VLAAMS-BRABANT

Unieke verantwoordingsnota

Optimalisatie fietssnelweg F8 Leuven-Mechelen

Rapport opgemaakt door:
MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

D+A OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT

Colofon

Opdracht	RMT-MOB-2019-00077 | Unieke verantwoordingsnota optimalisatie F8 fietssnelweg
Opdrachtgever	Provincie Vlaams-Brabant Provincieplein 1 | 3010 LEUVEN
Opdrachtnemer	MINT NV – Omgeving – D+A Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN

Projectmedewerkers

Joris De Vadder	MINT - Projectleider verkeersplanning
Joachim Brughmans	MINT - Projectmedewerker verkeersplanning
Eva Vanderheyden	MINT - Projectmedewerker verkeersplanning
Peter Swyngedauw	Omgeving – Senior medewerker landschapsarchitect en ruimtelijk planner
Kevin Favere	Omgeving – Junior medewerker landschapsarchitect
Luc Bosmans	D+A – Senior medewerker infrastructuur

Versiebeheer

2022-11-22	v.2.	Eindversie
2021-06-03	v.1.	Tussentijdse versie in functie van stuurgroep 01/07/2021

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 7

1.1. Situering 7

1.2. Probleemstelling 8

1.3. Doelstelling 8

1.4. Overlegstructuur 9

2. Planningscontext 11

2.1. Ruimtelijk planologische context 11

2.1.1. Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant 11

2.1.2. Provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen 12

2.1.3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Boortmeerbeek 12

2.1.4. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Herent 15

2.1.5. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Leuven 17

2.1.6. Mechelen 19

2.2. Verkeersplanologische context 21

2.2.1. Provincie Vlaams-Brabant 21

2.2.2. Provincie Antwerpen 22

2.2.3. Boortmeerbeek 22

2.2.4. Haacht 24

2.2.5. Herent 25

2.2.6. Kampenhout 26

2.2.7. Leuven 27

2.2.8. Mechelen 28

2.2.9. Zemst 30

2.3. Juridische context 31

2.3.1. Gewestplan 31

2.3.2. Bijzonder plan van aanleg 33

2.3.3. Ruimtelijk uitvoergingsplan 34

2.3.4. Natuurbeschermingszones 37

3. Visie en randvoorwaarden 40

3.1. Algemene visie-elementen en basisprincipes 40

3.2. Visie Actoren 42

3.2.1. Doelstellingen 42

3.2.2. Afwegingskader 43

3.3. Fietsers in de voorrang 43

3.3.1. Ambitie 43

3.3.2. Principe 44

3.3.3. Toepassingsvoorwaarden 45

3.3.4. F8 en fietsers in de voorrang 46

4. Analyse tracé en kantwissel 48

4.1. Algemeen 48
4.1.1. Rol F8 48
4.1.2. Kantwissel 48

4.2. Synthesekaart 49

4.3. Haalbaarheid ongelijkvloerse kruising N267 51
4.3.1. Uitgangspunten en randvoorwaarden 51
4.3.2. Oplossingsrichtingen 52
4.3.3. Synthese en voorkeursoplossing 58

4.4. Keuze kanaaloever en kantwissel 58

5. Analyse kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x Vaartdijk 61

5.1. Ruimtelijke analyse 61
5.1.1. Morfologie 61
5.1.2. Eigendomsstructuur 63

5.2. Verkeerskundige analyse 63
5.2.1. Netwerk 63
5.2.2. Bestaande inrichting 64
5.2.3. Druktebeeld 66

5.3. Kruising N267 op korte termijn 71

5.4. Kruising N267 op lange termijn 72

6. Analyse kruispunt Bieststraat x Vaartdijk 73

6.1. Ruimtelijke analyse 73
6.1.1. Morfologie 73
6.1.2. Eigendomsstructuur 75

6.2. Verkeerskundige analyse 75
6.2.1. Netwerk 75
6.2.2. Bestaande inrichting 76
6.2.3. Druktebeeld 77
6.2.4. Knelpuntsynthese 79

6.3. Oplossingsrichtingen 80
6.3.1. Varianten 80
6.3.2. Afweging 81
6.3.3. Voorkeursconcept stuurgroep 01/07/2021 84

6.4. Update voorkeursoplossing: Fietszone 85
6.4.1. Inleiding 85
6.4.2. Principes 86
6.4.3. Ontwerp voorkeursoplossing 87
6.4.4. Ruimte-inname 90

7. Analyse kruispunt Pontstraat/Langestraat x Aarschotsebaan 92

7.1. Ruimtelijke analyse 92
7.1.1. Morfologie 92
7.1.2. Eigendomsstructuur 94

7.2. Verkeerskundige analyse 94
7.2.1. Netwerk 94
7.2.2. Bestaande inrichting 95
7.2.3. Druktebeeld 97
7.2.4. Knelpuntsynthese 101

7.3. Oplossingsrichtingen 101
7.3.1. Varianten 101
7.3.2. Afweging 103
7.3.3. Voorkeursconcept stuurgroep 01/07/2021 104

7.4. Update voorkeursoplossing: Fietszone 105
7.4.1. Inleiding 105
7.4.2. Principes 106
7.4.3. Ontwerp voorkeursoplossing 107
7.4.4. Ruimte-inname 108

8. Analyse kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Keulenstraat x Vaartdijk 110

8.1. Ruimtelijke analyse 110
8.1.1. Morfologie 110
8.1.2. Eigendomsstructuur 112

8.2. Verkeerskundige analyse 112
8.2.1. Netwerk 112
8.2.2. Bestaande inrichting 113
8.2.3. Druktebeeld 116
8.2.4. Knelpuntsynthese 119

8.3. Oplossingsrichtingen 120
8.3.1. Varianten Vaartdijk 120
8.3.2. Afweging inrichtingsvarianten en voorkeursvariant 123
8.3.3. Varianten voorrangsregeling 124
8.3.4. Afweging 125

8.4. Directe omgeving fietssnelweg i.f.v. stuurgroep 01/07/2021 126
8.4.1. Kruispunt Baron Descampslaan x Vaartdijk-noord 126
8.4.2. Wijgmaalsesteenweg 127

8.5. Voorkeursoplossing i.f.v. stuurgroep 01/07/2021 127
8.5.1. Variant fietsers in de voorrang 127
8.5.2. Variant fietsers uit de voorrang 130
8.5.3. Voorkeursconcept stuurgroep 01/07/2021 131

8.6. Update voorkeursoplossing: Fietszone 132
8.6.1. Inleiding 132

8.6.2. Principes 132
8.6.3. Ontwerp voorkeursoplossing 133
8.6.4. Ruimte-inname 138

9. Analyse kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg 139

9.1. Ruimtelijke analyse 139
9.1.1. Morfologie 139
9.1.2. Eigendomsstructuur 141

9.2. Verkeerskundige analyse 142
9.2.1. Netwerk 142
9.2.2. Bestaande inrichting 142
9.2.3. Druktebeeld 145
9.2.4. Knelpuntsynthese 150

9.3. Oplossingsrichtingen 150
9.3.1. Trajectvarianten 150
9.3.2. Afweging en voorkeurstraject 154
9.3.3. Inrichting van de oversteekplaats 154
9.3.4. Fietsers in de voorrang? 156

9.4. Ontwerp voorkeursoplossing 158
9.4.1. Ruimte-inname 162

10. Procedure 163

11. Kostprijsraming 164

12. Bijlage: Overzichtsfiguren 167

12.1.1. Attractiepolen 168
12.1.2. Fietsnetwerk 173
12.1.3. Openbaar vervoer 178

13. Bijlage: Verslagen 183

1. INLEIDING

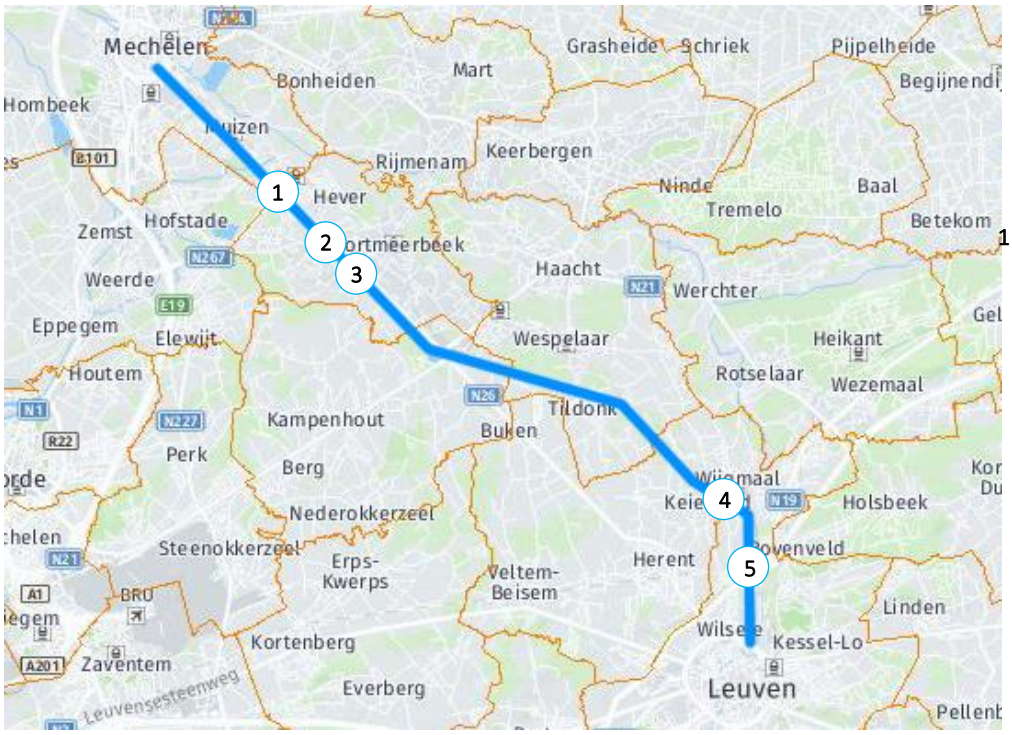
De provincie Vlaams-Brabant zet al enige tijd in op fietssnelwegen. Voor een aantal prioritaire fietssnelwegen verzorgt ze de aanleg, voor een aantal andere neemt ze de studiekosten op zich. Op deze manier wil ze de nodige afspraken maken om de fietsvriendelijkheid van de fietssnelwegen zo hoog mogelijk op de agenda te krijgen.

De fietssnelweg F8 verbindt Leuven en Mechelen in een rechte lijn langsheen de vaart. Hier ligt al een fietsverbinding. Er zijn echter optimalisaties wenselijk. De provincie wil daarom een aantal kruispunten fietsvriendelijker maken, verkennen of een ongelijkvloerse kruising met de drukke Trianonlaan mogelijk is, en in functie daarvan vastleggen waar de fietssnelweg van kant moet wisselen.

1.1. SITUERING

De fietssnelweg F8 verbindt Leuven met Mechelen. Over quasi het volledige traject volgt de fietssnelweg het jaagpad langs het kanaal Leuven-Dijle, met uitzondering van een rondweg rond het bedrijf Cargill. De fietssnelweg doorsnijdt (of raakt) achtereenvolgens (van zuidoost naar noordwest) de gemeentes Leuven, Herent, Haacht, Kampenhout, Boortmeerbeek, Zemst en Mechelen.

In Leuven ligt de fietssnelweg langs de linkse (zuidwestelijke) oever van het kanaal. In Mechelen komt de fietssnelweg toe aan de rechter (noordoostelijke) oever van het kanaal. In de loop van het fietstraject wisselt de fietssnelweg dus van kant. Dit komt verder in deze nota aan bod, wanneer er wordt gesproken over 'kantwissel'. Momenteel situeert de kantwissel zich ter hoogte van de brug met de Langestraat/Pontstraat.



Figuur 1: Situering fietssnelweg F8 met aanduiding knelpuntlocaties

1.2. PROBLEEMSTELLING

De fietssnelweg F8 Leuven – Mechelen heeft voor het overgrote deel een autovrij traject. Op een aantal locaties moeten de fietsers echter een straat met gemotoriseerd verkeer dwarsen. Voor aanvang van de studie werden deze knelpuntlocaties reeds geïdentificeerd en vastgelegd. Het gaat om volgende locaties (zie Figuur 1):

1. Dwarsen van de N267 Trianonlaan/Trianondreef
2. Dwarsen van de Bieststraat
3. Dwarsen van de Langestraat/Pontstraat
4. Dwarsen van de Wijgmaalsesteenweg/Baron E.Descampslaan
5. Dwarsen van de Kolonel Begaultlaan

Merk op dat het dwarsen van de brug van de Kruineikestraat te Tildonk niet is opgenomen als knelpuntlocatie. Naast de huidige brug is namelijk een nieuwe brug gebouwd met een fietstunnel. Wanneer deze nieuwe brug in gebruik genomen wordt zullen fietsers het gemotoriseerd verkeer ongelijkvloers kunnen kruisen.

1.3. DOELSTELLING

Het doel van deze studie is om binnen het gegeven traject van de fietssnelweg de knelpunten voor de fietser met het gemotoriseerd verkeer te verminderen of zelfs weg te werken. De studie heeft niet tot doel om het globale traject van de fietssnelweg in vraag te stellen. De fietssnelweg blijft het huidige traject langsheen het kanaal Leuven-Dijle volgen met een start aan de linkeroever te Leuven en een aankomst aan de rechteroever te Mechelen (meer bepaald Mechelen station). De ambitie is om te komen tot een vlottere en veilige doorstroming van de fietser specifiek ter hoogte van de op voorhand geïdentificeerde knelpuntlocaties (zie probleemstelling). Per knelpuntlocatie zal een voorkeursoplossing worden voorgesteld.

Hoewel het tracé van de fietssnelweg niet in vraag wordt gesteld, start deze studie toch met een analyse van de 'kantwissel'. Waar wisselt de fietssnelweg van de linkeroever naar de rechteroever? Momenteel is dit ter hoogte van de Langestraat/Pontstraat. In deze nota wordt de locatie van de kantwissel kritisch bekeken. Voor het kruisen van de N267 Trianonlaan/Trianonlaan (secundaire weg type I) wordt door de provincie Vlaams-Brabant namelijk de ambitie geuit om te gaan voor een ongelijkvloerse kruising op lange termijn. De haalbaarheid van een eventuele fietstunnel langs de linkse of de rechtse oever kan namelijk invloed hebben op de locatie van de kantwissel.

Voorliggende unieke verantwoordingsnota heeft niet de ambitie om een volledige technisch uitgewerkte oplossing te bekomen voor deze fietstunnel (of -brug) ter hoogte van de N267 Trianonlaan. Wel wordt de haalbaarheid van een ongelijkvloerse kruising getoetst zodat duidelijk wordt of er een impact is op de locatie van de kantwissel. De locatie van de kantwissel bepaalt op haar beurt namelijk de conceptoplossingen voor de knelpuntlocaties.

De nota start daarom met een analyse van de kantwissel en de toetsing van de haalbaarheid van een gelijkvloerse kruising voor fietsers ter hoogte van de N267 Trianonlaan (hoofdstuk 4). Op basis van de uitkomst van deze analyse worden vervolgens concepten uitgewerkt per locatie (hoofdstuk 5 tot 9).

Merk op dat de focus van deze studie ligt op de F8 fietssnelweg in de provincie Vlaams-Brabant. Dat neemt niet weg dat het effect van de kantwissel ook gelinkt wordt met het beleid te Mechelen. De stad Mechelen en de provincie Antwerpen zijn ook betrokken tijdens het proces.

1.4. OVERLEGSTRUCTUUR

Voorliggende nota is het resultaat van overlegmomenten met de verschillende betrokken partijen. De verschillende overlegmomenten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Overlegmoment	Datum	Inhoud
Pre-overleg	02/07/2020	Introductie studie Herent/Leuven
Pre-overleg	07/07/2020	Introductie studie Boortmeerbeek
Pre-overleg	01/10/2020	Introductie studie De Vlaamse Waterweg en AWV
Pre-overleg	01/10/2020	Introductie studie Mechelen en provincie Antwerpen
Startoverleg	13/10/2020	Formele start studie
Stuurgroep-kantwissel	01/12/2020	Vastleggen voorkeurstracé en kantwissel
Werkgroep	15/12/2020	Werkgroep concepten Herent/Leuven
Werkgroep	19/01/2021	Werkgroep concepten Boortmeerbeek
Werkgroep	09/02/2021	Werkgroep concepten Herent/Leuven
Werkgroep	06/05/2021	Werkgroep concepten Herent/Leuven
Stuurgroep-startnota	01/07/2021	Vastleggen voorkeursconcepten
Werkgroep	05/11/2021	Werkgroep concepten Boortmeerbeek
Werkgroep	22/11/2021	Werkgroep concepten Boortmeerbeek
Werkgroep	24/11/2021	Werkgroep concepten Herent/Leuven
Werkgroep	08/02/2022	Werkgroep Wijgmaalsesteenweg
Schriftelijke stuurgroep	15/03-04/04/2022	Vastleggen voorkeursconcepten
Werkgroep	09/05/2022	VoorkeursoplossingWijgmaalsesteenwegK.Begaultlaan
Werkgroep	09/08/2022	Voorkeursoplossing Bieststraat
Toelichting CBS	10/10/2022	Toelichting concept Bieststraat aan CBS Boortmeerbeek
Stuurgroep unieke verantw.nota	20/12/2022	

Figuur 2: Overzicht formele overlegstructuur

Zoals bovenstaande overlegstructuur laat zien werden in eerste instantie de voorkeursconcepten vastgelegd op de stuurgroep van 01/07/2021. Bij de uitwerking van deze concepten werd onder de partners duidelijk dat men toch een hoger ambitieniveau wilde nastreven. Specifiek werd er gedacht aan het realiseren van een fietszone ter hoogte van elke brug. Vanuit die visie werden de voorkeursconcepten herwerkt en besproken op een aantal informele en formele werkgroepen. De voorkeursconcepten werden uiteindelijk voorgelegd aan de verschillende partners via een schriftelijke stuurgroep (15/03-04/04/2022). Vervolgens werden de ontwerpen verder uitgewerkt.

Voorliggende nota geeft min of meer chronologische de conceptvorming weer. Deze nota beschrijft per locatie zowel de conceptvorming in de startnotafase (tot aan de stuurgroep van 01/07/2021) alsook de uiteindelijke voorkeursoplossing rekening houdend met de gewijzigde visie na 01/07/2021.

2. PLANNINGSCONTEXT

2.1. RUIMTELIJK PLANOLOGISCHE CONTEXT

2.1.1. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan van Vlaams-Brabant schetst in vijf kernprincipes het karakter van Vlaams-Brabant en het globale ruimtelijke kader dat wordt beoogd. Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- Een centrumprovincie met Brussel: de nabijheid van Brussel is een belangrijke troef voor de provincie.
- De Vlaamse Ruit geeft een duidelijke structuur: een deel van de provincie maakt deel uit van de Vlaamse Ruit (hogere dynamiek), een deel ligt er buiten (landelijk karakter). Deze tweedeling wordt gehanteerd om een gedifferentieerd beleid voor te stellen.
- Een provincie met diverse stedelijke kernen: de verschillende kernen liggen op korte afstand van elkaar. Samen met Brussel vormt de aanwezigheid van deze steden een belangrijke troef.
- Herwaardering van het fysisch systeem: het fysisch systeem vormt de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Mobiliteit als sturend gegeven: bij het ontwikkelen van het ruimtelijk beleid wordt steeds de impact van deze ontwikkelingen op de mobiliteit in het algemeen en de multimodale bereikbaarheid in het bijzonder getoetst.

Op stedelijke schaal wenst de provincie de samenhang tussen de verschillende steden, kernen en verspreide bebouwing te benadrukken. Tussen deze elementen bestaan immers sterke relaties die zich onder meer uitdrukken in fysieke verplaatsingen van mensen en goederen, maar ook door de netwerken die deze onderdelen met elkaar verbinden (transport, nutsvoorzieningen...). De provincie wenst de complementariteit tussen deze onderdelen te versterken.

Eveneens heeft de provincie Vlaams-Brabant aandacht voor de samenhang van alle landschappen in de provincie. Zij beoogt een complementair samengaan van zowel de nieuwe stedelijke landschappen als de meer traditionele relictlandschappen. Voor de landschapseenheden die als relicten worden aanzien, wenst de provincie de klassieke landschapspatronen te herstellen of in stand te houden. De gewenste landschappelijke structuur dient in eerste instantie de dragers van het landschap veilig te stellen en te versterken, waarbij ook uitbreiding van de typerende landschapsstructuur naar gebieden waar deze enkel nog rudimentair aanwezig is, beoogd wordt. Onderstaande maatregelen worden naar voor geschoven voor het behouden, versterken en creëren van de gewenste landschappelijke structuur met bijhorende samenhang;

- Rivier- en beekvalleien als landschappelijke basisstructuur
- Versterking van de structuurbepalende bosgebieden
- Behoud van kleinschalige landschappen
- Structurerende rol binnen het landschap voor de kasteelsites

2.1.2. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ANTWERPEN

De provincie Antwerpen wenst de ruimtelijke structuur en de uitwerking hiervan te beogen aan de hand van volgende concrete doelstellingen en principes die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- De vier hoofdruimten binnen de gewenste ruimtelijke structuur zijn duidelijk te onderscheiden: de fragmenten het Antwerpse deel van de Vlaamse Ruit, de Noorderkempen als open ruimte tussen de Vlaamse Ruit en Randstad, het Netegebied als kwetsbaar en verweven gebied en de Oostelijke netwerken als versterking van de stedelijke en economische structuur in het oosten van de provincie.
- Het Schelde-, Rupel-, Dijle-, en Netebekken vormen de onderliggende dragers van de gewenste ruimtelijke structuur voor de provincie Antwerpen. Het netwerk van waterlopen geeft de gewenste samenhang weer tussen en binnen de natuurlijke gebieden.
- Natuurlijke bakens zijn samenvloeiingen van rivieren met vaak een hoge natuurlijke en landschappelijke waarde. In de gewenste ruimtelijke structuur spelen zij een rol in de herkenbaarheid en leesbaarheid van het landschap.
- Het kanalenstelsel is een structuurbepalend element in de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie. Het Albertkanaal heeft een dominante economische functie van bovenprovinciaal niveau. Bij de andere kanalen zijn economische, landschappelijke en natuurlijke functies met elkaar verweven.
- Structuurbepalende landbouwgebieden en concentraties van glastuinbouw zijn de ruimtelijke dragers van de agrarische structuur en medebepalend in de ruimtelijke-economische structuur.

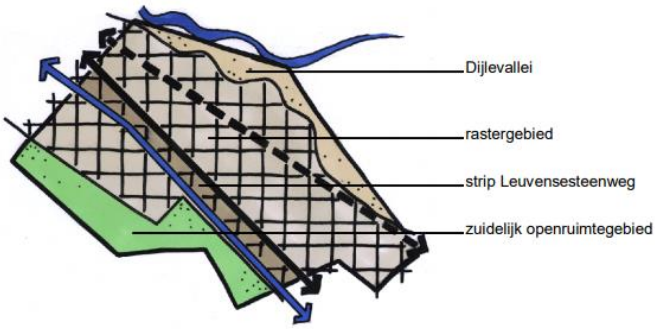
Verder wordt in het provinviaal ruimtelijk structuurplan verder ingegaan op Mechelen en omgeving. Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- Binnen het Mechelse vormen randstedelijke groengebieden, geënt op rivier- en beekvalleien, een interne groenstructuur die kan aansluiten op de Antwerpse gordel. Op die manier ontstaat op niveau van de Vlaamse Ruit een verbindende open ruimte structuur.
- De Dijle, het kanaal en de steenwegen structureren de binnenstad en zijn de dragers van de stedelijke vernieuwing.
- Mechelen ligt aan een knooppunt van infrastructuren E19, N16, N1, spoorlijn 25 Antwerpen-Brussel en de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas. Dit biedt ruime kansen voor distributie.

2.1.3. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BOORTMEERBEEK

In de gewenste ruimtelijke visie, rekening houdend met de fysische kenmerken van het grondgebied van de gemeente Boortmeerbeek, worden deelruimten aangeduid. Deze deelruimten worden onderscheiden op basis van de bestaande ruimtelijke en fysische structuur, de morfologische ontwikkeling van bebouwde en niet-bebouwde gebieden, het huidig grondgebruik en landschappelijke kenmerken van de gemeente. Elke deelruimte heeft een andere morfologische en fysische structuur. Voor elke deelruimte wordt een specifiek beleid gevoerd gericht op de specifieke kwaliteiten, kansen en ontwikkelingsmogelijkheden. Volgende deelruimten worden onderscheiden:

- Dijlevallei
- Rastergebied
- Strip Leuvensesteenweg
- Zuidelijk openruimtegebied



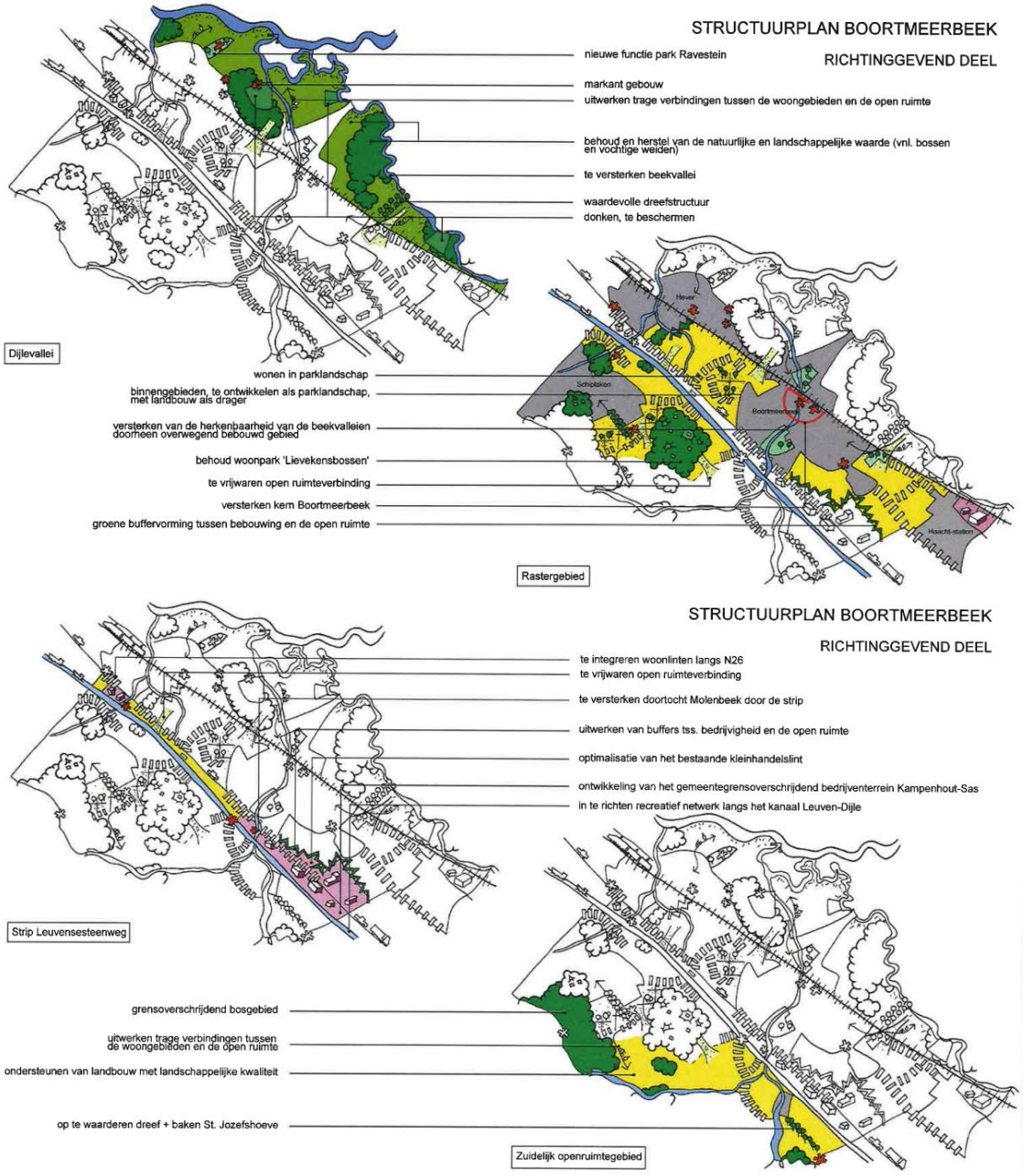
Figuur 3: Deelruimten Boortmeerbeek

Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- In het rasterlandschap van Boortmeerbeek liggen de oude kernen van Boortmeerbeek, Hever, Schiplaken en Haacht-station met hun aanliggende woonwijken en met hun uitgewaaierde en verstrengelde woonlinten, midden in een kwijnend landbouwgebied, omgeven door de randen van de oude en nieuwe bedrijventerreinen. Het concept van dit gebied wordt vooral ingegeven door het creëren van een nieuwe sterke landschappelijke groenvoorziening die de verschillende gefragmenteerde elementen moeten binden en tegelijkertijd ook drager kan zijn van een nieuw netwerk van paden en wegen. De landschappelijke groenvoorziening kan bufferend of ondersteunend zijn, afhankelijk van de lokale situatie: bij visueel sterke elementen, zoals o.m. bakens zal de beplanting eerder een ondersteunende rol hebben, terwijl onaantrekkelijke of storende gebouwen, terreinen of achterkanten door beplanting van de omgeving worden afgeschermd.
- Het concept voor het Rastergebied streeft naar een ontwikkeling die meer ruimtelijke kwaliteit biedt dan nu het geval is. Voetpaden lopen dood, natuur en landbouw zijn versnipperd, beken overwelfd … De beeldkwaliteit wordt meestal gekenmerkt door achterkanten. De autonome ontwikkeling van de verschillende sectoren heeft geleid tot een ruimtelijke patstelling. Het concept voor het Rastergebied streeft er naar het gebied beter in te richten zodat de functies landbouw, natuur, bos en passieve recreatie verweven of geïntegreerd kunnen uitgeoefend worden zodat ze elkaar ondersteunen. Het is niet de bedoeling om woongebied of bedrijventerreinen uit de breiden maar wel beter af te werken zodat hoogwaardiger ruimtegebruik en ruimtekwaliteit gecreëerd wordt. Het is de bedoeling dat landbouw, natuur, bos en woonomgeving geïntegreerd ontwikkeld worden om beter aan de toekomstige noden te voldoen.
- De zuidelijke deelruimte bestaat voornamelijk uit bossen en akkers. De bossen vormen een gemeentegrensoverschrijdend complex: het Schiplakenbos en het natuurreservaat het Steentjesbos dat slechts voor een klein gedeelte op Boortmeerbeeks grondgebied gelegen is. Het landbouwgebied maakt deel uit van een grotere aaneengesloten zone die reikt tot Zemst. Het is een gemengd gebied, met vooral akkerbouw, waarbinnen zich een viertal landbouwzetels bevinden. De overgang tussen bos- en landbouwgebied is over het algemeen vrij abrupt door het ontbreken van mantelzones. Mantelzones (struwelen met ruigtekruiden en lichtminnende heesters) zijn ecologisch belangrijk in

functie van migratie, refugie van soorten en ter bescherming van het microklimaat. Ze bieden tevens een landschappelijke meerwaarde.

- Het beleid in het openruimtegebied zal zich vooral richten op de ondersteuning van de beroepslandbouw en op een gedifferentieerd KLE- beleid.
- Binnen de toeristisch-recreatieve netwerken, behoort Boortmeerbeek tot het Vlaams-Brabants kanalen- en rivierengebied. De provincie stelt dat het mogelijk maken en stimuleren van watergebonden toerisme en recreatie langsheen de kanalen (waarbij voor Boortmeerbeek vooral de aanduiding van het kanaal Leuven-Dijle van belang is) kan bijdragen tot de versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur. De recreatieve fietsroute parallel met het kanaal Leuven-Dijle wordt geselecteerd als gebundeld lijnelement. De provincie heeft het kanaal al geselecteerd als een recreatieve drager doorheen het rastergebied.



Figuur 4: Structuurplan en gewenste ruimtelijke ontwikkeling Boortmeerbeek

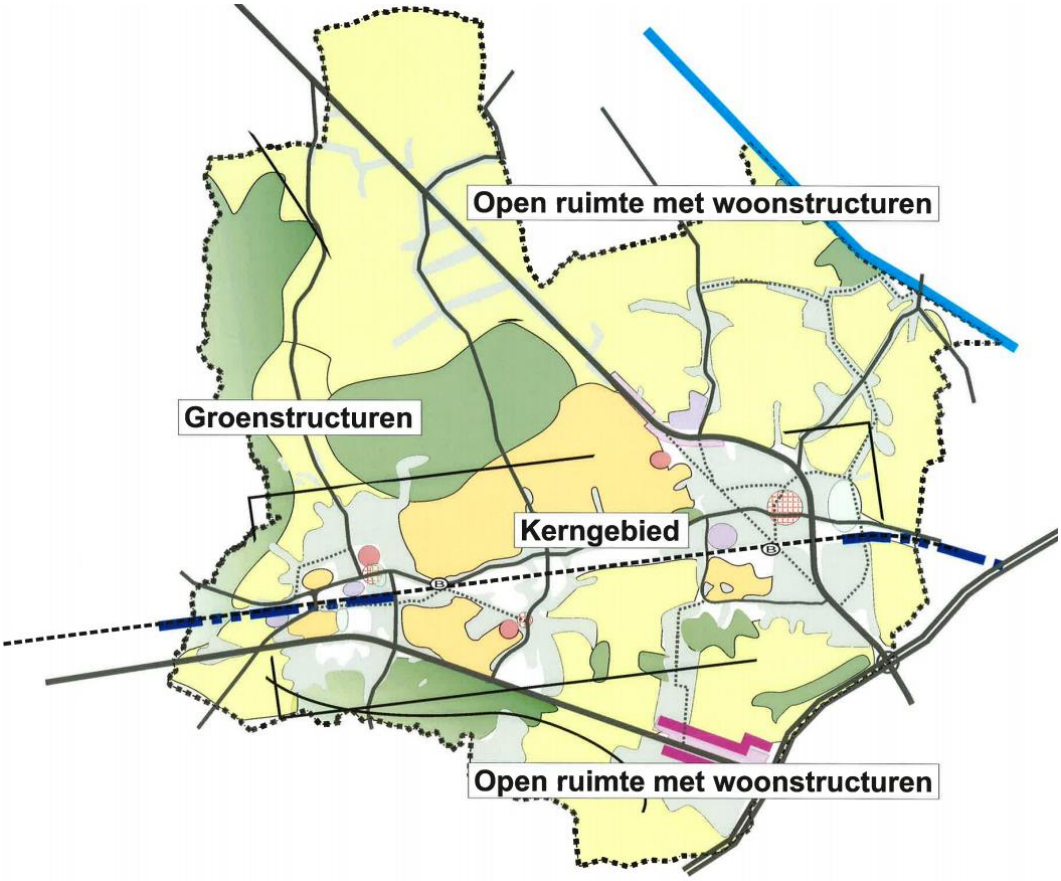
- Ruimtelijke benadering van streefbeeld N26: Op ruimtelijk vlak fungeert dit deeltracé als een natuurverbindingsgebied zowel in dwarsrichting, tussen de noordelijke en zuidelijke natuur/recreatiegebieden verankerd aan de Bergbeekvallei, als in langsrichting, tussen de groengebieden die versnipperd zijn geraakt door de camping en de woongebieden Elewijt en Schiplaken. Naar korrelgrootte van de bebouwing overheerst hier het residentieel woon- en recreatief karakter. Tussen dit deeltracé en aanpalende woongebieden en kampeerterreinen fungeren deze flankerende groenstroken ook als groenbuffer. Tevens wordt de ruimtelijke beleving van dit traject afgewisseld met openruimte corridors en zichtrelaties zoals bijvoorbeeld zichtrelaties naar het noordelijk gelegen Provinciaal domein Hofstade en het openruimte gebied van - en met zichtrelaties over - de kanaalzone.

2.1.4. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN HERENT

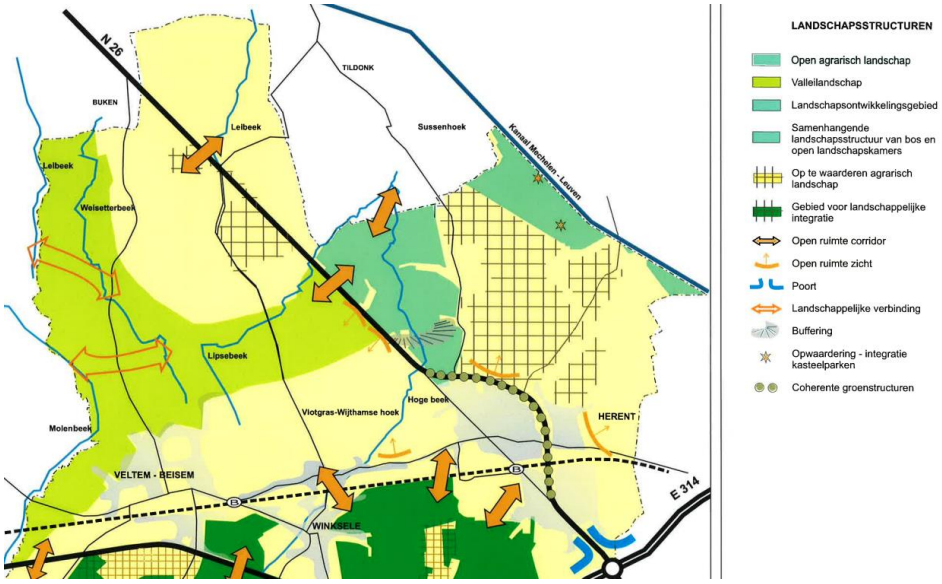
Herent is een buitengebiedgemeente. Hoofddoelstelling voor Herent is hiermee in een dynamische en duurzame ontwikkeling te voorzien met het wonen en werken op een bepaald niveau en met de ondersteuning van landbouw, natuur en bos. Binnen Herent worden, in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief, aaneengesloten natuur- en landschapsstructuren ontwikkeld met ruimte voor een vitale landbouw. Herent neemt hiermee haar taak op inzake de ondersteuning van de open ruimte tussen het grootstedelijk gebied Brussel en het regionaal stedelijk gebied Leuven.

De ontwikkeling van wonen, werken en dienstverlening wordt in hoofdzaak gericht naar de kernen Herent, Winksele en Veltem-Beisem. In de open ruimte die deze kernen omgeeft, wordt ten volle de ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden en van een dynamische landbouwfunctie nagestreefd. Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- De Brusselsesteenweg en Mechelsesteenweg zijn bovenlokale verbindingswegen en worden ingericht ten behoeve van doorstroming. De kruispunten met de lokale verbindings- en ontsluitingswegen en de structuur van de lokale ontsluiting worden hieraan aangepast. De structuur van de lokale ontsluiting wordt tevens geoptimaliseerd ter beperking van verkeersoverlast van de omwonenden. De Vilvoordsebaan-Winkselsesteenweg wordt geconcipieerd als de ruggengraat en hoofdverbinding tussen de verschillende kernen. De Mechelsesteenweg in Herent-centrum wordt opnieuw een belangrijke as. De bestaande ontsluiting van Buken en Delle langs respectievelijk de Bukenstraat en Lipselaan blijft behouden. Het gebruik van het spoor wordt ondersteund door een attractieve inrichting van het station van Veltem en door een innovatief ontwikkelingsproject rond het station van Herent. Een ruim netwerk van fiets- en wandelverbindingen wordt geconcipieerd op basis van bestaande voetwegen.
- De bebossing langs het kanaal is visueel dominant aanwezig in Herent. De zone heeft een landschappelijke waarde voor de recreatie langs het kanaal. Het ruimtelijk beleid streeft het behoud en de verdere ontwikkeling van de kasteelparken na. Nieuwe functies voor de gebouwen zijn aanvaardbaar mits behoud van het architectonisch karakter van de gebouwen en instandhouding/renovatie van het parkgebied. Voor zover opportuniteiten zich aandienen wordt ernaar gestreefd de natuurlijke structuren met elkaar te verbinden en de kasteelparken te incorporeren in een coherente bovengemeentelijke natuurlijke structuur. Deze voorgestelde ontwikkeling is één van de aspecten die mee de visie aangaande de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid langs het kanaal bepaalt.



Figuur 5: Ruimtelijk structuurplan Herent

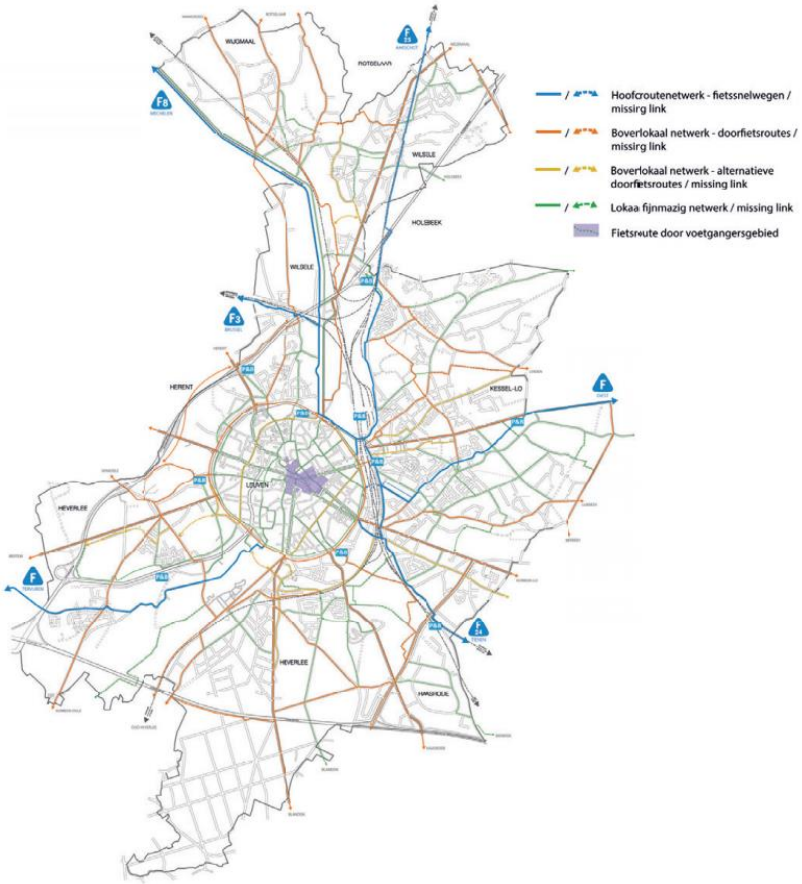


Figuur 6: Uitsnede gewenste landschappelijke structuur Herent

2.1.5. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LEUVEN

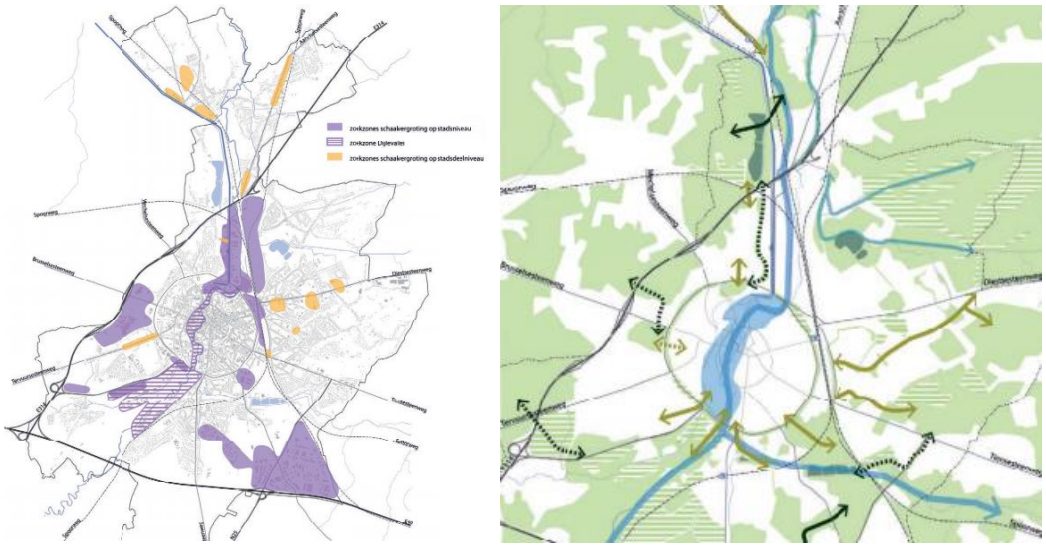
Met het ruimtelijk structuurplan stelt Leuven een aantal basisdoelstellingen die vanuit het ruimtelijk beleid moeten worden gerealiseerd. Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- De uitbouw van een hoogwaardig hoofdroutenetwerk is binnen het huidige fietsroutenetwerk de belangrijkste ontbrekende schakel, terwijl dit net de ruggengraat moet zijn van het fietsnetwerk. Om van Leuven een fietsstad te maken, dient het fietsgebruik als hoofdvervoerswijze bevorderd te worden. Hiervoor is er nood aan een fietsnetwerk dat de keuze voor de fiets kan beïnvloeden: een netwerk dat zo performant is dat het een duidelijk voordeel aan de gebruiker geeft en de keuze voor de fiets de meest logische keuze wordt. De Kolonel Begaultlaan staat aangeduid als gewenste fietssnelweg. Deze hoofdroutes zijn er trouwens niet enkel voor de langere fietsverplaatsingen. Hun ligging in stedelijke zones creëert per definitie ook lokale meerwaarde voor de korte fietsverplaatsingen. De uitbouw van de fietssnelwegen gebeurt in nauwe samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant.



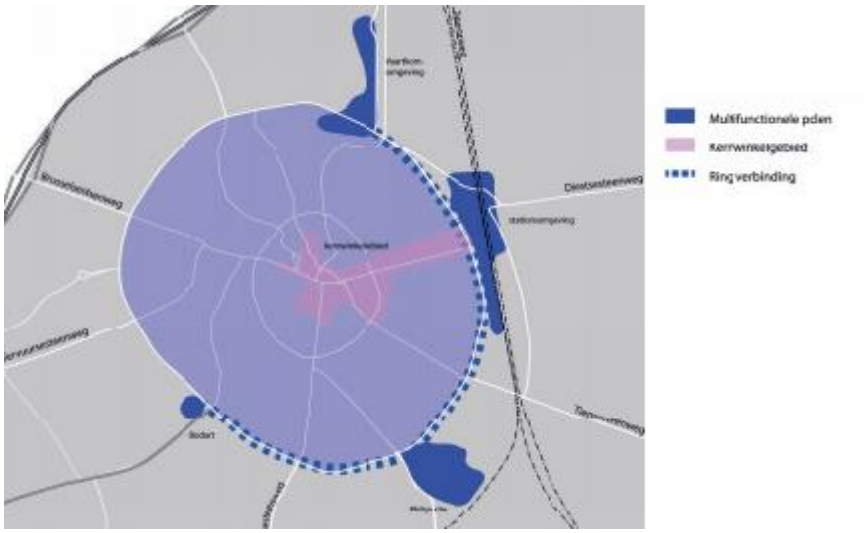
Figuur 7: Fietsroutenetwerk Leuven

- De transformatiezone aan de Kolonel Begaultlaan-P.Legrandstraat behoort tot de gebieden waar schaalvergroting kan worden toegepast om de landschappelijke structuur op stads(deel)niveau te versterken.
- Projecten voor de groene vingers en verbindingen: de verdere publieke inrichting van de bufferzone aan de Kolonel Begaultlaan als verbinding tussen de Keizersberg en de vijvers Bellefroid.



Figuur 8: Zoekzones schaalvergroting op stadsniveau en Projecten voor groene vingers/verbindingen

- De stad wenst de ruimere Vaartkomomgeving verder te ontwikkelen als hub voor de creatieve sector in Leuven. Cultuurfuncties en creatieve economie moeten echter niet beperkt blijven tot de Vaartkom. In de directe omgeving van de Vaartkom zijn er heel wat percelen en panden die op termijn het aanbod kunnen versterken: langs de Kolonel Begaultlaan en in de zone tussen de Vaartkom en stationsomgeving, langs de Diestsevest.

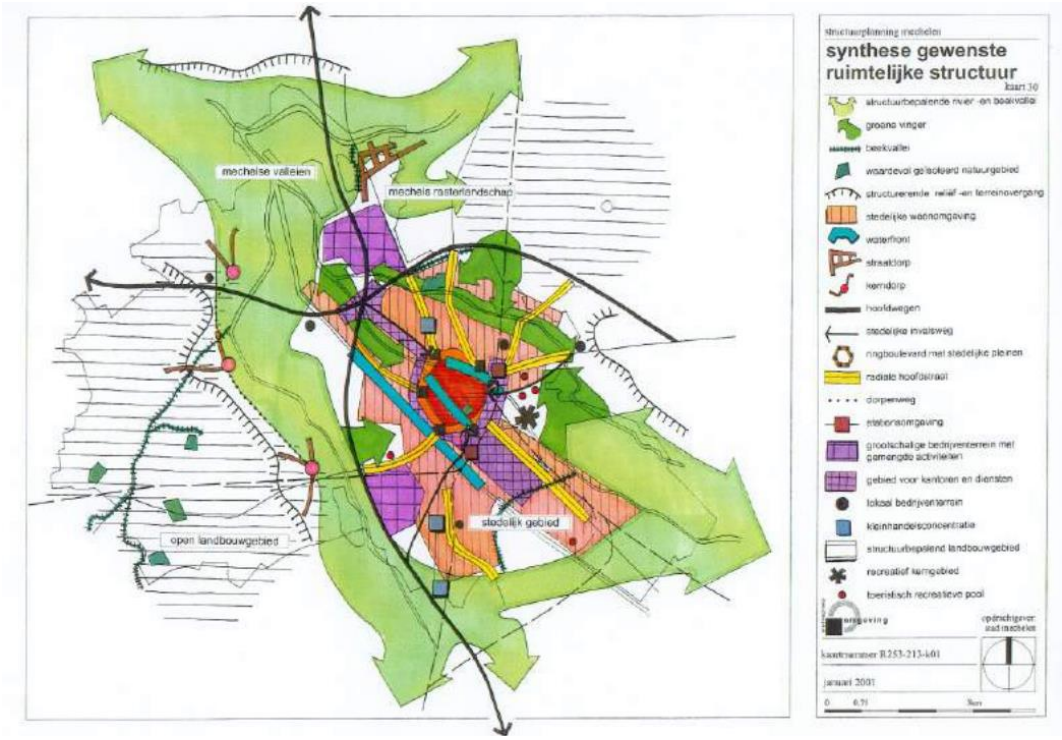


Figuur 9: Binnenstad en multifunctionele polen op de ring

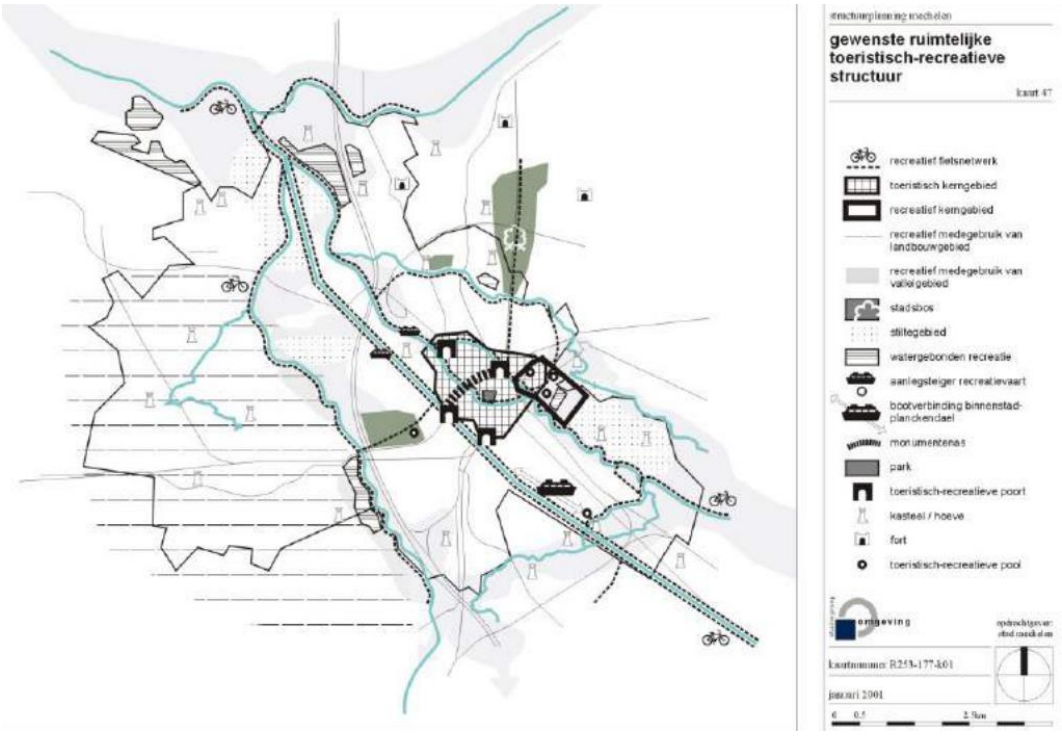
2.1.6. MECHELEN

Met het ruimtelijk structuurplan stelt Mechelen een aantal basisdoelstellingen die vanuit het ruimtelijk beleid moeten worden gerealiseerd. Daarbinnen worden onderstaande concrete beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- Het waternetwerk (de rivier- en beekvalleien, het kanaal Mechelen - Leuven) en het infrastructuurnetwerk (spoorwegen en E19 - N16 - R6) vormen de onderliggende basis van de gewenste ruimtelijke structuur. Deze elementen hebben telkens een andere rol binnen een bepaalde deelruimte. Het kanaal is de ruimtelijke verbinding tussen de binnenstad en de zuidelijke woonomgevingen. Het draagt nieuwe stedelijke woonomgevingen en geeft kansen om deze bijkomende woongebieden van een toegevoegde waarde te voorzien ('wonen aan het water'). Een kwalitatieve inrichting van het gebied kan van de kanaalzone een stedelijke boulevard maken waaraan verschillende activiteiten zijn gekoppeld: beperkte watergebonden activiteiten (aanlegsteigers, laad- en loskade), wonen (Stuivenberg, Coloma, Arsenaal, Muizen), recreatie (over de gehele lengte als fietsas, pleziervaart nabij de Voetveer, Planckendael) en werken (Arsenaal).
- Sterk openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden langs en over de Dijle, kanaal en radiale hoofdstraten
- Het recreatief fietsnet maakt maximaal gebruik van de waterlopen. De Dijle, de Zenne en het kanaal zijn de dragers van dit net. Een belangrijke schakel is een mogelijke verbinding over het Zennegat. De verbindingen met Willebroek en Rumst worden verbeterd door bruggen over de Dijle en de Nete. De jaagpaden langs de Zenne, Dijle en Nete bieden kansen om aan te takken op bestaande stedelijke fietspaden. Hierdoor groeit ook de mogelijkheid om in te spelen op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Het doortrekken van de aan de Dijle en Zenne gekoppelde paden geeft in het zuiden een verbinding met het regionaal net, zoals in het noorden is voorzien via de paden rond en langs de Nete.
- Het kanaal Mechelen - Leuven is een belangrijk element in de gewenste ruimtelijke structuur als onderdeel van het fietsnet, als verbinding tussen stedelijke woonomgevingen onderling en met de binnenstad en als drager van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (Stuivenberg, Arsenaal en het woonuitbreidingsgebied tussen het kanaal en Leuvensesteenweg).
- Stedenbouwkundige schets voor het kanaal Mechelen – Leuven: De stad kan een stedenbouwkundige schets opmaken voor de beide oevers en de omgeving van het kanaal Mechelen - Leuven. Vanuit de verkeers- en vervoersstructuur kunnen volgende aandachtspunten worden ingebracht:
  - de verdichting van de bebouwing;
  - de poortfunctie van het gebied voor de binnenstad;
  - de verbetering van de recreatieve en utilitaire fietsroutes langsheen het kanaal;
  - de mogelijkheden voor watergebonden recreatie.



Figuur 10: Gewenste ruimtelijke structuur Mechelen



Figuur 11: Gewenst ruimtelijke toeristische-recreatieve structuur met recreatieve fietsroute langs het kanaal

2.2. VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT

2.2.1. PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

De provincie Vlaams-Brabant beoogt het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoersmodi, met het oog op het terugdringen van het autoaandeel in de verplaatsingen ten voordele van de andere vervoersmodi om aldus een verkeersinfarct te vermijden. De provincie investeert hiervoor in de aanleg van fietspaden, voert een beleid voor het behoud van de buurtwegen, ijvert voor aanpassingen van het openbaar vervoer op maat van de regio en ondersteunt gemeenten bij het voeren van een meer duurzaam en verkeersveiliger mobiliteitsbeleid.

De provincie ontwikkelt initiatieven op het vlak van een provinciaal fietsbeleid. De provincie wil zoveel mogelijk Vlaams-Brabanders op de fiets krijgen, zowel voor functionele verplaatsingen als in hun vrije tijd. Een belangrijke voorwaarde is de beschikbaarheid van veilige, comfortabele fietspaden. Onveilige verkeerssituaties op het traject vormen een belangrijke drempel om de fiets te gebruiken. De fiets kan een volwaardig alternatief zijn voor de wagen indien er goede voorzieningen zijn op middellange afstand en die gemeentegrensoverschrijdend zijn. Om die reden tekende de provincie een bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk uit. Op 4 juni 2002 werd het netwerk definitief goedgekeurd. De realisatie van dit fietsroutenetwerk enerzijds en het stimuleren van het fietsgebruik anderzijds vormen de pijlers van het provinciaal fietsbeleid. De fietssnelwegen maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk of BFF.

Fietssnelwegen

F8 Leuven – Mechelen

De fietssnelweg Leuven – Mechelen volgt het jaagpad langsheen het kanaal Leuven – Dijle met uitzondering van een uitbuiging ter hoogte van het bedrijf Cargill. De route start aan het station van Leuven en gaat via de Vuurkruisenlaan naar het kanaal Leuven – Dijle. De route loopt vanaf Leuven langs de Kolonel Begaultlaan via het jaagpad op de linkeroever van het kanaal (zuidwestzijde). Ter hoogte van de Pontstraat te Boortmeerbeek wisselt de fietssnelweg van kant en loopt de route verder langs de rechteroever van het kanaal (noordoostzijde) tot aan het station van Mechelen.

F3 Leuven – Brussel

De fietssnelweg Leuven-Brussel volgt grotendeels het traject van de hogesnelheidstrein tussen Leuven en Brussel. De fietssnelweg sluit aan op de fietssnelweg F8 ter hoogte van het kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat. De toekomstige F3 zal in Zaventem via een nieuw te bouwen brug over de Brusselse Ring (R0) parallel met de sporen naar Diegem en station Brussel Noord lopen.

F25 Leuven – Aarschot en F24 Leuven – Tienen

Ter hoogte van het station van Leuven heeft de fietssnelweg F8 aansluiting met de fietssnelweg richting Aarschot (F25) en Tienen (F24).

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De fietssnelwegen worden aangevuld door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) van de provincie. Het BFF is gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen, bijvoorbeeld tussen de woning en het werk of de school. Binnen het BFF wordt er een onderscheid gemaakt tussen:

hoofdroutes/fietssnelwegen, functionele routes en alternatieve routes. Kenmerkend voor de hoofdroutes en fietssnelwegen zijn het comfort en de veiligheid, voor de functionele routes de verbinding tussen functies en voor de alternatieve routes de beleving en de veiligheid, maar deze alternatieve routes kunnen langer zijn dan de functionele routes. Al deze routes zijn geselecteerd in het fietsroutenetwerk van de provincie en dit geheel dient als basis voor het gemeentelijk/stedelijk fietsroutenetwerk.

De functionele fietsroutes nabij de fietssnelweg F8 zijn opgenomen in de samenvattende figuren in hoofdstuk 12. Hierna worden ook per gemeente de geselecteerde wegsegmenten opgesomd nabij de nader te onderzoeken kruispunten.

Recreatief fietsroutenetwerk

Naast het functionele fietsroutenetwerk heeft de provincie ook een recreatief fietsroutenetwerk geselecteerd (fietsknooppuntennetwerk). Het recreatief netwerk nabij de fietssnelweg F8 is opgenomen in de samenvattende figuren 12.1.2 in bijlage. Hierna worden ook per gemeente de geselecteerde wegsegmenten opgesomd nabij de nader te onderzoeken kruispunten.

2.2.2. PROVINCIE ANTWERPEN

Fietssnelwegen

F8 Leuven – Mechelen

Te Mechelen volgt de fietssnelweg Leuven – Mechelen het jaagpad langsheen het kanaal Leuven – Dijle langs de rechteroever, langs Planckendael en de toekomstige ontwikkeling Ragheno om te eindigen aan het station van Mechelen.

F1 Antwerpen – Brussel

Ter hoogte van het station van Mechelen heeft de fietssnelweg F8 aansluiting met de fietssnelweg richting Antwerpen en Brussel. Deze fietssnelweg is ter hoogte van het station nog te realiseren en is gekoppeld aan de realisatie van de Tangent. Richting Antwerpen volgt de fietssnelweg de spoorlijn Antwerpen-Brussel. Richting Vilvoorde en Brussel volgt de spoorlijn richting Brussel om vervolgens af te buigen en het jaagpad langs de Zenne te volgen.

F44 Gent – Mechelen

Ter hoogte van het station van Mechelen heeft de fietssnelweg F8 aansluiting met de fietssnelweg richting Gent (nog deels te realiseren).

2.2.3. BOORTMEERBEEK

Het mobiliteitsplan van de gemeente Boortmeerbeek dateert van 2005. Actueler is het verkeersleefbaarheidsplan 2020. In het verkeersleefbaarheidsplan worden maatregelen opgenomen om de verkeersleefbaarheid in de gemeente te verbeteren.

De ligging van de school langs de Bieststraat zorgt ervoor dat het sluipverkeer hier een grote impact heeft. Om het sluipverkeer te weren worden maatregelen genomen (zie 3.2.3). Specifiek voor de schoolomgeving wordt gekozen voor trajectcontrole op de zone 30 (over een afstand van minstens 500 m). Dit betekent dat permanente handhaving wordt ingevoerd op het naleven van de 30 km/h door ANPR-camera's.

In de eerste fase wordt gekozen voor trajectcontrole in het centrum om de zone 30 ter handhaving (over een afstand van minimum 500 m, ongeveer van Bieststraat voorbij de 'banaan' tot aan de Postweg/Sint-Antoniusstraat). Op schooldagen tijdens de spits zou enkel plaatselijk verkeer toegelaten worden, met controle door de ANPR-camera's van de trajectcontrole.

In een tweede fase, indien onvoldoende effect is bereikt, zal de uitzondering bestemmingsverkeer ingevoerd worden 24h/24.

Een aantal maatregelen vragen de samenwerking met AWV en/of De Vlaamse Waterweg. Het gaat onder meer om:

- Kruispunt N26 – Audenhovenlaan (afstellen lichten, beveiligen van oversteek voor voetgangers en fietsers …)
- Invoeren eenrichtingsverkeer in de Pontstraat (vanaf Kallebeekstraat richting Leuvensesteenweg) en het inrichten van een voorsorteerstrook op de N26 aan de Kallebeekstraat.

Qua fietsnetwerk wenst de gemeente de volgende maatregel:

- Fietsbrug over N26 en Vaart als onderdeel van een bovenlokale fietsroute vanaf Zemst richting Haacht, Keerbergen en Bonheiden, maar ook als lokale fietsverbinding tussen Schiplaken en Hever/Boortmeerbeek centrum (rekening houdend met de geplande fietsbrug over de Dijle tussen Bonheiden en Boortmeerbeek)
- Tweerichtingsfietspad achter de eerste bomenrij in Terlindenlaan, als veilig afgescheiden fietspad
- Verlichting langs de F8 fietssnelweg langs de Vaart



Figuur 12: Gewenste fietsroute Zemst – Schiplaken – Hever – Bonheiden

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8 (GRS Boortmeerbeek)

- N267 Trianonlaan: Bovenlokale functionele fietsroute
- Bieststraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Langestraat/Pontstraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-noordoostelijke oever tussen N267 en Pontstraat: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-zuidwestelijke oever ten zuiden van Langestraat/Pontstraat: Recreatieve fietsroute
- Aarschotsebaan: Recreatieve fietsroute
- N267 Trianondreef: Recreatieve fietsroute
- Goorstraat: Lokale fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein

- Station Boortmeerbeek
- Station Hever

Bus

- Hoofdhaltes: Boortmeerbeek Dorp
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 284: Leuven – Boortmeerbeek - Mechelen
  - 285: Leuven – Kampenhout - Mechelen
  - 681: Mechelen – Bonheiden – Boortmeerbeek - Zaventem
  - 686: Mechelen – Zaventem

Wegencategorisering in de omgeving van F8 (GRS Boortmeerbeek)

- N267 Trianonlaan: Secundaire weg type I
- Bieststraat: Lokale weg type II
- Langestraat/Pontstraat: Lokale weg type II
- Aarschotsebaan: Lokale weg type II
- Goorstraat: Lokale weg type III

2.2.4. HAACHT

De Vlaamse Waterweg nv werkt aan een betere ontsluiting van de industriezone Hambos. Hiervoor werd een nieuwe brug voor het wegverkeer gebouwd over de Vaart in Tildonk naast de bestaande brug. Bij de herinrichting wordt er ook rekening gehouden met de actieve weggebruikers. Zo is een fiets- en voetgangerstunnel gebouwd langs de zuidelijke oever (Fietssnelweg F8) van de Vaart onder de toekomstige weg. In 2020-2021 werd gestart met de vierde fase: de aanleg van de ontsluitingsweg. Via deze nieuwe brug kan het wegverkeer op termijn langs de her aan te leggen Zuiddijk, Beekstraat en Molenweg de N26 Mechelsesteenweg bereiken.

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8

- Kruineikestraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-noordoostelijke oever ten oosten van Kruineikestraat: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk/Beekstraat-zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Kapelleweg: Lokale fietsroute
- Heistraat: Lokale fietsroute
- Kouterstraat: Lokale fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein
- Station Haacht
- Station Wespelaar
- Station Hambos

Bus
- Hoofdhaltes: Haacht station, Wespelaar station
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 270: Brussel – Haacht – Keerbergen
  - 284: Leuven – Boortmeerbeek – Mechelen
  - 285: Leuven – Kampenhout – Mechelen
  - 470: Snelbus Brussel – Haacht
  - 660: Zaventem – Haacht – Keerbergen – Bonheiden

Wegencategorisering in de omgeving van F8

- N21: Secundaire weg type II
- Kruineikestraat/nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg: Lokale weg type I
- Vaartdijk: Lokale weg type II
- Kruineikestraat/Lipsestraat: Lokale weg type II (na realisatie zuidelijke ontsluitingsweg)

2.2.5. HERENT

De Wijgmaalsesteenweg is een lokale verbindingsweg tussen Wijgmaal en Herent. De gemeente beschouwt het vrachtverkeer op de Wijgmaalsesteenweg als een knelpunt. Op termijn dient het vrachtverkeer van Wijgmaal via Leuven te rijden. De gemeente wenst een tonnagebeperking of andere maatbeperking in de Wijgmaalsesteenweg.

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8

- Wijgmaalsesteenweg: Bovenlokale functionele fietsroute
- Zijpstraat/Blakstraat: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Keulenstraat/Heideveldweg: Lokale fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein
- Station Herent

Bus
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 4: Herent – Leuven – Haasrode, Brabanthal
  - 5: Wakkerzeel – Wijgmaal – Leuven – Vaalbeek
  - 6: Wijgmaal – Leuven – Neervelp – Hoegaarden
  - 284: Leuven – Boortmeerbeek – Mechelen

Wegencategorisering in de omgeving van F8

- Wijgmaalsesteenweg: Lokale weg type I
- Keulenstraat: Lokale weg type II
- Vaartdijk: Lokale weg type III

2.2.6. KAMPENHOUT

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8

- N21: Bovenlokale functionele fietsroute
- N26: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Bosstraat: Recreatieve fietsroute
- Bukenstraat: Recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Bus
- Hoofdhaltes: Kampenhout Sas
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 270: Brussel – Haacht – Keerbergen
  - 285: Leuven – Kampenhout – Mechelen
  - 470: Snelbus Brussel – Haacht
  - 660: Zaventem – Haacht – Keerbergen – Bonheiden
  - 686: Mechelen – Zaventem

Wegencategorisering in de omgeving van F8

- N21: Secundaire weg type I
- N26: Secundaire weg type II

2.2.7. LEUVEN

De Vaartkom, aansluitend op de fietssnelweg F8, heeft de voorbije jaren een hele transitie ondergaan van een oude industriële site naar een nieuw gemengd stadsontwikkelingsproject gericht op wonen, handel, kantoren met nieuwe aantrekkelijke verblijfsruimte.

De stad Leuven wenst een wetenschapspark te realiseren ten noorden van de stad in de strook tussen de sporenbundel, de Kesseldallaan en de Eénmeilaan. Met de realisatie zal ook het Vuntcomplex onder handen genomen worden. Momenteel zijn de werkzaamheden bezig voor de realisatie van een nieuwe fiets- en autotunnel tussen Kessel-Losesteenweg en Klein Langeveld.

In het ruimtelijkstructuurplan wordt de fiets als belangrijke pijler gezien voor de mobiliteit in de stad. Ook voor langere verplaatsingen en als voor- en natransportmiddel kan de fiets ingezet worden. Zo denkt men bijvoorbeeld aan Park&bike faciliteiten op de pendelparking aan het Vuntcomplex.

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8

- Baron Descampslaan/Wakkerzeelsebaan: Bovenlokale functionele fietsroute
- Wijgmaalsesteenweg: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk/Wijgmaalsesteenweg - noordoostelijke oever: Recreatieve fietsroute/Lokale fietsroute
- Vaartdijk - zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Dijle jaagpad/Lijnloperspad: Alternatieve functionele fietsroute
- Kolonel Begaultlaan: Recreatieve fietsroute
- Brandweg: Bovenlokale functionele fietsroute
- Processiestraat: F3 Fietssnelweg Leuven – Brussel / Recreatieve fietsroute
- Pastoor Legrandstraat: Lokale fietsroute
- Aarschotsesteenweg - noordoostelijke oever: Functionele fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein
- Station Wijgmaal
- Station Leuven

Bus
- Hoofdhaltes: Wijgmaal station, Leuven station
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 5: Wakkerzeel – Wijgmaal – Leuven – Vaalbeek
  - 6: Wijgmaal – Leuven – Neervelp – Hoegaarden
  - 333: Leuven – Rotselaar – Tremelo
  - 334: Leuven – Aarschot
  - 335: Leuven – Rotselaar – Aarschot
  - 630: Haasrode, Brabanthal – Leuven, station – Wijgmaal, Remy

Wegencategorisering in de omgeving van F8 (GRS Leuven en MP Leuven 2002)

- Baron Descampslaan: Lokale weg type I
- Wakkerzeelsebaan: Lokale weg type I
- Wijgmaalsesteenweg: Lokale weg type I

- Vaartdijk-noordoost: Lokale weg type I
- Vaartdijk-noordwest: Lokale weg type III
- Aarschotsesteenweg: Secundaire weg type III / Stedelijke verdeelweg
- Kolonel Begaultlaan: Lokale weg type I
- Brandweg: Lokale weg type II
- Processiestraat: Lokale weg type II
- Pastoor Legrandstraat: Lokale weg type III

2.2.8. MECHELEN

De stationsomgeving van Mechelen is in volle ontwikkeling. Tezamen met de realisatie van de spoorbypass werd tevens een nieuwe ontsluitingsweg (de Tangent) aangelegd. Deze verbindt de oprit met de E19 te Mechelen-zuid met de nieuwe ondergrondse stationsparking, de N26 Leuvensesteenweg en de N15. De Tangent neemt het doorgaand verkeer van de Vesten over waardoor de vesten ontlast worden. Met het openen van de Tangent in 2022 is de Colomabrug een verkeersluwe brug geworden gericht op de fiets en het openbaar vervoer (beperkt in intensiteit)

De site Ragheno, ten zuidoosten van het station van Mechelen en ten noorden van de vaart, zal de komende jaren ontwikkeld worden als een hoog dynamische site met heel wat woningen, diensten, bedrijvigheid en winkels. Duurzame verplaatsingen zullen hier de norm zijn. Centraal doorheen het gebied komt een groene drager gericht op voetgangers en fietsers. Deze centrale drager zou via de Struikheidestraat aansluiten op het jaagpad langs de rechteroever. Ook zou er een jachthaven komen waardoor het jaagpad langs de rechteroever onderbroken zou worden.



Figuur 13: Ontwerp masterplan Ragheno (versie 02/2020)

De Groene fietsring vormt de tangentiële verbinding rond de stad tussen parkgebieden, woonwijken en tewerkstellingspolen. Langs de Wupstraat en de Plankendaalstraat zal de fietsroute aansluiten op het jaagpad langs de Leuvensevaart. Ter hoogte van de Leemputstraat wordt een nieuwe fietsbrug voorzien. De nieuwe fietsbrug geeft aansluiting op de Klaproosstraat, Werfheide en Muizenstraat.

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8

- F1: Fietssnelweg Antwerpen - Brussel
- F44: Fietssnelweg Gent – Mechelen / F18: Fietssnelweg Sint-Niklaas – Mechelen
- N267 Trianonlaan: Bovenlokale functionele fietsroute
- Prinsenveldstraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Colomalaan: Bovenlokale functionele fietsroute
- Tervuursesteenweg: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk/Muizenvaart-noordoostelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk/Geerdegemvaart-zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Lotelingstraat: Recreatieve fietsroute
- Werfheide/ Heuvelstraat/ Muizenstraat/nieuwe brug/ Plankendaalstraat: Groene fietsring

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein
- Station Muizen
- Station Mechelen

Bus
- Hoofdhaltes: Mechelen station
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 3: Mechelen station – Muizen
  - 280: Grimbergen, Verbrande Brug – Vilvoorde - Mechelen
  - 284: Leuven – Boortmeerbeek - Mechelen
  - 285: Leuven – Kampenhout – Mechelen
  - 550: Mechelen Gandhistraat – Elzestraat – Duffel - Lier
  - 551/552: Mechelen Gandhistraat – Elzestraat – Sint-Katelijne-Waver
  - 681: Mechelen – Bonheiden – Boortmeerbeek – Zaventem
  - 686: Mechelen – Zaventem

Wegencategorisering in de omgeving van F8

- N267 Trianonlaan: Secundaire weg type I
- Muizenvaart: Lokale weg type III
- Prinsenveldstraat: Lokale weg type III
- Geerdegemvaart: Lokale weg type III
- Tangent: Primaire weg type II
- Tervuursesteenweg: Lokale weg type II
- Colomalaan/Colomabrug: Lokale weg type III

2.2.9. ZEMST

In het mobiliteitsplan geeft de gemeente Zemst de wens aan om de fietssnelweg F8 Leuven – Mechelen te verleggen naar de zuidzijde van het kanaal. Meerdere recreatieve en functionele fietsroutes en trage wegen vinden namelijk aansluiting op de zuidelijke kant van de vaart. De gemeente is bereid om via aangepaste circulatie nog meer ruimte aan de fietsers te geven op de Vaartdijk.

De gemeente is tevens vragende partij voor een fietsverbinding tussen Weerde en Hofstade over de E19. Dit werd door de betrokken instanties niet weerhouden vanwege de hoge kostprijs.

Fietsroutenetwerk in de omgeving van F8 (GRS Boortmeerbeek)

- N267 Trianondreef: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-zuidwestelijke oever: Recreatieve fietsroute
- Vijverlaan: Recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer in de omgeving van F8

Trein
- Station Hofstade

Bus
- Hoofdhaltes: Hofstade kerk
- Voornaamste buslijnen in de omgeving van F8
  - 280: Grimbergen, Verbrande Brug – Vilvoorde - Mechelen
  - 681: Mechelen – Bonheiden – Boortmeerbeek - Zaventem

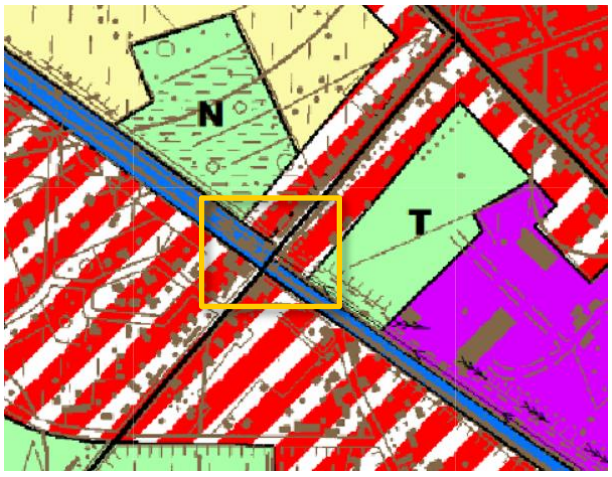
Wegencategorisering in de omgeving van F8

- N267 Trianondreef: Secundaire weg type I
- Muizenstraat: Lokale weg type II
- Vaartdijk-zuidwestelijke oever: Lokale weg type III
- Prinsenveldstraat: Lokale weg type III

2.3. JURIDISCHE CONTEXT

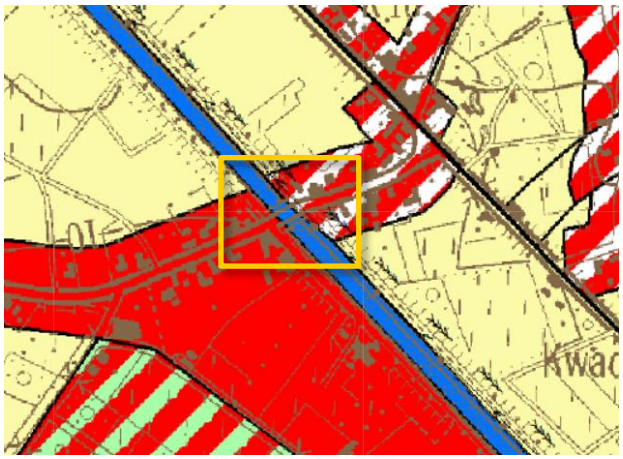
2.3.1. GEWESTPLAN

Het gewestplan ter hoogte van de kruising N267 Trianonlaan/Trianondreef is volledig bestemd als zone woongebied met landelijk karakter. Ten noordwesten van de kruising bevindt zich een groene zone bestemd als natuurgebied (N). Ten noordoosten bevindt zich een groengebied bestemd als bufferzone (T).



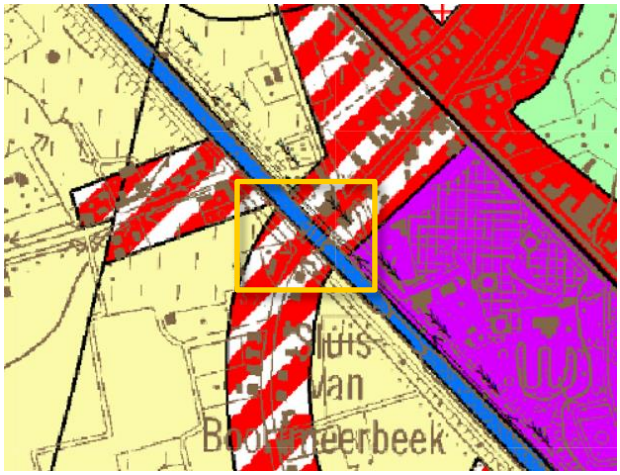
Figuur 14: Uittreksel gewestplan omgeving N267 Trianonlaan/Trianondreef (Bron: Geoloket)

Het gewestplan ter hoogte van de kruising Bieststraat is ten zuiden bestemd als woongebied en ten noorden als woongebied in landelijk karakter. Aangrenzend zijn vooral agrarische gebieden aanwezig.



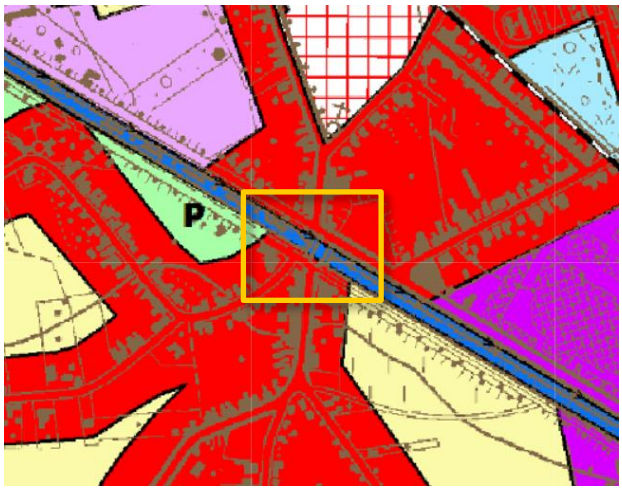
Figuur 15: Uittreksel gewestplan omgeving Bieststraat (Bron: Geoloket)

Het gewestplan ter hoogte van de kruising Langestraat/Pontstraat is volledig gelegen in woongebied met landelijk karakter. Ten noordoosten is een industriegebied gelokaliseerd. Aangrenzend zijn vooral agrarische gebieden aanwezig.



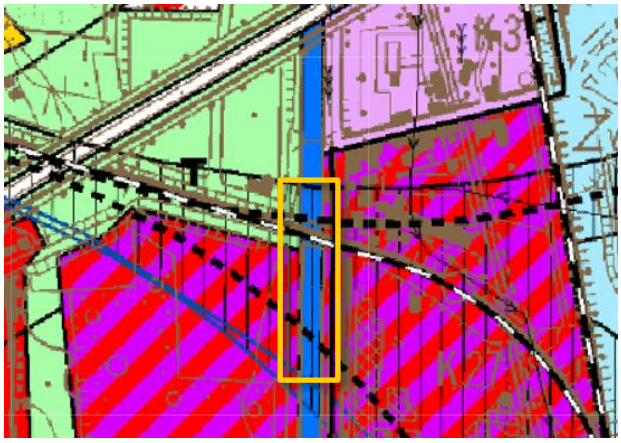
Figuur 16: Uittreksel gewestplan omgeving Langestraat/Pontstraat (Bron: Geoloket)

Het gewestplan ter hoogte van de kruising Wijgmaalsesteenweg is volledig gelegen in woongebied. Ten zuidwesten is een kleine zone aangeduid als parkgebied.



Figuur 17: Uittreksel gewestplan omgeving Wijgmaalsesteenweg (Bron: Geoloket)

Het gewestplan ter hoogte van de Kolonel Begaultlaan/Processiestraat/Brandweg is grotendeels gelegen in zone voor stedelijke ontwikkelingen. Ten noordwesten is een groene zone aangeduid als parkgebied. Ten noordoosten is een zone bestemd voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen



Figuur 18: Uittreksel gewestplan omgeving Kolonel Begaultlaan x Processiestraat/Brandweg (Bron: Geoloket)

2.3.2. BIJZONDER PLAN VAN AANLEG

Boortmeerbeek

Het projectgebied is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg of BPA.

Herent

Het projectgebied is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg of BPA.

Leuven

Volgende specifieke BPA's hebben invloed op het projectgebied.

- BPA Kolonel Begaultlaan (2002) - deel 1 (vanaf de Processiestraat tot de perceelsgrens tussen Interbrew en Celis) - deel 2 (vanaf de perceelsgrens tussen Interbrew en Celis tot de Pastoor Legrandstraat) - deel 3 (vanaf de Pastoor Legrandstraat tot de Dijlelaan).
  - De Kolonel Begaultlaan wordt heringericht met bijzondere aandacht voor fietsers en voetgangers. Vanuit de Spaarzaamheidstraat en de Hagelandstraat kan het aantal verbindingen voor voetgangers en fietsers verbeterd worden. De Processiestraat is er daar één van. Deze straat is binnen het mobiliteitsplan geselecteerd als belangrijke schakel in het fietsroutenetwerk, de straat behoort tot de hoofdroutes.
  - Herprofilering van de Kolonel Begaultlaan: Er is reeds verschillende malen op gewezen dat de verlenging van de Kolonel Begaultlaan tot aan de nieuwe brug over de Dijle de ontsluitingsmogelijkheden voor de bedrijvenzone wijzigt. Daarnaast kunnen de inwoners van Wilsele-Dorp langs de nieuwe Processiestraat of langs de Pastoor Legrandstraat de Kolonel Begaultlaan bereiken om van daar naar de autosnelweg of naar Wilsele-Putkapel en Wijgmaal te rijden. De kruispunten met de Kolonel Begaultlaan moeten veilig ingericht worden. Conflictsituaties tussen de ontsluiting van de bedrijven en deze kruispunten moeten vermeden worden. Het bestaande fietspad tussen de Kolonel Begaultlaan en de Dijledreef wordt behouden als toeristisch recreatief fietspad dat verder langs de Vaart Leuven met Mechelen verbindt. Op dit fietspad kunnen een aantal doorsteken naar Wilsele-Dorp aansluiten. De Kolonel Begaultlaan op de linkeroever

wordt ingericht met een van de rijweg gescheiden tweerichtingsfietspad. Het is een fietspad dat volledig vrij in een groene berm wordt aangelegd waardoor het fietsverkeer volledig conflictvrij kan plaatsvinden. De fietsers worden op deze manier rechtstreeks via de jachthaven en de Vaartkom de stad ingeleid.

Mechelen

Volgende BPA's maakten onderdeel uit van het projectgebied maar werden vervangen door het RUP Ragheno (2020) (zie alinea 2.3.3).

- BPA Coloma (1999)
- BPA 36-5 (1994)

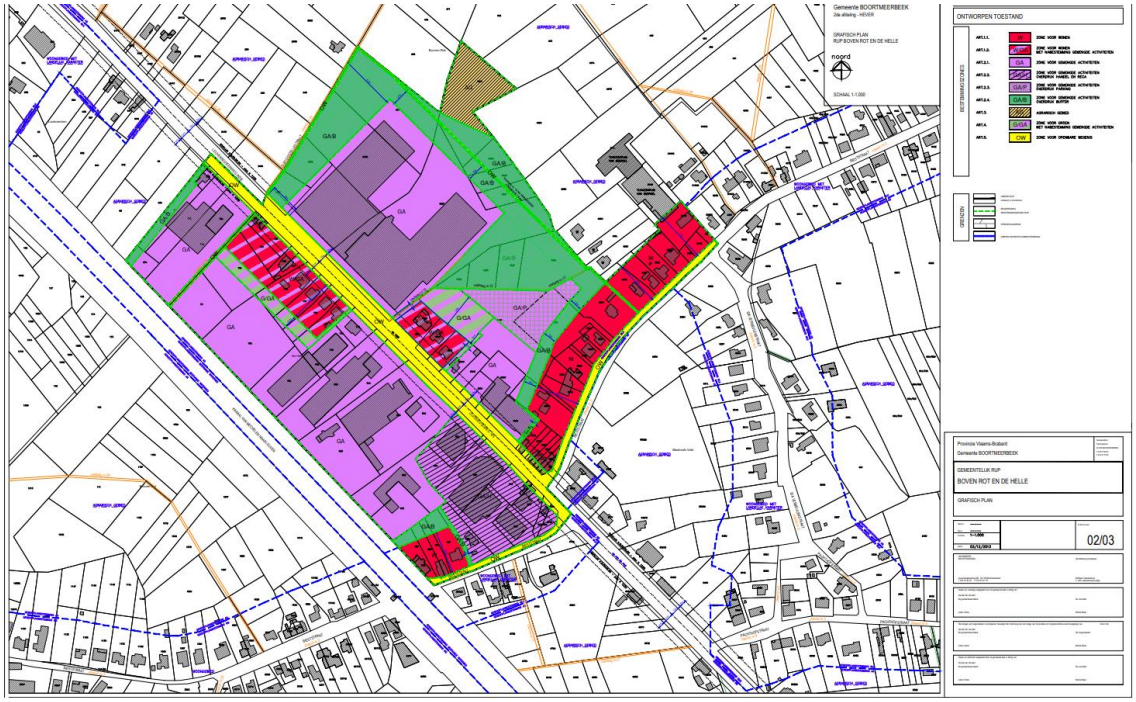
2.3.3. RUIMTELIJK UITVOERGINGSPLAN

Boortmeerbeek

In het RUP Boven Rot en de Helle (2014) worden onderstaande beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

Verkeerskundige conceptelementen:

- Prioritering openbaar vervoer Busverbinding Leuven-Mechelen: In de streefbeeldstudie wordt gesteld dat het weinig zinvol is om op deze as (N26) een snelle buslijn in te zetten, met het oog op de nabije en parallelle ligging van het spoor en in de veronderstelling dat de NMBS een (hoog)frequente verbinding tussen Leuven en Mechelen voorziet. De keuze van een snelle busverbinding tussen Leuven en Mechelen zou noodzaken tot het voorzien van maatregelen welke de doorstroming van het busvervoer bevorderen, daar waar het gabariet van de N26 zulks nauwelijks toelaat. Dit belet niet dat andere maatregelen (bv. verkeerslichtenbeïnvloeding) kunnen worden toegepast.
- Verhoging van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid en mede hierdoor het stimuleren van de langzame vervoerswijzen.
- Beveiliging van oversteekpunten: Er wordt een ongelijkvloerse oplossing voorgesteld voor het fietsverkeer N26 x Bieststraat;
- Doorstroming door minimalisering van het aantal aansluitingen.



Figuur 19: RUP Boven Rot en de Helle – grafisch plan

Herent

Het projectgebied is niet gelegen in een zone waar een RUP van toepassing is.

Leuven

ARUP (Algemeen Ruimtelijk Uitvoeringsplan) Wilsele-dorp (in opmaak): Binnen het ARUP worden onderstaande beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied.

De startnota van het algemeen ruimtelijk uitvoeringsplan (ARUP) bevat de belangrijkste maatregelen om de woonkwaliteit in Wilsele-dorp te verbeteren.

- Heraanleg van de omgeving van Schorenshof;
- Aankoop en invulling jeugdsite Savio-scouts;
- Herontwikkeling zone Pacem - Pastorij - Van Eyck;
- Mobiliteitsvisie uitwerken;
- Nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de Kolonel Begaultlaan;
- Inventarisatie erfgoed;
- Verwerven van de Vijvers van Bellefroid;
- Heraanleg van de zone Sportschuur - viaduct E314 – vijvers;
- Aanleg buffer en nieuwe fietsverbinding over Roeselbergdal;
- Heraanleg Kolonel Begaultlaan – Vaartoever;
- Herontwikkeling site steenkapper;
- Aankoop site steilrand (speelbos).



Figuur 20: Maatregelen ARUP Wilsele-dorp

Mechelen

RUP Ragheno (2020): Binnen het RUP worden onderstaande beleidsdoelstellingen geplaatst die van toepassing (kunnen) zijn op het projectgebied:

- De stationsomgeving van Mechelen is in volle ontwikkeling. Tezamen met de realisatie van de spoorbypass werd tevens een nieuwe ontsluitingsweg (de Tangent) aangelegd. Deze verbindt de oprit met de E19 te Mechelen zuid met de nieuwe ondergrondse stationsparking, de N26 Leuvensesteenweg en de N15. Met het openen van de Tangent is de Colomabrug een verkeersluwe brug geworden gericht op de fiets en het openbaar vervoer (beperkt in intensiteit). Daarnaast wordt voor de ontsluiting van de Ragheno-/Arsenaalsite een rechtsreeks aansluiting richting de Tangent op termijn voorzien.
- De site Ragheno, ten zuidoosten van het station van Mechelen en ten noorden van de vaart, zal de komende jaren ontwikkeld worden als een hoog dynamische site met heel wat woningen, diensten, bedrijvigheid en winkels. Duurzame verplaatsingen zullen hier de norm zijn. Centraal doorheen het gebied komt een groene drager gericht op voetgangers en fietsers. Deze centrale drager zou via de Struikheidestraat aansluiten op het jaagpad langs de rechteroever. Ook zou er een jachthaven komen waardoor het jaagpad langs de rechteroever onderbroken worden.
- Mechelen wil Ragheno laten uitgroeien tot dé stadswijk van de toekomst. De ambities van de stad voor Ragheno werden in 2016 neergeschreven in een ambitienota (Maat Ontwerpers – Traject). Tien duidelijke ambities formuleren de ontwikkelingen die de stad zelf voor ogen heeft:
  - Robuust raamwerk voor een haalbare en gedragen ontwikkeling;
  - Groenblauwe dragende structuur biedt veel omgevingskwaliteit;
  - Op maat van fiets en voetganger;
  - Een autoluwe wijk met kwalitatieve vervoersalternatieven;
  - Een heel ambitieuze parkeerstrategie ontwikkelen;
  - Een cluster van regionaal stedelijke functies fungeert als trekker;
  - Een levensloopbestendige wijk waar iedereen wil wonen;

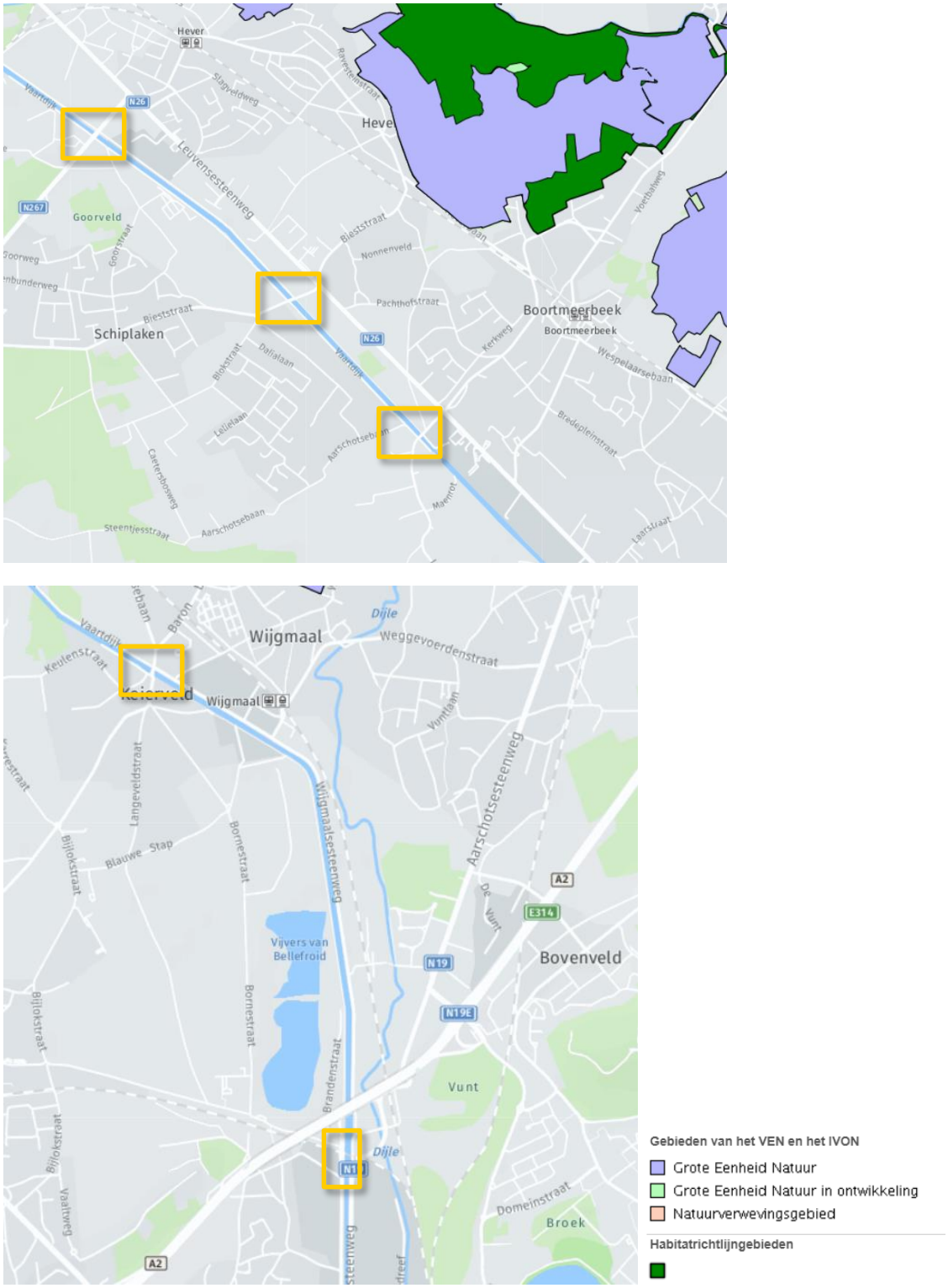
- Een gemengde wijk met alle noodzakelijke voorzieningen;
- Duurzame en innovatieve ontwikkelingen maken een slimme wijk;
- Beeldkwaliteit zorgt voor samenhang en stedelijk karakter.



Figuur 21: Ontwerp masterplan Ragheno (versie 02/2020)

2.3.4. NATUURBESCHERMINGSZONES

Er zijn geen beschermingszones in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied.



Figuur 22: VEN en IVON-gebieden (Bron: Geoloket)

Figuur 23 geeft de waardering volgens de biologische waarderingskaart weer. Het jaagpad langs het kanaal is over verschillende segmenten aangeduid als biologisch waardevol. Specifiek ten noordwesten van de N267 Trianonlaan is er een zone afgebakend als biologisch zeer waardevol. De omgeving van de Brandweg is aangeduid als biologisch waardevol.



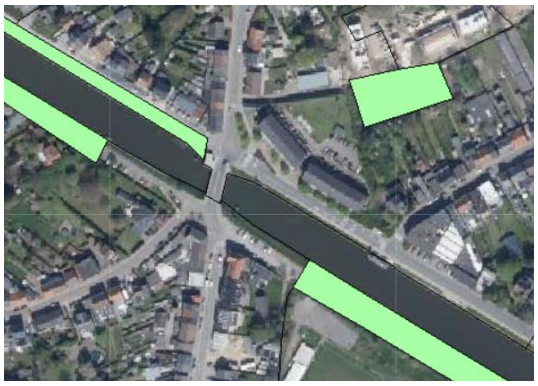
Omgeving brug N267 Trianonlaan



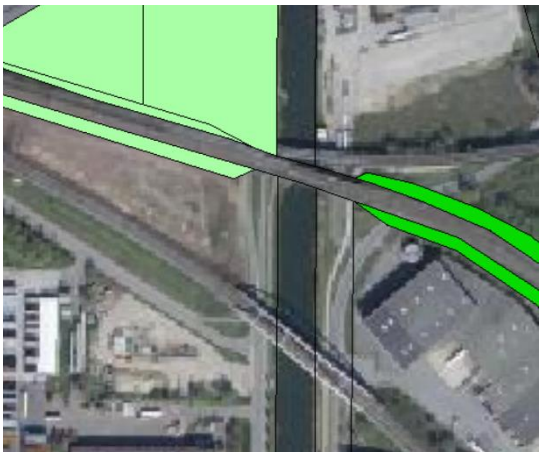
Omgeving brug Bieststraat



Omgeving brug Langestraat



Omgeving brug Wijgmaalsesteenweg



Omgeving Kolonel Begaultlaan

Figuur 23: Biologische waarderingskaart BWK-versie 2 (Bron: Geoloket)

3. VISIE EN RANDVOORWAARDEN

3.1. ALGEMENE VISIE-ELEMENTEN EN BASISPRINCIPES

De uitwerking van het hoogste ambitieniveau van functionele fietsroutes is een belangrijke stap in de wezenlijke uitbouw van een volwaardig alternatief voor verplaatsingen met de wagen, in casu tussen Mechelen en Leuven. Het is de verschillende overheden menens en daaraan wensen we als ontwerpteam graag mee te werken.

De druk op ons huidig verplaatsingspatroon is groot. We willen ons met te veel tegelijk in eenzelfde richting verplaatsen. Dat lukt niet meer ieder in zijn auto. De bereikbaarheid moet dus dringend verbeteren. Bovendien moet het verplaatsingspatroon verder verduurzamen. De fiets is daarvoor een ideaal verplaatsingsmiddel. Om zijn potentie zo goed mogelijk aan te boren, is de uitbouw van een kwaliteitsvol hiërarchisch fietsroutenetwerk essentieel. Binnen dat netwerk is de fietssnelweg de hoogste schakel. Fietssnelwegen vormen een soort 'overtreffende trap' van gewone fietsinfrastructuur. Ze zetten nog sterker in op een conflictloze, aangename en vlotte fietsrit, zonder onnodige vertragingen, stops of hindernissen. Een fietssnelweg combineert technische kwaliteit (vlekkeloze ondergrond, comfortabele breedte …) met routekwaliteit (zo conflictvrij mogelijk en zonder onnodige omwegen).

Er zijn vijf algemeen aanvaarde kwaliteitscriteria voor fietsroutes:

- Veiligheid;
- Directheid;
- Samenhang;
- Comfort;
- Aantrekkelijkheid.



De algemene criteria voor een kwalitatief fietsroutenetwerk zijn ook opgenomen in onder andere de vademecums met betrekking tot het aanleggen van fietsinfrastructuur, de kwaliteitscriteria voor fietssnelwegen, het subsidiereglement van de provincie en het handboek bouwstenen voor fietssnelwegen. Hieronder worden ze verder geconcretiseerd als ambitieniveau voor fietssnelwegen algemeen en specifiek ook voor voorliggende fietssnelweg. Het uitgangspunt is de fietser!

DIRECTHEID

- Afstand: Het tracé heeft een zo kort mogelijke afstand zonder veel omwegen.
- Voorrangsregeling: Fietsers hebben zo veel mogelijk voorrang op andere weggebruikers.
- Aantal kruispunten: Het aantal kruispunten is beperkt. De kruispunten worden op een veilige manier ingericht. Kruisingen met gemotoriseerd verkeer van hoge intensiteit verlopen ongelijkvloers en gelijkvloerse kruisingen worden ingericht met voorrang voor fietsers.

RIJCOMFORT

- Vlakheid: Zoektocht naar een zo vlak en recht mogelijk tracé, in dit geval een kanaal. Drempels worden vermeden.
- Breedte: Het streefdoel is een breedte van 4 m (min. 3 m)
- Rechtlijnigheid: strakke doorgaande routes ter hoogte van kruispunten door een geleidelijke inbuiging
- Ruime bochten: De boogstralen bedragen meer dan 20 m.
- Ontwerpsnelheid: De ontwerpsnelheid bedraagt minimaal 20 km/h, inclusief stops.
- Strakke doorgaande routes: Ter hoogte van kruispunten met ruime bochten worden vrijliggende fietspaden geleidelijk ingebogen naar aanliggende fietspaden. Bij een grote afstand (> 5 m) tussen de rijbaan en het fietspad wordt niet ingebogen.
- Materiaalkeuze: De voorkeur gaat naar (ecologisch) asfalt, ook in ecologisch waardevolle gebieden. Er kan eventueel met beton gewerkt worden.
- Afwatering: Goede afwatering in de goede richting(en).
- Obstakels: Geen hekjes om gemotoriseerd verkeer te weren, enkel paaltjes indien nodig.

VEILIGHEID

- Gescheiden infrastructuur: Als vrijliggende fietsinfrastructuur niet mogelijk is, moeten maatregelen getroffen worden om de route verkeersluw te maken. Dit geldt enkel voor lokale wegen type III. Bij wegen van een hogere categorie is een vrijliggende verharding of zijn autoluwe / autovrije parallelwegen verplicht.
- Oversteekvoorzieningen: Kruisingen van de fietssnelweg moeten veilig ingericht worden. Een kruising met een drukke weg wordt liefst ongelijkvloers ingericht. Bij een kruising met verkeersluwe wegen wordt zoveel mogelijk voorrang gegeven aan de fietser.
- Sociale veiligheid: De ruimtelijke context heeft een belangrijke invloed op de sociale veiligheid.
- Verlichting: Fietssnelwegen worden overal verlicht. In landelijke zones of gebieden met hoge natuurwaarden kan hiervoor met dynamische verlichting gewerkt worden.
- Water: Er wordt een gepaste veiligheidsafstand gehouden tussen water en fietssnelweg

SAMENHANG

- Lees- en herkenbaarheid: Het verloop van de route moet leesbaar en herkenbaar zijn.
- Ontbrekende schakels: Er wordt gestreefd naar een constant (minimum) kwaliteitsniveau door laagwaardige of ontbrekende schakels te vermijden of weg te werken.
- Doorstroming: Het aantal conflicten op de route is bepalend voor de continuïteit en de vlotheid van de route.
- Samenhang: De samenhang van de fietssnelweg wordt bereikt door het toepassen van elementen (paaltjes, signalisatie …) die over de hele route terugkomen en die onderscheidend zijn van andere infrastructuur.

AANTREKKELIJKHEID

- Belevingswaarde: Een kwalitatieve publieke ruimte maakt een route aantrekkelijk.
- Autovrij/luw: Een zo veel mogelijk autovrije route, anders autoluw. Daar waar wegen al langs de waterweg verlopen zal aandacht besteed worden aan het weren van doorgaand verkeer en het veilig samengaan van fietsers en bestemmingsverkeer via snelheidsbeleid, infrastructuur en begeleidende maatregelen.
- Lucht en geluid: Luchtkwaliteit en lawaaihinder hebben een belangrijke impact op de aantrekkelijkheid van het tracé.

INTEGRATIE OMGEVING

- Stedenbouwkundige inpassing: Het tracé van de fietssnelweg houdt rekening met bestaande jaagpaden en de kabels en leidingen van Electrabel. Er is een afstemming met de visie van de VLM in het ruilverkavelingsplan, met de plannen Aquafin, …
- Landschappelijke inpassing: Het tracé van de fietssnelweg houdt rekening met landschappelijk waardevolle gebieden.
- Toegankelijkheid: Het fietspad moet toegankelijk zijn voor lichte autovoertuigen en onderhoudstuigen.

FINANCIËLE HAALBAARHEID

- Grondverwerving: De inpassing van de fietssnelweg in de omgeving kan leiden tot onteigeningen.
- Nieuwe kunstwerken: Kunstwerken hebben een hoge kostprijs.

3.2. VISIE ACTOREN

3.2.1. DOELSTELLINGEN

Het fietsvademecum is duidelijk: “Hoofdroutes zijn intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden belangrijke attractiepolen die op fietsbare afstand van elkaar gelegen zijn. Ze bieden een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto – zeker in congestiegevoelige regio’s – en ze verbinden vooral woon-, school- en werkkernen, waarbij ook openbaar-vervoerknooppunten worden aangedaan.

Als we fietsers willen blijven motiveren en faciliteren, moeten we ons goed bewust zijn van wat/wie we willen bereiken en dat daarbij alles moet kloppen om geloofwaardig en gebruiksvriendelijk te zijn. De fietssnelweg zal enkel als kwalitatief worden beschouwd als elk detail klopt. De verschillende segmenten met diverse breedtes en verhardingen, complexe en minder complexe kruispunten, doorheen de diverse stedelijke gebieden en kleinere gehuchten, groengebieden … moeten tot een logisch en aanéénsluitend verhaal worden gekneed dat in eerste instantie voldoet aan de eisen uit het fietsvademecum, maar dat ook inspeelt op zijn context. De mogelijke allianties die daarbij worden aangegaan (met alle mogelijke partners en projecten) kunnen een soort hefboom zijn voor het publiek domein rond deze infrastructuur.

3.2.2. AFWEGINGSKADER

Het is de wens om de F8 uit te werken als een volwaardige fietssnelweg. Fietssnelwegen zetten nog sterker in op een conflictloze, aangename en vlotte fietsrit, zonder onnodige vertragingen, stops of hindernissen. Een fietssnelweg combineert technische kwaliteit (vlekkeloze ondergrond, comfortabele breedte…) met routekwaliteit (zo conflictvrij mogelijk en zonder onnodige omwegen). De algemene criteria voor een kwalitatief fietsroutenetwerk worden hieronder verder geconcretiseerd in een afwegingskader als ambitieniveau voor fietssnelwegen in het algemeen en specifiek voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen voor de kruispunten die in deze unieke verantwoordingsnota worden behandeld. Op basis hiervan kan in consensus met de verschillende partners een voorkeursoplossing gekozen worden.

Afwegingskader	
Directheid	Vlotte doorstroming fietsers door fietsers in de voorrang
	Oversteekbaarheid bij fietsers uit de voorrang (minimale wachttijden)
Rijcomfort	Effen verharding
	Vermijden opstaande randen, hoogteverschillen ...
	Breedte fietsroute en oversteekplaats
	Minimale omwegen voor fietsers, rechtlijnige route
	Korte oversteeklengte
Veiligheid	Verkeersvrij of verkeersluwe route
	Snelheid kruisend verkeer
	Zichtrelatie fietsers - kruisend verkeer
	Accentuering en verlichting
Continuïteit/uniformiteit	Leesbaar en herkenbaar traject
	Uniformiteit langsheen het fietstraject

Figuur 24: Afwegingskader

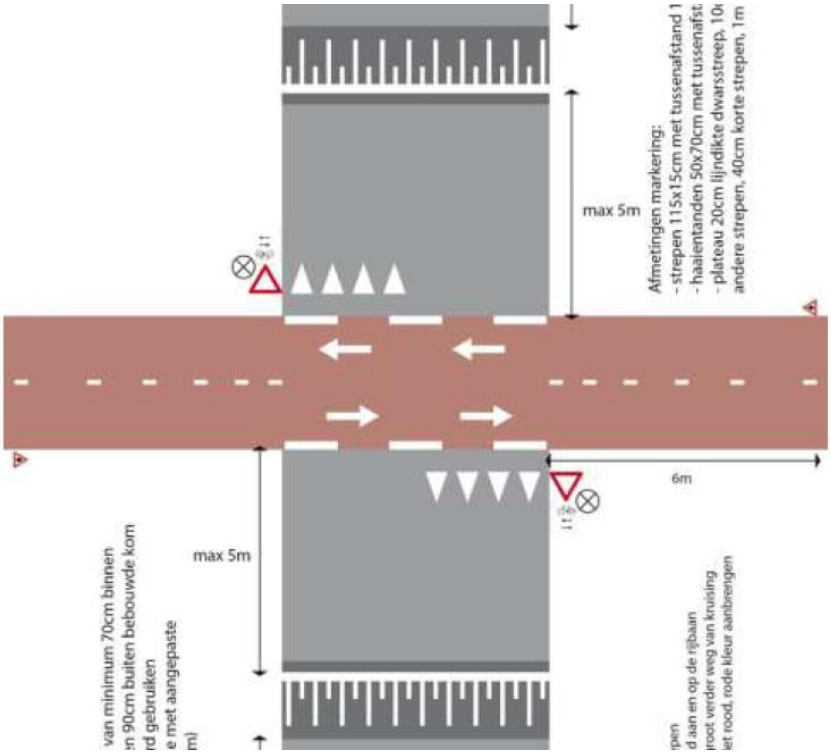
3.3. FIETSERS IN DE VOORRANG

3.3.1. AMBITIE

Eén van de hoofddoelstellingen van de optimalisatie van de fietssnelweg F8 is de doorstroming van de fietsers langsheen de fietssnelweg te verbeteren en liefst zelfs prioriteit te gegeven. Voor elk kruispunt met gemotoriseerd verkeer wordt ‘fietsers in de voorrang’ het uitgangspunt. Enkel wanneer het in de voorrang brengen van de fietsers niet mogelijk is om verkeerskundige of technische redenen, worden concepten overwogen waarbij de fietsers niet in de voorrang zijn.

3.3.2. PRINCIPE

Het concept van fietsers in de voorrang wordt uitgedragen door Fietsberaad. In 2017 publiceerde Fietsberaad een rapport waarin het concept wordt uitgewerkt en onderzocht. Zo wordt er een uniforme vormgeving voorgesteld zoals weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 25: Vorm concept fietsers in de voorrang

Het concept bestaat uit een aantal bouwstenen:

- Snelheidsremming: bijvoorbeeld via een verkeersplateau
- Voorrangsaanduiding: verkeersbord B1 met haaientanden op de kruisende weg, verkeersbord B15a op de fietsweg in de voorrang
- Markeringen: Fietspadmarkering ter hoogte van de oversteekplaats inclusief pijlmarkeringen. Op de fietsweg wordt tevens een asmarkering aangebracht.
- Materiaalgebruik en kleurgebruik: Doortrekken van het materiaal van de fietsroute over de kruisende rijbaan. De fietsroute wordt rood ingekleurd tot minstens 15 m voor en na de kruisende rijbaan.
- Verlichting: Goede verlichting van de oversteekplaats, liefst met accentverlichting.

3.3.3. TOEPASSINGSVOORWAARDEN

Er worden harde en zachte voorwaarden gesteld als afwegingskader voor de toepasbaarheid van het concept fietsers in de voorrang.

HARDE RANDVOORWAARDEN

Wegencategorisering

Fietsers in de voorrang kan toegepast worden op lokale wegen. Kruisingen met wegen van een hogere categorie (secundaire wegen, primaire wegen) gebeuren bij voorkeur ongelijkvloers of met verkeerslichten met fietsdetectie.

Aantal rijstroken

Er mag maximaal één rijstrook per rijrichting gekruist worden. Van zodra er meer dan één rijstrook per rijrichting is, wordt de oversteekbeweging te onveilig geacht.

Nabij spooroverweg of beweegbare brug

Fietswegen lopen vaak parallel aan spoor- of waterwegen. Als het gemotoriseerd verkeer op een overweg of brug niet kan doorrijden omdat zij voorrang moeten geven aan fietsers ontstaan er mogelijks problemen bij het sluiten van de overweg of het bewegen van de brug. Er wordt minimaal een opstelruimte van één personenwagen tussen de kruisende fietsweg en de beweegbare brug of overweg geëist.

ZACHTE VOORWAARDEN

Verkeersintensiteiten

De gemiddelde intensiteit van het gemotoriseerd verkeer bedraagt liefst niet meer dan 8 000 voertuigen per dag. Het concept fietsers in de voorrang kan evenwel ook sturend werken (het is niet omdat er nu hoge verkeersintensiteiten zijn, dat deze hoge intensiteiten daarom gewenst zijn).

Continuïteit fietsverkeer

De voorkeur gaat uit naar locaties met voldoende aantal fietsers en een continue stroom van fietsers. Ook hier is er een sturende werking. Het huidig aantal fietsers is niet per se representatief voor het toekomstig aantal fietsers.

Snelheid gemotoriseerd verkeer

De maximaal aanvaardbare snelheid ter hoogte van de kruising is 50 km/h. Indien gewenst kan de snelheid lokaal ook teruggebracht worden. De inrichting van de kruising moet de snelheidsreductie verder ondersteunen naar 30 km/h op de kruising zelf.

Zicht

Zichtbaarheid op de kruising is van groot belang. Om voorrang te kunnen verlenen moet er zicht zijn op het aankomende verkeer. Het stopzicht bij een snelheid van 30 km/h bedraagt 20 m. Bij 20 m of meer is sprake van een goede zichtbaarheid.

3.3.4. F8 EN FIETSERS IN DE VOORRANG

Voorgaande voorwaarden geven aan dat het toepassen van fietsers in de voorrang niet evident is en dat per locatie dient gekeken te worden of er aan deze voorwaarden voldaan kan worden en welke mitigerende maatregelen er eventueel genomen kunnen worden. Hierna worden een aantal voorwaarden uitgelicht, die later bij de conceptvorming meegenomen zullen worden.

WEGENCATEGORISERING

Met uitzondering van de N267 Trianonlaan/Trianondreef zijn alle wegen die de F8 kruist lokale wegen. De N267 heeft als secundaire weg echter een belangrijke verkeersfunctie. De F8 fietssnelweg kan daardoor niet in de voorrang gebracht worden bij het kruisen van de N267. Een ongelijkvloerse kruising heeft hier de voorkeur. Een lichtengeregelde oversteekplaats is een tweede alternatief.

BEWEEGBARE BRUG

Op de meeste locaties kruist de F8 een weg nabij een beweegbare brug (uitzondering: Kolonel Begaultlaan). Dit betekent dat er opstelruimte nodig is tussen de kruisende fietsroute en de slagboom aan de brug. Op de meeste locaties is deze ruimte nauwelijks of niet aanwezig.

Om het concept fietsers in de voorrang toch te kunnen toepassen werd in overleg met de werkgroep en stuurgroep een alternatief concept voorgesteld voor deze specifieke locaties.

Het concept vertrekt van het basisconcept fietsers in de voorrang. Ter hoogte van de kruisende weg worden er evenwel verkeerslichten geplaatst. Deze lichten staan standaard in knipperstand en hebben zo enkel een attentie-verhogende functie. In deze situatie heeft de fietsroute voorrang. Op het moment dat de brug geopend dient te worden, worden in coördinatie met de verkeerslichten op de brug ook de verkeerslichten van het kruispunt geactiveerd. De fietsroute krijgt tijdelijk rood zodat het verkeer dat zich nog op de brug zou bevinden kan ontruimen. Na het ontruimen van de brug, kan de beweegbare brug geopend worden. Vervolgens kunnen de verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt terug uitgeschakeld of in knipperstand geplaatst worden en hebben de fietsers langsheen de fietssnelweg weer voorrang.

ZICHT

Het stopzicht is het zicht waarover een bestuurder moet kunnen beschikken om een stilstaand object of een andere verkeersdeelnemer op te merken en er indien nodig veilig en comfortabel voor te stoppen. Bij 30 km/h wordt door Fietsberaad een afstand van minimaal 20 m aangeraden. Op de meeste te beschouwen locaties in deze studie zijn er echter elementen aanwezig binnen de zone van 20 m rondom de oversteekplaats die het zicht belemmeren (denk aan het brugwachtershuisje, aanpalende woningen …).

In de studie van Fietsberaad heeft men op de proeflocaties met zeer slechte zichtbaarheid daarom de voorrangsregeling aangepast door een stopstreep met stopbord (B5) toe te passen in plaats van het basisconcept met haaientanden en een B1-verkeersbord.

Wanneer bestuurders verplicht worden om te stoppen voor de fietsoversteekplaats of de fietsoversteekplaats zeer traag naderen is hoofdzakelijk het oprijzicht relevant. Het oprijzicht is het zicht dat een gestopte autobestuurder moet hebben op de fietssnelweg links en rechts opdat hij veilig de fietsroute kan oversteken. Het dienstorder MOW/AWV/2009/03 “Zichtbaarheid op kruispunten” gaat hier verder op in.

Volgens het dienstorder wordt de oprijzichtsdriehoek gemeten vanaf een punt op 2,2 m vanaf de rand van de kruisende rijbaan. De minimale zichtsafstand bij 50 km/h bedraagt 65 m. Op lokale wegen met gemiddeld minder dan 2 500 voertuigen op de voorrangsweg, mag de minimum zichtsafstand verminderd worden tot 42 m bij 50 km/h. Het dienstorder geeft geen afstanden op bij een snelheidsregime van 30 km/h.

4. ANALYSE TRACÉ EN KANTWISSEL

4.1. ALGEMEEN

4.1.1. ROL F8

De F8 fietssnelweg is een essentiële drager van het fietsnetwerk in de regio tussen Leuven en Mechelen. De fietssnelweg heeft niet alleen een verbindende functie tussen beide steden en de tussenliggende kernen zoals Wilsele-dorp, Wijgmaal, Herent, Tildonk en Boortmeerbeek. De F8 vormt werkelijk een ruggengraat in het fietsnetwerk. De fietsas wordt gevoed door tal van functionele, recreatieve en lokale fietsroutes. Zo vinden ook verder gelegen kernen zoals Haacht, Rijmenam, Kampenhout … gemakkelijk aansluiting en bundelt de fietssnelweg het bovenlokaal fietsverkeer. De fietssnelweg verknoopt met verschillende andere fietssnelwegen zoals de F3 Leuven – Brussel, F1 Antwerpen – Brussel en de F18/F44 Mechelen – Gent/Sint-Niklaas.

De fietsas bedient ook tussenliggende attractiepolen zoals de Zoo Planckendael, het recreatiedomein Hofstade en de diverse retail- en bedrijfsactiviteiten aan Kampenhout-Sas en langsheen de N26.

Ook in functie van voor- en natransport voor het openbaar vervoer speelt de fietssnelweg een rol. De fietssnelweg loopt immers deels parallel aan de spoorlijn Leuven-Mechelen. Verschillende treinstations bevinden zich op gemakkelijk fietsbare afstand van de fietssnelweg. Het busknooppunt Kampenhout-Sas bevindt zich daarenboven letterlijk bovenop de fietssnelweg.

4.1.2. KANTWISSEL

De fietssnelweg volgt het jaagpad langs het kanaal Leuven-Dijle. In Leuven ligt de fietssnelweg langs de linkse (zuidwestelijke) oever van het kanaal. In Mechelen komt de fietssnelweg toe aan de rechter (noordoostelijke) oever van het kanaal. In de loop van het fietstraject wisselt de fietssnelweg dus van kant.

Er komen verschillende bruggen in aanmerking voor deze kantwissel:

- Langestraat/Pontstraat
- Bieststraat
- N267 Trianonlaan/Trianondreef
- Colomalaan
- nieuwe fietsbrug?

De overige bruggen meer richting Leuven komen niet in aanmerking voor de kantwissel. Door bedrijfsactiviteiten langsheen de noordoostelijke oever in Kampenhout en Haacht is er hier geen geschikte fietsroute langs de noordoostzijde.

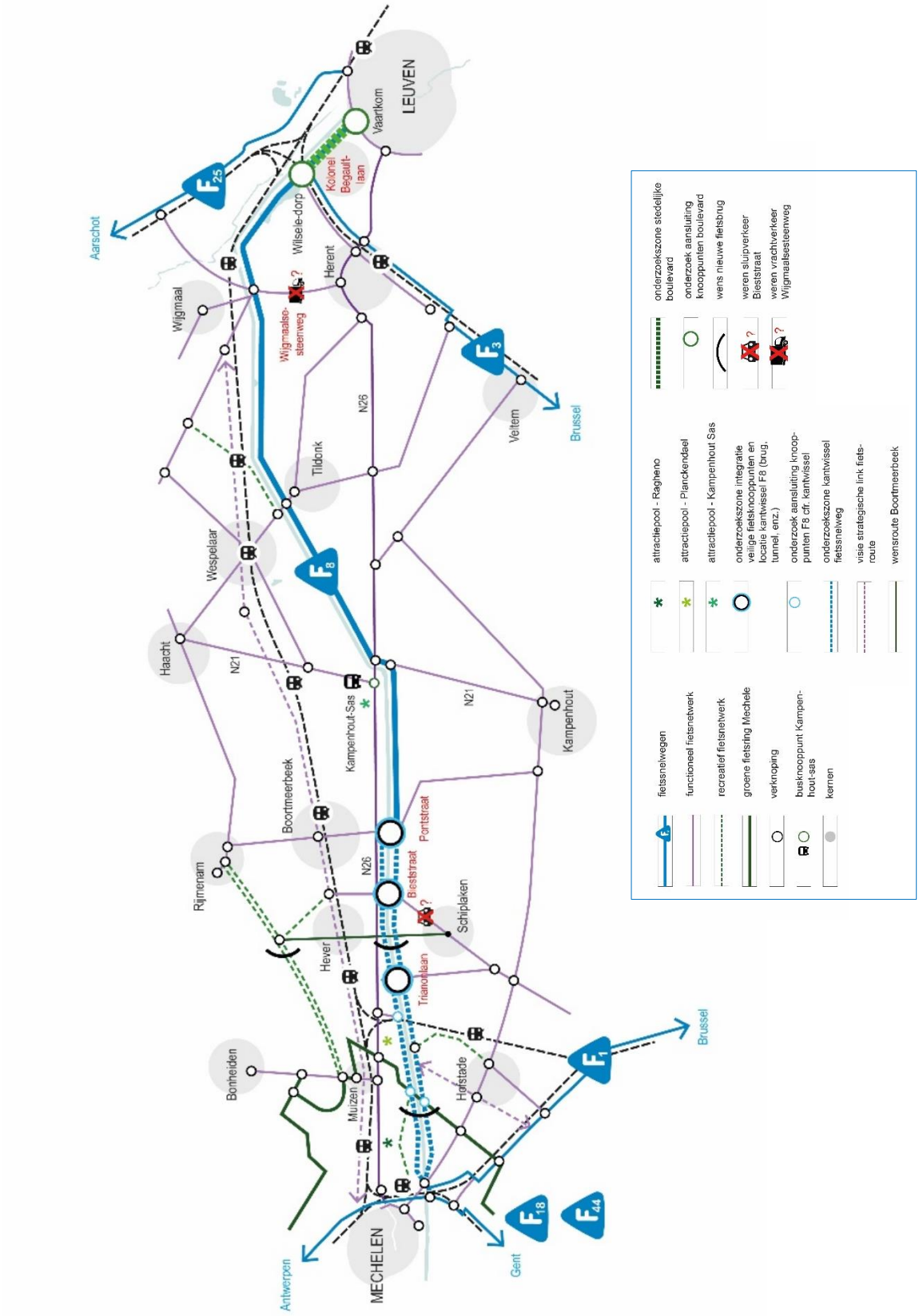
Momenteel gebeurt de kantwissel officieel ter hoogte van de brug met de Langestraat/Pontstraat. Dit is op zich een logische keuze aangezien deze brug de brug is met het minste autoverkeer.

De keuze van de locatie voor de kantwissel hangt samen met de haalbaarheid van een ongelijkvloerse kruising van de fietsroute met de N267 Trianonlaan/Trianondreef. Op lange termijn is hier namelijk een ongelijkvloerse kruising gewenst. Indien een ongelijkvloerse oplossing enkel mogelijk zou blijken langs de

rechter- of linkeroever bepaalt dit namelijk of de kantwissel meer richting Leuven dan wel meer richting Mechelen dient te gebeuren.

4.2. SYNTHESEKAART

Figuur 26 geeft een schematische synthese weer van de rol van de fietssnelweg F8. In bijlage (hoofdstuk 12) zijn tevens een reeks van meer gedetailleerde figuren opgenomen die een beeld geven van de attractiepolen, het fietsnetwerk en het OV-netwerk in de omgeving van de fietssnelweg.



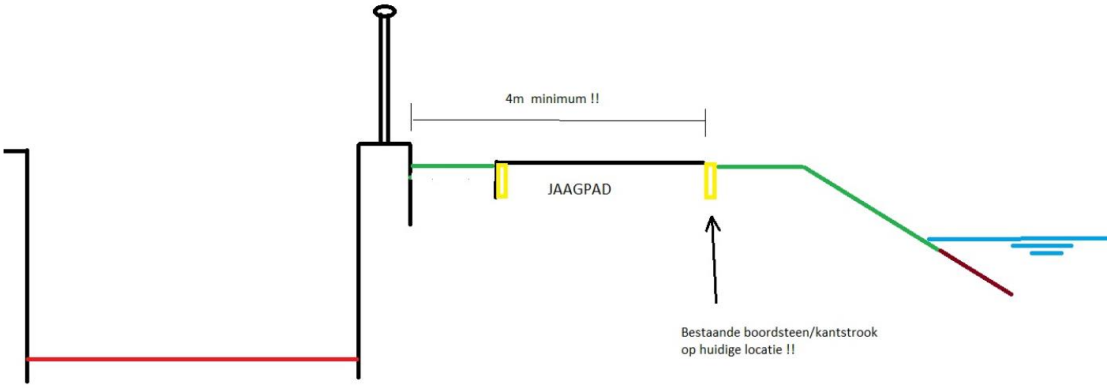
Figuur 26: Synthesekaart fietssnelweg F8

4.3. HAALBAARHEID ONGELIJKVLOERSE KRUISING N267

4.3.1. UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

Voorwaarden De Vlaamse Waterweg (DVW):

- De brugkelder en het brugwachtershuisje bevinden zich op de rechteroever. De brugkelder en het brugwachtershuisje moeten volledig gevrijwaard blijven.
- De fietsbrug of -tunnel moet steeds aan de landzijde ingericht worden, niet de waterzijde. De constructie moet minstens 4 m vrijwaren vanaf de rand van het jaagpad aan waterzijde (omwille van onderhoudswerkzaamheden e.d.)



Figuur 27: Te vrijwaren zone (figuur DVW)

Voorwaarden Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant (AWV):

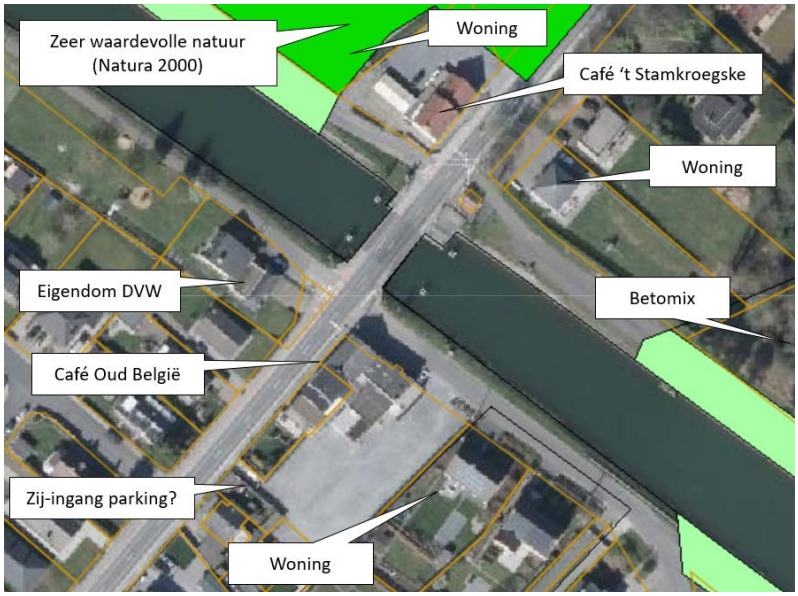
- In de N267 Trianonlaan/Trianondreef moet er een minimale vrije hoogte gevrijwaard blijven van 5,7 m.

Uitgangspunten fietstunnel/-brug

- Minimum breedte: 4 m - Ideale breedte: 6 m (= 1 m schuwafstand + 4 m + 1 m schuwafstand)
- Vrije hoogte tunnel: 2,50 m
- Richtwaarde maximale hellingsgraad: 4,5%

Omgeving van de brug

De brug wordt zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde omgeven door verschillende gebouwen. Aan de noordoostelijke zijde gaat het om enkele woningen, café 't Stamkroegske en het brugwachtershuisje met brugkelder. Aan de noordzijde is er ook een gebied met zeer waardevolle natuur gelegen. Langs de zuidzijde zijn er enkele woningen gelegen en het café Oud België met parking. De woning in het noordwestelijke kwadrant is eigendom van DVW.



Figuur 28: Omgeving van de brug

4.3.2. OPLOSSINGSRICHTINGEN

De volgende oplossingsrichtingen worden gescreend:

- Fietstunnel aan de noordzijde
- Fietsbrug aan de noordzijde
- Fietstunnel aan de zuidzijde – waterzijde
- Fietstunnel aan de zuidzijde – landzijde
- Fietsbrug aan de zuidzijde – landzijde

Hierna zijn de synthesefiches opgenomen van de verschillende oplossingsrichtingen.

Fietstunnel aan de noordzijde



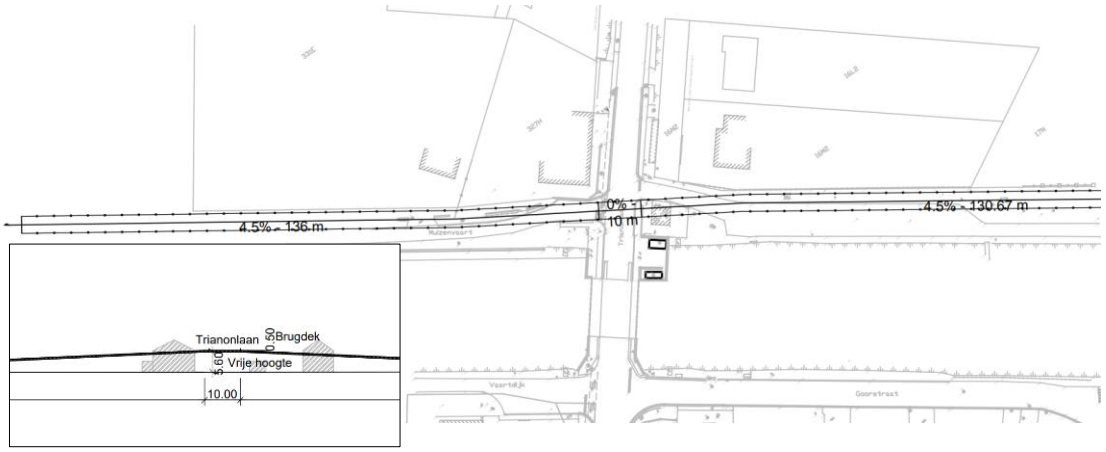
\+ Een fietstunnel heeft slechts een beperkt hoogteverschil. Ook kan de gewonnen snelheid van de afdaling gebruikt worden voor de daaropvolgende klim.

\+ Een fietstunnel heeft een beperkte visuele impact. Er is ook geen inkijk naar aanpalende percelen.

\- De fietstunnel moet ondergronds een sterke slingerbeweging maken om de brugkelder en brugwachtershuisje te ontzien. Hierdoor komt de tunnel zeer dicht tegen het gebouw van café Oud België. Gelet op de benodigde werkruimte voor de constructie van de tunnel zal het waarschijnlijk niet mogelijk café Oud België te vrijwaren.

\- In de tunnel moet een sterke slingerbeweging gemaakt worden. Hierdoor is er een slechte zichtrelatie tussen tegemoetkomende fietsers en is er een vergrote kans dat fietsers ‘van rijstrook gaan wisselen’ (afsnijden van de bocht). Er is daardoor een risico dat fietsers frontaal op elkaar zullen rijden (waarschijnlijk ook aan hogere snelheid vanwege de afdaling die eraan voorafgaat). Dit vormt een gevaarlijke situatie.

Fietsbrug aan de noordzijde



+ De brug heeft een goede inpasbaarheid voor haar oostelijke helling.

o Een fietsbrug op deze locatie verhindert waarschijnlijk de mogelijkheid om watergebonden activiteiten te ontwikkelen op de site van Vanhoeyveld/Betomix.

- Gedeeltelijke aansnijding van de noordwestelijke percelen. Ook zal er een (beperkte) aansnijding zijn van zeer waardevolle natuur door de westelijke helling.

- Een fietsbrug heeft zeer lange hellingsbanen nodig en het te overbruggen hoogteverschil voor de fietser is groter wat leidt tot minder fietscomfort.

- Een fietsbrug heeft een zeer grote visuele impact. Ook zal er rechtstreekse inkijk zijn in de aanpalende percelen. De brug zal tevens voor schaduwwerking zorgen voor de aanpalende percelen.

Fietstunnel aan de zuidzijde - waterzijde



+ De tunnel ligt deels verzonken in het water. De tunnel heeft een goede inpasbaarheid. Er zijn geen onteigeningen nodig van aangelanden.

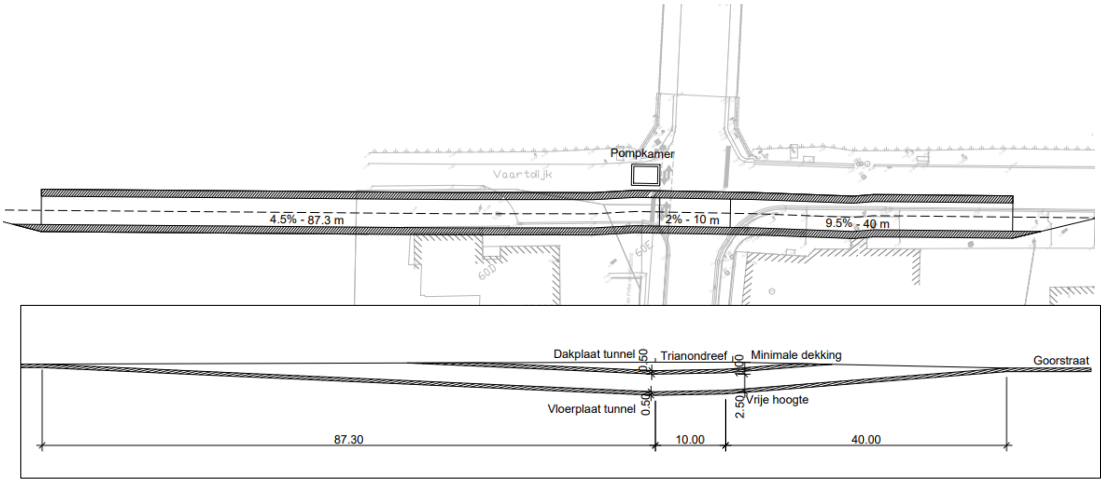
+ Een fietstunnel heeft slechts een beperkt hoogteverschil. Ook kan de gewonnen snelheid van de afdaling gebruikt worden voor de daaropvolgende klim.

+ Een fietstunnel heeft een beperkte visuele impact. Er is ook geen inkijk naar aanpalende percelen.

+ Er is geen impact op de verkeerscirculatie in de Goorstraat

- De tunnel verhindert onderhoudswerkzaamheden van De Vlaamse Waterweg en is daardoor niet aanvaardbaar voor DVW.

Fietstunnel aan de zuidzijde - landzijde



\+ De tunnel heeft een goede inpasbaarheid aan de westzijde.

\+ Een fietstunnel heeft slechts een beperkt hoogteverschil. Ook kan de gewonnen snelheid van de afdaling gebruikt worden voor de daaropvolgende klim.

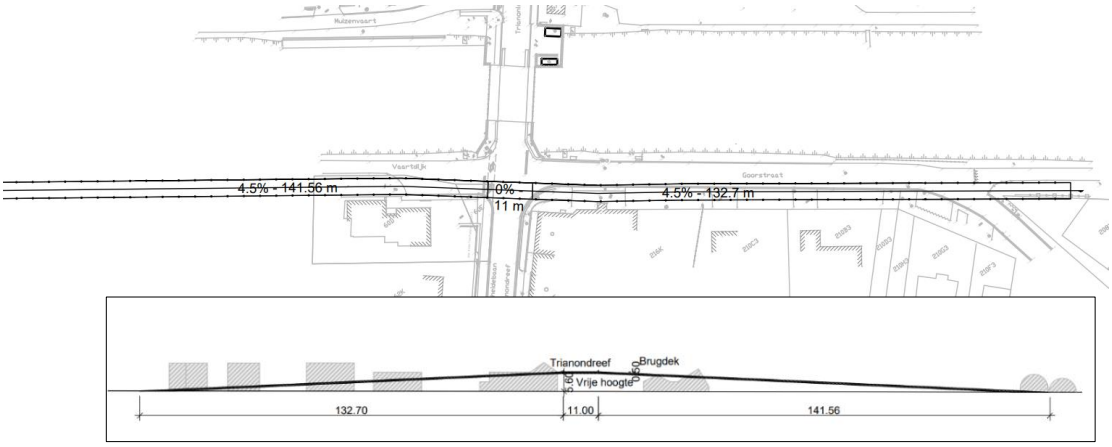
\+ Een fietstunnel heeft een beperkte visuele impact. Er is ook geen inkijk naar aanpalende percelen.

\- De tunnel heeft een moeilijke inpasbaarheid in het oosten. Hierdoor is het niet mogelijk om de parking van Oud België te ontsluiten naar de Goorstraat. De parking zal moeten ontsluiten richting de N267 (zijingang?).

\- De oostelijke helling is steil (~9%) om de ontsluiting van de aanpalende woning niet te hypothekeren.

\- Dit segment van de Goorstraat moet een eenrichtingsstraat worden wegens de beperkte restbreedte. Misschien kan de Molenstraat ingeschakeld worden voor de andere rijrichting?

Fietsbrug aan de zuidzijde



\+ De brug heeft een goede inpasbaarheid voor haar westelijke helling.

o De fietsbrug ligt vlak langs Oud België maar de ontsluiting van de parking blijft mogelijk.

- Een fietsbrug heeft zeer lange hellingsbanen nodig en het te overbruggen hoogteverschil voor de fietser is groter wat leidt tot minder fietscomfort.

- Een fietsbrug heeft een zeer grote visuele impact. Ook zal er rechtstreekse inkijk zijn in de aanpalende percelen.

- De lange hellingsbaan maakt dat de ontsluiting van de achterliggende woningen in de Goorstraat problematisch wordt.

- De lange hellingsbaan in het oosten maakt dat de Goorstraat geknipt zal moeten worden. Ook zal de oostelijke hellingsbaan moeilijk bereikbaar zijn voor fietsers vanaf de Goorstraat-zuid.

4.3.3. SYNTHESE EN VOORKEURSOPLOSSING

Ter beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen is de volgende evaluatietabel opgemaakt:

	Ruimtelijke inpasbaarheid	Verkeerskundige impact	Technische haalbaarheid/kostprijs	Fietscomfort	Visuele impact	Impact DVW
Noordzijde						
Fietstunnel	-	+	-	-	+	-
Fietsbrug	o	+	-	-	-	+
Zuidzijde						
Fietstunnel (waterzijde)	+	+	o	+	+	-
Fietstunnel (landzijde)	o	o	+	o	+	+
Fietsbrug	-	-	+	-	-	+

Tabel 1: Evaluatie oplossingsrichtingen ongelijkvloerse kruising N267

Uit de verschillende oplossingen lijkt een fietstunnel aan de zuidzijde de betere oplossing al is er geen ideale oplossing. Elke beschouwde oplossingsrichting heeft namelijk te maken met belangrijke nadelen.

VOORKEURSOPLOSSING

Bij de verschillende partners overheerst het gevoel dat een ongelijkvloerse kruising van de N267 nodig is op lange termijn en waarschijnlijk gezocht moet worden aan de zuidzijde van het kanaal. De verschillende onderzochte oplossingen zijn echter allemaal suboptimaal. Men stelt dat er uiteindelijk naar ambitieuzere, meer ingrijpende oplossingen dient gezocht te worden om te komen tot een betere oplossing. De huidige ruimte is te krap voor een goede inrichting. Meer ambitieuze oplossingen zouden bijvoorbeeld kunnen zijn een slingerende helling over het perceel van Oud België of een zeer lange fietstunnel (liefst met daglicht) tot voorbij de afbuiging van de Goorstraat.

Een fietstunnel aan de zuidzijde dient in een vervolgstudie nader onderzocht te worden (bijvoorbeeld haalbaarheid ontsluiting Oud België, invoeren eenrichtingsverkeer in het noordelijke segment van de Goorstraat binnen het kader van het verkeersleefbaarheidsplan). Het onderzoek naar deze meer vergaande oplossingen vallen evenwel buiten de scope van deze studie.

4.4. KEUZE KANAALOEVER EN KANTWISSEL

Het haalbaarheidsonderzoek voor een ongelijkvloerse kruising van de N267 heeft geen absoluut uitsluitsel gegeven. Het onderzoek wijst wel richting een ongelijkvloerse oplossing aan de zuidwestelijke oever en niet aan de noordoostelijke oever. Dit zou ervoor pleiten om het traject van de F8 fietssnelweg langs de zuidwestzijde te laten lopen tot voorbij de N267. Hierdoor zou de kantwissel pas kunnen gebeuren ter hoogte van de Colomabrug te Mechelen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voordelen, nadelen en opportuniteiten voor het zuidwestelijke traject en het noordoostelijke traject die meegenomen worden door de stuurgroep in de afweging van het voorkeurstraject.

Traject zuidwestelijke oever	Traject noordoostelijke oever
Attractiepolen	
- Zijde wijk Tervuursesteenweg	- Zijde van stadscentrum en station Mechelen
- Recreatiedomein Sport Hofstade	- Zoo Planckendael
	- Stadsontwikkeling Ragheno
Verknoping fietsnetwerk	
- Verknoping met fietssnelwegen F18 Mechelen - Sint-Niklaas, F44 Mechelen - Gent en F1 Mechelen - Brussel	- Verknoping met fietssnelweg F1 Mechelen - Antwerpen
- Potentie voor het creëren van een doorsteekfietsverbinding tussen de F8 en F1 Mechelen – Brussel. (zie overzichtsfiguren in bijlage)	
Kantwissel	
- Colomabrug: Met het openen van de Tangent in 2022 is de Colomabrug een verkeersluwe brug geworden gericht op de fiets en openbaar vervoer (beperkt in intensiteit)	- Brug Langestraat/Pontstraat is de meest aangewezen locatie (meest autoluwe brug).
- Lange termijn: Nieuwe fietsbrug in het kader van de groene fietsring Mechelen en ontwikkeling Ragheno	- Lange termijn: Nieuwe fietsbrug (cfr. Visie verkeersleefbaarheidsplan Boortmeerbeek)
Fietsroute	
- Ongelijkvloerse kruising N267 moeilijk	- Ongelijkvloerse kruising N267 quasi onmogelijk
- Jaagpad zuidwestelijke oever is aan renovatie toe	- Jaagpad noordoostelijke oever is gerenoveerd
	- Realisatie van Ragheno en jachthaven zorgt voor een onderbreking van de fietsroute langsheen het jaagpad. De fietssnelweg zal doorheen het projectgebied lopen. Dit zorgt voor een

	vermenging van lokaal (traag) en bovenlokaal (snel) fietsverkeer.

De werkgroep 'kantwissel' besliste op 01/12/2020 bij consensus om het traject van de F8 fietssnelweg te verleggen, volledig langsheen de **zuidwestelijke oever van het kanaal Leuven-Dijle**. De Colomabrug wordt de locatie waar de F8 fietssnelweg (samen met nog andere fietssnelwegen) van kant zal wisselen. Het verkeersluwe karakter van de Colomabrug is een geschikte locatie om van kant te wisselen. De zuidwestelijke route vermijdt tevens potentiële knelpunten van de snelfietsroute doorheen het project Ragheno (onderbreking jaagpad, mogelijks problematische menging van verschillende zachte verkeersstromen doorheen Ragheno) aan de noordzijde. Op lange termijn is een nieuwe fietsbrug in het segment tussen de Hofstadebrug (N267) en de Colomabrug een interessante aanvulling als onderdeel van de Groene Fietsring Mechelen en als aantakking van de Ragheno-site op de F8.

Hieruit vloeien een aantal acties voort:

Korte termijn

- Onderzoek maatregelen Vaartdijk om fietscomfort te verhogen
- Renovatie jaagpad langs de zuidwestelijke oever

Middellange termijn

- Onderzoek bijkomende fietsverbinding tussen de F8 fietssnelweg en de fietssnelweg F1 Mechelen – Brussel.

Lange termijn

- Nieuwe fietsbrug op het segment tussen de Colomabrug en de Hofstadebrug
- Realisatie fietstunnel onder de N267

5. ANALYSE KRUISPUNT N267 TRIANONLAAN/TRIANONDREEF X VAARTDIJK

5.1. RUIMTELIJKE ANALYSE

5.1.1. MORFOLOGIE

Het kruispunt is gesitueerd in een groene, landschappelijke context waarbij ter hoogte van de brug een aantal woningen de ruimtelijke harde begrenzing maken tussen groen buitengebied en woongebied. Ten noordwesten van het kruispunt (Muizenvaart) bevindt zich een groene zone bestemd als natuurgebied. Een woning met bestemming horeca scheidt de Trianonlaan van dit natuurgebied. Ten noordoosten (Vaartdijk) bevindt zich eveneens een groengebied bestemd als bufferzone. Hiertussen is een private villawoning gesitueerd alsook een brugwachtershuisje op de kop van de brug. De noordzijde oogt ondanks de woningen aanpalend aan Trianonlaan groen. Een bomenrij aan beide zijden van de Trianonlaan trekken dit groene beeld door tot aan de kruising. De ruimtelijke omgeving aangrenzend aan de kruising wordt gekenmerkt door het landschappelijk strakke beeld van de vaarweg met aan weerszijden een bomenrij. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug.



Figuur 29: Kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8/Goorstraat (zicht op de noordelijke oever)

Zowel ten zuidwesten als zuidoosten van de kruising bevindt zich een woonwijk. Net als aan de overzijde is hier op de hoek een horecafunctie aanwezig (hoek met de Goorstraat). Ter hoogte van deze wijken stopt het groene karakter van de vaart. De ruimtelijke omgeving aangrenzend aan de woonwijk wordt terug gekenmerkt door het landschappelijk strakke beeld van de vaarweg met aan weerszijden een bomenrij. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug.

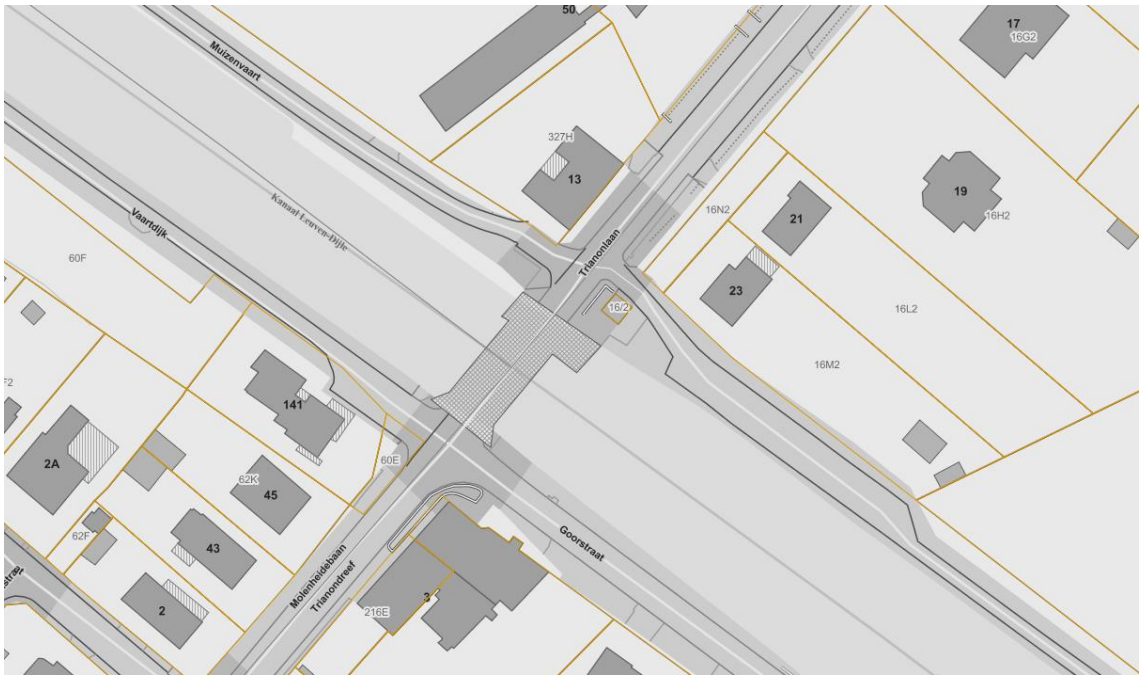


Figuur 30: Kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8/Goorstraat (zicht op de zuidelijke oever)



Figuur 31: Kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8/Goorstraat (zicht op de zuidelijke en noordelijke oever vanuit de Goorstraat)

5.1.2. EIGENDOMSSTRUCTUUR



Figuur 32: Eigendomsstructuur N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8 (bron: Geopunt)

5.2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

5.2.1. NETWERK

Fietsroutenetwerk

- N267 Trianonlaan/Trianondreef: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-zuidwest: Fietssnelweg F8 (nieuw voorkeurstracé) / Recreatieve fietsroute
- Goorstraat: Fietssnelweg F8 (nieuw voorkeurstracé) / Lokale fietsroute
- Muizenvaart-noordwest: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-noordoost: Recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer

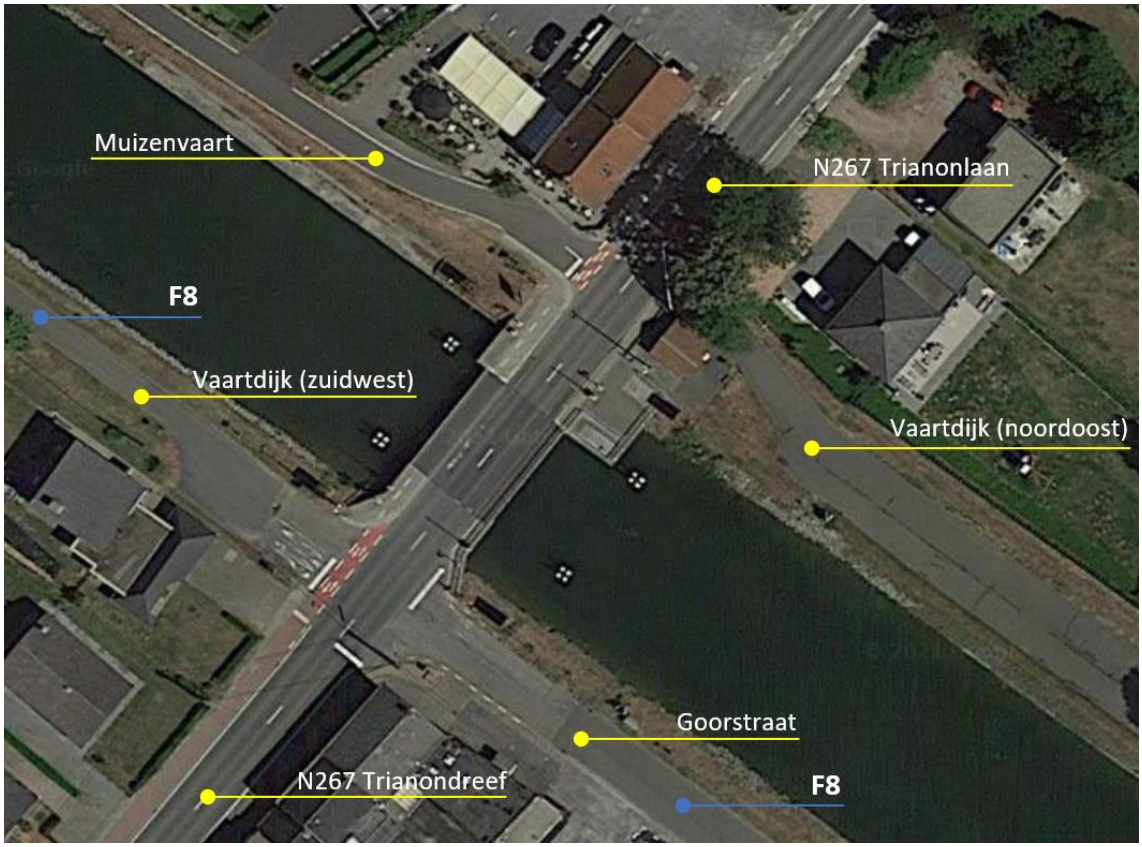
- Geen reguliere busverbinding, enkel functioneel net

Wegencategorisering

- N267 Trianonlaan/Trianondreef: Secundaire weg type I
- Goorstraat: Lokale weg type III
- Vaartdijk-zuidwest: Lokale weg type III
- Muizenvaart-noordwest: Lokale weg type III
- Vaartdijk-noordoost: Lokale weg type III

5.2.2. BESTAANDE INRICHTING

De N267 Trianonlaan/Trianondreef is een secundaire weg type I tussen de N26 en de N227 met een snelheidsregime van 70 km/h. Het is een weg voor tweerichtingsverkeer met 1 rijstrook per rijrichting.



Figuur 33: Orthofoto kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8

De N267 beschikt in het noordoosten over aanliggende niet verhoogde eenrichtingsfietspaden. Ter hoogte van de kruising met de fietsroute op de noordoostelijke oever is er een oversteekplaats gemarkeerd (uit de voorrang). Deze oversteekplaats wordt zowel gebruikt door fietsers langsheen de Vaartdijk (rechteroever) als door fietsers langsheen de N267 in oostelijke richting. De oversteekplaats fungeert namelijk ook als overgang tussen de twee eenrichtingsfietspaden in het oosten en het tweerichtingsfietspad op de brug aan de noordwestzijde. Dit aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad op de brug loopt verder door en volgt de N267 naar het zuidwesten toe.

De Vaartdijk/Muizenvaart (lokale weg type III) op de rechteroever ontsluit een woning en horecazaak aan de noordzijde en het brugwachtershuisje aan de oostzijde. De Vaartdijk (lokale weg type III) op de linkeroever (voorkeurstracé voor de fietssnelweg) ontsluit enkele percelen in het westen. Aan de zuidoostzijde sluit de Goorstraat aan. Deze straat ontsluit het woongebied ten zuidoosten van de N267. De Goorstraat buigt af naar het zuiden terwijl de fietsroute de Vaartdijk blijft volgen. De Vaartdijk is uit de voorrang ten opzichte van de Goorstraat.

De zijstraten (Goorstraat, Vaartdijk, Muizenvaart) zijn uit de voorrang ten opzichte van de N267. Het verkeer op de zijstraten moet verplicht stoppen (verkeersbord B5). Aan de zuidwestzijde wordt de

fietsoversteekplaats niet gemarkeerd. Ook zijn er geen accentuerende of snelheidsremmende elementen aanwezig ter hoogte van de aansluiting.



Figuur 34: Kruispunt N267 Trianonlaan/Trianondreef x F8/Goorstraat (zuidwestelijke oever)



Figuur 35: Kruispunt N267 x Vaartdijk (noordoostelijke oever)



Figuur 36: Kruispunt Goorstraat x F8/Vaartdijk (zuidwestelijke oever)

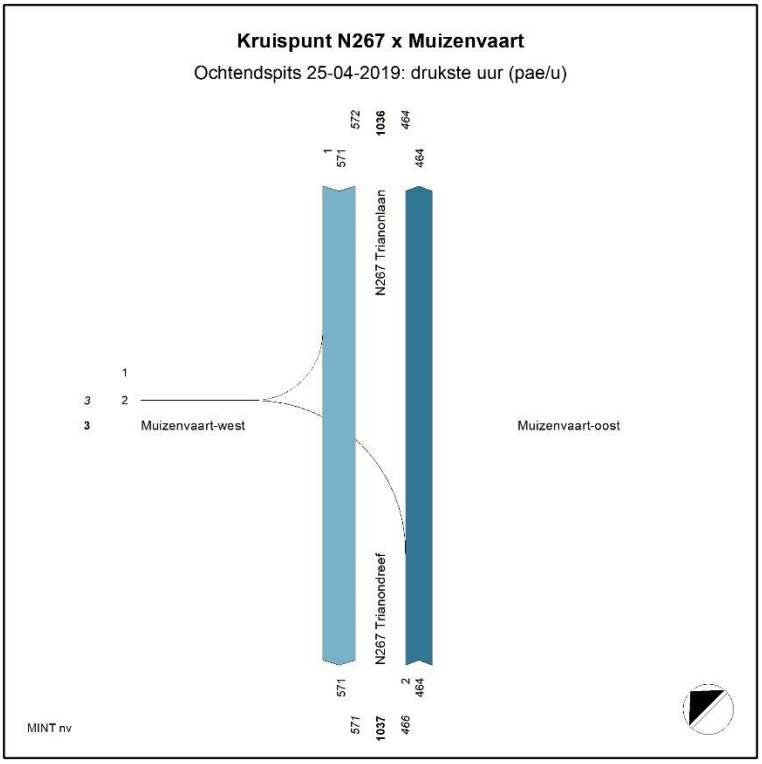
5.2.3. DRUKTEBEELD

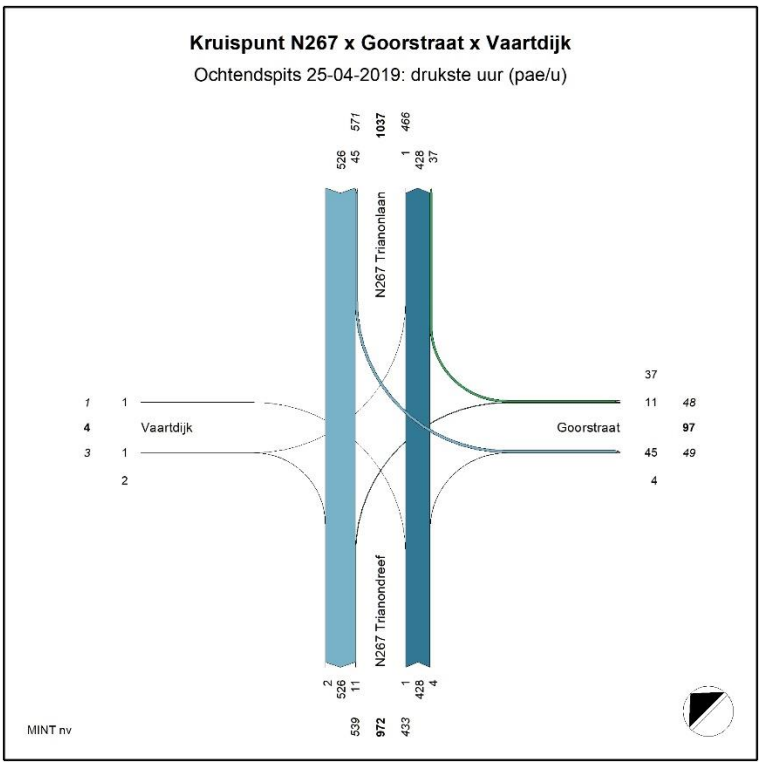
Hierna zijn de druktebeelden weergegeven van kruispunttellingen[1] uitgevoerd op donderdag 25/04/2019.

[1] Tellingen aangeleverd door Agentschap Wegen en Verkeer

GEMOTORISEERD VERKEER

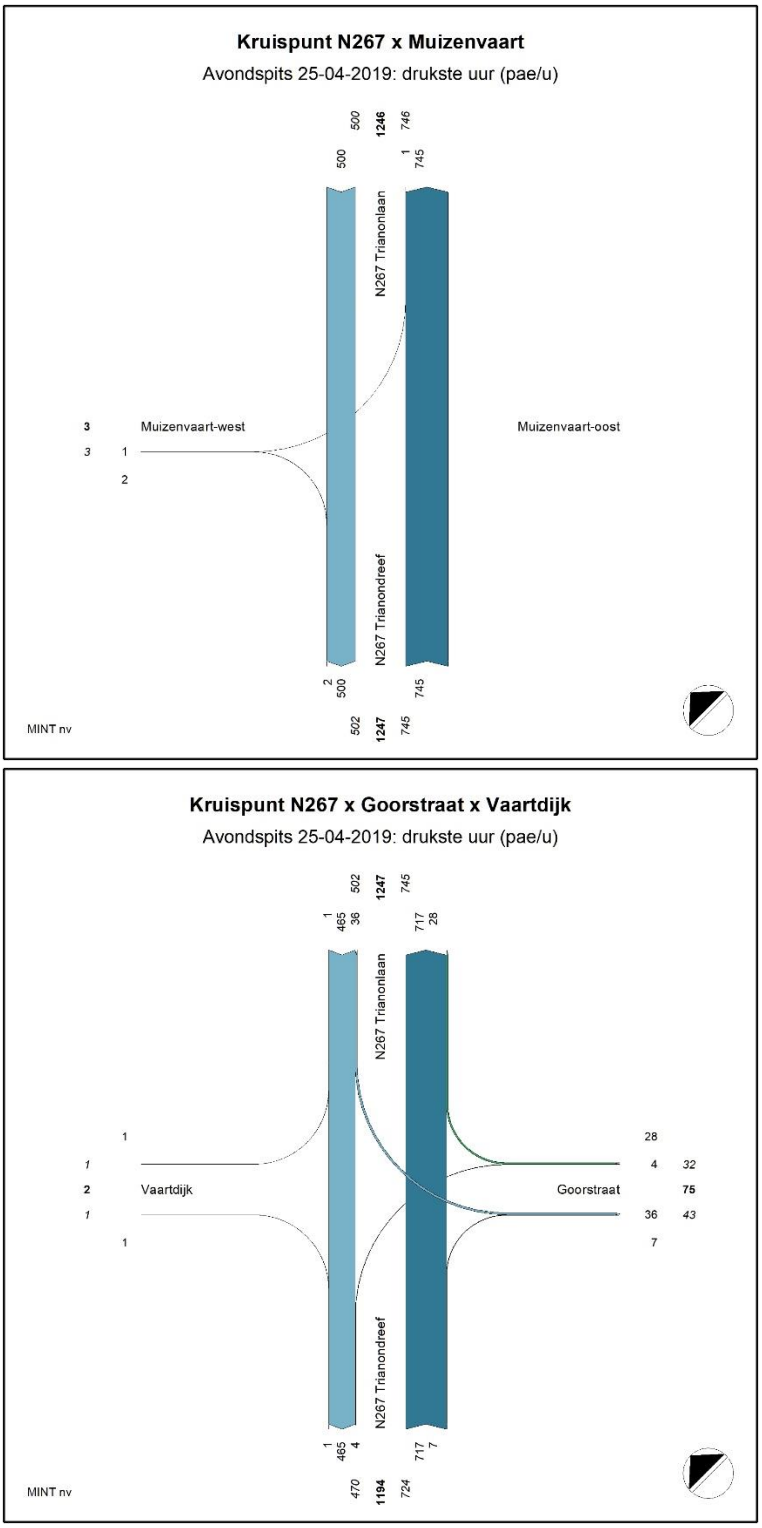
Ochtendspits





Figuur 37: Druktebeeld kruispunt N267 Trianonlaan x Muizenvaart x Goorstraat – ochtendspits (in pae/u)

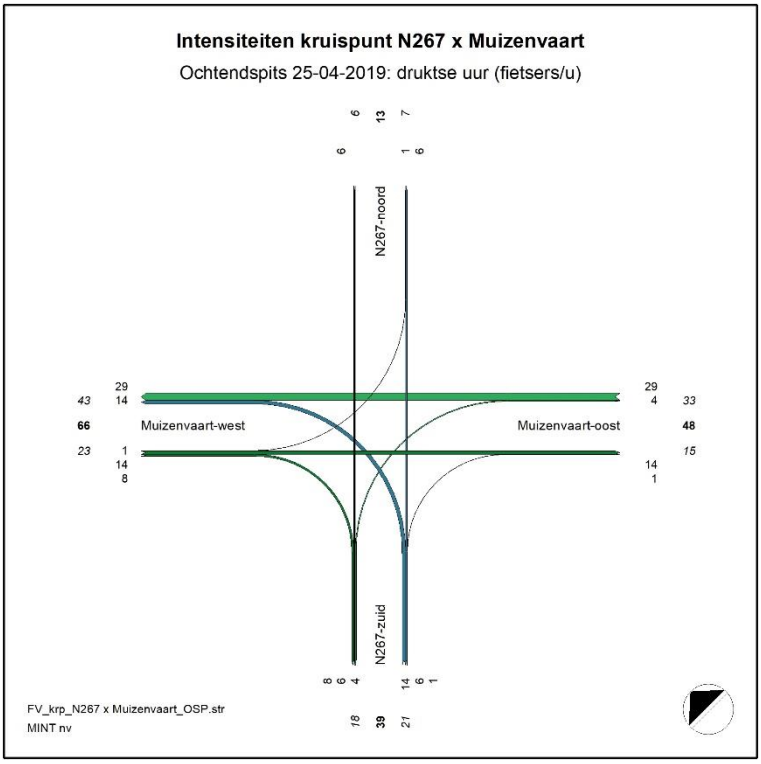
Avondspits

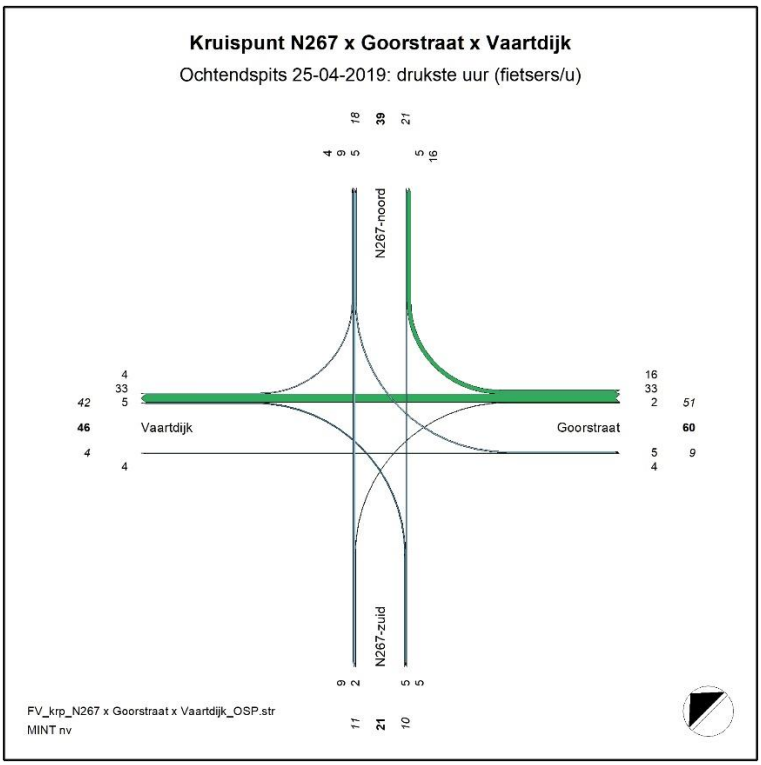


Figuur 38: Druktebeeld kruispunt N267 Trianonlaan x Muizenvaart x Goorstraat – avondspits (in pae/u)

FIETSERS

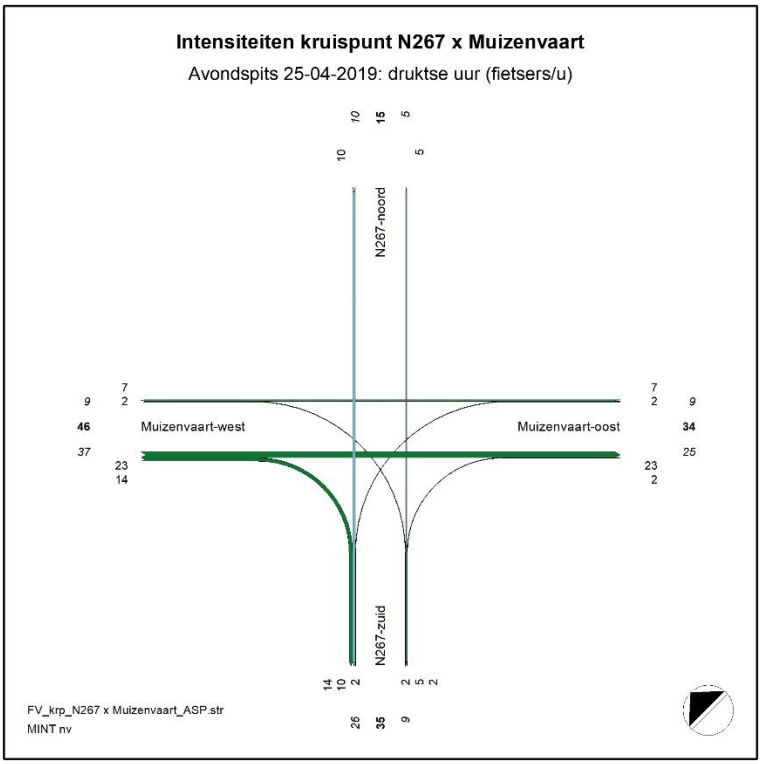
Ochtendspits

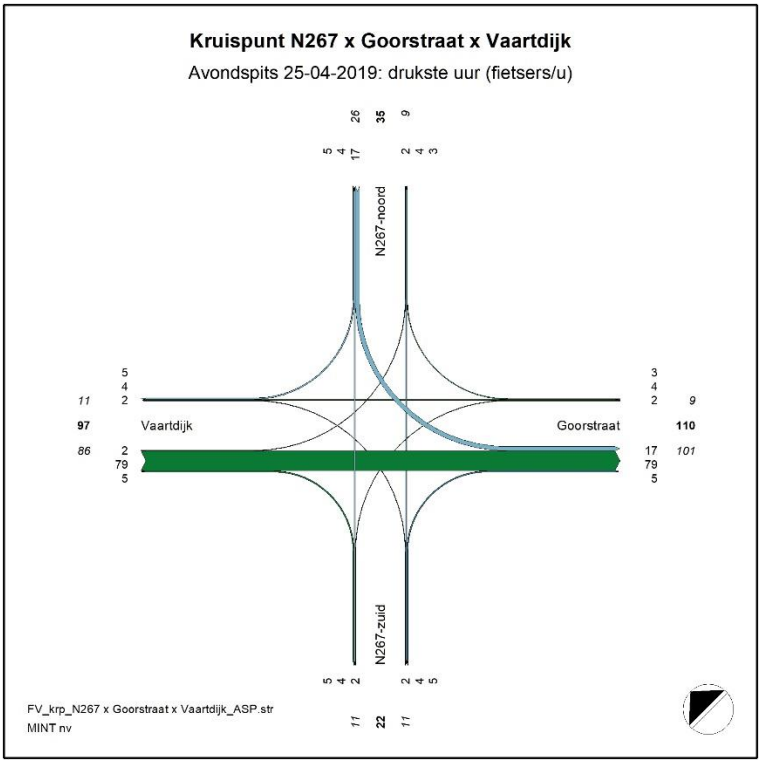




Figuur 39: Fietsintensiteiten kruispunt N267 Trianonlaan x Muizenvaart x Goorstraat – ochtendspits (in fietsers/u)

Avondspits





Figuur 40: Fietsintensiteiten kruispunt N267 Trianonlaan x Muizenvaart x Goorstraat – avondspits (in fietsers/u)

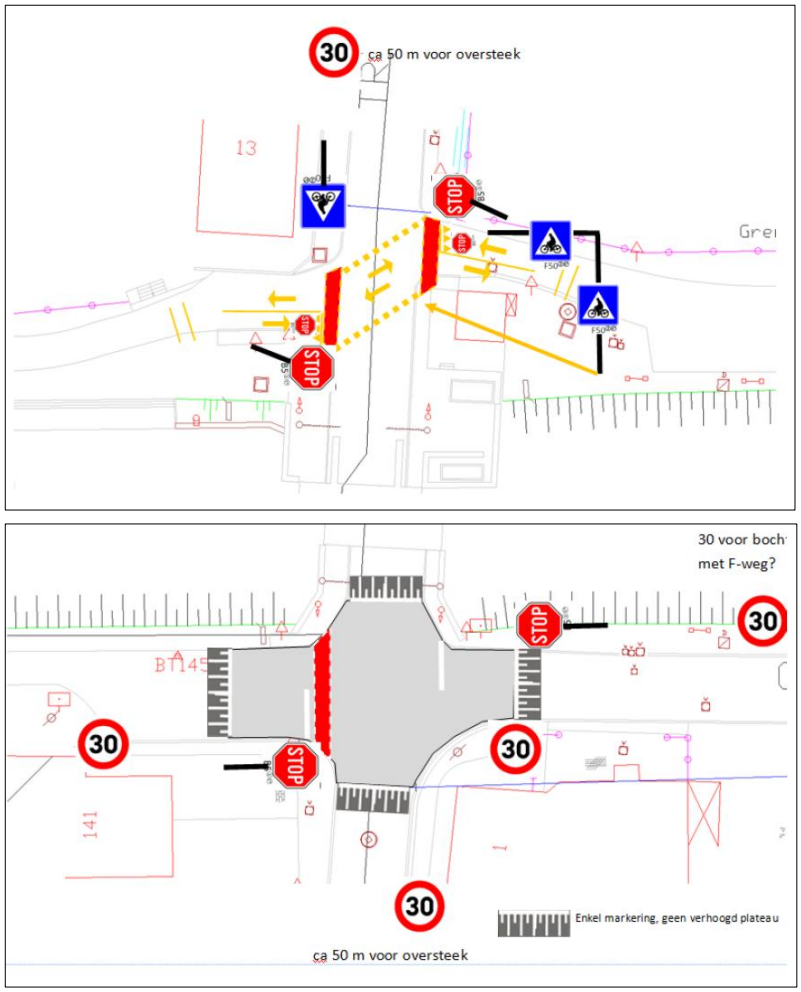
5.3. KRUISING N267 OP KORTE TERMIJN

De uitwerking van de oplossing voor het kruispunt N267 x F8 verloopt deels parallel met voorliggende studie en wordt getrokken door AWV in samenwerking met de gemeente Boortmeerbeek, Zemst, de stad Mechelen en de provincie Vlaams-Brabant.

AWV is momenteel een oplossing aan het uitwerken om de oversteekrelatie van de F8 over de N267 te verbeteren. Initieel was er de idee om verkeerslichten te plaatsen ter hoogte van de fietsoversteekplaatsen over de N267 Trianonlaan/Trianondreef (beide oevers). Een probleem is dat de detectie in de Goorstraat geen onderscheid zal kunnen maken tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer in de Goorstraat. De suggestie wordt gemaakt om op het noordelijke segment van de Goorstraat eenrichtingsverkeer in te voeren (in oostelijke richting). Dit zou het detectieprobleem oplossen. De gemeente Boortmeerbeek zal deze optie bekijken binnen haar verkeersleefbaarheidsplan maar acht dit niet haalbaar op korte termijn.

Stand van zaken:

De piste om verkeerslichten te plaatsen werd verlaten. Momenteel stelt AWV voor om lokaal de snelheid op de N267 te verlagen tot 30 km/h en de verticale signalisatie en markeringen aan te pakken. Een consensus tussen de verschillende partners over de exacte inrichting werd voorlopig nog niet bereikt.



Figuur 41: Concept 03/2021 (bron: VT-PCV-BOO-N267-1863quater)

5.4. KRUISING N267 OP LANGE TERMIJN

Alle partners zijn het erover eens dat een ongelijkvloerse kruising van de F8-fietssnelweg met de N267 aangewezen is. Zoals de screening in hoofdstuk 4.3 aangeeft, is een ongelijkvloerse oplossing op deze locatie niet vanzelfsprekend gelet op de beperkte beschikbare ruimte. De oplossing moet waarschijnlijk aan de zuidzijde van het kanaal gezocht worden. Een fietstunnel aan de zuidzijde dient in een vervolgstudie nader onderzocht te worden, maar valt buiten de scope van deze studie.

6. ANALYSE KRUISPUNT BIESTSTRAAT X VAARTDIJK

6.1. RUIMTELIJKE ANALYSE

6.1.1. MORFOLOGIE

Het kruispunt is gelegen in een groene context waarbij ter hoogte van het kruispunt zelf een aantal woningen aanwezig zijn die mee onderdeel uitmaken van de lintbebouwing langsheen de Bieststraat. De ruimtelijke omgeving aangrenzend aan de woningen wordt gekenmerkt door het landschappelijk strakke beeld van de vaarweg met aan weerszijden een bomenrij. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug. Het jaagpad aan de noordelijke zijde wordt begrensd tussen de woningen en de groene oever. Het dienstgebouw van de brug bevindt zich op de kop van de brug aan de noordoostelijke oever.



Figuur 42: Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (zicht op de noordelijke oever)

Zowel ten zuidwesten als zuidoosten van bevinden zich ook woningen parallel met de Bieststraat. Op de hoek van de zuidoostelijke oever is een horecazaak aanwezig. Hier is de rijweg van de Vaartdijk iets smaller door de beperktere ruimte tussen de woning en de oever. Aan de andere zijde, ten zuidwesten, is meer ruimte aanwezig tussen de woning en de oever. Een groene grasberm vult deze ruimte. Ter hoogte van de aansluiting met de Bieststraat is een verzamelcontainer voor kledij aanwezig. De ruimtelijke omgeving aangrenzend aan de woningen wordt gekenmerkt door het landschappelijk strakke beeld van de vaarweg met aan weerszijden een bomenrij. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug.

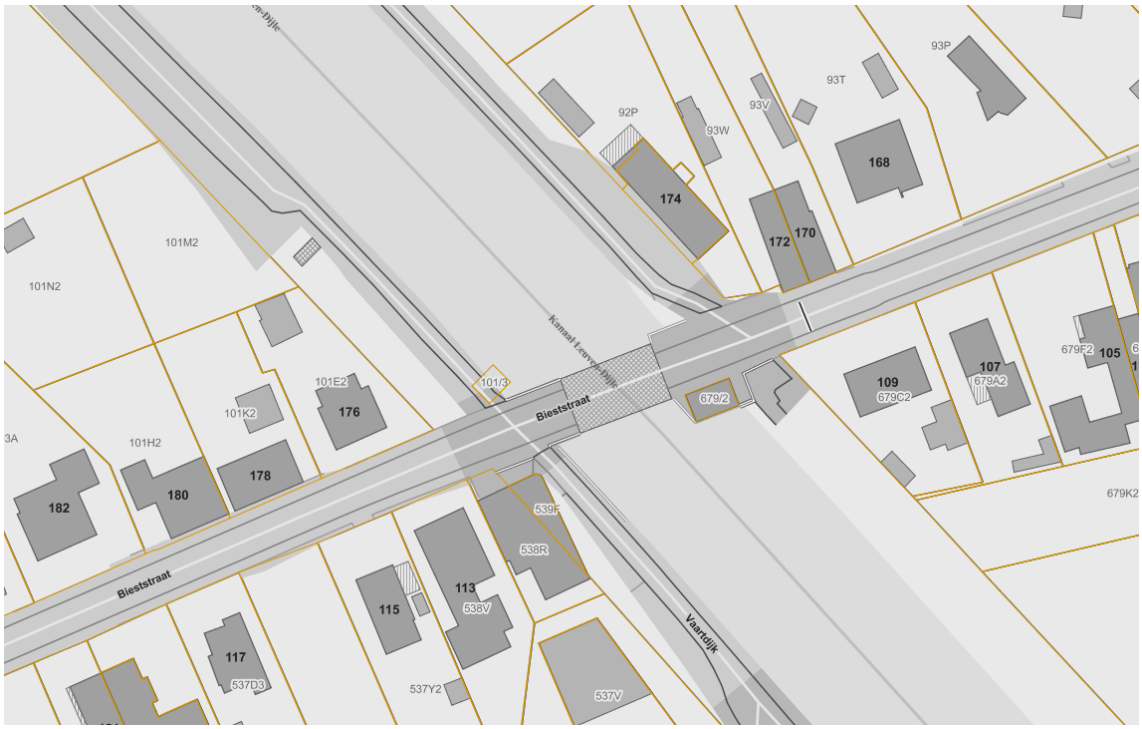


Figuur 43: Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (zicht op de zuidelijke oever)



Figuur 44: Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (zicht op de zuidelijke oever en Bieststraat vanop de brug)

6.1.2. EIGENDOMSSTRUCTUUR



Figuur 45: Eigendomsstructuur Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (bron: Geopunt)

6.2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

6.2.1. NETWERK

Fietsroutenetwerk

- Bieststraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-zuidwestzijde: Fietssnelweg F8 (nieuw voorkeurstracé)
- Vaartdijk-noordoostzijde: recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer

Huidige lijnvoering

Route langsheen de Bieststraat:

- Lijn 681: Mechelen – Bonheiden – Perk – Zaventem: 1-2x/u

Geplande lijnvoering (visie openbaar vervoerplan VVR Mechelen)

- Geen reguliere lijn meer, enkel functioneel net

Wegencategorisering

- Bieststraat: Lokale weg type II
- Vaartdijk: Lokale weg type III

6.2.2. BESTAANDE INRICHTING

De Bieststraat is een lokale weg type II tussen de N26 en het centrum van Schiplaken met een snelheidsregime van 50 km/h. Het is een weg voor tweerichtingsverkeer met 1 rijstrook per rijrichting. Langsheen de Bieststraat is er aan beide zijden van de rijbaan een aanliggend verhoogd eenrichtingsfietspad aanwezig.



Figuur 46: Orthofoto kruispunt Bieststraat x F8

De Vaartdijk (lokale weg type III) op de linkeroever (voorkeurstracé van de fietssnelweg) heeft een smal profiel en ontsluit enkele lokale functies. Aan de zuidoostzijde gaat het om de ontsluiting van enkele woningen en de KLJ Schiplaken, gelegen langsheen een ventweg. Langs de noordwestzijde gaat het om de ontsluiting van een kleine parkeerstrook.

De Vaartdijk (lokale weg type III) op de rechteroever ontsluit een woning aan de noordzijde. Aan de zuidoostzijde bevindt zich op de hoek het brugwachtershuisje.

De Vaartdijk sluit aan op de Bieststraat via een voorrangsgeregelde aansluiting met de Bieststraat als voorrangsrichting (geen markering, noch snelheidsremmend element). Ter hoogte van het kruispunt aan de zuidwestzijde is er geen accentuering van de oversteekplaats. Aan de noordoostzijde is er eenzijdig een verkeersplateau-markering aangebracht. Ter hoogte van de oversteekplaats zelf is er een fietsgeleidingsmarkering aangebracht.



Figuur 47: Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (zuidwestelijke oever)



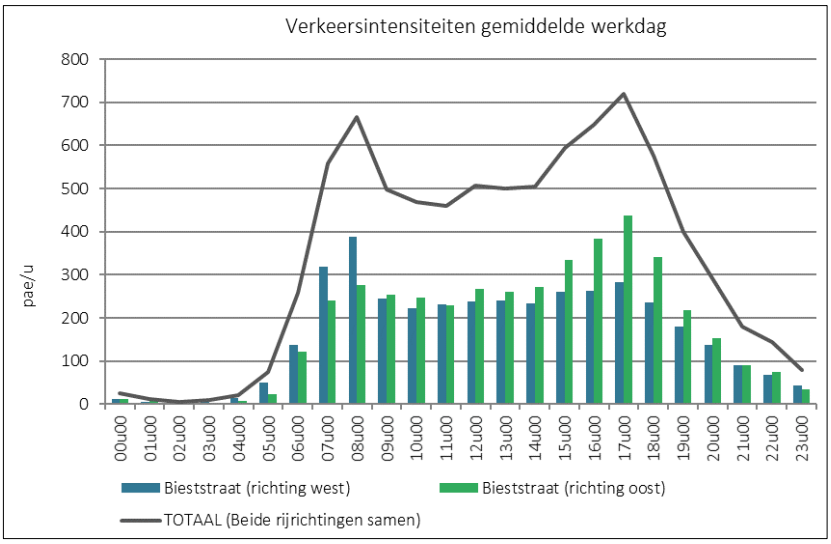
Figuur 48: Kruispunt Bieststraat x Vaartdijk (noordoostelijke oever)

6.2.3. DRUKTEBEELD

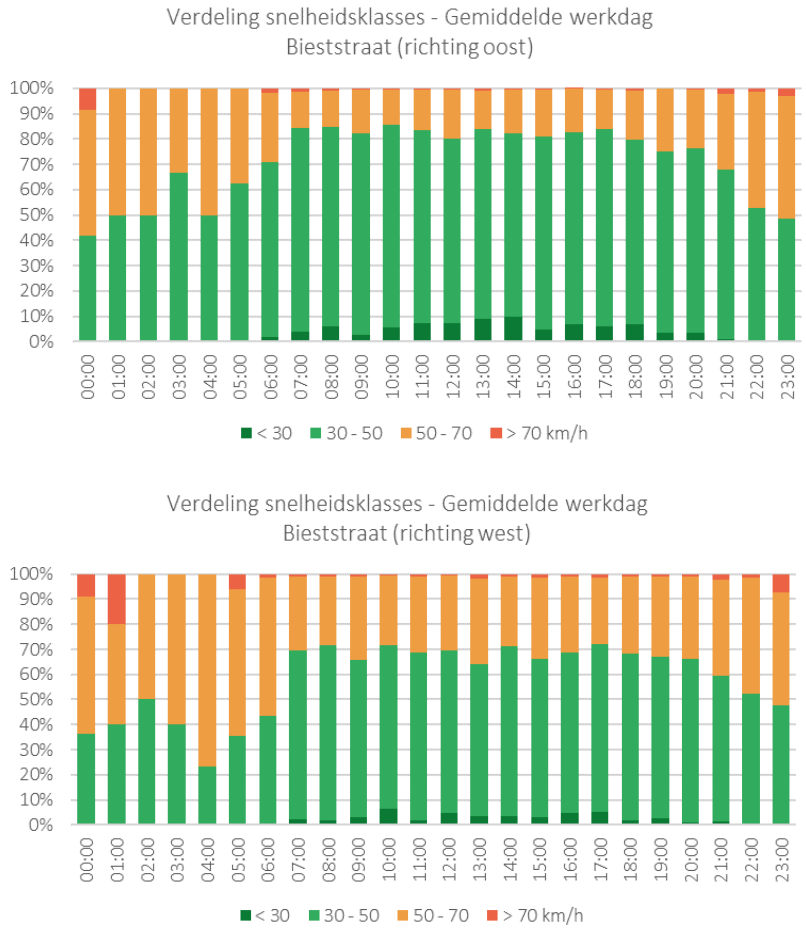
Figuur 49 geeft de resultaten van de doorsnedetelling weer die in de Bieststraat werd uitgevoerd van 14/09/2020 tot 22/09/2020. De verkeersintensiteiten zijn een weergave van een gemiddelde werkdag. Ook de resultaten van de snelheidsmeting zijn opgenomen.

Figuur 51 geeft de verkeersintensiteiten weer gemeten in januari 2020 (“pre-corona”), aangeleverd door de gemeente Boortmeerbeek. In grootteorde zijn de verkeersintensiteiten van beide meetperiodes vergelijkbaar.

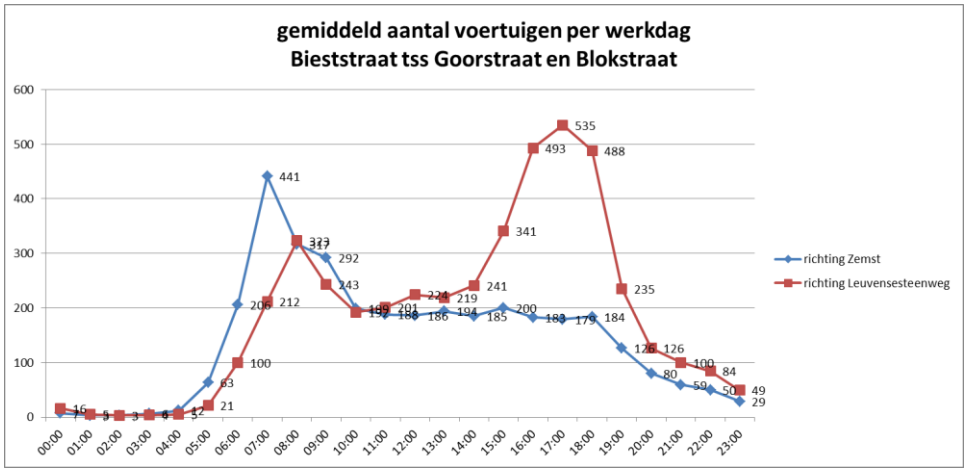
GEMOTORISEERD VERKEER



Figuur 49: Verkeersintensiteiten Bieststraat (in pae/u)



Figuur 50: Rijsnelheid Bieststraat (v85 richting west = 55 km/h, v85 richting oost = 62 km/h)



Figuur 51: Verkeersintensiteiten Bieststraat – 01/2020[2] (in pae/u)

6.2.4. KNELPUNTSYNTHESE

De bestaande inrichting van het kruispunt Bieststraat x Vaartdijk, aan de zuidzijde van het kanaal kampt met een aantal knelpunten om een kwaliteitsvolle fietservaring op de F8 te garanderen.

- Vrij hoge verkeersintensiteiten in de Bieststraat;
- Een rechtlijnig wegbeeld van de Bieststraat wat hoge rijsnelheden uitlokt. De effectieve rijsnelheid blijkt hoger dan 50 km/h;
- Het ontbreken van enige accentuering of markering van de oversteekplaats;
- Het ontbreken van een snelheidsremmend element dat het verkeer zou vertragen ter hoogte van de oversteekplaats;
- Het slechte zicht van het gemotoriseerd komende van Schiplaken op de fietsers komende van de richting Leuven door de hoekwoning in het zuidoostelijke kwadrant. De kledingcontainer in het zuidwestelijke kwadrant ontneemt ook enigszins het zicht;
- Beperkte breedte van de Vaartdijk door de nabijheid van de hoekwoning;
- Vrij hoge toegelaten snelheid van 50 km/h op de Vaartdijk zelf;
- De ventweg heeft voorrang op de F8-fietsroute.

Om het sluipverkeer doorheen Schiplaken aan te pakken voorziet de gemeente Boortmeerbeek om een trajectcontrole in te voeren op de doorgaande beweging doorheen het centrum. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de verkeersintensiteiten in de Bieststraat op termijn afnemen.

[2] Telresultaten aangeleverd door de gemeente Boortmeerbeek

6.3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

6.3.1. VARIANTEN

Volgens het gekozen voorkeurstracé loopt de F8 fietssnelweg langsheen de zuidwestzijde van het kanaal. Hierdoor dient ter hoogte van het kruispunt Bieststraat x Vaartdijk de zuidzijde als ankerpunt beschouwd te worden. Gelet op de nabije inplanting van de hoekwoning ten zuiden van het kruispunt ligt de exacte locatie van de oversteekplaats vast. Het enige fundamentele verschil tussen de varianten is de voorrangsregeling ter hoogte van het kruispunt. Welke stroom krijgt voorrang of is een lichtengeregelde oplossing te verkiezen?

Variant 1: fietsers in de voorrang

In deze variant krijgt de Vaartdijk (zuidwestzijde) voorrang. Fietsers langsheen de F8, maar ook het beperkte gemotoriseerd verkeer op de Vaartdijk-zuid, krijgt voorrang op het verkeer in de Bieststraat. De oversteekplaats wordt ingericht volgens de principes van fietsers in de voorrang:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd (met rode inkleuring) en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- Aangezien de oversteekplaats vlak bij de brug gelegen is, moeten verkeerslichten voorzien worden in functie van de ontruiming van de brug. Deze lichten worden enkel actief op het moment dat de brug geopend moet worden. Op dat moment krijgt de Vaartdijk tijdelijk rood zodat voertuigen op de brug de brug kunnen verlaten.

De zichtrelatie tussen het autoverkeer op de Bieststraat in oostelijke richting en fietsers langsheen de F8 richting Mechelen is sterk beperkt door de hoekwoning. Verkeer op de Bieststraat in oostelijke richting zal effectief moeten stoppen om enig zicht te hebben op fietsers komende van rechts. Er dient een stopstreep en B5 verkeersbord aangebracht te worden. Bij een oversteekplaats met een breedte van 4 m kan er geen goede zichtrelatie naar rechts bekomen worden. Met een oversteekplaats van 3,3 m breed (huidige breedte van het jaagpad) bedraagt het oprijzicht 53 m naar rechts, wat beter is. Dit is meer dan het minimum van 42 m (zie hoofdstuk 0).



Figuur 52: Oprijzicht vanaf de Bieststraat-west naar de Vaartdijk-zuid

Variant 2: fietsers uit de voorrang, maar een VRI met detectie

In deze variant wordt het kruispunt geregeld met verkeerslichten waarbij beurtelings de Bieststraat en de Vaartdijk/F8 groen krijgen. Er wordt een detectiesysteem voorzien dat fietsers op de F8 op afstand detecteert en de lichtenregeling beïnvloedt zodat fietsers (meestal) groen hebben zodra zij aan het kruispunt aankomen. Ook zijn er drukknoppen voorzien zodanig dat fietsers vanaf de Bieststraat die moeten oversteken richting de F8 zich ook kunnen aanmelden. De verkeerslichten staan in coördinatie met de bediening van de brug waardoor de ontruiming van de brug gegarandeerd is.

De inrichting van het kruispunt bestaat net zoals variant 1 uit een verkeersplateau als snelheidsremmend en accentuerend element. De oversteekplaats wordt gemarkeerd met de geleidingsmarkering maar niet rood ingekleurd.

Variant 3: fietsers uit de voorrang, zonder VRI

Variant 3 is in se de huidige voorrangsregeling van het kruispunt. Er wordt in deze variant echter ingezet op snelheidsverlaging en accentuering om de oversteekbaarheid en veiligheid te verbeteren.

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd maar zonder rode inkleuring en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- Aangezien de F8/Vaartdijk uit de voorrang is, is er geen conflict bij het ontruimen van de brug. Er zijn geen verkeerslichten nodig.

6.3.2. AFWEGING

De 3 oplossingsvarianten werden op het werkoverleg van 19/01/2021 met de betrokken partners besproken. Op basis van de afweging weergegeven in Tabel 2 werd één voorkeursvariant geselecteerd, namelijk variant 3: fietsers uit de voorrang zonder bijkomende VRI. Doorslaggevend in deze keuze was de

problematische zichtbaarheid in het zuidelijk kwadrant van het kruispunt. Bestuurders op de Bieststraat komende vanuit Schiplaken hebben een slecht zicht op de fietsroute vanwege het aanpalende gebouw aan de rechterzijde.

Doelstellingen	Variant 1: fietsers in de voorrang		Variant 2: fietsers uit de voorrang met VRI		Variant 3: fietsers uit de voorrang zonder VRI	
Directheid	- Fietsers op de F8 hebben voorrang en zullen geen wachttijden ervaren aan het kruispunt. - Fietsers langsheen de Bieststraat moeten voorrang verlenen maar zullen gemakkelijk een hiaat vinden.	++	- De VRI met detectie op de F8 kan in enige mate groen garanderen aan fietsers op de F8. Toch moet ook de Bieststraat regelmatig groen krijgen waardoor tijdig groen voor de F8 niet altijd mogelijk is. - Fietsers vanuit andere richtingen kunnen de lichtenregeling niet beïnvloeden. Drukknopbediening is nodig opdat zij kunnen oversteken. Zij zullen langer moeten wachten. - Globaal zal de gemiddelde wachttijd voor fietsers toenemen ten opzichte van de huidige situatie (momenteel worden de fietsers meestal voorgelaten, waardoor de gemiddelde wachttijd nu minimaal is)	0	- Momenteel worden de fietsers meestal voorgelaten ook al zijn de fietsers uit de voorrang. De gemiddelde wachttijd op de gemeten locaties bedroeg gemiddeld minder dan 1s. - Door de bijkomende accentuering en snelheidsverlaging zal de oversteekbaarheid nog iets verbeteren. - Fietsers moeten wel vertragen bij het naderen van de oversteekplaats. - De fietsdoorstroming langsheen de Bieststraat wordt niet beïnvloed.	+
Rijcomfort	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Bieststraat maar drempelloos voor de F8. '- De oversteekplaats verloopt rechtlijning in het verlengde van de F8.	++	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Bieststraat maar quasi drempelloos voor de F8 (eerder optische plateau voor de Vaartdijk). - De oversteekplaats verloopt rechtlijning in het verlengde van de F8.	++	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Bieststraat maar quasi drempelloos voor de F8 (eerder optische plateau voor de Vaartdijk). - De oversteekplaats verloopt rechtlijning in het verlengde van de F8.	++
Veiligheid	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - De zichtrelatie in het zuidwestelijk kwadrant is slecht. Het verkeer in de Bieststraat moet effectief stoppen om enig zicht te hebben. De verkeersintensiteiten en feitelijke rijsnelheden in de Bieststraat zijn hoog. Er is een sterke vrees dat niet alle voertuigen hier zullen stoppen, wat potentieel tot zeer gevaarlijke situaties kan leiden.	--	- Door middel van de verkeerslichten kan het oversteken van het kruispunt veilig gebeuren. - De accentuering en het plateau zorgen voor een bijkomende snelheidsremming.	++	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - Doordat de fietsers op de F8 uit de voorrang zijn, zullen zij het kruispunt naderen aan een lagere snelheid en meer aandacht hebben voor het conflicterend verkeer.	+
Continuïteit/ uniformiteit	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - De verkeerslichten ifv. de ontruiming van de brug vragen enige extra aandacht. - Eenzelfde inrichting als het naburige kruispunt Langestraat x F8 is aangewezen.	+	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - Eenzelfde inrichting als het naburige kruispunt Langestraat x F8 is aangewezen.	+	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - Eenzelfde inrichting als het naburige kruispunt Langestraat x F8 is aangewezen.	+

Tabel 2: Afwegingskader kruispunt Bieststraat x Vaartdijk

6.3.3. VOORKEURSCONCEPT STUURGROEP 01/07/2021

De voorkeursoplossing omvat de volgende elementen:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h in de Bieststraat in een zone rondom het kanaal (dus zone 30 ter hoogte van de linkse en de rechtse oever.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau ter hoogte van de oversteekplaats van de F8 (zuidwestelijke oever). In de Vaartdijk wordt eerder een optisch plateau aangebracht (accentuering van het plateau maar zonder echte drempel). De oversteekplaats verloopt drempelloos, ook bij het kruisen van de 2 fietspaden.
- Het plateau krijgt een eigen inkleuring (niet rood) en eventueel met een aanduiding van de oversteekplaats met het F8-fietssnelwegsymbool.
- De fietsoversteekplaats wordt geaccentueerd met accentverlichting.

De oversteekplaats op de rechteroever wordt op een gelijkaardige manier ingericht maar zonder verkeersplateau, dit om het onderscheid met de fietssnelweg te benadrukken en twee plateaus op korte afstand te vermijden. Ook hier wordt de oversteekplaats geaccentueerd met de nodige markering en accentverlichting.

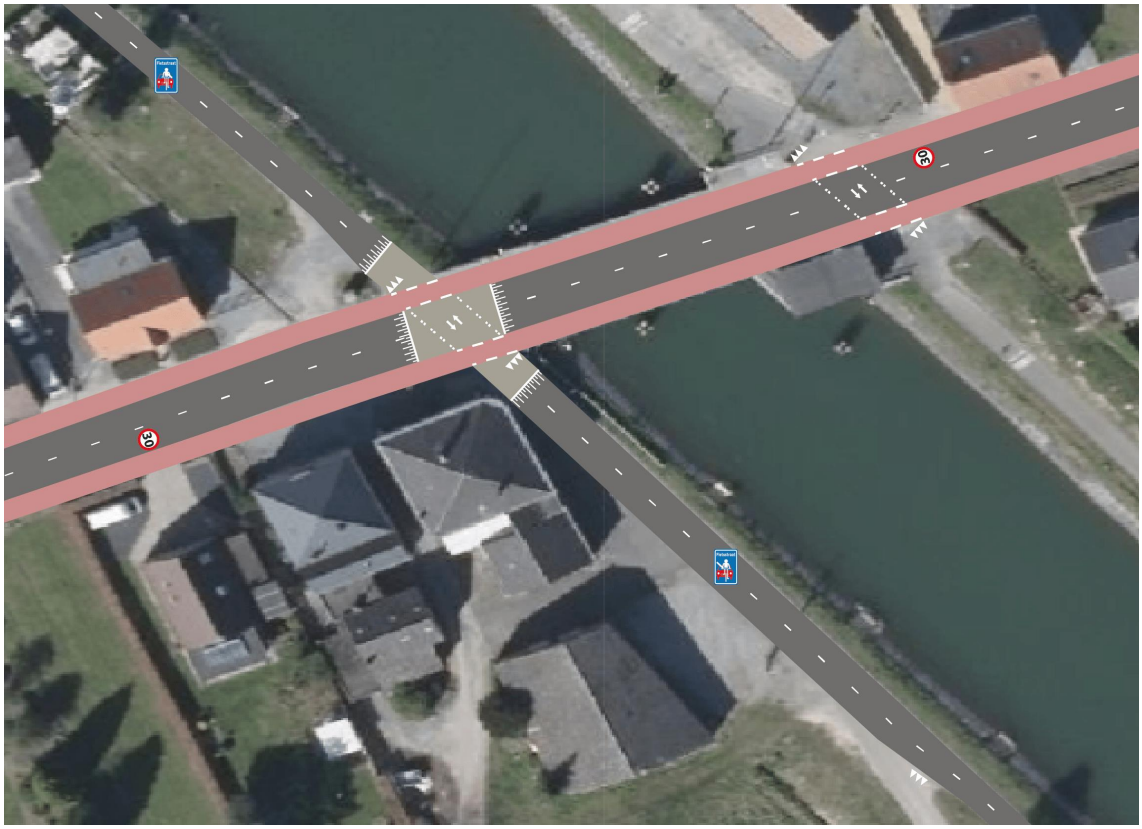
Bijkomende elementen in het concept zijn:

- Invoeren van een fietsstraat in de Vaartdijk-zuidoost tussen de Bieststraat en de ventweg. Ter hoogte van de splitsing van de ventweg met het F8-jaagpad wordt de fietssnelweg in de voorrang gebracht.
- Verplaatsen of verwijderen van de kledingcontainer in het noordwesten van de Bieststraat om de zichtrelatie tussen de F8 en Bieststraat te verbeteren.

Aanvullende suggesties zijn:

- Onderzoeken of de snelheidscontrole met ANPR-camera's eventueel uitgebreid kan worden met de omgeving van de brug.
- Het eventueel verleggen van de recreatieve fietsroute van de noordoostelijke naar de zuidwestelijke oever.

De voorkeursoplossing is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 53: Voorkeursoplossing kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk – stuurgroep 01/07/2021

6.4. UPDATE VOORKEURSOPLOSSING: FIETSZONE

6.4.1. INLEIDING

In het vervolgoverleg na de stuurgroep van 01/07/2021 werd het onder de partners duidelijk dat men toch een hoger ambitieniveau wilde nastreven. Specifiek werd er gedacht aan het realiseren van een fietszone (netwerk van fietsstraten) in de omgeving van de kruising van de fietssnelweg. Met deze fietszone zouden de fietsers op de Bieststraat gemengd rijden met het gemotoriseerd verkeer in aanloop naar de brug en over de brug. De kruising van de fietssnelweg wordt dan mee geïntegreerd in deze fietszone.

Het basisprincipe van dit concept was om de fietssnelweg in de voorrang de Bieststraat te laten dwarsen. Ook de fietsroute langsheen de noordoostzijde wordt dan in de voorrang gebracht om een uniform en herkenbaar principe te hebben aan beide oevers. Alle betrokken actoren konden zich vinden in dit inrichtingsprincipe op deze locatie. Enkel de gemeente Boortmeerbeek heeft uiteindelijk via het college beslist in het voordeel van de fietszone maar verkiest op deze locatie om de fietsoversteek niet in de voorrang te brengen. De gemeente acht de zichtbaarheid op deze locatie te beperkt om fietsers in de voorrang hier toe te laten. Fietsers in de voorrang kan hier enkel mits het vertragen van de fietsers tot zeer lage snelheid, wat volgens de gemeente niet gegarandeerd kan worden met de snelheidsremmende maatregelen.

6.4.2. PRINCIPES

- Er komt een fietszone in de directe omgeving van de brug. De Bieststraat in aanloop naar de brug alsook de brug zelf wordt zo een fietsstraat (fietsers op de rijbaan, 30 km/h voor alle bestuurders inclusief fietsers). De fietszone wordt geaccentueerd door een bordeauxrode kleur in 2 lopers.
- Fietsers worden van het fietspad geleid via een semi-rugdekking. De rugdekking bestaat uit een versmalling/asverschuiving afhankelijk van de beschikbare ruimte in combinatie met een plateau. Het plateau heeft echter geen hoogteverschil ter hoogte van de aansluiting met de brug.
- Ook de fietssnelweg en de verbinding aan de overzijde van het kanaal worden in aanloop naar de brug een fietszone. Dit is voornamelijk van tel voor de Vaartdijk-zuidoost die een fietsstraat wordt vanaf de afsplitsing met de ventweg (met de F8 als voorrangsrichting).
- In functie van eenduidigheid worden dezelfde inrichtingsprincipes gehanteerd voor de fietsroutes langsheen beide oevers.
- De beide oversteekplaatsen worden bijkomend geaccentueerd met accentverlichting via 2 galgpalen.
- Bij de oversteek aan de zuidwestzijde wordt de breedte ter hoogte van de oversteekplaats beperkt tot de huidige wegbreedte. Dit moet ervoor zorgen dat een gestopte bestuurder op de Bieststraat het zicht behoudt op de Vaartdijk-zuidoost zonder de oversteek zelf te blokkeren.

Bijkomende elementen van De Vlaamse Waterweg:

Er dient een arcering voorzien te worden in beide slagboomzones conform onderstaande foto. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden.



Figuur 54: Voorbeeld arcering onder slagboom

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. De Vlaamse Waterweg stelt voor om te werken met thermoplastische logo's.

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is. De borden met aanduiding jaagpad bevinden zich op:

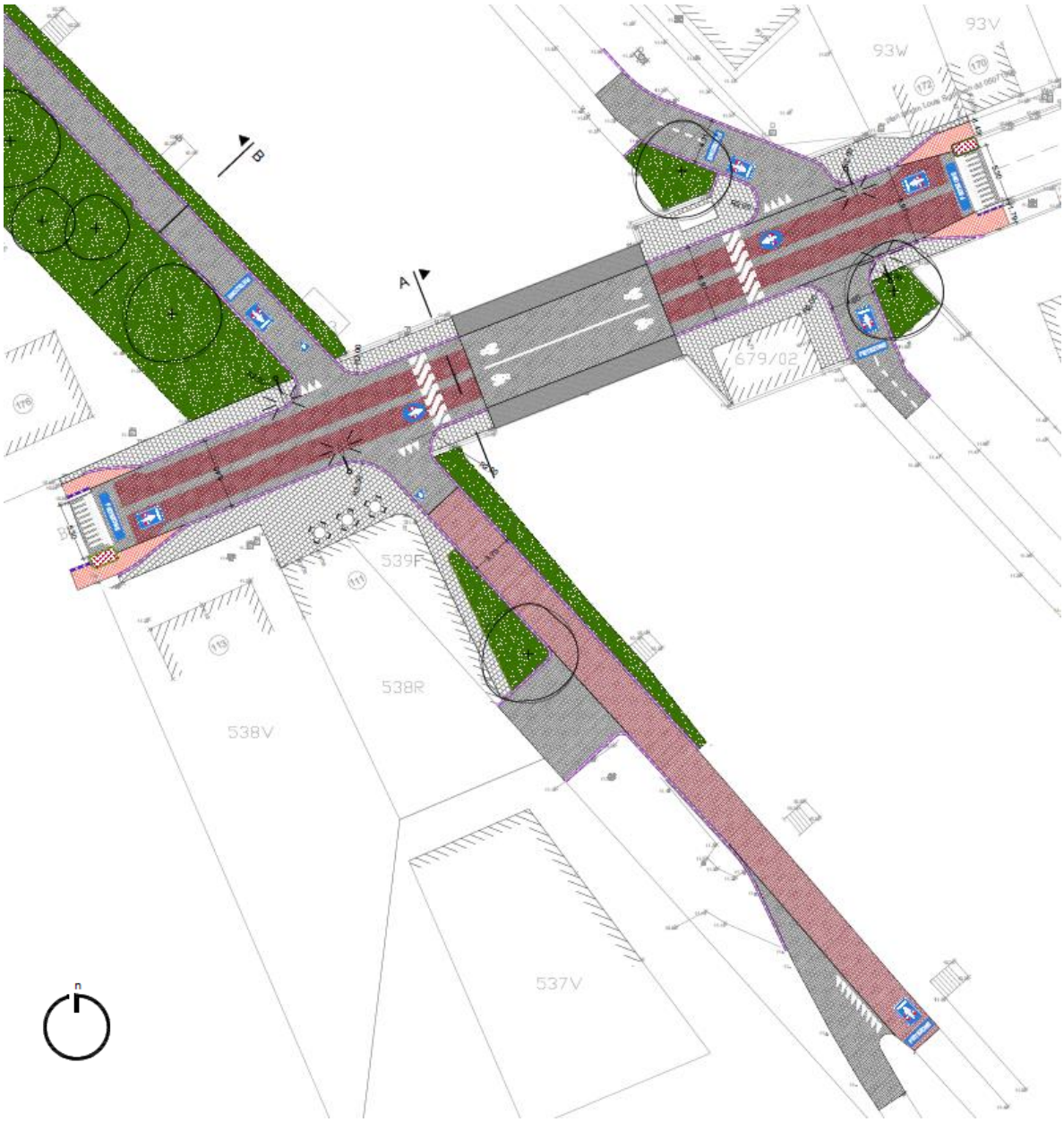
- Linkeroever: Opwaarts het kruispunt ter hoogte van de ontdubbeling ten behoeve van de woningen aldaar. Afwaarts het kruispunt, net voorbij de parking ter hoogte van de aanmeersteiger voor de pleziervaart.
- Rechteroever: Opwaarts het kruispunt, een tiental meter opwaarts het bedieningsgebouw van de brug. Afwaarts het kruispunt ter hoogte van de woning gelegen in de Bieststraat nr. 174.

Bijkomende elementen gemeente Boortmeerbeek:

Als flankerende maatregelen voorziet de gemeente om trajectcontrole/toegangscontrole in te voeren in de Bieststraat. Verwacht wordt dat de verkeersintensiteiten en de rijsnelheden hierdoor zullen afnemen.

6.4.3. ONTWERP VOORKEURSOPLOSSING

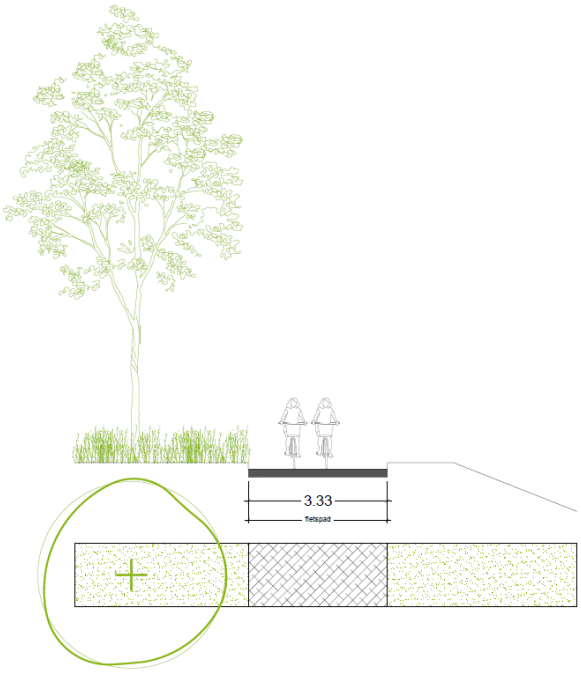
Op basis van de feedback van de schriftelijke stuurgroep (15/03-04/04/2022), de daaropvolgende werkgroepen en de beslissing van het college van Boortmeerbeek wordt de volgende oplossing als consensus voorgesteld:



Figuur 55: Voorkeursoplossing kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk



Figuur 56: Dwarsprofiel Bieststraat t.h.v. brug, doorsnede A

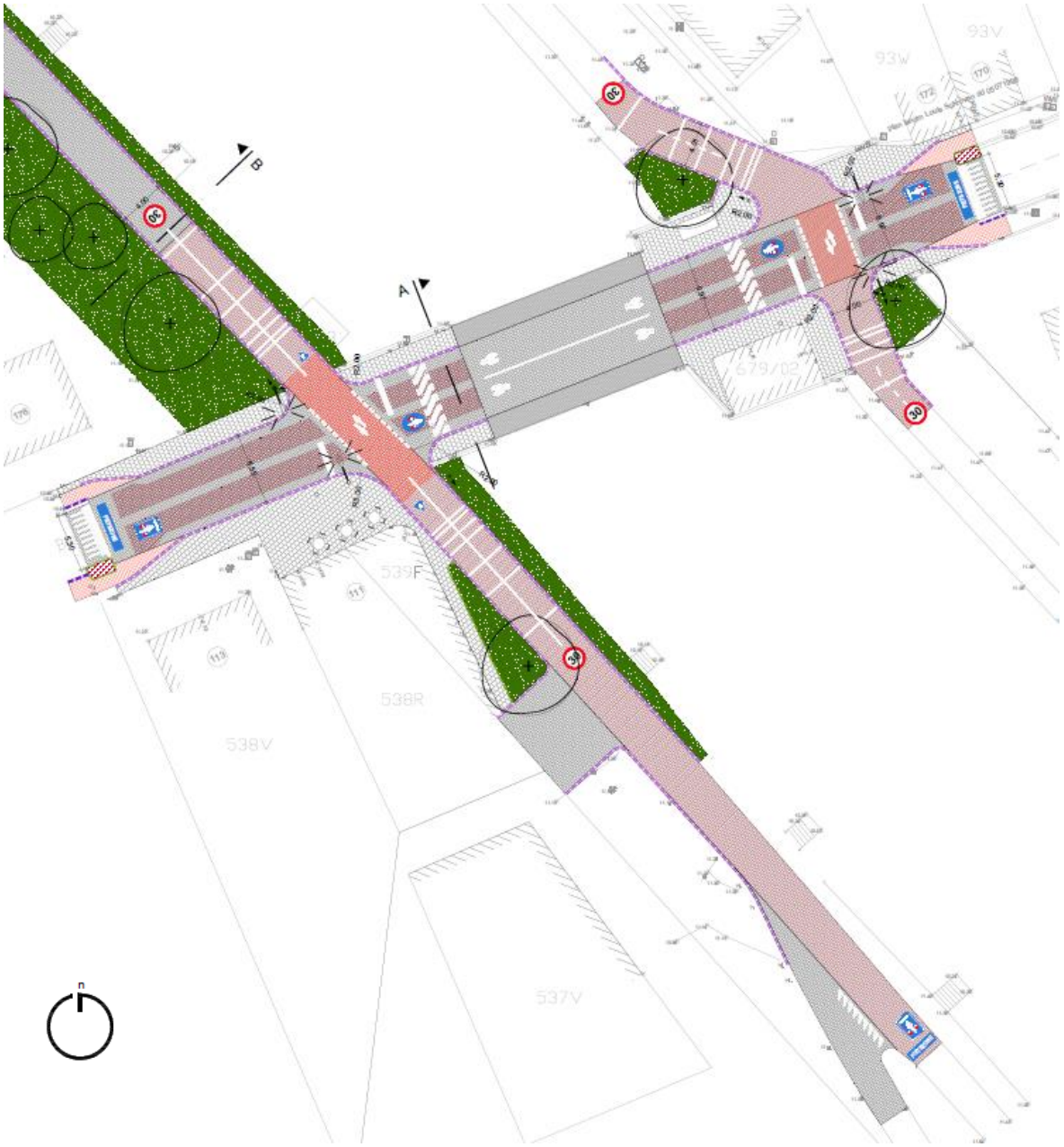


Figuur 57: Dwarsprofiel F8/Vaartdijk, doorsnede B

Op de projectstuurgroep van april 2022 (schriftelijk advies) was er een consensus over het concept met de F8 en de verbinding aan de andere zijde van het kanaal in de voorrang. Als bij de verdere uitwerking van dit project, blijkt dat er ook bij de gemeente Boortmeerbeek draagvlak is voor deze optie, geniet dit de voorkeur van alle overige leden van de stuurgroep.

De inrichtingsprincipes blijven dezelfde. Enkel dient plaatselijk de markering en signalisatie aangepast te worden. Ook moeten er dan verkeerslichten geplaatst worden in functie van de ontruiming van de brug. Hiervoor kan men eventueel al wachtbuizen voor voorzien.

Onderstaande figuur toont hetzelfde concept maar dan met fietsers in de voorrang. Er wordt ook ribbelmarkering aangebracht ter vertraging van de fietsers. In de vervolgstappen kan eventueel bijkomend gezocht worden naar extra of andere maatregelen om een attentieverhogend en snelheidsremmend effect te bekomen.



Figuur 58: Concept kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk met fietsers in de voorrang

Onderstaande figuur geeft een impressie van hoe het wegbeeld er uit zou kunnen zien.

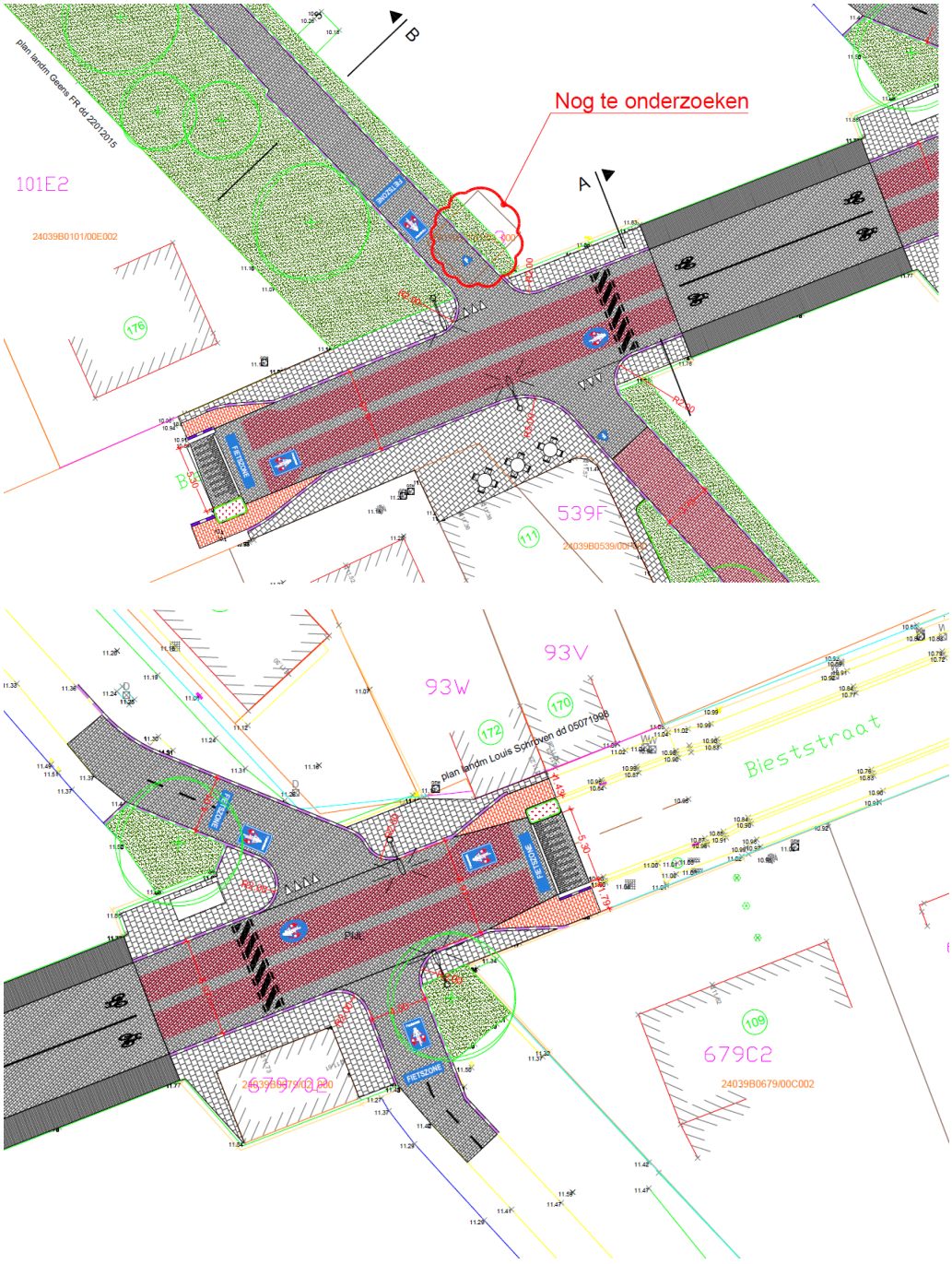


Figuur 59: Impressie inrichting fietszone Bieststraat (in dit geval gemarkeerd met fietsers in de voorrang)

6.4.4. RUIMTE-INNAME

Voor het ontwerp is er geen ruimte-inname nodig. In het voorontwerp plan is een verharding ingetekend voor woning nr. 111, deels op privaat domein. Dit deel van de verharding is evenwel niet essentieel voor het concept.

Merk ook op dat er in het GRB een rechthoek is afgebakend net ten noorden van het kruispunt, maar eigenlijk wordt deze zone wel al gebruikt als openbaar domein en ligt er ook al infrastructuur. Dit moet eventueel bij de verdere uitwerking geverifieerd worden. Voorlopig is dit gecatalogeerd als 'te onderzoeken'.



Figuur 60: Toetsing ruimte-inname

7. ANALYSE KRUISPUNT PONTSTRAAT/LANGESTRAAT X AARSCHOTSEBAAN

7.1. RUIMTELIJKE ANALYSE

7.1.1. MORFOLOGIE

Het kruispunt is gelegen in een groene context waarbij ter hoogte van het kruispunt zelf een aantal woningen aanwezig zijn die mee onderdeel uitmaken van de lintbebouwing langsheen de Langestraat en Pontstraat. De noordwestelijke oever heeft een groen karakter met ter hoogte van de Pontstraat een horecazaak. Ten noordoosten wordt de ruimte begrensd door een woning op de kop van de brug ter hoogte van de Pontstraat en private tuinen parallel met de vaart. Hiertussen is het jaagpad gesitueerd. De ruimtelijke omgeving aangrenzend aan de woningen wordt gekenmerkt door het landschappelijk strakke beeld van de vaarweg met aan weerszijden een bomenrij. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug. Iets verder oostelijk bevindt zicht het sas.



Figuur 61: Kruispunt Bieststraat x F8/Aarschotsebaan (zicht op de brug naar de noordelijke oever)

Ten zuidwesten (Aarschotsebaan) is de oever qua beeld heel groen, mede door de aanwezigheid van een groengebied. Langsheen de rijweg is ruimte aanwezig om te parkeren. Op de kop van de Aarschotsebaan staat een klein gebouw (nutsvoorzieningen). Ten zuidoosten wordt de ruimte gekenmerkt door de doorgaande fietsverbinding met aan de waterzijde ruimte voor wagens om te parkeren en aan de landzijde private woningen met tuin. Ook aan deze zijde oogt de oever heel groen door de aanwezigheid van bomengroepen en rijbomen.



Figuur 62: Kruispunt Bieststraat x F8/Aarschotsebaan (zicht op de zuidelijke oever, westzijde)



Figuur 63: Kruispunt Bieststraat x F8/Aarschotsebaan (zicht op de zuidelijke oever, oostzijde)

7.1.2. EIGENDOMSSTRUCTUUR



Figuur 64: Eigendomsstructuur Kruispunt Bieststraat x F8/Vaartdijk (bron: Geopunt)

7.2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

7.2.1. NETWERK

Fietsroutenetwerk

- Langestraat/Pontstraat: Bovenlokale functionele fietsroute
- Pontstraat: Recreatieve fietsroute
- Aarschotsebaan: Fietssnelweg F8 (nieuw voorkeurstracé) / Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-noordwest: Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-zuidoost: Fietssnelweg F8 / Recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer

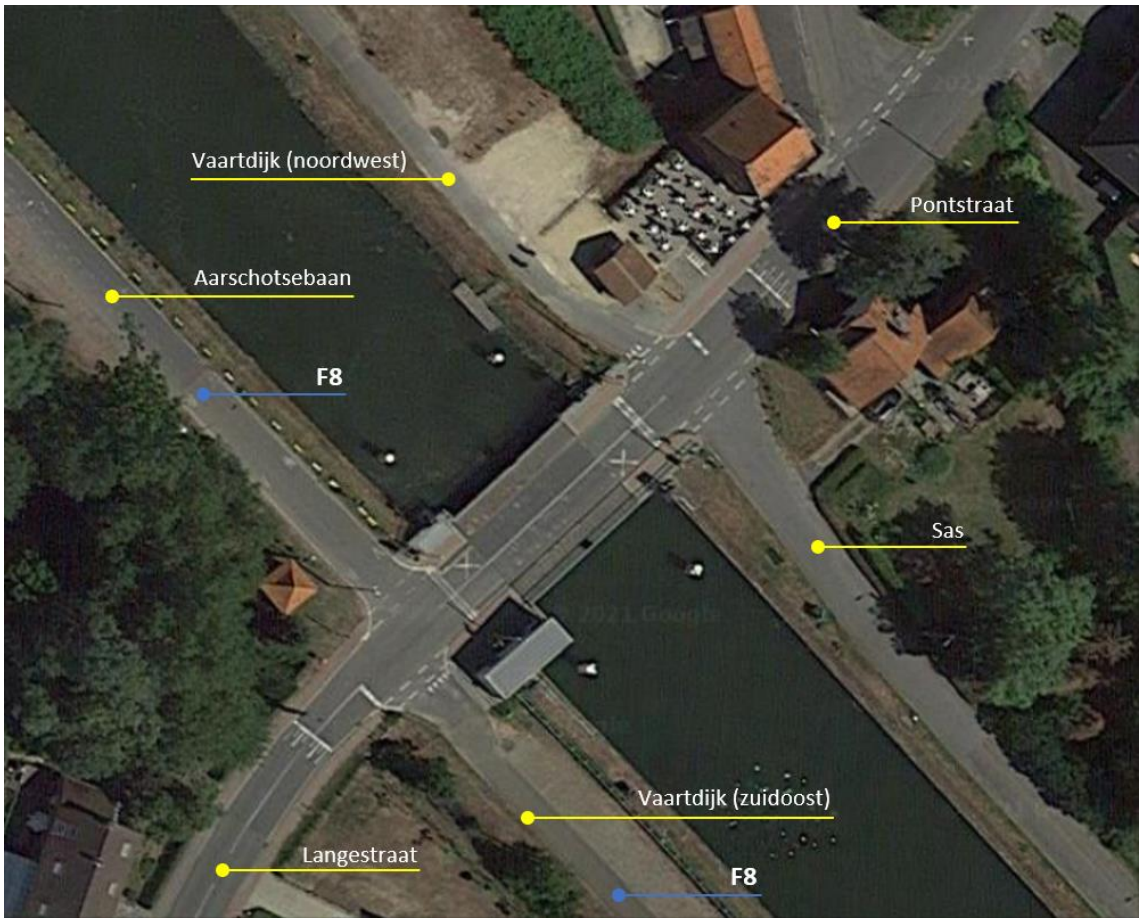
- Geen reguliere busverbinding

Wegencategorisering

- Langestraat/Pontstraat: Lokale weg type II
- Aarschotsebaan: Lokale weg type II
- Vaartdijk-zuidoost: Lokale weg type III
- Sas: Lokale weg type III

7.2.2. BESTAANDE INRICHTING

De Langestraat/Pontstraat is een lokale weg type II met een snelheidsregime van 50 km/h. Het is een weg voor tweerichtingsverkeer met 1 rijstrook per rijrichting. Langsheen de Langestraat/Pontstraat is er aan beide zijden van de rijbaan een (smal) aanliggend verhoogd eenrichtingsfietspad aanwezig.



Figuur 65: Orthofoto kruispunt Langestraat/Pontstraat x F8/Aarschotsebaan

Ter hoogte van het zuidwestelijke kruispunt sluit in het noordwesten de Aarschotsebaan (lokale weg type II, 50 km/h) aan. Deze straat ontsluit het woongebied ten westen van het kanaal. De Aarschotsebaan buigt af naar het westen terwijl de fietsroute de Vaartdijk blijft volgen. De Vaartdijk is uit de voorrang ten opzichte van de Aarschotsebaan. Ten zuidwesten van het kruispunt met de Langestraat zorgt de Vaartdijk voor de ontsluiting van een kleine parking, het brugwachtershuisje en de nabijgelegen sluis. Zowel de Aarschotsebaan als de Vaartdijk-zuid zijn uit de voorrang ten opzichte van de Langestraat. De oversteekplaats voor de fietsers langsheen het kanaal is niet gemarkeerd. De enige aanwezige accentuering is een verkeersplateau-markering in de Langestraat komende vanuit het zuiden.

Ter hoogte van het noordoostelijke kruispunt sluit de Vaartdijk aan in het noordwesten en de straat Sas (lokale weg type III) in het noordoosten. De Vaartdijk-noordwest is uit de voorrang ten opzichte van de Pontstraat. Het Sas sluit daarentegen aan als een voorrang-van-rechts op de Pontstraat. Verkeer op de brug moet voorrang verlenen aan het Sas. De oversteekplaats voor de fietsers langsheen het kanaal is niet gemarkeerd. De enige aanwezige accentuering is een verkeersplateau-markering in de Pontstraat komende vanuit het oosten.



Figuur 66: Kruispunt Bieststraat x F8/Aarschotsebaan (zuidwestelijke oever) (bron: Google streetview)



Figuur 67: Kruispunt Langestraat/Pontstraat x Sas (noordoostelijke oever) (bron: Google streetview)



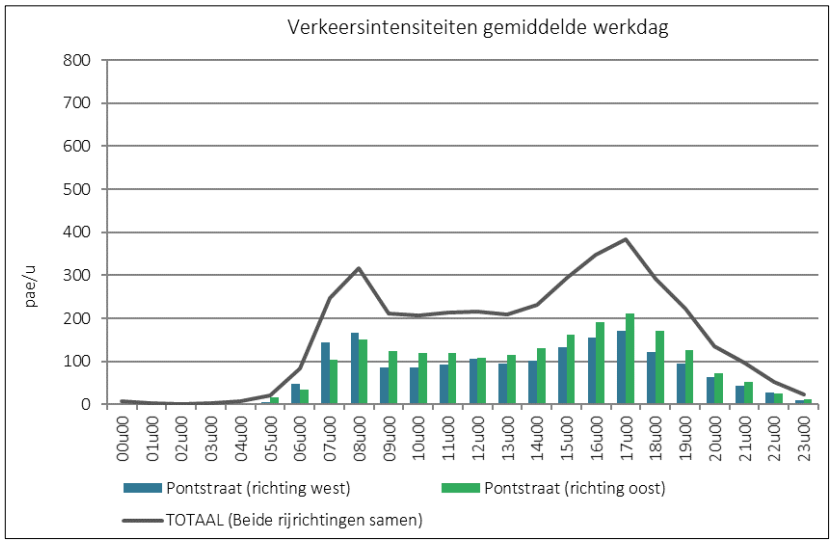
Figuur 68: Kruispunt Aarschotsebaan x F8/Vaartdijk (zuidwestelijke oever)

7.2.3. DRUKTEBEELD

Er werden kruispunttellingen uitgevoerd op dinsdag 15/09/2020 en doorsnedetellingen van 14/09/2020 tot 22/09/2020.

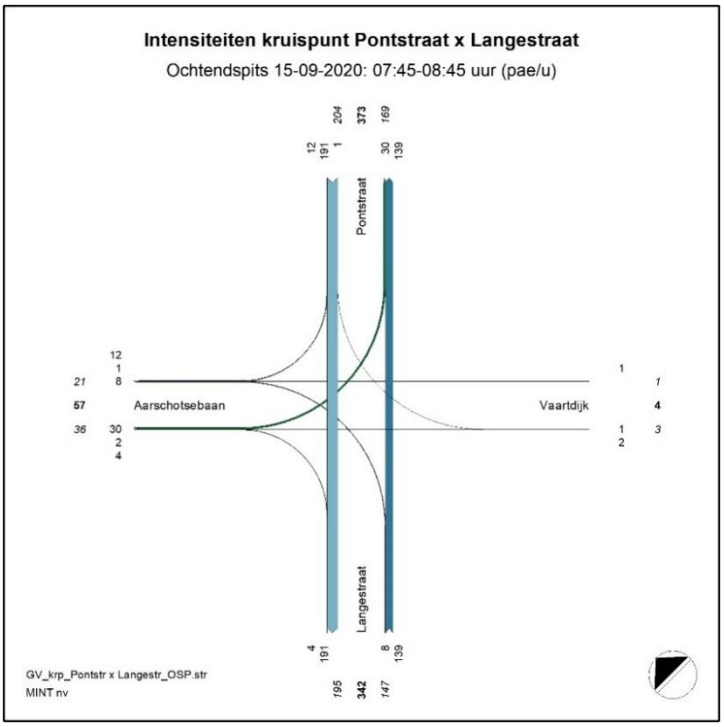
Hierna zijn ook de druktebeelden opgenomen zoals gemeten in januari 2020 (“pre-corona”), aangeleverd door de gemeente Boortmeerbeek. Een vergelijking van de tellingen geeft aan dat er in januari 2020 meer verkeer reed tijdens de ochtendspits in vergelijking met september 2020. Tijdens de avondspits was het druktebeeld gelijkaardig voor beide meetperiodes.

GEMOTORISEERD VERKEER

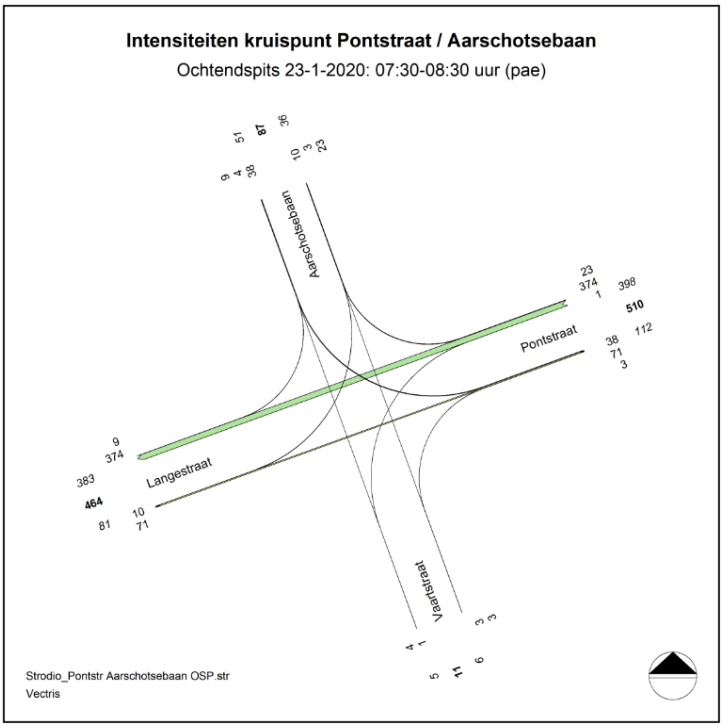


Figuur 69: Verkeersintensiteiten Pontstraat (in pae/u)

Ochtendspits



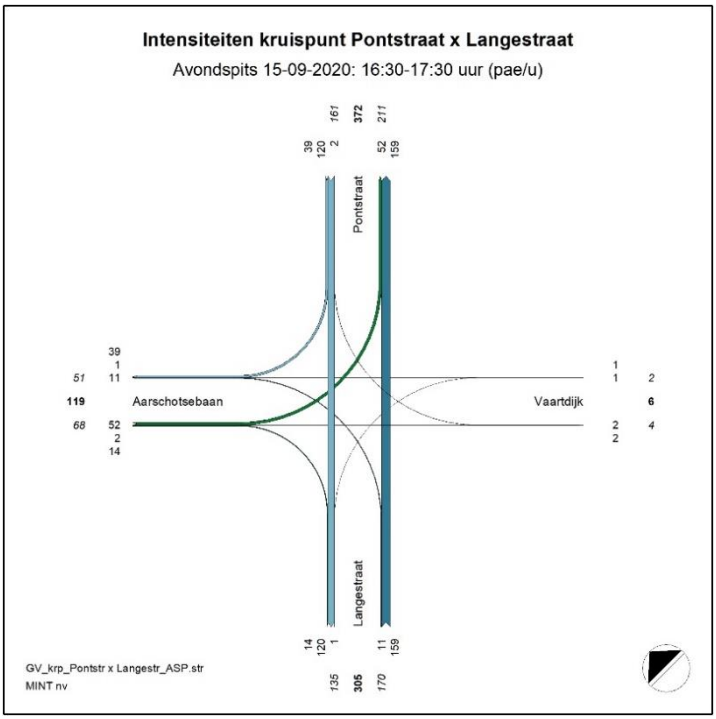
Figuur 70: Druktebeeld kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan – ochtendspits (in pae/u)



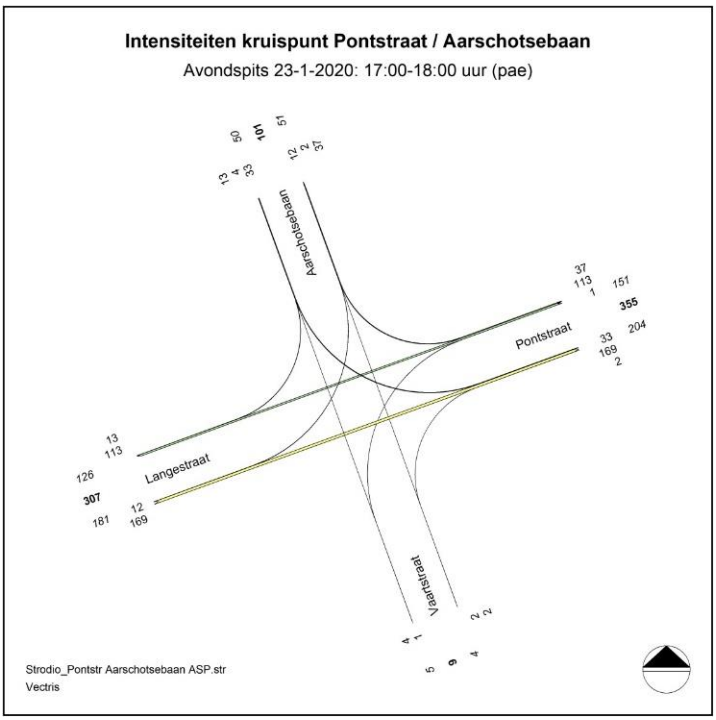
Figuur 71: Druktebeeld kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan[3] – ochtendspits (in pae/u)

[3] Telresultaten aangeleverd door de gemeente Boortmeerbeek

Avondspits



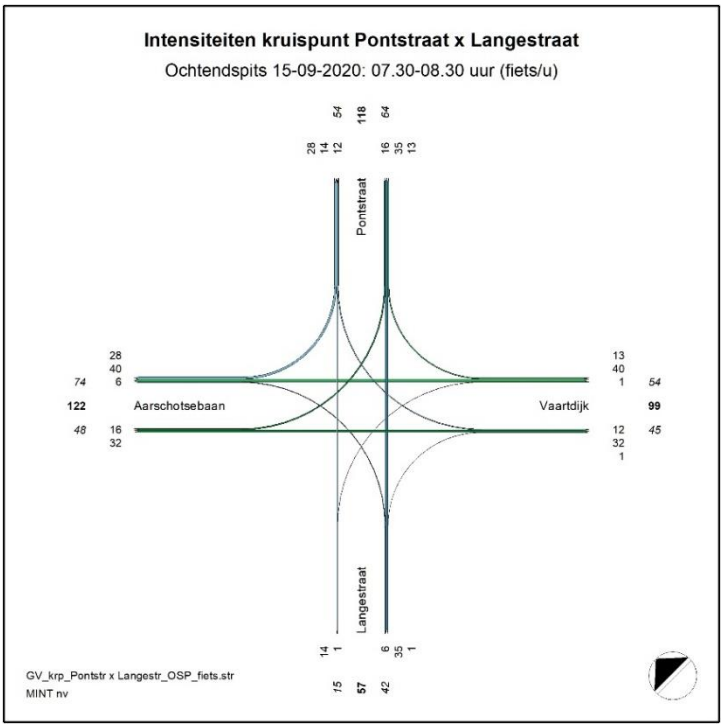
Figuur 72: Druktebeeld kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan – avondspits (in pae/u)



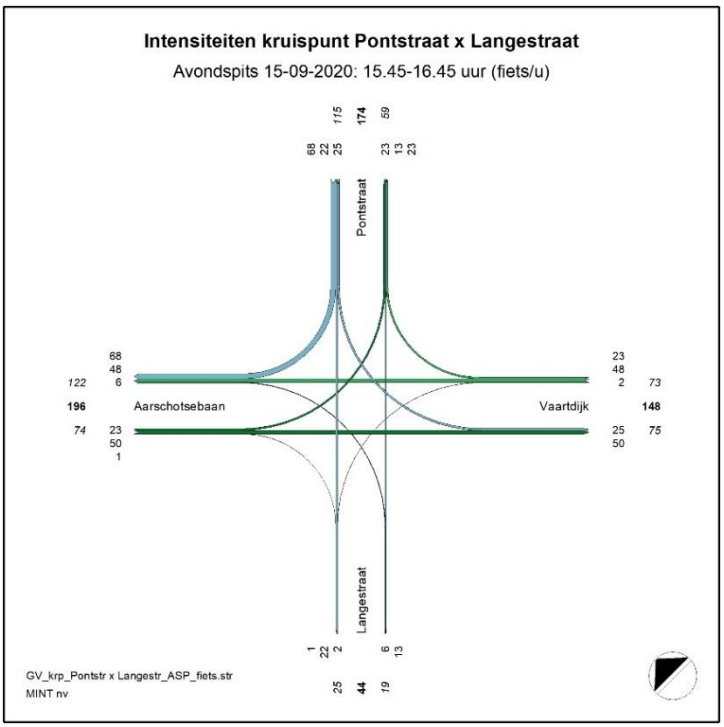
Figuur 73: Druktebeeld kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan[4] – avondspits (in pae/u)

[4] Telresultaten aangeleverd door de gemeente Boortmeerbeek

FIETSERS



Figuur 74: Fietsers kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan – ochtendspits



Figuur 75: Fietsers kruispunt Pontstraat x Langestraat x Aarschotsebaan – avondspits

De gemiddelde wachttijd van de overstekende fietsers langsheen het kanaal werd eveneens gemeten en bedroeg gemiddeld minder dan 1 seconde, en dit voor beide oversteekrichtingen.

7.2.4. KNELPUNTSYNTHESE

De bestaande inrichting van het kruispunt Langestraat x Vaartdijk x Aarschotsebaan, aan de zuidzijde van het kanaal kampt met een aantal knelpunten om een kwaliteitsvolle fietservaring op de F8 te garanderen:

- Het ontbreken van een duidelijke accentuering of markering van de oversteekplaats;
- Het ontbreken van een snelheidsremmend element dat het verkeer zou vertragen ter hoogte van de oversteekplaats;
- Smalle fietspaden langsheen de Langestraat/Pontstraat. De vrij lage verkeersintensiteiten maken de brug nochtans ook interessant als locatie voor een kantwissel;
- Vrij slecht zicht van het gemotoriseerd komende vanaf de Pontstraat op de F8-fietsers komende van de richting Leuven door het brugwachtershuisje in het zuidoostelijke kwadrant;
- Vrij hoge toegelaten snelheid van 50 km/h op de Aarschotsebaan zelf, gemengd met de fietssnelweg. De Aarschotsebaan heeft tevens voorrang op de F8-fietsroute;
- Sas sluit aan als voorrang-van-rechts op de Pontstraat. Dit is in tegenstrijd met de wegencategorisering en de doorlopende fietspadmarkering in de Pontstraat.

In het verkeersleefbaarheidsplan van de gemeente Boortmeerbeek voorziet de gemeente om een éénrichtingslus in te voeren in de Pontstraat (eenrichting richting N26) en Kallebeekstraat (eenrichting richting Pontstraat).

7.3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

7.3.1. VARIANTEN

Volgens het gekozen voorkeurstracé loopt de F8 fietssnelweg langsheen de zuidwestzijde van het kanaal. Hierdoor dient ter hoogte van de Langestraat/Pontstraat het kruispunt Langestraat x Aarschotsebaan x Vaartdijk als ankerpunt beschouwd te worden voor de F8 fietssnelweg.

Er worden 2 fundamentele varianten beschouwd, die verschillen in de voorrangsregeling. Variant 1 gaat uit van fietsers in de voorrang en variant 2 van fietsers uit de voorrang. Een verkeerslichtengeregeld kruispunt wordt niet verder beschouwd gelet op de beperkte verkeersintensiteiten.

Variant 1: fietsers in de voorrang

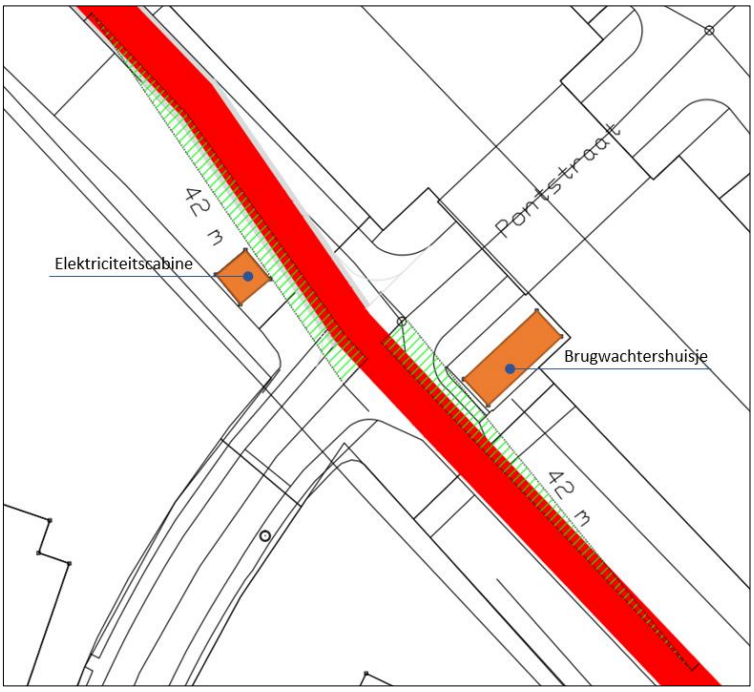
In deze variant krijgt de Aarschotsebaan - Vaartdijk (zuidoostzijde) voorrang. Fietsers langsheen de F8, maar ook het gemotoriseerd verkeer op de Aarschotsebaan, krijgen voorrang op het verkeer in de Langestraat en Pontstraat. De oversteekplaats wordt ingericht volgens de principes van fietsers in de voorrang:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde van het kanaal.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd (met rode inkleuring) en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- Aangezien de oversteekplaats vlak bij de brug gelegen is, moeten verkeerslichten voorzien worden in functie van de ontruiming van de brug. Deze lichten worden enkel actief op het moment dat de brug

geopend moet worden. Op dat moment krijgt de Aarschotsebaan/Vaartdijk tijdelijk rood zodat voertuigen op de brug, de brug kunnen verlaten.

De zichtrelatie tussen het autoverkeer op de Pontstraat in westelijke rijrichting en fietsers langsheen de F8 richting Mechelen is sterk beperkt door het brugwachtershuisje op de hoek. Er is evenwel ruimte om de weg enigszins uit te buigen waardoor de oversteekplaats wat naar het zuidwesten opschuift, verder weg van het brugwachtershuisje. Te veel naar het westen opschuiven mag echter niet aangezien de elektriciteitscabine ten zuidwesten van de Aarschotsebaan dan te veel het zicht ontneemt.

Met een lichte uitbuiging van de oversteekplaats naar het zuidwesten is het evenwel mogelijk een oprijzicht te vrijwaren van minstens 42 m (zie hoofdstuk 3.3) in beide kijkrichtingen.



Figuur 76: Zichtrelatie vanaf de Langestraat-zuidwest naar de Aarschotsebaan en vanaf de Pontstraat-noordoost naar de Vaartdijk-zuidoost

Variant 2: fietsers uit de voorrang, zonder VRI

Variant 2 is in se de huidige voorrangsregeling van het kruispunt. Er wordt in deze variant echter ingezet op snelheidsverlaging en accentuering om de oversteekbaarheid en veiligheid te verbeteren.

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde van het kanaal.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd maar zonder rode inkleuring en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- De Aarschotsebaan en Vaartdijk-zuidoost worden iets naar het zuidwesten uitgebogen om een betere zichtrelatie te krijgen tussen de Pontstraat en de Vaartdijk-zuidoost.
- Aangezien de F8/Vaartdijk uit de voorrang is, is er geen conflict bij het ontruimen van de brug. Er zijn geen verkeerslichten nodig.

7.3.2. AFWEGING

De 2 oplossingsvarianten werden op het werkgroepoverleg van 19/01/2021 met de betrokken partners besproken. Op basis van de afweging weergegeven in Tabel 3 werd één voorkeursvariant geselecteerd, namelijk variant 2: fietsers uit de voorrang zonder VRI. Het principe fietsers in de voorrang lijkt hier wel toepasbaar. De inrichting is echter sterk gelijkaardig aan de inrichting van de nabijgelegen oversteek over de Bieststraat (waar fietsers uit de voorrang zullen zijn). De vrees dat dit tot gevaarlijk gedrag zal leiden aan de Bieststraat, heeft doen besluiten om ook aan de Langestraat te opteren voor fietsers uit de voorrang.

Doelstellingen	Variant 1: fietsers in de voorrang		Variant 2: fietsers uit de voorrang zonder VRI	
Directheid	- Fietsers op de F8 hebben voorrang en zullen geen wachttijden ervaren aan het kruispunt. - Fietsers langsheen de Langestraat/Pontstraat moeten voorrang verlenen maar zullen gemakkelijk een hiaat vinden.	++	- Momenteel worden de fietsers meestal voorgelaten ook al zijn de fietsers uit de voorrang. De gemiddelde wachttijd op de gemeten locaties bedroeg gemiddeld minder dan 1s. - Door de bijkomende accentuering, de snelheidsverlaging en iets verbeterde zichtrelatie zal de oversteekbaarheid nog iets verbeteren. - Fietsers moeten wel vertragen bij het naderen van de oversteekplaats. - De fietsdoorstroming langsheen de Langestraat/Pontstraat wordt niet beïnvloed.	+
Rijcomfort	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Langestraat/Pontstraat maar drempelloos voor de F8. '- De oversteekplaats verloopt quasi rechtlijning in het verlengde van de F8.	++	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Langestraat/Pontstraat maar quasi drempelloos voor de F8 (eerder optische plateau voor de Vaartdijk en Aarschotsebaan). - De oversteekplaats verloopt quasi rechtlijning in het verlengde van de F8.	++
Veiligheid	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - De zichtrelatie is niet ideaal. Het verkeer in de Langestraat en Pontstraat moet sterk vertragen of zelfs stoppen om enig zicht te hebben. De verkeersintensiteiten zijn er wel niet hoog.	-	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - Doordat de fietsers op de F8 uit de voorrang zijn, zullen zij het kruispunt naderen aan een lagere snelheid en meer aandacht hebben voor het conflicterend verkeer.	+
Continuïteit/ uniformiteit	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - De verkeerslichten ifv. de ontruiming van de brug vragen enige extra aandacht. - De voorrangsregeling is anders dan de voorrangsregeling aan de oversteekplaats van de naburige Bieststraat. De vrees bestaat dat dit tot een gevaarlijk gedrag zal leiden bij de F8-fietsers aan de Bieststraat (F8-fietsers veronderstellen hun voorrang maar zijn aan de Bieststraat uit de voorrang).	-	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - Eenzelfde inrichting als het naburige kruispunt Bieststraat x F8 zorgt voor duidelijkheid.	+

Tabel 3: Afwegingskader kruispunt Langestraat/Pontstraat x Aarschotsebaan x Vaartdijk

7.3.3. VOORKEURSCONCEPT STUURGROEP 01/07/2021

De voorkeursoplossing omvat de volgende elementen:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h in de Langestraat/Pontstraat in een zone rondom het kanaal (dus zone 30 ter hoogte van de linkse en de rechtse oever.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau ter hoogte van de oversteekplaats van de F8 (zuidwestelijke oever). In de Aarschotsebaan/Vaartdijk wordt eerder een optisch plateau aangebracht (accentuering van het plateau maar zonder echte drempel). De oversteekplaats verloopt drempelloos, ook bij het kruisen van de 2 fietspaden.
- Het plateau krijgt een eigen inkleuring (niet rood) en eventueel met een aanduiding van de oversteekplaats met het F8-fietssnelwegsymbool.
- De Aarschotsebaan en Vaartdijk-zuidoost worden iets naar het zuidwesten uitgebogen om een betere zichtrelatie te krijgen tussen de Pontstraat en de Vaartdijk-zuidoost.
- De fietsoversteekplaats wordt geaccentueerd met accentverlichting.

De oversteekplaats op de rechteroever wordt op een gelijkaardige manier ingericht maar zonder verkeersplateau, dit om het onderscheid met de fietssnelweg te benadrukken en twee plateaus op korte afstand te vermijden. Ook hier wordt de oversteekplaats geaccentueerd met de nodige markering en accentverlichting.

BIJKOMENDE ELEMENTEN

De Langestraat/Pontstraat is een functionele fietsroute en de Pontstraat is ook een recreatieve fietsroute. Er zijn fietspaden aanwezig maar deze zijn zeer smal. Het invoeren van een éénrichtingslus in de Pontstraat zoals voorzien door de gemeente biedt de mogelijkheid om volwaardige fietspaden in te richten in de Pontstraat tussen de N26 en de Kallebeekstraat. Voorbij de Kallebeekstraat en op de brug is er evenwel tweerichtingsverkeer en is de ruimte niet aanwezig voor voldoende brede fietspaden.

Gelet op de vrij beperkte verkeersintensiteiten zijn alle partners het erover eens dat de fietsers ook een prominentere plaats verdienen in de Langestraat/Pontstraat. Daarom wordt ervoor geopteerd om fietssuggestiestroken in te richten in de Pontstraat/Langestraat vanaf de Kallebeekstraat tot voorbij de aansluiting met de Aarschotsebaan. Lokaal wordt ook de snelheid verlaagd tot 30 km/h. De fietssuggestiestroken zorgen door het afwijkend wegbeeld meteen voor een poorteffect en attendeert het gemotoriseerd verkeer op de aanwezigheid van de fietsers in deze omgeving (waaronder ook de fietsoversteekplaatsen). Voor de overgang van fietspad naar fietssuggestiestrook in de Langestraat wordt er lokaal een kleine versmalling aangebracht als rugdekking (plaatselijk alternerend verkeer). De zone 30 start iets eerder, ter hoogte van de huidige aankondiging van de brug (ongeveer 80 m voor de fietsoversteekplaats).

Aanvullend is er bij de partners ook consensus over volgende elementen:

- Invoeren van een fietsstraat in de Aarschotsebaan over het wegsegment waar de Aarschotsebaan en F8 samenvallen. Ter hoogte van de splitsing van de Aarschotsebaan met de F8 wordt de fietssnelweg in de voorrang gebracht. Om het verkeer in de Aarschotsebaan te vertragen en het zicht te verbeteren wordt de Aarschotsebaan haakser aangesloten op de F8-route.

Aanvullende suggesties zijn:

- Het eventueel verleggen van de recreatieve fietsroute van de noordoostelijke naar de zuidwestelijke oever.

De voorkeursoplossing is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 77: Voorkeursoplossing kruispunt Langestraat/Pontstraat x F8/Aarschotsebaan/Vaartdijk – stuurgroep 01/07/2021

7.4. UPDATE VOORKEURSOPLOSSING: FIETSZONE

7.4.1. INLEIDING

In het vervolgoverleg na de stuurgroep van 01/07/2021 werd het onder de partners duidelijk dat men toch een hoger ambitieniveau wilde nastreven. Specifiek werd er gedacht aan het realiseren van een fietszone (netwerk van fietsstraten) in de omgeving van de kruising van de fietssnelweg. Met deze fietszone zouden de fietsers op de Langestraat/Pontstraat gemengd rijden met het gemotoriseerd verkeer in aanloop naar de brug en over de brug. De kruising van de fietssnelweg wordt dan mee geïntegreerd in deze fietszone.

Het basisprincipe van dit concept was om de fietssnelweg in de voorrang de Langestraat te laten dwarsen. Ook de fietsroute langsheen de noordoostzijde wordt dan in de voorrang gebracht om een uniform en

herkenbaar principe te hebben aan beide oevers. Alle betrokken actoren kunnen zich vinden in het principe van fietsers in de voorrang op deze locatie. Alle partners zijn het er echter ook over eens dat eenzelfde inrichtingsprincipe nodig is voor het knooppunt Langestraat als voor het knooppunt Bieststraat gelet op de nabijheid van beide locaties (slechts enkele minuten fietsen van elkaar). Aangezien het knooppunt Bieststraat ingericht wordt met de fietsers uit de voorrang, maakt dat de fietsers ook uit de voorrang zullen moeten oversteken ter hoogte van de Langestraat.

7.4.2. PRINCIPES

- Er komt een fietszone in de directe omgeving van de brug. De Langestraat en Pontstraat in aanloop naar de brug alsook de brug zelf worden zo een fietsstraat (fietsers op de rijbaan, 30 km/h voor alle bestuurders inclusief fietsers). De fietszone wordt er geaccentueerd door een bordeauxrode kleur in 2 lopers.
- Fietsers worden van het fietspad geleid via een semi-rugdekking. De rugdekking bestaat een versmalling/asverschuiving afhankelijk van de beschikbare ruimte in combinatie met een plateau. Het plateau heeft echter geen hoogteverschil ter hoogte van de aansluiting met de brug.
- Ook de fietssnelweg en de verbinding aan de overzijde van het kanaal worden in aanloop naar de brug een fietszone. Dit is voornamelijk van tel voor de Aarschotsebaan die een fietsstraat wordt vanaf de bocht met het jaagpad (met de F8 als voorrangsrichting). Op de andere oever wordt Sas een fietsstraat tussen de Pontstraat en de bocht in Sas. Ter hoogte van de aansluiting met het jaagpad wordt het jaagpad de voorrangsrichting.
- In functie van eenduidigheid worden dezelfde inrichtingsprincipes gehanteerd voor de fietsroutes langsheen beide oevers.
- De beide oversteekplaatsen worden bijkomend geaccentueerd met accentverlichting via 2 galgpalen.

Bijkomende elementen van De Vlaamse Waterweg:

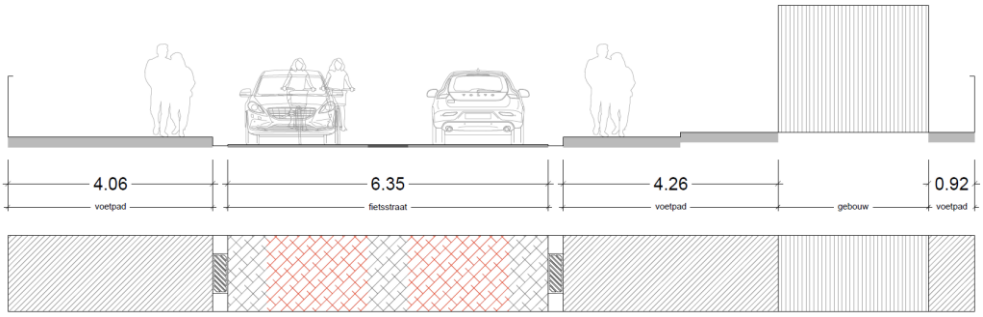
- Er dient een arcering voorzien te worden in de beide slagboomzones. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden (zie Figuur 54).
- De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. De Vlaamse Waterweg stelt voor om te werken met thermoplastische logo's.
- De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is. De wegenis op linkeroever afwaarts de brug is openbare wegenis (Aarschotsebaan), het jaagpad sluit aan op de haakse bocht van de Aarschotsebaan. Op het jaagpad stroomopwaarts de brug bevindt de aanduiding "jaagpad" zich net opwaarts de parking in grasdals. Op rechteroever stroomopwaarts de brug is de weg openbare wegenis (Sas) en afwaarts het kruispunt bevindt zich de aanduiding "jaagpad" net afwaarts de parking van het café "De Brug".

7.4.3. ONTWERP VOORKEURSOPLOSSING

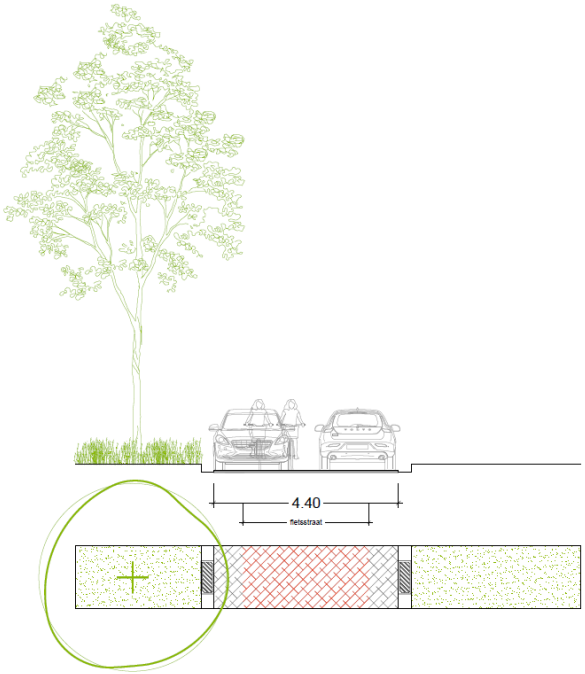
Op basis van de feedback van de schriftelijke stuurgroep (15/03-04/04/2022) en de daaropvolgende werkgroepen wordt de volgende oplossing als consensus voorgesteld:



Figuur 78: Voorkeursoplossing kruispunt Langestraat/Pontstraat x F8/Aarschotsebaan/Vaartdijk



Figuur 79: Dwarsprofiel Langestraat/Pontstraat t.h.v. brug, doorsnede A



Figuur 80: Dwarsprofiel F8/Aarschotsebaan, doorsnede B

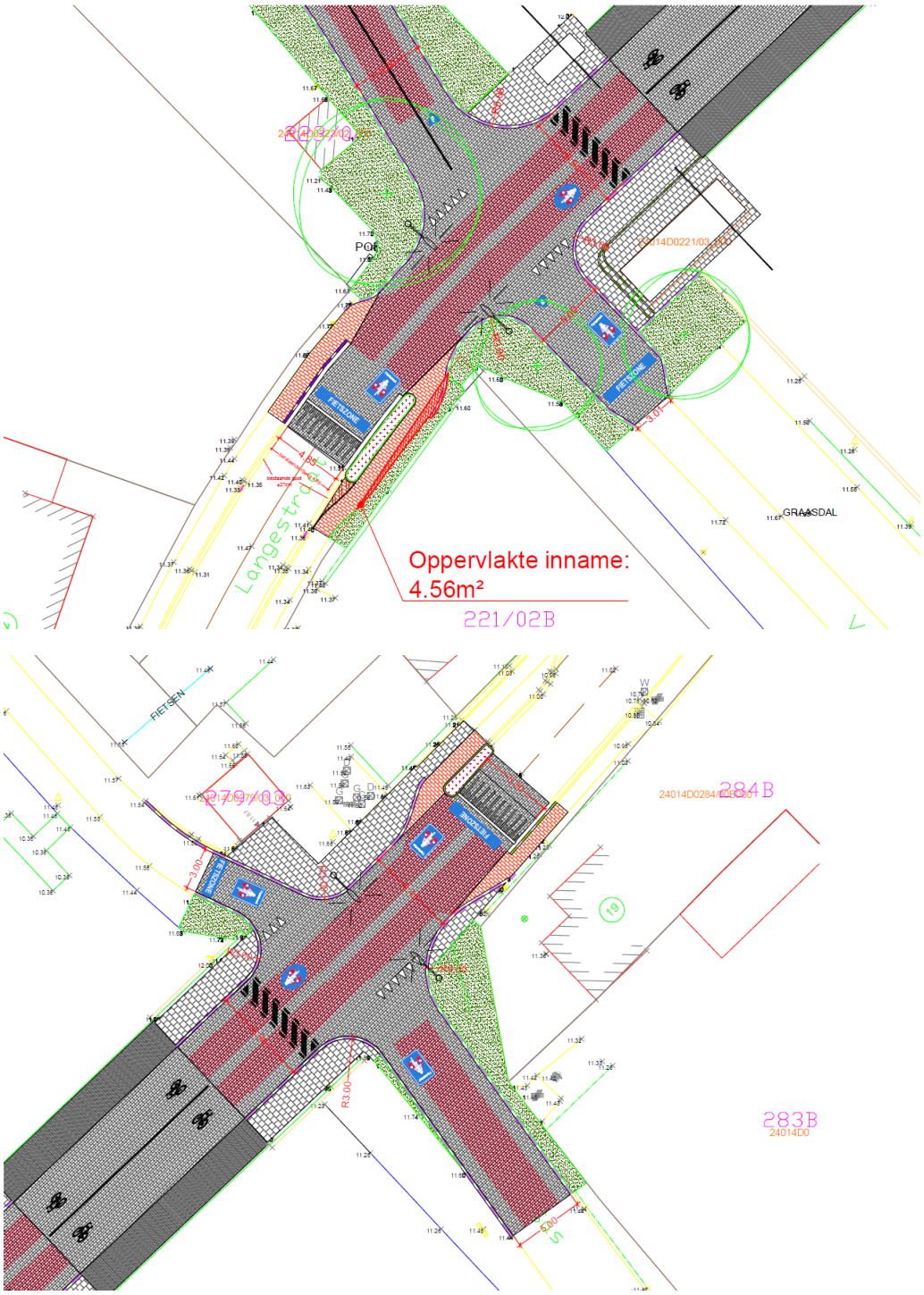
Op de projectstuurgroep van april 2022 (schriftelijk advies) was er een consensus over het concept met de F8 en de verbinding aan de andere zijde van het kanaal in de voorrang. Als bij de verdere uitwerking van dit project, blijkt dat er ook bij de gemeente Boortmeerbeek draagvlak is voor deze optie (afhankelijk van de inrichting van de Bieststraat), geniet dit de voorkeur van alle overige leden van de stuurgroep.

De inrichtingsprincipes blijven dezelfde. Enkel dient plaatselijk de markering en signalisatie aangepast te worden. De principes zoals weergegeven in Figuur 58 kunnen dan ook hier één-op-één toegepast worden.

Ook moet men dan verkeerslichten plaatsen in functie van de ontruiming van de brug. Hiervoor kan men eventueel al wachtbuizen voorzien. In de vervolgstappen kan eventueel bijkomend gezocht worden naar extra of andere maatregelen om een attentieverhogend en snelheidsremmend effect te bekomen.

7.4.4. Ruimte-inname

Voor het ontwerp is er een kleine ruimte-inname langs de zuidwestzijde van de Langestraat in functie van het opschuiven van het fietspad.



Figuur 81: Toetsing ruimte-inname

8. ANALYSE KRUISPUNT WIJGMAALSESTEENWEG X KEULENSTRAAT X VAARTDIJK

8.1. RUIMTELIJKE ANALYSE

8.1.1. MORFOLOGIE

Het kruispunt aan de noordzijde is gelegen in een groene doch meer dichtbebouwde context waarbij de bebouwingsgraad toeneemt dichter naar het kruispunt toe. Op de noordwestelijke hoek is een horecazaak aanwezig. De noordoostelijke zijde wordt gekenmerkt door twee grotere appartementsblokken. Aan deze zijde is de rijweg ook iets breder. De groene oever van de vaart loopt door tot aan de brug. De typische bomenrijen langs de vaart stoppen aan de rand van het bebouwde weefsel. Een dienstgebouw bevindt zich op de noordwestelijke kop van de brug. Langsheen de oever aan noordelijke zijde zijn ook enkele aanmeerplaatsen voor boten voorzien.



Figuur 82: Kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk (zicht op de noordelijke oever vanuit zuidzijde)

Aan de zuidzijde ontstaat een knooppunt van verschillende straten (fietssnelweg, Keulenstraat en Wijgmaalsesteenweg) omrand door woningen. Ook hier zijn op de kop van de brug enkele horecazaken aanwezig. Aan de zuidwestzijde, langsheen de Vaartdijk, is een parkeerstrook aanwezig met haakse parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Vaartdijk. In de parkeerstrook is om de 2 à 3 parkeerplaatsen een boom aangeplant waardoor de parking toch een ietwat groen karakter heeft gekregen. Aan de zuidoostzijde, langs de noordzijde van de Vaartdijk, is eveneens een lokale parkeerstrook aanwezig. Wagens worden haaks geparkeerd aan de waterzijde, maar soms wordt er ook geparkeerd aan de woningzijde.

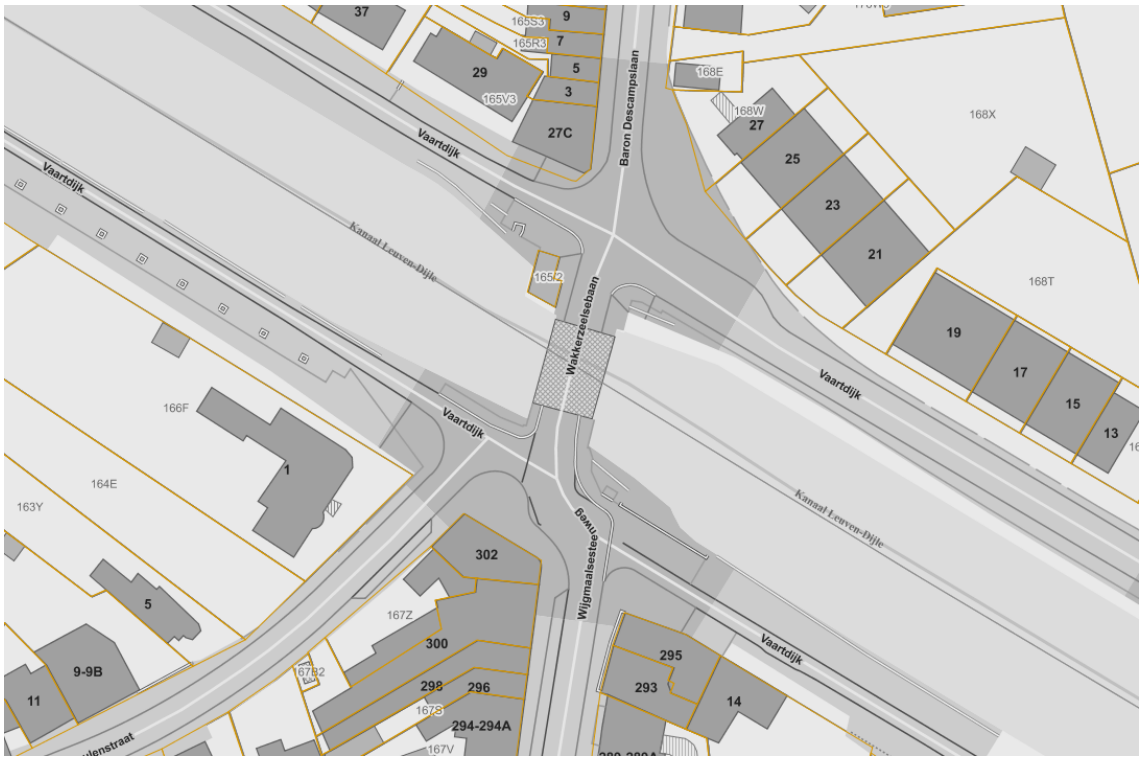


Figuur 83: Kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk (zicht op de zuidwestelijke oever)



Figuur 84: Kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk (zicht op de zuidoostelijke oever)

8.1.2. EIGENDOMSSTRUCTUUR



Figuur 85: Eigendomsstructuur Kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk (bron: Geopunt)

8.2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

8.2.1. NETWERK

Fietsroutenetwerk

- Wijgmaalsesteenweg: Bovenlokale functionele fietsroute
- Keulenstraat/Heideveldweg: Lokale fietsroute
- Baron Descampslaan/Wakkerzeelsebaan: Bovenlokale functionele fietsroute
- Vaartdijk-noordoost: Recreatieve fietsroute en Lokale fietsroute
- Vaartdijk-zuidoost: Fietssnelweg F8 / Recreatieve fietsroute
- Vaartdijk-zuidwest: Fietssnelweg F8 / Recreatieve fietsroute

Openbaar vervoer

Huidige lijnvoering

Route langsheen de Wijgmaalsesteenweg:

- 5: Wakkerzeel – Wijgmaal – Leuven – Vaalbeek: 1x/u
- 6: Wijgmaal – Leuven – Neervelp – Hoegaarden: 1-2x/u

Geplande lijnvoering (visie openbaar vervoerplan VVR Leuven, reguliere buslijnen)

Route via Baron Descampslaan – Wijgmaalsesteenweg:

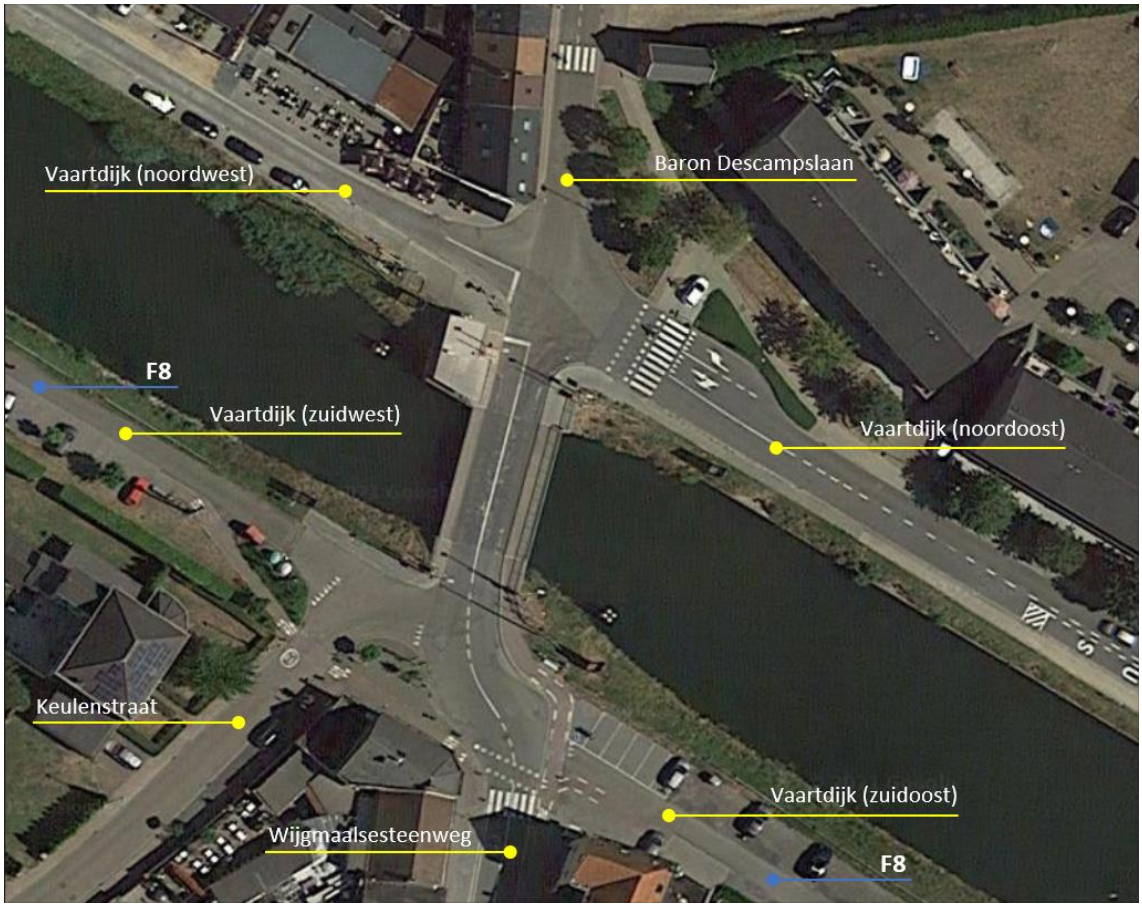
- Aanvullend net: Leuven – Wijgmaal – Rotselaar – Tremelo: 1-4x/u

Wegencategorisering

- Wijgmaalsesteenweg: Lokale weg type I
- Keulenstraat: Lokale weg type II
- Vaartdijk-zuid: Lokale weg type III
- Baron Descampslaan: Lokale weg type I
- Vaartdijk-noordoost: Lokale weg type I
- Vaartdijk-noordwest: Lokale weg type III

8.2.2. BESTAANDE INRICHTING

De Wijgmaalsesteenweg is een lokale weg type I tussen de N26/Herent en Wijgmaal met een snelheidsregime van 50 km/h. Het is een weg met tweerichtingsverkeer met 1 rijstrook per rijrichting. Langs de oostzijde is de weg uitgerust met een (smal) aanliggend verhoogd tweerichtingsfietspad en (smal) voetpad. Langs de westzijde is de weg voorzien van een langsparkeerstrook en voetpad.



Figuur 86: Orthofoto kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8 x Keulenstraat x Vaartdijk

De Wijgmaalsesteenweg maakt een dubbele knik net ten zuiden van de brug ter hoogte van het kruispunt aan de zuidzijde. Hier sluit in het noordwesten de Keulenstraat (lokale weg type II, 50 km/h) aan. Deze straat ontsluit het woongebied ten westen van het kanaal. De Keulenstraat buigt onmiddellijk af naar het zuidwesten terwijl de fietsroute de Vaartdijk blijft volgen. De Vaartdijk is uit de voorrang ten opzichte van de Keulenstraat. Ten westen van het kruispunt met de Keulenstraat zorgt de Vaartdijk voor de ontsluiting van een kleine parking en enkele percelen. In het zuidoosten ontsluit de Vaartdijk enkele woningen en een private parking aan een voetbalterrein. In de Vaartdijk-zuidoost zijn er haakse parkeerplaatsen aanwezig tussen de rijbaan en de waterkant.

Over de Wijgmaalsesteenweg is een zebrapad en een fietsoversteekplaats gemarkeerd met fietsers uit de voorrang. De fietsoversteekplaats bevindt zich niet in de natuurlijke rijlijn. De fietsroute wordt daarentegen afgebogen naar het zuiden toe. In het zuiden is er daarvoor een tweerichtingsfietspad ingericht met eveneens een kruising van de Keulenstraat. Er is geen verdere accentuering aanwezig van de fietsoversteekplaats.

Ter hoogte van het noordelijke kruispunt sluit de Wijgmaalsesteenweg/Baron Descampslaan aan op de Vaartdijk rechteroever. De Wijgmaalsesteenweg/Baron Descampslaan is hier de voorrangsrichting. De Vaartdijk-noordwest is een lokale weg type III ter ontsluiting van een aantal lokale functies. De Vaartdijk-noordoost is daarentegen een lokale verbindingsweg (lokale weg type I) tussen Wijgmaal en Leuven. De aansluiting van de Vaartdijk-noordoost met de Baron Descampslaan is vrij ruim vormgegeven met 2 opstelstroken voor de tak Vaartdijk en een ruime aansluitboog naar het noorden toe.

Voor de fietsers is de inrichting van het kruispunt weinig leesbaar. Op de brug zelf loopt het fietspad van de Wijgmaalsesteenweg door langs de oostzijde. Op de brug is dit een eenrichtingsfietspad terwijl het langs de Wijgmaalsesteenweg een tweerichtingsfietspad is. Dit fietspad gaat over in een smal tweerichtingsfietspad langs de zuidzijde van de Vaartdijk op de rechteroever. De fietsrelatie tussen de brug en de Vaartdijk-noordwest en de Baron Descampslaan is niet duidelijk. Fietsers vanaf de Vaartdijk-noordwest moeten in se het kruispunt oversteken om de Vaartdijk-noordoost te bereiken maar de opstaande boordstenen maken dat dit moeilijk gaat. Vanuit de Baron Descampslaan leidt het fietspad de fietser tot op het kruispunt zonder enige accentuering.

Over de Vaartdijk-noordoost is er wel een fietsoversteekmarkering aangebracht (fietsers uit de voorrang). De overstekende fietsers zijn hier uit de voorrang, maar ook staan er haaientanden voor het gemotoriseerd verkeer op de Vaartdijk-oost. Het oversteken van de Baron Descampslaan is mogelijk ongeveer 20 m ten noorden van het kruispunt maar er zijn geen oversteekplaatsen gemarkeerd nabij het kruispunt.



Figuur 87: Kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk (zuidwestelijke oever)



Figuur 88: Aansluiting Keulenstraat x Vaartdijk (zuidwestelijke oever)



Figuur 89: Uitgebogen fietsroute ter hoogte van de Keulenstraat



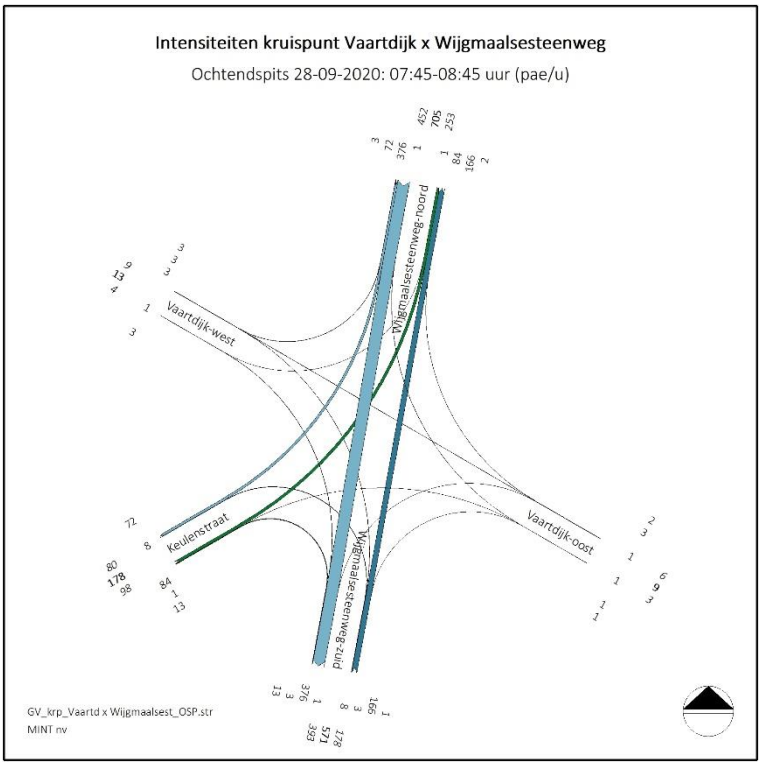
Figuur 90: Kruispunt Wijgmaalsesteenweg/Baron Descampslaan x Vaartdijk (noordoostelijke oever) (bron: Google streetview)

8.2.3. DRUKTEBEELD

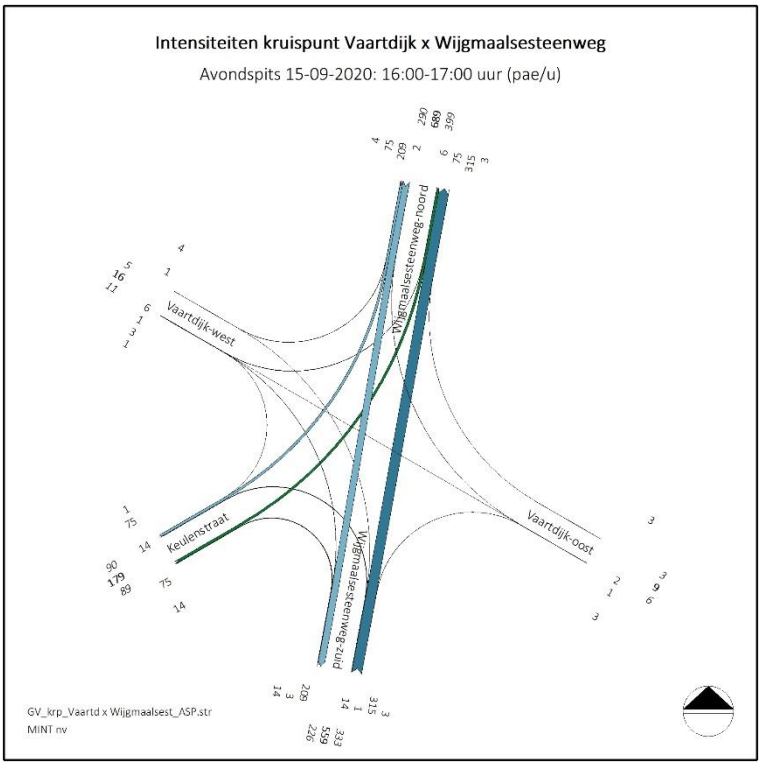
Er werd een kruispunttelling uitgevoerd op dinsdag 15/09/2020. Onderstaande figuren tonen de verkeersintensiteiten op het drukste uur in de ochtendspits en de avondspits. Ook werden het aantal overstekende fietsers per oversteekrelatie geteld. De gemiddelde wachttijd van de overstekende fietsers over de Wijgmaalsesteenweg werd eveneens gemeten en bedroeg gemiddeld minder dan 1s.

Opvallend hier is het hoge aantal fietsers (grootteorde 450 fietsers per uur) dat dit kruispunt passeert. De fietsers hebben daarbij niet alleen een relatie met de F8, ook de fietsrelaties langsheen de Wijgmaalsesteenweg en met de Keulenstraat blijken relevant.

GEMOTORISEERD VERKEER

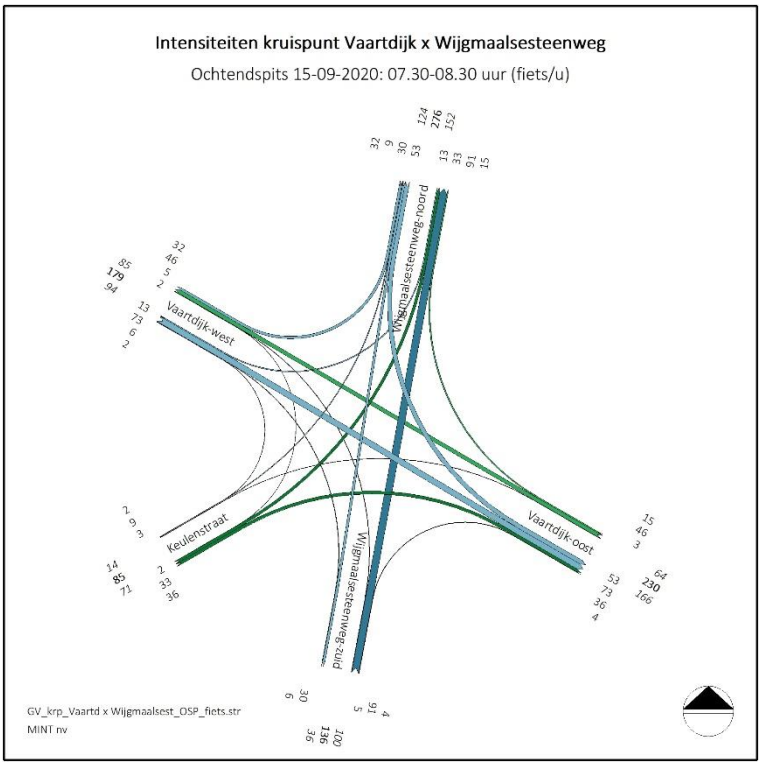


Figuur 91: Druktebeeld kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – ochtendspits (in pae/u)

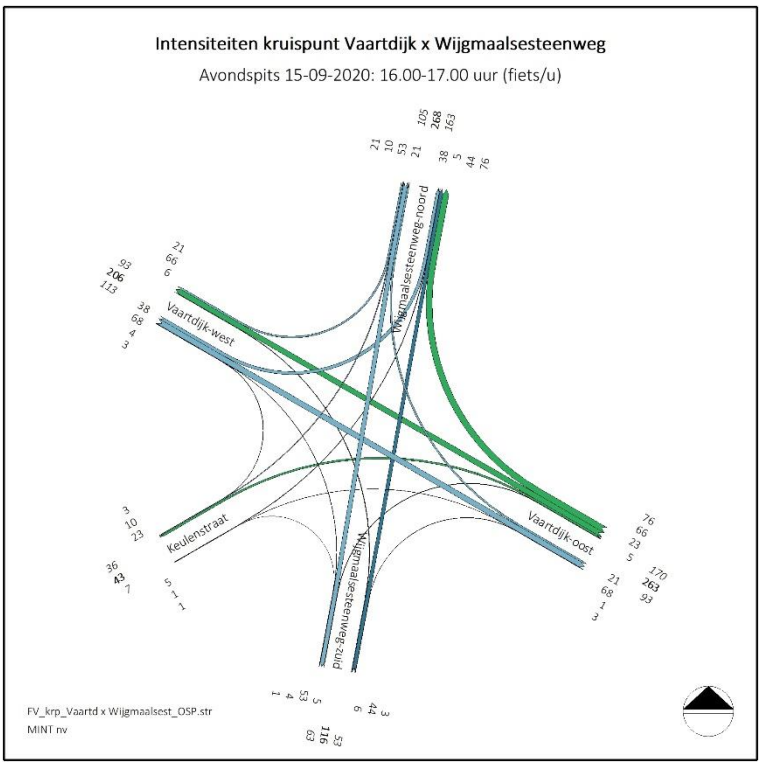


Figuur 92: Druktebeeld kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – avondspits (in pae/u)

FIETSERS



Figuur 93: Fietsers kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – ochtendspits



Figuur 94: Fietsers kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – avondspits

8.2.4. KNELPUNTSYNTHESE

De bestaande inrichting van het kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat, aan de zuidzijde van het kanaal kampt met een aantal knelpunten om een kwaliteitsvolle fietservaring op de F8 te garanderen.

- De omgeving van de Wijgmaalbrug is een drukke verkeersomgeving. De verkeersintensiteiten langsheen de Wijgmaalsesteenweg zijn vrij hoog, maar ook de fietsintensiteiten in deze omgeving zijn aanzienlijk. De rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer in deze omgeving is over het algemeen wel vrij laag (waarschijnlijk ten gevolge van de vele verkeersbewegingen in deze omgeving en de knik in de Wijgmaalsesteenweg).
- Er passeren veel fietsers op het zuidelijke kruispunt. Er is echter geen uitgesproken dominante fietsrelatie. Niet alleen de F8-fietsrelatie is belangrijk. Er zijn ook veel fietsers die langsheen de Wijgmaalsesteenweg fietsen of een relatie hebben met de Keulenstraat.
- De fietsroute is niet leesbaar en wordt in de praktijk ook niet zo gefietst. De fietsoversteekplaats over de Wijgmaalsesteenweg is gemarkeerd maar niet specifiek geaccentueerd. Vele fietsers volgen de gemarkeerde fietsroute over het kruispunt niet. De fietsoversteekplaats bevindt zich namelijk niet in de natuurlijke rijlijn. De fietsroute wordt afgebogen naar het zuiden toe, maar veel fietsers volgen de natuurlijke rijlijn en blijven gemengd met de Keulenstraat/Vaartdijk rijden. Zij steken over op een plaats waar er geen markering is aangebracht.
- Ook de plaats van de fietser op de brug van noord naar zuid is niet duidelijk. Sommige fietsers rijden gemengd met het gemotoriseerd verkeer. Anderen rijden over het fietspad in tegenrichting.
- Langsheen de zuidelijke Vaartdijk zijn er verschillende haakse parkeerplaatsen. Uitrijdende voertuigen kunnen een risico vormen voor de fietsers langsheen de Vaartdijk.
- Langs de Vaartdijk zijn er glascontainers gelegen. Potentiële glasscherven op de grond vormen een risico voor lekke banden.

Ook aan de noordzijde is de inrichting van het kruispunt niet optimaal voor een goede fietservaring:

- Het noordelijke kruispunt is vrij ruim gedimensioneerd (voornamelijk een ruime aansluitboog in het noordoostelijke kwadrant). De gemarkeerde oversteekplaatsen voor fietsers (en voetgangers) liggen vrij ver van het kruispunt en liggen niet binnen de natuurlijke rijlijn.
- Voor de fietsers is de inrichting van het kruispunt weinig leesbaar. Vanuit de Baron Descampslaan leidt het fietspad de fietser tot op het kruispunt maar is het niet duidelijk hoe de fietser op het tweerichtingsfietspad aan de overzijde (Vaartdijk-noordoost) moet geraken.
- Het tweerichtingsfietspad langsheen de noordelijke Vaartdijk is zeer smal. De fietsroute langsheen de noordelijke Vaartdijk lijkt dood te lopen ter hoogte van het kruispunt. Het is niet duidelijk waar de fietsers de Baron Descampslaan moeten oversteken om langsheen de noordzijde van de vaart te blijven fietsen. De boordsteen van het tweerichtingsfietspad Vaartdijk-noordoost is ook verhoogd waardoor fietsers moeilijk op of van het fietspad geraken.
- Over de Vaartdijk-noordoost is er een fietsoversteekmarkering aangebracht (fietsers uit de voorrang) ook al volgt deze fietsstroom dezelfde beweging als het gemotoriseerd verkeer langsheen de Baron Descampslaan die wel in de voorrang is. Er staan ook haaientanden voor het gemotoriseerd verkeer op de Vaartdijk-oost wat in tegenstrijd lijkt met de blokmarkering voor de fietsers.

De gemeente Herent gaat een maatbeperking invoeren op de Wijgmaalsesteenweg om vrachtverkeer langsheen de Wijgmaalsesteenweg te weren.

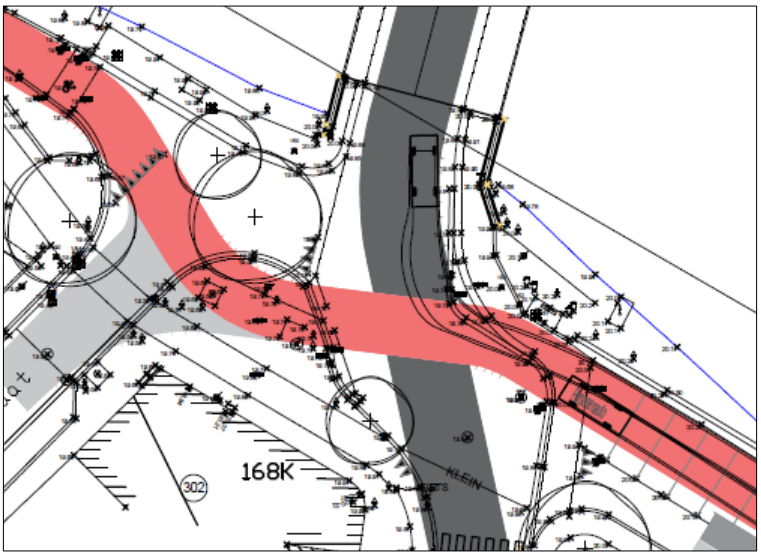
8.3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

Volgens het gekozen voorkeurstracé loopt de F8 fietssnelweg langsheen de zuidwestzijde van het kanaal. Hierdoor dient ter hoogte van de Wijgmaalsesteenweg het kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Keulenstraat x Vaartdijk als ankerpunt beschouwd te worden voor de F8 fietssnelweg.

8.3.1. VARIANTEN VAARTDIJK

TRAJECT

Op zich ligt het traject van de fietssnelweg vast. De fietssnelweg volgt de Vaartdijk langs de zuidzijde. De huidige uitbuiging van de fietsroute via een zuidelijker gelegen fietspad blijkt in de praktijk niet te werken. Vele fietsers volgen gewoon de rechtstreekse route en blijven gemengd rijden op de Vaartdijk. De werkgroep is er het over eens dat men met de nieuwe inrichting een rechtlijnige, logische fietsroute wenst over het kruispunt. Ook een uitgebogen fietsroute om het kruispunt te accentueren bij de fietsers en de snelheid bij de fietsers te vertragen werd op de werkgroep van 15/12/2020 verworpen.



Figuur 95: Concept uitgebogen fietsroute over het kruispunt

Een zachte uitbuiging van de straat is wel zinvol:

- Het zicht van het voertuigen op Wijgmaalsesteenweg vanaf het noorden wordt minder gehinderd door de brugleuning.
- Een auto die stopt voor de slagboom van de brug hindert de doorgaande stroom langsheen de fietsroute niet.
- De huidige krappe aansluitbocht in het noordwestelijke kwadrant van het kruispunt kan zo verruimd worden.

INRICHTING VAARTDIJK-OOST EN PARKEREN

Voor Vaartdijk-oost werden 3 inrichtingsprincipes beschouwd.

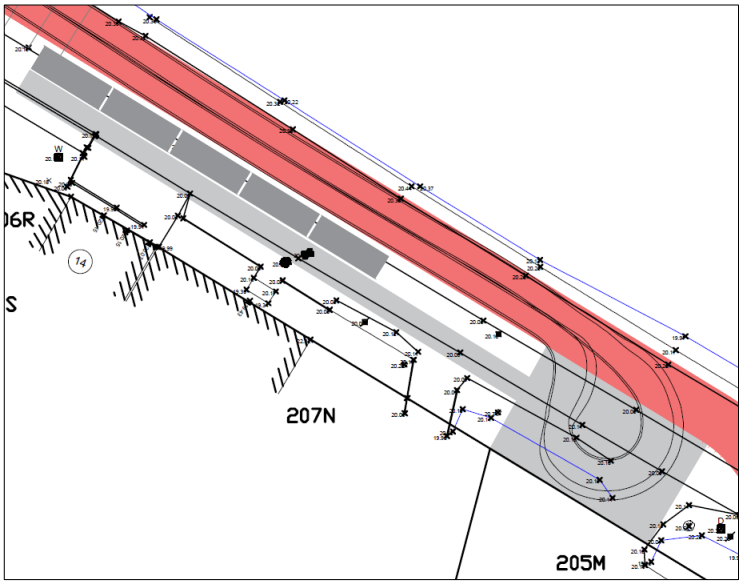
1. Gemengd verkeer met langsparkeren en keerpunt

2. Gemengd verkeer met haaksparkeren
3. Gescheiden verkeer (aparte fietsvoorzieningen) met langsparkeren en keerpunt

Inrichtingsvariant 1

De eerste variant gaat uit van een weg met gemengd verkeer. De wegbreedte is 4 m breed, op maat van de fietsers. Occasioneel moeten voertuigen hier kunnen kruisen. Daarom wordt er langs de zuidzijde een overrijdbare schrikstrook voorzien van 1 m breed, waarover auto's kunnen uitwijken om elkaar te kruisen. Langsheen de zuidzijde worden er een (beperkt) aantal langsparkeerplaatsen voorzien. De brede schrikstrook beschermt zo ook meteen de fietsers tegen openslaande portieren. Voor de voetgangers is er extra verblijfsruimte langsheen de gevelrij.

Met het langsparkeren is het noodzakelijk om een keerpunt voorzien. Dit keerpunt wordt geïntegreerd met de toegang tot het parkeerterrein van de voetbalclub.

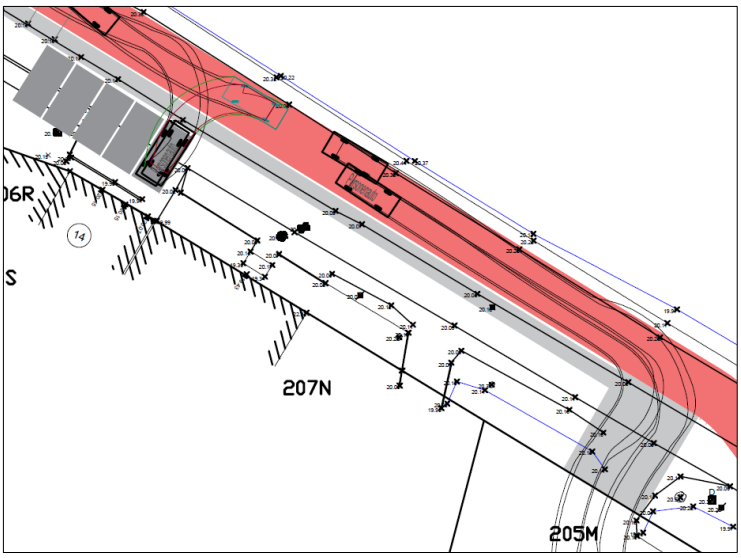


Figuur 96: Vaartdijk-oost: inrichtingsvariant 1

Inrichtingsvariant 2

De tweede variant gaat uit van een weg met gemengd verkeer. De wegbreedte is 4 m breed, op maat van de fietsers. Langs de zuidzijde worden een aantal haakse parkeerplaatsen ingericht. Tussen de haakse parkeerplaatsen en de weg wordt een verharde schrikstrook voorzien. Deze veiligheidsstrook moet het conflict tussen achteruit uitrijdende wagens en de fietsers beter presenteren. Deze verharde strook is ook nodig in het geval voertuigen elkaar moeten kruisen en bij het in- en uitrijden van het parkeervak. Langsheen de gevelrij is er nog ruimte voor een voetpad met een beperkte breedte.

Een keerpunt is in deze variant niet nodig.

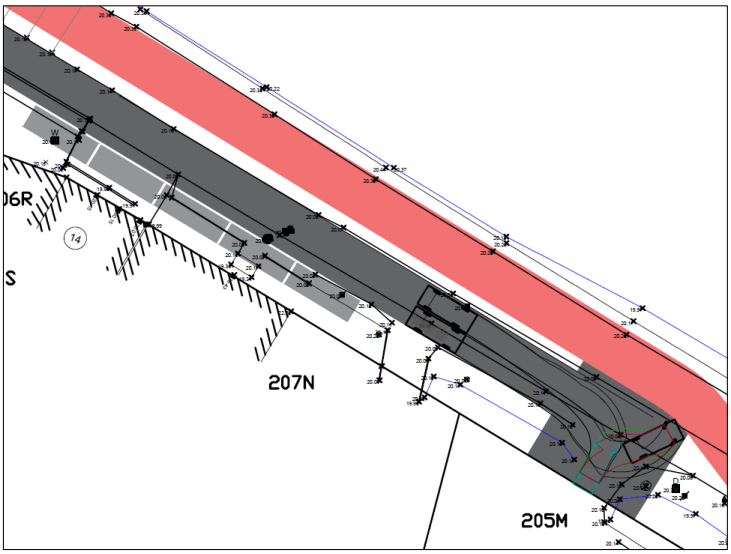


Figuur 97: Vaartdijk-oost: inrichtingsvariant 2

Inrichtingsvariant 3

De derde variant gaat uit van een weg met gescheiden verkeer. Langsheen de waterzijde wordt een fietsweg ingericht met een breedte van 4 m. Parallel aan de zuidzijde wordt een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer ingericht met een breedte van 4 m. Tussen de rijbaan en de fietsweg is er een scheidingsstrook van 1 m. Deze wordt overrijdbaar uitgevoerd zodat voertuigen toch nog kunnen kruisen aangezien de wegbreedte daarvoor anders te beperkt is. Langsheen de zuidzijde van de rijbaan wordt een langsparkeerstrook ingericht, zonder schrikstrook. Tussen de langsparkeerstrook en de gevelrij is er nog ruimte voor een voetpad met een beperkte breedte.

Met het langsparkeren is het noodzakelijk om een keerpunt te voorzien. Dit keerpunt wordt geïntegreerd met de toegang tot het parkeerterrein van de voetbalclub.



Figuur 98: Vaartdijk-oost: inrichtingsvariant 1

8.3.2. AFWEGING INRICHTINGSVARIANTEN EN VOORKEURSVARIANT

De 3 varianten werden op de werkgroep van 15/12/2021 met de betrokken partners besproken en afgewogen. Op basis van de afweging weergegeven in Tabel 4 werd één voorkeursvariant geselecteerd, namelijk variant 1: gemengd verkeer met langsparkeren en ruime schrikstrook.

Inrichtingsvariant 1	Inrichtingsvariant 2	Inrichtingsvariant 3
+ Duidelijk conflict tussen de Vaartdijk en de Wijgmaalsesteenweg. + Beperkt conflict met de geparkeerde voertuigen. + Extra verblijfsruimte. o Gemengd verkeer in de Vaartdijk. Potentieel conflict maar wel duidelijk gepresenteerd. o Beperkt aantal parkeerplaatsen. - Keerpunt nodig voor de wegrijdende langsgeparkeerde voertuigen.	+ Duidelijk conflict tussen de Vaartdijk en de Wijgmaalsesteenweg. + Ruimer parkeeraanbod is mogelijk. + Geen keerpunt nodig. o Gemengd verkeer in de Vaartdijk. Potentieel conflict maar wel duidelijk gepresenteerd. - Conflict tussen geparkeerde voertuigen en fietsers. Slecht zicht bij het achteruit uitrijden. - Weinig verblijfsruimte.	+ Geen conflict tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Vaartdijk zelf. - Het conflict is groter ter hoogte van de aansluiting met de Wijgmaalsesteenweg. Uitrijdende rechtsafslaande auto's hebben een slecht zicht op de fietsers van de fietssnelweg vanuit het oosten. - Links indraaiende auto's blokkeren potentieel de fietsoversteekplaats. - Ruimte voor het keerpunt is zeer beperkt. - Paaltjes nodig om te vermijden dat auto's de fietsweg indraaien. - Veel infrastructuur verharding nodig. Weinig verblijfsruimte.

Tabel 4: Afweging inrichtingsvarianten Vaartdijk-oost

Opmerkingen

Tijdens het overlegproces werden bijkomend volgende punten aangehaald:

- Iedereen in de werkgroep was het erover eens dat er idealiter geen parkeerplaatsen ingericht worden op de Vaartdijk-oost. Zo zouden de bijhorende conflicten vermeden kunnen worden. Zonder parkeerplaatsen zou het probleem zich echter gewoon verplaatsen naar de Vaartdijk-west, waar de ruimte nog beperkter is.
- De idee werd geopperd om eventueel (een deel van) de parking van de voetbalclub te gebruiken als openbare parking. Zo zouden er geen parkeerplaatsen nodig zijn in de Vaartdijk zelf. Uit input van de gemeente Herent bleek dit evenwel niet mogelijk.

- In de Vaartdijk-west zijn er ook haakse parkeerplaatsen aanwezig. De beschikbare ruimte voor een alternatieve inrichting is hier te beperkt. Ruimte voor een keerpunt is niet aanwezig. Er wordt verkozen om de huidige inrichting hier te behouden. De suggestie wordt gemaakt om de 'glasbollen' elders in te planten (dit zorgt voor extra verkeer en verhoogt de kans op lekke banden).

8.3.3. VARIANTEN VOORRANGSREGELING

Er worden 2 fundamentele varianten beschouwd, die verschillen in de voorrangsregeling van het kruispunt. Variant 1 gaat uit van fietsers in de voorrang en variant 2 van fietsers uit de voorrang. Een verkeerslichtengeregeld fietsoversteekplaats wordt niet verder beschouwd. De gemiddelde wachttijden voor de fietsers zullen groter zijn dan wat momenteel het geval is (momenteel is de gemiddelde wachttijd minder dan 1 seconde). Zelfs met detectie zullen regelmatig fietsers moeten wachten voor het rood. Daarenboven zijn er ook andere belangrijke fietsrelaties in deze omgeving (fietsbewegingen langsheen de Wijgmaalsesteenweg, fietsrelatie tussen de Wijgmaalsesteenweg en de F8, fietsrelaties met de Keulenstraat …) waarop de detectie niet kan anticiperen.

Variant 1: fietsers in de voorrang

In deze variant krijgt de Vaartdijk (zuidzijde) voorrang. Fietsers langsheen de F8, maar ook het (beperkte) gemotoriseerd verkeer op de Vaartdijk, krijgen voorrang op het verkeer in de Wijgmaalsesteenweg. De Keulenstraat sluit uit de voorrang aan op de Vaartdijk-zuidwest. Eenmaal dit verkeer op de Vaartdijk komt, heeft dit verkeer voorrang op de Wijgmaalsesteenweg.

De oversteekplaats wordt niet ingericht als fietsoversteekplaats maar als een doorlopende fietsstraat over de Wijgmaalsesteenweg. De volgende inrichtingsprincipes worden toegepast:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde van het kanaal.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd (met rode inkleuring) en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- Aangezien de oversteekplaats vlak bij de brug gelegen is, moeten er verkeerslichten voorzien worden in functie van de ontruiming van de brug. Deze lichten worden enkel actief op het moment dat de brug geopend moet worden. Op dat moment krijgt de Vaartdijk tijdelijk rood zodat voertuigen op de brug, de brug kunnen verlaten.

Variant 2: fietsers uit de voorrang, zonder VRI

Variant 2 is in se de huidige voorrangsregeling ter hoogte van het kruispunt met de Wijgmaalsesteenweg. De Vaartdijk wordt een fietsstraat en de Keulenstraat wordt uit de voorrang gehaald ten opzichte van de Vaartdijk. Ook zullen fietsers net als in variant 1 fietsen volgens de natuurlijke rijlijn, dus niet via een uitgebogen fietspad langs de zuidzijde zoals momenteel het geval is, maar als fietsstraat gemengd met het gemotoriseerd verkeer.

In deze variant wordt ook ingezet op snelheidsverlaging en accentuering om de oversteekbaarheid en veiligheid te verbeteren.

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h nabij het kruispunt. Dit geldt ook voor het kruispunt aan de noordoostzijde van het kanaal.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau wordt aangebracht ter hoogte van de oversteekplaats. De fietsoversteekplaats wordt gemarkeerd maar zonder rode inkleuring en geaccentueerd (inclusief verlichting). De fietsers langsheen de F8 ervaren evenwel een drempelloze overgang.
- Aangezien de F8/Vaartdijk uit de voorrang is, is er geen conflict bij het ontruimen van de brug. Er zijn geen verkeerslichten nodig.

8.3.4. AFWEGING

Doelstellingen	Variant 1: fietsers in de voorrang		Variant 2: fietsers uit de voorrang	
Directheid	- Fietsers op de F8 hebben voorrang en zullen geen wachttijden ervaren aan het kruispunt. - Fietsers langsheen de Wijgmaalsesteenweg of via de Keulenstraat moeten voorrang verlenen maar zullen gemakkelijk een hiaat vinden.	++	- Momenteel worden de fietsers meestal voorgelaten ook al zijn de fietsers uit de voorrang. De gemiddelde wachttijd op de gemeten locaties bedroeg gemiddeld minder dan 1s. - Door de bijkomende accentuering, de snelheidsverlaging zal de oversteekbaarheid nog iets verbeteren. - Fietsers moeten wel vertragen bij het naderen van de oversteekplaats. - De fietsdoorstroming langsheen de Wijgmaalsesteenweg wordt niet beïnvloed.	+
Rijcomfort	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Wijgmaalsesteenweg maar drempelloos voor de F8. '- De oversteekplaats verloopt quasi rechtlijning in het verlengde van de F8.	++	- Er wordt een effen verharding voorzien met een plateau voor de Wijgmaalsesteenweg maar quasi drempelloos voor de F8 (eerder optische plateau voor de Vaartdijk en Keulenstraat). - De oversteekplaats verloopt quasi rechtlijning in het verlengde van de F8 (niet uitgebogen zoals nu het geval is).	++
Veiligheid	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - De rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer is er nu reeds laag.	0	- Het kruispunt wordt opgenomen in een lokale zone 30. Het verkeersplateau, markeringen en accentverlichting zorgen voor een snelheidsremmend effect en accentuering. - Doordat de fietsers op de F8 uit de voorrang zijn, zullen zij het kruispunt naderen aan een lagere snelheid en meer aandacht hebben voor het conflicterend verkeer.	+
Continuïteit/ uniformiteit	- Het traject is leesbaar en herkenbaar. - De verkeerslichten ifv. de ontruiming van de brug vragen enige extra aandacht.	+	- Het traject is leesbaar en herkenbaar.	+

Tabel 5: Afwegingskader kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk

8.4. DIRECTE OMGEVING FIETSSNELWEG I.F.V. STUURGROEP 01/07/2021

8.4.1. KRUISPUNT BARON DESCAMPSLAAN X VAARTDIJK-NOORD

De fietsvoorzieningen op het noordelijke kruispunt zijn niet goed leesbaar of logisch voor de fietser. Dit leidt tot discomfort bij de fietser en/of het niet gebruiken van de fietsvoorzieningen zoals deze bedoeld zijn.

Binnen voorliggende studie is het niet de bedoeling om een detailontwerp te maken voor de herinrichting van het noordelijke kruispunt. Wel worden een aantal pragmatische oplossingen voorgesteld die het comfort voor de fietsers kunnen verhogen.

- Het fietspad van de Baron Descampslaan in zuidelijke richting gaat over in een fietssuggestiestrook over de brug.
- De boordstenen van de hoek in het zuidoostelijke kwadrant van het noordelijke kruispunt worden best verlaagd zodat fietsers hier op en af het fietspad kunnen rijden. Het verlagen van de boordstenen over de volledige boog is evenwel niet aangeraden aangezien grote voertuigen hier zullen overrijden bij het afsnijden van de bocht.
- Het fietspad in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot aan het fietspad van de Baron Descampslaan. Het fietspad wordt als doorlopend fietspad doorgemarkeerd over de Vaartdijk-noordoost. In de Baron Descampslaan wordt een kort stuk ontbrekend fietspad aangelegd om de verbinding te maken met het bestaand fietspad.
- Een gevolg hiervan is dat de fietsoversteekplaats over de Vaartdijk-noordoost (naast het zebrapad) verdwijnt. Het zebrapad blijft wel liggen. De haaientanden in de Vaartdijk-noordoost kunnen worden verplaatst tot tegen het doorlopend fietspad van de Baron Descampslaan.
- De fietsoversteekplaats over de Baron Descampslaan kan dan ook verdwijnen.
- Er wordt een fietsoversteekplaats (uit de voorrang) gemarkeerd tussen de Vaartdijk-noordoost en de Vaartdijk-noordwest, aan de noordzijde van het kruispunt.

Opmerking

De voornaamste oorzaak van de oversteekproblematiek aan het noordelijke kruispunt is het tweerichtingsfietspad langs de Vaartdijk-noordoost. Een goede korte termijnoplossing voor de fietsrelatie tussen de kern van Wijgmaal en de brug met de Wijgmaalsesteenweg werd niet gevonden. De voorkeur van de werkgroep gaat uit naar het behouden van het huidige tweerichtingsfietspad op de Vaartdijk. Verschillende ideeën werden in de werkgroepen gesuggereerd:

- Voorzien in 2 eenrichtingsfietspaden langsheen de beide zijden van de Vaartdijk-noordoost. Hiermee wordt de oversteekproblematiek ter hoogte van de brug opgelost. Momenteel is hiervoor de ruimte niet aanwezig. Een onteigening van de voortuinstrook lijkt nodig. Ook moet er voldoende aandacht gaan naar een kwalitatief voetpad en een goede bereikbaarheid/toegankelijkheid van de bushalte.
- Inrichten van een fietssuggestiestrook in westelijke rijrichting op de Vaartdijk-noordoost en de fietsers richting de brug dus gemengd laten rijden. Dit voorstel werd niet weerhouden vanwege de hoge verkeersintensiteiten op de Vaartdijk. Ook is er vaak wachtrijvorming aan het kruispunt met de Baron Descampslaan waardoor fietsers mee in de wachtrij terecht komen. Ook de voorrang wijzigen op het kruispunt is niet weerhouden. De huidige voorrangsregeling verzekert de ontruiming van de brug. Ook is het de richting van de busverbinding van het aanvullend net.

- Andere lange termijnoplossingen die werden aangehaald zijn: een volledige herinrichting van het kruispunt en de Vaartdijk-noordoost, een nieuwe brug met meer ruimte voor de zachte weggebruikers en/of een nieuwe fietsbrug.

8.4.2. WIJGMAALSESTEENWEG

De huidige fietsvoorzieningen in de Wijgmaalsesteenweg zijn ondermaats. Langsheen de oostzijde van de Wijgmaalsesteenweg ligt er een aanliggend verhoogd smal tweerichtingsfietspad. In de werkgroep werd de volgende inrichting voorgesteld:

- Het invoeren van een zone 30 in de omgeving van de F8, dus ook in de Wijgmaalsesteenweg ten zuiden van de fietssnelweg.
- Het tweerichtingsfietspad in de Wijgmaalsesteenweg is te smal. Hier wordt voorgesteld om dit als een eenrichtingsfietspad te gebruiken in noordelijke rijrichting.
- Voor fietsers in zuidelijke richting wordt voorgesteld een fietssuggestiestrook langsheen de westzijde van de Wijgmaalsesteenweg in te richten vanaf het einde van het fietspad van de Baron Descampslaan tot aan de Langeveldstraat. Deze fietssuggestiestrook fungeert dan ook als visuele bevestiging van de zone 30.

8.5. VOORKEURSOPLOSSING I.F.V. STUURGROEP 01/07/2021

8.5.1. VARIANT FIETSERS IN DE VOORRANG

De voorkeursoplossing met fietsers in de voorrang omvat de volgende elementen:

- Snelheidsverlaging tot 30 km/h in de Wijgmaalsesteenweg in een zone rondom het kanaal (dus zone 30 ter hoogte van de zuidelijke en de noordelijke oever. De Vaartdijk-zuid wordt een fietsstraat en wordt doorgetrokken over het kruispunt met de Wijgmaalsesteenweg, in de voorrang. De Vaartdijk is ook in de voorrang ten opzichte van de Keulenstraat.
- Er worden verkeerslichten geplaatst gekoppeld aan de lichtenregeling van de brug. Deze lichten worden enkel operationeel wanneer de brug ontruimd dient te worden.
- Een snelheidsremmend element in de vorm van een verkeersplateau ter hoogte van de oversteekplaats van de F8 (zuidwestelijke oever) inclusief de voetgangersoversteekplaats in het zuiden. In de Vaartdijk wordt eerder een optisch plateau aangebracht (accentuering van het plateau maar zonder echte drempel). De oversteekplaats verloopt drempelloos.
- De fietsstraat krijgt een rode inkleuring in de conflictzones, zijnde vanaf het kruispunt met de Keulenstraat tot aan het keerpunt.
- De Vaartdijk-zuid wordt iets naar het zuiden uitgebogen om een betere zichtrelatie te krijgen en een opstelruimte voor 1 wagen te creëren tussen de slagboom en de doorgetrokken fietsstraat.
- Het haaksparkeren verdwijnt in de Vaartdijk-zuidoost. Dit wordt vervangen door een aantal langsparkeerplaatsen met brede schrikstrook en een keerpunt ter hoogte van de toegang tot de parking van de voetbalclub.
- De fietsoversteekplaats wordt geaccentueerd met accentverlichting.

BIJKOMENDE ELEMENTEN

Aanvullend is er bij de partners ook consensus om ook de fietsvoorzieningen aan te passen in de toeleidende Wijgmaalsesteenweg en het kruispunt met Baron Descampslaan:

- Wijgmaalsesteenweg: eenrichtingsfietspad in noordelijke richting met een fietssuggestiestrook in zuidelijke richting bij 30 km/h. De fietssuggestiestrook start vanaf het einde van het fietspad van de Baron Descampslaan.
- Het fietspad in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot aan het fietspad van de Baron Descampslaan. In de Baron Descampslaan wordt daarvoor een kort stuk ontbrekend fietspad aangelegd om de verbinding te maken met het bestaand fietspad. De boordsteen in het zuidoostelijke kwadrant wordt verlaagd zodat het fietspad vloeiend doorloopt vanaf de brug.
- De fietsoversteekplaats over de Vaartdijk-noordoost (naast het zebrapad) verdwijnt. De haaientanden op de rijbaan worden verplaatst tot tegen het doorlopend fietspad van de Baron Descampslaan.
- Er wordt een fietsoversteekplaats (uit de voorrang) gemarkeerd tussen de Vaartdijk-noordoost en de Vaartdijk-noordwest, aan de noordzijde van het kruispunt.

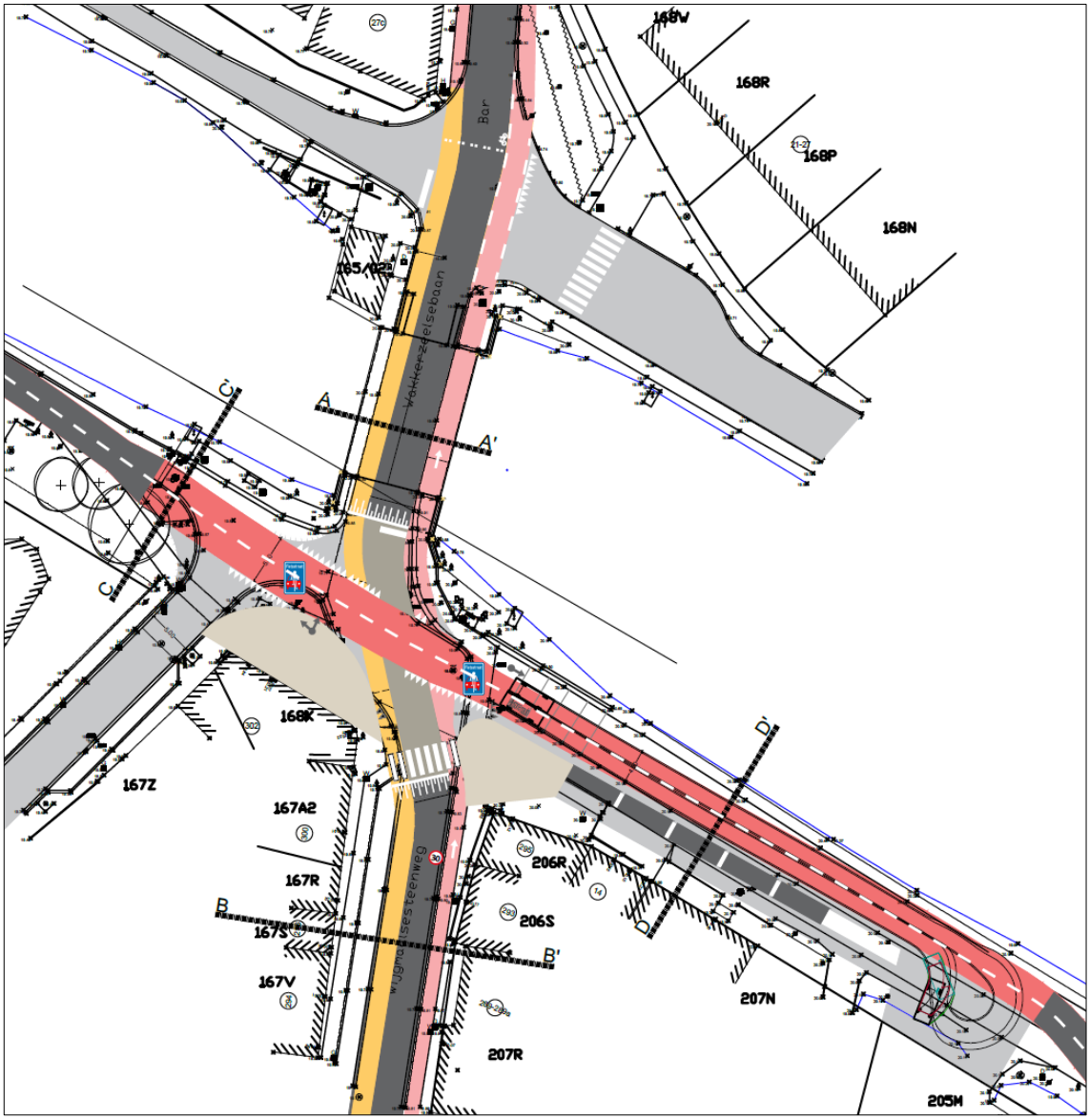
Aanvullende suggesties zijn:

- De suggestie wordt gemaakt om de ‘glascontainers’ in de Vaartdijk-zuidwest elders in te planten. Dit zorgt namelijk voor extra verkeer en verhoogt de kans op lekke banden.
- Momenteel rijdt er een functionele busverbinding via de Keulenstraat. De suggestie wordt gemaakt om deze bus te verleggen naar de Wijgmaalsesteenweg.

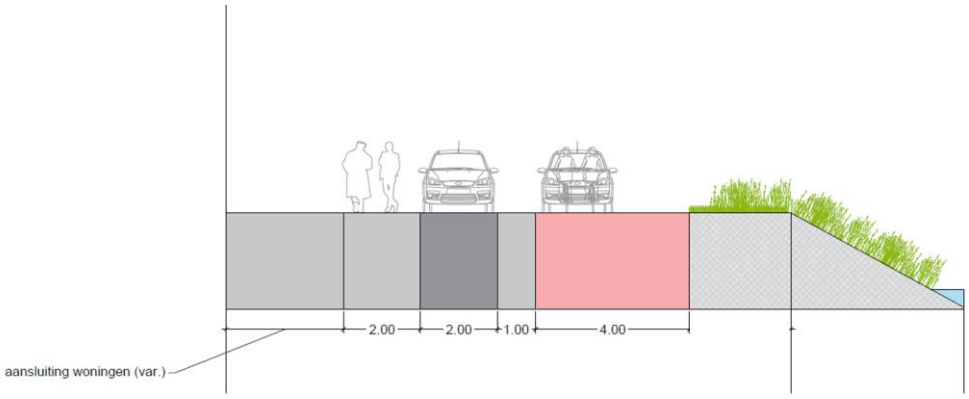
De voorkeursoplossing met fietsers in de voorrang is weergegeven in onderstaande figuur, inclusief de aanbevolen wijzigingen ter hoogte van het kruispunt met de Baron Descampslaan.

Opmerkingen mee te nemen bij de opmaak van het voorontwerp:

- De Lijn vraagt om de knik in de Wijgmaalsesteenweg uit te vlakken (zoals ook is opgenomen in de voorkeursoplossing). Momenteel ervaren bussen moeilijkheden om deze beweging te maken bij tegemoetkomend verkeer. De parkeerstrook in het zuidwesten moet hierdoor iets ingekort worden. De gemeente Herent gaat akkoord met een beperkte inkorting van de parkeerstrook (1 à 2 m) maar vraagt om de parkeerstrook maximaal te behouden. Er zullen namelijk al veel parkeerplaatsen verdwijnen in de Vaartdijk.
- De Vlaamse Waterweg geeft aan dat de nieuwe fietsstraat niet dichter bij de waterkant mag komen dan de huidige verharding.
- De Vlaamse Waterweg vraagt om het plateau voldoende ver van de “sluitplaat” van de brug te starten. De Lijn geeft aan dat de helling van het plateau moet ingericht worden volgens de richtlijnen. Ook de lengte van het plateau moet rekening houden met gelede bussen (verhoging minimaal 15 m lang, is zo voorzien in de conceptfiguur).



Figuur 99: Voorkeursoplossing kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – “fietsers in de voorrang”



Figuur 100: Dwarsprofiel Vaartdijk-zuidoost, doorsnede D-D’

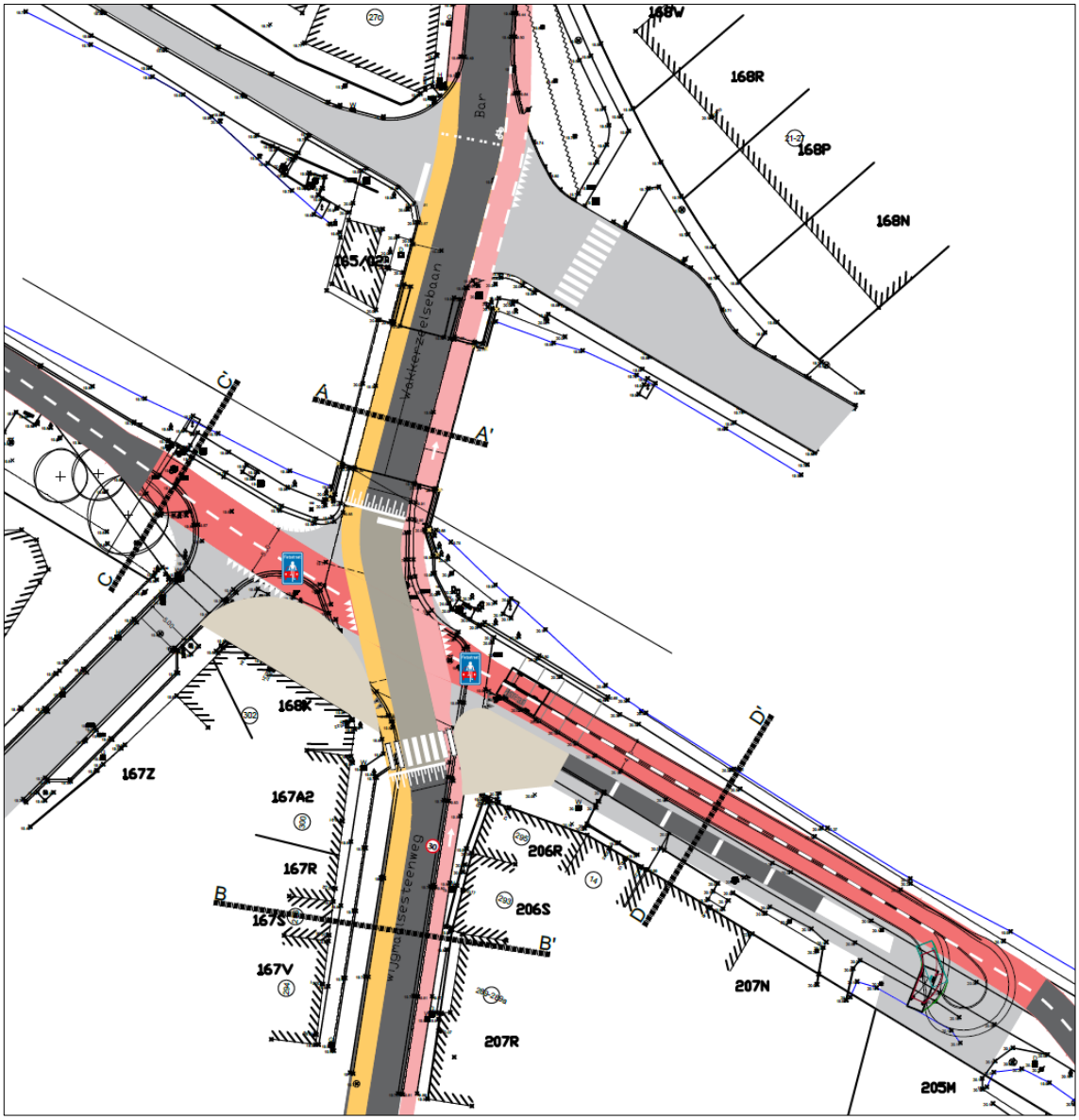
8.5.2. VARIANT FIETSERS UIT DE VOORRANG

De voorgestelde inrichting van het knooppunt Wijgmaalsesteenweg x Keulenstraat x Vaartdijk kan ook met dezelfde principes ingericht worden maar met fietsers uit de voorrang:

- een snelheidsverlaging tot 30 km/h in de Wijgmaalsesteenweg in een zone rondom het kanaal (dus zone 30 ter hoogte van de zuidelijke en de noordelijke oever);
- het invoeren van een fietsstraat in de Vaartdijk-zuidwest en de Vaartdijk-zuidoost;
- het in de voorrang brengen van de Vaartdijk ten opzichte van de Keulenstraat;
- de fietsers de Wijgmaalsesteenweg te laten oversteken (uit de voorrang) in lijn met de Vaartdijk;
- het accentueren van de conflictzone door een afwijkend kleurgebruik of bestratingsmateriaal te gebruiken;
- het aanduiden of inrichten van een (eventueel enkel optisch) plateau;
- het conflict met het haaks parkeren te vermijden door te kiezen voor langsparkeren met een brede schrikstrook in de Vaartdijk-zuidoost;
- het aanbrengen van accentverlichting.

Het voornaamste verschil met de voorkeursoplossing “fietsers in de voorrang” is dat de eigenlijke oversteekplaats anders gemarkeerd en gesignaleerd wordt. Ook verkeerslichten hoeven er niet geplaatst te worden aangezien de brug steeds kan ontruimen wanneer de F8-fietsers uit de voorrang oversteken.

De voorkeursoplossing met fietsers uit de voorrang is weergegeven in onderstaande figuur. Bij de realisatie kunnen er eventueel wachtbuizen voorzien worden. Dit biedt de mogelijkheid om verkeerslichten te plaatsen wanneer men op termijn toch zou willen overschakelen naar het concept fietsers in de voorrang.



Figuur 101: Voorkeursoplossing kruispunt Wijgmaalsesteenweg x Vaartdijk x Keulenstraat – "fietsers uit de voorrang"

8.5.3. VOORKEURSCONCEPT STUURGROEP 01/07/2021

In het stuurgroepoverleg van 01/07/2021 werd uiteindelijk beslist om te opteren voor de variant met fietsers in de voorrang op voorwaarde dat wordt rekening gehouden met volgende elementen:

- Er moet extra signalisatie komen op de Vaartdijk die aangeeft dat ook de fietsers hier maar 30 km/h mogen rijden (dit is in se al zo in een fietsstraat maar dat is minder goed gekend).
- Er moet een snelheidsremmend element komen (dus geen geleidelijke, drempelloze overgang) zodat ook de fietser vertragen.

- Het verkeerslicht staat best in knipperstand wanneer het niet operationeel is (aangestuurd door de regeling van de brug). Het knipperlicht zal de fietsers aanmanen tot voorzichtigheid (ook al hebben ze dan voorrang).
- Accentverlichting is nodig. Het kruispunt moet ook 's nachts duidelijk verlicht zijn. Enkel verlichten op basis van detectie is hier niet te verkiezen.
- Er moet bijkomende tijdelijke signalisatie wordt geplaatst bij ingebruikname van de nieuwe inrichting met fietsers in de voorrang om extra te wijzen op de gewijzigde voorrangssituatie.

8.6. UPDATE VOORKEURSOPLOSSING: FIETSZONE

8.6.1. INLEIDING

In het vervolgoverleg na de stuurgroep van 01/07/2021 werd het onder de partners duidelijk dat men toch een hoger ambitieniveau wilde nastreven. Specifiek werd er gedacht aan het realiseren van een fietszone (netwerk van fietsstraten) in de omgeving van de kruising van de fietssnelweg. Met deze fietszone zouden de fietsers op de Wijgmaalsesteenweg/Baron Descampslaan gemengd rijden met het gemotoriseerd verkeer in aanloop naar de brug en over de brug. De kruising van de fietssnelweg wordt dan mee geïntegreerd in deze fietszone. Het basisprincipe van dit concept is om de fietssnelweg in de voorrang de Wijgmaalsesteenweg te laten dwarsen. De fietsroute langsheen de noordelijke oever wordt niet doorgetrokken over de Wijgmaalsesteenweg aangezien dit geen belangrijke fietsrelatie is.

8.6.2. PRINCIPES

- Er komt een fietszone in de directe omgeving van de brug. De Wijgmaalsesteenweg, Keulenstraat en de Baron Descampslaan in aanloop naar de brug alsook de brug zelf worden zo een fietsstraat (fietsers op de rijbaan, 30 km/h voor alle bestuurders inclusief fietsers). De fietszone wordt geaccentueerd door een bordeauxrode kleur.
- Op de route van fietsers in de voorrang wordt de conflictzone in een felrode kleur gemarkeerd als duidelijk contrast met de omliggende bordeauxrode kleur. De conflictzone wordt bijkomend geaccentueerd met galgpalen met accentverlichting. Er worden verkeerslichten geplaatst in functie van de ontruiming van de brug.
- Fietsers op de Baron Descampslaan en de Wijgmaalsesteenweg worden van het fietspad geleid via een semi-rugdekking. De rugdekking bestaat uit een versmalling/asverschuiving afhankelijk van de beschikbare ruimte in combinatie met een plateau. Het plateau heeft echter geen hoogteverschil ter hoogte van de aansluiting met de brug.
- Ook de fietssnelweg wordt in aanloop naar de brug een fietsstraat binnen deze fietszone. Ook de fietsers mogen dus niet sneller rijden dan 30 km/h. Dit wordt bijkomend geaccentueerd met signalisatie. Ook worden er ribbelstroken aanbracht om de fietsers effectief te doen vertragen.
- De fietsoversteek aan de noordzijde wordt niet in de voorrang gebracht. Hier is er namelijk slechts een beperkte doorgaande fietsrelatie. Wel wordt er extra opstelruimte en afscherming geboden voor de fietsers komende van de Vaartdijk-noordoost. Om deze extra ruimte te kunnen creëren wordt de rechtsafslagstrook op de tak Vaartdijk-noordoost gesupprimeerd.

Bijkomende elementen De Vlaamse Waterweg:

- Het verkeerslicht voor de brugbediening dient beschouwd te worden als master voor de VRI-lichtenregeling. Dit betekent onder meer dat de brug te allen tijde bedienbaar dient te zijn ongeacht de stand van de VRI. De VRI van de brug zal enkel signalen ter beschikking stellen voor de verkeerslichten om de status van onze brug te kennen, maar er zullen geen signalen van de VRI binnen genomen worden. De VRI (op de fietssnelweg) mag op geen enkele manier gaan bepalen wat er wel of niet kan met de brug.
- Er dient een arcering voorzien te worden in de beide slagboomzones. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden.
- De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. Men stelt voor om hier te werken met thermoplastische logo's.
- De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is. De aanduiding van het jaagpad op linkeroever afwaarts de brug bevindt zich afwaarts de parking en opwaarts de Wijgmaalsesteenweg net opwaarts de toegang tot de hondenopleidingsschool. Op rechteroever zowel opwaarts als afwaarts het kruispunt betreft het openbare wegenis.

Bijkomende elementen De Lijn:

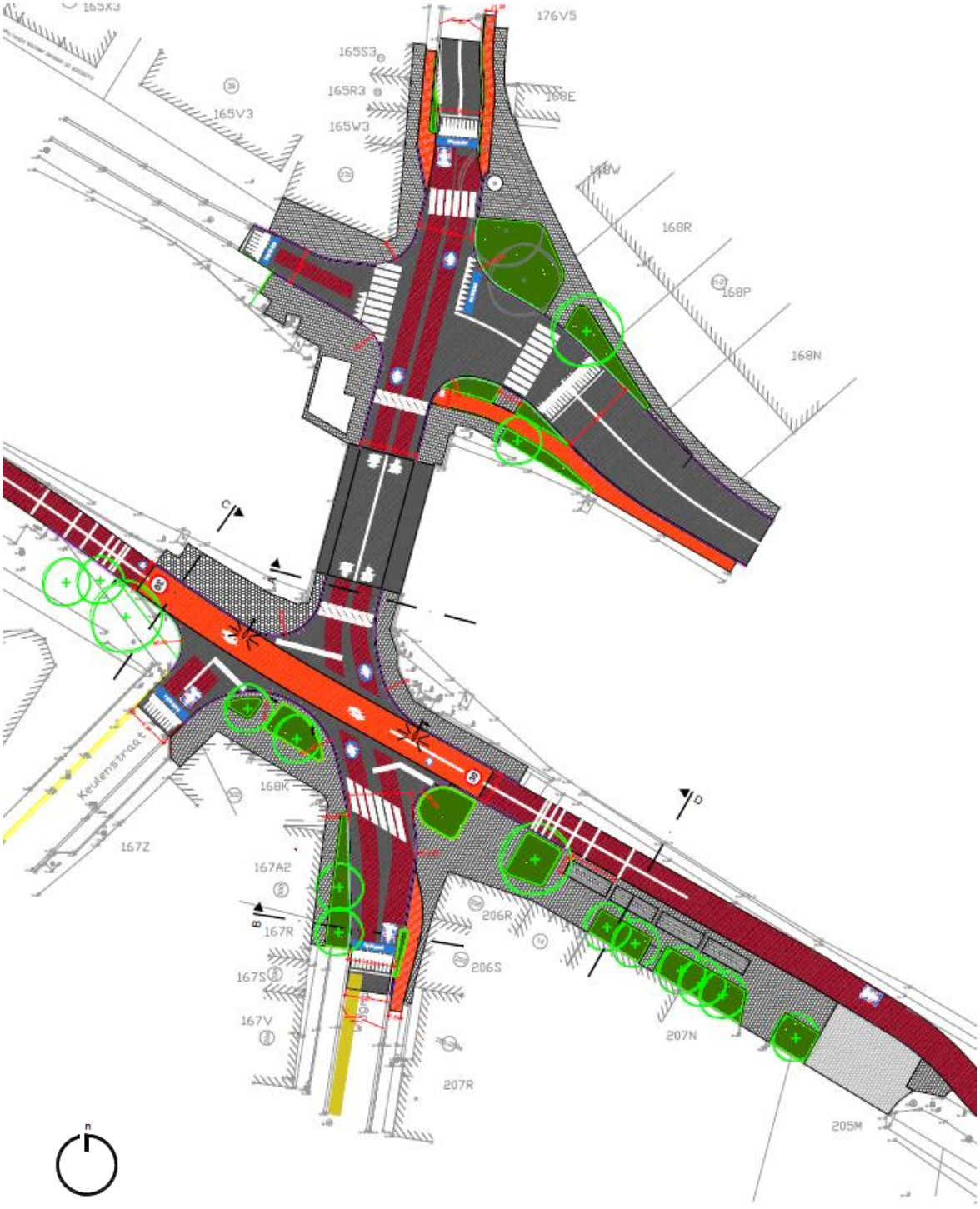
De lokale versmallingen (vooral in de Baron Descampslaan) zijn smal voor bussen. De spiegels van de bussen zullen over het eilandje tussen het fietspad en de rijbaan scheren. De Lijn vraagt om geen hoge obstakels op deze eilandjes te plaatsen.

Overige

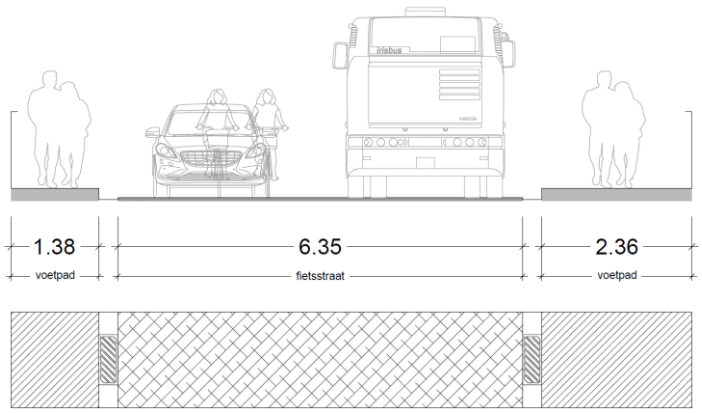
Omdat het om een nieuwe voorrangssituatie gaat, zal er bij de ingebruikname extra aandacht gaan naar bijkomende tijdelijke signalisatie en eventueel handhaving in de gewenningsperiode na de ingebruikname.

8.6.3. ONTWERP VOORKEURSOPLOSSING

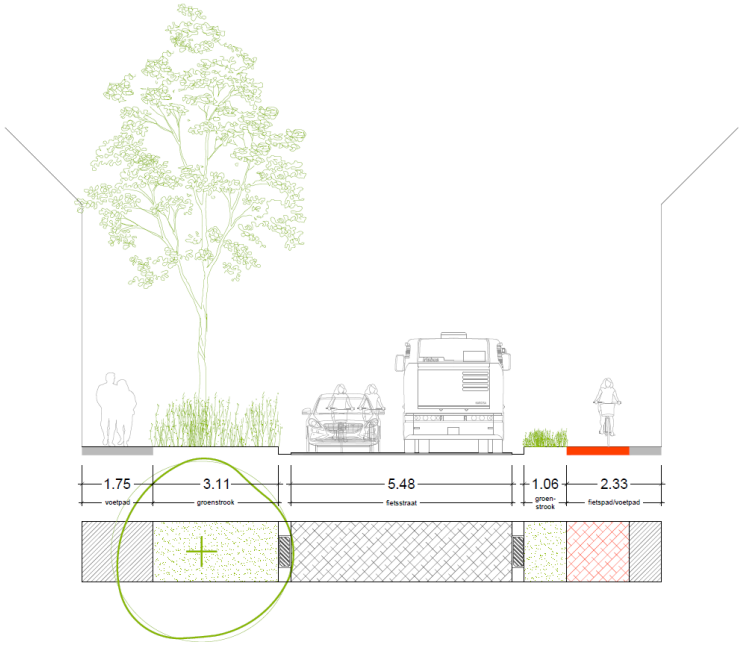
Op basis van de feedback van de schriftelijke stuurgroep (15/03-04/04/2022) en de daaropvolgende werkgroepen wordt de volgende oplossing als consensus voorgesteld:



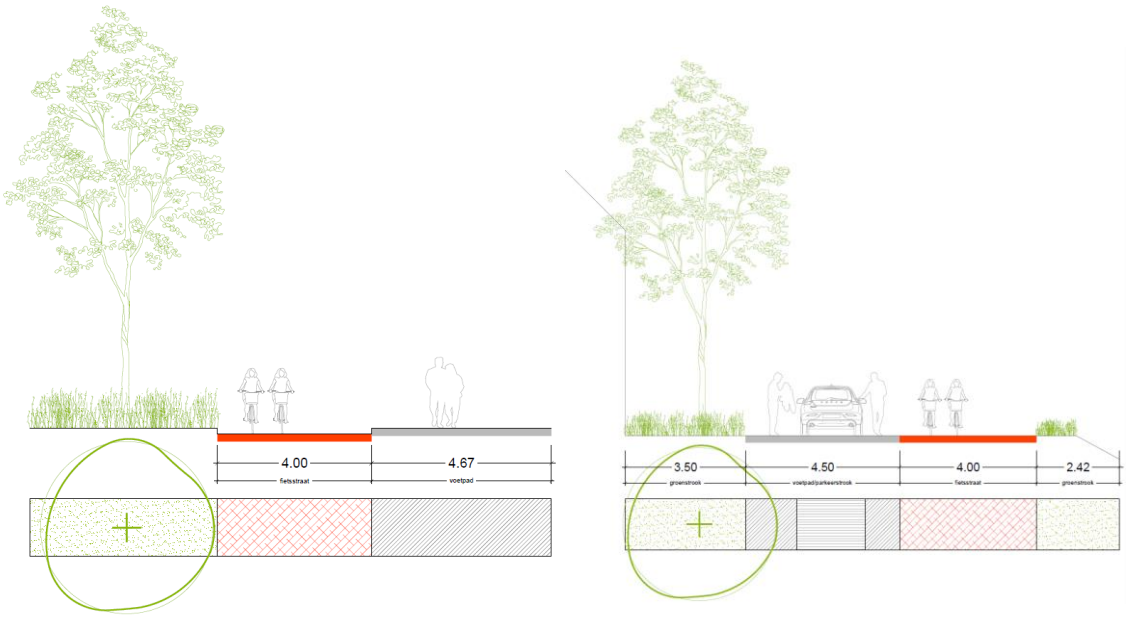
Figuur 102: Voorkeursoplossing kruispunt Wijgmaalsesteenweg x F8/Vaartdijk x Keulenstraat



Figuur 103: Dwarsprofiel Wijgmaalsesteenweg t.h.v. brug, doorsnede A

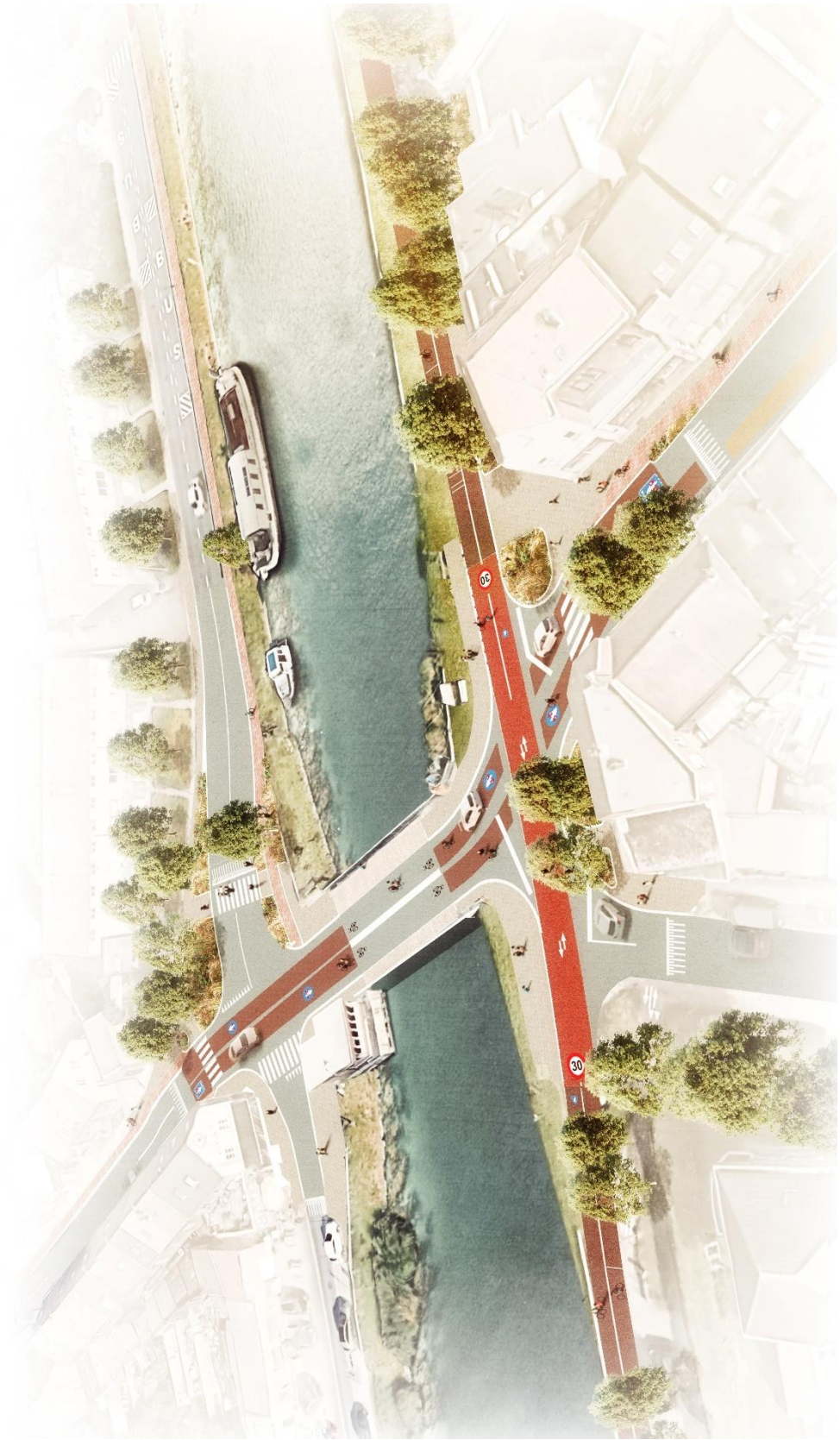


Figuur 104: Dwarsprofiel Wijgmaalsesteenweg, doorsnede B



Figuur 105: Dwarsprofiel Vaardijk/F8, doorsneden C (links) en D (rechts)

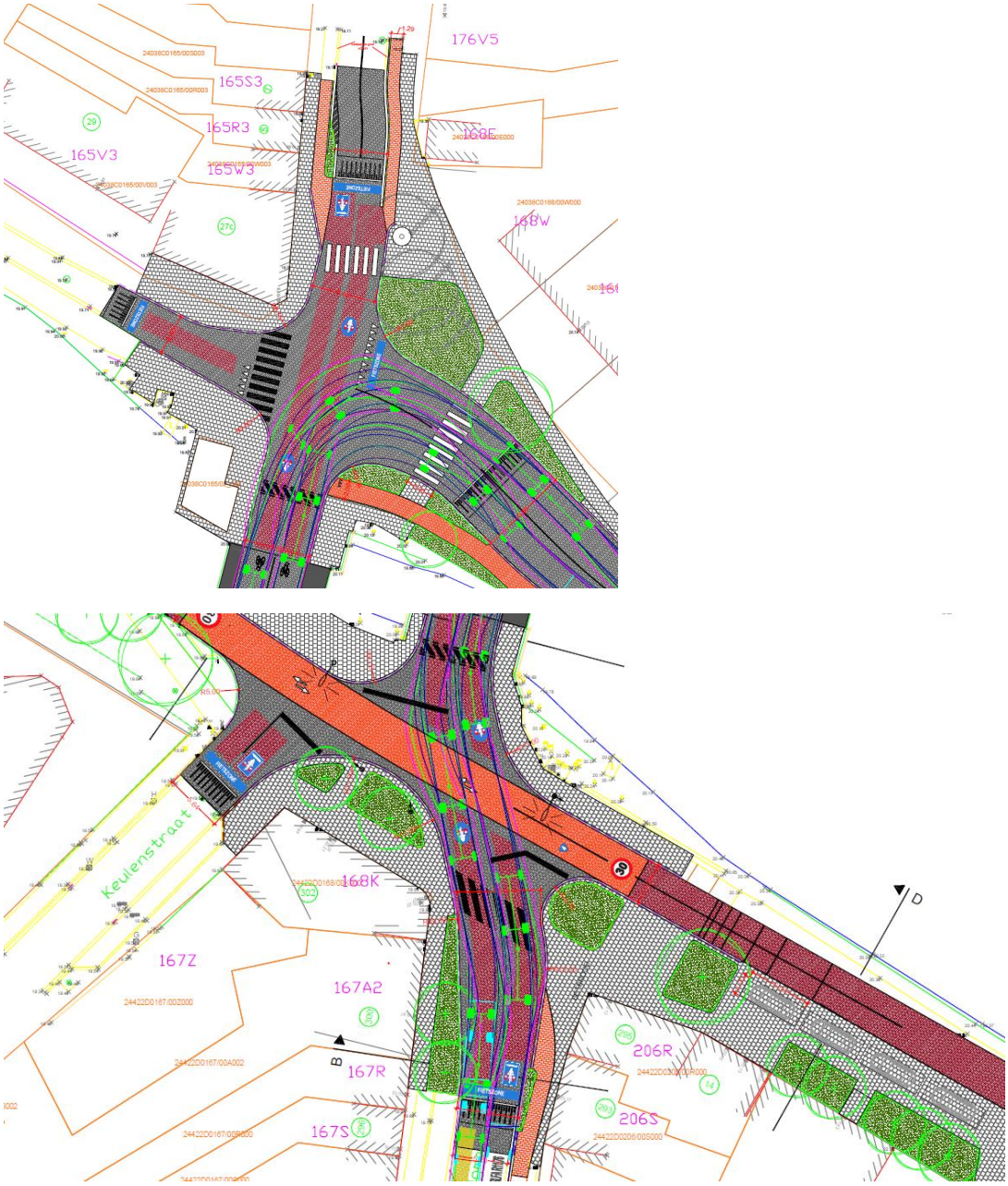
Onderstaande figuur geeft een impressie van de toekomstige inrichting.



Figuur 106: Impressie inrichting fietszone Wijgmaalsesteenweg

8.6.4. RUIMTE-INNAME

Voor het ontwerp is er een geen ruimte-inname.



Figuur 107: Toetsing ruimte-inname

9. ANALYSE KRUISPUNT KOLONEL BEGAULTLAAN X PROCESSIESTRAAT X BRANDWEG

9.1. RUIMTELIJKE ANALYSE

9.1.1. MORFOLOGIE

Het studiegebied ter hoogte van Kolonel Begaultlaan kan in twee subgebieden worden ingedeeld, namelijk kruising Processiestraat en kruising Brandweg. De ruimtelijke context in deze twee zones is naast de straatinrichting vooral de groene oever aan de waterzijde en het bermen-sporenlandschap aan de landinwaartse zijde. Tussen het kruispunt Processiestraat en het kerngebied van Leuven is een bomenrij aanwezig langs de vaart. Ter hoogte van kruispunt Processiestraat tot en met de noordelijk gelegen Schuiteniersbrug is deze bomenrij afwezig. Na het viaduct van Wilsele start het groenere karakter van de vaart met de typische bomenrijen aan beide zijden van het kanaal.



Figuur 108: Oversteekplaats F8 over Kolonel Begaultlaan t.h.v Processiestraat



Figuur 109: Kolonel Begaultlaan tussen kruispunt Processiestraat en Brandweg (bron: google maps)



Figuur 110: Kolonel Begaultlaan tussen kruispunt Processiestraat en Brandweg



Figuur 111: Kolonel Begaultlaan t.h.v Brandweg

9.1.2. EIGENDOMSSTRUCTUUR



Figuur 112: Eigendomsstructuur Kolonel Begaultlaan (bron: Geopunt)



Figuur 113: Eigendomsstructuur Kolonel Begaultlaan (bron: Geopunt)

9.2. VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

9.2.1. NETWERK

Fietsroutenetwerk

- Kolonel Begaultlaan: Fietssnelweg F8 / Recreatieve fietsroute
- Processiestraat: Fietssnelweg F3 / Recreatieve fietsroute
- Brandweg: Bovenlokale functionele fietsroute

Openbaar vervoer

Huidige lijnvoering

Route via Brandweg – Kolonel Begaultlaan - Processiestraat:

- 5: Wakkerzeel – Wijgmaal – Leuven – Vaalbeek: 1x/u
- 6: Wijgmaal – Leuven – Neervelp – Hoegaarden: 1-2x/u

Geplande lijnvoering (visie openbaar vervoerplan VVR Leuven, reguliere buslijnen)

Route via Kolonel Begaultlaan – Processiestraat:

- Kernnet B: Stadslijn Brabanthal – Leuven – Wijgmaal: 2-4x/u

Route via Brandweg – Kolonel Begaultlaan:

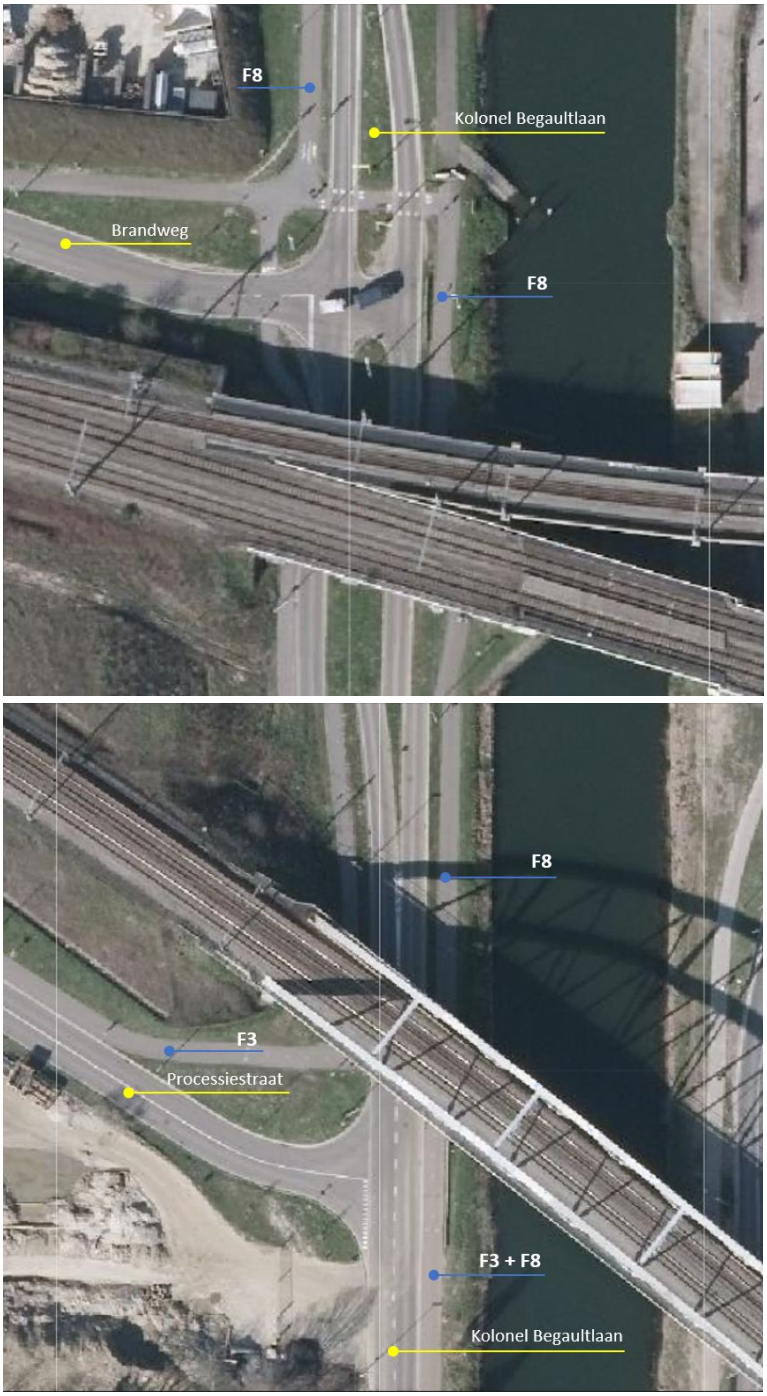
- Aanvullend net: Leuven – Wijgmaal – Rotselaar – Tremelo: 1-4x/u

Wegencategorisering

- Kolonel Begaultlaan: Lokale weg type I
- Brandweg: Lokale weg type II
- Processiestraat: Lokale weg type II

9.2.2. BESTAANDE INRICHTING

De Kolonel Begaultlaan is een lokale weg type I met een snelheidsregime van 50 km/h. Het is een invalsweg naar Leuven parallel aan het kanaal, langsheen de westelijke oever. De 2 relevante kruispunten bevinden zich respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de sporenbundel. Ten noorden van de sporenbundel is het kruispunt Kolonel Begaultlaan x Brandweg gelegen; ten zuiden het kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat.



Figuur 114: Orthofoto kruispunt Kolonel Begaultlaan/F8 x Brandweg (boven) en kruispunt Kolonel Begaultlaan/F8 x Processiestraat/F3 (onder)

Kruispunt Kolonel Begaultlaan x Brandweg

De Kolonel Begaultlaan is een weg met tweerichtingsverkeer met 1 rijstrook per rijrichting. Ter hoogte van het kruispunt zijn de beide rijstroken gescheiden door een brede middenberm. De Brandweg (lokale weg type II) sluit aan op de Kolonel Begaultlaan via een voorrangsgeregeld T-vormig kruispunt met de Kolonel Begaultlaan als voorrangsrichting (B5-stop voor de Brandweg). De Brandweg heeft een tweerichtingsfietspad langs de noordzijde.

De fietssnelweg F8 ligt in het noorden langs de westzijde van de Kolonel Begaultlaan. De fietssnelweg sluit aan op het tweerichtingsfietspad van de Brandweg. Vervolgens splitst de fietsroute zich. Fietsers van en naar Leuven kunnen hier de Kolonel Begaultlaan oversteken. De fietsoversteekplaats is geaccentueerd met puntverlichting. De fietsoversteekplaats loopt over de middenberm waarbij de middenberm als rustpunt gebruikt kan worden voor overstekende fietsers. Vanaf hier loopt de fietssnelweg tussen de Kolonel Begaultlaan in het westen en de waterkant in het oosten.

Voor fietsers richting de F3 fietssnelweg is er evenwel ook de mogelijkheid om de Brandweg over te steken en via een fietspad ten westen van de Kolonel Begaultlaan door te steken naar de F3. De oversteekplaats over de Brandweg is niet gemarkeerd noch geaccentueerd. Overstekende fietsers zijn hier uit de voorrang.

Op weg naar de Processiestraat kruist de Kolonel Begaultlaan 3 spoorwegbruggen. De oudste van de 3 bruggen is verdeeld in 3 kokers. De westelijke koker wordt gebruikt door de rijbaan van de Kolonel Begaultlaan in zuidelijke rijrichting en een aanliggend fietspad (verbinding tussen de F8 en F3 in zuidelijke richting). De centrale koker wordt gebruikt door de rijbaan van de Kolonel Begaultlaan in noordelijke rijrichting. De oostelijke koker wordt gebruikt door het tweerichtingsfietspad van de F8 fietssnelweg.

Kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat

In aanloop naar de Processiestraat verdwijnt de middenberm in de Kolonel Begaultlaan en voegen de 2 rijbanen zich samen tot 1 rijbaan. Ten zuiden van de zuidelijke spoorwegbrug sluit de Processiestraat (lokale weg type II) aan op de Kolonel Begaultlaan via een T-vormig voorrangsgeregeld kruispunt met de Kolonel Begaultlaan als voorrangsrichting (B1 voor de Processiestraat).

Quasi onder de zuidelijke spoorwegbrug sluit het fietspad langs de westzijde van Kolonel Begaultlaan aan op de fietssnelweg F3. De F3 fietssnelweg ligt vlak ten noorden van de Processiestraat. In het verlengde van de F3 fietssnelweg is een fietsoversteekplaats ingericht over de Kolonel Begaultlaan. De oversteekplaats, zonder middenberm, is gemarkeerd met blokmarkering (fietsers uit de voorrang). Naar het zuiden toe lopen de fietssnelwegen F3 en F8 gecombineerd over een fietspad gelegen tussen de Kolonel Begaultlaan en het kanaal richting de Vaartkom.



Figuur 115: Oversteekplaats F8 over Kolonel Begaultlaan t.h.v. Brandweg (westelijke oever)



Figuur 116: Oversteekplaats F8 over Brandweg (westelijke oever)



Figuur 117: Oversteekplaats F3/F8 over Kolonel Begaultlaan t.h.v. Processiestraat (westelijke oever)



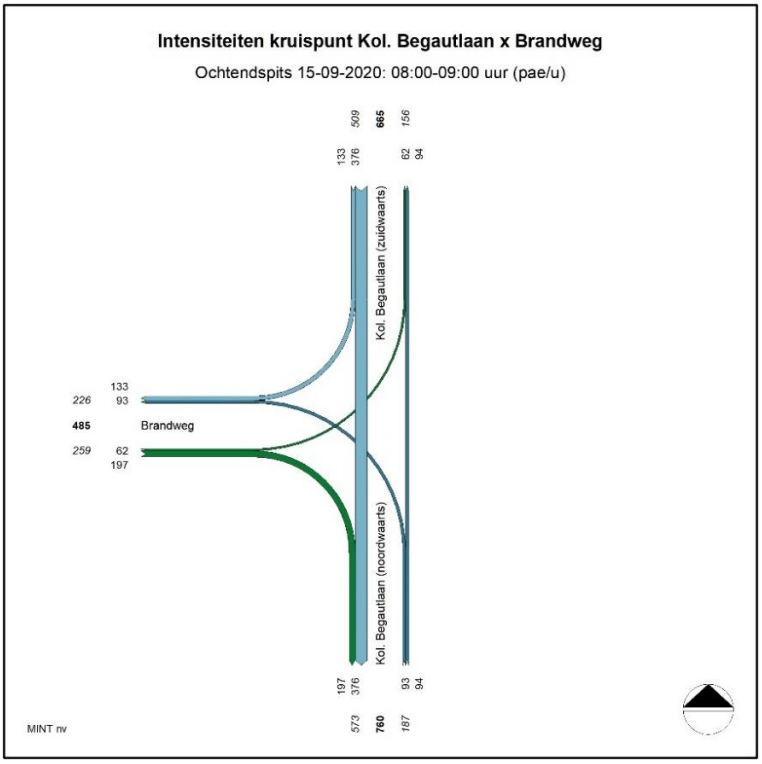
Figuur 118: Spoorwegbrug over Kolonel Begaultlaan

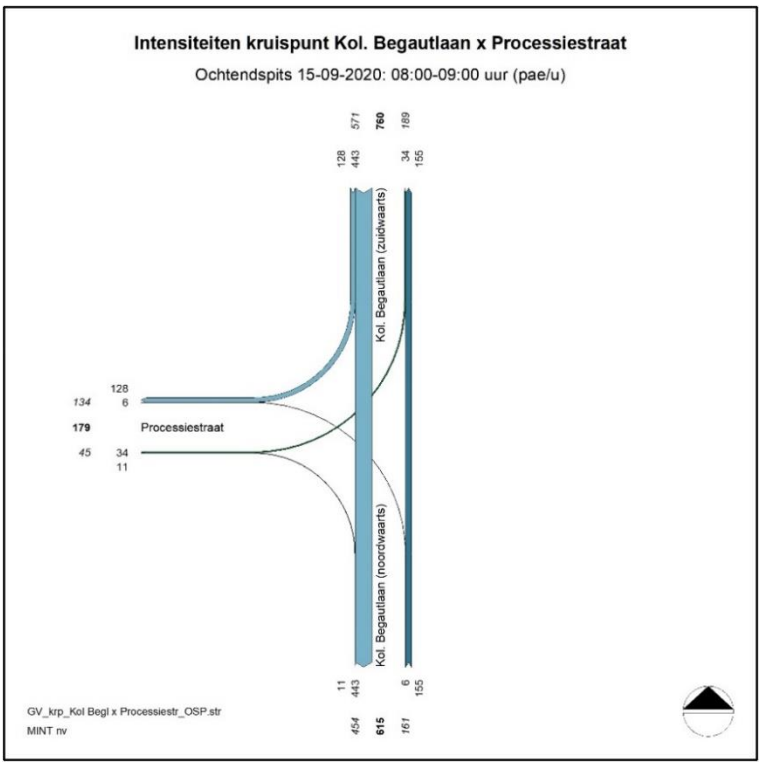
9.2.3. DRUKTEBEELD

Er werden kruispunttellingen uitgevoerd op dinsdag 15/09/2020. Onderstaande figuren tonen de verkeersintensiteiten tijdens het drukste uur in de ochtendspits en de avondspits. Ook werden het aantal overstekende fietsers geteld per oversteeklocatie. De gemiddelde wachttijd van de overstekende fietsers over de Kolonel Begaultlaan werd eveneens gemeten en bedroeg gemiddeld minder dan 1s.

GEMOTORISEERD VERKEER

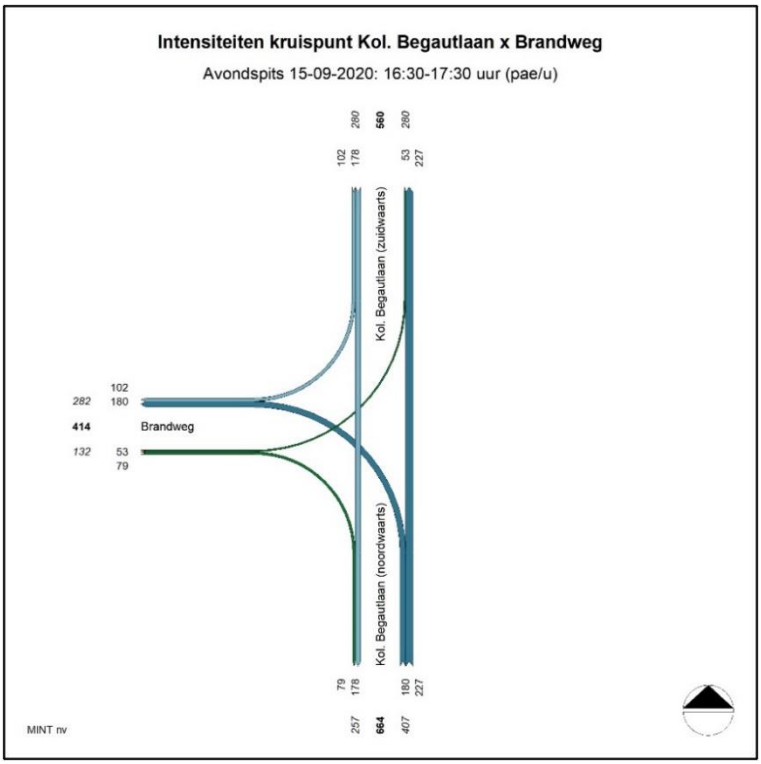
Ochtendspits 8.00u – 9.00u

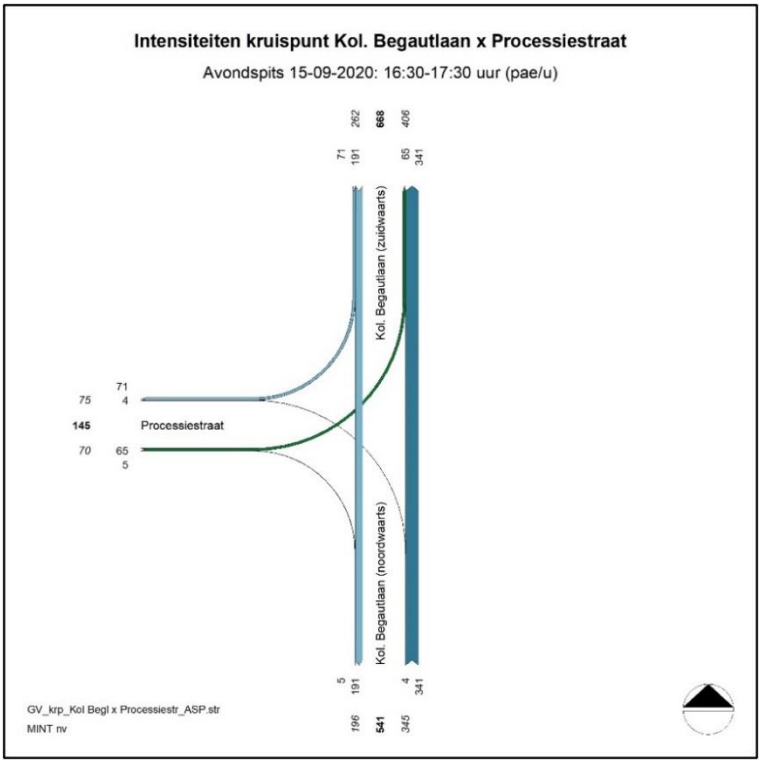




Figuur 119: Druktebeeld kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg – ochtendspits (in pae/u)

Avondspits 16.30u – 17.30u





Figuur 120: Druktebeeld kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg – avondspits (in pae/u)

FIETSERS

Ochtendspits 7.30u - 8.30u



Figuur 121: Fietsintensiteiten kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg – ochtendspits (in fietsers/u, gemiddelde wachttijd WT in s)

Avondspits 16.00u - 17.00u



Figuur 122: Fietsintensiteiten kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg – avondspits (in fietsers/u, gemiddelde wachttijd WT in s)

9.2.4. KNELPUNTSYNTHESE

De bestaande inrichting van de kruispunten Kolonel Begaultlaan x Brandweg en Kolonel Begaultlaan x Processiestraat kampt met een aantal knelpunten om een kwaliteitsvolle fietservaring op de F8 te garanderen.

- De verkeersintensiteiten in de Kolonel Begaultlaan zijn vrij hoog. Het rechtlijnige wegbeeld kan een hogere rijsnelheid uitlokken. Het aantal overstekende fietsers is er ook hoog (bijna 700 overstekende fietsers/u geteld tijdens de ochtendspits), maar verdeeld over 2 oversteeklocaties. De overstekende fietsers zijn uit de voorrang maar worden door de autobestuurders vaak voorgelaten. De gemeten gemiddelde wachttijd voor de fietsers bedroeg gemiddeld minder dan 1 s.
- De fietsoversteekplaats ten noorden van de Brandweg is gemarkeerd en geaccentueerd met een aandachtsportiek met punctuele verlichting. De aanwezige middenberm biedt een rustpunt bij overstekende fietsers uit de voorrang. Een snelheidsremmend element is evenwel niet aanwezig.
- De fietsoversteekplaats over de Brandweg is niet gemarkeerd noch geaccentueerd. Een snelheidsremmend element is niet aanwezig.
- De fietsoversteekplaats ten noorden van de Processiestraat is gemarkeerd maar niet geaccentueerd. De oversteekplaats bevindt zich ook in een donkere omgeving ten gevolge van de overhangende brug. Een snelheidsremmend element is niet aanwezig.
- De fietsroute sluit haaks aan op de fietsoversteekplaats wat voor een sterke vertraging van de fietsers zorgt. Ter hoogte van de zuidelijke fietsoversteekplaats (Processiestraat) is er nagenoeg geen opstelruimte voor wachtende fietsers aan de oostzijde. Wachtende fietsers die wensen over te steken naar de F3 fietssnelweg hinderen daardoor de doorgaande fietsers van de F8-fietssnelweg.
- Het fietspad langsheen de Kolonel Begaultlaan ter hoogte van de Processiestraat en meer naar het zuiden richting stad is aanliggend verhoogd terwijl tweerichtingsfietspaden in principe vrijliggend dienen uitgevoerd te worden. Het fietspad is ongeveer 3 m breed, wat niet riant is gelet op de hoge fietsintensiteiten hier (bijna 700 fietsers/u geteld tijdens de ochtendspits, beide rijrichtingen samen).

Bij de stad Leuven leeft de idee om de Kolonel Begaultlaan op lange termijn her in te richten (bijvoorbeeld als stedelijke boulevard) om de barrière tussen Wilsele-dorp en de Vaart te verminderen. In lijn met deze ambitie zal de functie van de Kolonel Begaultlaan waarschijnlijk gedowngraded worden (in tegenstelling tot de Aarschotsesteenweg, de parallelle verbinding aan de overzijde van het kanaal).

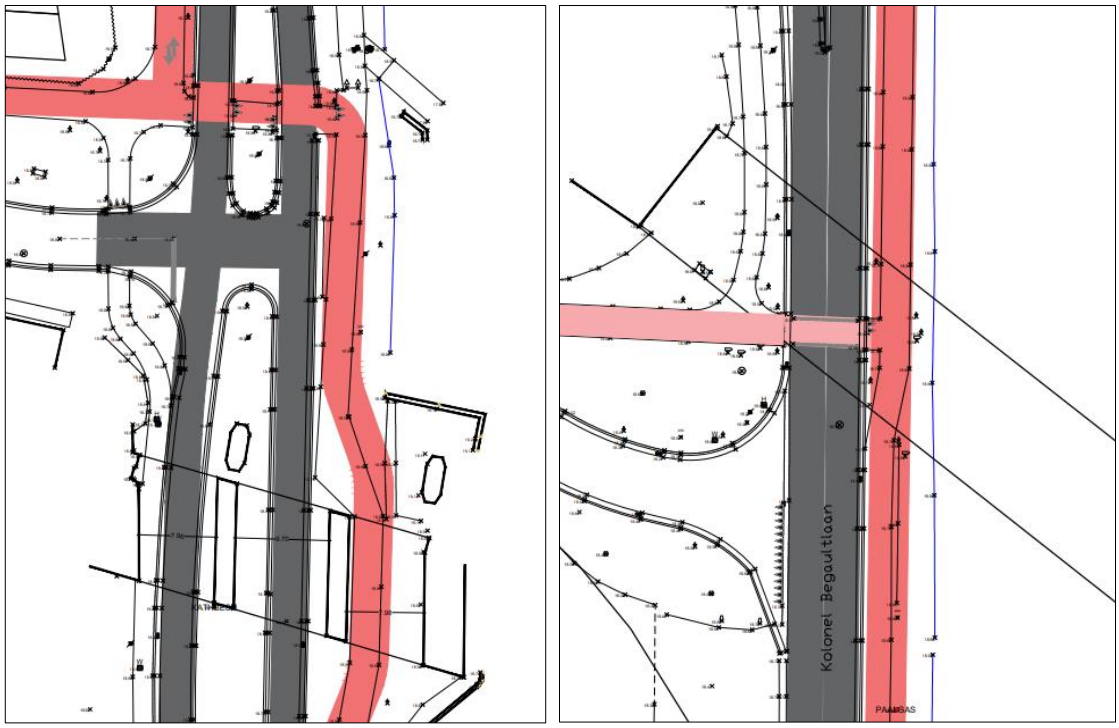
9.3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

9.3.1. TRAJECTVARIANTEN

In het variantenonderzoek wordt eerst gefocust op het gewenste traject van de F8 fietssnelweg en de verknoping met de F3 fietssnelweg. De F8 fietssnelweg ligt in het noorden langs de westzijde van de Kolonel Begaultlaan. In het zuiden loopt de fietssnelweg langs de oostzijde van de Kolonel Begaultlaan. In de omgeving van de Brandweg/Processiestraat moet de fietssnelweg dus de Kolonel Begaultlaan kruisen. De fietssnelweg F3 Leuven – Brussel ligt net ten noorden van de Processiestraat. Ook de F3 moet de Kolonel Begaultlaan kruisen.

Trajectvariant 1

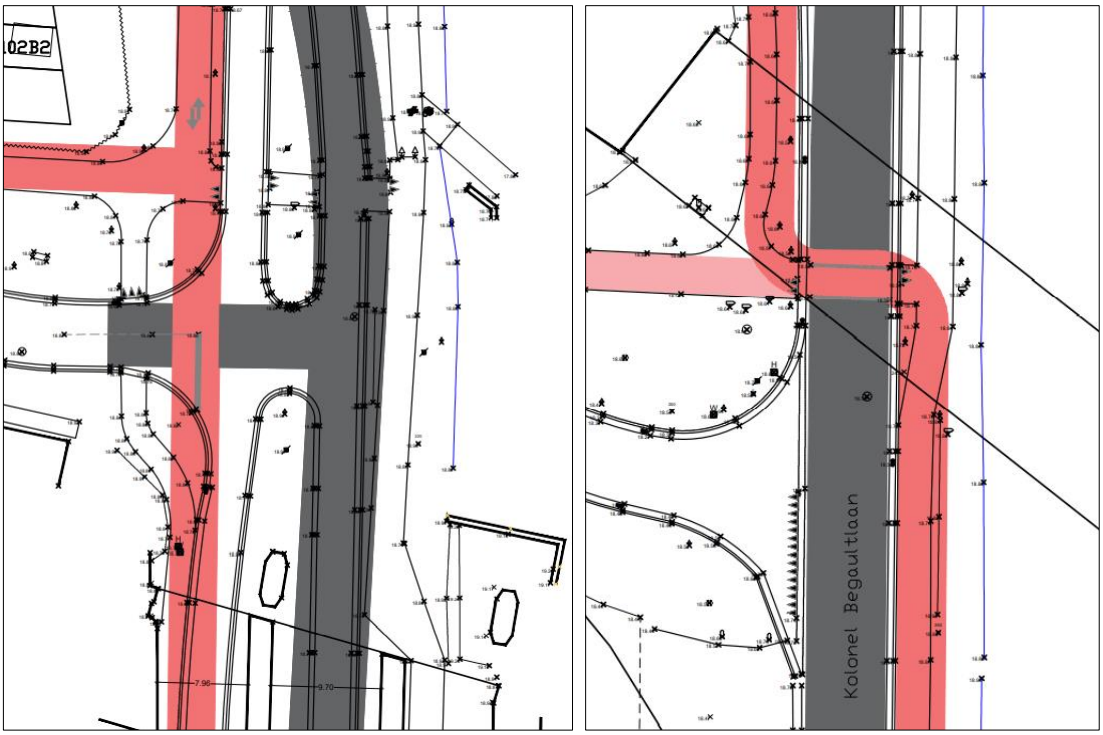
Trajectvariant 1 is analoog aan de huidige inrichting. De F8 fietssnelweg steekt over ten noorden van de Brandweg en volgt vanaf daar de oostzijde van de Kolonel Begaultlaan richting Leuven. De F3 fietssnelweg steekt de Kolonel Begaultlaan over net ten noorden van de Processiestraat en volgt vanaf daar eveneens de oostzijde van de Kolonel Begaultlaan richting Leuven, samen met de F8.



Figuur 123: Trajectvariant 1

Trajectvariant 2

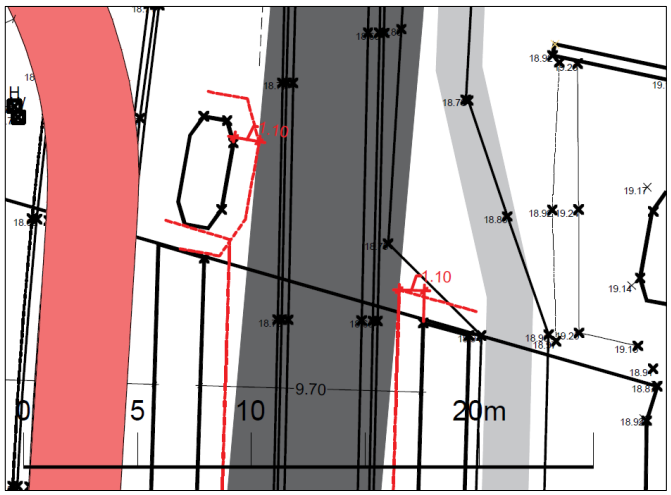
Trajectvariant 2 kiest voor 1 oversteekplaats over de Kolonel Begaultlaan, namelijk gebundeld met de F3 fietssnelweg. De fietsoversteekplaats bevindt zich in het verlengde van de F3 fietssnelweg en kruist de Kolonel Begaultlaan net ten noorden van de Processiestraat. In deze variant kruist de F8 fietssnelweg de Brandweg. De Kolonel Begaultlaan wordt uitgebogen naar het oosten. De beide rijstroken blijven samen (dus geen middenberm) en gaan samen door de centrale koker van de spoorwegbrug. De F8 fietssnelweg gaat door de westelijke koker van de spoorwegbrug.



Figuur 124: Trajectvariant 2

Onderstaande figuur toont een meer ingezoomd beeld van de onderdoorgang door de centrale koker. Met een rijbaanbreedte van 6,1 m exclusief goten, 6,7 m inclusief goten is er net voldoende ruimte om de rijbaan doorheen de centrale koker te leiden (beschikbare breedte ongeveer 9,7 m). Links en rechts kan er nog een veiligheidsstrook[5] van 1,1 m gevrijwaard worden. De weg zal wel een lichte uitbuiging naar het noordoosten krijgen om de pijler van de noordelijke brug te ontwijken.

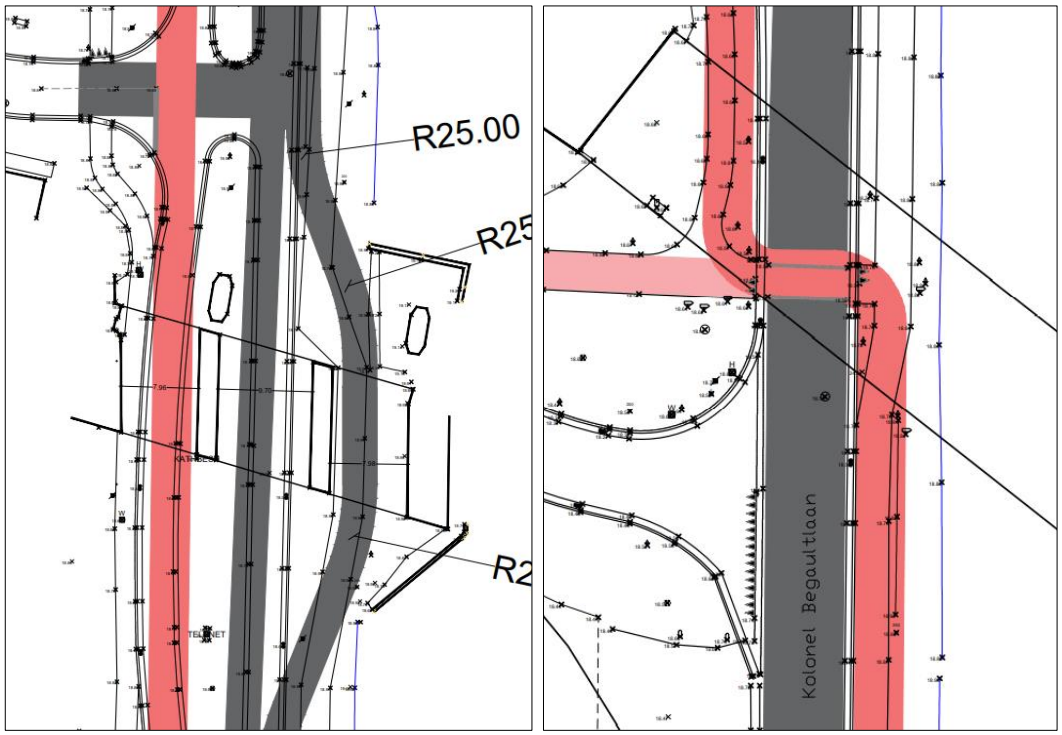
[5] Bron: AWV – Vademecum vergevingsgezinde wegen – deel gemotoriseerd verkeer: tabel 3. Lokale weg, 50 km/h.



Figuur 125: Tweerichtingsverkeer doorheen de centrale koker

Trajectvariant 3

Trajectvariant 3 is qua fietstraject analoog aan trajectvariant 2. In deze variant maakt de Kolonel Begaultlaan (gemotoriseerd verkeer) gebruik van de centrale en oostelijke koker van de spoorwegbrug.



Figuur 126: Trajectvariant 3

9.3.2. AFWEGING EN VOORKEURSTRAJECT

De trajectvarianten 1 en 2 werden op het overleg van 19/01/2021 met de betrokken partners besproken en afgewogen. Trajectvariant 3 werd onmiddellijk verworpen. Deze variant heeft geen enkele ruimtelijke meerwaarde ten opzichte van variant 2. Daarenboven vertoont de rijbaan in noordelijke rijrichting een sterke knik om de oostelijke koker te kunnen gebruiken. Deze abrupte knik, die tevens slecht zichtbaar is vanwege de brugpijlers, vormt een potentieel gevaarlijke situatie.

Op basis van de afweging weergegeven in Tabel 6 werd 1 voorkeursvariant geselecteerd, namelijk variant 2: één gecombineerde fietsoversteekplaats ter hoogte van de Processiestraat.

Trajectvariant 1	Trajectvariant 2
+ De F8-fietsers moeten maar 1 rijbaan kruisen.	+ 1 duidelijk geaccentueerde oversteekplaats is de meest leesbare oplossing voor zowel de fietsers als de automobilist.
+ Het openbaar vervoer moet minder fietsstromen kruisen.	+ Directe en duidelijke verknoping tussen de 2 fietssnelwegen.
- Er zijn twee oversteekplaatsen vlak bij elkaar die allebei geaccentueerd dienen te worden en snelheidsremmend moeten worden ingericht.	+ 1 gecombineerde, intensief gebruikte oversteekplaats zorgt voor “safety in numbers”.
- De verknoping tussen F3 en F8 is niet ideaal. Fietsers vanaf de F3 moeten 2x de Kolonel Begaultlaan oversteken naar de F8 richting Mechelen.	+ er is de potentie om extra verblijfsruimte te creëren langsheen de waterkant.
- Er is geen ruimtelijke toegevoegde waarde.	- De F8-fietsers moeten ook de Brandweg kruisen. Ook de bussen van het openbaar vervoer moeten meer fietsers kruisen.

Tabel 6: Afwegingskader traject F8 kruispunt Kolonel Begaultlaan x Brandweg x Processiestraat

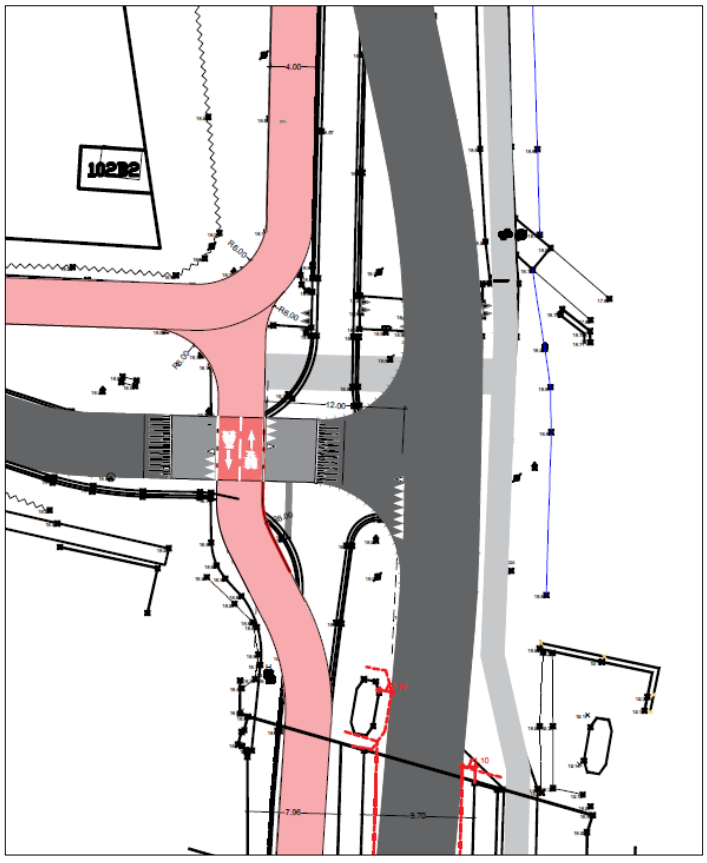
9.3.3. INRICHTING VAN DE OVERSTEEKPLAATS

Op de verschillende werkgroepen werden verschillende wensen geuit met betrekking tot de inrichting van de nieuwe gebundelde oversteekplaats over de Kolonel Begaultlaan:

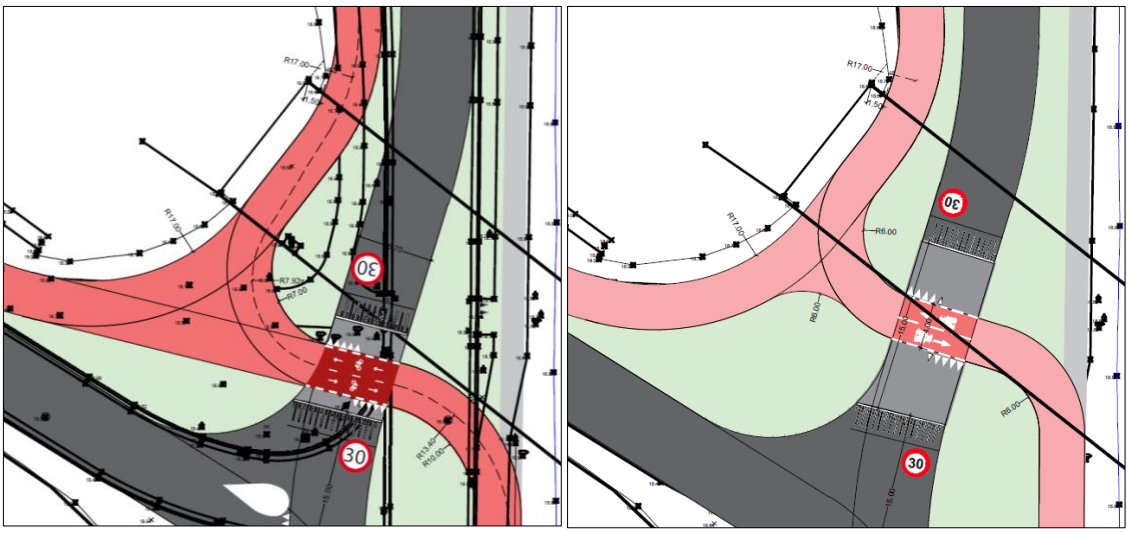
- Snelheidsremming voor het gemotoriseerd verkeer: Ter hoogte van de oversteekplaats dient de snelheid verlaagd te worden tot 30 km/h wanneer fietsers hier in de voorrang zouden gebracht worden. Om de snelheidsremming af te dwingen moet de weginfrastructuur aangepast worden. Het voorstel is om de Kolonel Begaultlaan uit te buigen ter hoogte van de Processiestraat om het rechtlijnig wegbeeld te doorbreken. De uitbuiging moet gericht zijn op een snelheid van 30 km/h. Aanvullend zou er een verkeersplateau ingericht kunnen worden ter hoogte van de oversteekplaats. De Lijn is evenwel geen voorstander van een verkeersplateau.

- Oversteekplaats over de rijbaan: De oversteekplaats wordt 4 m breed. Het oversteken dient haaks te gebeuren over de rijbaan. De oversteekplaats wordt ingericht zonder middeneiland als de fietsers in de voorrang oversteken. De oversteekplaats krijgt een middeneiland als de fietsers uit de voorrang oversteken om extra oversteekcomfort te bieden.
- Fietstraject nabij de oversteekplaats: De F3- en de F8-fietsers worden gebundeld voor de oversteekplaats zodat het gemotoriseerd verkeer slechts 2 in plaats van 3 fietsstromen in het oog moet houden. De bochten in het fietstraject nabij de oversteekplaats moeten ruim en comfortabel zijn. Anderzijds moeten ze toch zorgen voor een vertraging van de fietsers om te vermijden dat fietsers aan hoge snelheid oversteken (zeker speed pedelecs).

Onderstaande figuren tonen een voorbeeldconcept voor een mogelijke herinrichting van het kruispunt Kolonel Begaultlaan x Brandweg en het kruispunt Kolonel Begaultlaan x Processieweg. In dit concept zijn de fietsoversteekplaatsen in de voorrang ingetekend.



Figuur 127: Concept inrichting kruispunt Kolonel Begaultlaan x Brandweg



Figuur 128: Concept fietsoversteekplaats ter hoogte van de Processieweg met uitgebogen K.Begaultlaan: met ruime bogen voor de fietsroute (links), met krappere bogen voor de fietsroute (rechts)

9.3.4. FIETSERS IN DE VOORRANG?

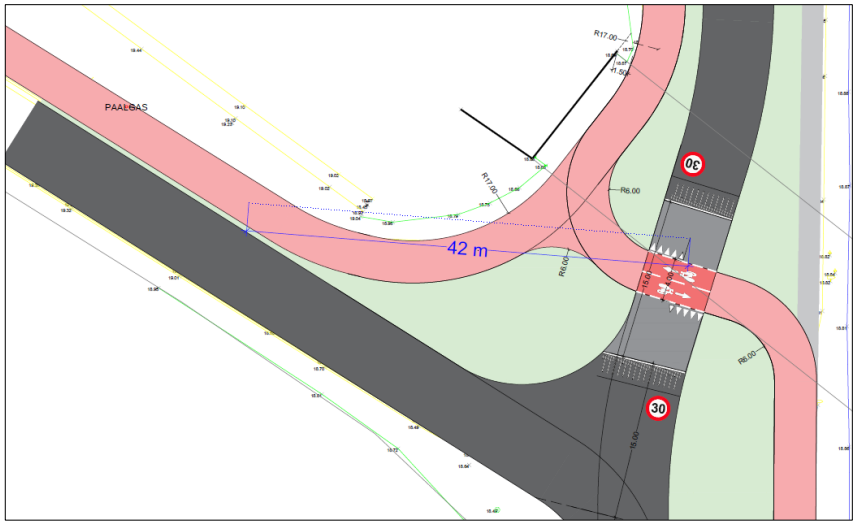
Volgens het gekozen voorkeurstracé loopt de F8 fietssnelweg langsheen de westzijde van de Kolonel Begaultlaan om dan net ten noorden van de Processiestraat over te steken naar de oostzijde. Qua inrichting van de oversteekplaats worden 2 fundamentele varianten beschouwd, die verschillen in de voorrangsregeling. Variant 1 gaat uit van fietsers in de voorrang en variant 2 van fietsers uit de voorrang.

Een verkeerslichtengeregeld fietsoversteekplaats wordt niet verder beschouwd. De gemiddelde wachttijden voor de fietsers zal groter zijn dan wat momenteel het geval is (momenteel is de gemiddelde wachttijd minder dan 1 seconde). Zelfs met detectie zullen regelmatig fietsers moeten wachten voor het rood. De fietsintensiteiten zijn namelijk groot waardoor de detectie quasi continu getriggerd wordt terwijl ook de Kolonel Begaultlaan groen moet krijgen om het gemotoriseerd verkeer te kunnen afwikkelen. Ook zullen fietsers van F3 naar F8 of omgekeerd de detectie activeren terwijl zij geen oversteekbeweging maken.

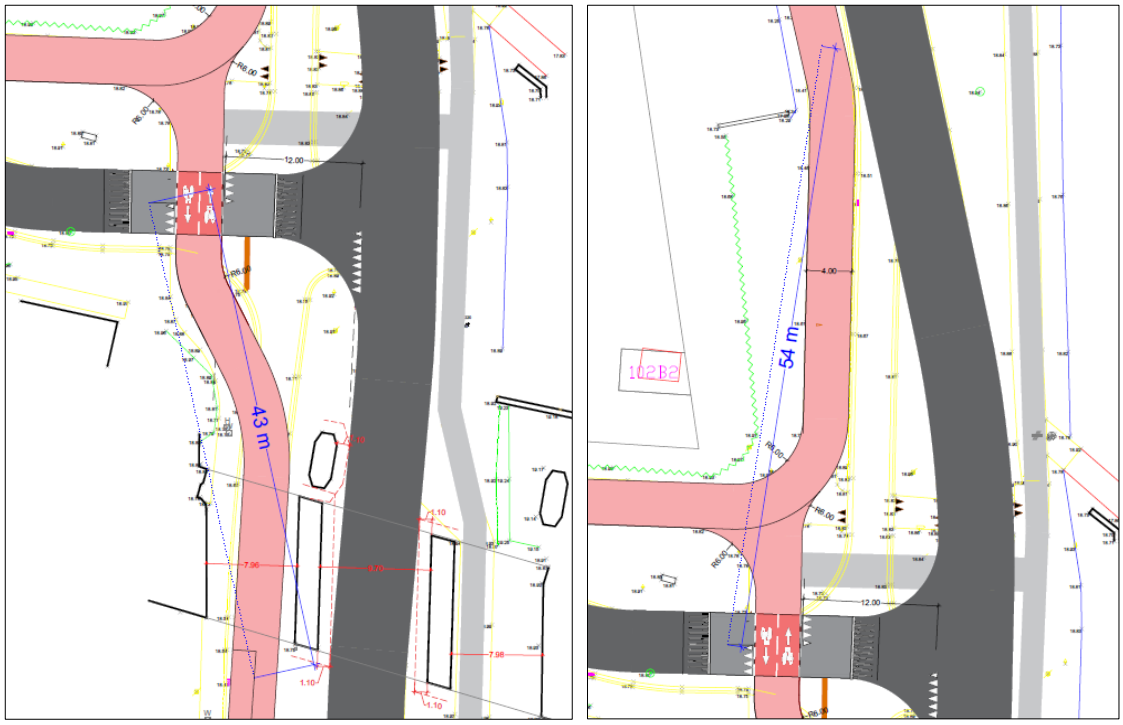
In het overlegtraject waren er een 3-tal belangrijke discussiepunten:

1. Los van het aspect verkeersveiligheid, is het wenselijk om fietsers hier in de voorrang te laten oversteken? Gelet op het belang van de fietssnelweg en het huidig gebruik is het verdedigbaar om fietsers voorrang te geven ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. De fietsoversteek bevindt zich echter ook op een kernnet B verbinding van het openbaar vervoer. Het in de voorrang brengen van de fietsers zal nadelig zijn voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Wie heeft er prioriteit: OV-kernnet B of fietssnelweg?
2. Verkeersveiligheid: Verschillende opmerkingen werden geuit betreffende de verkeersveiligheid. De meeste opmerkingen hebben betrekking op de zichtbaarheid van de fietser, vooral dan met betrekking tot speed pedelecs en hun hoge naderingssnelheid tot de oversteekplaats. Bezorgdheid is er zowel aan de oversteek in het zuiden (vooral F3-fietsers komende vanaf het westen, verborgen achter het talud van de brug) als aan de oversteek aan de Brandweg (zowel fietsers komende vanaf het zuiden als fietsers komende vanaf het noorden). Ruime bochten op het fietstracé maken de route comfortabel

voor de fietser, maar hier lijkt het wenselijker om te opteren voor een meer haakse aansluiting om de fietsers te doen vertragen bij het naderen van de oversteekplaats.



Figuur 129: Oversteekplaats Kolonel Begaultlaan: Oprijzichtsdriehoek 2,2m vanaf de oversteekplaats[6]



Figuur 130: Oversteekplaats Brandweg: Oprijzichtsdriehoek 2,2m vanaf de oversteekplaats[7]

[6] Het verplaatsen van de oversteekplaats naar het zuiden zal het zicht verruimen.

[7] Het verplaatsen van de oversteekplaats naar het noordoosten zal het zicht verruimen. In het zuidwestelijke kwadrant moet de hoge groenstructuur aangepakt worden om deze zichtrelatie mogelijk te maken.

3. Het voorkeurstraject voor de fietsroute vraagt om een drastische herinrichting van de Kolonel Begaultaan en de bijhorende kruispunten (bijvoorbeeld het hertraceren van de rijbaan naar de middelste koker van de spoorwegbrug). De nodige financiële middelen zijn hiervoor momenteel niet voorzien. Een eventuele herinrichting zal pas op langere termijn kunnen. Ook zal de stad Leuven in het najaar starten met een visiestudie voor de volledige Kolonel Begaultaan waarin misschien nieuwe elementen aangedragen worden.

Op basis van de gevoerde discussies wordt besloten om de lange termijn conceptvorming voor de inrichting van de oversteekplaats en de fietsvoorzieningen in de Kolonel Begaultlaan te stoppen. De conceptvorming kan wel meegenomen worden door de stad als input voor de visiestudie voor de Kolonel Begaultlaan.

Voor voorliggende studie wordt door de stuurgroep besloten om verder enkel in te zetten op een aantal “kleinere” ingrepen om het fietscomfort en -veiligheid te verbeteren. Deze ingrepen gaan uit van het behouden van het huidige traject van de fietsers (namelijk 2 oversteekplaatsen over de Kolonel Begaultlaan) en het behoud van het principe fietsers uit de voorrang over de Kolonel Begaultlaan.

9.4. ONTWERP VOORKEURSOPLOSSING

De volgende ingrepen worden voorgesteld ter verbetering van het fietscomfort en de fietsveiligheid:

Aanpassingen noordelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan

- De oversteekplaats wordt verbreed tot 4 m, zodat fietsers elkaar beter kunnen kruisen. De aansluiting met het fietspad langs de waterkant wordt verbreed en afgeschuind zodat rechtsafdraaiende fietsers meer ruimte hebben en de fietsers in tegenrichting minder hinderen.
- In overleg met De Vlaamse Waterweg wordt bepaald hoeveel extra ruimte er lokaal, rechts langs de waterkant ingenomen kan worden voor de fietssnelweg, dit met als doel om meer ruimte te creëren voor wachtende F8-fietsers aan de oversteekplaats. Op het meest noordelijke punt gaat het om een verbreding van +0,5 m. Vanaf de noordelijke spoorwegbrug in zuidelijke richting gaat het om een verbreding van +1 m.
- Obstakels zoals verkeersborden langs de fietsoversteekplaats worden uit de schuwzone geplaatst.
- De stad Leuven wenst de oversteekplaats (met middeneiland) niet te markeren met uitzondering van haaientanden op het toeleidende fietspad.
- Naderend naar de oversteekplaats worden er F50 borden geplaatst voor het gemotoriseerd verkeer die oplichten bij detectie.

Aanpassingen oversteekplaats Brandweg

De oversteekplaats wordt in de voorrang gebracht en gemarkeerd als doorlopend fietspad. De huidige haaientanden voor de fietsers worden verwijderd. Het fietspad ligt wat uitgebogen ten opzichte van het naastgelegen fietspad, waarschijnlijk om de kans op dode hoekongevallen te verminderen. De oversteekplaats ligt evenwel nog voldoende dicht bij het kruispunt om het fietspad in de voorrang te plaatsen (zelfde voorrang als de Kolonel Begaultlaan).



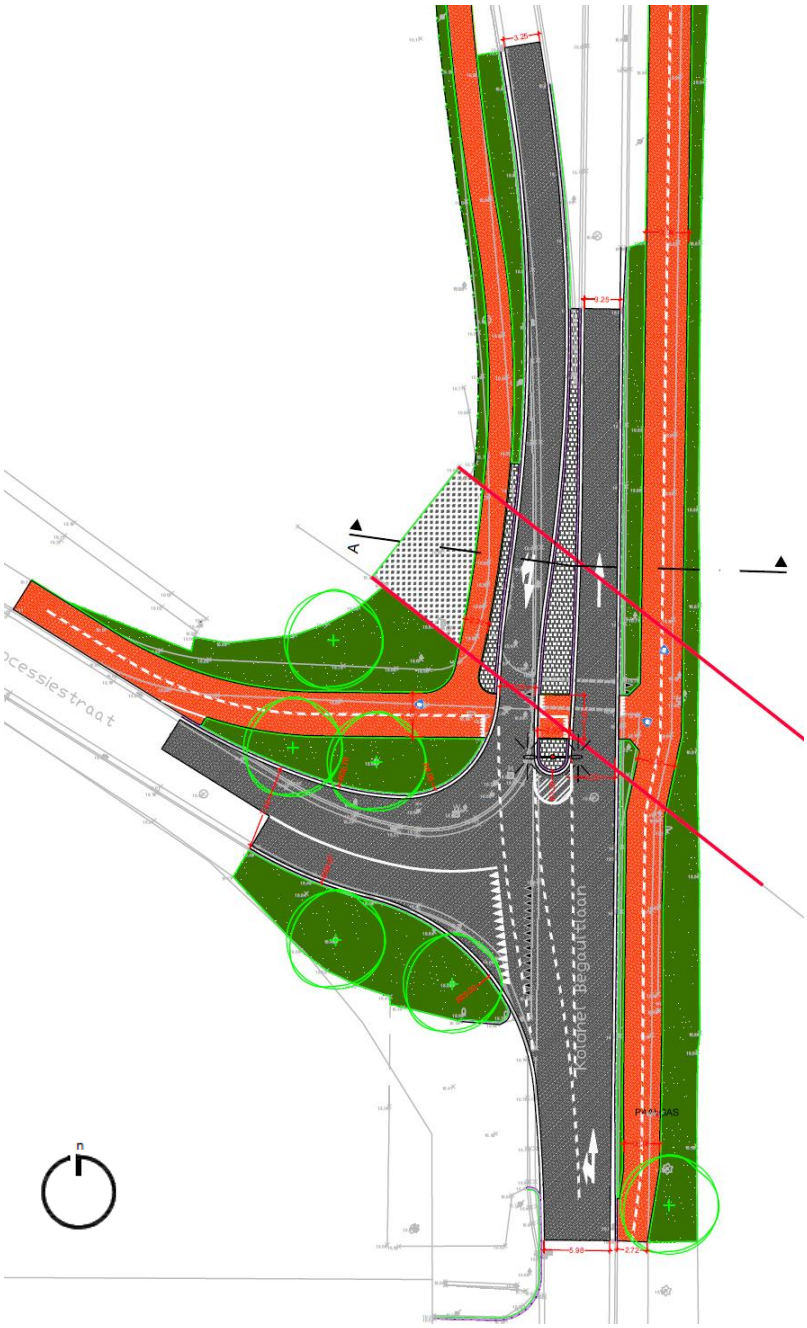
Figuur 131: Ingrepen noordelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan en oversteekplaats Brandweg

Aanpassingen zuidelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan

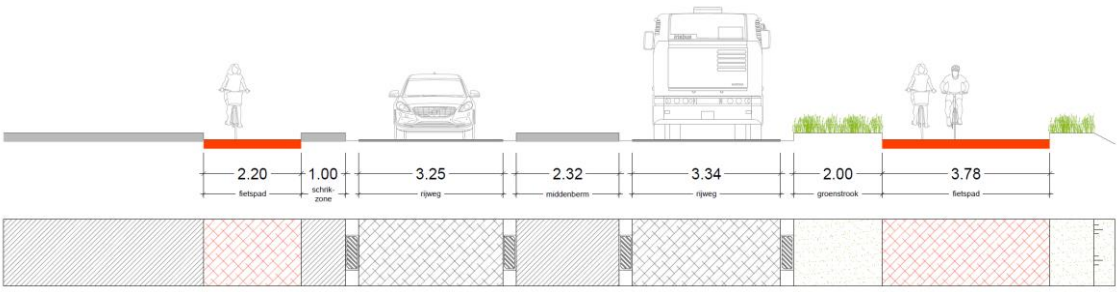
Het doel is deze oversteekplaats gelijkaardig in te richten aan de noordelijke oversteekplaats. Dit betekent:

- Lokaal wordt er een asverschuiving gecreëerd. Zodoende ontstaat er ruimte voor het inrichten van een middeneiland van minstens 2,5 m breed. De oversteekplaats wordt geaccentueerd met galgpalen met accentverlichting. Infrabel laat evenwel niet toe om deze galgpalen onder de spoorwegbrug te plaatsen (bereikbaarheid schouwingsplatform). Daarom wordt de oversteekplaats en het middeneiland naar het zuiden opgeschoven zodanig dat de accentverlichting naast de spoorwegbrug geplaatst kan worden.
- De oversteekplaats zelf wordt verbreed tot 4 m, zodat fietsers elkaar beter kunnen kruisen. De aansluiting met het fietspad langs de waterkant wordt verbreed en afgeschuind zodat afdraaiende fietsers meer ruimte hebben en de fietsers in tegenrichting minder hinderen.

- In overleg met De Vlaamse Waterweg wordt bepaald hoeveel extra ruimte er lokaal, rechts langs de waterkant ingenomen kan worden voor de fietssnelweg, dit met als doel om extra opstelruimte te creëren voor wachtende F3-fietsers aan de oversteekplaats. Ten noorden van de F3-oversteek gaat het om een verbreding van het fietspad met +1 m. Ten zuiden van de oversteek gaat het om een verbreding van +0,5 m maar schuift het fietspad in zijn geheel ook +0,5 m op naar het oosten (deels vrijliggend maken). De rechtse rand van het fietspad schuift dus ook hier 1 m op naar de waterkant.
- Obstakels zoals verkeersborden langs de fietsoversteekplaats worden uit de schuwzone geplaatst.
- De stad Leuven wenst de oversteekplaats (met middeneiland) niet te markeren met uitzondering van haaientanden op het toeleidende fietspad.
- Naderend naar de oversteekplaats worden er F50 borden geplaatst voor het gemotoriseerd verkeer die oplichten bij detectie.



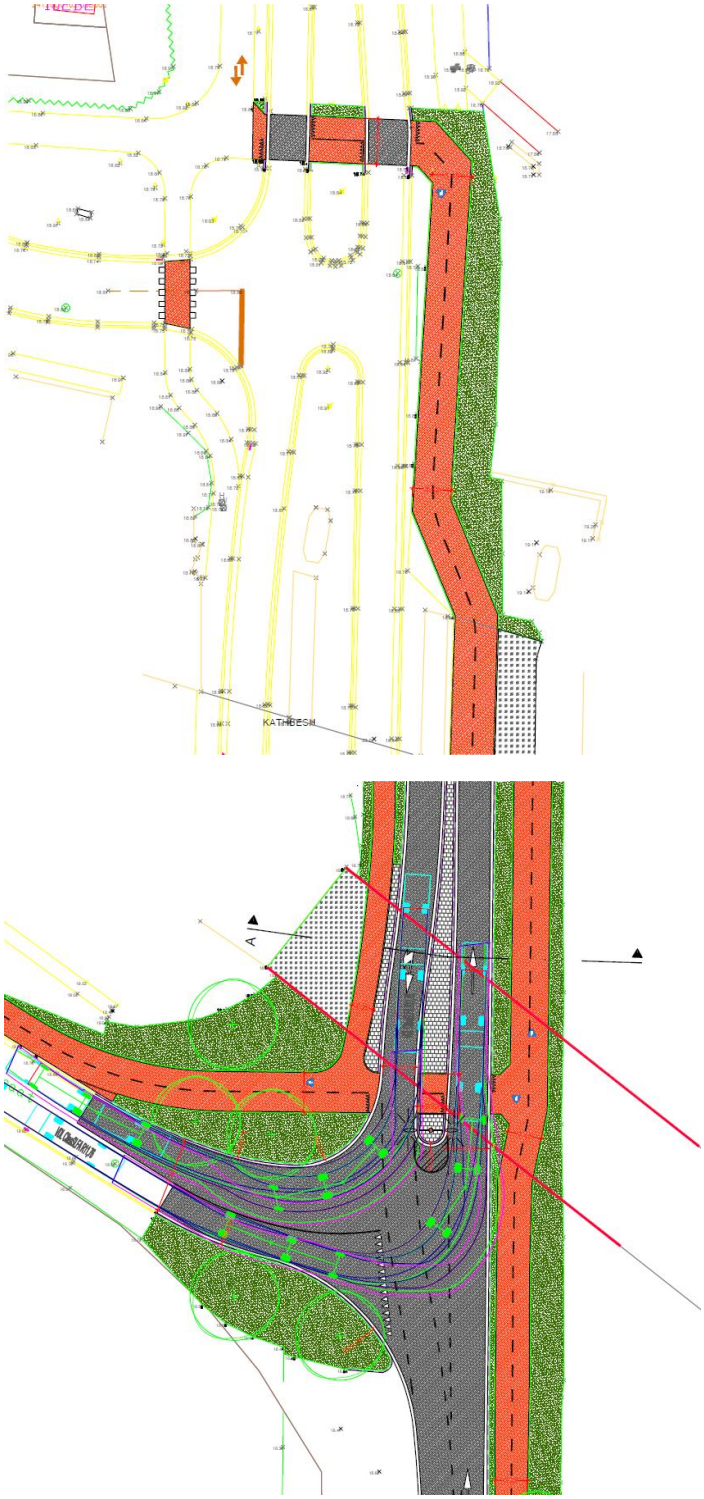
Figuur 132: Ingrepen zuidelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan



Figuur 133: Dwarsprofiel Kolonel Begaultlaan, doorsnede A

9.4.1. RUIMTE-INNAME

Voor het ontwerp is er een geen ruimte-inname.



Figuur 134: Toetsing ruimte-inname

10. PROCEDURE

Na de goedkeuring van het dossier door de projectstuurgroep zijn dit de volgende stappen:

- opmaken van definitieve ontwerpplannen;
- opmaken innameplannen;
- omgevingsvergunning;
- opmaak aanbestedingsbundel;
- aanbesteding;
- uitvoering der werken;
- voorlopige oplevering;
- definitieve oplevering;
- voeren sensibilisering en publiciteit.

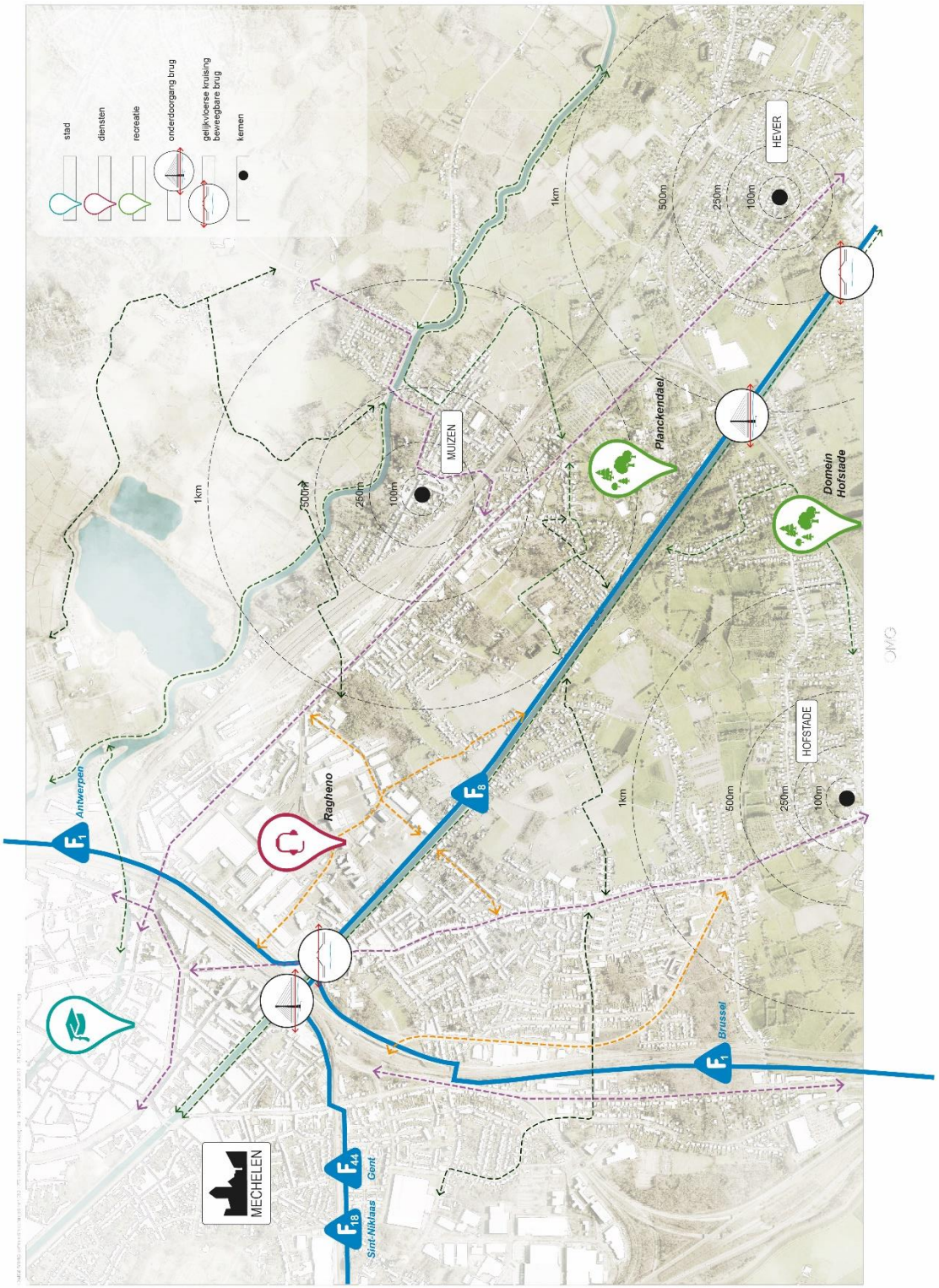
11. KOSTPRIJSRAMING

	Raming november 2022			Biesststraat		Pontstraat/Langestraat		Wijgmaalsesteenweg		K. Begaultlaan	
		Eenheid	EP	Hoeveelheid	Totaal	Hoeveelheid	Totaal	Hoeveelheid	Totaal	Hoeveelheid	Totaal
1	**Algemene bepalingen**										
1.1	Inrichting bouwplaats, uitzetten werken, as builtdossier….	GP		1.00	2 500.00	1.00	2 500.00	1.00	3 500.00	1.00	4 000.00
1.2	Signalisatie werken en omleidingen	GP		1.00	2 500.00	1.00	2 500.00	1.00	3 000.00	1.00	4 000.00
1.3	Onteigeningen	VH m2	150.00	0.00	0.00	4.56	684.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Subtotaal				**5 000.00**		**5 684.00**		**6 500.00**		**8 000.00**
2	**Voorbereidende werken en grondwerken**										
2.1	Rooien beplantingen	VH m2	5.50		0.00		0.00	100.00	550.00		0.00
2.2	Inzagen verhardingen	VH m	12.00	44.00	528.00	44.00	528.00	50.00	600.00	30.00	360.00
2.3	Affrezen toplaag + onderlaag kws verharding	VH m2	13.25	200.00	2 650.00	260.00	3 445.00	400.00	5 300.00		0.00
2.4	Opbraak verhardingen	VH m2	9.00		0.00		0.00	350.00	3 150.00	500.00	4 500.00
2.5	Opbraak lijnvormige elementen	VH m	6.75	25.00	168.75	25.00	168.75	70.00	472.50	200.00	1 350.00
2.6	Opbraak deksels riolering	VH st	150.00	1.00	150.00	1.00	150.00	2.00	300.00	4.00	600.00
2.7	Zandstralen bestaande belijningen	GP		1.00	500.00	1.00	500.00	1.00	500.00	1.00	500.00
2.8	Grondwerken wegenis	VH m3	40.00		0.00	50.00	2 000.00	250.00	10 000.00	725.00	29 000.00
	Subtotaal				**3 996.75**		**6 791.75**		**20 872.50**		**36 310.00**
3	**Onderfunderingen en funderingen**										
3.1	Onderfundering	VH m2	10.25		0.00	100.00	1 025.00	450.00	4 612.50	1 050.00	10 762.50
3.2	Cementgebonden fundering	VH m2	25.00	200.00	5 000.00	260.00	6 500.00	885.00	22 125.00	1 050.00	26 250.00
3.3	Schraal betonfundering lijnvormige elementen	VH m	19.50	80.00	1 560.00	300.00	5 850.00	355.00	6 922.50	1 050.00	20 475.00
	Subtotaal				**6 560.00**		**13 375.00**		**33 660.00**		**57 487.50**
4	**Verhardingen**										
4.1	KWS verharding (3 lagen)	VH m2	30.00	200.00	6 000.00	260.00	7 800.00	885.00	26 550.00	1 050.00	31 500.00
4.2	Betonverharding	VH m2	60.00			10.00	600.00	10.00	600.00	70.00	4 200.00
4.3	Heraanleg en/of aanwerken van bestaande verhardingen	VH m2	45.00	50.00	2 250.00	50.00	2 250.00	125.00	5 625.00	40.00	1 800.00
	Subtotaal				**8 250.00**		**10 650.00**		**32 775.00**		**37 500.00**
5	**Riolering en afwatering**										
5.1	Waterslikkers miv aansluiting op riolering	VH st	650.00							6.00	3 900.00
5.2	Deksels bezoekkamers riolering incl regeling	VH st	725.00	1.00	725.00	2.00	1 450.00	2.00	1 450.00	4.00	2 900.00
	Subtotaal				**725.00**		**1 450.00**		**1 450.00**		**6 800.00**
6	**Lijnvormige elementen**										
6.1	Boordstenen	VH m	42.50	80.00	3 400.00	300.00	12 750.00	295.00	12 537.50	850.00	36 125.00
6.2	Kantstroken en watergreppels	VH m	42.50					60.00	2 550.00	200.00	8 500.00
	Subtotaal				**3 400.00**		**12 750.00**		**15 087.50**		**44 625.00**
7	**Allerhande werken**										
7.1	Verkeerslichten	VH st	8 650.00					2.00	17 300.00		
	Subtotaal				**0.00**		**0.00**		**17 300.00**		**0.00**
8	**Signalisatie**										
8.1	Verkeersborden	VH st	200.00	10.00	2 000.00	6.00	1 200.00	12.00	2 400.00	10.00	2 000.00
8.2	Oplichtende verkeersborden	VH st	1 000.00							4.00	4 000.00
8.3	Lijnmarkeringen (breedte 15 cm)	VH m2	12.00	12.00	144.00	14.00	168.00	50.00	600.00	65.00	780.00
8.4	Markeringen voetpadoversteek, driehoeken,….	VH m2	27.50	20.00	550.00	20.00	550.00	53.00	1 457.50	50.00	1 375.00
8.5	Inkleuring fietspad/fietssuggestroken - thermoplast	VH m2	50.00	475.00	23 750.00	195.00	9 750.00	1 050.00	52 500.00	25.00	1 250.00
8.6	Inkleuring verhoogde inrichting - thermoplast	VH m2	50.00		0.00	40.00	2 000.00	40.00	2 000.00		0.00
8.7	Inkleuring parkeervakken - thermoplast	VH m2	50.00		0.00		0.00	50.00	2 500.00		0.00
8.8	Symbolen, tekens en opschriften - thermoplast	VH m2	60.00	35.00	2 100.00	30.00	1 800.00	70.00	4 200.00	10.00	600.00
	Subtotaal				**28 544.00**		**15 468.00**		**65 657.50**		**10 005.00**
9	**Groenaanleg**										
9.1	Grondbewerkingen	VH m2	5.00	600.00	3 000.00	295.00	1 475.00	350.00	1 750.00	900.00	4 500.00
9.2	Gazon	VH st	3.00	600.00	1 800.00	295.00	885.00	350.00	1 050.00	900.00	2 700.00
9.3	Hoogstammige bomen	VH st	725.00	8.00	5 800.00	3.00	2 175.00	16.00	11 600.00	6.00	4 350.00
	Subtotaal				**10 600.00**		**4 535.00**		**14 400.00**		**11 550.00**
10	**Onvoorziene werken**										
10.1	Onvoorziene werken	GP			5 647.58		6 616.88		19 330.25		20 072.75
	Subtotaal				**5 647.58**		**6 616.88**		**19 330.25**		**20 072.75**
	TOTAAL				**72 723.33**		**77 320.63**		**227 032.75**		**232 350.25**
	BTW 21 %				**15 271.90**		**16 237.33**		**47 676.88**		**48 793.55**
	ALGEMEEN TOTAAL				**87 995.22**		**93 557.96**		**274 709.63**		**281 143.80**

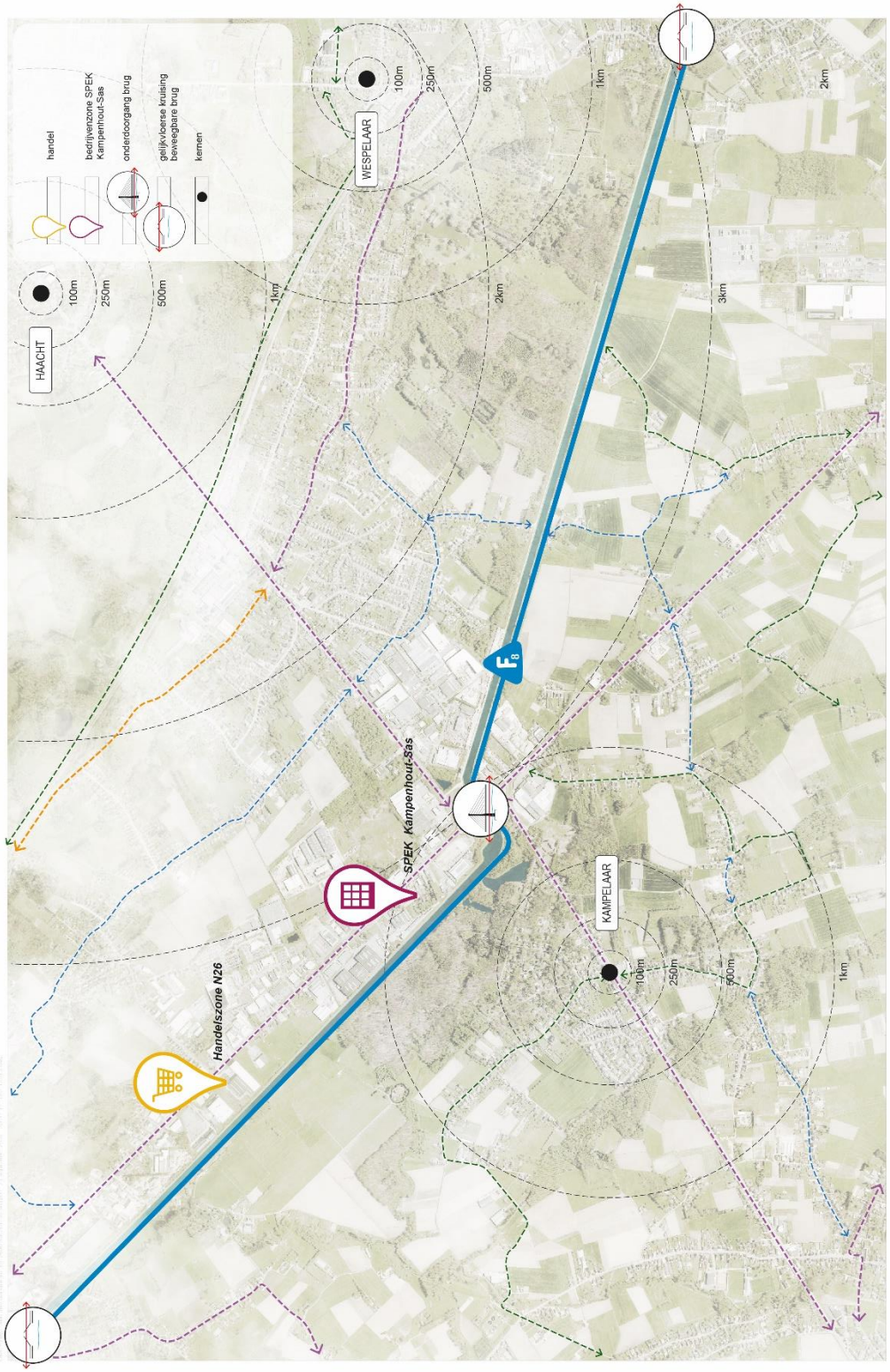
12. BIJLAGE: OVERZICHTSFIGUREN

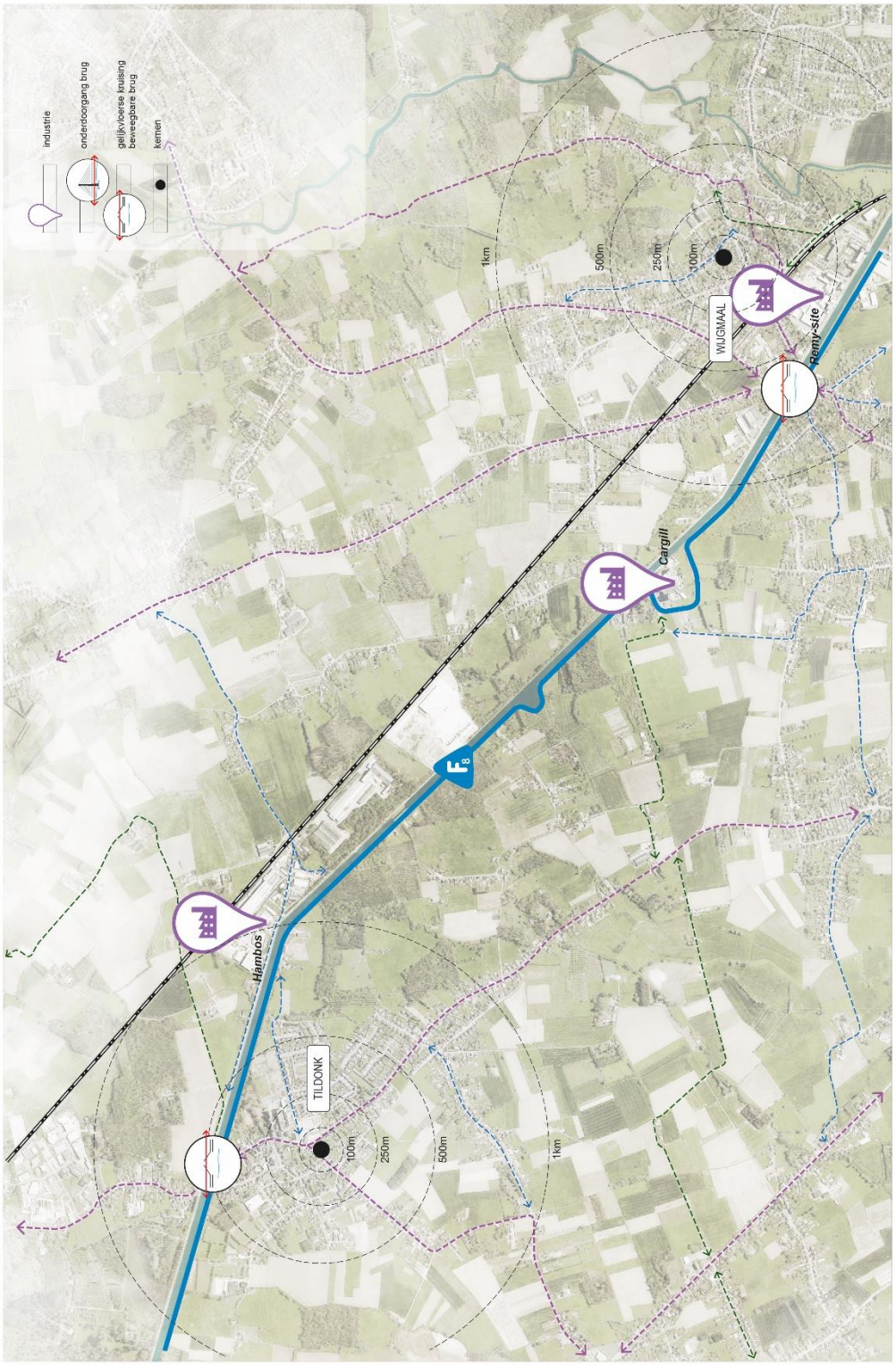
Hierna zijn de overzichtsfiguren opgenomen met betrekking tot de F8. De figuren tonen de voornaamste attractiepolen in de buurt van de F8, het fietsnetwerk in de omgeving en het OV-netwerk. De figuren zijn opgedeeld in 5 deelgebieden.

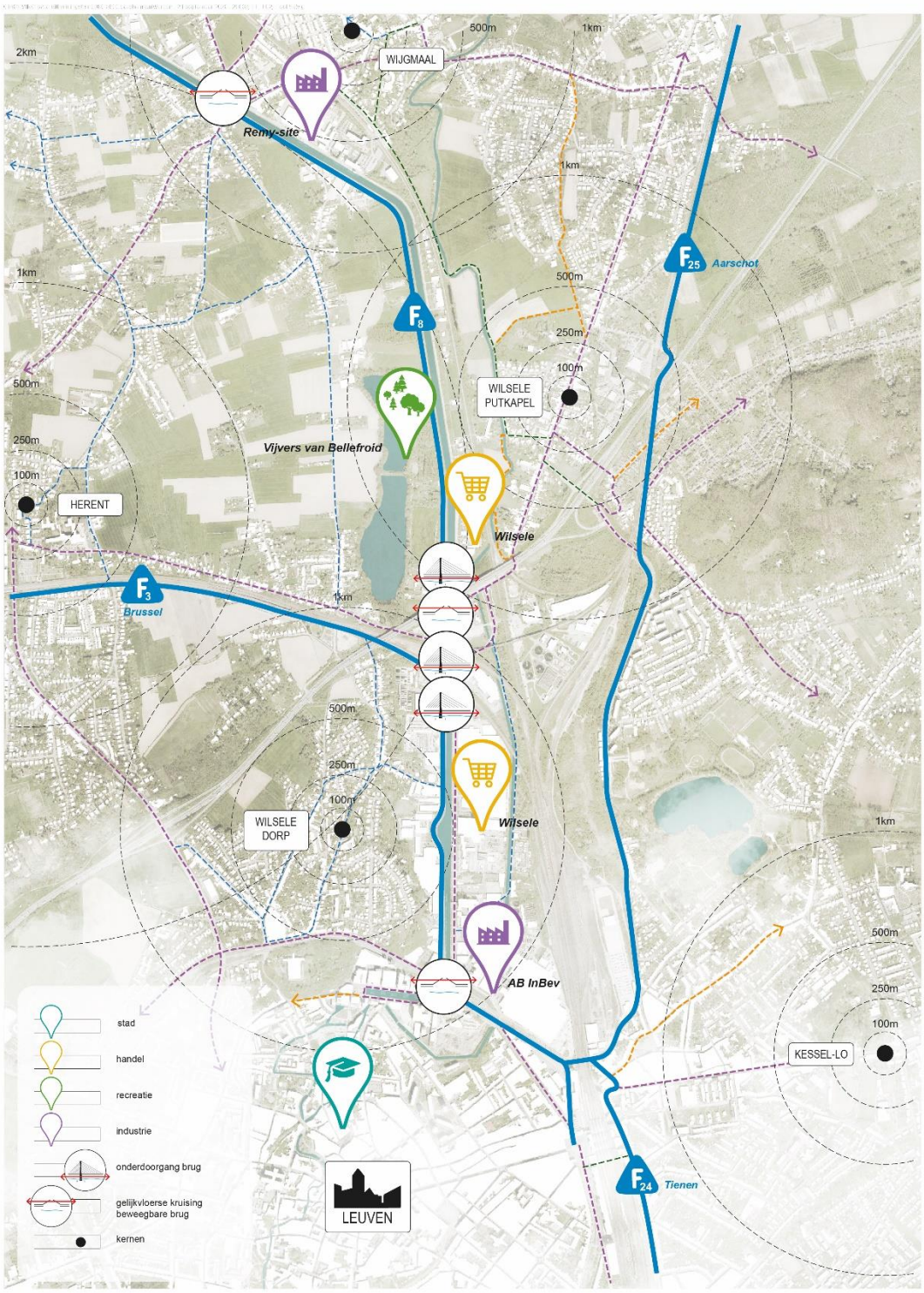
12.1.1. ATTRACTIEPOLEN



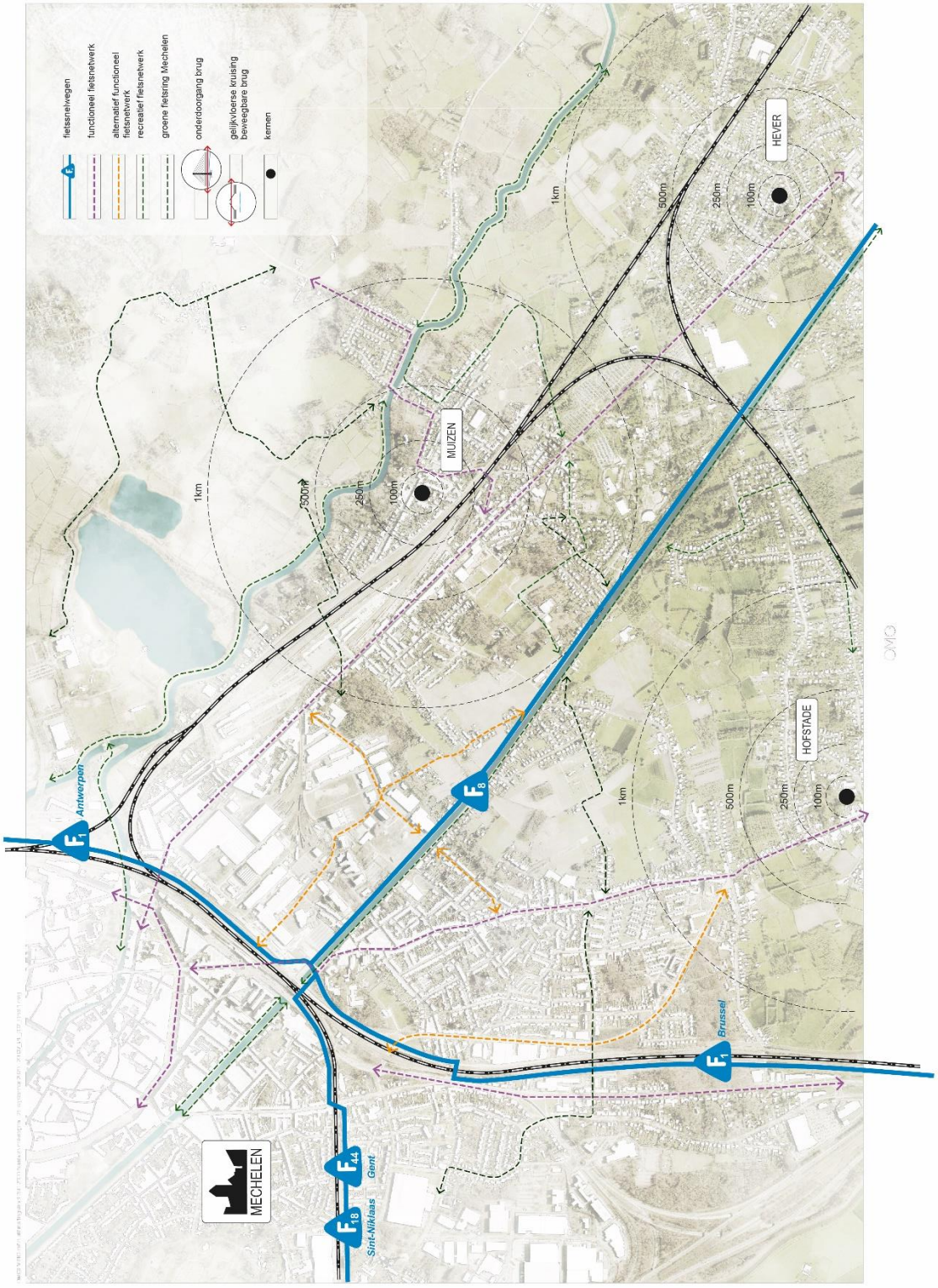

handel
recreatie
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising bevveegbare brug
kernen
1km
500m
250m
100m
BOORTMEER-BEEK
Handelszone N26
F8
Handelszone N26
HEVER
SCHIPLAKEN
Domein Hofstade
OMG

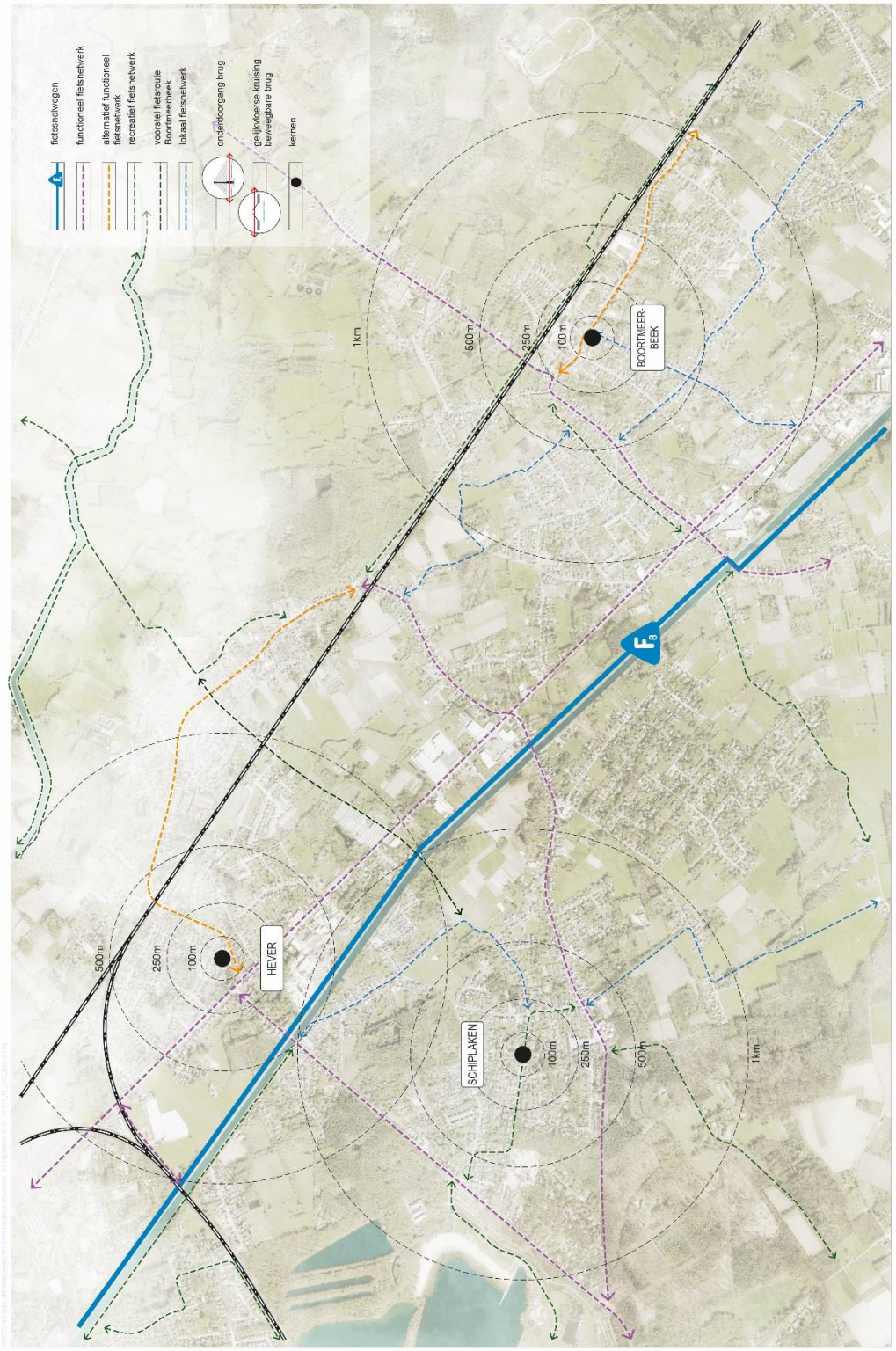

handel
bedrijvenzone SPEK Kampenhout-Sas
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
kernen
HAACHT
WESPELAAR
KAMPELAAR
100m
250m
500m
1km
2km
3km
F8
SPEK Kampenhout-Sas
Handelszone N26
OMG

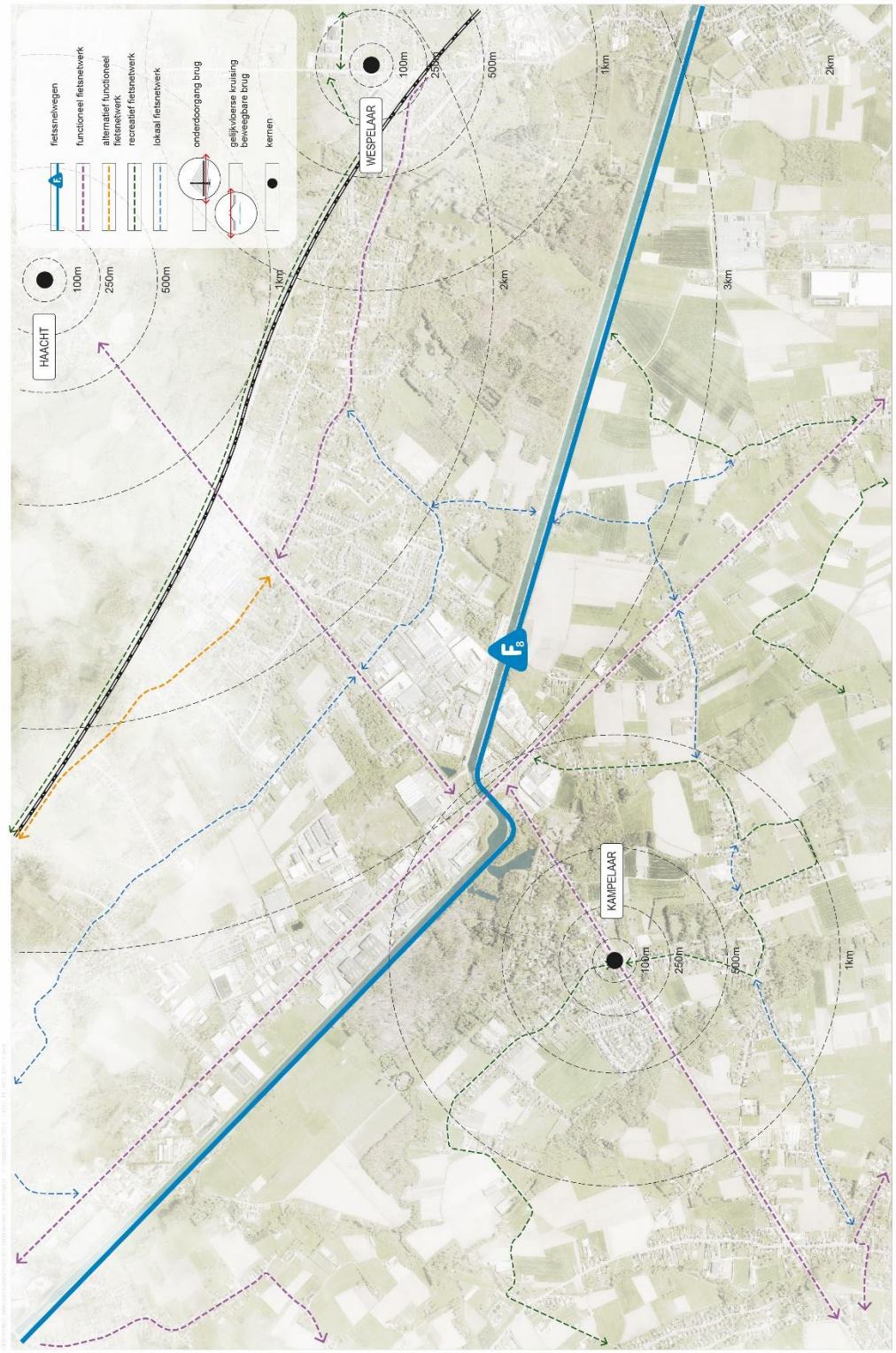

industrie
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising
beweegbare brug
kernen
1km
500m
250m
100m
WIJGMAAL
Remy-site
Cargill
F8
Hambos
TILDONK
100m
250m
500m
1km
OMG

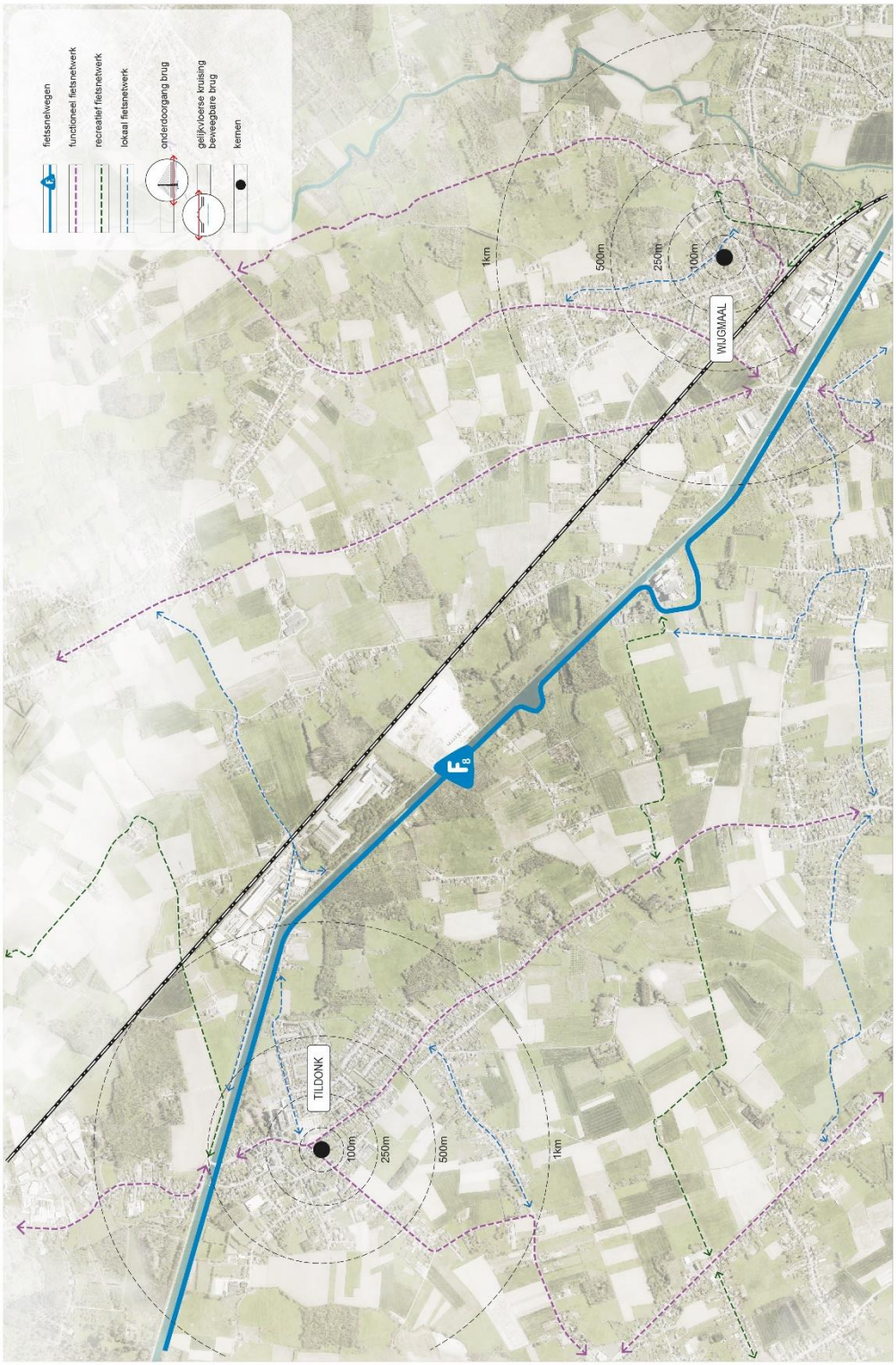

WIJGMAAL
Remy-site
WILSELE PUTKAPEL
Vijvers van Bellefroid
HERENT
Wilsele
Brussel
Aarschot
WILSELE DORP
Wilsele
AB InBev
KESSEL-LO
Tienen
LEUVEN
500m
1km
2km
250m
100m
stad
handel
recreatie
industrie
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
kernen

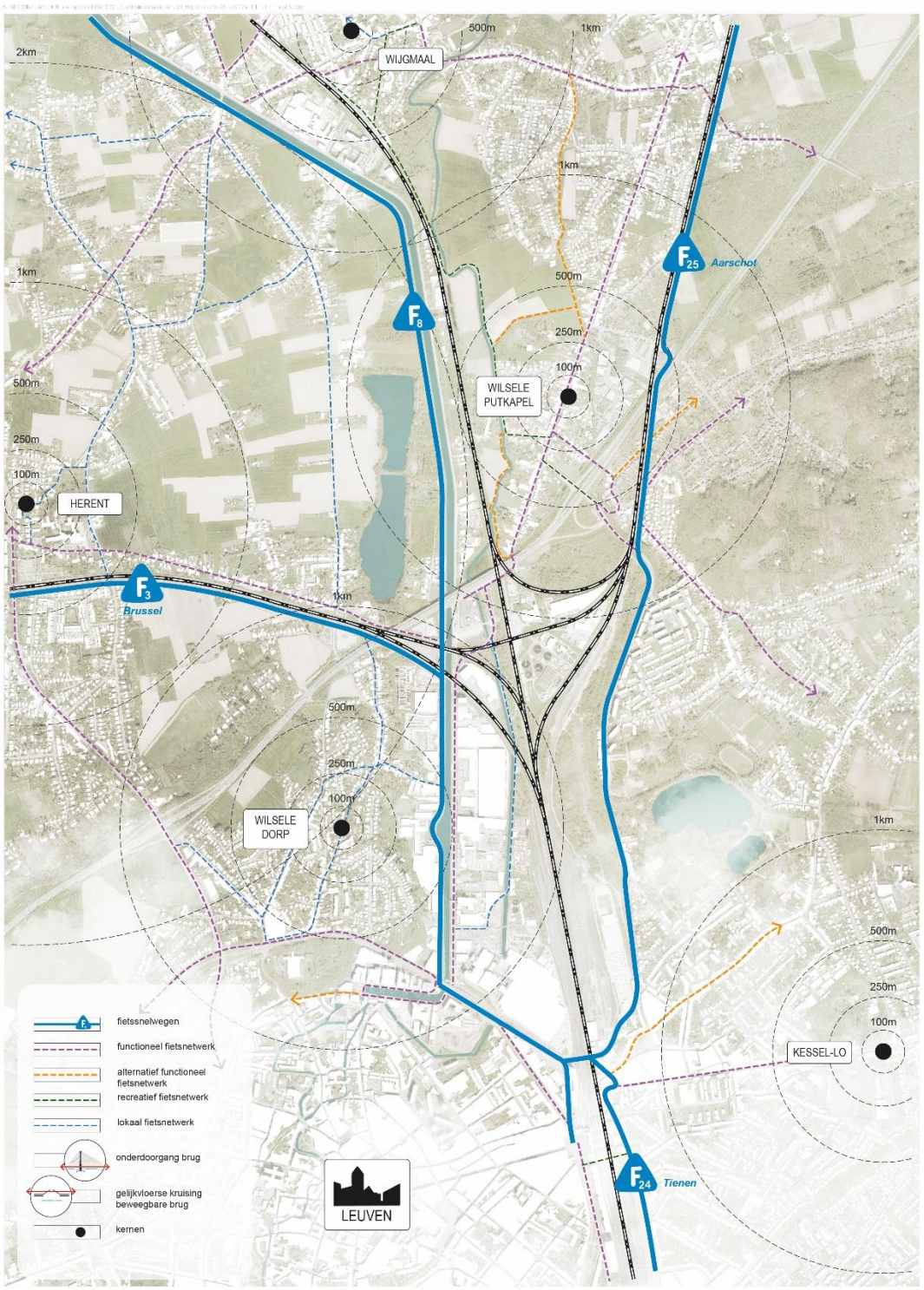
12.1.2. FIETSNETWERK



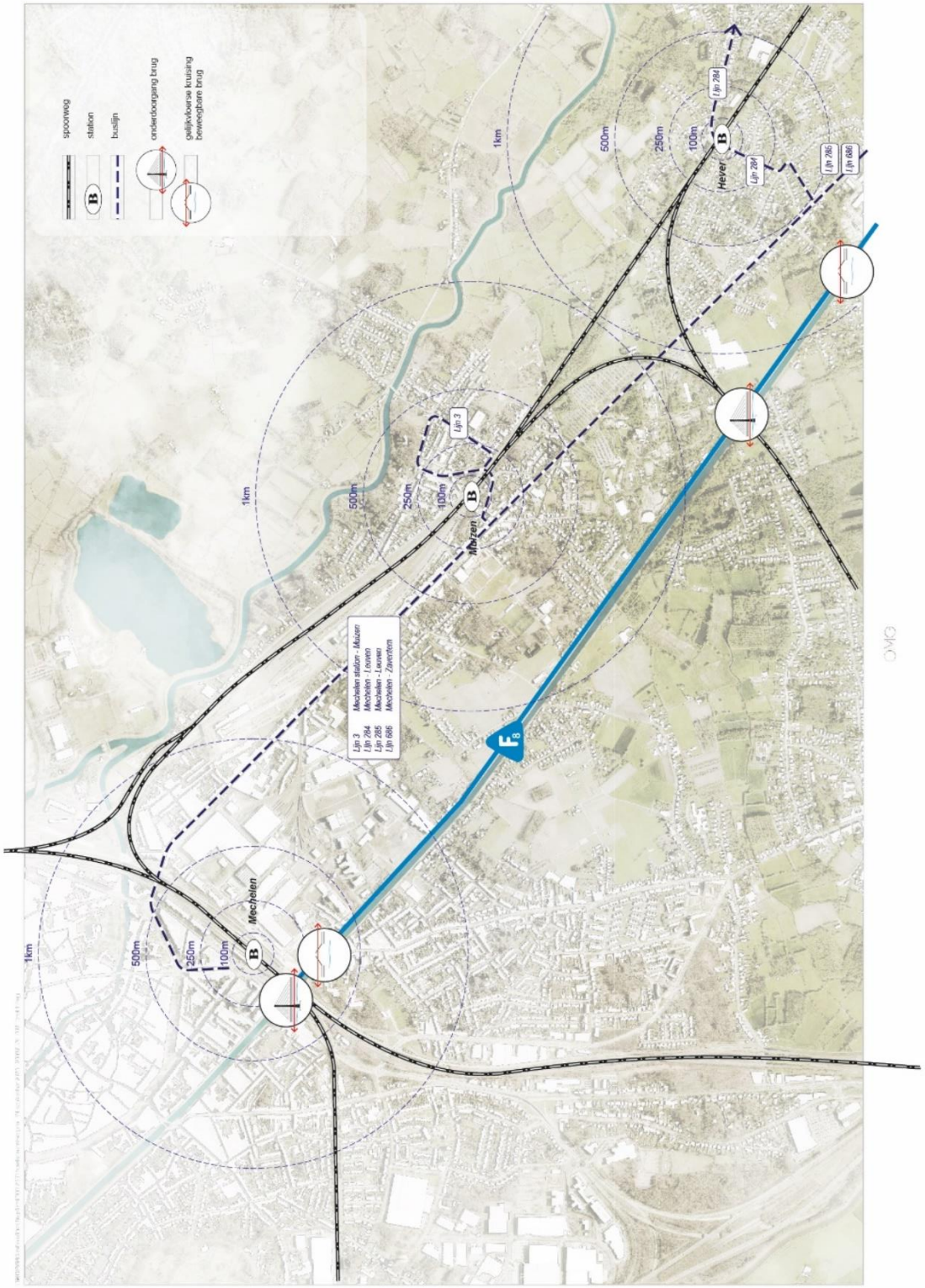

fietssnelwegen
functioneel fietsnetwerk
alternatief functioneel fietsnetwerk
recreatief fietsnetwerk
voorstel fietsroute Boortmeerbeek
lokaal fietsnetwerk
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beveiligbare brug
kernen
F8
HEVER
SCHIPLAKEN
BOORTMEER-BEEK
100m
250m
500m
1km
OMO

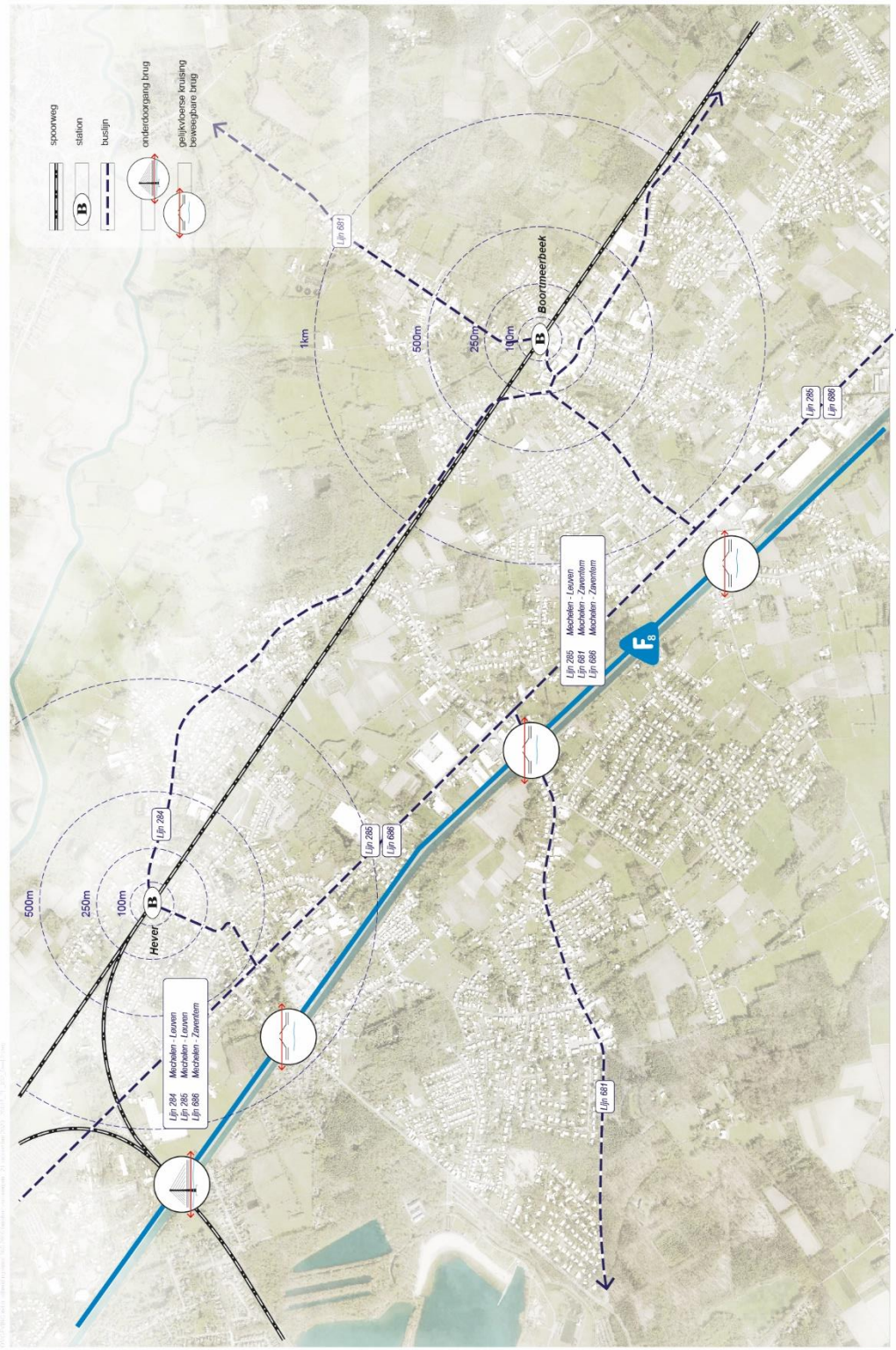

fietssnelwegen
functioneel fietsnetwerk
alternatief functioneel fietsnetwerk
recreatief fietsnetwerk
lokaal fietsnetwerk
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising bevaarbare brug
kernen
HAACHT
WESPELAAR
KAMPELAAR
F8
100m
250m
500m
1km
2km
3km
OMG

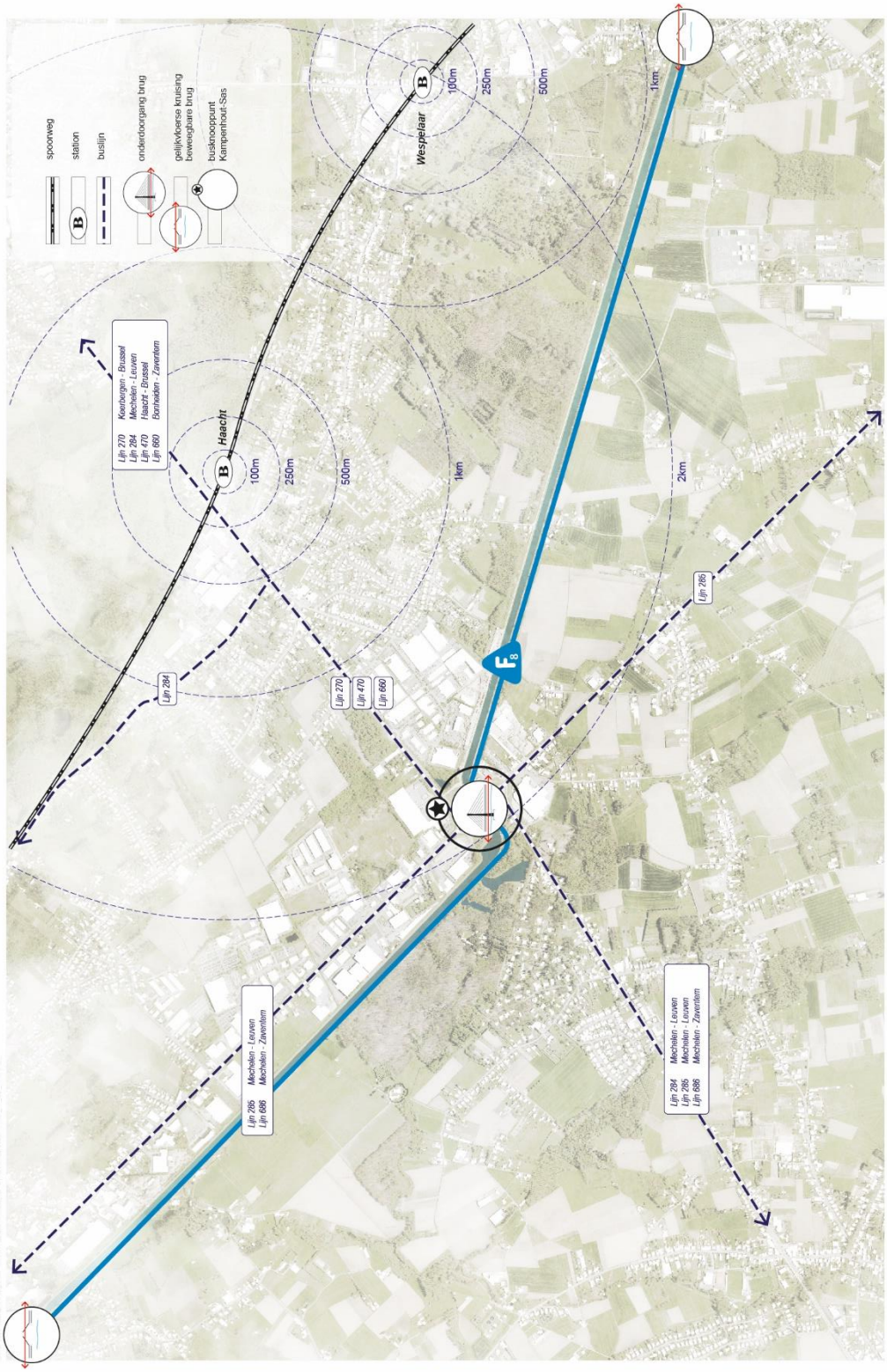

fietssnelwegen
functioneel fietsnetwerk
recreatief fietsnetwerk
lokaal fietsnetwerk
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beveiligde brug
kernen
TILDONK
WIJGMAAL
100m
250m
500m
1km
F8


WIJGMAAL
WILSELE PUTKAPEL
HERENT
WILSELE DORP
KESSEL-LO
LEUVEN
F8
F25 Aarschot
F3 Brussel
F24 Tienen
2km
1km
500m
250m
100m
fietssnelwegen
functioneel fietsnetwerk
alternatief functioneel fietsnetwerk
recreatief fietsnetwerk
lokaal fietsnetwerk
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
kernen

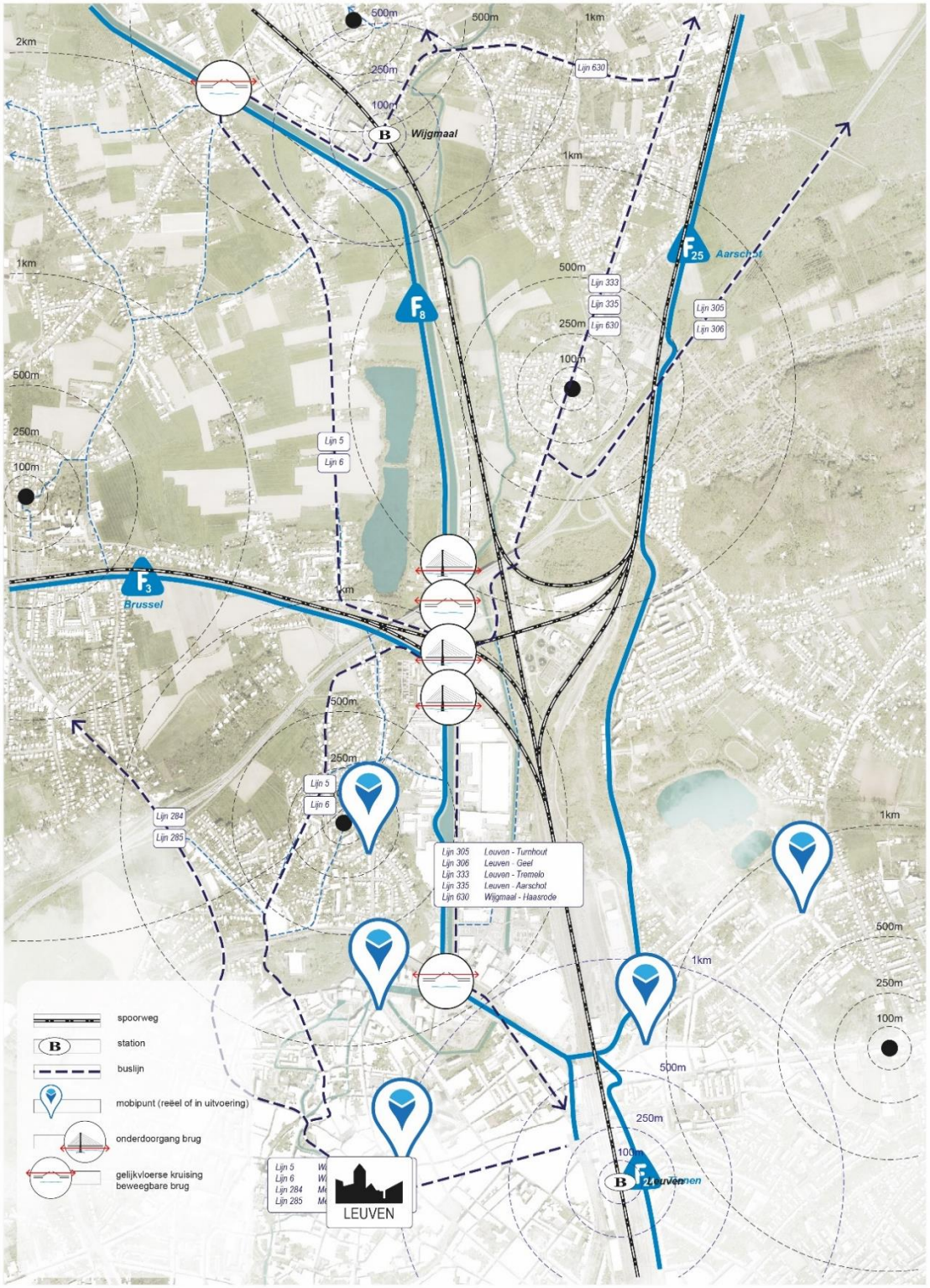
12.1.3. OPENBAAR VERVOER




spoorweg
station
busijn
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising bewegbare brug
Lijn 681
Boortmeerbeek
1km
500m
250m
100m
Lijn 285
Lijn 686
Mechelen - Leuven
Mechelen - Zaventem
Lijn 284
Lijn 285
Lijn 686
Hever
Lijn 681
F8
OMG


spoorweg
station
busijn
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
busknooppunt Kampenhout-Sas
Haacht
Wespelaar
100m
250m
500m
1km
2km
Lijn 270 Keerbergen - Brussel
Lijn 284 Mechelen - Leuven
Lijn 470 Haacht - Brussel
Lijn 686 Bonheiden - Zaventem
Lijn 284
Lijn 270
Lijn 470
Lijn 686
Lijn 285
F8
Lijn 285 Mechelen - Leuven
Lijn 686 Mechelen - Zaventem
Lijn 284 Mechelen - Leuven
Lijn 285 Mechelen - Leuven
Lijn 686 Mechelen - Zaventem


spoorweg
station
busijn
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
Hambos
Wijgmaal
Lijn 6
Lijn 5
Lijn 284 Mechelen - Leuven
Lijn 285 Mechelen - Leuven
Wekkerzeel - Vaalbeek
Wijgmaal - Hoegaarden
1km
500m
250m
100m


Wijgmaal
Brussel
Aarschot
Lijn 305 Leuven - Turnhout
Lijn 306 Leuven - Geel
Lijn 333 Leuven - Tremelo
Lijn 335 Leuven - Aarschot
Lijn 630 Wijgmaal - Haasrode
spoorweg
station
buslijn
mobipunt (reëel of in uitvoering)
onderdoorgang brug
gelijkvloerse kruising beweegbare brug
LEUVEN

13. BIJLAGE: VERSLAGEN



WWW.MINTNV.BE

VERSLAG STARTOVERLEG F8

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2020 – 10 – 13
Opgemaakt door	MINT nv

Aanwezig

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Dirk Van Den Bosch	Mobiliteitsambtenaar	Boortmeerbeek	Dirk.vandenbosch@boortmeerbeek.be 015 51 82 04
Joris Slootmaeckers	Dienst Mobiliteit	Mechelen	joris.slootmaeckers@mechelen.be 015 29 80 29
Kathleen Delbeke	Mobiliteitsambtenaar	Zemst	katleen.delbeke@zemst.be 015 62 71 43
Björn van Staeyen		Leuven	bjorn.vanstaeyen@leuven.be
Tim Peeters	Commissaris dienst verkeer	Politiezone Leuven	Tim.peeters@police.belgium.eu
Luc Ureel		De Vlaamse Waterweg	Luc.Ureel@vlaamsewaterweg.be 016 44 17 18
Raf Vanden Broeck		AWV Vlaams-Brabant	rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen.be
Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider regio Mechelen	MOW Antwerpen	joris.deboel@mow.vlaanderen.be 03 224 69 14
Sara Van Elsacker		Provincie Antwerpen	sara.vanelsacker@provincieantwerpen.be 03 240 66 58
Tars Vermorgen		Provincie Antwerpen	
Ruth Vandoren		Provincie Vlaams-Brabant	Ruth.vandoren@vlaamsbrabant.be
Tom Dehaene	Gedeputeerde	Provincie Vlaams-Brabant	tom.dehaene@vlaamsbrabant.be
Kris Lambrechts	Projectleider Fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be 016 26 75 41
Joris De Vadder	Projectleider	MINT	Joris.devadder@mintnv.be 0479 55 65 14
Joachim Brughmans	Projectmedewerker	MINT	Joachim.brughmans@mintnv.be 015 56 04 28

Verontschuldigd

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Hans De Locht	Schepen Mobiliteit	Boortmeerbeek	Hans.delocht@boortmeerbeek.be
Kris Leysen		Haacht	kris.leysen@haacht.be
Robin Pepermans	Mobiliteitsambtenaar	Haacht	robin.pepermans@haacht.be 016 26 94 52
Maarten Forceville	Schepen Mobiliteit	Herent	maarten.forceville@herent.be 0494 87 42 07
Joeri Lauwers	Mobiliteitsambtenaar	Herent	joeri.lauwers@herent.be 016 85 30 20
Ann Verhelst		Kampenhout	Ann.verhelst@kampenhout.vera.be 016 65 99 03
Jan Blockmans		Kampenhout	jan.blockmans@kampenhout.vera.be
Sara Claeys	Adviseur Mobiliteit	Leuven	sara.claeys@leuven.be 016 27 25 65
Vanessa Wuyts		Leuven	Vanessa.wuyts@police.belgium.eu
Veerle Smet		MOW Vlaams-Brabant	veerle.smet@mow.vlaanderen.be 016 66 58 48
Gert Sips	Projectleider fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant	gert.sips@vlaamsbrabant.be

INHOUD

- Locatie kantwissel F8
- Toepassing van concept fietsers in de voorrang
- Volgende stappen

ALGEMEEN

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

DE F8 vormt de ruggengraat voor de fietsrelatie tussen Leuven en Mechelen en de fietsbereikbaarheid van de omliggende kernen en attractiepolen. Het doel is om de doorstroming en veiligheid voor de fietsers langsheen de route te verbeteren waarbij we tevens synergiën zoeken met gemeentelijke beleidsopties (bijvoorbeeld inzake verkeerscirculatie, weren sluipverkeer …).

KANTWISSEL

Colomabrug

Er zijn verschillende opties om de locatie van een kantwissel van de F8 te voorzien.

In de huidige toestand is de brug Pontstraat de meest autoluwe brug, maar met de opening van de Tangent zal de Colomabrug op korte termijn een heel andere rol krijgen, waardoor dit de meest autoluwe brug zal worden in de toekomst.

- Joris Slootmaeckers merkt op dat de Colomabrug een busknooppunt blijft. Het busverkeer zal wel nog over de Colomabrug rijden, maar blijft beperkt.
- Sara van Elsacker merkt op dat indien de Colomabrug wordt gekozen, een kantwissel in principe niet meer nodig is. De F8 sluit dan meteen aan op de overige fietssnelwegen. Er dient wel een aansluiting voorzien te worden over de Colomabrug (aangepaste inrichting).

Fietstunnel Trianonlaan

De opties en beperkingen voor de ligging van een fietstunnel aan de Trianonlaan worden overlopen. Hieruit blijkt dat een fietstunnel aan de noordoostzijde nagenoeg onmogelijk is door de aanwezige ondergrondse bruginfrastructuur en de nabijheid van de woningen.

Luc Ureel verduidelijkt het standpunt van de Vlaamse Waterweg (DVW) met betrekking tot de ligging van de fietstunnel. DVW wenst geen tunnel aan de noordoostzijde. Aan de zuidwestzijde is dit bespreekbaar maar dan niet langs de kanaalzijde of oevers. Er dient ruimte gevrijwaard te worden voor het onderhoud aan de waterweg en de oevers. De minimumafstand die vanaf de oever gevrijwaard dient te worden bedraagt vier meter, vanaf de rand van het huidige jaagpad.

DVW doet een voorstel om de tunnel aan landzijde te voorzien (aan de zuidwestkant). Eén van de woningen langs de tunnel is eigendom van DVW. Dit biedt misschien opties voor de uitwerking van de fietstunnel aan deze zijde.

- Joris De Vadder merkt op dat de hellingsgraden op de schets van DVW nog niet conform zijn en de helling dus langer zal zijn. Er zal dus mogelijks een impact zijn op verschillende woningen indien de tunnel aan de zuidwestzijde wordt voorzien.
- Tom Dehaene vraagt of de optie van een fietsbrug is bekeken. Joris De Vadder geeft aan dat, gelet op de hoogte die overbrugd moet worden, de pijlers die aan landzijde geplaatst moeten worden en de inkijk van de brug richting de woningen, de optie van een fietsbrug niet verder is onderzocht. Aangezien uit de recente overlegmomenten met DVW is gebleken dat de aanleg van een fietstunnel niet evident is, dient de optie van een fietsbrug opnieuw geëvalueerd te worden.
- Kris Lambrechts vraagt of het voor DVW onbespreekbaar is om de tunnel aan de waterkant te leggen. Er wordt door verschillende deelnemers verwezen naar de fietstunnel in Tildonk, dewelke aan de waterkant ligt. Raf Vanden Broeck merkt op dat men in Tildonk ook niet aan de oevers kan geraken. Kan een gelijkaardige situatie ook aan de Trianonlaan gecreëerd worden?
- Luc Ureel herhaalt dat omwille van voornoemde redenen (onderhoud van waterweg en oevers) het onbespreekbaar is voor DVW om de tunnel aan de waterzijde te voorzien. De brug in Tildonk werd als totaalconcept gelijktijdig met de fietstunnel ontworpen, waardoor het in Tildonk wel mogelijk was een brug aan waterzijde te voorzien. In Tildonk zal voor een langere termijn niet meer aan de oevers geraakt moet worden. Hierbij werd met de aanleg van de brug en tunnel rekening gehouden. Dit kan niet in de Trianonlaan gerealiseerd worden omdat hier nu de bestaande brug ligt.

- Men vraagt of het een optie is om een nieuwe (auto)brug en tunnel aan de Trianonlaan gelijktijdig aan te pakken, gelijkaardig als in Tildonk. Luc Ureel antwoordt dat een vernieuwing van de brug ten vroegste binnen 15 jaar ingeschat wordt. Ook indien de brug en tunnel gelijktijdig zouden worden aangepakt zal het standpunt van DVW nog steeds blijven om zoveel mogelijk terrein te vrijwaren, teneinde DVW niet te beperken in de uitvoering van haar werken.

Kantwissel

De keuze van de locatie van de fietstunnel/-brug ter hoogte van de Trianonlaan is bepalend voor de locatie van de kantwissel. Indien de fietstunnel aan de zuidwestzijde wordt voorzien moet de kantwissel voorbij de fietstunnel gebeuren. In dat geval rest enkel de optie Colomabrug. Op lagere termijn is een nieuwe fietsbrug misschien een mogelijkheid (mogelijke synergie met de “groene fietsring” te Mechelen, een mogelijke shortcut tussen F1 en F8 en de fietsbereikbaarheid van de Ragheno-site).

Joris Slootmaeckers merkt op dat de zuidwestzijde voor stad Mechelen niet evident is, omdat de fietssnelweg zich dan integreert in het stedelijk weefsel. Ook de noordoostzijde is geen evidente keuze gelet op de ontwikkelingen aan Ragheno. Daarom denkt hij dat het vooral zal afhangen van de keuze van de kant waar de fietstunnel/brug voorzien zal worden.

De beslissing van een kantwissel is van belang voor de verdere uitwerking van de F8. Daarom wordt gevraagd of er opmerkingen, voorkeuren, standpunten,… zijn met betrekking tot de ligging van de F8.

- Tom Dehaene geeft aan dat vanwege de ontwikkelingen op de Ragheno-site de fietssnelweg beter aan de zuidwestzijde kan liggen. Zo wordt het aantal conflictpunten beperkt.
- Sara Van Elsacker vraagt of er al een visie is over de toekomstige inrichting van de Colomabrug, nadat ze autoluw wordt gemaakt. Joris Slootmaecker antwoordt dat het ontwerp nog moet uitgewerkt worden, maar er zal voldoende ruimte voor fietsers voorzien worden.
- Kris Lambrechts vraagt of de Geerdegemvaart kan voorzien worden met een inrichting voor fietsers en voetgangers. Joris Slootmaeckers antwoordt dat de Geerdegemvaart momenteel een smal gabariet heeft op bepaalde plaatsen. De weg is recent een fietsstraat geworden. Misschien kan er op termijn ingezet worden op een volledige herinrichting.
- Katleen Delbeke geeft aan dat de gemeente Zemst in 2018 voorstander was van een fietsroute langs de zuidwestzijde en bereid was om het gemotoriseerd verkeer te beperken of te weren door het nemen van infrastructurele of circulatiemaatregelen waar nodig. Het huidige gemeentebestuur is hier nog niet rond bevraagd.
- Dirk van den Bosch merkt op dat verkeer vanuit Hever/Schiplaken zou moeten rondgeleid worden indien de F8 aan de zuidwestzijde loopt ter hoogte van de Goorstraat (Trianonbrug). Hij vraagt om een beeld voor de kostprijsimpact, ook op de mogelijke herinrichting van de Molenstraat.
- Katleen Delbeke merkt op dat het bedrijf Vanhoeyveld nabij de Trianonbrug misschien in de toekomst gebruik zou kunnen maken van watergebonden transport. Hierdoor zou het traject van de F8 aan de noordoostzijde potentieel gehinderd kunnen worden. Luc Ureel antwoordt dat DVW hierover nog geen vraag heeft gekregen van Vanhoeyveld. Er moet wel rekening mee gehouden worden, indien dit toch ooit gepland wordt, dan kan het voor fietsers een gevaarlijke situatie creëren.

Er blijkt nog geen uitgesproken voorkeur te zijn voor de locatie van de kantwissel en bijgevolg de ligging van de F8. Er kan dus voorlopig nog geen concrete beslissing worden genomen welke kant uitgewerkt moet worden.

FIETSERS IN DE VOORRANG

De kenmerken van fietsers in de voorrang worden overlopen, waarna ze getoetst worden aan de relevante kruispunten van de F8.

Er werden tellingen uitgevoerd op vier kruispunten om na te gaan of de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer niet te hoog waren. In de Kolonel Begaultlaan en Baron Descampslaan/Wijgmaalsesteenweg werden kruispunttellingen uitgevoerd waardoor de intensiteiten tijdens de spitsuren gekend zijn maar niet op etmaalbasis. In de Langestraat/Pontstraat en Bieststraat werden slangtellingen uitgevoerd, waardoor zowel uurintensiteiten als dagintensiteiten gekend zijn.

- Joris Deboel vindt dat de tellingen enkel een indicatie geven over het al dan niet beslissen om fietsers in de voorrang toe te passen. De kruispunten zullen nadien nog gemonitord moeten worden om te evalueren of fietsers in de voorrang effectief geen problemen geeft qua veiligheid of doorstroming. En is een verkeerslicht in knipperstand niet verwarrend voor de weggebruikers?

- Bjorn van Staeyen vraagt of met de politie is afgetoetst of het concept fietsers in de voorrang met verkeerslichten toegelaten is. Indien niet toegelaten, moet deze piste niet verder onderzocht worden. (Tim Peeters van politiezone Leuven moest de vergadering vroegtijdig verlaten en kon de vraag niet beantwoorden.)

- Dirk Van Den Bosch meldt dat de gemeente Boortmeerbeek nog geen consensus heeft bereikt over het toepassen van fietsers in de voorrang. Hij zal dit verder aankaarten met de gemeente.

- Joris Deboel vraagt zich af of bij het voorgestelde principe met verkeerslichten de voorrangssituatie wel voldoende helder zal zijn (zowel voor fietsers als voor gemotoriseerd verkeer).

- Katleen Delbeke formuleert een aantal opmerkingen op het voorbeeldconcept aan de brug Baron Descampslaan/Wijgmaalsesteenweg:

    - Is het mogelijk de fietsroute uit te buigen zodat de fietsers haakser de Wijgmaalsesteenweg moeten oversteken?
    - De haakse parkeerplaatsen langs het traject van de F8 zorgen voor een gevaarlijke conflictsituatie tussen auto en fiets.

- Bjorn van Staeyen zegt dat er relatief veel verkeer op de Keulenstraat is, en dat het een doorgaande weg is. De Fietsersbond zou gepleit hebben om te gaan voor een grotere zone 30 in deze omgeving. De Keulenstraat zou eerst uit de voorrang kunnen mengen met de F8 om dan op de Wijgmaalsesteenweg aan te takken. Het manoeuvreren van en naar de parking aan de andere zijde van de Wijgmaalsesteenweg lijkt hem gevaarlijk. De parking wordt bij voorkeur afzonderlijk afgewikkeld. Leuven vraagt aandacht voor de aantakking vanaf Wijgmaalbrug op de F8.

- Kolonel Begaultlaan: Bjorn van Staeyen staat achter de idee om 1 gezamenlijke oversteekplaats F3+F8 te maken en het hertracéren van de Kolonel Begaultlaan ter hoogte van de spoorwegbrug zodat de westelijke koker gebruikt kan worden door de F8. Tom Dehaene geeft wel aan dat er een bijkomend conflict ontstaat met de Brandweg. Bij de conceptvorming wordt daarom het geheel uitgewerkt van Kolonel Begaultlaan x Processiestraat x Brandweg.

VOLGENDE STAPPEN

- In een volgende stap zouden conceptschetsen opgemaakt worden. Dit is momenteel echter nog niet mogelijk voor alle kruispunten omdat de locatie van de kantwissel nog niet definitief is vastgelegd.
- Het kruispunt van de Trianonlaan is een belangrijk discussiepunt. Er is de wil om op lange termijn te gaan voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers. De oplossingsmogelijkheden moeten daar opnieuw geëvalueerd worden, met name de optie van een fietsbrug dient aanvullend bekeken te worden.
- Er geldt een algemeen draagvlak voor fietsers in de voorrang, op voorwaarde dat het VRI concept kan volgens de politie. De concepten voor de kruispunten met fietsers in de voorrang kunnen worden uitgewerkt indien de locatie van de F8 er reeds vastligt (Haacht, Herent, Leuven).
- Er wordt nog bekeken hoe het overleg in de toekomst georganiseerd wordt. Wanneer we naar locatiespecifieke oplossingen kijken hoeft niet per se iedereen aanwezig te zijn (maar het kan wel). Mogelijks wordt er geopteerd voor een overleg met tijdsvensters waarbij ieder kan inpikken afhankelijk van het topic dat dan besproken wordt.

VERSLAG OVERLEG F8: STUURGROEP KANTWISSEL

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2020 – 12 – 01
Opgemaakt door	MINT nv

Aanwezig

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Hans De Locht	Schepen Mobiliteit	Boortmeerbeek	Hans.delocht@boortmeerbeek.be
Dirk Van Den Bosch	Mobiliteitsambtenaar	Boortmeerbeek	Dirk.vandenbosch@boortmeerbeek.be 015 51 82 04
Joris Slootmaeckers	Dienst Mobiliteit	Mechelen	joris.slootmaeckers@mechelen.be 015 29 80 29
Katleen Delbeke	Mobiliteitsambtenaar	Zemst	katleen.delbeke@zemst.be 015 62 71 43
Luc Ureel		De Vlaamse Waterweg	Luc.Ureel@vlaamsewaterweg.be 016 44 17 18
Raf Vanden Broeck		AWV Vlaams-Brabant	rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen.be
Tars Vermorgen		Provincie Antwerpen	tars.vermorgen@provincieantwerpen.be
Kris Lambrechts	Projectleider Fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be 016 26 75 41
Joris De Vadder	Projectleider	MINT	Joris.devadder@mintnv.be 0479 55 65 14
Luc Bosmans	Projectdirecteur	D+A	Luc.bosmans@da.be 02 363 89 12

Verontschuldigd

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Veerle Smet		MOW Vlaams-Brabant	veerle.smet@mow.vlaanderen.be 016 66 58 48
Joris Deboel		MOW Antwerpen	Joris.deboel@mow.vlaanderen.be

INHOUD

Bespreking haalbaarheid ongelijkvloerse kruising Trianonlaan en locatie kantwissel F8

ALGEMEEN

De F8 vormt de ruggengraat voor de fietsrelatie tussen Leuven en Mechelen en de fietsbereikbaarheid van de omliggende kernen en attractiepolen. Het doel is om de doorstroming en veiligheid voor de fietsers langsheen de route te verbeteren waarbij we tevens synergiën zoeken met gemeentelijke beleidsopties (bijvoorbeeld inzake verkeerscirculatie, weren sluipverkeer …).

Om verder te kunnen met de studie voor de optimalisatie van de fietssnelweg moet er eerst uitsluitsel zijn over het exacte traject van de fietsroute. Het gaat dan meer bepaald om de "kantwissel", waar wisselt de fietssnelweg van oever (de fietsroute vertrekt in Leuven aan de zuidwestzijde en komt in Mechelen aan aan de noordoostzijde van het kanaal). De locatie van de kantwissel wordt mede bepaald door de haalbaarheid van een ongelijkvloerse kruising aan de Trianonlaan/Trianondreef.

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

HAALBAARHEID ONGELIJKVLOERSE KRUISING

- Uit de verschillende oplossingen is er vanuit het studiebureau en de provincie Vlaams-Brabant een voorkeur voor een fietstunnel langs de zuidzijde. Bij voorkeur ligt deze fietstunnel aan de waterzijde maar een fietstunnel aan de landzijde is een alternatieve oplossing. Luc Ureel (DVW) geeft aan dat een fietstunnel langs de waterzijde niet mogelijk is, waarschijnlijk ook niet op lange termijn. In Tildonk bevindt de fietstunnel zich aan de waterzijde en daar ondervindt men nu hinder wat betreft het onderhoud van de oevers.

- Hans De Locht (gemeente Boortmeerbeek) kan zich vinden in een fietstunnel aan de zuidzijde. De voorgestelde oplossing aan landzijde vraagt echter nog studiewerk. Zo wordt de parking van café Oud België ook gebruikt door bussen. Bussen kunnen de zijingang via de Trianondreef niet gebruiken. Ook invoeren eenrichtingsverkeer in de Goorstraat moet verder geanalyseerd worden binnen het kader van het verkeersleefbaarheidsplan. Een deel van het verkeer sturen via de Molenstraat vraagt waarschijnlijk daar om een herinrichting.

- Zowel Joris Slootmaeckers (stad Mechelen) als Tars Vermorgen (provincie Antwerpen) stellen dat de oostelijke hellingsbaan zeer steil en de tunnel suboptimaal is qua breedte. Raf Vandenbroeck (AWV) treedt dit bij. Hij stelt dat eerder naar meer ambitieuze oplossingen gekeken moet worden (waarschijnlijk met onteigeningen) om te komen tot een betere oplossing. De huidige ruimte is te krap voor een goede inrichting. Meer ambitieuze oplossingen zouden bijvoorbeeld kunnen zijn een slingerende helling over het perceel van Oud België of een zeer lange fietstunnel (liefst met daglicht) tot voorbij de afbuiging van de Goorstraat (aandachtspunten kostprijs, fietsbeleving en lokale verknoping).

Kris Lambrechts geeft aan dat het opzet van voorliggende studie niet is om een kant-en-klare oplossing uit te werken voor de ongelijkvloerse kruising van de Trianonlaan. Het is eerder een verkennend onderzoek van verschillende varianten (afweging op basis van kwaliteitscriteria en technische haalbaarheid) met als doel een goede beslissing te kunnen nemen over langs welke zijde van het kanaal de kruising van de F8 met de N267 in de toekomst

georganiseerd zal worden, waardoor ook de locatie van de kantwissel kan bepaald worden. Een vervolgstudie zal nodig zijn om de ongelijkvloerse kruising verder uit te werken. Het voornaamste doel nu is dat de verschillende partners zich kunnen vinden in een specifiek voorkeurstraject voor de F8 fietssnelweg en de "kantwissel" vastleggen.

KEUZE KANAALOEVER KRUISING N267 EN KANTWISSEL

- Raf Vandenbroeck heeft een voorkeur voor de zuidzijde gelet op het project Ragheno (onderbreking jaagpad, mogelijks problematische menging zacht verkeer doorheen Ragheno) aan de noordzijde en de in de toekomst autoluwe Colomabrug als locatie voor de kantwissel.
- Joris Slootmaeckers gaat akkoord met een traject langs de zuidzijde.
- Hans De Locht is eveneens te vinden voor een traject langs de zuidzijde. Hij vraagt wel aandacht voor de inrichting van de kruispunten van de F8 met de Bieststraat en Langestraat verderop het traject.
- Kathleen Delbeke gaat akkoord met een traject langs de zuidzijde. Reeds in 2018 heeft de gemeente Zemst aangegeven eventueel maatregelen te willen nemen om het fietscomfort langsheen het zuidelijke traject te verbeteren.
- Tars Vermorgen gaat akkoord met een traject langs de zuidzijde.
- Luc Ureel geeft aan dat het voor De Vlaamse Waterweg niet uitmaakt of het traject langs de zuid- of noordzijde loopt. Hij geeft wel aan dat het jaagpad langs de noordzijde vrij recent is heraangelegd. Langs de zuidzijde zal het jaagpad nog hersteld moeten worden.

Bij consensus wordt daarom beslist om het traject van de F8 fietssnelweg te verleggen, volledig langsheen de zuidwestelijke oever van het kanaal Leuven-Dijle. De Colomabrug wordt de locatie waar de fietssnelweg (samen met nog andere fietssnelwegen) van kant zal wisselen. Op lange termijn is een nieuwe fietsbrug in het segment tussen de N267 en de Colomabrug een optie (als onderdeel van de Groene Fietsring Mechelen en als aantakking van de Ragheno-site op de F8)

TRIANONLAAN KORTE TERMIJN

- In 2021 zullen er verkeerslichten geplaatst worden ter hoogte van de oversteekplaatsen over de Trianonlaan (beide oevers). AWV is momenteel hiervoor een oplossing aan het uitwerken. Een probleem blijft dat de detectie in de Goorstraat geen onderscheid zal kunnen maken tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Joris De Vadder merkt op dat eenrichtingscirculatie in de Goorstraat dit probleem zou kunnen oplossen. De gemeente Boortmeerbeek zal deze optie bekijken binnen haar verkeersleefbaarheidsplan maar verwacht geen pasklaar antwoord op korte termijn (realisatie door AWV is voorzien in 2021). AWV betrekt de verschillende partners (Boortmeerbeek, provincie, …) bij de verdere uitwerking van deze oversteekplaatsen.

TOEKOMSTIGE INRICHTING KRUISPUNTEN BOORTMEERBEEK

Als inleiding voor het vervolg van de studie wordt een open discussie gevoerd over de mogelijke inrichting van het kruispunt Langestraat x F8.

- Het voorstel is om op deze locatie fietsers in de voorrang te plaatsen langsheen het zuidelijke traject van de fietssnelweg. Er zouden verkeerslichten in knipperstand geplaatst worden die enkel geactiveerd worden bij het openen van de brug. De Aarschotsebaan zou een fietsstraat worden over het segment gelijklopend met de fietssnelweg (met de Aarschotsebaan uit de voorrang ter hoogte van de overgang naar fietsstraat). Het voorstel is om de fietsers op de Pontstraat/Langestraat meer plaats te teven via fietssuggestiestroken (snelheidsregime 30 km/h) nabije de fietssnelweg.
- De zichtbaarheid is een belangrijk aandachtspunt. In die zin moet de Aarschotsebaan uitgebogen worden. Ook het zuidoostelijke jaagpad moet misschien uitgebogen worden.
- De overgang van fietspad naar fietssuggestiestrook wordt best via een wegversmalling georganiseerd. Dit geeft de fietser rugdekking.
- De fietsoversteek aan de noordoostzijde wordt niet in de voorrang gebracht om de verkeerssituatie niet te complex te maken. De gemeente Boortmeerbeek geeft aan dat het Sas misschien beter niet aansluit als voorrang van rechts (conflict met een doorlopend fietspad). Luc Ureel zegt dat voorrang van rechts ook niet ideaal is in functie van de ontruiming van de brug.

Wat het kruispunt Bieststraat x F8 betreft worden de volgende elementen aangehaald:

- Hans De Locht geeft aan dat met de huidige verkeersintensiteiten fietsers hier niet in de voorrang gebracht kunnen worden. Op termijn, met ingebruikname van de ANPR camera's (voorzien voor 2021), hoopt men de verkeersintensiteiten en de rijsnelheid van het verkeer terug te kunnen dringen. In dat geval past het concept fietsers in de voorrang hier wel.
- De oostelijke Vaartdijk zou een fietsstraat kunnen worden tot aan de afbuiging van de ventweg (oa. ontsluiting KLJ). Ook het eerste deel van de westelijke Vaartdijk zou een fietsstraat kunnen worden (ter ontsluiting van de parking aan de gsm-mast).
- Een vergelijkbaar concept als bij de Pontstraat/Langestraat kan hier dus uitgewerkt worden mits de zichtbaarheid dit toelaat.

OVERIGE

- Dirk Van Den Bosch vraagt wat de huidige afspraken zijn rond de ijzelbestrijding op de F8. Kris Lambrechts gaat dit intern na en zal hierover terugkoppelen met de gemeente Boortmeerbeek.
- Hans De Locht geeft aan dat in 2022 de Dijle-fietsbrug in Hever gerealiseerd zal worden. Op lange termijn wenst de gemeente vanuit Hever (en de Dijle-fietsbrug) een fietsroute te realiseren tot Schiplaken met een fietsbrug over het kanaal. Hoe kan de gemeente deze procedure opstarten (bijvoorbeeld wijzigen BFF)? Kris Lambrechts geeft aan dat de gemeente hiertoe zelf het initiatief kan nemen en dat de provincie dit procedureel kan ondersteunen. De provincie zal hiertoe evenwel niet zelf het initiatief nemen.

VOLGENDE STAPPEN

- In januari 2021 zal een nieuw overleg belegd worden met de gemeente Boortmeerbeek (en de politiezone BHK) om de concepten voor de Bieststraat en Langestraat meer in detail te bespreken. Nadien volgt een bespreking in de grotere groep.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2020 – 12 – 15
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Björn van Staeyen	Stad Leuven
Tim Peeters	PZ Leuven
Geert Lowette	PZ Leuven
Maarten Forceville	Gemeente Herent
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf
Veerle Smet	MOW Vlaams-Brabant
Joeri Lauwers	Herent

INHOUD

Bespreking concepten van knooppunten:

- F8 x Kolonel Begaultlaan
- F8 x Wijgmaalsesteenweg

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

NOTULEN

1. F8 X KOLONEL BEGAULTLAAN

Er werden 3 globale concepten voorgesteld met nog 2 subvarianten. De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- Worden er omega-beugels geplaatst als er met een middeneiland wordt gewerkt? Neen. Met fietsers in de voorrang is het de bedoeling om de fietsers vlot te laten oversteken, in 1 rechtlijnige beweging.
- De provincie heeft een voorkeur voor concept 2. Een bundeling van de oversteekplaatsen geeft de meest leesbare oplossing. Door de “massa” aan fietsers die hier zullen oversteken wordt het een duidelijke

fietsoversteekplaats door het intensieve gebruik. In de praktijk krijgen de fietsers momenteel ook al voorrang en zal er naar afwikkeling weinig veranderen. Concept 2 heeft tevens het voordeel dat verblijfsruimte gecreëerd wordt langs het water dat als rustpunt ingericht kan worden. Concept 3 heeft geen meerwaarde.

- De stad Leuven heeft eveneens een voorkeur voor concept 2a. Anders zijn er te veel kort opeenvolgende oversteekplaatsen in de voorrang op de Kolonel Begaultlaan. Langs de oever kan een rustplek gecreëerd worden. De huidige fietsoversteekplaats in de Brandweg is momenteel niet duidelijk. Ook hier worden de fietsers best in de voorrang gebracht. Ook kan er voldoende tussenruimte gecreëerd worden tussen de fietsoversteekplaats en de Kolonel Begaultlaan zodat een auto zich hiertussen kan opstellen. De stad verkiest een inrichting zonder middeneiland. De stad vraagt wel om volgende bijsturingen:
    - De fietsoversteekplaats enigszins schuin inrichten zodat er een minder haakse fietslijn is van F8 naar F8.
    - Bijkomende aandacht voor de aansluitingsbogen tussen de fietsroute van de F8 en de F3 en tussen de F8 en de aansluiting met het fietspad van de Brandweg.
    - De aansluiting F8 x F3 wordt best als voorrang van rechts geregeld, zonder specifieke infrastructuur ter hoogte van de aansluiting.
    - De totem van de fietssnelweg mag verplaatst worden in functie van de zichtbaarheid.
    - De fietsoversteekplaats in het noorden kan verdwijnen. Eventueel kan er wel een voetgangersoversteekplaats komen in functie van een flaneerroute langs de oever.
- De politie gaat akkoord om concept 2A en de aanvullende opmerkingen gemaakt door de stad.

Er zijn nog een aantal openstaande vragen die verder uit te werken zijn bij de opmaak van het voorontwerp:

- Welke straal hanteren we voor de aansluitingsbogen tussen de Kolonel Begaultlaan en de Brandweg en tussen de Kolonel Begaultlaan en de Processiestraat? Een krappe boogstraal werkt snelheidsremmend (vooral belangrijk voor de relatie K.Begaultlaan > Brandweg. Anderzijds moeten we rekening houden met de afslagbewegingen van de bus. Zijn er ook vrachtrelaties?
- Willen we ook een zebrapad over de Kolonel Begaultlaan ter hoogte van de Brandweg en ter hoogte van de Processiestraat? Aangezien het om een fietssnelweg gaat, trekken we best het zebrapad niet over de fietssnelweg door? Dan is er nood aan een ruimere tussenruimte tussen de rijbaan en het fietspad?

2. F8 x Wijgmaalsesteenweg

Er werden 3 globale concepten voorgesteld. De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- Er werd een discussie gevoerd of het al dan niet beter is om de fietsers te mengen of te scheiden langs heen de Vaartdijk. Uiteindelijk was er een consensus ten voordele van het mengen van de fietsers:
    - Het scheiden van de fietsers zorgt voor een complexere en onveiligere verkeerssituatie ter hoogte van de oversteekplaats. Auto's die uit de zijstraat komen hebben een slecht zicht op de fietsers die van rechtsachter komen. Ook indraaiende auto's kunnen potentieel de oversteekplaats blokkeren.
    - Een bijkomend voordeel is dat er minder verharding nodig is.
- Het parkeren in de Vaartdijk-oost is niet ideaal. Als korte termijn-oplossing is er een voorkeur voor langsparkeren met een ruime schrikstrook. Het volledig schrappen van het parkeeraanbod op korte termijn lijkt niet haalbaar aangezien de parkeervraag waarschijnlijk verplaatst naar Vaartdijk-west. Op Vaartdijk-west is er nog minder ruimte voor een goede organisatie van het parkeren. Op lange termijn wil men het parkeren op Vaartdijk-oost

het liefst schrappen en bijvoorbeeld verplaatsen naar het nu private parkeerterrein van de voetbalclub. De parkeerstrook kan dan dienst doen als een plaats voor stilstaan (laden en lossen) of als uitwijkhaven.

- Is het mogelijk het parkeerterrein via een alternatieve route te ontsluiten naar de Wijgmaalsesteenweg? Dit zal een complexe oplossing zijn die niet op korte termijn realiseerbaar is. Ook maakt de politie de bedenking dat dit misschien geen veiligere oplossing is omdat deze nieuwe ontsluitingsweg een tweerichtingsfietspad zal moeten kruisen nabij woningen die dicht tegen de rijbaan staan (beperkt zicht op het fietspad). Misschien is dit wel een mogelijke oplossing op lange termijn in combinatie met de voorwaarde dat het fietspad een eenrichtingsfietspad wordt (zie verder) en een goede zichtrelatie mogelijk is?
- Algemeen is er een consensus voor het inrichtingsconcept 1 met de volgende aanpassingen:
    - Geen scherpe uitbuiging van de fietsroute. Laat de fietsroute vroeger en zachter uitbuigen.
    - Misschien kan er een bord geplaatst worden dat aangeeft dat de parkeerders verderop kunnen keren om te vermijden dat parkeerders ter plaatse beginnen te manoeuvreren.
    - Idealiter is er evenwel geen parkeren rechtstreeks langs de Vaartdijk. De vraag is of en wanneer (LT of ook al op KT?) het mogelijk zou zijn om bijvoorbeeld de parking van de voetbalclub in te schakelen als openbare parking.
- De politie heeft geen bezwaar tegen het voorgestelde concept met verkeerslichten (concept: fietsers in de voorrang, verkeerslichten in knipperstand. De verkeerslichten worden enkel operationeel wanneer de brug geopend moet worden, in functie van de ontruiming van de brug). Van de Vlaamse Waterweg heeft MINT nog geen formeel standpunt ontvangen betreffende dit concept. Op het startoverleg heeft DVW evenwel geen bezwaar geuit.
- De gemeente Herent heeft beslist om geen vrachtverkeer meer toe te laten op de Wijgmaalsesteenweg (lengtebeperking 10m). Hierdoor zal ook het conflict met de fietsers verminderen.
- Hoe zien we de fietsvoorzieningen op de Wijgmaalsesteenweg? Het volgende wordt als voorkeur naar voor geschoven:
    - Invoeren zone 30 in de omgeving van de F8
    - Inrichten van een fietssuggestiestrook langsheen de westzijde van de Wijgmaalsesteenweg vanaf het einde van het fietspad van de Baron Descampslaan tot aan de Langeveldstraat
    - Het tweerichtingsfietspad in de Wijgmaalsesteenweg is smal. Dit wordt een eenrichtingsfietspad in noordelijke richting. Ter hoogte van de brug blijft het fietspad wel tweerichting in functie van de bereikbaarheid van de F8.
    - De boordsteen op de hoek van de Vaartdijk-noordoost en de Wijgmaalsesteenweg-brug wordt verlaagd. Zo kunnen oversteekbewegingen aan de noordzijde van de brug beter gemaakt worden.

Er zijn nog een aantal openstaande vragen die verder uit te werken zijn bij de opmaak van het voorontwerp:

- Hoe zien we uiteindelijk de oversteek tussen het tweerichtingsfietspad op de Vaartdijk-noordoost en de Vaartdijk-noordwest? Brengen we gewoon een fietslogo-verbindingsmarkering aan in het verlengde van het fietspad (met boordsteenverlaging)? Dit leidt tot een vreemde positie van de fietsers die van oost naar west fietsen. Moeten we het fietspad enigszins doortrekken op de Vaartdijk-noordwest?
- Waar willen we een zebrapad over de Wijgmaalsesteenweg? Bundelen met de fietsoversteek is de meest logische locatie maar is minder gunstig naar zichtbaarheid. Anderzijds volgen voetgangers waarschijnlijk vooral de gevellijn.
- De exacte breedte van de Vaartdijk-zuid moet nog vastgelegd worden. Die zal breder zijn dan de vereiste 4m voor de fietssnelweg. Vooral het segment van de Vaartdijk-zuidwest tussen de Wijgmaalsesteenweg en Keulenstraat zal voldoende breed moeten zijn aangezien hier geregeld voertuigen elkaar zullen kruisen. Dit bepaalt mee de aansluitingsbogen tussen de Wijgmaalsesteenweg en de Vaartdijk-zuid.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2021 – 01 – 19
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Hans De Locht	Boortmeerbeek
Dirk Van Den Bosch	Boortmeerbeek
Paul Belmans	Politiezone BHK
Joris Deboel	MOW Antwerpen
Luc Ureel	De Vlaamse Waterweg
Tomas Van Beersel	AWV
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf

INHOUD

Bespreking concepten van knooppunten:

- F8 x Langestraat/Pontstraat
- F8 x Bieststraat

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

NOTULEN

1. F8 X LANGESTRAAT

De mogelijke inrichting volgens de principes van fietsers in de voorrang werd toegelicht, tezamen met de mogelijke voordelen en nadelen. De intensiteiten zijn hier vrij laag. De zichtrelaties zijn niet ideaal maar het concept is theoretisch wel mogelijk.
De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- Het principe om de Aarschotsebaan en de Vaartdijk, waar de F8 en de het gemotoriseerd verkeer gemengd rijden, in te richten als fietsstraat wordt door iedereen gedragen. De gemeente geeft echter aan dat het zicht in de bocht van de Aarschotsebaan naar de F8 (zicht naar links) soms verminderd is door het hoge gras. Men stelt voor om de aansluiting van de Aarschotsebaan met de F8 haakser te maken om de snelheid er te verminderen en het zicht te verbeteren.
- Het Sas (straat aan de overzijde van het water) moet uit de voorrang gehaald worden (nu voorrang van rechts).
- De gemeente is geen voorstander van het plaatsen van een stopstreep. Men is eerder voorstander voor een inrichting met B1 en haaientanden. Het gemotoriseerd verkeer en fietsers langsheen de Langestraat zullen die stopstreep toch niet consequent naleven, wat de boodschap van een stopstreep ondermijnt. Iedereen gaat akkoord met een B1-voorrangsregeling. Wel zal er een evaluatie volgen om te verifiëren of er alsnog dient overgeschakeld te worden naar een B5-voorrangsregeling.
- De lokale rijbaanversmalling in de Langestraat ligt in een zachte bocht. Misschien is deze niet goed zichtbaar bij een snelheidsregime van 50 km/h. Anderzijds zal het opschuiven van de versmalling naar het zuiden toe een potentieel knelpunt creëren tussen fietsers op de rijbaan en inhalende auto's in de bocht. Joris Deboel stelt daarom voor om de rijbaanversmalling (rugdekking) te behouden iets voor de oversteekplaats, maar de zone 30 te laten starten ongeveer 80m voor het kruispunt (ter hoogte van de huidige gevarendriehoek-verkeersbord). Op het wegdek kan hier ook een accentuering worden aangebracht.
- De gemeente is bezorgd om de breedte en draaicirkels van en naar de Aarschotsebaan (afslagbeweging vanaf de Aarschotsebaan naar links wanneer er een voertuig gestopt is voor de oversteekplaats aan de noordzijde of de afslagbeweging naar rechts vanaf de Pontstraat naar de Aarschotsebaan). Joris De Vadder geeft aan dat correct-dimensioneren van de aansluiting voor alle type voertuigen (inclusief vrachtwagen en bus) voor alle mogelijke bewegingen tot een sterke overdimensionering zal leiden waarvoor de ruimte niet aanwezig is. Joris Deboel stelt daarom voor om te werken met een vrij smal profiel maar om eventueel uitwijkhavens of rammelstroken te voorzien. Joris De Vadder geeft aan dat een te brede inrichting het concept van fietsers in de voorrang onmogelijk maakt omdat de zichtrelatie dan te veel verstoord wordt (de stopstreep schuift namelijk mee op).
- Een fietsopstelvak voor de stopstreep is niet mogelijk aangezien er geen toeleidende fietspaden zijn. Ook zou dit ervoor zorgen dat de auto's verder van de oversteekplaats moeten stoppen waardoor de zichtrelatie verstoord wordt.
- Tomas Van Beersel geeft aan dat gelet op de aanwezige verkeersintensiteiten er in se geen verkeerslichten nodig zijn om de brug tijdig te ontruimen. Luc Ureel geeft evenwel aan dat er minstens ruimte moet zijn voor 1 voertuigen (circa 6 m) tussen de oversteekplaats en de brug. De uiteindelijke voorkeur van de werkgroep gaat uit naar een oplossing zonder verkeerslichten (mits een tussenafstand van 6m tussen de oversteekplaats en de brug), maar dat er een evaluatieperiode wordt voorzien om te verifiëren of het ontruimen in de praktijk effectief voldoende vlot verloopt. Bij de inrichting moeten alvast wachtbuizen voorzien worden zodat relatief gemakkelijk toch verkeerslichten geplaatst kunnen worden.
- Aan het einde van het overleg, na bespreking van de concepten voor de Bieststraat (zie verder), komt de werkgroep evenwel tot de conclusie dat, in functie van de duidelijkheid, er voor de fietsers en automobilisten maximale uniformiteit moet zijn tussen de twee naburige kruispunten F8 x Bieststraat en F8 x Langestraat. Het zou zeer misleidend kunnen zijn dat het ene kruispunt in de voorrang is en het andere uit de voorrang. De werkgroep besluit daarom het kruispunt F8 x Langestraat in te richten met de F8 uit de voorrang maar wel om alle overige elementen (snelheidsremming, accentuering, fietssuggestiestroken …) te behouden. Het voorkeursconcept is als volgt:
    - Kruispunt compact vormgeven met de F8 fietsoversteek uit de voorrang.



- Compacte vormgeving van het kruispunt op een plateau. Lichte versmalling en uitbuiging van de Aarschotsebaan om de zichtrelatie te verbeteren en de snelheid te drukken.
- Zone 30 in de omgeving van de brug, met accentuering op het wegdek. Fietssuggestiestroken in de nabije omgeving van de brug. Rugdekking voor de fietsers in noordelijke rijrichting op ongeveer 20m voor de oversteekplaats.
- Straat Sas uit de voorrang brengen.

Op basis van de conceptbespreking werd na het overleg de volgende conceptfiguur gemaakt van de voorkeursoplossing:



2. F8 x BIESTSTRAAT

De situatie voor de Bieststraat wordt geschetst (verkeersintensiteiten, snelheidsnaleving, problematisch zicht voor de zichtrelatie in het zuidelijke kwadrant.
Er werden 3 globale concepten voorgesteld (fietsers in de voorrang, fietsers uit de voorrang, VRI met detectie).

- Alle partners zijn het eens dat het concept fietsers in de voorrang hier niet mogelijk is wegens de problematische zichtrelatie. De enige wenselijke oplossingen zijn een lichtengeregeld kruispunt of fietsers uit de voorrang.
- Tomas legt uit wat de implicaties zijn van een lichtengeregelde oplossing. Een lichtengeregelde oplossing is veilig maar zal er wel toe leiden dat fietsers geregeld moeten wachten. Afhankelijk van de groentijden en detectie kunnen de wachttijden wel beperkt blijven maar zullen fietsers gemiddeld gezien wel langer moeten wachten dan zonder lichtenregeling. Fietsers die een rechtsafbeweging maken zullen ook onnodig een groenfase oproepen. Voor linksafbewegingen van fietsers vanaf de Bieststraat is men aanwezen op drukknoppen wat ook niet zo comfortabel is.
- Na afweging (fietsdoorstroming en verkeersveiligheid) geeft de werkgroep de voorkeur een bestendiging van de huidige voorrangsregeling (fietsers uit de voorrang), zonder verkeerslichten. Om de veiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren wordt de snelheid lokaal verlaagd, afgedwongen met een verkeersplateau en geaccentueerd (bijvoorbeeld via markeringen, accentverlichting). Eventueel kunnen wel wachtbuizen voorzien worden, indien men na een evaluatie toch zou willen overstappen naar een lichtengeregelde oversteekplaats.
- Er wordt de voorkeur gegeven aan eenzelfde type oplossing voor de twee naburige kruispunten, namelijk allebei fietsers uit de voorrang maar met snelheidsremmende elementen en accentuering.

Op basis van de conceptbespreking werd na het overleg de volgende conceptfiguur gemaakt van de voorkeursoplossing:



3. F8 x N267 TRIANONDREEF

- Als korte termijnoplossing werd er voor de kruising van de F8 met de N267 eerder al een lichtengeregelde oplossing voorgesteld. Er wordt de vraag gesteld of een oplossing “fietsers uit de voorrang” maar met extra snelheidsremming hier ook een oplossing kan zijn. De intensiteiten op de N267 zijn echter nog hoger. Ook heeft de N267 een hogere verkeersfunctie (secundaire weg). AWV, de provincie en de gemeente Boortmeerbeek zullen dit onderling verder bespreken.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2021 – 02 – 09
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Björn van Staeyen	Stad Leuven
Tim Peeters	PZ Leuven
Geert Lowette	PZ Leuven
Maarten Forceville	Gemeente Herent
Joeri Lauwers	Gemeente Herent
Luc Ureel	De Vlaamse Waterweg
Dries Wathion	De Lijn
Philip Temmerman	Vias
Kim Wouters	MOW Vlaams-Brabant
Pieter Cleyssens	Provincie Vlaams-Brabant
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf
Veerle Smet	MOW Vlaams-Brabant
Arian Van Goidsenhoven	De Lijn

INHOUD

Bespreking concepten van knooppunten:

- F8 x Wijgmaalsesteenweg
- F8 x Kolonel Begaultlaan

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

NOTULEN

1. F8 X WIJGMAALSESTEENWEG

De provincie Vlaams-Brabant geeft aan wat de doelstelling en focus is van de studie. Zo is het voor dit kruispunt de bedoeling om de inrichting van het kruispunt F8 x Vaartdijk aan te pakken ten voordele van de veiligheid en doorstroming van de fietsers. Verder wordt er op een pragmatische manier gekeken naar de fietsvoorzieningen/inrichtingen op de toeleidende wegen en het kruispunt aan de noordzijde van de vaart. Het is evenwel niet de bedoeling om een volledig herontwerp te maken van de Wijgmaalsesteenweg of het kruispunt Baron Descampslaan x Vaartdijk-noordzijde. Hier worden wel kleine infrastructurele ingrepen of "verfmaatregelen" voorgesteld.

Het voorlopige voorkeursscenario van de vorige (kleine) werkgroep wordt voorgesteld. De volgende opmerkingen worden hierop gemaakt:

- Alle partners zijn akkoord om het concept fietsers in de voorrang toe te passen op deze locatie. Eigenlijk is het het officialiseren van het gedrag dat zich er nu al voordoet (fietsers krijgen meestal voorrang en volgen de uitgebogen fietsoversteekplaats niet). Dit impliceert dat er verkeerslichten moeten geplaatst worden in functie van de ontruiming van de brug. Net als de huidige verkeerslichten op de brug, zijn de verkeerslichten op de Vaartdijk standaard niet actief. Enkel wanneer het signaal gegeven wordt dat de brug gaat openen krijgt de Vaartdijk tijdelijk rood en het verkeer dat zich nog op de brug bevindt groen. Eenmaal de brug ontruimd is en de slagbomen gesloten zijn, worden de verkeerslichten op de Vaartdijk terug uitgeschakeld. De Vlaamse Waterweg zal een formeel advies opstellen betreffende hun standpunt fietsers in de voorrang + verkeerslichten op deze locatie.
- De Lijn geeft aan dat in de toekomst de Wijgmaalsesteenweg gebruikt wordt door het aanvullend en functioneel net. In die zin heeft de F8 als fietssnelweg een hogere functie. De Lijn gaat zodoende akkoord met fietsers in de voorrang. Wel eist men dat het plateau ingericht wordt volgens de richtlijnen van het koninklijk besluit.
- De Lijn haalt aan dat er in de Keulenstraat een schoolbus rijdt. Dit vraagt om ruimere draaicirkels. Ook zal de stopstreep vanaf het noorden opgeschoven moeten worden. De gemeente Herent is echter vragende partij om de schoolbus te verleggen naar een route via de Wijgmaalsesteenweg. Dries zal dit intern navragen en terugkoppelen.
- Het Vias merkt op dat het gebruik van de fietspadmarkering (witte onderbroken streepmarkering zoals voorgesteld in de standaardoplossing van Fietsberaad) op het kruisingsvlak niet gebruikt mag worden. Een auto mag niet over een fietspad rijden. Beter is om de voorrangsweg (Vaartdijk) te accentueren, bijvoorbeeld met een rode kleur maar zonder de fietspadmarkering. Een asmarkering kan wel eventueel aangevuld met de fietslogo's. Aan het begin van de fietsstraat moet het fietsstraatlogo aangebracht worden.
- Algemeen wordt het wel als een drukke verkeerskundige oplossing gezien. Kan het voorlopig voorliggende concept nog vereenvoudigd worden? De volgende vereenvoudigen worden overeengekomen:
    - Enkel verkeerslichten gericht naar Vaartdijk-west, Vaartdijk-oost en Wijgmaalsesteenweg-noord (brug)
    - Stroom Wijgmaalsesteenweg naar het noorden: Haaientanden ter hoogte van de kruising met de Vaartdijk. Een stopstreep ter hoogte van het huidige verkeerslicht van de brug. De Vaartdijk wat uitbuigen naar het zuiden zodat een auto eventueel kan stoppen voor de stopstreep zonder de Vaartdijk te hinderen.

    - Stroom Wijgmaalsesteenweg naar het zuiden: Stopstreep voor de Vaartdijk met verkeerslicht (paal geplaatst aan de overzijde van de Vaartdijk)
    - Stroom Vaartdijk naar het oosten: verkeerslicht zonder stopstreep (gecombineerde paal met het licht gericht naar de brug)
    - Stroom Vaartdijk naar het westen: verkeerslicht zonder stopstreep
- De provincie geeft aan dat het keerpunt in de Vaartdijk een zwak element is in het concept. Hiervoor zou het parkeren in de Vaartdijk-zuidoost volledig moeten verdwijnen. Dit blijkt niet haalbaar temeer omdat het parkeerterrein van de voetbalclub niet openbaar gebruikt kan worden. Het parkeren op de Vaartdijk-zuidoost wordt wel beperkter en veiliger ingericht (langsparkeren met brede schrikstrook). Op de Vaartdijk-zuidwest is de beschikbare ruimte beperkt. Het inrichten van een keerpunt (bijvoorbeeld ifv langsparkeren) is hier niet mogelijk).
- Maarten Forceville geeft aan dat het publiek gebruik van het aanpalende parkeerterrein niet mogelijk is. Ook het volledig schrappen van alle parkeerplaatsen in de Vaartdijk-zuidoost is niet gewenst. Het zou trouwens het parkeren enkel verschuiven naar de Vaartdijk-zuidwest, waardoor het knelpunt blijft.
- Locatie zebrapad over de Wijgmaalsesteenweg: Hier zijn er 2 opties. Ofwel wordt de oversteekplaats vlak naast het kruisingsvlak gelegd ofwel op enige afstand van de kruisingsvlak. De eerste optie heeft als voordeel dat de conflictpunten gebundeld worden en dat als een groot voertuig op de Wijgmaalsesteenweg stopt voor de Vaartdijk, de oversteekplaats niet geblokkeerd wordt. De 2de optie zorgt voor een betere zichtrelatie tussen het verkeer op de Wijgmaalsesteenweg en de fietssnelweg. Zo kunnen voertuigen op de Wijgmaalsesteenweg stoppen tot tegen de Vaartdijk waardoor ze een beter zicht hebben op de Vaartdijk zelf. Ook is de natuurlijke looproute van de voetgangers eerder ter hoogte van de gevellijn, ongeveer ter hoogte van de huidige situering van het zebrapad. Uiteindelijk is er een consensus om het zebrapad te houden op ongeveer de huidige locatie, volgens de natuurlijke looplijn. Wel wordt gevraagd om het zebrapad loodrecht over de rijbaan te markeren (niet evenwijdig met de gevellijn van de Vaartdijk). Dan is de oversteeklengte korter.
- In het detailontwerp kan verder nagedacht worden of het “pleintje” tussen de Keulenstraat-Vaartdij-Wijgmaalsesteenweg qua inrichting doorgetrokken kan worden over het plateau naar het oosten van de Wijgmaalsesteenweg (1 grotere verblijfsruimte).
- De vraag wordt gesteld of het dwarsprofiel op de brug aangepast kan worden. Luc Ureel legt uit dat de breedte van de brug niet kan gewijzigd worden. Ook de breedte van het voetpad en het tweerichtingsfietspad kan niet aangepast maken omdat zij integraal deel uitmaken van de brugstructuur.
- Kruispunt aan de noordzijde:
  Iedereen kan zich vinden in de voorstellen van het voorkeursconcept. De volgende zaken worden bijkomend opgemerkt:
    - We zoeken naar pragmatische/snelle oplossingen, geen volledige herinrichting van het kruispunt.
    - De boordstenen van de hoek in het zuidoostelijke kwadrant van het noordelijke kruispunt worden verlaagd zodat fietsers hier op en af het fietspad kunnen rijden.
    - Het fietspad in noordelijke richting gaat over in een fietssuggestiestrook naar de Baron Descampslaan. De fietssuggestiestrook stopt ter hoogte van de huidige fietsoversteekplaats over de Baron Descampslaan en gaat daar over in het fietspad. (dit is de natuurlijke rijlijn voor fietsers in noordelijke richting)
    - De fietsoversteekplaats over de Baron Descampslaan verdwijnt.
    - De fietsoversteekplaats over de Vaartdijk-noordoost (naast het zebrapad) verdwijnt. Het zebrapad blijft wel liggen. De haaientanden in de Vaartdijk-noordoost worden verplaatst tot tegen de fietssuggestiestrook van de Baron Descampslaan.

- Er wordt geen fietsoversteekplaats gemarkeerd tussen de Vaartdijk-noordoost (tweerichtingsfietspad) en de Vaartdijk-noordwest (verkeersintensiteiten in de Vaartdijk-noordwest zijn toch zeer laag)

Mits de hierboven genoemde opmerkingen is iedereen akkoord met dit inrichtingsvoorstel. Men vraagt om het concept opnieuw uit te tekenen en enkele dwarsprofielen op te maken met de aanduiding van de maatvoering.

2. F8 x Kolonel Begaultlaan

Het voorlopige voorkeursscenario van de vorige (kleine) werkgroep wordt voorgesteld. De volgende opmerkingen worden hierop gemaakt:

- Na overleg zijn alle partners akkoord met de voorgestelde trajectkeuze voor de fietssnelweg, namelijk F8 doorheen de westelijke koker van de centrale spoorwegbrug, gemotoriseerd verkeer van de Kolonel Begaultlaan gebundeld doorheen de centrale koker van de centrale spoorwegbrug. De F8 verknoopt vervolgens met de F3 en steken vervolgens gezamenlijk de Kolonel Begaultlaan over.
- Oversteekplaats Brandweg: De Brandweg is een onderschikte weg. In de toekomst wordt de Brandweg enkel gebruikt door het aanvullend net. Iedereen is akkoord dat de fietsers hier in de voorrang oversteken met een plateau-inrichting. De oversteekplaats is best gescheiden van het T-kruispunt met de Kolonel Begaultlaan in functie van de zichtrelatie tussen de Brandweg en de Kolonel Begaultlaan-zuid. De Lijn merkt op dat er minstens 12m afstand moet zijn tussen de fietsoversteekplaats en het kruispunt met de Kolonel Begaultlaan. Zo kan een bus stoppen voor de fietsoversteekplaats zonder het doorgaand verkeer op de Kolonel Begaultlaan te hinderen.
- MOW, De Lijn en de politie geven expliciet aan dat zij een schuine fietsoversteekplaats over de Kolonel Begaultlaan zeer onveilig vinden. Fietsers kunnen hier zeer snel rijden. Auto's vanuit het noorden moeten 3 fietsstromen in het oog houden. En er kunnen fietsers komen van rechtsachter waarop autobestuurders een slecht zicht hebben. Zij wensen omwille van verkeersveiligheid een haakse oplossing (sterk vertragen van de fietsers) met een compact plateau. In functie van fietscomfort kan het fietspad langs de Vaartdijk nog iets uitgebogen worden om de snelheid van de fietsers er uit te halen maar toch niet te haaks aan te sluiten. Luc Ureel geeft aan dat er nog wel enige ruimte is om uit te buigen, maar kon niet zeggen hoeveel.
- Vias maakt de suggestie om eventueel verkeerslichten te plaatsen met detectie. Dit werd niet weerhouden. De fietsintensiteiten zijn hier zo hoog dat de detectie hier niet altijd kan op inspelen. Fietsers zullen daardoor langer moeten wachten dan nu het geval is (met fietsers uit de voorrang).
- De Lijn merkt op dat Infrabel dient betrokken te worden in functie van de haalbaarheid en inrichting van de Kolonel Begaultlaan doorheen de centrale koker van de spoorwegbrug.
- De Lijn geeft tevens aan dat de Kolonel Begaultlaan in de toekomst gebruikt wordt door het kernnet. Zij wensen minimale vertraging op haar kernnetlijnen. Dit impliceert dat de fietsers hier uit de voorrang zouden moeten oversteken. De Lijn stelt te open vraag: Wie heeft prioriteit: Kernnet of fietssnelweg?
- MINT maakt aan het einde van het overleg de suggestie om eventueel de Kolonel Begaultlaan uit te buigen naar de Processiestraat. Hierdoor ontstaat er misschien ruimte voor een uitgebogen fietsroute maar toch met een haakse oversteekplaats. Iedereen is ermee akkoord om dit idee verder conceptueel uit te tekenen.
- Iedereen is het erover eens dat een veilige oplossing primeert. Desnoods kunnen fietsers niet in de voorrang. MINT/Omgeving zal de 2 concepten herwerken op basis van de gemaakte opmerkingen. Op een volgende werkgroep moet dan duidelijkheid komen welk concept de voorkeur geniet en of fietsers in de voorrang kunnen.

Samenvattend wordt het concept hertekend rekening houdend met bovenstaande opmerkingen. Ook worden enkele maten toegevoegd aan de figuur. Bij de opmaak van het detailontwerp (na consensus over het voorkeursscenario zal de dwg ook aan De Lijn worden overgemaakt voor rijcurvesimulaties om te verifiëren of alle bewegingen voldoende vlot gemaakt kunnen worden. Een bijkomend concept met uitbuiging van de Kolonel Begaultlaan ter hoogte van de Processiestraat wordt eveneens conceptueel uitgetekend. Beide herwerkte concepten zullen terug besproken worden in een nog in te plannen werkgroep. In functie van die werkgroep wordt aan elke partner ter voorbereiding gevraagd om een standpunt in te nemen betreffende de vraag: Wie heeft er voorrang: De kernnetverbinding van het openbaar vervoer of de fietssnelweg?. Dit zal namelijk mede bepalen of fietsers de Kolonel Begaultlaan in de voorrang kunnen oversteken.
De provincie en het studiebureau zullen ook terugkoppelen met Infrabel met betrekking tot het hertraceren van de Kolonel Begaultlaan onder de centrale spoorwegbrug.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	donderdag, 2021 – 05 – 06
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Sara Claeys	Stad Leuven
Vanessa Wuyts	PZ Leuven
Stephanie Gille	PZ Leuven
Tim Peeters	PZ Leuven
Nico Nys	PZ Leuven
Maarten Forceville	Gemeente Herent
Joeri Lauwers	Gemeente Herent
Luc Ureel	De Vlaamse Waterweg
Veerle Smet	MOW Vlaams-Brabant
Arian Van Goidsenhoven	De Lijn
Pieter Ceyssens	Provincie Vlaams-Brabant
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf
Philip Temmerman	Vias
Geert Lowette	PZ Leuven

INHOUD

Vervolg bespreking concepten van knooppunten:

- F8 x Wijgmaalsesteenweg
- F8 x Kolonel Begaultlaan

De aangepaste conceptfiguren worden meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

NOTULEN

1. F8 X WIJGMAALSESTEENWEG

Het voorkeursconcept vanuit het voorgaande proces werd voorgesteld. Iedereen staat achter de hoofdprincipes van het concept. De volgende openstaande punten werden nog besproken:

- Iedereen is voorstander van het concept met een doorlopend fietspad vanaf de brug richting de Baron Descampslaan. Het verlagen van de boordsteen op de hoek is nodig maar moet oordeelkundig gebeuren. Grote voertuigen zullen anders over het fietspad beginnen rijden bij het afsnijden van de bocht.
- Tweerichtingsfietspad op de brug en tweerichtingsfietspad op de Vaartdijk noordoost (tussen de brug en de Gebroeders Tassetstraat):
    - Het fietspad op de brug is momenteel geen tweerichtingsfietspad maar wordt wel in die zin gebruikt. De huidige signalisatie van het fietspad is verwarrend (D7-verkeersbord in het noordoostelijke kwadrant).
    - Men wil het fietspad op de brug niet formeel laten aanduiden als tweerichtingsfietspad. Het fietspad is daarvoor te smal. Het fietsen in tegenrichting wordt wel gedoogd.
    - Fietsers in zuidelijke richting over de brug kunnen via de fietssugestiestrook rijden. De idee werd geopperd om het korte segment van de brug als fietsstraat op te nemen. Dit voorstel werd niet weerhouden aangezien het geen belangrijk voordeel biedt voor de fietsers in noordelijke richting. Ook voor fietsers in zuidelijke richting levert dit geen voordeel op aangezien een fietser hier toch niet ingehaald kan worden. Het hoofdknelpunt is de oversteekbeweging vanaf het tweerichtingsfietspad op de Vaartdijk-noordoost naar de brug. Dit lost een fietsstraat niet op.
    - Wat deze oversteekbeweging betreft zijn er twee opties: 1) een oversteekplaats aanduiden in het verlengde van het tweerichtingsfietspad van de Vaartdijk. Dit voorstel werd niet weerhouden. Dit is een gevaarlijke oversteek voor het linksafslaand gemotoriseerd verkeer vanaf de Vaartdijk-oost naar de brug. 2) Een oversteekplaats over de Wijgmaalsesteenweg/Baron Descampslaan aan de noordzijde van het kruispuntvlak. Deze oversteeklocatie is enigszins onnatuurlijk voor de fietsers maar het is wel een logische en veiligere oversteeklocatie. Dit laatste voorstel werd verkozen.
    - De oorzaak van de oversteekproblematiek is het tweerichtingsfietspad langs de Vaartdijk-noordoost. Een goede korte termijnoplossing werd hier niet gevonden. De voorkeur gaat naar het behouden van het huidige tweerichtingsfietspad op de Vaartdijk. Verschillende ideeën werden evenwel gesuggereerd:
        i. Voorzien in 2 eenrichtingsfietspaden langsheen de beide zijden van de Vaartdijk. Hiermee wordt de oversteekproblematiek ter hoogte van de brug opgelost. Momenteel is hiervoor de ruimte niet aanwezig. Een onteigening van de voortuinstrook lijkt nodig. Ook moet er voldoende aandacht gaan naar een kwalitatief voetpad en een goede bereikbaarheid/toegankelijkheid van de bushalte.
        ii. Het schrappen van het tweerichtingsfietspad tussen de brug en de Gebroeders Tassetstraat is niet weerhouden. Het is een essentiële schakel in de fietsverbinding van de kern van Wijgmaal naar de brug.
        iii. Inrichten van een fietssuggestiestrook in westelijke rijrichting op de Vaartdijk en deze fietsers dus gemengd laten rijden. Dit voorstel werd niet weerhouden vanwege de hoge verkeersintensiteiten op de Vaartdijk. Ook is er vaak wachtrijvorming aan het kruispunt waardoor fietsers mee in de wachtrij terecht komen. Ook de voorrang wijzigen op het

kruispunt is niet weerhouden. De huidige voorrangsregeling verzekert de ontruiming van de brug. Ook is het de richting van de busverbinding van het aanvullend net.

iv. Andere lange termijnoplossingen die werden aangehaald zijn: een volledige herinrichting van het kruispunt en de Vaartdijk noordoost, een nieuwe brug met meer ruimte voor de zachte weggebruikers, een nieuwe fietsbrug.

- Overige opmerkingen over het voorkeursconcept:
    - Het uitvlakken van de knik in de Wijgmaalsesteenweg ten zuiden van de brug is een goede zaak. Momenteel ervaren bussen moeilijkheden om deze beweging te maken bij tegemoetkomend verkeer. De parkeerstrook in het zuidwesten moet hierdoor iets ingekort worden. De gemeente Herent gaat akkoord met een beperkte inkorting van de parkeerstrook (1 à 2 m) maar vraagt om de parkeerstrook maximaal te behouden. Er zullen namelijk al veel parkeerplaatsen verdwijnen in de Vaartdijk.
    - De fietsstraat krijgt een rode inkleuring in de conflictzone. Het voorstel is de fietsstraat rood in te kleuren vanaf de Keulenstraat tot aan het keerpunt in het oosten.
    - De Vlaamse Waterweg geeft aan dat in de conceptfiguur de nieuwe fietsstraat in het oosten voorbij de vangrail gaat. MINT geeft aan dat dit een fout is in de figuur. Het is niet de bedoeling om voorbij de vangrail te komen. Bij de opmaak van het voorontwerp zal hiermee rekening worden gehouden.
    - De Vlaamse Waterweg geeft aan dat het plateau voldoende ver van de “sluitplaat” van de brug moet starten.
    - De Lijn geeft aan dat de helling van het plateau moet ingericht worden volgens de richtlijnen. Ook de lengte van het plateau moet rekening houden met gelede bussen (verhoging minimaal 15 m lang).

2. F8 x Kolonel Begaultlaan

Op basis van de opmerkingen van de vorige werkgroep werd het aangepast scenario voorgesteld. MINT merkt op dat het concept is opgemaakt met het maximaal comfort voor fietsers voor ogen (ruime bochtstralen voor de fietser) zoals gevraagd door de stad Leuven op het vorige overleg. Het concept heeft evenwel mogelijkheden om bepaalde aansluitingen te verschuiven en bochtstralen te beperken om bepaalde fietsbewegingen te vertragen (bijvoorbeeld toekomende F3 fietsers).

In het overleg waren er een 3-tal belangrijke discussiepunten:

- Los van het aspect verkeersveiligheid, is het wenselijk om fietsers hier in de voorrang te brengen? Gelet op het belang van de fietssnelweg en het huidig gebruik is het verdedigbaar om fietsers voorrang te geven ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. De fietsoversteek bevindt zich echter ook op een kernnet B verbinding van het openbaar vervoer. Het in de voorrang brengen van de fietsers zal nadelig zijn voor de doorstroming van het openbaar vervoer.
- Veiligheid: Verschillende opmerkingen werden geuit betreffende de verkeersveiligheid. De meeste opmerkingen hebben betrekking op de zichtbaarheid van de fietser, vooral dan met betrekking tot speedpedelecs. Bezorgdheid is er zowel aan de oversteek in het zuiden (vooral F3-fietsers komende vanaf het westen) als aan de oversteek aan de Brandweg (zowel fietsers komende vanaf het zuiden als fietsers komende vanaf het noorden). De Lijn is ook geen voorstander van plateaus ter hoogte van de oversteekplaatsen.

- Het concept vraagt om een drastische herinrichting van de Kolonel Begaultaan en de bijhorende kruispunten. De nodige financiële middelen zijn momenteel hiervoor niet voorzien. Een eventuele herinrichting zal pas op langere termijn kunnen. Ook zal de stad Leuven in het najaar starten met een visiestudie voor de volledige Kolonel Begaultaan.

Op basis van de discussie wordt besloten om de conceptvorming voor dit lange termijnscenario te stoppen. De conceptvorming zal aan de stad worden overgemaakt als input voor de visiestudie voor de Kolonel Begaultlaan. Iedereen is akkoord om voor deze locatie voorlopig enkel in te zetten op “quick wins” of kleinere ingrepen om het fietscomfort en -veiligheid te verbeteren. Deze quick wins gaan uit van het behouden van de huidige routering van de fietsers en het behouden van het principe fietsers uit de voorrang over de Kolonel Begaultlaan.

- Aanpassingen Noordelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan
    - De stad wenst hier geen markering van de oversteekplaats met uitzondering van haaientanden voor de fietsers.
    - De oversteekplaats wordt verbreed tot 4 m, zodat fietsers elkaar beter kunnen kruisen.
    - In overleg met De Vlaamse Waterweg wordt bepaald hoeveel ruimte er rechts langs de waterkant nog ingenomen kan worden door de fietssnelweg, dit met als doel om extra opstelruimte te creëren voor wachtende F8-fietsers aan de oversteekplaats.
    - Obstakels zoals verkeersborden worden uit de schuwzone geplaatst.
    - De rechtsaf-aansluiting vanaf de oversteekplaats naar het zuidoosten wordt afgeschuind.
    - Naderend naar de oversteekplaats worden er F50 borden geplaatst die oplichten.
- Aanpassingen oversteekplaats Brandweg
    - Waarschijnlijk is het fietspad uitgebogen wegens een potentieel risico van dode hoekongevallen. De oversteekplaats ligt evenwel nog voldoende dicht bij het kruispunt om het fietspad in de voorrang te plaatsen (zelfde voorrang als de Kolonel Begaultlaan).
    - Deze oversteekplaats wordt gemarkeerd als doorlopend fietspad. Haaientanden voor de fietsers worden verwijderd.
- Aanpassingen Zuidelijke oversteekplaats Kolonel Begaultlaan
    - Doel is deze oversteekplaats gelijkaardig in te richten als de noordelijke oversteekplaats. Dit betekent:
        i. Oversteekplaats van 4 m breed inrichten
        ii. Creëren van een asverschuiving zodat er een middeneiland ingericht kan worden. Met middeneiland vraagt de stad om de oversteekplaats niet te markeren, enkel haaientanden voor de fietsers.
        iii. In overleg met De Vlaamse Waterweg wordt bepaald hoeveel ruimte er rechts langs de waterkant nog ingenomen kan worden door de fietssnelweg, dit met als doel om extra opstelruimte te creëren voor wachtende F3-fietsers aan de oversteekplaats.
        iv. Naderend naar de oversteekplaats F50 borden plaatsen die oplichten.
        v. In overleg met Infrabel bekijken of het mogelijk is om galgpalen met verlichting te plaatsen onder de spoorwegbrug. Indien niet mogelijk wordt naar een volwaardig alternatief gezocht.

3. VERVOLG

Na goedkeuring van dit verslag zal een projectstuurgroep ingepland worden om de voorkeursconcepten te bekrachtigen. Voor de stuurgroep wordt gemikt op eind juni. Voorafgaand aan de stuurgroep zal een draftnota met de conceptfiguren overgemaakt worden. Het voorstel is op deze documenten 2 weken in plaats van 3 weken op voor hand over te maken zodoende de stuurgroep nog voor de zomervakantie georganiseerd kan worden.

VERSLAG OVERLEG: STUURGROEP OPTIMALISATIE F8

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	donderdag, 2021 – 07 – 01
Opgemaakt door	MINT nv

Aanwezig

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
David Dessers	Schepen Mobiliteit	Leuven	David.dessers@leuven.be
Sara Claeys	Adviseur Mobiliteit	Leuven	sara.claeys@leuven.be 016 27 25 65
Tim Peeters	Commissaris dienst verkeer	Politiezone Leuven	Tim.peeters@police.belgium.eu
Geert Lowette		Politiezone Leuven	Geert.lowette@police.belgium.eu
Maarten Forceville	Schepen Mobiliteit	Herent	maarten.forceville@herent.be 0494 87 42 07
Joeri Lauwers	Mobiliteitsambtenaar	Herent	joeri.lauwers@herent.be 016 85 30 20
Caroline Kopmanis		Politiezone Herent - Kortenberg	caroline.kopmanis@politieherko.be
Hans De Locht	Schepen Mobiliteit	Boortmeerbeek	Hans.delocht@boortmeerbeek.be
Dirk Van Den Bosch	Mobiliteitsambtenaar	Boortmeerbeek	Dirk.vandenbosch@boortmeerbeek.be 015 51 82 04
Paul Belmans		Politiezone BHK	Paul.belmans@police.belgium.eu
Kathleen Delbeke	Mobiliteitsambtenaar	Zemst	katleen.delbeke@zemst.be 015 62 71 43
Joris Slootmaeckers	Dienst Mobiliteit	Mechelen	joris.slootmaeckers@mechelen.be 015 29 80 29
Luc Ureel		De Vlaamse Waterweg	Luc.Ureel@vlaamsewaterweg.be 016 44 17 18
Dries Wathion	Hoofd doorstroming	De Lijn	Dries.wathion@delijn.be
Veerle Smet	Mobiliteitsbegeleider	MOW Vlaams-Brabant	veerle.smet@mow.vlaanderen.be 016 66 58 48
Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider	MOW Antwerpen	joris.deboel@mow.vlaanderen.be 03 224 69 14
Kris Lambrechts	Projectleider Fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be 016 26 75 41
Geert Van Esch	Kabinet gedeputeerde Tom Dehaene	Provincie Vlaams Brabant	Geert.vanesch@vlaamsbrabant.be
Joachim Brughmans	Projectmedewerker	MINT	Joachim.brughmans@mintnv.be 015 56 04 28
Joris De Vadder	Projectleider	MINT	Joris.devadder@mintnv.be 0479 55 65 14

Verontschuldigd

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Kris Leysen		Haacht	kris.leysen@haacht.be
Ann Verhelst		Kampenhout	Ann.verhelst@kampenhout.vera.be 016 65 99 03
Vanessa Wuyts		Politiezone Leuven	Vanessa.wuyts@police.belgium.eu
Arian Van Goidsenhoven	Deskundige doorstroming	De Lijn	Arian.vangoidsenhoven@delijn.be
Sara Van Elsacker		Provincie Antwerpen	sara.vanelsacker@provincieantwerpen.be 03 240 66 58
Raf Vanden Broeck	Regiomanager	AWV Vlaams-Brabant	rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen.be

AGENDA

Bespreking en vastleggen voorkeursoplossing voor de 4 knelpuntlocaties.

De presentatie wordt meegestuurd als bijlage bij dit verslag.

INLEIDING

De F8 vormt de ruggengraat voor de fietsrelaties in de regio tussen Leuven en Mechelen, zowel voor de fietsrelatie tussen beide steden als de fietsbereikbaarheid van de omliggende kernen en attractiepolen. Het doel is om de doorstroming en veiligheid voor de fietsers langsheen de route te verbeteren waarbij we tevens synergiën zoeken met gemeentelijke beleidsopties (bijvoorbeeld inzake verkeerscirculatie, weren sluipverkeer …).

Er werden 4 knelpuntlocaties geïdentificeerd (knelpunt Trianonlaan/Trianondreef wordt enkel impliciet meegenomen in deze studie daar dit een eigen traject volgt geleid door het AWV). Het doel van deze stuurgroep is het bespreken en bekrachtigen van de voorkeursoplossing per locatie en het mee opnemen van eventuele opmerkingen voor de verdere uitwerking van de concepten in functie van het voorontwerp.

KANTWISSEL EN TRIANONLAAN/TRIANONDREEF

Op 01/12/2020 werd beslist om de F8 volledig langs de zuidwestelijke kant van het kanaal te laten lopen. De kantwissel en verknoping met de andere fietssnelwegen wordt dan voorzien ter hoogte van de Colomabrug te Mechelen.

De haalbaarheid werd getoetst van een ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van de N267 Trianonlaan/Trianondreef. De variant met een fietstunnel langsheen de zuidzijde, aan de landzijde werd voorgesteld als de meest haalbare optie. De ruimte is momenteel echter niet aanwezig om een fietstunnel in te richten die voldoet aan de normen. Dit blijft evenwel de ambitie, maar is pas te realiseren op lange termijn.

AWV wil de situatie op korte termijn verbeteren door in te zetten op snelheidsverlaging en bijkomende signalisatie en accentuering.

De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- Joris Deboel geeft aan dat een tunnelvariant met een slechte zichtbaarheid in de tunnel absoluut niet gewenst is (slingerbeweging in de tunnel bij de varianten aan de noordzijde om de brugkelder te ontwijken). Dit moet sterker naar voor komen in de nota.
- Joris Deboel geeft aan dat er gewerkt moet worden met een trapsgewijze snelheidsverlaging in de Trianonlaan/Trianondreef (30-50-70).
- Kathleen Delbeke vraagt of deze studie ook expliciete voorstellen zal doen naar maatregelen aan de zuidzijde van de fietsroute als de fietssnelweg volledig langs de zuidzijde komt te liggen. Het antwoord is dat in deze studie geen specifieke maatregelen zullen worden uitgewerkt. Meer generalistische acties zullen wel opgenomen worden in het actieprogramma.

VOORKEURSCONCEPT WIJGMAALSESTEENWEG

De kenmerken en knelpunten van het kruispunt F8 met de Wijgmaalsesteenweg werden toegelicht, evenals de voorkeursconcepttekening. Het inrichtingsconcept is op zich toepasbaar zowel in een situatie met fietsers in als uit de voorrang. Het toepassen van fietsers in de voorrang is hier mogelijk mits een aantal randvoorwaarden zoals opgenomen in het concept. Er wordt aan de stuurgroep gevraagd een definitieve keuze te maken om de fietsers al dan niet in de voorrang te brengen.

De volgende opmerkingen werden gemaakt met betrekking tot het zuidelijke kruispunt:

- De gemeente Herent is niet tegen het concept met fietsers in de voorrang maar hoopte dat het principe fietsers in de voorrang gezamenlijk kon ingevoerd worden met de Kolonel Begaultlaan (continuïteit voor de fietser).
- De gemeente Herent gaat akkoord met fietsers in de voorrang mits de volgende elementen:
    - Er moet extra signalisatie komen op de Vaartdijk dat ook de fietsers hier maar 30 km/h mogen rijden.
    - Onderzoek naar de opportuniteit van een verkeersplateau op de Vaartdijk (dus geen geleidelijke overgang) zodat ook de fietsers het plateau ervaren en daardoor vertragen.
    - Er moet bijkomende tijdelijke signalisatie wordt geplaatst bij ingebruikname van de nieuwe inrichting met fietsers in de voorrang.
- Het verkeerslicht staat best in knipperstand wanneer het niet operationeel is (aangestuurd door de regeling van de brug). Het knipperlicht zal de fietsers aanmanen tot voorzichtigheid. Het licht op groen zetten is minder aangewezen omdat dat net de voorrang van de fietser benadrukt en minder aanzet tot voorzichtigheid.
- Ook accentverlichting is nodig. Het kruispunt moet ook ’s nachts duidelijk verlicht zijn. Enkel verlichten op basis van detectie is hier niet te verkiezen. Herent bekijkt of de samenwerking met Fluvius in het kader van een ander project ook hier kan ingezet worden.
- Het gefaseerd invoeren van het concept met fietsers eerst uit de voorrang en nadien in de voorrang heeft het nadeel dat er initieel een grote, opvallende wijziging is aan het kruispunt maar er niets wijzigt aan de voorrang. En dan later zou de voorrang wijzigen maar zal dit voor de weggebruikers veel minder opvallend zijn. Het wijzigen van de voorrang moet net zeer opvallend zijn om onmiddellijk een gepast rijgedrag te krijgen. Het gefaseerd invoeren heeft dan ook niet de voorkeur.

De volgende opmerkingen werden gemaakt met betrekking tot het noordelijke kruispunt:

- De stad Leuven vraagt om bij het voorontwerp nader te bekijken of de oversteekplaats over de Wijgmaalsesteenweg anders ingericht kan worden. Nu zou een wachtende overstekende fietsers het doorgaand fietspad blokkeren. Misschien kan er een fietsopstelvak ingericht worden voor deze overstekende fietsers?
- De stad Leuven suggereert ook om te werken met een fietssuggestiestrook in noordelijke richting vanaf de fietssnelweg tot aan het fietspad van de Baron Descampslaan. Iedereen van de stuurgroep is dit voorstel genegen op voorwaarde dat het probleem van rugdekking (overgang van fietspad naar suggestiestrook) opgelost kan worden. Alternerend verkeer met een lokale versmalling is evenwel niet wenselijk in de Wijgmaalsesteenweg gelet op de hogere verkeersintensiteiten.
  Het voorstel wordt nader bekeken bij de opmaak van het voorontwerp.

Iedereen gaat akkoord met de voorgestelde oplossing met fietsers in de voorrang mits wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

KOLONEL BEGAULTLAAN

De kenmerken en knelpunten van het kruispunt F8 met Kolonel Begaultlaan werden toegelicht. Een inspirerend beeld voor een mogelijke toekomstige inrichting (op lange termijn) werd voorgesteld. Fietsers in de voorrang is enkel mogelijk bij een volledige herinrichting van de Kolonel Begaultlaan. Op korte termijn wordt ingezet op Quick Wins, met fietsers uit de voorrang.

De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- De Lijn geeft aan dat het een logische keuze is om fietsers in de voorrang te plaatsen bij de Brandweg. De Lijn vraagt wel dat de herinrichting van de aansluiting van de Processiestraat rekening houdt met de vereiste draaicirkels voor de bussen.

Iedereen gaat akkoord met de voorgestelde oplossing met fietsers uit de voorrang (over de Kolonel Begaultlaan) mits wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

BIESTSTRAAT

De voorkeursoplossing werd toegelicht.

Opmerkingen:

- De gemeente Boortmeerbeek gaat akkoord met de oplossing voor het zuidelijke kruispunt. Ook de veiligheid aan het noordelijke kruispunt dient aandacht te krijgen. De gemeente wenst hier ook accentverlichting.
- DVW vraagt om het verkeersplateau op voldoende afstand van de sluitplaat van de brug in te richten.
- Joris Deboel merkt op dat het specifiek markeren van de oversteekplaats misschien niet hoeft door de accentuering en kleurgebruik van het plateau. De wegcode laat niet toe deze oversteekplaats te markeren. Misschien kan men wel het fietssnelweg-symbool aanbrengen.
- Dries Wathion merkt op dat het OV-aanbod hier zal wijzigen en dat dit nog moet opgenomen worden in de nota.

Iedereen gaat akkoord met de voorgestelde oplossing met fietsers uit de voorrang mits wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

LANGESTRAAT/PONTSTRAAT

De voorkeursoplossing werd toegelicht.

Opmerkingen:

- De gemeente Boortmeerbeek gaat akkoord met de oplossing voor het zuidelijke kruispunt. Ook de veiligheid aan het noordelijke kruispunt dient aandacht te krijgen. De gemeente wenst hier ook accentverlichting.
- DVW vraagt om het verkeersplateau op voldoende afstand van de sluitplaat van de brug in te richten.
- Joris Deboel merkt op dat het specifiek markeren van de oversteekplaats misschien niet hoeft door de accentuering en kleurgebruik van het plateau. Ook de rugdekking moet in het voorontwerp goed uitgewerkt worden (uit het wegprofiel moet duidelijk de keuze voor al dan niet alternerend verkeer blijken).

Iedereen gaat akkoord met de voorgestelde oplossing met fietsers uit de voorrang mits wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

VERVOLG

- Na het bouwverlof wordt gestart met het proces voor de opmaken van het voorontwerp voor de vier kruispunten, waarbij rekening wordt gehouden met de opmerkingen uit deze stuurgroep. Er zullen nog bilaterale overlegmomenten georganiseerd worden in functie van dit proces.

OVERLEG GEMEENTE BOORTMEERBEEK 5 EN 22 NOVEMBER 2021 + GEMEENTEN LEUVEN EN HERENT 24 NOVEMBER 2021

project	Optimalisatie F8 . fietssnelweg Leuven - Mechelen
projectnummer	20037
plaats	Online, teams
Volgend overleg	Te bepalen
verslaggever	Saskia Steenmeijer
bijlage(n)	-

naam	Contact	organisatie-functie	aanw. 5 en 22/11	aanw. 24/11
Hans De Locht	Hans.delocht@boortmeerbeek.be	Schepen mobiliteit & Verkeersleefbaarheid Boortmeerbeek	x	
Dirk Van den Bosch	Dirk.vandenbosch@bortmeerbeek.be	Stedenbouwkundig ambtenaar Boortmeerbeek	x	
Paul Belmans	paul.belmans@police.belgium.eu	Politiecommissaris bij Lokale politie Boortmeerbeek-Haacht-Keerbergen	x	
Tim Peeters	Tim.peeters@police.belgium.eu	PZ Leuven		Verontsch.
David Dessers	David.dessers@leuven.be	Schepen mobiliteit, Leuven		Verontsch.
Josefien Gregoir	Josefien.Gregoir@leuven.be	ontwerper-tekenaar mobiliteit Leuven		x
Anne Marie Timmermans	Annemarie.Timmermans@leuven.be	Ontwerper openbaar domein – studiedienst openbare werken Leuven		x
Geert Lowette	Geert.lowette@police.belgium.eu	Hoofdinspecteur dienst verkeer, PZ Leuven		
Vanessa Wuyts	Vanessa.Wuyts@police.belgium.eu	Mobiliteit, PZ Leuven		x
Joeri Lauwers	joeri.lauwers@herent.be	mobiliteitsambtenaar Herent		x
Maarten Forceville	maarten.forceville@herent.be	Schepen mobiliteit Herent		

Johan Vanhumbeeck	Johan.Vanhumbeeck@police.belgium.eu	PZ Herent-Kortenberg		x
Caroline Kopmanis	Caroline.Kopmanis@police.belgium.eu	PZ HerKo		
Kris Lambrechts	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be	Provincie Vlaams-Brabant Opdrachtgever,	x	x
Joris De Vadder		MINT	x	
Peter Swyngedauw	peter.swyngedauw@omgeving.be	OMGEVING Landschapsarchitect, stedenbouwkundige	x	x
Saskia Steenmeijer	saskia.steenmeijer@omgeving.be	OMGEVING Landschapsarchitect	x	x

AANLEIDING OVERLEG

Bezorgdheid ambitieniveau: herwerkt voorstel.

Fietssnelweg op Vlaams niveau tillen: pogen fietssnelweg overal in voorrang steken – consequente visie met gelijke benadering voor alle kruispunten. Aanleg primair netwerk om zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen: deze route concurrentieel maken voor langeafstandsroutes ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Fietsers overal op de fietssnelweg laten stoppen om voor elke kruising voorrang te laten geven aan auto's maakt deze as niet aantrekkelijk, daarom herziening vorige voorstel. Niet overal mogelijk, maar toch maximaal faciliteren. Kruisingen op zelfde manier inrichten, uniformiteit, duidelijkheid.
Maw: naast inzet op veiligheid, fietsers stimuleren tot gebruik fietssnelwegen, om hen voorrang te geven. Om dit veilig te kunnen doen moet de conflictsituatie omlaag, door attentieniveau te verhogen voor alle betrokkenen bij de kruising én ook iedereen te laten vertragen.

- Hoe invoegen op fietssnelweg? Attentieniveau auto's naar fietsers naar de fietssnelweg toe maximaal verhogen, visueel opeisen plek van fiets. Kort stuk **fietsstraat** introduceren (om aandachtsspan automobilisten niet te verliezen), waardoor fietsers zich veilig voor de auto's kunnen plaatsen.
- Kruising zoveel mogelijk op verschillende gebruikers en snelheden afstemmen.
- Bijkomend een **verhoogde inrichting** voorzien: omwille van bruggen niet overal op klassieke manier mogelijk – omgekeerde drempel voorzien voor fietsstraat. Daarnaast verlaagt ook de snelheid, op de fietsstraat geldt een max. van 30 p/u. Ook het introduceren van opgaand groen, bomen, vernauwt het beeld waardoor de focus verstrengt. Alle snelle voertuigen worden afgeremd naar het kruispunt toe dmv (omgekeerde) drempel, fietsstraat en ribbelstroken (op fietssnelweg).
- Doelstellingen ontharding: ondersteunend groen. Aanvullend visuele opbouw straatprofiel verengen werkt op gedrag weggebruiker: reductie zicht door toevoeging groen werkt afremmend, aanpassing tempo (studie Nl).

REACTIES BOORTMEERBEEK

Eerste overleg 5 nov

Kris Lambrechts, opdrachtgever:

- Al een serieus traject afgelegd, met al heel wat discussie over voorrang/geen voorrang. Boortmeerbeek ambitie om beide straten wat te downgraden, enige knelpunt is de zichtbaarheid. Daarom gekozen voor geen voorrang voor fietsers, kon niet genoeg veiligheid garanderen. Dit voorstel kan een oplossing bieden.
- Kruising N267 geen voorrang voor fietsers mogelijk, maar waar het wel lukt, passen we een gelijkvormige inrichting toe. Haalt misverstanden weg.

Paul Belmans, politie BM:

Kan meegaan in verhaal. Eerder al bedenking naar eenvormigheid fietssnelweg, daarom toch best voorrang overal doortrekken.
Bedenkingen:

- Drukte straat, ondanks ambitie downgraden. Zal druk blijven met vrachtverkeer.
- Verwarring met **lokale fietsweg** geen voorrang, niet beter **beide in voorrang**? Tellingen zijn gebeurd, kunnen aangeven hoe druk die lokale fietsweg is maar is ook een drukke fietsverbinding.
- Drempel al iets eerder plaatsen – **fietsgebied verlengen**, zodat snelheid sneller wordt aangepast. Zeker in Langstraat bij bocht.

Dirk Van den Bosch, Boortmeerbeek:

Tevreden, upgrade ontwerp. Besluitvorming rond F8:

- Moet niet in of uit voorrang, maar wel goed onderzoeken waar wel in functie van **zichtbaarheid**. Snelheid terugbrengen voor autoverkeer naar 30 km/u is voorzien – de deur staat dus open om dit voorstel te realiseren.
- **Verkeerssituatie** moet voldoende **duidelijk en leesbaar** zijn voor automobilisten.

- **Aansluiting Aarschotsebaan**: zit autoverkeer op. Haaksere aansluiting van F8 op Aarschotsebaan – snelheid afremmen + zichtbaarheid.
  Peter Swyngedauw, OMG: tegen volgend overleg plan verder tekenen, bocht mee intekenen.
- Sluipverkeer via Liefkeshoekbossen vermijden door knip.
- Camera's besteld voor Bieststraat.
- Wegenis- en rioleringswerken gepland in Goorstraat. Op Vaartdijk thv Molenheidestraat nu fietssuggestiestroken voorzien, moet dit hier anders voorzien worden? Moet dan mee in aanbestedingsdossier. Waar Goorstraat en Vaartdijk samenkomen heeft Goorstraat nu voorrang, laatste stuk naar brug zou best ingericht worden als fietsstraat. Niet mee in projectzone.

Peter Swyngedauw, OMG:

Steeds hogere **snelheden** speed pedelecs ed: op oversteek ook fietsers laten vertragen met bijvoorbeeld kleine rammelstrook.

Paul Belmans, politie BM:

Staat achter idee, maar ingrijpende infrastructuurwijzigingen – bezwaar mogelijk vanuit gemeente.

Legt definitief ontwerp voor aan politie om foutjes naar signalisatie en markering weg te werken.

Dirk Van den Bosch, Boortmeerbeek:

- Goede permanente oplossing kost geld, eenmalige goede investering. Voorwaarde om het veilig en werkbaar te maken.
- Stelt maandag voor op college, maar bestuurswissel dus uitspraak niet gegarandeerd
- Na goedkeuring college noodzaak iom samen te zitten met Vlaamse Waterweg? Bezorgdheid voegen en brughoofden?
  Kris Lambrechts, opdrachtgever: niet nodig, geen hinder in dit voorstel. De brug moet wel leeggemaakt kunnen worden: toch **lichten/slagbomen** plaatsen. Lichten evt gebruiken als attentiemiddel of werkt dit net verwarrend?

Bijkomend overleg 22 nov

Hans De Locht, Boortmeerbeek:

- Vorig schepencollege vond iedereen **zichtbaarheid** onvoldoende, daarom was eerder gekozen voor geen voorrang. Huidig college is positief over gewijzigd voorstel, al blijft de **zichtbaarheid een knelpunt** (zeker Bieststraat thv café). Naast **vertragende ingrepen** als drempel voor auto's en ribbelstroken voor fietsers is het sowieso nodig ook **borden** toe te voegen, zeker naar snelle speed pedelecs toe. Fietsers gebruiken dit kruispunt al in de voorrang, wat nu al tot onveilige situaties leidt, maatregelen zijn hier dus sowieso nodig.
- Ook spiegeling naar andere zijde vaart is plus.
- **Rugdekking van fietspad naar fietsstraat** toch graag toevoegen.
- Inrichting Bieststraat pas aanpassen na ingebruikname camera's. Dus voordeel dat auto's dan wsl zullen kiezen voor Molenlei, betere doorstroming daar.

Bijkomend te voorzien:

- Rugdekking: OMG doet voorstel.
- Verlichting: afstemmen met MINT/politie
- Borden: afstemmen met MINT/politie
- Stopstreep voorzien om te verzamelen voor de brug wanneer die opent. (zie Leuven, daar al toegepast: knipperlicht dat op rood springt voor de fietsstraat wanneer de brug moet openen, zodat auto's ruimte hebben om de brug te ontruimen)
- Zebrapad: posities? Waarom aan zuidkant verder van fietssnelweg? Waarom niet bij de Pontstraat? – afstemmen met politie. Moet gelijkvormig en toe te voegen in Pontstraat.

Dirk Van den Bosch, Boortmeerbeek:

Oud-België wordt gekocht door gewest, voor nieuwe invulling wordt sowieso rekening gehouden met dit voorstel.

Joris De Vadder, MINT:

- Voorrang aan beide zijden van de brug maakt dat beide fietspaden op gelijke hoogte staan, terwijl voordien op de stuurgroep beslist was die aan noordzijde ondergeschikt te maken.
  Hans De Locht, Boortmeerbeek: dit nu wel veel duidelijker, minder verwarrend.

- Lichtenregeling zo niet te ingewikkeld?
  Peter Swyngedauw, OMG: is klein en weinig complex.

Kris Lambrechts, opdrachtgever:

- Fietsstraten voldoende lang? Eventueel te bekijken en aan te passen.
- **Volgende stappen: schriftelijk advies/akkoord vragen aan alle partners van de stuurgroep. Bij vragen eventueel presenteren om te verduidelijken. Verdere verloop: 24/11/21 overleg Herent/Leuven, dan volgt brief stuurgroep.**

REACTIES LEUVEN - HERENT

Bijkomend te voorzien:

- Rugdekking fietsers vanuit de straten naar fietsstraat toe + Duchampslaan: OMG doet voorstel.
- Profielen: afgeschuinde stoepranden laten fietsers toe bij filevorming zich toch voor de auto's te plaatsen: uitwijkmogelijkheid verder uit te werken
- Lichten om brug en kruising vrij te maken in geval van opening brug.
- Accentverlichting
- Drempel of ribbelstrook? Voorkeur is te bepalen.
  Peter Swyngedauw, OMG: hier voor drempel gekozen, drastischer dan ribbels, omwille van parkeerzone, maar geen specifieke voorkeur.

Johan Vanhumbeeck, PZ HerKo:

- Aantakbeweging vanuit Haacht/Herent heel belangrijk, wordt in dit ontwerp goed gefaciliteerd. Op veilige manier als fietser op F8 te geraken.
- Goed verhaal, volledig, uniformiteit belangrijk
  Kris Lambrechts, opdrachtgever:
  - Kolonel Begaultlaan: langere termijn.
  - Andere kruising Boortmeerbeek: op termijn hopelijk ongelijkgrondse kruising, verder zijn de kruisingen uniform aan dit voorstel, met voorrang.

Johan Vanhumbeeck, PZ HerKo:

- Statuut?
  Peter Swyngedauw, OMG: fietsstraat:
- Stoeprand? Niet de bedoeling dat fietsers over de stoepen gaan fietsen.
  Peter Swyngedauw, OMG: niet de bedoeling dit aantrekkelijk te maken om op de stoep te gaan fietsen, maar de uitwijkmogelijkheid moet voldoende veilig zijn om bijvoorbeeld kinderen te kunnen laten uitwijken.
  Vanessa Wuyts, PZ Leuven: bij grotere voertuigen kan dit leiden tot conflicten met dode hoeken. Zeker tijdens piekmomenten, drukte, conflict. Weinig tijdswinst dus moeilijk verhaal.
- Vloeiende overgang nodig tussen fietspad en fietsstraat, eventueel goede voorbeelden? Bij voorkeur met rugdekking.

Joeri Lauwers, Herent:

- Fietssuggestiestroken: fietspad enkelrichting (huidige toestand is veel te smal dubbelrichtingfietspad tot aan Langeveldstraat). Fietspad schrappen en in beide richtingen suggestiestroken invoeren? Af te stemmen met politie, wordt ons gecommuniceerd. Symmetrisch beeld.

Johan Vanhumbeeck, PZ HerKo:

- Rode kleur fietsstraat nodig? Zit ook wel wat verkeer op, niet de bedoeling dat fietser idee krijgt dat dit deel exclusief voor fietsers bedoeld is.
- Borden? Af te stemmen met MINT + politie, verdere detailleringsslag en uitwerking signalisatie nodig.

- Verkeersoverleg gemeente Herent 8 dec, ok om dan definitief af te kloppen?
  Kris Lambrechts, opdrachtgever:
  - bedoeling bilateraal bekijken hoe we verder kunnen, dan schriftelijk voorleggen aan stuurgroep. Bij goedkeuring finale uitwerking voorontwerp.
  - fundamenteel niks gewijzigd ten opzichte van vorig plan dat werd goedgekeurd, enkel aan zichtbaarheid en uniform verhaal.
- Bruggegeven verbeterd, maar goede aansluiting vanuit Leuven nodig naar vaart richting Leuven, nu dubbelrichtingfietspad.
  Peter Swyngedauw, OMG: nu inderdaad geen voorrang, is er ambitie om dit voor de fietser een betere aansluiting te voorzien? Kruispunt intekenen, zelfde principe zuidkant?
  Vanessa Wuyts, PZ Leuven: fietsers op dubbelrichtingfietspad, moeilijk verhaal want mogelijk spookrijden.
  Josefien, : Voorsorteren rechts op Vaartdijk kan in vraag gesteld worden, van drie naar twee rijstroken.
  Kris Lambrechts, opdrachtgever: wanneer voorsorteerstrook wordt opgeofferd voor fietsers is het zich veilig positioneren aan deze kant nog niet ideaal.
  Anne Marie Timmermans, Leuven: fietspad verlengen tot aan kruispunt, moeilijk omwille van boordsteenranden. Autoverkeer meer naar noorden plaatsen, zodat aan zuidkant van die vaartdijk meer ruimte komt voor fietsers.
  Zit dit mee in dossier?
  Kris Lambrechts, opdrachtgever: in principe niet, maar wel de bedoeling dat verhaal compleet is en klopt. Deze kruisingen zullen eerder op conceptniveau worden uitgewerkt.

Vanessa Wuyts, PZ Leuven:

- plateau: **lijnbussen**! Niet duidelijk of die hier in toekomst nog zullen rijden, maar geen te drastische drempel voorzien. Technisch overrijdbaar voor bussen.
- Beplanting laag houden voor zichtbaarheid conflictsituatie.

Vervolg:

- Herent: 8 dec overleg verkeer, 13 dec college. Akkoord ontvangen en stuurgroep briefen.
- Leuven?
- 25/11 werkgroep verkeer Leuven met Josefien en Vanessa + voorleggen aan schepen. Niet nodig voorleggen op college.
- Na 8 dec: van beide gemeenten reactie, OMG + MINT contacteren dan rest stuurgroep.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2022 – 02 – 08
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Josefien Gregoir	Stad Leuven
Anne Marie Timmermans	Stad Leuven
Arian Van Goidsenhoven	De Lijn
Joeri Lauwers	Gemeente Herent
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf
Vanessa Wuyts	PZ Leuven
Dries Wathion	De Lijn
Peter Swyngedauw	Omgeving

INHOUD

Bespreking voorkeursoplossing van het knooppunt F8 x Wijgmaalsesteenweg.

NOTULEN

1. F8 X WIJGMAALSESTEENWEG - ZUIDZIJDE

Iedereen kan zich vinden in de voorkeursoplossing mits enkele aanpassingen. De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- De gemeente Herent vraagt of een ondertunneling van de F8 op deze locatie mogelijk is? MINT geeft aan dat deze analyse op deze locatie niet is gebeurd. Deze analyse is wel gebeurd voor de kruising van de F8 met de Trianonlaan/Trianondreef. Gelet op het ruimtebeslag dat daar nodig is, zal er waarschijnlijk ook hier aan de Wijgmaalsesteenweg onvoldoende ruimte zijn voor een fietstunnel.
- De bocht vanaf de Wijgmaalsesteenweg-zuid naar Vaartdijk-zuidoost is te scherp. Die moet verruimd worden.
- De zichtbaarheid is hier essentieel. De plantvakken (vooral dan het plantvak in het zuidoostelijke kwadrant) mogen geen zicht belemmerende elementen bevatten (bijvoorbeeld geen of minimaal aantal bomen). Ook zullen F8-fietsers geattendeerd worden op naderen van een kruising.
- De gemeente Herent vraagt om de haaientanden (B1) te vervangen door een stopstreep (B5) in de Wijgmaalsesteenweg-zuid, Wijgmaalsesteenweg-noord en Keulenstraat. Op de F8 zelf komen geen stopstrepen ter hoogte van de verkeerslichten ifv. de ophaalbrug.
- De Lijn vraagt om de inplanting van de verkeerslichten toe te voegen aan het plan.
- De Lijn vreest dat de bocht in het tracé van de Wijgmaalsesteenweg te krap is voor bussen. De Lijn zal zelf een aantal rijcurvesimulaties doen om te bekijken of de bochtstralen voldoen, dan wel aan te geven welke aanpassingen er nodig zijn ifv. de bussen.
- De Lijn vraagt om de centrale loper in de Wijgmaalsesteenweg uit te voeren in een uniforme verharding, bijvoorbeeld printbeton en niet te werken met elementverharding.

2. F8 X WIJGMAALSESTEENWEG - NOORDZIJDE

Iedereen kan zich vinden in de voorkeursoplossing mits enkele aanpassingen. De volgende opmerkingen werden gemaakt:

- De stad ziet geen meerwaarde in het stuk fietspad op de noordwestelijke tak. Dit fietspad mag geschrapt worden.
- Zowel de stad als De Lijn vragen om de fietsoversteekplaats niet te markeren. De voornaamste beweging hier is trouwens een linksafbeweging en geen oversteekbeweging.
- De stad vraagt om de aansluiting van de Vaartdijk-noordoost naar het noorden op te schuiven conform de schets die zij eerder hadden overgemaakt. Het doel van het opschuiven van de rijbaan is vooral om de aansluitbocht tussen de Wijgmaalsesteenweg-zuid en Vaartdijk-noordoost te verruimen waardoor het fietspad quasi aansluit op de fietsstraat. In het huidig ontwerp is de aansluiting van het fietspad te ver naar het oosten opgeschoven ten gevolge van de aansluitbocht. Ook het “groene” vlakje ten zuiden van het fietspad is van belang om fietsers effectief naar de fietsstraat te leiden in plaats van via het voetpad te rijden.

- Ook De Lijn vraagt om de aansluitbocht te verruimen. De Lijn zal zelf enkele rijcurvesimulaties uitvoeren wanneer de dwg van het ontwerp is overgemaakt.
- Het zebrapad in de Vaartdijk-noordwest is het voorgestelde ontwerp is goed gelegen (volgens de looplijn). De Vaartdijk-noordwest mag een smalle straat blijven maar ter hoogte van het kruispunt moet de aansluiting wel verbreden. Dit principe lijkt ok in het ontwerp.
- Idealiter wordt de rugdekking ingericht met voldoende breedte. Dat zou hier betekenen dat we moeten overgaan tot alternerend verkeer. Iedereen is het erover eens dat alternerend verkeer in de Baron Descampslaan en Wijgmaalsesteenweg niet gewenst is. De verkeersintensiteiten zijn hier hoog. Ook de bus zou hierdoor doorstromingshinder ervaren.
- De rugdekking hier is een compromis. Er wordt een kleine asverspringing voorzien tezamen met een uitgesproken accentuering (aangepaste verharding en kleurgebruik, fietsstraatlogo's op de rijbaan, drempel). De Lijn wenst evenwel geen verticale snelheidsremmers op haar routes. Het zal hier eerder gaan om een "optisch plateau" zonder echte verticale snelheidsremming.
- Fietsstraat vs. Fietszone: De fietsstraat zal moeten gesignaleerd worden. Omdat de F8 ook een fietsstraat wordt kan er misschien gewerkt worden met een fietszone in plaats van een fietsstraat. De stad zal bij de politie navragen wat zij de beste oplossing hier vinden (in functie van wegcode, leesbaarheid en attentieverhoging).
- De Lijn gaat akkoord met het fietsstraat-principe maar verwacht wel dat de fietsstraat niet verder uitgebreid wordt in de Baron Descampslaan of Wijgmaalsesteenweg. Dit vormt namelijk ook een verbinding voor het aanvullend net.
- De Lijn geeft aan dat de asverspringing in de Baron Descampslaan, ter hoogte van de rugdekking mogelijks te krap is. Zij zal dit verifiëren met een rijcurvesimulatie.
- De overgang van fietspad naar fietsstraat is een compromis (schuine/haakse aansluiting). Enerzijds willen we het niet te abrupt maken voor de fietsers. Anderzijds willen we ook de fietsers hier wat vertragen. Toch wordt een vloeiendere overgang verkozen.
- De rode kleur van de fietsstraat moet effectief overgaan in het fietspad. Eenmaal voorbij het fietspad stopt dus de rode kleur van de fietsstraat. Ook omgekeerd, bij de overgang van fietspad naar fietsstraat moet de rode kleur van de fietsstraat aansluiten met het einde van het fietspad. Hier start dan de rode kleur.
- De keuze van verharding moet nog bepaald worden. Elementverharding mag niet worden gebruikt. Ook vragen de verschillende partners om geen verhoogde centrale wegas te voorzien. De stad Leuven heeft hiermee geëxperimenteerd maar wenst dit niet meer toe te passen.

3. F8 x Kolonel Begaultlaan

Voor de verbetering van de F3-oversteekplaats werd er eerder gesteld om een middeneiland te creëren tezamen met accentverlichting. In de praktijk zal dit waarschijnlijk aanleiding geven tot een grondige aanpassing van de aansluiting met de Processiestraat (waarschijnlijk het opschuiven van de aansluiting naar het zuiden toe). Aan de stad wordt de vraag gesteld of dit nog past binnen de visie van korte termijn, kleinere ingrepen.

4. VERVOLG

- MINT maakt de DWG van het ontwerp over aan De Lijn
- De Lijn voort een aantal rijcurvesimulaties uit en koppelt daarover terug met de provincie en MINT
- De stad bespreekt met de politie wat de beste oplossing is naar signalisatie: fietsstraat of fietszone.
- De stad koppelt terug over hoe ingrijpend de oplossing voor de Kolonel Begaultlaan mag zijn.

Op basis van de feedback (verwacht in de week van 14 februari) zal MINT/Omgeving het ontwerp bijsturen. Vervolgens zullen de voorkeursoplossingen (1 voor elke locatie) rondgestuurd worden naar de leden van de stuurgroep voor schriftelijk advies.

VERSLAG SCHRIFTELIJKE STUURGROEP

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	Periode 15/03/2022-04/04/2022
Opgemaakt door	MINT nv

Aangeschreven:

Naam	Instantie	Contactgegevens
David Dessers	Leuven	David.dessers@leuven.be
Josefien Gregoir	Leuven	josefien.gregoir@leuven.be 016 27 25 52
Anne Marie Timmermans	Leuven	annemarie.Timmermans@leuven.be
Vanessa Wuyts	Politiezone Leuven	Vanessa.wuyts@police.belgium.eu
Tim Peeters	Politiezone Leuven	Tim.peeters@police.belgium.eu
Geert Lowette	Politiezone Leuven	Geert.lowette@police.belgium.eu
Maarten Forceville	Herent	maarten.forceville@herent.be 0494 87 42 07
Joeri Lauwers	Herent	joeri.lauwers@herent.be 016 85 30 20
Caroline Kopmanis	Politiezone Herent - Kortenberg	caroline.kopmanis@politieherko.be
Hans De Locht	Boortmeerbeek	Hans.delocht@boortmeerbeek.be
Dirk Van Den Bosch	Boortmeerbeek	Dirk.vandenbosch@boortmeerbeek.be 015 51 82 04
Paul Belmans	Politiezone BHK	Paul.belmans@police.belgium.eu
Katleen Delbeke	Zemst	katleen.delbeke@zemst.be 015 62 71 43
Joris Slootmaeckers	Mechelen	joris.slootmaeckers@mechelen.be 015 29 80 29
Luc Ureel	De Vlaamse Waterweg	Luc.Ureel@vlaamsewaterweg.be 016 44 17 18
Arian Van Goidsenhoven	De Lijn	Arian.vangoidsenhoven@delijn.be
Dries Wathion	De Lijn	Dries.wathion@delijn.be
Veerle Smet	MOW Vlaams-Brabant	veerle.smet@mow.vlaanderen.be 016 66 58 48
Joris Deboel	MOW Antwerpen	joris.deboel@mow.vlaanderen.be 03 224 69 14
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be 016 26 75 41
Geert Van Esch	Provincie Vlaams Brabant	Geert.vanesch@vlaamsbrabant.be
Joris De Vadder	MINT	Joris.devadder@mintnv.be 0479 55 65 14

1. SAMENVATTING SCHRIFTELIJKE ADVIEZEN STUURGROEP 03-04/2022

Hierna wordt een samenvatting gegeven van de ontvangen adviezen. Enkel de instanties die een advies hebben geformuleerd zijn hierna opgenomen.

KRUISPUNT BIEST X F8

Gemeente Boortmeerbeek:

Geen opmerkingen

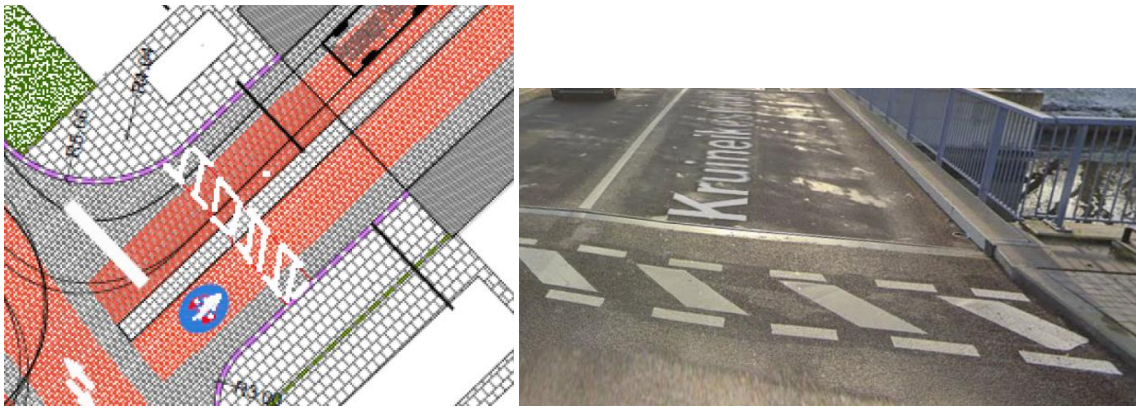
Gemeente Zemst:

Geen opmerkingen

De Vlaamse waterweg:

Het verkeerslicht voor de brugbediening dient beschouwd te worden als master voor de VRI-lichtenregeling. Dit betekent onder meer dat de brug te allen tijde bedienbaar dient te zijn ongeacht de stand van de VRI. We kunnen dus wel enkele signalen ter beschikking stellen voor de VRI om de status van onze brug te kennen, maar zullen geen enkel signaal van de VRI binnen nemen. De VRI (op de fietssnelweg) mag op geen enkele manier gaan bepalen wat we wel en niet kunnen met onze brug.

Er dient een arcering voorzien te worden in beide slagboomzones conform de schets in bijlage. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden.



Figuur 1: Voorbeeld arcering onder slagboom

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. De Vlaamse Waterweg stelt voor om te werken met thermoplatische logo's.

De borden met aanduiding jaagpad bevinden zich op:

- Linkeroever: Opwaarts het kruispunt ter hoogte van de ontdubbeling ten behoeve van de woningen aldaar. Afwaarts het kruispunt, net voorbij de parking ter hoogte van de aanmeersteiger voor de pleziervaart.

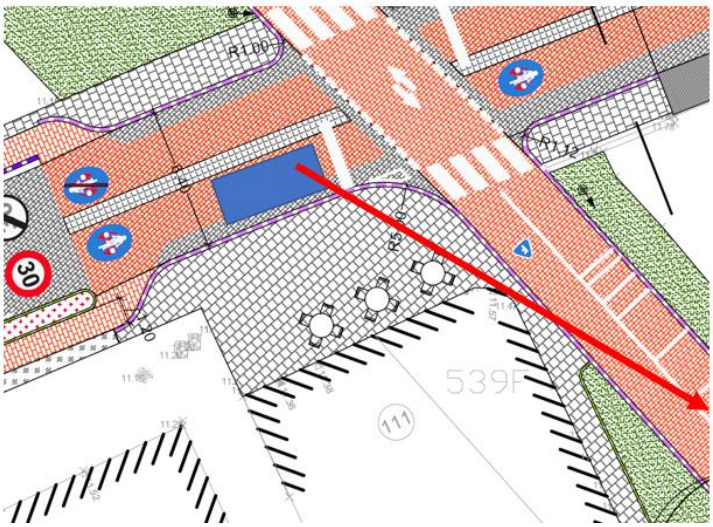
- Rechteroever: Opwaarts het kruispunt, een tiental meter opwaarts het bedieningsgebouw van de brug. Afwaarts het kruispunt ter hoogte van de woning gelegen in de Bieststraat nr 174.

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is.

De Lijn

De Lijn vraagt wie er in fout is als een voertuig op de brug staat en het signaal wordt gegeven dat de brug opengaat, de auto doorrijdt en een fietser aanrijdt.

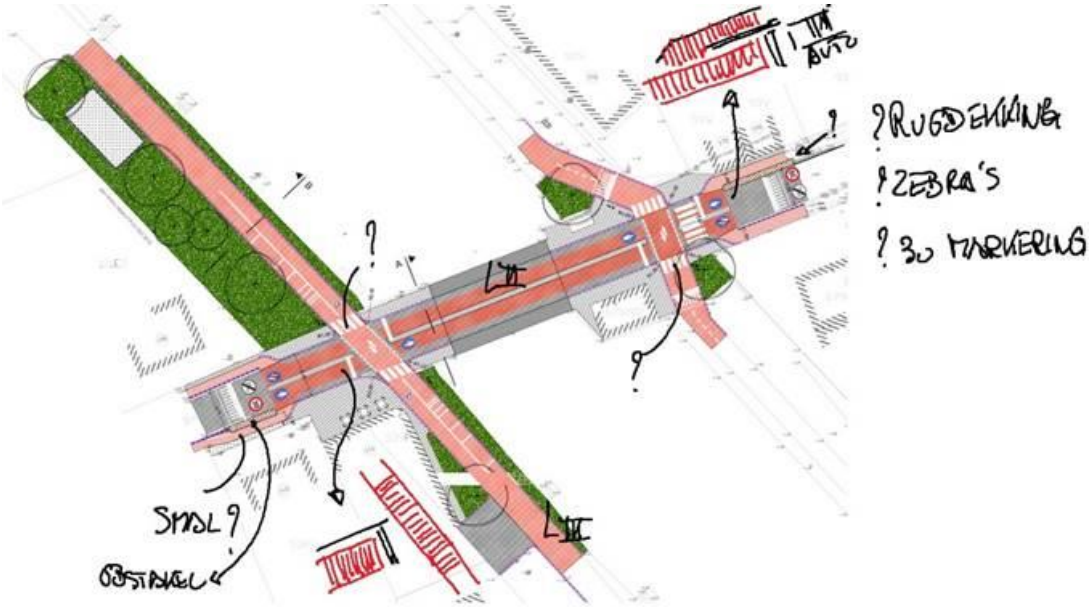
De Lijn is bezorgd om de zichtbaarheid van fietsers (vooral dan bij speedpedelecs) komende van rechts doordat de hoekwoning het zicht ontneemt.



Figuur 2: De Lijn: vraag aanpassen binnenbocht Wijgmaalsesteenweg

MOW – Antwerpen/Vlaams-Brabant

- MOW vraagt om geen zebrapaden in te richten over de in voorrang zijnde fietsroutes. Ook een zebrapad over de Bieststraat op deze locatie lijkt niet nodig.
- De 30 km/h markering en/of fietsstraatmarkering moet consequent worden toegepast voor alle kruispunten.
- De fietsroutes in de voorrang kunnen een rode inkleuring krijgen. De fietsstraten die niet in de voorrang zijn krijgen beter een andere markering (bijvoorbeeld thermoplatische logo's). Dit onderscheid accentueert de voorrang beter.
- De beschikbare ruimte voor rugdekking is beperkt. Maar de getekende rugdekking heeft ook nadelen (obstakel, potentiële versmalling van het fietspad of voetpad. De overgang van fietspad naar fietsstraat en omgekeerd is liefst vloeiender (meer ruimte voor fietsmenging).



Figuur 3: MOW: bedenkingen

KRUISPUNT LANGESTRAAT X F8

Gemeente Boortmeerbeek:

Geen opmerkingen

Gemeente Zemst:

Geen opmerkingen

De Vlaamse waterweg:

Het verkeerslicht voor de brugbediening dient beschouwd te worden als master voor de VRI-lichtenregeling. Dit betekent onder meer dat de brug te allen tijde bedienbaar dient te zijn ongeacht de stand van de VRI. We kunnen dus wel enkele signalen ter beschikking stellen voor de VRI om de status van onze brug te kennen, maar zullen geen enkel signaal van de VRI binnen nemen. De VRI (op de fietssnelweg) mag op geen enkele manier gaan bepalen wat we wel en niet kunnen met onze brug.

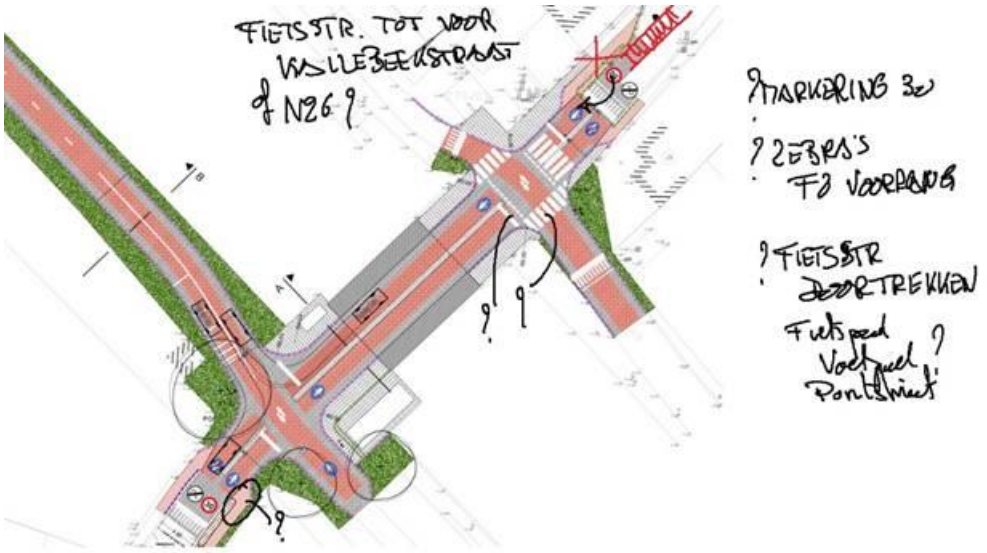
Er dient een arcering voorzien te worden in beide slagboomzones conform de schets in bijlage. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden.

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. De Vlaamse Waterweg stelt voor om te werken met thermoplastische logo's.

De wegenis op linkeroever afwaarts de brug is openbare wegenis (Aarschotsebaan), het jaagpad sluit aan op de haakse bocht van de Aarschotsebaan. Het jaagpad stroomopwaarts de brug bevindt de aanduiding "jaagpad" zich net opwaarts de parking in grasdals. Op rechteroever stroomopwaarts de brug is de weg openbare wegenis (Sas) en afwaarts het kruispunt bevindt zich de aanduiding "jaagpad" net afwaarts de parking van het café "De Brug". De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is.

MOW – Antwerpen/Vlaams-Brabant

- MOW vraagt om geen zebrapaden in te richten over de in voorrang zijnde fietsroutes. Ook een zebrapad over de Pontstraat op deze locatie lijkt niet nodig.
- De 30 km/h markering en/of fietsstraatmarkering moet consequent worden toegepast voor alle kruispunten.
- De fietsroutes in de voorrang kunnen een rode inkleuring krijgen. De fietsstraten die niet in de voorrang zijn krijgen beter een andere markering (bijvoorbeeld thermoplastische logo's). Dit onderscheid accentueert de voorrang beter.
- De beschikbare ruimte voor rugdekking is beperkt. Maar de getekende rugdekking heeft ook nadelen (obstakel, potentiële versmalling van het fietspad of voetpad. De overgang van fietspad naar fietsstraat en omgekeerd is liefst vloeiender (meer ruimte voor fietsmenging). De overgang fietspad > fietsstraat wordt misschien best geïntegreerd met de aansluiting van de Kallebeekstraat.



Figuur 4: MOW: bedenkingen

KRUISPUNT WIJGMAALSESTEENWEG X F8

Gemeente Boortmeerbeek:

Geen opmerkingen

Gemeente Zemst:

Geen opmerkingen

De Vlaamse waterweg:

Het verkeerslicht voor de brugbediening dient beschouwd te worden als master voor de VRI-lichtenregeling. Dit betekent onder meer dat de brug te allen tijde bedienbaar dient te zijn ongeacht de stand van de VRI. We kunnen dus wel enkele signalen ter beschikking stellen voor de VRI om de status van onze brug te kennen, maar zullen geen enkel signaal van de VRI binnen nemen. De VRI (op de fietssnelweg) mag op geen enkele manier gaan bepalen wat we wel en niet kunnen met onze brug.

Er dient een arcering voorzien te worden in beide slagboomzones conform de schets in bijlage. Dit dient als een arcering met onderbroken kader uitgevoerd te worden.

De Vlaamse Waterweg vraagt om geen rode of andere coating aan te brengen op het brugdek om de fietsstraat te accentueren. De Vlaamse Waterweg stelt voor om te werken met thermoplatische logo's.

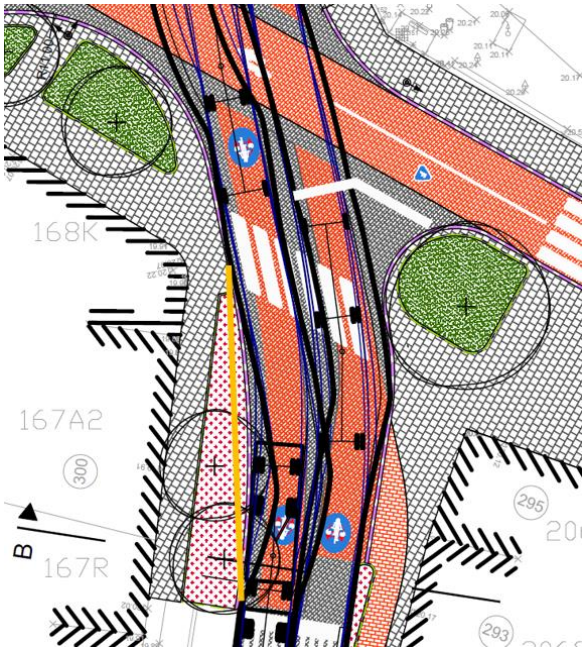
De aanduiding van het jaagpad op linkeroever afwaarts de brug bevindt zich afwaarts de parking en opwaarts de Wijgmaaselsteenweg net opwaarts de toegang tot de hondenopleidingsschool. Op rechteroever zowel opwaarts als afwaarts het kruispunt betreft het openbare wegenis. De Vlaamse Waterweg vraagt om geen bijkomende markering op het jaagpad toe te staan alvorens de beleidsvisie rond jaagpaden gevalideerd is.

De Lijn

De Lijn vraagt wie er in fout is als een voertuig op de brug staat en het signaal wordt gegeven dat de brug opengaat, de auto doorrijdt en een fietser aanrijdt.

De Lijn vraagt om het zuidwestelijke kwadrant de Wijgmaalsesteenweg wat te verbreden in functie van de bus (nemen bocht).

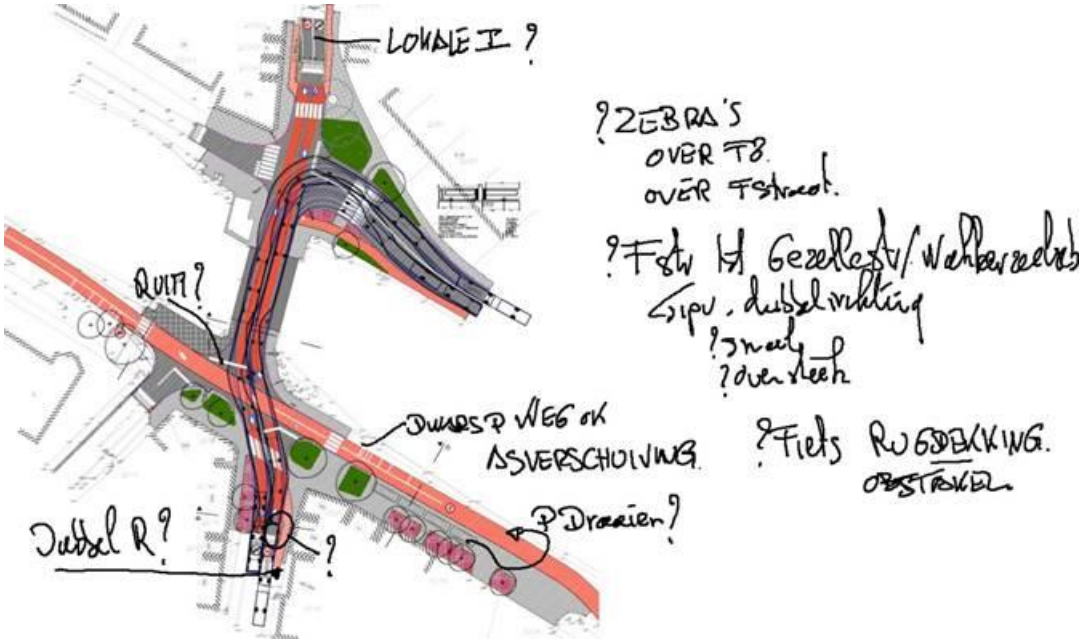
De lokale versmalling (vooral in de Baron Descampslaan) zijn smal voor bussen. De spiegels van de bussen zullen over het eilandje tussen het fietspad en de rijbaan scheren. De Lijn vraagt om geen hoge obstakels op deze eilandjes te plaatsen.



Figuur 5: De Lijn: vraag aanpassen binnenbocht Wijgmaalsesteenweg

MOW – Antwerpen/Vlaams-Brabant

- MOW vraagt om geen zebrapaden in te richten over de in voorrang zijnde fietsroutes.
- De 30 km/h markering en/of fietsstraatmarkering moet consequent worden toegepast voor alle kruispunten.
- De fietsroutes in de voorrang kunnen een rode inkleuring krijgen. De fietsstraten die niet in de voorrang zijn krijgen beter een andere markering (bijvoorbeeld thermoplatische logo's). Dit onderscheid accentueert de voorrang beter.
- De beschikbare ruimte voor rugdekking is beperkt. Maar de getekende rugdekking heeft ook nadelen (obstakel, potentiële versmalling van het fietspad of voetpad. De overgang van fietspad naar fietsstraat en omgekeerd is liefst vloeiender (meer ruimte voor fietsmenging).
- Wat gebeurt er met de fietsers verderop in de Wijgmaalsesteenweg? Moeten zij oversteken naar het tweerichtingsfietspad aan de oostzijde?



Figuur 6: MOW: bedenkingen

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	maandag, 2022 – 05 – 09
Opgemaakt door	MINT nv, Joris De Vadder

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Josefien Gregoir	Stad Leuven
Anne Marie Timmermans	Stad Leuven
Vanessa Wuyts	PZ Leuven
Tim Peeters	PZ Leuven
Dries Wathion	De Lijn
Joris De Boel	MOW Antwerpen
Luc Ureel	De Vlaamse Waterweg
Pieter Ceyssens	Provincie Vlaams-Brabant
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

Verontschuldigd

Naam	Bedrijf
Hans De Locht	Boortmeerbeek
Dirk Van Den Bosch	Boortmeerbeek
Maarten Forceville	Herent
Joeri Lauwers	Herent
Arian Van Goidsenhoven	De Lijn
Xantha Langhendries	MOW Vlaams-Brabant
Peter Swyngedauw	Omgeving

INHOUD

Bespreking voorkeursoplossing rugdekking en accentuering.

Bespreking voorkeursoplossing Kolonel Begaultlaan.

NOTULEN

1. RUGDEKKING EN ACCENTUERING F8 X WIJGMAALSESTEENWEG

- Alle partners zijn voorstander van het concept van de voorkeursoplossing (zone fietsstraat). De inrichting van de rugdekking moet nog verder verfijnd worden. De volgende principes worden overeengekomen:
    - De overgang fietspad > fietszone is ingetekend op de locaties waar de openbare ruimte wat verbreed maar waar de overgang toch wordt gerealiseerd voor de eigenlijke conflictzone (F8 x Wijgmaalsesteenweg of Baron Descampslaan x Vaartdijk-noord). De overgang mag ook niet samenvallen met een aansluitend zebrapad. In die zin resten er weinig mogelijkheden om de locatie van de overgang op te schuiven in de één of andere richting. Iedereen is akkoord met de locatie zoals opgenomen in de huidige plannen.
    - Alle partners zijn akkoord met een vloeiendere overgang voor de fietsers van fietspad naar fietsstraat. Aan de noordzijde wordt daarom voorgesteld om het segmentje van de rugdekking in te korten (en eventueel al te laten beginnen vanaf de arcering). De extra ruimte aan de noordzijde kan dan gebruikt worden om de overgang van het fietspad naar de rijbaan vloeiender te maken.
    - De rugdekking gaat gepaard met een plateau. De Lijn is hiermee akkoord op voorwaarde dat het plateau voldoet aan de principes van het KB. Richting de brug zakt het plateau geleidelijk (zonder drempeleffect) richting de brug zodanig dat de hoogte uiteindelijk overeenkomt met de hoogte van het brugdek.
    - De kleine asverschuiving van de rugdekking moet zich op dezelfde hoogte bevinden als het fietspad (dus geen boordsteen tussen fietspad en rugdekking). Wel is er een boordsteen tussen de rugdekking en de rijbaan (voor het plateau). De overgang tussen fietspad en de rijbaan (verhoogd door het plateau) gebeurt drempelloos.
    - Op de uitstulping van de rugdekking mag een verticaal element komen (max 80cm, bijvoorbeeld haagje, paaltje, plooibaken …) om de rijbaan optisch te versmallen.
    - De signalisatie van de fietszone langs de Baron Descampslaan wordt tegen de gevel gemonteerd. Zo vermijdt men dat er een extra paal in het (al smalle) voetpad moet worden geplaatst. Bij de gemeente Herent zal worden nagevraagd of dat daar ook mogelijk is.
- Qua kleurgebruik wordt het volgende overeengekomen:
    - De conflictzone van de fietssnelweg wordt in een felle rode kleur gemarkeerd.
    - De fietszone wordt in een donker bordeauxrode kleur aangeduid.
    - Het brugdek wordt niet ingekleurd op vraag van de DVW. Hier worden fietslogo's gemarkeerd. DVW geeft aan dat wanneer de slijtlaag van het brugdek ooit vervangen moet worden, men kan onderzoeken of er alsnog een kleur gebruikt kan worden in de nieuwe slijtlaag.
- Overige elementen:
    - MOW is akkoord met het principe van het doortrekken van een fietssuggestiestrook in de Wijgmaalsesteenweg ten zuiden van de fietszone voor de fietsers in zuidelijke rijrichting. Een

snelheidsregime van 30 km/h is dan aanbevolen. Zij vragen ook om vervolgens te monitoren of dit snelheidsregime voldoende wordt nageleefd.

- MOW vraagt om geen zebrapaden in te richten over de fietssnelweg.

2. F8 - BOORTMEERBEEK

- Het principe van de rugdekking is ook nog te bespreken met Boortmeerbeek. MOW stelt voor om voor het knooppunt Langestraat/Pontstraat eventueel de locatie van de rugdekking op te schuiven tot voorbij de Kallebeekstraat. Is de verwilderde groenzone in het noorden deel van het openbaar domein?
- Ook in Boortmeerbeek wordt voorgesteld om te werken met gelijkaardig kleurgebruik en een vloeiendere overgang van fietspad naar fietsstraat.

3. F3/F8 X KOLONEL BEGAULTLAAN

- Om het middeneiland aan de Processiestraat te kunnen creëren is er een asverschuiving nodig van de Kolonel Begaultlaan. Als we ook rekening houden met de eisen van Infrabel (geen accentverlichting onder de brug) en De Lijn (rijcurves) zal er extra ruimte ingenomen worden. De vraag wordt gesteld of dit nog valt onder de noemer “quick win”? de stad zal dit intern bespreken. Zij vragen om een figuur over te maken waarop het toekomstig concept wordt weergegeven tezamen met de huidige weginrichting.
- De Lijn zal nog feedback geven over het laatste concept. Zij zullen dan ook bijkomende duiding geven bij de rijpaden.
- De suggestie wordt gemaakt om een deel van het middeneiland overrijdbaar te maken. Algemeen zou dit inderdaad kunnen helpen om meer manoeuvreerruimte te geven aan de bussen van De Lijn. Echter omdat de accentverlichting helemaal in het zuiden van het middeneiland dient ingeplant te worden (mag niet onder de brug van Infrabel) is er quasi geen ruimte die overrrijdbaar gemaakt kan worden (de mast van de accentverlichting mag niet aangereden kunnen worden.
- De Vlaamse Waterweg heeft aangegeven dat de rand van het fietspad tot 1 meter mag opschuiven richting de waterkant. Er dient echter bij de nutsmaatschappijen geverifieerd te worden of dit ook voor hen mogelijk is.
- Als de rand van het fietspad tot 1 meter kan opschuiven, wordt voorgesteld om de opstelruimte ter hoogte van de F3-oversteek met 0,5m te verlengen en het fietspad hier met de overige 0,5 m te verbreden. Ten zuiden van de aansluiting zouden we het fietspad deels vrijliggend kunnen maken (bijvoorbeeld 0,5m tussenruimte en de overige ruimte eveneens gebruiken om het fietspad te verbreden.

4. VERVOLG

- De Lijn voert rijcurvesimulaties uit op de laatste variant van de Kolonel Begaultlaan en koppelt daarover terug met de provincie en MINT. MINT/Omgeving levert vervolgens een lijnenfiguur aan van de Kolonel Begaultlaan x Processiestraat – bestaande toestand/Nieuwe toestand met rijcurves De Lijn.

- De stad koppelt terug over hoe ingrijpend de oplossing voor de Kolonel Begaultlaan mag zijn. Er wordt een bilateraal overleg georganiseerd tussen de stad en de provincie in verband met de concrete maatregelen en de financiering ervan.
- Het ontwerp van de F8 x Wijgmaalsesteenweg wordt gefinaliseerd op basis van de hierboven gemaakte opmerkingen en wordt ook teruggekoppeld naar de gemeente Herent.
- De ontwerpen in Boortmeerbeek zullen worden gefinaliseerd na terugkoppeling met de gemeente.

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2022 – 08 – 09
Opgemaakt door	Joris De Vadder, Nicolas Dewulf

Aanwezig

Naam	Bedrijf
Dirk Van den Bosch	Boortmeerbeek
Nicolas Dewulf	Boortmeerbeek
Gunther Janssens	Politiezone BHK
Luc Ureel	DVW
Kris Lambrechts	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	MINT

INHOUD

- Inrichting kruispunt F8 x Langestraat en F8 x Bieststraat

NOTULEN

1. INLEIDING

- De provincie licht het procesverloop toe.

2. F8-KRUISING MET DE BIESTSTRAAT

- CBS Boortmeerbeek besliste omwille van onvoldoende zichtbaarheid tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer (beide richtingen) tot de keuze voor fietsers *uit* de voorrang
- Maar politie, administratie, provincie, AWV/MOW, Vlaamse Waterweg zijn voor fietsers *in* de voorrang (grote eensgezindheid)
    - Eerdere bemerkingen zijn aangepakt zoals extra accentuering en snelheidsremmende maatregelen.
    - Zichtbaarheid door hoekwoning aan Bieststraat is inderdaad beperkt. Zichtbaarheid kwantificeren: Tussen stopstreep Bieststraat en F8 = 30 à 35 meter
    - Remafstand snelle fietser = 25 meter bij 45 km/u en 14 meter bij 30 km/u (= snelheidslimiet fietssnelweg ter hoogte van conflictpunt) > voldoende remafstand (zie https://stopafstand.rijbewijzer.be/)

    - Nieuw Fietsvademecum: wensbeeld tot 100 m ononderbroken zichtbaarheid (ideaalbeeld, quasi nergens mogelijk in Vlaanderen)
- De huidige inrichting is ook niet goed.
- Het concept Wijgmaalsesteenweg is heel sterk, ondanks duidelijke uitdagingen. Vernieuwend concept vindt altijd moeilijk ingang, omdat er weinig vergelijkingsmateriaal is. Er is hier ook een verkeersfunctie. Dit concept kan helpen om elders ook oplossingen te zoeken en te vinden (best practices maar ook voorbeelden van minder ideale situaties). Aandacht geven aan beperkte zichtbaarheid, net door er aandacht aan te geven (accentuering en snelheidsremming).
- Beleidsmatig staat Boortmeerbeek achter een vermindering van het autoverkeer en het ondersteunen van de fietsers. Puur qua beleid heeft een fietssnelweg voorrang op een lokale weg type I.
- Boortmeerbeek: Ofwel geen, ofwel beide kruisingen in de voorrang (owv. leesbaarheid, consistentie en veiligheid). De twee kruispunten zijn dicht bij elkaar gelegen.
- De snelheidsverlaging gaat gepaard met infrastructurele maatregelen (rugdekking, verhoogde inrichting, parallelle witte ribbelstroken op fietssnelweg…). Politie: Beter gebruik maken van infrastructurele ingrepen om bepaalde gedragingen (on)mogelijk te maken, dan het toepassen van bebording en markeringen.
- Fietszone met fietsers uit de voorrang: dit betekent dat fietsers vanop het fietspad de rijbaan op moeten en daarna opnieuw op het fietspad (minder leesbare verkeerssituatie). Auto's verlenen de kruisende fietsers op de F8 nu al vaak 'foutief' voorrang (auto's staan vaak hun voorrang af). Het principe van de fietszone, waarbij de meeste bewegingen voor fietsers in de voorrang zijn, verlies je deels bij fietsers uit de voorrang.

3. AFSPRAKEN

- Vragen om een toelichting op het college
    - Voorstel: CBS ma 12/9
    - 2e keus: ma 29/8 (vervanging nodig voor Kris)
    - 3e keus: 3/10
- Inhoudelijke elementen toelichting:
    - Hoe zichtbaarheid maximaal/effectief maken? Hoe snelheid remmen? Hoe accentueren?
    - Wat betekent dit naar remafstanden? (max. 30 per uur) cfr. cijfers Rijbewijzer
    - Voorbeelden fietsers in de voorrang (best practices, maar ook minder ideale situaties)
    - Schriftelijk advies politie?

VERSLAG

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	maandag, 2022 – 10 – 10
Opgemaakt door	MINT, Eva Vanderheyden

Aanwezig

Naam	Functie	Bedrijf
Karin Derua	Burgemeester	Boortmeerbeek
Hans De Locht	Schepen	Boortmeerbeek
Hans Crol	Schepen	Boortmeerbeek
Annick De Keyser	Schepen	Boortmeerbeek
Audrey Bogaerts	Schepen	Boortmeerbeek
Patrick Vissers	Coördinator	Boortmeerbeek
Kris Lambrechts	Projectleider Fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant
Joris De Vadder	Projectleider	MINT
Eva Vanderheyden	Projectmedewerker	MINT

INHOUD

Bieststraat: Fietsers in de voorrang?

NOTULEN

1. INLEIDING

- De provincie licht het procesverloop toe.

2. F8-KRUISING MET DE BIESTSTRAAT

- In de huidige situatie krijgen fietsers vaak voorrang, hoewel de huidige inrichting dit niet verplicht. Dit zorgt soms voor onduidelijke en onveilige situaties (bijvoorbeeld de ene bestuurder geeft voorrang af, andere bestuurder niet), waardoor gepleit kan worden voor fietsers in de voorrang, ongeacht de inrichting.
- In de Basisprincipes inrichting robuust wegennet geeft AWV aan dat fietssnelwegen een prioritaire doorstroming hebben ten opzichte van gemotoriseerd verkeer op lokale wegen (Bieststraat).
- De gemeente bevestigt haar wens om sluipverkeer van/naar Schiplaken te verminderen en te weren door het gebruik van de Bieststraat af te bouwen en ANPR-camera's te introduceren.
- Bovenstaande punten leiden tot een voorstel van fietsers in de voorrang waarin gefocust wordt op snelheidsremming en accentuering.

    - Op de brug en in aanloop van de brug wordt een fietszone ingericht met een snelheidsregime van 30 km/h voor alle weggebruikers, ook voor fietsers op de F8. Bijkomende snelheidsremmende maatregelen worden voorgesteld, zoals een plateau en versmalling voor het gemotoriseerd verkeer en ribbelmarkering voor fietsers op de F8. Omwille van de noodzaak van een consequente inrichting langs het tracé worden op de beide oevers en ook aan de Langestraat dezelfde principes toegepast.
    - Om duidelijker zicht te hebben op de conflictsituatie wordt gewerkt met accentuering: rode kleur in conflictzone F8, accentverlichting, verkeerslichten in knipperstand…
- De gemeente is sterk bezorgd om de zichtbaarheid in de zuidelijke hoek van het kruispunt. De gemeente vraagt zich af of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om ook de snelheid van de fietsers op de F8 af te remmen. Daarnaast is de gemeente van mening dat het inrichten van het kruispunt met fietsers op de F8 in de voorrang leidt tot een vals gevoel van veiligheid voor fietsers.

3. CONCLUSIE

- De gemeente gaat akkoord met het concept van een fietszone in aanloop van en op de brug.
- Over het al dan niet inrichten van de fietsoversteek volgens het principe in de voorrang wordt binnen het college verder een besluit gevormd, dat later wordt meegedeeld.

VERSLAG OVERLEG: STUURGROEP OPTIMALISATIE F8

Project	P1041 – Optimalisatie F8 – fietssnelweg Leuven – Mechelen
Datum	dinsdag, 2022 – 12 – 20
Opgemaakt door	MINT nv

Aanwezig

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Josefien Gregoir	Adviseur Mobiliteit	Leuven	Josefien.gregoir@Leuven.be
Vanessa Wuyts		Politiezone Leuven	Vanessa.wuyts@police.belgium.be
Maarten Forceville	Schepen Mobiliteit	Herent	maarten.forceville@herent.be 0494 87 42 07
Joeri Lauwers	Mobiliteitsambtenaar	Herent	joeri.lauwers@herent.be 016 85 30 20
Caroline Kopmanis		Politiezone Herent - Kortenberg	caroline.kopmanis@politieherko.be
Paul Belmans		Politiezone BHK	Paul.belmans@police.belgium.eu
Katleen Delbeke	Mobiliteitsambtenaar	Zemst	katleen.delbeke@zemst.be 015 62 71 43
Joris Slootmaeckers	Dienst Mobiliteit	Mechelen	joris.slootmaeckers@mechelen.be 015 29 80 29
Arian Van Goidsenhoven	Deskundige doorstroming	De Lijn	Arian.vangoidsenhoven@delijn.be
Anne Marie Timmermans		Leuven	annemarie.Timmermans@leuven.be
Robin Pepermans	Mobiliteitsambtenaar	Haacht	Robin.pepermans@haacht.be 016 26 94 52
Nicolas Dewulf		Boortmeerbeek	Nicolas.dewulf@boortmeerbeek.be
Xantha Langhendries		MOW Vlaams-Brabant	Xantha.langhendries@mow.vlaanderen.be
Veerle Smet	Mobiliteitsbegeleider	MOW Vlaams-Brabant	veerle.smet@mow.vlaanderen.be 016 66 58 48
Joris Deboel	Mobiliteitsbegeleider	MOW Antwerpen	joris.deboel@mow.vlaanderen.be 03 224 69 14
Kris Lambrechts	Projectleider Fietssnelwegen	Provincie Vlaams-Brabant	Kris.Lambrechts@vlaamsbrabant.be 016 26 75 41
Arnout Breens	Projectmedewerker	MINT	Arnout.breens@mintnv.be
Joris De Vadder	Projectleider	MINT	Joris.devadder@mintnv.be 0479 55 65 14

Verontschuldigd

Naam	Functie	Instantie	Contactgegevens
Kris Leysen		Haacht	kris.leysen@haacht.be
Ann Verhelst		Kampenhout	Ann.verhelst@kampenhout.vera.be 016 65 99 03
Sara Van Elsacker		Provincie Antwerpen	sara.vanelsacker@provincieantwerpen.be 03 240 66 58
Raf Vanden Broeck	Regiomanager	AWV Vlaams-Brabant	rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen.be
David Dessers	Schepen Mobiliteit	Leuven	David.dessers@leuven.be
Tim Peeters	Commissaris dienst verkeer	Politiezone Leuven	Tim.peeters@police.belgium.eu
Geert Lowette		Politiezone Leuven	Geert.lowette@police.belgium.eu
Hans De Locht	Schepen Mobiliteit	Boortmeerbeek	Hans.delocht@boortmeerbeek.be
Dirk Van Den Bosch	Mobiliteitsambtenaar	Boortmeerbeek	Dirk.vandenbosch@boortmeerbeek.be 015 51 82 04
Luc Ureel		De Vlaamse Waterweg	Luc.Ureel@vlaamsewaterweg.be 016 44 17 18
Dries Wathion	Hoofd doorstroming	De Lijn	Dries.wathion@delijn.be
Geert Van Esch	Kabinet gedeputeerde Tom Dehaene	Provincie Vlaams Brabant	Geert.vanesch@vlaamsbrabant.be

AGENDA

Voorstellen en goedkeuren voorkeursontwerpen

INLEIDING

De F8 vormt de ruggengraat voor de fietsrelaties in de regio tussen Leuven en Mechelen, zowel voor de fietsrelatie tussen beide steden als de fietsbereikbaarheid van de omliggende kernen en attractiepolen. Het doel is om de doorstroming en veiligheid voor de fietsers langsheen de route te verbeteren waarbij we tevens synergiën zoeken met gemeentelijke beleidsopties (bijvoorbeeld inzake verkeerscirculatie, weren sluipverkeer …).

Er werden 4 knelpuntlocaties geïdentificeerd (knelpunt Trianonlaan/Trianondreef wordt enkel impliciet meegenomen in deze studie daar dit een eigen traject volgt geleid door het AWV). Het doel van deze stuurgroep is het bespreken en bekrachtigen van de voorkeursontwerpen per locatie en het mee opnemen van eventuele opmerkingen voor de verdere uitvoering.

KANTWISSEL EN TRIANONLAAN/TRIANONDREEF

Op 01/12/2020 werd op de stuurgroep beslist om de F8 volledig langs de zuidwestelijke kant van het kanaal te laten lopen. De kantwissel en verknoping met de andere fietssnelwegen wordt dan voorzien ter hoogte van de Colomabrug te Mechelen.

De haalbaarheid werd getoetst van een ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van de N267 Trianonlaan/Trianondreef. De variant met een fietstunnel langsheen de zuidwestzijde, aan de landzijde werd voorgesteld als de meest haalbare optie. De ruimte is momenteel echter niet aanwezig om een fietstunnel in te richten die voldoet aan de normen. Dit blijft evenwel de ambitie, maar is pas te realiseren op lange termijn.

AWV wil de situatie op korte termijn verbeteren door in te zetten op snelheidsverlaging en bijkomende signalisatie en accentuering.

VOORKEURSONTWERP KOLONEL BEGAULTLAAN

Het voorkeursontwerp is toegelicht. Iedereen is akkoord met het voorkeursontwerp.

Volgende opmerkingen werden gemaakt:

- De Lijn gaat niet akkoord met dat er een consensus is over fietsers in de voorrang op deze locatie. De fietssnelweg kruist met buslijnen die aangeduid worden als onderdeel van het kernnet A. Bij een herinrichting op lange termijn zal deze afweging gemaakt moeten worden wie voorrang krijgt. Opmerking na het overleg: Deze nuance werd niet aangehaald op het overleg maar staat wel in de unieke verantwoordingsnota als 1 van de 3 aangehaalde discussiepunten bij “Fietsers in de voorrang”.
- De Lijn vraagt of er een aanpassing is aan de aansluiting met de Brandweg. Het ontwerp raakt niet aan de huidige intekening van de weginfrastructuur op deze locatie.
- De F8 richting Leuven wordt na het kruispunt teruggeleid naast de rijbaan. De vraag is of de F8 niet beter rechtdoor loopt zodanig dat er meer veiligheidsruimte is tussen het fietspad en de rijbaan. Het rechtdoor laten lopen van de F8 zou inderdaad de ideale oplossing zijn maar vereist het verder aanpassen van de F8 tot aan de Vaartkom te Leuven. Dit traject valt niet binnen de scope van deze studie.

VOORKEURSONTWERP WIJGMAALSESTEENWEG

Het voorkeursontwerp is toegelicht. Iedereen is akkoord met het voorkeursontwerp.

Volgende opmerkingen zijn gemaakt:

- Worden er nog verkeerslichten voorzien voor het ontruimen van de brug? Er zijn verkeerslichten voorzien in het voorontwerp die bij het opengaan van de brug de fietsers op de F8 tegenhouden zodanig dat het verkeer op de brug kan afwikkelen alvorens de brug opengaat.
- De gemeente Herent vraagt om bij de keuze voor beplanting rekening te houden met de zichtbaarheid van en op de fietsers. De voorziene aanplantingen mogen het zicht van/op de fietsers zeker niet beperken. Dit zal zo worden voorzien.
- Men vraagt welke verlichting voorzien wordt en wanneer deze zou branden. Er wordt accentverlichting ter hoogte van de conflictzone voorzien die ook ‘s nachts blijft branden.
- De rugdekking op de Wijgmaalsesteenweg heeft een beperkte breedte, maar de ruimte is te beperkt om de rugdekking breder te maken. Ook het openbaar vervoer moet hier nog kunnen passeren. Bij de uiteindelijke uitvoering valt er te bekijken of men in de Wijgmaalsesteenweg misschien fietssuggestiestroken kan voorzien in beide rijrichtingen.
- Bij de introductie van het concept fietszone wordt het heel belangrijk voor dit kruispunt en ook voor de andere kruispunten om de werking goed te monitoren. Op deze manier kan er nagegaan worden of er nog problemen zijn bijvoorbeeld ter hoogte van de overgang fietspad > fietszone.

VOORKEURSONTWERP BIESTSTRAAT

Het voorkeursontwerp is toegelicht. Iedereen is akkoord met het voorkeursontwerp.

Volgende opmerkingen zijn gemaakt:

- Een belangrijke wijziging is dat F8 niet langer in de voorrang wordt ingericht op deze locatie. De gemeente Boortmeerbeek was hier na lang beraad niet mee akkoord omwille van de beperkte zichtbaarheid door het hoekgebouw. Door middel van kleine aanpassingen blijft het met dit ontwerp wel mogelijk om de F8 in de voorrang te brengen moest de visie hieromtrent in de toekomst wijzigen. Monitoring van het kruispunt (meting rijsnelheid en verkeersintensiteiten na herinrichting) kan helpen om een draagvlak voor F8 in de voorrang te creëren.
- MOW geeft aan voorstander te zijn van fietsers in de voorrang. Zij betreuren de keuze voor fietsers uit de voorrang.
- De gemeente Herent betreurt eveneens de aanpassing en het verlies van consistentie langsheen de F8. De afstand tussen het kruispunt aan de Wijgmaalsesteenweg en het kruispunt met de Bieststraat is wel aanzienlijk.

VOORKEURSONTWERP LANGESTRAAT/PONTSTRAAT

Het voorkeursontwerp is toegelicht. Iedereen is akkoord met het voorkeursontwerp.

Opmerkingen:

- Omwille van de consistentie met het kruispunt met de Bieststraat is er besloten om ook op dit kruispunt de F8 uit de voorrang te halen.

- MOW geeft aan voorstander te zijn van fietsers in de voorrang. Zij betreuren deze keuze.

VERVOLG

- De aanpassingen aan het BFF ten gevolge van de kantwissel wordt niet als dringend gezien en kan uitgevoerd worden bij de volgende wijzigingsgroep in juni 2023.
- Voor het regelen van de afspraken over de verdere uitvoering van de opgestelde voorkeursontwerpen wordt een overleg voorzien tussen de provincie en de betrokken gemeentes.
    - Herent heeft als standpunt dat de provincie trekker dient te zijn binnen dit traject. De gemeente geeft aan dat ze niet beschikt over voldoende mensen om op korte termijn dit proces zelf te trekken. Begin januari zal een overleg georganiseerd worden met Herent, Leuven en de provincie om dit verder te bespreken.
    - Uit eerdere navraag door de provincie blijkt dat Boortmeerbeek de ambitie en de middelen (in kader van leefbaarheidsplan) heeft om de optimalisaties van beide kruispunten te realiseren.
- Er zijn de afgelopen tijd vragen gekomen over het beheer van de F8 (met name ijzelbestrijding en verwijderen van bladeren). De F8 is grotendeels binnen het beheer van De Vlaamse Waterweg. Zij voeren voorlopig echter geen beheerswerken (vegen, strooien) uit. Aan de gemeentes wordt gevraagd om zelf in dit beheer te voorzien in eerste instantie voor het comfort en de veiligheid van de gebruikers, maar ook omdat zij medeaansprakelijk zouden gesteld kunnen worden bij ongevallen veroorzaakt door deze gladheid. De gemeentes bekijken dit intern en houden de provincie op de hoogte.

AANVULLENDE OPMERKINGEN DE VLAAMSE WATERWEG

Na het stuurgroepoverleg werden er op 23/12/2022 door De Vlaamse Waterweg per mail nog een aantal opmerkingen of verduidelijkingen meegegeven. Hieronder is het extract uit de betreffende mail overgenomen:

Wat betreft de unieke verantwoordingsnota aangaande de optimalisatie van de kruispunten met de F8 blijft ons advies van 01/04/22 gelden evenals het standpunt dat er geen markering op het jaagpad mag aangebracht worden.

Om geen precedenten te scheppen naar de toekomst hebben we nog enkele tekstsuggesties. De term "jaagpad" lijkt een aantal keer gemakshalve gebruikt te worden, terwijl de bedoelde locatie strikt genomen geen jaagpad is, aangeduid met C3 en blauw onderbord.

- *In de unieke verantwoordingsnota op pg. 85 bij 6.4.1 "Ook de fietsroute langsheen ~~het jaagpad aan~~ de noordoostzijde wordt dan in de voorrang gebracht om een uniform en herkenbaar principe te hebben aan beide oevers."*
  Deze formulering is ongelukkig aangezien er duidelijk gesteld is dat een jaagpad op zich geen voorrang heeft. De stukken die in voorrang gezet worden, zijn niet aangeduid met C3 en blauw onderbord 'jaagpad' en kunnen bijgevolg ook niet als jaagpad benoemd worden.

  Graag deze formulering laten aanpassen indien mogelijk (= rode tekst te schrappen).

- *6.4.2 "Ook de fietssnelweg en de aansluitende jaagpaden aan de overzijde van het kanaal worden in aanloop naar de brug een fietszone." Idem hier, een jaagpad is steeds voor gemengd verkeer en kan niet als uitsluitend fietszone benoemd worden. Het betreft slechts het deel dat niet aangeduid is als jaagpad, met C3 en blauw onderbord. Graag deze formulering laten aanpassen indien mogelijk.*

- *Idem. Gelijkaardige formuleringen in 7.4.1, 7.4.2, 7.4.3*
- *7.3.3. Bijkomende elementen "Ter hoogte van de splitsing van de Aarschotsebaan met ~~het F8 jaagpad~~ de F8 wordt de fietssnelweg in de voorrang gebracht."*

Verder nog volgende opmerkingen:

- *In het voorgestelde tracé van de aansluiting van de Aarschotsebaan met de Langestraat staat een camerapaal voor de afstandsbediening van de brug.*
- *Het plaatsen van accentverlichting bestaande uit galgenpalen mag het gebruik van een hoogtewerker voor inspecties van de brug (omhoog staande brug) en werkzaamheden aan de brug en camerapalen niet belemmeren. Ook het zicht van de camera's mag niet belemmerd worden.*
- *Verhoogde plateaus dienen voldoende ver van de sluitplaten van de beweegbare bruggen voorzien te worden (beperken van schokbelastingen op de bruggen).*
- *In fig. 77 (Boortmeerbeekbrug) werden de fietssuggestiestroken doorgetekend op het brugdek (-> pictogrammen).*
-

Tot slot betreffende de winterdienst vermeld in het bijgesloten verslag van het overleg op 20/12:

De Vlaamse Waterweg nv laat het strooien met zout/pekel van jaagpaden niet toe dit onder meer o.w.v de nadelige milieu-effecten op oevers en oppervlaktewater. Vegen en ruimen van de jaagpaden kan toegelaten worden. Het is in dit geval aan de provincie om hierin het initiatief te nemen om de gemeenten en de Vlaamse Waterweg hierrond samen te brengen. De uitkomst hiervan kan een samenwerkingsovereenkomst zijn tussen de provincie, gemeenten en DVW. We verwijzen hierbij ook naar punt 3.3, 1° van het samenwerkingsakkoord betreffende het verbeteren van de leesbaarheid en herkenbaarheid van de fietssnelweg F8 Leuven-Mechelen tussen DVW en de provincie (bijgesloten).