

## Ringweg Malle Fase 1: Terugkoppeling naar aanleiding van de publieksvoorstellen gedaan in het kader van het participatietraject.

Deze terugkoppeling volgt de structuur van het eerder ter beschikking gestelde verslag en zal dus punt per punt ingaan op wat er gedaan wordt met de suggesties en bezorgdheden die geformuleerd zijn tijdens de dialoogsessies over fase 1 van de ringweg rond Malle in het voorjaar van 2018. De gewone tekst is de tekst van het originele verslag, de blauwe passages geeft aan wat de acties zijn die AWW zal ondernemen met betrekking tot dit punt. Dit is ook genoteerd in een officieel werkverslag dat zal gehanteerd worden als opvolgingsdocument in de verdere studie.

### 1. Fietsen

Op het vlak van fietsveiligheid was er de grote bezorgdheid voor het drukke fietsverkeer dat de ringweg zal kruisen. Er rijden immers zeer veel schoolkinderen met de fiets langs de N12 maar ook langs de Schaaf. Verder zullen de fietsers aan de kruispunten vaak moeten mengen met zwaar verkeer. De algehele teneur was dat beide stromen maximaal moeten gescheiden worden.

· Alle deelnemers rond het thema fietsen pleiten voor scheiding in ruimte van fietsers en gemotoriseerd verkeer door het aanleggen van fietstunnels of fietsbruggen. De vraag is het sterkst op het kruispunt met de N12 maar zou idealiter op alle kruispunten gebeuren waar dat technisch mogelijk is;

Voor het kruispunt bij het industrieterrein wordt geopperd de weg wat hoger aan te leggen zodat de tunnel er makkelijker onder door kan.

#### [Kruispunt N12](#)

[De fietstunnels onder N12 en onder omleidingsweg worden onderzocht. Er zal bekeken worden of dit technisch haalbaar is binnen de voorziene ruimte. De verdere afweging van wat wenselijk is op dit kruispunt zal worden besproken met alle partners in de gemeentelijke begeleidingscommissie.](#)

#### [Kruispunt industrie](#)

[Het scheiden van fietsers en auto's zal technisch worden onderzocht op haalbaarheid. Indien haalbaar, zal een afweging van de verschillende mogelijkheden voor dit kruispunt verder worden besproken met alle partners in de gemeentelijke begeleidingscommissie](#)

· Voor het kruispunt met de N12 kwam naar voren dat deelnemers een intunneling van de ringweg verkozen boven fietstunnels. Fietsers kunnen dan bovengronds blijven terwijl doorgaand verkeer ondergronds gaat. Het conflict met afslaand verkeer is minder erg. Sommige groepen waren bovendien voor het suppresseren van het afslaand verkeer op dat punt waardoor er helemaal geen conflict meer is met de fietsers.

[Het kruispunt N12/ ringweg moet autobewegingen in alle richtingen toestaan om de ringweg ten volle te benutten. Indien dit kruispunt niet alle bewegingen toelaat, wordt een gedeelte van het verkeer dat de ringweg kan gebruiken, verplicht om nog steeds door het centrum van Malle te rijden. Bijvoorbeeld verkeer komende van Schilde naar Zoersel wil.](#)

[De doorgaande beweging van de ringweg kan worden ondertunneld, maar de afslaande bewegingen moeten mogelijk blijven. Fietsers dienen dus altijd verkeer te kruisen, ook bij een ondertunneling van de doorgaande beweging.](#)

[Een ontwerp met de doorgaande beweging in tunnel zal worden opgemaakt en worden afgewogen tot de variant met een bovengronds kruispunt en fietstunnels in de gemeentelijke begeleidingscommissie.](#)

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

· Een ander belangrijk punt was de fietsveiligheid op de ventwegen. De meeste groepen vroegen om een fietsstraat om veiligheid voor de zwakke weggebruiker te garanderen. Eén groep ijverde ervoor om de ventwegen volledig af te schaffen en te werken met een breed fietspad gescheiden van de ringweg door een brede berm. Het manoeuvrerende vrachtverkeer voor de aanwezige KMO's zou immers de fietsveiligheid in het gevaar brengen op de ventweg.

Beide opties zullen worden onderzocht in de projectnota. Er zal ook gekeken worden om bij de optie ventwegen de fietsveiligheid te verhogen aan de hand van bijkomende maatregelen. ( fietsstraten & voldoende verkeersremmende maatregelen ).

· Eén groep opperde om een fietspad aan te leggen ten westen van de ringweg tussen de N12 en het industriegebied (ECOVER) zodat het industrieterrein ook makkelijker en sneller bereikbaar wordt met de fiets.

Er zijn voldoende veilige, comfortabele en snelle alternatieven langsheen de oostzijde van de ringweg of via de Nijverheidsstraat. Dit wordt niet verder uitgewerkt.

· Een punt waar alle aanwezigen het over eens waren was de nood om de fietsoversteek en de bushalte op de N12 die nu ten westen van het kruispunt staan ingetekend te verplaatsen naar het oosten ter hoogte van de Brekel.

Wordt weerhouden

· De geluidspanelen ter hoogte van de kruispunten moeten tijdig stoppen om de visibiliteit van de fietsers te garanderen.

Wordt weerhouden

## 2. Kruispunten

Ook hier een aantal duidelijke trends. Sommige bemerkingen overlappen met de opmerkingen die aan andere thematafels gemaakt zijn maar worden voor de volledigheid toch meegegeven.

· Als het kan, dan voorkeur voor tunnel voor de hele ringweg. Hier worden verschillende opties meegegeven.

- o Ringweg ondertunnelen zonder op- en afritten (enkel voor doorgaand verkeer richting fase 2)
- o Ringweg ondertunnelen met op- en afritten naar N12 maar met borden uitgezonderd zwaar verkeer.

Deze maatregel wordt niet wenselijk noch haalbaar geacht:

- Een intunneling en de zeer hoge kost (afhankelijk van het uitrustingsniveau van de tunnel 40 a 50 miljoen euro) die daarmee gepaard gaat is enkel te verantwoorden als het gaat om zeer drukke en grote verkeersaders zoals autosnelwegen. Tijdens de participatiesessies werd verwezen naar de intunneling van de A2 in Maastricht. Dit is echter een autosnelweg terwijl de N12 een secundaire weg is. Uit de prognoses blijkt dat de N12 op lange termijn (dus bij volledige aanleg van alle fases) per rijrichting 900 à 1000 pae/u in het drukste uur te verwerken krijgen. Ter vergelijking: een autosnelweg met 2 rijstroken heeft een capaciteit van ongeveer 3600 pae/u per rijrichting. Er rijdt maw drie tot vier keer meer verkeer op een snelweg dan op een dergelijke secundaire weg. Om de effecten qua doorstroming, lucht en geluid in goede banen te leiden is een intunneling van een snelweg daarom te verantwoorden.
- Daarnaast is het ook zo dat de verknopingen (op – en afritten/complexen) op een autosnelweg verder van elkaar liggen dan op een gewestweg. Hierdoor liggen de sleuven aan de op- en afritten op een ruime afstand van elkaar. Op een secundaire weg komen die op-en

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

afritten erg dicht bij elkaar en zijn er dus maar weinig (en korte) stukken waar er geen sleuven zijn. De ondertunneling is met andere woorden beperkt en er moet bovendien veel extra ruimte ingenomen worden voor de aanleg van sleuven. Die sleuven vormen hebben een grotere landschappelijke impact dan een gelijkgronds kruispunt.

- Concreet toegepast op de ringweg fase 1 in Malle: Stel dat de rijweg 7m moet zakken om in te tunnelen (vrije hoogte + dak + grond), dan moet men aan een op- en afrit (aan alle kruispunten) een open sleuf in helling voorzien. Die helling mag niet te steil zijn omwille van de veiligheid (bv. te sterke afremming van vrachtwagens). Dit kan maximaal aan 5% (en dat is zelfs hoog, de gewenste waarde is 3%). Daarenboven moet er rekening gehouden worden met een top- en dalboog en een vlak stuk boven aan de helling (voor een kruispunt) in functie van zichtbaarheid. De open sleuf wordt dan al gauw meer dan 200m lang en dit aan weerszijden van de omleidingsweg en aan weerszijden van de knoop. In de veronderstelling dat het een Hollands Complex is (minste ruimte-inname) is er in iedere rijrichting uiteraard een op- en een afrit en dus een sleuf van 400m.
  - o Voor de omleidingsweg betekent dit bv. dat je startend in het zuiden eerst 200m open sleuf nodig hebt om in de tunnel te rijden. Daarenboven dienen ook de voorsorteerstroken aan het kruispunt in een vlak, open weggedeelte te leggen.
  - o Aan het kruispunt voor de industrie zijn er dan 2 x 2 sleuven met een totaal lengte van 400m.
  - o Aan het kruispunt met de N12 heb je dan nogmaals 2x2 sleuven met een totale lengte van 400 m.

Op een totale lengte (voor fase 1) van ongeveer 2km bedraagt het ingetunnelde gedeelte dan nooit meer dan de helft van het traject.

Gezien de enorme kost, de ruimtelijke impact van de sleuven en het beperkte traject dat kan ingetunneld worden, wordt deze piste niet weerhouden.

· Hoedanook is er een sterke vraag om het kruispunt met de N12 voor gemotoriseerd verkeer te ondertunnelen

[Zie boven](#)

· Verschillende deelnemers opperen om rechtstreekse verbinding naar industriezone te voorzien, door vrachtverkeer geen mogelijkheid geven om centrum in te rijden.

[De N12 blijft gewestweg, een deel van het verkeer blijft dus door het centrum gaan \(verschillende verkeersstromen\). Er wordt een rechtstreekse verbinding met het industrieterrein voorzien.](#)

· Indien het intunnelen van de weg geen optie is dan wordt er sterk gevraagd om de fietspaden niet gelijkgronds te laten kruisen, met andere woorden door het inrichten van fietsbruggen of fietstunnels aan de kruispunten. Dat geldt voor de drie nieuwe kruispunten.

[Voor alle drie de kruispunten zal er onderzoek naar de haalbaarheid van fietstunnels gebeuren. De afweging van de verschillende mogelijkheden zal in de gemeentelijke begeleidingscommissie worden besproken met alle partners.](#)

· Kruispunt N12: weg moet verder weg van school komen. De knik die nu al in de ring zit moet verder starten

[Wordt weerhouden](#)

· De busstrook en de fietsoversteekplaats moet overgebracht worden naar de andere kant van het kruispunt, kant Brekel.

[Wordt weerhouden](#)

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

· Bij tunnel wel voldoende groen voorzien bij op- en afritten.

Wordt weerhouden

· Specifiek voor N14:

o Liever geen hagen: meestal een gebrek aan onderhoud.

Wordt niet weerhouden. Dit gaat in tegen algemene vraag voor meer groen. Onderhoudsafspraken zullen worden gemaakt tussen het agentschap en de gemeenten.

o Berm moet zo breed mogelijk zijn omwille van het veiligheidsgevoel voor fietsers versus bredere berm betekent dat er meer ruimte moet afgegeven worden, dat is niet meteen wenselijk

--> intekenen met bredere berm en bomen

De profielkeuze moet nog gemaakt worden. Er zullen ook grachten worden voorzien. De voorkeur voor het bredere profiel wordt meegenomen in het onderzoek. Dit zal op de plannen verwerkt worden en worden besproken in de gemeentelijke begeleidingscommissie.

· Aandachtspunten voor de gemeente: sluiptverkeer weren in de wijk De Kievit (Schalmeidreef / De Schaaf).

Wordt weerhouden.

### 3. Geluidshinder

· Ook hier komt ondertunneling als oplossing naar voor voor het punt van de geluidsoverlast en de doorstroming.

Zie boven

· Wat het plaatsen van geluidsmuren betreft: Paneel: zo natuurlijk mogelijk (cfr Brecht), begroeid, habitat voor de natuur

- Kokospanelen
- Variant met klimop (zie bundel)

Wordt weerhouden

· In de namiddagssessie was er echt een groep voor en een groep tegen klimop.

Er wordt klimop voorzien (Variant Brecht wordt voorzien)

· Geen geluidsmuren kort vr mensen hun deur (ventweg en aansluiting ring rond Zoersel)

§ Geluidsschermen langs de ventwegen is niet nodig als ventwegen worden ingericht als fietsstraat.

§ Geluidspanelen langs ventwegen zou zicht van alle huizen hier wegnemen

Ter hoogte van de bestaande N14 worden geen geluidspanelen geplaatst. Hiervoor is er niet voldoende ruimte aanwezig, ook ruimtelijk is het niet aangewezen gezien de aanwezige bebouwing.

· Kruispunt N12: kruispuntinrichting zorgt ervoor dat weg dichterbij gevels komt > zware impact op geluidsoverlast.

Het ontwerp is nog niet op dit niveau uitgetekend dat kan worden geconcludeerd dat de N12 opschuift richting huizen. De as van de huidige rijbaan blijft grotendeels behouden. Indien er een verschuiving van de rijbaan zou zijn, zal dit in de orde van max. een tientallen centimeters zijn. Er is immers niet meer beschikbare ruimte.

Het effect van het geluid is dan ook verwaarloosbaar. Bovendien zal er door aanleg van de ringweg minder verkeer op de N12 richting centrum Oostmalle zijn, wat een gunstig effect zal hebben op het geluid.

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

- Geschrankte geluidspanelen aan de Schaaf.

[Dit is technisch niet haalbaar met draaicirkels en voldoende zichtbaarheid.](#)

- Ter hoogte van de school is in het voorontwerp een groenzone voorzien. De school heeft in de toekomst uitbreidingsplannen, zowel in de hoogte (extra verdieping) als in de breedte (parking innemen). De school pleit daarom voor een hoge groenberm of het bijplaatsen van geluidsschermen die met groen bekleed worden. Ook om het afbuigen van het tracé vroeger te laten beginnen. De school heeft een groen karakter en wil dit zoveel mogelijk in de omgeving terugvinden.

[Dit wordt weerhouden. De weg zal sneller worden afgebogen, de berm wordt met groen beplant en verhoogd om geluid ook te beperken.](#)

- De meerderheid van de mensen aan de tafel was het elke ronde eens dat de aanwezigheid van een veiligheidsstrook tussen rijweg en geluidspanelen belangrijker is, dan het dichterbij plaatsen van de geluidspanelen om dicht bij de geluidsbron te staan.

[Wordt weerhouden](#)

- Ter hoogte van fietsoversteken moeten de geluidsschermen op tijd stoppen zodat er voldoende ruimte vrijgelaten wordt om de overstekende fietsers vanachter de geluidspanelen te zien komen.

[Wordt weerhouden](#)

## 4. Landschappelijke inplanting

Aan de thematafel landschap werd hoofdzakelijk volgens de voorliggende stellingen gewerkt.

- De vraag naar de verdiepte ligging van de nieuwe ring was één van de stellingen die werden voorgelegd aan de deelnemers. De meeste deelnemers vinden dit een betere oplossing, voor sommigen is het niet noodzakelijk. Hier worden vragen gesteld over budgettaire haalbaarheid. Verder loopt de vormgeving van dergelijke verdiepte ligging uiteen. Sommigen pleiten voor betonnen wanden, anderen voor groene hellingen. Indien geen verdiepte ligging vraagt één groep geluidsschermen over de volledige lengte van het tracé.

[In een met natuurlijke taluds verdiepte sleuf kan niet, omwille van de hoge grondwaterstand. Dit zou betekenen dat er permanent moet worden bemaald wat niet wordt toegestaan in Vlaanderen. Er zou bijgevolg met een betonnen kuip moeten gewerkt worden. Deze betonnen kuip beïnvloedt de waterhuishouding in de regio en kan nadelige effecten hebben. Verder kan het effect van de verdiepte ligging wat betreft geluid eveneens worden bereikt met geluidsschermen.](#)

[Dezelfde nadelen van een tunnelconstructie spelen voor de verdiepte ligging, als zullen ze minder omvangrijk zijn in grootte \(budgettaire impact, hellingen aan de kruispunten\).](#)

[Geluidsschermen zijn bepaald met een ligging op maaiveld en zullen voldoen aan de gestelde eisen. Geluidswerende maatregelen worden quasi over de ganse lengte van het tracé voorzien.](#)

- Naar de afweging tussen landschappelijke inplanting versus ruimte-inname is de overheersende mening dat hier een gulden middenweg moet gevonden worden tussen zo weinig mogelijk onteigenen maar toch voldoende groen voorzien.

[Dit is voorzien in het ontwerp \(geluidsschermen ipv grondtaluds\).](#)

- Naar het uitzicht van het groen rond de nieuwe ringweg kiezen de meeste mensen voor hoge bomen met struiken. 1 groep wil geen hoogstambomen maar legt de nadruk op snelle groeiers, zoals klimop gecombineerd met struiken. Een andere groep pleit om geen gebruik te maken van gevulde korven. De aanplantingen moeten ook goed verzorgd worden en één groep oppert dat deze ook

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

bijvriendelijk moeten zijn met bomen zoals kastanje en linde. Anderen pleiten ook voor notenbomen. De beplanting moet hoe dan ook inheems zijn. Een groep oppert de bestaande aanplanting te onderzoeken en mee te nemen naar nieuwe locaties om daar te herplanten.

[Wordt meegenomen - landschapsstudie uitgevoerd](#)

· Wat betreft de aangesneden percelen en de keuze ze te behouden als open ruimte dan wel te beplanten met bos, zijn de meesten voorstander van het aanplanten van percelen in functie van de boscompensatie. Eén groep spreekt over bloemen en struiken. Een andere groep oppert ook voldoende graasgelegenheid te laten voor schapen. Iemand merkt op dat er rekening moet gehouden worden met de eigenaars van de percelen en zij hun perceel willen afstaan hiervoor of niet. Tot slot vraagt een laatste groep bijkomende studie om te zien wat het beste is voor de natuur. Een element dat ook enkele keren terug kwam was het voldoende voorzien van veilige oversteekplaatsen voor dieren (ecoducten, ecotunnels, ....

[Wordt meegenomen – Er komt nog een overleg met het Agentschap Natuur en Bos \(ANB\). De bemerkingen van ANB zullen worden meegenomen.](#)

· Naar bijkomende initiatieven om eventuele negatieve effecten voor de natuur te voorkomen of beperken komen een aantal gelijkaardige bemerkingen als bij punt vier naar boven namelijk dierencorridors en bijkomende boscompensatie door percelen te kopen. Eén groep vindt extra percelen kopen geen goed idee. Er wordt ook geopperd om eiken en wilgen te laten staan en in de vrije zone weiland te voorzien. In één groep wordt de vraag naar een Milieu-effectenrapport opnieuw gesteld.

[Het project is niet MER-plichtig. Er wordt een MER-screening uitgevoerd.](#)

## 5. Ventwegen

Principieel was de vraag: wel of geen ventwegen voorzien tussen het kruispunt met de omleidingsweg Zoersel en het kruispunt met de omleidingsweg Malle.

Voor een aantal deelnemers is werken met een ventweg een goede keuze. Best is dat de ventwegen een zone 30 worden onder de vorm van een fietsstraat. De ventweg is er in die zin enkel voor het lokaal bestemmingsverkeer (mensen die er wonen). Het sluipverkeer zal wellicht al geweerd worden door er zone 30 van te maken. Een bushalte op de ventweg aanleggen is geen goed idee.

[Wordt meegenomen.](#)

[Bushalte wordt verplaatst richting centrum Zoersel.](#)

In de rijrichting van Oostmalle zou het best zijn om de ventweg iets eerder af te leiden naar de hoofdweg, zodat het gemotoriseerd verkeer zeker volledig kan worden afgehandeld op het kruispunt met omleidingsweg Malle.

[Neen, er wordt geoordeeld dat dit geen goede verkeerskundige oplossing zou zijn. Hierbij dient men rekening te houden met de terugdraaibeweging, alsook de snelheid van 70km/u.](#)

Het alternatief voor de ventwegen bestaat er in, dat men pleit voor:

- brede fietspaden langs beide zijden
- een brede bermstrook tussen fietspad en rijweg; beplanting van de berm kan een haag of een bomenrij zijn
- om te vermijden dat fietsers te veel oversteekbewegingen moeten maken, is het fietspad (zijde De Schaaf) best een tweerichtingsfietspad.

[Beide opties worden verder uitgewerkt in de projectnota.](#)