

////////////////////////////////////

////////////////////////////////////



1 PROJECTBESCHRIJVING

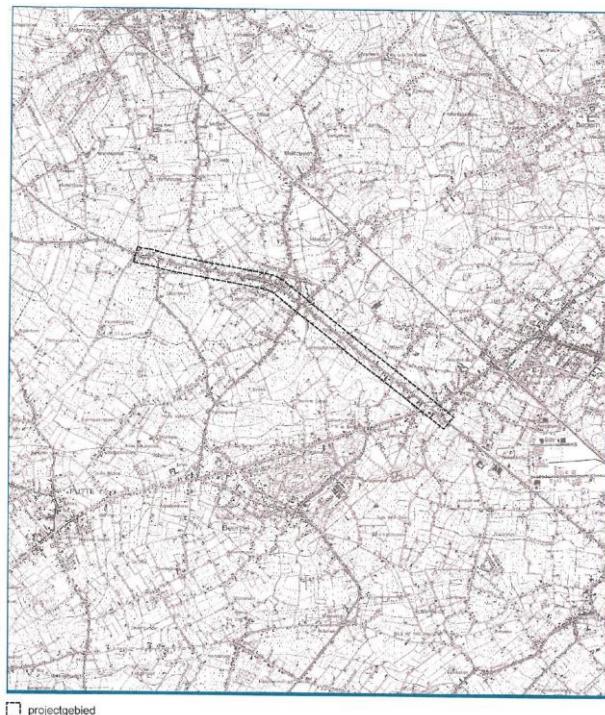
1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

1. De gemeenten Heist-op-den-Berg, Putte en Berlaar hebben de intentie om, als uitwerking van hun gemeentelijk mobiliteitsplan, een gedeelte van de N10 herin te richten teneinde de plaatselijke verkeersveiligheid langs de gewestweg te verbeteren. Daarbij moet de herinrichting voornamelijk bijdragen tot het beveiligen en bevorderen van het fietsverkeer in de gemeenten. Hiervoor is de opmaak van een mobiliteitsconvenant goedgekeurd door de gemeenteraad van de betrokken gemeenten.

De gemeente Heist-op-den-berg heeft in dat kader een mobiliteitsconvenant afgesloten met het Vlaams Gewest. Via deze convenant was het mogelijk voor gemeentes om modules aan te gaan. De gemeente Heist-op-den-berg heeft een module 13 (module 12014/AA) afgesloten voor de gewestweg N10 om langs deze weg vrijliggende fietspaden aan te leggen conform het Vademecum fietsvoorzieningen¹. Dit project sluit ook aan de op de module 13 van Heist-op-den-berg (module 12014/AC) en de module 13 van Putte (module 12029/AA). Voor deze module 13-projecten werden in het verleden al grondinnames verwezenlijkt.

Het project 'fietspaden langs de N10' maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De doelstelling is om een volwaardig fietspad aan te leggen langs de N10 volgens de normen van het fietsvademecum om zo te komen tot een verkeersveilige fietsinfrastructuur.

Het totale projectgebied van deze herinrichting kan als volgt weergegeven worden:

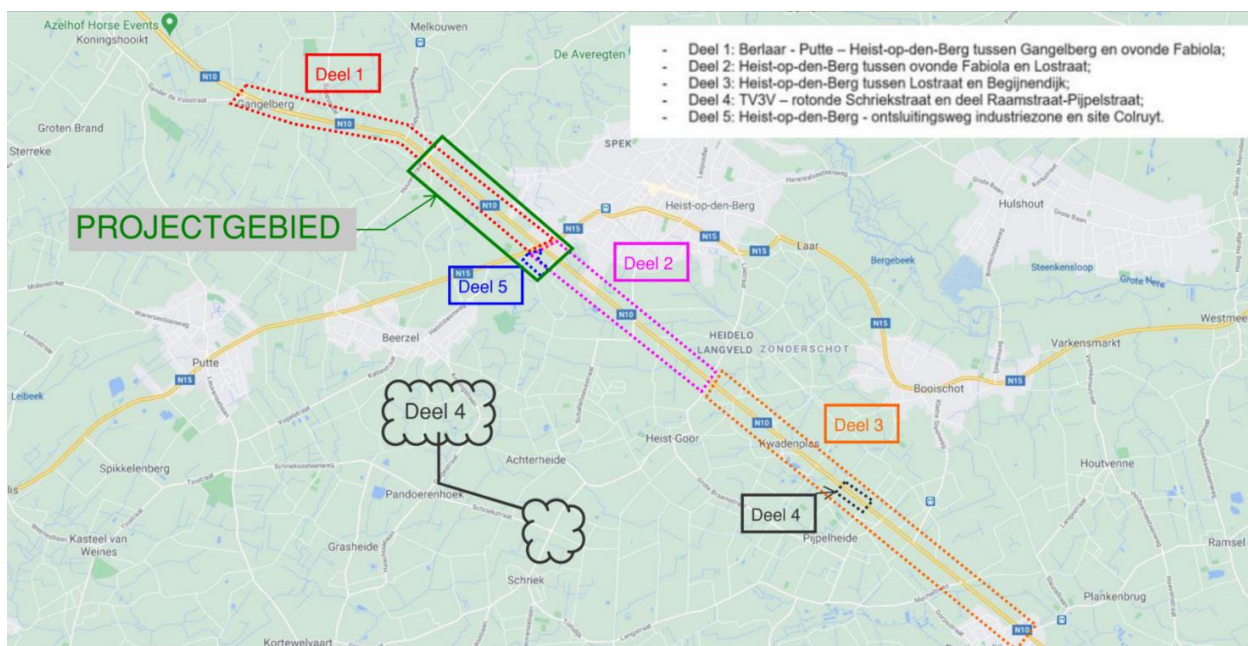


¹ "Vademecum Fietsvoorzieningen" integraal te raadplegen via de website van het Agentschap Wegen en verkeer via volgende link: <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>

2. Aangezien het om een omvangrijk project gaat wordt de aanvraag van het project “Aanleg fietspaden N10” opgedeeld in 5 deelgebieden die de beoordeling van de aanvraag bevattelijk moeten maken. Deze deelgebieden zijn gebaseerd op logische grenzen en afspraken tussen de actoren. Volgende deelgebieden worden onderscheiden:

- Deel 1: Berlaar - Putte – Heist-op-den-Berg tussen Gangelberg en ovonde Fabiola;
- Deel 2: Heist-op-den-Berg tussen ovonde Fabiola en Lostraat;
- Deel 3: Heist-op-den-Berg tussen Lostraat en Begijnendijk;
- Deel 4: TV3V – rotonde Schriekstraat en deel Raamstraat-Pijpelstraat;
- Deel 5: Heist-op-den-Berg - ontsluitingsweg industriezone en site Colruyt.

Deze deelgebieden kunnen visueel weergegeven worden als volgt:



Het projectgebied van de onderhavige projectnota bevindt zich deels in deel 5 en deel 2 van de hierboven vernoemde deelgebieden. Onderhavige projectnota heeft betrekking op het deel van de N10 (Aarschotbaan – Liersesteenweg) ter hoogte van het kruispunt tussen de N10 en de N15 gelegen te Heist-op-den-Berg.

3. De N10 vormt de verbinding tussen de R11 te Mortsel (Antwerpen), de R16 (Ring rond Lier), de R25 (De Ring rond Aarschot) en de R26 (de Ring rond Diest). Tussen Lier en Aarschot passeert de N10 langs de Koningshooikt (Lier), Heikant (Berlaar), Beerzel (Putte), Goor, Booischoot, Pijpelheide (Heist-op-den-Berg) en Begijnendijk.

De N10 wordt in dit wegvak gecatalogeerd als een weg van type secundaire I en draagt de naam Mechelsesteenweg ter hoogte van het kruispunt met de N15.

De N15 is in dit wegvak gecatalogeerd als een weg van type secundaire II en draagt ter hoogte van de kruising met de N10 de naam ‘Liersesteenweg’. Echter geldt deze opdeling slechts voor het gedeelte van de N15 dat gelegen is aan de zuidelijke zijde van de N10, terwijl het gedeelte gelegen aan de noordelijke zijde van de N10 gecatalogeerd is als een lokale weg type I.

Visueel kan deze opdeling als volgt weergegeven worden:



Groen: N15 categorie secundair II

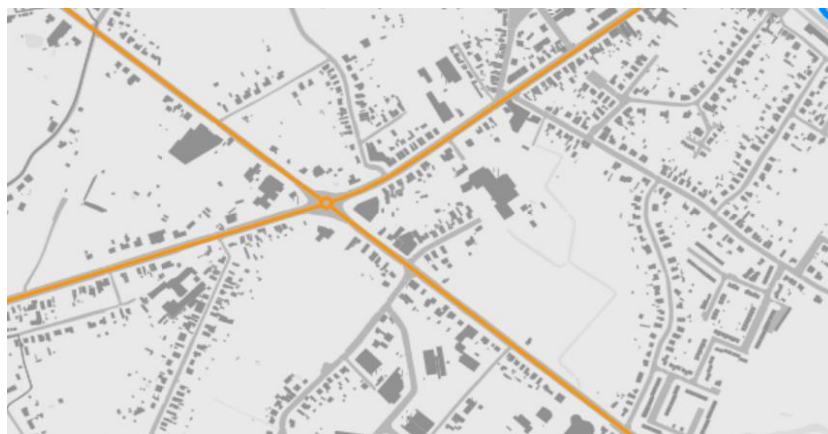
Rood: N10 categorie secundair I

Blauw: N15 lokale weg type I

(bron: Geopunt)

4. De N10 is geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute en is gericht op de dagelijkse functionele verplaatsingen (Gemiddeld tussen de 5 en 10 kilometer) in het kader van woon/werk-verkeer, alsook woon/school – verkeer met daarnaast ook nog het woon/winkel – verkeer. Ook de N15 ter hoogte van het kruispunt behoort tot het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Via N10 wordt een verbinding tussen Lier, Aarschot en de tussenliggende kernen gemaakt. N15 zorgt voor de relatie tussen Heist-op-den-Berg, Beerzel en Putte. Lostraat en Heist-Goorstraat verbinden Schriek met de kern van Heist-op-den-Berg.

Het bovenlokaal functioneel fietswerk ziet er als volgt uit ter hoogte van de kruising tussen de N10 en de N15 in Heist-op-den-berg:



(bron: Geopunt)

Deze verbindingen zijn van essentieel belang voor het stimuleren en bevorderen van het fietsverkeer, hetgeen des te meer geldt nu het recreatieve fietsknooppuntenetwerk de N10 dwarsst binnen het projectgebied op de kruising van de N10 met de N15, zoals weergegeven wordt op volgende kaart:



(bron: Geopunt)

5. Daarnaast maken zowel de N10 alsook de N15 deel uit van de hoofdroute voor uitzonderlijk transport, zodat de kruising van beide wegen dan ook voldoende uitgerust moet zijn en voorzien dient te worden van een voldoende grootte en breedte om dit uitzonderlijk verkeer te kunnen verwerken.

Zowel de N10 als de N15 ter hoogte van het kruispunt in Heist-op-den-berg maken deel uit van de route voor uitzonderlijk verkeer met klasse 120t. Dit weliswaar met uitzondering van het noordelijke deel van de N10, dat deel uitmaakt van de route met klasse 90t:



Route voor uitzonderlijk verkeer tot 120t

(bron: Geopunt)

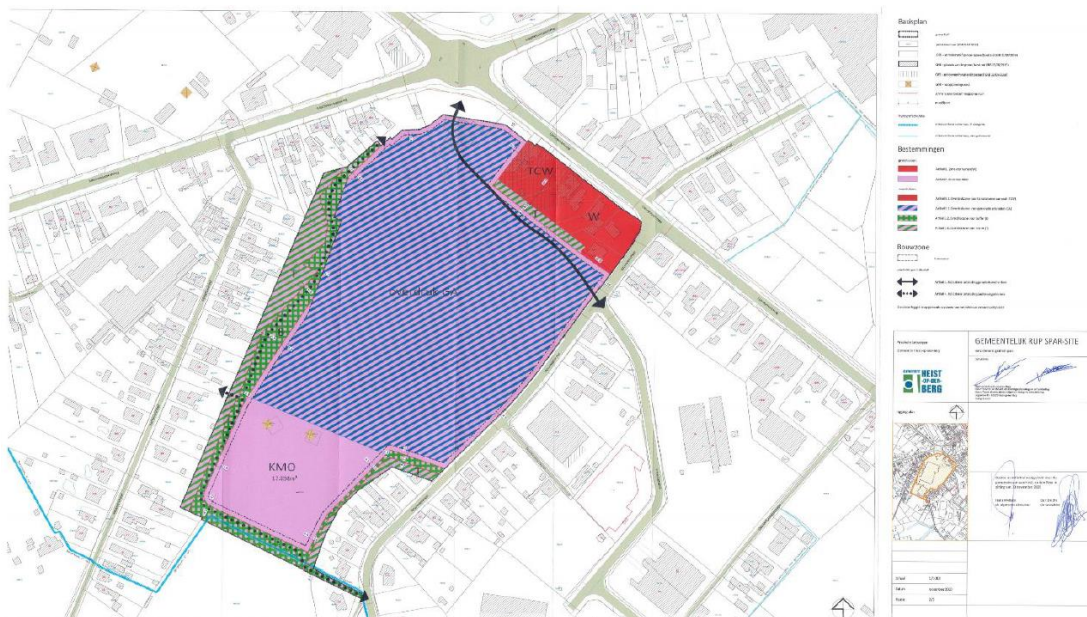


Route voor uitzonderlijk verkeer tot 90t

(bron: Geopunt)

6. Tot slot wordt opgemerkt dat het projectgebied gevat wordt door enerzijds het PRUP “Afbakeningslijn” te Heist-op-den-Berg en anderzijds het gemeentelijk RUP “Perimeter Meergezinswoningen” van de gemeente Heist-op-den-Berg. Het gemeentelijk RUP “Perimeter Meergezinswoningen” realiseert een overdruk houdende een verbod op meergezinswoningen, zonder opleg van bepaalde bestemmingsvoorschriften.

Recent, op 10 november 2020, werd door de gemeenteraad van Heist-op-den-berg het RUP “Spar-site” definitief goedgekeurd. Het kruispunt tussen de N10 en de N15 ter hoogte van Heist-op-den-berg valt gedeeltelijk binnen de voorschriften van het RUP dat als volgt visueel voorgesteld kan worden:



7. In deze context moet onderhavige nota beschouwd worden als de decretaal voorgeschreven projectnota, in de zin van art. 12 van het Vlaamse Onteigeningsdecreet, waarmee alle belanghebbenden (en derden) ingelicht worden over het te realiseren wegenisproject, dat de onteigeningsdoelstelling van algemeen belang vormt.

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

8. De N10 en de N15 maken ter hoogte van het kruispunt in Heist-op-den-berg deel uit van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk alsook (deels) van het recreatief fietsroutenetwerk. Vereist is dan ook dat deze wegen op voldoende verkeersveilige en normconforme wijze zijn ingericht, met aandacht voor de verkeersleefbaarheid.

Vastgesteld dient echter dat de fietsinfrastructuur op de gehele N10, op het grondgebied van Heist-op-den-berg, van ondermaatse aard is en een verkeersonveilige situatie creëert voor de zwakke weggebruikers. Momenteel is niet voorzien in een afgescheiden fietspad, noch is dit fietspad verhoogd, waardoor deze parallel met de weg lopen, hetgeen een verkeersonveilige situatie in het leven roept. Dergelijke onveilige toestanden zorgen er dan ook voor dat dergelijke fietsvoorzieningen de bijnaam “moordstrookje” krijgen.

Reeds in de streefbeeldstudie van de N10 van 6 mei 2004 werd volgende passage opgenomen betreffende de verkeersveiligheid:

“De N10 heeft ter hoogte van Heist-op-den-Berg een 2 x 1 profiel met, net als op andere plaatsen, gevaarlijke aanliggende fietsstroken en heel wat aangelande functies.”

Ook in het mobiliteitsplan van de gemeente Heist-op-den-berg van 11 februari 2014 wordt de onveiligheid van de N10 aangekaart in volgende passage:

“De weg met het hoogst aantal gemelde ongevallen is de N10 – Liersesteenweg. Hiervoor werd al een streefbeeld opgemaakt met een aantal ingrepen die de verkeersveiligheid zullen verbeteren: het afsluiten van een aantal zijwegen om het aantal mogelijke conflictpunten te verminderen,

dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden en een doorlopende middengeleider met een aantal afslagen en keerpunten. Voor de fietspaden werd reeds een module 13 afgesloten.”

Waarbij ook visueel deze verkeersonveiligheid treffend kan blijven uit de onderstaande foto's:



(Bron: Google Streetview, 2019 - de N10 richting Aarschot)



(Bron: Google Streetview, 2019 - overgang van fietspad naar rotonde van de N10 richting Lier)

9. De situatie ter plaatste is gevaarlijk en voelt ook onveilig aan.

De bestaande fietspaden zijn relatief smal en zijn zeer dicht gelegen bij de rijweg, waar een snelheidsregime geldt van 70 km/u. Deze dichte nabijheid van de rijweg zorgen voor een beperkte bewegingsruimte voor fietsverkeer, met een verhoogd risico op (fiets)ongevallen voor gevolg.

Bijkomend voorzien de fietspaden ook in een onvoldoende veilige aansluiting op de oversteken van de rotonde, doordat het fietspad op sommige plaatsen niet aangepast is aan de gewijzigde uitrusting van de rotonde en/of niet in goede staat verkeert, waardoor een flessenhals-effect optreedt.

In globo voldoen de huidige fietspaden dus niet aan de elementaire vereisten van verkeersveiligheid noch aan de richtsnoeren van het Vademecum fietsvoorzieningen², dat voorziet in de aanleg van een afgescheiden fietspad bij wegen met een snelheidslimiet van 70km/u.

² “Vademecum Fietsvoorzieningen” integraal te raadplegen via de website van het Agentschap Wegen en verkeer via volgende link: <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>

Daarbij vormt ook de huidige rotonde zelf een gevaarlijke situatie voor fietsers, aangezien deze een verkeersdrukke ervaart die groter is dan de theoretische capaciteit ervan. Fietsers dienen hierdoor, op gelijkvloerse oversteken, een kruising te maken met het zeer drukke verkeer op de rotonde, hetgeen conflictsituaties alleen maar in de hand werkt en de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

10. Om hieraan tegemoet te komen werd er door de gemeenten Heist-op-den-Berg, Putte en Berlaar samen met het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoersmaatschappij 'De Lijn' een mobiliteitsconvenant afgesloten.

Deze convenant beschrijft onder andere de wijze van planvorming op vlak van mobiliteit. De gemeenten wensen bij het ondertekenen van de module 13 de aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs de N10 op een integrale, planmatige manier aan te pakken en de aanleg op een vlotte, doch degelijk onderbouwde manier, te realiseren.

Onderhavig project sluit hierbij aan en is daar ook op afgestemd, waarbij de verkeersveiligheid voor fietsers een van de meest prioritaire projectdoelstellingen is.

11. Maar er is meer, daar onderzoek niet enkel heeft aangetoond dat er, in het bijzonder op piekmomenten, langen wachtrijen komen te ontstaan ter hoogte van de bestaande kruising, maar ook dat de theoretische capaciteit van de bestaande kruising quasi dagelijks zou overschreden worden.

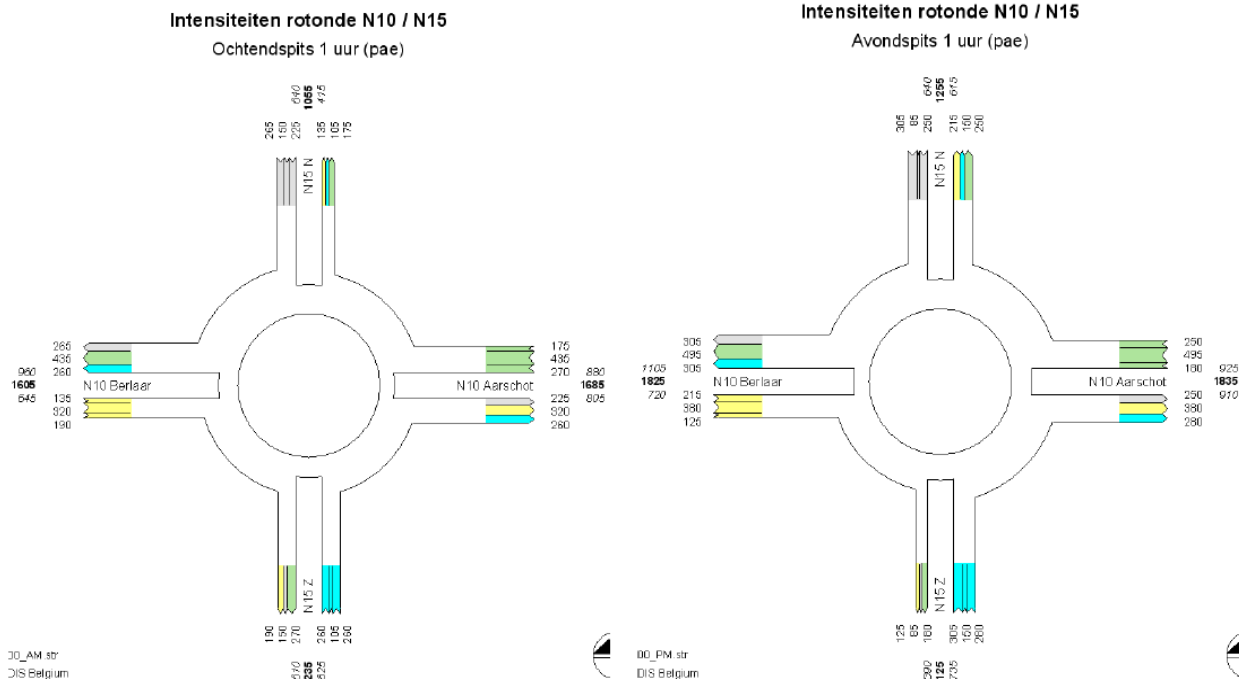
Het verkeersgebruik van de rotonde overschrijdt derhalve de theoretische capaciteit hiervan, hetgeen zorgt voor diverse verkeersproblemen zoals vertraagd verkeer, opstoppingen, fileleed en de daarbij vergezede onveilige situaties.

Waar in de startnota GBC van 15 februari 2011 de theoretische capaciteit van de rotonde op de kruising tussen de N10 en de N15 werd vastgelegd op 2000 pae/u, leverden tellingen uit 2007 de volgende resultaten op:

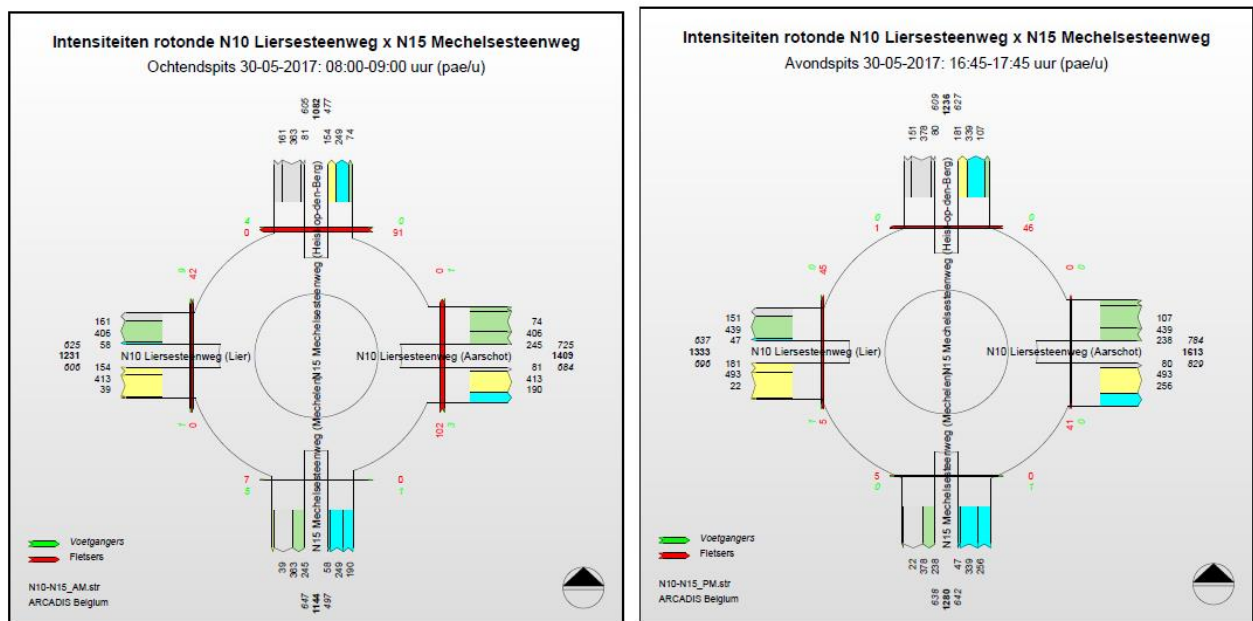
	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00
N15 H o/d B	573	583	592	615	568
N10 Aarschot	841	814	789	771	800
N15 Putte	419	478	535	541	580
N10 Lier	435	507	566	576	574
	2268	2382	2482	2503	2522
	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00
N15 H o/d B	558	547	581	593	587
N10 Aarschot	693	722	763	796	784
N15 Putte	708	700	675	663	646
N10 Lier	672	695	668	673	635
	2631	2664	2687	2725	2652

12. Uitgaande van een gemiddelde van 2551 pae's/u gedurende de dag, wijzen de bovenstaande telresultaten aldus op een gemiddelde overschrijding van het theoretisch capaciteitsmaximum met 27,55%.

Waar de minimale overschrijding plaatsvindt om 7u00 met een waarde van 2268 pae/u, (zijnde een overschrijding van 13,4%) gebeurt de maximale overschrijding om 16u45 met een waarde van 2725 pae/u (zijnde een overschrijding van 36,25%). Deze verkeersafwikkeling op de rotonde kan, wat betreft deze ochtend- en avondspits, grafisch worden voorgesteld als volgt:



Thans werden er in 2017, naar aanleiding van de projectnota RMC van 4 december 2017, nieuwe verkeersstellingen uitgevoerd op de kruising van de N10 en N15, waarbij tot de volgende resultaten werd gekomen voor wat betreft de ochtend- en avondspits:



Niettemin staande een lichte daling van het gemiddelde pae/u kon worden vastgesteld ten opzichte van 2007, blijkt deze daling verwaarloosbaar in het licht van de overschrijding van de theoretische maximumcapaciteit van de rotonde.

Overigens werd in deze studie ook de impact berekend van de ontsluiting van de Spar-site en het aantal pae/u aan bijkomend verkeer dat daarbij op de rotonde zou aansluiten: de bijkomende zou een gemiddelde van 144 pae/u genereren voor de rotonde, hetgeen een verzwaring zou zijn van het al

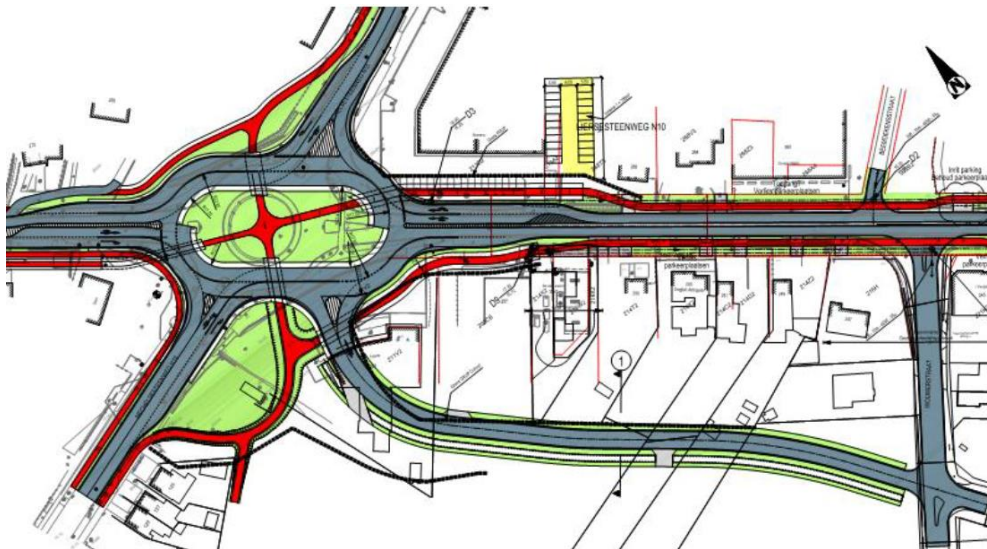
verzadigd kruispunt. Dergelijke overschrijdingen van de theoretische verkeerscapaciteit, alsook het fileleed en de onveilige verkeerssituaties die daarbij ontstaan, noodzaken een verruiming van de capaciteit (i.e. via de aanleg van een extra rijstrook).

13. Door de herinrichting van de rotonde wordt een betere verkeersveiligheid en -leefbaarheid nagestreefd zodat de bovenlokale functionele fietsroute langs de N10 als dusdanig kan gebruikt worden en de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling aan het knooppunt verbeterd wordt.

Door de aanleg van vrijliggende fietspaden verbetert de fiets-leefbaarheid langs de N10 en kan de N10 in haar functie als bovenlokale functionele fietsroute als dusdanig gebruikt worden. Iets wat op dit moment niet gebeurt omwille van de zeer onveilige fietssituatie.

Door de aanleg van een turbo-ovonde met fietstunnels verbetert de verkeersafwikkeling op het knooppunt. Door de aanleg van de fietstunnels worden de conflicten tussen de fietsers en het gemotoriseerd verkeer er volledig uitgehaald en wordt dus ook de verkeersveiligheid voor de zwakkere weggebruikers sterk verbeterd.

14. De nieuwe locatie van de fietspaden in het projectgebied kan planmatig worden weergegeven als volgt (met aanduiding van de fietspaden in rode kleur):



Bij de realisatie en verwezenlijking van de beoogde fietsinfrastructuur staan volgende doelstellingen centraal:

- **Samenhang:** de fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen en aan te sluiten op alle herkomsten en bestemmingen van de fietser, zodanig een volle circulatie mogelijk te maken.
- **Directheid:** de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Afwikkelingssnelheid, oponthoud en omgerekte afstand zijn factoren die de reistijd beïnvloeden.
- **Aantrekkelijkheid:** de fietsinfrastructuur wordt zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het fietsen aantrekkelijk is. Hieronder valt ook het criterium 'sociale veiligheid'; bepalend voor het gebruik van de fiets tijdens de avonduren.

- **Veiligheid:** de fietsinfrastructuur waarborgt een duurzame en veilige verkeerssituatie voor de fietser en de overige weggebruikers. Waar fietser en auto van dezelfde verkeersruimte gebruikmaken, moet de complexiteit van de ontmoeting aan de grenzen worden gebonden.
- **Comfort:** de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming van fietsverkeer mogelijk maken.

Waarbij de overige -belangrijkste- uitgangspunten voor de herinrichting de volgende zijn:

- Dubbelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de N10 oost
- Enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de N10 west
- Dubbelrichtingsfietspaden op de N15 noord (aan de westelijke zijde van de weg – aansluiten op bestaand wegprofiel)
- Dubbelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de N15 zuid
- Maximale uitwisselingsmogelijkheden voor alle richtingen voor de zwakke weggebruikers zonder grote omrijfactoren
- Wegprofiel N10 blijft 2 x 1 rijstrook
- Wegprofiel N15 blijft 2 x 1 rijstrook (aansluiten op bestaand wegprofiel)
- Ontsluitingsweg voor de Spar-site sluit aan op de ovonde
- Ovonde is geschikt voor uitzonderlijk transport (hoofdas)

1.3 ALTERNATIEVENAFWEGING

15. De voorgenomen herinrichting werd voorbereid en voorafgegaan door onderzoek van verschillende scenario's en variaties waarmee kon tegemoetgekomen worden aan de verkeersonveiligheid voor fietsers, de verkeersveiligheid van andere weggebruikers alsook de oplopende filetijden en wachttijden. De finaal weerhouden uitvoeringsvariant kwam daarbij als meest geschikte oplossing naar voren in functie van enerzijds de gesignaleerde verkeers- en veiligheidsproblematiek en anderzijds de proportionaliteit van de innemingen (die zo beperkt mogelijk gehouden worden).

1.3.1 BETREFFENDE DE INRICHTING VAN DE KRUISING TUSSEN DE N10 EN DE N15

16. In voorbereiding van de voorgenomen herinrichting werden meerdere studies uitgevoerd, waaronder de startnota GBC van 15 februari 2011. Deze startnota kaderde binnen module 14, zijnde de ontsluiting van de bedrijfszones, gelegen in de buurt van de kruising van de N10 en de N15.

In deze startnota werden drie verschillende scenario's besproken, met elk een aantal subscenario's. Deze kunnen als volgt weergegeven worden:

- Organisatie aansluiting via Schoorstraat/N10
- Organisatie aansluiting in tussenliggende zone rotonde N15 – kruispunt Schoorstraat
- Nieuwe aansluiting op N15 en/of aansluiting op rotonde N15/N10

Voor een uitgebreide analyse van deze scenario's kan verwezen worden naar de startnota GBC van 25 februari 2011 die als bijlage gevoegd wordt bij deze projectnota.

17. In essentie werden 2 scenario's weerhouden: enerzijds een dubbelstrooksovonde t.h.v. N10 – N15 met bijkomende tak voor uitrijdend verkeer vanuit de industriezone en anderzijds een bijkomende aansluiting in de omgeving van Lerrekensstraat.

In de projectnota RMC van 4 december 2017 werd een uitdrukkelijke voorkeur geuit voor het scenario met ovonde, mede ingegeven vanuit de voorkeur die eerder al geuit werd in het kader van de streefbeeldstudie van de N10 van 2004. Concreet werden als uitgangspunt de volgende doelstellingen en principes in acht genomen:

- **In eerste instantie** werd vertrokken vanuit de streefbeeldstudie voor de N10 van 6 mei 2004, om van hieruit te bepalen welke restcapaciteit nog beschikbaar is voor bijkomende ontwikkelingen / verkeersintensiteiten op de N10;
- Vervolgens werd de problematiek **in de omgekeerde richting bekeken**: van de ruimtelijke taakstelling aan bijkomende ontwikkelingen langs de N10 werd geëvalueerd welke verkeerstechnische inrichting nodig is om op de N10 een voldoende verkeersdoorstroming te kunnen aanbieden;
- Tenslotte werd gewerkt aan een **'compromis'-scenario** waarin zowel de inrichtingsprincipes als ruimtelijke ontwikkelingen werden bijgestuurd om tot een haalbare tussenoplossing te komen. Dit compromis-scenario diende in ieder geval te vertrekken van de gestelde randvoorwaarden:
 - Het behoud van de N10 op een enkelstrooksprofiel (2x1-profiel);
 - Het behoud van het principe van de gesloten middenberm op de N10, met "rechts-in rechts-uit"-aansluitingen en rotondes voor de afwikkeling van terugkeerbewegingen;
 - Het kruispunt met de Schoorstraat wordt ingericht als dubbelstrooksrotonde met enkele toe- en afritten.
 - Het kruispunt met de N15 wordt ingericht als dubbelstrooksovonde met enkele toe- en afritten.

Aansluitend werden ook door de Vlaamse Overheid (agentschap Wegen en Verkeer, expertise Verkeer en Telematica) nog diverse variante scenario's houdende de aanleg van een ovonde gesimuleerd:

- **ovonde N10-N15** met diverse configuraties wat betreft aantal rijstroken op open afritten. Conclusie: onaanvaardbare wachtrijen gedurende de avondspits in alle beschouwde scenario's.
- **turbo-ovonde N10-N15** met diverse configuraties wat betreft aantal rijstroken op op- en afritten. Conclusie: aanvaardbare wachtrijen in het beschouwde scenario 5.
- **turbo-ovonde N10-N15 met diverse configuraties wat betreft de ontsluiting van de Colruyt-site (5de tak) + rotonde t.h.v. Schoorstraat.** Conclusie: belemmerde doorstroming bij uitrijden van de Colruyt-site (avondspits) en onaanvaardbare wachtrijen t.h.v. Schoorstraat.
- **turbo-ovonde N10-N15 + VRI t.h.v. Schoorstraat.** Conclusie: belemmerde doorstroming bij uitrijden van de Colruyt-site (avondspits) en onaanvaardbare wachtrijen t.h.v. Schoorstraat.
- **turbo-ovonde N10-N15 + diverse configuraties voor een rotonde t.h.v. Schoorstraat.** Conclusie: belemmerde doorstroming bij uitrijden van de Colruytsite (avondspits) en aanvaardbare wachtrijen t.h.v. Schoorstraat bij keuze voor een dubbelstrooksrotonde.
- **turbo-ovonde N10-N15 + turbo- rotonde t.h.v. Schoorstraat**

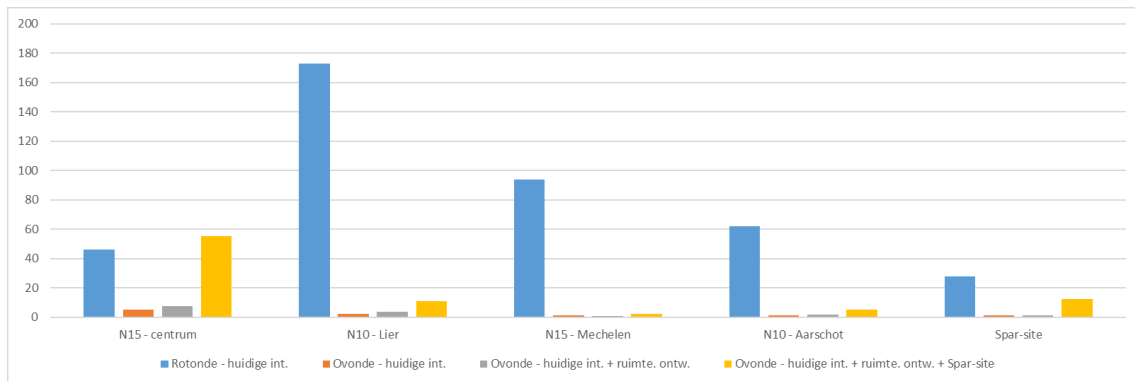
18. Deze laatste variatie dateert van 2016 en ging uit van (i) N10-N15: turborotonde (ovonde), met dubbele op- en afritten langs N10, met dubbele opritten en enkele afritten langs N15, (ii) een aansluitende 5^{de} tak voor de ontsluiting van het industriegebied waarop de Spar-site kan aansluiten, en ongelijkvloerse kruisingen voor zachte weggebruikers en (iii) N10 – Schoorstraat: turborotonde, met dubbele op- en afritten langs N10, met enkele op- en afritten langs Schoorstraat.

Dit scenario resulteert in een voldoende vlotte verkeersafwikkeling op de rotonde. Enkel op de 5^{de} tak ter ontsluiting van de Spar-site ontstaan eerder lange wachtrijen. Om hiervoor een oplossing te bieden, is er bij

verdere uitwerking voor geopteerd om de ontsluiting van de site deels te laten verlopen via Wouwerstraat.

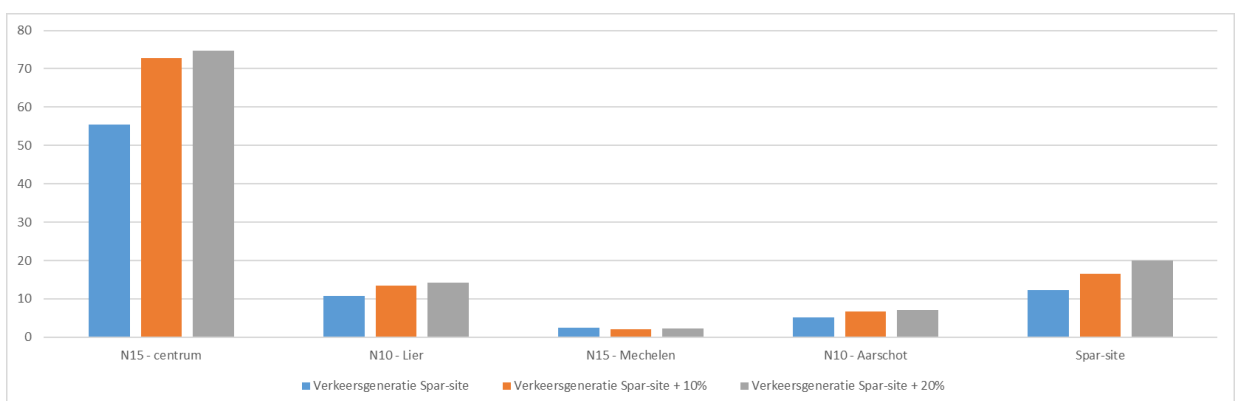
Daarbij wordt enkel uitrijdend verkeer uit Wouwerstraat toegelaten, rechtsaf richting N10 – Begijnendijk. Ook vanuit Beemdekensstraat geldt een verplichte rechtsaf.

De verkeerssimulaties met betrekking tot de ontworpen turbo-ovonde kunnen als volgt weergegeven worden:



Na de aanleg van de ovonde (oranje kolommen) is er een sterke terugval in wachtrijen merkbaar. De aanleg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid (grijze kolommen) en de reconversie van de SPAR-site (gele kolommen) zorgen weliswaar voor een toename van de verkeersontwikkeling, doch de toestand blijft beduidend beter dan in de actuele situatie.

Zelfs na het in rekening brengen van de bijkomende ontwikkelingen van de Fabiola-site met een gemiddelde toename van 10 tot 20% zijn de wachttijden nog steeds beperkt tot een acceptabel niveau, waarbij de wachttijden, ondanks een zwaardere belasting dan huidig aanwezig is, gemiddeld nog steeds lager uitkomen dan nu het geval is. Volgende simulatie verduidelijkt dit:



19. Tot slot werd door Agentschap Wegen en Verkeer gesimuleerd hoe het verkeer gebruik maakt van de ovonde, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen normaal verkeer en uitzonderlijk verkeer.

Uit dit verslag blijkt duidelijk dat de simulaties die uitgaan van de inrichting van een normale ovonde tot de conclusie komen dat een normale ovonde onvoldoende ruimte biedt voor de weggebruikers en

derhalve niet kan volstaan om een antwoord te bieden aan de gesignaleerde problematieken, en dus uitgebreid dient te worden.

Dit verslag wordt gevoegd als bijlage bij deze projectnota.

1.3.1 BETREFFENDE DE INRICHTING VAN FIETSPADEN OP DE KRUISING TUSSEN DE N10 EN N15

20. De lokalisatie van de fietstunnels en ongelijkvloerse fietsoversteken bij de turbo-ovonde enerzijds en de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden anderzijds volgen in eerste instantie rechtstreeks uit het Vademecum fietsvoorzieningen.³

Daarnaast werd er ook door studiebureau TIMENCO BV onderzoek gevoerd naar de verschillende, mogelijke fietsroutes, alsook variaties en verbetermogelijkheden hiervan. Vanuit de principes van samenhangendheid, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en het comfort -als uitgangspunten- werden in deze studie een aantal voorkeursroutes ontwikkeld en uitgebreid geanalyseerd.

Op basis van deze analyse weerhield studiebureau TIMENCO BV uiteindelijk de variant die thans is opgenomen in de voorziene herinrichting van de kruising van de N10 en de N15. Dit omdat bij deze variant de kruising van de fietsroutes zich op één plaats bevindt en niet op meerdere, waardoor bajonetbewegingen vermeden kunnen worden, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

21. Het gelijkgronds oversteken van een dubbelstrookse ovonde wordt gezien als een zeer gevaarlijke verkeerssituatie. Het is dus wenselijk om deze fietskruisingen ongelijkgronds te voorzien, waarbij het voorliggende project dan ook uitgaat van de aanleg van vijf fietstunnels.

Op deze wijze zijn de oversteken in alle richtingen ongelijkgronds.

Uit de studie van TIMENCO bleek de route Beerzel – Hoge Brustraat via de kruising van de N10 en de N15 een voorkeursroute. Er is dus getracht om de omrijfactor voor deze verbinding zo kort mogelijk te houden.

In het ontwerp zijn vier fietstunnels voorzien die de turbo-ovonde kruisen. Deze vier fietspaden komen samen in een plein in het midden van de ovonde. Op deze manier kan vanuit dit plein de route voortgezet worden in elke richting. De vijfde fietstunnel bevindt zich onder de vijfde arm van de ovonde, namelijk de ontsluitingsweg naar de Colruyt en Industriezone.

Zowel de fietstunnels als fietspaden langs de ontsluitingsweg, N10 in het oostelijke deel en de Mechelsesteenweg zijn dubbelrichtingsfietspaden. De tunnel en fietspad langs de N10 aan de westelijke zijde zijn éénrichtingsfietspaden. Op deze wijze wordt een goede aansluiting aan de éénrichtingsfietspaden langs beide zijden van de N10 mogelijk gemaakt.

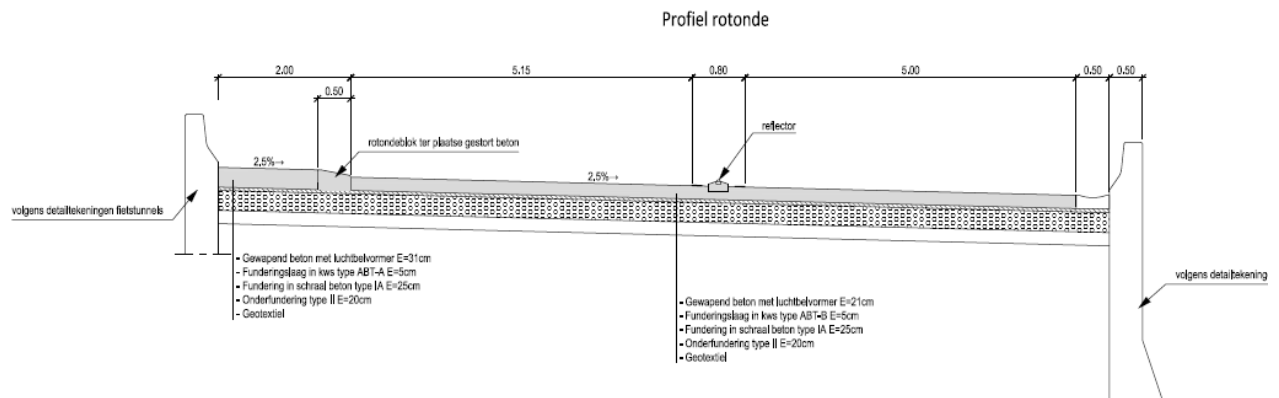
De fietstunnels worden uitgevoerd in zichtbeton met rondom groenzone. Het is gewenst om de beleving zo aangenaam mogelijk te maken. Om deze reden zijn de fietstunnels ook zo kort mogelijk gehouden.

³ “Vademecum Fietsvoorzieningen” integraal te raadplegen via de website van het Agentschap Wegen en verkeer via volgende link: <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>

1.4 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

1.4.1 OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN

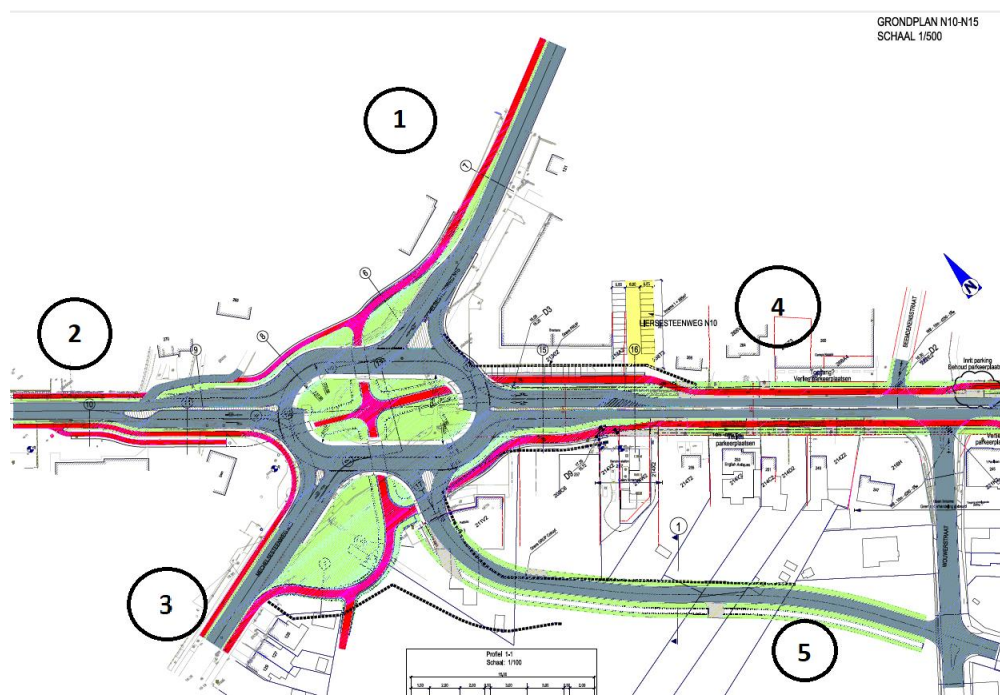
22. De turbo-ovonde wordt aangelegd met volgende maatvoering:



- ✓ Breedte middeneiland: 25 m
- ✓ Lengte middeneiland: 65 m
- ✓ Breedte rammelstrook binnenkant ovonde: 2 m
- ✓ Breedte binnenste rijbaan: 5,15 m
- ✓ Breedte buitenste rijbaan: 5 m
- ✓ Breedte middengeleider: 80 cm

De ovonde is ontworpen voor uitzonderlijk vervoer.

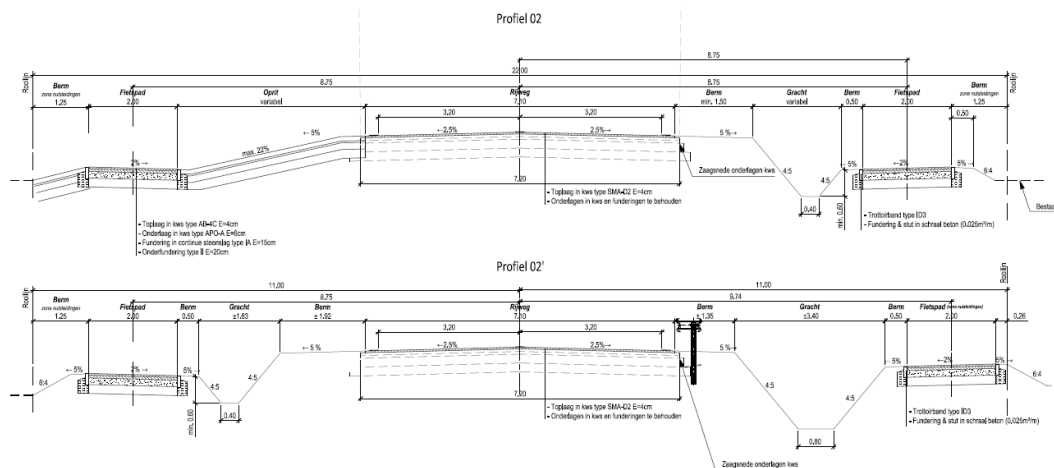
23. Op de ovonde worden 5 takken aangesloten, zoals aangeduid op deze visuele voorstelling:



De takken met nummers 1 en 3 betreffen de N15 die langs de noordelijke als de zuidelijke zijde aansluit met twee rijstroken voor het oprijdend verkeer en één rijstrook voor het afrijdend verkeer. De takken met nummers 2 en 4 betreffen de N10 en sluit aan langs de oostelijke en westelijke zijde met twee rijstroken voor zowel het oprijdend als het afrijdend verkeer. De tak met nummer 5 is de ontsluitingsweg van de SPAR-site en sluit in de zuidoostelijke hoek aan met een 2x1 rijstrook.

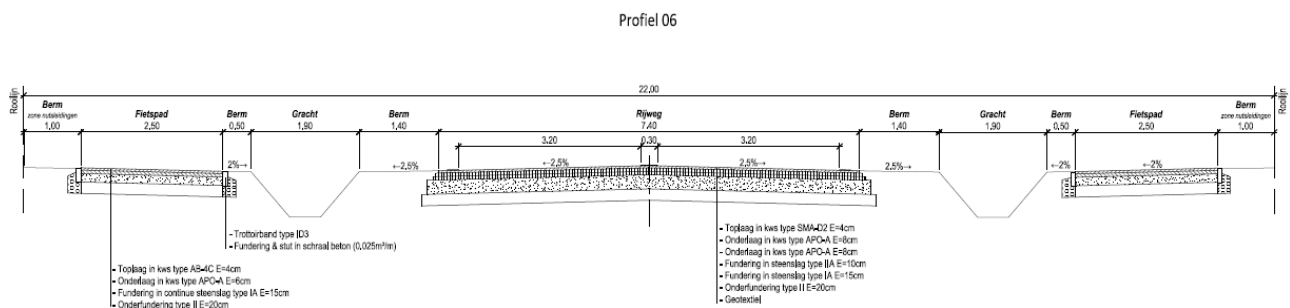
Het nieuwe wegprofiel zal aansluiten op de bestaande wegenis of is afgestemd op de ontwerpen van de module 13 projecten op het traject van de N10:

1) N10-westzijde:



- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1,25 m
- ✓ Breedte fietspad: 2 m
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en gracht: 0,5 m
- ✓ Breedte gracht: variabel
- ✓ Breedte berm tussen gracht en rijweg: variabel (min. 1,5 m)
- ✓ Breedte verharding: 7,1 m (rijstrookbreedte 3,2 m)
- ✓ Breedte berm tussen gracht en rijweg: variabel (min. 1,5 m)
- ✓ Breedte gracht: variabel
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en gracht: 0,5 m
- ✓ Breedte fietspad: 2 m
- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1,25 m

2) N10-oostzijde

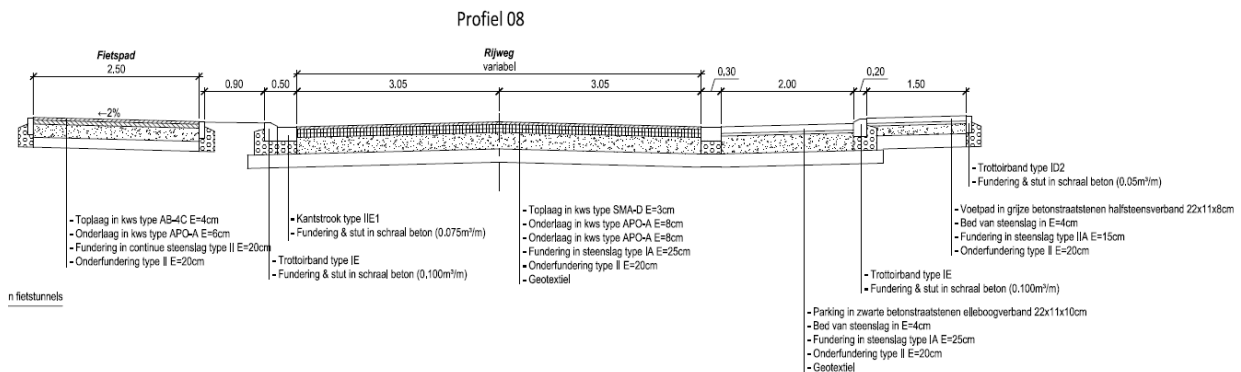


- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1 m
- ✓ Breedte fietspad: 2,5 m
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en gracht: 0,5 m

- ✓ Breedte gracht: 1,9 m
- ✓ Breedte berm tussen gracht en rijweg: 1,4 m
- ✓ Breedte verharding: 7,4 m (rijstrookbreedte 3,2 m)
- ✓ Breedte berm tussen gracht en rijweg: 1,4 m
- ✓ Breedte gracht: 1,9 m
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en gracht: 0,5 m
- ✓ Breedte fietspad: 2,5 m
- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1 m

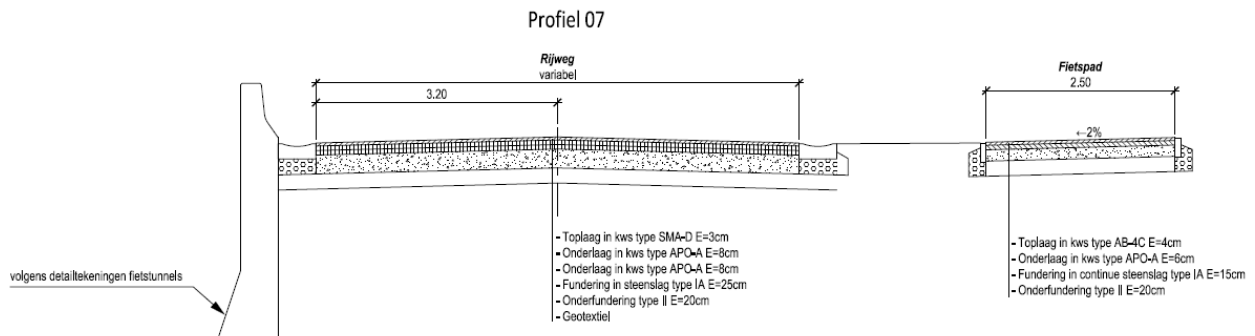
24. N15 noord- en zuidzijde sluiten aan op de bestaande toestand:

3) N15-noordzijde



- ✓ Breedte fietspad: 2,5 m
- ✓ Breedte schrikzone tussen fietspad en rijweg: 0,9 m
- ✓ Breedte lijnvormige elementen: 0,5 m
- ✓ Breedte verharding: variabel (rijstrookbreedte 3,05 m)
- ✓ Breedte lijnvormige elementen: 0,3 m
- ✓ Breedte parkeerzone: 2 m
- ✓ Breedte lijnvormige elementen: 0,2 m
- ✓ Breedte voetpad: 1,5 m

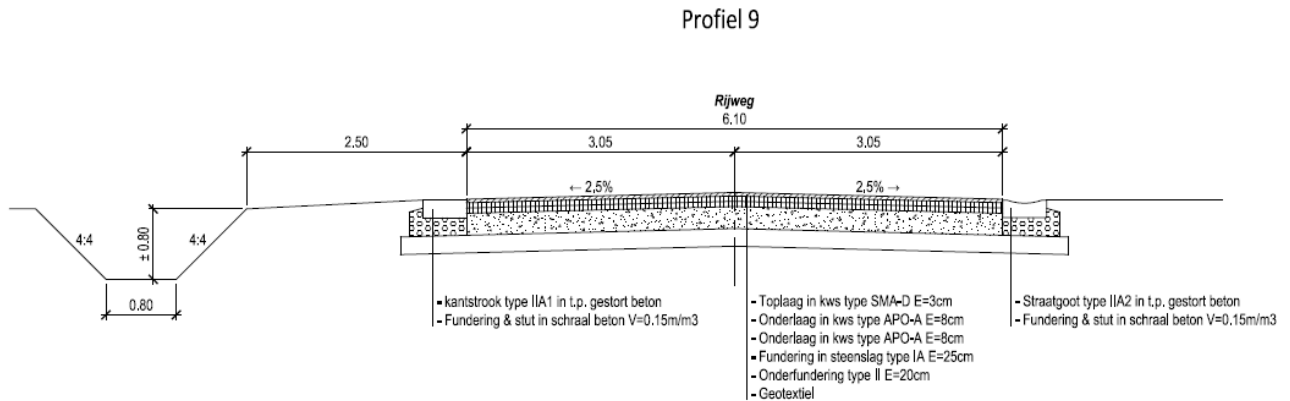
4) N15-zuidzijde:



- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1 m
- ✓ Breedte fietspad: 2,5 m
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en rijweg: variabel (min. 1,5 m)
- ✓ Breedte verharding: variabel (rijstrookbreedte 3,2 m)
- ✓ Breedte berm tussen fietspad en rijweg: variabel (min. 1,5 m)
- ✓ Breedte fietspad: 2,5 m

- ✓ Breedte berm naast fietspad (zone nuts): 1 m

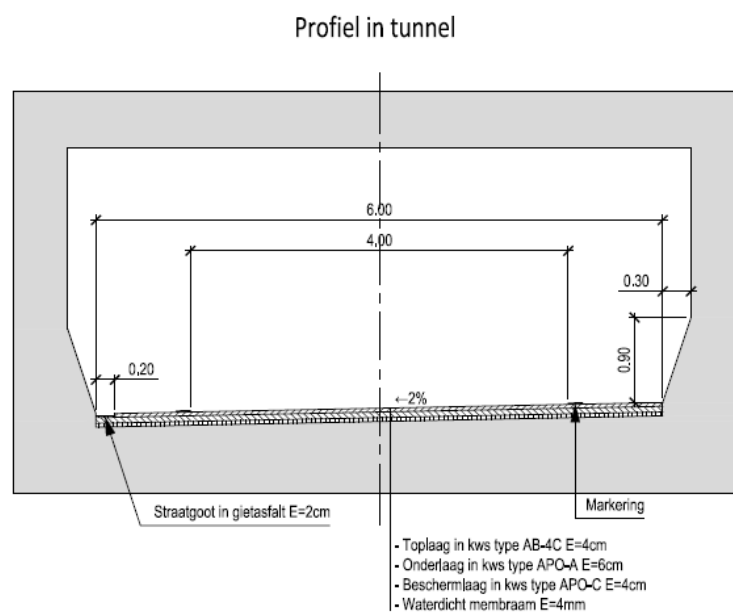
5) Ontsluiting Spar-site:



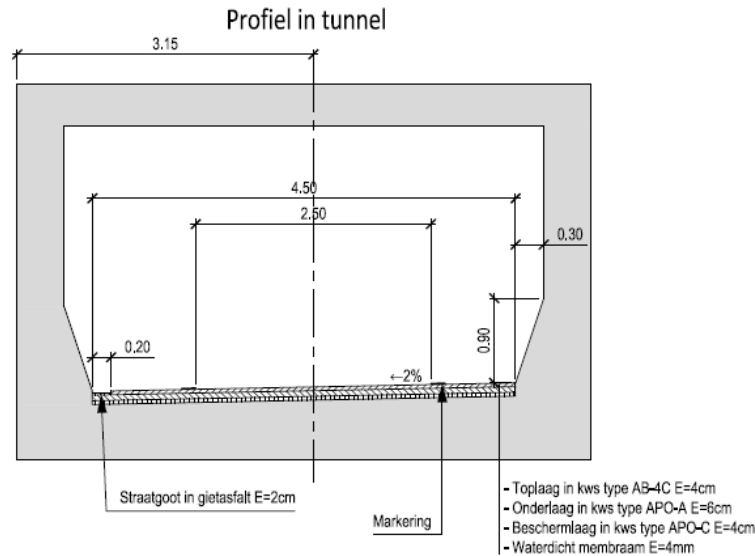
- ✓ Breedte gracht: variabel (ca. 2,4 m)
- ✓ Breedte berm tussen gracht en rijweg: 2 m
- ✓ Breedte lijnvormige elementen: 0,5 m
- ✓ Breedte rijweg: 6,1 m (rijstrookbreedte 3,05 m)
- ✓ Breedte lijnvormige elementen: 0,5 m
- ✓ Breedte berm naast rijweg (zone nuts): variabel (min. 1,5 m)

25. In het projectgebied worden in totaal vijf fietstunnels aangelegd waarvan vier fietstunnels onder de ovonde door zullen lopen en de vijfde fietstunnel onderheen de vijfde tak zal lopen. Deze fietstunnels zullen ingericht worden als dubbelrichtingsfietspaden. De vier tunnels die onder de ovonde doorlopen, zullen samenkomen in het centrum van de ovonde, waar een uitwisselingspunt wordt gecreëerd voor de fietsers, zodat alle richtingen op een eenvoudige en veilige manier te bereiken zijn. De breedtes van de fietsdoorgangen zijn hierop afgestemd.

De 2 fietstunnels die de noord-zuid verbinding maken onder de ovonde hebben een breedte van 6m.



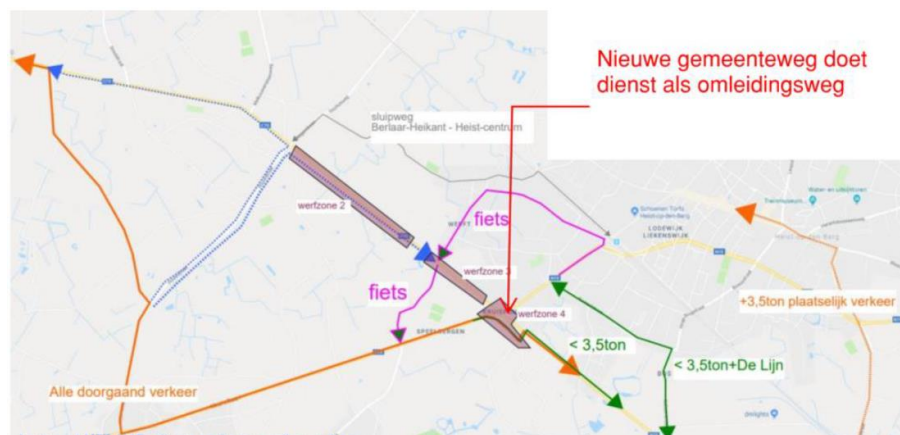
De andere fietstunnels hebben een breedte van 4,5m.



26. Tijdens de werkzaamheden zal tevens een omleidingsweg aangelegd worden. Deze tijdelijke omleidingsweg maakt gebruik van de toekomstige gemeenteweg en Wouwerstraat. Om de verbinding te maken met de N15 zal er ter hoogte van het kruispunt een stukje tijdelijke wegenis aangelegd worden die in verbintenis staat met de gemeenteweg. De toekomstige gemeenteweg zal dus in eerste instantie gedeeltelijk aangelegd worden om dienst te doen als omleidingsweg.

Deze omleidingsweg dient het algemeen belang door de verkeersafwikkeling te garanderen en een grote omrijfactor te behouden, zodanig de impact op de nabijgelegen economische activiteiten, alsook de ontsluiting voor de lokale bewoners, niet onmogelijk te maken.

Visueel zal de omleidingsweg als volgt gesitueerd worden:



Tevens wordt voorzien in de omleiding van het fietsverkeer om de bestaande fietsroutes toegankelijk te houden. Dit om tijdens de uitvoering van de werken de hinder te beperken, en de ontsluiting van het gebied enigszins te faciliteren.

27. Verder zullen er nutsleidingen aangelegd worden volgens de regels van de kunst in de daartoe aangewezen gebieden rond de ovonde, alsook in de bufferstroken naast de fietspaden, zodanig de wegenis niet opengebrouwen dient te worden indien de nutsleidingen aangepast worden.

De nutsleidingen die verplaats worden behoren toe aan:

- 1) Telenet BVBA
- 2) Proximus NV
- 3) Fluvijs
- 4) Pidpa
- 5) Agentschap Wegen en Verkeer

28. Voor de realisatie van voormelde werkzaamheden werd op 18 november 2021 een omgevingsvergunning verleend voor het project “Fietspaden N10 – Ovonde N10xN15” aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze omgevingsvergunning voorziet in de aanleg en ontwikkeling van de turbo-ovonde ter hoogte van de kruising N10-N15 ter Heist-op-den-berg alsook in de aanleg van de ontsluitingsweg voor de Spar-site, zijnde de “vijfde” tak op de turbo-ovonde.

Tegen de omgevingsvergunning werd vervolgens een vordering tot vernietiging en schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De gevorderde schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid werd bij arrest van 14 januari 2022 verworpen; de vordering tot nietigverklaring is, samen met 2 andere vorderingen tot vernietiging die nadien nog werden ingediend, momenteel aanhangig bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Overwegende dat een vordering tot nietigverklaring geen enkele schorsende werking kent, staat vast dat de omgevingsvergunning van 18 november 2021 op heden uitvoerbaar, en onderhavig project op heden realiseerbaar is.

1.4.2 OMSCHRIJVING VAN HET VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

29. Voor bepaalde infrastructuurwerken zoals openbare verkeerswegen, spoorwegen, haven- en waterweginfrastructuur is het volgens de decreetgever in het algemeen belang noodzakelijk dat de overheid deze zelf realiseert en ontwikkelt. De volgende zaken dienen volgens de decreetgever, zoals vermeld in de memorie van toelichting bij het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, immers absoluut te worden vermeden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- een lappendeken aan verantwoordelijkheden inzake onderhoud en herstel, wat immers zou leiden tot een groter risico op juridische conflicten zowel onderling als ten aanzien van derden;
- een probleem van coördinatie tussen de zelfrealisator en de aannemer die desgevallend door de overheid wordt aangesteld;
- een verzwakte positie ten aanzien van het gedwongen doen verplaatsen van nutsleidingen;
- een gebrek aan een globale inrichting en een overkoepelend beheer en onderhoud;
- problemen naar toegankelijkheid, het beschikbaar houden ten aanzien van andere gebruikers en bijvoorbeeld het voorzien van aanvullende reglementen van wegbeheer;

Het aanleggen, beheren en onderhouden van de voornoemde infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder zelf kan instaan voor de realisatie en het beheer ervan.

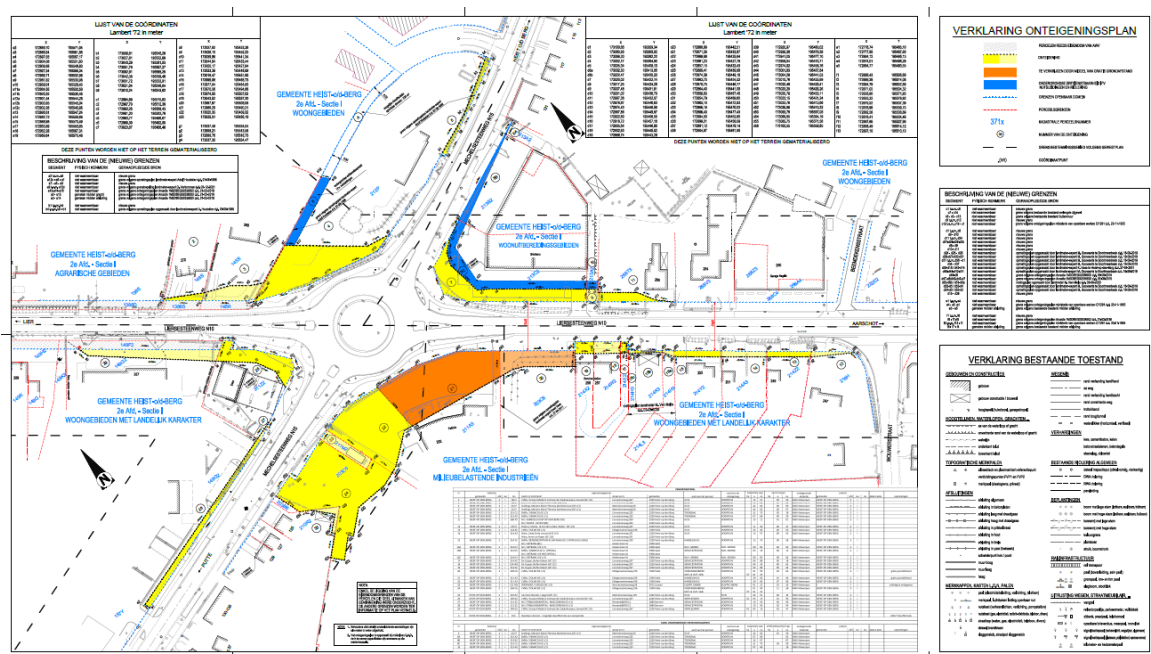
Om de geplande weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer ervan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de op de onteigeningsplannen aangeduide innemingen, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze onroerende goederen in volle eigendom kan de projectdoelstelling van algemeen nut niet gerealiseerd worden.

Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet de goede uitoefening van de publieke beheerstaken waarborgen, onder meer naar onderhoud, verlenen van vergunningen, advisering in het kader van omgevingsvergunningen en aansprakelijkheden.

30. Om het voorliggend project te kunnen realiseren is moeten verschillende onroerende goederen strikt noodzakelijk in volle eigendom worden verworven, en dit niet alleen om een integrale en geïntegreerde realisatie van de herinrichting van de gewestweg mogelijk te maken maar ook het daaropvolgende duurzame beheer en onderhoud daarvan.

Er dienen bovendien nutsvoorzieningen (zoals waterafvoerinfrastructuur en riolering) aangelegd te worden in de ondergrond van de gewestweg zodat een private eigendomssituatie van de wegbedding niet aangewezen is en het ook om die reden noodzakelijk is voor de wegbeheerder dat de wegbedding in volle eigendom verworven wordt. Aldus kan de projectdoelstelling ook om deze reden uitsluitend door onteigening worden gerealiseerd.

De in te nemen onroerende goederen worden visueel in gele én blauwe kleur weergegeven op het onteigeningsplan met als nummer 1M3D8E G 032756 00, met dien verstande dat de inname van de in blauw gekleurde percelen zich beperkt tot enkel een inname van de ondergrond:



31. In totaal wordt er voorzien in 32 innames.

Deze innames zijn onontbeerlijk om het project te kunnen realiseren, aangezien iedere wijziging van het project een directe invloed heeft op de verkeersafwikkeling alsook een impact heeft op de simulaties die verricht werden om te beoordelen of het voorliggende project een verbetering inhield van de verkeersafwikkeling in functie van de lengtes van files, de duurtijd van wachtrijen, de verkeersveiligheid en het gevoel van veiligheid, etc...

Hieronder volgt een lijst met de strikt noodzakelijke innames:

- Inname 2: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 146S, met een inname van 39m²
- Inname 3: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 145S met een inname van 153m²
- Inname 4: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 212P met een inname van 690m²
- Inname 5: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 212P met een inname van 67m²
- Inname 7: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr.213 C2 met een inname van 518m²
- Inname 9: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 213 A2 met een inname van 29m²

- Inname 11: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 268 T3 met een inname van 101m²
- Inname 12: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 216H met een inname van 27m²
- Inname 13: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 Z2 met een inname van 50m²
- Inname 14: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 A3 met een inname van 53m²
- Inname 15: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 Y2 met een inname van 58m²
- Inname 16A: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 H3 met een inname van 9m²
- Inname 16B: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 K3 met een inname van 12m²
- Inname 16C: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 H3 met een inname van 4m²
- Inname 17: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 X2 met een inname van 18m²
- Inname 18: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 W2 met een inname van 65m²
- Inname 19: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 214 X2 met een inname van 44m²
- Inname 20: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 203 C6 gerealiseerd met een gratis grondafstand van 264m²
- Inname 21: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 211 A3 gerealiseerd met een gratis grondafstand van 1044m²
- Inname 22: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 211 A3 met een inname van 768m²
- Inname 23: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 211 M2 met een inname van 123m²
- Inname 24: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 203 C6 met een inname van 1128m²
- Inname 25: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 210 R2 met een inname van 34m²
- Inname 26: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 149 G2 met een inname van 196m²
- Inname 27: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 211 Z2 met een inname van 9m²
- Inname 28: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 211 Z2 met een inname van 254m²
- Inname 29: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 149 G2 met een inname van 247m²
- Inname A: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. O.D. gerealiseerd met een desaffectatie van 285m²
- Inname 6: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 212P met een ondergrondse inname van 135m²
- Inname 8A: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 213 A3 met een ondergrondse inname van 2m²
- Inname 8B: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 213 B2 met een ondergrondse inname van 87m²
- Inname 8C: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 213 C2 met een ondergrondse inname van 329m²
- Inname 10: Heist-op-den-berg, afd. 2, sectie I, nr. 213 A2 met een ondergrondse inname van 18m²

Een deel ervan werden reeds in eigendom verworven, zoals aangeduid op het onteigeningsplan.

De innames zijn allen gelegen langs ofwel de N10 ofwel de N15 en passen binnen de projectdoelstelling. Daarbij vereist de weerhouden inrichting slechts de inneming van een beperkte grondstrook die beperkt blijft tot het absolute minimum, waarop geen constructies staan opgesteld, en die niet van die aard is om de aanwezige functies te verhinderen of onmogelijk te maken, hetgeen ook doet conformeren met het evenredigheids- en het zuinigheidsbeginsel.

2 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

32. Zoals voorzien in artikel 24, §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten vermits het project waarvoor wordt onteigend betrekking heeft op weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Ter informatie en ten indicatieven wordt de onderstaande informatie meegegeven:

2.1 REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

33. Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd in het najaar van 2023. Het einde van de werkzaamheden wordt beoogd tegen december 2024. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve fasering voorzien:

- Aanvraag omgevingsvergunning: juni 2021.
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: juni 2022.
- Aanbesteden overheidsopdracht werken: juli 2022.
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: maart 2023.
- Start uitvoering werken: september 2023.
- Voorziene einde uitvoering werken: december 2024

2.2 REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

34. De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en samen te lezen documenten.

2.3 BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

35. De verworven onroerende goederen zullen na onteigening opgenomen worden in het openbaar domein van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het Agentschap zal na uitvoering van de werken instaan voor het beheer van de infrastructuur.

3 PROJECTPLAN

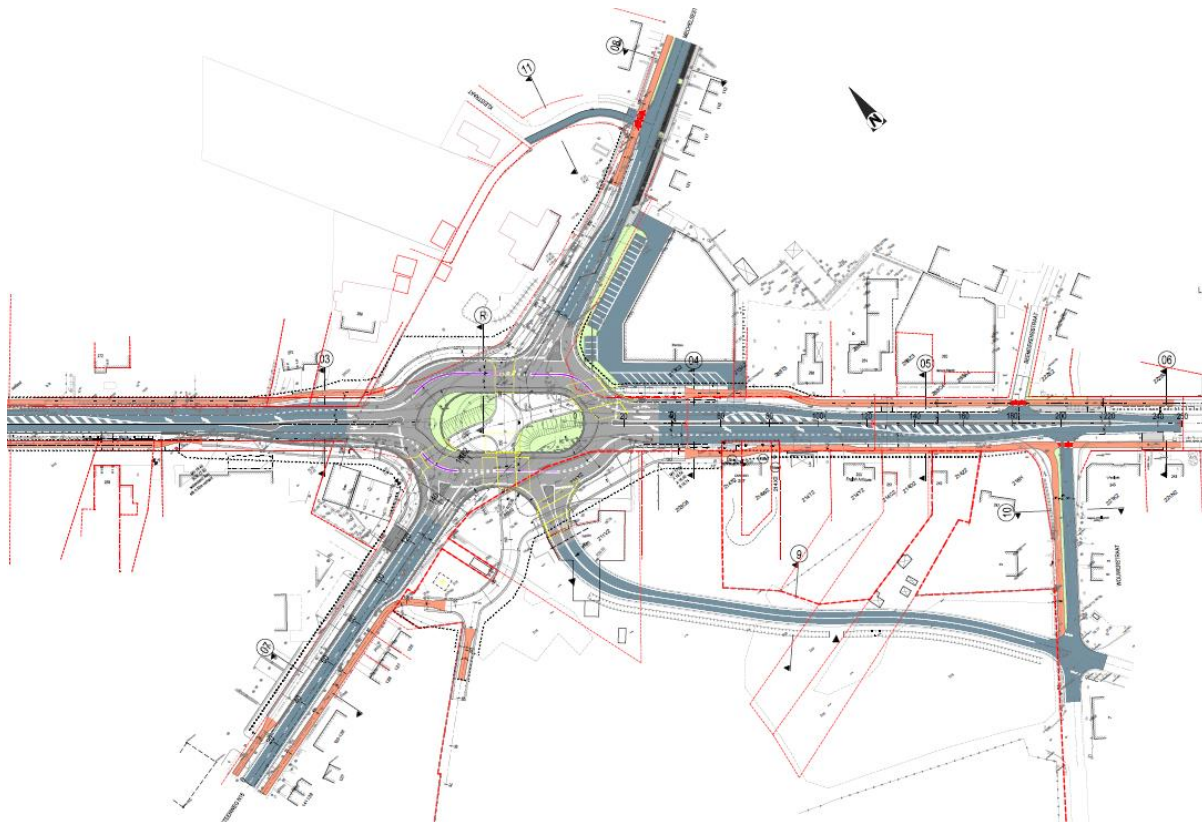
36. Overeenkomstig onderstaand projectplan wordt voorzien in de ontwikkeling van de globale zone waarin de turbo-ovonde zal worden aangelegd. Deze turbo-ovonde wordt aangelegd met een profiel van twee wegstroken, waarbij dubbele op- en afritten langsheen de N10, dubbele opritten en enkele afritten langsheen de N15 en een enkele op- en afrit langs de ontsluitingsweg van de Spart-site worden voorzien.

Daarbij wordt de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers verzekerd door het aanleggen van een afgescheiden fietspad, met dubbelrichtingsverkeer, met een ongelijkvloerse kruising met de ovonde.

Verder wordt ook de bestaande wegenis in de projectzone op bepaalde plaatsen uitgebreid, omdat de huidige breedte onvoldoende draagkrachtig is voor (de verwerking van) het gemotoriseerd verkeer en het uitzonderlijk vervoer, in functie van een veilige en vlotte afwikkeling.

Daarbij wordt getracht om zoveel mogelijk aan te sluiten en samen te vallen met de reeds uitgevoerde herinrichtingsprojecten uitgevoerd op de N10 in het kader van de convenant module 13.

Planmatig kan het project worden voorgesteld als volgt:



Bovenstaand Projectplan geeft het concrete -globale- ontwerp weer voor het te realiseren project dat het voorwerp uitmaakt van de onteigening en toont aan hoe de verkeersveiligheid en de globale verkeersafwikkeling verbeterd kan worden, met inachtneming van een zorgvuldige stedenbouwkundige inrichting, de redelijkheid, de proportionaliteit, de zuinigheid alsook de noodzakelijkheid van de voorgestelde werkzaamheden.

Het moet beschouwd worden als het projectplan in de zin van art. 12 Vlaams Onteigeningsdecreet.

4 BIJLAGEN

Volgende bijlagen zijn raadpleegbaar via de website van AWW:

<https://wegenverkeer.be/werken/rotonde-fabiola-wordt-ovonde-met-vijf-fietstunnels>

- Projectplan
- Streefbeeldstudie van de N10 van 6 mei 2004
- Startnota GBC 15 februari 2011
- Projectnota RMC 4 december 2017
- Simulatie Heist-op-den-berg – Ovonde N10XN15 14 maart 2016
- COMPUTERSIMULATIE Ovonde N10 – N15 Heist-op-den-Berg T2017

Opgemaakt door Ir.

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Gezien om gevoegd te worden bij het definitief onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken