

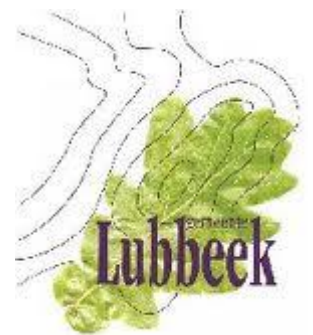


GEMEENTE LUBBEEK

MOBILITEITSPLAN

Beleidsplan

Definitieve versie juli 2012



Colofon

<i>Opdrachtgever:</i>	<i>Gemeentebestuur Lubbeek Gellenberg 16 3210 Lubbeek</i>
<i>Opdrachtnemer:</i>	<i>TIMENCO bvba Martelarenplein 3 bus 7 3000 Leuven</i>
<i>Projectleider</i>	<i>Wim De Beckker</i>
<i>Opdracht:</i>	<i>Verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan</i>
<i>Nota</i>	<i>Beleidsplan</i>
<i>Status nota</i>	<i>definitieve versie, aangepast aan de opmerkingen van de auditor, PAC 3 juli 2012 Datum opmaak: 12/07/2012</i>

Informatief deel.....	7
0 Inleiding	9
0.1 <i>De evolutie in het gemeentelijk Mobiliteitsbeleid</i>	9
0.2 <i>Situering van het beleidsplan binnen het planproces</i>	9
0.3 <i>Het beleidsplan inhoudelijk.....</i>	10
1 Knelpunten kansen en doelstellingen.....	11
1.1 <i>Algemene doelstellingen</i>	11
1.2 <i>Sleutelen aan de oorzaken.....</i>	11
1.3 <i>Duurzame mobiliteit</i>	11
1.4 <i>specifieke doelstellingen</i>	12
2 resultaten van de uitwerkingsfase	13
2.1 <i>Thema Deelruimten</i>	13
2.2 <i>Thema trage netwerken</i>	13
2.3 <i>Thema snelheidsplan</i>	14
2.4 <i>Thema zwaar vervoer</i>	15
2.5 <i>Thema parkeerbeleid.....</i>	15
3 toelichting van het beleidsscenario en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheid	16
3.1 <i>toelichting van het beleidsscenario</i>	16
3.1.1 <i>ruimtelijk.....</i>	16
3.1.2 <i>Autoverkeer</i>	16
3.1.3 <i>Vrachtverkeer</i>	17
3.1.4 <i>Openbaar vervoer.....</i>	17
3.1.5 <i>Fiets en voetgangersverkeer</i>	17
3.1.6 <i>Flankerende maatregelen.....</i>	18
3.2 <i>relatie met de beleidsplannen van de hogere overheid.....</i>	18
3.2.1 <i>Wegencategorisering.....</i>	18
3.2.2 <i>Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk</i>	19
3.2.3 <i>De Lijn: Mobiliteitsvisie 2020.....</i>	20
3.2.4 <i>Aandachtspunten in relatie tot de beleidsplannen mobiliteit van de buurgemeenten</i>	20
Richtinggevend deel	23
4 Operationele doelstellingen	25
5 uitwerking van de werkdomeinen	27
5.1 <i>werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen</i>	27
5.1.1 <i>werkdomein A1: Ruimtelijke planning</i>	27
5.1.2 <i>Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten</i>	33
5.1.3 <i>Werkdomein A3: Categorisering van de wegen en hun ruimtelijke gevolgen</i>	40
5.2 <i>Werkdomein B – Verkeersnetwerken</i>	45
5.2.1 <i>Werkdomein B1 : Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen</i>	46
5.2.2 <i>Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk</i>	51

5.2.3	Werkdomein B 3: Openbaar vervoernetwerk	57
5.2.4	Werkdomein B4: Autonetwerken	65
5.2.5	Werkdomein B4: Netwerk vrachtverkeer	68
5.2.6	Werkdomein B5 Verkeersveiligheidsmaatregelen	71
5.2.7	Werkdomein B6: Parkeerbeleid	76
5.3	<i>Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen</i>	82
5.3.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven , diensten, scholen,.....	82
5.3.2	werkdomein C2: Tarifiering	84
5.3.3	Werkdomein C3: Algemene sensibilisering	84
5.3.4	Werkdomein C4: Bewegwijzering.....	85
5.3.5	Werkdomein C5: Handhaving.....	86
5.3.6	Werkdomein C6: beleidsondersteuning	86
5.3.7	Werkdomein C7: Monitoring en evaluatie	86
6	uitwerking actieprogramma	88
6.1	<i>Algemene principes</i>	88
6.2	<i>kostenraming bij het actieprogramma</i>	88
7	Voorstel voor organisatie en evaluatie	95
7.1	<i>Samenwerking met partners mobiliteitsconvenant</i>	95
7.1.1	Modules mobiliteitsconvenant:.....	95
7.1.2	Het fietsfonds.	95
7.2	<i>Samenwerking met buurgemeenten</i>	96
7.2.1	Leuven	96
7.2.2	Bierbeek.....	96
7.2.3	Boutersem	96
7.2.4	Holsbeek	96
7.3	<i>Opvolging en evaluatie</i>	96
7.3.1	(Vijfjaarlijkse) herziening	96
7.3.2	Effecten op mobiliteit	97
8	Voorstel tot wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of beleidsdocumenten	98
9	Participatietraject	99
9.1	<i>Infovergaderingen</i>	99
9.2	<i>Advies raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid (RMV)</i>	99
	Kaartenbundel	103
	Bijlagen.....	105
	Bijlage 1: Samenstelling GBC.....	107
	Bijlage 2: Gedetailleerd Actieprogramma	109
	Bijlage 3: Verslag PAC Uitwerkingsnota	111
	Bijlage 4: Verslag GBC Beleidsplan 26 april 2012	113
	Bijlage 5: Verslag GBC Beleidsplan 24 mei 2012	115

Bijlage 6: Advies Raad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid	117
Bijlage 7: Verslag Participatietraject	119
Bijlage 8: Gemeenteraadsbesluit participatietraject	121
Bijlage 9: verslag PAC beleidsplan 3/07/2012	123

INFORMATIEF DEEL

0 INLEIDING

0.1 DE EVOLUTIE IN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSBELEID

De gemeente Lubbeek ervaart de mobiliteitsproblemen voornamelijk op het niveau van verkeersveiligheid, congestie en de daaruit volgende verkeersonleefbaarheid in het algemeen. De oorspronkelijke probleemgeoriënteerde aanpak van het mobiliteitsbeleid heeft plaats geruimd voor een planmatige, geïntegreerde aanpak met concrete samenhangende doelstellingen die in het vorige mobiliteitsplan werden opgenomen. Dit beleidsplan werd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) behandeld en conform verklaard in 2000.

Ondertussen werkte de gemeente al sterk aan de uitvoering van het plan, maar ook op federaal niveau stond de evolutie van de mobiliteitsplanning niet stil. Sinds de verankering van het mobiliteitsplanning in het mobiliteitsdecreet werden procedures en methodieken voor het opmaken en actualiseren van het mobiliteitsplan gedetailleerd vastgelegd. In navolging hiervan werd de actualisatie procedure gestart met de sneltoets. Als gevolg van deze screeningsmethode werd geconcludeerd dat de verschillende actoren van de Gemeentelijke Begeleidings Commissie (GBC) nog steeds achter de globale aanpak en visie op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Lubbeek staan. Deze visie dient echter opnieuw geconcretiseerd te worden binnen een actuele planningscontext. Bovendien was er ook consensus over de noodzaak het plan te 'verbreden en verdiepen' met de thema's die in de sneltoets werden bepaald die in de PAC van 22 april 2009 werd goedgekeurd.

Hiermee was de eerste stap in het proces tot actualiseren volgens het decreet officieel gezet. Als eerste stap in de verdere uitwerking werd de verkenningsnota opgemaakt die de concrete krijtlijnen uitzette voor het verdere onderzoek en procesplanning.

In de uitwerkingsnota werd er gerapporteerd over het uit te voeren onderzoek en werden de beleidsopties voor de verschillende thema's onderzocht en geïntegreerd in de krachtlijnen van de bestaande algemene visie en het daaraan gekoppeld beleidsscenario van het mobiliteitsplan van 2000.

De laatste stap van het actualisatie proces is dit nieuwe beleidsplan waar binnen de nog steeds geldende beleidsvisie zowel de geactualiseerde thema's van het vorige plan alsook de 'verbreden en verdiepen'- thema's worden geïntegreerd en geconcretiseerd in een actieprogramma van samenhangende maatregelen.

0.2 SITUERING VAN HET BELEIDSPLAN BINNEN HET PLANPROCES

De mobiliteitsplanning wordt gekenmerkt door een gedetailleerde inhoudelijke en vormelijke methodiek die zowel de uniformiteit van de mobiliteitsplannen als de inhoudelijke kwaliteit van het mobiliteitsbeleid garandeert.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het procesverloop en de inhoudelijke stappen die per fase zijn uitgewerkt.

Tabel 1: overzicht procesverloop

Rapport	GBC	PAC	Inhoud
Sneltoets		22 april 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Keuze spoor 2 V&V • Bepalen thema's
Verkenningnota (fase 1)	10/06/2010	24/08/2010	<ul style="list-style-type: none"> • Actualiseren planningscontext • Verbreden en verdiepen matrices • Relatietabel • Onderzoeksopzet
Uitwerkingsnota (Fase 2)	27/05/2011	5/07/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Thema deelruimten • Thema netwerk fiets en voet • Thema snelheid • Thema zwaar vervoer • Thema parkeren
Beleidsplan (Fase 3)	26/04/2012 24/05/2012	3/07/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Informatief deel <ul style="list-style-type: none"> ○ Knelpunten kansen doelstellingen ○ Toelichting beleidsscenario ○ Afstemming beleidscontext • Richtinggevend deel <ul style="list-style-type: none"> ○ Operationele doelstellingen ○ Uitwerking werkdomeinen A-B-C ○ Actieprogramma ○ Voorstel organisatie en evaluatie ○ Voorstel wijziging beleidsplannen / beleidsdocumenten

0.3 HET BELEIDSPLAN INHOUDELIJK

Het beleidsplan is opgebouwd uit een informatief en een richtinggevend deel. In het informatief deel worden de doelstellingen en de taakstellingen uit de verkenningnota herhaald. Het beleidsscenario dat nog steeds door alle actoren wordt gedragen wordt geactualiseerd voor wat betreft de thema's die niet in de uitwerkingsnota werden behandeld. De verbreden – verdiepenthema's worden toegevoegd en verrijken het geactualiseerde beleidsscenario. Dit scenario wordt uitgebreid toegelicht met aandacht voor de interne samenhang tussen de thema's, taakstellingen en doelstellingen.

In het richtinggevend deel wordt het vernieuwde beleidsscenario uitgewerkt volgens de vertrouwde methodiek binnen de werkdomeinen A-B-C.

1 KNELPUNTEN KANSEN EN DOELSTELLINGEN

Het mobiliteitsbeleid van Lubbeek werd ontwikkeld rond algemene doelstellingen en specifieke doelstellingen die in het beleidsplan van 2000 werden uitgewerkt.

1.1 ALGEMENE DOELSTELLINGEN

De algemene doelstellingen zijn ontleend aan de doelstellingen van het bovenlokaal mobiliteitsbeleid en dienen dus vanzelfsprekend het uitgangspunt te zijn van de gemeentelijke ambities. Ze worden kernachtig geformuleerd als volgt:

- Beheersen van de mobiliteitsvraag
- Integreeren ruimtelijke ordening – mobiliteit – infrastructuur
- Het vrijwaren van de bereikbaarheid;
- het garanderen van de toegankelijkheid;
- het verbeteren van de veiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

1.2 SLEUTELN AAN DE OORZAKEN

Het mobiliteitsplan Vlaanderen stelt dat een gericht ingrijpen op de oorzaken die vooral de aangroei van de automobilititeit mee bepalen noodzakelijk is om te evolueren in de richting van een meer duurzame mobiliteit.

Elementen in deze strategie zijn :

- Het beïnvloeden van de verplaatsingspatronen door het beïnvloeden van de ruimtelijke organisatie, het beïnvloeden van de tijdsordening en technologische maatregelen;
- het beïnvloeden van de vervoerspatronen door alternatieven voor het wegtransport/vervoer te versterken, en door het verhogen van de vervoersefficiëntie van alle modi;
- het beïnvloeden van de verkeerspatronen door een betere benutting van de infrastructuur;
- het beïnvloeden van attitudes en gedrag.

1.3 DUURZAME MOBILITEIT

De essentie van een duurzame mobiliteitsontwikkeling is deze interactiebehoeften bij mensen en voor goederen, die voortvloeien uit maatschappelijke activiteiten (sociaal en economisch), met het vervoersysteem op een zodanige manier te faciliteren zodat zowel nu als in de toekomst aan de vraag naar mobiliteit kan worden voldaan.

Tien zogenaamde kritische succesfactoren zijn van groot belang om de beleidsuitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen te doen slagen. Deze factoren zijn :

- Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag;
- het structureel beheren van het vervoersaanbod;
- het optimaal gebruiken van de aangeboden verkeers- en vervoerinfrastructuur;
- specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers;
- beperken van de emissies van het transportsysteem;

- het optimaal inpassen van verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving;
- het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren;
- het creëren van een maatschappelijk draagvlak;
- het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi;
- voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren.

1.4 SPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

Naast de algemene doelstellingen zoals hier boven beschreven streeft de gemeente ook naar een aantal specifiek doelstellingen na. Het gaat om doelstellingen binnen het ruimtelijk beleid, het domein van auto en vrachtverkeer, openbaar vervoer en de fiets. Deze operationele doelstellingen uit het beleidsplan van 2000 worden geactualiseerd en uitgebreid getoetst aan het verbreed en verdiept mobiliteitsbeleid in het richtinggevend deel van dit beleidsplan.

2 RESULTATEN VAN DE UITWERKINGSFASE

2.1 THEMA DEELRUIMTEN

Het thema Deelruimten is het eerste thema dat in de verbreden – verdiepenstudie aan bod kwam. In de verkenningsfase werd het probleem en doelstelling omschreven als het afstemmen van het mobiliteitsbeleid op de ruimtelijke visie op de deelruimten en de wensbeelden van lijninfrastructuur die vermeld zijn in het recent goedgekeurde gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS).

De kern van dit thema is het integreren van deze actuele ruimtelijke visie uit het GRS in het mobiliteitsbeleid. In het uitwerken van werkdomein A wordt hier dan ook de nodige aandacht aan besteed.

De globale ruimtelijke visie wordt uitgewerkt in vier deelruimten. Deze ruimten zijn te verstaan als samenhangende gehelen zonder strikt afgebakende grenzen, waarvan de interne en onderliggende samenhang moet worden versterkt. In de kernen staat het verdichten van de kernen, het versterken van de centrumfuncties en het duidelijk definiëren van de verblijfsruimte en verkeersruimte centraal. Woonlinten en economische verlinting wordt systematisch afgebouwd.

Dit thema is in principe een overkoepelend thema met fundamentele raakpunten naar de andere thema's. De uitwerking van dit thema zit dan ook geconcretiseerd in de uitwerking van de andere thema's die aan de ruimtelijke visie gerelateerd zijn.

We kunnen wel in algemene lijnen de impact en krachtlijnen weergeven die het ruimtelijk beleid in het mobiliteitsbeleid kunnen verankeren.

Effecten waarmee het mobiliteitsbeleid zal moeten rekening houden zijn:

2.1.1.1 IMPACT VAN KERNVERSTERKING EN VERDICHTING OP DE MOBILITEIT

Als gevolg van het stijgend aantal bewoners en het bundelen van commerciële functies en diensten in de kernen zal bij een gelijkblijvende trend van autobezit en autogebruik de druk op de openbare ruimte sterk toenemen om te voorzien in de gegenereerde parkeerbehoefte. Een duurzaam parkeerbeleid dient afgestemd te worden op de noden en behoeften van de kernen met het oog op de toekomst. Dit onderdeel wordt ook behandeld bij het thema parkeren.

2.1.1.2 KWALITEIT VAN DE VERBLIJFSRUIMTE EN AFBAKENING VAN DE VERKEERSGEBIEDEN

Verblijfsgebieden worden afgebakend en ingericht op maat van de voetgangers. Hier wordt het STOP principe toegepast waarbij de aanpak in de eerste plaats rekening dient te houden met de voetgangers (Stappers), dan de fietsers (Trappers), gevolgd door het Openbaar vervoer en in laatste instantie met het Privaat autogebruik. Dit principe wil een mentaliteitswijziging op systematische wijze in de mobiliteitsplanning verankeren. De oude aanpak ging uit van een unimodale of primordiale aandacht voor de autoverplaatsingen en de daaraan gekoppelde behoeften zoals ruimte voor wegcapaciteit, parkeren enz. die vaak ten koste ging van waardevolle ruimte voor de andere functies van het openbaar domein.

2.1.1.3 AANDACHT VOOR FIETS- EN VOETGANGERSNETWERKEN BIJ STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELINGEN

In het werkdomein A wordt de ruimtelijke visie en maatregelen als basis voor het mobiliteitsbeleid uitgewerkt.

2.2 THEMA TRAGE NETWERKEN

De gemeente Lubbeek heeft al hard gewerkt aan het realiseren van netwerken en infrastructuurvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. Ook de trage wegen in Lubbeek werden reeds geïnventariseerd. Toch ontbreekt er nog een samenhangend netwerk van voornamelijk fietsroutes op lokaal niveau. Ook op het functioneel voetgangersnetwerk in de kernen zijn er verbeteringen mogelijk inzake veilige oversteekplaatsen en ondersteuning van de belangrijke looplijnen.

In de uitwerkingsnota werd op basis van de lokale attractiepolen een netwerk ontwikkeld voor fietsers. Hiervoor werd vertrokken van vervoersrelaties tussen deze polen die geprojecteerd werden op bestaande en mogelijke fietsroutes. Voor de meeste fietsverplaatsingen van en naar de gemeentelijk attractiepolen biedt het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk een goed kader. Dit kader is echter omwille van het bovenlokaal karakter soms iets te grofmazig en er werden lokale delen aan het netwerk toegevoegd. Het gaat om kortere alternatieven of aanvullende relaties in het netwerk (missing links).

Bij de opmaak van het netwerk werd uitgegaan van de cruciale aspecten van een netwerk namelijk een goede samenhang tussen polen knopen en schakels, (ook de verknoping met de openbaar vervoerknooppunten werd hierin opgenomen), de directheid van het netwerk (fietsers rijden niet graag omwegen in de functionele verplaatsing), de veiligheid van het netwerk en de aantrekkelijkheid (comfort).

De infrastructuur van het op deze wijze ontwikkelde netwerk werd afgetoetst aan de richtlijnen voor fietsinfrastructuur (vademeccum fietsvoorzieningen). Het resultaat van deze screening is een indeling van alle netwerkonderdelen volgens volgende groepen die gekenmerkt worden door:

- Infrastructuur is nodig en niet aanwezig
- Infrastructuur is nodig , aanwezig maar niet conform
- Infrastructuur is nodig en conform OF infrastructuur is niet nodig.

Het uitgewerkte netwerk fiets wordt uitgebreid besproken in het richtinggevend deel (5.2.2 Werkdomein B).

Naast het netwerk voor fietsers werd ook het netwerk voor voetgangers op het niveau van de kernen onderzocht. Aandachtpunten zijn hierbij de aanwezigheid van voetgangersinfrastructuur (voetpad, oversteekplaatsen) op het fijne netwerk dat wordt opgebouwd rond de centrumfuncties. In alle schoolomgevingen werd de zone 30 ingericht en zijn de looproutes naar de schooltoegang voorzien van voetpaden en oversteekplaatsen. Deze oversteekplaatsen kunnen nog beter beveiligd worden door o.a. verlichting en combinatie met een verkeerspoort die de overgang maakt tussen verschillende snelheidszones of functionele gebieden. Alle schoolomgevingen vragen een dringende aanpak. Ook is een kwaliteitsvolle voetgangersruimte meer dan looplijnen en oversteekplaatsen. Daarom is het wenselijk de ruimtelijke kwaliteit voor de voetgangers vanuit het oogpunt van de belevingswaarde te verbeteren in onder meer Pellenberg, Lubbeek en Binkom. In schoolomgevingen (Linden) en in Lubbeek centrum zijn de problemen voor voetgangers direct gekoppeld aan de parkeerproblemen. Dit wordt dan ook in het thema parkeren mee opgenomen.

2.3 THEMA SNELHEIDSPLAN

Bij de opmaak van het snelheidsplan wordt uitgegaan van het principe van coherentie in theorie en in ergonomie. Een snelheidsbeperking dient in de eerste plaats aangepast te zijn aan de functie van de weg. Hierbij dient de hiërarchie van de wegcategorisering gerespecteerd te worden om zo de logische verhouding binnen het netwerk te garanderen. Een weg van lagere categorie krijgt dan ook een maximale toegelaten snelheid die niet hoger mag bedragen dan de weg van hogere categorie waarop hij ontsluit.

Ook moet de weginrichting overeenkomstig zijn aan de inrichtingsprincipes, afgestemd op de functie en de gewenste snelheid. Een weg met een logisch wegbeeld genereert vanzelfsprekend een aangepast snelheidsgedrag. Hierdoor wordt de rol van de handhaving en (bijkomende) signalisatie minder belangrijk.

De wegen van Lubbeek werden tot op het niveau van de lokale wegen type II onderzocht aan hun conformiteit met of aanpasbaarheid aan het theoretisch gewenst snelheidsregime. Buiten de Plein zijn er geen wegen waarbij er belangrijke conflicten optreden naar functie – gewenst snelheidsregime – morfologie. De overgangen tussen de verkeersgebieden en de centrumgebieden waar de verblijfsfunctie veel belangrijker is worden door middel van ‘poorten’ duidelijk aangeduid.

Naast de coherentie binnen het snelheidsbeleid wil de gemeente ook de voorrangsregeling koppelen aan de samenhang en hiërarchie van de categorisering en de snelheid. Hierbij wordt het principe

gehanteerd waarbij de weg van onderliggende categorie voorrang verleent aan het verkeer op de weg van hogere categorie waarop deze ontsluit. Bij kruising van wegen van gelijke categorie zal in de regel de voorrang van rechts van toepassing zijn.

2.4 THEMA ZWAAR VERVOER

Doorgaand vrachtverkeer van regionaal niveau hoort in principe niet thuis op de lokale wegen. Door het ontbreken een tangentiële wegennetwerk van secundair niveau worden lokale wegen gebruikt om de secundaire wegen N2 en N3 te verbinden. Naast de nood aan het opmaken van een regionaal netwerk voor vrachtverkeer en de daaraan gekoppelde maatregelen werd ook dieper ingegaan op de problemen als gevolg van de ontsluiting van Zandgroeven Roelants in de Aardenbrug.

Sluipverkeer van vrachtverkeer tussen de N2 en de N3 kan aangepakt worden door een vorm van reglementering en handhaving. Een afstemming op bovenlokaal niveau is hierbij noodzakelijk. Een goed uitgebalanceerd vrachtnetwerk en een maatregelenmix die bestaat uit reglementering, handhaving en sensibilisering en informatie kan een gunstig effect hebben op het probleem.

Voor de problemen met de ontsluiting van Zandgroeven Roelants werden enkele scenario's onderzocht waarbij eenrichtingsverkeer in de kleine Drogenhofstraat en de Pijpenveldstraat kan zorgen voor een evenwichtige verdeling van de vrachtwagenverplaatsingen van en naar de site Roelants.

2.5 THEMA PARKEERBELEID

Parkeeroverlast manifesteert zich op verschillende tijdstippen op verschillende plaatsen in de gemeente. Tot nog toe werd er geen parkeerbeleid op niveau van de gemeente en kernen ontwikkeld. Het onderzoek bracht meer inzicht in de kenmerken van het parkeren tijdens en na schoolspits in de kern van Linden in de kern van Lubbeek, het gemeentehuis – sportinfrastructuur, Binkom en Pellenberg.

Het parkeren in Sint – Bernard werd onderzocht in het kader van de herinrichting van de N2.

De meeste parkeerproblemen zijn gerelateerd aan de schoolspits en zijn daardoor structureel en periodiek en temporeel zeer beperkt. Toch dient het parkeren gezien te worden in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling van de kernen waarbij de inbreidingsprojecten en kernverdichting en kernvernieuwing een significante impact kunnen gaan hebben op de toename van de parkeervraag en parkeer capaciteit. Het parkeerbeleid dient bijgevolg gefundeerd te worden in de ruimtelijke ordening en mogelijk ook in het stedenbouwkundig vergunningenbeleid.

In de huidige situatie detecteren we een parkeerprobleem in het centrum van Lubbeek. Hier bedraagt de bezettingsgraad ongeveer 80%. Bij de herinrichting van het centrum zal de rol van de parking aan het gemeentehuis als parking voor langparkeren in functie van de kern veel groter worden.

In Sint Bernard zal houdt het herinrichtingsplan rekening met de parkeerbehoefte voor de bewoners . Dit impliceert dat er aan de kerk (ten oosten) en aan Celis parkeergelegenheid voorzien wordt. Gezien er aan de westelijke kant van de projectzone een aantal rijhuizen zonder parkeergelegenheid en handelszaken gelegen zijn, worden hier ook een aantal parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen kunnen ook gebruikt worden door bezoekers van het OCMW.

In Binkom wordt de schoolomgeving heringericht. Ook hierbij blijft het aantal parkeerplaatsen voldoende om aan de huidige vraag te voldoen. Het parkeren in functie van de school zelf wordt geoptimaliseerd.

Bij de uitwerking van de werkdomeinen wordt telkens per kern aandacht besteed aan het thema parkeren.

3 TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID

[KAART 1]

3.1 TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO

Bij de opmaak van het bestaande beleidsplan van Lubbeek werden er 2 scenario's naar voor geschoven, het trendscenario en het trendbreukscenario. De GBC heeft gekozen voor het scenario dat het meest beantwoordde aan de algemene en specifieke doelstellingen waaraan de scenario's werden afgetoetst. Er werd gekozen voor het duurzaam trendbreukscenario. In de sneltoets die in de PAC van 9 juni 2009 werd behandeld en conform verklaard, scharen alle actoren zich nog steeds achter deze beleidsvisie. Door het actualiseren van het plan via spoor twee (verbreden en verdiepen) worden de thema's en daaraan gekoppelde krachtlijnen in het beleidsscenario geïntegreerd.

3.1.1 RUIMTELIJK

Kernbegrippen voor de ruimtelijke ontwikkeling en dus de basis voor het mobiliteitsbeleid zijn kernversterking, inbreiding, selectief aansnijden van woonuitbreidingsgebieden en een uitdovingsbeleid tegenover linten en verspreide bebouwing. Hiermee kan gesleuteld worden aan de vraagzijde van de mobiliteitsketen. Ook de kansen en de kwaliteit van verkeersnetwerken worden bepaald door deze aanpak.

Bij de inrichting van de woonkernen is de verblijfsfunctie prioritair tegenover de verkeersfunctie. Een duidelijke definiëring van de wegen door een inrichting van de wegen die conform is met de functie van de weg. De wegencategorisering is hierbij het uitgangspunt.

Ook economische verlinting wordt afgebouwd d.m.v. een uitdovingsbeleid.

RELATIE THEMA DEELRUIMTEN:

De visie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2009) wordt vertaald in maatregelen en principes binnen het mobiliteitsbeleid. Centraal staat de impact van het kernversterkend beleid op de mobiliteitskenmerken. Kerngebieden zijn verblijfsgebieden die primair op maat van de voetgangers worden ingericht. Hierbij wordt het STOP principe gevolgd waarbij eerst de aandacht gaat naar de voetgangers, dan de fietsers, het openbaar vervoer en ten slotte het privaat autoverkeer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang een goede indruk te hebben van de impact op de mobiliteit. Door van meet af aan milderende maatregelen mee op te nemen in de planning kunnen mogelijk negatieve gevolgen op de mobiliteit worden beperkt. Het vergunningsbeleid kan ook een rol spelen in het parkeerbeleid in centra waar de (openbare) ruimte de gevolgen draagt van toenemende verdichting en kernversterkende functies.

3.1.2 AUTOVERKEER

Binnen de woongebieden is de verblijfsfunctie prioritair, erbuiten primeert de verkeersfunctie. Dit betekent dat ook de N2 en de N223 ter hoogte van de doortochten volledig uitgaan van de verblijfskwaliteiten in de woonkern.

Poorten benadrukken de veranderde wegfunctie bij het binnenkomen van de bebouwde kom.

Op de N2 worden doorstromings-maatregelen ingevoerd voor het openbaar vervoer, eventueel ten koste van het autoverkeer.

De categorisering van het wegennet, en overeenkomstige inrichting vormt de sleutel om ongewenst gebruik van de wegen te vermijden. Vooral op de wegen parallel aan de N2 is sluipverkeer te mijden.

RELATIE THEMA SNELHEIDSPLAN:

Ook het hiërarchisch opgebouwd snelheidsplan vertrekt vanuit de categorisering en de conforme inrichting van de wegen overeenkomstig functie en gewenste snelheid. Dit leidt tot coherentie in theorie (functie binnen het wegennet) en ergonomie (logisch wegbeeld).

RELATIE THEMA PARKEREN:

Door het nog steeds toenemend autobezit en autogebruik, gekoppeld aan een kern verdichtend ruimtelijk beleid dringt de noodzaak van een sturend parkeerbeleid in Lubbeek zich op om de bereikbaarheid van de kern te kunnen blijven garanderen. Parkeerduurbeperving door middel van Blauwe zone zal worden toegepast in het centrum van Lubbeek. Lang parkeren kan op de ruime parking van het gemeentehuis / sportterreinen / politie die overdag voldoende capaciteit biedt. De relatie van het centrum met deze parking wordt verzorgd door een trage weg verbinding die ook opgenomen wordt in het RUP Lubbeek centrum. Parkeerproblemen die gerelateerd zijn aan schoolomgevingen worden met gepaste maatregelen op maat aangepakt.

3.1.3 VRACHTVERKEER

Door de doortochten van de N2 te herinrichten vanuit de verblijfsfunctie wordt de hinder van het vrachtverkeer beperkt.

Door de economische verlinting langs de N2 af te bouwen, daalt de ontsluitingsfunctie van de weg, en krijgt de verkeersfunctie meer ruimte.

RELATIE THEMA VRACHTWAGENROUTES:

Een goed bewegwijzerd netwerk van vrachtwagenroutes op bovenlokaal en lokaal niveau kan ervoor zorgen dat de hiërarchie van het wegennet wordt gerespecteerd en de veiligheids- en leefbaarheidsproblemen als gevolg van vrachtverkeer in de kernen zal verminderen. Een zonaal verbod voor doorgaand vrachtverkeer wordt ingesteld op het grondgebied van Lubbeek om een juridische basis te geven voor een structurele aanpak van het (vracht)sluipverkeer tussen de N2 en de N3.

3.1.4 OPENBAAR VERVOER

De N2 wordt uitgebouwd tot openbaar vervoersas (ov-as) met hoogfrequente verbindingen naar Leuven. Doorstromingsmaatregelen bezorgen het openbaar vervoer een strategisch voordeel.

Twee varianten zijn mogelijk naargelang de mate waarin deze maatregelen worden doorgevoerd: een radicale variant voorziet een vrije busbaan over het gehele traject, een meer gematigde variant voorziet enkel maatregelen ter hoogte van kruispunten en knelpunten.

Secundaire lijnen verzorgen de toelevering van passagiers vanuit de woonkernen naar de P&R-haltes.

Tijdens de daluren volstaat een lagere frequentie, of kan de lijn gegarandeerd worden door een belbus rond Leuven.

3.1.5 FIETS EN VOETGANGERSVERKEER

Binnen de bebouwde kom gaat de weginrichting uit van de voetganger en de fietser. De auto is binnen dit gebied ondergeschikt.

RELATIE MET HET THEMA FIETS EN VOETGANGERSNETWERKEN:

Het fijnmazige lokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt de basis en uitgangspunt voor verdere acties en planning van het fietsbeleid. Infrastructuurmaatregelen dienen genomen te worden op delen van routes waarvan de inrichting niet conform is. Bewegwijzering ondersteunt de leesbaarheid van het netwerk en wordt gekoppeld aan een strategische informatie en sensibiliseringscampagne om het fietsen in de woon – werk en woon – school relatie te versterken maar ook in de relatie tot andere activiteit en zoals winkelen, bezoek van recreatieve bestemmingen e.a.

Op het niveau van de kernen gaat de aandacht in de eerste plaats naar de voetgangers. Infrastructuur dient de verblijfskwaliteit te ondersteunen. Ook netwerkverbindingen op maat van voetgangers krijgen de nodige aandacht in de stedenbouwkundige ontwikkeling. De heropening van een aantal trage wegen dient binnen het functioneel fijnmazige centrumnetwerk prioritair onderzocht te worden.

3.1.6 FLANKERENDE MAATREGELEN

Flankerende maatregelen ondersteunen de acties op alle niveaus en voor alle modi.

Een aantal niet-verkeerstechnische maatregelen moeten het gebruik van de sneldienst op de N2 zo aantrekkelijk mogelijk maken. Vooral het wachtcomfort (halte-uitrusting) en het overstapcomfort zijn hier cruciaal.

De gemeente zorgt voor de verspreiding van informatie onder de inwoners. Ze staat ook in voor sensibilisering en educatie inzake mobiliteit.

Met de bedrijven worden afspraken gemaakt om de autogerichtheid van de werknemers, klanten, aan- en afvoer van producten, ... te verminderen.

Signalisatie en bewegwijzering ondersteunen het gewenste rijgedrag (snelheid, voorrang, zwaar verkeer)

3.2 RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEID

De visie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd reeds weergegeven bij de algemene doelstellingen. In dit deel wordt ingegaan op de relevante aspecten uit de hogere planningscontext die als randvoorwaarden gelden en het kader vormen waarbinnen het lokaal mobiliteitsbeleid wordt ontwikkeld.

3.2.1 WEGENCATEGORISERING

Het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevatten een duidelijke keuze voor optimaliseren van het bestaande wegennet door functionele categorisering. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. De leesbaarheid van de weg (of het verwachtingspatroon dat de inrichting, signalisatie en reglementering van een weg genereert en het gedrag van de weggebruiker beïnvloedt) is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types worden gekoppeld, moeten ervoor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hij door de categorisering heeft gekregen.

Functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Er worden drie functies van wegen onderscheiden.

- Verbindingsfunctie (of het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden)
- Gebiedsontsluitingsfunctie (of het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden)
- Erftoegangsfunctie (of het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen zoals woon- en winkelstraten en ventwegen)

De lokale wegen die niet in het RSV of in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werden geselecteerd dienen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen te worden gecategoriseerd.

3.2.1.1 RUIMTELIJK STRUCUURPLAN VLAANDEREN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden volgende wegen geselecteerd:

- Hoofdwegen (verbindende functie op internationaal en interregionaal niveau)
- Primaire wegen type I (verbindende functie op Vlaams niveau)

- Primaire wegen type II (verzamelende functie op Vlaams niveau)

De gemeente Lubbeek is gelegen ten oosten van Leuven tussen de E40 Brussel – Luik en de E314 Leuven – Hasselt. Deze wegen zijn in het RSV geselecteerd als hoofdweg met een verbindende functie op interregionaal en/of Vlaams niveau. Als primaire weg type II worden de R23, de N264 en de N25 geselecteerd. Deze wegen hebben voor Lubbeek weinig tot geen belang. In Lubbeek zelf worden geen wegen op Vlaams niveau geselecteerd.

3.2.1.2 HET PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Op het niveau van het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) worden volgende wegen geselecteerd:

- Secundaire wegen type I (verbindende functie op regionaal niveau)
- Secundaire wegen type II (verzamelende functie op regionaal niveau)
- Secundaire wegen type III (openbaar vervoer- en fiets as)

Geselecteerde wegen die van belang zijn voor Lubbeek zijn:

N2 wordt geselecteerd als secundaire weg type III. De hoofdfunctie van deze weg is het garanderen van een goede doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverbindingen. De stroomfunctie van het autoverkeer is in principe ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Ook de N3 wordt geselecteerd als secundaire weg type III. Hoewel deze weg niet op het grondgebied van Lubbeek ligt vormt deze weg mee de maas van bovenlokale wegen waarbinnen Lubbeek zich situeert.

De N223 wordt geselecteerd als secundaire weg type I als hoofdfunctie het verbinden op bovenlokaal niveau.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) werkte de selectie van de lokale wegen verder uit. De concrete impact van deze selectie op het nemen van de mobiliteitsmaatregelen wordt in het mobiliteitsplan verder uitgewerkt.

3.2.2 BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Naast het selecteren van secundaire wegen beheert de Provincie ook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) waarbij attractiepolen op lokaal en bovenlokaal niveau verbonden worden. Daarnaast werkt de provincie ook aan een recreatief netwerk waar de klemtoon minder ligt op de functionele eisen zoals directheid.

De relatie met de wegcategorisering en het BFF wordt verder verduidelijkt in de uitwerking in het richtinggevend deel van het beleidsplan.

Het BFF geldt als kader waarbinnen een nog fijnmaziger netwerk werd ontwikkeld op maat van de gemeente. Het Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF) valt bijna volledig samen met het BFF. Bijkomende delen van het LFF haken aan en verknopen met het BFF. Gemeente, Provincie en Vlaamse Overheid werken samen aan het realiseren van de infrastructuur op het BFF binnen convenant gebonden projecten of binnen het Fietsfonds.

3.2.3 DE LIJN: MOBILITEITSVISIE 2020

De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 is een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportunities. Het is een visie die op termijn verder verfijnd zal worden. De Mobiliteitsvisie 2020 is dan ook een dynamisch plan dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders.

Het meest vernieuwende element in De Mobiliteitsvisie 2020 wordt gevormd door de twee stervormige netwerken van hoogwaardige tramlijnen rond Brussel en Leuven. In de Vlaamse Rand wordt dit tramnetwerk versterkt door een ringvormige regionale tramlijn.

Hiernaast rekt de Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant – Brussel op een versterking van het spoornetwerk in de vorm van het GEN-net rond Brussel. In dit kader wordt ook het invullen van de missing link Herentals – Aarschot voorgesteld, om zo een nieuwe treinverbinding Turnhout – Leuven te creëren.

De Mobiliteitsvisie 2020 omvat ook een opwaardering van het streekvervoer via buslijnen. Enkel de meer dragende elementen van het vervoersnetwerk worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2020. Overige lokale buslijnen, belbussen, schoolbussen en andere functionele bedieningen worden niet vermeld maar blijven wel behouden.

Voor Lubbeek is vooral de opwaardering van het busnetwerk in de regio Leuven door de uitbouw van het voorstadsnetwerk en semidirecte snelbussen van belang.

Het gemeentelijk openbaar vervoerbeleid wordt dan ook afgestemd op deze nieuwe visie en reeds ontwikkelde projectplan Vlaams – Brabant – Brussel.

3.2.4 AANDACHTSPUNTEN IN RELATIE TOT DE BELEIDSPANNEN MOBILITEIT VAN DE BUURGEMEENTEN

3.2.4.1 BIERBEEK

Het ontbreken van een noord – zuidverbinding van bovenlokaal niveau in de oostrand van Leuven zorgt voor sluipverkeer tussen de congestiegevoelige N2 en N3. Sluiproutes doen zich voornamelijk voelen in Bierbeek (Rozenweg – Langelostraat – Panoramalaan – Koning Albertlaan). Hoewel de as doorheen Pellenberg (Plein – Kapelstraat – Ganzendries) tot een netwerk behoort met een grotere verkeersfunctie wordt deze route minder gebruikt. Een belangrijke stroom gaat via Plein – Lostraat – Koning Albertlaan. Naast de maatregelen die Bierbeek zelf voornemt om het sluipverkeer te ontmoedigen stelt de gemeente ook voor om in Pellenberg de Fonteinstraat te knippen om hiermee de belangrijke sluipverkeerstroom via de Lostraat te ontmoedigen. Hiervoor heeft Bierbeek nog geen overleg opgestart met de gemeente Lubbeek. De Gemeente Lubbeek is geen voorstander van deze maatregel aangezien het de verkeersleefbaarheid in het centrum van Pellenberg en de veiligheid in de Ganzendries negatief zal beïnvloeden. Bovendien gaat de Lijn niet akkoord met het knippen van de Fonteinstraat aangezien de route onderdeel is van het schoolbustraject 527.

3.2.4.2 LEUVEN (KESSEL – LO)

In het GRS van de stad Leuven wordt het verlengde van de Nachtegaalstraat (Linden) niet geselecteerd als lokale weg type II (ontsluitingsweg) maar als lokale weg type III. In het GRS van Lubbeek is de Nachtegaalstraat wel geselecteerd als centrumontsluitingsweg. Hier doet zich een conflict voor binnen de categorisering.

Op dit ogenblik wordt de invoering van de zone-30 in het gebied van de Platte-lo in de deelgemeente Kessel-lo voorbereid. Dit is voorzien voor 30 april 2012.

Deze invoering komt grotendeels neer op een omvattende regeling leggen over de verschillende kleinere zone-30 gebieden. Hierdoor wordt eenvormigheid gecreëerd, ook in een aantal bijkomende straten. De hoofdwegen houden gewoon het statuut van de bebouwde kom.

Maatregelen over de beperking van vrachtverkeer staan op dit ogenblik niet op het programma.



Legende

-  Hoofdweg
-  Primaire weg II
-  Secundaire weg II
-  Secundaire weg III
-  Lokale weg I
-  Lokale weg IIa
-  Lokale weg IIb: lussen binnenstad
-  Lokale weg III
-  Vesten

MOBILITEITSPLAN
LEUVEN
Opdrachtgever: Stad LEUVEN

CATEGORISERING WEGENNET
(ONTWERP)



MAART 2002

1493 sdb

RICHTINGGEVEND DEEL

4 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	doelstellingen verkenningnota	taakstelling beleidsplan	Behaald?
Deelruimten	Kruispunten en voetgangersdoorsteken	Voetgangers, fietsers en minder mobiele moeten overal veilig kunnen oversteken. Er zijn ook verkeersvrije doorsteken als veilige en kortere routes. Verkeersvrije doorsteken zijn veilige en kortere routes voor fietsers, voetgangers en minder mobiele.	Zone 30 in verblijfsgebieden, weginrichting conform categorisering. Bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met aantakken fijnmazig weefsel. Doorsteken worden onderzocht.	Kernen en straten worden systematisch heringericht, rekening houdend met het STOP principe. Categorisering is uitgangspunt. Enkele trage wegen en doorsteken worden opgenomen in het plan. Minder mobiele krijgen in alle thema's extra aandacht.
	Intermodale knooppunten	Knooppunten van openbaar vervoer zijn veilig en comfortabel ingericht.	Herinrichting N2 als OV-as met aandacht voor halteaccommodatie. Uitbreiding stallingen en schuilhuisjes.	Herinrichting is lopend project. Onveilige bushaltes op de N223 dienen nog aangepakt te worden.
	Wegcategorisering en doortochten	Bovenlokale wegen en drukke lokale assen door kernen zijn als doortocht ingericht.	Herinrichten doortocht Sint-Bernard en Binkom.	Project Sint-Bernard is lopende. Kern en schoolomgeving Binkom is lopend project. Herinrichting N223 (fietspaden) staat op agenda van AWW.
	Snelheidsplan	In kernen zijn snelheden gematigd tot 50 of 30 km/h. In schoolomgevingen tot 30 km/h.	Toepassing van hiërarchisch snelheidsplan	Implementeren van snelheidsplan is top prioriteit.
	Toegankelijke openbare ruimte	Openbare ruimten zijn overal toegankelijk voor minder mobiele.	Bij nieuwe aanleg en herinrichting rekening houden met inrichtingseisen. Bestaande infra op KT aanpak ad hoc.	Minder mobiele krijgen in alle thema's extra aandacht.
	Geluidshinder	Geluidshinder van autoverkeer wordt beheerst door snelheidsmatiging en doortochtaanpak.	Toepassen snelheidsplan en juiste keuzes bij doortochtinrichting en herinrichting van de kernen.	Implementeren van snelheidsplan is top prioriteit. Herinrichting kernen en doortochten op maat van de bewoners.
Trage netwerken	Fietspaden en voetgangersdoorsteken	Op alle verbindingswegen zijn veilige fietspaden. Verkeersvrije doorsteken zijn veilige en kortere routes voor fietsers, voetgangers en minder mobiele.	Aanpassen van de infrastructuur voor fietsers op BFF. Uitbouw van lokaal functioneel netwerk met verkeersluwe alternatieven.	Fietspaden Bollenberg is dossier dat loopt. Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is afhankelijk van investeringsprogramma's en kunnen niet allemaal op KT of MT gerealiseerd worden. De meeste zijn voor uitvoering op LT.
	Duurzaam en veilig naar school	Gecoördineerde actieprogramma's met alle schoolactoren bevorderen veiligheid en gebruik van auto-alternatieven	Verder ondersteunen scholenovereenkomst, communicatie en samenwerking.	Lopend.
	Lokale attractiepolen bereikbaar	Lokale centra, scholen winkels en voorzieningen zijn vlot en veilig bereikbaar met de fiets en te voet	Netwerk fiets en voetgangers op maat van attracties en modus. Netwerken worden infrastructureel ondersteund.	Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur op de netwerken is afhankelijk van investeringsprogramma's en kunnen niet allemaal op KT of MT gerealiseerd worden. De meeste zijn voor uitvoering op LT.
	Autoafhankelijkheid verminderen	Bestemmingen in en buiten de gemeente zijn vlot bereikbaar, ook zonder auto.	Lokaal netwerk fiets sluit aan op grofmazigere bovenlokaal netwerk. Openbaar vervoer wordt gestimuleerd	Netwerk is dekkend. Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is afhankelijk van investeringsprogramma's en kunnen niet allemaal op KT of MT gerealiseerd worden. De meeste zijn voor uitvoering op LT.
	Modale verschuiving	Uitbouw van trage wegen stimuleert minder autogebruik en dus minder milieuhinder.	Netwerk fiets en voetgangers op maat van attracties en modus. Netwerken worden infrastructureel ondersteund.	Netwerk is dekkend. Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is afhankelijk van investeringsprogramma's en kunnen niet allemaal op KT of MT gerealiseerd worden. De meeste zijn voor uitvoering op LT.
Snelheidsplan	Veilige kernen	Alle kernen liggen in zone 50 of zone 30.	Toepassen snelheidsbeleid en herinrichting van de kernen als verblijfsgebied.	Alle verblijfsgebieden worden maximaal 50 km/u. Waar mogelijk 30 km/u (eventueel variabele zones in afwachting van conforme inrichting).
	Wegcategorisering en wegontwerp	Waar nodig wordt overdreven snelheid afgeremd door aangepast wegontwerp.	Weginrichting dient conform te zijn met het snelheidsregime. Coherentie in ergonomie.	Implementeren van snelheidsplan is top prioriteit.
	Ontwerpen fietsvoorzieningen	Gemengd verkeer in zone 30; fietspaden op zone 50 verbindingswegen	Toepassen van afwegingskader fietsinfrastructuur en vademecum. Screening infrastructuur fietspaden is gebeurd.	Aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is afhankelijk van investeringsprogramma's en kunnen niet allemaal op KT of MT gerealiseerd worden. Vademecum fietsvoorzieningen is leidraad en norm voor subsidie gebonden dossiers.
	Leefbare kernen	Alle kernen liggen in zone 50 of zone 30.	Doortochtaanpak, herinrichting van kern Lubbeek, Binkom, Linden, Pellenberg, Sint-Bernard. Snelheidsbeleid toepassen	Alle verblijfsgebieden worden maximaal 50 km/u. Waar mogelijk 30 km/u (eventueel variabele zones in afwachting van conforme inrichting).

	Wegencategorisering, doortochten, sluipverkeer	Snelheidsbeperkingen in kernen en doortochten op sluiproutes ontraden sluipverkeer.	Herinrichting kernen. Uitvoeren snelheidsplan. Bewegwijzering en verbod zwaar verkeer tussen N2 en N3.	Alle verblijfsgebieden worden maximaal 50 km/u. Waar mogelijk 30 km/u (eventueel variabele zones in afwachting van conforme inrichting). Herinrichting kernen en doortochten op maat van de bewoners. Aangepaste snelheid is belangrijkste.
	Geluidshinder	Lagere snelheden verminderen de geluidsoverlast.	Snelheidsplan; herinrichten van kernen.	Herinrichting kernen en doortochten op maat van de bewoners.
Routes zwaar vervoer	Veiligheid kernen en woonwijken	Vrachtwagens worden zo veel mogelijk geweerd uit kernen en woonwijken	Verbod op zwaar doorgaand verkeer tussen N2 en N3 en door de kernen van Lubbeek en Pellenberg.	Verbod wordt ingevoerd, gecommuniceerd en gesignaleerd. Ook in Linden en Sint-Bernard.
	Locatiebeleid en bereikbaarheid bedrijven	Bedrijven die veel zwaar vervoer genereren zijn gelokaliseerd aan of vlakbij bovenlokale wegen.	Uitwerking visie op bedrijvigheid i.f.v. mobiliteitseffecten. Mober opstellen bij nieuwe ontwikkelingen.	Wordt opgenomen in vergunningenbeleid.
	Wegencategorisering	Vrachtwagens worden zo veel mogelijk geweerd op lokale wegen.	Zonaal verbod voor vrachtverkeer tussen N2 en N3.	Verbod wordt ingevoerd, gecommuniceerd en gesignaleerd. Ook in Linden en Sint-Bernard.
	Informatie, signalisatie, tonnagebeperking, handhaving	Routes zwaar vervoer worden bekend gemaakt, bewegwijzerd en gehandhaafd. Waar nodig wordt gewerkt met tonnagebeperking.	Bewegwijzering en voorsignalisatie. Opmaak regionaal vrachtverkeernetwerk en bijpassend signalisatieplan.	Verbod wordt ingevoerd, gecommuniceerd en gesignaleerd.
	Geluidshinder, fijn stof	Vrachtwagenroutes verminderen geluidshinder en hinderlijke emissie in woonwijken	Zonaal verbod voor vrachtverkeer tussen N2 en N3.	Verbod wordt ingevoerd, gecommuniceerd en gesignaleerd.
Parkeerbeleid	Bereikbaarheid lokale attractiepolen	Lokale centra, scholen winkels en voorzieningen zijn multimodaal bereikbaar met alle vervoerwijzen (te voet, fiets, openbaar vervoer, auto).	Gebiedsgericht parkeerbeleid. Langparkeren aan de rand van de kern (Lubbeek). Sturend parkeerbeleid. Ook aandacht voor fietsstallingen in centra en op strategische plaatsen.	Parkeerduurbeperking in centrum Lubbeek wordt ingevoerd.
	Signalisatie en handhaving	Bewegwijzering leidt gebruikers naar parkeervoorzieningen. Wildparkeren wordt door de politie aangepakt.	Aanduiden parkeerplaatsen aan gemeentehuis en sportcentrum. Opnemen in lokaal bewegwijzeringsplan.	Communicatie en signalisatie zijn ondersteunende maatregelen.
	Kwaliteit openbare ruimte in centra	Parkeerruimte wordt goed ingepast in de openbare ruimte.	Herinrichting van straten en pleinen houdt rekening met de berekende parkeerbehoefte en met de ruimtelijke kwaliteit. Parkeren op eigen perceel is noodzakelijk.	Dit wordt meegenomen in uitvoeringsprojecten.
	Acties duurzaam veilig naar school	Auto-alternatieven worden gestimuleerd voor woon-schoolverplaatsingen.	Voortzetten en uitbreiden van allerlei acties i.s.m. de scholen.	Dit wordt verdergezet.
	Toegankelijkheid openbare ruimte en centra	Parkeerplaatsen worden voorbehouden voor minder mobiele.	Het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap wordt (3/50) gerespecteerd op plaatsen van algemeen nut. Individuele plaatsen worden toegekend onder voorwaarden.	Personen met een handicap krijgen in alle thema's extra aandacht.
	Modale verschuiving.	Attractiepolen zijn vlot bereikbaar zonder auto en hebben kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen.	Uitbouw van netwerken voor voetganger en fiets en het openbaar vervoer, gekoppeld aan ondersteunende maatregelen	Een mix van maatregelen op korte, middellange en lange termijn zorgt voor mentaliteitsverandering en gedragswijziging.

5 UITWERKING VAN DE WERKDOMEINEN

5.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

[KAART 2]

5.1.1 WERKDOMEIN A1: RUIMTELIJKE PLANNING

5.1.1.1 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LUBBEEK (GRS)

ALGEMENE VISIE

Uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vatten we de globale visie op de ruimtelijke ontwikkeling als volgt samen. De gemeente Lubbeek wil zich als buitengebied gemeente aan de rand van het stedelijk gebied Leuven ontwikkelen als landelijke gemeente met troeven op vlak van natuur, landschap, toerisme en recreatie. Hierbij wenst de gemeente zich te richten op de lokale woonbehoeften en naar het valoriseren van de woonkwaliteiten in de gemeente.

BASISDOELSTELLINGEN

In het ruimtelijk beleid van de gemeente Lubbeek wordt uitgegaan van volgende doelstellingen:

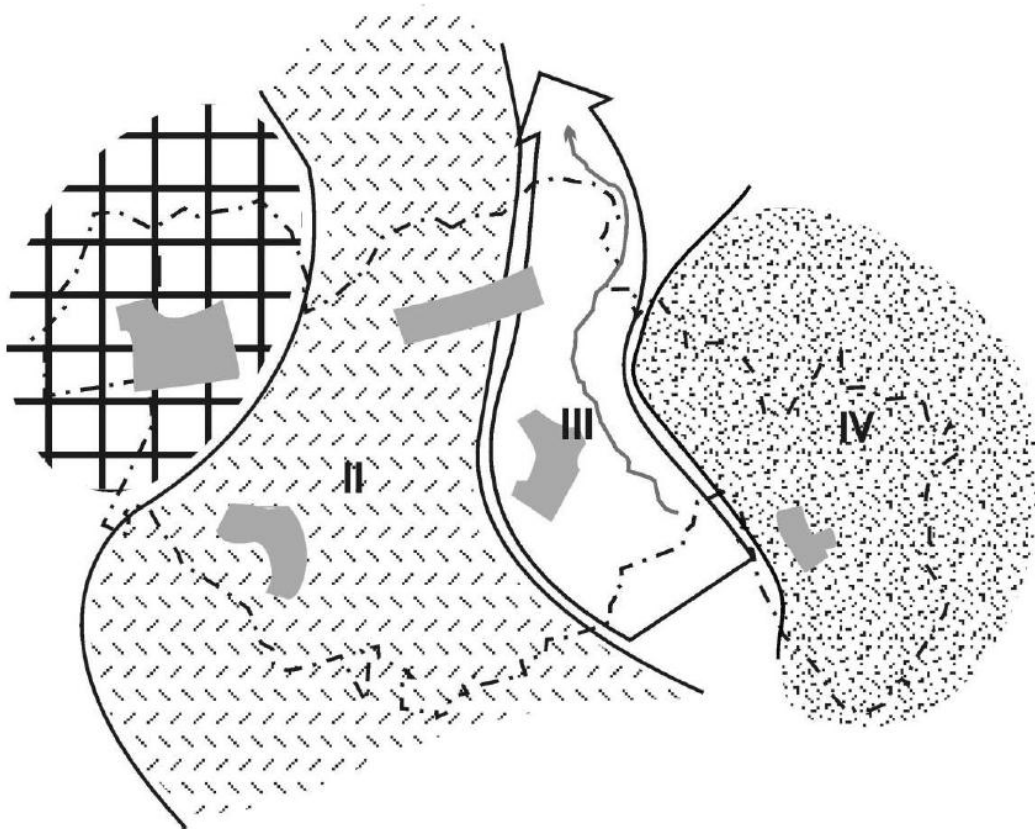
- Versterken van de kernen
- Beschermen van de open ruimte
- Creëren van ruimte voor uitbreiding van de ambachtelijke bedrijven
- Rechtszekerheid betreffende het zonevreemd ruimtegebruik
- Tegemoet komen aan de ruimtenoden van de jeugd
- Duidelijke hiërarchie van de wegen.

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De gewenste ruimtelijke structuur wordt opgebouwd volgens de deelstructuren waarvoor concepten worden ontwikkeld en doorvertaald naar een concrete ruimtelijke visie.

De gewenste ontwikkeling van de verschillende deelstructuren wordt op elkaar afgestemd aan de hand van deelruimten. Dit zijn samenhangende gehelen met typerende ruimtelijke kwaliteiten, knelpunten en potenties. De deelruimten worden opgedeeld als volgt:

- verdichte kern Linden (I)
- grootschalig open ruimtegebied (II)
- bebouwde valleirand (III)
- kleinschalig landelijk weefsel (IV)



Figuur 1: indeling deelgebieden bron: GRS Lubbeek

Bij het actualiseren van het mobiliteitsplan werd het integreren van de ruimtelijke visie op de deelgebieden in het mobiliteitsbeleid als een apart thema vooropgesteld. We gaan dan ook dieper in op de effecten van de ruimtelijke planning op het mobiliteitsbeleid per deelgebied.

De visie op de deelruimten heeft effect op de verschillende werkdomeinen binnen de mobiliteitsplanning. We beperken ons in dit deel tot de relevante delen van de algemene visie per deelgebied terwijl de actiepunten vanuit het ruimtelijk beleid verder opgenomen zullen worden in de overeenkomstige werkdomeinen.

DEELRUIMTE I: VERDICHTE KERN LINDEN

▫ Te versterken woonkern:

De woonkern van Linden wordt niet opgenomen in het regionaal stedelijk gebied van Leuven. Centraal staat de woonondersteunende centrumfuncties zoals handel, diensten, voorzieningen. De lokale bedrijvigheid en mogelijke meergezinswoningen worden geconcentreerd in het verdichte centrumgebied. Buiten het centrumgebied kunnen enkel zeer kleinschalige functies voorkomen. In de woonkern wordt een dichtheid nagestreefd van minimum 15 woningen /ha, in het te verdichten centrumgebied wordt een dichtheid van 20 tot 25 woningen /ha vooropgesteld.

▫ Te verdichten centrumgebied:

Momenteel is er geen echte centrumstraat aanwezig in Linden. Op termijn wenst de gemeente het centrum van Linden op te waarderen door het ontwikkelen van de Gemeentestraat als centrumstraat. Dit zal gepaard gaan met het afbouwen van de centrumvoorzieningen op de N2. Het centrumgebied wordt afgebakend met de volgende straten: Gemeentestraat (tussen Houwaartstraat en Kasteeldreef), Kerkdreef en Martelarenplaats. Mogelijk kunnen ook delen van de Pastorijstraat, Nachtegalenstraat,

Korenbloemstraat, Wolvendreef en Kortestraat tot het centrumgebied behoren. Dit moet verder uitgewerkt worden in een RUP.

▫ **Woongebieden:**

De woongebieden van Klimroosstraat – Wolvendreef en Vossekoten – Bovenstraat worden ontwikkeld. Aangezien er nog voldoende mogelijkheden zijn om de lokale woonbehoefte op te vangen worden de woonuitbreidingsgebieden Houwaartstraat – Tempelberg en Tempelstraat niet aangesneden maar in reserve gehouden.

▫ **lokaal bedrijventerrein:**

Op basis van de berekende behoeften wordt voorgesteld het bedrijventerrein Sint Maartensberg uit te breiden met 6 ha (waarvan 4,8 ha op korte en 1,2 ha op langere termijn).

Een RUP moet de behoefte en inrichting verder verfijnen.

Andere bedrijventerreinen worden niet uitgebreid maar kunnen door inbreiding of herstructurering nieuwe mogelijkheden krijgen.

▫ **woonlinten:**

Als woonlint worden de volgende straten afgebakend: Nachtegalenstraat – Jan Davidstraat , Houwaartstraat , Steenveldstraat, Endepoelstraat en delen van het Plein, Langelostraat – Rozenweg – Zavelstraat.

DEELRUIMTE II: GROOTSCHALIG OPEN RUIMTEGEBIED

▫ **te versterken centrumgebied Pellenberg**

Het centrum van Pellenberg wordt afgebakend door volgende straten: Kerkplein, Fonteinstraat, Lostraat (tussen Fonteinstraat en Kapelstraat), Kapelstraat (Tussen Fonteinstraat en Lostraat) en Ganzendries. Deze straten worden heringericht als centrumstraat. Nieuwe functies dienen zeer kleinschalig te zijn. Bestaande bedrijvigheid kan blijven bestaan. Uitbreiding mag geen schaalvergroting inhouden en is dus eerder niet gewenst.

▫ **speel en recreatievoorzieningen**

Vanuit de nood aan spel en recreatievoorzieningen werden enkele locaties onderzocht. De locatie aan de Y- splitsing Fonteinstraat – Kapelstraat wordt weerhouden voor de herlocalisatie en uitbreiding van de voetbalterreinen en het inrichten van andere recreatieve invullingen. Bij de opmaak van een RUP moet er rekening gehouden worden met:

- de landschappelijke integratie
- clublokalen sluiten aan bij bebouwing Pellenberg
- De ontsluiting van het autoverkeer dient te gebeuren via de Kapelstraat
- De bereikbaarheid voor langzaam verkeer vanuit de kernen dient gegarandeerd te worden

▫ **basisschool Pellenberg en opwaarderen van publieke ruimte Pellenberg**

In het structuurplan worden scenario's onderzocht om de basisschool te herlocaliseren. In het voorkeursscenario wordt de nieuwe locatie gebundeld met de locatie voor de speel en recreatievoorzieningen in de Fonteinstraat. Ook hiervoor dient een RUP opgemaakt te worden. De herlocatie hangt samen met het herinrichten van de publieke ruimte in de kern van Pellenberg.

▫ **woonbeleid**

Er worden geen nieuwe woongebieden ontwikkeld in Pellenberg op korte termijn.

▫ **Te versterken woonkern Sint –Bernard**

Het te versterken centrumgebied van Sint – Bernard wordt in de toekomst ontwikkeld als een concentratiegebied voor lokaal verweefbare bedrijven en kleinhandel op dorpskernniveau en op gemeentelijk niveau. In andere delen van de woonkern blijft de woonfunctie primair. Hiervoor kan een RUP opgemaakt worden.

- af te bakenen kleinhandelszone 's Sint – Bernard

De kleinhandelszone ter hoogte van de N2 en de Melkerijstraat wordt afgebakend en behelst onder meer Happyland en de bouwwinkel van Celis. De toegang van deze handelsconcentratie gebeurt via de Melkerijstraat. Ook is de ontwikkeling van een gemeenschappelijke parking een noodzaak. Dit alles kan ook in een RUP vastgelegd worden. Momenteel loopt het herinrichtingsproject van de N2 te Sint - Bernard dat rekening houdt met de principes van d Streefbeeldstudie N2 en de ruimtelijke visie van de gemeente.

- ambachtelijke zones

De ambachtelijke zones waarbinnen Celis en Scheys beton vallen worden op korte termijn behouden. Uitbreiding is echter niet gewenst wegens hun regionaal karakter. Op lange termijn wordt een herlocalisatie van deze bedrijven vooropgesteld. De vrijgekomen terreinen worden niet opnieuw door bedrijven opgevuld maar worden geïntegreerd in de dorpskern van Sint – Bernard waardoor er nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor de kern ontstaan.

- Sint Domenico

De uitbreiding van het rust en verzorgingstehuis Sint Domenico is wenselijk maar niet haalbaar op deze plaats. Er dient een andere locatie gezocht te worden.

DEELRUIMTE III BEBOUWDE VALLEIRAND

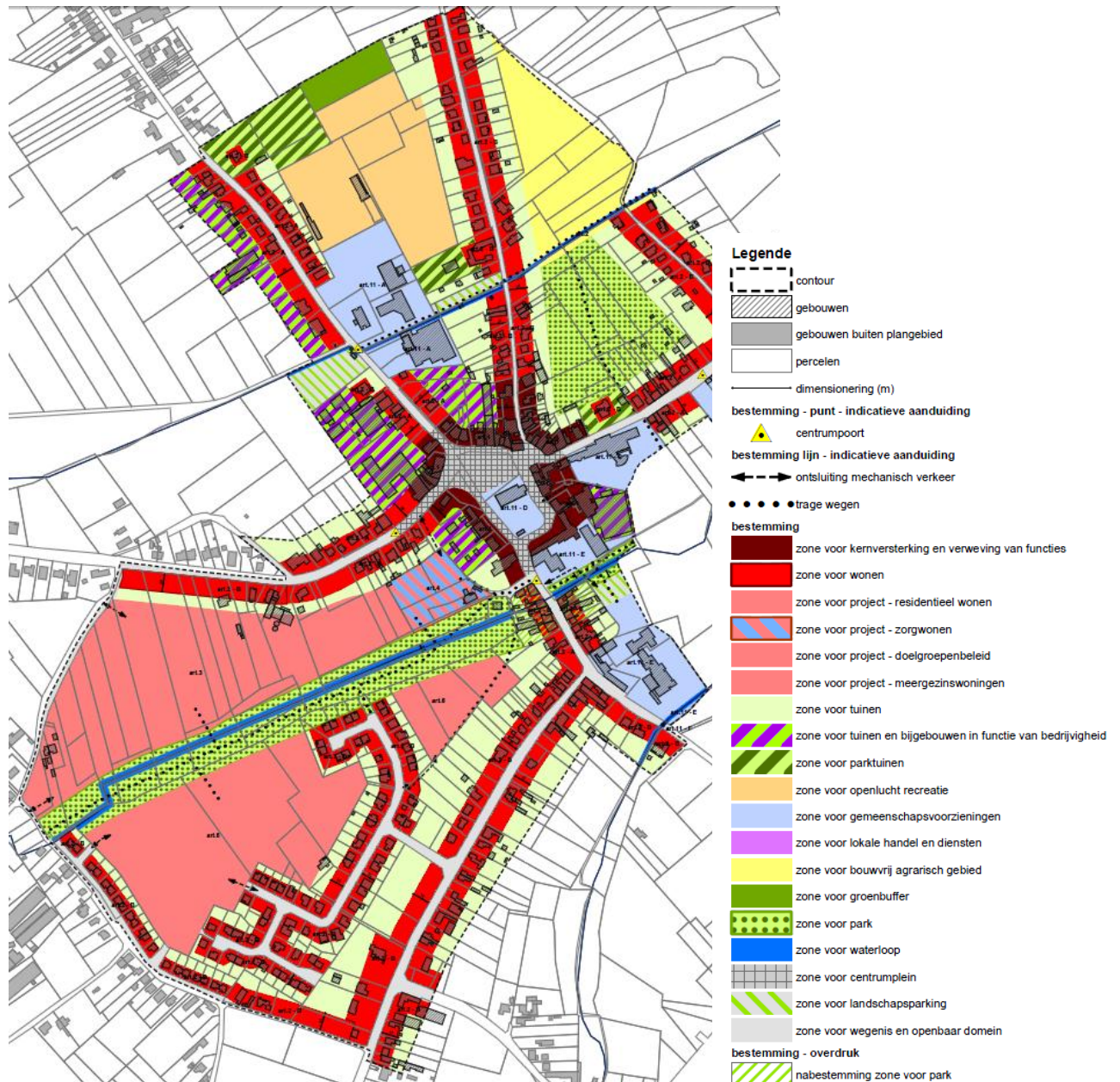
- Af te bakenen en te verdichten kern Lubbeek

De kern van Lubbeek wordt afgebakend met de straten: Gellenberg (van rotonde tot sportveld), Dorpskring – Bollenberg, Dorpsstraat (van rotonde tot Klein Straat) , Uilekotstraat (van Klein Straat tot Herendaal), Binkomstraat (van rotonde tot Slabbaartstraat), Broekstraat (van Dorpskring tot sportveld), Slabbaartstraat en Dorpskring.

Het te verdichten gebied bestaat uit: Dorpskring, Gellenberg (van rotonde tot sporthal), Bollenberg (van rotonde tot aan GB), Binkomstraat (van rotonde tot Kliniek), Dorpsstraat (deel).

- RUP centrum Lubbeek

Voor Lubbeek centrum wordt momenteel een RUP opgemaakt in uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS.



Figuur 2: RUP Lubbeek - Grafisch plan - januari 2010

DEELRUIMTE IV KLEINSCHALIG LANDELIJK WEEFSEL

- Te versterken landelijke kern Binkom

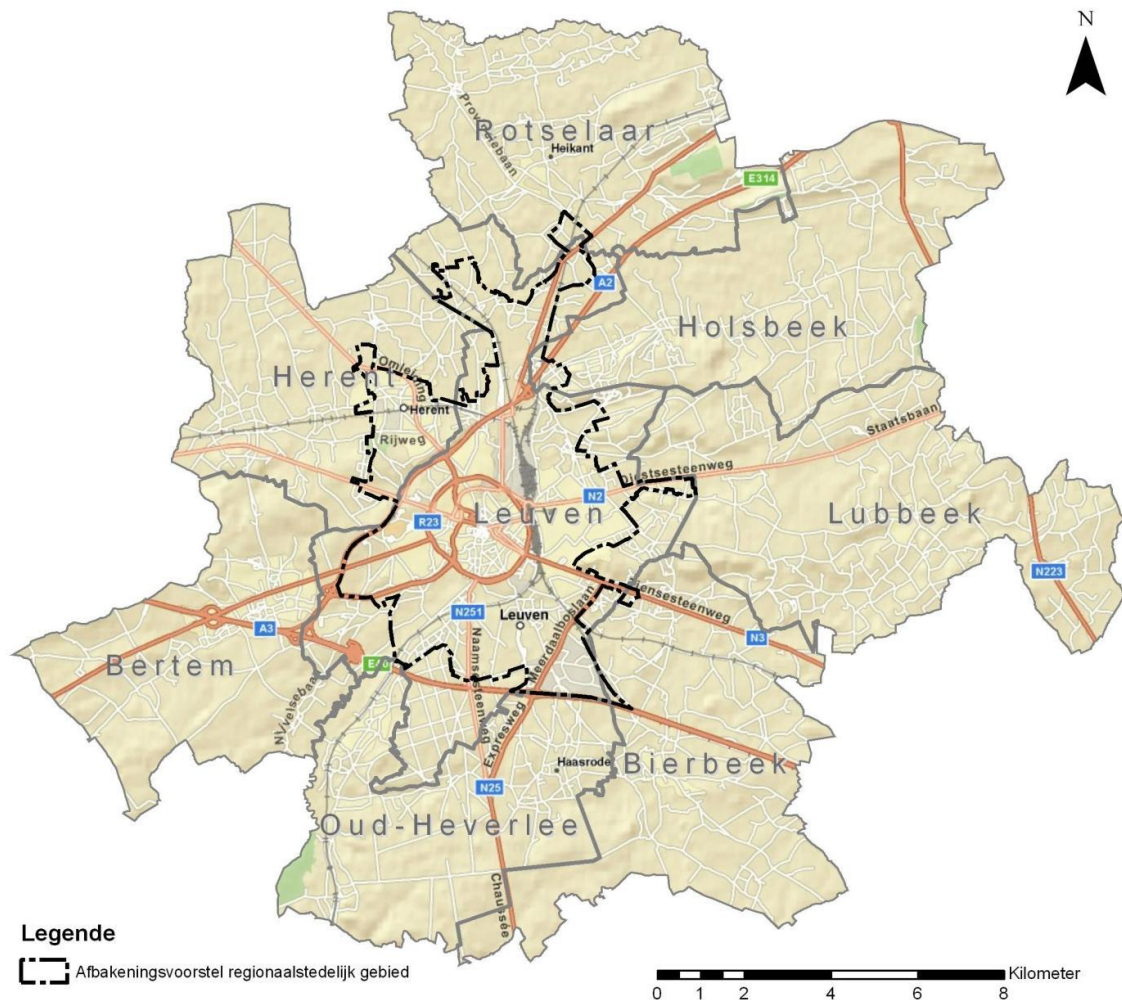
Binkom wordt als kern in het buitengebied verder versterkt. De relatie met de Meenselstraat is van groot belang aangezien hier de woonfunctie het grootst is. Juist daarom zullen hier slechts beperkt functies kunnen ontwikkelen. Aan het kruispunt van beide straten, centraal tussen beide woonconcentraties worden beperkt handelsactiviteiten toegelaten.

- Op te waarderen openbaar domein

Het openbaar domein en de schoolomgeving dienen herop gewaardeerd te worden. Voor de schoolomgeving is reeds een plan in opmaak.

5.1.1.2 AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED LEUVEN

Volgens het afbakenvoorstel van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Leuven valt Linden niet meer binnen het stedelijk gebied. Dit houdt in dat de mogelijke regionale taakstellingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Linden komen te vervallen. De gemeente Lubbeek dient wel rekening te houden met haar situering aan de grens van het regionaal stedelijk gebied dat als motor van een ruimtelijk – economische dynamiek effecten kan hebben op de aangrenzende gemeenten/gebieden.



Figuur 3: voorstel afbakening regionaal stedelijk gebied Leuven. (bron: MER nota voor publieke consultatie 04-2010)

5.1.1.3 LOCATIEBELEID

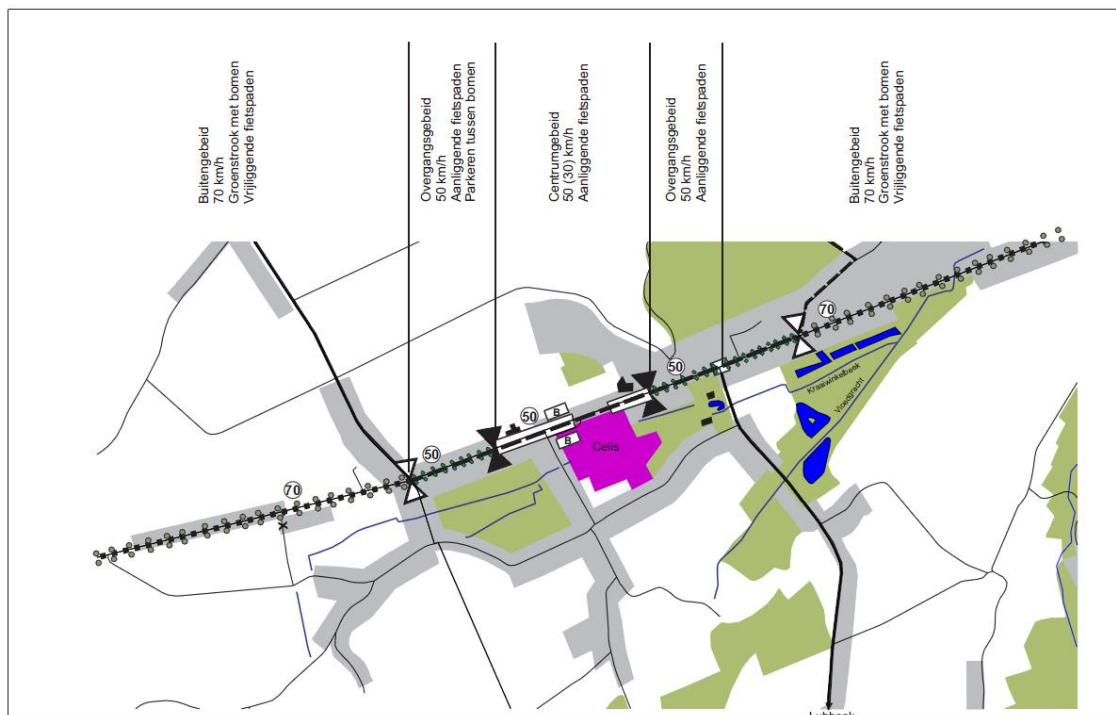
Deze term houdt in dat bij het inplanten van nieuwe bedrijven, functies, activiteiten de optimale locatie wordt nagestreefd, waarbij de ontsluitingskenmerken van de locatie worden afgestemd op het profiel van gegenereerde verkeer door de activiteit. Bijvoorbeeld worden kantoorfuncties met veel bedienden bij voorkeur ingeplant in stationsomgevingen. Een transportbedrijf met veel zwaar vervoer wordt eerder nabij het hoofdwegennet geplaatst.

Binnen Lubbeek kan bijvoorbeeld nagegaan worden of bedrijven beter ontsloten kunnen worden via alternatieve vervoerswijzen, of de ontsluiting gebeurt over de gepaste wegen volgens de categorisering, of de wegontsluiting geen onnodige hinder veroorzaakt binnen verblijfsgebieden, ...

Hiertoe kan de gemeente bedrijven aanzetten tot het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Voor nieuwe bedrijven kan het opstellen van een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) als voorwaarde worden gesteld voor goedkeuring van de bouwvergunning.

5.1.2 WERKDOMEIN A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN

HERINRICHTING N2 DOORTOCHT SINT BERNARD

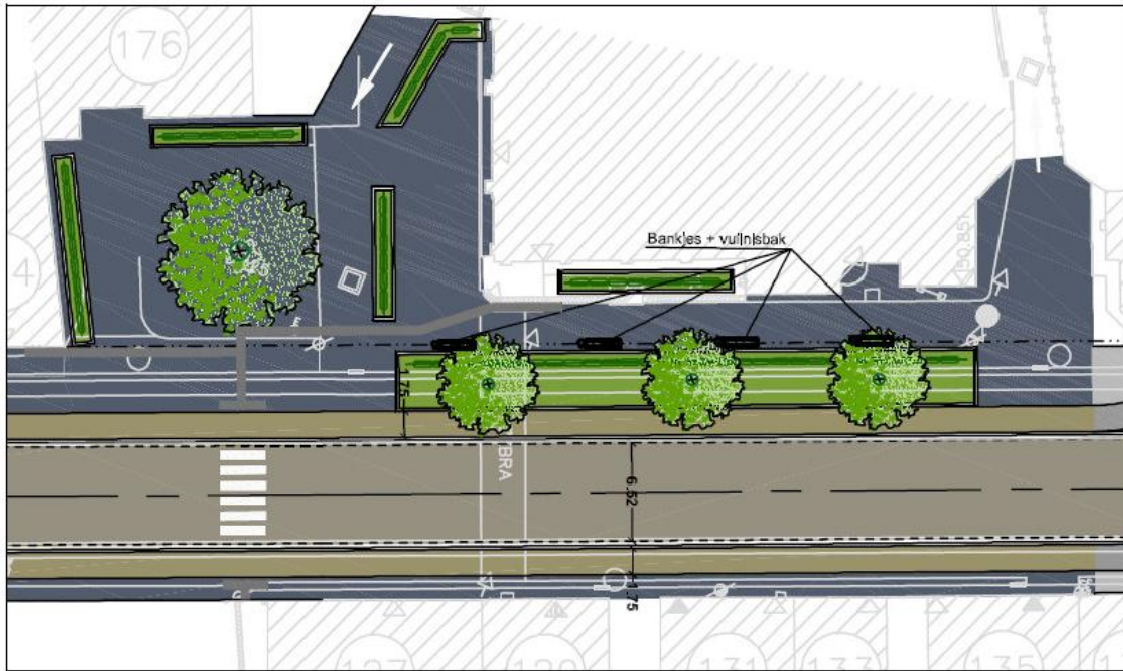


Figuur 4: doortocht Sint - Bernard: afbakening deelgebieden (bron: streefbeeldstudie N2 - 2004)

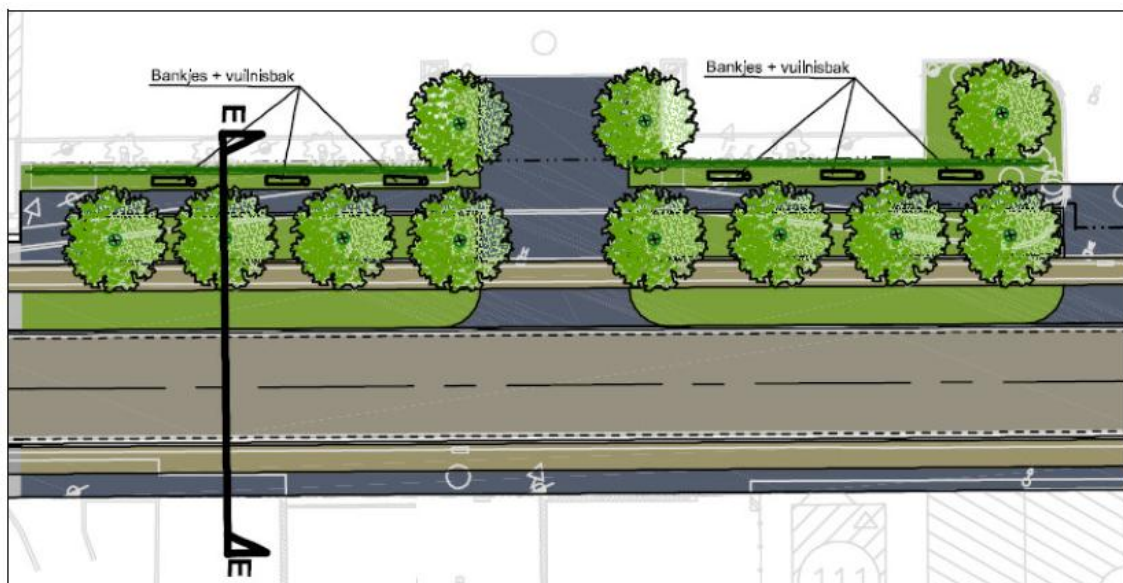
HERINRICHTING DOORTOCHT N2 SINT – BERNARD (PROJECTNOTA JANUARI 2011)

Deze studieopdracht omvat de herinrichting van de doortocht op de N2 ter hoogte van Sint- Bernard. Het studietracé is gelegen in de gemeente Lubbeek, meer bepaald het weggedeelte van de N2 tussen de Melkerijstraat en de Schubbeek. Na de conform verklaring van de startnota op de provinciale auditcommissie werd door De Lijn gevraagd om toch een busbaan aan te leggen om de doorstroming te verbeteren. De Lijn gaf aan dat de lijnen hier grote verliestijden oplopen door de ochtend- en avondspits. Gezien de functie van het verblijfsgebied wordt er geopteerd om enkel een busbaan aan te leggen in het buitengebied. Met behulp van lichtenbeïnvloeding en een doseerlicht aan het kruispunt met de Geestbeek wordt er voorrang gegeven aan het openbaar vervoer. Dit betekent een belangrijke verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Het doel van deze opdracht is de heraanleg als doortocht van de N2 te Lubbeek rekening houdend met de gemaakte streefbeeldstudie van de N2 Leuven – Diest. Dit omvat de omvorming van de bestaande drievaksbaan naar een tweevaksbaan met middengeleiders als opstelstrook ter plaatse van de belangrijkste kruispunten. Uiteraard wordt rekening gehouden met alle aspecten, zoals uiteengezet in de planningscontext. Gezien de categorisering van de N2 als secundaire weg type III, wordt veel belang gehecht aan de doorstroming van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren wordt een busbaan voorzien in de buitengebieden van de doortocht. Om de overgang van verkeers- naar verblijfsgebied in het wegbeeld te benadrukken, wordt er een poorteffect ingebouwd ter hoogte van de belangrijkste kruispunten. Alle mogelijkheden worden benut om van het centrum van Sint-Bernard een leefbare woonkern te maken.



kerk



OCMW



Celis (bron: startnota herinrichting doortocht N2 Sint Bernard)

HERINRICHTING SCHOOLOMGEVING BINKOM

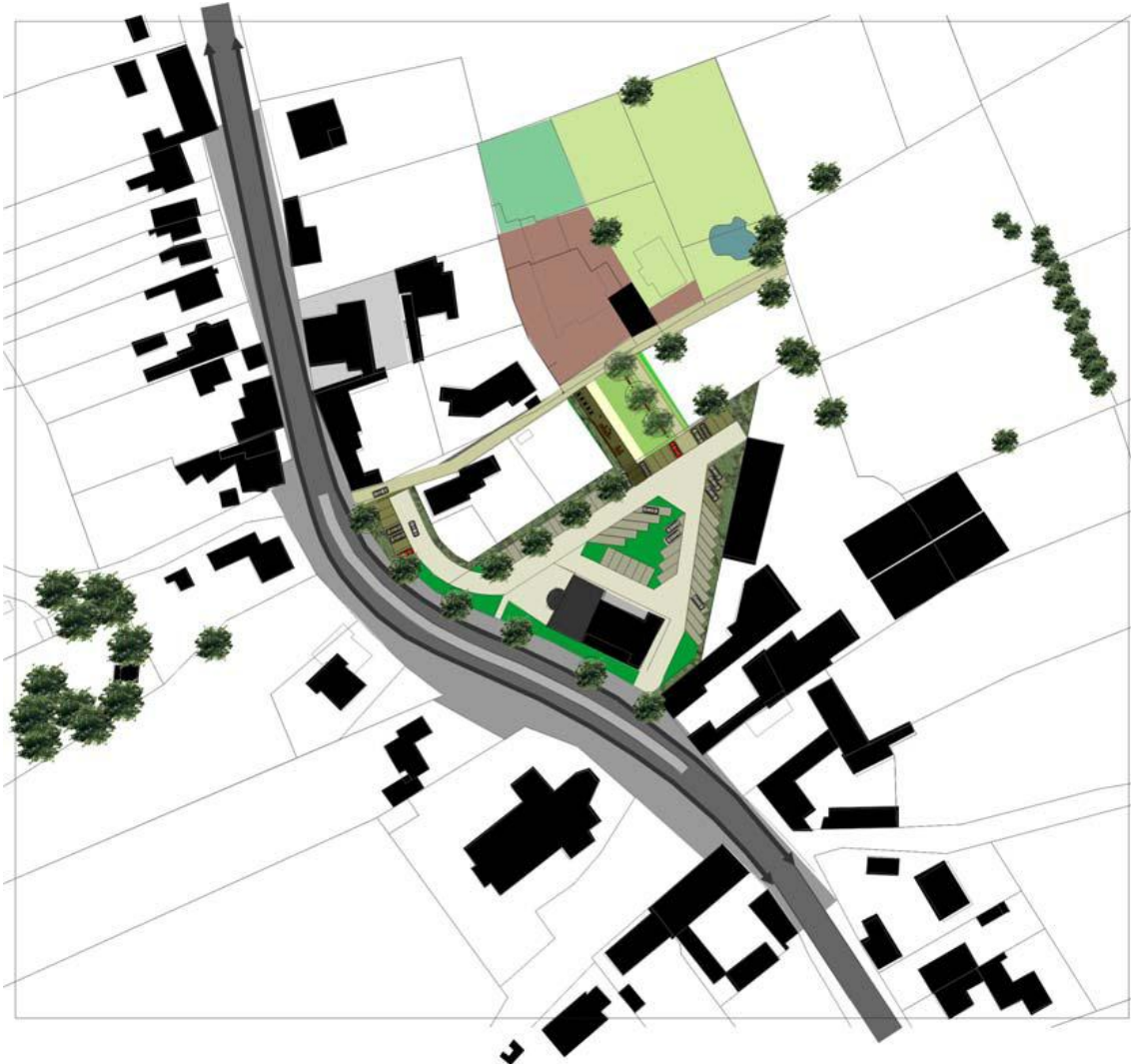
Momenteel loopt er in het kader van een LEADER project een herinrichtingsproject voor de kern van Binkom en de schoolomgeving in het bijzonder.

LEADER wil het lokaal economisch en maatschappelijke weefsel op het platteland versterken en bijdragen tot een versterking van de territoriale verbondenheid, een diversificatie van de plattelandseconomie en een verbetering van de leefkwaliteit. Het geeft een regio hierbij de kans om vernieuwende oplossingen uit te werken, op maat van het eigen gebied.

Strategische doelstellingen van het project bevinden zich op het vlak van:

- ontwikkelen en versterken van de natuurlijke structuur van het Hageland
- verbeteren van de toegankelijkheid van Hageland voor toerist en recreant
- verhogen van de verkeersleefbaarheid door:
 - tweede poort binnen doortocht
 - aanpassen van circulatie op en rond de parking van feestzaal Santo en schoolingang
 - kiss&ride voor schoolingang
 - herinrichten van de Schoolstraat als woonerf
- ondersteuning dorpskernvernieuwing met aandacht voor de uitbreidingsmogelijkheden voor de school en kwalitatieve stedenbouwkundige afwerking

Voor het optimaliseren van het netwerk voor langzaam verkeer wordt de buurtweg nr. 60 en 65 opengemaakt voor een optimale verbinding tussen de schoolomgeving en de Meenselstraat.



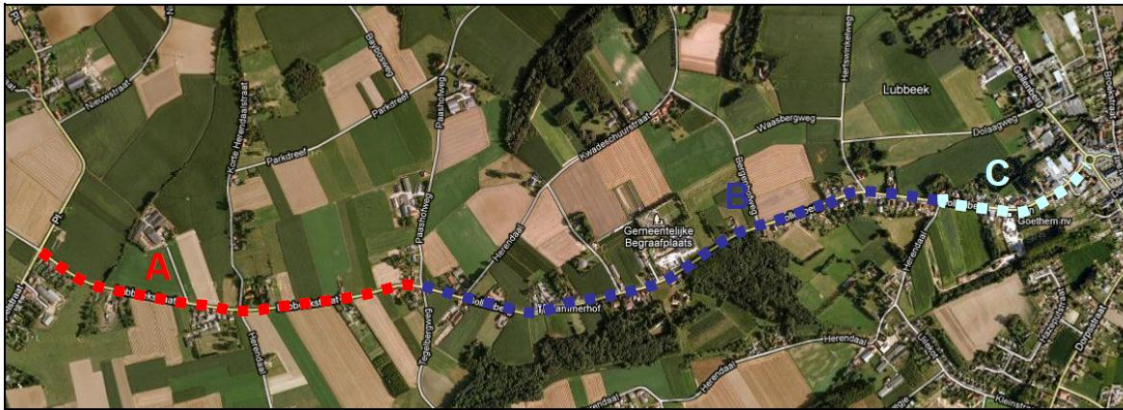
Figuur 5: Structuurschets herinrichting schoolomgeving Binkom (bron Vectris 2010)

AANLEG FIETSPADEN BOLLENBERG

Deze studieopdracht kadert binnen het project “Aanleg van voet- en fietspaden langs de Bollenberg en Lubbeekstraat in de gemeente Lubbeek”. Deze route verzorgt de verbinding tussen Pellenberg en het centrum van Lubbeek. Het studietracé is gelegen tussen de kruising met het Plein en de kruising met de Gellenberg.

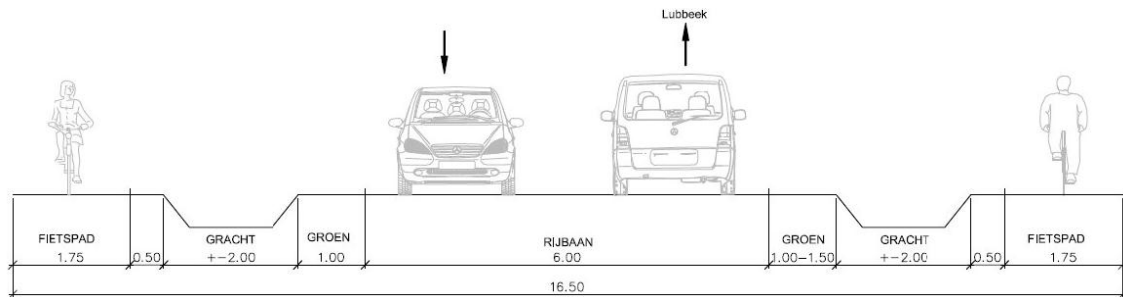
De totale lengte van het studietracé bedraagt 3350 meter en kan op microniveau als volgt opgedeeld worden:

- A. Deelgebied A wordt gekenmerkt door een open agrarisch landschap met op enkele plaatsen bebouwing.
- B. Deelgebied B bevat het gebied met open lintbebouwing afgewisseld met een open agrarisch landschap.
- C. Deelgebied C betreft een gebied met halfopen en gesloten bebouwing en is gelegen in de bebouwde kom. In dit gebied bevinden zich ook commerciële voorzieningen.

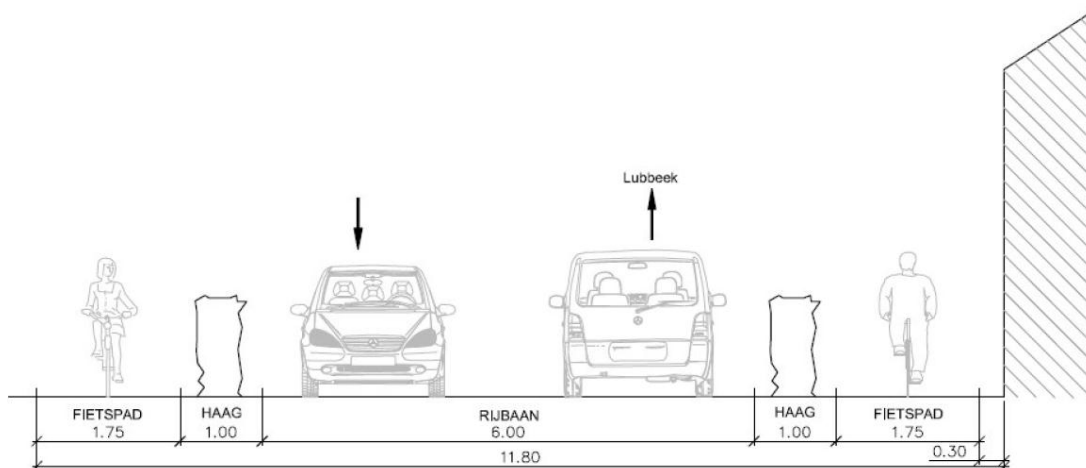


Figuur 6: situering en indeling projectgebied microniveau (bron startnota augustus 2011)

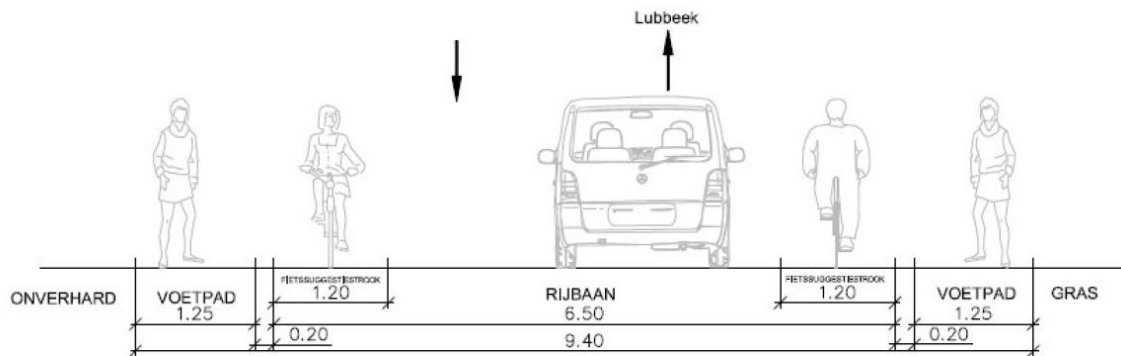
Deeltracé A: (bron: startnota 2011)



Deeltracé B: (bron: startnota 2011)



Deeltracé C: (bron: startnota 2011)



Zowel de PAC als de gemeente pleiten voor een uitbreiding van de zone 70 en een zo kort mogelijke zone 50. Dit om een logisch wegbeeld te creëren waardoor de juiste snelheid niet afgedwongen moet worden door handhaving maar door het ontwerp van de weg zelf.

Dit heeft uiteraard ook een weerslag op het bijpassend profiel.



Figuur 7: voorstel snelheidsregimes gemeente

Tijdens de GBC (26 april 2012) van de projectnota 'fietspaden Bollenberg-Lubbeekstraat' werden volgende elementen beslist:

Snelheidsregimes

- Vanaf de rotonde met de Dorpsstraat – Bollenberg – Gellenberg – Binkomstraat geldt een snelheidsregime van 30km/u tot aan huisnummer 11.
- Vanaf huisnummer 11 tot aan huisnummer 47-49 geldt een snelheidsregime van 50km/u.
- Vanaf huisnummer 47-49 tot aan het kruispunt Lubbeekstraat – Plein geldt een snelheidsregime van 70km/u.

Poorteffecten

- Aangezien de inrichting van de poorten een aanbeveling is van de Landbouwrraad wordt er tijdens de GBC beslist om de aanbeveling te volgen.
- Concrete uitvoering: breedte van 4m inclusief goot- en boordsteen, goed verlicht en voldoende signalisatie (bv. reflectoren op de boordsteen).
- Het verkeer komende van het centrum krijgt voorrang.

HERINRICHTING SCHOOLOMGEVING PELLENBERG.

▫ Uitbreiding school

In de toekomst zal de school van Pellenberg uitbreiden en worden de containerklassen achter de sporthal vervangen door nieuwe klassen die zullen gebouwd worden boven de refter. Hierdoor zal de nieuwe school zich nog meer dan vandaag bevinden aan beide zijden van de straat 'KERKPLEIN'.

De gemeente geeft er de voorkeur aan om het verkeer tussen de beide helften van de school te bannen. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de mogelijkheid om te leveren in de turnzaal aangezien deze gebruikt wordt voor allerlei schoolse en niet-schoolse activiteiten.

▫ Vertrekplaats schoolbus

De vertrekplaats van de schoolbus zou idealiter in de andere richting gelegd worden zodat er geen auto's kunnen parkeren op of achter deze vertrekplaats. De hoek Slijkstraat-Kerkplein is overbelast door parkerende ouders die hun kinderen zo dicht mogelijk bij de school willen afzetten.

▫ Twee toegangen

Voor de ouders die kinderen afzetten aan de kleuterspeelplaats moeten op wandelafstand voldoende parkeerplaatsen worden voorzien aangezien die ouders met hun kinderen meegaan. Voor de kinderen van de lagere school zou een 'kiss & Ride' zone moeten voorzien worden.



▫ Circulatie

Binnen deze visie dient ook de circulatie bekeken te worden zowel in functie van het schoolverkeer als van de bereikbaarheid van de bewoners.

5.1.3 WERKDOMEIN A3: CATEGORISERING VAN DE WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

Het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevatten een duidelijke keuze voor optimaliseren van het bestaande wegennet door functionele categorisering. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. De leesbaarheid van de weg (of het verwachtingspatroon dat de inrichting, signalisatie en reglementering van een weg genereert en het gedrag van de weggebruiker beïnvloedt) is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types worden gekoppeld, moeten ervoor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hij door de categorisering heeft gekregen. Functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Er worden drie functies van wegen onderscheiden.

- Verbindingsfunctie (of het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden)
- Gebiedsontsluitingsfunctie (of het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het verdelen binnen de bestemmingsgebieden)
- Erftoegangsfunctie (of het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen zoals woon- en winkelstraten en ventwegen)

De wegen die niet in het RSV of in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werden geselecteerd dienen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen te worden gecategoriseerd. Voor Lubbeek werd de categorie van de wegen reeds vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan van 2009.

Deze lokale wegen worden gecategoriseerd volgens de indeling:

- Lokale weg type I: Lokale Verbindingsweg
- Lokale weg type II: Lokale Ontsluitingsweg
- Lokale weg type III: lokale erftoegangsweg

SELECTIE EN CATEGORISERING IN HET RSV :

- Hoofdwegen (verbindende functie op internationaal en interregionaal niveau)
- Primaire wegen type I (verbindende functie op Vlaams niveau)
- Primaire wegen type II (verzamelende functie op Vlaams niveau)

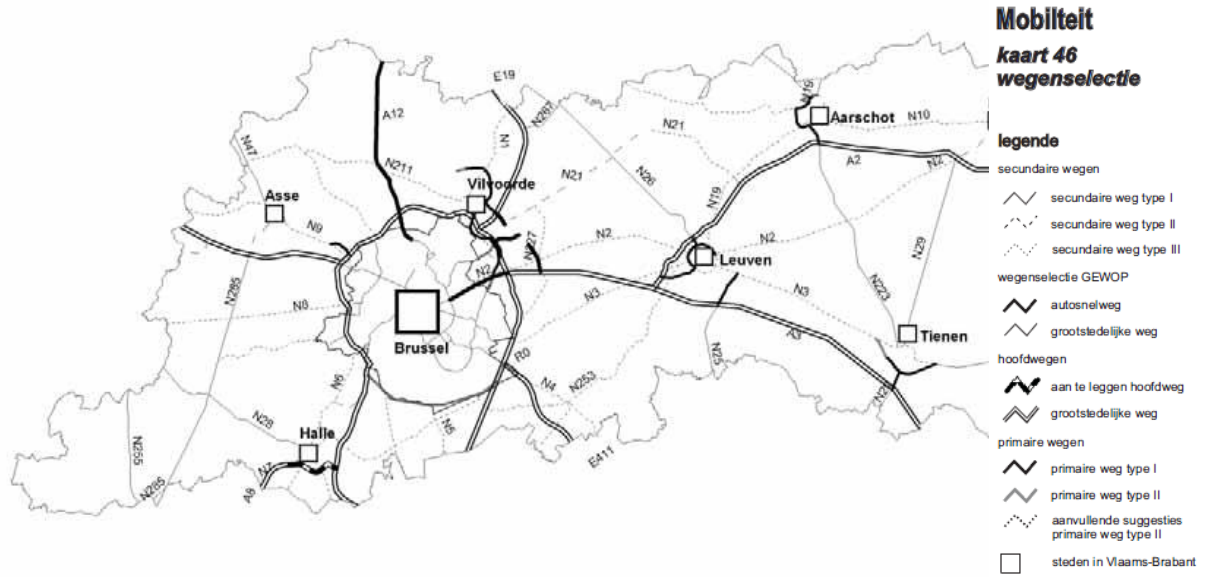
SELECTIE EN CATEGORISERING IN HET PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

- Secundaire wegen type I (verbindende functie op regionaal niveau)
- Secundaire wegen type II (verzamelende functie op regionaal niveau)
- Secundaire wegen type III (openbaar vervoer- en fiets as)

SELECTIE EN CATEGORISERING DOOR DE GEMEENTE:

- Lokale weg type I: (verbindende functie op lokaal niveau)
- Lokale weg type II: (verzamelende /ontsluitende functie op lokaal niveau)
- Lokale weg type III: (erfontsluitende functie)

5.1.3.1 CATEGORISERING IN DE REGIO:



Figuur 8: Categorisering in de regio (bron: PRS Vlaams-Brabant)

5.1.3.2 CATEGORISERING OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Op gemeentelijk niveau werd volgende selectie doorgevoerd in het GRS:

LOKALE WEGEN TYPE I:

- Plein, Kapelstraat, Ganzendries
- Geestbeek
- Gellenberg, Dorpsstraat, Heide, Drogenhof

LOKALE WEGEN TYPE II:

- Lostraat
- Lubbeekstraat, Bollenberg
- Dorpskring, Binkomstraat
- Meenselstraat
- Vosken, Roth
- Terkeyen, Kalenberg
- Rozenweg, Langelostraat
- Nachtegalenstraat
- Helstraat, Boutersemstraat

LOKALE WEGEN TYPE III

Tot deze categorie behoren alle andere lokale wegen.

Er kan hierbij nog een verfijning gemaakt worden. De laatste categorie, de erftoegangswegen, wordt nog onderverdeeld in enkele subcategorieën:

Woonstraat, winkelstraat: De straat is gelegen in het verblijfsgebied.

Landelijke weg, fietsweg: De weg is gelegen in het buitengebied. De hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer. Beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fietsers (fietsweg ...).

Ventweg: De weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie, en kan zowel in verblijfsgebied als buitengebied gelegen zijn. De hoofdfunctie van de weg is het toegang geven tot de aanpalende percelen. Deze functie wordt overgenomen en ontkoppeld van de parallelle (hoofd)-rijbaan welke dan louter bestemd is voor ontsluiten of verbinden. De ventweg krijgt de kenmerken van woonstraat/winkelstraat of landelijke weg volgens de aanpalende functies en het verblijfs- of buitengebied waar de weg gelegen is.

De inrichtings- en afwikkelingsprincipes voor de verschillende categorieën zijn afhankelijk van de morfologie van de bebouwing langsheen de weg. Een overzicht van deze principes wordt gegeven in de bijhorende tabel.

<p>Verkeersfunctie: ⇒</p> <p>Morfologie: ↓</p>	<p>Lokale weg I (verbindingsweg) (sterke verkeersfunctie)</p>	<p>Lokale weg II (gebiedsontsluitingsweg) (matige verkeersfunctie)</p>	<p>Lokale weg III (erfonthsluitingsweg) (geringe verkeersfunctie)</p>
<p>weinig of geen bebouwing</p> <p>open gebied</p> <p>(geen verblijfsfunctie)</p>	<p><u>weggebruikers</u>: doorgaand en bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 70 km/u <u>voorrang</u>: op lagere categorie <u>verkeersmenging</u>: gescheiden fietspad; geen voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 7 m - 2 x 1 <u>remmende maatregelen</u>: geen, evt. rotondes, middengeleiders op kruispunten <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: functioneel; hoog (enkel op kruispunten en oversteekpunten) <u>parkeren</u>: niet <u>ov-haltes</u>: bushavens</p>	<p><u>weggebruiker</u>: enkel bestemmingsverkeer gebied <u>snellheid</u>: max. 70 km/u <u>voorrang</u>: op lagere categorie <u>verkeersmenging</u>: gescheiden fietspad; zonder voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 5 m <u>remmende maatregelen</u>: (mini)rotonde <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: functioneel; laag <u>parkeren</u>: op eigen erf <u>ov-haltes</u>: bushaven of halteren op de rijbaan</p>	<p>Landelijke weg</p> <p><u>weggebruiker</u>: landbouw, bestemmings- en fietsverkeer <u>snellheid</u>: max. 50 km/u <u>voorrang</u>: aan rechts <u>verkeersmenging</u>: ja*; zonder voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 3 – 4 m; met uitwijkstroken <u>remmende maatregelen</u>: geen <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: geen (enkel kruispunten en oversteekplaatsen) <u>parkeren</u>: op eigen erf of berm <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>
<p>losse bebouwing (lintbebouwing)</p> <p>overgangsgedied</p> <p>(matige verblijfsfunctie)</p>	<p><u>weggebruikers</u>: doorgaand en bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 70 km/u <u>voorrang</u>: op lagere categorie <u>verkeersmenging</u>: gescheiden fietspad; geen voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 6,50 m – 2 x 1 <u>remmende maatregelen</u>: ja; geen verticale <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: functioneel; hoog <u>parkeren</u>: op eigen erf <u>ov-haltes</u>: bushavens</p>	<p><u>weggebruiker</u>: enkel bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 70 km/u <u>voorrang</u>: op lagere categorie <u>verkeersmenging</u>: ja*; zonder voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 5 m <u>remmende maatregelen</u>: (mini)rotonde <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: functioneel; laag <u>parkeren</u>: op eigen erf of berm <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>	<p>Landelijke weg</p> <p><u>weggebruiker</u>: landbouw, bewoners en fietsverkeer <u>snellheid</u>: max. 50 km/u <u>voorrang</u>: aan rechts <u>verkeersmenging</u>: ja*; zonder voetpad <u>dwarsprofiel</u>: 3 - 4 m; met uitwijkplaatsen <u>remmende maatregelen</u>: geen <u>verharding</u>: functioneel <u>verlichting</u>: geen (enkel kruispunten en oversteekplaatsen) <u>parkeren</u>: op eigen erf of berm <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>
<p>woonzone, bebouwde kom</p> <p>centrumgebied</p> <p>(sterke verblijfsfunctie)</p>	<p><u>weggebruikers</u>: doorgaand en bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 50 km/u (plaatselijk 30 km/u) <u>voorrang</u>: op lagere categorie <u>verkeersmenging</u>: ja * ; voetpad: min. 1,5 m <u>dwarsprofiel</u>: 6 m - 2 x 1 <u>remmende maatregelen</u>: ja; geen verticale <u>verharding</u>: functioneel – sfeervol <u>verlichting</u>: functioneel; laag <u>parkeren</u>: langsparkeren of gegroepeerd <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>	<p><u>weggebruiker</u>: enkel bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 50 km/u (plaatselijk 30 km/u) <u>voorrang</u>: aan rechts <u>verkeersmenging</u>: ja*; voetpad: min. 1,5 m <u>dwarsprofiel</u>: tweerichting: 5 m; enkelrichting: 4 m <u>rem. maatreg.</u>: plateau, vernauwing, asverschuiving <u>verharding</u>: functioneel – sfeervol <u>verlichting</u>: sfeervol; laag <u>parkeren</u>: langsparkeren of gegroepeerd <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>	<p>Woonstraat / winkelstraat</p> <p><u>weggebruikers</u>: bewoners en bestemmingsverkeer <u>snellheid</u>: max. 30 km/u (20 km/u binnen woonerf) <u>voorrang</u>: aan rechts <u>verkeersmenging</u>: ja*; voetpad: min. 1,5 m <u>dwarsprofiel</u>: tweerichting: 4-5 m; enkelrichting: 3-4 m <u>rem. maatreg.</u>: algemene inrichting <u>verharding</u>: sfeervol <u>verlichting</u>: sfeervol; laag <u>parkeren</u>: langsparkeren of gegroepeerd <u>ov-haltes</u>: halteren op de rijbaan</p>

Opmerkingen bij deze tabel:

Verkeersmenging gebeurt steeds in functie van de samenstelling (vrachtverkeer, personenwagens,...), de intensiteit van het verkeer en de snelheid.

Sfeervol: de gebruikte materialen moeten bijdragen tot het veraangemen van de verblijfsomgeving.

Remmende maatregelen zijn steeds toe te passen in overeenstemming met functie voor openbaar vervoer.

In functie van de Lijn kunnen afwijkingen noodzakelijk zijn op lokale wegen type III. De doorstroming op deze wegen voor het openbaar vervoer mag niet in het gedrang komen.

Het GRS doet ook uitspraken over fietsverbindingen en openbaar vervoerknooppunten. Deze worden besproken in de overeenkomstige werkdomeinen.

5.1.3.3 ONTBREKENDE SCHAKEL LINDEN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan selecteert in Linden enkel de Nachtegalenstraat als centrumontsluitingsweg. Deze categorie is niet overeenkomstig de categorisering van Kessel-Lo (Leuven). Er is geen lokale weg type II geselecteerd naar de N2. Er is ook geen ontsluitende weg geselecteerd voor Hoog Linden.

De nachtegalenstraat vervult een ontsluitende rol voor de kern van Linden naar de E314. Het aanzuigend effect hiervan op verkeer buiten Linden heeft een negatief effect op de mobiliteit en de leefbaarheid in Linden. Er is geen afdoende weg geselecteerd die Linden doorheen Kessel Lo ontsluit naar de E314. De inrichting van de wegen dient rekening te houden met het feitelijk gebruik door de bussen van de Lijn. Het garanderen van deze ontsluitende functie met het openbaar vervoer is een feitelijke randvoorwaarde.

Daarnaast is het aan te bevelen in het GRS de Wolvendreef en/of Gemeentestraat te selecteren als lokale weg type II (kern ontsluitend). Bij het opmaken van een RUP ter herinrichting van de kern van Linden dient de mogelijkheid tot selectie van deze wegen als inrichtingsvoorwaarde opgenomen te worden.

De gemeente opteert voor het behoud van de Nachtegalenstraat als lokale weg type II en stelt voor de ontsluiting van de kern Linden naar de N3 de Wolvendreef en / of de Gemeentestraat voor. Dit dient bij de herziening van het GRS opgenomen te worden.

5.1.3.4 AFSTEMMING MET DE BUURGEMEENTEN.

De categorisering van de grensoverschrijdende wegen is conform de selectie die de buurgemeenten hebben gemaakt in hun MP en GRS. Behalve de Nachtegalenstraat in Linden. Deze is in het GRS van Lubbeek geselecteerd als lokale weg type II. In Kessel Lo is dezelfde weg geselecteerd al lokale weg type III. Er doet zich dus een conflict voor tussen de gewenste functie van de route tussen Linden en Kessel - Lo via de Nachtegalenstraat, Schoolbergenstraat naar Leuven en/of de E314.

De gemeente Lubbeek opteert voor het behoud van de categorie van de Nachtegalenstraat als lokale weg type II.

5.2 WERKDOMEIN B – VERKEERSNETWERKEN

Voor de uitwerking van werkdomein B wordt de volgende werkwijze gehanteerd.

ROL VAN HET NETWERK IN HET TOTALE VERKEERS- EN VERVOERSYSTEEM

Gestart wordt, uitgaande van het gekozen beleidsscenario, met een analyse van de rol die het netwerk voor de betreffende vervoerswijze in het totale gemeentelijke verkeers- en vervoerssysteem heeft. Het gaat om aspecten als: verplaatsingsafstanden waar het netwerk zich op moet richten, schaal van de verplaatsingen (lokaal, gemeentelijk, regionaal, ...), motieven. De rol voor het netwerk wordt vertaald in een streefbeeld voor het netwerk.

EISEN AAN HET NETWERK

Op basis van de rol van het netwerk worden functionele eisen geformuleerd voor het netwerk. Welke prestaties moet het leveren? (zoveel mogelijk gekwantificeerd)

STREEFBEELD VOOR HET NETWERK

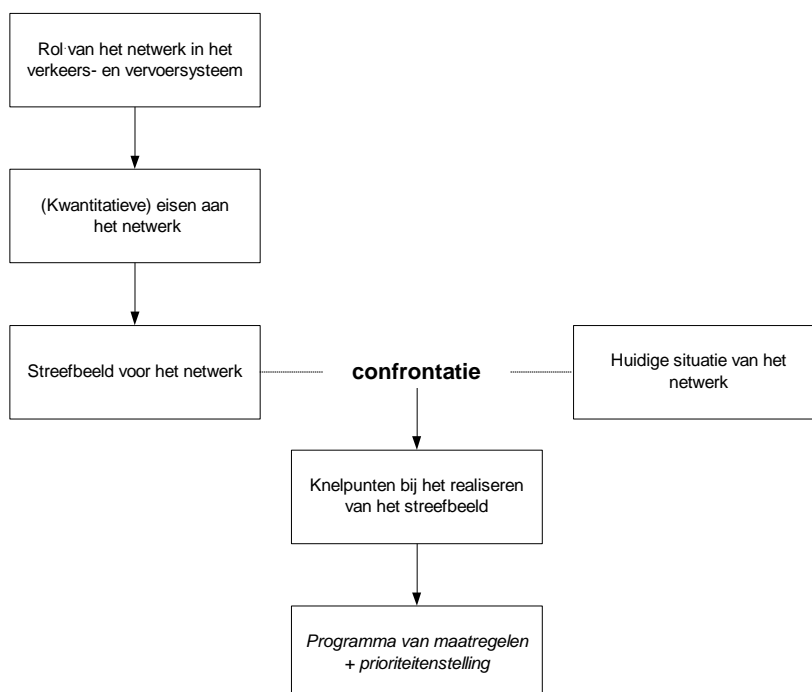
De volgende stap is het vertalen van de eisen aan het netwerk naar een streefbeeld in de lokale situatie. Binnen een netwerk wordt steeds een hiërarchie aangehouden tussen de verschillende delen van het netwerk. Elke laag van de hiërarchie heeft zijn eigen eisen aan de inrichting van de weg. Deze wordt steeds aangegeven.

KNELPUNTEN BIJ REALISEREN STREEFBEELD

Het streefbeeld voor het netwerk wordt geconfronteerd met de bestaande situatie. Op een aantal punten zal dit leiden tot verschillen: de knelpunten.

PROGRAMMA VAN MAATREGELEN EN PRIORITERING

De knelpunten vormen samen het *programma van maatregelen*. Het zal niet mogelijk zijn dit programma in zijn geheel in een keer te realiseren. Het is dus nodig een prioritering aan te brengen in het programma van maatregelen. Ook deze komt hier ter sprake.



Figuur 9: werkschema ontwikkeling netwerk per vervoerswijze (bron: mobiliteitsplan Lubbeek beleidsnota 2002)

5.2.1 WERKDOMEIN B1 : VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Het te voet gaan is een van de meest elementaire verplaatsingswijzen. Iedere gebruiker van eender welk vervoermiddel begint en eindigt zijn verplaatsing als voetganger. Te voet gaan moet dus overal kunnen op een veilige en comfortabele wijze. Het spreekt voor zich dat de infrastructuur afhankelijk is van het soort gebied en de specifieke noden en behoeften van de verkeersomgeving. Het toepassen van het STOP principe vindt niet alleen weerslag in de vernieuwde mobiliteitsplanningsprocessen maar dient een reflex te worden in eender welke plan – of projectgerichte mobiliteitsaanpak.

5.2.1.1 ROL VAN HET VOETGANGERSNETWERK IN HET GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSNETWERK

Samen met het fietsverkeer, moet het voetgangersverkeer op de korte afstand het autogebruik sterk helpen beperken.

Het voetgangersverkeer kan in het gemeentelijk vervoerspatroon vooral van dienst zijn voor:

verplaatsingen binnen de gemeente: te voet gaan is een alternatief voor verplaatsingen tot ongeveer 1 kilometer. Dit betreft dus verplaatsingen binnen de kernen. Vaak gaat het dan om woon-school- of woon-winkelverplaatsingen.

voor- en natransport van het openbaar vervoer: er moet daarom aandacht zijn voor de ontsluiting van openbaar vervoerhaltes door voetgangersinfrastructuur.

in een groene gemeente als Lubbeek heeft het wandelen ook een belangrijke recreatieve functie. Dit recreatief wandelen gebeurt echter vooral op rustige, landelijke wegen. Binnen het mobiliteitsplan moet vooral gezorgd worden voor veilige voorzieningen ter hoogte van oversteekpunten.

5.2.1.2 EISEN AAN HET VOETGANGERSNETWERK

Globaal gelden voor het voetgangersnet dezelfde kwaliteitseisen als voor het fietsnet, waarbij de eisen van directheid en samenhang weliswaar in mindere mate van belang zijn. Iedere straat (binnen verblijfsgebied) maakt immers deel uit van het voetgangersnetwerk.

Volgende eisen zijn wel van toepassing:

aantrekkelijkheid: de voetpaden moeten aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Hiertoe speelt de ruimtelijke kwaliteit een grote rol.

veiligheid: de voetganger moet voldoende veiligheid gewaarborgd krijgen.

comfort: de voetgangersinfrastructuur moet comfortabel zijn. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de aanwezigheid van degelijke verharding, een voldoende breedte om te kruisen, ...

We verwijzen hiervoor ook naar de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, vastgesteld door de Vlaamse regering d.d. 29 april 1997.

5.2.1.3 STREEFBEEELD VOOR HET VOETGANGERSNETWERK

De zone 50 en 30-gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Binnen deze gebieden maakt het volledige wegennet deel uit van het voetgangersnetwerk. Alleen de wijze waarop de voetgangersinfrastructuur is ingepast in het netwerk verschilt. Deze is afhankelijk van de functie die het betreffende wegdeel vervult voor het fiets- en autoverkeer.

In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

Voor Lubbeek betekent dit dat het centrum het domein wordt van de zwakke weggebruiker, ten koste van de stroomfunctie voor het doorgaand verkeer. Ook bij herinrichting van de andere woonkernen krijgt de voetganger voorrang.

5.2.1.4 MAATREGELEN

Voor het pakket van maatregelen en de hiermee samenhangende prioriteitenstelling verwijzen wij naar hoofdstuk 6: actieprogramma.

De voornaamste maatregelen ten voordele van het voetgangersverkeer vallen onder de noemer 'herinrichting van de verblijfsgebieden' en het implementeren van het STOP principe in het mobiliteitsbeleid. De verschillende kernen van Linden, Hooglinden, Pellenberg, Lubbeek, Sint-Bernard en Binkom worden immers aangeduid als verblijfsgebied. Dit betekent dat hier de verblijfsfunctie primeert: rust, leefbaarheid, veiligheid, aangename omgeving, ... Voor het verkeer betekent dit dat binnen de verblijfsgebieden het autoverkeer ondergeschikt wordt aan de verblijfskwaliteit, en dat bijgevolg de prioriteit uitgaat naar de fietser, voetganger en het openbaar vervoer.

De ombouw van de kernen tot verblijfsgebied gebeurt uiteraard slechts geleidelijk aan. Het is een constant aandachtspunt dat op korte termijn aanvangt, maar waar tot op lange termijn aan gewerkt zal moeten worden. In eerste instantie zullen de grote knelpunten weggewerkt worden door bijvoorbeeld het herinrichten van doortochten van autoverkeer, het aanleggen van ontbrekende voetpaden, het beveiligen van oversteekplaatsen, ...

5.2.1.5 MAATREGELEN PER DEELGEBIED

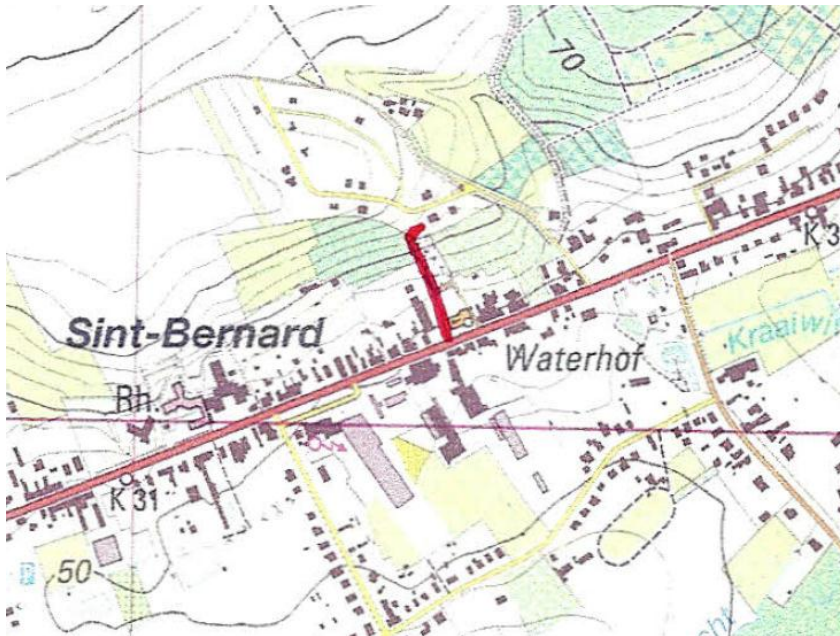
DEELRUIMTE VERSTERKTE KERN LINDEN

- Herinrichting van centrumgebied op maat van de voetganger met een hoge verblijfskwaliteit
- Het herinrichten van de Gemeentestraat tot echte centrumstraat met ruimte voor voetgangers
- Creëren van langzaam verkeer verbindingen langsheen de Abdijbeek naar Kessel Lo en het provinciaal domein
- Garanderen van looplijnen door infrastructuur en handhaving van fout geparkeerde wagens (schoolomgeving)
- De Kasteeldreef heeft een belangrijke verkeersfunctie en heeft geen infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Gezien er ook geen uitwijkmogelijkheid is lijkt de inrichting ervan een belangrijk aandachtspunt.

DEELRUIMTE GROOTSCHALIG OPEN RUIMTEGEBIED

- Herinrichting van de centrumstraten van Pellenberg met het oog op een hoge verblijfskwaliteit
- Inrichten van een kwalitatief centrumplein
- Uitwerken concrete visie op School en publieke ruimte.
- Voorzien voetgangersinfrastructuur in Fonteinstraat en Kortenberg
- langzaam verkeerverbindingen:
 - tussen de kern van Pellenberg en het Gasthuisbos
 - tussen de kern van Pellenberg en het ziekenhuis UZ Pellenberg
- Beveiligen van voetgangersoversteekplaatsen (verlichting, verkeerslicht met aanvraagfunctie) / kruispunten
 - Lostraat – Ganzendries
 - Fonteinstraat – Lostraat
 - Kerkplein – Lostraat
- Herinrichting van de kern van Sint – Bernard: herinrichting doortocht met snelheidsremmend effect (in uitvoering)
- Creëren van een langzaam verkeerverbinding tussen Dunberg en de N2.

- Openstellen van de kerkwegel tussen de kerk en de Geestbosstraat.



Figuur 10: situering kerkwegel Sint Bernard (bron: advies Raad voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid Lubbeek)

DEELRUIMTE BEBOUWDE VALLEIRAND

- Inrichten van de kern Lubbeek als kwalitatief verblijfsgebied
- Locatiebeleid zodat de attractiepolen op wandelafstand te bereiken zijn
- Langzaam verkeer tussen de voorzieningen aan de Gellenberg (sport, gemeentehuis, feestzaal, parking) en de voorzieningen in het centrum (school, handel, kerk, parochiecentrum) via Broekstraat
- Groene verbinding (verder te vertakken) voor langzaam verkeer tussen de voorzieningen in Binkomstraat en de Dorpsstraat doorheen het parkgebied
- Creëren van voetgangersverbindingen tussen de woonwijken en de recreatieve ruimten
- Inrichten van de Broekstraat als straat waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer. Enkel plaatselijk autoverkeer wordt toegelaten snelheid en sluipverkeer worden aangepakt.
- In het kader van de trage wegen worden buurtwegen 77,78,79 en 66 opengesteld worden.

DEELRUIMTE KLEINSCHALIG LANDELIJK WEEFSEL

- alternatieve langzaam verkeer verbindingen voor de drukke N223:
- verbinding tussen de kern van Binkom (kerkplein) en de Binkomstraat via de kasteelparken en het Kapellebos
- verbinding tussen de kern van Binkom en het woonlint in de Meenselstraat (buurtweg 60 en 65 in het verlengde van de Schoolstraat wordt reeds meegenomen in Leader project en herinrichting van schoolomgeving)

- Snelheidsremmende maatregelen in de Meenselstraat. (verkeerspoorten type RVM)
- Beveiligen bestaande onveilige voetgangersoversteekplaatsen op de N223 (school en kerk)
- Bijkomende oversteekplaatsen op de N223 ter hoogte van:
 - Kruispunt Meenselstraat – N223
 - Helstraat – Boutersemstraat – N223 (mogelijk combineren met verkeerslichten cfr. bestaande tijdelijke situatie)

5.2.1.6 TOEGANKELIJKHEID VAN HET PUBLIEK DOMEIN

Naast de benadering en herinrichting van centra volgens het STOP principe dient ook bijzondere aandacht te gaan naar de toegankelijkheid van het openbaar domein voor personen met een handicap, maar ook voor kindervrienden e.d.

Onder een integraal toegankelijk publiek domein verstaan we een publiek domein dat iedereen moet kunnen bereiken, betreden, gebruiken en begrijpen op een gelijkwaardige en zelfstandige manier. Hierbij mag niet enkel uitgegaan worden van de ‘gemiddelde mens’ als maatstaf. Mensen die zich niet op een gelijk(w)aardige manier kunnen bewegen in het maatschappelijke leven moeten een garantie krijgen op een vlotte mobiliteit die toestaat normaal aan het socio- economisch leven deel te nemen. De eigen woning, de publieke gebouwen dienen ingericht te worden met het oog op maximale toegankelijkheid, maar ook het publiek domein heeft een belangrijke taakstelling. Voetpaden met een obstakelvrije loop (rol) lijn die minimaal 1 meter bedraagt is een must. Omdat niet alle minder mobiele beschikken over persoonlijk gemotoriseerd vervoer is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ook een noodzaak. Naast de rol die de vervoerbedrijven hebben in het aanpassen van de voertuigen dient ook aandacht te gaan naar de inrichting van bushaltes en perrons. Een integraal toegankelijk publiek domein vormt de sleutel tot een volwaardige maatschappelijke integratie en participatie van iedereen en getuigt van een fundamenteel respect voor mensen.

MAATREGELEN:

Bij alle (her)inrichting van straten en pleinen, openbaar vervoeraccommodatie dient een screening te gebeuren van de toegankelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit. Het vademecum ‘toegankelijkheid van het publiek domein’ is hierbij de leidraad. Bij het optimaliseren van de looplijnen dienen dan ook de voorschriften van het vademecum toegankelijke openbare ruimte gevolgd te worden en advies ingewonnen te worden bij het toegankelijkheidsbureau of de provinciale toegankelijkheidscel¹.

Het in regel brengen van de oude en vaak niet conforme infrastructuur is een visie die enkel op langere termijn kan gerealiseerd worden. Dit neemt niet weg dat punctuele ingrepen en aanpassingen genomen dienen te worden als er zich een duidelijk probleem stelt inzake toegankelijkheid.

De gemeente wil graag extra klemtoon leggen op de toegankelijkheid. Bij de uitvoering van alle (deel) thema's van het mobiliteitsbeleid en voor alle modi dient hier dan ook aandacht gegeven te worden.

5.2.1.7 TRAGE WEGEN

Lubbeek kent een zeer uitgebreid netwerk van trage wegen. Van alle ‘trage wegen’ die sinds 1840 in de atlas der buurtwegen zijn opgenomen zijn er echter en groot deel afgesloten. De gemeente volgt momenteel het stappenplan ‘Trage wegen’. Een inventaris van alle trage wegen is reeds opgemaakt.

Het mobiliteitsplan geeft aan welke trage wegen wenselijk primordiaal opnieuw opengesteld zouden moeten worden. In eerste instantie wordt gekeken naar trage wegen die in de relatie woon –school een kansrijke aanvulling kunnen zijn van het netwerk voor voetgangers en fietsers. Vaak gaat het om aangename alternatieve en kortere verbindingen tussen centrumfuncties en woongebieden.

Concreet kunnen op korte termijn volgende voetwegen opnieuw opengesteld worden:

¹ Toegankelijkheidscel Vlaams Brabant (Provinciaal Steunpunt Toegankelijkheid)

Voetweg 77,78,79, 60,65, 66.

Aandachtspunten t.a.v. trage wegen:

- Verbod voor gemotoriseerd verkeer (quads) op trage wegen
- Trage wegen kunnen beperkt worden verhard, maar geen KWS verharding
- Prioriteit gaat naar trage wegen die een kansrijke aanvulling betekenen in het functionele netwerk van voetgangers en fietsers.
- Uitgangspunt is zoveel mogelijk trage wegen opnieuw open te stellen.

5.2.1.8 RELATIE MET ANDERE THEMA'S

Voetgangersgebieden en voetgangersnetwerken staan direct in relatie met:

- openbaar vervoernetwerken (afstand tot de halten);
- het snelheidsbeleid (aard van de voorzieningen);
- netwerken van auto en vrachtverkeer (sluikverkeerroutes) ;
- parkeren (bereikbaarheid randparkeerplaatsen).

5.2.2 WERKDOMEIN B2: FIETSROUTENETWERK

[KAART 4 a,b,c]

5.2.2.1 ROL VAN DE FIETS IN HET GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSSYSTEEM

Om de sterke gerichtheid op de auto te verlagen, moeten de randvoorwaarden voor het gebruik van de alternatieve vervoerswijzen verbeterd worden, om het aandeel van vooral het openbaar vervoer en de fiets te verhogen. Het te voet gaan richt zich hoofdzakelijk op erg korte verplaatsingen binnen een kern, terwijl de fiets in aanmerking komt voor de iets langere verplaatsingen tot ongeveer 7 kilometer. Dit zijn bijvoorbeeld verplaatsingen binnen de gemeente (tussen de verschillende kernen) of naar de omliggende kernen toe en het voor- of natransport voor openbaar vervoerverplaatsingen over langere afstand. Ook voor woon-schoolverplaatsingen vervult de fiets een erg specifieke rol.

Naast deze functionele taken, hebben de langzame vervoerswijzen fiets en voet ook een belangrijke recreatieve functie. Lubbeek beschikt immers over een erg mooi, heuvelachtig landschap en wordt aangedaan door de Hagelandse Heuvelroute (fietsroute) en tal van wandelingen. Waar mogelijk zullen deze recreatieve routes ook voor functioneel gebruik ingezet worden. Dergelijke fietsroutes kunnen een verkorting betekenen van de reisweg, wat een mogelijk voordeel vormt tegenover de auto.

Het OVG 4 geeft aan dat ongeveer 80 % van de fietsverplaatsingen korter zijn dan 5 km. Van alle vervoersmodi samen in de afstandsklasse van 1-5 km heeft de fiets echter een aandeel van 18% terwijl de auto een aandeel heeft van 69%. Het is duidelijk dat binnen deze afstandsklasse nog veel potentiële fietsverplaatsingen te vinden zijn. De aandacht voor het netwerk en de complementaire maatregelen zal dan ook de meeste winst opleveren als ze gaat naar de korte verplaatsingen.

Bovenlokale fietsroutes ondersteunen in hoofdzaak langere fietsverplaatsingen tussen gemeentegrensoverschrijdende polen. In vele gevallen hebben deze netwerkonderdelen ook op het fijnmazige niveau van het lokale netwerk een functie. Maar er is nood aan verfijning van dit netwerk op basis van de lokale verplaatsingsbehoeften tussen 1 en 5 km.

Het stimuleren van het fietsverkeer in deze korte verplaatsingen kan een belangrijke factor zijn in het beïnvloeden van de modal shift waarbij er minder autoverplaatsingen worden beoogd. Voor deze korte verplaatsingen is de fiets in vele gevallen een valabel alternatief voor de auto en soms zelfs gewoon de beste keuze.

5.2.2.2 EISEN VOOR HET FIETSROUTENETWERK

Voor het tot stand brengen van een functioneel fietsnetwerk (op lokaal niveau) dient allereerst uitgegaan te worden van de (mogelijke) verplaatsingsbehoeften van de fietser. De belangrijke fietsstromen tussen de verplaatsing genererende attractiepolen worden in kaart gebracht en leiden tot de opbouw van het lokale functionele fietsnetwerk.

Volgende eisen bepalen de kwaliteit van het fietsnetwerk voor de gemeente (C.R.O.W. - publicatie 74: "tekenen voor de fiets"):

Samenhang

Directheid

Aantrekkelijkheid

Veiligheid

Comfort

Samenhang: De fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser. Dit betekent niet enkel dat het netwerk voldoende uitgebreid dient te zijn, maar tevens dat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden en ook de logica ervan begrijpt.

Directheid: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Reden hiervoor is dat als de reistijd per fiets langer is dan per auto, dit een belangrijke reden vormt om de auto te gebruiken en de fiets te laten staan. Anderzijds blijken veel automobilisten bereid voor korte ritten op de fiets te stappen wanneer deze sneller en handiger is. Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden

Aantrekkelijkheid: De fietsinfrastructuur is zodanig vorm gegeven en in de omgeving ingepast dat het fietsen aantrekkelijk is. Deze belevingservaring is sterk persoonsgebonden. Dit neemt echter niet weg dat klachten van fietsers, al zijn ze objectief moeilijk meetbaar, steeds serieuze aandacht verdienen. Onder de eis aantrekkelijkheid valt ook het criterium 'sociale veiligheid'. Dit criterium is in belangrijke mate bepalend voor het gebruik van de fiets, vooral in de avonduren. Ook hier geldt dat klachtenpatronen de meeste aanwijzing geven.

Veiligheid: De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van de fietser en de overige weggebruikers. Bij de evaluatie van een verkeerssituatie en bij keuring van bestaande voorzieningen vormt het zich voordoen van verkeersongevallen een goed criterium voor de beoordeling van de eis veiligheid. In de ontwerpfase is het moeilijk het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid goed te beoordelen. In het algemeen kan gesteld worden dat om tot een duurzaam en veilige verkeerssituatie te komen, ontmoetingen met veel snel rijdend autoverkeer vermeden moeten worden. Waar fiets en auto van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan grenzen worden gebonden.

Comfort: De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk. Hieronder vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur, en waardoor de fietser extra fysieke inspanning moet leveren. Ook trillinghinder maakt fietsen minder plezierig. Volgende factoren spelen een rol in de graad van comfort:

De vlakheid van de fietsinfrastructuur (textuur, dwars- en langsvlakheid);

Heuvelachtigheid (aantal hellingen en hellingsgraad);

Verkeershinder (kans dat een ontmoeting met een andere verkeersdeelnemer de rit van de fietser enigermate verstoort);

Stopkans (aantal keren dat moet gestopt worden);

Weerhinder (wind-, regen- en sneeuw hinder).

Het belang van de fiets wordt niet enkel duidelijk gemaakt door de ontwikkeling van fietsroutes, en het aanleggen van infrastructuur. Een goede bewegwijzering van het netwerk, comfortabele en kwaliteitsvolle fietsenstallingen op strategische plaatsen en beperkende maatregelen voor het autoverkeer (beperkt eenrichtingsverkeer, circulatiemaatregelen) spelen ook mee in het stimulerend fietsverhaal. Bovendien is er ook nog veel winst te halen door het verknopen van het fietsnetwerk met netwerk van het openbaar vervoer zodat de fiets aantrekkelijker wordt als vervoersmiddelkeuze in de voorverplaatsing naar de openbaar vervoer halte. Ook hier speelt het belang van kwaliteitsvolle fietsenstallingen een belangrijke rol.

5.2.2.3 STREEFBEEELD

Het fietsnetwerk werd opnieuw ontwikkeld in drie stappen.

In een **eerste stap** zoeken we op basis van de attractiepolen en de bestaande netwerken naar **missing links** in het netwerk op **lokaal functioneel** niveau en brengen we deze in kaart.

In een **tweede stap** worden missing links in de relaties getoetst aan **ruimtelijke en technische randvoorwaarden**. Indien nodig zullen oplossingen worden gezocht en maatregelen voorgesteld.

Dit resulteert in de **derde stap**: het verfijnen van de bestaande netwerken door toevoegen van functionele lokale netwerkschakels aan het bestaande netwerk van bovenlokaal niveau. [KAART 4 a] geeft een fijnmazig, op maat van de attracties en ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd functioneel fietsnetwerk.

[KAART] 4b geeft de hiërarchische opbouw van het functioneel fietsroutenetwerk weer. Hierbij valt op dat verschillende delen van dit netwerk samen vallen. In dit geval wordt enkel de bovenlokale functionele route op de kaart weergegeven.

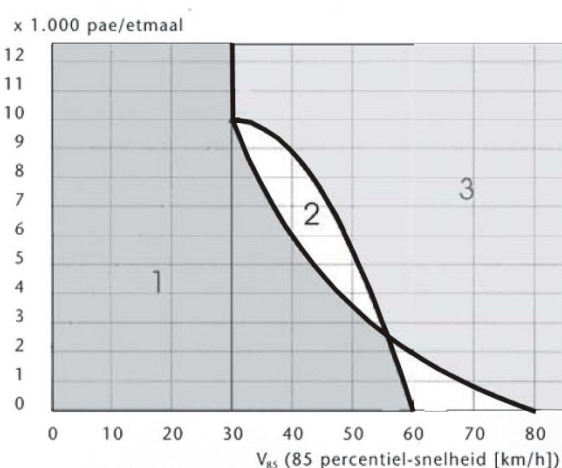
De staat van het huidige **functionele** netwerk wordt onderzocht en geëvalueerd. In functie van de technische staat van de infrastructuur en de categorie van de netwerkschakel wordt er een prioriteitenlijst opgemaakt van te nemen maatregelen.

Binnen de bebouwde kom worden de principes gehanteerd uit het "Vademecum verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving – Voorzieningen voor fietsverkeer". (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur – AWV afdeling Verkeerskunde).

Uiteraard zijn enkel infrastructurele maatregelen onvoldoende om een sterke verschuiving in de modal split te realiseren. Hiertoe zijn ook ondersteunende maatregelen gewenst, zowel ten aanzien van het fietsverkeer als ten aanzien van het gemotoriseerd verkeer. Deze ondersteunende en flankerende maatregelen (werkdomein C) komen aan bod onder werkdomein C (hoofdstuk 5.3).

Het fietsnetwerk op het meest fijnmazige niveau situeert zich voornamelijk in de kern en rond de attractiepolen zoals scholen, winkels, sport en recreatie. Dit valt in de meeste gevallen samen met het centrumwegennet dat ingericht wordt als verblijfsgebied. In deze gevallen zal infrastructuur niet noodzakelijk zijn en zal er naar een menging van verkeer in een zone 30 omgeving gegaan worden. Ook in lokale wegen type III met een zeer beperkte verkeersfunctie zijn er in de meeste gevallen geen fietspaden noodzakelijk, ook al is de zone 30 nog niet ingevoerd en / of infrastructureel ondersteund.

Bij het bepalen of fietspaden al dan niet noodzakelijk of gewenst zijn hanteren we onderstaande figuur. Hierbij wordt zowel het snelheidsregime als het aantal motorvoertuigen in rekening gebracht.



Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk.

Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

Figuur 11: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit (bron : CROW)

We gaan bij de screening ook uit van de veronderstelling dat op alle lokale wegen type III de maximum snelheid tot 50 km/u wordt beperkt. Dit wordt verder behandeld in het onderzoek en uitwerking van thema snelheidsplan.

In grote lijnen kunnen we stellen dat:

- in verkeersgebied altijd fietspaden altijd noodzakelijk zijn
- in verblijfsgebied (50kmu) fietspaden noodzakelijk zijn vanaf 5.500 pae²/etmaal
- in verblijfsgebied (30kmu) fietspaden zijn uitzonderlijk (mogelijk in functie van hoge intensiteiten van zowel motorvoertuigen als fietsers).

² PAE= Personaauto Equivalent: aanduiding van motorvoertuigintensiteit waarbij grote voertuigen (vrachtwagens) voor 2 of meer pae worden gerekend.

Figuur 12: Inrichtingseisen fietsvoorzieningen (bron: vademecum fietsvoorzieningen)

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietsuggestiestrook	125 – 150 ²	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

5.2.2.4 KNELPUNTEN VOOR REALISATIE VAN HET STREEFBEELD

[KAART 4 c]

Het staat/ infrastructuur van het lokale netwerk werd onderzocht op conformiteit met de inrichtingsprincipes voor fietspaden.

Er worden drie categorieën gehanteerd.

CATEGORIE 1:

De noodzakelijk fietsinfrastructuur is niet aanwezig op het lokale netwerk.

- Plein (tussen N2 en Lubbeekstraat)
- Bollenberg (tussen Lubbeekstraat en Hertswinkelstraat): fietsdossier loopt
- Lubbeekstraat (tussen Plein en Bollenberg): Fietsdossier loopt
- Dorpsstraat (tussen Hazenputstraat en Heide): fietsdossier loopt
- Heide
- Helstraat

CATEGORIE 2:

De noodzakelijke fietsinfrastructuur op het lokale netwerk is aanwezig maar niet conform het vademecum fietsvoorzieningen:

- Wolvendreef (tussen Gemeentestraat en N2)
- N2
- Houwaartstraat
- Geestbeek
- Plein (tussen Lubbeekstraat en Kapelstraat)
- Ganzendries (tussen Lostraat en Sint-Barbaradreef)
- Lostraat (tussen Fonteinstraat en Meistraat)

- Gellenberg
- Bollenberg (tussen Hertswinkelstraat en Dorpskring)
- Dorpskring
- Binkomstraat
- Meenselstraat
- Sint – Gertrudendries
- Tiensesteenweg tussen Binkomstraat en Boutersemstraat.

CATEGORIE 3:

De aanwezige (en noodzakelijke) fietsinfrastructuur is conform het vademecum fietsvoorzieningen OF er is geen infrastructuur noodzakelijk wat de situatie ook conform maakt.

- alle overige delen van het lokaal fietsnetwerk

5.2.2.5 MAATREGELLEN

De continuïteit, directheid en samenhang wordt gerealiseerd met de opbouw van het (relationeel) netwerk zelf.

INFRASTRUCTUUR

Concrete maatregelen gaan in de eerste plaats over het conform inrichten van de netwerkdonderdelen om de veiligheid en het comfort te garanderen. In vele gevallen valt dit samen met het inrichten van centrumstraten tot zone 30. In andere gevallen kan ontbrekende infrastructuur op het lokale netwerk mee gerealiseerd worden met het samenvallend bovenlokaal functioneel netwerk. De huidige subsidieregeling van het Fietsfonds werkt sterk stimulerend om deze onderdelen versneld te realiseren.

Het gaat in dit geval om:

- | | |
|------------------|--------------------------|
| ▫ Lange Lostraat | ▫ Bollenberg (lopemd) |
| ▫ Ganzendries | ▫ Lubbeekstraat (Lopemd) |
| ▫ Plein | ▫ Heide |
| ▫ Heide | ▫ Dorpsstraat (deel) |
| ▫ Drogenhof | ▫ Plein |
| ▫ Helstraat | |

Op dit ogenblik loopt er een fietspadenproject op de Bollenberg. Hierbij stelt de gemeente voor de zone 50 zo klein mogelijk te houden omwille van het ergonomisch snelheidsbeleid (zie ook snelheidsbeleid).

SPECIFIEKE MAATREGELLEN:

- Door het invoeren van de voorrangregeling op de lokale wegen type I en II kunnen doorlopende fietspaden op kruispunten gemarkeerd worden.

FIETSENSTALLINGEN:

- Voldoende fietsenstallingen worden voorzien aan de haltes van openbaar vervoer
- Eveneens worden aan alle publieke attractiepolen voldoende comfortabele fietsenstallingen voorzien op het openbaar domein.
- Bij de herinrichting van de centrumgebieden dient ook aandacht te gaan naar het voorzien van fietsenstallingen in de publieke ruimte

BEWEGWIJZERING

Bewegwijzering van functionele routes is in principe niet echt zinvol aangezien deze routes worden gebruikt door gewoontegebruikers. Toch is het aan te bevelen schoolroutes te signaleren om zowel de fietsers als de andere bestuurders er aan te herinneren dat ze met elkaar kunnen worden geconfronteerd. De richtingwijzer wordt in deze zin eerder een signaal. Zowel een signaal naar het aandacht vestigen op een schoolfietsroute als een signaal van de ambitie van de gemeente om meer te investeren in het fietsbeleid.

ONDERSTEUNENDE EN COMPLEMENTAIRE MAATREGELEN

Tal van flankerende maatregelen die zowel een educatief, sensibiliserend als een informatief karakter hebben zijn hier op hun plaats.

- Fietspool (i.s.m. de scholen)
- Gemachtigde opzichters aan strategische punten
- Stimulerende acties voor het woon – werkverkeer (Met Belgerinkel naar de winkel,...)
- Stimulerende acties in het woon – schoolverkeer (Sam de verkeerssling, Duurzaam naar school, Octopusplan,...)
- Fietscontrole, Fietsexamen (i.s.m. de politie)
- Structureel overleg met scholen en andere actoren en belangengroepen met als doel het klimaat voor de fietser te verbeteren
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen en strategische projecten aandacht besteden aan het creëren, bewaren of verbeteren van langzaam verkeerverbindingen.
- Het voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen op strategische plaatsen in de verschillende deelruimten.

5.2.3 WERKDOMEIN B 3: OPENBAAR VERVOERNETWERK

[KAART 5]

5.2.3.1 ROL VAN HET OPENBAAR VERVOER IN HET GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSSYSTEEM

Een van de fundamentele aandachtspunten van het mobiliteitsbeleid is het aanpakken van de sterke autogerichtheid van het huidige verplaatsingsgedrag. Om het aantal autoverplaatsingen te verlagen staan vooral de fiets (op korte afstand) en het openbaar vervoer (op langere afstand) ter beschikking als vervangmiddelen.

Daarnaast vervult het openbaar vervoer tevens een rol bij de aanpak van vervoersarmoede. Belangrijke functies worden namelijk ingeplant op goed bereikbare locaties. Deze bereikbaarheid wordt echter vaak gelijkgesteld met auto-bereikbaarheid. Voor mensen die niet over een auto beschikken (jongeren, bejaarden, mindervaliden, ...) is deze bereikbaarheid dan ook vaak een probleem. Het openbaar vervoer kan hier toch een minimaal noodzakelijke basismobiliteit garanderen.

Uit de huidige gebruikscijfers blijkt dat het openbaar vervoer het meest gebruikt wordt voor langere verplaatsingen vanaf 10 kilometer. Het busvervoer scoort vooral op de middellange afstanden, de trein op lange afstanden. Het openbaar vervoer richt zich dus niet op intergemeentelijke verplaatsingen. Het gemeentelijk net moet zich vooral richten op de verbinding met de buurgemeenten (of –kernen) en het verzamelen naar de meest nabije stations. Voor Lubbeek betekent dit dat vooral de onderlinge verbinding tussen de kernen (Lubbeek – Linden – Pellenberg – Binkom – St-Bernard) van belang is en de verbinding naar (de stations van) Leuven en Tienen. Concreet zal dit openbaar vervoer ontwikkeld worden rond een openbaar vervoersas (OV-as) op de N2.³

Met de ziekenhuizen van Pellenberg en (in mindere mate) Lubbeek beschikt Lubbeek over twee belangrijke verkeersverwekkers, waarvan bovendien een aanzienlijke deel van de bezoekers (bejaarden, mindervaliden, huismoeders) geen auto ter beschikking heeft. Ook hier is de ontsluiting met het openbaar vervoer erg belangrijk.

5.2.3.2 EISEN, GESTELD AAN HET OPENBAAR VERVOERSNET

DECREET BASISMOBILITEIT

In 2001 keurde het Vlaams parlement het decreet Basismobiliteit goed. Dat decreet geeft elke inwoner van Vlaanderen het recht op een minimumaanbod aan openbaar vervoer, en bepaalt de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens het te bedienen gebied (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren).

Tabel 2: Normen basismobiliteit

Streek	Weekdagen 6-9 uur en 16-18 uur	Weekdagen 9-16 uur en 18-21 uur	Weekend 8-23 uur	Maximale afstand tot halte
Grootstedelijk	5 ritten/uur	4 ritten/uur	3 ritten/uur	500 m
Stedelijk	4 ritten/uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur	500 m
Rand- en kleinstedelijk	3 ritten/uur	2 ritten/uur	1 rit/uur	650 m
Buitengebied	2 ritten/uur	1 rit/uur	1 rit/2 uur	750 m

³ De Lijn staat vandaag niet meer achter deze visie. Prioriteit wordt gegeven aan de verbindingen op de N2 en N3. De verbinding tussen de kernen onderling wordt minimaal verzorgd door belbussen. Om budgettaire redenen is er op korte termijn geen uitbreiding van het aanbod mogelijk.

De eisen die aan het openbaar vervoer gesteld worden, zijn:

een comfortabele verplaatsing, zowel qua rijcomfort als qua wachtcomfort (en dus met de nodige halte-infrastructuur);

een hoogfrequente verbinding tijdens de spitsuren, om de wachttijden te beperken:

voldoende haltes om de belangrijkste herkomstgebieden en bestemmingsgebieden te dekken, teneinde voor- en natransport te minimaliseren (de nodige voorzieningen worden aangeboden om dit transport per fiets mogelijk te maken);

de eisen tijdens de daluren zijn minder streng en zijn vooral bedoeld om een basismobiliteit te garanderen voor alle doelgroepen.

De technische eisen, gesteld aan het openbaar vervoersnetwerk, zijn te vinden in het Mobiliteitshandboek – themaband openbaar vervoer.

5.2.3.3 STREEFBEELD VOOR HET OPENBAAR VERVOER

In de synthesenota van het mobiliteitsplan werd een streefbeeld opgesteld met als uitgangspunten:

een snelbusdienst (hoge frequentie) op de OV-as Diestsesteenweg-Staatsbaan, voorzien van doorstromingsmaatregelen om tijdsverliezen en vertragingen ten gevolge van het drukke autoverkeer uit te sluiten.

Park-and-Ride-voorzieningen ter hoogte van het Gouden Kruispunt en Linden/Sint-Bernard moeten de automobilisten verlokken de auto aan de kant te zetten en met de busdienst verder te reizen.

het onderliggende busnet ondersteunt de stamlijn door reizigers te verzamelen naar de P&R-halten vanuit de omliggende kernen. Voor Lubbeek zijn dit de verbindingen tussen Pellenberg en de N2, tussen Lubbeek en de N2 en tussen Binkom en de N2. Een mogelijke oplossing is om met een frequentie van twee maal per uur een snelbus vanuit Leuven af te leiden over Pellenberg – Lubbeek – Binkom.

Voor de verdere bediening van de kernen blijven de huidige buslijnen behouden.

Andere maatregelen ter ondersteuning van het openbaar vervoer zijn bijvoorbeeld de uitbouw van halte-infrastructuur, het voorzien van fietsenberging nabij OV-haltes, ... (zie Werkdomein C).

5.2.3.4 KNELPUNTEN BIJ REALISATIE VAN HET STREEFBEELD

Voor de uitbouw van een OV-as op de N2 is bovengemeentelijk overleg nodig, teneinde in de verschillende gemeenten tot een uniforme aanpak te komen. Dit uit zich niet enkel naar weginrichting, maar ook naar doorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen en organisatie van het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer is sterk oost-westgericht. Om de kernen Pellenberg, Lubbeek en Binkom aan te haken aan de OV-as op de N2, moeten ook de noord-zuidrelaties verbeterd worden. Daarmee wordt ook de verbinding met Linden en Sint-Bernard verbeterd.

Net zoals de wegen is het OV-netwerk georiënteerd op Leuven met 3 radiale assen.

- De sterke OV-as N2 Leuven/Diest (370, 374, met aftakkingen 371 en 372 door Linden).
- De as Leuven-Lubbeek-Tienen met snelbus 485 : na een snelle rit op de N2 van Leuven naar Sint-Bernard, met één stop in Linden gaat hij van de N2 af voor de lokale ontsluiting van Lubbeek en Binkom en verder naar Tienen. Lubbeek en Binkom worden zo verbonden met elkaar en met de twee stedelijke polen.
- De as Leuven / Pellenberg / Lubbeek met lijn 3. Die bedient ook UZ Pellenberg en de kliniek in Lubbeek. Vanuit Pellenberg kan overstappen in Lubbeek richting Binkom en Tienen.

Er zijn geen noord-zuid dwarsverbindingen. Vanuit Lubbeek is er geen reguliere lijn naar de N3, Boutersem, Bierbeek of Holsbeek. Haasrode is enkel via omweg en overstap in Leuven bereikbaar (lijn 7 van Haasrode takt niet aan op lijn 3).

Figuur 13: Netwerk De Lijn



5.2.3.5 MAATREGELEN

▫ Voorgestelde maatregelen:

De N2 Staatsbaan-Diestsesteenweg is door de provincie Vlaams-Brabant aangeduid als secundaire weg type III. Dit betekent dat de verkeersafwikkeling op deze weg ondergeschikt is, wat toelaat een as uit te bouwen voor de zwakke weggebruiker en het openbaar vervoer.

Zoals reeds werd beschreven in paragraaf 3.5, wordt door het Vlaams Gewest een streefbeeld voor de weg opgesteld. Dit streefbeeld legt de randvoorwaarden op voor een optimale werking van deze as. Bovendien laat dit streefbeeld toe de acties vanuit de verschillende gemeenten zoveel mogelijk onderling af te stemmen. In dit mobiliteitsplan wordt daarom vooral aangegeven wat er zoal mogelijk is op en rond de N2. De werkelijke maatregelen moeten ingepast worden in het streefbeeld.

Een hoogkwalitatieve openbaarvervoersas vraagt zeker en vast om hoge frequenties en snelle verbindingen, vlot voor- en natransport en hoog wachtcomfort. Hoge frequenties zullen geleverd worden door het inleggen van bijkomende lijnen. Op de OV-as wordt gestreefd naar een bediening met een bus om het kwartier (spitsuren). Via doorstromingsmaatregelen (busbaan, halteren op de rijbaan, verkeerslichtenbeïnvloeding, ...) voor het openbaar vervoer wordt een hoge snelheid voor het busvervoer gegarandeerd. Eventueel kunnen dergelijke maatregelen ten koste van het autoverkeer gaan.

Voor het voor- en natransport wordt op alle modi gemikt. Voor de fietser worden veilige fietsroutes uitgebouwd en worden de nodige fietsstallingen voorzien. Voor de automobilist worden P&R-parkings voorzien, waar men vlot kan parkeren en overstappen op het openbaar vervoer. Mogelijke locaties voor zulke parkings zijn het Gouden Kruispunt (Tielt-Winge) of ter hoogte van Linden/Sint-Bernard (waar inwoners van Pellenberg, Lubbeek, Holsbeek, Kortrijk-Dutsel terecht kunnen). Tenslotte worden ook ontsluitende buslijnen voorzien die reizigers vanuit de omliggende kernen naar de haltes op de OV-as verzamelen. Dit vraagt om een aanpassing van de bestaande lijnvoering.

Het wachtcomfort kan tenslotte verbeterd worden door goed uitgeruste bushaltes (zitplaats, informatie, ...), met eventueel kleine ondersteunende functies (verkoop van kranten, drank, snoep, ...) en zo mogelijk in een aangename omgeving (groen, rust, ...). Hiertoe kunnen de bushaltes geïntegreerd worden binnen de doortochtherinrichting.

- Lokale bediening van de kernen

De OV-as op de N2 betekent voor Lubbeek een enorme verbetering van de verbinding naar Leuven. Hiermee is echter nog niet verholpen aan aansluiting van de verschillende kernen op de OV-as en aan de verbinding tussen de kernen onderling. In het kader van het voorstedelijk vervoer rond Leuven dienen de mogelijkheden onderzocht te worden voor een aangepaste lijnvoering en een verhoogde frequentie op de bestaande buslijnen.

5.2.3.6 ACTUALISATIE WERKDOMEIN B3

Het thema openbaar vervoer was niet geselecteerd als thema in de verbreden en verdiepenstudie. Om de actualiteitswaarde van het beleidsplan te garanderen voegen we de belangrijkste actuele ontwikkelingen en hun mogelijke gevolgen en maatregelen toe.

BASISMOBILITEIT

Basismobiliteit is ingevoerd in Lubbeek. In het kader van netmanagement werd de voormalige lijn 16 opgesplitst in lijn 485 (snelbus) en lijn 3. Er kwamen ook nieuwe haltes (Dorp, Dorpsstraat, Ganzendries, Kapelstraat en divers belbushaltes). Gratis nachtvervoer op vrijdag en zaterdag werd ingevoerd via een derdebetalervereenkomst. Verder zijn er twee marktbusen en 3 schoolbusen.

De belbus garandeert basismobiliteit in het Leuvens randgebied Oud-Heverlee/Bierbeek/Lubbeek. Wie buiten het gebied wil, bv. naar Leuven, moet overstappen op de reguliere bus. De belbus blijft weinig aantrekkelijk als voortransport omdat geen vlotte aansluiting kan worden gegarandeerd.

HALTE ACCOMMODATIE

De wachtzone voor de busen ter hoogte van Lubbeek – Kerk is op dit moment verre van ideaal. De Lijn is samen met de gemeente, op zoek naar een oplossing. Deze oplossing lijkt echter niet vanzelfsprekend te zijn.

Dit probleem kan gekoppeld worden aan het parkeerbeleid en de ontwikkeling van het nieuwe gemeenschapscentrum. Het lang parkeren in Lubbeek centrum wordt aan de rand georganiseerd. Hiermee verdwijnt ook de functie van de huidige parkeerplaatsen in het centrum als Park&Ride voor het openbaar vervoer. Het is aangewezen te onderzoeken of de hoofdhalte van Lubbeek centrum mee kan verplaatst worden naar de zone voor gemeenschapsvoorzieningen gemeentehuis, sporthal, cultureel centrum, bibliotheek.

De halteaccommodatie op de N223 dient verbeterd te worden. Ook inzake inplanting van de haltes.

FONTEINSTRAAAT

Het ruimtelijk structuurplan van de gemeente Lubbeek stelt een herinrichting voor van het kruispunt Fonteinstraat – Plein – Kapelstraat in functie van het herlocaliseren van de sport en recreatie en de school. In het mobiliteitsplan van de gemeente Bierbeek wordt gesuggereerd om dit kruispunt te knippen om op deze wijze de verkeersstroom tussen de N2 en de N3 via Ganzendries – Pellenbergstraat te stimuleren en de 'S' beweging via Plein – Fonteinstraat – Lostraat – Langelstraat – panoramalaan te ontmoedigen. Deze visie wordt niet gedeeld met het gemeentebestuur van Lubbeek. (zie bespreking later in werkdomein B4) . Toch wil de Lijn benadrukken dat de Fonteinstraat gebruikt wordt door het openbaar vervoer, nl schoolbus 527. Beperkende ingrepen voor het autoverkeer zullen rekening moeten houden met de doorstroming van deze lijn.

MOBILITEITSVISIE DE LIJN 2020

De Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 is een blauwdruk die inspeelt op de huidige en toekomstige mobiliteitsnoden, -behoeften en -opportuniteiten. Het is een visie die op termijn verder verfijnd zal worden. De Mobiliteitsvisie 2020 is dan ook een dynamisch plan dat als leidraad dient voor de intensieve dialoog die De Lijn zal voeren met al haar stakeholders.

Het meest vernieuwende element in De Mobiliteitsvisie 2020 wordt gevormd door de twee stervormige netwerken van hoogwaardige tramlijnen rond Brussel en Leuven. In de Vlaamse Rand wordt dit tramnetwerk versterkt door een ringvormige regionale tramlijn.

Hiernaast rekt de Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant – Brussel op een versterking van het spoornetwerk in de vorm van het GEN-net rond Brussel. In dit kader wordt ook het invullen van de missing link Herentals – Aarschot voorgesteld, om zo een nieuwe treinverbinding Turnhout – Leuven te creëren.

De Mobiliteitsvisie 2020 omvat ook een opwaardering van het streekvervoer via buslijnen. Enkel de meer dragende elementen van het vervoersnetwerk worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2020. Overige lokale buslijnen, belbussen, schoolbussen en andere functionele bedieningen worden niet vermeld maar blijven wel behouden.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van het aanbod van de Mobiliteitsvisie 2020 in de regio.

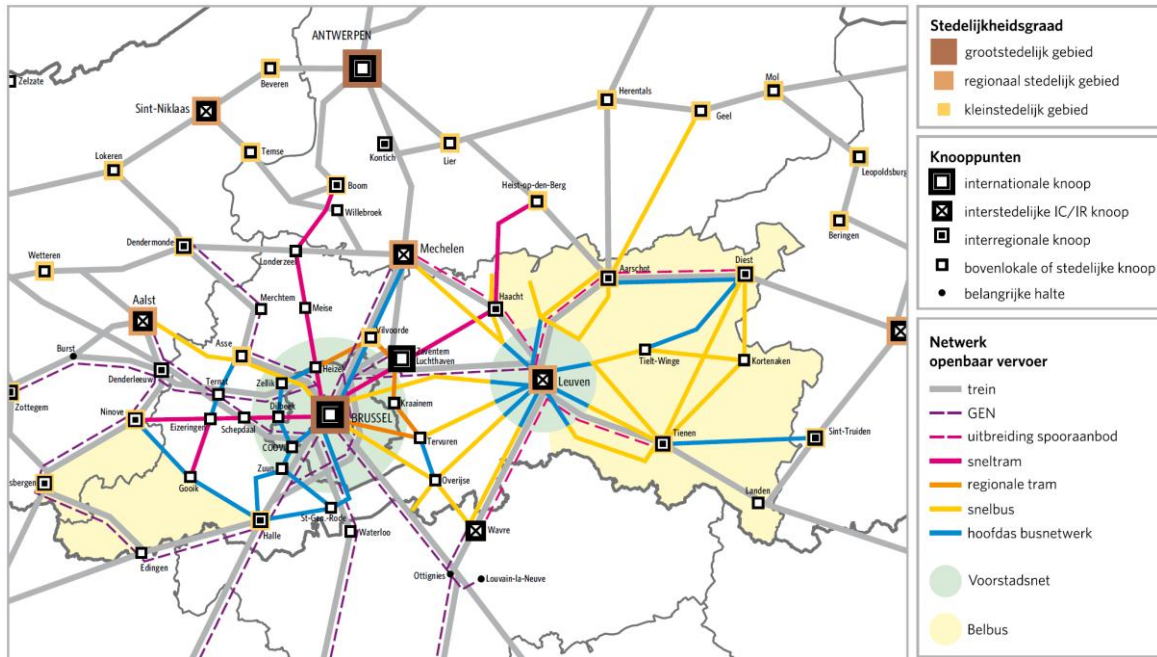
Inmiddels werd het projectplan voor de Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant - Brussel ontwikkeld waarin onder meer een fasering wordt uitgewerkt. De criteria die gehanteerd werden bij het ontwikkelen van een fasering zijn : draagvlak, potentieel en modal shift, congestie, complementariteit met GEN en ondersteuning van de doelstellingen geformuleerd in het kader van het VSGB, START en de optimalisatie van de R0-ringweg.

Voor Lubbeek is vooral de opwaardering van het busnetwerk in de regio Leuven door de uitbouw van het voorstadsnetwerk en semidirecte snelbussen van belang.

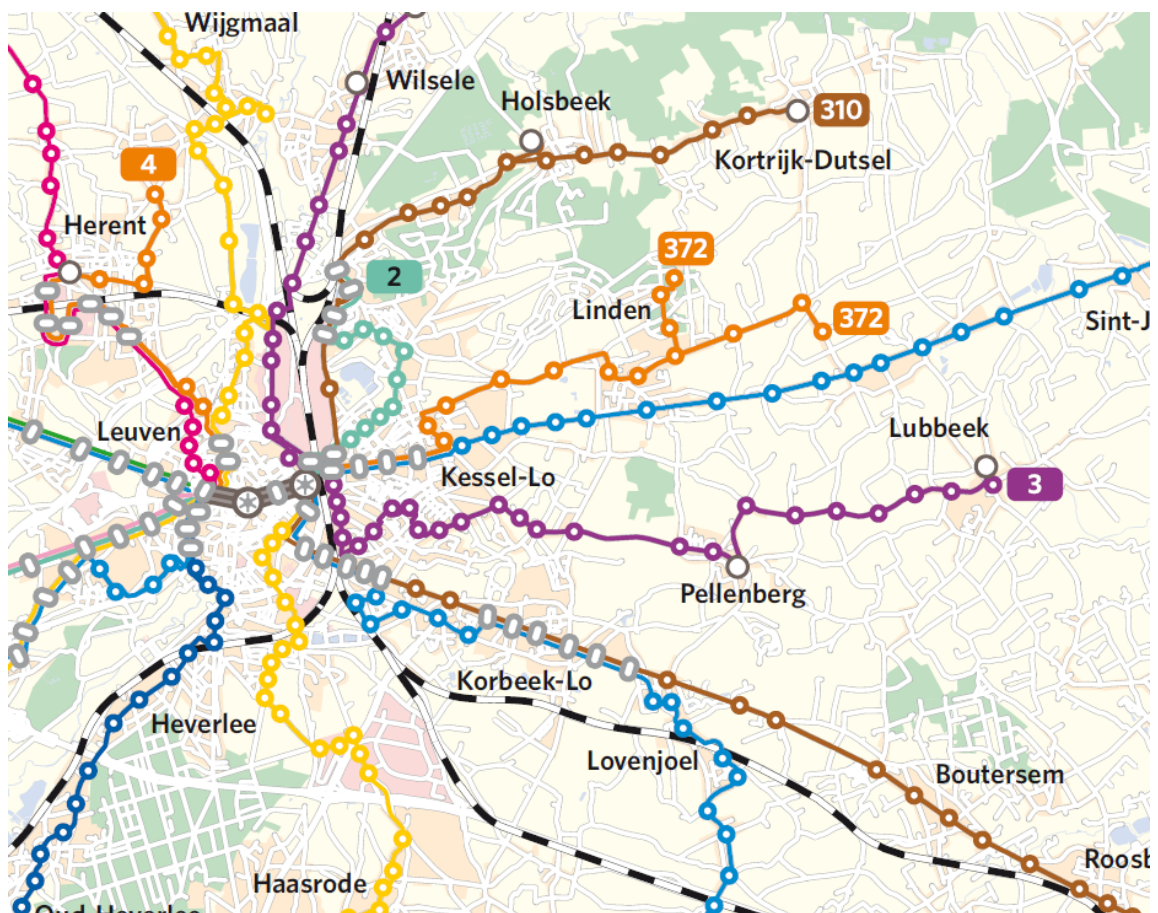
Het openen van het station Lovenjoel in het kader van de uitbreiding van het spooraanbod op deze lijn kan een interessante kans zijn voor de bereikbaarheid van Pellenberg en het UZ Pellenberg.

MODULE 7, 8 EN 9: UITBREIDING NACHTVERVOER LEUVEN - DBS

Dankzij de gemeente Lubbeek zijn de nachtbusen in de regio rond Leuven gratis tijdens de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. De bussen rijden in deze nachten vanaf 22.22 uur tot 3 uur. Nachtlijnen **2, 3, 284, 317, 352, 380, 395** vertrekken telkens om 23.30 uur, 0.30 uur, 1.30 uur en 2.30 uur aan de halte Leuven - Fochplein. Door de lijnen 3 en 370 worden de kernen van Lubbeek, Sint – Bernard, Linden en Pellenberg bediend met het gratis nachtvervoer in het weekend. Op 30 maart 2011 werd een kleine wijziging van de overeenkomst goedgekeurd welke een bijkomende maandelijkse kost voor de gemeente inhoudt van € 23,00.



Figuur 14: Overzicht mobiliteitsvisie De Lijn 2020 (bron : De Lijn)



LIJNEN					
2	Nachtbus Leuven - Kessel-Lo, Hulsberg	8	Nachtbus Leuven - Bierbeek	337	Nachtbus Leuven - Sint-Joris-Weert - Ottenburg
3	Nachtbus Leuven - Lubbeek	284	Nachtbus Leuven - Haacht - Hever	352	Nachtbus Leuven - Erps-Kwerps - Kortenberg
4	Nachtbus Leuven - Herent	310	Nachtbus Leuven - Kortrijk-Dutsel	358	Nachtbus Leuven - Kortenberg
5	Nachtbus Leuven - Vaalbeek	316	Nachtbus Leuven - Leefdaal - Sterrebeek	370	Nachtbus Leuven - Tielt-Winge
5	Nachtbus Leuven - Wakkerzeel - Tremelo	317	Nachtbus Leuven - Tervuren	380	Nachtbus Leuven - Tienen
8	Nachtbus Leuven - Bertem	335	Nachtbus Leuven - Wezemaal - Aarschot	395	Nachtbus Leuven - Overijse - Hoeilaart

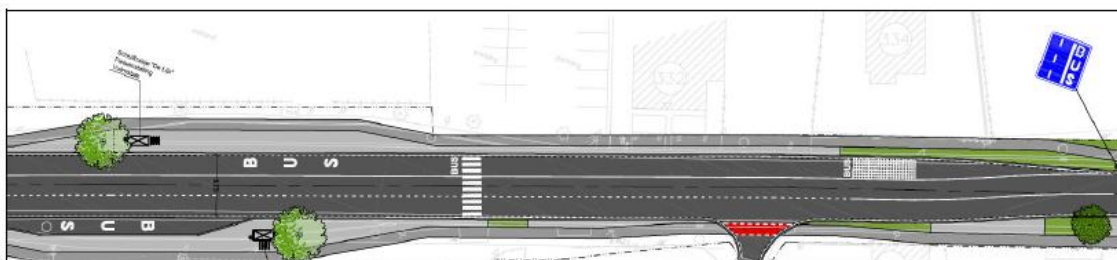
Figuur 15: overzicht nachtbusvervoer Leuven (bron: De Lijn)

HERINRICHTING DOORTOCHT N2 SINT BERNARD EN AANLEG VAN BUSSTROKEN

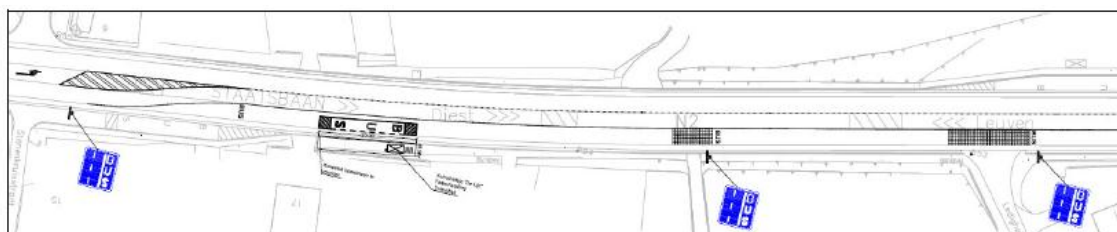
Na de conform verklaring van de startnota op de PAC vroeg De Lijn om toch een busbaan te voorzien. Gezien de functie van het verblijfsgebied wordt er geopteerd om enkel in het buitengebied, komende vanuit Leuven, tussen de Geestbeekweg en de Melkerijstraat en komende uit Diest tussen de Spicht en de Gellenberg busbanen te voorzien. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen wordt een bijkomend doseerlicht geplaatst ter hoogte van de Melkerijstraat. Dit verkeerslicht zal er voor zorgen dat het verkeer vlot kan stromen tussen de Melkerijstraat en de Gellenberg. Op deze manier zijn er geen busbanen nodig in het centrumgebied.

De bushalte voor de Aldi wordt verschoven tussen huisnummer 186 en 190 op de rijbaan. In het buitengebied, bij 70km/u, halteren de bussen in een haltehaven, van de rijweg af. In het verblijfsgebied, bij 50km/u, halteert de bus op de rijbaan aan een uitstulpende halte. Bij de inrichting van deze bus perrons wordt er rekening gehouden met de algemene inrichtingsprincipes van De Lijn.

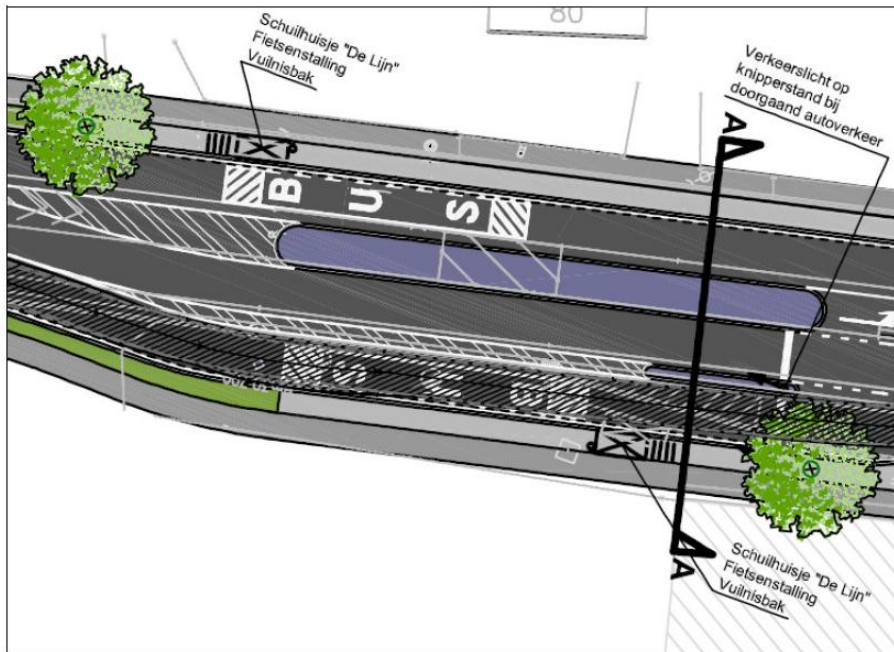
Komende vanuit Leuven, tussen de Geestbeekweg en de Melkerijstraat en komende uit Diest tussen de Spicht en de Gellenberg worden busbanen voorzien. Er wordt een bijkomend doseerlicht geplaatst aan het kruispunt met de Geestbeek en de Melkerijstraat om de bus voorrang te geven op het autoverkeer aan het einde van de busbaan. Op deze manier is er geen busbaan nodig in het verblijfsgebied omdat het verkeer vlot kan stromen tussen de Melkerijstraat en de Gellenberg.



Figuur 16: busbaan richting Leuven (bron: Projectnota herinrichting N2 Sint-Bernard)



Figuur 17: busbaan richting Diest (bron: Projectnota herinrichting N2 Sint-Bernard)



Figuur 18: Doseerlicht (bron: Projectnota herinrichting N2 Sint-Bernard)

PARK & RIDE

Bij de herinrichting van de N2 in Sint – Bernard is er bijkomend parkeeronderzoek onderzoek gebeurd in functie van de bewoners en de pendelaars. Lang parkeren in functie van het openbaar vervoer is voorzien ter hoogte van Celis. Een 30 tal parkeerplaatsen doen nu dienst overdag in functie van de Park&Ride. Overdag is de bezettingsgraad met 24 geparkeerde wagens ongeveer 80%.

RECENTE ONTWIKKELINGEN

- Om het exploitatiemanagement op economisch verantwoorde wijze op punt te stellen besliste de Lijn begin 2012 om enkele weinig gebruikte lijnen in Lubbeek te schrappen. Het gaat om de nachtbus 372 die niet meer rijdt op vrijdag en zaterdag en daardoor Linden niet meer bedient. Als compensatie zal de reisroute van de nachtbus 370 (Leuven – Tielt-Winge) aangepast worden zodat deze ook het centrum van Linden bedient.
- Ook de markt bus 639 Hoog Linden – Leuven zal niet meer rijden op vrijdag. Als alternatief wordt lijn 2 voorgesteld (Hulsberg – Leuven – Heverlee) of lijn 371 (Hoog Linden – Leuven – Gasthuisberg).

De gemeente blijft aandringen op het verbeteren van de openbaar vervoerrelaties tussen de deekernen onderling. Mogelijk kan een aanpassing van het traject van de lijn 373 via de Gemeentestraat en Wolvendreef de relatie tussen Linden en Lubbeek met de bus garanderen.

5.2.4 WERKDOMEIN B4: AUTONETWERKEN

5.2.4.1 ROL VAN DE AUTOVERKEER IN HET GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSSYSTEEM

De auto bekleedt een erg belangrijke positie in het Lubbeekse vervoerspatroon. Een fundamentele doelstelling van het mobiliteitsbeleid is het terugdringen van deze autogerichtheid.

Vooraf op korte afstanden is het autogebruik vaak onnodig, en moet de positie van de fiets of het te voet gaan en van het openbaar vervoer versterkt worden. Het netwerk voor de auto moet zelfs dergelijke korte verplaatsingen ontmoedigen.

Voor lange verplaatsingen dient de positie van het openbaar vervoer versterkt te worden. Voor de autoverplaatsingen moet het gemeentelijk netwerk ervoor zorgen dat het verkeer over de gewenste wegen verzameld wordt naar het bovenliggende (secundaire) net, en zo naar het primaire of hoofdwegennet.

5.2.4.2 EISEN VOOR HET AUTONETWERK

Het wegennet moet de gestelde taken kunnen vervullen binnen de randvoorwaarden die opgelegd worden vanuit verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Het uitgangsprincipe daartoe is dat binnen verblijfsgebieden de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de leefbaarheid van het gebied. Door de verspreide bebouwing in de gemeente houdt dit in dat niet alleen in de bebouwde kom een aangepast rijgedrag vereist is, maar dat ook de wegen buiten de bebouwde kom een zekere verblijfsfunctie vervullen. De wegategorisering en bijhorende inrichting dient de weggebruiker duidelijk te maken welk rijgedrag gewenst wordt.

De wegategorisering wordt behandeld in werkdomein A3.

5.2.4.3 STREEFBEEELD

De bedoeling is om te komen tot een duidelijke wegenhiërarchie waar het ruimtelijk beeld de informatie geeft aan de weggebruiker in verband met de functie van de weg en de bijhorende eisen / wensen naar diens rijgedrag. Met elk type weg komen bepaalde inrichtingsprincipes overeen met betrekking tot snelheidsregime, voorrangsregeling, voorzieningen voor fietsers en voetgangers, inrichting van de omgeving, ... Uiteraard moet deze categorisering geflankeerd worden met de nodige verkeerstekens.

Het idee achter deze hiërarchie is dat het verkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal wegen, die specifiek zijn ingericht voor dergelijke hoge intensiteiten. Dit heeft twee belangrijke voordelen:

Concentratie van het verkeer op een beperkt aantal wegvakken betekent ontlasting van andere wegvakken. Dit komt zowel de verkeersleefbaarheid als de verkeersveiligheid ten goede. De verkeersproblemen worden geconcentreerd op een beperkt aantal wegen.

Door aan bepaalde wegen een specifieke verkeersfunctie toe te kennen, verhoogt de doorstroming. Wanneer in een netwerk alle wegvakken gelijke afwikkelingskwaliteit bieden, dan zal het noodzakelijk zijn op al deze wegen de erftoegangsfunctie en de doorstromingsfunctie te combineren. Onvermijdelijk zullen deze conflicteren, wat zowel de verblijfsfunctie (veiligheid en leefbaarheid) als de verkeersfunctie (snelheid, dorstroming) hindert. In een hiërarchisch netwerk worden beide functies gescheiden, zodat elk op de gepaste wegen prioriteit krijgt.

5.2.4.4 KNELPUNTEN

▫ Categorisering:

De voorgestelde wegenhiërarchie kan pas nageleefd worden wanneer deze ook 'on the field' waarneembaar is. Daartoe dienen de inrichting van de weg, maar ook van de omgeving, het afwikkelingsniveau, het snelheidsregime, de voorrangsregeling, ... onderling afgestemd te worden, teneinde aan de weggebruiker duidelijk te maken op welk niveau deze weg zich bevindt, welk verkeer al dan niet gewenst is, en welk verkeersgedrag er op zijn plaats is. De aanwezigheid van onbedoeld of onaangepast verkeer dient reeds a priori uitgesloten te worden.

▫ Verbljfsgebieden:

Globaal wordt het onderscheid strikter gemaakt tussen het verbljfsgebied enerzijds en het “verkeersgebied” anderzijds. Het verbljfsgebied is de zone waar de centrumfuncties van de kern geconcentreerd zijn (wonen, winkels, diensten, ...) en waar de nadruk moet liggen op de leefbaarheid, de woonkwaliteit, het verbljfskarakter en (erf)ontsluitend verkeer. Het verkeersgebied daarbuiten wordt niet verstoord door dergelijke (erf)ontsluitingsfunctie van laag niveau, zodat hier de verkeersfunctie (doorstroming, afwikkelingsniveau) meer ruimte krijgt. Om de overgang tussen deze erg verschillende gebieden te benadrukken, wordt op de voornaamste wegen bij het binnenrijden van de bebouwde kom een “poorteffect” ingevoerd.

5.2.4.5 MAATREGELEN

▫ Doorvoeren categorisering van het wegennet

Om de conflicten tussen het (auto)verkeer en de overige weggebruikers te beperken, wordt het wegennet gecategoriseerd. Bepaalde wegen krijgen eerder een verkeersfunctie, terwijl op andere wegen vooral de verbljfsfunctie doorweegt. Uiteraard kan dit in praktijk slechts werken als de categorisering door de weggebruiker waargenomen worden op basis van de weginrichting. Deze moet zodanig zijn dat het gewenste verkeer er gebruik van maakt, en dit volgens het gewenste verkeersgedrag.

Deze aanpassing van de wegeninfrastructuur aan de categorisering is uiteraard geen eenmalige maatregel, maar wordt geleidelijk aan doorgevoerd. Wegen waar ongewenst verkeer (te hoge intensiteiten) of ongewenst rijgedrag (te hoge snelheid) leefbaarheids- of veiligheidsproblemen veroorzaakt, worden op korte termijn aangepakt. Overige wegen zullen pas op (middel)lange termijn aangepast worden, bijvoorbeeld in het kader van onderhouds- of rioleringswerken.

Deze infrastructurele ingrepen gaan ook gepaard met flankerende maatregelen betreffende de snelheidsbeperking (gepaard met regelmatige snelheidscontroles), voorrangsregeling, signalisatie, ... Deze flankerende maatregelen dragen reeds op korte termijn en met beperkte inspanningen bij tot het gewenst gebruik van het wegennet.

▫ Maatregelen tegen sluipverkeer

Zoals gezegd wordt op de N2 de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd ten koste van het overige verkeer. Dit betekent dat de bestaande drukte voor autoverkeer er niet op zal verbeteren. In positieve zin kan dit bijdragen tot een verhoogd openbaar vervoergebruik. In negatieve zin zal dit echter betekenen dat automobilisten zullen (trachten) uitwijken naar sluiproutes met minder verkeersdrukte. Dit zijn echter wegen die niet geschikt zijn voor zulk verkeer (landelijke wegen, fietsroutes, ...) of waar dit verkeer niet gewenst is (door verbljfsgebied, schoolomgeving, ...).

Dit probleem van sluipverkeer dreigt nu reeds op bepaalde wegen en kan bij de ontwikkeling van de OV-as langs de N2 enkel nog toenemen. De uitbouw van de N2 zal daarom niet enkel óp de N2, maar ook längs de N2 gevolgen hebben.

▫ Doorstroming openbaar vervoer

Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, wordt er een doseerlicht geplaatst ter hoogte van het kruispunt met de Melkerijstraat. Aan het kruispunt met de Gellenberg wordt er gewerkt met lichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer. Hierdoor kan er file ontstaan op de Staatsbaan. Om te vermijden dat er sluipverkeer ontstaat in de woonwijken van Sint-Bernard ten noorden en ten zuiden van de N2 worden in de projectnota enkele circulatiemaatregelen voorgesteld.

▫ Afbakenen en inrichten verbljfsgebieden

In samenhang met de wegcategorysering worden verbljfsgebieden afgebakend. Dit zijn gebieden waar de verbljfsfunctie primeert, en waar omwille van verkeersleefbaarheid de verkeersfunctie ondergeschikt is. Binnen verbljfsgebieden gaat de aandacht vooral naar de zwakke weggebruiker, het openbaar domein en de doorstroming van het openbaar vervoer. Ondergeschikt hieraan en binnen de eisen van leefbaarheid en veiligheid, komt het autoverkeer aan bod.

Het voorgaande geldt voor alle wegen binnen het verbljfsgebied, en dus ook voor de gewestwegen N2

Staatsbaan/Diestsesteenweg en de N223 Tiensesteenweg. Binnen de doortochten van deze wegen door Linden, Sint-Bernard en Binkom, komen de verkeersfunctie van de weg vaak in conflict met de verblijfsfunctie van de omgeving. Een herinrichting van de wegen moet zorgen dat de verkeerstaak wordt beperkt tot een niveau dat overeenstemt met de draagkracht van de omgeving.

Om de overgang van verkeers- naar verblijfsgebied in het wegbeeld nog te benadrukken, wordt hier een zogenaamd “poort”-effect ingebouwd. Dit is een infrastructurele ingreep die de automobilist duidelijk maakt dat hier een aangepast rijgedrag gevraagd wordt.

- Uitbouw P&R-voorzieningen langs de N2

De N2 wordt in de (nabije) toekomst uitgebouwd tot een hoofdas voor het openbaar vervoer naar Leuven. Alles wordt in het werk gesteld om openbaar vervoer van hoge kwaliteit te kunnen leveren, met een hoogfrequente bediening en een vlotte doorstroming. Er worden specifieke maatregelen genomen om de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer op te krikken (bv. voorzien van een busbaan, verkeerslichtenbeïnvloeding, halteren op de rijbaan, ...). Dergelijke maatregelen kunnen ten koste van het autoverkeer gaan: om de doorgang van de bus te versnellen, moet de auto wat langer wachten. Deze aanpak levert het psychologisch voordeel dat de (wachtende) automobilist de bus voorbij ziet zoeven. Dit kan een extra stimulans betekenen om de auto aan de kant te zetten en met de bus verder te reizen. Voor dergelijke automobilisten worden zogenaamde Park&Ride-parkings voorzien: een parking waar men de auto vlot kwijt kan, en waar men makkelijk op de bus kan overstappen. Bij de herinrichting van Sint Bernard worden parkeerplaatsen voorzien die als P&R kunnen gebruikt worden.

- Herinrichten Lubbeek-centrum als filter.

Reeds in het vorige plan werd het probleem aangekaart van het noord-zuidgericht sluipverkeer doorheen Lubbeek (tussen N2 en N3). Er werd gekozen om Lubbeek-centrum op een verkeersontmoedigende manier in te richten. Via een strakke inrichting wordt ervoor gezorgd dat overbodig verkeer naar andere, meer geschikte routes geweerd wordt, en dat het overblijvend verkeer slechts op een manier kan verlopen die past binnen het omgevende verblijfsgebied.

5.2.4.6 SLUIPVERKEER

Als gevolg van de toenemende automobiliteit, economische en demografische ontwikkelingen in de regio komt in vele gevallen het goed functioneren van de verkeersnetwerken in gevaar. Als gevolg van congestie en ondersteund door intelligente navigatiesystemen zoekt het structureel sluipverkeer dagelijks zijn weg doorheen verblijfsgebieden met een lage verkeersfunctie. Dit effect wordt nog versterkt door het structureel uitbouwen van de functie van de N2 en N3 als openbaar vervoer en fietsas.

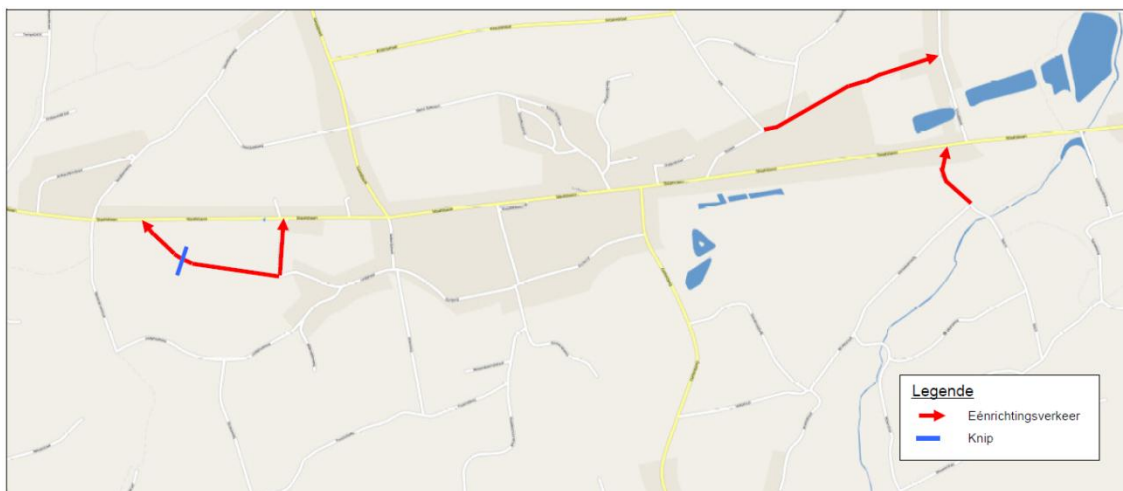
Het sluipverkeer laat zich het hardst voelen in de kernen van Pellenberg en Linden. Maar ook de kern van Lubbeek blijft niet gevrijwaard. Van zodra er congestie optreedt op de N2 is het effect op Gellenberg en zelfs Broekstraat duidelijk voelbaar.

Hoe dichter bij Leuven hoe meer algemeen sluipverkeer voorkomt tussen de N2 en de N3 als gevolg van de congestiegevoelige N2 en N3. Dit werd reeds in 2009 onderzocht en resulteerde na een proefopstelling met een rechts in rechts uit situatie aan de Rozenweg tot een maatregelenmix die op infrastructurele wijze de leefbaarheid en de veiligheid op de as Langelostraat – Panoramalaan moet garanderen. Circulatiemaatregelen om de situatie in Bierbeek te verbeteren zouden ten koste gaan van de leefbaarheid in Pellenberg en werden niet door de gemeente Lubbeek ondersteund.

De meest structurele aanpak om sluipverkeer aan te pakken is de inrichting van de straten overeenkomstig hun categorisering (zie boven) met de daaraan gekoppelde reglementeringen, handhaving en ondersteunende maatregelen zoals communicatie en bewegwijzering.

In het kader van de herinrichting van de N2 met doortocht te Sint-Bernard worden in de projectnota maatregelen voorgesteld om het mogelijk sluipverkeer te milderen. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, wordt er een doseerlicht geplaatst ter hoogte van het kruispunt met de Melkerijstraat. Aan het kruispunt met de Gellenberg wordt er gewerkt met lichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer. Hierdoor kan er file ontstaan op de Staatsbaan. Om te vermijden dat er sluipverkeer

ontstaat in de woonwijken van Sint-Bernard ten noorden en ten zuiden van de N2 worden in volgende figuur op volgende pagina enkele circulatiemaatregelen voorgesteld.



Figuur 19: circulatievoorstellen N2 (bron : Projectnota N2 21-01-2011)

5.2.5 WERKDOMEIN B4: NETWERK VRACHTVERKEER

[KAART 6]

Het doorgaand vrachtverkeer wordt in alle kernen van Lubbeek als probleem ervaren. De gemeente vreest ook dat door snelheidsremmende maatregelen in Leuven (Platte-Lo) het vrachtverkeer op de as Plein – Kapelstraat – Ganzendries zal toenemen. Grensoverschrijdend overleg is hierbij noodzakelijk.

Voor doorgaand vrachtvervoer is de visie van de gemeente Lubbeek duidelijk: vrachtverkeer moet geconcentreerd worden op de secundaire wegen N2 en N223 en hoort niet thuis op lokale wegen.

Binnen de maas van secundaire wegen N2, N3 en N223 bevindt zich het maasverkleinend lokale netwerk dat in eerste instantie de functie heeft de kernen binnen deze maas te ontsluiten naar het hogere netwerk. In de praktijk is niet uit te sluiten dat deze wegen ook voor een deel drager zijn van doorgaand verkeer.

De moeilijkheid zit voornamelijk in de evenwichtsoefening waarbij het doorgaand vrachtverkeer ontmoedigd dient te worden maar het lokale bestemmingsvrachtverkeer niet gehinderd mag worden de bestemming te bereiken. Infrastructuurmaatregelen zijn bijgevolg geen optie.

Een optie is het afbakenen van zones met een verbod op doorgaand vrachtverkeer. In dat geval moet de grens van deze zone noodzakelijk samenvallen met de secundaire wegen die de maas vormen. Zo niet kunnen bestuurders geen alternatieve weg meer kiezen om de zone te ontwijken. Bovendien zit men dan al in de zone en is doorrijden 'logischer' dan terugkeren. Natuurlijk staat of valt een reglement van deze aard met de graad van handhaving. Uit ervaring weten we dat incidentele controle geen effect heeft op structurele sluiproutes. Voordeel is wel dat er een duidelijk signaal gegeven wordt naar de bestuurders en de bewoners en bovendien is er een juridische basis voor handhaving en acties.

De ontsluiting van de lokale bedrijvigheid op de N2 werd mee onderzocht en vormgegeven in de streefbeeldstudie en uitvoeringsplannen van de herinrichting van de N2. Binnen de maas N2, N3, N223 zorgt enkel de ontsluiting van Zandgroeven Roelants voor enkele lokale problemen:

ROELANTS

- Knelpunten
 - Hinder van vrachtwagens in landelijke wegen met verblijfsfunctie
 - Problemen bij het kruisen als gevolg van de te smalle wegbreedte (<4m)

- Problemen met de verkeersveiligheid in combinatie met de fietsroutes op de Aardebrug en Kleine Drogenhofstraat.
- Oplossingen:
 - Eenrichtingsverkeer (circulatie van vrachtwagens en spreiding van de last)
 - Snelheidsmaatregelen (in functie van aanwezige fietsroute)
 - Bewegwijzering (ter ondersteuning)

STUREND SCENARIO

In de uitwerkingsnota werden twee scenario's naar voor geschoven. Beiden boden een andere dynamiek in het aanpakken van het beleid rond vrachtwagens. Omwille van het duurzaam karakter van het scenario opteert De gemeente Lubbeek voor het sturend scenario. Hiermee kiest de voor een aanpak die gericht op de toekomst de basis legt voor de verdere uitwerking van het beleid rond doorgaand vrachtverkeer. De belangrijkste kenmerken hiervan zijn:

- Doorgaand vrachtverkeer tussen de N2 en de N3 is niet uit te sluiten
- Omwille van de lokale bediening kunnen er geen fysieke sluisen ingericht worden om een eventueel verbod 'hard' te maken.
- Een eventueel (zonaal) verbod op doorgaand vrachtverkeer door de gemeente Lubbeek dient gepaard te gaan met de nodige handhaving om een goed effect te kunnen garanderen.
- Er wordt geopteerd om een (zonaal) verbod in te stellen voor doorgaand vrachtverkeer doorheen Lubbeek. Deze maatregel wordt afgestemd met de buurgemeenten en duidelijke voorsignalisatie wordt geplaatst op de gewestwegen.
- Een realistisch strategisch handhavingsbeleid kan een gunstig effect hebben
- Het reglement wordt opgenomen in de GPS data zodat in de toekomst geen vrachtroutes worden door de GPS worden aangegeven door Lubbeek.
- De maatregel wordt breed gecommuniceerd en is een duidelijk signaal van de bestuurlijke visie.

EFFECT

Op korte termijn zullen de inspanningen die met het sturend scenario gepaard gaan mogelijk niet in verhouding zijn met het effect op het doorgaand vrachtverkeer. Op langere termijn kunnen wel gunstige effecten verwacht worden. Er is zowel een beleidskader als een juridisch kader om verdere acties te plannen en te ontwikkelen.

GRENSOVERSCHRIJDENDE BELEIDSAANPAK

Uiteraard kan het beleid rond vrachtverkeer niet enkel aangepakt worden binnen de grenzen van een gemeente. Een overkoepelende visie die ver over de gemeentegrenzen een structureel en doortastend beleid kan ontwikkelen dringt zich op. Voor dit soort taakstellingen kijkt de gemeente naar de Vlaamse overheid om hierin een voortrekkersrol te spelen.

Op dit ogenblik werkt de Vlaamse overheid aan een vrachtroutenetwerk op Vlaams en regionaal niveau. De gemeenten worden op korte termijn uitgenodigd voor een bilateraal overleg bij de opmaak van dit plan.

5.2.6 WERKDOMEIN B5 VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

5.2.6.1 SNELHEIDSPAN

[KAART 7]

Het mobiliteitsplan van 2002 bevat reeds een plan voor gedifferentieerd snelheidsbeleid. De vooropgestelde uitvoering van maatregelen en aanpassingen van snelheidsregimes zijn niet volledig gehaald. Dit resulteert in een situatie die gekenmerkt wordt door een diffuus snelheidsbeleid met onlogische inconsistenties. De gemeente wenst de piste te onderzoeken om meer met zonale snelheidsbeperkingen te werken teneinde een duidelijkere afspiegeling te verkrijgen van een samenhangend snelheidsbeleid.

INRICHTINGSPRINCIPES

Voor lokale wegen werden inrichtingsprincipes opgesteld die als leidraad gelden bij inrichting en reglementering. Er is steeds een onlosmakelijk verband tussen weginrichting en snelheid. Snelheid is dan ook een determinerende factor in de afweging of fietsinfrastructuur noodzakelijk is of niet.

	20 km/uur	30 km/uur	50 km/uur	70 km/uur
Lokale weg I (lokale verbindingsweg)	-	<ul style="list-style-type: none"> In een centrum In schoolomgeving 	<ul style="list-style-type: none"> BIBEKO In verblijfsgebied: wenselijk 	<ul style="list-style-type: none"> BUBEKO
Lokale weg II (lokale gebiedsontsluitingsweg)	-	<ul style="list-style-type: none"> In een centrum In schoolomgeving 	<ul style="list-style-type: none"> BIBEKO In verblijfsgebied 	<ul style="list-style-type: none"> BUBEKO
Lokale weg III (erftoegangsweg)	<ul style="list-style-type: none"> erf 	<ul style="list-style-type: none"> In verblijfsgebied In zone 30 In schoolomgeving 	<ul style="list-style-type: none"> In verblijfsgebied BUBEKO: wenselijk 	<ul style="list-style-type: none"> BUBEKO

Figuur 20: bron aanbevelingen categorisering lokale wegen V. Donné

BUBEKO: buiten de bebouwde kom.

BIBEKO: binnen de bebouwde kom.

Verblijfsgebied: gebied waarbinnen mensen verblijven, d.w.z. wonen, recreëren, activiteiten uitoefenen

- binnen de afgebakende bebouwde kom;
- in het overgangsgebied met aanpalende verblijfsfuncties maar dat gelegen is buiten de bebouwde kom.

90 km/uur: hoge snelheden van 90 km/uur zouden niet meer mogen voorkomen op lokale wegen.

Een algemene snelheidsverlaging zorgt ervoor dat ongewenst doorgaand verkeer ontmoedigd wordt om lokale wegen te gebruiken.

70 km/uur: geldt doorgaans enkel buiten de bebouwde kom, uitgezonderd op stadsontsluitingswegen.

50 km/uur: is de actuele snelheidslimiet binnen de bebouwde kom en kan ook toegepast worden in overgangsgebieden en op wegen die niet aangepast zijn om er op een veilige wijze tegen hogere snelheden te rijden (meestal landelijke wegen).

30 km/uur: is de snelheidslimiet binnen zone 30-gebieden, ook voor gebiedsontsluitingswegen in de zone 30 gelegen. Hier wordt zone 30 ruim geïnterpreteerd.

PRINCIPES BIJ OPMAAK EN UITWERKING VAN HET PLAN

▫ Coherentie in theorie

De coherentie in snelheidsaanpak kan ervoor zorgen dat meer bestuurders zich aan de juiste snelheid houden (wat de veiligheid bevordert en de leefbaarheid). Bovendien kan het ervoor zorgen dat de signalisatie vereenvoudigd kan worden waardoor er minder borden nodig zijn. Dit laatste heeft voordelen voor de wegbeheerder, maar ook de bestuurder krijgt minder complexe of interfererende informatie te verwerken tijdens de rijtaak, waardoor er minder informatie niet wordt verwerkt.

▫ Coherentie in ergonomie

De coherentie of logische samenhang dient ook te zitten in de verhouding tussen het snelheidsregime en de morfologie van de weg. Een juist wegbeeld genereert automatisch het juiste gedrag. Hierbij zijn dan de juridische en infrastructurele ondersteuning minimaal aanwezig. Als er geen synergie bestaat tussen deze kenmerken voldoet de weg niet aan het principe van 'self explaining road' en zal er steeds een probleem blijven bestaan tussen gewenst gebruik en feitelijk gebruik dat in de meeste gevallen terecht komt in het maatregelenpakket 'handhaving'.

Uit het voorgaande kunnen we stellen dat het snelheidsregime idealiter voortvloeit uit de morfologie van de weg. In de andere volgorde is de coherentie misschien wel in theorie behaald maar niet in de ergonomie.

Dit resulteert in een plan/ visie op lange termijn en in een concreet uitwerkingsplan op korte termijn.

In eerste instantie wordt een theoretisch gewenst snelheidsbeleid ontwikkeld op basis van de functionele, ruimtelijke en juridische voorwaarden.

VISIE

▫ Secundaire wegen

In grote lijnen kunnen we stellen dat de maximum snelheid op secundaire wegen over het algemeen 70km/u bedraagt. Uitzonderingen worden gemaakt in functie van grote verkeersfunctie (90km/u op Tiensesteenweg) of in functie van juridische (bebouwde kom, zone 30 schoolomgeving) of ruimtelijke randvoorwaarden (verblijfsgebieden). In vele gevallen wordt het doortochtprincipe toegepast waarbij de maximum snelheid gradueel wordt afgebouwd ondersteund door een leesbare weginrichting. (vb. herinrichting N2 doortocht in Linden en Sint Bernard).

▫ Lokale wegen

De maximum snelheid op deze wegen mag volgens het criterium van hiërarchie niet meer bedragen dan de snelheidsbeperking die geldt op de weg van hogere categorie waarop de lokale weg ontsluit.

In het algemeen kunnen we uitgaan van een gemiddelde maximumsnelheid van 50 km/u. Uitzonderingen worden gemaakt in functie van een belangrijke verkeersfunctie (70km/u) of in functie van juridische (zone 30 schoolomgeving) of ruimtelijke randvoorwaarden (30km/u in daarvoor ingerichte verblijfsgebieden, 20km/u in woonerven).

▫ Schoolomgevingen

Sinds 2004 moet in alle schoolomgevingen een zone 30 schoolomgeving ingevoerd zijn. Deze zone kan naargelang de omstandigheden variabel van aard zijn zodat de snelheidsbeperking enkel geldt tijdens de schooluren.

▫ Verblijfsgebieden

In het GRS worden de verblijfsgebieden afgebakend die de woonfunctie en leefbaarheid dienen te ondersteunen door middel van inrichting en ook snelheidsbeperkingen.

We merken dat de meeste verblijfsgebieden niet ondersteund worden door de juridisch verankerde bebouwde kom. Ook bevinden veel verblijfsgebieden zich in woonlinten langsheen wegen met een belangrijke verkeersfunctie op lokaal of zelfs bovenlokaal niveau.

In verblijfsgebieden bibeko wordt steeds gestreefd naar een optimale verblijfskwaliteit wat zich ook laat vertalen in de snelheid. Echter zijn bepaalde woongebieden niet makkelijk in te richten als zone 30. Hoog Linden wordt gekenmerkt door residentiële bebouwing die ontsluit op wegen zonder fiets of voetgangersvoorzieningen. Het zonder meer invoeren van een zone 30 regime staat haaks op de uitgangspunten van een logisch en coherent beleid.

Verblijfsgebieden waarvan de ruimtelijke inrichting een zone 30 kunnen ondersteunen worden op korte termijn door reglementering ondersteund. Waar de snelheid niet door infrastructuur tot 30km/u kan worden afgedwongen blijft de maximum toegelaten snelheid voorlopig 50 km/u.

De gemeente overweegt wel op korte termijn het invoeren van variabele zone 30 in het centrum van Lubbeek die enkel geldig is overdag en tijdens de schooluren.

MAATREGELEN

- Secundaire wegen
 - De N2 wordt heraangelegd volgens het doortochtprincipe waarbij de snelheid varieert tussen 70 en 50 (30) km/u.
 - Op de Tiensesteenweg wordt de snelheid bij de doortocht afgebouwd door het begin van de bebouwde kom tot 50 km/u. Er is een beperkte poort die de overgang tussen de snelheidsregimes ondersteunt. Er werd niet gekozen voor het structureel afbouwen ter hoogte van de schoolomgeving tot 30 km/u. Mogelijk kan een variabele zone 30 ingevoerd worden ter hoogte van de schoolomgeving op de N223.
- Lokale wegen type I en II
 - Op de lokale wegen type I geldt een snelheidsbeperking van 70km/u. Binnen de bebouwde kom wordt deze snelheid herleid tot 50km/u evenals in de verblijfsgebieden van Drogenhof en Sint- Bernard.
 - De lokale wegen I en II kennen een eerder ruim profiel dat conform de snelheid van 70km/u kan ingericht worden.

- Lokale wegen type III

In deze categorie kunnen we een onderscheid maken tussen wegen die binnen een bebouwde kom deel uitmaken van een centrum of verblijfsgebied enerzijds en anderzijds wegen buiten de bebouwde kom (landelijke wegen).

Naast een doorgedreven handhavingsbeleid overweegt de gemeente ook het plaatsen van intelligente verkeerslichten op strategische oversteekplaatsen die hardrijders in de kernen bestraffen met een rood licht.

Landelijke wegen zijn overwegend smaller dan 4 meter en kennen vaak een bochtig parcours. De aanbevolen snelheid is hier maximaal 50km/u.

Kaart 7 geeft het theoretisch gewenst snelheidsplan weer. In de actietabel worden acties opgenomen op korte en langere termijn om dit wensbeeld te bereiken.

Uitzonderingen op het principe worden omwille van de nadrukkelijke woonfunctie en plaatsgesteldheid toegepast in:

- Plein: 50 km/u
- Gellenberg: 50km/u
- Roth: 50 km/u
- Vosken: 50km/u

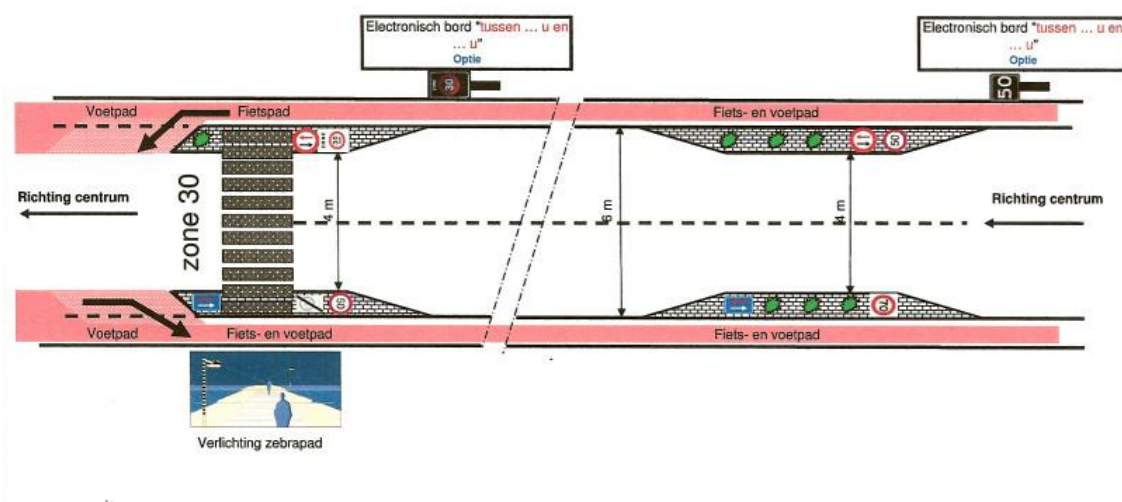
De gemeente stelt ook voor om de snelheid op de N223 volledig terug te brengen tot maximaal 70 km/u ook buiten de grenzen van Lubbeek. Dit is een bevoegdheid van AWW.

POORTEN

De overgang tussen gebieden met verschillend snelheidsregime wordt structureel ondersteund door de inrichting van verkeerspoorten. Deze hebben als doel de overgang visueel te ondersteunen en effectief de snelheid te remmen. Dit kan door middel van asverschuivingen, verhoogde inrichtingen of een combinatie van beiden.

Rekening houdend met het advies van de raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid en de landbouwwraad opteert de gemeente voor een poort die bestaat uit een centrale wegversmalling van maximaal 4 meter breed en waarbij het verkeer dat het centrum verlaat voorrang krijgt op het verkeer dat het centrum binnen rijdt. Door de vrije doorgang tot 4 meter te brengen wordt een comfortabele doorgang voor bussen en landbouwvoertuigen gegarandeerd.

De poort wordt optimaal gecombineerd met een (verlichte) voetgangersoversteekplaats en de nodige signalisatie.



Figuur 21: Type poort (bron: advies RMV en Landbouwwraad Lubbeek)

5.2.6.2 VOORRANGSREGELING

Gekoppeld aan deze visie op het snelheidsbeleid wenst de gemeente ook de voorrangsregeling te koppelen aan de onderlinge hiërarchische verhouding van de wegen. Algemeen wordt hetzelfde principe doorgetrokken. De weg van onderliggende categorie verleent voorrang op de weg van hogere categorie waarop hij ontsluit. Bij knooppunten van wegen van gelijke categorie blijft de voorrang van rechts de algemene regel. Dit zal bijna uitsluitend voorkomen op lokale wegen type III waar de voorrang van rechts ook een wenselijk snelheidsremmend effect heeft.

Bijzondere aandacht dient steeds te gaan naar de vorminrichting van de fietspaden in functie van de voorrangsregeling op kruispunten.

5.2.6.3 SPECIFIEKE MAATREGELEN VERKEERSVEILIGHEID

- Herinrichting van het rond punt Nachtegalenstraat – Kasteeldreef met het oog op een verkeersveilige verkeersafwikkeling.
- Herinrichting ontsluiting Aldi in combinatie met bushalte met het oog op een veilige en logische ontsluiting.
- Herinrichten rond punt centrum Lubbeek (compacter maken). In combinatie met beschikbaar parkeren en voetgangersvoorzieningen
- Het schoolproject van de Basisschool Sint Martinus in Lubbeek behelst maatregelen voor onder meer:

- Parkeren
 - Verkeersveiligheid
 - Openstellen van trage wegen (looplijnen naar school)
- Aanbrengen doorlopende witte lijn op Gellenberg om het onverantwoord inhalen reglementair te verhinderen.

5.2.7 WERKDOMEIN B6: PARKEERBELEID

[DETAILKAARTEN 8A-8D]

Parkeren is een thema dat toegevoegd werd in de verbreden – verdiepenstudie. Bij de opmaak van het vorige mobiliteitsplan werd het parkeren nog niet zodanig als probleem ervaren. In de huidige situatie doen er zich echte enkele parkeren gerelateerde problemen voor die onderzocht werden in Lubbeek (centrum), Linden en Pellenberg. In Linden en Pellenberg wordt het probleem voornamelijk gekenmerkt door het verplaatsingspatroon dat gegenereerd wordt door de school. In Lubbeek is het parkeerprobleem groot. Een permanente parkeerdruk van meer dan 80% in het centrum gedurende de dag duidt op een structureel probleem. Op de parking(s) in de omgeving van het gemeentehuis, feestzaal, sportinfrastructuur is er overdag een grote restcapaciteit. Enkel tijdens de avond opening van de gemeentediensten treedt er een conflict op als gevolg van de simultane parkeerbehoefte in functie van de sportinfrastructuur en de gemeentediensten.

5.2.7.1 ALGEMENE PRINCIPES PARKEERBELEID

Het vademecum duurzaam parkeerbeleid geeft 6 uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid.

Duurzaam parkeerbeleid⁴:

1. Gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn (niet alleen met de auto).
2. Parkeren is ondergeschikt aan het "STOP" principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers primeert op autoparkeren.
3. Duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden "weerstand" ingebouwd:
 - In stedelijke centra zijn dat capaciteit, prijs, parkeerduur en loopafstanden.
 - In landelijke gemeenten is de schaarste aan ruimte minder een probleem, maar wordt het parkeren getoetst aan "ruimtelijke kwaliteit". De inrichting van de openbare ruimte komt eerst tegemoet aan de comforteisen voor voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers en activiteiten in het algemeen, en pas daarna in functie van parkeren.
 - Voor de randgemeenten van/in een stadsgewest gelden beide bovenstaande regels, maar wordt vooral nagestreefd dat een groot (gratis) parkeeraanbod bij grootschalige functies (commercieel, dienstverlenend, tertiair,...) niet als concurrentie met analoge stedelijke functies wordt gehanteerd.
4. Meervoudig gebruik van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes.
5. Parkeren, stallen en intermodaliteit. Een duurzaam parkeerbeleid behandelt uiteraard ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen op intermodale knopen. Bijvoorbeeld: station, bushalte, park & Ride,...
6. Evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:
 - evolutie in de modal split;
 - kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
 - doorstroming van het openbaar vervoer;
 - verkeersveiligheid: afstanden tot kruispunten, aantal inritten, veiligheid in- en uitvoegbewegingen, ... ;

Naast het algemeen mobiliteitsbeleid evolueert ook het parkeerbeleid van een vraagvolgend naar een sturende en hoe langer hoe meer een geïntegreerde aanpak. Het parkeerbeleid maakt (voor de kernen waar er problemen worden vastgesteld) deel uit van een samenhangende aanpak vanuit ruimtelijk –

⁴ Bron: vademecum duurzaam parkeerbeleid – deel 1 – p.9

economisch en mobiliteitsooghoek. De gemeente Lubbeek kiest voor een geïntegreerde aanpak van het parkeerbeleid in de kernen waar zich structurele parkeerproblemen voordoen of mogelijk zullen voordoen als gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de toekomst. De eigenheid van de dealkernen van Lubbeek leidt dan ook noodzakelijk tot een kernspecifieke aanpak van het duurzaam parkeerbeleid.

5.2.7.2 ALGEMENE VISIE GEMEENTE LUBBEEK

Met een duurzame aanpak van het parkeerbeleid wil de gemeente Lubbeek de initiële doelstellingen zoals beschreven in module 1 van het convenantenbeleid onderschrijven. De gemeente wil het ongewenst autogebruik te verminderen door het promoten van alternatieve vervoerswijzen en het voeren van een geïntegreerd beleid dat onderdeel uitmaakt van een overkoepelende ontwikkelingsvisie.

5.2.7.3 DUURZAAM PARKEERBELEID LINDEN

PROBLEEMSTELLING

Tijdens een ochtendspits wordt er in het centrum van Linden een gemiddelde bezettingsgraad vastgesteld van 63%. Zwaartepunt ligt in de onmiddellijke omgeving van de schoolingang tegenover de kerk. Aangezien er geparkeerd wordt op plaatsen waar dit niet toegelaten is piekt de bezettingsgraad boven de 100% en ontstaat er door de vele fout geparkeerde wagens een oncomfortabele tot onveilig aanvoelende verkeerssituatie aan de schoolingang.

Buiten de schoolspits bedraagt de bezettingsgraad van de 210 parkeerplaatsen in het centrumgebied nog maar 43%. In deze capaciteit zijn ook de parkeerplaatsen op het private domein meegeteld (parking naast supermarkt SPAR).

Van een echt capaciteitsprobleem is pas sprake als de gemiddelde bezettingsgraad meer dan 80% bedraagt. Dit is in Linden niet het geval.

Het parkeerprobleem als gevolg van de woon –schoolverplaatsing werd reeds onderzocht in het kader van ‘duurzaam naar school’. Een van de actiepunten was het inrichten van kiss&ride parkeerplaatsen in de onmiddellijke nabijheid van de school. Deze parkeerplaatsen zijn echter volstrekt onvoldoende om aan de vraag te kunnen voldoen. Bovendien betreft het geen ‘afzet-bewegingen waarbij de scholier zelfstandig van het voertuig naar de schoolpoort stapt, maar gaat het in de meeste gevallen om kort parkeren. De ouder gaat dan mee met het kind tot aan of in de school zelf.

De Kiss&Ride parkeerplaatsen bevinden zich tevens in het centrum van Linden waar ook het wonen en lokale handel als functie centraal staan. De parkeerbeperving op de K&R parkeerplaatsen wordt voor deze functies als hinderlijk ervaren.

De parkeerproblemen die gerelateerd zijn aan de school dienen in overleg en samenwerking met de school aangepakt te worden.

RUIMTELIJKE MAATREGELEN

De ruimtelijke visie van kernversterking en inrichting van een centrumgebied zal bovendien ook een weerslag hebben op de parkeervraag. Dit mobiliteitseffect dient ten gronde onderzocht te worden in functie van de concrete bouwplannen.

Het parkeren langs de N2 wordt afgebouwd simultaan met het herlocaliseren van de centrumfuncties naar de kern van Linden zelf.

In de straten buiten de kern dient voldoende parkeerplaats voorzien te worden op het eigen domein. De straten zijn parkeerluw.

Een gemeentelijk bouwverordening kan minima opleggen van parkeerplaatsen voor auto’s en fietsen op het eigen domein.

PARKEERSTRUCTUUR

Er wordt voorlopig geen parkeerdurbeperking ingesteld in het centrum van Linden.

De Kiss&Ride parkeerplaatsen in de Gemeentestraat en Martelarenplaats worden opgeheven. Bedoeling is dat ouders die hun kinderen wensen te begeleiden tot in de school hun wagen parkeren op de parking naast de kerk. Deze parking biedt tijdens de ochtendspits nog een restcapaciteit van 30% of 13 parkeerplaatsen.

Het parkeren op het pleintje voor de schoolingang wordt niet toegestaan en dient gehandhaafd te worden. Ook het parkeren op de grasbermen in de Kerkdreef is hinderlijk en gevaarlijk (overrijden fietspad). Ook hier dient een verbod ongesteld te worden en gehandhaafd.

Voor parkeerbehoefte gerelateerd aan de sportactiviteiten dient bijkomende parkeercapaciteit gezocht te worden op deze site.

Het parkeren voor fietsers wordt uitgebreid aan de belangrijkste openbaar vervoer halten en aan publiek attracties. Bij e herinrichting van de centrumstraten dient hiervoor plaats voorzien te worden.

FLANKERENDE EN COMPLEMENTAIRE MAATREGELEN

In overleg met de school zullen maatregelen uitgewerkt worden om het correct gebruik van de publieke ruimte voor de school door de ouders na te streven. Gedacht kan worden aan gemachtigde opzichters die in het straatbeeld aanwezig zijn waardoor minder ouders hun kinderen tot in de school vergezellen.

Communicatie en handhaving dient het juist gebruik van de publieke ruimte voor de schoolingang te stimuleren. Fout parkeren dient ook door handhaving aangepakt te worden.

Het gebruik van de fiets in de korte verplaatsingen wordt gestimuleerd door het uitbouwen van een comfortabel fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers.

5.2.7.4 DUURZAAM PARKEERBELEID PELLENBERG

PROBLEEMSTELLING

In de directe omgeving van de kerk vinden we de basisschool met een aanbod van 40 parkeerplaatsen. Tijdens een moment van maximale aanwezigheid van schoolpersoneel is er een restcapaciteit van 15 parkeerplaatsen of 37%. Tijdens het begin en vooral het einde van de schoolspits blijkt deze capaciteit onvoldoende te zijn. FC Pellenberg heeft nauwelijks plaats voor parkeren op eigen terrein. Bij wedstrijden is er een verhoogde parkeerdruk in de aanliggende straten.

RUIMTELIJKE MAATREGELEN

Op zeer lange termijn voorziet de ruimtelijke visie op Pellenberg een herlocalisering van de school, gekoppeld aan de sportinfrastructuur en sportterreinen. De kern wordt heringericht met het oog op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het behoud van het erfgoed. Er dienen minimaal de nodige parkeerplaatsen voorzien te worden in functie van wonen –en kleinschalig handel en diensten apparaat.

Op middellange en korte termijn dient een voorlopige visie uitgewerkt te worden op de schoolomgeving en de centrumplein. (zie ook werkdomein A). De parkeerstructuur hangt hiermee nauw samen.

PARKEERSTRUCTUUR

Op korte termijn worden er geen maatregelen genomen binnen het parkeerbeleid in Pellenberg. Incidentele parkeerproblemen als gevolg van voetbalwedstrijden worden opgelost door het tijdelijk en plaatselijk afsluiten van de Lostraat zodat er ruimte wordt gecreëerd voor parkeren. Op langere termijn hangt het parkeren samen met de ruimtelijke herinrichting van het centrum en schoolomgeving.

FLANKERENDE EN COMPLEMENTAIRE MAATREGELEN

Deze maatregelen vallen onder de algemene flankerende maatregelen om alternatieve vervoerswijzen te promoten in de woon – school en woon – werkverplaatsing. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur (inclusief fietsparkeren)is hierbij een belangrijke complementaire maatregel.

5.2.7.5 DUURZAAM PARKEERBELEID LUBBEEK

PROBLEEMSTELLING

In het hele onderzoeksgebied van Lubbeek centrum werden 328 parkeerplaatsen geteld. Op de parking rond het gemeentehuis (inclusief parking politie, personeel, sporthal, feestzaal) zijn er 198 parkeerplaatsen waarvan er 5 voor personen met een handicap. 25 afgebakende parkeerplaatsen zijn voorbehouden voor het gemeentepersoneel tijdens de openingsuren van het gemeentehuis. Daarvan zijn er nog plaatsen exclusief voorbehouden voor burgemeester en schepenen.

In de kern van Lubbeek stellen we een parkeerbezettingsgraad vast van 80,8% wat een parkeerprobleem signaleert. Zeker als we enkel kijken naar de kleine kern (zonder parking Hospitaal) merken we zelfs een bezettingsgraad van 85%.

De grote parkeervraag leidt ook tot het veelvuldig parkeren op het voetpad.

De kern werd op verschillende dagen en tijdstippen bezocht en telkens werd hetzelfde patroon waargenomen.

▫ Gemeentehuis

De parking rond het gemeentehuis kent tijdens de dag (15u30) een bezettingsgraad van 32,8%. De grote parking biedt op dat ogenblik meer dan voldoende capaciteit voor de functies die er op dat ogenblik uitgeoefend worden. Op dat moment kent de personeelsparking een bezettingsgraad van 100%. Niet alle voorbehouden parkeerplaatsen voor het CBS zijn ingenomen maar er worden wel auto's geparkeerd buiten de gemarkeerde vakken.

's Avonds stelt zich wel degelijk een probleem wanneer de verschillende functies allemaal actief zijn. En dan voornamelijk op donderdagavond wanneer de gemeentediensten geopend zijn.

Tijdens deze momenten werd er een algemene bezetting geregistreerd van 170 voertuigen bij een capaciteit van 198 parkeerplaatsen wat neerkomt op een bezettingsgraad van 86% wat ook duidt op een parkeercapaciteitsprobleem op deze momenten.

▫ School

De kleuter en lagere school in de Dorpsstraat – Heurbeek wikkelt het grootste deel van de schoolspits af op eigen terrein. Via de Dorpsstraat kan de centrale parking bereikt worden die plaats biedt aan ongeveer 60 wagens. Tijdens de avondschoolspits stellen we een bezetting vast van ongeveer 40 wagens wat de bezettingsgraad op 67% brengt. We merken een actieve drukte die eigen is aan het einde van de schooldag in de schoolomgeving. Toch kunnen we hier geen structureel parkeerprobleem vaststellen.

▫ Bushalte

De huidige halteplaats van de bus in de Dorpsstraat genereert aanzienlijke verkeershinder. De gemeente stelt voor deze (hoofd) halte te verplaatsen naar het gemeentehuis waar ook het langparkeren zal georganiseerd worden.

RUIMTELIJKE MAATREGELEN

Bij de herinrichting van Lubbeek centrum dient de nodige aandacht te gaan naar het feit dat de huidige parkeervraag een capaciteitsprobleem signaleert. Door de kernverdichting en evolutie van bevolkingsaangroei en autobezit dreigt dit probleem nog groter te worden als er geen maatregelen worden voorzien.

- Voorzien van voldoende parkeerplaats op eigen terrein bij nieuwe woonprojecten (+3 woningen) en bij verkeers genererende projecten (handel, diensten).
- In het kader van het RUP dient een mobiliteitsstudie opgemaakt te worden die de impact van het project op de openbare ruimte en het verkeersnetwerk in kaart kan brengen.

- Binnen het RUP van Lubbeek wordt voorgesteld dat nieuwe ontwikkelingen binnen de perimeter van het RUP dienen te voldoen aan de eigen gegeneerde parkeerbehoefte. Hiertoe worden de volgende normen gehanteerd voor woningbouw:
 - min. 1 parkeerplaats per appartement, te voorzien binnen het plangebied
 - min. 1 parkeerplaats per woning te voorzien op het eigen perceel indien mogelijk volgens de stedenbouwkundige voorschriften te voorzien binnen het plangebied
 - indien niet mogelijk dienen compensatoire maatregelen te worden voorzien
 - min. 1 parkeerplaats per 50m² bvo voor kantoren, diensten en commerciële functies
- Het GRUP voorziet ook een zone voor landschapsparking achter de frituur. Deze zone kan mee dienst doen in functie van het lang parkeren (Park & Ride) en bij incidentele capaciteitsproblemen op de site van het gemeentehuis.

PARKEERSTRUCTUUR

- De parking aan het gemeentehuis wordt gebruikt als langparkeer parking ten behoeve van personen die in het centrum tewerkgesteld zijn en pendelaard die gebruik kunnen maken van de bus (verplaatste bushalte). De optimale verbinding voor voetgangers loopt via de Broekstraat.
- Sturende maatregelen zoals parkeerdurbeperking (cfr. Binkomstraat) zullen het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen stimuleren.
- Voor een optimale bereikbaarheid kunnen de parkeerplaatsen in het centrum die het dichtst bij de winkels gesitueerd zijn het regime krijgen van zeer kort parkeren (max. 30 min) waardoor de turnover aanzienlijk kan verhoogd worden. De ‘normale’ parkeerdurbeperking van 2u (blauwe zone) kan gehandhaafd worden op de rest van de publieke parkeerplaatsen in het centrum.
- Bijkomende (latent aanwezige capaciteit) voor langparkeren op wandelafstand van het centrum (minder dan 500meter) bevindt zich aan de huidige bibliotheek, het gemeentehuis, het ziekenhuis het klooster en de school. Voor deze twee laatste dient nog overleg gepleegd te worden om de parkeerplaatsen effectief (onder bepaalde voorwaarden) publiek te maken. In het RUP dorpskern zijn deze zones hoe dan ook voorzien als zone voor gemeenschapsvoorzieningen waar parkeren kan ingericht worden.
- Op termijn kan de landschapsparking achter de frituur mee ontwikkeld worden.

FLANKERENDE EN COMPLEMENTAIRE MAATREGELEN

- Handhaving en sensibilisering om het parkeren op voetpaden aan banden te leggen.
- Alternatieve vervoerswijzen dienen de nodige aandacht te krijgen als onderdeel van het parkeerprobleem. Infrastructuur die deze ondersteunt krijgt grote aandacht (fietsenstallingen, fietspaden, fietsrouteplan, schoolrouteplan) Zo dient de verbinding voor langzaam verkeer langs de Broekstraat tussen de parking aan het gemeentehuis en het centrum geoptimaliseerd te worden.
- Ook sensibiliserende maatregelen en acties kunnen het slim gebruik van de wagen in de dagelijkse verplaatsing stimuleren. Scholen, actiegroepen, gemeente, Provincie,...

5.2.7.6 VISIE PARKEREN OVERIGE KERNEN:

RUIMTELIJK

- Parkeerverordening bij verbouwing en nieuwbouw voor het voorzien van voldoende parkeer capaciteit op eigen terrein
- Bij commerciële en maatschappelijk economische functies dient een mobiliteitsstudie opgemaakt te worden die de impact van het project op de openbare ruimte en het verkeersnetwerk in kaart kan brengen.

- voorzien van voldoende aanbod op het eigen terrein bij nieuwe ontwikkelingen; er worden parkeernormen opgelegd
- grootschalige parkeerplaatsen (lang parkeren) komen niet voor in het centrum maar eerder aan de rand van het centrum/wijk
- vlotte verbindingen garanderen voor voetgangers en fietsers

PARKEERSTRUCTUUR

- er wordt gestreefd naar parkeerluwe straten en het maximaal parkeren op het eigen terrein
- optimaliseren beschikbare parkeerruimte
- bij creëren van parkeerplaatsen indien behoefte het verantwoordt en mits verantwoordende ruimtelijke inpassing
- kort parkeren in het centrum, langparkeren aan randparkings
- dubbel gebruik van parkeerplaatsen: vb: parkings van winkels zijn 's avonds potentiële capaciteit voor bewoners en bezoekers.
- Een structurele oplossing dient nog gevonden te worden voor het periodiek parkeerprobleem aan de sportvelden in de Meenselstraat.

FLANKERENDE EN COMPLEMENTAIRE MAATREGELEN

- Stimuleren van het fietsgebruik voor lokale korte afstanden
- Optimaliseren van de bereikbaarheid te voet
- Een mix van sensibiliserende en stimulerende maatregelen om het autogebruik te ontraden en alternatieve vervoerswijzen te promoten in de korte dagelijkse verplaatsingen (zie werkdomein C)

Kaarten 8a – 8d geven een synthese weer van de belangrijkste maatregelen en visie op niveau van de (deel)kernen. Ook voor wat het parkeren betreft verwijzen we naar deze detailkaarten.

5.3 WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

5.3.1 WERKDOMEIN C1: VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN,...

Kennis en houding, belangen en gewoonten bepalen het verkeersgedrag en de visie op verkeer en mobiliteit. Een geslaagd mobiliteitsbeleid is een zaak van de juiste informatie, vorming en communicatie. Het werkdomein C is gericht op acceptatie door de bevolking en de noodzakelijke gedragsverandering tot duurzame mobiliteit.

Het uiteindelijke doel van dit werkdomein is het inperken van individuele verplaatsingen per auto en een toename van verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen (te voet, fiets, openbaar vervoer, carpool). Ieder speelt zijn rol: politici, ambtenaren, adviesraden en commissies, scholen en bedrijven.

ENKELE SPECIFIEKE KENMERKEN VAN MOBILITEITSMANAGEMENT ZIJN:

- Samenwerking en partnership tussen de verschillende actoren is een van de sleutelementen.
- De gebruikte instrumenten zijn gebaseerd op informatie, communicatie, organisatie en coördinatie.
- Mobiliteitsmanagement is meestal gericht op specifieke doelgroepen of op specifieke verplaatsingsmotieven.
- Mobiliteitsmanagement kan worden geïntroduceerd op het niveau van een site, waar grote volumes wegverkeer worden aangetrokken of gegenereerd.

ENKELE VOORBEELDEN:

- Oprichting van een mobiliteitscel die alle gemeentelijke opdrachten en activiteiten in relatie tot mobiliteit opzet, uitwerkt en begeleidt. Een mobiliteitscel heeft zowel een beleidsuitvoerende als beleidsvoorbereidende functie. In het actieplan wordt een overzicht gegeven van mogelijke activiteiten van deze cel. In grote lijnen kunnen volgende activiteiten worden onderscheiden: vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen en evenementen.
- Gebruik van tarifiering van openbaar vervoer. De gemeente voorziet een financiële tussenkomst voor het nachtbusvervoer naar Leuven.
- Opmaak van een schoolvervoerplan.
- Algemene sensibilisering met campagnes.
- Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen over (strategische) projecten.
- Uitwerken van een handhavingplan voor snelheid, parkeren en zwaar vervoer.

5.3.1.1 BERIJFSVERVOERPLANNEN:

Een bedrijfsvervoerplan is een plan dat wordt opgemaakt om alle verplaatsingen van en naar een bedrijf (woon-werk, zakelijk, bezoekers, goederen) te optimaliseren in functie van de bedrijfsbehoeften en de behoeften van de betrokken actoren (werknemers, werkgever, bezoekers, leveranciers). De algemene doelstellingen zijn een betere bereikbaarheid realiseren, de verkeersveiligheid verhogen en de verkeersleefbaarheid opwaarderen. Om dit te bereiken tracht men het autosolisme te ontmoedigen en het aantal voertuigkilometers terug te dringen ten voordele van duurzame en multimodale verplaatsingen waarbij verschillende vervoerswijzen op elkaar aansluiten.

Het implementeren van een bedrijfsvervoerplan kan aanzienlijke voordelen opleveren voor een bedrijf.

- een betere bereikbaarheid voor de medewerkers, bezoekers, leveranciers en potentiële nieuwe werknemers,
- een reductie van kosten en problemen gekoppeld aan parkeerfaciliteiten,
- een beter bedrijfsimago inzake milieu en mobiliteit,

- een betere relatie met omwonenden door het verlichten van de parkeerdruk en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid,
- een reductie van de kosten voor woon-werkverkeer,
- meer tevreden en ontspannen medewerkers: minder ziekteverzuim en meer productiviteit,
- een reductie van kosten voor bedrijfsgeorganiseerd of betaald vervoer (door bijvoorbeeld het verhogen van het gebruik van bedrijfsbussen),
- een reductie van (kosten van) arbeidsongevallen in het woon-werkverkeer,
- een meer efficiënt gebruik van bedrijfsvoertuigen,
- verplaatsingen van medewerkers vergemakkelijken door het zorgen voor vervoerfaciliteiten.

De rol van de gemeente binnen de bedrijfsvervoerplannen bestaat uit het stimuleren van de opmaak ervan. Dit kan bij voorbeeld door gerichte communicatie naar bedrijven, ondersteuning bij de opmaak van een bedrijfsvervoerplan door het faciliteren van mensen en middelen.

5.3.1.2 SCHOOL ALS PARTNER

Om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in schoolomgevingen te verhogen en het aantal milieuvriendelijke verplaatsingen te stimuleren, zijn er naast infrastructurele aanpassingen ook vervoersorganisatorische, educatieve, sensibiliserende en informerende initiatieven nodig. Een geïntegreerde aanpak die de verschillende maatregelen en initiatieven op elkaar afstemt is aangewezen. Een engagement van alle betrokken partners, ieder op hun terrein is nodig. De partners zijn gemeente, directie, leerkrachten, scholieren en ouders.

SCHOOLROUTEPLAN

In 2009 verzamelden de scholen de gegevens van de leerlingen om een schoolrouteplan op te stellen. Hierdoor kwamen we de wegen die onze kinderen volgen om naar school te komen en de eventuele gevaarlijke verkeersknooppunten te weten.

Tweede luik van het schoolrouteplan, is een aantal alternatieve wegen opsporen die weer toegankelijk worden gemaakt en dienst kunnen doen als alternatieve weg.

In de gemeente Lubbeek zijn de scholen reeds erg actief geweest binnen het project 'duurzaam naar school'. Zo werd er onder meer een schoolroutekaart opgemaakt met de meest aangewezen routes voor de woon – schoolverplaatsingen met de fiets en te voet. Er bestaat een structureel overleg waardoor knelpunten sneller worden doorgespeeld aan de gemeente en voorstellen worden geëvalueerd.

Enkele acties in Binkom en Linden illustreren het enthousiasme van de scholen:

- Binkom:
 - Hier ging men van start met een strapdag, wie telkens op één of meerdere dagen in de week met de fiets of te voet komt verdient een stip. Aan het aantal stippen hangt een beloning vast. Kinderen die te ver wonen of toch met de auto komen kunnen meer betrokken worden door vb de auto verder te parkeren en zo verdienen ze een halve stip.
- Linden:
 - Hier werd geopteerd voor een fietspool in samenwerkingsverband met de VBS en GBS. Dit verloopt vrij vlot er willen wel meer kinderen 's morgens mee fietsen. (wisselende schooluren, late werkuren van ouders kunnen hier de oorzaak van zijn.)
 - het contact met de ouders van beide scholen is als zeer positief ervaren

SCHOLENOVEREENKOMST

de gemeente Lubbeek sloot reeds een scholenovereenkomst met de scholen op haar grondgebied. In deze overeenkomst worden de wederzijdse engagementen vastgelegd tussen de gemeente, de scholen, leerlingen, oudercomités, gemachtigde opzichters en politie.

5.3.2 WERKDOMEIN C2: TARIFERING

Ondersteuning komt natuurlijk ook voort uit financiële impulsen die de gemeente geeft om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren en een mentaliteitswijziging tot stand te brengen.

5.3.2.1 DERDE BETALER SYSTEEM (DBS)

De gemeente heeft een derde betaler overeenkomst afgesloten met de Lijn voor deelname aan het nachtbussennet van Leuven. Hierdoor worden de kernen van Lubbeek, Sint – Bernard, Linden en Pellenberg bediend met het gratis nachtvervoer in het weekend.

Hiervoor werden de modules 7 (informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer), module 8 (doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer) en module 9 (verhoging van het aanbod van geregeld vervoer) afgesloten.

De gemeente zou nog verder kunnen gaan door een DBS af te sluiten voor een tussenkomst op abonnementen en / of kaarten. De gemeente kan zelf kiezen in welke mate zij wil delen in de kosten van de vervoersbewijzen van haar inwoners.

5.3.2.2 VERGOEDINGEN WOON - WERKVERKEER

De gemeente kan als lokale werkgever een voorbeeldfunctie uitoefenen door extra vergoedingen toe te kennen aan personeelsleden die met de fiets, openbaar vervoer of te voet naar het werk komen en niet met de auto.

5.3.2.3 PARKEREN

De parkeerduurbeperking in het centrum van Lubbeek kan mogelijk onder de vorm van blauwe zone. Om de strafmaat te bepalen bij niet geldig parkeren dient een retributie of belastingreglement opgemaakt te worden.

5.3.3 WERKDOMEIN C3: ALGEMENE SENSIBILISERING

Voorlichting en educatie zijn belangrijke instrumenten om het 'laatste duwtje' te geven. Het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoernet volstaan immers vaak niet om het autogebruik te ontmoedigen. Veel mensen kiezen niet voor de auto op basis van een rationele afweging, maar eerder uit gewoonte of uit onwetendheid over alternatieven.

Om dit gewoontegedrag te doorbreken volstaat enkel een verhoogd aanbod van de alternatieven niet. Daar is sensibilisering voor nodig in verband met de voor- en nadelen van de verschillende vervoersmodi, educatie over het belang van het mobiliteitsprobleem en informatie over de uitgevoerde initiatieven ter versterking van de alternatieve vervoerswijzen.

Vaak zijn mensen ook onvoldoende op de hoogte van de mogelijkheden die alternatieve vervoerswijzen kunnen bieden. Slechts door concrete en juiste informatie te verspreiden, kan hieraan verholpen worden. Maatregelen kunnen immers slechts renderen, wanneer de inwoners op de hoogte zijn van de aanpassing en overtuigd zijn van de verbetering, die ermee samenhangt.

De gemeente staat daarom in voor de sensibilisering en verspreiding van informatie over het mobiliteitsplan, de beleidskeuzen die erin genomen worden en de maatregelen die eruit voortvloeien.

Voor het openbaar vervoer kan bijvoorbeeld een folder verspreid worden over het nieuwe netwerk, de dienstregeling en de kostprijs van de sneldienst, de voordelen van Park-and-Ride, de secundaire bussen die hen naar de P&R-haltes voeren, de overstapmogelijkheden op de trein, de doorgevoerde doorstromingsmaatregelen voor de bus, ... Deze kan verdeeld worden met de gemeentelijke informatie of kan verkrijgbaar zijn bij openbare diensten.

De fiets is voornamelijk geschikt voor de schoolgaande jeugd. Nochtans vormen net zij een belangrijke risicogroep in het verkeer (zoals ook bleek uit de schoolenquête in het kader van het mobiliteitsplan). Om iets aan deze onveiligheid(sgevoel) te doen, bleek het fietspoolen een interessant initiatief. In samenwerking met de scholen (oudercomités) wordt een systeem opgezet waarbij leerlingen in groep en onder begeleiding van een volwassene naar school kunnen fietsen.

Ter ondersteuning hiervan kan een verkeersweek gevoerd worden rond verkeer, verkeersveiligheid, sensibiliseren om meer met de fiets naar school te komen (o.a. fietspoolen), fietscontrole, ...

De bevolking zal regelmatig geïnformeerd worden over het mobiliteitsplan en de concrete uitvoering ervan via het gemeentelijk infoblad en de website.

De gemeente zal via publicaties en campagnes de bevolking sensibiliseren inzake verkeersveiligheid en mobiliteit.

De gemeente heeft ook gekozen om het geactualiseerde mobiliteitsplan in alle kernen van de gemeente toe te lichten tijdens informatievergaderingen.

Bovendien zullen alle ingrijpende acties bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid accuraat gecommuniceerd worden naar de bevolking met het oog op een maximaal publiek draagvlak van de te implementeren maatregelen.

5.3.4 WERKDOMEIN C4: BEWEGWIJZERING

De categorisering moet grotendeels intuïtief door de weggebruiker af te leiden zijn uit het wegbeeld, zodat deze zijn rijgedrag bijna spontaan aanpast. Toch kan de bewegwijzering hier een belangrijke ondersteunende functie vervullen. Bewegwijzering beïnvloedt de routekeuze, en kan er aldus voor zorgen dat men een route kiest over wegen die zich in de gepaste wegcategorie bevinden: lokale ontsluitingswegen verzamelen het verkeer naar lokale verbindingswegen, die het verkeer op hun beurt op het secundaire wegennet brengen en zo verder naar het primaire en hoofdwegennet. Zo mag Gellenberg-Dorpsstraat-Heide wel bewegwijzerd worden voor bestemmingsverkeer naar Lubbeek, maar niet als N-Z-as tussen N2 en N3.

Ook verdere signalisatie kan door snelheidsbeperking, beveiliging van kruispunten en oversteekplaatsen, voorrangsregeling, enzovoort, de routekeuze beïnvloeden en de verkeersleefbaarheid en –veiligheid verhogen. Zij dragen ook bij tot een aangepast rijgedrag, in overeenstemming met de categorisering van het wegennet.

Een bewegwijzeringsplan dat afgestemd is op het juist gebruik van de wegen voor de verschillende modi is een belangrijk actiepoint. Voor sommige routes dient afstemming gezocht te worden met de buurgemeenten en / of de Vlaamse overheid als wegbeheerder. Het gaat dan voornamelijk om voorsignalisatie van zonale reglementeringen en het garanderen van de continuïteit van routes voor vrachtverkeer.

Vrachtroutes op regionaal niveau dienen op grotere schaal (Provincie, Vlaamse Overheid) te worden onderzocht. Bewegwijzering van routes op dit niveau zal ook deels een verantwoordelijkheid zijn van de hogere overheden.

5.3.5 WERKDOMEIN C5: HANDHAVING

Uiteraard moet toegekeken worden op de navolging van de ingevoerde wijzigingen. Vooral snelheidslimieten worden gewoonlijk makkelijk overschreden. Regelmatige onaangekondigde snelheidscontroles, met sancties bij overschrijding van de toegelaten snelheid moeten hier een oplossing bieden.

Om het onveiligheidsgevoel van de jonge fietsers te verlagen, kunnen politie en/of gemachtigde toezichters voor regelmatig toezicht zorgen op enkele gevaarlijke punten.

Handhaving is een beleidsinstrument dat jammer genoeg noodzakelijk blijkt te zijn om reglementen te doen naleven. Hoe logischer de reglementen zijn en hoe groter het draagvlak is om door het toepassen van de reglementering het collectief gewenst gedrag te verkrijgen hoe kleiner de rol van de handhaving wordt. Handhaving is een deel van de 3 – eenheid (Engineering – Education – Enforcement) dat ingrijpt daar waar de andere E's dreigen te falen.

Concreet zal er een handhavingsaanpak uitgewerkt dienen te worden voor het snelheidsbeleid, parkeerbeleid en het respecteren van het verbod op doorgaand vrachtverkeer door de kernen van Lubbeek.

5.3.6 WERKDOMEIN C6: BELEIDSONDERSTEUNING

5.3.6.1 MOBILITEITSAMBTENAAR

De gemeente Lubbeek beschikt over een voltijdse mobiliteitsambtenaar die het mobiliteitsbeleid en de uitvoering ervan coördineert.

5.3.6.2 RAAD VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

De gemeente Lubbeek stelde in 2010 een raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid samen uit individuele burgers die, samen met vertegenwoordigers van de adviesraden en instellingen, op een actieve manier de verkeersveiligheid in de gemeente verder mee uitbouwen.

De doelstellingen van de adviesraad zijn o.m. om in opdracht van het schepencollege of gemeenteraad of op eigen initiatief:

- overleg plegen met de gemeentelijke, politionele, intergemeentelijke en burgerlijke beleidsorganen en -structuren, teneinde een concreet advies m.b.t. mobiliteitsproblemen, verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid in de gemeente Lubbeek uit te werken;
- concrete voorstellen aan het gemeentebestuur Lubbeek formuleren ter verbetering van de mobiliteit en verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de gemeente Lubbeek (deelgemeenten Binkom, Linden, Lubbeek & Pellenberg);
- opvolging dat deze voorstellen ofwel door verdere verfijning verduidelijkt worden of dat deze effectief aanvaard en gerealiseerd worden;
- t.o.v. de burgers van Lubbeek een jaarlijkse evaluatie maken van het gemeentelijk beleid inzake mobiliteit en verkeersveiligheid.

5.3.7 WERKDOMEIN C7: MONITORING EN EVALUATIE

Het evaluatieconcept gaat uit van een jaarlijkse voortgangsrapportering binnen de GBC en een 5-jaarlijkse bijsturing van het mobiliteitsplan binnen de PAC en de GBC. Hierdoor wordt enerzijds de procedure van jaarlijkse bijsturing niet te zwaar gemaakt, terwijl een grondige herziening van het gehele mobiliteitsplan mogelijk blijft.

Het mobiliteitsplan kreeg een planningshorizon van 10 jaar mee. Om die redenen is een grondige evaluatie 5 jaar na de goedkeuring van het mobiliteitsplan een goede termijn om tevens tot een meer diepgaande invulling van de langetermijnplanning te komen.

Bij deze 5 jaarlijkse evaluatie worden de initiatieven op korte en middellange termijn getoetst aan de doelstellingen en aan het duurzaam scenario of aan de duurzame scenario's. Dit beleidsplan is het resultaat van de vernieuwde procedure voor het actualiseren van het mobiliteitsplan. (zie ook procedure

De jaarlijkse voortgangsrapportering van de mobiliteitsplannen heeft tot doel de uitvoering van het beleidsplan te evalueren. De jaarlijkse voortgangsrapportering is in de eerste plaats een voortgangscntrole op de uitvoering. Het jaarlijks voortgangsverslag is een kort intens rapport (maximaal enkele A4 bladzijden) dat opgesteld wordt door de GBC in samenwerking met alle partners. Het inschakelen van een studie bureau hiervoor is dus overbodig.

6 UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

6.1 ALGEMENE PRINCIPES

Bij de evaluatie en herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan werd het actieplan operationeler gemaakt. Dat wil zeggen dat het

- **Actieprogramma A-B-C** uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen A-B-C ook werd herschikt volgens andere invalshoeken. Op die manier bekomt men programmatabellen die inhoudelijk hetzelfde zijn, maar met een eigen functie en functionaliteit:
- **Werkprogramma per locatie.**
Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren?
Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- **Investeringsprogramma KT, MLT, LT.**
Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen?
Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- **Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.**
Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen?
Te gebruiken door de beleidsmakers.
- **Takenprogramma per initiatiefnemer.**
Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken?
Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling.
De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

Hierna volgt enkel het actieprogramma vanuit de werkdomeinen. De overige tabellen, opgemaakt vanuit de verschillende invalshoeken zijn als bijlage bij het plan gevoegd.

6.2 KOSTENRAMING BIJ HET ACTIEPROGRAMMA

Bij het actieprogramma is een kostenraming opgenomen voor acties op korte termijn (KT) en indien mogelijk ook voor acties op middellange (MT) of lange termijn (LT). In sommige gevallen zitten acties vevat in de kostprijs van een overkoepelend project. In dat geval wordt verwezen naar het grotere project.

Ramingen zijn indicatief en dienen met de nodige omzichtigheid gebruikt te worden in de concrete financiële planning van de projecten. Beïnvloedende factoren zoals subsidies, erelonen voor planologisch studiewerk, gedeelde kosten met projecten van andere actoren (nutsvoorzieningen) worden niet in de naakte kostenraming opgenomen.

De kostenramingen zijn opgegeven in euro zonder BTW.

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
A.1.1	A Ruimtelijke planning	Versterken woonkern Linden	Verdichte kern Linden	Verkeersleefbaarheid	Lange termijn	-	gemiddeld	Gemeente	
A.1.2	A Ruimtelijke planning	Verdichten centrumgebied	Verdichte kern Linden	Verkeersleefbaarheid	Lange termijn	-	laag	Gemeente	
A.1.3	A Ruimtelijke planning	Opmaak RUP Sint-Maartensberg	Verdichte kern Linden	Bereikbaarheid	Middellange termijn	€ 25.000	hoog	Gemeente	
A.1.4	A Ruimtelijke planning	Herinrichting centrum Pellenberg	Grootschalig open ruimtegebied	Verkeersleefbaarheid	Lange termijn		laag	Gemeente	
A.1.5	A Ruimtelijke planning	Opmaak visie schoolomgeving	Grootschalig open ruimtegebied	Bereikbaarheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	Scholen
A.1.6	A Ruimtelijke planning	RUP school en recreatiegebieden Pellenberg	Grootschalig open ruimtegebied	Bereikbaarheid	Lange termijn	€ 25.000	laag	Gemeente	
A.1.7	A Ruimtelijke planning	Versterken woonkern Sint-Bernard	Grootschalig open ruimtegebied	Verkeersleefbaarheid	Middellange termijn	€ 5.000.000	hoog	Gemeente	MOW/AWV, Riobra
A.1.8	A Ruimtelijke planning	RUP kleinhandels en ambachtelijke zones Sint-Bernard	Grootschalig open ruimtegebied	Bereikbaarheid	Middellange termijn	€ 15.000	hoog	Gemeente	
A.1.9	A Ruimtelijke planning	Onderzoek nieuwe locatie Sint-Dominicus	Grootschalig open ruimtegebied	Bereikbaarheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	
A.1.10	A Ruimtelijke planning	RUP Centrum Lubbeek	Bebouwde valleirand	Verkeersleefbaarheid	In opmaak		hoog	Gemeente	
A.1.11	A Ruimtelijke planning	Verdichten en versterken kern Lubbeek	Bebouwde valleirand	Toegankelijkheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	
A.1.12	A Ruimtelijke planning	Versterken landelijke kern Binkom	Kleinschalig landelijk weefsel	Verkeersleefbaarheid	Lange termijn		gemiddeld	Gemeente	
A.1.13	A Ruimtelijke planning	Herinrichting openbaar domein + schoolomgeving	Kleinschalig landelijk weefsel	Veiligheid	In opmaak	€ 50.000	hoog	Gemeente	
A.1.14	A Ruimtelijke planning	Locatiebeleid bedrijven	Gemeente	Bereikbaarheid	Continu	-	hoog	Gemeente	
A.2.1	A Ruimtelijke planning	Herinrichting N2 Sint Bernard	Sint-Bernard	Verkeersleefbaarheid	In opmaak	€ 5.000.000	hoog	MOW/AWV	Provincie, De Lijn, Gemeente
A.2.2	A Ruimtelijke planning	Herinrichting Schoolomgeving Binkom	Binkom	Veiligheid	In opmaak		hoog	Gemeente	
A.3.1	A Ruimtelijke planning	Herinrichting Doortocht N2 Sint- Bernard	Sint-Bernard	Verkeersleefbaarheid	In opmaak	€ 5.000.000	hoog	MOW/AWV	Provincie, De Lijn, Gemeente
A.3.2	A Ruimtelijke planning	Herinrichting dorpskern Lubbeek	Lubbeek	Verkeersleefbaarheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	
A.3.3	A Ruimtelijke planning	Aanpassing categorisering Linden in GRS	Linden	Verkeersleefbaarheid	Middellange termijn		laag	Gemeente	
B.1.1	Voetgangers	Herinrichting centrum	Linden	Bereikbaarheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
B.1.2	Voetgangers	Herinrichting Gemeentestraat	Linden	Bereikbaarheid	Lange termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	
B.1.3	Voetgangers	herinrichting Nachtegalenstraat	Linden	Veiligheid	Middellange termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	
B.1.4	Voetgangers	Langzaam verkeerverbinding langs Abdijbeek naar Kessel Lo	Linden	Toegankelijkheid	Korte termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	
B.1.5	Voetgangers	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Linden	Toegankelijkheid	Middellange termijn	€ 25.000	hoog	Gemeente	
B.1.6	Voetgangers	Herinrichten centrum	Pellenberg	Toegankelijkheid	Lange termijn		hoog	Gemeente	
B.1.7	Voetgangers	Langzaam verkeerverbinding tussen Pellenberg en Gasthuisbos	Pellenberg	Bereikbaarheid	Middellange termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	
B.1.8	Voetgangers	Beveiligen oversteekplaatsen	Pellenberg	Veiligheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	
B.1.9	Voetgangers	Voetgangersinfrastructuur Fonteinstraat	Pellenberg	Toegankelijkheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	
B.1.10	Voetgangers	Voetgangersinfrastructuur Kortenberg	Pellenberg	Toegankelijkheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	
B.1.11	Voetgangers	Herinrichting centrum Sint-Bernard	Sint-Bernard	Verkeersleefbaarheid	Lange termijn	€ 5.000.000	hoog	MOW/AWV	Provincie, De Lijn, Gemeente
B.1.12	Voetgangers	Langzaam verkeerverbinding tussen Dunberg en N2	Lubbeek	Bereikbaarheid	Middellange termijn		laag	Gemeente	
B.1.13	Voetgangers	Herinrichten Kern Lubbeek als verblijfsgebied	Lubbeek	Verkeersleefbaarheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	
B.1.14	Voetgangers	Langzaam verkeer - as via Broekstraat	Lubbeek	Toegankelijkheid	Middellange termijn	€ 15.000	laag	Gemeente	
B.1.15	Voetgangers	Groene verbinding Binkomstraat - Dorpsstraat	Lubbeek	Bereikbaarheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	
B.1.16	Voetgangers	Openstellen trage wegen 77,78,79,66	Lubbeek	Toegankelijkheid	Korte termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	
B.1.17	Voetgangers	Schoolproject Sint Martinus	Lubbeek	Veiligheid	Korte termijn	€ 50.000	hoog	Gemeente	Provincie
B.1.18	Voetgangers	Langzaam verkeerverbinding tussen centrum van Binkom en Meenselstraat	Binkom	Bereikbaarheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	Leader
B.1.19	Voetgangers	Openstellen trage wegen 60,65 (zie ook A.2.2 en B.1.18)	Binkom	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	Provincie
B.1.20	Fietsers	Veilige oversteekplaats N223 - Meenselstraat	Binkom	Veiligheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	MOW
B.1.21	Fietsers	Veilige oversteekplaats N223 - Helstraat - Boutersemstraat	Binkom	Veiligheid	Middellange termijn		hoog	Gemeente	MOW
B.1.22	Fietsers	Voetgangersinfrastructuur Helstraat	Binkom	Veiligheid	Lange termijn		gemiddeld	Gemeente	MOW

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
B.1.23	Fietsers	Integrale toegankelijkheid personen met verminderde mobiliteit bij elk vernieuwd ontwerpproject	Gemeente	Toegankelijkheid	Continu			Gemeente	Provincie
B.1.24	Fietsers	Beveiligen bestaande kruispunten en oversteekplaatsen op de N223	Binkom	Veiligheid	Middellange termijn	€ 50.000	hoog	Gemeente	MOW
B.2.1	Fietsers	Aanleg infrastructuur Plein (Lubbeekstraat en N2)	Pellenberg	Veiligheid	Lange termijn	€ 750.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.2	Fietsers	Verbeteren infrastructuur Lostraat	Pellenberg	Veiligheid	Lange termijn	€ 1.000.000	laag	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.3	Fietsers	Aanleg infrastructuur Bollenberg (Lubbeekstraat en Hertswinkelstraat)	Pellenberg - Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 3.500.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.4	Fietsers	Aanleg infrastructuur (Hazenputstraat - Heide)	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn		laag	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.5	Fietsers	Aanleg infrastructuur Heide	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn		laag	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.6	Fietsers	Helstraat	Binkom	Veiligheid	Middellange termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.7	Fietsers	Verbeteren infra. N2	Linden	Veiligheid	Lange termijn	€ 2.000.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.8	Fietsers	Verbeteren infra. Houwaartstraat	Linden	Veiligheid	Lange termijn	€ 500.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.9	Fietsers	verbeteren infra. Geestbeek	Sint-Bernard	Veiligheid	Lange termijn	€ 350.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.10	Fietsers	verbeteren infra. Plein (Lubbeekstraat - Kapelstraat)	Pellenberg	Veiligheid	Lange termijn	€ 250.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.11	Fietsers	Verbeteren infra. Ganzendries (tussen Lostraat en Sint-Barbaradreef)	Pellenberg	Veiligheid	Lange termijn	€ 250.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.12	Fietsers	Verbeteren infra. Lostraat (tussen Fonteinstraat en Meistraat)	Pellenberg	Veiligheid	Lange termijn	€ 250.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.13	Fietsers	Verbeteren infra. Gellenberg	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.14	Fietsers	Verbeteren infra. Bollenberg (tussen Hertswinkelstraat en Dorpskring)	Lubbeek	Veiligheid	Korte termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.15	Fietsers	Verbeteren infra. Dorpskring	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 25.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.16	Fietsers	Fietsinfra Binkomstraat	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 50.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.17	Fietsers	Fietsinfra Meenselstraat	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 100.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.18	Fietsers	Fietsinfra Sint - Gertrudendries	Lubbeek	Veiligheid	Lange termijn	€ 100.000	gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
B.2.19	Fietsers	Fietsinfra Tiensesteenweg tussen Binkomstraat en Boutersemstraat.	Binkom	Veiligheid	Middellange termijn	€ 500.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie
B.2.20	Fietsers	Markeren doorlopende fietspaden in voorrang	Gemeente	Veiligheid	Korte termijn	€ 5.000	gemiddeld	Gemeente	
B.2.21	Fietsers	verbetering signalisatie fietspaden	Gemeente	Bereikbaarheid	Korte termijn	€ 5.000	gemiddeld	Gemeente	
B.2.22	Fietsers	Uitbreiding van comfortabele stallingen aan OV halten	Centra en N2	Toegankelijkheid	Middellange termijn	€ 50.000	gemiddeld	Gemeente	De lijn
B.3.1	Openbaar vervoer	Busbanen op N2	Sint-Bernard	Bereikbaarheid	In opmaak		hoog	MOW/AWV	
B.3.2	Openbaar vervoer	Halteaccommodatie Lubbeek kerk-Gemeentehuis (Park & Ride)	Lubbeek	Toegankelijkheid	Middellange termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	
B.3.3	Openbaar vervoer	opwaardering busnetwerk regio	Gemeente	Bereikbaarheid	Lange termijn		gemiddeld	De Lijn	
B.3.4	Openbaar vervoer	Opening station Lovenjoel	Bierbeek	Bereikbaarheid	Lange termijn		gemiddeld	Infrabel/NMBS	
B.3.5	Openbaar vervoer	park & ride langsheen N2	Sint-Bernard	Toegankelijkheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	De lijn
B.3.6	Openbaar vervoer	Halteaccommodatie verbeteren Binkom	Gemeente	Veiligheid	Continu		hoog	Gemeente	De lijn
B.3.7	Openbaar vervoer	verbeteren relatie kernen onderling	Gemeente	Bereikbaarheid	Lange termijn		gemiddeld	De Lijn	Gemeente
B.4.1	Auto en vrachtverkeer	Aanpassen wegennet conform categorisering – N2 als secundaire weg type III (OV-as) – herinrichten Gellenberg – Dorpsstraat	Gemeente	Verkeersleefbaarheid	In opmaak		gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie, De Lijn
B.4.2	Auto en vrachtverkeer	Herinrichting Doortocht N2 Sint- Bernard (zie ook A.3.1)	Sint-Bernard	Verkeersleefbaarheid	In opmaak		hoog	MOW/AWV	MOW, Provincie, De Lijn
B.4.3	Auto en vrachtverkeer	Herinrichting van de doortocht N223 door Binkom	Binkom	Verkeersleefbaarheid	Middellange termijn		hoog	MOW/AWV	MOW, Provincie
B.4.4	Auto en vrachtverkeer	opmaak vrachtrouten netwerk regio	Regio	Verkeersleefbaarheid	Korte termijn		hoog	MOW	Bedrijven, Gemeente
B.4.5	Auto en vrachtverkeer	Voorzien van poorteffect rond de kernen Lubbeek, Linden, Sint-Bernard, Binkom	Kernen	Veiligheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie
B.4.6	Auto en vrachtverkeer	Herinrichten rond punt Lubbeek centrum	Lubbeek	Veiligheid	Middellange termijn	€ 25.000	gemiddeld	Gemeente	
B.4.7	Auto en vrachtverkeer	Implementeren voorrangsprincipes	Gemeente	Veiligheid	Korte termijn	€ 50.000	hoog	Gemeente	
B.5.1	Verkeersveiligheid	opmaak en uitvoering snelheidsplan	gemeente	Veiligheid	Korte termijn	€ 75.000	hoog	Gemeente	Buurgemeenten, Politie

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
B.5.2	Verkeersveiligheid	nieuwe ontwikkelingen verblijfsgebied 30km/u	kernen	Veiligheid	Continu		gemiddeld	Gemeente	Burgemeenten, Politie
B.5.3	Verkeersveiligheid	herinrichting rond punt Nachtegalenstraat - Kasteeldreef	Linden	Veiligheid	Middellange termijn	€ 25.000	hoog	Gemeente	
B.5.4	Verkeersveiligheid	herinrichting ontsluiting Aldi	Sint-Bernard	Veiligheid	Korte termijn		gemiddeld	Gemeente	MOW, Provincie, De Lijn
B.5.5	Verkeersveiligheid	herinrichten schoolomgeving Dorpsstraat	Lubbeek	Veiligheid	Korte termijn	€ 15.000	hoog	Gemeente	
B.5.6	Verkeersveiligheid	oude verblijfsgebieden 30km/u	kernen	Veiligheid	Lange termijn		laag	Gemeente	Burgemeenten, Politie
B.6.1	Parkeerbeleid	Handhaving parkeerverbod school Linden	Linden	Veiligheid	Korte termijn		gemiddeld	Gemeente	Politie
B.6.2	Parkeerbeleid	Verwijderen K&R parkeerplaatsen	Linden	Bereikbaarheid	Korte termijn		laag	Gemeente	Politie
B.6.3	Parkeerbeleid	Onderzoek bijkomende parkeerplaatsen	Linden	Bereikbaarheid	Middellange termijn		gemiddeld	Gemeente	
B.6.4	Parkeerbeleid	Invoeren parkeerdurbeperking Lubbeek	Lubbeek	Bereikbaarheid	Korte termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	
B.6.5	Parkeerbeleid	Herschikken parkeren centrum	Lubbeek	Bereikbaarheid	Middellange termijn	€ 25.000	hoog	Gemeente	
B.6.6	Parkeerbeleid	Openstellen parking Ziekenhuis	Lubbeek	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	
B.6.7	Parkeerbeleid	Openstellen parking Klooster /school	Lubbeek	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	
B.6.8	Parkeerbeleid	parkeren bus Park&Ride gemeentehuis	Lubbeek	Bereikbaarheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	De lijn
B.6.9	Parkeerbeleid	gemeentelijke parkeerverordening (opleggen normen)	Gemeente	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	
B.6.10	Parkeerbeleid	Meenselstraat: onderzoek parkeercapaciteit sportvelden	Binkom	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	
B.6.11	Parkeerbeleid	mobilitiestudie bij ruimtelijke ontwikkelingen	Gemeente	Toegankelijkheid	Continu		hoog	Gemeente	
C.1.1	Flankerende maatregelen	stimuleren van de opmaak bedrijfsvervoerplannen	Gemeente	Milieu	Continu		gemiddeld	Gemeente	Provincie, De Lijn, Bedrijven
C.1.2	Flankerende maatregelen	voorbeeldfunctie gemeente als werkgever	Gemeente	Milieu	Continu		hoog	Gemeente	
C.1.3	Flankerende maatregelen	Schoolrouteplan actualiseren en knelpunten verbeteren	Gemeente	Veiligheid	Continu	€ 25.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie, Scholen
C.1.4	Flankerende maatregelen	verderzetten scholenovereenkomst	Gemeente	Veiligheid	Continu	€ 25.000	hoog	Gemeente	Scholen

Nr.	Werkdomein	Actie	locatie	Doelstelling	Timing	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
C.2.1	Flankerende maatregelen	Verderzetten DBS De Lijn nachtbusvervoer	Gemeente	Bereikbaarheid	Continu		gemiddeld	De Lijn	
C.2.2	Flankerende maatregelen	Parkeerduurbeperving (blauwe zone of betalend parkeren)	Gemeente	Toegankelijkheid	Korte termijn		hoog	Gemeente	
C.3.1	Flankerende maatregelen	Algemene en gerichte informatieverbreiding over mobiliteitsplan (genomen opties, maatregelen, ...)	Gemeente	Milieu	Continu	€ 10.000	gemiddeld	Gemeente	Diverse actoren
C.4.1	Flankerende maatregelen	Opmaak bewegwijzeringsplan zwaar verkeer	Gemeente	Toegankelijkheid	Korte termijn	€ 15.000	hoog	Gemeente	MOW, Provincie, Bedrijven, Politie
C.4.2	Flankerende maatregelen	Opmaak bewegwijzeringsplan lokale functionele fietsroutes	Gemeente	Toegankelijkheid	Korte termijn	€ 15.000	gemiddeld	Gemeente	Scholen
C.4.3	Flankerende maatregelen	Signalisatieplan i.f.v. snelheidsplan	Gemeente	Veiligheid	Korte termijn	€ 10.000	hoog	Gemeente	Bedrijven, politie
C.5.1	Flankerende maatregelen	uitwerking handhavingsbeleid voor: snelheidsplan, zwaar vervoerplan, parkeren	Gemeente	Veiligheid	Korte termijn		Hoog	Gemeente	Politie
C.6.1	Flankerende maatregelen	garanderen van goed functioneren raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid	Gemeente	Veiligheid	Continu		gemiddeld	Gemeente	Raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid
C.6.2	Flankerende maatregelen	garanderen van een goede werking van de mobiliteitsdienst	Gemeente	Veiligheid	Continu		gemiddeld	Gemeente	
C.6.3	Flankerende maatregelen	garanderen van een goede samenwerking met de milieudienst en andere diensten	Gemeente	Milieu	Continu		gemiddeld	Gemeente	
C.7.1	Flankerende maatregelen	jaarlijkse voortgangsrapportage	Gemeente	Veiligheid	Continu			Gemeente	
C.7.2	Flankerende maatregelen	5 jaarlijkse sneltoets	Gemeente		Continu			Gemeente	

7 VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

7.1 SAMENWERKING MET PARTNERS MOBILITEITSCONVENANT

In het actieprogramma is aangegeven welke partners initiatief nemen en welke partners betrokken zijn in het realiseren van de maatregelen.

De coördinatie van de uitvoering van het mobiliteitsplan ligt in handen van de gemeente. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zorgt de gemeente dat de betrokken partners gezamenlijke initiatieven nemen.

Voor het maken van afspraken bestaan reeds een aantal beleidsinstrumenten:

- De modules van het mobiliteitsconvenant
- De procedure voor aanleg fietspaden in het kader van het fietsfonds
- Evaluatie en bijsturing openbaar vervoerprojecten op de OVC

7.1.1 MODULES MOBILITEITSCONVENANT:

Volgende modules kunnen worden opgestart vanuit dit mobiliteitsplan:

- Module 10: subsidiëring van de herinrichting van de schoolomgeving.
 - Voor de herinrichting van de schoolomgeving in Binkom
- Module 13: subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden lang gewestwegen.
 - Fietspaden op de Tiensesteenweg in Binkom
 - Fietspaden op de N2 (voor zover nog niet opgenomen in lopende projecten)
- Module 15: subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.
 - Bewegwijzerings- en signalisatieplan zwaar verkeer

Vanaf 1 januari 2013 wordt het systeem met modules aangepast n.a.v. het nieuwe mobiliteitsdecreet.

7.1.2 HET FIETSFONDS.

Naast de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, is er ook nood aan de aanleg van fietspaden langs heel wat gemeentewegen. Het fietsfonds is een jaarlijks budget van 10 miljoen Euro dat gebruikt wordt voor de realisatie van fietspaden die op het bovenlokaal provinciaal fietsrouten netwerk liggen en die op gemeentewegen liggen. De provincie en het Vlaams Gewest subsidiëren 80% van de kosten en de gemeente 20%.

Volgende routes komen hiervoor in aanmerking:

- Lange Lostraat,
- Ganzendries,
- Plein,
- Heide,
- Drogenhof,
- Helstraat

7.2 SAMENWERKING MET BUURGEMEENTEN

7.2.1 LEUVEN

Met Leuven maakt de gemeente Lubbeek afspraken over:

- Functie en categorisering Nachtegalenstraat te Linden
- Verkeersmaatregelen zoals snelheidsbeperkingen en (zonaal) verbod op vrachtverkeer afstemmen op intergemeentelijk niveau.

7.2.2 BIERBEEK

Met Bierbeek maakt de gemeente Lubbeek afspraken over en verduidelijkt haar standpunt inzake:

- Snelheidsbeleid
- Zonaal verbod voor doorgaand vrachtverkeer
- Bewegwijzerings- en signalisatieplan vrachtverkeer
- Afsluiting Fonteinstraat
- Aanleg fietspaden langs de Pellenbergstraat
- Opening station Lovenjoel

7.2.3 BOUTERSEM

Met Boutersem maakt de gemeente Lubbeek afspraken over:

- Snelheidsbeleid
- Zonaal verbod voor doorgaand vrachtverkeer
- Bewegwijzerings- en signalisatieplan vrachtverkeer
- Afstemming infrastructuuradaptaties fietsroutenetwerken
 - Drogenhof – Aarschotsebaan
 - Kalenberg – Malendriesstraat

7.2.4 HOLSBEEK

Met Holsbeek maakt de gemeente Lubbeek afspraken over:

- Snelheidsbeleid
- Zonaal verbod voor doorgaand vrachtverkeer
- Bewegwijzerings- en signalisatieplan vrachtverkeer
- Afstemming infrastructuuradaptaties fietsroutenetwerken
 - Houwaartstraat
 - Geestbeek

7.3 OPVOLGING EN EVALUATIE

7.3.1 (VIJFJAARLIJKSE) HERZIENING

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is opnieuw van kracht voor een periode van 5 jaar. Na deze 5 jaar wordt de totaliteit van de uitgevoerde maatregelen opnieuw getoetst aan de doelstellingen van het

duurzaam scenario. In deze periode kunnen nieuwe ontwikkelingen een impact hebben op mobiliteit waardoor het nodig kan zijn om het duurzaam scenario opnieuw bij te sturen. Er volgt dus opnieuw het doorlopen van de methodiek tot actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Vanaf 2013 wordt het nieuwe mobiliteitsdecreet (2011) van kracht en gelden de nieuwe bepalingen inzake o.m. actualisering en rol van de GBC binnen het planproces.

7.3.2 EFFECTEN OP MOBILITEIT

Tijdens de implementatie van het actieprogramma is het zinnig om effecten na te gaan op de mobiliteitsbeheersing en verkeersveiligheid. Volgende aspecten kunnen opgevolgd worden voor het inschatten van de effecten van het mobiliteitsplan:

- Verkeersveiligheid: aantal ongevallen in Lubbeek
- Resultaten snelheidsmetingen in kernen
- Resultaten intensiteiten – samenstelling verkeer in centra en wegen die gevoelig zijn voor sluikverkeer
- Tellingen aantal fietsers op belangrijks assen (jaarlijks opvolgen evolutie fietsgebruik)
- Modal split bij werknemers gemeente
- Modal split bij scholen
- Modal split bij bedrijven en instellingen (UZ Pellenberg, ...)

8 VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE BELEIDSPANNEN OF BELEIDSDOCUMENTEN

Suggestie voor aanpassing GRS : Toevoegen lokale weg type II: Wolvendreef en Gemeentestraat (centrum ontsluitend)

9 PARTICIPATIETRAJECT

9.1 INFOVERGADERINGEN

Binnen de uitvoering van de bepalingen van het mobiliteitsdecreet kiest de gemeente ervoor om het participatietraject in te vullen door het organiseren van 5 informatievergaderingen in de 4 deekernen en St- Bernard. Hier wordt het ontwerp van beleidsplan toegelicht door de burgemeester en het studie bureau. Als bijlage wordt een overzicht gegeven van de vragen die op de vergadering beantwoord werden. De antwoorden zijn ook direct of indirect af te leiden uit de tekst van het beleidsplan zelf. Relevante opmerkingen en aanvullingen zijn inhoudelijk verwerkt in het plan.

De vragen en opmerkingen duiden op een gevoeligheid bij voornamelijk volgende thema's:

- Handhaving snelheidsbeleid
- Fietsinfrastructuur
- Verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers in het algemeen en specifiek aan de scholen
- Verkeersveiligheid in de Dorpsstraat (school, kinderopvang,...)
- Sluipverkeer
- Doorgaand vrachtverkeer tussen N2 en N3
- Slechte verbinding met het openbaar vervoer tussen de kernen onderling

9.2 ADVIES RAAD VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID (RMV)

De raad voor mobiliteit en verkeersveiligheid bracht op vraag van het college op het ontwerp beleidsplan advies uit. Het college keurde dit advies goed en verzocht dit op te nemen in het beleidsplan. De hoofdlijnen en strategische principes van dit advies zijn in het beleidsplan verwerkt. Voor specifieke onderdelen van het advies die van toepassing kunnen zijn op projectniveau verwijzen we dan ook naar het advies dat integraal als bijlage bij dit plan is gevoegd.

- Advies Gecoro

Het plan ligt in lijn met de opmerkingen van de GECORO

- Verkeerspoorten

Het voorstel van de RMV wordt aanvaard en voorgesteld als type oplossing bij het inrichten van verkeerspoorten. Opgemerkt dient te worden dat omwille van de dimensies en de afwezigheid van asverschuiving het fysiek snelheidsremmend effect op ander dan landbouwverkeer beperkt zal zijn.

- Zone 30:

Het instellen van een variabele zone 30 (ook buiten schoolomgeving) kan verantwoord zijn zolang de zone niet infrastructureel wordt ondersteund. Voorkeur dient te gaan naar investeringen die de fysieke snelheid afremmen door een correcte inrichting.

- Maatregelen Binkom:

Kruispunt N223 – Helstraat: Het bestendigen van de tijdelijke verkeerslichten dient besproken te worden met AWV. Hoe dan ook dient dit kruispunt en de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers aandacht te krijgen.

Ook de aanpak van andere oversteekplaatsen, inrichten van poorten en snelheidsremmende maatregelen worden opgenomen in het actieprogramma.

- Linden:

De opmerkingen inzake parkeren worden weerhouden en verwerkt in het plan. Snelheidscontrole maakt onderdeel uit van handhaving. Het rond punt Nachtegalenstraat – Kasteeldreef dient aangepakt te worden en wordt opgenomen in het actieprogramma. Sluipverkeer en doorgaand zwaar vervoer wordt aangepakt door reglementering en ondersteunende maatregelen.

▫ Lubbeek:

Het project schoolomgeving is opgenomen in actietabel. Het parkeermanagement dient in het geheel herbekeken te worden en infrastructureel ondersteund. Voor de wachtende bus wordt een plaats voorzien aan het gemeentehuis. Dit wordt opgenomen in de buitenaanleg van het gemeenschapscentrum. Doorgaand zwaar vervoer wordt aangepakt door reglementering, handhaving en ondersteunende maatregelen. Op bovenlokaal niveau wordt een vrachtrouten netwerk uitgetekend.

▫ Pellenberg:

De uitbreiding van de school op korte termijn vraagt een ruimtelijke visie die afwijkt van de lange termijn visie van het GRS. Door de twee schoolgebouwen ruimtelijk te verbinden bepaalt de schoolomgeving mee het centrum van Pellenberg.

Mogelijk kan de ruimte tussen de twee gebouwen opgenomen worden als schoolomgeving en autovrij gemaakt worden. Een beperkt circulatieplan dient hiervoor uitgewerkt te worden met het oog op een multimodale bereikbaarheid van de school en de centrumfuncties.

In dit kader dient ook de kiss & Ride en de vertrekplaats van de schoolbus herbekeken te worden.

De opmerkingen m.b.t. de voet en fietspaden en oversteekplaatsen zijn in het plan als actiepunt opgenomen.

Er is contact opgenomen met de stad Leuven i.v.m. de snelheidsbeperkingen. Bestaande zones 30 in Platte – Lo worden uitgebreid, maar de verkeersfunctie van de hoofdwegen wordt niet in gevaar gebracht. Er zijn geen specifieke maatregelen gepland om het vrachtverkeer te weren. Structureel overleg bij de uitvoering van het intergemeentelijk mobiliteitsbeleid komt verder tot stand in de Intergemeentelijke Begeleidingscommissie (IGBC).

Snelheidsbeperking op de Plein tot 50 km/u is voorzien in het snelheidsplan.

▫ Dorpskring Lubbeek

De opmerkingen i.v.m. de verkeersafwikkeling en parkeren in de Dorpskring dienen samen bekeken te worden in het kader van de herinrichting van de kern. Dit hangt ook samen met het organiseren van het lang en kort parkeren en het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Het compacter maken van het rond punt is hoe dan ook aan te bevelen.

▫ Deelgebieden

De inrichting van een kern volgens het stop principe met aandacht voor het functioneren van de lokale wegen type I en II is een evenwichtsoefening die op projectniveau dient uitgevoerd te worden bij de heraanleg van het centrum. Het is evident dat er hier en daar compromissen moeten gemaakt worden.

Een vaste door infrastructuur ondersteunde zone 30 verdient de voorkeur boven een variabele zone 30. Dit kan wel overwogen worden in een overgangsfase.

Het verordenend parkeerbeleid in de ruimtelijke ordening en vergunningenbeleid is opgenomen in het beleidsplan.

De aanpak van de schoolomgeving en het lopende project zijn opgenomen in het beleidsplan.

▫ Trage wegen

De prioritair open te stellen trage wegen 77, 78, 79, 60, 65 en 66 zijn in het beleidsplan opgenomen. Ook andere (niet officiële voetwegen) worden in het netwerk trage wegen in de centra opgenomen.

Intergemeentelijke verbindingen voor voetgangers zijn op lokaal functioneel niveau niet echt interessant. Intergemeentelijke verbindingen voor fietsers worden op het niveau van het BFF gegarandeerd. Opmerkingen 6.2.1 – 6.2.4 hangen samen met andere thema's en worden weerhouden.

Structureel onderhoud van de fiets en voetgangersinfrastructuur is uiteraard noodzakelijk. De handhaving op hinderlijk parkeren op de voetpaden in Lubbeek is opgenomen in het beleidsplan. Bij (her)aanleg van infrastructuur dienen de vademecums als uitgangspunt. Vlakheid is een belangrijk onderdeel van de kwaliteitseisen van een fietspad en dient inderdaad de nodige aandacht te krijgen op het niveau van technische uitvoering. Aanliggende niet – verhoogde fietspaden worden door het vademecum fietsvoorzieningen niet aanbevolen. De oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn opgenomen in het beleidsplan.

▫ Snelheidsplan:

De opmerkingen van de RVM beantwoorden aan de beleidsvisie inzake het snelheidsbeleid. De snelheidsdrempels in de Plein worden op korte termijn niet verwijderd. Wel wordt de toegelaten snelheid verlaagd tot 50 km/u. (zie ook eerdere opmerkingen).

▫ Zwaar vervoer:

De opmerkingen van de RMV beantwoorden aan de beleidsvisie inzake het verbod op doorgaand zwaar vervoer. Recentere tellingen zijn voorlopig nog niet ter beschikking.

▫ Parkeren:

De opmerkingen van de RMV zijn opgenomen in het beleidsplan. P&R kan op korte termijn op parking van Gemeentehuis georganiseerd te worden. Parking achter frituur is volgens GRUP bestemd als landschapsparking en kan op langere termijn mee opgenomen worden in het parkeerbeleid. De parkeerduurbepering zal gebeuren door middel van Blauwe Zone en niet door betalend parkeren. In de Broekstraat dienen snelheidsremmende en / of circulatiemaatregelen genomen te worden in functie van het opwaarderen van de weg als route voor langzaam verkeer naar het centrum. Dit hangt ook samen met de circulatiemaatregelen in functie van de herinrichting van de N2 in Sint – Bernard. De waarde van de resultaten van een enquête is sterk afhankelijk van de intentie en de wijze van vraagstelling. De indruk van een vraagvolgend parkeerbeleid mag niet gegeven worden.

▫ Openbaar vervoer

De opmerkingen van de RVM inzake het openbaar vervoer (frequentie, trajecten, accommodatie, intermodaliteit) zijn opgenomen in het beleidsplan.

KAARTENBUNDEL

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: SAMENSTELLING GBC

BIJLAGE 2: GEDETAILLEERD ACTIEPROGRAMMA

BIJLAGE 3: VERSLAG PAC UITWERKINGSNOTA

BIJLAGE 4: VERSLAG GBC BELEIDSPLAN 26 APRIL 2012

BIJLAGE 5: VERSLAG GBC BELEIDSPLAN 24 MEI 2012

BIJLAGE 6: ADVIES RAAD VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

BIJLAGE 7: VERSLAG PARTICIPATIETRAJECT

BIJLAGE 8: GEMEENTERAADSBSLUIT PARTICIPATIETRAJECT

BIJLAGE 9: VERSLAG PAC BELEIDSPLAN 3/07/2012