

HERINRICHTING N20 KORTESSEM

TUSSEN WINKELSTRAAT EN N76 DORPSSTRAAT

Addendum-Projectnota



Opdrachtgever:
Datum:

AWV Limburg
versie 3 – november 2024

Titel	Heraanleg N20 te Kortessem tussen Winkelstraat en N76 Dorpsstraat - projectnota
Opdrachtgever	AWV Limburg
Contactpersoon opdrachtgever	Ward Swennen
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Ilgatlaan 23 - 3500 Hasselt T +32 11 28 86 00 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Michaël Berten
Datum	06/11/2024
Versienummer	3
Projectnummer	P.015198

KWALITEIT

DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
3	06/11/2024	Eindrapport
2	29/03/2024	Leesronde projectstuurgroep
1	20/02/2024	Projectstuurgroep 6 maart 2024

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Michaël Berten	Datum 06/11/2024
Document screener(s)	Bert Mulleman	Datum 06/11/2024

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	20241105 MIB AddendumPN N20 Kortessem_V3
Laatst opgeslagen	06/11/2024

INHOUD

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding addendum-Projectnota	2
1.2.	Samenstelling projectstuurgroep	2
1.3.	Inhoud en opbouw van de addendum-projectnota	3
2.	Wijzigingsvoorstellen vanuit het participatietraject	4
2.1.	Openbaar vervoer / Hoppin	4
2.2.	Bijkomende parkeerplaatsen	14
2.3.	Landschappelijke inpassing	25
2.4.	Overige	32
3.	Overzichtstabel parkeeraanbod	34
4.	Besluit projectstuurgroep	36
5.	Definitief voorontwerp	38
5.1.	Wijzigingen na projectstuurgroep 06/03/2024	38
5.2.	Wijzigingen na infomarkt 13/05/2024	38
6.	Verdere stappen en procedures	39
7.	Financiële raming	41
8.	Bijlagen	42
Bijlage 1.	Verslagen projectstuurgroep (PSG)	42
Bijlage 2.	Goedgekeurd voorontwerp projectnota	43
Bijlage 3.	Voorstellen planaanpassingen voorontwerp projectnota	44
Bijlage 4.	Wijzigingsvoorstellen na infomarkt 13/05/2024	45
Bijlage 5.	Definitief voorontwerp	46
Bijlage 6.	Kostenraming	47

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding addendum-Projectnota

AWV Limburg wenst de N20 heraan te leggen tussen het kruispunt met de Winkelstraat en de N76 Dorpsstraat/Opeindestraat.

Voor de N20 tussen Hasselt en Tongeren werd reeds een streefbeeld opgemaakt. Het streefbeeld zal als basis dienen voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Het streefbeeld fungeert tevens als startnota voor de aanleg van fietspaden langs de N20. Het dossier werd goedgekeurd door de provinciale auditcommissie (PAC) op 28 augustus 2012.

De fase projectnota werd opgestart op 10 februari 2020; De projectnota werd door de projectstuurgroep finaal goedgekeurd d.d. 04/03/2021.

Naar aanleiding van het gevoerde participatietraject werden een aantal wijzigingsvoorstellen naar voor gebracht die fundamenteel afwijken ten aanzien van het in de projectnota goedgekeurde voorontwerp. Deze voorstellen worden daarom voorgelegd aan de projectstuurgroep.

1.2. Samenstelling projectstuurgroep

Ten opzichte van de samenstelling van de projectstuurgroep gebeurde er enkele wijzigingen en aanvullingen. Deze worden hieronder **vetgedrukt** weergegeven.

1.2.1. Initiatiefnemer – Voorzitter

Vlaamse Overheid, Departement MOW, Afdeling Wegen en Verkeer Limburg

- **Dhr. Ward Swennen, Projectmanager** (ward.swennen@mow.vlaanderen.be)

1.2.2. Vaste leden

Vlaamse Overheid, Departement MOW, Afdeling Beleid

- **Mevr. Hilde Bellen, Mobiliteitsbegeleider** (hilde.bellen@mow.vlaanderen.be)

Gemeente Kortesseem

- Dhr. Tom Thijsen, Burgemeester (tom.thijsen@kortessem.be)
- **Dhr. Donald Marten, Schepen** (donald.martens@kortessem.be)
- **Dhr. Luc Dullaers, Schepen** (luc.dullaers@kortessem.be)
- Mevr. Eva Timmermans, Diensthoofd Ruimte – Mobiliteitsambtenaar (eva.timmermans@kortessem.be)
- Mevr. Josianne Léonard, Diensthoofd Werken & Veiligheid (josianne.leonard@kortessem.be)

1.2.3. Adviserende leden

Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

- Dhr. Kristof Nowicki, Deskundige doorstroming (kristof.nowicki@delijn.be)

Provincie Limburg

- Dhr. Ruben Vandael, Dienst mobiliteit en routenetwerken (ruben.vandael@limburg.be)

Fluvius

- Dhr. Patrick Warson, Regio-ingenieur netaanleg riolering (patrick.warson@fluvius.be)

Lokale politie

- Dhr. Tom Jans, Hoofdinspecteur kanton Borgloon (tom.jans@police.belgium.eu)

Erfgoed

- Dhr. Eddy Timmers (eddy.timmers@vlaanderen.be)
- Dhr. Alexander Massoels (alexander.massoels@rlhv.be)
- Mevr. Tine Rijvers (tine.rijvers@tlhv.be)

Natuur

- **Dhr. Alexander Desmet, Agentschap Natuur & Bos**
(alexander.desmet@vlaanderen.be)

Landbouw

- **Mevr. Els Stevens, Departement Landbouw** (elsje.stevens@lv.vlaanderen.be)

1.3. Inhoud en opbouw van de addendum-projectnota

De addendum-projectnota bestaat uit:

- Toelichting van de wijzigingsvoorstellen t.a.v. de goedgekeurde projectnota;
- Beslissing van de projectstuurgroep m.b.t. de wijzigingsvoorstellen;
- Definitief voorontwerp;
- Verdere procedures;
- Financiële raming.

2. WIJZIGINGSVOORSTELLEN VANUIT HET PARTICIPATIETRAJECT

Vanuit het in het kader van het project gevoerde participatietraject kwamen een aantal voorstellen naar voor tot wijziging van het in de projectnota goedgekeurde voorontwerp (zie Bijlage 2.). Deze voorstellen worden hieronder besproken.

2.1. Openbaar vervoer / Hoppin

2.1.1. Visie De Lijn

Het is belangrijk om te weten dat De Lijn haar openbaar vervoersaanbod heeft afgestemd op de vraag als reiziger. Dat betekent: snellere en frequentere verbindingen op drukke assen, betere toegang tot die drukke assen én een maximale afstemming van het openbaar vervoer op het fiets- en wegennetwerk. Het decreet Basisbereikbaarheid heeft dus zeker zijn impact gehad op de haltespreiding- en inrichting.

In onderstaande figuren wordt het nieuwe netwerk ter hoogte van het centrum van Kortesseem verduidelijkt. Dit gewijzigd aanbod ging van start op 06/01/2024.



Figuur 1: Overzicht huidige lijnvoering en haltesituering Kortesseem-Centrum

Prodata	Lijnen			Prioriteit	Frequentie	
	Richting	Benaming	Kleur		Spits	Dal
4380	Hasselt (tak 4 naar 3)	Hasselt - Kortesseem - Borgloon - Heers	munt	Hoog	2x/u	1x/u
4380	Heers (tak 3 naar 4)	Hasselt - Kortesseem - Borgloon - Heers	munt	Hoog	2x/u	1x/u
4470	Hasselt (tak 1 naar 3)	Hasselt - Kortesseem - Tongeren	kaki	Hoog	2x/u	1x/u
4470	Tongeren (tak 3 naar 1)	Hasselt - Kortesseem - Tongeren	kaki	Hoog	2x/u	1x/u
4364	Diepenbeek (tak 3 naar 2)	Kortesseem - Diepenbeek Universiteit	crème	Matig	1x/u	1x/u
4364	Kortesseem (tak 2 naar 3)	Kortesseem - Diepenbeek Universiteit	crème	Matig	1x/u	1x/u
4472	Hasselt (tak 1 naar 3)	Tongeren - Schalkhoven - Kortesseem - Hasselt	crème	Laag	Funct.	-
4472	Tongeren (tak 3 naar 1)	Tongeren - Schalkhoven - Kortesseem - Hasselt	crème	Laag	Funct.	-
4473	Hasselt (tak 3 naar 2)	Tongeren - Kortesseem - Hasselt Handelsschool	crème	Laag	Funct.	-
4473	Tongeren (tak 2 naar 3)	Tongeren - Kortesseem - Hasselt Handelsschool	crème	Laag	Funct.	-
4474	Tongeren (tak 3 naar 1)	Hasselt - Kortesseem - Schalkhoven - Tongeren	crème	Laag	Funct.	-
4474	Hasselt (tak 1 naar 3)	Hasselt - Kortesseem - Schalkhoven - Tongeren	crème	Laag	Funct.	-
4475	Tongeren (tak 3 naar 2)	Hasselt - Kortesseem - Vliermaalroot - Tongeren	crème	Laag	Funct.	-
4475	Hasselt (tak 2 naar 3)	Hasselt - Kortesseem - Vliermaalroot - Tongeren	crème	Laag	Funct.	-
4478	Hasselt (tak 3 naar 4)	Kortesseem - Wellen - Alken - Hasselt	crème	Laag	Funct.	-
4478	Kortesseem (tak 4 naar 3)	Kortesseem - Wellen - Alken - Hasselt	crème	Laag	Funct.	-
4479	Borgloon (tak 3 naar 4)	Hasselt - Kortesseem - Wellen - Alken - Borgloon	crème	Laag	Funct.	-
4479	Hasselt (tak 4 naar 3)	Hasselt - Kortesseem - Wellen - Alken - Borgloon	crème	Laag	Funct.	-

Figuur 2: Overzicht frequentie buslijnen Kortesseem-Centrum

Uit die netwerkopbouw kan je meteen afleiden dat de halte “Kortesseem Weg naar Wellen” ook in het nieuwe openbaar vervoersnetwerk de centrumhalte blijft voor de gemeente Kortesseem. De halte is gevestigd op de kruising van de twee belangrijke gewestwegen, in het centrum van Kortesseem. Geheel conform het decreet basisbereikbaarheid, is deze centrumhalte het toegangspunt voor menig inwoner van de gemeente. Daarenboven is de halte “Kortesseem Weg naar Wellen” in het nieuwe netwerk een belangrijk overstappunt geworden tussen de lijnen 38 “Hasselt - Kortesseem - Borgloon – Heers” en 364 “Kortesseem - Diepenbeek Universiteit”. Op deze manier wordt er een openbaar vervoersalternatief gecreëerd waarin reizigers via lijn 38 opgepikt kunnen worden in de gemeenten Heers, Borgloon, Wellen en Kortesseem en met een gegarandeerde aansluiting via lijn 364 een vlotte verbinding richting de Universitaire Campus te Diepenbeek aangeboden krijgen. Deze verbinding is enkel mogelijk daar het overstappunt kon worden voorzien op het gemeenschappelijk tracé-segment van zowel lijn 38, als lijn 364. Gezien lijn 364 zijn begin- en eindpunt in de wijk Haechent heeft (afslaande beweging ter hoogte van de Omstraat), biedt enkel de halte “Kortesseem Weg naar Wellen” een mogelijkheid om deze overstap aan te bieden.

In de projectnota / projectstuurgroep inzake het fietspadendossier van de N20 werd er bijgevolg geopteerd om de halte “Kortesseem Weg naar Wellen” veilig en toegankelijk in te richten ter hoogte van de VRI N20 x N76. Deze locatie is dus niet zomaar gekozen, integendeel, er zijn nog andere verklarende factoren:

- De omgeving van de huidige halte “Kortesseem Weg naar Wellen” leent zich het best tot de inrichting tot een Hoppinpunt. Op dit segment langs de N20 was er immers ruimte aanwezig om het geselecteerde Hoppinpunt, vorm te geven. Naast een toegankelijke halte, moeten er ook andere voorzieningen aangereikt kunnen worden, die combimobiliteit maximaal in de hand werken (zie boven).
- De nabijheid van de VRI laat een beveiligde oversteek toe, wat gezien het overstapmodel onvermijdelijk en essentieel is.
- Momenteel is er in het netwerkmodel een overstap van vijf minuten voorzien. Indien het overstappunt verder naar het noordwesten of zuidoosten wordt gelegd, zal deze theoretische overstaptijd (beperkt) afnemen.
- De halte richting Hasselt dient ook uitgerust te zijn met een haltehaven. Enerzijds om de terugslag op het kruispunt te vermijden, anderzijds omdat er in de praktijk (worst-case) ook een gelijktijdigheid van twee lijnen zich kan voordoen. Met de aanleg van een haltehaven is de impact op de (algemene) doorstroming beperkt.

2.1.2. Alternatieve locatie Hoppinpunt – Variant 1 (naast SPAR)

2.1.2.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Het voorstel voorziet om het Hoppinpunt noordelijker te verplaatsen (naast de huidige SPAR). Daartoe zouden het bouwblok met frituur, traiteurzaak en bovenliggende appartementen dienen te verdwijnen. In de plaats is er ruimte voor ca. 13 parkeerplaatsen.



Figuur 3: Grondplan inrichting Hoppinpunt – Variant 1 (naast SPAR) (Plan Unizo)

2.1.2.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.1.2.2.1. Pro's

- 13 extra parkeerplaatsen langs de N20;
- Trage weg (buurtweg langs de SPAR) naar de achterliggende woonwijk.

2.1.2.2.2. Contra's

- Hoge kostprijs grondverwerving (kostprijs/parkeerplaats);
- Niet ter hoogte van een beveiligde oversteek (middengeleider of VRI);
- Inrichting beveiligde oversteek en bushalte bij het Hoppinpunt gaat ten koste van langsparkeerplaatsen langs de N20 zelf.

2.1.2.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het Hoppinpunt ruimtelijk niet aansluit bij het Centrum (N76);

Gelet op de zeer hoge kostprijs voor de grondverwerving (kostprijs per parkeerplaats);

Gelet op het ontbreken van een kwalitatieve oversteekvoorziening (middengeleider, verkeerslichten);

Gelet het beperkt aantal extra parkeerplaatsen wanneer ook een toegankelijke bushalte en beveiligde oversteekplaats gerealiseerd wordt (13 – ca. 6 stuks bij voorziening bushalte en oversteekplaats= +7 stuks);

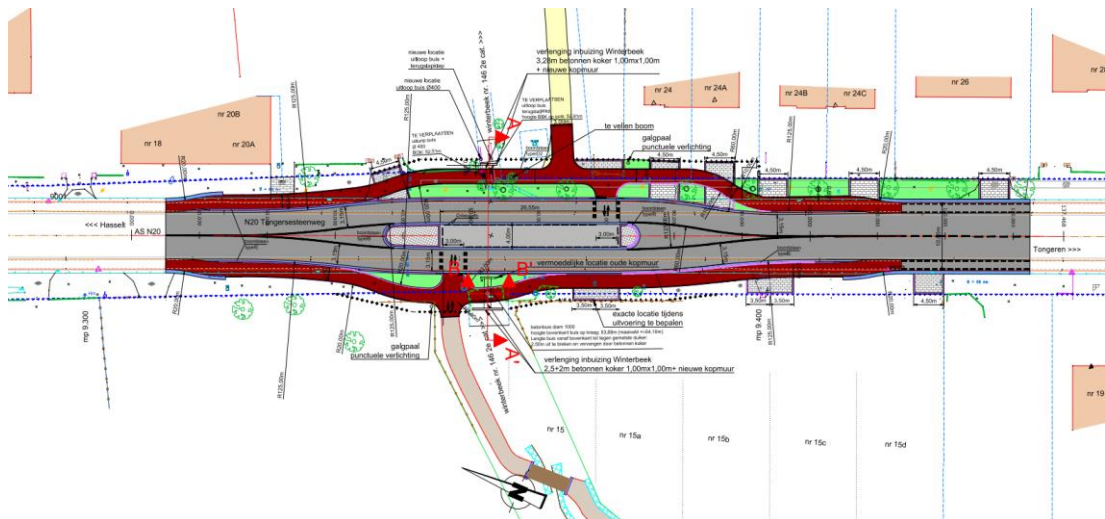
Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

2.1.3. Alternatieve locatie Hoppinpunt – Variant 2 (zuidelijk van het kruispunt N20xN76)

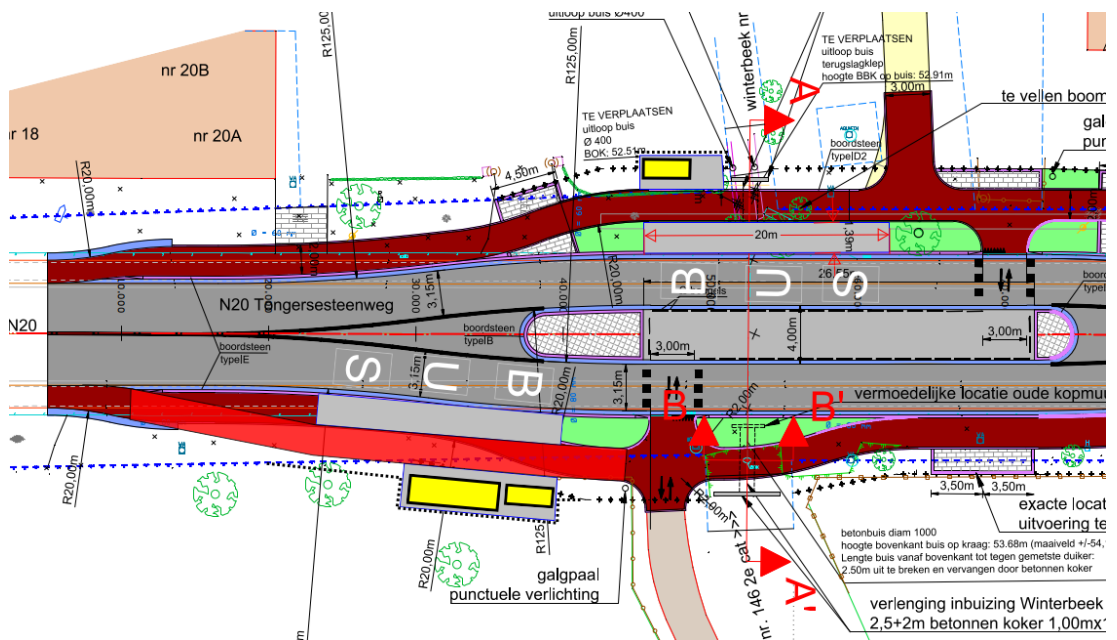
2.1.3.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Het voorstel voorziet om het Hoppinpunt, in combinatie met een nieuwe bushalte, te verplaatsen ten zuiden van het kruispunt met de N76 Dorpsstraat. Dit aansluitend op nieuwe fietsoversteek t.h.v. de Winterbeek. De bus halteert er op de rijweg en wordt uitgerust met toegankelijke busperrons en halte-accommodatie.

Deze fietsoversteek faciliteert de trage weg tussen het Hemelspark en de sportzone in het centrum van Kortessem.



Figuur 4: Ontwerp AWW fietsoversteek N20 t.h.v. alternatieve fiets-voetgangersverbinding tussen Hemelspark en Kortessem-Centrum (sportzone)



Figuur 5: Voorstel mogelijke integratie bushalte t.h.v. fietsoversteek N20 x trage weg 'Winterbeek'

2.1.3.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.1.3.2.1. Pro's

- 7 extra parkeerplaatsen langs de N20 in het wegsegment met de hoogste parkeerdruk binnen de projectzone (Lievehereboomstraat-N76);
- Goede oversteekbaarheid door combinatie met de FOP.

2.1.3.2.2. Contra's

- Bushalte / Hoppinpunt buiten de bebouwde kom;
- Geen bediening Hoppinpunt door lijnen 38 en 364;

- Geen ruimte voor een deelwagen t.h.v. het Hoppinpunt;
- Sociaal (on)veiligheidsgevoel ontsluitende trage weg (= verbinding Kortessem-Centrum).
- Bijkomende innames nodig voor de aanleg van de toegankelijke inrichting van de halten en de halte-accommodatie (schuilhuisje en fietsenstalling).

2.1.3.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het Hoppinpunt ruimtelijk niet aansluit bij het Centrum;

Gelet op het feit dat het OV-aanbod er minder volledig is dan op de locatie noordelijk van het kruispunt N20 x N76;

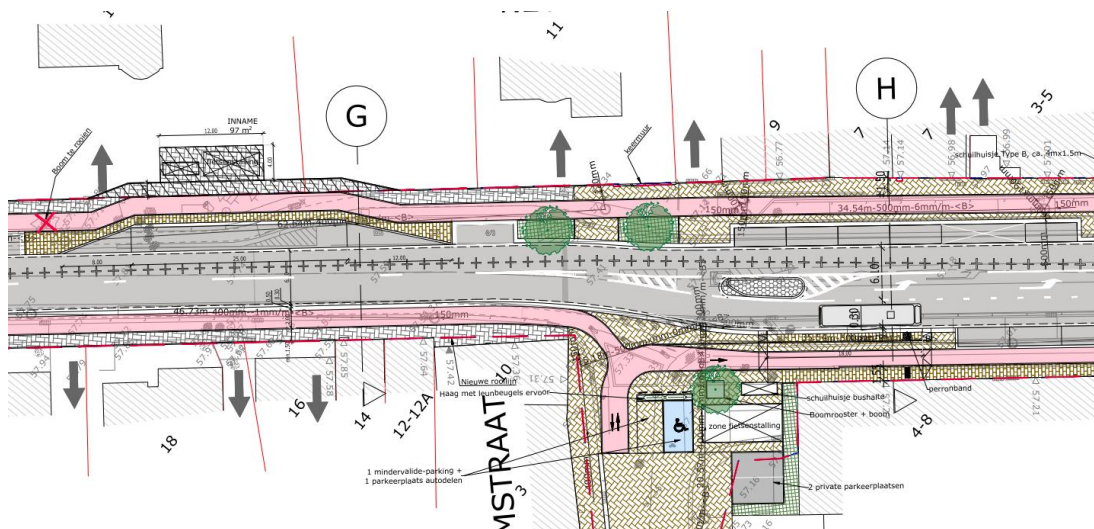
Gelet op de beperkte ruimte voor extra faciliteiten (o.a. deelwagen);

Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

2.1.4. Bushalte Hoppinpunt r. Hasselt op huidige locatie behouden

2.1.4.1. Voorstel wijziging

Het voorstel voorziet om de bushalte op haar huidige locatie te behouden; uiteraard wordt wel voorzien in de toegankelijke inrichting van de bushalte en de plaatsing van halte-accommodatie (schuilhuisje en overdekte fietsenstalling). Dichter bij het kruispunt kunnen dan 4 parkeerplaatsen behouden blijven.



Figuur 6: Grondplan bushalte 'Kortessem-Weg naar Wellen' r. Hasselt op de huidige locatie te behouden

2.1.4.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.1.4.2.1. Pro's

- 4 extra parkeerplaatsen langs de N20 in het wegsegment met de hoogste parkeerdruk binnen de projectzone (Lievehereboomstraat-N76).

2.1.4.2.2. **Contra's**

- 2 parkeerplaatsen minder langs de N20 in totaal;
- Inname van ca. 95m² nodig voor de aanleg van het voetpad en de halte-accommodatie (schuilhuisje en fietsenstalling);
- Ongewenste parkeerbewegingen in de onmiddellijke nabijheid van de verkeerslichten waardoor er een negatieve impact is op de afwikkelingscapaciteit van het kruispunt;
- Verhoogd risico op onveilig oversteken t.h.v. de bushalte (grotere afstand (+60m) ten opzicht van de voetgangersoversteek binnen de verkeerslichten.

2.1.4.3. **Advies studiebureau**

Gelet op het feit dat het in de directe omgeving enkel recente woonprojecten betreft die in hun eigen parkeerbehoefte dienden te voldoen;

Gelet op het feit dat op de bushalte 'laden & lossen' mogelijk/toegelaten is;

Gelet op het feit dat er door dit voorstel 2 parkeerplaatsen minder mogelijk zijn op dit wegsegment;

Gelet op de negatieve impact op de verkeersafwikkeling van het kruispunt;

Gelet op de noodzakelijke bijkomende innames voor de toegankelijke inrichting van de halte;

Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

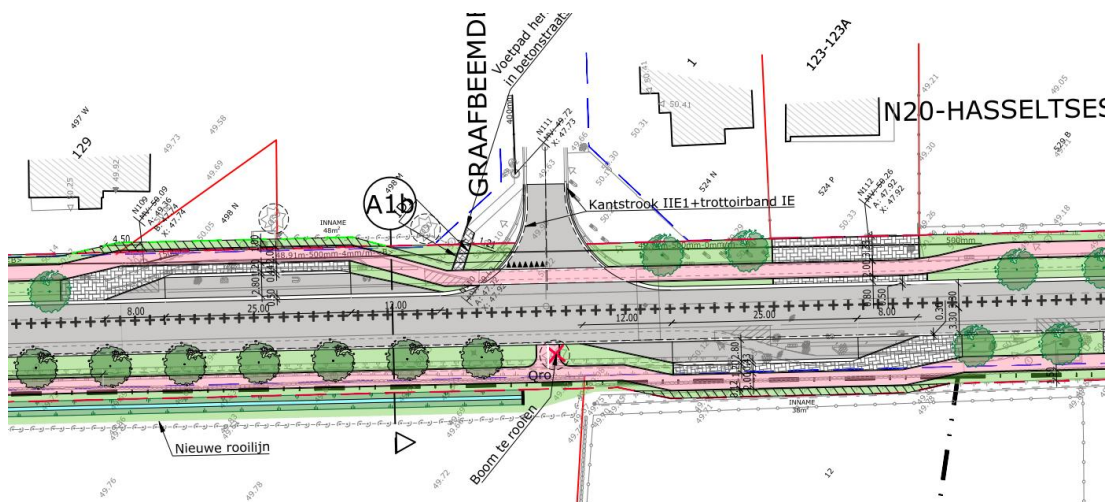
2.1.5. **Behoud bushalte Graafbeemdenstraat en locatie bushalte t.h.v. kruispunt Omstraat**

2.1.5.1. **Toelichting wijzigingsvoorstel**

Het voorstel voorziet om de huidige bushalte ter hoogte van de Graafbeemdenstraat op de huidige locatie te behouden. De Graafbeemdenstraat biedt een directe toegang tot het achterliggende woongebied.

Ter plaatse van de halte is een snelheidsregime van 70 km/u van toepassing waardoor het behoud van de huidige haltehavens aangewezen is.

Voor de toegankelijke inrichting van de halten is een minimale inname van ca. 86m² noodzakelijk.



Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

2.1.6. Varianten spreiding halten

Bovenstaande onderzoeken naar alternatieve halteposities staan niet op zich en moeten in een breder perspectief van haltespreiding en afdekking van het woongebied bekeken worden. Er worden 3 varianten besproken:

2.1.6.1. Variant 1 - Projectnota / basisbereikbaarheid

Variant 1 is de variant vanuit de goedgekeurde projectnota waarbij er 3 halten behouden blijven tussen Winkelstraat en N76 Dorpsstraat:

- De huidige reeds toegankelijk ingerichte halte aan de Winkelstraat;
- Een nieuwe halte t.h.v. de bebouwde komgrens; d.i. een samenvoeging van de haltes aan de Graafbeeldenstraat en de Omstraat;
- De huidige halte gelegen t.h.v. de Lievehereboomstraat die wordt uitgebouwd als Hoppinpunt.



Figuur 8: Haltespreiding in afdekking (radius 500m) variant 1 'projectnota – basisbereikbaarheid'

2.1.6.2. Variant 2 – Noordelijkere positie Hoppinpunt

Variant 2 is de variant waarbij het Hoppinpunt t.o.v. variant 1 van het kruispunt weg richting Noorden wordt verschoven; naast de huidige Spar.

Er blijven 3 haltes behouden tussen Winkelstraat en N76 Dorpsstraat:

- De huidige reeds toegankelijk ingerichte halte aan de Winkelstraat;
- De bestaande halte ter hoogte van de Graafbeemdenstraat;
- Een nieuwe halte naast de huidige SPAR; d.i. een samenvoeging van de haltes aan Omstraat en de Lievehereboomstraat.

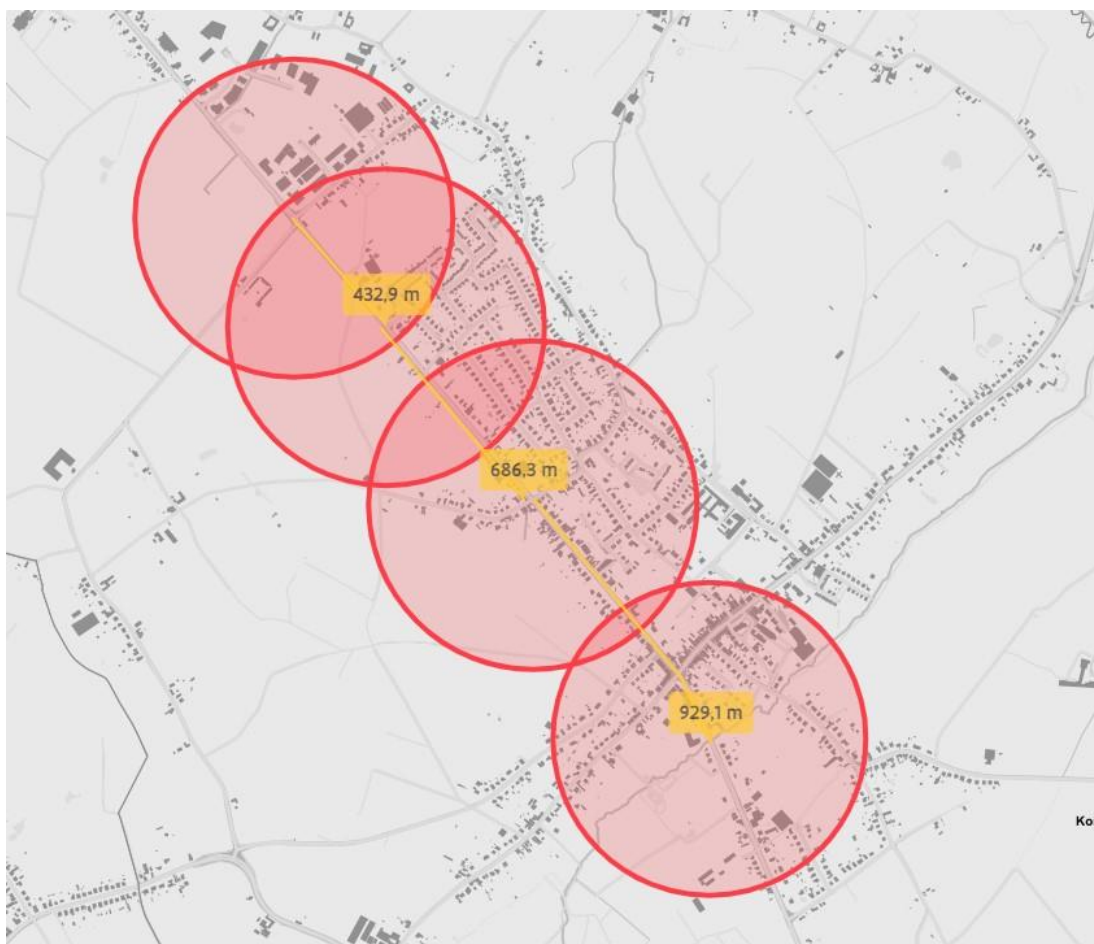


Figuur 9: Haltespreiding in afdekking (radius 500m) variant 2 'projectnota – basisbereikbaarheid'

2.1.6.3. Variant 3 – Zuidelijkere positie Hoppinpunt

Variant 3 is de variant waarbij het Hoppinpunt t.o.v. variant 1 van het kruispunt weg richting Zuiden wordt verschoven; t.h.v. de Winterbeek. Er blijven 4 haltes behouden tussen Winkelstraat en N76 Dorpsstraat:

- De huidige reeds toegankelijk ingerichte halte aan de Winkelstraat;
- De bestaande halte ter hoogte van de Graafbeemdenstraat;
- De bestaande halte ter hoogte van de Omstraat;
- Een nieuwe halte t.h.v. de nieuwe fietsoversteekplaats (nog te realiseren) aan de Winterbeek.



Figuur 10: Haltespreiding in afdekking (radius 500m) variant 3 'projectnota – basisbereikbaarheid'

2.1.6.4. Advies studiebureau

Gelet op het visie/advies van De Lijn;

Gelet op de ruimtelijke mogelijkheden voor de uitbouw van de faciliteiten voor de realisatie van het Hoppinpunt (beide rijrichtingen);

Gelet op bovengenoemd onderzoek onder punten 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 en 2.1.5;

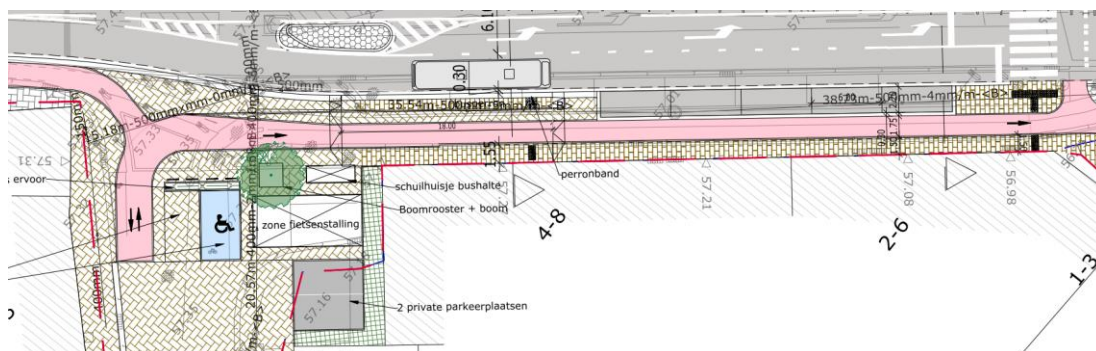
Adviseert studiebureau Tractebel om variant 1 voor de halte-inplanting te weerhouden.

2.2. Bijkomende parkeerplaatsen

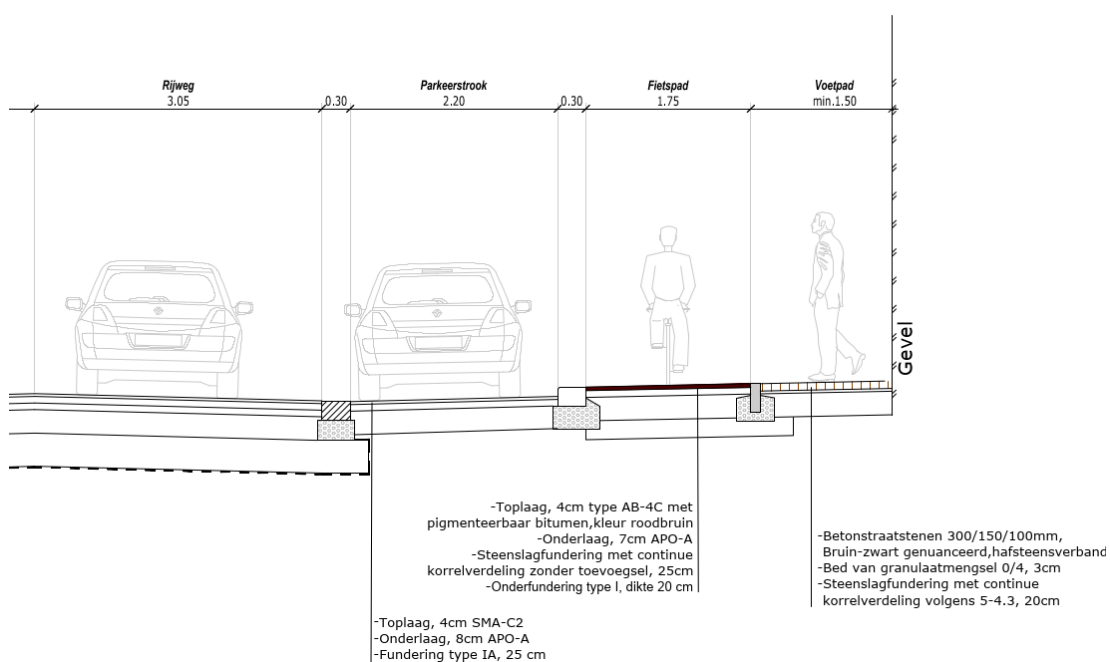
2.2.1. Enkelrichtingsfietspad en langsparkeerplaatsen tussen Lievehereboomstraat en N76

2.2.1.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Door het dubbelrichtingsfietspad langs de Oostzijde van de N20 op te heffen tussen Lievehereboomstraat en N76 komt er ruimte vrij voor 5 extra parkeerplaatsen die behouden kunnen worden.



Figuur 11: Grondplan extra parkeerplaatsen Westzijde N20 tussen Lievehereboomstraat en N76



Figuur 12: Gewijzigd typedwarsprofiel N20 tussen Lievehereboomstraat en N76

Dat vraagt een aanpassing van het toeristisch fietsroutenetwerk om de route toch op een veilige manier de N20 te laten kruisen beveiligd door de verkeerslichten. Daarvoor zijn er 4 alternatieven die in de figuur hieronder besproken worden.



Figuur 13: Mogelijke alternatieve routes toeristische fietsroutenetwerk

Het dient verduidelijkt te worden dat een dergelijke wijziging van het toeristisch fietsroutenetwerk enkel maar kan na gunstig advies van de Provinciale wijzigingscommissie fietsroutenetwerken.

2.2.1.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.1.2.1. Pro's

- 5 extra parkeerplaatsen langs de N20 in een wegsegment met een hoge parkeerdruk binnen de projectzone.

2.2.1.2.2. Contra's

- Slechts een smalle schuwzone van 30cm mogelijk tussen parkeerstrook en fietspad wat het risico op ongevallen met openslaande portieren verhoogt;
- Onveilige fietsoversteek vanuit Kortesseem-Centrum richting Lievehereboomstraat (buiten de verkeerslichten);
- Risico op oneigenlijk gebruik van het enkelrichtingsfietspad in tegenrichting.

2.2.1.3. Advies studie bureau

Gelet op het feit dat het in de directe omgeving enkel recente woonprojecten betreft die in hun eigen parkeerbehoefte dienden te voldoen;

Gelet op de negatieve impact op de kwaliteit en verkeersveiligheid van het toeristisch fietsroutenetwerk en het gebrek aan een betere alternatieve route;

Gelet op de potentie van de Lievehereboomstraat als alternatieve functionele fietsroute tussen Wellen en Kortesseem-Centrum;

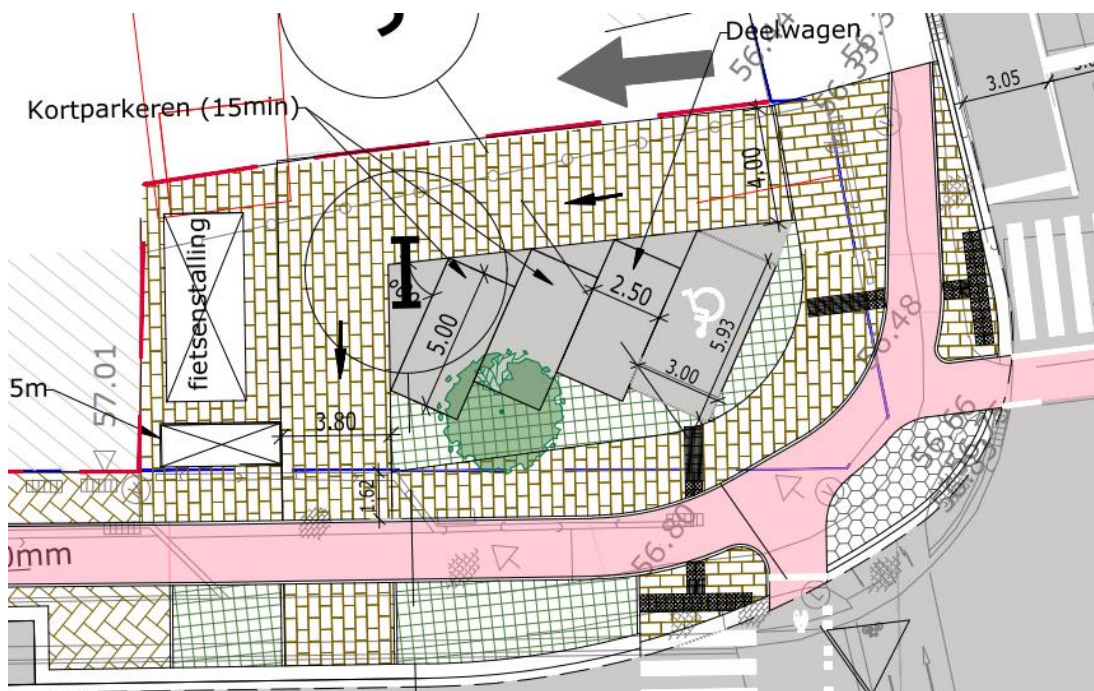
Gelet op het feit dat, ook wanneer de 2 vorige punten niet van tel zouden zijn, er toch een veilige fietsoversteek mogelijk dient te zijn voor de bewoners van de Lievehereboomstraat;

Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

2.2.2. Pocketparking NO-hoek kruispunt N20 x N76 Dorpsstraat

2.2.2.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Het voorstel voorziet om in de NO-hoek van het kruispunt de eerder voorziene groenzone maximaal in te vullen met parkeerplaatsen. Dat levert 4 bijkomende parkeerplaatsen op. Deze worden voorzien voor kortparkeren (15min. – 2 plaatsen), een deelwagen en een parkeerplaats voorbehouden voor mindervaliden.



Figuur 14: Grondplan NO-hoek kruispunt N20 x N76 met invulling parkeren

2.2.2.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.2.2.1. Pro's

- 4 extra parkeerplaatsen langs de N20 in een wegsegment met een hoge parkeerdruk binnen de projectzone.

2.2.2.2.2. Contra's

- Door de korte afstand van de inrit ten aanzien van de verkeerslichten geeft dit een verhoogd risico op kop-staartongevallen en een negatieve impact op de verkeersafwikkeling van het kruispunt;
- De positie van de uitrit t.a.v. de verkeerslichten maakt dat deze conflicteert met de wachtrij aan de verkeerslichten; met uitzondering van de rijrichting Hasselt zijn niet veilig mogelijk maar zullen door gebruikers wel gemaakt worden;

- Extra verharding en geparkeerde voertuigen hebben een negatieve impact op de ruimtebalans (verharding/groen) en zorgen voor een minder fraai beeld van de toegang tot het centrum van Kortesseem;
- Geen ruimte meer voor het ontworpen herdenkingsmonument voor de verkeersslachtoffers (luie traptreden met gedicht in de optreden).

2.2.2.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het in de directe omgeving enkel recente woonprojecten betreft die in hun eigen parkeerbehoefte dienden te voldoen;

Gelet op de negatieve impact op de verkeersveiligheid en het feit dat verkeersveiligheid voor de wegbeheerder steeds op de eerste plaats komt (zie Missie & Waarden AWW);

Gelet op de negatieve impact op de verkeersafwikkeling van het kruispunt;

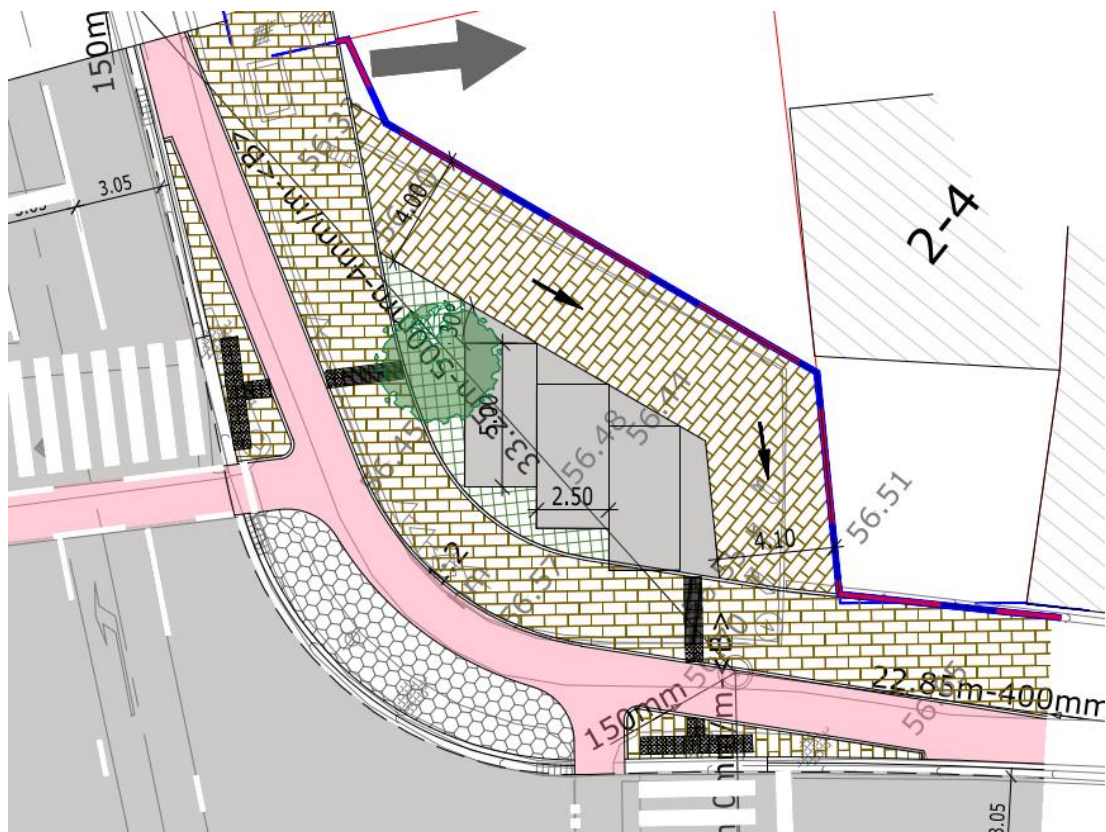
Gelet op de negatieve ruimtelijke impact;

Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

2.2.3. Pocketparking ZO-hoek kruispunt N20 x N76 Dorpsstraat

2.2.3.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Het voorstel voorziet om in de ZO-hoek van het kruispunt de eerder voorziene groenzone maximaal in te vullen met parkeerplaatsen. Dat levert 3 bijkomende parkeerplaatsen op.



Figuur 15: Grondplan NW-hoek kruispunt N20 x N76 met invulling parkeren

2.2.3.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.3.2.1. Pro's

- 3 extra parkeerplaatsen langs de N20 in het wegsegment met de hoogste parkeerdruk binnen de projectzone.

2.2.3.2.2. Contra's

- Door de korte afstand van de inrit ten aanzien van de verkeerslichten geeft dit een verhoogd risico op kop-staartongevallen en een negatieve impact op de verkeersafwikkeling van het kruispunt;
- De positie van de uitrit t.a.v. de verkeerslichten maakt deze zeer moeilijk zichtbaar en conflicteert met de wachtrij aan de verkeerslichten; zeker de rijrichtingen Tongeren en Borgloon zijn niet veilig mogelijk maar zullen door gebruikers wel gemaakt worden;
- Extra verharding en geparkeerde voertuigen hebben een negatieve impact op de ruimtebalans (verharding/groen) en zorgen voor een minder fraai beeld van de toegang tot het centrum van Kortesseem.

2.2.3.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het in de directe omgeving enkel recente woonprojecten betreft die in hun eigen parkeerbehoefte dienden te voldoen;

Gelet op de negatieve impact op de verkeersveiligheid en het feit dat verkeersveiligheid voor de wegbeheerder steeds op de eerste plaats komt;

Gelet op de negatieve impact op de verkeersafwikkeling van het kruispunt;

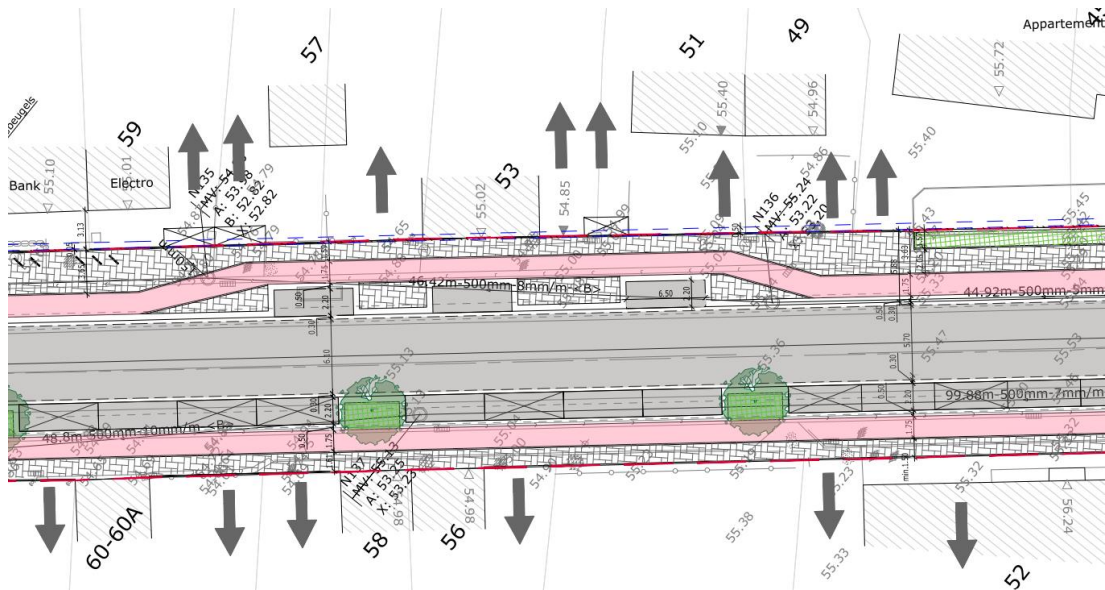
Gelet op de negatieve ruimtelijke impact;

Adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

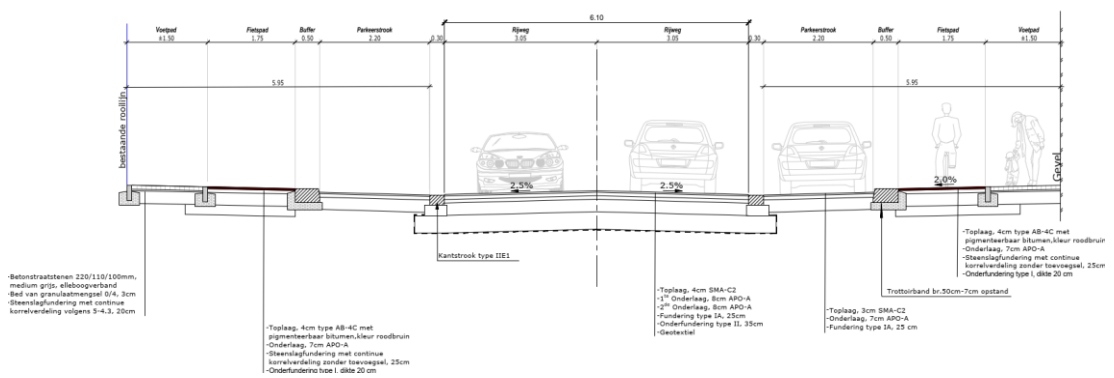
2.2.4. Versmalde fietspaden (1m75) en extra langsparkeerstrook NO-zijde tussen Omstraat en SPAR – variant 1

2.2.4.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Tussen Omstraat en supermarkt SPAR meet het openbaar domein lokaal ca. 1m50 breder. Door de fietspaden te versmallen naar 1m75, is het mogelijk om langs dit wegvak 2-zijdig een parkeerstrook te voorzien. Dat levert 3 extra parkeerplaatsen op.



Figuur 16: Grondplan bijkomende langspaarvakken NO-zijde N20 tussen Omstraat en SPAR (variant 1)



Figuur 17: Typedwarsprofiel bijkomende langspaarvakken NO-zijde N20 tussen Omstraat en SPAR (variant 1)

2.2.4.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.4.2.1. Pro's

- 3 extra parkeerplaatsen langs de N20 binnen de projectzone.

2.2.4.2.2. Contra's

- Afwijking van de aanbevelingen vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen;
- Vermindering van het fietscomfort;
- Precedentwaarde t.a.v. toekomstige (aansluitende) projecten.

2.2.4.3. Advies studie bureau

Gelet op het beperkt aantal extra parkeerplaatsen (3);

Gelet op de afwijking van het Vademecum Fietsvoorzieningen en de voorbeeldfunctie van de auteur/wegbeheerder;

Gelet op de precedentwaarde t.o.v. toekomstige (aansluitende) projecten;

Gelet op de vermindering van het fietscomfort;

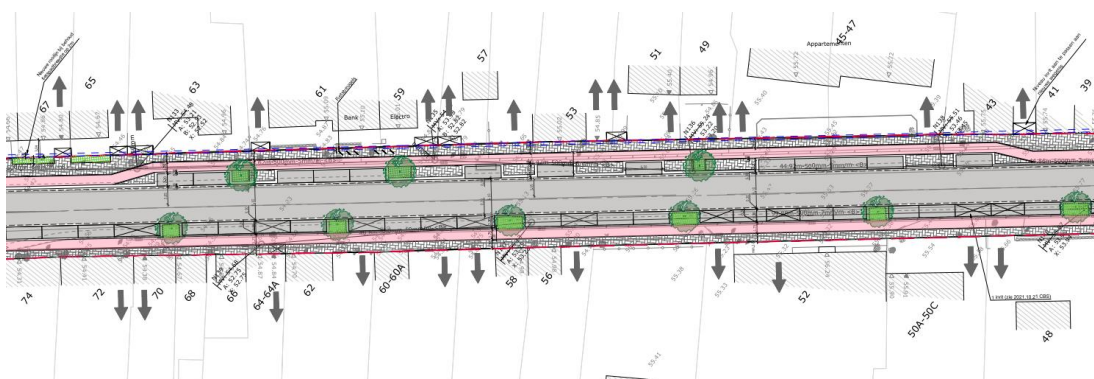
Adviseert studie bureau Tractebel om deze variant niet te weerhouden en de enkelrichtingsfietspaden op de aanbevolen breedte van 2m te behouden.

Om tegemoet te komen aan de bezorgheden vanuit het participatietraject kan ook in deze omgeving gezocht worden naar een locatie (bv. braakliggend perceel of perceel met een bouwvallige woning) voor een pocketparking.

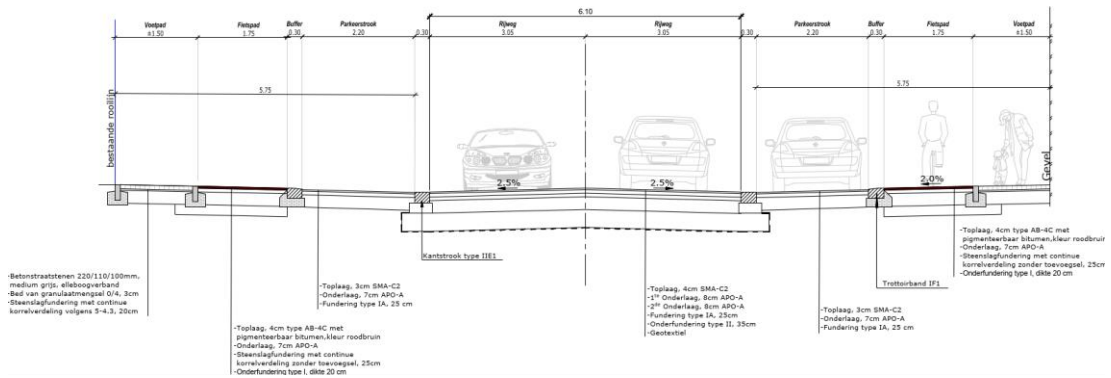
2.2.5. Versmalde fietspaden (1m75) en extra langsparkeerstrook NO-zijde tussen Omstraat en SPAR – variant 2 (versmalde schuwzones)

2.2.5.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Tussen Omstraat en supermarkt SPAR meet het openbaar domein lokaal ca. 1m50 breder. Door de fietspaden te versmallen naar 1m75, alsook de schuwzone te verkleinen van 50cm naar 30cm, is het mogelijk om langs dit wegvak 2-zijdig een parkeerstrook te voorzien. Dat levert 13 extra parkeerplaatsen op.



Figuur 18: Grondplan bijkomende langsparkeervakken NO-zijde N20 tussen Omstraat en SPAR (variant 2).



Figuur 19: Typedwarsprofiel bijkomende langspaarkeervakken NO-zijde N20 tussen Omstraat en SPAR (variant 2).

2.2.5.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.5.2.1. Pro's

- 13 extra parkeerplaatsen langs de N20 in het wegsegment centraal gelegen in de projectzone (deel binnen bebouwde kom).

2.2.5.2.2. Contra's

- Slechts een smalle schuwzone van 30cm mogelijk tussen parkeerstrook en fietspad wat het risico op ongevallen met openslaande portieren verhoogt;
- Afwijking van de aanbevelingen vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen;
- Vermindering van het fietscomfort;
- Precedentwaarde t.a.v. toekomstige (aansluitende) projecten.

2.2.5.3. Advies studiebureau

Gelet op de negatieve impact op de verkeersveiligheid (versmalde schuwzone tussen parkeerstrook en fietspad) en het feit dat verkeersveiligheid voor de wegbeheerder steeds op de eerste plaats komt (zie Missie & Waarden AWW);

Gelet op de afwijking van het Vademecum Fietsvoorzieningen en de voorbeeldfunctie van de auteur/wegbeheerder;

Gelet op de precedentwaarde t.o.v. toekomstige (aansluitende) projecten;

Gelet op de vermindering van het fietscomfort;

Adviseert studiebureau Tractebel om deze variant niet te weerhouden en de enkelrichtingsfietspaden op de aanbevolen breedte van 2m te behouden met een minimale schuwzone t.o.v. de parkeerstrook van 50cm.

Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden vanuit het participatietraject kan ook in deze omgeving gezocht worden naar een locatie (bv. braakliggend perceel of perceel met een bouwvallige woning) voor een pocketparking.

2.2.6.3. Advies studie bureau

Dit voorstel kan niet op korte termijn gerealiseerd worden gezien de opmaak van een RUP noodzakelijk is gelet op de bestemmingswijziging.

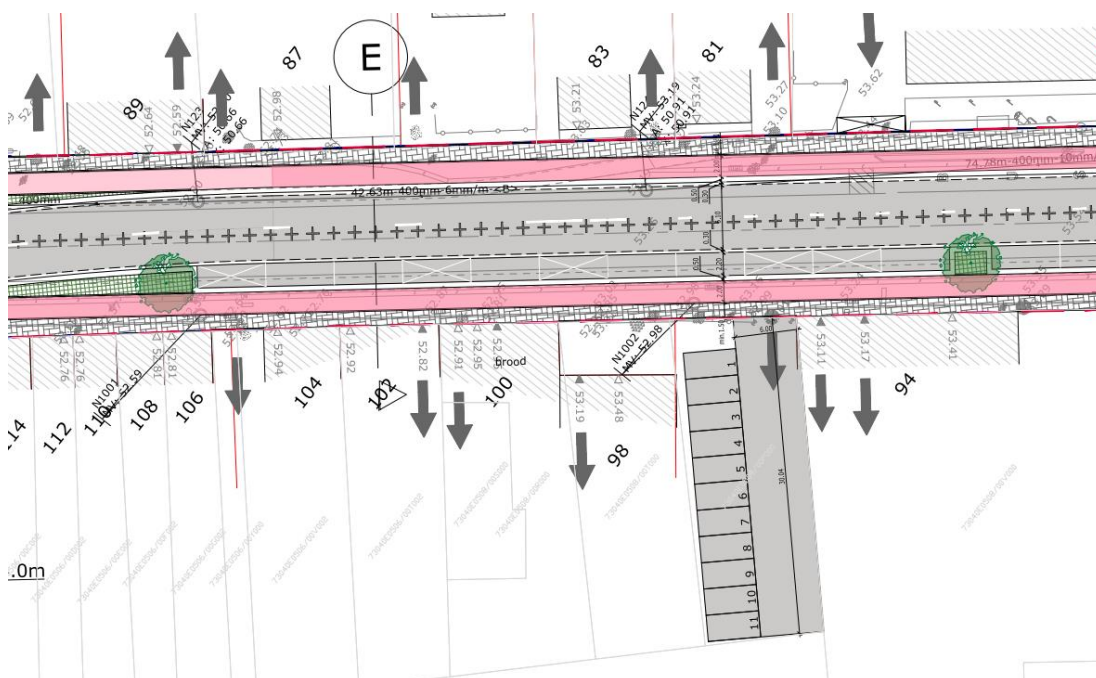
Vanuit het oogpunt zuinig ruimtegebruik geniet de realisatie van een pocketparking binnen de woonzone de voorkeur.

Gelet op de huidige bestemming 'agrarisch gebied' wordt aanbevolen hier het advies van het Departement Landbouw en Visserij te volgen.

2.2.7. Pocketparking 'woonzone'

2.2.7.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Er wordt voorgesteld om in woongebied, zuidelijk van de rijwoningen, op een onbebouwd perceel een pocketparking voor 11 wagens te realiseren. Deze zou gebruikt kunnen worden voor de tegenoverliggende kinderopvang, lokale handel (kapper) en de rijwoningen die niet over inpandig parkeren beschikken.



Figuur 21: Grondplan parkeerpocket 'woonzone'

De inrichtingsschets geeft enkel het benodigde ruimtegebruik weer. Deze kan kwalitatief ingericht worden met waterdoorlatende verharding en/of grasbetontegels voor een groenere aanblik.

2.2.7.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.2.7.2.1. Pro's

- Komt tegemoet aan een reële parkeerbehoefte op een wegvak waar weinig ruimte voor parkeren beschikbaar is en waar de historische bebouwing, vnl.

rijwoningen, geen ruimte biedt voor inpandig parkeren of parkeren op eigen terrein.

- Geen conflict met de bestemming – realisatie op korte termijn mogelijk.

2.2.7.2.2. Contra's

- Hogere kostprijs grondwaarde t.o.v. een pocketparking in landbouwgebied;
- Kinderopvang ligt aan de overzijde van de parkeerpocket.

2.2.7.3. Advies studiebureau

Een pocketparking in woonzone is vanuit het oogpunt zuinig ruimtegebruik te verkiezen boven een pocketparking in agrarisch gebied.

Gelet op het feit dat de pocketparking een antwoord biedt op een reële parkeerbehoefte op een wegvak waar weinig ruimte voor parkeren beschikbaar is en waar de historische bebouwing, vnl. rijwoningen, geen ruimte biedt voor inpandig parkeren of parkeren op eigen terrein, adviseert het studiebureau dit voorstel gunstig.

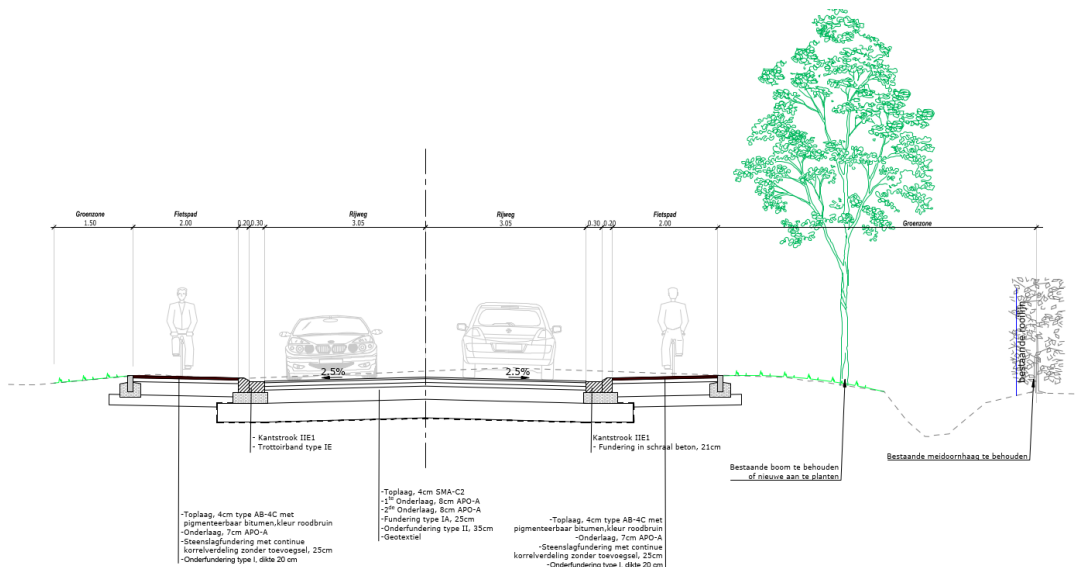
Er is een gunstige impact op de verkeersveiligheid omdat onveilige parkeer – en stationeergedrag, bijvoorbeeld op het voet- en fietspad maximaal vermeden worden.

2.3. Landschappelijke inpassing

2.3.1. Snelheidsverlaging wegvak buiten bebouwde kom (50km/u)

2.3.1.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Er wordt voorgesteld om de snelheid ook buiten bebouwde kom te verlagen naar 50km/u. In dat geval zijn conform het Vademecum Fietsvoorzieningen ook aanliggend verhoogde fietspaden een optie.



Figuur 22: Typedwarsprofiel met aanliggende fietspaden buiten bebouwde kom.

2.3.1.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.3.1.2.1. Pro's

- Beperkte ruimte voor schuwzones (zuinig ruimtegebruik);
- Langere zone met uniforme snelheid (cruise control, trajectcontrole,...);
- Behoud van de bestaande bomen langs de ZW-zijde is mogelijk (in dat geval is een nieuwe bomenrij langs de NO-zijde niet mogelijk);
- Geen innames nodig.

2.3.1.2.2. Contra's

- Maximumsnelheid is niet leesbaar gelet op het wegbeeld (open ruimte); moeilijk te handhaven tenzij met trajectcontrole;
- Afwijkend van het streefbeeld N20 Hasselt-Kortessems-Tongeren (70km/u – vrijliggende fietspaden) die ook als startnota voor dit project fungeert;
- Negatieve impact op de doorstroming van het openbaar vervoer (kernnet);
- Lager fietscomfort door de korte afstand tussen gemotoriseerd verkeer (hoge intensiteiten + vrachtroute) en de fietser.

2.3.1.3. Advies studie bureau

Gelet op het feit dat dit voorstel afwijkt van de brede visie opgemaakt voor de N20 (streefbeeld);

Gelet op de negatieve impact op mobiliteit (fietscomfort, handhaving, doorstroming openbaar vervoer);

Gelet op het feit dat het voorstel een herstel van de historische dreef niet toelaat wanneer de bestaande bomen aan de ZW-zijde behouden blijven;

Gelet op het feit dat de bestaande bomen langs de ZW-zijde ook behouden kunnen blijven bij vrijliggende fietspaden en er dan onthard kan worden dicht bij de bomen;

Gelet op het feit dit extra verharding betekent in het buitengebied (opstaande boordsteen verhoogd fietspad langs 2 zijden);

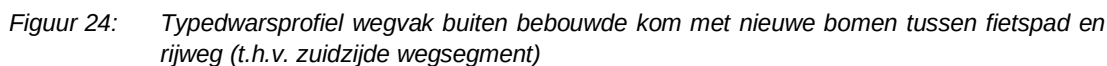
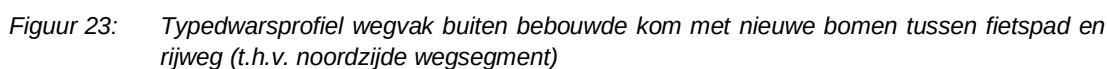
Adviseert studie bureau Tractebel dit voorstel niet te weerhouden.

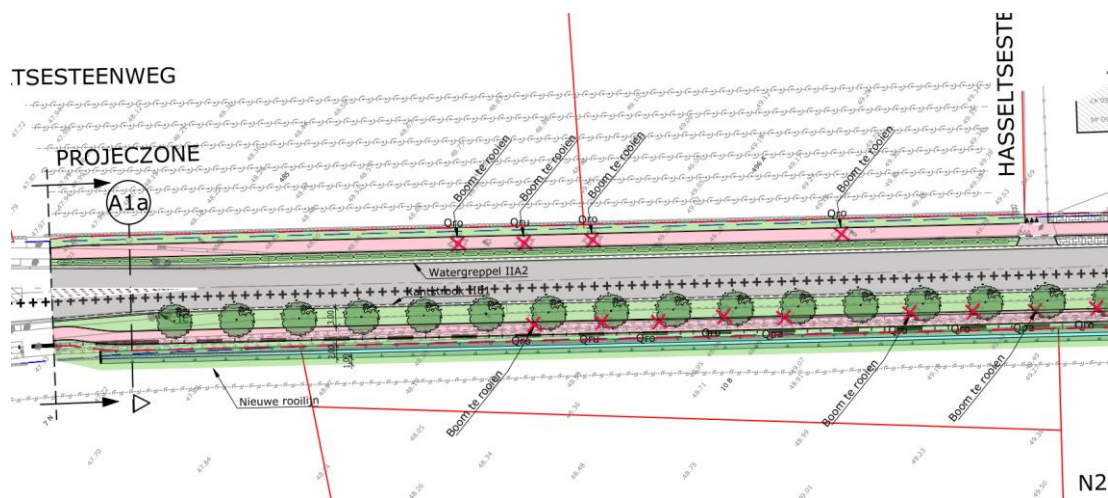
2.3.2. Vrijliggend fietspad t.h.v. beschermd dorpsgezicht Printhagen – Variant 1 (nieuwe bomen tussen fietspad en rijweg)

2.3.2.1. In de Toelichting wijzigingsvoorstel

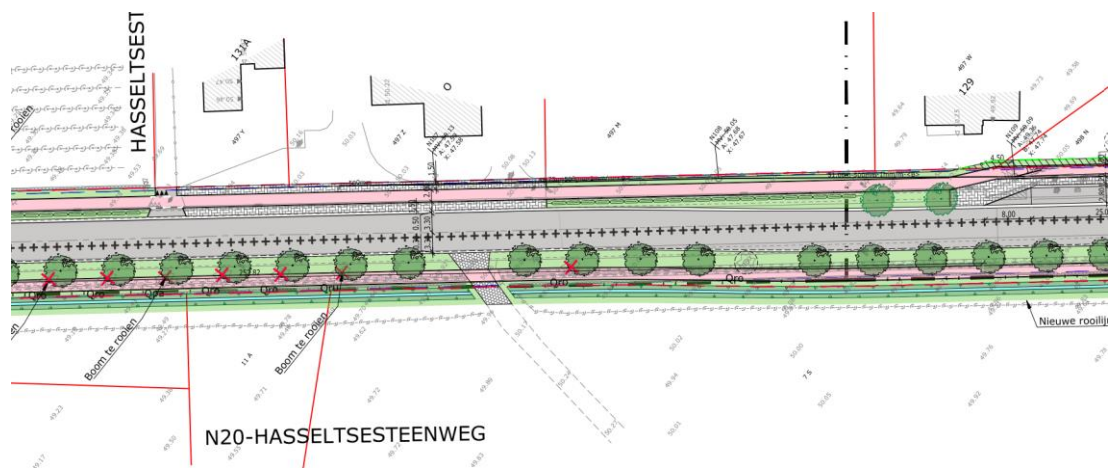
ze alternatieve variant wordt voorgesteld om de bestaande bomen te rooien en een nieuwe bomenrij te voorzien. Een nieuwe gracht wordt voorzien achter de haag.

- Subvariant 1: Op 1m schuwzone van het nieuwe fietspad op private eigendom (met beheersovereenkomst);
- Subvariant 2: Op 1m schuwzone van het nieuwe fietspad op openbaar domein (nieuwe rooilijn aan te passen naar buitenzijde gracht;
- Subvariant 3 : Gracht op private eigendom achter de bestaande groenbuffer (als klassieke gracht of als ondiep brede wadi met gelijk volume.





Figuur 25: Grondplan wegvak buiten bebouwde kom met nieuwe bomen tussen fietspad en rijweg (deel 1)



Figuur 26: Grondplan wegvak buiten bebouwde kom met nieuwe bomen tussen fietspad en rijweg (deel 2)

2.3.2.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.3.2.2.1. Pro's

- Realisatie uniforme bomenrij;
- Profiel in lijn met het streefbeeld N20;
- Optimalisatie buffervolume gracht mogelijk;
- Afvloeiend water van de velden komt rechtstreeks in de gracht terecht en stroomt niet meer over het fietspad;
- Inname kan maximaal beperkt worden mits (beheers)overeenkomst m.b.t. de gracht;
- Meer sociale controle dan bij realisatie van het fietspad achter de meidoornhaag.

2.3.2.2.2. Contra's

- Verlies huidige beeldwaarde en ecologische kwaliteit van de bestaande bomen;
- Door het kappen van de bomen is er op korte tot middellange termijn een meer open wegbeeld wat sneller aanzet tot overdreven snelheden.

2.3.2.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het belangrijkste nadeel van dit voorstel het verlies van de bestaande bomen is, adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel te weerhouden mits gunstig advies van het Agentschap Natuur & Bos en het Agentschap Onroerend Erfgoed (gelet op het achterliggend/aansluitend beschermd dorpsgezicht).

2.3.2.3.1. Preadvies Agentschap Natuur en Bos

Tijdens het digitaal overleg van 8 februari 2024 geeft het Agentschap Natuur en Bos aan dat het kappen van de bestaande bomen in overweging kan worden genomen mits aanplant van een nieuwe laanbeplanting. De zone in buffergroen achter de huidige meidoornhaag heeft, ondanks de jongere leeftijd, een hogere ecologische waarde. Het geniet de voorkeur deze maximaal te behouden van het standpunt natuur.

2.3.2.3.2. Preadvies Agentschap Onroerend Erfgoed

Per email van 30/01/2024 formuleerde het Agentschap Onroerend Erfgoed volgend preadvies aan AWW:

De "historische laanbeplanting" (voornamelijk zomereiken, maar ook Amerikaanse eiken) langs de steenweg heeft geen beschermd statuut, zoals het aangrenzende dorpsgezicht dat wel heeft. Het element is enkel opgenomen in de wetenschappelijke inventaris van Onroerend erfgoed (databank): <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/308066>. Dat betekent concreet dat het agentschap Onroerend Erfgoed in deze mag adviseren, maar dat dat advies niet bindend is.

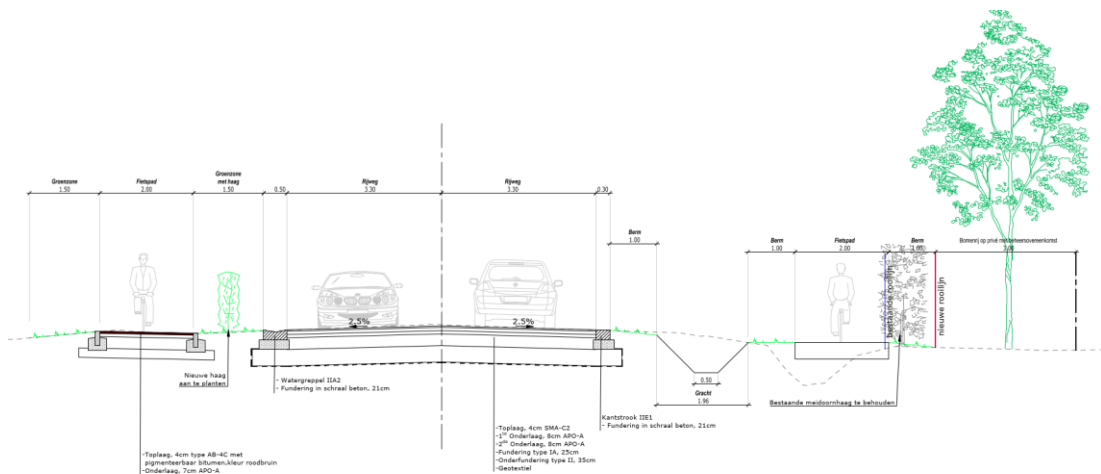
De haag van de eigenaar van het kasteel is aangeplant binnen de perimeter van het beschermde dorpsgezicht, maar is jonger dan de bescherming (bescherming is van 1986).

Het kappen en vervangen van de bomen (maar dan niet meer op dezelfde plaats), alsook het verwijderen van de haag, moeten we bekijken in functie van de erfgoedwaarden van het dorpsgezicht. Dat is te bekijken in functie van de ontwerpplannen.

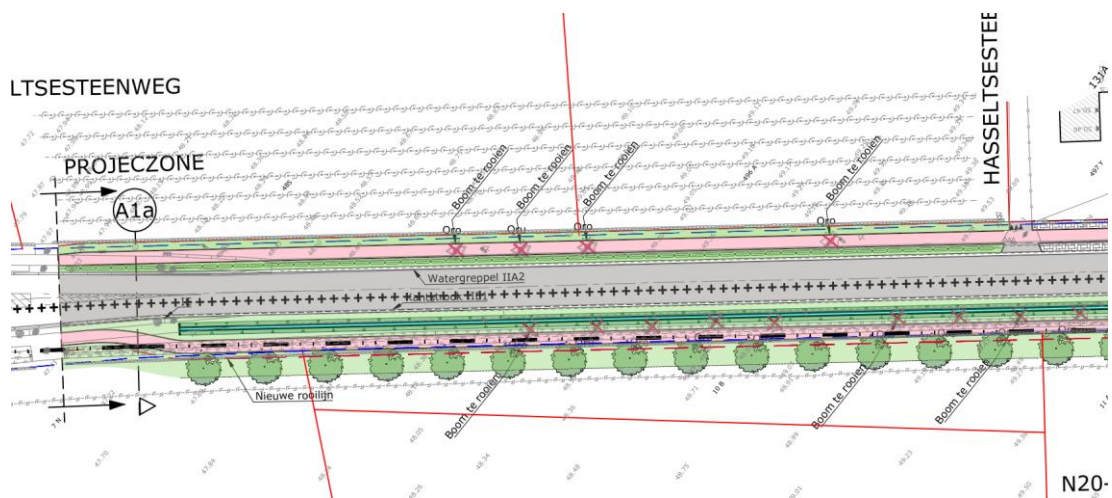
2.3.3. Vrijliggend fietspad t.h.v. beschermd dorpsgezicht Printhagen – Variant 2 (nieuwe bomen achter het fietspad)

2.3.3.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

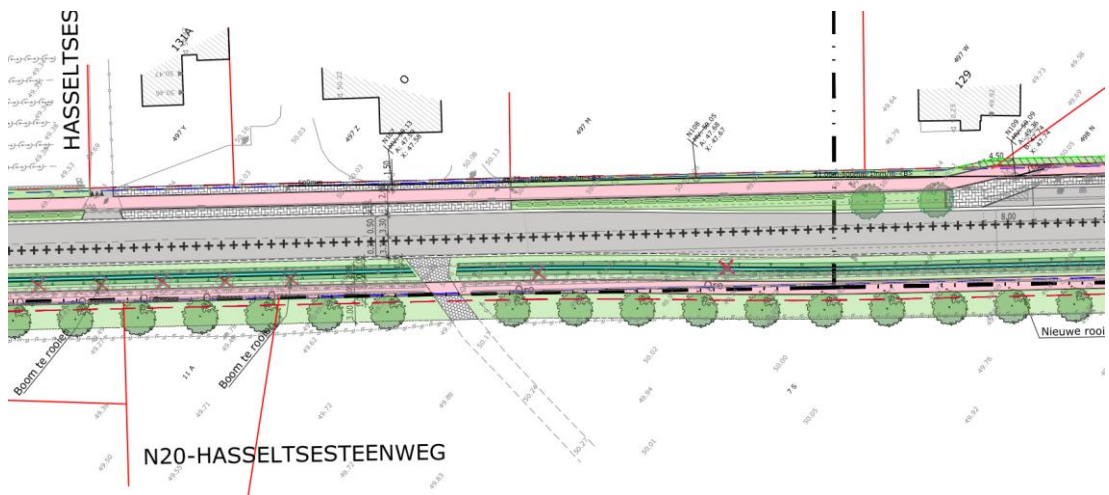
In deze alternatieve variant wordt voorgesteld om de bestaande bomen te rooien en een nieuwe bomenrij te voorzien achter het nieuwe fietspad. Een nieuwe gracht wordt voorzien tussen fietspad en rijweg.



Figuur 27: Typedwarsprofiel wegvak buiten bebouwde kom met nieuwe bomen achter het fietspad



Figuur 28: Grondplan wegvak buiten bebouwde kom met nieuwe bomen achter het fietspad (deel 1)



Figuur 29: Grondplan wegvak buiten bebouwde kom met nieuwe bomen achter het fietspad (deel 2)

2.3.3.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.3.3.2.1. Pro's

- Realisatie uniforme bomenrij;
- Inname kan maximaal vermeden worden mits (beheers)overeenkomst m.b.t. nieuwe bomen achter het fietspad;
- Beperkte gracht afgestemd op de afwatering van de weginfrastructuur (inclusief fietspad);
- Meer sociale controle dan bij realisatie van het fietspad achter de meidoornhaag.

2.3.3.2.2. Contra's

- Verlies huidige beeldwaarde en ecologische kwaliteit van de bestaande bomen en meidoornhaag / groenbuffer;
- Door het kappen van de bomen is er op korte tot middellange termijn een meer open wegbeeld wat sneller aanzet tot overdreven snelheden;
- Ook op lange termijn is er een veel opener wegbeeld wat eerder aanzet tot overdreven snelheden.

2.3.3.3. Advies studiebureau

Gelet op het feit dat het belangrijkste nadeel van dit voorstel het verlies van de bestaande bomen is, adviseert studiebureau Tractebel dit voorstel te weerhouden mits gunstig advies van het Agentschap Natuur & Bos en het Agentschap Onroerend Erfgoed (gelet op het achterliggend/aansluitend beschermd dorpsgezicht). Gelet op het streefbeeld en het gunstig snelheidsremmend effect van een smaller wegbeeld (laaneffect) geniet de vorige variant, met bomen tussen fietspad en rijweg, echter de voorkeur. Een ruimere buffergracht achter het fietspad biedt ook beter een antwoord op de lokale waterproblematiek en past also beter in het rioleringsconcept.

2.3.3.3.1. Preadvies Agentschap Natuur en Bos

Tijdens het digitaal overleg van 8 februari 2024 geeft het Agentschap Natuur en Bos aan dat het kappen van de bestaande bomen in overweging kan worden genomen mits aanplant van een nieuwe laanbeplanting. De zone in buffergroen achter de huidige meidoornhaag heeft, ondanks de jongere leeftijd, een hogere ecologische waarde. Het geniet de voorkeur deze maximaal te behouden van het standpunt natuur.

2.3.3.3.2. Preadvies Agentschap Onroerend Erfgoed

Per email van 30/01/2024 formuleerde het Agentschap Onroerend Erfgoed volgend preadvies aan AWW:

De "historische laanbeplanting" (voornamelijk zomereiken, maar ook Amerikaanse eiken) langs de steenweg heeft geen beschermd statuut, zoals het aangrenzende dorpsgezicht dat wel heeft. Het element is enkel opgenomen in de

wetenschappelijke inventaris van Onroerend erfgoed (databank): <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/308066>. Dat betekent concreet dat het agentschap Onroerend Erfgoed in deze mag adviseren, maar dat dat advies niet bindend is.

De haag van de eigenaar van het kasteel is aangeplant binnen de perimeter van het beschermde dorpsgezicht, maar is jonger dan de bescherming (bescherming is van 1986).

Het kappen en vervangen van de bomen (maar dan niet meer op dezelfde plaats), alsook het verwijderen van de haag, moeten we bekijken in functie van de erfgoedwaarden van het dorpsgezicht. Dat is te bekijken in functie van de ontwerpplannen.

2.4. Overige

2.4.1. Versmalde fietspaden 1m75 over de hele projectzone

2.4.1.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

In het licht van bovengenoemde voorstellen waar lokaal de fietspaden versmald worden naar 1m75 (i.p.v. een breedte van 2m vanuit de aanbeveling vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen) kan geopteerd worden om deze maatvoering over de gehele projectzone door te trekken uit oogpunt van uniformiteit en continuïteit.

De extra vrijgekomen breedte wordt dan toegewezen aan het voetpad.

2.4.1.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.4.1.2.1. Pro's

- Uniformiteit;
- Continuïteit;
- Geen potentiële conflicten bij versmalling van het fietspad.

2.4.1.2.2. Contra's

- Afwijking van de aanbevelingen vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen;
- Vermindering van het fietscomfort;
- Precedentwaarde t.a.v. toekomstige (aansluitende) projecten.

2.4.1.3. Advies studie bureau

Gelet op de afwijking van het Vademecum Fietsvoorzieningen en de voorbeeldfunctie van de auteur/wegbeheerder;

Gelet op de precedentwaarde t.o.v. toekomstige (aansluitende) projecten;

Gelet op de vermindering van het fietscomfort;

Gelet op de verwaarloosbare impact op de verkeersveiligheid ter hoogte van de potentiële conflictpunten bij de versmallingen van het fietspad van 2 naar 1m75 (fiets- en voetpad liggen er op gelijke hoogte en het voetpad wordt op die plaatsen met 25cm verbreed);

Adviseert studie bureau Tractebel om de fietspadbreedte van de enkelrichtingsfietspaden maximaal op de breedte van 2m te behouden en enkel te versmallen waar dit een meerwaarde oplevert voor het project in zijn geheel.

2.4.2. Aanleg van voetpaden tussen Graafbeemdenstraat en de bebouwde kom

2.4.2.1. Toelichting wijzigingsvoorstel

Zeker wanneer de bushalte aan de Graafbeemdenstraat niet behouden zou blijven wordt voorgesteld om naast het fietspad ook een voetpad te realiseren tussen Graafbeemdenstraat en bebouwde kom.

2.4.2.2. Afweging wijzigingsvoorstel

2.4.2.2.1. Pro's

- Scheiding van voetgangers en fietsers.

2.4.2.2.2. Contra's

- Extra verharding in het buitengebied;
- Extra bouwkost.

2.4.2.3. Advies studie bureau

Gelet op het beperkt aantal voetgangers buiten de bebouwde kom;

Gelet op de aanleg van een vrijliggend fietspad met een breedte van 2m dat, bij afwezigheid van voetpaden, voetgangers volgens de wegcode ook mogen gebruiken;

Gelet op de relatief hoge investering die een voetpad vraagt in verhouding tot het aantal potentiële gebruikers;

Gelet op de voorbeeldfunctie van de Vlaamse en lokale overheid aangaande vergroening en infiltratie;

Adviseert studie bureau Tractebel om het voorstel tot de aanleg van een voetpad buiten bebouwde kom niet te weerhouden.

3. OVERZICHTSTABEL PARKEERAANBOD

Onderstaande tabel wenst de impact van de verschillende wijzigingsvoorstellen op het totale parkeeraanbod voor de projectzone (deel binnen de bebouwde kom) in beeld brengen.

Aandacht! De in de tabel weerhouden wijzigingen, en daarmee samenhangende extra parkeerplaatsen, zijn deze die door het studiebureau gunstig geadviseerd worden. Dat is NIET noodzakelijk het standpunt van de projectstuurgroep! Deze tabel dient daaraan aangepast te worden na de projectstuurgroep van 06/03/2024.

	Aantal parkeerplaatsen
Huidig aantal parkeerplaatsen (maximale schatting – momenteel geen afgebakende plaatsen)	113
Maximale bezetting parkeerplaatsen parkeeronderzoek	72
Gewenst minimum parkeerbehoefte Unizo (presentatie Unizo 14.11.2023)	80
<i>Tellingen Unizo - Drukste moment</i>	87
<i>Tellingen Unizo – Gemiddelde</i>	71
Aantal parkeerplaatsen voorstel projectnota (versie 3 – 4 maart 2021) incl. voorstel uitbreiding blauwe zone	59
Alternatieve locatie Hoppinpunt – Variant 1 (naast SPAR)	+13
Pocketparking NO-hoek kruispunt N20xN76	+4
Pocketparking ZO-hoek kruispunt N20xN76	+3
Behoud bushalte 'Weg naar Wellen' op zijn huidige locatie	-2
Enkelrichtingsfietspad tussen Lievehereboomstraat en N76	+5
Extra langsparkeerplaatsen NO-zijde zone Omstraat-SPAR – Variant 1	+3
Extra langsparkeerplaatsen NO-zijde zone Omstraat-SPAR – Variant 2	+13
Pocketparking 'grens bebouwde kom – landbouwzone'	+17
Pocketparking woonzone	+11
P-plaatsen Addendum-projectnota (originele projectnota + door het studiebureau gunstig geadviseerde wijzigingsvoorstellen)	70+17¹=87

¹ Parkeerplaatsen 'pocketparking grens bebouwde kom – landbouwzone' pas realiseerbaar na opmaak RUP.

Opgelet! Deze cijfers houden geen rekening met een wijziging van het parkeerbeleid zoals bijvoorbeeld een uitbreiding van de blauwe zone (met bewonersparkeerkaarten). Dit kan zorgen voor een grotere beschikbaarheid van de parkeerplaatsen omdat langparkeerders worden doorverwezen naar de randparkings van het centrum.

4. BESLUIT PROJECTSTUURGROEP

Tijdens de PSG van 6 maart 2024 werd tot een consensus gekomen omtrent de te weerhouden wijzigingen m.b.t. het in de projectnota goedgekeurde voorontwerp d.d. 04/03/2021.

Het betreft volgende wijzigingsvoorstellen (van Noord naar Zuid):

1. Vrijliggend fietspad t.h.v. het beschermd dorpsgezicht Printhaghen – Variant 1 > nieuwe bomen tussen fietspad en rijweg.
2. Pocketparking 'woonzone' > + 11 parkeerplaatsen.
3. Behoud bushalte Graafbeemdenstraat en locatie bushalte t.h.v. kruispunt Omstraat.
4. Versmalde fietspaden (1m75) en extra langspaarkeerstrook NO-zijde tussen Omstraat en SPAR – variant 2 (versmalde schuwzones) > + 13 parkeerplaatsen, mits:
 - Schuwzone tussen langspaarkeerplaatsen en fietspad verbreden naar 50cm zoals in variant 1 – dit is erg belangrijk voor de veiligheid van de fietser;
 - Daartoe worden de langspaarkeerstroken hier versmald naar 2m i.p.v. eerder voorziene 2m20.
5. Enkelrichtingsfietspad en langspaarkeerplaatsen tussen Lievehereboomstraat en N76 > +5 parkeerplaatsen, mits:
 - Schuwzone tussen langspaarkeerplaatsen en fietspad verbreden naar 50cm – dit is erg belangrijk voor de veiligheid van de fietser;
 - Daartoe worden de langspaarkeerstrook hier versmald naar 2m i.p.v. eerder voorziene 2m20.
 - Opmerking: Dit vraagt een aanpassing van de bovenlokale toeristische fietsroute. In de richting van Wellen dient met het kruispunt met de verkeerslichten recht over te steken, kort de N76 te volgen en via de Kortestraat aan te sluiten op de Lievehereboomstraat. In de richting van Kortessem-Centrum wijzigt er niets.

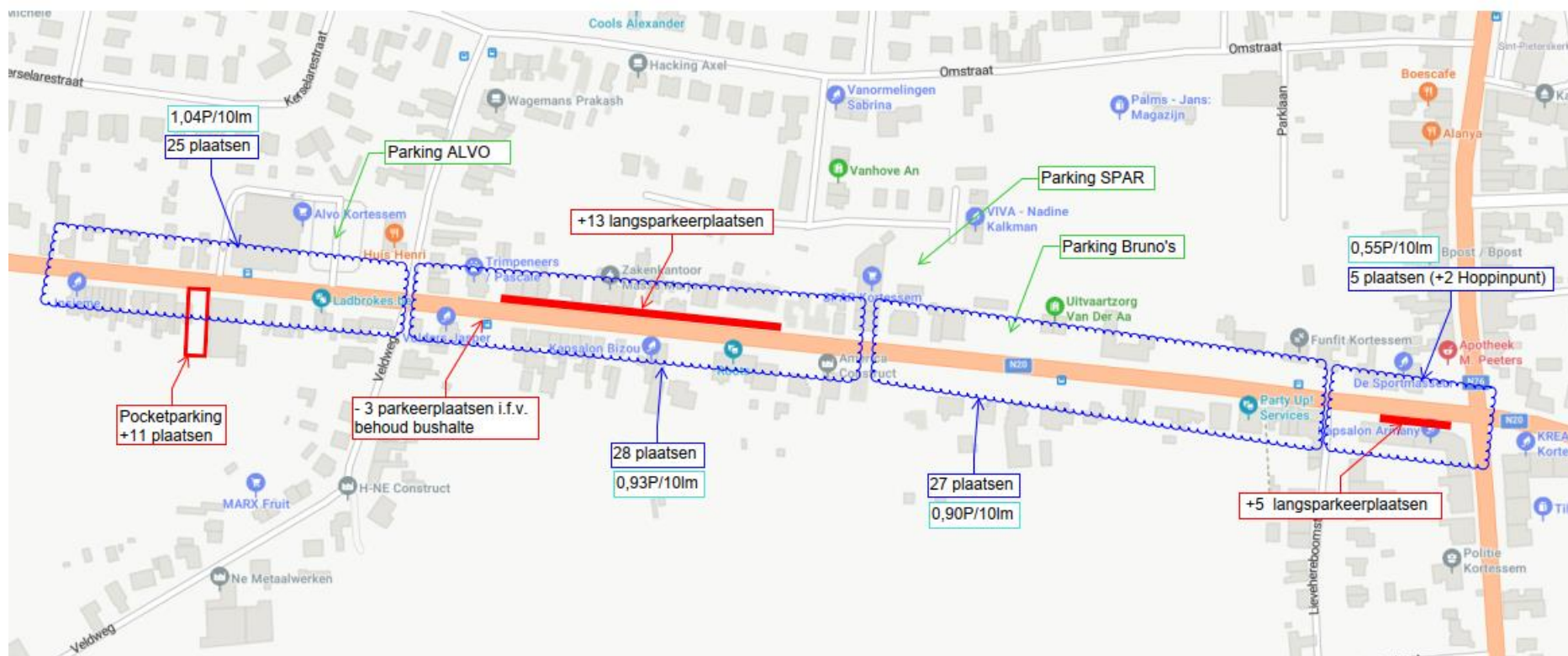
Er worden alzo 26 extra parkeerplaatsen voorzien waarbij rekening gehouden wordt met een optimale spreiding van de parkeerplaatsen en maximale afstemming op de lokale parkeerbehoeften. Daarbij wordt rekening gehouden met het aspect verkeersveiligheid.

De figuur op de volgende pagina geeft een overzicht van het globale parkeeraanbod binnen de bebouwde kom alsook de spreiding ervan.

Rood = bijkomende parkeerplaatsen goedgekeurd PSG 06/03/2024 > **+ 26 parkeerplaatsen**

Groen = Parkeerterreinen privaat

Blauw = totaal aantal parkeerplaatsen per segment na realisatie bijkomende parkeerplaatsen
> 59 (projectnota 04/03/2021) + 26 (addendum-projectnota 06/03/2024) = **85 parkeerplaatsen**



5. DEFINITIEF VOORONTWERP

5.1. Wijzigingen na projectstuurgroep 06/03/2024

Na de projectstuurgroep van 6 maart 2024 (zie Bijlage 1c) werden volgende extra wijzigingen nog doorgevoerd (van Noord naar Zuid):

1. Verwijderen van de haag tussen fietspad en rijweg tussen Winkelstraat en Graafbeemdenstraat (NO-zijde N20) i.f.v. het beperken van het onderhoud en wegens de slechte ervaringen met de levensvatbaarheid ervan (zoutschade). De tussenberm is er voldoende breed (1m50) en de bestaande hoge haag op de rooilijn zorgt reeds voor een mooie landschappelijke inkleding.
2. Hermodellering van de bermen (3m) buiten bebouwde kom tussen rijweg en fietspad i.f.v. de infiltratie van het hemelwater.
3. Aanpassing van de bushalte t.h.v. de Graafbeemdenstraat (richting Hasselt) i.f.v. de toegang naar de achterliggende percelen (verkavelingsvergunning OMV_2020132613).
4. Toevoeging van een verlichte fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van de aansluiting met de Graafbeemdenstraat i.f.v. een veilige oversteek voor de busgebruiker en de fietser buiten bebouwde kom (70 km/u).
5. Uitwerking toegankelijke bushalte t.h.v. de Omstraat.

5.2. Wijzigingen na infomarkt 13/05/2024

Na de infomarkt van 13 mei 2024 werden 3 bijkomende wijzigingsvoorstellen uitgewerkt die werden besproken in de projectstuurgroep van 9 september 2024 (zie Bijlage 1d).

De voorgestelde wijzigingen zijn integraal terug te vinden in Bijlage 4.

De weerhouden wijzigingsvoorstellen werden opgenomen in de definitieve ontwerpplannen die terug te vinden zijn in Bijlage 5.

6. VERDERE STAPPEN EN PROCEDURES

Na definitieve goedkeuring van het aangepaste voorontwerp door de projectstuurgroep, zal volgende timing van toepassing zijn:

- Najaar 2024 : Aanpassing van het ontwerpdossier
- Najaar 2024: Opmaak onteigeningsdossier
- Voorjaar-zomer 2025: Opmaak omgevingsvergunningsaanvraag en aanbestedingsbundel
- Najaar 2025: Aanvang onteigeningen
- Najaar 2025: Aanbesteding
- 2026: Start uitvoering (*voorafgegaan en onder voorbehoud van bekomen omgevingsvergunning, realisatie grondverwervingen en verplaatsingen van de nutsmaatschappijen*)

7. FINANCIËLE RAMING

Op basis van het aangepaste voorontwerp werd ook de kostprijsraming van het project bijgestuurd.

Deze vindt u terug onder Bijlage 6.

De raming is onderverdeeld in een aandeel voor AWV en een aandeel voor de gemeente.

De kosten verbonden aan andere werken zoals riolering, verlichting, herschikkingen aan de nutsleidingen of uitvoering van MHO- en geotechnisch onderzoek zijn niet in de raming opgenomen.

Ook de studiekosten zijn niet in de raming opgenomen.

8. BIJLAGEN

Bijlage 1. Verslagen projectstuurgroep (PSG)

Bijlage 2. Goedgekeurd voorontwerp projectnota

Bijlage 3. Voorstellen planaanpassingen voorontwerp projectnota

Bijlage 4. Wijzigingsvoorstellen na infomarkt 13/05/2024

Bijlage 5. Definitief voorontwerp

Bijlage 6. Kostenraming