

Addendum projectnota N3 Boutersem

Fase 01-02
AWV

10 maart 2023

Contactpersoon

Projectleider infrastructuur

M
E

Arcadis Belgium nv
Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Aanpassingen projectnota	5
2.1	Snelheidsregimes - verkeerspoorten	5
2.2	Bespreking wegsegmenten	7
2.2.1	Segment 1 tussen Stationsstraat en Velpe – Grote Vondelbeek	7
2.2.2	Segment 2 tussen Velpe – Grote Vondelbeek en Oudebaan	9
2.2.3	Segment 3 tussen Oudebaan en Zavelstraat	12
	Colofon	15

1 Inleiding

Deze nota is te lezen als addendum bij de goedgekeurde projectnota “Doortocht Roosbeek en aanleg fietspaden N3 Leuvensesteenweg (6129_projectnota_versie_2 + aanvulling projectnota) behandeld op de PAC in oktober 2009. Deze projectnota omvatte 4 fases, deze zijn als volgt ingedeeld:

- Fase 1: Centrum Roosbeek kmpt 36.86-37.56
- Fase 2: Deel vanaf bebouwde kom Roosbeek tot aan de grens met Kuntich (Tienen) kmpt 37.56-38.25
- Fase 3: Deel vanaf bebouwde kom Roosbeek tot aan de bebouwde kom Boutersem kmpt 35.80-36.86
- Fase 4: Deel vanaf bebouwde kom Boutersem tot aan de grens met Lovenjoel (Bierbeek) kmpt 33.20-34.60

Het ontwerpproces werd in 2014 “on hold” geplaatst. In het najaar van 2018 werd het dossier terug opgestart. Op dit moment werd beslist om een aantal zaken met betrekking tot het ontwerp (wegenis en riolering) terug onder te loep te nemen. Voornaamste elementen met betrekking tot het wegontwerp waren;

- Aanpassing van de snelheidsregimes, grenzen zones 50-70km/u
- Geschikt maken van het traject voor transport uitzonderlijk vervoer – geen objecten (bomen) mogelijk op de middenberm
- Aanpassen van het wegontwerp aan recente richtlijnen Vademecum fietsvoorzieningen (vnl. fietspadbreedtes)
- Aanpassing ten gevolge van aangepast rioleringsontwerp (RWA/DWA) en bijhorende grachten
- Aanpassingen aan gewijzigde context of inzichten van betrokken partijen

Tussen 2019 en 2022 werd het dossier meermaals besproken met betrokken partijen (gemeente Boutersem, AWV, Fluvius, Aquafin, Arcadis) en werd het voorontwerp aangepast. Het overzicht van deze aanpassingen wordt weergegeven in dit addendum. Het betreft aanpassingen aan de fases 1 en 2, deze fases zullen eerst in uitvoering gaan.

2 Aanpassingen projectnota

2.1 Snelheidsregimes - verkeerspoorten

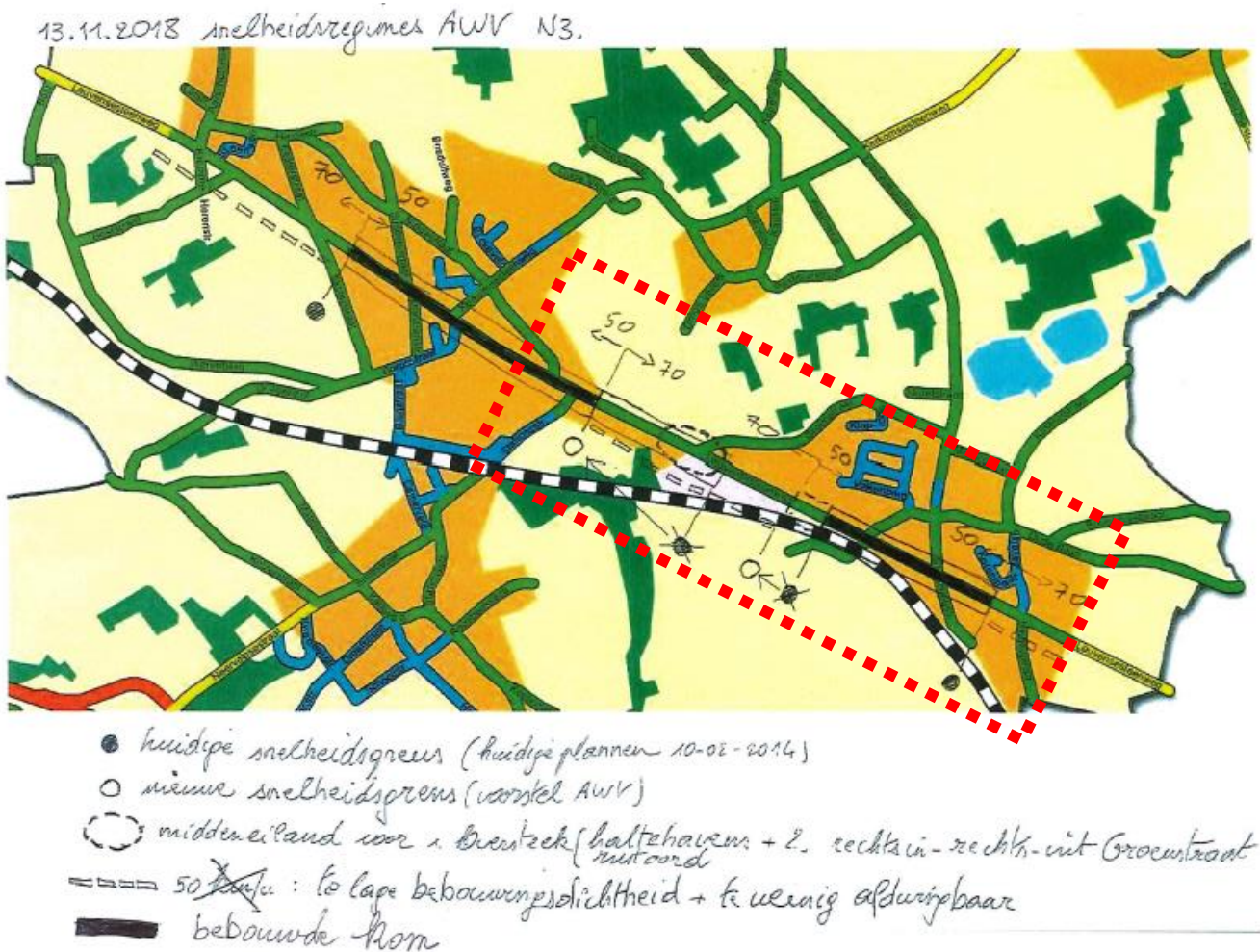
AWV stelt in 2018 aangepaste snelheidsregimes voor. Deze wijken op een aantal plaatsen af van de opgemaakte plannen voorgesteld in de fase projectnota en latere aanpassingen.

Globaal worden volgende aanpassingen voorzien voor fases 1 en 2 (zie tevens figuur met fases 1 en 2 aangeduid in rood):

1. In de westelijke zone van het projectgebied wordt voorgesteld de overgang tussen 50 km/u en 70km/u op te schuiven richting Stationsstraat, tussen de Grote Vondelbeek en Velpe. In de vroegere ontwerpplannen lag deze overgang zo'n 50m ten oosten van de Groenstraat, ter hoogte van de zijstraat Leuvensesteenweg.
Motivatie: de snelheid van 50km/u is te weinig afdwingbaar in de zone ten oosten van de Grote Vondelbeek door de lage bebouwingsdichtheid.
2. Centraal wordt de overgang tussen 50km/u en 70km/u verplaatst naar Leuvensesteenweg nr. 145, op ongeveer 110m voor het kruispunt Kolemveldstraat – Leuvensesteenweg – Oudebaan.
Motivatie: deze zone vormt de overgang tussen meer open bebouwing in het westen en aaneengesloten bebouwing (oosten).
3. Op vraag van gemeente Boutersem wordt de zone 50km/u uitgebreid tot voorbij de Zavelstraat.
Motivatie: in de Zavelstraat bevinden zich Chirolokalen, de aansluiting met Leuvensesteenweg ligt omwille van verkeersveiligheid beter in de zone 50km/u. De Zavelstraat zelf wordt voorzien als 30km/u.



Figuur 1: overzicht aangepaste snelheidsregimes



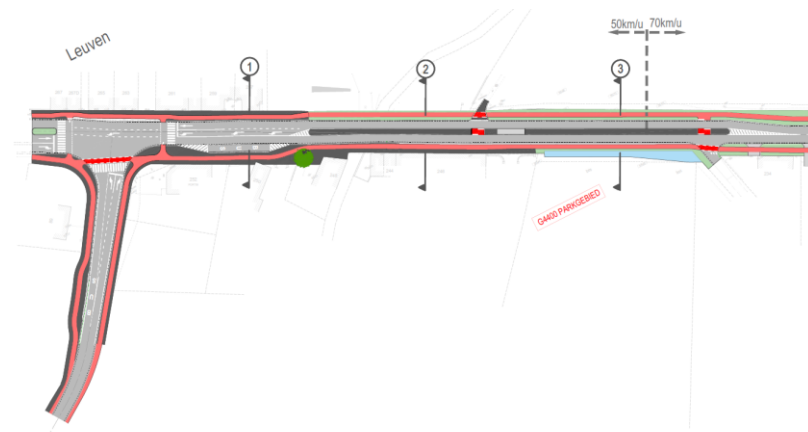
Figuur 2: voorstel snelheidsregimes AWW 2018 met aanduiding van fase 1 en 2

In samenspraak met AWW en de gemeente Boutersem wordt beslist om af te stappen van het systeem met "buitenpoorten". Omwille van de leesbaarheid worden verkeerspoorten beperkt tot de zones met snelheidsovergangen.

2.2 Bespreking wegsegmenten

Het project wordt overlopen vanaf de aansluiting Stationsstraat tot de aansluiting Zavelstraat

2.2.1 Segment 1 tussen Stationsstraat en Velp – Grote Vondelbeek



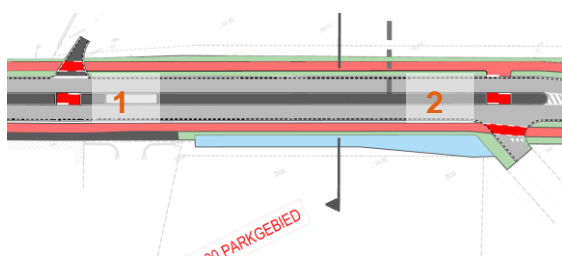
Figuur 3: wegsegment 1 (+/- 250m)

Algemene opbouw

Dit wegsegment wordt ingericht als 50km/u (idem als laatste projectnota). De rijweg wordt voorzien in asfalt en heeft een wegbreedte van 6,10m (exclusief goten). De fietspaden in beton¹ worden aanliggend verhoogd voorzien en hebben een breedte van 2m. De schrikafstand tussen fietspad en goot bedraagt 0.5m (boordsteen 0.2m + 0.3m). De voetpaden worden aangelegd in betonstraatstenen en hebben een minimale breedte van 1.5m.

De overgang tussen de snelheidsregimes 50km/u en 70km/u wordt benadrukt doormiddel van een verkeerspoort (breedte 2m) in kassei (zie profiel 3 – te bespreken tussen AWV en gemeente of deze middenberm vergroend wordt). De wegwitbuiging wordt voorzien voor het verkeer dat vanuit de zone 70km/u de zone 50km/u inrijdt.

De middenberm beveiligd twee fietsoversteken. Een eerste in het verlengde van het pad parallel met de Grote Vondelbeek (ten noorden van N3). Een tweede ter hoogte van de bestaande aansluiting naast nr. 234 (zie plan).



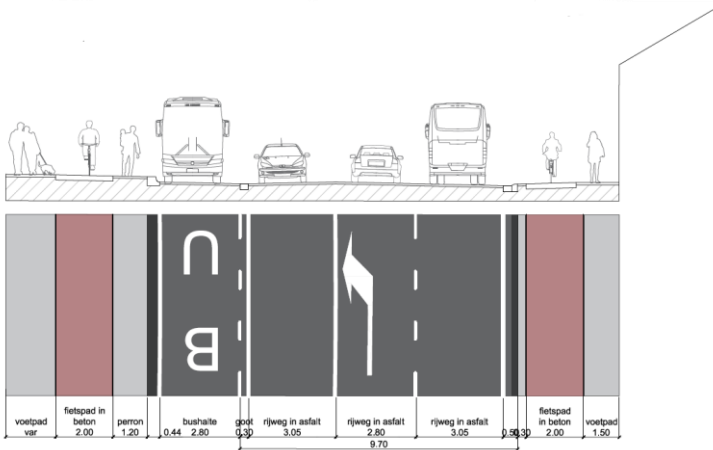
Figuur 4: locatie fietsoversteken

Bushaltes

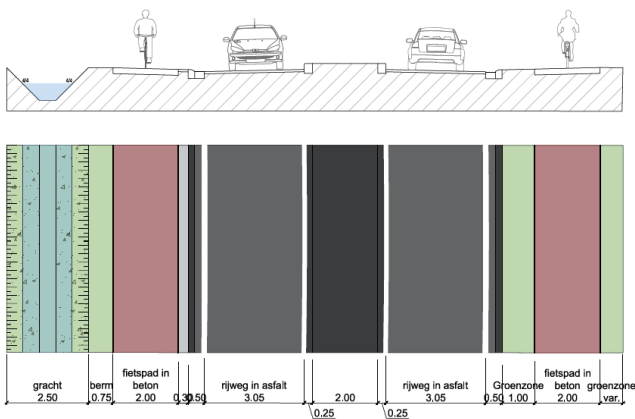
Er wordt een bushalte voorzien net voorbij het kruispunt Stationsstraat (rijrichting Tienen). Deze halte wordt, gezien zijn ligging nabij het kruispunt, voorzien in een haltehaven.

¹ In samenspraak met AWV en Boutersem werd gekozen voor fietspaden in beton ipv asfalt. Voornaamste reden voor deze keuze betreft de stevigheid-duurzaamheid van deze aanleg in beton. Deze is noodzakelijk gezien de frequente passage van zwaar vervoer door bedrijven gelegen langs de Leuvensesteenweg.

De bushalte in de Stationsstraat wordt vernieuwd en toegankelijk gemaakt.

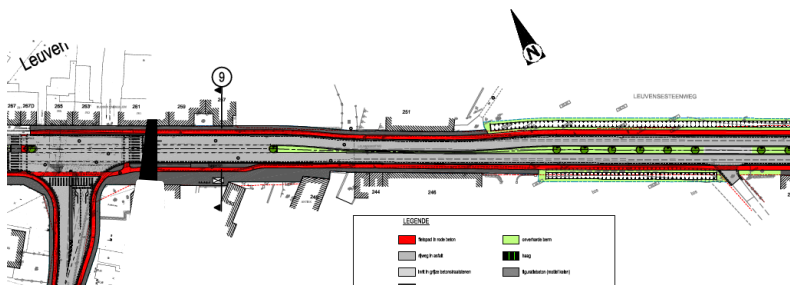


Figuur 5: profiel 1



Figuur 6: profiel 3

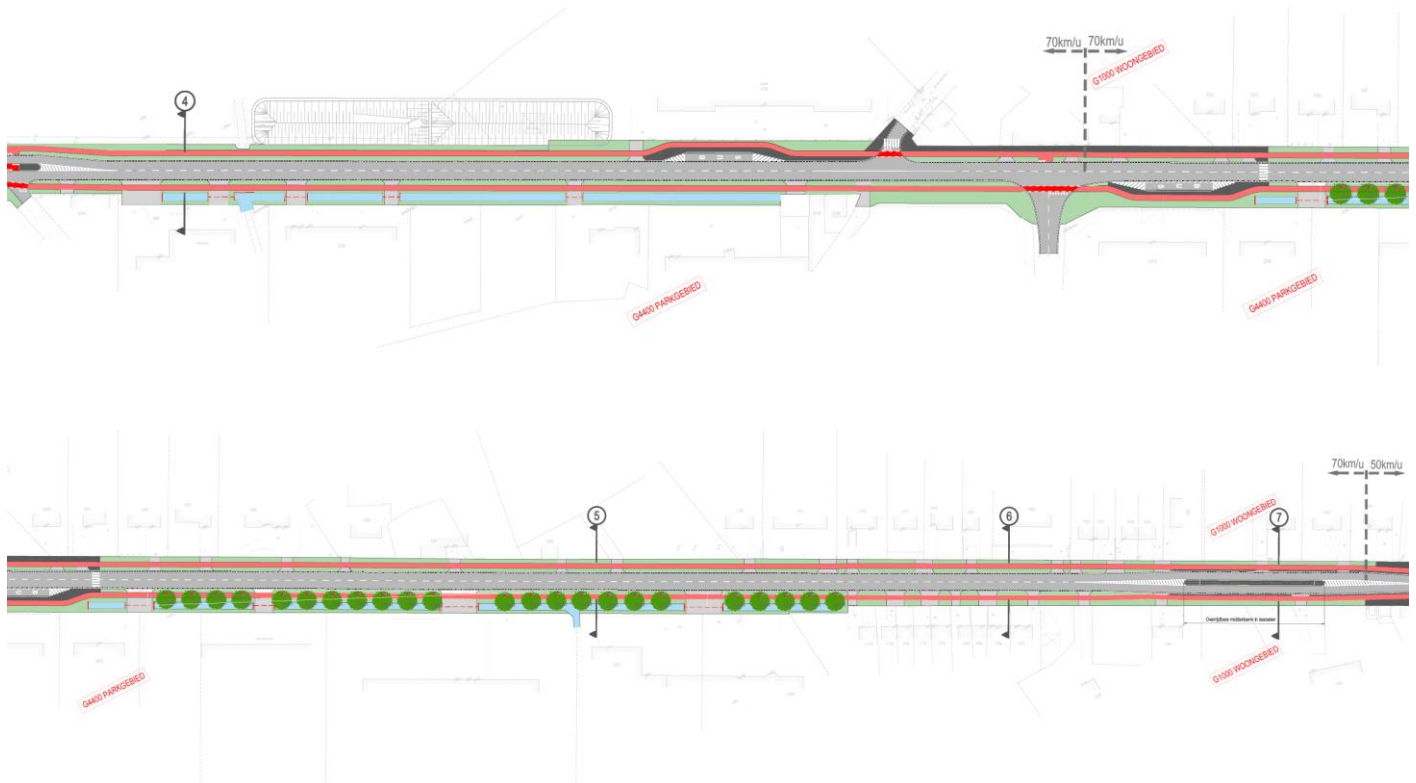
Wijzigingen tov projectnota 2009



Figuur 7: plan projectnota 2009

Rijweg en fietspad hebben een gelijkaardige ontwerplossing in vergelijking met het plan uit 2009. De poort wordt niet meer voorzien van bomen en loopt door het verdwijnen van bebouwing nr.251 op volle breedte door. De bushalte wordt voorzien in een aparte haltehaven ipv op de rijweg. De markeringen op niveau van het kruispunt beantwoorden aan de laatste ontwerprijlijnen van AWW.

2.2.2 Segment 2 tussen Velpe – Grote Vondelbeek en Oudebaan



Figuur 8: Segment 2 (+/- 950m) – deel 1+2

Algemene opbouw

Dit wegeselement wordt ingericht als 70km/u. De rijweg wordt voorzien in asfalt en heeft een wegbreedte van 6,6m (exclusief goten). De fietspaden in beton² worden vrijliggend voorzien en hebben een breedte van 2m. De schrikafstand tussen fietspad en goot bedraagt 1.7m (boordsteen 0.2m + 1.5m groene berm). Er zijn geen voetpaden aanwezig. Over het volledige segment worden langsgrachten voorzien voor buffering en infiltratie van hemelwater.

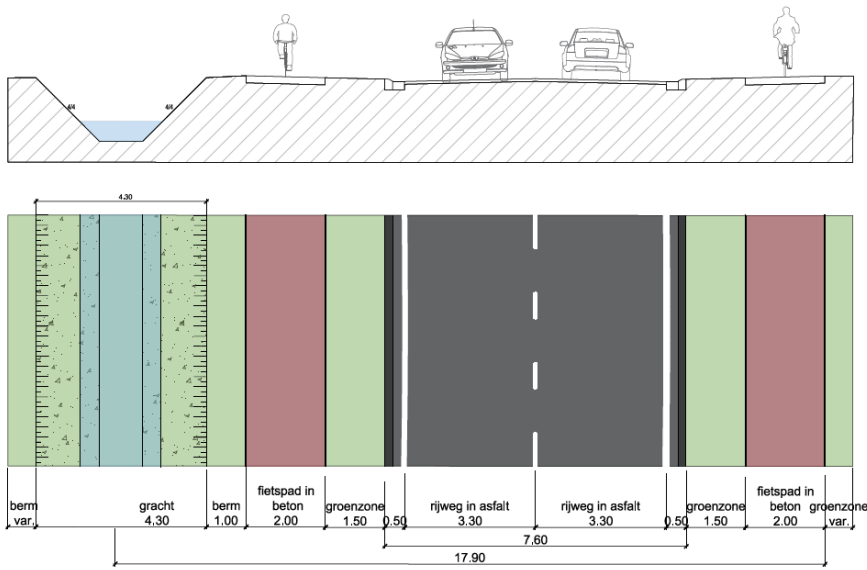
De bestaande straatbomen (hoogstam) tussen Groenstraat en Oudebaan zijn niet compatibel met het nieuwe wegprofiel en dienen geroid te worden. Er wordt een nieuwe structurende bomenrij langs de industriezone. De bomen worden geplant tussen gracht en fietspad (zie profiel 5 en grondplan).

Bushaltes

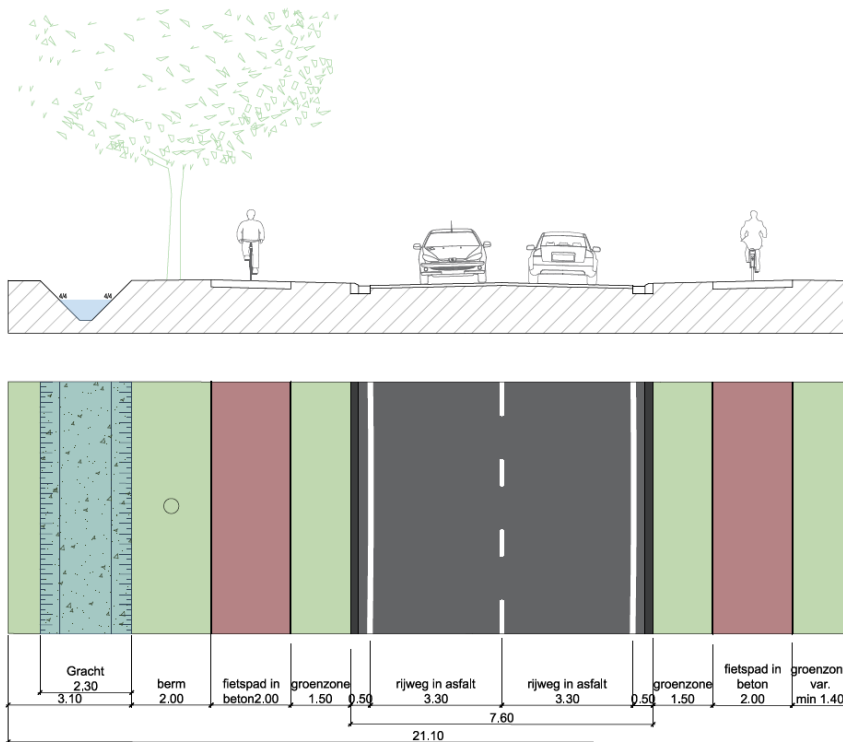
Er worden nieuwe bushaltes voorzien ter hoogte van het woonzorgcentrum. Gezien de ligging in de zone 70km/u worden deze haltes voorzien met een haltehaven. Er wordt geopteerd om een voetgangersoversteek te behouden (zebrapad), deze wordt voorzien thv de bestaande voetweg nr. 46. Tussen de twee haltes wordt een voetpad voorzien.



Figuur 9: aanduiding voetweg



Figuur 10: profiel 4



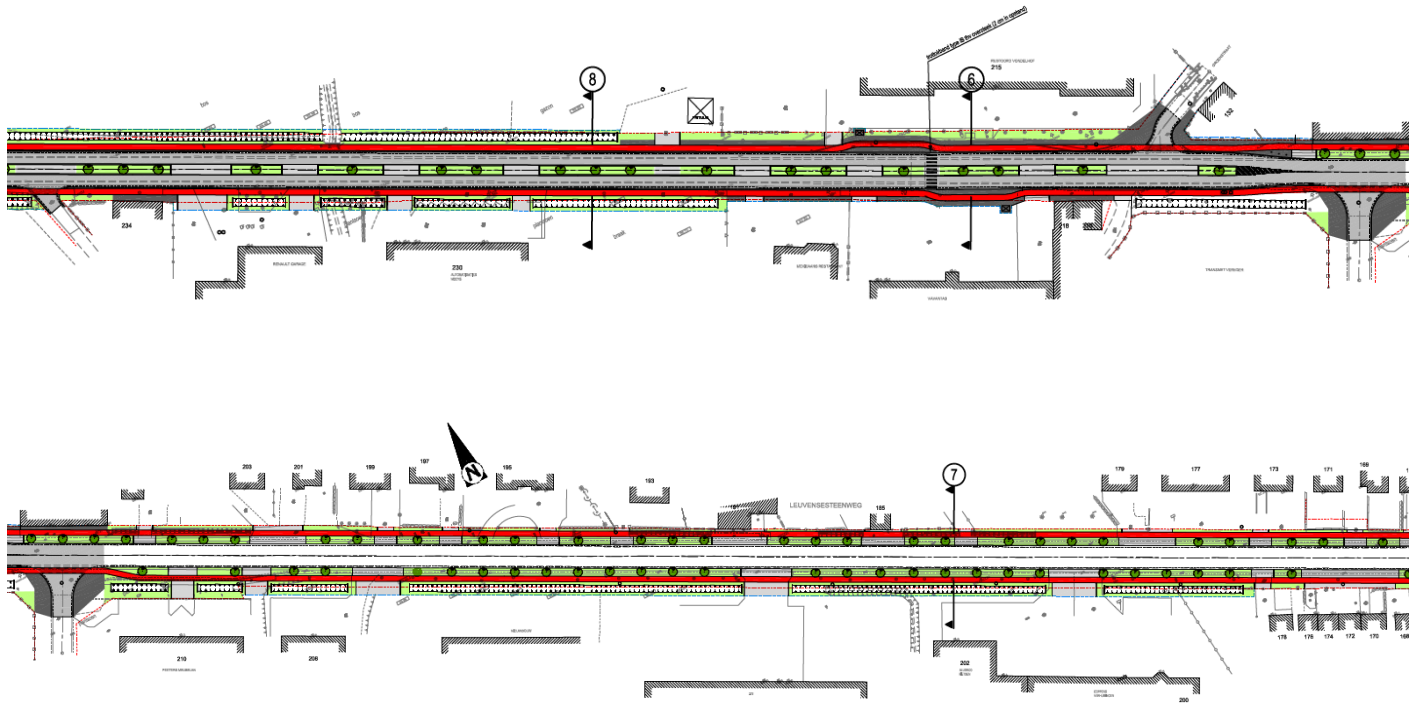
Figuur 11: profiel 5

Wijzigingen tov projectnota 2009

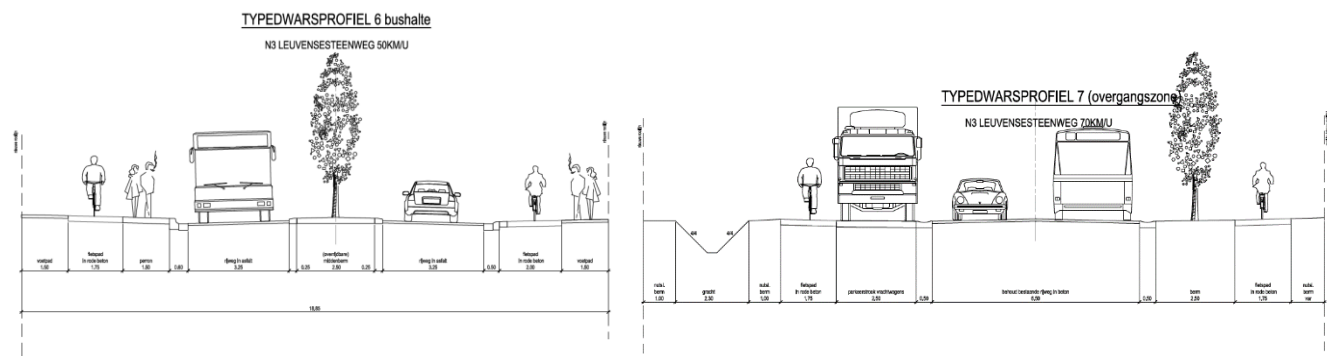
De fietspaden worden voorzien op een breedte van 2m ipv 1,75m.

Het deel 1 (tussen Velpe en de aansluiting Leuvensesteenweg) was in het verleden opgenomen in de zone 50km/u en voorzien van een groene middenberm. In het nieuwe ontwerp komt dit deel in zone 70km/u. Omwille van de doortocht uitzonderlijk vervoer wordt afgestapt van de middenberm. Er kunnen geen bomen worden aangeplant op de middenberm en bijgevolg kan deze ruimte beter benut worden in de strook naast de rijweg.

Het deel twee blijft ook in het nieuwe ontwerp in zone 70km/u. De schrikstrook tussen rijweg en fietspad wordt gereduceerd van 2,5m naar 1,5m waardoor meer ruimte beschikbaar komt voor noodzakelijke grachten. Op deze manier kan tevens een nieuwe bomenrij worden voorzien tussen fietspad en gracht. De aanplant van nieuwe bomen tussen rijweg en fietspad is gezien de richtlijn op vergevingsgezinde wegen niet aangewezen.

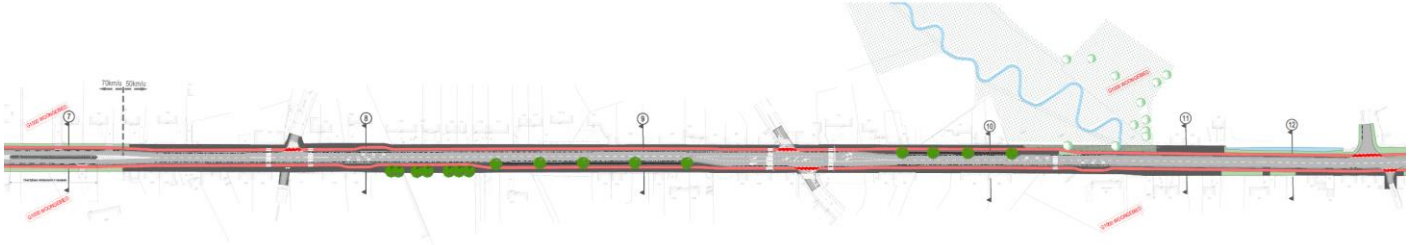


Figuur 12: wegsegment 2 (deel 1 + 2) - ontwerp 2009



Figuur 13: profielen ontwerp 2009

2.2.3 Segment 3 tussen Oudebaan en Zavelstraat



Figuur 14: wegsegment 3 (+/- 1000m)

Algemene opbouw

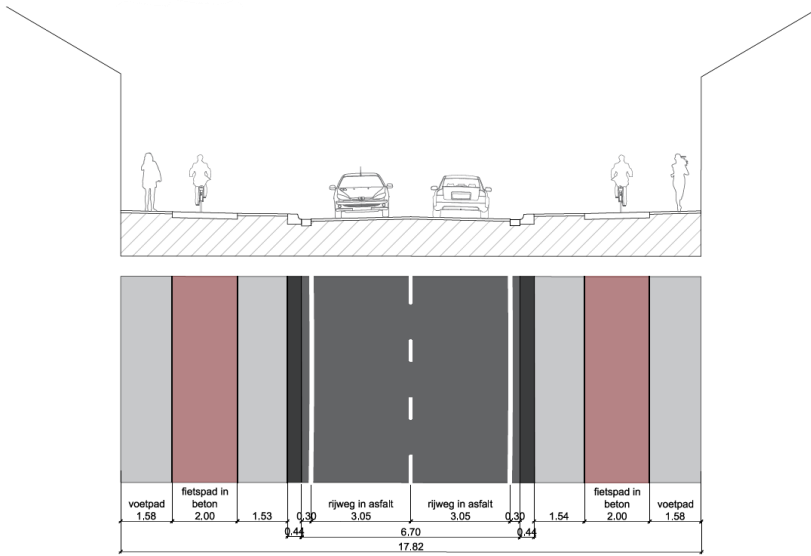
Dit wegeselement wordt ingericht als 50km/u (idem als laatste projectnota, de zone 50km/u wordt verlengd tot de Zavelstraat en mogelijk in fase 3 tot aan de overgang woongebied met landbouwgebied). De rijweg wordt voorzien in asfalt en heeft een wegbreedte van 6,10m (exclusief goten). De fietspaden in beton³ worden aanliggend verhoogd voorzien en hebben een breedte van 2m. De schrikafstand tussen fietspad en goot bedraagt 0.5m (boordsteen 0.2m + 0.3m). De voetpaden worden aangelegd in betonstraatstenen en hebben een minimale breedte van 1.5m. In de centrumzone van Roosbeek worden twee doorlopende parkeerstroken voorzien. De parkeerzones worden gestructureerd door de aanplant van bomen. De parkeerzone ten westen van de Lubbeeksestraat heeft een lengte van +/- 120m, de parkeerzone ten oosten van de Lubbeeksestraat heeft een lengte van +/- 60m. De parkeerplaatsen worden noodzakelijk geacht in functie van bewonersparkeren en het groeiend aantal handelszaken in deze zone. Het gebrek aan parkeerplaatsen in de huidige toestand leidt tot heel wat foutief (onwettig) parkeergedrag.

De overgang tussen de snelheidsregimes 50km/u en 70km/u 'zone west) wordt benadrukt doormiddel van een verkeerspoort (breedte 2m) in kassei.

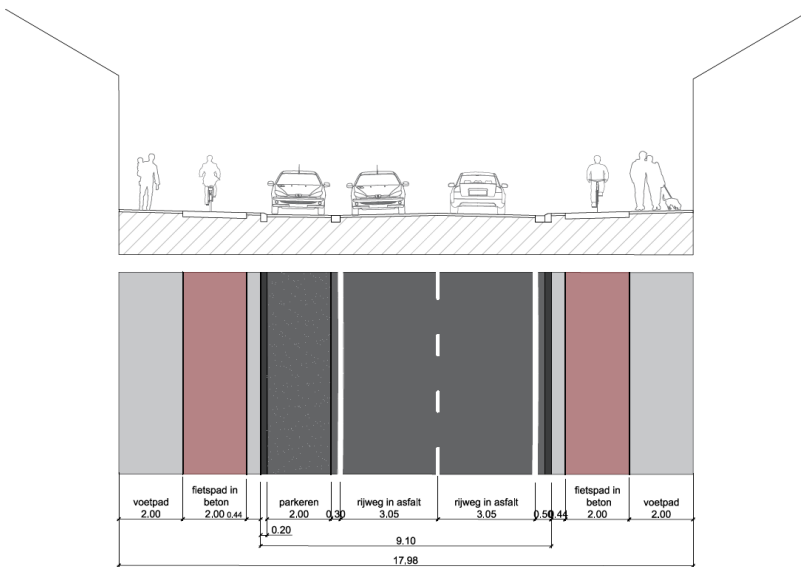
Bushaltes

Er worden langs weerskanten van de rijweg nieuwe bushaltes voorzien in de zone ten oosten van de Oudebaan. Het halteren van de bus gebeurt op de rijweg. De fietspaden buigen uit achter de halte.

Ook ter hoogte van de Moergracht worden twee nieuwe haltes voorzien, zelfde inrichtingsprincipe.

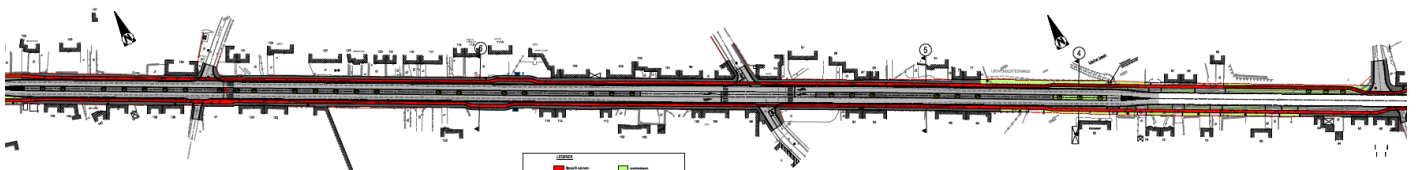


Figuur 15: profiel 8

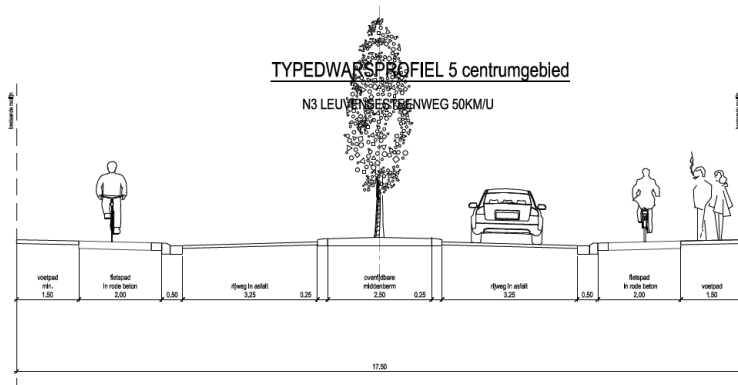


Figuur 16: profiel 9

Wijzigingen tov projectnota 2009



Figuur 17: plan projectnota 2009



Figuur 18: profiel 5

De fietspaden worden voorzien op een breedte van 2m ipv 1,75m.

De zone 50km/u wordt uitgebreid tot minimaal Zavelstraat.

Omwille van het uitzonderlijk transport op deze route wordt, zoals in deze nota reeds gemotiveerd afgestapt van de rijweg met middenberm. Hierdoor komt meer ruimte beschikbaar voor langsparkeren en groenvulling langsheen de rijweg.

Colofon

ADDENDUM PROJECTNOTA N3 BOUTERSEM
FASE 01-02

KLANT
AWV

AUTEUR

PROJECTNUMMER
30095039

ONZE REFERENTIE
N3 Boutersem

DATUM
1 maart 2023

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Post X
Borsbeeksebrug 22
2600 Antwerpen
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgie](https://twitter.com/ArcadisBelgie)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)