

Dienst Ruimtelijke Ordening
Interleuven

Bierbeek
Projectnota aanleg fietspaden N3 Tiensesteenweg
versie oktober 2009 – geactualiseerd en aangepast
volgens PSG 22-10-2021
Massimo Orrico, projectleider infrastructuur



INTERLEUVEN
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

1 Inhoudsopgave

1	Inhoudsopgave	3
2	Inleiding en situering	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Situering van het project	5
2.3	Betrokken actoren	6
3	Samenvatting gekozen concept startnota	6
4	Verbeteringen, aanvullingen van en afwijkingen op de startnota	8
4.1	Auditverslag PAC dd. 21/04/2009	8
4.2	Verkeerstellingen	8
4.3	Aangrenzend project: aanleg fietspaden N3 in Boutersem	8
4.4	Vellen van bomen: pre-advies Agentschap voor Natuur en Bos	9
4.5	Oplijsting en motivatie van afwijkingen t.o.v. het gekozen concept	10
	Aanhouden van een fietspadbreedte van 2,00 m	10
	Tussenstroken	10
	Verplaatsen van de bushaltes	10
	Verbreden van de haltehavens voor bussen tot een breedte van 3,00 m	10
	Plaatselijk voorzien van aanliggende fietspaden t.h.v. kruispunten	11
	Parkeerstrook t.h.v. woningen Tiensesteenweg 324 t.e.m. 330A	11
5	Concrete uitwerking van het project	12
5.1	Technische uitwerking	12
	Plan 1: deel Tiensesteenweg van aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden te Lovenjoel t.h.v. de Molenbeek tot kruispunt met Kerselaarlaan	12
	Plan 2: deel Tiensesteenweg van kruispunt met Kerselaarlaan tot woning Tiensesteenweg 330C	14
	Plan 3: deel Tiensesteenweg van woning Tiensesteenweg 332 tot kruispunt met Zielenberg	15
	Plan 4: deel Tiensesteenweg van kruispunt met Zielenberg tot voorbij woning Tiensesteenweg 191	16
	Plan 5: deel Tiensesteenweg tot gemeentegrens met Boutersem	17
5.2	Specifieke ontwerpdetails	18
	Aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden te Lovenjoel t.h.v. Molenbeek	18
	Bushalte 'Oude Baan' – richting Tienen	18
	Bushalte 'Oude Baan' – richting Leuven	19
	Kruispunt met Kerselaarlaan	19
	Kruispunt met Gravenveldstraat	20
	Kruispunt met Parklaan en uitrit restaurant Deborah	20
	Kruispunten met Zielenberg en Latstraat	21
	Bushaltes 'Zielenberg'	22
	Aansluiting op vrijliggende fietspaden t.h.v. gemeentegrens Boutersem	22
5.3	Materiaalkeuze	23
	Vrijliggende fietspaden	23
5.4	Bepanting	23
5.5	Verlichting	23
5.6	Riolering	24
5.7	Onteigeningen	24

Projectnota aanleg fietspaden Tiensesteenweg te Bierbeek – versie oktober 2009 – aangepast aan de PSG dd

5.8	Financiële raming	24
6	Verdere procedures	24
6.1	Gelijklopende procedures	24
7	Bijlagen	26
	Bijlage 1: verslag GBC startnota dd. 16/03/2009.....	26
	Bijlage 2: verslag PAC startnota dd. 21/04/2009	29
	Bijlage 3: verslag vergadering dd. 8/07/2009	30
	Bijlage 4: verslag GBC projectnota dd. 24/08/2009	32

2 Inleiding en situering

2.1 Inleiding

De onderhavige studie over de aanleg van fietspaden situeert zich binnen de zogenaamde 'Module 13' in het kader van de verdere uitwerking van algemene afspraken rond de Moederconvenant.

Algemeen gesteld handelt deze module over de aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid op basis van subsidies.

In dit project staan het vergroten van de verkeersveiligheid in het algemeen en die van de zwakke weggebruiker in het bijzonder centraal.

Bovendien kan de aanleg van goed uitgeruste fietspaden tevens zorgen voor een extra stimulans van het fietsgebruik.

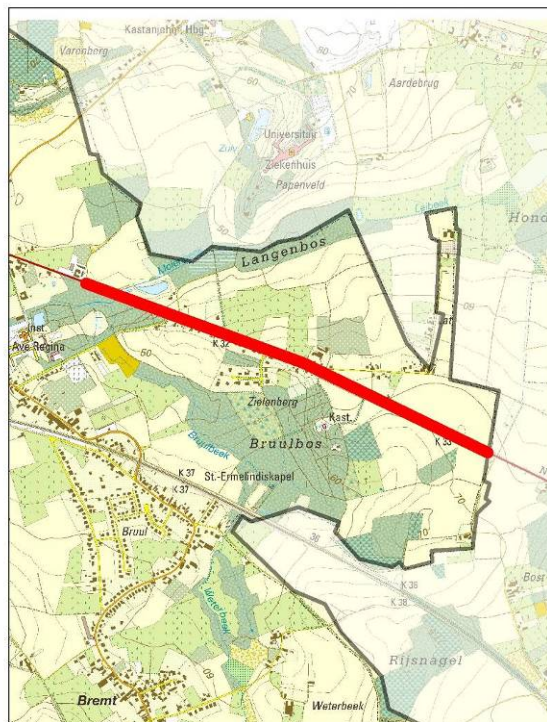
Binnen dit concreet project als dusdanig vormt het opvullen van de missing link met Boutersem in het kader van het functioneel fietsroutenetwerk een primaire doelstelling.

Om dit alles te kunnen verwezenlijken is het van essentieel belang om te komen tot een consensus tussen alle partijen over de te nemen maatregelen in het kader van dit fietspadenproject.

2.2 Situering van het project

De N3 vormt het traject tussen Leuven en Luik en is hierbij een belangrijke verbindingssas tussen het westelijk en oostelijk deel deze regio.

Ter hoogte van het onderhavig project heet de N3 de Tiensesteenweg. Hierbij situeert het project zich langs het deel van de Tiensesteenweg tussen de Molenbeek en de gemeentegrens met Boutersem. Concreet bevindt het project zich tussen de kilometerpalen 31.400 en 33.200.



Figuur 1: situering traject op topografische kaart

2.3 Betrokken actoren

Bij het opmaak van de inrichtingsplannen voor de aanleg van nieuwe fietspaden zijn een aantal partijen betrokken die samenkomen in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Vlaams-Brabant	Yoeri Vermeiren
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Vlaams-Brabant	Kim Wouters
Agentschap natuur & bos	Caro Berx, Sara Monsieurs
RO Vlaams-Brabant	Luk Mutsaerts
Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Mobiliteit	Annelies Janssens, Sarah Van Geit
Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Waterlopen	Joni Schwaenen
De Lijn Vlaams-Brabant	Arian Vangoidsenhoven, Steffannie Verhaeghe, Gert Heylen
Gemeente Bierbeek	Cil Cuyvers, Johan Vanhulst, Jan Van der Velpen, Jan Vanrusselt, Sven Seldeslachts
Interleuven	Pieter Weckhuysen, Mark Van Heirbeeck, Eddy Vissenaekens

De volgende overlegmomenten gingen aan deze nota vooraf:

GBC startnota	16 maart 2009	verslag gemeente
PAC startnota	21 april 2009	auditverslag
GBC projectnota	24 augustus 2009	verslag gemeente
PAC projectnota	oktober 2009	

Verslagen overlegmomenten: zie bijlagen.

3 Samenvatting gekozen concept startnota

In de startnota wordt geopteerd voor 'variant C van conceptvoorstel 1'. In deze variant wordt langsheen het volledige traject gewerkt met twee vrijliggende eenrichtingsfietspaden. Hierbij wordt vertrokken van het type dwarsprofiel uit de streefbeeldstudie van de N3, omdat in deze studie ondermeer wordt gestreefd naar een optimalisatie van het ruimtelijk beeld langsheen dit traject.

Concreet wordt in de streefbeeldstudie van de N3 gebruikt gemaakt van twee vrijliggende eenrichtingsfietspaden met elk een breedte van 2,00 m met een uitzondering voor het deel tussen de Molenbeek en de Kerselaarlaan. Door gebrek aan ruimte om de bestaande bomen te behouden worden er hier twee vrijliggende fietspaden van 1,75 m voorzien.

In de onderhavige variant wordt de betonverharding van de bestaande wegenis behouden. De bestaande betonverharding wordt vervangen door nieuwe rijweg in asfaltverharding. De nieuwe rijweg bestaat uit 2 rijstroken van 3,30 m met langs beide zijden een weggoot met boordstenen met telkens een totale breedte van 0,50 m.

De bestaande weg-as wordt behouden behalve voor het deel tussen de Molenbeek en de Kerselaarlaan. De wegas wordt hier \pm 85 cm naar het noorden opgeschoven om het fietspad aan de zuidkant te kunnen aanleggen zonder de wortels van de bestaande te behouden bomen te beschadigen.

In deze context wordt tevens rekening gehouden met de selectie van de Tiensesteenweg als een route voor uitzonderlijk vervoer. Het betreft een type G3. Concreet betekent dit dat overdag uitzonderlijk vervoer is toegelaten met een totale breedte van 3,50 m en 's nachts een totale breedte van 5,00 m. Een marge van 0,50 m (weggoot en boordstenen) aan beide zijden in acht genomen, is een vrije wegbreedte van 6,60 m voldoende om dit vervoer te kunnen verwerken.

Door de creatie van vrijliggende fietspaden op een voldoende ruime afstand van de weg met in de tussenstroken verticaal scheidende elementen op de niet-overrijdbare plaatsen wordt de veiligheid en het comfort van de fietsers geoptimaliseerd.

Bovendien zorgt deze variant voor een verkeersveilige aansluiting op de bestaande vrijliggende fietspaden ter hoogte van de Molenbeek.

Voor de aanleg van deze fietspaden zullen er echter een aantal ingrijpende werken moeten uitgevoerd worden: het rooien van de hoogstammige bomen, het ophogen van grond langsheen het traject, onteigeningen van delen van akkers en weiden langsheen het traject en het vernieuwen van de openbare verlichtingspalen.

4 Verbeteringen, aanvullingen van en afwijkingen op de startnota

4.1 Auditverslag PAC dd. 21/04/2009

In het auditverslag van de PAC van 21 april 2009 worden volgende punten aangehaald als nader te onderzoeken in de projectnota:

- Het is aangewezen om de bomen te rooien, omdat ze reeds zeer oud zijn. Hiervoor is nog wel het contact met de afdeling Natuur en Bos nodig, maar het agentschap zal het rooien wel verdedigen en bepleiten.
- De haltehavens voor de bussen met een breedte van 2,5 m zijn te smal. Het minimum dat hier wordt gehanteerd is 2,8 m (exclusief goten). Indien de busperrons eveneens worden aangepast, dan moet dit ook conform de normen van het vademecum toegankelijkheid gebeuren.
- De fietspaden moeten wel degelijk 1,75 m breed zijn. Een breedte van 1,50 m is te smal.
- Er dienen nog fietstellingen gehouden te worden als nulmeting en ter latere evaluatie van het project.

4.2 Verkeerstellingen

Om een inschatting te kunnen maken van de verkeersintensiteiten op het traject van de Tiensesteenweg werden verkeerstellingen georganiseerd, waarbij enerzijds het gemotoriseerd verkeer werd geteld en anderzijds het fietsverkeer.

De betreffende verkeerstellingen vonden plaats op maandag 15 juni 2009 tijdens de ochtendspits van 7u tot 9u en tijdens de avondspits van 16u tot 18u.

Gezien de resultaten ondertussen verouderd zijn en mogelijk niet meer representatief zijn voor de huidige situatie, worden ze uit de nota gehaald.

4.3 Aangrenzend project: aanleg fietspaden N3 in Boutersem

Momenteel loopt er op het grondgebied van buurgemeente Boutersem een dossier voor de herinrichting van de doortocht door Roosbeek en de aanleg van fietspaden langs de N3. Het deel van dit dossier over de heraanleg van fietspaden grenst tot aan de gemeentegrens met Bierbeek.

Om een goede afstemming tussen beide projecten langs de N3 op het grondgebied van de twee gemeenten te kunnen voorzien zal contact opgenomen worden met de Gemeente Boutersem.

Op de grens met Boutersem zullen de fietspaden op de huidige fietspaden aangesloten worden in afwachting van de werken op het grondgebied van de gemeente Boutersem.

4.4 Vellen van bomen: pre-advies Agentschap voor Natuur en Bos

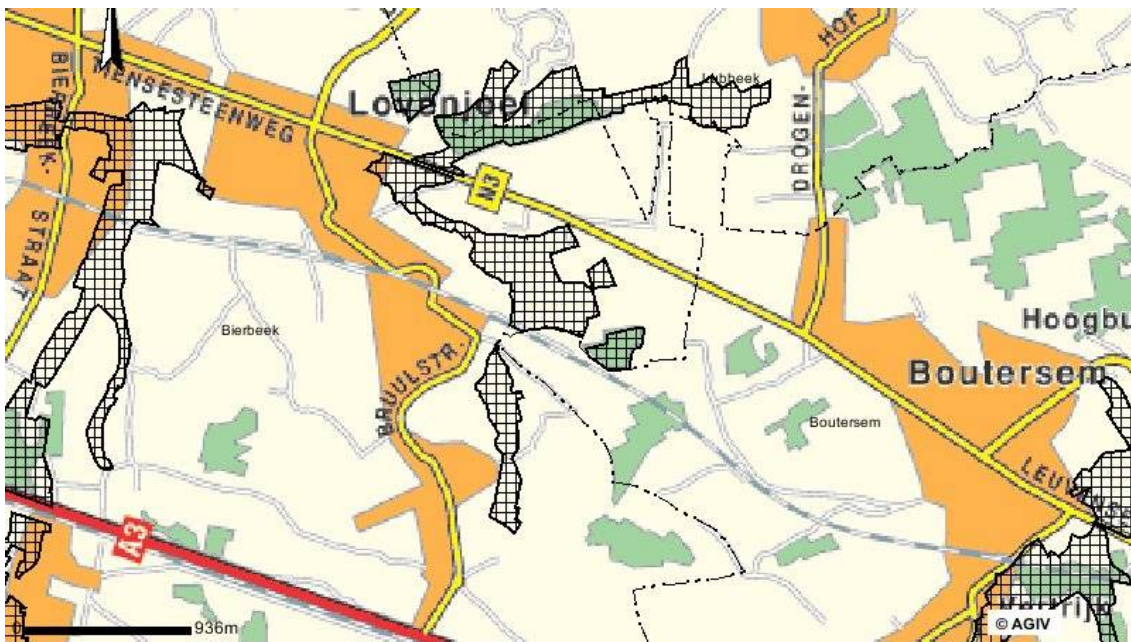
De bestaande hoogstammige bomen langsheen het traject kunnen worden gerooid op voorwaarde dat er een heraanplanting gebeurt met jonge bomen. Voor de heraanplanting wordt langs dit deel van het traject de voorkeur gegeven aan haagbeuk. Tussen de bomen onderling dient er een afstand te worden gerespecteerd van 15,00 m.

Naar aanleiding van het geactualiseerde advies van ANB en latere afspraken, kunnen de hoogstammige bomen enkel tussen de Kerselaarlaan en de Zielenberg/Latstraat worden gerooid op voorwaarde dat er, waar mogelijk, een heraanplanting gebeurt met jonge bomen. Tussen de bomen onderling wordt er een afstand van ongeveer 15 m gehouden.

In de zone tussen de Molenbeek en de Kerselaarlaan mogen geen bomen gerooid worden en aan de zuidkant mogen geen innemingen gebeuren. Aan de Noordkant mag een minimale strook ingenomen worden voor het profileren van het nieuwe talud voor de aanleg van het fietspad.

Ter hoogte van de Molenbeek wordt onder de nieuwe rijweg een Eco-tunnel voorzien voor het oversteken van de amfibieën.

Bij de inplanting van de bushalte 'Oude Baan' ter hoogte van het parkdomein Ave Regina moet in het bijzonder rekening worden gehouden met de ligging ervan in een GEN-gebied volgens het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). In deze context mag er alleszins geen schade worden veroorzaakt aan de achterliggende bomen.



Figuur 5: GEN-gebieden te Lovenjoel (bron: AGIV)

De inplanting van de bushaltes thv de Kerselaarlaan werd ingetekend conform het PCV-dossier. De bussen gaan halteren op de rijweg en bij de oversteekplaats wordt een rustpunt in het midden van de rijweg voorzien. Er wordt hier eveneens een geaccentueerde punctuele verlichting voorzien.

De inplanting van de bushaltes thv Zielenberg/Latstraat wordt ook met het halteren van de bussen op de rijweg en een oversteekplaats met rustpunt geconcipeerd. De locatie van de

bushalte richting Leuven werd gekozen in functie van de afstand met de woningen/kruispunt.

De bushaltes zijn verhoogd en met perronbanden uitgevoerd.

Voor de aanleg van de bushalte en van het fietspad zullen een aantal bomen van het zuidelijke bos vanaf de Zielenberg richting Boutersem gekapt worden.

ANB gaat hiermee akkoord onder voorwaarde dat hiervoor een boscompensatie uitgewerkt wordt.

4.5 Oplijsting en motivatie van afwijkingen t.o.v. het gekozen concept

Aanhouden van een fietspadbreedte van 2,00 m

De vrijliggende fietspaden worden uitgevoerd in grijze beton. Dit om de werkzone voor de aanleg van de fietspaden in diepte en in breedte te beperken en de wortels van de naastliggende bomen zo weinig mogelijk te beschadigen.

Rekening houdend met de aanbevolen breedte volgens het vademecum fietsvoorzieningen voor vrijliggende fietspaden dient over het volledige traject een breedte van 2,00 m te worden aangehouden. Enkel tussen de Molenbeek en de Kerselaarlaan worden fietspaden van 1,75 m breed voorzien door gebrek aan ruimte tussen de bomen en de rijweg/beschermde zone.

Tussenstroken

De nieuwe bomen tussen de Kerselaarlaan en de Latstraat/Zielenberg worden achter de nieuwe fietspaden/grachten geplant. Voor de veiligheid van de bestuurders moeten de nieuwe bomen minstens 3 m vanaf de rand van de rijweg gepland worden.

De berm tussen het fietspad en de open langsgracht wordt met een breedte van 1,00 m voorzien. De aanleg van de nieuwe nutsvoorzieningen is voorzien aan de kant van de woningen, waar zich geen open grachten bevinden.

Verplaatsen van de bushaltes

Rekening houdend met de ontwerprichtlijnen van de VVM De Lijn worden de bushaltes verplaatst naar de delen van de traject waar zich geen opritten tot aangelande eigendommen bevinden.

Tevens worden ter hoogte van de bushaltes telkens een oversteekvoorziening ingericht zonder drempels.

Verbreden van de haltehavens voor bussen tot een breedte van 3,00 m

Volgens recente ontwerprichtlijnen van de VVM De Lijn moeten de haltehavens voor bussen een minimumbreedte hebben van 2,80 m. De voorkeur wordt gegeven aan een breedte van 3,00 m. Om deze reden wordt een breedte van 3,00 m gehanteerd.

Naar accommodatie toe wordt elke bushalte voorzien van een bushokje en waar mogelijk een fietsenstalling.

Plaatselijk voorzien van aanliggende fietspaden t.h.v. kruispunten

Rekening houdend met het feit dat de Tiensesteenweg een voorrangsweg betreft, worden de fietspaden ter hoogte van de fietspaden aanliggend gemaakt ter hoogte van de kruispunten om de veiligheid van de fietsers op deze plaatsen te optimaliseren. Hierbij wordt telkens een veiligheidszone van ongeveer 1,30 m behouden tussen de rijbaan en het fietspad. In principe gebeurt dit vanaf een 30-tal meter voor de betreffende aansluiting. In tegenstelling tot de vrijliggende fietspaden in een grijze kleur worden de aanliggende fietspaden ter hoogte van de kruispunten uitgevoerd in rood beton.

Parkeerstrook t.h.v. woningen Tiensesteenweg 324 t.e.m. 330A

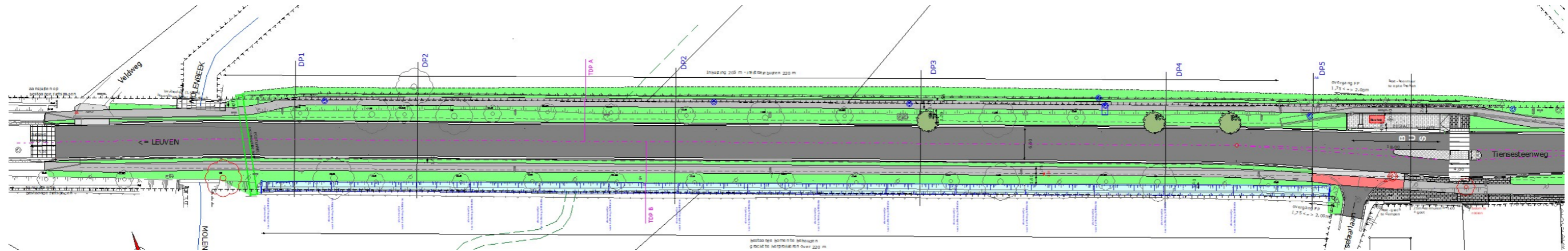
Om veiligheidsredenen worden er geen parkeerplaatsen voorzien langs de rijweg.

5 Concrete uitwerking van het project

5.1 Technische uitwerking

ZIE AANGEPASTE PLANNEN en TYPEDWARSPROFIELEN

Plan 1: deel Tiensesteenweg van aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden te Lovenjoel t.h.v. de Molenbeek tot kruispunt met Kerselaarlaan



Figuur 6: grondplan deel Tiensesteenweg van aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden te Lovenjoel t.h.v. de Molenbeek tot kruispunt met Kerselaarlaan (bron: eigen verwerking)

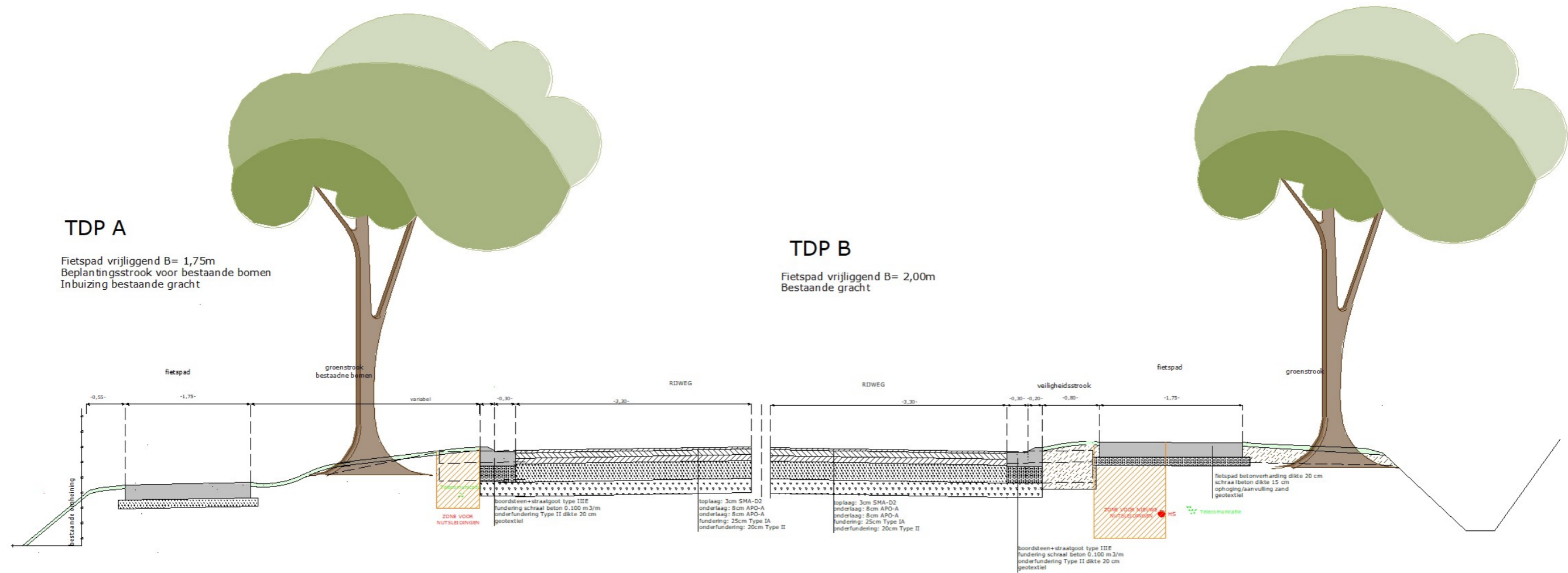
Komende uit de richting van Leuven wordt het fietspad net voor de plaats waar de Tiensesteenweg de Molenbeek kruist, aangesloten op de bestaande, vrijliggende fietspaden. Deze bestaande fietspaden hebben elk een breedte van 1,50 m en bevinden zich aan beide zijden op 0,75 m van de straatgoot van de wegenis. Dit profiel wordt doorgetrokken tot net voorbij de brug over de Molenbeek.

Ongeveer 10 m voorbij de Molenbeek nemen de nieuwe, vrijliggende fietspaden aan beide zijden een standaardbreedte aan van 1,75 m en worden de tussenstroken verbreed tot 1,00 m. De bestaande open langsracht aan de zuidkant langsheen het traject wordt behouden en herprofileerd. De gracht aan de noordkant wordt ingebuisd om het nieuwe fietspad aan te leggen zonder het beschermde natuurgebied te kwetsen. De as van de rijweg wordt 0,85 m naar noord verschoven om de fietspaden aan de zuidkant te kunnen aanleggen zonder de wortels van de bestaande bomen te beschadigen.

Net voor het kruispunt met de Kerselaarlaan wordt in de richting van Tienen de nieuwe bushalte 'Oude Baan' ingeplant. In de richting van Leuven wordt aan de overzijde de bestaande bushalte 'Oude Baan' eveneens vernieuwd. De haltehavens voor de bussen hebben telkens een breedte van 3,10 m en 3,25 m. Achter de afstapplaatsen worden de vrijliggende fietspaden ingeplant. Ter hoogte van de bushaltes worden de langsrachten plaatselijk ingebuisd.

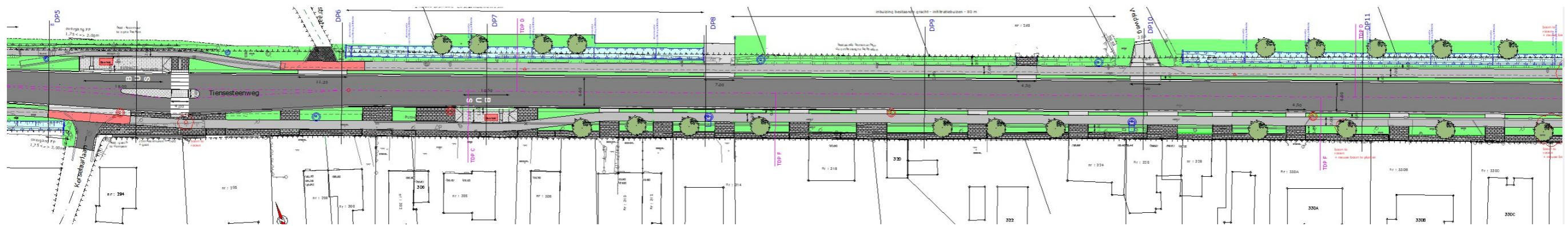
De verhoogde bushaltes worden van bushokjes en van blindengeleiders voorzien.

Ter hoogte van de bushalte richting Leuven wordt een oversteekplaats met een tusseneiland voorzien.



Figuur 7: dwarsprofiel A en B (bron: eigen verwerking) . deel tussen de Molenbeek en het kruispunt met Kerselaarlaan

Plan 2: deel Tiensesteenweg van kruispunt met Kerselaarlaan tot woning Tiensesteenweg 330C

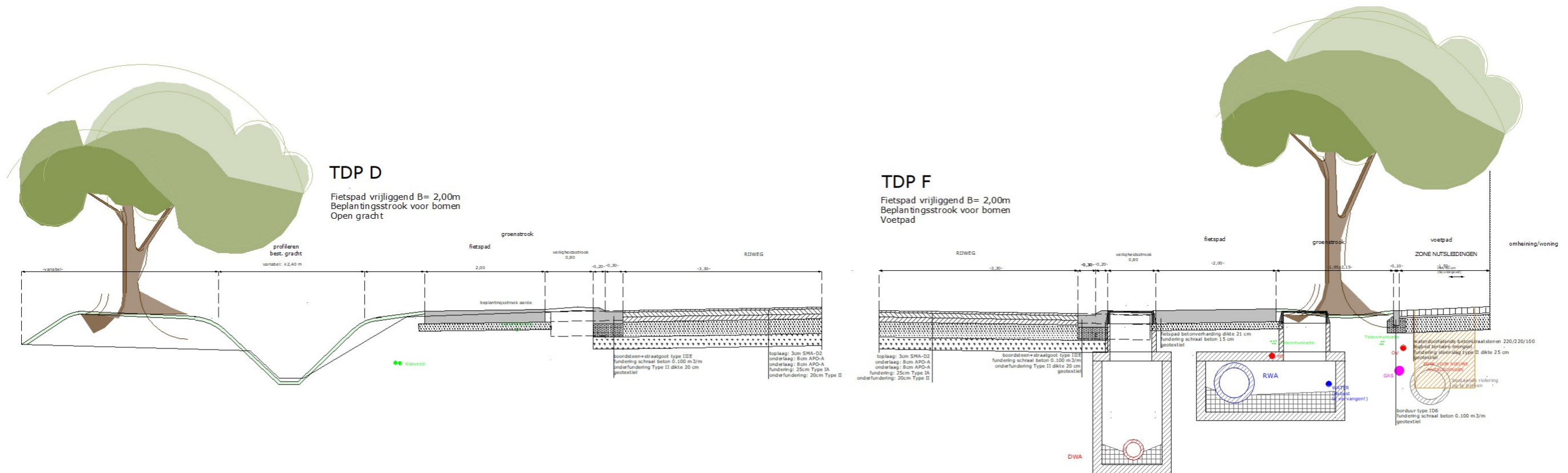


Figuur 8: grondplan deel Tiensesteenweg van kruispunt met Kerselaarlaan tot woning Tiensesteenweg 330C (bron: eigen verwerking)

Vanaf het kruispunt met Kerselaarlaan worden de fietspaden 2,00m breed voorzien. Ter hoogte van het kruispunt met de Gravenveldstraat wordt het fietspad in de richting van Leuven plaatselijk aanliggend ingeplant. Hierbij wordt het deel van het fietspad op het kruispunt uitgevoerd in rood beton. Op deze plaats wordt tussen het fietspad en de rijbaan een veiligheidszone behouden van 1,00 m. Deze strook wordt uitgevoerd in gras en grijze beton t.h.v. de opritten.

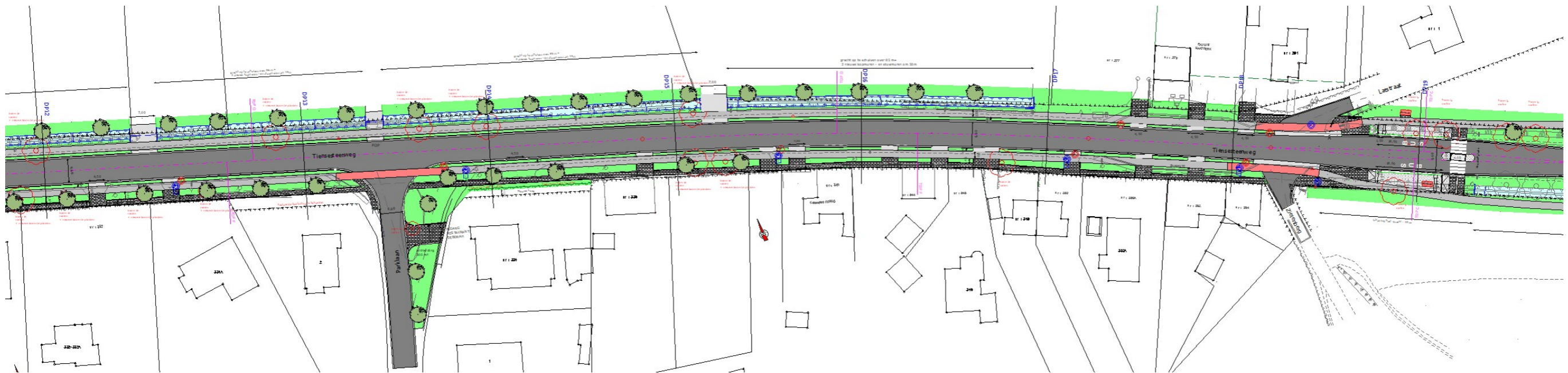
Ter hoogte van de bebouwde percelen tussen de Kerselaarlaan en de Parklaan valt de nieuwe rooilijn samen met de bestaande grens tussen het openbaar en privaat domein. Hier wordt een voetpad in klinkers aangelegd. Tussen het fietspad en het voetpad wordt een groenstrook voorzien met bomen.

De bestaande parkeerstrook voor langsparkeren ter hoogte van de woningen Tiensesteenweg 300 t.e.m. 330A wordt opgebroken en niet heraangelegd. Het parkeren langs de N3 in het projectgebied wordt niet toegelaten.



Figuur 9: dwarsprofiel D en F (bron: eigen verwerking)

Plan 3: deel Tiensesteenweg van woning Tiensesteenweg 332 tot kruispunt met Zielenberg



Figuur 10: grondplan deel Tiensesteenweg van woning Tiensesteenweg 332 tot kruispunt met Zielenberg (bron: eigen verwerking)

Op het kruispunt met de Parklaan wordt het fietspad eveneens aanliggend voorzien en uitgevoerd in rode beton. De veiligheidszone heeft ook hier een breedte van 1,00 m en wordt voorzien in gras en grijze beton t.h.v. de oprit. Hetzelfde principe wordt ook gehanteerd ter hoogte van de kruispunten met Zielenberg en de Latstraat.

Om te vermijden dat er conflictsituaties zouden ontstaan tussen de fietsers en het autoverkeer bij het op- en afrijden van de parking van het restaurant Deborah wordt de toegang naar de parking verplaatst naar de Parklaan. Hier wordt het kruispunt volledig heringericht en door het ontharden van de huidige verharding wordt een snelheidsremmend effect op het kruispunt gecreëerd.

Eveneens ter hoogte van het kruispunt met de Parklaan wordt aan de overzijde van de rijbaan een strook verharding ingeplant die dienst doet als veilige oversteekmogelijkheid voor fietsers.

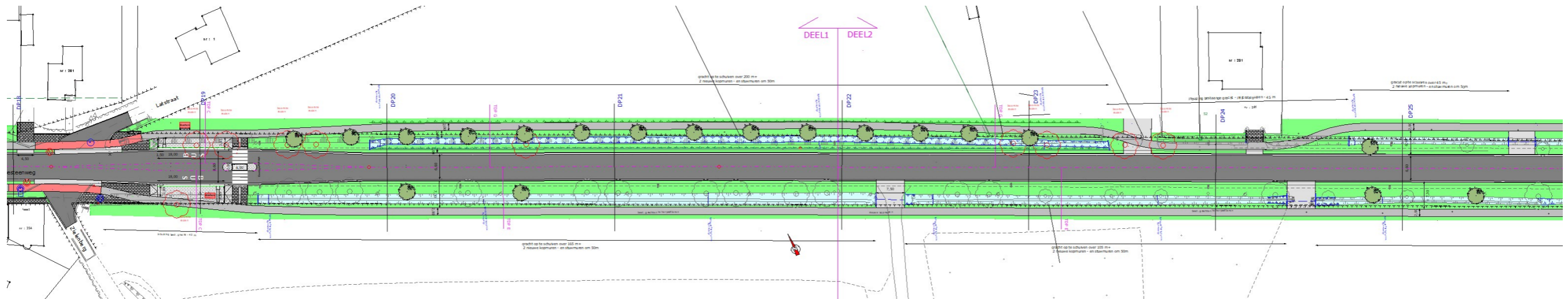
De bestaande bushaltes 'Zielenberg' ter hoogte van de woningen Tiensesteenweg 352-354 en 279-281 worden opgebroken en verplaatst voorbij het kruispunt met Zielenberg – komende uit de richting van Leuven – en net voor de Latstraat – komende uit de richting van Tienen.

Achter de afstapplaatsen worden de vrijliggende fietspaden ingeplant. Ter hoogte van de bushaltes worden de langsgrachten plaatselijk ingebuisd.

De verhoogde bushaltes worden van bushokjes en van blindengeleiders voorzien.

Ter hoogte van de bushalte richting Leuven wordt een oversteekplaats met een tusseneiland voorzien.

Plan 4: deel Tiensesteenweg van kruispunt met Zielenberg tot voorbij woning Tiensesteenweg 191

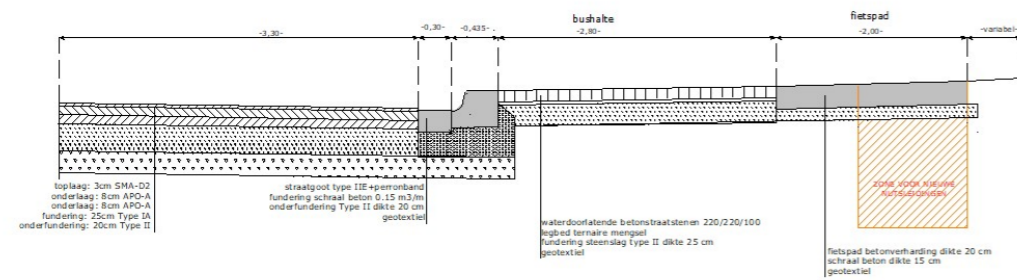


Figuur 11: grondplan deel Tiensesteenweg van kruispunt met Zielenberg tot voorbij woning Tiensesteenweg 191 (bron: eigen verwerking)

Ter hoogte van de bushaltes worden de langsrachten plaatselijk ingebuisd. De verhoogde bushaltes worden van bushokjes en van blindengeleiders voorzien. Ter hoogte van de bushaltes richting Leuven wordt een oversteekplaats met een tusseneiland voorzien. De fietspaden worden achter de langsrachten en de laanbomen voorzien. T.h.v. de woning 291 wordt het fietspad aanliggend aangelegd en wordt de bestaande gracht ingebuisd.

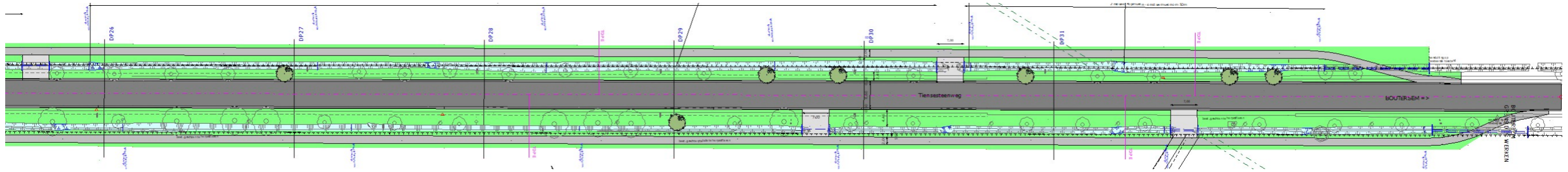
TDP C

Fietspad B= 2,00m
BUSHALTE



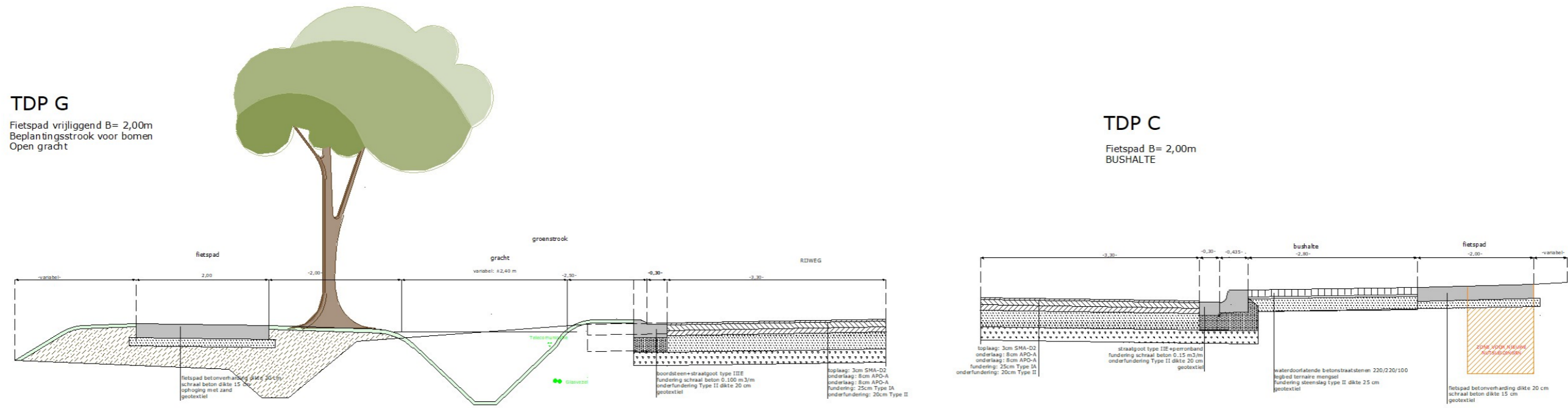
Figuur 12: dwarsprofiel C (bron: eigen verwerking)

Plan 5: deel Tiensesteenweg tot gemeentegrens met Boutersem



Figuur 13: grondplan deel Tiensesteenweg tot gemeentegrens met Boutersem (bron: eigen verwerking)

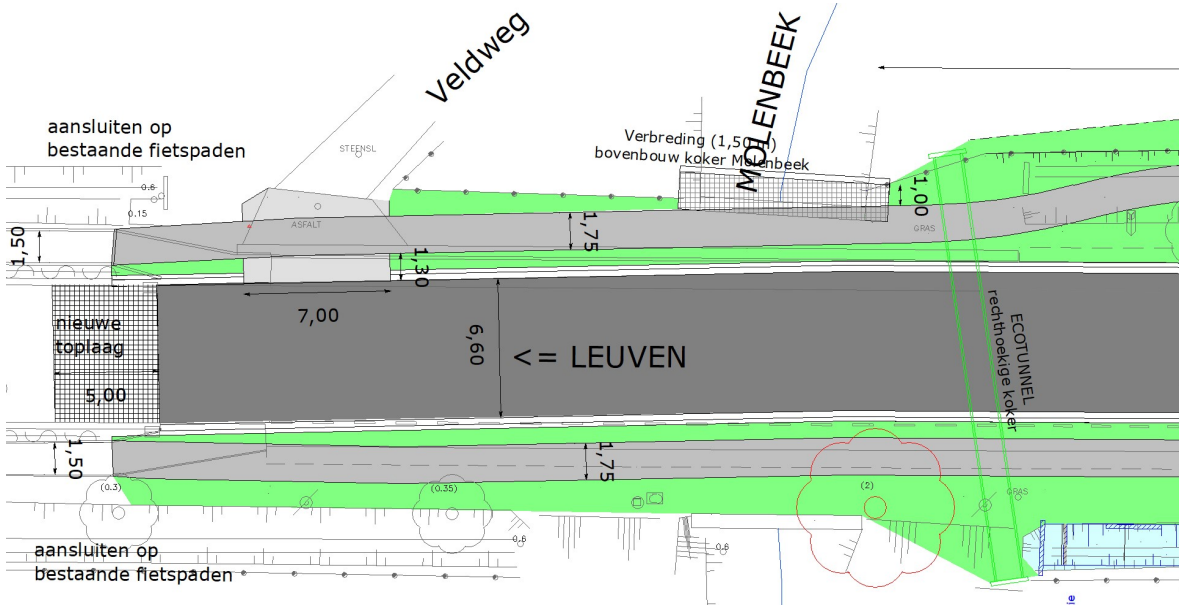
Ter hoogte van de gemeentegrens met Boutersem worden de nieuwe fietspaden aangesloten op de bestaande fietspaden.



Figuur 14: dwarsprofiel G en C (bron: eigen verwerking)

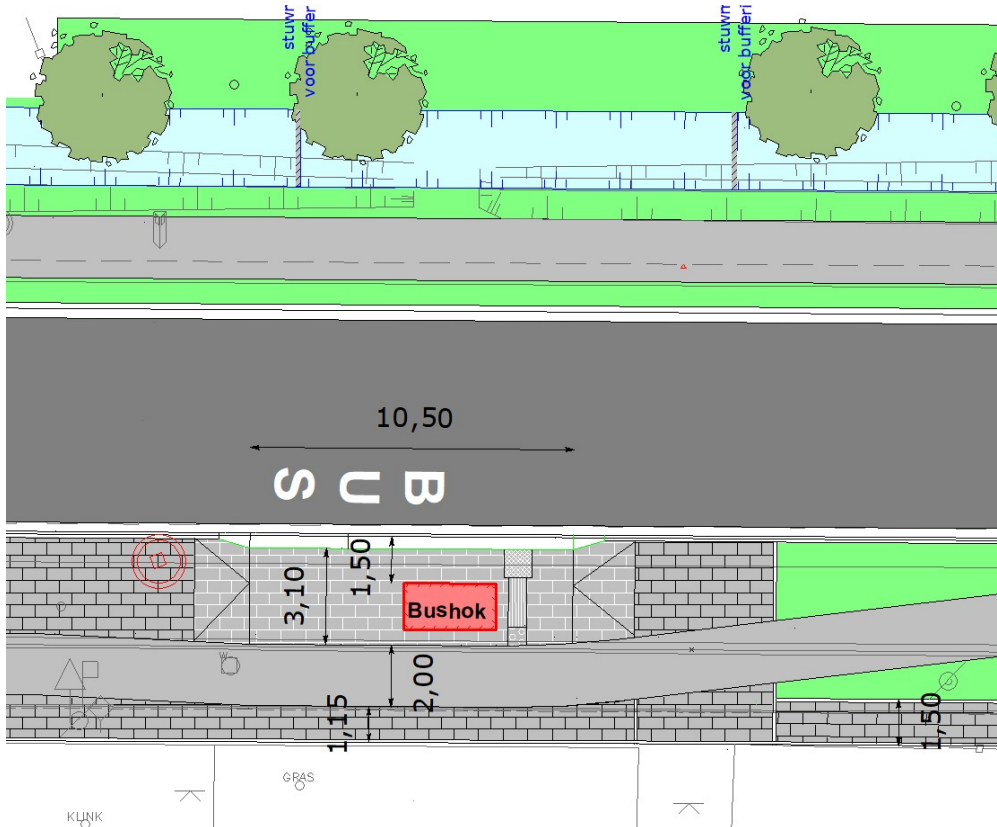
5.2 Specifieke ontwerpdetails

Aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden te Lovenjoel t.h.v. Molenbeek



Figuur 16: detail aansluiting op bestaande, vrijliggende fietspaden (bron: eigen verwerking)

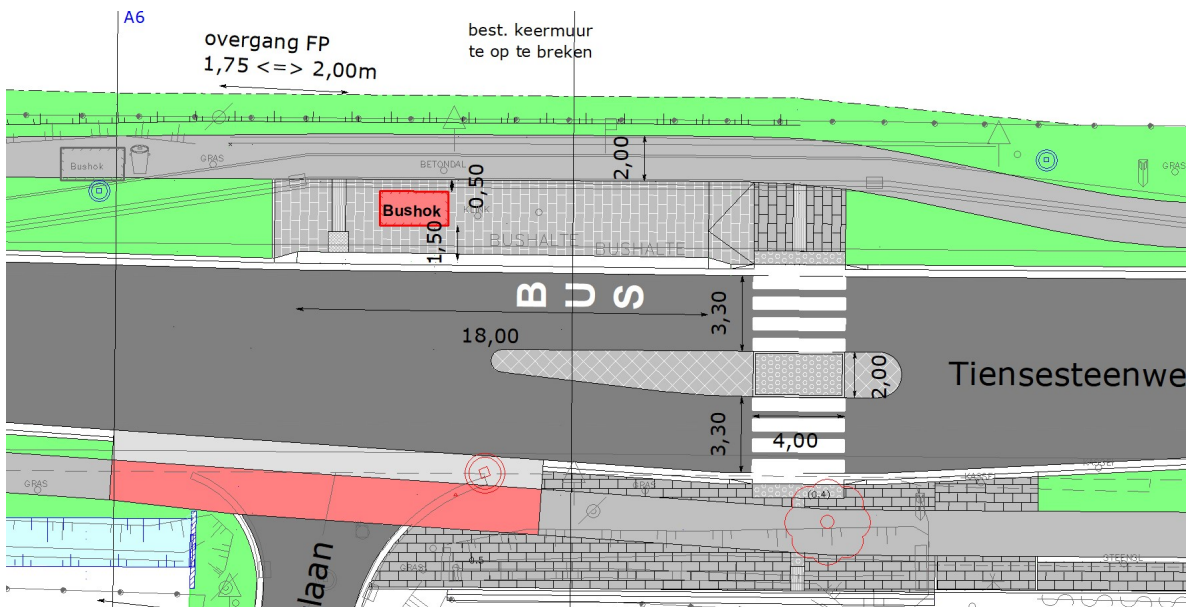
Bushalte 'Oude Baan' – richting Tienen



Figuur 17: detail bushalte 'Oude Baan' – richting Tienen (bron: eigen verwerking)

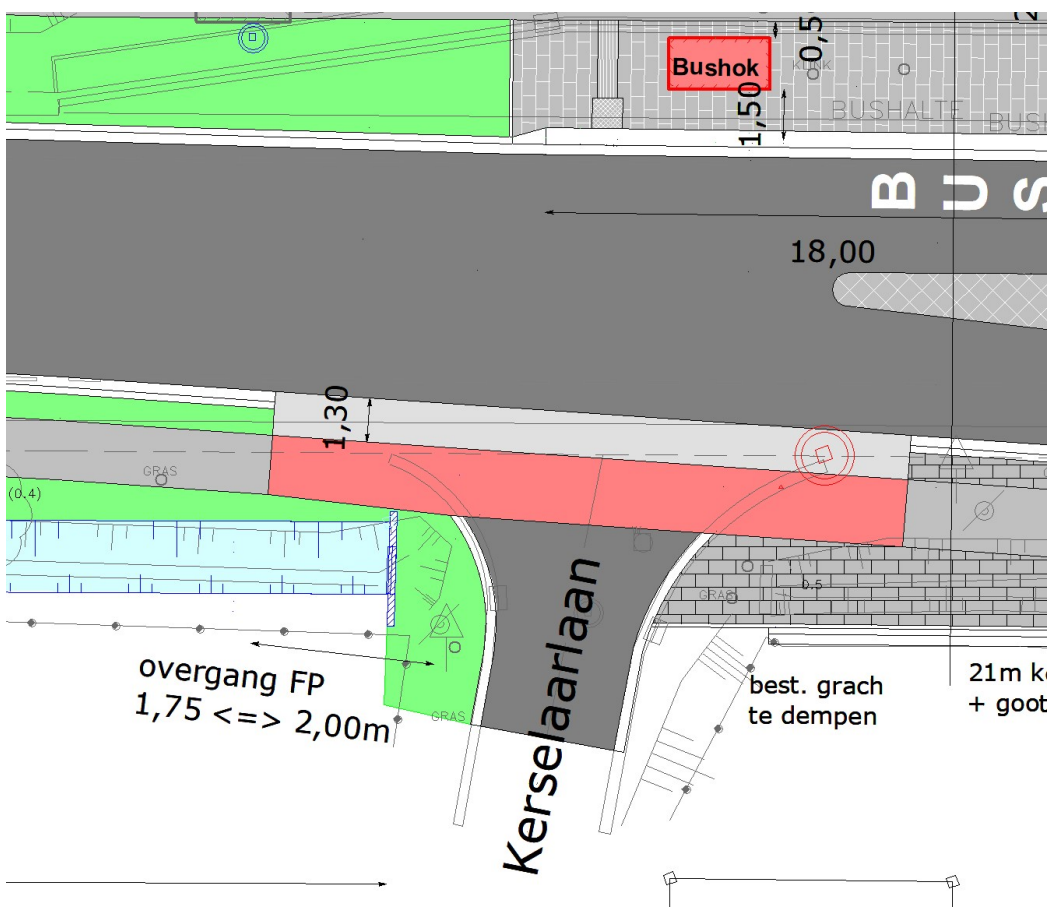
Projectnota aanleg fietspaden Tiensesteenweg te Bierbeek – versie oktober 2009 – aangepast aan de PSG dd

Bushalte 'Oude Baan' – richting Leuven



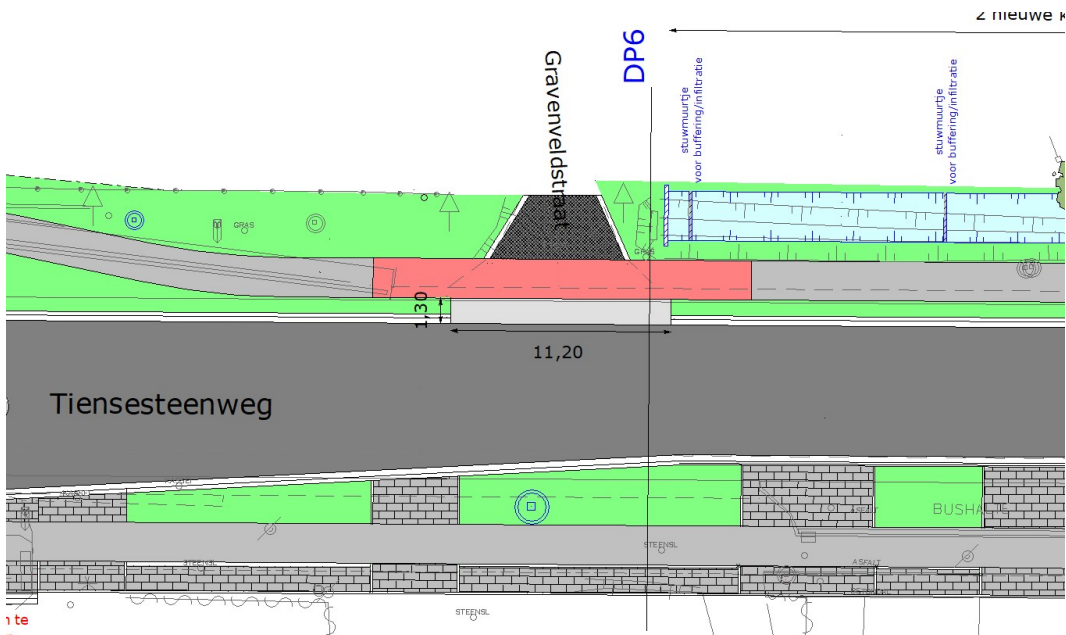
Figuur 18: detail nieuwe bushalte 'Oude Baan' – richting Leuven (bron: eigen verwerking)

Kruispunt met Kerselaarlaan



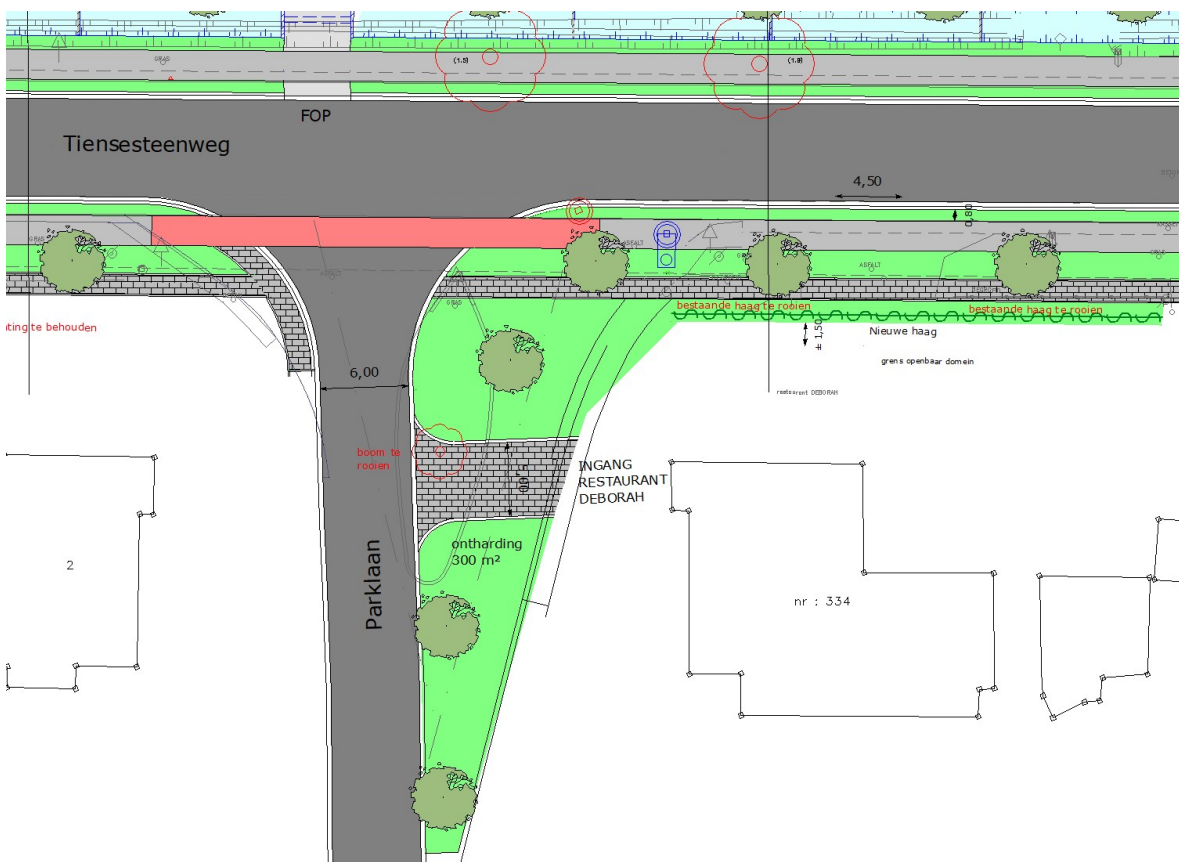
Figuur 19: detail kruispunt met Kerselaarlaan (bron: eigen verwerking)

Kruispunt met Gravenveldstraat



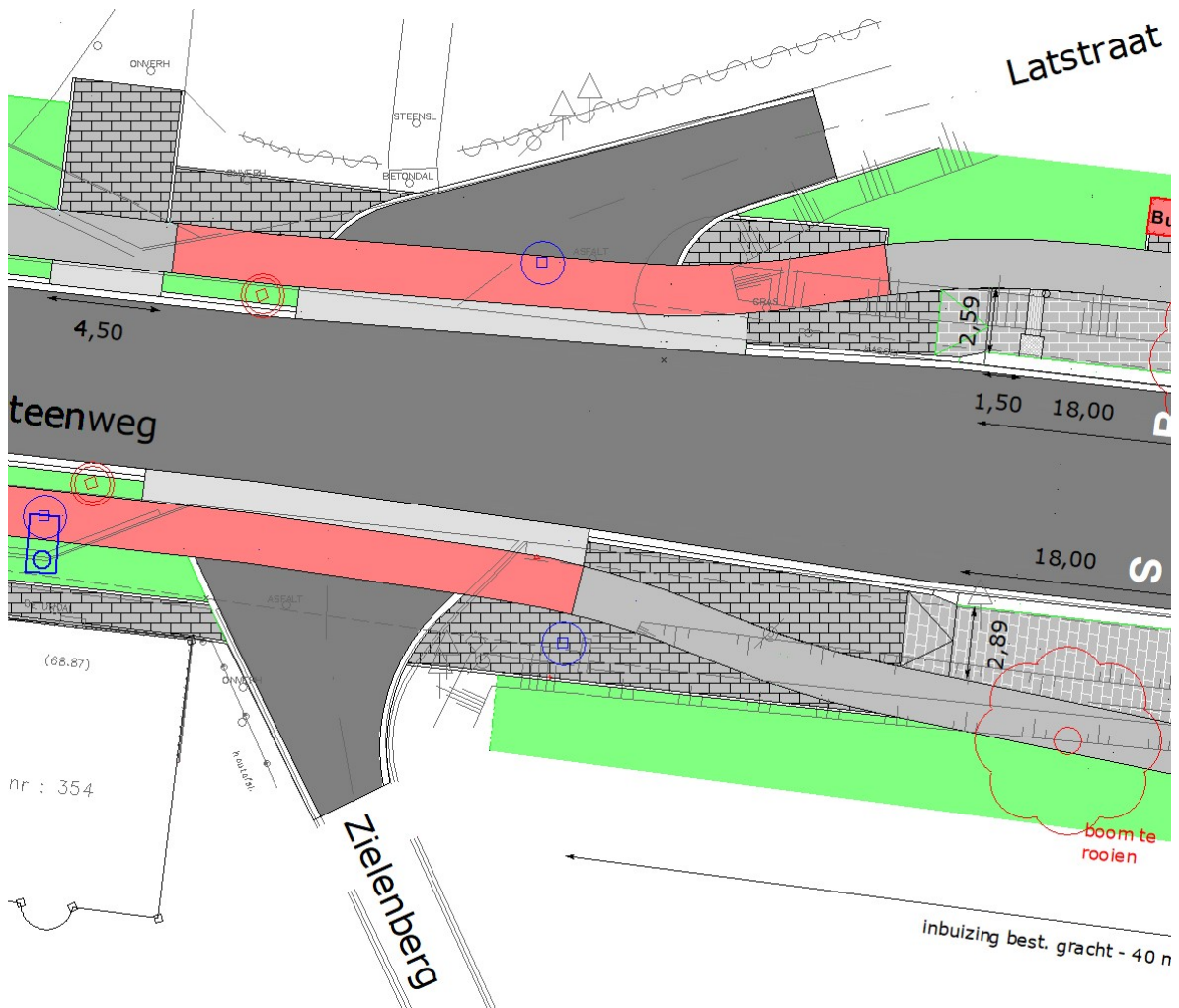
Figuur 20: detail kruispunt met Gravenveldstraat (bron: eigen verwerking)

Kruispunt met Parklaan en uitrit restaurant Deborah



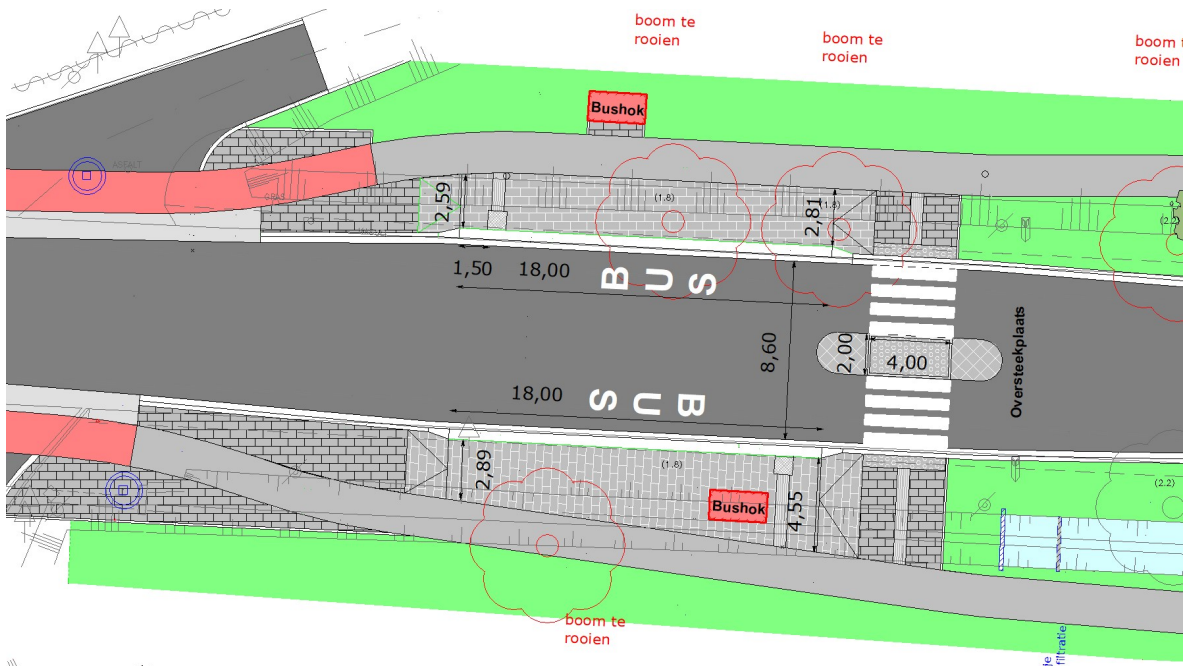
Figuur 21: detail kruispunt met Parklaan en uitrit restaurant Deborah (bron: eigen verwerking)

Kruispunten met Zielenberg en Latstraat



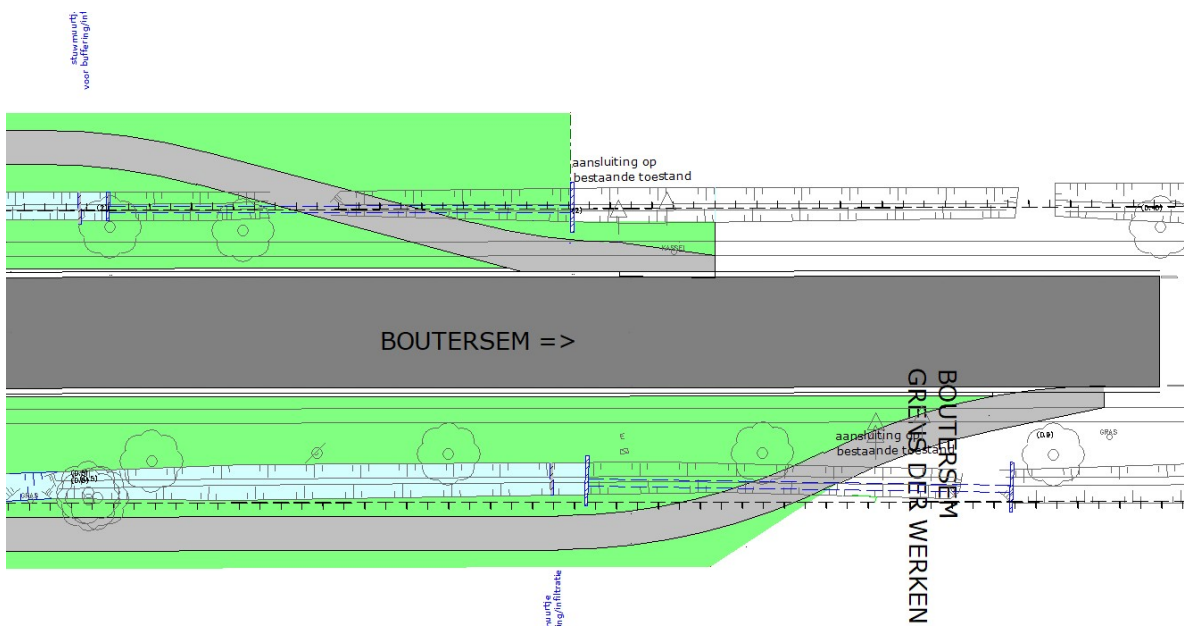
Figuur 22: detail kruispunten met Zielenberg en Latstraat (bron: eigen verwerking)

Bushaltes 'Zielenberg'



Figuur 23: detail bushaltes 'Zielenberg' (bron: eigen verwerking)

Aansluiting op vrijliggende fietspaden t.h.v. gemeentegrens Boutersem



Figuur 24: detail aansluiting op vrijliggende fietspaden t.h.v. gemeentegrens Boutersem (bron: eigen verwerking)

5.3 Materiaalkeuze

Vrijliggende fietspaden

De vrijliggende fietspaden worden over de volledige lengte uitgevoerd in grijs beton.



Foto 1: voorbeeld vrijliggende fietspaden

5.4 Bepanting

In de niet verharde delen van de tussenstroken wordt haagbeuk of *Carpinus Betulus Fastigiata* aangeplant. Deze bomen worden voorzien met een tussenafstand van 15,00 m.



Foto 2: voorbeeld *Carpinus Betulus Fastigiata*

5.5 Verlichting

De bestaande openbare verlichting langs het traject wordt vernieuwd. Bij de natuurgebieden worden gepaste verlichtingen gebruikt om de aanwezige fauna minimaal te verstoren.

Bij de overstekenplaatsen geaccentueerde lichtpunten voorzien.

5.6 Riolering

Er dient een subsidieaanvraag voor de riolering te worden ingediend bij VMM.

Er worden volledige gescheiden rioleringsstelsels voorzien. Hert afvalwater wordt via een nieuwe 2DWA stelsel afgevoerd en gelost op de bestaande AQF-riolering in de Kerselaarlaan.

Het hemelwater wordt maximaal via opengrachten gebufferd, laten infiltreren en afgevoerd naar de Molenbeek. Één van de 2 lozingen op de Molenbeek wordt weggenomen.

Thv de woningen, waar het voorzien van de opengrachten niet mogelijk is, wordt het hemelwater via rioolbuizen afgevoerd. Bij de volgende locaties wordt het hemelwaterafgevoerd via infiltratiebuizen:

- Tussen Gravenveldstraat en de Molenbeek – vermijden van groteren innemingen in natuurgebied voor aanleg fietspad
- Thv woning nr. 294 – vermijden van inneming
- Thv woning nr. 269 - vermijden van inneming en roeien van bomen
- Thv woning nr. 291- vermijden van inneming en roeien van bomen

Lozingsvoorwaarden : max 20 l/s/ha aangesloten verharde oppervlakte.

Buffering: 250 m³/ha aangesloten verharde oppervlakte.

5.7 Onteigeningen

Langsheen het volledige traject zullen ofwel langs beide zijden ofwel langs één zijde onteigeningen plaatsvinden. De onteigeningsplannen volgen later.

5.8 Financiële raming

RAMING AAN TE PASSEN

6 Verdere procedures

Nadat het project is goedgekeurd op de PAC zal bij de verdere uitwerking en realisatie van het project aanvullend overleg met de volgende partijen noodzakelijk zijn:

AWV	Beheerder N 3
Gemeente Bierbeek	Beheerder van gemeentewegen, voet- en fietspaden, groen en riolering
VVM De Lijn	Beheerder van bushaltes
Nutsmaatschappijen	Beheerders van gas, elektriciteits- en waterleidingen

6.1 Gelijklopende procedures

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zullen volgende punten mee moeten opgenomen worden:

- onteigeningsplannen;
- rioleringsplannen;
- milieuhygiënisch onderzoek;

- veiligheidscoördinatie.

7 Bijlagen

Bijlage 1: verslag GBC startnota dd. 16/03/2009

Gemeentelijke Begeleiding Commissie Mobiliteit Bierbeek

Onderwerp: Startnota Fietspaden Bierbeek Tiense- en Waversesteenweg

Aanwezig:

Naam	Dienst	E-mail
Kim Wouters	Vlaamse Overheid – MOW Vlaams-Brabant	kim.wouters@mow.vlaanderen.be
Annelies Janssens	Prov. Vlaams-Brabant – Dienst Mobiliteit	Annelies.janssens@vlaamsbrabant.be
Luk Mutsaerts	R.O. Vlaams-Brabant	Luk.mutsaerts@rwo.vlaanderen.be
Gert Heylen	De Lijn Vlaams- Brabant	gert.heylen@delijn.be
Cil Cuypers	Schepen van mobiliteit	Cil.cuypers@pandora.be
Mark Cardoen	Burgemeester	Mark.cardoen@bierbeek.be
Johan Vanhulst	Schepen van financiën	Johan.vanhulst@bierbeek.be
Magda Wits	Schepen van openbare werken	Magda.wits@bierbeek.be
Maria Tollet	GR-lid Open VLD	Maria.tollet@telenet.be
Henri Loonbeek	GR-lid CD&V	Henri.loonbeek@pandora.be
Pol Vanden Bempt	Fractie leider SP.a – Vlaams Progressieven	Pol.vanden.bempt@pandora.be
Karel Rausch	Milieuambtenaar	Karel.rausch@bierbeek.be
Jan Vanrusselt	Dienst openbare werken Bierbeek	Jan.vanrusselt@bierbeek.be
Vicky Leentjes	Duurzaamheids- en mobiliteits-ambtenaar	Vicky.leentjes@bierbeek.be
Mark Van Heirbeeck	Interleuven	Mark.van.heirbeeck@interleuven.be
Pieter Weckhuysen	Interleuven	pieter.weckhuysen@interleuven.be

Verontschuldigd: NMBS, Bart Tops (AWV)

Verslag van de vergadering van 16 maart 2009 – 14u:

Cil Cuypers, schepen van mobiliteit, een korte inleiding betreffende de huidige startnota die vandaag ter bespreking voor ligt. Er werden reeds twee vergaderingen van het GBC betreffende deze onderwerpen belegd, één in september en één in november. Daarna werd de startnota voorgelegd aan het PAC. De PAC besliste echter om de startnota niet conform

te verklaren. Immers, niet alle commentaren van de GBC waren verwerkt. Bovendien gaf het PAC nog enkele tips, met name het opsplitsen van de startnota in verschillende onderdelen (overeenkomstig de verschillende subsidiedossiers) en het aanbieden van verschillende varianten. De startnota's die nu voorliggen zouden dit moeten weerspiegelen.

Pieter Weckhuysen van Interleuven overloopt de startnota betreffende **fietspaden Tiensesteenweg**. De ruimtelijke knelpunten (bomenrijen dicht bij bestaande wegenis, taluds en niveauverschillen, grachten, lint- en vrijstaande bebouwing, voortuinen van de bebouwing, verlichtingspalen), de snelheidsregimes (70 km/h), de aanwezigheid van bushaltes (Oude baan & Zielenberg) worden besproken. Er worden enkele voorstellen naar voor gebracht:

- 1) Voorstel 1 - Variant A: twee vrijliggende fietspaden door voortuinen
- 2) Voorstel 1 - Variant B: twee vrijliggende fietspaden ter hoogte van voortuinen dichter bij de wegenis
- 3) Voorstel 2: vrijliggend tweerichtingsfietspad

Voor alle voorstellen worden verschillende profielen bekeken en de voor- en nadelen besproken.

Zowel de **dienst Ruimtelijke Ordening Vlaams-Brabant** als de **dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant** menen dat een tweerichtingsfietspad uitgesloten is wegens veiligheidsproblemen. Bovendien is de tussenafstand tot de wegzate veel te krap. Omdat een iets grotere onteigening niet echt een probleem vormt voor **MOW Vlaams-Brabant**, lijkt de keuze voor voorstel 1 – variant A evident. MOW stelt echter een andere variant voor, met name een voorstel uit de streefbeeldstudie N3, dat nauw aansluit bij voorstel 1 – variant A, maar met bredere tussenstroken. Hiervoor dienen de grachten wel op te schuiven en eventueel de bomen geveld te worden. De streefbeeldstudie zorgt voor een consistenter beeld over de hele N3. In dat zelfde kader zou best ook eens contact worden genomen met de gemeente Boutersem die een gelijkaardig dossier aan het voorbereiden is. Tenslotte dient in de nota vermeld te worden dat de Tiensesteenweg ook een route voor zwaar vervoer is en dient hier rekening mee te worden gehouden. De **dienst mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant** sluit aan bij MOW. Voorstel 1 – variant A is inderdaad de beste keuze uit de voorstellen, maar het streefbeeld is uiteraard ideaal. De bomen kunnen vervangen worden, de grachten verplaatst... Er wordt voorgesteld het streefbeeldvoorstel als extra variant toe te voegen, rekening houdend met het voorstel van Boutersem en met een vervanging van de bomen indien dit toegestaan wordt door ANB. Hiervoor zijn een aantal argumenten: verscheidenheid van leeftijd, de geplande graafwerken aan de wortels die de bomen sowieso gaan beschadigen, Daarnaast dient ook gekeken te worden naar een aangepaste verlichting (module 17) en naar eventuele problemen met parkeerstroken (vooral ter hoogte van de lintbebouwing). Plaatselijk moet bekeken worden wat mogelijk is: parkeren tussen de verlichtingspalen, aantal parkeerplaatsen beperken, eventueel de tussenzone plaatselijk versmallen,... . De GBC besluit dat deze startnota met de hier vermelde aanpassingen mag voorgesteld worden aan het PAC. Een aantal zaken zullen verder uitgeklaard worden in de projectnota.

(...)

MOW Vlaams-Brabant zal zorgen voor de agendering van deze punten op de PAC van april (21/04).

Cil Cuypers meldt tevens dat de volgende GBC zal plaatsvinden op 30/03 om 14u in het gemeentehuis betreffende de uitwerkingsnota in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan. Deze wordt uitgedeeld onder de aanwezige leden en zal tevens vandaag nog worden opgestuurd, samen met de uitnodiging.

Deze nota weerspiegelt de resultaten van het studie bureau op de onderzoeksvragen van de start- en verkenningsnota. Bedoeling is deze concepten aan de leden van de GBC voor te stellen en te toetsen. Parallel met deze uitwerkingsnota werkt de gemeente nog verder aan de definitieve teksten van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en aan een inventarisatie van de trage wegen. Vandaar dat deze stukken nog niet helemaal verder werden uitgewerkt in de nota. Deze uitwerkingsnota dient niet aan het PAC te worden voorgelegd. De uiteindelijke beleidsnota die volgt op deze uitwerkingsnota echter wel.

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT

ADVIES VAN DE PROJECTAUDITOR

Project: Startnota fietspaden module 13 N3 Tiensesteenweg, Bierbeek

Datum PAC: 21-04-09

1. STAND VAN ZAKEN VAN HET PROJECT

De startnota is reeds besproken op de PAC van 09-12-08, maar niet conform verklaard. Ze wordt opnieuw voor de PAC gebracht.

2. BESPREKING VAN HET PROJECT DOOR DE PARTNERS

Het studie bureau licht het project toe. Hoewel concept 1C in principe optimaal is, wordt er gekozen voor concept 1A: vrijliggende fietspaden, met aan één kant een wat smallere veiligheidsstrook, als voortzetting op het traject in Boutersem.

Het departement MOW deelt mee dat er zeer recent een GBC is geweest in Boutersem, waarbij men ook voor een bredere tussenruimte heeft geopteerd. Hierdoor kan zonder problemen het concept 1C worden gekozen, en wordt ook het streefbeeld voor de N3 nagenoeg perfect gevolgd. De gemeente gaat vanzelfsprekend akkoord met deze gunstige ontwikkeling.

Het agentschap R.O. Vlaanderen meldt dat er discussie zal ontstaan omtrent de bestaande bomen. Wellicht is rooien het beste, want de bomen zijn reeds zeer oud. Hiervoor is nog wel contact met de afdeling Natuur en Bos nodig, maar het agentschap zal het rooien wel verdedigen en begeleiden.

De Lijn merkt op dat haltehavens van 2.50 m te smal zijn: 2.80 is het minimum (exclusief goten). Vraag is of de busperons ook worden aangepast. Zo ja, dan moet dit ook conform de normen van het vademecum toegankelijkheid gebeuren.

De provincie gaat akkoord met de voorstellen, maar benadrukt dat de fietspaden wel degelijk overal 1.75 m breed moeten zijn (op dwarsprofiel 2 van concept 1C staat nog 1.50 m vermeld). Graag ook het verslag van de GBC opnemen. AWV heeft geen bijkomende bemerkingen.

3. BEMERKINGEN EN ADVIES VAN DE AUDITOR


Coherent dossier en erg goed dat uiteindelijk toch is gekozen voor concept 1C; een quasi ideaal profiel, zeker voor een secundaire weg type 3. Bij profiel 1A had de smalle tussenstrook mogelijk toch voor wat problemen gezorgd. Fietstellingen zijn nog wel te houden, als nul-meting en ter latere evaluatie van het project. Inventaris van de planningscontext is erg volledig en *to the point*, al kunnen de bijbehorende kaartjes iets duidelijker, simpelweg door ze wat te vergroten. De verkeersstructuurschetsen (b.v. figuur 19, 21, ...) zijn erg goed, en mogen in feite in geen enkele startnota ontbreken.

4. CONCLUSIE

Nagenoeg perfecte rapportage en conceptkeuze. Zeer degelijk studiewerk. De startnota wordt dan ook **conform verklaard**. Fietstellingen kunnen bij de projectnota worden gevoegd. Ook de mogelijkheid tot rooien van de bomen is best zo snel mogelijk uit te klaren.

Gelieve de nota met dit auditadvies te lezen, en dit advies ook bij de projectnota te voegen.

Opgemaakt te Turnhout op 24-04-09



Joris Willems
Projectauditor Vlaams-Brabant, a.i.

PAC SN m13 N3 Bierbeek 21-04-09

1/1

Bijlage 3: verslag vergadering dd. 8/07/2009

Aanwezig:

Cil Cuypers, schepen Bierbeek
Karel Rausch, ambtenaar milieu Bierbeek
Pieter Weckhuizen, Interleuven in opdracht van Bierbeek
Johan Godts, Arcadis in opdracht van Boutersem
Kim Wouters, verkeersbegeleider MOW
Eddy, Interleuven
Mark Vallons, Natuur en Bos, Vlaams Gewest
Marc Van Esch, ambtenaar OW Boutersem
Sara Thonnon, ambtenaar RO Boutersem
Lieve De Smit, ir. Wegen en Verkeer, Vlaams Gewest

Onderwerpen: aansluiting dossier Bierbeek en Boutersem, bomenrij Tiensesteenweg

Lieve De Smit vindt het belangrijk om voor Tiensesteenweg naar 1 profiel te streven, eventueel zelfs de werken Boutersem/Bierbeek in 1 fase te realiseren met zelfde uitvoerder; Vlaams Gewest maakt geen probleem over onteigeningen, eventueel kunnen plannen licht gewijzigd wanneer privéwoningen in de weg staan...

Arcadis stelt project voor; rooilijn 13 meter vanuit de as; 2,5 meter voor tussenstrook.

Er ontspint zich discussie over juridische basis rooilijn: er zijn wel rooilijnplannen maar geen besluiten, Lieven Van Gils zal dit nagaan. Op basis hiervan geeft men wel advies. Bouwvergunningen houden dus wel rekening met die voorgestelde rooilijn. Er is nieuw rooilijndecreet in opmaak (bindend advies obv goedgekeurd rooilijnplan, er zullen nieuwe plannen worden opgemaakt).

Deze juridische onduidelijkheid heeft voor gevolg dat het misschien opportuener is om onmiddellijk onteigeningsplan op te maken. Hoogdringendheid kan worden ingeroepen; er is immers in het verleden ook al advies gegeven obv bestaand niet goedgekeurd plan.

Iedereen kan zich vinden in het standpunt dat open ruimtegebied en 70 km zone veronderstellen 2,5 meter tussen fietspad en rijbaan en 13 m rooilijn.

Deze 'tussenruimte' is ook belangrijk voor de bomen en grachten. Grachten type E, extra vertikaal element is ook snelheidsremmend.

Natuur en Bos zal een positief advies geven over rooien van de bomen (i.c. purperen esdoorn of jonge eiken) en over breedte van tussenzone te gunste van de bomen (eventueel moeten grachten maar wat smaller). Goede jonge eiken kunnen eventueel worden gerecupereerd voor andere terreinen, voor andere gewestelijke herplantingsprojecten.

Natuur en Bos is voor een uniforme bomenrij en geeft de voorkeur aan hagenbeuk omdat dat sterke bomen zijn en makkelijk te onderhouden; tot Roosbeek gaat het echter om

zomereiken. De bomen moeten op afstand komen van 15 m, zodat kruinen elkaar niet raken.

Er volgt een discussie over een bomenrij aan de kant van de bewoning; vroeger waren daar bomen ingeplant maar die zijn verdwenen. Deze discussie vermeldt ook problematische strook langsparkeren. Langsparkeren langs open ruimte gewestweg is in principe niet toegestaan. Maar omwille van woonlint misschien korter maken.

Er moet ook rekening gehouden worden met feit dat weghalen van bomen zijn weerslag zal hebben op achterliggende bomen.

Er is ook nog de kwestie van de riolering. Met het verleggen van grachten geeft dat misschien een probleem, ook met de nieuwe bomenrij. Er zal sowieso coördinatie moeten zijn met nutsleidingen in het algemeen. De strook voor nutsleidingen kan misschien beter achter de gracht of tussen fietspad en grachten en daarom is 2,5 m ook interessant. Gracht aan bomenrij is hier vroeger ingebuisd. Er moet Aquafindossier worden ingediend samen met plannen. Gracht komt best tussen Kerselaarlaan en woningrij; eventueel ipv parkeerstrook en dan parkeerstrook verhuizen ?

Wat met bushalte De Lijn; er zijn bedenkingen bij de strenge eisen van De Lijn voor stopplaatsen die niet druk worden aangedaan (open ruimte gebied langs gewestweg); 25 m lengte indien werkelijk nodig. Ook de hoogte van perron moet worden bekeken.

Er wordt gediscussieerd over bermen en grachten en hellingsgraad van taluds.

Tenslotte besluit men dat Bierbeek nog heel wat werk en tijd nodig heeft voor onteigeningen en dat het dan problematisch wordt om 2 dossiers in 1 aanbestedingsdossier te verbinden.

Wie zal onteigeningsdossier opmaken ? Hebben studiebureau en IL hiervoor opdracht vanwege de gemeente ? Kim zal nakijken of dit ook in module 13 kan; het Vlaams Gewest zou ook onteigeningsdossier kunnen opmaken indien IL hierin geen ervaring heeft.

Daarna discussie over verlichting: er is een mogelijkheid van module 14 maar moeten fietspaden wel verlicht worden in buitengebied ? Schepen stelt de vraag of het dan wel zin heeft om fietspaden aan te leggen. Lichten langs woningrij zijn wel aanneemlijk. Vlaams Gewest wil onderzoeken in samenspraak met Eandis of verlichting gewoon kan worden verplaatst/verhuisd.

BESLUIT: 2,5 m tussenberm en dat afhankelijk van taluds. Rooilijn 13 m, tenzij hier en daar wat minder o.v.v. omstandigheden.

Bijlage 4: verslag GBC projectnota dd. 24/08/2009

Aanwezig:

Eddy Vissenaekens, Mark Van Heirbeek, Pieter Weckhuysen, INTERLEUVEN
Sarah Van Geit, Provincie Vlaams-Brabant
Kim Wouters, MOW BMV
Magda Wits, schepen Openbare Werken Bierbeek
Cil Cuypers, schepen Mobiliteit
Mark Cardoen, burgemeester Bierbeek
Karel Rausch, milieuambtenaar Bierbeek
Henri Loonbeek, gemeenteraadslid
Pol Vandenbempt, gemeenteraadslid

Verontschuldigd:

Bart Tops, ir, AWV
Vertegenwoordiger van De Lijn Vlaams-Brabant

Verwelkoming:

Schepen van Mobiliteit Cil Cuypers heet de aanwezigen welkom en schetst de geschiedenis van deze fietspadennota's. In 2008 werden 2 GBC's over de startnota van Interleuven georganiseerd. Het PAC verklaarde in december 2008 de startnota niet conform. Er werd in 2009 opnieuw gestart en de GBC boog zich over startnota die in april 2009 wel werd goedgekeurd door PAC, mits opmerkingen. Er was in juli 2009 een vergadering met dienstingenieur Lieven Desmit, met agentschap Natuur en Bos en met Boutersem om de afstemming met dossier Boutersem te bespreken, alsook om afspraken te maken met AWV (zie verslag in bijlage). De vergadering begint met de fietspaden Tiensesteenweg en vervolgt met dossier Waversesteenweg.

Bespreking nota Tiensesteenweg:

Pieter Weckhuysen van Interleuven somt de concrete opmerkingen vanwege het PAC op. Hij duidt de verkeerstellingen en de wijzigingen ten aanzien van de startnota, rekening houdend met de afspraken gemaakt tijdens de werkvergadering van juli jl. Het gaat dan om een rijbaanstrook van 3.25m; troittoirband en straatgoot van 0.50m; tussenstrook 2.50m; fietspad 1.75 m; berm 1.50m, open gracht 2.50m en berm 1m; tenzij lokale situatie tot afwijkingen noopt. Ook werden bushaltes verplaatst en haltehavens verbreed tot 3m op vraag van De Lijn tijdens PAC (niet tijdens GBC). De parkeerstrook thv Tiensesteenweg werd nav werkvergadering met Lieven Desmit verkort. Het pre-advies van Natuur en Bos is als volgt samen te vatten: heraanplanting van haagbeuk en tussenafstand van 15m én aandacht voor GEN-gebied.

Vervolgens worden de verschillende opmerkingen en vragen behandeld.

- Anders dan tijdens de werkvergadering afgesproken mag volgens ir. Bart Tops de rooilijnbreedte plaatselijk niet worden versmald.
- Er is een financiële raming gevraagd + opgemaakt door Interleuven.
- Vrijliggende fietspaden moeten niet worden verhoogd.
- Kruising N3 met Molenbeek: is de brug voldoende breed?
- Kruising tussen fietspaden en zijstraten: quid voorrang ?

- Afsluiten van Kerselaarlaan en Latstraat en Zielenberg ?
- Oversteekplaatsen fietsers en voetgangers !
- Oversteekplaatsen aan bushaltes zonder drempels
- Aftoetsing van verlichting fietspad en positie bomen
- Parkeerstrook in 70 KM zone: alternatieven ?

De vergadering beslist tot vrijliggende fietspaden in de 70 KM zone maar op de kruispunten tot een aanliggend niet verhoogd fietspad en dit ten gunste van de veiligheid van de fietsers en omdat men toch uitdrukkelijk gaat voor een missing link in de fietsroute tussen Lovenjoel en Boutersem.

Dit fietspad zal ter hoogte van de kruispunten worden uitgevoerd in rood beton met een tussenstrook van 44 cm voor 2 betonklinkers. Er zal een aan- en afloop (een buiging) zijn van ongeveer 30m lang.

Dit is dan ook een alternatief voor het afsluiten van de Kerselaarlaan, de Zielenberg en de Latstraat van de Tiensesteenweg.

De schepen reageert dat ter hoogte van de Kerselaarlaan al beslist werd tot rechtsin/rechtsuit en dat deze maatregel in uitvoering is. De Latstraat is doodlopende straat, alsook de Zielenberg.

Dit heeft evenwel ook gevolgen voor de inplanting van de bomen. Ter hoogte van de kruispunten zullen er iets minder bomen worden ingeplant, ten gunste van een goede zichtbaarheid van fietsers voor automobilisten, en vice versa.

De vergadering is het erover eens dat deze beslissing weer een nieuw gegeven is in de fietspadennota Tiensesteenweg.

Op vraag van De Lijn zal de bushalte Oude Baan opschuiven richting Leuven om conflicten tussen bus en fietsers te vermijden op het kruispunt met de Kerselaarlaan.

Interleuven legt uit dat er rekening werd gehouden met de minibrug. Het bestaande profiel fietspad in Lovenjoel wordt doorgetrokken tot en met minibrug. Dit betekent een aanliggend fietspad met tussenstrook van 50 cm richting Leuven en met tussenstrook van 70 cm richting Tienen. Omdat het niet anders kan. Meer tussenstrook is niet mogelijk wegens minibrug.

De mobiliteitsbegeleider Kim Wauters herinnert GBC aan principe van geen parkeerstrook langs gewestweg in 70 KM zone.

Maar gemeentelijke fractie stelt dat de parkeerstrook al werd ingekort naar aanleiding van de afspraken op de werkvergadering van begin juli, met dienstingenieur. Het gaat hier om een bestaande parkeerstrook langs bestaand woonlint met gesloten en halfopen bebouwing en met voortdurend opritten en afritten naar privégarages.

Alternatieven werden onderzocht maar niet gevonden. Een principe moet ook toepasbaar zijn in de praktijk. Er is geen gemeentelijk draagvlak voor vergaande maximale toepassingen van dergelijke principes. Er moet rekening gehouden met bestaande lokale situaties. Voor een ventweg is geen ruimte wegens woningen tot tegen rooilijn. Er is trouwens geen goedgekeurde rooilijn via MB. Zoals afgesproken tijdens werkvergadering zal Interleuven ook rooilijnplan opmaken om rooilijn vast te leggen. De Parkstraat als parkeerstraat ligt te ver af. Er zijn daar trouwens ook een 20tal woningen. Er is een kapperszaak en een kinesist. De gemeente is akkoord met het rationaliseren en inkorten van de parkeerstrook. Er is in deze 70 KM zone in buitengebied weinig conflict tussen

parkeerders en doorstromend verkeer. Er zijn nooit incidenten gesignaleerd. Op termijn zal het gemeentebestuur proberen te bewerkstelligen dat bij aanvragen van stedenbouwkundige attesten de woningen meer achteruit worden gebouwd, bijvoorbeeld op 17m van de as van de weg.

Provincie haalt aan dat voetgangers ter hoogte van bushalte veilig moeten kunnen oversteken, alsook fietsers die gewestweg moeten oversteken.

De vergadering besluit tot veilige oversteken door de bushaltes duidelijk tegenover elkaar te positioneren. Het is een feit dat deze haltes minder worden gefrequentieerd wegens openruimtegebied en dunne bevolking.

Aan de kruispunten met zijwegen zal worden gezorgd voor goede fietsoversteekmogelijkheden, door opening in profiel en toegang tot fietspad.

De bushalte Zielenberg zal nog worden opgeschoven richting Tienen ten gunste van goed aanliggend fietspad en oversteek naar overzijde van Parklaan.

Bij de uitvoering zal eventueel gekozen worden voor bushokje met fietstalling.

De GBC vraagt aan AWV om (vooral vrijliggende) fietspaden tijdens winterperiode sneeuw- en ijsvrij te houden.

De gemeente start met rioleringsplan en subsidiedossier VMW, tussen Kerselaarlaan en Parkstraat. De milieuambtenaar licht plan in het algemeen toe. Er kan aansluiting worden gemaakt op collector Kerselaarlaan. De huizen aan de overkant van Tiensesteenweg moeten ondergronds worden aangesloten.

Interleuven zal – naast onteigeningsplan - ook rioleringsplan opmaken, zoals afgesproken tijdens werkvergadering juli. Onteigeningskosten zijn evenwel voor Vlaams Gewest.

Ook kwestie van verlichting werd besproken op werkvergadering. De bestaande verlichting zal worden verplaatst. Daartoe zal ten gepaste tijden overleg met nutsmaatschappijen worden voorzien.

(...)

De schepen vraagt naar het vervolg van het proces. De mobiliteitsbegeleider legt uit dat na goedkeuring van de projectnota door PAC er een module13 -overeenkomst kan worden opgemaakt. Er moet evenwel opnieuw een apart onderhoud plaatsvinden met ir. Bart Tops. Interleuven zal daartoe een afspraak maken.

Wanneer nota Waversesteenweg conform wordt verklaard door PAC zal ook dit dossier officiële goedkeuring genieten van provinciale en Vlaamse overheid en kan worden overgegaan tot de uitvoering.

De aanwezige leden spreken af dat de GBC over bijgestuurd mobileitsplan kan plaatsvinden op maandag 14 september om 14 uur in het gemeentehuis. Timenco zal dossier toelichten en verspeiden.