



VERSLAG
VERGADERING COMMISSIE 5
van dinsdag 29 november 2016 om 19:30 uur

Aanwezig: Starckx Wannes - voorzitter

Breugelmans Stef, Der Kinderen Annemie, Gevers Dimitri, Roes Peter, De Smet Annick, Meeus Paul, Versmissen Tom, Grooten Eddy, Van Damme Marc, Gladiné Pierre - raadsleden
Debondt Luc, Boogers Marc - schepenen
Van Rompuy Jan - commissiesecretaris

Verontschuldigd:

Waren eveneens aanwezig

Paul Moelans en Herman Schaerlaekens – raadsleden,
Frank Leys - Vlaams ministerie,
Hugo Meeus – Ruimtelijke Ordening,
Marc Boeckx – Stadsregio,
Karolien Van den Broeck – mobiliteitsambtenaar,
Publiek,
Pers.

Goedkeuring verslag vorige vergadering

Paul Moelans vraagt of er al een antwoord is op zijn vraag ivm parkeerplaatsen.

Schepen Marc Boogers deelt mee dat het antwoord in voorbereiding is.

Paul Moelans zou dit graag volgende commissie zien.

Paul Moelans deelt mee dat “Scheperstraat” moet vervangen worden door “Brandhoef” en “vluchtheuvel” door “grasperk middenberm”.

Het verslag van vorige vergadering wordt, mits deze aanpassingen, goedgekeurd.

Stand van zaken Streefbeeldstudie

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Frank Leys toelichting bij dit punt.

Paul Moelans verwijst naar het woonuitbreidingsproject Schorvoort waar geen rekening is gehouden met 900 auto's (600 woningen => 1,5 auto per woning) dat 's morgens de wijk in moet en 's avonds de wijk uit moet. Nu al zit Schorvoort qua mobiliteit vaak muurvast.

Het weghalen van het kruispunt op de ring met de Kwakkelstraat alsook het verschuiven van het kruispunt aan de sabena naar een nieuw te creëren kruispunt met lichten aan de Bremt zijn volgens Paul Moelans ondoenbaar en voor de wijk desastreus

Paul Moelans vindt het plan om het verkeer van de Carrefour te laten keren net na de afrit van de Carrefour via een doorsteekpunt in de middenstrook op de ring gevaarlijk en ondoenbaar en het is volgens Paul Moelans ook absoluut niet realistisch om het verkeer dat Schorvoort verlaat via de Oude Dijk dat deze allemaal zouden moeten keren op zeer druk kruispunt aan de MIKO. Dit is volgens hem ronduit gevaarlijk .

Volgens Paul Moelans is er in het plan onvoldoende rekening gehouden met de verhuis van het ziekenhuis naar de site Sint-Jozef. De weg over de vaart is volgens hem niet geschikt om het extra verkeer, inclusief ambulances, te verwerken. Paul Moelans stelt zich ook de vraag of er op dit punt wel overleg is geweest met de stedelijke diensten, die sedert 2013 wel op de hoogte zijn van de verhuisplannen van het ziekenhuis.

De voorgestelde fietspaden in dubbele richting creëren volgens Paul Moelans onveilige situaties.

Volgens Paul Moelans moet er eerst duidelijkheid komen over het doortrekken van de ring omdat deze keuze veel zaken rond mobiliteit zal bepalen. Deze keuze zit nu niet in de streefbeeldstudie.

Paul Moelans vraagt zich af of deze streefbeeldstudie overeind blijft als het stedelijk plateau er niet zou komen.

Dit is een uitvoeringsstudie en geen studie over nieuwe tracés.

Elk element in de streefbeeldstudie dient, eens het concreet wordt naar uitvoeringstermijnen, verder bestudeerd te worden.

Marc Van Damme wijst er op dat dit een studie van 2014 is en dat toen reeds beslist was dat voor het AZ Campus Sint-Jozef te kiezen, maar er in de studie niet veel van te zien is.

In het dossier zit veel meer alsook alle bekeken mogelijkheden waardoor het dossier een beter inzicht geeft dan deze ppt.

Tom Versmissen vraagt wat het eerste zal zijn op korte termijn.

Het kruispunt Steenweg op Antwerpen / Ring (termijn is moeilijk te zeggen) en de N140.

Paul Moelans vraagt welke ingrepen er voorzien zijn op de brug over de E34 thv Zevendonk.

Met lichten kan men het probleem het beste regelen.

Dimitri Gevers heeft alle respect voor iedereen en voor het vele werk maar stelt vast dat er voor al die zaken toch geen geld is. Daarenboven vindt hij het beter dat dergelijke punten best achteraan op de agenda worden geplaatst.

Verslag bezoek aan minister Ben Weyts

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Hugo Meeus toelichting bij dit punt.

Aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Karolien Van den Broeck toelichting bij dit punt.

Verwijzend naar de Grote Markt deelt Paul Moelans mee dat hij het probleem begrijpt maar vraagt zich af of dit wel de oplossing is. Hij is van mening: gewoon verbaliseren.

De ideale oplossing is bijkomende gehandicaptenplaatsen. De politie heeft vastgesteld dat er vaak geparkeerd wordt door mensen met een gehandicaptenkaart.

Lossen en laden blijft mogelijk op de gehandicaptenparkeerplaatsen, net zoals overal op de openbare weg.

Paul Moelans heeft nog nooit een agent controle zien doen.

Eddy Grooten merkt op dat tijdens de wekelijkse Markt er geregeld zes wagens staan en er vaak wel 20 combi's passeren die echter nooit iets noteren.

Pierre Gladiné deelt mee dat hij al verschillende vragen aan het college heeft gesteld en uit het antwoord blijkt dat er zeer weinig geverbaliseerd wordt.

Voorzitter Wannes Starckx deelt mee dat dit onderwerp tot commissie 1 behoort.

Tom Versmissen meent te weten dat er een bord 'laden en lossen' staat.

Dit zal worden nagekeken.

Pierre Gladiné vraagt hoe ver het staat met de vraag naar een gehandicaptenplaats in de Mermansstraat.

Dit wordt nagegaan.

Visie zebrapaden (veilige route buurt Jozef Simonslaan - Basisschool)

Aan de hand van een ppt (zie bijlage) geeft Karolien Van den Broeck toelichting bij dit punt.

Herman Schaerlaekens vraagt of een voetganger voorrang heeft op een oversteekplaats aan een rond punt zoals bijvoorbeeld aan het station.

Neen.

Schepen Marc Boogers vult nog aan dat voor de Oud-Strijderslaan nog zal bekeken worden of het zone 30 of 50 wordt en er zullen eerst ook tellingen worden uitgevoerd. De suggesties voor een zebrapad waar de Hertenstraat eindigt zal zeker onderzocht worden.

Pierre Gladiné vraagt om de zone 30 op een commissie te bespreken.

Schepen Marc Boogers hoopt dat dit in januari kan.

Pierre Gladiné heeft aan het college de vraag gesteld hoeveel PV's er gemaakt werden in zone 30. Blijkbaar zou dit nul zijn, aangezien men pas verbaliseert vanaf 47.

Schepen Marc Boogers verduidelijkt dat met de politie moet bekeken worden hoe best de zone 30 kan gecontroleerd worden.

Vanuit het publiek (Kevin Van Dooren) vraagt of dit alles een grap is?

Hij heeft hier niets gehoord over begeleiding enz. en vraagt aan de schepen of hij de zeven pagina's die hij heeft overgemaakt niet gelezen heeft. Voor hem is het probleem duidelijk: de stad kan haar gedane beloftes niet waarmaken. Hij vraagt wanneer de andere punten zullen aangepakt worden.

Schepen Marc Boogers antwoordt dat de heer Kevin Van Dooren verwijst naar een route die door de stad niet als de aangewezen route wordt beschouwd. De opmerkingen van de heer Kevin Van Dooren werden doorgegeven aan de bevoegde dienst.

Kevin Van Dooren herhaalt: er zijn beloftes gedaan, kom ze na.

Stand van zaken Binkbus

Bij de Lijn zal nagevraagd worden of er proefprojecten zijn waarop kan ingeschreven worden.

Momenteel zit er niet veel volk op de bus. In oktober was dit gemiddeld 6 man per dag. De uren werden gekozen in samenspraak met de vertegenwoordigers van Zevendonk.

De volgende drie weken zal een verdere evaluatie gebeuren. Deze drie weken zijn een verlenging van de voorziene 3 maand.

Verder verduidelijkt Schepen Boogers dat er nog andere delen in Turnhout zijn die minder of niet bediend worden door de Lijn. Een eigen stadslijn opzetten zou al snel 200.000 euro per jaar kosten. De vraag is: is dit een kerntaak van de Stad?

Paul Meeus vraagt hoeveel kosten er gemaakt zijn die men wil doorrekenen aan de Lijn.

2.500 euro voor de drie maand.

Paul Meeus vindt dit allemaal veel commotie voor 6 personen. Het ergste vindt hij dat de Lijn nog gelijk gaat krijgen. Hij is van mening dat je voor 6 mensen dit niet moet doen.

De Lijn Schorvoort

Schepen Marc Boogers geeft enkele cijfers:

De vroegere lijn naar Schorvoort gaf 124 personen per dag die opstappen en 110 per dag die afstappen.

Voor den Brand lagen de cijfers respectievelijk op 56 en 50.

Een telling van de huidige nieuwe lijn is er nog niet en kan pas volgens de Lijn binnen 1 tot 2 jaar.

Schepen Marc Boogers geeft ook nog mee dat aan de Lijn gevraagd werd naar een degelijke communicatie en dat de stedelijke diensten meedelen dat de vluchtheuvel er terecht ligt.

Marc Van Dammen stelt voor om aan de Lijn een tussentijdse telling te vragen.

Peter Roes vindt het allemaal vijgen na Pasen en is van mening dat men best kort op de bal speelt van zodra men hoort dat de Lijn iets van plan is.

Paul Moelans nodigt iedereen uit om bij hem te komen kijken: de bussen zijn leeg.

Hij blijft er bij dat met de bus door twee woonwijken met spelende kinderen rijden, vragen om problemen is.

Vraag van raadslid Pierre Gladiné:

Sinds enkele weken staan de verkeerslichten aan de Zeshoek in knipperstand. Is er sprake van een defect aan de lichten of is deze regeling zo voorzien?

Zijn er de afgelopen weken klachten of vaststellingen over onveilige verkeerssituaties voor voetgangers of fietsers geweest naar aanleiding van deze lichtenregeling?

Hoe beïnvloedt deze regeling de doorstroming van het bus- en autoverkeer?

Is het de bedoeling om de lichten aan de Zeshoek vaker (buiten de spits) of quasi-permanent in knipperstand te laten staan?

Schepen Marc Boogers deelt mee dat de schakelkast in de kelder onder de Zeshoek van een ouder type is en momenteel stuk is. Deze kelder is ook vrij vochtig. De kast moet vervangen worden en bovengronds worden geplaatst. Eandis heeft laten weten dat dit nog wel een tweetal maand kan duren.

Zijn deze lichten wel nodig want eigenlijk gaat het nu allemaal veel vlotter en beter. Of moeten deze lichten altijd werken. Paul Meeus verwijst naar het kruispunt aan de Middelareskerk waar 's avonds vanaf een zeker uur de lichten knipperen.

Punten agenda gemeenteraad

Voorzitter Wannes Starckx geeft een korte toelichting over de agenda van de AV Pidpa.

Pierre Gladiné vraagt of er ook iets geagendeerd staat over tariefwijzigingen.

Wannes Starckx verduidelijkt dat er momenteel nog geen officiële agenda is.

Uit het college

Er werden geen punten aangebracht.

Varia

Schepen Luc Debondt deelt mee dat de asfaltering in diverse straten deze week zullen gebeuren.

Schepen Luc Debondt verwijst naar het knuppelpad in de Tichelarijstraat.

Er werd een offerte gevraagd voor de herstelling en deze bedraagt 15.000 euro.

Aan de politie zal gevraagd worden om extra controles uit te voeren en met de buurt zal bekeken worden in hoeverre sociale controle mogelijk is.

Wanneer beide punten niet kunnen dan komt alles terug in de oorspronkelijke staat.

Paul Moelans vraagt nog eens naar de stand van zaken ivm de verlichting Slagmolenstraat.

De kabels zijn in orde en de lichtpunten moeten nog geplaatst worden.

De termijn zal opgevraagd worden.

Eddy Grooten meldt dat in de Herentalsstraat thv nummer 57 op de laad- en loszone al twee weken een tijdelijk fietsrek werd geplaatst waardoor de leveranciers er niet meer kunnen staan. Hij vraagt waarom deze fietsrekken daar staan waar nooit meer dan vijf fietsen in staan.

Paul Moelans vraagt om, wanneer men een antwoord stuurt, dit best naar iedereen gestuurd wordt.

Jan Van Rompuy
commissiesecretaris

**Vergadering
Commissie 5
dinsdag 29 november 2016**

Agenda

- Goedkeuring verslag vorige vergadering
- Stand van zaken Streefbeeldstudie
- Verslag bezoek aan minister Ben Weyts
- Aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer
- Visie zebrapaden (veilige route buurt Jozef Simonslaan - Basisschool)
- Stand van zaken Binkbus
- De Lijn Schorvoort
- Vraag van raadslid Pierre Gladiné
- Punten agenda gemeenteraad
- Uit het college
- Varia

Aanvullende verkeersreglementen

Fietsopstelstroken

- één van de acties uit het fietsactieplan
- doel:
 - wachtende fietsers voor de auto's laten opstellen
 - aankomende fietsers voorbij de wachtrij van auto's laten rijden
 - veiligheid van fietsers verhogen indien slagbomen of bruggen toe zijn

Fietsopstelstroken

- aangebracht aan spoorwegovergangen en bruggen over kanaal op volgende locaties:
 - Spoorwegstraat - Steenweg op Gierle
 - Renier Sniederstraat - Guldensporenlei
 - Koningin Elisabethlei
 - Nieuwe Kaai - Steenweg op Merksplas

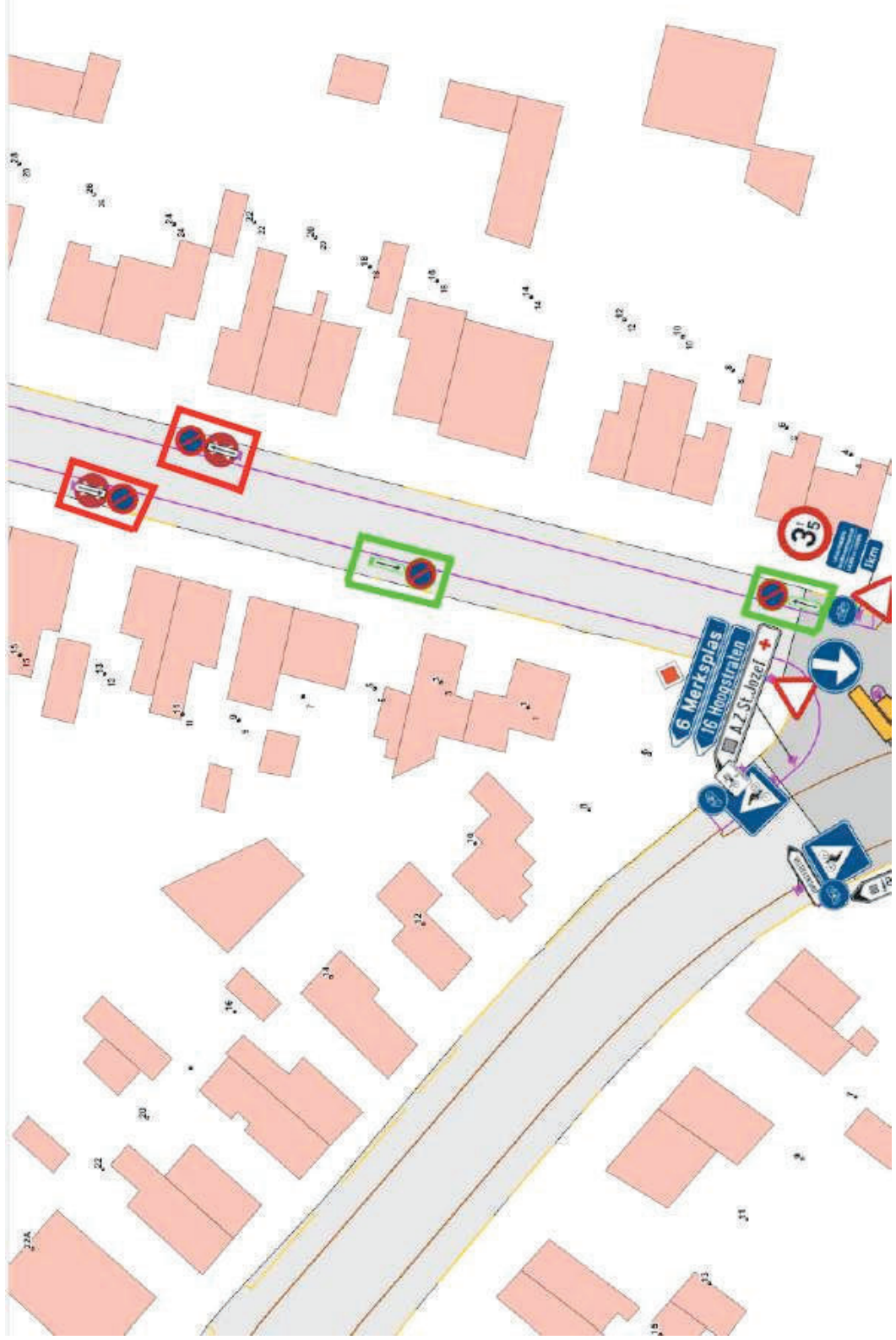
Fietsopstelstroken



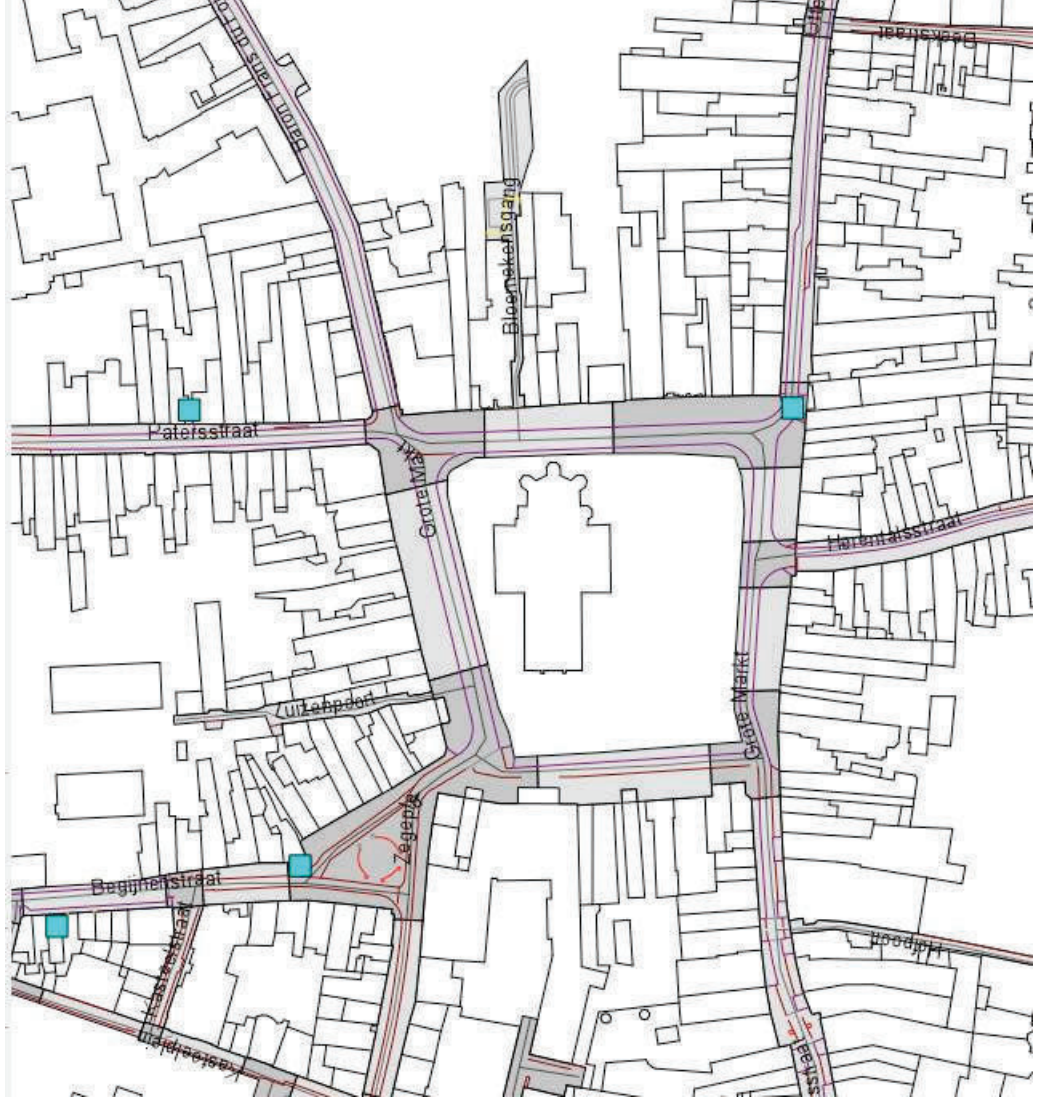
Fonteinstraat

- Conclusies proefopstelling
- De voorziene opstelruimte voor de wachtrij in de Fonteinstraat is voldoende groot (maximaal 60 meter <-> 65 meter parkeerverbod)
- Het verkeer staat op geen enkel ogenblik meer stil op de Steenweg op Merksplas
- Proefopstelling = oplossing voor doorstroming en verkeersveiligheid
- Proefopstelling = verlies van 5 à 6 parkeerplaatsen
- ➔ proefopstelling bestendigen

Fonteinstraat



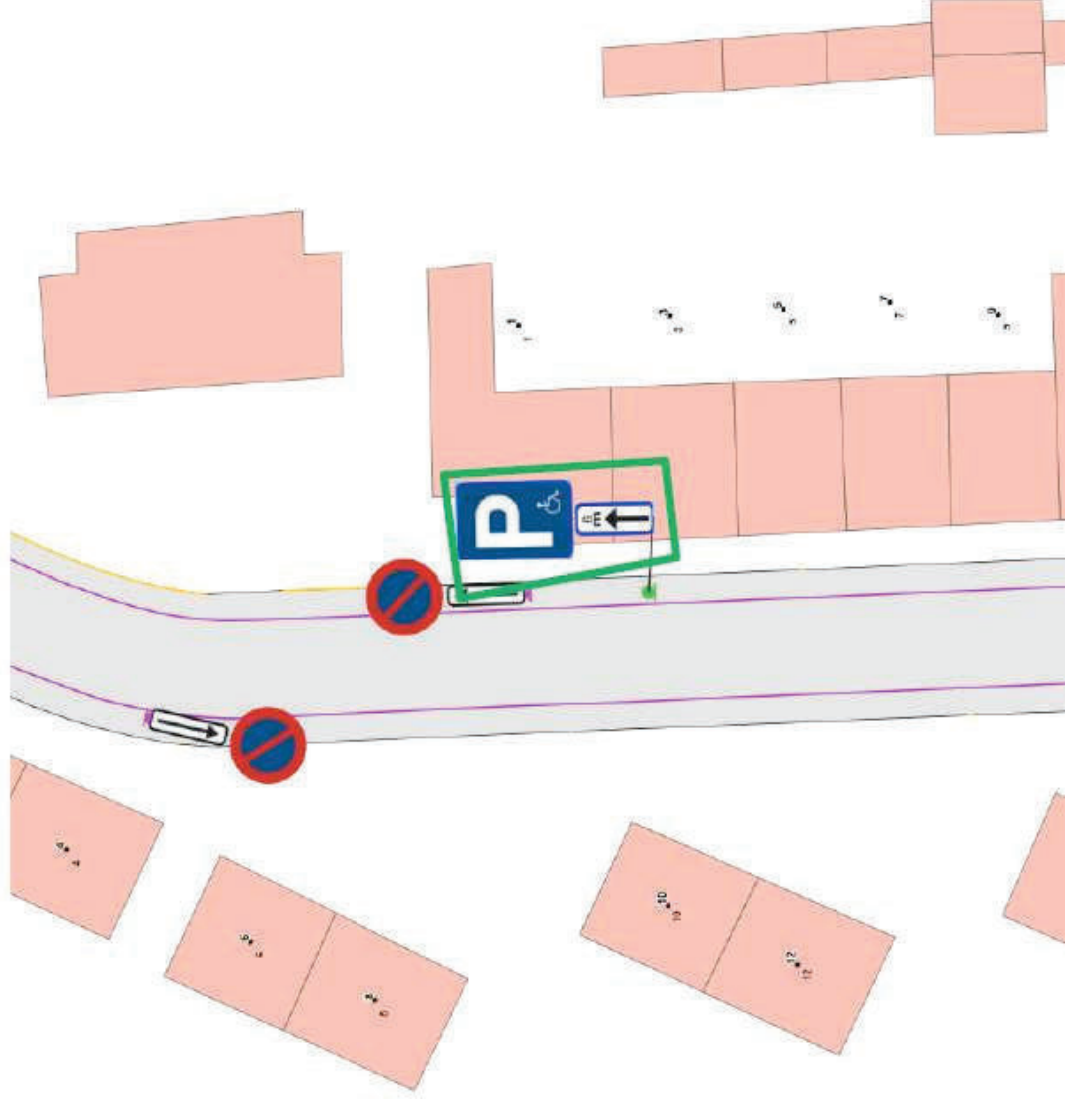
Grote Markt



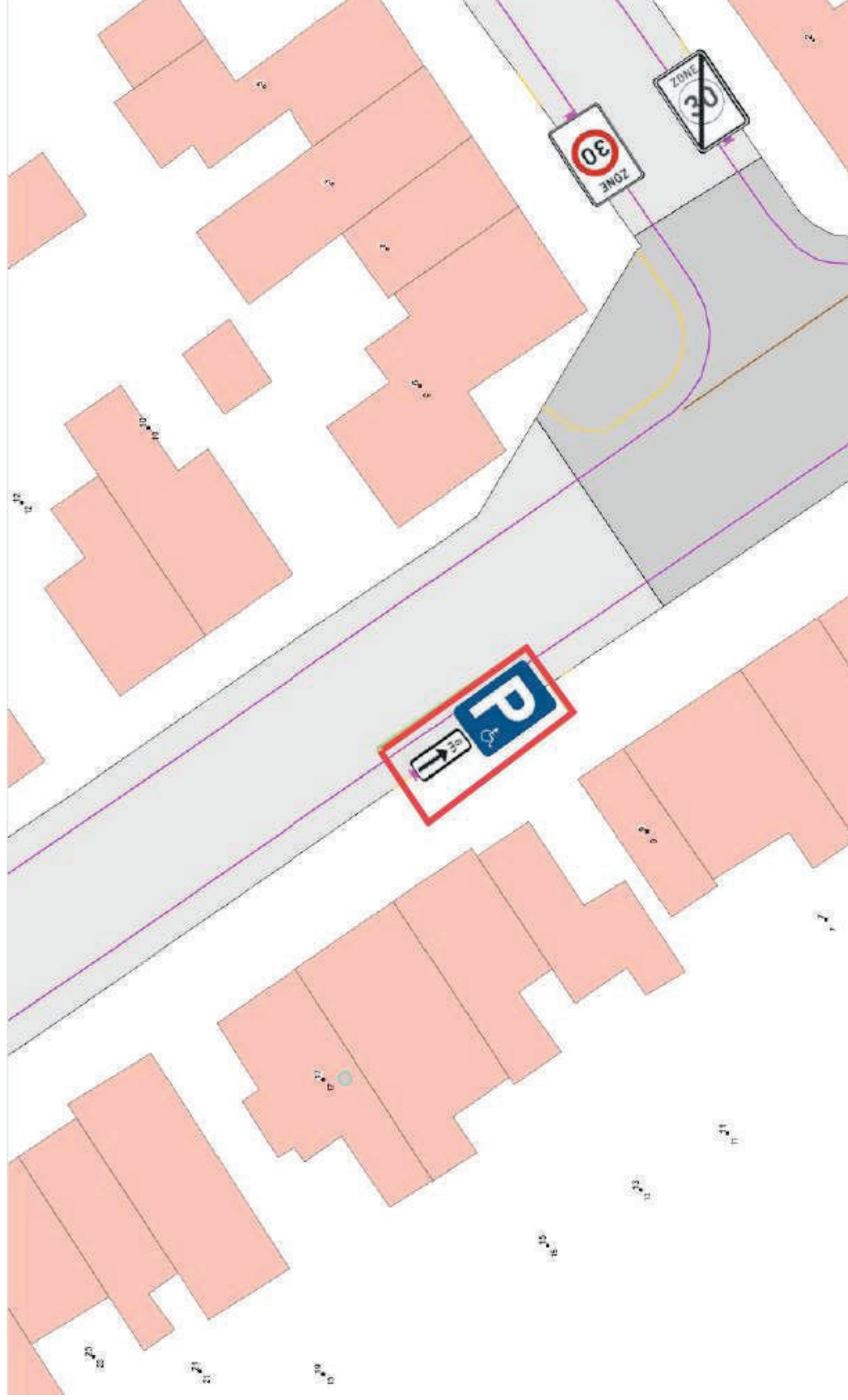
Grote Markt



Klaproosstraat



Koningin Astridlaan



Voetgangersoversteken - keuzeschema

Documentatie - bronnen






Aanbevelingen/richtlijnen:

- AVVG/AWV/MOW/mobiliteitsbrief *verkeersveiligheid gewestwegen BE*
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen *referentiekader voor infrastructuur BE*
- OCW – voetgangersoversteekplaatsen *praktische uitvoeringen wegebouw BE*
- Principes van “Duurzaam Veilig” *overheidsinitiatief verkeersveiligheid NL*
- CROW *kenniscentrum NL: van beleid tot beheer*

Verplichtingen:

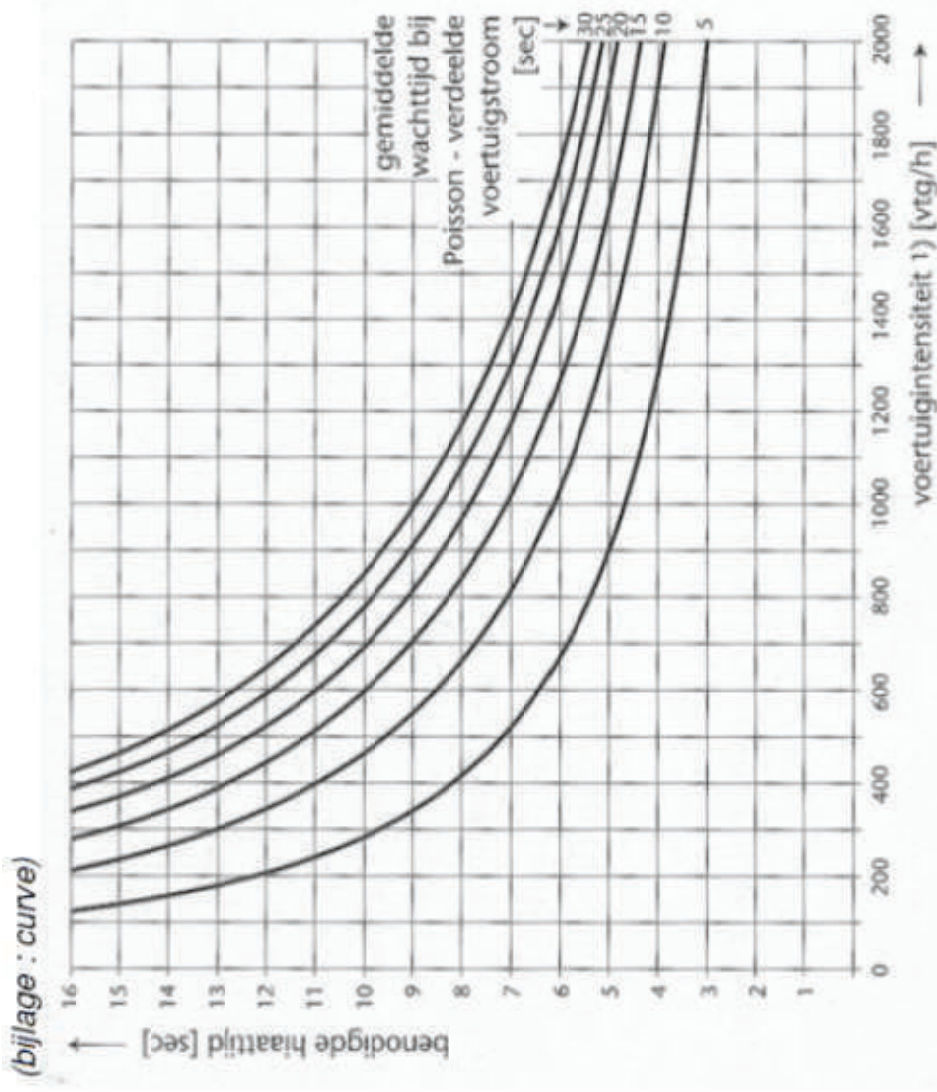
- Wegcode – verkeersreglement *signalisatie – verplichtingen BE*

Algemene principes

- Aantal zebrapaden beperken om geen inflatie te krijgen:
 Wat je wint bij een zebrapad, verlies je elders.
- In principe nooit in zones 30, behalve ifv educatieve karakter of grote voetgangersstromen:
 Bv. bij scholen of stations waar het doel is om de stroom te kanaliseren.
- 'Voetgangersoversteek' ≠ zebrapad.
 Beste oplossing ahv locatie: wegversmalling en/of VRI en/of OV en/of zebrapad en/of ...
- Enkel als de plek goed zichtbaar is voor ALLE weggebruikers + kwalitatieve inrichting.
 Toegankelijkheid garanderen voor rolstoelen, kinderwagens, kinderfietsen,...
- Berekening van de wachttijden en oversteeklengte om VO te verantwoorden:
 Acceptabele wachttijd om te kunnen oversteken: 500 vtg./u of max. 5000 vtg/dag.
- Hoe hoger de snelheid en wegcategorie, hoe meer beveiliging van voetgangers maar met inperking van het aantal oversteekplaatsen.

Berekening van noodzaak OV

In deze wordt een stapsgewijsheid van 1 m/sec aangenomen.



1) Van de voertuigstroom die in één oversteekt: Zo is bijvoorbeeld bij een oversteeklengte van 7 m (= 2 rijstroken voor de beide richtingen samen of een weg met 2 rijstroken of de 2 rijstroken van één wegheft van een weg met 2 x 2 rijstroken) een vereist hiaat van 7 sec. bij de normale stapsgewijsheid van 1 m/sec nodig om de oversteekbeweging te maken. Uit de grafiek valt af te lezen dat bij minder dan 500 vtg/u de gemiddelde wachttijd kleiner is dan 5 sec. en dat bij meer dan 800 vtg/u de gemiddelde wachttijd hoger is dan 10 sec. (bij een oversteeklengte van 7 m).

Bron: Enkelaar, vrij naar Adams

(bron : ASVV, 2004)

- rijbaanbreedte (hiaattijd)
- verkeersintensiteit
- verdeelde voertuigstroom

De aandacht wordt dan ook gevestigd op het feit dat wegen met 2 rijstroken, met in het midden van de weg een rustpunt, zoals een middeneiland (zodat men per rijstrook slechts één richting moet aanschouwen), een theoretisch hogere voertuigintensiteit aankunnen om de oversteekbeweging te maken.

Welk soort OV op welke locatie?

Voegelingen	Lokaal Secundaire III met 2 rijstroken	Secundair I, II en III met meer dan 2 rijstroken	Primair
30 km/u of vaste zone 30	In principe geen VOP nodig tenzij aan kleuter- of basisschool of locaties met grote voetgangersstromen (bv stationsomgevingen) = I		
≤ 50 km/u	≥ I Op 2x2 wegen buiten krpt ≥ Ia		Uitzonderlijk Ia
≤ 70 km/u	Krpt zonder voorrang ≥ I Krpt met voorrang ≥ II Buiten krpt ≥ IIa		≥ III
≤ 90 km/u	≥ III		≥ III (=verkeerslichten)
> 90 km/u			IV

Bij de kwalitatieve voorzieningen werd uitgegaan van de volgende (hoofd)klassen van voorzieningen:

- I. oversteek met basisvoorzieningen (geëigende wegmarkeringen en verkeersborden), desgevallend bijkomend middeneiland, uitstulping, rijbaanversmalling, snelheidsvermindering, andere materiaalkeuze
- II. oversteek in combinatie met horizontale snelheidsremmer (poort onder een of andere vorm, voetpaduitstulping, middengeleider, ...) of met verticale snelheidsremmer (plateau)
- III. oversteek met verkeerslichten of rotonde
- IV. ongelijkgrondse kruising





Stand van zaken Binkbus

- ...

De Lijn Schorvoort

Vraag van raadslid Pierre Gladiné

Sinds enkele weken staan de verkeerslichten aan de Zeshoek in knipperstand.

- Is er sprake van een defect aan de lichten of is deze regeling zo voorzien?
- Zijn er de afgelopen weken klachten of vaststellingen over onveilige verkeerssituaties voor voetgangers of fietsers geweest naar aanleiding van deze lichtenregeling?
- Hoe beïnvloedt deze regeling de doorstroming van het bus- en autoverkeer?
- Is het de bedoeling om de lichten aan de Zeshoek vaker (buiten de spits) of quasi-permanent in knipperstand te laten staan?

Punten agenda gemeenteraad

- Telescopische tribune Turnova

Uit het college

...

Varia

...

Presentatie streefbeeld R13 en omliggende gewestwegen

**Gemeenteraadscmissie Turnhout
29 november 2016**

**Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Beleid
Frank Leys**

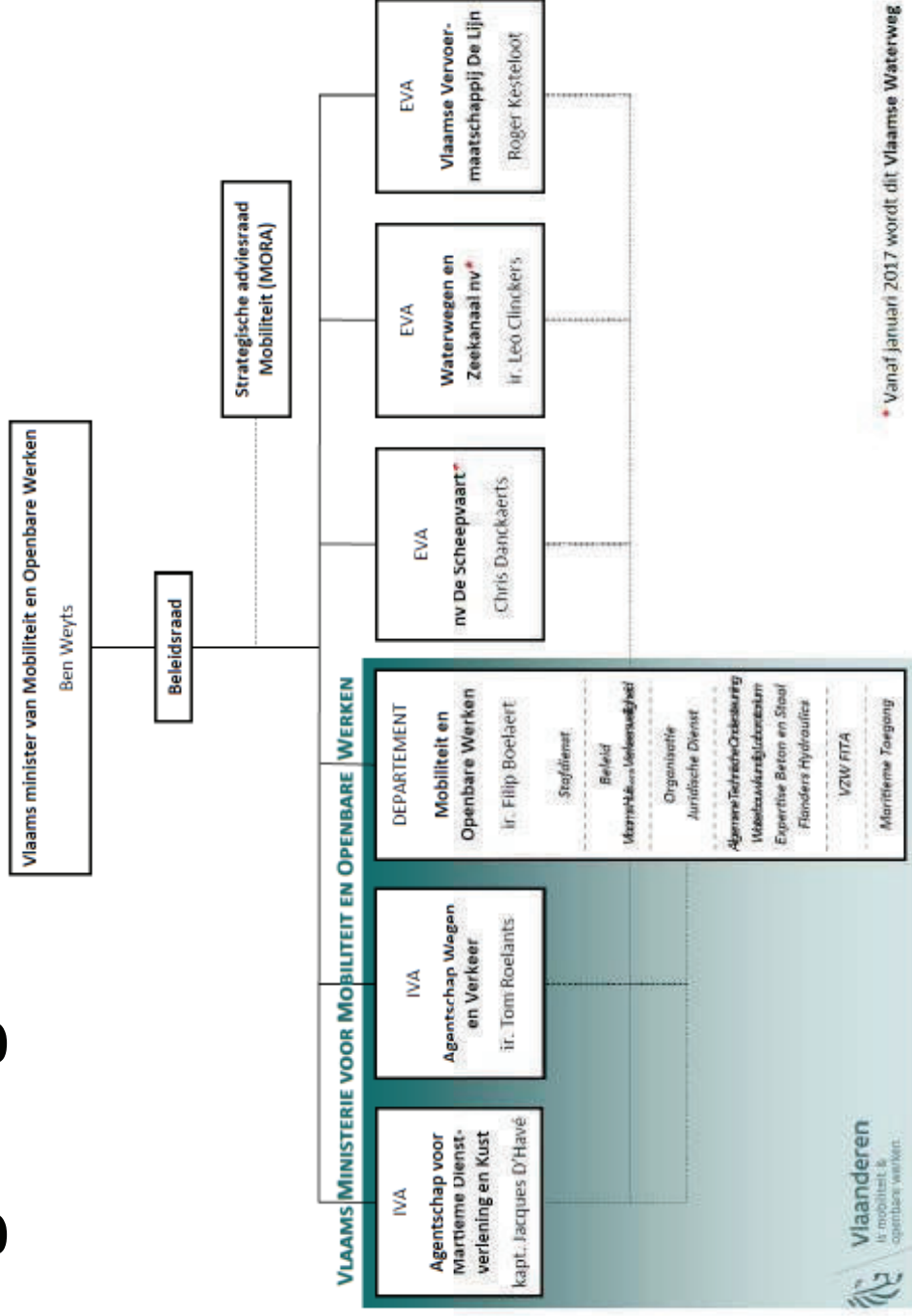


Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Agenda

1. Situering van de afdeling binnen de Vlaamse Overheid
2. Historiek en situering van de studie
3. Doel van het voorliggend werk
4. Overzicht van de resultaten
 - N132 en N12
 - N18
 - N19
 - N140 en
 - R13
5. Vervolg

1. organogram



2. Historiek

- **Streefbeeld - definitie**
 - Conceptuele beschrijving ideaalbeeld van infrastructuur in zijn omgeving
 - Streefbeeld = verkeerskundig functioneren alle modi (m.i.v. verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid) + landschappelijke & stedenbouwkundige inpassing
 - Resultaat: “eindbeeld” + stappen om dit te bereiken (actieprogramma op vlak van ruimtelijke ordening, verkeersorganisatie, infrastructuur, flankerende maatregelen + samenhang)
 - Wordt gestuurd vanuit categorisering, functie en inrichtingsprincipes RSV

2. Historiek

- **Streefbeeld - definitie**
 - Vertrekt vanuit een ideaalbeeld maar bijgestuurd naar realiteit
 - Alle modi (niet enkel doorstroming auto), langs- én dwarsrelaties
 - Ruimer gebied dan wegen alleen worden bekeken
- **Belang**
 - Streefbeeld is leidraad voor investeringen (kan tussentijds bijgesteld worden a.g.v. nieuwe noden)
 - Langetermijnvisie - langetermijnplanning

2. Historiek

- **Belang**
 - Investerings gekaderd in gedragen, ruimere visie
 - Betrokkenheid partners
 - Integratie maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening, stedenbouw, landschap, groen, natuur, milieu, verlichting, verkeersplanologie, verkeerstechniek, flankerende maatregelen én multimodaal
 - Engagements bij verschillende partners
 - KT maatregelen laten passen in een LT beeld
 - Doorzichtig en objectivering in de besluitvorming

2. Historiek

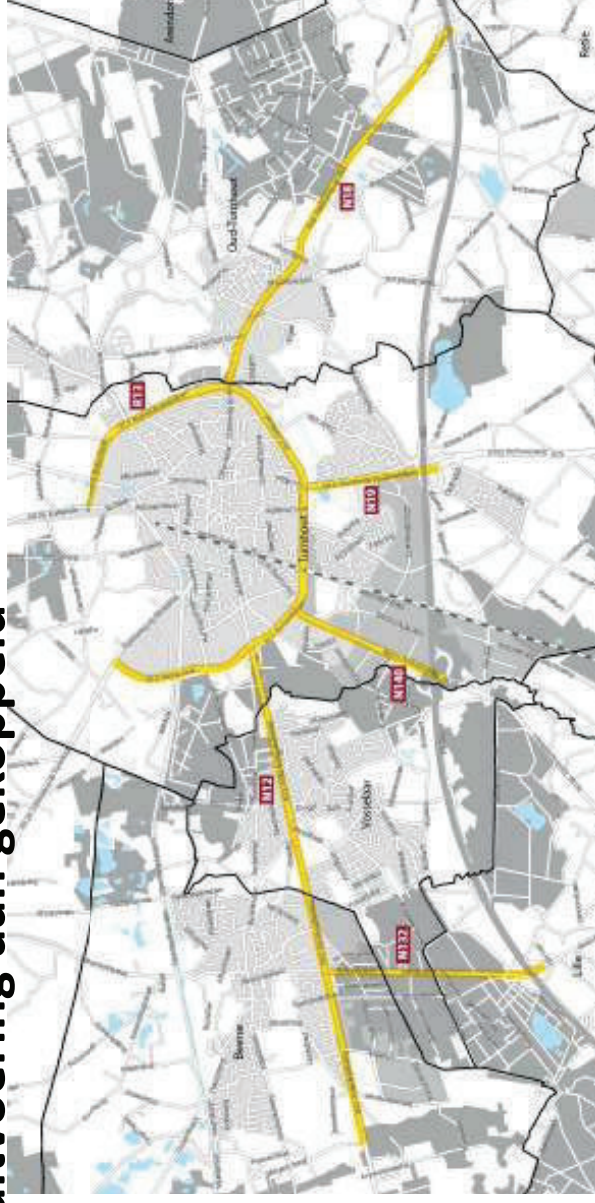
- **TV3V en de tijdsgeest**
- **Streefbeeld 2005 – realisaties**
- **Nieuwe studie gestart 01/02/2014 – 12 maanden looptijd – werden er meer....**
- **4 onderdelen:**
 1. Voorbereiding (probleemstelling, analyse)
 2. Oplossingsrichtingen/concepten
 3. Afweging en keuze oplossing
 4. opmaak ontwerp-streefbeeld en uitwerken 2 ingrepen:
 1. doorstromingsmaatregel ov westkant ring x N12 en
 2. (on) gelijkvloerse fietsoversteek op of rond hetzelfde krpt

3. Doelstellingen herziening

- Het vorige plan wordt in grote lijnen nog gedragen
- Nieuw inzichten (studie maas 4; fietsconcept met “groene routes”; ...) en nieuwe problemen (doorstromingsproblemen OV, fiets, auto,... onduidelijk toetskader voor tal van MOBERS,...)
- Per as ook nog specifieke vragen:
 - Bv. N12 – N132: kan dit kruispunt de ontwikkelingen ontsluiten?
 - Bv. N140: ontsluiting winkels, congestie, onveiligheid...
 - Bv. locatie ongelijkvloerse fietsdoorsteken

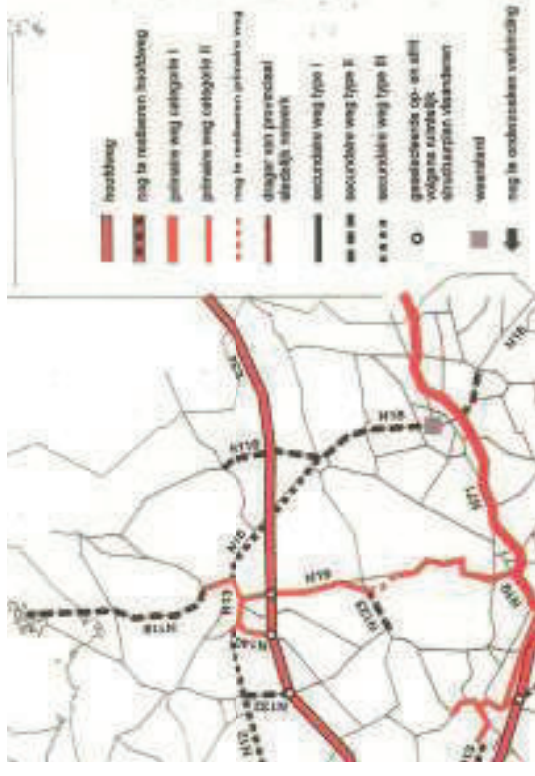
4. Resultaat - Algemeen

- Dossier heeft jaar langer gelopen
- Reden: uitbreiding opdracht, overleg, draagvlak,...
- Liep van 1/2/2014 tot 20/06/2016
- Is uitvoering aan gekoppeld



4. Resultaat - Algemeen

- Uitgangspunten:**
- **Categorie weg / gewenste functie & gebruik**
 - **Inrichtingsprincipes**
 - Voetgangers
 - Fietzers
 - Openbaar vervoer
 - Auto – uitzonderlijk vervoer
 - **Andere studies**
 - **modelonderzoek**



4. Resultaat - Algemeen

Uitgangspunten - conceptelementen

Groen – open ruimte



Overgang naar open ruimte – groen op ring – stedelijk plateau als verbinding park-stad – laten doordringen open ruimte in het stedelijk weefsel (contact-zones)

4. Resultaat - Algemeen

Uitgangspunten - conceptelementen



Stedelijk plateau – ontwikkelingsmogelijkheden – ziekenhuis; park in stad



Brugpoorten – overgang naar de stad – verdichting aan de ov-knopen



Ontsluiting Bentel – 2 plaatsen via ventweg

4. Resultaat - Algemeen

Uitgangspunten – conceptelementen – verkeerskundige vertaling



Uiteinden ring –
lagere categorie



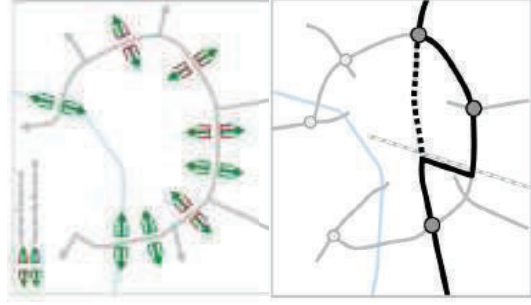
Rechtstreekse toegangen
beperken tot belangrijke
invalswegen



Ventwegen en keerpunten voorzien

4. Resultaat - Algemeen

Uitgangspunten – conceptelementen – verkeerskundige vertaling



Fietsoversteken – ongelijkvloers

Hoogwaardig openbaar vervoer

4. Resultaat – N132 + N12

- N12 = secundaire weg III: prioriteit OV en fiets
- N132 = primaire weg II

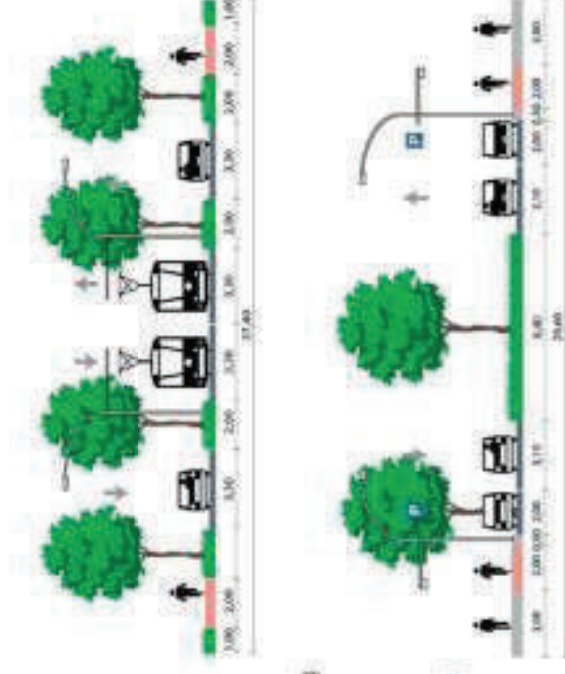
N12

■ Dwarsprofiel buitengebied

- Nieuwe dubbele dreef
- Centrale busbaan
- 2X1 rijweg
- Fietspaden vrijliggend, enkelrichting

■ Dwarsprofiel centrum

- Centrale groene berm, op termijn omzetting naar zone voor hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk
- 2x1 rijweg
- Parkeerstroken
- Eén centrale bomenrij en één bomenrij in de parkeerstrook
- Ruime fietspaden

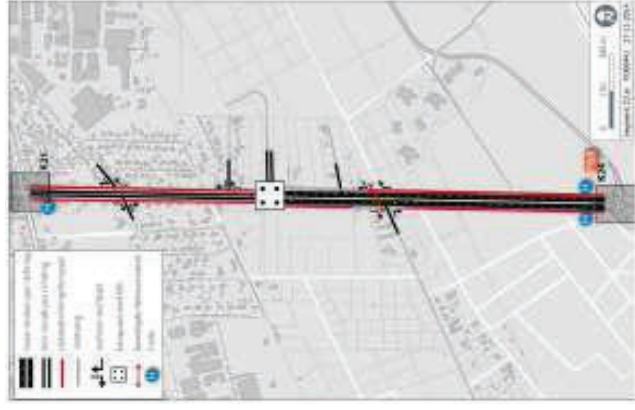


4. Resultaat – N132 + N12

- N132
- KT en LT beeld



Figuur 64: Dwarsprofiel N132, zuidelijk segment – korte termijn



Figuur 66: Dwarsprofiel N132, zuidelijk segment – lange termijn, ventwegen

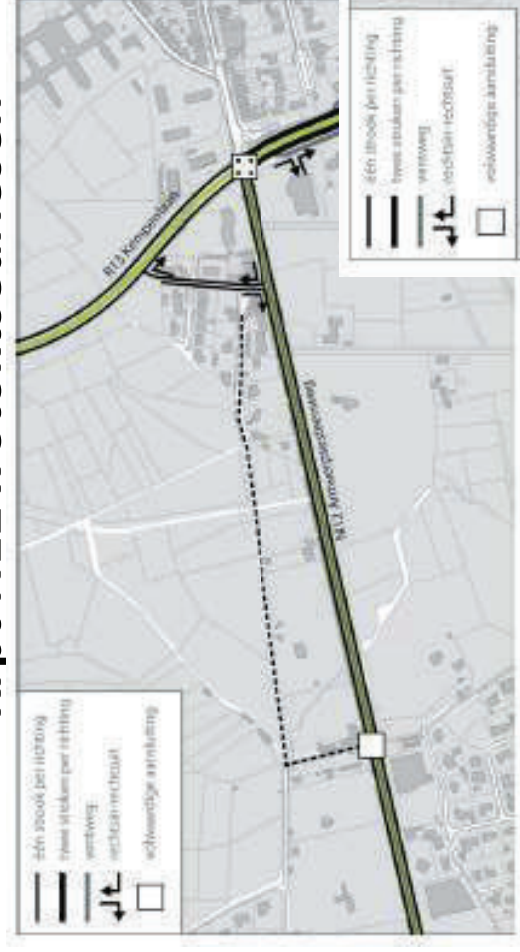
4. Resultaat – N132 + N12

- Krpt N12 x N132



4. Resultaat – N132 + N12

- Krpt N12 x Stoktsedriesen



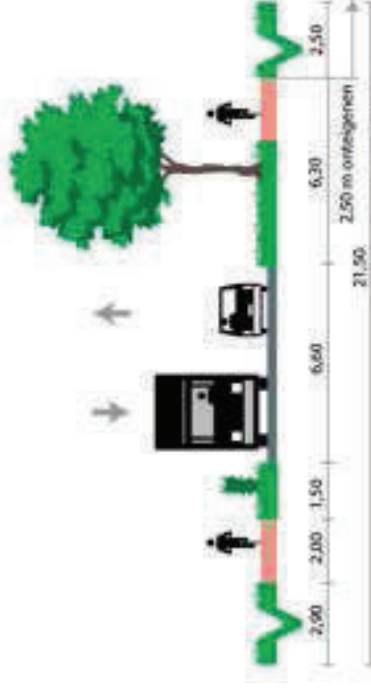
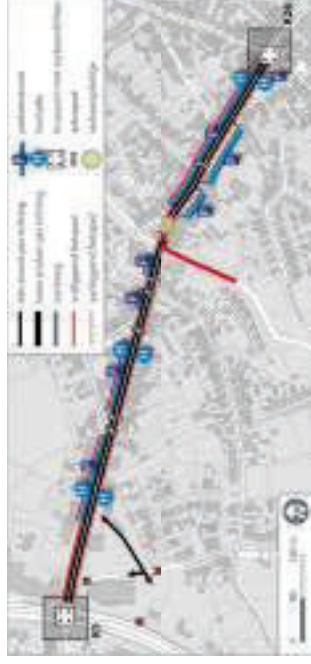
Gekoppeld aan kruispunt
Jagerslaan/Weigang of Stadsbos



4. Resultaat – N18

Secundaire weg III: prioriteit ov en fiets (verkeersleefbaarheid)

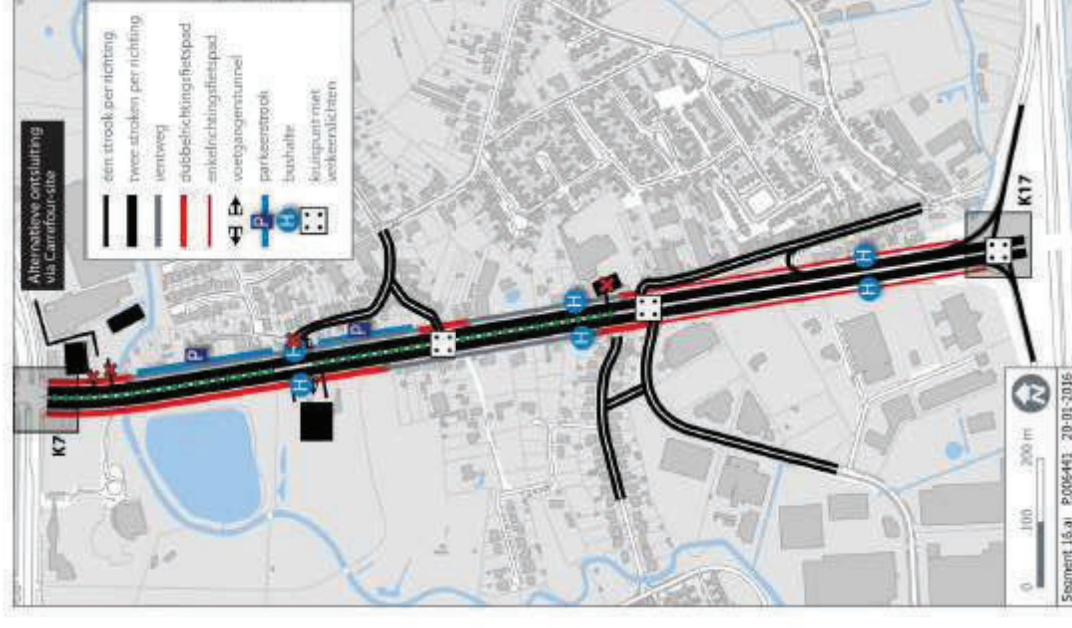
Weren doorgaand verkeer



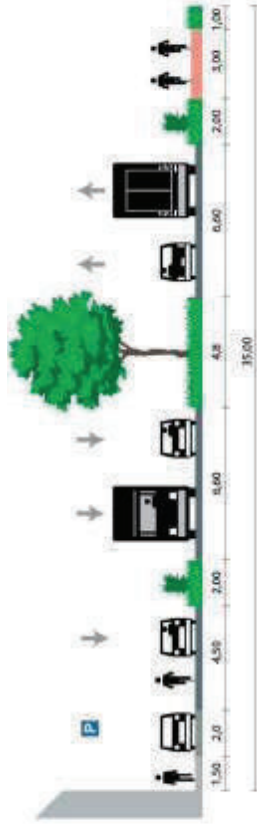
dwarsprofiel buiten bk

4. Resultaat – N19

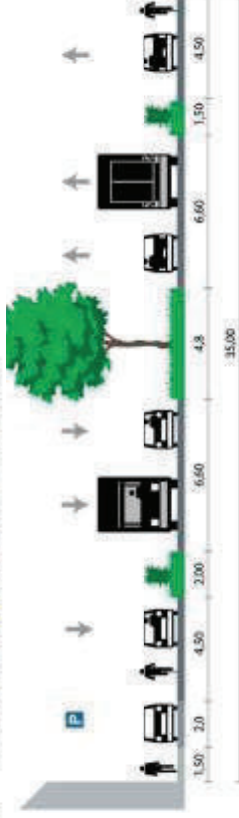
- Carrefoursite één toegang vanaf ventweg R13
- Ventwegen voor erfontsluitingen
- Schorvoortstraat afsluiten en Den Bremt als ontsluiting Schorvoort (lichtengeregeld)
- Sporthal rechtstreeks aangesloten (ruimtegebruik)
- Dubbelrichtingfietspaden tot Everdongenlaan



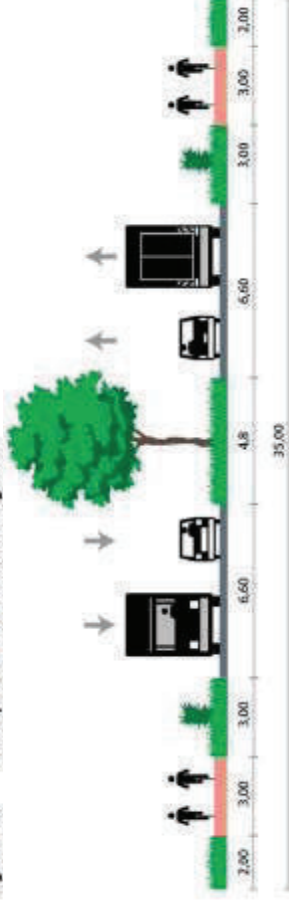
4. Resultaat – N19



Figuur 50: Dwarsprofiel N1: thv stadspark, richting zuid



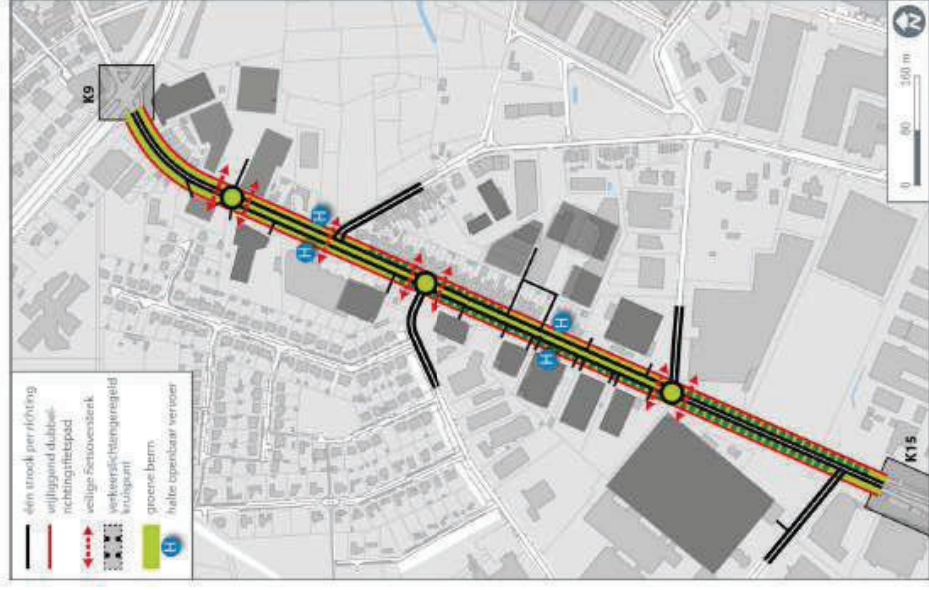
Figuur 51: Dwarsprofiel N19: centraal segment

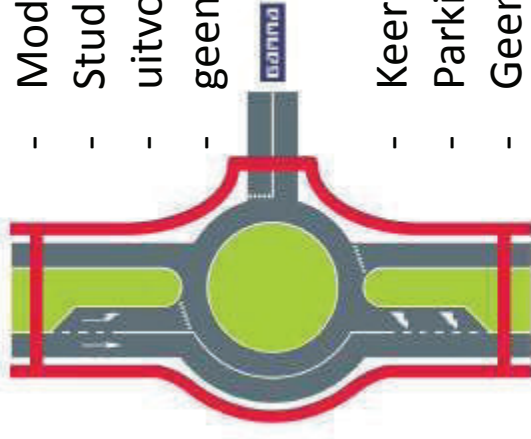


Figuur 52: Dwarsprofiel N19: zuidelijk segment

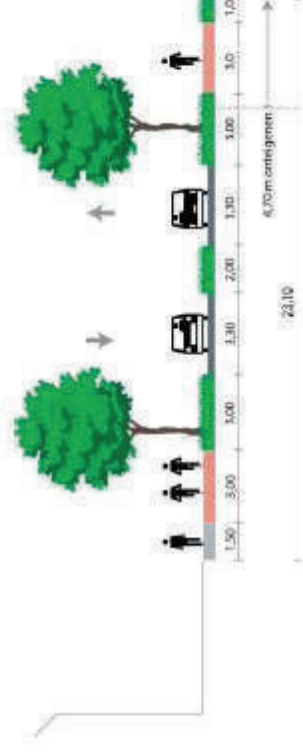
- Ventweg in erfaanleg
- Parkeren op ventweg
- Verkeer beperken door doorsteken naar N19 te maken

4. Resultaat – N140



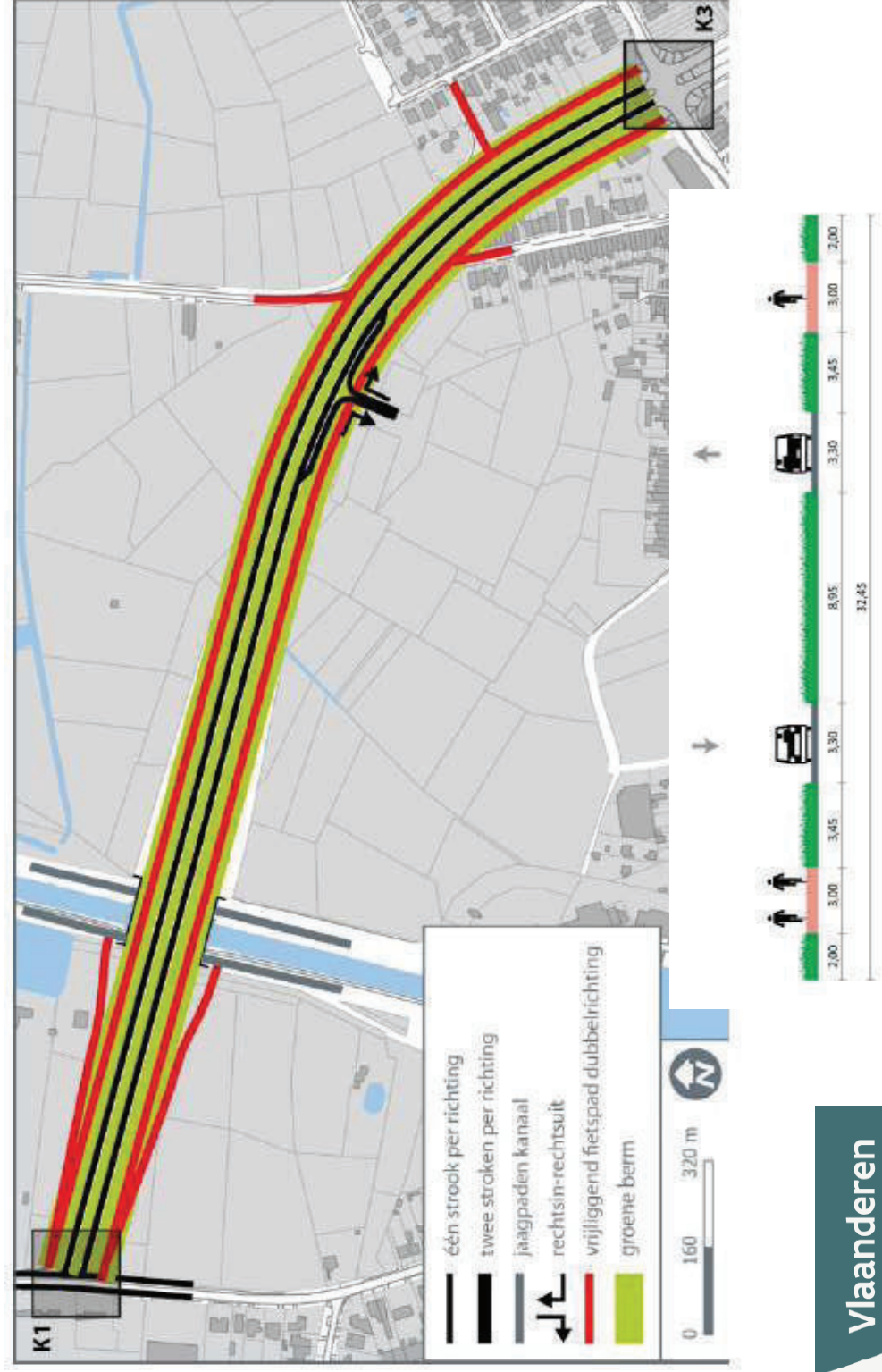
- Modelmatige bekeken
 - Studie AWV start op uitvoering volgt
 - geen linksafbewegingen
- 
- Keerpunten voorzien
 - Parkings verbinden
 - Geen ventwegen mogelijk

Figuur 46: Rotonde ontsluiting GAMMA-site

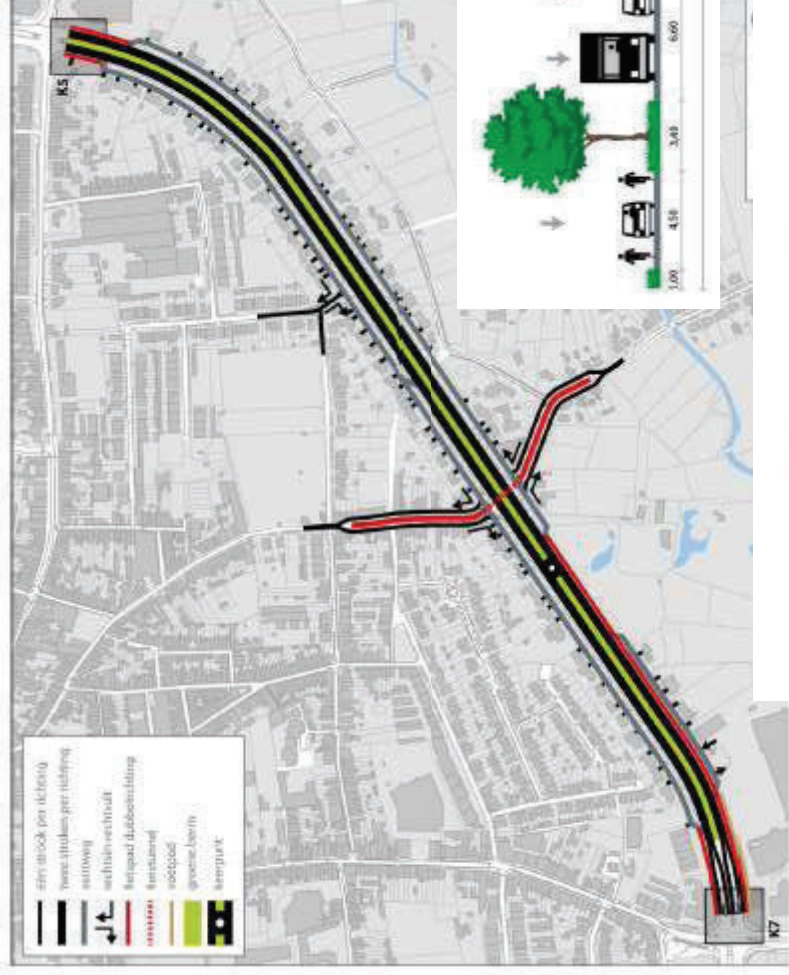


Figuur 48: Dwarsprofiel N140 (kijkrichting naar E34)

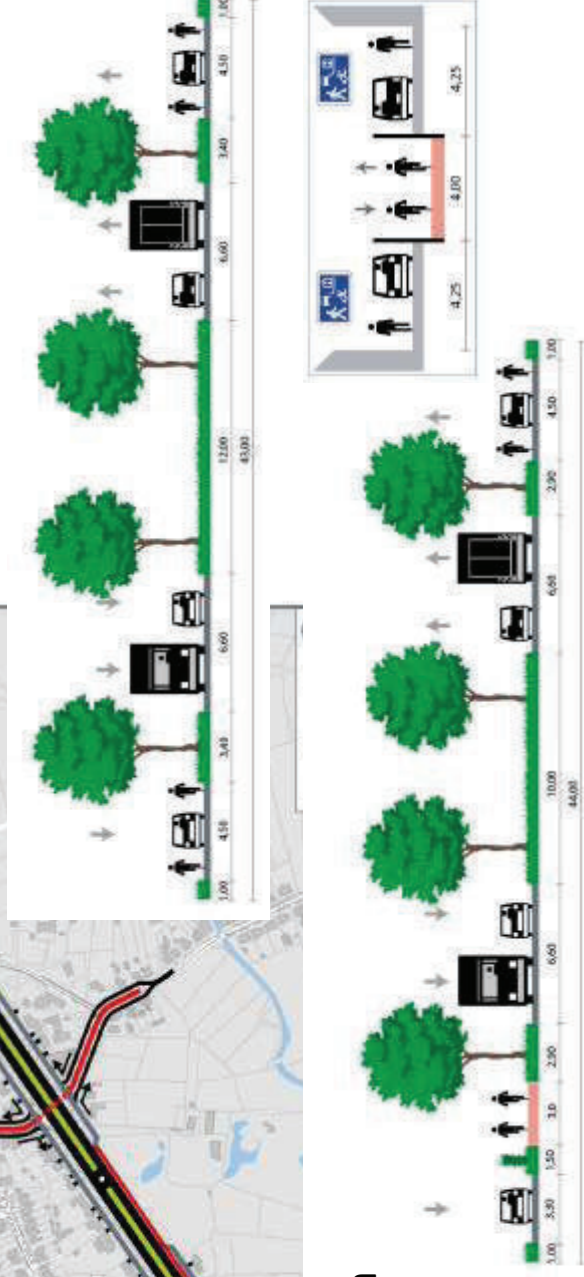
4. Resultaat – R13



4. Resultaat – R13



- Ventweg onderbroken na winkelcomplex
- Keerpunt voorzien
- Parkeren en ontsluiting enkel op ventwegen

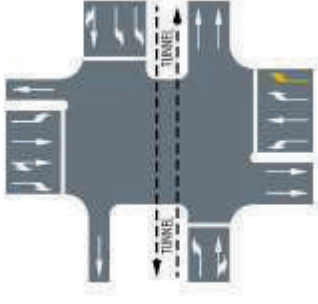
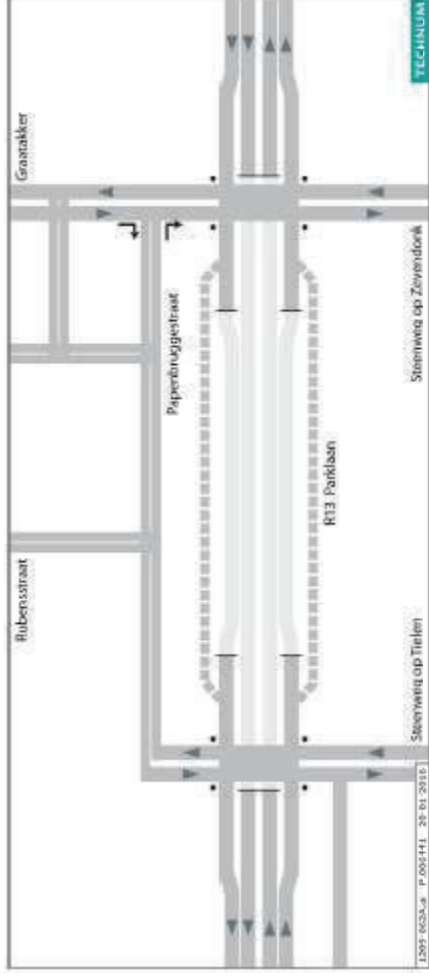


Figuur 35: Dwarsprofiel segment 6, ter hoogte van Carrefour

Vrijliggende fietspaden
thv Carrefour ea

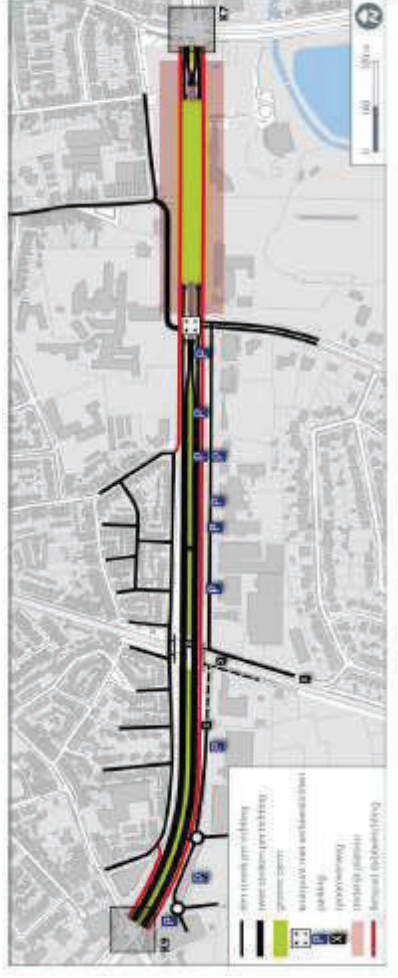


4. Resultaat – R13

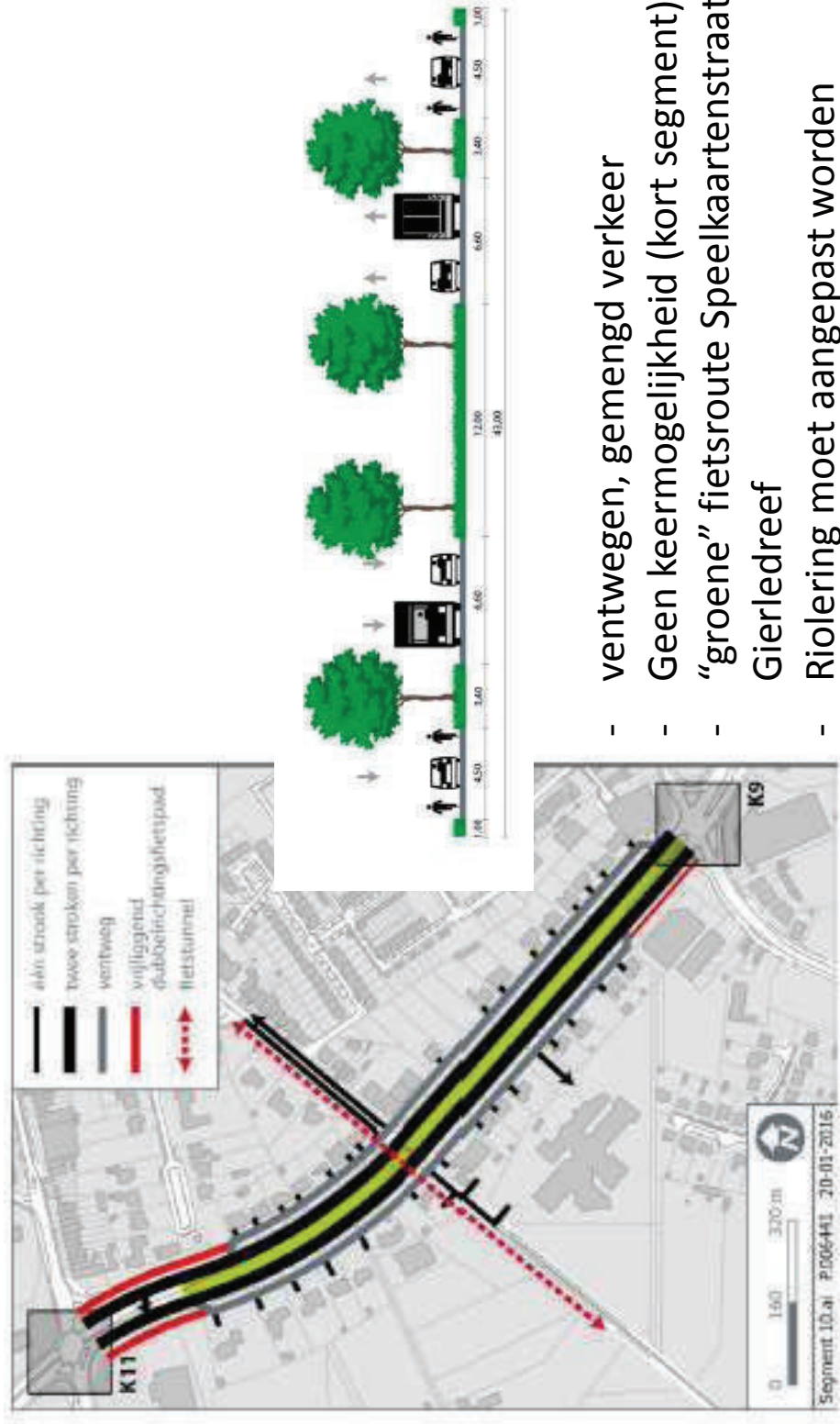


- Stedelijk plateau
- Zuidelijke ventweg geknipt thv spoorweg behalve brandweer
- Keerpunt op brug

Figuur 36: Concept ontsluiting omgeving stedelijk plateau



4. Resultaat – R13



4. Resultaat – R13

Principe
vormgeving
Kruispunten
eindpunten



Figuur 44: Eindpunten R13, hoofdbeveging in de voorang (links R13 – N124, rechts R13 – N119)

5. Vervolg

- N140 herinrichtingstudie start op, uitvoering volgt;
- Kruispunt N12 x R13 (kant Vosselaar) in voorontwerp klaar
- Uitwerking en uitvoering door AWW

5. Vervolg

- N12xR13



