

## Fietsmobiliteit in Keerbergen

### **Inleiding**

Voorstellen van Groen Keerbergen omtrent veilige mobiliteit voornamelijk voor fietsers.

Deze voorstellen zullen worden voorgelegd tijdens onze lenteactiviteit op 20 mei 2018 “Fietsveilig Keerbergen”, een fietstocht die zowel over een aantal veilige fietsroutes zal gaan, als een aantal knelpunten aandoet die dringend dienen aangepakt te worden.

Ons uiteindelijke doel is een algemeen fietsbeleid te maken voor Keerbergen waarbij de fietser – ongeacht om welke reden hij de fiets neemt - zich ervan bewust is dat hij deze verplaatsing op een veilige en leefbare manier kan doen.

De voorstellen ter verbetering zullen worden toegelicht ter plaatse.

Om onze gemeente bereikbaar en leefbaar te houden moeten we keuzes maken. Niet altijd evidente keuzes, die vaak weerstand met zich meebrengen. Want veranderen is niet gemakkelijk maar soms noodzakelijk.

De keuze voor een beter fietsbeleid is wel een evidente keuze. Fietsen wint nu eenmaal aan populariteit en betere en snellere fietsen zorgen voor een waardig alternatief voor de auto.

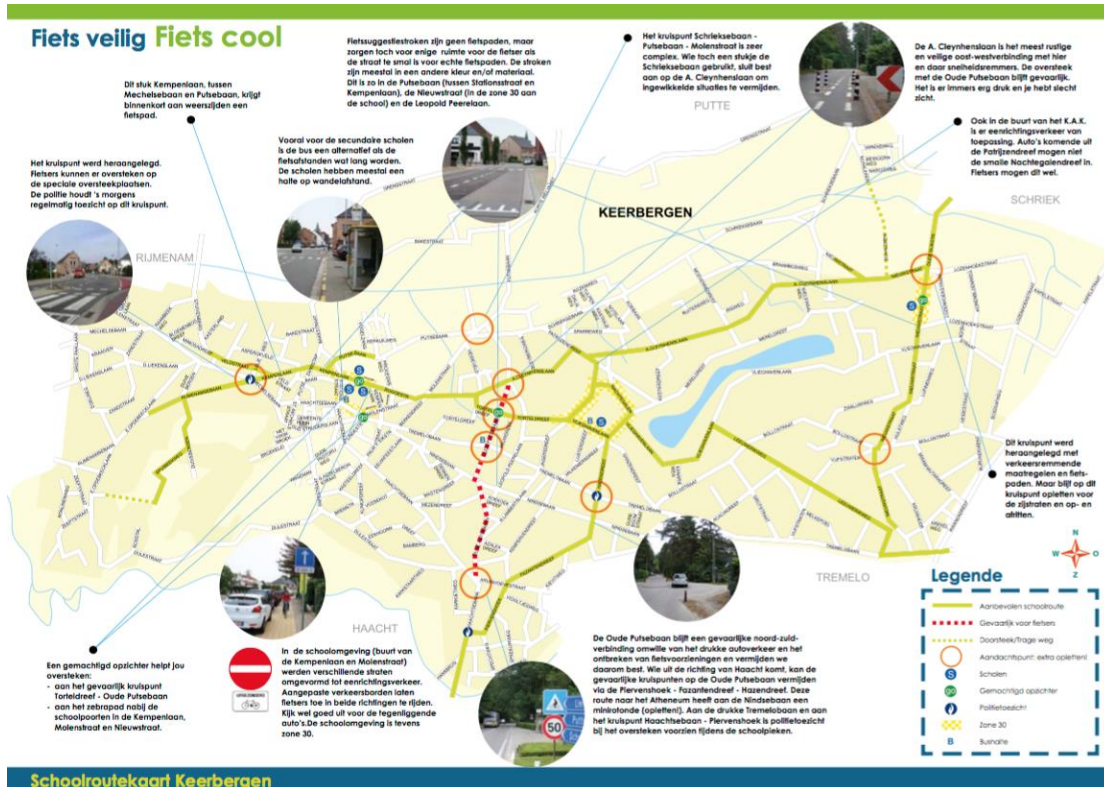
Welke zijn onze voornaamste motivaties om het fietsbeleid in Keerbergen te bevorderen?

- Veiligheid en comfort voor alle fietsers (jeugd, volwassenen, senioren)
- Aandacht voor school- en woon/werkverkeer
- Leefbaarheid en bereikbaarheid <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub>
- Gezondheid <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub>
- Aandacht voor de fiets in de ruimtelijke ordening <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub>
- Fietsen als hobby en als sport <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub>
- Ontlasting van het milieu

# • Veilige schoolroutes en schoolomgevingen

## I. Schoolroutes

<http://www.kakeerbergen.be/files/Schoolroutekaart%20Keerbergen%202010%20v5.pdf>



Qua schoolroutes baseren we ons op de kaart die het Koninklijk Atheneum reeds gemaakt heeft. Dit kwam overeen met wat wij dachten en is realistisch uitvoerbaar. Hierop zijn ook een aantal knelpunten duidelijk aangeduid. Deze routes zijn ook te vinden in het mobiliteitsplan Keerbergen 2009, meestal als “hoofd fietsroutes” (bijv. A. Cleynenslaan) en “neven fietsroutes” (bijv. Leeuwerikweg).

De schoolroute is een aanbevolen route die de leerlingen het beste nemen om zich “veilig” doorheen Keerbergen te begeven. De knelpunten worden elk individueel aangepakt. Enkele zijn reeds gedaan en voor de andere zijn er werken gaande. Er bestaan ook al plannen voor de overblijvende punten ons echter ongekend.

Deze routes verbinden zowel oost met west, als noord met zuid. Daarom vereist het knooppunt/omgeving A. Cleynenslaan - Oude Putsebaan de meeste aandacht.

Om 2 gevaarlijke knelpunten te vermijden (O. Putsebaan-Tremelobaan en O. Putsebaan-Torteldreef) hadden wij ook gedacht aan volgend alternatief om het fietsverkeer in de Noord-Zuid as te leiden: Leopold Peerenlaan, Vlieghavenlaan (stukje tussen Tremelobaan en Jachthoordreef) en Jachthoordreef . Deze 2 laatste wegen zouden dan in analogie met de L. Peerleaan 1-richtingsverkeer worden met een 2-richtingsverkeer voor fietsers.



## II. Scholen Lozenhoek en Kempenlaan



Lozenhoek: Kiss & ride te voorzien langs achterzijde school (Lozenhoekstraat. Mogelijkheid nagaan met veld aan de achterzijde van de school, 1-richting). Gescheiden fietspad Nieuwstraat.

Kempenlaan: 1-richtingsstraat van Molenstraat naar dorp toe met 2-richtingsfietspad gescheiden met een haagje en verhoogd t.o.v. van de weg. 3 zebra-paden achtereen: niet beter met 1 breed, duidelijk gesignaliseerd en verlicht? Strenger parkeer-/stationeerverbod. Signalisatie op het stationsplein moet beter.

Alhoewel beide belangrijke **onveilige** plaatsen zijn, is de aanpak hier moeilijk en zullen waarschijnlijk “delicate” beslissingen moeten vallen.

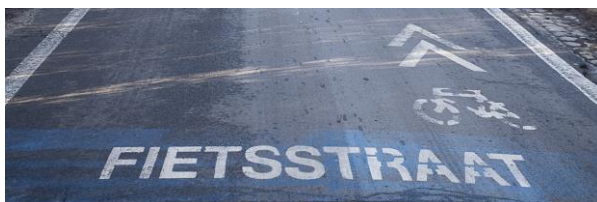
### III. Koninklijk Atheneum

Door zijn ligging, zijn reeds 2 bestaande Kiss&Ride zones, aangepaste bushaltes alsook gedeeltelijk 1-richtingsverkeer, zijn bijkomende voorstellen niet dringend.

De voorstellen omtrent fietsstraten en straten met fietssuggestiestroken (zie hieronder) mogen echter niet in dovemansoren vallen, zeker niet bij begin en einde van de schooldag. Alsook dat bepaalde knelpunten (O. Putsebaan-Torteldreef, bijvoorbeeld) op de rechtstreekse toegangsweg naar het Atheneum liggen.

- **Voorstellen ter verbetering van de fietsinfrastructuur en circulatie**

### IV. Fietsstraten



Groen Keerbergen stelt voor om een aantal fietsstraten te maken van straten die a. niet echt voorzien zijn voor doorgaand autoverkeer, b. in een zone van verblijfsgebieden liggen en c. zich uitermate lenen voor veilig fietsverkeer voor scholieren Kon. Atheneum en scholieren Don Bosco.

Welke straten (of gedeelten van) komen voor ons in aanmerking?

Leeuwerikweg (vanaf golf tot aan Vijfstraten, waarbij het kruispunt Vijfstraten – Leeuwerikweg beter gesignaliseerd moet worden), Fazantendreef, Veldstraat, Mimosadreef, Rijmenamsebaan, D. Liekenslaan (in aansluiting met de fietsstraat Oude Keerbergsebaan van Bonheiden), ...

Wat zegt de wegcode?

*In fietsstraten mogen de fietsers de ganze breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.*

Deze fietsstraten dienen aan een aantal voorwaarden te voldoen om efficiënt te zijn:

- Teveel auto's is niet goed voor de fietser, te weinig fietsers maakt een fietsstraat ongeloofwaardig
- Daarnaast speelt ook de breedte een rol. Die moet zo goed mogelijk worden afgestemd op het gebruik. Dat wil zeggen de aantallen auto's en fietsers en dus ook het aantal inhaalbewegingen dat daar uit voorkomt. Want hoewel men er in de beginjaren van de fietsstraat vanuit ging dat auto's achter fietsers moeten rijden, blijkt dat in de praktijk alleen maar tot irritatie te leiden. Vandaar dat een fietsstraat het beste beperkt is in afstand of lengte, mits een mogelijkheid om op geregelde afstand de fietsstraat te verlaten.
- Onderzoek heeft geleid tot enkele - voorlopig - aanbevolen rijbaanbreedtes voor een aantal situaties. In principe kun je twee basisprofielen voor fietsstraten onderscheiden. Een smalle fietsstraat met een rijbaanbreedte van 3,8 tot 4,7 m en een brede fietsstraat met een rijbaanbreedte van 5,4 tot 7,2 meter met twee rijlopers. Breedtes tussen 4,7 m en 5,4 m met twee rijlopers moet men vermijden, omdat dit uitnodigt tot gevaarlijke inhaalbewegingen.

## V. Gescheiden fietspaden



We zouden ernaar willen streven om de voornaamste grootste verbindingswegen uit te rusten met gescheiden (van het overige verkeer) fietspaden: Tremelobaan, Nieuwstraat, Mechelse Baan, Schrieksebaan, Oude Putsebaan, .... Bovendien zou dit principe ook maximaal (waar mogelijk) nog toegepast moeten worden. Bijvoorbeeld in de vernieuwde Kempenlaan, Grensstraat, ...  
Liefst met een groen haagje.....

## VI. Straten met Fietssuggestiestroken – fietsvriendelijke straten



Waar kunnen straten met Fietssuggestiestroken komen? Vlieghavenlaan, Mereldreef, 2de stuk Leeuwerikweg, Patrijzendreef, Bollostraat, Watermolendreef (in aansluiting met de Watermolenstraat van Bonheiden), ...

## VII. Aanpak voornaamste knelpunten

Belangrijk hier is dat alle knelpunten een uniform beeld en eenzelfde inrichting krijgen, dit leest gemakkelijker voor alle weggebruikers.

### 1) Oversteek Fazantendreef - Tremelobaan

Visualisatietechnieken zoals aankondigingsborden, gestuurd door warmtesensoren, verlichting en signalisatie op de weg.

### 2) Kruispunt Oude Putsebaan – Tremelobaan

In afwachting van het resultaat van de werken. Hopelijk komt het fietspad aan dezelfde zijde als het bestaande fietspad op Oude Putsebaan tussen Haachtsebaan en Tremelobaan.

### 3) Kruispunt Oude Putsebaan – Molenstraat – Schrieksebaan:

Pro memorie: in afwachting resultaat werken. Er zouden geen lichten komen...

### 4) Kruispunt Torteldreef – Oude Putsebaan

Wij stellen hier voor een verkeerslicht te plaatsen met een drukknop (voor fietsers), visualisatietechnieken zoals aankondigingsborden, gestuurd door warmtesensoren en signalisatie op de weg.

### 5) Kruispunt Cleynhenslaan en Oude Putsebaan

Op het einde van de werken krijgt de fietser hier een doorgetrokken fietspad waarbij de wagens voorrang dienen te geven aan de fietser. Het vlot doorrijden van het kruispunt via de Oude Putsebaan zonder te moeten stoppen, behoort hierbij tot het verleden. Nog te evalueren.

## 6) Café Het Spieke (Kruispunt Rijmenamsebaan – Mechelsbaan – Kempenlaan)

Zichtbaarheid en leesbaarheid zijn hier de sleutelwoorden. Waarom worden de verhoogde verkeersgeleiders telkens aangereden? Snelheid moet verlaagd worden - door middel van betere drempels? Betere visualisatietechnieken.

## 7) Kruispunt Intertoys (Mechelsebaan – E. Opdebeecklaan)

Zichtbaarheid en leesbaarheid zijn hier de sleutelwoorden. Waarom worden de verhoogde verkeersgeleiders telkens aangereden? Snelheid moet verlaagd worden - door middel van betere drempels? Betere visualisatietechnieken.

## 8) Restaurant De Passant (Kruispunt Oude Putsebaan – Haachtsebaan - Kruishoevestraat)

Visualisatietechnieken zoals aankondigingsborden, gestuurd door warmtesensoren, verlichting en signalisatie op de weg.

Oversteekplaats Haachtsesteenweg: duidelijker aan te geven!

## 9) Fietsvriendelijk naar sporthal

Mogelijkheid om een permanente doorgang te creëren via Molenstraat en doortrekken tot het fietspad dat uitgeeft op de Processieweg. Bijkomend voordeel: via dit pad creëert men dan ook een veilige(re) schoolroute tussen het dorp en het Atheneum.

Situatie Putsebaan: ook hier stellen wij voor om visualisatietechnieken zoals aankondigingsborden, gestuurd door warmtesensoren en eventueel verkeersdrempels om te vertragen.

Algemene opmerking voor bijna al deze knelpunten is de slechte visualisatie: niet verlicht, geen duidelijke signalisatieborden, weinig of geen duidelijke wegmarkeringen, ...

Men kan zich ook de vraag stellen om alle gevaarlijke fietsoversteekplaatsen om te vormen naar voetgangersoversteekplaatsen met zebrapad. Hierdoor wint de (afgestapte!) fietser voorrang.

***Waarom kan dit bij onze burens en niet bij ons?***







## • **Waarover hebben we het nog niet gehad:**

- Een goed fietscirculatieplan, dat alle wijken en alle belangrijke bestemmingen verbindt (fietsstraten, straten met fietssuggestiestroken, zone 30, veldwegen, enz....)
- Algemene staat en comfort (en breedte) van de fietspaden moet dringend verbeterd worden! (ook rekening houden met vergrijzing!)
- Conflictvrije kruispunten “ groen vierkant “
- Voorsorteervakken voor fietsers
- Goed verlichte oversteekplaatsen voor fietsers
- Gemeenteplein = ontmoetingsplaats → overdekte fietsenstalling
- Alle fietspaden duidelijkere kleur geven (rood?)
- Overdekte fietsstallingen: waar nog ? Sporthal, den Bussel, voornaamste busstopplaatsen (oude Putsebaan-Tremelobaan)
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen: gemeenteplein, sporthal, Den Bussel?
- Meer en betere controle van de politie opdat de fietsers zich zouden houden aan de wegcode en hun fiets in orde zouden houden.
- Zone 30: dorpskern, aan de scholen , sporthal?
- Ook iets wat we nog moeten voorzien is een “fietsplan voor het centrum” wanneer de dorpskernvernieuwing eraan komt. Een dorpskern graag autoluw en 1-richtingsverkeer, tussen haakjes.
- Wat met “plaatselijk verkeer” of afsnijden van wegen door het plaatsen van paaltjes (naar analogie met A. Cleynenslaan)?
- Conflict fietspad – voetgangerspad (School Lozenhoek, bijvoorbeeld)
- Ander na te kijken onderwerp: doorgang zwaar verkeer en de invloed op het fietsbeleid

Pffff, nog veel werk ;-)

