



Met de start van het nieuwe schooljaar voor de boeg en met onze bezorgdheid voor de veiligheid van onze jongste inwoners in het achterhoofd, heeft N-VA Bierbeek zijn visie op verkeersveiligheid binnen onze gemeentegrenzen aangescherpt.

Hieronder vindt u de krachtlijnen, alsook enkele tips om een verkeersveilige situatie voor onze schoolgaande jeugd te waarborgen.

Kernpunten

- 1. Hoogste prioriteit: het verkeer aan banden**
 - a. 50 km/u wordt de algemene regel binnen onze gemeente**
 - b. Bewustwording snelheid**
 - i. Sensibiliseringspalen**
 - ii. Vaste flitspalen**
 - iii. Mobiele snelheidscontroles**
- 2. Veiligheid op weg naar school**
- 3. Voorrang voor fietspaden**
- 4. Een vernieuwende, frisse kijk op zone 30**
- 5. Algemeen parkeerverbod voor +3,5 ton binnen de bebouwde kom**
- 6. Aanpak van Bierbeekse knelpunten, met de nadruk op eenvormigheid in beleidsmaatregelen en herziening van de ronde punten.**

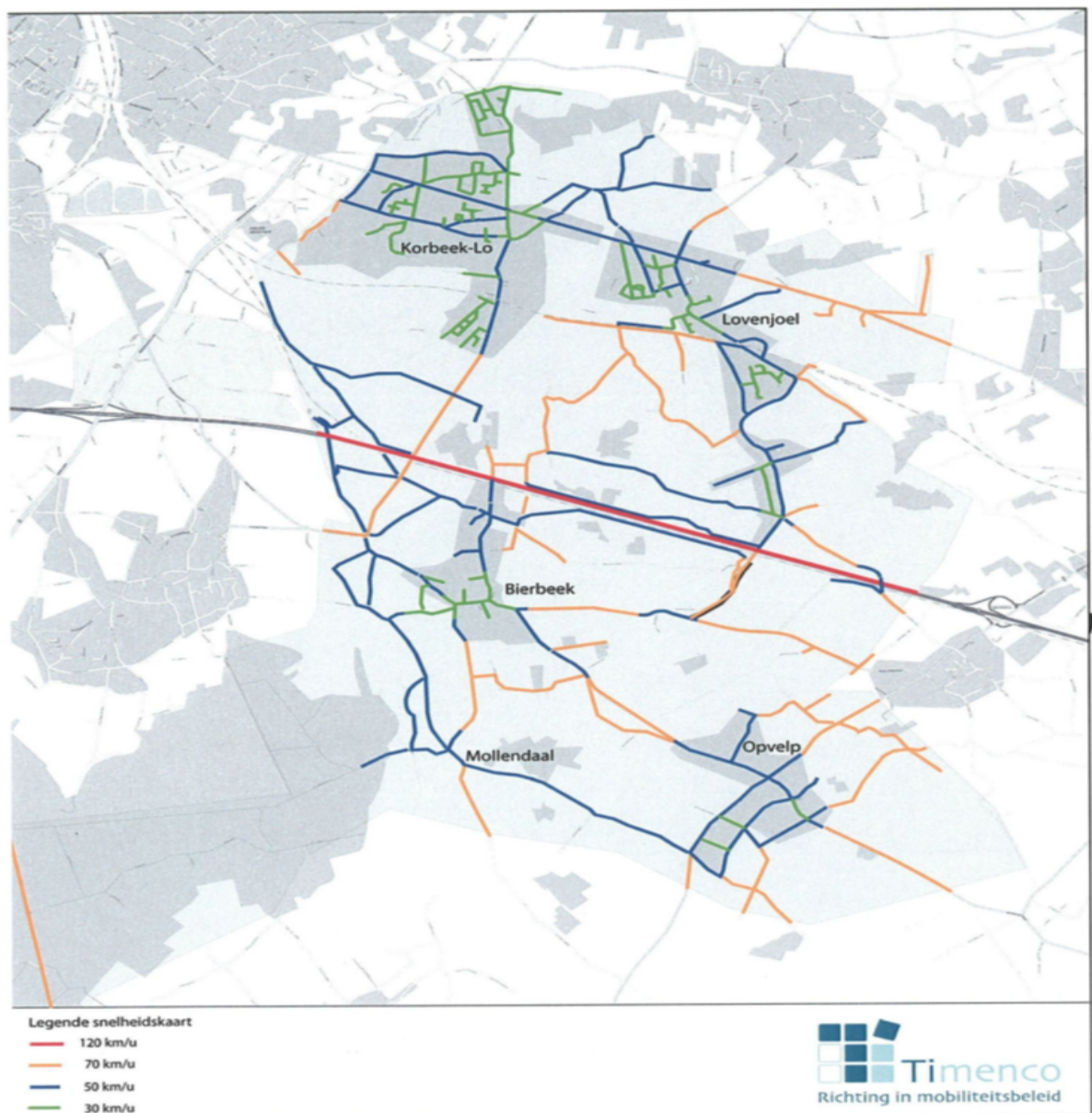
Meer achtergrondinformatie bij bovenstaande punten vindt u op onze website (www.n-vabierbeek.be) of op onze Facebook pagina (www.facebook.com/nvabierbeek).

Huidige situatie en plannen van het gemeentebestuur

De huidige snelheidsregeling in Bierbeek dateert al van enkele jaren geleden. Het door de gemeenteraad goedgekeurde mobiliteitsplan (2010) gaat uit van volgende uitgangspunten:

- Afbakening van snelheidszones zodat er een continuïteit ontstaat in de snelheidsregimes
- Zone 30 in de dorpskernen Bierbeek, Lovenjoel, Korbeek-Lo en Opvelp
- Zone 30 in binnengebieden en verkavelingen
- Toekomstige inbreidingsprojecten inrichten als zone 30
- 50 km/u wegen in de overgangszones naar de dorpskernen
- 50 km/u op dorpsverbindende wegen met veel erftoegangen
- De maximumsnelheid op lokale verbindingswegen buiten de bebouwde kom bedraagt 70 km/u.

Op onderstaand kaartje uit het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn deze verschillende voorstellen visueel voorgesteld.



Wat stelt de N-VA voor?

1. Hoogste prioriteit: het verkeer aan banden!

a) Snelheidscontrole

- a.1 Installatie van 'smiley'-snelheidsmeters langs alle doorgaande wegen (*deze hebben op het vlak van bewustmaking hun deugdelijkheid bewezen*).
- a.2 Organisatie van mobiele snelheidscontroles, vooral binnen de spitsuren en op diverse en wisselende locaties.
- a.3 De plaatsing van flitspalen langs Wegen van Groot Verkeer (Korbeek-Losestraat – Opvelpestraat – Hoegaardsesteenweg – Lovenjoelsestraat – Neervelpsestraat – Pellenbergstraat) wordt als ultiem middel voorgesteld, als andere maatregelen op het vlak van infrastructuur en sensibilisering zonder effect zouden blijven



b) 50 km wordt de algemene regel



De algemene regel in heel Bierbeek wordt 50 km. In die zin wijkt het N-VA voorstel in sterke mate af van het voorstel van het gemeentebestuur (cfr. geel gemarkeerde stroken op voorgaande kaart waar het 70 km-regime zou blijven bestaan).

c) 70 km wordt de uitzondering

70 km wordt echt een uitzondering en zou enkel nog van toepassing zijn op volgende wegen of gedeelten van wegen:

- Hoegaardsesteenweg (Opvelp): huidige regeling bestendigen, d.w.z. 70 km toegelaten vanaf einde bebouwde kom richting Honsem
- Neervelpsestraat: enkel nog 70 km toegelaten vanaf kruispunt Lovenjoelsestraat (Watertoren tot grens met Neervelp (in mobiliteitsplan enkel 70 km vanaf Tienmeel)
- Tiensesteenweg en Naamsesteenweg vallen onder bevoegdheid Vlaamse Gewest

Op alle andere plaatsen waar nu nog meestal erg beperkte 70 km-zones bestaan, wordt de snelheid teruggedrongen tot 50 km (Korbeek-Losestraat – Opvelpsestraat – Pellenbergstraat – Lovenjoelsestraat – Bevekomsestraat – Waversesesteenweg). Dit zijn immers stuk voor stuk woonstraten geworden, met een dichte(re) bebouwing en veel fietsverkeer op dikwijls slechte fietspaden. Twee andere frappante voorbeelden: op de Dassenberg (Parkstraat) grondgebied Oud-Heverlee geldt over telkens 150 m in beide richtingen een 50 km beperking. Op dezelfde Dassenberg op het grondgebied Bierbeek geldt over eenzelfde afstand een 70 km beperking. De andere 70 km wegen, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan, situeren zich in het landbouwgebied wat op zich al onbegrijpelijk is.

Het aantal verkeersborden in Bierbeek kan met deze maatregelen drastisch naar beneden, want algemene borden met de 50km-regel aan de gemeentegrenzen volstaan (zie voorbeeld in buurgemeenten). Op zich is dit een grote besparing in investering en onderhoud!

Eén voorbeeldje: langs de Lovenjoelsestraat tussen watertoren en brug E 40, ongeveer 300 m lang, staan niet minder dan 10 borden die de snelheid van 70 km aanduiden!

2. Veiligheid op weg naar school



Schoolomgevingen moeten maximaal beveiligd worden en moeten daarom een permanent aandachtspunt zijn voor de overheid. Regelmatig **politietoezicht** en de organisatie van een dienst van speciaal opgeleide **vrijwilligers-toezichters** zijn noodzakelijke aanvullingen op een goede infrastructuur.

N-VA pleit ook voor de invoering van **eenrichtingsverkeer** (Bergstraat – Kloosterstraat – Schoolstraat). Mogelijk alternatief, maar duurder, is de installatie van een dynamisch eenrichtingsverkeer waarbij tijdens actieve schooldagen het autoverkeer op welbepaalde uren ('s morgens, 's middags en 's namiddags) slechts in één richting toegelaten is.

N-VA pleit ervoor om ter hoogte van de schoolpoort een zone van telkens **100 m parkeervrij** te maken om die uitsluitend voor te behouden voor stappers en trappers.

N-VA pleit ook voor een ordelijke **afbakening van de parkeerzone, resp. voetgangerszone** ter hoogte van de handelszaken (bvb. Dorpsstraat, Tiensesteenweg).



N-VA pleit ook voor de uittekening van specifieke **Schoolroutes** in samenspraak met de schoolraden en voor permanente verkeersopvoeding in de scholen, met steun van lokale politie en gemeentelijke overheid. Dit houdt bovendien ook in dat deze schoolroutes voortdurend in uitstekende staat moeten onderhouden worden. Speciale aandacht moet ook gaan naar het voorkomen van zwerfvuil langs schoolroutes.



Mogelijke 'zwarte' punten voor fietsers en fietsende lagere-school-kinderen moeten in kaart gebracht worden en oplossingen uitgedokterd.

De schoolroutes moeten, waar ontbrekend, over een aangepaste straatverlichting beschikken die tijdgestuurd is (dus geen overbodige verlichting tijdens de nacht).

Tips om veilig met de fiets of te voet naar school te gaan

- Gebruik het zebrapad om de straat over te steken en kijk goed om je heen.
- Zorg ervoor dat je steeds goed zichtbaar bent, draag een fluo hesje of ander reflecterend materiaal.
- Zorg dat je fiets tiptop in orde is en draag steeds je helm.
- Vorm met je vriendjes en vriendinnetjes een groepje om samen naar school te fietsen.

Tips voor de automobilisten

- Beperk je snelheid in de buurt van de school tot maximaal 30 km/u.
- Kinderen zijn impulsief en kunnen soms plotseling oversteken. Wees hierop voorbereid.

- Haal geen (school)bussen in terwijl ze stilstaan om kinderen te laten op- of afstappen.
- Als je fietsers inhaalt, houd dan minimaal 1 meter tussenruimte. Wees geduldig en blijf er desnoods wat langer achter rijden.
- Parkeer op de voorziene plaatsen en zeker niet op de stoep of op de weg. Niet iedereen kan vlak voor de schoolpoort staan. Even verderop is er wellicht wat meer ruimte.

3. Fietspaden moeten voorrang krijgen



N-VA wil niet onverkort blijven rekenen op de andere overheden om fietspaden aan te leggen of te verbeteren.

Wij willen dat de gemeente zelf de handen uit de mouwen steekt voor de versnelde heraanleg van ons bestaand fietspadennetwerk langs de Opvelpsestraat, de Hoegaardsesteenweg en de Neervelpsestraat (40 tot 50 jaar geleden aangelegd en in ellendige staat). Binnenkort zal dit al gebeuren langsheen een gedeelte van de Lovenjoelsestraat, maar het mag zeker geen eenmalige actie zijn!

N-VA pleit verder voor de aanleg van ontbrekende links in het fietspadennetwerk en vraagt daarvoor een realistisch uitvoerbaar meerjarenplan. Momenteel worden nieuwe fietspaden aangelegd langsheen een gedeelte van de Waversesteenweg (tussen Opvelp en Neervelp). Andere dringende projecten zijn o.i.:

- Pellenbergstraat (n.a.v. Aquafinwerken) in samenspraak met Lubbeek (dossier wordt momenteel voorbereid)
- Groenstraat (reeds fietsroute vanuit Lovenjoel naar centrale school en aansluitend op de bestaande fietsroute van de Rijsmortelstraat)
- Dreefstraat (tussen Merbeekstraat en Wilderhof)
- Noéstraat (een betonstrook van 1m in het midden van de bestaande kasseiweg)
- Wipstraat-Gareelstraat (ideale fietsverbinding naar centrum en Bergstraat).

4. Een nieuwe kijk op zone 30



- De bestaande 30 km-zones in **Korbeek-Lo** blijven behouden (delen van Bierbeekstraat en Oude Baan, Vengerstraat, Pastoriestraat, Albertlaan)
- invoeren van een zone 30 over de ganse lengte van de Dorpsstraat in **Bierbeek** (momenteel geldt er een 50 km beperking; daarmee is Bierbeek de enige deelgemeente waar geen 30 km-zone in de dorpskom bestaat), met uitbreiding tot hoeve Bordingenhof in de Bevekomsestraat, en aansluitend op de bestaande 30 km-zone van de Speelpleinstraat en de Wijnenberg. Samen met de 30 km-zone in de Bergstraat (tot Gareelstraat) wordt zo een grote 30 km-zone in Bierbeek-dorp gecreëerd.
- invoeren van een zone 30 over de ganse lengte van de Stationsstraat in **Lovenjoel** (momenteel zijn er twee 30 km-zones ter hoogte van Ten Desselaer en ter hoogte van de gemeentelijke kleuterschool, in de rest van de Stationsstraat geldt de 50 km-regel. Uitbreiding van de 30 km zone in (delen van) Heerbaan, resp. Kerselarenlaan.
- De huidige 30 km-zone in **Opvelp** ter hoogte van de gemeentelijke kleuterschool langs de Hoegaardsesteenweg wordt uitgebreid tot de kern van Opvelp, van het kruispunt Hoegaardsesteenweg-Waversesteenweg tot het einde van de bebouwde kom richting Honsem. Over de ganse lengte van de Velpestraat en de Culostraat wordt eveneens een 30 km-zone ingesteld. De nieuwe wijken in het binnengebied van de Velpe kunnen op termijn tot woonerven worden omgevormd.
- Over de ganse lengte van de Schoolstraat op de **wijk Bremt** wordt een 30 km-zone ingesteld wegens de aanwezigheid van de gemeentelijke kleuter- en basisschool.
- Afbakening zone 30 voor binnengebieden cfr. de voorstellen in het mobiliteitsplan van de gemeente; later eventueel om te vormen tot woonerven met inspraak van de lokale bevolking.

- Rozenlaan en Rondelaan (Korbeek-Lo)
 - Krekelhof (Korbeek-Lo)
 - Eikenhof (Korbeek-Lo)
 - Vengerhof (Korbeek-Lo)
 - Pakeshof (Lovenjoel)
 - Kruisstraat (Lovenjoel)
 - Sint Lambertusstraat (Lovenjoel)
 - Kerkstraat (Lovenjoel)
 - Bruulverkaveling (Lovenjoel)
 - Wonewei (Lovenjoel)
 - binnengebied tussen Waversesteenweg, Velpestraat en Culostraat (Opvelp)
- Herwaardering kerk- en voetwegeltjes die zinvol in netwerk kunnen ingepast worden (zie ons dossier *“N-VA werkt mee aan de herwaardering van de Bierbeekse trage wegen”*, voorgesteld in juni 2013 en raadpleegbaar op onze webstek).

5. Algemeen parkeerverbod voor + 3,5 Ton binnen bebouwde kom



N-VA pleit ervoor om een algemeen parkeerverbod voor voertuigen boven +3,5 Ton op het openbaar domein binnen de bebouwde kommen in te voeren. Dit moet ad hoc besluiten van de gemeenteraad in de toekomst vermijden (cfr. bv. Pimberg en Keizerstraat). Een verkeersbord met aanduiding van dit parkeerverbod bij het begin van de bebouwde kom volstaat (cfr. regeling in bv. Boutersem).

6. Aanpak van Bierbeekse knelpunten

a. Ronde punten aan herziening toe



N-VA stelt vast dat op diverse plaatsen in Bierbeek ter hoogte van bestaande ronde punten knelpunten blijven bestaan.

Dit is o.m. het geval op het ronde punt van de Lovenjoelsestraat (wijk Bremt), op het kruispunt Pimberg-Nieuwstraat-Albertlaan), op het kruispunt Opvelpse - Neervelpsestraat (kruispunt Marchal), op het kruispunt Lange-Lo – Panoramalaan, op het kruispunt Lindeboom in Bierbeek. Op sommige plaatsen wordt de verkeersonveiligheid nog in de hand gewerkt door roekeloze chauffeurs die zelfs ronde punten totaal negeren!

Dit alles wijst er volgens N-VA op dat onze ronde punten hun beste tijd gehad hebben en niet meer aangepast zijn aan de huidige verkeersdrukke. Wij pleiten ervoor om deskundig advies in te winnen om deze ronde punten waar technisch mogelijk, aan te passen. Op de Lovenjoelsestraat wordt n.a.v. de heraanleg van het fietspad een unieke kans op aanpassing van het rondpunt gemist. Dit is tekenend voor de gefragmenteerde aanpak van het verkeersbeleid in onze gemeente.

b. Graag wat eenvormige aanpassingen



In Bierbeek vinden we diverse soorten wegversmallingen en snelheidsremmers: uitstulpende bloembakken, plantenstroken, versmallingen langs één zijde van de weg, versmallingen

langs beide zijden van de weg, enz., enz. Dit is uiteraard niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid, noch voor het verkeerscomfort.

De regel moet bv. zijn dat uitgaand verkeer (verkeer dat de dorpscentra verlaat) voorrang krijgt ter hoogte van versmallingen op het verkeer dat naar de centra komt. Dat is perfect georganiseerd op de Hoegaardsesteenweg ter hoogte van de kerk van Opvelp, op de Neervelpsestraat ter hoogte van huis nr 8 maar dan weer niet ter hoogte van de gemeenteloods en evenmin op de Opvelpsestraat waar er dan weer een omgekeerde situatie is. De wegversmallingen ter hoogte van het Ventjesgat zijn evenmin toonbeelden van goede inrichting (zie hierna).

c. Andere gevaarlijke kruispunten



Ook voor sommige echt gevaarlijke kruispunten in Bierbeek, dient een heraanlegplan opgesteld na deskundig advies. N-VA pleit voor het veiliger maken van o.m. het kruispunt Ventjesgat (Ruisbroekstraat - Korbeek-Losestraat), voor het kruispunt Opvelpsestraat – Kwakkelbosstraat (wegens onoverzichtelijke bocht Opvelpsestraat) en voor het kruispunt Bruul - Stationsstraat. Een grondige analyse van de ongevallenkaart kan nog dergelijke gevaarlijke punten aanduiden.

Tot slot nog een paar kosteloze suggesties:

- maai tijdig en frequent vooral ter hoogte van de kruispunten
- durf op te treden tegen te dicht bij de rijweg (fietspad) aangeplante hagen en planten
- durf op te treden tegen overhangend groen
- onderhoud de verkeersborden in een perfecte staat, verwijder al wat overbodig is
- zorg voor duidelijke en verzorgde wegmarkeringen
- doe de politie optreden tegen slecht geparkeerde voertuigen