

Watzoekje?

Geef hier je zoekterm in

Geef hier je zoekterm in

Vragen en antwoorden (Q&A) verkeersonderzoek Erps-Kwerps - Vissegatstraat

Mogelijke scenario's Vissegatstraat

Het gemeentebestuur werkt aan een vlot, veilig en leefbaar verkeer in de gemeente. In opdracht van de gemeente heeft Interleuven om die reden een verkeersonderzoek uitgevoerd voor een aantal knelpunten in Erps-Kwerps. De inzichten van de inwoners die op de infomarkt in 2020 werden meegegeven, maakten deel uit van het onderzoek. Het onderzoek voor de Vissegatstraat reikte geen oplossingen aan voor de gestelde problematiek.

Daarom werden de voorgestelde oplossingen die inwoners aangaven in 2020 en tijdens de participatie in 2022 opnieuw bekeken. Het gaat om volgende scenario's:

Scenario 1: kleinere bussen van De Lijn

Analyse:

Dit is niet aan de orde in het kader van de optimale dienstverlening van De Lijn. Vanaf 6 januari start De Lijn met de uitrol van het nieuwe net, waarin duurzaamheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit voorop staan. Meer informatie vindt u op delijn.be/nl/nieuwenet/.

De bussen die door de Vissegatstraat rijden, worden samengevoegd tot de lijn R92. Een bus/chauffeur rijdt op een dag meerdere ritten (in zowel spits als dal). Door enkel met kleine bussen te werken, is de capaciteit voor een aantal ritten onvoldoende.

Scenario 2: ontdubbelen van de buslijnen 352 en 652

Analyse:

Dit is niet aan de orde in het kader van de optimale dienstverlening van De Lijn. Vanaf 6 januari start De Lijn met de uitrol van het nieuwe net, waarin duurzaamheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit voorop staan. Meer informatie vindt u op delijn.be/nl/nieuwenet/.

De bussen die door de Vissegatstraat rijden, worden samengevoegd tot de lijn R92. Het aantal doorkomsten zal wel lager liggen dan vandaag in de late avond, de vroege ochtend en het weekend. Een halvering noch ontdubbeling is hier daarom aan de orde.

Scenario 3: meer gele markeringen en parkeervakken in de Vissegatstraat

Analyse:

De tellingen van de opritten tonen aan dat er voldoende opritten voorhanden zijn. Daarom is er geen nood aan extra parkeervakken en/of gele markeringen.

Scenario 4: langsparkeren afschaffen in Vissegatstraat

Analyse:

Een tiental huizen in de Vissegatstraat hebben geen parkeergelegenheid (garage en/of oprit) op eigen domein. Het is daarom niet aangewezen langsparkeren niet toe te staan.

Scenario 5: bussen via Haaggatstraat

Analyse:

De breedte en vooral de scherpte van de bocht van de Vissegatstraat naar de Haaggatstraat laat niet toe dat het verkeer kruist in deze bocht. Dat betreft zowel busverkeer dat in beide richtingen door de straat zou moeten, als busverkeer in enkelrichting en ander verkeer in beide richtingen. Bij het uittekenen van de bochtstralen van de bussen van De Lijn ter hoogte van de Vissegatstraat met de bocht naar de Haaggatstraat, wordt het duidelijk dat de bus deze bocht niet kan nemen zonder over het voetpad van de tegenliggers te rijden. Wanneer er dan een voertuig van de andere kant komt, ontstaat er een conflict. Er zijn geen infrastructurele aanpassingen aan de bocht mogelijk omwille van de bebouwing.

Scenario 6: Instellen van eenrichtingsstraat van de Haaggatstraat (van het centrum naar de Bruulstraat) en van de Vissegatstraat (van de Bruulstraat naar het centrum)

Analyse:

Dit houdt in dat er in sommige gevallen 2 km moet worden omgereden om op de plaats van bestemming te geraken. Voor een aantal voertuigen zal ook het in- en uitrijden moeilijk(er) worden. Dit scenario betekent dat de op- en afstapplaats van de bus verschillend zijn voor de pendelaar.

De Lijn stelt als voorwaarde dat er in voetweg 46 verlichting wordt geplaatst aangezien die door de pendelaar als verbinding zal worden gebruikt. Bijkomend worden ook graag maatregelen genomen om toegankelijkheid te garanderen.

In dit scenario heeft iedere weggebruiker een plaats op de weg. Het verdwijnen van het verkeer in één richting betekent echter niet dat het verkeer afneemt. Enkel de doorkomst van het aantal bussen wordt gehalveerd (dat wil zeggen: één bus per uur per richting in plaats van twee per uur per richting).

Scenario 7: Lokale aanpassingen. Als basis wordt de huidige situatie behouden, maar zal er worden bestudeerd waar er lokale aanpassingen kunnen gebeuren voor een betere verkeersveiligheid

Analyse: op nog te onderzoeken plaatsen kunnen

- paaltjes geplaatst worden om te voorkomen dat er voertuigen op het voetpad rijden;
- het langsparkeren in de straat herbekeken worden;
- 'smileyborden' geplaatst worden om te attenderen op de snelheid (deze beslissing werd al genomen)

De aanpassingen moeten het verkeer van de stoep houden.

Van al deze verschillende mogelijkheden zijn er op dit moment slechts twee scenario's die realiseerbaar zijn, namelijk het inrichten van eenrichtingverkeer (scenario 6) of het invoeren van plaatselijke ingrepen (scenario 7). Elk van deze scenario's hebben hun voor- en nadelen.

Lees meer over dit participatietraject. Het gemeentebestuur neemt de uiteindelijke beslissing, rekening houdend met de voorkeur en inbreng van de omwonenden. Een beslissing wordt steeds genomen met het algemeen belang voor ogen.

Vraag en antwoord

Volgende vragen kwamen aan bod tijdens het infomoment van 24 oktober 2023 en tussen 25 oktober en 7 november via het participatieplatform, e-mail of telefoon. Ze werden gegroepeerd en soms anders verwoord omwille van de lengte en duidelijkheid. Opmerkingen die geen vragen bevatten, worden hier niet opgenomen.

Algemeen

Vraag: Waarom werd de wegbreedte in de Vissegatstraat een aantal jaren geleden versmald?

Antwoord: Bij asfalteringswerken enkele jaren geleden werd een versmalling aangebracht in de Vissegatstraat als verkeersremmende maatregel. Voor de rest is gewoon de wegbreedte behouden.

Vraag: Hoeveel ongevallen zijn er het laatste jaar gebeurd in de straat?

Antwoord: Dit zal opgevraagd worden. (-> in de voorbije vijf jaar waren er 12 geregistreerde ongevallen).

Vraag: Kan het stijgende doorgaande verkeer uit deze beide woonstraten geweerd worden via automatische nummerplaatherkenning?

Antwoord: Neen. Er is geen enkele duidelijkheid wie dan al dan niet deze straten mogen gebruiken. Een mogelijke selectie is hier onbegonnen werk.

Vraag: Waar is de plaats voor de fietser in dit plan? Is er mogelijkheid om het fietspad in de Haaggatstraat in beide richtingen te gebruiken? Bijkomend: kan er een veilige oversteekplaats voor fietsers tussen Haaggatstraat en Processieweg voorzien worden? Er is nood aan een veilig fietspad voor onder andere schoolgaande jeugd. Momenteel gebeurt dat via het fietspad van de Haaggatstraat in beide richtingen; kan dit ook in de Vissegatstraat voorzien worden, ook in een scenario eenrichtingsverkeer?

Antwoord: We bekijken dit verder tijdens een mobiliteitsoverleg.

Vraag: Welke oplossing is er mogelijk voor het stuk van de Vissegatstraat tussen het Sint-Pietersplein en de Haaggatstraat? Kan van de Vissegatstraat (van het Sint-Pietersplein tot de Bruulstraat) een fietsstraat gemaakt worden zodat iedereen zich veiliger kan verplaatsen en de snelheid wordt beperkt of/en kan de snelheid worden beperkt op de Vissegatstraat tussen het Sint-Pietersplein en de Haaggatstraat tot 30 km/u?

Antwoord: De snelheid voor +3,5t wordt aangepast naar 30 km/u

Vraag: Hoe worden beide ambities van de gemeente hier in overeenstemming gebracht, namelijk enerzijds het verkeer veiliger en vlotter en leefbaarder te maken; en anderzijds een groene gemeente te zijn?

Antwoord: Hierin dient een evenwicht gezocht te worden. Het verkeer dient veiliger en vlotter, om de leefomgeving leefbaarder te maken. Veiliger en vlotter betekent niet 'meer'.

Vraag: Een deelnemer ziet een aantal wettelijke bepalingen waardoor het veilig kruisen van bussen in de Vissegatstraat onmogelijk zou zijn, o.a. wat betreft rijbaanbreedte. Een lokale ontsluitingsweg heeft ook een beperkte verkeersfunctie met focus op leefkwaliteit. Op welke manier komen enerzijds de huidige toestand en anderzijds de twee weerhouden opties hieraan tegemoet?

Antwoord: We bekijken samen met De Lijn of we de chauffeurs van de bussen kunnen 'verplichten' te kruisen op het breedste punt van de Vissegatstraat.

Over busverkeer

Vraag: Een aantal deelnemers vroegen om meer in detail toe te lichten waarom scenario 5, namelijk busverkeer via de Haagstraat, niet werd weerhouden.

Antwoord: De bus kan de bocht niet nemen als er een voertuig uit de tegenovergestelde richting komt. Wanneer een tegenligger aan het kruispunt verschijnt als de bus zijn draaimanoeuvre reeds aan het uitvoeren is, dan zal de tegenligger achteruit moeten rijden op een locatie met twee bochten. De tegenligger zal bij het achteruitrijden zelf dus niet kunnen zien of er een andere wagen de bocht nadert. Dit creëert gevaarlijke situaties.

Uitzonderingen kunnen gemaakt worden voor beperkte periodes, bijvoorbeeld een tijdelijke omleiding. Wanneer het gaat om een vaste inrichting, is het echter noodzakelijk dat alle voertuigen voldoende plaats hebben op de weg.

De straatbreedte en het openbaar domein zijn niet aanpasbaar.

Vanaf 6 januari start De Lijn met de uitrol van het nieuwe net, waarin duurzaamheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit voorop staan. Meer informatie vindt u op delijn.be/nl/nieuwenet/. Het aantal doorkomsten zal wel lager liggen dan vandaag in de late avond, de vroege ochtend en het weekend.

Vraag: In geval van scenario 6, éénrichtingsverkeer: wat met kinderen en ouderen die de voetweg door moeten? De voetwegen zijn niet onderhouden en sommige zijn niet open.

Antwoord: Voetweg 46 moet toegankelijk zijn, worden verlicht en voorzien van een halfharde verharding. Dit is eveneens een voorwaarde van De Lijn als de bussen ont dubbeld zouden worden ten gevolge van éénrichtingsverkeer. Dit heeft voor De Lijn echter niet de voorkeur.

Het Beleidsplan Trage Wegen werd goedgekeurd op 4 september 2023 en bevat een actieplan voor het openstellen van trage wegen.

Vraag: Is het nodig dat er op elk moment van de dag lange bussen rijden? Kan De Lijn kiezen voor kleinere bussen op bepaalde momenten van de dag om de doorstroming te verbeteren?

Antwoord: Dit is niet aan de orde in het kader van de optimale dienstverlening van De Lijn. Vanaf 6 januari start De Lijn met de uitrol van het nieuwe net, waarin duurzaamheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit voorop staan. Meer informatie vindt u op delijn.be/nl/nieuwenet/.

De bussen die door de Vissegatstraat rijden, worden samengevoegd tot de lijn R92. Een bus/chauffeur rijdt op een dag meerdere ritten (in zowel spits als dal). Door enkel met kleine bussen te werken, is de capaciteit voor een aantal ritten onvoldoende. Indien een chauffeur 's morgens een rit rijdt met hoge bezetting, dan blijft hij de rest van zijn dienst met diezelfde bus rondrijden.

Vraag: Kan er een aanpassing gebeuren van de dienstregeling van de bussen van De Lijn, zodat die elkaar kruisen op een bredere plaats dan de Vissegatstraat?

Antwoord: De dienstregeling van de bussen is afgestemd op de dienstregeling van NMBS. Dit is een zeer complexe oefening, met weinig ruimte voor aanpassing.

Vraag: Is het mogelijk de snelheid van de bussen overall te beperken tot max. 30km/u?

Antwoord: Dit is te bekijken samen met politie en college of dit wenselijk is gedurende een deel of gedurende het ganse traject. Dit is alleszins mee op te nemen in de maatregelen die in de Vissegatstraat kunnen genomen worden.

Vraag: In geval van scenario 6, éénrichtingsverkeer, zullen de bussen zich niet klem rijden als ze elkaar kruisen op de splitsing Rechtestraat- Bruulstraat-Haagstraat?

Antwoord: Indien zou beslist worden dat er éénrichtingsverkeer wordt ingesteld in de Vissegatstraat en de Haagstraat, zou dit inderdaad nauwkeuriger bekeken worden.

Vraag: Werden de buschauffeurs bevestigd of zij problemen ondervinden bij het rijden doordat de wegbreedte niet genoeg is voor vlot tweerichtingsverkeer?

Antwoord: De chauffeurs werden gehoord door De Lijn. Hun voornaamste bezorgdheid is de doorstroming. Er wordt echter ook gekeken naar de beste oplossing voor de klant. De Lijn kiest in deze voor de klant, bij voorkeur een traject waar op- en afstaphalte in dezelfde straat ligt. Dat maakt de routes duidelijker leesbaar, tegelijkertijd zorgt het ervoor dat mensen die iets verderaf wonen 's morgens en 's avonds met de fiets naar een halte kunnen. Liggen de haltes in een andere straat dan is dat niet mogelijk omdat je dan alsnog lang moet wandelen terug naar je fiets.

De Lijn heeft daarom een voorkeur voor behoud van de huidige situatie.

Over éénrichtingsverkeer

Vraag: Indien er grote wijzigingen zoals éénrichtingsverkeer ingevoerd worden, kan daar dan eerst een proefperiode voor worden ingesteld zodat er een goed beeld wordt gevormd van alle effecten? Bv. kan het inrichten van éénrichtingsverkeer voor een toename van de snelheid zorgen.

Antwoord: Een toename van de snelheid is inderdaad mogelijk en zal dan op zijn beurt om snelheidsremmende maatregelen vragen. Een proefperiode is mogelijk is geval hiervoor gekozen wordt.

Vraag: Wat met de landbouwvoertuigen en de toegang tot voetweg?

Antwoord: Daar moet en zal zeker rekening mee worden gehouden.

Vraag: Waarom wordt het doorgaand verkeer vanuit Veltem niet aangepakt?

Antwoord: In het mobiliteitsplan is opgenomen om sluipverkeer aan te pakken. Bij metingen kwam er maar één sluiproute naar voor, namelijk de Zavelstraat. Soms is sluipverkeer ook bestemmingsverkeer omdat er aan de scholen wordt gestopt om kinderen af te zetten.

Vraag: Scenario 5, bussen door de Haaggatstraat, werd niet weerhouden omwille van de breedte en scherpte van de bocht van de Vissegatstraat naar de Haaggatstraat. Op welk objectief onderzoek werd dit gebaseerd? Kan dat onderzoek gedeeld worden?

Antwoord: De bochtstralen werden onderzocht door een ingenieur van De Lijn.

Zie ook detail hieronder. Wanneer een situatie permanent verandert, is het de bedoeling om geen conflicten bij te genereren.

Vraag: Zijn er alternatieven voor of combinaties van weerhouden en niet-weerhouden opties mogelijk, bijvoorbeeld het toelaten van tweerichtingsverkeer voor gewone voertuigen maar het instellen van eenrichtingsverkeer voor bussen en zwaar vervoer?

Antwoord: Bij het uittekenen van de bochtstralen van de bussen van De Lijn ter hoogte van de Vissegatstraat met de bocht naar de Haaggatstraat, wordt het duidelijk dat de bus deze bocht niet kan nemen zonder over het voetpad van de tegenliggers te rijden. Wanneer er dan een voertuig van de andere kant komt, ontstaat er een conflict, want de buschauffeur mag omwille van veiligheidsredenen niet achteruit rijden zonder begeleiding. Wanneer dit omwille van een omleiding een omleiding een tijdelijke situatie betreft, kan dit, maar het is niet wenselijk om dit conflict permanent in een situatie toe te laten.

Om deze reden dient er eveneens voor de voertuigen een éénrichtingsverkeer ingesteld te worden, wanneer we dit zouden instellen voor de bussen.

Indien er niet gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer, dan zal bekeken worden hoe de parkeervakken eventueel kunnen verplaatst en/of afschaft worden om zo de breedste delen van de straat vrij te houden en bussen verplicht daar te laten kruisen.

Over parkeren

Vraag: Een tiental huizen hebben geen parkeerplaats op eigen terrein. Kan er niet worden geparkeerd achteraan de huizen die wel plaats hebben?

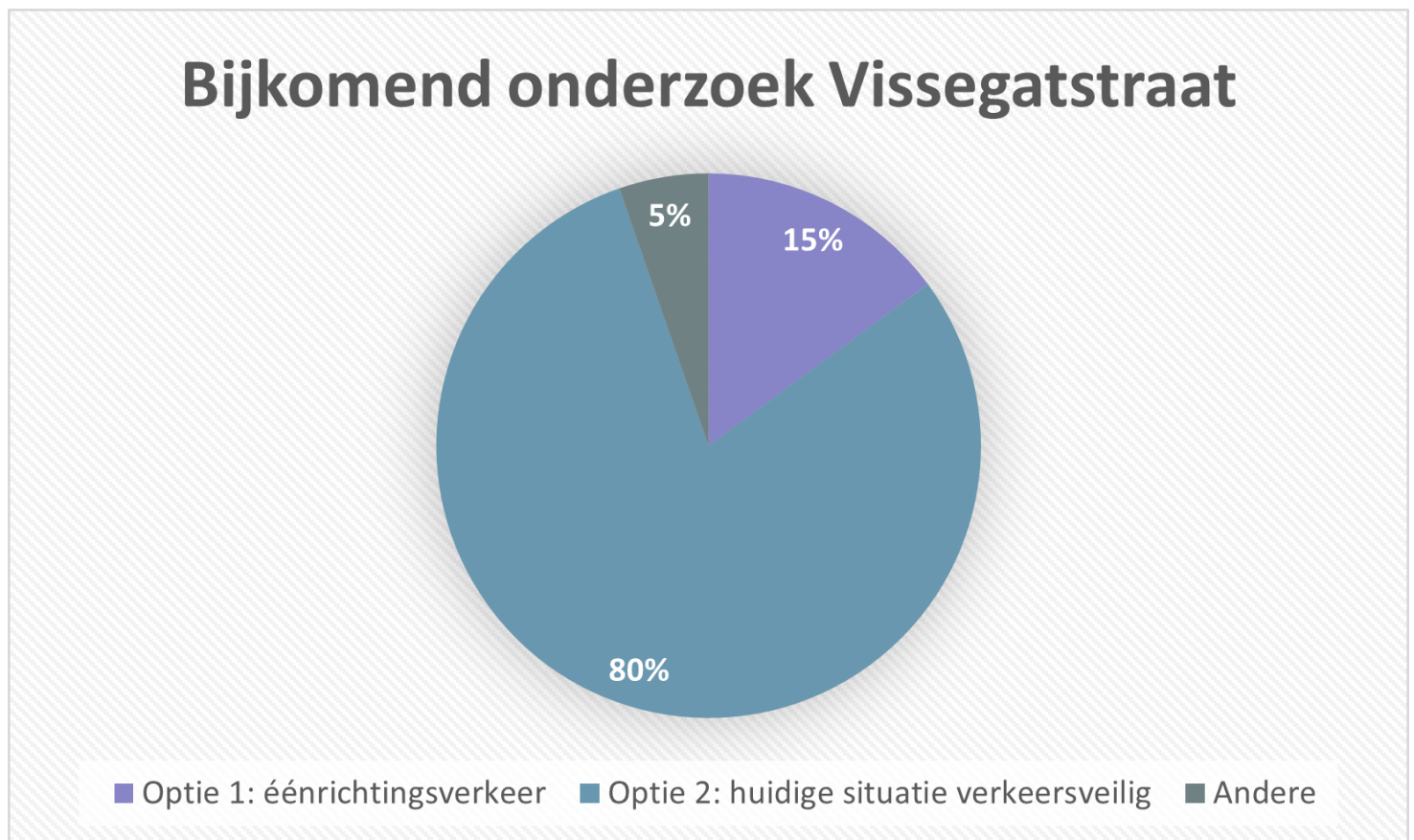
Antwoord: het is niet de bevoegdheid van de gemeente om parkeerplaatsen weg te nemen en parkeerbeleid uit te rollen op privé-eigendommen.

Vraag: Op welke basis werden de gele onderbroken lijnen in de Vissegatstraat geplaatst? Je kan hierdoor niet voor je eigen deur parkeren. Eén auto staat in de garage en de 2de auto mag niet voor de eigen garagepoort staan. Wat als je een elektrische auto wil laden voor je deur?

Antwoord: De plaats van de belijning werd bepaald door de opmetingen en berekeningen. Je mag een wagen niet elektrisch laden als daarvoor de kabel over het openbaar domein loopt. Je kan wel een aanvraag indienen en dan wordt er binnen een straal van 250m een openbare laadpaal geplaatst.

Vervolg

Van de inwoners die hun voorkeur te kennen gaven, kiest de meerderheid voor de optie waarbij de huidige situatie behouden blijft, maar waarbij wel een aantal maatregelen worden genomen die de situatie verkeersveiliger maken. Het gemeentebestuur volgt de keuze.



Ook de vele opmerkingen en stavingen die inwoners daarbij meegaven, werden bekeken en mee in overweging genomen.

Het gemeentebestuur kiest dus voor bovenstaande scenario 7: lokale aanpassingen. Als basis wordt beslist om de huidige situatie te behouden, maar zal er worden bestudeerd waar er lokale aanpassingen kunnen gebeuren voor een betere verkeersveiligheid.

Zo zal er in het voorjaar van 2024 een aanvullend reglement in voege treden dat de maximum toegelaten snelheid voor +3,5t op 30 km/u brengt. Er zal ook een smileybord geplaatst worden in de Vissegatstraat. Het efficiënt kruisen van de bussen wordt overlegd met De Lijn. Op nog te onderzoeken plaatsen wordt het langsparkeren in de straat herbekeken.

Contactinformatie

Dienst Mobiliteit - uitsluitend op afspraak

Administratief Centrum

Dr. V. De Walsplein 30
3070 Kortenberg

T 02 755 30 70
mobiliteit@kortenberg.be

Openingsuren

Vandaag open van 09 u. tot 12 u.
Morgen open van 09 u. tot 12 u.

Alle openingsuren

Dienst Participatie

Dienst Participatie

Dr. V. De Walsplein 30
3070 Kortenberg

T 02 755 30 70
participatie@kortenberg.be

Openingsuren

Vandaag open van 09 u. tot 12 u.
Morgen open van 09 u. tot 12 u.

Alle openingsuren

^ Tobania

Gemeente Kortenberg
Dr V. De Walsplein 30, 3070 Kortenberg
T 02 755 30 70, info@kortenberg.be