

Mobiliteitsraad 10 oktober 2022, 20.00 uur Mena 3^{de} verdieping

Verslag

Aanwezig:

Jan Eykens, Gunther Baus (PZ BRT), Jos Zuallaert, Kris Uytterhoeven, Annemie Hemelaers, Wim Oeyen, Hans Van Hyfte, Evi Buelens (GBS Het Nest), Mara Cox (GBS Heikant), Annelies Janssens, Filip De Fraye, Wim Cumps,

Bert De Bondt (voorzitter), Carine Goris (schepen mobiliteit en openbare werken), Wim Billet (secretaris).

Verontschuldigd:

Siegrid Vrijsen (GBS De Klinker), Véronique Voets (GBS De Straal), Geert Arron, Luc Verstraeten (PZ BRT), Marc Denys, Heide Van der Elst, Jos Hamers,

1. Vorig verslag

- De nummering van puntje 8biii klopt niet;
- Punt 6 betreffende de Dijlebrug. Er wordt gesproken over het eventueel toelaten van Lijnbussen in de Achterheidestraat. Dit is in de praktijk moeilijk uitvoerbaar wat betreft kruisen. Daarnaast zijn er ook erg veel fietsers, zeker in de spits en vrije tijd. Zou daarnaast de aanleg van een voetgangers/fietsbrug mogelijk zijn?
 - Fietsers kunnen vermoedelijk beter via Soldatenbrug of via Wakkerzeel.

2. Verkiezing nieuwe ondervoorzitter

Er is één kandidatuur binnengekomen van Jan Eykens

- Uitgezonderd een onderbreking van enkele jaren is hij sinds de jaren negentig actief binnen de gemeentelijke raden rond veiligheid en verkeer en mobiliteit;
- Hij heeft zelden een vergadering gemist;
- Hij heeft een kritische blik op wat er aangeboden, gepresenteerd en verteld wordt;
- Hij wil actief deelnemen, samenwerkend zijn, liefst met af en toe een vleugje humor; Verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers en beter onderhoud van voet- en fietspaden zijn zijn dadas.

De kandidatuur wordt aanvaard en Jan wordt unaniem met applaus tot ondervoorzitter verkozen.

3. Plaats op de weg voor de Speed Pedelec

Naar aanleiding van de vernieuwing van het fietspad in de Hellichtstraat en het plaatsen van nieuwe verkeersborden D7 die het fietspad aanduiden als een gewoon fietspad, kwamen er vragen van bewoners of dit niet beter het verkeersbord D10 zou zijn dat beter voorziet in gemengde ruimte voor voetgangers en fietsers.

- Het verkeersbord D10 is niet bedoeld om aan te brengen op een traject over een lange afstand. Op een plaats waar er weinig ruimte is om voetgangers en fietsers te scheiden en waar er ook vaak veel voetgangers zijn, kan het slim zijn dit te gebruiken.
- De wetgeving voor het bord D9 waarbij fietsers en voetgangers de ruimte delen op afglijnde infrastructuur wijzigde op 1/10/2022. Bestuurders van een speed pedelec zijn hier nu toegelaten.

- a. Dit in het kader van gebruikers die bv kinderen naar school begeleiden, maar dit dan vanop straat moeten doen aan 10 km/u ipv naast hun kind op het fietspad. Snelheidsverschil is hier ook een belangrijk argument voor deze keuze.
 - b. Snelheidsverschil is de argumentatie om bestuurders van een speed pedelec te laten kiezen voor fietspad of de rijbaan op wagen waar de maximum toegelaten limiet niet hoger is dan 50 km/u. Afhankelijk van de snelheid die de bestuurder effectief haalt, is het snelheidsverschil liefst zo klein mogelijk met de andere bestuurders op de plaats waar die effectief rijdt.
- Naar aanleiding van dit thema worden hier gelijkaardige situaties besproken betreffende:
 - Wegen toegelaten voor fietsers, voetgangers, landbouwvoertuigen, aangelanden, ruiters en bestuurders van een speed pedelec (bv: Wijgmaalbroek, Grensstraat, F25);
 - Beperkt éénrichtingsverkeer voor fietsers en speed pedelecs?
 - Jaagpaden.
 - Er is een enorme toename in het aantal en het aantal soorten fietsers en micromobiliteitstoestellen. Er is een enorme toename in snelheidsverschillen tussen al deze verschillende vervoermiddelen. Dit brengt de infrastructuur onder druk, zorgt voor bijkomende ongevallen, zorgt voor bijkomende frustratie. Vaak is de voetganger het grootste slachtoffer van enige verdrukking.
 - Handhaving op locaties waar speed pedelecs niet zijn toegelaten is bijzonder moeilijk.
 - **De Mobiliteitsraad adviseert:**
 - a. **Inventariseren - om bij de keuzes m.b.t. het toelaten of verbieden van fietsers en bestuurders van een speed pedelec**
 - zo eenvormig mogelijk te zijn over het ganse grondgebied;
 - de regels zo eenvoudig en beperkt mogelijk te houden (aantal en soorten borden beperken, waar limiet 70 km/u geldt steeds bord D7 gebruiken);
 - Speed Pedelec zo min mogelijk te beperken, maar wel te screenen of ze op heel specifieke plaatsen omwille van de eigen veiligheid beter geweerd zouden worden (bijvoorbeeld in straten met beperkt éénrichtingsverkeer (enkel fietsen en of bromfietsen in contraflow) BEV Kerzestraat). Mogelijk kan een snelheidsbeperking in eenrichtingsstraten helpen om deze toch in beide richtingen ook toe te laten voor speed pedelecs. Deze locaties waar zich mogelijk een veiligheidsprobleem stelt voor speed pedelecs voor te leggen aan de mobiliteitsraad. In dergelijke gevallen ook duidelijk signaleren dat ze niet toegelaten zijn.
 - b. Vervolgens op basis van de keuzes voor signalisatie (zie a) de signalisatie aan te passen en als laatste stap deze aanpassingen te communiceren.
 - c. Daarnaast moet de gemeente regelmatig communiceren over belangrijke verkeersregels en borden uit de wegcode die te weinig bekend zijn, liefst met communicatiekanalen die al bestaan (LED-borden, social media kanalen gemeente, Trots, ...) en waar weinig extra werk aan te pas komt.

Ideeën:

 - Promotie Grote verkeersquiz VSV
 - Promotie Kleinste verkeersquiz VSV
 - Elke maand toelichting van 1 regel of bord via LED-schermen
 - Gelijkaardige communicatie als bij invoering fietsstraten
 - Communicatie om bestuurders te wijzen op veilig hoffelijk gedrag: bv spandoek of bord met de boodschap:
 - Let op, je bent hier niet alleen, hou rekening met elkaar, max 30 km/u, ...
4. **Mobiliteit tijdens de werken aan het station en meer specifiek tijdens het afsluiten van de weg ter hoogte van de spoorlijn**
De mobiliteitsraad stelt vast dat er vanuit de opdrachthouder Infrabel enkel gekeken wordt naar een omleidingsplan en niet naar een vervoersplan voor alle weggebruikers tijdens

deze werken. De last komt op deze manier bij de gemeente en goede bedoelingen van de mobiliteitsraad terecht.

a. Timing:

- Publicatie door Infrabel van de aanbesteding van de werken in oktober 2022
- Daarna aanstellen aannemer, opstartvergadering, opmaak planning, ...
- Start werken vermoedelijk voorjaar 2023 wat betreft nutsleidingen en voorbereidingen.
- Vermoedelijke afsluiten van de weg: week 48, december 2023
- Afsluiten van spoorlijn zelf gepland in weekend van Hemelvaart 2024
- Streefdatum einde werken: einde 2024

b. Mobiliteitsalternatieven:

- Voetgangers: passerellebrug over de spoorlijn. Voor mensen met een beperking erg lastig. Dit is te melden aan Infrabel dat we daar inspanningen voor verwachten. Het zal wel bijzonder moeilijk zijn daar iets voor te vinden
- Fietsers:
 - a. pad onder 't Spoor met knelpunten:**
 - i.** Geen gelijktijdig verkeer in twee richtingen mogelijk in tunneltje
 - ii.** Bocht aan kippenwinkeltje
 - iii.** Verbinding tussen spoorlijn en Winkelveldbaan: kruisen quasi onmogelijk
 - b. Duitsveldbaan met knelpunten**
 - i.** Enkel knelpunt als er ook autoverkeer door kan
 - c. Pad van Beversluis naar Lostingstraat door het bos met knelpunten**
 - i.** 's nachts donker tenzij goede fietsverlichting
 - ii.** Soms modder, zelden echt problematisch
 - iii.** Al ver van kruising Langestraat
- Gemotoriseerd verkeer:
 - a. Duitsveldbaan of héél ver om – knelpunten:**
 - i.** Sowieso onmogelijk voor hulpdiensten, uitgezonderd MUG
 - ii.** Onmogelijk voor hoge camionetten en vrachtwagens
 - iii.** Kruisen lastig aan tunnel en laatste stuk vlak voor Abdijlaan, want moet beurtelings, tegenliggers zien elkaar laat en er is ook veel fietsverkeer. Mogelijk chaos, maar de chaos zelf is mogelijk niet gevaarlijk.
 - iv.** Fietsstraat Abdijlaan met veel schoolverkeer en bijzonder smal
 - v.** Afdraaien van Abdijlaan en Duitsveldbaan erg smal en slecht zicht (quid haag op hoek)
 - vi.** Duitsveldbaan is nu al fietsstraat en overwegend smal en dus moeilijk bij kruisen.
 - vii.** Fietsers aan uiteinde Abdijlaan hebben tegen dan extra alternatief langs verbreed pad naar uiteinde van Eektstraat.
 - viii.** Belangrijke bestemming : de Hummeltjes
 - ix.** Belangrijke bestemmingen voor jonge fietsers: GBS Het Nest en VBS De Rank enerzijds en GBS Heikant anderzijds (nieuwe ouders weten ervan en zijn er al mee bezig)

- x. Enkel een verkeersbord C3 verboden voor alle bestuurders + uitgezonderd plaatselijk verkeer heeft niet zo heel veel zin, want bijzonder moeilijk te handhaven.
- xi. Extra ideeën:
 1. Tijdelijke aanpassing verkeerslichtenregeling N19 -Langestraat – Kerkstraat – Steenweg op Nieuwrode
 2. Verkeerslichten aan tunneltje Pad onder 't Spoor
 3. Verkeerslichten bovenaan tunnel Duitsveldbaan. Haalbaarheid te onderzoeken. Kan verkeer dat groen licht heeft wachtende auto's voor rood licht kruisen.
- b. De gemeente moet goed nadenken welk signaal ze uitstuurt naar de gebruikers bij de keuze van omgaan met de tunnel.
 - i. Het STOP principe en de veiligheid van schoolkinderen neigen eerder naar een voorkeur voor een knip om de allermakkelijken te beschermen. Het garandeert de veiligheid van de allermakkelijken en sluit ook maar enig sluipverkeer in alle omliggende straten van Duitsveldbaan volledig uit. Het stuurt mensen ook (noodgedwongen) aan naar meer duurzame verplaatsingen. Kan ook een opstap betekenen naar meer.
 - ii. Het toelaten van gebruik van de tunnel voor autobestuurders vergroot de bereikbaarheid voor veel mensen, maar schrikt mogelijk meer fietsers af omwille van veiligheidsissues. Ongetwijfeld zal er chaos ontstaan, die hoeft niet absoluut een probleem te zijn voor verkeersveiligheid en de chaos doet sporadische gebruikers vermoedelijk twee keer nadenken alvorens deze route nog eens te proberen.
- Openbaar vervoer:
 - a. Trein is geen probleem
 - b. De Lijn:
 - i. Lijn 335 Leuven Aarschot om de 30 min.
 - ii. Schoolbus Leuven – Haacht – Tildonk in ochtend en avondspits
 - iii. Voorstel van de raad voor De Lijn die door de gemeente gecontacteerd wordt:
 1. Zowel vanuit Rotselaar, Rotselaar Heikant als vanuit Wezemaal moet er gedurende de ganse dag minstens 1 bus/uur richting Leuven en Aarschot zijn en in de spits best hogere frequentie.
 2. Reizigers met een busabonnement de mogelijkheid bieden om makkelijk de switch te maken tussen bus (De Lijn) en trein (NMBS), afhankelijk van verplaatsingsnood en uur.
 3. Lijn 335: eenmaal mogelijk na de werken in Zallakenstraat opsplitsen in
 4. Om het uur een bus via Mena , Torenstraat, Heikant, Zallaken

5. Om het uur een bus enkel via Aarschotsesteenweg
6. Lijn 333: zo mogelijk een bijkomende lus via Hellichtstraat, Vakenstraat, Kerkhofstraat, Steenweg op Wezemaal, Torenstraat om het verlies op de andere lijn deels mee op te vangen
7. Schoolbus Leuven Tildonk
 - a. Momenteel zijn dat twee bussen die al vol zitten.
 - b. Voorstel dat gemeente tracht te voorzien in extra fietsenstallingen aan Mena en rotonde
 - c. Een van de twee bussen lus laten maken van Mena over Heikant naar Hellichtstraat (+ extra Fietsenstalling in Heikant)

- De mobiliteitsraad stelt voor al snel te communiceren over mogelijke vertragingen, om eventueel met de fiets naar andere haltes te gaan rijden eens het zover is, mensen aanraden bus vroeger te nemen omwille van bijkomende vertragingen.

c. Advies mobiliteitsraad:

- **Deze werken hebben een enorme impact op heel veel mensen en op alle soorten gebruikers.**
- **Omwille van de bescherming van de zwakste weggebruikers gaat de voorkeur betreffende de Duitsveldbaan voor de mobiliteitsraad uit naar een tijdelijke knip van de Duitsveldbaan. De mobiliteitsraad is zich bewust van de impact hiervan op het autoverkeer maar ziet deze knip als de minst slechte oplossing.**

5. Dijebrug

- a. Half oktober wordt een nieuwe evaluatie van de situatie verwacht door expertise beton en staal van de Vlaamse Overheid. Pas dan weten of het eventueel in de toekomst mogelijk kan zijn of het verkeer opnieuw gelijktijdig in twee richtingen toegelaten kan worden tot aan de vernieuwing van de brug, hopelijk in de zomer van 2023. Zoniet bestaat de kans zeker dat de huidige situatie met verkeerslichten tot dat moment behouden blijft.
- b. Eenmaal de nieuwe brug geplaatst zal worden, zal ook daar verkeer omgeleid moeten worden en zal er een oplossing voor de reizigers van De Lijn gezocht moeten worden.
- c. Er is nood aan een vervoersplan voor alle weggebruikers en niet enkel aan een omleidingsplan.

6. Varia

- a. Bezorgdheid om in groeiend aantal projecten in de dorpscentra goed rekening te houden met extra voertuigen, extra verplaatsingen, extra parkeerruimte, ...
 - Zowel in GECORO, dienst mobiliteit als dienst omgeving is dit zeker een belangrijk aandachtspunt.
- Maandag 12/12/22 Mena 3^{de} verdieping