
AWV ANTWERPEN / PROVINCIE ANTWERPEN

**OPMAAK BOVENGEMEENTELIJK ACTIEPLAN VOOR DE
BEGELEIDENDE MAATREGELEN VOOR HET DOORTREKKEN
VAN DE R6**

0	WOORD VOORAF TEN AANZIEN VAN DE PAC (29/08/2003)	1
1	DOELSTELLING VAN DE OPDRACHT	4
2	BELEIDSVISIES OP REGIONAAL NIVEAU	5
2.1	RSV	5
2.2	PROVINCIE	5
2.3	STREEFBEEELD N10	6
2.4	AFBAKENING STEDELIJK GEBIED MECHELEN	6
2.5	GRUP MECHELEN-NOORD	7
2.6	N16	7
2.7	STEDENBOUWKUNDIGE STUDIE R6	7
2.8	VERKEERSKUNDIGE STUDIE R6: MODELBEREKENING	8
2.9	DE LIJN	9
2.9.1	Doorstroming	9
2.9.2	Uitbreiding van het aanbod	9
2.10	ONGEVALLLEN EN ZWARTEPUNTENPROGRAMMA	10
3	BELEIDSVISIES OP GEMEENTELIJK NIVEAU	11
3.1	BONHEIDEN	11
3.2	LIER	11
3.3	MECHELEN	12
3.4	PUTTE	13
3.5	SINT-KATELIJNE-WAVER	14

4	VOORLOPIGE PROBLEEMSTELLING VISIE BELEIDSPLAN	16
4.1	STATUUT/CATEGORISERING VAN WEGEN EN WEGBEHEERDER	16
4.2	OVER DE PRIORITEIT VAN HERAANLEG	19
5	KRITISCH PAD VOOR HET ACTIEPLAN	20
6	ACTIEPLAN	22

0

WOORD VOORAF TEN AANZIEN VAN DE PAC (29/08/2003)

Om het draagvlak voor het project R6 te vergroten, werd door de auditor van de Provinciale Auditcommissie aanbevolen een bovengemeentelijk actieplan te maken om de nieuwe hiërarchie van de wegen op streekniveau te organiseren in een samenhangend pakket. Verschillende gemeenten gaven immers niet ten volle hun steun aan het project R6 omwille van de vrees dat dit project bestaande problemen op hun wegennet zou verergeren, temeer daar sommige van hun wegen een nieuwe functie kregen die belangrijke aanpassingen aan de infrastructuur noodzaakte, met een zware druk op de financiële draagkracht van de gemeente (b.v. Berlaarbaan). Op andere plaatsen was men afhankelijk van de goodwill van andere wegbeheerders (b.v. provincie m.b.t. de N15 doortochten Putte en Peulis).

Het concept achter het bovengemeentelijk actieplan ging uit van het bij elkaar brengen van de engagementen van alle betrokken partners in het 'stroomgebied' van de R6, om 'zekerheid te krijgen' over de financiële engagementen, en ten tweede, als toegevoegde waarde een afstemming en synergie te krijgen van de lokale maatregelen uit de verschillende mobiliteitsplannen (wegenhiërarchie van de lokale wegen, fietsroutenetwerken...).

In het kader van de subsidiariteit werd de provincie belast met een driedubbele rol: afstemmen van de gemeentegrensoverschrijdende projecten, organiseren van de gesprekken, en adviseren over een gemeenschappelijke visie. In de loop van de studie werd hiervoor zelfs een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar alternatieve tracés, en werden ministreefbeelden gemaakt van de secundaire wegen in het gebied. Onder meer om de kostprijs van de maatregelen te kunnen inschatten.

Eén probleem heeft geen oplossing gekregen die op consensus kan rekenen, nl. de rol van de secundaire wegen Berlaarbaan - Mechelbaan – Sander De Vosstraat en de N15 tussen R6 en N10. Daarachter gaat echter ook een discussie schuil over de verdeling van de lasten van het vrachtverkeer. Lier hanteert hier het model van **een concentratie op de N15** (de 'ostrand') en de N14 (Lier Duffel Mechelen). De provincie Antwerpen (cf. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) en de gemeenten Sint-Katelijne-Waver en Putte hanteren het model van een **spreiding van de druk over twee tracés** op bestaande wegen, of desnoods met kleine omleidingswegen (b.v. Koningshooikt). Een grote omleidingsweg over een nieuw tracé of bestaande wegen (Zoetwei, Pieter Michielslei) komt niet in aanmerking (zie studie in bijlage). De vrachtwagenstroom¹ op zich verantwoordt immers geen nieuwe tracés. Wat overigens zou neerkomen op een verlenging

¹ De vrachtwagenstromen liggen tussen 160 (referentie) tot 220 (duurzaam) vrachtwagens voor de Mechelbaan, waarbij geen rekening is gehouden met de tonnenmaatbeperving Koningshooikt, de capaciteit van de weg werd overschat, herinrichting doortocht.

van de R6 tot de N10. Deze maaswijdteverkleining is niet gewenst (cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en de ruimtelijke aantasting van het open gebied is niet in verhouding tot de getroffen woningen. In de discussie wordt gemakkelijksheidshalve gewezen op de Veilingzone, waarbij de doortrekking van de R6 wél een verkeersgeneratie in het gebied zou doen ontstaan (richting A2). Het verkeersmodel Antwerpen (zwaar verkeer) heeft in de verkeersplanologische studie van de R6 dit fenomeen niet in die mate waargenomen. Andere geven aan dat niet alleen de veiling, maar de bedrijventerreinen langsheen de hele N10 eveneens zwaar verkeer in alle richtingen genereren.

Uiteindelijk zijn geen juiste cijfers over herkomst en bestemming beschikbaar. Wel is vastgesteld dat de heraanleg van de doortocht in Putte een verschuiving in de verkeersstroom met zich meebrengt (alook herinrichting doortocht Duffel), richting Koningshooikt vooral voor het vrachtverkeer. Om die reden voorziet het actieplan ook gelijkaardige maatregelen in Koningshooikt, waarbij de mogelijkheid van een kleine omleidingsroute niet moet worden uitgesloten (een onderzoek dat niet in deze studie vervat zit).

De projectleiding van deze studie heeft geoordeeld dat het desondanks zinnig is dit actieplan aan de PAC voor te leggen met de bedoeling op basis van dit actieplan een protocol op te maken tussen de partners die wel akkoord gaan. Dit om volgende redenen:

- Vier van de vijf betrokken gemeenten gaan wel akkoord.
- Het actieplan strookt volledig met de visie van de provincie Antwerpen (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen).
- Het Vlaamse Gewest heeft de intentie uitgesproken dat een globale regeling op streekniveau inderdaad verschuivingen in wegbeheer kan verantwoorden (Berlaarbaan en N15 als gewestweg)².
- Het actieplan heeft voor afstemming gezorgd van het statuut van de lokale wegen. (Lokale wegen I vormen nu een samenhangend netwerk.) Er is eveneens een akkoord over de routes van het zwaar verkeer op lokale wegen (alvast tussen Bonheiden, Sint-Katelijne-Waver, Putte, Mechelen).
- De visie van Lier maakt niet dat het Provinciaal Structuurplan Antwerpen wordt herzien. Een overname van de Berlaarbaan vanaf R6 tot het kruispunt 't Sterreke (grens Lier en Sint-Katelijne-Waver) past in de rol van een secundaire weg II als verzamelende weg naar het net van hogere orde (R6 als primaire weg II). Gelet op de verkeersstroom die er de facto rijdt en zal rijden, is een aanpassing zinvol (cf. maatregelen verder in dit plan).
- Overigens trekt de R6 geen verkeer aan van buiten het plangebied. Selected-linkanalyse op het doorgetrokken wegvak R6 geeft aan dat het merendeel van het personenverkeer zijn herkomst heeft in de streek (betrokken gemeenten). **Het**

² Formele standpunten worden actueel enigszins bemoeilijkt omwille van het 'Kerntakendebat'.

bovengemeentelijk actieplan is dan ook niet gemaakt om een restitutie te geven aan de gemeenten die 'extra verkeer' zouden te verwerken krijgen door de verlenging van de R6, wel om synergie te krijgen tussen maatregelen van de betrokken beleidsniveaus (verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit) én te anticiperen op het effect van verschuivingen die ontstaan door de leefbaarheidsmaatregelen (doortochten, zone 30, circulatiemaatregelen) op de secundaire en lokale wegen in het betrokken gebied.

- Lier is bereid de financiële gevolgen voor de maatregelen op haar grondgebied zelf te dragen (zie visie Lier).
- Omwille van de volgorde van de voorgestelde maatregelen voor en na openstelling R6 is verder uitstel ongewenst.

In het actieplan worden alle acties nog steeds weergegeven. Wel wordt voorbehoud gemaakt voor de maatregelen op het grondgebied van Lier.

1

DOELSTELLING VAN DE OPDRACHT

Naar aanleiding van de stedenbouwkundige studie van de R6 werden een aantal begeleidende maatregelen aangegeven (hfdst. 9 p 49, 50).

Het bovengemeentelijk actieplan heeft als doel maatregelen op het onderliggende wegennet, in het 'stroomgebied' van de R6, in ruimte en tijd op elkaar af te stemmen. Hierbij dienen de timing en integratie van de verschillende projecten op elkaar te worden afgestemd in relatie met de doortrekking en herinrichting van de R6. Eveneens worden hierbij initiatiefnemers, verantwoordelijken en betrokkenen aangeduid.

Het betreft maatregelen op het onderliggende wegennet op kortere en langere afstand en dit voor de verschillende relevante modi (fiets, openbaar vervoer, voetgangers en autoverkeer), die samenhangen met het doortrekken van de R6. Het actieplan moet een duidelijke fasering van deze maatregelen op het onderliggende wegennet voorstellen. Zeker moet duidelijk zijn welke maatregelen vóór de openstelling van de R6 moeten worden uitgevoerd (korte termijn) en welke nadien (lange termijn) nog uitgevoerd kunnen worden. Verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid op het onderliggende wegennet vormen het uitgangspunt.

2 BELEIDSVISIES OP REGIONAAL NIVEAU

2.1 RSV

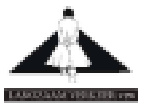
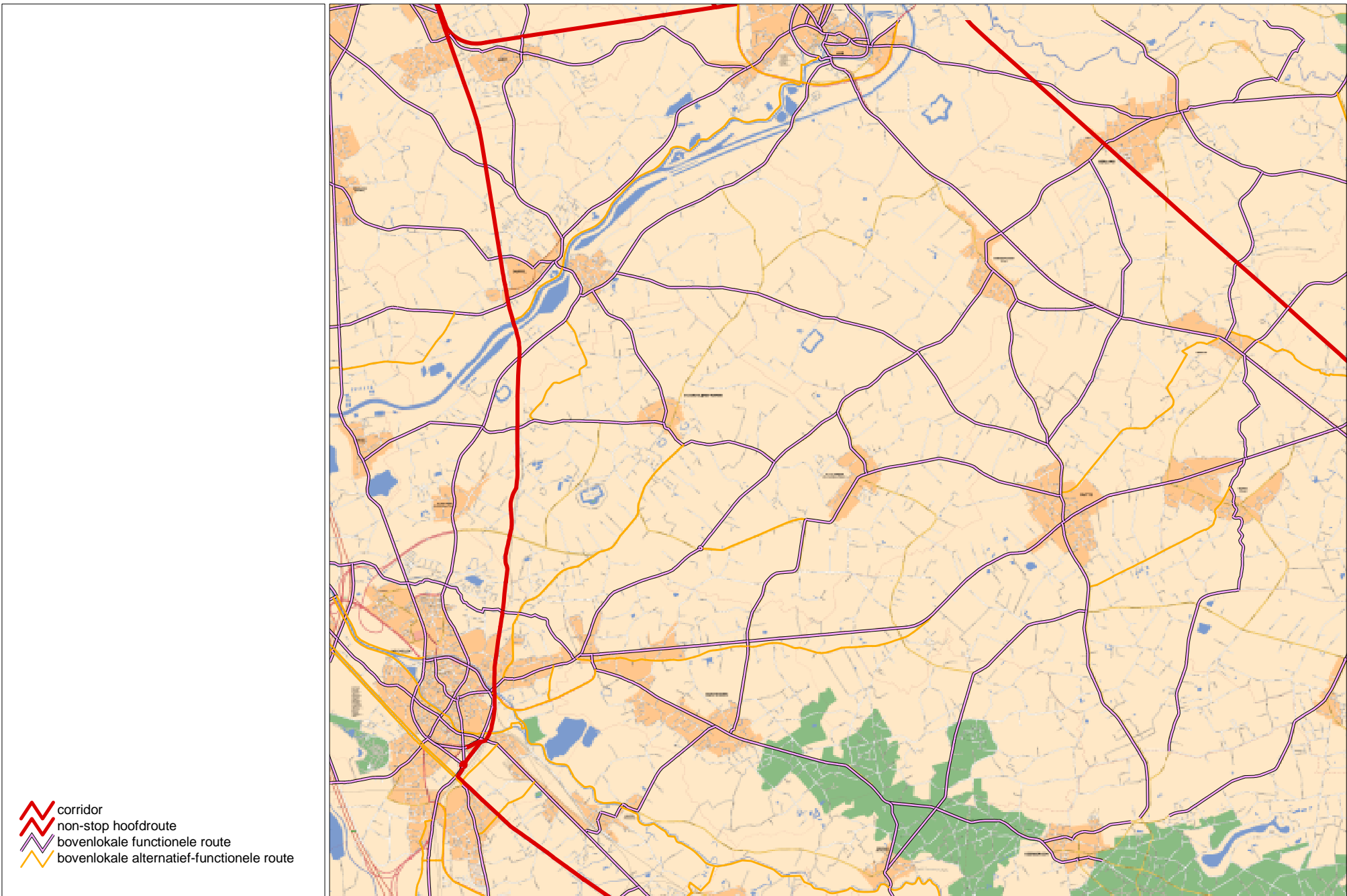
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de R6, gedeelte te ontwerpen van aansluiting 9 (A1 – Mechelen-Noord) tot N15 (Sint-Katelijne-Waver), geselecteerd als primaire weg type II. Dit impliceert:

- regulering van het verkeer op alle ‘kruispunten’;
- geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein;
- bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30 m vanuit de as van de weg;
- scheiding van verkeerssoorten mogelijk maken door middel van omvorming bestaande erf functies en gemengde verkeersafwikkeling.

2.2 PROVINCIE

Het Mechelse rasterlandschap vraagt om een goede ontsluiting omwille van de relatief dichte bevolking en diffuse structuur. De verweving van de dynamische tuinbouwactiviteiten met de nog aanwezige versnipperde open ruimte is een potentie en een uitdaging voor deze deelruimte. Gezocht wordt naar een ontwikkeling die de landschappelijke waarde van het gebied respecteert en verbetert. De ontwikkeling van stedelijke voorzieningen (recreatie, horeca, wonen, enz.) strookt niet met het open ruime karakter binnen de driehoek en wordt daar niet gestimuleerd. Men vat dit samen onder de doelstelling ‘vrijwaren van het middengebied voor openruimtefuncties’. De randpolen vertonen een gedifferentieerd uitrustingsniveau, zij worden goed ontsloten via de weg en het openbaar vervoer. De ontsluiting van dit gebied ten opzichte van zijn randen moet worden geoptimaliseerd.

De gewenste hoofdfunctie van secundaire wegen is voornamelijk een verzamelfunctie op bovenlokaal niveau, gemengd met de functie van lokaal toegangevend. De doorgaande verkeersfunctie is ondergeschikt aan de lokale verblijfsfunctie. De belangrijkste eisen zijn de verkeersleefbaarheid en de ruimtelijke inpassing. Beide primeren op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Indien in de toekomst zou blijken dat de leefbaarheid van een kern op een secundaire weg in de verdrukking komt en door een herinrichting van de weg zelf niet kan worden gegarandeerd, moet de aanleg van



0 500 1000 1500 Meters

Bovengemeentelijk actieplan R6
 Provincie Antwerpen - AWV Antwerpen | september 2003

PROVINCIAAL FIETSROUTENETWERK

Kaart 1

omleidingen mogelijk blijven. De omleiding neemt dan de taak en de functie van de secundaire weg doorheen de kern over.

Bindende selectie van secundaire wegen in het studiegebied:

- N15 (tussen de doorgetrokken R6 en N10): secundaire weg, type 2 (verzamelend op streekniveau);
- N14 Mechelen – Lier: secundaire weg, type 2 (verzamelend op streekniveau);
- N1 Mechelen – Antwerpen: secundaire weg, type 3 (openbaarvervoer- en fietsas).

De Berlaarbaan – Mechelbaan – aansluiting N10 is in het richtinggevende gedeelte geselecteerd als secundaire weg, type 2 (verzamelend op streekniveau). *Het college van burgemeester en schepenen van de stad Lier, besluit in een zitting van 21 juli 2003, niet akkoord te gaan met de selectie van de Mechelbaan.*

2.3

STREEFBEELD N10

(Statuut: synthese conceptnota wordt voorgelegd aan actoren)

Uit de huidige stand van zaken in de streefbeeldstudie van de N10 volgt dat het kruispunt Sander De Vosstraat – N10 zal heringericht worden (rotonde) en dat de aansluiting van de Vruchtelei afgebouwd wordt door het afsluiten van de Hemelshoek. In deze studie wordt geopteerd voor een omleidingsweg van de N10 rond Berlaar Heikant.

Voor Koningshooikt wordt geopteerd voor een doortocht in plaats van een ringweg rond het centrum.

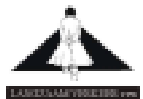
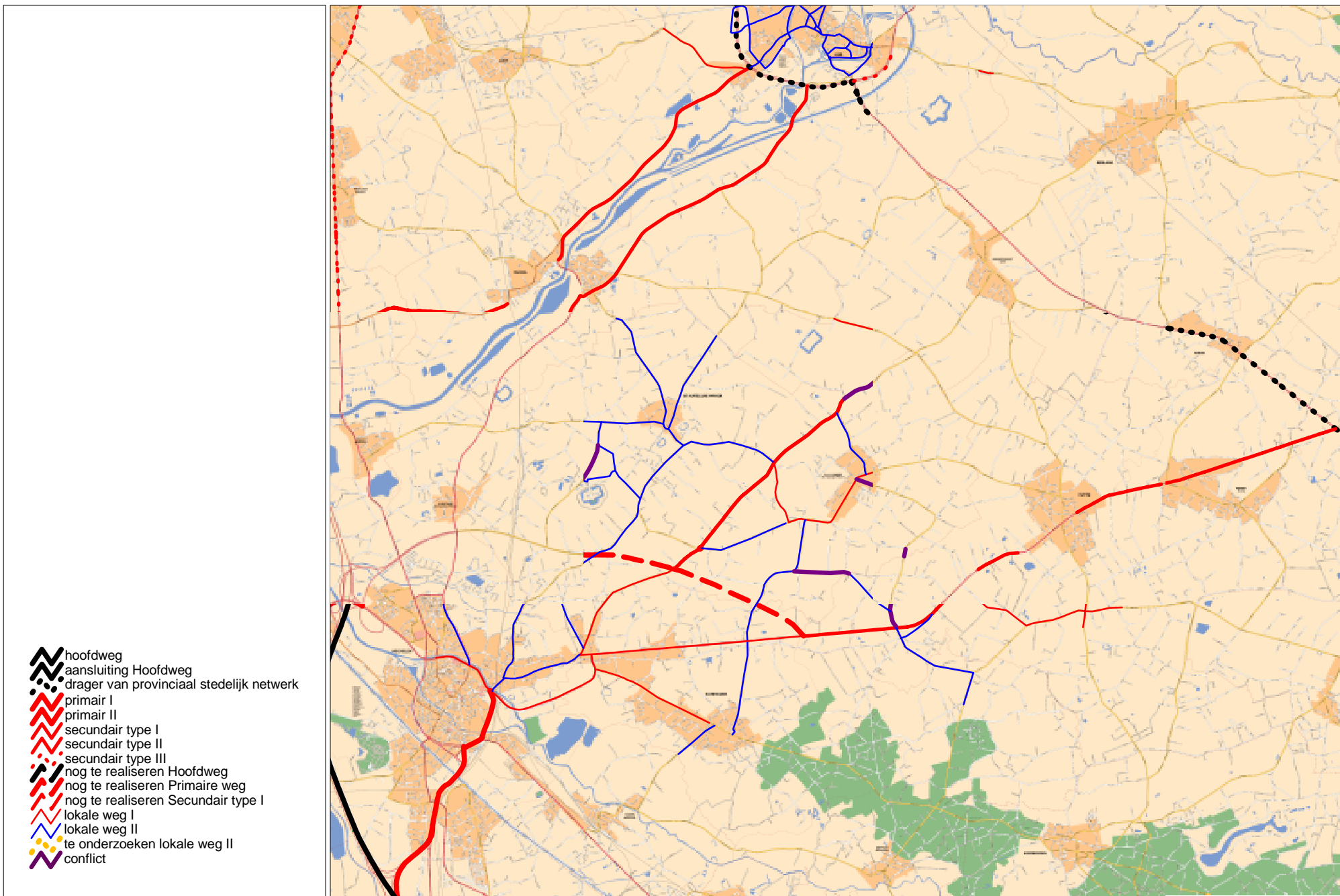
2.4

AFBAKENING STEDELIJK GEBIED MECHELEN

(Statuut: nog niet goedgekeurd)

Vermeldenswaardig is de opname van het veilinggebied van Sint-Katelijne-Waver als satelliet bij het stedelijk gebied Mechelen.

(zie ook 2.5 GRUP Mechelen-Noord)



0 500 1000 1500 Meters

2.5 GRUP MECHELEN-NOORD

(Statuut: in opmaak)

Voor de afbakening van het gebied Mechelen-Noord loopt momenteel een voorstudie in functie van de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Deze studie zit in een werkfase. Er zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt, maar de grote lijnen liggen min of meer vast:

- Opwaardering N1 tot hoogwaardige openbaarvervoeras in functie van een verbeterde multimodale bereikbaarheid van Industrie-Noord en de inplanting van een nieuw regionaal ziekenhuis ten zuiden van R6 tussen N1 en N14. Ruimtelijk wordt gestreefd naar een verdichting van Industrie-Noord met mogelijke personenextensieve functies rond het verkeersknooppunt en een strook langs invalsweg Mechelen-Noord.
- Optimalisatie van het verkeersknooppunt Mechelen-Noord met het oog op de gewenste wegencategorisering (N16 – R6 – Uilmolenweg en op- en afritten E19). Als alternatief wordt een bijkomende ontsluiting van Industrie-Noord (oostelijk deel) onderzocht met rechtstreekse aantakking op de verkeersknoop Mechelen-Noord.

2.6 N16

De gevolgen op de R6 van de primaire weg N16 zullen in deze studie niet bestudeerd worden. Deze worden meegenomen in de streefbeeldstudie van de N16 en het GRUP Mechelen-Noord.

2.7 STEDENBOUWKUNDIGE STUDIE R6

In de stedenbouwkundige studie van de R6 werd een alternatief geformuleerd voor de categorisering van de wegen:

- Heisbroekweg als primair II tussen R6 en Drevendaal voor de ontsluiting van een regionaal bedrijventerrein;
- R6 primaire weg II tot Berlaarbaan, waar de weg aansluit op twee secundaire wegen cat. 1 (Berlaarbaan en R6 tot N15 Putsesteenweg), dit om het ontsluitende karakter naar het open gebied duidelijker te stellen. De kruising van de Bergstraat – Waversebaan blijft ongelijkvloers omwille van het vermijden van een conflictpunt en ongewenst (sluip)verkeer op een lokale weg type II.

2.8 VERKEERSKUNDIGE STUDIE R6: MODELBEREKENING

Met behulp van een voor Mechelen en omgeving verfijnd multimodaal verkeersmodel van de provincie Antwerpen zijn een viertal prognoseberekeringen uitgevoerd voor het jaar 2010, om het effect te bepalen van de doortrekking van de R6 tussen Mechelsesteenweg (N1) en Putsesteenweg (N15). De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het mobiliteitsscenario 2010-trend zoals gehanteerd voor de prognoseberekeringen in Vlaanderen. Voor een gedetailleerde weergave van de resultaten verwijzen we naar de studie. Een korte samenvatting wordt hieronder weergegeven.

Een analyse van de herkomst en bestemming van het autoverkeer door middel van een selected link op de R6 wijst op een te verwaarlozen aandeel doorgaand verkeer binnen de driehoek Mechelen - Heist-op-den-Berg - Lier. Enkel de N15 en in mindere mate de Berlaarbaan verwerken een beperkt aandeel doorgaand autoverkeer (cijfers voor de avondspits - N15: 130 auto's richting N10 en 60 auto's richting Mechelen, Berlaarbaan 80 tal voertuigen van/naar Berlaar). De R6 vervult dus een verzamelfunctie voor het regionaal verkeer (zie kaart).

Uit de detailplot voor het autoverkeer (zie kaart Belast netwerk personenauto) blijkt dat de N14 tussen Duffel en de aansluiting met de R6 het meeste verkeer verwerkt. De intensiteiten liggen voor beide richtingen binnen de marge 500 tot 1000 voertuigen in de avondspits. De Berlaarbaan verwerkt minder verkeer dan de N15. De intensiteiten langs de Berlaarbaan liggen tussen de marge 250 tot 500 voertuigen per richting, met uitzondering van het gedeelte aansluitend op de R6 en de doortocht door Koningshooikt. Dit verschil wordt niet zo zeer verklaard door een betere routekeuze, maar voornamelijk door de herkomst- en bestemmingslocaties langs de N15. De drukste wegvakken op de N15 zijn gelegen tussen Putte en de aansluiting met de N10 in Heist-op-den-Berg.

Het zwaar verkeer blijkt hoofdzakelijk een route te kiezen via de N14 en de Berlaarbaan. Door de aanpassingen tot een duurzaam wegennetwerk (b.v. aanleg van doortochten in de kernen) wordt de N15 ontlast van zwaar verkeer en verloopt de route voornamelijk via de Berlaarbaan (zie kaart Belast netwerk 2010 - vrachtverkeer). De doortocht van Putte verwerkt nog een 70-tal vrachtwagens in beide richtingen tijdens de avondspits. Het volume aan vrachtwagens halveert vergeleken met de referentiesituatie (1999). Het vrachtverkeer door Koningshooikt verhoogt met een 60-tal voertuigen voor beide richtingen samen. Dit is een toename met circa 25% ten opzichte van de referentiesituatie. Tijdens de avondspits passeren dan 200 vrachtwagens in Koningshooikt. Dit vrachtverkeer is hoofdzakelijk afkomstig uit de richting van Lier en in mindere mate van Heist-op-den-Berg. In de detailplot is geen rekening gehouden met de tonnenmaatbeperking in het noordelijke deel van Koningshooikt. Met het oog op de leefbaarheid van de dorpskern, zo stelde de studie, dient overwogen te worden of een randweg het zwaar verkeer kan opvangen.

2.9 DE LIJN

De opwaardering van het bestaande tracé R6 tot primaire weg II en de doortrekking ervan tot de Putsesteenweg, maakt van de R6 zowat de belangrijkste oost-westverbinding van de regio. De vernieuwde en verlengde R6 zal een belangrijk verkeersaantrekkend effect hebben op het onderliggende wegennetwerk tussen E19 en N10, en van hieruit langs de N10 richting Lier en Aarschot (aansluiting E314).

2.9.1 DOORSTROMING

Doorstromingsproblemen zijn te verwachten op de vakken met gelijkgrondse kruisingen. De grootste doorstromingsproblemen zullen zich echter voordoen op de Putsesteenweg (vak aansluiting R6 tot N10). Putte-centrum is een belangrijke centrumhalte voor het openbaar vervoer. Het herinrichten van de doortocht te Putte is naar onze mening van primordiaal belang. De heraanleg van deze doortocht kan best afgewerkt zijn uiterlijk op het tijdstip van opening van de R6 vanaf de Putsesteenweg. Bij de aanleg dient de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer het belangrijkste aandachtspunt te zijn. Een systeem van toeritdosering naar het centrum van Putte met faciliteiten voor het openbaar vervoer lijkt onafwendbaar.

De kruisingen van de R6 met de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan zijn van een mindere orde, hoewel ook hier verkeersstremmingen kunnen verwacht worden. Doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer dienen dus ook hier in het uiteindelijke ontwerp meegenomen worden.

2.9.2 UITBREIDING VAN HET AANBOD

Momenteel kunnen uitbreidingen van het openbaarvervoeraanbod enkel gerealiseerd worden binnen de normen en de budgettering van het decreet op de Basismobiliteit, wat niet wegneemt dat lokale overheden mee kunnen investeren in bijkomend aanbod.

Voor de gemeenten Heist-op-den-Berg, Berlaar, Bonheiden en Putte zijn deze uitbreidingen reeds gerealiseerd. Mogelijke aanpassingen kunnen eventueel doorgevoerd worden naar aanleiding van de evaluatieaudits van deze dossiers, en uiteraard afhankelijk van de beschikbaar gestelde budgetten.

Voor de verbinding Heist-op-den-Berg – Mechelen werd gekozen voor het tracé via Putte en Onze-Lieve-Vrouw-Waver. De verbinding via Peulis is gerealiseerd via lijn 52 (Tremelo – Putte – Peulis – Mechelen). Hier wordt één bus per uur in de dalperiode aangeboden, en minimaal twee bussen per uur in de spits.

Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden zijn reeds opgenomen in de Mechelse stadslijnen. Ook de tangentiële verbinding tussen het station van Sint-Katelijne-Waver en Onze-Lieve-Vrouw-Waver is reeds in gebruik. Uitbreiding van het aanbod in de gemeente Sint-Katelijne-Waver is voorzien voor 2005 – 2006. Hierbij wordt onder andere de haalbaarheid en het potentieel van een verbinding met de IZ Mechelen-Noord bestudeerd.

De verdere uitbreiding van het aanbod in en rond Mechelen is niet eerder voorzien dan voor 2006-2007. Dit dossier steunt vooral op de verdere uitbreiding van het Mechelse stadsnet, waarbij eveneens bijzondere aandacht wordt besteed aan de uitbouw van een hoogfrequente noord-zuidas, gerelateerd aan Park-and-Ridevoorzieningen. Heden hebben we nog geen zicht op de beschikbare budgettaire middelen voor dit dossier.

2.10

ONGEVALLEN EN ZWARTEPUNTENPROGRAMMA

Uit de gegevens van de ongevallen-GIS ter beschikking gesteld door de provincie, blijkt dat zowel de R12 en de N15 als de N10 linten van ongevallen zijn. De prioriteitswaarden zijn hierbij echter niet zo hoog als de waarden ter hoogte van de kruispunten van de R6 met zowel de N1 (Antwerpsesteenweg), de N14 (Liersesteenweg) en de Heisbroekweg. Deze zwarte punten zijn dan ook opgenomen in het actieplan van het zwartepuntenprogramma van het Vlaamse Gewest en zullen in de loop van 2003 aangepakt worden.

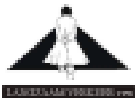
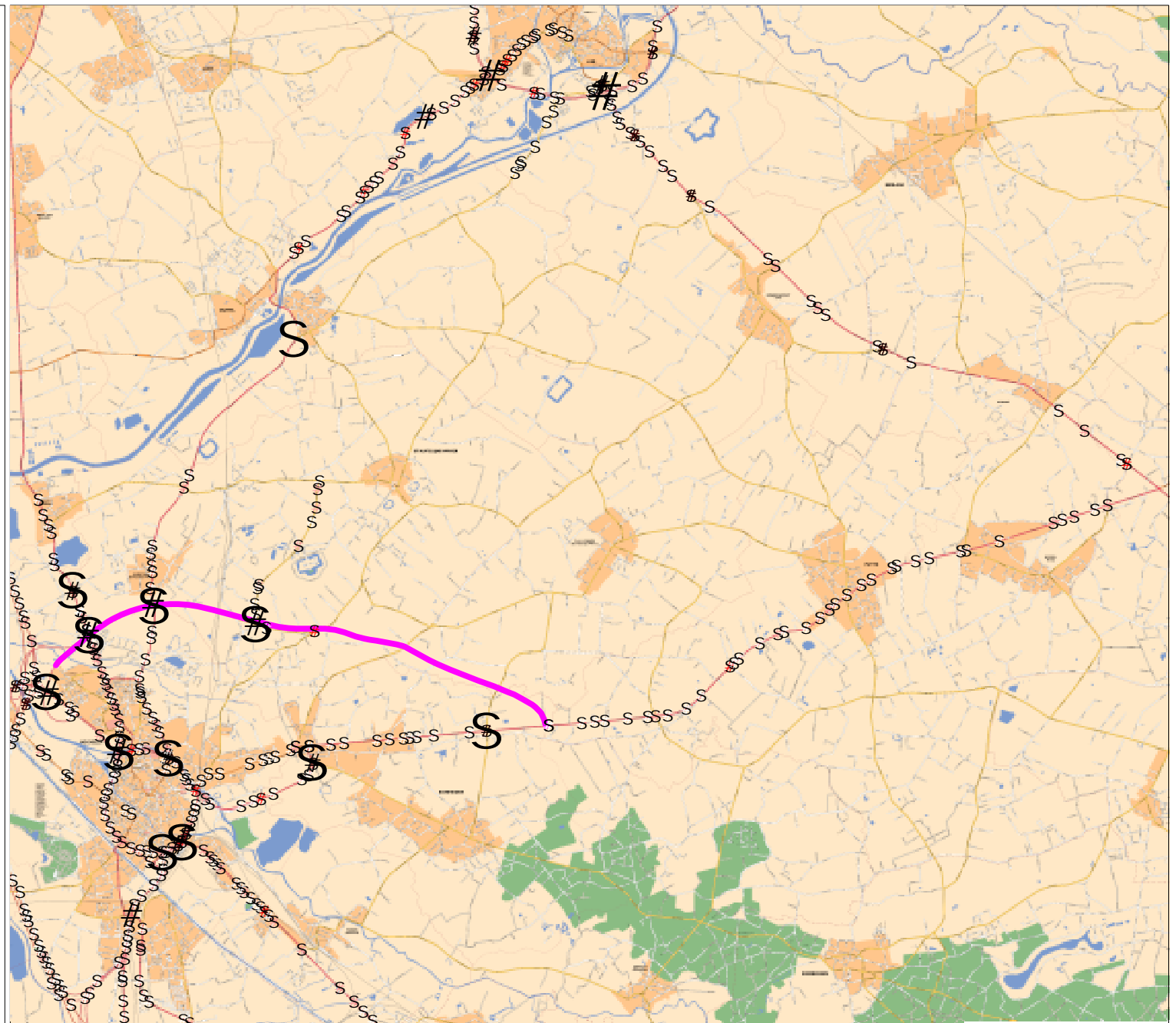
Voor de R12 zal een streefbeeld opgesteld worden, waarbinnen de gevaarlijke punten mee bestudeerd worden. De uitvoering is voorzien in 2005. Verder staan in het projectgebied voor 2004 nog twee kruispunten op het programma:

- het kruispunt van de N15 met de Mechelsesteenweg te Bonheiden;
- het kruispunt van de N1 met de Schaliënhoevedreef – Walemstraat te Mechelen.

Prioriteitswaarde met
 $P = X + 3Y + 5Z$ en
 X= aantal licht gewonden
 Y= aantal zwaar gewonden
 Z= aantal dodelijke slachtoffers

- s 1 - 5
- s 5 - 10
- s 10 - 15
- # 15 - 20
- # 20 - 25
- # 25 - 50
- # 50 - 75
- # 75 - 109

S Gevaarlijke punten die opgenomen zijn in het jaar- of rollend programma (aanpak zwarte punten)



0 500 1000 1500 Meters

3 BELEIDSVISIES OP GEMEENTELIJK NIVEAU

3.1 BONHEIDEN

De gemeente Bonheiden voorziet geen enkel probleem bij de doortrekking van de R6, uitgezonderd de ontsluiting van een drietal woningen ter hoogte van de aansluiting R6 - N15. Dit zal in het uitvoeringsdossier van de R6 in detail bekeken worden. Hiervoor wordt een oplossing gezocht die tegelijk met de aanleg van de R6 uitgevoerd zal worden (middellange termijn). In de startnota van het Ruimtelijk Structuurplan wordt aangegeven dat een bedrijventerrein kan worden gecreëerd in de omgeving van de door te trekken R6.

3.2 LIER

De stad stelt dat de omleidingsweg Koningshooikt waarvan sprake niet is opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad. Een alternatieve omleidingsweg voor Koningshooikt werd niet weerhouden omwille van bezwaren door de gemeente Putte. Volgens de stad Lier is door de aanleg van een retentiebekken de ooit voorziene omleidingsweg niet meer mogelijk.

De opwaardering van de Mechelbaan tot een secundaire weg type II en de aansluiting met de N10 baart de stad zorgen. Hiervoor zal in dit planproces een oplossing voor gezocht moeten worden. In het structuurplan voor Lier wordt vooropgesteld dat Koningshooikt als volwaardig hoofddorp wordt uitgebouwd. In het mobiliteitsplan wordt voorgesteld de selectie in het RSPA van de Mechelbaan als secundaire weg type II te herzien. De draagkracht van de kern van Koningshooikt wordt overschreden omdat de Mechelbaan – Sander De Vosstraat slechts doorheen het dorpscentrum met de N10 verbonden is. De secundaire wegenstructuur tussen Mechelen en de N10 is immers reeds voldoende fijnmazig. Het College van burgemeester en schepenen sluit zich hierbij aan in de zitting van 21 juli 2003 met als besluit:

- niet akkoord met selectie van Mechelbaan – geen overdracht van deze weg naar het Vlaams Gewest;
- plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt 't Sterreke;
- bewegwijzering vanuit R6 richting Heist-op-den-Berg aan te geven via de N15 en niet via Berlaarbaan –Mechelbaan.
- In de begroting 2004 worden kredieten opgenomen voor de realisatie van verkeerslichten op volgende kruispunten: Mechelbaan, Fruithoflaan en Fruithoflaan, Sander De Vosstraat.

3.3 MECHELEN

Het actieplan van het mobiliteitsplan Mechelen (2002) legt het accent op de voltooiing van grootschalige infrastructuur ter ontsluiting van bestaande en nieuwe ontwikkelingspolen, waarvan de R6 er één is. De inplanting van een bijkomend bedrijventerrein ter hoogte van Mechelen-Noord, alsook de eventuele inplanting van een ziekenhuis, worden voorzien. De doortrekking van de R6 moet bijdragen tot een betere bereikbaarheid van Mechelen door de relaties met de omliggende gemeenten te verbeteren. Dit laat eveneens toe de woonlobben en vesten van Mechelen te ontlasten van doorgaand verkeer. Een aantal maatregelen op lokale schaal zijn hierbij belangrijk:

- weren van sluipverkeer in de omliggende kernen (vooral de woongebieden ten zuiden van de R6 zoals Kretenborg en Pasbrug);
- optimale ontsluiting van de Veilingzone te Sint-Katelijne-Waver, de nieuwe bedrijventerreinen en het hoofdwegennet.

Op basis van deze inzichten werd een nieuwe wegencategorisering voorgesteld: R6 als primaire weg type II tussen E19 en Berlaarbaan en secundaire weg type I tussen Berlaarbaan en N15.

Volgende onderdoorgangen voor fietsers worden vooropgesteld: ter hoogte van het spoor (Kasteellaan), de Berlaarbaan en Heiken. Aandacht voor doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer en fietsverkeer zijn noodzakelijk ter hoogte van de Antwerpsesteenweg (N1) en de Liersesteenweg. Doorstroming van het zwaar verkeer moet voorzien worden ter hoogte van de aansluiting met de Heisbroekweg.

De invalsweg Mechelen - Nekkerspoel (N15) en de Uilmolenweg (Mechelen-Noord) worden geselecteerd als lokale weg type I. De Liersesteenweg, de Mechelsesteenweg en de Grote Nieuwedijkstraat worden geselecteerd als lokale weg type II.

In het fietsrouten netwerk wordt een tracé langs de spoorlijn Mechelen - Antwerpen voorzien voor de uitbouw van een non-stop hoofdroute. Bovenlokale fietsroutes zijn: Antwerpsesteenweg, Liersesteenweg, Nekkerspoelstraat – Putsesteenweg, Grote Nieuwedijkstraat en de route langs de Vrouwvliet en Uilmolenweg.

Een groene zachte as (Tivolipad) vertrekkende vanuit het centrum van Mechelen richting Walem is geselecteerd als rustig alternatief voor fietsers langs de N1 of N14. Deze as loopt onder de R6 door tussen N1 en N14.

3.4 PUTTE

Op het vlak van vrachtvervoer opteert de gemeente Putte ervoor om in de volgende straten een vrachtverbod in te voeren:

- Weynesbaan en Peulistraat te Peulis;
- Hoogstraat te Beerzel;
- Leuvensebaan te Putte, tussen de N15 en de Tinstraat;
- Meester Van de Borghstraat te Grasheide.

Het vrachtverkeer ten zuiden van de N15 wordt daarbij afgeleid langs Vaatjesstraat - Tinstraat - Schrieksesteenweg enerzijds en langs Heistseseenweg anderzijds.

Voor de zachte weggebruiker worden nieuwe fietspaden voorzien in de Vaatjesstraat, Lierbaan (centrum Putte) en Heistseseenweg. Langs een voormalige kerkweg werd reeds een verkeersvrije doorsteek voorzien tussen Bredestraat, Lierbaan en Mechelbaan. Het fietspad van de Schrieksesteenweg zal op korte termijn heraangelegd worden. Bestaande fietspaden zullen worden verbeterd. Bestaande fietsroutes zullen verkeersarm gemaakt worden door o.a. het afsluiten voor doorgaand verkeer in volgende straten:

- Hulzen, aan de grens met Sint-Katelijne-Waver;
- Oude Putsebaan, ter hoogte van Scherpstuklei;
- Pachtersdreef, locatie nog te bepalen.

In de Vogelstraat zal het autoverkeer ontmoedigd en vertraagd worden met het oog op de fietsers. De oversteekbewegingen op de N15 dienen verbeterd te worden volgens een op te maken streefbeeld. Oversteken aan volgende straten dient zeker opgenomen te worden: Eksterstraat, Pachterdreef, Jan De Cordestraat en aan het Gemeenschapscentrum Klein Boom (verlichte oversteek voorzien door de provincie Antwerpen). Ook in andere straten dienen de oversteekbewegingen bekeken te worden met het oog op de veiligheid: Tinstraat (tussen parkgebied en Greenhill), kruispunt Lierbaan – Kapelstraat – Clemensstraat, kruispunt Lierbaan – Bredestraat – Waversesteenweg, Leuvensebaan ter hoogte van de Alice Nahonschool en Lierbaan ter hoogte van de Kleuterstraat.

Om de verkeersleefbaarheid te garanderen, worden een aantal ingrepen voorzien op middellange termijn. Zo zal een zone 30 ingericht worden:

- op de Lierbaan in Putte-centrum;
- in de woonwijken ten noorden en ten zuiden van de N15;
- in het centrum van Beerzel;

-
- in de woonwijken in Beerzel;
 - in de woonwijken en het centrum van Grasheide;
 - in het centrum van Peulis.

Op de Weynesbaan wordt een poort voorzien bij het naderen van het centrum van Peulis. Ook bij de kernen van Putte, Beerzel en Grasheide worden poorten voorzien. Tevens wordt een aanpassing voorzien van de kruispunten Schrieksesteenweg – Meester Van der Borghstraat, Lierbaan – Peter Michielslei (haakse aansluiting om de snelheid te minderen) en Lierbaan – Waversesteenweg.

In de Kruisstraat wordt een regime van plaatselijk verkeer ingevoerd. In de Peulisbaan worden ter hoogte van de Pieperstraat snelheidsremmers voorzien. Geschrankt parkeren zal mee moeten zorgen om de snelheid te verlagen in de Lierbaan, Heuvel en Heistsesteenweg.

Om de veiligheid en de doorstromen op de N15 te waarborgen zal een geconcentreerd invoegen nagestreefd worden op enkele plaatsen. Tegelijk zullen een aantal smalle zijwegen enkel nog voor fietsverkeer toegankelijk blijven van op en naar de N15. Waar, wanneer en op welke plaats deze afsluitingen kunnen komen, dient tot op het niveau van de straat onderzocht te worden.

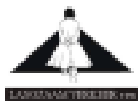
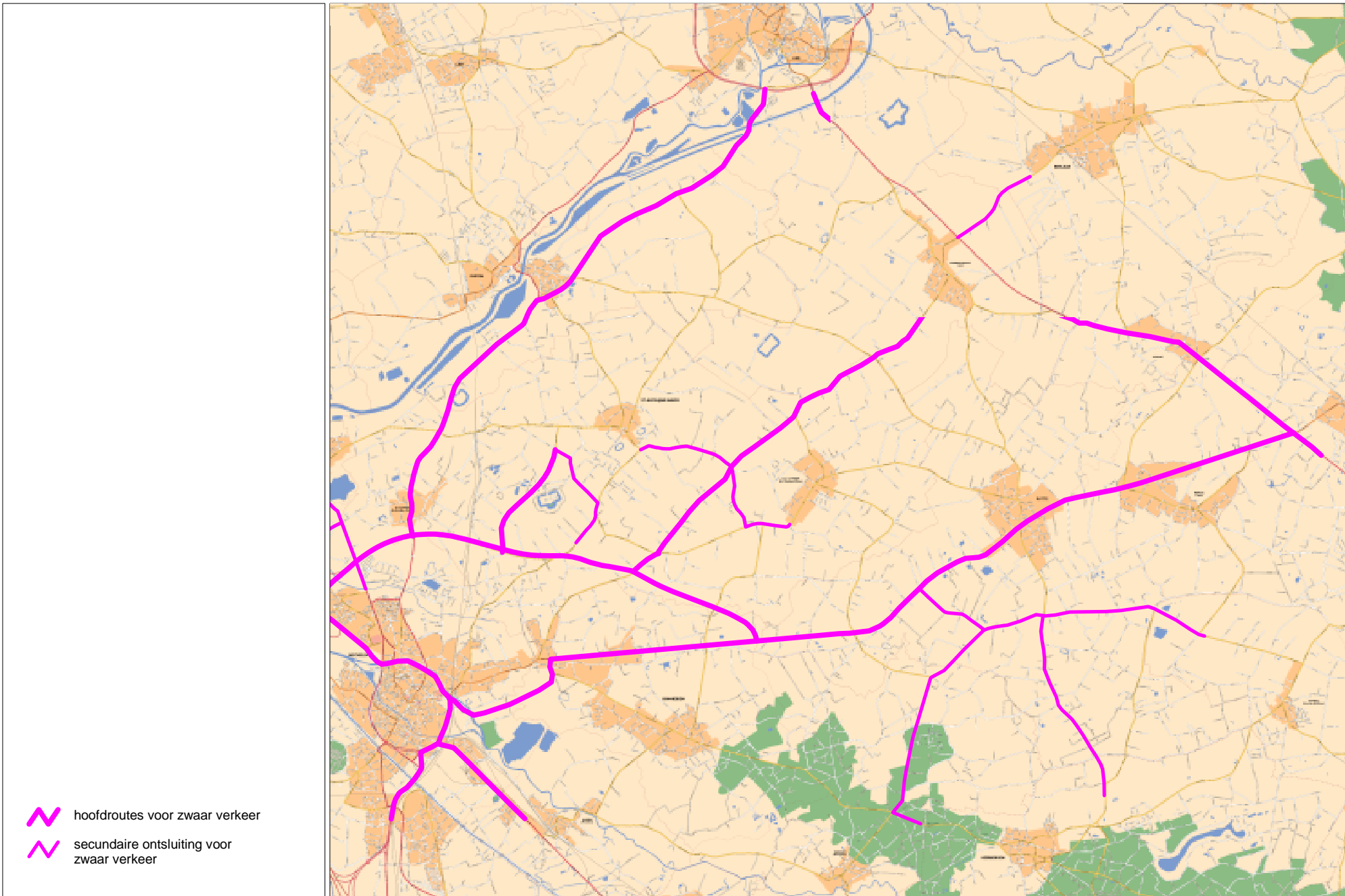
Zowel voor de N10 als de N15 wordt in het mobiliteitsplan een streefbeeld gevraagd. Putte verwerpt eveneens het voorstel van een grote omleidingsweg voor Koningshooikt; een kleine omleidingsweg voor deze kern lijkt wel haalbaar, ondanks de aanleg van het retentiebekken.

3.5 SINT-KATELIJNE-WAVER

In verband met de opwaardering van de Berlaarbaan tot secundaire weg type II zijn de belangrijkste aanpassingen gericht op het beveiligen van kruispunten voor het lokale verkeer en de beveiliging van het gehucht en de schoolomgeving Hagelstein. Ook de fietspaden dienen over de gehele lengte te worden beveiligd. De verkeersfunctie van het zuidelijke deel (ten opzichte van de R6) van de Berlaarbaan (richting Pasbrug) dient te worden afgebouwd als lokale ontsluitingsweg. De doortrekking van de R6 impliceert dat op het onderliggende wegennet:

- een sterke klemtoon wordt gelegd op snelheidsbeheersing in alle woonwijken en doortochten;
- het sluipverkeer geweerd wordt (Elzenstraat – Nieuwendijk – Pasbrug).

De ontsluiting van de Veilingzone wordt hoofdzakelijk georganiseerd via de Heisbroekweg. De Mechelsesteenweg krijgt een halve aansluiting, waardoor de activiteiten langs de Mechelsesteenweg deels bereikbaar zijn via de R6. Dit



0 500 1000 1500 2000 Meters

Bovengemeentelijk actieplan R6
Provincie Antwerpen - AWV Antwerpen | september 2003

ROUTES ZWAAR VERKEER

Kaart 4

vrachtverkeer zal moeten verzoend worden met het wensbeeld voor de Mechelsesteenweg als belangrijkste structurerende as op gemeentelijk niveau voor het openbaar vervoer, fietsers en lokaal autoverkeer tussen Mechelen en het station Nekkerspoel. De ontsluiting van de KMO-zone Dreefvelden wordt georganiseerd via de Mechelsesteenweg – Kempenarestraat – Heisbroekweg, gezien dit een kortere route is naar het hoofdwegennet.

De Lombaardstraat wordt vanaf de Berlaarbaan beperkt voor zwaar verkeer door middel van een lengtebeperking (12 m). Langsheen de zijde van de Mechelsesteenweg geldt een tonnenmaatbeperking (3.5 ton). Er wordt eveneens (net als in het mobiliteitsplan Mechelen) een afwijkend voorstel gedaan om de R6 vanaf de Berlaarbaan tot aan de N15 te categoriseren als secundaire weg type I. Een lengtebeperking geldt eveneens op de Duffelsesteenweg en de Stationsstraat.

Voor het fietsverkeer is er één non-stop hoofdroute langsheen het spoor Mechelen – Antwerpen (sluit aan op het tracé op Mechels grondgebied). Het fietspad moet toegevoegd worden aan de spoorbruggen over de N14 en de Nete. Onder de R6 kan gebruik gemaakt worden van het tunneltje van het vroegere veilingspoor.

Bij de upgrading van de Berlaarbaan zijn vrijliggende fietspaden aan weerszijden wenselijk. Het deeltraject aan de noordzijde tussen Mechelen en Hagelstein (school) moet langs de zijde van de school in twee richtingen bereden worden. Ter hoogte van Hagelstein wordt een beveiligde oversteek voorzien. Dit geldt ook voor overige rustige tracés die de Berlaarbaan kruisen (Donderheide, Waverstraat...).

Volgende recreatieve routes zijn van belang: station – Sint-Katelijne-Waver – Hagelstein – Heiken, Mechelen – Kauwendaal – Elzenstraat – Rozendaal – fietsroute langs de Nete, fietsweg langs Vrouwvliet.

De fietsoversteekplaats ter hoogte van Mussepi moet worden beveiligd voor fietsers, liefst met een ongelijkvloerse kruising.

Sint-Katelijne-Waver is, ondanks standpunt Lier (21/07/2003) vragende partij voor de overdracht van de Berlaarbaan aan de hogere overheden (provincie/Vlaams Gewest) op het grondgebied van de gemeente, hierbij vraagt zij dan ook een effectieve herinrichting zoals voorgesteld en overeengekomen tijdens dit planproces.

4 VOORLOPIGE PROBLEEMSTELLING VISIE BELEIDSPLAN

Dit was een voorlopig hoofdstuk dat in eerste instantie discussiepunten tussen de actoren duidelijk maakte en terug op de agenda staat na het besluit van het CBS van Lier.

Op basis van de vergaderingen van de projectgroep kan per discussiepunt reeds een voorstel voor het bovengemeentelijk beleidsplan worden aangegeven in functie van de stuurgroep. Het bovengemeentelijk karakter van de voorgestelde maatregelen blijft behouden, enkel de stad Lier neemt hieraan niet deel.

4.1 STATUUT/CATEGORISERING VAN WEGEN EN WEGBEHEERDER

Op basis van de plannen en visies op het hogere planniveau zijn er enkele verschillen met het lagere planniveau. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- RSV en RSPA versus stedenbouwkundige studie / Mobiliteitsplan Sint-Katelijne-Waver: opsplitsing R6 in een primair gedeelte tussen E19 - Berlaarbaan en een secundair gedeelte tussen Berlaarbaan – N15, en de extra selectie van Heisbroekweg als primaire weg, type II.
De project- en stuurgroep stelt voor deze selectie voor te dragen bij herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Overdracht van de Berlaarbaan naar het Vlaamse Gewest of de provincie, indien uitrusting van de wegen moet voldoen aan selectie van de wegen als secundaire weg type II (grondgebied Sint-Katelijne-Waver) – overdracht Mechelbaan – Sander De Vosstraat niet gewenst door stad Lier (21/07/2003* indien geen overdracht, geen mogelijkheid tot gebruik module 3 voor de stad Lier);
- Overdracht Putsesteenweg (N15) van provincie naar het Vlaamse Gewest.
 - *Voorlopig is het antwoord van AWV en provincie Antwerpen niet gekend. Dit is wellicht afhankelijk van de beslissingen over het kerntakendebat op niveau van de Vlaamse regering.*
 - *De project- en stuurgroep dringt aan op snelle uitklaring omwille van het cruciale karakter van deze maatregelen in deze maas.*

-
- *Dit ontslaat Putte en Lier niet van de verantwoordelijkheid om het doortochtdossier op te volgen (indien gewestweg, via module 3), kosten voor voetpaden en straatmeubilair te begroten en de afstemming met rioleringswerken te onderzoeken.*
 - Afstemming van lokale wegen gemeentegrensoverschrijdend:
 - 1 Leemstraat – Groenstraat: Sint-Katelijne-Waver type 2, Putte type 1;
 - 2 Slameuterstraat: Sint-Katelijne-Waver type 3, Putte type 2.
- De **projectgroep** stelt voor dat het mobiliteitsplan de logica van het mobiliteitsplan Sint-Katelijne-Waver volgt:
- *Ad 1. In Onze-Lieve-Vrouw-Waver wordt bewust een filter ingebouwd om doorgaand verkeer te weren. Tussen Peulis en Onze-Lieve-Vrouw-Waver zijn er onvoldoende structurele banden. Onze-Lieve-Vrouw-Waver wordt door Leemstraat en Groenstraat zo snel mogelijk naar het hoger net ontsloten: vandaar lokale weg type 2 (ontsluitend voor een gebied).*
 - *Ad 2. De Slameuterstraat loopt parallel aan een secundaire weg III (N15) en een lokale weg I (Molenstraat vandaar een erftoegangsweg type III).*

De stuurgroep heeft dit bekrachtigd.

De projectgroep, uitgezonderd Lier stelt volgend tracé voor voor de secundaire weg II tussen N10 en R6:

- *Berlaarbaan, Mechelbaan, Sander de Vosstraat met een doortocht in Koningshooikt. Deze verfijning van de tracékeuze wordt ook voorzien in het streefbeeld N10 en het mobiliteitsplan van Lier. Op het knooppunt N10 - Sander de Vosstraat wordt een rotonde gepland.*
- *Hoewel een kleine omleidingsweg vanuit verkeersplanologisch standpunt het meest aangewezen is, was dit niet in overeenstemming te brengen met de visie van Lier. De optie van een doortocht van Koningshooikt is dan de 'second best' en wordt als dusdanig in dit beleidsplan opgenomen. Een 'grote' omleiding die gebruikt maakt van lokale wegen (Pieter Michielslei - Soetewei) is immers niet verantwoord. Om de eerste variant op lange termijn niet onmogelijk te maken, is de **project- en stuurgroep, uitgezonderd Lier** van oordeel dat een reservatiestrook moet worden bestudeerd door de toekomstige wegbeheerder.*

Over volgende voorstellen is een consensus in **de project- en stuurgroep**:

- doortocht Onze-Lieve-Vrouw-Waver met het oog op verhogen weerstand op lokaal wegennet (sluiproute) (aansluitend op openstelling R6);
- weren van sluipverkeer doorheen Nieuwendijk (opwaardering plein, poorteffect brug Vrouwvliet, zone 30) en Pasbrug (beveiligen schoolomgeving);
- implementatie van het fietsroutenetwerk (non-stop hoofdfietsroute langs spoorlijn, Tivolipad, Heiken);
- implementeren van maatregelen om sluipverkeer te weren op het onderliggende wegennet (onderzoek naar maatregelen per maas, b.v. zone 30-maatregelen tussen N1 en N14);
- coördinatie routes zwaar verkeer.

De **projectgroep** heeft kennis genomen van de bestaande en voorgestelde maatregelen om het zwaar verkeer aan banden te leggen op het lokale wegennet en in de dorpskernen. Op het eerste zicht zijn er geen tegenstrijdigheden. Wel is het noodzakelijk in Mechelen een duidelijker netwerk voor zwaar verkeer te ontwikkelen.

In de stuurgroep is consensus gegroeid over het organiseren van de ontsluiting KMO-zone Dreefvelden (Sint-Katelijne-Waver) via Mechelsesteenweg - Kempnaerestraat – Heisbroekweg;

Overgebleven aandachtspunt: brug onder spoorweg Liersesesteenweg zou niet geschikt zijn voor zwaar verkeer, waardoor wegencategorisering in de praktijk niet werkt (grondgebied Duffel).

4.2 OVER DE PRIORITEIT VAN HERAANLEG

Eerste idee is de verlenging van de R6, waarna aanpak van de kruispunten (SKW) versus idee van AWV Antwerpen die stelt dat het organisatorisch beter is de zwaarst belaste kruispunten aan te leggen alvorens een verhoogde verkeersstroom te moeten verwerken.

*De **project- en stuurgroep** stelt voor beide dossiers – gelet op hun hoogdringendheid - gelijktijdig aan te pakken en het onderscheid te maken tussen een **bouwfase** en een openstelling.*

De project- en stuurgroep steunt volgende voorstellen van de partners:

- herinrichting doortocht Putte en Peulis (passage Beerzel) in het kader van de doortrekking van de R6 (opvang effect toename verkeersstroom);
- herinrichting Berlaarbaan met gescheiden fietsvoorzieningen en aanpassingen aan de kruispunten;
- herinrichting en beveiligen kruispunten Heisbroekweg + beveiligen fietsoversteekplaats Mussepi;
- herinrichting kruispunt Kempenarestraat – Mechelsesteenweg + aanpak doortocht Sint-Katelijne-Waver (weren sluipverkeer Leliestraat – Mechelsesteenweg) + continuïteit fietspaden en beveiliging fietsers langs de Mechelsesteenweg (beveiligen naar Dreefvelden, poorteffect met beveiligde oversteekvoorziening richting Nieuwendijk).

5 KRITISCH PAD VOOR HET ACTIEPLAN

Om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, dienen enkele projecten in het uitvoeringsproces naar voren geschoven te worden. De projecten die dienen gerealiseerd te worden **vóór de openstelling van de R6 met aansluiting op de N15** noemen we projecten op **korte termijn**. Projecten die na (her)aanleg van de R6 kunnen gerealiseerd worden, zijn projecten op middellange termijn (zie kaart kritisch pad).

PROJECTEN OP KORTE TERMIJN

- 1) Overdracht Berlaarbaan – Mechelbaan – Sander De Vosstraat (secundaire weg type II) en Putsesteenweg naar het Vlaamse Gewest * *wordt niet meer gedragen door de stad Lier (CBS 21/07/2003) – enkel overdracht Berlaarbaan van R6 tot kruispunt 't Sterreke*
- 2) Studie bewegwijzeringsplan (in functie van werken en in functie van definitieve routes)
- 3) Herinrichting kruispunt Vaatjesstraat – N15 en kruispunt Vaatjesstraat en Tinstraat, Tinstraat - Schrieksesteenweg
- 4) Doortocht Putte, inclusief doorstromingsmaatregelen busverkeer (toeritdosering buiten bebouwde kom)
- 5) Doortocht Peulis en passage Beerzel (idem)
- 6) Ontwerp en herinrichting Berlaarbaan – Mechelbaan – Sander De Vosstraat met doortocht Koningshooikt (zie structuurschets Berlaarbaan) * *door de stad Lier te voorzien zonder gewestelijke bijdrage – geen overdracht (CBS 21/07/2003)*
- 7) Herinrichten kruispunten Heisbroekweg (Mussepi, Fortsesteenweg)
- 8) Aanleg non-stop hoofdroute Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Antwerpen via tunnel ex spoorlijn veiling (Kasteellaan): verhard bosweg en aftakking naar Heisbroekweg en onderdoorgang voor fietsers en landbouwverkeer (Mussepi) en andere fietsroutes (station – Hagelstein – Heiken) aanpassen en inrichten
- 9) Herinrichten kruispunt Kempenarestraat – Mechelsesteenweg (met zorg voor doorstroming busvervoer Mechelen – Sint-Katelijne-Waver)

-
- 10) Om- en uitbouw tracé R6:
 - a Aanleg nieuwe gedeelte tot aan N15
 - b Kruispunten Liersesteenweg, Antwerpsesteenweg, Heisbroekweg heraanleggen voor openstelling R6 tussen Mechelsesteenweg en N15 (opgenomen in aanpak zwarte punten 2003)
 - c Opwaardering onderliggende fietsroutenetwerk (zie punt 11, maar ook Tivolipad)
 - d Aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer ter hoogte van de ongelijkvloerse kruispunten (N1, N14, Mechelsesteenweg en Berlaarbaan)
 - e Openstelling volledig tracé R6

PROJECTEN OP MIDDELLANGE TERMIJN

- 11) Invoeren zone 30 / afsluiten van lokale wegen type III in verblijfsgebieden van Putte, Sint-Katelijne-Waver, Mechelen, Bonheiden en Lier (ook mogelijk op korte termijn in functie van weren sluipverkeer)
- 12) Snelheidsbeperking in Lombaardstraat en tonnen- en lengtemaatbeperking
- 13) Afbouw verkeersfunctie Mechelsesteenweg
- 14) Afbouw verkeersfunctie – doortocht Elzenstraat
- 15) Afstemming fietspaden tussen Koningshooikt en Putte (Putsesteenweg – Lierbaan)
- 16) Doortocht Onze-Lieve-Vrouw-Waver

Na het realiseren van deze 16 stapstenen van het kritische pad, moet de bijkomende verkeersdruk, gegenereerd door de aanleg van de R6, op een gelijkmatige en draagbare wijze verdeeld zijn over het projectgebied. De verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de betrokken gemeenten voor de verschillende modi worden hierdoor gewaarborgd.

6 ACTIEPLAN

zie hierna

Nr	Project	Toelichting	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming (€)	Opmerking	
Strategische projecten								
1	Heraanleg bestaand gedeelte	wegvak A1 - N105 (Heisbroekweg)	KT	AWV	gemeenten	De Lijn	16 milj.	gelijktijdig met 2
2	Doortrekking R6 tot N15	wegvak N105 (Heisbroekweg) - N15	MT	AWV	provincie	gemeenten	12,5 milj.	gelijktijdig met 1
3	Beheer van secundaire weg tussen N10 en R6 - Mechelbaan	Gedeelte Mechelbaan, Sander De Vosstraat worden niet opgenomen op vraag van Lier	KT	AWV	Lier*, Sint-Katelijne-Waver	Lier, Sint-Katelijne-Waver		in discussie bij Vlaams Gewest - Provincie
4	Veilingzone	Opmaak van een structuurschets voor veilingzone (incl. KMO-zone Dreefvelden)	KT	AROHM	Sint-Katelijne-Waver + bedrijven			Vlaams Gewest neemt initiatief (bedrijventerrein van Vlaams niveau)
5	Beheer van secundaire weg II	Berlaarbaan, Putsesteenweg (N15)	KT	Vlaams Gewest	Sint-Katelijne-Waver, Lier*			in discussie bij Vlaams Gewest - Provincie
Strategische studies								
6	Ombouw Berlaarbaan tot secundaire weg		KT	AWV	SKW, Lier*, Putte	De Lijn, provincie		incl. doortocht Koningshooikt en reserveringsstrook omleidingsweg
7	Ontwerp doortochten N15 secundaire weg II		KT	AWV	Mechelen, Putte	De Lijn, provincie		
8	Ontwerp Mechelsesteenweg - Leliestraat		KT	SKW				kaderend binnen structuurschets veilingzone
9	Bewegwijzeringsplan projectgebied	Na beslissing tracékeuze en overdracht, incl. bewegwijzering tijdens werken	KT/MT	AWV	alle	De Lijn, provincie		
10	opmaak ontsluitingsplan zwaar verkeer		KT	alle	bedrijven			ook in functie van wegeniswerken

Nr	Project	Toelichting	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming (€)	Opmerking
Herinrichtingsprojecten							
11	N10 Omleidingsweg Berlaar / Heikant		LT	AWV	Berlaar	provincie, De Lijn, Putte	
Putte							
12	Doortocht Putte/Peulis/Beerzel		KT	AWV	Putte	De Lijn	vervroeging op meerjarenprogramma
13	Heraanleg Vaatjesstraat	combinaties zwaar en fietsverkeer	KT	Putte			
14	kruispunt Vaatjesstraat - Tinstraat	aanpassen voor vrachtverkeer	KT	Putte	Aquafin		
15	kruispunt Vaatjesstraat - N15	aanpassen voor vrachtverkeer + verkeerslichten	MT	AWV	Putte, Aquafin	90.000	
16	kruispunt Lierbaan - Zoetewei		KT	Putte			in planning
17	maatregelen tegen sluipverkeer Zoetewei		KT	Putte			eventueel voorlopige maatregelen
18	verbeteren oversteekbaarheid N15	Kleinmannekesstraat, Eksterstraat, sporthal,...	KT	AWV	Putte		
19	herwaardering fietspaden langsheen N15		KT	AWV	Putte		
20	schoolomgeving Alice Nahon	beveiligen	KT	Putte			
21	Heuvelstraat	maatregelen tegen sluipverkeer	KT	Putte			
22	Kleinmannekesstraat	maatregelen tegen sluipverkeer	KT	Putte			
23	Heraanleg Tinstraat - Schrieksesteenweg	aanpassen voor vrachtverkeer	KT	Putte			
24	Heraanleg Leuvensebaan	aanpassen voor vrachtverkeer	KT	Putte			

Nr	Project	Toelichting	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming (€)	Opmerking
Sint-Katelijne-Waver							
25	schoolomgeving Hagelstein		KT	SKW			in uitvoering
26	Berlaarbaan vanaf OLV-Waver	Aquafinproject 2004	KT	Aquafin	SKW	AWV, provincie	in planning, advies over typedwarsprofiel noodzakelijk
27	ontsluiting KMO-zone Dreefvelden	wijziging mobiliteitsplan - via Mechelsestraat i.p.v. Leliestraat	KT	SKW			noodzaak tot integratie inrichting Mechelsestwg
28	Doortocht Elzenstraat	Afbouw verkeersfunctie	MT	provincie	SKW		
29	maatregelen in functie van weren sluipverkeer	per maas te bekijken	KT	SKW			eventueel via voorlopige maatregelen
30	kruispunt Liersesteenweg - Hertstraat - Lange Zandstraat	herinrichten	KT	Aquafin	SKW + provincie		stand van zaken?
31	kruispunt Kempenarestraat - Mechelsesteenweg	kruispunt beveiligen	KT	AWV	SKW + veiling		
32	Berlaarbaan - IJzerenveld	profiel- en kruispuntaanpassingen	MT	SKW	Mechelen		opties mee opnemen in streefbeeld Berlaarbaan
33	Fietsroute langs spoorlijn Antwerpen - Mechelen	verharden bosweg langs spoorweg tussen Valkstraat en Spoorweglei via bestaande tunnel	KT	SKW + Mechelen	NMBS, AWV, provincie		
34	Heisbroekweg	kruispunten beveiligen	KT	AWV	SKW		aanleg rotondes
35	Heisbroekweg	voorlopige beveiliging Mussepi	KT	AWV	SKW		
36	Heisbroekweg	ongelijkgrondse kruising voor fietsers en landbouwvoertuigen	LT	AWV	SKW		
37	OLV Waver	maatregelen tegen sluipverkeer	LT	SKW			
38	Hogevelden	maatregelen tegen sluipverkeer		SKW			
39	Clemenceastraat	maatregelen tegen sluipverkeer		SKW			

Nr	Project	Toelichting	Timing	Initiatief	Partner(s)	Raming (€)	Opmerking
40	Walemstraat	maatregelen tegen sluipeerkeer		SKW + Mechelen			
41	Lombaardstraat	snelheidsremmende maatregelen en tonnemaatbeperking	MT	SKW			
Lier							
42	doortocht Mechelbaan	o.a. verkeerslichtenregeling Sterreke, poorteffect centrumgebied, fietspaden, snelheidsremmers,...)	KT	AWV / Provincie	Lier*		*Lier verantwoordelijk indien geen overdracht, aanpak binnen streefbeeld
43	(her)aanleg fietspaden Sander de Vosstraat, Putsesteenweg		KT	AWV / Provincie	Lier*		*Lier = zelf te financieren, enkel provinciale subsidies fietspaden
44	herinrichting Mechelbaan - Sander de Vosstraat - doortocht		KT	Lier*			zelf te financieren
45	heraanleg kruispunt Sander de Vosstraat, Putsesteenweg		KT	AWV / Provincie	Lier*		
46	Omleidingsweg Koningshooikt		LT	AWV	Lier*	Putte	Indien noodzakelijk blijkt
Mechelen							
47	Lierseseenweg (Eikestraat – Oude Liersebaan)	Doortochtaanpak	MT	Provincie	Mechelen		
48	Grote Nieuwedijkstraat	'Poort' brug over Vrouwvliet Snelheidsremmers afstemmen op wettelijke maatvoeringen (openbaarvervoertraject).	KT	Mechelen	De Lijn		eventueel proefopstelling
49	Antwerpsesteenweg (N1)	Walem-centrum – R6: - Rijstroken terugbrengen	KT	AWV	Mechelen + De Lijn	100.000	
50	Antwerpsesteenweg (N1)	Beveiligen fietsoversteek langs Vrouwvliet	KT	Mechelen	AWV		


Nr	Project	Toelichting	Timing	Initiatief	Partner(s)		Raming (€)	Opmerking
51	Antwerpsesteenweg (N1)	- R6 – Sabbestraat: doortochtconcept met aandacht voor oversteekbaarheid ter hoogte van woonwijken, scholen - O. Kesbeeckstraat: oversteekbaarheid verbeteren en beveiligen (erftoegangen)	KT	AWV	Mechelen	De Lijn	200.000 - 250.000	
52	Liersesteenweg (N14)	Vrouwvliet, beveiligen fietsoversteek	KT	provincie	Mechelen			
53	Pasbrugstraat	enkelrichting van Nekkerspoelstraat en Nieuwstraat	KT	Mechelen				
54	Putsesteenweg - Nekkerspoelstraat	ontdubbelen fietspad in een doortochtaanpak	KT	provincie	Mechelen			
55	doortrekking fietspad langs Vrouwvliet	fietsroute Vrouwvliet	KT	Mechelen				
56	Tivolilaan	maatregelen tegen sluipverkeer		Mechelen				reeds uitgevoerd


Begeleidende maatregelen

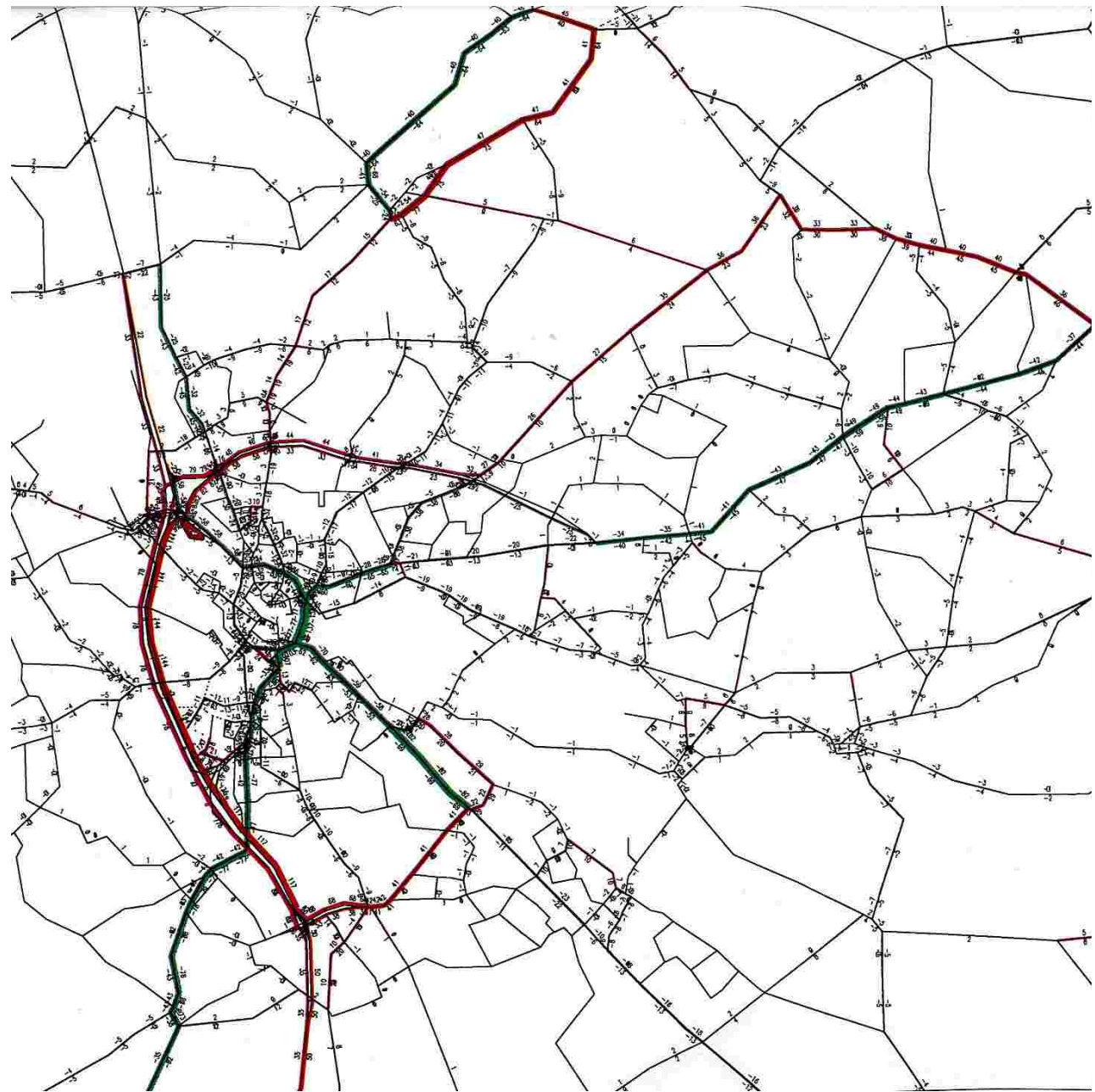
57	info naar bedrijven(terreinen) omgeving							
58	herziening fietsroutenetwerkkarten							
59	info naar scholen en inwoners	tijdens werken / openstelling						
60	politietoezicht op snelheid en tonnenmaatbeperking							
61	rioleringswerken afstemmen op uitvoering infrastructuurwerken							
62	openbaar vervoer	aandacht doorstroming tijdens / na werken						











BIJLAGEN

Plotondergrens = 0 VRAU

 = 500 VRAU (Toename)

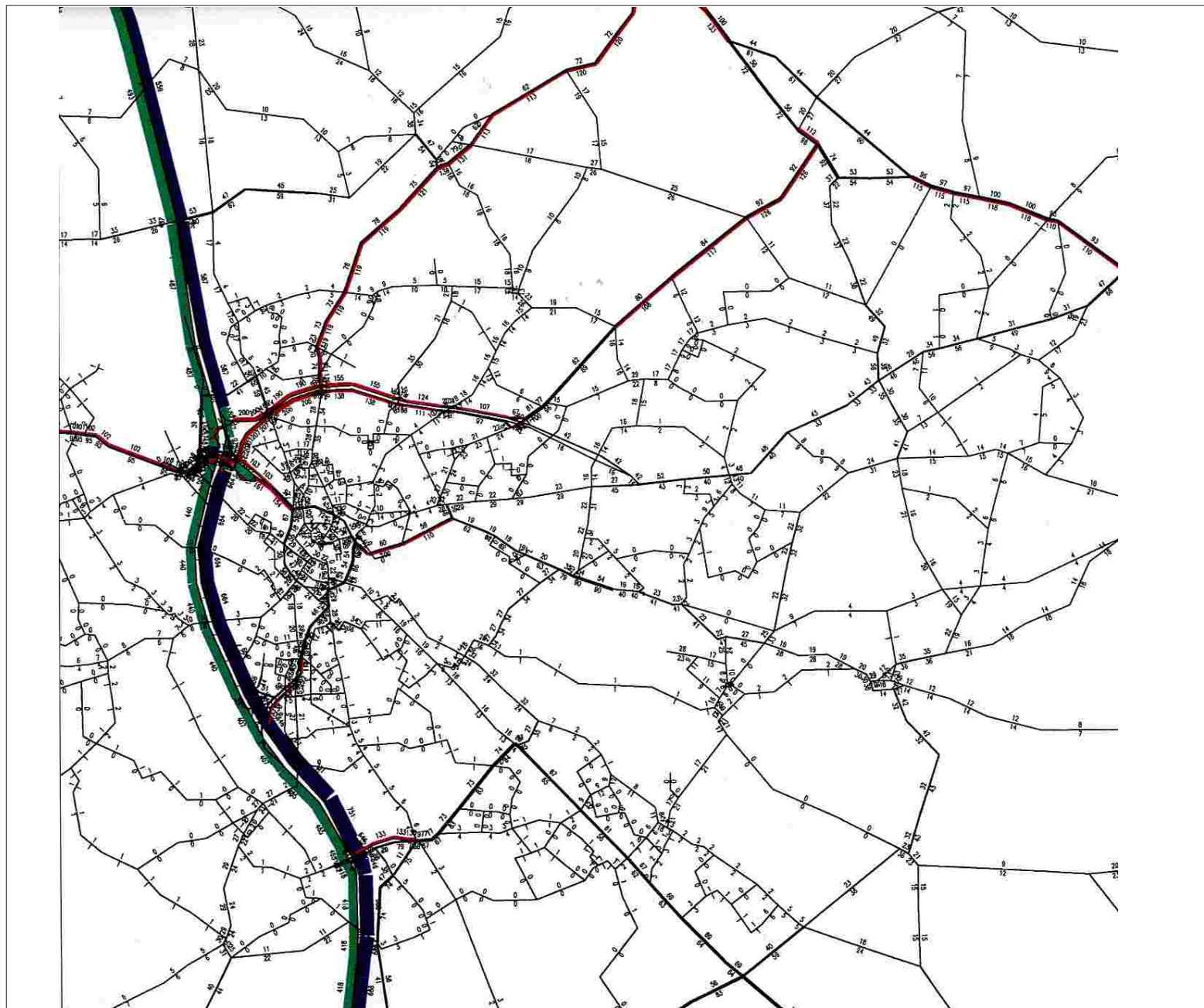
 = 500 VRAU (Afname)



-  0 t/m 100 VRAU
-  101 t/m 250 VRAU
-  251 t/m 500 VRAU
-  501 t/m 1000 VRAU
-  1001 t/m 2000 VRAU
-  2001 t/m 3000 VRAU
-  3001 t/m 4000 VRAU
-  4001 t/m 5000 VRAU
-  5001 t/m 6000 VRAU
-  > 6000 VRAU

Plotondergrens = 0 VRAU

 = 1000 VRAU





1.



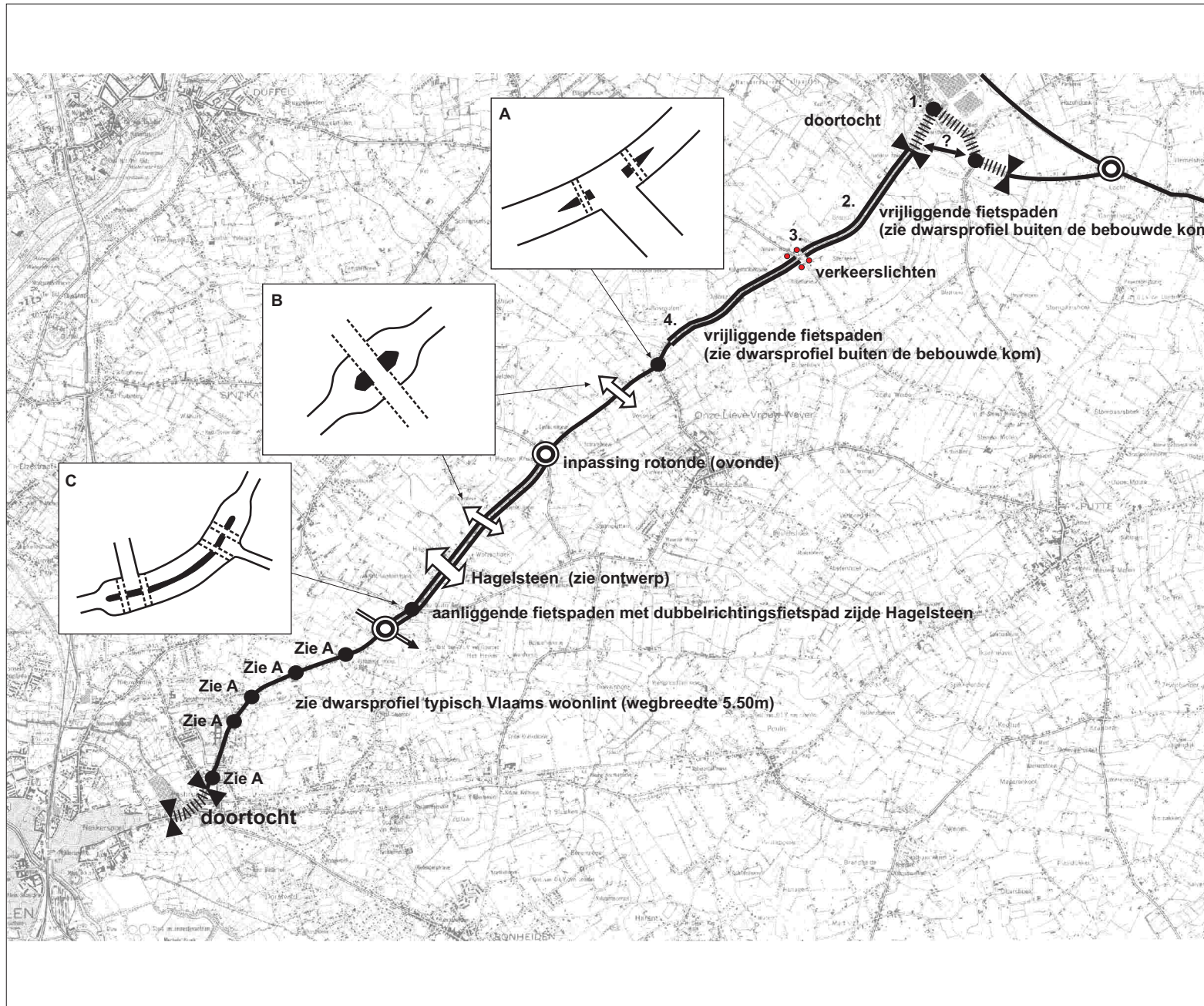
2.

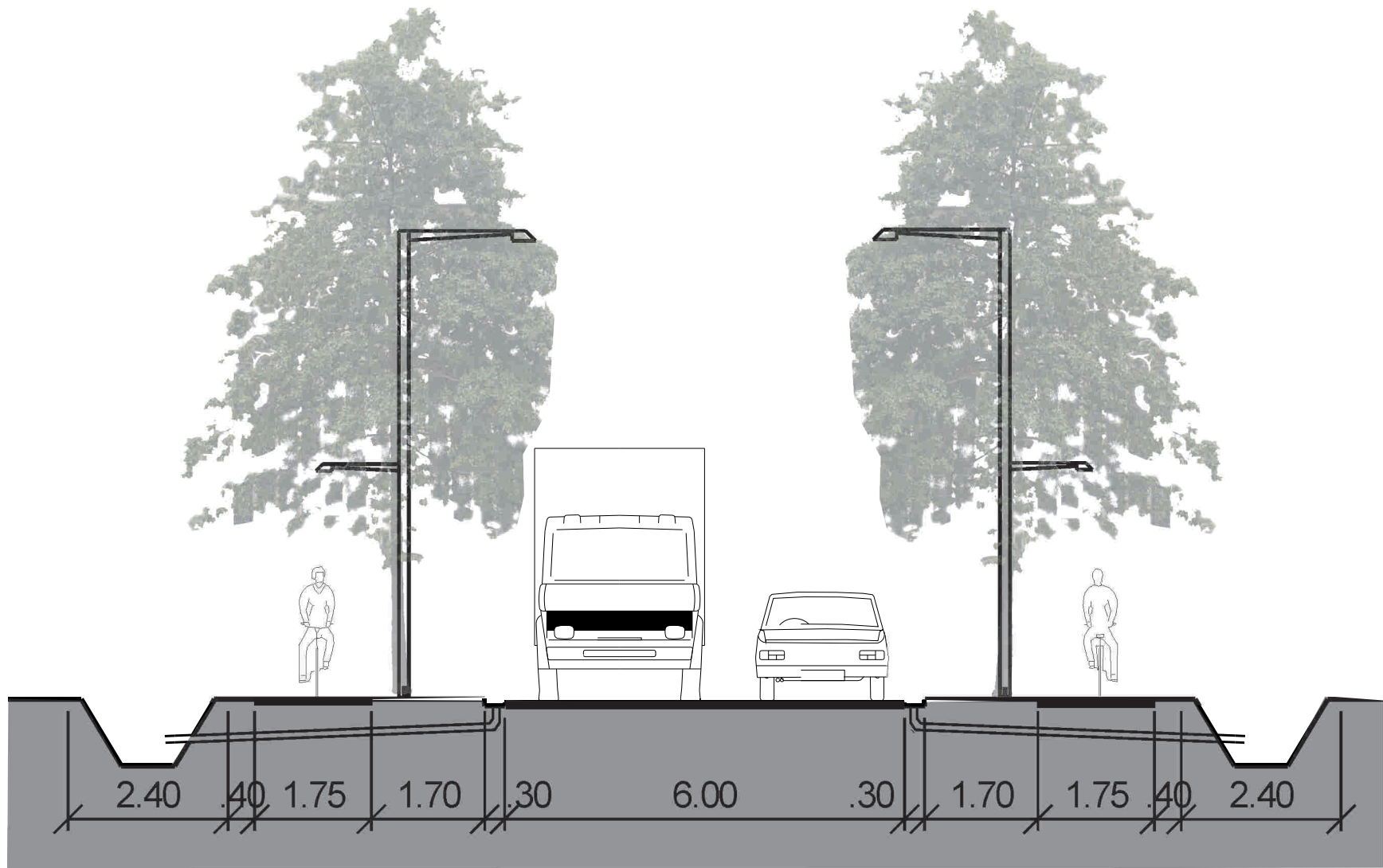


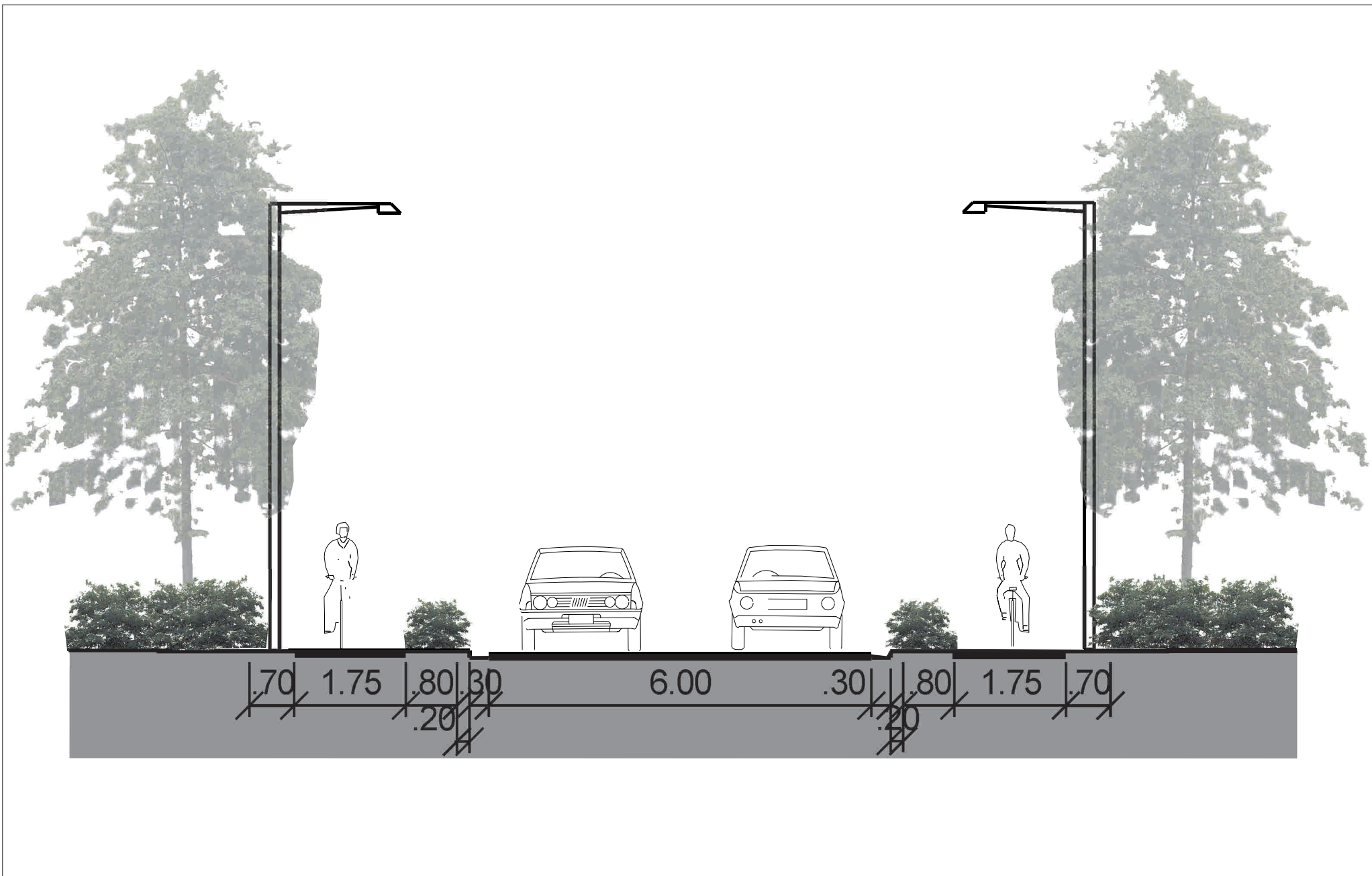
3.



4.







Evaluatietabel: vergelijking omleidingsweg ten opzichte van route via Koningshooikt

CRITERIUM	INDICATOR	Koningshooikt	Omleiding	Uitleg
leefbaarheid	versnippering buitengebied	referentie	- -	versnippering door open landbouwgebied
	geluidsoverlast	referentie	'0 / -*	*door nieuw tracé te belasten met zwaar vervoer, meer betrokkenen met geluidsoverlast
	aantal betrokkenen	referentie	+	verondersteld wordt dat langs omleidingsweg minder mensen wonen
veiligheid	aantal conflictpunten	referentie	0	+/- evenveel aansluitingen; meer wegvakken met hoge snelheid
bereikbaarheid	reistijd	referentie	-	langere route: 5,4 itt 4 km - 30 seconden verschil met aangepaste snelheidsregimes
	toegankelijkheid	referentie	0	
haalbaarheid	onteigeningen van gebouwen	referentie	-	minstens 2 gebouwen voor omleidingsroute
	onteigeningen van gronden			meer onteigeningen
	planningscontext	referentie	-	niet in overeenstemming met mobiliteitsplan Putte; twijfel voor RSPA, mogelijk RUP op te maken;
	financieel	referentie	- -	2.480.000 € route Koningshooikt 4.812.500 € route grote omleiding
	technisch	referentie	0	

KOSTPRIJS

Doortocht Koningshooikt totaal = 2.480.000 euro

1600 meter * 1250 euro (cijfers AWW) = 2.000.000 euro

2400 meter met 5 meter te onteigenen per strekkende meter aan 10 euro per m²

12000 m² * 10 = 120.000 euro

grondwerken, fietspaden en verlichting --> 360.000 euro (150 euro per m)

Grote omleidingsweg totaal = 4.812.500 euro

450 meter * 1250 euro = 562.500 euro

2500 meter * 200 euro = 500.000 euro (Zoetewei)

2500 meter * 1500 euro = 3.750.000 euro (Pieter Michielslei)

SNELHEID

doortocht Koningshooikt TOTAAL= 258 s

480 meter aan 90 km/u = 19 s

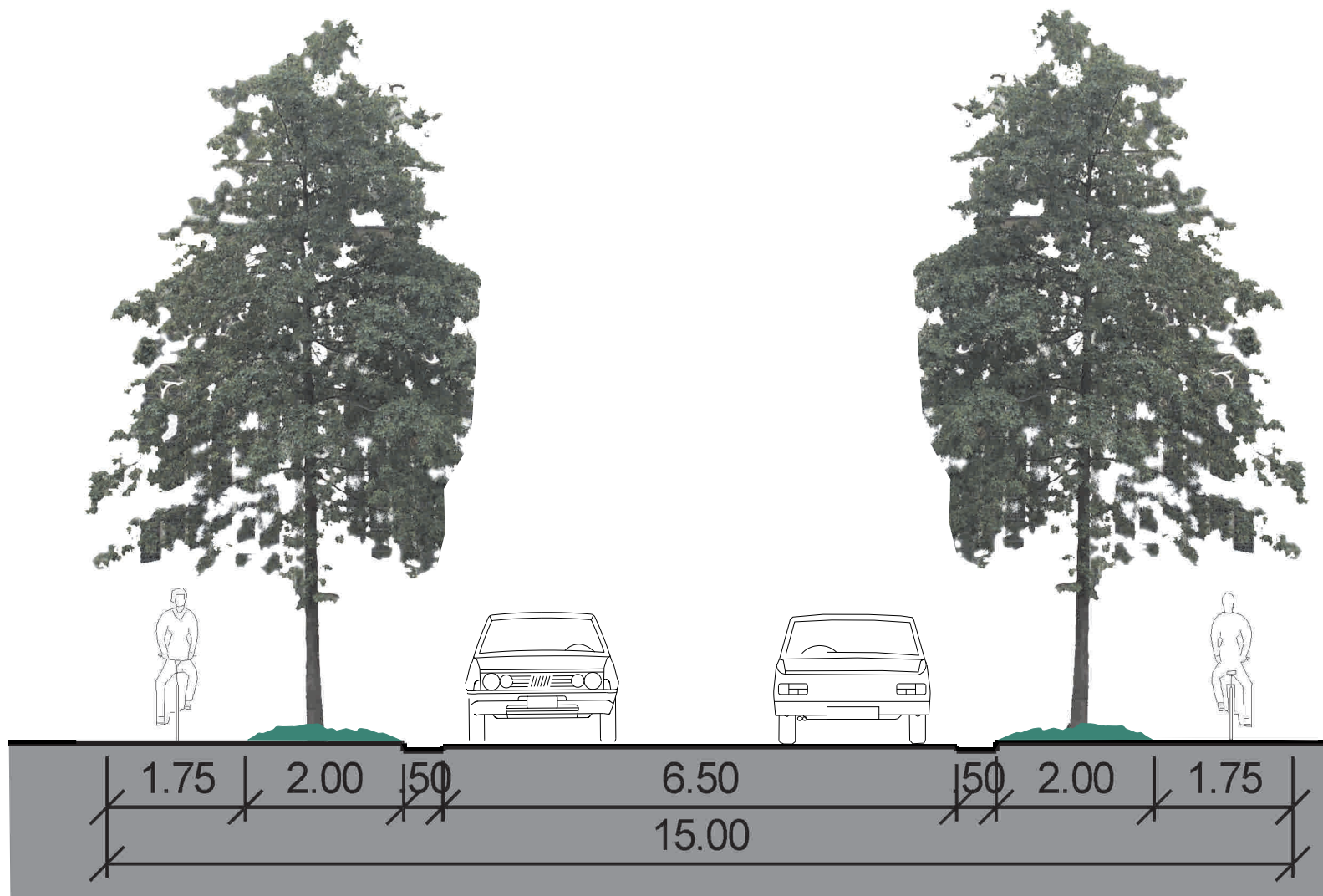
1578 meter aan 50 km/u = 114 s

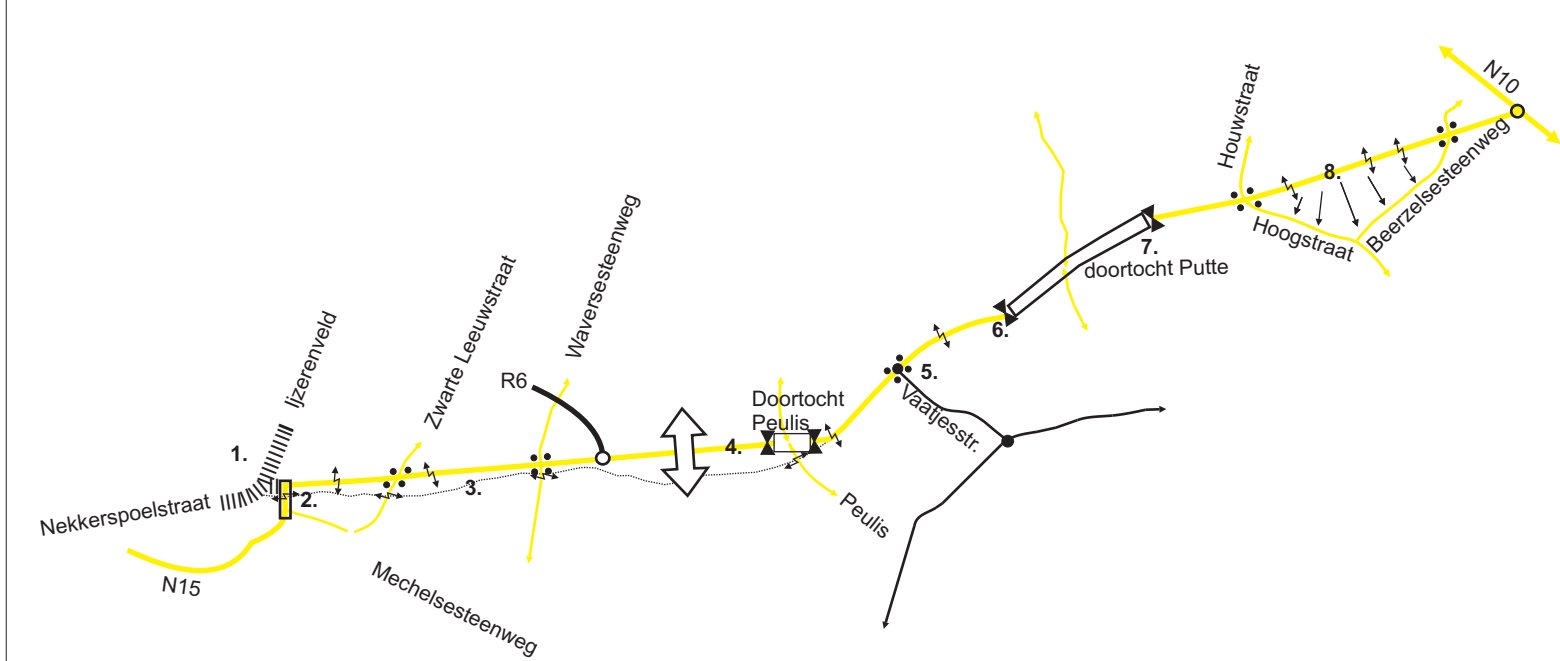
2432 meter aan 70 km/u = 125 s

Grote omleiding TOTAAL = 289 s

5000 meter aan 70 km/u = 257 s

450 meter aan 50 km/u = 32 s





-  toegang via lokale weg
-  Beveiligen oversteekpunt
-  Ontsniperingsmaatregelen
-  Weerstand
-  doortocht
-  verkeerslichten (bestaand)
-  heraanleg kruispunt
-  zachte as

