

FAC 18/12/2008



STARTNOTA MODULE 13  
**N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST**



Provinciale Auditcommissie 18 december 2008

**Opdrachtgever:**  
**Gemeente Ranst**  
Gustaaf Peetersstraat 7  
2520 RANST

**Opdrachtnemer:**



**TRITEL**  
TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE  
& TELEMATICS  
Louizastraat 40b  
2800 MECHELEN

## INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1.	CONTEXT	1
1.2.	AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING	1
1.3.	DOELSTELLING	1
1.4.	STUDIEVERLOOP	1
2.	ANALYSE EN SYNTHESE	2
2.1.	SITUERING VAN HET STUDIEGEBIED	2
2.2.	RUIMTELIJKE PLANOLOGISCHE CONTEXT	2
2.2.1.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN RANST	2
2.2.2.	GEWESTPLAN	2
2.2.3.	BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART	3
2.2.4.	VEN-GEBIEDEN	3
2.2.5.	VOGELATLAS	3
2.3.	VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT	3
2.3.1.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ANTWERPEN.	3
2.3.2.	GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN RANST	3
2.3.3.	STREEFBEELD "DRAGER VAN STEDELIJK NETWERK LIER – AARSCHOT"	4
2.3.4.	BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK	4
2.3.5.	ROUTES VOOR UITZONDERLIJK VERVOER	4
2.3.6.	HET BETROKKEN WEGVAK	4
2.3.7.	OPENBAAR VERVOER	5
2.4.	VERKEERSKUNDIGE ANALYSE	5
2.4.1.	VERKEERSGEGEVENS	5
2.4.2.	VERKEERSONGEVALLEN	6
2.5.	KNELPUNTEN EN POTENTIES	7
2.5.1.	KNELPUNTEN	7
2.5.2.	POTENTIES	7
3.	RANDVOORWAARDEN EN VISIES ACTOREN	9
3.1.	OVERZICHT VAN DE RANDVOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN	9
3.1.1.	VOORWAARDEN VANUIT HET PLANNINGSKADER	9
3.1.2.	VOORWAARDEN VANUIT HET VADEMECUM FIETSVOORZIENINGEN	9
3.1.3.	VOORWAARDEN VANUIT TECHNISCH OOGPUNT	9
3.1.4.	VOORWAARDEN VANUIT HET OOGPUNT VAN DE VERSCHILLENDE WEGGEBRUIKERS	10
3.1.5.	VOORWAARDEN GEKOPPELD AAN ANDERE STUDIES	10
3.2.	VISIES VAN PARTNERS EN ACTOREN	10
3.2.1.	DE GEMEENTE	10
3.2.2.	DE POLITIE	10
3.2.3.	MOW	10
3.2.4.	DE PROVINCIE (verontschuldigd)	10
3.2.5.	AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS	11

4.	VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN	12
4.1.	ONTWERPCONCEPTEN	12
4.1.1.	HOOFDCONCEPT 1: vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg	12
4.1.2.	HOOFDCONCEPT 2: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg	13
5.	VOORKEURSOPLOSSING	16
5.1.	Consensus	16
5.2.	Aanvullende aandachtspunten	16
5.2.1.	SNELHEIDSREGIME 50 KM/U	16
5.2.2.	KRUISPUNT MET NIJLENSESTEENWEG	16
5.2.3.	BREEDTE FIETSPADEN	17
6.	FINANCIËLE RAMING	18
7.	FIGUREN	19
8.	VERSLAG GBC DD 22.10.2008	20

## **1. INLEIDING**

### **1.1. CONTEXT**

De gemeente Ranst wenst op de N14 Oostmalsesteenweg (deel Kreupelstraat-Nijlensesteenweg) fietspaden aan te leggen, met het oog op een verbetering van de verkeerssituatie voor de verschillende weggebruikers. Deze startnota werd opgemaakt voor de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, zoals voorgeschreven in module 13 van het mobiliteitsconvenant.

### **1.2. AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING**

Er is een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig aan de zuidelijke kant van de N14 Oostmalsesteenweg, dit is niet verhoogd terwijl het snelheidsregime over het gehele gedeelte 70 km/u bedraagt. De N14 Oostmalsesteenweg is een veel gebruikte rijweg, aangezien deze aansluit op de A13/E313 en de E34. Ook verbindt de N14 Oostmalsesteenweg de gemeenten Zandhoven, Zoersel en Malle met de stad Lier.

Volgende problemen doen zich voor langsheen het studiegebied:

- de hoge intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer langsheen de N14 Oostmalsesteenweg zorgt ervoor dat de fietsers ondergeschikt zijn;
- de huidige inrichting van de fietsvoorzieningen langsheen de N14 Oostmalsesteenweg zijn niet in overeenstemming met de categorie en functie van de weg;
- de huidige inrichting van de fietsvoorzieningen langsheen de N14 Oostmalsesteenweg zijn niet in overeenstemming met de normen voorgesteld in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

### **1.3. DOELSTELLING**

Aanleggen van een geschikte fietsvoorziening langs de N14 Oostmalsesteenweg waarbij veiligheid en comfort voor de fietser primeren.

### **1.4. STUDIEVERLOOP**

Deze startnota werd opgemaakt in kader van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie te Ranst op 22 oktober 2008, waarna deze werd aangevuld ter voorbereiding van de Provinciale Auditcommissie van 18 december 2008. Het verslag van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie werd in bijlage toegevoegd.

## **2. ANALYSE EN SYNTHESE**

### **2.1. SITUERING VAN HET STUDIEGEBIED**

Ranst is een landelijke gemeente, gelegen op ongeveer 15 km ten oosten van Antwerpen. De gemeente ligt enkele kilometers ten zuiden van de A13/E313 Antwerpen-Luik. De totale oppervlakte bedraagt 4.365 hectare en de fusiegemeente bestaat uit 4 deelgemeenten: Broechem, Oelegem, Emblem en Ranst zelf.

De N14 Oostmalsesteenweg bevindt zich ten zuidoosten van Broechem, ten noordoosten van Emblem en wordt veel gebruikt als verbindingsweg tussen stad Lier en de kernen Zandhoven, Zoersel en Malle. Ook de aansluiting met de A13/E313 Antwerpen-Luik en de E34 zorgt mede voor de hoge verkeersintensiteit.

Het studiegebied betreft het deel Kreupelstraat-Nijlensesteenweg, zoals verduidelijkt op figuur B1.

### **2.2. RUIMTELIJKE PLANOLOGISCHE CONTEXT**

#### *2.2.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN RANST*

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan kiest de gemeente Ranst voor het behoud en versterking van de verschillende rolpatronen (werkgemeente, woongemeente, recreatiegemeente, ...). Het evenwicht behouden bij deze verscheidenheid wordt dan ook gezien als een belangrijke opgave. In dit kader zijn voor het studiegebied volgende elementen relevant:

- Er staat vermeld dat het aantal op- en afritten van de aanwezige bedrijven langs de N14 Oostmalsesteenweg moet beperkt worden tot een minimum (2), eventueel door te zorgen voor een achterwaartse ontsluiting van de huidige en toekomstige bedrijven via een nieuwe ontsluitingsweg langs de achterkant van de bedrijventerreinen;
- Ook wordt gewezen op de onveilige situatie voor fietsers aangezien het dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant te smal en niet gescheiden is van het gemotoriseerde verkeer;
- De hoge verkeersintensiteit wijt men hier o.a. aan het sluipverkeer dat de congestie op de E313/E34 wil vermijden. Een herinrichting van de N14 Oostmalsesteenweg om zwaardere belasting te voorkomen, is dan ook een suggestie van de gemeente Ranst.

#### *2.2.2. GEWESTPLAN*

Langsheen de N14 Oostmalsesteenweg komen volgende zones van noord naar zuid voor (figuur B2):

- zone bestemd voor agrarisch gebied;

- zone bestemd voor ambachtelijke bedrijven en kmo's;
- zone bestemd voor lokale bedrijven met een openbaar karakter (Politieschool, ambulancieropleiding, brandweerschool, ...);
- groengebied;
- woongebied;
- woongebied met landelijk karakter.

### 2.2.3. BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

Figuur B3 geeft de biologische waarderingskaart weer.

Zoals te zien op de figuur, grenst het studiegebied centraal aan een biologisch zeer waardevol gebied, een biologisch waardevol gebied en een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. De N14 Oostmalsesteenweg ligt ook ten noorden van een groot faunistisch belangrijk gebied langs het Netekanaal.

### 2.2.4. VEN-GEBIEDEN

VEN staat voor Vlaams Ecologisch Netwerk en op figuur B4 is te zien dat er een klein deel van het studiegebied in een VEN-gebied ligt.

### 2.2.5. VOGELATLAS

Het studiegebied ligt ten noorden van een pleistergebied van nationaal belang, zoals te zien op figuur B5.

## 2.3. VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT

### 2.3.1. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ANTWERPEN.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen biedt inzicht in de selectie van de secundaire wegen. De N14 Oostmalsesteenweg wordt in de PRSA geselecteerd als 'drager van een provinciaal stedelijk netwerk'. Het was niet echt duidelijk welke categorie deze weg moest krijgen, ofwel een selectie als primaire weg type II of als secundaire weg type I. Beide mogelijke selecties bieden geen eenduidige oplossing voor deze drukke steenweg, vandaar de keuze om de weg te selecteren als secundaire weg I+ of 'drager van een provinciaal stedelijk netwerk'.

Figuur B6 toont de selectie van de N14 en kadert die binnen de provincie Antwerpen.

### 2.3.2. GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN RANST

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Ranst is nog niet volledig of bekrachtigd en kon dus niet opgenomen worden in deze startnota.

### 2.3.3. STREEFBEELD "DRAGER VAN STEDELIJK NETWERK LIER – AARSCHOT"

In het streefbeeld "Drager van stedelijk netwerk Lier – Aarschot" (eindrapport april 2004) worden omtrent het voorliggende segment van de N14 Oostmalsesteenweg volgende elementen genoteerd:

- Het voorstel om de fietspaden achter de grachten te leggen wordt gevolgd. Ter hoogte van de randbebouwing wordt het fietspad naar de rijweg toe uitgebogen en komt er aanliggend verhoogd te liggen. De N14 Oostmalsesteenweg wordt in het streefbeeld geselecteerd als secundaire weg type 1 + met vrijliggende fietspaden, zoals te zien op figuur B7;
- Naast de fietspaden langs de N14 wordt een netwerk voorzien van rustige alternatieve fietsroutes parallel met de N14;
- Er wordt gestreefd naar een verhoogde verkeersveiligheid en doorstroming door beperken van het aantal aansluitingen;
- Ranst is vragende partij voor een ongelijkgrondse kruising voor fietsers aan het kruispunt Veer. Hiervoor dienen de bouwfysische mogelijkheden van de vallei van de Tappelbeek onderzocht te worden.

### 2.3.4. BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

Binnen de selectie van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen wordt het voorliggend segment van de N14 Oostmalsesteenweg geselecteerd als een functionele fietsroute zoals te zien op figuur B8. Ook valt de alternatieve functionele fietsroute langs het Netekanaal op, die parallel loopt ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg.

### 2.3.5. ROUTES VOOR UITZONDERLIJK VERVOER

De N14 Oostmalsesteenweg wordt geselecteerd als reisweg voor uitzonderlijk vervoer in de Atlas havenfiches – Infrastructuur en uitzonderlijk vervoer. Het studiegebied valt onder categorie R2, met een minimum hoogte van 5 meter en een draagvermogen tussen 60 en 90 ton. Voor categorie R2 bedraagt de maximale breedte van het voertuig 3.50 meter, de maximum breedte van de lading is 5.50 meter. De maximale straal van de rijbaan bedraagt 22.50 meter en de straal in vrije zones mag maximaal 25.50 meter zijn. Voor het kruispunt met de Nijlensesteenweg wordt een maximum lengte van de voertuigen opgelegd van 5 meter.

### 2.3.6. HET BETROKKEN WEGVAK

Het wegvak van het studiegebied bestaat uit een 1x2 profiel (asfalt). Het snelheidsregime bedraagt 70 km/u. Er is een aanliggend (niet verhoogd!) en rood gemarkeerd dubbelrichtingsfietspad (1,60 meter breed) aan de zuidelijke kant van de N14 Oostmalsesteenweg, zoals ook te zien op de fotoreportage (figuur B9).

Andere factoren die van belang kunnen zijn:

- Het kruispunt met de Nijlensesteenweg dient heraangelegd, er zijn reeds nieuwe ontwerpplannen voor opgemaakt. De aansluiting op van het studiegebied op dit kruispunt dient dan ook de nodige aandacht te krijgen.
- De woningen met huisnummers 68, 70, 78-82 en 96-102 aan de zuidzijde en de woningen met huisnummers 51-55 aan de noordzijde bevinden zich dicht tegen de straat, wat eventueel voor een versmalling van de rijweg/fietspaden kan zorgen na het inrichten van de fietsvoorziening;
- Langs beide zijden van de straat ligt een gracht, hetgeen in overweging genomen wordt bij het ontwerp van de fietsvoorzieningen;
- Langs beide zijden van de straat staan tientallen loofbomen, hetgeen in overweging genomen wordt bij het ontwerp van de fietsvoorzieningen;
- Langs de zuidkant van de straat staan verschillende verlichtingspalen en bovengrondse leidingen die in rekening gebracht dienen te worden;
- Opmerkelijk is dat de huidige inrichting relatief nieuw is en de rijweg dus eventueel (gedeeltelijk) kan behouden worden, mits de nodige aanpassingen.
- De aansluitende fietsvoorzieningen zijn zowel aan de oostzijde als aan de westzijde enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg.

Het type dwarsprofiel op figuur B10 dient ter verduidelijking van de bestaande toestand van de N14 Oostmalsesteenweg.

### 2.3.7. OPENBAAR VERVOER

Momenteel lopen er geen buslijnen langsheen het studiegebied, wat kan resulteren in een hoge fietspotentie.

## 2.4. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

### 2.4.1. VERKEERSGEGEVENS

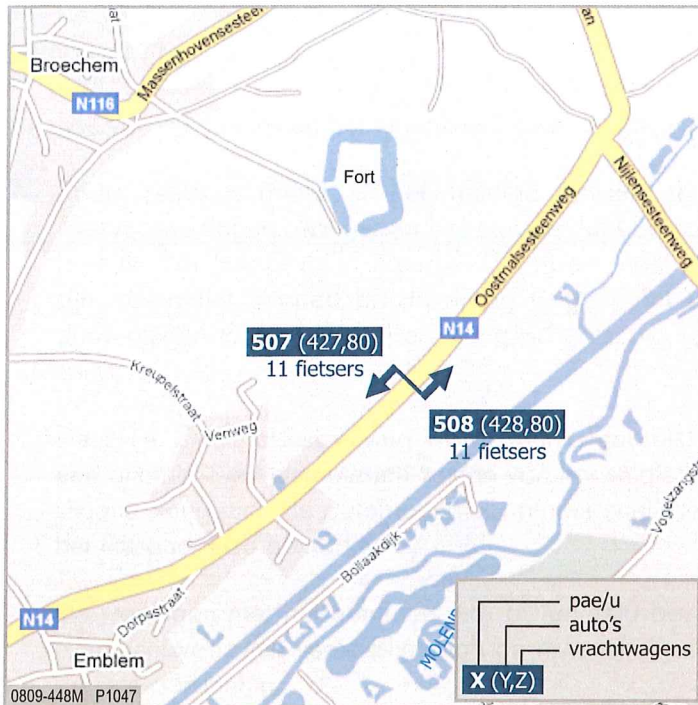
Om een realistisch beeld te krijgen van de verkeersintensiteit, werd een telling gehouden op de N14 Oostmalsesteenweg op vrijdag 19 september tussen 7u30 en 8u30. Voor een avondspits worden dezelfde intensiteiten verwacht.

Volgende bevindingen zijn relevant:

- Er is een hoge verkeersintensiteit in beide richtingen, veroorzaakt door zowel personenwagens als vrachtwagens;
- weinig fietsers passeren langs de N14 Oostmalsesteenweg, de alternatieve fietsroute langs het Netekanaal wordt mogelijks drukker bezocht;

- er is geen overheersende verkeersstroom, m.a.w. in beide richtingen werden bijna dezelfde aantallen genoteerd.

Op onderstaande figuur worden de exacte waarden aangeduid.



Figuur 1: Resultaat telling N14 Oostmalsesteenweg te Ranst op vrijdag 19 september van 7u30 tot 8u30

Afgezien van het lage fietsersaantal dat genoteerd werd, worden er wel heel wat overstekende fietsers verondersteld aan het kruispunt met de Nijlensesteenweg. Hierover zijn geen exacte cijfers beschikbaar, maar de aandacht dient hier zeker op gevestigd bij de herinrichting van dit kruispunt.

#### 2.4.2. VERKEERSONGEVALLEN

In de periode 2002-2004 werden 17 ongevallen met lichamelijke letsels geregistreerd op de N14 Oostmalsesteenweg. Volgende bevindingen zijn relevant:

- Voor het grootste aandeel van de ongevallen met lichamelijke letsels gaat het om lichtgewonden;
- er viel 1 dodelijk slachtoffer tussen de Kreupelstraat en de Venweg;
- op het drukke kruispunt met de Nijlensesteenweg noteerde men 6 ongevallen waarvan 2 met fietsers. 2 fietsers raakten hierbij zwaargewond en 7 mensen lichtgewond.

Uit deze resultaten blijkt dat het kruispunt met de Nijlensesteenweg een hoge prioriteit moet krijgen bij het veiliger maken van de fietspaden. Het ongevallencijfer van dit kruispunt zou veel hoger kunnen zijn, aangezien het gemotoriseerd verkeer vaak stilstaat op dit kruispunt. Verder

kunnen maatregelen getroffen worden om overdreven snelheid te vermijden, op de rechte stukken.

## 2.5. KNELPUNTEN EN POTENTIES

### 2.5.1. KNELPUNTEN

Analyse van de context en het terreinwerk geeft ons de volgende knelpunten:

- Zoals reeds vermeld is het huidige fietspad niet conform met het Vademecum Fietsvoorzieningen. Aangezien het hier een dubbelrichtingsfietspad betreft, is de minimum breedte 2m (aanbevolen breedte: 2,5m) en moet er een tussenstrook van minstens 1m zijn tussen het fietspad en de rijweg volgens het Vademecum. Het huidige fietspad is daarentegen te smal (1,6m) en niet gescheiden van de rijweg, wat voor onveilige situaties zorgt;
- De N14 Oostmalsesteenweg wordt weinig gebruikt door fietsers, aangezien er parallel een alternatieve fietsroute ten zuiden van het studiegebied loopt. Dit creëert een onveilige situatie aangezien de automobilisten minder snel met fietsers rekening houden, ook al is het fietspad rood gemarkeerd;
- De woningen met huisnummers 68, 80 en 100 bevinden zich dicht tegen de straat, wat eventueel voor een vernauwing van de rijweg/fietspaden kan zorgen na het inrichten van de fietsvoorziening;
- De gracht zorgt voor beperkingen bij de aanleg van de fietspaden. De gracht kan - indien nodig - verplaatst worden met eventuele onteigeningen tot gevolg.
- De loofbomen langs de kant blijven bij voorkeur staan en zorgen zo ook voor beperkingen bij het ontwerp;
- De verschillende palen aan de zuidkant van de rijweg kunnen mogelijks het ontwerp van de fietsvoorziening beïnvloeden;
- Verschillende huidige en toekomstige bedrijven hebben langs de N14 Oostmalsesteenweg een op- en afrit, wat voor conflictsituaties kan zorgen met de fietsers;
- Het kruispunt met de Nijlensesteenweg is een onveilig punt voor fietsers en dient met aandacht onderzocht te worden.

Figuur B11 geeft een overzicht van de knelpunten binnen het studiegebied.

### 2.5.2. POTENTIES

- Ondanks het feit dat in de huidige toestand een te groot onveiligheidsgevoel heerst bij fietsers langsheen het studiegebied, blijft de potentie daar om het fietsersaantal aanzienlijk te doen stijgen mits comfortabele en veilige fietsvoorzieningen langsheen de N14 Oostmalsesteenweg;

- Gezien de huidige rijweg nog maar recentelijk aangelegd is, is het mogelijk deze grotendeels te behouden.

### **3. RANDVOORWAARDEN EN VISIES ACTOREN**

#### **3.1. OVERZICHT VAN DE RANDVOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN**

##### *3.1.1. VOORWAARDEN VANUIT HET PLANNINGSKADER*

Het snelheidsregime op deze gewestweg bedraagt 70km/u. De N14 Oostmalsesteenweg is geselecteerd als functionele fietsroute in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Vanuit het streefbeeld "Drager van stedelijk netwerk Lier – Aarschot" wordt voorgesteld dat de fietspaden achter de grachten gelegd worden. Ter hoogte van de aanliggende bebouwing worden aanliggende verhoogde fietspaden voorzien.

De wegcategorisering vanuit het streefbeeld (secundaire weg type 1 + met vrijliggende fietspaden) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (drager van een provinciaal stedelijk netwerk) wijst op de verbindende functie van de weg.

##### *3.1.2. VOORWAARDEN VANUIT HET VADEMECUM FIETSVOORZIENINGEN*

Bij de aanleg van de fietsvoorzieningen langsheen de N14 Oostmalsesteenweg kunnen de ontwerprichtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen gevolgd worden.

Naar maatvoering toe wordt bepaald om een vrijliggend/aanliggend enkelrichtingsfietspad te voorzien van een aanbevolen breedte van minstens 1,75 meter (min. breedte: 1,50 meter). Een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad wordt voorzien met een aanbevolen minimumbreedte van 2,50 meter (min. breedte: 2 meter). De tussenstrook tussen de rijweg en een vrijliggend fietspad dient minimum 1,00 meter breed te zijn, voor een aanliggend fietspad is dit minstens 25 cm (aanbevolen breedte: 50 cm). Aanliggende fietspaden worden afgeraden voor straten waar de rijsnelheid van het autoverkeer meer dan 50 km/u bedraagt.

In functie van de continuïteit van de fietsverbindingen, het fietscomfort en de fietsveiligheid dient het materiaalgebruik en de keuze van de openbare verlichting bepaald te worden.

##### *3.1.3. VOORWAARDEN VANUIT TECHNISCH OOGPUNT*

De huidige inrichting van de weg is voorzien met open grachten. De aanleg van fietspaden kan gepaard gaan met de inbuizing van de grachten. Dit hangt af van de gekozen oplossingsvariant. De inbuizing dient wel tot een minimum beperkt te worden.

Het huidige wegdek is recentelijk aangelegd en kan dus bij voorkeur (gedeeltelijk) geïntegreerd worden in de nieuwe plannen.

Gezien er een herinrichting wordt verwacht van het kruispunt met de Nijlensesteenweg, dient dit in de mate van het mogelijke in rekening gebracht te worden.

### 3.1.4. VOORWAARDEN VANUIT HET OOGPUNT VAN DE VERSCHILLENDE WEGGEBRUIKERS

Bij de heraanleg van de fietsvoorzieningen dient rekening gehouden te worden met het fietscomfort, alsook met de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

Ook wordt de aandacht gevestigd op het zwaar/uitzonderlijk vervoer langs deze weg.

### 3.1.5. VOORWAARDEN GEKOPPELD AAN ANDERE STUDIES

In het kader van de aanleg van nieuwe rioleringen wordt de N14 Oostmalsesteenweg over het volledige profiel heringericht. Afstemming van de herinrichtingsplannen met de voorkeursoplossing uit voorliggende startnota is wenselijk.

## 3.2. VISIES VAN PARTNERS EN ACTOREN

### 3.2.1. DE GEMEENTE

Het streefbeeld 'Drager van stedelijk netwerk Lier-Aarschof' wordt gevolgd, rekening houdend met subsidies van de VMM en de nood aan open grachten.

### 3.2.2. DE POLITIE

De politie volgt de visie zoals weergegeven in voorliggende startnota.

### 3.2.3. MOW

Er zijn reeds plannen voor de aanpak van het kruispunt met de Nijlensesteenweg. Deze dienen, indien mogelijk, geïntegreerd te worden in de startnota.

In het streefbeeld wordt een optie vermeld om de fietsers ongelijkvloers het kruispunt te passeren, maar dit is zo goed als onmogelijk om in te passen in de huidige structuur.

De fietspaden moeten conform zijn met het Vademecum Fietsvoorzieningen en de reeds uitgevoerde studies zoals de streefbeeldstudie 'Drager van stedelijke netwerk Lier-Aarschof'.

### 3.2.4. DE PROVINCIE (verontschuldigd)

Er wordt verondersteld dat het vervolg van de fietspaden in westelijke richting enkelrichtingsfietspaden zijn langs beide zijden, wat bevestigd wordt.

De fietspaden lopen over enkele stukjes biologisch waardevol gebied, dus dit dient afgetoetst te worden met Natuur & Bos.

Het lage aantal fietsers tijdens de telling is grotendeels te wijten aan de alternatieve fietsroute langs het Netekanaal. In de winter zullen veel fietsers een verlicht fietspad langs de N14 verkiezen. Het huidige gebruikersaantal van de fietsroute langs het Netekanaal is niet gekend. Bijgevolg biedt de N14 een zekere fietspotentie.

De veiligheidsstroken voor de aanliggende fietspaden ontbreken in het krap profiel. Het fietspad kan hierbij eventueel smaller gemaakt worden.

De voorkeur gaat uit naar hoofdconcept 1 zonder verleggen van de grachten.

### 3.2.5. AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS

Langs de westzijde is er een lange brede houtkant die niet aangeduid staat op de biologische waarderingskaart. Het gebied met struisvegetatie ten zuiden hiervan is wel aangeduid op de biologische waarderingskaart. Aan de oostzijde zijn enkele beboste percelen aangeduid, waarbij boscompensatie geldt in geval van kappen van bomen voor de aanleg van het fietspad. Op figuur B12 worden de besproken gebieden gesitueerd.

Over de gehele straatkant komen hoogstammige gekandelaarde platanen voor. Het behoud van deze platanen wordt niet noodzakelijk geacht gezien vele exemplaren reeds verrotting vertonen en aanrijschade opliepen. Indien de huidige platanen verwijderd worden, is wel een nieuwe straatbeplanting (hoogstammig) nodig en deze mogen op de huidige locatie (tussen gracht en rijbaan) ingeplant worden.

De voorkeur gaat uit naar fietspaden achter de grachten te leggen. Indien bomen zich achter de gracht bevinden worden het fietspad achter de bomen gelegd en niet tussen de bomen en de gracht.

## 4. VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN

### 4.1. ONTWERPCONCEPTEN

Rekening houdend met de verschillende randvoorwaarden en de visies van de actoren worden twee mogelijke hoofdconcepten voorgesteld.

- Hoofdconcept 1: Enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg (figuur B13)
- Hoofdconcept 2: Dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg (figuur B16)

#### 4.1.1. HOOFDCONCEPT 1: vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg

##### 4.1.1.1. Vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg ZONDER verleggen/inbuizen van de grachten

In dit eerste concept (figuur B14) gaat men uit van een vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan elke zijde van de N14 Oostmalsesteenweg. Het fietspad heeft een breedte van 2 meter en komt achter de gracht te liggen. Zo is het gemotoriseerd verkeer gescheiden van de zwakke weggebruikers door middel van de gracht. Deze optie zal de nodige onteigeningen tot gevolg hebben.

Zoals reeds vermeld, zijn op sommige plaatsen versmallingen onvermijdbaar, vanwege de woningen die dicht tegen de straat staan. Hier kan het fietspad aanliggend verhoogd worden en een breedte van 1,75 meter krijgen. Op deze plaatsen is de gracht ingebuisd.

De aanliggende fietspaden hebben tot gevolg dat het snelheidsregime dient gereduceerd te worden naar 50 km/u, eventueel over het gedeelte waar bebouwing aanwezig is (van huisnummer 54 tot 84).

Indien geen verhoogde fietspaden mogelijk zijn en wegens plaatsgebrek geen vereiste tussenstrook van 1 meter voorzien kan worden, is een verticale afscheiding ook een optie.

Om tegemoet te komen aan de fietsers die de rijweg willen oversteken, wordt om de 50 meter een plaatselijke overbrugging van de gracht (eventueel d.m.v. inbuizing) voorzien. Dit is enkel nodig indien geen opritten van woningen beschikbaar zijn ter overbrugging van de gracht.

Dit ontwerp wordt ook voorgesteld in het streefbeeld "Drager van stedelijk netwerk Lier – Aarschof" en sluit aan op de aanwezige fietsvoorzieningen langs oost- en westkant in het verlengde van het studiegebied.

4.1.1.2. Vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg MET verleggen/inbuizen van de grachten

In dit concept worden ook aanliggende enkelrichtingsfietspaden voorzien maar deze komen direct naast de rijweg (tussenstrook van 1 meter) te liggen, met het verleggen (inbuizen is hier uitgesloten) van de grachten als noodzakelijk gevolg.

De fietsers kunnen hier oversteken waar gewenst (zonder omleiding langs de grachten), en ook voor dit concept is de inrichting gelijkwaardig met deze van de aanpalende gebieden.

Bij een versmald profiel wordt hetzelfde ontwerp voorgesteld als in het vorige concept (figuur B15).

4.1.2. *HOOFDCONCEPT 2: vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg*

4.1.2.1. Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg ZONDER verleggen/inbuizen van de grachten

Een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad komt ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg te liggen, voorbij de gracht (figuur B17). Op deze manier zijn slechts langs 1 zijde onteigeningen noodzakelijk. Er wordt aanbevolen een minimum breedte van 2,50 meter te voorzien voor een dubbelrichtingsfietspad, indien nodig (ter hoogte van aanliggende bebouwing) gebruikt men de minimum breedte van 2 meter.

Om tegemoet te komen aan de fietsers die de rijweg willen oversteken, wordt om de 50 meter een plaatselijke overbrugging van de gracht (eventueel d.m.v. inbuizing) voorzien, indien deze niet ingebuisd is. Dit is enkel nodig indien geen opritten van woningen beschikbaar zijn ter overbrugging van de gracht. Aan het begin en einde van het studiegebied dient een oversteekplaats voorzien te worden ter aansluiting op de aanliggende fietspaden.

Er wordt geopteerd voor de zuidkant, aangezien langs deze kant meer bebouwing aanwezig is. Het huidige fietspad ligt ook langs deze zijde, waarlangs ook het grootste aandeel van de bebouwing gesitueerd is.

4.1.2.2. Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14 Oostmalsesteenweg MET verleggen/inbuizen van de grachten

Voor dit concept moet de gracht verplaatst of ingebuisd worden. De aanbevolen breedte voor een dubbelrichtingsfietspad bedraagt minstens 2,50 meter, ter hoogte van smalle dwarsprofielen (vanwege aanliggende bebouwing) kan de minimumbreedte van 2 meter toegepast worden indien nodig. Er is een tussenstrook vereist van minstens 1 meter tussen de rijweg en het fietspad. Bij een versmald profiel wordt hetzelfde ontwerp voorgesteld als in het vorige concept (figuur B18).

Voordeel hier is het feit dat slechts langs 1 zijde onteigend dient te worden (indien gewenst). Daarbij komt dat slechts langs 1 zijde de gracht verlegd/ingebuisd moet worden om het gewenste profiel te verkrijgen.

Er wordt geopteerd voor de zuidkant, aangezien langs deze kant meer bebouwing aanwezig is. Het huidige fietspad ligt ook langs deze zijde, waarlangs ook het grootste aandeel van de bebouwing gelegen is. Ook hier dient een oversteek voorzien te worden, ter aansluiting op de aanliggende fietsvoorzieningen.

SCHEMA:

Enkelrichtingsfietspad (3.1.1.)		Dubbelrichtingsfietspad (3.1.2.)	
ZONDER verleggen/inbuizen (3.1.1.1.)	MET verleggen/inbuizen (3.1.1.2.)	ZONDER verleggen/inbuizen (3.1.2.1.)	MET verleggen/inbuizen (3.1.2.2.)
✓ Goede scheiding (veilig)	✓ Fietzers steken over waar gewenst	✓ Slechts langs 1 zijde onteigening	✓ Slechts langs 1 zijde onteigening
✓ Conform met streefbeeld	✓ Sluit aan op aanliggende straten	✓ Overwegend bebouwing langs zuidzijde	✓ Overwegend bebouwing langs zuidzijde
✓ Sluit aan op aanliggende straten		✓ Goede scheiding (veilig)	✓ Slechts langs 1 zijde verleggen/inbuizen
✗ Onteigeningen	✗ Verleggen/inbuizen	✗ Overstekende fietsers (overbrugging)	✗ Verleggen/inbuizen
✗ Overstekende fietsers (overbrugging)	✗ Slecht RWA - systeem	✗ Oversteek nodig aan uiteinden van traject	✗ Oversteek nodig aan uiteinden traject
✗ Onderhoud van de gracht	✗ Kosten nutsleidingen	✗ Onderhoud van de gracht	✗ Slecht RWA - systeem
			✗ Kosten nutsleidingen

## 5. VOORKEURSOPLOSSING

### 5.1. Consensus

Alle betrokken partijen scharen zich achter het concept met 'vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de N14 Oostmalsesteenweg ZONDER verleggen/inbuizen van de grachten'. De voordelen van dit voorstel worden nogmaals opgesomd:

- De fietsers (en voetgangers) zijn gescheiden van het gemotoriseerd verkeer door middel van de gracht.
- Deze optie wordt ook voorop gesteld in het streefbeeld 'Dragger van stedelijk netwerk Lier – Aarschof'.
- De voorgestelde fietspaden sluiten goed aan op de huidige infrastructuur langs oost –en westkant in het verlengde van het studiegebied.
- De grachten blijven behouden, dus zijn er wijzigingen voor de nutsleidingen.

Ter verduidelijking wordt het typeprofiel van de voorkeursoplossing in figuur B19 geïllustreerd samen met de bestaande toestand.

### 5.2. Aanvullende aandachtspunten

#### 5.2.1. SNELHEIDSREGIME 50 KM/U

Ter hoogte van de aanliggende bebouwing wordt het fietspad verhoogd en aanliggend, wat betekent dat het snelheidsregime hier naar 50 km/u moet verlaagd worden. Een zone met 50 km/u als snelheidsregime aan de westzijde van het studiegebied (van het kruispunt met de Dorpstraat tot aan huisnummers 78-80-82) wordt daarom voorgesteld.

#### 5.2.2. KRUISPUNT MET NIJLENSESTEENWEG

De plannen voor de herinrichting van het kruispunt met de Nijlensesteenweg dienen indien mogelijk geïntegreerd te worden in deze nota. In dit kader wordt op figuur B20 de toekomstige infrastructuur zowel op korte als op lange termijn voorgesteld, ter hoogte van het kruispunt.

Het concept op korte termijn houdt rekening met de bestaande inrichting. Langs de oostkant is er een dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N14, dat verbonden moet worden met de aan te leggen enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden van het studiegebied. Er wordt daarom een oversteekplaats voorzien voor de fietsers die uit de richting van Zandhoven komen en verder kunnen rijden langs de noordkant van het studiegebied. Op deze oversteekplaats hebben de fietsers geen voorrang.

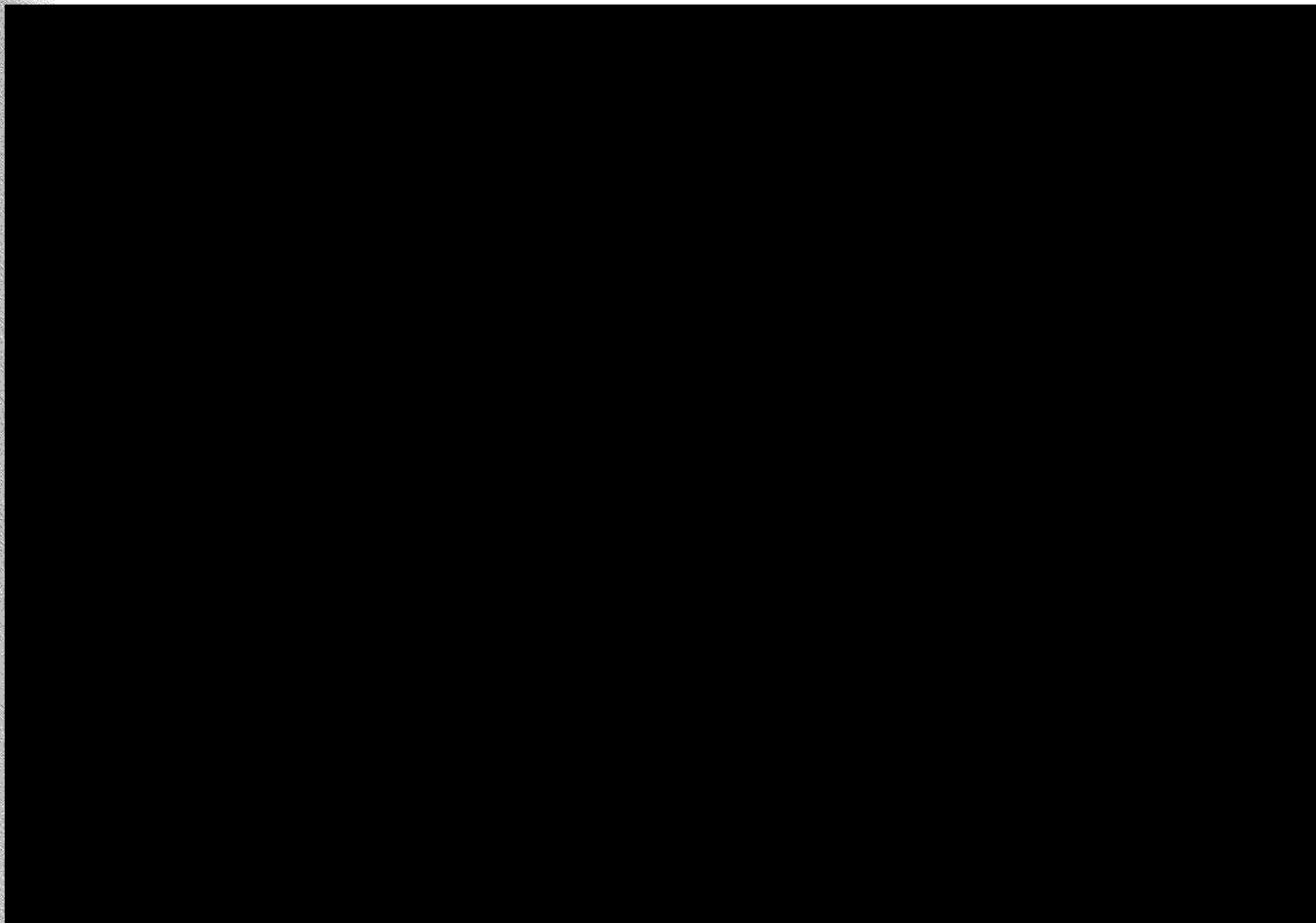
Op lange termijn worden de recentste plannen voor de herinrichting van het kruispunt in rekening gebracht. Hier wordt de Nijlensesteenweg opgeschoven naar het westen en worden 2 oversteekplaatsen voorzien (fietsers hebben hier geen voorrang), zoals aangeduid op de figuur. Er komt een aanliggend fietspad ter hoogte van de woning aan het begin van de Mollenstraat, waarbij de woning wordt het fietspad vrijliggend.

### 5.2.3. *BREEDTE FIETSPADEN*

De breedte van de fietspaden bedraagt 2 meter, dit is niet alleen de aanbevolen breedte vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen maar ook de minimale breedte voor dubbelrichtingsfietspaden. Dit is niet onbelangrijk voor fietsers die de fietspaden voor een stuk in tegengestelde richting zullen gebruiken, wanneer hun bestemming in het studiegebied ligt.

## 6. FINANCIËLE RAMING

Voor de voorkeursoplossing werd een kostprijsraming opgemaakt voor de inrichting van de fietspaden en werken aan de rijbaan.



## 7. FIGUREN

Figuur B1: Situeringskaart

Figuur B2: Gewestplan

Figuur B3: Biologische waarderingskaart

Figuur B4: VEN-gebieden

Figuur B5: Vogelatlas

Figuur B6: Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen – Selectie secundaire wegen

Figuur B7: Streefbeeld 'Drager van stedelijk netwerk Lier-Aarschot' – Conceptschets

Figuur B8: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Figuur B9: Fotoreportage

Figuur B10: Bestaande toestand

Figuur B11: Knelpuntenkaart

Figuur B12: Aandachtspunten vanuit het Agentschap voor Natuur en Bos

Figuur B13: Fietsvoorzieningen hoofdconcept 1

Figuur B14: Modeldwarsprofielen hoofdconcept 1 ZONDER verleggen/inbuizen gracht

Figuur B15: Modeldwarsprofielen hoofdconcept 1 MET verleggen/inbuizen gracht

Figuur B16: Fietsvoorzieningen hoofdconcept 2

Figuur B17: Modeldwarsprofielen hoofdconcept 2 ZONDER verleggen/inbuizen gracht

Figuur B18: Modeldwarsprofielen hoofdconcept 2 MET verleggen/inbuizen gracht

Figuur B19: Voorkeursoplossing

Figuur B20: Kruispunt Nijlensesteenweg

Legende

projectgebied

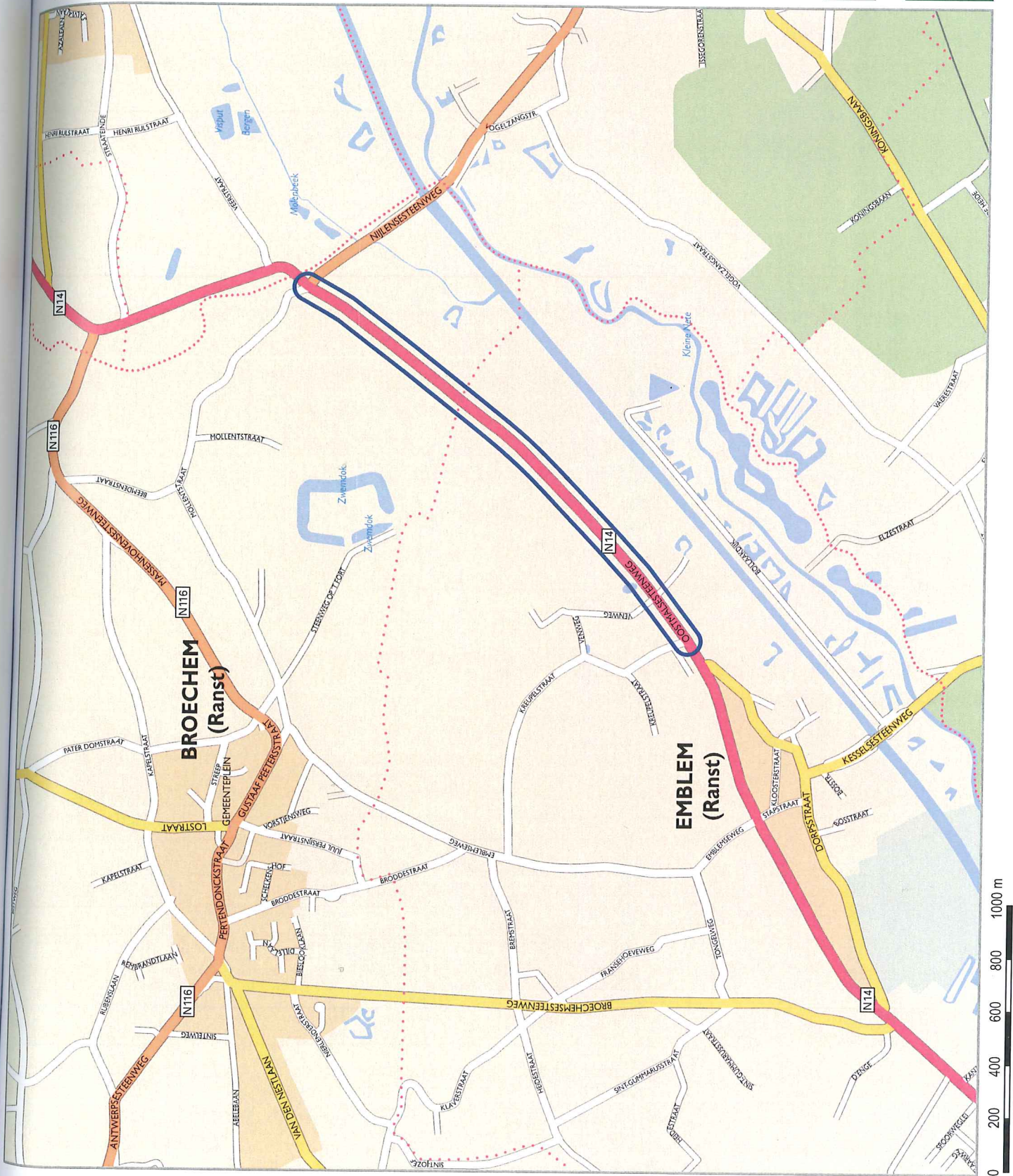
STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST

Figuur B1:










Situeringkaart

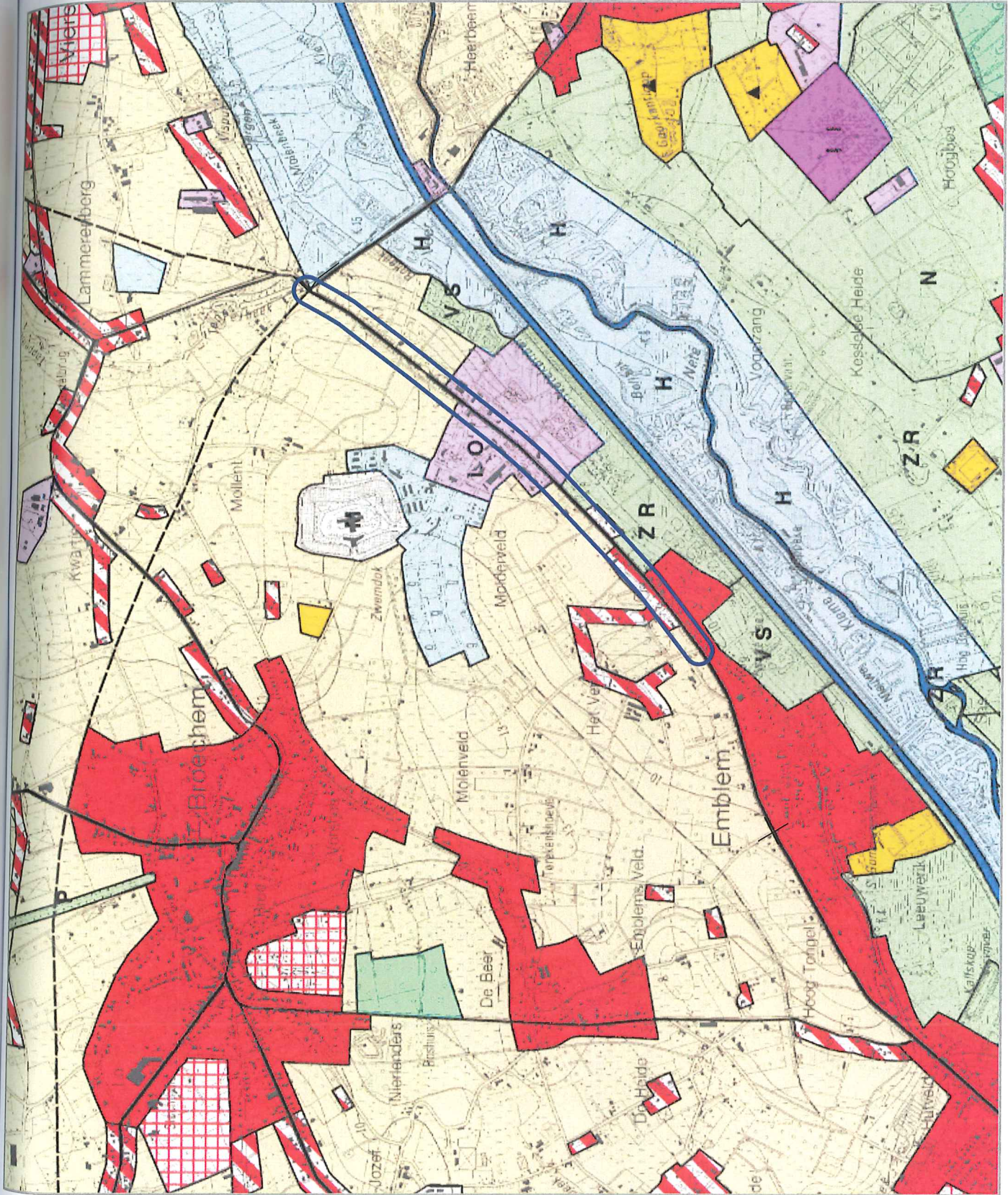


0809-454M P1047



Legende

-  projectgebied
  -  woongebied
  -  woongebied met landelijk karakter
  -  agrarisch gebied
  -  groengebied
  -  VS
  -  VS
  -  VS
  -  LO
- groengebied met vissershutten  
ambachtelijke bedrijven en KMO's  
lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B2:

Gewestplan



TRITEL

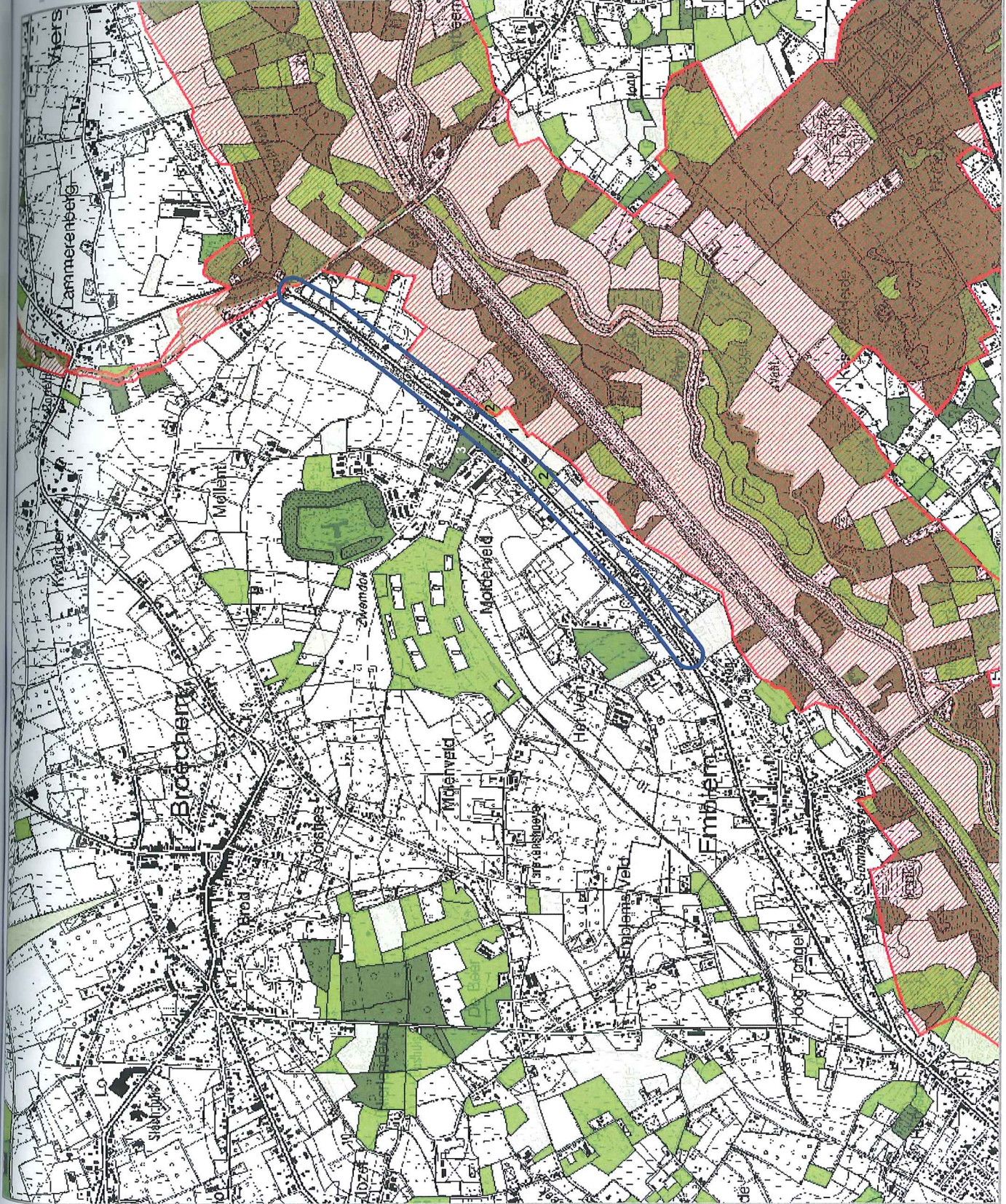
Legende

projectgebied

1 complex van biologisch minder  
waardevolle en waardevolle  
elementen

2 biologisch waardevol

3 biologisch zeer waardevol



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B3:

Biologische waarderingskaart



TRITEL

0809-456M P1047



Legende

projectgebied

pleistergebied van regionaal belang



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B5:

Vogelatlas



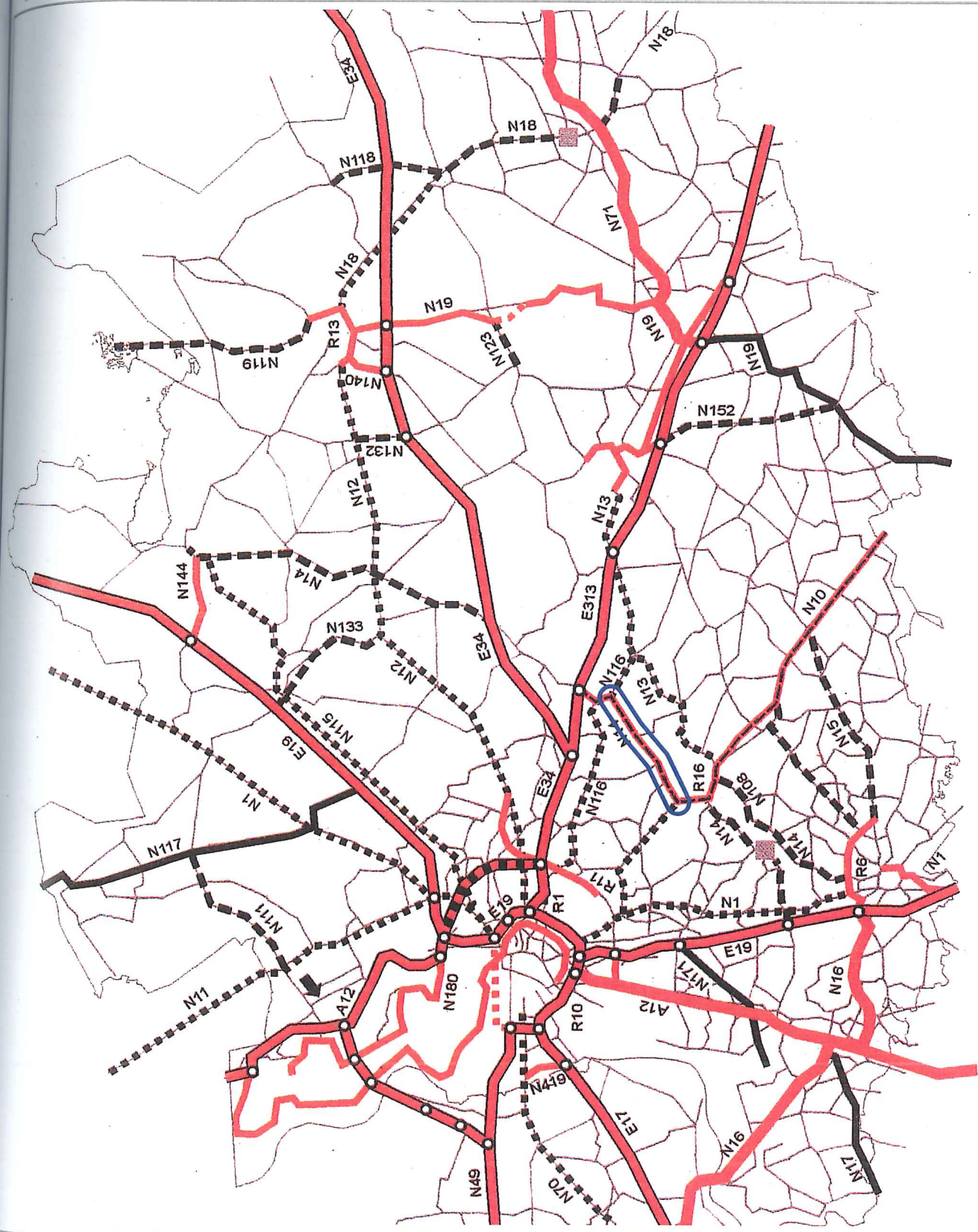
TRITEL

- hoofdweg
- nog te realiseren hoofdweg
- primaire weg categorie I
- primaire weg categorie II
- nog te realiseren primaire weg
- drager van provinciaal stedelijk netwerk
- secundaire weg type I
- secundaire weg type II
- secundaire weg type III
- geselecteerde op- en afrit volgens ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- weerstand
- nog te onderzoeken verbinding

STARTNOTA MODULE 13  
 N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST

Figuur B6:

Ruimtelijk Structuurplan  
 Provincie Antwerpen -  
 selectie secundaire wegen



Legende

projectgebied

- secundaire weg type I + met ventwegen
- secundaire weg type I + met vrijliggende fietspaden
- lokale weg, type I
- lokale weg, type II
- lokale weg, type III
- doortocht
- rotonde
- geen aansluiting
- alternatieve functionele recreatieve route
- beveiligde fietsoversteek
- afslagstroken

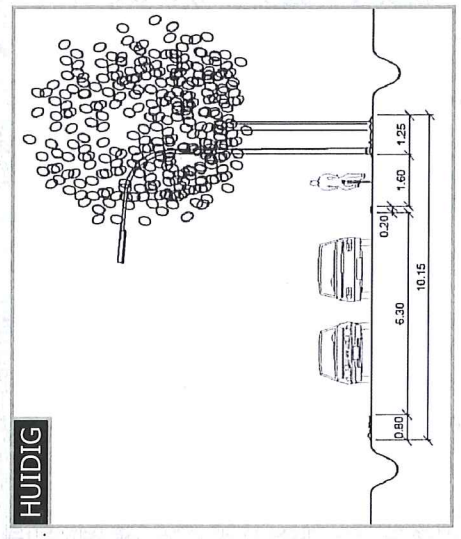
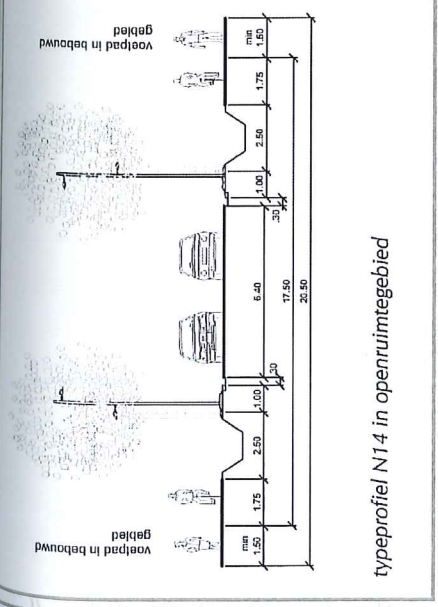
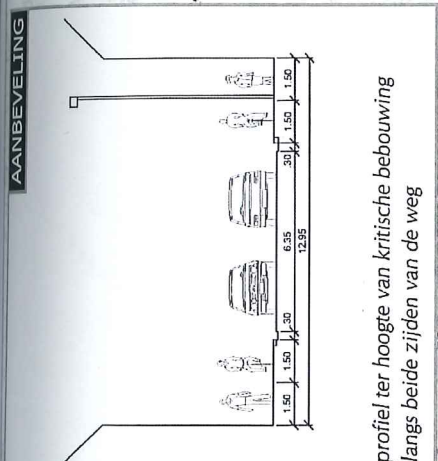
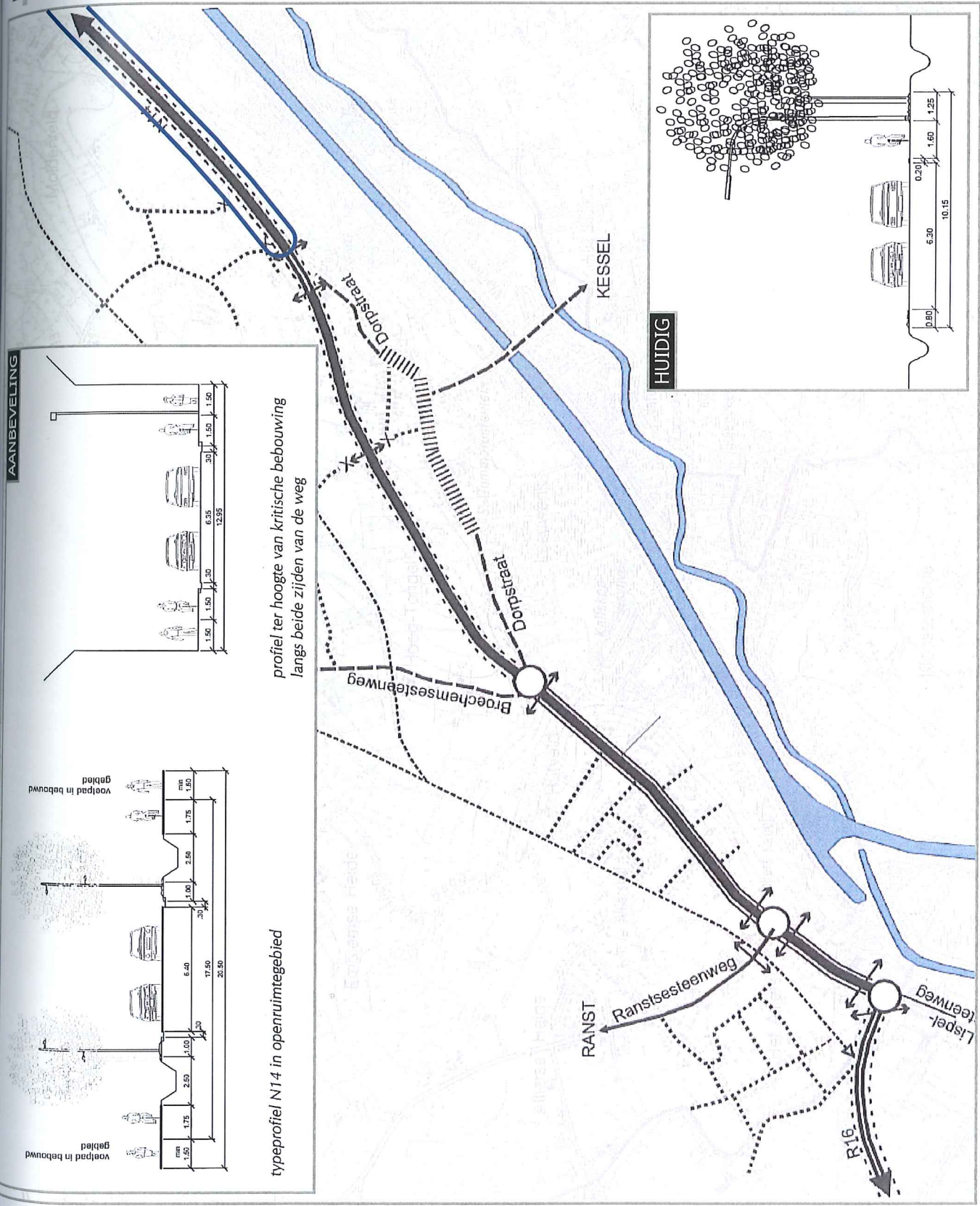
STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B7:





**Streefbeeld - Drager van stedelijk netwerk Lier-Aarschot - conceptschets Emblem variant N14 Lange termijn**

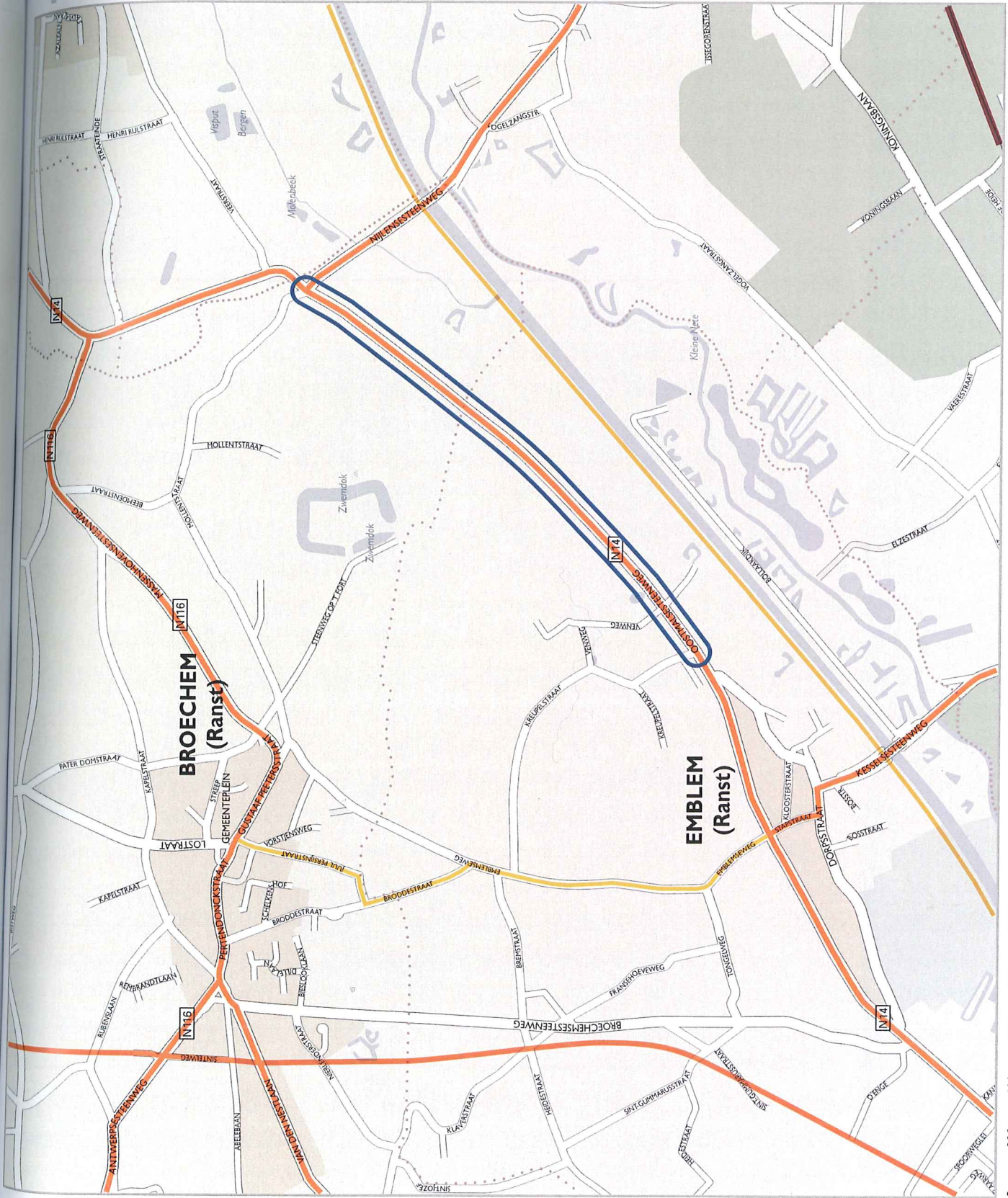
TRITEL

0810-487M P1047



Legende

-  projectgebied
-  hoofdroute
-  functionele fietsroute
-  alternatieve functionele fietsroute



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B8:

Bovenlokaal functioneel  
fietsroutenetwerk





**STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RAINST**

Figuur B9a:

**Fotoreportage**



0 100 200 300 m



1

2

3

4

STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST

Figuur B9b:

Fotoreportage



0809-460M P1047



5



6



7



8

STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B9c:

Fotoreportage

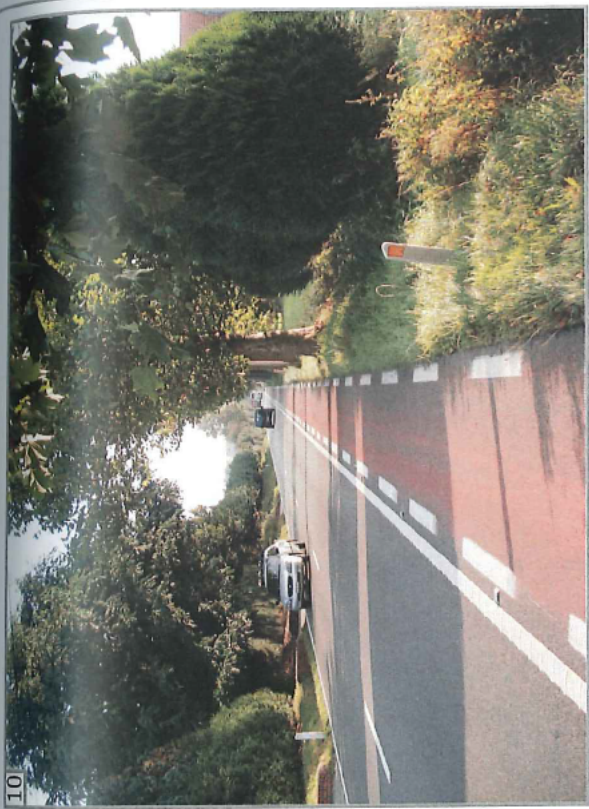


TRITEL

0809-460M P1047



9



10



11



12

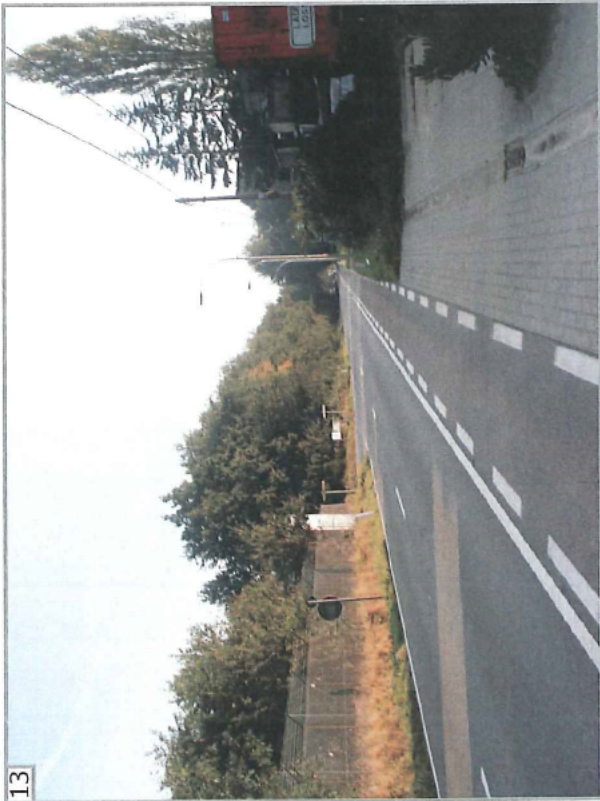
STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B9d:

Fotoreportage



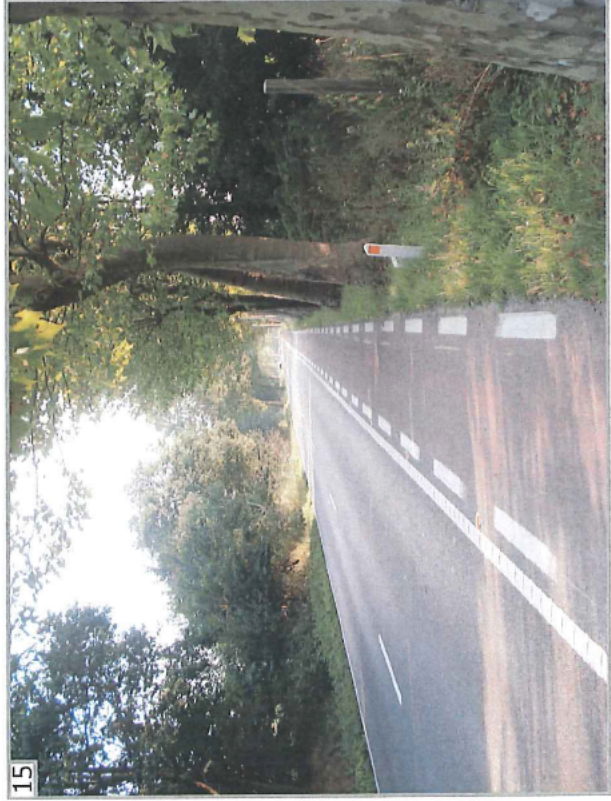
0809-450M P1047



13



14



15



16

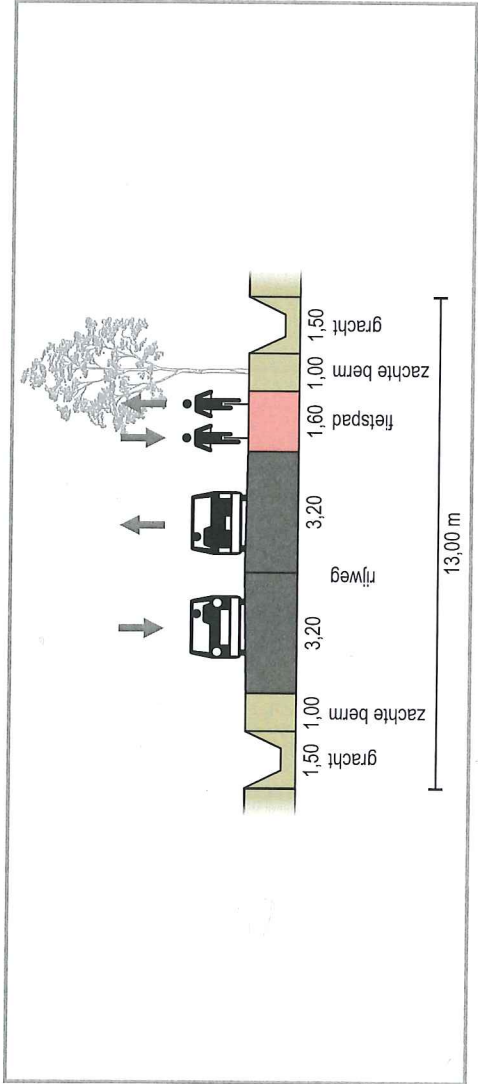
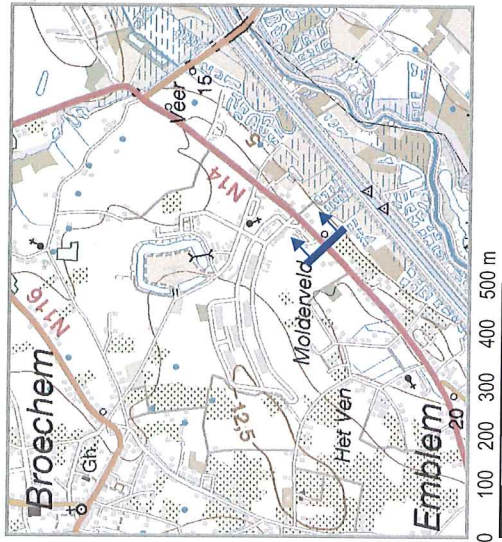
STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST

Figuur B9e:

Fotoreportage



0809-4630M P1047



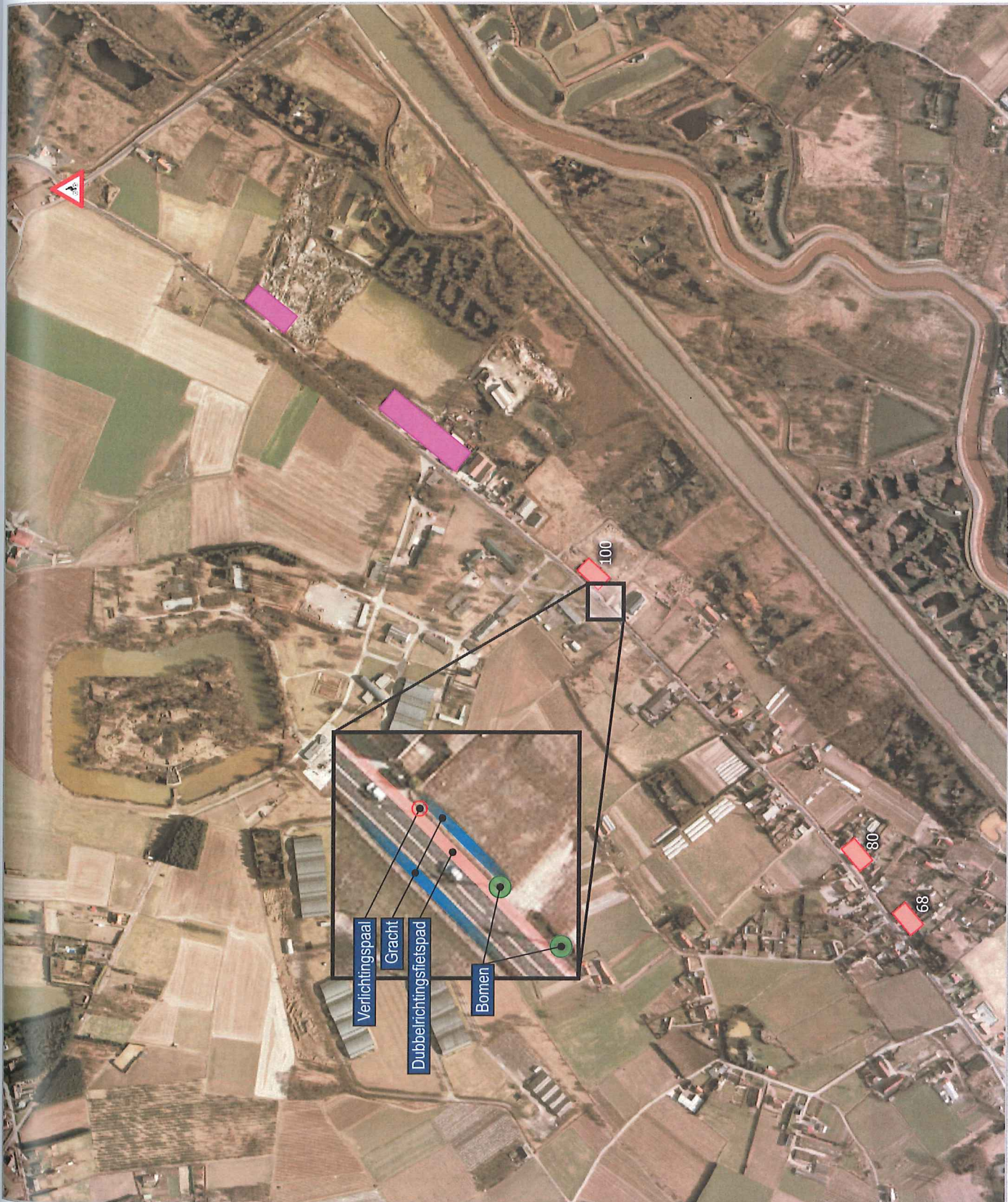
Figuur B10:

Bestaande toestand



Legende

-  aanliggende bebouwing
-  bedrijven
-  gevaarlijk kruispunt voor fietsers



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST





Figuur B11:

Knelpuntenkaart



TRITEL

0 100 200 300 m

-  hoogstammige platanen tussen gracht en rijbaan
-  boscompensatie noodzakelijk
-  lange brede houtkant
-  struisvegetatie



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTWALSESTEENWEG RAINST

Figuur B12:

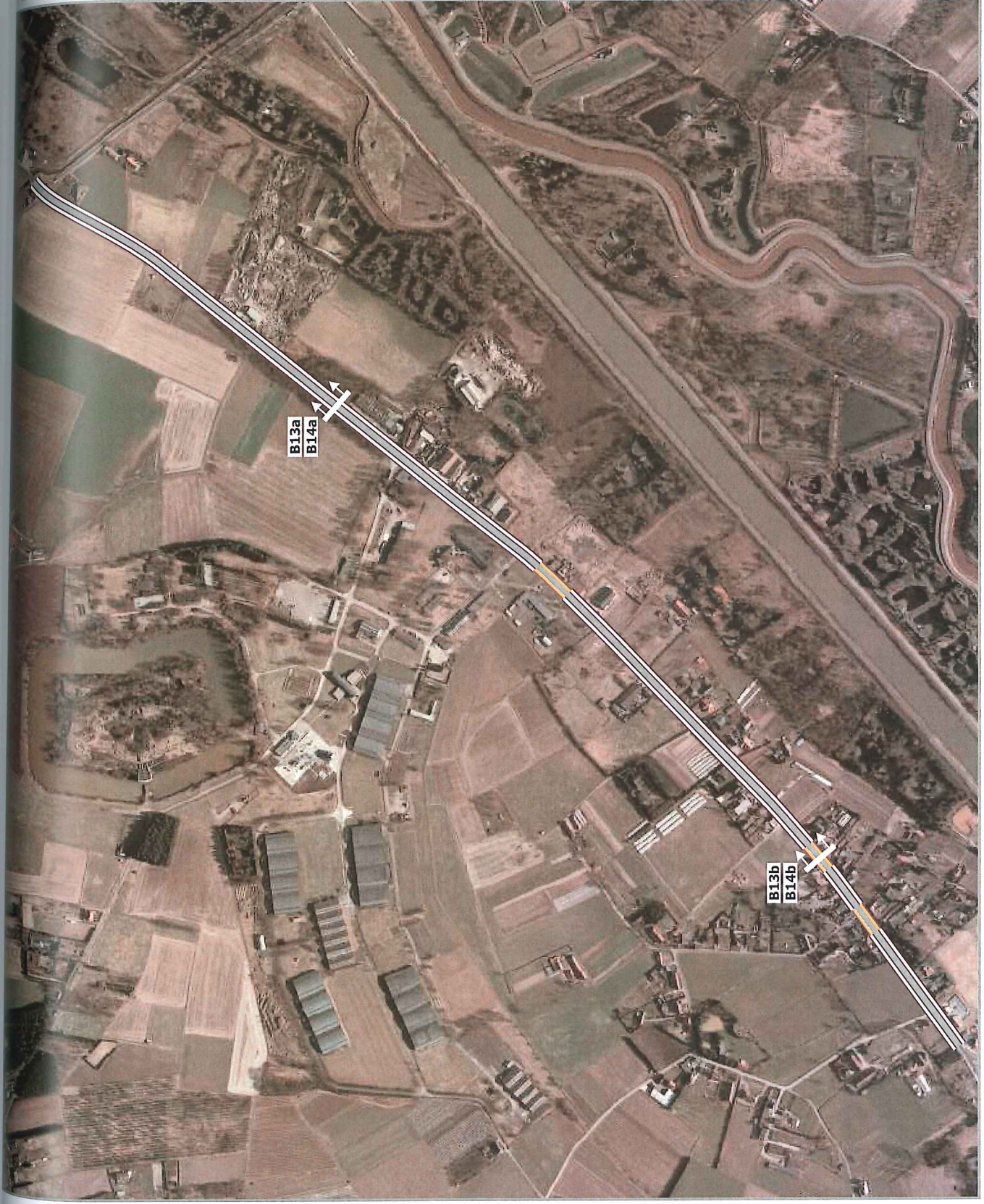
Aandachtspunten vanuit  
Agentschap voor Natuur en Bos



TRITEL

0811-547M P1047

vrijliggende enkelrichtingspaden  
 aanliggende  
 enkelrichtingsfietspaden



STARTNOTA MODULE 13  
 N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST

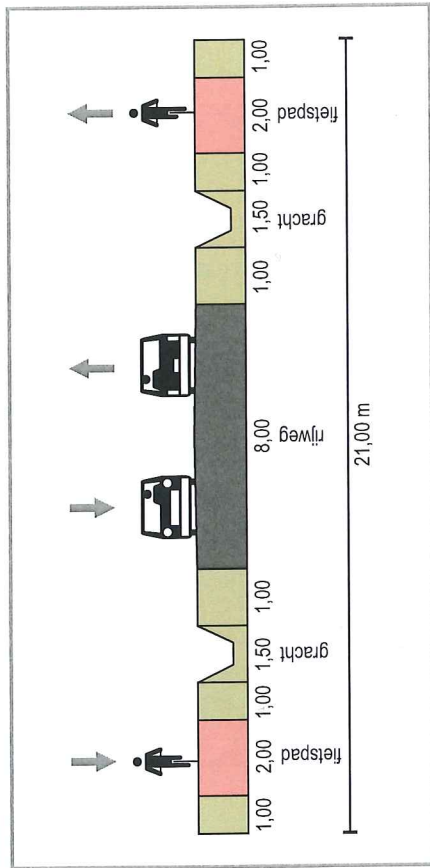
Figuur B13:

Fietsvoorzieningen  
 hoofdconcept 1

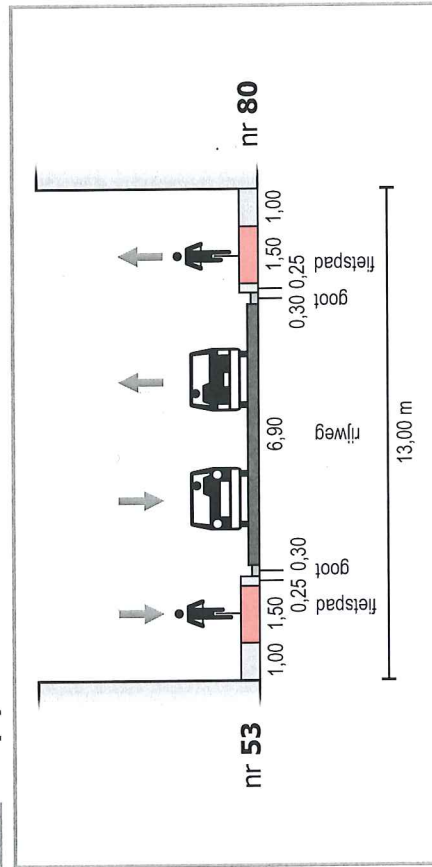


TRITEL

**13a Ruim profiel**



**13b Krap profiel**





dubbelrichtingsfietspad aan  
zuidzijde



STARTNOTA MODULE 13  
N14 OOSTWALSESTEENWEG RANST

Figuur B16:

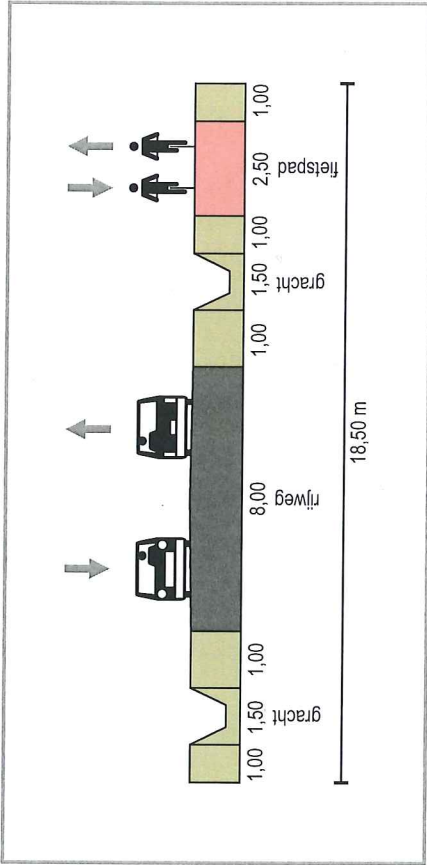
Fietsvoorzieningen  
hoofdconcept 2



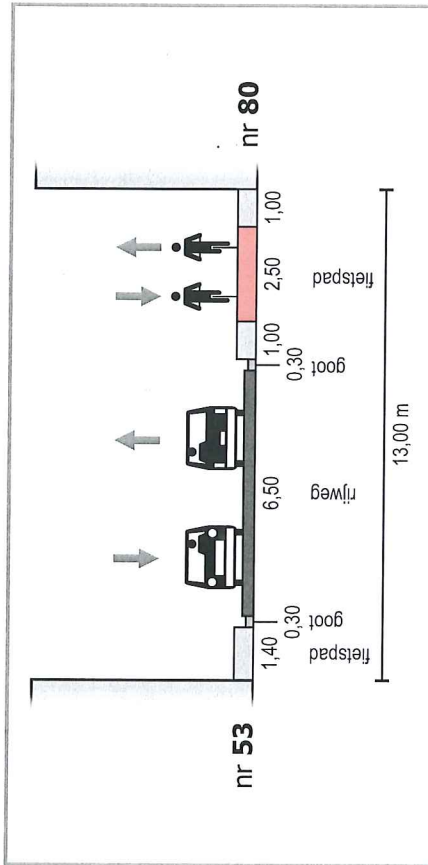
TRITEL

0809-463M P1047

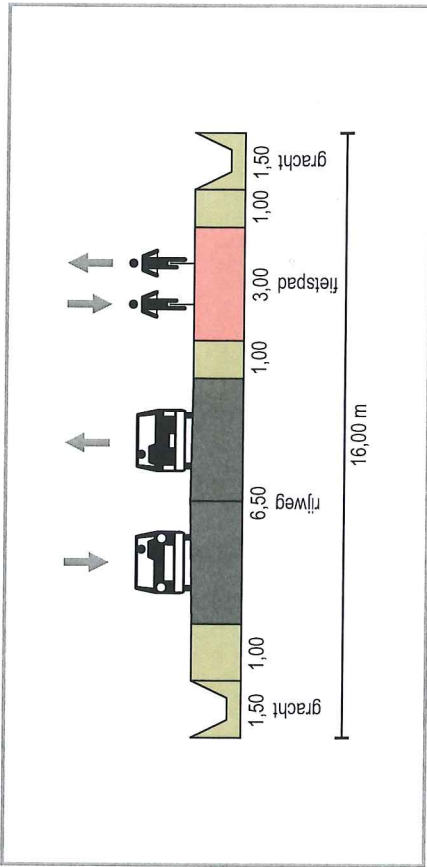
**16a** Ruim profiel



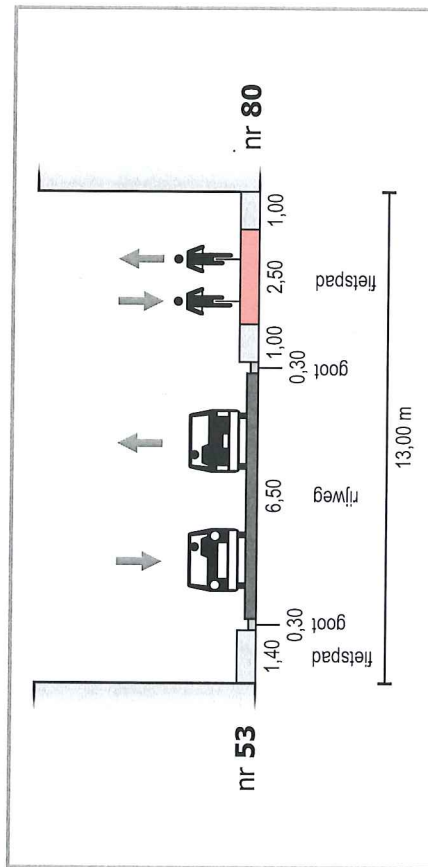
**16b** Krap profiel



**17a Ruim profiel**

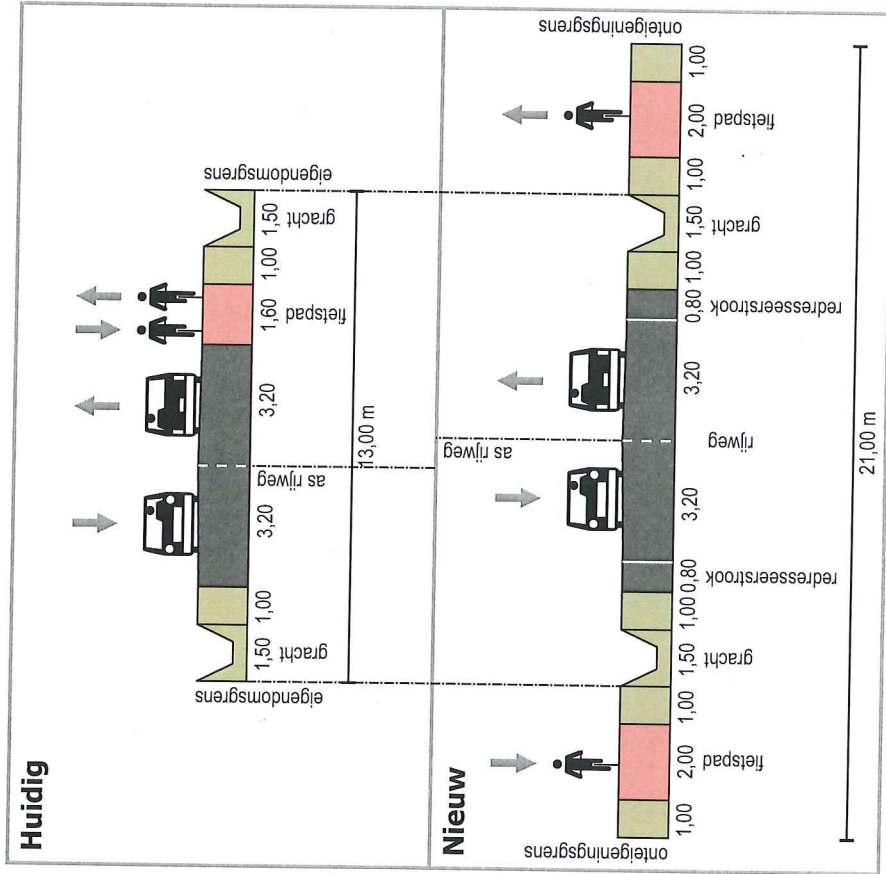







**17b Krap profiel**



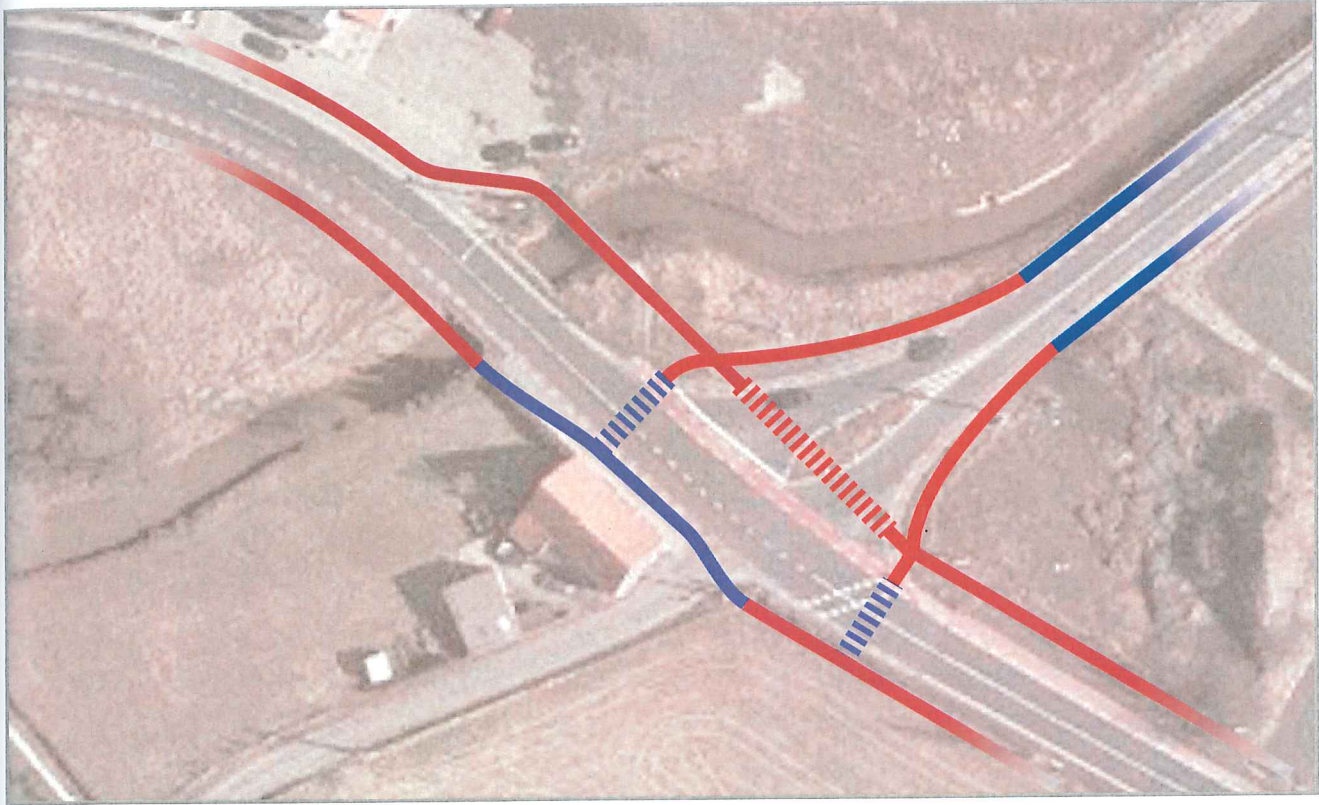
Figuur B19:

Voorkeursoplossing

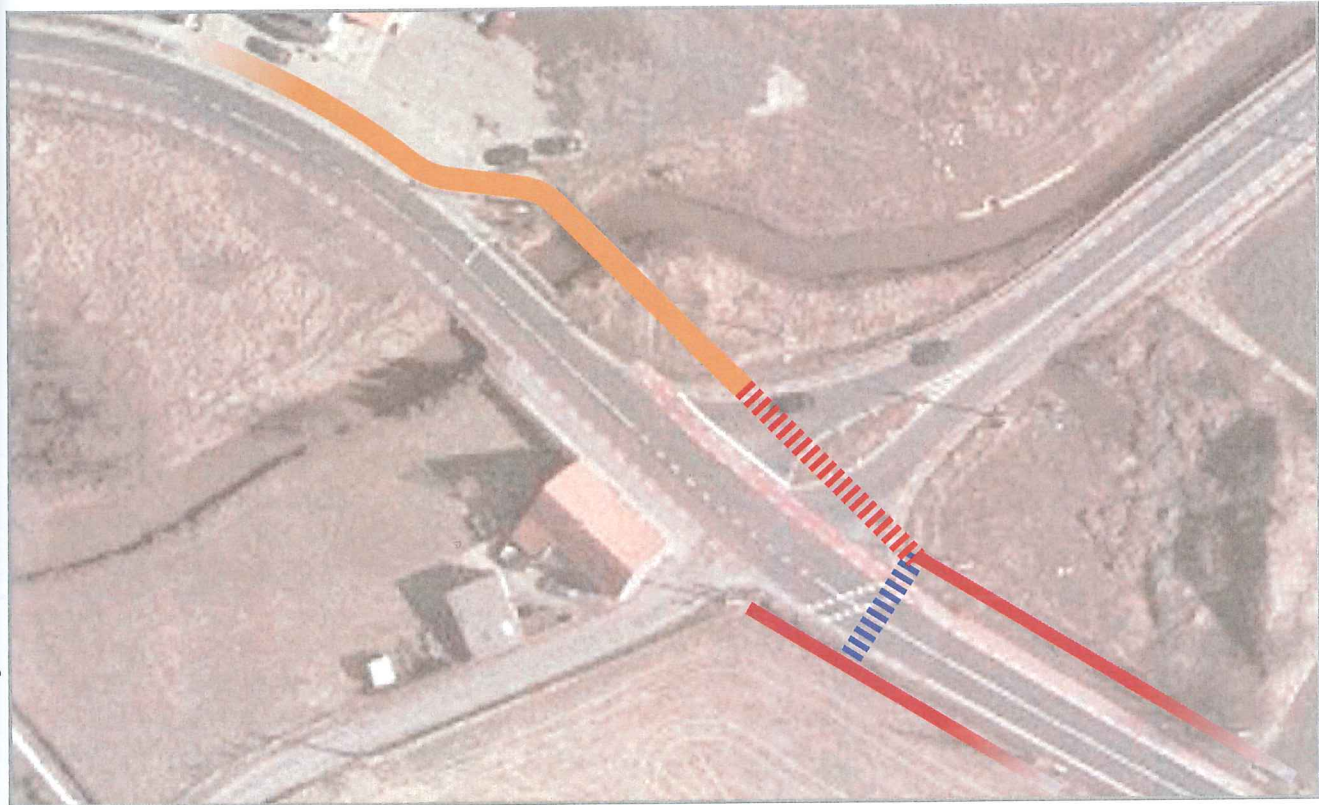


-  roodgemarkeerde fietsoversteek (in voorrang)
-  bestaand dubbelrichtingsfietspad
-  fietsoversteek (uit voorrang)
-  vrijliggend enkelrichtingsfietspad
-  aanliggend enkelrichtingsfietspad

Lange termijn



Korte termijn



STARTNOTA MODULE 13  
 N14 OOSTVALSESTEENWEG RANST

Figuur B20:

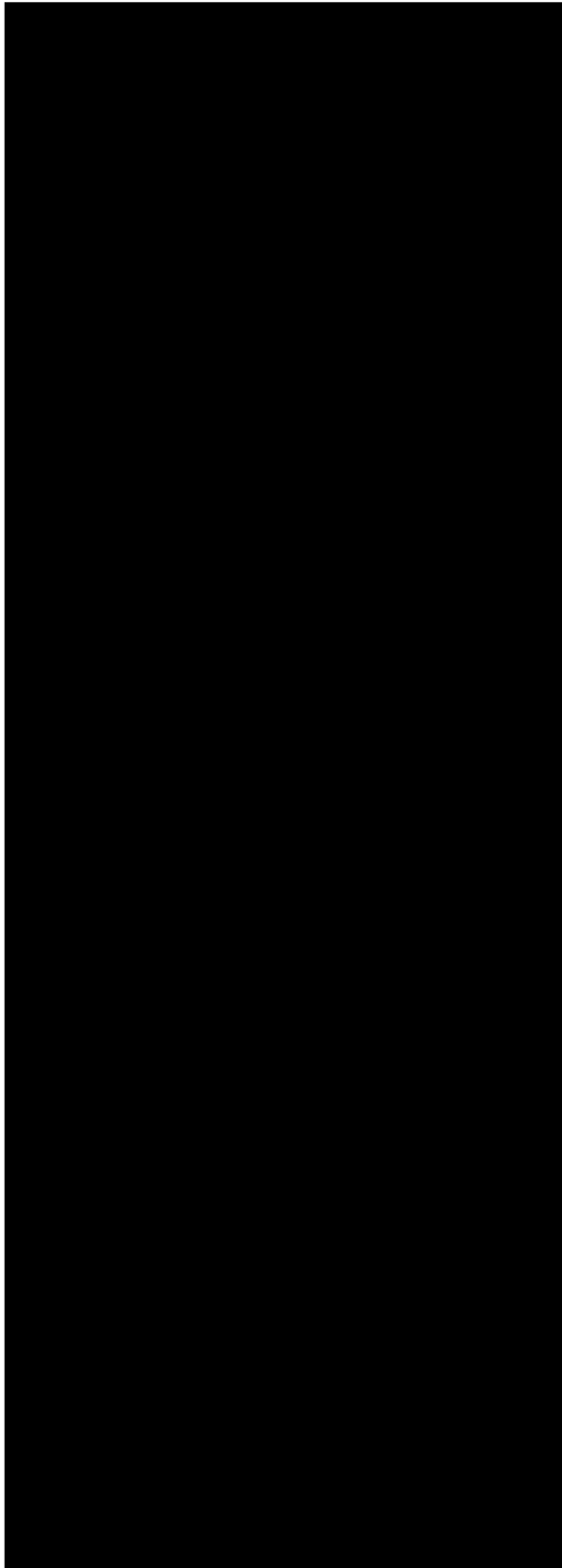
Kruispunt Nijlensesteenweg



## **8. VERSLAG GBC DD 22.10.2008**

**STARTNOTA MODULE 13 N14 OOSTMALSESTEENWEG RANST**

**Gemeentelijke Begeleidingscommissie  
Woensdag 22 oktober 2008**



Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
<p><b>De startnota wordt mondeling toegelicht, aangevuld met de opmerkingen van de aanwezigen</b></p>			
<p><b>1. Verkeersongevallencijfers</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er wordt opgemerkt dat het aantal ongevallen ter hoogte van het kruispunt met de Nijlensesteenweg opvallend laag is, gezien de gevaarlijke situatie en gebrekkige inrichting voor fietsers.</li> <li>- Een verklaring voor deze lage cijfers, is het feit dat de voertuigen overwegend stil staan ter hoogte van dit kruispunt.</li> </ul>	<p>Gemeente Ranst</p> <p>Politie</p>	
<p><b>2. Voorwaarden vanuit planningskader</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De wegcategorisering dient hier toegevoegd te worden.</li> </ul>	<p>MOW</p>	
<p><b>3. Voorwaarden vanuit oogpunt van de verschillende weggebruikers</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er dient onderzoek of deze weg onderdeel is van trajecten voor zwaar/uitzonderlijk vervoer.</li> </ul>	<p>MOW</p>	
<p><b>4. Visies van partners en actoren</b></p>	<p>PROVINCIE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er wordt verondersteld dat het vervolg van de fietspaden in westelijke richting enkelrichtingsfietspaden zijn langs beide zijden, wat bevestigd wordt.</li> <li>- De fietspaden lopen over enkele stukjes biologisch waardevol gebied, dus dit dient afgetoetst te worden met N&amp;B.</li> <li>- Het lage aantal fietsers tijdens de telling is grotendeels te</li> </ul>		

**Agendapunt****Actie/Opmmerking****Wie****Timing**

wijten aan de alternatieve fietsroute langs het Netekanaal. In de winter zullen veel fietsers een verlicht fietspad langs de N14 verkiezen. Het huidige gebruikersaantal van de fietsroute langs het Netekanaal is niet gekend.

- De weersomstandigheden tijdens de telling waren koud en droog.



- De veiligheidsstroken voor de aanliggende fietspaden ontbreken in het krap profiel. Het fietspad kan hierbij eventueel smaller gemaakt worden.

- De voorkeur gaat uit naar hoofdconcept 1 zonder verleggen van de grachten.

**MOW**

- Er zijn reeds plannen voor de aanpak van het gevaarlijke kruispunt met de Nijlensesteenweg. Deze dienen eventueel geïntegreerd te worden in de startnota.
- In het streefbeeld wordt een optie vermeld om de fietsers ongelijkvloers het kruispunt te passeren, maar dit is zo goed als onmogelijk om in te passen in de huidige structuur.

**GEMEENTE**

- Het streefbeeld 'Drager van stedelijk netwerk Lier-Aarschot' wordt gevolgd.

# verslag

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
<b>5. Oplossingsrichtingen</b>	<p>POLITIE</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Geen opmerkingen</li><li>- De voorkeur gaat unaniem uit naar 'enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden van de weg zonder verleggen/inbuizen van de grachten'.</li><li>- De onteigeningsoppervlakte dient zo laag mogelijk gehouden te worden.</li><li>- I.v.m. de breedte van de fietspaden kan gekozen worden voor 2 meter, dit is de minimumgrens voor een dubbelrichtingsfietspad. Zo kan het fietspad voornamelijk 1 richting bedienen maar is het ook mogelijk een stuk in de tegengestelde richting te fietsen, indien nodig.</li><li>- Het feit dat er geen openbaar vervoer langsheen het studiegebied is voorzien, is een bijkomend argument om er degelijke fietspaden aan te kunnen leggen.</li><li>- Het snelheidsregime kan ter hoogte van de aanliggende bebouwing verminderd worden naar 50 km/u. Het snelheidsregime mag wel niet steeds alterneren tussen 50 km/u en 70 km/u. Daarom wordt voorgesteld om in de omgeving van het kruispunt met de Dorpstraat zone 50 te laten gelden. Het grootste deel van de aanliggende bebouwing ligt binnen de 400 meter verwijderd van het kruispunt.</li><li>- Het hoofdconcept 1 MET verleggen van de grachten, vereist</li></ul>		

**Agendapunt****Actie/Opmmerking****Wie****Timing**

minder onteigeningsoppervlakte en laat de fietsers gemakkelijker oversteken. Dit kan wel problemen veroorzaken voor de nutsmaatschappijen.

- Een bijkomend nadeel voor fietspaden voorbij de gracht, is de slechte bereikbaarheid voor onderhoud.
- Het nadeel dat fietsers niet kunnen oversteken waar gewenst, wordt geminimaliseerd gezien het feit dat de fietsers tijdig en veilig zullen oversteken waar dit wel mogelijk is.
- De verlichting voor de nieuwe fietspaden dient ook aandacht te krijgen (eventueel module 17).
- Inbuizen is niet mogelijk indien het gehele concept in dat geval wijzigt en subsidie van VMM kunnen vervallen.

**6. Timing**

- De nota wordt aangevuld na de GBC. Daarna kan deze ingekeken worden, waarna deze naar de PAC kan gestuurd worden.

**7. Documenten**

- De plannen voor het kruispunt met de Nijlensesteenweg zullen worden opgevraagd en geïntegreerd in de nota.