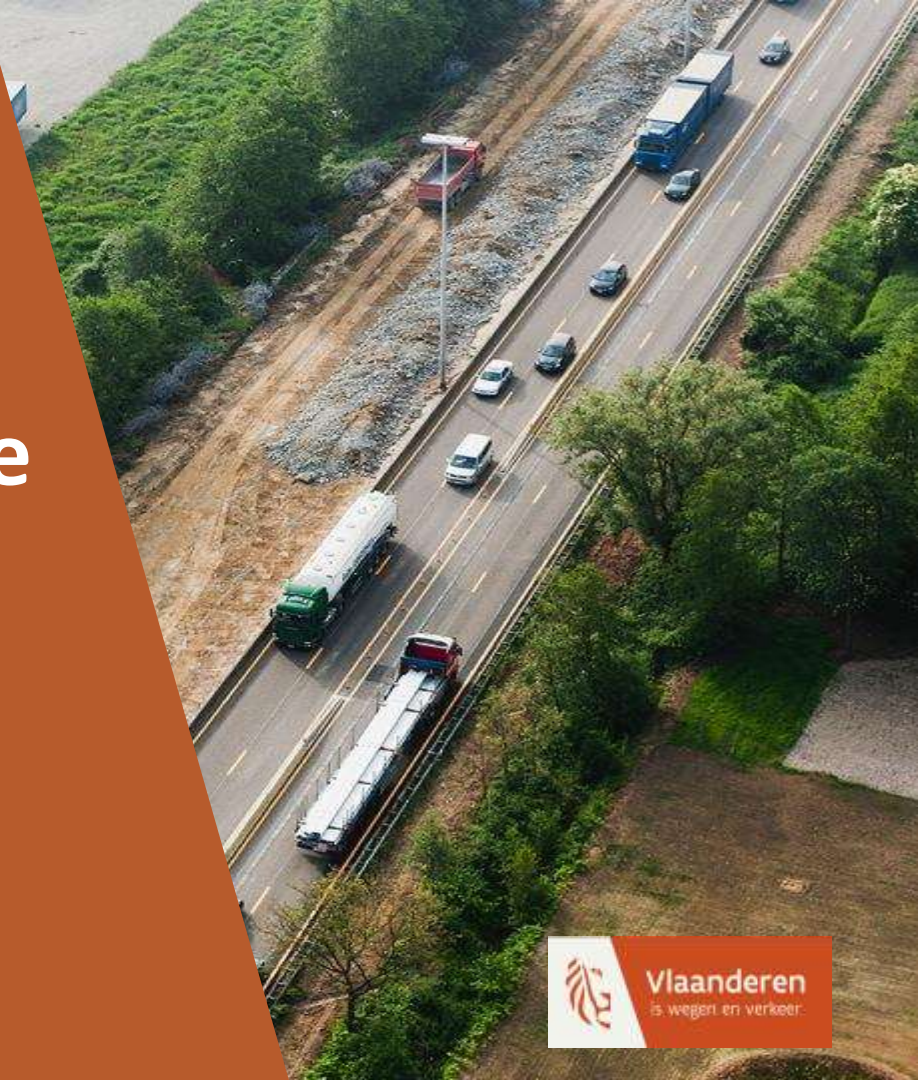


Even geduld.
De digitale luistersessie
start dadelijk.

Zet alvast uw microfoon uit.



Vlaanderen
is wegen en verkeer.



Hasselt R71

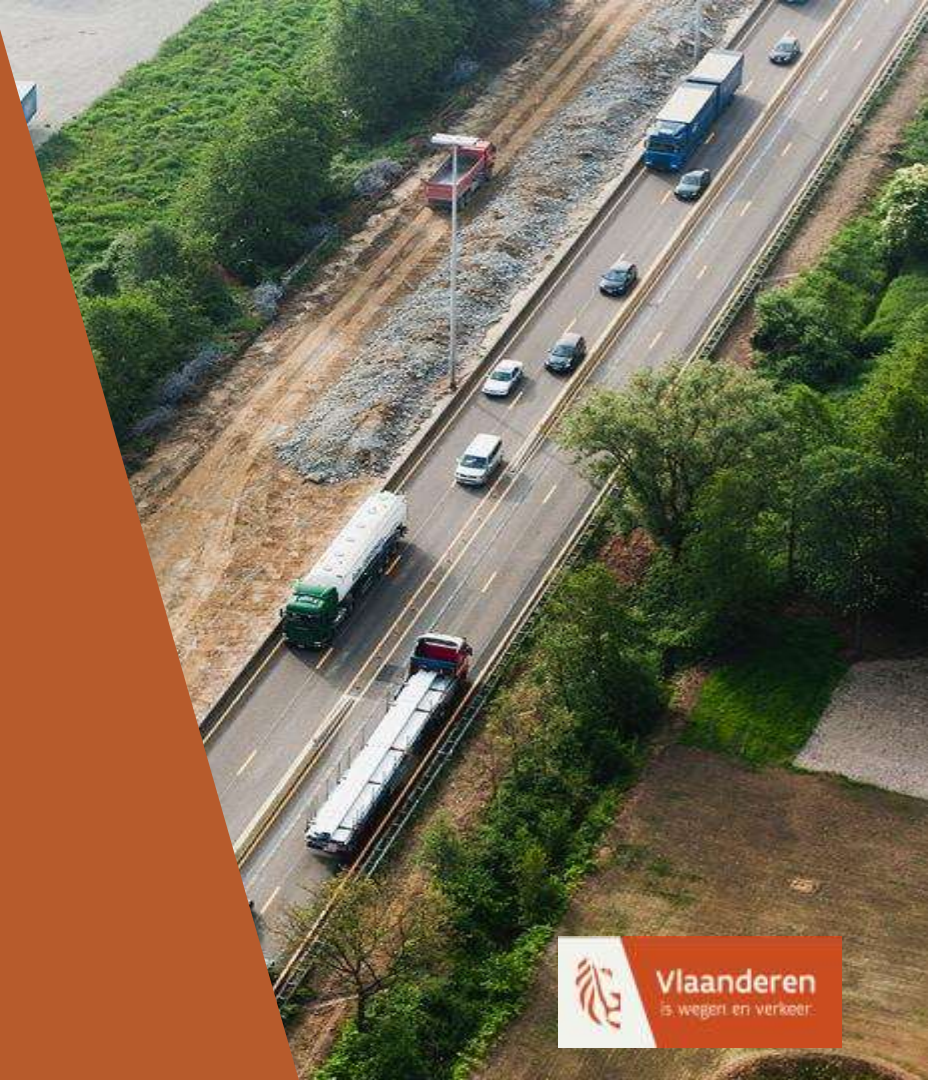
Kruispunt Elfde Liniestraat

Microsoft Teams – 28 Juni 2021

Programma

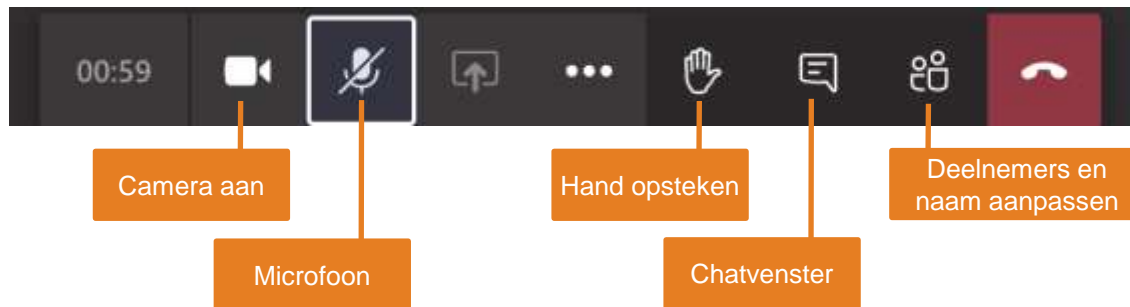
- Enkele huisregels
- Voorstelling projectteam
- Het project in een notendop
- Participatie tot nog toe
- De alternatieven

Enkele huisregels

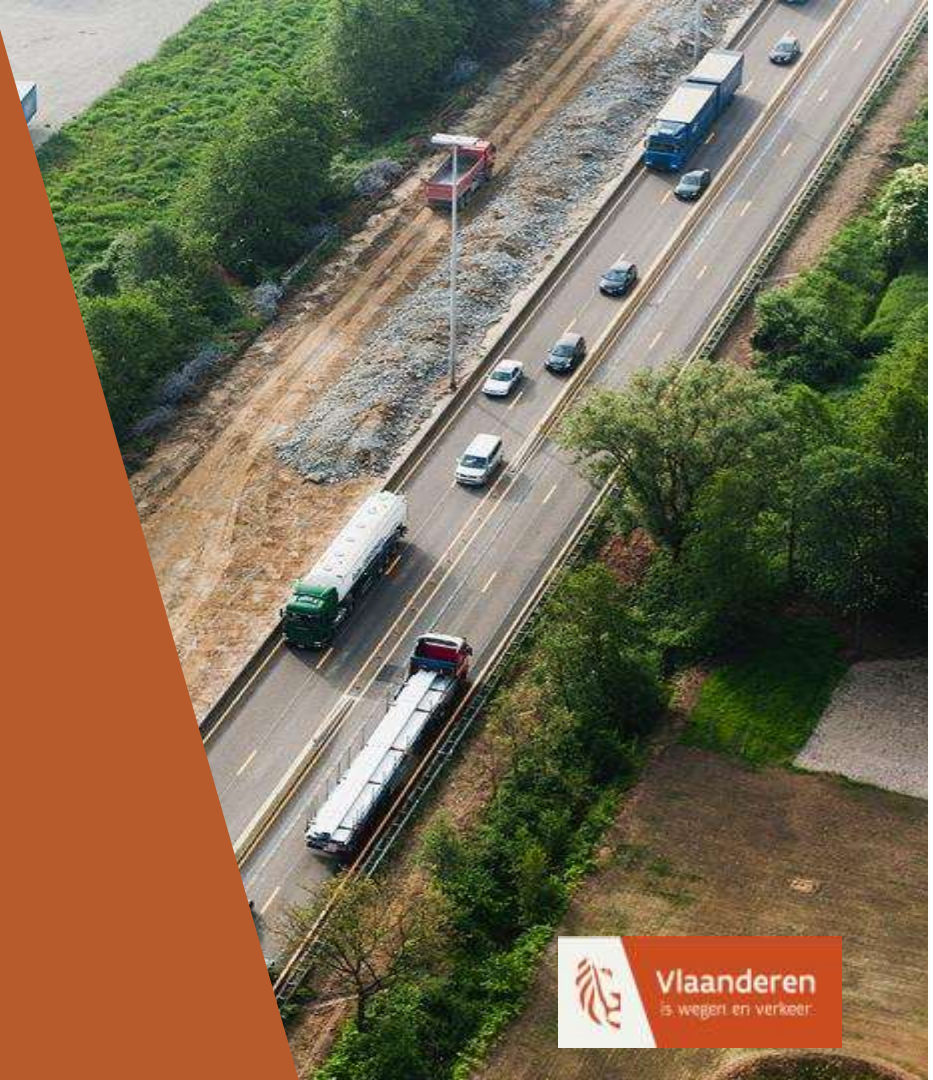


Enkele huisregels

- Bedankt om deel te nemen aan dit **digitaal** moment omwille van de maatregelen in het kader van het coronavirus.
- Laat uw **microfoon** uit en zet die enkel aan als de moderator u het woord geeft. Wacht uw beurt af a.u.b. U moet uw microfoon wel zelf aanzetten wanneer U aan het woord bent. De moderator kan dat niet doen.
- Vragen kan u tijdens de presentatie in het **chatvenster** noteren.
- Houd er rekening mee dat er heel wat mensen **meeluisteren**.



Voorstelling projectteam





Agentschap Wegen en Verkeer

- Projectmanager Ben Janssens
- Communicatieverantwoordelijke Sep Vandijck



Studiebureau Arcadis

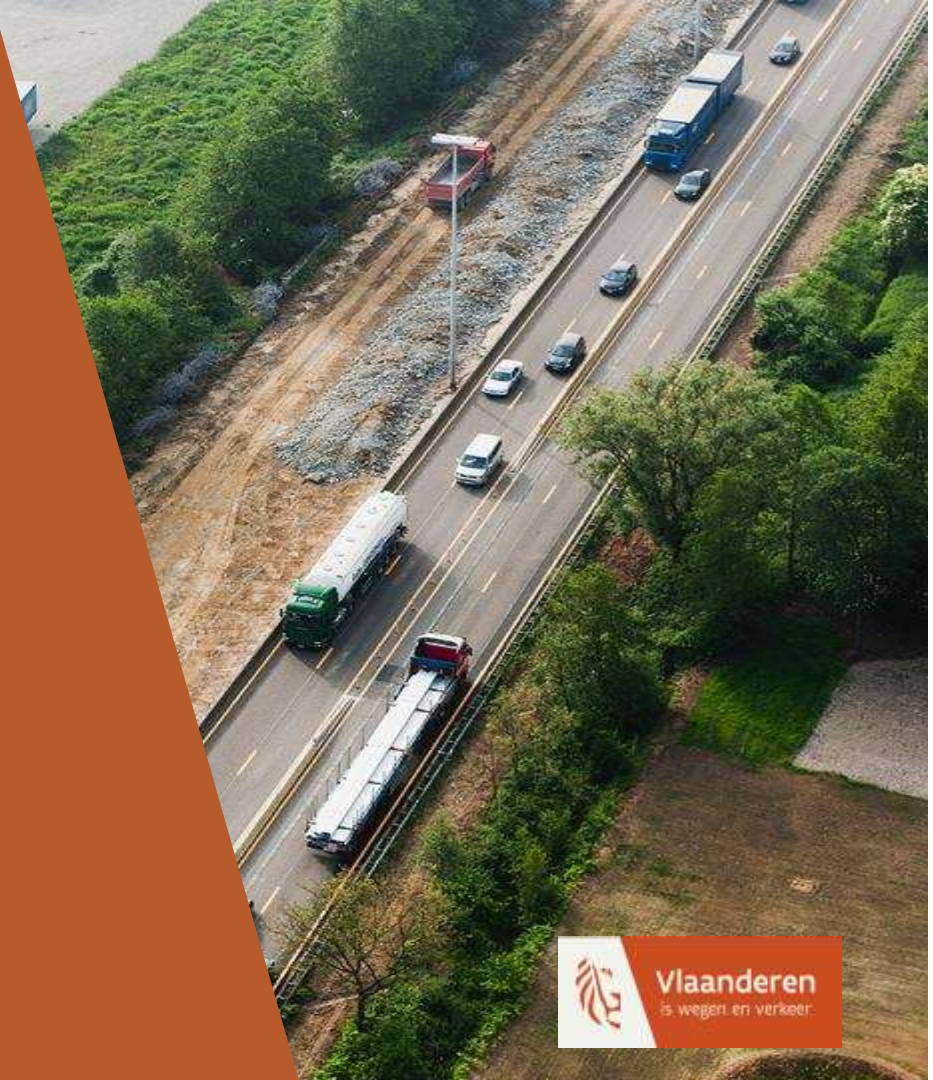
- Projectleider Brent Spelmans



Participatiebureau Createlli

- Jan De Kezel

Het project in een notendop



Situering project

Kruispunt R71 “De Singel” en Elfde Liniestraat

- Verkeersveilige oversteeek R71
- Optimalisatie kruispunt

Opdrachtgrenzen R71

- Kempische Steenweg (N74)
- Sasstraat



Probleemstelling

Scholen, handelszaken & bedrijven genereren **veel zacht verkeer**

De R71 vormt een barrière

- Voetgangers & fietsers moeten 2x3 rijstroken dwarsen
- Oversteek in conflict met verkeer van de zijstraten
- Slechte oversteekbaarheid werkt gebruik van de auto in de hand

Hoge verkeersdruk kruispunt Elfde Liniestraat

- Vertragingen op de R71
- Minder betrouwbare dienstregeling OV
- Verkeersveiligheid

Doelstelling

- Een kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers en fietsers
- Over of onder de R71
- Vlot en veilig verkeer
- Een ontwerp...
 - afgestemd op de wegcategorie
 - kwalitatief ontwerp
 - dat de verkeerskundige doelstellingen uitstraalt en versterkt

Zoeken naar de juiste locatie

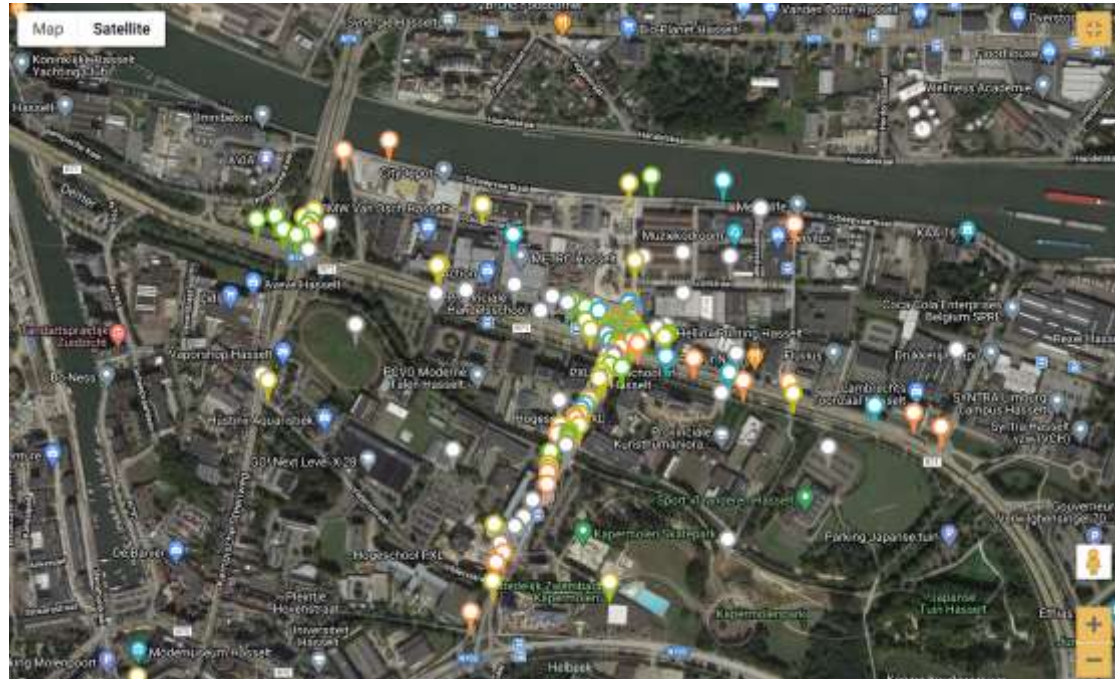


Resultaten van de bevraging

- Gevaar voor fietsers (68%) en voetgangers (60%) zijn de belangrijkste mobiliteitsproblemen in de buurt
- Om het gevaar aan te pakken wil men vooral een fiets- en voetgangerstunnel (33%) en nog meer voor een combinatie van tunnel EN betere fietspaden (41%)
- Goede fietspaden (71%) en meer frequent openbaar vervoer (62%) zijn het belangrijkste om de auto achterwege te laten

Resultaten van de bevraging

- Men steekt de R71 vooral over aan de Elfde Liniestraat
- Voetgangers, fietsers en automobilisten storen zich het meest aan het wachten, de lichten en de onveiligheid
- Men wil de tunnel ook aan de 11^{de} Liniestraat



Resultaten van de bevraging

TUNNEL

- Duidelijke signalisatie nodig - zichtbaarheid is belangrijk
- Verbinding /aansluiting met omgeving is belangrijk
- Voldoende verlichting voor de veiligheid
- Voldoende breed voor veiligheid en gebruikscomfort
- Fietsers en voetgangers van elkaar te scheiden voor de veiligheid

KRUISPUNT

- Voldoende aandacht voor zwakke weggebruiker, niet enkel voor auto
- Bezorgdheid duurtijd en hinder werf

VERKEER

- Snelheid moet lager
- Doorstroomprobleem moet opgelost

Bijkomende observaties ter plaatse

Noord-Zuid is de meest gebruikte route (in beide richtingen)

- De meeste fietsers en voetgangers steken over aan **westzijde**

Oost-West route

- voornamelijk gebruikt aan de **noordzijde**, een zeer klein aantal steekt over
- nagenoeg niet gebruikt aan de zuidzijde, slechts 2 staken over

Zoeken naar het juiste traject



4 Gelijkwaardige alternatieven onderzoeken



zonder ophoging



met ophoging

ten westen
van het kruispunt

1

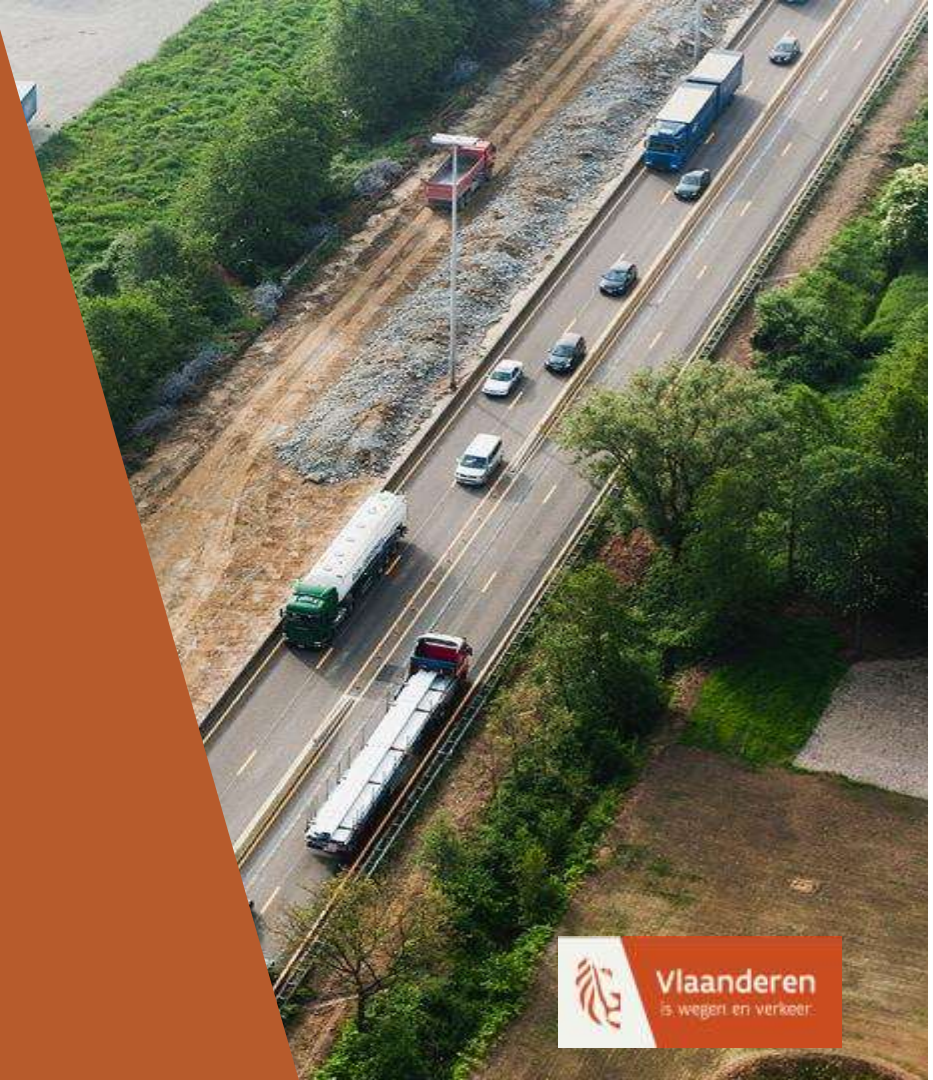
2

ten oosten
van het kruispunt

3

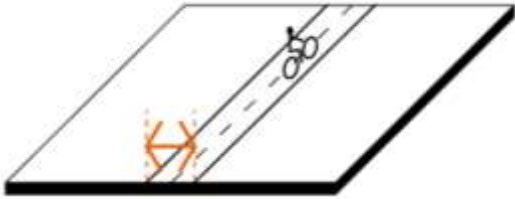
4

Randvoorwaarden ontwerp

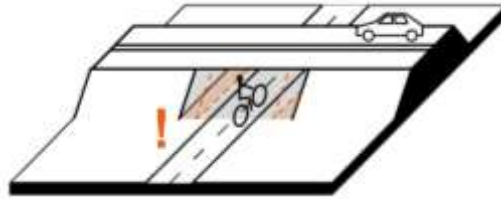


Randvoorwaarden

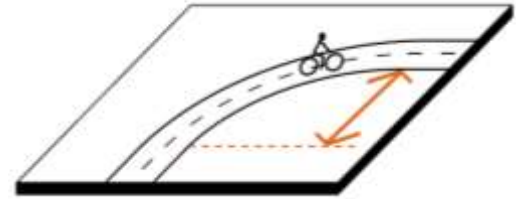
Vademecum fietsvoorzieningen + vergevingsgezinde^(*) wegen



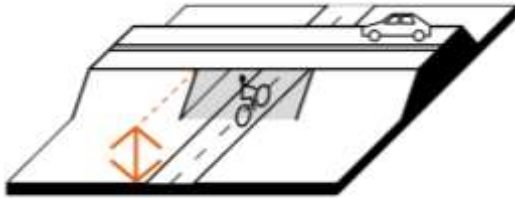
fietspadbreedte 3,00m
dubbelrichtingsfietspad



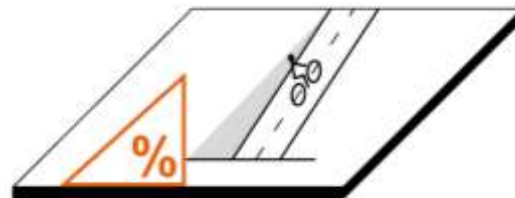
schuwafstand 1,00m
t.o.v. een gesloten wand



bochtstraal >20,00m
ontwerpsnelheid 15,00 km/h



vrije hoogte >2,80m
3,00m aanbevolen met verlichting

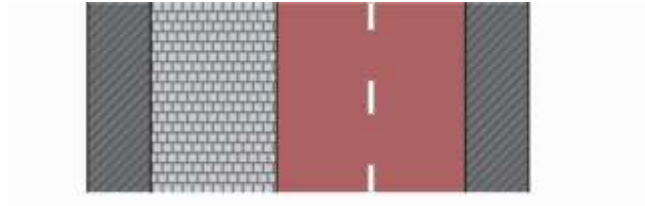
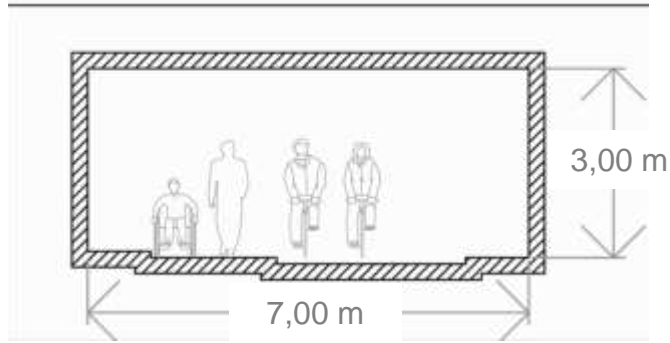


hellingspercentage
afhankelijk van te overbruggen hoogte

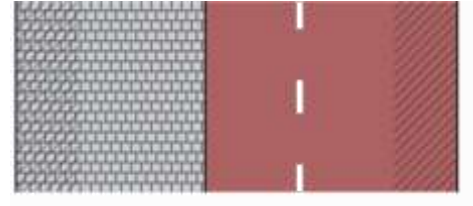
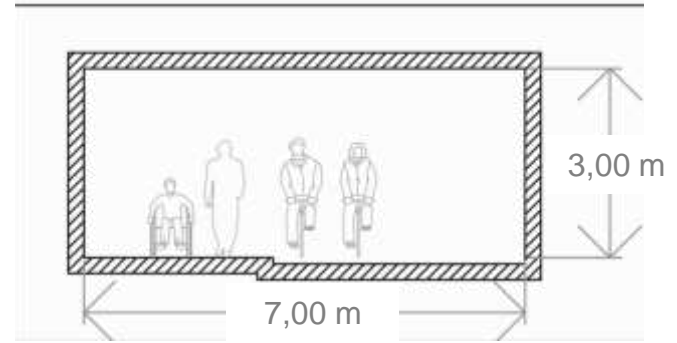
(*) Vergeevingsgezinde infrastructuur is zelfverklarend en veilig waardoor fouten zo veel mogelijk worden vermeden

Dwarsprofiel

Fiets- en voetgangerstunnel



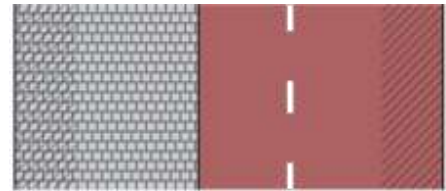
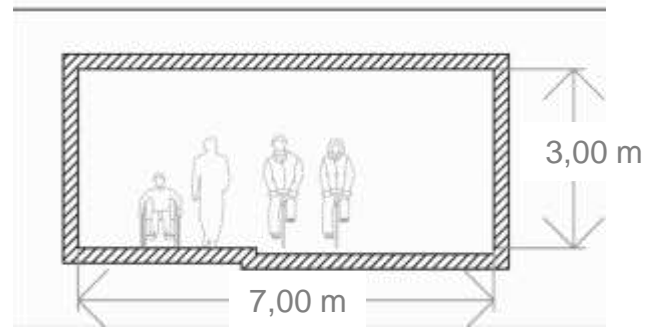
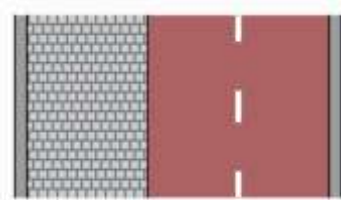
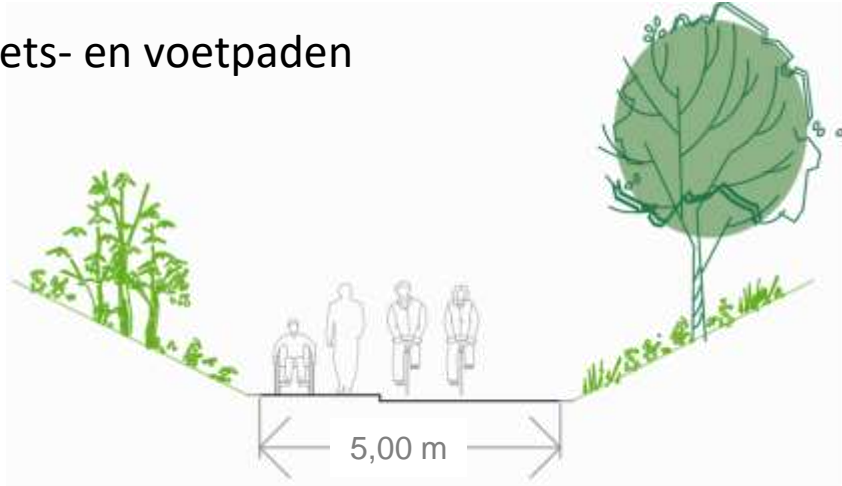
1,00 m 2,00 m 3,00 m 1,00 m



schuwafstanden
inzetten als bruikbare verharding

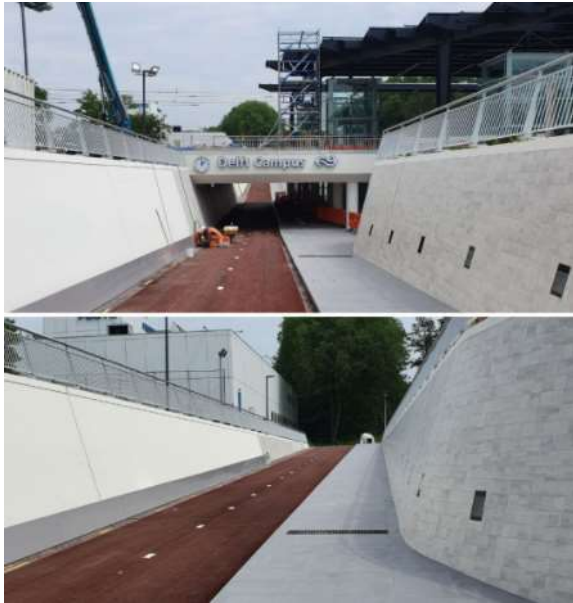
Dwarsprofiel

Fiets- en voetpaden



Dwarsprofiel

Fiets- en voetgangerstunnel

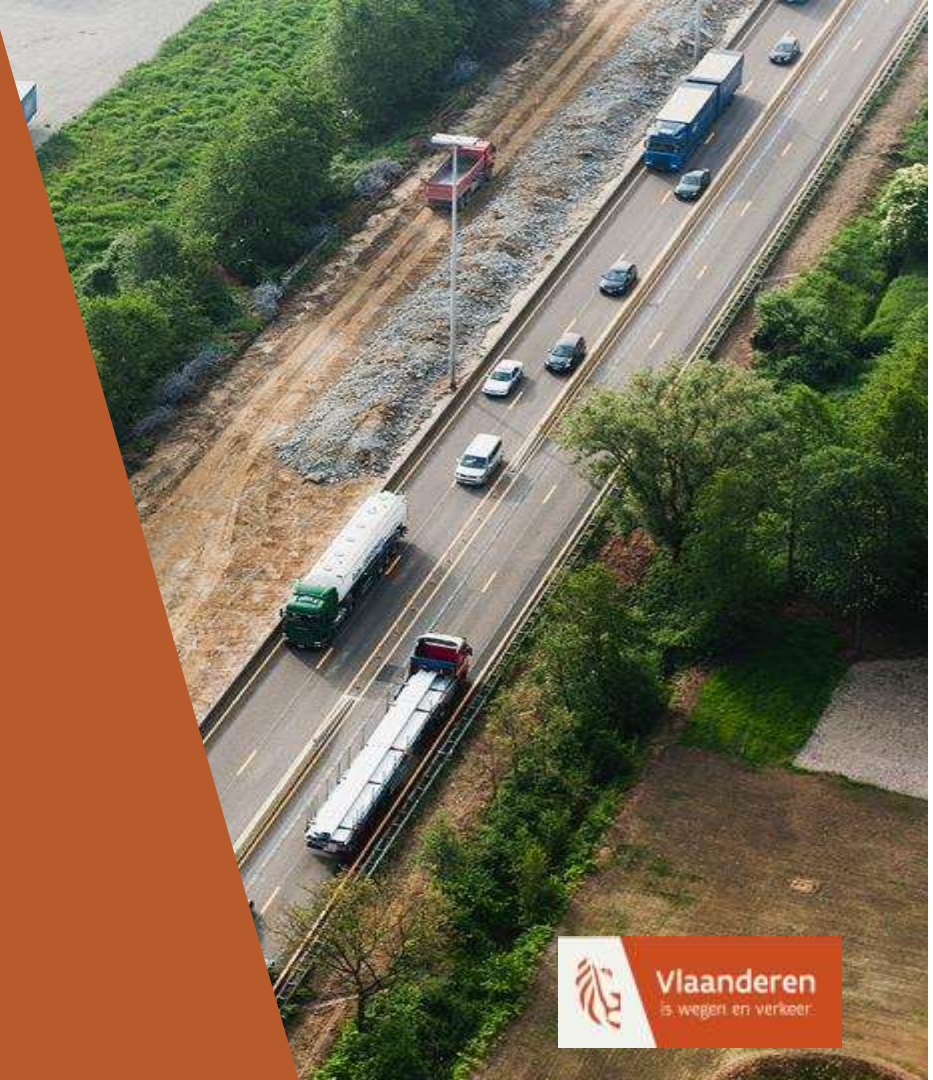


Lengteprofiel - handboek toegankelijkheid

- vrije hoogte tunnel 3,00m
 - constructie tunnel: 1,00 m
- } te overwinnen hoogte **4,00 m**



4 Varianten



Variantenonderzoek

zonder ophoging



ten westen
van het kruispunt

met ophoging



ten oosten
van het kruispunt



Variantenonderzoek

1

Ten westen van het kruispunt, zonder ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 100m
Hellingspercentage: 4,00%

-  fietspad
-  fietshelling
-  perceelsgrenzen
-  gebouwen

Variantenonderzoek

1

Ten westen van het kruispunt, zonder ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 100m
Hellingspercentage: 4,00%

- Toegangsweg naar Kumpen over terreinen Betoncentrale
- Tunnel tot aan de Zeilstraat en tunnel voor fietsers uit het oosten en westen
- Trappen aan de zuidelijke kant
- Toegang wordt afgesneden, moet omgelegd naar de ventweg R71

- fietspad
- fietshelling
- perceelsgrenzen
- gebouwen

Variantenonderzoek

2 Ten westen van het kruispunt, met ophoging

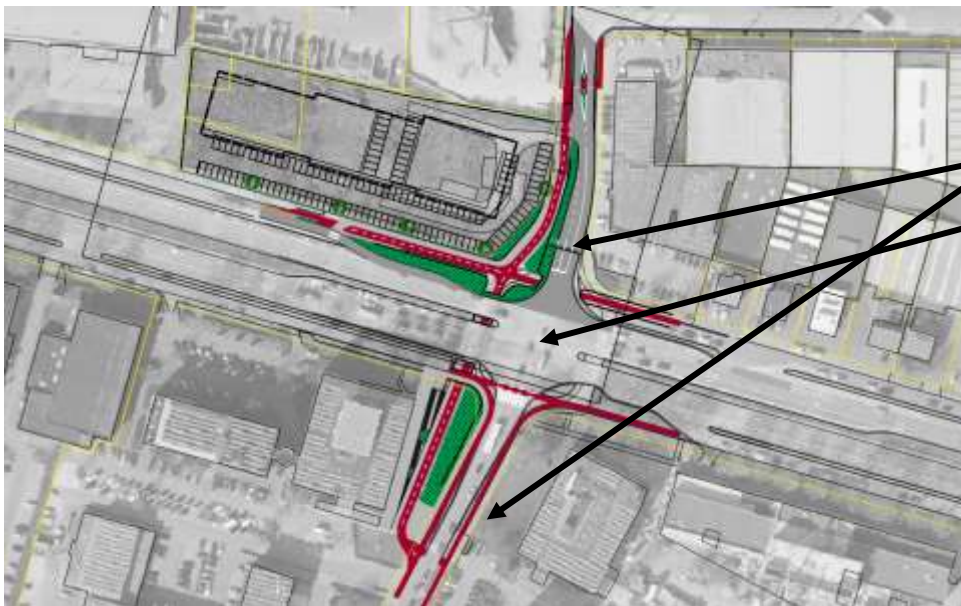


Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 65m
Hellingspercentage: 4,00%

-  fietspad
-  fietshelling
-  perceelsgrenzen
-  gebouwen

Variantenonderzoek

2 Ten westen van het kruispunt, met ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 65m
Hellingspercentage: 4,00%

Voordeel: Tunnels zijn korter

Nadeel: Ophoging van het kruispunt is een zware ingreep: kostelijk en veroorzaakt ook langer en meer hinder (onderbreking R71)

-  fietspad
-  fietshelling
-  perceelsgrenzen
-  gebouwen

Variantenonderzoek

Trappen voor kortere verbindingen voor voetgangers



Variantenonderzoek

3

Ten oosten van het kruispunt, zonder ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 100m
Hellingspercentage: 4,00%

-  fietspad
-  fietshelling
-  perceelsgrenzen
-  gebouwen

Variantenonderzoek

3

Ten oosten van het kruispunt, zonder ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 100m
Hellingspercentage: 4,00%

Voordeel: toegang naar de Zeilstraat richting Oosten is beter

Nadeel: CMA verliest de parking aan de westzijde van hun gebouw en ene deel van de parking

Nadeel: bushalte iets minder goed bereikbaar vanuit de tunnel

■ fietspad
- - - fietshelling
— perceelsgrenzen
□ gebouwen

Variantenonderzoek

4

Ten oosten van het kruispunt, met ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 65m
Hellingspercentage: 4,00%

-  fietspad
-  fietshelling
-  perceelsgrenzen
-  gebouwen

Variantenonderzoek

4

Ten oosten van het kruispunt, met ophoging



Lengte tunnel: 15m + 9m
Lengte hellingen: 65m
Hellingspercentage: 4,00%

- Voordeel: toegang naar de Zeilstraat richting Oosten is beter
- Nadeel: CMA verliest minder, maar nog steeds
- Nadeel: Ophoging van het kruispunt is een zware ingreep: kostelijk en hinder
- Nadeel: bushalte iets minder goed bereikbaar vanuit de tunnel

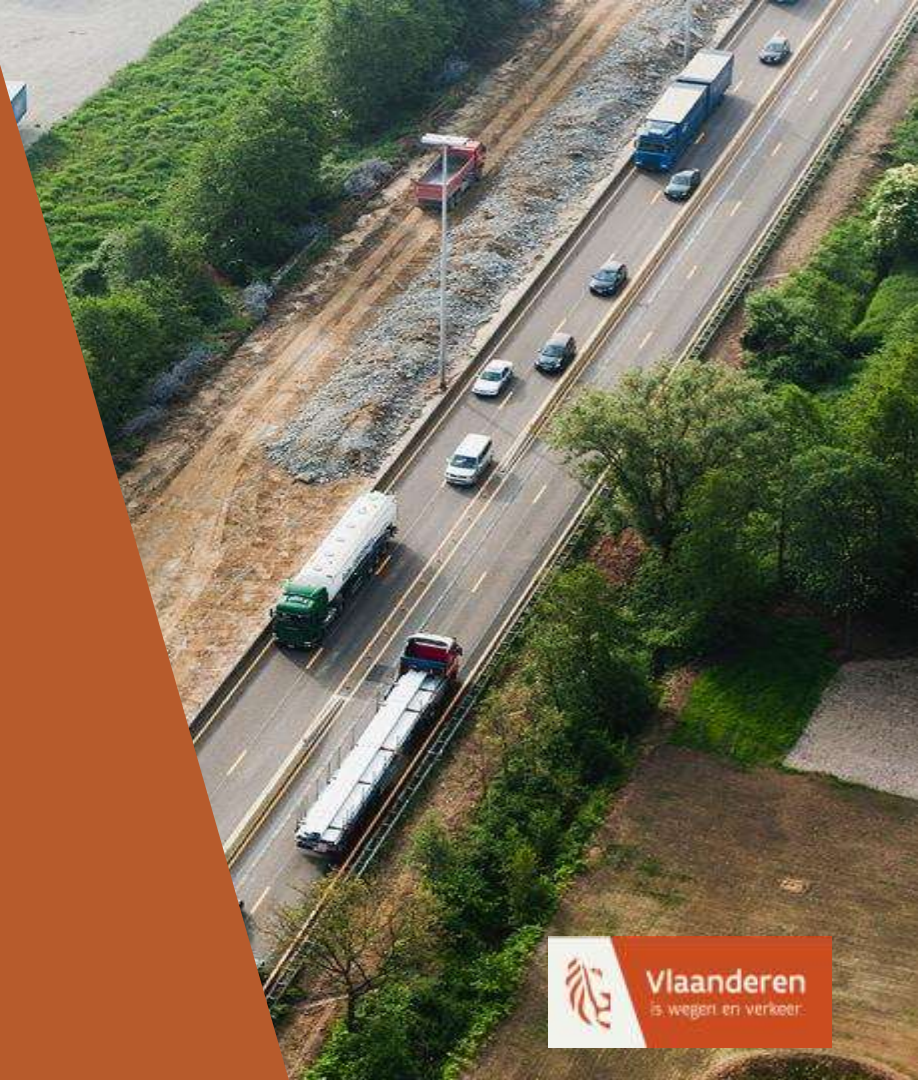
- fietspad
- fietsshelling
- perceelsgrenzen
- gebouwen

Voorkeursvariant



Vragen?

Opmerkingen?



Bedankt voor uw
aanwezigheid.