

ONDERZOEK ALTERNATIEVE ROUTES VOOR DE AS PANORAMALAAN/KONING ALBERTLAAN (“AS PL/KAL”)

In dit document		
I.	Inleiding	Pag. 1
II.	Onderzoek alternatieve routes ochtendspits tijdens en buiten de spitsuren	Pag. 3
	1. Verkeer van autostrade E314 richting Haasrode (+ Heverlee en + E40)**	Pag. 4
	2. Verkeer van noordelijke gemeenten boven de Diestse stwg richting Haasrode (+ Heverlee en + E40) **	Pag. 6
	3. Verkeer van oostelijke gemeenten tussen de Diestse en de Tiense stwg richting Haasrode (+ Heverlee en + E40) ***	Pag. 9
III.	Besluit onderzoek	Pag. 10
<i>Bijlagen</i>		
	<i>Bijlage 1: Wegtypering Vlaamse overheid</i>	<i>Pag. 14</i>
	<i>Bijlage 2: Wegtypering Bierbeek</i>	<i>Pag. 16</i>
	<i>Bijlage 3: Wegtypering Lubbeek</i>	<i>Pag. 19</i>

* Hasselt, Diest, Aarschot

** Nieuwrode, Kortrijk-Dutseel, Holsbeek, Linden, Kessel-Lo Noord (gebied rond Gemeenteplein/Holsbeekse stwg)

*** Lubbeek, Pellenberg, driehoek Kessel-Lo Zuid tussen de steenwegen

I. Inleiding

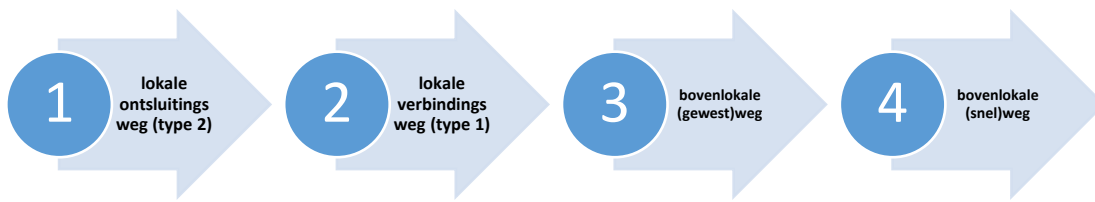
Dit onderzoek naar alternatieve routes werd uitgevoerd om de perimeter “white list/vergunninghouders” af te kunnen bakenen op basis van meetbare en reproduceerbare gegevens.

CONCLUSIE

Het onderzoek was nuttig om het argument “er is geen alternatief” te ontcrachten, maar gaf geen sluitende argumenten om enkel op basis van toegelaten afwijkingsmarges qua tijd en/of afstand te bepalen wie wél en wie niet op de lijst met de vergunninghouders (white list) mag komen.

Het eerste én meest bepalende criterium voor de afbakening van een perimeter voor vergunninghouders is het statuut woonwijk (ruim genomen, kan ook dorp of afgebakende woonzone zijn), gevolgd door de consequente toepassing van de hiërarchie van de wegtypering. Indien de as PL/KAL enkel gebruikt wordt waarvoor ze bedoeld is (weg voor ontsluiting lokaal gebied) mag er geen sluipverkeer toegelaten worden, en zeker geen doorgaand sluipverkeer uit andere gemeenten.

Uitgangspunt: HIERARCHIE WEGTYPERING respecteren



Het meest valabele (en enige) **uitgangspunt** om daaruit afgeleide besluiten omtrent afbakening te maken, lijkt de **wegtypering** te zijn. Het mobiliteitsplan Bierbeek vermeldt " *Koning Albertlaan – Panoramalaan: deze weg fungeert als lokale ontsluitingsweg voor de woonlob Sint-Martinusberg.*"

Om die reden lijkt de wijk doorkruist door de as Panoramalaan/Koning Albertlaan (verder genoemd PL/KAL) dan ook beperkt te zijn tot het noorden van de Tiense stwg, en eigenlijk zelfs slechts maar de "bergtop".

Maar de as ontsluit ook de onderste straten van Korbeek-Lo, en in feite ook Korbeek-Lo Zuid, als men Korbeek-Lo afbakent als één geheel. Omdat dit sowieso politiek wenselijk is, wordt in dit document heel Korbeek-Lo (voor zover definieerbaar) als één gebied beschouwd.

De inwoners van Lovenjoel kunnen (wettelijker/logischer en makkelijker) de type 1 Ganzendries nemen (via de Pellenbergstraat).

Merk ook op dat de Pimberg en Nieuwsstraat volgens het mobiliteitsplan lokale wegen type 3 zijn (erftoegangswegen).

II. Onderzoek alternatieve routes ochtendspits tijdens en buiten de spitsuren

Doelstelling onderzoek

- **beoogd eindresultaat:** mogelijke afbakening perimeter voor zone ANPR-camera's as Panoramalaan/Koning Albertlaan (verder *as PL/KAL* genoemd)
- **aanleiding:** TINA (*there is no alternative*) wordt als argument aangevoerd om toch (bepaald) doorgaand verkeer toe te laten
- **onderzoek:** nagaan welke (valabele) alternatieven er zijn voor het doorgaand verkeer

Begrippen

- Lokaal verkeer van de wijk zelf (ontstaat in gebied zelf en rijdt er buiten)
- Doorgaand verkeer vanuit aangrenzende kernen/gemeenten (KLN Zuid, Lovenjoel, Bierbeek, Linden, Pellenberg, Lubbeek, Opvelp, Kessel-Lo...)
- Doorgaand verkeer vanuit verder afgelegen oostelijke steden/gemeenten (Hasselt, Aarschot, Diest...)

Aannames

1. (absoluut te weren) doorgaand verkeer uit verder afgelegen steden/gemeenten = + 50 %
2. doorgaand verkeer uit nabije gemeenten weren = moeilijker gezien politieke en burgerweerstand
3. lokaal verkeer = sowieso vergunningshouders
4. uitgangspunt onderzoek = te respecteren hiërarchie van wegen

Probleemstelling

Afbakening white list (vergunninghouders) moet juridisch "kloppen" en politiek aanvaardbaar zijn

Onderzoeksmethode

Via verkeersapp (Google Pro Maps):

- vanuit zowel kortbij als verder afgelegen gemeenten
- een traject inzetten met telkens dezelfde bestemming
- vervolgens nagaan welke andere routes dan de sluiproute as PL/KAL voorgesteld worden
- en tegelijkertijd nagaan of deze alternatieven aanvaardbaar zijn inzake afwijking tijd/afstand
- dit zowel binnen als buiten de spitsuren

Nvdr: gekozen bestemming = Haasrode research (woon-werkverkeer) omdat dit tijdens de ochtendspits de vermoedelijk grootste bestemming is (en bij uitbreiding het verkeer naar Heverlee/Leuven via de Tiense stwg).

Onderzoeksvragen

- Is er een significant verschil inzake gekozen traject tijdens en buiten de spitsuren?
- Welk is een valabel alternatief inzake afstand/tijd voor de as Panoramalaan/Koning Albertlaan voor elk traject?

LEESWIJZER

- **blauw = verkeer op deze route wordt NIET via as PL/KAL gestuurd**
- **rood = verkeer op deze route wordt WEL via as PL/KAL gestuurd (maar niet noodzakelijk als 1^{ste} aangewezen route)**

1. Verkeer van autostrade E314 richting Haasrode (+ Heverlee en + E40) - Hasselt, Diest, Aarschot

a. Route HASSELT/DIEST – Haasrode research

i. Route 1: E314 (uitsluitend autostrade)

70 km	44 min
Rijdt autostrade rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

ii. Route 2: N2 (Stwg Hasselt-Diest) en E314

70 km	44 min
Rijdt eveneens autostrade rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

CONCLUSIE: verkeer uit Hasselt/Diest wordt buiten de spits NIET via as PL/KAL geleid, zelfs niet indien je “snelwegen toegelaten” afzet op de verkeersapp

b. Route HASSELT/DIEST – Haasrode research (SPITS)

i. Route 1: E314 (uitsluitend autostrade)

70 km	44 min
Rijdt autostrade rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

ii. Route 2: N80 (Stwg Hasselt-St-Truiden-Tienen) en E40

56,2 km	51 min
Neemt N80 (stwg Hasselt/St Truiden/Tienen) Komt uit op E40 in Hoegaarden en neemt afslag 23a Haasrode Research	

iii. Route 3: E314 en N2

57,5 km	54 min
Neemt E314 tot afslag Bekkevoort Dan N2 (Diestse stwg) tot afslag Langelstraat en via as PL/KAL/Nieuwstraat naar Tiense stwg/expressweg	

CONCLUSIE: verkeer uit Hasselt/Diest komt tijdens de spits ook via de as PL/KAL, is de bijna kortste route in afstand (hoewel route 2 meest interessante) maar wel beduidend langer in tijd dan verder via autostrade (route 1)

a. Route AARSCHOT – Haasrode research: WEL route via as PL/KAL (idem tijdens spits)

i. Route 1: E314 (uitsluitend autostrade)

29,8 km	24 min
Rijdt autostrade rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

ii. Route 2: E314 en Meerdalboslaan (expressweg)/N25

22,7 km	28 min
Rijdt eveneens autostrade rond Leuven, neemt afslag 20 in Wilsele richting Eenmeilaan/De Becker Remyplein/Spoordijk Komt uit op Tiense stwg en neemt richting Tienen tot afslag expressweg	

iii. Route 3: N223 (stwg Aarschot/Gouden kruispunt en N2 (Diestse stwg))

24,9 km	33 min
Neemt Diestse stwg tot afslag Langelostraat en rijdt via as PL/KAL + Nieuwstraat naar Tiense stwg/ expressweg	

CONCLUSIE: verkeer uit Aarschot kan kiezen uit 3 routes, waarvan de as PL/KAL met de af te leggen afstand in het midden ligt, maar wel het langste duurt (9 min meer dan via autostrade, 5 min meer dan via Eénmeilaan); idem tijdens spits

2. Verkeer van noordelijke gemeenten boven de Diestse stwg richting Haasrode (+ Heverlee en + E40) – Nieuwrode, Kortrijk-Dutsel, Holsbeek, Linden, Kessel-Lo Noord (gebied rond Gemeenteplein/Holsbeekse stwg)

c. Route NIEUWRODE – Haasrode research: WEL route via de as PL/KAL (SPITS idem)

i. Route 1: E314 (uitsluitend autostrade)

29,5 km	21 min
Rijdt autostrade rond Leuven	
Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

ii. Route 2: Houwaartsebaan (geen autostrade)

17 km	24 min
Neemt Houwaartsebaan tot Diestswg, afslag Langelostraat en verder as PL/KAL/Nieuwstraat	

iii. Route 3: Tiense stwg/N3

18,4 km	25 min
Neemt Houwaartsebaan tot Diestswg, direct afslag Pleinstraat en verder via Ganzendries tot Tiense stwg/expressweg	

CONCLUSIE: verkeer uit Nieuwrode kan kiezen uit 3 routes, waarvan de as PL/KAL met de af te liggen afstand het kortste is én maar 3 min langer duurt dan de lange route via de autostrade (bij file op autostrade wordt de as PL/KAL als de “ideale” route voorgesteld, onmiddellijk gevolgd door de Ganzendries (1 min langer))

d. Route KORTRIJK-DUTSEL – Haasrode research: WEL route via de as PL/KAL

i. Route 1: Gobbelsrode

14,1 km	21 min
Rijdt Houwaartsebaan tot Diestse stwg en neemt afslag Langelostraat via de as PL/KAL/Nieuwstraat tot Tiense stwg/Expressweg	

ii. Route 2: Diestse stwg/N2

14,6 km	21 min
Neemt Houwaartsebaan tot Diestswg, afslag Platte Lostraat en verder tot Tiense stwg/Expressweg	

iii. Route 3: E314

24,4 km	21 min
Neemt Kortrijksebaan/Rotselaarsebaan tot E314, rijdt verder rond Leuven	
Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

CONCLUSIE: verkeer uit Kortrijk-Dutsel kan kiezen uit 3 routes, met alle dezelfde rijtijd maar waarvan de as PL/KAL de kortste is (“ideale” route...) (nvdr: en NIET de Ganzendries?)

e. Route KORTRIJK-DUTSEL – Haasrode research (SPITS) : WEL route via de as PL/KAL

i. Route 1: Gobbelsrode

14,1 km	21 min
Rijdt Houwaartsebaan tot Diestse stwg en neemt afslag Langelostraat via de as PL/KAL/Nieuwstraat tot Tiense stwg/Expressweg	

ii. Route 2: E314

24,4 km	21 min
Neemt Kortrijksebaan/Rotselaarsebaan tot E314, rijdt verder rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

iii. Route 3: Tiense steenweg/N3

15,5 km	22 min
Neemt Gobbelsrode/Houwaartsebaan/Endepoelstraat (Lubbeek), steekt Diestse stwg over en rijdt via Pleinstraat/Kapelstraat/Ganzendries	

CONCLUSIE: verkeer uit Kortrijk-Dutssel kan kiezen uit 3 routes, met alle dezelfde rijtijd maar waarvan de as PL/KAL de kortste is (ideale route...); route 3 via Ganzendries is hier meer logischer alternatief

d.Route HOLSBEEK – Haasrode research: GEEN route via de as PL/KAL; Idem tijdens SPITS

i.Route 1: E314

20,7 km	15 min
Rijdt autostrade rond Leuven Komt uit op E40 in Oud-Heverlee en neemt afslag 23a Haasrode Research	

ii.Route 2: Leuvensebaan

11,8 km	21 min
Neemt Houwaartsebaan tot Dieststwg, afslag Platte Lostraat en verder tot Tiense stwg/Expressweg	

iii.Route 3: E314 en R23

15,7 km	21 min
Neemt Rotselaarsebaan tot E314 afslag Herent en rijdt via Leuvense Ring R23 naar Tiense poort/Tiense stwg/Expressweg	

CONCLUSIE: verkeer uit Holsbeek kan kiezen uit 3 routes, met alle dezelfde rijtijd maar waarbij geen enkele route via de as PL/KAL rijdt (ook niet tijdens de spits)

f. Route Linden – Haasrode research: WEL route via de as PL/KAL

i. Route 1: Meerdaalboslaan/N25

8,5 km	14 min
Neemt Langelostraat en rijdt via de as PL/KAL/Nieuwstraat	

ii. Route 2: Platte Lostraat

9,1 km	14 min
Neemt Diestestwg, afslag Platte Lostraat en verder tot Tiense stwg/Meerdaalboslaan (expressweg)	

iii. Route 3: Korbeek-Losestraat

10,3 km	16 min
Rijdt via de as PL/KAL naar Bierbeekstraat/Korbeek-Losestraat/Dassenstraat/Parkstraat naar Haasrode research	

CONCLUSIE: verkeer uit Linden kan kiezen uit 3 routes, met ongeveer dezelfde rijtijd waarbij TWEE routes het verkeer via de as PL/KAL leiden

g. Route Linden – Haasrode research (SPITS): WEL route via de as PL/KAL

i. Route 1: Meerdaalboslaan/N25

8,5 km	14 min
Neemt Langelostraat en rijdt via de as PL/KAL/Nieuwstraat	

ii. Route 2: Platte Lostraat

9,1 km	14 min
Neemt Dieststwg, afslag Platte Lostraat en verder tot Tiense stwg/Expressweg	

iii. Route 3: Trolieberg en Meerdaalboslaan

9,5 km	15 min
Rijdt via Langelostraat/Trolieberg/Verenigingsstraat/Grensstraat naar Tiense stwg/ Meerdaalboslaan (expressweg) naar Haasrode research	

CONCLUSIE: verkeer uit Linden kan kiezen uit 3 routes, met ongeveer dezelfde rijtijd waarbij EEN route via de as PL/KAL rijdt

h. Route Kessel-Lo Noord (gebied Gemeenteplein/Holsbeeksestwg voorbij Diestse stwg) – Haasrode research: **GEEN route via de as PL/KAL (idem tijdens SPITS)**

i. Route 1: Meerdaalboslaan/N25

5,7 km	10 min
Neemt Plattelostraat en rijdt via Tiense stwg/ Meerdaalboslaan (Expressweg) naar Haasrode research	

ii. Route 2: Tiense stwg/N3

6,8 km	13 min
Neemt Dieststwg tot Spoordijk en dan Tiense stwg/Meerdaalboslaan (Expressweg) naar Haasrode research	

CONCLUSIE: verkeer uit Kessel-Lo Noord kan kiezen uit 2 routes, die NIET via de as PL/KAL rijden

3. Verkeer van oostelijke gemeenten tussen de Diestse en de Tiense stwg richting Haasrode (+ Heverlee en + E40) – Lubbeek, Pellenberg, driehoek Kessel-Lo Zuid tss de stwg

a. Route LUBBEEK – Haasrode research: WEL route via de as PL/KAL (idem tijdens SPITS)

i. Route 1: Tiense stwg/N3

12,2 km	17 min
Rijdt via Bollenberg/Kapelstraat/ Ganzendries naar Tiense stwg/Meerdaalboslaan (expressweg) naar Haasrode Research	

ii. Route 2: E40

17,1 km	17 min
Neemt Dorpsstraat/Heide/Drogenhof/Aarschotsebaan tot Tiense stwg en dan via oprit Boutersem naar E40 tot afslag Haasrode research	

iii. Route 3: Bollenberg

12 km	17 min
Neemt Bollenberg/Kapelstraat/Fonteinstraat/Lostraat en neemt aan kruispunt boven de as PL/KAL/Nieuwstraat tot Tiense stwg/Meerdalboslaan (expressweg)	

CONCLUSIE: verkeer uit Lubbeek kan kiezen uit 3 routes waarvan de as PL/KAL met de af te liggen afstand dezelfde is als de Ganzendries zowel in afstand als in tijd

b. Route PELLENBERG – Haasrode research: WEL route via de as PL/KAL (idem tijdens SPITS)

i. Route 1: Tiense stwg/N3

7,8 km	12 min
Rijdt via Ganzendries naar Tiense stwg/Meerdalboslaan (expressweg) naar Haasrode Research	

ii. Route 2: Lostraat en Meerdaalboslaan

8,1 km	13 min
Rijdt via Lostraat en neemt aan kruispunt boven de as PL/KAL/Nieuwstraat tot Tiense stwg/Meerdalboslaan (expressweg)	

iii. Route 3: Korbeek-Losestraat

9,2 km	13 min
Rijdt via Ganzendries tot Tiense stwg, steekt over naar Korbeek-losestraat en neemt dan Dassenweg/Parkstraat naar Haasrode research	

CONCLUSIE: verkeer uit Pellenberg kan kiezen uit 3 routes, waarvan de as PL/KAL quasi gelijkwaardig is aan Ganzendries (meest logische route voor Pellenberg)

- c. Route KESSEL-Lo Zuid (Lodreef) – Haasrode research: GEEN route via de as PL/KAL (idem tijdens SPITS)

CONCLUSIE: verkeer uit Kessel-Lo tss stwg niet relevant

Opmerking: verkeer uit Bierbeek ten zuiden van Tiense stwg: route niet bepaald want hebben geen aantoonbaar belang om via de as PL/KAL route naar Haasrode research te rijden

III. BESLUIT

De verkeersapp stelt minstens twee en meestal drie mogelijke routes voor, in volgorde van meest aangewezen route volgens afstand en tijd om een bestemming te bereiken.

- **Vaststellingen:**
 - **Hasselt/Diest:**
 - geen route via de as PL/KAL buiten de spits, **wel as PL/KAL 3^{de} route tijdens de spits** (maar duurt 10 min langer dan via autostrade!)
 - **Aarschot:**
 - **as PL/KAL 3^{de} route zowel buiten als tijdens de spits**
 - **Kortrijk-Dutseel:**
 - **1ste route via de as PL/KAL, idem tijdens spits (maar route autostrade en route Ganzendries duren maar even lang!)**
 - Holsbeek: GEEN route via as PL/KAL
 - **Nieuwrode:**
 - 2de route via de as PL/KAL maar route Ganzendries perfect alternatief (slechts 1 min langer)
 - **Lubbeek/Pellenberg:**
 - 2^{de} + 3de route via de as PL/KAL, ondanks eigen (logischer) alternatief via Ganzendries (1ste route!)
 - **Linden:**
 - 1^{ste} + 3de route via de as PL/KAL (maar 2^{de} route via Platte Lostraat duurt maar even lang!)
 - Kessel-Lo zuid (tss de stwg) en Holsbeek: geen route via de as PL/KAL

BESLUIT ONDERZOEK:

- **IEDEREEN ongeacht zijn/haar herkomst (veraf/kortbij) kan alternatieve routes gebruiken, het verschil in tijds winst door de as PL/KAL te gebruiken is verwaarloosbaar of onbestaande**
- **Enkel Linden en Kortrijk-Dutseel krijgen als 1ste (“beste”) route de as PL/KAL voorgesteld; nochtans heeft Linden een alternatief via de Platte Lostraat dat maar even lang duurt, en Kortrijk-Dutseel twee veel logischer alternatieven (en van hogere weg categorie) met dezelfde rijtijd: route autostrade of route Ganzendries**
- **Zelfs wanneer het begrip “woonwijk” zou moeten wijken om tijds winst voor sluipverkeer te realiseren, is de tijds winst meer een perceptie dan een werkelijkheid**
- **Er zijn wettelijke voorzieningen die maken dat een woonwijk een leefbare en veilige omgeving moet zijn én blijven: verkeersregels, verkeersborden, weginrichting; de regelgeving waarbij de hiërarchie van de wegen moet gerespecteerd worden sluit hierbij aan:**

- Bovenlokaal verbinden: via 1. snelwegen en vervolgens 2. gewestwegen (steenwegen)
- Lokaal verbinden (type 1): hoofdfunctie = verbinden op lokaal niveau (tussen gemeenten); is ook NIET bovenlokaal verbinden; dus deze gebruiken 1. hun eigen straten met wegtype 2 om naar 2. kortstbijzijnde verbindingswegen (wegtype 1) en vervolgens 3. steenwegen en 4. snelwegen te gaan
- Lokaal ontsluiten (type 2): hoofdfunctie = ontsluiten van de wijk zeker NIET bovenlokaal verbinden en ook NIET in de eerste plaats lokaal verbinden;
- **Het meest valabele (en enige) uitgangspunt om daaruit afgeleide besluiten omtrent afbakening te maken, lijkt de wegtypering te zijn.**

Rekening houdend met de resultaten van dit onderzoek, worden volgende afbakeningscriteria voor de perimeter van de vergunninghouders voorgesteld:

- **Wie NIET in de perimeter?**
 - Verder afliggende gemeenten (deze moeten na het verlaten van hun lokale wegen de bovenlokale verbindingen gebruiken: snelwegen, en vervolgens steenwegen)
 - Aarschot (mogelijk redelijke impact)
 - Diest, Hasselt, Nieuwrode, Kortrijk-Dutseel (vermoedelijk beperkte impact)
 - Nabijgelegen gemeenten die sowieso geen route via de as PL/KAL nemen (vrij kortbij gelegen hoewel het dus eigenlijk niet uitmaakt of ze in de perimeter zitten maar hebben dus geen aantoonbaar belang):
 - Kessel-Lo N en Z
 - Holsbeek
 - Korbeek-Lo Zuid (naar Leuven via Tiense stwg, naar UZ Pellenberg en Raychem via Ganzendries type 1)
 - Nabijgelegen gemeenten die een volwaardig (en meer aangewezen) eigen alternatief hebben in type 1 (is bovendien hun eigen route + kortst bij gelegen bij):
 - Pellenberg
 - Lubbeek
- **Wie WEL in de perimeter?**
 - Doel= primair: sluijverkeer in wijk weren (secundair: vrachtwagens en snelheid)
 - Sluijverkeer = niet lokaal verkeer
 - Lokaal verkeer = wijk KLN = straten Korbeek-Lo die de wijk (KLN)/het dorp (+KLZ) verlaten (via weg lokaal verkeer type 2) en naar meest nabijgelegen weg hogere orde rijden (naargelang beschikbaarheid/nabijheid: verbindingsweg lokale weg type 1 of steenweg)
 - Vanuit KLN:
 - Richting Zuid (vb Haasrode research; Heverlee, Leuven, Bierbeek):
 - Via KAL of Nieuwstraat (beide type 2) naar Tiense steenweg
 - Richting Noord (vb Linden, Leuven, Lubbeek, Holsbeek)
 - Via PL en naargelang bestemming Heidebergstraat/Lostraat (of Langelstraat (beide routes zijn type 2!) naar Diestse stwg
 - **Is Korbeek-LO (N + Z) voor de wijk KLN (Sint-Martinusberg) lokaal verkeer?**
Afhankelijk van gedefinieerd schaalniveau (lokaal verkeer = dorpskern, stad, wijk)

eventueel wel. Korbeek-Lo wordt in elk geval als één gemeente beschouwd binnen de fusiegemeente Bierbeek. Kan dus bestemmingsverkeer zijn.

- **Zijn gemeentegrenzen bepalend voor afbakening?** Vermoedelijk wel. Maar wat dan met Pellenbergstraat Kessel-Lo (voorstuk Pimberg); mogen die naar boven rijden?

Mag je als overweging nemen dat afstand/tijd via stwg/ring Lvn en terug stwg (relatief veel) groter is, gebruiken als argument om sluijverkeer toch toe te laten? Strikt genomen niet.

Maar je zou misschien een bepaalde marge kunnen vooropstellen: indien alternatieve route beschikbaar die redelijkerwijze kan gebruikt worden (smart gedefinieerd: vb max 5 km langer en/of max 5 min verschil).

Test 1: max 5 km langer en/of max 5 min meer (beide voorwaarden tegelijk vervullen):

- Pellenbergstraat Leuven naar Linden: 3 voorgestelde routes, waarvan 2 via de as PL/KAL en de 3de via Ganzendries (4 min langer, 3,2 km verder). Dus hier zou je kunnen stellen dat ze Ganzendries moeten gebruiken omdat 1. deze de aangewezen verbindingsweg is, 2. onder de vooropgestelde toegelaten tijdsafwijking (5min) en 3. Minder dan 5km langer is (3,2 km).

Test 2: zelfde oefening maar met max +3 km en max + 3 min (beide voorwaarden tegelijk vervullen):

- Lange lostraat naar Bierbeek: slechts één route (via as PL/KAL)
- Zavelstraat naar Bierbeek: twee routes;
- Bergenlaan naar Linden: + 3,2 km, + 3min via Ganzendries
- Ijzerenwegstraat (uiterste grens Bierbeek richting Leuven) naar Linden: + 3,1 km en + 3min via Ganzendries, + 1,1 km en + 5min via Platte lostraat:
- Smisstraat Bierbeek (uiterste grens met Haasrode) naar Linden: +2,1 km en + 1min via Ganzendries
- Heidebergstraat 295 naar Bierbeek: slechts een route

Probleem bij deze testen: tijd is een te variabel gegeven en wordt op een verkeersapp beïnvloed door niet-voorzien incidenten op de wegen; enkel baseren op afstand (één voorwaarde) houdt geen rekening met mogelijke uitval- en toegangswegen. Onderzoek geeft aan dat enkel de variabelen tijd en/of afstand gebruiken op zich geen valabele piste zijn om de perimeter te bepalen.

Het eerste én meest bepalende criterium is het statuut woonwijk, gevolgd door de consequente toepassing van de hiërarchie van de wegtypering. Indien de as PL/KAL enkel gebruikt wordt waarvoor ze bedoeld is (weg voor ontsluiting lokaal verkeer) mag er geen sluijverkeer toegelaten worden.

Bijlage 1: Wegtypering Vlaamse overheid

Bron: Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen (PDF bestand, 1972 kB) – op website Mobiel Vlaanderen: <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?nav=10&mbnr=57&id=249>

Extract uit bovenstaand artikel

GOED OM WETEN - CATEGORISERING VAN LOKALE WEGEN [30-06-2004]

In de gemeentelijke mobiliteitsplannen en ruimtelijke structuurplannen moeten de wegen die niet geselecteerd werden als hoofdwegen, primaire of secundaire wegen, ingedeeld worden in drie types van lokale wegen (lokale verbindingsweg, lokale gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg). Daarbij geeft men prioriteit aan bereikbaarheid of leefbaarheid.

Categorisering en afbakening van verblijfsgebieden zijn verplichte onderdelen van het beleidsplan (fase 3 van het mobiliteitsplan). Categorisering heeft ook een directe relatie met elk mobiliteitsconvenantsproject. De categorisering van de lokale wegen wordt ook meegenomen in streefbeeldstudies van wegen en verkeersveiligheidsprojecten.

Inrichting

Elk type lokale weg moet een specifieke inrichting krijgen. De weggebruiker moet immers daaruit (en uit bewegwijzering) kunnen 'aflezen' welke weg hij het best gebruikt om ergens te geraken, welke verkeersconflicten, snelheidslimieten en voorzieningen voor andere weggebruikers hij mag verwachten en wat voor verkeersgedrag gewenst is. De wegbeheerders hebben de taak dat duidelijk te maken en zo inherente veiligheid te creëren.

Meer info

[Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen](#) (PDF bestand, 1972 kB): In dit artikel worden de drie categorieën van lokale wegen uitgebreid toegelicht. Het is de bedoeling dat die categorieën gebruikt worden in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Met aanbevelingen voor selectie en inrichting ervan.

Categorisering van lokale wegen – mei 2004 - Page 1 -

Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen Valère Donné, AWV

INLEIDING.....	2
1. RICHTLIJNEN VOOR DE CATEGORISERING VAN LOKALE WEGEN.....	2
1.1. LOKALE WEG I: LOKALE VERBINDINGSWEG	2
1.2. LOKALE WEG II: LOKALE GEBIEDSONTSLUITINGSWEG	2
1.3. LOKALE WEG III: ERFTOEGANGSWEG	3

1.1. Lokale weg I: Lokale verbindingsweg

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
 - onderling;
 - met een centrum;
 - met een (klein)stedelijk gebied;
 - met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau.
- De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

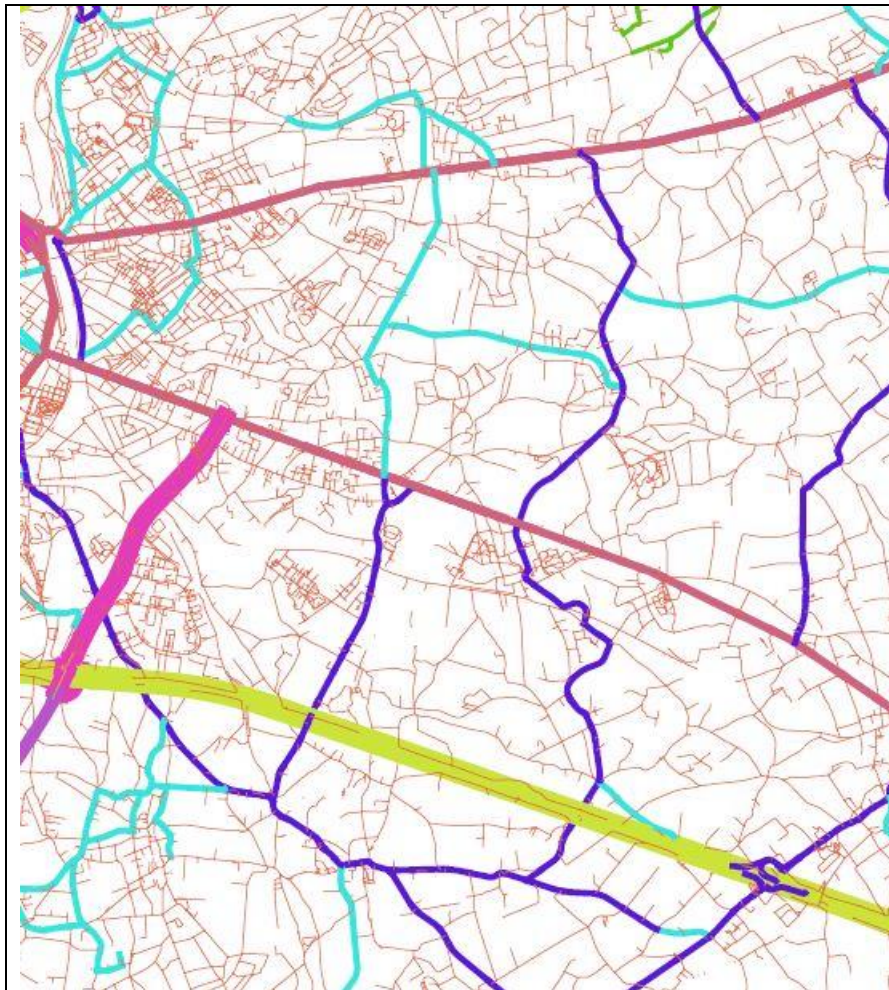
1.2. Lokale weg II: Lokale gebiedsontsluitingsweg

Algemene bepalingen.

- Hoofd functie van de weg is 'verzamenen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg.
- Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

Categorisering van lokale wegen – mei 2004 - Page 3 -

De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstenzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deelkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.



- Hoofdweg
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Primaire weg type III
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type II
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II
- Lokale weg type III

Bijlage 2: Wegtypering Bierbeek

Bron: Mobiliteitsplan Bierbeek 2010 (p. 43 en volgende)

Categorisering brengt een hiërarchie aan op de wegen, met als doel het verkeer te geleiden naar de wegen van een hoger niveau. Het wegennet van een lager niveau mag niet belast worden door verkeer van een hoger niveau. De categorisering van het gemeentelijk wegennet streeft naar een grotere maaswijdte van het verbindende lokale wegennet, waardoor grotere samenhangende verblijfsgebieden ontstaan.



Als lokale wegen type I worden geselecteerd:

- Bierbeekstraat/Pastoriestraat – Korbeek Losestraat – Hoogstraat – Dorpsstraat – Opvelpsestraat – Hoegaardsesteenweg – Dassenstraat – Parkstraat (Haasrode) – Neervelpsestraat – Lovenjoelsestraat – Bruulstraat – Stationsstraat – Neervelpsestraat – Klein Heidestraat (Neervelp) – Waversesteenweg – Pellenbergstraat

Lokale wegen type II (dorpsontsluitende wegen):

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is „verzamelen“ c.q. „ontsluiten“ op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. – Het „toegang geven“ neemt ook een belangrijke plaats in.
- De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied. De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deelkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Selectiecriteria lokale wegen type II

Middelgroot aandeel erftoegangen en zijstraten.

- Voor de verbindingsfunctie is een route via wegen van hogere orde meer geschikt of kan de ontsluitingsweg deze functie combineren omwille van de geringe hoeveelheid verkeer.
- De weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig.
- De ontsluitingswegen hebben een belangrijke functie voor het regionaal en stadsgewestelijk ontsluitend busverkeer.
- Gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst.
- Verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: Gemeentelijke ontsluiting, Dorpsontsluiting, Centrumontsluiting, Wijkontsluiting, Campusontsluiting, ontsluiting KMO- of industriezone.
- Deze wegen kunnen een aparte beeldvorming krijgen afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten.

Als lokale wegen type II worden geselecteerd:

- Bevekomstraat (ontsluitend voor Mollendaal)
- Koning Albertlaan – Panoramalaan: deze weg fungeert als lokale ontsluitingsweg voor de woonlob Sint-Martinusberg. Het doorgaande verkeer tussen N2 en N3 moet zoveel mogelijk geweerd worden.

Lokale wegen type III (erftoegang, verblijven):

Algemene bepalingen.

- Hoofdfunctie van de weg is „verblijven“ en „toegang verlenen tot de aanpalende percelen“ (erffunctie).
- De verblijfsfunctie primeert op deze weg.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Selectiecriteria

- Hoogste aandeel erftoegangen.
- De weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale netwerk. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer. De weg ligt in een verblijfsgebied:
 - Soorten: woonstraat, winkelstraat, Zone 30, woonerf.

De straten met een verblijfsfunctie kunnen een aaneengesloten (Zone 30) verblijfsgebied vormen. De weg is gelegen in het buitengebied:

- Soorten: landelijke weg – De weg is enkel voorbehouden voor fietsers en aangelanden (fietsweg). Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer – uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen - worden geweerd

Bijlage 3: Wegtypering Lubbeek

Bron: Mobiliteitsplan Lubbeek 2010 (p. 42 en volgende)

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