

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

Dirk Boutsgebouw

Diestsepoort 6 bus 81

3000 Leuven

www.wegenenverkeer.be

Verlag van veelgestelde vragen

Dit document is een weergave van de belangrijkste vragen, opmerkingen en ideeën die wij noteerden op de info- en dialoogmarkt en die binnenkwamen via de [interactieve kaart](#) (mei-juni 2022). In totaal werden er 138 verschillende ideeën en suggesties meegegeven tijdens de info- en dialoogmarkt en via de interactieve kaart.

Het verslag bevat de antwoorden op veel vragen, maar alle vragen die de bezoekers stelden op de info- en dialoogmarkt en via de interactieve kaart zullen we voor het einde van 2022 ook nog eens individueel beantwoorden. Alle mensen die een vraag stelden en hun e-mailadres noteerden, zullen dus een mailtje ontvangen.

We hebben hieronder al zo grondig mogelijk geantwoord en gereageerd. Echter, om bepaalde vragen in detail te beantwoorden, en om bepaalde ideeën te verwerken in de ontwerpen, is meer onderzoek of tekenwerk nodig. Bepaalde onderwerpen moeten ook in meer detail besproken worden op de klankbordgroepen, de buurtgesprekken en in andere vergaderingen.

Overlast of minder levenskwaliteit door meer verkeersdrukke, geluidshinder, luchtvervuiling ...

Er is heel wat bezorgdheid over de effecten die de rondweg zal hebben op de omgeving, vooral over geluidshinder. Een paar mensen drukten ook hun ongerustheid uit over het risico op terugkaatsing van geluid: als er geluidsschermen geplaatst worden langs de rondweg om de bewoners te beschermen voor geluidsoverlast, kan het dan zijn dat de mensen aan de andere kant van de weg meer overlast hebben doordat het geluidsscherm het geluid weerkaatst tot bij hen? Andere mensen vragen zich af van welk materiaal geluidsschermen gemaakt zullen zijn.

- **Waar komen er geluidsschermen?**

Met de komst van de rondweg zal er mogelijk een toename zijn van geluid op sommige delen van het tracé. Waar dat aangewezen is, en waar dat effectief is, zal Wegen en Verkeer geluidsschermen plaatsen. Momenteel lopen er **milieustudies** waarin de milieu-effecten (niet alleen geluid, maar bijv. ook luchtvervuiling) onderzocht worden. Als uit die studies blijkt dat geluidsmilderende maatregelen nodig zijn op een bepaalde plaats, voeren we een studie uit om te bepalen waar de schermen precies moeten staan en hoe lang en hoog ze moeten zijn om het gewenste effect te halen.

- **Wat met geluidsterugkaatsing?**

De experts die in de voorstudie de effecten van geluidsschermen onderzoeken, en de afmetingen van de schermen bepalen, bekijken ook in hoeverre geluidsschermen het geluid terugkaatsen. Dat kan belangrijk zijn in dichtbebouwde zones waarbij er langs beide kanten van de weg bewoning is. In het beslissingsproces houden we met al deze aspecten rekening.

- **Uit welke materialen bestaan de schermen?**

De materialen die de laatste jaren gebruikt worden om geluidsschermen te maken, zijn doorgaans esthetischer en duurzamer dan vroeger. De tijd van de 'lelijke betonnen' schermen is voorbij.

- **Wat met andere overlast?**

In de buurtgesprekken zal Wegen en Verkeer de lokale bezorgdheden bespreken, rond licht- en luchtvervuiling - en de eventuele maatregelen om die te beperken. Voorafgaand aan de buurtgesprekken delen we de resultaten van de milieustudies op wegenverkeer.be/rondweg-asse.

Snelheidsbeperkingen op de rondweg

Heel wat mensen vragen zich af hoe snel je zal kunnen rijden op de rondweg.

De rondweg zal aangelegd worden volgens de inrichtingsprincipes van een weg met een snelheidsregime van 70 km/u. Op bepaalde stukken zal er een snelheidsbeperking van 50 km/u gelden, bijv. bij het naderen van een kruispunt of bij het binnenrijden van de bebouwde kom.

Wateroverlast, waterbuffering, afwatering ...

Op de info- en dialoogmarkt waren er heel wat gesprekken over de risico's op het vlak van wateroverlast. Er zijn vandaag al problemen op sommige locaties en de bewoners zijn bezorgd over de verharding die er zal bij komen met de aanleg van de rondweg.

- **Bijkomende verharding compenseren**

Met de aanleg van de rondweg zal er verharding (asfalt of beton) komen op plaatsen waar vandaag de bodem onverhard is. Dat betekent dat het regenwater daar niet meer in de bodem zal kunnen infiltreren. Daarom voorzien we langs de rondweg genoeg grachten en andere vormen van natuurlijke afwatering (bijv. wadi's), zodat dit water zoveel mogelijk lokaal kan infiltreren. Waar nodig leggen we ook bufferbekkens aan.

- **Geen onnodige verharding**

Daarnaast zien we erop toe dat er geen onnodige verharding bij komt. Bijvoorbeeld, als er in een hoek van een bocht of langs de kant van de rijweg ergens een stukje ruimte overblijft, dan vullen we dat op met onverhard materiaal. Vroeger, voor er een algemeen bewustzijn was rond de nadelen van onnodige verharding, werd dergelijke 'restruimte' vaak ingevuld met niet-doorlatende materialen. Die keuze werd toen gemaakt vanuit de gedachte dat dit gemakkelijker te onderhouden was. Bij zulke keuzes gaan we nu consequent de duurzame kaart trekken en voor een onverhard materiaal kiezen.

- **Samenwerking met rioolbeheerders**

Op de info- en dialoogmarkt hebben bewoners die de lokale situatie in de directe en ruimere omgeving van de toekomstige rondweg en de bestaande problemen op het vlak van de waterhuishouding goed kennen, hun inzichten met ons gedeeld. We noteerden deze informatie en we herbekijken bepaalde aspecten van het riool- en afwateringsontwerp van de rondweg in relatie tot het grotere geheel.

De ontwerpers hebben het rioolontwerp uitgewerkt in nauwe samenspraak met de lokale en bovenlokale rioolbeheerders. Ook in de volgende fasen zullen we hen betrekken, zodat ze ons project kunnen benutten om de uitdagingen op het vlak van wateroverlast structureel aan te pakken. Dat kan concreet betekenen dat ze projecten uitwerken die in combinatie / gelijktijdig met de aanleg van de rondweg uitgevoerd kunnen worden.

Circulatie en levenskwaliteit in Krokegem

De circulatie van de wijk Krokegem zal ingrijpend veranderen. Daardoor maken de bewoners zich zorgen over hun levenskwaliteit en over hun bereikbaarheid.

- **Waarom wordt de Kastanjelaan doorgetrokken?**

Om het centrum van Asse autoluw te maken, zullen enkele bestaande verbindingen naar het centrum wegvallen voor het gemotoriseerd verkeer. Als deel van het mobiliteitsplan van Asse zal zo ook de Prieelstraat geknipt worden. De circulatie van het autoverkeer in Krokegem, de Prieelstraat en de omliggende straten, en de verbinding met de gewestweg N9, is uitgebreid

onderzocht. Een van de bevindingen was dat de toegang van de wijk via de Kelestraat, die aanvankelijk voorzien was, niet zal volstaan. Daarom is beslist dat de Kastanjelaan als toegang zal dienen naar Krokegem. De Kastanjelaan zal ook doorgetrokken worden tot aan de Prieelstraat.

- **Wat met sluijverkeer?**

De bewoners van Krokegem maken zich zorgen over de gevolgen die dat zal hebben voor de algemene circulatie, ook die van het doorgaande verkeer. Ze vrezen dat automobilisten bepaalde lokale straten zullen gebruiken als sluijroutes, om de drukte op de gewestweg N9 te vermijden.

Voor het tracé van de rondweg werd bepaald, gebeurde er een grote mobiliteitsstudie die onderzocht wat de gevolgen voor de verkeersstromen zouden zijn van een nieuwe rondweg. De rondweg werd uiteindelijk ver genoeg van het centrum van Asse ingetekend, zodat er ruimte kan ontstaan om de kern van Asse autoluw en aangenamer te maken. Maar de rondweg werd ook niet te ver van het centrum ingetekend, zodat er geen langeafstandsverkeer zal aangetrokken worden, dat bijv. de rondweg zou willen nemen om de drukte op de E40 te vermijden. De mobiliteitsstudie toont aan dat dit ongewenste effect uitblijft als we het goedgekeurde, definitieve tracé uitvoeren.

- **Effecten voor het lokale verkeer**

We onderzochten de afgelopen maanden ook de circulatie op het lokale niveau, bijvoorbeeld het risico op sluijverkeer in de Prieelstraat en de Kastanjelaan. In het najaar van 2022 zullen bijkomende tellingen en onderzoek gebeuren. Al die informatie zal gedeeld worden met de bewoners.

De gemeente Asse - verantwoordelijk voor het gemeentelijke mobiliteitsplan en de circulatie in de lokale straten - zal beslissen hoe de dialoog met de bewoners van Krokegem verder zal verlopen en hoe we tot een circulatieplan zullen komen dat tegemoet komt aan de algemene mobiliteitsnoden én aan de behoeften van de bewoners op het vlak van hun levenskwaliteit en hun bereikbaarheid.

- **Verkeer van Krokegem naar Kalkoven**

Na de invoering van het nieuwe circulatieplan, moeten de bewoners van Krokegem ook met de wagen nog vlot de steenweg (Kalkoven) kunnen oprijden. Tijdens de info- en dialoogmarkt gaven veel bewoners aan dat dit vandaag al moeilijk is. Ze vrezen dat dit nog moeilijker zal worden in de toekomst. Ook dit werd aangeduid als een aandachtspunt dat verder onderzocht zal worden en waar met de bewoners over gesproken zal worden.

Voor de circulatie van het kruispunt Kalkoven/Kastanjelaan werd alvast onderzocht wat het effect zou zijn van verkeerslichten. Dat blijkt geen oplossing te bieden, omwille van de nabijheid van het toekomstige kruispunt met de rondweg verderop. Twee kruispunten met verkeerslichten zo dicht bij elkaar zou lange wachtrijen tot gevolg hebben op de rondweg en op Kalkoven.

Welke maatregelen er nodig zullen zijn om de circulatie bij te sturen na de aanpassingen aan de infrastructuur en het invoeren van het nieuwe circulatieplan, zal blijken uit het bijkomende onderzoek en het overleg van de gemeente met de bewoners. Dat kan gaan over het lokaal knippen van sluiproutes, het invoeren van eenrichtingsverkeer, maar ook over het plaatsen van ANPR-camera's (camera's met automatische nummerplatherkenning) op strategische plaatsen.

Landschappelijke inpassing van de rondweg

Op een aantal locaties maken de bewoners zich zorgen over de nabijheid van de rondweg. Ze vrezen dat hun zicht belemmerd of verstoord zal worden. Andere bewoners vragen zich af of de rondweg niet enkele meters kan verschuiven, zodat hij wat lager komt te liggen.

De vragen en opmerkingen die we noteerden, gingen vooral over de zone langs de Westtangent/ Putberg en het stuk ter hoogte van Marlier. De ontwerpers bekijken momenteel de mogelijkheden en zullen het gesprek met de bewoners voortzetten op de buurtgesprekken.

Vijverbeek

De gemeente Asse heeft plannen voor de verdere ontwikkeling van de site Vijverbeek. De omwonenden vragen zich af hoe ze in de toekomst de site zal bereiken met de wagen, en hoe het verkeer rond de site zal circuleren.

- **Randparking op de site**

De site Vijverbeek werd in het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) 'Kleinstedelijk gebied Asse' al vastgelegd als een 'zone voor gemeenschapsvoorzieningen met parkkarakter'. De gemeente Asse plant ook de aanleg van een nieuwe parking op de site. Die zal dienen als parking voor de scholen en de crèche, maar ook voor bezoekers die hun wagen daar willen parkeren om vervolgens te voet naar het centrum te gaan, m.a.w. als een randparking. Bij het ontwerp van de parking en de inrichting van de parking wordt rekening gehouden met de plannen voor verbouwingen en uitbreidingen van de aanwezige scholen.

- **Waar komt de toegang tot de site?**

I.v.m. de toegang van de parking is onderzocht of die best via de rondweg of via de Nieuwstraat gaat. Wegen en Verkeer en de gemeente hebben inmiddels beslist dat de toegang zal aansluiten op de rondweg en niet op de Nieuwstraat.

Waarom verkeerslichten in plaats van rotondes?

Naast de vragen over specifieke locaties (bijv. over Waarbeek/Huinegem, waar er vandaag een rondpunt ligt maar waar in de toekomst opnieuw een 'klassiek' kruispunt met verkeerslichten komt), vragen veel mensen zich af waarom we consequent de voorkeur geven aan kruispunten (al dan niet met verkeerslichten), dan aan rotondes.

- **Veilige oversteekplaatsen**

Het verkeerskundig onderzoek toont overduidelijk aan dat een inrichting met een klassiek kruispunt i.p.v. een rotonde aan Huinegem/Waarbeek veiliger is dan een inrichting met een rotonde. In de eerste plaats voor voetgangers en fietsers. Want op het zogenaamd 'klassieke' kruispunt kunnen wij veilige oversteekplaatsen aanleggen en op een rotonde is dat niet mogelijk.

- **Flexibelere verkeersregeling**

Aan Huinegem/Waarbeek komt er na de aanleg van de rondweg een tak bij, namelijk de rondweg zelf. Dat betekent dat het kruispunt heel wat meer autoverkeer zal moeten 'verwerken' dan in de huidige situatie. De simulaties van Wegen en Verkeer tonen aan dat we verkeerslichten nodig zullen hebben om dat verkeer te regelen. Bij het programmeren van verkeerslichten kan je immers rekening houden met de drukte op de verschillende takken. Je kan de regeling afstemmen op de verschillen tussen de ochtend- en avondspits en meetlussen installeren om de verkeerssituatie 'live' te monitoren en de groentijden daarop afstemmen.

- **Klaar voor de toekomst**

Concreet kan een bepaalde verkeersas of een specifieke beweging die meer gebruikt wordt, langer groen licht krijgen. Op dezelfde manier kunnen we inspelen op ontwikkelingen in de buurt van het kruispunt. Om maar iets te zeggen: als er door een nieuwe school of een nieuwe winkel meer verkeer een bepaalde richting uit moet, kan het nodig zijn dat die rijrichting langer groen licht krijgt. Een kruispunt met verkeerslichten is m.a.w. meer 'future-proof'.

Omwille van al die redenen wordt er in het ontwerp van de rondweg gekozen voor kruispunten (al dan niet met verkeerslichten) en niet voor rotondes. Dat is ook een algemene trend bij de (her)aanleg van weginfrastructuur.

Beton of (fluister)asfalt?

Veel mensen vragen zich af welke verharding gebruikt zal worden bij de aanleg van de rondweg.

Het asfaltmengsel dat klassiek wordt toegepast bij aanleg van dit soort wegen is SMA-D, een soort 'steenmastiakasfalt'. Dat is een type asfalt met veel steentjes (steenskelet) dat vooral wordt gebruikt op stedelijke wegen/wegen met veel verkeer. SMA is een sterk type asfalt dat goed bestand is tegen spoorvorming en bovendien relatief stil is. In Vlaanderen wordt zelden of nooit gebruik gemaakt van Zeer Open Asfalt (ZOA), dat in de volksmond ook wel 'fluisterasfalt' genoemd wordt. Dat heeft namelijk een eerder beperkte levensduur en wordt sneller glad bij vorst.

Spoorbrug Huinegem

Enkele bezoekers van de info- en dialoogmarkt vragen zich af waarom het nodig is om de doorgang onder de treinsporen aan de Huinegem te verbreden, als de gemeente het centrum autoluw wil maken.

Het is zeker de bedoeling van de gemeente Asse om op termijn het centrum autoluw te maken. Het centrum moet wel bereikbaar blijven voor leveringen en mensen die met een wagen naar Asse komen en geen gebruik kunnen maken van de randparking, bijvoorbeeld omwille van een beperkte mobiliteit. Huinegem blijft met andere woorden een belangrijke toegangspoort naar het centrum voor gemotoriseerd verkeer, zeker wanneer de overweg aan het station wordt afgesloten.

En Huinegem blijft een van de toegangen naar het centrum voor gemotoriseerd verkeer. Door het afsluiten van de overweg aan het station, wordt Huinegem de oostelijke toegangspoort naar het centrum. Het mobiliteitsonderzoek heeft aangetoond dat, als de doorgang onder het spoor niet verbreed wordt, er op de drukke momenten nog altijd lange wachtrijen zullen staan. De huidige onderdoorgang is bovendien te smal om fietsers en voetgangers op een veilige en comfortabele manier doorgang te verlenen.

Ecologische verbindingen

We kregen vragen over de mogelijkheid om ecologische passages aan te leggen: ecodeucten en andere constructies die de versnippering van de biotopen tegengaan.

- **Wat is ontsnippering?**

Het leefgebied van dieren wordt door de aanleg van nieuwe wegen versnipperd. Om ervoor te zorgen dat dieren toch op een veilige manier van hun oorspronkelijke leefgebied kunnen gebruik maken, leggen we ecologische verbindingen aan. Ecotunnels, ecoduikers of hop-overs zijn hiervan voorbeelden.

- **De rondweg biedt extra kansen**

In het kader van het project van de rondweg bekijken we niet alleen waar we de versnippering kunnen tegengaan die de aanleg van een nieuwe weg onvermijdelijk met zich meebrengt. We gaan ook op zoek naar kansen om gebieden die vandaag al versnipperd zijn, te ontsnipperen.

- **Samenwerkingen met partners**

Het ontwerpteam van de rondweg heeft het thema van de ecologische ontsnippering al besproken met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), Regionaal Landschap Brabantse Kouters, de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en de gemeente Asse. Wegen en Verkeer heeft ook al contacten gehad met Natuurpunt en zal die gesprekken voortzetten. Ook de milieustudies - en later de aanvraag van de omgevingsvergunning - zullen de randvoorwaarden voor de aanleg van de rondweg en knelpunten en opportuniteiten voor ontsnippering duidelijk maken.

Timing en planning van het project

De twee vragen die wij het vaakst beantwoordden op de info- en dialoogmarkt van 29 juni 2022 waren: 'Wanneer gaat er een schop in de grond?' en 'Wat zijn de volgende stappen?'.

Het antwoord op de eerste vraag luidt: **we weten niet wanneer de werken (ongeveer) zullen starten**. Er moet immers nog heel wat voorbereidend werk gebeuren voor een aannemer aan de slag kan. We leggen de laatste hand aan het ontwerp. Het studiebureau doet milieustudies die onderzoeken wat de effecten van de nieuwe rondweg zullen zijn op het vlak van geluidshinder, luchtkwaliteit, biodiversiteit, de gezondheid van de omwonenden ... De Vlaamse overheid zal nog gronden moeten aankopen om ruimte vrij te maken voor de rondweg. Pas als die stappen genomen zijn, kan Wegen en Verkeer als bouwheer een omgevingsvergunning (vroeger sprak men van een 'bouwvergunning') aanvragen. Tot slot is het ook belangrijk dat de Vlaamse regering voldoende budget voorziet om de werken te kunnen starten. Wanneer dat het geval is, starten we met de aanvraagprocedure.

Omdat de start van de werken van al deze factoren afhangt, kunnen we geen precieze planning geven. Vast staat wel dat **de aanleg van de rondweg de komende vijf jaar in elk geval nog niet zal starten**. Tot dan gaan we de tijd goed benutten: we willen de ruimte langs de rondweg zo kwalitatief mogelijk inrichten.

Enkele voorbeelden: we plannen...

- **Milderende maatregelen** die de impact van de nieuwe weg op de omgeving beperken, zoals geluidsschermen of de aanleg van groen naast de rondweg.
- Maatregelen om de **actieve en duurzame mobiliteit te stimuleren**, bijvoorbeeld door trage wegen te herstellen, fietsnetwerken te vervolledigen en deelmobiliteit (deelwagens en deelfietsen) te introduceren in Asse.
- **Duurzaam waterbeheer**, vergroening en ontharding van de publieke ruimte.
- **Kwaliteitsvolle buurtontwikkeling**: hoe kunnen we gemeenschapsvorming bevorderen door middel van een aangepaste inrichting van de openbare ruimte?

Als bouwheer van de rondweg zal Wegen en Verkeer buurtgesprekken, klankbordgroepen, werkbanken en vergaderingen met de verantwoordelijke overheden en instanties organiseren. Bepaalde plannen en projecten zullen wij ook coördineren en uitvoeren, omdat die binnen onze verantwoordelijkheid als wegbeheerder vallen. We denken aan bepaalde milderende maatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen), de mobiliteit op en langs de rondweg, de inrichting van de openbare ruimte langs de rondweg ...

Andere plannen en projecten zullen gecoördineerd en verwezenlijkt worden door andere overheden en instanties:

- De gemeente Asse: alle projecten van Asse Schakelt, bijvoorbeeld ANPR-camera's, fietsstraten, herinrichting Muurveld//Hofveld/Bloklaan ...
- De lokale en bovenlokale rioolbeheerders: alle projecten rond waterbeheer
- Het Agentschap voor Natuur en Bos: de ontwikkeling en aanleg van het Stadsrandbos
- ...