



BOORTMEERBEEK

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPLAN

*IN 20 STAPPEN NAAR EEN
VERKEERSLEEFBARE GEMEENTE*

20.05.2020

COLOFON

Titel Verkeersleefbaarheidsplan
Projectcode 996
Fase Rapport
Datum 20.05.2020

Opdrachtgever Gemeentebestuur Boortmeerbeek
Pastorijstraat 2, 3190 Boortmeerbeek
015/51 11 45
info@boortmeerbeek.be;
www.boortmeerbeek.be

Opdrachthouder Jos Wouters
VECTRIS
Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven
016/31.91.00
info@vectris.be
www.vectris.be

LEESWIJZER

Dit document is de neerslag van een intensief traject waarbij gemeente en burgers samen werkten om te komen tot een verkeersleefbaarheidsplan. De ambitie daarbij was om verder te kijken dan enkel verkeer en mobiliteit. Mobiliteit met als doelstelling een modal shift was een eerste logische doelstelling, maar daarna waren er ook duidelijke ambities op het vlak van gezondheid (meer bewegen), milieu en de inrichting van de publieke ruimte.

In deze nota vindt u de beschrijving van de maatregelen.

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	6
1.1. WERKWIJZE	6
1.2. DOELSTELLINGEN	7
2 ALGEMENE PRINCIPES	8
2.1. SNELHEID	8
2.2. STOP PRINCIPE	9
2.3. CONCEPTEN	10
3 MAATREGELEN	12
3.1. SCHOOLOMGEVINGEN	12
3.2. SNELHEID EN SLUIPVERKEER	18
3.3. ZONE 30 EN FIETSSTRATEN	22
3.4. CONCEPT OVERGANG FIETSSTRATEN	25
3.5. FIETSSUGGESTIESTROKEN	25
3.6. CONCEPT SNELHEIDSREMMER	26
3.7. HERAANLEG 'DE BANAAN'	27
3.8. CONCEPT 'VERKEERSPLATEAU MET DOORLOPENDE FIETSPADEN EN OVERSTEEKPLAATS'	28

3.9. CONCEPT 'BENADRIJKEN HOOFDSTRAAT INRIT WIJK'	29
3.10. CONCEPT 'VERHOOGD KRUISPUNT EN/OF PERMANENT EILAND	30
3.11. CONCEPT 'OVERSTEEKPLAATS OP DRUKKE BAAN'	30
3.12. CONCEPT 'OVERSTEEKPLAATS AAN TRAGE WEG'	31
3.13. TRAGE WEGEN	31
3.14. VERBETEREN/AANLEGGEN VAN VOETPADEN - FIETSPADEN	32
3.15. VERBETEREN ONDERGROND FIETSROUTES	32
3.16. VERBETEREN STAAT VAN DE WEG – PUBLIEKE RUIMTE	33
3.17. APARTE MAATREGELEN	34
3.18. MAATREGELEN SAMEN MET AWW EN VLAAMSE WATERWEG	35
3.19. SENSIBILISERING	36
3.20. WISH-LIST	37
EVALUATIE	38

FIGURENLIJST

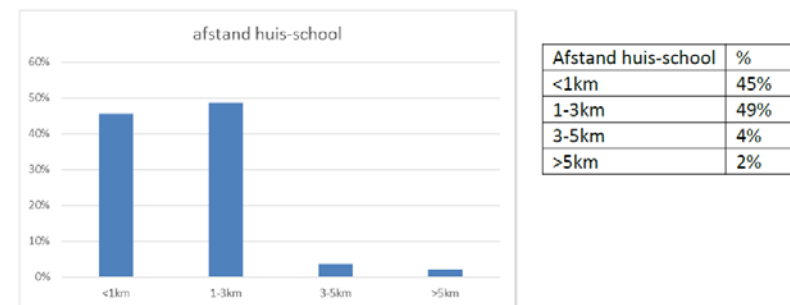
Figuur 1: enquête Fietsersbond: afstand huis – school De Bosuiltjes Schiplaken	6
Figuur 2: impact snelheid bij ongeval.....	8
Figuur 3: inritconstructie.....	10
Figuur 4: rugdekking voor fietsers bij overgang naar gemengd verkeer.....	10
Figuur 5: veilige aantakking trage weg.....	11
Figuur 6: kruispunt met fietspaden op alle takken	11
Figuur 7: maatregelen GBS Boortmeerbeek	13
Figuur 8: Rugdekking voor fietsers.....	13
Figuur 9: impressie schoolomgeving GBS Boortmeerbeek na knip autoverkeer	14
Figuur 10: maatregelen VBS Bosuiltjes Schiplaken	15
Figuur 11: overgang fietspaden naar gemengd verkeer	16
Figuur 12: mogelijke maatregelen VBS Kringeling Hever.....	16
Figuur 13: maatregelen VBS De Wegwijzer	18
Figuur 14: fietsstraat	23
Figuur 15: overzicht fietsstraten en zone 30.....	24
Figuur 16: snelheidsremmer zonder verkeersplateau	26
Figuur 17: snelheidsremmer mét verkeersplateau.....	26
Figuur 18: concept “De Banaan”	27
Figuur 19: oversteekplaats belangrijke fietsas.....	28
Figuur 20: inritconstructie aan drietaks kruispunt.....	29
Figuur 21: inritconstructie aan viertaks kruispunt	29
Figuur 22: verkeersplateau.....	30
Figuur 23: aantakking trage weg	31
Figuur 24: campagne Vlaamse overheid ivm overdreven snelheid.....	36
Figuur 25: campagne provincie Vlaams-Brabant ivm fietsverlichting.....	36
Figuur 26: bovenlokale fietsroute.....	37

1

INLEIDING

1.1. WERKWIJZE

In de aanloop naar de opmaak van dit verkeersleefbaarheidsplan (VLP), heeft het gemeentebestuur van Boortmeerbeek verschillende participatiemomenten georganiseerd. Tijdens de eerste reeks participatiemomenten werden een aantal problemen i.v.m. mobiliteit benoemd. Er werd zowel met de schooldirecties en oudercomités samengezeten als met inwoners van de verschillende deelgemeenten. De Fietsersbond van Boortmeerbeek leverde daarbij gedetailleerde informatie aan over de verplaatsingen van ouders en kinderen naar school. Met directie en oudercomités werden scenario's besproken voor de herinrichting van de directe schoolomgevingen en de routes naar de scholen.



Figuur 1: enquête Fietsersbond: afstand huis – school De Bosuiltjes Schiplaken

Samen met het studiebureau Vectris werd naar oplossingen gezocht. Deze oplossingen werden in een tweede reeks participatiemomenten in de drie deelgemeenten besproken en nadien tijdens een werkvergadering met de gemeenteraadsleden overlopen.

Tijdens een laatste toonmoment werd een voorkeursscenario voorgesteld en de opmerkingen die daar werden gemaakt, zijn ook meegenomen in dit document.

Ook de resultaten van de verschillende verkeerstellingen en enquêtes die tijdens het proces plaatsvonden, hebben bijgedragen om tot dit einddocument te komen. U vindt de resultaten apart in een bijlage.

Dit verkeersleefbaarheidsplan is het resultaat van een traject van verschillende maanden. Maar het blijft natuurlijk een oplossing voor problemen die zich op dit moment stellen; de oplossingen zijn in die zin ook momentopnamen.

De voorgestelde oplossingen dienen elke 12 maanden geëvalueerd te worden op hun deugdelijkheid. Oplossingen die niet het gewenste effect bereiken, dienen dan aangepast, verbeterd of verwijderd te worden. Niets is voor altijd.

1.2. DOELSTELLINGEN

De algemene doelstellingen van het verkeersleefbaarheidsplan kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Zorgen voor veilige schoolomgevingen (minder autoverkeer, geen vrachtverkeer, veilig voor de poort,...)
- Zorgen voor veilige fiets- en wandelroutes naar school, jeugdbeweging, sportclub, bib, ...
- Verminderen van de snelheid van het autoverkeer en minder sluipverkeer

- Werken aan een samenhangend netwerk van trage wegen
- Verbeteren van de kwaliteit van de publieke ruimte
- Sensibiliseren van alle weggebruikers, zowel de bezoekers als de inwoners van Boortmeerbeek zelf

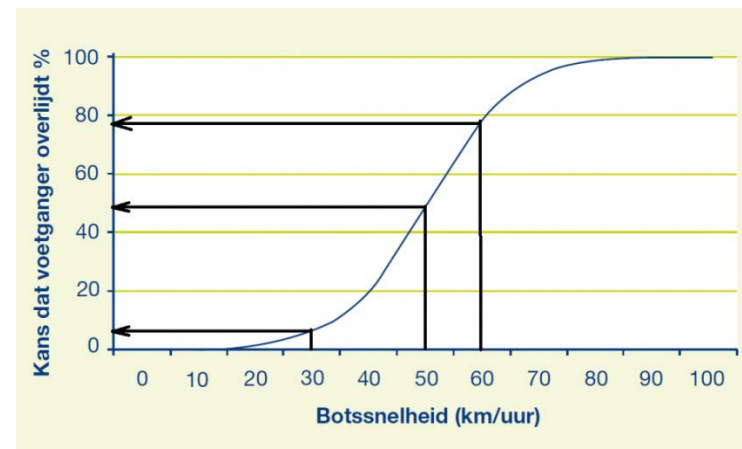
2

ALGEMENE PRINCIPES

Het verkeersleefbaarheidsplan kan enkel slagen wanneer ieder zijn verantwoordelijkheid neemt. Het sluitstuk van gestroomlijnde snelheidsregimes is hoe dan ook handhaving. De gemeenteraad vraagt de politie om van de handhaving van snelheid en het respecteren van fiets- en voetpaden een prioriteit te maken. De gemeenteraad vraagt opnieuw aan de politie om hiervoor een concreet plan-van-aanpak op te maken.

2.1. SNELHEID

De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is een van de belangrijkste factoren wat betreft verkeersveiligheid. Een voetganger of fietser die wordt aangereden door een voertuig aan 30 km/u heeft een veel grotere kans om het ongeval te overleven dan wanneer het ongeval gebeurt aan 50 of aan 70 km/u.



Figuur 2: impact snelheid bij ongeval

Daarom kiezen we in dit verkeersleefbaarheidsplan systematisch voor nog slechts twee snelheidszones op gemeentewegen: 30 km/h en 50 km/h.

Op gemeentewegen die instaan voor de ontsluiting van Boortmeerbeek (Wespelaarsebaan, Audenhovenlaan, Rijmenamsebaan) wordt 50 km/u de maximumsnelheid. In woonwijken wordt zoveel mogelijk gekozen voor 30 km/u.

Om het wegbeeld zo duidelijk mogelijk te maken voor de weggebruikers kiezen we zoveel mogelijk voor dezelfde maatregelen in gelijkaardige straten:

- smalle gemeentewegen: bij voorkeur fietsstraten
- gemeentewegen met gemengd verkeer: fietssuggestiestroken
- gemeentewegen met gemengd (sluip)verkeer: snelheidsremmers
- gemeentewegen met vrijliggende fietspaden: snelheidscontroles
- gewestwegen: moeten het meeste van het doorgaand verkeer opvangen

2.2. STOP PRINCIPE

De doelstelling van dit verkeersleefbaarheids-plan is om het wandelen en fietsen voor de korte afstanden zoveel mogelijk te ondersteunen, door de omgeving veiliger te maken voor voetgangers en fietsers. Daarom hanteren we het STOP principe. Dit houdt in dat we eerst kijken naar de voetgangers (stoepen, zebrapaden...), daarna naar de fietsers (fietssuggestiestroken,

fietspaden, fietsstraten, veilig oversteken...), dan het openbaar vervoer en daarna naar de ruimte die nodig is voor het privé-vervoer.

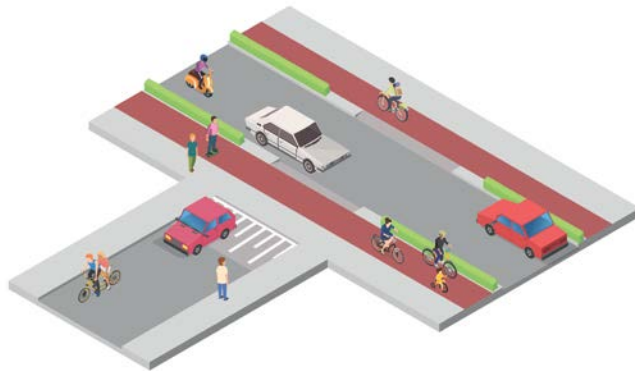
- Stappers
- Trappers
- Openbaar vervoer
- Privaat vervoer



2.3. CONCEPTEN

Wanneer we een weg of een kruispunt heraanleggen of wanneer een trage weg toekomt op een gewone weg, kiezen we systematisch voor dezelfde oplossingen bij dezelfde situatie. Ook dit zorgt er meer voor dat (in de loop van de volgende jaren), er een herkenbaar wegbeeld zal ontstaan. Dit moet er mee voor zorgen dat weggebruikers sneller zullen begrijpen wat er van hen verwacht wordt.

- Inritconstructie om aan te geven dat een zijstraat duidelijk ondergeschikt is: de stoep en (indien dat er is) ook het fietspad lopen verhoogd door over de zijstraat



Figuur 3: inritconstructie

- Rugdekking voor fietsers: waar fietspaden eindigen, en fietsers vanaf een bepaald punt dus op de rijweg moeten, wordt een wegversmalling gebruikt om die overgang veilig te maken voor de fietser.



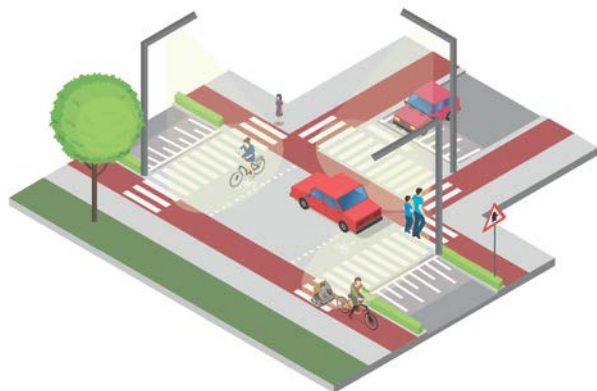
Figuur 4: rugdekking voor fietsers bij overgang naar gemengd verkeer

- Als snelheidsremmende maatregel wordt een wegversmalling gebruikt waarbij de fietspaden achter de versmalling ongehinderd doorlopen. Dit wordt gecombineerd met een verkeersplateau
- Wanneer een trage weg toekomt op een gewone weg, wordt aan de kant van de trage weg een wegversmalling voorzien, indien mogelijk gecombineerd met een verticaal element (boom, verlichting...) als extra aandachtstrekker.



Figuur 5: veilige aantakking trage weg

- Voor viertaks kruispunten en drietaks kruispunten wordt gewerkt met een verkeersplateau, zebrapaden en eventueel fietsoversteken



Figuur 6: kruispunt met fietspaden op alle takken

3

MAATREGELEN

3.1. SCHOOLOMGEVINGEN

3.1.1. GBS BOORTMEERBEEK

Als belangrijkste maatregel wordt gekozen om de Beringstraat te knippen voor autoverkeer t.h.v. de huidige oversteekplaats aan de Kruisveldweg. Op die manier wordt het autoverkeer geweerd voor de school en ontstaan er twee lussen: vanuit Bredepleinstraat kunnen wagens tot de grote parking, vanaf de Leuvensesteenweg kan je tot de kleine parking.

Hierdoor ontstaat een veilige zone voor de schoolpoort en wordt vrachtverkeer permanent geweerd, iets wat nu moeilijk te handhaven was.

De twee parkings blijven toegankelijk; autoverkeer kan via lussen terugrijden in de richting vanwaar je kwam: wie van de N26 komt, moet terug langs daar wegrijden; wie vanuit de richting van het dorp komt, moet terug naar daar.

De kleine parking zal enkel nog gebruikt worden als kiss & ride. Permanent parkeren wordt hier verboden, enkel max 10 minuten stilstaan om bv. kleuters af te zetten.

Aan de grote parking zal zowel permanent parkeren mogelijk blijven als kiss & ride. Dit laatste zal langs de zijkant van de parking georganiseerd worden, waar nu soms langsparkeren gebeurt. De bussen parkeren achteraan waar nu de groenzone is.

Om de fiets- en wandelroutes naar de school te verbeteren, zullen enkele trage wegen worden verbeterd/aangelegd: de weg langs Molenbeek vanaf de Kap. A. Tobbackstraat, Vosweg, Kruisveldweg, Schrans,...

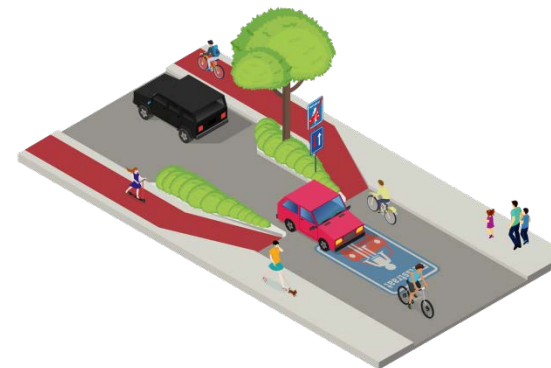
Een laatste maatregel is het invoeren van een fietsstraat op Beringstraat vanaf de zone 30. Hierdoor kunnen fietsers rechtdoor op het pleintje zonder dat ze kruisen met auto's die de parking willen oprijden. Op de overgang van de situatie met fietspaden naar fietsstraat wordt het concept toegepast van de rugdekking voor fietsers.

Voor er wordt overgegaan tot concrete realisatie:

- wordt aan de hand van draaicirkels gedetailleerd nagegaan welke aanpassingen noodzakelijke zijn voor het terugkeren van vrachtwagens (occasioneel en verloren gereden) en de schoolbus
- wordt een raming opgesteld volgens twee scenario's een minimum (realisatie zonder infrastructuraanpassingen – indien mogelijk) en maximum (realisatie met infrastructuraanpassingen)
- wordt het aantal en de aard van de verkeersongevallen de afgelopen 10 jaar opgelijst
- wordt prioriteit gegeven aan het officialiseren en het verbeteren van de trage wegen (de ontwerprooilijnplannen zijn reeds 10 jaar opgemaakt).



Figuur 7: maatregelen GBS Boortmeerbeek



Figuur 8: Rugdekking voor fietsers



Figuur 9: impressie schoolomgeving GBS Boortmeerbeek na knip autoverkeer

3.1.2. VBS BOSUILTJES SCHIPLAKEN

De ligging van deze school langs de Bieststraat zorgt ervoor dat het sluipverkeer hier een grote impact heeft. Om het sluipverkeer te weren worden maatregelen genomen (zie 3.2.3). Specifiek voor de schoolomgeving wordt gekozen voor trajectcontrole op de zone 30 (over een afstand van minstens 500m). Dit betekent dat permanente handhaving wordt ingevoerd op het naleven van de 30 km/h door ANPR-camera's.

De hoofdingang wordt verplaatst naar de achterkant van de school. Het is veiliger om de grote stroom van leerlingen daar op te vangen dan op de Bieststraat zelf. Om dit mogelijk te maken wordt een groene parking ingericht achter de school. Bij de inrichting zullen de gezonde bomen zoveel mogelijk behouden blijven. Dit zorgt ervoor dat hier een veilige kiss & ride kan worden georganiseerd. De huidige kiss & ride aan de kerk functioneert niet en we zien hier geen mogelijkheden om een vlotte kiss & ride mogelijk te maken.

De nieuwe parking zorgt voor meer parkeermogelijkheid, weg van de drukke Bieststraat en zal ook dienen voor zaal Bosuil, bezoekers van de (herbestemde) kerk, handelaars, activiteiten,..

Om de bereikbaarheid van de achterkant van de school te verbeteren wordt een nieuwe trage weg gerealiseerd die een verbinding maakt vanaf Gottendijdsdreef naar Blokstraat en de achterkant van de school.



Figuur 10: maatregelen VBS Bosuiltjes Schiplaken

3.1.3. VBS KRINGELING HEVER

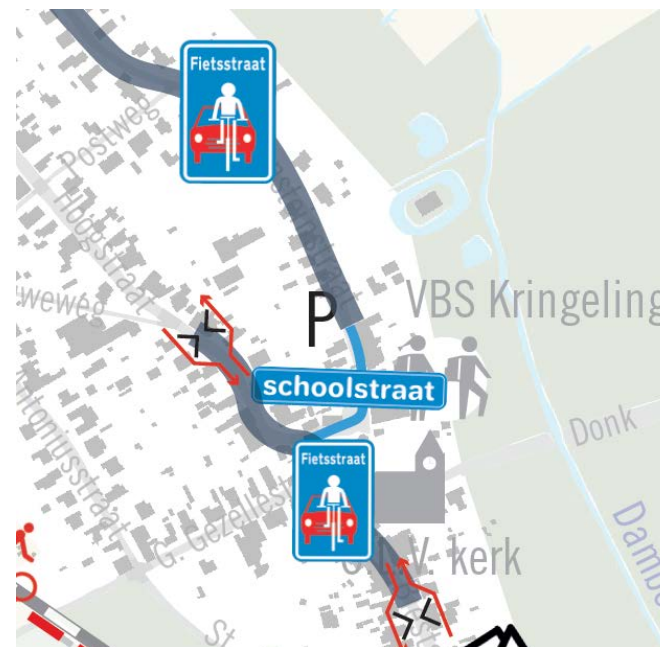
In Hever wordt gekozen voor een schoolstraat. De concrete modaliteiten worden nader bekeken, m.n. het al of niet toelaten de schoolstraat uit te rijden en het volledig weren van het autoverkeer voor de schoolpoort. Een definitieve regeling zal pas ingevoerd worden na evaluatie van een of meerdere proefopstellingen.

Daarnaast wordt een fietsstraat ingevoerd in het centrum op Bieststraat – Hoogstraat. De fietsstraat loopt vanaf Bieststraat tot Hoogstraat waar de fietspaden eindigen.

De zone 30 wordt uitgebreid tot minimum 500m. De verkeersremmers in Bieststraat worden weggehaald en vervangen door een heraanleg volgens het concept 'overgang fietsstraten'.



Figuur 11: overgang fietspaden naar gemengd verkeer



Figuur 12: mogelijke maatregelen VBS Kringeling Hever

3.1.4. VBS WEGWIJZER BOORTMEERBEEK

In het centrum van Boortmeerbeek worden enkele maatregelen genomen, vooral met de bedoeling om het afzetten en ophalen van de kinderen veiliger te laten verlopen.

De gemeente zal onderzoeken of de Tobbackstraat geheel of gedeeltelijk in functie van VBS Boortmeerbeek een fietsstraat kan worden. Een essentiële vraag is wat er zal gebeuren als uit het onderzoek blijkt dat er over het maximum gewenst gemotoriseerd verkeer om een fietsstraat aan te leggen, gegaan wordt.

Voor het autoverkeer wordt een knip ingevoerd aan de hoek van de Pastorijsstraat voor het gemeentehuis en aan de parking achter het gemeentehuis.

De Kiss & ride kan dan gebeuren op de huidige parking achter het gemeentehuis. Voordeel hiervan is dat kinderen die afgezet worden niet meer in conflict komen met gemotoriseerd verkeer. De Pastorijsstraat achter het gemeentehuis wordt zo voorbehouden voor traag verkeer; ook de fietsroute langs het tunneltje onder de spoorweg wordt hierdoor veiliger.

De toegang naar de parking achter het gemeentehuis verloopt in een eerste fase via de huidige in- en uitrit van de parking in de Pastorijsstraat en de huidige brandweg aan de achterkant van het gemeentehuis, die verbeterd wordt. Na evaluatie wordt bekeken of het eenrichtingsverkeer vanaf de parkinguitrit richting Brouwerstraat dient te worden aangepast, dan wel dat een ontsluiting langs de Brouwersstraat gewenst is.

Om fietsen in het centrum veiliger te maken, worden een aantal fietsstraten ingevoerd:

- stukje Tobbackstraat dat aansluit op Hanswijkstraat

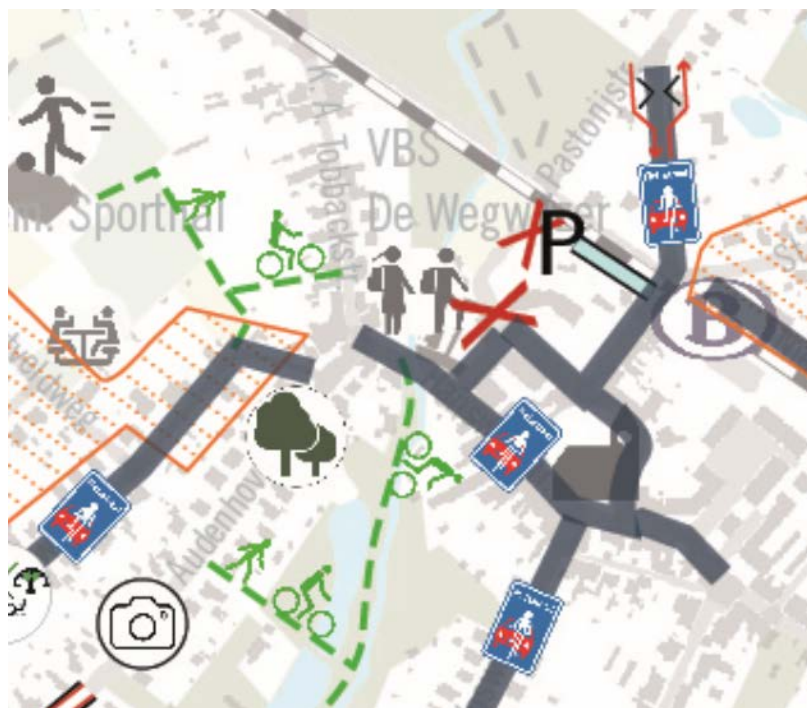
- Hanswijkstraat
- Pastorijsstraat
- Brouwersstraat
- Dorpplaats
- Dorpsstraat
- Zellaarstraat
- Vosweg
- Rijmenamsebaan vanaf einde fietspad (ook hier wordt de maatregel genomen bij de overgang naar fietsstraten)

De enkelrichting in Boortmeerbeek centrum blijft behouden, ook voor fietsers.

De verbetering van de trage weg langs de Molenbeek maakt wandelen naar de Wegwijzer ook veiliger. We zoeken ook naar kansen om een trage verbinding te realiseren vanaf de Kap. A. Tobbackstraat of de Kerkweg naar de sporthal. De parking aan de sporthal zou hierdoor kunnen functioneren als randparking bij evenementen in het centrum, en ook voor de school zou dit een meerwaarde zijn.

VERBINDING PASTORIJSSTRAAT – MOLEN – HANSWIJKSTRAAT

Vanuit het nieuwe decreet betreffende de gemeentewegen, verlenen we prioriteit aan het herwaarderen van de bestaande trage wegen. De voetweg nr. 81, welke de Pastorijsstraat langs de Molenbeek en de Molen van Servaes verbindt met de Hanswijkstraat – Tobbackstraat, wordt op korte termijn als functionele verbinding hersteld door de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug.



Figuur 13: maatregelen VBS De Wegwijzer

3.2. SNELHEID EN SLUIPVERKEER

Zoals hierboven al aangegeven wordt ervoor gekozen om op gemeentewegen enkel nog te werken met zones van 30 km/u en 50 km/u. We kiezen ervoor om 50 km/u ook toe te passen op de ganse Terlindenlaan, Wespelaarsebaan en op Heverbaan, waar de maximumsnelheid nu op sommige delen nog 70 km/u is.

3.2.1. HEVER

TELLINGEN

De tellingen in het centrum toonden een ochtendpiek van max 250 voertuigen in beide richtingen samen. Ook de avondpiek was max 250 voertuigen.

De tellingen aan Slagveldweg toonden een ochtendpiek van 93 voertuigen (de meeste richting zuiden), en een avondpiek van ongeveer 130 voertuigen (de meeste richting spoorweg/noorden).

De conclusie die we hieruit trekken is dat er in de ochtendspits weinig of geen 'sluipverkeer' is via Slagveldweg. 90 voertuigen betekent dat er 1,5 voertuigen per minuut tijdens de spits zijn. Er is wel een kleine avondpiek, wat waarschijnlijk vooral verkeer is dat via Heihoekweg naar Slagveldweg gaat en zo naar het centrum rijdt. Dit verkeer zal wegvallen indien er niet meer vanaf de N26 naar de Heihoekweg mag gereden worden.

Bijkomend werd een enquête gehouden over de maatregelen tegen het sluipverkeer over de Slagveldweg. Hieruit bleek dat er een kleine meerderheid was tegen een knip in de Slagveldweg.

Er werd beslist een aantal maatregelen te nemen die worden opgedeeld in twee fases. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de maatregelen die Infrabel wil nemen in het kader van verkeersveiligheid, nl. sluiten van gelijkvloerse overwegen. De bedoeling is om in de eerste plaats enkel fase 1 uit te voeren; fase 2 zal pas uitgevoerd worden indien fase 1 onvoldoende blijkt (na evaluatie na 12 maanden).

FASE 1

Het verhoogd aanleggen van de kruispunten Heverveldweg x Slagveldweg, Smisstraat x Slagveldweg, in combinatie met de snelheidsremmers aan FC Hever, die eveneens verhoogd worden aangelegd.

In de eerste fase wordt gekozen voor trajectcontrole in het centrum om de zone 30 te handhaven (over een afstand van minimum 500m, ongeveer van Bieststraat voorbij de ‘banaan’ tot aan de Postweg/Sint-Antoniussstraat).

Ook de tonnagebeperking van max 3,5 ton zal worden gecontroleerd door de ANPR-camera van de trajectcontrole.

Zoals al beschreven bij de schoolomgeving in Hever, zal een fietsstraat worden ingevoerd in het centrum vanaf Bieststraat tot Hoogstraat waar de fietspaden eindigen. De overgang van de situatie met fietspaden naar de fietsstraat zal worden beveiligd met het concept ‘overgang fietsstraat’. De huidige verkeersremmers in Bieststraat worden verwijderd.

Snelheidsremmers worden voorzien in Felix Timmermansstraat en op Slagveldweg ter hoogte van de voetbalvelden, gecombineerd met een veilige oversteekplaats.

Te onderzoeken maatregel is het plaatsen van een flitser/trajectcontrole op Bieststraat i.p.v. ‘bloembakken’.

SLAGVELDWEG

Maatregelen aan Slagveldweg dienen rekening te houden met een mogelijke sluiting van de overweg. Infrabel wenst alle overwegen conflictvrij te maken en wenst ook deze overweg te sluiten, eerste fase een fietsoverweg, tweede fase een fietstunnel.

Indien dit doorgaat zijn geen bijkomende maatregelen nodig voor Slagveldweg.

Indien dit **niet** doorgaat worden enkele maatregelen genomen:

- Fase 1: in de bocht van 90° wordt een fietssuggestiestrook voorzien en voetpad, afgescheiden door bollen/biggenruggen.
- Fase 1: verhoging zijstraten
- Fase 1: snelheidsdrempel
- fase 2: bijkomende ANPR-camera

FASE 2 (ENKEL INDIEN FASE 1 ONVOLDENDE EFFECT HEEFT, EVALUATIE HIERVAN NA 12 MAANDEN)

In de tweede fase wordt een ANPR-camera voorzien voor bestemmingsverkeer. Dit betekent een extra camera in Stationsstraat, ook voor trajectcontrole 50 km/h.

Ook wordt enkelrichting ingevoerd op het deel van Kwaenijkstraat tussen Stationsstraat en Heihoekweg om sluipverkeer van Leuven naar Mechelen te weren.

3.2.2. BOORTMEERBEEK

TELLINGEN

De tellingen aan het kruispunt Oudestraat/Laarstraat gaf in de ochtend slechts 68 voertuigen die afsloegen van Oudestraat naar Laarstraat. In de avondspits ging het om 126 voertuigen die de omgekeerde richting volgden, van Laarstraat naar Oudestraat.

De tellingen aan het kruispunt Bredepleinstraat/Beringstraat toonden 197 voertuigen in de richting van de school. In de avondspits waren er 130 voertuigen in totaal richting Oudestraat.

De tellingen aan het kruispunt Bredepleinstraat/Audenhovenlaan toonden in de ochtendspits 115 voertuigen richting Bredepleinstraat, 528 voertuigen richting N26 en 149 richting Heikestraat. In de avondpiek waren het 160 voertuigen richting Beringstraat en 317 richting centrum.

De tellingen aan Pontstraat wezen uit dat er in de ochtend vooral verkeer was richting Langestraat (374 voertuigen). In de avond 169 van de Langestraat richting Pontstraat. Slechts een 50-tal voertuigen gingen richting Aarschotsebaan.

Conclusie is dat er geen knips nodig zijn om sluipverkeer te weren op routes langs Oudestraat, Laarstraat of Bredepleinstraat en evenmin ANPR-camera's voor bestemmingsverkeer nodig zijn. Wel worden volgende maatregelen genomen.

FASE 1

- Snelheidsremmers om het verkeer rustiger te laten verlopen:
 - o Hollestraat
 - o Anderveldstraat
 - o Paepestraat
 - o zone 30 Bredepleinstraat
 - o Heikestraat
- Te onderzoeken maatregel: een (verplaatsbare) trajectcontrole/flitser in Langestraat – Audenhovenlaan – Rijmenamsebaan – Wespelaarsebaan – Bredepleinstraat/Oudestraat
- Te onderzoeken of een (verplaatsbare) trajectcontrole/flitser ook in de Laarstraat mogelijk is.

3.2.3. SCHIPLAKEN

De tellingen aan Bieststraat in het centrum gaven (voor beide richtingen samen) in de ochtendspits 653 voertuigen en in de avond 718 voertuigen.

De tellingen op Zevenbunder gaven in de ochtendspits 216 voertuigen (waaruit duidelijk ook sluipverkeer blijkt), rond de middag 40 voertuigen en in de avond 65.

De tellingen langs Goorweg gaven dezelfde aantallen als de avondtelling voor Zevenbunderweg: in de ochtend 74 en 's avonds 45 voertuigen.

Ook de tellingen aan Blokstraat waren van dezelfde orde-grootte: in de ochtendpiek 64 voertuigen, in de avondspits 61.

De tellingen aan de Rotonde gaven aan dat in de ochtend er 58 voertuigen kwamen vanuit de Blokstraat, waarvan 11 naar de N26 gingen en 47 naar het centrum van Schiplaken. In de avondspits waren er 88 voertuigen richting Blokstraat.

De tellingen aan Aarschotsebaan toonden weinig verkeer: in de ochtendspits waren er 36 voertuigen die vanaf de Pontstraat inreden, in de avondspits waren er in totaal 50 voertuigen die de Aarschotsebaan uitreden. Diezelfde kruispunttelling gaf aan dat er in de ochtendspits 383 voertuigen die richting Langestraat (Kampenhout) reden, in de avondspits waren er 181 voertuigen in de omgekeerde richting.

Ook werd een enquête gehouden in verband met de te nemen maatregel op Blokstraat: een kleine meerderheid bleek voorstander van een knip in de Blokstraat.

Samengevat bleek uit de tellingen dat er een absolute noodzaak is voor maatregelen in de Bieststraat. Er is waarschijnlijk ook sluipverkeer over de Langestraat (is ook druk), maar in de andere straten is het duidelijk rustiger.

Op basis hiervan werden ook maatregelen uitgewerkt in twee fasen.

FASE 1:

- Trajectcontrole op Bieststraat
 - o 50 km/h van rotonde tot voorbij Sijsjeslaan
 - o 30 km/h van voorbij Sijsjeslaan tot Stijn Streuvelslaan (min 500m)
 - o 50 km/h van Stijn Streuvelslaan tot Consciencelaan
- Tonnagebeperking van max 3,5 ton, met handhaving door de ANPR-camera's van de trajectcontrole
- Uitgezonderd bestemmingsverkeer op schooldagen tijdens de spits, controle door de ANPR-camera's van de trajectcontrole
- te onderzoeken of, zoals vermeld in 3.2.3. Schiplaken de Zevenbunderweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer aan Kriekelarenveld dan wel ter hoogte van de Molenheidebaan.
- Afsluiten uitrit naar Molenheidebaan van Goorweg, Mercatorlaan en Consciencelaan
- Blokstraat wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer aan glasbollen of exacte locatie te bepalen met inwoners van de Blokstraat

FASE 2 (ENKEL INDIEN FASE 1 ONVOLDOENDE EFFECT HEEFT, EVALUATIE HIERVAN NA 12 MAANDEN)

- In de tweede fase wordt uitgezonderd bestemmingsverkeer ingevoerd 24u/24u

3.3. ZONE 30 EN FIETSSTRATEN

In fietsstraten zijn auto's nog steeds toegelaten, maar mogen ze fietsers niet inhalen. Fietsers mogen de ganse breedte van de rijweg gebruiken (bij enkelrichting voor autoverkeer) en de rechterhelft (bij dubbelrichting). De maximumsnelheid in fietsstraten is 30 km/u.

3.3.1. FIETSSTRATEN

Fietsstraten worden bij voorkeur voorzien op korte trajecten, in smalle straten, in het centrum en op logische fietsverbindingen.

De fietsstraten worden aangeduid met duidelijke markeringen: met verkeersborden en grote stickers op de grond.

In Boortmeerbeek worden volgende fietsstraten ingevoerd:

- Ravesteinstraat smal gedeelte
- Postweg
- Hever centrum op Hoogstraat - Bieststraat
- Kallebeekstraat smal gedeelte
- Goorstraat van Zevenbunderweg tot Bieststraat (in combinatie met versmallen Goorstraat door parkeervakken)



- Rijkenhoekstraat
- Beringstraat aan school vanaf de zone 30
- Boortmeerbeek centrum en Vosweg (in combinatie met versmallen Vosweg door parkeervakken)
- Nieuwe Weg en Broekstraat
- Kerkweg
- Kwijtveldweg
- Gennickstraat
- Op langere termijn Venstraat van Goorstraat tot Barelweg (zodra de fietsbrug over N26 en Vaart er is)
- te onderzoeken of Zevenbunderweg over de hele lengte en Sportveldweg en Grootveldweg (toegangswegen tot sporthal) als fietsstraten kunnen worden ingericht
- te onderzoeken of de Blokstraat van Anjerweg tot Bieststraat in de richting van de Caetersbosweg en de Aarschotsebaan als fietsstraten kunnen worden ingericht



Figuur 14: fietsstraat

3.3.2. ZONE 30

Zoals in de inleiding al beschreven is snelheid een belangrijke factor om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt gekozen voor zone 30 in alle woonwijken.

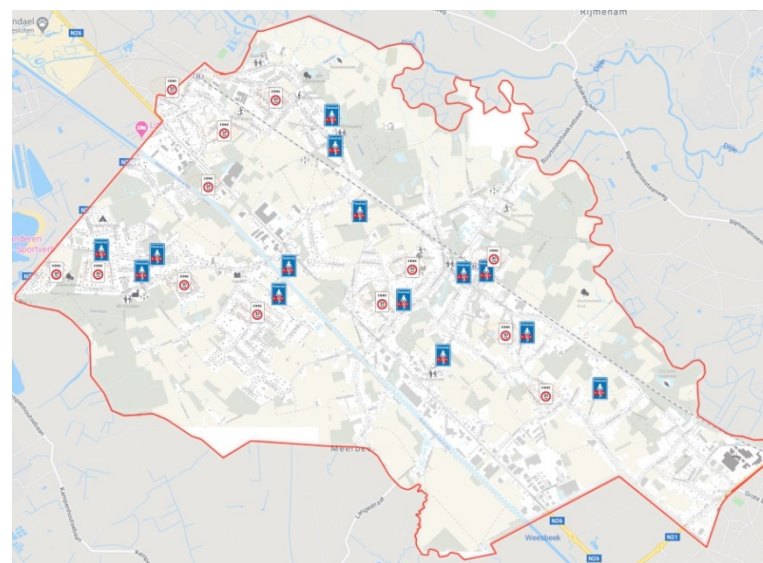
Dit wordt aangeduid met duidelijke markeringen: met borden en grote stickers op het wegdek.

Concreet gaat het om volgende wijken:

- Kleine Landeigendommen (P Damiaanstraat, J Denijnstraat, Rodenbachstraat, J Lemmenslaan)
- Kapel (A Van Langendoncklaan, Berkenlaan, Olmenlaan, Wilgenlaan, Lindenlaan)
- Kouter + voetbal (Kouter, Hamerstraat, Aambeeldstraat, Smisstraat, Passerstraat)
- Lobroeken
- Bosbeek (Mercatorweg, Consciencelaan, Rubenslaan, Mercatorlaan) + Eekhoornhof
- Zevenbunder (S Streuvelslaun, L Van Beethovenlaan, Erasmuslaan)
- Vogelzang (Sijsjeslaan, Patrijzenlaan, Vinkenlaan, Mezenlaan)
- Lievekensbossen (Dahlialaan, Tulpenlaan, Azalealaan, Begonialaan, Anjerweg, Lotuslaan, Lelielaan, Krokuslaan, Rozenlaan, Narcislaan, Irislaan, Jasmijnlaan, Mimosalaan, Salvialaan)
- Sporthal (Korenweg, Sportveldweg, Grootveldweg, Kerkweg)

- Schippersbos (Kantoorstraat, K Elisabethstraat, H Van Brabantplein, Schippersbos, Kerkweg)
- Planeten (Marsweg, Jupiterweg, Venusweg, Uranusweg)
- Station (Nieuwe Weg, Broekstraat, Lange Bruul, Sint Adriaanweg)
- te onderzoeken of de Laar (de huidige zone 30 in de Bredepleinstraat uitgebreid met Vogelzang, Nachtegaalstraat, Lijsterstraat en Laarstraat tot aan Vogelzangwijk/Loobeekstraat) als zone 30 kan worden ingericht.
- Te onderzoeken of Zevenbunderweg als zone 30 kan worden ingericht.

De gemeente zal een sensibiliseringscampagne met betrekking tot de invoering van de zone 30 voeren.



Figuur 15: overzicht fietsstraten en zone 30

3.4. CONCEPT OVERGANG FIETSSTRATEN

Een aantal wegen zijn uitgerust met fietspaden, maar niet alle wegen hebben voldoende ruimte om aanliggende of zelfs vrijliggende fietspaden te voorzien. Op een aantal plekken in de gemeente zijn er dus situaties waar de fietspaden eindigen en waar fietsers noodgedwongen op de rijweg moeten fietsen, gemengd met het autoverkeer. Waar dat gebeurt in fietsstraten wordt een wegversmalling gemaakt zodat fietsers veilig op de rijweg kunnen komen (zie figuur 8). Concreet gaat het over volgende locaties:

- Bieststraat Hever centrum
- Hoogstraat Hever centrum
- Rijmenamsebaan Boortmeerbeek centrum
- Beringstraat aan school zone 30

De gemeente zal samen met het concept “overgang fietsstraten” het einde van fietspaden te onderzoeken. De gemeente zal alle plaatsen waar een fietspad eindigt en/of de baan dwarst (op zgn. T-kruispunten) inventariseren en er het einde van het fietspad correct aanduiden. Er wordt nagegaan hoe op maat de fietsers beter beschermd kunnen worden, via rugdekking met versmalling of verkeersdrempel, aanduiding van fietsers op de rijbaan.

3.5. FIETSSUGGESTIESTROKEN

Op een aantal straten zal gewerkt worden met fietssuggestiestroken. Hier gaat het om straten met gemengd verkeer, buiten de wijken. Dit zijn geen

specifieke fietsroutes, eerder straten met gemiddeld fietsverkeer. Het zijn evenmin drukke wegen voor auto's, maar straten met gemiddeld autoverkeer.

Concreet gaat het om de volgende straten:

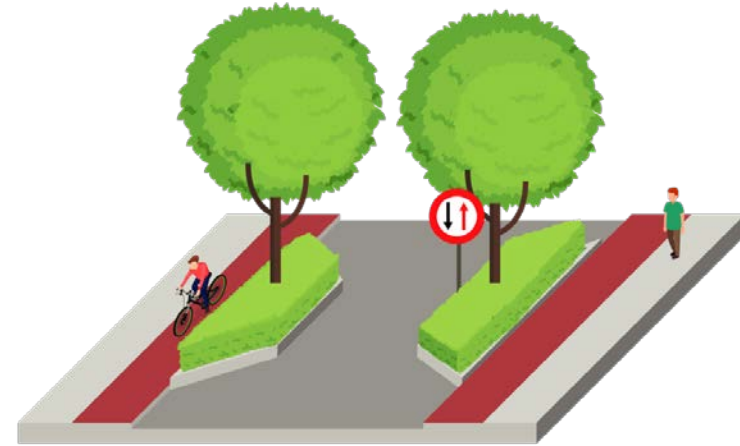
- Ravesteinstraat (breed gedeelte)
- Kwaenijkstraat
- Goorstraat
- Venstraat (tussen Bieststraat en Barelweg)
- Aarschotsebaan
- Kallebeekstraat (breed gedeelte)
- Heikestraat
- Hollestraat
- Anderveldstraat
- Laarstraat, gecombineerd met voetpad en enkele snelheidsremmers
- Oudestraat tot Pleinstraat (overkant N21)

3.6. CONCEPT SNELHEIDSREMMER

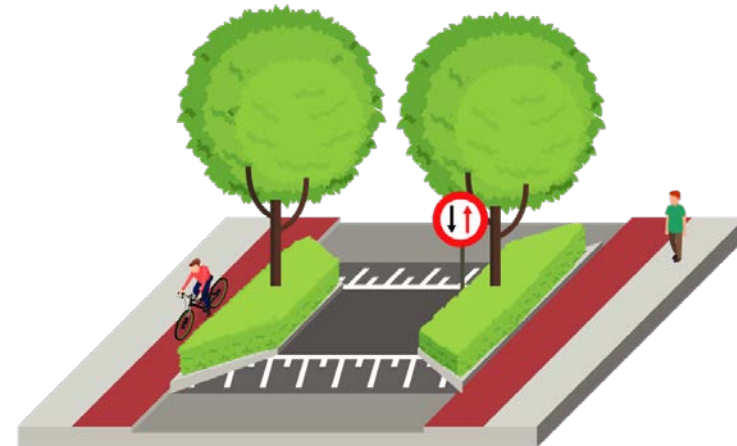
Op een aantal straten nemen we maatregelen om de snelheid af te remmen. We doen dat op straten met gemengd verkeer, met beperkt sluipverkeer en op plaatsen waar veel kinderen komen.

Concreet gaat het om volgende straten/plekken:

- Slagveldweg aan voetbal
- F Timmermansstraat
- Ravot aan beide kanten
- Kallebeekstraat smal stuk
- Heikestraat
- Paepestraat (ander type wegens wel fietspaden)
- Anderveldstraat
- Hollestraat
- te onderzoeken om in het brede deel van de Kallebeekstraat en in de Langestraat (indien geen trajectcontrole mogelijk is) een snelheidsremmer aan te brengen onder het concept van een verkeersplateau (3.8) of een oversteek trage weg (3.12) samen met het verhoogd aanleggen van de kruispunten Waterbosstraat en Maenrot.



Figuur 16: snelheidsremmer zonder verkeersplateau

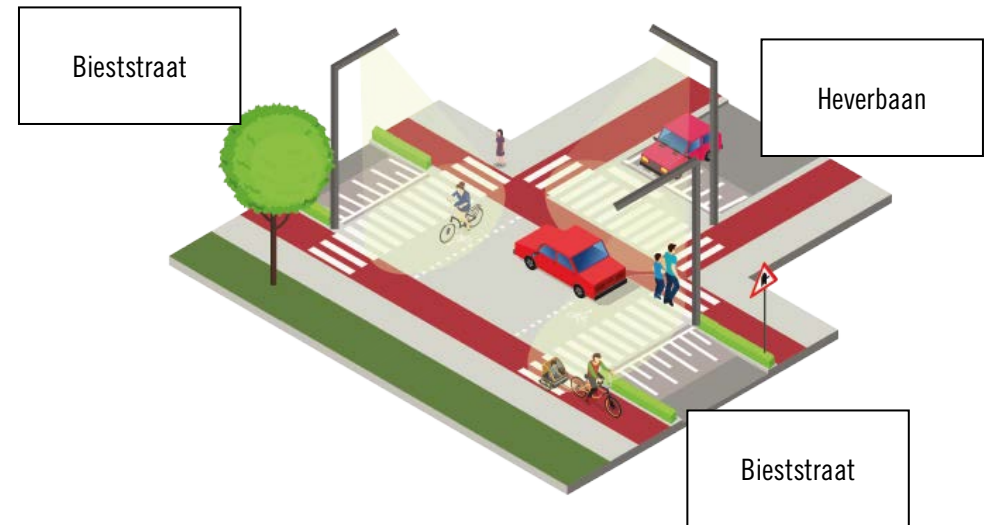


Figuur 17: snelheidsremmer mét verkeersplateau

3.7. HERAANLEG 'DE BANAAN'

Het basisprobleem van dit kruispunt is de zeer scherpe bocht in combinatie met de woning die tot aan het fietspad is gebouwd. Een rechte kruising zoals in de concepttekening is daardoor op korte termijn en zonder bijkomende onteigeningen niet mogelijk. Bijkomend moet rekening gehouden worden met de draaicirkel van vrachtwagens en bussen (die is minimaal, zie ook hoe vaak de Ω -profielen worden omgereden), het niet stimuleren van het sluipverkeer door het centrum van Hever, de snelheid afremmen richting Hever.

Er zal daarom, samen met INFRABEL, onderzocht worden of het ondertunnelen of het rechte trekken van de overweg richting Heverbaan mogelijk is. Vervolgens kan een heraanleg van het kruispunt Heverbaan x Bieststraat overwogen worden. In afwachting worden de drie armen van dit kruispunt conform de schets voorzien van zebrapaden en fietsoversteken.

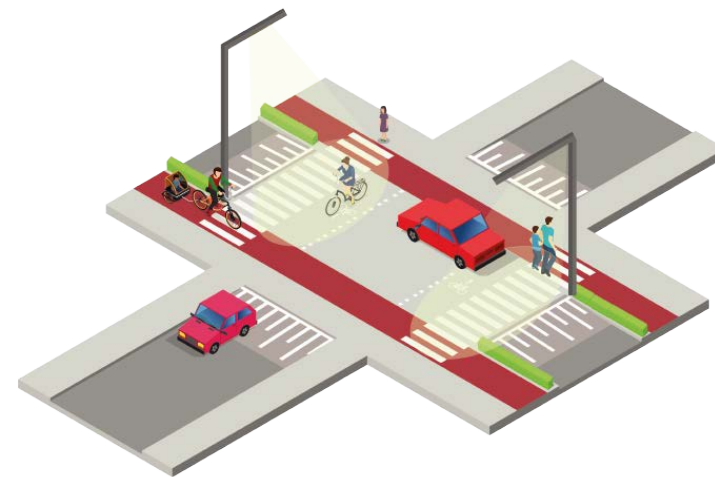


Figuur 18: concept "De Banaan"

3.8. CONCEPT 'VERKEERSPLATEAU MET DOORLOPENDE FIETSPADEN EN OVERSTEEKPLAATS'

Op plekken waar een fietsroute een drukker weg moet kruisen nemen we maatregelen om de oversteek te beveiligen: verlichte oversteekplaatsen op belangrijke fietsassen. Deze maatregel zal genomen worden aan:

- Kruispunt Audenhovenlaan / Bredepleinstraat-Heikestraat
- Kruispunt Stationsstraat-Hoogstraat / F Timmermansstraat-Hillemaweg
- Langestraat mogelijke versmallingen 3.6 samen te onderzoeken met het verhoogd aanleggen van de kruispunten Waterbosstraat en Maenrot
- Laarstraat mogelijke versmallingen 3.6 samen te onderzoeken met het verhoogd aanleggen van het kruispunt met Loobeekstraat en Vorstweg onder 3.8 of 3.12



Figuur 19: oversteekplaats belangrijke fietsas

3.9. CONCEPT 'BENADRUKKEN HOOFDSTRAAT INRIT WIJK'

Om de voorrangsregels te ondersteunen en aan te geven waar een weg met voorrang een duidelijk ondergeschikte weg kruist, zal gewerkt worden met inritconstructies: fietspaden en stoepen lopen verhoogd door op de hogere weg. Voor fietsers betekent dit ook een betere kwaliteit aangezien niet telkens een drempel moet worden af- en dan weer opgefietst.

Deze maatregel wordt genomen aan:

- Kruispunt Stationsstraat / Ravesteinstraat
- Kruispunt Stationsstraat / Rodenbachstraat
- Kruispunt Stationsstraat / J Lemmensstraat
- Kruispunt Stationsstraat / P Benoitstraat
- Kruispunt Stationsstraat / Bovylaan
- Kruispunt Bieststraat / Kallebeekstraat
- Bieststraat / Ida Vermeulenstraat
- Bieststraat / Venstraat
- Kruispunt Bieststraat / Sijjeslaan
- Kruispunt Bieststraat / Mezenlaan



Figuur 20: inritconstructie aan drietaks kruispunt



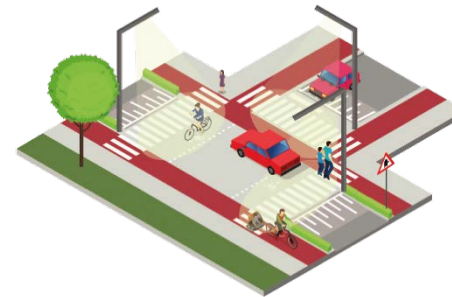
Figuur 21: inritconstructie aan viertaks kruispunt

3.10. CONCEPT 'VERHOOGD KRUISPUNT EN/OF PERMANENT EILAND

Deze maatregel wordt genomen op straten met beperkt (sluip)verkeer, die tegelijk fietsroutes, zijn, op plaatsen waar autoverkeer de bocht afsnijdt en zo tegenliggend verkeer in gevaar brengen.

Hier kiezen we voor een permanente constructie om dit te vermijden. De tijdelijke constructie op het kruispunt Heikestraat / Grootveldweg / Pachthofstraat heeft daar zijn deugdelijkheid bewezen.

- Kruispunt Kallebeekstraat / Heikestraat: permanente constructie i.p.v. 'druppel'
- Kruispunt Heikestraat / Grootveldweg / Pachthofstraat: permanente constructie
- Kruispunt Bredepleinstraat / Vosweg (verbetering verhoogd kruispunt)
- Kruispunt Bredepleinstraat / Beringstraat (verbetering verhoogd kruispunt)
- Kruispunt Goorstraat / Vaartdijk (verhoogd kruispunt om conflict met fietsers op Vaartdijk te verkleinen)
- Kruispunt Slagveldweg - Heihoekweg



Figuur 22: verkeersplateau

3.11. CONCEPT 'OVERSTEEKPLAATS OP DRUKKE BAAN'

Dit concept wordt toegepast aan drukke gemeentewegen, met veel doorgaand verkeer:

- Bieststraat aan Kallebeekstraat
- Bieststraat met F8 aan de Vaart
- Terlindenlaan aan S Streuvelslaam
- Heverbaan (aan wegje jeugdbeweging)
- Bergstraat aan Spoorweg
- Wespelaarsebaan aan de Dreef
- Pontstraat/Langestraat met F8
- te onderzoeken om een veilige fietsoversteek te voorzien ter hoogte van de kruising Bosveld-Gottendijsdreef.

3.12. CONCEPT 'OVERSTEEKPLAATS AAN TRAGE WEG'

Op plaatsen waar een trage weg toekomt aan een reguliere weg, wordt een maatregel genomen om oversteken te beveiligen: een wegversmalling, gecombineerd met een verticaal element indien mogelijk (boom of verlichting). De locaties die hieronder worden vermeld zijn exemplarisch en zullen worden aangevuld in het tragewegenplan:

- Bredepleinstraat aan voetweg 42
- Bredepleinstraat aan Molenbeek (zodra trage weg langs Molenbeek open is)
- Vorstweg aan Laarstraat



Figuur 23: aantakking trage weg

3.13. TRAGE WEGEN

De gemeente is een tragewegenplan aan het uitwerken samen met de VZW Trage Wegen om dit wegennet te herstellen over het volledige grondgebied van de gemeente. Bedoeling is deze trage wegen ook te integreren in de functionele fiets- en wandelroutes.

Op korte termijn worden nu al volgende belangrijke schoolroutes verbeterd:

- Schrans - Vorstweg – Kruisveldweg (voetweg 38-39-42)
- Schoolstraat verbinden met Voswegje (voetweg 43-73)
- Langs Molenbeek van Hanswijkstraat tot vaart
- Sporthal – Kerkweg
- Verbinding Gottendijsdreef – achterkant school – Blokstraat
- Bosveld
- Wijk Eekhoornhof - Zevenbunderwijk
- Verbindingen Bieststraat – G. Gezellestraat
- Te onderzoeken: de verbindingen Pastorijstraat-Molen-Hanswijkstraat via nieuwe fiets- en voetgangersbrug en Laarstraat-Vaartdijk

3.14. VERBETEREN/AANLEGGEN VAN VOETPADEN - FIETSPADEN

3.14.1. VOETPADEN

Langs volgende gemeentewegen worden de voetpaden verbeterd of worden voetpaden aangelegd:

- Laarstraat
- Goorstraat
- Vosweg
- wijk Kleine Landeigendommen
- Vogelzangwijk Boortmeerbeek
- Gaston Bovylaan
- Oudestraat tot Pleinstraat (overkant N21)

3.14.2. VERBETEREN – AANLEGGEN VAN FIETSPADEN

Langs volgende gemeentewegen zullen fietspaden worden aangelegd, of zullen bestaande fietspaden worden verbeterd:

- Langestraat
- Bovylaan
- Bieststraat
- Groenstraat

- Paepestraat
- Pontstraat
- Te onderzoeken: Laarstraat

3.15. VERBETEREN ONDERGROND FIETSROUTES

Op een aantal routes maken fietsers gebruik van onverharde wegen. Op plaatsen waar de ondergrond slecht is zal de ondergrond worden verbeterd met (waterdoorlatende) halfverharding of met een tweesporen pad.

Deze maatregel wordt genomen op:

- Dijk (naast Ravesteinpark)
- Dreef (richting Haacht)
- G Bovylaan
- Broekstraat (tot aan Dreef)
- Gottendijsdreef

3.16. VERBETEREN STAAT VAN DE WEG – PUBLIEKE RUIMTE

3.16.1. STAAT VAN DE WEG

Enkele gemeentewegen zijn in minder goede staat en moeten worden aangepakt. Voor elke weg afzonderlijk zal worden nagegaan welke de meeste geschikte aanpak is. Het gaat om:

- Goorweg
- Grootveldweg
- Hollestraat
- Stationsstraat
- Bieststraat
- XXe Konvooistraat
- Blokstraat
- Pontstraat
- Sasstraat
- Molenheidebaan (straatje)
- Kwaeneikstraat
- Schrans

- Dalialaan
- Lotusplein
- Oudestraat

3.16.2. ONTHARDING – VERBETEREN KWALITEIT OPENBARE RUIMTE

Op een aantal plekken in de gemeente zijn er kansen voor ontharding of kan de ruimte die nu gebruikt wordt door verkeer anders ingericht worden. Die ruimte kan een pleintje worden (bv. voor GBS aan Beringstraat) of een speelpleintje, petanqueveld... Tijdens de opmaak van dit verkeersleefbaarheidsplan kwamen enkele plekken naar voor waar er kansen zijn voor een andere inrichting.

- Kruispunt J Lemmenslaan / P Damiaanstraat / J Denijnstraat



- Stijn Streuvelslaan / L Van Beethovenlaan



- Lotusplein in Lievekensbossen
- Pleintje voor GBS Beringstraat

De vermelde onthardingsmogelijkheden en mogelijke vergroening vallen al binnen het bestelde masterplan voor Boortmeerbeek. De mogelijkheden voor ontharding en ontgroening in Schiplaken en Hever zijn te onderzoeken.

3.17. APARTE MAATREGELEN

Naast de maatregelen die hierboven werden opgesomd, zijn er nog een aantal die niet specifiek onder een bepaald thema passen. Deze worden hier op een rijtje gezet:

WIJK STATION BOORTMEERBEEK

De wijk heeft al een tijdje te maken met langparkeren door pendelaars die in Boortmeerbeek de trein nemen. Tegelijk is er ook een veel gebruikte fietsroute langs de spoorweg richting Haacht.

Hier worden volgende maatregelen genomen:

- enkelrichting behouden van Nieuwe Weg langs Lange Bruul tot Sint Adriaanweg
- fietsstraat (en dus parkeerverbod) in Nieuwe Weg en Broekstraat
- Lange Bruul (smal stukje) enkelrichting van Rijmenamsebaan naar wijk
- De keuze of het overige deel van de wijk blauwe zone wordt of parkeervakken krijgt, zal in het college worden gemaakt

BERGSTRAAT

Hier is een gevaarlijke situatie bij een gesloten overweg; voertuigen steken de wachtende rij auto's voorbij en riskeren daardoor een ongeval met tegemoet komend verkeer, waarbij dikwijls over het fietspad wordt gereden. Hier worden volgende maatregelen genomen:

- witte lijn 'verboden in te halen' (door de witte lijn is er de facto ook een parkeerverbod)

RIJRICHTING

- Stationsstraat wordt aan N26 enkel nog 'rechts uit' (richting Mechelen) en 'rechtdoor' (richting N26); linksaf is niet meer mogelijk
- Heihoekweg: wordt aan N26 enkel nog 'rechts uit' (richting Mechelen); linksaf niet meer mogelijk. Heihoekweg: inrijden vanaf de N26 is niet meer mogelijk; hierdoor wordt ook het kruispunt Kwaenijkstraat/Heihoekweg veiliger

3.18. MAATREGELLEN SAMEN MET AWW EN VLAAMSE WATERWEG

Boortmeerbeek heeft ook enkele gewestwegen die worden beheerd door het Vlaams gewest. Hier mag de gemeente geen maatregelen nemen. Verbeteringen op deze wegen zijn enkel mogelijk zijn na een akkoord van Agentschap Wegen & Verkeer en/of de Vlaamse Waterweg. De gemeente pleegt regelmatig overleg met deze instanties. De voorstellen die in het kader van dit verkeersleefbaarheidsplan werden uitgewerkt, blijven op de agenda staan van elk overleg:

- Oversteekplaatsen N267 – N26 – N21 (onze voorstellen worden op dit moment onderzocht)
- Kruispunt N26 – Audenhovenlaan (afstellen lichten, beveiligen van oversteek voor voetgangers en fietsers,... onze voorstellen worden onderzocht)
- Enkelrichting Pontstraat (vanaf Kallebeekstraat richting Leuvensesteenweg) en voorsorteerstrook op N26 aan Kallebeekstraat
- Herinrichting N21 (dossier is lopend)
- Herinrichting kruispunt Den Tip voor fietsers (dossier is lopend)
- Verbreden fietspaden Trianonlaan (dossier is lopende)
- Oversteekplaats N267 – F8 (dossier is lopende)
- Fietsbrug over Dijle aan Ravestein (dossier terug op gang getrokken, opmaak overeenkomst Vlaamse Waterweg en de vier betrokken gemeenten is aan de gang)

3.19. SENSIBILISERING

Naast de infrastructurele maatregelen wil de gemeente ook zorgen voor de nodige sensibilisering voor alle deelnemers aan het verkeer. Dit doet de gemeente in samenwerking met instanties zoals de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), de provincie, VIAS...

- Fietzers: campagnes die sensibiliseren rond gezien worden, zorgen voor goede verlichting, gedrag op de baan, gedrag in fietsstraten, oversteekplaatsen/zebrapad. Wanneer voorrang geven/nemen, gedrag van snelle fietsers,...
- Voetgangers: campagnes die sensibiliseren rond gezien worden, veilig oversteken op zebrapaden, zonder oversteekplaatsen, ...
- Bestuurders van auto's, vrachtwagens: campagnes rond hoffelijkheid naar trage weggebruikers, opgelet op ronde punten, snelheid, ...



Figuur 24: campagne Vlaamse overheid ivm overdreven snelheid



Figuur 25: campagne provincie Vlaams-Brabant ivm fietsverlichting

De gemeente zal verder ook onderzoeken:

- hoe het gebruik van de fiets actief te stimuleren, onder meer in samenwerking met de Fietzersbond, VSV, handelaars en scholen;
- hoe alle weggebruikers te sensibiliseren over de gevolgen van te hoge snelheid, parkeren en of rijden op het voetpad, fietspad.
- Eén autoloze zondag per jaar organiseren met daaraan gekoppeld een moment waar de inwoners elkaar kunnen ontmoeten.

3.20. WISH-LIST

De maatregelen die hierboven werden opgesomd kunnen op korte of middellange termijn worden gerealiseerd. Daarnaast zijn er enkele voorstellen uit het verkeersleefbaarheidsplan die pas op langere termijn kunnen worden gerealiseerd, ofwel omwille van de hoge kostprijs, ofwel omwille van de complexiteit van de ingreep (meerdere betrokken instanties). Wat vandaag financieel (nog) niet haalbaar is wordt wel constant overal op de agenda gezet om het haalbaar te maken. Het gaat om volgende ideeën:

- Fietsbrug over N26 en Vaart als onderdeel van een bovenlokale fietsroute vanaf Zemst richting Haacht, Keerbergen en Bonheiden, maar ook als lokale fietsverbinding tussen Schiplaken en Hever/Boortmeerbeek centrum
- Dubbelzijdig fietspad achter de eerste bomenrij in Terlindenlaan, als veilig afgescheiden fietspad
- Verlichting langs de F8 fietssnelweg langs de Vaart.



Figuur 26: bovenlokale fietsroute

Mogelijke subsidiekanalen zijn:

- Subsidie voor strategische infrastructuurprojecten Vlaams-Brabant
- Subsidie voor de aanleg/verbetering van fietsinfrastructuur op bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Fietsfonds)
- Europese subsidies (EFRO of Interreg)
- Toerisme Vlaanderen

EVALUATIE

De gemeente zal een duidelijk kader uitwerken voor de evaluatie van de verschillende maatregelen.

Er wordt zo snel mogelijk en met behulp van deskundigen een reeks indicatoren opgesteld op basis waarvan de maatregelen geëvalueerd worden.

Gedurende de eerste 3 jaar van de implementatie wordt er 6 maandelijks geëvalueerd. Indien er bijstellingen nodig zijn, worden deze binnen een redelijke termijn doorgevoerd.

Op korte termijn wordt een mobiliteitsambtenaar aangeworven.

De gemeenteraad wordt op geregelde tijdstippen geïnformeerd over de evaluatie en de aanpassingen.



VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE