



Kortenaken

Mobiliteitsplan Kortenaken

Juni 2018



Documentbeschrijving

Titel	Mobiliteitsplan Kortenaken
Pagina's	112
Publicatienr.	1799
Verschijningsdatum	Juni 2018
Auteurs	Benedicte Swennen, Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	gemeente Kortenaken
Contactpersoon	Stefke Bellen



Dit rapport werd opgemaakt door TRIDÉE Adviseurs in duurzame mobiliteit (voorheen Timenco) www.tridee.eu



Inhoudsopgave

1	Inleiding	- 2 -
I – INFORMATIEF DEEL		- 4 -
2	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	- 5 -
2.1	Lokale mobiliteitstoestand	- 5 -
2.2	Toekomstige mobiliteitsbehoeften	- 9 -
2.3	Strategische doelstellingen	- 9 -
2.3.1	Vlaamse doelstellingen	- 9 -
2.3.2	Strategische doelstellingen voor Kortenaken	- 11 -
3	Duurzame mobiliteitsscenario's	- 12 -
3.1	Scenario 1 – verderzetting huidige beleid	- 12 -
3.2	Scenario 2 – Interne Leefbaarheid	- 12 -
3.3	Scenario 3 – Externe bereikbaarheid	- 13 -
3.4	Afweging van de scenario's	- 13 -
4	Relatie met andere beleidsplannen	- 14 -
4.1	Vlaams en Provinciaal niveau	- 14 -
4.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	- 14 -
4.1.2	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	- 15 -
4.1.3	Basisbereikbaarheid	- 15 -
4.1.4	Vrachtroutenetwerk	- 16 -
4.2	Plannen Kortenaken	- 17 -
4.2.1	Ruimtelijk Structuurplan	- 17 -
4.2.2	Ruimtelijk Uitvoeringsplannen (RUP)	- 18 -
4.2.3	Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA)	- 18 -
4.2.4	Masterplan en Privaat-Publieke Samenwerking (PPS)	- 19 -
II. RICHTINGGEVEND DEEL		- 21 -
5	Operationele doelstellingen	- 22 -
5.1	Strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Kortenaken	- 22 -
5.2	Operationele doelstellingen	- 22 -
6	Beleidsscenario Kortenaken	- 25 -
6.1	Inleiding	- 25 -
6.2	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	- 27 -
6.2.1	A1. Ruimtelijke planning	- 27 -
6.2.2	A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	- 27 -
6.2.3	A3. Wegencategorisering	- 27 -
6.3	Werkdomein B – Netwerken per modus	- 37 -
6.3.1	B2. Fietsroutenetwerk	- 38 -
6.3.2	B3. Openbaar vervoernetwerk	- 46 -



6.3.3	B4. Autonetwerk	- 48 -
6.3.4	B5. Parkeerbeleid	- 50 -
6.4	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	- 50 -
6.4.1	C1. Vervoersmanagement	- 50 -
6.4.2	C3. Sensibilisering, marketing en informatie	- 50 -
6.4.3	C4. Handhaving	- 51 -
6.4.4	C5. Monitoring en evaluatie	- 52 -
6.4.5	C6. Beleidsondersteuning	- 52 -
6.5	Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan	- 52 -
7	Actieplan	- 53 -
7.1.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	- 53 -
7.1.2	Werkdomein B – De modaliteiten	- 54 -
7.1.3	Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen	- 58 -
8	Doelstellingen en acties	- 61 -
9	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	- 62 -
10	Voorstel voor organisatie en evaluatie	- 62 -
11	Participatie	- 62 -
11.1.1	Participatietraject	- 62 -
III. BIJLAGEN		- 64 -
12	Bijlagen	- 65 -
12.1.1	Samenstelling GBC	- 65 -
12.1.2	Participatiebesluit	- 66 -
12.1.3	Procesverloop	- 69 -
12.1.4	Verslag GBC – Oriëntatienota	- 70 -
12.1.5	Verslag RMC – Oriëntatienota	- 74 -
12.1.6	Verslag GBC – Synthesenota	- 77 -
12.1.7	Verslag GBC – Beleidsplan	- 80 -
12.1.8	Verslag RMC – Beleidsplan	- 83 -



Lijst van Figuren

Figuur 1: Woon-schoolbestemmingen inwoners Kortenaken 2017	- 6 -
Figuur 2: Knelpunten.....	- 8 -
Figuur 3: Ruimtelijk Structuurplan Kortenaken, 2012	- 17 -
Figuur 4: Masterplan Kortenaken-dorp, 2017	- 19 -
Figuur 5: PPS Waanrode-Torendraaiers, 2017	- 20 -
Figuur 6: Beleidsscenario.....	- 26 -
Figuur 7: Wegencategorisering	- 28 -
Figuur 8: Verblijfsgebieden	- 31 -
Figuur 9: Gewenst snelheidsbeleid	- 32 -
Figuur 10: Poort Hoeleden	- 35 -
Figuur 11: Poort Kortenaken	- 35 -
Figuur 12: Schoolomgevingen (bron: webwinkel.octopusplan.be)	- 36 -
Figuur 13: Gewenst voetgangersnetwerk	- 37 -
Figuur 14: Scheiden of mengen fietsers, Vademecum Fiets	- 39 -
Figuur 15: Gewenst functioneel fietsnetwerk	- 40 -
Figuur 16: BFF conformiteit.....	- 41 -
Figuur 17: BRF gewenst versus huidig netwerk	- 42 -
Figuur 18: Voorbeelden inrichting	- 43 -
Figuur 19: Gewenst openbaar vervoernetwerk.....	- 47 -
Figuur 20: Doelstellingen en acties	- 61 -
Figuur 21: Procesverloop	- 69 -

Lijst van tabellen

Tabel 1: Woon-werk bestemmingen inwoners Kortenaken 2011	- 6 -
Tabel 2: Woon-school bestemmingen leerlingen Kortenaken 2017	- 6 -
Tabel 3: Strategische doelstellingen voor Kortenaken	- 11 -
Tabel 4: Beoordeling scenario's.....	- 14 -
Tabel 5: Strategische doelstellingen voor Kortenaken	- 22 -
Tabel 6: Strategische en operationele doelstellingen	- 24 -
Tabel 7: Snelheidsbeleid.....	- 30 -
Tabel 8: Wegencategorisering en snelheden	- 35 -



Begrippen

Basisbereikbaarheid: het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies met openbaar vervoer en vervoer op maat = vraag gestuurd

Basismobiliteit: basisaanbod van openbaar vervoer volgens vooraf bepaalde normen = aanbod gestuurd

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Co-modaliteit: gebruik van verschillende, op elkaar afgestemde vervoersvormen. In plaats van uit te gaan van het gebruik van de eigen wagen voor een verplaatsing, gaat co-modaliteit uit van een palet van opties waaronder gedeeld autogebruik en deelfietsen. Binnen één verplaatsing kunnen verschillende vervoersvormen worden ingezet.

DOD: Doorgang – Oppervlak – Drempels. Deze drie begrippen worden gebruikt als quickscan van de toegankelijkheid van een route

GBC: Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Multimodale verplaatsingen: verplaatsingen die zijn opgebouwd uit verschillende vervoersmodi, bijvoorbeeld fiets + trein

RMC: Regionale Mobiliteitscommissie

STOP: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen

V85: snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden



1 Inleiding

Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het Mobiliteitsplan vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

Vlaamse kaders in beweging

Mobiliteitsbeleid is in ontwikkeling. Ook op Vlaams niveau. Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota Basisbereikbaarheid goed. In 2018 werden er vervoerregio's en vervoerregioraden opgericht. De vervoerregio's zullen een overkoepelend mobiliteitsplan voor de vervoerregio maken. De acties die daaruit voortkomen, worden vertaald in een gewestelijk investeringsprogramma. In het najaar van 2020 moet de visie van de vervoerregioraad vertaald worden op het terrein: dan zullen alle vernieuwingen voelbaar worden voor de reizigers. Hoe het gelaagd vervoersmodel (zoals voorzien binnen de Basisbereikbaarheid) er uiteindelijk uit zal zien, is op dit moment nog niet gekend. Dit betekent dat we in dit mobiliteitsplan de ambities van de gemeente rondom Basisbereikbaarheid aangeven, maar dat de praktische vertaalslag nog gemaakt moet worden.

Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De Vlaamse doelstellingen zijn uitgewerkt naar lokaal niveau en het gemeentelijke mobiliteitsplan richt zich naar de uitgangspunten die op Vlaams en provinciaal niveau zijn bepaald.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven kunnen ingezet worden.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.



Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

De opmaak van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:

Fase 1: Oriëntatie

De oriëntatiefase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke informatie nog nodig is om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Oriëntatienota'.

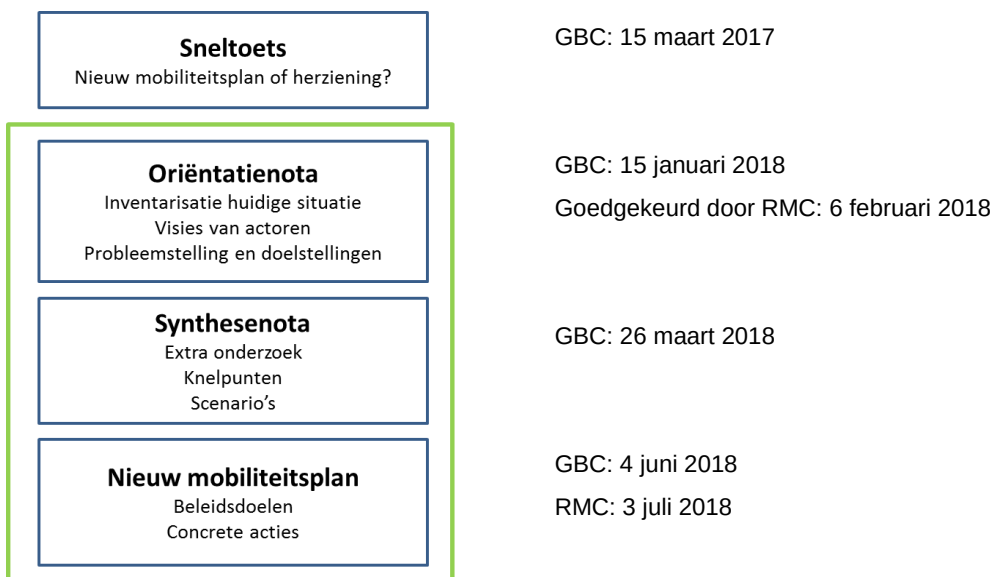
Fase 2: Planopbouw

Tijdens de planopbouw worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. Bovendien wordt een trendscenario opgesteld en een aantal duurzame scenario's voor toekomstig mobiliteitsbeleid. Op basis van de evaluatie wordt een scenario gekozen dat wordt uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Ook worden de Vlaamse doelstellingen vertaald naar lokale doelstellingen. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Synthesenota'.

Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Het gekozen scenario wordt verder uitgewerkt volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft in hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer.

Per document wordt door de Vlaamse overheid strak omschreven hoe het document opgebouwd moet zijn en welke inhoud het bevat.





I – INFORMATIEF DEEL



2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

2.1 Lokale mobiliteitstoestand

De belangrijkste kwaliteiten, knelpunten en aandachtspunten die zijn geformuleerd tijdens de oriëntatiefase worden hieronder kort besproken en samengevat in figuur 1.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Kortenaken is een landelijke gemeente met ruim 90% open ruimte die de gemeente wenst te beschermen. Er zijn 7 dorpskernen die de gemeente wil versterken: Kortenaken, Waanrode, Kersbeek, Miskom, Ransberg, Hoeleden, Stok. In Kortenaken en Waanrode wordt het hoogste voorzieningsniveau nagestreefd en zijn er ook concrete plannen voor kernverdichting (Masterplan Kortenaken-Dorp en visienota Torendraaiers). De meeste dorpscentra zijn nu niet duidelijk afgebakend en waarneembaar als verblijfsgebied, mede door de vele lintbebouwing tussen de dorpskernen. Enkel Stok en Hoeleden hebben een duidelijker centrum dankzij poorten die de kern aanduiden of een groter verschil in bebouwing, minder lintbebouwing.

Voetgangers en fietsers

Kortenaken heeft aandacht voor voetgangers en fietsers. De gemeente heeft een fijnmazig wegennet en een aantal trage wegen kunnen al ingezet worden voor lokale verplaatsingen. Het potentieel van trage wegen is echter veel groter zowel functioneel als recreatief, in en rond de dorpskernen en tussen de dorpen.

Het bestaande fietsroutenetwerk loopt voornamelijk langs verkeerswegen. Op verschillende plekken is er al vrijliggende fietsinfrastructuur aangelegd.

Het BFF is nog niet helemaal afgewerkt: een aantal routes voldoen niet aan de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn er missing links met de buurgemeenten en met de meest dichtbijgelegen treinstations van Diest en Tienen.

Openbaar vervoer

Door de dorpskernen van de gemeente rijden enkel laagfrequente buslijnen en schoolbuslijnen, de halte van de snelbus ligt buiten de kern en een oost-west verbinding ontbreekt. De routes naar de halten zijn niet optimaal en de fietsenstallingen aan de halten zijn onvoldoende comfortabel. De gemeente is bovendien bezorgd wat de uitvoering van Basisbereikbaarheid zal betekenen voor Kortenaken.

Het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Kortenaken is erg diffuus. Dit blijkt ook uit de bestemmingen voor woon-werk en woon-schoolverkeer en maakt het moeilijk om openbaar vervoer af te stemmen op alle behoeften van de inwoners.

In 2011 pendelden de werkende inwoners naar volgende gemeentes (selectie van de belangrijkste werkbestemmingen)¹:

Woon - werkbestemmingen	
Kortenaken	761
Tienen	469
Leuven	440
Diest	159
Brussel	122

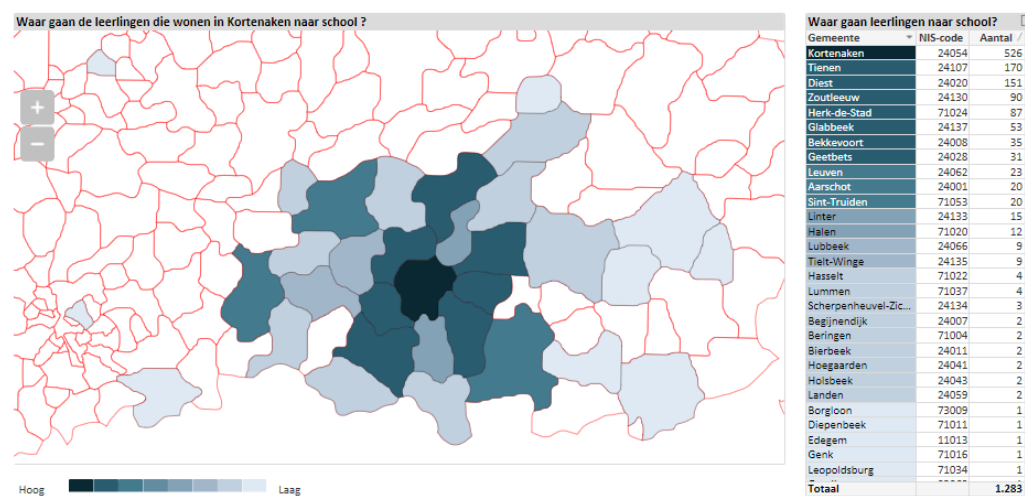
¹ Census 2011 <http://statbel.fgov.be/nl/over-statbel/wat-doen-we/volkstellingen-census>



Hasselt	88
Halen	77
Zaventem	62
Bekkevoort	61
Sint-Truiden	57
Aarschot	56
Antwerpen	51
Zoutleeuw	51

Tabel 1: Woon-werk bestemmingen inwoners Kortenaen 2011

De leerlingen gingen in 2017 naar de middelbare of lagere school in volgende gemeenten:



Figuur 1: Woon-schoolbestemmingen inwoners Kortenaen 2017²

Woon - school	
Kortenaen	521
Tienen	170
Diest	151
Zoutleeuw	90
Herk-de-Stad	87
Glabbeek	53
Bekkevoort	35
Geetbets	31
Leuven	23
Aarschot	20
Sint-Truiden	20

Tabel 2: Woon-school bestemmingen leerlingen Kortenaen 2017

² <https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/dataloop-aan-de-slag-met-cijfers-over-onderwijs>



Auto en vrachtverkeer

De afstanden tussen de verschillende dorpskernen in Kortenaken en richting de meest dichtbijgelegen steden is vrij groot (vb. Kortenaken-Hoeleden: 7km, Waanrode-Diest: 13km) en de auto blijft daarom, ondanks de opkomst van e-fietsen, een niet weg te denken vervoermiddel in deze streek.

Het aantal ongevallen is in de periode 2014-2016 stabiel gebleven en schommelt tussen 52 en 54 per jaar. Daarvan was het merendeel enkel met stoffelijke schade (40-44). Het aantal ongevallen met gewonden ligt voor die periode tussen 8 en 14 en daarvan waren 2 ongevallen met dodelijke afloop.

Er zijn veel verschillende locaties van ongevallen. Dit stemt overeen met het diffuse verplaatsingsgedrag van de inwoners van Kortenaken. Daarnaast vallen de Heerbaan en de Tiensestraat op door snelheidsovertredingen (meerdere controles rond 40% in overtreding). Vergeleken met Vlaanderen, zijn de snelheidsovertredingen in Kortenaken ook erger: het aandeel aan overtredders dat tussen 11-20 km/u boven de maximaal toegelaten snelheid rijdt, is dubbel zo groot in Kortenaken dan in Vlaanderen.

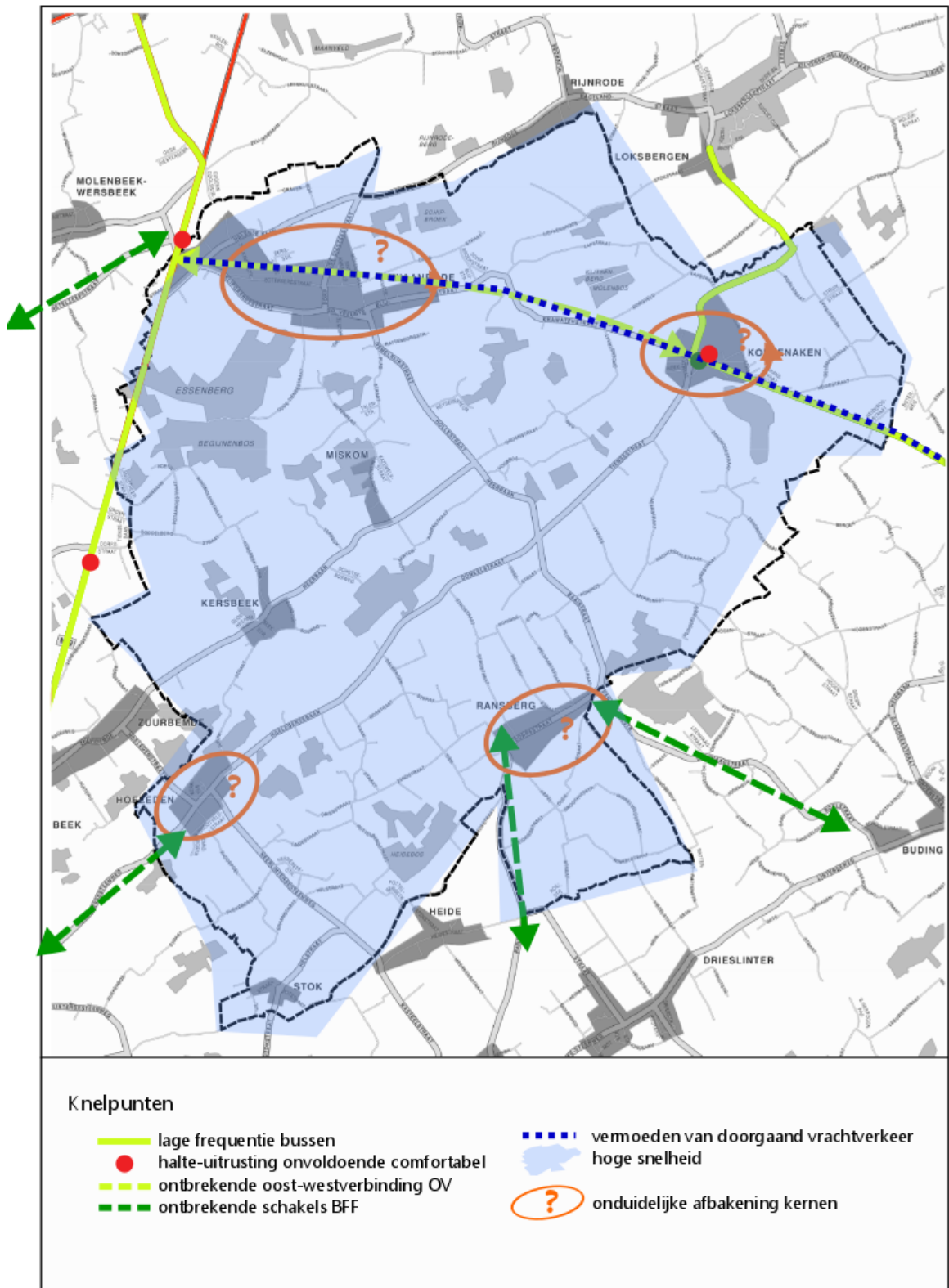
Onderzoek op de Tiensestraat en de Neerlintersesteenweg bevestigt de snelheidsproblematiek. De V85 op de Tiensestraat is 83 km/u (toegelaten snelheid meetpunt: 70 km/u) en de V85 op de Neerlintersesteenweg is 70 km/u (toegelaten snelheid meetpunt: 50 km/u).

Er was een vermoeden van doorgaand vrachtverkeer op de noord-zuid as (Tiensestraat-Hoeledensebaan) en op de oost-west as (Krawatenstraat-Grote Vreunte). Het bijkomend onderzoek bevestigt doorgaand vrachtverkeer op de noord-zuid as, maar het is qua aantal erg beperkt (4 doorgaande vrachtwagens op twee uur geteld tijdens een steekproeftelling tijdens het drukste tijdstip). De oost-west as kon niet onderzocht worden wegens een omleiding naar aanleiding van wegenwerken.

De geplande KMO-zone zou nog extra vrachtverkeer kunnen aantrekken. De locatiekeuze is momenteel onderworpen aan een plan-MER procedure en er is op dit moment nog geen definitieve beslissing genomen.

Flankerende maatregelen

De gemeente is nog niet zo actief met campagnes en acties om duurzame verplaatsingen te stimuleren. Vooral het gemeentepersoneel en -bestuur zelf en de lagere scholen in de gemeente zijn ideale doelgroepen.



Figuur 2: Knelpunten



2.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

Kortenaken is een landelijke gemeente waar naast landbouwers ook veel pendelaars die werken in Leuven en Brussel de rust komen opzoeken. Om de dorpskernen (verkeers)leefbaarder te maken is er nood aan het versterken en verdichten van de dorpskernen. De inrichting van de weg moet bij de toegang van de meeste dorpskernen aangepast worden, zodat de verkeersdeelnemers hierdoor aangespoord worden het gewenste gedrag te vertonen. In en rond de kernen biedt het fijnmazig wegennet en potentieel aan trage wegen zeer goede aanknopingspunten voor duurzame verplaatsingen te voet en met de fiets. Hierdoor kan het potentieel voor dagelijkse (functionele) verplaatsingen te voet en met de fiets versterkt worden.

Een grotere nadruk op recreatieve en functionele verplaatsingen te fiets en te voet vraagt om een verdere uitwerking van het fietsroutenetwerk en het verbeteren van gebieden (kruispunten, wegsegmenten) waar de verkeersleefbaarheid primeert.

De bereikbaarheid met de auto is en blijft belangrijk in Kortenaken omwille van drie redenen: de gemeente heeft een lage bevolkingsdichtheid, de 7 dorpskernen liggen vrij ver uit elkaar (4,5 tot 10km) en het aanbod aan openbaar vervoer met de bus is beperkt (en de dichtbijgelegen steden met treinstations zijn op 15 en 13 km). De rol van openbaar vervoer moet bovendien herbekeken worden binnen de nieuwe ontwikkelingen rondom Basisbereikbaarheid. Dankzij de recente ontwikkelingen rond e-fietsen, kan het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Kortenaken verduurzaamd worden op voorwaarde dat er veilige en directe lange afstandsfietsroutes worden gecreëerd, zowel binnen als buiten de gemeente.

In het buitengebied is de snelheid niet altijd aangepast aan de functie van de weg. In een deel van het buitengebied is de toegelaten snelheid 70 km/u en deze zou verlaagd moeten worden naar 50 km/u.

De geplande KMO-zone zou nog extra vrachtverkeer kunnen aantrekken. De locatiekeuze is momenteel onderworpen aan een plan-MER procedure.

Er wordt gewerkt aan betere fietsinfrastructuur in Kortenaken en de gemeente wil ook inzetten op toegankelijkheid, maar op vlak van gedragsverandering kan de gemeente nog initiatief nemen om bepaalde doelgroepen intensiever te begeleiden. In de eerste plaats het gemeentebestuur en -personeel zelf en daarnaast ook de lagere scholen en bedrijven.

2.3 Strategische doelstellingen

2.3.1 Vlaamse doelstellingen

De 5 Vlaamse strategische doelstellingen vormen het uitgangspunt voor de ontwikkelingen binnen Kortenaken. De doelstellingen zijn vertaald en verfijnd naar niveau van Kortenaken. In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de doelstellingen operationeel worden gemaakt.

1. Bereikbaar: *“De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.”*

Op Vlaams niveau: Een vlotte bereikbaarheid is van belang voor de economische welvaart van Vlaanderen. Daarom wordt ingezet op het terugdringen van tijdsverliezen en de betrouwbaarheid van reistijden. Dat geldt voor personen- en voor goederenvervoer. Daarnaast wordt gestreefd naar een hoog comfortniveau en een goede prijs-kwaliteitsverhouding.

Vertaling naar Kortenaken: De centra van de verschillende kernen moeten met verschillende modi bereikbaar zijn voor bewoners, handelaars en bezoekers. Daarnaast wordt er ingezet op een goede bereikbaarheid van omliggende gemeenten en treinstations in dichtbijgelegen steden Tienen en Diest via lange afstand fietsroutes. De busverbindingen in Kortenaken moeten aantrekkelijker worden door in te zetten op



duurzaam voor- en natransport. De geplande KMO-zone komt best op een locatie waar de externe effecten (eventueel bijkomend vrachtverkeer) het meest beperkt zijn.

2. Toegankelijk: *“Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.”*

Op Vlaams niveau: Scholen, winkels, sport- en vrijetijdsvoorzieningen en bedrijventerreinen dienen allemaal toegankelijk zijn om iedereen de kans te bieden om volwaardig aan het maatschappelijk leven deel te nemen. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil daarom de toegang tot een brede waaier van vervoerswijzen waarborgend door de mobiliteit te verbeteren. Iedereen moet zich ook zoveel mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen, zodat men minder afhankelijk is van anderen. Mobiliteit moet betaalbaar blijven, ook voor jongeren of mensen die het financieel moeilijker hebben.

Vertaling naar Kortenaken: In Kortenaken wordt ingezet op een kwalitatief hoogwaardig voetgangers- en fietsnetwerk dat een alternatief biedt voor korte verplaatsingen met de auto en geschikt is voor verplaatsingen tussen kernen. Er wordt hier vooral gekeken naar het potentieel van talrijk aanwezige trage wegen. De gemeente wil werken aan de toegankelijkheid van belangrijke routes.

3. Veilig: *“De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.”*

Op Vlaams niveau: Het verkeer in Vlaanderen moet veiliger worden. In vergelijking met andere Europese landen scoren we slecht. Het doel is om op lange termijn (2050) het aantal verkeersdoden tot praktisch nul te herleiden en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors te verminderen. Daarbij is extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en ouderen.

Vertaling naar Kortenaken: De gemeente zet in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door vooral de gereden snelheid omlaag te krijgen. Daarbij ligt een focus op de dorpskernen, veilige fiets- en voetgangersroutes inclusief de oversteken. Schoolroutes krijgen extra aandacht. Vracht- en linksparkeren wordt ontmoedigd ten gunste van veiligheid.

4. Leefbaar: *“De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.”*

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de verkeersleefbaarheid verbeteren en ervoor zorgen dat wonen in steden en dorpskernen aantrekkelijk is en ook aantrekkelijk blijft. Daarbij moet een balans worden gevonden tussen de mogelijkheid om te verplaatsen en auto's en fietsen te stallen en de leefbaarheid van de dorpskernen en woonomgevingen. Ook moeten winkels worden bevoorrad en moeten bedrijven bereikbaar zijn. Verkeershinder en verkeersemissies die schadelijk zijn voor de gezondheid, moeten worden beperkt. Een goede inrichting van straten en pleinen verhoogt de belevingswaarde, de gebruikswaarde en dus de kwaliteit van onze leefomgeving.

Vertaling naar Kortenaken: Kortenaken zet in op het versterken van de dorpskernen en de kwaliteit van de openbare ruimte door het verhogen van de verkeersleefbaarheid. Het aandeel voet- en fietsverplaatsingen moet worden versterkt en (vracht)verkeer vertraagd en lokaal vrachtverkeer gericht gestuurd. In verblijfsgebieden wordt de snelheid van de auto aangepast aan de omgeving.

5. Milieu- en natuurvriendelijk: *“De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit.”*

Vlaams niveau: Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wil de schade aan natuur en milieu terugdringen door het verminderen van schadelijke verkeersemissies en versnippering van natuurgebieden en open ruimte tegen gaan door zorgvuldig ruimtegebruik. Het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen wordt zoveel mogelijk beperkt.

Vertaling naar Kortenaken: De gemeente zet in op de fiets naar school en naar openbaar vervoer knooppunten om verplaatsingen zoveel mogelijk te verduurzamen. De



resterende verplaatsingen met de auto worden zoveel mogelijk verduurzaamd door initiatieven als eco-driving, carpooling, promotie alternatief aangedreven voertuigen.

2.3.2 Strategische doelstellingen voor Kortenaken

Op basis van de Vlaamse doelstellingen en de probleemstellingen binnen de gemeente, heeft het bestuur 7 strategische doelstellingen voor Kortenaken gedefinieerd.

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur & milieu
Strategische doelstellingen voor Kortenaken					
1) Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortenaken					
2) Comfortabel met het openbaar vervoer					
3) Veilig verkeer en leesbare wegen					
4) Voor iedereen toegankelijke dorpskernen					
5) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen					
6) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden					
7) Duurzamer autogebruik					

Tabel 3: Strategische doelstellingen voor Kortenaken



3 Duurzame mobiliteitsscenario's

Als onderdeel van de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, zijn scenario's ontwikkeld. Scenario 1 vertrekt van het huidige beleid (het huidige nul-scenario), maar is auto-georiënteerd om een inzicht te krijgen in een beleid dat niet duurzaam gericht is.

De twee duurzame scenario's leggen een grotere nadruk op de andere modi. Scenario 2 - 'Interne Leefbaarheid' zet in op veilige dorpskernen en het potentieel van trage wegen voor meer verplaatsingen te voet en met de fiets. Autoverkeer wordt in dit scenario sterk ontmoedigd en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk beperkt. Het scenario 'Externe Bereikbaarheid' gaat uit van het verduurzamen van verplaatsingen over lange afstand, vooral door in te zetten op goede fietsverbindingen, ook als voor- en natraject bij openbaar vervoer, en verbetering van het openbaar vervoer.

De scenario's worden in paragraaf 3.4 getoetst aan de strategische doelstellingen. Op basis daarvan is het beleidsscenario samengesteld dat als basis dient voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan voor Kortenaken (zie Richtinggevend deel, hoofdstuk 5).

3.1 Scenario 1 – verderzetting huidige beleid

In dit scenario gaan we ervan uit dat de projecten en plannen waar de gemeente nu mee aan de slag is, worden voortgezet en dat de benadering verder autogericht is.

Het Masterplan Kortenaken wordt uitgevoerd, hierin staat kernversterking en verdichting centraal. De visienota Torendraaiers wordt verder afgewerkt en uitgevoerd. De KMO-zone wordt ontwikkeld. De snelheden voor autoverkeer en inrichting van de wegen blijven zoals ze zijn. Er wordt niet ingezet op verkeersontslagende maatregelen. De kernen worden niet duidelijker aangeduid. Het trage wegen plan wordt afgewerkt en wordt actief opgevolgd. De geplande fietsprojecten worden ook uitgevoerd waardoor een aantal hoofdroutes op het BFF worden voorzien van goede fietsinfrastructuur. Er wordt verder niet actief ingezet op een hoger aandeel functioneel fietsen binnen de kernen en tussen de kernen van de gemeente. Het openbaar vervoeraanbod blijft behouden maar er worden geen extra maatregelen aan haltes voorzien.

3.2 Scenario 2 – Interne Leefbaarheid

Dit scenario stelt de verkeersleefbaarheid in de verschillende kernen voorop. Uit de oriëntatiefase bleek immers dat de kernen te kampen hebben met problemen die gerelateerd zijn aan verkeersleefbaarheid: hoge snelheden, beperkte ruimtelijke kwaliteit en weinig herkenbare kernen. Daarnaast speelt dit scenario in op de potenties van trage wegen in en rond deze kernen en projecten in Waanrode en Kortenaken.

Vertaald in de werkdomeinen ziet het scenario er als volgt uit:

Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

- ruimtelijke versterking: verdichting in de kernen
- opwaardering publieke ruimte in de kernen: op maat van de voetganger en sterk onderscheidend van de ruimte buiten de kernen
- reserveren van ruimte voor nieuwe trage wegen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de kernen

Werkdomein B: Netwerken per modus

- voetgangersnetwerk / fietsnetwerk: de trage wegen in en rond de kernen worden ingeschakeld in het voetgangers/ en fietsnetwerk (de nadruk ligt dus op verplaatsingen op korte afstand)
- openbaar vervoer: de wandel- en fietsroutes naar de haltes naar de snelbus en lijn 22 worden consequent uitgebouwd, deze haltes worden uitgerust met comfortabele wachtvoorzieningen en fietsenstallingen (evt. een afgesloten stalling)



- gemotoriseerd verkeer: het doorgaand verkeer zoveel wordt mogelijk ontmoedigd (desnoods door straten te knippen) en voor het doorgaand vrachtverkeer wordt een verbod ingesteld
- snelheidsbeleid: invoering van zone 30 in alle kernen

Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

- sensibilisering legt de focus op het aanmoedigen van in de kernen te voet of met de fiets te gaan
- handhaving: focus ligt op snelheidshandhaving in de kernen en op de tonnagebeperkingen

3.3 Scenario 3 – Externe bereikbaarheid

Bij dit scenario ligt de focus op de externe bereikbaarheid van de verschillende kernen (voornamelijk op verplaatsingen naar de omliggende steden). De oriëntatiefase bracht aan het licht dat er schakels ontbreken in het fietsnetwerk voor bovenlokale verplaatsingen en dat trage wegen ook voor de lange afstandsverplaatsingen grote potenties hebben. Ook bleek dat de bereikbaarheid van het openbaar vervoer als ondermaats word ervaren.

Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

- reserveren van ruimte voor nieuwe trage wegen tussen de kernen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Werkdomein B: Netwerken per modus

- fietsnetwerk: het BFF is de ruggengraat, aangevuld met lokale wegen en trage wegen die een rol spelen voor (boven)lokale verplaatsingen en die worden opgewaardeerd. De nadruk ligt dus op verplaatsingen op lange afstand en verplaatsingen naar openbaar vervoerhaltes
- openbaar vervoer: er komt een nieuwe openbare vervoerverbinding die de kernen ontsluit naar de structurerende lijnen (een buurtbus)
- gemotoriseerd verkeer: het wegennet houdt de huidige vorm van een raster om zo de bereikbaarheid van de kernen met de auto niet in het gedrang te brengen
- snelheidsbeleid: zone 50 in de kernen

Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

- sensibilisering legt de focus op het aanmoedigen van gebruik van de fiets gaan voor langer afstanden (vb. testvloot e-bikes en speed-pedelecs, groepsaankoop e-fietsen)
- handhaving: de handhaving is gericht op het hinderlijk parkeren (in functie van doorstroming)

3.4 Afweging van de scenario's

De scenario's zijn afgewogen ten opzichte van de strategische doelstellingen die zijn bepaald in paragraaf 1.3.

De verschillende doelstellingen zijn kwalitatief beoordeeld:

'-' = slecht '0' = neutraal '+' = goed '++' = heel goed.



Doelstelling	Scenario 1 Nul-scenario	Scenario 2 Interne Leef- baarheid	Scenario 3 Externe Be- reikbaarheid
1) Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortenaken	+	++	++
2) Comfortabel met het openbaar vervoer	0	+	++
3) Veilig verkeer en leesbare wegen	-	++	+
4) Voor iedereen toegankelijke dorpskernen	-	++	+
5) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen	-	++	+
6) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden	-	++	++
7) Duurzamer autogebruik	-	+	++

Tabel 4: Beoordeling scenario's

Het nul scenario scoort vaak '0' en '-' omdat het scenario is gebaseerd op het huidige beleid. Een uitzondering zijn de trage wegen, waarop dit scenario wel positief scoort omdat de gemeente hier al mee bezig is. Bij scenario "interne leefbaarheid" zijn de '+' in de meerderheid. De opgestelde doelstellingen (zie paragraaf 2.3) zijn ambitieus en een scenario met een groene invalshoek sluit hier goed bij aan. Bij scenario "externe bereikbaarheid" wordt ook positief gescoord. Vooral de doelstellingen die te maken hebben met het bovenlokale verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer scoren goed en soms beter dan bij scenario "interne leefbaarheid". Op basis van de beoordeling is een voorkeursscenario uitgewerkt waarbij vooral de sterktes van de twee duurzame scenario's zijn gecombineerd. Dit scenario vormt de basis voor de uitwerking van het mobiliteitsplan in hoofdstuk 5 in het Richtinggevende deel.

4 Relatie met andere beleidsplannen

4.1 Vlaams en Provinciaal niveau

4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De gemeente Kortenaken hoort tot het buitengebied. Volgens het richtinggevend gedeelte van het RSV wordt de ruimtelijke structuur van het buitengebied bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. De wisselwerking tussen deze structuren (dat is de wisselwerking tussen de fysieke dragers en de menselijke activiteiten) resulteert in een specifiek landschap. De onderlegger van deze structuren is het fysisch systeem, het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water.

Binnen het buitengebied zijn en blijven vele functies en activiteiten aanwezig en mogelijk. Er zijn echter wel specifieke doelstellingen voor het buitengebied:

- het vrijwaren van het buitengebied voor essentiële functies
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
- het bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied
- het afstemmen van het ruimtelijke beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering wil een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het



bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn.

Voor Kortenaken betekent dit dat de nadruk gelegd moet worden op activiteiten in de dorpskernen en duurzame netwerkverbindingen in en rond de dorpskernen en tussen de kernen.

4.1.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Kortenaken situeert zich in de “Landelijke Kamer Oost”: de zuidoostelijke hoek van de provincie met het Hageland en Haspengouw. Dit gebied wordt voornamelijk gekenmerkt door zijn landschappelijke kwaliteiten met grote natuurgehelen en landbouwgebieden. De landbouw is in deze deelruimte nadrukkelijk aanwezig. De dorpen zijn als duidelijke, aparte entiteiten herkenbaar in het zeer open landschap. De provincie wil de karakteristieken van deze overwegend compacte, kleine kernen en gehuchten behouden en versterken. Het beschermen van de open ruimte staat hier voorop en ook het behoud en het versterken van de vele kleine landschapselementen en de voor deze streek zo typische holle wegen. Een actief woonbeleid wordt gevoerd op enkele goed, ook met het openbaar vervoer, ontsloten plaatsen.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan Kortenaken werd aangeduid als hoofddorp in het buitengebied en werd Waanrode geselecteerd als woonkern. Al de andere deelkernen (Hoeleden, Kersbeek, Miskom, Ransberg en Stok) werden geselecteerd als kern-in-buitengebied. Deze laatste hebben als hoofdfunctie wonen.

Net als op Vlaams niveau, is kernversterking ook op Provinciaal niveau één van de belangrijkste thema's voor Kortenaken. Daarnaast is het versterken van kleine landschapselementen ook belangrijk en Kortenaken kan dit doen door het trage wegen netwerk op te waarderen.

4.1.3 Basisbereikbaarheid

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota Basisbereikbaarheid goed. Momenteel lopen hierover proefprojecten in vier vervoerregio's: Aalst, Mechelen, de Westhoek en Antwerpen. In juli 2018 werden er vervoerregio's opgericht worden in alle andere vervoersregio's (beslissing Vlaamse regering oktober 2017 waarin in totaal 15 vervoerregio's voorzien worden over gans Vlaanderen). De gemeente Kortenaken zal deel uit maken van de vervoerregio Leuven.

In het najaar van 2018 komen die vervoerregioraden voor de eerste keer samen. In de loop van 2019 – wanneer op lokaal niveau de nieuwe coalities aangetreden zijn – zullen de vervoerregioraden echt aan het werk gaan. De vervoerregio's zullen een overkoepelend mobiliteitsplan voor de vervoersregio vanaf eind 2018 maken. De acties die daaruit voortkomen, worden vertaald in een gewestelijk investeringsprogramma. In het najaar van 2020 moet de visie van de vervoerregioraad vertaald worden op het terrein: dan zullen alle vernieuwingen voelbaar worden voor de reizigers.

Het vervoersconcept Basisbereikbaarheid is een vraaggericht systeem en streeft naar een optimale inzet van middelen. Openbaar vervoer staat hierbij niet langer op zichzelf, maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk. Daarom wordt ook de samenhang met andere vervoersmodi, zoals bijvoorbeeld fiets en auto, in beeld gebracht. Finaal wordt gestreefd naar een vervoerssysteem waarin co-mobiliteit een belangrijke rol speelt.

Basisbereikbaarheid bestaat uit vier lagen:

1. **Treinspoornet:** sterke verbindingssassen per trein als ruggengraat van het internationaal, intergewestelijk en interregionaal openbaar vervoer.



2. **Kernnet:** openbaar vervoer op de grote assen waar geen treinsporen liggen, waarbij bussen en trams de grote woonkernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden.
3. **Aanvullend net:** aftakkingen op kernnet; ontsluitende buslijnen vanuit kleinere steden en gemeenten die het kernnet aanvullen en zorgen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook de functionele ritten (woon-werk-, / woon-schoolvervoer, ...) ressorteren onder dit net.
4. **Vervoer op maat:** de efficiënte invulling van lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private, initiatieven ter ondersteuning van het kernnet. Ook doelgroepenvervoer, het lokaal vraagafhankelijk net, leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, mobiliteit door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), de bediening van moeilijk te bereiken bedrijvenzones, collectieve taxi's, en andere lokale initiatieven maken deel uit van deze vervoerslaag.

Hoe het gelaagd vervoersmodel (zoals voorzien binnen het vervoersconcept Basisbereikbaarheid) er uiteindelijk concreet uit zal zien, is op dit moment nog niet gekend. Kortenaken ligt op de grens van de vervoerregio Leuven en Limburg. De regionale vervoersraad wordt in het najaar van 2018 opgestart.

4.1.4 Vrachtrouten netwerk

De hoofdwegen en primaire wegen vormen de ruggengraat voor het vrachtrouten netwerk Vlaanderen. Daarnaast is er nood aan een netwerk dat lokale en regionale bedrijventerreinen en industriegebieden ontsluit. Hierbij is het van belang dat de zware vrachtstromen zo min mogelijk hinder veroorzaken voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In 2010 heeft Tritel in opdracht van de Vlaamse Overheid een methodiek opgesteld voor het bepalen van netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal. Het departement MOW is vervolgens in een eerste fase gestart met het uittekenen van een vrachtrouten netwerk voor heel Vlaanderen, in samenwerking met de gemeenten. Er is een basisbestand opgebouwd en de gemeenten zijn gericht bevraagd over het vrachtverkeer op hun grondgebied. Het vrachtrouten netwerk heeft echter nog geen officieel statuut gekregen.

Port-overleg

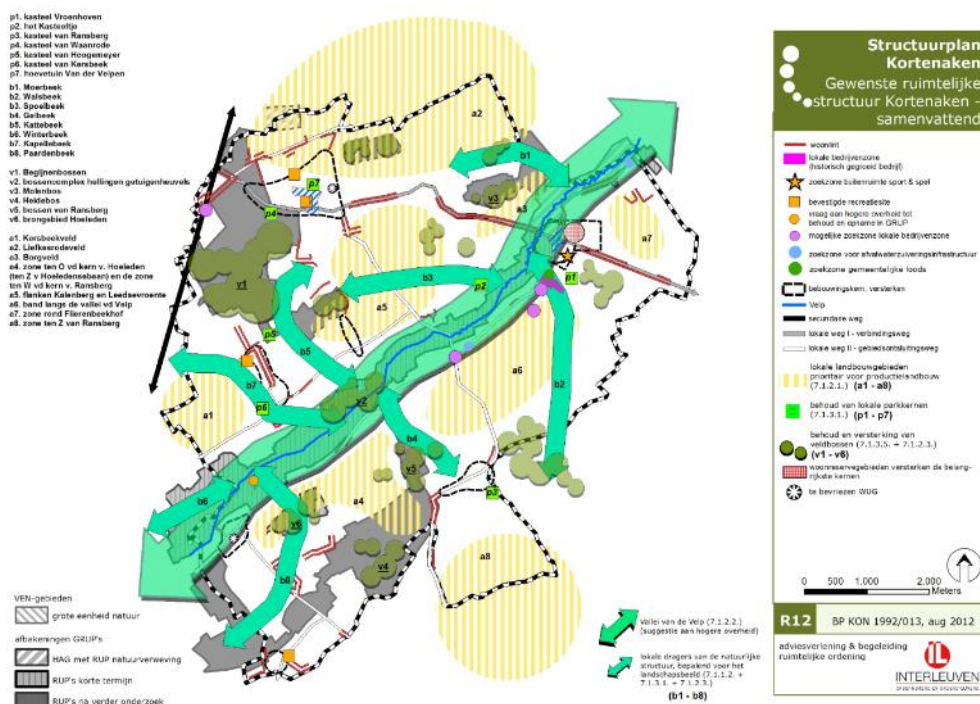
De overlast rond zwaar vervoer in verschillende gemeenten in de streek rond Kortenaken werd ook besproken in een overleg tussen de betrokken gemeenten (Tienen, Linter, Zoutleeuw, Kortenaken, Geetbets Glabbeek, en in latere instantie Halen). De doelstelling van het overleg en de studie was om het zwaar vervoer te bundelen op een aantal wegen, de bestemmingen van het zwaar verkeer bereikbaar te houden en de negatieve effecten van het gebruik van wegen door zwaar vervoer op andere wegen tegen te gaan.

Er werden 4 scenario's bekeken, waarvan er één de voorkeur kreeg: de Insteekvariant. Het zwaar vervoer kan in deze variant vanaf de ruit slechts zeer beperkt het gebied in. Om de bestemming te bereiken, is slechts één weg (lokale weg I) beschikbaar. Via deze weg dient weer teruggedaan te worden naar de wegen van de ruit voor de volgende bestemming. Op deze manier wordt het doorgaand zwaar vervoer geweerd uit het studiegebied. Binnen de projectgroep is besloten om eerst de lokale problematiek aan te pakken en gefaseerd naar een regionale aanpak te werken, indien de noodzaak daartoe blijft.

4.2 Plannen Kortenaken

4.2.1 Ruimtelijk Structuurplan

Het ruimtelijk structuurplan van Kortenaken dateert van 2012 en geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en de wijze waarop kan worden aangesloten op ontwikkelingen in de buurgemeenten. Het voorliggende mobiliteitsplan is afgestemd op het geldende ruimtelijke structuurplan, met name de versterking van de kernen, het vrijwaren van de open ruimte.



Figuur 3: Ruimtelijk Structuurplan Kortenaken, 2012

Wat verdichting betreft, wordt in het GRS gesteld dat een beperkte groei wordt geconcentreerd in en/of aansluitend bij het hoofddorp Kortenaken, na uitputting en overeenkomstig de kernhiërarchie, bij de woonkern Waanrode. De overige kernen behouden het bestaande woongebied. Het consolideren van de kernen gebeurt enerzijds door het concentreren van het wonen, maar anderzijds ook door de concentratie van de voorzieningen. Verder dragen goede openbaarvervoersverbindingen en een kwaliteitsvolle ordening van de publieke ruimte bij tot het verhogen van hun leefbaarheid.

In het centrum van het hoofddorp Kortenaken en van de woonkern Waanrode kan, na gedetailleerde stedenbouwkundige analyse, de dichtheid d.m.v. het mogelijk maken van het bouwen van twee bouwlagen en een dak (= 3 woonlagen) wat worden opgedreven (wenselijk/max. aantal bouwlagen te bepalen bij de gedetailleerde analyse), dit eveneens ter versterking van deze kernen en om de druk op de woonlinten te verlagen. Hierbij wordt evenwel rekening gehouden met de mogelijkheden ter plaatse. Het verhogen van het aantal bouwlagen wordt steeds getoetst aan het verbeteren van de leefbaarheid en het behoud van het cultureel erfgoed.

De kernen waar verdichting toegelaten is (Kortenaken en Waanrode) zijn momenteel het best bediend door het openbaar vervoer. Waanrode ligt op wandel/fietsafstand van de bushalte van de snelbus (420) richting Tienen en Diest. Kortenaken ligt op de reguliere lijn 22.



Verder staat in het GRS een ontwikkelingsperspectief beschreven voor beide kernen.

- De kern van Kortenaken is de belangrijkste kern van de gemeente. Door het concentreren en verweven van functies als wonen, handel en voorzieningen en ambachtelijke bedrijvigheid evolueert het centrum verder naar een kwaliteitsvol centrum. De profilering en de aankleding van de as Krawatenstraat-Dorpsplein-Schansstraat, die de kern doorsnijdt, wordt daarbij aangepast aan de centrumfunctie. Overeenkomstig haar functie als hoofddorp worden alle voorzieningen, diensten en activiteiten van gemeentelijk niveau, welke slechts eenmalig in de gemeente worden voorzien bij voorkeur in of nabij haar centrum gelokaliseerd. Aldus wordt gewerkt aan een geherwaardeerd en leefbaar centrum.
- Met het hoofddorp verbonden door het bebouwingslint langs de Krawatenstraat vormt de kern van Waanrode de tweede pool van de gemeente. Ook hier staat verweving van functies en de ontwikkeling van een levendig dorpscentrum voorop. Ook hier wordt de profilering en de aankleding van de doortochten aangepast aan de centrumfunctie. Na uitputting van de mogelijkheden in het hoofddorp kan in of nabij het centrum van Waanrode worden gezocht naar een goede locatie voor voorzieningen, diensten en activiteiten van gemeentelijk niveau.

4.2.2 Ruimtelijk Uitvoeringsplannen (RUP)

Er zijn twee ruimtelijke uitvoeringsplannen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit:

- Geplande KMO-zone: de gemeente Kortenaken heeft een onderzoek dat gevoerd naar de ruimtelijke behoeften van de lokale bedrijven binnen de gemeente. Hierbij hebben 27 bedrijven zich aangemeld om in aanmerking te worden genomen voor een planningsinitiatief. Een deel van deze bedrijven zal na uitvoerig onderzoek opgenomen worden in een RUP Zonevremde bedrijven, maar een aantal van de bedrijven hebben zich aangemeld omwille van ruimtelijke, juridische en/of planologische redenen waardoor ze niet op hun huidige locatie kunnen blijven. Voor deze bedrijven, maar ook voor een aantal nieuwe bedrijven die zich op korte termijn binnen Kortenaken willen vestigen, wordt een RUP opgemaakt voor een lokaal bedrijventerrein. De effecten op mobiliteit zijn nog niet in te inschatten zolang de locatie niet bepaald is:
 - de locatiealternatieven worden momenteel onderzocht in plan-MER
 - de grootte van het bedrijventerrein varieert afhankelijk van de locatie

Vanuit het oogpunt mobiliteit en de doelstellingen uit dit mobiliteitsplan inzake leefbare kernen, genieten de varianten die zo snel mogelijk aansluiten op de secundaire weg N29 de voorkeur. Het eventuele vrachtverkeer hoeft dan niet door kernen te rijden. Dit was ook het standpunt in het vorige mobiliteitsplan. Er is bovendien een grotere kans dat openbaar vervoer op die as sterker wordt uitgebouwd in het kader van basisbereikbaarheid. De effectieve besluitvorming gebeurt in het kader van de RUP-procedure.

De volgende RUP's hebben geen noemenswaardige impact op de mobiliteit:

- KWZI: waterzuivering
- RUP zonevremde bedrijven: juridische zekerheid bieden aan bestaande zonevremde bedrijven, de uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt en de mobiliteitsimpact dus ook.

4.2.3 Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA)

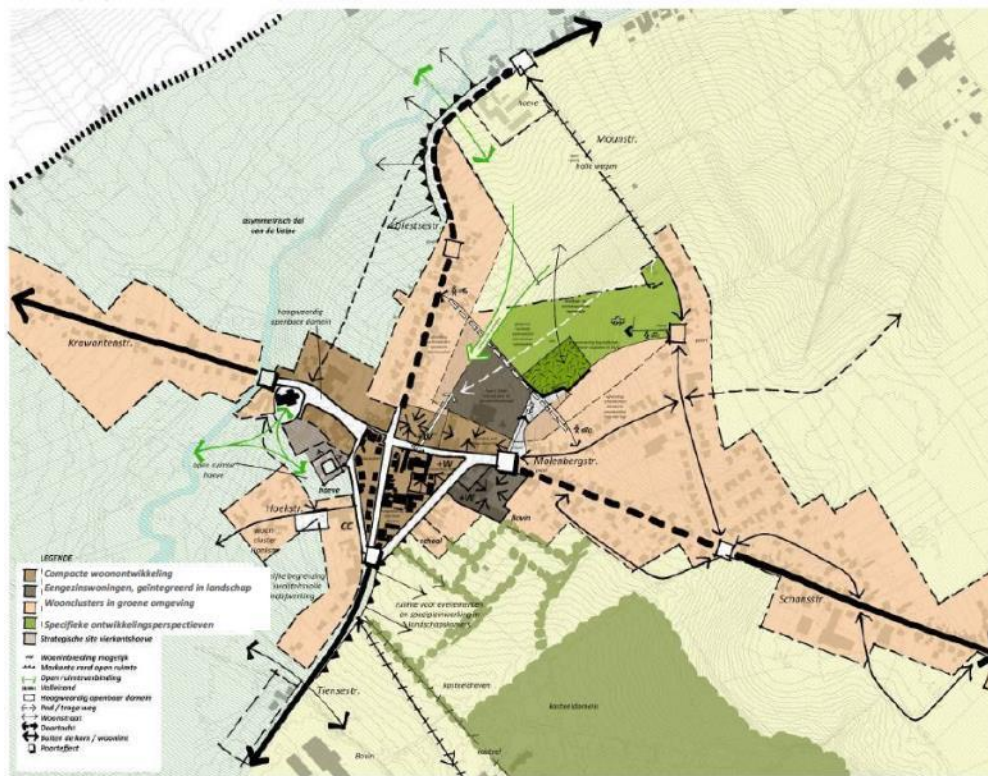
De Bijzondere Plannen van aanleg hebben geen noemenswaardige impact op de mobiliteit:

- BPA Waanrode: bepaalt de bouwvoorschriften voor de kern van Waanrode en is grotendeels gerealiseerd en er zijn dus geen bijkomende mobiliteitseffecten.

- Begraafplaats: geen mobiliteitseffecten
- BPA zonevrije recreatie: juridische zekerheid bieden aan bestaande recreatie, uitbreidingsmogelijkheden waren voorzien en grotendeels gerealiseerd.

4.2.4 Masterplan en Privaat-Publieke Samenwerking (PPS)

Masterplan Kortenaken-dorp



Figuur 4: Masterplan Kortenaken-dorp, 2017

Het Masterplan Kortenaken is een richtlijn die voortkomt uit het ruimtelijk structuurplan. Het heeft geen wetgevende kracht, maar wordt wel als handvat gebruikt voor de stedenbouwkundige aanvragen die liggen binnen het gebied. Het laat in de dorpskern van Kortenaken verdichting toe waar dit in de rest van de gemeente sterk wordt ingeperkt. De bedoeling is het centrum van Kortenaken te herwaarderen, de verblijfskwaliteit te verbeteren en de kern beter af te bakenen. Dit heeft ook een invloed op het snelheidsbeleid op de verkeerswegen in de kern van Kortenaken dat verder in dit plan wordt toegelicht. Het Masterplan bevat visies over de functies en bebouwingstypologie van de kern. Maar ook de inrichting van de publieke ruimte kan een belangrijke rol spelen om de kern te versterken en dit is ook in het Masterplan opgenomen: bijvoorbeeld meer aantrekkelijke en groene publieke ruimte, duidelijke weginrichting die een helder snelheidsbeleid weerspiegelt. Een levendige, sterke kern heeft ook veel voetgangers en fietsers, die kunnen aangetrokken worden door een herwaardering van trage wegen naar de kern.



PPS Waanrode-Torendraaiers



Figuur 5: PPS Waanrode-Torendraaiers, 2017

De PPS Torendraaierssite is nog in ontwikkeling maar het opzet van de gemeente is de kern van Waanrode te verdichten door extra wooneenheden mogelijk te maken. Hiermee zou een eventuele realisatie van een dorpsplein gepaard kunnen gaan: men zou met beperkte middelen een erfachtig plein kunnen realiseren. De verblijfskwaliteit in de kern van Waanrode zou erop vooruitgaan dankzij deze realisaties, mits het ontwerp een lage gereden snelheid in de hand werkt. De gemeente zou parkeerplaatsen, wegenis en riolering willen behouden. We merken hierbij op dat de bestaande haakse parkeerplaatsen hinderlijk en zelfs onveilig kunnen zijn voor fietsers en voorbijgaand autoverkeer. We adviseren ook om een visie uit te werken voor de hele kern en te onderzoeken of langsparkeren niet mogelijk is en of de pleinaanleg niet kan worden doorgetrokken over de rijbaan en het kruispunt voor de kerk (op middellange termijn).



II. RICHTINGGEVEND DEEL



5 Operationele doelstellingen

5.1 Strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Kortrijk

Op basis van de Vlaamse doelstellingen heeft Kortrijk 7 strategische doelstellingen gedefinieerd (zie ook paragraaf 2.3).

	Vlaamse doelstelling				
	Bereikbaarheid	Toegankelijkheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Natuur & milieu
Strategische doelstellingen voor Kortrijk					
1) Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortrijk					
2) Comfortabel met het openbaar vervoer					
3) Veilig verkeer en leesbare wegen					
4) Voor iedereen toegankelijke dorpskernen					
5) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen					
6) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden					
7) Duurzamer autogebruik					

Tabel 5: Strategische doelstellingen voor Kortrijk

5.2 Operationele doelstellingen

De operationele doelstellingen zijn gekoppeld aan de 7 strategische doelstellingen. De strategische doelstellingen zoals beschreven in paragraaf 2.3 zijn gekoppeld aan het Vlaamse beleid, en zijn algemener en abstracter. De operationele doelstellingen zijn specifiek voor het beleid in Kortrijk opgesteld en ze zijn concreter en SMART: Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgebonden. De gemeente werkt zowel met inspanningsdoelstellingen als resultaatdoelstellingen. De einddoelstellingen werden hieronder tekstueel weergegeven. In een overzichtstabel die daarop volgt staan ook de beginwaarden van nulmetingen en de tussentijdse doelstellingen.

De nulmeting is in vele gevallen gebaseerd op de Stads- en Gemeentemonitor editie 2018, gegevens van de politie of nog uit te voeren en opgenomen in de actietabel.

Doelstelling 1: Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortrijk

- Minstens 3 van de 5 prioritaire routes via trage wegen zijn tegen 2025 gerealiseerd en in gebruik
- Tegen 2028 vindt 75% van de inwoners het veilig om te fietsen in Kortrijk
- Tegen 2028 vindt 50% van de inwoners het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen in de gemeente

Doelstelling 2: Comfortabel met het openbaar vervoer

- In 2028 neemt 18% van de inwoners (inclusief scholieren) het openbaar vervoer om naar het werk of naar school te gaan
- De 10 belangrijkste haltes krijgen een comfortabel, toegankelijk schuilhuisje en voldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen

Doelstelling 3: Veilig verkeer en leesbare wegen



- Er zijn 10% minder ongevallen in 2025
- Er zijn 20% minder snelheidsovertredingen in 2025 (met een zelfde inspanning bij de controles)
- het probleem van onveilig parkeren (vrachtparkeren, linksparkeren) is aanzienlijk verminderd in 2025

Doelstelling 4: Voor iedereen toegankelijke dorpskernen

- 85% van de inwoners is tevreden over de toegankelijkheid van belangrijke plaatsen in 2028 (vindt dat de voetpaden en fietspaden in goede staat zijn)

Doelstelling 5: Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen

- 85% van de inwoners is tevreden over de verblijfskwaliteit in de kernen in 2028 (tevreden over de buurt / de gemeente)
- 3 kernen zijn volledig ingericht met poorteffecten

Doelstelling 6: Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden

- Er zijn 10% meer verplaatsingen te voet / met de fiets naar school in 2028
- Het functionele gebruik van de (e-)fiets is met 10% toegenomen in 2028

Doelstelling 7: Duurzamer autoverkeer

- De gemeente organiseert minstens één keer per jaar een initiatief rond carpooling of eco-driving (samen met de buurgemeenten)
- Het aantal alternatief aangedreven auto's neemt aanzienlijk toe



	nulmeting	2023	2028
1) Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortenaken			
• Minstens 3 van de 5 prioritaire routes via trage wegen zijn gerealiseerd en in gebruik	0/5 routes	2/5	3/5
• De inwoners vinden het veilig om te fietsen in Kortenaken	63%	70%	75%
• De inwoners vinden het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen in de gemeente	38%	43%	50%
2) Comfortabel met het openbaar vervoer			
• De inwoners (inclusief scholieren) nemen het openbaar vervoer om naar het werk of naar school te gaan	13%	15%	18%
• De 10 belangrijkste haltes krijgen een comfortabel, toegankelijk schuilhuisje met voldoende kwaliteitsvolle fietsenstallingen	1/10	5/10	10/10
3) Veilig verkeer en leesbare wegen			
• Het aantal ongevallen vermindert in Kortenaken	53 / jaar	-10%	
• Er zijn minder snelheidsovertredingen		-20%	
• Onveilig vrachtparkeren en linksparkeren vermindert			
4) Voor iedereen toegankelijke dorpskernen			
• De inwoners zijn tevreden over de toegankelijkheid			
• De inwoners zijn tevreden over de staat van de voetpaden	54%	70%	85%
• De inwoners zijn tevreden over de staat van de fietspaden	50%	70%	85%
5) Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen			
• De inwoners is tevreden over de verblijfskwaliteit in de kernen (is tevreden over de gemeente)	77%	80%	85%
• Minstens 3 kernen zijn volledig ingericht met poorteffecten	1/7	2/7	3/7
6) Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden			
• Verplaatsingen te voet / met de fiets naar school nemen toe (in procentpunten)	Actie #35	+5%	+10%
• Het functionele gebruik van de (e-)fiets neemt toe voor woon-werk/schoolverkeer	4%	10%	14%
7) Duurzamer autogebruik			
• Jaarlijks wordt een evenement rond carpooling of eco-driving georganiseerd (samen met de buurgemeenten)			
• Het aantal alternatief aangedreven auto's neemt toe			

Tabel 6: Strategische en operationele doelstellingen



6 Beleidsscenario Kortenaken

6.1 Inleiding

De gemeente wil sterk inzetten op kernverdichting (vooral in Kortenaken en Waanrode) en op kernversterking om de negatieve effecten van de al aanwezige lintbebouwing niet te laten toenemen.

De bewoners van Kortenaken vinden veiligheid en verkeersleefbaarheid heel belangrijk in de kernen. De afstanden in en rond de kernen en vooral het fijnmazige wegennet en het trage wegennetwerk, lenen zich ertoe om meer lokale verplaatsingen te voet of met de fiets te doen. Om dit te stimuleren moeten de trage wegen in de nabijheid van de kern worden verbeterd en moet de snelheid in de kern laag zijn. Dit gebeurt door herinrichting en duidelijkere afbakening van de kernen en publieke ruimtes die uitnodigen tot het gebruik ervan.

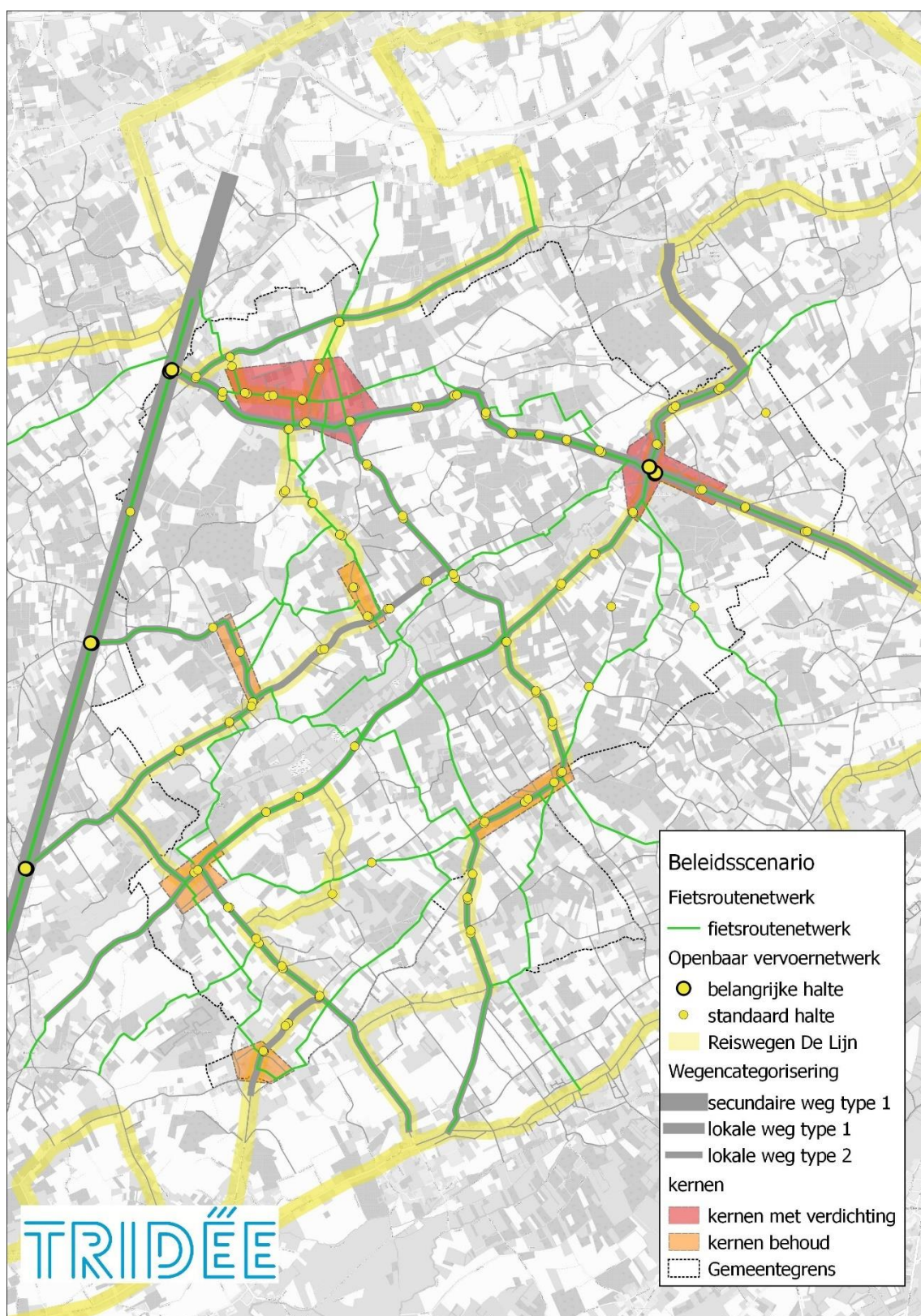
Tegelijk heeft Kortenaken ook nood aan goede bereikbaarheid tussen de verschillende kernen voor werk (in mindere mate), lagere school, vrije tijd en een klein aanbod lokale handel en met plaatsen buiten de gemeente voor werk, middelbare school en vrije tijd. Deze verplaatsingen over langere afstand gebeuren nu overwegend met de auto. Het is belangrijk om die te verduurzamen, mede dankzij goede fietsverbindingen, maar voor de relaties tussen de dorpen onderling, wordt de huidige wegstructuur behouden.

Wat betreft openbaar vervoer zijn de mogelijkheden beperkt en is het realistisch om te focussen op goede fietsverbindingen naar goed uitgeruste belangrijke haltes. Het potentieel van elektrische fietsen kan de langere afstanden naar treinstations in Diest en Tienen overbruggen, mits er goede bovenlokale fietsverbindingen zijn.

De gemeente zal vooral inzetten op verkeersveiligheid met bijzondere aandacht voor problematische kruispunten en leesbaarheid wegen (en snelheidsmanagement). In de kernen is zone 30 beperkt ingevoerd en bij toekomstige herinrichtingen van lokale straten in de kern zorgen weginrichtingsprincipes voor lagere snelheden op de wegen. In het algemeen wil de gemeente streven naar een V85 van 40km/u (snelheid die door 85% van de bestuurders gereden wordt). Dit is een realistische waarde in Vlaanderen binnen het bebouwd gebied.

De focus van de sensibilisering ligt zowel op korte afstanden (gekoppeld aan schoolvervoer) als lange afstanden (co-modaliteit naar snelbushaltes, treinstations, toekomstige trambus en fietssnelweg in Bekkevoort), met het doel deze duurzamer af te leggen.

De focus van de handhaving ligt vooral op snelheid, ook van vrachtwagens, vooral binnen de kernen en op onveilige plaatsen. In tweede instantie gaat de aandacht naar parkeren.



Figuur 6: Beleidsscenario



6.2 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietafel.

6.2.1 A1. Ruimtelijke planning

Kernversterking en Kernverdichting

Korte afstanden zijn positief voor verplaatsingen te voet en met de fiets. Een versterking van de dorpskernen heeft hier een positief effect op. Daarom zet de gemeente volop in op het versterken en verdichten van de kernen zodat zoveel mogelijk inwoners dicht bij diensten en activiteiten in de gemeente wonen. Dit is ook een uitgangspunt van het Masterplan Kortenaken en de visienota Torendraaiers Waanrode.

Dit betekent bijvoorbeeld:

- Inbreidingslocaties benutten om de nabijheid van diensten te stimuleren
- Verdichten van woonkernen
- Een goed netwerk van trage wegen uitbouwen voor verplaatsingen te voet en met de fiets in en rond de dorpskernen
- Duidelijkere afbakening van kernen
- Strengere handhaving van maximaal toegelaten snelheden in de dorpskernen

6.2.2 A2. Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

Mobiliteitsimpact projecten en nieuwe ontwikkelingen beperken

De gemeente wil de mobiliteitsimpact van projecten en nieuwe ontwikkelingen beperken. Dit gebeurt in samenwerking met de dienst Ruimtelijke Ordening (Omgeving) van de gemeente. Ook voor de geplande KMO-zone is dit een aandachtspunt.

Bij het uitvoeren van mobiliteitseffectenrapporten (Mober) of mobiliteitstoetsen bij nieuwe ontwikkelingen heeft de bereikbaarheid te voet en met de fiets prioriteit.

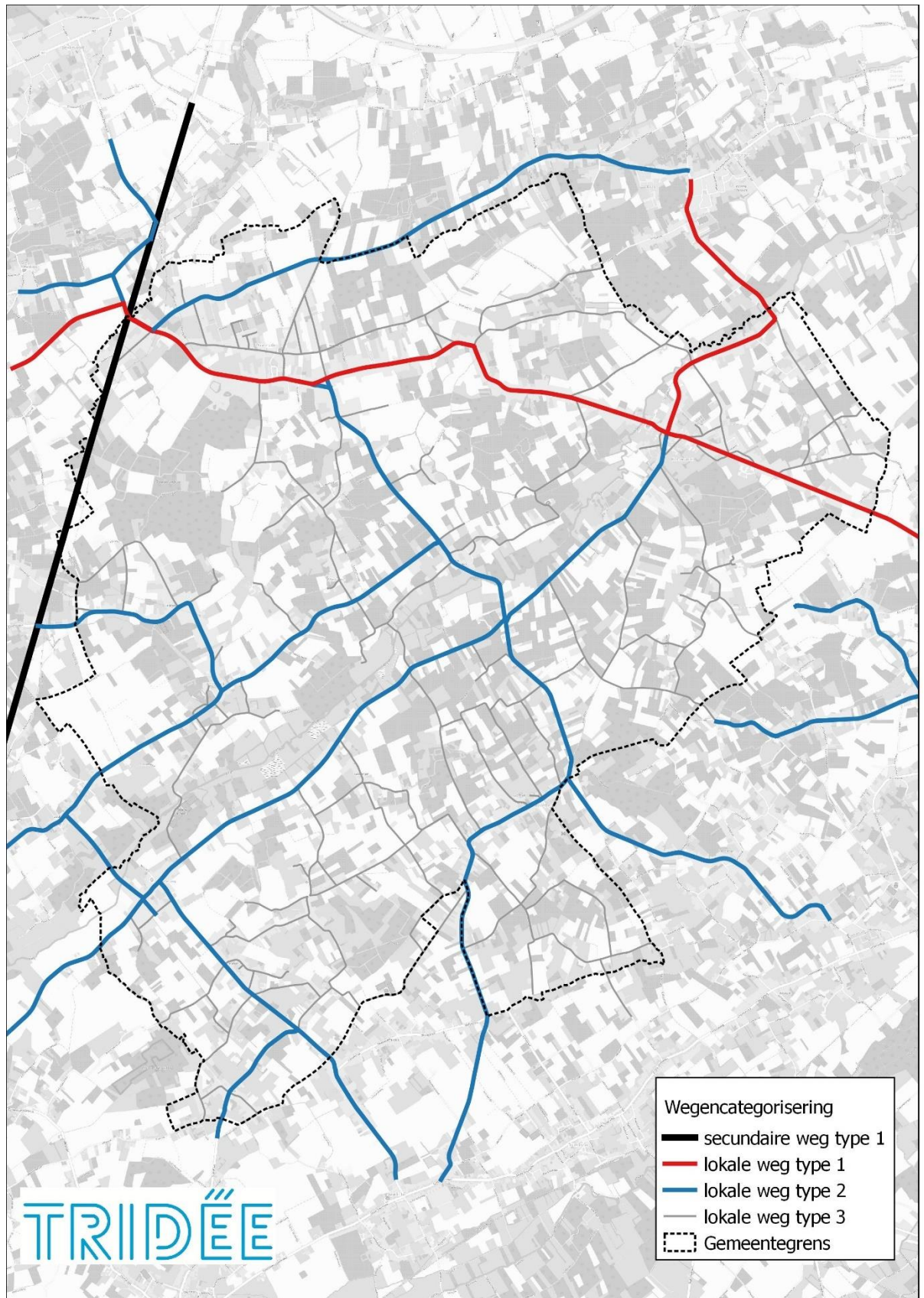
De gemeente volgt ontwikkelingen in de omgeving van Kortenaken met een mobiliteitsimpact op en voert indien nodig overleg met betrokken partijen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan overleg in de vervoerregioraad rond Basisbereikbaarheid en de selectie van wegen met een kilometerheffing voor vrachtwagens.

De gemeente heeft geen stedenbouwkundige verordening inzake parkeren. Dit is nog niet noodzakelijk maar de gemeente zal wel blijven waken dat het parkeren niet wordt afgewenteld op het openbaar domein.

6.2.3 A3. Wegencategorisering

Wegencategorisering

De wegencategorisering bepaalt welke functie de verschillende straten en wegen hebben en welk gebruik gewenst is. De categorie is vervolgens belangrijk bij het bepalen van de gewenste snelheid en inrichtingsprincipes.



Figuur 7: Wegencategorisering



Een weg heeft idealiter één functie die het belangrijkste is:

- **Verbinden** van herkomst- en bestemmingsgebieden;
- **Verzamelen** van verkeer binnen de herkomstgebieden en het distribueren van verkeer binnen de bestemmingsgebieden;
- **Erffunctie** of toegang geven aan percelen die langs een straat liggen.

Secundaire wegen

De secundaire wegen worden vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) en onderverdeeld in drie types:

- Secundaire wegen type 1 – verbindingsfunctie op regionaal niveau
- Secundaire wegen type 2 – verzamelfunctie op regionaal niveau
- Secundaire wegen type 3 – verbindingsfunctie voor OV of fiets op bovenlokaal niveau

In de gemeente is er één weg geselecteerd als secundaire weg, namelijk Tiensesteenweg (N29): secundaire weg type 1.

De hoofdfunctie van een **secundaire weg type 1** is het verbinden van locaties op regionaal niveau. Tegelijkertijd verzamelen ze verkeer binnen kernen en geven ze ook toegang tot functies langs de weg. Hierdoor moet er vaak een evenwicht gevonden worden tussen de stroomfunctie en de leefbaarheid in de omgeving.

Lokale wegen

De gemeente legt de lokale wegen vast.

Het overgrote deel van de lokale wegen geeft alleen toegang aan erven en percelen. Dit zijn **lokale wegen type 3** (erftoegangswegen) die primair bedoeld zijn voor verkeer dat daar een herkomst of bestemming heeft. Hier staat de erftoegang, de recreatieve en/of functionele dienstbaarheid voor wandelaars en fietsers centraal wat betekent dat er lage snelheden en weinig autoverkeer gewenst is.

De **lokale wegen type 2** (Halensebaan, noord-zuid as: Tiensestraat – Hoeledensebaan, Heerbaan, Hemelrijkstraat, Heerbaan, Hollestraat, Neerlintersesteenweg, Zuurbemdesteenweg) verzamelen verkeer uit de verblijfsgebieden en zijn gebiedsontsluitingswegen. De lokale wegen type 2 leiden verkeer van lokale wegen type 3 naar wegen van een hogere orde: lokale wegen type 1 of secundaire wegen.

De **lokale wegen type 1** (oost-west as: Grote Vreunte – Krawatenstraat, Diestsestraat) hebben een belangrijkere verkeersfunctie dan de lokale wegen 2 en vormen een verbinding met de buurgemeenten.

Lokale wegen type 1 en type 2 lopen soms ook door de dorpskernen. Dit gedeelte van de weg door de kern wordt een doortocht genoemd.

De wegencategorisering werd getoetst aan de wegencategorisering uit de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten (stand 2018) en deze bleken overeen te komen:

- Hoeledensebaan – Rijnrode: lokale weg 2
- Diestsestraat – Lindestraat: lokale weg 1
- Baaistraat – Leenhagenstraat: lokale weg 2
- Dorpsstraat – Ransbergstraat: lokale weg 2
- Hoeledensebaan – Kasteelstraat: lokale weg 2
- Helstraat – Stokstraat: lokale weg 2
- Hoeledensebaan: lokale weg 2
- Zuurbemdesteenweg – Hoeledenstraat: lokale weg 2
- Zuurbemde: lokale weg 2
- Dodelbergstraat – Dorpsstraat: lokale weg 2



Wegenstructuur: verkeer op de juiste categorie

In verkeersluwe verblijfsgebieden (vb. dorpskernen) is gemengd verkeer het uitgangspunt. Voor het goed functioneren van gemengd verkeer is het belangrijk dat de wegen vooral worden gebruikt door lokaal verkeer (zie ook paragraaf 6.3.1) en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie (secundaire wegen en de lokale wegen 1 en 2). Daarom zet de gemeente in op de volgende principes:

1. Wegen met een verkeersfunctie zo aantrekkelijk mogelijk maken (voorrangsweg maken, snelheid hoger dan wegen met enkel erftoegangsfunctie),
2. Duidelijk onderscheid tussen verblijfsgebied en doorgaande wegenstructuur door middel van poorten en inrichting (ongewenst en onbedoeld verkeer vermijden)
3. Waar nodig maatregelen op wegen met verblijfsfunctie zoals knippen of snelheidsremmers (doorgaand verkeer ontmoedigen of onmogelijk maken)
4. Reguleren van het gebruik voor bepaalde voertuigsoorten (landbouwverkeer, vrachtverkeer,...)

Snelheden

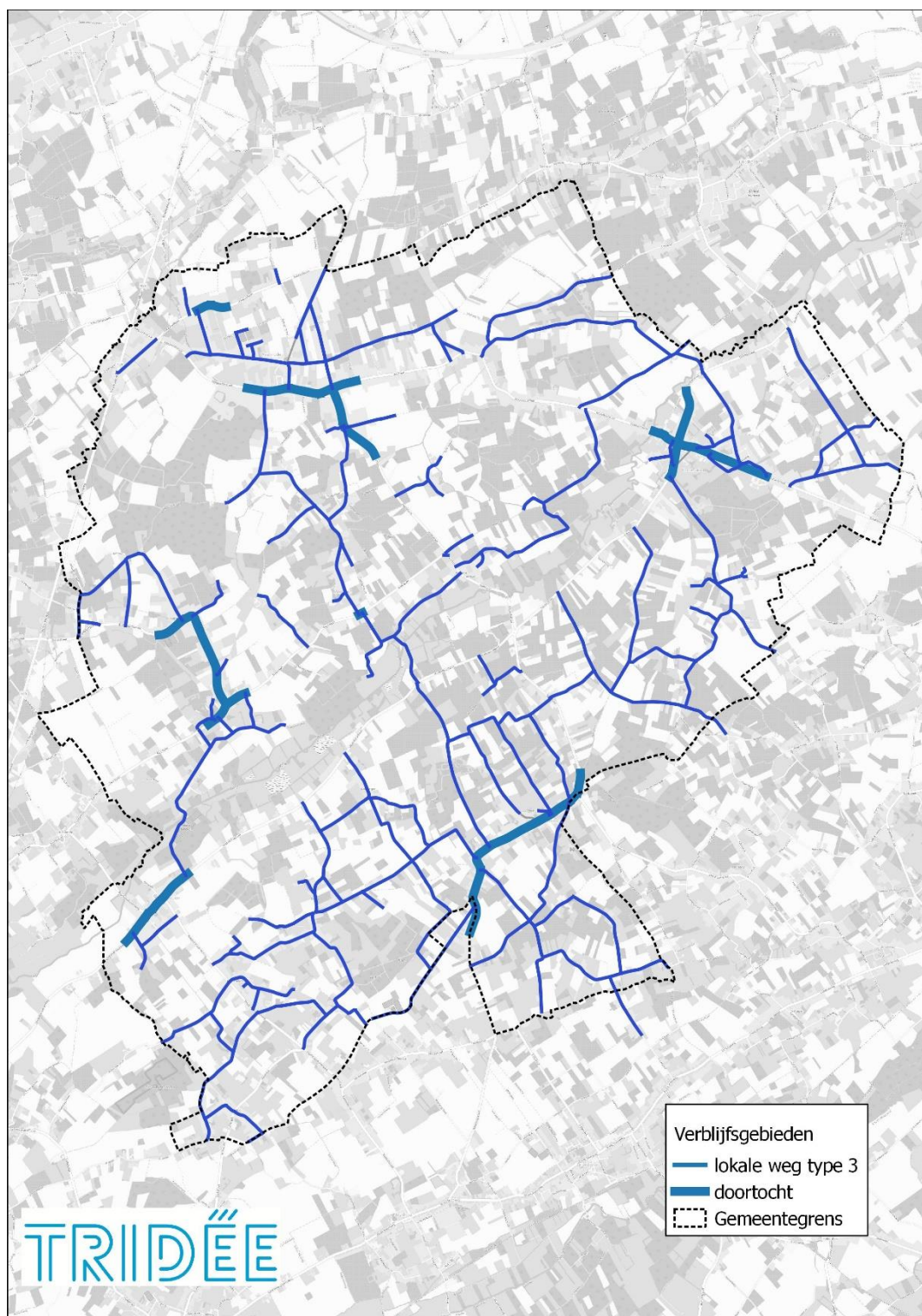
SNELHEID	Secundaire weg	Lokale wegen	
	1	1 en 2	3
Verblijfsgebied	nvt.	50 km/u (school 30 km/u)	50 km/u (school 30 km/u)
Verkeersgebied	70 km/u	70 km/u	50 km/u

Tabel 7: Snelheidsbeleid

De gemeente streeft ernaar om de snelheid af te stemmen op de functie van de weg en haar omgeving. Daar waar de verblijfsfunctie primeert, wordt gestreefd naar lage snelheden van autoverkeer. Daar waar de verkeersfunctie de overhand heeft, zijn hogere snelheden acceptabel, behalve bij doortocht door de dorpskernen. Kortenaken heeft in het verleden gekozen om af te stappen van bebouwde kom en koos voor snelheidszones. Gelet op de verspreide bebouwing is het inderdaad moeilijk om bebouwde kommen duidelijk af te bakenen.

In Kortenaken bestaat het verblijfsgebied, een gebied dat dienstbaar is aan sociale en recreatieve activiteiten van omwonenden, uit

- de lokale wegen type 3: deze worden recreatief gebruikt door wandelaars en fietsers en ook functioneel gebruikt,
- de doortochten op verkeerswegen: het gaat hier om een specifiek deel van de lokale wegen type 1 en 2 waar een doortocht is door de dorpskern met verschillende sociale functies (winkel, diensten, cultuur, sport).



Figuur 8: Verblijfsgebieden

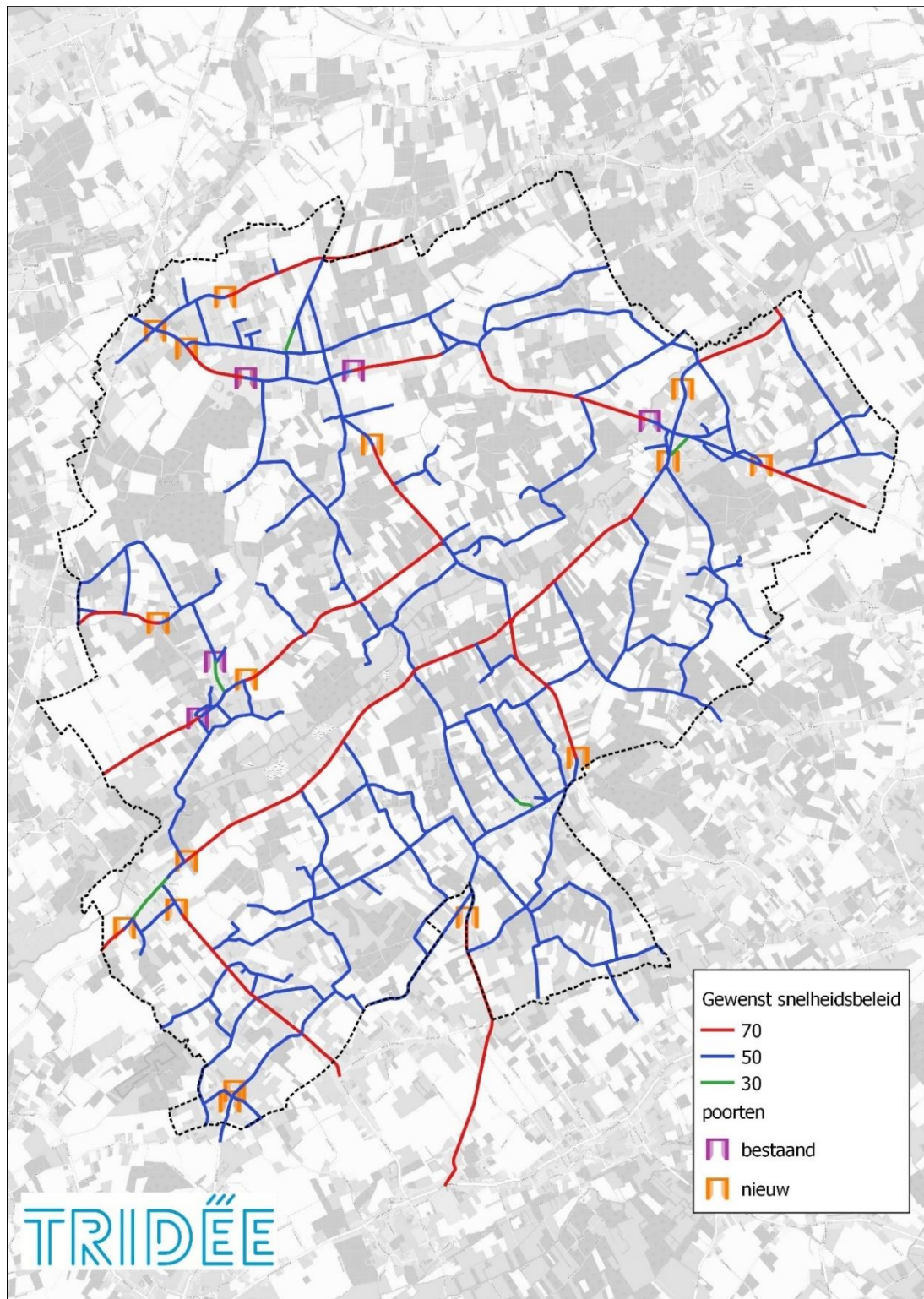
Op de **secundaire wegen 1 (in Kortenaken: enkel Tiensesteenweg)** is de verkeersfunctie primair. De maximaal toegelaten snelheid op het grondgebied van Kortenaken is 70 km/u.

Lokale wegen 1 en 2 hebben ook een belangrijke verkeersfunctie, naast de verblijfsfunctie in bebouwd gebied. De maximaal toegelaten snelheid is

- 50 km/u in verblijfsgebied
- en 70 km/u in verkeersgebied.



De maximale toegelaten snelheid op lokale wegen type 3 is 50 km/u. Een aantal van deze wegen maken deel uit van het fietsnetwerk, hebben geen afgescheiden fietspad en een lagere snelheid is dus noodzakelijk voor de verkeersveiligheid en om sluipverkeer te vermijden. De meerderheid van **deze wegen** voldoen reeds aan deze snelheidsbeperking, behalve een aantal wegen in het oosten van de gemeente waar 70 km/u gereden mag worden en worden aangepast.



Figuur 9: Gewenst snelheidsbeleid



Momenteel kan het gewenste snelheidsbeleid nog niet volledig gerealiseerd worden. De snelheid op de lokale wegen type 2 (Neerlintersesteenweg, Heerbaan, Diestsestraat) kan pas aangepast worden in functie van de hierboven omschreven principes als voldaan is aan de nodige aanpassingen om de infrastructuur voor actieve weggebruikers veilig te maken (afgescheiden fietspaden).

Voorrangsregeling

Lokale wegen 1 en 2

Voor kruispunten gelden de volgende principes:

- Wegen met verkeersfunctie onderling: rotonde of voorrangskruising
- Aansluitingen van lokale wegen 3 op lokale wegen 1 en 2: voorrangskruising (weg type 1 en 2 hebben voorrang)

Lokale wegen type 3

Voor kruispunten gelden de volgende principes:

Lokale wegen 3 onderling: voorrang van rechts, met goed geaccentueerde kruispunten, om de snelheid in het verblijfsgebied te helpen verlagen

Herkenbare wegcategorieën: inrichtingsprincipes

Om de leesbaarheid van de verschillende wegcategorieën te vergroten, zijn inrichtingsprincipes bepaald voor de wegtypes die in Kortenaken voorkomen. Deze inrichtingsprincipes ondersteunen de functie die de weg heeft. Uitgangspunt is dat een weg zo veel mogelijk zelfverklarend is door het hanteren van de volgende principes:

- consistentie (binnen één categorie)
- continuïteit (overal doorvoeren)
- uniformiteit (overal hetzelfde doorvoeren)

Secundaire wegen 1

De inrichting bestaat uit 2x1 rijstroken met een gescheiden verkeersafwikkeling. Fietspaden zijn vrijliggend. Ter hoogte van het bebouwd gebied wordt een doortochtinrichting voorzien.

Lokale wegen 1 en lokale wegen 2

De inrichting bestaat uit 2x1 rijstroken. Fietspaden zijn vrijliggend of aanliggend (binnen bebouwd gebied). Ter hoogte van het bebouwd gebied wordt een doortochtinrichting voorzien. Met doortochtinrichting wordt bedoeld: poorten voor de snelheidsovergangen, ander materiaalgebruik, voetpaden waar mogelijk, lage verlichting.

Lokale wegen type 3

De inrichting bestaat uit 1 rijbaan zonder asmarkering

- 50 km/u, voorrang van rechts en accentuering gelijkwaardigheid van kruispunten, gemengd verkeer (mogelijk omwille van lagere intensiteiten gemotoriseerd verkeer).
- 30 km/u in schoolomgevingen, uniforme inrichting zodat de schoolomgeving herkenbaar is en eventuele inrichting van schoolstraten.

Poorten om overgangen aan te duiden

Voor de weggebruiker is vooral het onderscheid tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden van belang. Een consequente inrichting van de weg en een duidelijke overgang dragen bij tot dit onderscheid. De toegangen tot verblijfsgebieden (lokale wegen type 3 én lokale wegen type 1 en 2 binnen bebouwd gebied) worden geaccentueerd met 'poorten' om een automobilist te attenderen op het feit dat hij een verblijfsgebied binnen rijdt waar andere gedragsregels gelden.



Een poort bestaat uit een combinatie van maatregelen:

1. aanduiding snelheidsregime (liefst als zone)
2. accentuering van overgang met markering (snelheidssymbool) op de weg
3. accentuering door een portaal aan weersijden van de weg
4. aangepast wegbeeld (belijning, materiaal, breedte,...)
5. snelheidsremming indien nodig

Aanvullende maatregelen om snelheid te verlagen:

- **Kruispunten** met voorrang van rechts (kruising tussen lokale wegen type 3). Aanvullende maatregelen bij voorrang van rechts, zodat verkeer steeds moet afremmen bij het naderen van een kruispunt:
 - Gelijkwaardigheid van de armen benadrukken ter hoogte van het kruispunt (materiaal, breedte, ...)
 - Zichtbaarheid op verkeer van rechts optimaliseren
 - Toepassen van accentuering bij slecht zichtbare kruispunten
 - Eventueel toepassen van een verhoogd kruispunt (heeft effect op twee straten)
- Op **wegvakniveau** wordt de snelheid beïnvloed door de interactie met de omgeving en het wegontwerp. De verblijfsfunctie moet hier centraal staan. Maatregelen zijn:
 - Smal wegprofiel – liefst fysiek, eventueel ondersteund met fietssuggestiestroken of kleurverschillen
 - Geen middenbelijning
 - Indien nodig op basis van monitoring: asverspringing of versmalling
 - Indien nodig op basis van monitoring: kruisplateaus
 - Drempels worden alleen toegepast als andere maatregelen niet werken.

Het verblijfskarakter van verblijfsgebieden kan op verschillende manieren ondersteund worden:

- **zone 30** in gebieden waar belang wordt gehecht aan een lage snelheid, bijvoorbeeld in woongebieden, rondom scholen en op wegen met veel fietsers of voetgangers. Een zone 30 wordt duidelijk aangegeven door middel van een 'poort', eventueel in combinatie met een snelheidsremmer.
- **dynamische zone 30** heeft de voorkeur in een schoolomgeving langs wegen van een hogere categorie. Hierdoor blijft het gebruik van 30 km/u als snelheidslimiet geloofwaardig.

Landbouwweg of fietsweg in het buitengebied waar weinig verkeer is. Hier geldt een wettelijk snelheidsregime van 30 km/u. Een landbouwweg is toegankelijk voor landbouwverkeer dat een bestemming langs deze weg heeft. Landbouwwegen worden soms ook ruilverkavelingswegen genoemd.

Bij de herinrichting van wegen zal steeds rekening gehouden worden met de beperkingen van landbouwvoertuigen die in Kortenaken talrijk aanwezig zijn.

Onderstaande tabel toont de gewenste snelheden en inrichtingsprincipes per wegcategorie.

Wegcategorie	Verblijfsgebied	Verkeersgebied
Secundaire weg 1	Niet van toepassing	70 km/u
		Voorrangsweg, 2x1 rijstrook, vrijliggend fietspad
Lokale weg 1	schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
	Voorrangsweg, 2x1 rijstrook, aanliggend fietspad, voetpad, zebra-paden, lage verlichting, poort bij snelheidsovergangen, parkeerplaatsen, onderscheidend materiaalgebruik: klinkers/ kasseien	Voorrangsweg, vrijliggend fietspad
Lokale weg 2	schoolomgeving: 30 km/u Rest: 50 km/u	70 km/u
	Voorrangsweg, 2x1 rijstrook, aanliggend fietspad, voetpad waar mogelijk, zebra-paden, lage verlichting, poort bij snelheidsovergangen	Voorrangsweg, vrijliggend fietspad
Lokale weg 3	schoolomgeving: 30 km/u rest: 50 km/u	Niet van toepassing
	Voorrang van rechts, gemengd verkeer, kruispunten accentueren	

Tabel 8: Wegencategorisering en snelheden



Figuur 10: Poort Hoeleden



Figuur 11: Poort Kortenaken

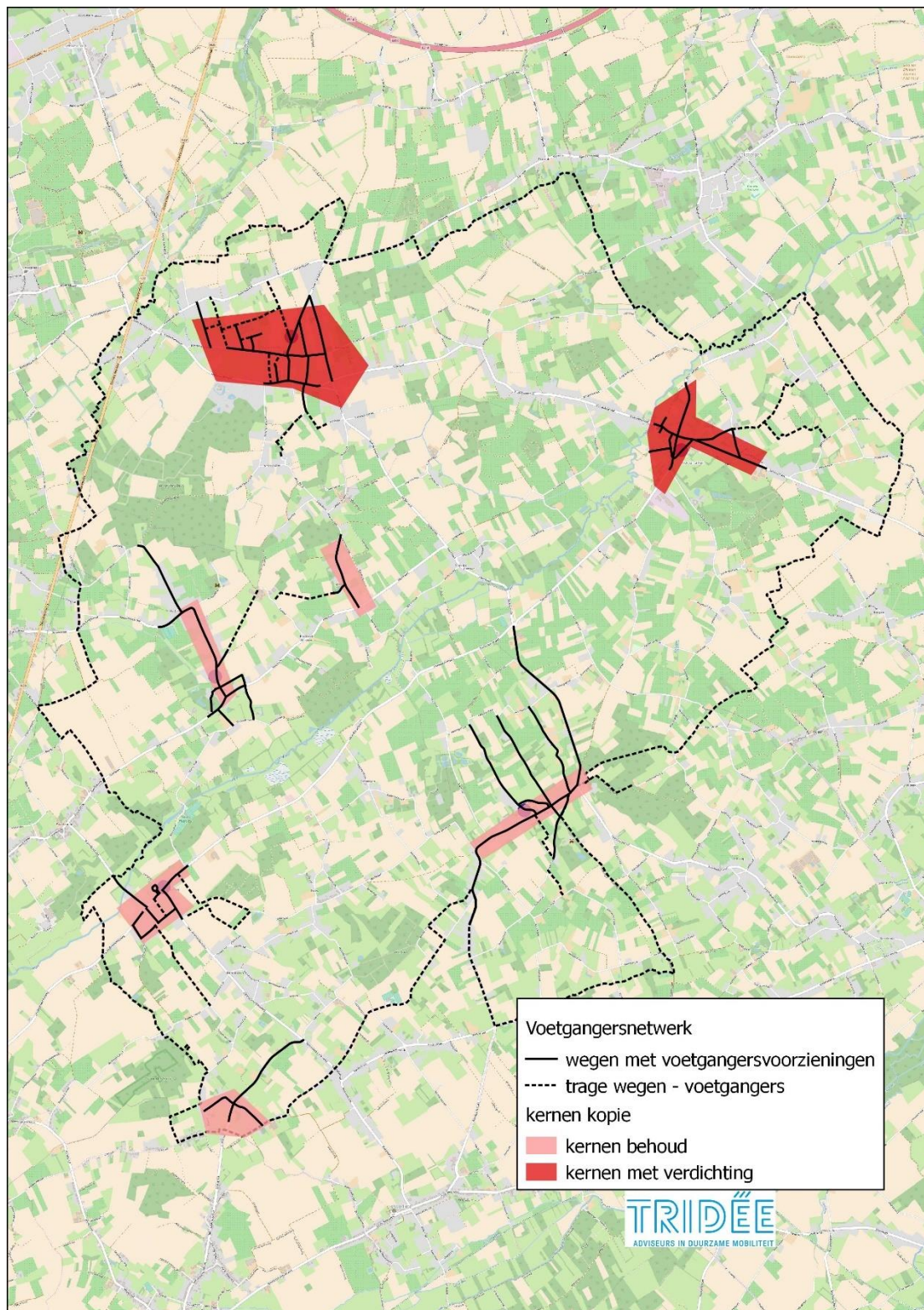


Figuur 12: Schoolomgevingen (bron: webwinkel.octopusplan.be)

6.3 Werkdomein B – Netwerken per modus

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietabel

Voetpaden en voetgangersroutes



Figuur 13: Gewenst voetgangersnetwerk



De gemeente vindt het belangrijk om een fijnmazig en goed uitgerust netwerk van toegankelijke voetgangersroutes verder uit te bouwen. De focus ligt hierbij op de ker-
nen. De bestaande straten worden zoveel mogelijk voorzien van comfortabele voet-
paden. Voetpaden zijn echter niet overal mogelijk en voetgangers delen op bepaalde
plaatsen de rijbaan. Dit is acceptabel zolang de snelheid laag is en de verkeersintensi-
teiten beperkt. Omdat de voetgangersintensiteiten door de verspreide bebouwing niet
zo groot is, kunnen zij ook mee gebruik maken van de fietspaden.

Waar mogelijk worden doorsteekjes gerealiseerd en trage wegen geïntegreerd in het
voetgangersnetwerk. De inventarisatie van trage wegen biedt hiertoe een belangrijk
uitgangspunt. De gemeente heeft al veel voorbereidend werk hiervoor verricht en een
trage wegenplan is in opmaak. Belangrijke trage wegen worden krijgen ook naam-
bordjes.

De kwaliteit van voetgangersroutes is belangrijk en moet bij herinrichting worden uit-
gevoerd conform de richtlijnen in het vademecum Toegankelijk publiek domein. Het
DOD principe vormt het uitgangspunt: Doorgang, Oppervlak, Drempels conform eisen
aan toegankelijkheid. Trage wegen die binnen het voetgangersnetwerk een cruciale
schakel vormen, worden bij voorkeur ook volgens het DOD principe uitgevoerd. De
gemeente zal regelmatig toegankelijkheidsaudits uitvoeren.

Trage Wegen

De gemeente werkt momenteel aan een trage wegenplan dat een inventaris van de
staat van de trage wegen, een actieprogramma met prioriteiten en een afwegingska-
der omvat. Op basis van de inventaris werd een wensnet opgesteld. Hieruit werden de
functionele trage wegen geselecteerd. Het trage wegenplan zou tegen de zomer van
2018 klaar moeten zijn. De gemeente geeft een belangrijke rol aan trage wegen voor
functionele voetgangers- en fietsverplaatsingen omdat ze de veiligheid en het comfort
van de voetgangers en fietsers kunnen vergroten.

Schoolomgevingen

De gemeente hecht grote waarde aan een veilige en aangename inrichting van de
schoolomgevingen en de routes naar de scholen. Schoolomgevingen worden uniform
herkenbaar gemaakt door middel van de volgende elementen:

- Verhoogde oversteek bij de schooltoegang
- Accentverlichting
- Speciaal aangepaste inrichtingselementen (bijvoorbeeld via Octopusplan)

In samenwerking met de Politiezone Hageland worden schoolbereikbaarheidskaarten
opgesteld. De gemeente werkt aan het verminderen van onveilige punten op school-
routes.

Daarnaast stelt de gemeente zich als doel dat zo veel mogelijk kinderen met de fiets
naar school gaan. De gemeente ondersteunt de scholen bij het opstellen van school-
vervoersplannen en ondersteunt verschillende soorten maatregelen die daaruit voort-
vloeien: instellen schoolstraat, kiss&ride zones, fietspool, handhaving, etc.

6.3.1 B2. Fietsroutenetwerk

De gemeente wil een fietsbare gemeente zijn en wil stimuleren dat voor dagelijkse
functionele verplaatsingen over korte afstand zo veel mogelijk de fiets wordt gekozen.
Zeker voor afstanden tot 7 kilometer is de fiets een prima vervoermiddel. De gemeen-
te vindt het belangrijk dat allerlei soorten gebruikers (van kinderen tot ouderen) veilig
en comfortabel kunnen fietsen. De infrastructuur moet geschikt zijn voor elektrische
fietsen en bakfietsen. Ook de stilstaande fiets is een aandachtspunt. Zowel bij de wo-
ning als bij bestemmingen moeten voorzieningen aanwezig zijn om de fiets veilig te
kunnen stallen, met aanbindmogelijkheid en liefst droog.

Voor een goed fietsklimaat zijn fietsvriendelijke verblijfsgebieden een cruciaal onderdeel. Hier begint of eindigt immers het merendeel van alle fietsverplaatsingen. Een verblijfsgebied is fietsvriendelijk als er weinig autoverkeer is en de snelheid is aangepast zodat het veilig is. Binnen verblijfsgebieden gelden de volgende uitgangspunten:

- **Gemengd verkeer** vormt het uitgangspunt op wegen met weinig verkeer. Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, moet de snelheid aangepast zijn tot 30 km/u of max. 50 km/u met heel weinig autoverkeer.
- **Fietssuggestiestroken** worden voorzien op fietsroutes met veel fietsverkeer waar het nodig is om extra te wijzen op de aanwezigheid van fietsers. Bovendien kunnen fietssuggestiestroken de leesbaarheid van een route bevorderen. Fietssuggestiestroken worden vermeden in combinatie met een hoge parkeerdruk.
- **Fietsstraten** kunnen worden aangelegd om extra nadruk te vestigen op een fietsroute en het comfort van fietsers te vergroten. Auto's moeten met aangepaste snelheid rijden (max. 30 km/u) en mogen fietsers niet inhalen.
- **Landbouwwegen en fietswegen** kunnen in het buitengebied worden ingesteld. Hier geldt een wettelijk snelheidsregime van 30 km/u. Een landbouwweg is toegankelijk voor (landbouw)verkeer dat een bestemming langs deze weg heeft.

Welke fietsinfrastructuur: scheiden of mengen?

Een belangrijk uitgangspunt bij de keuze voor fietsinfrastructuur is de veiligheid en het comfort van fietsers. Onderstaande tabel toont de verschillende soorten infrastructuur gerelateerd aan de intensiteit van fiets en auto en de toegelaten snelheid. Hierbij geldt het volgende uitgangspunt: **mengen als het kan, scheiden als het moet**.

BESLISSINGSTABEL KEUZE FIETSVORZIENINGEN	
RUIMTELIJKE CONTEXT	
Bevindt het project zich in een verkeersgebied: ga naar 1 Bevindt het project zich in een verblijfsgebied: ga naar 2	
VERKEERSGEBIED 1	2 VERBLIJFSGEBIED
Betreft het een fietsvoorziening langsheen een primaire weg: ga naar 1.1	Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km/uur: ga naar 2.1
Betreft het een fietsvoorziening langsheen een secundaire of lokale weg: ga naar 1.2	Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km/uur: ga naar 2.2
1.1 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN PRIMAIRE WEG - VERKEERSGEBIED - Cf. RSV: geen klassieke fietspaden maar parallelvoorzieningen. - Indien geen ontsluiting van aanpalende functies en voldoende ruimte beschikbaar: <u>fietsweg</u> (tweerichtingsfietsverkeer, sterk afgescheiden op min. 5 m van de rijbaan, gesignaliseerd als weg voorbehouden voor verkeer van fietsers (en - indien gewenst - voetgangers en ruiters)). - Indien geen ontsluiting aanpalende functies en onvoldoende ruimte beschikbaar: <u>alternatief traject</u>: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van alternatief traject. - Wel ontsluiting aanpalende functies: <u>vertweg</u>: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van vertweg.	2.1 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - 50 km/uur - Tweezijdige fietsvoorzieningen = algemene regel - Indien intensiteit hoger dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk; afweging: aanliggend verhoogd (conflictpresentatie) of vrijliggend: zie hoofdstuk 3.2.4.2. - Indien intensiteit lager dan 5500 pae/etmaal (b.v. landbouwwegen): gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9).
1.2 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN SECUNDAIRE OF LOKALE WEG - VERKEERSGEBIED (70 - 90 km/uur) - algemene regel: tweezijdige <u>vrijliggende eenrichtingsfietspaden</u>, uitzonderlijk dubbelrichtingsfietspad (zie 3.2.4.1). - bij plaatselijke versmallingen (b.v. vooruitgeschoven woning, smalle brug...): aanliggend verhoogde eenrichtingsfietspaden = uitzondering.	2.2 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - MINDER DAN 50 km/uur - Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal: <u>gemengd profiel</u>: wegnijlting zonder fietspaden; eventueel <u>fietssuggestiestroken</u>: visuele aanduiding van plaats van de fietser op rijbaan met gemengd verkeer. - Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal: fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9)

Figuur 14: Scheiden of mengen fietsers, Vademecum Fiets

Gewenst functioneel fietsrouten netwerk

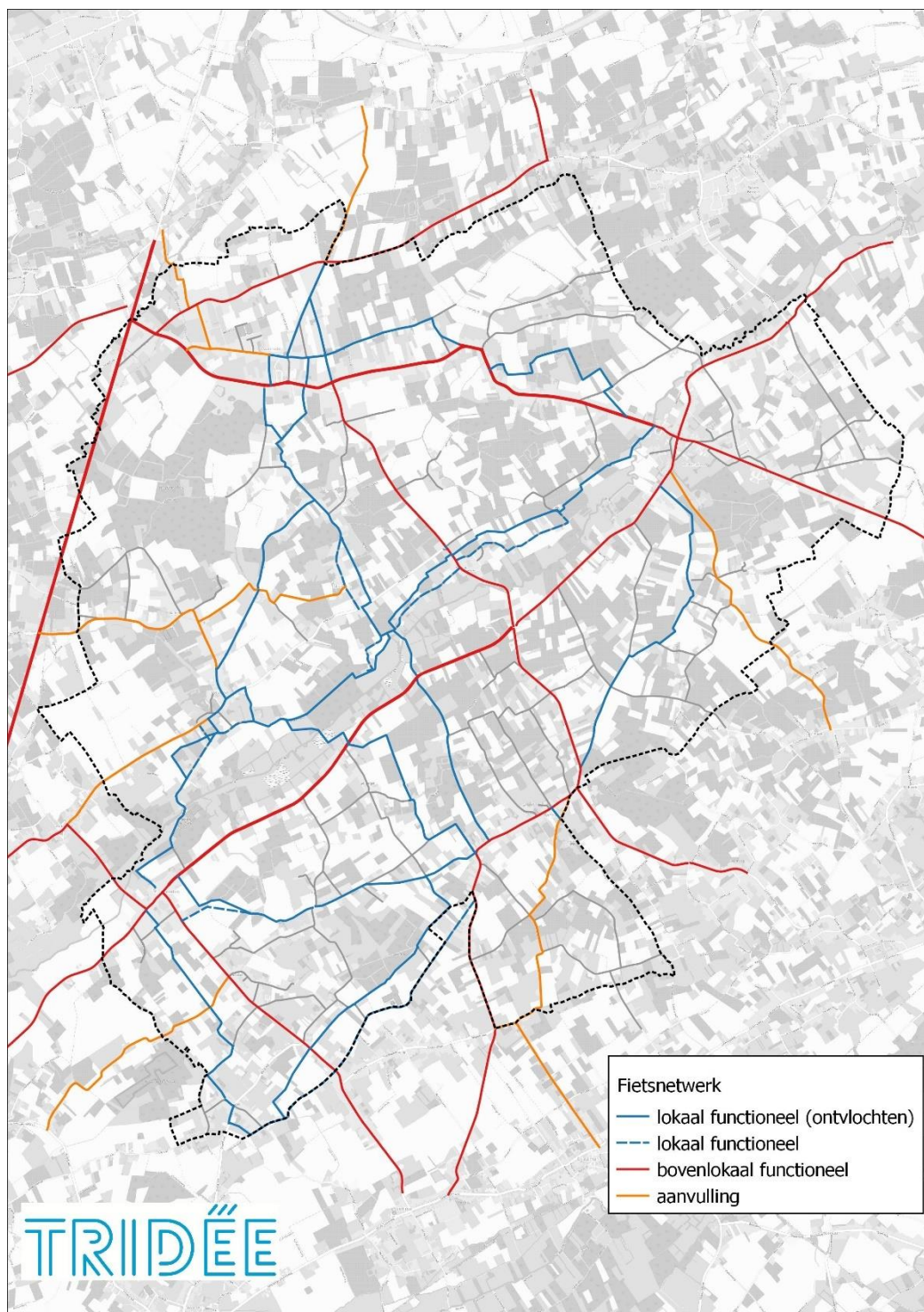
Het netwerk van fietsroutes wordt vormgegeven conform de vijf hoofdeisen fiets:

1. **Direct:** de routes verbinden belangrijke locaties binnen de gemeente met zo min mogelijk omweg.
2. **Aantrekkelijk:** de routes lopen door een aangename omgeving waar het prettig fietsen is.



3. **Samenhangend:** de verschillende routes binnen het fietsnetwerk sluiten logisch op elkaar aan en het vervolg is steeds goed vindbaar.
4. **Comfortabel:** de bestrating is zo egaal mogelijk (liefst asfalt) en aansluitingen zijn zonder drempels of andere obstakels vormgegeven.
5. **Veilig:** zowel op wegvakken als kruispunten worden oplossingen gekozen die de veiligheid van fietsers centraal stellen. Voor de avonduren is een grofmazig netwerk van fietsroutes beschikbaar dat verlicht is.

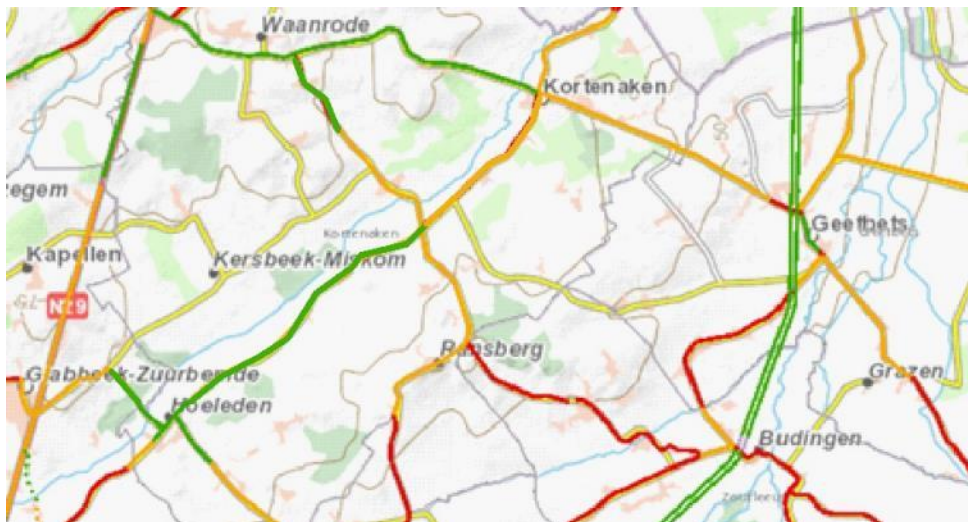
Onderstaande kaart toont het gewenste netwerk van fietsroutes in Kortenaken.



Figuur 15: Gewenst functioneel fietsnetwerk

Het gewenst functioneel fietsroutenetwerk in Kortenaken valt voor een groot deel samen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) dat fietsverbindingen tussen verschillende kernen en bovenlokale attractiepolen biedt. Het BFF is uitgetekend door de Provincie.

De gemeente zal de fietspaden op het BFF die niet-conform zijn en de missing links aan rand van gemeente (in overeenstemming met buurgemeenten) prioritair aanpakken.



Figuur 16: BFF conformiteit

Ook enkele lokale fietspaden die niet deel uit maken van het BFF, worden heraangelegd omdat ze niet voldoen aan de huidige normen qua comfort en verkeersveiligheid.

Enkele belangrijke lokale fietsroutes voor schooljeugd en woon-werkverkeer lopen over **trage wegen**. De behoeften van gebruikers kunnen namelijk verschillen naargelang de leeftijd, het geslacht, de fietservaring, etc. Eén zelfde persoon kan zijn/haar routekeuze variëren afhankelijk van de situatie (gehaast of slecht weer: kortste route, nood aan stilte: rustige route in het groen, sociale veiligheid 's avonds: best verlichte route). Op basis van het grote potentieel aan trage wegen en de veiligheid en het comfort dat deze kunnen bieden in verschillende situaties, streeft de gemeente daarom naar een volledige ontvlechting van het fietsnetwerk door in te zetten op trage wegen.

In een tussenfase kunnen een aantal bestaande straten ingeschakeld worden. Het betreft straten die parallel en nabij een route van het trage wegen wensnet liggen. Belangrijk bij dit ontvlochten netwerk zijn de kruisingen met wegen en vooral wegen met een belangrijke verkeersfunctie.

De zichtbaarheid vanaf de trage wegen kan verbeterd worden door:

- Het materiaal van het pad door te laten lopen
- Twee paden tegenover elkaar te verbinden met een verhoogd plateau en/of een wegversmalling
- Extra lichtaccenten
- Verticale elementen
- Voetpaduitbreiding (en asverschuiving of versmalling van de rijbaan)
- Verhoging als de trage weg langs een beekvallei ligt (effect brug creëren)
- Kruispunten compacter te maken (eventueel met een overrijdbaar gedeelte in kasseien)



Bovenlokaal recreatief netwerk en knooppuntennetwerk

Het bovenlokaal recreatief netwerk (BRF) wil zo veel mogelijk toeristisch interessante attractiepolen zoals cultuurhistorische sites, evenementenplaatsen, woonkernen en stations ontsluiten. Dit is een wensbeeld waarbij niet wordt gekozen voor de kortste routes zoals bij het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, maar voor aantrekkelijke, veilige en comfortabele routes.

Het knooppuntennetwerk is hetgeen nu in gebruik is: bewegwijzerd en op de kaarten van het knooppuntennetwerk.

Het verschil tussen dit wensbeeld en de bestaande routes wordt weergegeven op volgende kaart. Het wensbeeld is in stippellijn aangeduid en de bestaande routes van het knooppuntennetwerk in volle lijnen.



Figuur 17: BRF gewenst versus huidige netwerk

Tussen het wensbeeld en de bestaande toestand zijn er volgende verschillen:

- tussen Waanrode en Miskom (tussen knooppunt 44 en 49)
- tussen Miskom en Kortenaken (tussen knooppunten 46 en 48)
- tussen Kortenaken en Ransberg (tussen knooppunten 3 en 2)
- tussen Waanrode en Bekkevoort (tussen knooppunten 39 en 40).

Het BRF is momenteel in herziening. Voor de gemeente Kortenaken wordt voorgesteld om het BRF aan te passen aan het huidige knooppuntennetwerk. De Provincie moet dit voorstel echter nog goedkeuren.

Eisen aan de infrastructuur

Bij het ontwerp van wegen en speciale fietsinfrastructuur voor fietsers worden de richtlijnen in het vademecum fiets als uitgangspunt genomen. Op routes met hoge intensiteiten, veel speedpedelecs of een hoog aandeel bromfietzers, wordt een ruimere maatvoering gehanteerd.

Fietzers moeten een **comfortabele ondergrond** hebben, bij voorkeur van asfalt, maar beton of elementenverharding zijn ook mogelijk mits goed gelegd. Korte gedeel-

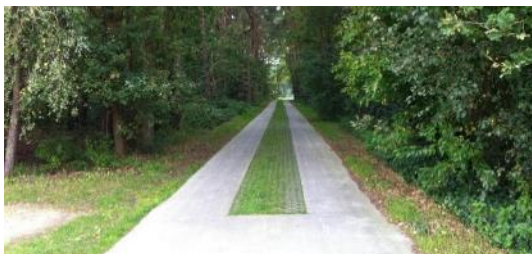
tes van een route (missing links) kunnen onverhard worden aangelegd, op voorwaarde dat er een basis comfort wordt gegarandeerd wat betreft trillingen. Het traject moet goed befietbaar blijven.

Eisen aan infrastructuur – Fietzers gemengd met ander verkeer

Bij gemengd verkeer wordt uitgegaan van een rijloper zonder middenmarkering. De gebruikte materialen voor de rijloper en de aanvullende verharding kunnen worden gekozen in functie van de omgeving en het verwachte gastgebruik. Op sommige locaties kan worden gekozen voor een gekleurde verharding of elementenverharding om te benadrukken dat de fietser primeert en de auto te gast is (bijvoorbeeld fietsstraat met roodbruin asfalt binnen de bebouwde kom en gekleurd asfalt buiten de bebouwde kom). Dit is echter niet het uitgangspunt.

Bij de combinatie van **wegbreedte** en **verharding** worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De weg heeft bij voorkeur een breedte van **450-550 cm**. Deze breedte is **inclusief** eventuele **(half) verharde bermen** voor autoverkeer of landbouwvoertuigen. Deze bermen worden vaak uitgevoerd in dolomiet, gecertificeerd steenpuin, grind, etc.
- Wegbreedtes van **300-350 cm** zijn mogelijk bij zeer incidenteel auto- of landbouwverkeer, maar ongewenst als er zoveel verkeer is dat voertuigen elkaar regelmatig moeten passeren omdat er dan te weinig ruimte is voor voertuigen om een fietser veilig te kunnen passeren.
- Breedtes van **600-650 cm** zijn ongewenst omdat de snelheden van autoverkeer vaak hoger worden en fietsers in de verdrukking raken als auto's elkaar passeren en niet wachten totdat de fietser en de auto elkaar gepasseerd zijn. Voor routes waar veel brede voertuigen (vrachtwagens, bussen en landbouwverkeer) elkaar moeten kruisen kan hier een uitzondering op worden gemaakt. In de gemeente Kortenaars zijn die routes voornamelijk de lokale wegen type 1 en 2 en worden bijna allemaal voorzien van gescheiden fietspaden (met uitzondering van Hoeleden)
- **Fietssuggestiestroken** moeten breed genoeg worden uitgevoerd en ieder geval volgens de uitgangspunten in het fietsvademeccum. Smalle strookjes brengen de auto alleen dicht bij de fiets of de fietsers dicht bij de rand van de weg waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.
- **Een karrespoor** kan eventueel worden toegepast in situaties waar autogebruik geweerd moet worden. Auto's kunnen elkaar, indien nodig, passeren. Bij materiaalkeuze wordt rekening gehouden met het comfort van de fietser en het gemak om in te halen of eventueel naast elkaar te fietsen.
- Bij een heraanleg dienen deze maatvoeringen gerespecteerd te worden



Goed voorbeeld van een dubbele rijloper of karrespoor. Fietzers die moeten uitwijken kunnen de grasbetonstenen in het midden gebruiken.



Goed voorbeeld van toepassing van een kasseistrook.

Figuur 18: Voorbeelden inrichting

Maatregelen:

1. Weg te breed?



- Visueel versmallen door belijning
- Gedeelte van de weg verwijderen
- 2. Weg te smal bij passerend verkeer?
 - Passeermogelijkheden aanbrengen
 - Fietsvriendelijke bermverharding voorzien
- 3. Verharding niet comfortabel?
 - Comfortabele strook voorzien
 - Vervangen door ander bijv. asfalt of dolomiet (afhankelijk van omgeving)
 - Indien onverhard: regelmatige inspecties en zo nodig onderhoud
- 4. Belijning of markeringen aanwezig die geen functie meer hebben?
 - Niet vervangen, laten slijten

Eisen aan de infrastructuur – Fietspaden

Fietspaden bieden comfort indien ze breed genoeg zijn om naast elkaar te fietsen of een langzamere fietser in te halen. Ook is het belangrijk dat de infrastructuur breed genoeg is om buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen een plek te bieden. De vrije breedte van het fietspad moet worden gehandhaafd. Borden en andere objecten moeten op voldoende afstand worden geplaatst en begroeiing langs de route mag de breedte van het fietspad niet verminderen.

Fietspaden worden bij voorkeur aan beide zijden van de rijbaan aangelegd. Er kan voor een **tweerichtingsfietspad** worden gekozen indien er geen functies aan de andere zijde van de weg liggen. Op de kruispunten zijn extra richtingspijlen en fietssymbolen nodig om duidelijk te maken aan naderend autoverkeer dat er ook fietsers uit tegengestelde richting verwacht kunnen worden.

Voor wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum fietsverkeer³:

- Breedte:
 - éénrichtingsfietspad minimaal 175 cm, liever 200 cm
 - tweerichtingsfietspad minimaal 250 cm
 - fietssnelweg minimaal 300 cm, breder ifv intensiteit en andere reglementaire medegebruikers
 - fietssuggestiestrook tussen 170 en 200 cm, overgebleven middenstrook varieert van 2,20 m tot maximaal 2,60 m
- Oppervlak:
 - liefst asfalt
 - elementenverharding goed aansluitend en goed gevoegd
- Drempels
 - op- en afritten sluiten goed aan, geen opstaande randen
 - verkeersdrempels zijn sinusvormig en goed fietsbaar

Bewegwijzering

De gemeente zet in op het bewegwijzeren van de veiligste fietsverbindingen tussen de verschillende dorpen, voorzieningen en publieksfuncties.

Fietsparkeren

Bij bestemmingen en (meergezins)woningen wordt gewerkt aan veilige fietsenstallingen om de fiets veilig te kunnen stallen, met aanbindmogelijkheid en liefst droog. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bij alle bestemmingen is het mogelijk om de fiets veilig te stallen en aan te binden.
- Nieuwe fietsenstallingen worden geplaatst indien er veel losstaande fietsen zijn, of de stallingen gemiddeld voor 80% vol staan.
- Bij woningen en woonprojecten wordt bij nieuwbouw of functiewijzigingen (via stedenbouwkundige vergunningen) een lokale norm opgesteld voor private (inpandi-

³ Verwijzing gebaseerd op Fietsvademecum 2018. Bij wijziging van de richtlijnen, aangepaste richtlijnen hanteren.



ge) fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de dienst Omgeving

- De behoefte aan fietsenstallingen bij bushaltes wordt gemonitord en indien nodig worden fietsenstallingen bijgeplaatst. De belangrijkste opstaphaltes krijgen een overdekte fietsenstalling.

Onderhoud en herstel

De gemeente reserveert jaarlijks een budget voor onderhouds- en herstellingswerkzaamheden. Het gaat daarbij onder andere om de volgende onderwerpen:

- Regelmatig, preventief onderhoud (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) en herstellingen na wegenwerken of het opbreken van de weg.
- Wegen en fietspaden worden gestrooid en sneeuwvrij gemaakt volgens het sneeuwruimplan van de gemeente.

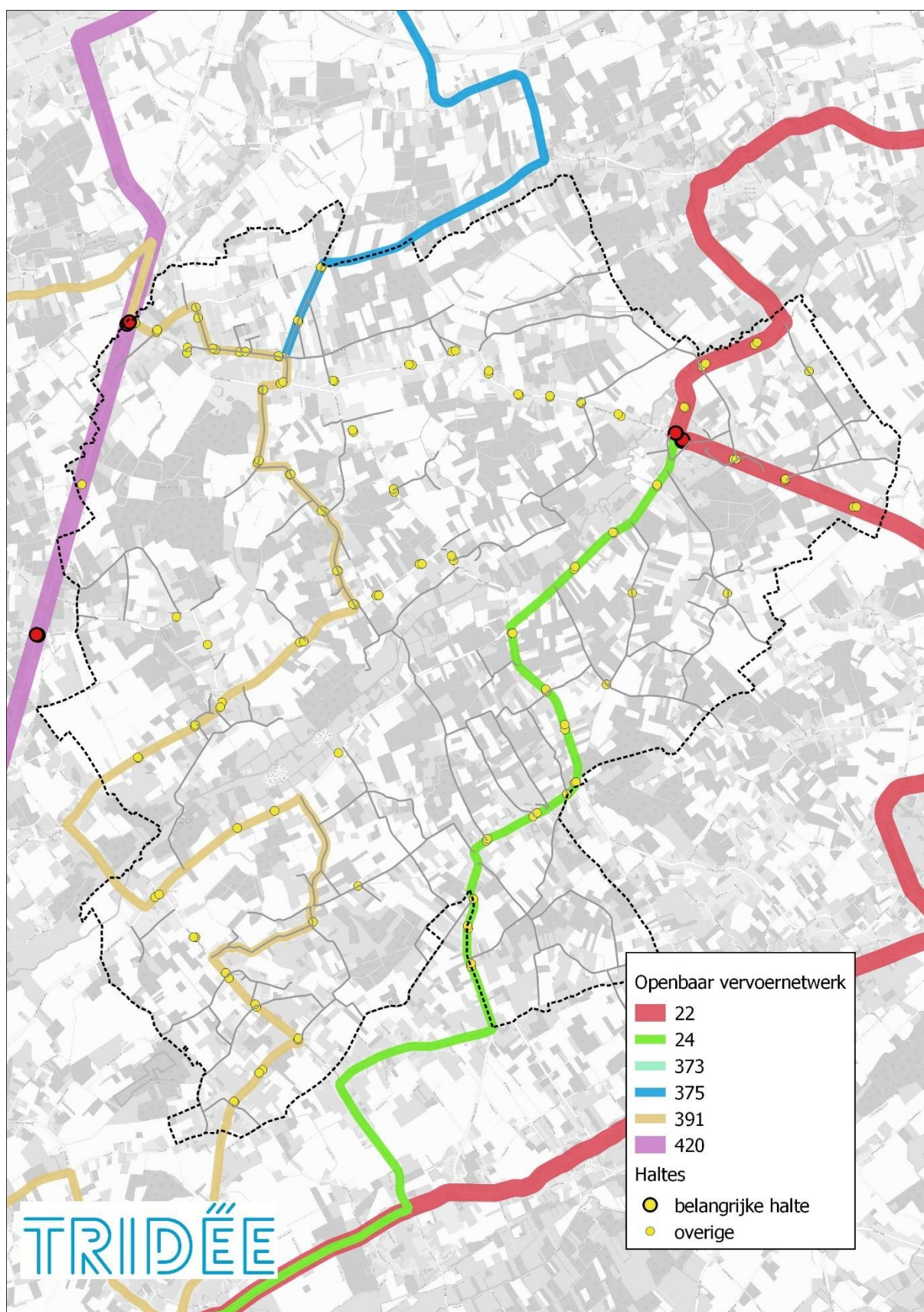


6.3.2 B3. Openbaar vervoernetwerk

Gewenst openbaar vervoernetwerk

Voor woon-werkverkeer zijn de snelbus 420 en lijn 22 Diest-Tienen erg belangrijk en vanuit Tienen de verknoping met de trein naar Leuven, Brussel, Hasselt, Sint-Truiden. Vanuit station Diest is verknoping naar Aarschot en Hasselt ook mogelijk. Inwoners van Kortenaken kunnen ook naar Tielt-Winge (Stelplaats perron 2) om daar de snelbus 475 naar Leuven te nemen.

Voor woon-schoolverkeer is het behoud van de schoolbuslijnen belangrijk. De gemeente blijft het belangrijk vinden om via Geetbets en Rummen aansluiting met openbaar vervoer naar Herk-de-Stad en Sint-Truiden te krijgen. Deze bestemmingen zijn belangrijk voor schoolverkeer (middelbare school en eind lagere school) en een rechtstreekse oost-west verbinding ontbreekt momenteel.



Figuur 19: Gewenst openbaar vervoernetwerk



Halte-uitrusting

De belangrijkste haltes worden kwalitatief uitgerust met een schuilhuisje en een overdekte (verlichte) fietsenstalling.

Het betreft volgende haltes:

- Kortenaken-Dorp
- Waanrode-Grote Weg

Voor de gemeente Kortenaken zijn er 2 haltes op Tiensesteenweg die van groot belang zijn maar niet op haar grondgebied gelegen. Met de gemeenten Glabbeek en Bekkevoort wordt overlegd voor de uitrusting van deze haltes.

De minder belangrijke haltes die voornamelijk op minder frequente lijnen zijn gelegen (24, 373, 375 en 391) kunnen ook worden uitgerust naargelang de behoefte. Minimaal zouden deze zijn uitgerust met een fietsbeugel. Als de vraag groot is, is de plaatsing van een schuilhuisje of een overdekte fietsenstalling aangewezen. Om deze vraag naar fietsenstallingen in te schatten, worden terreinbezoeken gedaan (aantal gestalde fietsen buiten de stalling). Data van de MOBIB kunnen dan weer helpen om de behoefte aan een schuilhuisje in te schatten: waar veel opstappers zijn en indien de ruimte beschikbaar is, kan worden overgegaan tot de plaatsing van een schuilhuisje.

Co-modaliteit versterken

De gemeente zet zich in om het gebruik van co-modaliteit te versterken

- Fietsparkeren aan bushaltes

Basisbereikbaarheid toepassen binnen de gemeente

De gemeente is partner bij het opzetten en plannen van routes en mobiliteitsdiensten.

- In samenwerking met buurgemeenten de mogelijkheden verkennen voor het aanbieden van vervoersdiensten voor regionale bestemmingen (aanvullend net en vervoer op maat) binnen het kader van en in overleg met de vervoerregioraad
- In samenwerking met de verantwoordelijke partners nagaan welke opties er zijn voor het ontwikkelen van een rechtstreekse oost-westverbinding (via Geetbets en Rummen naar Herk-de-Stad en Sint-Truiden).
- Ondersteunen van initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer door het verstrekken van informatie over de mogelijkheden om het openbaar vervoer te gebruiken, samen te reizen of bedrijfsvervoer in te zetten

Monitoring

De gemeente zet zich in voor haltes die goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

- Regelmatige monitoring van de toegankelijkheid van bushaltes en verbeteringen indien nodig (in samenspraak met betrokken partners)
- Regelmatige monitoring van routes naar bushaltes
- Monitoring van de hoeveelheid losstaande fietsen bij haltes en indien nodig (overdekte) fietsenstallingen voorzien

6.3.3 B4. Autonetwerk

De maatregelen op het niveau van het autonetwerk richten zich vooral op optimaal laten functioneren van de wegcategorisering: doorgaand verkeer vooral op de secundaire wegen en de lokale wegen 1 en 2 en bestemmingsverkeer vooral op de lokale wegen 3.

Sluipverkeer verminderen



Het aanpakken van sluipverkeer speelt een belangrijke rol in het optimaal laten functioneren van de verblijfsgebieden. De gemeente monitort wijken en straten waar een vermoeden is van sluipverkeer en neemt indien nodig maatregelen.

Voorbeelden: Kapelstraat, Strostraat

Doorstroming waar mogelijk verbeteren

Om ervoor te zorgen dat verkeer zo veel mogelijk de gewenste routes en geen sluiproutes neemt, wordt de doorstroming op de wegen met een verkeersfunctie waar nodig verbeterd. Dit kan gaan van het beter organiseren van het parkeren (bredere parkeerstroken bv. zodat het in- en uitrijden vlotter kan, aanpassen van de voorrangsregeling).

Onveilige locaties aanpakken

De jaarlijkse audit van de Politiezone Hageland vormt een waardevolle bron voor de monitoring van onveilige locaties en het bepalen van maatregelen. Dit is een continu proces.

Daarnaast worden de volgende kruispunten en wegsegmenten aangepakt om het verkeer beter te sturen volgens de gewenste wegencategorisering:

Kruispunten:

- Boterbergstraat-Tolkamerstraat
- Boterbergstraat-Steenbergstraat
- Boterbergstraat-Parelstraat
- Kortenaken dorp
- Miskom dorp
- Ransberg, Dorpstraat-Baaistraat
- Hoeledensebaan-Nieuwstraat

Wegsegmenten

- Schansstraat
- Diestsestraat
- Tiensestraat
- Kersbeek-Miskom: Heerbaan
- Hollestraat-Heerbaan
- Neerlintersesteenweg (gedeelte)

Vrachtverkeer reguleren

Er was een vermoeden van doorgaand vrachtverkeer op de noord-zuid as (Tiensestraat-Hoeledensebaan) en op de oost-west as (Krawatenstraat-Grote Vreunte).

Op de noord-zuid as werd er weinig doorgaand vrachtverkeer vastgesteld. De snelheid van al het gemotoriseerd verkeer lag wel telkens veel hoger dan de maximaal toegelaten snelheid. Daarom gaat de gemeente eerder maatregelen treffen om de snelheid van het verkeer terug te dringen dan te focussen op het vrachtverkeer alleen.

Op dit moment gaat het om de volgende locaties:

- Tiensestraat
- Neerlintersesteenweg

De oost-west as kon niet onderzocht worden wegens een omleiding naar aanleiding van wegenwerken. Het vrachtverkeer op de oost-west as wordt nog verder onderzocht na de wegenwerken. Op basis van beide onderzoeken en de locatie van de toekomstige KMO-zone, zal de gemeente maatregelen nemen in verband met doorgaand vrachtverkeer en bestemmingsvrachtverkeer (ontsluiting lokale bedrijven).



6.3.4 B5. Parkeerbeleid

Parkeren op straat zorgt in enkele gevallen voor problemen binnen de gemeente. **Vrachtwagenparkeren** gedurende langere tijd, en vooral 's nachts, zorgt voor een aantal onveilige verkeerssituaties op de Boterbergstraat, Heerbaan, Oude Diestsestraat, Kortenaken Dorp: het vermindert de zichtbaarheid in de dorpskernen, hindert de bereikbaarheid tussen de kernen en er is al een dodelijk ongeval gebeurd door een 's nachts niet goed zichtbare geparkeerde vrachtwagen. De gemeente wil de 5 à 6 problematische gevallen detecteren en individueel geschiktere plekken voorstellen aan de vrachtwagenchauffeurs.

Linksparkeren is ook een voorkomend fenomeen in Kortenaken dat de gemeente wil aanpakken. Ook linksparkeren zorgt eveneens voor onveilige situaties: het vermindert de zichtbaarheid in de dorpskernen, hindert de bereikbaarheid tussen de kernen en zorgt voor onveilige manoeuvres bij het uitrijden die ongevallen kunnen veroorzaken. De gemeente wil haar aanpak van sensibilisering, gevolgd door handhaving verder zetten.

Zoals eerder geschreven is er nog geen noodzaak voor het opstellen van een stedenbouwkundige verordening inzake parkeren. De gemeente zal wel blijven waken dat de parkeerbehoefte van bewoners zoveel mogelijk wordt opgevangen op privaat domein.

Voor bezoekers is er in elke dorpskern voldoende parkeerplaats, bijvoorbeeld op de kerkpleinen, aan de sportfaciliteiten en aan de gemeentelijke diensten.

Kortenaken heeft ook parkeerplaatsen voorzien voor personen met beperkingen en blijft in de toekomst aandacht besteden aan deze doelgroep.

Voor **fietsparkeren** zijn richtlijnen opgenomen in paragraaf 6.3.1 B2. Fietsroutenetwerk.

6.4 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

De uitgangspunten en maatregelen in deze paragraaf zijn gekoppeld aan de actietafel.

6.4.1 C1. Vervoersmanagement

De gemeente zet in op vervoersmanagementmaatregelen die bijdragen aan een duurzame mobiliteit binnen de gemeente. De maatregelen variëren al naar gelang de thematiek en de betrokken partners.

- Meten is weten: Nulmeting om achteraf het effect van acties te kennen (modal split van gemeente / bedrijf / school is nodig om vooruitgang te meten)
- Opmaak bedrijfsvervoerplan voor OCMW en Gemeente na samengaan
- Ondersteuning politie bij opmaak van een schoolvervoersplan
- Stimuleren opmaak schoolvervoersplannen en koppeling aan beloningscampagne (bijvoorbeeld 10op10 van de provincie, Sam de verkeerslang, Woensdag Samdag, Beat The Street)
- Aanzetten bedrijven om te werken rond duurzaam woon-werkverkeer: bedrijfsvervoerplan, mobiscan via de provincie, deelname aan testacties, etc
- Opstellen vrachtwagenrouteplan (waar nodig overschakelen naar licht elektrische voertuigen of fietslogistiek = tot 400kg)
- Peilen van de behoefte aan deelauto's binnen de gemeente en binnen het gemeentelijke apparaat
- Verkennen van de mogelijkheden om deelauto's in te zetten

6.4.2 C3. Sensibilisering, marketing en informatie

Faciliteren gewenst gedrag



De gemeente zet samen met haar partners in op het faciliteren van het gewenste gedrag. Het gaat hierbij om een verandering richting meer duurzame verplaatsingen en minder solo-autogebruik:

- Communicatie over duurzame verplaatsingsmogelijkheden (trage wegen, Fiets-netwerk, voetgangersvoorzieningen, etc)
- Bewegwijzering naar belangrijke plaatsen in gemeente in km en in tijd uitgedrukt voor alle mobiliteitsopties (te voet, fiets wordt vaak vergeten)
- Testacties: gebruik van e-bikes, bakfietsen, ... voor 1 of meerdere weken voor individuele inwoners, handelaars, bedrijven via gemeente

Campagnes en acties

Campagnes en acties worden ingezet om doelgroepen aan te zetten tot een ander gedrag. Onderstaand een aantal voorbeelden van campagnes:

- Het stimuleren van de opmaak van schoolvervoersplannen en bedrijfsvervoersplannen
- Beloningscampagnes om bepaalde doelgroepen aan te zetten bewuster om te gaan met mobiliteit (Sam de Verkeerssling, Dichtblij, autovrije zondag, woensdag fietsdag, Mobiele Maandag, etc)
- Het goede voorbeeld geven (gemeentebestuur, bedrijfsleiders, leerkrachten, ...)
- Groepsaankoop elektrische fietsen
- Het opstellen van een vrachtrouteplan voor vrachtverkeer van Bovin

Informereren

Het informeren van inwoners en bezoekers rondom het gewenste verkeersgedrag, draagt bij aan een beter gebruik van het wegennet. Verkeer kan met goede informatie worden gestuurd om overlast te beperken. Informatie rond bijvoorbeeld aangepaste snelheden in verblijfsgebieden draagt bij aan een goede leefkwaliteit.

- Gerichte informatie naar leerkrachten, ouders en omwonenden rond schoolomgevingen
- Gerichte communicatie naar bedrijven en bewoners in verband met gewenste vrachtwagenroutes (doorgaand, leveringen)
- Informatie doorgeven ivm doorgaand verkeer en vrachtroutes (geo.vlaanderen.be)
- Informatie rond verblijfsgebieden: bedoeld voor verkeer met een bestemming in het verblijfsgebied zodat er met een aangepaste (lage) snelheid gereden wordt.

6.4.3 C4. Handhaving

De gemeente werkt een handhavingstrategie uit voor de volgende onderwerpen: snelheid en parkeren. Uitgangspunt daarbij is dat handhaving efficiënt wordt ingezet en gekoppeld wordt aan monitoring van de problematiek (zie ook volgende punt 6.4.4).

- Handhavingstrategie snelheid:
 - secundaire wegen: trajectcontrole op de Tiensesteenweg (N29). Rijdende van Tienen richting Bekkevoort begint de trajectcontrole net voorbij de Dorpsstraat te Glabbeek tot net voor het kruispunt met de Halensebaan. Aan de overzijde, rijdende richting Tienen, begint de trajectcontrole ter hoogte van de woning nr. 11 tot net voor de Dorpsstraat te Glabbeek.
 - lokale wegen type 1 en 2: structurele controles met een prioriteit op de gedeelten waar max. 50 mag worden gereden en op onveilige locaties.
 - lokale wegen, type 3: controles in verschillende stappen:
 1. met anonieme snelheidsmeter meten gedurende minstens een week
 2. indien blijkt dat hier te snel wordt gereden: snelheidsmeter met smiley plaatsen, gedurende 2 weken
 3. 2 x 1 uur bemande controle door politie
 4. Mobiele trajectcontrole indien probleem aanhoudt
- Handhaving parkeren: dit werd besproken onder 6.5.3 B5. Parkeerbeleid



6.4.4 C5. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om het effect van maatregelen te bepalen en nieuwe knelpunten op te sporen. Bovendien kunnen dan lessen worden getrokken uit maatregelen die eerder zijn genomen. De effectiviteit van beleid wordt hierdoor verhoogd.

- Monitoring en objectivering van gereden snelheden door data te gebruiken van metingen.
- Driejaarlijkse audit van de ongevallen (door Politiezone Hageland)
- Modal split meting in scholen en bedrijven (bijvoorbeeld de gemeente)
- Aanvullende monitorings- en evaluatiemaatregelen
- Systematische registratie van klachten

6.4.5 C6. Beleidsondersteuning

Om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen en effectieve oplossingen, is regelmatige scholing van medewerkers van de gemeente voorzien. Het gaat dan vooral om deelname aan vormingen over mobiliteitsbeleid en uitvoering door ambtenaren en bestuur.

Er is momenteel geen mobiliteitsdienst of mobiliteitsambtenaar in Kortenaken en voor een groot deel van de uitvoering van het mobiliteitsplan is er bijkomende hulp nodig en zal de gemeente extra personeel aanwerven.

6.5 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan

In vergelijking met het vorige mobiliteitsplan, dienen een aantal vernieuwingen vanuit mobiliteitsoogpunt zich aan. De gemeente maakt een prioriteit van het inschakelen van trage wegen om de dorpskernen beter bereikbaar te maken voor inwoners die te voet of met de fiets gaan.

De gemeente wil met de opkomst van de elektrische fiets waarmee langere afstanden op een duurzame manier afgelegd kunnen worden, bijkomende aandacht besteden voor de externe bereikbaarheid met buurgemeenten en steden. De missing links van het BFF krijgen dus een plaats in dit mobiliteitsplan.

De gemeente kiest ervoor om de maximaal toegelaten snelheden duidelijker te maken per wegcategorie. In dat kader beslist de gemeente onder andere om de lokale wegen 3 in het buitengebied allemaal 50 km/u te maken. Ook de handhaving van snelheid zal gestructureerder verlopen.

De in het vorige mobiliteitsplan voorziene tonnagebeperking voor zwaar verkeer wordt niet meer voorzien in het nieuwe plan. Het eerste onderzoek (N-Z-as) toont aan dat het zwaar verkeer vooral bestemmingsverkeer is. Het onderzoek is echter nog niet gebeurd op de O-W-as wegens wegenwerken en omleiding en moet dus nog plaatsvinden voor een definitieve uitspraak gedaan kan worden.

Wat betreft de doelstellingen is de gemeente ambitieus in het operationaliseren en het monitoren van de doelstellingen. Tenslotte wordt er meer ingezet op ondersteunende maatregelen om de inwoners van Kortenaken te helpen overschakelen naar duurzamere vervoerswijzen.



7 Actieplan

7.1.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Verkeersveiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	A.1 Ruimtelijke planning							
1.	Kernversterking & kernverdichting (Masterplan Kortenaken, visienota Torendraaiers, herinrichting Miskom Dorp, Kersbeek Dorp)	Kortenaken, Waanrode	B, T, L, N	Continu	Apart budget	Omgeving		Hoog
2.	Lintbebouwing beperken	Hele gemeente	B, T, V, L, N	Continu	Geen extra budget	Omgeving		Hoog
	A.2 Ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid							
3.	Mobiel of mobiliteitstoets bij nieuwe ontwikkelingen. Prioriteit op bereikbaarheid voet en fiets, doorsteken / trage wegen, parkeernormen (vb bij woonuitbreidingsgebied Kortenaken)	Hele gemeente	B	Continu	Geen extra budget	Omgeving		Middel
4.	Opvolgen van ontwikkelingen met mobiliteitsimpact in de omgeving van Kortenaken (vb. KMO zone)	Hele gemeente	B	Continu	Geen extra budget	Omgeving		Middel
	A.3 Categorisering wegen							
5.	Groter onderscheid maken tussen verkeerswegen type 1 en 2 en lokale wegen type 3 (vb afwijkend materiaal, versmalling, vb de Tiensestraat kruising met Heerstraat en Zandrodestraat).	Hele gemeente	V	MT	<100.000€	Openbare Werken		Middel



7.1.2 Werkdomein B – De modaliteiten

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Veiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen							
6.	Jaarlijkse verbetering voetpaden afhankelijk van noodzaak	Hele gemeente	T	Continu	<10.000€	Openbare Werken		Hoog
7.	Nieuwe voetpaden naadloos laten aansluiten op rijbaan	Hele gemeente	T	Continu	Geen extra budget	Openbare Werken		Hoog
8.	Jaarlijkse audits bereikbaarheid en toegankelijkheid te voet voor belangrijke plaatsen in de gemeente (gemeentehuis, dienstencentra, woon-zorg locaties, sport-accommodaties)	Hele gemeente	T	Continu	<10.000€	Openbare Werken		Hoog
9.	1 belangrijke voetgangersroute per jaar grondig beoordelen en verbeteren volgens het DOD-principe (Drempels-Oppervlak-Doorgang)	Hele gemeente	T	Continu	<5.000€	Openbare Werken		Hoog
10.	Kwaliteit van voetgangersroutes waarborgen door tijdige onderhouds- en herstellingswerken	Hele gemeente	T	Continu	<5.000€	Openbare Werken		Hoog
11.	Trage wegen in en rond de kernen functioneel inzetten	Hele gemeente	B	KT	>100.000€	Openbare Werken		Hoog
12.	Trage Wegen herkenbaar maken: opnemen in routenetwerken voetgangers en fiets, bebording, naambordjes	Hele gemeente	B	KT	<5.000€	Openbare Werken & Communicatie		Middel
13.	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen: trage Wegen integreren en doorsteekjes voorzien en realiseren	Kortenaken, Waanrode	B	Continu	Geen extra budget	Omgeving & Openbare Werken	Bouwpromotoren	Middel
14.	Routes in stand houden: onderhoud en actief beleid bij	Hele	B	Continu	<10.000€	Openbare		Middel



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	(mogelijke) afsluiting van een trage Weg	gemeente				Werken		
15.	Onderzoeken mogelijkheid 5 schoolstraten: - Oude Diestsestraat (Waanrode) - Schoolstraat (Kortenaken) - Kersbeek Dorp - Rectorijstraat (Ransberg) - Hoeledensebaan (Hoeleden)	Kortenaken, Waanrode, Ransberg, Kersbeek	B, V	KT	<15.000€	Openbare Werken	scholen	Hoog
B.2 Fietsroutenetwerk								
16.	BFF niet-conforme fietspaden aanpakken: - Diestsestraat - Schansstraat - Tiensestraat - Hollestraat & Heerbaan - Baaistraat - Dorpsstraat	Kortenaken, Waanrode, Ransberg	B, V	KT	>100.000€	Openbare Werken	Provincie, Vlaams Gewest	Hoog
17.	BFF missing links aan rand van gemeente: in overeenstemming met buurgemeenten aanpakken - gedeelte Schansstraat ism Geetbets - gedeelte Dorpsstraat Ransberg ism Linter - gedeelte Hoeledensebaan ism Glabbeek - Halensebaan ism Halen - Gravenbos ism Bekkevoort	Hele gemeente	B, V	MT	>100.000€	Openbare Werken	Provincie, Vlaams Gewest	Middel
18.	Heraanleg lokale fietspaden: - Heerbaan (ter hoogte van Miskom Dorp) - Kersbeek Dorp - Doddelbergstraat (naar snelbushalte)	Kersbeek, Miskom	B, V	MT	>100.000€	Openbare Werken	Provincie, Vlaams Gewest	Middel
19.	Heraanleg lokale fietspaden naar buurgemeenten: - Zandrodestraat - Oudestraat - Reukebosstraat	Kortenaken, Ransberg, Hoeleden	B, V	LT	>100.000€	Openbare Werken	Provincie, Vlaams Gewest	Laag



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	- Zuurbemde							
20.	Trage wegen inschakelen voor lokaal functioneel fietsen (onder voorbehoud goedkeuring trage wegenplan) - Kortenaken – Waanrode - Kortenaken - Miskom - Waanrode -Kersbeek - Kersbeek-Hoeleden - Hoeleden - Stok	Hele gemeente	B	MT	>100.000€	Openbare Werken	Provincie	Middel
21.	Trage wegen – onveilige kruisingen met lokale wegen aanpassen (op basis van screening): - Tiensestraat – Walsbeek - Heerbaan – Kazemelkstraat - Strostraat (Ransberg)	Kortenaken, Miskom, Ransberg	B, V	MT	<100.000€	Openbare Werken		Middel
22.	Onderhoud en herstel fietsvoorzieningen (infrastructuur, stallingen, etc)	Hele gemeente	B	Continu	<25.000€	Openbare Werken		Hoog
23.	Uitbreiden aanbod parkeervoorzieningen fiets aan openbare locaties: gemeentehuis, dienstencentra, sportaccommodaties	Hele gemeente	B	MT	<10.000€	Openbare Werken	Dienstencentra, sportaccommodaties	Middel
24.	Fietsparkeren Bushaltes – monitoring behoefte fietsstallingen	Hele gemeente	B	Continu	Geen apart budget	Openbare Werken	De Lijn	Hoog
B.3 Openbaar vervoernetwerk								
25.	Onderzoek interesse/potentieel van deelauto's	Kortenaken, Waanrode	B	LT	Geen apart budget	Communicatie	Cambio, De Lijn	Laag
26.	Verkenning van mogelijkheden Basisbereikbaarheid in samenwerking met buurgemeenten in het kader van de nieuwe vervoerregio's	Hele gemeente	B	KT	Apart budget	Omgeving	Vervoerregio Leuven	Hoog
27.	Onderzoek oost-westverbinding openbaar vervoer ikv (nog op te richten) vervoerregioraad Leuven	Kortenaken, Waanrode	B	MT	Apart budget	Omgeving	Vervoerregio Leuven	Middel
28.	Toegankelijkheid belangrijkste bushaltes reguliere lijnen	Hele	T	MT	< 10.000	Openbare	De Lijn	Middel



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	monitoren en verbeteren indien nodig	gemeente				Werken		
	B.4 Autonetwerk							
29.	Lokale wegen type 3: toegelaten snelheid op wegen in het oosten van de gemeente van 70km/u naar 50km/u	Hele gemeente	V, L	KT	<1.000€	Openbare Werken, Omgeving		Hoog
30.	Herinrichting lokale wegen type 1 en 2 (verkeerswegen): - aanleg van duidelijke poorten bij toegang dorpskernen - uniforme inrichting 50 km/u zones: verblijfsgebieden accentueren (smallere rijbaan en punctuele snelheidsremmende maatregelen, drempels, asverschuiving) - prioritaire kruispunten: - o Boterbergstraat-Tolkamerstraat - o Boterbergstraat-Steenbergstraat - o Boterbergstraat-Parelstraat - o Kortenaken dorp - o Miskom dorp - o Ransberg, Dorpstraat-Baaistraat - o Hoeledensebaan-Nieuwstraat - prioritaire wegsegmenten: - o Schansstraat - o Tiensestraat - o Kersbeek-Miskom: Heerbaan - o Hollestraat-Heerbaan - o Neerlintersesteenweg (gedeelte)	Hele gemeente	V	MT	<100.000€	Openbare Werken, Omgeving		Middel
31.	Herinrichting lokale wegen type 3: - Accentueren kruispunten met verkeerswegen - Accentueren kruispunten lokale wegen type 3	Hele gemeente	V	MT	<50.000€	Openbare Werken, Omgeving		Middel



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	onderling							
32.	Onderzoek vrachtverkeer: bovengemeentelijk, oost-west as Krawatenstraat, Blijstraat, Grote Vreunte	Kortenaken, Waanrode	L	MT	<5.000€	Openbare Werken		Hoog
33.	Schoolomgevingen duidelijk en uniform markeren: plaatsen borden en markeringen en eventueel kleinschalige infrastructuur (Octopusplan of via subsidies Provincie)	Hele gemeente	V, L	KT	<10.000€	Openbare Werken	Scholen	Hoog
	B.5 Parkeerbeleid							
34.	Vrachtwagenparkeren Boterberg, Heerbaan, Oude Diestsestraat, Kortenaken Dorp aanpakken (problematische gevallen detecteren en individueel geschiktere plekken voorstellen)	Hele gemeente	V	KT	Geen extra budget	Politie		Middel

7.1.3 Werkdomein C – Ondersteunende maatregelen

Doelstellingen: B = Bereikbaarheid, T = Toegankelijkheid, V = Veiligheid, L = Leefbaarheid, N = Natuur & Milieu

Termijn: KT = Korte Termijn (0-3 jaar), MT = Middellange Termijn (4-6 jaar), LT = Lange Termijn (7-10 jaar)

NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	C.1 Vervoersmanagement							
35.	Uitvoeren nulmeting modal split scholen	Hele gemeente	L, B	KT	<1.000€	Communicatie	Scholen	Hoog
36.	Stimuleren opmaak schoolvervoersplannen en koppeling aan beloningscampagne (Sam de verkeerslang, Woensdag Samdag, Beat The Street, Route2school UHasselt, campagne Bonheiden)	Hele gemeente	V	Continu	<2.500€	Communicatie	Scholen, Gezinsbond, andere organisaties	Middel
37.	Opmaak bedrijfsvervoerplan voor (OCMW en) Gemeente (inclusief logistiek: licht elektrische voertuigen en e-bakfietsen inzetten waar mogelijk – kunnen tot	Kortenaken	B	KT	<1.000€	Personeelsdienst & Communicatie		Hoog



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	400kg)							
38.	Opstellen vrachtwagenrouteplan betonbedrijf Bovin (afspraken met chauffeurs en leveranciers)	Kortenaken	B	MT	Geen extra budget	Omgeving	Ondernemers en bedrijven	Middel
	C.3 Sensibilisering, marketing en informatie							
39.	Communicatie over duurzame verplaatsingsmogelijkheden (trage wegenkaart, Fietsnetwerkkkaart, voetgangersvoorzieningen, etc)	Hele gemeente	B, L, V	Continu	<5.000€	Communicatie / Duurzaamheid / Milieu	Milieudienst, duurzaamheidsambtenaar	Middel
40.	Testacties organiseren: gebruik van e-bikes, bakfietsen, ... voor 1 of meerdere weken voor individuele inwoners, handelaars, bedrijven (De Fietstest van Provincie Vlaams-Brabant)	Hele gemeente	B, L, V	Continu	<1.000€ (en via campagne provincie)	Communicatie	Handelaars en bedrijven / provincie, Milieudienst / duurzaamheidsambtenaar	Middel
41.	Campagnes om doelgroepen (scholen, bedrijven, sportclubs, senioren) aan te zetten bewuster om te gaan met mobiliteit (Dichtblij, Autovrije zondag, Woensdag Fietsdag, Mobiele Maandag etc)	Hele gemeente	B, L	Continu	<5.000€	Communicatie	duurzaamheidsambtenaar / milieudienst, handelaarsvereniging scholen, bedrijven, organisaties als KVLV, sportclubs	Middel
42.	Het goede voorbeeld geven vb. fietsvergoeding, zelf op de fiets of te voet. (gemeentebestuur, bedrijfsleiders, leerkrachten, ...)	Hele gemeente	B	Continu	Geen extra budget	Gemeentepersoneel en bestuur, Communicatie	Deelnemende organisaties	Hoog
43.	Actualisatie van het bewegwijzeringsplan van de gemeente + informatie rondom bereikbaarheid	Hele gemeente	B	KT	<5.000€	Openbare Werken		Middel
44.	Veranderingen doorgeven ivm doorgaand verkeer en vrachtroutes (GPS)	Hele gemeente	L	Continu	Geen extra budget	Openbare Werken	Geo.vlaanderen.be verkeersbordendatabank	Hoog
45.	Informatie rondom verblijfsgebieden (gewenst gedrag: lokaal verkeer en lage snelheid)	Hele gemeente	L	Continu			Bewonersverenigingen, handelaars	Hoog
46.	Jaarlijks een actie rond carpooling of eco-driving organiseren	Hele gemeente	L	Continu	<1.000€	Communicatie	Burgemeenten, bewonersverenigingen	Middel
47.	(groeps)Aankoop elektrische fietsen (ism intercommu-	Hele		MT	Geen extra	Communicatie	Intercommunale	Middel



NR.	Maatregel	Locatie	Doelstelling	Termijn	Raming €	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit
	nale)	gemeente			budget			
	C.4 Handhaving							
48.	Handhavingsstrategie snelheid (V85 40km/u in verblijfsgebieden) uitvoeren	Hele gemeente	V	KT	Geen extra budget	Politie		Hoog
49.	Aankoop en Inzet van anonieme radar, daarna mobiele en vaste smileys	Hele gemeente	V	Continu	Geen extra budget	Politie		Hoog
50.	Handhaving in verband met voorkeursroutes vrachtverkeer (bovengemeentelijke aanpak) (beslissing na onderzoek oost-west as)	Hele gemeente	L	Continu	Geen extra budget	Politie		Hoog
51.	Linksparkeren aanpakken (vb gericht flyereren gemeente / politie als waarschuwing + uitleg in gemeentebblad) (eerst sensibilisering, daarna handhaving)	Hele gemeente	V	Continu	<1.000€	Communicatie	Politie	Middel
	C.5 Monitoring en evaluatie							
52.	Driejaarlijkse analyse van de ongevallen	Hele gemeente	V	Continu	Geen extra budget	Politie		Hoog
53.	Objectivering / monitoring snelheid. Data gebruiken van metingen radar (snelheid, intensiteit: streven naar gebiedsdekkend verkeersbeeld)	Hele gemeente	V, L	Continu	Geen extra budget	Politie		Hoog
54.	Systematisch verzamelen van klachten (meldingssysteem e-mails?)	Hele gemeente	V, L	Continu	Geen extra budget	Openbare werken		Hoog
55.	Enquête organiseren: ivm Toegankelijkheid, Vrachtverkeer, verblijfskwaliteit, dominante vervoersmodus werk/school (of via gemeentemonitor bijhouden)	Hele gemeente	L	Jaarlijks	<1.000€	Communicatie		Hoog
	C.6 Beleidsondersteuning							
56.	Deelname aan vormingen over mobiliteitsbeleid / uitvoering (ambtenaren en bestuur)	Hele gemeente	B, T, V, L, N	Continu	<1.000€	Openbare Werken, Omgeving	VVSG, VSV, Fietsberaad,	Middel
57.	Aanwerven mobiliteitsambtenaar of ondersteuning medewerker omgeving	Hele gemeente	B, T, V, L, N	KT	<100.000€	Personeelsdienst		Hoog



8 Doelstellingen en acties

De acties in bovenstaande tabel zijn goed afgestemd op de doelstellingen en zullen ervoor zorgen dat de doelstellingen van het mobiliteitsplan gehaald worden.

1. Vlot te voet en met de fiets in en rond Kortenaken
• minstens 3 van de 5 prioritaire trage wegen routes zijn gerealiseerd en in gebruik tegen 2025 • 75% van de inwoners vindt het veilig om te fietsen in de gemeente tegen 2028 • 75% van de inwoners vindt het veilig voor kinderen om zich te verplaatsen
• Acties: 1, 2, 3, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23
2. Comfortabel met het openbaar vervoer
• 18% van de inwoners (inclusief scholieren) neemt het openbaar vervoer voor woon-werk/schoolverkeer in 2028 • De 10 belangrijkste haltes krijgen een comfortabel, toegankelijk schuilhuisje en voldoende, kwaliteitsvolle fietsenstallingen te staan
• Acties: 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28
3. Veilig verkeer en leesbare wegen
• Er zijn 10% minder ongevallen in 2025 • Er zijn 20% minder snelheidsovertredingen in 2025 (met een zelfde inspanning bij de controles) • het probleem van onveilig parkeren (vrachtparkeren, linksparkeren) is aanzienlijk verminderd in 2025 • het gevoel van veiligheid om te fietsen vergroot
• Acties: 4, 5, 21, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 53, 54
4. Voor iedereen toegankelijke dorpskernen
• 85% van de inwoners is tevreden over de toegankelijkheid van belangrijke plaatsen in 2028
• Acties: 6, 7, 8, 9, 10, 28, 53, 54
5. Verbeterde verblijfskwaliteit in de dorpskernen
• 85% van de inwoners is tevreden over de verblijfskwaliteit in de kernen in 2028 • 3 kernen zijn volledig ingericht met poorteffecten
• Acties: 1, 10, 5, 20, 23, 38, 42, 44, 48, 49, 50, 53, 54, 54
6. Duurzame verplaatsingen voor korte en lange afstanden
• Er zijn 10% (procentpunten) meer verplaatsingen te voet / met de fiets naar school in 2028 (nul-meting voorzien in 2018, zie actietabel) • Het functionele gebruik van de (e-)fiets bedraagt 14% in 2028
• Acties: 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 47
7. Duurzamer autogebruik
• De gemeente organiseert minstens één keer per jaar een initiatief rond carpooling of eco-driving (samen met de buurgemeenten) • Het aantal alternatief aangedreven auto's neemt aanzienlijk toe
• Acties: 46

Figuur 20: Doelstellingen en acties



9 Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

Het vernieuwen van het mobiliteitsplan leidt niet tot wijzigingen van (gemeentelijke) beleidsplannen.

10 Voorstel voor organisatie en evaluatie

Het gevoerde mobiliteitsbeleid wordt vijfjaarlijks geëvalueerd met behulp van de Snel-toets. Op basis van deze toets wordt bepaald of een (gedeeltelijke) herziening van het mobiliteitsplan nodig is.

Een tussentijdse evaluatie van het mobiliteitsbeleid wordt uitgevoerd om de voortgang van het actieprogramma te monitoren. In ieder geval zal het mobiliteitsplan na 2 jaar worden geëvalueerd op de volgende punten:

- Uitgevoerde acties en effect
- Acties die gepland zijn voor de korte of langere termijn
- Actie die nog niet ingepland staan

De actietabel zal worden gebruikt, om aan te geven of een actie is uitgevoerd en wat het effect daarvan was.

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

11 Participatie

Het gemeentebestuur heeft op verschillende manieren partijen betrokken bij de opmaak van het mobiliteitsplan:

- Consultatie van gemeentelijke adviesraden (Verkeersraad, Gecoro) en doelgroepen (Politie)
- fractievoorzitters, vereniging van handelaars (Economie 2020) en de buurgemeenten werden schriftelijk gevraagd naar hun standpunt

11.1.1 Participatietraject

De gemeenteraad heeft op 22 november 2017 besloten een grondig participatietraject te organiseren waarbij de bevolking al in een vroeg stadium bij het proces betrokken wordt. De gemeente informeerde de inwoners via gemeentelijke infokanalen (website, infoblad, sociale media, flyers in brievenbus). Het doel is om tot een zo breed mogelijk gedragen mobiliteitsplan te komen.

In totaal zijn er 4 participatieavonden gehouden waar samen meer dan 100 personen aanwezig waren:

- Kortenaken – december 2017: 20 personen
- Waanrode – januari 2018: 30 personen
- Ransberg – februari 2018: 40 personen
- Waanrode – april 2018: 40 personen

Tijdens de participatieavonden werd algemeen de werkwijze bij het vernieuwen van het mobiliteitsplan uitgelegd en werd elke fase kort toegelicht. Er was telkens voldoende ruimte voor vragen en opmerkingen van de inwoners in verband met problemen, ideeën en visie op de mobiliteit in de gemeente.



Tijdens de **Oriëntatiefase** werden de mobiliteitsproblemen in Kortenaken in kaart gebracht. Naar locatie viel het op dat de meeste aangehaalde problemen zich op de grote assen bevinden.

Op het vlak van problematiek was overdreven snelheid het voornaamste thema. Daarnaast is er een onveiligheidsgevoel aan meerdere kruispunten en gemarkeerde fietssuggestiestroken als gevaarlijk ervaren.

Een aantal bewoners hadden klachten over doorgaand vrachtverkeer op de grote assen en de staat van de weg, ook een aantal fietspaden zijn in minder goede staat.

Op het vlak van bereikbaarheid werd één onderwerp aangehaald: het ontbreken van degelijk openbaar vervoer. Vooral de frequentie werd aangehaald als probleem.

Tijdens de **synthesefase** werden er twee participatieavonden gehouden. Er werd een samenvatting gegeven van de knelpunten en kansen, de verschillende scenario's werden voorgesteld en besproken. Aan het einde van het debat, konden de aanwezige inwoners hun voorkeur uitspreken voor de verschillende onderdelen van elk scenario (gepresenteerd in de vorm van maatregelen om het concreter te kunnen voorstellen). Deze maatregelen kregen de meeste stemmen:

- doorgaand vrachtverkeer verminderen,
- trage wegen in en rond kernen uitbouwen,
- trage wegen tussen de kernen uitbouwen.

Dit geeft aan dat er draagvlak is voor het beleidsscenario, dat een mix van maatregelen bevat.

Tijdens de **beleidsfase** werd het uitgewerkte beleidsscenario, aangevuld met de resultaten van het bijkomend onderzoek en de maatregelen die bij dit beleidsscenario horen, toegelicht aan de inwoners. Uit het bijkomend onderzoek bleek dat één van de eerder gesignaleerde problemen, het doorgaand vrachtverkeer, op de N-Z-as objectief gesproken niet als zodanig bestempeld kon worden (laag aantal doorgaande vrachtwagens, wel bestemmingsverkeer) en herleid tot een probleem van gereden snelheden van zowel vrachtwagens als auto's. Dit werd aan de bevolking uitgelegd en in relatie gebracht met het pakket aan maatregelen dat de gemeente zal nemen in verband met de snelheden. De aanwezige inwoners hadden geen opmerkingen over het gekozen scenario en de maatregelen, wel nog vragen over het snelheidsbeleid die beantwoord werden of naderhand opgezocht en aangepast werden waar nodig.

Ook opmerkingen of vragen per e-mail werden **tijdens het hele proces** in overweging genomen en beantwoord.



III. BIJLAGEN



12 Bijlagen

12.1.1 Samenstelling GBC

De samenstelling of genodigden van de GBC zijn:

De vaste leden van de GBC vormen de vaste kern van de GBC in zijn minimale samenstelling:

- de initiatiefnemer van het plan of project, tenzij deze al aanwezig is in een andere hoedanigheid hieronder vermeld;
- een vertegenwoordiger van de gemeente;
- een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- een vertegenwoordiger van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn;
- een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s).

Artikel 3.

De volgende vertegenwoordigers zijn van rechtswege variabel lid van de GBC;

- een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed.
- een vertegenwoordiger van de provincie;
- een vertegenwoordiger van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, bij de opmaak of herziening van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Artikel 4.

Met behoud van de toepassing van artikel 26/1, §2, derde lid van het Decreet en artikel 2 en artikel 5 van het Besluit, worden de volgende adviserende leden aan de GBC toegevoegd:

- het hoofd van de technische dienst van de gemeente
- het hoofd van de dienst ruimtelijke orde en milieu.
- Een waarnemend vertegenwoordiger van elk van de politieke fracties in de gemeenteraad en een vertegenwoordiger van de politiezone Hageland.



12.1.2 Participatiebesluit

Provincie Vlaams-Brabant



Kortenaken

Uittreksel uit de notulen van de Gemeenteraad

Zitting van donderdag, 23 november 2017

Aanwezigen:	Paul Francen: Voorzitter; Patrick Vandijck, burgemeester: Burgemeester; Betty Geysenbergs, Nancy Maris, Josette Vanlaer: Schepenen; André Alles, Stefaan Devos, Griet Vandewijngaerden, Paul Sterkendries, Michel Vander Velpen, Nadine Veulemans, Tuur Maris, Kristof Mollu, Marina Jonckers, Patrick Vlayen, Eddy Marcoen, Imelda Stouthuysen, Claes Gaston: Raadsleden; Camiel Bouvin: schepen & OCMW voorzitter, zonder stemrecht; Jan Van Brusselt: Secretaris
Verontschuldigd:	Niels Willems: Schepen

Participatietraject in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan

De gemeenteraad

Betrokkenen

Dossierbeheerder: Stefke Bellen

Aangebracht door: Patrick Vandijck, burgemeester

Feitelijke context

Het college stelde het studiebureau Tridée aan voor de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. Op de eerste voorbereidende vergadering werd het participatietraject besproken, dat dient te worden goedgekeurd door de gemeenteraad.

Het studiebureau stelt het volgende traject voor:

In plaats van de organisatie van een openbaar onderzoek zullen de inwoners van de gemeente en de verkeersraad geconsulteerd worden. Het participatietraject voor de inwoners zal in drie delen gehouden worden:

- 1) inventarisatie problemen volledige gemeente (1 avond, tijdens de oriëntatiefase)
- 2) voorstel en bespreking scenario's: 3 kernen per avond (2 avonden, tijdens de synthesefase)
- 3) voorstel en bespreking beleidsplan: volledige gemeente (1 avond, tijdens de beleidsfase)

De verkeersadviesraad zal tijdens iedere fase één keer geconsulteerd worden.

Juridisch kader



Gelet op gemeentedecreet, inzonderheid artikel 42;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, inzonderheid de artikelen 16, 18 en 19;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat volgens artikel 16 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid de gemeente haar mobiliteitsplan geheel of gedeeltelijk kan herzien;

Overwegende dat de gemeente gestart is met de herziening van haar mobiliteitsplan;

Overwegende dat de sneltoets officieel werd goedgekeurd in de regionale mobiliteitscommissie van 18 april 2017;

Overwegende dat het resultaat van deze sneltoets omvat dat de gemeente haar mobiliteitsplan zal vernieuwen volgens spoor 1. Dit houdt in dat er drie fasen moeten uitgewerkt worden: oriëntatiefase, synthesefase en beleidsfase;

Overwegende dat volgens artikel 18 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid elke gemeente de nodige maatregelen treft tot de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan en het college van burgemeester en schepenen een voorstel tot participatietraject voorstelt;

Overwegende dat volgens artikel 19 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid de gemeenteraad het voorstel van participatie goedkeurt;

Overwegende dat als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid van artikel 19 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, het college van burgemeester en schepenen het voorlopig ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens onderwerpt aan een openbaar onderzoek;

BESLUIT

Art. 1. Het volgend participatietraject in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan wordt goedgekeurd. Er zal geen openbaar onderzoek uitgevoerd worden omtrent het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Art. 2: De inwoners van de gemeente en de verkeersraad zullen geconsulteerd worden tijdens het participatietraject.

Art. 3: Het participatietraject voor de inwoners zal in drie delen gehouden worden:

- 1) inventarisatie problemen volledige gemeente (1 avond, tijdens de oriëntatiefase)
- 2) voorstel en bespreking scenario's: 3 kernen per avond (2 avonden, tijdens de synthesefase)
- 3) voorstel en bespreking beleidsplan: volledige gemeente (1 avond, tijdens de beleidsfase)



Art. 4: Participatietraject voor de verkeersadviesraad zal tijdens iedere fase één keer geconsulteerd worden.

Stemresultaat: aangenomen, met algemeenheid van stemmen.

Namens de gemeenteraad,

Gedaan in zitting als hierboven,

Kortenaken, 28/11/17

Voor eensluidend uittreksel,

Secretaris,

Jan Van Brusselt



Voorzitter van de Raad,

Paul Francen



12.1.3 Procesverloop

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) volgt de opmaak van het mobiliteitsplan op. Na elke fase geeft de GBC een advies. Daarnaast geeft de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) advies. Onderstaande tabel geeft aan op welke wijze de gemeente verschillende partijen heeft betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsplan. De verslagen van de GBC en de RMC zijn te vinden in de bijlage. De leden van de gemeenteraad werden regelmatig in kennis gesteld van de verschillende fasen van het mobiliteitsplan.

Fase	Vorm van participatie	
Oriëntatienota	13 december 2016	Verkeersraad
	19 december	Participatieavond
	11 januari 2017	GBC Oriëntatienota
	6 februari 2018	RMC
Synthesenota	30 januari 2018	Participatieavond (kern: Kortenaken, Waanrode, Kersbeek-Miskom)
	7 februari 2018	Participatieavond (kern: Hoeleden, Ransberg, Stok)
	15 februari 2018	Verkeersraad
	26 maart 2018	GBC Synthesenota
Mobiliteitsplan	11 april 2018	Gecoro
	17 april 2018	Participatieavond
	2 mei 2018	Verkeersraad
	14 mei 2018	College
	4 juni 2018	GBC Beleidsplan
	26 juni 2018	Gemeenteraad
	3 juli 2018	RMC

Figuur 21: Procesverloop



12.1.4 Verslag GBC – Oriëntatienota

GMP Kortenaken – Spoor 1 Vernieuwen

Onderwerp: Verslag GBC 15 januari 2018, Oriëntatienota

Verslaggever: ~~Benedicte Swennen~~, Mobiliteitsadviseur, TRIDÉE Advies

Aard van de GBC beslissing: Nota goedgekeurd mits zware aanpassingen, zoals aangegeven tijdens GBC van 15 januari en via schriftelijke opmerkingen

Aanwezigheidslijst:

Vaste Leden		
Patrick Vandijck	Initiatiefnemer en voorzitter van de vergadering. Burgemeester, schepen van o.a. mobiliteit.	Aanwezig
Kim Wouters	Mobiliteitsbegeleider, Departement Mobiliteit & Openbare Werken (Beleid)	Aanwezig
Ann Witters	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Volmacht verleend aan Kim Wouters, schriftelijke opmerkingen
Raf Oosters	Agentschap Wegen en Verkeer	Volmacht verleend aan Kim Wouters
Variabele leden		
Bjorn Van Staveren	Beleidsmedewerker mobiliteit provincie Vlaams-Brabant	Aanwezig
Adviserende leden		
Betty Geysenberghs	Schepen van o.a. investeringen en nutsvoorzieningen, fractieleider open VLD-GBL	Aanwezig
Griet Vandewijnngaerden	Fractieleider sp.a plus	Aanwezig
Niels Willems	Schepen van o.a. ruimtelijke ordening, fractieleider NVA	Aanwezig
Stefke Bellen	Omgevingsambtenaar gemeente Kortenaken	Aanwezig
Dirk Appeltants	Hoofd technische dienst gemeente Kortenaken	Aanwezig
Gino Preuveneers	Hoofdinspecteur politiezone Hageland	Aanwezig



Vaststellen van het quorum:

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

Algemeen

- De mobiliteitsbegeleider raadt aan om iets meer technische info toe te voegen (meer kaarten, uitgebreidere beschrijvingen, gemeentegrenzen overschrijdend, aanbevelingen Mobiliteit Vlaanderen meer volgen)

Opmerkingen per onderdeel

- Sneltoets: ok
- Bestaande toestand:
 - o Voetgangersnetwerk: kaart Trage Wegen: ook verbindingen met kernen van buurgemeenten aangeven of expliciet vermelden dat dit in volgende fase zal gebeuren, legende beter leesbaar maken
 - o Fietsnetwerk: extra kaart toevoegen waarin laatste updates zichtbaar zijn + duidelijke missing links
 - o Kaart vernieuwing FNW Kortenaeken: legende beter leesbaar maken
 - o Verkeersintensiteiten: indicaties rond vrachtverkeer afleiden uit aangeleverde gegevens en toevoegen
 - o Vrachtverkeer: info toevoegen over mogelijke tweede belangrijke as (~~Donkelstraat~~). Vermoeden gemeente: vrachtverkeer van Bekkevoort/Halen richting industriezone Tienen. As ~~Krawatenstraat~~ ook belangrijk voor sluip-vrachtverkeer?
 - o Verkeersongevallen:: tekst nuanceren op basis van informatie van de politie - meestal kleine ongevallen (max 1 à 2 verkeersdoden per jaar), niet opvallend in vergelijking met andere gemeenten.
- Bestaande plannen en studies:
 - o Toevoegen ruimere planningscontext:
 - Visie De Lijn
 - Basisbereikbaarheid
 - Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (in afwachting van Witboek)
 - PRS (provinciaal)
 - o Zonevrije bedrijven = RUP ~~ipx~~ BPA
 - o Masterplan en PPS Torendraaiers = PPS (publiek-private samenwerking) ~~ipx~~ Masterplan (geen timing van gemeente gekend voor ontwikkeling Masterplan)
 - o Alles uitgebreider beschrijven, te beknopt (niet verstaanbaar voor externe partij)
- Visie actoren:
 - o Visie Vlaamse Overheid & politie toevoegen
 - o Buurgemeenten: verder uitwerken: mobiliteitsplannen screenen op basis van knelpunten/kansen en grensoverschrijdende thematieken (OV, routes zwaar vervoer, fietsroutenetwerk), belangrijke kaarten toevoegen
 - o Advies verkeersraad toevoegen
- Knelpunten-Kansen:
 - o Overzichtkaart met synthese van alle problemen toevoegen
 - o Dubbel check met de rest van de inhoud die behandeld is in de oriëntatienota



- o Dubbel check met voorschriften Mobiel Vlaanderen voor de inhoud van een oriëntatienota
- Doelstellingen:
 - o Operationele doelstellingen toevoegen
- Verder onderzoek: concreter toelichten, onderzoeksmethodiek expliciet opnemen en beschikbare literatuur/studies (vb. BIVV)
 - o Problematiek van de leesbaarheid van de wegen/snelheidsproblematiek: onderzoeksvragen specifiek toelichten, bijvoorbeeld:
 - Voorrang van rechts → invloed op snelheid, voor- en nadelen
 - Type snelheidsremmers: welke werkt best in welke context?
 - Snelheid in kaart brengen: hoe? Met gegevens politie? Gps data?
 - o Trage wegen:
 - Gemeente werkt aan puntenvoorstel / afwegingskader / prioriteiten 2020 – 2050 (doel Trage Wegenplan klaar voor zomer 2018 - resultaat zie trage wegenplan Steenokkerzeel, Linter)
 - Toetsing prioritaire trage wegen aan functionaliteit in mobiliteitsplan (vb. ifu scholen, KMO-zone, verbinding buurgemeenten etc)
 - o Vrachtverkeer: best checken op 4 à 5 punten (vb ook op Halensebaan & Heerbaan) (Vlaamse overheid heeft ook info, mobiliteitsbegeleider stuurt die info door)
- Opmerkingen De Lijn (schriftelijk):
 - o **Algemeen** voor wat betreft **het openbaar vervoer** is er een bovenlokale studie aan de gang met mogelijke invloed op het toekomstige mobiliteitsbeleid in Kortenaken. Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota basisbereikbaarheid goed. Momenteel lopen hierover proefprojecten in vier vervoersregio's. In deze 4 proefregio's – Aalst, Mechelen, de Westhoek en in een latere fase ook Antwerpen – werd Basisbereikbaarheid al positief onthaald. In de zomer van 2018 moeten er vervoersregioraden opgericht worden in alle andere vervoersregio's (beslissing Vlaamse regering oktober 2017 waarin in totaal 15 vervoersregio's voorzien worden over gans Vlaanderen). Ten laatste in het najaar van 2018 moeten die vervoersregioraden voor de eerste keer samenkomen. In de loop van 2019 – wanneer op lokaal niveau de nieuwe coalities aangetreden zijn – zullen de vervoersregioraden echt aan het werk gaan. In het najaar van 2020 moet de visie van de vervoersregioraad vertaald worden op het terrein: dan zullen alle vernieuwingen voelbaar worden voor de reizigers. Hoe het gelaagd vervoersmodel (zoals voorzien binnen de Basisbereikbaarheid) er uiteindelijk uit zal zien, is op dit moment nog niet gekend. Het is dan ook moeilijk om hierover al concrete uitspraken te doen. **De Lijn stelt daarom voor om in de huidige oriëntatienota van het mobiliteitsplan te verwijzen naar de veranderingen die op til staan op Vlaams niveau. Verder kan de gemeente zeker haar specifieke wensen en noden hierin omschrijven, evenals de eventuele bereidheid van de gemeente tot het aangaan van samenwerkingsverbanden met buurgemeenten/de regio.**
 - o In het verleden is een lokale openbaar vervoerlijn gevraagd in het verleden (**feeder**) **Geetbets – Kortenaken**, maar die lijn is er niet gekomen. Een van de enige reguliere lijnen in Kortenaken is lijn 22, deze verbindt Kortenaken met Geetbets. Netwerk zal verder bekeken worden binnen de vervoersregio's.
 - o **Haltes:**
 - In de nota geven jullie aan dat de **snelbus een slechte halte** heeft (geen haltehaven maar halte op de rijbaan); Er ligt 1 snelbushalte van lijn 420 in

Waanrode op de Tiensesteenweg. Deze halte heeft in beide richtingen een haltehaven, de haltes zijn ingericht, hebben al de nodige voorzieningen maar zijn inderdaad **niet 100% toegankelijk opgebouwd**. De aanleg van deze halte is de bevoegdheid van de wegbeheerder, in dit geval AWV. We vermoeden niet dat deze halte op korte termijn heringericht zal worden (functionele bediening).



- De halte van de snelbus ligt buiten de kern: De kern van Waanrode en Kortenaken is inderdaad niet bediend door de snelbus 420 (Diest – Tienen). De snelbus rijdt logischerwijs via de kortste route en zoveel mogelijk via grote steenwegen. De snelbus laten omrijden via het centrum van Waanrode zou de reistijd vergroten, als we de snelbus laten omrijden via Kortenaken zelf, kan er niet meer gesproken worden over een **snelbus**.

o **Frequenties:**

- Er zijn geen bussen in het weekend of in de schoolvakanties: Lijn 22 rijdt in het weekend en vakantieperiodes.
- In de examenperiode is de uurregeling gewijzigd: Er wordt een bijkomende middagrit gereden op schoolbussen, voor de rest wijzigt er niets. De uurregeling van de bussen wordt steeds afgestemd met de scholen.
- Sommige buslijnen rijden niet klokvast: Hiermee doelen jullie vermoedelijk op wijzigende doortochturen tijdens de dag. Zoals jullie zelf aanhalen, bedienen de buslijnen binnen jullie regio 2 treinstations. Onze buslijnen voorzien aansluitingen in deze stations. De wijzigingen in de dienstregelingen heeft te maken met het feit dat onze lijnen 's morgens aansluiting geven aan de treinen en naar de namiddag en avond toe aansluiting nemen op de treinen. De wijzigende dienstregeling is dus op gesteld in functie van de overstappende reizigers.

Conclusies:

- Nota goedgekeurd mits zware aanpassingen, aangegeven tijdens GBC van 15 januari en schriftelijk via e-mail (VMM De Lijn)

Voorgestelde data volgende GBC:

- GBC: maandag 26 maart 10u – 12u
- GBC: maandag 7 mei 10u – 12u



Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Kortenaken, Mobiliteitsplan, Oriëntatienota

x Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 6/02/2018 te Leuven.

1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig (tweede) mobiliteitsplan van Kortenaken werd conform verklaard in de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 29/03/2011. De sneltoets waarbij werd beslist het mobiliteitsplan te 'vernieuwen' (spoor 1), kreeg gunstig kwaliteitsadvies op 18/04/2017.

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

De oriëntatienota (Tridée, januari 2018, 57 blz.) is overzichtelijk gestructureerd en (zeer) rijk gestoffeerd met kaarten en figuren. Alle verwachte onderdelen zijn aanwezig.

b) Proces / regelgeving

Participatie verloopt in uitvoering van het Gemeenteraadsbesluit van 22/11/2017 : in elke fase wordt de verkeersadviesraad en de ruime bevolking betrokken. Mooi zo ! In het bijzonder wordt de specifieke vermelding van de aanpassingen die uit de participatie voortvloeiden sterk gewaardeerd (blz. 45). Dit bezorgt de participatie een 'gelooftwaardig gezicht', en kan het vergroten van het draagvlak voor het proces en het plan alleen maar ten goede komen ! Klein detail : best ook vermelden wanneer de burgerparticipatie (blz. 47) precies plaats vond.

De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) bereikte consensus over de nota op 15/01/2018.

c) Inhoud

De oriëntatienota heeft als doel een status quaestionis op te maken van de mobiliteit in Kortenaken. Voorliggende nota komt daar ruimschoots aan tegemoet. Onderstaande enkele (detail)opmerkingen per onderdeel :

T.a.v. de bespreking van de **bestaande toestand** :

- Blz. 4 : De socio-economische profilering biedt een goede kennismaking met de fusiegemeente. Jammer dat het onderlinge belang van de 7 deelen niet kwantitatief werd geduid (bevolking, voorzieningen, ...) en dat er geen gegevens over de (woon-schoof)pendel werden opgenomen. Dit zou ook helpen om de (veronder)stelling in de eerste paragraaf van blz. 22 te onderbouwen.
- Blz. 18 : Waarom komt het potentieelonderzoek naar een meer directe busverbinding Kortenaken – Geetbets – Sint-Truiden niet terug in de onderzoeksopzet (blz. 56) ?

T.a.v. de bespreking van de **context** :

- Blz. 30 : Momenteel is een plan-MER in opmaak voor een nieuw lokaal bedrijventerrein. "... De resultaten van de plan-MER worden voor de zomer van 2018 verwacht, en indien tijdig beschikbaar kunnen de

conclusies geïntegreerd worden in het mobiliteitsplan" (blz. 3).

Gemeente verduidelijkt dat de ontwerp tekst momenteel ter bespreking ligt bij het College. Afstemming / integratie in het mobiliteitsplanproces zou dus zeker haalbaar moeten zijn.

- Blz. 28 : Het 'PORT'-overleg over zwaar vervoer heeft geleid tot de keuze voor de zgn. 'insteekvariant' waarbij vrachtverkeer van/naar Kortenaken en Geetbets telkens wordt afgeleid naar de N29 – E314 – N2 – N716 – N3, en het regionale vrachtverkeer wordt afgewikkeld via voornoemde 'ruit' van gewestwegen. Staan alle actoren vandaag nog achter deze visie ?

Gemeente verduidelijkt dat deze studie dateert van 2001 – 2006. Omdat de praktische uitvoerbaarheid ervan in vraag werd gesteld, werd het overleg daartoe gestopt.

Kwaliteitsadviseur vindt dit vreemd, temeer uit de knelpuntenanalyse blijkt dat er toch een probleem is met doorgaand vrachtverkeer tussen Loksbergen (Halen) en Tienen (blz. 48) – zoals ook in het huidige mobiliteitsplan (2011) al wordt aangekaart (blz. 8) – én er een (duur) herkomst-bestemmingsonderzoek naar wordt uitgevoerd (blz. 57).

Actoren verwijzen naar het onderzoek van MOW, waaruit blijkt dat er t.g.v. het invoeren van rekeningrijden voor vrachtwagens geen significant effect zou zijn op de N29. Misschien is deze problematiek wel een non-issue ? Om dat te objectiveren is het voorgestelde onderzoek nodig.

- Blz. 33 – 47 : De nota bevat een zeer ruim overzicht van visies van actoren en burgers over problemen – doelstellingen (en oplossingen). Jammer dat geen synthese werd opgemaakt van gelijklopende – botsende visies.

Uit de bespreking blijkt dat de partners het eens zijn over de meeste zaken (trage wegen- en fietsbeleid, aanpakken van het sluipverkeer, snelheidsbeleid, aantrekkelijker maken van de kernen, verbeteren van de leesbaarheid van de wegen, ...).

T.a.v. de bespreking van de **knelpunten en kansen** :

- Blz. 3 : Klopt het dat er in Kortenaken geen "bebouwde kommen" (verkeersborden F1/F3) zijn afgebakend (figuur op blz. 21 is niet goed leesbaar) ? Het is niet duidelijk welke van de gewenste snelheidsregimes uit het geldende mobiliteitsplan (tekst op blz. 21) inmiddels gerealiseerd zijn en welke niet.
- Blz. 50 : Als 'kans' is het weren van (doorgaand) ongewenst vrachtverkeer d.m.v. overeen te komen rerouting – al dan niet geïnspireerd op het 'Port'-overleg – te vermelden.
- Blz. 51 : Wat wordt bedoeld met de bedreiging voor de Gemeente t.g.v. het (nog te stemmen) 'Decreet Lokale Wegen' ?

T.a.v. de bespreking van de **doelstellingen** :

- Blz. 52 : De (strategische) doelstellingen worden geordend naar de 3 beleidsniveaus. De operationele doelstellingen zijn best te beperken tot deze te behalen op niveau van voorliggend plan. Bv. "… Het aantal zwaargewonden is gedaald tot maximaal 1.000" hoort wellicht niet thuis in het gemeentelijk mobiliteitsplan Kortenaken ?
 - Blz. 55 : Doelstellingen (= wat je wil bereiken) zijn te onderscheiden van taakstellingen / maatregelen (= wat je gaat doen). In voorliggende nota worden verschillende operationele doelstellingen correct geformuleerd, bv. "Het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen is met 20% gedaald tegen 2025". Toch zijn er ook een aantal te herformuleren / te verplaatsen naar het actieprogramma, bv. "Tegen 2025 zijn alle 7 kernen uitgerust met ruimtelijke poorten ..."
- Gemeente verduidelijkt dat in functie van de beoogde modal shift in het woon-schoolverkeer (10% meer fietsen) nog niet is bepaald hoe / wanneer de nodige nulmeting zal worden uitgevoerd.*

T.a.v. de bespreking van het **verdere onderzoek** :

- Blz. 56 : Het uitvoeren van een 'grondig terreinonderzoek' waarbij o.m. de 'zichtbaarheid van kruispunten vanop afstand' wordt nagegaan, overstijgt de scope van een (mobiliteits)beleidsplan.



Studiebureau beaamt dat deze diepgang niet de bedoeling is. Het aanwenden van floating car data zou een te hoge kost met zich meebrengen in verhouding tot de meerwaarde ervan voor het plan, waardoor de Gemeente hiervan afziet. M.b.t. het onderzoek naar de trage wegen blijkt de 'toestand' ervan ondertussen al beschikbaar.

- Blz. 57 : Volstaat het voorgestelde onderzoek naar het vrachtverkeer wel, i.c. is de tijdsspanne (2*2 uren) en de tellocaties (2*2 plaatsen) wel voldoende ? Wat met het (vermeende) oost-westgerichte vrachtverkeer op de as N29 – Waanrode – Kortenaken – Geetbets ?

Studiebureau geeft aan dat de onderzoeksopzet kan worden verruimd met voorafgaandelijke slangtellingen en bijkomende telposten. Verder te bespreken, bij voorkeur in de schoot van de GBC.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Alle partijen bevestigen tevreden te zijn over de aanpassingen in voorliggende nota i.v.m. de versie besproken in GBC. De Lijn meldt dat de beschrijving van de huidige openbaar vervoerstructuur niet volledig is : schooldiensten en de belbus (georiënteerd op het station van Tienen) werden vergeten. I.t.t. vermeld in de nota (blz. 18) is er wel degelijk een verbinding richting Sint-Truiden, weliswaar mits een overstap op lijn 23 te Budingen.

De mobiliteitsbegeleider bevestigt de stelling in de knelpuntenanalyse (blz. 50) : de mobiliteitsproblemen te Kortenaken worden vooral veroorzaakt door de (bestaande) ruimtelijke structuur. De (on)herkenbaarheid van de kernen en de vele lintbebouwing leiden in combinatie met een onaangepast (gemotoriseerd) verkeersgedrag tot een verminderde verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Belangrijkste beleidsuitdaging is bijgevolg kernversterking.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het mobiliteitsplan afronden zonder dat de lokatiekeuze van een evtl. nieuw lokaal bedrijventerrein (plan-MER is lopende) is beslecht, is absoluut te vermijden.

In de synthesesnota is een overzichtskaart toe te voegen van de geldende snelheidsregimes én zijn de operationele doelstellingen te hernemen, waarbij enkel 'SMARTe' (specifiek – meetbaar – aanvaardbaar – realiseerbaar – tijdsgebonden) formuleringen zijn te behouden.

5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

voor advies,

23/02/2018

de kwaliteitsadviseur,
Erwin Sucaet

XA_20180223_kortenaken_mp_orientatienota_gunstig.docx

pagina 3 van 3



12.1.6 Verslag GBC – Synthesenota

GMP Kortenaken – Spoor 1 Vernieuwen

Onderwerp: Verslag GBC 26 maart 2018, Synthesenota en Onderzoeksrapport

Verslaggever: Benedicte Swennen, Mobiliteitsadviseur, TRIDÉE Advies

Aard van de GBC beslissing: Nota goedgekeurd mits aanpassingen, zoals aangegeven tijdens GBC van 26 maart

Aanwezigheidslijst:

Vaste Leden		
Patrick Vandijk	Initiatiefnemer en voorzitter van de vergadering. Burgemeester, schepen van o.a. mobiliteit.	Aanwezig
Kim Wouters	Mobiliteitsbegeleider, Departement Mobiliteit & Openbare Werken (Beleid)	Aanwezig
Ann Witters	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Volmacht verleend aan Kim Wouters, schriftelijke opmerkingen
Sara Verstrepen	Agentschap Wegen en Verkeer	Volmacht verleend aan Kim Wouters
Variabele leden		
Bjorn Van Staven	Beleidsmedewerker mobiliteit provincie Vlaams-Brabant	Aanwezig
Adviserende leden		
Niels Willems	Schepen van o.a. ruimtelijke ordening, fractieleider NVA	Aanwezig
Kristof Mollu	Fractieleider CD&V	Aanwezig
Stefke Bellen	Omgevingsambtenaar gemeente Kortenaken	Aanwezig

Vaststellen van het quorum:

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.



Verslag van de vergadering

Algemeen: De mobiliteitsbegeleider raadt aan om het onderzoeksrapport nog te verdiepen

Opmerkingen per onderdeel

- Onderzoek verkeersveiligheid / Leesbaarheid wegen
 - o Aanvullen met overzichtstabel van alle onderzochte kruispunten en wegsegmenten
 - o koppeling met gedetailleerdere gegevens van ongevallen,
 - o koppeling tussen snelheidsregimes & ongevallen,
 - o Miskom-dorp kernaafbakening: de kern van Miskom ligt niet direct aan de Heerbaan maar meer naar de kerk toe. Er is echter een fietsroute die de Heerbaan ter hoogte van Miskom kruist, waardoor het wenselijk is om de snelheid daar te beperken en het zou dan logisch zijn om deze dan toch ook op te nemen in de afbakening van de kern.
 - o Voorrang:
 - Algemene principes zouden moeten worden opgesteld over voorrangregeling op basis van de wegencategorisering.
 - Lokale wegen type 1 en 2 zijn momenteel in veel gevallen voorrangswegen. In functie van de snelheid kan een onderscheid noodzakelijk zijn (vb. Boterbergstraat, Oude ~~Diestsestraat~~).
 - Lokale wegen type 3: Ruilverkavelingen met kruising van wegen van dezelfde hiërarchie: voorrang van rechts behouden (voorbeeld Groenstraat, Lapstraat)
- Onderzoek Trage Wegen:
 - o Onderzoek stemt niet overeen met de onderzoeksvragen uit de oriëntatienota. Dit onderzoek is wel gebeurd door de gemeente en moet toegevoegd worden in het onderzoeksrapport
- Onderzoek Vrachtverkeer:
 - o Moeilijk leesbaar omdat een kaart ontbrak met locaties doorsnede en kentekenonderzoek vrachtverkeer (+matrix): toevoegen
- Knelpunten-Kansen:
 - o Overzichtskaart knelpunten: doorgaand verkeer as ~~Krawatenstraat~~ ontbreekt en moet toegevoegd worden
 - o Discussie ivm KMO-zone: vraag werd gesteld of er al meer nieuws is over de locatie van de KMO-zone. De MER-procedure loopt nog, er is een plenaire vergadering gepland in april.
- Doelstellingen:
 - o Algemene opmerking: wat met nulmetingen die ontbreken? Het uitvoeren van nulmetingen zal worden opgenomen in de actietabel (Prioriteit: korte termijn). De gemeentemonitor kan misschien dienen om doelstellingen op te volgen.
 - ~~Vb~~ bezit elektrische fiets 2017: 17% van de inwoners van Kortenaken heeft tenminste 1 fiets
 - ~~Vb~~ veilig fietsen: 63% van de inwoners van Kortenaken vindt het veilig om in de gemeente te fietsen
 - Vb. veilig verplaatsen voor kinderen: 38% van de inwoners vindt het voor kinderen veilig zich te verplaatsen in de gemeente
 - o Vraag: welke schuilhuisjes maken deel uit van de verbeterlijst? Er zijn een beperkt aantal haltes op reguliere lijnen. De opstappers op de schoollijnen kan variëren op termijn – de mogelijkheid zou onderzocht kunnen worden voor verplaatsbare schuilhuisjes.



- o Toegankelijkheid: toegankelijk is niet hetzelfde als bereikbaarheid; beter formuleren van omschrijving van de doelstelling
- o Doelstelling verkeersveiligheid: ~~Vrachtwagenparkeren~~ ontbreekt toevoegen als doelstelling (individuele aanpak lijkt het meest aangewezen)
- o Doorgaand vrachtverkeer: doelstelling anders formuleren vb. vrachtverkeer is aanvaardbaar voor inwoners Kortenaken. Voorstel: aantal meldingen van klachten als graadmeter. Suggestie om meer focus te leggen op de snelheid van vrachtverkeer en minder op de aantallen.
- Scenario's:
 - o Voorkeursscenario nog dieper uitwerken, naar analogie van de duurzame scenario's:
 - vermelding keuze voor structuur wegen (door middel van filters),
 - snelheid in kernen, zone 30 beperkt invoeren maar wel bij herinrichtingen van straten in de kern uitgaan van zone 30. Algemeen: streven naar $V_{85} = 40\text{km/u}$: dit is een waarde die in Vlaanderen zowel in de bebouwde kom als in zone 30 voorkomt.
 - focus sensibilisering: zowel korte (gekoppeld aan schoolvervoer) als lange afstanden (co-modaliteit naar snelbushaltes/treinstations/toekomstige ~~trambus~~ duurzamer afleggen.
 - Handhaving: focus op snelheid
 - kaart toevoegen van beleidsscenario
- Opmerkingen De Lijn (schriftelijk): Buurtbus is enkel een duurzaam alternatief als de bezetting groot genoeg is, anders is een goede fietsverbinding naar belangrijke bushaltes en treinstations duurzamer.
- Verslag RMC toevoegen aan bijlages

Conclusie:

- Nota goedgekeurd mits aanpassingen, aangegeven tijdens GBC van 26 maart 2018 en schriftelijk via e-mail (VMM De Lijn)
- De aangepaste nota's worden doorgestuurd naar de leden van de GBC

Voorgestelde data

- Participatieavond: 17 april
- GBC: maandag 4 juni 15u – 17u



12.1.7 Verslag GBC – Beleidsplan

GMP Kortenaken – Spoor 1 Vernieuwen

Onderwerp: Verslag GBC 4 juni 2018, Beleidsplan

Verslaggever: Benedicte Swennen, Mobiliteitsadviseur, TRIDÉE Advies

Aard van de GBC beslissing: Nota goedgekeurd mits aanpassingen, zoals aangegeven tijdens GBC van 4 juni en via schriftelijke opmerkingen

Aanwezigheidslijst:

Vaste Leden		
Patrick Vandijck	Initiatiefnemer en voorzitter van de vergadering. Burgemeester, schepen van o.a. mobiliteit.	Aanwezig
Mark Thoelen	Mobiliteitsbegeleider, Departement Mobiliteit & Openbare Werken (Beleid)	Aanwezig
Ann Witters	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn	Volmacht verleend aan Mark Thoelen
Sara Verstrepen	Agentschap Wegen en Verkeer	Volmacht verleend aan Mark Thoelen
Variabele leden		
Bjorn Van Stayen	Beleidsmedewerker mobiliteit provincie Vlaams-Brabant	Aanwezig
Adviserende leden		
Niels Willems	Schepen van o.a. ruimtelijke ordening, fractieleider NVA	Aanwezig
Betty Geysenbergs	Schepen van o.a. investeringen en nutsvoorzieningen	Aanwezig
Kristof Mollu	Fractieleider CD&V	Aanwezig
Stefke Bellen	Omgevingsambtenaar gemeente Kortenaken	Aanwezig

Vaststellen van het quorum:

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

Opmerkingen:

- Strategische doelstellingen: de GBC doet het voorstel om 2 doelstellingen samen te voegen:
 - o doelstelling 6 minder autoverplaatsingen op korte afstanden
 - o doelstelling 7 meer lange afstand (e-)fietsgebruik
- Operationele doelstellingen: de GBC vindt de doelstellingen nog niet allemaal even concreet en SMART. De doelstellingen worden tijdens de GBC samen met de GBC-leden verbeterd, ook in overeenstemming met monitoring.
- Beleidsscenario Kortenaken: de verwoording van "bij toekomstige herinrichting van lokale straten in de kern gaan de weginrichtingsprincipes richting zone 30" zorgt voor verwarring. De GBC besluit dit aan te passen naar "bij toekomstige herinrichting van lokale straten in de kern zorgen de weginrichtingsprincipes voor trager verkeer."
- Gewenst snelheidsbeleid: de GBC merkt op dat Figuur 6 – gewenst snelheidsbeleid niet overeenstemt met de functie van bepaalde Lokale wegen 1 en 2. Deze wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie en de doorstroming van het verkeer zou er vlot moeten kunnen verlopen, met een hogere maximale snelheid buiten bebouwd gebied. Door de huidige onveilige situatie op deze wegen, ivm schoolgaande jeugd (te voet / met de fiets) en het ontbreken van een afgescheiden fietspad, is de huidige maximale snelheid op lokale wegen 1 en 2 (vb. Neerlintersesteenweg, Heerbaan) 50km/u ook buiten de bebouwde kom. De GBC besluit daarom om op de kaart met de gewenste snelheidsregimes toch de principes van het mobiliteitsplan te volgen, met de kanttekening dat deze visie momenteel nog niet volledig gerealiseerd kan worden omwille van de veiligheid en het ontbreken van voetgangers- en fietsinfrastructuur.
- Poorteffecten: enkele poorten staan vrij ver van de dorpskernen ingetekend op Figuur 6 – gewenst snelheidsbeleid, omwille van bijkomende veiligheidsoverwegingen (bijvoorbeeld bochten). De GBC besluit dat de poorten zo dicht mogelijk bij de dorpskernen geplaatst moeten worden om hun effect en herkenbaarheid te optimaliseren. Op de bijkomende onveilige plaatsen kan met andere snelheidsremmers gewerkt worden.
- Inrichtingsprincipes:
 - o Secundaire wegen 1: er is in Kortenaken geen weg met 2x2 rijstroken en dit kan dus weggelaten worden.
 - o Lokale wegen 1 en 2: er wordt opgemerkt dat de principes in het nieuwe mobiliteitsplan en in het Vademecum Fiets van de Vlaamse overheid, de voorkeur geeft aan vrijliggende fietspaden buiten bebouwd gebied.
 - o Aanvullende maatregelen om snelheid te verlagen: de opgesomde maatregelen op wegvakniveau zijn niet "in volgorde van voorkeur". De gemeente Kortenaken kiest bovendien eerder voor asverspringing of versmalling in plaats van kruisplateaus. De volgorde wordt dus veranderd.
- Openbaar vervoernetwerk: de gemeente verduidelijkt de wens voor een rechtstreekse oost-westverbinding via Rummen/ Geetbets naar Herk-de-Stad en Sint-Truiden voor schoolgaande jeugd.
- Vrachtverkeer reguleren: de GBC beslist omwille van de aankomende wegenwerken en het uitgestelde onderzoek naar vrachtverkeer op de oost-west as, dat het te vroeg is om een beslissing te nemen in verband met lokale vrachtverkeerroutes. Dit wordt wel als actie opgenomen in de actietabel.



- Fietsrouten netwerk (actietabel): BFF niet-conforme fietspaden aanpakken: de gemeente overweegt straat per straat, in functie van het totale kostenplaatje en de praktische mogelijkheden per straat, of er subsidies aangevraagd zullen worden voor de heraanleg van fietspaden op het BFF. De Provincie en het Vlaams Gewest worden wel toegevoegd als mogelijke partners.
- Doelstelling “duurzamere autoverplaatsingen”: de bijhorende actie moet worden toegevoegd in de actietabel “de gemeente organiseert minstens 1 keer per jaar een initiatief rond carpoolen of eco-driving in samenwerking met buurgemeenten”.

Schriftelijke opmerkingen:

- p. 19 de operationele doelstellingen dienen te worden teruggekoppeld met het plan: zal het voorliggende plan ervoor kunnen zorgen dat deze doelstellingen gehaald worden?
- p. 22: graag A1 duidelijker en verder uitwerken
 - o wat staat er in GRS en eventuele RUP's.
 - o Zijn er visies/masterplannen voor een aantal deelvallen en/of zones?
- p. 23: (ruimtelijke) beleid rondom de hoofdhalthes en de belangrijkste OV-knopen toelichten, bv. obv. GRS (bv. verdichting).
- p. 24: wegcategorisering: graag checken en ophijsten of dit overeenkomt met de huidige categorisering van de buurgemeenten
- p. 29 Kersbeek en Hoeleden: indien er subsidies gewenst zijn, die de keuze voor fietspaden/gemengd verkeer te gebeuren via een concreet ontwerpdocument en GBC/RMC-procedure. Vgl. tabel p. 34 dat zo'n afwegingskader biedt. Deze tabel wijkt wel af van de tabel uit het vademecum fietsvoorzieningen.
- p. 33: de belangrijkste verbindingen voor bv. voetganger graag weergeven op kaart.
- Trage wegen: graag visie duidelijker uitwerken.
- P. 35 lokaal recreatief netwerk ontbreekt op de kaart.
- P. 37: breedtes dienen rekening te houden met busverkeer, indien dit op de routes rijdt. (tekst: “breedtes van 600 cm-650 cm zijn ongewenst” bij gemengd verkeer). Mij is niet duidelijk of dit in praktijk voor veel cases een verschil zou geven, maar sowieso moet vrachtverkeer en busverkeer en ook landbouwverkeer kunnen kruisen, indien het een weg betreft met voldoende intensiteiten aan landbouw-, vracht- en/of busverkeer.
- P. 40: huidige netwerk OV toevoegen. Wat zijn de belangrijkste bestemmingspolen voor de gemeente waarnaar men moet verknopen? (station Diest en Tienen) Wat is het huidige aanbod? Welke hoofdhalthes zijn er? Welke haltes en overstappunten zijn er en welk kwaliteitsniveau wenst men er? ...
- P. 41: “parkeren zorgt in enkele gevallen voor problemen binnen de gemeente”. Onduidelijk wat deze problemen zijn en vooral wat de gemeente er aan gaat doen. Sowieso is de visie zeer mager en kort. Er wordt niets gezegd over doelgroepen (bewoners, bezoeken, personen met beperking, ...), ev. kortparkeren of zelfs tariefstructuur, ...
- P. 46: acties geraamd onder de 100.000€ lijken een onderschatting van de kost van een herinrichting? Of doelt men op kleinere maatregelen?
- P. 55: besluit participatietraject ontbreekt
- RMC-verslag fase 1 ontbreekt
- Locatie bedrijventerrein niet beslist: dit kan nog repercussies hebben op verschillende aspecten (fiets, vrachtverkeer). De plan-MER procedure is nog lopende.

Conclusie:

- Het beleidsplan wordt goedgekeurd mits aanpassingen, aangegeven tijdens GBC van 4 juni 2018 en schriftelijk via e-mail (Kim Wouters)
- Het aangepaste beleidsplan wordt doorgestuurd naar de leden van de GBC

12.1.8 Verslag RMC – Beleidsplan

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Kortenaken, Mobiliteitsplan, Beleidsplan

- ☐ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op [DD/MM/JJJJ].
- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 3/07/2018 te Leuven.

1. Algemene omschrijving van het plan

Huidig (tweede) mobiliteitsplan van Kortenaken werd conform verklaard in de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 29/03/2011. De sneltoets waarbij werd beslist het mobiliteitsplan te 'vernieuwen' (spoor 1), kreeg gunstig kwaliteitsadvies op 18/04/2017. De oriëntatienota werd gunstig geadviseerd in de RMC op 06/02/2018. Hierbij werden echter ook 2 aanbevelingen geformuleerd die niet lijken meegenomen (zie ook verder) :

- *"Het mobiliteitsplan afronden zonder dat de lokatiekeuze van een evtl. nieuw lokaal bedrijventerrein (plan-MER is lopende) is beslecht, is absoluut te vermijden."*
- *"In de synthesenota is een overzichtskaart toe te voegen van de geldende snelheidsregimes én zijn de operationele doelstellingen te hernemen, waarbij enkel 'SMARTE' (specifiek – meetbaar – aanvaardbaar – realiseerbaar – tijdsgebonden) formuleringen zijn te behouden."*

De synthesenota werd niet voorgelegd voor kwaliteitsadvies.

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

Het beleidsplan (Tridée, juni 2018, 85 blz. + bijlagen) is overzichtelijk gestructureerd en (te) rijk gestoffeerd met foto's, kaarten en figuren. Zo is het bv. niet nodig het actieprogramma expliciet vanuit de verschillende invalshoeken apart (blz. 53-83) op te nemen. Origineel is dan weer wel de expliciete koppeling van de acties aan de strategische doelstellingen (blz. 84). Dit verdient navolging in andere planprocessen ! Alle verwachte onderdelen zijn aanwezig.

Enkele (detail)opmerkingen :

- Het kaartmateriaal is niet helder leesbaar door het gebruik van de ingeleurde achtergrond (akkerbouw – weiland – bossen). Inzake mobiliteit zijn vooral de infrastructuur, de nederzettingenstructuur en de traffic builders (schematisch) in beeld te brengen. De kaartopbouw in fig. 1 leent zich al vast beter voor een goede leesbaarheid.
- Aanpassingen t.a.v. het oude mobiliteitsplan worden belicht m.b.t. de wegcategorisering (blz. 27, geen wijzigingen !) en het snelheidsbeleid (blz. 30). Jammer dat dit niet consequent voor alle thema's is gebeurd.
- Het werkdomein "B.1. Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen" (blz. 36) komt door een redactioneel foutje niet expliciet tot uiting (in de inhoudstafel).
- De gegevens over het pendelgedrag van de inwoners van Kortenaken (blz. 45) horen thuis in het informatieve deel i.p.v. in het richtinggevend deel.



b) Proces / regelgeving

Het doorlopen participatietraject in uitvoering van het Gemeenteraadsbesluit van 22/11/2017 bestond uit consultatie van o.m. adviesraden, doelgroepen, buurgemeenten en de brede bevolking o.m. via een participatie-avond te Waanrode op 17/04/2018. Uit de nota (blz. 85) is niet af te leiden wat uit de participatie werd aangereikt en hoe hiermee i.f.v. de beleidskeuzes werd omgegaan.

Studiebureau verduidelijkt dat zowel in de tweede als in derde fase van het planproces de bevolking feedback gaf over de (het) (voorkeurs)scenario's. Deze input kwam aan bod tijdens de bespreking van de nota's in de GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie).

De GBC bereikte consensus over het beleidsplan op 4/06/2018.

De Gemeenteraad heeft het mobiliteitsplan voorlopig vastgesteld op 26/06/2018.

c) Inhoud

Informatief deel

Belangrijkste kwaliteiten, knelpunten en aandachtspunten zijn opgesteld als beschrijving van de lokale mobiliteits-toestand. De **knelpuntenkaart** is identiek aan deze uit de startnota (blz. 5-7). Zijn de inzichten t.g.v. het doorlopen planproces (aanvullende onderzoeken) dan niet aangevuld / gewijzigd?

Studiebureau erkent dat deze kaart beter wordt aangepast m.b.t. het doorgaand vrachtverkeer, sluipverkeer, parkeren, ... Er wordt bevestigd dat er geen knelpunten zijn voor de fietser op het grondgebied van Kortenaken zelf.

Voor de toekomstige mobiliteitsbehoeften blijft de auto belangrijk, maar wordt tegelijkertijd het groeiend belang voor verplaatsingen (over korte afstand) te voet en per fiets onderstreept. Jammer dat de toekomstige behoeften in relatie tot de geplande KMO-zone niet in rekening werden gebracht (blz. 8). *Zie verder.*

Er worden 7 strategische doelstellingen geformuleerd op maat van de Gemeente Kortenaken, ingekanteld in de doelstellingen op Vlaams niveau (blz. 8-10). Mooi zo!

Het hoofdstuk 4 'Relatie met andere beleidsplannen' (blz. 13-19) biedt vooral een schets van de planningscontext, en duidt niet / in slechts zeer beperkte mate de – gevraagde – samenhang van het gekozen beleidsscenario in het mobiliteitsplan Kortenaken met de andere relevante (boven)lokale beleidsplannen. Zo is bv. niet duidelijk hoe het Masterplan Kortenaken-dorp 'voeding' geeft voor het te voeren snelheidsbeleid (blz. 17).

Richtingsgevend deel

De nota definieert SMART geformuleerde **operationele doelstellingen** gekoppeld aan de 7 gemeentelijke strategische doelstellingen. Bravo! Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen "inspanningsdoelstellingen" en "resultaatsdoelstellingen" (blz. 21-22). Origineel, maar in een (strategisch) beleidsplan moet het natuurlijk vooral over de resultaatsdoelstellingen gaan, en zijn de inspanningsdoelstellingen eerder te begrijpen als een alternatieve formulering van de maatregelen uit de actietabel. Inhoudelijk zijn over deze doelstellingen de volgende opmerkingen te maken:

- Alle resultaatsdoelstellingen zijn geënt op de (middel)lange termijn (2025 – 2028). Het is zinvol ook op de korte(re) termijn beleidstargets te definiëren.
In de bespreking treedt de mobiliteitsbegeleider deze aanbeveling bij. Hij vreest voor onvoldoende betrokkenheid bij / relevantie van het plan, en een te grote discrepantie tussen het theoretische verhaal achter de doelstellingen en de krachtlijnen van het beleid (visie) met de hieraan gekoppelde maatregelen.
- In de nota worden meetbare doelstellingen gedefinieerd, zowel onder de vorm van relatieve groeicijfers (bv. 5% meer busgebruikers) als te behalen aandelen (bv. 75% tevredenheid over toegankelijkheid). Soms zijn deze beter in de andere vorm te gebruiken (bv. 10% meer verplaatsingen te voet / met de fiets naar school is beter te definiëren als een verwachte modale split). In meerdere gevallen zijn de relatieve

groeicijfers te weinig ambitieus (bv. 10% meer functioneel (e-)fiets gebruik).

Ter zitting wordt een addendum overhandigd m.b.t. de operationele doelstellingen. Hierin is eerst bovenvermelde bedenking ondervangen (bv. toename van het woon-werkverkeer per fiets van 4% in 2018 naar 14% in 2028). Studiebureau meldt dat er nog een typefoutje staat bij de vijfde doelstelling: men beoogt 85% i.p.v. 75% tevredenheid over de verblijfskwaliteit in de kernen. Jammer dat er ook in de herwerkte versie nog diverse vage formuleringen zijn opgenomen (bv. het probleem van onveilig parkeren is aanzienlijk (?) verminderd).



Het **beleidsscenario** (blz. 23) zet in op kernverdichting en –versterking, waarbij zeker voor de (personen)verplaatsingen binnen de kernen de fiets en te voet domineren. Verplaatsingen tussen de kernen en naar de naburige gemeenten en steden (stations van Diest en Tienen) gebeuren vooral gemotoriseerd of per fiets, in mindere mate met het openbaar vervoer. Speciale aandacht gaat naar veiligheid en leefbaarheid. Goederenvervoer in/naar Kortenaken is geen specifiek issue (meer). Merkwaardig gezien de eerder geformuleerde knelpunten (cfr. fig. 1) !
“... Wordt het auto- en vrachtverkeer op de verkeerswegen in bepaalde mate getolereerd” is een zeer merkwaardige formulering die een interne contradictie inhoudt.

Op vraag van de kwaliteitsadviseur licht de Gemeente de belangrijkste wijzingen t.a.v. het oude mobiliteitsplan toe : de bijkomende aandacht voor de externe bereikbaarheid van de kernen, het inschakelen van de trage wegen, het operationaliseren van de (resultaats- of beleids)doelstellingen, ...

Wegencategorisering

- “Kortenaken heeft in het verleden gekozen om af te stappen van ‘bebouwde kom’ en koos voor snelheidszones” (blz. 28) ✖ Centraal in de probleemstelling staat de (ervaren) onduidelijke afbakening van de kernen en de beleidsintentie deze te versterken en te verdichten.
Kwaliteitsadviseur meent dat niet werken met duidelijk begrensde bebouwde kernen (F1 / F3 heeft meerdere consequenties vanuit de Wegcode dan enkel het snelheidsregime !) een gemiste kans is. Studiebureau stelt dat een duidelijke(r) afbakening omwille van de lintbebouwing niet mogelijk was.
- De term ‘verblijfsgebieden’ wordt in voorliggende nota gekoppeld aan weginfrastructuur (blz. 28). Dit is zeer ongebruikelijk en daarom verwarrend. Er kan toch bezwaarlijk worden gesteld dat de verblijfsfunctie in bv. de Voorbosweg van dezelfde orde is / moet zijn als deze in de 7 deelenkernen ? Beter is de definitie gebruikt door CROW : “Een verblijfsgebied is een gebied dienstbaar aan sociale en recreatieve activiteiten van omwonenden” (ASVV, 2012). Zie ook de hiërarchie in de voetgangersgebieden (Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hfd. 2).
Ook in de bespreking in de Gemeenteraad van 26/06/2018 van het ontwerp mobiliteitsplan is gewezen op het verwarrende gebruik / definiëring van verkeersgebied versus verblijfsgebied.
- Op de meerderheid van de lokale wegen type 3 buiten de kernen mag nu al niet sneller dan 50 km/u worden gereden (blz. 30). Er blijken een aantal uitzonderingen in het oosten van de gemeente. Welke ? Is er in het actieplan voorzien de max. toegelaten snelheid te verlagen ?
- Er wordt gekozen voor fietspaden t.n.v. voetpaden in de kernen van Kersbeek en Hoeleden op lokale verzamelwegen omdat menging niet kan “... omwille van verkeersveiligheid” (blz. 32). Waarom geen snelheidsverlaging in de kernen ? Waarom de fietser ‘aan de kant’ om het gemotoriseerd verkeer ter wille te zijn ? Wat met de potentiële conflicten tussen voetgangers en fietsers op de fietspaden in deze ‘verblijfsgebieden’ (!) ? Dit is een omgekeerde toepassing van het STOP-principe !
De mobiliteitsbegeleider wijst op een gerealiseerd fietsfondsdossier (incl voetpaden) in Hoeleden.



Fietsbeleid

- Er wordt gekozen voor een 'ontvlochten' lokaal functioneel fietsroutenetwerk, in veel gevallen parallel en op korte afstand van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) via de 'verkeerswegen' (bv. Kortenaak - Waanrode, Kortenaak - (Vroente -) Miskom - Kersbeek - Hoeleden versus de BFF-route via de Tiensestraat - Hoeledensebaan, ...). Waarom niet inzetten op 1 fietsroutenetwerk?
- Er wordt een voorstel geformuleerd voor aanpassing aan het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (BRF), onder voorbehoud van bekrachtiging (blz. 41). Wat wordt hier mee bedoeld?

Openbaar vervoer

- Uit de bespreking blijkt dat (de lijnvoering op) fig. 16 eerder de bestaande toestand weergeeft dan de gewenste netwerkstructuur (blz. 45).

Autonetwerk

- De Gemeente kampt met sluipverkeer o.m. in de Kapelstraat en Strostraat. Deze zijn te vermelden op de knelpuntenkaart (fig. 1).
- Uit onderzoek blijkt dat er op de N-Z-as Tiensestraat - Hoeledensebaan weinig doorgaand vrachtverkeer werd vastgesteld (blz. 49). Waarom wordt dit dan nog wel zo op de knelpuntenkaart gerapporteerd? Gemeente stelt dat - ondanks het onderzoek - dit vermoeden nog steeds bij sommige actoren blijft bestaan. Kwaliteitsadviseur meent dat het geen goed idee is om in beleidsdocumenten een met objectief onderzoek weerlegd vermoeden te blijven cultiveren. Studiebureau verduidelijkt dat de problematiek eerder (te) snel rijdend vrachtverkeer betreft, en waarbij het zeker niet gaat over doorgaand vrachtverkeer over ruimere afstand, maar eerder over vrachtverkeer in relatie tot de eigen of naburige kernen van de fusiegemeente.
- Het onderzoek naar de O-W-as Krawantenstraat - Grote Vreunte wordt pas op middellange termijn voorzien. In de bespreking wordt gesteld dat dit onderzoek eind 2018 wordt opgestart. Deze as is geselecteerd als een lokale verbindingsweg, dus (ook hier) is het 'vermoeden van doorgaand vrachtverkeer' (fig. 1) best te nuanceren, onder voorbehoud van de resultaten van het onderzoek.

Het plan zet in op het flankerend beleid (blz. 50 e.v.) waarbij - terecht - aandacht gaat naar continue (!) of jaarlijkse monitoring en evaluatie (snelheden, ongevallen en modal split). Dit zijn ook elementen die terugkomen in de knelpunten, operationele doelstellingen en het actieprogramma. Goed studiewerk!

Het actieplan bestaat uit een evenwichtige mix van 57 maatregelen op infrastructureel en flankerend vlak, in ondersteuning van het ruimtelijke beleid. Vaag geformuleerde acties (bv. nrs. 4, 5, 6, ...), herhaling van beleidsvoornemens (bv. nrs. 13, 29, 42, ...), clustering van aparte maatregelen (bv. nrs. 16, 21, 30, ...), onvolledige / onrealistische ramingen (bv. nrs. 15, 16, 37, ...) zijn beter te vermijden.

In de bespreking treedt de mobiliteitsbegeleider de laatste vermelde bedenking bij. Studiebureau en Gemeente wijzen erop dat het niet voor alle maatregelen mogelijk / zinvol is meer precieze ramingen op dit moment op te maken.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Inmiddels blijkt het Plan-MER naar de KMO-zone zeer recent afgerond: er werden 2 zones weerhouden, vanuit mobiliteitsoogpunt niet onderscheidend beoordeeld. Studiebureau heeft aan de Gemeente geadviseerd de locatie aan de Tiensesteenweg N20 (nr. 3.2) te weerhouden. Onder voorbehoud van formele besluitvorming geeft de Gemeente aan dit advies te willen volgen, en - op vraag van de kwaliteitsadviseur - dit ook zo nog te integreren in het mobiliteitsplan.

4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het is wenselijk voor de 7 deelkeren (en onmiddellijke omgeving) syntheseskaarten op te maken, zodat de samenhang tussen bv. de snelheidsregimes (poorteffecten), het voetgangersnetwerk, de verblijfsgebieden, de inbreidingslocaties, ... duidelijk(er) wordt.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

De voorziene procedure voor de actualisering van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Kortenaak (spoor 1) werd (quasi) volledig doorlopen. Voorliggend document kan rekenen op consensus onder de partners en voldoet aan de geldende regelgeving. De kwaliteit van voorliggende nota is echter ondermaats, en voor redactionele en inhoudelijke verbetering vatbaar. Hiermee wordt vooral bedoeld op een meer correcte en scherpe duiding van de knelpunten én op de formulering van de operationele doelstellingen.

De kwaliteitsadviseur is er echter niet van overtuigd dat het wensbeeld geschetst in het beleidsscenario (blz. 23) bereikt kan / zal worden met het ad hoc geformuleerde mobiliteitsbeleid (blz. 28 e.v.). Met name t.a.v. het beleid in de kernen bieden de genomen beleidskeuzes (max. toegelaten snelheid, infrastructuur voor de zwakke weggebruiker, ...) geen garantie op succes. Om misverstanden te voorkomen: het moge duidelijk zijn dat meerdere bouwstenen van het beleid incl. de voorgenoemde acties en maatregelen wel getuigen van duurzame mobiliteit én op maat zijn van Kortenaak (bv. het parkeren, het flankerende beleid, ...). Mede daarom is het advies ongeacht bovenvermelde bedenkingen toch **gunstig**.

Voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan door de Gemeenteraad, zijn teksten en kaarten aan te passen rekening houdend met bovenvermelde opmerkingen, aanbevelingen en afspraken (o.a. KMO-zone). Dit advies dient bij de nota te worden gevoegd en er samen mee gelezen. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na publicatie van het vaststellingsbesluit in het Belgisch Staatsblad.

voor advies,

Erwin Sucaet
(Signature)
Datum: 2018.07.06
11:06:03 +02'00'

de kwaliteitsadviseur,
Erwin Sucaet