Startnota Fietspaden Bierbeek

Bovenlokale fietspaden:

- Tiensesteenweg N3 (Module 13)
- Waversesteenweg (Fietsfonds)

Ontwerp & realisatie
Adviesverlening & begeleiding
INTERLEUVEN

Gemeente Bierbeek
Oktober 2008

Inhoudsopgave

1. Probleemstelling en doelstellingen 3
Lokalisatie 3
Aanleiding 3
Probleemstelling 3
Doelstelling 4
2. Ruimtelijke situering, analyse en visie 5
Macroniveau 5
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) 5
Ruimtelijk structuurplan Provincie Vlaams-Brabant (RSVB) 5
Deelruimten 5
Mesoniveau 6
Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan 6
Mobiliteitsplan Bierbeek 7
3. Verkeerskundige situatie 8
Verkeersgegevens 8
2.2.1 Tiensesteenweg 8
Waversesteenweg 9
Verkeersongevallen 11
Openbaar vervoer 12
Tiensesteenweg 12
Waversesteenweg 12
Voetgangersverkeer 13
Verkeersleefbaarheid 13
4. Aandachtspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking 13
Eisen vanuit het fietsroutenetwerk 13
5. Voorgestelde oplossingsrichting 15
Tiensesteenweg (Module 13) 15
Knelpunten bij opmeting en inspectie van het terrein (richting Leuven – Tienen) 17
Waversesteenweg (bovenlokaal fietspad) 18
Knelpunten bij opmeting en inspectie van het terrein (richting Boutersem – Bierbeek) 19
6. Procedures 21
7. Financiële raming 21
Tiensesteenweg 21
Waversesteenweg. 21
8. Bijlage fotoreportage. 22
Rijksweg N3 Leuven – Tienen te Bierbeek 22
Waversebaan te Bierbeek 23

1. Probleemstelling en doelstellingen

Lokalisatie

Het project betreft volgende wegverbindingen in de gemeente Bierbeek:

1. Tiensesteenweg van de Molenbeek tot de buurgemeente Boutersem;
2. Wavensesteenweg
   - Deel 1 van Hoegaardesesteenweg tot buurgemeente Boutersem (Neervelp);
   - Deel 2 van Hoegaardesesteenweg tot Perrestraat;

Op de Tiensesteenweg (N3) bevindt zich de fietsroute die de verbinding vormt tussen Leuven – Bierbeek – Boutersem – Tienen en aldus wordt aangegeven als bovenlokale route.

Op de Waversesteenweg ligt het fietstraject dat de verbinding vormt tussen Boutersem – Bierbeek – Beauvechain en dus eveneens wordt aangegeven als bovenlokale route.

Aanleiding

De aanleiding van het project is de realisatie van bovenlokale fietsrouteverbindingen langs de voorgestelde delen van de Tiensesteenweg en de Waversesteenweg.

Probleemstelling

De Tiensesteenweg doorkruist Korbeek-Lo en Lovenjoel. In het kader van de categorisering van de wegen wordt hij beschouwd als een secundaire weg type 3. Dit betekent dat deze weg in hoofdzaak een verbindingsfunctie heeft voor het openbaar vervoer en/of het fietsverkeer op bovenlokaal en provinciaal niveau. De Tiensesteenweg dient dan ook dagelijks een aanzienlijke verkeersintensiteit te verwerken, waarbij vooral het gebrek aan verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers een probleem vormt.

Rekening houdend met het belang van de Tiensesteenweg als fiets- en openbaarvervoersverbinding zou deze weg moeten uitgebouwd worden als hoofddrager op bovenlokaal niveau.

De snelheidsregimes die langs de Tiensesteenweg op het grondgebied van Bierbeek gelden, zijn 30 km/u in schoolomgeving van Korbeek-Lo, 50 km/u in de verblijfsgebieden van Korbeek-Lo en Lovenjoel en 70 km/u op de overige delen.

Rekening houdend met hun beperkte breedte, de grote hoeveelheid aan zwaar verkeer en het snelheidsregime van 70 km/u kunnen de bestaande fietspaden op het deel van de Tiensesteenweg tussen de Molenbeek en de gemeentegrens met Boutersem momenteel op een onvoldoende wijze de verkeersveiligheid van de fietsers garanderen.

De Waversesteenweg doorkruist Opveld vanaf de gemeentegrens met Boutersem tot aan de gemeentegrens met Beauvechain. Het betreft een lokale weg met een gemengde verkeersafwikkeling, die zowel voor bovenlokale verplaatsingen en de verbinding met de A3 (E40) als voor verbindingen met de buurgemeenten en voor interne verplaatsingen wordt gebruikt. Er is op dit traject dan ook een aanzienlijke verkeersintensiteit.

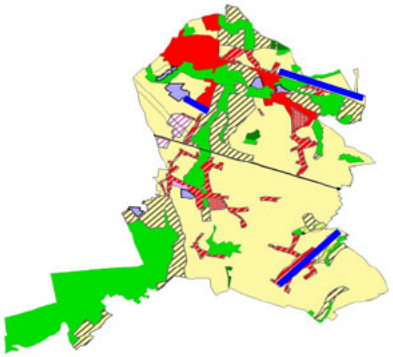
Buiten het verblijfsgebied van Opveld waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt, is langs de Waversesteenweg een snelheidsregime van 70 km/u van toepassing.

De Waversesteenweg beschikt momenteel niet over fietspaden. Wel is deze weg langs bepaalde delen voorzien van aanliggende voetpaden. Het merendeel van de Waversesteenweg heeft slechts langs één zijde een aanliggend voetpad. Het deel tussen de kern van Boutersem en de eerste lintbebouwing in Opveld beschikt echter niet over een voetpad. Enkel het deel ter hoogte van de bebouwde kom van Opveld heeft voor het merendeel aan beide zijden een aanliggend voetpad. De voetpaden langsheen het traject bevinden zich echter niet overal in goede staat.
Door de afwezigheid van fietspaden voldoet de Waversesteenweg momenteel niet aan de vereiste criteria voor fietsvoorzieningen langs wegen met een snelheidsregime van 70 km/u en een aanzienlijke verkeersintensiteit.

Doelstelling

De doelstelling van dit project kadert ten eerste in de realisatie van kwalitatieve en veilige bovenlokale routes langs de Tiensesteenweg via module 13 en de Waversesteenweg via het fietsfonds en dit in hoofdzaak voor functioneel gebruik en aanvullend voor recreatief gebruik.
Op die manier wordt meegewerkt aan het vervolledigen en optimaliseren van het provinciaal en gemeentelijk fietsroutenetwerk.

Het verhogen van de veiligheid, het comfort en de bereikbaarheid door middel van de fiets staan centraal, zodat het aandeel van het fietsverkeer in de bestaande verkeersstromen verhoogt.



Gewestplan Bierbeek

2. Ruimtelijke situering, analyse en visie

Macroniveau

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV)

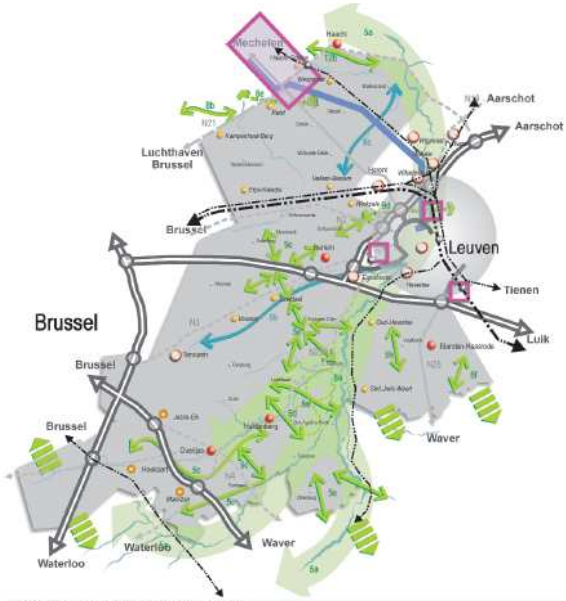
Bierbeek behoort volgens het RSV tot het buitengebied.

Tot de hoofdwegen behoren ondermeer hoofdtransportassen en achterlandverbindingen, waarvan sommigen onderdeel zijn van "Trans-European Network (TEN)", het Europese netwerk van transportassen. De A3 Brussel-Leuven- Luik (E40), die gedeeltelijk loopt over het grondgebied van Bierbeek, is geselecteerd als hoofdweg.
Primaire wegen I of primaire wegen II komen in Bierbeek niet voor.
Secundaire wegen in de omgeving van Bierbeek komen in deze lijst niet voor.
Lokale wegen zijn alle andere straten en wegen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan boven de afwikkelingssnelheid.

Ruimtelijk structuurplan Provincie Vlaams-Brabant (RSVB)

Deelruimten

In het provinciaal structuurplan wordt in het kader van de gewenste ruimtelijk structuur een onderscheid gemaakt in 4 deelruimten. Het noord en noordoostelijk deel van Bierbeek ligt in het Verdicht Netwerk en het overige deel in de Landelijke Kamer Oost.



Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

De Landelijke Kamer Oost situeert zich in de zuidoostelijke hoek van Vlaams-Brabant en grenst in het oosten aan de provincie Limburg en in het zuiden aan de provincie Waals-Brabant. Deze regio behelst het Hageland en Haspengouw.

Er wordt gestreefd naar een behoud van het landelijk karakter van het gebied met de grote open ruimtegehelen en de nadrukkelijk aanwezige landbouw. Ondermeer de vallei van de Velpe, die zich op het grondgebied van fusiegemeente Bierbeek situeert in deelgemeente Opveld, vormt een belangrijk structurerend element.

Tevens wenst de provincie de karakteristieken van een dun bezaaid en verspreid nederzettingspatroon te behouden en te versterken, waarbij wonen enkel in goed ontsloten geselecteerde kernen wordt gestimuleerd. Hierbij krijgt Tienen een centrumrol binnen het gebied en wordt de expansiedruk vanuit Leuven, die verschuift richting Tienen, gekanaliseerd.

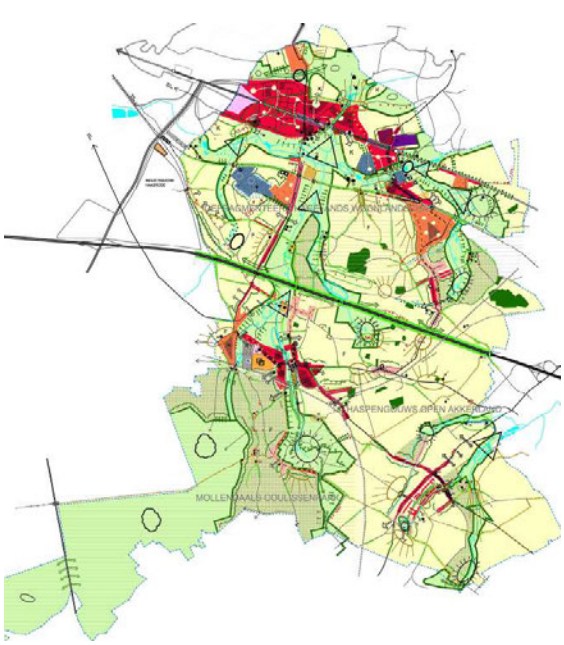
Bierbeek wordt in het RSVB geselecteerd als hoofddorp, Lovenjoel als woonkern en Opvelp als kern in het buitengebied.

De Tiensesteenweg, die deels gelegen is op het grondgebied van Bierbeek, is geselecteerd als secundaire weg type I.
Voor het overige bevinden er zich geen secundaire wegen in Bierbeek.

Mesoniveau

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Bierbeek zit in de voorontwerpfase.
Het globaal toekomstbeeld voor Bierbeek wordt bepaald door de rol die de gemeente binnen haar ruimere omgeving heeft en naar de toekomst toebedeeld krijgt en hoe zij deze rol naar zichzelf toe vertaalt en invult.



De rol die Bierbeek toebedeeld krijgt vanuit het RSV en het RSVB is in eerste instantie één als gemeente in buitengebied. Bierbeek situeert zich echter voor een gedeelte binnen de invloedssfeer van regionaal stedelijk gebied Leuven. Volgens een aantal scenario's situeren delen van Bierbeek zich dan ook binnen het af te bakenen stedelijk gebied.

In het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt gekozen voor een specifiek landelijke ontwikkeling, waarbij de kwalitatieve landschappen centraal staan. Het openruimtegebied ten oosten van Leuven, waarin Bierbeek zich situeert, bestaat uit een diversiteit aan waardevolle openruimtelandschappen. Deze landschappen vormen tussen Meerdaalwoud in het zuiden en een Hagelandse Diestiaanheuvel in het noorden een kwalitatief landschapspark, dat wordt doorsneden en verbonden door een stelsel van valleien. De ligging van dit landschapspark in de nabijheid van Leuven bezorgt Bierbeek zijn grote aantrekkingskracht, nl. wonen in of in de onmiddellijke omgeving van de aanwezige openruimtelandschappen.

Als ruimtelijke principes voor de verkeers- en vervoersstructuur wordt het volgende naar voor geschoven:

- een betere doorstroming voor het autoverkeer op de ontsluitingswegen met een herstructurering van de Tiensesteenweg en de bebouwingszones erlangs, gekoppeld aan een ontrading van het sluipverkeer op de lokale wegen;
- een verbetering van het openbaar vervoer met zo mogelijk nog meer busverbindingen door beter uitgeruste kernen en een betere doorstroming richting Leuven met voorrangsmaatregels voor de buslijnen langs de Tiensesteenweg;
- de heropening van spoorwegstations op de lijn Leuven - Tienen te Lovenjoel;
- de aanleg van veilige fietspaden langs alle verbindingswegen;
- de realisatie en/of afwerking van kwalitatieve 'groenere verkeers-luwere fietsverbindingen vanuit alle kernen naar Leuven, het industriepark Haasrode; het scholencomplex van Heverlee, waarbij maximaal wordt geopteerd voor specifiek landelijke verbindingen in een directe, duurzame en respectvolle relatie met de openruimte-landschappen, het groen en de karakteristieke landelijke bebouwing;

Mobiliteitsplan Bierbeek

Rekening houdend met het feit dat meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt, wordt in het Mobiliteitsplan Bierbeek de fiets gezien als een belangrijk potentieel om de verkeersproblematiek op te lossen. Een consistent en kwalitatief fietsroutenetwerk wordt dan ook gezien als een fundamentele voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem.

Een fietsroute netwerk is meer dan de aanleg van fietspaden en dient dan ook gezien te worden als een zorgvuldig afgewogen geheel van:

- vrijliggende en aanliggende fietspaden (lange verkeerswegen);
- fietssuggestie stroken of gemengd verkeer (in bebouwde omgevingen);
- autoluwe straten en exclusieve fietsassen (valleiroute).

In het kader van het mobiliteitsplan wordt voornamelijk aandacht besteed aan functionele relaties, nl. woon -werk, woon - school, woon - winkel,… Hierbij moet de uitbouw van een fietsroutenetwerk binnen de gemeente grotendeels worden afgestemd op het provinciaal niveau. Om deze reden moeten bij de opbouw van het netwerk de richtlijnen uit het provinciaal fietsrouteplan aangehouden worden.

Binnen de opbouw van een duurzaam fietsroutenetwerk wordt ook in het Mobiliteitsplan Bierbeek een onderscheid gemaakt tussen functionele en recreatieve fietsroutes, waarbij het fietsroutenetwerk vertrekt vanuit een geïntegreerde visie op beide netwerken.

Geen enkel van de deelprojecten is gelegen in een APA, BPA of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Enkel het deel van de Waversesteenweg tussen de Perrestraat en de

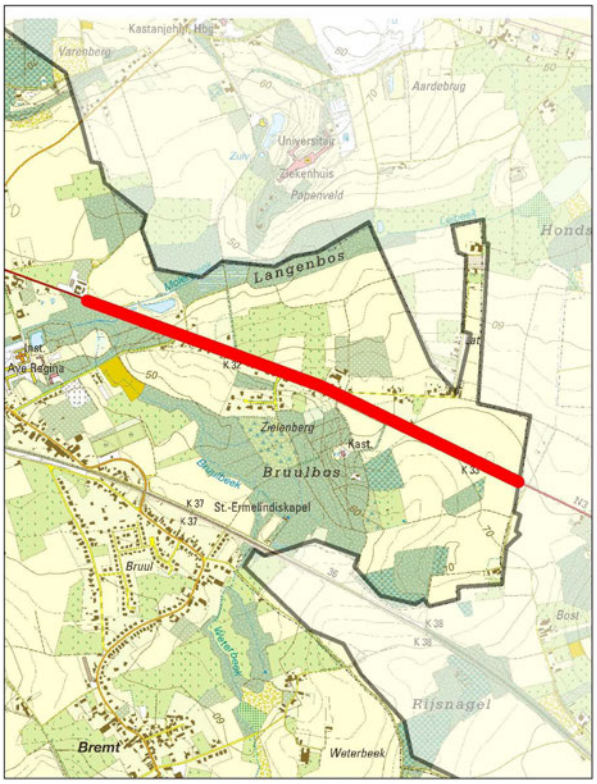
Hoegaardesteenweg vormt de westelijke grens van het BPA 'De Velp', dat werd goedgekeurd bij M.B. op 5 november 2003.

3. Verkeerskundige situatie

Verkeersgegevens

2.2.1 Tiensesteenweg

Dit deelproject betreft de heraanleg van de bestaande fietspaden vanaf de Molenbeek, die de Tiensesteenweg kruist ter hoogte van het domein Ave Regina, tot aan de gemeentegrens met Boutersem.
Langsheen het volledige traject, dat ongeveer 1.725 m lang is, bevinden zich langs weerszijden aanliggende fietspaden.



De Tiensesteenweg is een bovenlokale weg, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Brabant werd gecategoriseerd als secundaire weg type 3. Deze weg heeft een verbinding voor het openbaar vervoer en/of het fietsverkeer op bovenlokaal en provinciaal niveau. De weg heeft hierbij voor het autoverkeer slechts een aanvullende verbindinge- en/of verzamelde functie op (boven)lokaal niveau.
Op het deel van de Tiensesteenweg waarlangs het deelproject zich situeert, geldt een snelheidsregime van 70 km/u. Dit deel bestaat uit twee baanvakken. De baanvakken zijn uitgevoerd in betonverharding. Ter hoogte van de aansluiting met het reeds vernieuwde deel van de Tiensesteenweg net voor de Molenbeek – komende uit de richting van Leuven – bestaat één baanvak over een lengte van een paar honderd meter echter uit asfaltverharding.

Komende uit de richting van Leuven, gaan de reeds vernieuwde, vrijliggende fietspaden net voor de Molenbeek over naar de te vernieuwen aanliggende fietspaden.
De reeds vernieuwde fietspaden hebben elk een breedte van 150 cm en bevinden zich op telkens 70 cm van de afvoergeul van de rijweg. Op de delen die niet worden gebruikt

als opritverharding werden in de strook tussen de fietspaden en de wegenis haagaanplantingen aangebracht. De vernieuwde fietspaden zijn uitgevoerd in rode betonklinkers.

Ter hoogte van de te vernieuwen fietspaden bestaat de wegenis uit twee betonnen baanvakken van elk 4 m breed, waarop telkens aan de buitenzijde van de witte lijn de stippellijnen van de fietspaden staan gemarkeerd. Binnen de stippellijnen hebben de fietspaden over het hele traject elk een breedte van ongeveer 60 cm.

Langsheen heel het traject bevinden zich bomenrijen die op bepaalde plaatsen worden afgewisseld door lintbebouwing en openruimtezichten op de akkers en weilanden. De bomenrijen bevinden zich op 1 à 2 m van de betonnen wegenis. Over het algemeen bevinden de bomenrijen aan de linker zijde van de rijweg zich op een kortere afstand van de betreffende wegenis dan aan de rechter zijde. Achter deze bomenrijen bevinden zich op een aantal plaatsen smalle, ondiepe grachten die momenteel nog maar een verwaarloosbare afwaterende functie hebben.

Komende uit de richting van Leuven is de betonnen wegenis langs de rechter zijde afgeboord met een kasseistrook met een breedte ongeveer 75 m tot iets voorbij de Kerselaarlaan.
Net voorbij het kruispunt met de Kerselaarlaan bevindt zich in beide richtingen de bushalte 'Oude Baan'. Beide bushalten zijn uitgevoerd in klinkerverharding. Voorbij de bushalte aan de rechter zijde van de rijweg is over een lengte van een honderdtal meter een parkeerstrook ingeplant in asfalt. Voorbij deze parkeerstrook ligt een afvoergeul tot aan het kruispunt met de Parklaan. Eveneens tot aan dit kruispunt bevindt de straatverlichting zich enkel aan de rechter zijde van de wegenis.
Vanaf het kruispunt met de Parklaan is aan weerszijde van de Tiensesteenweg straatverlichting voorzien. Voorbij dit kruispunt is aan de rechterzijde opnieuw een kasseistrook ingeplant van ongeveer 75 cm breed. Net voor het kruispunt met de Zielenberg bevindt zich in beide richtingen de bushalte 'Zielenberg'. Beide bushalten en de voetpaden erlangs zijn voorzien in asfaltverharding.
Voorbij het kruispunt met de Zielenberg bevindt zich aan de rechter zijde nog een kasseistrook met een breedte van ongeveer 75 cm over een lengte van een paar honderd meter.
Een honderdtal meter voorbij het kruispunt met de Latstraat stopt de straatverlichting aan de linker zijde. In het openruimte landschap ter hoogte van de gemeentegrens met Boutersem zijn de bomenrijen langs beide zijden van de wegenis structurend en beeldbepalend.

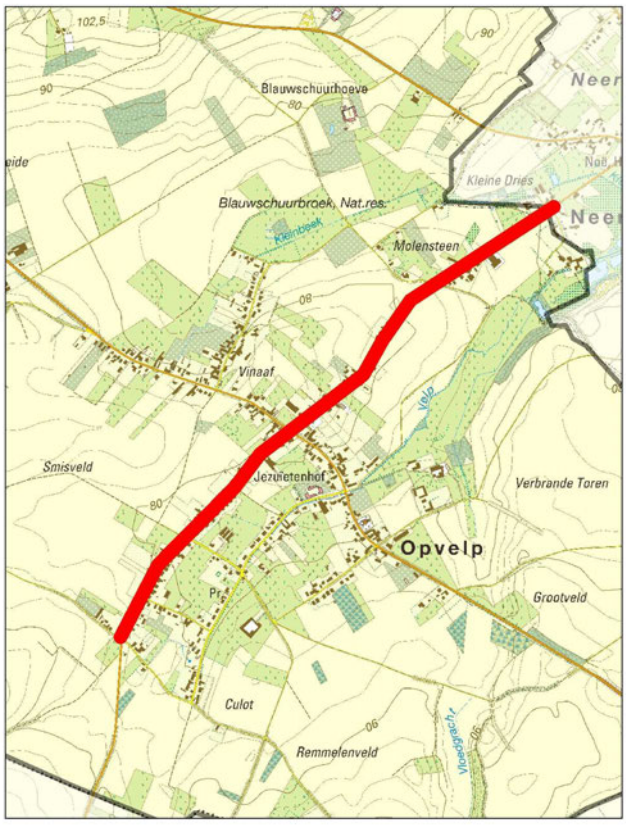
Ter illustratie van deze verkeersgegevens wordt een fotoreportage toegevoegd (zie bijlage).

Waversesteenweg

Dit deelproject omvat de aanleg van fietspaden aan beide zijden van de bestaande wegenis van de Waversesteenweg. Het traject loopt van de gemeentegrens met

Boutersem (deelgemeente Neervelp) in het noorden tot aan het kruispunt met de Hoegaardsesteenweg in het centrum van Opvelp en vervolgens van dit kruispunt tot aan de Perrestraat in het zuiden van Opvelp.
Noch langs het deeltraject tussen Neervelp en de Hoegaardsesteenweg, noch langs het deeltraject tussen de Hoegaardsesteenweg en de Perrestraat, bevinden zich momenteel fietspaden. Deze traject meten respectievelijk ongeveer 1.220 m en 1.000 m.

De Waversesteenweg is een lokale weg, die binnen het Mobiliteitsplan Bierbeek buiten het verblijfsgebied werd gecategoriseerd als lokale weg type I en vormt dus meer bepaald een lokale verbindingsweg.
Het snelheidsregime buiten het verblijfsgebied van Opvelp bedraagt er 70 km/u. Dit verblijfsgebied loopt in het zuiden door tot aan de Perrestraat.



De Waversesteenweg bestaat over het volledige traject uit twee baanvakken. Komende vanuit het centrum van Neervelp, bevindt de straatverlichting zich over het volledige traject langs de rechter zijde. Vertrekkende vanaf het kruispunt van de Waversesteenweg met de Molensteenweg in Neervelp bestaat de Waversesteenweg uit betonnen baanvakken met elk een breedte van ongeveer 3 m en met telkens een grasberm erlangs. Tot aan de eerste bebouwing bevindt zich aan de linker zijde een gracht.
Vanaf de eerste lintbebouwing aan de rechter zijde neemt een aanliggend voetpad in betonklinkers aanvang. Dit voetpad bevindt zich in een redelijke staat. Ter hoogte van deze eerste lintbebouwing bevindt zich in beide richtingen bushalte 'Molensteen'.
Eens voorbij het kruispunt met de Molensteenstraat begint iets voorbij de eerste lintbebouwing aan de rechter zijde de bebouwde kom van Opvelp. Vanaf de eerste lintbebouwing aan de linker zijde, neemt ook een aanliggend voetpad in klinkerverharding aanvang. Dit voetpad bevindt zich eveneens in een redelijke staat.
Een paar honderd meter voor het kruispunt met de Hoegaardsesteenweg gaat de betonverharding van de rijweg over in asfaltverharding. Langsheen deze wegenis zijn de aanliggende voetpaden uitgevoerd in betonnen plaveien. Beide voetpaden vertonen her en der een aantal oneffenheden.

Het kruispunt met de Hoegaardsesteenweg betreft een verhoogd kruispunt dat recent werd aangelegd. Zowel de rijweg als de voetpaden erlangs zijn uitgevoerd in betonklinkers. Tussen de rijweg en de voetpaden bevinden zich de afvoergeulen en aansluitend de betonnen boordstenen. De voetpaden hebben elk een breedte van 1 m. Rekening houdend met de recente heraanleg bevindt dit kruispunt zich in een zeer goed staat.
Eens voorbij het kruispunt gaat de rijweg terug over in een betonverharding. Een paar honderd meter voorbij het kruispunt stopt de bebouwde kom van Opvelp. Het snelheidsregime blijft echter 50 km/u. Eveneens voorbij dit kruispunt bevindt zich enkel langs de linker zijde een voetpad. De breedte van dit voetpad varieert van 1 tot 1,3 m. Het voetpad bevindt zich in een vrij slechte staat. Dit voetpad loopt tot aan de nieuwe toegangsweg van de recent ontwikkelde verkaveling 'De Velp' in het binnengebied tussen de steenweg en de Velpstraat.
Iets voorbij de nieuwe toegangsweg tot de verkaveling neemt het aanliggend voetpad aan de linker zijde opnieuw aanvang. Het voetpad heeft een breedte van ongeveer 1,3 m en bevindt zich in een goede staat. Eveneens voorbij de nieuwe toegangsweg bevindt zich aan de rechter kant van de rijbaan een open gracht. Langsheen het traject werd deze gracht op een aantal plaatsen ingebuisd. Op bepaalde plaatsen van de open gracht is deze volledig dichtgeslibd als gevolg van hevige regenbuien.
Iets voor de Culostraat bevindt zich aan de linker zijde bushalte 'Culo'. Voorbij de Culostraat is het aanliggende voetpad in een minder goede staat. Het kruispunt met de Perrestraat is een verhoogd kruispunt dat recent werd heraangelegd. Langs de noordzijde is het kruispunt voorzien van voetpaden. De rijweg en de voetpaden erlangs zijn uitgevoerd in betonklinkers. Het betreffende kruispunt bevindt zich in een goede staat. Ter hoogte van dit kruispunt eindigt het verblijfsgebied van Opvelp.

Ter illustratie van deze verkeersgegevens wordt een fotoreportage toegevoegd (zie bijlage).

Verkeersongevallen

Hieronder wordt op basis van de gegevens van de Lokale Politie Lubbeek een overzicht weergegeven van de geregistreerde verkeersongevallen die zich in 2006 voordeden op het grondgebied van Bierbeek plaatsvonden:

Verkeersongevallen 2006	
Stoffelijke schade	173
Lichamelijk letsel	87
Dodelijke afloop	1
Totaal	261

Wanneer de verkeersongevallen van 2006 worden vergeleken met de voorgaande jaren krijgt men volgend overzicht:

	2001	**2002***	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Stoffelijke schade	271	184	207	134	158	173

Lichamelijk letsel	115	88	125	98	81	87
Dodelijke afloop	5	0	2	0	7	1

In vergelijking tot 2001 is het aantal verkeersongevallen in 2006 aanzienlijk gedaald. Tussen 2002 en 2006 vertoont dit aantal echter aanzienlijke schommelingen.

Tevens blijkt dat er relatief weinig ongevallen gebeuren met zwakke weggebruikers. Dit is positief, maar kan ook te wijten zijn aan het relatief klein aandeel fietsers en voetgangers in de modal split, met andere woorden: in vergelijking tot het groot aandeel autoverplaatsingen.

Over het deel van de Tiensesteenweg dat onderwerp vormt van deze startnota zijn werden geen fietsongevallen opgetekend.(biografie Pro Cis Vl. BR.) en er zijn relatief weinig gegevens beschikbaar. Dit geldt eveneens voor de Waversesteenweg. Wel heeft de heraanleg van het kruispunt van de Waversesteenweg met de Hoegaardsesteenweg gezorgd voor een verhoging van de verkeersveiligheid op dit kruispunt, dat voorheen werd bestempeld als verkeersonveilig.

Openbaar vervoer

Tiensesteenweg

Langs het voorliggend traject bevindt zich buslijn 380 Leuven – Boutersem – Tienen met een frequentie van 3 bussen per uur.(en een belbus). Deze buslijn volgt volgend traject: Leuven – Lovenjoel – Honsem – Willebringen – Boutersem – Roosbeek – Kumtich – Tienen
Ter hoogte van het voorliggend traject neemt buslijn 380 halt aan bushalten 'Oude Baan' en 'Zielenberg'.

Waversesteenweg

Langs het deel van het traject tussen de gemeentegrens met Boutersem en de Hoegaardsesteenweg bevinden zich de buslijn 6 Wijgmaal – Leuven – Neervelp – Hoegaarden en de schoolbuslijn 541 Neervelp – Tienen.
De eerste buslijn volgt het traject Wijgmaal – Herent – Wijgmaal – Wilsele – Leuven – Haasrode – Blanden – Bierbeek – Opvelp – Neervelp – Meldert – Hoegaarden. De schoolbuslijn volgt volgende traject: Neervelp – Opvelp – Honsem – Meldert – Hoegaarden – Oorbeek – Tienen.
Ter hoogte van het voorliggend traject nemen beide buslijnen halt aan bushalte 'Molensteen'. Frequentie van 1 bus per uur.

Tenslotte bevindt er zich een belbus langsheen het volledige traject van de Waversesteenweg. Deze belbus neemt eveneens halt aan bushalte 'Molensteen' en bushalte 'Culo'.



Voetgangersverkeer

De fietspaden langs de Tiensesteenweg, die onderwerp vormen van deze startnota, worden momenteel ook gebruikt als voetpad.

Zoals reeds vermeld, zijn er langs bepaalde delen van het Waversesteenweg voetpaden aanwezig. Op andere delen dan weer niet.

Verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid heeft ook te maken met het subjectieve aanvoelen van verkeersveiligheid.

Het voorliggend traject langs de Tiensesteenweg geeft over de volledige lengte een subjectief onveiligheidsgevoel.

Op de delen van de Waversesteenweg waar een snelheidsregime van 70 km/u geldt, zorgt de afwezigheid van fietspaden eveneens voor een subjectief onveiligheidsgevoel.

4. Aandachtspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking

Eisen vanuit het fietsroutenetwerk

Voor een bovenlokale functionele fietsroute worden volgende principes gehanteerd:

- doelgroep:
    - logische verbindingen tussen kernen en attractiepolen van 3 tot 10 km;
- inrichtingsprincipes – afhankelijk van het snelheidsregime zijn andere inrichtingsprincipes van toepassing:
    - zone 50 km/u: aanliggend verhoogd fietspad met schuine boordsteen, fietssuggestiestrook indien te weinig plaats,
    - zone 70 km/u of meer: vrijliggend fietspad (met een tussenruimte met haag of bomen);

- kwaliteitseisen:
    - vrij liggend enkelrichting fietspaden aan beide zijden van de weg op een breedte van 1.75 meter met een groenscherm van 70 cm. .
    - verhoogd en aanliggend fietspad van min. 1.50 meter bij maximumsnelheid van 50 km/u,

- materiaal:
    - monolietbeton is aanbevolen voor het comfort van de fietser,
    - voor kwetsbare gebieden dienen aangepaste verhardingen te worden gebruikt;
- andere principes:
    - lees- en herkenbaarheid,
    - beveiliging van oversteekpunten,
    - kruispunten aangepast aan het fietsverkeer
    - voorrang afhankelijk van situatie (meestal zelfde voorrangsregels als autobestuurder),
    - fietspad dient verlicht

    - fietspad dient zoveel mogelijk recht tracé te volgen.

Het binnen deze startnota voorliggend traject langs de Tiensesteenweg loopt enkel door verkeersgebied. Het voorliggend traject langs de Waversesteenweg loopt buiten het verblijfsgebied van Opvelp eveneens door verkeersgebied.

Langs de delen van de Waversesteenweg ter hoogte van het verblijfsgebied van Opvelp, waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt, zou kunnen geopteerd worden om de fietser meer in de aandacht van de automobilist te brengen, doch 50 km/u laat nog geen menging toe, fietsvoorzieningen blijven noodzakelijk. Hier dient geopteerd te worden voor tweezijdige aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden.

Er dient ook rekening te worden gehouden met het machinale onderhoud van de fietspaden. Bepaalde machines om fietspaden te borstelen of sneeuw te ruimen vragen een minimumbreedte van 1,75 m.

Bij vrijliggende fietspaden is tussen de rijbaan en het fietspad een ruimte voorzien van minstens 70 cm ook als vrijliggend worden beschouwd. Dergelijke verticale elementen worden overigens liefst ook bij grotere strookbreedten voorzien, dit om het subjectief veiligheidsgevoel (en de reële veiligheid) te verhogen. Dit kan bijv. onder de vorm van een bomenrij, een parkeerstrook (liefst in combinatie met bomen) of haagblokken (bij smalle tussenbermen). De beplanting wordt best uitgevoerd met streekeigen beplanting, struiken met doornen worden best vermeden en bij de hoogte van de beplanting wordt rekening gehouden met de zichtbaarheid. Bij het gebruik van doorlopende schermen (bijv. hagen) dient de nodige aandacht besteed te worden aan een comfortabele bereikbaarheid van het vrijliggend fietspad op regelmatige afstand. Het gebruik van varkensruggen (halfronde betonnen elementen die soms als

stootbanden worden gebruikt) dient bij de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen zoveel mogelijk te worden vermeden.

Voor aanliggende fietspaden kan men als algemene regel stellen dat deze in een rode kleur worden uitgevoerd. Op deze wijze is het fietspad duidelijk herkenbaar voor de verschillende weggebruikers. Waar duidelijkheid bestaat rond de afbakening is de rode kleur minder noodzakelijk en kan ook een andere kleur (bijv. grijs) worden gebruikt.

Bij kruispunten zijn materiaal- en kleurengebruik belangrijke elementen die de positie van de fietser verduidelijken. Zo kan de al dan niet doortrekking van een fietspadvoorziening over een kruispunt duidelijk maken in hoeverre een fietser in een bepaalde richting voorrang heeft op weggebruikers in de dwarsrichting. Een bijzonder aandachtspunt vormt de kruising van een fietspad met zijstraten. Hoogteverschillen verstoren het fietscomfort en moeten dan ook worden vermeden. Trottoirbanden dienen over te gaan in gelijkgrondse aangelegde kantstroken of trottoirbanden, straatgoten worden plaatselijk vervangen door kantstroken, met straat- en trottoirkolken vóór de kruising. Tussen wegverharding enerzijds en gelijkgrondse trottoirbanden of kantstroken anderzijds, mag er een hoogteverschil van maximum 0,5 cm bestaan. De voorkeur gaat naar een volledig gelijkgrondse aanleg. Ter plaatse van oversteekplaatsen geldt eenzelfde logica. Waar de fietser voorrang heeft, wordt ook hier het wegdek van het fietspad, inclusief de kleur, voortgezet.

Bij het verloop van fietspaden in de nabijheid van openbaar vervoerhaltes moeten volgende uitgangspunten in acht worden genomen:

- in geval van aanliggende fietspaden dient er als algemene regel naar te worden gestreefd, ongeacht de drukte van het fiets- en/of busverkeer, het fietspad om te buigen en achter de halte en de volledige halteaccommodatie te brengen. Tussen de achterwand van het schuilhuisje en het fietspad dient een veiligheidsstrook van minstens 0,50 m te worden voorzien. Deze inrichting is uitermate gewenst om de veiligheid te verzekeren van zowel de in- en de uitstappende reiziger als van de fietser;
- de andere oplossing, waarbij het fietspad rechtdoor loopt, mag slechts uitzonderlijk en wanneer het niet anders kan, worden toegepast. Om drempels te vermijden wordt de halte over de ganse lengte op hetzelfde niveau aangelegd als het fietspad. Eventueel dient een klein niveauverschil (een 2-tal cm) te worden aangehouden ten dienste van de slechtzienden.

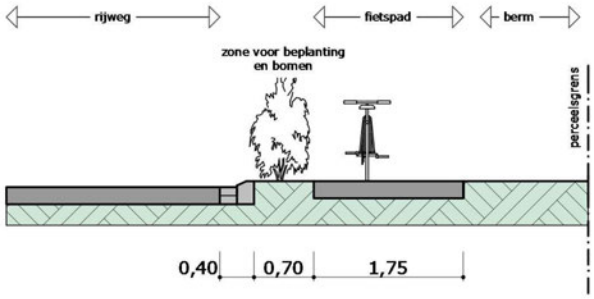
Wanneer fietspaden worden weggebogen rechts van een bushalte, dient de nodige aandacht te worden besteed aan voor fietsers comfortabele bochtstralen.

5. Voorgestelde oplossingsrichting

Tiensesteenweg (Module 13)

Overeenkomstig de hiervoor aangegeven randvoorwaarden en de gegevens van het vademecum fietsvoorzieningen en het concept - streefbeeld N3 Leuven – Tienen worden voor de realisatie van dit deelproject volgend ontwerpprofiel voorgesteld.

Rooilijnbreedte: 26 meter met een achteruitbouwzone van 8 meter
Het basis ontwerpprofiel gaat uit van:



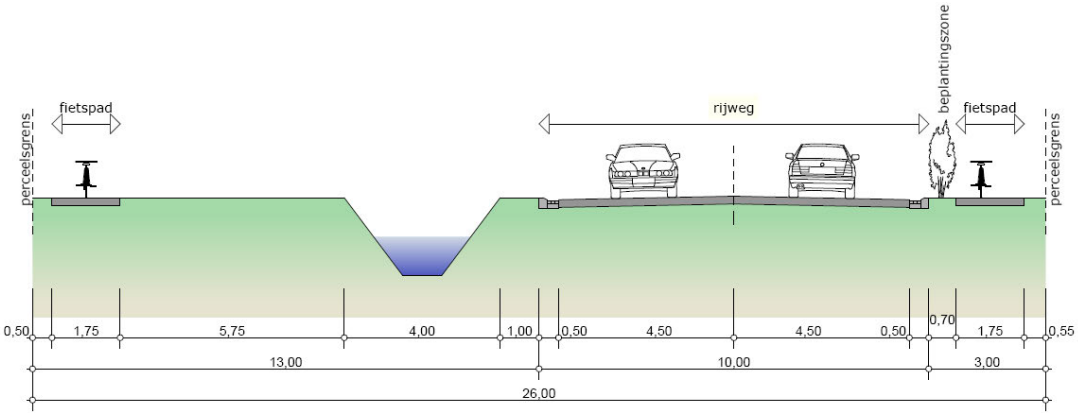
Voorstel van typeprofiel rechts van de N3 (richting Tienen)

Volgens het " Concept-Streefbeeld N3 Leuven – Tienen" (dd 31-01-2007) werden volgende voorstellen geformuleerd:

Principeprofiel 2 : landelijk gebied.
Geen busstrook en een centrale afslag- of opstelstrook
Twee rijvakken
Geen parkeerstrook
Vrijliggende fietspaden
Groenafscherming uit gemengde streekeigen hagen van ca 70 cm
Bestaande bomen dienen behouden
Bijkomende aanplanting van nieuwe laanbomen.

In deze nota stellen wij voor om:
- Aanleg van fietspaden (enkelrichting) uit cementbeton van 1m75 breedte;
- Aanleg van scheidingszones met haag van 0m70 breedte;
- een afwerking naar de rijbaan met een boordsteen en goot van 0m50 breedte.
- Herprofilering van de bestaande grachten.

In principe wordt getracht over het hele tracé dit ontwerpprofiel aan te houden, doch omwille van de positie van de bebouwing en laanbomen langsheen een deel van het traject kan het zijn dat zal moeten overgeschakeld worden naar een oplossing met niet-vrijliggende fietspaden.



Type dwarsprofiel met inplanting fietspad achter de gracht en laanbomen links (richting Tienen.

Bij de verdere uitwerking van de ontwerpprofielen zal tevens extra aandacht dienen te gaan naar de (gevaarlijke) kruispunten en naar de halteplaatsen van het openbaar vervoer.
De bus halt in haltehavens, dus plaatselijk zal de rijweg verbreedt worden voor de aanleg van haltehavens en perrons.

Knelpunten bij opmeting en inspectie van het terrein (richting Leuven – Tienen)

Vanaf Kmp 31.000
Rooilijn rechts 10 meter uit de as van de weg
Rooilijn links 16 meter uit de as van de weg
Woning 286 OP 2.5 METER VAN DE RAND VAN DE WEG;
Verlichtingspalen dienen verplaatst te worden.

Tussen Kmp 31.000 en Kmp 31.300
Fietspad L achter te beek en de laanbomen
Fietspad R vrijliggend op ca 70 cm van de rand van de weg.
Ter hoogte van huis nr. 261 op 4 meter van de rijweg dient het fietspad naar de rijweg toe aangelegd te worden, vrijliggend met groenscherm.

Tussen Kmp 31.300 en Kmp 32.400
Rooilijn rechts 10 meter uit de as van de weg
Rooilijn links 16 meter uit de as van de weg
Fietspad L achter te beek en de laanbomen
Fietspad R vrijliggend op ca 70 cm van de rand van de weg.
Ter hoogte van het Kruispunt met de Gravenveldstraat (L) een haltehaven met perron bouwen.
Ter hoogte van de Parklaan fietspad evenwijdig met de rijbaan aanlegen zodat deze straat ondergeschikt blijft.
Ter hoogte van de Zielenberg het fietspad voor de haltehaven ® laten doorlopen.Te weinig plaats tussen woning en perron.

Haltehaven aan de overzijde aanpassen met fietspad achter het perron.
Tussen Kmp 32400 en Kmp 32.600
Laanbomen langs de rechterzijde staan te kort naar de rand van de weg toe en dienen voor de aanleg van het fietspad verwijderd te worden. (ca 15 stuks)
Fietspad L achter te beek en de laanbomen
Fietspad R vrijliggend op ca 70 cm van de rand van de weg.

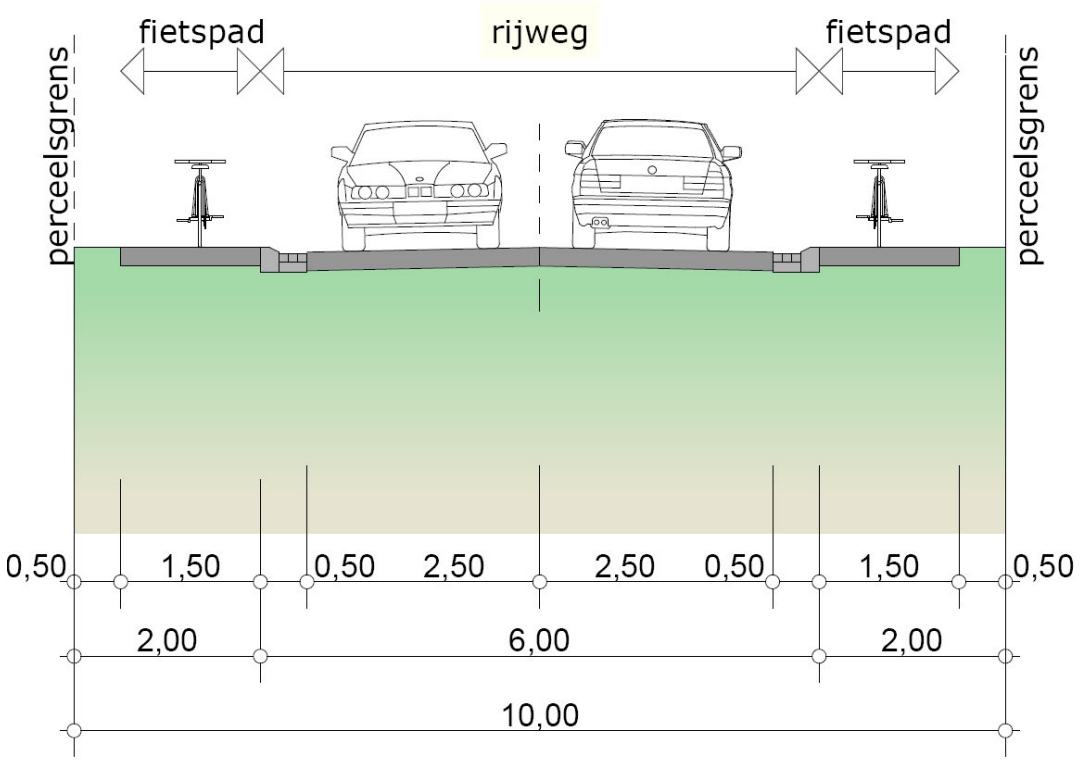
Tussen Kmp 32600 en Kmp 32600
Rooilijn rechts 10 meter uit de as van de weg
Rooilijn links 16 meter uit de as van de weg
Fietspad L achter te beek en de laanbomen
Fietspad R vrijliggend op ca 70 cm van de rand van de weg.

Waversesteenweg (bovenlokaal fietspad)

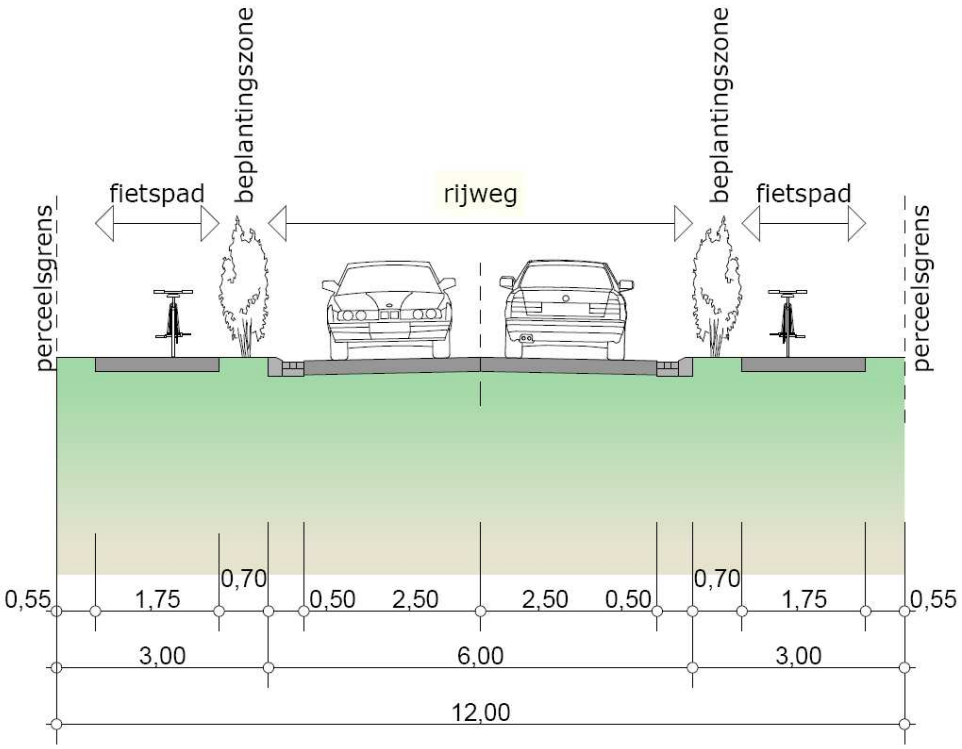
Overeenkomstig de hiervoor aangegeven randvoorwaarden en de gegevens van het vademecum fietsvoorzieningen worden voor de realisatie van dit deelproject volgend ontwerpprofiel voorgesteld:

Rooilijnbreedte van 10 meter
Het basisontwerpprofiel gaat uit van twee voorstellen:

- een aanliggend fietspad uit cementbeton van 1m50 breedte met opvulling tot perceelsgrens met betonstraat stenen (totale br. 2 m).
- een afwerking naar de rijbaan met een boordsteen en goot van 0m50 breedte



of



Rooilijnbreedte: max.12 meter

- een vrijliggend fietspad uit cementbeton van 1m75 breedte;
- een scheidingszone met haag van 0m70 breedte;
- een afwerking naar de rijbaan met een boordsteen en goot van 0m50 breedte.

In principe wordt getracht over het hele tracé dit ontwerpprofiel aan te houden, doch omwille van de bebouwing langsheen een deel van het traject kan het zijn dat zal moeten overgeschakeld worden naar een oplossing met niet-vrijliggende fietspaden.

Bij de verdere uitwerking van de ontwerpprofielen zal tevens extra aandacht dienen te gaan naar de (gevaarlijke) kruispunten en naar de halteplaatsen van het openbaar vervoer.

Knelpunten bij opmeting en inspectie van het terrein (richting Boutersem – Bierbeek)

Deel 1

Vanaf de grens met Boutersem tot aan de woningen nr. 141 / 148 (lengte ca 300 m)
Vrijliggend fietspad achter de bomenrij (R) van 1.75 meter
Gracht (L) verleggen en vrijliggend een fietspad voorzien van 1.75 meter met groen scherm van 70 cm. naast de rijweg.

Van huis nr. 141/148 tot 135/136 (lengte van ca 150 m)

Hier hebben wij een vrije zone van 2 meter.
Voorstel om een aanliggend verhoogd fietspad te bouwen van 1.50 meter br. En een opvulstraat van 0.5 m br. Tot perceelsgrens.

Na kruispunt tot aan huis nr.134/115 (lengte van ca 215 m r en 365 m l)
Vrijliggend fietspad (R) van 1.75 meter
Gracht (L) verleggen en vrijliggend een fietspad voorzien van 1.75 meter met groen scherm van 70 cm. naast de rijweg.

Vanaf huis nr. 115/134 tot kruippunt met de Hoegaardsestwg.(lengte van ca 350 m)
Voorstel om een aanliggend verhoogd fietspad te bouwen van 1.50 meter br. En een opvulstraat van 0.5 m br. Tot perceelsgrens.
Ter hoogte van de woning nr. 107 wegversmalling bouwen om rede dat deze woning op 30cm van de rijweg ligt.

Deel 2

Vanaf kruispunt tot Weg tussen de weide (lengte van ca 400 meter)
Hier hebben wij maar een vrije zone van ca 2 meter.
Voorstel om een vergversmalling te bouwen van ca 60 cm met langs weerzijde een verhoogd aanliggend fietspad van 1.5 m br.

Vanaf huis nr. 36/16 tot huis nr. 8 (lengte ca 900 meter)
Hier kan men een vrijliggend fietspad van 1.75 meter aanleggen

Vanaf huis nr. 49 tot Perrestraat. (Rechterzijde, lengte van ca 500 meter)
Door het aanpassen van de riolering dwz dichtleggen van de grachten kan hierop een vrijliggend fietspad worden aangelegd van 1.75 meter.

Vanaf de woningen nr2 en nr3 tot Perrestraat. (Lengte van ca 50 meter)
Hier dient de ligging van de weg verschoven te worden zodanig dat wij een vrije strook van 2 meter krijgen thv huis nr. 2 en een betere oplossing aan het kruispunt.

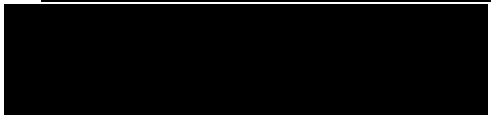
Totaal vrijliggende fietspaden :ca 2800 (63%)
Totaal aanliggende fietspaden: ca 1600 (37%)

6. Procedures

De te ondernemen procedurestappen bestaan uit:

- meerdere overlegvergaderingen met alle betrokken partijen ter concretisering van het voorontwerp;
- Organisatie GBC startnota;
- Agendering van startnota op de PAC;
- Organisatie GBC projectnota;
- Agendering van projectnota op de PAC;
- Principiële aanvraag subsidies;
- Definitieve aanvraag subsidies;
- opmaak aanvraag stedenbouwkundige vergunning;
- aanbesteding;
- uitvoering.





8. Bijlage fotoreportage.

Rijksweg N3 Leuven – Tienen te Bierbeek













[redacted]

[redacted]

Waversebaan te Bierbeek















