moeten faciliteren:

- vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus;
- het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;

- verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering;
- Vlaanderen als gangmaker voor innovatie.

De vervoerregioraden zijn bevoegd de realisatie van de doelstellingen te bewaken, te sturen en te evalueren.

### 3.2.2. Mobiliteitsplan Vlaanderen

---

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

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

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

### 3.2.3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024

---

De Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 werd in 2019 opgemaakt, waarin acht strategische doelstellingen naar voren worden geschoven:

- investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken;
- inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer;
- naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten,
- naar een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur;
- naar een slimmere en innovatievere infrastructuur;
- aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk;
- expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.



### 3.2.4. Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven

---

Op 13 januari 2021 werd een oriëntatienota voor het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Leuven gepubliceerd. Het finale regionaal mobiliteitsplan zal, samen met de regionale mobiliteitsplannen uit de andere vervoerregio's, het mobiliteitsplan Vlaanderen vervangen.

Het regionaal mobiliteitsplan zal het kader bieden waarbinnen gemeentes hun mobiliteitsplannen en –beleid zullen opmaken.

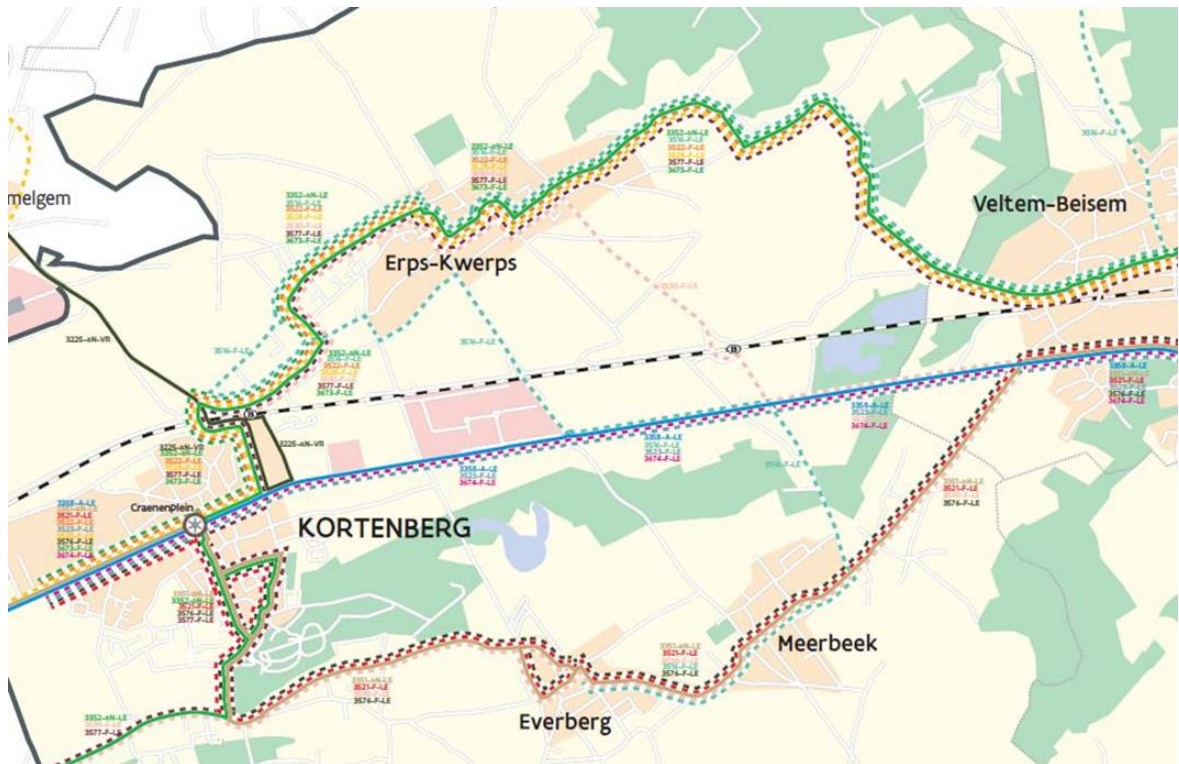
Het regionaal mobiliteitsplan zal inzetten op volgende visies en de bijhorende ambities:

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

Op korte termijn worden er in de gemeente Kortenberg zet Hoppinpunten voorzien: 1 regionaal Hoppinpunt (Kortenberg station), 4 lokale Hoppinpunten (Craenenplein, Everberg Kerk, Erps Dorpsplein, Erps-Kwerps Station) en 1 buurt Hoppinpunt (Meerbeek Dorpsplein). Het Hoppinpunt Kortenberg station is het dichtst bij de plansite gelegen. Dit Hoppinpunt, gelegen aan het treinstation, zal bijkomend uitgerust worden met

- 8 deelfietsen, waarvan 2 gewone en 6 elektrische,
- 2 deelwagens, waarvan 1 benzine en 1 elektrische,

- een fietsenstalling,
- 1 publieke laadpaal en
- een toegankelijke bushalte.



**Figuur 12: Schema OV-plan voor de gemeente Kortenberg VVR Leuven (bron: VVR Leuven).**

In het kader van dit Vlaamse beleid werd door de gemeente Kortenberg een mobiliteitsplan opgemaakt. Het mobiliteitsplan van de gemeente Kortenberg werd conform verklaard in december 1999 en werd in 2011 geactualiseerd. Momenteel is een nieuwe actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan lopende (zie verderop in deze nota).

### 3.2.5. Mobiliteit Vlaams-Brabant

---

Globaal gesteld wil het provinciebestuur inzake mobiliteit haar rol opnemen als streekbestuur, met oog voor de fiets, de buurt- en voetwegen, de luchthavenregio, verkeersveiligheid en duurzaam woon/werk- en woon/schoolverkeer. De aspecten die binnen het provinciaal mobiliteitsbeleid worden aangepakt, beogen onder meer volgende doelstelling: het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoersmodi, met het oog op het terugdringen van het autoaandeel in de verplaatsingen ten voordele van de andere vervoersmodi, om aldus een verkeersinfarct te vermijden. De provincie investeert hiervoor in de aanleg van fietspaden, voert een beleid voor het behoud van de buurtwegen, ijvert voor aanpassingen van het openbaar vervoer op maat van de regio en ondersteunt gemeenten bij het voeren van een meer duurzaam en verkeersveiliger mobiliteitsbeleid.

### 3.2.6. Bovenlokale provinciale fietsroutenetwerken

---

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

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

Op 4 juni 2002 werd door de provincieraad Vlaams-Brabant het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk definitief goedgekeurd. In 2004, 2007, 2009, 2012, 2014, 2016, 2017 en 2018 werden bijkomend een reeks wijzigingen goedgekeurd.

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

Het **functioneel netwerk** is een gewenst netwerk, een streefdoel. Het is momenteel niet bewegwijzerd en er kan ook nog niet overal veilig worden gefietst. De provincie wenst dit netwerk zo snel mogelijk veilig te maken voor fietsers. O.a. via de subsidies worden gemeenten gestimuleerd nieuwe fietspaden op dit netwerk aan te leggen.

Het **recreatief netwerk** wordt gebruikt als basis voor de opmaak van het recreatief knooppuntennetwerk. Het wordt bewegwijzerd en gepromoot door toerisme Vlaams-Brabant vzw. De routes voor dit netwerk worden in nauw overleg tussen de dienst mobiliteit en wegen en de dienst toerisme bepaald.

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

De provincie wenst de volgende doelstellingen voor het fietsroutenetwerk te realiseren:

- aanleg van een zelfstandig samenhangend netwerk van fietsvoorzieningen voor recreatieve en functionele fietsrelaties;
- promotie van een fietsnetwerk als onderdeel van een verplaatsingsketen als voor- en natransportmiddel, met aandacht voor haltes van openbaar vervoer;
- coördinatie van een kwaliteitsvolle uitbouw van het netwerk (doelgericht, veilig, aantrekkelijk en comfortabel).

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

### 3.2.6.1. Provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De Noodbosweg maakt deel uit van het provinciaal bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) en is ingekleurd als functionele fietsroute (Figuur 13). De realisatiegraad van de Noodbosweg als functionele fietsroute voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een functionele fietsroute.



**Figuur 13: Wensbeeld BFF (paars: functionele fietsroutes, rood: fietssnelweg) (bron: Geoloket Vlaams-Brabant, 2021).**

### 3.2.6.2. Provinciaal bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk

De Noodbosweg maakt geen deel uit van het provinciaal bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (BRN).

### 3.2.7. Gemeentelijk mobiliteitsplan Kortenberg

Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft de beleidskeuze van de gemeente weer en bepaalt de krachtlijnen en de verantwoordelijkheden voor geïntegreerde acties op korte, middellange en lange termijn. Het gemeentelijke mobiliteitsplan van 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. Hieronder wordt de evaluatie en bijsturing (2011) van het gemeentelijk mobiliteitsplan besproken. In een nieuwe sneltoets, dewelke werd goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) op 29 april 2019, besliste het GBC om het huidige mobiliteitsplan op een aantal thema's (m.n. updaten fietsroutenetwerk, veilig naar school, sluipverkeer, communicatie) te verbreden en verdiepen. Deze opdracht werd in december 2019 uitbesteed aan Interleuven. De actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan is momenteel lopende.

Het mobiliteitsplan van de gemeente Kortenberg heeft geen bepalingen opgenomen voor nieuwe sportinfrastructuur. Het plan reikt een aantal principes aan die voor een locatiestudie bepalend zijn. Autogerichte functies moeten maximaal worden geënt op de bovenlokale wegen. Dit zijn de E40 en de N2. Nieuwe mobiliteit genererende functies moeten gericht zijn op de multimodaliteit (trage wegen, openbaar vervoer, autoverkeer).

### 3.2.7.1. Gewenste ontwikkeling voor het verkeersnetwerk per modus

#### 3.2.7.1.1. Infrastructuur voor voetgangers en fietsers

Voor fietsers en voetgangers wordt een functioneel netwerk opgebouwd. Hierbij wordt gestreefd naar een maximale complementariteit tussen enerzijds de verschillende schaalniveaus en anderzijds de complementariteit met het reeds ontworpen recreatief fietsroutenetwerk.

Het belangrijkste aandeel van verplaatsingen met langzaam verkeer zijn terug te vinden in de centrumgebieden. De volgende maatregelen worden genomen om deze gebieden fiets- en voetgangersvriendelijk in te richten:

- verhogen van de doordringbaarheid van langzaam verkeer;
- tot stand brengen van directe langzaam verkeersverbindingen tussen diverse functies of aantrekkingspolen onderling, of het creëren van verbindingen geënt op de strategische langzaam verkeerzones/-assen;
- verbeteren van het verblijfsklimaat en de veiligheid in het algemeen;
- terugdringen van de overlast van rijdende en (fout) geparkeerde auto's en het verhinderen van doorgaand verkeer.

Een verhoging van het fiets- en voetgangersverkeer vereist strategische acties op een aantal belangrijke functionele verbindingen binnen de centrumgebieden. Vooral de potentiële woonschoolroutes en de schoolomgevingen zijn cruciaal in het bepalen van de strategische langzaam verkeerzones.

Volgende maatregelen zijn, afhankelijk van de situatie, van toepassing:

- afbakenen van winkel-, woon- en/of schoolerven;
- prioriteit geven aan het langzaam verkeer;
- schoolomgeving inrichten met stilstaan- en parkeerverbod;
- auto-arme schoolomgeving voorzien;
- ontmoedigen verkeer door bijvoorbeeld verbod op doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bewonersverkeer, enz.;
- doorvoeren van circulatiemaatregelen, eenrichtingsverkeer, enz.
- creëren van zeer ruime voetpaden of gebieden uitsluitend voorbehouden voor langzaam verkeer.

Het fietsverkeer moet nog bijkomend gestimuleerd worden door meer en betere voorzieningen:

- voldoende comfort, zoals bijvoorbeeld vlak wegdek;
- algemene verbetering van de oversteekbaarheid van de gewestweg;
- verbetering van de oversteekbaarheid van de gewestweg door de herinrichting van de kruispunten;
- voldoende verkeers- en sociale veiligheid;
- goede fietsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld fietsstallingen.

### 3.2.7.1.2. OV-infrastructuur

Kortenberg beschikt over twee treinstations op haar grondgebied, gelegen in het hoofddorp Kortenberg en in het dorp Erps-Kwerps. Actiepunten zijn een betere bereikbaarheid van deze treinstations en aantrekkelijke stationsomgevingen.

Lijn 358 tussen Brussel en Leuven is de belangrijkste buslijn die halte houdt in Kortenberg. 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.

### 3.2.7.1.3. Infrastructuur voor gemotoriseerd personen

De gewenste aanduiding van de wegencategorisering en snelheidsdifferentiatie is uitgewerkt in het gemeentelijk mobiliteitsplan, maar werd later in de sneltoets geactualiseerd. Om het meest actuele beeld van deze maatregelen op het projectgebied te vormen wordt dit onderdeel in het volgende hoofdstuk besproken.

Naast de snelheidsdifferentiatie wordt getracht om door ruimtelijk geïntegreerde infrastructurale maatregelen een capaciteitsvermindering op het intergemeentelijk net (buurtstraten) te voorzien. Om geen alternatieve sluiproutes te stimuleren dient deze capaciteitsvermindering doorgevoerd te worden aan de randen van dit intergemeentelijk net, m.a.w. het doorgaand verkeer wordt ontmoedigd en de ontsluiting verbeterd. Autoverkeer dient zo snel mogelijk afgeleid te worden naar hoofdwegen. Door de selectie en herinrichting van een aantal bestaande intergemeentelijke wegen als 'landelijke weg met prioriteit voor langzaam verkeer' wordt de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer rechtstreeks ontmoedigd.

Ten behoeve van de verkeersleefbaarheid worden zones volgens bewoningsgraad afgebakend. Afhankelijk of een locatie ingedeeld wordt als 'verblijfszone', 'centrumzone' of 'niet-verblijfsruimte' wordt een bepaalde visie vooropgesteld. Het projectgebied kan beschouwd worden als toekomstige 'verblijfszone'. In de verblijfszone worden straten, die niet geselecteerd werden als secundaire weg of buurtstraat, ingericht voor uitsluitend bestemmingsverkeer. Elke wijk of cluster kan op zichzelf beschouwd worden en diverse circulatiemaatregelen (eenrichting, doorknippen, enz.) kunnen (eventueel) het sluihverkeer ontmoedigen. De buurtstraten 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 buurtstraten wordt geweerd via o.a. een aangepaste herinrichting binnen de verblijfsgebieden en de centrumzones. Via buurtstraten blijven de dorpskernen en de knooppunten van openbaar vervoer bereikbaar.

### 3.2.7.2. Sneltoets 2019

Uit de sneltoets van 2019 kwamen vier grote thema's naar voren die verwerkt dienen te worden in het ge-updatete mobiliteitsplan:

- fietsroutenetwerk: updaten van het netwerk en optimaliseren van de fietsvoorzieningen;
- veilig naar school;
- sluipverkeer;
- communicatie.

### 3.2.7.3. Meerjarenplanning 2020 – 2025

In de meerjarenplanning 2020 – 2025 werd de aanleg van bijkomende fietspaden opgenomen. Volgende lijst geeft weer welke projecten momenteel lopende zijn of in de toekomst zullen worden opgenomen. Tot op heden is het nog niet zeker of al deze projecten zullen worden uitgevoerd voor 2025, dit is afhankelijk van de kostenraming, subsidies en het beschikbaar budget.

- Kammestraat (tussen Dorpsplein en Heuve): gedeeltelijk fietssuggestiestroken, gedeeltelijk fietsstraat en gedeeltelijk fietspaden;
- Frans Mombaersstraat: vernieuwen van de bestaande fietspaden langs beide zijden;
- Ziptstraat: langs 1 zijde is er reeds een fietspad aanwezig, aanliggend fietspad langs de andere zijde;
- Dalemstraat: langs 1 zijde is er reeds een fietspad aanwezig, aanliggend fietspad langs de andere zijde;
- Wijnegemhofstraat (tussen Dalemstraat en Hulstbergstraat): vernieuwen van de bestaande fietspaden langs beide zijden;
- Prinsendreef: verlengen van het fietspad tussen Minneveldstraat en Leuvenstesteenweg – vrijliggend fietspad aan 1 zijde (waar huisnummer 11 staat);
- Hulstbergstraat: aanleggen vrijliggend tweerichtingsfietspad langs 1 zijde;
- Mechelsesteenweg: aanleg vrijliggend fietspad langs beide zijden;
- Kouterstraat: gedeeltelijk vernieuwen van bestaande fietspaden, gedeeltelijk fietspaden omvormen tot fietssuggestiestroken;
- Nederokkerzeelsesteenweg: gedeeltelijk fietssuggestiestroken, gedeeltelijk vrijliggende fietspaden langs beide zijden.



### 3.2.8. Parkeerbeleidsplan Kortenberg

---

In januari 2017 verscheen het parkeerbeleidsplan<sup>3</sup> Kortenberg. In dit plan worden de visie, strategie en prioriteiten rond parkeerbeleid binnen de gemeente Kortenberg samengevat en uitgelegd.

De gemeente streeft ernaar om de parkeerbehoefte in eerste instantie op te vangen op privaat domein, met behulp van parkeernormen verankerd in een stedenbouwkundige verordening (zie pag. 23). De nood naar publieke parkeerruimte wordt erkent, maar daar openbare ruimte schaars en kostbaar is, wenst de gemeente hier zo voorzichtig mogelijk mee om te springen. Het parkeerbeleidsplan van de gemeente streeft dan ook een optimale benutting van deze openbare parkeerruimte na door in te zetten op een zo efficiënt mogelijke inrichting en, waar mogelijk, dubbelgebruik van parkeergelegenheden.

Het parkeerbeleidsplan erkent acht doelgroepen, waarvan bezoekers en werknemers voor deze mobiliteitsstudie de belangrijkste zijn. Het beleidsplan beschrijft plannings- en inrichtingsprincipes in functie van deze verschillende doelgroepen en per vervoersmodus.

Van personenwagens wordt er verwacht dat deze zoveel mogelijk op privaat domein worden gestald.

### 3.2.9. Zwaarvervoerplan Kortenberg

---

In 2016 werd door VECTRIS in opdracht van de gemeente Kortenberg een zwaarvervoerplan<sup>4</sup> opgesteld voor het ganse grondgebied. Het zwaarvervoerplan poogt oplossingen te bieden voor knelpunten rond zwaar vervoer (vrachtverkeer, landbouwverkeer, openbaar vervoer en laden en lossen) in de gemeente.

De N2 komt in dit plan duidelijk naar voren als belangrijke barrière binnen de gemeente, maar ook als grote verkeersas voor zwaar vervoer (Figuur 14).

#### 3.2.9.1. Vrachtverkeer

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

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

---

<sup>3</sup> [https://www.kortenberg.be/parkeerbeleidsplan\\_kortenberg\\_goedgekeurd\\_gr\\_20170206.pdf](https://www.kortenberg.be/parkeerbeleidsplan_kortenberg_goedgekeurd_gr_20170206.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.kortenberg.be/zwaarvervoerplan-kortenberg>

### 3.2.9.2. Openbaar vervoer

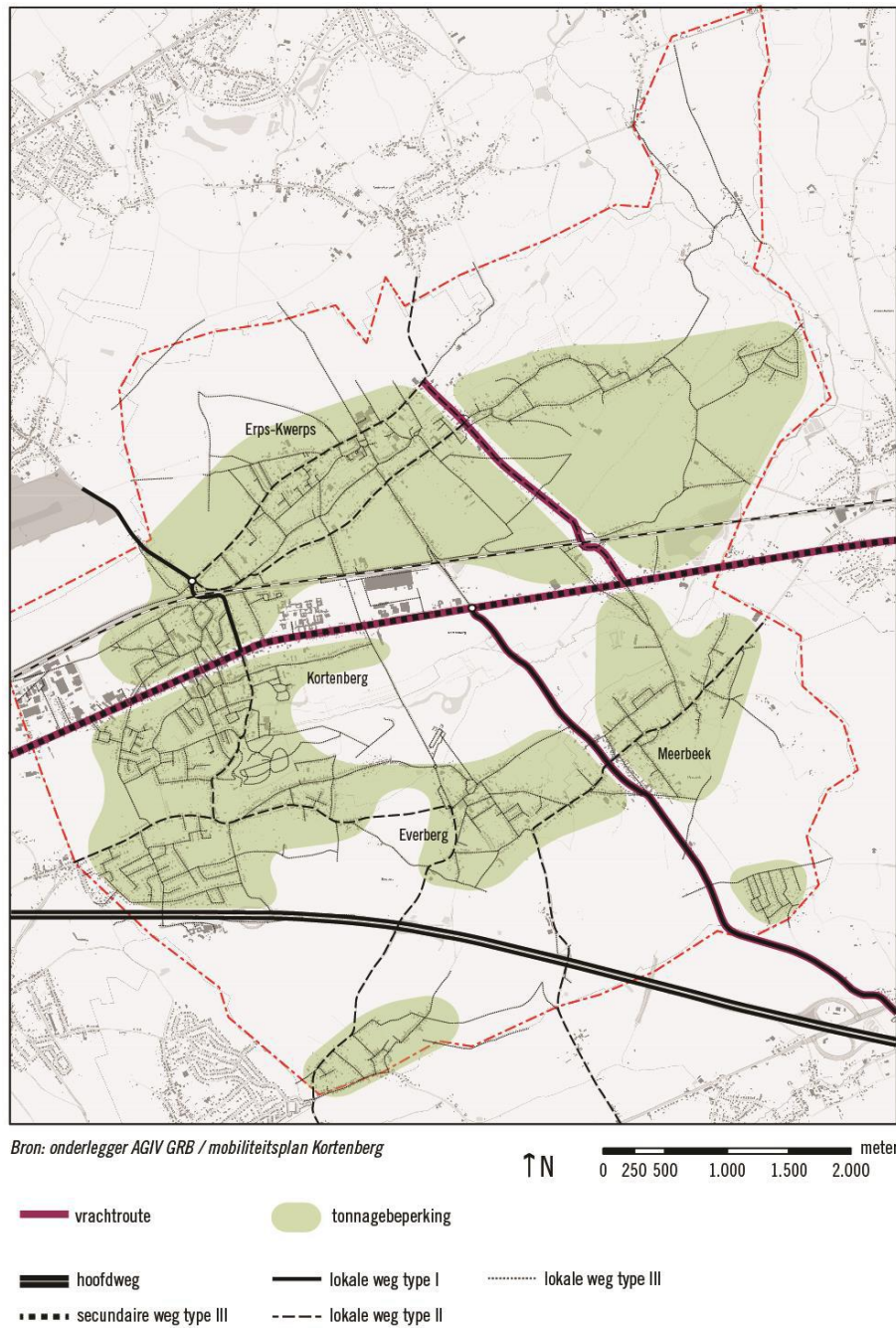
De N2 wordt geïdentificeerd als de belangrijkste drager van openbaar vervoer binnen de gemeente Kortenberg (Figuur 15).

### 3.2.9.3. Landbouwverkeer

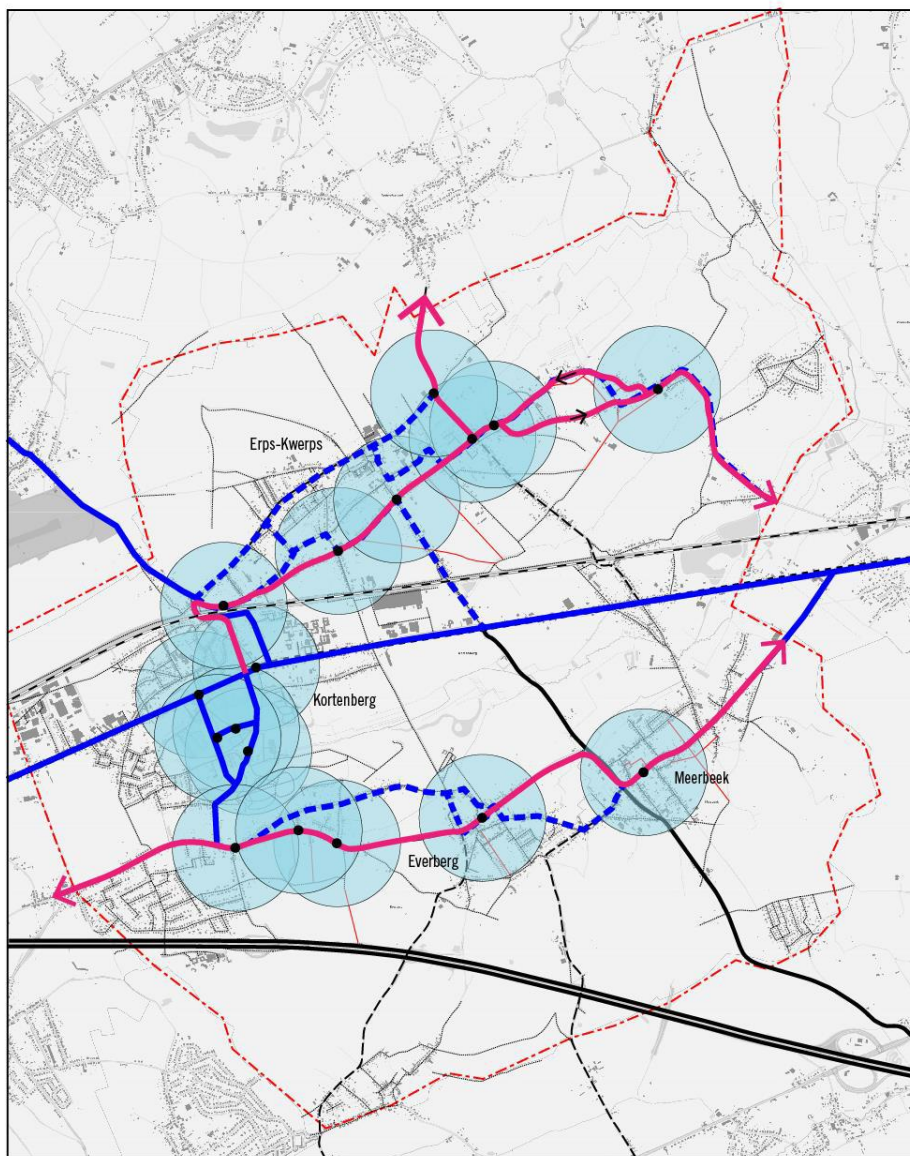
De gemeente Kortenberg profileert zich als belangrijke landbouwgemeente. De ontsluiting van de aanwezige actieve landbouwbedrijven vindt echter hoofdzakelijk plaats via lokale landelijke wegen.

### 3.2.9.4. Laden en lossen

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



**Figuur 14: Vrachtroutes in Kortenberg (bron: Zwaarvervoerplan, 2016).**



Bron: onderlegger AGIV GRB / mobiliteitsplan Kortenberg

↑ N 0 250 500 1.000 1.500 2.000 meter

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <span style="color: magenta;">—</span> nieuwe OV-route               | <span style="color: blue;">●</span> nieuwe halte / haltebereik 500 m        |  |
| <span style="color: blue;">—</span> bestaande OV-route               | <span style="color: blue;">- - -</span> bestaande OV-route wordt verplaatst |  |
| <span style="color: black;">=</span> hoofdweg                        | <span style="color: black;">—</span> lokale weg type I                      | <span style="color: black;">- - - - -</span> lokale weg type III |
| <span style="color: black;">- - - - -</span> secundaire weg type III | <span style="color: black;">- - -</span> lokale weg type II                 | <span style="color: red;">—</span> voetweg                       |

**Figuur 15: Voorstel routes en haltes voor openbaar vervoer (bron: zwaarvervoerplan, 2016).**

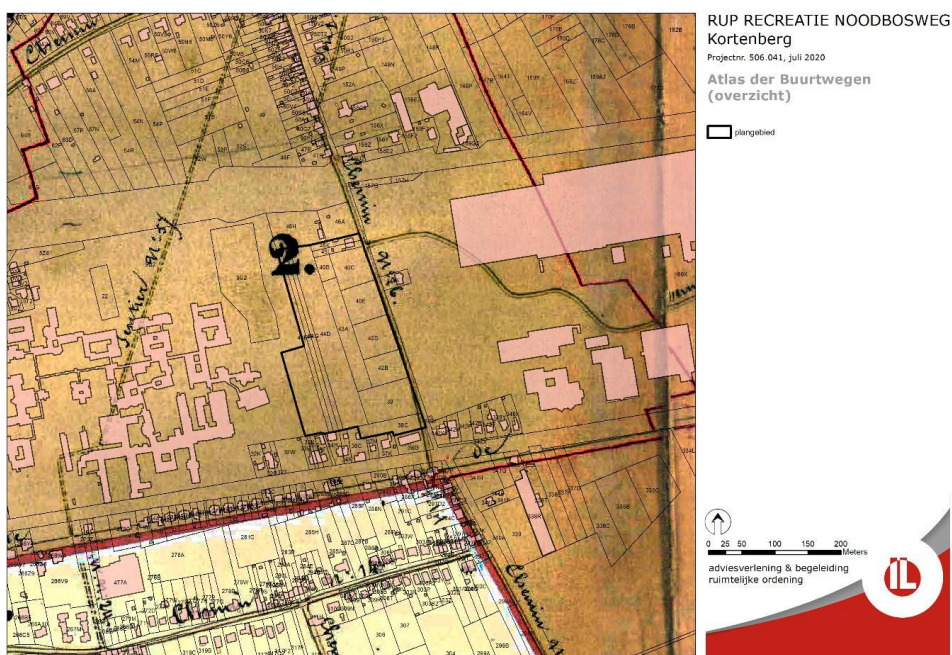
### 3.2.10. Trage wegen

De 'Beleidsvisie Trage Wegen'<sup>5</sup> werd door de gemeenteraad goedgekeurd op 6 mei 2013 en bestaat uit 10 doelstellingen, waarbinnen concrete acties worden ontwikkeld:

1. behoud, herstel en multifunctionele ontwikkeling van trage wegen;
2. streven naar een positief klimaat rond trage wegen;
3. de gemeente informeert over trage wegen;
4. samenwerking en overleg rond trage wegen binnen de gemeentediensten, met de provincie en met lokale actoren;
5. de gemeente inventariseert haar trage wegen;
6. de gemeente onderhoudt haar trage wegen;
7. de gemeente zorgt voor de inrichting van haar trage wegen;
8. de gemeente zorgt voor handhaving op trage wegen;
9. de gemeente optimaliseert de adviesprocedure bij verleggings- en afschaffingsprocedures van buurtwegen;
10. doorstroming van het tragewegenbeleid in andere beleidsdomeinen.

Momenteel loopt er een herziening van het beleidsplan Trage Wegen.

Het netwerk van trage wegen kan gevonden worden op de Atlas der Buurtwegen.



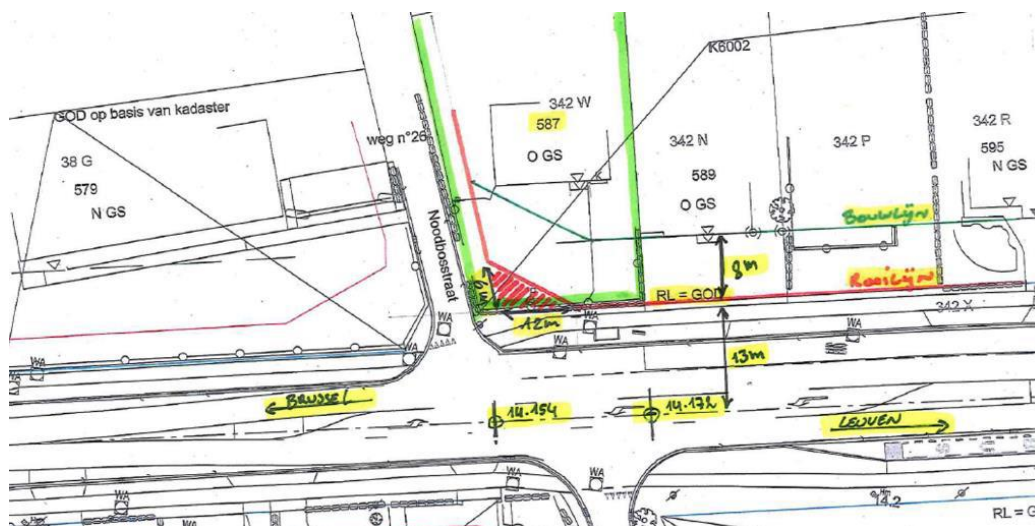
**Figuur 16: Uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen (1841).**

<sup>5</sup> <https://www.kortenbergh.be/beleidsvisie-kortenbergh-trage-wegen.pdf>

In het plangebied lopen geen buurtwegen (*sentier*). De Noodbosweg is aangeduid als *chemin nr. 6* en heeft een breedte van 5 m (Figuur 16).

### 3.2.11. Rooilijnplan Leuvensesteenweg – Noodbosweg

Langs het kruispunt met de Leuvensesteenweg is een rooilijnplan opgesteld (KB 03/12/1958). Dit plan bepaalt de breedte van de Noodbosweg. De openbare weg (N2) heeft volgens het plan een breedte van 13 m uit de as van de weg. Volgens het rooilijnplan kan er ter hoogte van het kruispunt nog een inneming gebeuren van 12 m vanaf de Noodbosweg en 6 m vanaf de N2 (Figuur 17).



Figuur 17: Rooilijnplan N2 – Noodbosweg (1958) (bron: AWW).

## 3.3. Overige beleidsplannen

### 3.3.1. Haalbaarheidsonderzoek sportinfrastructuur Kortenberg

De studie 'Vorbereidend ruimtelijk onderzoek sportinfrastructuur Kortenberg' werd opgesteld ter voorbereiding van het RUP Recreatie Noodbosweg en duidt aan dat er, bijkomend aan de herlokalisatie van de tennisterreinen, nood is aan algemeen bijkomende infrastructuur voor sport en recreatie. Geen enkel van de bestaande sites met sport- en recreatierreinen blijkt voldoende groot om deze behoefte, geraamd op ca. 20 000 m<sup>2</sup>, op te vangen. Het onderzoek duidt twee locaties aan die in aanmerking komen voor het realiseren van een nieuw sportpark: Noodbosweg en Guldendelle.

De zone Noodbosweg biedt echter meer kansen op samenwerking, medegebruik en synergiën. De samenwerking biedt niet enkel opties voor een zuinig ruimtegebruik en het optimaliseren van het gebruik van de gemeentelijke sportinfrastructuur, maar een verweving van functies kan ook een optimaal ruimtegebruik van de parkeermogelijkheden en een gemeenschappelijke

ontsluiting van beide sites met zich meebrengen. Doordat het UPC voornamelijk overdag nood heeft aan parkeerplaatsen, terwijl de recreatie- en sportinfrastructuur hoofdzakelijk 's avonds en in het weekend gebruikt worden, is het mogelijk om een gedeeld gebruik van de parking te bewerkstelligen.

### 3.3.2. Voorbereidend ruimtelijk onderzoek sportinfrastructuur Kortenberg<sup>6</sup>

---

De studie 'Voorbereidend ruimtelijk onderzoek sportinfrastructuur Kortenberg' werd in 2019 opgesteld door Interleuven ter voorbereiding van het RUP recreatie Noodbosweg. Het onderzoek bevestigt de nood aan bijkomende recreatie- en sportinfrastructuur in de gemeente Kortenberg. De behoefte aan sport- en recreatieterreinen (geraamd op ca. 20.000 m<sup>2</sup>) is groter dan de infrastructuur die momenteel beschikbaar is in de gemeente. Het onderzoek schuift twee mogelijke locaties naar voren voor het realiseren van een nieuw sportcomplex: Noodbosweg en Guldendelle.

De locatie Noodbosweg biedt meer kansen op samenwerking, medegebruik en synergiën. Het gebied blijkt uit de studie voldoende groot te zijn voor bijkomende infrastructuur. De studie schuift dan ook de site Noodbosweg naar voren als meest geschikte locatie.

### 3.3.3. Masterplan Universitair Psychiatrisch Centrum

---

In 2019 lanceerde het UPC te Kortenberg een wedstrijd via de formule van de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester. De opdracht werd gegund in de zomer van 2020. Momenteel zit het masterplan UPC nog in de opstartfase waarbij de uiteindelijke uitwerking nog niet volledig vaststaat en nog zal evolueren.

Het masterplan UPC doelt ernaar om niet enkel sturing te geven aan de ontwikkeling van de zorgcampus, maar om deze ook hecht te verbinden met de omliggende dorpen. De zorgcampus zal vanuit zijn grenzen worden benaderd en zal fungeren als een hefboom in een transitieverhaal voor de gemeente Kortenberg. Met behulp van verschillende strategieën, zal een visie worden uiteengezet:

- strategie 1 – op schaal van het dorp: z.orgsite als scharnier in een zorgzaam dorp  
Een zachte as kruist diagonaal de site en vervolledigt zo een missing link in het zacht netwerk van de gemeente. De publieke verbinding wordt opgeladen met gedeelde voorzieningen. Een synergie tussen de gemeente en de campus komt tot stand.
- strategie 2 – op schaal van de leefgroep: adaptieve bouwstenen voor een gediversifieerd z.orghuis  
Zorghuizen per leefgroep worden gekoppeld zoals woningen in een straat. Geen campus maar een wijkje, door herkenbaarheid a.d.h.v. architecturale

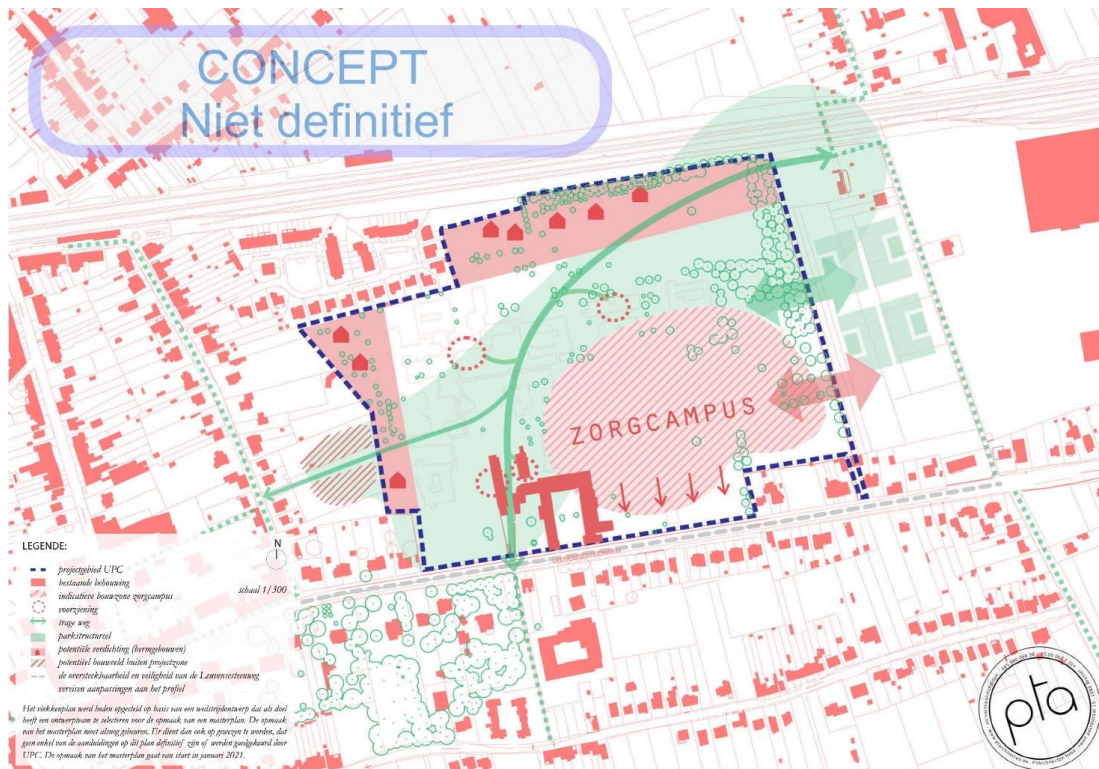
---

<sup>6</sup> Resultaten goedgekeurd op gemeenteraad d.d. 11 januari 2021.

differentiatie tussen de verschillende zorghuizen. Patiënten worden bewoners. Patiënten in andere leefgroepen worden burens. Een afdeling wordt een straat.

- strategie 3 – op schaal van de campus: zorg‘buurt’ met dienend gezicht aan de steenweg  
De zorg‘huizen’ worden geschakeld tot 3 parallelle zorg‘straten’ die zich als lamellen loodrecht op de steenweg insnijden in het park. Door de volumes zo te organiseren ontstaan doorzichten naar het park. Aan de straatzijde worden de volumes door middel van transparante corridors aan elkaar geregen tot een functioneel geheel. De configuratie geeft de site een duidelijk gezicht aan de steenweg, zonder afbreuk te doen aan de schaal van het dorp. De site wordt een zorg‘buurt’ als onderdeel van de gemeente.
- strategie 4 – op schaal van het zorglandschap: parkstructuur als katalysator van een inclusieve maatschappij  
Diagonaal over de site ontstaat een zachte verbinding tussen het dorp van Kortenberg en het dorp van Erps-Kwerps. Deze verbinding wordt op de z.orgsite opgevat als een park voor patiënten en zorgpersoneel, maar ook voor de Kortenbergenaar. De openheid van de site faciliteert de integratie van zorg, waar de inplanting van de gebouwen de patiënten geborgenheid garandeert.
- strategie 5 – op vlak van procesbeheer: parkstructuur evolutief raamwerk biedt houvast op lange termijn  
Dit is een raamwerk met duidelijke keuzes, gestoeld op een heldere visie, maar met tal van vrijheidsgraden op elk schaalniveau.





**Figuur 18: Concept masterplan UPC.**

### 3.3.4. Regionet Leuven

Regionet Leuven is een strategisch project en omvat de ruime regio rond de Stad Leuven (31 gemeenten in totaal). De regio Leuven is een aantrekkelijke en dynamische regio met grote demografische en economische uitdagingen, hetgeen onlosmakelijk verbonden is met de groeiende mobiliteitsproblemen waarmee de regio nu al kampt. Het Federaal Planbureau voorspelt voor de Leuvense regio een toename van het aantal inwoners met 12% tegen 2030 (minimumscenario). Dit betekent dat de regio afstevent op een toename van 15-30% extra wegverkeer tegen 2030. Om het wegverkeer te stabiliseren op het huidige niveau zouden de verplaatsingen met openbaar vervoer of fiets moeten verdubbelen en zou het autoverkeer moeten verminderen met 20%.

Om deze trend in te zetten wil Regionet Leuven inzetten op de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer en een kwaliteitsvol fietsnetwerk, als hefboom voor een duurzame ruimtelijke ordening. Concreet wordt voorgesteld om de verwachte bevolkingsgroei te bundelen in de (bestaande) kernen. Stads- en dorpskernen zijn reeds plekken waar al heel wat voorzieningen en openbaar vervoer aanwezig zijn.

De partners van het strategisch project streven naar een gezamenlijke visie en concrete acties om tot een evenwichtige ontwikkeling van de regio te komen. De partners hebben vier sporen vooropgezet, waar simultaan aan gewerkt wordt:

- concentratie van functies in kernen en het behoud van open ruimte;
- een goede onderbouwde visie op kernversterkingen, met kernen in verschillende rollen;
- kwalitatieve ontwikkelingen en differentiatie ook binnen de kernen;
- ruimte voor duurzame mobiliteitsnetwerken.

Er werd binnen Regionet Leuven reeds onderzoek gevoerd met betrekking tot Kortenberg: het optimaliseren van de fietssnelweg, het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer op de Leuvensesteenweg, ...

Het huidige strategisch project Regionet Leuven zal in de loop van 2022 aflopen. Over een mogelijke verlenging is nog niets geweten.

## 4. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

---

Het bereikbaarheidsprofiel van een site geeft een duidelijk beeld van de huidige bereikbaarheidsmogelijkheden van de project-/planlocatie. Een bereikbaarheidsprofiel wordt opgebouwd volgens het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privaat vervoer). Voor elk van deze modi wordt gekeken naar het netwerk, de aanwezige infrastructuur, de huidige problemen en de mogelijke kansen tot verbeteren of versterking van de bereikbaarheid van de locatie.

Door het bereikbaarheidsprofiel, in een later stadium, te confronteren met het mobiliteitsprofiel kunnen de effecten en mogelijke knelpunten van het project worden bepaald.

### 4.1. Stappers

---

Het bereikbaarheidsprofiel voor de voetgangers is gebaseerd op het aanwezige trage wegennetwerk en de wandelroutes tussen de nabijgelegen haltes van het openbaar vervoer (bus en trein) en de toegang tot de plansite. Interne looproutes op de site worden nog niet bekeken, aangezien er nog geen concrete inplanting voor de site opgesteld is.

De staat, kwaliteit, veiligheid en het comfort van de voetpaden worden hier bekeken evenals het conflictvrij en voldoende veilig zijn van oversteekplaatsen.

#### 4.1.1. Netwerk

---

Het trage wegennetwerk in de gemeente Kortenberg is gebaseerd op de Atlas der Buurtwegen uit 1841. Deze kaart definieert Chemins en Sentiers. Chemins zijn in de meeste gevallen omgevormd naar de huidige wegen, terwijl Sentiers het actuele trage wegennetwerk vormen. De Noodbosweg is op de Atlas terug te vinden als Chemin nr. 26. Langs de westkant bevond zich Sentier nr. 57. Deze loopt dwars over het terrein van het Universitair Psychiatrisch centrum. De aantakking aan de Leuvensesteenweg werd verhard en verlengd en doet momenteel dienst als inrit voor twee parkings van het centrum. De rest van de Sentier is in de loop van de tijd verdwenen. Over het terrein van D'Ieteren liep Chemin nr. 25 tussen de Zavelstraat en de Noodbosweg. Deze staat in de atlas aangeduid als afgeschaft (Figuur 16).

De looproute tussen het plangebied en de dichtstbijzijnde bushaltes (Erps-Kwerps Prinsendreef) loopt langs de Noodbosweg. De bushaltes bevinden zich langs weerszijden van de Noodbosweg op de N2 op een wandelafstand van ca. 200 m.



**Figuur 19: Bushaltes langsheen de N2 (bron: Geopunt).**

De bestaande routes tussen de plansite op de Noodbosweg en het treinstation van Kortenberg lopen langs de N2 en de Hertog Jan II laan (ca. 1,6 km) of langs de fietssnelweg F3, Kwerpsebaan en Engerstraat (ca. 1,5 km).



**Figuur 20: Looproutes naar station (oranje: Hertog Jan II laan, groen: fietssnelweg) (bron: Geopunt).**

#### 4.1.2. Infrastructuur

De bestaande infrastructuur voor voetgangers in de omgeving van de plansite is in vele gevallen onbestaande. In de Noodbosweg en op de N2 zijn geen voetpaden aanwezig. De Hertog Jan II

laan beschikt wel over voetpaden, maar deze zijn, zeker in het begin vanaf de N2, te smal om comfortabel te gebruiken.



**Figuur 21: Voetpaden in de Hertog Jan II laan (bron: Google streetview, 2020) .**

Het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef is kortelings heraangelegd en is nu een lichtengeregeld kruispunt met zebra's om de N2 te kruisen. Op de Noodbosweg en Prinsendreef zijn echter geen zebra's aanwezig op het kruispunt.



**Figuur 22: Oversteekplaats Noodbosweg.**



**Figuur 23: Oversteek Prinsendreef (bron: Google Streetview, 2010).**

## 4.2. Trappers

---

Het bereikbaarheidsprofiel voor fietsers bevat de belangrijkste fietsroutes naar en in de omgeving van het plangebied. Hierbij dienen het BFF en het provinciaal recreatief fietsroutenetwerk met aandacht te worden bekeken.

Het bereikbaarheidsprofiel kijkt niet enkel naar het netwerk, maar ook naar de staat, kwaliteit, veiligheid en het comfort van de aanwezige fietspaden. Hierbij worden ze afgetoetst aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

### 4.2.1. Netwerk

---

Binnen het BFF wordt de Noodbosweg aangeduid als 'functionele fietsroute'. Het BFF heeft een provinciedekkend karakter en vormt één gesloten netwerk. Het BFF is gericht op de dagelijkse bovenlokale verplaatsen naar onder andere school, werk, winkel. Op het geoloket van de Provincie Vlaams-Brabant wordt voor het tracé aangegeven dat langsheen het projectgebied de aanwezige fietsinfrastructuur voldoet aan de eisen die gesteld worden aan het BFF. De N2 maakt eveneens deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, maar hier voldoen de fietspaden niet overal aan de eisen (Figuur 24).

## Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (realisatiegraad)



### Legende

#### Mobiliteit

- Realisatiegraad Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)
- functionele fietsroute, OK
- fietssnelweg, OK
- functionele fietsroute, niet OK (fout)
- type, te smal, tussenstrook of niet verhoogd
- functionele fietsroute, geen infrastructuur
- fietssnelweg, geen infrastructuur

#### Grenzen

- Fusiegemeenten

0 100 200  
m

Schaal 1: 9028

Datum afdruk: 9/04/21

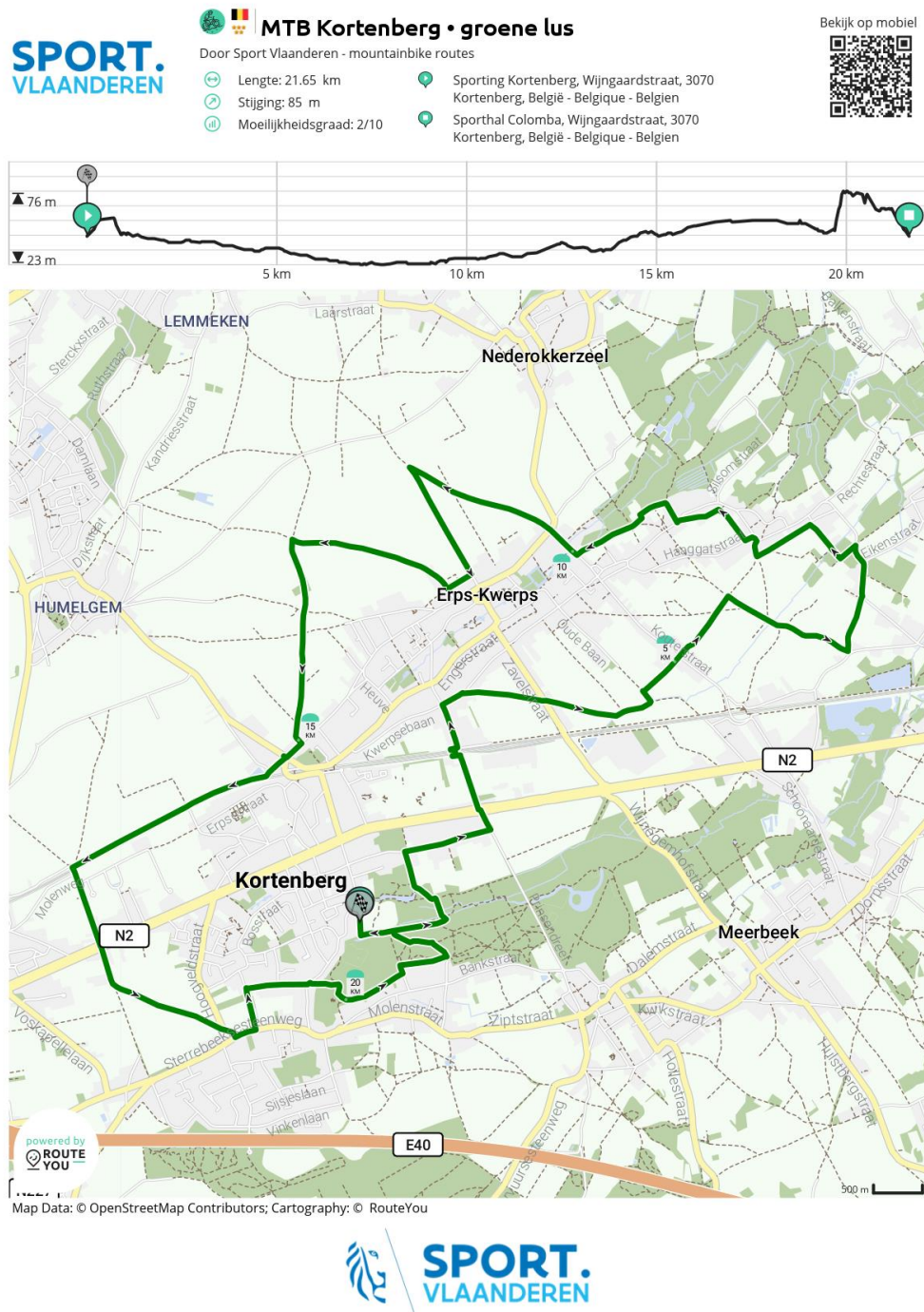
Digitale gegevens hebben geen juridische waarde. Er zijn geen garanties wat de actualiteit, correctheid en volledigheid betreft.

© Provincie Vlaams-Brabant /GDI-Vlaanderen

**Figuur 24: Realisatiegraad BFF (bron: Provincie Vlaams-Brabant, 2021).**



De Noodbosweg maakt eveneens deel uit van het Vlaamse mountainbike netwerk. Er loopt een bewegwijzerde mountainbike route, uitgestippeld door Sport Vlaanderen, doorheen de Noodbosweg (Figuur 25).



**Figuur 25: Groene mountainbikeroute te Kortenberg (bron: Sport Vlaanderen, 2021).**

#### 4.2.2. Infrastructuur

---

De Noodbosweg krijgt volgens de realisatiegraad van het BFF een classificering 'OK', hetgeen betekent dat de weg voldoet aan de eisen gesteld aan een functionele fietsroute (Figuur 24). De ontwerpkenmerken van de functionele fietsroutes gelegen langs verkeerswegen zijn gekoppeld aan de categorisering van wegennet volgens het RSV. Momenteel geldt er in de Noodbosweg gemengd verkeer binnen verblijfsgebieden met een snelheidsregime van maximum 50 km/u, conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Op de N2 is bij de aanleg van de rotonde N2-Zavelstraat-Wijnegemhofstraat de N2 heraangelegd tot net voorbij het kruispunt met de Noodbosweg. Op dit, nieuwe, stuk van de N2 bevinden zich vrijliggende fietspaden in klinkerverharding.



**Figuur 26: Vrijliggende fietspaden langheen de N2.**

Naar het centrum van Kortenberg toe wordt de steenweg gekenmerkt door aanliggende fietspaden, die enkel door wegmarkeringen te onderscheiden zijn van de rijbaan. De fietspaden langs de N2 vanaf het kruispunt met de Noodbosweg richting het centrum krijgen een evaluatie 'fout type' van de provincie en zijn dus niet conform de eisen gesteld aan een functionele fietsroute.



**Figuur 27: Fietspaden langsheen N2 richting Kortenberg-centrum (bron: Google Streetview, 2021).**

### **4.3. Openbaar vervoer**

---

Het bereikbaarheidsprofiel voor het openbaar vervoer omvat de ligging van de nabijgelegen openbaar vervoerhaltes evenals de omschrijving van de belangrijkste lijnen en hun dienstregeling. Hierbij wordt de bediening van de haltes alsook de kwaliteit van de halte-infrastructuur, eventuele bijkomende voorzieningen aan haltes, looproutes van en naar haltes, specifieke doorstromingsmaatregelen, e.d. bekeken.

Binnen het kader van de infrastructuur wordt er hier voornamelijk gekeken naar de staat, het comfort en het uitrustingsniveau van de haltes en de kwaliteit van de looproutes tussen de haltes en de plansite.

#### **4.3.1. Netwerk**

---

Op het kruispunt N2-Noodbosweg bevindt zich de bushalte 'Erps-Kwerps Prinsendreef' (langs beide kanten van de steenweg aanwezig). Deze haltes worden bediend door de buslijnen:

- 358: Leuven – Brussel, Brussel – Leuven (tussen Leuven station en Brussel-Noord station);
- 523: Heverlee – Kortenberg, Kortenberg – Heverlee (schoolbus tussen Kortenberg staca en het Heilig Hartinstituut in Heverlee);
- 658: Leuven – Kortenberg, Kortenberg – Leuven (tussen Leuven station en Kortenberg staca).

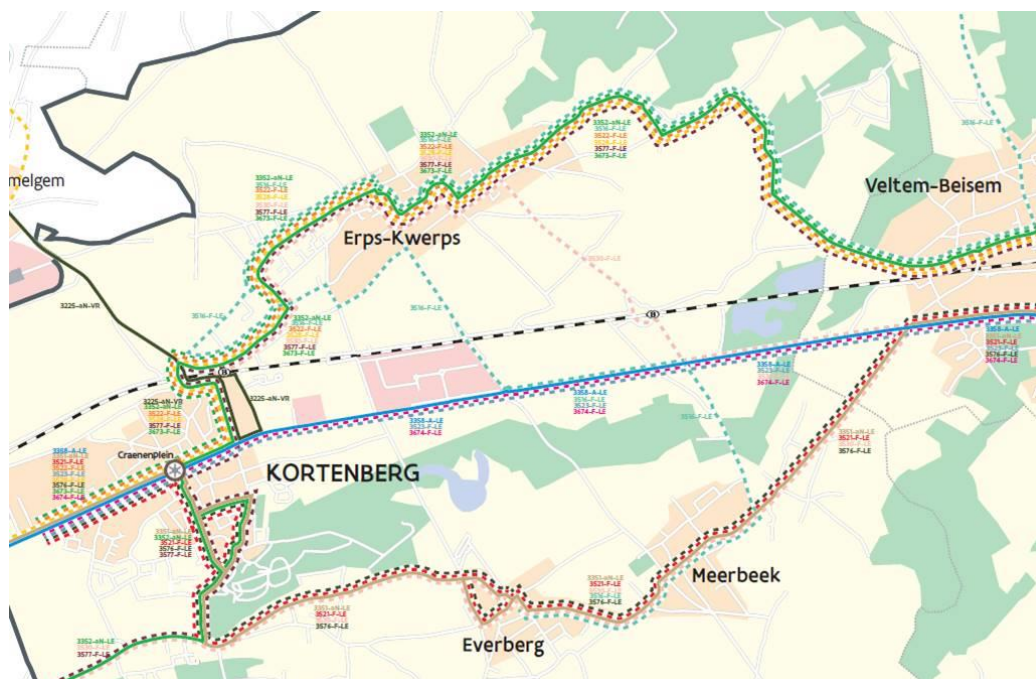
De buslijn 358 bedient de haltes doorheen de ganse dag en tijdens het weekend en de schoolvakanties. Tijdens wekdagen bedient de buslijn de halte om het halfuur. In het weekend wordt de bushalte om het kwartier bediend door deze lijn. Deze regeling geldt ook tijdens schoolvakanties. De buslijn 523 rijdt slechts twee maal per dag, specifiek gericht op scholieren:

tijdens de ochtend van Kortenberg naar Heverlee en na schooltijd van Heverlee naar Kortenberg. Deze lijn rijdt niet tijdens weekenden en vakanties. De buslijn 658 rijdt enkel tijdens de ochtend- en avondspits en niet tijdens weekenden en schoolvakanties.



**Figuur 28: Situering bushaltes langsheen N2 (bron: Geopunt).**

Met de uitrol van het netwerk basisbereikbaarheid zal een bundeling van de buslijnen 358 en 658 plaatsvinden. Deze nieuwe lijn 358 behoort tot het kernnet A en zal met een frequentie van 10 min. tijdens de spitsuren en van 15 min. tijdens de daluren rijden. Voor de schoolbus 523 verandert er naar de toekomst niets.



**Figuur 29: OV-plan voor de gemeente Kortenberg VVR Leuven (bron: VVR Leuven).**

Op korte termijn worden er in de gemeente Kortenberg zet Hoppinpunten voorzien: 1 regionaal Hoppinpunt (Kortenberg station) en 4 lokale Hoppinpunten (Craenenplein, Everberg Kerk, Erps Dorpsplein, Erps-Kwerps Station) en 1 buurt Hoppinpunten (Meerbeek Dorpsplein). Het Hoppinpunt Kortenberg station is het dichtst bij de plansite gelegen. Dit Hoppinpunt, gelegen aan het treinstation, zal bijkomend uitgerust worden met

- 8 deelfietsen, waarvan 2 gewone en 6 elektrische,
- 2 deelwagens, waarvan 1 benzine en 1 elektrische,
- een fietsenstalling,
- 1 publieke laadpaal en
- een toegankelijke bushalte.

#### 4.3.2. Infrastructuur

De bushaltes 'Erps-Kwerps Prinsendreef' zijn recent heraangelegd. Hierbij werd er gekeken naar de toegankelijkheid voor mensen met een motorische (beide haltes) en visuele beperking (enkel bushalte richting Brussel). Hoewel er bij de heraanleg van de bushaltes duidelijk werd toegezien op de toegankelijkheid, zijn de haltes zelf niet goed toegankelijk. Zo zijn er slechts beperkte stallingsmogelijkheden voor fietsers (beugels) en lopen er geen voetpaden tot aan de bushaltes.



**Figuur 30: Bushaltes langsheen de N2.**

Op de N2 tussen de rotonde en het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef zijn busbanen voorzien om de doorstroming van het busverkeer te optimaliseren. Aangezien er niet voldoende

plaats aanwezig is om langs beide rijrichtingen op hetzelfde moment een busbaan te voorzien, werd er voor elke rijrichting over de helft van de lengte van het traject een busbaan aangelegd. Eens voorbij het kruispunt richting het centrum van Kortenberg zijn er geen vrije busbanen of andere doorstromingsmaatregelen voorzien.



**Figuur 31: Busstrook langsheen de N2.**

#### **4.4. Privaat vervoer**

---

Het bereikbaarheidsprofiel voor privaat vervoer concentreert zich op het privaat auto- en vrachtverkeer. Hierbij staat de omschrijving van de belangrijkste wegenstructuren en de wegencategorisering centraal. Aangezien de recreatiesite waarvoor het plangebied wordt voorzien, voornamelijk focust op lokale activiteiten, zal de lokale ontsluiting van de site behandeld worden.

Wat betreft de infrastructuur wordt er gekeken naar de verkeerstechnische staat en uitvoering van de ontsluitingswegen, de kruispuntconfiguratie, de snelheidsregimes, e.d. Ook de parkeersituatie in het plangebied en de onmiddellijke omgeving zal bekeken worden.

##### **4.4.1. Netwerk**

---

De Noodbosweg wordt geclassificeerd als een lokale weg type III (erftoegangsweg). Een lokale weg type III heeft als hoofdfunctie het 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende

percelen'. Enkel bestemmingsverkeer hoort thuis op deze weg, het overige verkeer wordt geweerd.

De N2 wordt geclassificeerd als een secundaire weg type III. Oorspronkelijk had de N2 een verbindende functie op Vlaams niveau als "steenweg". Deze functie werd door de autosnelweg E40/A3 (hoofdweg) overgenomen. Momenteel heeft de N2 een verbindings- en verzamel functie op (boven)lokaal niveau en eveneens een toegang verlenende functie voor de diverse activiteiten die langsheen de weg gelokaliseerd zijn.

#### 4.4.2. Infrastructuur

In de Noodbosweg geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Op de N2 gelden twee snelheidsregimes. Een snelheidsregime van 70 km/u vanaf vlak na het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef richting Leuven en een snelheidsregime van 50 km/u vanaf het kruispunt richting Brussel (Figuur 32).



**Figuur 32: Snelheidsregimes studiegebied (bron: Geopunt, 2018).**

Het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef werd recent heraanlegd en wordt nu gereguleerd door middel van verkeerslichten.

In het plangebied en de directe omgeving bevindt er zich momenteel geen parkeergebied. De bedrijven d'Ieteren en het UPC vangen zelf hun parkeerbehoefte op eigen terrein op.

#### 4.5. Theoretische wegcapaciteit

De theoretische wegcapaciteit (Tabel 2) van de Noodbosweg bedraagt 1.000 pae/u/rijrichting. Toch wordt deze wegcapaciteit best wat lager gehouden in functie van de leefbaarheid van de



straat. Daar de Noodbosweg gecategoriseerd is als lokale weg type III en dus een erfonthuisingweg/woonstraat is, bedraagt de wegcapaciteit best slecht 250 pae/u/rijrichting. Hierbij dient wel de kanttekening gemaakt te worden, dat de Noodbosweg niet als een echte woonstraat beschreven kan worden: er zijn slecht 3 woningen gelegen in de straat. De wegcapaciteit kan dus zeker wat hoger liggen dan 250 pae/u/rijrichting, rekening houdend met de afwezigheid van voet- en fietspaden hetgeen gemengd verkeer noodzakelijk maakt.

De N2 kan beschreven worden als een secundaire weg (hoofdinvalsweg) met een theoretische wegcapaciteit van 1.800 pae/u/rijrichting (Tabel 2). Deze theoretische wegcapaciteit brengt de leefbaarheid van de N2 niet in het gedrang.

**Tabel 2: Theoretische wegcapaciteit per wegcategorie (bron: Mobiliteitsacademie).**

wegencategorisering	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/rijrichting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/rijrichting)
primair	Omlegging 2x2, beperk aantal kruispunten	3.600	3.600
secundair (hoofdinvalsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
lokale verbindingsweg	2x1, groot aantal kruispunten	1.000	650
interne ontsluitingsweg			
wijkverzamelweg			
woonstraat	2x1, geen scheiding verkeersdeelnemers		400
			250

#### 4.6. Bestaande wegintensiteiten

Een weergave van het huidige gebruik van de verkeersnetwerken kan een aanzet zijn naar de definitie van de huidige en toekomstige knelpunten in de omgeving van de plansite.

Omwille van de huidige situatie (COVID-19) worden nieuwe verkeerstellingen als niet representatief geacht. De huidige maatregelen rond thuiswerken, beperken van hobby's, sluiting van horecazaken, ... zorgen ervoor dat er momenteel minder verplaatsingen worden gemaakt. Bijgevolg wordt er in dit mobiliteitsonderzoek voor geopteerd om de beschikbare verkeerstellingen te gebruiken en deze te extrapoleren naar wat waarschijnlijk de huidige situatie zou zijn zonder COVID-19. Hiervoor worden twee methoden gebruikt en met elkaar afgetoetst, om een zo volledig en correct mogelijk beeld te krijgen.

Eenzijds wordt er een kruispunttelling uit 2013 geëxtrapoleerd, anderzijds worden verkeersstellingen uit 2019 van de verschillende straten van het kruispunt samengenomen om op deze manier de verkeersintensiteiten op het kruispunt in beeld te brengen. De resultaten, verkregen uit beide methoden, worden vervolgens aan elkaar afgetoetst.

In de Noodbosweg werd er tussen 5 februari 2021 en 16 februari 2021 door de politiezone HerKo snelheidsmetingen georganiseerd. De resultaten hiervan worden ook opgenomen binnen deze mobiliteitsstudie.

#### 4.6.1. Kruispunttelling 2013

---

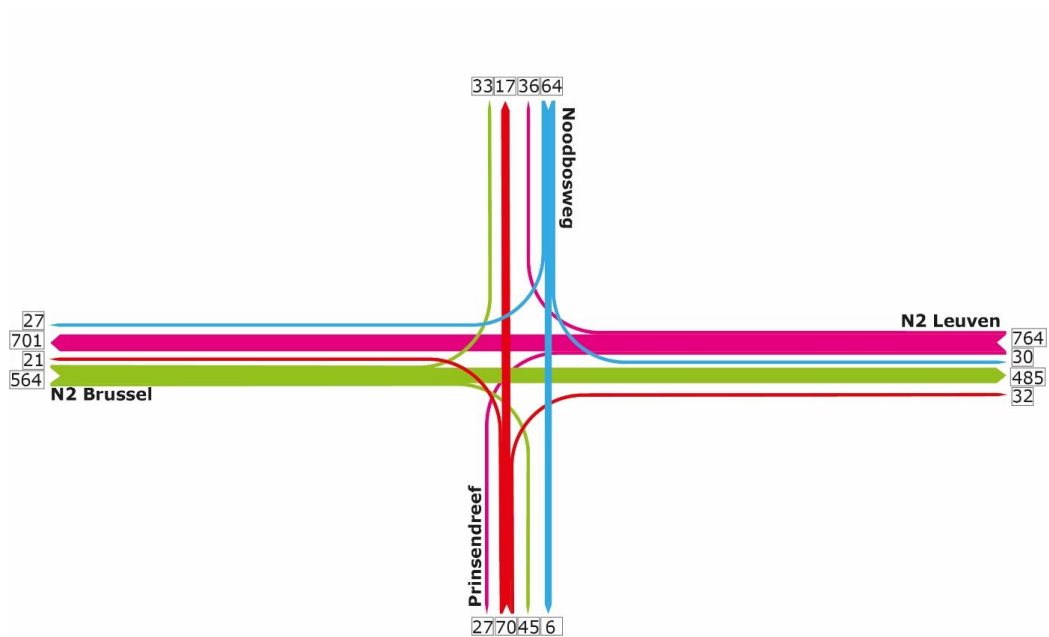
Omwille van een eerdere mobiliteitsstudie werd er in 2013 reeds een kruispunttelling uitgevoerd voor het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef door Timenco. Ervan uitgaande dat het gemotoriseerd elk jaar met 1% toeneemt (bron: navraag bij AWV en MOW), worden de gegevens uit 2013 geëxtrapoleerd gebruik makend van volgende formule:

$$Intensiteit_{2019} = Intensiteit_{2013} * \frac{1\%}{jaar} * 8jaar. \quad (1)$$

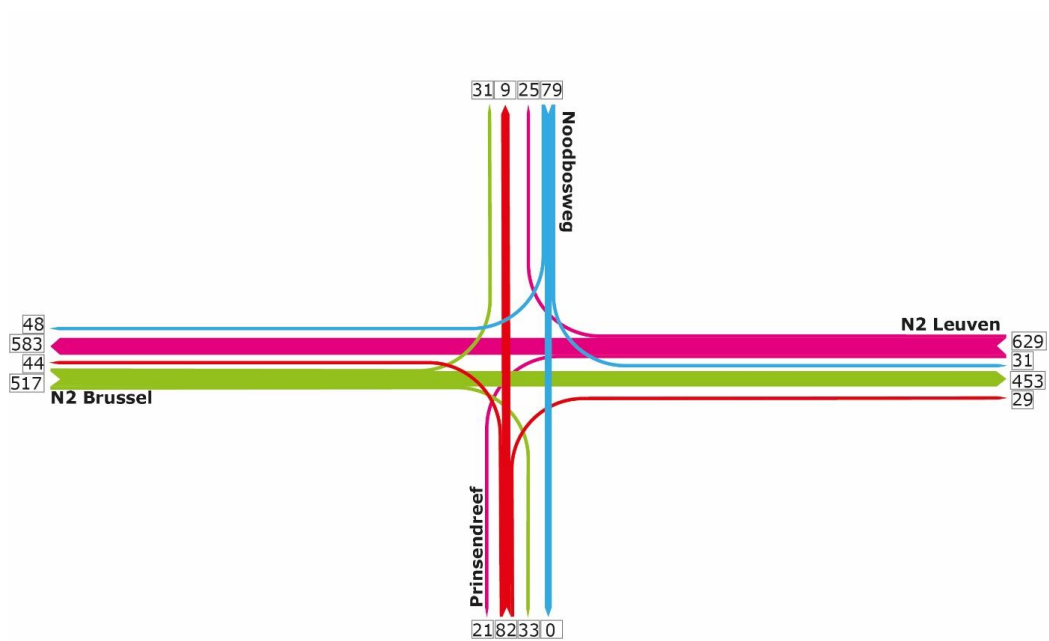
Aangezien er bij het uitvoeren van de kruispunttelling in 2013 nog geen verkeerslichten aanwezig waren op het betreffende kruispunt, dienen deze ook in de berekening voor de extrapolatie opgenomen te worden. Echter kan er in dit specifieke geval geoordeeld worden dat de plaatsing van de verkeerslichten op het kruispunt geen significante invloed heeft gehad op de verkeersintensiteiten op het kruispunt. De extrapolatie van de kruispunttelling uit 2013 naar gegevens relevant voor vandaag zal bijgevolg uitsluitend gebeuren op basis van formule

$$Intensiteit_{2019} = Intensiteit_{2013} * \frac{1\%}{jaar} * 8jaar. \quad (1).$$

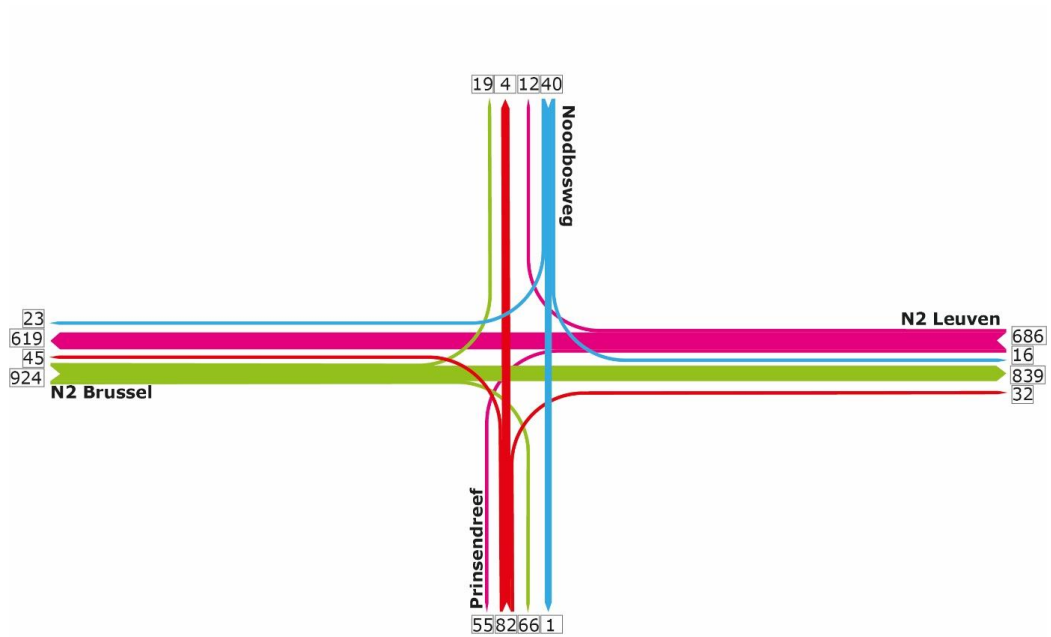
De telling van 2013 vond plaats op zaterdag 5 oktober 2013 van 14u tot 16u en op woensdag 9 oktober 2019 van 17u tot 18u30. Deze gegevens werden vervolgens geëxtrapoleerd, met behulp van formule  $Intensiteit_{2019} = Intensiteit_{2013} * \frac{1\%}{jaar} * 8jaar.$  (1), naar een kruispunttelling die een goed beeld geeft van wat de verkeerssituatie vandaag zou zijn zonder COVID-19-maatregelen.



**Figuur 33: Kruispunttelling uitgevoerd op zaterdag van 14u tot 15u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).**



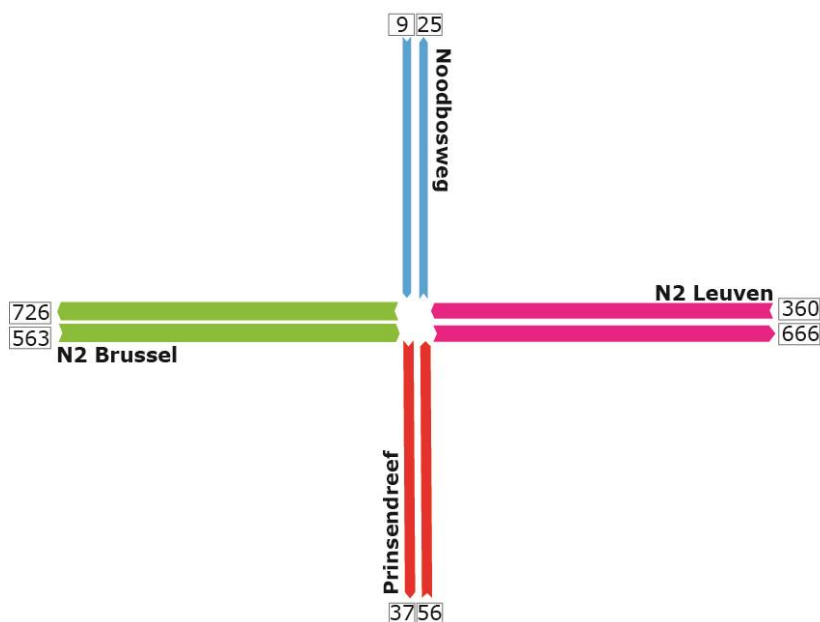
**Figuur 34: Kruispunttelling uitgevoerd op zaterdag van 15u tot 16u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).**



**Figuur 35: Kruispunttelling uitgevoerd op woensdag van 17u tot 18u (extrapolatie uit de gegevens van Timenco, 2013).**

#### 4.6.2. Kruispunttellingen 2019

In 2019 werden er doorheen het jaar op verschillende kruispunten en straten in de buurt van het kruispunt verkeerstellingen uitgevoerd. Het samenvoegen van de verschillende tellingen geeft eveneens een indicatie van de verkeersintensiteiten op het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef.



**Figuur 36: Samenstelling kruispunt uit verschillende verkeerstellingen uit 2019 (bron: AWV, PZ Herko).**

#### 4.6.3. Besluit

Wanneer de huidige intensiteiten worden afgetoetst aan de gewenste theoretische wegcapaciteiten, dan blijken de intensiteiten ruimschots onder de capaciteiten te bevinden. In de huidige situatie is er dus geen probleem wat betreft de doorstroming van het verkeer op de verschillende wegen van het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef.

#### 4.7. Knelpunten

Steunend op de inventaris en analyse van de bestaande netwerken en infrastructures, en het gebruik hiervan kunnen de huidige knelpunten worden geïdentificeerd, evenals een beeld geschept worden van de mogelijke toekomstige knelpunten.

Momenteel bevinden de knelpunten zich voornamelijk in de Noodbosweg. Deze straat heeft een beperkte wegbreedte, maar wordt wel door verschillende weggebruikers gebruikt. De straat

maakt deel uit van verschillende fietsroutenetwerken, dient als verbinding voor zwakke weggebruikers om zich van kernen van Erps-Kwerps naar de rest van de gemeente te verplaatsen en is de ontsluitingsweg voor het recyclagepark. Deze combinatie van een smal weggabarit en een grote verscheidenheid leidt af en toe tot conflicten.

Voor fietsers bevindt er zich een extra knelpunt op het kruispunt met de N2. Fietsers komende vanuit de Prinsendreef bevinden zich in een lastige situatie om het kruispunt veilig over te steken. De fietsoversteekplaats bevindt zich namelijk pas op de N2 zelf. Dit is een veilige manier om als fietser de N2 over te steken, maar deze is niet bereikbaar vanuit de Prinsendreef, aangezien eerst het verkeerslicht op de Prinsendreef gepasseerd moet worden. Momenteel wordt onderzocht of langs één zijde van de Prinsendreef een vrijliggend fietspad kan worden gerealiseerd tussen de Minneveldstraat en de N2.



**Figuur 37: Verkeerssituatie kruispunt (bron: Geopunt).**

## 5. MOBILITEITSPROFIEL

Het mobiliteitsprofiel is de tweede basispijler, naast het bereikbaarheidsprofiel, van een mobiliteitsstudie. Het geeft aan hoeveel verplaatsingen een nieuw project zal genereren, welke herkomst en bestemming deze verplaatsingen hebben, met welke vervoersmiddelen de verplaatsingen zullen gebeuren, op welke tijdstippen men zich zal verplaatsen en langs welke routes deze verplaatsingen zullen worden afgewikkeld. Niet enkel de verplaatsingsbehoefte (of verkeersgeneratie) wordt in het mobiliteitsprofiel ingeschat, ook de parkeerbehoefte moet berekend en geraamd worden.

Door de ligging van het plangebied in een doodlopende straat kan er aangenomen worden dat er enkel bestemmingsverkeer plaats heeft. Het verkeer in de Noodbosweg komt er enkel omdat het een specifieke bestemming in deze straat heeft, namelijk het recyclagepark, de enkele huizen, de parking van B&O en/of de toekomstige recreatie- en sportinfrastructuur.

Het mobiliteitsprofiel wordt berekend voor het programma dat de gemeente Kortenberg op korte als op middellange termijn wenst te realiseren.

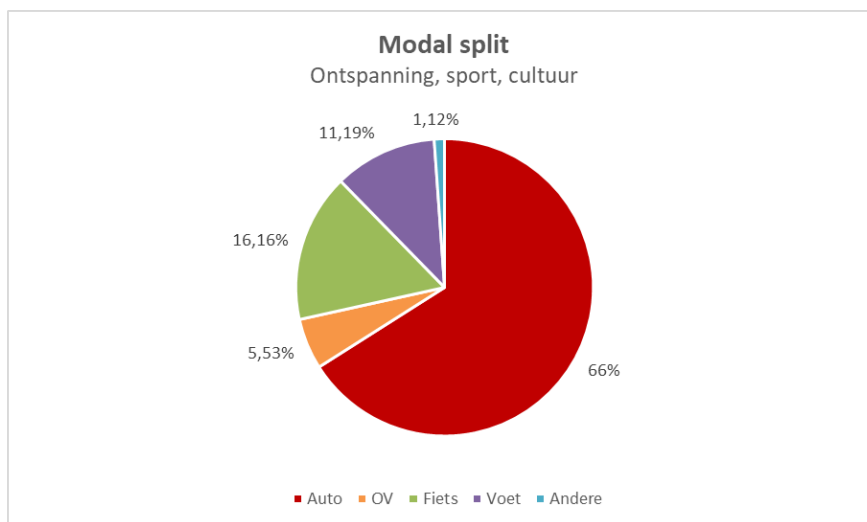
PROGRAMMA KORTE TERMIJN		PROGRAMMA MIDDELLANGE TERMIJN	
Sporthal		Tennis	3 velden binnen
Multifunctionele zaal			6 velden buiten
Tennis	3 velden binnen	Padel	2 velden enkel
	6 velden buiten		1 veld dubbel
Squash	2 velden	Brasserie	
Padel	2 velden		

### 5.1. Bezoekers

Het RUP Recreatie Noodbosweg wordt opgesteld met het oog op het oprichten van een sport- en recreatieinfrastructuur die tegemoet komt aan de lokale, gemeentelijke behoefte. De toekomstige infrastructuur op de site zal bijgevolg voornamelijk de lokale Kortenbergse sportclubs, en bijgevolg een lokaal doelpubliek, aanspreken. De medewerkers en bezoekers van de toekomstige recreatie- en sportinfrastructuur zullen hoofdzakelijk vanuit de gemeente Kortenberg komen.

Buiten kleinere sportevenementen (bijvoorbeeld een padel- of tennistoernooi) worden er geen grote sportevenementen voorzien.

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) van de Vlaamse overheid onderzoekt het verplaatsings- en mobiliteitsgedrag bij Vlamingen vanaf 6 jaar. Op basis van de resultaten van het OVG 5.4 uit 2020 wordt een schatting gemaakt van de modal split in de vervoerswijzen die de Vlaming gebruikt om naar zijn plaats voor recreatie en sport te gaan (Figuur 38).



**Figuur 38: Modal shift voor ontspanning, sport en cultuur (Bron: OVG 5.4, 2020).**

Hieruit kan afgeleid worden dat het merendeel van de verplaatsingen voor de categorie 'sport, recreatie en cultuur' nog steeds grotendeels met de auto (66%) gebeuren, gevolgd door de fiets (16%), te voet (11%) en het openbaar vervoer (5,5%). Deze cijfers worden in deze mobiliteitsstudie overgenomen voor de berekening van de verkeersgeneratie. Wanneer de cijfers van de Gemeentemonitor (editie 2018)<sup>7</sup> erbij worden genomen, dan blijkt dat 86% van de inwoners binnen het gezin over minstens 1 fiets beschikt en dat 21% van de Kortenbergse bevolking deze ook minstens wekelijks voor korte verplaatsingen gebruikt. 51% van de inwoners geeft zelfs aan zich voor korte afstanden te voet te verplaatsen en dit minstens wekelijks. Wanneer de cijfers van de Gemeentemonitor samen genomen worden met de ligging van de plansite, dan kan er geconcludeerd worden dat de cijfers van het OVG een goede indicatie zijn voor het verplaatsingsgedrag binnen de gemeente Kortenberg.

De kencijfers uit het richtlijnenboek MOBER<sup>8</sup> geven verder nog aan dat bezoekers aan een recreatiefunctie een autobezettingsgraad van 1,9 personen per auto kennen.

De gemiddelde verblijfstijd van bezoekers aan sportinfrastructuur wordt geschat op 90 minuten.

<sup>7</sup> <https://www.statistiekvlaanderen.be/sites/default/files/docs/GM-Kortenberg.pdf>

<sup>8</sup> <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/26437>



## 5.2. Werknemers

---

Aangezien het plan een plaatselijke recreatie- en sportinfrastructuur beoogt, zullen ook de werknemers voornamelijk uit deze lokale context komen. Wat betreft de sportinfrastructuur, ligt het geschatte aantal werknemers op 10 met een aanwezigheidspercentage van 60%.

Van de werknemers van de sportinfrastructuur zal 50% met de auto komen, 35% met het openbaar vervoer, 5% met de fiets en 6% te voet. Bij werknemers van de cafetaria bedraagt de modal split: 61% autogebruik, 30% openbaar vervoer, 4% met de fiets en 3% te voet (kencijfers richtlijnenboek MOBER).

De autobezettingsgraad bij de werknemers ligt op 1,03.

## 5.3. Verkeersgeneratie

---

### 5.3.1. Programma korte termijn

---

#### 5.3.1.1. Bezoekers

Uitgaande van de inschatting die de gemeente Kortenberg maakte, worden er gemiddeld 869 bezoekers per dag verwacht met een piek van 1.296 bezoekers op zaterdag (zie schattingen bezoekers in Bijlage 1). Dit leidt tot een gemiddelde van 302 wagens en 140 fietsers die dagelijks naar de site komen. Tijdens de piekdag (zaterdag) loopt dit zelfs op tot 450 wagens en 209 fietsers.

**Tabel 3: Mobiliteitsprofiel bezoeker recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma korte termijn).**

KORTE TERMIJN PROGRAMMA	Gemiddelde	Gemiddelde	Zaterdag (piek)
Aantal bezoekers per dag		869	1.296
Aandeel auto	66%	574	855
Aandeel fiets	16%	140	209
Gemiddelde autobezettingsgraad	1,9	302	450
Totaal aantal autoverplaatsingen per dag (x2)		302	450
Totaal aantal fietsverplaatsingen per dag (x2)		140	209

De verkeersgeneratie wordt verspreid over de hele dag. Op zaterdag betekent dit dat er tijdens de piekmomenten 40 wagens per uur toekomen (tussen 10u en 11u) en vertrekken (tussen 12u en 13u). Op weekdays is er een maximum van 36 auto's die tijdens hetzelfde uur toekomen en vertrekken.

**Tabel 4: Spreiding van de verkeersgeneratie voor recreatie- en sportinfrastructuur volgens cijfergegevens sportdienst Kortenberg (aantal autobewegingen per uur) (programma korte termijn).**

uren	Woensdag		Vrijdag		Zaterdag	
	in	uit	In	uit	in	Uit
<b>8</b>	11	0	7	0	36	0
<b>9</b>	11	0	7	0	36	0
<b>10</b>	11	11	5	7	40	36
<b>11</b>	9	11	5	7	36	36
<b>12</b>	17	11	7	5	34	40
<b>13</b>	22	9	7	5	34	36
<b>14</b>	22	17	5	7	32	34
<b>15</b>	22	22	13	7	30	34
<b>16</b>	26	22	13	5	30	32
<b>17</b>	36	22	34	13	24	30
<b>18</b>	36	26	36	13	24	30
<b>19</b>	36	36	36	34	24	24
<b>20</b>	36	36	36	36	24	24
<b>21</b>	28	36	26	36	24	24
<b>22</b>	24	36	24	36	24	24
<b>23</b>	0	28	0	26	0	24
<b>0</b>	0	24	0	24	0	24

Mobiliteitsstudie RUP Recreatie Noodbosweg – mei 2022

IL – Adviesverlening en begeleiding – Omgeving/Mobiliteit

66/100

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord *lacameh*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 66 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord *likyvej*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 66 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord *soloki*

### 5.3.1.2. Werknemers

Binnen het korte termijn programma wordt er geschat dat er een 3-tal werknemers werkzaam zijn op de plansite. Dit resulteert in 1 wagen per dag.

**Tabel 5: Mobiliteitsprofiel werknemers recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma korte termijn).**

Aantal werknemers		3
Aanwezigheidspercentage	60%	2
Aandeel auto	50%	1
Aandeel fiets	5%	0
Autobezettingsgraad	1,03	1
Totaal aantal autoverplaatsingen per dag (x2)		1
Totaal aantal fietsverplaatsingen per dag (x2)		0

### 5.3.2. Programma middellange termijn

Ook voor het programma op middellange termijn werd de verkeersgeneratie berekend.

Uitgaande van de inschatting die de gemeente Kortenberg maakte, worden er gemiddeld 1.189 bezoekers per dag verwacht met een piek van 1.692 bezoekers op zaterdag (zie schattingen bezoekers in Bijlage 2). Dit leidt tot een gemiddelde van 413 wagens en 193 fietsers die dagelijks naar de site komen. Tijdens de piekdag (zaterdag) loopt dit zelfs op tot 588 wagens en 273 fietsers.

### 5.3.2.1. Bezoekers

**Tabel 6: Mobiliteitsprofiel bezoeker recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma middellange termijn).**

MIDDELLANGE TERMIJN PROGRAMMA	Gemiddelde	Gemiddelde	Zaterdag (piek)
Aantal bezoekers per dag		1.189	1.692
Aandeel auto	66%	785	1.117
Aandeel fiets	16%	193	273
Gemiddelde autobezettingsgraad	1,9	413	588
Totaal aantal autoverplaatsingen per dag (x2)		413	588
Totaal aantal fietsverplaatsingen per dag (x2)		193	273

De verkeersgeneratie wordt verspreid over de hele dag. Op zaterdag betekent dit dat er tijdens de piekmomenten 60 wagens per uur toekomen (tussen 10u en 11u) en vertrekken (tussen 12u en 13u). Op weekdays is er een maximum van 51 auto's die tijdens hetzelfde uur toekomen en vertrekken.

**Tabel 7: Spreiding van de verkeersgeneratie voor recreatie- en sportinfrastructuur volgens cijfergegevens sportdienst Kortenberg (aantal autobewegingen per uur) (programma middellange termijn).**

uren	Woensdag		Vrijdag		Zaterdag	
	in	uit	In	uit	in	Uit
<b>8</b>	16	0	10	0	51	0
<b>9</b>	16	0	10	0	51	0
<b>10</b>	16	16	6	10	60	51
<b>11</b>	12	16	6	10	51	51
<b>12</b>	28	16	10	6	47	60
<b>13</b>	37	12	10	6	47	51
<b>14</b>	37	28	6	10	43	47
<b>15</b>	37	37	23	10	39	47
<b>16</b>	45	37	23	6	39	43
<b>17</b>	51	37	47	23	26	39
<b>18</b>	51	45	51	23	26	39
<b>19</b>	51	51	51	47	26	26
<b>20</b>	51	51	51	51	26	26
<b>21</b>	35	51	31	51	26	26
<b>22</b>	26	51	26	51	26	26
<b>23</b>	0	35	0	31	0	26
<b>0</b>	0	26	0	26	0	26

### 5.3.2.2. Werknemers

Binnen het middellange termijn programma wordt er geschat dat er een 6-tal werknemers werkzaam zijn op de plansite. Dit resulteert in 2 wagens per dag.

**Tabel 8: Mobiliteitsprofiel werknemers recreatie- en sportinfrastructuur Noodbosweg (programma middellange termijn).**

Aantal werknemers		6
Aanwezigheidspercentage	60%	4
Aandeel auto	50%	2
Aandeel fiets	5%	0
Autobezettingsgraad	1,03	2
Totaal aantal autoverplaatsingen per dag (x2)		2
Totaal aantal fietsverplaatsingen per dag (x2)		0

### 5.4. Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend voor zowel wagens als fietsen. Aan de hand van deze schatting kan een inschatting worden gemaakt naar de benodigd aantal parkeer- en fietsstalplaatsen en dus de grootte van de parking en de fietsenstalling.

Om de parkeerbehoefte voor de autoparking te berekenen wordt er gekeken naar de meest maatgevende uren, i.e. de uren waarop het meeste bezoekers die met de wagen aankomen en vertrekken. Hiervoor wordt gerekend met de uurbezetting van de sportinfrastructuur, zoals kan worden teruggevonden in Tabel 4 en Tabel 7, en met een verblijfsduur van 90 minuten, conform de cijfers uit het richtlijnenboek. Dit resulteert in 'attractie en productie'-tabellen (zie

Tabel 9 en Tabel 10). Om de parkeerzoektijd tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, zonder een te grote overvloed aan parkeerplaatsen, wordt er een parkeerbezettingsgraad van 80% gehanteerd.

Voor het benodigde aantal fietsstalplaatsen wordt gebruik gemaakt van de berekeningswijze die wordt voorgesteld in 'De Stallingswijzer' uitgegeven door het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (2001). Deze berekening wordt eveneens overgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen (2017).

$$\text{Gewenste stallingscapaciteit} = \frac{N_{max} * P_{5km}}{2} * 25\%$$

met  $N_{max}$  = het maximaal aantal gelijktijdige bezoekers

$P_{5km}$  = het aantal bezoekers wonend binnen een afstand van 5 km

#### 5.4.1. Programma korte termijn

---

##### 5.4.1.1. Auto

Om de parkeerbehoefte te berekenen wordt er naar de meest maatgevende uren gekeken. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van onderstaande tabel:

**Tabel 9: Totale parkeerbehoefte per uur (programma korte termijn).**

	<b>Woensdag</b>	<b>Vrijdag</b>	<b>Zaterdag</b>
<b>uren</b>	<b>In</b>	<b>in</b>	<b>in</b>
<b>8</b>	11	7	36
<b>9</b>	22	13	72
<b>10</b>	22	11	76
<b>11</b>	20	9	76
<b>12</b>	26	11	70
<b>13</b>	39	13	68
<b>14</b>	43	11	66
<b>15</b>	43	17	62
<b>16</b>	47	26	60
<b>17</b>	62	47	53
<b>18</b>	72	70	47
<b>19</b>	72	72	47
<b>20</b>	72	72	47
<b>21</b>	64	62	47
<b>22</b>	51	49	47
<b>23</b>	24	24	24
<b>0</b>	0	7	0



Tijdens het piekmoment op zaterdagvoormiddag wordt er verwacht dat 76 auto's van bezoekers en 1 auto van werknemers op de parking zullen staan. Om de parkeerzoektijd tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, zonder een te grote overvloed aan parkeerplaatsen, wordt er een parkeerbezettingsgraad van 80% gehanteerd. Bij een totaal van 76+1 wagens die gelijktijdig gebruikmaken van de parking betekent dit dat de parking over **96 parkeerplaatsen** dient te beschikken.

#### 5.4.1.2. Fiets

De berekening voor het aantal fietsstalplaatsen gebeurt via de berekening uit 'De Stallingswijzer' uitgegeven door het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (2001). Deze berekening wordt eveneens overgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen (2017). In deze berekening wordt gesteld dat de gewenste stallingscapaciteit gelijk is aan het maximaal gelijktijdig aanwezig aantal bezoekers (220 bezoekers), wonend binnen een afstand van maximaal 5 km (90% of 198 bezoekers), gedeeld door 2 (99), waarna dit getal moet verhoogd worden met 25%. De finale optelsom komt uit op  $99 + 25 =$  **124 fietsstalplaatsen**.

#### 5.4.1.3. Conclusie

In totaal wordt de parkeer- en stallingsbehoefte op korte termijn geschat op een parking met 96 parkeerplaatsen en een fietsenstalling met minstens 124 plaatsen.

### 5.4.2. Programma middellange termijn

---

#### 5.4.2.1. Auto

Om de parkeerbehoefte te berekenen wordt er naar de meest maatgevende uren gekeken. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van onderstaande tabel:

**Tabel 10: Totale parkeerbehoefte per uur (programma middellange termijn).**

	<b>Woensdag</b>	<b>Vrijdag</b>	<b>Zaterdag</b>
<b>uren</b>	<b>In</b>	<b>in</b>	<b>in</b>
<b>8</b>	16	10	51
<b>9</b>	32	20	103
<b>10</b>	32	16	111
<b>11</b>	28	12	111
<b>12</b>	40	16	99
<b>13</b>	65	20	94
<b>14</b>	74	16	90
<b>15</b>	74	28	82
<b>16</b>	82	45	78
<b>17</b>	97	70	65
<b>18</b>	103	99	53
<b>19</b>	103	103	53
<b>20</b>	103	103	53
<b>21</b>	86	82	53
<b>22</b>	61	57	53
<b>23</b>	26	26	26
<b>0</b>	0	0	0

Tijdens het piekmoment op zaterdagvoormiddag wordt er verwacht dat 111 auto's van bezoekers en 2 auto's van werknemers op de parking zullen staan. Om de parkeerzoektijd tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, zonder een te grote overvloed aan parkeerplaatsen, wordt er een parkeerbezettingsgraad van 80% gehanteerd. Bij een totaal van 111+2 wagens die gelijktijdig gebruikmaken van de parking betekent dit dat de parking over **140 parkeerplaatsen** dient te beschikken.

#### 5.4.2.2. Fiets

De berekening voor het aantal fietsstalplaatsen gebeurt via de berekening uit 'De Stallingswijzer' uitgegeven door het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (2001). Deze berekening wordt eveneens overgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen (2017). In deze berekening wordt gesteld dat de gewenste stallingscapaciteit gelijk is aan het maximaal gelijktijdig aanwezig aantal bezoekers (320 bezoekers), wonend binnen een afstand van maximaal 5 km (90% of 288 bezoekers), gedeeld door 2 (144), waarna dit getal moet verhoogd worden met 25%. De finale optelsom komt uit op  $144 + 36 =$  **180 fietsstalplaatsen**.

#### 5.4.2.3. Conclusie

In totaal wordt de parkeer- en stallingsbehoefte op middellange termijn geschat op een parking met 140 parkeerplaatsen en een fietsenstalling met minstens 180 plaatsen.

## 6. MOBILITEITSEFFECTEN

---

De beoordeling van de mobiliteitseffecten is de kern van een mobiliteitsstudie. Het volgt uit de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel en het mobiliteitsprofiel en legt de onevenwichten tussen beiden bloot. Deze onevenwichten vertalen zich in de praktijk immers in (mogelijks negatieve) effecten wat betreft bereikbaarheid, parkeerdruk, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, .... De effecten die binnen deze mobiliteitsstudie onderzocht werden en hieronder verder worden besproken zijn 'bereikbaarheid', 'parkeerdruk', 'verkeersveiligheid', 'verkeersleefbaarheid' en 'toegankelijkheid'.

### 6.1. Bereikbaarheid

---

#### 6.1.1. Stappers & trappers

---

De invulling van het RUP Recreatie Noodbosweg zal geen invloed hebben op de reeds aanwezige loop- en fietsroutes. Wel dient er bij rekening te worden gehouden dat de huidige infrastructuur niet voorzien is op voetgangers en slechts in beperkte mate op fietsers. Het inrichten van recreatie- en sportinfrastructuur zal bijkomende voet- en fietsverplaatsingen genereren op en rond de site. Een goede en veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur, zowel op als rond de plansite, is bijgevolg noodzakelijk.

Het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef is lichtengeregeld en heeft zebrapaden met voetgangerslichten om de N2 te kruisen. Deze infrastructuur is echter niet aanwezig wil men de Noodbosweg of Prinsendreef te voet oversteken. Hier dient mogelijk bijkomende voetgangersinfrastructuur voorzien te worden zodat dit kruispunt veiliger wordt voor voetgangers.

Voor fietsers is het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef beter ingericht. Toch zijn de fietspaden langs de N2 zeer smal en bevindt er zich in de Noodbosweg en Prinsendreef geen fietsinfrastructuur.

De bereikbaarheid te voet of met de fiets van de plansite vanuit de kernen van Erps-Kwerps is wel goed en kan op een veilige manier verlopen doorheen de passerelle onder de sporen, die op het einde van de Noodbosweg aanwezig is.

#### 6.1.2. Openbaar vervoer

---

De site is vlot te bereiken met het openbaar vervoer, zowel met de bus als met de trein.

De bushalte Erps-Kwerps Prinsendreef, gelegen langs weerszijde van het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef op 3 minuten wandelen van de plansite, wordt bediend door bussen afkomstig uit Leuven en Brussel. De bushalte wordt tot 7 keer per uur bediend tijdens de spitsuren. Buiten de spitsuren passeert er 2 keer per uur een bus langs de halte. De bushalte

Erps-Kwerps De Inger ligt op 10 minuten wandelen van de plansite, langsheen de Engerstraat. Deze halte wordt bediend door een schoolbuslijn afkomstig uit Haacht en Meerbeek, bijgevolg wordt de halte slechts 1 keer bediend tijdens de ochtend en 1 keer in de avond.

Het treinstation van Kortenberg bevindt zich op 20 minuten wandelen van de plansite. In dit station stoppen de S2-trein Leuven – 's Gravenbrakel (2 per uur voor beide richtingen) en de S9-trein Leuven – Eigenbrakel (1 per uur voor beide richtingen).

Bij de invoering van het netwerk basisbereikbaarheid zal Kortenberg station het dichtstbij gelegen Hoppinpunt zijn. Aan dit Hoppinpunt wordt openbaar vervoer (trein, bus) gecombineerd met deelmobiliteit (wagen en fiets).

### 6.1.3. Privaat vervoer

---

Met privaat vervoer is de site goed te bereiken via de N2 en het kruispunt met de Noodbosweg. De Noodbosweg is een vrij smalle straat en twee auto's kunnen elkaar hier maar nipt kruisen.

## 6.2. Parkeerdruk

---

### 6.2.1. Auto

---

Voor het programma op korte termijn wordt er een parkeerbehoefte van 96 parkeerplaatsen geschat. Wanneer het programma op middellange termijn in rekening wordt gebracht, dient een parking met 140 plaatsen te worden voorzien.

Verder dient zeker ook gekeken te worden naar parkeervoorzieningen voor diverse doelgroepen, zoals onder andere andersvaliden, elektrische wagens. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de huidig geldende regelgeving.

In het geval van een groter evenement op de plansite kan er mogelijk een tekort aan parkeerplaatsen voorkomen. Dit kan worden opgevangen bij een eventueel dubbelgebruik van de parking met het naastgelegen UPC.

### 6.2.2. Fiets

---

Net zoals voor de auto kan ook de stallingsdruk voor de fiets worden ingeschat. Om het gebruik van de fiets aan te moedigen, wordt er best met een lagere bezettingsgraad gewerkt, zodat er zeker voldoende fietsenstalling voor handen is. Belangrijk hierbij is dat er rekening gehouden wordt met de verschillende soorten fietsen die vandaag worden gebruikt. Veilige stalmogelijkheden voor buitenmaatse fietsen (zoals bakfietsen) mogen zeker niet vergeten worden bij het realiseren van recreatie- en sportinfrastructuur.

Een fietsenstalling met 66 plaatsen voor het programma op korte termijn en 98 plaatsen voor het programma op middellange termijn is de minimale grootte die best wordt opgenomen wanneer de inrichting wordt uitgewerkt.

Bij de berekening aan de fietsstalbehoefte wordt al een buffer van 25% voorzien. Dit is een minimale buffer. Het kan zeker geen kwaad om meer fietsstalplaatsen te voorzien.

### **6.3. Verkeersgeneratie**

---

De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van de extrapolatie van de telgegevens uit 2013 uitgevoerd door Timenco. Deze telgegevens geven een volledig beeld van de kruispuntdynamieken. Door de kennis van deze dynamieken toe te passen op de schattingen van het verkeer dat door de sportinfrastructuur zal worden aangetrokken en gegenereerd, kan de impact op de omliggende straten worden berekend.

De restcapaciteit van een rijrichting wordt berekend door het weggebruik (in pae/u) te delen door de wegcapaciteit (in pae/u) en dit af te trekken van 100%. Wanneer voor het weggebruik de variabele "max. pae/u bestaande" wordt genomen, dan wordt de huidige restcapaciteit van de rijrichting berekend. Als de variabele "totale pae/u" wordt opgenomen in de berekening, dan is het resultaat de nieuwe restcapaciteit, m.n. een inschatting van de restcapaciteit wanneer de sportinfrastructuur gerealiseerd is.

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

Er wordt geschat dat er geen slechte verkeersafwikkeling bereikt wordt bij de ontwikkeling van de sportinfrastructuur. Desalniettemin is er een sterke daling in de restcapaciteit van de Noodbosweg. Aangezien deze straat slechts een beperkt gabarit heeft en een grote diversiteit aan vervoersmodi te verwerken krijgt, is het toch belangrijk om hier extra aandacht aan te besteden bij de uiteindelijke ontwikkeling van de sportinfrastructuur.

Tabel 11: Verkeersgeneratie (programma korte termijn).

Noodbosweg								
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit	
Leuvensesteenweg	WOE	40	22	62	250	84%	75%	
	ZA	79	34	113	250	68%	55%	
Recyclagepark	WOE	35	36	71	250	86%	72%	
	ZA	65	30	95	250	74%	62%	

Prinsendreef								
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit	
Leuvensesteenweg	WOE	82	4	86	250	67%	66%	
	ZA	82	4	86	250	67%	66%	
Everberg	WOE	122	1	123	250	51%	51%	
	ZA	54	0	54	250	78%	78%	

Leuvensesteenweg Brussel								
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit	
Noodbosweg	WOE	924	20	944	1800	49%	48%	
	ZA	517	14	531	1800	71%	70%	
Brussel	WOE	687	13	700	1800	62%	61%	
	ZA	675	21	696	1800	63%	61%	

Leuvensesteenweg Leuven								
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit	
Noodbosweg	WOE	686	12	698	1800	62%	61%	
	ZA	629	12	641	1800	65%	64%	
Leuven	WOE	887	9	896	1800	51%	50%	
	ZA	513	13	526	1800	72%	71%	

**Tabel 12: Verkeersgeneratie (programma middellange termijn).**

Noodbosweg							
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit
Leuvensesteenweg	WOE	40	37	77	250	84%	69%
	ZA	79	47	126	250	68%	50%
Recyclagepark	WOE	35	51	86	250	86%	66%
	ZA	65	39	104	250	74%	58%

Prinsendreef							
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit
Leuvensesteenweg	WOE	82	6	88	250	67%	65%
	ZA	82	5	87	250	67%	65%
Everberg	WOE	122	1	123	250	51%	51%
	ZA	54	0	54	250	78%	78%

Leuvensesteenweg Brussel							
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit
Noodbosweg	WOE	924	28	952	1800	49%	47%
	ZA	517	19	536	1800	71%	70%
Brussel	WOE	687	21	708	1800	62%	61%
	ZA	675	29	704	1800	63%	61%

Leuvensesteenweg Leuven							
Richting	Periode	Max. pae/u bestaande	Projectverkeer	Totale pae/u	Wegcapaciteit (pae/u)	Huidige restcapaciteit	Nieuwe restcapaciteit
Noodbosweg	WOE	686	17	703	1800	62%	61%
	ZA	629	15	644	1800	65%	64%
Leuven	WOE	887	15	902	1800	51%	50%
	ZA	513	18	531	1800	72%	70%



Hoewel de wegcapaciteit van de omliggende wegen daalt, blijft dit op een aanvaardbaar niveau. Zoals te verwachten heeft de komst van de sportinfrastructuur de meeste invloed op de Noodbosweg, maar ook hier wordt de wegcapaciteit niet overschreden.

Ook wanneer naar de capaciteitswijziging op middellange termijn wordt gekeken, blijft deze binnen de aanvaardbare limieten.

Belangrijk is wel om de kanttekening te maken dat de wegcapaciteit hier berekend werd voor woensdag van 17u00 tot 18u00 en zaterdag van 15u00 en 16u00. Dit zijn niet de momenten waarop er het meeste autoverkeer gegenereerd wordt door de sportinfrastructuur. De tijdstippen komen hier overeen met de tijdstippen waarop de kruispunttellingen van 2013 beschikbaar waren. De bekomen cijfers geven een goede indicatie, maar de resterende wegcapaciteit kan dus wel lager liggen dan hier berekend. Al bij al wordt verwacht dat het bijkomende verkeer van en naar de sportinfrastructuur een eerder beperkt en toelaatbaar effect zal hebben.

Er wordt verwacht dat wachtrijvorming aan de VRI eerder beperkt zal blijven. Wel dient bij de concrete ontwikkeling van het project (hetgeen verder gaat dan de opmaak van deze mobiliteitstoets bij de opmaak van een RUP) een grondige studie te gebeuren voor de optimale verkeersafwikkeling op het kruispunt en de juiste afstelling van de VRI.

#### **6.4. Oversteekbaarheid**

---

Doordat het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef een lichtengeregeld kruispunt is, kan de oversteekbaarheid van de N2 voor voetgangers als goed worden beschouwd. Ook bij een toekomstige toename van het aantal voetgangers zal er zich hier geen probleem vormen.

Om de N2 over te steken is er voor de fietsers ook een oversteekplaats voorzien ter hoogte van de verkeerslichten. Voor fietsers komende vanuit de Prinsendreef of Noodbosweg zijn deze oversteekplaatsen echter niet bereikbaar, aangezien zij reeds een verkeerslicht tegenkomen op hun weg naar de oversteekplaats. Aan de verkeerslichten op de Prinsendreef en Noodbosweg zijn er echter geen voorzieningen getroffen voor fietsers die vanuit één van deze straten de N2 willen oversteken. Op dit moment zijn er olifantenpadjes die voor het verkeerslicht vertrekken in de desbetreffende straten, het verkeerslicht langs rechts passeren en zo uitgeven naar de verkeerslichten aan de voetganger- en fietsenoversteekplaats op de N2. Bij een toenemende stroom fietsers is dit echter niet een langer houdbare situatie. De oversteekbaarheid van de N2 door fietsers komende uit de Prinsendreef en Noodbosweg wordt daardoor gekwalificeerd als slecht.

## 6.5. Verkeersveiligheid

---

Wat betreft de verkeersveiligheid komen voornamelijk de N2, de Noodbosweg en het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef als potentiële risicolocaties naar de voorgrond.

In 2016 werd het kruispunt N2-Noodbosweg-Prinsendreef heraangelegd met verkeerslichten en lichtengeregelde overgangen voor voetgangers en fietsers.

De Noodbosweg is een smalle straat met een wegbreedte van om en bij 5 m. Deze weg zal in de toekomst niet enkel het recyclagepark en de drie woningen, maar ook de recreatie- en sportinfrastructuur ontsluiten. Het terrein van D'Ieteren heeft eveneens een ontsluitingsmogelijk van hun terrein gelegen achteraan in de Noodbosweg, tegen de spoorweg. Langsheen de Noodbosweg staat, ondanks het geldende parkeerverbod, regelmatig zwaar vervoer geparkeerd. Ook het recyclagepark zorgt voor zwaar vervoer op de Noodbosweg.

De ontwikkeling van de recreatie- en sportinfrastructuur zal voor een toename van het aantal (zwakke) weggebruikers zorgen. De Noodbosweg heeft een beperkte breedte en is een tweerichtingsstraat. Dit kan de verkeersveiligheid aantasten.

## 6.6. Verkeersleefbaarheid

---

Verkeersleefbaarheid wordt gebruikt om aan te duiden dat de druk van het verkeer op de omgeving het kwaliteitsvol functioneren van de mens in zijn directe omgeving niet in de weg staat. Het functioneren van de mens in zijn directe omgeving bevat zowel het kwalitatief verblijven op een plaats als zich op een aangename manier kunnen verplaatsen van en naar deze plaats. De verkeersleefbaarheid wordt bijgevolg bepaald door het samen nemen van de verschillende punten die hierboven reeds beschreven werden.

## 7. VERKEERSTECHNISCHE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

---

Wegens de beperkte breedte van de Noodbosweg is het onmogelijk om hier aparte fietspaden of zelfs fietssuggestiestroken aan te leggen. Aangezien het hier een lokale weg type III betreft, wordt gemengd verkeer aangeraden. Het aanleggen van een fietsstraat verhoogt de veiligheid van de fietsers in de straat. Bij het aanleggen van een fietsstraat moet er wel voor gezorgd worden dat de gewijzigde verkeerssituatie duidelijk is voor alle weggebruikers. Dit kan door, buiten het verplichte verkeersbord F111, ook een markering op de weg te voorzien.



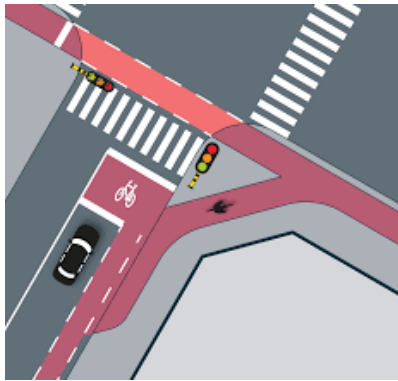
**Figuur 39: Verkeersbord F111.**

Het behoud van tweerichtingsverkeer in de Noodbosweg, met gemengd verkeer of eventueel een fietsstraat, zorgt nog niet voor een oplossing voor voetgangers. Momenteel zijn er geen voetpaden aanwezig in de Noodbosweg. Verwacht wordt dat een deel van de bezoekers van de nieuwe recreatie- en sportinfrastructuur gebruik zal maken van het openbaar vervoer om de projectsite te bereiken. Een veilige manier om van de bushalte of het station tot aan de projectsite te wandelen is bijgevolg geen overbodige luxe. Het aanleggen van voetpaden in de Noodbosweg wordt daarom ook sterk aangeraden. Een voetpad bedraagt liefst 1,5 m, maar in straten met een beperkte rooilijnbreedte (minder dan 9 m) mag dit ook minder zijn. Voetpaden hebben echter best een vrije breedte van 1 m. Om dit in de Noodbosweg (5 m breed) in te passen, zal de Noodbosweg verbreed moeten worden.

Het instellen van een Kiss & Ride-zone kan de parkeernood doen dalen. Gemeentelijke sportinfrastructuur wordt veel gebruikt in clubverband. De leden van deze clubs zijn in de

namiddag en het weekend van kinderen en jongeren. Deze worden in vele gevallen afgezet door (groot-)ouders. Het realiseren van een Kiss & Ride-zone op een strategische en goed gekozen locatie zal ervoor zorgen dat ouders die hun kinderen komen afzetten, zeker als ze wat ouder zijn, niet op zoek moeten naar een parkeerplaats of op vreemde plaatsen even stilstaan om hun kinderen af te zetten en zo een parkeerinfarct of een verkeersopstopping veroorzaken.

Het oversteken van de N2 is een gevaarlijk punt op de route naar de projectsite. Aan de verkeerslichten in de Noodbosweg en de Prinsendreef kan een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) worden voorzien. Op deze manier kunnen fietsers veilig en makkelijk de N2 oversteken.



**Figuur 40: Opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) (Bron: Fietsberaad Vlaanderen, 2020)<sup>9</sup>.**

De Noodbosweg wordt best ingericht zodat de weginrichting een temperend effect heeft op de snelheid van het gemotoriseerd vervoer, zonder dat de fietser moet inboeten aan comfort. Een eerste maatregel hierbij is om de snelheid te beperken tot 30 km/u. Momenteel geldt een snelheidsregime van 50 km/u in de Noodbosweg. Uit verkeerstellingen, uitgevoerd door de politiezone HerKo in februari 2021, blijkt dat een 9,69% van het verkeer in de straat te snel rijdt. Met snelheden die kunnen gaan tot 88 km/u. Hoewel slechts een beperkt aandeel van de voertuigen te snel rijdt, is het toch aan gewezen om de snelheid in de straat te verlagen. Een snelheidsregime van 30 km/u is hier aangewezen, aangezien de straat slechts een beperkt gabarit heeft, maar wel een grote verscheidenheid aan vervoersmodi te verwerken krijgt.

Een mogelijke samenwerking met het UPC kan voor een gezamenlijke mobiliteitsoplossing zorgen. Zo is gedeeld gebruik van de parkeervoorziening mogelijk. Het UPC zal voornamelijk overdag en tijdens de week gebruik maken van de parking, terwijl de bezoekers van de nieuwe recreatie- en sportinfrastructuur 's avonds en in het weekend de parking zullen gebruiken. Verder kan er samen met het UPC gekeken worden naar een goede en vlotte ontsluiting van de site voor zowel gemotoriseerd vervoer als de zwakke weggebruiker. Binnen de opstelling van het masterplan voor het UPC wordt er gekeken naar hoe men het UPC beter kan integreren

<sup>9</sup> 'Regelfiches: Fietscomfort en veiligheid aan verkeerslichtengeregelde kruispunten' uitgegeven door Fietsberaad Vlaanderen (2020).

binnen de gemeente, waarbij inwoners ook gebruikmaken van het terrein van het UPC. Om dit te faciliteren kan er begonnen worden met een verbinding voor zacht verkeer tussen het station van Kortenberg en de recreatie- en sportinfrastructuur.

Bij de concrete ontwikkeling van het project dient de lichtenregeling van het kruispunt opnieuw onderzocht te worden.

De parking wordt het best ingepland op minimaal 140 m van het kruispunt met de N2. Deze afstand zorgt voor een goede verkeersafwikkeling van de parking, maar ook van het kruispunt. Bij een afstand van 140 m kunnen ongeveer 25 wagens<sup>10</sup> tussen het kruispunt en de parking op straat wachten. Dit is voldoende om het verkeer op de parking niet te blokkeren wanneer een grote groep auto's in een keer wil vertrekken. Dit is eveneens toereikend om een eventuele wachtrij om de parking op te rijden te ondervangen, zodat deze zich niet doortrekt op de steenweg en de verkeersdoorstroming daar gegarandeerd kan blijven.

## **8. SAMENWERKING MET UPC**

---

Het naastgelegen UPC is momenteel eveneens bezig met het uitwerken van een masterplan voor hun campus. Binnen dit masterplan wensen zij een meer open campus te realiseren, waarbij interactie met de inwoners van Kortenberg en de sportinfrastructuur een belangrijk onderdeel vormen.

De interactie tussen het UPC en de sportinfrastructuur in de Noodbosweg kan verschillende vormen aannemen. Een mogelijkheid bestaat erin om de parkeergelegenheid van de twee sites te bundelen. Een bijkomende optie is de bundeling van de ontsluiting. Op deze manier kan er een soort rondweg worden gerealiseerd waarbij aankomend verkeer voor beide sites langsheen een ontsluiting via het UPC de parking bereiken en wegrijdend verkeer dit doet via de Noodbosweg.

De huidige parking van het UPC, gelegen langs het plangebied, bedraagt ongeveer 350 parkeerplaatsen. Deze parking wordt zowel door werknemers als bezoekers gebruikt. Wanneer het UPC ontsloten wordt langsheen de Noodbosweg, zal het bijkomende verkeer dat door deze parking gegenereerd wordt de restcapaciteit van de Noodbosweg mogelijk zodanig verlagen dat een vlotte doorstroming in het gedrang komt. Op het eerste gezicht lijkt de invloed van het UPC mee te vallen. Het aandeel bezoek wordt eerder aan de lage kant geschat en zal geen significante impact hebben op de restcapaciteit van de Noodbosweg. Het verplegend en verzorgend personeel wordt geschat in een ploegensysteem te werken (ochtend-, avond- en nachtploeg), net zoals het schoonmaakpersoneel. Dit zorgt ervoor dat de piekmomenten voor het personeel (rond 7u, rond 15u30 en rond 23u) niet samenvallen met de piekmomenten in verkeersgeneratie voor de bezoekers aan de sportinfrastructuur. De invloed van het personeel

---

<sup>10</sup> Gemiddelde lengte van een wagen is 4 m en de afstand tussen twee wachtende wagens wordt op 1 m genomen.

van het UPC op de restcapaciteit van de Noodbosweg wordt bijgevolg als laag ingeschat. Op de andere wegen (N2 en Prinsendreef) zal er geen extra invloed te merken zijn, aangezien een gewijzigde ontsluitingssituatie deze wegen niet beïnvloed.

Aangezien er momenteel niet meer concrete gegevens over de mobiliteit en de verkeersgeneratie vanuit het UPC zijn, is het moeilijk om hier concrete uitspraken over te doen. Binnen de uitwerking van het masterplan UPC dient dit scenario wel in rekening gebracht te worden om zo alle mogelijkheden te onderzoeken.

## **9. BESLUIT**

---

De ontwikkeling van het RUP voor een recreatie- en sportsite langs de Noodbosweg zal geen grote invloed hebben op het verkeer in de omgeving. Wel dient er rekening te worden gehouden met het bijkomend verkeer in de Noodbosweg en het beperkte gabarit van het openbaar domein in deze straat.

De site is relatief goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en met het openbaar vervoer. Vooral gebruikers die vanuit het noorden van de gemeente komen. Voor de gebruikers van de site, die de N2 moeten oversteken of langs de N2 moeten komen, is de verkeerssituatie vrij gevaarlijk en dienen er maatregelen genomen te worden om deze gevaren te minderen.

Indien er een samenwerking wordt opgezet tussen de gemeente Kortenberg en het UPC voor een gemeenschappelijke aanpak voor parkeren en ontsluiting, dan zullen de mobiliteitseffecten hiervan opnieuw moeten onderzocht worden. Hiervoor dienen concrete parkeer- en mobiliteitscijfers van het UPC gebruikt te worden, in combinatie met de cijfers uit deze mobiliteitsstudie.

## BIJLAGEN

### 1. Bezoekersaantallen programma korte termijn

MAANDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
10u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
11u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
12u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
13u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
14u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
15u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
16u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
17u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
18u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
19u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
20u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
21u	24	4	4	20	40	<b>92</b>
22u	6	4	4	20	40	<b>74</b>
23u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>144</b>	<b>33</b>	<b>42</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>669</b>

DINSDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
10u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
11u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
12u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
13u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
14u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
15u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
16u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
17u	18	1	2	5	5	<b>31</b>
18u	24	4	4	20	40	<b>92</b>
19u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
20u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
21u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
22u	6	4	4	20	40	<b>74</b>
23u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>150</b>	<b>33</b>	<b>42</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>675</b>



WOENSDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	6	2	4	10	10		<b>32</b>
10u	6	2	4	10	10		<b>32</b>
11u	6	2	4	10	10		<b>32</b>
12u	0	2	4	10	10		<b>26</b>
13u	24	2	4	10	10		<b>50</b>
14u	36	2	4	10	10		<b>62</b>
15u	36	2	4	10	10		<b>62</b>
16u	36	2	4	10	10		<b>62</b>
17u	48	2	4	10	10		<b>74</b>
18u	36	4	4	20	40		<b>104</b>
19u	36	4	4	20	40		<b>104</b>
20u	36	4	4	20	40		<b>104</b>
21u	36	4	4	20	40		<b>104</b>
22u	12	4	4	20	40		<b>80</b>
23u	0	4	4	20	40		<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>354</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>210</b>	<b>330</b>		<b>996</b>

DONDERDAG						
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
10u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
11u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
12u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
13u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
14u	24	1	2	5	5	<b>37</b>
15u	24	1	2	5	5	<b>37</b>
16u	12	1	2	5	5	<b>25</b>
17u	24	1	2	5	5	<b>37</b>
18u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
19u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
20u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
21u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
22u	6	4	4	20	40	<b>74</b>
23u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>222</b>	<b>33</b>	<b>42</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>747</b>

VRIJDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
10u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
11u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
12u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
13u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
14u	6	1	2	5	5	<b>19</b>
15u	0	1	2	5	5	<b>13</b>
16u	24	1	2	5	5	<b>37</b>
17u	24	1	2	5	5	<b>37</b>
18u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
19u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
20u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
21u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
22u	6	4	4	20	40	<b>74</b>
23u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>216</b>	<b>33</b>	<b>42</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>741</b>

ZATERDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
10u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
11u	48	4	4	20	40	<b>116</b>
12u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
13u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
14u	30	4	4	20	40	<b>98</b>
15u	24	4	4	20	40	<b>92</b>
16u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
17u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
18u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
19u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
20u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
21u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
22u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
23u	0	4	4	20	40	<b>68</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>276</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	<b>1296</b>

ZONDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
10u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
11u	24	4	4	20	40	<b>92</b>
12u	36	4	4	20	40	<b>104</b>
13u	24	4	4	20	40	<b>92</b>
14u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
15u	18	4	4	20	40	<b>86</b>
16u	12	4	4	20	40	<b>80</b>
17u	12	4	4	20	40	<b>80</b>
18u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
19u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
20u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
21u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
22u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
23u	0	4	4	10	10	<b>28</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>180</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>240</b>	<b>420</b>	<b>960</b>

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord *lacameh*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 93 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord *likyvej*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 93 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord *soloki*

## 2. Bezoekersaantallen programma middellange termijn

MAANDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
10u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
11u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
12u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
13u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
14u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
15u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
16u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
17u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
18u	36	4	12	20	40	<b>112</b>
19u	72	4	12	20	40	<b>148</b>
20u	72	4	12	20	40	<b>148</b>
21u	48	4	12	20	40	<b>124</b>
22u	12	4	12	20	40	<b>88</b>
23u	0	4	12	20	40	<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>288</b>	<b>33</b>	<b>126</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>897</b>

DINSDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
10u	12	1	6	5	5		<b>29</b>
11u	12	1	6	5	5		<b>29</b>
12u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
13u	12	1	6	5	5		<b>29</b>
14u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
15u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
16u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
17u	36	1	6	5	5		<b>53</b>
18u	48	4	12	20	40		<b>124</b>
19u	60	4	12	20	40		<b>136</b>
20u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
21u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
22u	12	4	12	20	40		<b>88</b>
23u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>300</b>	<b>33</b>	<b>126</b>	<b>165</b>	<b>285</b>		<b>909</b>

WOENSDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	12	2	12	10	10		<b>46</b>
10u	12	2	12	10	10		<b>46</b>
11u	12	2	12	10	10		<b>46</b>
12u	0	2	12	10	10		<b>34</b>
13u	48	2	12	10	10		<b>82</b>
14u	72	2	12	10	10		<b>106</b>
15u	72	2	12	10	10		<b>106</b>
16u	72	2	12	10	10		<b>106</b>
17u	96	2	12	10	10		<b>130</b>
18u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
19u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
20u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
21u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
22u	24	4	12	20	40		<b>100</b>
23u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>708</b>	<b>42</b>	<b>180</b>	<b>210</b>	<b>330</b>		<b>1470</b>





DONDERDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
10u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
11u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
12u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
13u	0	1	6	5	5		<b>17</b>
14u	48	1	6	5	5		<b>65</b>
15u	48	1	6	5	5		<b>65</b>
16u	24	1	6	5	5		<b>41</b>
17u	48	1	6	5	5		<b>65</b>
18u	60	4	12	20	40		<b>136</b>
19u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
20u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
21u	60	4	12	20	40		<b>136</b>
22u	12	4	12	20	40		<b>88</b>
23u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>444</b>	<b>33</b>	<b>126</b>	<b>165</b>	<b>285</b>		<b>1053</b>

VRIJDAG	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL	TOTAAL
9u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
10u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
11u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
12u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
13u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
14u	12	1	6	5	5	<b>29</b>
15u	0	1	6	5	5	<b>17</b>
16u	48	1	6	5	5	<b>65</b>
17u	48	1	6	5	5	<b>65</b>
18u	60	4	12	20	40	<b>136</b>
19u	72	4	12	20	40	<b>148</b>
20u	72	4	12	20	40	<b>148</b>
21u	72	4	12	20	40	<b>148</b>
22u	12	4	12	20	40	<b>88</b>
23u	0	4	12	20	40	<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>432</b>	<b>33</b>	<b>126</b>	<b>165</b>	<b>285</b>	<b>1041</b>

ZATERDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
10u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
11u	96	4	12	20	40		<b>172</b>
12u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
13u	60	4	12	20	40		<b>136</b>
14u	60	4	12	20	40		<b>136</b>
15u	48	4	12	20	40		<b>124</b>
16u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
17u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
18u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
19u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
20u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
21u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
22u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
23u	0	4	12	20	40		<b>76</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>552</b>	<b>60</b>	<b>180</b>	<b>300</b>	<b>600</b>		<b>1692</b>

ZONDAG							
	TENNIS	SQUASH	PADEL	DANSZAAL	SPORTHAL		<b>TOTAAL</b>
9u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
10u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
11u	48	4	12	20	40		<b>124</b>
12u	72	4	12	20	40		<b>148</b>
13u	48	4	12	20	40		<b>124</b>
14u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
15u	36	4	12	20	40		<b>112</b>
16u	24	4	12	20	40		<b>100</b>
17u	24	4	12	20	40		<b>100</b>
18u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
19u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
20u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
21u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
22u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
23u	0	4	12	10	10		<b>36</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>360</b>	<b>60</b>	<b>180</b>	<b>240</b>	<b>420</b>		<b>1260</b>

 Elektronisch ondertekend op  
19/07/2024 door Leen Ceuppens,  
algemeen directeur

 Elektronisch ondertekend op  
18/07/2024 door Alexandra Thienpont,  
burgemeester




Mobiliteitsstudie RUP Recreatie Noodbosweg – mei 2022

IL – Adviesverlening en begeleiding – Omgeving/Mobiliteit  
100/100

Verifieer dit rechtsgeldig elektronisch ondertekend document van 100 blz op [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 2418-6216-7591-1271 en wachtwoord *lacameh*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 100 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 4184-9661-3104-9868 en wachtwoord *likyvej*

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 100 van 100. Verifieerbaar via [code.esignflow.be](https://code.esignflow.be) met code 7372-9350-1721-3225 en wachtwoord *soloki*