

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
Dirk Boutsgebouw
Diestsepoort 6 bus 81
3000 Leuven
www.wegenenverkeer.be

Ontwerpweek N2 Brusselsesteenweg Herent: verslag en veelgestelde vragen

Dit document is een verslag van de Ontwerpweek die het Agentschap Wegen en Verkeer organiseerde van 17 t.e.m 21 oktober. Het geeft ook een overzicht van de belangrijkste vragen, suggesties, ideeën en opmerkingen die wij noteerden - zowel de vragen, suggesties, ideeën en opmerkingen die de bezoekers van de infosessie en het toonmoment noteerden op de reactieformulieren en de post-its, als de feedback die wij kregen tijdens de gesprekken.

U was aanwezig op de ontwerpweek, maar u vindt uw vraag, suggestie, etc. niet terug in dit verslag? Geen zorg, dit document geeft een overzicht van de belangrijkste feedback. Als u geen antwoord of reactie op uw persoonlijke vraag of opmerking terugvindt, betekent dit zeker niet dat we die niet bekeken hebben en er geen rekening mee gehouden hebben.

We hebben hieronder al zo grondig mogelijk geantwoord en gereageerd. Echter, om bepaalde vragen in detail te beantwoorden, en om bepaalde ideeën te verwerken in de ontwerpen, is meer onderzoek of tekenwerk nodig. Bepaalde onderwerpen moeten ook in meer detail besproken worden op de klankbordgroepen en de werkvergaderingen die nog zullen plaatsvinden.

Verslag van de ontwerpweek

De ontwerpers van studiebureau Arcadis Belgium werkten, in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer, een week lang op de plaats van het gebeuren, de Brusselsesteenweg. Ze stelden hun tekentafels en laptops op in de kantoren van De Wasstraat. Ze gingen geregeld het terrein op om de steenweg 'in het echt' mee te maken en om het verkeer te observeren. Iedere dag was er een **inloopmoment** waarop de omwonenden en ondernemers konden binnenlopen om hun inzichten te delen. De ontwerpweek werd afgesloten met een **toonmoment** waar ook een zestigtal mensen langskwamen voor een gesprek.

Hoe gingen ze te werk?

- Een eerste stap was een **analyse van de huidige situatie**. Arcadis bracht in kaart welke commerciële activiteiten er gebeuren langs de steenweg. Naast de automobielgerichte activiteiten (garages, carwash, ...) zijn er ook andere handelsactiviteiten langs de steenweg. Arcadis maakte ook schetsen van de circulatie op de percelen. Hoe rijden de klanten en leveranciers van de ondernemingen binnen en buiten en waar zijn er vandaag verharde toegangen?
- Een tweede stap was het op een rijtje zetten van **'bouwstenen' of mogelijke oplossingen** voor de verschillende vervoerswijzen (voetgangers / fietsers, openbaar vervoer, personenwagens en vrachtwagens). In deze fase werden ook een aantal voorwaarden op een rijtje gezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. De twee belangrijkste: (1) Wegen en Verkeer wil in de toekomst een snelheidsregime van 50 km/u en (2) een 'rechts- in / rechtsuitsysteem' voor afslaand verkeer. Dat laatste betekent dat je als automobilist de weg niet meer zal kunnen kruisen, maar zal moeten omrijden via de keerpunten. De middenberm zal daarom niet meer overrijdbaar zijn over het grootste deel van de steenweg. Dat heeft tot gevolg dat je als bestuurder niet meer van een perceel zal kunnen rijden en linksaf draaien. Omgekeerd zal je de steenweg ook niet meer kunnen kruisen om een perceel linksaf in te draaien.
- Een derde en laatste stap was het tekenen van **concepten** die zoveel mogelijk oplossingen bieden voor de verschillende gebruikers en vervoerswijzen.



De analyse van de huidige situatie, met van links naar rechts: de beschikbare ruimte en de verharding, de 'conflicten' (waar bijv. fietsers in conflict komen met automobilisten), de fietspaden.

Met deze aanpak wil Wegen en Verkeer drie doelstellingen met elkaar verzoenen: **verkeersveiligheid**, **levenskwaliteit** en **vlotte mobiliteit**. Een vierde doelstelling is het **instandhouden van de handelsactiviteit** langs de steenweg. Dat laatste houdt vooral in (naast het aspect van de bereikbaarheid) dat de aanwezige handelszaken en bedrijven vlot bereikbaar zijn, maar ook dat ze veilig kunnen laden en lossen.

Drie concepten

Uiteindelijk kwamen we tot drie concepten:



De drie concepten

Concept 1: met een groene middenberm voor de bus

In dit concept zijn de fietspaden verhoogd en 'aanliggend' (niet-gescheiden) - we voorzien wel een veiligheidszone van 50 cm tussen het fietspad en de rijweg. Dit is de standaarduitvoering van het Agentschap Wegen en Verkeer voor wegen met een snelheidsregime van 50 km/u. De middenberm is in dit alternatief afwisselend ingericht als groenzone of als een vrije busbaan. Waar er een busbaan komt en in welke rijrichting (Leuven of Brussel) die gebruikt wordt, bepalen we in samenspraak met De Lijn. Dat hangt af van de lokale verkeersdrukte. Als er op een bepaald stuk geen structurele (dagelijkse) file is, en die ook in de toekomst niet verwacht wordt, is een busbaan niet nodig.

Concept 2: met een groene middenberm

Bij 'vrijliggende' (gescheiden) fietspaden ligt er een smalle groenstrook, of staat er een haag tussen het fietspad en de rijweg voor de auto's. In het midden van de steenweg ligt bij dit alternatief een groene berm. De busbaan ligt rechts naast de rijweg, zoals bij een klassieke inrichting met busbaan. Of de busbaan langs de weghelft in de rijrichting van Leuven komt, of langs de rijrichting van Brussel, wordt ook samen met De Lijn beslist. Het is ook mogelijk dat de busbaan op een bepaald punt van het tracé ophoudt. De bus kan dan invoegen op de rijweg via een speciaal daarvoor bestemde invoegstrook.

Concept 3: compacte weg met multifunctionele groenzone

De fietspaden van concept 3 zijn gescheiden, net zoals die van concept 2. De bus rijdt over het grootste deel van het tracé op dezelfde rijstrook als het gemotoriseerde personen- en vrachtverkeer. De brede zijbermen zijn voor het grootste deel ingericht als groene ruimte, maar kunnen op de filegevoelige stukken ingericht worden als busbaan, zodat de bus niet mee hoeft aan te schuiven in de file.

In concept 3 worden, ook in de brede zijbermen, hier en daar loszones aangelegd waar de bedrijven kunnen **laden en lossen**. In concepten 1 en 2 laden en lossen de bedrijven op hun eigen terrein of via andere toegangswegen.

Belangrijk: de concepten zijn uitgewerkt voor het 'hele' tracé van de herinrichting, van aan de op- en afritten van de E314 tot aan het kruispunt van de Oikotenweg. De ontwerpers hebben algemene oplossingen en ontwerpen (daarom spreken we van 'concepten') bedacht en **nog geen rekening gehouden met lokale situaties en behoeften**. Dat zal gebeuren als er een akkoord is over een algemeen inrichtingsprincipe.

Keerpunten

In alle drie de concepten komen er keerpunten waar auto's en vrachtwagens veilig rechtsomkeer kunnen maken. Na de herinrichting zal je de steenweg niet meer kunnen kruisen met de (vracht)wagen (zie hierboven: onoverrijdbare middenberm). Als we willen dat de automobilisten dan toch nog alle kanten uit kunnen, zijn keerpunten de meest voor de hand liggende oplossing. Maar dat er keerpunten komen, is dus ook **nog niet helemaal zeker** in deze fase.

Of er bij een inrichting met keerpunten naast de twee grote keerpunten aan de uiteinden van de projectzone ook tussenin kleinere keerpunten nodig zijn (bijv. ter hoogte van de Grote Molenweg en de Diependaalweg), is ook een openstaande vraag die nog verder onderzocht moet worden.

Fietsnetwerken in de omgeving van de steenweg

Veilige fietsinfrastructuur is een van de hoofddoelstellingen van de herinrichting. Daarom hebben de ontwerpers ook de **fietsverbindingen in de omgeving van de Brusselsesteenweg** onderzocht. Hoewel de ambitie van Wegen en Verkeer is om langs alle gewestwegen veilige fietspaden aan te leggen, zijn bepaalde zijstraten en parallelstraten van de Brusselsesteenweg vandaag al drukgebruikte fietsassen. Voorts zijn er ook onverharde paden in de buurt van de steenweg die in de toekomst misschien verhard kunnen worden voor fietsverkeer.

In het participatietraject van de Brusselsesteenweg zullen we ook zoeken naar manieren om deze **netwerken te vervolledigen** (door waar werk te maken van ontbrekende stukjes, waar vandaag geen veilige fietspaden liggen). Uiteraard zal het gemeentebestuur, die meestal de beheerder is van deze paden, een belangrijke rol spelen in deze zoektocht. Het gemeentebestuur zal ook verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van werken, als er beslist wordt om langs bepaalde gemeentewegen fietspaden aan te leggen, of om bepaalde paden aan te passen voor gebruik door fietsers.

Het zal ten slotte ook belangrijk zijn om de **kruispunten** van de steenweg met die lokale netwerken veilig in te richten, door die kruispunten aan te passen of door beveiligde **oversteekplaatsen** op de steenweg te voorzien - dat is dan weer de bevoegdheid van het agentschap.

Feedback: vragen, suggesties, ideeën en opmerkingen

Wat is de volgende stap?

Eerst werken we de **startnota** af. Die is tweeledig.

- Eerst en vooral bevat hij een grondige verkeerstechnische analyse van de huidige situatie en de doelstellingen van het project. In dat eerste deel verwerken we ook de feedback van de Ontwerpweek en de projectstuurgroep.
- Het tweede deel van de startnota omschrijft het voorkeursalternatief en een eerste ruw voorontwerp. De kruispunten zijn in deze fase schematisch, nog niet in detail uitgewerkt. Als er nog openstaande beslissingen zijn, worden de voor- en nadelen van de verschillende keuzes toegelicht.

Nadat de projectstuurgroep de startnota heeft goedgekeurd, stelt een studiebureau de **projectnota** op. Die bevat een gedetailleerd grondplan, typedwarsprofielen en soms ook 3D-visualisaties om bepaalde aspecten van een ontwerp bevattelijk te maken. Een projectnota bevat ook voorstellen voor de verlichting en de gebruikte materialen.

Zodra de projectnota goedgekeurd is en de Vlaamse Regering de nodige middelen budgetteert, vraagt Wegen en Verkeer de **omgevingsvergunning** (vroeger de 'bouwvergunning') aan.

De opdracht van Arcadis Belgium strekt tot en met de startnota. Voor de projectnota zal dus in principe een andere opdracht aanbesteed worden.

Wanneer zal er een afgewerkt ontwerp zijn?

Momenteel voorziet Wegen en Verkeer om tegen het einde van 2023 een startnota en een eerste, ruwe voorontwerp te hebben. Die planning kan nog veranderen afhankelijk van het verloop van het participatietraject.

Wordt er gekozen uit een van de drie concepten die voorgesteld werden op het toonmoment van 21 oktober?

Tijdens het toonmoment en de Ontwerpweek deelden veel bezoekers hun ideeën en suggesties over de drie concepten die de ontwerpers uitwerkten. Het ontwerpteam van Wegen en Verkeer en studiebureau Arcadis Belgium bekijkt en verwerkt die feedback na afloop van de Ontwerpweek. Misschien passen we bepaalde alternatieven aan of komen we tot nieuwe alternatieven. Die worden daarna voorgelegd aan de Projectstuurgroep.

Er wordt in deze fase dus **niet gekozen voor een concept** waar we dan mee verder gaan.

Wegen en Verkeer streeft ernaar om tegen het einde van 2023 een startnota af te werken, maar in de tussentijd zullen er nog klankbordgroepen en buurtgesprekken plaatsvinden waar de ondernemers, de buurtbewoners en andere betrokkenen inspraak zullen krijgen. De Projectstuurgroep krijgt telkens de verslagen van de klankbordgroepen, buurtgesprekken en andere inspraakmomenten. Omgekeerd zal

Wegen en Verkeer ook via de [nieuwsbrief](#) en via andere kanalen de mensen informeren over de beslissingen van de projectstuurgroep.

Wie neemt de uiteindelijke beslissing?

Volgens het Vlaams 'decreet basisbereikbaarheid' van 12 juni 2019 nemen de leden van **de Projectstuurgroep** in consensus beslissingen over welke alternatieven onderzocht worden en voor welk ontwerp een omgevingsvergunning aangevraagd wordt. In de Projectstuurgroep zetelen o.a. vertegenwoordigers van de lokale besturen (van Herent en Leuven), de politie, De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Wanneer zullen de werken starten?

De vraag die we het vaakst hoorden tijdens de Ontwerpweek was: 'Wanneer gaat er een spade in de grond?'.
De vraag die we het vaakst hoorden tijdens de Ontwerpweek was: 'Wanneer gaat er een spade in de grond?'.

Het antwoord op die vraag luidt: **we weten niet wanneer de werken (ongeveer) zullen starten**. Er moet immers nog heel wat voorbereidend werk gebeuren voor een aannemer aan de slag kan gaan.

De eerstvolgende stap is de goedkeuring van het voorontwerp en de startnota. Wegen en Verkeer mikt erop om die eind 2023 aan de Projectstuurgroep voor te leggen. Die planning is afhankelijk van het participatietraject (de inspraak van de buurtbewoners, de handelaars en andere belanghebbenden), dus hij kan nog verschuiven.

Nadat het voorontwerp en de startnota goedgekeurd zijn, wordt er een projectnota opgemaakt. Die bevat een gedetailleerd grondplan, typedwarsprofielen en soms ook 3D-visualisaties om bepaalde aspecten van een ontwerp bevattelijk te maken. Een projectnota bevat ook voorstellen voor de verlichting en de gebruikte materialen.

In de fase startnota / voorontwerp is het mogelijk dat er nog verschillende alternatieven vergeleken worden. In de projectnota wordt er voortgewerkt op één concreet ontwerp.

Nadat de projectnota goedgekeurd is, wordt er een uitvoeringsontwerp gemaakt waarmee een aannemer aan de slag kan. Voor de werken kunnen starten, moet Wegen en Verkeer een omgevingsvergunning (vroeger 'bouwvergunning') aanvragen. Als er bijkomende ruimte nodig is, bijvoorbeeld om veilige fietspaden aan te leggen, moet de Vlaamse overheid de nodige gronden aankopen. Een laatste stap is de openbare aanbesteding waarbij een aannemer aangesteld wordt om de werken uit te voeren.

Uiteraard moet de Vlaamse Regering in de loop van heel dat proces ook nog de nodige financiële middelen vrijmaken om de herinrichting te betalen.

Hoeveel keerpunten komen er?

Zolang het voorontwerp en de startnota niet goedgekeurd zijn, weten we niet zeker of er uiteindelijk keerpunten aangelegd zullen worden. Maar een belangrijke voorwaarde voor Wegen en Verkeer is dat in

de toekomst de middenberm afgesloten wordt, om de gevaarlijke kruisende bewegingen over de andere weghelft en het fietspad weg te werken. Dan moeten automobilisten nog altijd enigszins vlot alle handelszaken en percelen kunnen bereiken. De meest realistische manier om dat te verwezenlijken, is met keerpunten.

Momenteel denken we aan twee keerpunten, ter hoogte van de Oikotenweg en de Vlietstraat. Tijdens de ontwerpweek zijn er ook scenario's onderzocht waarbij er tussenin bijkomende keerpunten komen. Die concepten zullen voorgelegd worden aan de Projectstuurgroep, samen met de opmerkingen en de suggesties van de bezoekers van de Ontwerpweek.

Laden en lossen

Het laden en lossen is een grote bron van bezorgdheid bij de handelaars en de bewoners. De handelaars willen hun activiteiten na de herinrichting met dezelfde intensiteit voortzetten, dus voor hen is het belangrijk dat ze na de werken nog altijd vlot kunnen laden en lossen. Anderzijds wil iedereen een veilige weg, waar gestationeerde vrachtwagens en bestelwagens geen gevaar vormen voor de andere weggebruikers.

In grote lijnen zijn er twee oplossingen voor deze problematiek. Ofwel zorgen we voor **oplossingen op het openbaar domein**. Het derde concept van de Ontwerpweek voorziet de aanleg van laad- en loszones langs de steenweg. Hoewel het studie bureau dat nog niet ten gronde heeft onderzocht, lijkt het niet haalbaar om aan alle noden (op het vlak van laden en lossen) te voldoen met zulke zones. Daar is waarschijnlijk niet genoeg plaats voor.

Een andere oplossing is dat de ondernemers **laden en lossen op hun terreinen**. De ontwerpers hebben tijdens de Ontwerpweek alvast de beschikbare ruimte op de privéterreinen in kaart gebracht. Er zijn ook al enkele schetsen uitgewerkt voor hoe zulke systemen zouden kunnen werken.

De problematiek van het laden en lossen zal verder onderzocht en besproken worden in de loop van het participatietraject.

Was het aanvankelijk niet de bedoeling om ventwegen aan te leggen langs de Brusselsesteenweg? Waarom komt dat nergens terug in de drie concepten van de Ontwerpweek?

In het ontwerp dat enkele jaren geleden werd uitgewerkt voor de Brusselsesteenweg, waren twee 'ventwegen' of parallelwegen voorzien. Dat zijn wegen die parallel langs de 'normale' rijweg liggen en die bestemd zijn voor 'lokaal bestemmingsverkeer'. Weggebruikers die een bedrijf of handelszaak willen bereiken, kunnen dan via deze ventwegen rijden.

Het grote voordeel van ventwegen is dat er dan geen rechtstreekse toegangen naar percelen meer zijn op de steenweg zelf. Daardoor wordt de doorstroming op de steenweg minder verstoord.

Ventwegen brengen ook veel nadelen met zich mee. Ze nemen veel plaats in. Daardoor is er minder plaats voor fietspaden en een busbaan. We zouden ook meer ruimte moeten verharden - wat niet tegemoetkomt aan de klimaatdoelstellingen. We zouden zoveel ruimte nodig hebben, dat het openbaar domein uitgebreid zou moeten worden. Met andere woorden, de Vlaamse overheid zou meer gronden moeten verwerven of onteigenen als we met ventwegen werken.

Ventwegen zouden ook de situatie niet verbeteren voor de fietsers, want automobilisten zouden nog altijd het fietspad moeten kruisen om de ventwegen (en de percelen) op te rijden.

Een laatste reden waarom de drie concepten van de Ontwerpweek geen ventwegen bevatten, is dat de ontwerpers - die trouwens ook niet betrokken waren bij de vroegere ontwerpen - van een wit blad hebben gewerkt. Aangezien de ventwegen niet direct aansluiten bij de doelstellingen van het project, zijn ze daar in hun zoektocht naar oplossingen ook niet bij terechtgekomen.

De Grote Molenweg en de wijk Godelinde worden geconfronteerd met een problematiek van sluipverkeer. 'Omrijders' rijden met de wagen door hun wijk, bijv. omdat ze de verkeersdrukte op de Mechelsesteenweg (N26) willen vermijden. Gaat het project van de Brusselsesteenweg een oplossing bieden voor die problematiek?

Bij de herinrichting van de Brusselsesteenweg houden we natuurlijk rekening met de effecten op de circulatie in de wijde omgeving. De bewoners van de wijk Godelinde zijn bezorgd over de effecten die de keerpunten zouden hebben op de verkeersintensiteiten in hun wijk. Ze vrezen, als automobilisten vlot vanuit de Brusselsesteenweg de grote Molenweg kunnen indraaien - of omgekeerd vlot vanuit de Grote Molenweg de Brusselsesteenweg kunnen nemen, dat dit tot gevolg zal hebben dat meer 'omrijders' door hun wijk zullen rijden om bijvoorbeeld de verkeersdrukte op de Mechelsesteenweg te vermijden.

Wegen en Verkeer begrijpt de bezorgdheid van de bewoners van de wijk Godelinde. We stellen vast dat het in de huidige toestand vaak moeilijk is voor automobilisten om vanuit de Grote Molenweg de Brusselsesteenweg op te rijden. Dat komt waarschijnlijk doordat er vandaag al omrijders zijn.

Wegen en Verkeer zal bij het ontwerpen dan ook oog hebben voor de effecten op het omliggende verkeer, en voor de verkeersveiligheid en leefkwaliteit van de omwonenden. We zullen tellingen, simulaties en mobiliteitsstudies doen. Op die manier krijgen we een objectief en volledig beeld van de huidige en de toekomstige verkeersstromen.

Daarnaast zal het noodzakelijk zijn om met de gemeente Herent te bekijken welke maatregelen genomen kunnen worden op het lokale wegennet. Goed doordachte circulatiemaatregelen zoals enkelrichtingsverkeer, selectieve knips of het gebruik van ANPR-camera's kunnen zeer effectief zijn.

Welk snelheidsregime zal gelden op de Brusselsesteenweg na de herinrichting?

Volgens de huidige planning voert Wegen en Verkeer in de loop van 2023 of 2024 een snelheidsbeperking van 50 km/u in op het stuk tussen de E314 en de Oikotenweg. Vandaag is de maximumsnelheid op het aansluitende stuk, tussen de Leuvense ring en de op- en afritten van de E314, al beperkt tot 50 km/u. Dat wordt dus op korte termijn doorgetrokken tot aan de Oikotenweg. na de herinrichting zal deze snelheidsbeperking in voege blijven.

>> [lees meer over de ingrepen gepland voor 2023/2024](#)

Hoe kunnen fietsers en voetgangers veilig oversteken aan de voorziene keerpunten?

De aanleg van veilige oversteekplaatsen is een belangrijke doelstelling van de herinrichting. Er komen sowieso veilige oversteekplaatsen voor de voetgangers en de fietsers, welk alternatief er ook gekozen wordt.

Tijdens de Ontwerpweek uitten heel wat fietsers hun bezorgdheid over de oversteekbaarheid ter hoogte van de keerpunten die mogelijk aangelegd zullen worden. Dat is een specifiek aandachtspunt waar ook een oplossing voor uitgewerkt zal worden - als de keerpunten effectief aangelegd worden, uiteraard. Bij inrichtingen met keerpunten of ovondes worden oversteekplaatsen normaal gezien op enige afstand van de keerpunten aangelegd. Op die manier is er geen risico.

Ook de oversteekbaarheid aan de **Vlietstraat** (vlak naast de afrit van de E314) kwam herhaaldelijk ter sprake. Wegen en Verkeer zal daar volgens de huidige planning in 2023 of 2024 (zie link hierboven) werk van maken.

>> [lees meer over de ingrepen gepland voor 2023/2024](#)

Groen

Het verbeteren van de levenskwaliteit is een expliciete doelstelling van de herinrichting. De aanleg van groen langs de steenweg is daar een essentieel deel van. De drie concepten van de Ontwerpweek bevatten voorstellen voor de beplantingen, maar dat zijn nog maar schetsmatige voorstellen. Nadat de startnota en het voorontwerp afgerond zijn, zullen de ontwerpers meer in detail kunnen gaan.

Net zoals de ontwerpen van de weginfrastructuur, zullen ook de beplantingsplannen in het voortraject voorgelegd worden aan de omwonenden en de ondernemers.

Tijdens de Ontwerpweek hebben verschillende deelnemers de wens geuit om de bomen langs de steenweg te behouden. Aangezien het redelijk oude bomen betreft met een aanzienlijke stamomtrek, zal Wegen en Verkeer er alles aan doen om ze te behouden.