

MOBILITEITSPLAN

GEMEENTE PEPINGEN BELEIDSPLAN



OPDRACHTGEVER: GEMEENTE PEPINGEN
OPDRACHTHOUDER: A2BMOBILITY BV
IN SAMENWERKING MET PATRICK MAES CONSULTING

FINALE VERSIE
GOEDGEKEURD DOOR GEMEENTERAAD VAN 25/04/23



A2Bmobility BV – Adviesbureau voor mobiliteit en participatie – www.a2bmobility.be

Pastoor Bernaertsstraat 22, 1500 Halle – dirk@a2bmobility.be

Mobiliteitsplan gemeente Pepingen - 1

INHOUDSTAFEL

1.	Inleiding	6
1.1.	<i>Aanleiding van het project</i>	6
1.2.	<i>Situatieschets van de gemeente</i>	6
1.3.	<i>Plan van aanpak</i>	8
1.3.1.	Projectorganisatie	8
1.3.2.	Verkenningfase	8
1.3.3.	Uitwerkingsfase	9
1.3.4.	Beleidsfase	9
1.3.5.	Participatie aanpak	9
1.3.6.	Overlegmomenten	10
2.	Knelpunten, kansen en doelstellingen	13
2.1.	<i>Knelpunten</i>	13
2.2.	<i>Algemene data</i>	13
2.3.	<i>Verplaatsingsgedrag</i>	13
2.4.	<i>Tevredenheid fietsinfrastructuur</i>	14
2.5.	<i>Zwaar verkeer</i>	15
2.6.	<i>Sluipverkeer</i>	16
2.7.	<i>Snelheid</i>	17
2.8.	<i>Deelmobiliteit</i>	17
2.9.	<i>Ongevalscijfers</i>	17
2.10.	<i>Kansen</i>	18
2.10.1.	Ruimtelijke ordening	18
2.10.2.	Trage Wegen	18
2.10.3.	Sluiten overwegen Infrabel	20
2.11.	<i>Doelstellingen</i>	21
2.11.1.	Vlaamse mobiliteitsvisie 2040	21
2.11.2.	Strategische doelstellingen regionaal mobiliteitsplan	21
2.11.3.	Strategische doelstellingen gemeente Pepingen	22
2.11.4.	Operationele doelstellingen Vervoerregio	22
2.11.5.	Operationele doelstellingen gemeente Pepingen	24
2.11.6.	Actiepunten en projecten	25
3.	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen	27
3.1.	<i>Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan</i>	27
3.2.	<i>(Herziening) Gemeentelijk RUP Sporthal</i>	29
3.3.	<i>Toetsing ruimte voor bedrijvigheid (2021)</i>	30
3.4.	<i>Ontwerp beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant (2022)</i>	30
4.	Werkdomein B : Verkeersnetwerken	34
4.1.	<i>Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk (B1)</i>	34

4.2.	<i>Schoolomgevingen (B2)</i>	34
4.3.	<i>Fietsroutenetwerk (B3)</i>	35
4.3.1.	Recreatief netwerk (fietsknooppunten).....	35
4.3.2.	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).....	36
4.3.3.	Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF).....	37
4.4.	<i>Openbaar vervoer (B4)</i>	41
4.4.1.	Het OV-netwerk.....	41
4.4.2.	Toerismepunten.....	43
4.4.3.	Hoppinpunt Pepingen	43
4.5.	<i>Autoverkeer</i>	45
4.5.1.	Wegencategorisering	45
4.5.2.	Aanpassingen wegen	50
4.5.3.	Snelheidsregimes.....	50
4.5.4.	Vermijden van sluijverkeer	61
4.5.5.	Parkeren	61
4.5.6.	Autodelen	61
4.5.7.	Elektrische mobiliteit	61
4.6.	<i>Zwaar vervoer</i>	62
4.6.1.	Vrachtroutenetwerk.....	62
4.6.2.	Charter zwaar vervoer	63
5.	Werkdomein c: mobiliteitsmanagement	64
5.1.	<i>Stimulering – sensibilisering (C1)</i>	64
5.2.	<i>Handhaving en controle (C2)</i>	64
5.3.	<i>Bewegwijzering en signalisatie (C3)</i>	65
6.	Actieplan	66
7.	Bijlagen	86
7.1.	<i>Verslag projectstuurgroep 1 (14/12/21)</i>	86
7.2.	<i>Verslag Projectstuurgroep 2 (10/06/22)</i>	88
7.3.	<i>Verslag Projectstuurgroep 3 (08/03/23)</i>	90

LIJST FIGUREN

Figuur 1: situering gemeente Pepingen in provincie Vlaams-Brabant	7
Figuur 2: fietsknelpunten (rode lijnen: top 10 - rode stippellijnen 11-25)	14
Figuur 3: knelpunten zwaar vervoer (blauwe lijnen: top 10 – blauwe stippellijnen 11-25)	15
Figuur 4: knelpunten sluisverkeer (groene lijnen: top 10 – groene stippellijnen 11-25)	16
Figuur 5: wandelknooppunten netwerk Pepingen	19
Figuur 6 : voorstel ongelijkvloerse kruisingen spoorweg (bron: Infrabel)	20
Figuur 7: gewenste ruimtelijke structuur, (bron: GRS, 2010).	28
Figuur 8 : situering RUP Sporthal	29
Figuur 9 : visie mobiliteit voorontwerp provinciaal beleidsplan ruimte	32
Figuur 10: voorbeeld markering schoolomgeving	34
Figuur 11: fietsknooppunten Pepingen	35
Figuur 12: BFF - huidige situatie	36
Figuur 13: lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) gemeente Pepingen	37
Figuur 14: gewenste fietsinfrastructuur (lange termijn)	40
Figuur 15 : nieuw OV-plan (bron: Vervoerregio Vlaamse Rand).	42
Figuur 16: conceptplan Hoppinpunt Pepingen Kerk	44
Figuur 17: overgang naar nieuwe wegencategorisering	45
Figuur 18: wegencategorisering vervoerregio	46
Figuur 19: voorstel nieuwe wegencategorisering	48
Figuur 20: bestaande snelheidsregimes begin 2022	51
Figuur 21: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Beert	53
Figuur 22: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Bellingen	54
Figuur 23: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Bogaarden	55
Figuur 24: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Heikruis	56
Figuur 25: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Elingen	57
Figuur 26: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Pepingen	58
Figuur 27: nieuw snelheidsplan en bebouwde kommen	59
Figuur 28: voorbeeld poorteffect met wegversmalling	60
Figuur 29: routes voor doorgaand vrachtverkeer	62

INLEIDING

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING VAN HET PROJECT

Het mobiliteitsplan van de gemeente Pepingen dateert van 2012 en was een verbreding/verdieping van het eerste mobiliteitsplan, conform verklaard op 20 juni 2000.

Mobiliteit is echter onderhevig aan veranderingen. Sindsdien zijn er wijzigingen geweest op vlak van wetgeving, de mobiliteitsvisie van hogere overheden en de verschillende modi en weggebruikers in het straatbeeld. De vervoerregio Vlaamse Rand heeft een nieuw openbaar vervoerplan goedgekeurd. De uitvoering ervan is nog niet gebeurd. De vervoerregio is bezig met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, waarin ook de nieuwe categorisering voor de niet-lokale wegen zal bepaald worden.

Gezien deze wijzigingen heeft de gemeente Pepingen het bestaande mobiliteitsplan vernieuwd en geactualiseerd. De gemeente heeft dit gedaan met ruime inbreng en participatie van de burgers. Een gemeentelijke mobiliteitsvisie moet inspelen op de noden van de hele bevolking. Een slimme mobiliteitsvisie focust daarom niet op één bepaald vervoersmiddel, maar speelt de troeven van ieder transportmiddel maximaal uit.

Het mobiliteitsplan bestaat uit:

- een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling
- operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn
- een actieplan dat de operationele doelstellingen vertaalt in maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing

1.2. SITUATIESCHETS VAN DE GEMEENTE

Algemeen

De gemeente Pepingen ligt ten zuidwesten van Brussel en ten westen van Halle op de grens van het Pajottenland. Pepingen grenst ten zuiden aan het Waals Gewest. Pepingen telt 6 deelgemeenten, zijnde Pepingen, Beert, Bellingen, Bogaarden, Elingen en Heikruis. De gemeente heeft een oppervlakte van 36,05 km² en telt ongeveer 4.500 inwoners. Pepingen behoort tot het gerechtelijk arrondissement Brussel, de Politiezone Pajottenland en de brandweerzone Vlaams-Brabant-West.

De buurgemeenten zijn:

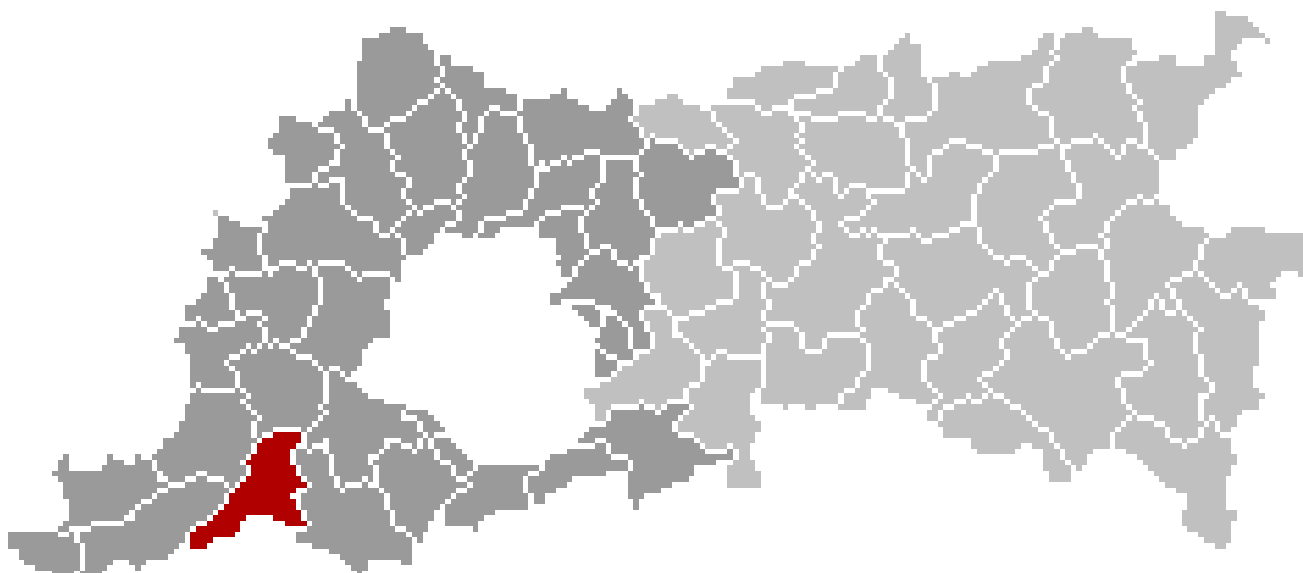
- Lennik (noorden)
- Sint-Pieters-Leeuw (noordoosten)
- Halle (oosten)
- Tubize (zuidoosten)
- Rebecq (zuiden)
- Enghien en Herne (zuidwesten)
- Gooik (westen)

De bebouwing te Pepingen is voornamelijk gesitueerd in de zes dorpskernen. Pepingen is een gemeente in het buitengebied. In de toekomst zijn er geen omvangrijke mobiliteitsgenererende ontwikkelingen te verwachten. De woonontwikkelingen die mogelijk en voorzien zijn, zijn eerder kleinschalig.

Er lopen drie gewestwegen door de gemeente Pepingen, zijnde de N272 tussen de N28 en de N495 te Moerbeke, de N28 die vooral zorgt voor de verbinding tussen Halle en Ninove en de N285 in het westen van de gemeente

(Edingen-Asse). De eerste twee gewestwegen kennen zeer druk verkeer, met af en toe fileopbouw, tijdens de ochtend- en avondspits. De doortocht van de N28 te Pepingen werd sedert het vorig mobiliteitsplan heringericht. Er werden fietspaden aan beide zijden van de weg aangelegd. De voetpaden werden heraangelegd en het wegprofiel werd met een aantal vertragende elementen voorzien, zodat de snelheid op natuurlijke wijze werd verlaagd. Het snelheidsregime is 50 km/u in het centrum met een dynamische zone 30 in de schoolomgeving.

Door de matige ontsluiting met openbaar vervoer en fiets van het Pajottenland, kiezen veel pendelaars noodgedwongen voor de auto voor de verplaatsingen naar de activiteitspolen Halle en Brussel. Veel van dit verkeer bevindt zich op de as N272- N28 richting Halle, de Palokenstraat richting Breedhout en Sint-Pieters-Leeuw en de Steenweg op Elingen.



Figuur 1: situering gemeente Pepingen in provincie Vlaams-Brabant

Voetgangersvoorzieningen

In de meeste straten in de kernen zijn voetpaden aangelegd. Op landelijke wegen zijn er soms conflicten tussen wandelaars en het autoverkeer.

Pepingen maakt deel uit van het wandelknooppuntennetwerk van de provincie Vlaams-Brabant. Er is een goed netwerk van trage wegen, die vooral recreatief het meeste potentieel bieden. Op vlak van functionele verplaatsingen hebben deze een minder grote betekenis.

Fietsinfrastructuur

De gewestwegen zijn uitgerust met fietspaden, maar enkel op de N28 voldoen deze aan de normen van het fietsvademeccum. In het verleden was er geen lokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend. Wel lopen er een aantal recreatieve fietsroutes, verbonden door knooppunten over het grondgebied. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt de meeste dorpen met elkaar, met uitzondering van deelgemeente Bellingen. Op de meeste plaatsen is het netwerk niet conform het fietsvademeccum of is er geen fietsinfrastructuur aanwezig.

Openbaar vervoer

Pepingen telt geen spoorwegstations meer, maar er zijn wel drie spoorwegoverwegen die Infrabel wil verwijderen. Voor verbindingen met Brussel zijn de inwoners aangewezen op de stations van Halle en Edingen. De N28 is een volwaardige OV-as.

Voorzieningen

Pepingen is een gemeente met een vrij hoog uitrustingsniveau. Het gemeentehuis is gelegen in het centrum van Pepingen. In deze kern bevindt zich ook het OCMW, de meeste winkels enz. De bibliotheek is gelegen in de kern van Bellingen. Het containerpark bevindt zich in de buurt van het hoofddorp Pepingen, dicht bij de N28. Voor stedelijke voorzieningen is de bevolking aangewezen op de naburige steden, voornamelijk Halle.

Bedrijvigheid

De bedrijvigheid is vooral afgestemd op landbouwactiviteiten. Er komt geen grote bedrijvigheid voor. Op het gewestplan zijn wel twee kleine gebieden aangeduid die als bedrijvenzones of KMO-zones ingekleurd zijn. Deze gebieden zijn gelegen langs de N 28 aansluitend op de kern van Pepingen. Er zijn nog geen concrete plannen om een lokaal bedrijventerrein te voorzien. In het GRS werd de mogelijkheid open gelaten om dit op termijn nog verder te evalueren en eventueel een lokaal bedrijventerrein aan te leggen.

Natuur

De openruimte gebieden zijn opvallend aanwezig in de gemeente. Het landelijk karakter van de gemeente is goed bewaard gebleven. De lintbebouwing en de verkeersinfrastructuur oefenen weliswaar een negatieve invloed uit op het landschap, maar is toch vrij beperkt gebleven.

1.3. PLAN VAN AANPAK

Zoals voorzien in de richtlijnen van het departement MOW werd de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan opgedeeld in drie grote fases, namelijk de verkenningsfase, de uitwerkingsfase met daarin alle onderzoeken en de creatie en afwerking van het beleidsplan.

1.3.1. PROJECTORGANISATIE

Voor regelmatige besprekingen en opvolging door de gemeente werd regelmatig overleg georganiseerd tussen het studiebureau, de Schepen van mobiliteit en de mobiliteitsambtenaar.

In elke fase van het project kwam tevens een projectstuurgroep (PSG) samen. Deze volgde het project op en stuurde bij indien nodig. Deze PSG was samengesteld door de deelnemers van de werkgroep, aangevuld door een vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, Infrabel en de Provincie Vlaams-Brabant. De verslagen van de PSG bevinden zich in bijlage van het mobiliteitsplan.

Burgerparticipatie werd in elke fase van het project geïntegreerd. (zie 1.3.5)

1.3.2. VERKENNINGSFASE

In deze fase werd het project voorbereid, alle beschikbare informatie verzameld, de probleemstellingen uitgewerkt, de doelstellingen geformuleerd en het onderzoeksopzet per thema uitgewerkt.

1.3.3. UITWERKINGSFASE

Er werden verschillende werkmethodes toegepast in de uitwerkingsfase.

Studiethema's:

- opstellen van een nieuwe wegcategorisering (rekening houden met thema's als sluijverkeer, vrachtwagenverkeer...)
- toepassen decreet basisbereikbaarheid: afstemmen regionaal mobiliteitsplan en uitwerken van een visie vervoer op maat en Hoppin punten
- studie naar mogelijkheden voor aanleg van een carpoolparking of B+R/B+P nabij Pepingen centrum
- herziening gebiedsdekkende maatregelen voor de afbakening van de bebouwde kom en snelheidszones

Doelgroepen thema's:

Een tweede groep thema's was bedoeld voor specifieke doelgroepen:

- lokaal fietsnetwerk (functioneel en recreatief) en fietsbeleid
- veilige schoolomgevingen
- zwaar verkeer

Gebiedsgebonden thema's:

Een derde groep thema's waren vooral gelinkt aan bepaalde gebieden:

- harmonisering van snelheidsregimes
- maatregelen om sluijverkeer te beperken
- multimodaal gebruik van landelijke wegen

1.3.4. BELEIDSFASE

De nodige projecten werden ingeschat op vlak van impact, budget, tijdsframe en consistentie. Ook de evaluatiemethode en momenten voor het bereiken van de doelstellingen werden vastgelegd.

Het resultaat bevat twee luiken. Het finale beleidsplan is de samenvatting en uitwerking van de visie hoe de gemeente wil komen tot een inclusief mobiliteitsbeleid voor jong en oud. Het actieplan bevat de acties die de gemeente de komende jaren zal ondernemen om de doelstellingen van het plan te bereiken.

1.3.5. PARTICIPATIE AANPAK

De gemeente heeft ruim ingezet op burgerparticipatie in elke fase van het project.

Verkenningfase

De participatie tijdens de verkenningfase bestond uit meerdere onderdelen. Het eerste deel was een online enquête naar alle burgers toe. Tijdens een infoavond werd de bevolking geïnformeerd over het project, de te behandelen thema's en het plan van aanpak.

Project Telraam

Om de burgers actief te betrekken bij dataverzameling lanceerde de gemeente een project Telraam. Hierbij worden 20 telramen aangekocht en geplaatst bij geïnteresseerde burgers, verspreid over het grondgebied. Telramen zijn kleine apparaatjes die volautomatisch hoeveelheden, type weggebruikers en snelheden van het verkeer tellen bij daglicht. De verzamelde verkeersdata werd o.m. gebruikt bij de opmaak van het mobiliteitsplan en tijdens de bijeenkomsten van de dorpsgroepen.

Uitwerkingsfase

Er werden drie focusgroepen opgestart. De eerste groep bestond uit mensen die nu al fietsen of er in geïnteresseerd zijn en dus de situatie uit de praktijk kennen. Ze werkten onder leiding van het studie bureau een lokaal fietsroutenetwerk uit en dachten na over mogelijke oplossingen, zowel voor functionele als recreatieve fietsers (ontspanning en toerisme).

De tweede focusgroep bestond uit deelnemers van de scholen. Ze gingen aan de slag met een lijst van knelpunten, opgesteld door de scholen en oudercomités, met als belangrijkste focus de veiligheid van de schoolomgevingen.

Een derde focusgroep boog zich over het thema "zwaar vervoer". Ze bestond uit professionele gebruikers van zwaar vervoer. Ze stelden maatregelen op om de hinder voor bewoners te verminderen en de verkeersveiligheid te verhogen. Deze zijn opgenomen in het mobiliteitsplan en in een charter zwaar vervoer, dat zich in bijlage van het plan bevindt.

Naast de focusgroepen werden er 3 dorpsgroepen samengesteld voor de behandeling van de gebiedsgebonden thema's. Elk dorp werd vertegenwoordigd door een groep vrijwillige burgers van 5 tot 15 personen die doorheen het proces 3x zijn samengekomen. Er zijn 6 dorpen, maar de grootte ervan verschilt. Daarom werd de dorpsgroepen als volgt ingedeeld:

- Pepingen en Elingen
- Beert en Bellingen
- Bogaarden en Heikruis

Beleidsfase

Op het einde van de beleidsfase wordt de bevolking tijdens een infomoment ingelicht over de inhoud van het mobiliteitsplan en de belangrijkste maatregelen die het bevat.

1.3.6. OVERLEGMOMENTEN

- 21/05/21: startvergadering
- 01/09/21: werkgroep mobiliteitsplan
- 27/09/21: infoavond bevolking
- 19/10/21: werkgroep mobiliteitsplan
- 28/10/21: workshop 1 Telraam
- 10/11/21: werkgroep mobiliteitsplan
- 15/11/21: focusgroep fiets (1^{ste} avond)
- 29/11/21: dorpstafels (via Zoom) (1^{ste} avond)
- 13/12/21: focusgroep fiets (via Zoom) (2de avond)
- 14/12/21: projectstuurgroep 1
- 17/12/21: werkgroep mobiliteitsplan
- 22/12/21: dorpstafels (via Zoom) (2^{de} avond)
- 10/01/22: focusgroep fiets (via Zoom) (3^{de} avond)
- 31/01/22: focusgroep fiets (via Zoom) (4^{de} avond)
- 07/02/22: focusgroep zwaar vervoer (via Zoom) (1^{ste} avond)
- 09/02/22: werkgroep mobiliteitsplan
- 11/02/22: overleg Agentschap Wegen en Verkeer en gemeente Pepingen
- 16/02/22: manuele verkeerstellingen Kareelstraat Bellingen
- 07/03/22: focusgroep scholen (Harten Troef Pepingen-Heikruis)
- 08/03/22: overleg Politiezone Pajottenland
- 11/03/22: focusgroep scholen (Spring in 't Veld Bellingen)

- 28/03/22: bespreking Schepencollege
- 28/03/22: focusgroep scholen (scholen en oudercomités)
- 29/03/22: dorpstafels (3^{de} avond)
- 13/04/22: werkgroep mobiliteitsplan
- 25/04/22: focusgroep zwaar vervoer (2^{de} avond)
- 06/05/22: werkgroep mobiliteitsplan
- 31/05/22: werkgroep mobiliteitsplan
- 10/06/22: projectstuurgroep 2
- 14/09/22: werkgroep mobiliteitsplan
- 13/01/23: werkgroep mobiliteitsplan – bespreking actietabel
- 08/03/23: projectstuurgroep 3
- 18/04/23: goedkeuring Gemeenteraad
- 19/04/23: infoavond bevolking

INFORMATIEF DEEL

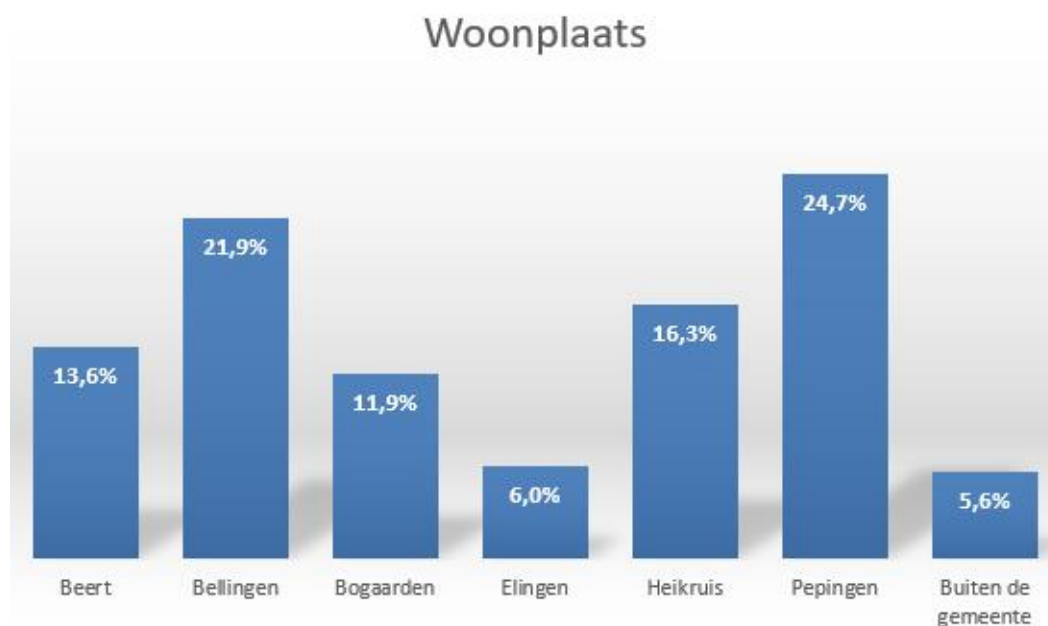
2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1. KNELPUNTEN

Bij de start van de opmaak van het nieuw mobiliteitsplan voerde de gemeente een open en anonieme enquête uit die toegankelijk was voor alle bewoners en ook voor niet-inwoners. Deze enquête liep van 14/06/21 tot 15/08/21 en werd door 251 verschillende burgers ingevuld. 182 onder hen vulden ook hun e-mailadres in en gaven hiermee aan op de hoogte gehouden te willen worden van het vervolg van de opmaak van het mobiliteitsplan.

2.2. ALGEMENE DATA

De meeste deelnemers kwamen uit de hoofdgemeente Pepingen, hetgeen logisch is gezien de verdeling van het aantal inwoners. Bijna 22% kwamen uit Bellingen, wat een opvallend hoog cijfer is. Elingen telde het minst aantal deelnemers (6%). 5,6% waren geïnteresseerde burgers die niet in Pepingen wonen. Bij deze analyse dienen we op te merken dat sommige straten met weinig bewoners ondervertegenwoordigd kunnen zijn.



De gemiddelde leeftijd was 48 jaar. Ruim 2/3 van de deelnemers kwamen uit de actieve bevolking tussen 31 en 60 jaar. 20% van de deelnemers was ouder dan 61, 10% jonger dan 30. Mannen waren met 55% licht oververtegenwoordigd.

2.3. VERPLAATSINGSGEDRAG

We peilden naar het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Pepingen. 41% van de verplaatsingen zijn woon-werkverplaatsingen, 26% is voor het doen van boodschappen en shoppen. Dat laatste is een vrij hoog cijfer, vermoedelijk een gevolg van het beperkte of afwezige winkelaanbod in de deelgemeenten.

De auto is het belangrijkste vervoermiddel. 79% geeft aan dit vervoersmiddel dagelijks of meerdere keren per week te gebruiken. Het openbaar vervoer scoort vrij laag. Ruim 30% geeft aan zich meerdere keren per week met de fiets of elektrische fiets te verplaatsen, 7% geeft aan dit dagelijks te doen. 32% geeft aan nooit te fietsen, 70% heeft nog nooit een elektrische fiets gebruikt. Dit geeft aan dat het verplaatsingsgedrag momenteel nog weinig duurzaam verloopt. Bovendien valt op dat de elektrische fiets, die het fietsen in de heuvelachtige gemeente voor veel mensen haalbaar maakt, nog een hele inhaalbeweging kan gebruiken.

2.4. TEVREDENHEID FIETSINFRASTRUCTUUR

Eén van de mogelijke oorzaken van het vrij lage fietsgebruik is de lage waardering van de deelnemers voor de bestaande fietsinfrastructuur. 5,5 op 10 vindt het fietsen in Pepingen veilig, slechts 5,2 op 10 zijn tevreden over het comfort ervan.

De deelnemers geven vooral problemen aan op de verbindingswegen tussen de deelgemeenten, die vaak onvoldoende of niet uitgerust zijn met comfortabele en veilige fietspaden. Op kleinere wegen is er eerder een probleem van sluijverkeer.



Figuur 2: fietsknelpunten (rode lijnen: top 10 - rode stippellijnen 11-25)

Bijna 80% van de deelnemers zijn te vinden voor de invoering van fietsstraten. 25% onder hen wenst dat deze wel een uitzondering blijven.

2.5. ZWAAR VERKEER

Er zijn nogal wat klachten over zwaar verkeer in de gemeente. 55% geeft aan heel vaak tot regelmatig last te hebben van zwaar vervoer. 26% heeft er af en toe last van. Onder zwaar vervoer vallen in de enquête meerdere categorieën, zijnde vrachtverkeer, landbouwvoertuigen en bussen. Landbouwverkeer is in belangrijke mate aanwezig op de gemeentewegen, gezien het landelijk karakter van de gemeente. De Lijn is ook aanwezig in de dorpskernen. De maatregelen verderop in het plan zijn wel uitgesplitst voor vrachtverkeer, landbouwverkeer en de Lijn.

Ook hier komen de assen tussen de deelgemeenten in sterke mate naar boven als zijnde knelpunten. De as Ninoofsesteenweg N28 is ook een knelpunt, maar op deze gewestweg is zwaar vervoer nu eenmaal onvermijdelijk.



Figuur 3: knelpunten zwaar vervoer (blauwe lijnen: top 10 – blauwe stippellijnen 11-25)

2.6. SLUIPVERKEER

53% van de deelnemers geeft aan heel vaak tot regelmatig last te hebben van sluipverkeer. 15% heeft er af en toe last van. Uit de analyse van de aangegeven knelpunten blijkt dat er effectief een aantal straten zijn waar er ongewenst doorgaand verkeer is (erftoegangswegen), maar de problematiek zich ook op ontsluitingswegen voordoet. Gezien het weren van doorgaand verkeer op ontsluitingswegen vaak niet mogelijk is en deze wegen uitgerust zijn voor het verwerken van grotere aantallen verkeer, kan men de problematiek ook interpreteren als zijnde hinder omwille van te snel doorgaand verkeer en een gevoel van lage leefbaarheid en verkeersonveiligheid. Het is opvallend dat ook hier er een grote overlap is tussen de wegen met knelpunten van sluipverkeer, zwaar verkeer én een afwezig of gebrekkige fietsinfrastructuur.



Figuur 4: knelpunten sluipverkeer (groene lijnen: top 10 – groene stippellijnen 11-25)

2.7. SNELHEID

We hebben ook de snelheidsproblematiek bevestigd, maar dan vooral op vlak naar mogelijke aanpassingen. 63% van de deelnemers is te vinden voor uitbreidingen van de zone 30. 22% daarvan wenst dit enkel waar er geen fietspaden zijn.

3 op de 4 deelnemers vindt dat lagere snelheden van het autoverkeer wenselijk zijn. 40% ziet vooral heil in meer handhaving, 32% wenst meer aanpassingen aan de infrastructuur zodat lagere snelheden vanzelf afgedwongen worden. De deelnemers moesten een keuze maken uit één van de opties. Vermoedelijk wenst een groot deel zowel aanpassingen aan de infrastructuur als een meer strikte handhaving van de snelheidsregimes.

2.8. DEELMOBILITEIT

Slechts 1 op de 5 deelnemers zegt open te staan voor het gebruik van deelmobiliteit. Er is weinig verschil tussen het gebruik van deelauto's of deelfietsen.

De grootste drempels zijn:

- te ver van mijn deur (44%)
- niet graag rijden met een voertuig dat niet in hun bezit is (41%)
- niet altijd beschikbaar (33%)
- reserveren is lastig (26%)
- ongeveer 30% geeft aan er niet mee vertrouwd te zijn of vermoedt dat het te duur is

2.9. ONGEVALSCIJFERS

Verkeersongevallen hebben nog steeds een zware tol in de gemeente Pepingen. Hierna volgen de cijfers met de evolutie van de voorbije jaren:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<u>Aantal ongevallen met doden</u>	0	0	0	1	0	1	1
<u>Ongevallen met lichamelijk letsel</u>	10	10	6	9	13	8	9
<u>Licht gewonden</u>	9	8	7	8	10	7	13

De Ninoofsesteenweg blijft, ondanks de vernieuwde herinrichting, de weg met het meeste aantal ongelukken. Het is uiteraard ook de drukste weg in de gemeente, dwars doorheen het centrum van Pepingen, met veel potentiële conflictpunten. Dit zijn de ongevalslocaties van 2021:

Pepingen

Straat	Aantal ong. met lichamelijk letsel	Aantal doden	Aantal zwaar gewonden	Aantal licht gewonden
Molenhofstraat	1	0	0	1
Nieuwe Baan	1	0	0	1
Ninoofsesteenweg	6	1	0	10
Zwarte Molenstraat	1	0	0	1
Totaal	9	1	0	13

2.10.1. RUIMTELIJKE ORDENING

Pepingen heeft 6 verschillende deekernen, die geografisch enkele km. uit elkaar liggen. De bewoning is vrij geconcentreerd in deze deekernen. Behalve een aantal landbouwbedrijven is er weinig lintbebouwing buiten deze kernen. Deze ruimtelijke ordening heeft onmiskenbaar voordelen voor de mobiliteit. Zo kan er in elke deekern een lokaal mobipunt ingesteld worden. Ook de invoering van deelauto's en elektrische mobiliteit is gemakkelijker te organiseren.

Pepingen is een groene landelijke gemeente. De landelijkheid vormt een grote troef van de gemeente en dient naar de toekomst toe gevrijwaard te blijven. Lintbebouwing en verspreide bebouwing vormen negatieve elementen in de ruimtelijke structuur en dienen verder vermeden te worden. Nieuwe bebouwing dient zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande kernen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofddorp Pepingen en de kernen-in-het-buitengebied Bogaarden, Beert, Bellingen, Elingen en Heikruis. Het hoofddorp Pepingen is de belangrijkste kern in de gemeente. Deze kern bevindt zich langs de N28 en beschikt over goede ontsluitingsmogelijkheden. Pepingen wordt in de toekomst verder uitgebouwd als belangrijkste kern waar de groei van de woonfunctie en van voorzieningen wordt opgenomen.

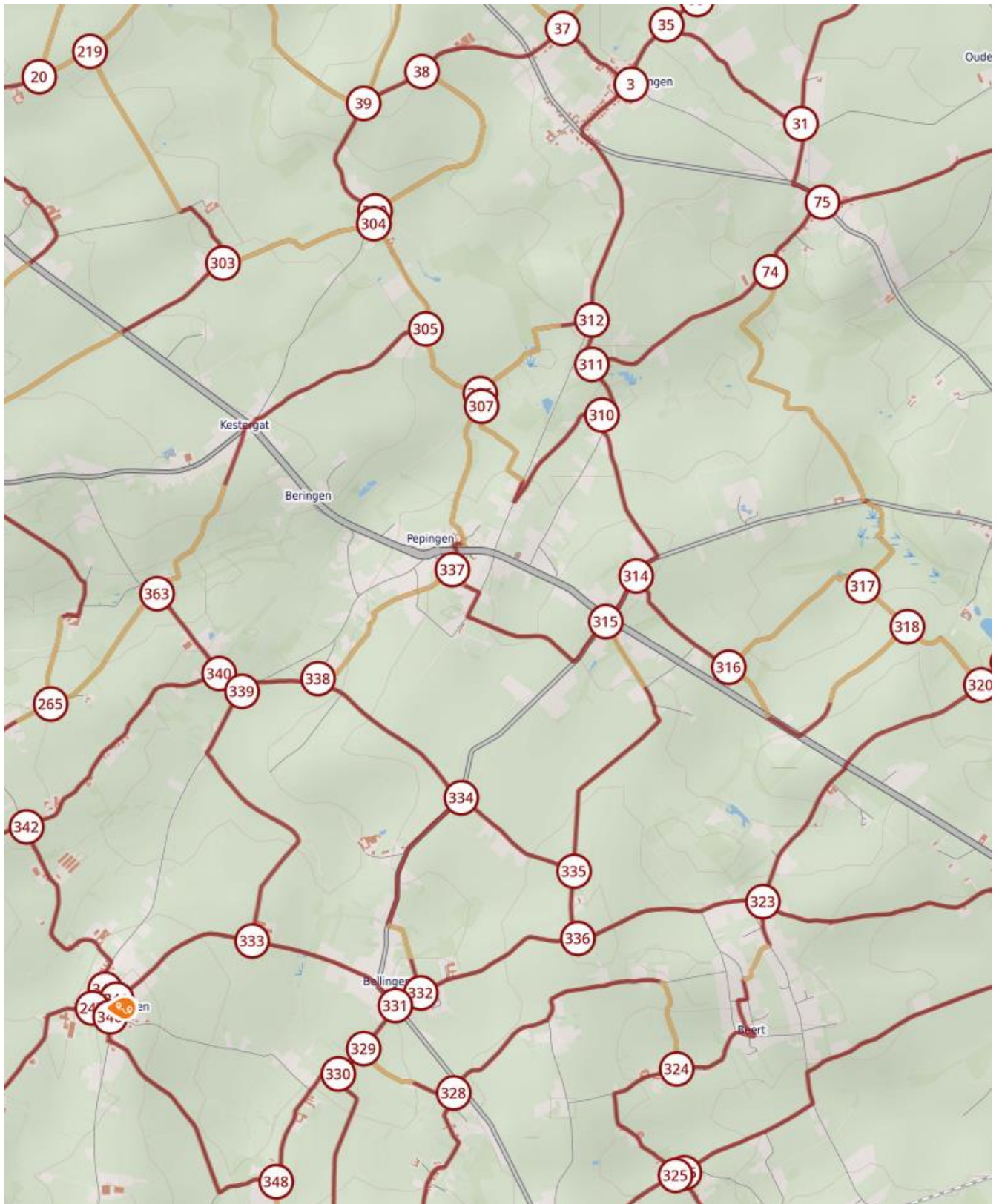
In de kernen Bogaarden, Elingen, Beert, Bellingen en Heikruis zullen hoofdzakelijk ontwikkelingen plaatsvinden onder de vorm van bebouwing voor wonen aangevuld met een aantal primaire voorzieningen. Deze kernen-in-het-buitengebied staan in voor de opvang van de eigen groei van de kern binnen het bestaande aanbod aan bouw mogelijkheden.

De bedrijvigheid te Pepingen is minimaal en bestaat uit solitaire bedrijven en landbouwbedrijven. Deze bedrijven zijn verspreid over het grondgebied. De mobiliteitsimpact van deze bedrijven is relatief beperkt, al is er wel op bepaalde tijdstippen hinder van het landbouwverkeer.

2.10.2. TRAGE WEGEN

Pepingen heeft een uitgebreid netwerk van trage wegen. Er is ook een uitgebreid netwerk van wandelknooppunten. Dit biedt vooral recreatief interessante opportuniteiten voor wandelaars. Het netwerk Pajottenland is één van de grootste wandelnetwerken in Vlaanderen. De wandelwegen lopen langs velden, weilanden, hier en daar een stukje bos, knotbomen, hoogstamboomgaarden, hagen, monumenten en andere bezienswaardigheden.

Op vlak van functionele verplaatsingen is het potentieel beperkter. Een aantal maken wel deel uit van het bovenlokaal of lokaal functioneel fietsnetwerk. Omwille van de ruilverkavelingen in het verleden (vooral zuidelijk gebied, ruilverkaveling oude stijl) zijn heel wat trage wegen verhard.



Figuur 5: wandelknooppunten netwerk Pepingen

2.10.3.SLUITEN OVERWEGEN INFRABEL

Infrabel heeft in het kader van het verminderen van het aantal ongevallen op gelijkgrondse overwegen een streefbeeld opgemaakt voor de bestaande overwegen. Op het grondgebied van de gemeente Pepingen zijn er vandaag twee gelijkgrondse overwegen die voor sluiting in aanmerking komen. De derde gelijkgrondse overweg aan Hoge Kouter werd onlangs gesloten.

Voor zowel de Hondzochtstraat als de Grimmingenstraat worden ongelijkvloerse oplossingen voorgesteld. Voor Hoge Kouter vraagt de gemeente een ongelijkgrondse oplossing voor voetgangers.



Figuur 6 : voorstel ongelijkvloerse kruisingen spoorweg (bron: Infrabel)

2.11.1. VLAAMSE MOBILITEITSVISIE 2040

Vanaf 1 oktober 2021 is de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 in werking getreden. Deze strategische visietekst is een blik op de toekomst en zal dienen als open, inspirerend en adaptief kader voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. Vlaanderen wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Om dat te bereiken worden vier perspectieven vooropgesteld tegen 2050:

- er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- er zijn geen vervoersemisies meer in 2050
- er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- de materiaalvoerafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050

Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het lokaal mobiliteitsplan dienen afgestemd te worden op de Vlaams Mobiliteitsvisie 2040.

2.11.2. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

De vervoerregio werkt voor het regionaal mobiliteitsplan vanuit vijf strategische doelstellingen waaraan enkele concrete operationele doelstellingen gekoppeld worden. Het is belangrijk om te benadrukken dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is één van de middelen om brede maatschappelijke doelen te verwezenlijken.

De vijf strategische doelstellingen zijn:

- **duurzame regio:** we stimuleren het gebruik van duurzame modaliteiten.
We streven naar een algemeen hoger gebruik van duurzame verplaatsingswijzen: te voet, per step of (elektrische) fiets, alle vormen van openbaar en collectief vervoer of een combinatie van modaliteit. De regio zet maximaal in op het verminderen van individueel autogebruik. Het goederenvervoer focust zich op een shift naar het vervoer via water- en spoorwegen. Dit zal moeten leiden tot de gewenste CO₂-reductie en een vermindering van de verkeersdrukke
- **leefbare regio:** we creëren leefbare (woon)gebieden.
Leefkwaliteit is de invloed van verkeer op welzijn en gezondheid. Onderdeel hiervan is het verlagen van lucht- en geluidsemisies, klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress, het verminderen van energieverbruik en van fossiele brandstoffen, en het stimuleren van een gezond gedrag, ook in mobiliteit. (wandelen, fietsen). Dit laatste wordt aangesterkt door de verhoogde kwaliteit van verblijfsruimtes versus verkeersruimtes waarbij de infrastructuur wordt onderworpen op maat van de mens (wandelaar, fietser) en niet op maat van de auto. Ook het verminderen van doorgaand verkeer doorheen woonwijken is onlosmakelijk met deze doelstelling verbonden
- **multimodaal bereikbare regio:** we creëren robuuste en performante netwerken die combimobiliteit faciliteren.
Een multimodale bereikbaarheid zorgt ervoor dat de autoafhankelijkheid van een locatie daalt en dus banen, woningen en scholen voor iedereen écht toegankelijk wordt. De verschillende netwerken werken samen op een hoog kwaliteitsniveau
- **veilige regio:** we creëren een veilige regio.
Een veilige regio laat toe om iedereen, van alle leeftijden en op elke verplaatsingswijze, zich veilig te kunnen verplaatsen. Belangrijk aandachtspunt ligt hier bij de actieve modi. Hier neemt de vervoerregio het standpunt in om strengere targets op te nemen ten opzichte van de Vlaamse beleidsdoelstellingen. In deze doelstellingen wordt een onderscheid gemaakt tussen kwetsbare weggebruikers en alle doden en zwaargewonden. Beide worden echter op nul gezet om zo de 'Vision Zero' om te zetten naar realiteit. Een veilige regio zal immers bijdragen tot een grotere aantrekking van duurzame vervoerswijzen (bijv. fiets) en

dus het succes van de twee vorige doelstellingen

- **welvarende regio:** we versterken de economische en sociale welvarendheid. Welvarende regio betekent dat de ontwikkelings- en ontplooiingskansen gegarandeerd worden voor alle inwoners wat zich vertaalt in betaalbare bereikbaarheid van en nabijheid van onderwijs, werk en (lokale) voorzieningen. Zo moet ook de vervoersarmoede tegengewerkt worden. Beter bereikbare voorzieningen zijn bijvoorbeeld belangrijk om de autoafhankelijkheid te doorbreken en een inclusieve samenleving op te bouwen. Daarnaast heeft de regio op economische schaal een strategische positie. De aanwezigheid van de luchthaven alsook de nabijheid van Brussel maken het interessant om zich hier te vestigen. Het verbeteren van deze positie heeft eveneens invloed op het versterken van lokale en bovenlokale economie door duurzame interne en externe bereikbaarheid van de regio en het uitbouwen van duurzame oplossingen voor mobiliteit, bedrijvigheid en de luchthavenregio. Bedrijven willen zich vestigen in de regio, creëren werkgelegenheid en kunnen groeien

2.11.3. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN GEMEENTE PEPINGEN

De gemeente Pepingen sluit zich aan bij de strategische doelstellingen van de Vervoerregio. Vertaald voor het grondgebied van de gemeente legt de gemeente onderstaande klemtonen.

Strategische doelstellingen:

- **duurzame gemeente:** Pepingen streeft naar een algemeen hoger gebruik van duurzame verplaatsingen, zowel voor recreatief als functioneel gebruik. De gemeente zet in op het verminderen van individueel autogebruik
- **leefbare gemeente:** Pepingen wenst gezonde mobiliteit aan te moedigen en te versterken. De infrastructuur wordt aangepast volgens het STOP-principe. Het verminderen van doorgaand auto- en vrachtverkeer door de woonkernen is onlosmakelijk met deze doelstelling verbonden. Landbouwverkeer is verbonden met het landelijke karakter van onze gemeente en is in grote mate bestemmingsverkeer. Het doel is om deze zo snel mogelijk hun bestemming te kunnen laten bereiken en maximaal gebruik te laten maken van lokale ontsluitingswegen voor verdere verplaatsingen
- **multimodaal bereikbare gemeente:** Pepingen wil er voor zorgen dat de autoafhankelijkheid daalt en wegen, woningen en scholen voor iedereen toegankelijk worden. De verschillende netwerken werken samen op een hoog kwaliteitsniveau. De auto dient haar rol op te nemen binnen een multimodaal model. In dit kader dient de combimobiliteit in de gemeente te worden verhoogd
- **veilige gemeente:** Pepingen wil dat alle leeftijden en alle verplaatsingswijzen zich veilig kunnen verplaatsen. De gemeente onderschrijft 'Vision Zero' om te komen tot een gemeente zonder zwaargewonden en doden in het verkeer
- **welvarende gemeente:** Pepingen wenst vervoersarmoede tegen te gaan en te zorgen voor beter bereikbare voorzieningen. De gemeente streeft naar een toegankelijk vervoersnetwerk door het inzetten op combi- en deelmobiliteit. Hierdoor wordt de autoafhankelijkheid verminderd en gebouwd aan een inclusieve samenleving op gemeentelijk niveau

2.11.4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VERVOERREGIO

Om het toekomstig beleid te kunnen monitoren heeft de Vervoerregio de strategische doelstellingen vertaald naar meetbare targets. Deze worden gevoed door doelstellingen en cijfers op hoger Vlaamse niveau en doelstellingen op het lokaal niveau. De targets kunnen, eens het regionaal mobiliteitsplan in voege is, opgevolgd worden met een monitoringsprogramma. Een belangrijke opgave is het effectief meten van deze indicatoren op vervoerregioniveau.

- **Duurzame regio:** we wensen de trend in personenvervoer (% niet duurzaam/% duurzaam) om te buigen van 70/30 naar 60/40. Voor goederenvervoer wensen we de trend om te buigen van 80/20 naar 70/30

- **Leefbare regio:**

Target	Huidige trend	Gewenste trend
Aantal km rustige woon- en leefstraten $L_{den} < 53dB$ en $L_{night} < 45dB$	↘	↗
Aantal km belangrijke wegen met $L_{den} > 70 dB$	↗	↘ 0 km
Aantal mensen dat woont op een locatie met jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10) hoger dan $20 \mu g/m^3$	↘	↘ ↘ -50% t.o.v. 2016
Uitstoot van fijn stof (PM) door de transportsector	↗	↘ ↘ 79% t.o.v. 2005
Aantal mensen dat woont op een locatie met jaargemiddelde NO2 concentratie hoger dan $20 \mu g/m^3$,	↘	↘ ↘ -50 % t.o.v. 2016
Uitstoot van stikstofdioxide (NOx) door de transportsector	↗	↘ ↘ 78 % t.o.v. 2005
% bovenlokaal doorgaand verkeer doorheen woonkernen	↗	↘ ↘

- **Multimodale bereikbaarheid:**

Target	Huidige trend	Gewenste trend
Betrouwbaarheid openbaar vervoer	≈	↗ ≥ 95% van de ritten moet op tijd zijn, < 1% rituitval
Efficiëntie openbaar vervoer: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en de gemiddelde reistijd in de spits is ≥ 80%	↘	↗ ≥ 95% van de ritten
Behalen van voldoende (commerciële) snelheid op het openbaar vervoer	↘	↗
Realisatiegraad van het fietssnelwegennetwerk	↗	↗ ↗
Realisatiegraad van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	↗	↗ ↗
Uitbouw van regionale en interregionale Hoppinpunten	/	↗ ↗
Uitbouw van lokale en buurt Hoppinpunten	/	↗ ↗
Uitbouw van hoofdhalttes zodat deze autonoom toegankelijk zijn voor personen met een beperking	/	↗ ↗
Uitbouw van toegankelijke haltes van het kernnet en aanvullend net met reguliere bediening	≈	↗ ↗ 50%

- **Veilige regio:**

- verkeersdoden en zwaargewonden: 184 in 2019 – gewenste trend : 0
- verkeersdoden en zwaargewonden kwetsbare weggebruikers: 75 in 2019 – gewenste trend : 0
- zwarte punten in verkeersveiligheid: gewenst : 0
- veilige schoolomgevingen: verdere toename

- **Welvarende regio:**

stijging van volgende indicatoren:

- bereikbaarheid van alle regionale voorzieningen binnen de regio
- aantal mensen dat economische kernlocaties in de regio binnen een redelijke reistijd kan bereiken per auto, per OV of per fiets
- bereikbaarheid van kwetsbare woongebieden (inkomens binnen Q1-2-3)

2.11.5. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN GEMEENTE PEPINGEN

Duurzame gemeente:

- ook de gemeente Pepingen wenst de strategische doelstellingen te vertalen naar meetbare targets. Hiervoor wordt de 3-jaarlijkse evaluatie van de Gemeentemonitor gebruikt, gezien deze vergelijkbare resultaten oplevert voor de gemeente, de buurgemeenten en de gemeenten van een vergelijkbare grootte. (< 10.000 inwoners)
- Pepingen wenst het niveau van de modal shift op het niveau van het beste van het gemiddelde van de buurgemeenten of het gemiddelde van de gemeenten < 10.000 (gemiddelde over Vlaanderen) en dit tegen 2027. Tegen 2032 dient dezelfde stijging verder doorgetrokken te worden

Dit betekent concreet:

Verplaatsingen in vrije tijd:

- te voet: van 45% naar 54% (gemiddelde buurgemeenten) (geen verhoging naar 2032)
- met de gewone fiets: van 30% naar 35% (gemiddelde gemeenten < 10.000) (naar 40% in 2032)
- met de e-bike: van 14% naar 20% (gemiddelde gemeenten < 20.000) (naar 26% in 2032)
- met openbaar vervoer: van 8% naar 10% (gemiddelde buurgemeenten uitgezonderd Halle en Sint-Pieters-Leeuw) (naar 12% in 2032)
- auto (bestuurder): van 77% naar 73% (gemiddelde buurgemeenten) (69% in 2032)
- auto (passagier): van 40% naar 39% (gemiddelde buurgemeenten) (38% in 2032)

Korte afstanden:

- te voet (minstens wekelijks): van 45% naar 55% in 2027 (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 65% in 2032
- met de fiets (minstens wekelijks): van 28% naar 40% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 52% in 2032.
- Verplaatsingen functioneel (dominant vervoersmiddel):
 - te voet: van 1% naar 3% (gemiddelde buurgemeenten) (geen verhoging in 2032)
 - met de fiets: van 6% naar 12% (gemiddelde gemeenten < 10.000) (18% in 2032)
 - met het openbaar vervoer: behoud op 22% (gemiddelde buurgemeenten)
 - met de auto: van 68% naar 65% (gemiddelde buurgemeenten) (62% in 2032)
 - andere: behoud op 3%

Leefbare gemeente:

- staat voetpaden: van 43% naar 46% in 2027 (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 50% in 2032
- staat fietspaden: van 37% naar 39% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en naar 50% in 2032
- staat wegen: van 54% naar 57% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en naar 60% in 2032
- we wenden alle mogelijke subsidies van hogere overheden aan om de nodige projecten hiervoor te realiseren

Veilige gemeente:

- veilig fietsen: van 36% naar 54% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 72% in 2032
- veilig naar school: van 28% naar 42% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 56% in 2032.

Verkeersslachtoffers:

- zwaargewonden: van 44,3/100.000 naar 7,08/100.000 (gemiddelde buurgemeenten) en 0 in 2032
- doden: van 22,1/100.000 naar 0 in 2027.

Multimodaal bereikbare gemeente:

- voldoende fietspaden: van 34% naar 43% (gemiddelde gemeenten < 10.000) en 52% in 2032
- voldoende openbaar vervoer: van 47% naar 52% (gemiddelde buurgemeenten behalve Halle en SPL) en 57% in 2032
- voldoende fietsenstallingen: van 15% naar 28% (gemiddelde gemeenten <10.000) en 41% in 2032.

2.11.6. ACTIEPUNTEN EN PROJECTEN

Om de strategische en operationele doelstellingen te behalen, plant de gemeente Pepingen met dit mobiliteitsplan een aantal hoofdacties. Deze worden in detail opgenomen en vertaald in de actietabel.

Acties:

- we passen de snelheidsregimes in onze gemeente aan met als doel om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en de leefbaarheid in onze straten en kernen te optimaliseren
- we zorgen ervoor dat kruispunten en wegen veiliger worden zodat het aantal verkeersslachtoffers significant kan dalen om zo snel mogelijk te laten dalen tot 0
- we streven naar vereenvoudigde, leesbare en correcte signalisatie die correct wordt bijgehouden in de verkeersbordendatabank
- we verbeteren het comfort en de veiligheid van de fietsinfrastructuur met degelijke fietspaden waar mogelijk, fietsuggestiestroken op fietsroutes waar fietspaden niet mogelijk zijn en fietsstraten op cruciale plaatsen waar het inhalen van fietsers te veel risico's inhoudt. We zorgen voor voldoende en comfortabele fietsenstallingen op alle belangrijke attractiepolen
- we zorgen ervoor dat trage wegen bruikbaar zijn voor de weggebruikers waar ze voor bedoeld zijn, namelijk voetgangers, fietsers en landbouwverkeer. Doorgaand autoverkeer wordt maximaal geweerd
- we ondernemen acties om de inwoners van Pepingen te stimuleren om hun verplaatsingen, zowel in vrije tijd als functioneel, zo duurzaam mogelijk te maken
- we bouwen mobipunten uit in elke dorpskern zodat het overstappen van en naar het openbaar vervoer, zowel met de auto als de fiets, vlot verloopt (strategische doelstelling)
- we zorgen voor een actief handhavingsbeleid zodat de verkeersregels maximaal worden gerespecteerd
- we evalueren elke drie jaar de voortgang van de uitvoering van het mobiliteitsplan en betrekken daar de inwoners bij. Jaarlijks wordt aanvullend de actietabel intern geëvalueerd en bijgestuurd
- bij nieuwe versies van de Gemeentemonitor wordt de situatie van de normatieve doestellingen geëvalueerd en waar nodig worden acties voor bijsturing opgezet
- we maken een charter zwaar vervoer op in samenwerking met de sector.

RICHTINGGEVEND DEEL

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uit 2010 vormt nog steeds de basis van dit werkdomein, maar er zijn ook al een aantal lopende of geplande projecten die de mobiliteit in Pepingen kunnen of zullen beïnvloeden.

3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Ruimte om te wonen - concentreren van de nieuwe bebouwing in de kern van Pepingen

Pepingen is een groene landelijke gemeente. De landelijkheid vormt een grote troef van de gemeente en dient naar de toekomst toe gevrijwaard te blijven. Lintbebouwing en verspreide bebouwing vormen negatieve elementen in de ruimtelijke structuur en dienen verder vermeden te worden. Nieuwe bebouwing dient zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande kernen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofddorp Pepingen en de kernen-in-het-buitengebied Bogaarden, Beert, Bellingen, Elingen en Heikruis. Het hoofddorp Pepingen is de belangrijkste kern in de gemeente. Deze kern bevindt zich langs de N 28 en beschikt zo over goede ontsluitingsmogelijkheden.

Pepingen wordt in de toekomst verder uitgebouwd als belangrijkste kern waar de groei van de woonfunctie en van voorzieningen wordt opgenomen.

In de kernen Bogaarden, Elingen, Beert, Bellingen en Heikruis zullen hoofdzakelijk ontwikkelingen plaatsvinden onder de vorm van bebouwing voor wonen aangevuld met een aantal primaire voorzieningen. Deze kernen-in-het-buitengebied staan in voor de opvang van de eigen groei van de kern binnen het bestaande aanbod aan bouw mogelijkheden.

Met betrekking tot mobiliteit is het concentreren van wonen in deze kernen een positief gegeven. Er is meer mogelijkheid tot gebruik van de fiets of openbaar vervoer dan buiten de kern.

Binnen het hoofddorp Pepingen zal een sociaal huisvestingsbeleid gevoerd worden. Hiervoor wordt een deel van de reservegebieden voor woonwijken ingenomen. Dit gaat om een 15 à 20 woongelegenheden. Deze actie zal slechts een beperkte mobiliteitsimpact met zich mee brengen.

Ruimte om te werken

De bedrijvigheid te Pepingen is minimaal en bestaat uit solitaire bedrijven. Deze bedrijven zijn verspreid over het grondgebied. De mobiliteitsimpact van deze bedrijven is relatief beperkt en kan eerder als positief worden beschouwd omwille van het lokale karakter van deze bedrijven (leveranciers, klanten, personeel,... in de regio). Aansluitend op het hoofddorp Pepingen zou een lokaal bedrijventerrein kunnen aangelegd worden. Deze optie werd in het GRS nog open gelaten. Er werd voorlopig nog geen locatie weerhouden.

Ruimte voor natuur en landschap - weren van doorgaand verkeer langs landelijke wegen

De kwaliteiten van deze gemeente liggen voornamelijk in zijn rust, zijn groene karakter en zijn landelijkheid. Gericht op de mobiliteit betekent dit vooral het weren van het doorgaand verkeer langs de landelijke wegen en een keuze om geen nieuwe (auto-)verkeersinfrastructuur aan te leggen. De kleine voet- en buurtwegen (soms ook te midden van de velden) worden ten dienste van de fietser en voetganger in stand gehouden.

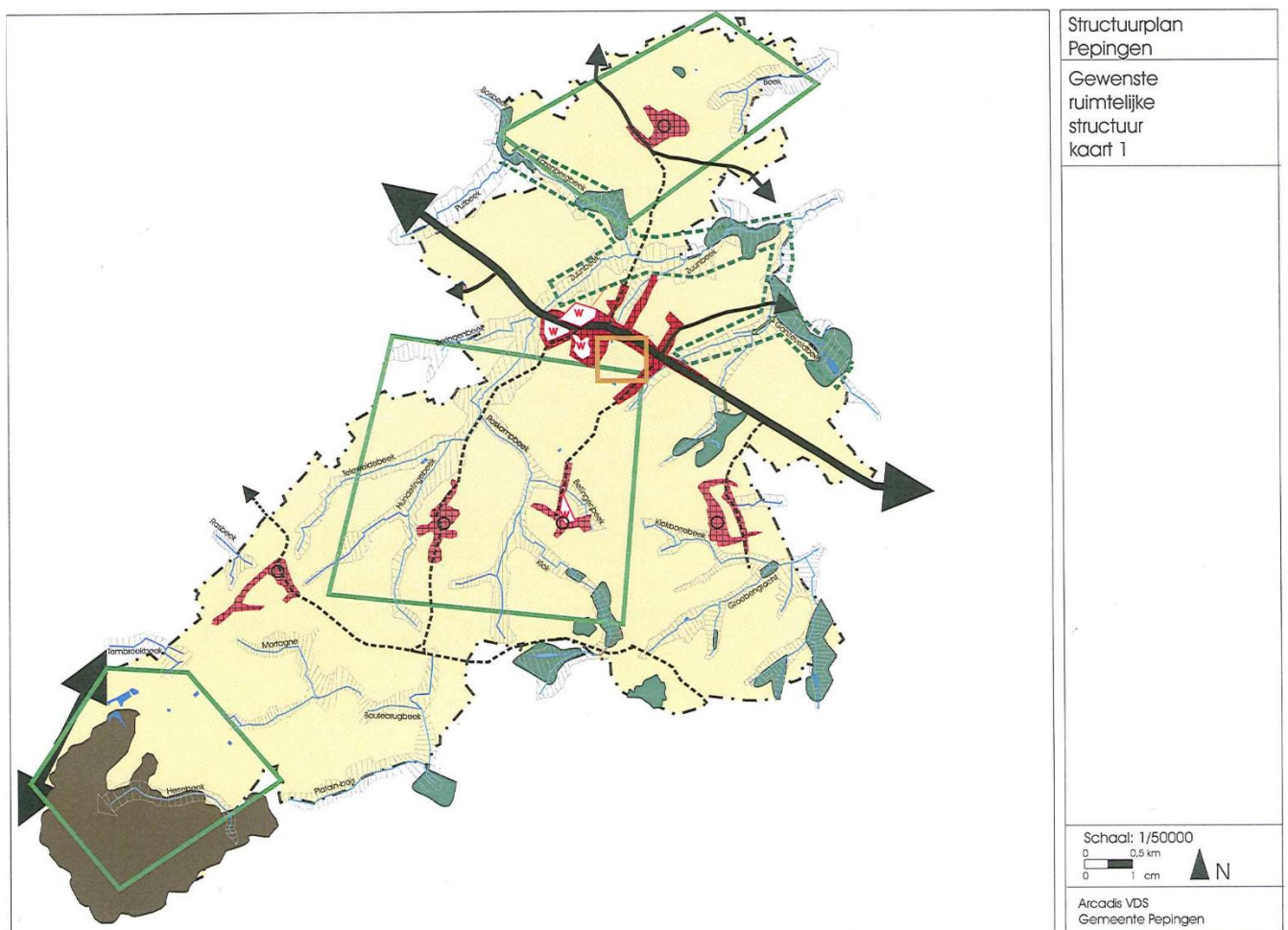
Ruimte voor uitrusting

De gemeente beschikt niet over een sporthal. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Pepingen werd een onderzoek gedaan naar de beste locatie voor sportinfrastructuur. De locatie naast de bestaande sportvelden, aansluitend op het hoofddorp van Pepingen, blijkt de meest verantwoorde en geschikte locatie, zowel vanuit verkeerskundig als ruimtelijk oogpunt.

Ruimte voor recreatie en toerisme - fietsen en wandelen als troef















Gezien het groene karakter van de gemeente, en meer algemeen van de regio, dient specifieke aandacht te gaan naar de 'recreatieve' functie van de open ruimte. Natuur en landschap vormen belangrijke troeven van de gemeente. Grootschalige, actieve toeristische ontwikkelingen zullen worden tegengegaan. Er wordt gestreefd naar het verder ontwikkelen van het passief toerisme - wandelen, fietsen, ...

De gemeente wordt nu reeds doorkruist door talrijke recreatieve fiets- en wandelroutes. Mogelijkheden voor bijkomende recreatieve routes dienen verder te worden onderzocht. Netwerken van routes en knooppunten kunnen eventueel beter op elkaar worden afgestemd.



Figuur 7: gewenste ruimtelijke structuur, (bron: GRS, 2010).

Legende

-  samenhangende bos- en parkcomplexen behouden en versterken (suggestie)
-  ruimtelijk functioneel samenhangende gebieden vrijwaren voor de land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte (suggestie)
-  vrijwaren en versterken van waardevolle landschappen en erfgoedwaarden (suggestie)
-  behoud en versterken van uitgesproken natuurwaarden in valleien met ruimte voor natuurlijke waterberging (suggestie)
-  beekvalleien versterken als natuurontwikkelingsgebieden (suggestie)
-  beekvalleien van lokaal belang
-  hoofddorp
-  kern-in-het-het-bultengebied
-  op termijn te behouden of aan te snijden reservegebied voor woonwijken ten behoeve van het sociaal woonbeleid
-  voorkeurlocatie sporthal
-  secundaire weg type 1
-  lokale verbindingsweg
-  lokale ontsluitingsweg
-  bestaand bosfragement

3.2. (HERZIENING) GEMEENTELIJK RUP SPORTHAL

Status : definitief vastgesteld (2017)

Doelstelling :

Met deze herziening wordt het RUP Sporthal uit 2012 geactualiseerd. De visie van het RUP werd niet noemenswaardig gewijzigd. Naast het bestaande voetbalterrein wordt ruimte gecreëerd voor het bouwen van een sporthal. De wijziging wordt doorgevoerd om meer flexibiliteit te bieden en om voldoende ontwerprijheid te bieden bij de eigenlijke ontwikkeling van de sporthal.



Figuur 8 : situering RUP Sporthal

Impact op mobiliteit:

Voor de omwonenden in Vroembos kan het aantal verkeersbewegingen licht toenemen. De verkeersbewegingen naar minder geschikte locaties op vandaag zullen zich centraliseren naar de nieuwe sporthal. Er wordt voldoende parkeerplaats voorzien om parkeerhinder te vermijden.

Deze site biedt als voordeel dat er ook een dubbelgebruik mogelijk is. Zo kan b.v. de parking van de sportsite gebruikt worden bij activiteiten in de nabije dorpskern en omgekeerd kunnen de parkeerplaatsen in de dorpskern ingezet bij occasionele (grote) manifestaties aan de sportsite (b.v. toernooi, wandeldag, ...).

3.3. TOETSING RUIMTE VOOR BEDRIJVIGHEID (2021)

Status : onderzoeksnota

Doelstelling :

De gemeente wenst te kunnen inspelen op de dynamiek van nieuwe en startende lokale bedrijven en zowel jonge starters als kleinere zelfstandigen een kans te geven door over te gaan tot het creëren van bijkomende ruimte voor lokale bedrijven. Dit werd ook in het GRS reeds naar voor geschoven.

Deze toetsingsnota, opgemaakt door Haviland (oktober 2021), focust zich specifiek op het zoeken naar ruimte waar jonge starters en kleinere zelfstandigen hun plaats kunnen vinden. Verschillende mogelijke locaties worden in deze nota ruimtelijk geëvalueerd en een aantal hiervan komen in aanmerking voor verder onderzoek.

Na overleg met de provincie Vlaams-Brabant vraagt de provincie een concrete behoeften raming op basis van concrete vragen van bedrijven. Dit vraagt uitgebreider behoeftenonderzoek en -analyse.

Impact op mobiliteit:

niet gekend

3.4. ONTWERP BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT (2022)

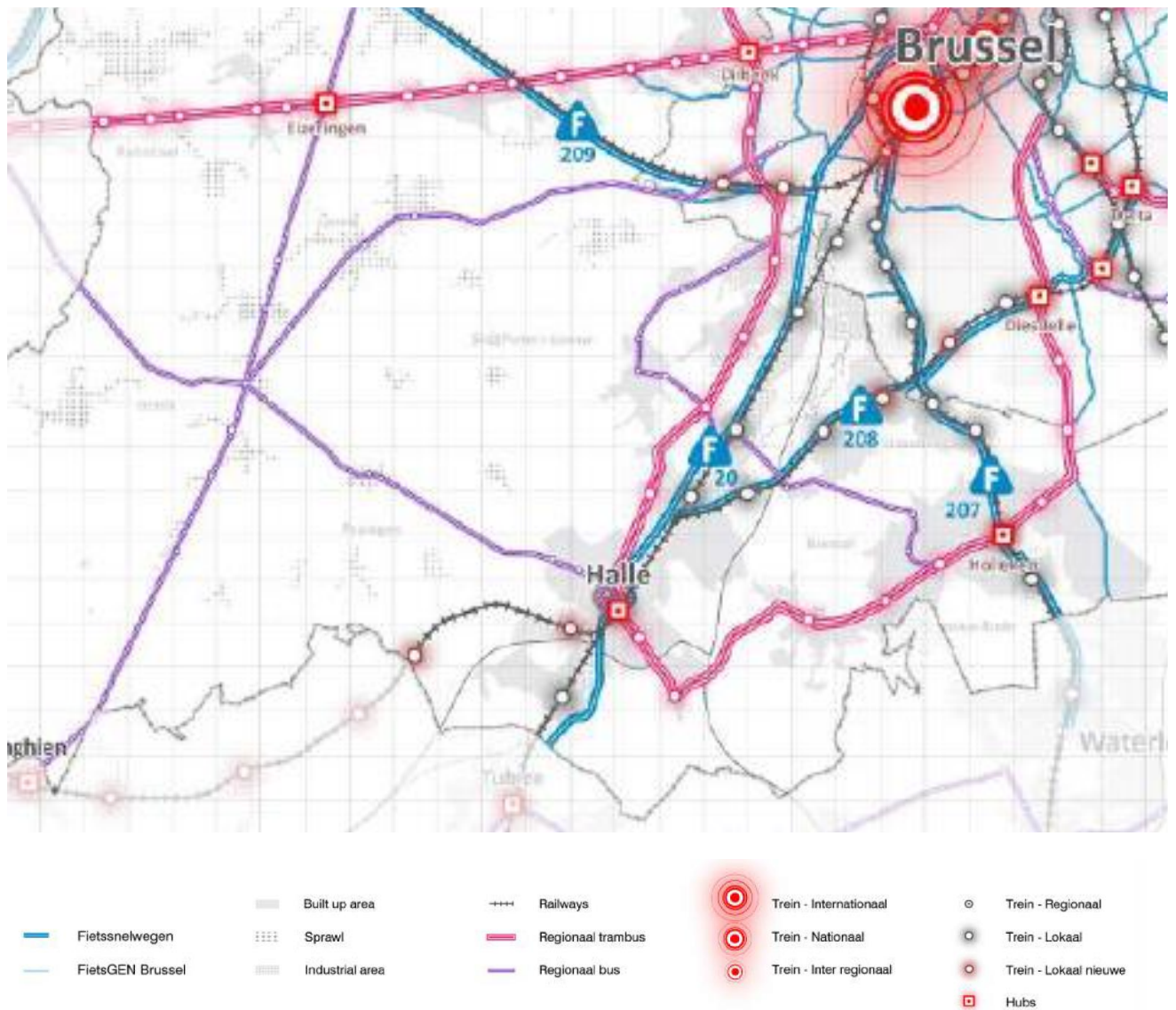
Op 11 oktober 2022 keurde de provincieraad het ontwerp van het provinciaal beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant voorlopig goed. Tot 1 maart 2023 loopt hierover een openbaar onderzoek. Dit ontwerp is het resultaat van een planproces dat is opgestart in 2014 om het bestaande en nog geldende ruimtelijk structuurplan uit 2004 te hernieuwen. Het plan heeft geen bindend karakter ten aanzien van de gemeente.

Eén van de uitdagingen die het provinciaal beleidsplan wil aanpakken is het vraagstuk van de mobiliteit. De ambitie is hierbij:

- 1. de leefkwaliteit van onze leefomgeving verbeteren door de verkeersdruk te verminderen*
- 2. de bereikbaarheid van Vlaams-Brabant multimodaal veiligstellen en onze autoafhankelijkheid verminderen, gelet op de filegevoeligheid van onze provincie*
- 3. onze gezondheid verbeteren door het fijn stof en de geluidshinder te verminderen, en door vaker te kiezen voor actieve modi (fietsen en stappen)*
- 4. de uitstoot van broeikasgassen – onder meer door onze mobiliteit – drastisch te verminderen met als doel de klimaatdoelstellingen te halen*

Het streefcijfer moet zijn dat het autogebruik daalt tot 50% van de verplaatsingen en het overige aandeel van de verplaatsingen met andere vervoersmiddelen wordt gedaan. De volgende beleidslijnen worden daartoe vooropgesteld:

- 1) **minder verplaatsingen door een locatiebeleid:** een doorgedreven ruimtelijk locatiebeleid ("het juiste programma op de juiste plaats") heeft op termijn een grote impact op onze verplaatsingsbehoefte. Door functies te clusteren, verkleint de gemiddelde verplaatsingsafstand. Dat maakt stappen en fietsen aantrekkelijker. Verplaatsingen over langere afstand kunnen dan weer gebundeld worden, wat het potentieel voor openbaar vervoer vergroot
- 2) **infrastructuur voor fietsers en voetgangers:** voor een modal shift van de auto naar fietsen en stappen (de actieve modi), is er kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers en fietsers nodig. Infrastructuur die aangepast is aan de diversiteit van gebruikers en rekening houdt met zowel functionele als recreatieve verplaatsingen, en met nieuwe types zoals bakfietsen, e-bikes
- 3) **performant openbaar vervoer:** de provincie Vlaams-Brabant ijvert voor de verdere uitbouw van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Dit is een belangrijke hefboom om de ruimtelijke ordening te kunnen aansturen. De noodzakelijke modal shift van de auto naar het openbaar vervoer zal pas op gang komen als het aanbod fundamenteel verbetert
- 4) **verkeersluwe stads- en dorpskernen:** Een kwalitatieve fietsinfrastructuur en performant openbaar vervoer verbetert de multimodale bereikbaarheid van steden en dorpen. Dit schept kansen om te evolueren naar verkeersluwe stads-en dorpskernen, waardoor de leefkwaliteit er zal verbeteren
- 5) **het wegennet optimaliseren:** Vlaams-Brabant heeft een dicht wegennet dat echter niet altijd adequaat wordt benut. Daarom is er een optimalisatie nodig om de beschikbare infrastructuur efficiënter te benutten en de impact van het wegverkeer op de leefomgeving te verminderen. De verhoging van de capaciteit is geen doel op zich
- 6) **multimodale knopen:** een beperkt aantal locaties, zoals de IC-stations, zijn multimodaal goed bereikbaar. We kunnen hun bereikbaarheid optimaal benutten door in de omgeving functies te voorzien die veel volk aantrekken zoals kantoren, publieke diensten, of woningen...
- 7) **ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen:** het mobiliteitsaanbod is voortdurend in evolutie. Innovatieve oplossingen kunnen onze verplaatsingsmogelijkheden op een duurzame manier verbeteren. Het ruimtelijk beleid moet hier de juiste condities voor scheppen: stallingen voor deelwagens en deelfietsen (in steden, dorpskernen en nabij HOV-haltes), oplaadpunten voor elektrische voertuigen, aangepaste infrastructuur voor autonome shuttles
- 8) **multimodale logistieke transportmogelijkheden:** om de impact van het logistieke wegtransport op het verkeersnetwerk te verminderen, moeten we een modal shift realiseren in het goederentransport. Vandaag beschikken we daarvoor al over een (beperkt) aantal mogelijkheden. Door goederenstromen te bundelen in het hinterland, bijvoorbeeld bij vertrek in de bedrijvenzones, beperken we het aantal logistieke transporten. Het komt er op korte termijn op aan om een logistieke modal shift in de toekomst mogelijk te maken



Figuur 9 : visie mobiliteit voorontwerp provinciaal beleidsplan ruimte

De thematische beleidslijnen worden aangevuld met een aantal selecties en ontwikkelingsperspectieven om een concrete doorwerking naar maatregelen, instrumenten en acties van zowel de provincie als de gemeenten mogelijk te maken.

Kernen met een goed uitrustingsniveau en/of ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), worden 'hoog dynamische woonkernen' genoemd. Binnen deze kernen kunnen nieuwe woningen op korte afstand tot een HOV-halte worden gerealiseerd. Voor de gemeente Pepingen wordt gesuggereerd om de vroegere stopplaats van Hondzocht te heropenen als HOV-halte.

In het ontwerp is de kern van Pepingen als 'hoogdynamische woonkern - kerndorp' aangeduid en de deelgemeenten Bellingen en Heikruis als 'landelijke dorpskern'. De overige deelgemeenten Elingen, Beert en Bogaarden zijn 'woongebied buiten de kern'.

Een hoogdynamische woonkern - kerndorp' is een kern met een hoog voorzieningenniveau en een beperkte knooppuntwaarde. Er wordt gestreefd naar een algemene verdichting van het bestaande woonweefsel binnen het woongebied in deze kernen (door opdeling bestaande woningen, door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door reconversie leegstaande panden, ...). Niet-uitgeruste woongebieden (binnengebieden) kunnen aangesneden worden. Er geldt geen verkavelingstop.

Kernen met een matig voorzieningenniveau en een beperkte knooppuntwaarde werden geselecteerd als een landelijke dorpskern. Het woningaanbod kan in een landelijke dorpskern verder groeien met aandacht voor het behoud van het specifiek landelijk karakter van de kern. In deze eerder landelijke woongebieden gaat de prioritaire aandacht naar de leefbaarheid en de woonkwaliteit in de kern. Het wonen dient te worden gestimuleerd met aandacht voor de differentiatie van het woningaanbod:

Een verdere ontwikkeling van de woongebieden buiten de kern als woonlocaties is niet wenselijk. Er wordt hier gestreefd naar een afbouw van het ruimtebeslag.

4.1. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK (B1)

De zone 30 gebieden worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Deze gebieden beschikken bij voorkeur over een voetpad of een gemengd fiets/voetpad. De trage wegen vullen het voetgangersnetwerk verder aan. In de Eikstraat in Beert centrum wordt de aanleg van voetpaden onderzocht in het kader van de herinrichting van de Eikstraat.

In het centrum van Pepingen zal onderzocht worden waar het opportuun en mogelijk is om nieuwe, voldoende brede en toegankelijke voetpaden aan te leggen.

4.2. SCHOOLOMGEVINGEN (B2)

De gemeente telt 3 schoolomgevingen, 1 in Pepingen (Boekhoutstraat), 1 in Heikruis (centrum) en 1 in Bellingen (Kareelstraat). De schoolomgevingen zullen met markeringen beter zichtbaar gemaakt worden.



Figuur 10: voorbeeld markering schoolomgeving

Deze zal aangebracht worden in de Boekhoutstraat, de Ninoofsesteenweg, de Molenhofstraat en de Kareelstraat. Op de Ninoofsesteenweg is een dynamische zone 30 ingesteld. De gemeente staat in voor het plaatsen en onderhoud van deze markeringen, ook op de gewestweg N28.

In de Boekhoutstraat zal het voetpad tussen de autoparking en de ingang van de school plaatselijk verbreed worden door een lokale versmalling van de rijbaan. De Boekhoutstraat wordt ingericht als fietsstraat vanaf de Ninoofsesteenweg tot voorbij de parking.

De Kareelstraat wordt principieel ingericht als schoolstraat tot voor de parking van de school, verder uit te werken in samenspraak met de school en het oudercomité. De parking Terloo zal als kiss-en ride parking worden gebruikt. Ter hoogte van de zaal De Kring wordt er rond het gebouw een éénrichtingscircuit ingesteld, zodat ook deze kan gebruikt worden om kinderen af te zetten. Ook wordt in de Kareelstraat plaatselijk het voetpad verbreed en beveiligd. De Kareelstraat krijgt eveneens het statuut 'fietsstraat'.

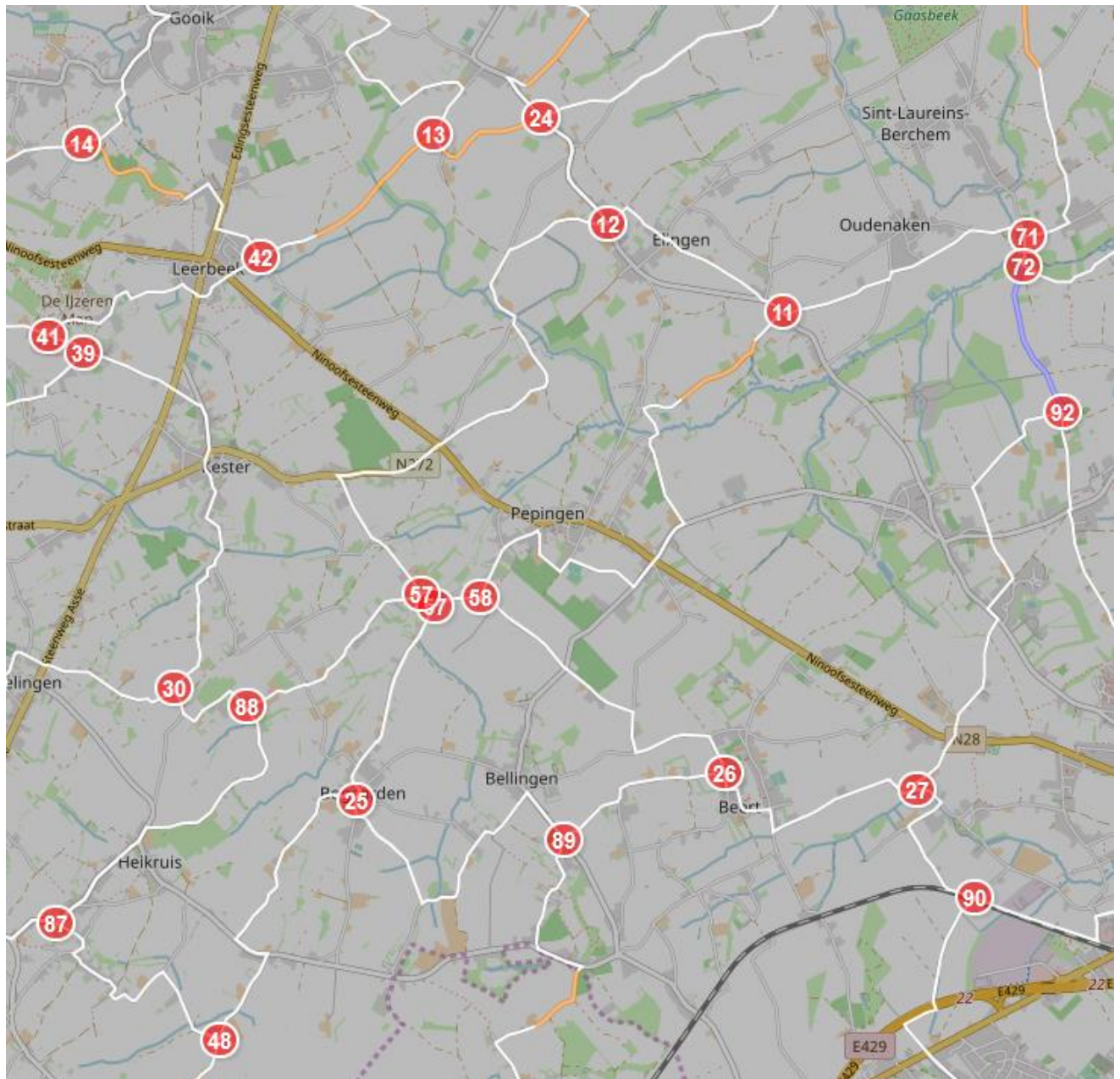
Tenslotte zal Pepingen verder deelnemen aan het project "Meester op de fiets" en wordt de inrichting van een educatief parcours voor fietsers onderzocht.

De maatregelen voor een veiliger functioneel fietsroutenetwerk zullen ook zorgen voor veiliger fietsroutes naar de school. Zo kan het maken van een nieuwe fietsverbinding tussen de Dorekensstraat en de Kareelstraat zorgen voor een ontsluiting van Beert naar de school in Bellingen.

4.3. FIETSROUTENETWERK (B₃)

4.3.1. RECREATIEF NETWERK (FIETSKNOOPPUNTEN)

Er bestaat reeds een uitgebreid netwerk van recreatieve fietsknooppunten.



Figuur 11: fietsknooppunten Pepingen

Met uitzondering van de verbinding tussen knooppunten 58 en 11 zijn alle recreatieve routes verhard, maar op heel wat verbindingen ontbreekt wel fietsinfrastructuur. Op een aantal landelijke wegen zoals Losseweg, Brandwacht, Dreef, Trapstraat ... zullen fietsstraten ingesteld worden om voor de fietser veiliger routes te bereiken.

4.3.2. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK (BFF)

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) heeft routes doorheen alle deekernen, met uitzondering van Bellingen. Dit netwerk bestaat echter grotendeels op papier. Op de N28 (enkel in het heraangelegde centrum van Pepingen) en op de Huttestraat (gedeeltelijk) is het BFF conform het fietsvademecum. De andere routes hebben ofwel fietsinfrastructuur die te smal is volgens de huidige normen of hebben helemaal geen fietspaden.



Figuur 12: BFF - huidige situatie

Legende:

- met fietsinfrastructuur volgens de normen van het fietsvademecum
- met fietspaden niet conform de normen van het fietsvademecum
- zonder fietspaden of andere fietsinfrastructuur

Het BFF is eveneens van belang omdat de aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur op deze assen in aanmerking komt voor subsidies van de Vlaamse Overheid en de provincie, op voorwaarde dat deze voldoen aan de normen van het fietsvademecum. Er zijn meerdere projecten voor de aanleg van fietspaden op het BFF-netwerk gepland. Op lange termijn dienen ook fietspaden die momenteel niet conform de normen zijn, opgewaarderd te worden. Een overzicht van deze projecten is te vinden onder 4.3.3. (lokaal functioneel fietsroutenetwerk)

4.3.3. LOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK (LFF)

Om het functioneel fietsen aan te moedigen heeft de gemeente een lokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgetekend die de deukernen met elkaar en de buur(deel)gemeenten verbindt. Er zijn hoofdverbindingen en alternatieve verbindingen uitgewerkt. Sommige maken deel uit van het BFF, andere niet.



Figuur 13: lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) gemeente Pepingen

Legende:

- gemeentelijke verbindingen
- - - - - alternatieve gemeentelijk verbindingen
- intergemeentelijke verbindingen
- - - - - alternatieve intergemeentelijke verbindingen

Het fietsroutenetwerk bevat nog veel 'missing links' en ontbrekende of ontoereikende fietsinfrastructuur. Per deelgemeente zijn dit de belangrijkste projecten die gerealiseerd dienen te worden om het fietsnetwerk volledig, veilig en comfortabel te maken:

Pepingen:

- aanleg fietspad aan beide kanten op de Ninoofsesteenweg tussen Beringen en Kestergat (BFF)
- verbeteren dubbelrichtingsfietspad op Ninoofsesteenweg tussen centrum Palokenstraat en de grens met Halle (LT) en creatie van een middeneiland aan de Eikstraat. (BFF)
- verbreden van het fietspad tot de normen van het vademecum in de Palokenstraat (LT) (BFF)
- Kestergat: toevoegen van een comfortstrook op de kasseien
- fietsstraat in de Boekhoutstraat, de Brugstraat (containerpark en verbinding tussen P+R parking en recreatief fietsknooppunten netwerk) en op de Steenweg op Elingen tussen Ninoofsesteenweg en Neerkouter (begin fietspad)
- fietsstraat in Dreef
- comfortabeler maken en waar mogelijk verbreden van het dubbelrichtingsfietspad op de Steenweg op Elingen (tussen Neerkouter en Elingen) (BFF)
- fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten op het kruispunt Ninoofsesteenweg/Palokenstraat en omvormen van het deeltje voetpad tussen Buvingen en het kruispunt tot gemengd fiets- en voetpad
- verlengen van het fietspad op Hoesnaek richting centrum Pepingen (tot Brugstraat) en markeren fietssuggestiestroken (tussen Brugstraat en Ninoofsesteenweg) (BFF)

Elingen:

- verbeteren van het fietspad op de Lenniksesteenweg (vervangen klinkers door asfalt) en verlagen borduren aan de Zwarte Molenstraat en de Hallebaan (BFF)
- duidelijker markering van de fietssuggestiestroken in de Zwarte Molenstraat tussen de Lenniksesteenweg en het centrum van Elingen (tot Kleine Zwarte Molenstraat)
- omvormen van Brandwacht, Losseweg en Kestergatstraat tot fietsstraten
- aanleggen van tweesporenbeton in de Kleine Zwarte Molenstraat (alternatief voor gevaarlijke Zwarte Molenstraat)
- Markeren van fietsoversteek (fietsers uit de voorrang) op de Lenniksesteenweg richting Hallebaan

Beert:

- aanleg van fietspaden op de Eikstraat tussen de Ninoofsesteenweg en het centrum van Beert (BFF)
- overleg met de stad Halle voor het netjes houden van de Kiethomstraat

Bellingen:

- markeren van fietssuggestiestroken op de Terkammenstraat, de Steenweg op Bellingen en Nieuwe Baan
- fietsstraat instellen op de Trapstraat tussen de Kareelstraat en de Kriekelaerestraat
- onderzoek van een doorsteek tussen de Dorekensstraat en de Kareelstraat (halfverharding)
- aanleg van een comfortstrook in Rue Jean Duc (in overleg met de gemeente Tubize)
- Hondzochtstraat: aanleg fietspaden tussen Daelestraat en grens met Halle en verbeteren fietspaden tussen de Heikruisesteenweg en de Daelestraat (naar normen vademecum). In afwachting van fietspaden worden er fietssuggestiestroken aangelegd
- instellen van een fietsstraat in de Kareelstraat, de Veldstraat en de Kapellestraat
- tracéonderzoek naar een fietssnelweg Halle-Edingen-Galmaarden

Bogaarden:

- markeren van fietssuggestiestroken op de Huttestraat tussen het einde van het fietspad en het centrum van Bogaarden (BFF)
- verbeteren en verbreden van het fietspad op de Heikruisesteenweg (BFF)
- aanleg van fietspaden in de Molenstraat en markeren van fietssuggestiestroken in afwachting van deze realisatie (BFF)

Heikruis:

- aanleg van fietspaden op de Molenhofstraat tussen Kouterstraat en de grens met Bogaarden (BFF)
- markeren van fietssuggestiestroken in de Neerstraat, Terlindenstraat en Molenhofstraat (centrum)
- instellen van fietsstraten in de Kouterstraat en Montagnestraat
- aanleg van fietspaden in de Mollestraat tussen centrum Heikruis en de grens met Herfelingen (BFF) en fietssuggestiestroken op korte termijn

Alle deelgemeenten:

- plaatsen van veilige en comfortabele fietsenstallingen aan alle attractiepolen

Hierna volgt een overzicht van de gewenste fietsinfrastructuur.



Figuur 14: gewenste fietsinfrastructuur (lange termijn)

Legende:

- ▬▬▬ dubbelrichtingsfietspad
- ▬▬▬▬▬ fietspaden aan beide kanten
- ▬▬▬ fietsuggestiestroken
- ⋯⋯⋯ fietsstraten

4.4.1. HET OV-NETWERK

De organisatie van het openbaar vervoer zit, op Vlaams niveau, in een overgangsfase van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

Het vervoermodel in Vlaanderen draait momenteel om basismobiliteit. Dit vervoermodel betreft een aanbodmodel waarbij ongeacht de vraag openbaar vervoer werd aangeboden. Bovendien zet de overheid met basismobiliteit vooral op openbaar vervoer in, en dus niet op andere modi, om de mobiliteit in Vlaanderen te garanderen. De Vlaamse overheid stelt bovendien vast dat mobiliteit te onafhankelijk bekeken wordt vanuit andere beleidsdomeinen, terwijl deze hier een grote impact op kunnen hebben.

De Vlaamse overheid verschuift met basisbereikbaarheid de klemtoon naar een vraaggestuurd en efficiënter systeem waarbij ook combimobiliteit een rol in opneemt. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Daarnaast heeft basisbereikbaarheid tot doel om een betere afstemming te realiseren tussen verschillende beleidsdomeinen. In eerste instantie wordt hier gedacht aan de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijk ordening, zowel op korte als lange termijn. Concreet ziet de Vlaamse overheid vier vervoerlagen, die optimaal op elkaar afgestemd worden, om basisbereikbaarheid te realiseren:

- 1) treinnet: de ruggengraat van het openbaar vervoer
- 2) kernnet: de ruggengraat van het stads- en streekvervoer, waarbij bussen en trams kernen met elkaar verbinden, centraal gelegen attractiepolen bedienen en voorsteden met andere steden verbinden
- 3) aanvullend net: ondersteunt het kernnet via buslijnen (aanvoer) en via ontsluitende lijnen. Ook functionele ritten vallen hieronder
- 4) vervoer op maat: lokale vervoeroplossingen zoals leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, vraagafhankelijk vervoer, aangepast vervoer voor rolstoelgebruikers, buurtbussen, collectieve taxi's, ontsluiting van bedrijvzones, ...

Om lokale besturen nauw te betrekken werden in 2018 vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden: personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer, ook deelfietsen, deelauto's, taxi, enz.

Voor Pepingen betekent de invoering van het nieuwe OV-plan (invoering wordt gefaseerd uitgerold tussen 2023 en begin 2025) tot volgende situatie:

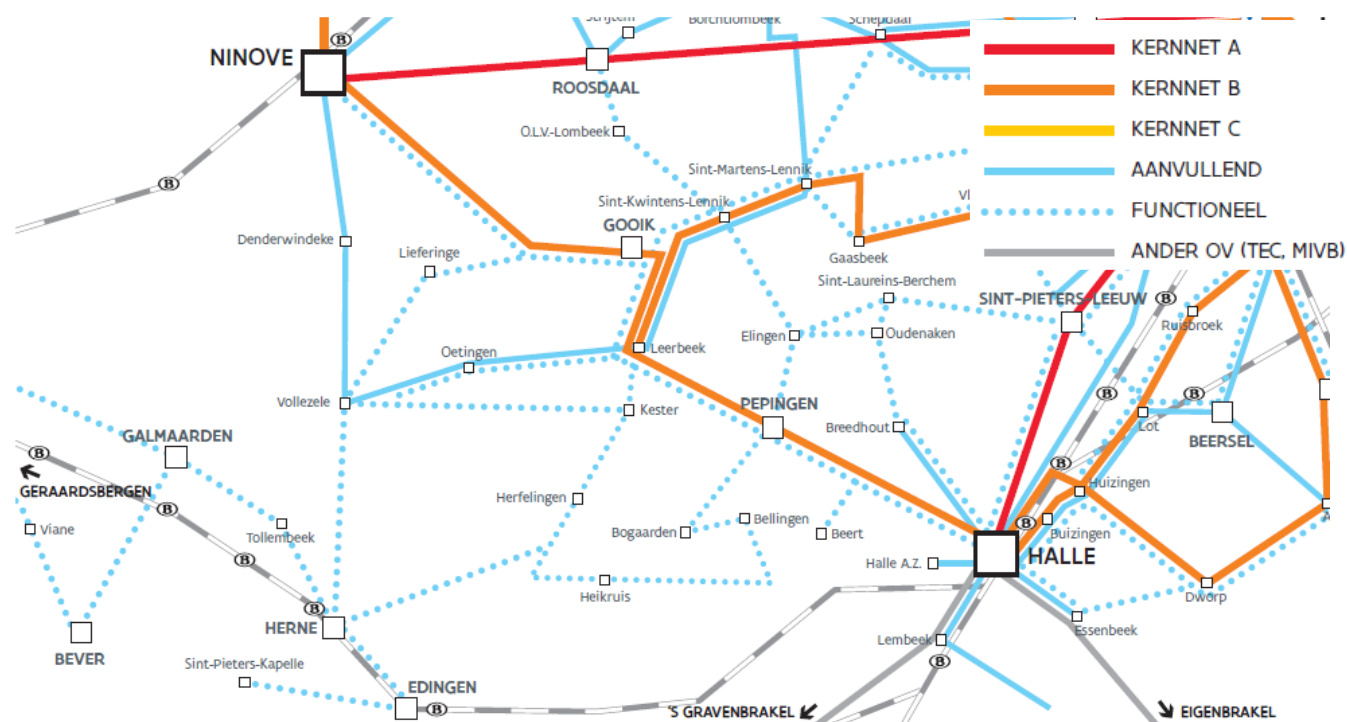
Lijn 153 Anderlecht – Drogenbos – Alsemberg – Halle – Pepingen – Leerbeek – Ninove behoort tot het Kernnet B met volgende frequentie:

- 30" tijdens de daluren en spitsuren op weekdays op het volledige traject, aangevuld met de schoolritten
- 60" frequentie tijdens het hele weekend op het hele traject
- gezien het een kernnetlijn is, maakt deze de lus tot vlak aan het ziekenhuis AZ Halle niet meer. Het ziekenhuis zal nog bediend worden via de halte op de ring van Halle of met een overstap op de stadslijn van Halle of lijnen 154 of 155 (samen 10" frequentie)

Daarnaast zijn er twee functionele lijnen (schoolbussen):

- Halle – Breedhout – Oudenaken/S.-L.-Berchem – Elingen – Lennik – Pamel/ Leerbeek (huidige lijn 163)
- Halle – Pepingen – Herfelingen – Leerbeek – Gooik – Lennik (Huidige lijn 164)

De bestande lijn 144/145 BHG (Zuid) – Sint-Pieters-Leeuw zullen ingekort worden tot Sint-Pieters-Leeuw Gemeentehuis, i.p.v. door te rijden naar Pepingen Kerk. Functioneel voor de school wordt er wel nog doorgereden via Leerbeek naar Sint-Godelieve (school Lennik).



Figuur 15 : nieuw OV-plan (bron: Vervoerregio Vlaamse Rand).

Het **Vervoer op Maat** vervangt o.a. het huidige belbusysteem, maar ook het doelgroepenvervoer en de deelsystemen fiets en auto. Voor open gebruikers (reizigers die geen toegang hebben tot het Kernnet/Aanvullend net omwille van tijdstip of locatie) kan de belbus vervangen worden door een busje of collectieve taxi dat de open gebruiker van mobipunt of halte op het KN/AN naar mobipunt of halte op het KN/AN vervoert. De focus ligt op het aanvoeren van de reizigers naar het KN/AN. Er wordt zo veel mogelijk ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. Voor Pepingen zijn de volgende plannen voorzien:

- VOM-semiflex Oudenaken – Elingen -Sint-Pieters-Leeuw: voor- en natransport van een mobipunt naar een kernnetlijn of spoorverbinding. Hiermee wordt invulling gegeven aan een 'witte vlek' bij Oudenaken en Elingen
- VOM-vast Leerbeek stelplaats – Edingen station: doet het rusthuis Heikruis aan
- VOM-flex Bever – Galmaarden – Herne (m.i.v. Heikruis)

Pepingen-kern krijgt een mobipunt met deelfietsensysteem. Elke deelgemeente krijgt een buurtmobipunt.

Er komen buurt mobipunten op volgende locaties/haltes:

- Elingen Kerk
- Pepingen Termeeren
- Beert Kerk
- Bellingen Kriekelaerestraat
- Bogaarden Dorp
- Heikruis Kerk

De voorzieningen voor deze buurtmobipunten worden later nog vastgelegd.

4.4.2. TOERISMEPUNTEN

Er is samen met de gemeenten Roosdaal, Lennik, Gooik, Herne en Galmaarden een project lopende voor mobipunten met toeristische meerwaarde. De doelstellingen hiervan zijn:

- meerwaarde creëren voor bezoekers en inwoners van het Pajottenland door het creëren van een vervoersaanbod voor Pajotten en het ontsluiten van het Pajottenland voor bezoekers. Complementair gebruik kan de rendabiliteit van het vervoersaanbod verhogen.
- een leermodel ontwikkelen zodat het concept kan uitgebreid worden naar andere toerismepunten, gemeenten of toeristische regio's
- mobiliteit en toerisme als eerste stap. Uitbreiding voorzien met andere diensten in functie van specifieke doelgroepen, noden...

De toerismepunten werden beoordeeld op basis van 9 criteria, 5 voor het vervoersaanbod en 4 voor het toeristisch en recreatief aanbod. Deze zijn:

- vervoeraanbod: te voet, fiets, collectief vervoer, deelmobiliteit en auto
- toeristisch en recreatief aanbod: netwerken, trekpleisters, bedrijven en informatie

Voor elk van de criteria worden 5 aspecten beoordeeld. Ontbrekende aspecten vormen de basis voor specifieke acties. In Pepingen werd het mobipunt in het centrum van Pepingen geëvalueerd als potentieel toerismepunt.

4.4.3. HOPPINPUNT PEPINGEN

De halte Pepingen Kerk wordt uitgebouwd als een lokaal Hoppinpunt. Dit type Hoppinpunt van een lokaal niveau wordt bediend door een frequente lokale openbaarvervoerverbinding of door vraaggericht collectief vervoer (BVR mobipunten).

Het Hoppinpunt is gelegen in Pepingen, een gemeente binnen de provincie Vlaams-Brabant. De gemeente situeert zich net ten westen van Halle. Pepingen wordt hoofdzakelijk ontsloten via de N28 (Ninove – Halle – Nijvel) en in mindere mate de N7 (Halle – Doornik – Frankrijk) en N285 (Asse – Hove). Vanuit deze wegen kan aansluiting gemaakt worden met andere gewestwegen en het hoofdwegennet. De precieze locatie van het Hoppinpunt situeert zich aan de Sint-Martinuskerk in het centrum van Pepingen. Het kan bereikt worden via de Ninoofsesteenweg (N28), Kerkstraat en Kamstraat.

Dit Hoppinpunt is een van de locaties die valt onder het project 'Pajotse Mobipunten: sociaal en levendig'. Dit is een project in samenwerking met Klimaatpunt, Avansa Halle-Vilvoorde (voorheen Archeduc), Innovatiesteunpunt, Autodelen.net, Infopunt Publieke Ruimte en zes Pajotse gemeentebesturen: Galmaarden, Lennik, Gooik, Roosdaal, Pepingen en Herne. Het doel is om kwalitatieve mobipunten te realiseren in de regio.

Voor deze locatie is er ook gekozen om een nieuw schetsontwerp te maken op basis van het overleg met de gemeentes. Via het project Pajotse Mobipunten wordt er een overdekte fietsenstalling voorzien aan het Hoppinpunt (naast het politiegebouw) waar ook de deelfietsen en buitenmaatse fietsenstallingen worden geplaatst. Hierdoor verdwijnen parkeerplaatsen, maar deze zullen gecompenseerd worden op de halve cirkel in de Kerkstraat. De parkeerplaats voor personen met een beperking zal wel behouden worden. Op iets langere termijn kan de fietsenstalling eventueel op de gelijkvloers van het politiebureau komen maar deze piste moet nog verder onderzocht worden. De aanwezige bushaltes zijn reeds toegankelijk voor personen met een motorische beperking maar nog niet voor personen met een visuele beperking

Een aantal zaken zijn al aanwezig zoals parkeerplaatsen voor personen met een beperking, een laadpaal en een plaats voor een deelwagen. Verder moet een Hoppinzuil geplaatst worden om de omgeving conform te maken als Hoppinpunt. Vanuit het project wordt ook een infobord over de streek aan deze locatie toegevoegd. Er werd voor de herinrichting van deze omgeving advies gevraagd aan Agentschap Onroerend Erfgoed over de inplanting van verschillende voorzieningen.



Legende

Minimumvereisten

-  Overdekte fietsenstalling
-  Fietsenstalling
-  Stalling voor buitenmaatse fietsen
-  Deelfietsen zoals voorzien volgens de Vervoerregio
-  Indien parkeerplaatsen: voorrang voor personen met een beperking

-  Hoppin zuil
-  Toegankelijk busperron

Aanbevelingen

- Mobiliteitsdiensten
- 
 - 
- Aanvullende diensten
- 

Figuur 16: conceptplan Hoppinpunt Pepingen Kerk

Flankerende maatregelen

Naast de infrastructurele inrichting van het Hoppinpunt, kunnen andere maatregelen genomen worden die de (verkeers)leefbaarheid en veiligheid op een Hoppinpunt en zijn nabije omgeving verbeteren. In het kader van een optimaal functioneren van het Hoppinpunt dienen volgende elementen in acht genomen te worden:

- vrije en toegankelijke looproutes van en naar de haltes openbaar vervoer, de fietsenstalling en tussen de verschillende functies op het Hoppinpunt
- veilige fietsroutes van en naar de fietsenstalling op het Hoppinpunt
- vlotte doorstroming op de aan- en afrijroutes voor het openbaar vervoer

Naast een duidelijke inrichting van het Hoppinpunt is ook een goede communicatie nodig, zowel naar de bewoners, scholen en bedrijven (in een ruimere omgeving). Hoewel dit kadert binnen de communicatiestrategie van basisbereikbaarheid kan de gemeente er voor zorgen dat deze informatie door de verschillende communicatiekanalen wordt opgenomen en verspreid (gemeentelijk infoblad, gemeentelijke website, affichering binnen gemeentelijke diensten (zwembad, sporthal, bibliotheek...), bewonersplatformen,...

De naleving van het snelheidsregime en parkeerregime, indien van toepassing, dient gehandhaafd te worden. Dit kan door regelmatige controles uit te voeren. Het is belangrijk dat de objectieve en subjectieve pakkans groot is zowel voor naleving van de geldende snelheidsregimes als voor het geldende parkeerbeleid.

4.5. AUTOVERKEER

4.5.1. WEGENCATEGORISERING

In 2021 werd door de Vlaamse Regering een nieuw en vereenvoudigd systeem van wegencategorisering ingevoerd. De wegen worden voortaan als volgt ingedeeld:

Oude wegencategorisering		Nieuwe wegencategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegenet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Figuur 17: overgang naar nieuwe wegencategorisering

Het hoofdwegenet wordt bepaald door de Vlaamse Overheid. Er lopen geen hoofdwegen over het grondgebied van de gemeente Pepingen.

Het dragend netwerk wordt bepaald door de Vervoerregio. Het vastleggen van deze wegencategorisering is nog aan de gang. Het is logisch dat de twee secundaire wegen type I voortaan als regionale weg/interlokale weg zullen gecategoriseerd worden. Samen met de N7 Edingen – Halle/ E429 wordt zo een driehoekig raster gevormd, waarbinnen enkel lokale ontsluitingswegen voorkomen. De N28 zou als een regionale weg ingedeeld worden, de N285 als een interlokale weg.

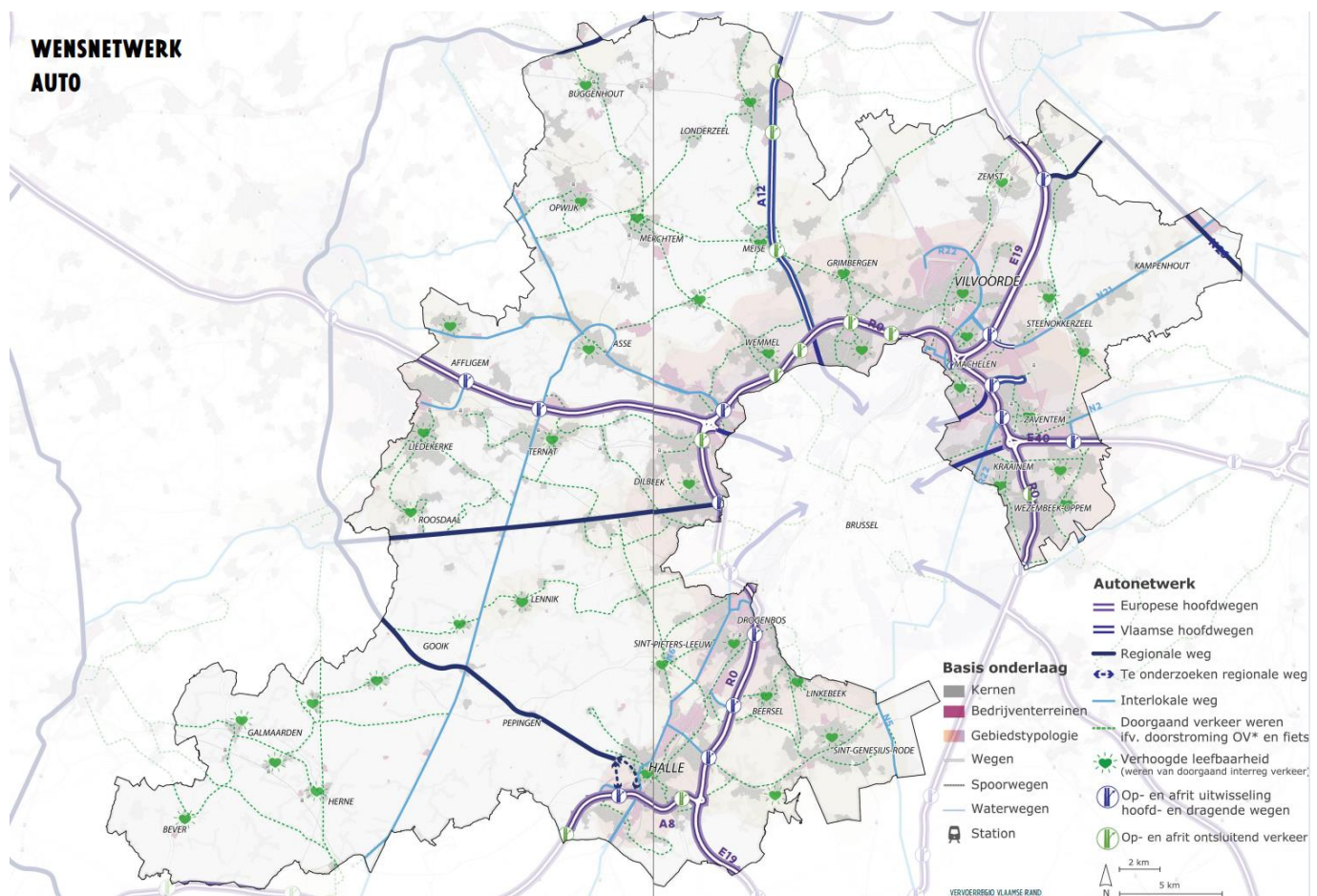
In de nieuwe wegencategorisering bestaan er geen lokale verbindingswegen type I meer. Deze wegen worden voortaan ofwel ingedeeld als interlokale weg of als lokale ontsluitingsweg. De gemeente heeft een adviserende rol bij de bepaling van de finale wegencategorisering.

De Lenniksesteenweg die in het vorig mobiliteitsplan als lokale weg I was aangeduid, heeft eerder een ontsluitingsfunctie in plaats van een verbindingfunctie. In het mobiliteitsplan van Lennik is de Lenniksesteenweg eveneens slechts een lokale weg II. De verbinding tussen Gooik en Halle gebeurt het best via de N285 en de N28. De Lenniksesteenweg loopt immers vrij parallel met de N28.

De gemeente Pepingen adviseert de Vervoerregio om de Palokenstraat in te stellen als interlokale weg. Het deel van de gemeente ten oosten van de N28 behoort tot een maas gevormd door

- De N28 tussen Halle en de N285 in Gooik
- De N285 tussen de N28 en de N8 te Lennik
- De N8 tussen de N285 en de Ro te Dilbeek
- De N6/Ro tussen Dilbeek en Halle

Deze maas is echter bijzonder groot. Voor inwoners van de kernen Pepingen, Bellingen en Bogaarden met bestemming Brussel betekent dit een (te) grote omrijfactor. De route tussen de N28 en de N6 via de Palokenstraat (grondgebied Pepingen) – Smisstraat – Sint-Pieters-Leeuwsesteenweg (grondgebied Halle) - Pepingsesteenweg – Galgstraat – Lotstraat (grondgebied Sint-Pieters-Leeuw) is een goed uitgeruste verbinding met fietspaden die weinig of geen bebouwing doorsnijdt. Deze verkleint weliswaar de maas, maar is een bevestiging van een bestaande route waarop het quasi onmogelijk is om het doorgaand verkeer te weren. De vervoerregio heeft in het regionaal mobiliteitsplan dit voorstel niet gevolgd.



Figuur 18: wegcategorisering vervoerregio

Opmerking bij deze figuur: de aftakking van de N28 richting E429 in Halle is geen bestaande verbinding. Deze wordt door de Vervoerregio onderzocht, maar is geen beslist beleid.

Legende:

— Europese hoofdweg

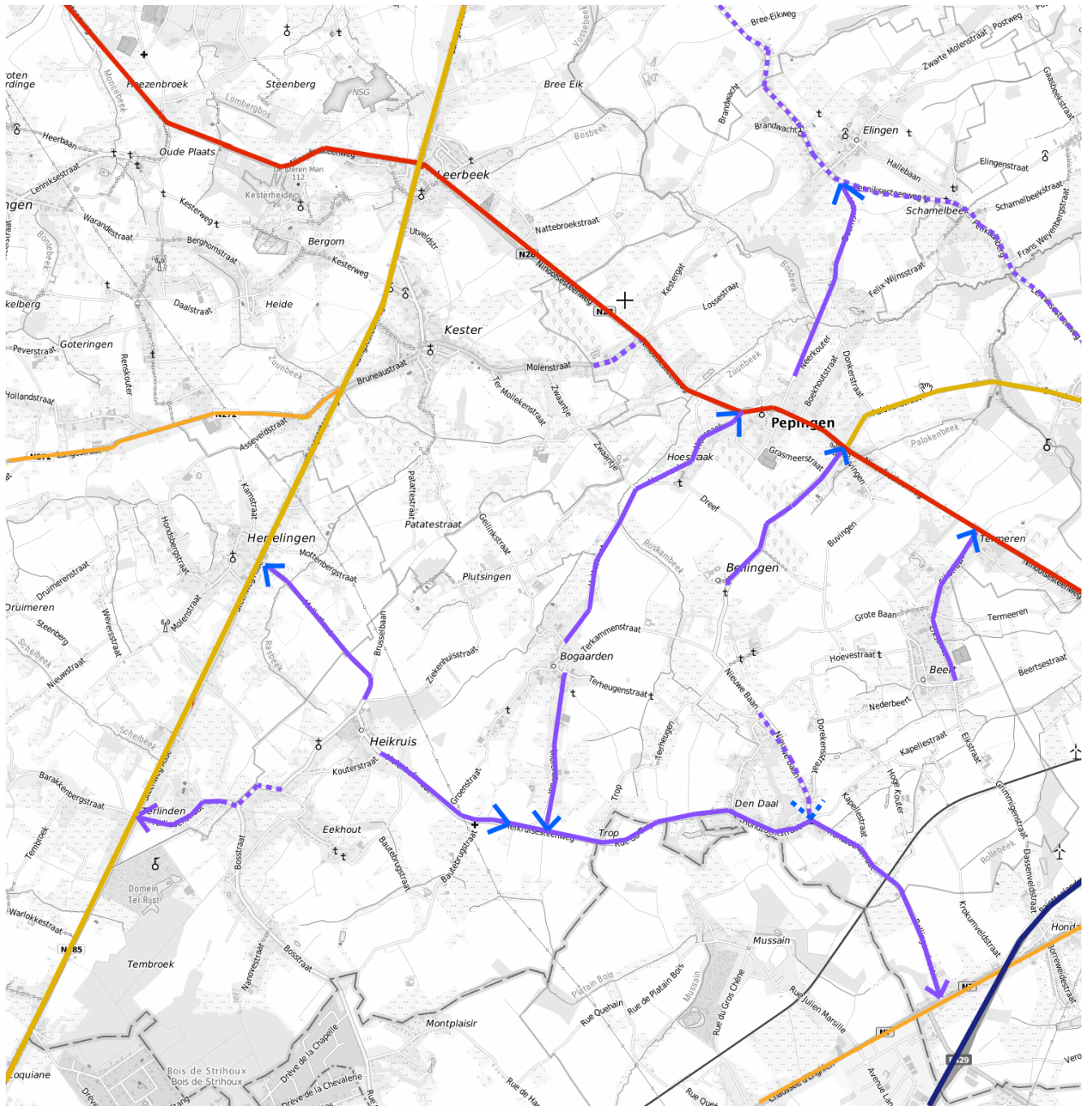
De bestaande lokale wegen type II hebben geen verbindende, maar een ontsluitingsfunctie. De gemeente wenst deze daarom niet door te trekken doorheen de lokale dorpen Heikruis, Bogaarden, Bellingen en Beert. De lokale weg type II tussen Pepingen en Elingen, wordt enkel een ontsluitingsweg voor het dorp Elingen.

Heikruis wordt in het westen ontsloten via de Mollestraat, in het Oosten via de Molenhofstraat en daarboven in het zuidwesten richting Herne ook via de Terlindenstraat. Voordien was deze enkel een lokale weg type III, terwijl deze in Herne gecategoriseerd is als lokale weg type II. Bellingen wordt naar het zuiden toe eveneens ontsloten via de Nieuwe baan (vanaf de Dorekensstraat)

Concreet worden volgende (stukken van) wegen in de dorpskernen als erftoegangswegen gecategoriseerd:

- centrum Heikruis: Neerstraat, Molenhofstraat (tussen Ziekenhuisstraat en Kouterstraat)
- centrum Bogaarden: Huttestraat (tussen Teleweidestraat en Molenstraat)
- centrum Bellingen: Trapstraat (tussen Cantempréstraat en Nieuwe Baan) en Nieuwe Baan tot Dorekensstraat
- centrum Beert: Eikstraat richting zuiden vanaf Nederbeertstraat. Merk op dat Beert niet zuidwaarts wordt ontsloten via de Grimmingenstraat

Onder voorbehoud van beslissing door de Vervoerregio, besluit de gemeente Pepingen om volgende wegencategorisering uit te voeren:



Figuur 19: voorstel nieuwe wegcategorisering

Legende:

- █ Europese hoofdweg
- █ regionale weg
- █ interlokale weg
- █ lokale ontsluitingsweg (bestaand)
- - - lokale ontsluitingsweg (nieuw)

In de volgende tabel worden de verschillen tussen het huidige en het nieuw voorstel van categorisering weergegeven.

Straat	Categorisering	
	Huidig beleidsscenario	Nieuw beleidsscenario
Terlindenstraat	Lokale weg type III	Lokale ontsluitingsweg
Lenniksesteenweg	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg
Huttestraat – Molenstraat in centrum Bogaarden	Lokale weg type II	Erftoegangsweg
Molenhofstraat in centrum Heikruis	Lokale weg type II	Erftoegangsweg
Steenweg op Elingen in centrum Pepingen	Lokale weg type II	Erftoegangsweg
N272 Kestersteenweg	Lokale weg type I	Lokale ontsluitingsweg

De inrichting van de wegen moet afgestemd worden op de categorisering van de wegen. Via de inrichting van de weg wordt de categorisering leesbaar voor de gebruiker. De meeste lokale ontsluitingswegen zijn voldoende uitgerust om deze ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vlot te kunnen verzekeren. Enkel de Steenweg op Elingen heeft een vrij smal wegprofiel voor tweerichtingsverkeer. De intensiteit van deze weg bedraagt gemiddeld zo'n 1.000 voertuigen per dag tijdens daglicht. Het volledig aantal voertuigen ligt dus nog wat hoger. De weg wordt ook ten dele gebruikt als sluiproute tussen Pepingen en Brussel. De interlokale verbindingsweg is de Palokenstraat en niet de Steenweg op Elingen. Om die reden wenst de gemeente deze weg niet te verbreden, daar deze anders nog meer zal gebruikt worden als verbindingsweg in plaats van ontsluitingsweg.

Hierna volgt een overzicht van inrichtingseisen voor de ontsluitingswegen en erftoegangswegen:

Aard	Omgeving	Ontsluitingswegen	Erftoegangswegen
Voorangsregeling		Voorrang t.o.v. lagere categorie of voorrang van rechts	Voorrang van rechts
Ontwerpsnelheid	Bubeko	70 km/u indien geen verblijfsfuncties, anders 50 km/u	50 km/u
	Bibeko	50 km/u behalve centrumgebieden (30 km/u)	50 of 30 km/u (dichte bebouwing - centrumgebied)
Aantal rijstroken		1 x 2	1 (uitzonderlijk 2)
Rijwegbreedte	Bubeko	6m	
	Bibeko	Max. 6m	Voldoen aan zone 30 principe
Parkeren		Buiten de rijbaan	Op de rijbaan
Bouwvrije stroken	Bubeko	5m vanaf rooilijn	
	Bibeko	Geen	
Openbaar vervoer	Bubeko	Bushavens, wachtaccommodatie en fietsenstallingen	Op de rijbaan
	Bibeko	Haltes op de rijbaan	Op de rijbaan
Fietsvoorzieningen	70 km/u	Afgescheiden fietspaden	Nvt

	50 km/u	Aanliggende tweezijdige fietspaden (bij voorkeur verhoogd) of fietssuggestiestroken (< 5.500 voertuigen/etmaal)	Aanliggende fietspaden of gemengd verkeer
	30 km/u	Gemengd verkeer (tenzij intensiteiten hoger dan 3.500/etmaal)	Gemengd verkeer
Voetgangersvoorzieningen		Zebrapaden of extra oversteekvoorzieningen (vb. middeneiland)	Geen zebrapaden (behalve aan scholen)

4.5.2. AANPASSINGEN WEGEN

Waar fietspaden overgaan naar gemengd verkeer voor fietsers en auto's, zal een rugdekking voor de fietsers worden geplaatst. Op de Eikstraat tussen de Johan Demaegtstraat en de Kiethomstraat zullen de verkeersremmers gespiegeld worden, zodat fietsers komende uit de Kiethomstraat en rechtsaf slaan op de Eikstraat niet meteen met gemotoriseerd verkeer in de Eikstraat geconfronteerd worden (dat immers het andere rijvak moet gebruiken).

Verder zal de gemeente een onderzoek uitvoeren naar het aanleggen van invoegstroken op landelijke wegen.

De Terkammenstraat wordt volledig heraangelegd, in het kader van rioleringswerken. Men zal van deze gelegenheid gebruik maken om op deze weg fietssuggestiestroken aan te brengen.

Ten slotte worden op het kruispunt Kestergat verkeerslichten voorzien door het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze zullen dit kruispunt veiliger maken voor alle weggebruikers.

4.5.3. SNELHEIDSREGIMES

Volgende snelheidsregimes zijn momenteel van kracht:

70 km/u:

- Ninoofsesteenweg (buiten het centrum van Pepingen)
- Hoesnaek (gedeelte met fietspad)
- Palokenstraat (vanaf Donkerstraat tot grens met Sint-Pieters-Leeuw) behalve aan Woonzorgcentrum Vander Stokken
- Lenniksesteenweg (buiten het centrum van Elingen)
- Doornstraat (gedeeltelijk)
- Molenstraat (buiten centrum Bogaarden)
- Mollestraat (buiten centrum Heikruis)
- Hondzochtstraat (tussen Molenstraat en grens Tubize).

30 km/u:

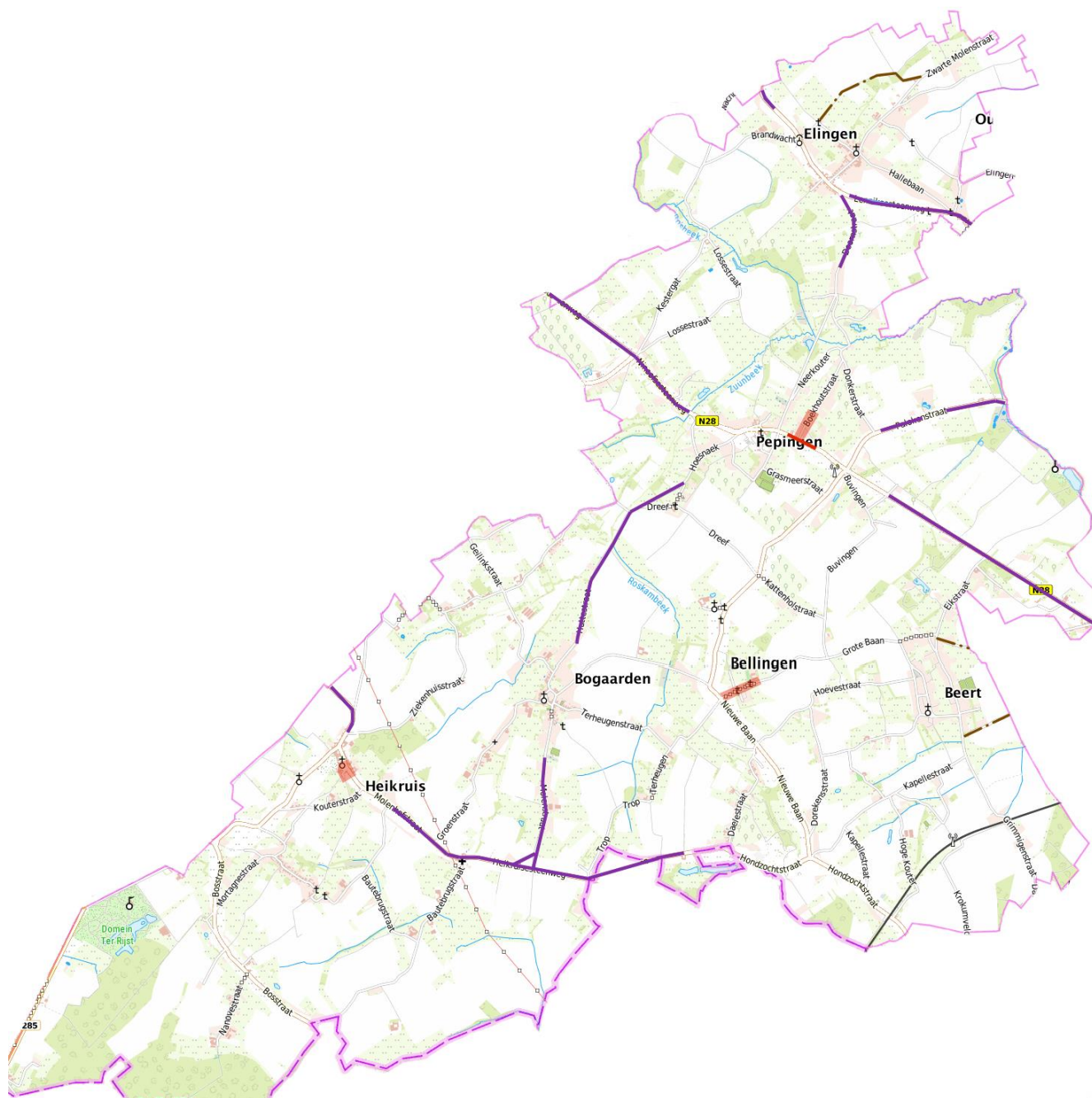
Momenteel geldt enkel in schoolomgevingen en op landbouwwegen een snelheidsbeperking van 30 km/u:

- Ninoofsesteenweg ter hoogte van de school Harten Troef (dynamisch- enkel tijdens begin/einde school)
- Molenhofstraat (ter hoogte van de school Harten Troef)
- Boekhoutstraat (schoolomgeving)
- Kareelstraat (schoolomgeving)

- Kwadestraat (Elingen – landbouwweg)
- Galgstraat (landbouwweg)
- Kiethomstraat (landbouwweg).

50 km/u:

Alle andere (delen van) wegen hebben een snelheidsregime van 50 km/u.



Figuur 20: bestaande snelheidsregimes begin 2022

Legende:

- 70 km/u
- zone 30
- dynamische zone 30
- landbouwwegen (eveneens 30 km/u)
- zone 50

Om de verkeersveiligheid te verhogen, wenst de gemeente de snelheidsregimes als volgt aan te passen:

- zone 30 in dorpskernen met dichte bebouwing, verkavelingen en schoolomgevingen
- zone 50 in overgangszones en (grotere) ontsluitingswegen van en naar de dorpskernen
- 70 km/u enkel buiten bebouwde kommen en buiten dichte bebouwing.

De Ninoofsesteenweg, buiten het centrum van Pepingen, blijft 70 km/u gezien de aanwezigheid van kwalitatieve fietsinfrastructuur. Op de Lenniksesteenweg is het fietspad afgescheiden van de rijbaan tussen de Steenweg op Elingen en Sint-Pieters-Leeuw en zijn er paaltjes geplaatst tussen centrum Elingen en de grens met Lennik. Buiten het centrumgebied van Elingen, kan dus 70 km/u als maximumsnelheid veilig aangehouden blijven.

Op de Steenweg naar Elingen en de Doornstraat ligt er een verhoogd, maar niet afgescheiden fietspad. Het laatste gedeelte (Doornstraat) wordt teruggebracht naar 50 km/u.

In de Palokenstraat liggen ook afgescheiden fietspaden. Daar is de snelheid beperkt tot 50 km/u vanaf de Ninoofsesteenweg tot voorbij de bocht met de Donkerstraat. Daarna is er tot het woonzorgcentrum 70 km/u toegelaten, waarna er opnieuw, ter hoogte van het woonzorgcentrum, een korte snelheidsbeperking is tot 50 km/u. Ook hier is het gebied waar 70 km/u zeer kort, nauwelijks 400 meter. Voor de duidelijkheid, eenvormigheid en het vermijden van optrekken en afremmen, wordt het snelheidsregime aangepast naar 50 km/u tot voorbij het Woonzorgcentrum en 70 km/u vanaf het Woonzorgcentrum tot de grens met Sint-Pieters-Leeuw. De Hondzochtstraat wordt volledig 50 km/u.

Er zal dus enkel nog 70 km/u gelden op:

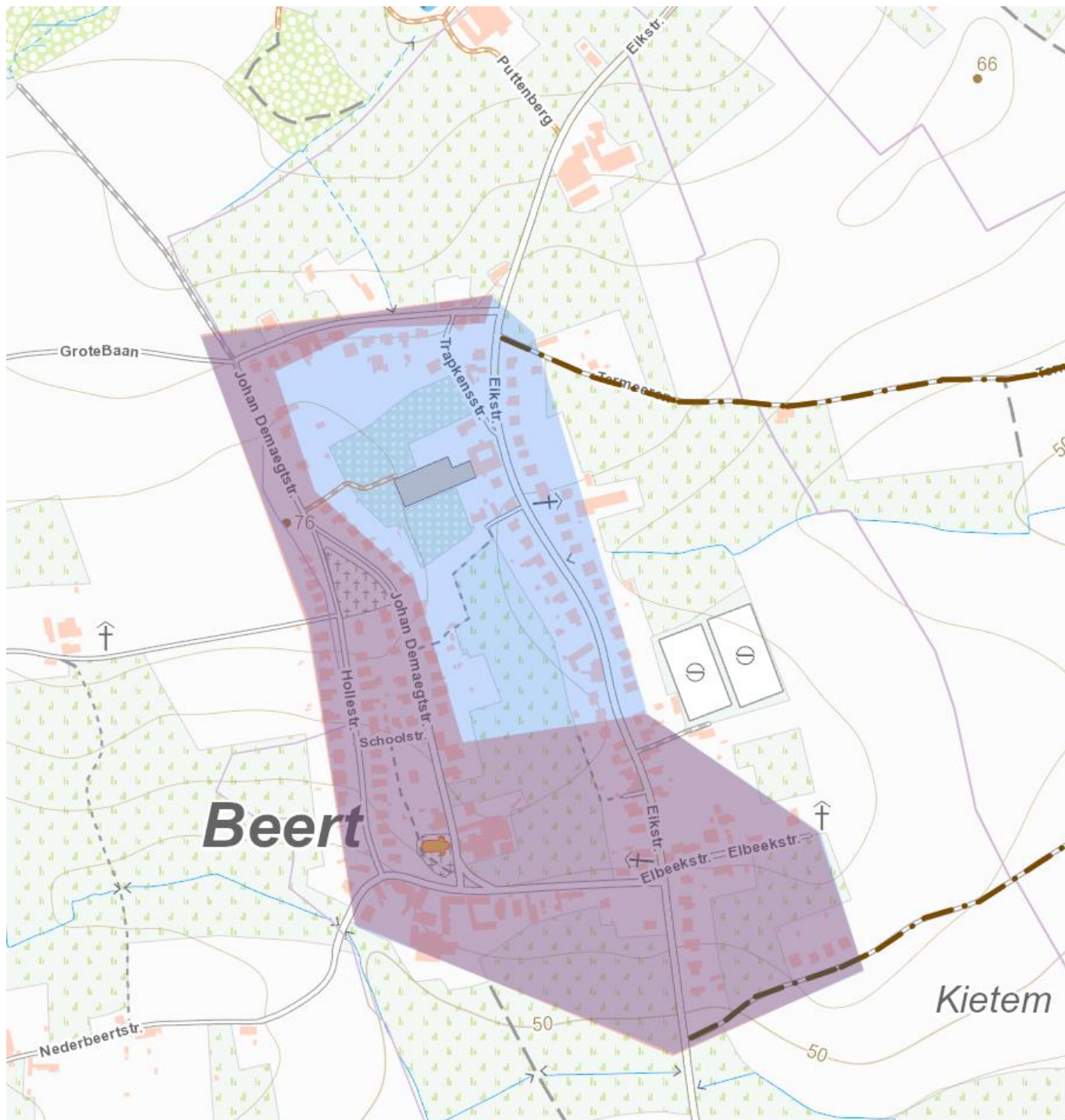
- Ninoofsesteenweg (buiten centrum Pepingen)
- Lenniksesteenweg (buiten centrum Elingen)
- Hoesnaek (gedeelte met afgescheiden fietspad)
- Palokenstraat (vanaf Woonzorgcentrum Vander Stokken tot de grens met Sint-Pieters-Leeuw)

In de dorpskernen worden de meest dicht bebouwde delen zonder fietsinfrastructuur ingesteld als zone 30. Tevens werden de bebouwde kommen opnieuw gedefinieerd. Opmerking: de finale afbakening tot op huisniveau zal voor de invoering nog gefinaliseerd worden, afhankelijk van de lokale plaatsgesteldheid.

30 km/u en bebouwde kommen:

Beert

Het volledige centrum van Beert wordt bebouwde kom. Deze wordt zone 30, met uitzondering van een deel van de Eikstraat, waar de bebouwing zich minder dicht bij de straat bevindt. Het is immers de bedoeling dat er fietspaden komen op dit gedeelte. De Galgenstraat en de Kiethomstraat hebben het statuut landbouwweg en zijn dus ook beperkt tot 30 km/u.



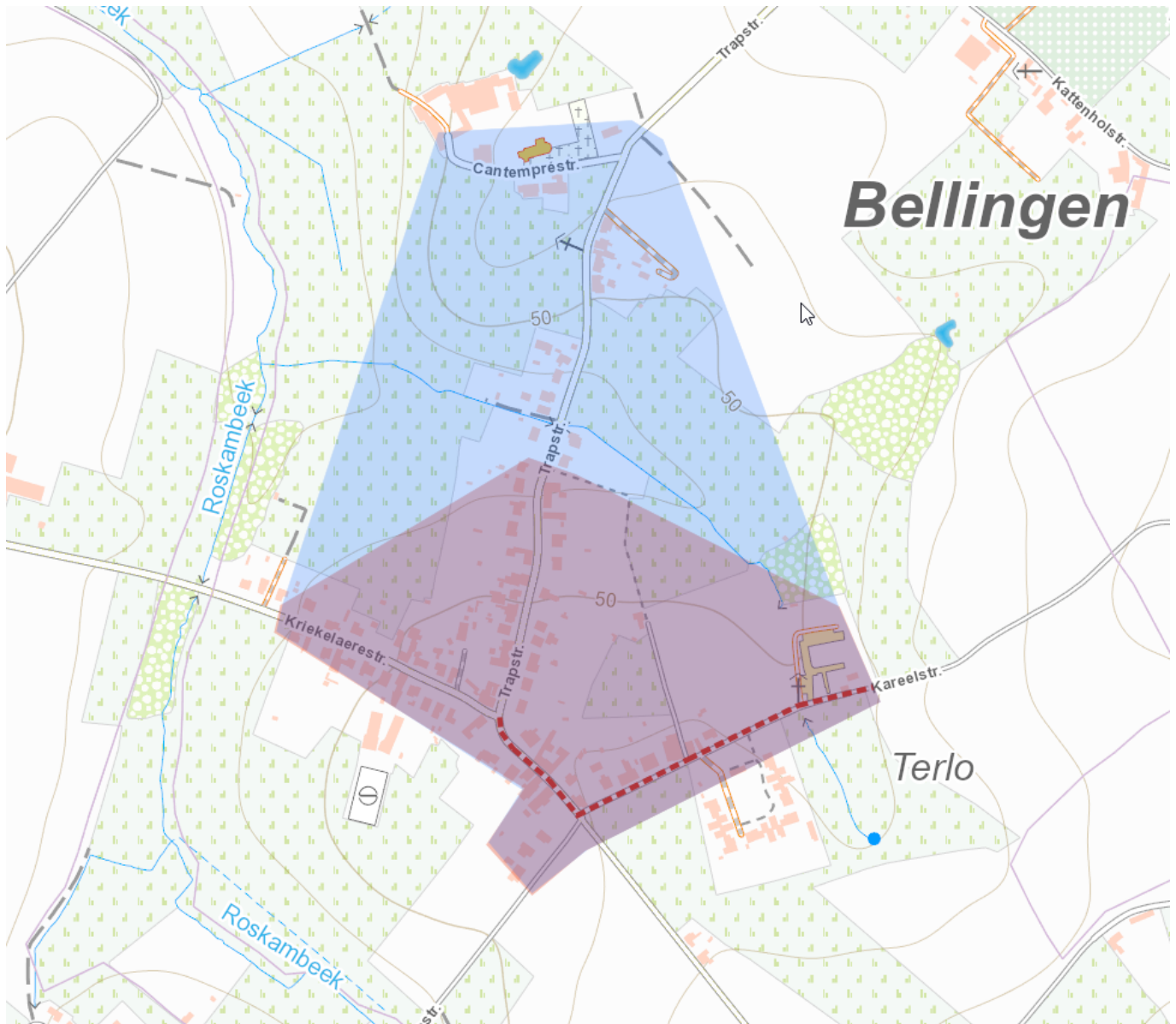
Figuur 21: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Beert

Legende:

- bebouwde kom (50 km/u)
- bebouwde kom (zone 30)
- landbouwweg (F99C – 30 km/u)




Bellingen

De bebouwde kom in Bellingen blijft dezelfde als vandaag. Deze wordt zone 30 met uitzondering van het deel noordwaarts van de Trapstraat waar de bebouwing zich verder van de straat bevindt en de Cantemprestraat. De Kareelstraat en het deel van de Trapstraat tussen Kriekelaerestraat en de Kareelstraat krijgen het statuut "fietsstraat" (dus ook 30 km/u).



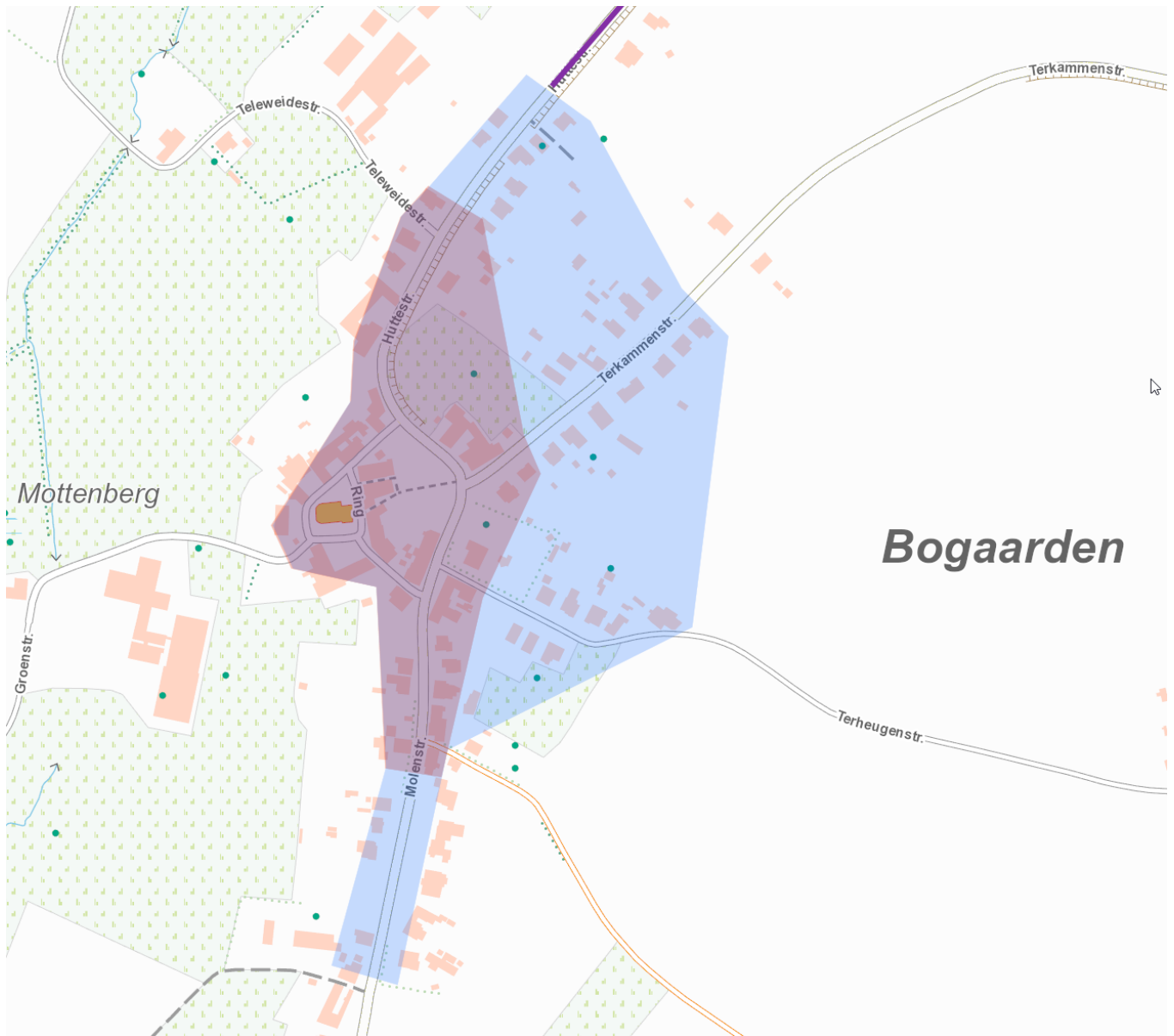
Figuur 22: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Bellingen

Legende:

-  bebouwde kom (50 km/u)
-  bebouwde kom (zone 30)
-  fietsstraten





Bogaarden

De bebouwde kom bevat het volledige centrum. De zone 30 wordt op een aantal plaatsen echter ingekort tot het meest bebouwde gedeelte. Op de Huttestraat blijft het snelheidsregime 70 km/u op de delen waar er een afgescheiden fietspad ligt.



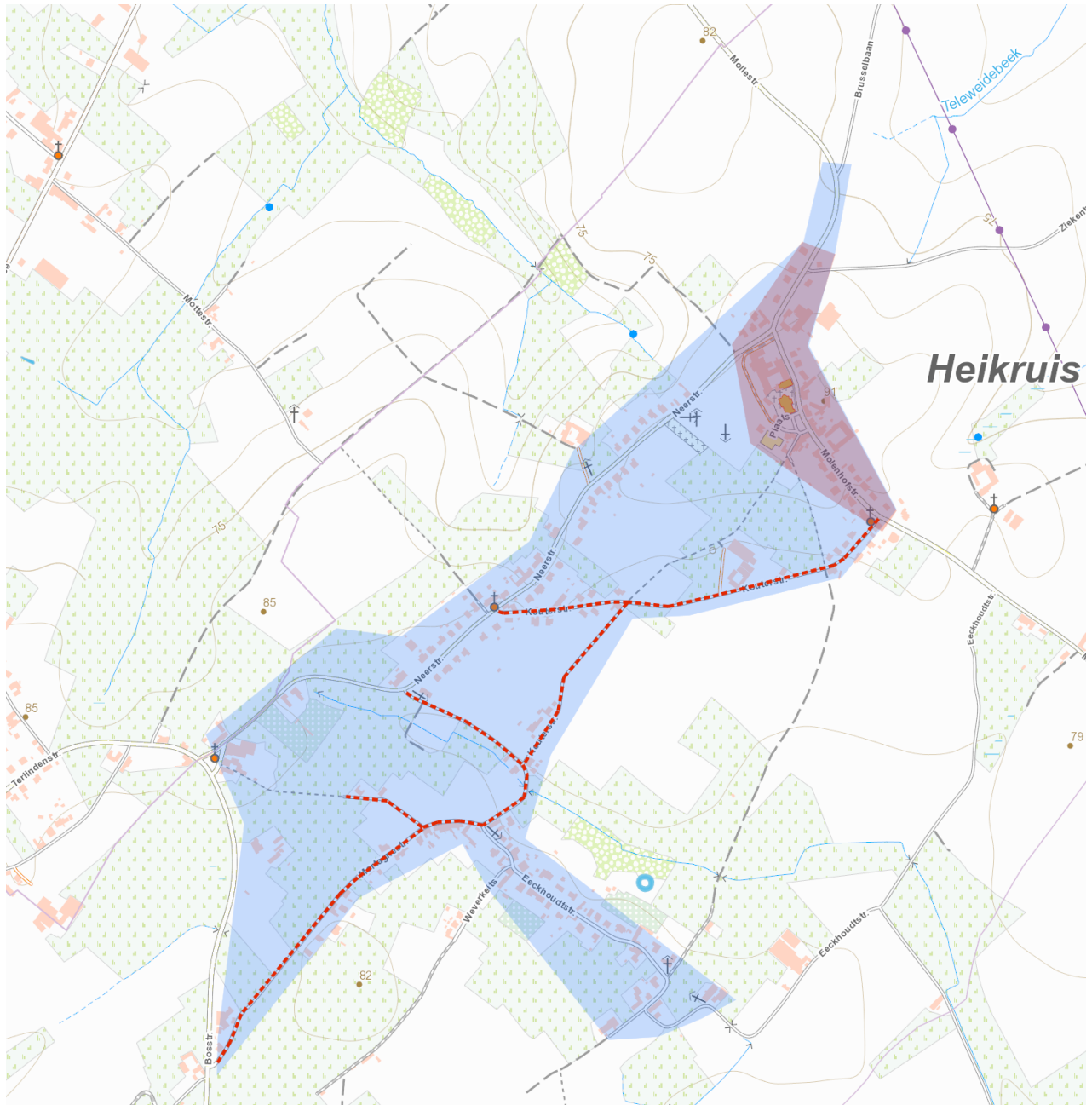
Figuur 23: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Bogaarden

Legende:

-  bebouwde kom (50 km/u)
-  bebouwde kom (zone 30)
-  buiten bebouwde kom (50 km/u)
-  buiten bebouwde kom (70 km/u)





Heikruis

Ook in Heikruis bevat de bebouwde kom zowat het volledige centrum. De zone 30 wordt beperkt tot het gedeelte op de Molenhofstraat tussen de Kouterstraat en de Ziekenhuisstraat. Ook het grootste gedeelte van de Neerstraat wordt geen zone 30, maar wel bebouwde kom met fietssuggestiestroken. De Kouterstraat en Mortagnestraat worden fietsstraten.



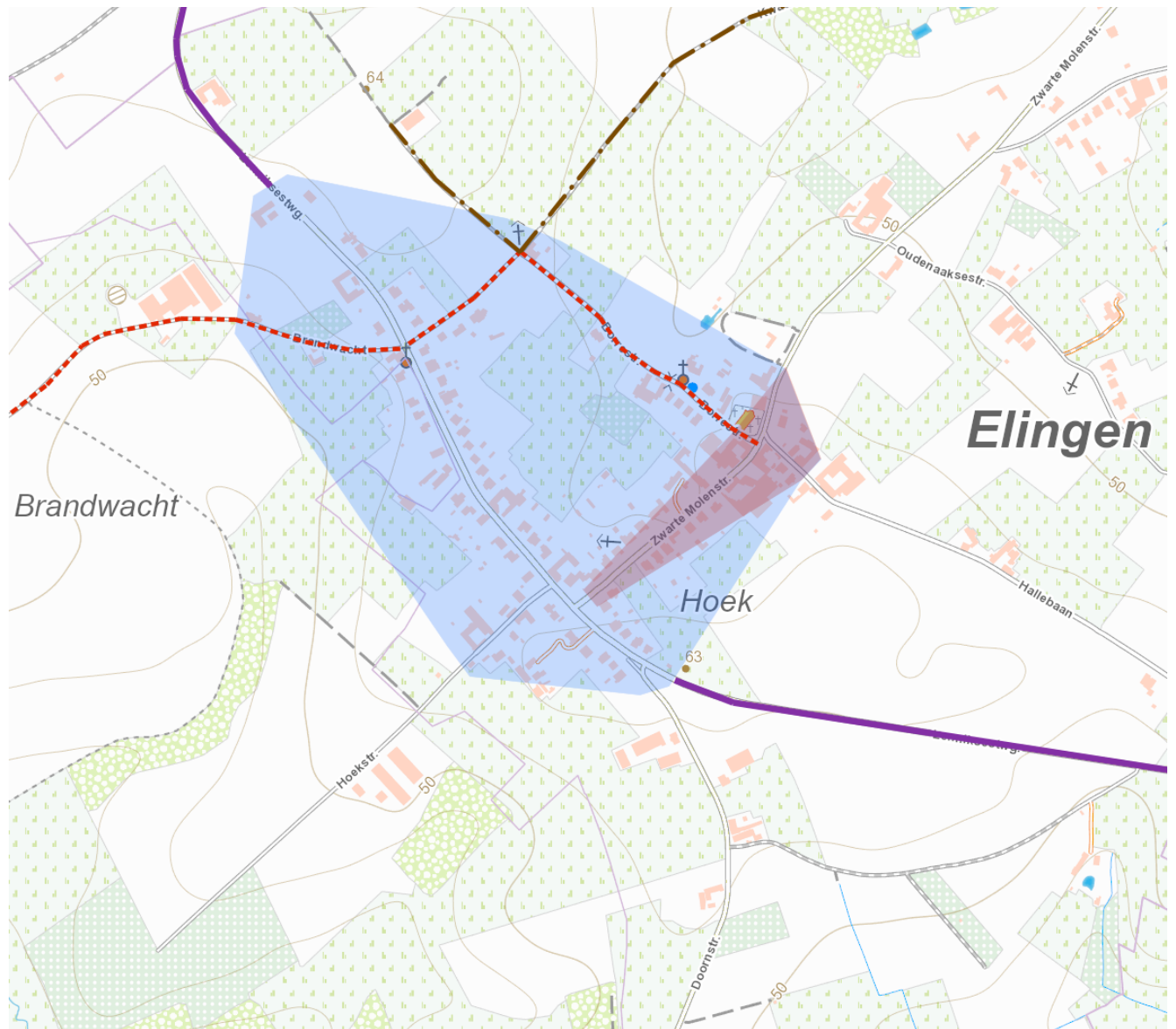
Figuur 24: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Heikruis

Legende:

-  bebouwde kom (50 km/u)
-  bebouwde kom (zone 30)
-  fietsstraten
-  buiten bebouwde kom (50 km/u)







Elingen

In Elingen is de zone 30 beperkt tot het bebouwd deel van de Zwarte Molenstraat en het begin van de Hallebaan. De Borrestraat en Brandwacht worden fietsstraten. Buiten de bebouwde kom blijft de Lenniksesteenweg 70 km/u.



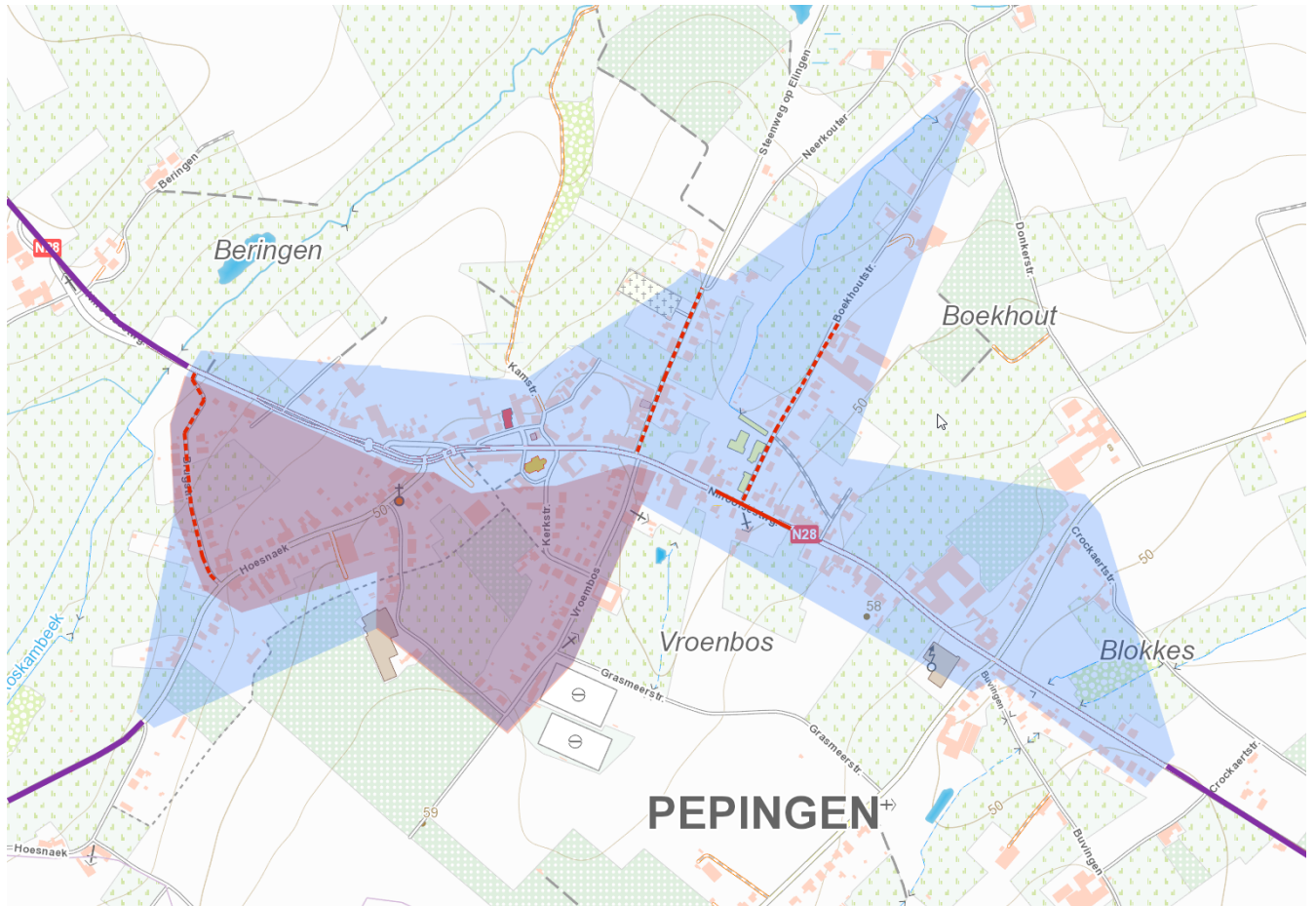
Figuur 25: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Elingen

Legende:

-  bebouwde kom (50 km/u)
-  bebouwde kom (zone 30)
-  fietsstraten
-  landbouwweg (F99C – 30 km/u)
-  buiten bebouwde kom (50 km/u)
-  buiten bebouwde kom (70 km/u)






Pepingen

De zone 30 in centrum Pepingen omvat Hoesnaek (tot de Brugstraat), de Kerkstraat en Vroembos. Het eerste deel van de Steenweg op Elingen (tot Neerkouter) en de Boekhoutstraat (tot en met de parking) en de Brugstraat, worden fietsstraten. De Ninoofsesteenweg blijft 50 km/u (bebouwde kom), met uitzondering van een deel dynamische zone 30 zoals op heden.

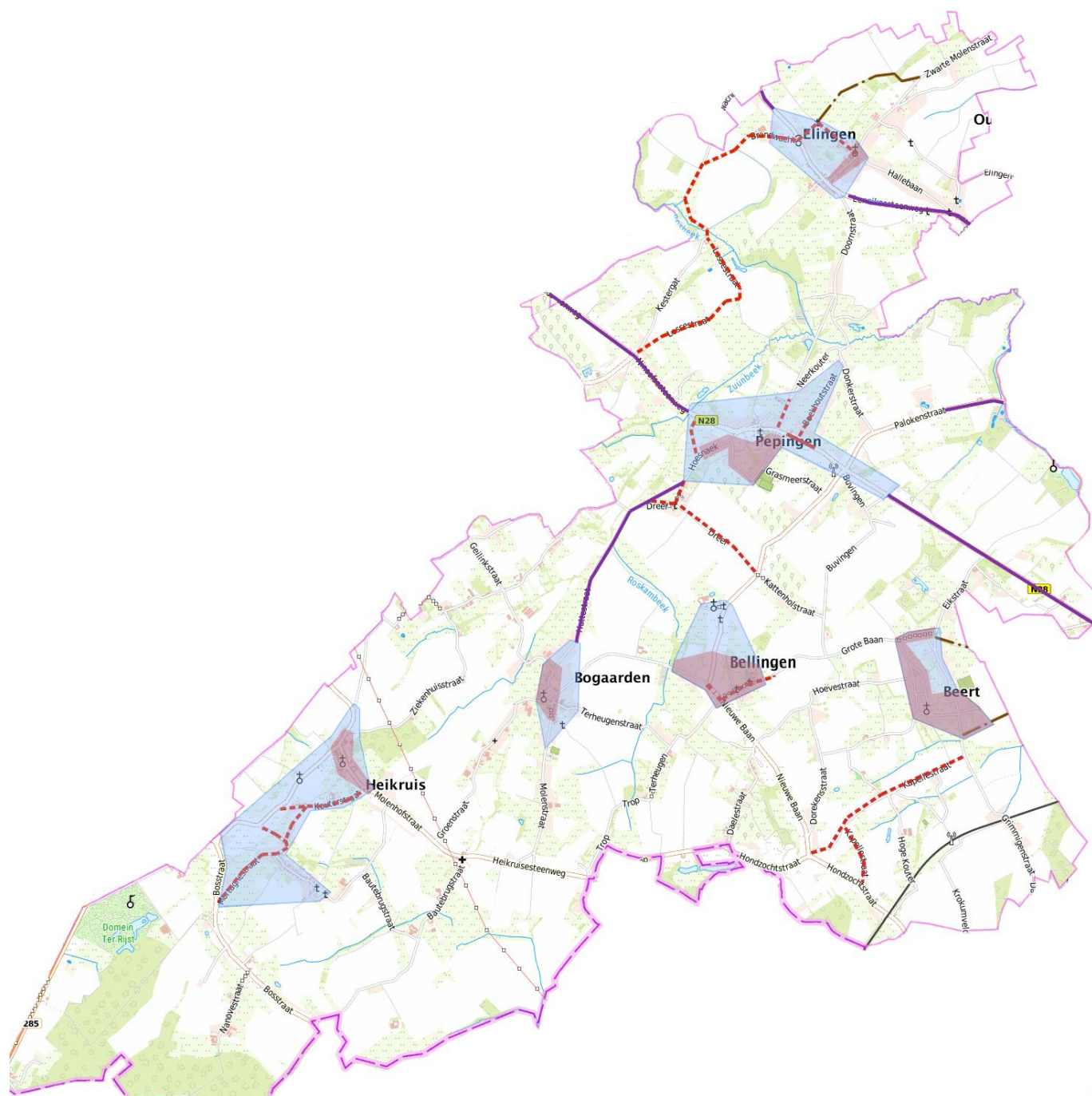


Figuur 26: afbakening bebouwde kom en zone 30 centrum Pepingen

Legende:

-  bebouwde kom (50 km/u)
-  bebouwde kom (zone 30)
-  dynamische zone 30
-  fietsstraten
-  buiten bebouwde kom (70 km/u)

Over het volledig grondgebied wordt dit de nieuwe snelheidskaart:



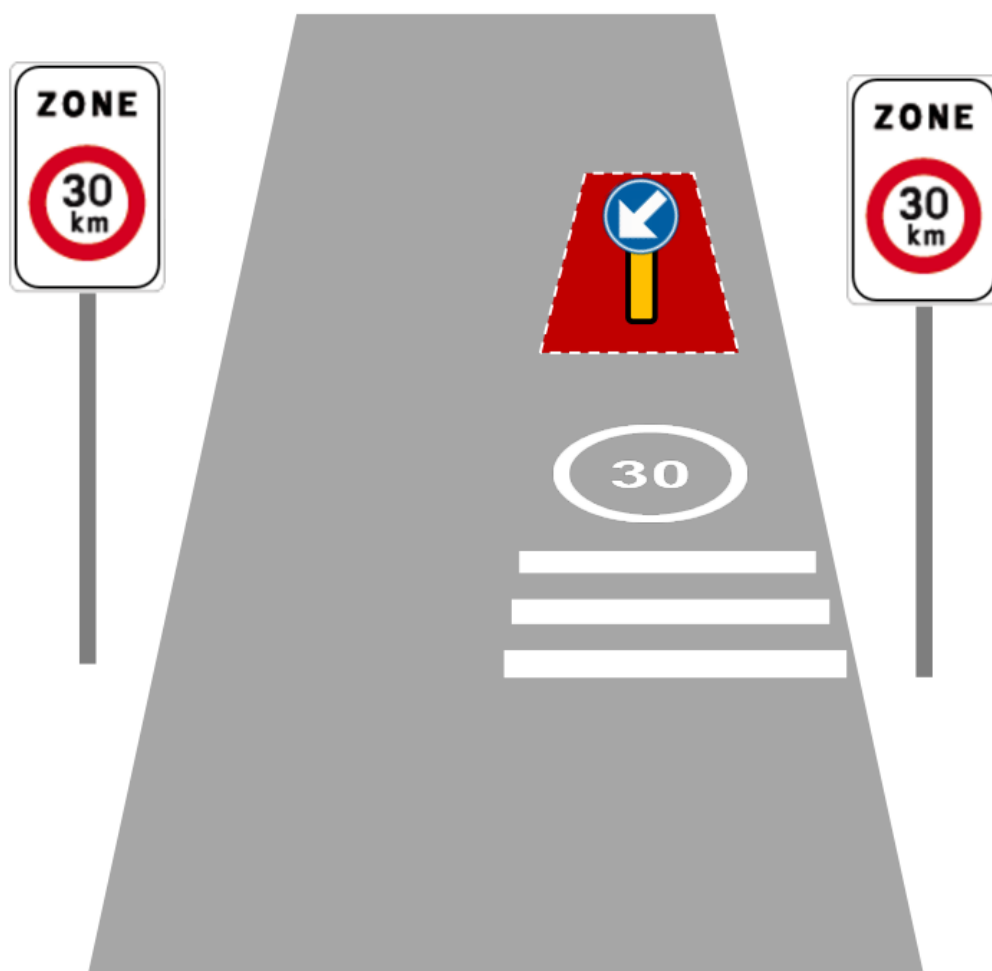
Figuur 27: nieuw snelheidsplan en bebouwde kommen

- bebouwde kom (50 km/u)
- bebouwde kom (zone 30)
- buiten bebouwde kom (50 km/u)
- dynamische zone 30
- fietsstraten
- landbouwweg (F99C – 30 km/u)
- buiten bebouwde kom (70 km/u)

Op sommige trajecten zal de snelheid met trajectcontrole gehandhaafd worden (zie onderdeel handhaving 5.2.).

Elders worden volgende snelheidsremmende maatregelen voorzien:

- instellen van een duidelijk zichtbaar poorteffect bij het begin van een zone 30 (dubbele bordes, verfmarkeringen) en waar mogelijk en nodig wegversmallingen om de snelheid te remmen en de aandacht te vestigen op het feit dat een gebied wordt betreed waar de weggebruiker traag dient te rijden en aandacht moet hebben voor de kwetsbare weggebruikers. Vooral brede of tweevaksbanen komen hiervoor in aanmerking.
- plaatsen van lokale wegversmallingen op tweevaksbanen waar 50 km/u de gewenste snelheid is. (Vooral bij overgangen van 70 naar 50)
- plaatsen van voldoende snelheidsinformatieborden om de weggebruikers attent te maken op hun actuele snelheid. Sommige kunnen regelmatig verplaatst worden, anderen kunnen permanent voorzien worden. Zeker in een zone 30 zijn deze noodzakelijk. In dat geval worden ze best 50m voorbij het begin van de zone 30 geplaatst. Ook in schoolomgevingen zijn deze extra elektronische bordes wenselijk. Op de gewestwegen is AWV enkel voorstander van SIB-borden als sensibiliseringsmiddel. Ze wensen dat deze niet permanent op dezelfde locatie worden geplaatst.
- plaatsen van verkeersdrempels of Berlijnse kussens op locaties waar er geen hinder is voor omwonenden (trillingen, geluidshinder)



Figuur 28: voorbeeld poorteffect met wegversmalling

4.5.4. VERMIJDEN VAN SLUIPVERKEER

Op lokale ontsluitingswegen is sluipverkeer moeilijk te voorkomen. Daar zullen snelheidsmaatregelen en het weren van zwaar vervoer de hinder trachten te verminderen.

Op erftoegangswegen dient doorgaand verkeer vermeden te worden. De gemeente voorziet volgende maatregelen hiervoor:

- Dreef: instellen fietsstraat
- Kapellestraat en Veldstraat: instellen fietsstraat

De Lossestraat, Brandwacht en Kouterstraat hebben reeds het statuut "Uitgezonderd Plaatselijk Verkeer." Om het doorgaand autoverkeer extra te ontmoedigen, krijgen deze straten ook het statuut van fietsstraat.

Indien deze maatregel onvoldoende effect in het verminderen van doorgaand verkeer zouden opleveren, kan de gemeente overgaan tot meer drastische maatregelen, zoals het doorknippen van de straten voor doorgaand verkeer.

4.5.5. PARKEREN

Momenteel zijn er geen specifieke parkeerbeperkingen in de gemeente Pepingen. In het centrum van de dorpskern Pepingen is er wel regelmatig een grote parkeervraag. Momenteel is er veel doorgaand pendelautoverkeer doorheen het centrum van Pepingen richting Halle, Sint-Pieters-Leeuw en Brussel. Bij gebrek aan een carpoolparking parkeren sommige pendelaars hun auto nu in het centrum van Pepingen, waardoor de parkeerdruk in het centrum toeneemt en deze parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden voor kort parkeren. Het aandeel dat op het gemeenteplein parkeert om nadien de bus of de fiets te nemen is beperkt. In de omgeving zijn er een aantal woningen zonder garage, welke hun wagen parkeren op het plein. Het gemeenteplein is ook de parking van het gemeentepersoneel.

De gemeente bestudeert de mogelijkheid om een carpoolparking aan te leggen nabij het centrum van Pepingen, langs de N28, tussen Kestergat en het centrum. De geschatte grootte van de carpoolparking is 18 parkeerplaatsen plus een aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens. De grond voor deze carpoolparking is momenteel eigendom van het Vlaams Gewest. Er is een principiële akkoord voor overname van de grond door de gemeente. De gemeente zal instaan voor de inrichting van de carpoolparking.

4.5.6. AUTODELEN

Er zijn momenteel 2 deelauto's in de gemeente Pepingen. Autodelen zal verder uitgebreid worden met deelauto's in elke dorpskern en mobipunt.

4.5.7. ELEKTRISCHE MOBILITEIT

Er zijn reeds een aantal laadpunten voor elektrische auto's in de gemeente. Het aantal zal de komende jaren fors uitgebreid worden. In eerste instantie zullen laadpunten voorzien worden op de lokale mobipunten, zodat er in elke dorpskern laadinfrastructuur zal bevinden. Geleidelijk aan zal het aanbod verder uitgebreid worden.

4.6. ZWAAR VERVOER

4.6.1. VRACHTROUTENETWERK

De wegcategorisering wordt als basis gebruikt om de gewenste vrachtwagenroutes te bepalen. Zwaar doorgaand verkeer kan enkel gebruik maken van Europese hoofdwegen, regionale en interlokale wegen. Dit betekent dat de dorpskernen, met uitzondering van Pepingen dorp, gevrijwaard blijven van doorgaand zwaar verkeer. Lokale ontsluiting blijft uiteraard steeds mogelijk. Erftoegangswegen dienen maximaal gevrijwaard te worden van zwaar verkeer. De gemeente kan aan AWW analyses vragen op basis van de OBU-gegevens van het rekeningrijden om de gegevens over de trajecten beter te objectiveren.



Figuur 29: routes voor doorgaand vrachtverkeer

Op lokale wegen kan mogelijk via trajectcontrole doorgaand vrachtverkeer geweerd worden.

4.6.2. CHARTER ZWAAR VERVOER

Aanvullend aan het routenetwerk werd een charter zwaar vervoer uitgewerkt. Het charter werd mede opgesteld door de sector van het zwaar vervoer, de landbouwsector en De Lijn. Dit is de inhoud ervan:

De gemeente Pepingen wenst zwaar verkeer zoveel mogelijk op een positieve manier te beïnvloeden en te sturen. Om de gemeente maximaal leefbaar en veilig te houden, gaat de gemeente Pepingen het engagement aan om samen met de betrokken partners onderstaande afspraken na te leven.

1. de gemeente Pepingen streeft ernaar om alle vormen van transport met zwaar verkeer in de schoolomgevingen tijdens de schoolspitsuren (na te vragen bij de gemeente) tot een absoluut minimum te beperken.
 - a. Dit vervalt tijdens de schoolvakanties
 - b. Voor wat betreft het transport van zwaar verkeer verbinden aannemers, (bouw)handelaren, leveranciers, transporteurs, landbouwbedrijven..., of elke andere firma die met zwaar verkeer betrokken is, zich ertoe om hun leveranciers en transporteurs in kennis te stellen van dit charter zwaar verkeer
2. indien er transport/levering van zwaar verkeer in een schoolomgeving dient te gebeuren (en de gemeente Pepingen is hiervan op de hoogte), wordt de school hiervan (indien mogelijk op voorhand) verwittigd. Het is de taak van de school om dit vervolgens naar de ouders en personeel verder te communiceren
3. de gemeente Pepingen voert een actieve communicatie met aannemers, bouwheren, landbouwers en loonwerkers over het zwaar verkeer in de buurt van schoolomgevingen. Voor het transport van zwaar verkeer, is de dienst mobiliteit van de gemeente Pepingen een eerste aanspreekpunt om naar alternatieve routes te zoeken
4. het werftransport en de landbouwvoertuigen dienen zoveel mogelijk gebruik te maken van het hogere wegennet
5. de gemeente Pepingen neemt dit charter in elke toekomstige signalisatievergunning en werkvergunning op, om zo de veiligheid rond scholen maximaal in de aandacht te brengen en te blijven houden
6. er worden inspanningen gedaan door de transporteurs van zware voertuigen om de werfroutes en routes van landbouwvoertuigen proper te houden
7. de lading dient afgedekt te worden als deze veel stofhinder kan geven, conform artikel 45 van het KB van 1/12/1975

5. WERKDOMEIN C: MOBILITEITSMANAGEMENT

5.1. STIMULERING – SENSIBILISERING (C1)

Volgende zaken gebeuren al momenteel:

- Octopus infrastructuur
- acties VSV
- strapdag
- verlichtingsactie
- groepsaankoop elektrische fietsen
- fietsvergoeding personeel
- autoloze zondag – fietstocht naar Brussel

Andere zaken die op stapel staan of overwogen worden:

- fietsbib
- dode hoek educatie
- deelfietsensysteem uitbouwen
- uitbouw toeristisch fietsnetwerk, samenwerking met lokale handelaars (in onderzoek)
- fietsvoorzieningen voor het personeel (vb. garage vuilzakken gebruiken als afgesloten fietsenstalling + sleutel(kluis) voor personeel, ...)
- fietsparkeren verder uitbouwen (zalen, bushaltes, horeca...)
- verenigingen: stimuleren om te voet/te fiets te komen kan in de subsidievoorwaarden worden opgenomen om subsidies te kunnen verkrijgen
- organiseren fietsgraveermoment of vergelijkbaar fietsbeveiligingssysteem
- communicatie via gemeentelijke kanalen (maandelijks korte verkeersquiz in de krant, publiceren verkeerscampagnes...)
- subsidie voor de aankoop van een elektrische fiets voor mensen met een laag inkomen
- mobiele fietsenstalling voor op evenementen
- fietsherstelzuil en/of fietspompen
- deelname projecten als "Meester op de Fiets"
- fietsexamen
- verkeersquiz
- verdere uitbouw en promotie van autodelen (STOAP-principe)

5.2. HANDHAVING EN CONTROLE (C2)

De handhaving van snelheid zal gebeuren met punctuele flitscontroles. Meer permanent wordt de invoering van trajectcontrole momenteel onderzocht en is op de eerste trajecten in voorbereiding. Zowel gedeelten in zone 30 als in zone 50 komen hiervoor in aanmerking. Mogelijke trajecten:

- Hondzochtstraat (tussen grens Halle en Nieuwe Baan) – Nieuwe Baan – Trapstraat
- Hondzochtstraat – Heikruisesteenweg – Molenhofstraat – Neerstraat
- Steenweg op Elingen – Doornstraat
- Steenweg op Bellingen – Trapstraat
- Lenniksesteenweg
- Palokenstraat

- Eikstraat
- Molenstraat – Huttestraat
- Terkammenstraat-Kriekelaerestraat
- Zwarte Molenstraat

Ook controle op het tonnageverbod kan gebeuren met trajectcontrole.

5.3. BEWEGWIJZERING EN SIGNALISATIE (C3)

De wandelknooppunten zijn bewegwijzerd met bordjes. Voor fietsers zijn de recreatieve fietsknooppunten met bordjes aangegeven (door de provincie Vlaams-Brabant). Voor functionele fietsroutes wordt bewegwijzering overwogen.

De bewegwijzering voor auto's naar andere deekernen of deelgemeenten worden enkel geplaatst op het dragend netwerk en de lokale ontsluitingswegen. Wegwijzers die verbindingen suggereren via erftoegangswegen worden verwijderd.

6. ACTIEPLAN

KT= 2023-2024

MT= 2025-2030

LT: 2030+

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
1	A. Ruimtelijke plannen	Beert	Streefbeeld overwegen Infrabel	Grimmingenstraat	Sluiten overweg - bouw tunnel voor alle modi	Infrabel	Gem.	MT	€ 0	
2	A. Ruimtelijke plannen	Bellingen	Streefbeeld overwegen Infrabel	Hondzochtstraat	Sluiten overweg - bouw tunnel voor alle modi	Infrabel	Gem.	MT	€ 0	
3	A. Ruimtelijke plannen	Pepingen	Toetsing ruimte voor bedrijvigheid	Pepingen	Onderzoek bijkomende ruimte voor lokale bedrijven	Haviland	Gem.	KT	€ 32.000,00	ja
4	B1. Voetgangers en verblijfsgebieden	Beert	Onderzoek voetpaden	Eikstraat	Onderzoek naar aanleg nieuwe voetpaden in centrum (zie ook aanleg fietspaden)	Gem.	Studiebureau Arcadis-Stad Halle	KT	raad 27/4/2022:SIU+onteigening:€155.341 - WIU: €1.515.115	ja-90% = €1,363,603
5	B2. Schoolomgevingen	Pepingen	Veilige schoolomgevingen	Boekhoutstraat	Verbreden voetpad tussen parking/school	Gem.		KT		Veilige schoolomgevingen

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
6	B2. School-omgevingen	Pepingen	Veilige school-omgevingen	Kareelstraat	Principe schoolstraat enkel te weerhouden, mits overleg met school, indien de verkeerssituatie niet opgelost geraakt met de overige maatregelen + parking 'De Kring' aanbrengen van borden 'opgelet voetgangers''	Gem.	school	KT		Veilige school-omgevingen
7	B2. School-omgevingen	Pepingen	Veilige school-omgevingen	Kareelstraat	Beveiligen voetpaden	Gem.		KT		Veilige school-omgevingen
8	B2. School-omgevingen	Pepingen	Veilige school-omgevingen	Kareelstraat, Boekhoutstraat, Ninoofsesteenweg en Molenhofstraat	Markeren school op straat	Gem.	AWV.	KT	€ 3708,78 (offerte Trafiroad 17/10/2022) €1236,26 per markering	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
9	B3. Fiets-netwerk	Beert	Verbeteringen LFF	Eikstraat (tussen Ninoofsesteenweg en centrum Beert)	Aanleg fietspaden	Gem.	Studie-bureau Arcadis-Stad Halle	KT/MT	Zie punt 4	Zie punt 4
10	B3. Fiets-netwerk	Beert	Verbeteringen LFF	Kiethomstraat	Overleg met stad Halle voor netjes houden straat	Gem.	Stad Halle	KT		
11	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Trapstraat	Fietsstraat tussen Kareelstraat en Kriekelaerestraat	Gem.		KT		
12	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Steenweg op Bellingen	Fietssuggestiestroken met logo's	Gem.		KT	Thermoplast: €3600 (om de 2 jaar) Wegenverf: €1200 (per jaar)	
13	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Kareelstraat, tussen school en Grote Baan	Fietsstraat	Gem.		KT		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
14	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Nieuwe Baan	Fietsuggestie-stroken doortrekken en verbreden	Gem.		KT	1500m x 1,7m x 2 = 5100m ² Okeren slemlaag: €153.000	
15	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Rue Jean-Duc	Overleggen met Tubize voor aanleg tweesporen-beton, comfortstrook of halfverharding	Gem.	Tubize	MT		
16	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF	Tussen Kareelstraat en Dorekensstraat	Doorsteek onderzoeken voor verbinding met halfverharding	Gem.		KT		
17	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF en BFF	Hondzochtstraat (tussen Daelestraat en grens Halle)	Aanleg fietspaden, KT fietssuggestie-stroken	Gem.		KT, MT		BFF

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
18	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Verbeteringen LFF en BFF	Hondzochtstraat (tussen Heikruisesteenweg en Daelestraat)	Verbreden fietspaden tot normen BFF	Gem.	Tubize	MT		BFF
19	B3. Fiets-netwerk	Bellingen	Fietssnelweg		Tracéonderzoek fietssnelweg Halle-Edingen-Galmaarden	Betrokken gemeenten	Infrabel, Waals gewest	MT		
20	B3. Fiets-netwerk	Bogaarden	Verbeteringen LFF	Terkammenstraat	Fietssuggestiestroken	Gem.	Aquafin, Fluvius	MT, na heraanleg	1500m x 1,7m x 2 = 5100m ² (1000m + 500m) Okeren slemlaag: €153.000 Thermoplast: €4,500 Wegenverf: €1.200	Geen
21	B3. Fiets-netwerk	Bogaarden	Verbeteringen LFF	Huttestraat, tussen fietspad en in centrum Bogaarden	Fietssuggestiestroken	Gem.		KT	500m x 1,7m x 2 = 1700m ² Okeren slemlaag: €51000 Thermoplast: €1500 (om de 2 jaar) Wegenverf €500 (per jaar)	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
22	B3. Fiets-netwerk	Bogaarden	Verbeteringen BFF en LFF	Heikruisesteenweg	Fietspaden verbreden tot normen BFF	Gem.		MT		BFF
23	B3. Fiets-netwerk	Bogaarden	Verbeteringen LFF	Molenstraat	Fietsuggestie-stroken in afwachting van fietspad	Gem.		KT	1500m x 1,7m x 2 = 5100m ² Okeren slemlaag: €153.000 Thermoplast: €4,500 Wegenverf: €1.200	
24	B3. Fiets-netwerk	Bogaarden	Verbeteringen BFF en LFF	Molenstraat	Aanleg fietspaden	Gem.		LT		BFF
25	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Lenniksesteenweg	Markeren fietsoversteek en verlagen borduren naar Zwarte Molenstraat	Gem.		KT		
26	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Zwarte Molenstraat	Andere markeringen fietsuggestie-stroken Elingen	Gem.		KT	1500m x 1,7m x 2 = 5100 Okeren slemlaag: €153000 Thermoplast: €4500 (om de 2 jaar) - Wegenverf: €1200 (per jaar)	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
27	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Lenniksesteenweg	Vervangen klinkers fietspad door asfalt	Gem.		LT		BFF
28	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Borrestraat, Brandwacht en Lossestraat +Kestergatstraat	Omvormen tot fietsstraat	Gem.		KT		Kopenhagens ubsidies 20000€ (Alleen Kestergatstraat, aanleg comfortzones)
29	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Kleine Zwarte Molenstraat	Tweesporen-beton	Gem.		MT		
30	B3. Fiets-netwerk	Elingen	Verbeteringen LFF	Oversteek Hallebaan-Lenniksesteenweg	Fietsoversteek markeren (fietsers uit de voorrang)	Gem.		KT		
31	B3. Fiets-netwerk	Heikruis	Verbeteringen BFF en LFF	Molenhofstraat (centrum Heikruis tot grens Bogaarden)	Fietspaden aanleggen	Gem.	Sweco (Studie-bureau)	MT		BFF

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
32	B3. Fiets-netwerk	Heikruis	Verbeteringen LFF	Neerstraat, Molenhofstraat	Fietsuggestiestroken (na werken riolering)	Gem.	Fluvius + studie-bureau	MT		
33	B3. Fiets-netwerk	Heikruis	Verbeteringen LFF	Kouterstraat en Mortagnestraat	Omvormen tot fietsstraten	Gem.		KT		
34	B3. Fiets-netwerk	Heikruis	Verbeteringen LFF	Terlindenstraat	Fietsuggestiestroken (na werken Fluvius)	Gem.	Herne	MT	4,00m x 1,7m x2 = 1360m ² Okereen slemlaag: €40.800 Thermoplast: €1.200 Wegenverf: €400	
35	B3. Fiets-netwerk	Heikruis	Verbeteringen LFF en BFF	Verbinding Heikruis-Herfelingen (Mollestraat...)	Fietsuggestiestroken KT, LT aanleg fietspad	Gem.	Herne	KT, LT		BFF
36	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Steenweg op Elingen	Fietsstraat tussen Ninoofsesteenweg en Neerkouter	Gem.		KT		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
37	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF en LFF	Steenweg op Elingen	Dubbelrichtings-fietspad comfortabeler maken en verbreden waar mogelijk	Gem.		KT	Palen vervangen 150 stuks x €70 = €10500	BFF
38	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Kruispunten verkeerslichten Ninoofsesteenweg	Onderzoek hoe de lichten-regeling fietsvriendelijker gemaakt kan worden	AWV.	Gem.	KT		
39	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Ninoofsesteenweg /Buvingen	Voetpad tussen Buvingen en Ninoofsesteenweg omvormen tot fiets/voetpad	Gem.	AWV	KT		
40	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Ninoofsesteenweg/ Eikstraat	Creatie middeneiland en veilige fietsoversteek (project Eikstraat)	AWV.	Studie-bureau Arcadis	KT		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
41	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Hoesnaek (tussen Brugstraat en huidig fietspad)	Bestaand fietspad verlengen (fietspaden-dossier Sweco)	Gem.	Onroerend erfgoed-studie-bureau Sweco-Fluvius (riolerings-en wegenis-werken)	MT	Aandeel Pepingen: WIU: €244.547 - SIU: €90,000 - Onteigeningen: nog niet gekend	BFF: €200.000
42	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Hoesnaek (tussen Brugstraat en huidig fietspad)	Fietssuggestie-stroken	Gem.		KT	600m x 1,7m = 2040m ² - Okeren slemlaag: €61200 Thermoplast: €1800 (om de 2 jaar) Wegenverf: €600 (per jaar)	
43	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen BFF en LFF	Ninoofsesteenweg (tussen Beringen en Kestergat)	Aanleg fietspad aan beide kanten	AWV.	gemeente Gooik-studie-bureau Evolta	MT	Nog niet gekend	BFF

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
44	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen BFF en LFF	Palokenstraat	Fietspad verbreden tot normen BFF	Gem.		LT	Nog niet gekend	BFF
45	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen BFF en LFF	Ninoofsesteenweg (tussen Palokenstraat en grens Halle)	Verbeteringen dubbelrichtings-fietspad	AWV.	Gem.	LT		
46	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Kestergat	Toevoegen van comfortstrook op of naast kasseien (onderzoek technische mogelijkheden)	Gem.		MT	€60.000	€20.000
47	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Verbeteringen LFF	Brugstraat	Fietsstraat (project Hoesnaek)	Gem.	Sweco (Studie-bureau)	KT		
48	B3. Fiets-netwerk	Pepingen	Veilige school-omgevingen	Boekhoutstraat	Fietsstraat tot voorbij de parking	Gem.		KT		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
49	B3. Fiets-netwerk	Allen	Fietsen-stallingen	Attractiepolen	Plaatsen van veilige en comfortabel fietsenstallingen aan alle attractiepolen en Mobipunten	Gem.		KT/MT		
50	B4. Openbaar Vervoer	Allen	Bushalten comfortabel inrichten			Gem./AWV	Vervoer-regio	KT/MT		
51	B4. Openbaar Vervoer	Andere deelgemeenten	Mobipunten		Installatie lokale mobipunten	Gem.	Vervoer-regio	MT	32906,83 (Factuur Wolters)	18.750
52	B4. Openbaar Vervoer	Pepingen	Hoppinpunt Pepingen	Centrum	Installatie mobipunt en toerismepunt	Gem.	Vervoer-regio	KT		100%
53	B5. 2. Snelheids-regimes	Allen	Harmonisatie snelheids-regimes	Alle dorpskernen	Invoeren zone 30 met poorteffecten en nieuwe afbakening bebouwde kommen	Gem.		KT	Idem punt 63 Markering zone 30 op het rond (alle gemeenten) Thermoplast: €12.000 Verf: €4000	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
54	B5. 2. Snelheidsregimes	Allen	Snelheids-handhaving	Verschillende probleemgebieden snelheid	Onderzoek en invoering trajectcontroles	Politiezone	Gem.	KT		
55	B5. 2. Snelheidsregimes	Allen	Snelheids-handhaving	Verschillende probleemgebieden snelheid	Aankoop nieuw type flitscamera's	Politiezone	Gem.	KT		
56	B5. 2. Snelheidsregimes	Allen	Signalisatie	Verkeersborden	Actualisatie alle verkeersborden en up-to-date brengen verkeersborden-databank	Gem.		KT		
57	B5. 2. Snelheidsregimes	Allen	Harmonisatie snelheidsregimes	30-50-70 principe consequent toepassen		Gem.		KT		
58	B5. 2. Snelheidsregimes	Bellingen	Snelheids-handhaving	Steenweg op Bellingen - Trapstraat - Nieuwe Baan – Hondzochtstraat	Trajectcontrole	Gem.		KT	Af te wachten van leverancier	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
59	B5. 2. Snelheidsregimes	Pepingen	Snelheids-handhaving	Begin zone 30	Plaatsen van poorteffecten en grondmarkering en	Gem.		KT	Markering zone 30 op de grond (alle gemeenten) Thermoplast: €12.000 Verf: €4000	
60	B.5.3. Inrichten van de wegen	Bogaarden	Verbetering wegen	Terkammenstraat	Heraanleg	Gem.	Fluvius/ VMM + studie- bureau Arcadis	MT		
61	B.5.3. Inrichten van de wegen	Pepingen	Comfort		Onderzoek naar het aanleggen van invoegstroken op landelijke wegen	Gem.		KT		
62	B.5.3. Inrichten van de wegen	Beert	Verkeersveiligheid	Eikstraat	Verkeersremmers ten zuiden van centrum spiegelen	Gem.		KT		
63	B.5.3. Inrichten van de wegen	Pepingen	Verkeersveiligheid	Ninoofsesteenweg (Kestergat)	Plaatsen van verkeerslichten	AWV.	Gem.	MT (samen met 43)		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
64	B5.4. Verkeers- circulatie	Bellingen	Weren sluipverkeer	Kapellestraat en Veldstraat	Instellen fietsstraat	Gem.		KT	Borden	
65	B5.4. Verkeers- circulatie	Pepingen	Weren sluipverkeer	Dreef	Instellen fietsstraat	Gem.		KT	Borden	
66	B5.5. Parkeren	Pepingen	Carpoolparking	Ninoofsesteenweg – Beringen	Aanleg carpoolparking	Gem.	AWV.	LT		
67	B5.6. Zwaar vervoer	Allen	Vrachtroute- netwerk	Gemeentewegen	Instellen tonnageverbod m.u.v. landbouw- voertuigen en De Lijn op alle lokale wegen	Gem.	Buurgem.	KT/MT		
68	B5.6. Zwaar vervoer	Allen	Vrachtroute- netwerk		Invoeren charter zwaar vervoer	Gem.	Werk- groep zwaar vervoer	KT		
69	B5.6. Zwaar vervoer	Allen	Handhaving	As Ninoofsesteenweg- Hondzochtstraat	Controle tonnageverbod (trajectcontrole)	Politie- zone	Gem.	MT		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
70	B5.7. Elektrische mobiliteit	Allen	Ondersteuning plaatsing laadpalen		Project met Total Energies	Gem.	VI. Overheid	Doorlopend		
71	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Acties VSV		Deelname acties VSV voor sensibilisering en verkeersveiligheid	VSV.	Gem.	Doorlopend		
72	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Strapdag		Deelname aan Strapdag door scholen	Scholen	Gem.	Doorlopend		
73	C1. Stimulering sensibilisering	Pepingen en Bellingen	Meester op de fiets	Scholen	Deelname Meesteropdefiets (Per dag 3 groepen van 20 à 30 kinderen) of gelijkaardige fietseducatie met politieagent	Gem.		Doorlopend	€75/dag (meester op de fiets)	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
74	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Verlichtingsactie		Verlichtingsactie voor fietsers	Politiezone	Gem.	Doorlopend		
75	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Fietsvergoeding personeel			Gem.		Doorlopend		
76	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Fietsbib			Beweging.net	Gem., i.s.m. Gooik	KT	660 per jaar eerste 3 jaar 891 euro huur per jaar + onkosten	
77	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Dode hoek educatie		Enkel 5e en 6e leerjaar - 30ln per sessie, max 2 per voormiddag Vrachtwagen zelf te voorzien	Scholen	Gem.	KT	1 voormiddag (60 ln) - €4,00 + €0,3/km	

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
78	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Uitbouw deelfietsen-systeem	Toerismepunten en sociale woningbouw		Gem.	Vervoer-regio + Gem. Roosdaal	in over-weging	Huurformule 60 maanden: 34283,33 incl. BTW (zonder aftrek subsidies)	65%
79	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Uitbouw toeristisch fietsnetwerk			Gem.	handelaars	in over-weging		
80	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Autoloze zondag			Gem.		jaarlijks		
81	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Fietsvoorziening en personeel		Personeel zal kunnen gebruik maken van deelfietsen (zie vorige actie)	Gem.		KT		
82	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Opname stimuleren fietsen in subsidievoorwaarden verenigingen			Gem.	Dienst cultuur/vrije tijd	Door-lopend		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
83	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Organisatie fietsidentificatiesysteem			Gem.	Politiezone	Doorlopend		
84	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Communicatie via gemeentelijke kanalen			Gem.		Doorlopend		
85	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Subsidie aankoop elektrische fiets voor mensen met laag inkomen		Hebben korting op deelfietsensysteem	OCMW	gemeente	in overweging		
86	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Fietspompen	Mobipunt		Gem.		in overweging	Opgenomen in andere punten	
87	C1. Stimulering sensibilisering	Allen	Fietsexamen		Sensibilisatie	Gem.		in overweging		

Nrs	Domein	Gebied	Project	Locatie	Maatregel	Initiatief	Partner(s)	Timing	Schatting	Subsidies
88	C1. Stimulering sensibili- sering	Allen	Verkeersquiz		Koppelen aan quiz bib/cultuur	Gem.		Door- lopend		
89	C1. Stimulering sensibili- sering	Allen	Aanbieden abonnement toerismepunten aan verlaagde prijs voor sociale doelgroepen					KT		

Aanwezig

- Saskia Beeckmans – Schepen van Mobiliteit – Voorzitter
- Hanne Verdoodt – Mobiliteitsdeskundige
- Jaak Boon – Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Vervoerregio
- Luc Daniels – De Lijn
- Bart Seghers – De Lijn
- Frederic De Kesel – Politiezone Pajottenland
- Patrick Maes – Studiebureau Patrick Maes Consulting
- Dirk Dedoncker – Studiebureau A2Bmobility

Verontschuldigd

- Raf Van den Broeck – Agentschap Wegen en Verkeer (opmerkingen ontvangen via mail)

Bespreking verkenningsnota

- Wat de fietsinfrastructuur betreft, kwam er uit de focusgroep fiets de vraag voor de aanleg van een fietssnelweg langs het spoor Halle-Edingen. Deze zou, naast een betere ontsluiting vanuit Wallonië ook opportuniteiten bieden voor Pepingen voor de verbinding naar Halle en Lembeek. We voegen deze vraag toe in de verkenningsnota.
- *MOW: Het OV-plan van De Lijn is inmiddels afgewezen door de Vervoerregio. Er is niet voldaan aan de voorwaarde wat betreft de financiering van het Vervoer op Maat. De invoeringsdatum is dan ook nog niet gekend. We passen dit aan in de Verkenningsnota.*
- *MOW: Er is een actuelere versie van het Provinciaal Plan Ruimte. Jaak stuurt dit door, we passen dit aan in de Verkenningsnota.*
- *Politie: Er zijn in het verleden een aantal snelheidsmetingen gebeurd door Politiezone Pajottenland. Algemeen gezien valt het aantal overtredingen nogal mee. Er zijn vooral problemen in de Palokenstraat en de Nieuwe Baan. Frederic stuurt ons de snelheidsmetingen van Pepingen van de laatste 3 jaar door.*
- *Opmerkingen over de mogelijke carpoolparking aan de N28 (AWV)
Eén thema vind ik wal onduidelijk en verwarrend. Dat betreft de carpoolparking, waarvoor in het nieuwe MP de ontwikkelingsmogelijkheden zullen worden onderzocht. Voor mij is een carpoolparking een parking waar van auto of fiets (of OV?) naar een (andere) auto wordt overgestapt, over het algemeen om dan nog een relatief lange verplaatsing te maken (dus niet om samen naar het centrum van Pepingen te rijden). Als het gaat om overstappen van auto (of andere modus) naar fiets of OV, gaat het over een mobipunt.*
 - *Beide begrippen worden volgens mij wat door elkaar gebruikt. (zie o.a. p.10, 1.4.3 en p.28, 5: carpoolparking of B+R/B+P).*
 - *De toelichting van het thema (p.29, 5.2) vertrekt van de vaststelling dat sommige pendelaars vandaag hun auto in het centrum parkeren om vervolgens in te stappen bij hun carpoolpartner. De overstap van auto naar OV of fiets is beperkt. En ook het gemeentepersoneel gebruikt het gemeenteplein als parking. Dit alles verhoogt de parkeerdruk. Als het langparkeren in het centrum of specifieke op het gemeenteplein een knelpunt vormt, kunnen daar uiteraard ook gerichte maatregelen via een parkeerbeleid tegen genomen worden Het voorzien van een andere locatie voor langparkeren is uiteraard ook een optie, maar garandeert niet dat de parkeerplaatsen in het centrum niet door andere vormen van langparkeren worden ingepalmd.*

- *Of een carpoolparking met 18 parkeerplaatsen het doorgaand verkeer echt significant vermindert, betwijfel ik maar het kan uiteraard wel een (klein) element zijn in de puzzel om de nagestreefde modal shift te helpen realiseren. Bij de doelstelling van het thema wordt dan weer carpoolen (auto/auto) én de overstap van/naar de fiets (B+P / P+B) naar voor geschoven.*
- *Bij de onderzoeksvragen worden er - terecht trouwens - enkele vragen gesteld die duidelijk verder gaan dan carpoolen: deelmobiliteit? extra bushalte?*
- *Bovendien wordt bij de toelichting van het nieuwe OV-plan Basisbereikbaarheid vermeld dat Pepingen-kern een mobipunt met deelfietsensysteem krijgt en dat er in elke deelgemeente een buurtmobipunt voorzien wordt, waarvan de voorzieningen nog niet zijn bepaald (p.18, 2.4).*
- *Is het dan niet beter/duidelijker om dit thema te verbreden tot het onderzoeken van de mogelijkheden voor de aanleg en inrichting van mobipunten/hoppinpunten in de gemeente en daarbij expliciet op te nemen dat de mogelijkheden van een (extra) mobipunt/hoppinpunt/carpoolparking langs de N28 tussen Kestergat en het centrum bijkomend zullen onderzocht worden?*

Antwoord studiebureau: heel terechte opmerkingen en vragen. Het is net de bedoeling van dit thema om deze vragen zoveel mogelijk uit te klaren. We bekijken ook het mogelijk toeristisch potentieel van deze P+R parking. We zouden graag van AWV de schetsen ontvangen die er al gemaakt zijn over deze parking.

- *Zwaar verkeer: wordt hier ook landbouwverkeer mee bedoeld? Wat is de juiste definitie?*

Antwoord studiebureau: ja, het gaat over vrachtwagens, landbouwverkeer en openbaar vervoer. We gaan met de sector samenzitten om naar oplossingen te zoeken om school- en fietsroutes zoveel mogelijk te vrijwaren van zwaar vervoer. Anderzijds is het ook niet de bedoeling om zwaar verkeer ver te laten omrijden, omdat dit nog meer hinder kan veroorzaken. We gaan de link maken met de nieuwe wegencategorisering.

- *De Lijn: Pepingen centrum: hoogwaardige OV-as. Hiermee wordt vaak een tramroute bedoeld.*

Antwoord studiebureau: we passen dit aan naar 'belangrijke' OV-as.

- *De Lijn: Voor treinverbindingen is het best om het station van Edingen toe te voegen. (Pag. 8).* Antwoord studiebureau: we voegen dit toe.

- *De Lijn: Pag. 8: bestaande OV-situatie. In de nota worden de bestaande en de nieuwe situatie van het OV door elkaar gebruikt.*

Antwoord studiebureau: we zullen enkel de bestaande OV-situatie vermelden.

- *De Lijn: Pag. 18: semiflex vervoer zal er ook komen in Heikruis.*

Antwoord studiebureau: we voegen dit toe.

AWV: p.32, 5.5: Als mogelijke oplossingen voor knelpunten in schoolomgevingen op of langs de gewestweg(en) gezocht/gevonden worden, ga ik er van uit dat ook AWV (op voorhand) betrokken wordt. Dit is tegelijk geen pleidooi om AWV in de focusgroep 'scholen' op te nemen.

Antwoord studiebureau: als er aanpassingen gevraagd worden voor de gewestweg N28, zullen we dit uiteraard eerst met de wegbeheerder overleggen.

- *AWV: p.32, 5.6: De beschikbare gegevens zijn niet toereikend om een sluitend beeld op het sluipverkeer te krijgen (herkomst/bestemming, hoeveel sluipverkeer). Uiteraard zullen deze gegevens wel (voldoende) indicatie geven waar sluipverkeer echt problematisch of ongewenst is. Opnieuw zeker geen pleidooi om diepgaandere (en duurdere) analyses via floating car data uit te voeren.*

Antwoord studiebureau: we hebben een vrij goed zicht op de sluiproutes met de enquête en de participatie-bijeenkomst. Met Telraam beschikken we over bijkomende cijfers. Indien nodig, zullen we aantallen objectiveren met bijkomende tellingen.

- *AWV: p.36, 6: thema 'carpoolparking' - relaties met de thema's 'snelheid' en 'fietsbeleid en fietsnetwerk' omgewisseld?*

Antwoord studiebureau: klopt, we passen dit aan.

De verkenningsnota wordt aangepast met de afgesproken punten en wordt hierbij goedgekeurd door de Project Stuurgroep. Na goedkeuring door het Schepencollege wordt deze nota definitief en wordt de aangepaste versie, samen met dit verslag, overgemaakt aan de leden van de Project Stuurgroep.

Datum: 10/06/2022

Aanwezig

- Saskia Beeckmans – Schepen van Mobiliteit – Voorzitter
- Hanne Verdoodt – Mobiliteitsdeskundige
- Jaak Boon – Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Vervoerregio
- Luc Daniels – De Lijn
- Bart Seghers – De Lijn
- Patrick Maes – Studiebureau Patrick Maes Consulting
- Dirk Dedoncker – Studiebureau A2Bmobility

Verontschuldigd

- Raf Van den Broeck – Agentschap Wegen en Verkeer
- Frederic De Kesel – Politiezone Pajottenland

Bespreking uitwerkingsnota

De volgende opmerkingen of aanvullingen worden gegeven:

Er zijn geen opmerkingen op het hoofdstuk doelstellingen.

- Wegencategorisering: MOW signaleert dat recent in de vervoerregio tot een consensus is gekomen over de bovenlokale wegcategorisering in het Pajottenland, zie <https://app.mural.co/t/sweco5428/m/sweco5428/1653279653244/ed31faa8efec1d09c106fc512820762fa1587ec2?sender=u6adf4df2936de85f87650860>. Dit zal worden overgenomen in het beleidsplan.
- De boomstructuur die is toegepast voor de lokale ontsluitingswegen wil niet zeggen dat het openbaar vervoer in de toekomst niet meer kan doorrijden door de verschillende kernen.
- Voorstel van carpoolparking : MOW suggereert om de relatie met het hoppinpunt aan de kern van Pepingen te onderzoeken (ondanks de redelijk grote afstand). Volgens de gemeente moet een deel van de parking het vrachtwagenparkeren opvangen en kan de parking ook een toeristische functie krijgen (als vertrekpunt van fiets- of wandeltochten).
- Bemerking MOW bij het gebruik van Telraam:
 - Van verschillende bronnen krijgen we opmerkingen dat Telraam vracht overschat en fout kwalificeert. Dit blijkt inderdaad het geval te zijn. Deze kanttekening wordt opgenomen in de nota.

- U schrijft in het rapport dat je uit Telraam kan afleiden dat er veel doorgaand verkeer is, maar Telraam heeft geen gegevens over lokaal of doorgaand verkeer

Op zich geeft Telraam inderdaad geen gegevens over doorgaand verkeer, maar uit het volume en de pieken in de ochtend- of avondspits kan indirect wel afgeleid worden of er weinig of veel doorgaand verkeer in een bepaalde straat rijdt.

- Ongevallencijfers: ondanks herhaalde vragen werden tot op heden van de politie geen detailgegevens met de exacte locaties van de ongevallen met lichamelijk letsel ontvangen. Ook gegevens over snelheid op de N28 zouden interessant zijn om nog mee op te nemen in de nota.
- Afbakening bebouwde kom en snelheidszones: Er werden over de verschillende voorstellen nog geen beslissingen genomen. Ook of de gewestweg N28 al dan niet binnen de bebouwde kom van Pepingen blijft, is nog niet uitgemaakt. Het principe is wel dat maximaal de afgebakende zone 30-gebieden overeenkomen met de bebouwde kommen.
- P. 44 infrastructurele maatregelen: aanleg van drempels op routes van De Lijn zijn niet gewenst. Dit zal worden verduidelijkt.
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: de routes aangeduid op kaart 25 in het rood (waar dus geen fietspaden voorkomen) vragen niet altijd om aanleg van fietspaden. Via fietsstraten of via zone 30-maatregelen kunnen ook delen ervan omgevormd worden tot veilige fietsroutes.
- Sluipverkeer: verschillende klachten konden door het onderzoek geobjectiveerd worden. Ook voor dit onderdeel werden nog geen beslissingen genomen.
- Zwaar vervoer: het voorstel van een charter 'zwaar vervoer' (ruimer dan werfverkeer) zou een unicum zijn in Vlaanderen. Dit charter zou kunnen mee opgenomen worden in de omgevingsvergunningen.
- Deelmobiliteit: voorlopig is er één deelwagen (aan de kerk van Pepingen) die gestaag meer en meer wordt gebruikt. Bij verder succes kan het systeem worden uitgebreid.

De opmaak van deze uitwerkingsnota ging gepaard met een intensief participatietraject. Het heeft duidelijk geleid tot een meerwaarde aan het planningsproces. Wellicht zullen een aantal structuren na het plan blijven bestaan.

De uitwerkingsnota wordt nog aangepast met de afgesproken punten en wordt hierbij goedgekeurd door de Projectstuurgroep. Na goedkeuring door het Schepencollege wordt deze nota definitief en wordt de aangepaste versie, samen met dit verslag, overgemaakt aan de leden van de Projectstuurgroep.

Datum: 08/03/2023

Aanwezig

- Saskia Beeckmans – Schepen van Mobiliteit – Voorzitter
- Eddy Timmermans – Burgemeester Pepingen
- Frieda De Saeger - Diensthoofd Omgeving
- Jeroen Huysmans – Deskundige Mobiliteit
- Jaak Boon – Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Vervoerregio
- Bart Seghers – De Lijn
- Patrick Maes – Studiebureau Patrick Maes Consulting
- Dirk Dedoncker – Studiebureau A2Bmobility

Verontschuldigd

- Raf Van den Broeck – Agentschap Wegen en Verkeer (opmerking ontvangen per e-mail)
- Frederic De Kesel – Politiezone Pajottenland

Bespreking beleidsplan

Deel 1: Inleiding

- (Bart Seghers/De Lijn): p8. Moet zijn: De N28 is een volwaardige OV-as (ipv hoogwaardige). Voor treinverbindingen zijn de inwoners van Pepingen aangewezen op de stations van Halle en Edingen.
Studiebureau: wordt aangepast in het plan.
- (Raf Van den Broeck/AWV): p. 17: (p.17) 2.9: Hoe kunnen er meer ongevallen met lichamelijk letsel zijn dan lichtgewonden of ontbreken de zwaargewonden in deze tabel (zie 2015, 2016 en 2019)?
Studiebureau: de 2^{de} lijn in de tabel zijn de zwaargewonden.
- (Jaak Boon/MOW): 70 km/u is het standaard snelheidsregime in Vlaanderen. Het is dus niet correct om dit als een snelheidsbeperking te beschouwen.
Studiebureau: we hebben de terminologie 'snelheidsregime' gebruikt
- (Jaak Boon/MOW): pag 15: De Lijn kan je moeilijk indelen onder "zwaar vervoer". Telraam maakt eveneens het onderscheid niet, zodat alles onder "zwaar vervoer" lijkt te vallen. Maar uiteraard is er verschil tussen vrachtverkeer, landbouwverkeer en De Lijn.
Studiebureau: dat klopt. Maar we hebben vastgesteld dat de burgers in de enquête dit onderscheid niet maakten. De maatregelen zijn evenwel verschillend voor vrachtverkeer, landbouwverkeer en De Lijn.

Deel 2: Richtinggevend deel – ruimtelijke ontwikkelingen

- (Jaak Boon/MOW): het beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant is enkel bindend voor de provincie, maar niet voor de gemeente. De kaart van het openbaar vervoer op pag. 32 (figuur 9) is geen kaart van de vervoerregio, maar enkel de eigen interpretatie door de provincie.
Studiebureau: we voegen dit toe in de inleiding van de beschrijving van dit plan. We hebben de (korte) inhoud overgenomen zoals dit in het beleidsplan van de provincie vermeld werd.

Deel 3: Verkeersnetwerken

- (Raf Van den Broeck/AWV): p.34: AWV staat toe dat deze 'school'-markering ook op gewestwegen wordt aangebracht. De kost voor het aanbrengen en onderhouden is tlv de gemeente. Ook als AWV de wegverharding vernieuwt, zal de markering opnieuw door de gemeente moeten aangebracht worden.
Studiebureau: we voegen dit toe op pag. 34. In de actietabel stond reeds dat de gemeente hier de initiatiefnemer is.
- Raf Van den Broeck(AWV). P 38-40 (fietsnetwerk). 4.3.3: Ik vind het een beetje moeilijk om fietssuggestiestroken als 'fietsinfrastructuur' beschouwen (zie legende bij fig.14). Het is wel een mogelijke en soms enig haalbare maatregel om een minimale 'fietsvoorziening' te realiseren.
Studiebureau: fietssuggestiestroken zijn inderdaad geen volwaardige fietsinfrastructuur. Maar net als fietsstraten zijn ze een maatregel om de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers te verhogen.
- Bart Seghers/De Lijn: P.41. De invoering van het OV-plan wordt gefaseerd uitgerold tussen nu en begin 2025.
Studiebureau: we voegen dit toe op pag. 41.
- Bart Seghers/De Lijn: P.41. We stellen voor om de locaties van de mobipunten toe te voegen (ook de lokale).
Studiebureau: we voegen dit toe. Er komen buurt mobipunten op volgende locaties/haltes:
 - *Elingen Kerk*
 - *Pepingen Termeeren*
 - *Beert Kerk*
 - *Bellingen Kriekelaerestraat*
 - *Bogaarden Dorp*
 - *Heikruis Kerk*
- Raf Van den Broeck/AWV: p.45 Laatste zin van de onderste alinea: "Deze laatste loopt immers vrij parallel met de N28." Voor mij 'deze laatste' naar de laatste vermelde weg in de vorige zin ... en dat is de N28! Kwestie van leesbaarheid.
Studiebureau: klopt. We passen dit als volgt aan: De Lenniksesteenweg loopt immers vrij parallel met de N28.
- Raf Van den Broeck/AWV: 4.5.1: Voorstel Palokenstraat als interlokale weg: de aangehaalde argumentatie dat voor inwoners van Pepingen, Bellingen en Bogaarden met bestemming Brussel er nu een (te) grote omrijfactor is, is voor mij veruit onvoldoende. Zo kan je niet alleen in Pepingen maar ook in de omliggende gemeenten voor vele deelen een gelijkaardige argumentatie gebruiken en ontstaat er een wildgroei van interlokale wegen. Het is uiteraard het gemeentelijk MP, dus als de gemeente dit voorstel absoluut wil opnemen, mag ze dat, maar misschien met een kleine disclaimer voor AWV en mogelijk ook andere partners (MOW, De Lijn).

4.5.1 - fig.18: Dit is niet de meest recente figuur (N272!).

Jaak Boon/MOW: De wegencategorisering die hier wordt voorgesteld, lijkt me niet in tegenspraak te zijn van wat er in de Vervoerregio in consensus is besloten. De wegencategorisering van het regionaal mobiliteitsplan

wordt samen met het RMP goedgekeurd en is dus nog niet in voege. Ik stuur een nieuw plan van de wegencategorisering uit het RMP door.

Studiebureau: we voegen het nieuwe plan in ter vervanging van het verouderde plan op pag. 46 (fig. 18).

- Raf Van den Broeck/AWV: (p.60) - 4.5.3: het plaatsen van snelheidsinformatieborden langs gewestwegen ondersteunt AWV als een tijdelijke sensibiliseringscampagne, AWV is geen voorstander om permanent dergelijk LED-borden in dienst te nemen op gewestwegen.
Studiebureau: we voegen deze opmerking toe.
- Raf Van den Broeck/AWV: (p 61): 4.5.5: Hoewel AWV wat twijfels heeft over de nood aan een echte carpoolparking voor Pepingen (is er enig idee over hoeveel carpoolers het zou gaan? 18 lijkt me zeer veel), heeft AWV er ook geen bezwaar tegen een carpoolparking aan te leggen zoals voorzien.
Studiebureau: genoteerd. We passen dit niet aan in het mobiliteitsplan.
- Saskia Beeckmans/gemeente Pepingen: pag. 61: er zijn momenteel 2 deelauto's in Pepingen ipv 1.
Studiebureau: we passen dit aan.
- Saskia Beeckmans/gemeente Pepingen: pag. 63: het charter zwaar vervoer werd mede opgesteld door De Lijn, de landbouwsector en het vrachtverkeer.
Studiebureau: we voegen dit toe.
- Jaak Boon/MOW: wat betreft het vrachtverkeer, kan de gemeente aan AWV analyses vragen op basis van de OBU-gegevens van het rekeningrijden.
Studiebureau: we voegen dit toe.

Deel 4: actietabel

- Raf Van den Broeck/AWV: algemeen: definiëring KT - MT - LT?
Studiebureau: we definiëren KT als zijnde tot eind 2024. MT is 2025-2030. LT is eerder na 2030. We voegen dit toe voor de actietabel.
- Raf Van den Broeck/AWV: 8: AWV staat toe dat deze 'school'-markering ook op gewestwegen wordt aangebracht. De kost voor het aanbrengen en onderhouden is tlv de gemeente. Ook als AWV de wegverharding vernieuwt, zal de markering opnieuw door de gemeente moeten aangebracht worden.
Studiebureau: is reeds aangepast in het plan op pag. 34. De gemeente staat in de tabel als initiatiefnemer.
- Raf Van den Broeck/AWV: 38: Hier wordt het kruispunt N28 x Steenweg op Elingen vermeld terwijl in het document het kruispunt N28 x Palokenstraat (p.38) vermeld wordt. Welk kruispunt wordt bedoeld en wat wordt onder 'fietsvriendelijker' verstaan, wat is het knelpunt?
- Gemeente: de verkeerslichten zijn ingericht op maat van de voetganger ipv de fietser. Zo staan de knopjes om groen aan te vragen aan de andere kant van de palen. Het zou kunnen dat hier intussen al aanpassingen aan gebeurd zijn. Het gaat waarschijnlijk alleen over het kruispunt met de Palokenstraat.
Studiebureau: volgens de focusgroep fietsers ging het over beide kruispunten. We passen dit aan in de actietabel om verder te onderzoeken.

- Raf Van den Broeck/AWV: 40: AWV heeft de bedoeling om deze ingreep op korte termijn uit te voeren.
Studiebureau: we passen de timing aan.
- Raf Van den Broeck/AWV: 43: dit is BFF en niet LFF
Studiebureau: inderdaad. Dit wordt aangepast. Het is zowel BFF als LFF. We passen dit aan voor alle BFF-routes.
- Raf Van den Broeck/AWV: 50: Het toegankelijk maken van bushaltes langs gewestwegen is een taak voor AWV. De prioritering van de aanpak van de haltes gebeurt in overleg met De Lijn (voor de vervoerregio en bij uitbreiding de provincie).

Bart Seghers/De Lijn: het lijkt ons onwaarschijnlijk dat de gemeente alle bushaltes op korte termijn toegankelijk zal kunnen maken

Saskia Beeckmans/Gemeente: inderdaad.

Studiebureau: we passen dit aan naar KT/MT en voegen AWV toe als initiatiefnemer.

- Raf Van den Broeck/AWV: 63: vermelden dat deze actie vervat zit in actie 43.

Studiebureau: voegen we toe. We hebben dit als een apart actiepunt opgenomen omdat de verkeerslichten ook veiligheid verhogen voor voetgangers en autogebruikers.