

UNIEKE NOTA

N26 Herent – Mechelsestwg FASE 2bis – Kruispunt Molenweg- aansluiting KMO- zone Hambos

1. Projectbeschrijving

Dit project betreft de heraanleg van de N26 Leuven-Mechelen tussen kmpt 7.1 en 7.6 ter hoogte van de aansluiting met de Molenweg. Het te vernieuwen wegvak is 500m lang

1.1. *Probleemstelling (bestaande toestand)*

Het bovenvermeld wegvak is ongeveer 500m lang. Het maakt deel uit van een groter geheel voor de vernieuwing van de N26 (incl. rioleringen). Op het betrokken traject ligt tevens de aansluiting van de Spekstraat (plaatselijk verkeer).

Omwille van de realisatie van de KMO-zone Hambos in de kanaalzone op grondgebied Tildonk dient het kruispunt van de N26 met de Molenweg vervoegd uitgevoerd te worden. De Molenweg zal in de toekomst dienen als ontsluiting naar de N26 voor de KMO-zone. De inrichting van de Molenweg in zijn huidige configuratie (rijweg in asfalt van 3,5m zonder verdere randinfrastructuur) is niet geschikt voor het te verwachten (vracht-)verkeer ingevolge de aan te leggen nieuwe KMO-zone "Hambos" langs de kanaalzone op grondgebied Tildonk.

De N26 is vandaag een brede gewestweg met grotendeels vrijstaande bebouwing hetgeen bestuurders uitnodigt tot overdreven snelheid.

Langs de N26 Mechelsesteenweg is vandaag langs beide zijden slechts een gemarkeerde, aanliggende fietsstrook aanwezig. Deze is structureel in slechte staat, en behoud ervan is een niet gewenst toekomstscenario, gelet op de grote hoeveelheden auto- en vrachtverkeer dat de N26 gebruikt, en de relatief hoge snelheden.

De afbakening (in lengte) langs de N26 is mee gekozen in functie van de afwatering van de te realiseren DWA- en RWA-systemen.

1.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De N26 verbindt de regionaalstedelijke gebieden Leuven en Mechelen met elkaar. De N26 zelf wordt in het RSV niet geselecteerd als hoofd- of primaire weg, behalve het tracé tussen de A2/E314 en de R23 (primaire weg II) op het grondgebied van de stad Leuven. Dit laatste valt evenwel buiten de scope van dit project.

1.3. Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

De N26 wordt in het PRS-VB aangeduid als secundaire weg type I vanaf de aansluiting met de A2/E314 tot aan de kruising met de N267 in Boortmeerbeek.

1.4. Toetsing aan het mobiliteitsplan Herent

Het mobiliteitsplan van Herent werd op 13 maart 2012 op de gemeenteraad goedgekeurd en op 03 mei 2012 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

In het mobiliteitsplan van Herent is o.a. volgende wenselijke ingreep opgenomen:

- Verkeerslichten aan het her in te richten kruispunt Molenweg

De impact van deze ingreep, de wenselijkheid en de uitvoerbaarheid ervan worden verderop in deze unieke nota uitgewerkt.

1.5. Streefbeeld N26 en studie herinrichting N26

In 2004 werd door de PAC een streefbeeld voor de N26 goedgekeurd. De aansluiting met de Molenweg maakt ook deel uit van een groter project dat voor de N26 uitgewerkt wordt. Deze studie houdt rekening met het opgemaakte streefbeeld. Voor deze studie werden al een eerste draft startnota en conceptplannen opgemaakt. De huidige unieke nota houdt rekening met de resultaten van dit studiewerk, zodat een latere herinrichting van de N26 volgens deze concepten mogelijk blijft.

2. Verkeerskundige situatie (nieuwe toestand)

2.1. Voortraject

De gewenste inrichting van het kruispunt Molenweg met de N26 Mechelsesteenweg werd ter voorbereiding van dit project reeds op de Provinciale Commissie verkeersveiligheid besproken. (Zie dossier en verslag in bijlage.) Deze commissie heeft een beslissingsbevoegdheid voor ingrepen met een maximaal uitvoeringsbedrag van €500.000. Daar dit project deze bovengrens overschrijdt, wordt een PSG samengeroepen om via deze unieke nota het ontwerp definitief goed te keuren.

Omdat het ontwerp al uitvoerig werd besproken op de PCV, wordt in deze unieke nota geen afweging van de verschillende alternatieven opgenomen.

2.2. Gekozen oplossingsrichting

Het wegprofiel zoals voorzien in het streefbeeld blijft grotendeels behouden, het wordt evenwel aangepast aan de lokale omstandigheden en aan de nieuwe normen inzake wegenisontwerp.

Grosso modo worden er in het ontwerp er 2 typeprofielen voorzien:

- Typeprofiel 1 (Standaard):
 - Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), aangevuld met afslagvak indien van toepassing
 - Greppel + boordsteen: 2 x 0,50m
 - Afscheiding van de rijbaan (groenberm) van 1,25m voor zone DWA-riolering
 - Vrijliggend fietspad van 2,00m
 - Vlakke berm voor plaatsing openbare verlichting/verticale signalisatie en bomen van 1,5m
 - RWA-buffergracht (+/-3m) en vlakke berm voor zone nutsleidingen (distributie) en opvang niveauverschil naar bestaande toestand op eigendomsgrens (+/-1,5m) van 4,45m

- Typeprofiel 2 (t.h.v. inritten en woningen):
 - Rijweg: 2 x 1 rijvak, breedte 2 x 3,30m (70 km/u), aangevuld met afslagvak indien van toepassing
 - Greppel + boordsteen: 2 x 0,50m
 - Afscheiding van de rijbaan (inrit/verharding) van 1,25m voor zone DWA-riolering
 - Vrijliggend fietspad van 2,00m
 - Inrit/verharding van 1,5m
 - RWA-infiltratiebuis (+/-3m) en inrit/verharding voor zone nutsleidingen (distributie) en opvang niveauverschil naar bestaande toestand op eigendomsgrens (+/-1,5m) van 4,45m

Grondplan en typedwarsprofielen zijn toegevoegd als bijlagen aan deze unieke nota.

2.3. Inrichting kruispunt

Het bestaande kruispunt van de N26 met de Molenstraat wordt gesupprimeerd op zijn huidige locatie en wordt verschoven naar noordwestelijke richting om een meer haakse aansluiting op de N26 te maken. Verder zal het nieuwe kruispunt uitgerust worden met aangepaste en veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen ter verbetering van de algemene verkeersveiligheid. In dit project zal de Spekstraat van de N26 afgesloten worden. In de ruimere omgeving van het project zal in de toekomst eveneens onderzocht worden welke zijstraten eveneens kunnen worden afgesloten van de N26 om het aantal conflictpunten te minimaliseren.

De gemeente Herent is vragende partij om dit kruispunt met verkeerslichten in te richten. Dit werd uitvoerig besproken op de PCV. Het verslag van deze bespreking is in bijlage terug. Hier werd volgende beslist: “Er wordt gevraagd aan de gemeenten om onderling een plan uit te werken met een aantal concrete acties die ervoor moeten zorgen dat het kruispunt Molenweg belangrijk wordt en hier hogere intensiteiten op verwacht kunnen worden. Enkel zo kan AWV akkoord gaan om verkeerslichten te verantwoorden.”

Afhankelijk of er voldaan is aan bovenstaande voorwaarde zal AWV het kruispunt inrichten met verkeerslichten dan wel wachtbuizen om op termijn zonder grote aanpassingswerken alsnog verkeerslichten te plaatsen.

2.4. Snelheden

Het snelheidsregime in het projectgebied bedraagt op dit ogenblik overal 70 km/u op de N26. De 70 km/u blijft behouden.

2.5. Openbaar vervoer

Wat de uitrusting voor het openbaar vervoer betreft, blijven alle bestaande bushaltes (2 stuks) in het project behouden. In de toekomst zullen zij blijven halteren in haltehavens. Omwille van de grote verkeersvolumes die de N26 heden te verwerken krijgt, en de invloed van het halteren van openbaar vervoer op de doorstroming te beperken, wordt geopteerd voor haltehavens en omwille van inpasbaarheid in het ontwerp moeten enkele haltehavens verplaatst worden. De bestaande haltehaven richting Mechelen wordt verplaatst tot na het kruispunt met de vernieuwde Molenweg. De haltehaven richting Leuven zal verschoven worden tot net achter de Spekstraat.

2.6. Voetgangersoversteken en fietsvoorzieningen

In de bestaande toestand zijn er op betrokken zone geen VOP's (voetgangersoversteekplaats) aanwezig.

In de nieuwe ontwerpplannen zal er aan het vernieuwde kruispunt met de Molenweg een VOP voorzien worden.

In ontworpen toestand worden vrijliggende fietspaden voorzien langs de N26, met een breedte van 2m, en dit langs beide zijden van de N26, uitgezonderd de zone tussen de vernieuwde Molenweg en de Spekstraat richting Leuven. In deze zone wordt het fietspad op 2,50m voorzien. Dit om de verplaatsing (dubbelrichting) tussen de Spekstraat naar het vernieuwde kruispunt met de Molenstraat in beide richtingen mogelijk te maken.

2.7. *Kruisingen / aansluitingen*

De volgende aansluitingen worden bij realisatie van dit project mee afgesloten:

- Spekstraat
- Bestaande schuine aansluiting van de Molenweg

3. Visie van de “PSG”

Aan deze unieke nota zijn een aantal vergaderingen voorafgegaan, waarin de krachtlijnen en de plannen, vervat en toegevoegd aan deze nota, het gevolg van zijn.

De opmerkingen van de PSG vergadering van 07/02/2020 (Herent, Kampenhout, Haacht, De Lijn, Provincie Vlaams Brabant, MOW Beleid, Dep. Omgeving, De Vlaamse Waterweg en AWW) betreffen volgende punten:

TOE TE VOEGEN NA DE PSG

4. Procedures

Voor dit project dienen of worden volgende procedures opgestart:

- | | |
|---|---------|
| ⇒ Opmaak onteigeningsplannen voortuinen | Q1/2020 |
| ⇒ Opmaak projectnota onteigeningen | Q1/2020 |
| ⇒ Start onteigeningen voortuinen | Q3/2020 |
| ⇒ Opmaak SWO met Herent en Aquafin | Q4/2020 |

5. Financiële randvoorwaarden

Op het voorgestelde vijfjarenprogramma 2020-2025 van AWV zijn er in 2020 en 2021 op elk jaar 200.000 euro ingeschreven voor het aankopen van de te verwerven gronden. Op het jaar 2021 staan 1,1 miljoen euro aan middelen ingeschreven voor het uitvoeren/opstarten van de werken.

Opgemaakt op xx/02/2020,

ing. Yoeri Vernelen

Projectmanager

Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams Brabant