



INTERLEUVEN  
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

## RUP LOKAAL BEDRIJVENTERREIN RUMMEN SCREENINGSNOTA PLAN-MER-PLICHT

*(deel III – voorstudie ontsluiting  
+ verslag PCV)*



Adviesverlening en begeleiding  
Ruimtelijke ordening & milieu

Januari 2015 (ontheffingsaanvraag)  
Projectnr. IL: 925.025  
MER-dossiernr.: SCRPL 14189



**Gemeente Geetbets**

# **RUP LOKAAL BEDRIJVENTERREIN RUMMEN**

**Onderzoek naar plan-MER-plicht**

**Verzoek tot raadpleging**

## **DEEL III: VOORSTUDIE ONTSLUITING + VERSLAG PCV**

**Initiatiefnemer:**

Gemeente Geetbets  
Dorpsstraat 7  
3450 Geetbets

**Uitvoering:**

Interleuven  
Brouwersstraat 6  
3000 Leuven

Provincie Vlaams Brabant  
Arrondissement Leuven  
Gemeente Geetbets

GEMEENTE GEETBETS

## GEMEENTELIJK BEDRIJVENTERREIN RUMMEN



*Potentiële locatie Kraaistraat (GRS)*



*Het gemeentelijk containerpark*



*Grote Steenweg N716*

### VOORSTUDIE RUP ONTSluitING BEDRIJVENTERREIN RUMMEN

PROJECTNR. - 925.025  
VERSIE - MEI 2013

## **Ontsluiting gemeentelijk bedrijventerrein Rummen (Geetbets)**

---

### **Inhoudstafel**

---

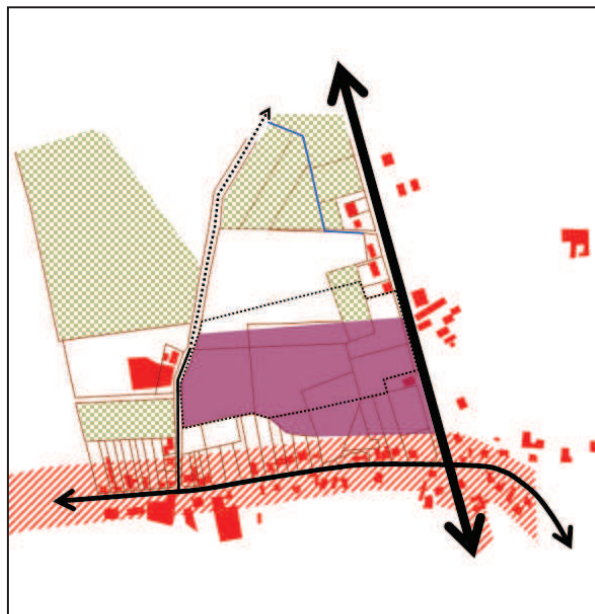
Inhoudstafel .....	2
1. Inleiding .....	3
2. Studie mobiliteitsimpact ontwikkeling bedrijventerrein .....	5
2.1. Beschrijving gewenste ontwikkeling .....	5
2.2. Bereikbaarheidsprofiel: beschrijving bestaande wegenis en voorzieningen.....	7
2.3. Theoretische capaciteit .....	10
2.4. Mobiliteitsprofiel: de verwachte verkeersstromen .....	11
3. Toetsing mobiliteitsimpact.....	13
3.1. Capaciteit en verkeersleefbaarheid .....	13
3.2. Milderende maatregelen .....	15
3.3. Conclusie .....	16
4. Uitwerking ingang Grote Steenweg .....	17
4.1. Beschrijving omgeving inplanting nieuw kruispunt .....	17
4.2. Inschatting verkeersstroom.....	21
4.3. Ontwerp kruispunt .....	22
5. Conclusie.....	26
6. Bijlagen.....	28
6.1. Bijlage 1: intensiteitsberekening met de software Capacito .....	28
6.2. Bijlage 2: visuele weergave van de intensiteiten .....	29
6.3. Bijlage 3: ongevalgegevens onmiddellijke omgeving .....	30
6.4. Bijlage 4: bronvermelding gebruikte kaartlagen .....	33
6.5. Bijlage 5: nieuw ontwerp kruispunt Grote Steenweg – nieuwe ontsluitingsweg.....	34

## 1. Inleiding

---

In het kader van het uitwerken van een (voor)ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ontwikkeling van een lokale ambachtelijke zone in Rummen (Geetbets) werden reeds verschillende overlegmomenten gehouden.

Deze hebben ertoe geleid dat de verschillende adviserende instanties de voorgestelde locatie (op de hoek van de Grote Steenweg en de Kraaistraat) voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein niet (meer) in vraag stellen.



Om geen planologische ruil te moeten uitvoeren of compensatie voor landbouwgronden te moeten voorzien (cfr. standpunt provincie Vlaams-Brabant en omzendbrief RO/2010/01) sluit de inplanting van de zone aan bij het woongebied met landelijk karakter (woonlint langs de Kraaistraat). Een meer noordelijke inplanting is ruimtelijk niet verantwoord.

Dit zorgt er echter voor dat het terrein meer opschuift in de richting van de Kraaistraat en dus ook richting het bestaande kruispunt Grote Steenweg – Kraaistraat. De ontsluiting van het geheel en de verkeersveiligheid vormen daardoor een belangrijk, nog niet uitgeklaard, aandachtspunt bij de ontwikkeling van de zone.

### ***Inplanting nieuw bedrijventerrein***

Er werden reeds verschillende ontsluitingsalternatieven met de hogere overheden besproken. De mobiliteitsimpact van de ontwikkeling van dit bedrijventerrein op de omliggende wegen werd becijferd. Hieruit vloeide voort dat de impact beperkt is. Er wordt gekozen voor een scenario waarbij vrachtverkeer toegang heeft langs de Grote Steenweg, evenals het personenverkeer. De toegang tot het containerpark voor het lokale verkeer (inwoners Geetbets) gebeurt via de Kraaistraat.

**Aanvullend zijn in deze nota de doorstroming op de Grote Steenweg onderzocht en het ontwerp en de verkeersveiligheid van de nieuwe ontsluiting onder de loep genomen. Met deze nota wil de gemeente aantonen dat dit een haalbare oplossing is om op deze locatie een gemeentelijk bedrijventerrein te ontwikkelen.**

**Procedure:**

Juni 2010	Startvergadering – akkoord over de locatie van het terrein, maar inplanting (en inrichting) en ontsluiting verder te onderbouwen
Oktober 2010	Collegebeslissing – akkoord om het bedrijventerrein aansluitend bij het woonlint te voorzien. Vervolgvergadering – ontsluiting moet nog verder worden onderzocht
Maart 2011	Beslissing tot onderzoek van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden
November 2011	Collegebeslissing – ontsluiting wenselijk via én Kraaistraat én Grote Steenweg
April 2012	Nota ontsluiting met mobiliteitsimpact nieuwe ontwikkeling (versie 1)
Mei 2012	Nota ontsluiting, aangepast met nieuwe cijfers van het containerpark en aanpassing globaal te verwachten mobiliteitsimpact (versie 2)
Januari 2013	Nota ontsluiting – aanvulling met onderzoek doorstroming, nieuw ontwerp afslagstrook (in GRB) en mogelijkheden selectieve toegang (versie 3)
<b>Mei 2013</b>	<b>Nota ontsluiting – aanpassing aan het overleg maart 2013, voorbereiding dossier voor PCV (juni 2013)</b>

## 2. Studie mobiliteitsimpact ontwikkeling bedrijventerrein

### 2.1. Beschrijving gewenste ontwikkeling

Op het bedrijventerrein wenst de gemeente ruimte te reserveren voor **bedrijvigheid**: voor de herlokalisatie van zonevreemde bedrijven, voor bestaande bedrijven met uitbreidingsnood of voor nieuwe ondernemingen die niet kunnen worden verweven in het woonweefsel. De bedrijven die zich hier kunnen vestigen, moeten een lokaal of ambachtelijk profiel hebben.

Dit wordt vastgelegd in (of afgedwongen door) de stedenbouwkundige voorschriften bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Voorbeeld:

- bestemming: louter kleinhandel of louter kantoren worden uitgesloten;
- bestemming: transport- en distributiebedrijven worden uitgesloten;
- inrichting: de bedrijfspercelen hebben een maximale grootte van 50a. De ervaring leert dat lokale bedrijven vaak voldoende hebben met een oppervlakte tussen 20a en 40a. Voor bestaande, zonevreemde lokale bedrijven zou een uitzondering worden toegestaan, indien zij kunnen aantonen dat zij vandaag reeds beschikken over een vergunde oppervlakte, groter dan 50a, die noodzakelijk is voor hun bedrijfsvoering.

Deze voorschriften moeten ervoor zorgen dat zich hier enkel lokale bedrijven vestigen. Hieruit blijkt ook dat verkeersintensieve activiteiten (kantoren, handel, transport) als hoofdactiviteit worden uitgesloten.

Daarnaast moet op het bedrijventerrein ruimte worden gelaten voor noodzakelijke **infrastructuur** zoals een (gemeenschappelijke) waterbuffering, groenbuffer, voor wegenis en eventueel voor een gemeenschappelijke parking.

Ook wordt de herlokalisatie van het bestaande **containerpark** naar dit nieuwe bedrijventerrein voorzien.

Het huidige containerpark is gelegen in de kern van Geetbets, de oppervlakte van het containerpark is te klein en de ligging brengt de leefbaarheid van het hoofddorp in het gedrang. Binnen het centrum van Geetbets is geen plaats voor een herlokalisatie.

Een volwaardig containerpark heeft meer ruimte nodig. Een oppervlakte van 65a wordt vooropgesteld.



Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

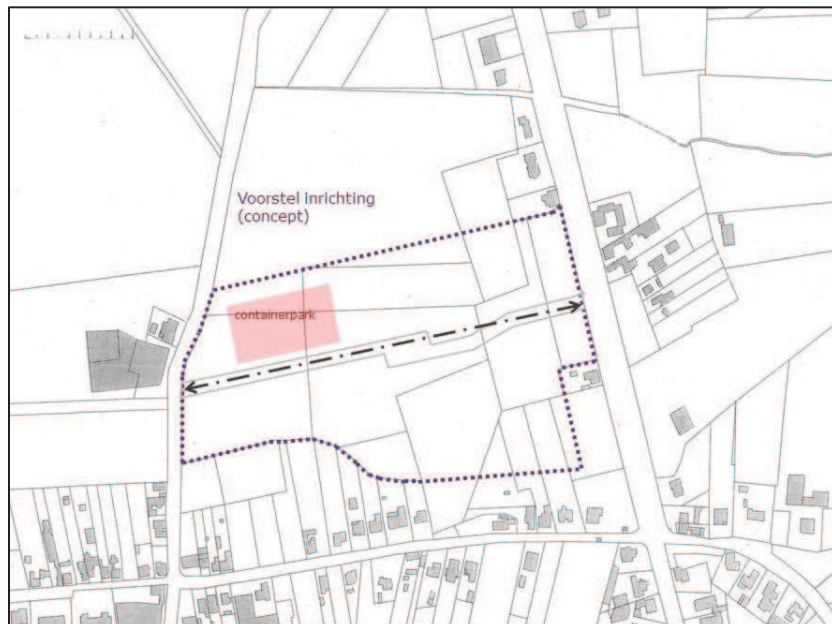
Het gehele terrein, zoals hierboven geschetst (zie ook de figuur met het voorstel van de inplanting onder de inleiding), heeft een terreinoppervlakte van bruto 6,4 ha.

In de bestaande toestand wordt het gebied benut als weiland/akkers. Het projectgebied omringt ook één woning, die rechtstreeks ontsluit op de N716. Deze woning wordt buiten beschouwing gelaten bij het berekenen van de mobiliteitsimpact.



Er wordt uitgegaan van een inrichting waarbij wordt aangesloten op de Grote Steenweg en de Kraaistraat, door één centrale ontsluitingsweg.

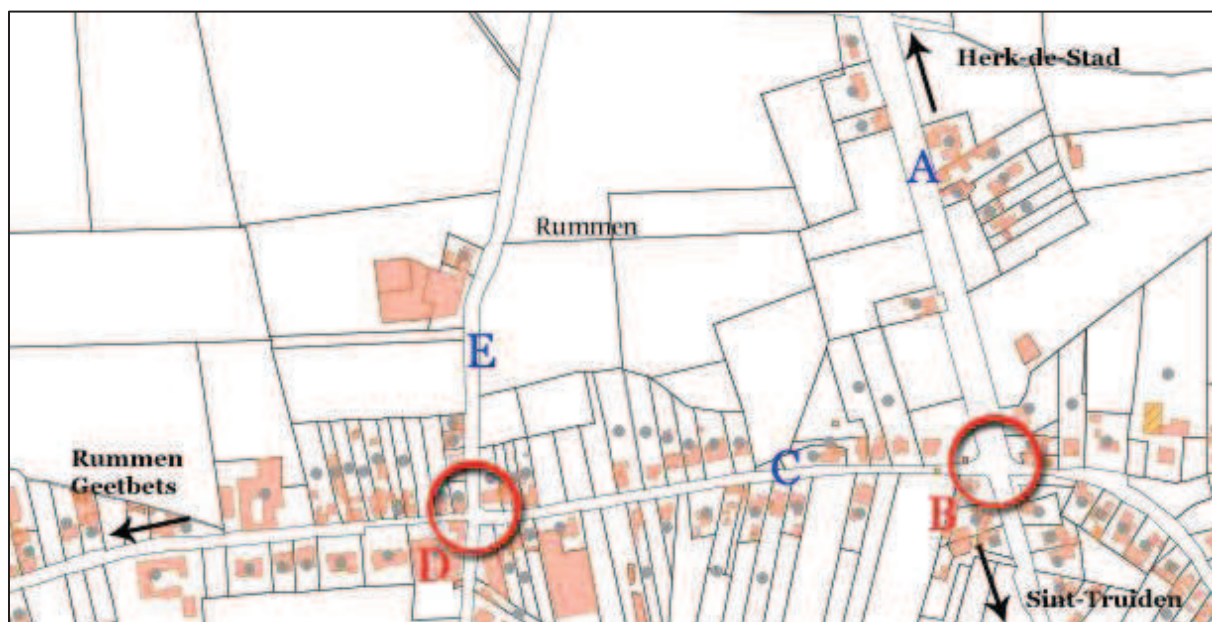
Het containerpark (inplanting figuratief) wordt ingeplant langsheen de Kraaistraat.



Volgende bruto (terrein) oppervlaktes worden dan gehaald:

Bedrijvigheid	32 à 35.000 m <sup>2</sup>
Openbaar nut:	
containerpark	6.500 m <sup>2</sup>
Infrastructuur:	
gemeensch. waterbuffer	2.000 m <sup>2</sup>
groenaanleg	12 à 15.000 m <sup>2</sup>
wegenis	6.500 m <sup>2</sup>
gemeensch. parking	2.000 m <sup>2</sup>
Totaal:	64.000 m <sup>2</sup> (6,4 ha)

## 2.2. Bereikbaarheidsprofiel: beschrijving bestaande wegenis en voorzieningen



Om de mogelijke ontsluiting van de nieuwe ontwikkeling af te wegen, wordt de impact op de onmiddellijk aansluitende wegenis bekeken. Het betreft de Grote Steenweg en de Kraaistraat, waarvan de verschillende secties hieronder kort worden besproken.

### A. N716 of Grote Steenweg/Diestersteenweg

De N716 is de verbindingsweg tussen Sint-Truiden en Herk-de-Stad. Deze weg vormt ook voor de gemeente Geetbets een belangrijke verbindings- en ontsluitingsweg. De N716 is een gewestweg, die een verbindingfunctie op (boven)lokaal niveau heeft. De weg werd niet als bovenlokaal geselecteerd (in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant en Limburg), de gemeente selecteerde de weg als 'suggestie secundaire weg type II'.

Langs de N716 is ook een route van De Lijn gelegen met aparte stopplaatsen met verhoogd perron nabij het kruispunt met de Kraaistraat. Deze haltes hebben een gelijkaardige bediening als de haltes in de Kraaistraat (zie verder).

Overige kenmerken:

- er heerst een 70km/u – snelheidsregime;
- opbouw: het betreft een geasfalteerde rijbaan met 2x1 rijvak, naastliggend groene strook (met bomen) en een vrijliggend fietspad in beton langs weerszijden.



#### B. Kruispunt Grote Steenweg/Kraaistraat

Het kruispunt Grote Steenweg – Diestersteenweg en Kraaistraat – Dullaerstraat werd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan omschreven als een verkeersknelpunt. Het kruispunt werd recent heraangelegd. Het is nu een lichtengeregeld kruispunt, waarbij voorsorteer- vakken zijn voorzien op de hoofdbaan (N716) voor de linksafslaande bewegingen.



#### C. Kraaistraat tussen kruispunt en richting kern Rummen

De Kraaistraat vormt de verbindingsweg tussen de N716 en de kern van de deelgemeente Rummen. De Kraaistraat is een lokale weg type II, verzamelend en ontsluitend op lokaal niveau (naar wegen van een hoger niveau) en verbindend tussen de plaatselijke kernen.

De Kraaistraat vormt ook de toegang tot de kern Rummen. Door een versmalling in dit deel van de Kraaistraat wordt een poorteffect gecreëerd.

Langsheen de Kraaistraat is een route van De Lijn gelegen. Er bevinden zich (in de Kraaistraat) twee haltes nabij de inplanting van het bedrijventerrein: halte 'Zavelkuil' en halte

Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

'Weg naar Dorp'. Deze haltes worden bediend door de belbus nr.715 (Sint-Truiden – Geetbets – Zoutleeuw) en in de spitsuren door de lijn nr.30 (Sint-Truiden – Herk-de-Stad/Beringen). De loopafstand naar deze haltes is maximaal 500m.

Er passeert vandaag ook al geregeld zwaar verkeer doorheen de Kraaistraat.

Overige kenmerken:

- er heerst een 50 km/u – snelheidsregime;
- opbouw: het betreft een betonnen rijbaan van ongeveer 6m breedte, met aansluitend een verhoogd fiets- en voetpad van +/- 60cm langs weerszijden.



#### D. Kruispunt Kraaistraat/zijstraat Kraaistraat

Het kruispunt betreft een kruispunt van lokale wegen, m.n. de Kraaistraat, de Kraaistraat (zijstraat) en de Zavelkuil. Het betreft een kruispunt waar zeker twee van de woningen tot op de rooilijn staan, waardoor – gelet op de smalle rijweg – de zichtbaarheid beperkt is. Dit gevaarlijk aspect wordt ook duidelijk door de verkeersspiegels die geplaatst zijn om de zichtbaarheid (en verkeersveiligheid) te verbeteren.

De beperkte dimensionering maakt dat het in- en uitdraaien voor vrachtverkeer quasi onmogelijk is of toch voor gevaarlijke situaties zorgt.

Ter hoogte van dit kruispunt maakt de hoofdbaan (de Kraaistraat) ook een asverschuiving. Er passeren hier bovendien enkele wandel- en fietsroutes (Vierkerkenroute, Tramroute, ...).



Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

## E. Zijstraat Kraaistraat

Het zijstraatje van de Kraaistraat, ook Kraaistraat genoemd, verleent voornamelijk toegang aan de aanpalende percelen. Het betreft een doodlopend straatje, dat eigenlijk enkel voor bestemmingsverkeer of voor de recreatieve passant dient.

Overige kenmerken:

- opbouw: het betreft een geasfalteerde rijbaan van 5,5m breedte, met aan weerszijden een betonnen goot van 40cm. Er is geen fiets- of voetpad aanwezig.



### 2.3. Theoretische capaciteit

---

Hieronder wordt de (theoretische) capaciteit van de onmiddellijke omgeving weergegeven.

#### **Weg A – Grote Steenweg N716**

De theoretische capaciteit van deze verbindende en ontsluitende weg met 2 x 1 rijvak, wordt vastgelegd op 1.200 pae/uur per rijrichting. Indien er weinig tot geen kruispunten zijn, kan de capaciteit voor een secundaire weg zelfs worden verhoogd tot 1.800 pae/richting/uur.<sup>1</sup>

#### **Weg C – Kraaistraat**

Voor de Kraaistraat, die een beperkte breedte van ongeveer 6m heeft, ligt deze capaciteit veel lager. De weg is smaller dan de Grote Steenweg, plaatselijk is er een berm en vernauwing aanwezig (poorteffect) en de snelheid is beperkt tot 50km/uur. Er wordt een theoretische capaciteit vooropgesteld van 1.000 pae/uur (voor een 2x1-weg). Ook de verkeersleefbaarheid zet een rem op de wenselijke intensiteiten: deze variëren van 250 pae/u/richting voor een woonstraat tot 400 pae/u/richting voor een wijkverzamelweg.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Bron: Mobiliteitsacademie.

## 2.4. Mobiliteitsprofiel: de verwachte verkeersstromen

### Functie 1: bedrijvigheid

Onderstaande tabel geeft de bijkomende verkeersgeneratie tijdens het avondpiek uur weer voor de KMO-zone bij volledige invulling van de ontwikkelingsmogelijkheden.<sup>2</sup>

	CROW (publ. 256-272)	
<b>werknemers</b>	170 autobew/netto ha	9% avondpiek uur
	x 77% voor bruto ha	in/uit avondpiek uur = 20/80
<b>vrachtwagens</b>	44 vwbew/netto ha	9% avondpiek uur
	x 77% voor bruto ha	in/uit avondpiek uur = 20/80

Zoals hierboven reeds werd aangetoond, zal een netto oppervlakte voor bedrijvigheid van 3,5 ha op deze site kunnen worden gerealiseerd. Dit komt overeen met 595 autobewegingen en 154 vrachtwagen bewegingen (combinatie van lichte en zware vrachtwagens).

Omgerekend naar de avondpiek geeft dit een verwachte verkeersstroom van 82 pae/uur.<sup>3</sup>

Op de website van het CROW<sup>4</sup> is ook een rekentool beschikbaar die de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer berekent die een nieuwe ontwikkeling tot gevolg heeft. Op basis van een aantal criteria (bedrijventerrein, type: gemengd bedrijventerrein, netto oppervlakte 3,5ha, niet gelegen in stedelijk gebied, nabij autostrade of centrumstad) wordt een verkeersgeneratie, d.i. de som van verkeersproductie en - attractie, verwacht van 749 motorvoertuigen per dag (op een gemiddelde werkdag). Als 1 mvt = 1,1 pae komt dit overeen met 824 pae/dag of 75 pae/uur in de avondspits.

### Functie 2: het gemeentelijk containerpark

Onderstaande tabel geeft de cijfers weer van het (bestaande) containerpark in Geetbets.<sup>5</sup> Aangezien het containerpark enkel gericht blijft op de inwoners van de gemeente Geetbets kan worden verondersteld dat de te verwachten gegenereerde verkeersstroom van het nieuwe containerpark hieraan gelijk is.

Gemiddeld aantal	2009					2011				
	di	wo	do	vr	za	di	wo	do	vr	za
Bezoekers	77	64	63	64	93	77	63	60	72	111
Personeel	1	1	1	1	1-2	1	1	1	1	1-2
Containerwissels (jaar)	?	?	?	?	?	57	98	114	155	196
Containerwissels (gem./wk)	?	?	?	?	?	5	8	10	13	16

<sup>2</sup> Het CROW bevat geen cijfers voor een KMO-zone (lokaal en/of ambachtelijk terrein). Voor de inschatting van de verwachte verkeersstromen is bijgevolg gewerkt met de cijfers voor een gemengd regionaal (!) bedrijventerrein. Bron: publicatie CROW, nr. 256 en 272.

<sup>3</sup> Dit getal wordt bekomen door 9% te nemen van de som van de auto- en vrachtwagenbewegingen. Eén vrachtwagenbeweging wordt daarbij gelijkgesteld aan 2 autobewegingen.

<sup>4</sup> [http://www.crow.nl/nl/Online\\_Kennis\\_en\\_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html](http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html)

<sup>5</sup> Deze gegevens werden door de projectleider containerparken van Ecowerf ter beschikking gesteld om de verkeersimpact van het containerpark te begroten. De cijfers worden vastgesteld met een handteller.

Op zondag en maandag is het containerpark gesloten. Het aantal bezoekers of verkeersbewegingen ten gevolge van personeel of containerwissels is die dagen gelijk aan nul. De parken van Ecowerf zijn geopend van dinsdag tot vrijdag van 13u30 tot 19u30. De bewegingen van de vrachtwagens worden zoveel mogelijk gedaan buiten de openingsuren (dus in de voormiddag, vanaf 7u00).

Bovenstaande cijfers zijn gemiddelden. De grootste verkeersdrukte (aantal bezoekers) op een weekday is op dinsdag. Gelijk verdeeld over de dag (containerpark is gedurende zes uur geopend) worden 13 bezoekers of 26 verkeersbewegingen (pae) per uur verwacht.

### 3. Toetsing mobiliteitsimpact

---

*In onderstaand hoofdstuk worden de te verwachten verkeersstromen getoetst aan de (theoretische) capaciteit van de omliggende wegen. Bij deze toetsing gaat de aandacht uit naar de haalbaarheid i.f.v. capaciteit en de verkeersleefbaarheid. Er worden ook flankerende of milderende maatregelen voorgesteld.*

#### 3.1. Capaciteit en verkeersleefbaarheid

---

Indien we de verwachte intensiteiten willen toetsen met de capaciteit van de bestaande wegen, moet worden gekeken welke momenten het meest kritiek zijn. Uit bovenstaande inschatting van het mobiliteitsprofiel valt op te maken dat beide functies (bedrijvigheid en containerpark) een ander tijdsregime hebben. Enkel in de avondspits kan een samenloop van beide activiteiten plaatsvinden. Vermits de werknemers dan vaak gespreid stoppen met werken, is de impact vermoedelijk lager dan hier begroot.

Tijdens de meest drukke dag van het gemeentelijk containerpark (zaterdag) liggen de activiteiten van de meeste bedrijven vermoedelijk stil. De drukste dagen zijn dus dinsdag en vrijdag.

#### **Kraaistraat?**

De gemeente wenst niet enkel te ontsluiten via de Kraaistraat (zijstraat). Dit zou er immers toe leiden dat het kruispunt (Kraaistraat-Kraaistraat) moet worden aangepast. Voor grote vrachtwagens is er onvoldoende ruimte en een herinrichting zou enkel kunnen na onteigening. Bovendien zou deze ontsluiting leiden tot extra verkeersbewegingen door de Kraaistraat, bijgevolg extra belasting van het woonlint en een negatieve impact op de leefbaarheid van deze woonstraat.

Als we de ingeschatte verkeersstromen ten gevolge van de bedrijvigheid en het gemeentelijk containerpark toevoegen aan de bestaande situatie t.h.v. het kruispunt Kraaistraat – zijstraat Kraaistraat geeft dit volgend druktebeeld<sup>6</sup>:

	Ochtend (pae), (7u00-9u00)	Avondpiek (pae), (15u30-17u30)	Bestaande avondpiek (pae/uur)	Toegevoegd verkeer <sup>7</sup> (pae/uur)	Relatieve stijging (%)
Richting N716	282	344	172	47	28
Richting Rummen	249	385	193	62	32

De tabel geeft duidelijk aan dat, naast een noodzakelijke herinrichting van het kruispunt, de Kraaistraat relatief gezien ook een groot aandeel extra verkeer zal moeten opvangen waardoor deze woonstraat aan verkeersleefbaarheid moet inboeten. Dit maakt de optie om enkel langs de Kraaistraat te ontsluiten geen waardig alternatief.

---

<sup>6</sup> De bestaande situatie is gebaseerd op tellingen uit 2005 (zie verder). Hierbij wordt er verondersteld dat het aantal verkeersbewegingen op de Kraaistraat t.h.v. het kruispunt met de Grote Steenweg gelijk is met deze t.h.v. het kruispunt Kraaistraat – zijstraat Kraaistraat, en dat er geen verkeer op dit kruispunt bijkomt.

<sup>7</sup> Er wordt van uitgegaan dat de gebruikers van het containerpark voor 80% richting Rummen terugrijden. Het verkeer gegenereerd door de bedrijvigheid wordt gelijk verdeeld over de twee rijrichtingen (links- en rechtsaf).

Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

### Grote Steenweg (N716)?

Indien rechtstreeks ontsloten wordt op de Grote Steenweg moet deze al het verkeer dat door de twee functies wordt gegenereerd, opvangen. Er wordt voorgesteld deze ontsluiting te situeren ter hoogte van het bedrijventerrein zelf<sup>8</sup> zodat niet onnodig veel wegenis moet worden aangelegd (extra ontwikkelingskosten).

In de bestaande situatie heeft de N716 volgend druktebeeld<sup>9</sup>:

	Ochtend (pae), (7u00- 9u00)	Avondpiek (pae), (15u30- 17u30)	Capaciteit	Restcapaciteit avondpiek (VG 80%)	Restcapaciteit avondpiek (VG 100%)
Richting Sint- Truiden	515	670	1.200	625	865
Richting Herk- de-Stad	523	608	1.200	656	896

Indien de ingeschatte verkeersstromen ten gevolge van de bedrijvigheid en het gemeentelijk containerpark hierbij worden gevoegd, krijgen we volgende situatie:

	Bestaande avondpiek (pae/uur)	Toegevoegd verkeer <sup>10</sup> (pae/uur)	Capaciteit	Restcapaciteit avondpiek (VG 80%)	Restcapaciteit avondpiek (VG 100%)
Richting Sint- Truiden	335	62	1.200	563	803
Richting Herk- de-Stad	304	47	1.200	609	849

Uit de tabel blijkt dat de (theoretische) capaciteit van de N716 voldoende groot is om de bijkomende verkeersstromen op te vangen. De verzadigingsgraad blijft beneden de 80% zodat een vlotte verkeersdoorstroming kan worden verondersteld.

Ook de inrichting als een T-kruispunt heeft voldoende capaciteit om deze verkeersstromen aan te kunnen. De wachttijden voor afslaand verkeer (waar een verkeersstroom moet worden gekruist) zijn aanvaardbaar.

Het rapport van een simulatie met de software Capacito is als bijlage<sup>11</sup> toegevoegd. De berekeningsresultaten geven enkel meer info voor die richtingen die voorrang moeten verlenen en die niet ongehinderd kunnen doorrijden. Indien op de Grote Steenweg niet wordt voorzien in een voorsorteerstrook om linksaf te slaan en er onvoldoende ruimte aanwezig is om wachtende voertuigen die het bedrijventerrein (vanuit Sint-Truiden) willen inslaan, te kunnen passeren, kan er wel hinder ontstaan voor het doorgaande verkeer richting Herk-de-Stad.

<sup>8</sup> Bij het overleg in april 2012 werd een ruwe ontwerpschets, van een T-kruispunt ter ontsluiting van het bedrijventerrein, ter bespreking bij deze nota voorgelegd.

<sup>9</sup> De inhoud van deze tabel is gebaseerd op tellingen op datum van 24/10/2005 die werden uitgevoerd door AWV voor de herinrichting van het kruispunt van de Grote Steenweg met de Kraaistraat en Dullaerstraat. Er wordt gebruik gemaakt van de gegevens van telpost 2 enerzijds en van de relevante cijfers van de overige telposten anderzijds. Fietsers en voetgangers zijn niet meegerekend in deze getallen.

<sup>10</sup> Er wordt uitgegaan van een gelijke verdeling over de twee rijrichtingen (links- en rechtsaf) voor verkeer gegenereerd door de bedrijvigheid en een verdeling van 80-20 (resp. richting Sint-Truiden en Herk-de-Stad) voor verkeer van- en naar het containerpark.

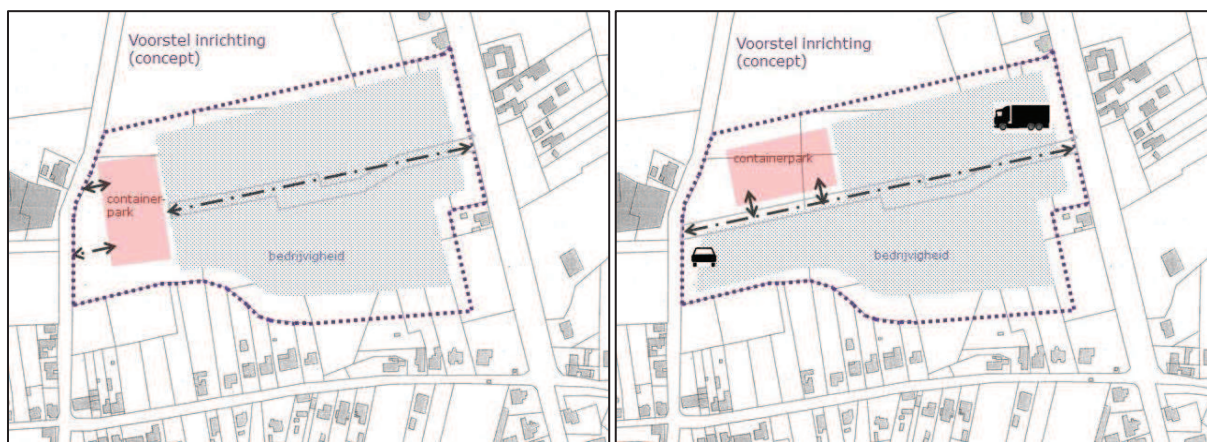
<sup>11</sup> Zie bijlage 1.

### 3.2. Milderende maatregelen

Alhoewel bovenstaande cijfers aantonen dat de impact beperkt is en dat de N716 het bijkomende verkeer aankan, wordt toch geopteerd voor enkele milderende maatregelen. De Kraaistraat wordt door de ontsluiting op de Grote Steenweg wel ontlast van bijkomend verkeer, maar gelet op de situering van de nieuwe ontwikkeling in de gemeente Geetbets zullen de inwoners die naar het gemeentelijk containerpark willen, vermoedelijk toch nog steeds passeren via de Kraaistraat.

1) **Infrastructureel – ontsluiting:** er kan worden geopteerd om het bedrijventerrein zodanig in te richten:

- dat de functies van het containerpark en de bedrijvigheid worden gescheiden;
- of dat de verkeersmodi (auto's en zwaar verkeer) worden gescheiden.



**Scheiding van de functies**

**Scheiding van de verkeersmodi**

Bij deze ontdubbeling wordt dan ook, afwijkend van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een ontsluiting naar de Kraaistraat gerealiseerd zodat dan een deel van de verkeerstrafiek kan worden opgevangen via het kruispunt Kraaistraat – Kraaistraat. De 'leefbaarheid' van het woonlint mag echter niet uit het oog worden verloren.

In het eerste geval wordt het verkeer m.b.t. het containerpark opgevangen via de Kraaistraat en het verkeer voor de eigenlijke bedrijven via de Grote Steenweg.

In het tweede geval zou het autoverkeer en zacht verkeer (voetgangers/fietsers) voor zowel het containerpark als voor de bedrijven via de Kraaistraat toekomen en het vrachtverkeer (af- en toevoer bedrijven, afvalcontainers containerpark, ...) via de Grote Steenweg. De scheiding van de verkeersstromen kan ook de verkeersveiligheid ten goede komen en zorgt ervoor dat de impact op de verkeersleefbaarheid in de Kraaistraat beperkt blijft. Signalisatie en verkeersborden kunnen deze scheiding van verkeersmodi aangeven. Infrastructureel is dit moeilijk af te dwingen.

2) **Flankerend – stedenbouwkundige voorschriften en vergunningenbeleid:** om bijkomende hinder op de Grote Steenweg te vermijden, mag er op de aanpalende percelen geen (aparte) rechtstreekse ontsluiting op de N716 worden gecreëerd.

Ook in de omschrijving van de bestemming en het uitgiftebeleid van de nieuw ontwikkelde zone moet er aandacht uitgaan om de loten niet zomaar aan (louter) transportgerichte activiteiten ter beschikking te stellen.

3) **Infrastructureel – verkeerstechnisch**: bij de inrichting van het T-kruispunt kan er worden geopteerd om een voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer (komende vanuit Sint-Truiden, met als bestemming het bedrijventerrein) te voorzien. Deze maatregel heeft echter pas zin indien de wachttijd voor deze verkeersstroom groot is of indien de conflictsituatie te gevaarlijk is.

Door de aanwezigheid van verkeerslichten op het kruispunt met de Dullaerstraat is de oversteekbaarheid ter hoogte van de ontsluiting van het bedrijventerrein ook groter. De hinder voor doorgaand verkeer van Sint-Truiden naar Herk-de-Stad van uitgaand verkeer van het bedrijventerrein (richting Herk-de-Stad) is hierdoor beperkt. Het voorzien van deze strook kan er wel voor zorgen dat de doorstroming richting Herk-de-Stad gegarandeerd blijft, en is in die zin zeker opportuun.

Men zou kunnen opteren om een verkeerslichten geregeld kruispunt in te stellen. Met de nabijheid van het bestaande kruispunt met verkeerslichten en de huidige intensiteiten is het echter niet wenselijk, noch aangewezen om verkeerslichten te plaatsen.<sup>12</sup>

### 3.3. Conclusie

---

In voorgaand hoofdstuk werd aangetoond dat de impact van de verkeersgeneratie, ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling, op de Grote Steenweg toch eerder beperkt is. Bovendien is voor de inschatting steeds gewerkt met de meest beperkende cijfers (vb. capaciteit Grote Steenweg van 1.200 pae/uur/rijrichting) en wordt er uitgegaan van een gemengd regionaal bedrijventerrein (terwijl het doel is een zone te ontwikkelen voor lokale bedrijven).

Uit de flankerende maatregelen blijkt dat een mede-ontsluiting via de Kraaistraat tot de mogelijkheden behoort. Dit zal de bijkomende verkeersstroom of hinder die ontstaat door het nieuw conflictpunt verminderen.

Er wordt geopteerd om verder te werken met een combinatie van twee toegangen (Grote Steenweg en Kraaistraat) en het ontsluitingsconcept waarbij gescheiden functies worden bewerkstelligt.<sup>13</sup> De nieuwe ontsluiting gebeurt via een T-kruispunt (zonder verkeerslichten) met een afslagstrook. De keuze moet verder worden uitgewerkt, met ook aandacht voor een verkeersveilige oplossing en het verhinderen van een blokkade op de Grote Steenweg.

---

<sup>12</sup> Er wordt gebaseerd op het intensiteitscriterium uit het Vademecum 'Veilige wegen en kruispunten' van de Vlaamse Overheid (mei 2009, p.85). De verkeersstroom vanuit de nieuwe ontwikkeling werd verdubbeld omwille van de ligging nabij een ander lichtengeregeld kruispunt.

<sup>13</sup> Voorheen is ook nog overwogen om het vracht- en personenverkeer te scheiden, maar omdat dit moeilijk afdwingbaar is, werd deze piste verlaten.

#### 4. Uitwerking ingang Grote Steenweg

In vorig hoofdstuk werd besloten om langsheen de Grote Steenweg een ingang voor vracht- en personenverkeer te voorzien. Gelet op de bestaande intensiteiten en de nabijheid van het verkeerslichten geregeld kruispunt aan de Kraaistraat wordt voor een gewoon voorrangsgeregeld kruispunt gekozen. Om de doorstroming op de Grote Steenweg te behouden, wordt ook een opstelstrook (of afslagstrook) voorzien in de richting van Herk-de-Stad (komende vanuit Sint-Truiden). Dit wordt in dit deel van de nota verder uitgewerkt.

##### 4.1. Beschrijving omgeving inplanting nieuw kruispunt

Het voorgestelde ontwerp betreft een (nieuwe) ontsluiting van een nog te realiseren bedrijventerrein (met containerpark). Deze ontsluiting takt aan op de Grote Steenweg (N716), op het wegdeel tussen de kruispunten met de Kraaistraat/Dulaerstraat en de Bergeneindestraat. De nieuwe ontsluiting wordt voorzien en 'gekoppeld' aan de bestaande ontsluiting (insteek) voor een cluster van woningen (t.h.v. Grote Steenweg 62) zodat beide (conflict)situaties worden gecombineerd.

Enkele foto's langsheen de Grote Steenweg (N716), zijde waar het bedrijventerrein is gepland, van het verkeerslichtengeregeld kruispunt (Kraaistraat) richting Herk-de-Stad:



Figuur: zijde bedrijventerrein, t.h.v. kruispunt met de Kraaistraat (eigen fotomateriaal).



Figuur: zijde bedrijventerrein, t.h.v. woning nr. 45 (eigen fotomateriaal).

Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen



Figuur: zijde bedrijventerrein, open ruimte tussen de woningen met nummers 45 en 59, waar de toegang van het bedrijventerrein is gepland (eigen fotomateriaal).



Figuur: zijde bedrijventerrein, open ruimte tussen de woningen met nummers 45 en 59, waar de toegang van het bedrijventerrein is gepland, zicht op woningen 59, 63, 65 e.v. (eigen fotomateriaal).



Figuur: zijde bedrijventerrein, woningen met nummers 63 en 65, en steenweg verder richting Herk-de-Stad (eigen fotomateriaal).

Enkele foto's langsheen de Grote Steenweg (N716), aan de overzijde, richting het verkeerslichten geregeld kruispunt:



Figuur: overzijde bedrijventerrein, insteekwegje tussen woningen met nummers 86 en 66, en zicht op woning nr. 66 richting Sint-Truiden (eigen fotomateriaal).



Figuur: zijde bedrijventerrein, insteekwegje aan de overzijde van de geplande toegang van het bedrijventerrein en achterliggende woningen (eigen fotomateriaal).



Figuur: zijde bedrijventerrein, woningen met nummers 63 en 65, en steenweg verder richting Herk-de-Stad (eigen fotomateriaal).

Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

In de bestaande situatie bestaat de Grote Steenweg uit een 2x1 profiel met geasfalteerde rijbanen met een rijstrookbreedte van ongeveer 4m, die enkel door wegmarkering van elkaar gescheiden zijn. Aan de buitenzijde bevindt zich aan weerszijden een vrijliggend enkelrichtingsfietspad met een breedte van ongeveer 1m uitgevoerd in beton. Deze fietspaden worden van de rijbaan gescheiden door een groenstrook (met bomen) met een breedte van ongeveer 2-2,50m. Ter hoogte van de bushalte en nabij het kruispunt is het fietspad in rode beton uitgevoerd. Er is geen (apart) voetpad aanwezig. De Grote Steenweg staat in voor een goede bereikbaarheid en verbinding op bovenlokaal niveau, tussen Sint-Truiden en Herk-de-Stad. Er heerst een snelheidsregime van 70km/uur.

Langsheen de N716 is ook een route van De Lijn gelegen met aparte stopplaatsen met verhoogd perron nabij het kruispunt met de Kraaistraat. De halte richting Herk-de-Stad is zichtbaar op onderstaande foto.



**Figuur:** Grote Steenweg (N716), vanop het kruispunt met de Kraaistraat richting Herk-de-Stad. Geplande ontsluiting t.h.v. de rode pijl (voorbij de woning) (eigen fotomateriaal).

In de onmiddellijke omgeving van de nieuw voorziene ontsluiting vonden geen ongevallen plaats. Op het verkeerslichtengeregelde kruispunt en verder (richting Herk-de-Stad) op de N716 wel.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Een tabel met de ongevalgegevens, zoals ter beschikking gesteld door de politie, en de locatie van deze ongevallen op kaart zijn terug te vinden in bijlage 3.

## 4.2. Inschatting verkeersstroom

---

In hoofdstuk twee (punt 2.4.) werd de mobiliteitsimpact van de gehele ontwikkeling bekeken. Hier wordt er enkel ingegaan op het wegdeel van de Grote Steenweg ter hoogte van de nieuwe ontsluiting en gericht op het vrachtverkeer en personenverkeer voor de bedrijvigheid.

Ten gevolge van de nieuw gevestigde bedrijven worden 154 vrachtwagenbewegingen (combinatie van lichte en zware vrachtwagens) verwacht. 14 bewegingen of 9% hiervan vinden plaats tijdens een ochtend- of avondpiek uur.

Het personenverkeer ten gevolge van de nieuw gevestigde bedrijven bedraagt 595 autobewegingen. 54 of 9% hiervan worden verwacht tijdens een ochtend- en avondpiek uur.

Het containerpark kent voornamelijk een grote aantrekking van personenverkeer, dat via de Kraaistraat toekomt. De vrachtbewegingen blijven beperkt tot de wissels van de containers, die gebeuren buiten de openingsuren van het containerpark. Vrijdag is de drukste weekdag met 13 containerwissels, dus 13 toekomende vrachtwagens.

Mits volgende aannames:

- de bewegingen in de ochtendspits zijn allen toekomende vracht- en personenwagens<sup>15</sup>;
- de containerwissels gebeuren verspreid over de voormiddag<sup>16</sup>, tussen 7u en 11u. Dit komt overeen met ongeveer 4 wissels per uur;
- verdeling toekomend vrachtverkeer: 40% vanuit Herk-de-Stad, 60% vanuit Sint-Truiden. Deze verdeling is gebaseerd op de bestaande verhouding in vrachtwagenbewegingen langsheen de Grote Steenweg<sup>17</sup>;
- verdeling toekomend personenverkeer: 52% vanuit Herk-de-Stad, 48% vanuit Sint-Truiden. Deze verdeling is gebaseerd op de bestaande verhouding in personenautobewegingen langsheen de Grote Steenweg<sup>18</sup>;

komen in de ochtendspits per uur 18 vrachtwagens en 54 personenauto's toe, respectievelijk 11 en 26 vanuit Sint-Truiden of het kruispunt met de Kraaistraat en respectievelijk 7 en 28 vanuit Herk-de-Stad.

---

<sup>15</sup> Volgens het CROW is een 80-20-verdeling voor in-uit-verkeer realistisch. Hier wordt ervan uitgegaan dat alle verkeer 's ochtends toekomt.

<sup>16</sup> Gelet op een kans op file op het hogere wegennet is de kans groot dat de containerwissels eerder buiten de spitsuren (en buiten de openingsuren) plaatsvinden. Mits de spreiding in acht te nemen, wordt toch een aandeel meegenomen in de verdere berekening.

<sup>17</sup> Tellingen op de N716 ter hoogte van het kruispunt met de Kraaistraat en de Dullaerstraat geven 32 verplaatsingen van zwaar verkeer (op 2u) richting Sint-Truiden en 44 verplaatsingen richting Herk-de-Stad. (Administratie voor Wegen en Verkeer, oktober 2005)

<sup>18</sup> Tellingen op de N716 ter hoogte van het kruispunt met de Kraaistraat en de Dullaerstraat geven 465 verplaatsingen van zwaar verkeer (op 2u) richting Sint-Truiden en 435 verplaatsingen richting Herk-de-Stad. (Administratie voor Wegen en Verkeer, oktober 2005)

### 4.3. Ontwerp kruispunt

---

#### **Intekening GRB**

Het hierna voorgestelde en toegelichte ontwerp is ingetekend op het GRB, zodat de afstand tot de bestaande kruispunten en hindernissen realistisch is. De as-op-as afstand tussen beide kruispunten bedraagt 227m. Dit ontwerp is als bijlage<sup>19</sup> toegevoegd.

#### **Inplanting en dimensionering<sup>20</sup>**

De nieuwe ontsluiting wordt voorzien en 'gekoppeld' aan de bestaande ontsluiting (insteek) voor een cluster van woningen (t.h.v. Grote Steenweg 62). De ontsluiting zelf ligt iets meer richting het verkeerslichten geregeld kruispunt, zodat links afslaan in dit insteekwegje (komende vanuit Herk-de-Stad) mogelijk blijft. Er wordt een afslagstrook naar het bedrijventerrein voorzien zodat de doorstroming van het verkeer minimaal wordt gehinderd.

De prognoses van het extra verkeer dat het nieuwe kruispunt en de nieuwe ontsluiting moeten verwerken zijn duidelijk ondergeschikt aan de intensiteiten op de Grote Steenweg. Deze laatste intensiteiten laten toch nog toe dat het verkeer zich kan invoegen. Komende van de andere kant zijn geen speciale infrastructurele maatregelen noodzakelijk om het inslaan in de nieuwe ontsluiting te vergemakkelijken. Het inslaand verkeer vanuit Herk-de-Stad zal het doorgaand verkeer slechts minimaal hinderen. In het nieuwe ontwerp blijven alle vroegere bewegingen mogelijk.

In het ontwerp worden de twee rijstroken lichtjes uitgebogen zodat extra ruimte wordt gecreëerd. De afslagstrook heeft een breedte van 3,50m, zodat vrachtwagens hierop kunnen voorsorteren. De lengte voorziet ruimte voor ongeveer twee trekker-opleggers (zie verder).

De nieuwe ontworpen weg is een lokale weg met een plaatselijke ontsluitingsfunctie. De weg sluit aan op de N716 met één uitgaande rijstrook. De weg heeft een basisbreedte van 6m (7m inclusief goten en gootsteen). Om de ingaande beweging te vergemakkelijken wordt aan de aansluiting met de Grote Steenweg een middeneiland voorzien, zodat in en uit goed gescheiden zijn en gecombineerd met wegmarkeringen een duidelijk overzicht geven. Het middeneiland is niet noodzakelijk en kan worden weggelaten, maar garandeert wel meer bewegingsruimte voor het inkomend (en afslaand) verkeer.

Omwille van in- en uitdraaiend vrachtverkeer dienen de bochtstralen van de aansluiting minimaal 12,50 m lang te zijn aan de buitenzijde van de draaicirkel. In het voorliggend ontwerp worden deze waardes gehaald.

Ter hoogte van het kruispunt is de beplanting beperkt, is er ook geen bebouwing, zodat de zichtbaarheid, zowel voor doorgaand als voor uitrijdend verkeer goed blijft. De afslagstrook (en eventueel verhoogde infrastructuur) ter hoogte van de nieuwe ontsluiting vertraagt het verkeer wat de ontsluiting veiliger maakt. Ook de nabijheid van het kruispunt zorgt er voor dat de snelheid lager zal liggen.

---

<sup>19</sup> Zie bijlage 5 (A3-formaat, op schaal 1/500).

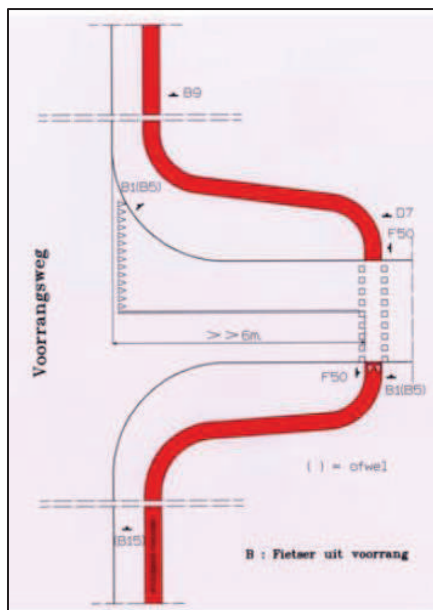
<sup>20</sup> Het ontwerp en de dimensionering van het nieuwe kruispunt baseren zich op de verwachte verkeersstroom en op de verkeersgegevens (snelheid en tellingen, vooral tellingen en prognoses) van het naburige kruispunt. De exacte positie en zekerheid over eventuele inname van privaat domein voor de realisatie (onteigening) worden pas duidelijk bij de uitvoeringsplannen (na bvb. meer opmeting in detail).

Op de N716 zijn aan beide zijden vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig. Deze worden ook gebruikt voor voetgangersverkeer. Oversteken over de nieuwe ontsluitingsweg wordt voorzien.

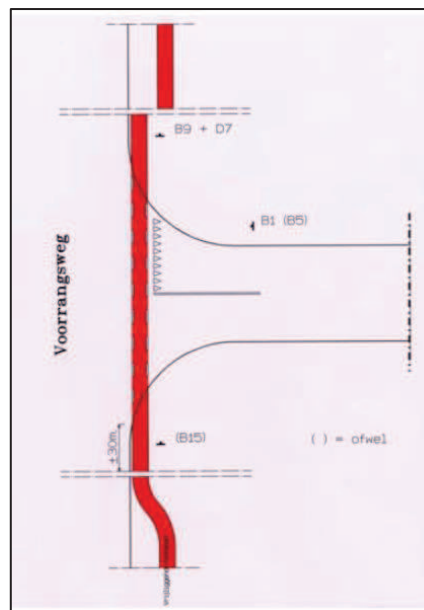
Voor de oversteek van de nieuwe ontsluitingsweg zijn twee scenario's mogelijk.<sup>21</sup> Ofwel wordt een fietspad uit de voorrang aangelegd (zie figuur A), ofwel wordt geopteerd voor een fietspad in de voorrang nabij de hoofdweg (zie figuur B).

In het eerste geval wordt het fietspad meer dan 20m uitgebogen, zodat uitgaande vrachtwagens – na het passeren van de oversteek – toch nog kunnen stoppen alvorens de Grote Steenweg op te draaien. De fietsers komen bovendien ook 'voor' de inkomende vrachtwagens, i.p.v. zich in de dode hoek te begeven.

In het tweede geval wordt er voor gekozen om het fietspad naar de rijbaan toe te schuiven en zo onder de aandacht van het naastliggend verkeer te brengen. De fietsoversteek gebeurt in de voorrang.



**Figuur A**



**Figuur B**

De Grote steenweg is in het fietsroutenetwerk geselecteerd als functionele fietsroute van bovenlokaal niveau. Nabij het nieuwe kruispunt is geen recreatieve fietsroute. Momenteel vormen de fietspaden langsheen de Grote Steenweg dus een bovenlokale route.

Daarom wordt in het ontwerp geopteerd om het fietspad naar de rijbaan toe te buigen, met nog een beperkte ruimte tussen rijweg en fietspad. De bovenlokale functionele (verbindende) functie blijft op die manier behouden. Ook aan de overzijde is het fietspad naar binnen gebracht. De oversteek gebeurt in de voorrang.

<sup>21</sup> Gebaseerd op de ontwerprichtlijnen voor kruispunten en het Vademecum Fietsvoorzieningen (ontwerprichtlijnen fietsvoorzieningen).

## **Doorstroming en verkeersveiligheid**

### *Lengte opstelstrook*

Om de doorstroming op de Grote Steenweg voldoende te kunnen garanderen, dient de opstelstrook voor het links afslaand verkeer voldoende lang te zijn. Hieronder wordt gebruik gemaakt van een vuistregel<sup>22</sup> die de lengte van een linksaf-strook op een met verkeerslichten geregeld kruispunt bepaalt.

Gedurende de ochtendspits hebben de verkeerslichten aan het kruispunt met de Kraaistraat en de Dullaerstraat een cyclus van 47 tot 75 seconden.<sup>23</sup> Dit komt overeen met 48 tot 76 cycli per uur.

Indien 11 (extra) vrachtwagens en 26 (extra) personenauto's uit deze richting toekomen, betekent dit minder dan 1 vracht- of personenwagen per cyclus die het bedrijventerrein of containerpark als bestemming heeft.

De vuistregel bepaalt dat voor de lengte van de opstelstrook dus ruimte wordt voorzien voor het aantal wagens/cyclus met een reservecapaciteit (veiligheidsmarge) van 50%. Theoretisch moeten er dus 1,5 vrachtwagen en 1,5 personenwagen kunnen worden opgesteld op de linksaf-strook.

Een vrachtwagen is gemiddeld 10m lang. De lengte van een bus bedraagt 13m, die van een trekker met oplegger 16,50m. De voorsorteerstrook, zoals nu ontworpen, heeft een lengte van 40m en volstaat dus voor 2 vrachtwagens (of trekker-opleggers). Tussen het einde van de linksaf-strook voor tegenliggend verkeer en het begin van de voorsorteerstrook blijft een afstand van ongeveer 50m. Om ook het uitrijden van het openbaar vervoer uit de parkeerhaven vlot te laten verlopen, blijft een afstand van minimum 25m best behouden.

De bestaande intensiteiten zijn van die aard dat slechts een geringe wachttijd zal ontstaan, en dat de doorstroming op de hoofdweg minimaal wordt gehinderd.

### *Fiets- en voetgangersvoorzieningen*

Momenteel is langs de Steenweg een fietspad voorzien waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van ongeveer 1m die niet door rijdend verkeer mag / kan worden gekruist (in dit geval een groenstrook).

In het ontwerp wordt het fietspad, ter hoogte van de nieuwe ontsluiting, tegen de rijbaan getrokken om de fietser meer in het zicht te brengen van afslaande voertuigen. Voetgangers kunnen ook van het fietspad gebruik maken.

Voor de oversteekbaarheid van de N716 kan de zwakke weggebruiker (fietser en voetganger) gebruik maken van de voorzieningen bij het verkeerslichten geregeld kruispunt op 250m. Alhoewel de te verwachten oversteekrelaties voor fietsers / voetgangers ter hoogte van de nieuwe ontsluiting zeer beperkt zijn, wordt toch een oversteekplaats dwars over de N716 voorzien. De oversteekplaats gebeurt wel excentrisch met het inslaande vrachtverkeer zodat de combinatie wordt vermeden.

---

<sup>22</sup> Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten – Administratie voor Wegen en Verkeer, mei 2009, p.95.

<sup>23</sup> V-plan verkeerslichten Grote Steenweg (bron: Administratie Wegen en Verkeer).

Op de N716 wordt een oversteekplaats uit de voorrang voorzien, met een asverschuiving ter hoogte van de middenberm, zodat fietser of voetganger wordt geattendeerd op het verkeer in de hoofdrijrichting. De middenberm kan verhoogd worden uitgevoerd.

De fietspaden langs weerszijden zijn hier licht uitgebogen, zodat een opstelplaats wordt gecreëerd voor wachtende fietsers (om over te steken).

Voor de verdere aansluiting met het bedrijventerrein zijn twee varianten uitgewerkt. De interne ontsluiting maakt echter geen voorwerp uit van het huidige, nieuwe ontwerp, wel de implicaties op de gewestweg zelf.

#### Variant 1<sup>24</sup>

In deze variant wordt een extra verkeersontsluiting voor langzaam verkeer voorzien. Hierbij worden fietsers of voetgangers afgeleid zodat ze niet terechtkomen aan de in- en uitrit voor vrachtwagens en een mogelijk conflict vrachtverkeer en voetgangers/fietsers wordt vermeden. De ingang schuift meer op richting het kruispunt en de bestaande bushalte en steekt dan aan de andere zijde van de woning door.

#### Variant 2

Hier wordt van uitgegaan dat voetgangers en fietsers ook toegang hebben tot het terrein via de toegangsweg voor auto- en vrachtverkeer. Voor zacht verkeer vanuit Sint-Truiden wordt een stukje van het fietspad dubbelrichting gemaakt tot op de nieuwe ontsluitingsweg. Fietsers vanuit Herk-de-Stad met bestemming bedrijventerrein kunnen mee afbuigen en zich, met rugdekking, voorbij het middeneiland invoegen op de nieuwe ontsluitingsweg.

#### *Openbaar vervoer*

De belbus en buslijn 30 hebben een halte, telkens met insteekhaven, op wandelafstand (< 400m) van het terrein, waarvan één zich bevindt aan de andere zijde van het kruispunt met Kraaistraat.

#### *Snelheidsregime*

Op de N716 geldt een snelheidsregime van 70km/u. Voor de nieuw te ontwerpen ontsluitingsweg gelegen in het bedrijventerrein en nabij het containerpark, wordt met de aanwezigheid van veel bestemmingsverkeer een snelheidsregime van 50km/u voorgesteld. De nieuwe wegenis is ook bedoeld voor gemengd verkeer.

#### *Flankerende maatregelen*

Bij de inrichting van het nieuwe kruispunt moeten tijdig en duidelijke leesbare bewegwijzeringsborden en een goede belijning worden geplaatst. Eventueel kunnen een middengeleider of verticale elementen worden voorzien om de afslagstrook en het kruispunt in de aandacht te brengen.

Momenteel met gras (lage groenstructuur), 'smalle' bomen en geen huizen in de omgeving is de zichtbaarheid goed. Ook in de toekomst moeten zichtbelemmerende obstakels worden vermeden.

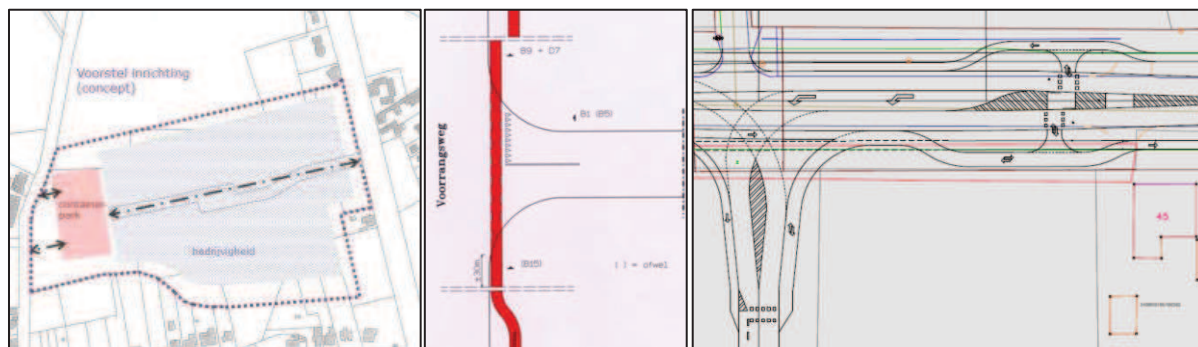
Het voorrangfietspad kan in een rode kleur worden uitgewerkt zodat de attentie of aandacht van de bestuurder op de fiets'oversteek' wordt gericht en verhoogd. Op die manier wordt de voorrang en de ligging van het fietspad ook benadrukt.

---

<sup>24</sup> Deze variant impliceert extra (infrastructuur)kosten en een mogelijk nadeel voor de indeling in bedrijfspercelen.

## 5. Conclusie

De keuze voor een dubbele ontsluiting met een kruispunt dat aantakt op de Grote Steenweg heeft enkele duidelijke voordelen. Er is geen onteigening voor en aanpassing van het kruispunt Kraaistraat-Kraaistraat nodig. Bovendien zal minder (bijkomend) zwaar verkeer door de Kraaistraat passeren wat een verhoogde verkeersleefbaarheid en –veiligheid in vergelijking met volledige ontsluiting over de Kraaistraat oplevert voor de onmiddellijke woonomgeving.



In voorliggende nota werd aangetoond dat de impact van de verkeersgeneratie, ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling, eerder beperkt is:

- de doorstroming op de Grote Steenweg, mits het voorzien van een voorsorteerstrook, komt niet in het gedrang.
- er kan op een voldoende ruim gedimensioneerde wijze dergelijke voorsorteer- of afslagstrook worden voorzien, afgestemd op de regeling van de nabije verkeerslichten en rekening houdend met de huidige intensiteiten op de Grote Steenweg, waarbij de veiligheid van het doorrijdend verkeer niet in het gedrang komt.
- vrachtverkeer kan vanuit de richtingen Herk-de-Stad en Sint-Truiden of vanop het hogere wegennet rechtstreeks op het bedrijventerrein terecht.
- flankerende maatregelen (signalisatie, verkeersborden, wegmarkering) kunnen de scheiding van de verkeersstromen, naar het containerpark en het bedrijventerrein mee ondersteunen.
- voorliggend ontwerp behoudt de voorrang voor het fietsverkeer en de nota stelt bijkomende maatregelen voor om de zichtbaarheid en veiligheid van de zwakke weggebruiker te verhogen.

Bij het voorgestelde ontwerp en concept blijven nog enkele kanttekeningen bestaan die niet louter betrekking hebben op het mobiliteits- of verkeerskundig aspect:

- door de combinatie moeten er aanpassingen gebeuren aan de gewestweg. De extra kosten dat dit teweegbrengt, en die door (één van) de betrokken partijen moeten worden gedragen, zullen verder worden onderzocht en mogen geen hypothek leggen op de geplande ontwikkeling.
- een combinatie van de twee ontsluitingen (via Kraaistraat en Grote Steenweg) maakt ook dat de fasering van het terrein moet worden opgeheven, omdat de realisatie dan in één keer moet gebeuren. De gewenste toestand is immers een eindtoestand, maar de voorwaarde is wel dat alle delen ervan worden ontwikkeld. Enerzijds moeten de

overige overheden (provincie, ruimte en erfgoed) hiermee instemmen. Anderzijds moet er voldoende vraag zijn naar de ontwikkeling, zodat de gronden niet gedurende lange tijd onbenut blijven.

- de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling: de meerkost voor de aanleg van (bijkomende) infrastructuur en wegenis (t.o.v. zelfde hoeveelheid te benutten oppervlakte) weegt zwaar door. Extra financiële lasten bij de ontwikkeling brengen de haalbaarheid van het project mogelijk in het gedrang. Dit vormt een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het terrein.

**Op basis van deze nota wil de gemeente voorstellen om de voorstudie af te sluiten, en het voorgestelde ontsluitingsconcept – dubbele ontsluiting met gescheiden functies – als inrichtingsconcept voorop te stellen in het verdere proces van de opmaak van het ruimtelijke uitvoeringsplan voor deze nieuwe ontwikkeling.**

**Milderende maatregelen en aandachtspunten kunnen – voor zover ze ruimtelijk kunnen worden vertaald – vervolgens mee worden genomen in de verordenende, stedenbouwkundige voorschriften.**

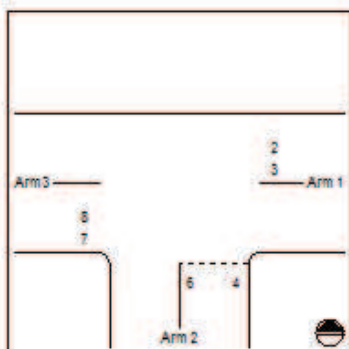
**Er wordt voorzien in een nieuwe ontsluiting op de N716, met een opstelstrook voor linksafslaand verkeer (vanuit Sint-Truiden). Bijgevoegd ontwerp kan als basis dienen voor een effectief uitvoeringsdossier.**

## 6. Bijlagen

### 6.1. Bijlage 1: intensiteitsberekening met de software Capacito

Capacito 1.8  
Licentie: Interleuven

Geetbets - AZ Rummen  
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Kruispunt Grote Steenweg (N716) / Ontsluiting Bedrijventerrein Rummen

Arm 1: Grote Steenweg N716  
Arm 2: Ontsluiting bedrijventerrein  
Arm 3: Grote Steenweg N716

#### INTENSITEITEN

dinsdag 10-4-2012 van 16.30 tot 17.30 uur

Richting 2: 304 pae/uur  
Richting 3: 62 pae/uur  
Richting 4: 62 pae/uur

Richting 6: 47 pae/uur  
Richting 7: 47 pae/uur  
Richting 8: 335 pae/uur

#### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 70 km/u  
Voorrangregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

#### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Geoor. cap. pae/u	Restoap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	62	750	668	0 sec.	Ja
4	62	446	337	<15 sec.	Ja
6	47	446	337	<15 sec.	Ja

#### GRENSWAARDEN

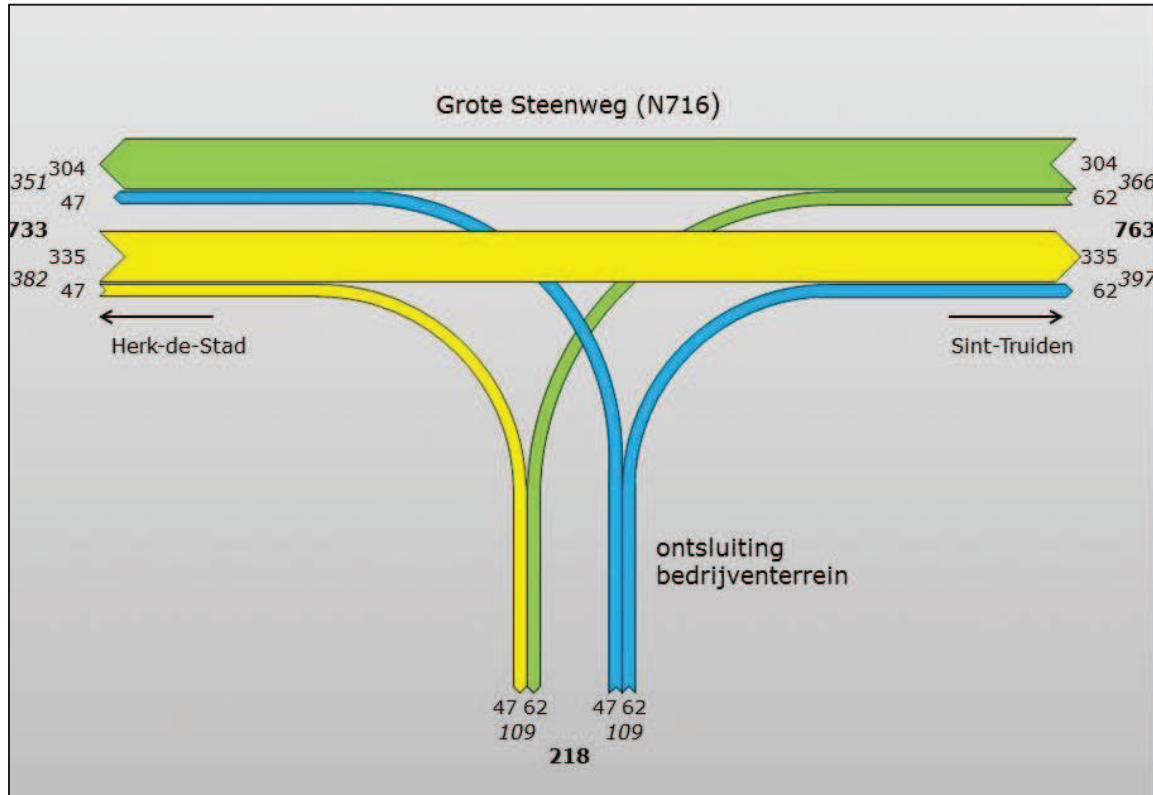
Grootte van de wachttijd	Restoap. kenwaarde	Restoap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

Nota ontsluiting bedrijventerrein Rummen

6.2. Bijlage 2: visuele weergave van de intensiteiten

Kruispunt: Grote Steenweg (N716) – ontsluiting bedrijventerrein Rummen

Tijdstip: dinsdag, tijdens de avondpiek (16.30 – 17.30)



6.3. Bijlage 3: ongevalgegevens onmiddellijke omgeving

LL/ NR. SS	RDR	PV Nummer	Maand	Dag	Datum	uur	Krp	1ste weg	Kmp	Nr	2de weg	type	Weer	Licht	wegdek	Beb. kom	Bijk Karakter	Vlucht	Oor- zaak 1	Best 2	Best 3
1	SS	LE91L2300008	Januari	Zo	6/01/2008	5:00	N	Kraaistraat		48		THBR	Normaal	Nacht	Droog	N		J	VC		
2	LL	LE81L2300094	Februari	Di	26/02/2008	16:38	N	N716		9,5		ZA	Normaal	Dag	Droog	N		N	MA	PW	FI
3	LL	LE81L2300222	Mei	Ma	26/05/2008	8:15	N	N716	11	216		KS	Normaal	Dag	Nat	N		N	VC	VW	PW
4	LL	LE81L2300374	September	Wo	10/09/2008	17:28	N	N716		129		VR	Normaal	Dag	Droog	N		N	VR	FI	PW
5	SS	RDR IV 4250/08	September	Di	16/09/2008	8:05		Kraaistraat			Zavelkullistr.										
6	SS	RDR IV 4804/08	Oktober	Wo	22/10/2008	16:04		N716			ALDI										
7	SS	RDR IV 4899/08	Oktober	Di	28/10/2008	15:51		N716	136												
8	SS	91/300031	Januari	Wo	21/01/2009	18:25	N	N716	9,8			ZA	normaal	nacht	nat	N		J	MA	PW	
9	SS	91/300096	maart	Ma	2/03/2009	10:37	N	Kraaistraat		18		ZA	normaal	dag	droog	J		N	VR	PW	LWV
10	LL	81/300208	mei	Wo	27/05/2009	18:05	N	N716	9,8	129		KS	normaal	dag	droog	N		N	IH	PW	PW
11	SS	91/300238	juni	Zat	13/06/2009	8:45	N	N716	9,8			ZA	onbekend	dag	onbekend	N		J	MA	?	
12	LL	81/300342	september	Ma	7/09/2009	6:40	N	N716	9,1		Grote Stnwg.	THOR	normaal	dag	droog	N		N	AN	PW	
13	SS	91/300379	oktober	Di	6/10/2009	19:40	J	N716	8,6		Dullaerstr.	ZA	normaal	nacht	nat	N		N	VR	PW	PW
14	LL	81/300441	oktober	Wo	28/10/2009	18:29	J	N716	8,6		Dullaerstr.	ZA	normaal	nacht	droog	N		N	AN	LWV	FI
15	LL	81/300482	november	Di	17/11/2009	21:00	N	Dullaerstraat				THBR	onbekend	nacht	onbekend	N		N	AN	PW	
16	SS	VPV 300143	maart	Zo	14/03/2010	5:00	N	Kraaistraat		21		THOR	normaal	nacht	droog	N		J	VC	PW	
17	LL	300198	april	Do	8/04/2010	17:45	N	N716	9,8	129		ZA	normaal	dag	droog	N		N	VR	FI	ADG
18	LL	300409	augustus	Wo	4/08/2010	15:33	J	N716			Kraaistraat	KR	normaal	dag	droog	N		N	ZI	VW	MF
19	SS	VPV 300473	augustus	Ma	30/08/2010	10:00	N	N716				ZA	normaal	dag	droog	J		N	MA	PW	?
20	SS	VPV 300591	oktober	Di	26/10/2010	15:57	N	Kraaistraat		21C		THBR	normaal	dag	droog	N		J	MA	PW	?
21	LL	300707	december	Ma	20/12/2010	19:54	N	Kraaistraat				KS	mist	nacht	ijs	N		J	VC	PW	PW
22	SS	VPV 300155	maart	Zat	5/03/2011	10:30	N	Kraaistraat		17		THOR	onbekend	dag		N		N	AN	PW	
23	SS	300430	juli	Di	5/07/2011	9:40	N	N716	9,6	126	Grote Stnwg.	THBR	normaal	dag	droog	N		J	MA	PW	
24	SS	VPV 300618	oktober	Wo	12/10/2011	12:10	N	Dullaerstraat				KS	onbekend	dag		N		N	MA	PW	PW
25	SS	VPV 300680	november	Di	15/11/2011	8:10	N	Kraaistraat		72		KS	normaal	dag	droog	N		N	MA	PW	PW
26	SS	VPV 300700	november	Wo	23/11/2011	16:31	N	N716	10	189	Grote Stnwg.	ZA	onbekend	nacht	nat	N		J	AN	?	
27	SS	VPV 300089	februari	Zat	11/02/2012	15:15	N	N716	11	225		ZA	rook	dag	droog	N		N	AN	PW	PW
28	SS	VPV 300416	augustus	Zat	18/08/2012	13:03	N	N716	9,8	150		KS	normaal	dag	droog	N		N	AN	PW	PW
29	LL	300470	september	Zat	8/09/2012	14:56	N	N716	9,9	133		ZA	normaal	dag	droog	N		N	VR	BF	PW
30	LL	300600	november	Do	15/11/2012	12:15	J	N716	11		Bergenseinestr.	KR	normaal	dag	droog	N		N	HI	PW	PW
31	LL	300656	december	Ma	10/12/2012	17:09	N	N716	10	197		KS	regen	nacht	nat	N		N	AN	PW	ADG

Legende type:

THBR = tegen hindernis buiten rijbaan  
 ZA = zijdelingse aanrijding  
 KS = Kop staart aanrijding  
 KR = kruising aanrijding  
 THOR = tegen hindernis op rijbaan

Legende oorzaak:

VC = Veriles Controle  
 IH = Inhalen  
 HI = Inhalen  
 AN = andere  
 MA = Manoeuvr  
 ZI = Zichtbaarheid

Legende bestuurder:

PW = personenwagen  
 LWV = Lichte Vrachtwagen  
 BF = Bromfiets  
 FI = Fiets  
 VG = Voetganger  
 VW = Vrachtwagen

De verschillende locaties, m.u.v. de nummers 15, 19, 21 en 24, zijn op de volgende pagina's op kaart weergegeven.

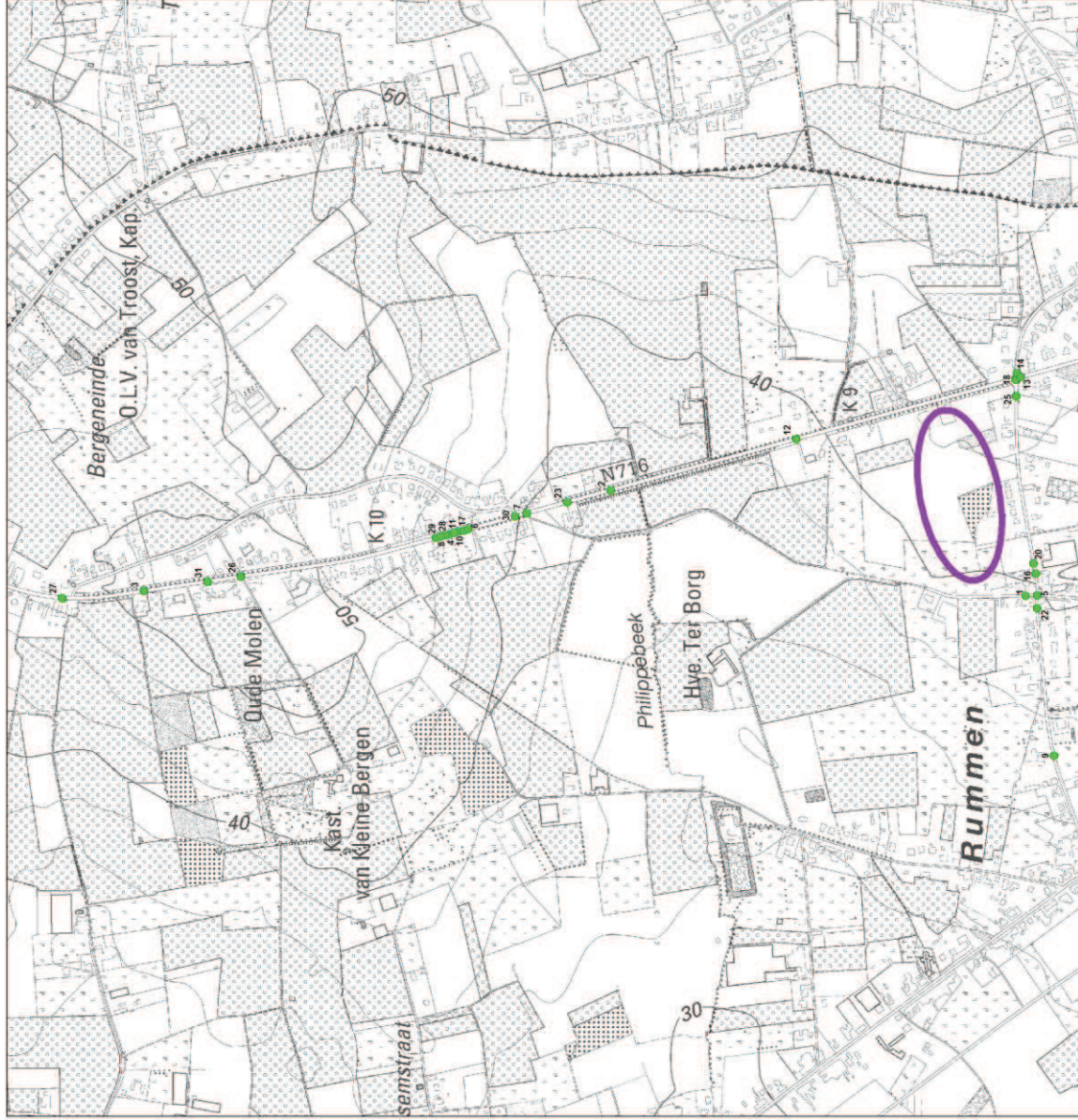
De eerste kaart geeft alle gegevens weer, m.u.v. de hierboven vermelde nummers. Zoals uit dit beeld blijkt, hebben vele gegevens geen betrekking op het plangebied of het wegvak dat in deze nota mee onder de loep wordt genomen. De tweede kaart zoomt meer in op de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Geen van de ongevalen kende zware gewonden of dodelijke slachtoffers. Bij bijna één derde van de ongevalen waren wel één of twee lichtgewonden.

# Bedrijventerrein Rummen (Geetbets)

GES 925.025

## Situering verkeers- ongevallen

- situering verkeersongevallen
- situering plangebied



0 50 100 200 300 400 Meters

adviesverlening & begeleiding  
ruimtelijke ordening

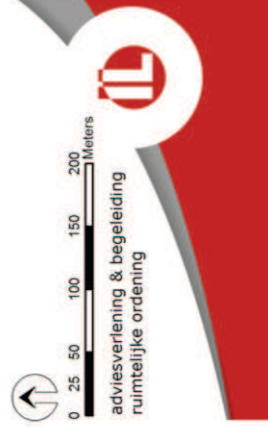
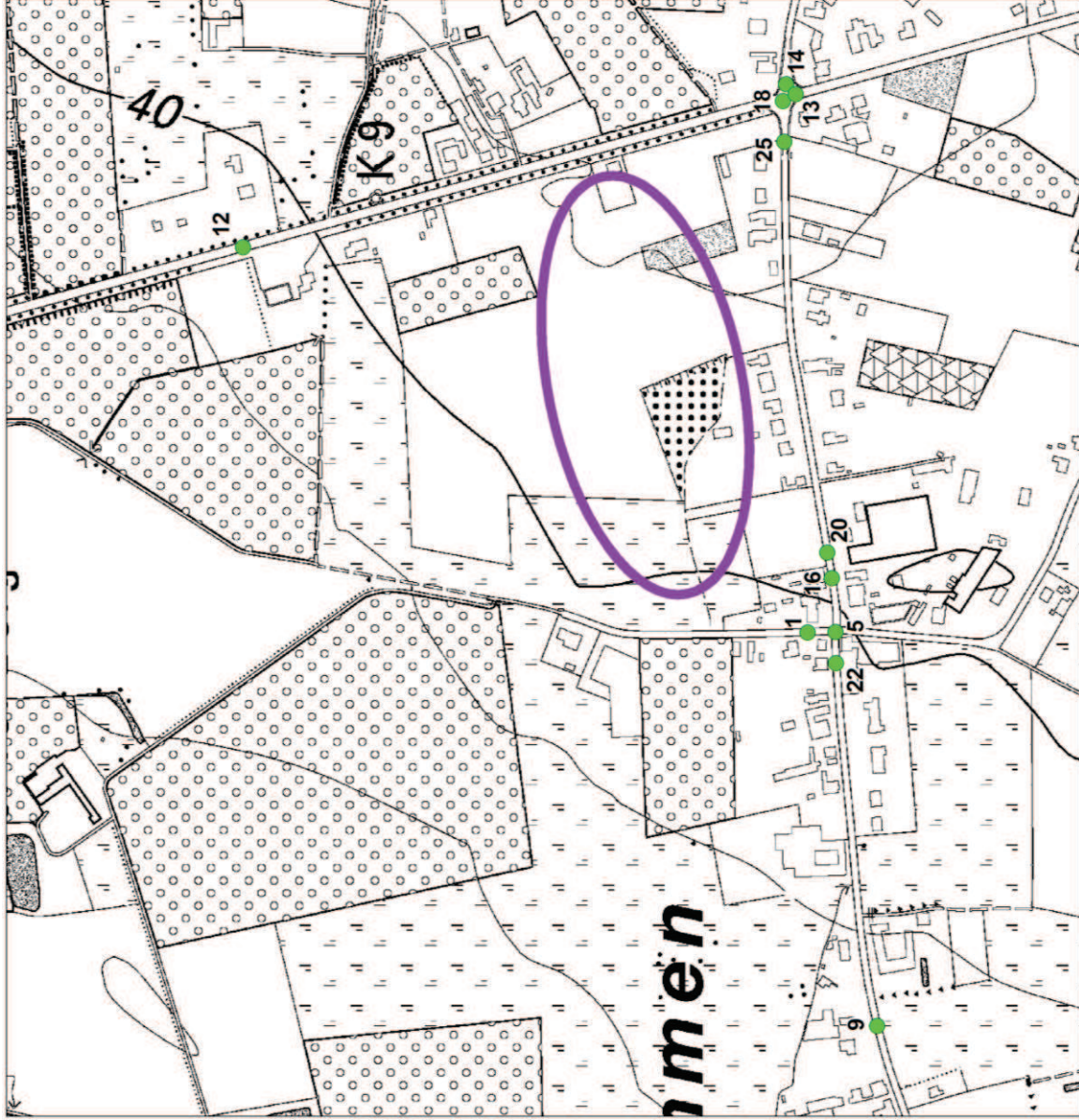


# Bedrijventerrein Rummen (Geetbets)

GES 925.025

## Situering verkeersongevallen

- situering verkeersongevallen
- situering plangebied



#### 6.4. Bijlage 4: bronvermelding gebruikte kaartlagen

---

##### 6.4.1. Gewestplan

---

Gewestplan, vectorbestand, toestand 02/05/2012, Vlaamse overheid – Departement Ruimtelijke Ordening – Woonbeleid en Onroerend Erfgoed.

##### 6.4.2. Kadaster

---

Digitale kadastrale percelenplannen, vectorbestand, toestand 01/01/2012, Federale Overheidsdienst Financiën, Algemene administratie van de Patrimoniumdocumentatie.

##### 6.4.3. Luchtfoto's

---

Middenschalige orthofotomozaïek, Vlaanderen, winteropnames, 2012, Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen, Provincie Vlaams Brabant.

##### 6.4.4. Stratenplan

---

Navstreets Raster, raster, 05/08/2011, NAVTEQ.

##### 6.4.5. Centraal Referentie Adressenbestand

---

CRAB (Centraal Referentie AdressenBestand) light, vector, 07/09/2012, AGIV.

##### 6.4.6. Grootschalig referentiebestand

---

GRB, vector en cad, recentste GRB-product release okt. 2012, AGIV.

## 6.5. Bijlage 5: nieuw ontwerp kruispunt Grote Steenweg – nieuwe ontsluitingsweg

---

Op de volgende pagina's is het ontwerp van het kruispunt terug te vinden, telkens op schaal 1/500:

- Op de eerste pagina het globale overzicht, met de afstand tot het bestaande kruispunt, de Kraaistraat, de bushalte, ... (A1-formaat);
- Op de tweede pagina variant 1 met een doorsteek voor het zachte verkeer (A3-formaat);
- Op de derde pagina variant 2 met het plaatselijk dubbelrichting fietspad (A3-formaat);

(zie volgende pagina's)

# BEDRIJVENTERREIN RUMMEN

## bouwplaats

Geniets  
GEMEENTE GEETBETS  
Dorpsstraat 7  
4011 SP 65 00

## opdrachtgever

INTERLEUVEN  
ontwerp & realisatie  
Brouwersstraat 6, 3000 Leuven  
t 016 23 58 36 f 016 20 42 36

## ontwerp

Van Halbeek Mark  
Directiehoofd  
Ontwerp & realisatie  
Willy Vlaeyen  
Projectleider

## VOORONTWERP

## inhoud

Grondplan 1/500

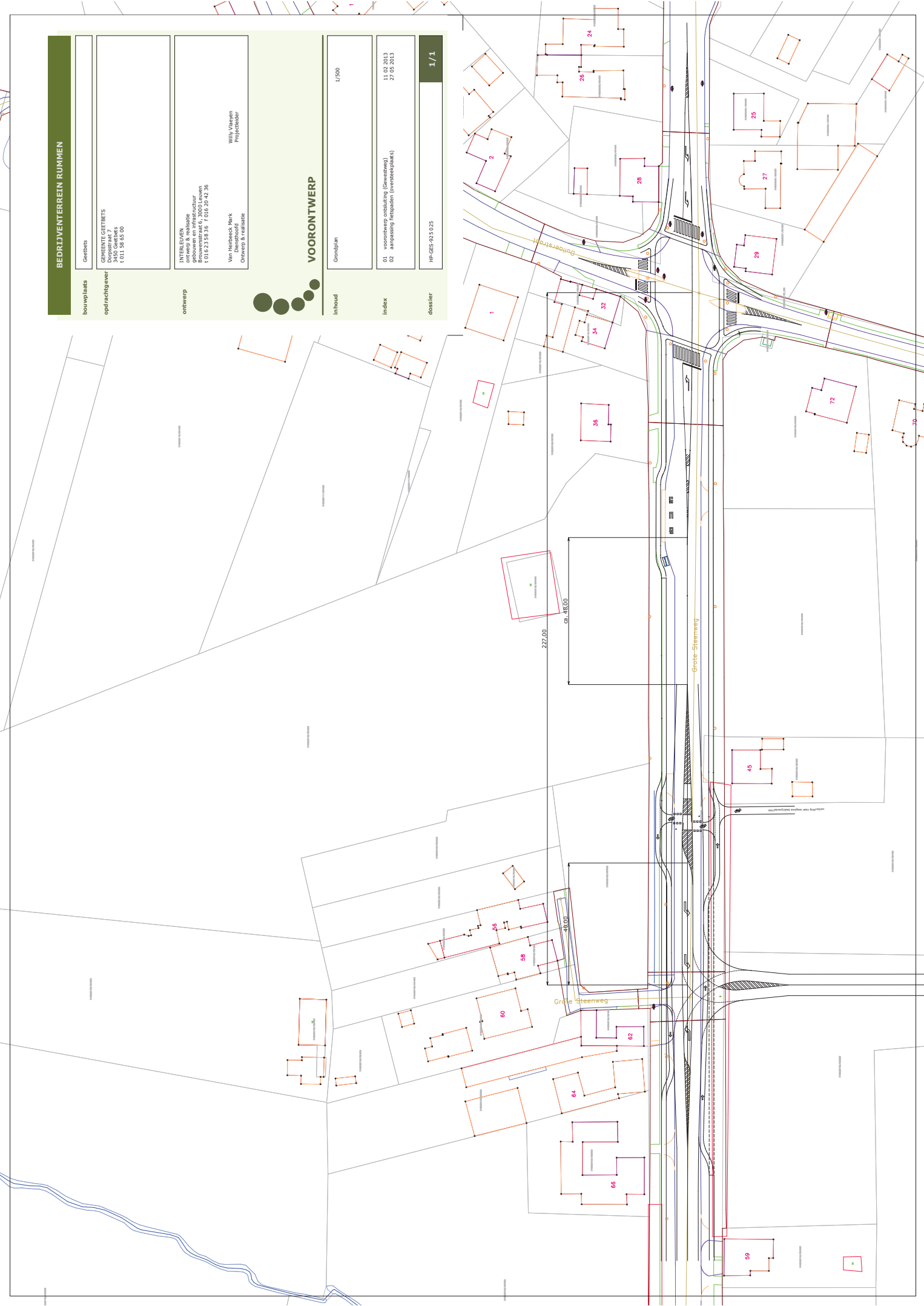
## index

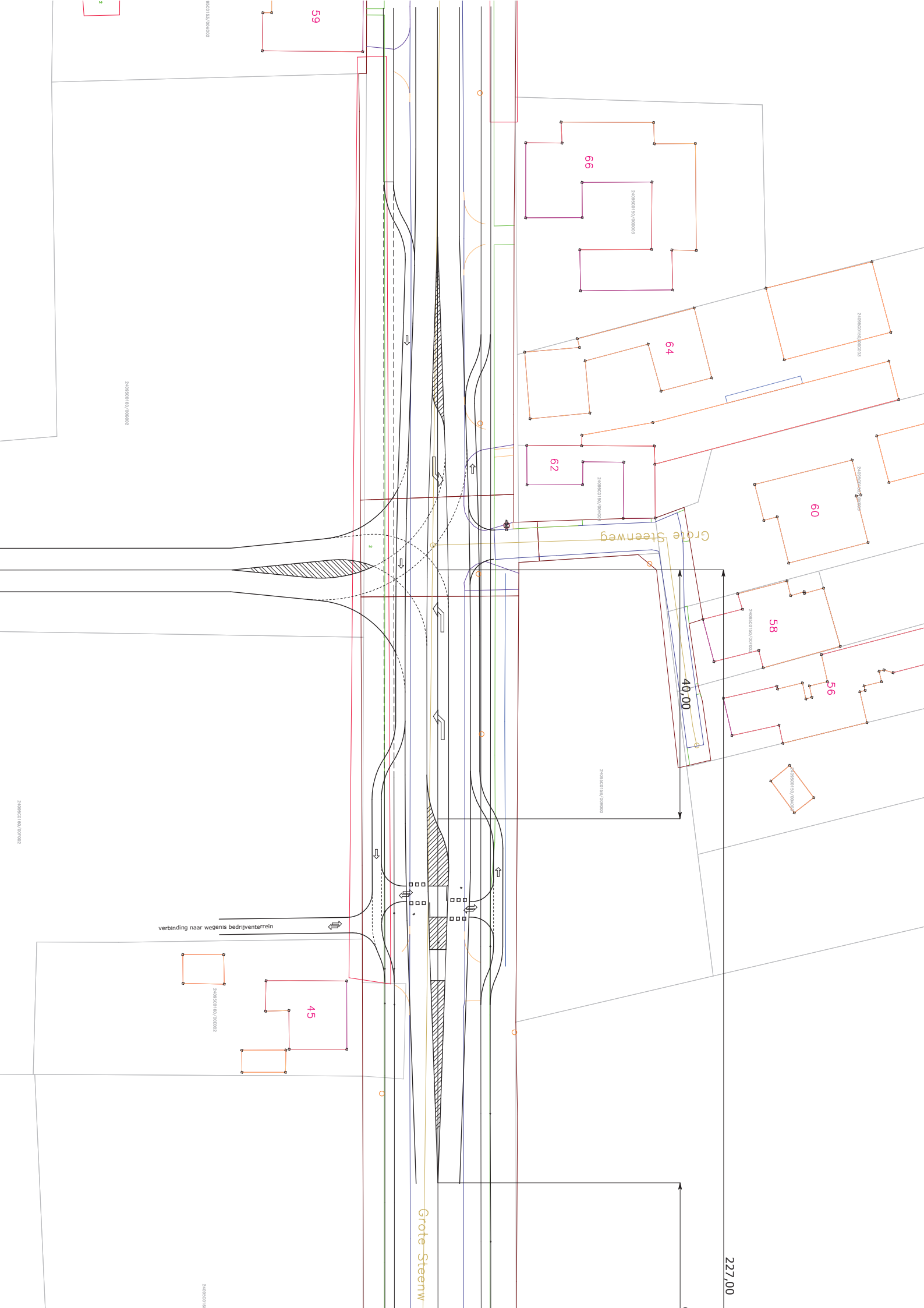
01 voorontwerp ontwerpen (Gewesthous)  
02 aanpassing fietspaden (oversteekplaats)

## classificatie

HP-GES-925.0.05

1/1





227,00

Grote Steenweg

Grote Steenweg

verbinding naar wegnis bedrijventerrein

59

66

64

62

60

58

56

45

240820116/00002

240820116/00003

240820116/00003

240820116/00003

240820116/00003

240820116/00003

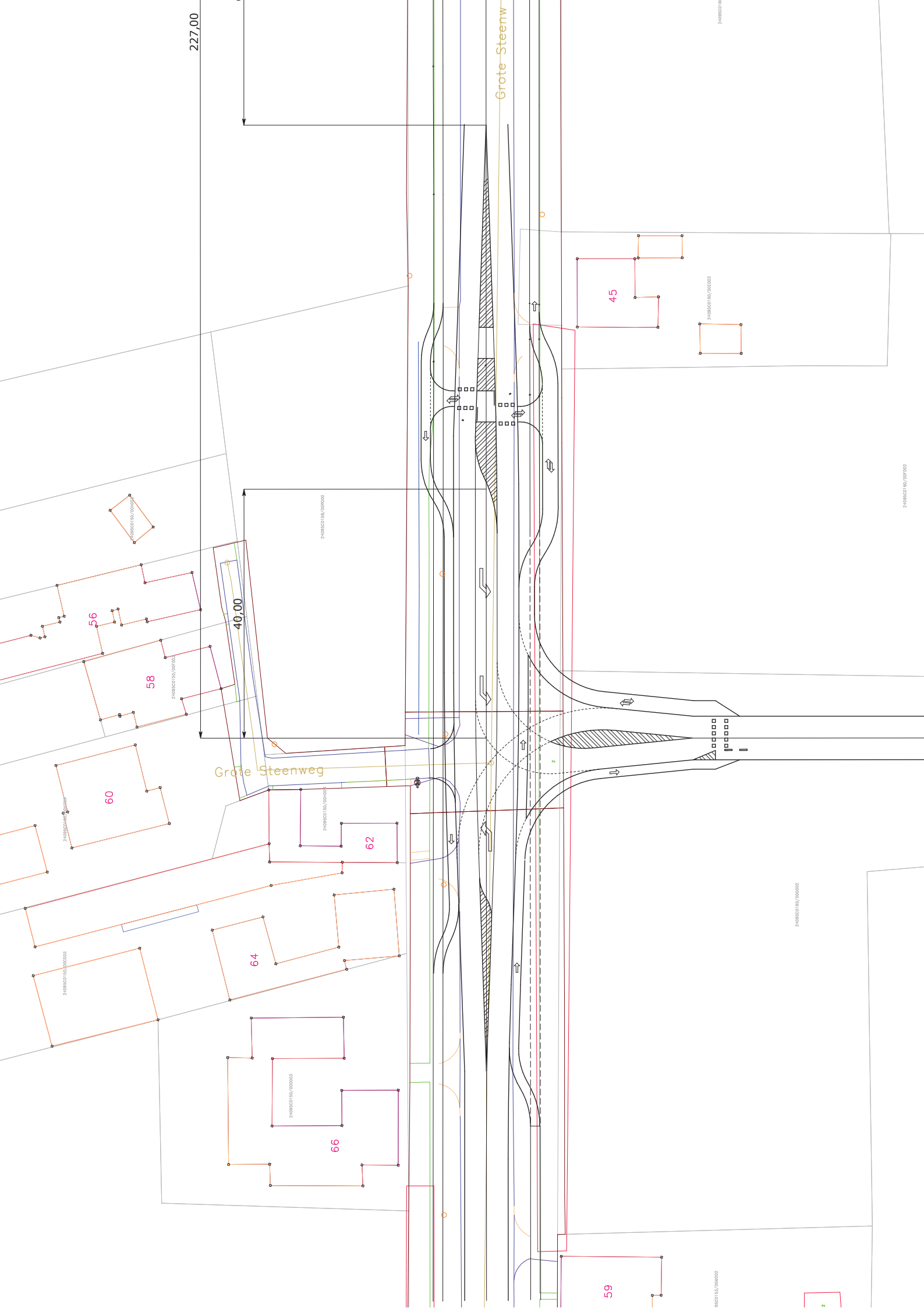
240820116/00003

240820116/00002

240820116/00002

240820116/00002

240820116/00002



227,00

Grote Steenw

Grote Steenweg

40,00

45

59

56

58

60

62

64

66

2409500180/000002

2409500180/000002

8000154/000002

2409500180/000002

2

**Gemeente Geetbets**

# **RUP LOKAAL BEDRIJVENTERREIN RUMMEN**

**Onderzoek naar plan-MER-plicht**

**Verzoek tot raadpleging**

**VERSLAG PCV**

**Initiatiefnemer:**

Gemeente Geetbets  
Dorpsstraat 7  
3450 Geetbets

**Uitvoering:**

Interleuven  
Brouwersstraat 6  
3000 Leuven

**Wegen en Verkeer Limburg**

Koningin Astridlaan 50 bus 4

3500 Hasselt

Tel. 011 74 23 99 - Fax 011 74 24 49

wegen.limburg@vlaanderen.be

---

**Verslag Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid  
Gemeente Geetbets  
Gewestweg N716 t.h.v. bedrijventerrein te Rummen  
(dossiernr. V4138) - ontsluiting**

vergaderdatum	18 juni 2013
voorzitter	ir. Dieter Van Den Langenbergh - waarnemend voorzitter
verslaggever	mevr. Anita Philtjens
aanwezig	Vaste leden: ir. Yvo De Baetselier - afdeling Expertise, Verkeer en Telematica dhr. Michaël Berten - De Lijn dhr. Philip Vaneerdewegh - BIVV mevr. Claudia Juvyns - Afdeling Wegen en Verkeer Limburg dhr. Luc Plessers - Afdeling Wegen en Verkeer Limburg  Veranderlijke leden: ir. Jan Market - dienstkringingenieur district Sint-Truiden mevr. Sofie Van Campenhout - mobiliteitsbegeleider Limburg dhr. Kim Wouters - mobiliteitsbegeleider Vlaams-Brabant  Studiebureau: dhr. Bram Adams - studiebureau Interleuven dhr. Dirk Rits - studiebureau Interleuven  Gemeente Geetbets: dhr. Jo Roggen - gemeentebestuur dhr. Rik Lassaut - gemeentebestuur dhr. Wim Compernelle - gemeentebestuur
afwezig met kennisgeving	ir. Rudi Luyten - afdeling Wegen en Verkeer Limburg - sectie EM dhr. Fred Gerarts - Lokale Politie ir. Gijs Moors - afdelingshoofd
afwezig zonder kennisgeving	dhr. Valère Donné - mobiliteit dhr. Jean-Marie Coenen - RO Limburg ing. Marijke Vanhaeren - districtschef district Sint-Truiden dhr. Pieter Vrijssen - AWV Vlaams-Brabant

**PROVINCIALE COMMISSIE VERKEERSVEILIGHEID**  
**OVERZICHT EINDADVIEZEN d.d. 18/06/2013**  
**Gemeente Geetbets**  
**Gewestweg N716 t.h.v. bedrijventerrein te Rummen -**  
**ontsluiting**

**1. ADVIES PCV:**

Unaniem akkoord dat de locatie voor het nieuwe kruispunt goed gekozen is.  
De voorgestelde fietsoversteekplaats is niet noodzakelijk op deze locatie. Fietsers begeleiden via een dubbel richtingsfietspad naar de verkeerslichten toe, waar ze dan veilig kunnen oversteken. Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan de zichtbaarheid op het kruispunt en dan voornamelijk de zichtbaarheid op de fietsers.  
De ingetekende asverschuiving voor de fietsers is vrij bruusk.  
Het voorstel dient verder uitgewerkt te worden met de gemaakte opmerkingen.

**2. MOTIVERING:**

- De gemeente wenst op het bedrijventerrein ruimte te reserveren voor lokale bedrijvigheid.
- Het voorgestelde ontwerp betreft een ontsluiting van een nog te realiseren bedrijventerrein van ± 6,5 ha (met containerpark).
- Om de mogelijke ontsluiting van de nieuwe ontwikkeling af te wegen, wordt de impact op de onmiddellijke aansluitende wegen bekeken.

**3. GEMEENTE:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Opteert voor een aansluiting met Grote Steenweg, waartoe er geen onteigeningen nodig zijn.
- Bij een aansluiting op de Kraaistraat, moet er onteigend worden.
- Wil al het mogelijke doen om de veiligheid te bevorderen, maar het is dringend.
- Staat 100% achter het voorstel van het studiebureau.
- Er is een grote vraag naar het bedrijventerrein, er zijn reeds aanvragen gedaan door een chapper, lasser, centrale verwarming, enz.

**4. LOKALE POLITIE:**

Verontschuldigd.

**5. BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Voorstel klopt enkel als het profiel van de voorgestelde bedrijven correct is.

- Alle personeelsleden van dergelijke bedrijven komen aan en vertrekken op hetzelfde moment.
- Het kruispunt Kraaistraat-Kraaistraat moet bekeken worden om na te gaan of er geen kleine aanpassingen kunnen. Is er verbetering mogelijk zonder onteigeningen?
- Vermoedelijk trekt het bedrijventerrein niet veel meer fietsers dan er nu reeds zijn: is een fietsoversteekplaats dan noodzakelijk?
- Is een dubbelrichtingsfietspad aan westzijde tot aan de verkeerslichten niet logischer?
- Zijn er fiets- en voetgangersvoorzieningen op het bedrijventerrein aanwezig? Het snelheidsregime is dan wel slechts 50 km/u, maar er zijn veel vrachtwagens waardoor menging van verkeer niet ideaal is.
- Er moet aandacht besteed worden aan de zichtbaarheid; bijvoorbeeld de bomen. Deze mogen niet hinderend zijn voor het zicht op het links aankomend verkeer.
- Is het golvend tracé niet hinderend?
- Fietspad in voorrang wordt best in het rood doorgetrokken.

## **6. ELEKTRICITEIT EN MECHANICA:**

Verontschuldigd.

## **7. EXPERTISE, VERKEER en TELEMATICA:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Men legt 2 nieuwe kruispunten aan vlakbij een bestaand kruispunt.
- Waarom geen ontsluiting via de Kraaistraat?
- De gemeente legt de last van het nieuwe bedrijventerrein rechtstreeks op de gewestweg
- Voorkeur voor variante 1.
- In variante 2 ligt de fietsoversteekplaats op  $\pm 20$ m in de nieuwe toegangsweg. De fietsers zullen deze “omweg” niet maken om de nieuwe toegangsweg alzo te dwarsen.
- Er zou een nieuw kruispunt komen, terwijl dat niet nodig is.
- Bemerking op p.29: er zouden 's avonds evenveel voertuigen inrijden komende van Herk-de-Stad als er wegrijden richting Herk-de-Stad. Dit kan niet correct zijn.
- Wat betreft de lengte van de afslagstrook, deze moet voldoende lang zijn, zodat er zich 2 vrachtwagens kunnen opstellen. Dit is in orde.

## **8. RUIMTELIJKE ORDENING:**

Afwezig.

## **9. DE LIJN:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Sluit zich aan bij de mening van BIVV.
- Moeilijk om nu reeds uitspraken te doen over de fietsers als men de interne afwikkeling nog niet kent.
- Voorkeur voor oplossing waarbij de fietsers gemengd het bedrijventerrein inrijden en niet via een fietsoversteekplaats. Fietsoversteekplaats op deze locatie is waarschijnlijk overdreven. Het is beter deze niet te voorzien.
- Indien dubbelrichtingsfietsoversteekplaats wordt behouden, dan moet deze beter beveiligd worden.

## **10. BELEID MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID**

### **Limburg:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Fietsoversteekplaats verschuiven naar de verkeerslichten
- Inbuigen van het fietspad naar de weg toe is niet ideaal. De zichtbaarheid van de fietsers moet voldoende zijn.
- Er werd 35m vooraf ingebogen, zodat het zicht goed is. Dit is standaard, maar in dit geval zijn er veel vrachtwagens en is het beter hiervan af te wijken.

### **Vlaams-Brabant:**

Akkoord met advies P.C.V.

- Locatie van bedrijventerrein is vreemd.
- Fietspaden op Steenweg zijn aanliggend t.h.v. aansluiting nieuw bedrijventerrein.
- Aanliggend of vrijliggend fietspad bekijken in verder ontwerp.
- Weg met vrachtverkeer heeft best aparte fietsvoorzieningen.

## **11. AFDELING WEGEN LIMBURG:**

- dienstkringir.: Akkoord met advies P.C.V.
  - Is een fietsoversteekplaats wel noodzakelijk?
  - Beter een dubbelrichtingsfietspad tot aan de verkeerslichten dan een fietsoversteekplaats. Op die manier heb je 1 conflictpunt minder
- district: Afwezig.
- district Aarschot: Afwezig.
- sectie verkeer Limburg: Akkoord met advies P.C.V.
- sectie verkeer Vlaams-Brabant: Afwezig.