MODULE 3 EN 13 DOORTOCHT ROOSBEEK EN VERBINDENDE FIETSPADEN LANGS DE N3

Neervelpestraat 11, 3370 Boutersem
Tel.: 016/72.10.60 Fax: 016/72.10.76

GEMEENTE BOUTERSEM

Provincie Vlaams-Brabant

STARTNOTA

Dossiernr.: 00/6129
Projectnr.: 04/6129
Versie: **2**

juli 2008





ARCADIS Belgium nv
Kempische Steenweg 301
3500 HASSELT
Tel.: +32 11 288 800
Fax: +32 11 288 801

ARCADIS

ISO 9001 gecertificeerd voor:
Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening

BTW BE - 0426 682 709
RPR Antwerpen
ING 320-0687053-72

Revisiestatus:

Versie	*Datum*	*Opmerking*
1	Mei 2008	Startnota versie 1 - tekstbundel voor GBC 6 juni 2008
2	Juli 2008	Startnota versie 2 – tekstbundel voor PAC 8 juli 2008

Opgesteld:

Afd./Discipline		*Handtekening*	*Datum*
Infrastructuur	[redacted]		
Infrastructuur			

Geverifieerd:

Afd./Discipline		*Handtekening*	*Datum*
Infrastructuur	[redacted]		

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 6
1.1. Situering van het project 6
1.2. Betrokken actoren 6
1.3. Probleemstelling 7
1.4. Doelstelling 7
2. Planningscontext 8
2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 8
2.2. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Vlaams-Brabant 8
2.3. Habitat- en vogelrichtlijngebieden 9
2.4. Vlaams ecologisch netwerk 9
2.5. Gewestplan 9
2.6. Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 10
2.6.1. Functionele fietsroutes 10
2.6.2. Functionele alternatieve fietsroutes 10
2.6.3. Non-stop hoofdroute 10
2.7. Streefbeeld 10
2.7.1. Segment 3 (Boutersem – Roosbeek): landelijke kern met accent Velpe-vallei 11
2.8. BPA's 13
2.9. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 13
2.9.1. Subdeelruimte Boutersem 14
2.9.2. Subdeelruimte Roosbeek 15
2.10. Gemeentelijk mobiliteitsplan 16
2.10.1. Wandelroutes 16
2.11. Beschermde monumenten en landschappen 16
2.12. Provinciale commissie verkeersveiligheid (pcv) 16
2.12.1.1. PCV 07-08-2000 16
2.13. Uitzonderlijk transport 17
2.14. Lopende of geplande projecten 17
2.15. Conclusie 17
3. Gedetailleerde probleemanalyse en gekwantificeerde beschrijving van de huidige verkeerssituatie 18
3.1. Bestaande ruimtelijke structuur 18
3.1.1. Bebouwingsstructuur 26
3.1.2. Handel en bedrijvigheid 26
3.1.3. Groenstructuur 26
3.2. Bestaande functionele structuur 26
3.2.1. Snelheidsmetingen 26
3.2.2. Verkeerstellingen 26
3.2.3. Ongevallengegevens 28
3.2.4. Ontsluitingswegen 28
3.2.5. Snelheidsregime 28
3.2.6. Openbaar vervoer 29
3.2.7. Parkeervoorzieningen 29
3.2.8. Fiets- en voetgangersvoorzieningen 30

3.3. Conclusie....30
4. Visie en concept....31
4.1. Samenvatting knelpunten en potenties....31
4.2. Visie....32
4.3. Concept....32
4.3.1. Typedwarsprofielen....35
5. Inrichtingsvoorstellen....38
5.1. Kruispunt Aarschotsebaan....38
5.2. Doortocht roosbeek centrum....38
5.3. Onteigeningen....41
6. Beoordeling door actoren....42
6.1. Beoordeling begeleidingscommissie....42
7. Verlichting....42
8. Actieplan....43
9. Bibliografie....43
10. Bijlagen....44
10.1. Verslagen....44

LIJST MET TABELLEN, FIGUREN, TEKENINGEN, KAARTEN EN FORMULES

Figuur 1: Situering op de stratenatlas....6
Figuur 2: Principeprofiel landelijk gebied....11
Figuur 3: Principeprofiel landelijke kern....12
Figuur 4: Voorstel segment 3 Boutersem - Roosbeek....13
Figuur 5: Subdeelruimte Boutersem....14
Figuur 6: Subdeelruimte Roosbeek....15
Figuur 7: Toekomstige verkavelingen en bouwproject Roosbeek centrum....17
Figuur 8: Groenstructuur langs de N3....26
Figuur 9: Stroomdiagram N3-Lubbeeksestraat....27
Figuur 10: Stroomdiagram N3-Oude Baan....27
Figuur 11: Snelheidsregimes....29
Figuur 12: Halteaccommodatie bushaltes....29
Figuur 13: Parkeervoorzieningen....29
Figuur 14: Fiets- en voetgangersvoorzieningen....30
Figuur 15: Voorstel 1 Centrum Roosbeek....34
Figuur 16: Voorstel 2 Centrum Roosbeek....34
Figuur 17: Typedwarsprofiel buitengebied....35
Figuur 18: Typedwarsprofiel buitenpoort....35
Figuur 19: Typedwarsprofiel overgangsgebied....36
Figuur 20: Typedwarsprofiel centrumpoort....36
Figuur 21: Typedwarsprofiel centrumgebied....37
Figuur 22: Typedwarsprofiel Roosbeek centrum....37
Figuur 23: Referentiebeeld inrichting buitengebied....38
Figuur 24: Schets kruispunt N3-Aarschotsebaan....39
Figuur 25: Schets doortocht Roosbeek centrum....40
Figuur 26: Referentiebeeld inrichting centrumgebied....41
Figuur 27: Niet weerhouden voorstellen kruispunt N3 - Lubbeeksestraat....41
Figuur 28: Bestaande verlichting in doortocht Boutersem....42

Kaart 1: Topografische kaart 6
Kaart 2: Orthofotoplan.....6
Kaart 3: Gewestplan.....9
Kaart 4: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 10
Kaart 5: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Centrale woonband' 14
Kaart 6: Mobiliteitsplan - wegencategorisering.....16
Kaart 7: Mobiliteitsplan - verkeersstructuurschets 16
Kaart 8: Fotostandpunten.....18
Kaart 9: Ruimtelijke functies.....26
Kaart 10: Verkeerscirculatie bestaande toestand 28
Kaart 11: Knelpunten.....32
Kaart 12: Structuurschets ontworpen toestand 33

1. INLEIDING

Het doel van deze studie is het verhogen van de veiligheid voor fietsers op de functionele fietsroute en het leefbaar maken van de doortocht in Roosbeek langs de N3.

Zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid, maar ook een vlotte doorstroming, dienen centraal te staan.

Het is van primair belang tot een consensus te komen tussen alle partijen betreffende de te nemen maatregelen voor de aanleg van fietspaden en het inrichten van de doortocht en de daarbij behorende kruispunten.

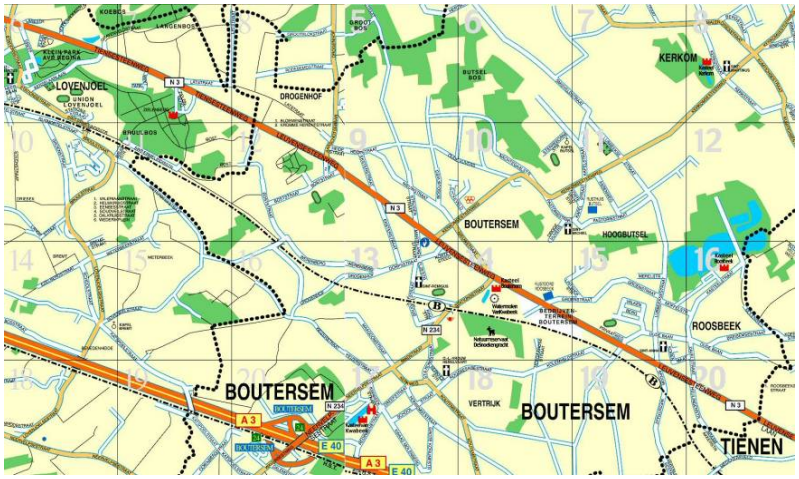
1.1. SITUERING VAN HET PROJECT

De N3 verbindt Leuven met Luik, het is een belangrijke oost - west gerichte relatie in de regio.

Het onderwerp van deze startnota is het deel tussen de kilometerpunten 33.20 en 37.56, plaatselijk Leuvensesteenweg genaamd. Het traject begint aan de grens met Lovenjoel - Bierbeek en loopt door tot aan de grens met Kumtich - Tienen.

Kaart 1: Topografische kaart

Kaart 2: Orthofotoplan



Figuur 1: Situering op de stratenatlas

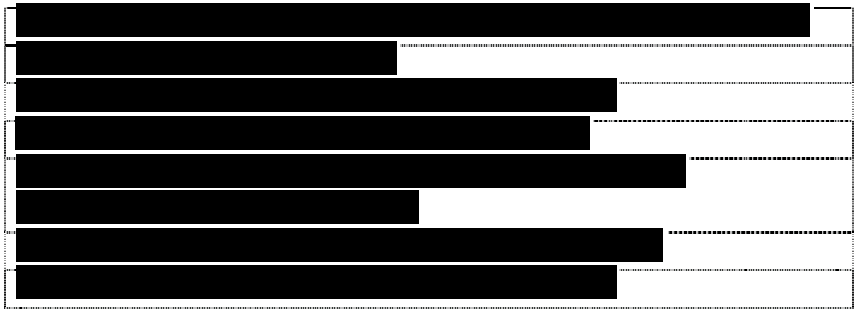
1.2. BETROKKEN ACTOREN

Bij het opstellen van de herinrichtingsplannen zijn een aantal partijen betrokken. Deze partijen zijn gebundeld in een aantal commissies. De diverse commissies zijn op een aantal momenten betrokken bij het planningsproces.

Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)

Het ontwerp voor de herinrichting wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de *gemeentelijke begeleidingscommissie.*

[redacted]



Boutersem, waarbij voldoende doorstroming van gemotoriseerd verkeer verzekerd wordt. De inrichting van de gewestweg vindt plaats in overeenstemming met zijn categorisering.

De belangrijkste overlegmomenten worden hieronder vermeld:

- Startvergadering: 6 mei 2008 → V1
- GBC 1: 13 juni 2008 → V2
- GBC2: 23 juni 2008 → V3

Bijlagen: verslagen van overlegmomenten

1.3. PROBLEEMSTELLING

De verkeersonveiligheid voor de zwakke weggebruiker, langs het tracé van de N3 en onduidelijke herkenbaarheid van de doortocht in Roosbeek.

1.4. DOELSTELLING

Het doel van de studie is een nota en plannen op te stellen aangaande het beveiligen van het langzame verkeer langs de N3 te

2. PLANNINGSCONTEXT

Het project langs de N3 moet kaderen binnen de relevante beleidskeuzes die op de verschillende niveaus over het studiegebied gemaakt zijn.

2.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is Boutersem aangeduid als een gemeente in het buitengebied. In het buitengebied is het beleid gericht op het behoud, herstel, ontwikkeling en verweven van belangrijke structurerende elementen zoals landbouw en natuur.

De voornaamste gevolgen van deze aanduiding handelen over woningdichtheid (min. 15/ha), het aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden en de mogelijkheid tot het creëren van bijkomende bedrijventerreinen (max. 5 per hoofddorp, met bepaalde randvoorwaarden).

Het buitengebied is hier het groot aaneengesloten landbouwgebied van Hageland en Haspengouw met de vallei van de Demer en haar zijrivieren als structurerend element op Vlaams niveau.

Boutersem is niet geselecteerd als economisch knooppunt. Dit houdt in dat bijkomende extra bedrijventerreinen enkel gecreëerd kunnen worden in een hoofddorp of een structuurondersteunend hoofddorp.

Het RSV bepaalt enkel de primaire wegeninfrastructuur.
De provincie Vlaams-Brabant verfijnt de mazen door categorisering van de secundaire en lokale wegen.

De verkeersontsluiting op Vlaams niveau gebeurt via de hoofdweg E40 Brussel-Luik. Er werden geen primaire wegen aangeduid.
De HST of hogesnelheidstrein Brussel-Luik loopt parallel met de E40. De spoorlijn 36 Brussel-Leuven-Tienen-Luik maakt deel uit van het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer. Er lopen geen waterwegen door Boutersem die structuurbepalend zijn op internationaal of Vlaams niveau.

2.2. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 7 oktober 2004.

Boutersem is gelegen in de deelruimte ‘Landelijke Kamer Oost’. Dit betreft de zuidoostelijke ruimte van de provincie Vlaams-Brabant. Voor het Hageland en Haspengouw wordt een afzonderlijk beleid vooropgesteld.

De deelruimte wordt gekenmerkt door een overwegend open ruimte structuur met lintvormige bebouwing in het noorden en meer geconcentreerde bebouwing in het zuiden. De deelruimte staat onder verstedelijkingsdruk, onder meer door de ligging en de invloed van de E40.

Landbouw is nadrukkelijk aanwezig, het behoud van het uigesproken landelijke karakter van de deelruimte staat voorop.

De volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd:

- Blijven nastreven van het landelijk karakter
- Landelijk wonen mogelijk houden maar sturen naar de goed ontsloten kernen
- Uitbouwen van Tienen als regionaal centrum en Landen specifiek richten op regionale bedrijvigheid in de landbouwsector
- Maximaal benutten van de toeristisch-recreatieve potenties

Mobiliteit

De N3 werd door de provincie geselecteerd als een secundaire weg type III tussen Leuven en Tienen. Dit wil zeggen dat de verbindingsfunctie voor het autoverkeer ondergeschikt is aan het openbaar vervoer en de fiets.

Er zijn verder geen secundaire wegen aanwezig in Boutersem.

De overige klassieke steenwegen vervullen naast een verbindende functie ook een erftoegangsfunctie. De infrastructuurbundel Leuven-Tienen-Sint-Truiden, samengesteld uit de E40, N3, spoorweg en hoogpanningsleiding, situeert zich op grondgebied van Boutersem en ondersteunt de link naar Limburg en Luik en naar het achterliggende Duitse Ruhrgebied.

2.3. HABITAT- EN VOGELRICHTLIJNGEBIEDEN

In Boutersem is het Kapellebos een onderdeel van het habitatrichtlijngebied ‘Valleien van Winge en Motte met valleihellingen’. Er zijn geen vogelrichtlijngebieden in de gemeente Boutersem.

2.4. VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is opgebouwd uit ‘Grote Eenheden Natuur (GEN’s) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO’s)’.

In Boutersem bevinden zich de volgende VEN-gebieden:

- Het gebied ‘Hoegaardse valleien’
- Het gebied ‘Velpvallei’

De Velpvallei doorkruist ook de N3 aan de rand van de gemeente Boutersem.

2.5. GEWESTPLAN

Het gewestplan nr.24 ‘Tienen-Landen’ werd goedgekeurd bij KB van 24/03/1978.

Het projectgebied ligt voornamelijk in agrarisch gebied en woongebied. Daarnaast liggen er kleine delen in landschappelijk waardevol gebied, parkgebied, natuurgebied, groengebied en KMO-gebied.

Kaart 3: Gewestplan

2.6. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

2.6.1. Functionele fietsroutes

Langs de N3 Leuvensesteenweg loopt een bovenlokale functionele fietsroute.

Door de Aarschotsebaan, de Kerkomsesteenweg en de Stationstraat lopen ook bovenlokale functionele fietsroutes die de N3 kruisen.

2.6.2. Functionele alternatieve fietsroutes

De Velperoute loopt door de Oude Baan; Kolemveldstraat, Roosbeeksestraat, …

Er loopt een route door de Stationstraat

2.6.3. Non-stop hoofdroute

Er loopt een non-stop hoofdroute Leuven – Tienen via de Oude Baan, Kolemveldstraat, Roosbeeksestraat, Kerkweg, Keizerstraat.

Kaart 4: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

2.7. STREEFBEELD

Het concept streefbeeld voor de N3 Leuven-Tienen is goedgekeurd op de PAC van 8 mei 2007.

In het streefbeeld worden volgende knelpunten genoemd voor de N3 Leuven-Tienen:

- Gebrek aan verkeersleefbaarheid
- Verkeersonveiligheid
- Congestie voor het gemotoriseerd verkeer
- Slechte doorstroming bussen De Lijn
- Vele erftoegangen rond handelszone
- Gebrekkige fietsinfrastructuur
- Sluipverkeer op aansluitende wegen N3
- Verlinting in het algemeen

De doelstelling van het streefbeeld wordt samengevat in drie hoofdthema's:

- Verkeersveiligheid verbeteren
- Verkeersleefbaarheid verbeteren
- Beheersing vervoersvraag (mobiliteit)

<u>Uitgangspunten:</u>

- Snelheidsregimes:

Snelheidsregime	**Rijwegbreedte**
70 km/uur in buitengebied	3.25 m excl. goten
50 km/uur in bebouwde kom	3.00 m excl. goten
Variabel 30 km/uur in schoolomgeving	3.00 m excl. goten

- Fietsvoorzieningen
  - In zone 70 vrijliggende fietspaden
  - In zone 50 aanliggend verhoogde fietspaden

- Voetgangers
  - Enkel in bebouwde kom grijze voetpaden
  - Minimaal één beveiligde voetoversteek in iedere kern
- Openbaar vervoer → bevorderen doorstroming
- Gebundeld parkeren

2.7.1. Segment 3 (Boutersem – Roosbeek): landelijke kern met accent Velpe-vallei

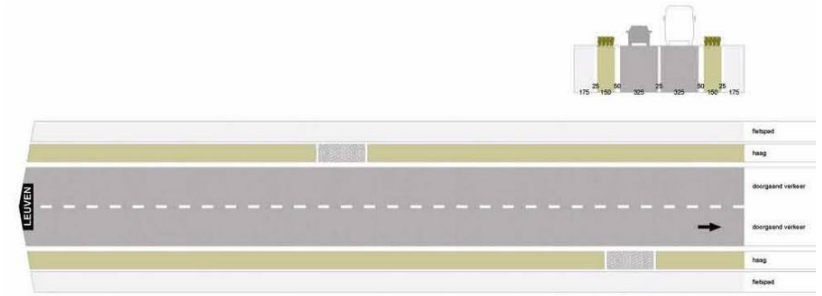
Ons projectgebied (N3 Leuvensesteenweg) valt binnen het ruimtelijke segment 2, 3 en 4 en maakt deel uit van het 'landelijk traject'.

Op het landelijk traject wordt zoveel mogelijk het bestaande contrast tussen een landelijke omgeving met daarbinnen de dorpskernen nagestreefd. Daardoor krijgt de steenweg ook binnen de kernen het beeld van een groen lint door middel van een continue bomenrij aan beide zijden van de weg.

In de rest van het landelijk traject proberen we het omliggende landschap extra in de verf te zetten door het traject visueel te versmallen en een zo open mogelijk perspectief te waarborgen.

Landelijk gebied

Het principeprofiel 'landelijk gebied' is van toepassing op segment 2 'landelijk gebied Lovenjoel-Boutersem' en segment 4 'landelijk gebied Roosbeek-Kumtich'.



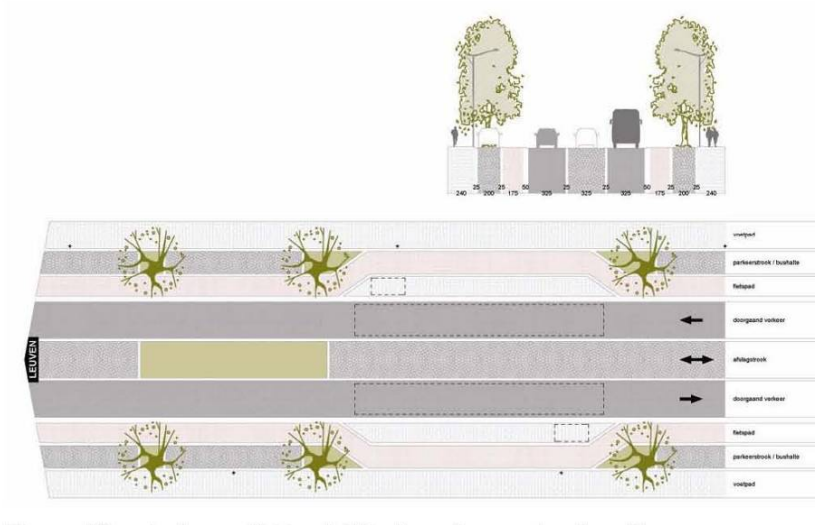
Figuur 2: Principeprofiel landelijk gebied

Hier worden twee rijstroken voorzien, de bushaltes in een haven, geen parkeerplaatsen en vrijliggende fietspaden. Het bestaande groen wordt zoveel mogelijk behouden, maar er wordt geen nieuwe groenstructuur aangeplant. Wel wordt er een haagstructuur voorzien tussen de rijweg en het fietspad.

Landelijke kern

Het principeprofiel 'landelijke kern' is van toepassing op segment 3 'Boutersem – Roosbeek'.

Hier worden drie rijstroken voorgesteld, met 1 rijstrook voor elke rijrichting en een middenstrook die gebruikt wordt voor opstelstrook of afslagstrook. De bus halteert op de rijbaan. Er worden parkeerstroken voorzien langs de rijweg. De fietspaden worden verhoogd aanliggend voorzien en in iedere kern wordt minimaal één beveiligde voetoversteek voorzien.



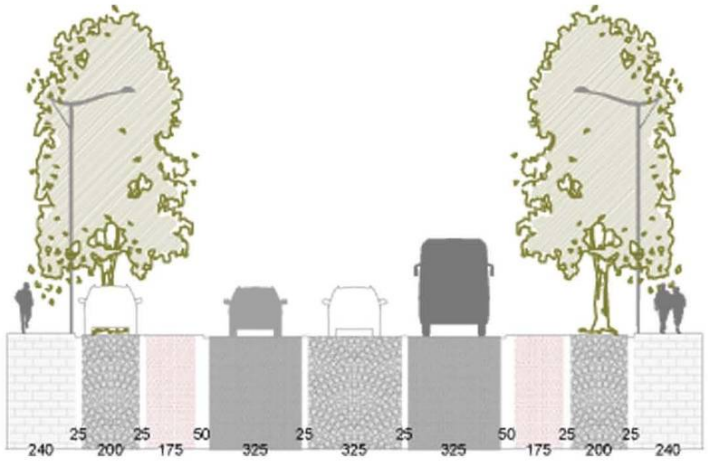
Figuur 3: Principeprofiel landelijke kern

Er wordt een groenstructuur voorzien tussen de parkeerstrook zodat het landelijk karakter in de kern naar voor komt.

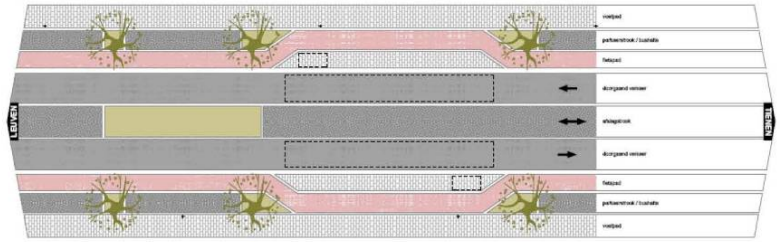
Segment 3 ‘Boutersem - Roosbeek’ loopt over ca. 4 kilometer. De kernen Boutersem en Roosbeek worden als één geheel beschouwd. De inrichting zal dus ook van het type doortocht zijn. Uiteraard wordt het stukje open landschap rond de Velpe behouden, maar het profiel wordt niet gewijzigd.

De Nieuwstraat kent problemen met sluipverkeer. Er wordt voorgesteld hier éénrichtingsverkeer in te voeren richting de Kerkomsesteenweg.

Op drie plaatsen wordt de N3 gedwarst door een functionele fietsroute. Op deze punten worden goed uitgeruste fietsoversteken voorzien met een middengeleider om de oversteek in twee bewegingen te maken.



Figuur 45 Voorstel typedwarsprofiel doortocht Boutersem en Roosbeek



Figuur 46 Voorstel type-grondplan

Figuur 4: Voorstel segment 3 Boutersem - Roosbeek

2.8. BPA'S

Met betrekking tot het projectgebied zijn er momenteel geen BPA's van toepassing. Er ligt wel een aangrenzend BPA, nl. 'BPA RWZI Roosbeek'.

Het BPA werd opgemaakt om de inplanting van een RWZI (aansluiting bij een aantal woningen langs de Kleine Beekvallei) mogelijk te maken.

2.9. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente Boutersem is nog in opmaak. Er is een voorlopige versie goedgekeurd op de gemeenteraad van april 2008.

Boutersem is gelegen tussen de stedelijke gebieden Leuven en Tienen. Boutersem is vanuit beide stedelijke gebieden bereikbaar via de gewestweg N3. Boutersem is de fusiegemeente van Boutersem, Vertrijk, Roosbeek, Kerkom, Willebringen en Neervelp. In totaal zijn er ca. 7.532 inwoners.

De N3 doorkruist het twee belangrijkste kernen, Boutersem en Roosbeek, waarvan Boutersem de hoofdkern is. De N3 maakt deel uit van de deelruimte 'Centrale woonband'. Dit is de meest dynamische deelruimte. De woonkernen zijn historisch gegroeid en gekoppeld aan de 'Velp'.

Deze deelruimte wordt nog verder onderverdeeld in subdeelruimten:

- Kern Boutersem
- Kern Roosbeek
- Velpevallei en de kleinere kernen Butsel en Vertrijk

Kaart 5: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 'Centrale woonband'

2.9.1. Subdeelruimte Boutersem

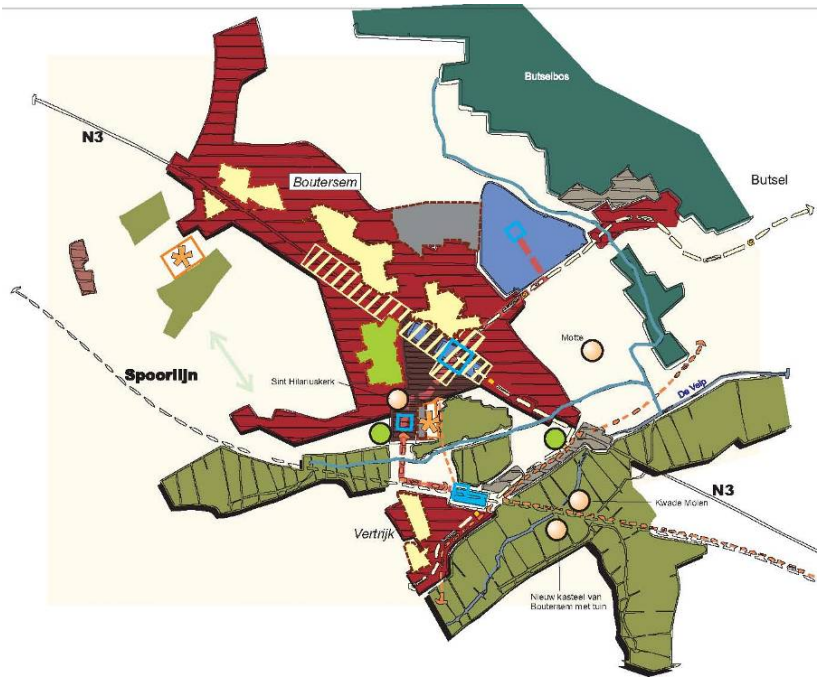
De grote woondichtheid op de Leuvensesteenweg (N3) wordt aangehouden. De woontypologie ‘appartementen en meergezinswoningen’ vindt zijn plaats:

- Langs de N3, halverwege tussen de Nieuwstraat en de Kerkomsesteenweg tot het kruispunt van de steenweg met de Martelarenstraat-Strijdersstraat.
- Begin Kerkomsesteenweg en Dorpsstraat tot aan het Kerkplein

Binnen het projectgebied zijn er verschillende waterlopen die de N3 doorkruisen:

- Grote Vondelbeek
- Kleine Vondelbeek
- Velp
- Kleine Beek

De valleigebieden rond deze beken zijn in de watertoets aangeduid als ‘mogelijk overstromingsgevoelig’.



Figuur 5: Subdeelruimte Boutersem

De Kleine Vondelbeek wordt ingesloten door de N3 in het noorden en de spoorweg in het zuiden. Deze beek vormt de natuurlijke grens van de kern Boutersem en stroomt ter hoogte van de N3 in de Velp.

De Kleine Vondelbeek wordt als grensstellend element van de kern Boutersem ingericht, waarbij de noodzakelijke verbindingen voor wandelaars tussen de kern en de functies station-site Stationstraat/N3 in de beekvallei gerealiseerd worden.

Deze kleinschalige verbindingen gebeuren met respect voor het natte milieu (knuppelpaden, bruggetjes, aangepaste en waterdoorlatende verhardingen).

Commerciële activiteiten die gericht zijn op de gehele gemeente worden bij voorkeur in de zone ter hoogte van de doortochtherinrichting langs de Leuvensesteenweg (N3) ondergebracht. Zo ontstaat een krachtige pool van kleinhandelsvoorzieningen op schaal van de gemeente. Belangrijk is hier de vlotte fiets- en voetgangersverbinding.

2.9.2. Subdeelruimte Roosbeek

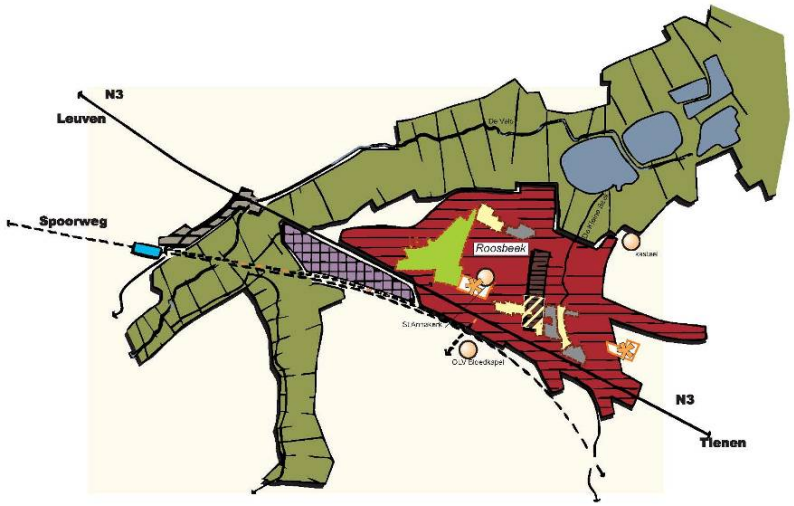
De kern Roosbeek onderscheidt zich van Boutersem door de afwezigheid van handelszaken, recreatieve infrastructuur en voorzieningen van gemeentelijk belang.

Nieuwe bovenlokale functies langs de steenweg worden vermeden. Nieuwe functies en kleinhandelsvoorzieningen op lokaal niveau worden in de centrumomgeving gesitueerd.

De Kleine Beek (Moergracht) vormt een natte ecologische verbinding tussen de agrarische open ruimte ten zuiden van de spoorweg en de Kleine Beekvallei. Deze beek en de aansluitende open ruimte in de beekvallei dienen maximaal geherwaardeerd te worden.

Gelet op de voorzieningsgraad van de woonkern Roosbeek en de goede ontsluitingsmogelijkheden, is het ontwikkelen van woningbouwprojecten voor verschillende doelgroepen wenselijk. Bovendien wordt aandacht besteed aan de verbinding met de bestaande bebouwing en het centrum van Roosbeek naar de ontsluitingsweg Leuvensesteenweg zodat dit geen geïsoleerd project is, maar verweven met de bestaande structuur.

De N3, waarop de kernen Boutersem en Roosbeek geënt zijn, is de drager voor de handelsactiviteiten op gemeentelijk niveau. Er is reeds een ambachtelijke zone ingeplant in de woonkern Roosbeek, maar de verdere ontwikkeling/uitbreiding hiervan is niet wenselijk (gelet op de ruimte en begrenzing van de huidige zone door de spoorweg en de vallei).



Figuur 6: Subdeelruimte Roosbeek

2.10. GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan werd definitief conform verklaard op 19 mei 2004.

Categorisering der wegen

Hoofdwegen	→	E40
Primaire wegen type II	→	R27-R29 (ring rond Tienen)
		N25 (tussen N3 en oprit Haasrode)
Secundaire wegen type I	→	N223 (Tienen – Aarschot)
Secundaire wegen type III	→	N3 (Leuven - Tienen)
Lokale wegen type I	→	Meldertsestraat
		Stationstraat
		Smidstraat
		N234 Neervelpsestraat
Lokale wegen type II	→	Kerkomsesteenweg
		Waversestraat
		Malendriesstraat
		Aarschotsebaan
		Kumtichsestraat
		Lubbeeksestraat
		Koutemstraat-Torenhofstraat
		Willebringsestraat
		Klein-Heidestraat
Lokale wegen type III	→	Overige gemeentewegen

Kaart 6: Mobiliteitsplan - wegencategorisering

2.10.1. Wandelroutes

In Boutersem zijn er momenteel de volgende wandelroutes:

- Heulingenwandelpad: Roosbeek-Kumtich-Willebringen
- Klein Zwitserlandwandelpad: Kerkom-Breisem
- Velpebronwandelpad: Opveld-Neervelp

Voor de verschillende deelkernen werd een verkeersstructuurschets opgemaakt. Deze geeft een samenhangende visie weer van de functie van de wegen, de snelheidsregimes, de autoluwe fietsroutes, de poorteffecten die de kernen afbakenen en snelheidsremmende werken, de openbaarvervoerknooppunten, ….

Kaart 7: Mobiliteitsplan - verkeersstructuurschets

2.11. BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

In de nabijheid van de N3 ligt enkel het beschermde monument ‘St. Annakerk’ in de Lubbeeksestraat te Roosbeek. (MB 05/01/1973)

2.12. PROVINCIALE COMMISSIE VERKEERSVEILIGHEID (PCV)

2.12.1.1. PCV 07-08-2000

- **N3 kmpt 34.855 Kruispunt met Strijderslaan**

  De voetoversteek voldoet niet aan de normen en dient te worden verwijderd.

- **N3 kmpt 34.928 Kruispunt met Martelarenstraat en N3 kmpt 35.095 Kruispunt met de Kerkomsesteenweg**

De voetoversteken voldoen niet aan de normen en dienen te worden verwijderd.

- **N3 kmpt 36.156 Kruispunt met Groenstraat**

De voetoversteek kan behouden blijven indien de zone 70 km/u wordt uitgebreid.

2.13. UITZONDERLIJK TRANSPORT

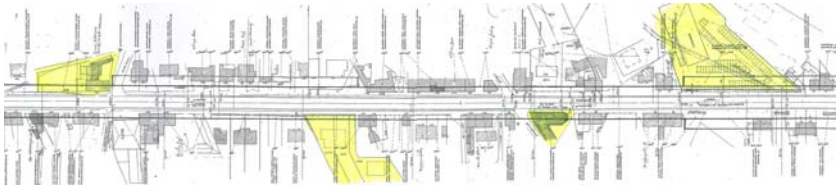
- Type: G3
- Gewicht: 240 T
- Voertuigbreedte: 5.00 m
- Ladingbreedte: 5.00 m

Het traject op de N3 is van redelijk groot belang omdat dit een belangrijke oost-west verbinding is die ook de mogelijkheid biedt om de doortocht van Brussel te vermijden.

2.14. LOPENDE OF GEPLANDE PROJECTEN

- Verkaveling driehoek Bosstraat-Kromme Herent
- Uitbreiding ambachtelijke zone
- Uitbreiding Rustoord Roosbeek
- Bebouwing perceel hoek Oude Baan met de N3 (3 nieuwbouwwoningen en verbouwing bestaande drukkerij tot 3 woningen)
- Bouw appartementen hoek N3 Spoorwegstraat (Voormalig tankstation Roosbeek)
- Aansnijding woongebied aan Kleine Beek (Moergracht) (10 tal woningen over de Kleine Beek)

De toekomstige verkavelingen en bouwprojecten in Roosbeek centrum zijn op onderstaande kaart aangeduid.



Figuur 7: Toekomstige verkavelingen en bouwproject Roosbeek centrum

2.15. CONCLUSIE

Kort samengevat kan geconcludeerd worden dat met name het streefbeeld, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van belang zijn voor de herinrichting van de N3 Roosbeek –Boutersem.

3. GEDETAILLEERDE PROBLEEMANALYSE EN GEKWANTIFICEERDE BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

In dit hoofdstuk wordt alle aandacht gericht op de huidige verkeerssituatie van de N3 ter hoogte van het projectgebied.
De opzet is om de specifieke onderzoeksgegevens te koppelen aan de vooropgestelde doelstellingen.

3.1. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Boutersem is gelegen tussen de stedelijke gebieden Leuven en Tienen. Boutersem is vanuit beide stedelijke gebieden bereikbaar via de gewestweg N3.

Boutersem is de fusiegemeente van Boutersem, Vertrijk, Roosbeek, Kerkom, Willebringen en Neervelp. In totaal zijn er ca. 7.532 inwoners (tellingen 2005).

De lijninfrastructuren van de snelweg E40 Brussel-Luik, de Hoge SnelheidsLijn Brussel-Luik-Aken-Keulen, de spoorweg Leuven-Tienen en de N3 Leuvensesteenweg zijn typische nieuwe weglandschappen.

De N3 vormt de belangrijkste oost-west gerichte verbinding door de gemeente Boutersem. De N3 wordt gekenmerkt door zijn ligging in een heuvellandschap met plateaus afgewisseld met beboste beekvalleien en lintbebouwing. Boutersem en Roosbeek zijn aan elkaar gegroeid tot een continu verstedelijkt landschap.

De natuurlijke structuur van Boutersem bestaat uit een aantal beekvalleien. De belangrijkste beekvallei binnen ons studiegebied is de Velpvallei. Daarnaast zorgen de verschillende zijbeken ook voor bijkomende beekvalleien, Kleine Beek, Grote Vondelbeek, Kleine Vondelbeek e.d.

De Velp behoort tot het stroomgebied van de Demer en de Gete, in de valleigebieden komen vooral leembodems voor.

Om een inzicht te krijgen in de bestaande situatie langs de N3 wordt er een ‘wandeling’ gemaakt vanaf de grens met Kumtich-Tienen tot aan de grens met Lovenjoel-Bierbeek.

Op kaart 8 wordt aangeduid waar de foto’s werden genomen.

Kaart 8: Fotostandpunten







Foto 1:Grens Roosbeek –Kumtich-Tienen ri. Kumtich

Foto 2+3: N3 ri. Roosbeek







Foto 4+5; N3 t.h.v. bebouwde kom ri. Roosbeek

Foto 6: Vallei Kleine Beek (Moergracht)





Foto 7+8: Centrum Roosbeek Kruispunt N3 Spoorwegstraat-Lubbeeksestraat

Foto 9: Spoorwegstraat ri. N3





Foto 10: Lubbeeksestraat ri. N3

Foto 11: N3 in Roosbeek ri. Boutersem

Foto 12: N3 in Roosbeek ri. Kumtich





Foto 13+14: N3 t.h.v. Oude Baan ri. Boutersem

Foto 15: Kolemveldstraat





Foto 16: N3 t.h.v. Oude Baan ri. Kumtich

Foto 17: Begin bebouwde kom Roosbeek t.h.v. Kapel ri. Kumtich

Foto 18: Begin KMO-zone ri. Boutersem







Foto 19: KMO-zone ri. Kumtich

Foto 20: KMO-zone ri. Boutersem

Foto 21: Rustoord 'Vondelhof' ri. Boutersem







Foto 22+23: N3 t.h.v. bebouwde kom ri. Boutersem

Foto 24: N3 voor kruispunt Stationstraat





Foto 25: Einde bebouwde kom Boutersem ri. Roosbeek
Foto 26+27: Waterloop 'Velp' t.h.v. de N3





Foto 28: Kruispunt N3 – Stationstraat ri. Roosbeek
Foto 29: Stationstraat ri. N3
Foto 30: N3 t.h.v .Stationstraat ri. Roosbeek







Foto 31: Kruispunt N3 met Kerkomsesteenweg
Foto 32: N3 t.h.v. Eksterstraat ri. Roosbeek
Foto 33: N3 t.h.v. Eksterstraat ri. Lovenjoel







Foto 34: Poort einde bebouwde kom Boutersem ri. Roosbeek
Foto 35+36: Einde bebouwde kom Boutersem, N3 ri. Lovenjoel







Foto 37: Kruispunt N3 met Aarschotsebaan – Kromme Herentstraat
Foto 38: N3 t.h.v. Aarschotsebaan ri. Lovenjoel
Foto 39: Aarschotsebaan ri. Lubbeek







Foto 40: N3 ri. Boutersem
Foto 41+42: N3 op de grens Boutersem – Lovenjoel

3.1.1. Bebouwingsstructuur

Langs de N3 Leuvensesteenweg komt veel lintbebouwing voor. Het gaat hier om bebouwde linten en diverse functies (o.a. baanwinkels) die de open ruimte tussen de woonkernen verdichten.

De woonkern Boutersem wordt doorsneden door de N3. Het centrum is geconcentreerd aanwezig rond de kerk in de Dorpsstraat ten zuiden van de N3. De meeste recente ontwikkelingen bevinden zich ten noorden van de N3.

De woonkern Roosbeek situeert zich ten noorden van de N3 Leuvensesteenweg aan de rand van de Kleine Beek.

3.1.2. Handel en bedrijvigheid

Langs de N3 zijn verschillende handelszaken en een KMO-zone gevestigd. Op kaart 9 worden deze gesitueerd.

Kaart 9: Ruimtelijke functies

3.1.3. Groenstructuur

In de heringerichte doortocht van Boutersem is reeds een groenstructuur aanwezig in de vorm van Fraxinus excelsior – Gewone Es. De boomspiegels en de middenberm zijn beplant met Cotoneaster dammeri, Symphoricarpos chenaultii en Rosa rugosa.

Verder is er langs de N3 een groenstructuur aanwezig in het deel buiten de bebouwde kom tussen Roosbeek en Kumtich in de vorm van Quercus robur – Zomereik.



Figuur 8: Groenstructuur langs de N3

3.2. BESTAANDE FUNCTIONELE STRUCTUUR

3.2.1. Snelheidsmetingen

In 2005 zijn er 11466 voertuigen gecontroleerd, er waren 366 pv's waarvan 23 met onmiddelijke intrekking.

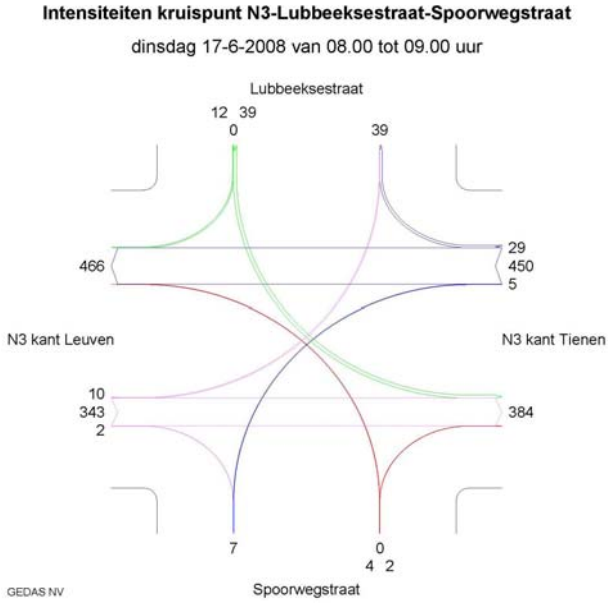
In 2006 zijn er 8266 voertuigen gecontroleerd, er waren 162 pv's, waarvan 5 met onmiddelijke intrekking.

In 2007 waren er 6781 voertuigen gecontroleerd, er waren 167 pv's, waarvan 10 met onmiddelijke intrekking.

3.2.2. Verkeerstellingen

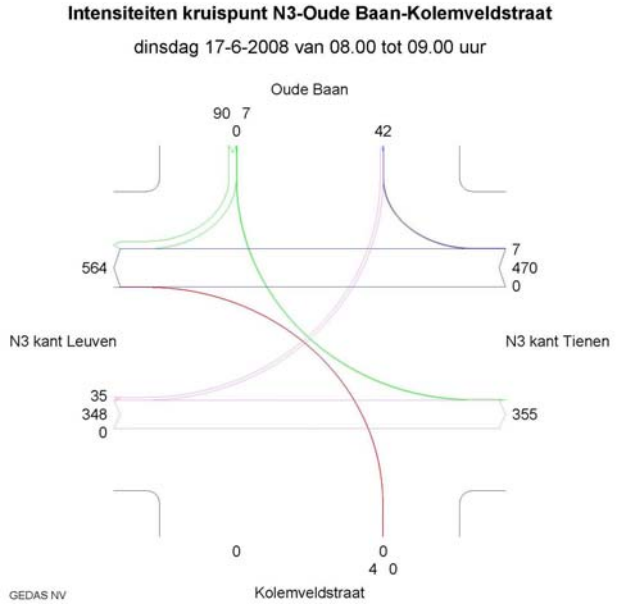
Ter hoogte van de Kerkomsesteenweg wordt een lustelling uitgevoerd. Op basis van deze tellingen zijn er gemiddeld 480 voertuigen per uur per rijrichting op de N3.

Voor de doortocht in Roosbeek zijn er tellingen uitgevoerd op dinsdag 17 juni 2008 in de voormiddag. Onderstaande figuren geven het resultaat van die tellingen weer.



Figuur 9: Stroomdiagram N3-Lubbeeksestraat

Met betrekking tot het fietsverkeer komen er 4 fietsers uit de Lubbeeksestraat. Er zitten 19 fietsers op de N3 en komen 2 fietsers uit de Spoorwegstraat.



Figuur 10: Stroomdiagram N3-Oude Baan

Met betrekking tot het fietsverkeer komen er 3 fietsers uit de Oude Baan. Er zitten 16 fietsers op de N3.

Uit de tellingen blijkt dat de Oude Baan meer wordt gebruikt door uitgaand verkeer van Roosbeek dan de Lubbeeksestraat.

3.2.3. Ongevallengegevens

Hieronder worden het aantal ongevallen weergegeven per kilometerpunt van de laatste drie jaar. Er is enkel onderscheid gemaakt in stoffelijke schade of lichamelijke schade.

Lokalisatie km/hm paal	Straatnaam	Aantal ongevallen	Stoffelijke schade	Gewonden
33.9	Aarschotsebaan	1		1
34.2		1	1	
34.6		3	3	
34.8		1		1
34.9	Strijderstraat	4	2	2
35.0		1	1	
35.1	Kerkomsesteenweg	4	2	2
35.2		3		3
35.6	Stationstraat	6	1	5
35.7		1	1	
35.8		1	1	
36.4		1		1
36.7		1		1
36.9	Oude Baan	5	2	3
37.2		1		1
37.3	Lubbeeksestraat	1	1	
37.4		1		1
37.6		2		2

Tabel 1: Ongevallengegevens

(Bron: Federale politie, directie van de nationale gegevensbank)

Uit de ongevallengegevens blijkt dat er vooral ter hoogte van de volgende kruispunten veel ongevallen gebeuren:

- Strijderstraat
- Kerkomsesteenweg
- Stationstraat
- Oude Baan

3.2.4. Ontsluitingswegen

Het huidige profiel van de gewestweg N3 bestaat uit een betonverharding met aan weerszijden een smal aanliggend fietspad. Achter het fietspad ligt een goot in beton. De bermen zijn deels onverhard en deels verhard (asfalt, kasseien, dolomiet, …).

De doortocht van Boutersem is reeds heringericht. De rijweg is voorzien in asfaltverharding. De goot en trottoirband zijn voorzien in glijbekisting. Het fietspad is voorzien in rode betonstraatsteen. De voetpaden zijn voorzien in rode dubbelklinkers en de parkeervakken zijn voorzien in grijs betonstraatsteen afm. 11 x 11 cm.

Kaart 10: Verkeerscirculatie bestaande toestand

3.2.5. Snelheidsregime

Op de gewestweg N3 geldt een snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

In de bebouwde kom van Roosbeek geldt ook nog steeds een snelheidsregime van 70 km/uur.



Figuur 11: Snelheidsregimes

3.2.6. Openbaar vervoer

Langs de N3 komen drie lijndiensten:

- 380 Leuven – Boutersem – Tienen
- 381 Honsem – Boutersem – Tienen
- 713 Belbus Tienen – Boutersem – Hoegaarden

In het studiegebied liggen diverse haltes. Alle bushaltes zijn toe aan renovatie vanwege een slechte kwaliteit van de halteaccommodatie. Enkel de bushokjes zijn reeds vernieuwd.



Figuur 12: Halteaccommodatie bushaltes

3.2.7. Parkeervoorzieningen

In Roosbeek zijn geen aparte parkeerplaatsen voorzien. Men parkeert langs de rijweg in de berm of verharding (asfalt/dolomiet/kasseien).

In de heringerichte doortocht Boutersem zijn parkeerplaatsen voorzien in grijze betonstraatsteen afm. 11 x 11 cm in blokverband.



Figuur 13: Parkeervoorzieningen

3.2.8. Fiets- en voetgangersvoorzieningen

Langs de N3 ligt een gelijkgronds, aanliggend fietspad van ca. 1.00 m breed direct langs de rijweg.

In de kern Boutersem zijn fietspaden voorzien van ca. 1.50 m breed in rode betonstraatsteen afm. 30 x 15 cm. in halfsteensverband.



Figuur 14: Fiets- en voetgangersvoorzieningen

In het buitengebied zijn geen voetpaden. Enkel bermen naast het fietspad. In de kern Roosbeek zijn gebrekkige voetpaden uit verschillende materialen.

In de kern Boutersem zijn voetpaden voorzien van ca. 1.50 m breed in rode dubbelklinkers afm. 22 x 22 cm in halfsteensverband.

3.3. CONCLUSIE

De N3 Leuvensesteenweg vormt de verbinding tussen Tienen en Leuven en loopt van oost naar west door de gemeente Boutersem.

Uit de inventarisatie van de bestaande toestand blijkt dat er een gebrek is aan ruimtelijke kwaliteit langs de N3 door het overheersend gemotoriseerd verkeer.

Het langzame verkeer krijgt weinig ruimte en er is ook weinig samenhang met de omgeving. De N3 vormt een barrière voor de zwakke weggebruiker.

In het reeds heringerichte deel gebeuren nog relatief veel ongevallen op de kruispunten.

4. VISIE EN CONCEPT

4.1. SAMENVATTING KNELPUNTEN EN POTENTIES

Hieronder volgt een tabel met de knelpunten/problemen binnen dit project. Daarnaast worden de potenties of randvoorwaarden weergegeven waarmee rekening wordt gehouden bij het opstellen van de visie en het concept.

		Knelpunten	*Potenties (randvoorwaarden)*
Ruimtelijke problemen			
		Gebrek aan ruimtelijke kwaliteit door overheersend gemotoriseerd verkeer. Centrumgebied Roosbeek niet duidelijk afgebakend, geen aangepast straatbeeld en geen poorteffect.	Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit verhogen door de inbreng van poorteffecten en een groenstructuur
		Valleigebieden langs de N3 weinig geaccentueeerd.	Valleigebieden integreren in het straatbeeld
Functionele problemen			
		Barrièrevorming N3 Onvoldoende fiets- en voetgangersvoorzieningen.	Verbeteren oversteekbaarheid en voorzien van volwaardige fiets- en voetpaden langs de N3.
		Gebrekkige halte-accommodatie bushaltes over het gehele traject.	Verbeteren halte-infrastructuur en verhogen doorstroming voor openbaar vervoer
		Geen uitgeruste parkeerplaatsen in Roosbeek Vrachtwagenparkeerplaats in Boutersem	Duidelijke verkeersstructuur en parkeerstructuur voor de doortocht.

Milieu en water			
		Zwerfvuil in Boutersem. Wateroverlast in de omgeving van de beekvalleigebieden. Verlaten tankstations in Roosbeek. Afwatering van een deel van Tienen gebeurt via Boutersem.	Aanleg van een gescheiden rioleringstelsel en rekening houden met de afwatering van het gebied.

Kaart 11: Knelpunten

4.2. VISIE

Primair doel van de herinrichting van de N3 is het verbeteren van verkeers - en verblijfsfunctie (wonen, werken, recreatie). Daarnaast wordt ook de nodige aandacht besteed aan de riolering (gescheiden stelstel), het versterken van de beekvalleien, het aanpakken van wateroverlast, het tegengaan van zwerfvuil en het verminderen van sluipverkeer.

Kernelement in de visie van de herinrichting van de doortocht Roosbeek en de aanleg van fietspaden langs de N3 is dat deze samen met de bestaande doortocht van Boutersem benaderd dienen te worden.

De relatie met de doortocht Boutersem is er in twee richtingen: enerzijds is de doortocht Boutersem een inspiratiebron voor de doortocht van Roosbeek, anderzijds kunnen een aantal elementen van het ontwerp in de doortocht van Roosbeek opgenomen worden in de doortocht van Boutersem.

Op deze manier wordt een eenduidig straatbeeld gecreëerd voor het gehele traject van de N3.

4.3. CONCEPT

De categorisering van de N3 is een secundaire weg type III. Deze heeft de functie verbinden/verzamelen op (boven)lokaal niveau.

De weg zal als drager van fiets- en openbare vervoerverbindingen; zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Omwille van de functie van fietsas en/of openbaar vervoeras is de relatie met de omgeving duidelijk aanwezig.

De secundaire weg type III kent de volgende randvoorwaarden:

	Randvoorwaarden
Snelheidsregime	70 km/uur bubeko 50 km/uur bibeko
Rijstroken	2x1 of 1x2 plaatselijk met middenberm
Typedwarsprofiel	Rijweg: 3.00 m (excl. goten) Fietspaden 1.75 m
Kruispunten	VRI indien nodig (gelijkgronds)

Parkeervoorzieningen	Enkel bibeko in parkeerstrook en geen hinder voor OV
Fietsvoorzieningen bubeko	Vrijliggende fietspaden Lichtengeregelde kruispunten
Fietsvoorzieningen bibeko	Aanliggende fietspaden Gemarkeerde fietsoversteken op kruispunten
Openbaar vervoer bubeko	Halteren buiten rijweg in haven
Openbaar vervoer bibeko	Halteren op de rijweg
Voetvoorzieningen	Enkel in bibeko voetpaden van minimaal 1.50 m
Toegang percelen	Rechtstreeks op de rijweg

Naar aanleiding van de inventarisatie, het streefbeeld en het mobiliteitsplan van Boutersem kan er een nieuwe structuurschets worden opgesteld voor het projectgebied.

Uit de verschillende GBC's is naar voor gekomen dat het voorliggende voorstel de beste optie is.

Kaart 12: Structuurschets ontworpen toestand

In kern van Boutersem en Roosbeek staat meer geconcentreerde bebouwing. Deze wordt beschouwd als het kerngebied en afgebakend met een centrumpoort. Buiten de kern bevindt zich nog verspreid vrijliggende bebouwing. Deze wordt beschouwd als overgangsgebied en afgebakend met een buitenpoort.

De poorten worden op strategische plaatsen ingebracht zodat deze tevens een beveiligde oversteek waarborgen voor het langzame verkeer. De overige zones liggen in het buitengebied of agrarisch gebied.

Het voorstel tot het verplaatsen van het bord bebouwde kom en het invoeren van 50 km/uur in de overgangsgebieden wordt niet weerhouden vanwege het te lange tracé met een snelheidsbeperking van 50 km/uur.

In de delen tussen de grens van het projectgebied en de buitenpoort geldt een snelheidsregime van 70 km/uur. Aan de kant van Boutersem wordt de buitenpoort voorzien ter hoogte van het kruispunt met de Aarschotsebaan. Hier komt een functionele fietsroute uit en de oversteek wordt beveiligd door de inbreng van een middenberm.

Aan de kant van Roosbeek wordt de buitenpoort voorzien ter hoogte van het kruispunt met de Zavelstraat.

In de overgangsgebieden, tussen de buitenpoort en de centrumpoort, geldt een snelheidsregime van 70 km/uur.

In het centrumgebied geldt een snelheidsregime van 50 km/uur en het wordt afgebakend door middel van een centrumpoort.

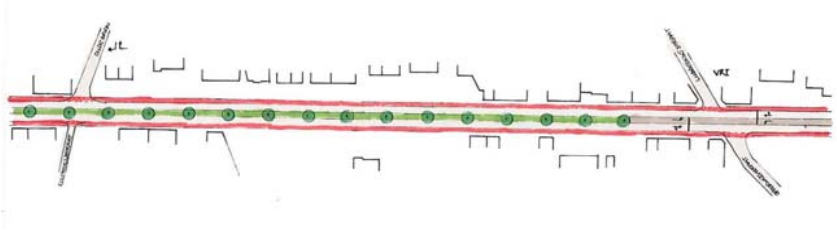
Het centrumgebied van Boutersem bevindt zich tussen de Kerkomsesteenweg en de Stationstraat. Het centrumgebied van Roosbeek bevindt zich tussen de Oude Baan en de Lubbeeksestraat.

Naar verkeerscirculatie toe wordt er voorgesteld om in het centrum van Boutersem de Nieuwstraat éénrichtingsverkeer te maken richting Kerkomsesteenweg. Er komt nu veel verkeer uit de Nieuwstraat de N3 op richting Stationstraat, dit zorgt voor onveilige situaties, met name voor de fietsers. Ook het kruispunt met de Kerkomsesteenweg in Boutersem dient opgewaardeerd te worden omwille van verkeersveiligheid. Deze kruispunten vallen echter buiten de studieopdracht en zullen op een aparte PCV worden gebracht.

In Roosbeek wordt voorgesteld de verkeerscirculatie aan te passen.

Door de Oude Baan loopt een fietsroute, er wordt in **voorstel 1** voorgesteld om dit kruispunt met de N3 rechts in en rechts uit te voorzien, dus **een doorlopende middenberm**. De Oude Baan zelf kan dan eventueel nog wordt ingericht als éénrichtingsverkeer.

Het kruispunt van de Lubbeeksestraat met de N3 dient verder uitgewerkt te worden als belangrijkste relatie met Roosbeek centrum. Er wordt voorgesteld dit kruispunt uit te rusten met conflictvrije verkeerslichten. De middenberm blijft doorlopen maar wordt ter hoogte van het kruispunt een afslagstrook (bestaande toestand).

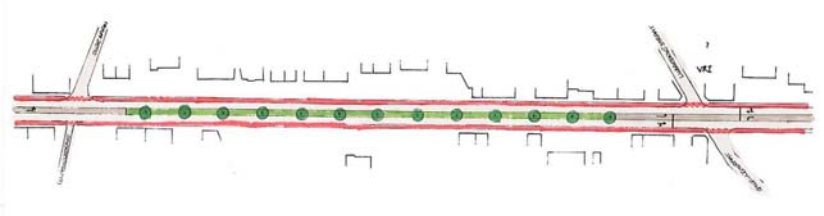


Figuur 15: Voorstel 1 Centrum Roosbeek

<u>Voordeel</u>: Aantal conflictpunten vermindert tov de huidige situatie, de afslagbewegingen worden geconcentreerd thv het kruispunt Lubbeeksestraat.

<u>Nadeel:</u> Verminderde autobereikbaarheid Roosbeek centrum. Hierbij ontstaat er eveneens een barrière-werking tussen de Oude Baan en de Kolenveldstraat.

Door de GBC werd een **tweede voorstel** weerhouden voor het kruispunt met de Oude Baan, waarbij de **middenberm niet gesloten** wordt. Er wordt dan een afslagstrook voorzien op de N3 om de Oude Baan in te rijden, de Kolemveldstraat is afgesloten, hier wordt geen afslagstrook voorzien.



Figuur 16: Voorstel 2 Centrum Roosbeek

<u>Voordeel:</u> Ongewijzigde autobereikbaarheid Roosbeek-centrum

<u>Nadeel:</u> Behoud aantal huidige conflictpunten

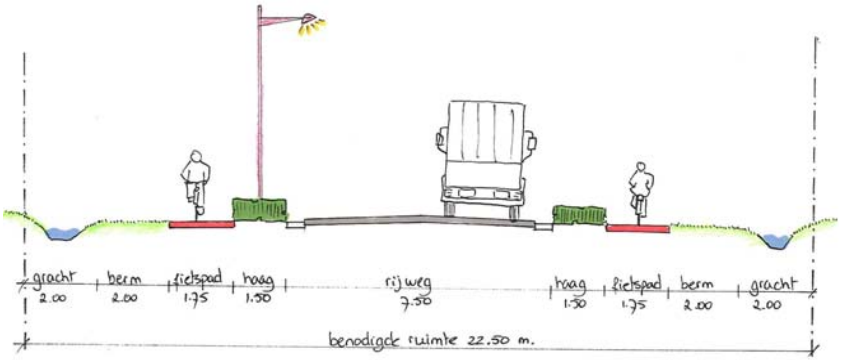
Een derde voorstel werd door de GBC niet weerhouden. Dit voorstel omvatte het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Lubbeeksestraat en de Oude Baan in wijzerzin. Hierdoor kan het verkeer naar centrum Roosbeek enkel via de Oude Baan en het verkeer vanuit het centrum van Roosbeek via de Lubbeeksestraat (wijzerszin). In dit voorstel werden noch linksafslagstroken noch verkeerslichten voorzien op de N3.

4.3.1. Typedwarsprofielen

In het buitengebied geldt het typedwarsprofiel ‘landelijk gebied’ uit het streefbeeld N3.

De rijweg wordt 7.50 m breed incl. de goten. Achter de rijweg wordt een groenstructuur voorzien in de vorm van een haag van ca. 1.50 m breed. Deze haag dient als veiligheidsstrook tussen de rijweg en het fietspad. Achter de haag komt het fietspad van 1.75 m breed.

Naast het fietspad wordt een berm voorzien van minimaal 2.00 m breed voor nutsleidingen en grachten.

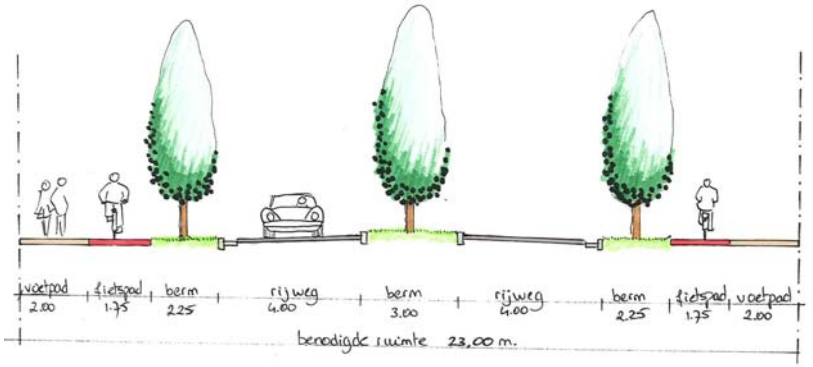


Figuur 17: Typedwarsprofiel buitengebied

De buitenpoort wordt voorzien van een middenberm als snelheidsremmer deze zorgt ook voor een beveiligde fietsoversteek.

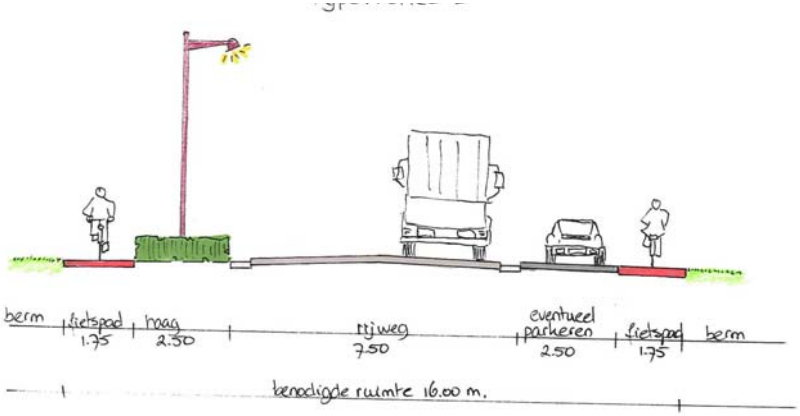
De middenberm is 3.00 m breed met een groenstructuur. De rijweg is 3.80 m breed incl. goten. Naast de rijweg wordt een berm voorzien van 2.25 m breed met een groenstructuur. Afhankelijk van het uitzonderlijk transport kan dit nog gewijzigd worden.

Achter de berm komt het fietspad van 1.75 m breed met daarachter een voetpad van 2.00 m breed, enkel ter hoogte van de bushaltes.



Figuur 18: Typedwarsprofiel buitenpoort

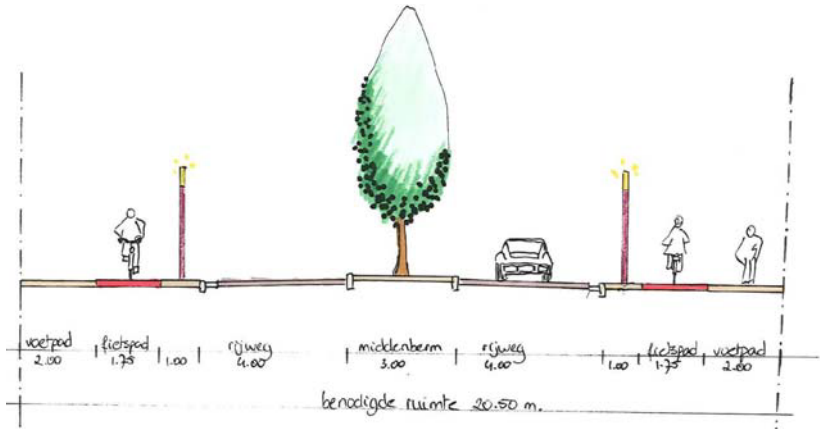
In het overgangsgebied geldt het zelfde typedwarsprofiel als in het buitengebied. Het snelheidsregime van 70 km/uur blijft hier doorlopen, de veiligheidsstrook tussen de rijweg en het fietspad wordt hier 2.50 m breed voorzien. De veiligheidsstrook kan eventueel ingericht worden als parkeerplaats als dit nodig is in het overgangsgebied.



Figuur 19: Typedwarsprofiel overgangsgebied

Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een centrumpoort voorzien, hier vindt de overgang plaats van 70 km/uur naar 50 km/uur.

De centrumpoort wordt voorzien van een middenberm, deze loopt verder door in het centrum. Naast de rijweg wordt een veiligheidsstrook voorzien van ca. 1.00 m met verticale elementen als accentuering van de poort. Het fietspad komt aanliggend in het centrum, en er komen voetpaden naast het fietspad.



Figuur 20: Typedwarsprofiel centrumpoort

In het centrumgebied geldt het typedwarsprofiel ‘landelijke kern’ uit het streefbeeld N3.

In functie van het projectgebied en de beschikbare ruimte kan dit typeprofiel nog enigszins aangepast worden.

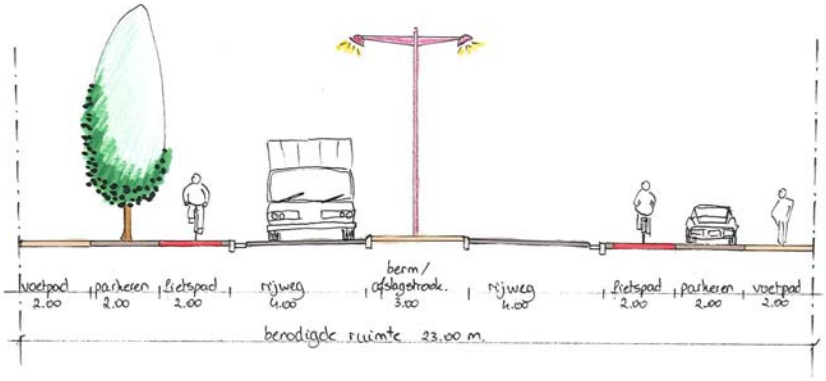
Ter hoogte van bushaltes komt er een busperron direct naast de rijweg.

In de valleigebieden komt de parkeerstrook te vervallen zodat er een open zicht is naar het valleigebied.

De middenberm kan afgewisseld worden als middenberm in groen of als afslagstrook ter hoogte van kruispunten.

Het fietspad komt hier direct naast de rijweg zodat de fietsers in het zicht blijven. Achter het fietspad komt een parkeerstrook van 2.00 m breed met daarachter een voetpad van minimaal 2.00 m breed.

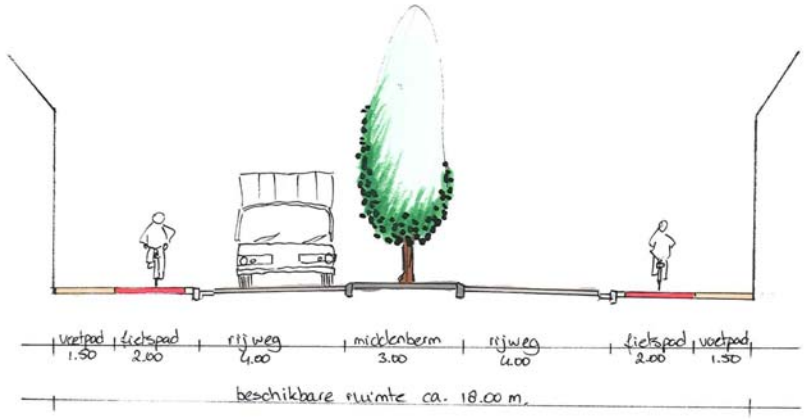
Onder het voetpad kunnen de nutsleidingen voorzien worden.



Figuur 21: Typedwarsprofiel centrumgebied

Ter hoogte van Roosbeek centrum is de ruimte beperkt door de bebouwing aan beide zijden van de rijweg.

Er wordt voorgesteld om in het centrum van Roosbeek geen parkeerplaatsen te voorzien, de middenberm blijft wel doorlopen en veranderd in een afslagstrook ter hoogte van de het kruispunt met de Lubbeeksestraat.



Figuur 22: Typedwarsprofiel Roosbeek centrum

5. INRICHTINGSVOORSTELLEN

Naar inrichting toe zijn er op enkele kruispunten schetsvoorstellen gemaakt. Dit is een vertaling van het typedwarsprofiel naar het grondplan op basis van het kadasterplan.

In de projectnota en het voorontwerp worden deze schetsen gedetailleerder uitgewerkt op basis van een opmetingsplan.

5.1. KRUISPUNT AARSCHOTSEBAAN

Op het kruispunt met de Aarschotsebaan loopt een functionele fietsroute. Tevens begint vanaf hier meer geconcentreerde bebouwing naar het centrum van Boutersem toe.

Hier wordt dan ook een buitenpoort voorzien als overgang van het buitengebied naar het overgangsgebied met snelheidsregime 70 km/uur.

Door inbreng van een middenberm wordt een veilige fiets- en voetoversteek gecreëerd en wordt de bushalte ook mee geïntegreerd in het ontwerp.

In het buitengebied worden de fietspaden vrijliggend voorzien met een veiligheidsstrook in een haagstructuur langs de rijweg. Indien er bestaande bomen aanwezig zijn kunnen deze mee geïntegreerd worden in de bermen.

Achter de buitenpoort begint het overgangsgebied, hier blijven de fietspaden vrijliggend, maar wordt de veiligheidsstrook breder voorzien, 2.50 m. De veiligheidsstrook kan eventueel ingericht worden als parkeerstrook als hier vraag naar is. Achter de fietspaden komen bermen voor nutsleidingen en grachten.

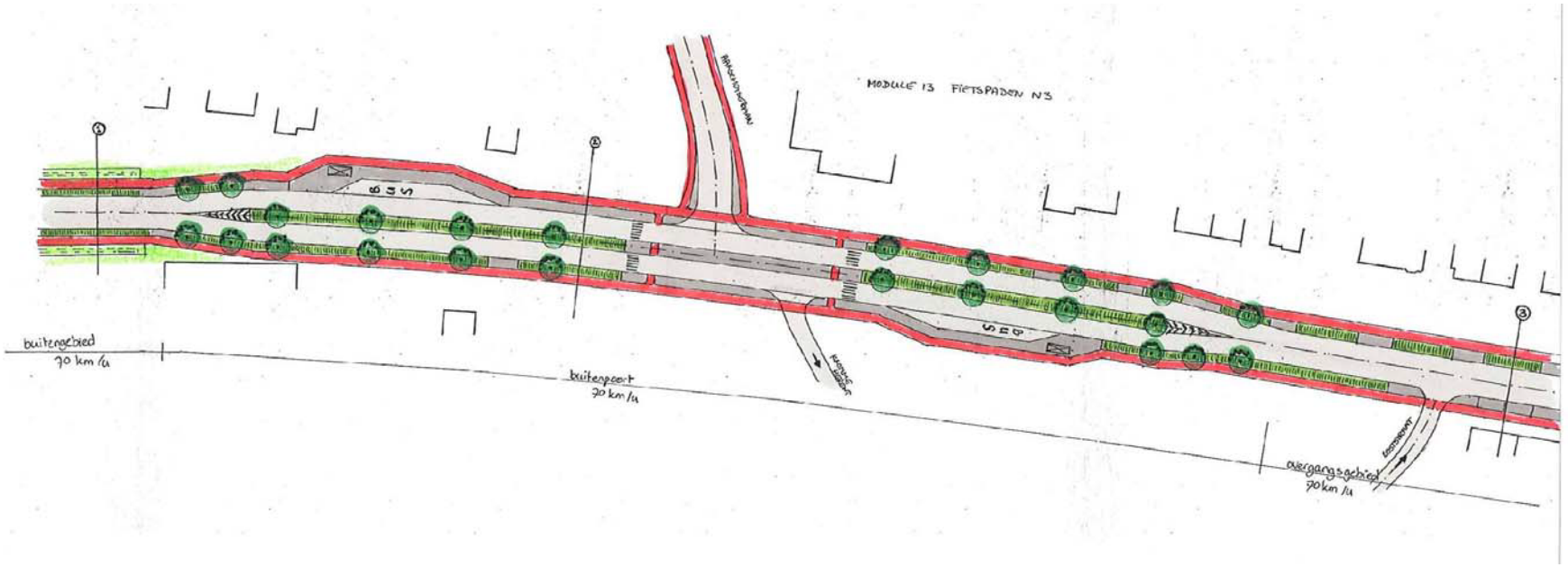


Figuur 23: Referentiebeeld inrichting buitengebied

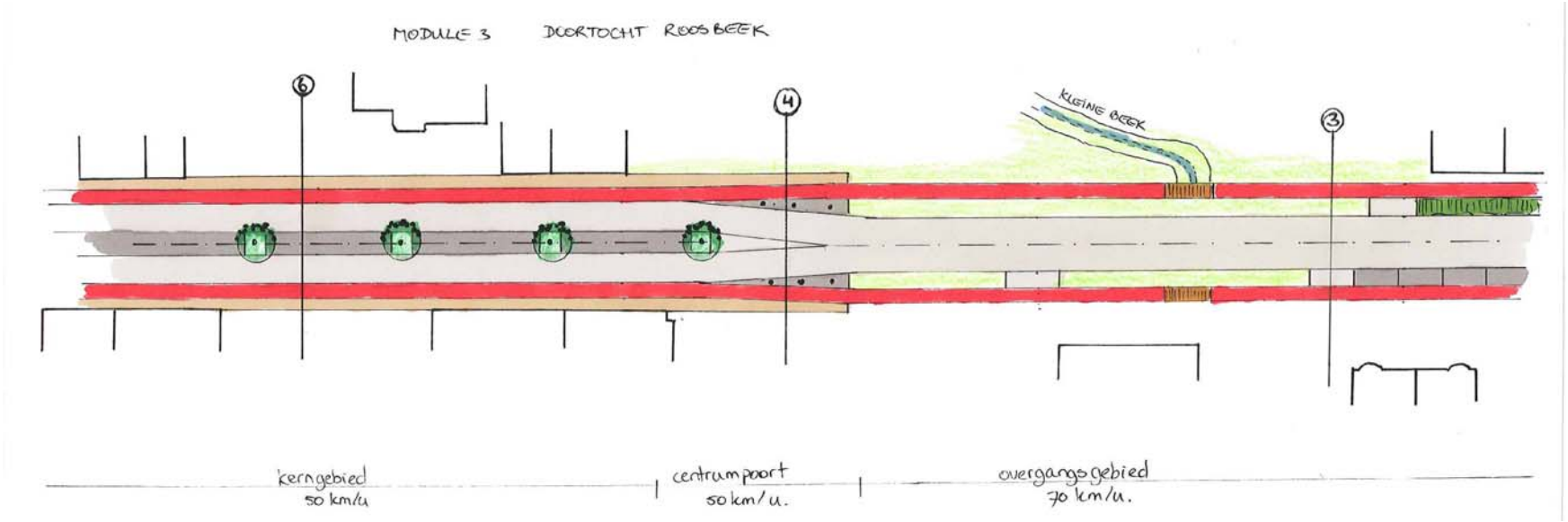
5.2. DOORTOCHT ROOSBEEK CENTRUM

Het kruispunt van de N3 met de Lubbeeksestraat in Roosbeek wordt gekenmerkt door een smal profiel. De woningen staan dicht tegen de rijweg. Door de herinrichting geldt hier een snelheidsregime van 50 km/uur.

Vanwege het smalle profiel kan hier het typedwarsprofiel voor het centrumgebied niet toegepast worden.



Figuur 24: Schets kruispunt N3-Aarschotsebaan



Figuur 25: Schets doortocht Roosbeek centrum

Er is enkel ruimte voor een rijweg met middenberm en aanliggend verhoogde fietspaden en voetpaden. Er is geen ruimte voor parkeerplaatsen rond het kruispunt.

De ruimte op de hoek met de Spoorwegstraat kan nog ingericht worden als plein of ontmoetingsruimte met fietsenstallingen om zo het groene karakter in het centrum toch enigszins door te trekken.

Voor het kruispunt, ter hoogte van de beekvallei 'Kleine Beek', wordt een centrumpoort ingebracht.

Wanneer er voldoende ruimte is wordt het voorgestelde typedwarsprofiel aangehouden wat in het streefbeeld naar voor is gekomen, zie figuur 21. Dit principe is ook reeds uitgevoerd in de doortocht van Boutersem.



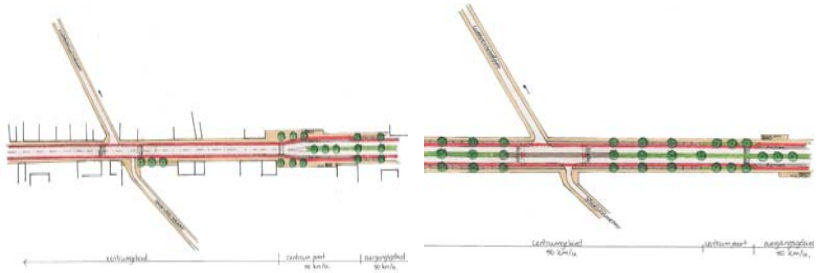
Figuur 26: Referentiebeeld inrichting centrumgebied

Met dit principe wordt er een veilige fiets- en voetoversteek voorzien ter hoogte de kruispunten. Door de middenberm kan men in twee keer oversteken.

Ook is er ruimte van parkeerplaatsen achter het fietspad en groen in het centrumgebied om het landelijk karakter te benadrukken.

Ter hoogte van de bushaltes halteert de bus op de rijweg. Er wordt een busperron voorzien direct naast de rijweg en het fietspad loopt achter door. Afhankelijk van de beschikbare ruimte kunnen de bushaltes anders ingepast worden.

Er zijn ook andere opties voorgesteld voor het centrum van Roosbeek, maar deze zijn niet weerhouden. Één voorstel waarbij er geen middenberm doorloopt en ook geen afslagstrook, en één voorstel waarbij de toekomstige bouwlijn wordt gerespecteerd en er dus onteigening noodzakelijk is.



Figuur 27: Niet weerhouden voorstellen kruispunt N3 - Lubbeeksestraat

5.3. ONTEIGENINGEN

Indien er onteigeningen nodig zijn wordt dit in de projectnota en het voorontwerp verder verduidelijkt aan de hand van een tabel met perceelnummer en aantal m².

6. BEOORDELING DOOR ACTOREN

6.1. BEOORDELING BEGELEIDINGSCOMMISSIE

De opmerkingen n.a.v. de GBC's zijn terug te vinden in de verslagen, in bijlage toegevoegd.

In de GBC van 13 juni 2008 is naar voor gekomen dat het wenselijk zou zijn een dubbelrichting fietspad te voorzien tussen de voetweg langs de Velp en het kruispunt met de Stationstraat.

Na plaatsbezoek en verder onderzoek lijkt het ons niet aangewezen hier een dubbelrichting fietspad of aparte oversteek te voorzien. De ruimte hiervoor is zeer smal op dit stuk, aan de overzijde van de N3 loopt de voetweg niet verder. Een klein stuk dubbelrichting fietspad in een traject met enkelrichting fietspaden wekt verwarring, zeker op het kruispunt met de Stationstraat. Wel wordt voorgesteld om het kruispunt met de Stationstraat verder te bekijken naar veiligheid van de fietser toe. Dit wordt mee opgenomen in het voorontwerp en de projectnota wanneer er een gedetailleerde opmeting beschikbaar is.

7. VERLICHTING

De bestaande verlichting dient aangepast te worden aan de nieuwe inrichting langs de gewestweg.

In de bestaande situatie is reeds een deel van de gewestweg heringericht in het centrum van Boutersem.

Hier is ook nieuwe verlichting voorzien van het type 'Calypso'. De RAL-kleur is niet gekend.



Figuur 28: Bestaande verlichting in doortocht Boutersem

8. ACTIEPLAN

Wat	Wie
Opmaak onteigeningsplannen (indien nodig)	AWV
Afsluiten module 4/17	AWV en gemeente Boutersem
Organiseren infovergadering	Gemeente Boutersem
Evaluatie herinrichting bij jaarlijkse evaluatie mobiliteitsplan	Gemeente Boutersem

9. BIBLIOGRAFIE

- Streefbeeld N3 Leuven-Tienen, Grontmij, mei 2007, conceptstreefbeeld
- Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Boutersem, Iris consulting, april 2008 voorlopige versie
- Mobiliteitsplan Boutersem, Langzaam Verkeer, mei 2004, definitief conform verklaard

10. BIJLAGEN

10.1. VERSLAGEN

VERSLAG

Onderwerp
04/006129 - Herinrichting doortocht Roosbeek + aanleggen van fietspaden langs de N3

Plaats en datum van bespreking
Boutersem - 06/05/2008

Verslagnummer en kenmerk
V1 -2008/3860/MME/itu

[redacted]

Afdeling
Infrastructuur

Verzenddatum
8 mei 2008

Kopieter info
/

B-3500 Hasselt
Tel. +32 11 28 88 00
Fax +32 11 28 88 01
www.arcadisbelgium.be

[redacted]

	Actie door	Datum
1. Doel van de vergadering		
Opstartvergadering module 3 en 13 Doortocht Roosbeek en fietspaden langs de N3		
2. Bespreking		
Inventarisatie		
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is voorlopig aanvaard in de gemeenteraad van april 2008.		
Het mobiliteitsplan is definitief goedgekeurd. De mobiliteitsambtenaar zal nagaan wanneer er een sneltoets opgemaakt moet worden. Dit is zeker wenselijk met de geplande werken langs de N3. AWV kan hiervoor een apart overleg organiseren om meer informatie te geven; de gemeente kan contact opnemen met de dienst mobiliteit van AWV.		
Er is een streefbeeldstudie gemaakt voor dit deel van de N3. AWV gaat de laatste versie overmaken aan Arcadis. Het is niet zeker of deze definitief is goedgekeurd.	AWV	
De atlas buurtwegen dient zeker geraadpleegd te worden, evenals het fietsroutenetwerk en de wandelroutes in de omgeving van de N3.		
De verkeerstellingen en snelheidsmetingen zijn terug te vinden in het mobiliteitsplan en de streefbeeldstudie. Deze zijn nog redelijk recent en dus bruikbaar.		
Opmerkingen gemeente		
In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is opgenomen dat er een bedrijventerrein voorzien wordt in het hoofddorp langs de N3, maar de locatie is nog niet gekend.		
In de huidige KMO - zone, net buiten Roosbeek, vormen de vrachtwagens van het bedrijf 'Transmet' een probleem vanwege intensiteiten.		
Verder zullen er binnenkort nog enkele bedrijven bijkomen met een aansluiting rechtstreeks op de N3. Een andere mogelijkheid is er niet vanwege het achterliggende spoor.		
Op een aantal plaatsen langs het tracé worden verkavelingen gerealiseerd. Op het terrein van het voormalige tankstation op de hoek met de Stationwegstraat worden appartementen voorzien met een aansluiting op de Stationwegstraat.		
In de offerte is door het studiebureau geopteerd om dit terrein in te richten als parkeer - en ontmoetingsruimte. Hiervoor zal een andere oplossing gezocht worden.		
Langs het beekdal van de "Kleine Beek" worden een aantal paalwoningen voorzien met één aansluiting rechtstreeks op de N3.		
Op de hoek Oude Baan/N3 worden ook enkele appartementen voorzien. Hier loopt achter het perceel nog een kleine privaatweg.		
Het rustoord wordt verder uitgebreid maar deze uitbreiding bevindt zich aan de achterzijde. Wel wordt gevraagd naar een accentuering van de oversteek over de N3 ter hoogte van het rustoord.		
De omgeving van de Velp dient duidelijk naar voor te komen en de wandelroute kan mee geïntegreerd worden in het project.		
Verder vraagt de gemeente om de aansluiting van de Eksterstraat met de N3 zeker mee op te nemen.		
De gemeente vindt de reeds gerealiseerde doortocht van Boutersem geslaagd en zou graag zien dat de doortocht van Roosbeek in dezelfde lijn wordt gerealiseerd. Enkel naar parkeren toe zijn er te weinig plaatsen. Dit vraagt een duidelijk parkeerbeleid binnen de gemeente, bijvoorbeeld: invoeren van kort parkeren.		
Aan de Spoorwegstraat is er wateroverlast bij hevige regenval. Dit dient zeker mee opgenomen te worden.		
Bij de uitvoering zal de nodige aandacht besteedt dienen te worden aan de omleiding. Er zijn weinig mogelijkheden en er moet zeker rekening gehouden worden met andere werken in de omgeving.		
De gemeente vraagt of het mogelijk is om het lastenboek voor dit project dit jaar nog klaar te hebben zodat het kan voorgelegd worden op de gemeenteraad van december. De kredieten zijn vastgelegd voor 2008. De aanbesteding zou dan kunnen gebeuren begin 2009.		
Opmerkingen AWV		
De afdeling wegen en verkeer Vlaams-Brabant opteert ervoor om als aanbestedende overheid te fungeren, zowel voor de module 3 als de module 13. Daarnaast zal men proberen het structureel onderhoud van de N3 bij in dit dossier te verwerken zodat alles onder 1 project kan aanbesteed en uitgevoerd worden.		
Door het structureel onderhoud mee te integreren kan ook de rijweg volledig vernieuwd worden in de module 13. AWV houdt de verschillende partijen hiervan op de hoogte. Uiteraard is het maken van de keuze hieromtrent belangrijk in functie van de opmaak van de dwarsprofielen bij de startnota.		

De eventuele onteigeningen worden ook ten laste van het Vlaams Gewest uitgevoerd.

De onteigeningslijn over het traject van de N3 ligt op 13 m uit de as. AWV heeft een rooilijnplan overhandigd aan het studiebureau. Dit is enkel voor het deel van Roosbeek. Voor het deel van Boutersem wordt het rooilijnplan nog overgemaakt.

Riolering

[redacted] Het studiebureau zal contact opnemen om het project te bespreken en omliggende projecten op te vragen.
In de Lubbeekstraat ligt nog geen gescheiden stelsel vanaf de Moffelstraat. Dit zou mee opgenomen dienen te worden.

Er is een Aquafin - project lopende aan de Spoorwegstraat. De overweg wordt afgesloten en er komt een parallelweg langs het spoor tot aan de Kolenveldstraat samen met een bufferbekken.

Opmerkingen studiebureau

Het studiebureau stelt voor om de bebouwde kom van Boutersem uit te breiden in functie van de bebouwing en uitbreidingen. Het begin van de bebouwde kom wordt dan voorzien aan de Aarschotsebaan omdat hier een functionele fietsroute de N3 kruist en dit dan mee geïntegreerd kan worden in een poort als overgang naar het centrumgebied.

De precieze inplanting van de poort dient bepaald te worden in functie van de zichtbaarheid op de top van de heuvel en de aanwezige bocht.
Er wordt gestreefd het ontwerpdossier afgerond te hebben tegen eind 2008. Uiteraard gaat dit uit van een normaal dossierverloop, zonder onvoorzien oponthoud.
Er dient hierbij rekening gehouden te worden met het rioleringsgedeelte dat nog besproken dient te worden met Riobra.
Er wordt gepeild naar de intenties van de steden Tienen en Leuven voor wat het doortrekken van deze module 13 op hun grondgebied betreft.
AWV meldt dat hiervoor reeds contacten gelegd werden. Dit is in behandeling.
Er wordt een GBC belegd op dinsdag 10 juni 2008 om 14.00 uur in het gemeentehuis van Boutersem.
De startnota zal dan op de PAC kunnen komen van 8 juli 2008 indien iedereen binnen de GBC akkoord gaat met de voorstellen.
De projectnota en het voorontwerp zullen dan in september 2008 op de PAC kunnen komen waarna met het ontwerpdossier gestart kan worden.

[redacted]

VERSLAG

B-3500 Hasselt
Tel. +32 11 28 88 00
Fax +32 11 28 88 01
www.arcadisbelgium.be

Onderwerp
04/006129 - Herinrichting doortocht Roosbeek + aanleggen van fietspaden langs de N3

Plaats en datum van bespreking
Boutersem - 13/06/2008

Verslagnummer en kenmerk
V2 - 2008/5249/MME/itu

[redacted]

Afdeling
Infrastructuur

Verzenddatum
18 juni 2008

Kopie ter info
/

[redacted]

Actie door	Datum
Arcadis AWV	

1. Doel van de vergadering

Presentatie en bespreking startnota (versie 1).

2. Bespreking

[redacted]

De gemeentelijke begeleidingscommissie komt tot volgende wijzigingen:

- In het overgangsgebied (tussen het buitengebied en het centrumgebied) wordt een snelheidsregime van 50 km/u voorgesteld door het studiebureau. Dit wordt echter in twijfel getrokken; op deze manier wordt er een zone met snelheidsregime 50 gecreëerd van Aarschotsebaan tot Spoorwegstraat. Dit is volgens de vergadering veel te uitgestrekt. Dit snelheidsregime 50 is eveneens in strijd met de streefbeeldstudie. Voorgesteld wordt deze overgangsgebieden binnen de zone 70 te plaatsen.
- 70 km/u in het overgangsgebied betekent ook vrijliggende fietspaden (wat [redacted] ook de opzet is van een module 13. Een afwijking hierop (aanliggende) kan echter steeds aangevraagd worden. Voorgesteld wordt steeds het wegbeeld en het snelheidsregime op mekaar aan te passen; een bepaald snelheidsregime dient afgestemd te worden op het wegbeeld dat gecreëerd wordt.
- Binnen een zone 70 dient De Lijn te stationeren op een aanliggende bushalte en niet op de rijweg. De bermverhardingen worden hierop aangepast. Het

fietspad zal eventueel afgebogen worden. Voorgesteld wordt het fietspad niet aan te leggen tussen de bushalteplaats en het bushokje ivm een conflictsituatie die optreedt tussen opstappende passagiers van De Lijn en fietsers. Een betere oplossing zou er in bestaan de bushalte mee op de aanliggende bushalte (verhoogd) te voorzien, en dit na de bushalteplaats zelf. Op deze manier kan er een direct oogcontact optreden tussen de chauffeur en de passagiers.

- Voorgesteld wordt een éénrichtingsverkeer in te voeren in Roosbeek en dit in tegenwijzerzin (Lubbeeksebaan in, Oude Baan uit). Dit éénrichtingsverkeer in de Oude Baan creëert een optimalisatie van de verkeersveiligheid gezien de aanwezigheid van de verkaveling Vlakenburg, het OCMW, het voetbalterreinen Racing Roosbeek, een functioneel fietsroutenetwerk, … en de basisschool in de directe omgeving. Echter volgens deze voorgestelde circulatie dient het verkeer de Lubbeeksebaan vanaf de N3 in te rijden en de Oudebaan richting N3 uit te rijden. Gezien de beperkte ruimte op de N3 thv deze Lubbeeksebaan en de moeilijke uitritmogelijkheden thv de Oudebaan wordt het voorstel gelanceerd om de circulatie om te keren (Oudebaan in en Lubbeeksebaan uit). Kruispuntaanpassingen of VRI ter hoogte van de Oude Baan dienen afzonderlijk aan de PVC voorgelegd te worden.

- De bestaande centrumpoort in het centrum van Boutersem (komende van Lovenjoel) en het kruispunt met de N234 dienen best ifv de verkeersveiligheid en afwikkelbaarheid terug herbekeken te worden. AWV onderzoekt of deze mee opgenomen worden in module 13 of afzonderlijk.

- Voorgesteld wordt een dubbelrichtingsfietspad te voorzien ter hoogte van de N243 en de wandeldreef. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan het niveauverschil ter hoogte van de witte boerderij en het in – en uitrijden van bussen bij de stelplaats van Mullem. Dit wordt onderzocht rekening houdend met de beschikbare ruimte ter plaatse. Er wordt ter plaatse onderzocht of de wandeldreef al dan niet de rijweg oversteekt en zijn weg aan de overzijde voortzet.

Belangrijke aandachtspunten:

1. Leesbaarheid van de weg: het wegbeeld dient het snelheidsregime af te dwingen.
2. Type – profiel in relatie met de nutsleidingen en de bestaande bomen.
3. Onderhoudsaspect van het ontwerp opnemen.
4. Bocht – tegenbocht dimensioneringen bekijken ter hoogte van de Aarschotsebaan.
5. Er dient zo snel mogelijk duidelijkheid te zijn over welke percelen onteigend dienen te worden.
6. Inventarisatie rioleringen dient zo snel mogelijk opgemaakt te worden.

Bijkomende onderzoeksgegevens:

- Bezetting van de vrachtwagenparking langs de N3.
- Snelheidsmetingen, verkeersintensiteiten en ongevalgegevens langs de N3 worden door de gemeente opgevraagd bij de politie.

Afspraak:

- Volgende GBC op 24 juni 2008 om 14.00u in het gemeentehuis van Boutersem.

[redacted]

B-3500 Hasselt
Tel. +32 11 28 88 00
Fax +32 11 28 88 01
www.arcadisbelgium.be

VERSLAG

Onderwerp
04/006129 - Herinrichting doortocht Roosbeek + aanleggen van fietspaden langs de N3

Plaats en datum van bespreking
Boutersem - 24/06/2008

Verslagnummer en kenmerk
V3 - 2008/5639/JGE/itu

[redacted]

Afdeling
Infrastructuur

Verzenddatum
25 juni 2008

Kopie ter info
/

[redacted]

	Actie door	Datum
1. Doel van de vergadering		
Presentatie en bespreking startnota (versie 2), GBC 2		
2. Bespreking		
Verkeerstellingen N3 werden overgemaakt door AWV aan ARCADIS.		
2.1. **Wijziging snelheidsregime in overgangsgebied van 50 km/u naar 70 km/u** De wijziging in de twee overgangsgebieden waarbij een 2x1-rijstrook met minderberm en aanliggende fietspaden wordt aangepast naar een 2x1-rijstrook zonder middenberm en losliggende fietspaden werd doorgevoerd. Het wegbeeld en het snelheidsregime 70 worden op mekaar afgestemd. In een dergelijke zone 70 km/u halteert zo ook de bus in een haven met fietspaden er achter door. Deze haltes werden aangepast. De leden van de GBC keuren deze aanpassingen goed, de startnota wordt op deze manier verder afgewerkt.		
2.2. **Eénrichtingsverkeer in Lubbeeksestraat wijzerzin, ook Oude Baan éénrichtingsverkeer** De plannen en visie o.b.v. de opmerkingen en suggesties gemaakt in de GBC 1 werden aangepast; er werd een éénrichtingsverkeer ingesteld in wijzerzin waarbij de lichtenregeling op het kruispunt N3/Lubbeeksestraat wordt afgebouwd. Echter, hierbij worden opnieuw vragen gesteld. Bij uitrijden Spoorwegstraat is er een voorkeur om de verkeerslichten te behouden. Bij éénrichtingsverkeer in wijzerzin ontstaat er volgens de gemeente een gevaarlijke situatie op het kruispunt Lubbeeksestraat/Oude Baan. (hoewel de ongevalsgegevens dit niet aantonen; de snelheid ligt er laag)		

Enkelrichting in Lubbeeksestraat is overdreven volgens AWV.
De gemeente en ook AWV is van mening dat er geen aanpassingen noodzakelijk zijn, dubbelrichtingsverkeer in zowel de Oude Baan als de Lubbeeksestraat blijven in voege.
De gemeente geeft de voorkeur aan een degelijk kruispunt (conflictvrij) aan de Lubbeeksestraat en niet zoals voorgesteld door het studiebureau een verkeerslichtvrij kruispunt. Ook het kruispunt Oude Baan/N3 zou open moeten blijven voor zowel in- als uitrijdend verkeer.

Maar, de meeste ongevallen gebeuren ter hoogte van de Oude Baan bij het links afslaand manoeuver komende van Leuven.
AWV stelt daarom voor de middenberm ter hoogte van de Oude Baan te dichten en het kruispunt ter hoogte van de Lubbeeksestraat te optimaliseren met eventueel een verlengde linksaffer. De lichtenregeling wordt dus opgewaardeerd en conflictvrij gemaakt. De gemeente echter is van oordeel dat de middenberm t.h.v. de Oude Baan niet gedicht dient te worden, links afslaand verkeer vanuit Leuven zou steeds mogelijk moeten blijven.

De middenberm sluiten t.h.v. de Oude Baan heeft als
Voordeel:

- Geen gevaarlijke linksaffer met kans op kop – staartaanrijdingen;
- Geen gevaarlijke kruispuntsituatie op de Lubbeeksestraat – Oude Baan;
- Linksaffers centraliseren op kruispunt Lubbeeksestraat.

Nadeel:

- Extra druk op de Lubbeeksestraat;
- Verplichting van maken van omweg;
- Psychologische redenen;
- Lubbeeksestraat verleent geen goede doorstroming ten gevolge van parkeermogelijkheden.

In de startnota zullen 2 varianten opgenomen worden, op de PAC wordt hier hopelijk een knoop over doorgehakt.

2.3. **Bushaltes installeren vóór de lichtenregeling i.p.v. na.** Bushalte ter hoogte van kruispunt Roosbeek is te behouden om de lichtengestuurde regeling niet in de knoop te brengen (busdetectie).	AWV
2.4. **Driehoek Boststraat – Kromme Herentstraat** Dit dient kortgesloten te worden met het structuurplan. Een voorstel wordt gedaan om éénrichtingsverkeer te installeren: Kromme Herentstraat in / Boststraat uit. In de bestaande toestand is de Boststraat dubbelrichtingsverkeer. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar het behouden van het dubbelrichtingsverkeer in de Boststraat. De startnota wordt op deze manier dan ook opgemaakt.	
2.5. **Dubbelrichtings fietspad tussen wandeldreef langs Velp en kruispunt Stationstraat**	

Dubbelrichtingsfietspad N234 is niet haalbaar gezien de beperkte ruimte op openbaar domein.
Het trottoir kan hier eventueel ook achterwege gelaten worden.
De leden van de GBC zijn hiermee akkoord.

2.6. **Invoering enkelrichtingsverkeer Nieuwstraat**
Er wordt voorgesteld enkelrichting in te voeren in de Nieuwstraat.
Alle partijen zijn hiermee akkoord.

Het kruispunt met de Kerkomsesteenweg is echter ook gevaarlijk. Extra beveiliging van het kruispunt is zeker ook aangewezen.

Het kruispunt van de Kerkomsestraat wordt mee geagendeerd op PCV.

Tellingen worden uitgevoerd door de politie in de Kerkomsesteenweg en Nieuwstraat.
Dit kruispunt valt echter wel buiten de opdracht module 3-13 = aparte opdracht.
Gezien het feit dat de schoolvakantie start of gestart is, kunnen de realistische verkeerstellingen pas plaatsvinden rond september.
In de startnota wordt van dit onderwerp melding gemaakt.

ARCADIS

Dubbelrichtingsfietspad N234 is niet haalbaar gezien de beperkte ruimte op openbaar domein.
Het trottoir kan hier eventueel ook achterwege gelaten worden.
De leden van de GBC zija hiermee akkoord.

2.6. **Invoering enkelrichtingsverkeer Nieuwstraat**
Er wordt voorgesteld enkelrichting in te voeren in de Nieuwstraat.
Alle partijen zijn hiermee akkoord.

Het kruispunt met de Kerkomsesteenweg is echter ook gevaarlijk. Extra beveiliging van het kruispunt is zeker ook aangewezen.

Het kruispunt van de Kerkomsestraat wordt mee geagendeerd op PCV.

Tellingen worden uitgevoerd door de politie in de Kerkomsesteenweg en Nieuwstraat.
Dit kruispunt valt echter wel buiten de opdracht module 3-13 = sparte opdracht.
Gezien het feit dat de schoolvakantie start of gestart is, kunnen de realistische verkeerstellingen pas plaatsvinden rond september.
In de startnota wordt van dit onderwerp melding gemaakt.

