

# MEMORANDUM 2025 – 2030



Kortenberg 2024

Versie 29/04/24

## Inhoudstafel

Inleiding .....	3
Een degelijk en effectief mobiliteitsbeleid .....	4
Als gemeentelijke adviesraad voor mobiliteit en verkeersveiligheid wensen wij nadruk te leggen op volgende essentiële verbeter- en aandachtspunten voor de volgende beleidsperiode .....	5
Voor de Stappers .....	5
Voor de Trappers.....	6
Voor het Openbaar vervoer .....	6
Voor Personenwagens .....	7
Mobiliteit en verkeersveiligheid:.....	8

## Inleiding

Traditioneel stelt de GAMV bij een nakende legislatuur-wissel zijn memorandum voor.

Uit de resultaten van de recente Grote Kortenberg-Enquête (2023) “verwijst bijna de **helft van de inwoners (47%)** van Kortenberg als eerste spontane antwoord naar een aspect van de **mobiliteit in Kortenberg**”. “Wanneer alle spontane antwoorden worden geanalyseerd, verwijzen **twee op de drie inwoners naar één of meerdere mobiliteitsaspecten**”.

Als we in de enquête kijken naar de manier waarop bewoners zich verplaatsen binnen de gemeente dan lezen we: “De auto is ook in 2023 het meest gebruikte vervoersmiddel binnen Kortenberg. Slechts 8% rijdt bijna nooit met de auto binnen Kortenberg. Ongeveer een kwart (23%) geeft aan meestal of bijna altijd te fietsen binnen Kortenberg, maar een ietwat grotere groep (27%) doet dit bijna nooit. Opnieuw ongeveer een kwart (23%) gaat meestal of bijna altijd te voet. Slechts 7% gebruikt meestal of bijna altijd het openbaar vervoer, 62% doet dit bijna nooit. Op openbaar vervoer na is er vergeleken met 2017 in 2023 een lichte stijging in het meest frequente gebruik van alle vervoersmodi.”

Het is dus duidelijk dat er nog enkele uitdagingen klaarliggen wanneer we spreken over mobiliteit **binnen onze gemeente**.

Er is een gebrek aan openbaar vervoer van en naar de uithoeken van het grondgebied van Kortenberg.

Wanneer we kijken naar eerdere memoranda zien we dat er op een aantal vlakken vooruitgang werd geboekt: er werd een mobiliteitsambtenaar aangesteld, fiets- en voetwegen werden aangelegd en een aantal trage wegen werd onder handen genomen. Rijwegen werden van een nieuwe laag asfalt voorzien, maar te vaak zijn dit louter onderhoudsbeurten die geen fundamentele verbeteringen met zich meebrengen.

Er werd een mobiliteitsplan opgemaakt samen met actietabellen, die zeker als leidraad kunnen worden ingezet voor het beleid van de komende jaren.

Het veiligheidsgevoel van de inwoners (en de perceptie) van snel rijdende auto's geven aan dat hier verder moet worden aan gewerkt en dat er een duidelijk gebrek is aan “zichtbare” handhaving. De terugkeer van politie bij de vergaderingen van de GAMV is meer dan wenselijk en kan alleen maar mee helpen het onveiligheidsgevoel weg te werken.

Sluipverkeer is en blijft een heikel punt op ons grondgebied. Vooral door de toename van het verkeer is dit terug voelbaar, zeker na de verkeersstille periode tijdens Corona waar het fenomeen van sluipverkeer of druk verkeer tijdelijk verdwenen was.

Het gaat tenslotte om de leefbaarheid en veiligheid van onze gemeente.

## Een degelijk en effectief mobiliteitsbeleid

- Leefbaarheid en levenskwaliteit in onze gemeente.
- Het verhogen van de verkeersveiligheid en het wegnemen van (het gevoel van) verkeersonveiligheid door het hanteren van het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagens) in lijn met de aanbevelingen van de Vlaamse overheid. Een vlotte doorstroming voor minder tijdsverlies, minder CO2 en minder fijn stof.
- Degelijke alternatieven voor de auto: aangename en veilige routes voor fietsers en voetgangers, een goed werkend openbaar vervoer en een doordacht ruimtelijk beleid waarbij nabijheid gecreëerd wordt waardoor verplaatsingen bespaard worden.
- Handhaving van de bestaande en toekomstige verkeersregels.
- Parkeergelegenheid voor auto's met voldoende aandacht voor personen met beperkte mobiliteit alsook voor het nieuwe gegeven van elektrische laden.
- Een goede en veilige bereikbaarheid van alle dorpskernen en uithoeken van het grondgebied.
- Veilige voetpaden minstens aan één zijde van de weg.
- Goed onderhouden voet- en buurtwegen.
- Voldoende en veilige fietspaden, met een sterke voorkeur voor fysiek van de weg gescheiden fietspaden in plaats van de fietssuggestiestroken.
- Veilige schoolstraten en een schoolomgeving waar ouders hun kinderen met een gerust hart kunnen naartoe brengen.
- Wanneer we naar de Ferraris-kaarten uit 1778 kijken zien we dat er – op de E40 na – geen enkele verbindingsweg is bijgekomen. Ondertussen is het verkeer wel geëvolueerd en blijft dit toenemen. In onze buurlanden wordt verkeer via ringwegen en omleidingen weggeleid van dorpskernen, bij ons ligt er hiervoor geen enkel plan ter studie en wordt de vraag nauwelijks gesteld. In plaats daarvan slibben de woonstraten dicht. De stijgende verkeersdruk vraagt om nieuwe oplossingen om de leefbaarheid in onze gemeente te waarborgen. Voor verplaatsingen binnen de gemeente moet het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer niet alleen aangemoedigd, maar ook structureel ondersteund worden.

Als gemeentelijke adviesraad voor mobiliteit en verkeersveiligheid wensen wij nadruk te leggen op volgende essentiële verbeter- en aandachtspunten voor de volgende beleidsperiode



## Voor de Stappers

De kwaliteit en aanwezigheid van veilige, betreedbare en bruikbare wandelzones voor voetgangers, vrij van hindernissen. Op de voetpaden in onze gemeente zien we nog teveel obstakels, bijvoorbeeld zoals signalisatiepalen op het voetpad, die de veiligheid en toegankelijkheid in gevaar brengen. Voetpaden moeten in eerste plaats een aangepaste breedte en oppervlakte hebben zodat deze veilig bruikbaar zijn voor elke stapper, meer bepaald voor mensen die slecht te been zijn, rolstoelgebruikers, ouders met kinderwagens en ouderen met rollators.

Voor de schoolstraten vragen wij een éénduidige oplossing met als eerste prioriteit de veiligheid van de kinderen, maar ook rekening houdend met de woonomgeving en toegankelijkheid voor hulpdiensten indien nodig.

Even belangrijk zijn voor de GAMV de schoolroutes die door ouders met kinderen of kinderen alleen kunnen worden gebruikt om veilig van thuis naar school te kunnen wandelen.

Buurt- en trage wegen moeten vlot toegankelijk zijn en een regelmatige onderhoudsbeurt krijgen. Regelmatig toezicht is zeker nodig en wanneer nodig moet de gemeente bewoners ook op hun deel van de taak wijzen om hagen regelmatig te snoeien, zodat de weg open blijft.

Op bepaalde plekken in onze gemeente ontbreekt het aan zebrapaden zoals bv het rondpunt op de N2.

Op plaatsen waar enkel een fietspad is voorzien, vraagt de GAMV het plaatsen, indien nog niet aanwezig, van een D10 bord om zo duidelijk te maken dat het pad gedeeld dient te worden door fietsers en voetgangers.



## Voor de Trappers

De uithoeken van het grondgebied van onze gemeente zoals Vrebos, De Tomme, Zonnewoud of de wijk Armendaal zijn niet altijd voorzien van veilige fietspaden

Prioriteit moet worden gegeven ook aan de schoolroutes die door ouders met kinderen of kinderen alleen kunnen worden gebruikt om veilig van thuis naar school te kunnen fietsen.

De voorkeur van de GAMV gaat steeds naar gelijkliggende aanliggende fietspaden waar fietsers duidelijk gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer. Waar het niet anders kan zijn natuurlijk fietssuggestiestroken een oplossing om de mogelijke aanwezigheid van fietsers duidelijk te maken. Voorsorteerstroken voor fietsers op drukke kruispunten zijn dan ook zeker aangewezen.

Op punten met aansluiting naar andere vervoersmodi (Hoppinpunten, openbaar vervoer, deelwagens, e.a. ...) moeten degelijke, overdekte, afgesloten, beveiligde en door camera bewaakte fietsenstallingen komen.

Een duidelijke aanduiding van de voorrang voor fietsers waar van toepassing is noodzakelijk en het voorzien van fietsoversteekplaatsen kan de veiligheid van de zwakke weggebruiker alleen maar bevorderen.

## Voor het Openbaar vervoer

Een goede verbinding van de uithoeken van de gemeente is meer dan noodzakelijk. De mogelijkheid om zich te verplaatsen binnen de gemeente van en naar het station of het centrum is meer dan wenselijk.

Betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is vandaag meer dan ooit aan de orde. Teveel bussen worden onverwacht afgeschaft. De inbreng en impact van de gemeente op De Lijn moet hier binnen de vervoersregio sterker worden.

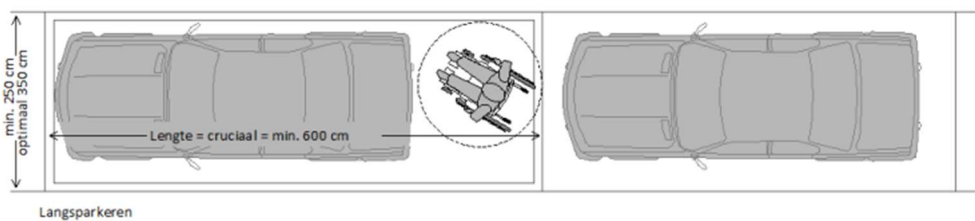
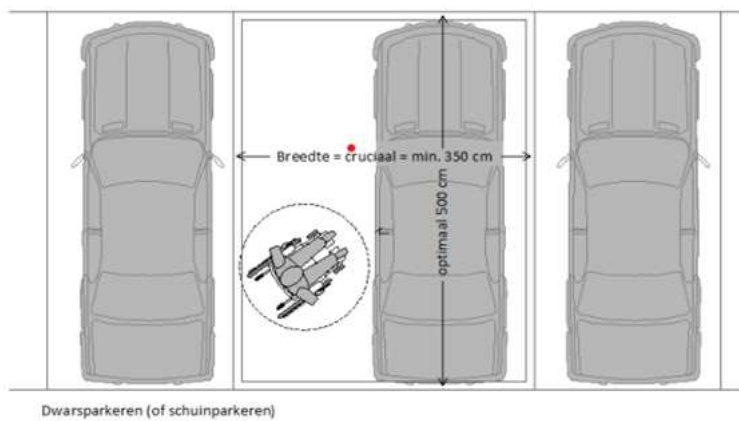
## Voor Personenwagens

Omwille van het vernieuwen van de dorpskernen verdwijnt er systematisch meer en meer parkeergelegenheid voor wagens in onze gemeente.

Er is een duidelijk gebrek aan inzicht in het belang van het behouden van voldoende parkeergelegenheid, wat rechtstreeks tegenstrijdig is met het resultaat van de enquête die nogmaals aantoont dat de auto nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is binnen Kortenberg.

Parkeerplaatsen voor mensen met een handicap zijn onvoldoende aanwezig of niet volgens de normen ingetekend.

Hierbij een voorbeeld van hoe het beter en veiliger zou kunnen:



## Mobiliteit en verkeersveiligheid:

De GAMV geeft eveneens de aanbeveling om over het volledige grondgebied van de gemeente in de **bebouwde kom 30km/u** als de norm te zetten behalve voor de grote verbindingswegen.

Samen met een aangepaste handhaving, zou deze regel de veiligheid van alle weggebruikers in onze gemeente zeker ten goede komen.

Gezien het belang dat de bewoners hechten aan mobiliteit (Ref: de Grote Kortenberg enquête 2023) is de GAMV van mening dat de dienst mobiliteit dan ook over voldoende werkmiddelen moet beschikken zowel qua personeelsbezetting als competenties.

De GAMV wenst ook in de toekomst meer zicht te krijgen op de verkeersstromen binnen het grondgebied van Groot-Kortenberg teneinde op een meer proactieve manier naar oplossingen te zoeken in plaats van te wachten op klachten van bewoners.

Verkeersgegevens mogen best openbaar gemaakt worden en opvraagbaar zijn voor de burgers, dit in het kader van open data. Uiteindelijk beslaan de telramen maar een fractie van de gegevens met betrekking tot de verkeersstromen.

Naar het voorbeeld van het initiatief in de Zuiderkempen waar 14 gemeenten in de ruit tussen de snelweg E313 en de gewestwegen N14, N10 en N19 zich samen inzetten voor een duurzame mobiliteit in de regio. Gezien de ligging van onze gemeente ten noorden van de E40 en tussen de gewestwegen N3, N2 en N21, zou een mobiliteitsoverleg met de gemeenten Bertem, Sterrebeek, Nossegem, Steenokkerzeel, Veltem, Nederokkerzeel en Leefdaal de mobiliteit en leefbaarheid in onze regio ten goede kunnen komen.

Voor het laden van elektrische wagens aan de huizen waar geen privé laadpaal mogelijk is moeten er duidelijke regels komen die laadkabels over de stoep moeten verbieden.