

Werkgroep Mobiliteit – 5 mei 2022

Aanwezige inwoners voor werkgroep : Maria (Wis) Devriese, Bart Verhellen, Sofie Dehaes, Guy Walravens, Stéphanie Beyens, Alexander Heyman, Stephanie Vervoort (*burgers*)

Silke Vanstallen, Pieter Laridon, Roan Vercammen, Daniel Janssens, Jean Morren, Dany Stassen, Frank Van Tricht, Inge De Prins en Kathleen Huyveneers (*stakeholders/adviesraden*)

Aanwezig vanuit 'bestuur': Alexandra Thienpont (welkomstwoord), Hanne Schuermans, Elke Verhoeven, Anouk Grauwels, Griet Valckenaers (Interleuven) en Bart Ver Elst

Ronde 1

De knelpunten of problemen worden verkend.

Veilige schoolomgeving:

- Onduidelijkheden fietsstraat voor bestuurders
- Gebruik van schoolstraten (= oplossing)
- Onveilige fietsstraten, onveilige aanloop richting de schoolomgeving
- Autobestuurders die gevaarlijk rijden (over voetpad) – mentaliteit van alle weggebruikers (auto, fiets, ...)
- Grootste knelpunt: ervoor zorgen dat ouders niet tot helemaal voor de schoolpoort kunnen rijden.

Fietsroutes

- Veel enthousiasme over veld- en verharde wegen. Er zijn trage wegen die een oplossing kunnen bieden voor een aantal missing links.
- Er zijn enkele moeilijke punten, waaronder bv. kruispunt Kruisstraat (zogenaamde 'driehoek') die niet veilig genoeg is. Ook de Prinsendreef wordt beschouwd als een 'moeilijke' straat.
- Te hoge snelheid in dorpskern. Een beperking naar 30 km/u om de veiligheid van de fietser in de dorpen te verzekeren (= oplossing)
- Sensibilisering van weggebruikers in het algemeen, niet enkel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers
- Fietsstraten zijn op zich goed, maar deze mogen niet te lang zijn. Te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustraties bij autobestuurders, wanneer men achter trage fietsers moet rijden, vb. een volwassene met een jong kindje. Dit kan gevaarlijke situaties tot gevolg hebben.
- Straten worden steeds smaller, waardoor het niet altijd even gemakkelijk is voor zwaar vervoer / openbaar vervoer / landbouwvoertuigen om elkaar te kruisen.
- De gemeentescholen zijn gelegen aan grote invalswegen waardoor er confrontaties ontstaan tussen automobilisten en (jonge) fietsers

Sluipverkeer

- De probleemstraten zijn gekend: Kruisstraat, Molenstraat, Dorpsstraat, Dalemstraat, Zavelstraat, Kouterstraat, Kwerpsebaan. Hierin kunnen geen prioriteiten aangegeven worden.
 - De zogenaamde 'Waze-rijders' die enkel hun navigatiesysteem volgen zorgen voor oversaturatie van het lokale wegennet
 - Het grote probleem is de files / slechte doorstroming op de E40 en de N2. Zonder oplossing daar, zijn oplossingen voor de lokale wegen 'stoplappen'.
 - Een ander knelpunt is dat er minder bussen (gaan) rijden in Meerbeek. Er moet worden overgestapt in Kortenberg – de auto is dan een makkelijker alternatief.
 - Er zijn ook te weinig andere goede alternatieven voor de auto (cambio, goede busverbindingen, goede fiets- en wandelinfrastructuur) (= oplossing)
-

Ronde 2

De knelpunten of problemen worden verder uitgediept.

Veilige schoolomgeving

- Prioriteit 1 : Beletten dat auto te kort aan scholen komen, maar tegelijk de bereikbaarheid met de auto wel behouden. Parkeergelegenheid moet dichtbij de school zijn.
- Prioriteit 2 : Veilige aanlooproutes (voet- en fietspaden), meer onderhoud (voet-)wegen, ...
- Prioriteit 3 : Infrastructuur aanpassen: zebrapaden te kort op kruispunt, te veel aandachtspunten waar de autogebruiker op moet letten.
- Kruispunt Zavelstraat-Kwerpsebaan, Meerbeek aan de Delhaize = chaos voor en na school.
- Veilige oversteekplaatsen = Wijnegemhofstraat
- Concentratie op korte tijd op dezelfde locatie
- Onveilige voet- en fietspaden
- Te snel rijden – mentaliteit autobestuurder (positief sensibiliseren) – op de stoep rijden (terugkoppelen naar dorpskernvernieuwingen)

Vragen/bemerkingen : bij de vernieuwing van dorpskernen moet meer ingezet worden op stoepen met dorpels, via kleuren grenzen duidelijk maken : niet alles rood.

Sluipverkeer

- Sluipverkeer voornamelijk door slechte doorstroming E40 en niet optimale doorstroming gewestwegen zoals de N2
 - Doorstroming op grote stukken verbeteren, bv. beter afstelling van de lichten op de N2 (eventueel met elektronische systemen die de snelheid meten), aan de lichten op de N2 sta je bij groen licht soms achter een bus te wachten waardoor alles erachter opstroopt, minder lang rood aan lichten met Prinsendreef, ... (= oplossing)
 - Dorpsstraat 30 km/u + éénrichtingsverkeer richting Veltem maken (maar wat met de halte van De Lijn?) (= oplossing)
 - Engerstraat éénrichtingsverkeer maken (= oplossing)
- Werk maken van herziening signalisatie. Ter hoogte van N2 Veltem staat bv. een verkeersbord om (via de Dorpsstraat) naar Everberg te rijden (AWV en burgemeente)
- Betere parkeerplaatsen bij de stations in Kortenberg en Erps-Kwerps, zodat treinverkeer en openbaar vervoer meer kan worden geoptimaliseerd (= oplossing)

- Problemen met sluipverkeer op de invalswegen naar een dorp, zoals Kouterstraat en Zavelstraat, hebben een eerdere lage haalbaarheid qua aanpak: door hun status als invalsweg is er weinig draagvlak om daar verkeershinderende maatregelen te nemen.
- Grote invalswegen via de dorpen : mogen niet geknipt of geblokkeerd worden
- Een goede synchronisatie van de verkeerslichten
- !! Luxe van 2 stations en goede treinverbinding : kan het sluipverkeer helpen; goede parkeerplaatsen aan het station; veilige berging voor de fietsen zodat het treinverkeer meer geoptimaliseerd kan worden
- Probleempunten N2 en Mechelsesteenweg aanpakken samen met 'coalitie van gelijkgezinden' (andere gemeenten met zelfde problematiek)

Fietsroutes

- Vooral oost-west-verbindingen (F3 bv.), maar geen noord-zuid-verbindingen. Hier is ook nood aan. Het is een goed idee om trage wegen te betrekken bij het aanvullen van de missing links, maar het is zeker niet de bedoeling om alle trage wegen te gaan verharderen, te voorzien van verlichting, ...
- Goed onderhoud van de fietspaden. Dit gaat niet enkel over de infrastructuur, maar ook over het snoeien van bomen, struiken, netels, ... langs de weg. Fietspaden worden smaller door overhangende takken en struiken.
- Woon-werkverkeer promoten: verbindingen F3 met bedrijventerreinen (= oplossing). Er wordt nagegaan of de grote bedrijven binnen de gemeente een aantal bedrijfsfietsen mogen parkeren aan het station. Werknemers die met de trein komen, kunnen deze dan gebruiken om de laatste kilometers per fiets af te leggen.
- Infrastructuur niet in orde: maaien van struiken, fietspaden niet breed genoeg, ...
- Verlichting of snoeien van struiken zodat de fietspaden goed bereikbaar blijven
- Woon-werkverkeer: verbindingen F3 met bedrijventerreinen (= oplossing)
- Gescheiden fietspad langs N2 over ganse traject is wenselijk
- Stations niet veilig genoeg: fietsen gestolen, ... (beveiligde fietsenstallingen)
- De tunnel onder het spoor aan de beide stations is niet toegankelijk voor elke soort van fiets, zoals een bakfiets,
- Te weinig oversteekplaatsen (voor kinderen)
- Grensoverschrijdend werken tussen de gemeente en de buurgemeenten is belangrijk om een volwaardig fietsroutenetwerk uit te werken. Op deze manier wordt er voorkomen dat het fietspad stopt aan de grens.
- Fietsherstelpunten creëren (en een kaart met een overzicht van fietsherstelpunten)
- Er zijn bepaalde straten, zoals de Dalemstraat, waar er langs één kant van de weg een fietspad gelegen is. Is het mogelijk om na te gaan of dit fietspad in beide richtingen kan gebruikt worden? Zijn er nog straten in Kortenberg waar dit het geval is?

Vragen/bemerkingen : verantwoordelijkheden zijn heel versnipperd, bevoegdheden zijn niet altijd duidelijk en bestaande voetwegen moeten geoptimaliseerd worden.

Er moet een mix komen tussen voetwegen en straten die zwakke weggebruikers kunnen gebruiken; Onze kinderen leren zich met de fiets in het verkeer te begeven;

Nadeel van voetwegen: deel van trage wegen staan in bomen. Bij stormen kan je er geen gebruik van maken. Veiligheid in de avond i.v.m. verlichting, bewegingsverlichting bv.;