



Opmaak Streefbeeld Drager van stedelijk netwerk Lier - Aarschot

Eindrapport
April 2004



LANGZAAM VERKEER
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

0	INLEIDING	1
1	SAMENVATTING PLANNINGSPROCES	3
1.1	FASE 1 - OPBOUW SCENARIO'S	4
1.1.1	Procesnota (februari 2002)	4
1.1.2	Start- en conceptnota (april 2002)	4
1.1.2.1	Scenario 1 - Distributie- en productielijn tussen Kempen en Hageland Een maximalisering van de economische ontwikkeling (trend ?)	5
1.1.2.2	Scenario 2 - Geconcentreerde ontwikkelingen Lier ontwikkelingspool in de Vlaamse ruit, Heist-op-den-berg en Aarschot autonome stedelijke gebieden in het buitengebied	6
1.1.2.3	Scenario 3 - Ontwikkelingen op lokaal niveau Een maximalisering van het leefbaarheidsconcept	7
1.1.3	Advies van de auditor (mei 2002)	8
1.2	FASE 2 - VISIE EN CONCEPT	9
1.2.1	Evaluatienota (juni 2002)	9
1.2.2	Syntheseconceptnota (december 2002)	9
1.2.3	Opmerkingennota syntheseconcept en deelconcepten n.a.v stuurgroepvergadering 16/12/2002 (januari 2003)	10
1.2.4	Beslissing bestendige deputatie (april 2003)	10
1.3	FASE 3 - STREEFBEELD	11
1.3.1	Uitwerking concepten voor strategische zones	11
1.3.1.1	Ring rond Lier (R16)	11
1.3.1.2	N10 activiteitenzone Heist-op-den-Berg	11
1.3.1.3	N14 Lammerenberg	12
1.3.1.4	N10 Omleiding Heikant	12

2 STREEFBEELD	13
2.1 GLOBAAL CONCEPT	13
2.1.1 Globaal ruimtelijke concept	13
2.1.2 Wegencategorisering	14
2.1.3 Overzicht inrichtingsprincipes secundaire weg type I+ en secundaire weg type I	16
2.2 DEELGEBIEDEN	18
2.2.1 Op- en afrittencomplex E313 (nr. 19) en ontsluiting kanaalgebonden bedrijvigheid	18
2.2.2 N14 Lammerenberg	20
2.2.3 N14 Lammerenberg – Emblem	25
2.2.4 N14 Emblem - Lier	27
2.2.5 R16 Ring rond Lier	30
2.3.6 N10 Koningshooikt	37
2.3.7 N10 Heikant	41
2.3.8 N10 activiteitenzone Heist-op-den-Berg	43
2.3.9 N10 Heist-op-den-Berg – Pijpelheide	46
2.3.10 N10 Pijpelheide – Begijnendijk	48
2.3.11 N10 Begijnendijk	49
2.3.12 N10 Begijnendijk – Aarschot	51
2.3.13 N10 Stedelijke entree Aarschot	52

3 DRAAIBOEK EN KRITISCH PAD VAN DE ACTIES VOOR ONTWIKKELING VAN HET GEWENSTE RUIMTELIJK STREEFBEELD	54
3.1 KRITISCH PAD VOOR REALISATIE STREEFBEELD	54
N14	54
R16	55
N10	55
3.2 MIDDELEN OP KORTE TERMIJN	56
3.2.1 Indicatief 3-jarenprogramma AWV Antwerpen 2004 - 2006	56
3.2.2 Projectgebonden studies	56
3.2.3 Indicatief 3-jarenprogramma AWV Vlaams-Brabant	57
3.2.4 3V – jaarprogramma 2004 (TV3V)	57
4 OPMERKINGEN ACTOREN	58
BIJLAGEN	1
1 ONTWERPMATIG ONDERZOEK STRATEGISCHE DEELPROJECTEN	1
2 VERSLAGEN STUURGROEPOVERLEG EN STANDPUNTEN BETROKKEN ACTOREN	1

0 INLEIDING

De provincie Antwerpen heeft Langzaam Verkeer i.s.m. Stramien (voor de eerste fase) de opdracht gegeven tot het opstellen van een streefbeeld voor de drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot N10, R16 en N14 tussen Aarschot en de E313. De drager loopt over de gemeenten Zandhoven, Ranst, Lier, Berlaar, Putte, Heist-op-den-Berg, Herselt, Begijnendijk en Aarschot, en over de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Bij de start van het proces werd overeengekomen dat in overleg met de betrokken instanties ook uitspraken konden gebeuren op grondgebied van Vlaams-Brabant.

Deze studieopdracht kende een afwijkend verloop ten opzichte van de gebruikelijke aanpak van een streefbeeldstudie. In het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) werd de N10 – R16 – N14 omschreven als ‘*drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot*’ en werd er nog geen klassiek gangbare wegcategorie toebedeeld. Daarom diende in het kader van deze studie de wegategorisering nog te worden bepaald. Dit gebeurde op basis van een grondige verkeersplanologische analyse en een uitvoerige discussie in de stuurgroep. Pas nadat dit verkeersplanologisch kader was uitgeklaard en bevestigd door een besluit van de Bestendige Deputatie konden de concepten worden ontwikkeld voor de stedenbouwkundige en verkeerskundige inrichting van de weg en zijn omgeving.

In de besluitvorming tot de vastlegging van categorisering van de drager van het stedelijke netwerk Lier – Aarschot is rekening gehouden met de categorisering van secundaire wegen in de omgeving van het projectgebied zoals vooropgesteld in het RSPA (definitief vastgesteld door de provincieraad op 25 januari 2001 en door de minister goedgekeurd op 10 juli 2001). Dit uitgangspunt werd door de gemeentebesturen van Ranst en Zandhoven (en Lier) herhaaldelijk en fundamenteel in vraag gesteld¹, wat het planproces sterk bemoeilijkte.

Om tot een voorstel van wegcategorie te komen werd de scenariomethodiek gehanteerd, waarbij gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in verband werden gebracht met de vooropgestelde ontsluitingsstructuur (en wegcategorie). Uit de verschillende scenario’s werd een voorkeurscenario (syntheseconcept) gedestilleerd, met een wegencategorisering die werd goedgekeurd door de bestendige deputatie.

¹ Zie hiervoor de verschillende reacties van deze gemeenten opgenomen in bijlage

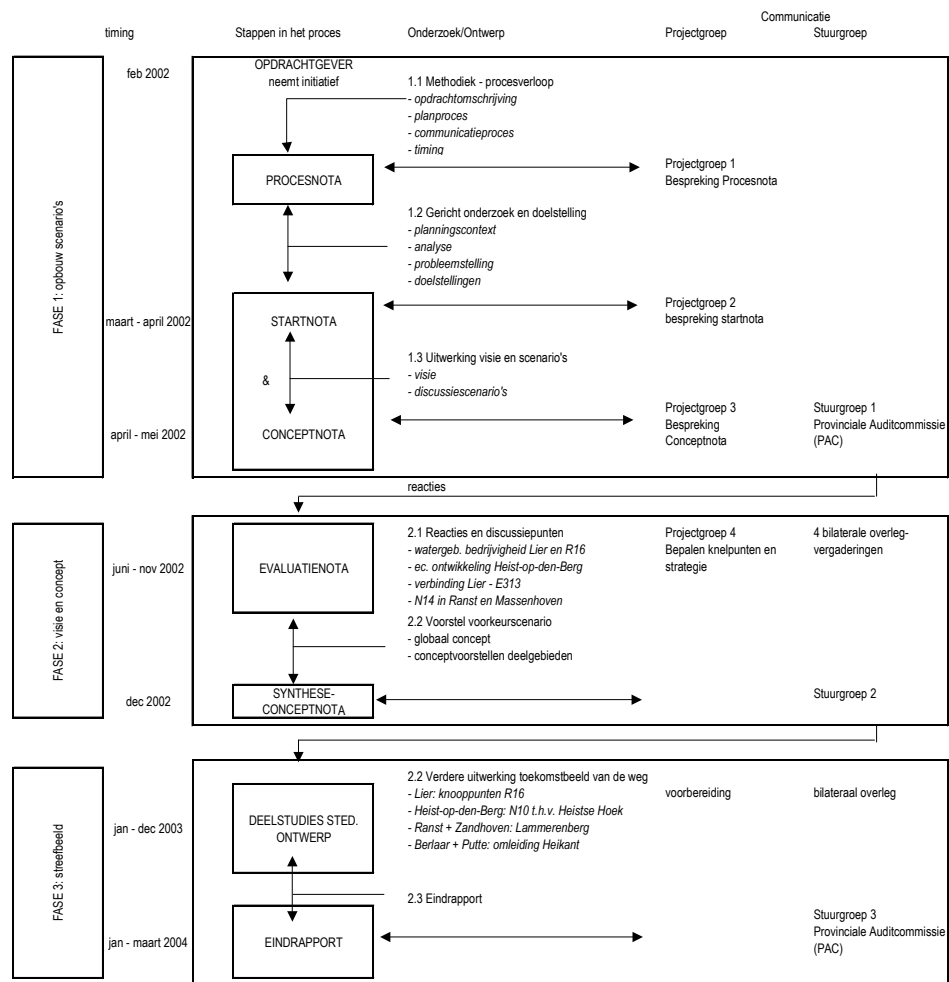
Voor de uitwerking van het eigenlijke streefbeeld werd gewerkt met strategische zones. Hierbij speelde de hoogdringendheid van een aantal in opstart zijnde uitvoeringsprojecten (b.v. TV3V-werken op de ring van Lier) een belangrijke rol.

Op vlak van communicatie werd ervoor gekozen om naast de beperkte projectgroep (met provincie en AWW) en de zeer uitgebreide stuurgroep (met alle gemeentebesturen en andere betrokken actoren), gebiedsgericht ook een aantal zaken te bespreken in bilateraal overleg.

In dit eindrapport wordt eerst een overzicht gegeven van het procesverloop (hoofdstuk 1) zonder al te veel in te gaan op de inhoudelijke aspecten. Deze komen aan bod in het tweede hoofdstuk. Dit hoofdstuk bestaat uit een gedeelte waarin het globale concept (met inrichtingsprincipes, type-dwarsprofielen...) wordt beschreven en een gedeelte waarin per deelgebied een aantal aanbevelingen worden aangegeven. Voor de strategische zones wordt enkel de conclusie weergegeven; het uitgebreider ontwerpend onderzoek wordt in bijlage opgenomen. Ook de verslagen van de bilaterale overlegmomenten kunnen in bijlage teruggevonden worden. Hoofdstuk 3 ten slotte geeft een draaiboek met de vervolgstappen om tot het streefbeeld te komen. Hierin zijn zowel planologische als infrastructurele acties opgenomen.

1 SAMENVATTING PLANNINGSPROCES

Figuur 1: Schema procesverloop



1.1 FASE 1 - OPBOUW SCENARIO'S

1.1.1 PROCESNOTA (FEBRUARI 2002)

In de procesnota werd het voorziene planproces beschreven en de rol van de verschillende actoren hierin aangegeven.

1.1.2 START- EN CONCEPTNOTA (APRIL 2002)

De start- en conceptnota werden, na voorbereidende besprekingen door de projectgroep, op 29 april 2002 besproken door de stuurgroep.

In de startnota (hier op te vatten als een soort oriëntatienota) werd de ruimtelijke en verkeerskundige context geanalyseerd o.b.v. beschikbare gegevens en werd een overzicht geschetst van de planningscontext.

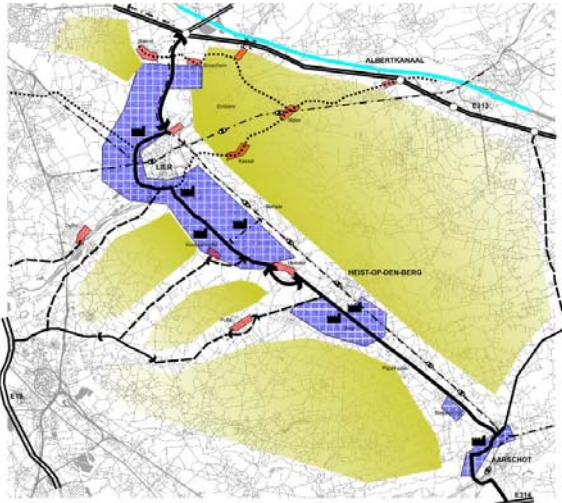
Uit de analyse van de planningscontext, de ruimtelijke en verkeerskundige analyse onthouden we dat:

- de N10 - R16 - N14 momenteel niet functioneert als een eenheid:
 - Belangrijke regionale relaties zijn Aarschot – Antwerpen (via N10) en Mechelen – Zandhoven (N14)
 - Beide stromen ontmoeten elkaar op de ring van Lier (R16)
 - Er zit heel wat lokaal verkeer op de N10: in de omgeving van de stedelijke gebieden Heist-op-den-Berg en Aarschot nemen de intensiteiten toe.
 - Er zijn heel wat dwarse relaties tussen kernen en functies aan beide zijden van de weg; vooral voor fietsers zorgt dit op een aantal plaatsen voor oversteekbaarheidsproblemen.
- de weg een relatief hoog aantal vrachtwagens te verwerken krijgt (10 à 15%).
- de capaciteit van de N10 als 2x1-weg voldoende is; van de R16 als 2x2-weg ook; op de N14 (2x1-weg) zijn momenteel tijdens de spits capaciteitsproblemen (filevorming).
- de meeste gemeenten en steden langs de as toch een redelijke ambitie hebben om bijkomende bedrijvigheid op te vangen.

In de conceptnota werden, teneinde de discussie scherp te stellen, drie ontwikkelingsscenario's voorgesteld.

1.1.2.1

SCENARIO 1 - DISTRIBUTIE- EN PRODUCTIELIJN TUSSEN KEMPEN EN HAGELAND EEN MAXIMALISERING VAN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING (TREND ?)



In dit scenario wordt de primaire functie van de N10 en de ring rond Lier zonder meer uitgevoerd om zo maximaal mogelijke economische ontwikkelingen aan te trekken. Uitgaande van een algemeen tekort aan bedrijventerreinen in Vlaanderen neemt het gehele gebied een ambitieuze taakstelling op.

Dit gebied wordt een ontwikkelingsgebied met een sterk doorgedreven verstedelijking. Heist-op-den-Berg en Aarschot worden als nieuwe kernen opgenomen in de Vlaamse Ruit.

Het cumulatief effect van ruimtelijke ontwikkelingen langs de as N10 tussen Lier en Aarschot en deze rond de R16 te Lier, geeft zoveel druk dat de draagkracht van de N14 tussen Lier en de E313 wordt overschreden. Daarom wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd, die wordt gekoppeld aan de geplande infrastructuurwerken van de tweede spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen.

In dit scenario wordt de verbindende en ontsluitende kwaliteit van de geselecteerde verkeerswegen uitgebouwd door middel van aangepaste wegprofielen, ongelijkvloerse kruispunten... De ontwikkelingen (bedrijventerreinen, activiteitenzones...) worden uitgebouwd rond de centrale drager om omliggende openruimtegebieden en woongebieden te vrijwaren. In deze gebieden wordt het leefbaarheidsconcept geïntroduceerd, waardoor het verkeer naar de geselecteerde verkeerswegen verwezen wordt om sluipverkeer te vermijden.

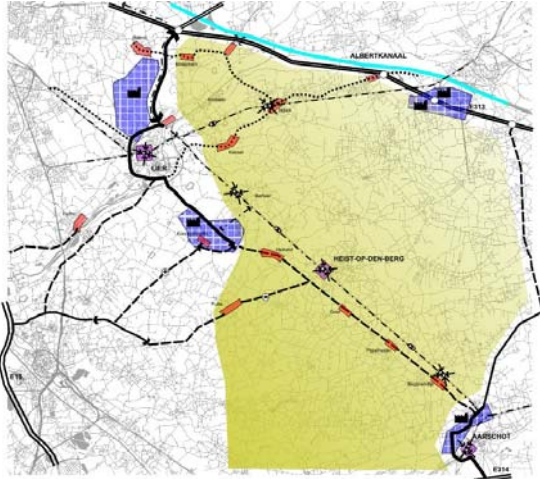
Het extra verkeer als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, gecombineerd met het drainage-effect omwille van de leefbaarheidsmaatregelen in de omliggende woongebieden, maakt dat de centrale drager een capaciteit nodig heeft van meer dan 3000 voertuigen per uur. Ongelijkvloerse kruisingen op de zware knooppunten zijn nodig over het volledige tracé van de drager. Het aantal knooppunten wordt beperkt om de capaciteit te verhogen en het verbindende karakter van de weg te optimaliseren.

1.1.2.2

SCENARIO 2 - GECONCENTREERDE ONTWIKKELINGEN

LIER ONTWIKKELINGSPOOL IN DE VLAAMSE RUIT,

HEIST-OP-DEN-BERG EN AARSCHOT AUTONOME STEDELIJKE GEBIEDEN IN HET BUITENGEBIED



In dit scenario wordt Lier een scharnierpunt tussen de Vlaamse Ruit en het economische netwerk Albertkanaal, waardoor hier een omvangrijke economische ontwikkeling wordt vooropgesteld. De kleinstedelijke gebieden Heist-op-den-Berg en Aarschot ontwikkelen zich als autonome kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau in het buitengebied. Om het buitengebiedkarakter te versterken moet de leefbaarheid (voornamelijk verkeersleefbaarheid) sterk worden verbeterd.

Dit scenario speelt op drie niveaus:

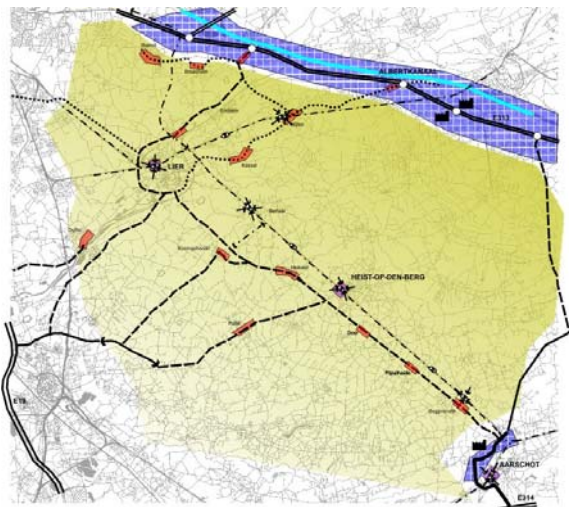
- Wegwerken barrièrewerking N10 in het aaneengesloten verblijfsgebied van het buitengebied.
- Door de herinrichting van doortochten in alle kernen van het buitengebied wordt doorgaand verkeer geweerd.
- Om de hinder van het bestemmingsverkeer te verminderen wordt een beperkt aantal ontsluitingswegen geselecteerd, waardoor de leefbaarheid in de veelvuldige bebouwde linten toeneemt.

In het aangesloten verblijfsgebied van het buitengebied wordt de aanwezige capaciteit van de N10 benut door het gebundelde bestemmingsverkeer. Het openbaarvervoeraanbod wordt geoptimaliseerd, waardoor de stationsomgevingen aantrekkelijke verdichtingsgebieden worden. Heist-op-den-Berg profileert zich als bovenlokaal dienstverlenend centrum.

De sterke economische ontwikkeling van Lier heeft tot gevolg dat de ontsluiting naar het hoofdwegennet dient te worden geoptimaliseerd. Gelet op de bestaande belasting van de N14 en de N13 tussen Lier en de E313, kan nieuwe infrastructuur nodig zijn. Net zoals in scenario 1 kan deze verbinding worden gekoppeld aan de geplande infrastructuurwerken van de tweede spoorontsluiting van de zeehaven van Antwerpen.

In dit scenario wordt naast de zoekzone voor de locatie van bijkomende bedrijventerreinen ten noorden van Lier, ook een zoekzone aansluitend op de bestaande vestiging van Van Hool afgebakend, waar de uitbouw van een multimodaal ontsloten bedrijventerrein kan worden onderzocht.

1.1.2.3 SCENARIO 3 - ONTWIKKELINGEN OP LOKAAL NIVEAU EEN MAXIMALISERING VAN HET LEEFBAARHEIDSCONCEPT



In dit scenario wordt vastgesteld dat Lier (32.182 inwoners) weliswaar een geconcentreerde bebouwing heeft, maar niet meer inwoners telt dan Heist-op-den-Berg (37.393 inwoners). Ook Aarschot (27.508 inwoners) zit op hetzelfde provinciale niveau. Dit betekent dat de kernen op dienstverlenend vlak voor wat betreft cultuur, onderwijs, diensten... een vergelijkbare rol vervullen.

In Lier wordt de unieke vestenstructuur en verknoping met de Netevallei ten zuiden van de stadskern geherwaardeerd. De open ruimte wordt ook in het noorden als dusdanig behouden, onder meer als recreatieve ruimte voor de Antwerpse agglomeratie.

Economische ontwikkeling van industrie en distributie wordt in Brussel, Antwerpen, Mechelen en het economische netwerk Albertkanaal gelokaliseerd. Wegens de unieke lineaire multimodale infrastructuur krijgt het economische netwerk Albertkanaal een prominentere rol in transportgebonden activiteiten en distributie.

In dit scenario wordt het openbaarvervoeraanbod geoptimaliseerd en worden de stationsomgevingen als aantrekkelijke ontwikkelingspolen uitgebouwd.

Het verbeteren van de veiligheid en de oversteekbaarheid worden als hoofddoelstelling vooropgesteld voor de herinrichting van de N10, R16 en N14. De doorstroomsnelheid mag laag zijn, file kan op plaatsen waar geen bebouwing is langs de weg. Dwarsverbindingen worden gelijkwaardig aangesloten op de drager door middel van rotondes of kruispunten met een verkeerslichtenregeling zonder voorkeurrecht.

Bij de besluitvorming met betrekking tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt het mobiliteitsgenererend effect een belangrijke wegingsfactor.

1.1.3 ADVIES VAN DE AUDITOR (MEI 2002)

De provinciale auditcommissie Antwerpen (PAC) behandelde op 16 mei 2002 de Start- en Conceptnota van het streefbeeld van de drager van het provinciaal netwerk Lier - Aarschot, alsook de procesnota en het verslag van de stuurgroepvergadering d.d. 29 april 2002. In het verslag stelt prof. Jan Korsmit: *De auditor is onder de indruk van de uitgevoerde inventarisaties en analyses. Er is veel relevante informatie beschikbaar gekomen, welke van belang is om in deze complexe materie duiding en richting te krijgen. De voorliggende nota's vormen een conceptuitwerking voor de eerste fase van de streefbeeldstudie. De auditor meent dat hiermee een goede stap is gezet op weg naar fase 2, de keuze van het voorkeursconcept en de uitwerking van het hierop gebaseerde streefbeeld.*

Kennis genomen hebbend van de ingebrachte stukken en van de opmerkingen gemaakt door de leden van de PAC en door de leden van de stuurgroep, adviseert de auditor om als afronding van fase 1 volgende toevoegingen aan de voorliggende nota aan te brengen:

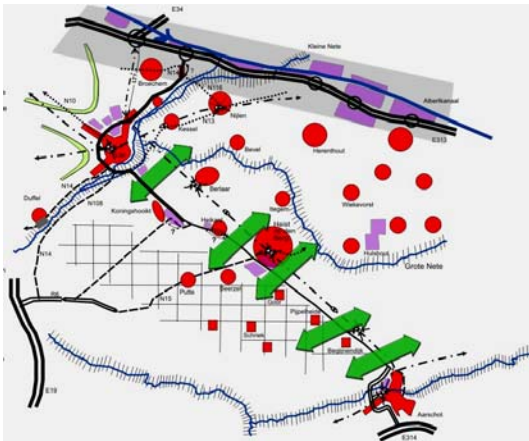
- *uitwerken van een samenvattend overzicht (b.v. in de vorm van een managementsamenvatting) met:*
 - *visies van de verschillende actoren op de functie van de drager per deelgebied,*
 - *voorstellen voor concepten/scenario's per deelgebied,*
 - *verkeerstechnische voorstellen voor het ontwerp van onderdelen van de drager;*
- *overzicht van de verschillen en overeenkomsten, en van de probleempunten en beslispunten;*
- *overzicht van de functionele eisen aan de drager te stellen per deelgebied en scenario/concept en van de onderliggende doelen en randvoorwaarden als aanzet voor de toetsingscriteria.*

1.2 FASE 2 - VISIE EN CONCEPT

1.2.1 EVALUATIENOTA (JUNI 2002)

Conform de opmerkingen van de auditor werd voor de besproken thema's een overzicht gemaakt met de standpunten van de actoren (mondeling en schriftelijk meegedeeld tijdens en na de stuurgroepvergadering). Op basis van dit overzicht kwamen een aantal thema's naar voren waarover geen overeenstemming bleek te bestaan. Er werd besloten deze thema's met de betrokken actoren te bespreken op een aantal bilateraal-overlegvergaderingen:

- 26/8/2002 – Lier: watergebonden bedrijvigheid langs Netekanaal en knooppunten ring (R16);
- 30/8/2002 - Heist-op-den-Berg en Berlaar: bedrijvenzone, kleinhandel langs N10, fietspaden en verlichting, verkeersleefbaarheid Heikant;
- 3/9/2002 - nieuwe verbinding Lier – E313 gekoppeld aan 2^{de} havenontsluiting;
- 19/11/2002 – aftoetsing mogelijkheden ombouw N14.



1.2.2 SYNTHESECONCEPTNOTA (DECEMBER 2002)

Op basis van de reacties en de bilateraal-overlegvergaderingen werd een voorstel van voorkeurscenario ontwikkeld: het syntheseconcept. De nota bevat een globale visie, een voorstel van wegcategorisering, functionele eisen per weg categorie en conceptvoorstellen per deelgebied. De N14, R16, N10 tot Koningshooikt wordt als secundaire weg type I+ geslecteerd en de N10 van Koningshooikt tot Aarschot als secundaire weg type I.

1.2.3
OPMERKINGENNOTA SYNTHESCONCEPT EN DEELCONCEPTEN
N.A.V STUURGROEPVERGADERING 16/12/2002 (JANUARI 2003)

De opmerkingen op het algemeen concept en de deelconcepten worden gebundeld. Er wordt beslist verder ruimtelijke ontwerpmatig onderzoek te voeren over een aantal strategische zones:

- knooppunten ring rond Lier (R16);
- activiteitenzone Heist-op-den-Berg (N10);
- Lammerenberg (N14);
- omleiding Heikant (N10).

1.2.4
BESLISSING BESTENDIGE DEPUTATIE (APRIL 2003)

Op 3 april 2003 hecht de Bestendige Deputatie door middel van een besluit zijn goedkeuring aan het voorstel van **wegencategorisering**, namelijk de selectie van de N10 tussen Aarschot en Koningshooikt als secundaire weg I en de N10,R16 en N14 tussen Koningshooikt en de E313 als secundaire weg I+.

De beslissing van Bestendige Deputatie en de opmerkingen van de gemeenten Ranst en Zandhoven hierop zijn in bijlage opgenomen.

1.3 FASE 3 - STREEFBEELD

1.3.1 UITWERKING CONCEPTEN VOOR STRATEGISCHE ZONES

1.3.1.1 RING ROND LIER (R16)

De knooppunten van de ring rond Lier werden op 8 april 2003 en 9 februari 2004 besproken met AWW, TV3V en de stad Lier (geassisteerd door Tritel).

Volgende knooppunten op de R16 werden besproken:

- knooppunt met de N14 richting Zandhoven.
- knooppunt met de Hagenbroeksesteenweg
- nieuwe knooppunt met het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg – Hagenbroek en Mallekot
- knooppunt met de Antwerpsesteenweg (N10)
- kruispunt Donk;
- knooppunt met de Mechelsesteenweg (N14);
- Knooppunt stationsomgeving;
- knooppunt met de N108;
- knooppunt met de Aarschotsesteenweg (N10).

De presentatie van het ontwerpmatig onderzoek en het verslag van het bilateraal overleg R16 Lier zijn in bijlage opgenomen.

1.3.1.2 N10 ACTIVITEITENZONE HEIST-OP-DEN-BERG

Met de gemeente Heist-op-den-Berg zijn op 25 augustus 2003 inrichtingsvoorstellen voor de N10 besproken, uitgaande van een concept met een niet-overrijdbare middengeleider en rotondes voor de keerbewegingen. De ontsluiting van de naastgelegen bedrijvenzones werd bestudeerd in functie van de vooropgestelde aanleg van rotondes.

De presentatie van het ontwerpmatig onderzoek en het verslag van het bilateraal overleg overleg N10 Heist-op-den-Berg zijn in bijlage opgenomen.

1.3.1.3 N14 LAMMERENBERG

Op 22 oktober 2003 werden op een bilateraal overleg met AWW en de gemeenten Ranst en Zandhoven volgende elementen besproken:

- voorstellen op- en afrittencomplex E313 en ontsluiting van de watergebonden bedrijvigheid langs het Albertkanaal;
- inrichtingsvoorstellen van huidige tracé door Lammerenberg;
- ruimtelijk onderzoek naar lokale omleidingsweg als mogelijk antwoord op problemen van doorstroming en leefbaarheid.

De presentatie van het ontwerpmatig onderzoek en het verslag van het bilateraal overleg N14 Lammerenberg zijn in bijlage opgenomen.

1.3.1.4 N10 OMLEIDING HEIKANT

Samen met AWW en de gemeenten Berlaar en Putte werden op 4 december 2003, als verkennend onderzoek, een aantal aspecten van een mogelijke omleiding rond Heikant besproken. Hierbij ging de aandacht naar:

- de te verwachten effecten op de belasting van het wegennet, afhankelijk van de aansluitpunten: berekening op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek²;
- de mogelijke tracés;
- de ruimtelijke inpassing: mogelijk dwarsprofiel en vorm van de knooppunten.

De resultaten van het herkomst-bestemmingsonderzoek, de presentatie van het ontwerpmatig onderzoek en het verslag van het bilateraal overleg N10 omleiding Heikant zijn in bijlage opgenomen.

² uitgevoerd door Langzaam Verkeer in opdracht van de provincie Antwerpen, dec 2002 – feb 2003

2 STREEFBEELD

2.1 GLOBAAL CONCEPT

Bij de voorstelling van het streefbeeld wordt eerst kort het globaal ruimtelijk concept en de vooropgestelde wegencategorisering voorgesteld. In hoofdstuk 1 werd reeds aangegeven dat dit concept tot stand kwam na een uitgebreide analyse en afweging van de drie vooropgestelde ontwikkelingsscenario's zoals gerapporteerd in de start- en conceptnota. Na een grondige evaluatie gerapporteerd in de evaluatienota en de syntheseconceptnota werd tot het onderliggend globaal concept gekomen op basis waarvan de Bestendige Deputatie op 3 april 2003 door middel van een besluit zijn goedkeuring hechte aan het voorstel van wegencategorisering.

2.1.1 GLOBAAL RUIMTELIJKE CONCEPT

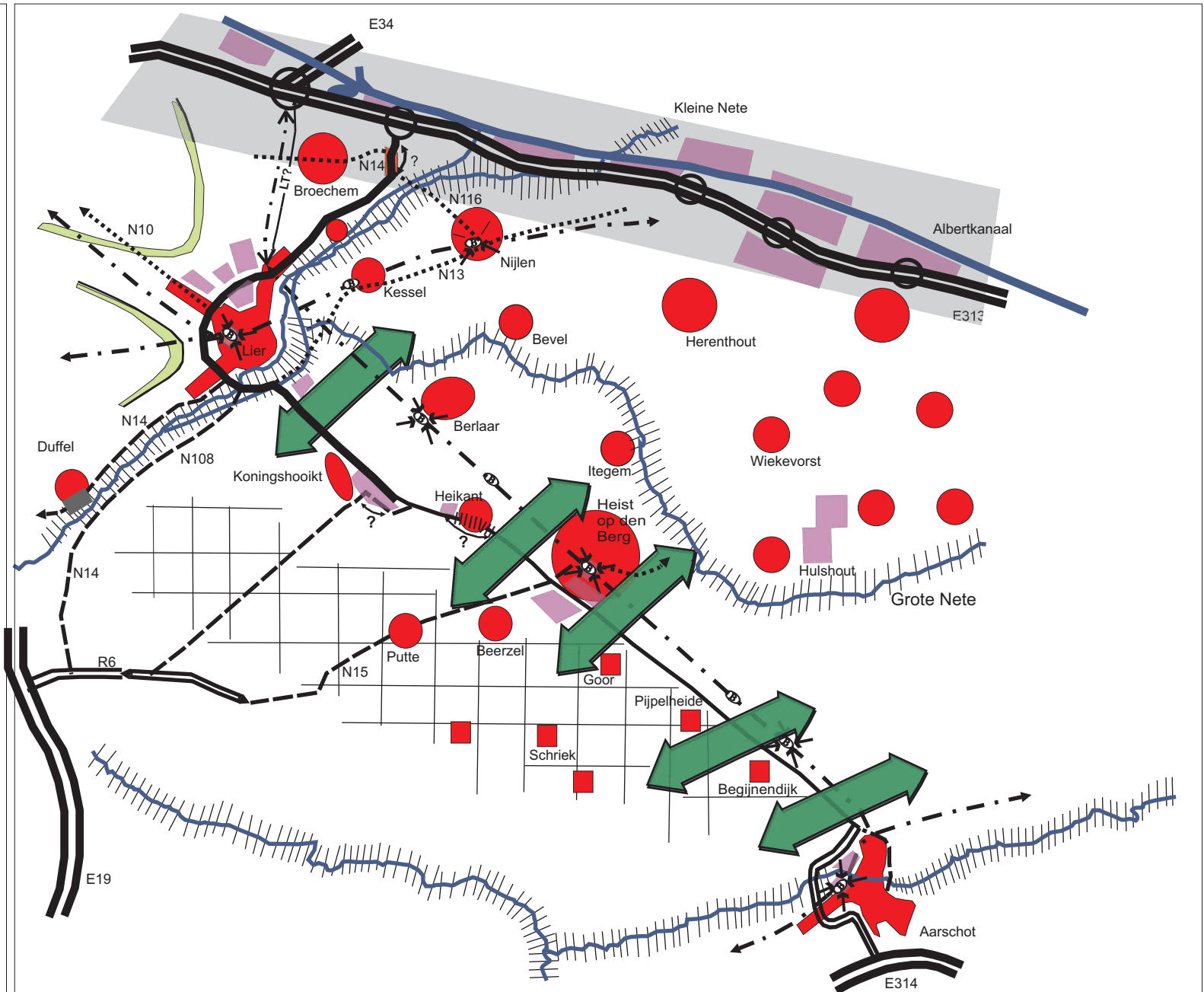
Bij de uitwerking van het globaal ruimtelijk concept is vertrokken van de vooropgestelde ontwikkelingsvisie zoals opgenomen in het kaderplan³. Het ruimtelijke concept gaat uit van een beheerste ontwikkeling van het gebied. Grote economische ontwikkelingen van distributie en industrie worden verwezen naar het grootstedelijke gebied Antwerpen en het economische netwerk Albertkanaal (ENA), waar voldoende ruimte wordt gezocht voor dergelijke ontwikkelingen.

De kleinstedelijke gebieden Lier, Heist-op-den-Berg en Aarschot ontwikkelen zich als autonome kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau in het buitengebied.

Om het buitengebiedkarakter te versterken moet de leefbaarheid (voornamelijk verkeersleefbaarheid) sterk worden verbeterd. Door op het onderliggende wegennet van de drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot een beperkt aantal ontsluitingswegen te selecteren en de veelvuldige bebouwde linten en doortochten van kernen als verblijfsgebieden in te

³ *Kaderplan in functie van het strategisch gebiedsgericht plan voor het stedelijk netwerk Lier-Aarschot*, in opdracht van de Provincie Antwerpen, 5 september 2002

-  hoofdweg
-  primaire weg type II
-  onderzoek naar noodzaak primaire weg type II (op lange termijn) indien o.i.v. een sterke economische ontwikkeling de draagkracht van de secundaire wegen wordt overschreden
-  LT?
-  secundaire weg type I +
-  secundaire weg, type I
-  onderzoek naar nog te realiseren weg i.f.v. verkeersleefbaarheid
-  secundaire weg, type II
-  secundaire weg, type III
-  weerstand
-  spoorlijn, station
-  nog te realiseren spoorlijn
2de spoorantsluiting zeehaven Antwerpen
-  bestaande bedrijvenzones en zoekzones bijkomende economische ontwikkelingen
-  verdichting rond stationsomgeving
-  verdichting rond stationsomgeving met tertiaire ontwikkeling
-  Mechels raster landschap
-  open ruimte corridor
-  economisch netwerk Albertkanaal



0 500 1000 1500 Meters

Streefbeeld N10 - R16 - N14
Provincie Antwerpen maart 2004

ALGEMEEN CONCEPT

kaart 2.1.1

richten kan een verbetering van de leefbaarheid worden bewerkstelligd. Hierdoor wordt tevens het doorgaand verkeer in deze kernen van het buitengebied geweerd.

De aanwezige capaciteit van de drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot wordt optimaal benut door het gebundelde bestemmingsverkeer. Het openbaarvervoeraanbod wordt geoptimaliseerd, waardoor de stationsomgevingen aantrekkelijke verdichtingsgebieden worden. De stationsomgevingen van Lier en Heist-op-den-Berg zijn belangrijke ontwikkelingspolen voor dienstverlenende activiteiten.

De economische ontwikkeling van Lier wordt in het noorden van de stad gelokaliseerd. Ten zuid(oost)en van de stad worden enkel regionale overslagactiviteiten toegelaten (geen productie), gericht op het vervoer te water (via het Netekanaal)⁴. De economische ontwikkeling moet in evenwicht blijven met de aanwezige ontsluitingsinfrastructuur. Voor Lier betekent dit op korte en middellange termijn een beperkte ontwikkeling (waarbij steeds de mobiliteitseffecten in beeld gebracht worden). Op lange termijn kan, mits de realisatie een nieuwe weg tussen Lier en de E313 (parallel aan de nieuwe spoorinfrastructuur), een grotere ontwikkeling toegestaan worden.

In Heist-op-den-Berg wordt de nog beschikbare oppervlakte bedrijventerrein op een kwaliteitsvolle manier ingericht: met een groene dooradering en een beperkte densiteit. Het type bedrijvigheid wordt eveneens gestuurd (geen grootschalige distributie). Er is een beperkte uitbreiding van lokale bedrijvigheid mogelijk (+ 13 ha).

2.1.2 WEGENCATEGORISERING

Op basis van het hiervoor geschetste procesverloop en het globaal ruimtelijk concept is tot een voorstel van **wegencategorisering** gekomen. De wegcategorisering zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen vormde het uitgangspunt. Hieruit blijkt dat Lier het enige kleinstedelijk gebied is in Vlaanderen dat niet via een primaire wordt ontsloten naar het hoofdwegennet. Niettemin worden behoorlijk wat ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld ter versterking van het structuurondersteunende kleinstedelijk gebied.

⁴ Wordt verder bepaald bij afbakening van kleinstedelijk gebied Lier. Lier doet in haar GRS de suggestie om max 1 ha ruimte te voorzien voor bijkomende, watergebonden bedrijvigheid (voor overslag van huishoudelijk afval) en de bestaande zonevreemde bedrijven te behouden en uitbreidingsmogelijkheden te bieden.

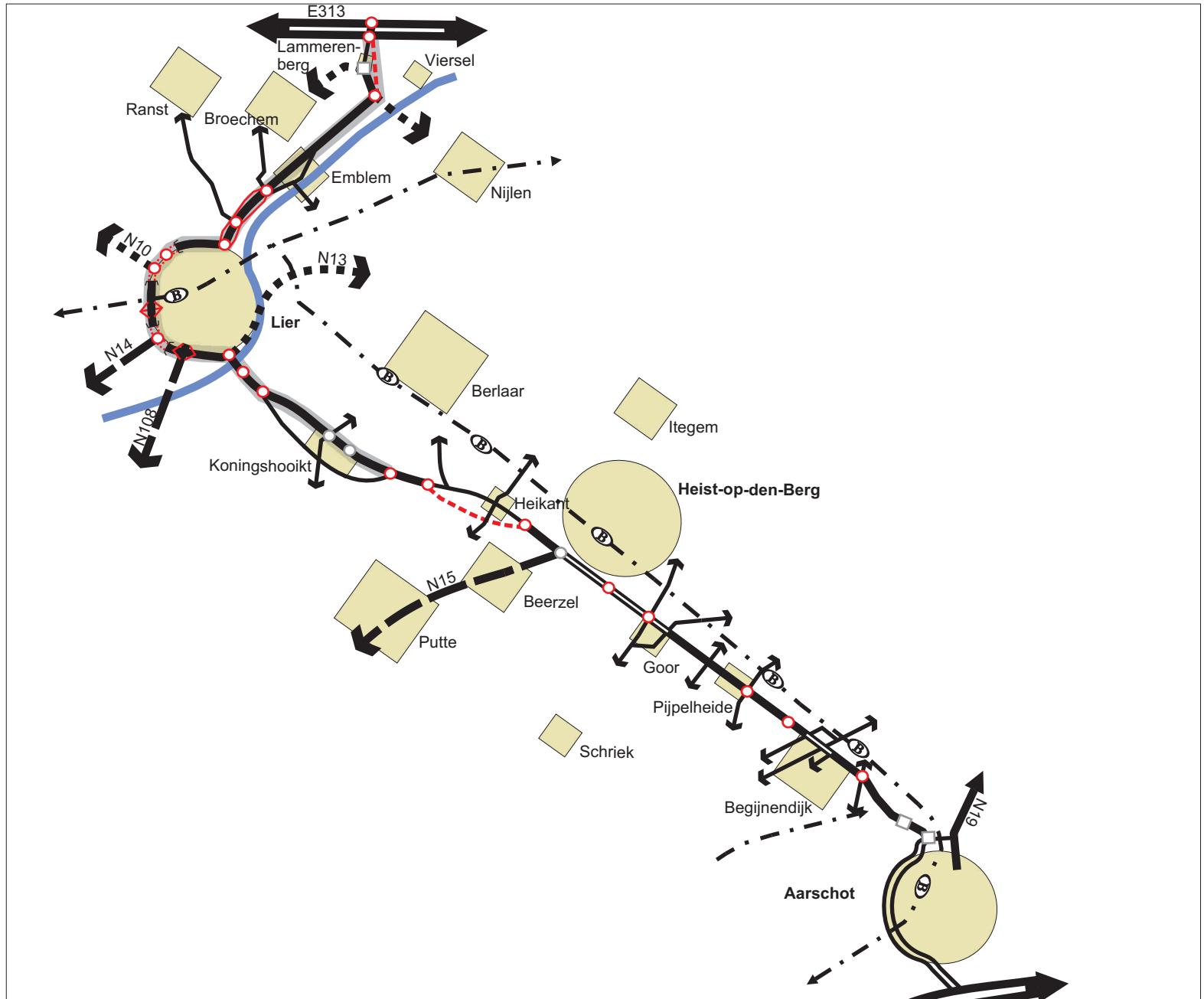
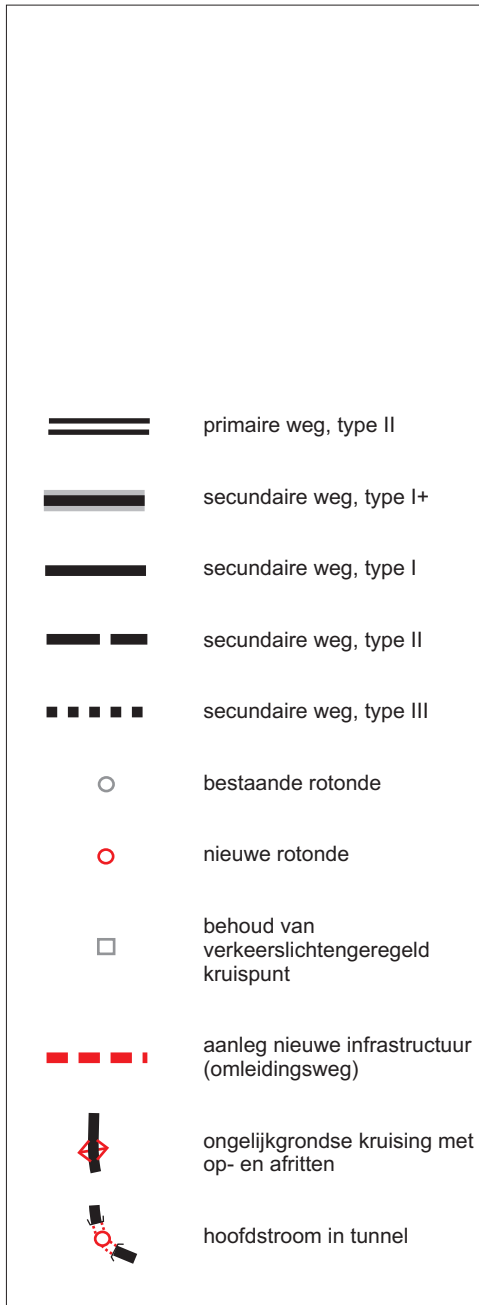
Voor de verder uitwerking van de streefbeeldstudie wordt uitgegaan van volgende vooropgestelde wegcategorisering die door het besluit van de Bestendige Deputatie dd. op 3 april 2003 werd vastgelegd:

- E313 tot Koningshooikt:
N14, R16, N10 tot Koningshooikt: *secundaire weg type I+*, dit is een weg met een verbindende functie op bovenlokaal/provinciaal niveau. De doorstroming is iets hoger dan op een gewone secundaire I om Lier een vlotte ontsluiting te geven naar het hoofdwegennet.
- N10 Koningshooikt – Aarschot (tot R25): *secundaire weg type I*: vooral verbindende functie tussen kleinstedelijke gebieden en hoofdwegennet; aanvullend ook toeganggevende en verblijfsfunctie voor omliggende woongebieden.

AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Op basis van de vooropgestelde wegcategorisering wordt in deze studie nagegaan in hoeverre de N14 Lier – Massenhoven kan bijdragen tot een geoptimaliseerde ontsluiting van Lier. Twee aspecten zijn daarvoor maatgevend: doorstroming en leefbaarheid.

Uit de onderzoeken en het overleg met de lokale besturen bleek reeds dat dit een bijzonder moeilijke oefening is. Daarom wordt er vanuit de streefbeeldstudie een langetermijnalternatief aanbevolen: de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg gekoppeld aan de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse zeehaven. Deze nieuwe weg zou kunnen aansluiten op het hoofdwegennet ter hoogte van het knooppunt E34 - E313. De R16 en de N10 tot Koningshooikt blijven in dit langetermijnalternatief secundaire wegen type I+ (omwille van de belangrijke lokale verdeelfunctie), de N14 wordt dan tussen Lier en de E313 een lokale weg. Een modelmatige doorrekening van deze varianten met het recent aangepaste multimodale model Antwerpen (MMA van AWW-A) wordt aanbevolen opdat er meer zicht zou komen op de toekomstige verkeers- en vervoersstromen in de regio.



2.1.3

OVERZICHT INRICHTINGSPRINCIPES SECUNDAIRE WEG TYPE I+ EN SECUNDAIRE WEG TYPE I

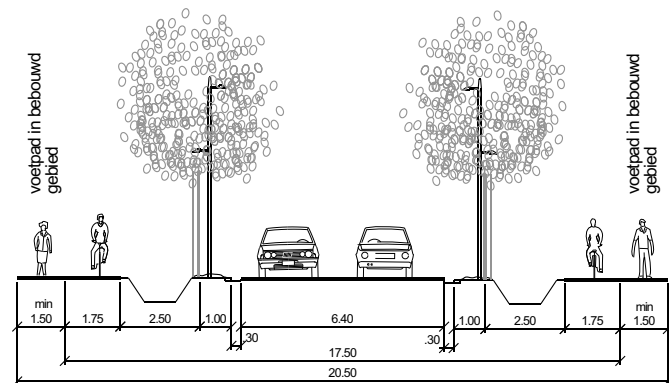
Bij het bepalen van de type-dwarsprofielen wordt rekening gehouden met de stedenbouwkundige context. De N10 en N14 zijn ruimtelijk structurerend voor hun omgeving zowel op vlak van beleving (sterk lineair element) als op vlak van waterhuishouding (met aanwezig open grachtenstructuur). Er wordt dan ook voor gekozen om dit ruimtelijk beeld te behouden en zo mogelijk te versterken met laanbeplanting en open grachten. Het verstedelijkt gebied van Heist-op-den-Berg wordt ruimtelijk geaccentueerd door een afwijkend profiel. De zone ter hoogte van Koningshooikt is omwille van de aanwezige regionale bedrijvigheid (Van Hool) geselecteerd als secundaire weg type I+ en krijgt dan ook een afwijkend profiel (ligt er nu al grotendeels). Naast deze kenmerkende bebouwde zones zijn er ook een aantal belangrijke openruimtecorridors. In deze zones ligt de weg vaak hoger dan het omliggende landschap (dijkprofiel). De fietspaden worden hier achter de grachten geïntegreerd in het omliggende landschap. De R16 heeft als ringweg een eigen karakter. Voor het ruimtelijk functioneren van Lier zijn de linken tussen buiten- en binnenkant van de ring belangrijk (aandacht voor zwakke weggebruikers).

De verschilpunten in de inrichtingsprincipes van de secundaire weg type I en de secundaire weg type I+ worden hierna weergegeven.

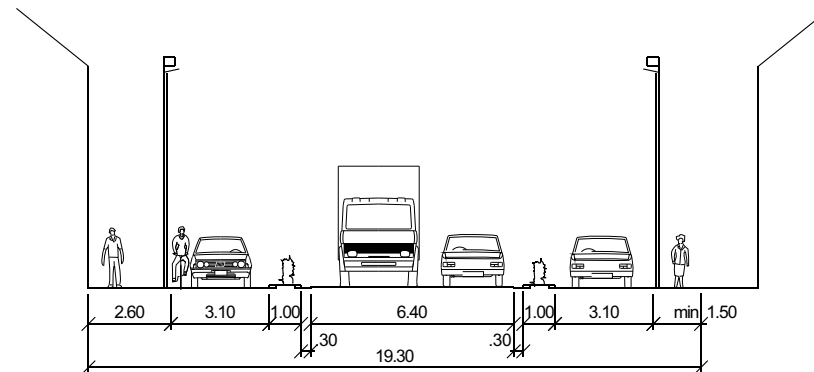
Op de secundaire weg type I+ wordt in principe gekozen voor ongelijkgrondse of verkeerslichtengeregelde knooppunten. Deze laten toe de verkeersstromen meer te sturen en de doorstroming in de gewenste richting te verhogen.

Omwille van het verschil in huidige inrichting en beschikbare ruimte is het voorgestelde typeprofiel voor de N14 verschillend van dat van de R16 (die naast een bovenlokale ook nog een ontsluitende functie heeft voor het stedelijk gebied) en het eerste deel van de N10 (tot Koningshooikt). Voor de N14 wordt als typeprofiel een ruime rijweg voorgesteld (6,40 m exclusief goeten) met in het openruimtegebied vrijliggende fietspaden achter de aanwezige grachten. Plaatselijk wordt ter hoogte van bebouwing het fietspad uitgebogen en komt het aanliggend verhoogd te liggen. Voor het deel van de N14 tussen Lier en Emblem (bebouwd lint) wordt een systeem met ventwegen voorgesteld (zie ook verder). Indien er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (omleiding Lammerenberg) wordt op de secundaire weg type I+ best geopteerd voor 2x1 rijstroken gescheiden door een middenberm en een landschappelijke integratie van de weg met de nodige geluidswallen. Voor de R16 en het eerste deel van de N10 wordt vertrokken van de bestaande profielen die goed beantwoorden aan de vooropgestelde inrichtingsprincipes. Op de R16 richten de belangrijkste ingrepen zich op de knooppunten (zie ook verder) waarvan er een aantal ongelijkgronds worden voorzien. Voor het eerste gedeelte van de N10, tot aan de Sander de Voslei in Koningshooikt, wordt het reeds grotendeels aangelegde ruim profiel met een centrale middengeleider, 2x1 rijstroken met redresseerstrook naast de middengeleider en vrijliggende fietspaden als typeprofiel

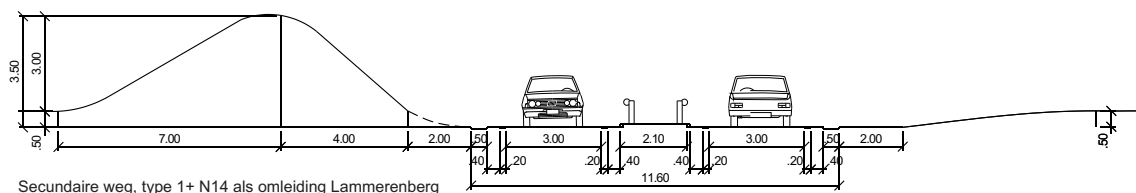
Typeprofielen N14 (sec I+)



Secundaire weg, type 1+ N14 met vrijliggende fietspaden achter grachten

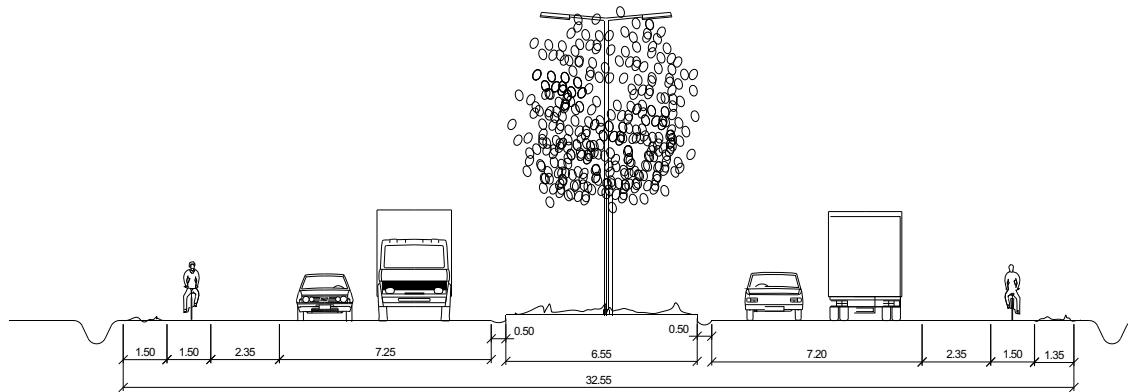


Secundaire weg, type 1+ N14 met ventwegen

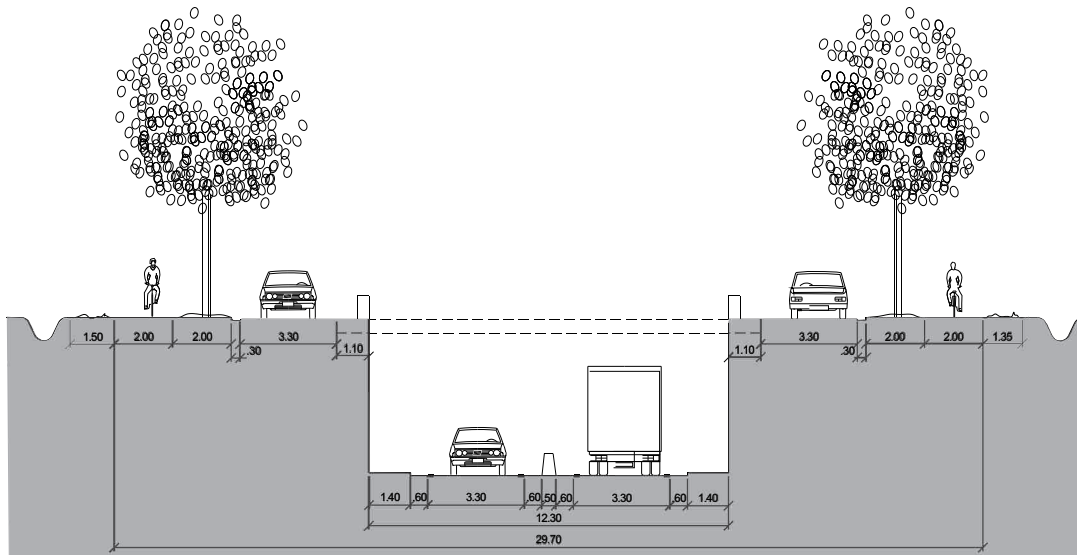


Secundaire weg, type 1+ N14 als omleiding Lammerenberg

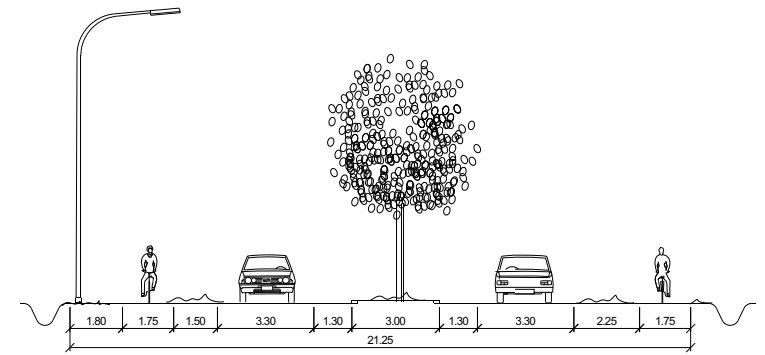
Typeprofielen R16 / N10 Koningshooikt (sec I+)



R16 - Bestaand profiel



R16 - tunnel onder kruispunt



Secundaire weg, type I+ N10 in openruimtegebied



doorgetrokken. Nieuwe rotondes maken omwille van de aanwezige niet-overrijdbare middengeleider de noodzakelijke keerbewegingen mogelijk.

Op de secundaire weg type I worden de belangrijke knooppunten ingericht als rotonde. De rotondes zorgen ervoor dat de weg een continu beeld krijgt met tegelijk ook een belangrijke verzamelende functie voor het gebied errond (als een soort collector van verkeer). Tegelijk vermijden de vele rotondes maasverkleinende bewegingen tussen de snelwegen. Er wordt op de secundaire weg type I geopteerd voor een typeprofiel met een rijweg van 6,0 meter (exclusief goten) en indien er voldoende ruimte is en de randbebouwing beperkt is vrijliggende fietspaden achter de open grachtenstructuur. Er wordt een laanbeplanting voorzien aan de binnenzijde van de grachten (zo dicht mogelijk er tegenaan). Plaatselijk kan een bestaande bomenrij die zich aan de buitenkant van de grachten bevindt ook geïntegreerd worden.

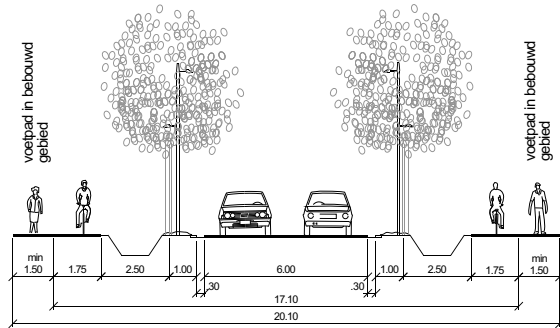
Ter hoogte van inspringende bebouwing buigt het vrijliggende fietspad uit en wordt aanliggend verhoogd. Indien er veel randbebouwing voorkomt en de ruimte beperkt is kan hetzij éénzijdig hetzij langs beide zijden de gracht plaatselijk ingekokerd worden. In bebouwd gebied kan op de tussenstrook tussen rijweg en vrijliggend fietspad een parkeerstrook voorzien worden.

Het profiel met vrijliggende fietspaden en op regelmatige afstand rotondes zorgt voor een eenduidig beeld en voor verhoogde verkeersveiligheid. Op een aantal plaatsen wordt het dwarsende fietsverkeer specifiek beveiligd.

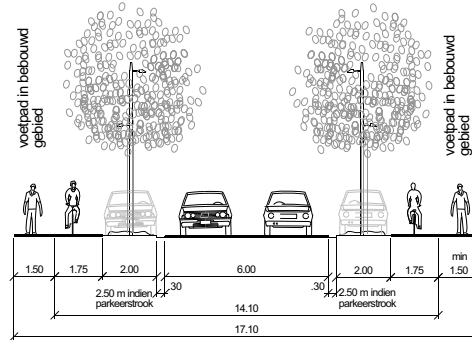
Ter hoogte van Heist-op-den-Berg wordt voor de secundaire weg type I een afwijkend profiel voorgesteld. De reden hiervoor is niet zozeer verkeerskundig dan wel ruimtelijk. Het afwijkend profiel met middenberm en centrale verlichting laat immers toe dat het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg zich langs de N10 kan presenteren.

De aanleg van nieuwe infrastructuur (omleiding rond Heikant) zou omwille van verkeerveiligheidsredenen kunnen uitgaan van een rijweg van 8,0 meter (exclusief goten) met dubbele witte lijn (Nederlands model) of zou zelfs het gewone typeprofiel van de secundaire I (6,0 meter excl goten) kunnen volgen.

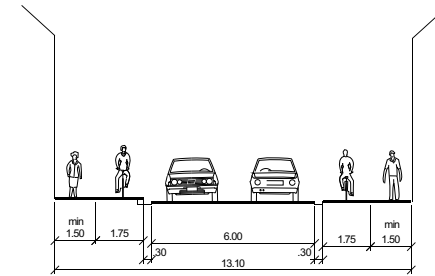
Typeprofielen N10 (sec I)



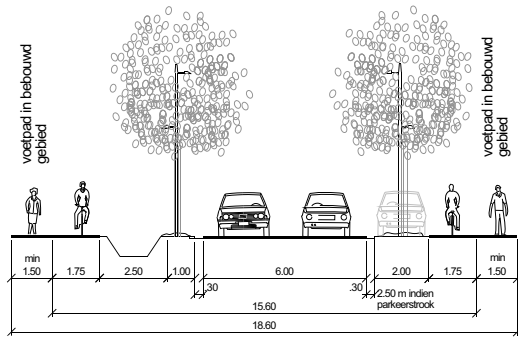
Secundaire weg, type I met vrijliggende fietspaden achter de grachten (voorkeursprofiel in openruimtegebied indien voldoende ruimte)



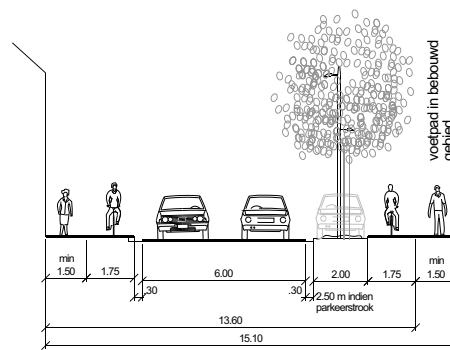
Secundaire weg, type I met vrijliggende fietspaden en zonder grachten



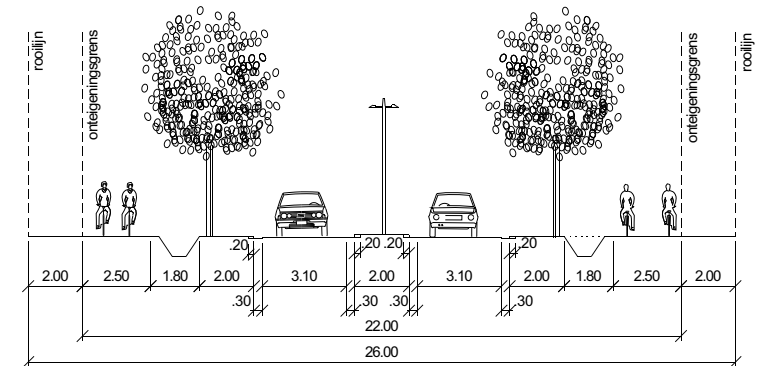
Secundaire weg, type I met aanliggende verhoogde fietspaden



Secundaire weg, type I met vrijliggende fietspaden en éénzijdige gracht



Secundaire weg, type I zonder grachten ter hoogte van éénzijdige bebouwing



Afwijkend profiel secundaire weg, type I in Heist-op-den-Berg



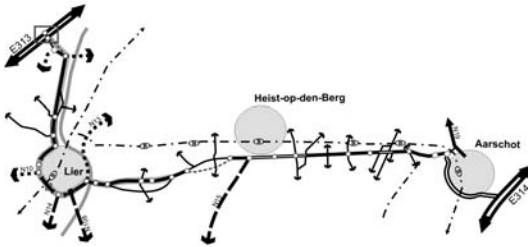


0 500 1000 1500 Meters

Streefbeeld N10 - R16 - N14
Provincie Antwerpen maart 2004

COLLAGE GEWENST TYPEPROFIEL SECUNDAIRE I

kaart 2.1.3d



Huidige situatie N14 t.h.v. op- en afrittencomplex



2.2 DEELGEBIEDEN

2.2.1 OP- EN AFRITTENCOMPLEX E313 (NR. 19) EN ONTSLUITING KANAALGEBONDEN BEDRIJVGHEID

Aan het op- en afrittencomplex aan de E313 (afrit 19) spelen twee elementen een belangrijke rol: het beveiligen van de op- en afrijbewegingen op de autosnelweg en de ontsluiting van de nabijgelegen zone voor kanaalgebonden bedrijvigheid die deel uitmaakt van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal.

HUIDIGE SITUATIE

De N10 ligt ter hoogte van het op- en afrittencomplex op een brug die verder ook over het Albertkanaal loopt. Er komt 2x1 rijstrook voor en een centrale zone met afslagstroken. Naast het Albertkanaal ligt heel wat (gedeeltelijk watergebonden). Dit bedrijventerrein sluit momenteel gewoon aan op de N14 waarbij vooral de linkafbewegingen gevaarlijk zijn.

ONDERZOEK NAAR MOGELIJKHEDEN

Voor de optimalisatie van de ontsluiting het watergebonden bedrijventerrein zijn er verschillende varianten. Bij het bedenken van oplossingen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein is ook rekening gehouden met de aansluiting van de Venstraat die zorgt de nogal geïsoleerd gelegen bebouwing tussen Albertkanaal en E313 ontsluit.

Variant 1: Behoud huidige aansluiting met niet-overrijdbare middenberm

- Behoud huidige aansluiting ontsluitingsweg bedrijventerrein, maar enkel rechts in- en uitrijden mogelijk maken door niet-overrijdbare middenberm;
- keerbewegingen mogelijk via rotonde/ovonde;
- fietsers op dubbelrichtingsfietspad aan westzijde (kruist enkel toegangsweg van bedrijventerrein).



Variant 2: Nieuwe ontsluitingsweg aan binnenzijde van lus op- en afrittencomplex E313

- Behoud huidige aansluiting ontsluitingsweg bedrijventerrein, maar enkel rechts in- en uitrijden mogelijk maken door niet-overrijdbare middenberm;
- nieuwe ontsluitingslus onder brug door die aansluit aan oostzijde van de N14: ook hier enkel rechts in en uit; hiervoor zijn aanpassingswerken aan brugondersteuning nodig;
- fietsers op dubbelrichtingsfietspad aan westzijde (kruist enkel één tak van toegangsweg van bedrijventerrein).












Variant 3: Ontsluitingslus langs kanaal, aansluiting op ovonde

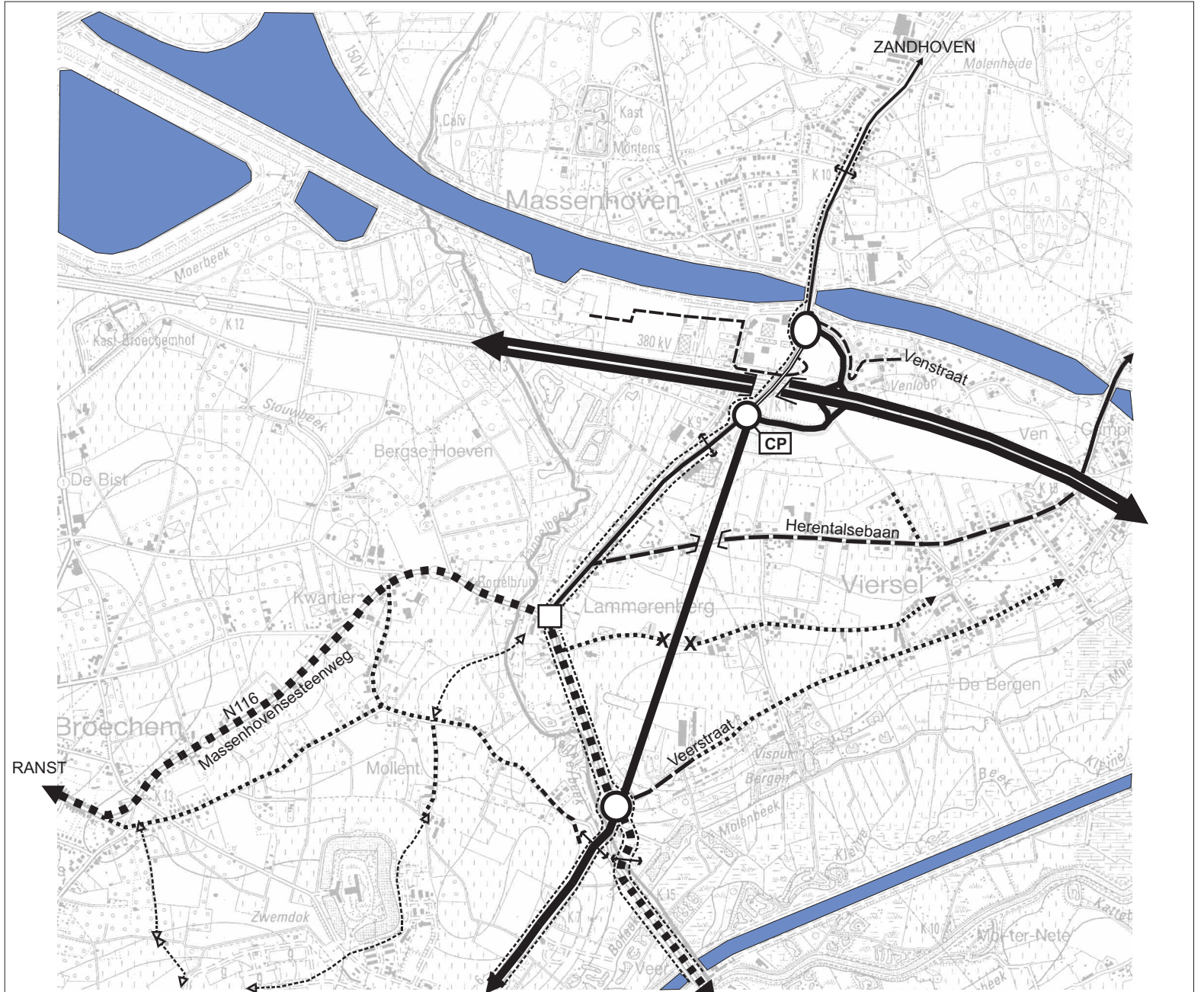
- Afsluiten huidige ontsluitingsweg bedrijventerrein;
- doortrekking Zagerijstraat parallel aan kanaal (achter loskade van watergebonden bedrijf door) en nieuwe lus die aansluit op de ovonde op de brug (gezamenlijke aansluiting met Venstraat);
- fietsers op een dubbelrichtingsfietspad aan westzijde (conflictvrij).

AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Er wordt voorgesteld de zuidelijke tak van het op- en afrittencomplex uit te voeren als rotonde. Hierop wordt de nieuw aan te leggen carpoolparking rechtstreeks aangesloten. Voor de noordelijke tak van het op- en afrittencomplex wordt een ovonde voorgesteld, waarop naast de op-/afrit ook de Venstraat kan aangesloten worden. De Venstraat is immers de belangrijkste ontsluiting van de geïsoleerde woonwijk ten westen van het op- en afrittencomplex.

Voor de ontsluiting van de watergebonden bedrijvigheid wordt voorgesteld om bij aanleg van rotonde en ovonde een niet-overrijdbare middengeleider aan te leggen die de gevaarlijke linksafbewegingen eruit haalt. Keren is dan mogelijk aan de rotonde / ovonde (variant 1). Een optimale oplossing, zonder keerbewegingen kan er komen op het moment dat de op- en afritlussen worden heraangelegd wordt (waarvan sprake in het meerjarenprogramma van AWV). Op dat moment kan ook de nieuwe lus voorzien worden aan de binnenzijde van het op- en afrittencomplex (variant 2).

-  hoofdweg
-  secundaire weg type I+ met vrijliggende fietspaden
-  secundaire weg, type III
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type II
-  lokale weg, type III
-  rotonde
-  verkeerslichtengeregeld kruispunt
-  geen aansluiting
-  alternatieve functionele recreatieve route
-  beveiligde fietsoversteek



LIER

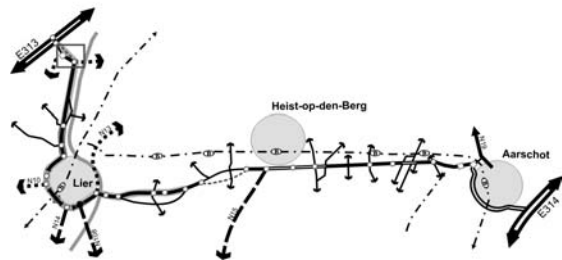
NIJLEN

CONCEPTSCHETS LAMMERENBERG
LANGE TERMIJN

Streefbeeld N10 - R16 - N14
Provincie Antwerpen maart 2004

kaart 2.2.1





Situering N14 Lammerenberg



Huidige situatie N14 te Lammerenberg

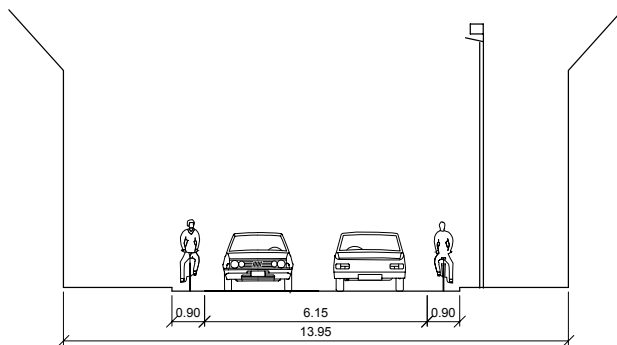


Ontwerpmatig onderzoek N14 te Lammerenberg rotonde in doortocht

2.2.2 N14 LAMMERENBERG

Voor het realiseren van een secundaire weg I+ (met verhoogde doorstroming en gegarandeerde leefbaarheid) op de N14 zijn er ter hoogte van Lammerenberg twee opties voorhanden. Variant 1 gaat uit van een aanpassing van de huidige weg. In variant 2 wordt de mogelijkheid van een beperkte omleiding rond Lammerenberg bekeken.

HUIDIGE SITUATIE



Het kritische punt in de doortocht van Lammerenberg is het kruispunt N14 - N116 Massenhovensesteenweg, zowel ruimtelijk als verkeerskundig. Momenteel staan hier verkeerslichten (zie foto). De woningen staan er dicht tegen de weg aan. Tijdens de ochtend- en de avondspits ontwikkelen zich stroomopwaarts van het kruispunt files.

Variant 1 – Doortochtherinrichting Lammerenberg

Verkeerskundig en ontwerpmatig werden een aantal inrichtingsmogelijkheden afgetoetst.

VARIANT 1.1: ROTONDE IN DOORTOCHT

- Eenstrooksrotonde met vrijliggende fietspaden;
- stedenbouwkundige reorganisatie is wenselijk;
- te verwachten capaciteitsproblemen met huidige intensiteiten (zie capaciteitsberekening);
- er is geen ruimte voor bypass of voorsorteerstroken tenzij onteigeningen; zeker niet voor tweestrooksrotonde.

VARIANT 1.2: VERKEERSLICHTENGEREGELD KRUISPUNT IN DOORTOCHT

- Optimalisatie lichtenregeling in functie van doorstroming;
- niet veel ruimte voor voorsorteerstroken en zeker niet voor bypass tenzij onteigeningen;
- op korte termijn linksafslagstroken aan de zijde van Lier nodig (richting Broechem) (zie capaciteitsberekening);
- bij verkeerstoename van 10% ook afslagstroken aan de zijde van Zandhoven nodig (zie capaciteitsberekening);
- bij verkeerstoename van 20% eveneens aparte afslagstroken aan de zijde van Broechem (N116) nodig (zie capaciteitsberekening).

capaciteitstoets - krspt N14 x N116 Massenhovensesteenweg (Lammerenberg)

	huidige intensiteiten [1]	intensiteiten + 10%	intensiteiten + 20%
	1730 à 1870 vt/h in de hoofdrichting, 760 vt/h in de zijrichting	1900 à 2050 vt/h in de hoofdrichting; 840 vt/h in de zijrichting	2125 à 2240 vt/h in de hoofdrichting, 970 vt/h in de zijrichting
1. Rotonde (berekening volgens methode van Bouvy)			
eenstrooksrotonde	regelmatig problemen (92%)		
2. verkeerslichtengeregeld kruispunt (berekening volgens formule van Webster)			
huidig verkeerslichtengeregeld kruispunt	overschreden		
+ linksafslagstrook uit Lier naar Broechem	OK (tot 80% verzadiging)	overschreden	
+ linksafslagstrook uit Lier naar Broechem + rechtsafslagstrook uit Zandhoven naar Broechem		soms problemen (linksaf uit Lier naar Broechem voor 90% verzadigd)	
+ linksafslagstrook uit Lier naar Broechem + rechtsafslagstrook uit Zandhoven naar Broechem + aparte rechts- en linksafslagstrook komende uit Broechem		OK	OK (tot 80% verzadigd)

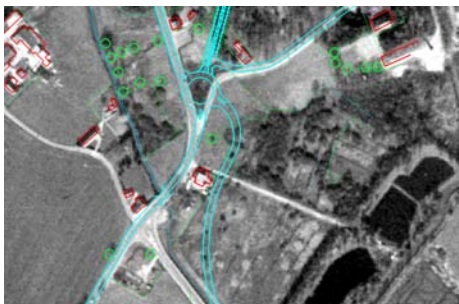
[1] avondspitsintensiteit (aantal voertuigen tussen 16h40 en 17h40), dec 2003

leefbaarheidstoets - N14 doortocht Lammerenberg

	richting Lier	richting Massenhoven	beide richtingen	diffuus oversteken	gebundeld oversteken	gebundeld oversteken in twee keren (met middenberm)
max. intensiteit				800 vt/h in beide richtingen	1200 vt/h in beide richtingen	1200 vt/h per richting
huidige intensiteit [1]	805	1059	1864	overschreden	overschreden	niet overschreden
intensiteit + 10%	886	1165	2050	overschreden	overschreden	niet overschreden
intensiteit + 20%	966	1271	2237	overschreden	overschreden	overschreden



Ontwerpmatig onderzoek beperkte omleiding Lammerenberg



Ontwerpmatig onderzoek knooppunt N116 d.m.v. rotonde



Ontwerpmatig onderzoek knooppunt N116 d.m.v.ongelijkgrondse kruising

Variant 2 – Beperkte omleidingsweg Lammerenberg

Gezien de capaciteits- en leefbaarheidsproblemen en de nodige onteigingen in de bestaande doortocht is gezocht naar een alternatief, namelijk de aanleg van een omleiding. De aanleg van een omleidingsweg rond Lammerenberg maakt het mogelijk de beoogde doorstroming op de N14 te combineren met een sterk verbeterde verkeersleefbaarheidsituatie in Lammerenberg. De verkeersstromen op de N14 en de N116 (secundaire weg type III) worden op die manier ook uit elkaar getrokken (lopen nu nog samen tussen 't Veer en het kruispunt Massenhovensesteenweg). Bij de aanleg van de omleidingsweg kunnen ofwel twee knooppunten ofwel één knooppunt worden voorzien. Beide varianten hebben voor- en nadelen.

VARIANT 2.1: TWEE KNOOPPUNTEN: E313 EN N116 NIJLENSESTEENWEG

- afbuiging N116 Nijlensesteenweg tot aan Veerstraat zodat één knooppunt (rotonde) kan worden aangelegd;
- Lokale omleidingsweg vanaf de Veerstraat (rotonde of verkeerslichtengeregeld kruispunt) tot aan het op- en afrittencomplex E313 met aansluiting op rotonde
- knooppunt aan de Veerstraat ; extra beveiliging voor dwarsende fietsers nodig (eventueel fietstunnel).

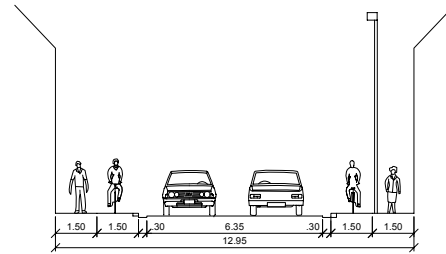
VARIANT 2.2: EÉN KNOOPPUNT: E313, ONGELIJKGRONDSE KRUISING N116 NIJLENSESTEENWEG

- Lokale omleidingsweg vanaf de Veerstraat tot op- en afrittencomplex E313 met enkel aansluiting op zuidelijke rotonde aan op- en afrittencomplex
- extra belasting rotonde E313;
- ongelijkgrondse kruising van N116 Nijlensesteenweg: secundaire weg type III loopt conflictvrij onder N14 door;
- landschappelijke inpassing fly-over N14 en overstromingsgebied Tappelbeek.

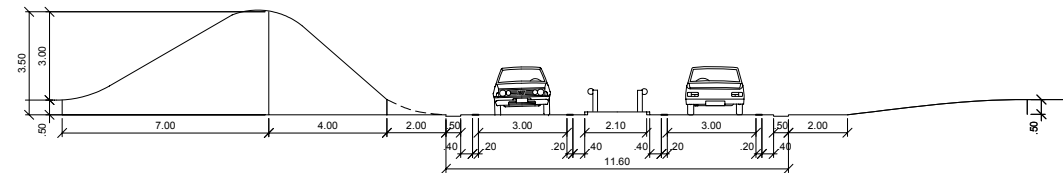
Aanbeveling vanuit de streefbeeldstudie

Vermits de doortocht maar beperkte marges heeft op vlak van capaciteit (onteigeningen nodig) en vooral leefbaarheid wordt de aanleg van een beperkte omleiding rond Lammerenberg als meest duurzame oplossing naar voren geschoven. Alvorens kan worden overgegaan tot de aanleg van deze nieuwe weg dienen er nog heel wat stappen te worden gezet: de ruimtelijke inpassing is hierbij een zeer belangrijk aandachtspunt (kruising vallei van de Tappelbeek en doorsnijding habitatrictlijngebied). Een ander belangrijk knelpunt is het gebrek aan draagvlak bij het lokaal gemeentebestuur van Zandhoven (zie hiervoor in bijlage – standpunten).

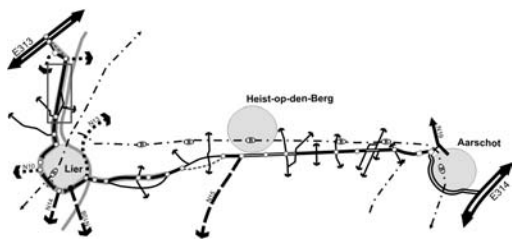
Herinrichting van de doortocht Lammerenberg kan slechts als second-bestoplossing zorgen voor een voldoende verkeersafwikkeling indien er nabij het kruispunt met de Massenhovensesteenweg verschillende woningen worden onteigend waardoor de aanleg van afslagstroken mogelijk wordt gemaakt. Op vlak van verkeersleefbaarheid zal men een zekere barrièrewerking moeten accepteren gekoppeld aan gebundeld oversteken (liefst in 2 keer: met middenberm).



typeprofiel N14 in doortocht Lammerenberg (bij aanleg omleiding)



typeprofiel N14 omleiding Lammerberg



Situering N14 wegvak tussen Lammerenberg en Emblem

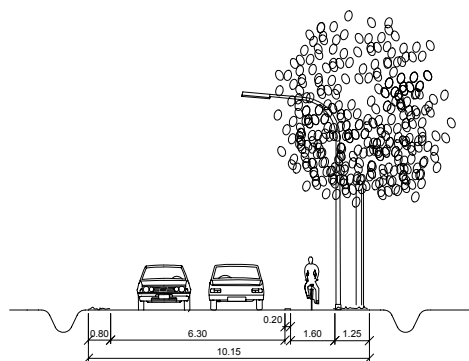


Huidige situatie N14 wegvak tussen Lammerenberg en Emblem

2.2.3 N14 LAMMERENBERG – EMBLEM

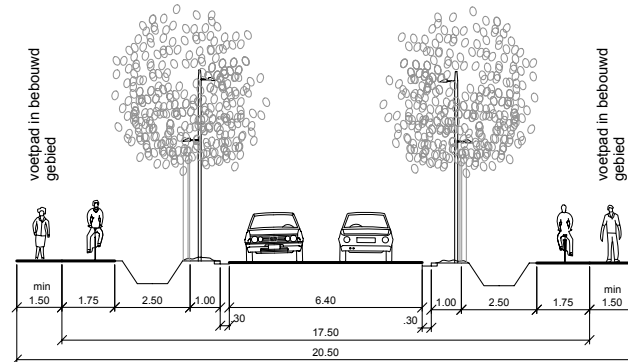
HUDIGE SITUATIE

Om de fietsers een beter comfort te geven werd de rijweg recent verschoven en werd er ééNZijdig een geslEMde fietsstrook (dubbelriChting) aangelegd. Dit is nog geen optimale situatie. De gemeente Ranst voorziet via een module 13 de aanleg van volwaardige fietspaden.

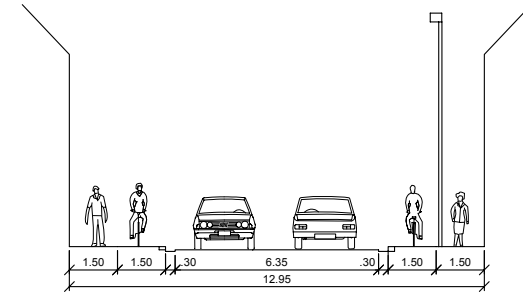


AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE









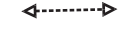


Het voorstel om de fietspaden achter de grachten te leggen wordt gevolgd in het typeprofiel. Ter hoogte van randbebouwing wordt het fietspad naar rijweg toe uitgebogen en komt er aanliggend verhoogd te liggen.

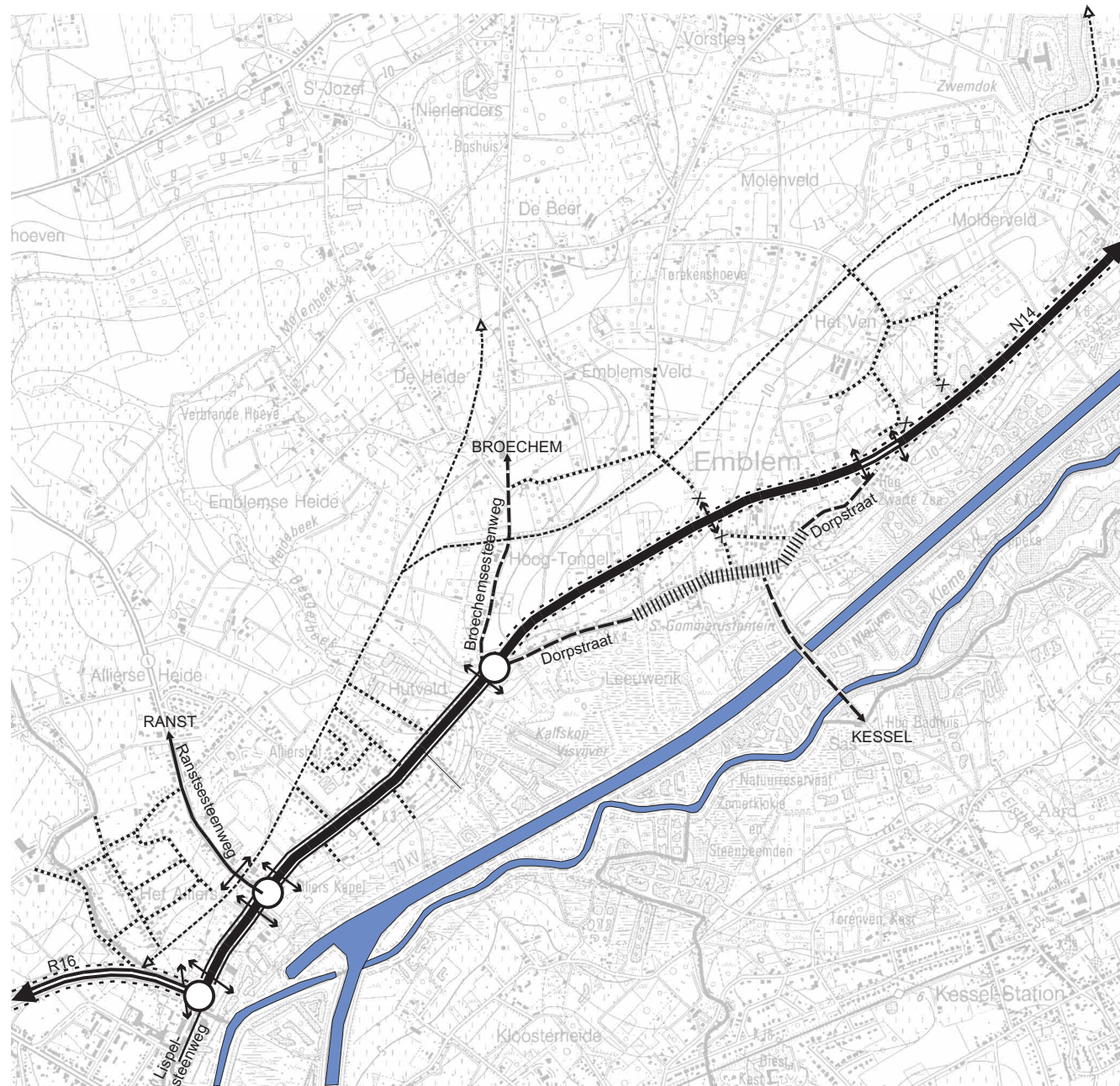


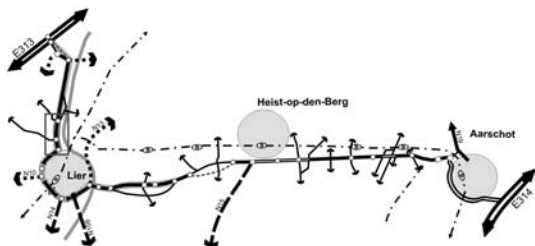
typeprofiel N14 in openruimtegebied



profiel ter hoogte van kritische bebouwing langs beide zijden van de weg

-  secundaire weg type I + met ventwegen
-  secundaire weg type I + met vrijliggende fietspaden
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type II
-  lokale weg, type III
-  doortocht
-  rotonde
-  geen aansluiting
-  alternatieve functionele recreatieve route
-  beveiligde fietsoversteek
-  afslagstroken





Situering N14 wegvak tussen Emblem en Lier



Huidige situatie N14 wegvak tussen Emblem en Lier

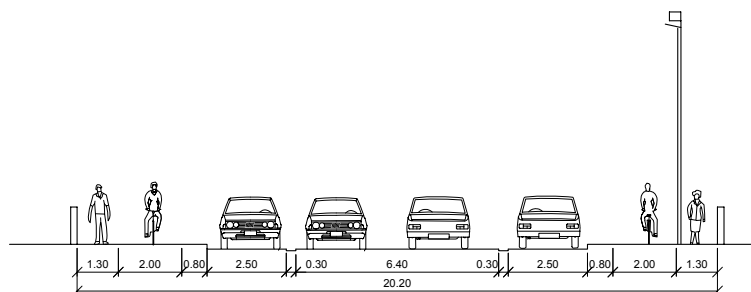
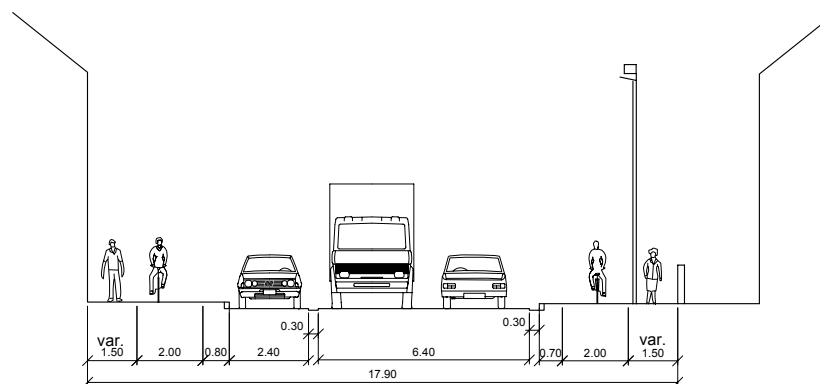


Huidige situatie N14 wegvak tussen Emblem en Lier

2.2.4 N14 EMBLEM - LIER

Huidige situatie

Het wegvak N14 tussen Lier en Emblem bestaat uit een bebouwd lint met aan beide zijden een 60-tal winkels en woningen. De vele erfaansluitingen belemmeren de doorstroming op de secundaire weg type I+.



Onderzoek

Op de N14 kan door een aantal ingrepen (aanpassing knooppunten, aanleg ventwegen, aanleg omleidingsweg) de capaciteit gevoelig verhoogd worden.

Op vlak van verkeersleefbaarheid worden echter meer stringente beperkingen gesteld. Op basis van onderzoek en ervaring⁵ kan worden gesteld dat in een gebied met diffuse oversteekbewegingen 800 voertuigen per uur in beide richtingen een belangrijke drempelwaarde is. Indien oversteekbewegingen gebundeld kunnen georganiseerd worden kan de intensiteit tot 1200 voertuigen in beide richtingen toenemen. Indien de oversteekbeweging in twee keer kan gebeuren (via een middenberm) kan de intensiteit 1200 voertuigen per rijrichting bedragen.

Om de doorstroming te verhogen kunnen de recentelijk aangelegde vrijliggende fietspaden omgevormd worden tot ventwegen. Aan het kruispunt N14 – Broechemsesteenweg – Dorpsstraat kan dan een rotonde aangelegd worden die keerbewegingen mogelijk maakt. In onderstaande tabel werd de capaciteit van een eenstrooksrotonde getoetst.

krspt N14 - Broechemsestw - Dorpsstraat (Emblem)

	huidige intensiteiten [2]	intensiteiten + 10%	intensiteiten + 20%
	844 à 1426 vt/h in hoofdrichting; 582 vt/h in de zijrichting 2 x 60 vt/h van/naar ventwegen	928 à 1569 vt/h in hoofdrichting; 640 vt/h in de zijrichting 2 x 60 vt/h van/naar ventwegen	1013 à 1711 vt/h in hoofdrichting; 698 vt/h in de zijrichting 2 x 60 vt/h van/naar ventwegen
eenstrooksrotonde	OK (71% verzadigd)	OK (80% verzadigd)	84% verzadigd

[2] avondspitsintensiteit (aantal voertuigen tussen 17 en 18h), raming o.b.v. lustelling AWV, jan 2002

⁵ Eveneens ondersteund door de Nederlandse CROW-richtlijnen (ASVV, 1996).

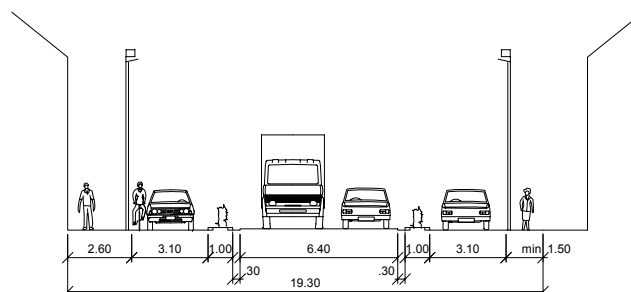
leefbaarheidstoets - N14 woonlint Lier - Emblem

	richting Lier	richting Massenhoven	beide richtingen	diffuus oversteken	gebundeld oversteken	gebundeld oversteken in twee keren (met middenberm)
max. intensiteit				800 vt/h in beide richtingen	1200 vt/h in beide richtingen	1200 vt/h per richting
huidige intensiteit	559	867	1426	overschreden	overschreden	niet overschreden
intensiteit +10%	615	954	1569	overschreden	overschreden	niet overschreden
intensiteit +20%	671	1040	1711	overschreden	overschreden	niet overschreden

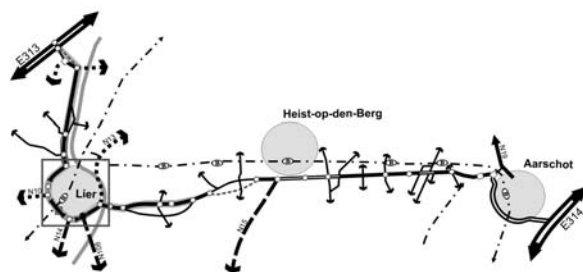
De verkeersleefbaarheid in het gehucht Lammerenberg kan op lange termijn worden gegarandeerd indien wordt gekozen voor een lokale omleiding. Voor het woonlint Lier – Emblem zijn de mogelijkheden beperkter. Er kan nog een kleine winst worden geboekt indien er geopteerd wordt voor gebundelde oversteekbewegingen. Ook moet in functie van de verkeersleefbaarheid (o.a. ook beperken van geluidhinder,...) de snelheid beperkt worden tot 50 km/h.

Aanbeveling vanuit de streefbeeldstudie

Op korte termijn kan de huidige inrichting met de vrijliggende fietspaden behouden blijven en wordt een eerder beperkte doorstroming geaccepteerd. In de verkeerslichtenregeling kan de hoofdrichting wel waarschijnlijk nog iets sterker bevoordeeld worden. Op (middel-)lange termijn wordt voorgesteld de fietspaden om te vormen in ventwegen. Bij invoering van dit systeem wordt de aanleg van drie nieuwe rotondes voorzien aan het knooppunten met de R16, de Ranstsesteenweg en de Broechemsesteenweg.



typeprofiel N14 tussen Lier en Emblem met aanleg ventwegen



Situering R16 Ring rond Lier

2.2.5 R16 RING ROND LIER

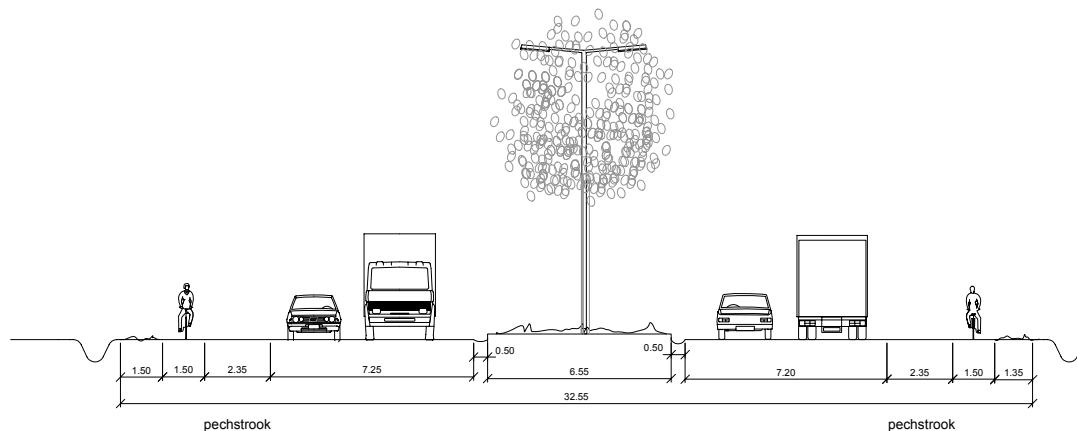
HUDIGIGE SITUATIE

















De ring rond Lier is een 2 x 2 weg met centrale middenberm. Heel wat knooppunten en aansluitingen scoren slecht op vlak van verkeersveiligheid. Volgende knooppunten zijn opgenomen in het zwartepuntenprogramma van TV3V voor 2004:

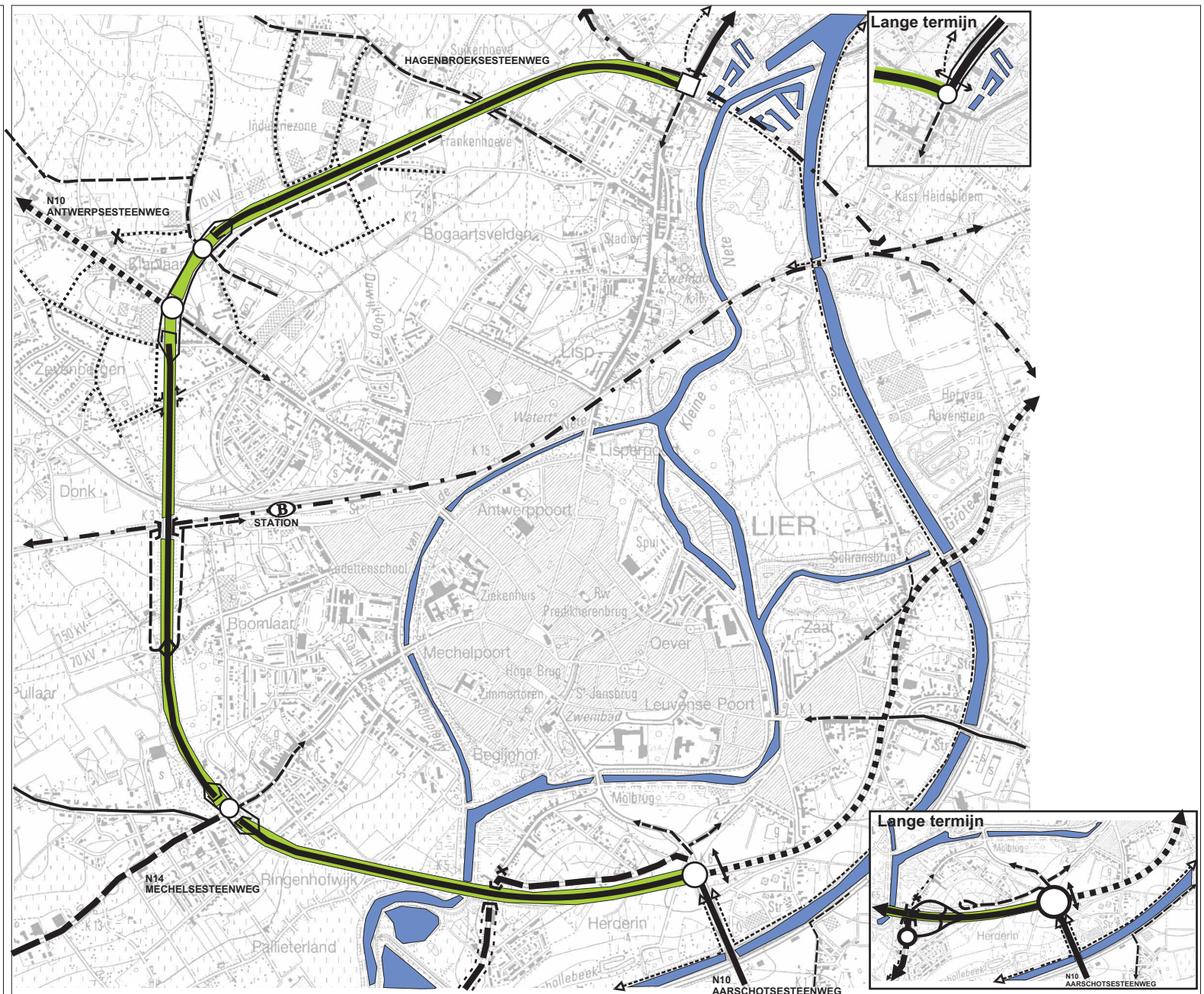
- knooppunt Antwerpsesteenweg (N10);
- knooppunt Donk;
- knooppunt stationsomgeving;
- knooppunt Mechelsesteenweg (N14);
- dubbel knooppunt R16 - Aarschotsesteenweg (N10) en Hoogveldweg (N108) - Aarschotsesteenweg.



Huidige situatie N14
wegvak tussen Emblem en Lier

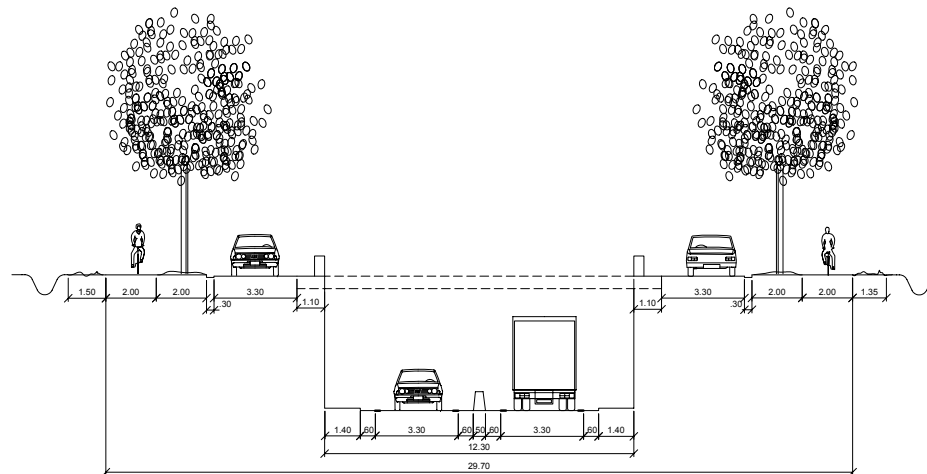


-  secundaire weg, type I + met middengeleider
-  secundaire weg, type II
-  secundaire weg, type III
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type II
-  lokale weg, type III
-  nieuwe ontsluitingsweg i.f.v. uitbreiding bedrijventerrein Hagenbroek / Antwerpsesteenweg
-  2 de spoorontsluiting zeehaven Antwerpen
-  doortocht
-  gelijkgronds knooppunt
-  ongelijkgronds knooppunt
-  geen aansluiting
-  alternatieve functionele en recreatieve fietsroute
-  beveiligde fietsoversteek
-  station
-  middenberm



AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Er wordt - zoals reeds voorgesteld in het mobiliteitsplan van Lier - uitgegaan van een dubbele functie van de ring. De ring heeft een functie in een ruimer netwerk, maar heeft daarnaast ook een ontsluitende functie voor het stedelijk gebied Lier. Om beide functies met elkaar te verzoenen worden de knooppunten zoveel mogelijk ongelijkgronds aangelegd. Ter hoogte van het knooppunt met de N14 Mechelsesteenweg en het dubbelknooppunt N10 Antwerpsesteenweg – nieuwe ontsluitingsweg bedrijventerrein Hagenbroek wordt voorgesteld de doorgaande stroom in een tunnel te steken (2x 1 rijstrook). De knooppunten worden hieronder nog eens apart besproken.



typeprofiel R16 t.h.v. ongelijkgronds kruispunt

Knooppunt N14 Lierssteenweg

Bij de recente herinrichting van dit knooppunt is de oorspronkelijke vormgeving van het verkeerslichtengeregeld T-kruispunt behouden en geoptimaliseerd. Er wordt voorgesteld de verkeerslichten op korte termijn te behouden, maar zoveel mogelijk de hoofdrichting N14 – N16 te stimuleren.

Op lange termijn wordt bij de aanleg van de ventwegen op de N14 voorgesteld om hier een rotonde aan te leggen (maakt keerbewegingen mogelijk).

Knooppunt Hagenbroeksesteenweg

Om het aantal knooppunten op de ring van Lier te beperken wordt voorgesteld de Hagenbroeksesteenweg niet meer volwaardige aan te sluiten. Via een ongelijkgrondse kruising voor fietsers en lokaal verkeer blijft het centrum evenwel vlot toegankelijk. Verkeer dat naar de ring wil kan dit via de nieuwe aansluiting aan het bedrijventerrein (zie onder).

Dubbel knooppunt Antwerpsesteenweg – nieuwe ontsluiting bedrijventerrein

Er werden verschillende varianten ontwikkeld voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg – Hagenbroek, steeds gekoppeld aan een mogelijke ruimtelijke invulling.

VARIANT 1

Tunnel onder knooppunt Antwerpsesteenweg, nieuw gelijkgronds kruispunt aan Industriestraat waar ook Mallekotstraat op aantakt. Daar waar de Mallekotstraat van een straat in een bedrijvenzone overgaat in een woonstraat, wordt een tonnagebeperking ingesteld. Hetzelfde geldt voor de Hagenbroeksesteenweg. Op die manier wordt voorkomen dat de woonstraten worden belast met zwaar vrachtverkeer.

Er wordt een doorsteek gemaakt naar het nieuw te ontwikkelen gebied ten noorden van het retentiebekken. Het retentiebekken wordt zodanig aangelegd dat deze waterpartij ook op ecologisch vlak een rol gaat vervullen. Het bestaande retentiebekken langsheen de R16 wordt opgenomen in een lineaire groenstructuur langsheen de R16.

VARIANT 2

Aansluiting ontsluitingsweg industrieterrein op knooppunt aan Antwerpsesteenweg (ovonde); doorgaande verkeersstroom in tunnel

Hier wordt het knooppunt met de Antwerpsesteenweg op een gelijkaardig wijze opgelost, maar wordt voor het bovengrondse kruispunt een grote ovale rotonde gerealiseerd. Hierdoor kunnen de bedrijvenzones Antwerpsesteenweg, Hagenbroek en Mallekot ontsloten worden via dit knooppunt. Dit heeft het voordeel dat geen bijkomend knooppunt voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen dient te worden voorzien. Anderzijds zijn zowel de nieuwe aansluitingswegen naar Plaslaar en de Mallekotstraat als het bovengrondse kruispunt zelf veel moeilijker in te passen in de huidige ruimtelijke context.

Voor de ruimtelijke invulling wordt het retentiebekken zodanig geherprofileerd en ingekaderd in een landschapspark, dat hier een bijzondere locatie voor hoogwaardige bedrijvigheid - een bedrijvenpark - ontstaat. Een aantal van de bestaande boerderijen wordt geïntegreerd in het landschapspark en krijgt een herbestemming als horecazaak, zowel



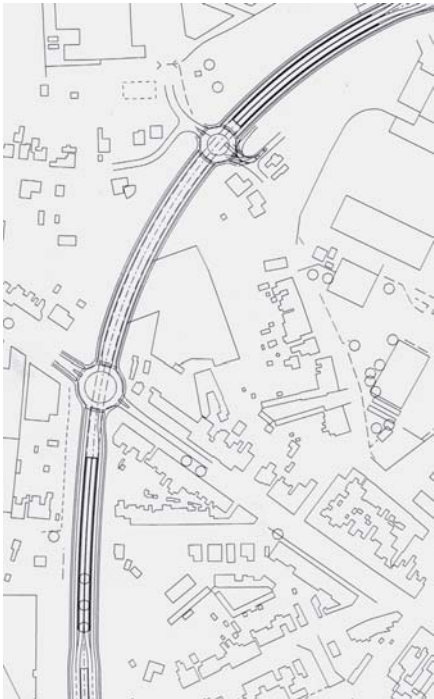
Ontsluiting van het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg – Hagenbroek variant 1



Ontsluiting van het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg – Hagenbroek variant 2



Ontsluiting van het bedrijventerrein
Antwerpsesteenweg – Hagenbroek
variant 3



Ontwerpend onderzoek knooppunt
R16 – N10 - Hagenbroek

gericht op de bedrijvenzone als op het landschapspark. Het landschapspark wordt verbonden met de lineaire groenstructuur langsheen de ringweg, die zowel ruimtelijk als functioneel via een ongelijkgrondse voetgangers- en fietsdoorsteek wordt verbonden met het stadscentrum.

VARIANT 3

Antwerpsesteenweg en nieuw knooppunt tussen Plaslaar en Industrieweg, beide ongelijkgronds (doorgaande verkeersstroom op R16 in tunnel)

Dwars op de ring wordt een parkachtige structuur gerealiseerd met route voor het langzaam verkeer. Deze vormt een verbinding tussen de buiten- en de binnenkant van de ring.

In deze variant dient de realisatie van een landschapsbedrijvenpark omheen het retatiebekken te worden onderzocht.

AANBEVELING VANUIT STREEFBEELDSTUDIE

Uiteindelijk werd een consensusvariant ontwikkeld. Het principe van een nieuwe volwaardige toegang tot het bedrijventerrein vanop de R16 werd gevolgd. Om de doorgaande verkeersstroom vlot te laten verlopen wordt deze in een tunnel gestoken. Het knooppunt van de Antwerpsesteenweg en de nieuwe ontsluitingsweg wordt als dubbelknooppunt beschouwd. Omwille van de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein werd geopteerd om de nieuwe toegang tot het bedrijventerrein ter hoogte van de bestaande weg Plaslaar te leggen. Op die manier is in het bedrijventerrein zelf geen onteiging nodig voor de aanleg van een nieuwe weg (hetgeen wel het geval was in variant 3.

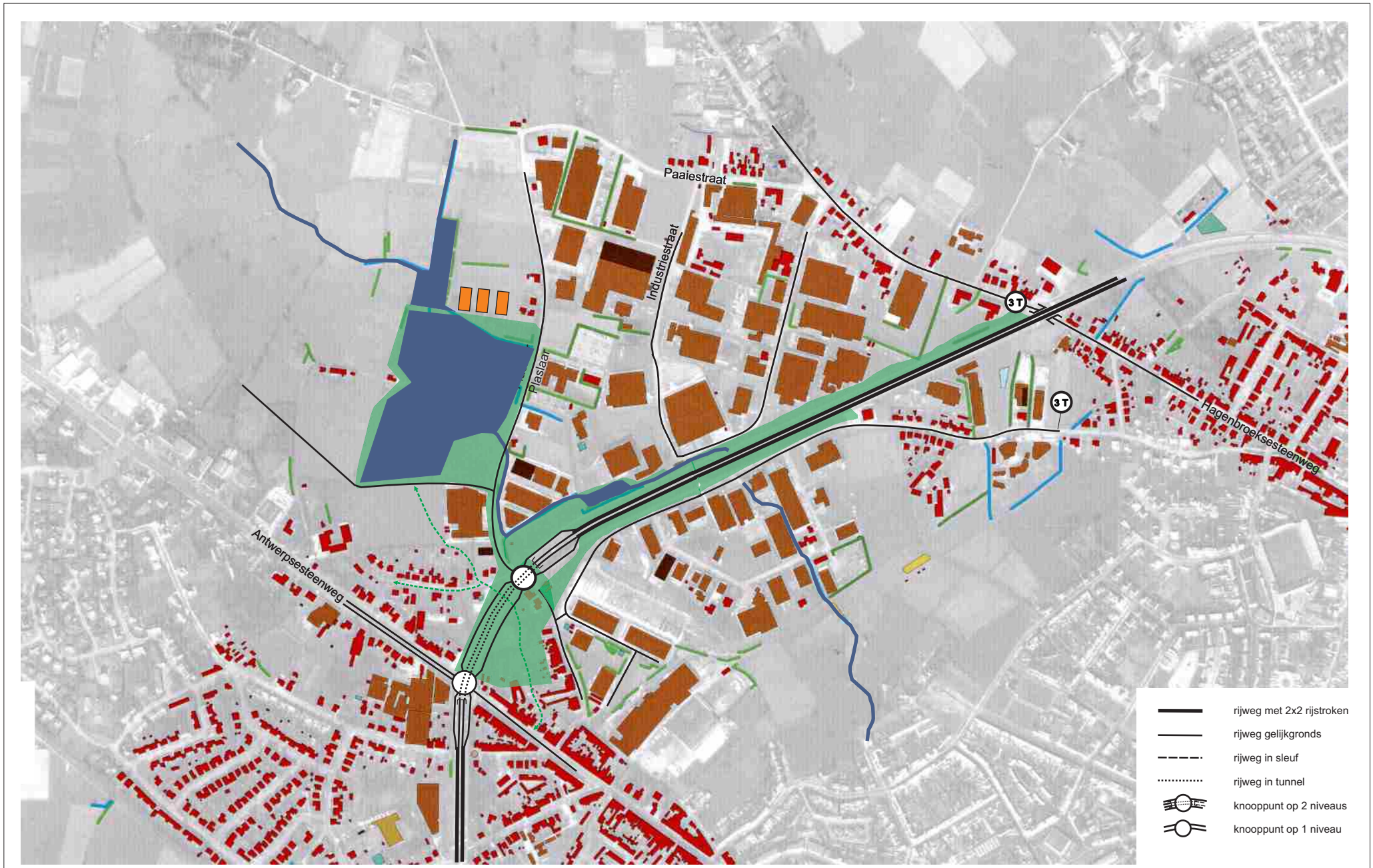
Antwerpsesteenweg en nieuw knooppunt aan Plaslaar met ondertunneling voor doorgaande verkeersstroom op R16.

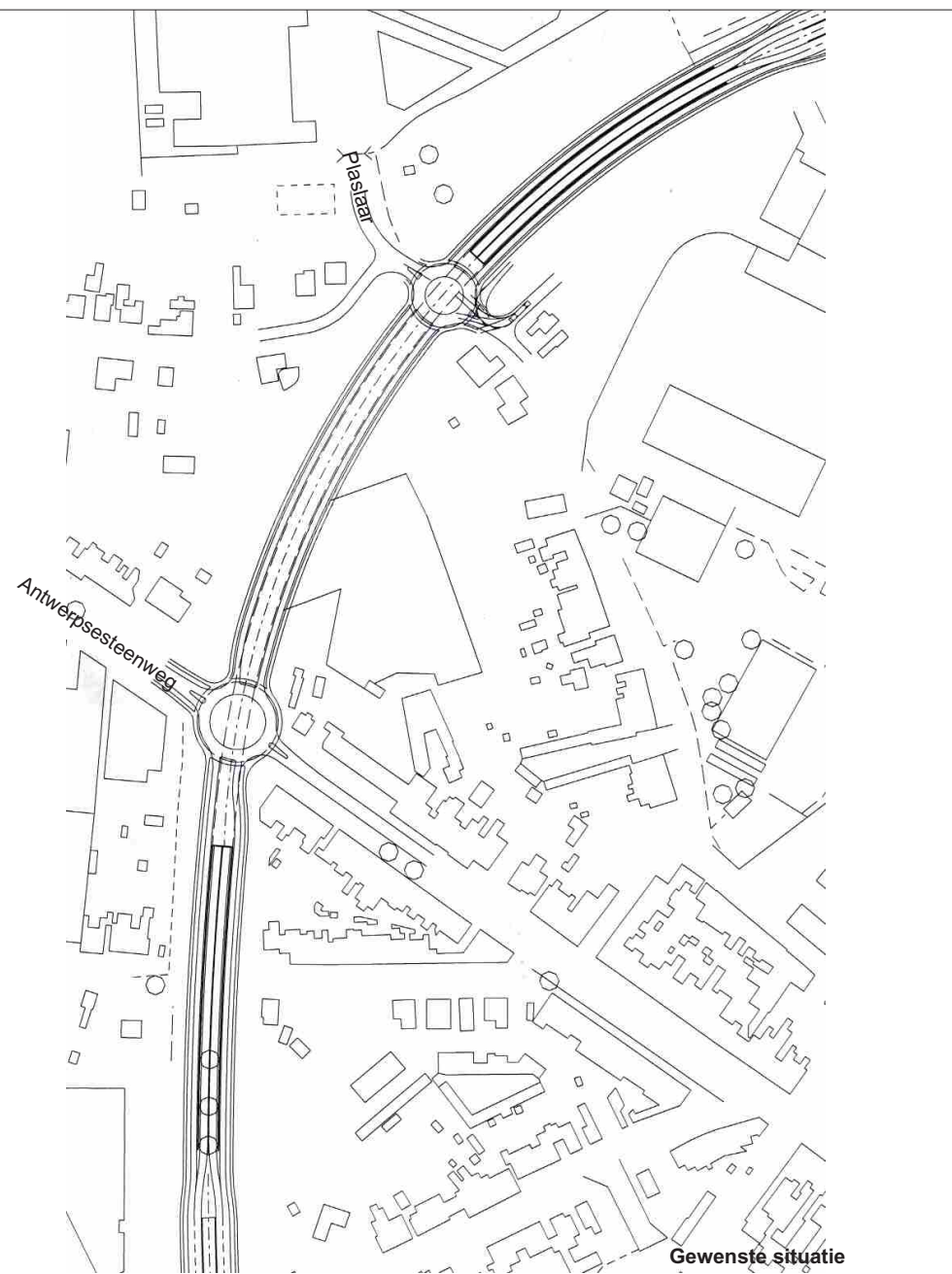
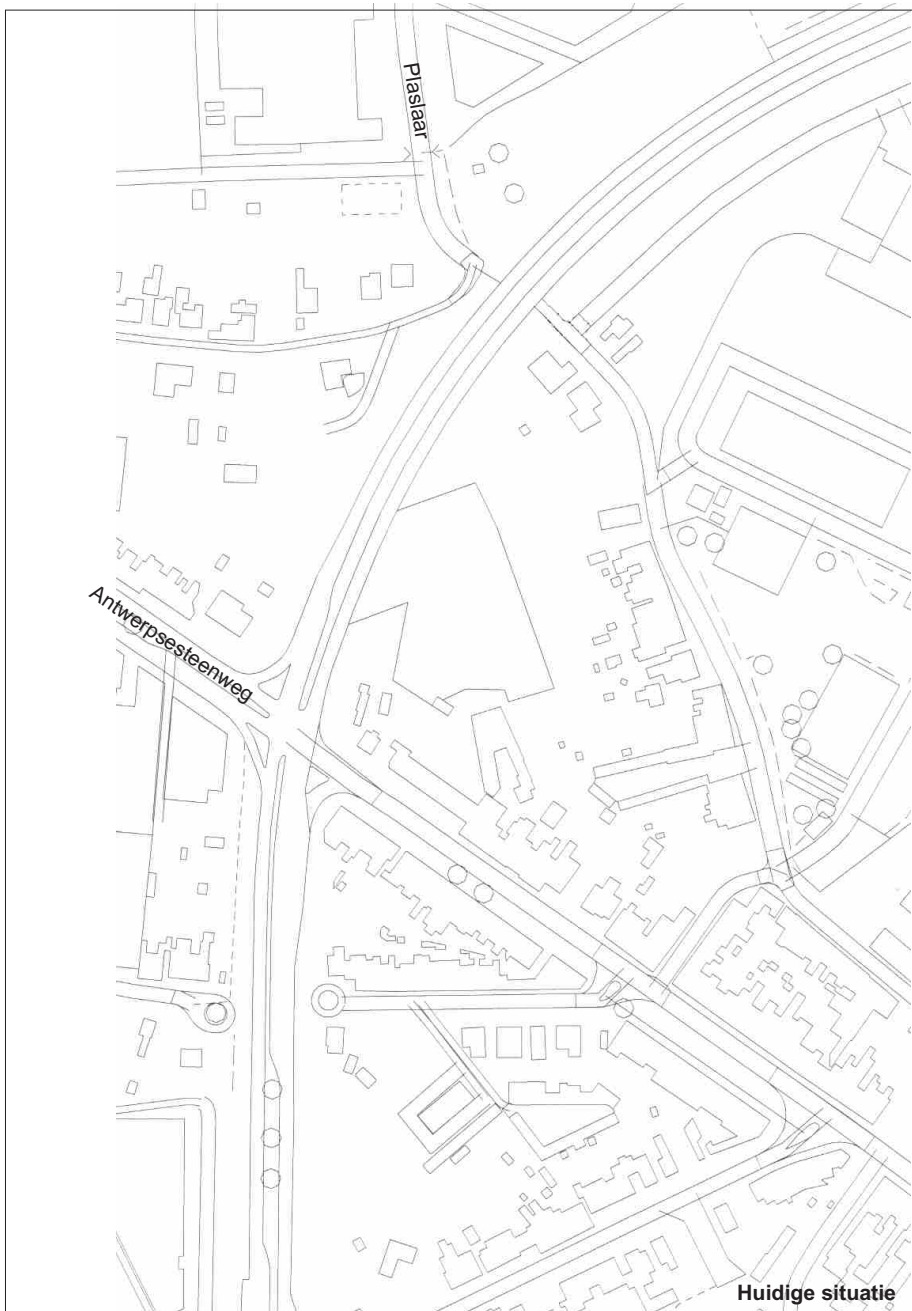
Op het maaiveld komen twee knooppunten voor. Het nieuwe knooppunt geeft aansluiting op Plaslaar, die als hoofdontsluitingsweg verderop afbuigt naar de nieuw te ontwikkelen zone. Aan zuidzijde sluit de zone Klaplaar (Mallekot) ook aan op het nieuwe knooppunt. De weg op niveau -1 kan tussen beide knooppunten ofwel in een open sleuf ofwel met overkapping worden aangelegd. De tweede optie maakt het mogelijk een veilige fiets- en wandeloversteek te creëren.

De inpassing van de weginfrastructuur werd ruimtelijk getoetst (zie bijlage). Hierbij werd uitgegaan van:

- tunnel met 2x1 rijstrook die na een helling van 160 meter onder het maaiveld duikt;
- Antwerpsesteenweg: rotonde met diameter van 40 meter;
- nieuwe toegang bedrijventerrein Hagenbroek en Klaplaar: rotonde met diameter van 32 meter.

Dit zijn principeschetsen. De inrichting van de knooppunten op maaiveldniveau is het werk van TV3V in het kader van het zwartepuntenprogramma.





Knooppunt Donk – Smedenstraat

Voor het kruispunt met de Donk bestaan twee oplossingsvarianten. Op korte termijn wordt voorgesteld de huidige oplossing te behouden. Dit houdt in dat de middenberm voor de aansluiting aan de binnenzijde van de ringweg gesloten blijft om gevaarlijke kruisbewegingen onmogelijk te maken.

Op de lange termijn zou bij de reorganisatie van de kleinhandelsconcentratie langsheen de N10 in een nieuwe ontsluiting van de grootwinkelbedrijven richting Antwerpseweg kunnen worden voorzien, zodat ook voor deze aansluiting de middenberm niet-overrijdbaar kan worden gemaakt. Een andere optie die door de stad Lier wordt vooropgesteld is de afbouw van de grootwinkelbedrijven op deze plaats, waardoor de huidige kruispuntoplossing behouden kan blijven.

Knooppunt stationsomgeving

Er wordt een niet-overrijdbare middenberm aangelegd. Er wordt voorgesteld aan beide zijden een op- en afrit aan te leggen. Aan de westzijde wordt deze op-/afrit via een weg parallel aan de R16 en via de bestaande onderdoorgang naast de spoorweg op de Tramweglei aangesloten. Ter hoogte van deze onderdoorgang is voldoende ruimte beschikbaar om, in overleg met de NMBS, een apart tweerichtingsfietspad van 3 meter te voorzien. Ook aan de oostzijde van de R16 wordt achter de bestaande bebouwing een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Hier zijn wellicht onteigeningen nodig.

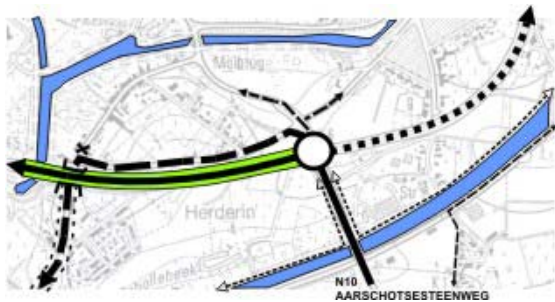
Knooppunt N14 Mechelsesteenweg

Dit is het drukste kruispunt van Lier. Er wordt net als aan het knooppunt N10 Antwerpsesteenweg voorgesteld de doorgaande stroom in een tunnel te steken. De inrichting van het bovengrondse kruispunt wordt bepaald door TV3V. Dit kan zowel een verkeerslichtengeregeld kruispunt als een rotonde zijn.

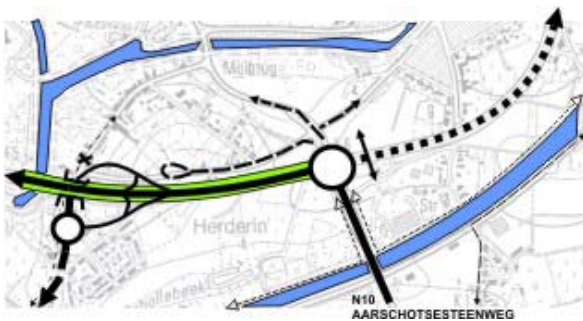
Nadelen van rotonde zijn:

- vaak onveilig voor fietsers;
- moeilijk om openbaar vervoer te bevoordelen.

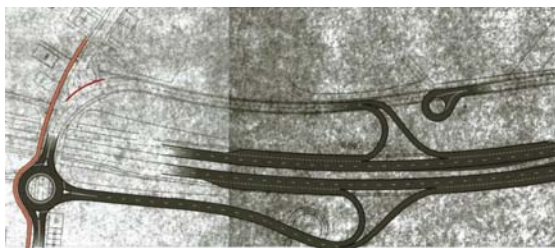
Voordeel van rotonde: kanaliseert vlot de gelijkmatige afslagbewegingen (stedelijke verdeelfunctie).



Knooppunt R16 – N108 Waversesteenvweg variant 1



Knooppunt R16 – N108 Waversesteenvweg variant 2



Ontwerpend onderzoek knooppunt R16 – N108 Waversesteenvweg

Knooppunt N108 Waversesteenvweg

In de streefbeeldstudie werden tot nog toe twee varianten met betrekking tot de aansluiting van de ringweg weerhouden. Variant 1 omvat een verbeterde aansluiting van de Hoogveldstraat die voor de verbinding met de N108 zorgt op het knooppunt met de R16-N10. Variant 2 gaat uit van een rechtstreekse aansluiting van de N108 op de R16, door de realisatie van een nieuw knooppunt dat uitgaande van de bestaande onderdoorgang ongelijkgronds wordt uitgevoerd.

VARIANT 1 (KORTE TERMIJN)

Variant 1 bestaat uit een grote tweestrooksrotonde aan het knooppunt Aarschotsesteenweg (N10) die het mogelijk maakt de Hoogveldstraat (N108) rechtstreeks op het knooppunt R16 - N10 aan te sluiten. Hierdoor wordt de huidige moeilijke aansluiting van de N108 op de ringweg in sterke mate verbeterd. De huidige circulatiemaatregelen ter hoogte van de onderdoorgang van de N108 onder de R16 blijven behouden. De Waversesteenvweg blijft afgesloten, waardoor de conflictvrije situatie zoals die zich vandaag voordoet hier blijft bestaan. Voor de ontsluiting van de wijk Herderin die aan de zuidzijde van de Ringweg is gelegen wijzigt er bijgevolg niets.

VARIANT 2 (LANGE TERMIJN)

Bij variant twee gaat na afweging van de voor- en de nadelen van de verschillende kruispuntvarianten de voorkeur uit naar de oplossing waarbij een op- en afritcomplex wordt voorzien ten oosten van de N108. Aan de noordelijke zijde van de R16 sluit deze aan op de Hoogveldweg. Aan de zuidelijke zijde wordt parallel aan de R16 een nieuwe toerit aangelegd. Rekening houdend met een minimale bochtstraal van 20 m en een hellingspercentage van 3 à 4%, is het mogelijk voldoende afstand te houden ten opzichte van de naastliggende wijk Herderin. Na inzicht van de uitbreidingsplannen voor de wijk blijkt dat deze geen impact hebben op dit voorstel.

Ook bij deze oplossingsvariant blijft de Waversesteenvweg ter hoogte van de Hoogveldweg afgesloten. Een bijkomend knooppunt op deze plek levert te veel bijkomende conflicten op. Omdat de Hoogveldweg wordt opgenomen in het op- en afrittencomplex, wordt deze geknipt en aan de andere zijde voorzien van een keerpunt. Dit heeft tot gevolg dat de inwoners van de wijk Herderin voor hun autoverplaatsingen via de ringweg naar het centrumgebied moeten rijden. Voor de aansluiting van de nieuwe toerit ten zuiden van de R16 wordt een rotonde aangelegd met een diameter van ca. 35 meter. Het bestaande dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de Waversesteenvweg blijft behouden, zodat de fietsers niet in conflict komen met de afslaande bewegingen op het knooppunt.

AANBEVELING VANUIT STREEFBEELDSTUDIE

Beide varianten zijn verdedigbaar. Er bestaat zelfs de mogelijkheid om beide oplossingen te combineren. Daarom wordt voorgesteld vanuit het streefbeeld te adviseren op korte termijn de grote dubbelstrooksrotonde te realiseren (variant 1) met, omwille van de garanties op vlak van verkeersveiligheid, ongelijkgrondse kruising voor de fietsers. De mogelijkheid voor de realisatie van de rechtstreekse aansluiting van het knooppunt met de N108 (variant 2) wordt opgehouden. Dit betekent dat bij de uitbreidingsplannen voor de wijk Herderin en/of de aanpalende recreatieve ontwikkeling, rekening wordt gehouden met de mogelijke realisatie van het op- en afrittencomplex. Mogelijke capaciteitsproblemen op het knooppunt met de N10 zouden op lange termijn aanleiding kunnen vormen tot de realisatie van het bijkomende op- en afrittencomplex.

Knooppunt N10 Aarschotsesteenweg

Voor dit knooppunt wordt een rotonde-oplossing voorgesteld. Deze functioneert als bakken tot het stedelijke gebied Lier en zorgt ervoor dat de verschillende takken op een voldoende veilige wijze kunnen worden aangesloten.

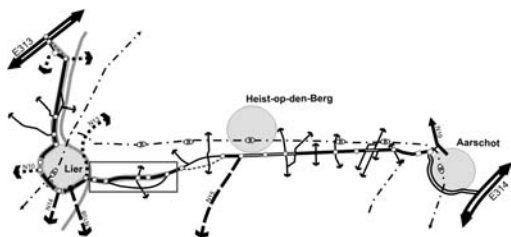
Een belangrijk aandachtspunt is de capaciteit van de rotonde. Om de capaciteit te verhogen wordt een grote dubbelstrooksrotonde met een diameter van ca 85.00 meter voorzien. Door middel van een bypass – b.v. tussen de R16 en de N10 - kan de capaciteit nog verder kunnen worden verhoogd, maar ontstaan bijkomende potentiële conflictpunten ter hoogte van in- en uitweefstroken. Voor de realisatie van dit knooppunt dient een handelszaak te worden onteigend. De auto-ontsluiting van het nieuwe recreatiegebied ten zuiden van de ringweg kan op een veilige manier worden georganiseerd door gebruik te maken van de onderdoorgang van de brug over het Netekanaal.

Net omwille van de vooropgestelde ontwikkeling van het recreatiegebied dient ter hoogte van dit knooppunt bijzondere aandacht te worden besteed aan veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. In een eerste variant wordt een vrijliggend fietspad rondom de rotonde aangelegd, waarbij tussen het centrumgebied en het recreatiegebied een dubbelrichtingsfietspad wordt voorzien. Hierdoor dienen deze fietsers enkel de minder drukke aansluiting van de R16 over te steken richting N13, die op twee rijstroken wordt teruggebracht.

De voorkeur gaat echter uit naar de realisatie van ongelijkgrondse kruisingen voor de fietsers, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande topografie. De rotonde wordt iets verhoogd aangelegd en het middeneiland wordt centraal verlaagd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de fietsers de rotonde ongelijkgronds te laten kruisen zonder dat er al te grote niveauverschillen dienen te worden overwonnen. Vanaf het centraal gelegen fietsknooppunt kunnen de fietsers de verschillende kanten uit. Op die manier ontstaat een vlotte en veilige fietsrelatie tussen het centrum en de recreatiezone.



*Ontwerpend onderzoek knooppunt R16 –
N10 Aarschotsesteenweg*



Situering N10 Koningshooikt tussen Schollebeekstraat en Liersebaan



Huidige situatie N10 Koningshooikt ter hoogte van brug over Netekanaal

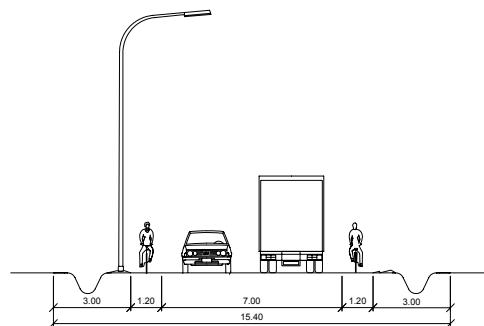
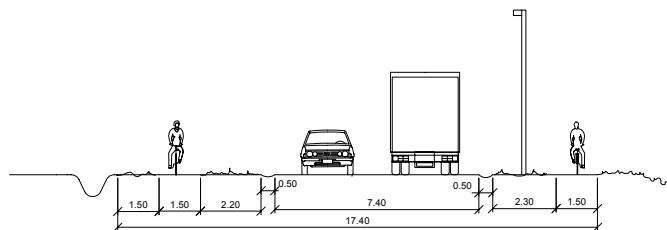


Huidige situatie N10 Koningshooikt tussen Schollebeekstraat en Liersebaan

2.2.6 N10 KONINGSHOOIKT

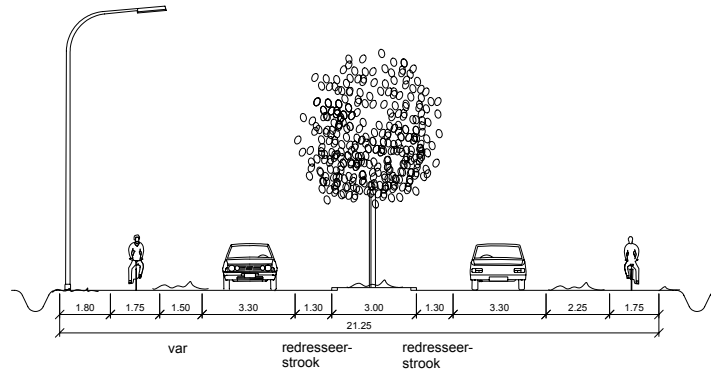
HUDIGIGE SITUATIE

Over een groot gedeelte van de N10 in Koningshooikt werd recentelijk een nieuw profiel aangelegd: 2x1 rijstroken met middenberm en vrijliggende fietspaden. Rotondes maken keerbewegingen mogelijk. Momenteel liggen er twee rotondes: aan de Misstraat (weg richting Berlaar) en de toegang van Van Hool. In het bebouwd gebied is de middenberm verhard maar mag in principe niet overreden worden (wat toch gebeurt).





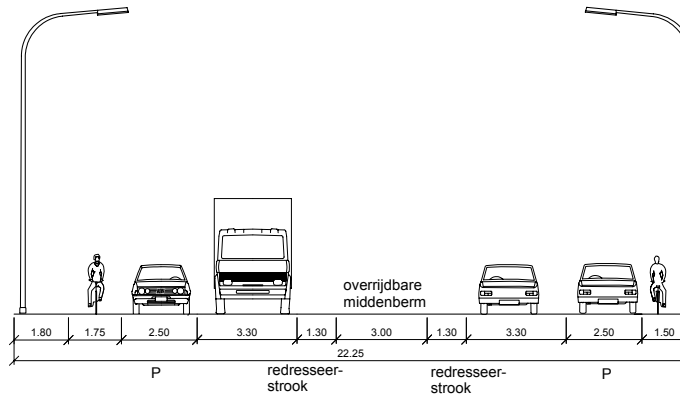
Huidige situatie N10 Koningshooikt



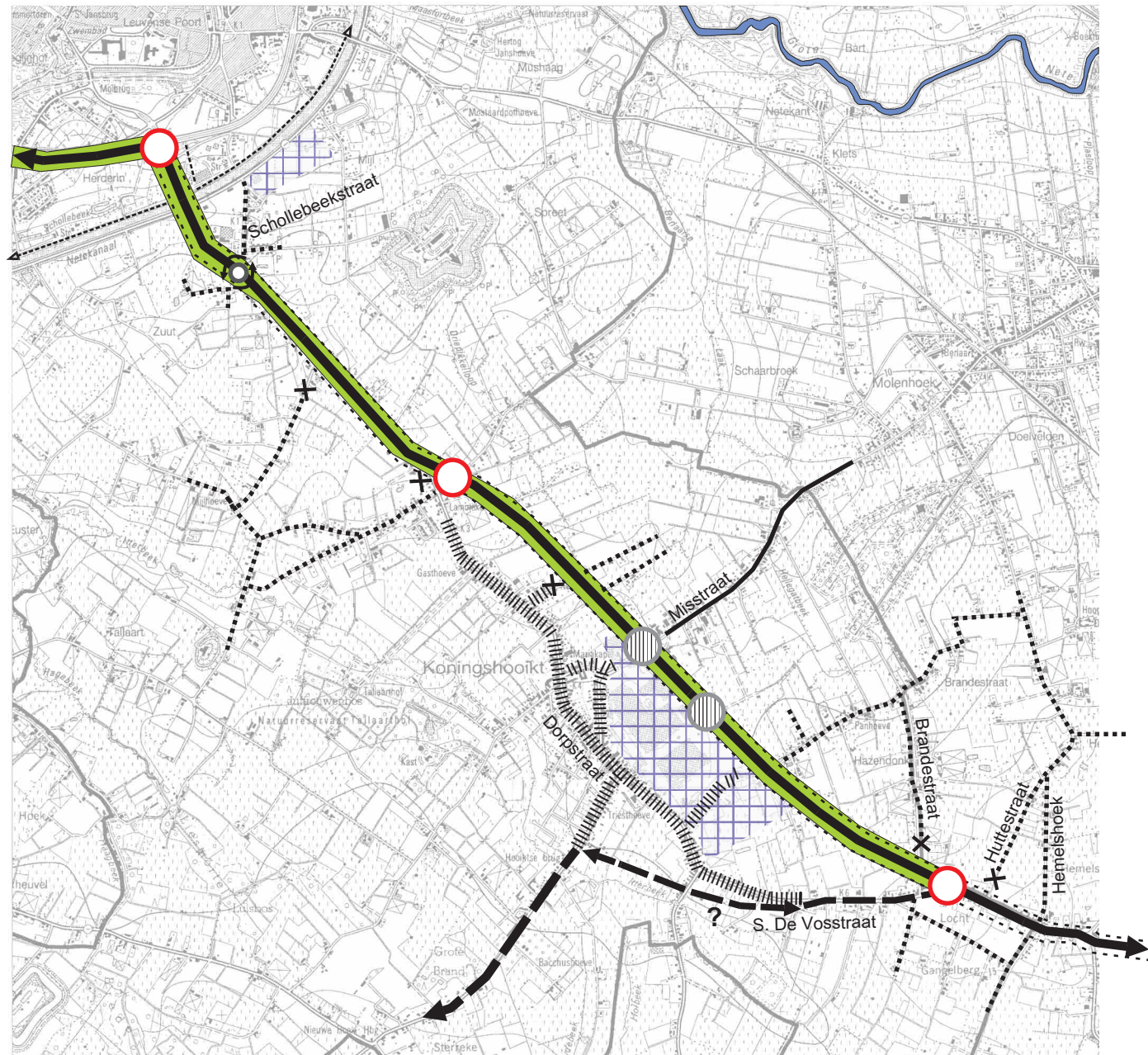
typeprofiel N10 Koningshooikt



Huidige situatie N10 Koningshooikt



-  secundaire weg type I + met middengeleider en vrijliggende fietspaden
-  secundaire weg type I met vrijliggende fietspaden
-  secundaire weg type II
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type II
-  lokale weg, type III
-  doortocht
-  bestaande rotonde
-  nieuwe rotonde
-  kruispuntinrichting met keermogelijkheid d.m.v. verbrede middengeleider of nieuwe rotonde
-  geen aansluiting
-  alternatieve functionele recreatieve route
-  beveiligde fietsoversteek

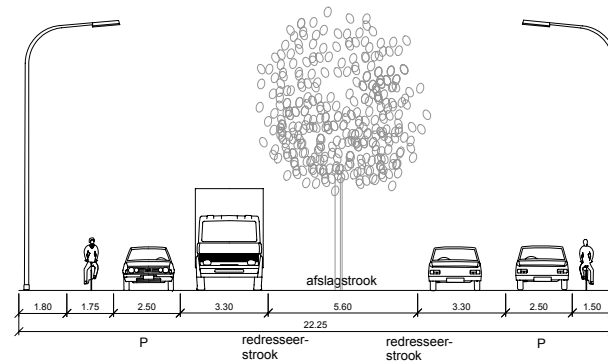


AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Het nieuw aangelegde profiel voldoet aan de principes van de secundaire weg type I+ . Plaatselijk kan ter hoogte van bebouwde omgeving het profiel nog geoptimaliseerd worden door het voorzien van centrale groeneilanden en afslagstroken. Dubbelrichtingsfietspaden kunnen in overweging genomen worden op plaatsen waar zich veel functies langsheen de weg bevinden.



Simulatie N10 Koningshooikt - aanpassing overrijdbare middengeleider

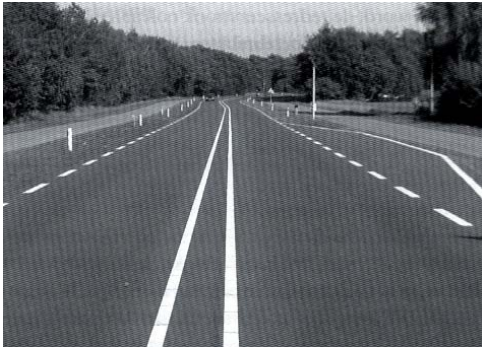


typeprofiel N10 met aanpassing overrijdbare middengeleider

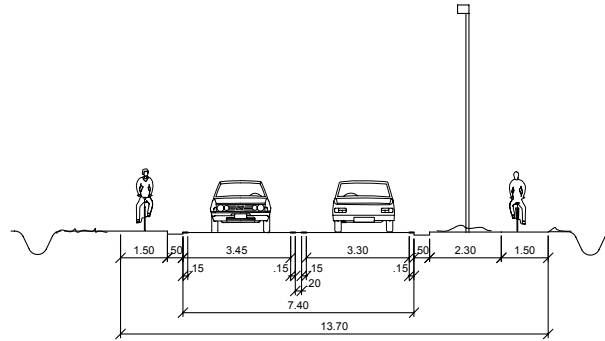
Er wordt voorgesteld het profiel ook op het eerste gedeelte van de N10, tussen Schollebeekstraat en Liersebaan, in te voeren. Eventueel kunnen de middengeleider en de redresseerstroken ietwat compacter gemaakt worden. In het systeem worden bijkomende rotondes worden voorgesteld aan:

- de Schollebeekstraat (afhankelijk van de te ontwikkelen bedrijvigheid kan hier een alternatieve kruispuntoplossing met verbrede middengeleider en keermogelijkheid worden vooropgesteld);
- Liersebaan;
- Sander de Vosstraat.

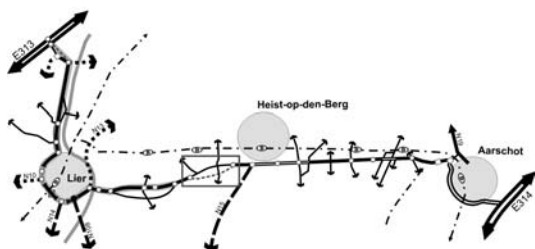
Tussen Schollebeekstraat en R16 (brug over Netekanaal) kan het huidige profiel (2x1 met vrijliggende fietspaden) behouden blijven. Binnen het bestaande profiel is het mogelijk om een dubbele doorlopende aslijn aan te brengen om een sterker beeld van secundaire weg type I+ te bekomen.



Referentiebeeld wegprofiel met dubelledoorlopende aslijn



typeprofiel N10 Koningshooikt – aanpassingprofiel dmv dubelledoorlopende aslijn



Situering N10 Heikant



Huidige situatie N10 Heikant overgangsgebied



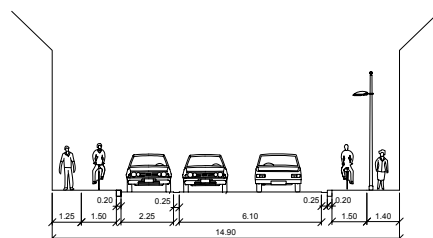
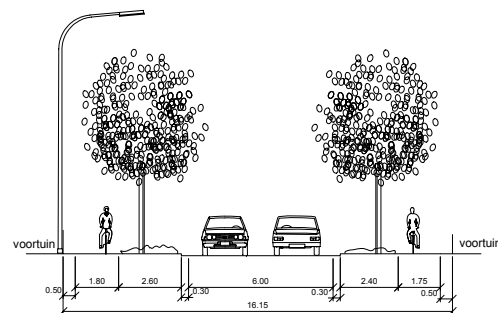
Huidige situatie N10 Heikant entrumgebied

2.2.7 N10 HEIKANT

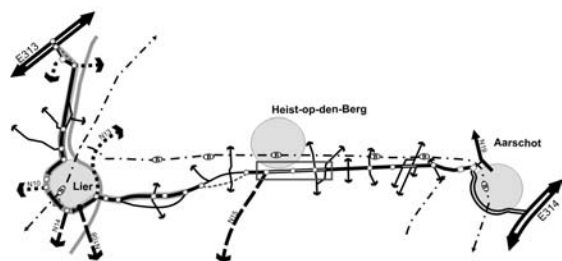
HUDIGE SITUATIE

Het onderzoek naar een mogelijke omleiding rond de kern van Heikant kadert in een aanpak van verkeersleefbaarheid. Herinrichtingen van de doortocht in het verleden hebben de verkeersleefbaarheid verbeterd, maar de grens is opnieuw bereikt. Binnen de bestaande doortocht zijn er nog weinig mogelijkheden om de leefbaarheid te verhogen.

Er is onderzocht in hoeverre de aanleg van een omleidingsweg de verkeersleefbaarheid kan verbeteren. Daarnaast is ook een eerste verkennende onderzoek gedaan naar een mogelijke ruimtelijke inpassing (onderzoek naar tracés, profielen, aansluitingen). Hieronder worden mogelijke inrichtingsvoorstellen weergegeven.







Situering N10 activiteitenzone
Heist-op-den-Berg

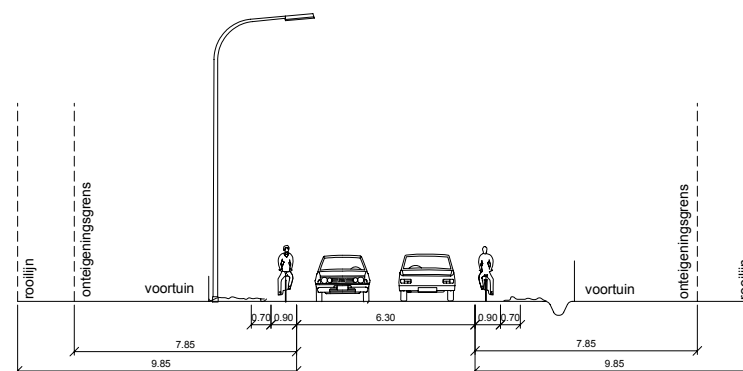


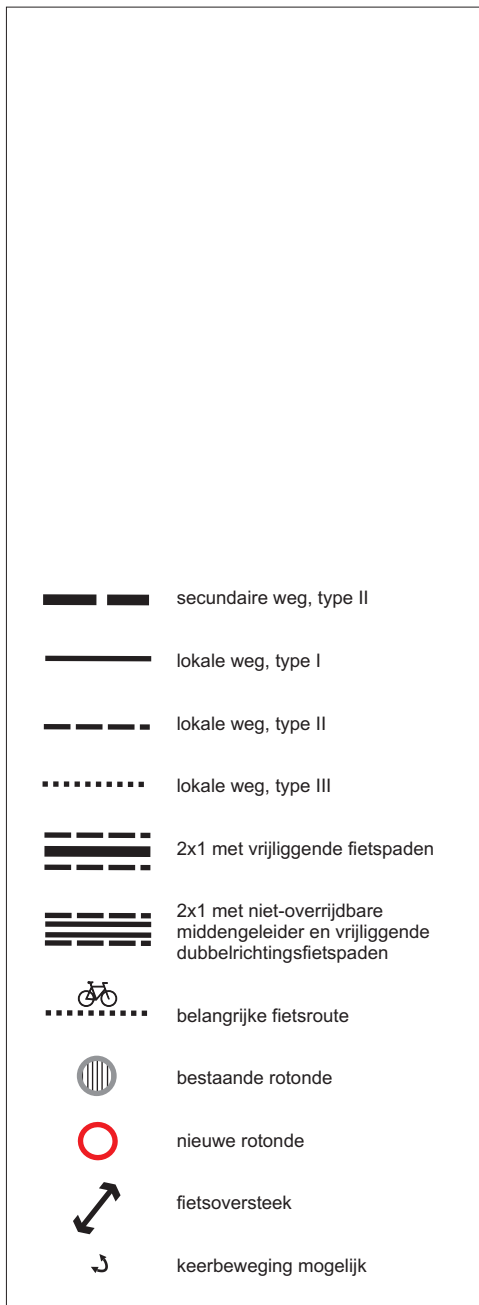
Huidige situatie N10 activiteitenzone
Heist-op-den-Berg

2.2.8 N10 ACTIVITEITENZONE HEIST-OP-DEN-BERG

HUDIGIGE SITUATIE

De N10 heeft ter hoogte van Heist-op-den-Berg een 2 x 1 profiel met, net als op andere plaatsen, gevaarlijke aanliggende fietsstroken en heel wat aangelande functies (woningen, garages, grootshandelszaken,...). Grachten komen hier en daar voor maar zijn ter hoogte van de vele erfaansluitingen overwelfd. Er is een rooilijn die op 13 meter van de as van de weg ligt. Een onteigingsplan voorziet de onteiging tot op 11 meter van de as van de weg.



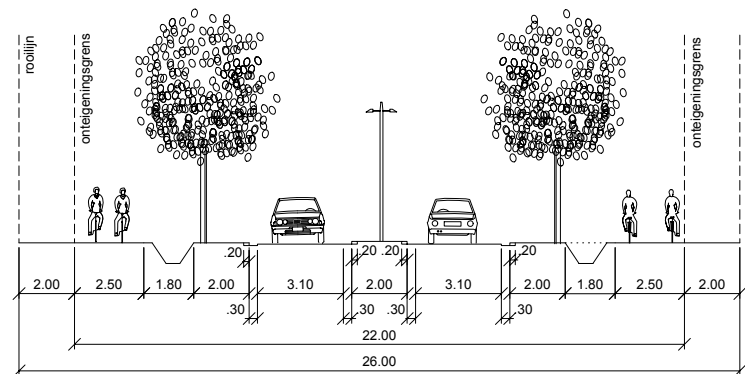


AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Om een verhoogde ruimtelijke herkenbaarheid van het verstedelijkt gebied Heist-op-den-Berg te verkrijgen, wordt voorgesteld tussen N10 en Mechelbaan (Heist-op-den-Berg) een afwijkend profiel te voorzien met middengeleider.



Simulatie ruimtelijk beeld N10 activiteitzone Heist-op-den-Berg



typeprofiel N10 activiteitzone Heist-op-den-Berg

In deze zone worden drie belangrijke knooppunten als rotonde voorzien: de bestaande rotonde met de N15 (knooppunt met secundaire weg) en nieuwe rotondes aan de Schoorstraat (toegang bedrijvigheid) en de Lostraat (toegang stedelijk gebied).

Omwille van de vele erfuncties is een strikt systeem met een doorlopende niet-overrijdbare middengeleider niet haalbaar. De afstand tussen de rotondes aan de N15, Schoor- en Lostraat bedraagt respectievelijk 1,6 en 1,3 kilometer. Er wordt daarom voorgesteld op welbepaalde plaatsen (verder te bepalen) afslagplaatsen en bijkomende keermogelijkheden te voorzien.

Om de barrièrewerking van de middengeleider te ondervangen wordt voorgesteld ter hoogte van Heist-op-den-Berg dubbelrichtingsfietspaden aan te leggen.

Rotonde N10 - N15 (Fabiola)

De huidige ontsluiting van het bedrijventerrein ten zuiden van de N10 (Heistse Hoek) is niet optimaal. Om een eenduidige ontsluitingsstructuur te verkrijgen, is het wenselijk een nieuwe toegang te voorzien tot het bedrijventerrein die rechtstreeks wordt aangesloten op de bestaande rotonde aan de N15.

Keerpunt en fietsoversteek Lerrekenstraat

De aansluiting aan de Lerrekenstraat (zie ook discussie fietsoversteek) werd recentelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De mogelijkheid om in en uit te rijden (rechtsaf in/uit) wordt niet nodig geacht. De Lerrekenstraat is wel een belangrijke fietsoversteek die beveiligd zou moeten worden. Tegelijk kan hier ook een keermogelijkheid geboden worden.

Rotonde N10 - Schoorstraat

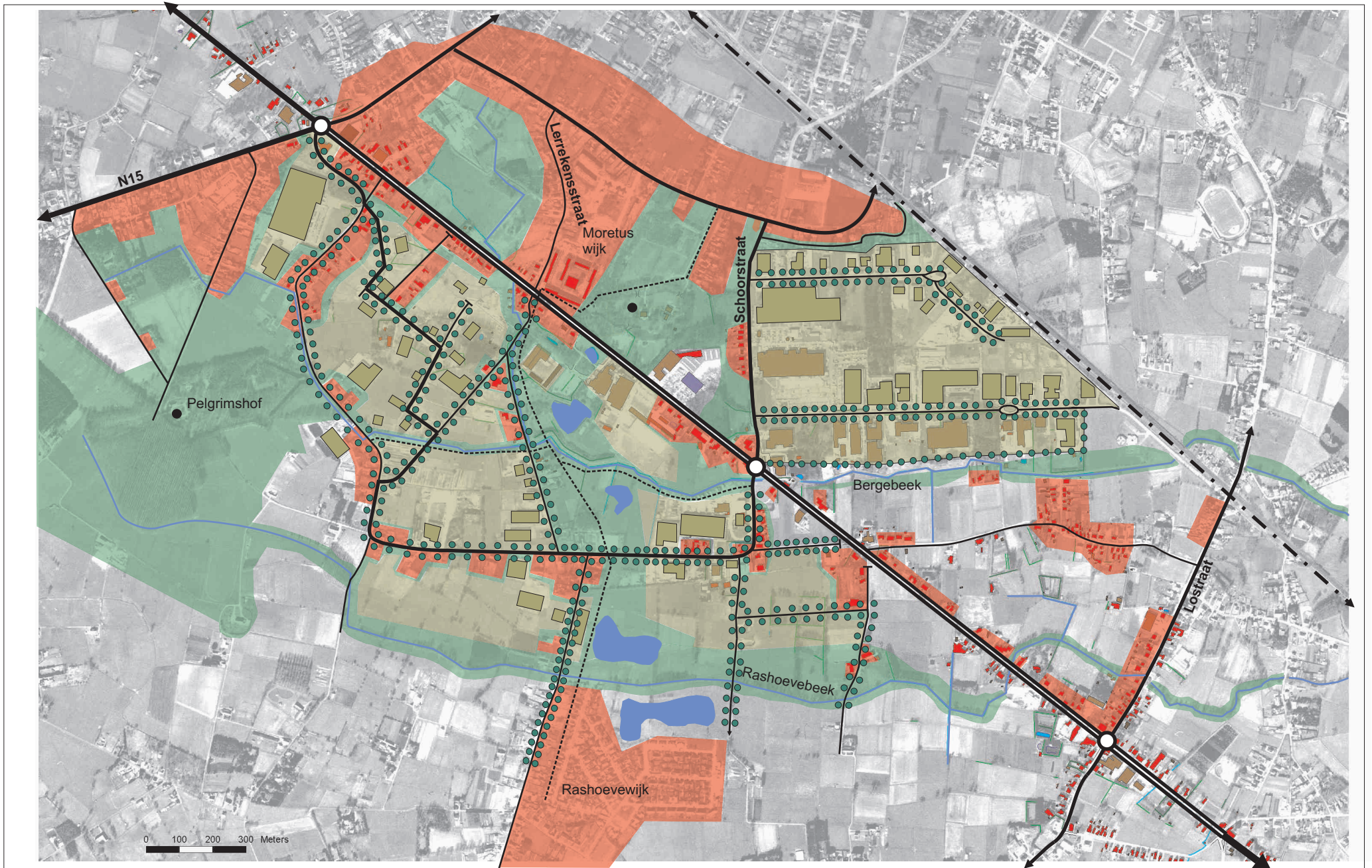
Aan de Schoorstraat wordt een rotonde aangelegd. De Schoorstraat is nog een belangrijkere fietsoversteek. De veiligheid van de fietsers aan deze rotonde verdient bijgevolg specifieke aandacht. Er wordt voorgesteld voor de fietsers die zich op het dubbelrichtingsfietspad bevinden aan de oostzijde van de industrieweg, een aparte beveiligde fietsoversteek te voorzien buiten de rotonde.

Rotonde N10 - Lostraat

Aan de Lostraat wordt een rotonde aangelegd. Ook de Lostraat is een belangrijke fietsoversteek die specifiek beveiligd moet worden (op fietsroute tussen Heist-Goor en centrum).

Keerpunt Mechelbaan

Aan de Mechelbaan begint/eindigt de middengeleider. Hier wordt op een gelijkaardige manier als aan de Lerrekenstraat, een beveiligde fietsoversteek (voor de kruisende bovenlokale alternatieve fietsroute) en keermogelijkheid voorzien.



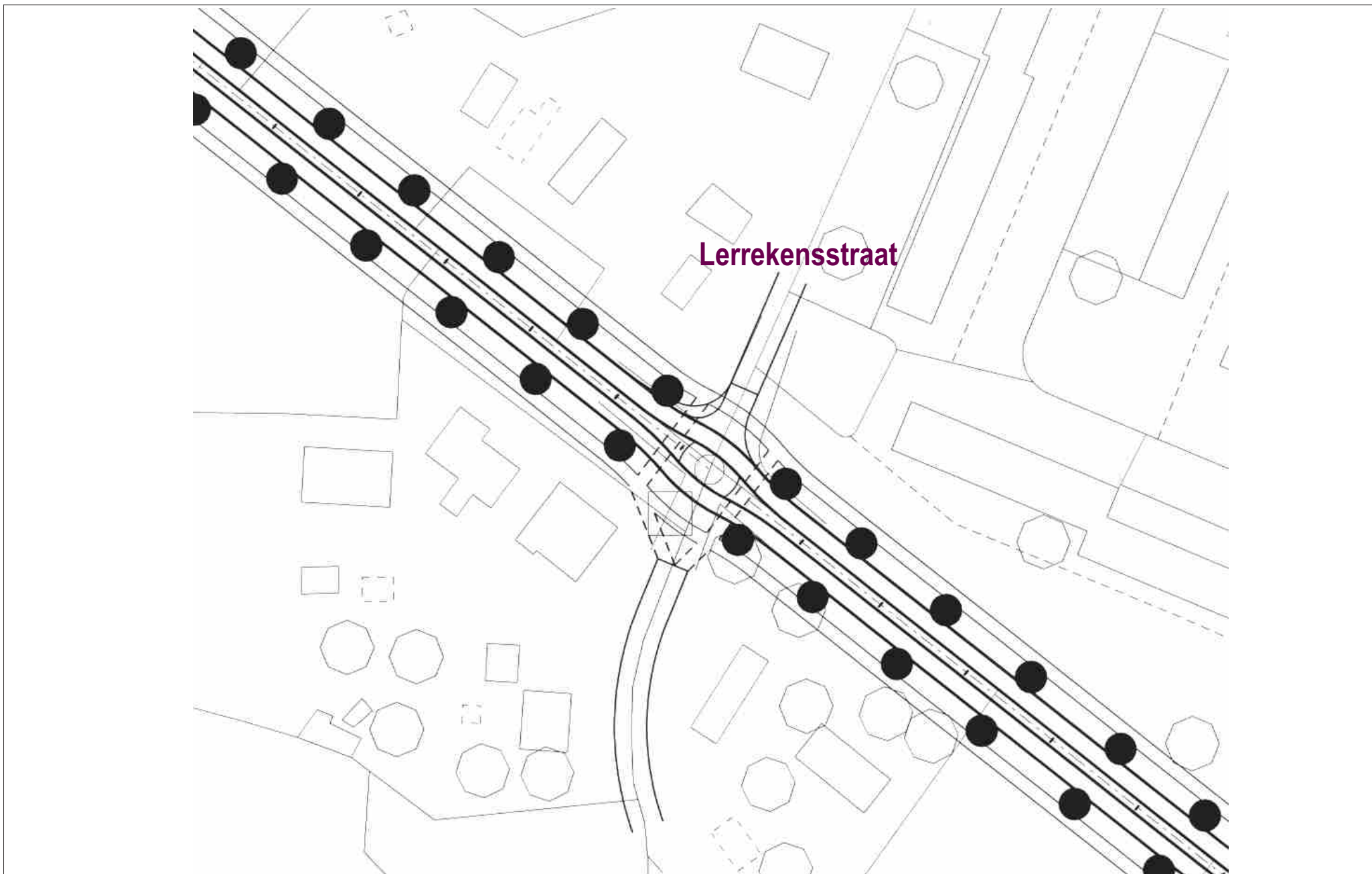
RUIMTELIJK CONCEPT

Streefbeeld N10 - R16 - N14
 Provincie Antwerpen maart 2004

kaart 2.2.8b



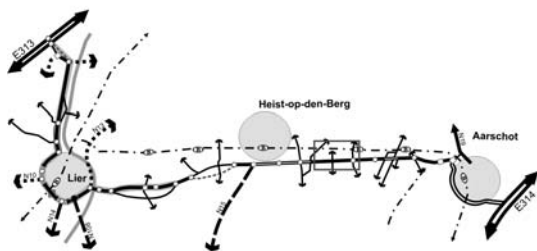




Lerrekenstraat







Situering N10 Heist-op-den-Berg - Pijpelheide

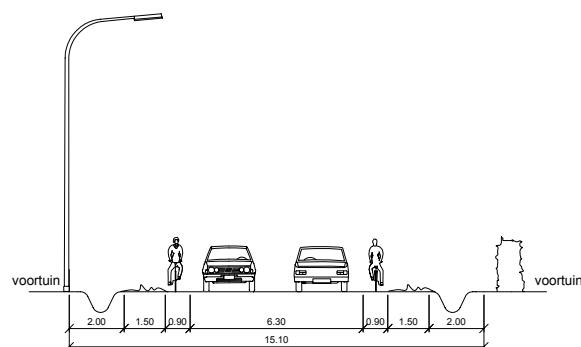


Huidige situatie Heist-op-den-Berg - Pijpelheide

2.2.9 N10 HEIST-OP-DEN-BERG – PIJPELHEIDE

HUDIGIGE SITUATIE

Op dit wegvak komen hier en daar ook nog allerlei functies voor langs de weg (bijvoorbeeld nieuwe bedrijven), zij het gevoelig minder dan tussen de N15 en de Lostraat. De Pijpelstraat is een belangrijke verbinding tussen enerzijds Booischot en anderzijds Pijpelheide en Schriek. De Moerstraat is een belangrijke oversteekplaats voor fietsers.



AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

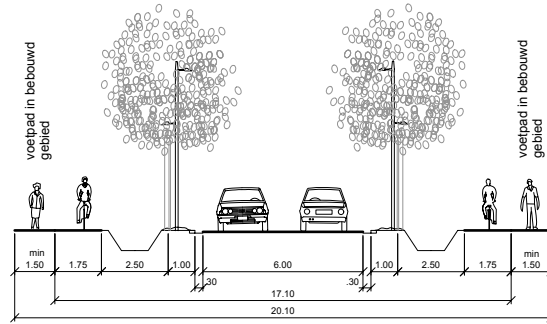
In het streven naar een eenvormig beeld wordt voorgesteld om hier ook op termijn een rotonde te voorzien. Aan de Pijpelstraat – Schrieksesteenweg is er hiervoor voldoende ruimte beschikbaar. Tussen Mechelbaan en Pijpelstraat is er geen middengeleider meer. De weg wordt met het oog op verkeersveiligheid aangepast en ingericht met vrijliggende fietspaden. Nieuwe erfaansluitingen worden vermeden. Kleine erftoegangswegen worden afgesloten voor zover ze geen grote omrijbewegingen met zich meebrengen (b.v. Vijverstraat of Coolstraat).

De fietsoversteek aan de Moerstraat moet specifiek beveiligd worden (middenberm waardoor oversteekbeweging in twee keer mogelijk is).



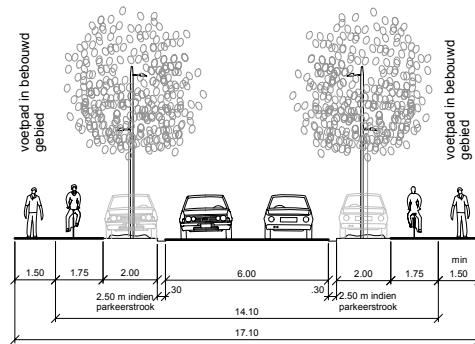
Simulatie ruimtelijk beeld typeprofiel met vrijliggende fietspaden en grachten

Indien er geen randbebouwing voorkomt, wordt er voorgesteld het typeprofiel met grachten en vrijliggende fietspaden toe te passen (onteigening van beperkte randstrook nodig).

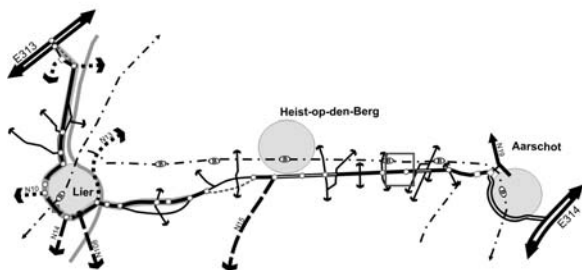


typeprofiel N10 Heist-op-den-Berg – Pijpelheide met grachten

Ter hoogte van doorlopende randbebouwing wordt het typeprofiel zonder de grachten voorzien (zijn overwelfd om erftoegangen mogelijk te maken).



typeprofiel N10 Heist-op-den-Berg – Pijpelheide zonder grachten



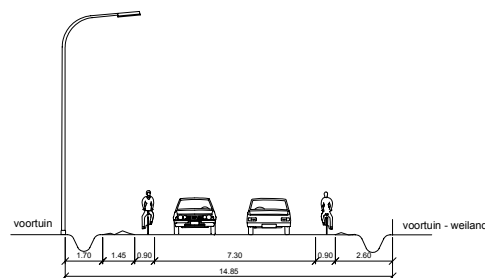
Situering N10 Heist-op-den-Berg - Begijnendijk



Huidige situatie N10 Heist-op-den-Berg - Begijnendijk

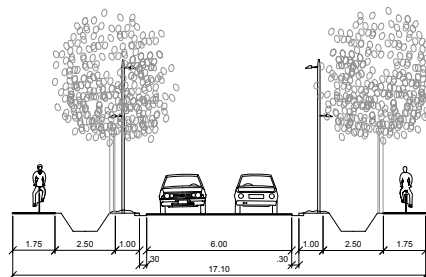
2.2.10 N10 PIJPELHEIDE – BEGIJNENDIJK

HUDIGE SITUATIE



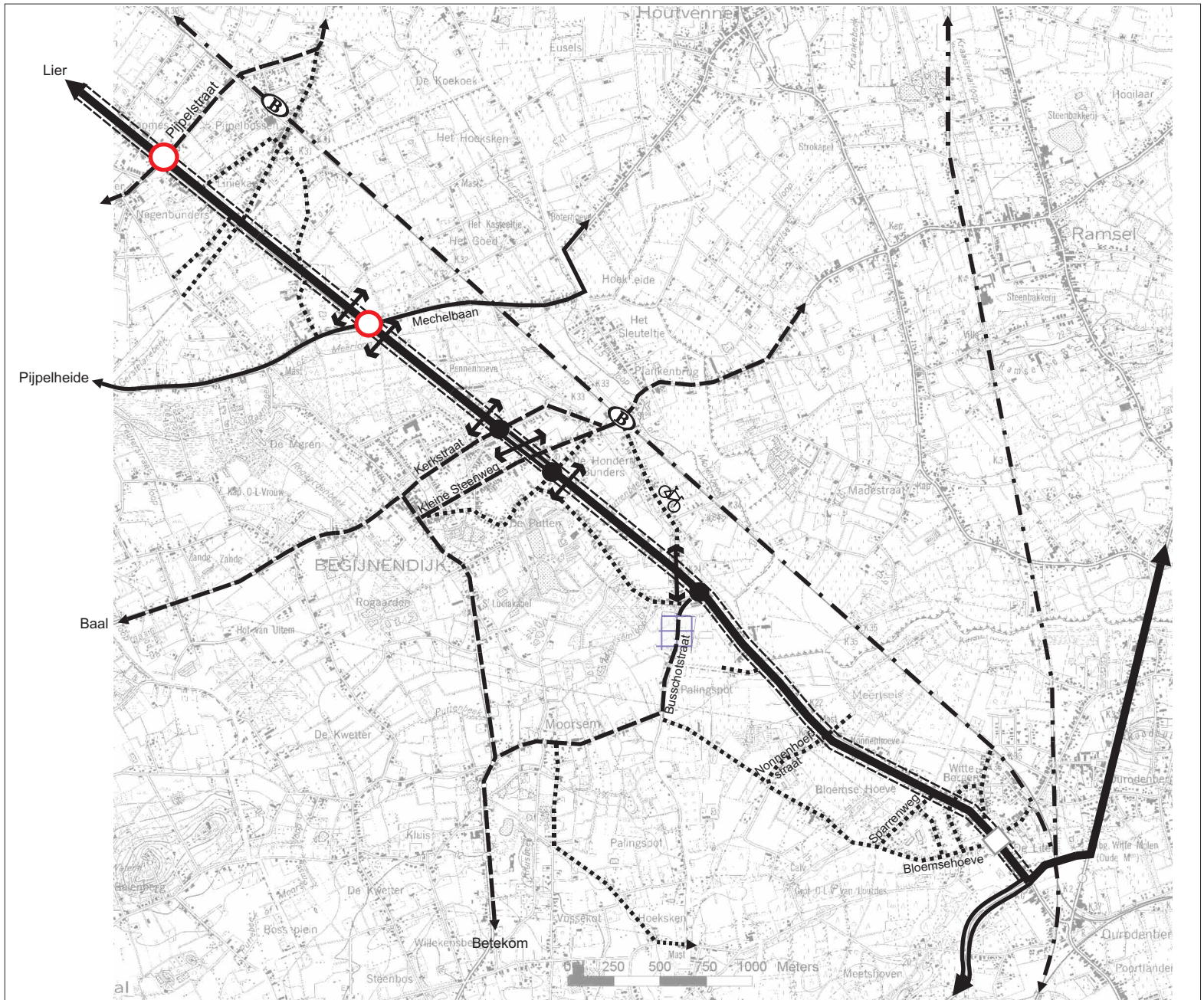
AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

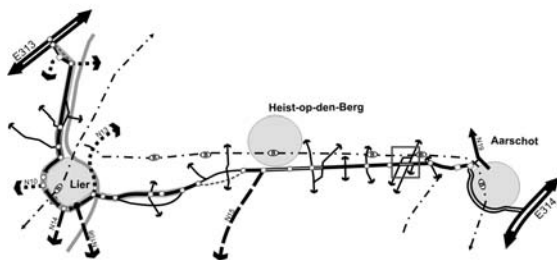
Ook aan het knooppunt met de Mechelbaan in Begijnendijk wordt vanuit het streven naar een eenvormig beeld een rotonde voorgesteld. Specifieke aandacht gaat ook hier naar de beveiligde oversteek van fietsers. Voor de N10 wordt het typeprofiel met vrijliggende fietspaden achter de grachten voorgesteld. Waardevolle groenelementen aan de buitenkant van de grachten mee geïntegreerd in het profiel.



typeprofiel N10 Heist-op-den-Berg – Begijnendijk

-  secundaire weg, type II
-  lokale weg, type I
-  lokale weg, type II
-  lokale weg, type III
-  2x1 met vrijliggende fietspaden
-  2x1 met middengeleider en vrijliggende fietspaden
-  belangrijke fietsroute
-  bestaande rotonde
-  nieuwe rotonde
-  herinrichting knooppunt vormgeving nader te bepalen
-  verkeerslichtengeregeld kruispunt
-  fietsoversteek
-  keerbeweging mogelijk





Situering N10 Begijnendijk

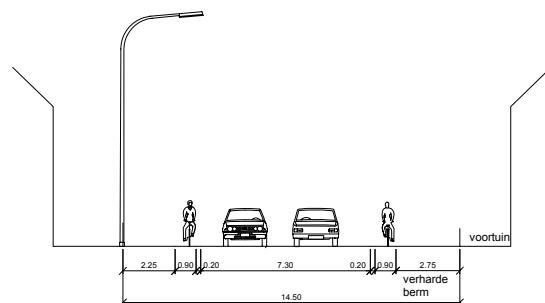


Huidige situatie N10 Begijnendijk

2.2.11 N10 BEGIJNENDIJK

HUIDIGE SITUATIE

De N10 is buiten de bebouwde kom evenzeer bebouwd als erbinen. Binnen de bebouwde kom bevinden zich naast woningen ook andere functies (rusthuis, winkels,...). Centraal in de bebouwde kom (kruispunt Kleine Steenweg) is er momenteel een verkeerslichtengereld kruispunt.



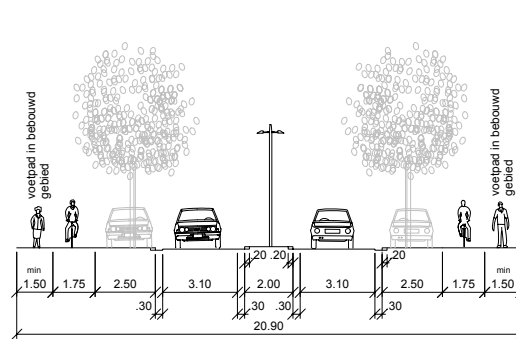
AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

In het mobiliteitsplan werd niet gekozen voor een klassieke doortochtaanpak. De barrièrewerking van de N10 wordt voor een stuk geaccepteerd. Ter hoogte van de belangrijke knooppunten en een centrale zone tussen de Kerkstraat en Honderd Bunders dient een goede oversteekbaarheid worden gegarandeerd. Deze visie wordt hier gevolgd.

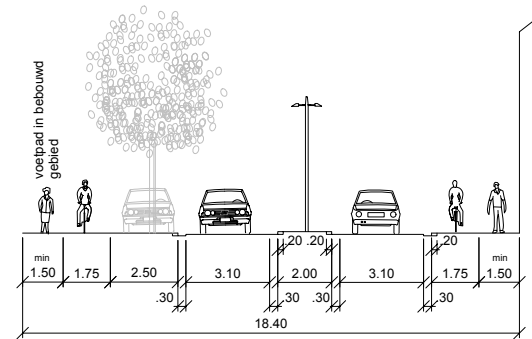
Om dit vorm te geven wordt voorgesteld plaatselijk een deels overrijdbare middenstrook te voorzien, die de oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers vergemakkelijkt en plaatselijk als afslagstrook voor linksafslaande voertuigen wordt ingericht.

Afhankelijk van de verdere uitwerking van het vooropgestelde typeprofiel in de doortocht Begijnendijk is er nood aan een keermogelijkheid ter hoogte van de kruispunten Kerkstraat en Honderd Bunders. Daarom dient te worden onderzocht bij de verder uitwerking of hier rotondes als kruispuntoplossing kunnen worden ingebracht. Omwille van de collectorfunctie van de N10 kunnen ook op kruisingen van lokale verbinding- en ontsluitingswegen rotondes als kruispuntoplossing worden

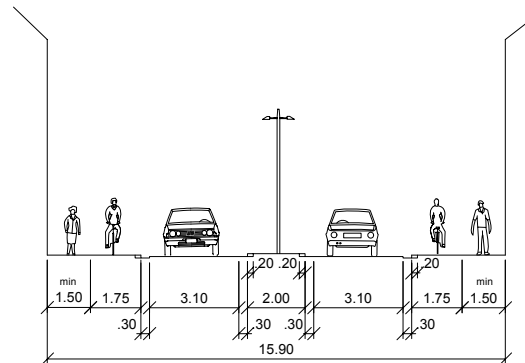
aanbevolen. Het bestaande verkeerslicht aan de Kleine Steenweg – Haltestraat kan in deze oplossingsvariant verdwijnen. Verder ontwerpend onderzoek zal uitmaken welke kruispuntoplossing het meest is aangewezen. Het kruispunt met de Busschotsstraat wordt in functie van de ontsluiting van een lokaal bedrijventerrein gereorganiseerd. Er wordt een nieuwe ontsluitingsweg voorzien die even verder op de N10 een volwaardige aansluiting krijgt. Op de huidige aansluiting van de Busschotstraat wordt enkel nog rechtsafslaand verkeer toegelaten en ten behoeve van de fietsers wordt er een veilige fietsoversteekplaats met middenberm voorzien.



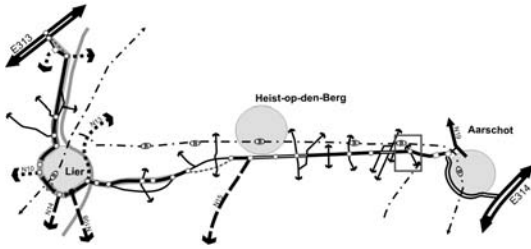
*typeprofiel N10 Begijnendijk
met minimale beschikbare ruimte van 20.90 meter*



*typeprofiel N10 Begijnendijk
met minimale beschikbare ruimte van 18.40 meter*



*typeprofiel N10 Begijnendijk
met minimale beschikbare ruimte van 15.90 meter*



Situering N10 Begijnendijk - Aarschot

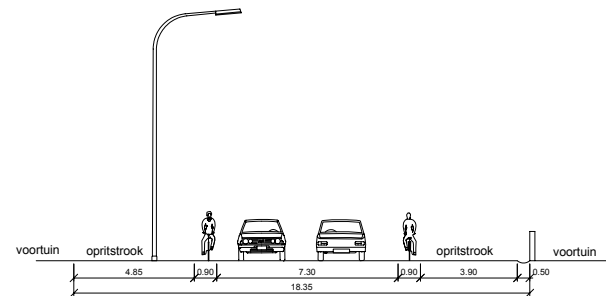


Situering N10 Begijnendijk - Aarschot

2.2.12 N10 BEGIJNENDIJK – AARSCHOT

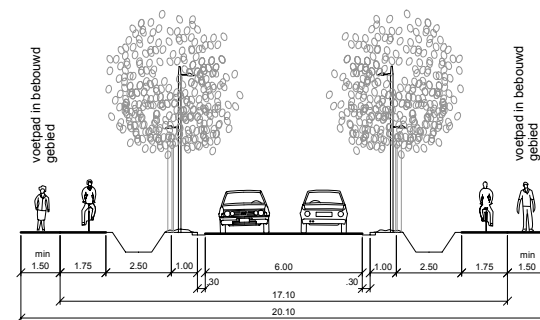
HUDIGIGE SITUATIE

De overingens rechte N10 maakt hier een bocht. De voortuinen liggen op een relatief grote afstand van de weg.

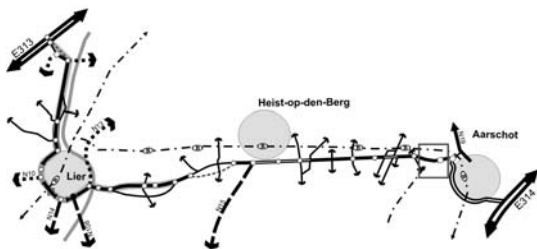


AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Er is voldoende ruimte voor de aanleg van het typeprofiel met vrijliggende fietspaden achter een open grachtenstructuur. Voetpaden zijn hier niet nodig.



typeprofiel N10 Heist-op-den-Berg – Aarschot



Situering N10 stedelijke entree Aarschot

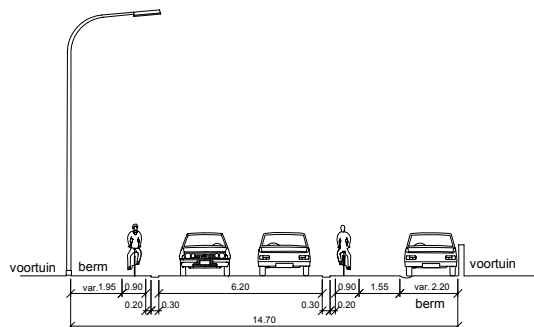


Huidige situatie N10 stedelijke entree Aarschot

2.2.13 N10 STEDELIJKE ENTREE AARSCHOT

HUIDIGE SITUATIE

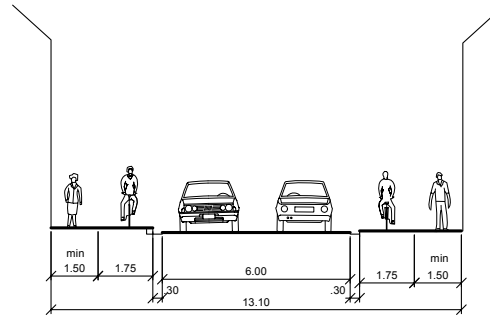
Op het laatste gedeelte van de N10 - tussen de Bloemhoevestraat en de ring van Aarschot (R25) - staat de bebouwing dicht tegen de weg aan. De intensiteiten lopen hier ook op in de richting van Aarschot. N10 aan kruispunt R25⁶.



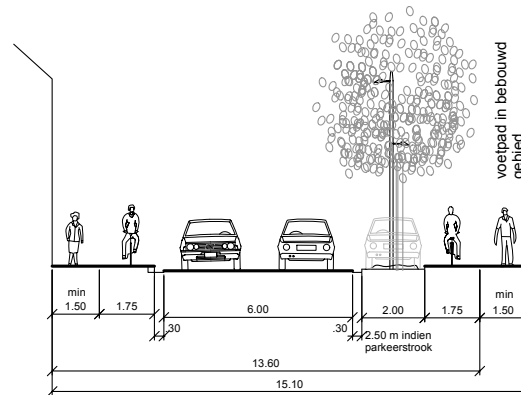
AANBEVELING VANUIT DE STREEFBEELDSTUDIE

Omwille van de hogere intensiteiten en het beperkte ruimteprofiel wordt hier niet geopteerd voor rotondes, maar voor het behoud van de verkeerlichtengeregelde kruispunten aan de Nonnenhoefstraat en de R25 (ring van Aarschot). Ruimtelijk krijgt dit wegvak ook een ander beeld (stedelijke entree) en wordt voorgesteld om te werken met aanliggend verhoogde fietspaden en waar er voldoende ruimte is een parkeerstrook.

⁶ 1477 voertuigen per avondsuur (bron: telling AWV, 24/10/2002).



typeprofiel N10 stedelijke entree Aarschot bij minimale beschikbare ruimte van 13.10m



typeprofiel N10 stedelijke entree Aarschot bij minimale beschikbare ruimte van 15.10m

3

DRAAIBOEK EN KRITISCH PAD VAN DE ACTIES VOOR ONTWIKKELING VAN HET GEWENSTE RUIMTELIJK STREEFBELD

Het draaiboek bevat:

- fasering en prioriteiten;
- lijst begeleidende maatregelen, acties met kritische randvoorwaarden;
- bepalen van in te zetten instrumenten op ruimtelijk, verkeerskundig en flankerend vlak (RUPs, rooilijnplannen, verordeningen...).

3.1

KRITISCH PAD VOOR REALISATIE STREEFBELD

N14

- Creëren draagvlak voor inrichting van N14 als secundaire type I+.
- Fietspaden langs de N14 én een netwerk van rustige alternatieve fietsroutes parallel met de N14; onderzoek naar ongelijkgrondse fietskruising aan 't Veer.
- Verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming door beperken van aantal aansluitingen; tussen Emblem en Lier op (middel)lange termijn erffunctie scheiden van stroomfunctie -> ventwegen.
- Herinrichting Lammerenberg: aan kruispunten aandacht voor doorstroming en veiligheid van fietsers; stedenbouwkundige herstructurering van centrum.
- Op- en afrittencomplex E313: veiligere toegang tot bedrijventerrein langs Albertkanaal (vermijden linksafslagbeweging); aanleg carpoolparking.

R16

- dubbelkruispunt met N10 Antwerpsesteenweg – toegangweg bedrijventerrein Antwerpsesteenweg / Hagenbroek en kruispunt met N14 Mechelsesteenweg: doorgaande stroom in tunnel; bovengrondse inrichting in functie van verdeelfunctie met aandacht voor verkeersveiligheid (TV3V).
- Kruispunt N10 Aarschotsesteenweg - R16 op korte termijn herinrichten als grote tweestrooksrotonde met, omwille van de garanties op vlak van verkeersveiligheid, ongelijkgrondse kruising voor de fietsers; vrijhouden van ruimte voor open afrittencomplex aan de N108 zodat realisatie ervan op lange termijn mogelijk blijft.
- Aanpassen kruispunt Lispersteenweg (N14) met ring: natuurlijke route is via de ring niet het centrum inrijdend.
- Ontsluiting van uitbreiding bedrijvigheid Antwerpsesteenweg – Hagenbroek op de R16 enten.

N10

- Lier – Koningshooikt: continu profiel met middengeleider; bijkomende rotondes aan de Liersebaan en Sander de Vosstraat; aangepaste aansluiting aan de Schollebeekstraat.
- Berlaar-Heikant: beslissing omleidingsweg in functie van verkeersleefbaarheid: aandacht voor ruimtelijke inpassing en beperken van de barrièrewerking:
 - principieel akkoord rond aanleg omleidingsweg, inschrijving middelen in meerjarenprogramma;
 - opmaak provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan;
 - opmaak uitvoeringsplan;
 - aanleg van nieuwe infrastructuur.
- Heist-op-den-Berg: verhoogde verkeersveiligheid door aanleg middengeleider tussen N15 en Mechelbaan en beperken erfaansluitingen; bijkomende rotondes/keerpunten ter hoogte van de Schoorstraat en de Lostraat; vrijliggende fietspaden en beveiligde fietsoversteken.
- Pijpelheide: knooppunt met de Pijpelstraat - Schrieksesteenweg als rotonde met beveiligde fietsoversteken (vraag van Heist-op-den-Berg).
- Begijnendijk, Aarschot: vrijliggende fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom (verschil in vormgeving tussenstrook); fietspad loopt door op gelijk niveau -> drempel bij in- en uitrijden van kleine zijstraten, bushavens met wachthuisje achter halteplaats.

3.2 MIDDELEN OP KORTE TERMIJN

3.2.1 INDICATIEF 3-JARENPROGRAMMA AWV ANTWERPEN 2004 - 2006

- N14 Zandhoven (kmpt 22,1 – 31,3) – 2004 verschoven naar 2005: € 3.000.000
- Massenhoven: aanpassingen in- en uitrittencomplex 19 van E313:
 - Mer-studie: € 50.000 -> TV3V
 - Uitvoering: € 750.000 -> TV3V
- R16 nieuwe rechtstreekse aansluiting van N108: na 2006: € 4.300.000

3.2.2 PROJECTGEBONDEN STUDIES

HERINRICHTING VAN DE N14 TUSSEN DE N116 TE BROECHEM EN DE E34 TE ZOERSEL

De herinrichting van de weg zal uitgevoerd worden in drie fasen. Het vak N116 – Nijlensesteenweg tot E313 zal worden uitgevoerd in de derde fase. Voor deze laatste fase overlapt het herinrichtingsproject de streefbeeldstudie. In de conceptnota wordt gesteld dat voor het gedeelte van de N14 tussen E313 en de N116 verwacht wordt dat vanuit het streefbeeld een ontwerpconcept wordt aangereikt. In deze nota worden concrete herinrichtingsprincipes vooropgesteld voor het knooppunt E313-N14 (rotonde) met carpoolparking en ontsluiting bedrijventerrein Zagerijstraat.

3.2.3

INDICATIEF 3-JARENPROGRAMMA AWV VLAAMS-BRABANT

- N10 Liersesteenweg vrijliggende fietspaden en waterafvoer te Begijnendijk (Kmpt 28.9 tot 32):
€ 1.250.000
- N10 Liersesteenweg vrijliggende fietspaden en waterafvoer te Aarschot (Kmpt 32 tot 34.3):
€ 1.500.000
- N10 Begijnendijk herinrichting kruispunten Haltestraat en Kerkstraat (Kmpt 30.7 tot 31):
€ 750.000
- R25 Aanleg nieuw wegvak N19 Herseltsesteenweg – Langdorpsesteenweg: (Kmpt 4.8 tot 6.2):
€ 3.750.000

3.2.4

3V – JAARPROGRAMMA 2004 (TV3V)

- Dubbel knooppunt R16 – Antwerpsesteenweg (N10) en R16 – nieuwe toegangsweg bedrijventerrein;
- R16 knooppunt Donk;
- R16 knooppunt stationsomgeving;
- R16 knooppunt Mechelsesteenweg (N14);
- dubbel knooppunt R16 - Aarschotsesteenweg (N10) en Hoogveldweg (N108) – Aarschotsesteenweg;
- N10 knooppunt Lostraat.

Voorziene budgetten aanpassingen R16:

- 2004: € 5.000.000;
- 2005: € 5.000.000.

4 OPMERKINGEN ACTOREN

Deze tabel is opgesteld op basis van schriftelijke en mondelinge reacties n.a.v. de stuurgroepvergaderingen van 29 april en 16 december 2002 en 19 april 2004.

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
ALGEMEEN CONCEPT			
Provinciaal stedelijk netwerk Lier – Aarschot	ROHM Vlaams-Brabant wil in Begijnendijk, als kern in het buitengebied, nieuwe stedelijke en commerciële verlinting langs de N10 vermijden. Ook ARP ziet de beheerste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied als realistisch (in evenwicht met de aanwezige ontsluitingsstructuur), gezien de nabijheid van het ENA en het grootstedelijk gebied Antwerpen. De GOM wijst op de gerichtheid van Lier op Antwerpen, eerder dan op Heist-op-den-Berg en Aarschot.	Beheerste economische ontwikkeling in RUPs vastleggen: PRUP Lier Antwerpse-steenweg – Hagenbroek, PRUP bedrijvenzone Heist-op-den-Berg; gemeentelijke RUPs Verplichte MOBER bij nieuwe verkeersgenererende ontwikkelingen	Vermijden van grote verkeersgenererende activiteiten zowel op vlak van vrachtvervoer (in het ENA zijn hiervoor meer geschikte plaatsen) als personenvervoer (tenzij aan station van Lier, Aarschot en Heist-op-den-Berg).
Nieuwe verbinding tussen Lier en E313	ARP is geen voorstander. de Mobiliteitscel en de gemeente Ranst is evenmin voorstander. Zandhoven is wel voor de nieuwe ontsluitingsweg om de N14 te kunnen omvormen naar een lokale weg	Verder te bespreken op Vlaams niveau	Gekoppeld aan de 2 ^{de} spoorontsluiting voor de Antwerpse zeehaven

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
ALGEMEEN CONCEPT			
Wegencategorisering	Zandhoven en Ranst verzetten zich tegen de categorisering van de N14 als secundaire weg type I+ ; Lier vindt dat omwille van de effectieve afbouw van de verkeersfunctie van de N10 tussen Lier en Antwerpen, het verhogen van de doorstromingsfunctie en capaciteit van de N14 absoluut noodzakelijk is	Herinrichting N14 in functie van veiligheid en doorstroming (alternatief tracé voor toekomst openhouden). een doorrekening met het (nieuwe) multimodaal model Antwerpen is wenselijk om los van categorisering de effecten van alle deels uitgevoerde en geplande ingrepen in te schatten	Versterken van openbaar vervoer tussen Lier en Antwerpen (om deel van verkeersdruk op te vangen) N10 en N13 houden ook voor autoverkeer een zekere functie. Leefbaarheid van woonlint in Ranst en Zandhoven (Lammerenberg) moet gegarandeerd blijven.
Waterregulatie	AWV, provincie en gemeenten zijn het erover eens dat bestaand grachtensysteem maximaal moet bewaard blijven.	Behouden of indien nodig verplaatsen van grachten; herstellen van grachten indien het profiel dit toelaat (> 17 m).	
type-dwarsprofiel secundaire weg type I	AWV Vlaams-Brabant stelt op de N10, gezien het vele vrachtverkeer, een rijstrookbreedte van 3,25m (6,50m rijweg) voor	er wordt op het deel van de N10 dat als secundaire weg type I is geselecteerd, geopteerd voor een rijweg van 6,0 m met goten van 0,3 m zodat de totale rijwegbreedte 6,60 m bedraagt	

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
N14			
Ontsluiting KMO-zone tussen Albertkanaal en E313	<p>ARP en de GOM geven het belang aan van een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein.</p> <p>Zandhoven is voorstander van behoud van de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein en een niet-overrijdbare middengeleider met rotondes voor keermogelijkheid (variant 1); voor het fietsverkeer wil de gemeente een ondertunneling van het op- en afrittencomplex; Ranst vraagt bij aanleg van een éézijdig dubbelrichtingsfietspad aandacht voor de (beveiligde) overgangspunten waar het fietspad van tweezijdig overgaat naar éézijdig;</p>	<p>Aanleg rotondes op beide takken van het op- en afrittencomplex met variant op korte (niet-overrijdbare middengeleider) en lange termijn (nieuwe ontsluitingsweg) voor beveiligde aansluiting bedrijventerrein</p> <p>Eézijdig dubbelrichtingsfietspad aan op- en afrittencomplex met beveiligde fietsoversteek aan overgang met tweezijdig fietspad</p>	<p>Langetermijnoplossing is gekoppeld aan herzien op- en afrittencomplex; interne ontsluitingsstructuur bedrijventerrein te bekijken in inrichtingsplan van de GOM</p>
Omleidingsweg Lammerenberg	<p>Zandhoven is sterk gekant tegen de aanleg van een omleiding rond Lammerenberg en kiest voor een doortochtinrichting waarbij een goede doorstroming wordt bekomen om een einde te maken aan de dagelijkse files; verder dient er aandacht te zijn voor de veiligheid van de zwakke weggebruikers (over de volledige N14), de afstemming met de geplande rioleringswerken in het woongebied en het behoud van parkeerruimten; Ranst vindt dat de omleidingsweg geen zin heeft omdat de rest van de N14 eenzelfde capaciteitsniveau toch niet kan verwerken</p>	<p>Op korte termijn herinrichting doortocht met verhoogde veiligheid en goede fietsvoorzieningen.</p> <p>Op (middel)lange termijn, 2 opties:</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimalisatie capaciteit N14 door aanleg ventwegen en aanpassing knooppunten (en eventuele aanleg van omleiding Lammerenberg - nieuwe verbinding Lier – E313 gekoppeld aan 2^{de} spoorontsluiting Antwerpse haven 	<p>Opleggen beperking aan economische bedrijvigheid langs drager in functie van omgevingscapaciteit van de N14.</p>
N14 Lammerenberg - Emblem	<p>Ranst is vragende partij voor een ongelijkgrondse kruising voor fietsers aan het kruispunt Veer</p>		<p>Bouwfysische mogelijkheden in vallei van Tappelbeek</p>
N14 Emblem – Lier	<p>Ranst is tegen de aanleg van ventwegen binnen de beperkt beschikbare breedte omwille van negatief ingeschatte effecten op aantal parkeerplaatsen, fietsverkeer (fietsers gemengd op ventweg i.p.v. op fietspad), functioneren handelszaken, leefbaarheid</p>	<p>Ventwegen zijn enige mogelijkheid om op het begin van de N14 de doorstroming te verhogen met een gewaarborgde veiligheid</p>	

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
R16			
Watergebonden activiteiten in Lier	Enkel watergebonden activiteiten voor bedrijven met exploitatiezetel in de regio in functie van de draagkracht van de omgeving.	Er wordt uitgegaan van locatie en grootteorde van gegenereerd verkeer beschreven in locatie- en mobiliteitsstudie van Igemo. Lokale ontsluiting via Schollebeekstraat met aantakking op N10.	Opleggen beperkingen voor ontwikkeling van betreffende zone in functie van de draagkracht van de omgeving.
knooppunt N14 Lierssteenweg / Lispersteenweg	Lier is voor een duidelijk stimuleren van de beweging R16 - N14 en voor een beveiligde oversteek voor fietsers	rotonde om keerbewegingen mogelijk te maken in systeem met ventwegen; beveiligde fietsoversteek is aandachtspunt	
Knooppunt R16 – Hagenbroeksesteenweg	Lier hecht omwille van de historische, functionele relatie tussen de bebouwing langs de Hagenbroeksesteenweg en het Lisp belang aan een rechtstreekse verbinding naar de stad. Er ligt bovendien een recentelijk aangelegde fietsinfrastructuur tot in Boechout.	Relatie met binnenstad wordt openhouden voor het lokaal verkeer (auto en fiets)	
Bedrijventerrein Antwerpsesteenweg - Hagenbroek	Acceptabele ontwikkeling afgestemd op draagkracht ontsluitende wegen. Fase 1 en 2 van de GOM zijn acceptabel voor Lier, een verdere uitbreiding voorbij de Hagenbroeksesteenweg is ruimtelijk en verkeerskundig niet gewenst. Visie van de GOM: Fase 1: nieuwe weg met tijdelijke aansluiting op de N10; Fase 2: nieuwe ontsluitingsweg parallel met de N10 met aansluiting op de R16. Ook Lier kan zich vinden in een rechtstreekse aansluiting van bedrijvzones Hagenbroek en Mallekot op de R16.	Rechtstreekse aansluiting van hoofdontsluitingsweg van bedrijventerrein op de R16. De doorgaande verkeersstroom op de R16 – N14 wordt zo weinig mogelijk gehinderd (in tunnel).	Veilige fietsverbinding tussen bedrijventerrein en Lier centrum

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
R16			
Dubbelknooppunt met N10 Antwerpsestweg en ontsluitingsweg bedrijventerrein	<p>AWV Antwerpen wijst op de zorg die besteed moet worden aan het kruisen van de secundaire weg type III met de ring.</p> <p>Tegelijk blijft de N10 naar Antwerpen sowieso belangrijk voor autoverkeer naar (het zuidoosten van) Antwerpen, aldus de stad Lier.</p> <p>De GOM kan zich vinden in de ontsluitingsvoorstellen voor het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg / Hagenbroek waarbij op zeer korte termijn de ontsluiting gericht zal blijven op de N10, maar op middellange termijn de nieuwe ontsluiting naar de R16 zal ontstaan (afh van uitvoering TV3V)</p>	<p>Doorgaande verkeersstroom in tunnel (tot voorbij knooppunt bedrijventerrein).</p> <p>Uitwerking visie voor herinrichting kruispunt op maaiveld in functie van veiligheid en doorstroming openbaar vervoer (TV3V).</p>	
Knooppunt R16 – Donk	<p>Gevaarlijk kruispunt, maar tegelijk belangrijk voor de ontsluiting van de aangelande grootwinkelbedrijven.</p> <p>De stad Lier acht het voorzien van een alternatieve ontsluiting voor de kleinhandelsactiviteiten niet haalbaar en vindt het beter kleinhandelsactiviteiten hier af te bouwen</p>	<p>KT: Behoud van huidig kruispunt (gevaarlijke kruisbewegingen onmogelijk maken).</p> <p>LT: Afsluiten van aansluiting; nieuwe ontsluiting richting Antwerpsesteenweg of verdwijning van grootwinkels.</p>	Afbakening kleinstedelijk gebied Lier
Knooppunt R16 – station	Het station is voor Lier een belangrijke locatie die momenteel slecht bereikbaar is (via woonstraten).	Aanleg op- en afrit en niet-overrijdbare middenberm. De op- en afrit wordt via nieuwe parallelweg aan oost- en westzijde op de Tramweglei aangesloten.	Aanleg fietsroute langs spoorweg moet mogelijk blijven
Knooppunt R16 – N14 Mechelsesteenweg	De stad Lier geeft aan dat dit het drukste kruispunt is van Lier met een belangrijke functie in het stedelijk functioneren (uitwisseling tussen ring, randstedelijke kleinhandelsconcentratie en stadscentrum).	Doorgaande verkeersstroom in tunnel; herinrichting kruispunt op maaiveld in functie van veiligheid (TV3V).	

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
R16			
Knooppunt R16 – N108	De Dienst Wegen en Infrastructuur van de provincie wijst op het belang van een vlottere aansluiting van de N108 op de R16 om (ongewenst) sluipverkeer door Duffel te vermijden. De stad Lier daarentegen meent dat een dergelijke aansluiting niet kan aangelegd worden zonder een ernstige impact op de omgeving.	Dubbelknooppunt (bij voorkeur grote dubbelstrooksrotonde) aan N10 met rechtstreekse aansluiting toegangsweg N108; ongelijkgrondse kruising voor fietsers. Reservatiestrook voor rechtstreekse aansluiting N108 opnemen in uitvoeringsplannen uitbreiding wijk Herderin en recreatieve ontwikkeling: aanleg op LT indien capaciteitsproblemen op dubbelstrooksrotonde.	
Knooppunt R16 - N10 Aarschotsestwg	TV3V onderzoekt haalbaarheid oplossingen en concrete inrichting (dubbelstrooksrotonde zou mogelijk capaciteitsproblemen opleveren); een dubbel lichtengeregeld kruispunt is voor de stad Lier het alternatief waarbij de ongelijkgrondse fietskruising ook behouden moet blijven	Verdere uitdetaillering door TV3V	
N10			
Koningshooikt	Lier vindt de aanleg van fietspaden tussen Liersebaan en R16 een prioriteit en is daarbij voorstander van vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden om de beweging tussen de recreatiezone aan Herderin en het centrum van Koningshooikt zonder oversteken mogelijk te maken; aan de Schollebeekstraat wordt gezien de beperkte omvang van de bedrijvigheid een rotonde niet nodig geacht (voorkeur voor afslagstroken) Putte stelt dat op de N10 ter hoogte van Koningshooikt de mogelijkheid om een aansluiting van een omleidingsweg rond Koningshooikt te creëren gevrijwaard dient te worden (gekoppeld aan problematiek doortrekking van de R6);	dubbelrichtingsfietspaden kunnen mogelijk in overweging genomen worden op plaatsen met veel erftoegangen	Actieplan begeleidende maatregelen doortrekking R6

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
N10			
Omleidingsweg Heikant	Heist-op-den-Berg, Berlaar en Putte zijn voorstander. De gemeenten Berlaar en Putte wensen wel betrokken te worden bij het overleg hierover, er is bezorgdheid omtrent de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing (landschappelijke integratie, vermijden barrièrewerking...).	Principiële beslissing aanleg omleidingsweg Opmaak tracéplan en vervolgens, indien nodig, provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP); ontwerp van de weg,....	Omleiding enkel in functie van verkeersleefbaarheid. Huidig tracé wordt gemeentelijke weg; ook herinrichting nodig.
Bedrijvigheid Heist-op-den-Berg	De GOM kan zich vinden een eerder beperkte ontwikkeling met transportluwe activiteiten. Heist-op-den-Berg is akkoord met beperking van grote verkeersgenererende activiteiten (accepteren geen nieuwe, maar willen wel uitbreidingsmogelijkheden van bestaande behouden) Heist-op-den-Berg wil dat nieuwe toegangsweg naar bedrijventerrein de uitbreidingsplannen van distributiebedrijf Spar niet hypothekeren.	Opmaak stedenbouwkundig inrichtingsplan voor verdere invulling bedrijventerrein en aanleg bufferbekken. Hierbij wordt nieuwe toegangsweg naar rotonde N15 bekeken	Invulling volgens principes opgesteld in kaderplan (groene dooradering, lage densiteit...).
Profiel ter hoogte van Heist-op-den-Berg	Heist-op-den-Berg is akkoord met voorgestelde profiel	Profiel met middengeleider tussen N15 en Mechelbaan Rotondes voor keerbewegingen: N15 (bestaand), Schoorstraat, Lostraat Beperken rechstreekse aansluitingen op N10 Beveiligde fietsoversteken aan Lerrekensstraat, Schoorstraat en Lostraat	

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
N10			
Bedrijvigheid Heist-op-den-Berg	<p>De GOM kan zich vinden een eerder beperkte ontwikkeling met transportluwe activiteiten.</p> <p>Heist-op-den-Berg is akkoord met beperking van grote verkeersgenererende activiteiten (accepteren geen nieuwe, maar willen wel uitbreidingsmogelijkheden van bestaande behouden)</p> <p>Heist-op-den-Berg wil dat nieuwe toegangsweg naar bedrijventerrein de uitbreidingsplannen van distributiebedrijf Spar niet hypothekeren.</p>	<p>Opmaak stedenbouwkundig inrichtingsplan voor verdere invulling bedrijventerrein en aanleg bufferbekken.</p> <p>Hierbij wordt nieuwe toegangsweg naar rotonde N15 bekeken</p>	Invulling volgens principes opgesteld in kaderplan (groene dooradering, lage densiteit...).
Profiel ter hoogte van Heist-op-den-Berg	Heist-op-den-Berg is akkoord met voorgestelde profiel	<p>Profiel met middengeleider tussen N15 en Mechelbaan</p> <p>Rotondes voor keerbewegingen: N15 (bestaand), Schoorstraat, Lostraat</p> <p>Beperken rechstreekse aansluitingen op N10</p> <p>Beveiligde fietsoversteek aan Lerrekensstraat, Schoorstraat en Lostraat</p>	
Pijpelheide	Heist-op-den-Berg is akkoord met voorstel van rotonde aan Pijpelstraat - Schrieksesteenweg en beveiligde fietsoversteek aan Moerstraat	<p>Rotonde aan Pijpelstraat</p> <p>Te beveiligen fietsoversteek Moerstraat.</p>	

Thema	Consensus / Visie van partners	Aanbeveling vanuit streefbeeldstudie	Randvoorwaarde
N10			
N10 Begijnendijk - Aarschot	<p>ROHM Vlaams-Brabant wijst op het belang van comfortabele fietspaden.</p> <p>AWV Vlaams-Brabant is, gelet de hoge verkeersintensiteiten (met veel vrachtverkeer), geen voorstander van aanliggende fietspaden in de bebouwde kom: zij stellen ook hier vrijliggende fietspaden voor.</p> <p>AWV Vlaams-Brabant is geen voorstander van de vele rotondes: ziet deze enkel op belangrijke knooppunten met gelijkwaardige takken (bv N10 x N15)</p> <p>Begijnendijk wil wel een rotonde aan de Mechelbaan</p> <p>Begijnendijk en AWV VI-Br: voorstel om kruispunt Busschotstraat (schuine aansluiting) enkel te behouden als fietsoversteek en nieuwe volwaardige aansluiting te maken bij aanleg van nieuw bedrijventerrein</p> <p>Begijnendijk en AWV VI-Br zien twee rotondes in doortocht niet meteen zitten (nog uit te klaren); oplossing met aangepast doortochtbeleid en goede oversteekbaarheid gewenst (gezien ligging van station)</p>	<p>Continue vrijliggende fietspaden die doorlopen ter hoogte van kleine zijstraten (in- en uitritconstructie); onderscheid binnen en buiten bebouwde kom kan door andere invulling van tussenstrook (resp. verhard en groenstrook).</p> <p>Afhankelijk van de verdere uitwerking van vooropgestelde typeprofiel in de doortocht Begijnendijk is er nood aan een keermogelijkheid ter hoogte van de kruispunten Kerkstraat en Honderd Bunders. Daarom dient te worden onderzocht bij de verder uitwerking of hier rotondes als kruispuntoplossing kunnen worden ingebracht. Omwille van de collectorfunctie van de N10 kunnen ook op kruisingen van lokale verbindings- en ontsluitingswegen rotondes als kruispuntoplossing worden aanbevolen. Het bestaande verkeerslicht aan de Kleine Steenweg – Haltestraat kan in deze oplossingsvariant verdwijnen. Verder ontwerpend onderzoek zal uitmaken welke kruispuntoplossing het meest is aangewezen.</p>	

BIJLAGEN

1 ONTWERPMATIG ONDERZOEK STRATEGISCHE DEELPROJECTEN

Bij de uitwerking van het ontwerp streefbeeld is specifieke aandacht besteed aan een aantal strategische projecten. Dit gebeurde in overleg met de betrokken lokale besturen. Op deze wijze werden volgende projectgebieden behandeld:

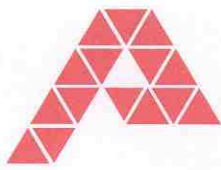
- strategisch deelproject zone Lammerenberg (N14);
- strategisch deelproject ring rond Lier (R16);
- strategisch deelproject Berlaar –Heikant (N10);
- strategisch deelproject Heist-op-den-Berg (N10).

In deze bijlagen vindt u een weergave van de presentaties van het ontwerpmatig onderzoek zoals besproken op de bilaterale overlegmomenten.

2 BESLUIT BESTENDIGE DEPUTATIE (3 APRIL 2003) VERSLAGEN STUURGROEPOVERLEG EN STANDPUNTEN BETROKKEN ACTOREN

In deze bijlage zijn de verslagen van de stuurgroepvergaderingen opgenomen alsook de standpunten die tijdens de tweede fase van het project door de betrokken actoren werden geformuleerd.

3 HERKOMST-BESTEMMINGSONDERZOEK BERLAAR-HEIKANT

**Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit****UITGIFTE**

Uit de notulen van de zitting van de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen, in zitting van 3 april 2003.

Aanwezig : de heer C. Paulus, Gouverneur-Voorzitter, de heren L. Helsen, J. Geuens, F. Geudens, mevrouw M. De Graef, de heren M. Wellens, C. Masson, leden en de heer D. Toelen, Provinciegriffier.

Verslaggever : Martine De Graef

Kennis wordt genomen van het verslag van de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit met betrekking tot het streefbeeld voor de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier-Aarschot (N10,R16, N14) en van het voorstel tot goedkeuring van het concept.

Goedkeuring wordt gehecht aan het concept zoals voorgebracht, namelijk de selectie van de N10 tussen Aarschot en Koningshooikt als secundaire weg I en de N10,R16 en N14 tussen Koningshooikt en de E313 als secundaire weg I+.

In opdracht :

De Provinciegriffier,

(w.g.)

D. Toelen

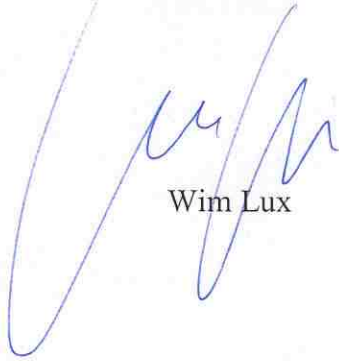
De Voorzitter,

(w.g.)

C. Paulus

Voor eensluitende uitgifte
Voor de Provinciegriffier
Het Departementshoofd,




Wim Lux

STREEFBEELDSTUDIE N10, R16, N14 TUSSEN AARSCHOT EN DE E313

VERSLAG OVERLEG STAD LIER KNOOPPUNTEN R16

8 april 2003

AANWEZIGHEIDSLIJST

- Marc Vanhee, leidend ambtenaar provincie Antwerpen
- Leon Cool, schepen stad Lier
Dirk Engels, extern adviseur
- Eddy Gielis, projectleider Langzaam Verkeer vzw

AGENDA

1. Bespreking voorstellen knooppunten N108 - N10 richting Aarschot
2. Bespreking voorstellen knooppunten N10 richting Antwerpen - Hagenbroeksesteenweg
3. Bespreking overige knooppunten
4. Vervolgafspraken

1

BESPREKING VOORSTELLEN KNOOPPUNTEN N108 - N10 RICHTING AARSCHOT

In de streefbeeldstudie werden tot nog toe twee varianten met betrekking tot de aansluiting van de ringweg weerhouden. Variant 1 omvat een verbeterde aansluiting van de Hoogveldstraat die voor de verbinding met de N118 zorgt op het knooppunt met de R16-N10. Variant 2 gaat uit van een rechtstreekse aansluiting van de N118 op de R16, door de realisatie van een nieuw knooppunt dat uitgaande van de bestaande onderdoorgang ongelijkgronds wordt uitgevoerd.

Variant 1

Dirk Engels licht een aantal mogelijke kruispuntoplossingen toe die uitgaan van deze twee vooropgestelde varianten. Op basis van de afweging van de voor- en nadelen van deze oplossingsrichtingen worden twee kruispuntoplossingen weerhouden. Verder bouwend op variant 1 wordt geopteerd voor een oplossing met een grote tweestrooksrotonde die het mogelijk maakt de Hoogveldstraat rechtstreeks op het knooppunt R16 - N10 aan te sluiten. Hierdoor wordt de huidige moeilijke aansluiting van de N118 op de ringweg in sterke mate verbeterd. De huidige circulatiemaatregelen ter hoogte van de onderdoorgang van de N118 onder de R16 blijven behouden. De Waversesteenweg blijft afgesloten, waardoor de conflictvrije situatie zoals die zich vandaag voordoet hier blijft bestaan. Voor de ontsluiting van de wijk Herderin die aan de zuidzijde van de Ringweg is gelegen wijzigt er bijgevolg niets.

Een belangrijke randvoorwaarde voor deze oplossingsvariant is de capaciteit van de rotondeoplossing met de R16. Om de capaciteit te verhogen wordt een grote

dubbelstrooksrotonde met een diameter van ca 85.00 m voorzien. Door middel van een bypass – b.v. tussen de R16 en de N10 - zou kan de capaciteit nog verder kunnen worden verhoogd, maar ontstaan er ter hoogte van in- en uitweefstroken bijkomende potentiële conflictpunten. Voor de realisatie van dit knooppunt dient een handelszaak te worden onteigend. De auto-ontsluiting van het nieuwe recreatiegebied ten zuiden van de ringweg kan op een veilige manier worden georganiseerd door gebruik te maken van de onderdoorgang van de brug over het Netekanaal.

Net omwille van de vooropgestelde ontwikkeling van het recreatiegebied dient ter hoogte van dit knooppunt bijzondere aandacht te worden besteed aan veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. In een eerste variant wordt een vrijliggend fietspad rondom de rotonde aangelegd, waarbij tussen het centrumgebied en het recreatiegebied een dubbelrichtingspad wordt voorzien. Hierdoor dienen deze fietsers enkel de minder drukke aansluiting van de R16 over te steken richting N13, die op twee rijstroken wordt teruggebracht.

De voorkeur gaat echter uit naar de realisatie van ongelijkgrondse kruisingen voor de fietsers, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaand topografie. De rotonde wordt iets verhoogd aangelegd en het middeneiland wordt centraal verlaagd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de fietsers de rotonde ongelijkgronds te laten kruisen zonder dat er al te grote niveauverschillen dienen te worden overwonnen. Vanaf het centraal gelegen fietsknooppunt kunnen de fietsers de verschillende kanten uit. Op die manier ontstaat een vlotte en veilige fietsrelatie tussen het centrum en de recreatiezone.

Variant 2

Bij variant twee gaat na afweging van de voor- en de nadelen van de verschillende kruispuntvarianten de voorkeur uit naar de oplossing waarbij een op- en afritcomplex wordt voorzien ten oosten van de N118. Aan de noordelijke zijde van de R16 sluit deze aan op de Hoogveldweg. Aan de zuidelijke zijde wordt parallel aan de R16 een nieuwe toerit aangelegd. Rekening houden met een minimale bochtstraal van 20 m en een hellingspercentage van 3 à 4%, is het mogelijk voldoende afstand te houden ten opzichte van de naastliggende wijk Herderin. Na inzicht van de uitbreidingsplannen voor de wijk blijkt dat deze geen impact hebben op dit voorstel.

Ook bij deze oplossingsvariant blijft de Waversesteenweg ter hoogte van de Hoogveldweg afgesloten. Een bijkomend knooppunt op deze plek levert te veel bijkomende conflicten op. Omdat de Hoogveldweg wordt opgenomen in het op- en afrittencomplex, wordt deze geknipt en aan de andere zijde voorzien van een keerpunt. Dit heeft tot gevolg dat de inwoners van de wijk Herderin voor hun autoverplaatsingen via de ringweg naar het centrumgebied moeten rijden. Voor de aansluiting van de nieuwe toerit ten zuiden van de R16 wordt een rotonde aangelegd met een diameter van ca. 35 m. Het bestaande dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de Waversesteenweg blijft behouden zodat de fietsers niet in conflict komen met de afslaande bewegingen op het knooppunt.

Besluit

Beide varianten zijn verdedigbaar. Er bestaat zelfs de mogelijkheid om beide oplossingen te combineren. Daarom wordt voorgesteld vanuit het streefbeeld te adviseren op korte termijn de grote dubbelstrooksrotonde te realiseren (variant 1) met, omwille van de garanties op vlak van verkeersveiligheid, ongelijkgrondse kruising voor de fietsers. De mogelijkheid voor de realisatie van de rechtstreekse aansluiting van het knooppunt met de N108 (variant 2) wordt open gehouden. Dit betekent dat bij de uitbreidingsplannen voor de wijk Herderin en/of de aanpalende recreatieve ontwikkeling, rekening wordt gehouden met de mogelijke realisatie van het op- en afrittencomplex. Mogelijke capaciteitsproblemen op het knooppunt met de N10 zouden op lange termijn de aanleiding kunnen vormen voor de realisatie van het bijkomende

op- en afrittencomplex.

2.

BESPREKING VOORSTELLEN KNOOPPUNTEN ANTWERPSESTEENWEG - HAGENBROEKSESTEENWEG

Voor de reorganisatie van de twee knooppunten Antwerpsesteenweg en Hagenbroeksesteenweg worden door het studiebureau, zowel voor de inrichting van de knooppunten als voor de ruimtelijke invulling, een aantal oplossingsmogelijkheden voorgelegd. De ruimtelijke invullingsconcepten hebben vooral betrekking op de impact van de invulling en de ontsluiting van fase 2 van de uitbreiding van de bedrijvzone ten oosten van de Antwerpseweg. In het kader van het ruimtelijk streefbeeld wordt uitgegaan van een gezamenlijke ontsluiting op één knooppunt van deze nieuwe bedrijvzone Antwerpseweg, samen met de bestaande bedrijvzone Hagenbroek en de bedrijvzone Mallekot aan de binnenzijde van de ringweg. Dit maakt dat deze ruimtelijke invulling een belangrijk impact heeft op de organisatie van de knooppunten met de R16.

Ontsluitingsvariant 1

In deze variant wordt het knooppunt Antwerpsesteenweg ongelijkgronds uitgevoerd. De doorgaande rijrichting op de R16 wordt in een tunnel ondergebracht. Voor de afslaande bewegingen richting Antwerpsesteenweg worden uitvoegstroken voorzien, die aantakken op een kruispunt bovenop de ondertunnelde ringweg.

Voor de aansluiting van de omliggende bedrijvzones wordt een nieuw gelijkgronds knooppunt voorzien ter hoogte van de Industriestraat, waar ook de Mallekotstraat op aantakt. Het huidige kruispunt Hagenbroeksesteenweg wordt vervangen door een ongelijkgrondse kruising van deze weg met de ringweg zonder dat deze er op aantakt. Daar waar de Mallekotstraat van een straat in een bedrijvzone overgaat in een woonstraat, wordt een tonnagebeperking ingesteld. Hetzelfde geldt voor de Hagenbroeksesteenweg. Op die manier wordt voorkomen dat de woonstraten worden belast met zwaar vrachtverkeer.

Ruimtelijke invulling variant 1

De ruimtelijke invulling van fase twee van de bedrijvzone Antwerpseweg wordt gekoppeld aan een nieuwe ontsluitingsweg die ten noorden van het geplande retentiebekken wordt voorzien, en die een verbinding maakt met Plaslaar en de Industriestraat. Hierdoor krijgt deze weg het statuut van hoofdontsluitingsweg van de noordelijke bedrijventerreinen. Ook aan de noordelijke zijde wordt vanaf dit knooppunt een aansluiting op de Mallekotstraat voorzien. Het retentiebekken wordt zodanig aangelegd dat deze waterpartij ook op ecologisch vlak een rol gaat vervullen. Het bestaande retentiebekken langsheen de R16 wordt opgenomen in een lineaire groenstructuur langsheen de R16.

Ontsluitingsvariant 2

Hier wordt het knooppunt met de Antwerpsesteenweg op een gelijkaardig wijze opgelost, maar wordt voor het bovengrondse kruispunt een grote ovale rotonde gerealiseerd. Hierdoor kunnen de bedrijvzones Antwerpsesteenweg, Hagenbroek en Mallekot ontsloten worden via dit knooppunt. Dit heeft het voordeel dat geen bijkomend knooppunt voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen dient te worden voorzien. Anderzijds zijn zowel de nieuwe aansluitingswegen naar Plaslaar en de Mallekotstraat als het bovengrondse kruispunt zelf veel moeilijker in te passen in de huidige ruimtelijke context.

Ruimtelijke invulling variant 2

Voor de ruimtelijke invulling wordt het retentiebekken zodanig geherprofileerd en ingekaderd in een landschapspark, dat hier een bijzondere locatie voor hoogwaardige bedrijvigheid - een bedrijvenpark - ontstaat. Een aantal van de bestaande boerderijen wordt geïntegreerd in het landschapspark en krijgt een herbestemming als horecazaak, gericht op zowel de bedrijvenzone als op het landschapspark. Het landschapspark wordt verbonden met de lineaire groenstructuur langsheen de ringweg, die zowel ruimtelijk als functioneel via een ongelijkgrondse voetgangers- en fietsdoorsteek wordt verbonden met het stadscentrum.

Besluit

De ontsluitingsvariant 1 draagt de voorkeur weg.

Vanuit het ruimtelijk streefbeeld wordt aangegeven dat de kwalitatief ruimtelijke invulling voor de tweede fase van het bedrijventerrein Antwerpsesteenweg, zoals vooropgesteld in variant 2, verder dient te worden onderzocht. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de realisatie van de ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer op één knooppunt met de R16. Daarnaast dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de realisatie van de langzaamverkeerverbinding tussen het te ontwikkelen gebied ten noorden van de ringweg en het stadscentrum. Hierbij dient de mogelijkheid tot realisatie van het landschaps-bedrijvenpark omheen het retentiebekken te worden onderzocht. Deze syntheseoplossing is weergegeven op de kaart variant 3.

Er wordt vooropgesteld dat de onveiligheidsproblematiek van het knooppunt R16 - Antwerpsesteenweg in de fasering prioritair op korte termijn dient te worden aangepakt, door dit kruispunt herin te richten conform ontsluitingsvariant 1.

In een volgende fase wordt de aangepaste ontsluiting van de bedrijventerreinen gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkelingsplannen van de bedrijventerreinen en de bijbehorende plannen voor de waterhuishouding, met inbegrip van de inplanting van de nieuwe retentiebekkens. Hierbij wordt de inrichting van het nieuwe knooppunt gekoppeld aan het opheffen van het knooppunt met de Hagenbroeksesteenweg, waar een ongelijkgrondse kruising zonder aansluiting wordt voorzien.

3.

BESPREKING OVERIGE KNOOPPUNTEN

Knooppunt met de Mechelsesteenweg (N14)

Voor dit kruispunt wordt volgende herinrichting (cf. het gemeentelijk mobiliteitsplan) vooropgesteld:

- doorgaand verkeer op R16 in tunnel;
- erboven rotonde voor lokale verdeelfunctie (kan eventueel ook verkeerslichtengeregeld kruispunt zijn).

Nadelen van rotonde zijn:

- vaak onveilig voor fietsers;
- moeilijk om openbaar vervoer te bevoordelen.

Voordeel van rotonde: kanaliseert vlot de gelijkmatige afslagbewegingen (stedelijke verdeelfunctie).

Knooppunt stationsomgeving

Er wordt een niet-overrijdbare middenberm aangelegd. Aan beide zijden wordt een op- en afrit aangelegd. Aan de westzijde wordt deze op-/afrit via een weg parallel aan de R16 en via de bestaande onderdoorgang naast de spoorweg op de Tramweglei aangesloten. Ter hoogte van deze onderdoorgang is voldoende ruimte beschikbaar om, in overleg met de NMBS, een apart tweerichtingsfietspad van 3 m te voorzien. Ook aan de oostzijde van de R16 wordt achter de bestaande bebouwing een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Hier zijn wellicht onteigeningen nodig.

Kruispunt Donk

Voor het kruispunt met de Donk bestaan twee oplossingsvarianten. Op korte termijn blijft de huidige oplossing behouden. Dit houdt in dat de middenberm voor de aansluiting aan de binnenzijde van de ringweg gesloten blijft om de gevaarlijke kruisbewegingen onmogelijk te maken.

Op lange termijn zou bij de reorganisatie van de kleinhandelsconcentratie langs de N10 in een nieuwe ontsluiting van de grootwinkelbedrijven richting Antwerpseweg kunnen worden voorzien, zodat ook voor deze aansluiting de middenberm niet-overrijdbaar kan worden gemaakt.

Knooppunt met de N14 (Lier – E313)

De N14 zou moeten doorlopen in de R16 (deel van de drager). De recente herinrichting - behoud en optimalisatie van het verkeerslichtengeregelde T-kruispunt – voldoet niet aan dit principe.

4

VERVOLGAFSPRAKEN

De meeste van de besproken knooppunten staan op het programma van de aanpak van onveilige kruispunten, de opdracht die door TV3V voor het Vlaamse Gewest wordt uitgevoerd. Het is van groot belang dat de resultaten van deze streefbeeldstudie zo snel als mogelijk worden ingebracht in dit programma. Op basis van deze resultaten kan TV3V werken aan de verdere concrete planvorming voor de kruispuntherinrichtingen en de stap naar uitvoering voorbereiden. Vanuit de streefbeeldstudie zal samen met de stad Lier al het mogelijke gedaan worden om deze informatieoverdracht op een zo vlot mogelijke wijze te organiseren.

april 2003

Eddy Gielis

LV - Planning & Ontwerp

STREEFBEELDSTUDIE N10, R16, N14 TUSSEN AARSCHOT EN DE E313

VERSLAG OVERLEG HEIST-OP-DEN-BERG

25 augustus 2003

AANWEZIGHEIDSLIJST

- Marc Vanhee, leidend ambtenaar provincie Antwerpen
- Patrick Feyaerts, schepen Openbare Werken Heist-op-den-Berg
- Jef Mariën, schepen Ruimtelijke Ordening Heist-op-den-Berg;
- Staf Van der Linden, hoofd Technische Dienst Heist-op-den-Berg
- Veerle De Beser, stedenbouwkundig ambtenaar Heist-op-den-Berg;
- Gustave Goyvaerts, Technische Dienst Heist-op-den-Berg (waterbeheer);
- Eddy Gielis, Langzaam Verkeer;
- Jeroen Bastiaens, Langzaam Verkeer.

AGENDA

- Inleiding
- Concept van middengeleider
- Ontsluitingsstructuur Heistse Hoek
- Ruimtelijke concepten Heistse Hoek + ruimtelijke inpassing rotondes
- Fietsoversteken
- Dwarsprofiel N10 Heistse Hoek
- Dwarsprofiel rest N10
- Bijlage

1

INLEIDING

De provincie heeft beslist de streefbeeldstudie uit te breiden met een aantal stedenbouwkundige ontwerpen van de omgeving van de drager. De activiteitenzone van Heist-op-den-Berg, de omleiding van Berlaar-Heikant en de omgeving van Lammerenberg zullen hiervoor verder uitgewerkt worden. Heist-op-den-Berg is als eerste deelgebied aan de beurt.

2**CONCEPT VAN MIDDENGELEIDER T.H.V. BEDRIJVENTERREIN**

In de syntheseconceptnota zat reeds het voorstel om op de N10 ter hoogte van Heist-op-den-Berg (tussen het knooppunt N15 en de Lostraat) een middengeleider te voorzien. Naast de bestaande rotonde aan de N15 moeten twee rotondes worden aangelegd (Schoorstraat en Lostraat) om keerbewegingen mogelijk te maken.

Het gemeentebestuur is akkoord met dit principe.

De vraag wordt gesteld waarom de middengeleider slechts tussen N15 en Lostraat wordt voorzien. Eddy Gielis geeft aan dat het niet de bedoeling kan zijn over heel de N10 een middengeleider aan te leggen (beantwoordt niet aan het beeld van de secundaire weg type I). Het afwijkende profiel accentueert dat men door het kleinstedelijke gebied rijdt (te beschouwen als een soort doortocht door een activiteitenzone). De middengeleider brengt rust en veiligheid in een zone die door de vele activiteiten met heel wat problematische linksafbewegingen geconfronteerd wordt.

De gemeente geeft aan dat er verder richting Aarschot, in de zone tot aan de Mechelbaan, ook nog heel wat (vergunde) kleinhandelsactiviteiten terug te vinden zijn. Het niet (volwaardig) aansluiten van de Mechelbaan ziet de gemeente bovendien niet zitten. Er wordt voorgesteld het systeem met middenberm door te trekken tot aan de Mechelbaan en hier een bijkomende rotonde te voorzien. De rotonde aan de Mechelbaan volgt echter redelijk dicht op de rotonde aan de Lostraat. Ook voorbij de Mechelbaan bevinden zich nog economische functies. Het lijkt daarom logischer de middenberm door te trekken tot de Pijpelstraat.

Langs de N10 wordt de aanleg van vrijliggende fietspaden voorgesteld. De gemeente en de provincie zijn voorstander van de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden. Hierbij dient het voor afslaand gemotoriseerd verkeer voldoende duidelijk te zijn dat er ook fietsers uit de tegenrichting kunnen komen.

Omdat het uitrijden aan de Wouwerstraat een redelijke omrijbeweging vereist indien men richting Lier wil (keren aan de rotonde van de Schoorstraat), heeft de gemeente op de vorige stuurgroepvergadering gesuggereerd parallel met de N10 een doorsteek te maken naar de N15. Voor de aanleg van deze nieuwe eenrichtingsweg was er een akkoord met het betreffende bedrijf op wiens grondgebied de weg zou lopen.

Langzaam Verkeer heeft dit iets anders geïnterpreteerd: er is gezocht naar een rechtstreekse aansluiting op de rotonde. Dit biedt het voordeel dat de toegang aan de Wouwersstraat (deels woonstraat) gesupprimeerd kan worden en er een meer heldere ontsluitingsstructuur ontstaat.

3**ONTSLUITINGSSTRUCTUUR BEDRIJVENZONE HEISTSE HOEK**

Het gedeelte van het bedrijventerrein ten noorden van de N10 wordt op een duidelijke manier ontsloten: via de Schoorstraat en Industriepark.

Het gebied ten zuiden van de N10 is op een zeer organische manier gegroeid. De ontsluitingsstructuur verloopt dan ook op een meer heldere manier. De gemeente merkt op dat de hoofdontsluitingslus best via de nieuw aangelegde wegen tussen Wouwerstraat en Geuzenstraat gelegd wordt om het bebouwd gedeelte van de Wouwerstraat te ontwijken.

De aansluiting aan de Lerrekensstraat (zie ook discussie fietsoversteek) is recent afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De mogelijkheid om in- en uit te rijden (rechtsaf in / uit) wordt niet nodig geacht.

4

RUIMTELIJK CONCEPTEN BEDRIJVENZONE HEISTSE HOEK

In de principeschets van het kaderplan wordt de voorgestelde *groene dooradering* van het bedrijventerrein vertaald in het planten van bomen langs de wegen die het bedrijventerrein ontsluiten. De interne ontsluiting wordt gerationaliseerd door het aanbrengen van een soort gridstructuur. Opmerkelijk is dat de vallei van de Bergebeek als groenelement genegeerd wordt. Ruimtelijk concept 1 is een concretere vertaling van de principeschets.

In ruimtelijk concept 2 wordt de vallei van de Bergebeek als een wezenlijk element van de groene dooradering opgenomen (samen met de Rashoevebeek groene oost-weststroken). In noord-zuidrichting wordt ook een groenas toegevoegd. Hierin kunnen de nodige retentiebekken voorzien worden. De groenstroken bieden een aantrekkelijk kader voor de aanleg van autovrije fietsroutes die ook op recreatief vlak interessant kunnen zijn. Door de nieuwe fietsverbinding wordt de fietsoversteek aan de Lerrekensstraat nog belangrijker.

De (politieke) haalbaarheid van de aanleg van een groencorridor wordt in vraag gesteld. Deze groenstrook moet echter niet overal even breed zijn. De discussie kan verder uitgeklaard worden bij het opstellen van een provinciaal RUP. Hierbij kan de algemene bouwverordening die 3 meter groenbuffer aan alle zijden oplegt en die de bedrijven individueel oplegt te voorzien in de nodige waterbekkens, gegroepeerd bekeken worden en geïntegreerd worden in een gemeenschappelijke aanpak. Belangrijk hierbij is de aanleg van een aantrekkelijke autoluwe fietsroute met een beveiligde oversteekmogelijkheid aan de Lerrekensstraat.

In het gemeentelijk structuurplan zijn twee zoekzones afgebakend voor bijkomende (lokale) bedrijvigheid, beide ten noorden van de N10: de zone tussen Schoorstraat en Beemdekensstraat (nu nog woonuitbreidingsgebied) en de zone tussen Langveldstraat en Bergebeek (agrarisch gebied ten zuiden van bedrijventerrein). De eerste zoekzone zou via een nieuwe ontsluitingsweg bediend worden (geen erfaansluitingen). De tweede zone kan mogelijk ontsloten worden via de ontsluitingswegen van het bestaande bedrijventerrein (zeker niet langs de Langveldstraat). Het is bovendien belangrijk dat er voldoende afstand wordt gehouden tot de bestaande bebouwing (bufferstrook).

Gustave Goyvaerts licht de plannen in verband met de aanleg van retentiebekkens toe:

- Aan de zuidzijde van Rashoevebeek is de aanleg van een retentiebekken voorzien.
- Op de Bergebeek is de aanleg van een bufferbekken niet echt nodig (is gebleken uit een studie van de provincie).

Detail rotonde N10 - N15 (Fabiola)

Het is wellicht mogelijk een vijfde tak aan te sluiten op de rotonde. De weg loopt over het privé-domein van dancing Fabiola en van het achterliggende distributiebedrijf. De Beemdekensstraat kan op een betere, duidelijkere manier aansluiten (enkel rechts in en uit). De Wouwersstraat moet niet meer aansluiten op de N10 indien de nieuwe ontsluitingsweg naar de rotonde wordt aangelegd.

De afstand tussen de bomen wordt redelijk groot gehouden (20 meter), om voldoende

uitwisseling met omliggende percelen mogelijk te houden: in het ruimtelijke beeld betekent dit een continu patroon van solitaire bomen (die hierdoor wel een eenheid vormen), eerder dan een laanbeplanting (zie stuk naar Berlaar-Heikant).

Detail rotonde N10 - Schoorstraat

Er is voldoende ruimte beschikbaar voor de aanleg van een rotonde. Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de veiligheid voor fietsers. De gemeente suggereert de aanleg van een fietstunnel. Dit is niet zo eenvoudig realiseerbaar (Schoorstraat ten noorden van N10 heeft tweezijdig fietspad; ten zuiden ervan eenzijdig fietspad).

5

FIETSOVERSTEKEN

Het kruispunt van de N10 en de Lerrekensstraat wordt in september 2003 behandeld op de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV). Het dossier werd bij de gouverneur aanhangig gemaakt op initiatief van de verkeersdienst van de politie. De politie staat momenteel dagelijks (8h – 8h30 en 15h30 – 16h) in voor het veilig laten oversteken van fietsende scholieren. Zij vragen een structurele oplossing. Tellingen gedurende de eerste drie weken van september geven tijdens de ochtendspits (7h45 – 8h45) een gemiddelde van 40 overstekende fietsers aan het kruispunt N10 x Lerrekensstraat. De avondspits is minder uitgesproken (tussen 15 en 30 fietsers tussen 15h30 en 16h30).

Schepen Mariën geeft aan dat de Schoorstraat een belangrijkere oversteekplaats voor fietsers is dan de Lerrekensstraat: ligt op een goed uitgebouwde schoolroute vanuit de deekernen Goor, Schriek en Grootlo richting Heist-op-den-Berg. Dit wordt bevestigd door de telcijfers van de politie (eveneens eerste weken van september): gemiddeld 120 overstekende fietsers tijdens de ochtendspits.

6

DWARSPROFIEL N10 HEISTSE HOEK (MET MIDDENBERM)

Een fysieke afscheiding tussen rijbaan en fietspad is goed. Kan eventueel breder vermits er voldoende ruimte beschikbaar is. De rooilijnbreedte bedraagt 13 m van de as van de weg (dus 26 m totale breedte); voor de aanleg van fietspaden is een onteigening van 11 m van de as van de weg (22 m totale breedte) voorzien.

De gemeente merkt op dat een haagbeplanting tussen rijweg en fietspad heel wat onderhoud vraagt. Er wordt voorgesteld met een voldoende brede grasstrook te werken.

Indien ervoor geopteerd wordt om fietsers in beide richtingen te laten rijden, moeten de vrijliggende fietspaden breder zijn dan 1,75 m (bij voorkeur 2,5 m).

7**DWARSPROFIEL REST VAN N10**

Hier wordt teruggegrepen naar het voorgestelde profiel in Begijnendijk (Vlaams-Brabant). Er wordt een 2x1-rijweg van 6 meter (excl. goten). Aan beide zijden van de rijweg worden bomen geplaatst. Het vrijliggende fietspad wordt achter de bomen (en eventueel ook achter de grachten) voorzien. Indien geopteerd wordt voor een dubbelrichtingsfietspad moet het fietspad bij voorkeur 2,5 m breed zijn.

Voor de opvang van het hemelwater zijn er twee mogelijkheden:

- behoud/heraanleg van grachten langs de weg;
- voorzien van grote infiltratiebekkens op een aantal plaatsen.

Er is een consensus voor het behoud van grachten in het profiel (eventueel te verplaatsen).

8**BIJLAGE**

In bijlage:

- bijgewerkte PowerPointpresentatie.

STREEFBEELDSTUDIE N10, R16, N14 TUSSEN AARSCHOT EN DE E313

VERSLAG OVERLEG LAMMERENBERG

22 oktober 2003

AANWEZIGHEIDSLIJST

- Marc Vanhee, leidend ambtenaar provincie Antwerpen
- Willy De Bie, gemeente Zandhoven, burgemeester
- Jan Verbist, gemeente Zandhoven, schepen Openbare Werken
- Willy Coppé, gemeente Zandhoven, technische dienst
- Hubert Claessens, lokale politie Zara
- Willy Lauwers, gemeente Ranst, schepen
- Hugo Janssens, gemeente Ranst, schepen
- Herman Van Tenderloo, gemeente Ranst, technische dienst
- Tom Janssens, AWV
- Dieter Van den Langenbergh, AWV
- Eddy Gielis, Langzaam Verkeer;
- Jeroen Bastiaens, Langzaam Verkeer.

AGENDA

- Inleiding
- Toelichting voorstellen voor Lammerenberg door Eddy Gielis
- Reacties
- Afspraken

1

INLEIDING

De provincie heeft beslist de streefbeeldstudie uit te breiden met een aantal stedenbouwkundige ontwerpen van de omgeving van de *drager van het stedelijk netwerk Lier – Aarschot* (N10 – R16 – N14). De activiteitenzone van Heist-op-den-Berg, de omleiding van Berlaar-Heikant en de omgeving van Lammerenberg zullen hiervoor verder uitgewerkt worden. Eerder werd al met Heist-op-den-Berg aan tafel gezeten; nu wordt de omgeving van Lammerenberg besproken met de gemeenten Ranst en Zandhoven.

2**TOELICHTING VOORSTELLEN VOOR LAMMERENBERG**

Er worden drie varianten voorgesteld voor de N14 te Lammerenberg. Deze varianten gaan uit van een verhoogde veiligheid en doorstroming in het kader van de uitbouw van de weg als secundaire weg type I+.

Variant 1 gaat uit van een optimalisatie van de huidige situatie door de aanleg van rotondes die tegelijk de snelheid remmen, maar toch een zekere doorstroming geven. Er zijn echter indicaties dat de rotondes bij een toename van het verkeer van 10% tijdens de spitsmomenten zullen vastlopen.

Varianten 2 en 3 gaan uit van de aanleg van een lokale omleidingsweg volgens het tracé van het gewestplan. In variant 2 wordt zowel aan de oprit van de E313 als net vóór de Veerstraat een rotonde aangelegd. In variant 3 kruist de N116 (Nijlensesteenweg) de N14 ongelijkgronds zodat beide wegen hun functie (resp. secundaire weg type III en sec. weg type I+) beter kunnen waarmaken; er blijft in deze variant maar één rotonde over.

3**REACTIES****Procesverloop**

Als reactie op de voorstellen in de stuurgroep van 16-12-2002 formuleerden de gemeente Ranst, Zandhoven en Lier een gezamenlijk standpunt omtrent de N14 (brief 7/1/2003). Hierin wordt bepleit dat de N14 geen belangrijkere verkeersfunctie mag toebedeeld krijgen dan de N13 Lier – Herentals en de N10 Lier – Antwerpen...

Op initiatief van de deputé Martine De Graef werden de gemeenten uitgenodigd om hun standpunt te komen bespreken. De gemeente Zandhoven betreurt dat zij niet aanwezig was op dit overleg (wat er is misgelopen is niet volledig duidelijk).

Wegencategorisering

De gemeenten Ranst en Zandhoven zijn niet akkoord met de voorgestelde categorisering van secundaire wegen (definitief goedgekeurd in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen). Zij zijn vooral sterk gekant tegen het downgraden van de N10 tussen Lier en Antwerpen (terugbrengen van deze weg tot 2x1 rijstroken), een beslissing die genomen is in het masterplan Antwerpen en kadert in de grootstedelijke mobiliteitsvisie (met o.a. doortrekking van de tram tot Boechout e.d.).

Het is volgens de gemeentebesturen van Ranst en Zandhoven onaanvaardbaar dat de N14 een hogere wegcategorie krijgt en (een deel van) het verkeer naar Antwerpen de N14 en de E313 zou moeten volgen in plaats van de N10 te blijven volgen (die volgens de gemeenten - in tegenstelling tot de plannen - verder zou moeten uitgebouwd worden voor wegverkeer).

Bij het invoeren van sterke verkeersontmoedigende maatregelen in de doortocht van Kessel en Nijlen (zone 30...), gelegen op de N13 Lier – Herentals, vreest men voor bijkomende verschuivingen van het verkeer naar de N14. Marc Vanhee geeft aan dat ook deze secundaire weg type III een zekere verkeersfunctie moet behouden.

Inrichtingsvoorstellen Lammerenberg

Zowel Ranst als Zandhoven zijn, onder meer omwille van hogerstaande opmerkingen, geen voorstander van een lokale omleidingsweg rond Lammerenberg. Ranst geeft aan dat het bebouwde lint tussen Emblem en Lier sowieso een probleem voor de verkeersleefbaarheid blijft.

Variante 1 geniet daarom voor beide gemeenten de voorkeur. Een dergelijke inrichting (met aanleg van fietspaden...) zou al een serieuze verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie. Voor AWV zijn de te verwachten capaciteitsproblemen op de rotondes evenwel een probleem.

Er wordt gewezen op de problematiek van bestaand sluipverkeer via de Beemdenstraat – Mollentstraat. Eddy Gielis geeft aan dat een keuze voor variant 1, met een te verwachte file-opstelling tijdens de spitsmomenten, betekent dat er ook heel wat begeleidende maatregelen moeten worden ingevoerd op het lokaal, onderliggende wegennet om sluipverkeer te weren.

De gemeente Zandhoven formuleert een bedenking bij het noordelijk detail van het op- en afrittencomplex aan de E313. De voorgestelde ontsluiting van de zone langs het Albertkanaal via de Zagerijstraat komt in conflict met de recent aangelegde loskade van het bedrijf Adams. Voor de aanleg van de bocht naar de ovonde moet wellicht ook een woning onteigend worden. Een alternatief voor de ontsluiting bestaat erin ter hoogte van de bestaande toegang tot het bedrijventerrein een niet-overrijdbare middenberm te voorzien. Hierdoor kan men enkel rechtsaf uitrijden. Wegrijden naar de andere kant kan door de aanleg van een nieuwe lus onder de brug door, die aansluiting geeft aan de andere zijde van de N14 (eveneens enkel rechtsaf). In dit voorstel wordt geen oplossing gegeven voor de huidige ongelukkige aansluiting van de Venstraat.

Tom Janssens bevestigt de scepsis die bestaat bij de auditor van Antwerpen ten aanzien van ovondes.

Een belangrijk aandachtspunt is de continuïteit van de fietsvoorzieningen. Bij de keuze voor variant 1 is het niet zo evident fietsers te laten oversteken (gezien de hoge intensiteiten). Indien er bovendien aansluitingen blijven aan de westzijde, heeft het geen zin hier een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen. In dat geval kan beter geopteerd worden voor tweezijdige vrijliggende fietspaden. Aandachtspunten zijn de rotondes en de zijaansluitingen.

De gemeente Ranst plant via module 13 de aanleg van fietspaden tussen de Nijlensesteenweg en Emblem. Het profiel dat men hiervoor voor ogen heeft, wijkt af van het hier voorgestelde profiel. In het voorstel van de gemeente worden de fietspaden achter de grachten gelegd om nog meer bescherming te bieden aan de fietser. Er zijn momenteel geen plannen om de fietspaden op het grondgebied van Zandhoven door te trekken.

Bij keuze voor variant 1 kan het knooppunt van de N116 en de N14 ook op de huidige plaats van het kruispunt Nijlensesteenweg x Oostmalsesteenweg voorzien worden. Het hoekperceel aan de zuidkant van dit kruispunt is al eigendom van AWV. Bij behoud van de huidige locatie van het kruispunt blijft ook een knooppunt aan de Veerstraat nodig.

4

AFSPRAKEN

Het verslag en de presentatie worden verstuurd naar de betrokken actoren. De gemeenten Ranst en Zandhoven krijgen naast een digitale versie ook een papieren afdruk van de PowerPoint-presentatie.

De gemeente Ranst maakt haar plannen voor de aanleg van fietspaden op de Oostmalsesteenweg (dwarsprofiel) over aan Langzaam Verkeer.

De betrokken actoren krijgen tot vrijdag 21 november 2003 de kans om schriftelijk te reageren op de voorstellen. De reacties worden gericht aan Marc Vanhee, provincie Antwerpen, dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen.

In bijlage:

PowerPointpresentatie 22 oktober 2003

oktober 2003
Jeroen Bastiaens
LV - Planning & Ontwerp

STREEFBEELDSTUDIE N10, R16, N14 TUSSEN AARSCHOT EN DE E313

VERSLAG BILATERAAL OVERLEG BERLAAR-PUTTE

4 december 2003

AANWEZIGHEIDSLIJST

PROVINCIE ANTWERPEN		
Marc Vanhee, leidend ambtenaar	03/240 66 08	marc.vanhee@admin.provant.be
Bram Abrams		
AWV ANTWERPEN		
Catherine Hoebeeck	03/ 224 68 57	catherine.hoebeeck@lin.vlaanderen.be
Dieter Van den Langenbergh	03/224 69 03	dieter.vandenlangenbergh@lin.vlaanderen.be
GEMEENTE BERLAAR		
Brigitte de Biolley, schepen RO		
Werner Van de Broeck, stedenbouwkundig ambtenaar	03/410 19 30	werner.vandenbroeck@berlaar.be
Brenda Deflex, administratie		
Dirk Alaers, opmaak GRS Berlaar		alaers.claes@skynet.be
GEMEENTE PUTTE		
Chris Bosmans, schepen mobiliteit		
Martine Verreth, hoofd TD	015/76 78 91	mv_gemputte@cipal.be
Gert Van Segbroeck, stedenbouwkundige	015/76 78 90	ruimtelijke.ordering@putte.be
OPDRACHTHOUDER LANGZAAM VERKEER		
Eddy Gielis, projectleider	016/31 77 09	eddy.gielis@langzaamverkeer.be
Liesbeth Reekmans, projectmedewerker	016/31 77 01	liesbeth.reekmans@langzaamverkeer.be

AGENDA

1. Inleiding (Marc Vanhee)
2. Toelichting Streefbeeldstudie (Eddy Gielis)
3. Standpunt/visie gemeenten Berlaar en Putte, AWV Antwerpen
4. Afspraken verdere aanpak

1 INLEIDING

Deze vergadering is belegd op vraag van de provincie Antwerpen, in het kader van de streefbeeldstudie N10, R16, N14 tussen Aarschot en de E313. De doortocht van de N10 in Heikant met het onderzoek naar de mogelijke inplanting van een omleidingsweg, is één van de strategische projecten waarrond in de tweede fase van de streefbeeldstudie bilateraal overleg wordt opgezet.

2 TOELICHTING STREEFBEELDSTUDIE

Onderzoek heeft aangetoond dat zich in de doortocht van Heikant belangrijke problemen voordoen met betrekking tot verkeersleefbaarheid. Zowel de gemeenten Berlaar, Putte als Heist-op-den-Berg hebben zich, in het kader van de streefbeeldstudie, uitgesproken voor de realisatie van een omleidingsweg. Op het gewestplan is een tracé opgenomen.

In het kader van de streefbeeldstudie is onderzoek verricht naar de ruimtelijke en verkeerskundige impact van de omleidingsweg, en werd een detailanalyse van het tracé doorgevoerd. Voor kaart- en cijfermateriaal verwijzen we naar de PowerPointpresentatie.

2.1 Verkeerskundige en ruimtelijke impact omleidingsweg

Er worden drie varianten voorgesteld voor de omleidingsweg te Heikant. Deze varianten moeten zorgen voor een betere leefbaarheid van de kern. Een herinrichting van de huidige N10 doorheen Heikant biedt geen oplossingen. De omleiding neemt de taak en functie van de secundaire weg over. **Variant 1**

Aanleg omleidingsweg met enkel aansluiting op lokaal wegennet aan begin en einde van de omleiding. Overige lokale wegen worden afgesloten of kruisen ongelijkgronds. De Kegelstraat wordt voorzien van een ongelijkgrondse fietskruising en de Houwstraat van een volwaardige ongelijkgrondse kruising. Dit zorgt voor een beperking van de ruimtelijk-functionele barrièrevorming tussen Heikant en de bebouwingsconcentratie langsheen de Houwstraat aan de buitenzijde van de omleiding. In deze variant kan het verkeer met bestemming Beersel en Itegem, komende vanuit de richting Lier of Aarschot, geen gebruik maken van de omleidingsweg.

Variant 2

Aanleg omleidingsweg met volwaardig knooppunt ter hoogte van de Houwstraat. Omwille van dit knooppunt kan het verkeer met bestemming Beersel en Itegem, komende vanuit richting Lier of Aarschot, gebruik maken van de omleidingsweg. Op ruimtelijk-functioneel vlak vormt de omleidingsweg een grotere barrière tussen de kern Heikant en de bebouwingsconcentratie langsheen de Houwstraat aan de buitenzijde van de omleiding. Eventueel kan gedacht worden aan een tussenoplossing door de aanleg van een fietstunnel.

Variant 3

In variant 3 wordt ter hoogte van de afbuiging van de omleidingsweg komende vanuit de richting Aarschot, geen aansluiting voorzien met het huidige tracé van de N10. Het lokaal bestemmingsverkeer en het verkeer van en naar Itegem dient bijgevolg gebruik te maken van de Houwstraat, wat voor een grotere belasting van deze weg zorgt.

Het doorgeknipte deel N10 wordt een rustige lokale woonstraat. Op ruimtelijk-functioneel vlak zijn voor deze variant grote verschuivingen van o.a. de locaties van de commerciële functies te verwachten. Deze variant heeft het verkeerstechnische voordeel slechts twee knooppunten te bevatten.

2.2

Aansluitingsvarianten voor Steenbeek

Voor Steenbeek zijn drie aansluitingsvariante uitgewerkt:

- een volwaardige aansluiting;
- geen aansluiting;
- een tussenoplossing met enkel rechts in- en uitrijden, gerealiseerd d.m.v. een niet overrijdbare middengeleider.

2.3

Stedenbouwkundige herwaardering centrumgebied

Het is wenselijk dat de gemeente Berlaar gelijktijdig een aansluitende stedenbouwkundige visie ontwikkelt, om de mogelijkheden van herwaardering van de woonkern Heikant optimaal te benutten. De gemeente bevestigt dat dit bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt opgenomen.

Detailanalyse van het tracé

Uit een eerste detailanalyse van het tracé, zoals het is ingetekend op het gewestplan, blijkt dat er - rekening houdend met een vooropgestelde buffer van 25 meter ten opzichte van de rand van weg - zware gevolgen zijn op vlak van te onteigenen woningen. Onderzoek naar alternatieve tracés die totaal afwijken van het gewestplantracé, geeft aan dat deze niet haalbaar zijn wegens te lang en te moeilijk realiseerbaar.

Het beste resultaat wordt bekomen door een optimalisatie van het gewestplantracé aan de hand van kleine bijstellingen. Een dergelijke oplossing, waarbij is gezocht naar een meer haalbare inpassing van de knooppunten en het tracéverloop, wordt gepresenteerd. Hieruit blijkt dat een dergelijk tracévoorstel met beperkte afwijkingen ten opzichte van het gewestplantracé, de haalbaarheid in sterke mate verhoogt.

Het voorstel gaat uit van een typeprofiel met een beperktere wegbreedte, waarbij evenwel oplossingen voor de geluidswerende maatregelen in de vorm van geluidswal of geluidswand zijn opgenomen.

In dit ruimtelijk onderzoek zijn volgende oplossingen op schaal ingetekend:

Knooppunt aansluiting omleidingsweg richting Lier

- Volwaardig knooppunt in de vorm van een rotonde met diameter 40 meter.
- Fietsers op een vrijliggend fietspad, bij oversteekbewegingen ter hoogte van de rotonde uit de voorrang.
- Mogelijkheid om bypass te voorzien, waarbij verkeer geleid wordt naar omleidingsweg (ruimte is beperkt).
- Belangrijkere functie voor de Smidstraat, welke reeds werd vooropgesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De randvoorwaarde van een verbeterde aansluiting op de N10 wordt met deze kruispuntoplossing ingevuld.

Kruispunt Steenbeek

Enkel rechts in- en uitrijden, gerealiseerd d.m.v. een niet overrijdbare middengeleider.

Kegelstraat

- Onderdoorgang enkel voor fietsers en voetgangers omwille van statuut provinciale fietsroute.
- De hellingsgraad van het fietspad bedraagt maximaal 5%.
- Ter voorkoming van een akoestisch lek wordt tussen de geluidswallen ter hoogte van de onderdoorgang een geluidswand vooropgesteld.

Houwstraat

- In het voorstel is een knooppunt in de vorm van een rotonde met diameter 40 meter ingetekend.
- Variant met ongelijkgrondse kruising zonder aansluiting op omleidingsweg is andere mogelijke oplossing.
- Er is onvoldoende ruimte voor een ongelijkgrondse fietsenkruising naast de rotonde.

Opmerkingen

- De omleidingsweg is een secundaire weg type 1. Bij dit type van weg kunnen slechts uitzonderlijk ongelijkgrondse fietskruisingen worden voorzien (b.v. Kegelstraat).
- Er is een recente verkaveling ingevuld tot op de rand van het tracé, recentere kadastragegevens zijn in het vervolgproces noodzakelijk.

Knooppunt aansluiting omleidingsweg richting Aarschot

- Aansluiting omleidingsweg op N10 door middel van bocht met bochtstraal van 500 meter.
- Knooppunt in de vorm van een rotonde met diameter 40 meter in de as van de omleidingsweg.
- Fietsers op een vrijliggend fietspad, bij oversteekbewegingen ter hoogte van de rotonde uit de voorrang.

Bouwvrije strook met voetgangers en fietsvoorzieningen

- Langsheen de N10 worden tot aan de knooppunten met de omleidingsweg vrijliggende fietspaden voorzien.
- Er worden geen fietsvoorzieningen voorzien langs de omleidingsweg.
- De binnenzijde van de omleidingsweg kan ingericht worden als een lineair groengebied met fietsvoorzieningen en voetpad. Dit kan een meerwaarde betekenen voor de omwonenden. De breedte is 25-50 meter, afhankelijk van de plaats, verder detailonderzoek is aangewezen.

3

STANDPUNT/VISIE GEMEENTEN BERLAAR EN PUTTE EN AWW

Zowel Berlaar als Putte zijn voorstander van de omleidingsweg. Belangrijk is wel dat het huidige probleem van geluidsoverlast niet verschoven mag worden.

AWV benadrukt dat de aanleg van een geluidswal wordt overwogen als er sprake is van overlast. Hiertoe is door geluidsexpert van AWW Lieven Lanoye reeds met een onderzoek gestart. De gemeenten benadrukken het belang van het gelijktijdig voorzien van geluidswerende voorzieningen bij de aanleg van de omleidingsweg.

Verkeersveiligheid primeert bij de (her)aanleg van verkeersinfrastructuur. Er mogen geen gevaarlijke punten gecreëerd worden. Anderzijds stelt de provincie dat bij een secundaire weg type 1 niet alle fietskruisingen ongelijkgronds kunnen/moeten worden aangelegd. Er wordt verwezen naar vergelijkbare knooppunten langsheen de N10, waar reeds rotondes zijn aangelegd. Ook hier zijn vrijliggende fietspaden voorzien, waarbij - ter hoogte van de oversteekplaatsen - de fietser uit de voorrang de rijbaan gelijkgronds kruist.

Langzaam Verkeer benadrukt het belang van het creëren van een draagvlak bij de bewoners, door middel van goed georganiseerde inspraak en communicatie. De inspraak van de direct betrokkenen is ook van groot belang bij de vastlegging van het uiteindelijke het tracé. De gemeenten Berlaar en Putte geven aan dat de bewoners zich goed bewust zijn van de aanwezigheid van het gewestplantracé, maar bevestigen het belang van de draagvlakversterking voor het project.

De gemeenten vragen naar het verdere procesverloop en de daaraan gekoppelde timing.

Vanuit de provincie wordt gesteld dat eerst werk gemaakt wordt van de finalisering van de streefbeeldstudie. Deze studie zal voorjaar 2004 zijn afgerond. Na het akkoord van de gemeenten met betrekking tot deze deelstudie, zal een concreet actieplan worden opgesteld. Na de finalisering van de streefbeeldstudie dient mogelijk nog een gemeentelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan met betrekking tot de begeleidende stedenbouwkundige maatregelen te worden opgesteld. AWW dient vervolgens de realisatie op te nemen in haar meerjarenprogramma. Op dat ogenblik kan worden gestart met de opmaak van de uitvoeringsplannen.

De gemeenten hebben eveneens vragen bij de financiering van de omleiding. De wegbeheerder van de N10, zijnde het Vlaamse Gewest, zal de kosten dragen die de aanleg van de omleidingsweg met zich meebrengt. Het huidige tracé van de doortocht zal dan evenwel door het Vlaamse Gewest aan de gemeente worden overgedragen.

AWV merkt op dat het van groot belang is dat het bestaande tracé na de aanleg van de omleidingsweg grondig wordt aangepast. Op die manier dient voorkomen te worden dat doorgaand verkeer de doortocht verkiest boven de omleidingsweg.

4

AFSPRAKEN VERDERE AANPAK

- De PowerPointpresentatie wordt samen met het verslag digitaal doorgestuurd.
- De gemeenten Berlaar en Putte nemen op korte termijn een principebeslissing met betrekking tot aanleg van de omleidingsweg (herbevestigen van eerder geformuleerd besluit).
- De gemeenten Berlaar en Putte leggen de detailanalyse voor aan de Gecoro. Hiertoe bezorgt Langzaam Verkeer de PowerPointpresentatie (op cd) aan de gemeenten.
- Het besluit van de schepencolleges van Berlaar en Putte met betrekking tot de vooropgestelde scenario's, wordt begin februari 2004 overgemaakt aan de provincie Antwerpen.

04/12/2003

Liesbeth Reekmans / Eddy Gielis

LV - Planning & Ontwerp

Provincie

Antwerpen

Arrondissement

Antwerpen

Gemeente

ZANDHOVEN

-----mv

Uittreksel uit de Notulen van het Schepencollege.

Zitting van 19 november 2003

Aanwezig : Dhrn W. De Bie, Burgemeester-voorzitter,
dhrn. Lenaerts L., Verbist J., Bastanie R.,
Van Hove L., Willems R., schepenen;
A. Smeets, secretaris-dd.

STREEFBEELDSTUDIE N10, R16, N14 TUSSEN AARSCHOT EN DE
E313 – ADVIES.

Het Schepencollege,

Gelet op de voorgelegde deelstudie N14 – Lammerberg, opgemaakt door het studiebureau Langzaam Verkeer, in het kader van de streefbeeldstudie voor de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier-Aarschot, in de vergadering van 22 oktober 2003,

Gelet op de inhoud van het verslag van voornoemde vergadering,

Gelet op de intergemeentelijke brief van de Stad Lier, de gemeente Ranst en de gemeente Zandhoven, dd. 7 januari 2003, waarbij eenzelfde standpunt werd geformuleerd omtrent de categorisering van de N14:- dat hierop geen antwoord werd ontvangen,

Overwegende dat op een bijkomend overleg dd. 18 maart 2003 de gemeente Zandhoven niet werd uitgenodigd,

Gelet op het verslag uitgebracht door dhr. Verbist Jan, Schepen van openbare werken,

Brengt het volgende advies uit :

1. Wegencategorisering :

- de gemeente Zandhoven onderschrijft de in het verslag 'overleg Lammerberg' dd. 22.10.03 opgesomde punten ten volle en blijft gekant tegen de voorgestelde categorisering van de N14
- de gemeente Zandhoven heeft geen weet van een bespreking van onderhavig onderwerp op 18 maart 2003
- de gemeente blijft bij het gezamenlijk standpunt van Lier, Ranst en Zandhoven, verwoord in hun schrijven van 7 januari ll.

- het is en blijft voor ons onduidelijk waarom de verbinding Lier-Mortsel-Antwerpen dient vervangen te worden door de verbinding Lier-Ranst-Zandhoven(E313) :
- terwijl de dagelijkse files op de E313 in Massenhoven gekend zijn
- daarenboven betekent deze nieuwe verbinding een bijna verdubbeling van het aantal kilometers naar Antwerpen
- de herinrichting van de N14, doorgevoerd op het grondgebied Ranst, voldoet ons inziens niet aan de te verwachten verkeersstroom
- het lijkt geen oplossing verkeerslasten van gemeenten te leggen bij andere gemeenten
- de hogere overheden dienen de garantie te geven dat het verkeer niet verder toeneemt, teneinde het vastlopen van het verkeer te voorkomen, zoals wordt verwacht in de studie

2. Inrichtingsvoorstellen Lammerenberg :

- de voorgestelde varianten 2 en 3 zijn voor onze gemeente onbespreekbaar
 - verdere versnippering van Viersel
 - het creëren van een (onnodige) parallelweg
 - het creëren van bijkomende gevaarlijke punten
 - innemingen van gronden in uitbating (landbouw – tuinbouw)
 - doorkruising van een habitatrictlijngebied
 - bestaande infrastructuur kan mits het uitvoeren van aanpassingswerken benut worden
- voorgesteld wordt bij gewestplanwijziging de voorziene omleidingsweg te schrappen
- bemerkings bij de voorgestelde variant 1 :
 - a) afrittencomplex Zagerijstraat :
 - zie verslag
 - het voorgestelde alternatief van een niet-overrijdbare middenberm is van toepassing zowel voor het verkeer komende uit de Zagerijstraat voor richting Lier als voor richting Zandhoven – beide kunnen via de rotonde ter hoogte van de afrit Antwerpen naar hun bestemming
 - voor de richting Zandhoven bestaat eveneens een mogelijkheid het bouwen van een lus onder de brug door, die aansluiting geeft op de andere zijde van de N14 – voor deze oplossing is een gewestplanwijziging noodzakelijk

- aansluiting Venstraat op N14 :
 - Venstraat verlengen (via brug over of onder op- en afrit E313) tot Zagerijstraat via doornit onder brug N14 over E313
 - rechtstreekse aansluiting op N14 via een rotonde (op huidige plaats)
 - Venstraat wordt een doodlopende weg te bereiken langs de Herentalsebaan
- dient met dit project rekening gehouden te worden met een eventuele verhoging van de brug over het Albertkanaal ?
- b) het voorgestelde te verwezenlijken dwarsprofiel laat blijkbaar een grotere afscheiding toe tussen fietspad en rijweg, ten nadele van de breedte van het voorziene voetpad - deze strook zou via een aanplanting een betere beveiliging vormen tegen de zwakke weggebruiker
- c) bij een eerdere studie van de verkeersveiligheid voor fietsers ter hoogte van de op- en afrittencomplexen van de E313 werd geopteerd voor een ondertunneling van deze complexen voor fietsers en voetgangers
- d) bij het voorgestelde dwarsprofiel werd blijkbaar geen rekening gehouden met de intekening van de riolering - momenteel beschikt het bewoond gedeelte van deze fase van de N14 over grachtoverwelvingen - bij het uitvoeren van aanpassingswerken aan de N14 kunnen wij ons voorstellen dat de aanleg van een gescheiden rioleringstelsel noodzakelijk wordt (cfr. overige gedeelte van N14 in Zandhoven)
- e) het behoud van een aantal parkeerplaatsen langs het traject lijkt ons een noodzaak
- f) teneinde aan de eigenaars of de toekomstige eigenaars duidelijk kenbaar te kunnen maken wat de vooruitzichten van de geplande werken en innemingen langs dit gedeelte van de N14 zijn en waarmee zij rekening dienen te houden, zou het kunnen beschikken over een ontwerpplan van de voorgenomen innemingen wenselijk zijn

Namens het Schepencollege,

In opdracht
de gemeentesecretaris-dd
-g- A. Smeets

de Burgemeester
-g- W. De Bie

Voor eensluidend uittreksel,
Zandhoven, 20 november 2003

In opdracht
de gemeentesecretaris dd.




de Burgemeester





Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning en
Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22

Prov. ANTWERPEN
Dienst ruimtelijk beleid 8 Antwerpen

3 SEP 2003

Datum : 26 augustus 2003

Uw ref. : MOPR/01-73/PAUVISM-Poste Landinrichting en mobiliteit

Onze ref. : OW.03.08.8/HD

Onderwerp : streefbeeldstudie voor de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier-Aarschot
Contactpersoon: Hilde Dielen

DOSSIE NR°: MOPR/01-73

Geachte dames en heren,

Wij ontvingen uw in rand vermeld schrijven omtrent de genomen beslissingen over de streefbeeldstudie voor de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier-Aarschot.

Wij stellen vast dat er met de door ons eerder geformuleerde bezwaren geen rekening werd gehouden.

Met dit schrijven willen wij nogmaals benadrukken dat de opwaardering van de N14 tot secundaire weg type I+ voor onze gemeente onaanvaardbaar is. De huidige verkeersdruk is reeds dermate hoog dat bijkomend verkeer tot een verkeersinfarct zal leiden.

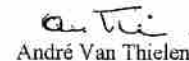
Het voorstel om een oplossing uit te werken aan het kruispunt 'Lammerenberg' wordt uiteraard positief onthaald, doch deze maatregel is nodig om de huidige verkeerssituatie te verbeteren. Wij vrezen echter dat dit geen soelaas meer zal bieden indien de N14 het vele bijkomende verkeer zal moeten verwerken. Wij rekenen er natuurlijk wel op dat de stedenbouwkundige ontwerpen voor dit kruispunt in nauw overleg met onze gemeente zullen opgemaakt worden.

Wij betreuen dat er nog steeds vastgehouden wordt aan dit concept uit de streefbeeldstudie en zijn er van overtuigd dat de realisatie ervan de verkeersveiligheid in onze gemeente sterk zal verminderen en de een negatieve invloed zal hebben op de leefbaarheid in onze gemeente.

Met hoogachting

Namens het college van burgemeester en schepenen,

Bij bevel;
De secretaris,


André Van Thielen



De burgemeester,


Lode Hofmans

PROV. ANTWERPEN
Dienst ruimtelijk beleid

24 NOV 2003

Landinrichting en mobiliteit
DOSSIERNR° :Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning en
Mobiliteit
t.a.v. de heer Marc Van Hee
Koningin Elisabethlei 22

2018 Antwerpen

Datum : 20 november 2003
Uw ref. :
Onze ref : OW.03.11.21/HD
Onderwerp : streefbeeldstudie N14 : bilateraal overleg
Contactpersoon: Hilde Dielen

Geachte heer Van Hee,

Wij ontvingen in goede orde het verslag van het bilateraal overleg omtrent de streefbeeldstudie van de N14 en de stedenbouwkundige voorstellen aan het kruispunt Lammerenberg en omgeving. Het schepencollege heeft deze voorstellen in zitting van 19 november jl. uitvoerig besproken.

Vooreerst wensen wij nogmaals te benadrukken dat ons bestuur bij haar standpunt blijft, zoals verwoord in de intergemeentelijke brief van de gemeente Ranst, Zandhoven en Lier d.d. 7 januari 2003, dat de N14 hoogstens dezelfde categorie mag toegewezen krijgen als de N10 en de N13. Wij betreuren dat wij op dit schrijven nog steeds geen officieel antwoord hebben ontvangen.

Zoals reeds eerder gemeld zal een opwaardering van de N14 leiden tot een verkeersinfarct. De dagelijkse files op de E313 te Massenhoven zijn alom bekend. De capaciteit van de N14 is reeds bereikt. Elke verhoging van de verkeersintensiteit, zowel op de N14 als op de E313 zal tot complete chaos leiden. De te verwachten capaciteitsproblemen zijn enkel te wijten aan de categorisering van de N10 en N13.

In de streefbeeldstudie wordt vermeld dat de N10 en N13 een zekere verkeersfunctie moeten behouden. Hiermee rekening houdend kan er toch geen enkel bezwaar zijn om de stelling van de gemeente Ranst, Zandhoven en Lier te weerhouden, nl. dat de N14 maximaal de gelijke categorisering als de N10 en N13 mag krijgen.

Na een grondig nazicht van de stedenbouwkundige voorstellen kan ons college zich enkel akkoord verklaren met variante 1 voorgesteld in de deelstudie Lammerenberg. De doorstroming van het huidige verkeer op de N14 kan perfect verbeterd worden door de ingrepen voorgesteld in deze variante.

De varianten 2 en 3 kunnen in geen enkel geval aanvaard worden, nu niet en ook in de toekomst niet. Zij zijn voor ons bestuur onbespreekbaar. Hiermee onderschrijven wij ook het standpunt van de gemeente Zandhoven.

Ons bestuur is van mening dat de Vlaamse en provinciale overheden de garantie moeten geven dat het verkeer niet verder toeneemt teneinde het vastlopen van het verkeer te voorkomen. De categorisering van de N10, N13 en N14 dient gemeenteeverschrijdend, en met een maximale inbreng van alle betrokken partijen, bestudeerd te worden. De gevolgen voor alle betrokken gemeentes dienen objectief te worden onderzocht. Het verschuiven van de verkeerslasten van de ene naar de andere gemeente is geen optie.

Rekening houdend met de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in onze gemeente, verzoeken wij u nogmaals om met onze argumenten rekening te houden bij de verdere uitwerking van de streefbeeldstudie van de N14.

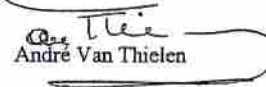
Wij hopen dan ook binnen een redelijke termijn uw reactie hierop te ontvangen.

Ondertussen verblijven wij,

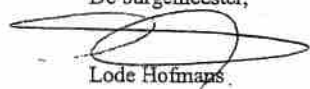
Met de meeste hoogachting

Namens het college van burgemeester en schepenen,

Bij bevel;
De secretaris,


André Van Thielen

De burgemeester,


Lode Hofmans



uw kenmerk:
ons kenmerk:
contactpersoon: Werner Van Gijssel
telefoon: 03/4811338
fax:
bijlage(n):

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke planning en mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen I

Prov ANTWERPEN
Dienst ruimtelijk beleid
20 JAN 2003
Landinrichting en mobiliteit
DOSSIERNR°:

Ranst, Zandhoven, Lier, 7 januari 2003

Betreft : Opmerkingen syntheseconceptnota Streefbeeld N10

Geachte mevrouw,

Naar aanleiding van de vergadering van 16 december 2002 betreffende het streefbeeld van de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier - Aarschot heeft de stad Lier samen met de gemeente Ranst en de gemeente Zandhoven de volgende opmerkingen op de voorgestelde syntheseconceptnota.

In de conceptnota wordt gesproken over de uitbreiding Hagenbroek. Een ontwikkeling tot in Hagenbroek wordt echter geenszins gesteund door de stad Lier. Enkel een ontwikkeling achter de Antwerpsesteenweg (fase 1 en 2 van de uitbreiding van de GOM) is voor ons aanvaardbaar. Fase 1 betreft een recente gewestplanwijziging waardoor een oppervlakte van 15.2 ha kan ontwikkeld worden. Fase 2 is de ontwikkeling achter de Antwerpsesteenweg. Deze heeft een oppervlakte van 18.2 ha. Voor verdere ontwikkeling is er geen behoefte.

Het woongebied aan de Hagenbroeksesteenweg vormt een sterke barrière in het gebied. De woningen aan de Hagenbroeksesteenweg hangen morfologisch samen met de woonkern op het Lisp. Een ontwikkeling voor bedrijven voorbij de Hagenbroeksesteenweg sluit niet aan aan de bestaande bedrijventerreinen maar wordt er duidelijk van gescheiden door de barrière van de Hagenbroeksesteenweg.

Het voorzien van een grotere oppervlakte aan bedrijventerreinen zal veel extra verkeer aantrekken. De stijgende druk die dit regionaal verkeer op de Lierse verkeersinfrastructuur uitoefent dreigt het functioneren van de ring, zowel voor doorgaand verkeer als voor het bestemmingsverkeer voor de stedelijke ruimte te hypothekeren. Dit is in strijd met de bepalingen van het mobiliteitsplan van Lier. Bovendien zal de voorziene ontsluiting van de

N10 via de ring langs de N14 over Ranst naar de E313 extra sluipverkeer aantrekken. Door de voortschrijdende congestie op de Antwerpse ring én de aansluiting met de E313, zal meer en meer verkeer langs de N14 naar Lier en zo over Rumst of over Mechelen-Noord naar de E19 rijden. Dit is een onaantwoordbare evolutie niet alleen voor Lier maar ook voor de gemeente Ranst. De historische radialiteit van de invalswegen rond Antwerpen moet intact worden gehouden, zoniet krijgen we een verstoring van het ganse evenwicht op het verkeersnet rond Antwerpen. Oneigenlijk gebruik van het wegennet moet vermeden worden.

De syntheseconceptnota stelt dat de N14 tussen de R16 en de E313 dient gecategoriseerd te worden als secundaire weg type I+. Dit zou nodig zijn om '...Lier een vlotte ontsluiting te geven naar het hoofdwegennet, nodig om de N10 Lier-Antwerpen en de N13 Lier-Herentals te ontlasten van autoverkeer en om te vormen tot bovenlokale openbaar vervoer- en fietsas.' Dit is voor Lier, Ranst en Zandhoven onaantwoordbaar. De maximale draagkracht van de N14, deel R16 tot E313, is nu reeds bereikt.

De historische invalswegen van Lier (de N13 voor wat betreft de verbinding Lier-Herentals en E313 en de N10 wat betreft de verbinding Lier - Antwerpen worden ontlast van autoverkeer ten nadele van de N14 welke daar totaal niet voor geschikt is en ook niet geschikt kan gemaakt worden.

Voor Lier, Ranst en Zandhoven is voor dit deel van de N14 enkel categorisering aanvaardbaar welke hiërarchisch gelijk is dan deze voor de N13 en de N10 (deel Lier-Antwerpen) m.a.w. maximaal secundaire weg III. Trouwens als er één is als welke enorm belangrijk is voor openbaar vervoer en fietsers is het juist de N14. De verbinding met Lier via openbaar vervoer of met de fiets is enorm belangrijk voor de regio Ranst en Zandhoven, vooral voor het schoolverkeer.

De wegcategorisering moet tot doel hebben de verdere ruimtelijke ontwikkelingen op een verantwoorde wijze te sturen. In dit geval wil men de problemen verschuiven naar naburige gemeenten en deze opzadelen met een, nu en in de toekomst, onoplosbaar mobiliteitsprobleem.

Op het grondgebied van de gemeente Ranst zijn de percelen gelegen langs de N14 voor 70% gelegen in woonzone of feitelijke woonzone, van de resterende 30% bevindt zich 1/3 in KMO-zone waarvan het grootste deel een rechtstreekse aansluiting heeft op de N14. De percelen in woonzone gelegen zijn praktisch voor 100% bebouwd, de feitelijke rooijlijnbreedte laat niet toe de verbindende functie op te drijven zonder onomkeerbare schade toe te brengen aan de leefbaarheid. De verbindende functie moet absoluut ondergeschikt blijven aan de toeganggevendende functie en vooral aan de verblijfsfunctie.

Terwijl wij in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen lezen dat de hiërarchische ordening van het wegennet tot doel heeft het verkeer op basis van verplaatsingsafstand zo snel mogelijk naar het meest geschikte wegennet te leiden, stellen wij vast dat de afstand Lier-Antwerpen via de N14 bijna het drievoudige is van de afstand Lier-Antwerpen via de N10 en de afstand Lier-E313 (Herentals) via de N14 het dubbel is van dezelfde verplaatsing maar dan via de N10.

Verder stelt de gemeente Ranst vast dat met de opmerkingen geformuleerd op de start- en conceptnota van april 2002 totaal geen rekening wordt gehouden, ze worden niet eens vermeld in de syntheseconceptnota.

Voor de conceptschets van Lammerenberg kan wel akkoord gegaan worden met de herinrichting Lammerenberg als doortocht. Met de voorziene primaire weg type II parallel met de nieuwe spoorontsluiting kan in geen geval akkoord gegaan worden.

Het zal niet in functie zijn van de ruimtelijke ontwikkeling dat deze weg zal worden aangelegd maar de noodzaak wordt gecreëerd ingevolge de categorisering van de N10 en de N13 hetgeen onaanvaardbaar is.

Bovendien zou een nieuwe primaire weg zeer veel verkeer genereren terwijl de ruimtelijke draagkracht van de regio nu reeds overschreden is (Albertkanaal, E34, E313, Netekanaal, gepland goederenspoor,...)

Ook de op middellange termijn voorgestelde omleidingsweg rond Lammerenberg is onaanvaardbaar. Een nieuwe barrière doorheen het gebied (deels habitatrichtlijngebied) is niet gewenst. Bovendien is deze ingreep zinloos gezien de maximale draagkracht van de N14 wat verkeersleefbaarheid betreft verder op de N14 op grondgebied Ranst reeds bereikt is.

Wij hopen dat u met onze opmerkingen rekening zal houden en verblijven.

Met de meeste hoogachting.

Voor de stad Lier:

De secretaris


Walter Aerts



De burgemeester wd,
opdracht 26/03/2001,


Patrick Tersago

Voor de gemeente Ranst:

De secretaris


A. Van Thielen

De burgemeester,


L. Hofmans

Voor de gemeente Zandhoven :

De secretaris,



Vr De burgemeester,


de burgemeester



Provincie ANTWERPEN
Arrondissement MECHELEN
GEMEENTE PUTTE

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van: 15 december 2003

Aanwezig: Gysbrechts P., Burgemeester-Voorzitter,
Bosmans C.- Timmermans W.- Dockx F. - Verschoren L. - Uytterhoeven A., Schepenen
en Van den Bunder A., Gemeentesecretaris dd.,

**Streefbeeldstudie drager netwerk Lier - Aarschot.
Omleidingsweg Berlaar-Heikant.
Bilateraal overleg Berlaar - Putte: kennisname verslag en principebeslissing omtrent de
omleidingsweg Heikant.**

HET COLLEGE,

Op 28 januari 2002 werd door het provinciebestuur Antwerpen de studie 'streefbeeld van de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier - Aarschot' opgestart.

Op 27 mei 2002 werd door het college van burgemeester en schepenen een advies geformuleerd omtrent de drie voorgestelde trendscenario's.

Op 13 januari 2003 werd door het college ondermeer omtrent de omleidingsweg Berlaar-Heikant reeds een advies geformuleerd.

Op 04 december 2003 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen het provinciebestuur Antwerpen en de gemeentebesturen Berlaar en Putte. Hierbij werd gevraagd naar een principebeslissing van de betrokken gemeentebesturen met betrekking tot de aanleg van de omleidingsweg Heikant.

Het college handhaaft zijn advies van 13 januari 2003, waaruit blijkt dat het college geen bezwaar heeft tegen de aanleg van de omleidingsweg vermits deze de leefbaarheid van de kern Heikant en de doorstroming van de N10 kan verhogen. De nieuwe weg mag onder geen beding een barrière vormen voor de inwoners van Putte ten noorden van de omleidingsweg. Tevens dient er gestreefd te worden naar een landschappelijke integratie van de weg in de omgeving.

Alleszins dient er een uitspraak gedaan te worden omtrent de reservatiestrook op het goedgekeurde gewestplan, om de eigenaars en de omwonenden enige (rechts-)zekerheid te geven.

Een gedetailleerder advies omtrent de varianten wordt, na bespreking op de GECORO, geformuleerd begin februari 2004.

Gelet op de Gemeentewet en de andere wettelijke en reglementaire schikkingen ter zake.

BESLUIT:

Art.1.: Het college neemt kennis van het verslag van het bilateraal overleg Berlaar - Putte dat doorging op 04 december in het gemeentehuis van Berlaar.

Art.2.: Het college heeft geen bezwaar tegen de aanleg van de omleidingsweg van Heikant vermits deze de leefbaarheid van de kern Heikant en de doorstroming van de N10 kan verhogen. De nieuwe weg mag onder geen beding een barrière vormen voor de inwoners van Putte ten noorden van de omleidingsweg. Tevens dient er gestreefd te worden naar een landschappelijke integratie van de weg in de omgeving. Alleszins dient er een uitspraak gedaan te worden omtrent de reservatiestrook op het goedgekeurde gewestplan, om de eigenaars en de omwonenden enige (rechts-)zekerheid te geven.

Art.3.: Een advies omtrent de verschillende varianten, zoals voorgesteld tijdens het overleg van 04 december 2003, wordt na voorleggen aan de GECORO, overgemaakt.

Art.4.: Dit besluit wordt overgemaakt aan het Provinciebestuur Antwerpen, Dienst mobiliteit, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen.

Art.5.: De dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening wordt gelast met de verdere opvolging van dit besluit.

Namens het College van Burgemeester en Schepenen,

l.o.,
De Gemeentesecretaris dd.
(get.) A. VAN DEN BUNDER

de Burgemeester,
(get.) P. GYSBRECHTS

Voor eensluidend uittreksel,

l.o.,
De Gemeentesecretaris dd.

de Burgemeester,



A. VAN DEN BUNDER

P. GYSBRECHTS



UITSREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van: 19 januari 2004

Aanwezig: Timmermans W., Burgemeester dd.
Bosmans C.- Dockx F. - Verschoren L. - Uytterhoeven A., Schepenen
en Verbist Louis, Gemeentesecretaris.

**Streefbeeldstudie drager netwerk Lier - Aarschot.
Omlidingsweg Berlaar-Heikant.
Bilateraal overleg Berlaar - Putte: inname standpunt omlidingsweg & keuze variant.**

HET COLLEGE,

Op 28 januari 2002 werd door het provinciebestuur Antwerpen de studie 'streefbeeld van de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier - Aarschot' opgestart.
Op 27 mei 2002 werd door het college van burgemeester en schepenen een advies geformuleerd omtrent de drie voorgestelde trends scenario's.
Op 13 januari 2003 werd door het college ondermeer omtrent de omlidingsweg Berlaar-Heikant reeds een advies geformuleerd.
Op 04 december 2003 werd een bilateraal overleg georganiseerd tussen het provinciebestuur Antwerpen en de gemeentebesturen Berlaar en Putte. Hierbij werd gevraagd naar een principebeslissing van de betrokken gemeentebesturen met betrekking tot de aanleg van de omlidingsweg Heikant.

Uit de beslissing van 15 december 2003 bleek reeds dat het college haar advies van 13 januari 2003 handhaaft, waaruit blijkt dat het college geen bezwaar heeft tegen de aanleg van de omlidingsweg vermits deze de leefbaarheid van de kern Heikant en de doorstroming van de N10 kan verhogen. De nieuwe weg mag onder geen beding een barrière vormen voor de inwoners van Putte ten noorden van de omlidingsweg. Tevens dient er gestreefd te worden naar een landschappelijke integratie van de weg in de omgeving.
Alleszins dient er een uitspraak gedaan te worden omtrent de reservatiestrook op het goedgekeurde gewestplan, om de eigenaars en de omwonenden enige (rechts-)zekerheid te geven.

Het college motiveert zijn gedetailleerd standpunt omtrent de voorgestelde varianten als volgt:
Uit een vergelijking met het gewestplan, ingetekend op kadastraal niveau, blijkt dat het tracé wellicht iets te noordelijk is ingetekend. Het voorgestelde tracé impliceert de onteigening en sloop van een woning. Dit dient ten allen tijde vermeden te worden. De vrije ruimte die beschikbaar is op het terrein laat het immers toe om een tracé in te tekenen zonder dat er woningen getroffen worden. Hierdoor oordeelt het college dat het voorgestelde tracé wellicht foutief werd ingetekend.
Een op 06 oktober 1992 goedgekeurde verkaveling in de Kegelstraat heeft een lot vrijgelaten voor de omlidingsweg van Heikant. Dit 35 meter breed vrijgehouden perceel zal ons inziens de loop van het tracé bepalen. De huidige intekening is wellicht noordelijker gelegen.
Er dient eerst duidelijkheid verschafte te worden omtrent de exacte ligging van de reservatiestrook.
Onderstaande afweging is dan ook onder de voorwaarde dat de gevraagde aanpassing gebeurt.

Variant 1:

Er wordt resoluut voor deze variant gekozen. De barrièrewerking wordt hierbij tot een minimum beperkt. Tevens kan hierbij een betere integratie in het landschap nagestreefd worden.
Ook zal er voldoende aandacht aan de zwakke weggebruikers (autonoom fietsnetwerk) besteed moeten worden. Zo dient de barrière van de nieuwe omlidingsweg ter hoogte van de Zilverberklaan en de

Kegelstraat tegengegaan worden. Hiervoor dient ter hoogte van de Kegelstraat een fietstunnel aangelegd te worden, zodat de binding met de rest van gemeente gewaarborgd blijft.
Een volwaardige aansluiting van Steenbeek (Berlaar) - Berlaarbaan (Putte) met de N10 lijkt ons in deze variant onontbeerlijk.

Variant 1 garandeert veruit het meest de optimale werking van een omlidingsweg. Een vlotte doorstroming kan enkel bij deze variant gewaarborgd worden, waarbij er een minimum aan conflictsituaties zullen optreden.

Variant 2:

Het knooppunt op de Houwstraat dat hier wordt voorgesteld, zal de barrièrewerking versterken en de Houwstraat tussen het nieuwe tracé en de huidige N10 sterk verzwaken. Het college veronderstelt dat, na een heraanleg van de huidige doortocht door Heikant, de Houwstraat veel meer belast zal worden dan in het model van variant 2 wordt aangegeven. Zo kan verondersteld worden dat het verkeer komende vanuit de richting Lier met een bestemming in de richting van Itegem, niet de voorgestelde route zal volgen, maar eerder de omlidingsweg en vervolgens de Houwstraat zal volgen.

Dit impliceert een bijkomende belasting van de Houwstraat en geeft slechts een verschuiving van het huidige probleem.

Variant 3:

Dit voorstel zorgt nog meer dan het vorige voorstel voor een barrière en onaanvaardbare verzwarende van de Houwstraat. Dit voorstel is dan ook onaanvaardbaar. De Houwstraat is een woonstraat met enkele winkels, de leefbaarheid van deze straat komt bij dit voorstel sterk in het gedrang.

Op 13 januari 2004 werd de GECORO in dit dossier om advies gevraagd:

De GECORO besluit variant 1 voor te dragen als de meest geschikte. Aan de voorgestelde variant 1 dienen echter wel aanpassingen aangebracht te worden.

Zo dient er een fietsverbinding voorzien te worden ter hoogte van de Kegelstraat om de barrièrewerking van de nieuwe omlidingsweg te minimaliseren. De binding voor de inwoners van Putte over het voorgestelde tracé met de rest van de gemeente dient daarbij gevrijwaard te blijven.

Tevens zijn er bedenkingen omtrent de intekening van het tracé. Het voorgestelde tracé is wellicht niet het correcte tracé volgens de reservatiestrook van het gewestplan. Hierover dient eerst duidelijkheid verschafte te worden.

Voor de kleine wegen die doorsneden worden, dient een voldoende doorstroming voorzien te worden.

Het college sluit zich aan bij het advies van de GECORO

Gelet op de Gemeentewet en de andere wettelijke en reglementaire schikkingen ter zake.

BESLUIT:

Art. 1.: het college neemt kennis van het advies van de GECORO en sluit zich daarbij aan.

Art. 2.: het college geeft de voorkeur aan variant 1 zoals toegelicht tijdens het bilateraal overleg van 04 december 2004. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de hierboven geformuleerde opmerkingen.

Art. 3.: omtrent de exacte ligging van de reservatiestrook en het aan te leggen tracé dient duidelijkheid verschafte te worden.

Art. 4.: dit besluit wordt overgemaakt aan het Provinciebestuur Antwerpen, Dienst mobiliteit, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen.

Art. 5.: de dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening (dossierbeheerder) wordt gelast met de verdere opvolging van dit besluit.

Namens het College van Burgemeester en Schepenen,

I.o.,
De Gemeentesecretaris
(get.) L. VERBIST

de Burgemeester dd,
(get.) W. TIMMERMANS

I.o.,
De Gemeentesecretaris,

L. VERBIST

Voor een getuend uittreksel,



de Burgemeester,
P. GYSBRECHTS



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

ZITTING VAN 30 december 2003

Aanwezig: André MARTENS, Burgemeester-Voorzitter
Hubert VAN HOOF, Walter HOREMANS, Marina BLOMMAERS en Ingeborg VAN HOOF, Schepenen
André VAN DEN BRANDE, Gemeentesecretaris

Het college,

92. Provinciale streefbeeldstudie van de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier- Aarschot - problematiek omleidingsweg Berlaar-Heikant.

Aansluitend op de collegiale beslissing d.d. 27 november 2003 (punt 21) wordt kennisgenomen van het bilateraal verslag van donderdag 4 december 2003 om 9 uur in de raadzaal van het gemeentehuis van Berlaar met vertegenwoordigers van het provinciebestuur van Antwerpen, de administratie Wegen en Verkeer en de gemeentebesturen van Berlaar en Putte. Noteert dat verschillende varianten werden voorgesteld betreffende het tracé van de omleidingsweg, waarover een advies dient bezorgd te worden aan het provinciebestuur omstreeks begin februari 2004. Noteert dat dit punt zal behandeld worden op zitting van de Gecoro van 7 januari 2004 en beslist het préadvies van deze commissie af te wachten. Noteert dat echter vóór eind december 2003 een principiële beslissing dient toegezonden te worden aan het provinciebestuur betreffende de wenselijkheid van een omleidingsweg. Beslist alle eerdere collegiale beslissingen hieromtrent - zowel in het kader van deze streefbeeldstudie, van het gemeentelijk mobiliteitsplan als van het provinciaal en het gemeentelijk structuurplan - te bevestigen en te opteren voor de aanleg van een omleidingsweg die de leerkern van Berlaar-Heikant moet ontlasten.

De Secretaris
André Van den Brande

De Secretaris

André Van den Brande

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL
Afgeleverd op 31 december 2003



De Burgemeester
André Martens

De Burgemeester

André Martens



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE
ZITTING VAN 29 januari 2004

Aanwezig: André MARTENS, Burgemeester-Voorzitter
Brigitte de BIOLLEY, Hubert VAN HOOF, Marina BLOMMAERS en Ingeborg VAN HOOF, Schepenen
André VAN DEN BRANDE, Gemeentesecretaris

d) Advies omleidingsweg Berlaar-Heikant in het kader van de provinciale streefbeeldstudie tussen Aarschot en Massenhoven.

Aansluitend op de collegiale beslissing d.d. 30 december 2003 (punt 92) wordt kennisgenomen van het advies van de Gecoro betreffende de mogelijke varianten op de aanleg van de kruispunten (al dan niet gelijkgronds) op het gewestplantracé van de geplande omleidingsweg.

Beslist akkoord te gaan met het meerderheidsstandpunt van de Gecoro en te opteren voor variant 2A, zijnde een gelijkgrondse kruising van de omleidingsweg met de Houwstraat en een volwaardige aansluiting van Steenbeek op de omleidingsweg.

Beslist echter eveneens het provinciebestuur te verzoeken twee alternatieve tracé's in overweging te nemen: bij voorkeur het in het onderzoeksrapport aangehaalde alternatief tracé met een lengte van 3.205 meter, omdat dit naar ruimtelijke nederzittingsstructuur toe als voordeel heeft dat de leefkern van Berlaar-Heikant niet doormidden wordt gesneden en in tweede instantie het door de voorzitter van de Gecoro uitgewerkt alternatief tracé, dat wordt meegestuurd aan het provinciebestuur.

Beslist dienaangaande een info-avond voor de bevolking te organiseren op maandag 23 februari 2004 om 20 uur in de Heikantse sportzaal.

Gedaan in zitting op bovenvermelde datum,

de gemeentesecretaris
André Van den Brande

de burgemeester
André Martens

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL
Afgeleverd op 2/02/2004

de gemeentesecretaris



André Van den Brande



de burgemeester



André Martens

PROVINCIE ANTWERPEN

ARRONDISSEMENT MECHELEN



UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE
ZITTING VAN 26 februari 2004

Aanwezig: André MARTENS, Burgemeester-Voorzitter
Brigitte dE BIOLLEY, Hubert VAN HOOF, Walter HOREMANS en Marina BLOMMAERS
Schepenen
André VAN dEN BRANDE, Gemeentesecretaris

Het college,

58. Advies omleidingsweg Berlaar-Heikant in het kader van de provinciale streefbeeldstudie tussen Aarschot en Zandhoven (Massenhoven).

Aansluitend op de collegiale beslissingen d.d. 29 januari 2004 (punt 72 d) en 5 februari 2004 (punt 53) wordt besloten om n.a.v. de op 23 februari 2004 georganiseerde info-avond nogmaals het provinciebestuur te verzoeken om het in het onderzoeksrapport aangehaalde alternatief tracé met een lengte van 3.205 meter in overweging te nemen, omdat dit naar ruimtelijke nederzittingsstructuur toe als voordeel heeft dat de leefkern van Berlaar-Heikant niet doormidden wordt gesneden.

Stelt wel dat dit tracé dan eveneens zou dienen te vertrekken vanuit het kruispunt Aarschotsebaan-Steenbeek, en niet vanuit de plaats aangeduid in het onderzoeksrapport, omdat deze open ruimte het voorwerp uitmaakt van een goedgekeurde verkaveling, waarin onlangs nog twee stedenbouwkundige vergunningen werden verleend. Stelt dat het bovenvermelde voorgestelde omleidingstracé niet noodzakelijk duurder zal uitvallen dan het op het gewestplan voorziene tracé, aangezien er alsdan minder onteigeningen in het woongebied dienen te gebeuren.

Gedaan in zitting op bovenvermelde datum,

de gemeentesecretaris
André Van den Brande

de burgemeester
André Martens

VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL
Afgeleverd op 2/03/2004

de gemeentesecretaris



André Van den Brande



de burgemeester



André Martens

Mope/ot-73
(060-128)



Provincie Antwerpen
t.a.v. ing. Marc Vanhee
Dienst Ruimtelijke Planning en
Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Wegen en Verkeer - Antwerpen
Copemicuslaan 1 bus 12, 2018 ANTWERPEN
Tel. (03)224 68 11 - Fax (03)224 68 99
E-mail: wegen.ant@lia.vlaanderen.be

Prov. ANTWERPEN
Dienst ruimtelijk beleid

27 NOV 2003

Landinrichting en mobiliteit
DOSSIERNR° :

bijlagen

1

datum
24 november 2003



uw kenmerk

ons kenmerk

16DA-0-03-3416

vragen naar / e-mail

Dieter Van den Langenbergh
dieter.vandenlangenbergh@lin.
vlaanderen.be

telefoonnummer

03/224.69.03
0478/56.00.92

Betreft : Streefbeeldstudie drager Lier-Aarschot N10-R16-N14
Deelstudie Lammerenberg

Geachte,

Na overleg tussen de verschillende betrokkenen en een verkeersdeskundige van onze afdeling, kunnen wij u de in bijlage gevoegde vragen, bemerkingen, en suggesties voorleggen i.v.m. de 'Deelstudie Lammerenberg', voorgesteld door het studiebureau Langzaam Verkeer vzw op 22 oktober 2003 te Zandhoven.

Hoogachtend,

Ir. Chris Caestecker
Afdelingshoofd
Inspecteur-generaal

Streefbeeldstudie drager Lier-Aarschot N10-R16-N14
Deelstudie Lammerenberg

Opmerking van de afdeling Wegen en Verkeer

Enkele algemene opmerkingen: het studiebureau geeft geen motivaties bij de keuze van rotonde op de verschillende kruispunten. Waarom is een rotonde de beste oplossing op ieder afzonderlijk kruispunt naar verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en capaciteit toe? Hoe is men tot de verschillende oplossingen gekomen? Ook ontbreken er noodzakelijke recente (na het terugbrengen van de N10 te Mortsel van 2x2 rijstroken naar '2x1''sluiting' Mortsel) tellingsgegevens op de verschillende kruispunten om herkomst-bestemmingsverkeer te achterhalen (enkel voor het kruispunt N14-N116 Broechem-Ranst baseert men zich op verouderde gegevens). Ook een prognose naar de toekomst (welke capaciteit is vereist in 2025?) toe (rekening houdend met de te verwachten jaarlijkse verkeerstoeename, met de wegencategorisering, met de uitbreiding van de industriezones te Lier en regio Heist-op-den-Berg,...) lijkt ons onontbeerlijk.

Enkele opmerkingen bij de afzonderlijke kruispunten:

De rotonde aan de kapel wordt ons inziens beter ingericht als een klassiek kruispunt met de Herentalsebaan zo loodrecht mogelijk aangesloten. Ook de geringe afstand tot de rotonde met de Broechemsesteenweg (welke 280 m bedraagt) zou tot problemen kunnen leiden naar verkeersafwikkeling toe.

Wegens capaciteitsredenen is aan het kruispunt N14-N116 (Lammerenberg) een rotonde nodig met ofwel een bypass rechtsaf, vanuit de N14-noord naar Antwerpen toe, ofwel (en nog veel beter) een rotonde met ring op 2 rijstroken en toerit N14 zowel noord als zuid op 2 rijstroken (gerekend met de tellingen van 1996 en deze opgehoogd naar 2010).

Met de telgegevens(kabeltelling) waarover onze afdeling beschikt, zou op het kruispunt N14-N116 (Nijlen) een rotonde met ring op 2 rijstroken en alle toeritten op 1 rijstrook voldoen.

De rotondes aan de op- en afritten van de E313 zullen ons inziens ook op 2 rijstroken moeten aangelegd worden; zekerheid hierover is alleen te krijgen aan de hand van een recente verkeerstelling in de spitsuren (ochtend- en avondtelling).

De N14 is een as voor uitzonderlijk transport, met categorie R2. Dit impliceert rotondes met buitendiameter van ± 45 m of anders doorsteken door de middeneilanden. Aangezien voor uitzonderlijk transport toch grote rotondes nodig zijn komt dit goed uit voor de capaciteit : de ring van de rotondes kan dan toch op 2 rijstroken.

Nog enkele bijkomende conceptuele en verkeerstechnische bedenkingen:

Tussen de noordelijke en zuidelijke op- en afritten van het complex Massenhoven werd er in de studie een tweerichtingsfietspad voorzien aan de westelijke zijde. Ten noorden en ten zuiden hiervan is er een fietspad langs beide zijden voorzien. Hoe en waar worden er veilige fietsoversteken gerealiseerd?

De oplossing voor de ontsluiting van het industriegebied tussen E313 en Albertkanaal is om meerdere redenen niet gewenst. Onteigening van een woning, een plaatselijk bedrijf ziet zijn loskade aan Albertkanaal hierdoor verdwijnen, vraagt tevens bij het concept van de ovonde,....

De variant 2 (met viaduct) van de omleiding Lammerenberg zorgt voor veel nodeloos omrijden voor lokaal verkeer. Ook wordt de rotonde aan het complex van Massenhoven in deze optie veel zwaarder belast. Al het lokaal verkeer vanuit Broechem, Nijlen, Viersel naar Lier (en vice versa) komt bijkomend op deze rotonde.

Waar de omleidingsweg (in beide varianten van de omleiding Lammerenberg) aansluit op de rotonde aan het complex Massenhoven, wordt deze rotonde niet aangepast aan de bijkomende tak (vergeleken met het doortochtconcept).

Er wordt geen melding gemaakt van de inplanting van de carpoolparking aan het complex van Massenhoven. Ook over de toegankelijkheid van deze parking in deze verschillende concepten en over de eventuele impact op verkeersstromen wordt niets gezegd.

Er wordt eveneens niets vermeld over de mogelijkheid van de aanleg van een nieuwe primaire weg langs de 2de havenontsluiting vanuit Lier richting complex E34-E313 te Ranst. Ook zonder de realisatie van deze primaire weg, heeft een eventuele vervollediging van het complex E34-E313 ookeen zekere invloed op Lammerenberg. Ook hiervan wordt geen melding gemaakt.

PROVINCIE ANTWERPEN
DIENST RUIMTELIJKE PLANNING EN MOBILITEIT

HERKOMST-BESTEMMINGSONDERZOEK BERLAAR HEIKANT



BIJKOMEND ONDERZOEK

juni 2003

1	METHODIEK	1
2	RESULTATEN	2
2.1	INTENSITEITEN.....	2
2.2	HERKOMST-BESTEMMINGSONDERZOEK	3
2.3	RESULTATEN VERKEERSMODEL	5
3	CONCLUSIES	7

1

METHODIEK

Het herkomst-bestemmingsonderzoek is nodig om het aandeel van het doorgaande verkeer langs de N10 te achterhalen. Bij een herkomst-bestemmingsonderzoek wordt een cordon rond het onderzoeksgebied aangelegd en worden de nummerplaten van alle inkomende en uitgaande voertuigen geregistreerd. Indien een voertuig binnen een bepaald tijdsbestek wordt waargenomen op twee verschillende telposten, wordt het desbetreffende voertuig beschouwd als doorgaand verkeer. Indien het voertuig slechts op één telpost wordt waargenomen, of indien het voertuig langere tijd in het centrum is, betreft het bestemmingsverkeer. Deze laatste soort verkeer zal niet of in veel mindere mate gebruik maken van een eventuele omleidingsweg.

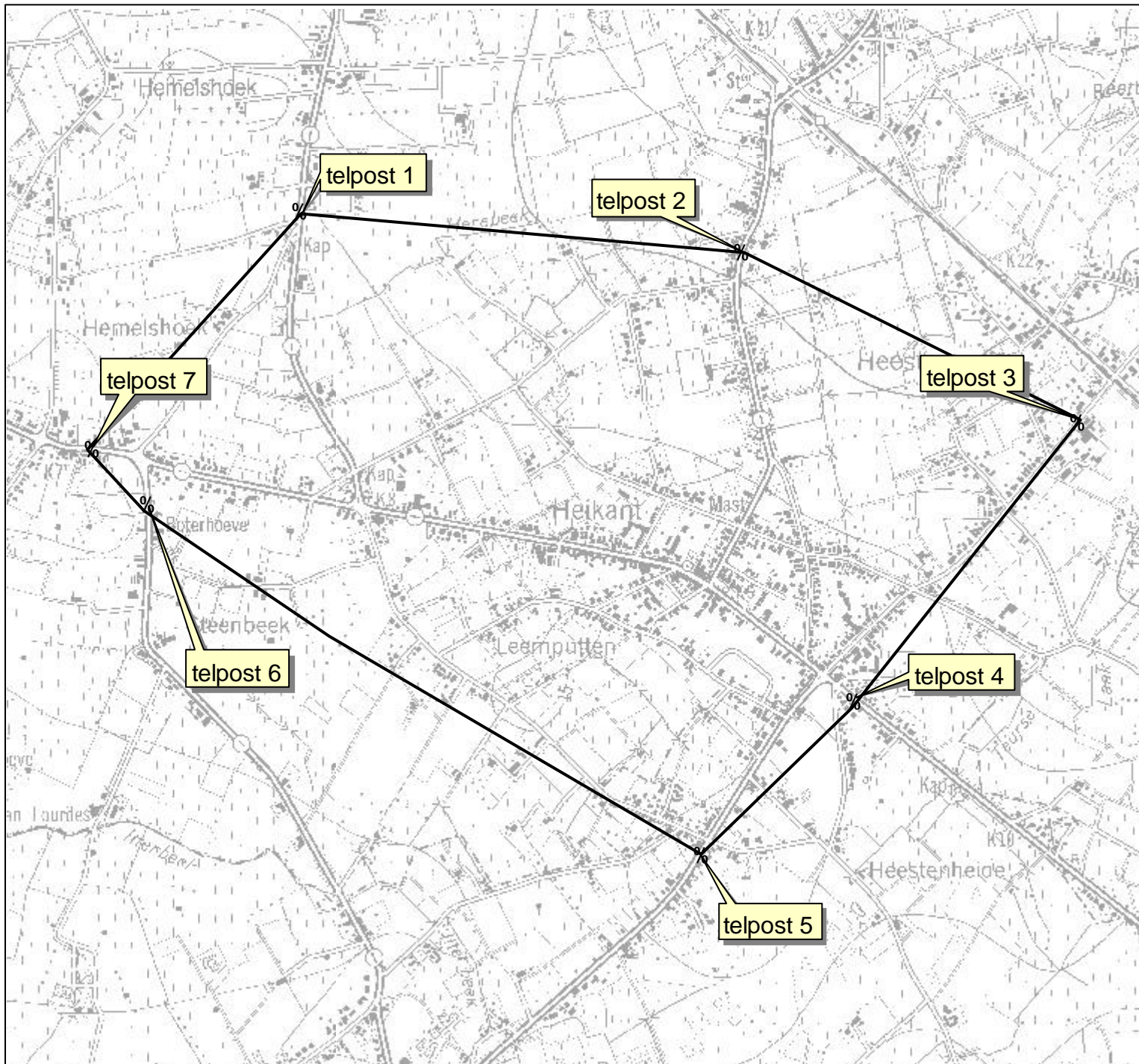
Het cordon dient de belangrijkste invalswegen te omvatten. Om een volledig idee te krijgen van de herkomst- en bestemmingsstromen in het gebied, zijn 7 telposten voorzien (zie kaart 1.1):

- telpost 1: Smidstraat tussen Alflaar en Meistraat;
- telpost 2: Melkouwensteenweg tussen Heidestraat en spoorlijn;
- telpost 3: Isschotweg tussen de Kapellelei en de spoorlijn;
- telpost 4: N10 ter hoogte van de Kegelstraat;
- telpost 5: Houwstraat tussen Corsicastraat/Kegelstraat en Broekstraat;
- telpost 6: Steenbeek, ter hoogte van het kruispunt met de N10;
- telpost 7: N10 tussen Hemelshoek en Steenbeek.

Deze afbakening van het cordon en dit aantal telposten is gericht op het verkrijgen van zoveel mogelijk informatie. Dit laat toe deze informatie te gebruiken voor andere doeleinden (b.v. kalibratie multimodaal model of om mogelijke scenario's voor de omleiding te bekijken).

De registratie van de voertuigen gebeurt door het inspreken van de nummerplaten op cassettes, die daarna uitgetikt worden. Het onderzoek gebeurt het best in de avondspits, zodat de resultaten bruikbaar zijn voor het multimodaal model. Bij een herkomst-bestemmingsonderzoek dient men er rekening mee te houden dat een inloop- en een uitlooperperiode nodig is. De lengte van deze periode is afhankelijk van de rijtijden tussen de verschillende telposten.

Het herkomst-bestemmingsonderzoek is uitgevoerd op donderdag 5 december 2002 van 16.00 tot 18.00 uur. Op dinsdag 25 februari 2003 werd een controletelling gehouden op telpost 4 en 7.



PROVINCIE ANTWERPEN

Situering telposten herkomstbestemmingsonderzoek

0 300 600 Meters



KAART 1
ONDERZOEK

juni 2003

LANGZAAM VERKEER
Bureau voor Mobiliteitsmanagement

2 RESULTATEN

2.1 INTENSITEITEN

Gedurende de telperiode zijn de volgende intensiteiten waargenomen:

telpost	weg	richting	16 - 18u	uurgemiddelde
1	Smidstraat	N10	167	84
1	Smidstraat	Berlaar	187	94
2	Melkouwensteenweg	N10	182	91
2	Melkouwensteenweg	Melkouwen	205	103
3	Isschotweg	N10	417	209
3	Isschotweg	Itegem	647	324
4	N10 ter hoogte van de Kegelstraat	Lier	1149	575
4	N10 ter hoogte van de Kegelstraat	Aarschot	1580	790
5	Houwstraat	N10	573	287
5	Houwstraat	Beerzel	387	194
6	Steenbeek	N10	128	64
6	Steenbeek	Beerzel	291	146
7	N10 ter hoogte van Steenbeek	Lier	1040	520
7	N10 ter hoogte van Steenbeek	Aarschot	2202	1101

De gemiddelde uurintensiteiten langs de N10 liggen tijdens een avondspits tussen 1365 (ter hoogte van de Kegelstraat) en 1621 voertuigen (ter hoogte van Steenbeek). De hoofdstroom van het verkeer verloopt tijdens de avondspits in de richting van Aarschot.

De drukste zijstraten zijn de Isschotweg (532 voertuigen) en de Houwstraat (480 voertuigen). In de overige zijstraten liggen de intensiteiten onder de 250 voertuigen per uur in beide richtingen samen. De hoofdstroom in de zijwegen is tijdens de avondspits telkens de richting die weggaat van de N10.

2.2 HERKOMST-BESTEMMINGSONDERZOEK

Op basis van het herkomstbestemmingsonderzoek kan men de volgende intensiteiten optekenen. Dit zijn de intensiteiten gedurende een periode van 90 minuten.

		uitgaand verkeer									
		1	2	3	4	5	6	7	totaal		
inkomend verkeer	1	-		3			18	14	35	126	28%
	2	1	-	3	16	15	0	12	47	137	34%
	3	2	2	-	36	80	0	34	154	314	49%
	4	62	0	10	-	21	0	526	619	863	72%
	5	2	19	160	38	-		11	230	430	53%
	6	12			2	2	-	36	52	96	54%
	7	66	38	185	811	30	167	-	1297	1652	78%
	totaal	146	59	361	903	148	185	633	2434	3618	67%
	totaal verkeer	157	155	486	1185	291	218	780	3272		

aandeel doorgaand	93%	38%	74%	76%	51%	85%	81%	74%		
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	--

Indien men bovenstaande tabel omrekent naar uurgemiddelden, komt men tot de volgende cijfers:

		uitgaand verkeer									
		1	2	3	4	5	6	7	totaal		
inkomend verkeer	1	-	0	2	0	0	12	9	23	84	28%
	2	1	-	2	11	10	0	8	31	91	34%
	3	1	1	-	24	53	0	23	103	209	49%
	4	42	0	14	-	14	0	350	413	575	72%
	5	1	13	107	25	-	0	7	153	287	53%
	6	8	0	0	1	1	-	24	35	64	54%
	7	44	25	123	541	20	111	-	864	1101	78%
	totaal	97	39	241	602	99	123	422	1623	2412	67%
	totaal verkeer	105	103	324	790	194	145	520	2181		
	aandeel doorgaand	93%	38%	74%	76%	51%	85%	81%	74%		

Op basis van bovenstaande cijfers kan men het volgende concluderen:

- Van het verkeer dat vanuit de richting Lier komt (telpost 7), is 78% doorgaand verkeer (864 voertuigen op 1101 voertuigen). Van het doorgaand verkeer blijft 63% (541 voertuigen) op de N10 (naar telpost 4). Daarnaast zijn er belangrijke afslagbewegingen richting Beerzel (telpost 6) met 111 voertuigen (14%), en richting Itegem (telpost 3) met 122 voertuigen (14%).
- Van het verkeer dat vanuit Aarschot (telpost 4) komt, is 72% doorgaand (413 voertuigen op 575). Van het doorgaand verkeer blijft 85% (350 voertuigen) op de N10 (naar telpost 7). Daarnaast gaat 10% van het doorgaand verkeer (42 voertuigen) richting Berlaar (telpost 1).
- Tijdens de avondspits verloopt de hoofdstroom van het verkeer via de N10. De intensiteiten variëren tussen 1365 voertuigen per uur (telpost 4) en 1621 voertuigen per uur (telpost 7). Van deze stroom is 74% (telpost 4) à 79% (telpost 7)

Aandeel doorgaand verkeer

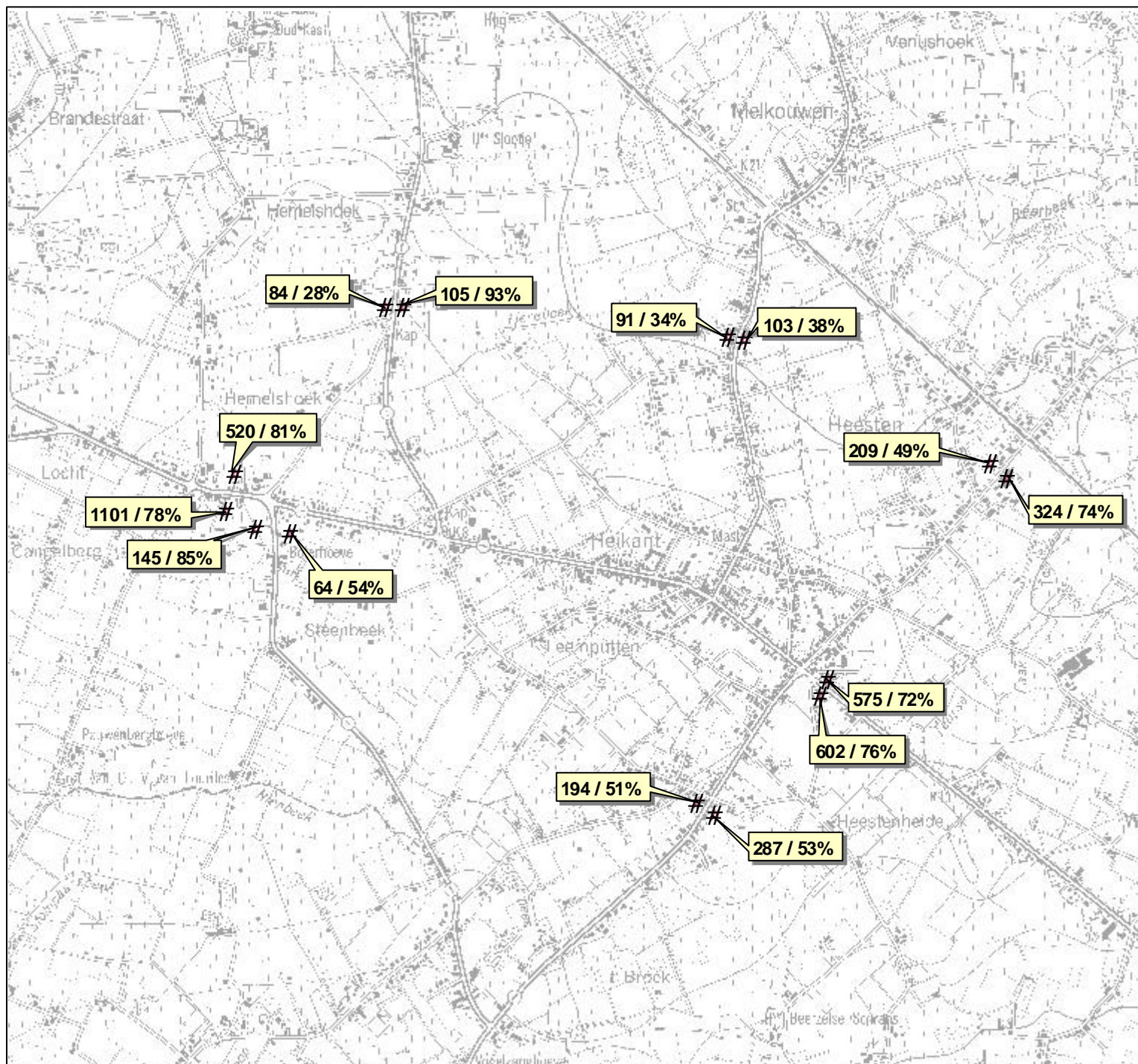
91 / 34% intensiteit / doorgaand verkeer

0 200 400 600 800 Meters



KAART 2.2
ONDERZOEK
juni 2003

LANGZAAM VERKEER
Bureau voor Mobiliteitsplanning

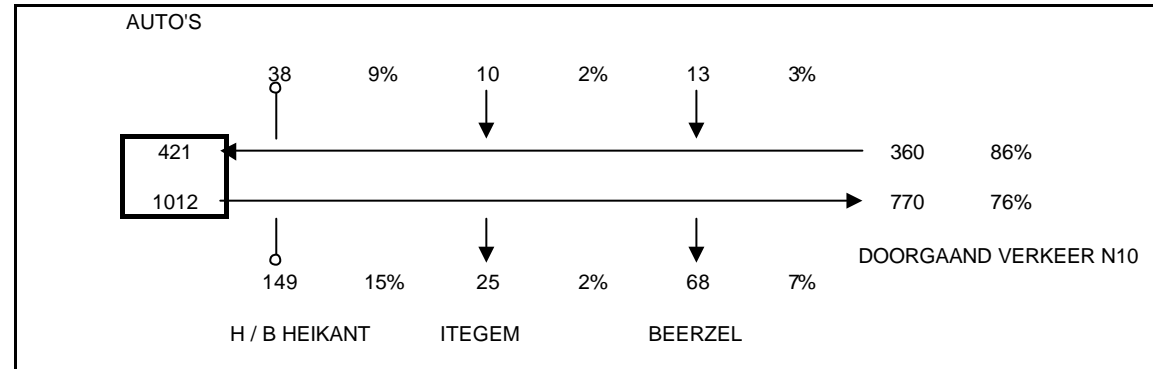


doorgaand verkeer (respectievelijk 1015 en 1286 voertuigen). Het aandeel van het doorgaand verkeer op de N10 blijft (891 voertuigen) is voor de beide richtingen samen 55% (telpost 7) à 65% (telpost 4) van het totale verkeer.

- Naast de doorgaande relaties die samenhangen met de N10, is er ook nog een belangrijke doorgaande relatie dwars op de N10, die de verbinding vormt tussen Beerzel (telpost 5) en Itegem (telpost 3). Op een spitsuur worden hier 160 doorgaande voertuigen waargenomen: 107 voertuigen van Beerzel naar Itegem en 53 voertuigen in de omgekeerde richting.

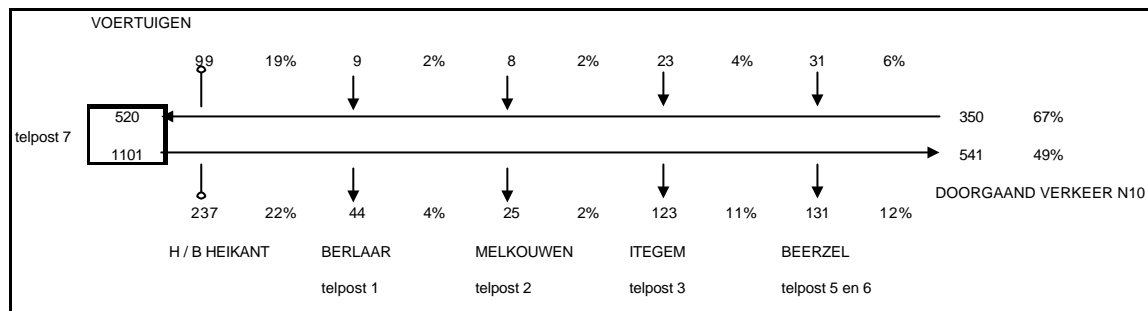
2.3 RESULTATEN VERKEERSMODEL

Op basis van het multimodaal model kan een inschatting gemaakt worden van het aandeel van het doorgaand verkeer.



Uit het multimodaal model blijkt dat van het verkeer dat vanuit Lier komt 76% doorgaand is richting Aarschot, 7% gaat naar Beerzel en 2% gaat naar Itegem. Van het uitgaande verkeer komt 86% uit Aarschot, 3% uit Beerzel en 2% uit Itegem. 15% van het inkomende en 9% van het uitgaande verkeer is bestemmingsverkeer.

In onderstaande figuur zijn de gegevens uit het herkomst-bestemmingsonderzoek op dezelfde manier gepresenteerd.



Bij vergelijking van het onderzoek met het model, blijkt dat het doorgaande verkeer langs de N10 in het onderzoek een stuk lager ligt dan in het model. Het aandeel van het doorgaande verkeer langs zijwegen blijkt in het onderzoek dan weer een stuk hoger te zijn. Bij het uitgaande verkeer richting Lier blijkt het aandeel van het lokaal verkeer een stuk hoger te zijn dan in het multimodaal model.

3 CONCLUSIES

Op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek kan men het volgende concluderen:

- Tijdens de avondspits komt de grootste intensiteit van het verkeer vanuit Lier en gaat in de richting van Aarschot. Van dit verkeer is iets meer dan 20% bestemmingsverkeer. De rest is doorgaand verkeer, vooral naar Aarschot toe, maar de invloed van de aftakkingen naar Itegem en Beerzel mag niet onderschat worden.
- De intensiteiten van Aarschot naar Lier toe zijn veel lager; de intensiteiten in deze richting bedragen slechts de helft van de intensiteiten in de andere richting. De verhouding doorgaand verkeer/bestemmingsverkeer is hetzelfde als voor de omgekeerde richting. De invloed van de zijtakken in het doorgaande verkeer is in deze richting beperkter: het doorgaande verkeer is vooral afkomstig vanuit de richting Aarschot, vanop de N10 dus.