
GEMEENTE KORTENBERG

CONCEPTNOTA ZWAARVERVOERPLAN



APRIL 2016

INHOUD

INLEIDING	6
AANLEIDING	6
PROCESVERLOOP	6
LEESWIJZER	7
1 / VRACHTVERKEER	8
1.1 / ALGEMENE PRINCIPES	8
1.2 / HERLOCALISATIE BEDRIJVGHEID	8
1.3 / DRAGERS VAN VRACHTVERKEER	8
1.4 / MAATREGELEN TER ONDERSTEUNING VAN HET VRACHTNETWERK	12
1.5 / ONTSLUITING SITE HUNTSMAN	15
2 / OPENBAAR VERVOER	20
2.1 / ALGEMENE PRINCIPES	20
2.2 / OPENBAAR VERVOER TEN NOORDEN VAN DE N2	20
2.3 / OPENBAAR VERVOER TEN ZUIDEN VAN DE N2	22
3 / LANDBOUWVERKEER	24
3.1 / ALGEMENE PRINCIPES	24
3.2 / LANDBOUWVERKEER TEN NOORDEN VAN DE N2	24
3.3 / LANDBOUWVERKEER TEN ZUIDEN VAN DE N2	25
3.4 / MEDEGEBRUIK VAN LANDBOUWWEGEN (SLUIPVERKEER EN FIETSERS)	27

3.5 / SIGNALISATIE D.M.V. ZONEBORDEN	29
3.6 / VERKNOPING VAN LANDBOUWEGEN (BUURTWEGEN) MET REGULIER WEGENNET	29
4 / LADEN EN LOSSEN OP DE N2	32
4.1 / ALGEMENE PRINCIPES	32
4.2 / LADEN EN LOSSEN OP DE N2	32
5 / ACTIEPLAN	37

FIGUREN

Figuur 1: Referentiebeeld: digitale vrachtwagensluis	13
Figuur 2: Capaciteit in functie van wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsacademie (IMOB en VSV)).....	14
Figuur 3: Collage erfaanleg Peperstraat.....	15
Figuur 4: Referentiebeeld: aansluiting wegennet via tankstations in Bierges langs E411 (links) en Meer langs de E19 (rechts).....	17
Figuur 5: Mogelijk tracé parallelweg voor ontsluiting Huntsman	18
Figuur 6: Schoolomgeving De Klimop (Kwerps).....	21
Figuur 7: Fietsroutes Kortenberg (bron: Mobiliteitsplan Kortenberg).....	27
Figuur 8: Inrichtingsprincipes laad- en loszones (bron: katern mobiliteit Brussels Hoofdstedelijk Gewest).....	33

KAARTEN

Kaart 1: Voorstel routes bovenlokaal vrachtverkeer.....	11
Kaart 2: Voorstel routes openbaar vervoer - haltes en invloedscirkels	23
Kaart 3: Actieve landbouwzetels en meest gebruikte landbouwwegen.....	26
Kaart 4: Actieve landbouwzetels en recreatieve fietsroutes.....	28
Kaart 5: Laden en lossen op de N2.....	36

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

INLEIDING

AANLEIDING

Na het vastleggen van de wegcategorisering in haar Mobiliteitsplan (2012), gaf de gemeente Kortenberg VECTRIS in 2014 de opdracht een zwaarvervoerplan op te maken voor haar volledige grondgebied. Het was en is wenselijk het zwaar verkeer te kanaliseren langs routes die hiervoor geschikt zijn, rekening houdend met de visie van de buurgemeenten.

Het zwaarvervoerplan dient oplossingen te bieden voor de knelpunten rond zowel de routes van het **vrachtverkeer**, het **landbouwverkeer** en het **openbaar vervoer** als het **laden en lossen langs de N2** (Leuvensesteenweg) in de doortocht door Kortenberg.

PROCESVERLOOP

De opdracht werd conform het bestek uitgevoerd in drie fasen, die elk werden toegelicht in een afzonderlijk rapport.

Startnota

In een **eerste fase** werd een 'Startnota' opgemaakt. Hierin werden de aanleiding en doelstellingen van de studie beschreven, werd de planningscontext in beeld gebracht en werd een inventaris gemaakt van de bestaande gegevens (bv. tellingen). Als laatste stap werd een synthese gemaakt van de probleemstelling en werd het vervolgetraject beschreven.

Analysenota

In de **tweede fase** werd een 'Analysenota' uitgewerkt waarin de gegevens werden geanalyseerd en een analyse gemaakt van de omgevingscapaciteit van de lokale wegen type I en II.

Conceptnota

Deze **derde en laatste fase** – de 'Conceptnota' – omvat de opmaak van het eigenlijke zwaarvervoerplan, op basis van de in de voorgaande fases vergaarde informatie en inzichten. Het behelst een aantal oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten. Het gaat

daarbij om de voorkeureiswegen van zwaar vervoer en landbouwvoertuigen, aanpassingen aan de routes van het openbaar vervoer en een voorstel voor het laden en lossen langs de N2 in de doortocht doorheen Kortenberg.

LEESWIJZER

Voorliggende conceptnota is opgebouwd volgens de vier luiken van het zwaarvervoerplan:

- Hoofdstuk 1: **vrachtverkeer**;
- Hoofdstuk 2: **openbaar vervoer**;
- Hoofdstuk 3: **landbouwverkeer**;
- Hoofdstuk 4: **laden en lossen op de N2**.

Hoofdstuk 5, het laatste hoofdstuk, omvat een **actietabel** die de maatregelen oplijst die moeten of kunnen worden genomen om het zwaarvervoerplan, zoals beschreven in de eerste vier hoofdstukken, te realiseren. De maatregelen zijn ook weer opgedeeld per luik en gaan elk gepaard met een timing, initiatiefnemer en partners.

Omdat de N2 (Leuvensesteenweg) – naast de spoorweg Leuven–Brussel en de E40 – in Kortenberg een infrastructurele barrière én tevens drager van verkeer vormt, is er in een aantal gevallen om redenen van duidelijkheid voor geopteerd de oplossingen ten noorden en ten zuiden van de N2 afzonderlijk toe te lichten.

1 / VRACHTVERKEER

1.1 / ALGEMENE PRINCIPES

De aanpak van de knelpunten rond het vrachtverkeer bestaat uit vier delen of stappen.

- Het **herlocaliseren van bedrijven** waarvoor maatregelen inzake wegennetwerk noch –infrastructuur een oplossing kunnen bieden.
- Het **selecteren van dragers van vrachtverkeer**, waardoor de rest van het wegennet er in zekere mate van wordt gevrijwaard. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen bovenlokaal (doorgaand) vrachtverkeer en lokaal (herkomst-bestemming) vrachtverkeer.
- Het nemen van **maatregelen** (circulatie-, infrastructurale en andere) die het zwaar verkeer sturen langs de geselecteerde routes.
- Het kiezen van de meest aangewezen ontsluiting voor het bedrijf **Huntsman**, gelegen aan de E40.

Hieronder worden deze stappen toegelicht.

1.2 / HERLOCALISATIE BEDRIJVIGHEID

De ligging van de bedrijven in Erps Kwerps is historisch gegroeid. De omvang van de bedrijven en de ligging in het centrum van Erps met zijn smalle straten zorgt voor een moeilijke ontsluiting, waarvoor geen infrastructurale of andere oplossing bestaat. Het is aangewezen om op termijn deze bedrijven te verplaatsen naar een beter ontsloten site, bv. Guldendelle. Het betreft in feite een uitdoofbeleid voor bedrijvigheid in woonkernen.

1.3 / DRAGERS VAN VRACHTVERKEER

1.3.1 / Onderscheid bovenlokaal versus lokaal vrachtverkeer

Op de route Boogstok - Mechelsesteenweg geldt een tonnagebeperking in zowel Kortenberg als Steenokkerzeel. De route Stationstraat – Boogstok - Mechelsesteenweg is uiteraard wel mogelijk voor het **openbaar vervoer**, zeker rekening houdend met de bediening van het station.

Ondanks deze tonnagebeperking, maken zware voertuigen toch veelvuldig gebruik van deze route.

Het onderzoek zoals beschreven in de analyzenota gaf aan dat op een volledige werkdag (24u) gemiddeld een 500-tal zware voertuigen over de Mechelsesteenweg tussen de watertoren en de Frans Mombaersstraat rijden, zowel richting Steenokkerzeel als richting Kortenberg. Hierin zijn zowel lichte vracht, zware vracht als bussen van De Lijn begrepen. Zestig bussen van De Lijn rijden per dag in de richting van Zaventem, nog eens 67 bussen rijden in de richting van Leuven. Een deel van dit zware verkeer heeft allicht een herkomst of bestemming in de omgeving van de luchthaven en is daarom bovenlokaal. Een ander deel heeft een bestemming in de omgeving Erps-Kwerps en is daarom lokaal.

De Mechelsesteenweg en Stationstraat zijn lokale wegen I, met een lokale verbindende functie. Bovenlokaal vrachtverkeer hoort hier dus niet thuis en beschikt over alternatieven.

1.3.2 / Bovenlokaal vrachtverkeer langs de Mechelsesteenweg (N227)

De aangewezen route voor bovenlokaal vrachtverkeer loopt via de N2 (Leuvensesteenweg) en de N227 (Mechelsesteenweg) richting luchthaven. We gaan ervan uit dat het grootste deel van het vrachtverkeer waarvan hierboven sprake (1.3.1), bovenlokaal is en op deze nieuwe route zal terecht komen. Een klein deel, met bestemming Erps-Kwerps, dient gebruik te maken van de route voor het lokaal vrachtverkeer (zie hieronder, 1.3.3).

1.3.3 / Lokaal vrachtverkeer gebundeld op een kamstructuur

Naast het bovenlokale vrachtverkeer rijdt er in Kortenberg uiteraard ook vrachtverkeer dat wél een herkomst of bestemming heeft bij een bedrijf binnen de gemeente. Dit is lokaal verkeer. Ook hiervoor zijn echter niet alle routes geschikt, zij het omdat ze een dorpskern doorsnijden of omdat ze infrastructureel niet voldoen.

De gemeente heeft in haar Mobiliteitsplan de Peperstraat, Frans Mombaersstraat, Kasteelstraat, Kouterstraat-Schoonaardestraat, Ziptstraat-Molenstraat en Stationstraat als hoofdontsluitingsstructuur weerhouden om de Kortenbergse kernen onderling te verbinden. Uit de analyse van de bestaande verkeersstellingen is gebleken dat de verkeersstromen in overeenstemming zijn met deze in het mobiliteitsplan geselecteerde rol en de functie van de weg. Anderzijds laat de infrastructurele uitrusting van deze wegen in een aantal gevallen niet toe zwaar verkeer – zelfs kleine hoeveelheden lokaal verkeer – op een vlotte en veilige manier te combineren de overige verkeersdeelnemers. Uit het onderzoek van de omgevingscapaciteit (d.i. een maat voor de leefbaarheid) valt op dat volgende straten een te beperkte omgevingscapaciteit hebben om het zwaar verkeer te verwerken:

- Peperstraat (te smal);
- Nederokkerzeelsesteenweg (te smal binnen de bebouwde kom).

Uit het onderzoek is verder gebleken dat enerzijds de as Kasteelstraat - Kouterstraat (lokale II) en anderzijds de as Wijnegemhofstraat - Hulstbergstraat (lokale I) de meest directe aanrijroutes zijn vanuit de N2 naar de lokale bedrijven in respectievelijk Erps-Kwerps en Meerbeek zonder de kernen van Meerbeek, Erps-Kwerps, Everberg en Kortenberg onnodig te belasten. Daarom worden deze assen geselecteerd als vrachtroute voor lokaal vrachtverkeer.

Het vrachtwagenverbod in de Stationstraat geldt best reeds bij het inrijden van de Stationstraat ter hoogte van de N2 om duidelijk te maken dat de lokale vrachtroute naar de bedrijven in Erps-Kwerps over de Kouterstraat – Kasteelstraat loopt. Het verbod wordt aan de rotonde aan Boogstok – Mechelsesteenweg herhaald door het huidige bord.

De **Kasteelstraat en Kouterstraat** zijn infrastructureel afdoende uitgerust om het bijkomende lokale vrachtverkeer (dat verschuift naar aanleiding van tonnagebeperkingen op andere routes) op een vlotte en veilige manier te verwerken. De bijkomende verkeersstelling op de Kouterstraat gaf aan dat er nog restcapaciteit aanwezig is, zowel wat betreft de totale intensiteiten als wat betreft het aandeel vrachtverkeer. Wat betreft de omgevingscapaciteit (leefbaarheid) scoort de weg gemiddeld tot goed. Om de eventuele negatieve verkeersimpact te milderen kan geschrinkt parkeren ingevoerd worden. Dat gebeurt in feite nu al door het dubbelzijdig parkeren, maar parkeervakken verzekeren dat de doorgang voor een vrachtwagen mogelijk blijft. Deze maatregel kan ook het parkeergedrag tijdens drukke voetbalmatchen sturen. In de straat is als snelheidsremmende maatregel al een wegversmalling aanwezig.

De **Hulstbergstraat en Wijnegemhofstraat** kunnen als lokale wegen type I ook fungeren als aanrijroute naar de N2 en de op- en afrit 22 (Tervuren) van de E40. De analyse gaf aan dat de omgevingscapaciteit van deze route voldoende groot is.



Bron: onderlegger AGIV GRB / mobiliteitsplan Kortenberg



0 250 500 1.000 1.500 2.000 meter

 vrachtroute

 tonnagebeperking

 hoofdweg

 lokale weg type I

 lokale weg type III

 secundaire weg type III

 lokale weg type II



VRACHTROUTES LANGE TERMIJN
 Gemeente Kortenberg | Zwaarvervoerplan
 kaart 13

Kaart 1: Voorstel routes bovenlokaal vrachtverkeer

1.4 / MAATREGELEN TER ONDERSTEUNING VAN HET VRACHTNETWERK

1.4.1 / Signalisatie

Het verbod voor vrachtverkeer moet worden duidelijk gemaakt én juridisch worden hard gemaakt aan de hand van gepaste signalisatie.

In een aantal gevallen zou eventueel kunnen worden gewerkt met zonale verbodsborden. In het Geïllustreerd reglement van de Wegbeheerder wordt er evenwel gewezen op het feit dat zonale borden die de toegang verbieden zelden worden gebruikt, daar klassieke verbodsborden volstaan, op voorwaarde dat ze aan alle toegangen tot de gereglementeerde wijk worden geplaatst. Daarom wordt hiervan afgezien.

Om een vrachtwagenverbod te markeren, kan worden geopteerd voor een van volgende borden, eventueel gepaard met een onderbord dat uitzonderingen toelaat.

	C21	Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.
	C23	Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken.
	C25	Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.
	C27	Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de breedte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.
	C29	Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

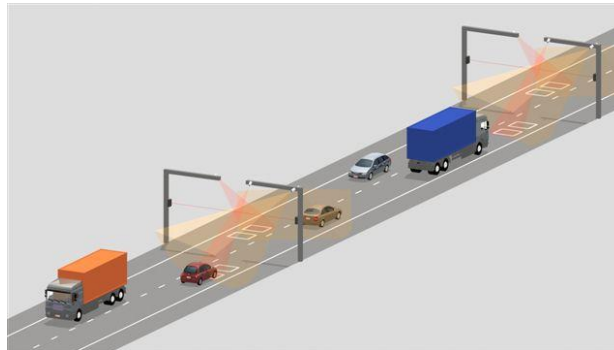
Naast verbodsborden zijn ook aanwijzingsborden aangewezen om de correcte route naar de voornaamste bedrijven en bedrijvenzones te bewegwijzieren.

1.4.2 / Vrachtwagensluis

Vrachtwagenverkeer op de Mechelsesteenweg kan worden geëlimineerd door het aanbrengen van een elektronische vrachtwagensluis. Afhankelijk van het detecteren van alle vrachtwagenverkeer of enkel doorgaand vrachtwagenverkeer, wordt gewerkt met een enkelpolige of dubbelpolige sluis. Bussen, hulpdiensten etc. kunnen wel ongestoord gebruik maken van de weg.

Een elektronische vrachtwagensluis bestaat uit:

- lussen in de weg die een voertuig detecteren;
- lasers die de hoogte van een voertuig detecteren;
- een onbemande digitale camera voor het registreren van het kenteken van het voertuig;
- een overzichtscamera langs weerszijden van de weg om een videobeeld van de passage van het voertuig vast te leggen;
- een kast met de elektronica voor de kentekenherkenning en het doorsturen van de gegevens;
- meer informatie hierover is beschikbaar op <http://wegenverkeer.be/elektronische-vrachtwagensluis>.



Figuur 1: Referentiebeeld: digitale vrachtwagensluis

De sluis zou eventueel op grondgebied van Steenokkerzeel kunnen komen, omdat de Mechelsesteenweg daar door de kern passeert.

1.4.3 / Infrastructurele ingrepen

POORTEN

De herinrichting van kruispunten van zijstraten met de N2 als inritconstructie – afhankelijk van de wegencategorisering – kan een vrachtwagenverbod ondersteunen. In een inritconstructie lopen fiets- en voetpad verhoogd door en benadrukken daardoor het ondergeschikt karakter van de zijstraat. Dit kan in de kern van Kortenberg worden gerealiseerd bij herinrichtingswerken.

HERINRICHTING DORPSKERN

Na de realisatie van de vrachtroute via de Kasteelstraat en de Kouterstraat en indien de bussen de route over Kwerpsebaan kunnen volgen (zie Hoofdstuk Openbaar vervoer), kunnen Peperstraat en Dekenijstraat een andere inrichting krijgen. Beide straten kunnen een erfachtige aanleg krijgen, een aanleg die meer de nadruk legt op de verblijfskwaliteit en die meer in overeenstemming is met de omgeving (dorpsplein en kerk van Erps, horeca, rustoord). De beschikbare tellingen geven aan dat in de ochtendspits ongeveer 220 pae¹ werden gemeten in beide richtingen samen en in de avondspits iets minder met ongeveer 195 voertuigen in beide richtingen samen. Deze intensiteiten laten toe om zonder problemen te kiezen voor een erfaanleg. Hiervoor verwijzen we naar de normen voor de capaciteit van verschillende wegtypes die o.a. gehanteerd wordt bij de opmaak van mobers. Voor woonstraten zonder scheiding van de verkeersdeelnemers wordt uitgegaan van 250 pae **per uur per richting**. De intensiteiten in de Peperstraat blijven hier duidelijk onder.

Het is niet noodzakelijk om de weg het juridisch statuut van woonerf toe te kennen (waar langzaam verkeer de gehele breedte van de weg mag gebruiken en de snelheid beperkt is tot 20 km/u), allicht wel om de toegelaten snelheid te verlagen tot 30 km/u.

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting)
primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofdinalsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
interne ontsluitingsweg			400
wijkverzamelweg	2x1, groot aantal kruispunten		400
woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		250

Figuur 2: Capaciteit in functie van wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsacademie (IMOB en VSV))

¹ Pae: personenauto-equivalent: weging van verkeer door een bepaalde waarde toe te kennen aan elk type verkeer, op basis van de impact op de omgeving. Hierbij krijgt een personenwagen een waarde 1, een vrachtwagen 2 en een fiets de waarde 0,5.



Figuur 3: Collage erfaanleg Peperstraat

1.5 / ONTSLUITING SITE HUNTSMAN

1.5.1 / Problematiek

De site Huntsman bestaat grotendeels uit kantoren en genereert daardoor in hoofdzaak personenwagenverkeer. Door de geïsoleerde ligging van de bedrijvzone, kan het op dit moment enkel bereikt worden vanuit de Sterrebeeksesteenweg via een woonwijk bestaande uit straten van niveau lokaal III. Het probleem hier betreft bijgevolg de ervaren verkeersdruk veroorzaakt door personenwagens (van personeel en bezoekers) in woonstraten, voornamelijk in de Everslaan.

Huntsman telt een 500-tal werknemers, waarvan ruim 90% met de wagen naar het werk komt. Uit tellingen, uitgevoerd gedurende meerdere dagen in januari 2014 vlakbij de toegang tot Huntsman, blijkt dat het drukste ochtendspitsuur zich op werkdagen zonder uitzondering voordoet rond 10u en dat dan 160 tot 190 voertuigen aankomen, inclusief 5 à 10 vrachtwagens. Het drukste avondspitsuur doet zich zonder uitzondering voor rond 19u. Dan rijden 140 tot 190 voertuigen weg, inclusief 5 à 10 vrachtwagens. Tijdens het ochtendspitsuur is het uitrijdend verkeer verwaarloosbaar en omgekeerd.

We concluderen dus dat **de bedrijvsite Huntsman de Everslaan met maximaal 190 voertuigen per uur belast** (telkens één uur 's ochtends en één uur 's avonds en telkens in één richting), waarvan telkens een tiental vrachtwagens. In het weekend valt het verkeer grotendeels weg.

Het verkeer doorheen de Everslaan betreft uiteraard niet enkel verkeer van en naar Huntsman, maar ook verkeer van en naar de wijk zelf. Uitgaande van een 200-tal woningen die via de Everslaan ontsloten worden, zijn dat gemiddeld een **100-tal wagens van bewoners** die in het drukste spitsuur in de omgekeerde richting rijden dan het Huntsman –verkeer ('s ochtends weg, 's avonds weer huiswaarts). Hoe dichter bij de Steenokkerzeelsesteenweg, hoe meer bewonersverkeer.

1.5.2 / Keuzemogelijkheden

Voor verbetering of aanpassing van de ontsluiting van de site Huntsman kunnen drie mogelijkheden overwogen worden:

- ontsluiting via de Everslaan;
- ontsluiting via de parking van de E40;
- ontsluiting via een parallelweg vanaf de Oude Baan.

ONTSLUITING VIA DE EVERSLAAN

Een eerste optie is het behoud van de bestaande situatie. Dit betekent dat het verkeer naar en van Huntsman doorheen de Everslaan blijft rijden. Volgens dezelfde tabel die hierboven werd gebruikt voor de Peperstraat, blijkt dat de intensiteiten aanvaardbaar zijn rekening houdend met de capaciteit in functie van de leefbaarheid van een woonstraat.

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting)
primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofdinvaleweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
interne ontsluitingsweg			
wijkverzamelweg	2x1, groot aantal kruispunten		400
woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		250

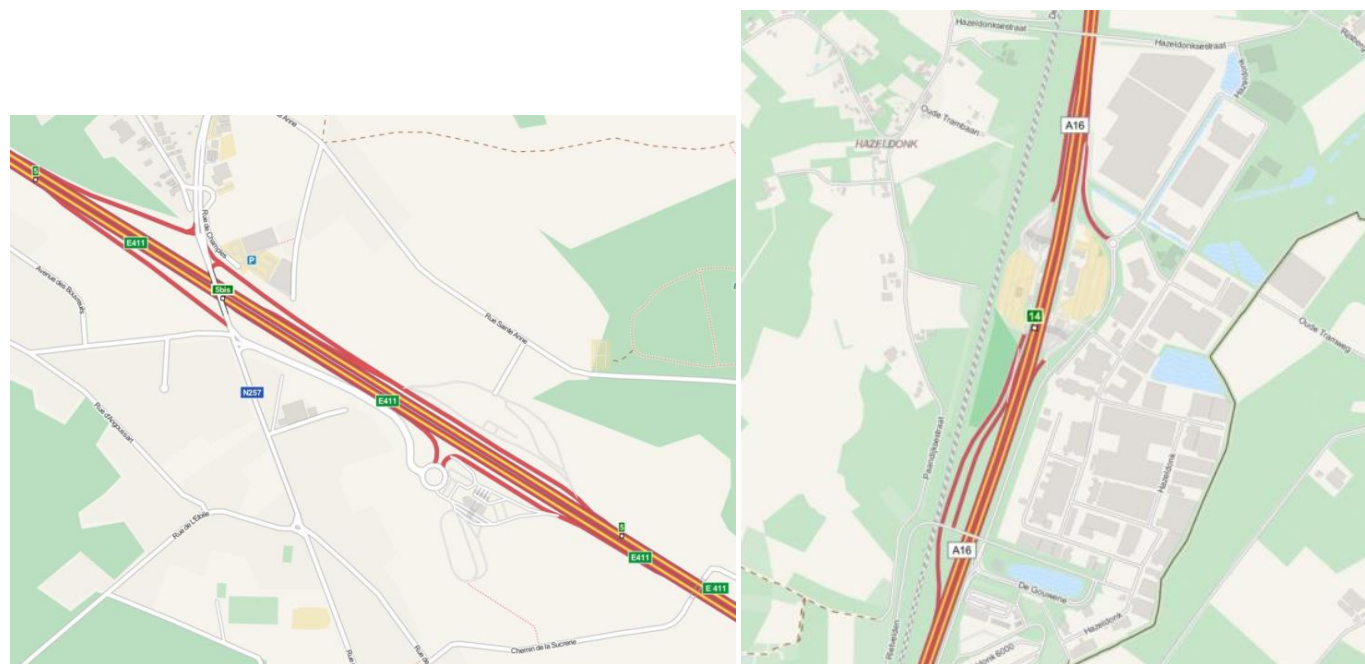
Ook als we de verkeersintensiteiten toetsen aan de oversteekbaarheid (rekening houdend met een beperkte oversteeksnelheid en een wegbreedte van 7m), blijkt de situatie niet problematisch. De oversteekbaarheid wordt er gewaardeerd als 'goed'.

Hoewel de theorie aantoont dat de intensiteiten aanvaardbaar zijn, wordt toch overlast ervaren. Dit heeft mogelijks te maken met drie factoren.

- Het betreft doorgaand verkeer dat geen voeling heeft met de wijk, 'indringers die de rust verstoren' als het ware. Hieraan kan helaas weinig worden gedaan.
- De gereden snelheid. Er is 50 km/u toegelaten. Allicht wordt er sneller gereden, het betreft een lang, recht tracé zonder veel snelheidsremmers. Hierover zijn evenwel geen gegevens bekend. Positief is de voorrang van rechts, de vraag is echter of men zich hieraan houdt.
- De afwezigheid van voetpaden op een aantal plaatsen. Snelheden van ruim 50 km/u zijn niet compatibel met voetgangers op de rijbaan. Ook jonge fietsers (<12j) voelen er zich ongetwijfeld onveilig.

ONTSluitING VIA DE PARKING VAN DE E40

Een tweede optie houdt in dat de ontsluiting van Huntsman verloopt via de vlakbij gelegen parking aan de E40. In België zijn er wel meer locaties te vinden waar voor deze oplossing werd gekozen, bv. in Bierges en Meer. Zowel in Bierges als in Meer kan de snelweg echter in de onmiddellijke omgeving van de parking vlot worden gekruist d.m.v. een brug. De ontsluiting op de snelweg via de parking kan zo in van en naar beide richtingen gebeuren.



Figuur 4: Referentiebeeld: aansluiting wegennet via tankstations in Bierges langs E411 (links) en Meer langs de E19 (rechts)

In Kortenberg is die kruising er niet, of niet evident. De dichtstbijzijnde kruising is de tunnel Everslaan. Een ontsluiting in beide richtingen zou in theorie kunnen gebeuren door de noordelijke parking parallel aan de snelweg te verbinden met de Everslaan. De haalbaarheid hiervan is echter twijfelachtig daar er een bouwvrije zone geldt van 30m (al is de aanleg van een weg niet expliciet uitgesloten), de achtertuinen van een aantal woningen aan de snelweg grenzen, er geluidsschermen zouden moeten komen en het tracé grotendeels is opgenomen in de Natura 2000 Habitatkaart.

Zonder kruising van de E40 kan Huntsman enkel verbonden worden met de zuidelijke parking en dus enkel worden bereikt vanuit de richting Brussel en verlaten naar de richting Luik. Verkeer dat van de richting Luik komt, moet gebruik maken van het complex 21 (Sterrebeek) om te keren. Verkeer dat naar de richting Brussel komt, moet gebruik maken van het complex 22 (Tervuren) om te keren.

Indien Huntsman wordt ontsloten op de zuidelijke parking van de E40, kan de woonwijk worden losgekoppeld van de site Huntsman.

ONTSLUITING VIA EEN PARALLELWEG VANAF DE OUDE BAAN

Een derde optie is om een parallelweg aan te leggen tussen de site Huntsman en de Oude Baan (die aansluit op de N227 Mechelsesteenweg en zo op complex 21). De weg zou een afstand overbruggen van ongeveer 1,2 km en een route volgen vanaf de Oude Baan, eerst de Voskapelstraat kruisen en vervolgens parallel lopen met de E40 tot de Everslaan.

De ontsluiting via de parallelweg vanaf de Oude Baan zou toelaten de woonwijk volledig los te koppelen van de ontsluiting van de site Huntsman. De nieuwe weg wordt dan enkel beschikbaar voor Huntsman en de Everslaan zelf kan worden geknipt net ten noorden van de nieuwe aansluiting. Op die manier wordt het fysisch onmogelijk gemaakt om nog doorheen de wijk naar Huntsman te rijden.



Figuur 5: Mogelijk tracé parallelweg voor ontsluiting Huntsman

De gemeenten Tervuren en Zaventem hebben evenwel al laten weten dat deze optie niet bespreekbaar is.

1.5.3 / Afweging keuzemogelijkheden

ONTSLUITING	+	-	Maatregelen
Everslaan	<ul style="list-style-type: none"> - Bestaande ontsluiting - Volgens normen geen onaanvaardbare intensiteiten, pieken beperkt in tijd 	<ul style="list-style-type: none"> - Doorgaand bedrijfsverkeer blijft door een woonwijk, lokale III, rijden - Allicht (te) hoge snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatieve voetpaden voor voetgangers en jonge fietsers - Verkeersremmers t.h.v. zijstraten Everslaan (verhoogde inrichtingen) - Vrachtwagenverbod in zijstraten
Tankstation E40	<ul style="list-style-type: none"> - Woonwijk wordt volledig ontlast in geval van knip in Everslaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Omrijfactor en keerbewegingen t.h.v. complexen 21 en 22. "Lokaal" verkeer op E40. 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbinding parking – Huntsman. - Knip Everslaan
Parallelweg	<ul style="list-style-type: none"> - Woonwijk wordt volledig ontlast in geval van knip in Everslaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - 1,2km nieuwe infrastructuur nodig, enkel voor Huntsman - Onteigeningen/aankoop gronden nodig - RUP nodig (landbouwgebied) 	<ul style="list-style-type: none"> - 1,2km nieuwe rijbaan met twee rijstroken - Knip Everslaan

De meest haalbare oplossing op korte termijn lijkt het behoud van de huidige ontsluiting via de Everslaan, mits enkele milderende maatregelen. Het gaat op piekmomenten immers om minder dan 200 voertuigen vanuit Huntsman.

De voorkeur (op langere termijn) van de gemeente gaat naar een ontsluiting via de zuidelijke parking van de E40. Kosten en praktische bezwaren moeten verder worden besproken met AWV.

Op korte termijn is een duidelijke communicatie nodig tussen de gemeente Kortenberg, het bedrijf Huntsman en haar leveranciers. Het vrachtverkeer dat wordt gemeld in de woonstraten Schutterslaan en Fazantenlaan kan enkel worden veroorzaakt door Huntsman. Het bedrijf dient daarom duidelijk te communiceren dat zij enkel bereikbaar zijn via de Everslaan.

2 / OPENBAAR VERVOER

2.1 / ALGEMENE PRINCIPES

De N2 Leuvensesteenweg is een belangrijke drager van openbaar vervoer in Kortenberg.

Parallel aan de N2 worden de kernen onderling verbonden en ontsloten. Vanuit de visie van de basismobiliteit worden daarbij de verschillende kernen, gehuchten en bebouwde woonstraten aangedaan. De bus volgt hier niet noodzakelijk de meest directe route, vaak wordt ook langs smalle straten gereden.

Er wordt in dit zwaarvervoerplan gestreefd naar een meer gestrekte lijnvoering via straten met een breder dwarsprofiel. Hierna worden enkele voorstellen gedaan om de busroutes anders te oriënteren. Ook de schoolbussen zouden deze routes kunnen volgen. Verknoping met van zowel de lijnen op de N2 als de noordelijke en zuidelijke lijnen ter hoogte van het centrum van Kortenberg blijft uiteraard behouden.

2.2 / OPENBAAR VERVOER TEN NOORDEN VAN DE N2

Kwerpsebaan als alternatief voor Peperstraat

Ten noorden van de N2 werd het knelpunt gesignaleerd van de erg smalle Peperstraat en Nederokkerzeelsesteenweg en de gelede bussen die hier door rijden. Ook in de Klapstraat zijn er problemen. Als alternatief wordt voorgesteld om na het station van Kortenberg een route te volgen langs de Kwerpsebaan tot aan de Kasteelstraat. Deze route is beter geschikt om bussen te verwerken dan de smalle Peperstraat. Door de haltes te voorzien nabij de kruispunten met Everbergstraat en Zavelstraat kan de wandel- of fietsafstand naar de halte beperkt blijven. Via een aangepast openbaar domein ontstaat een aantrekkelijke looproute naar de haltes. De nieuwe busroute gaat ook langs de schoolomgeving De Klimop. Ter hoogte van de school is de weg heraangelegd en laten de parkeerstroken (enkel kortparkeren) niet toe dat bussen elkaar kruisen. In het geval twee bussen mekaar hier toch zouden ontmoeten, dient beurtelings te worden gereden. De zichtafstand hiervoor is voldoende.

Dit voorstel moet verder worden besproken met De Lijn.



Figuur 6: Schoolomgeving De Klimop (Kwerps)

Ontdubbeling Vissegatstraat / Haaggatstraat

Vanaf de Kasteelstraat zouden de busroutes zich kunnen uitsplitsen naar de Nederokkerzeelsesteenweg en de Vissegatstraat.

Om de impact van de bussen op de smalle Vissegat- en Haaggatstraat te beperken worden de rijrichtingen dan als volgt gesplitst:

- bussen die vanuit Erps komen kunnen richting Beisem rijden door Vissegatstraat, rechtsaf naar Haaggatstraat en dan Rechtestraat;
- bussen die vanuit Beisem komen, volgen de route via Rechtestraat, rechtsaf naar Bruulstraat en via Vissegatstraat naar Erps.

Op die manier kan de impact van de voertuigen worden beperkt. Omwille van het reizigerscomfort (de reizigers toelaten aan dezelfde halte de bus te kunnen nemen in beide richtingen), zouden de haltes kunnen worden voorzien aan de kruispunten Haaggatstraat x Vissegatstraat en Haaggatstraat x Rechtestraat x Bruulstraat. Op deze manier zou nog een groot deel van de wijk een halte geboden worden binnen wandelafstand (500m stappen is ongeveer 7 minuten). Een gevolg hiervan is wel dat twee tussenliggende haltes ('In de welkom' en 'Deckerskapel') wegvallen. Een van de tussenliggende haltes zou kunnen behouden blijven en verbonden worden met de bestaande trage wegen. Een bijkomend nadeel blijft dat de halte gesplitst wordt.

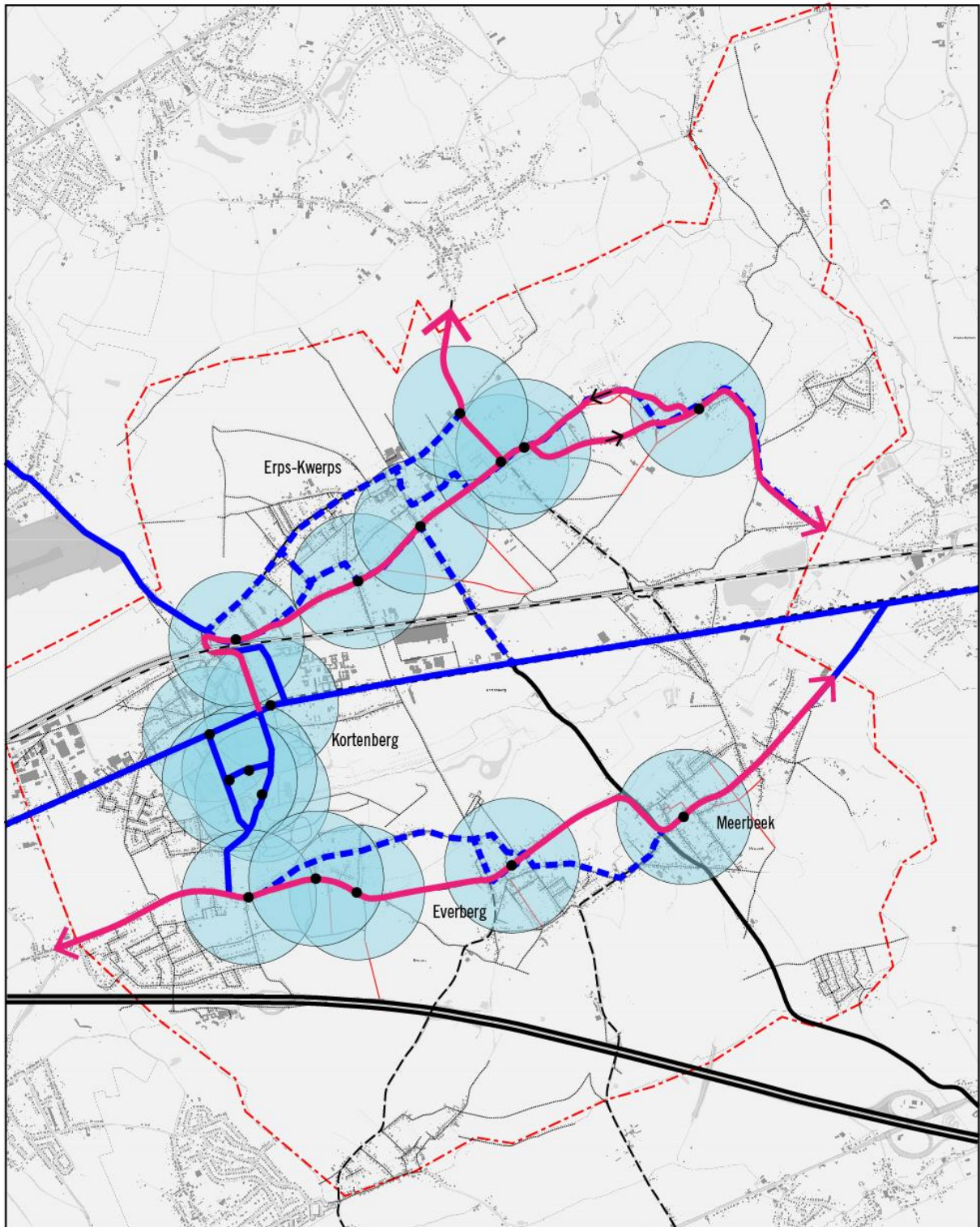
De Lijn heeft dit voorstel afgewezen.

2.3 / OPENBAAR VERVOER TEN ZUIDEN VAN DE N2

Ziptstraat als alternatief voor Kruisstraat

Ook hier wordt een meer gestrekte lijnvoering voorgesteld. Bussen kunnen gebruik maken van Molenstraat, Ziptstraat, Annonciadenstraat en Dalemstraat, in plaats van Kruisstraat en Bankstraat. Op die manier wordt de wijk aan Molenstraat, Kruisstraat en het centrum van Everberg en Meerbeek nog steeds bediend door het openbaar vervoer. Daarbij blijft het uiteraard belangrijk dat een verlegde busroute toegankelijk blijft vanuit de bebouwde omgeving. Door de halteplaatsen te voorzien in de buurt van Driesstraat en Winkelstraat blijven ze goed bereikbaar. De haltes aan Everberg Kerk en Meerbeek Gemeentehuis kunnen behouden blijven. Een variante op de Dalemstraat kan het behoud van de huidige route zijn die na het centrum van Everberg via Twee Leeuwenstraat, Kwikstraat naar Dorpsstraat gaat.

Dit voorstel moet verder worden besproken met De Lijn.



Bron: onderlegger AGIV GRB / mobiliteitsplan Kortenberg



0 250 500 1.000 1.500 2.000 meter

- nieuwe OV-route
- bestaande OV-route
- hoofdweg
- secundaire weg type III



- nieuwe halte / haltebereik 500 m
- - - bestaande OV-route wordt verplaatst
- lokale weg type I
- lokale weg type II
- lokale weg type III
- voetweg

Kaart 2: Voorstel routes openbaar vervoer - haltes en invloedscirkels

3 / LANDBOUWVERKEER

3.1 / ALGEMENE PRINCIPES

De gemeente Kortenberg is een belangrijke landbouwgemeente met nog heel wat actieve landbouwbedrijven op het grondgebied. De ontsluiting van deze landbouwbedrijven gebeurt in hoofdzaak via lokale landelijke wegen. Deze wegen fungeren in vele gevallen ook als recreatieve en zelfs functionele fietsroute.

Als uitgangspunt werd gesteld dat zou worden gestreefd naar een verfijning van de wegencategorisering voor de landelijke wegen. Indien nodig zouden oplossingen uitgewerkt worden om het recreatief medegebruik op deze landbouwwegen te beveiligen en sluijverkeer tegen te gaan. De bedoeling was om op die manier te komen tot afgebakende 'landschapskamers'.

'Landschapskamers' zijn voorbehouden voor landbouwverkeer, fietsers en lokaal bestemmingsverkeer. Verkeer dat hier geen bestemming heeft wordt geweerd. De toegangen tot de landschapskamers worden geaccentueerd met poorten, die moeten duidelijk maken dat men een ander gebied binnen rijdt, waar ook andere gedragsregels gelden op het vlak van snelheid. Binnen elke kamer wordt vervolgens gezocht naar een dragende ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer. Deze hoofdstructuur dient voldoende uitgerust te zijn om dit landbouwverkeer op te vangen, wat zich vertaalt in het profiel van de weg en de nodige uitwijkmogelijkheden om grotere voertuigen te kunnen kruisen.

Op 3 juni vond een overleg plaats met de Landbouwwraad. Hierop werd de aanwezigen gevraagd de nog actieve landbouwzetels in de gemeente aan te duiden evenals de door landbouwvoertuigen meest gebruikte routes. Daarnaast werd gepeild naar de toestand van de landbouwwegen, het overige gebruik ervan (door fietsers en/of sluijverkeer) en eventuele andere knelpunten. De knelpunten bleken beperkt en de aanwezigen bereikten er relatief snel gepaste oplossingen voor.

3.2 / LANDBOUWVERKEER TEN NOORDEN VAN DE N2

3.2.1 / Landbouwwegen (buurtwegen)

Ten noorden van de N2 blijken de buurtwegen B10, B11, B12 en B22 de meest gebruikte landbouwwegen. De eerste drie functioneren als shortcut voor de route N2 – Stationstraat – Mechelsesteenweg. Tegen de gemeentegrens met Steenokkerzeel zijn delen van deze buurtwegen en buurtweg B4 in zeer slechte staat (diepe putten maken vervoer van goederen moeilijk). Ook buurtweg B22 is in slechte staat. De gemeente overweegt deze wegen te herstellen.

3.2.2 / Lokale wegen

De meest gebruikte routes over de lokale wegen zijn de route Peperstraat – Dekenijstraat – Zavelstraat en de route Nederokkerzeelsesteenweg – Kasteelstraat – Kouterstraat.

In de Peperstraat ontstaan door plaatsgebrek en geschrinkt parkeren vaak conflicten tussen landbouwvoertuigen en personenwagens. Vooral uitrijden t.h.v. buurtweg B10 op de Peperstraat en omgekeerd verloopt zeer moeilijk.

3.2.3 / Afspraken

De landbouwers zelf stellen als oplossing voor om de route te nemen langs B12 en B11 naar B10; op die manier hoeft de Peperstraat niet meer gebruikt te worden.

Omdat de toegangen tot buurtweg B8 vanuit de Zavelstraat te smal zijn, is B8 voor grotere landbouwvoertuigen enkel bereikbaar via de Kwerpsebaan en Oudebaan - buurtweg B25. Hier wordt bij de eigenaars van de tuinen aangedrongen om de hagen regelmatig te snoeien zodat de buurtweg voldoende toegankelijk blijft.

3.3 / LANDBOUWVERKEER TEN ZUIDEN VAN DE N2

3.3.1 / Landbouwwegen (buurtwegen)

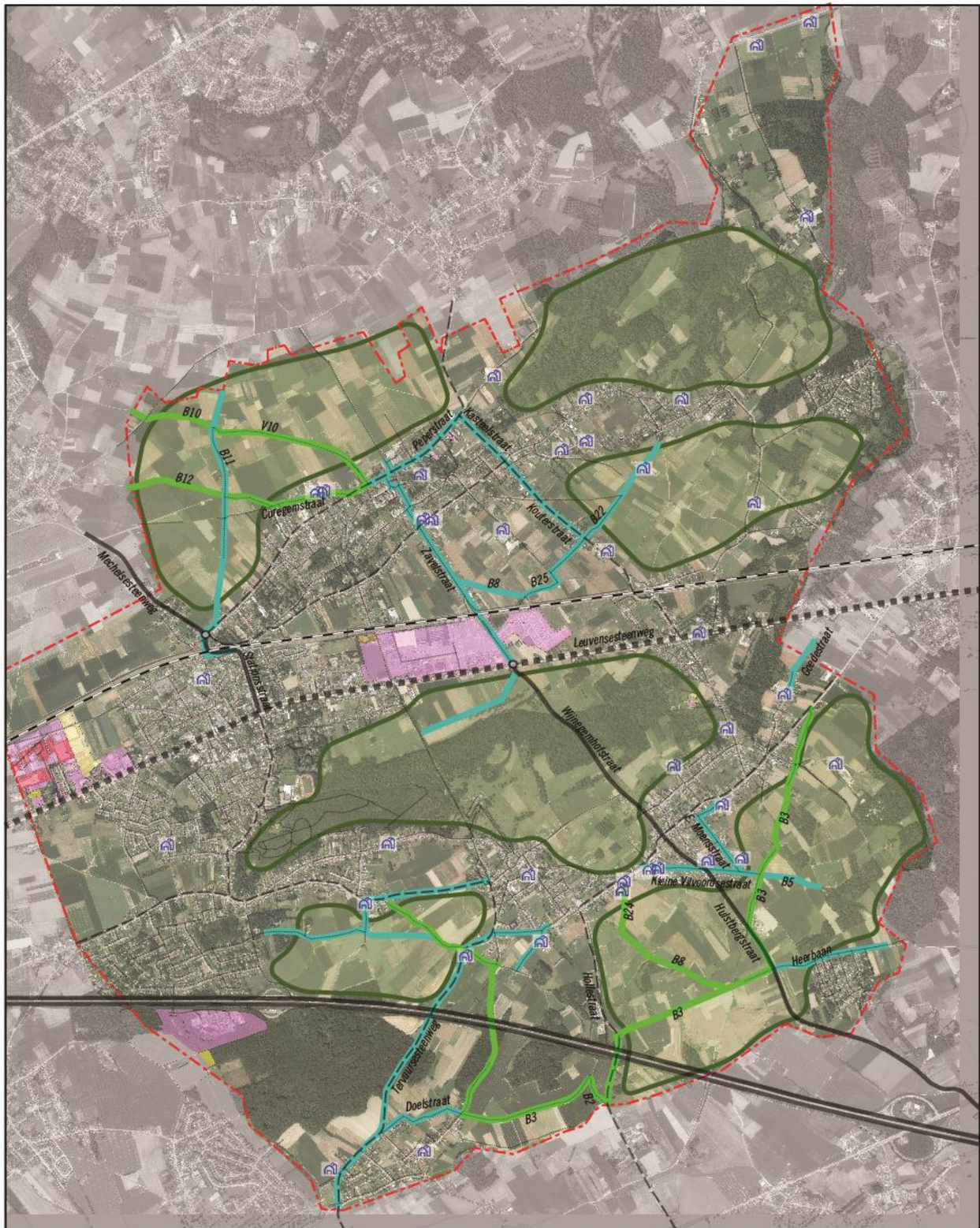
Ten zuiden van de N2 zijn de door landbouwverkeer meest gebruikte landbouwwegen B2, B3, B4, B5, B7, B8, B19 en B24.

3.3.2 / Lokale wegen

De meest gebruikte lokale wegen zijn de Tervuursesteenweg, de Wijnegemhofstraat, de Doelstraat, de Ziptstraat, de Molenstraat, de De Costerstraat en de Bergstraat.

3.3.3 / Afspraken

De aanwezigen kunnen akkoord gaan met de route B5 – B4 – B8 – B3 – Hollestraat – B3 – Hulstbergstraat – B3 als alternatief voor de doortochten door de kernen van Everberg en Meerbeek.



Bron: onderlegger AGIV orthofoto / mobiliteitsplan Kortenberg



- | | | | |
|-------------------------|--------------------|---------------------|---|
| hoofdweg | lokale weg type I | lokale weg type III | verbindingsroute / shortcut voor landbouwvoertuigen |
| secundaire weg type III | lokale weg type II | landbouwbedrijven | overige vaak gebruikte routes landbouwvoertuigen |

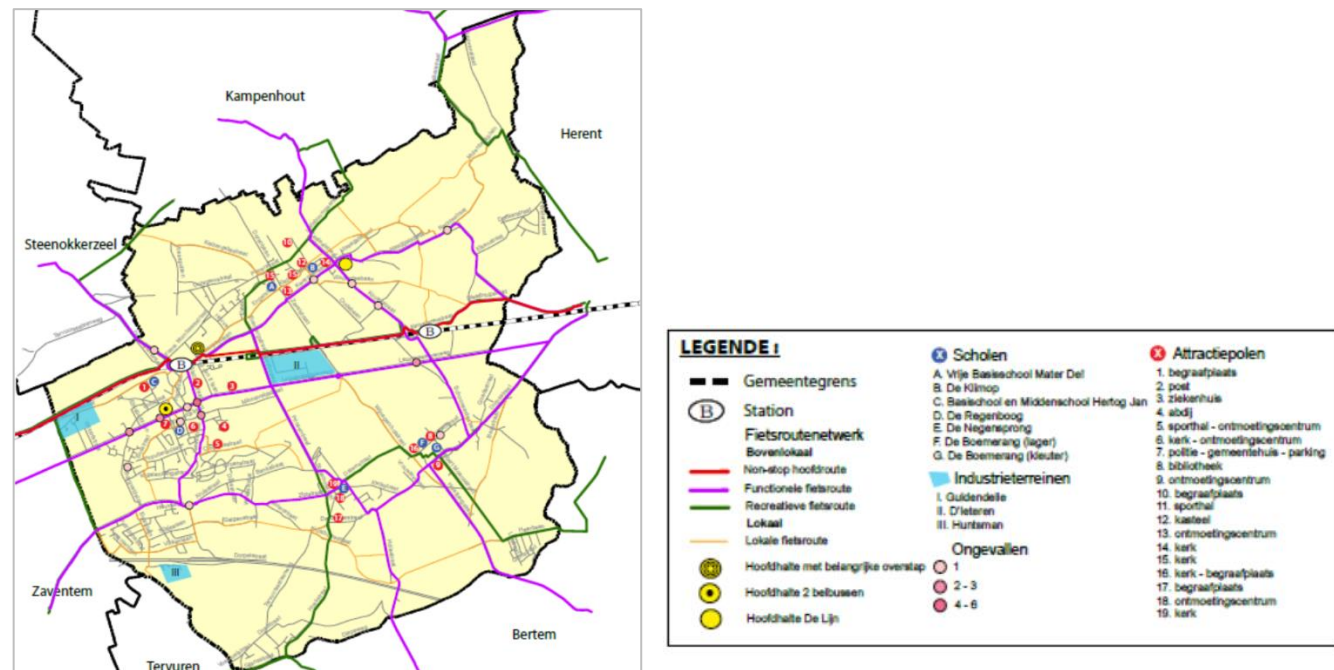
Kaart 3: Actieve landbouwzetsels en meest gebruikte landbouwwegen

3.4 / MEDEGEBRUIK VAN LANDBOUWWEGEN (SLUIPVERKEER EN FIETSCERS)

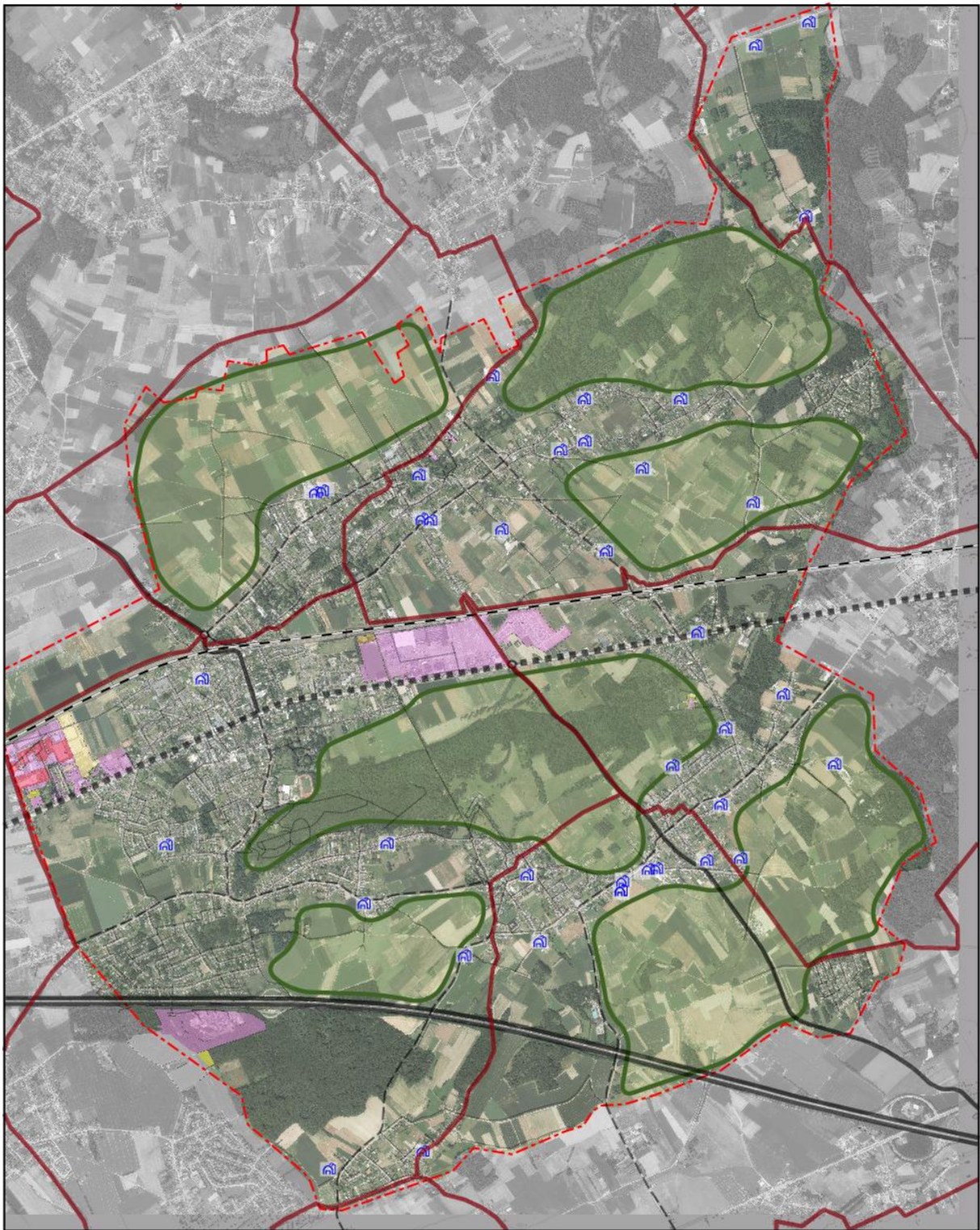
Sluipverkeer over landelijke wegen is momenteel geen probleem, voornamelijk omdat de staat van de landbouwwegen niet uitnodigt tot oneigenlijk gebruik. Er wordt wel gevreesd voor sluipverkeer van en naar Steenokkerzeel indien de rijbaan comfortabel wordt aangelegd.

Delen van de route die door de landbouwers wordt voorgesteld ten zuiden van de N2 zijn onderdeel van fietsroutes. Het kruisen van andere landbouwvoertuigen of fietsers wordt echter nergens als een probleem ervaren.

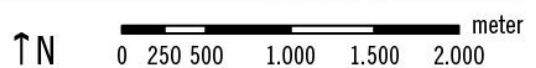
- De route langs de Rosbergstraat en de Hoekstraat onder de E40 is een recreatieve route.
- De verbinding tussen Hollestraat en Hulstbergstraat en de doorsteek tussen Hulstbergstraat en Dorpsstraat (langs Bergstraat) zijn lokale functionele fietsroutes.
- Het deeltje van de landbouwroute die over Hollestraat loopt is onderdeel van een bovenlokale functionele fietsroute.



Figuur 7: Fietsroutes Kortenberg (bron: Mobiliteitsplan Kortenberg)



Bron: onderlegger AGIV orthofoto / mobiliteitsplan Kortenberg



- | | | | |
|-------------------------|--------------------|---------------------|-----------------------|
| hoofdweg | lokale weg type I | lokale weg type III | openruimtegebied |
| secundaire weg type III | lokale weg type II | landbouwbedrijven | fietsknooppuntenroute |

Kaart 4: Actieve landbouwzetels en recreatieve fietsroutes

3.5 / SIGNALISATIE D.M.V. ZONEBORDEN

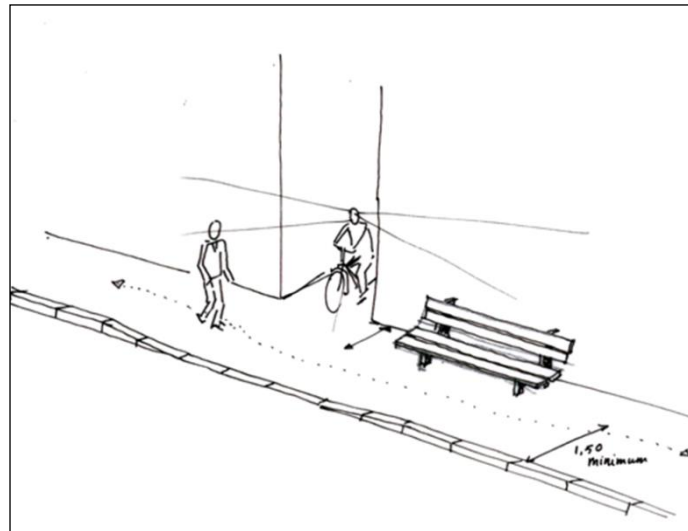


Op dit moment hebben nog niet alle landbouwwegen het statuut 'weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters', aangeduid door de bordereeks F99. Hierdoor is (doorgaand) autoverkeer nog toegelaten en is de toegelaten snelheid ook niet beperkt tot 30 km/u. Het bord F99 is geen zonebord waardoor het moet herhaald worden bij elk kruispunt. De gemeente dringt er bij de hogere overheid op aan om de reglementering hierrond aan te passen.

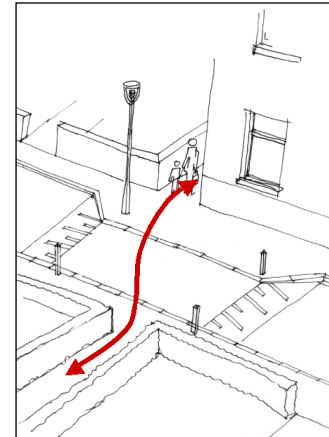
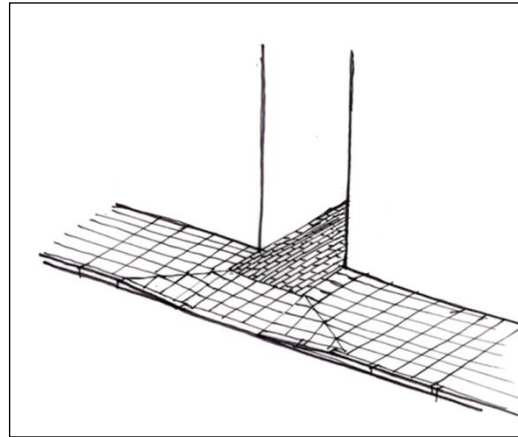
3.6 / VERKNOPING VAN LANDBOUWWEGEN (BUURTWEGEN) MET REGULIER WEGENNET

Naast bewegwijzering, verharding, sensibilisering enz. dient ook voldoende aandacht te gaan naar de manier waarop een buurtweg aantakt op het wegennetwerk. We stellen voor hierbij een aantal algemene principes te hanteren:

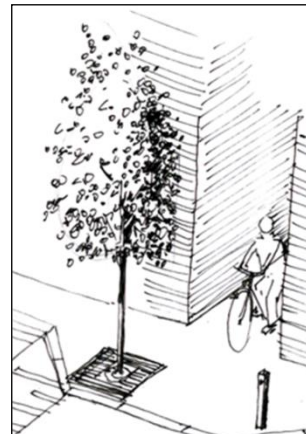
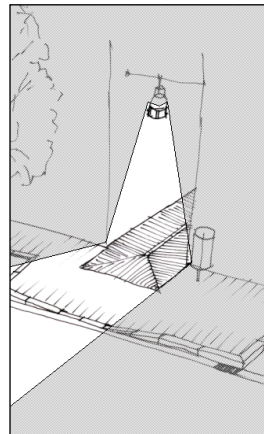
- Bij gesloten bebouwing kan het uitzicht verruimd worden door een zinvol object te plaatsen. Soms wordt het conflict opgevangen door in het pad zelf een paaltje te zetten. De norm voor rolstoelen is een doorgang van 1,10 meter.



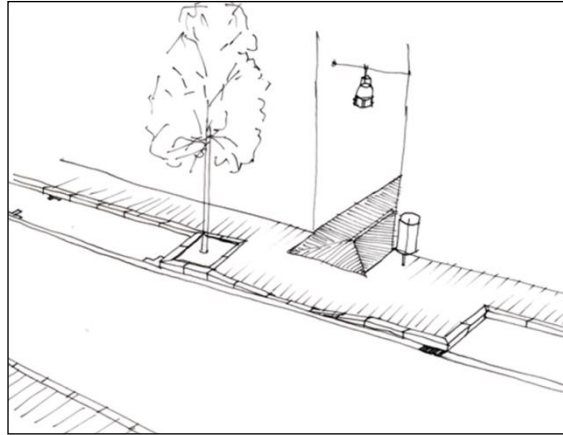
- De aanwezigheid van een publiek pad kan geaccentueerd worden door het materiaal van het pad door te laten lopen op het voetpad. Er dient aandacht besteed aan het oplossen van het niveauverschil. Een helling van maximaal 5 cm per meter is aangewezen (liefst minder voor comfort in de langsrichting van het voetpad). Wanneer twee paden in elkaars buurt liggen, kunnen ze gekoppeld worden door een verkeersplateau. Als de situatie van de te kruisen weg het toelaat, kan dit nog extra ondersteund worden door een wegversmalling.



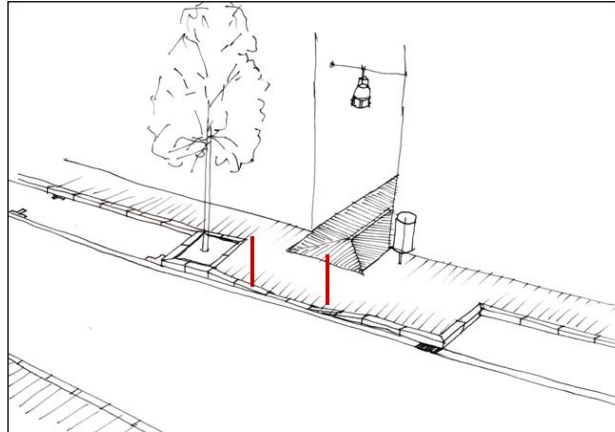
- De aanwezigheid van een pad kan geaccentueerd worden door een verticaal element. Bij duisternis kan de toegang van het pad geaccentueerd worden door een extra lichtaccent.



-
- Indien een pad uitkomt op een weg met eenzijdig parkeren, dan kan de toegang verzekerd blijven door de parkeerstrook te onderbreken met een voetpaduitstulping. Het uitzicht naar rechts dient ruimer te zijn dan naar links.



- Als het een drukke weg betreft, kan ruimtelijk aangegeven worden dat men extra voorzichtig moet zijn wanneer men de weg wil oprijden.



4 / LADEN EN LOSSEN OP DE N2

4.1 / ALGEMENE PRINCIPES

De N2 heeft vandaag een erg verkeerstechnisch uitzicht. Het gabariet van de weg laat niet toe dat alle functies een eigen plaats krijgen (brede voetpaden en fietspaden, parkeren, groenvoorzieningen en de noodzaak tot laden en lossen). Er moeten keuzes worden gemaakt.

Specifiek voor het laden en lossen worden hieronder goede praktijken in beeld gebracht die van toepassing kunnen zijn voor de doortocht te Kortenberg. Het oude inrichtingsplan voor de N2 werd afgewezen. Hieraan worden de voorbeelden bijgevolg niet getoetst.

Er is geen universele methode om de verdeling van de leveringszones precies te definiëren. Dat hangt immers af van het type handel, de grootte van de voertuigen, de getransporteerde goederen maar ook de omgeving. Een groot probleem is het onrechtmatig gebruik van leveringszones door passagiersauto's die er langdurig parkeren. Het toezicht op het goed gebruik van de leveringszones is dus essentieel. Hieronder wordt de CERTU-methode voorgesteld, een methode die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt toegepast.

Voor de leverancier is de tijd bepalend in de keuze van de stopplaats, voornamelijk omdat dit zijn productiviteit beïnvloedt en zijn mogelijkheid om de hinder op de weg te beperken. Concreet betekent dit:

- dat de leveringszone zo dicht mogelijk ligt bij de plaats waar geleverd moet worden: op max. 50 meter afstand;
- dat de leverancier geen plaats moet zoeken voor zijn voertuig;
- dat de chauffeur niet te veel manoeuvres moet uitvoeren met zijn voertuig, vooral als het lang is;
- dat de leveringszone geen obstakels vertoont en er geen niveauverschil is tussen het voertuig en de plaats waar de goederen afgeleverd moeten worden.

4.2 / LADEN EN LOSSEN OP DE N2

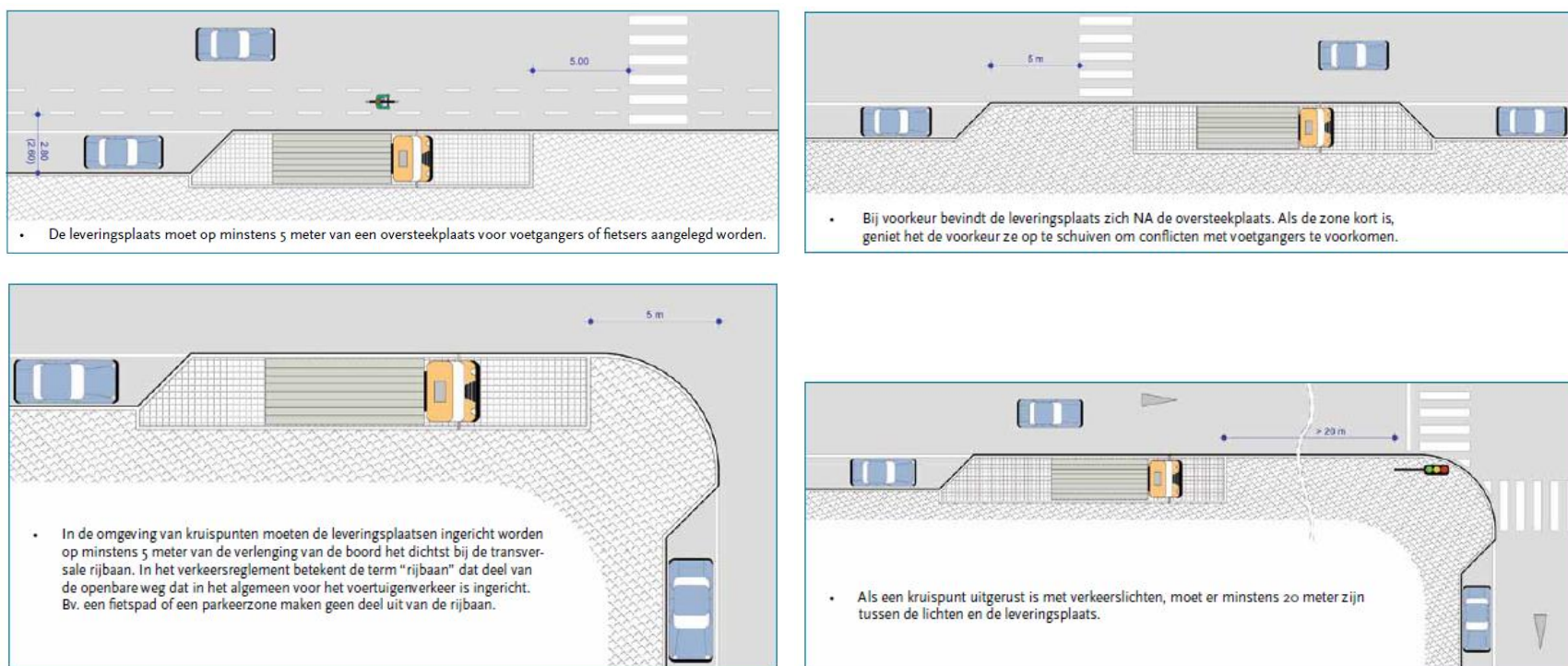
4.2.1 / Wanneer leveren toelaten?

In de brochure van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt een ruime tijdspanne van 7 tot 18 uur aanbevolen, omdat 3/4 van de leveringen in de stad in rondes en dus op uiteenlopende tijdstippen van de dag gebeurt. Leveringen toelaten vóór 7 uur 's ochtends stelt overigens problemen qua lawaaihinder en maakt het moeilijker voor omwonenden om de parkeerplaatsen 's nachts te benutten.

Gezien de verkeerdrukke op de doortocht, wenst de gemeente echter uitdrukkelijk om laden en lossen enkel buiten de spits toe te laten. Een ruimer tijds kader, bv. van 10u tot 16u, is mogelijk.

4.2.2 / Waar leveren toelaten?

De laad- en loszone moet op minstens 5 m van een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers aangelegd worden. Bij voorkeur bevindt de zone zich voorbij de oversteekplaats. Laad- en loszones worden ingericht op minstens 5 m van een kruispunt (20 m indien het kruispunt is uitgerust met verkeerslichten).



Figuur 8: Inrichtingsprincipes laad- en loszones (bron: katern mobiliteit Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

4.3 / Concrete locaties

Om de concrete locaties van de laad- en loszones te bepalen werd eveneens gebruik gemaakt van de CERTU-methode.

In de eerste stap werd de juiste ligging van de handelszaken en het type opgesteld. (Bij een aantal handelszaken wordt via een zijstraat of achterzijde geleverd. Deze werden niet meegerekend.) Hieraan werd een leveringscoëfficiënt gekoppeld waarvan per wegvak een totaal werd gemaakt. Per zijde van de weg en per wegvak worden de coëfficiënten opgeteld; op die manier kregen we een zicht op het gemiddeld aantal leveringen per wegvak en per zijde van de weg. Om het theoretisch aantal leveringsplaatsen te verkrijgen, delen we dit totaal door 90. Dit cijfer moet vervolgens worden afgerond om het effectieve aantal laad- en loszones te verkrijgen.

Wanneer deze methode wordt toegepast, betekent dit dat aan de noordzijde een zone dient te worden voorzien op het wegvak tussen Kapellestraat en Vranckx² (score 0,7). Aan de noordzijde is de bestaande parkeerstrook erg krap. Aan de zuidkant is de parkeerstrook ruimer.

Daarnaast zou kunnen overwogen worden om ook op het wegvak tussen M. Christinastraat/Kerkstraat en Kapellestraat, zowel aan de noord- als de zuidkant, een laad- en loszone te voorzien, hoewel strikt genomen de score hier te laag ligt (0,4). Hier is de parkeerstrook aan de noordkant voldoende breed; aan de zuidkant is de parkeerstrook hier eerder krap.

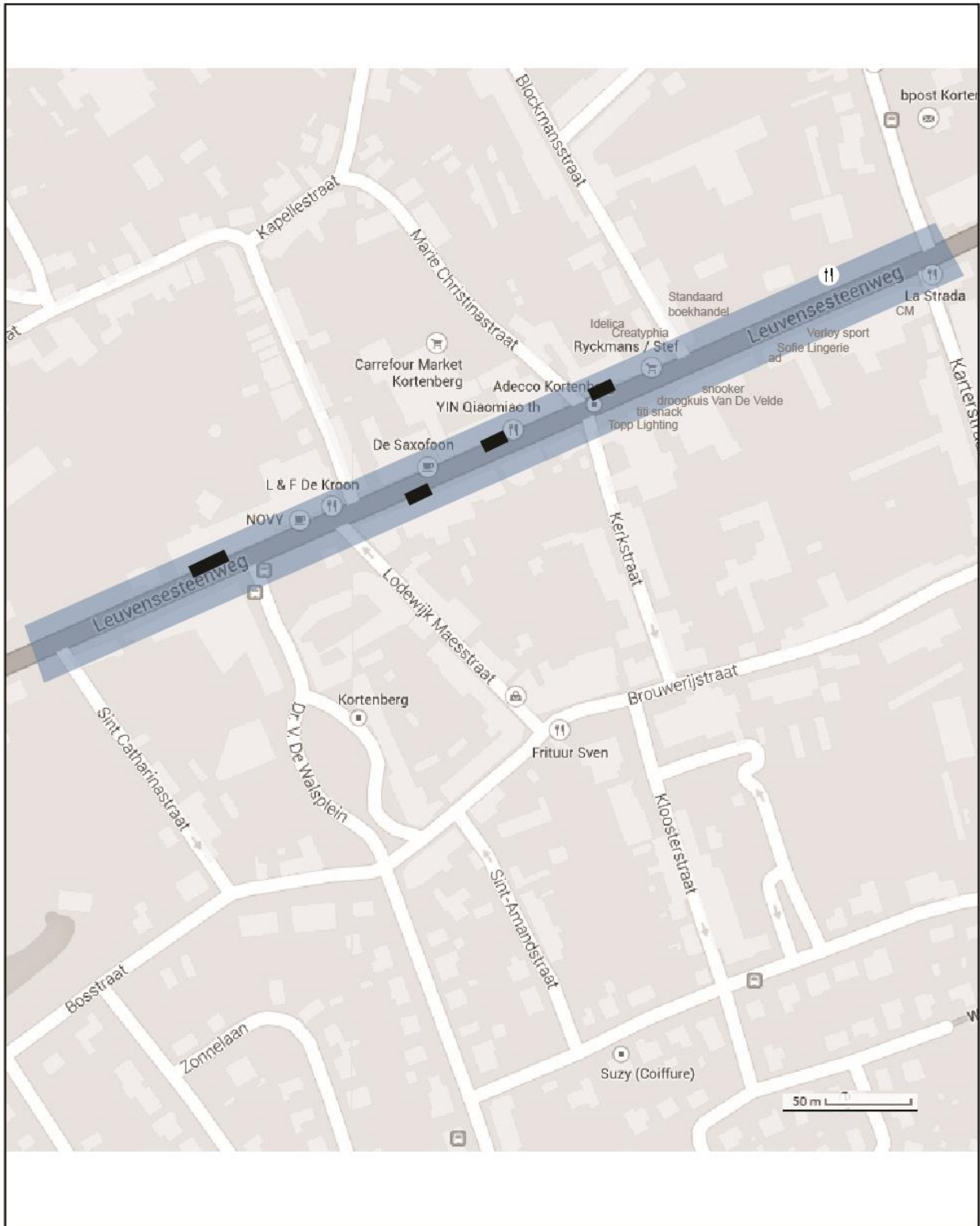
Begin 2016 werden 32 handelaars op de N2 en het Craenenplein bevroegd over de frequentie van de leveringen, het type voertuig waarmee deze gebeuren, de aard van de goederen en manier van leveren. In 40% van de gevallen (13 zaken) wordt uitsluitend met bestelwagens geleverd en gebeurt laden en lossen met de hand. De resultaten zijn hieronder op kaart weergegeven.

Op basis van deze bevraging blijkt dat ook rond de Blockmansstraat een aantal handelszaken worden beleverd met vrachtwagens. Hiervoor zou eventueel een laad- en loszone kunnen worden voorzien tussen de Marie Christinastraat en de Blockmansstraat, op de bredere parkeerstrook aan de noordzijde.

² Vranckx werd niet meegerekend.



Resultaten enquête 2016



Bron: Google Maps



0 25 50 100 meter

- blauwe zone
- zone voor laden en lossen

Kaart 5: Laden en lossen op de N2

5 / ACTIEPLAN

NR.	PROJECT	AANBEVELING	TIMING	INITIATIEF	PARTNERS
1 / VRACHTVERKEER					
1.1	Uitdoofbeleid bedrijvigheid woonkernen	Bedrijven verplaatsen naar beter ontsloten locatie	LT	gemeente	Raad Lokale Economie
1.2	Communiceren zwaarvervoerplan	Zwaarvervoerplan communiceren naar lokale bedrijven en landbouwzetels (brief, infomoment).	KT	gemeente	/
1.3	Ongewenst vrachtverkeer weren	Verbodszones afbakenen met verbodsborden, gepaard met nodige onderborden (De Lijn, landbouwverkeer, plaatselijk verkeer). Hiervoor APR uitwerken.	KT	gemeente	Vlaams Gewest /
		Controle doorgaand vrachtverkeer Mechelsesteenweg d.m.v. elektronische vrachtwagensluis.	LT	gemeente	Vlaams Gewest / gemeente Steenokkerzeel (te bespreken)
1.4	Vrachtroutes faciliteren	Belangrijkste bedrijvzones (bv. Guldendelle) duidelijk bewegwijzeren.	KT	gemeente	Vlaams Gewest (akkoord)
		Kouterstraat (kant N2): geschrakt parkeren.	KT	gemeente	/
		Bochtgeleiding voorzien op het kruispunt Hollestraat – Ballingstraat en Ballingstraat – Dorpsstraat	MT	gemeente	/
1.5	Infrastructurele signalen	Inrichting kruispunten op N2 met inritconstructie (verhoogd voet- en fietspad) op zijwegen, tonnagebeperkingen	LT	gemeente	Vlaams Gewest
		Na realisatie vrachtroutes en aangepaste route De Lijn, heraanleg van Peperstraat en Dekenijstraat	LT	gemeente	/
1.6	Huntsman ontsluiten	Voetpaden en verhoogde constructies in Everslaan	KT	gemeente	/
		Ontsluiting Huntsman via E40	LT	gemeente	Vlaams Gewest (te bespreken)

NR.	PROJECT	AANBEVELING	TIMING	INITIATIEF	PARTNERS
2 / OPENBAAR VERVOER					
2.1	Meer gestrekte lijnvoering ten zuiden van N2	Bussen via Molenstraat, Ziptstraat, Annonciadenstraat en Dalemstraat, in plaats van Kruisstraat en Bankstraat.	MT	gemeente	De Lijn (te bespreken)
2.2	Aanpassing lijnvoering ten noorden van N2	Route langs Kwerpsebaan tot Kasteellaan ipv langs Peperstraat	MT	gemeente	De Lijn (te bespreken)
3 / LANDBOUWVERKEER					
3.1	Landbouwwegen ten noorden van N2	Herstel van buurtwegen B10, B11, B12, B22 en B4	KT	gemeente	Landbouwwaard
3.2	Toegangen tot buurtweg B8 vanaf Zavelstraat	Regelmatig snoeien hagen langs tuinen	KT	gemeente	Eigenaars tuinen
3.3	Plaatsen borden F99	Borden F99 voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters als zonebord te gebruiken.	LT	gemeente	Federale overheid
4 / LADEN EN LOSSEN OP DE N2					
4.1	Voorzien laad- en loszone aan noordkant N2 met tijdsvenster buiten spits	Tussen Kapellestraat en Vranckx Tussen M. Christinastraat en Kapellestraat	MT	gemeente	Vlaams gewest
4.2	Voorzien laad- en loszone aan zuidkant N2 met tijdsvenster buiten spits	Tussen M. Kerkstraat en L Maesstraat	MT	gemeente	Vlaams gewest
4.3	Voorzien laad- en loszone aan noordkant N2 met tijdsvenster buiten spits	Tussen M. Christinastraat en Blockmansstraat	MT	gemeente	Vlaams gewest
5 / SLUIPVERKEER					
5.1	Tegengaan sluihverkeer over dwarsende as Hulstbergstraat, Winegemhofstraat, Stationstraat en Mechelsesteenweg	Plaatsen bord met vrachtwagenverbod aan Stationstraat ter hoogte van N2	KT	gemeente	Raad Lokale Economie

5.2	Impact verkeer op nieuwe route langs N2	Evaluatie verkeerslichtenregeling aan N2 x N227	KT	gemeente	Vlaams gewest
-----	---	---	----	----------	---------------