



STAD BILZEN

Aanleg en uitrusten deel fietssnelweg F77 tussen Bilzen en Genk :

Aanleg fietspaden op de Spurkerweg, Heesveld en de Twaalfbunderstraat

Beveiligen en heraanleggen oversteek Sint Jozefstraat, inclusief inrichten deel Kuilenweg als fietsstraat

Uitrusten van de fietswegen Munsterbeekweg en de Eikerveldweg met verlichting

Gecombineerde start- en projectnota
Fietsfondsproject

Versie E - juni 2019



1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot het project

Om de veiligheid van de fietsers te verhogen wenst de stad Bilzen over te gaan tot de aanleg van veilige en comfortabele fietsvoorzieningen tussen het industriegebied Kieleberg (Genk-Zuid) en Bilzen Centrum.

1.2 Subsidies binnen het fietsfonds

De stad wenst optimaal beroep te doen op subsidies binnen het kader van het fietssnelwegenplan, het functioneel fietsroutenetwerk en het toeristisch fietsroutenetwerk.

1.3 Leden van de GBC voor dit project

Conform het gemeenteraadsbesluit 26/03/2013

Naam	Functie/dienst/instelling
Vaste leden	
Frieda Brepoels	Burgemeester, voorzitter GBC
Sofie Van Campenhout	Departement MOW (BMV)
Kristof Nowicki	De Lijn
Variabele leden	
Rik Schreurs	Provincie Limburg
Rosita Vanbergen	Departement Omgeving
Wim Deblie	Departement LNE
Els Stevens	Departement LV
Greet Verelst	Infrabel
Adviserende leden	
College van burgemeester en schepenen	Stad Bilzen
Kristien Schoofs	Algemeen Directeur stad Bilzen
Valentin Machiels	Vertegenwoordiger politiezone Bilzen-Hoeselt-Riemst
Rik Schreurs	Provincie Limburg
Bart Jorissen	Vertegenwoordiger afdeling Ruimte stad Bilzen
Els Kruijten	Vertegenwoordiger dienst mobiliteit stad Bilzen
Filip Konings	Vertegenwoordiger dienst milieu stad Bilzen
Goele Cops	Vertegenwoordiger omgevingsvergunning stad Bilzen
Sandra Gole	Vertegenwoordiger dienst lokale economie stad Bilzen

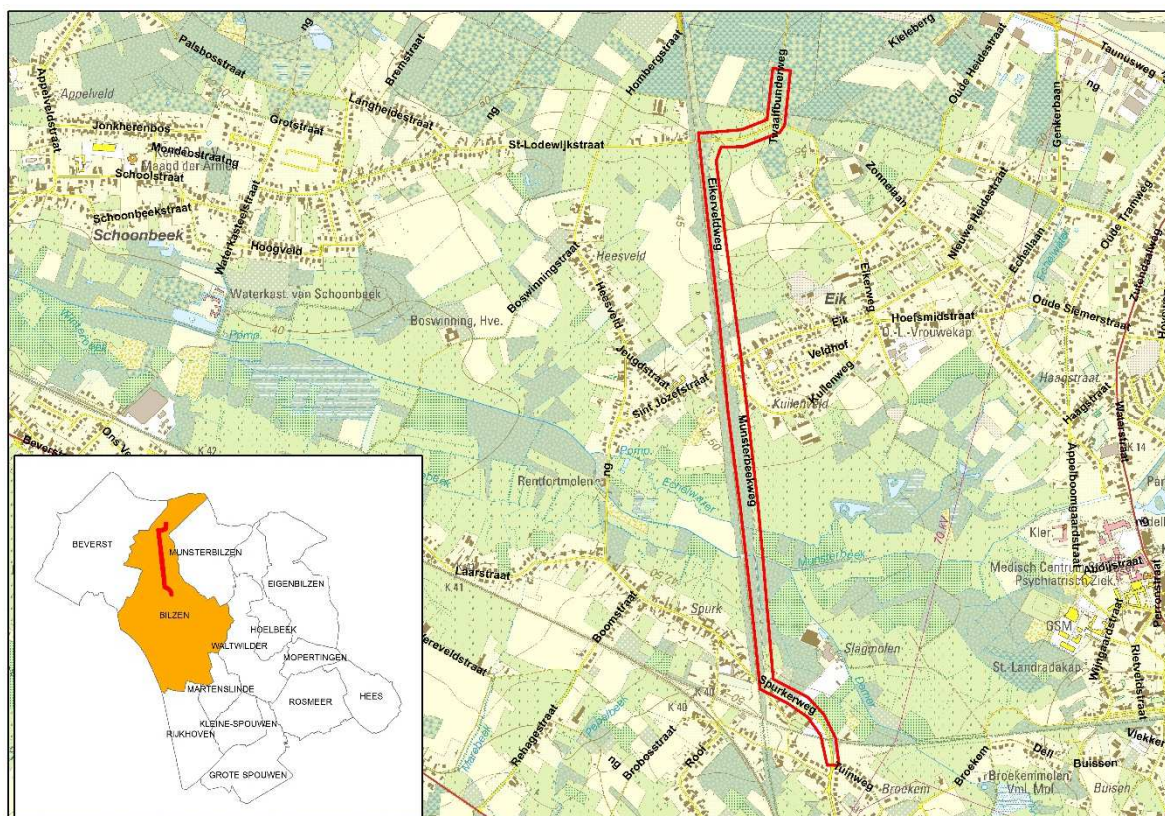
2 Situering en doelstellingen

2.1 Situering van het project

De stad Bilzen is gelegen in het zuidoosten van de provincie Limburg, tussen de bi-pool Hasselt-Genk en Maastricht op de overgangszone tussen het Kempisch plateau en de Haspengouwse leemstreek. Bilzen behoort tot het arrondissement Tongeren. De buurgemeenten zijn Hoeselt, Diepenbeek, Genk, Zutendaal, Lanaken en Riemst.

Het projectgebied situeert zich in het noordelijk gedeelte van de deelgemeente Bilzen.

Figuur 2.1. situering Bilzen in de regio

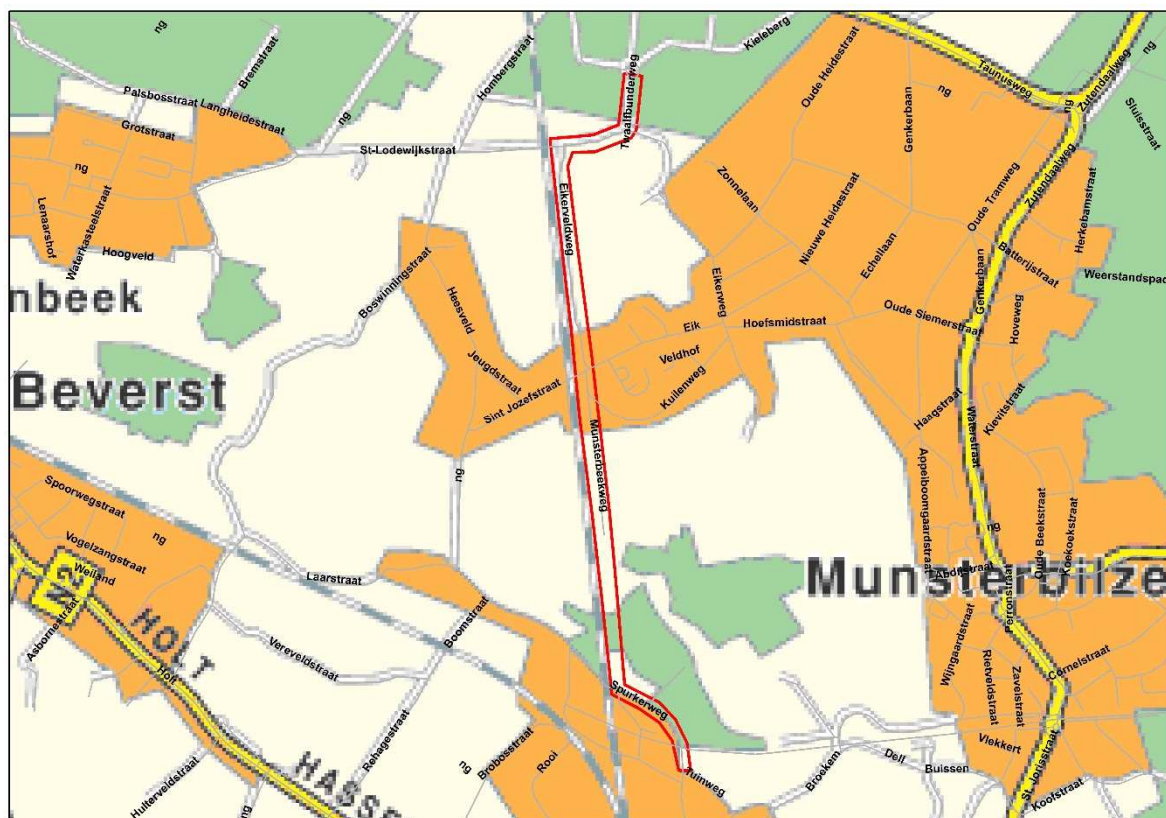


2.2 Projectbeschrijving

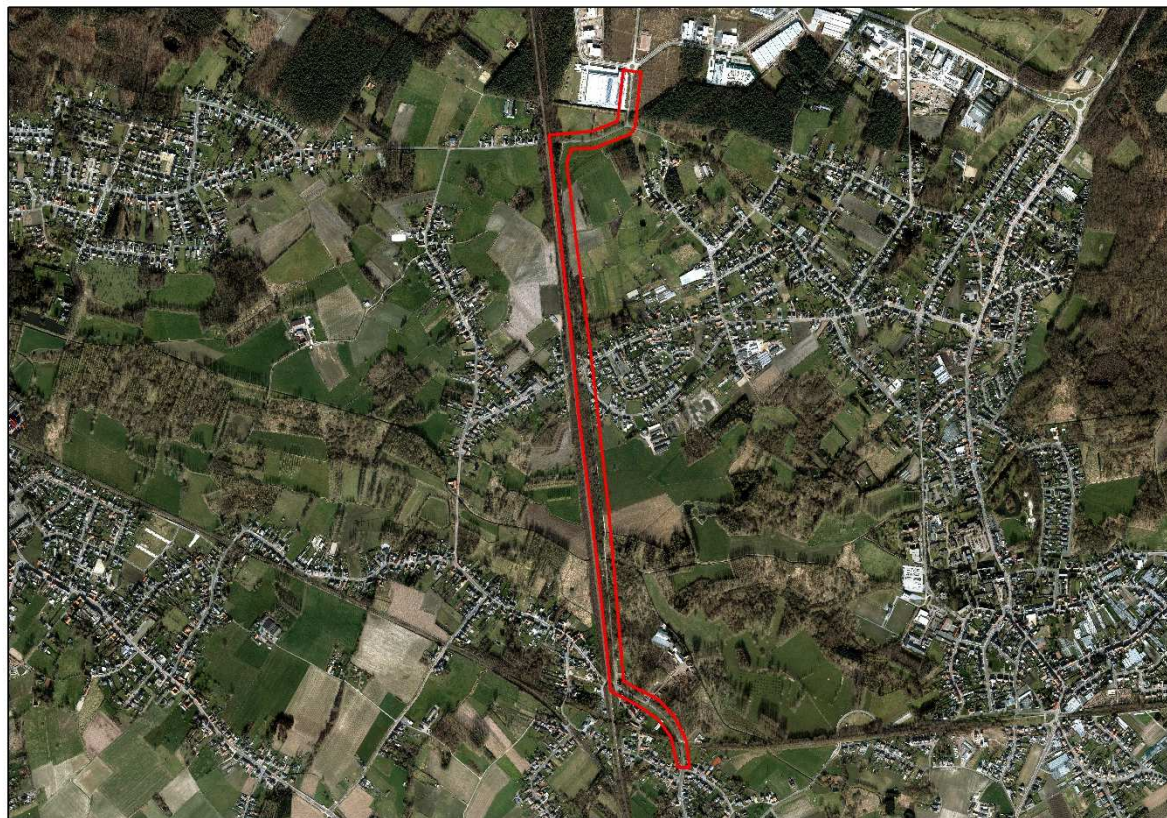
Het project omvat :

- De aanleg van vrijliggende fietspaden in het niet bebouwde deel van de Spurkerweg [agrarisch gebied tussen de Tuinweg en de Munsterbeekweg; snelheidsregime 70km/uur].
- Het uitrusten van de Munsterbeekweg en de Eikerveldweg met fietspadverlichting
- De aanleg van een vrijliggende fietspaden in het open gebied op een stuk van Heesveld (van aan kruispunt Sint-Lodewijkstraat tot kruispunt Twaalfbunderweg) en langs de Twaalfbunderweg tot aan de rotonde Kieleberg.
- Het uitrusten van een stuk van Heesveld met verlichting ten behoeve van de fietsers

Figuur 2.2.1 situering projectgebied op stratenplan



Figuur 2.2.2 situering projectgebied op luchtfoto



2.3 Probleemstelling

Vanaf de Tuinweg loopt de verbinding met Eik/Spurk/Munsterbilzen door het agrarisch gebied. Op dit stuk van de Spurkerweg is er een snelheidsregime van 70km/uur en zijn er geen voorzieningen voor fietsers. Deze route ligt zowel op het toeristisch als functioneel fietsrouten netwerk en is opgenomen in het fietssnelwegenplan. De verbinding loopt richting Spurk onder een smalle spoorwegbrug, deze route maakt deel uit van de toekomstige Spartacusroute van het fietssnelwegenplan. Door de constructiewijze van de landhoofden, is er onvoldoende zicht op aankomend verkeer. Hierdoor is oversteken ter hoogte van deze spoorwegbrug zo veel mogelijk te vermijden.

De Munsterbeekweg en de Eikerveldweg zijn fietsverbindingen waarop enkel aangelanden als gemotoriseerd vervoer zijn toegelaten. Deze wegen maken, naast de fietssnelweg, deel uit van zowel het toeristisch als het functioneel fietsrouten netwerk. Deze verbinding ligt tussen de verhoogde spoorlijn en het landbouwgebied. Voor het comfort van de functionele fietser is het wenselijk om deze route uit te rusten met fietspadverlichting.

De Munsterbeekweg stopt aan de Kuilenweg in woongebied. Via de Kuilenweg (gemengd verkeer), dient men een stukje Eik te volgen om iets verder de lokale weg type II Eik over te steken richting Eikerveldweg. Deze oversteek is oncomfortabel en onoverzichtelijk voor de fietser en wordt best aangepast.

De Eikerveldweg is een fietspad op de functionele hoofdroute. Richting Genk Zuid stopt dit fietspad abrupt aan de straat Heesveld, er is hier geen enkele fietsvoorziening tot aan de rotonde Twaalfbunderweg/Kieleberg. Deze verbinding ligt gedeeltelijk op het toeristisch fietsrouten netwerk en is volledig functionele hoofdroute van het fietsrouten netwerk en onderdeel van het fietssnelwegenplan. Richting Schoonbeek is er recent een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd in samenwerking met de provincie Limburg in kader van het toeristisch fietsrouten netwerk.

Dit project wil een stuk van het fietssnelwegenplan realiseren om zo veilige verbindingen te creëren tussen Bilzen-centrum en Genk Zuid (via industriegebied Kieleberg) door de ontbrekend stukken op het fietsrouten netwerk te voorzien van veilige en comfortabele fietspaden en de aanwezige fietsverbinding langs het spoortracé te voorzien van openbare verlichting.

Het project dient rekening te houden met volgende elementen :

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer (50km/u en 70km/uur)
- De aanwezigheid van de smalle doorgang met beperkt zicht op aankomend verkeer aan de spoorwegbrug Spurkerweg
- De voorschriften van het fietsvademecum voor fietssnelwegen
- De inrichting van het kruispunt Heesveld/Twaalfbunderweg
- De aanwezige bushalte op de Spurkerweg

3 Planologische context

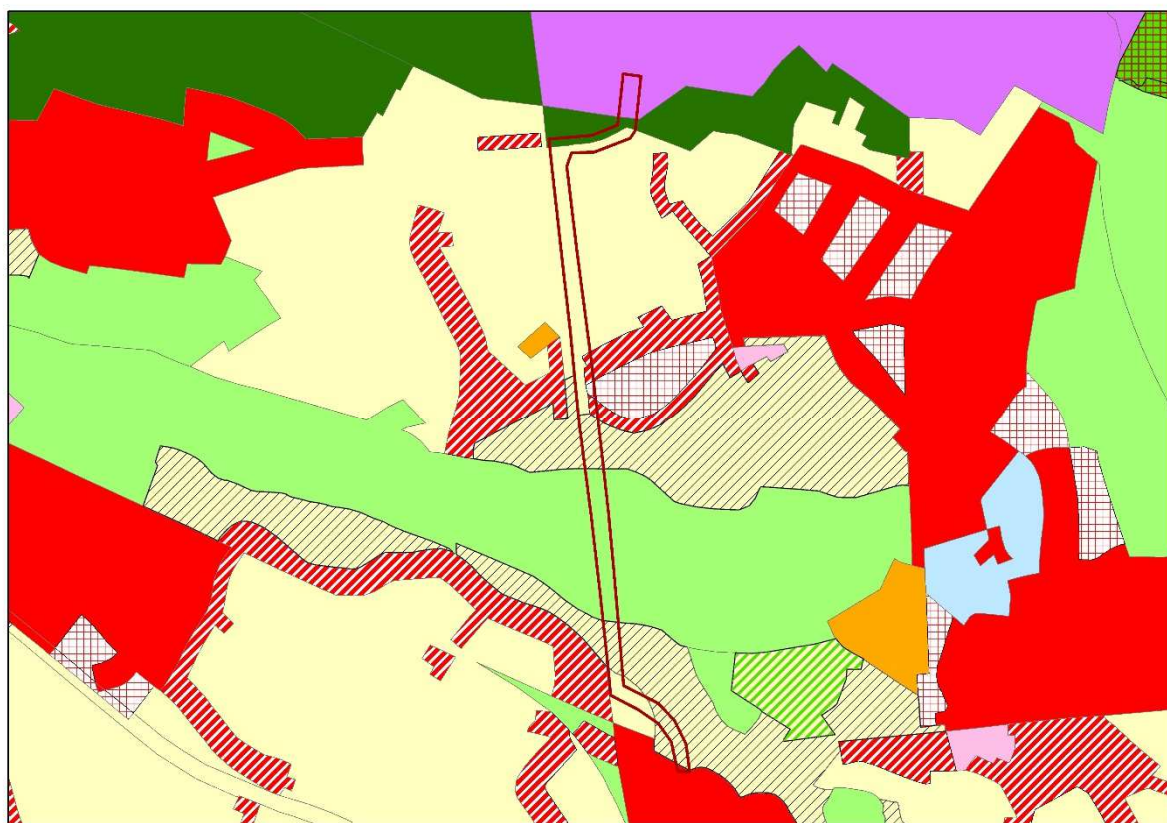
3.1 Ruimtelijke planningscontext en toetsingskader

3.1.1 Gewestplan

Het gewestplan (MB dd. 28/07/1978) is van toepassing met uitzondering van de Twaalfbunderstraat, waar het goedgekeurd RUP Kieleberg van toepassing is.

Onderstaande figuur laat zien dat het projectgebied zich volgens het gewestplan bevindt in agrarisch gebied, bosgebied, natuurgebied en industriegebied. Het tracé Spurkerweg, Munsterbeekweg, Eikerveldweg bevindt zich in agrarisch gebied en passeert door natuurgebied ter hoogte van de vallei van de Demer en het Echelwater. Het tracé langs Heesveld bevindt zich in agrarisch gebied aan één zijde van de weg en agrarisch gebied/woongebied met landelijk karakter/bosgebied langs de andere zijde van de weg. De aansluiting naar het industriegebied Kieleberg aan de Twaalfbunderweg gebeurt door bosgebied.

Figuur 3.1.1 uittreksel gewestplan bestemming



3.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Bilzen is in het RSV kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Bilzen is als stedelijk gebied en als gemeente in het Economisch Netwerk Albertkanaal ook geselecteerd als economisch knooppunt.

3.1.3 Ruimtelijk Structuurplan Limburg (RSP-L)

Bilzen is in het RSP-L kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. In het voorliggend project is het volgende uit het RSP-L relevant

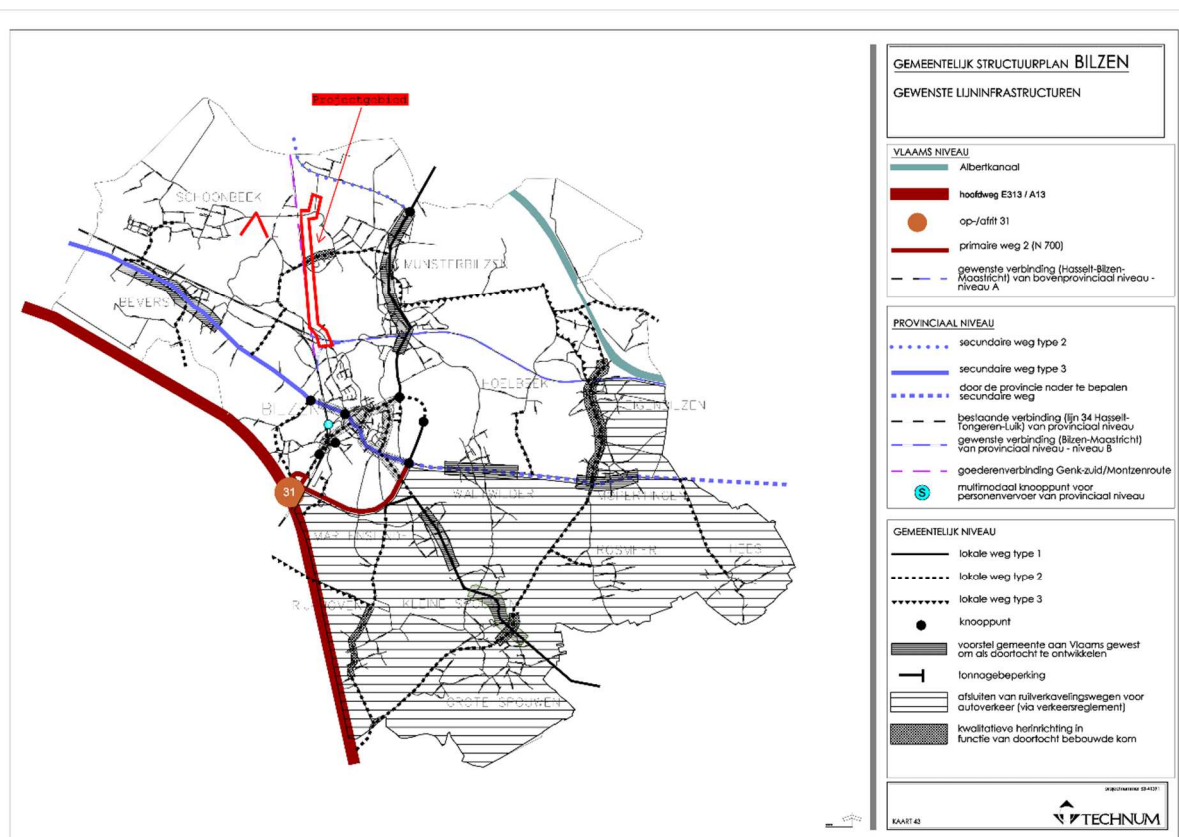
- Bilzen is een regionaal openbaar vervoersknooppunt gelegen, waarin het kleinstedelijk gebied aantakt op de vervoersassen richting Hasselt. Een hiërarchisch fietsroutenetwerk verbindt de toeristisch interessante dorpen en stedelijke gebieden. Het fietsroutenetwerk kan een alternatief bieden voor autoverplaatsingen op korte afstand.
- Bilzen wordt geselecteerd als secundaire knoop binnen het Spartacusplan.
- De as langs de Munsterbeek tussen bossen Munsterbilzen en bossen Spurk wordt geselecteerd als natuurverbinding in kader van gewenste ruimtelijk- natuurlijke structuur.

3.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen (GRS)

Het GRS van Stad Bilzen werd op 21 juni 2006 goedgekeurd door de provincie. In het voorliggend project zijn volgende bepalingen uit het GRS relevant :

- De stad Bilzen neemt de categorisering van de hoofddorpen uit het RSP over.
- De wegen binnen het projectgebied zijn allen lokale wegen type 3
- De Munsterbeekweg en Eikerveldweg volgen volledig de lijninfrastructuur van de goederenverbinding Genk-Zuid/Montzenroute van het spoor; (kaart 43 GRS)

Figuur 3.1.4 lijninfrastructuren volgens het GRS



3.1.5 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

3.1.6 RUP Kieleberg

De Kieleberg vormt een onderdeel van het bedrijventerrein Genk-Zuid en wordt bijgevolg gesitueerd in het ENA. De ontsluiting van voor auto- en vrachtwagens is reeds aanwezig met de Taunusweg (naar de N702 en de N730). Wat betreft de ontsluiting per fiets is het bedrijventerrein verbonden met Genk en Bilzen-Centrum via een hoofdroute van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De Twaalfbunderweg ligt binnen het RUP Kieleberg. Alle straten van het industriegebied zijn voorzien van fietspaden, m.u.v. de Twaalfbunderweg. Voor de ontsluiting van het bovenlokaal fietsroutenetwerk voorzag het RUP een fietspad langs de spoorlijn. Deze werd nooit aangelegd en het bovenlokaal fietsroutenetwerk werd verlegd naar de twaalfbunderstraat om zo aan te sluiten op de aanwezige infrastructuur op het industrieterrein.

De Twaalfbunderstraat is gelegen in zone 9; Zone voor lokale ontsluiting i.f.v. het opvangen van plaatselijk verkeer.

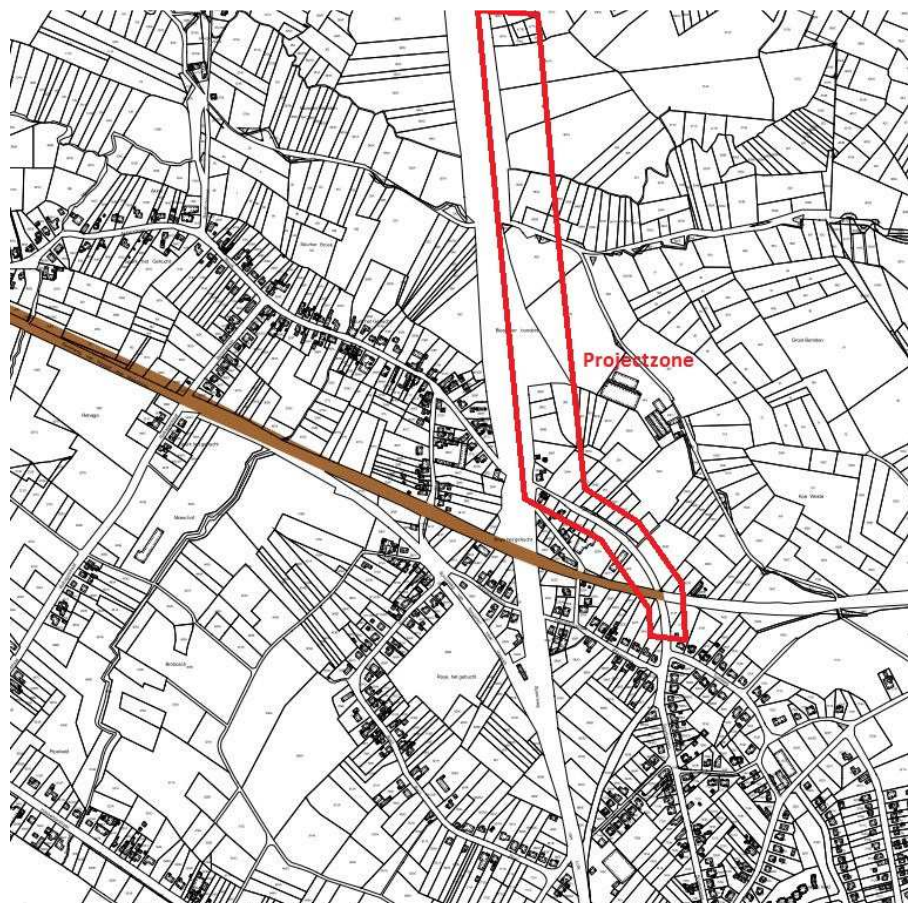
Figuur 3.1.6 uittreksel RUP Kieleberg



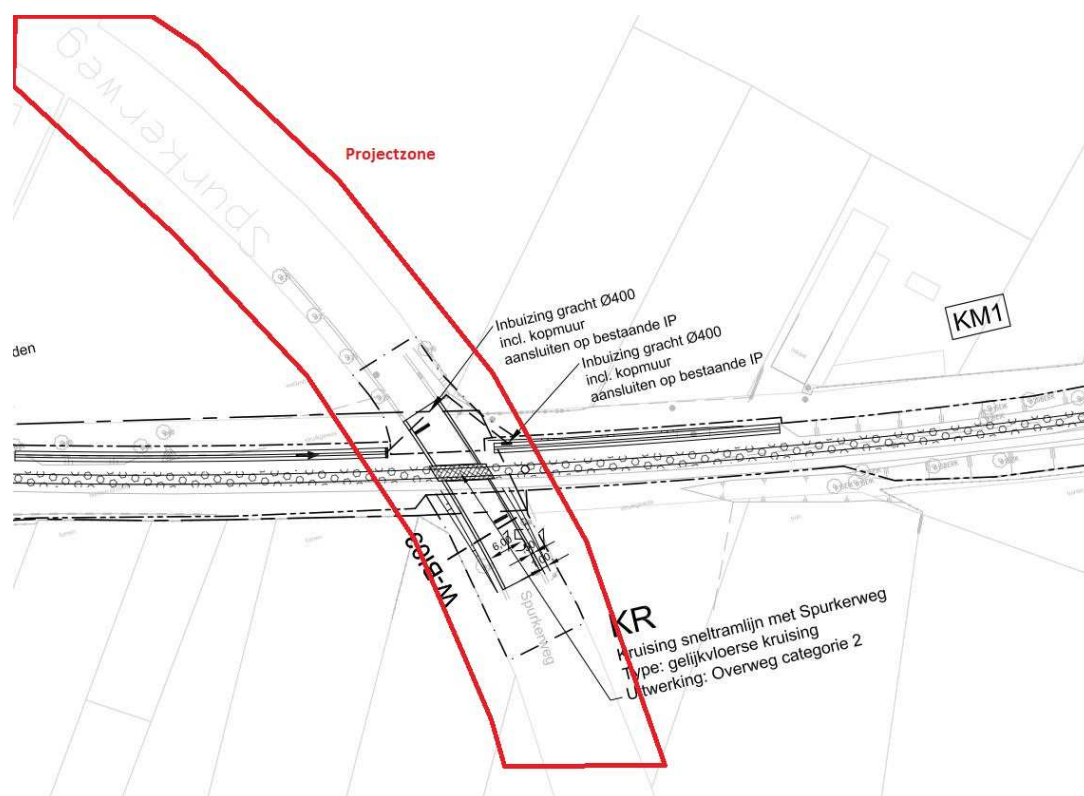
3.1.7 PRUP Spartacus

De Spurkerweg wordt doorsneden door de oude bedding van de lijn20 Hasselt-Maastricht. Deze zat is opgenomen in het Gewestelijk RUP 'Spartacus: lijn Hasselt-Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen'. Bij het ontwerp van de fietsverbinding dient rekening gehouden met deze potentiële spoorwegovergang en omgekeerd.

Figuur 3.1.7.1 uittreksel PRUP Spartacus thv spoorweg Spurkerweg



Figuur 3.1.7.2 uittreksel ontwerp spoorovergang in dossier Spartacus lijn 1 thv Spurkerweg



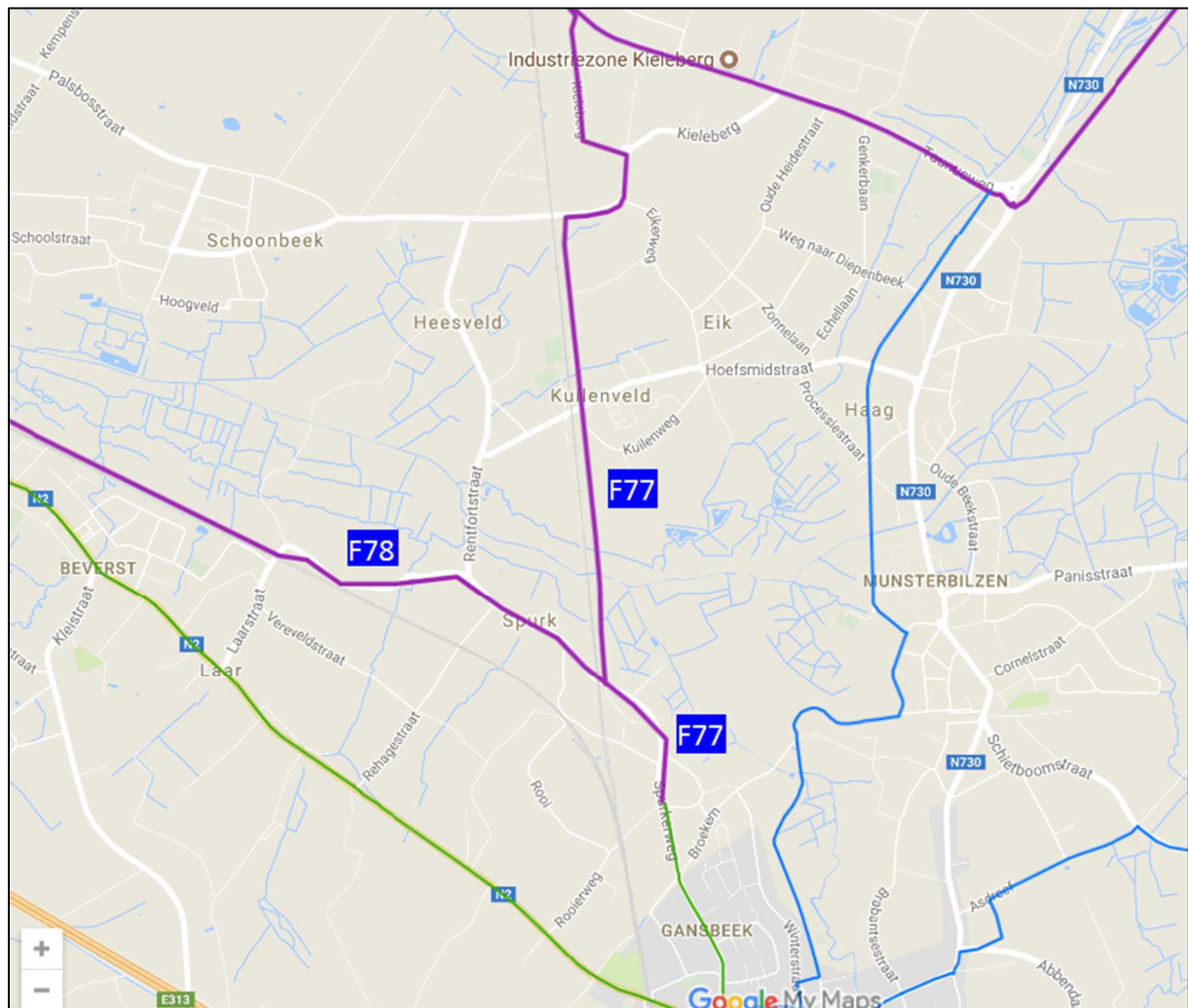
3.2 Verkeers-planologische structuur

3.2.1 Functioneel fietsroutenetwerk.

Fietssnelwegen :

Het volledige projectgebied maakt deel uit van het fietssnelwegenplan, route F77. De Munsterbeekweg en de Eikerveldweg zijn wegen voor traag verkeer, de overige wegen zijn nog niet uitgerust met fietspaden.

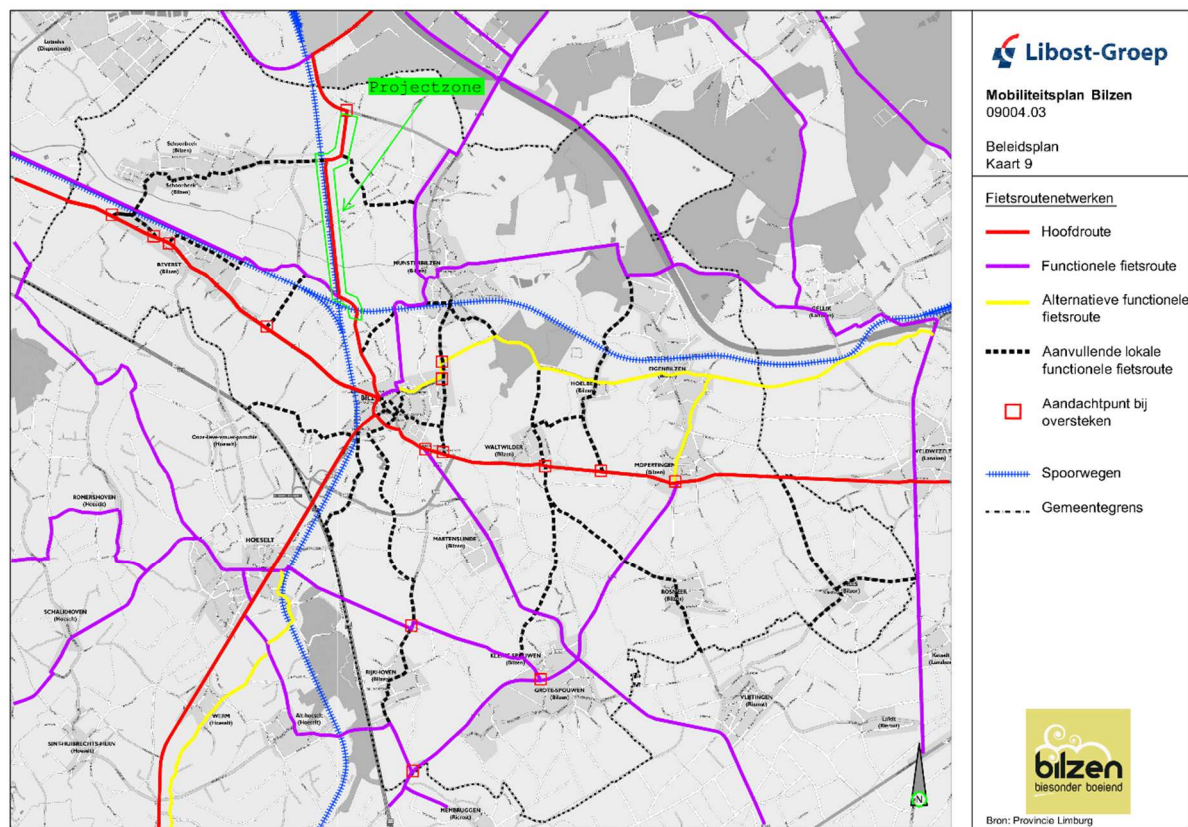
Figuur 3.2.1a fietssnelwegenplan



Bovenlokale functionele fietsroute : Na de realisatie van het bedrijventerrein de Kieleberg werd de hoofdroute verlegd van langs het spoor tot over het industrieterrein. De hoofdroute loopt nu vanaf de N730 (Tongersestraat)-Stationlaan-Hasseltsepoort-**Spurkerweg-Munsterbeekweg-Eikerveldweg-Heesveld-Twaalfbunderweg-Kieleberg-Taunusweg**. De Kieleberg is uitgerust met fietspaden. De toegangsweg Twaalfbunderweg werd echter niet uitgerust met fietspaden, hier geldt gemengd verkeer.

Lokale functionele fietsroute : De as Sint-Lodewijkstraat-Heesveld-Twaalfbunderstraat vormt de verbinding tussen de woonkern Schoonbeek met de hoofdroute aan de Eikerveldweg. Het volledige traject ligt op een functionele fietsroute. De Munsterbeekweg en de Eikerveldweg zijn wegen voor traag verkeer, de overige wegen zijn nog niet uitgerust met fietspaden.

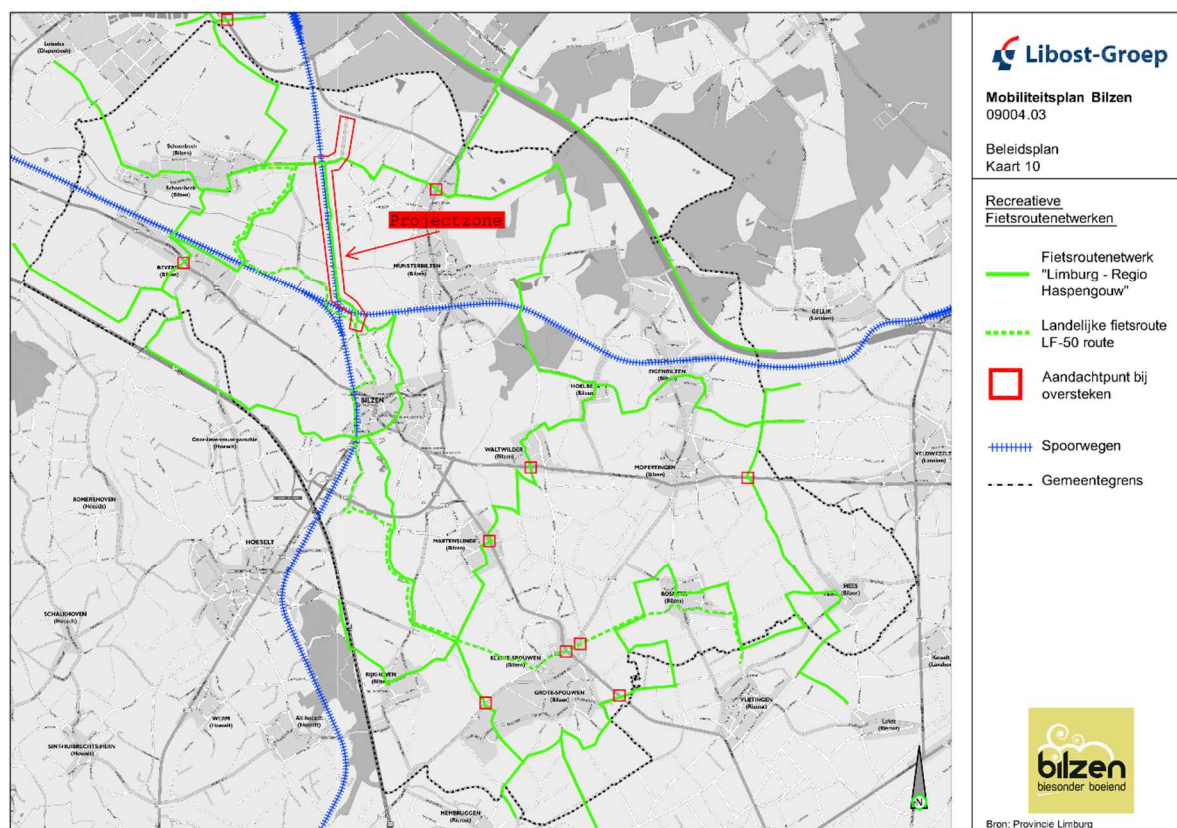
Figuur 3.2.1b fietsroutenetwerk – mobiliteitsplan stad Bilzen



3.2.2 Toeristische fietsroute

M.u.v. het deeltraject op de Twaalfbunderweg, ligt het volledige projectgebied op het toeristisch fietsroutenetwerk.

Figuur 3.2.2 recreatief fietsroutenetwerk



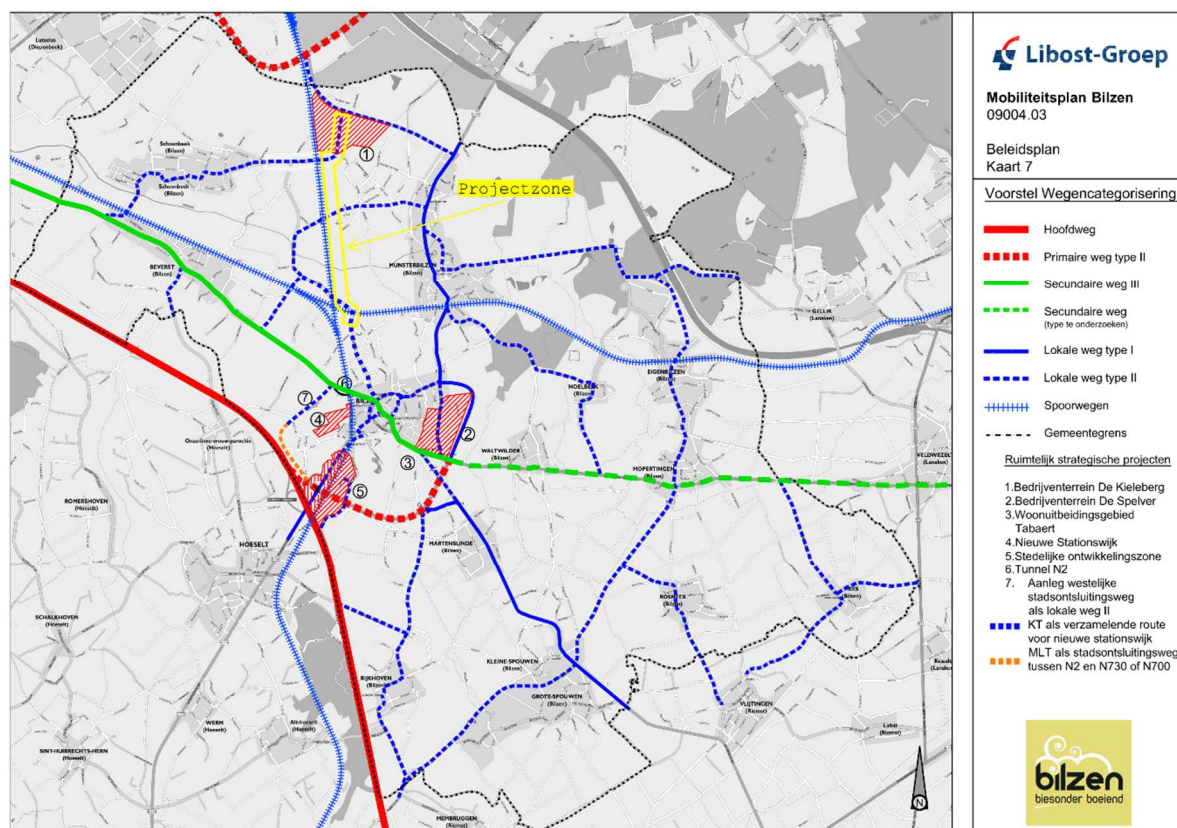
3.2.3 Categorisering van de wegen

De as: Sint-Lodewijkstraat-Heesveld-Twaalfbunderstraat verzorgt de ontsluiting van de woonkern Schoonbeek met de Taunusweg in het noorden. Deze wegen werden gecategoriseerd als lokale weg type II. De Twaalfbunderweg vormt daarenboven de belangrijkste ontsluiting voor de bedrijventzone 'Kieleberg'.

Spurkerweg verzamelt het verkeer van de omliggende woongebieden naar en van Bilzen centrum en is gecategoriseerd als lokale weg type II. Hetzelfde geldt voor de weg Eik.

Munsterbeekweg, Kuilenweg en Eikerveldweg zijn lokale type III

Figuur 3.2.3 wegcategorisering

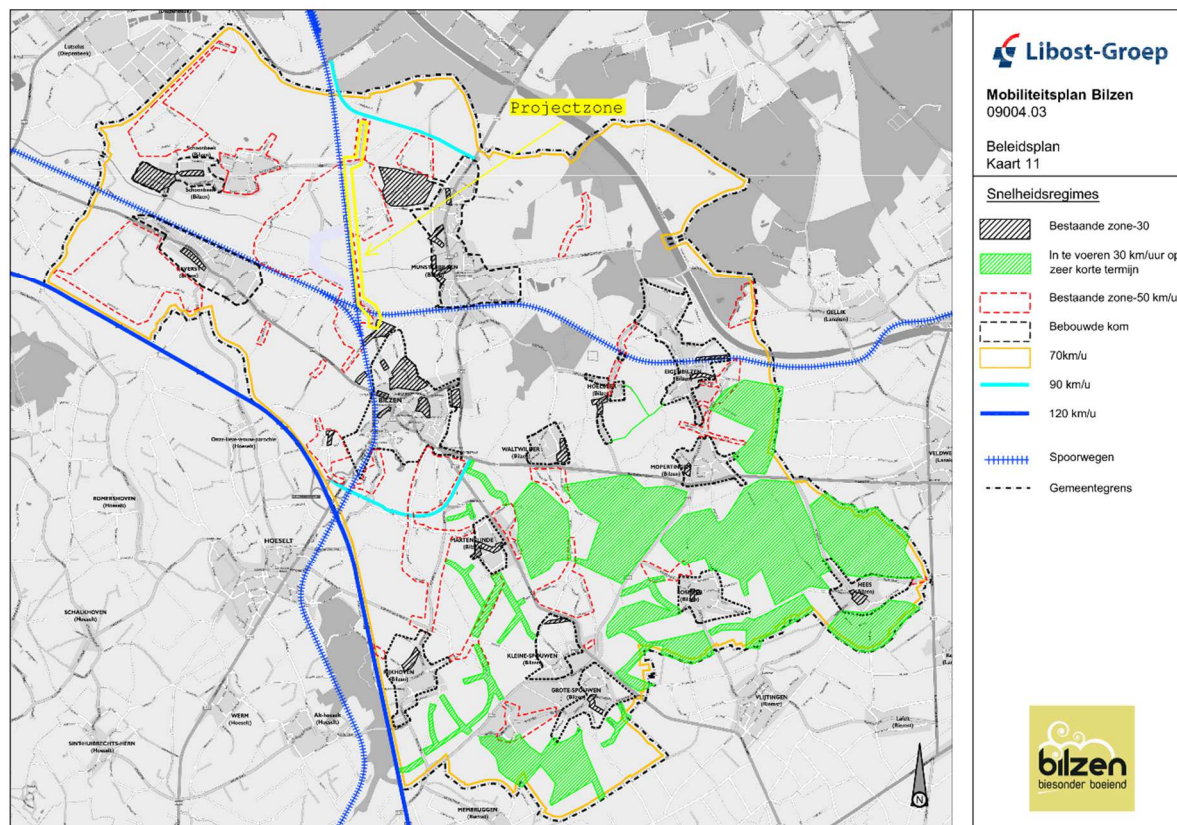


3.2.4 Snelheidsregimes

Binnen het projectgebied gelden verschillende snelheidsregimes :

Spurkerweg : aansluiting Tuinweg	50km/uur
Spurkerweg : Tuinweg – Munsterbeekweg	70km/uur
Spurkerweg : aansluiting Munsterbeekweg	50km/uur (begin zone 50)
Munsterbeekweg :	zone 50 (enkel traag verkeer + aangelanden)
Kuilenweg :	zone 50
Eik (oversteek) :	zone 50
Eikerveldweg	zone 50 (enkel traag verkeer + aangelanden)
Heesveld	50km/uur (begin zone 50 aan de Eikerveldweg)
Twaalfbunderweg	50km/uur (zone 50)

Figuur 3.2.4 snelheidsregimes



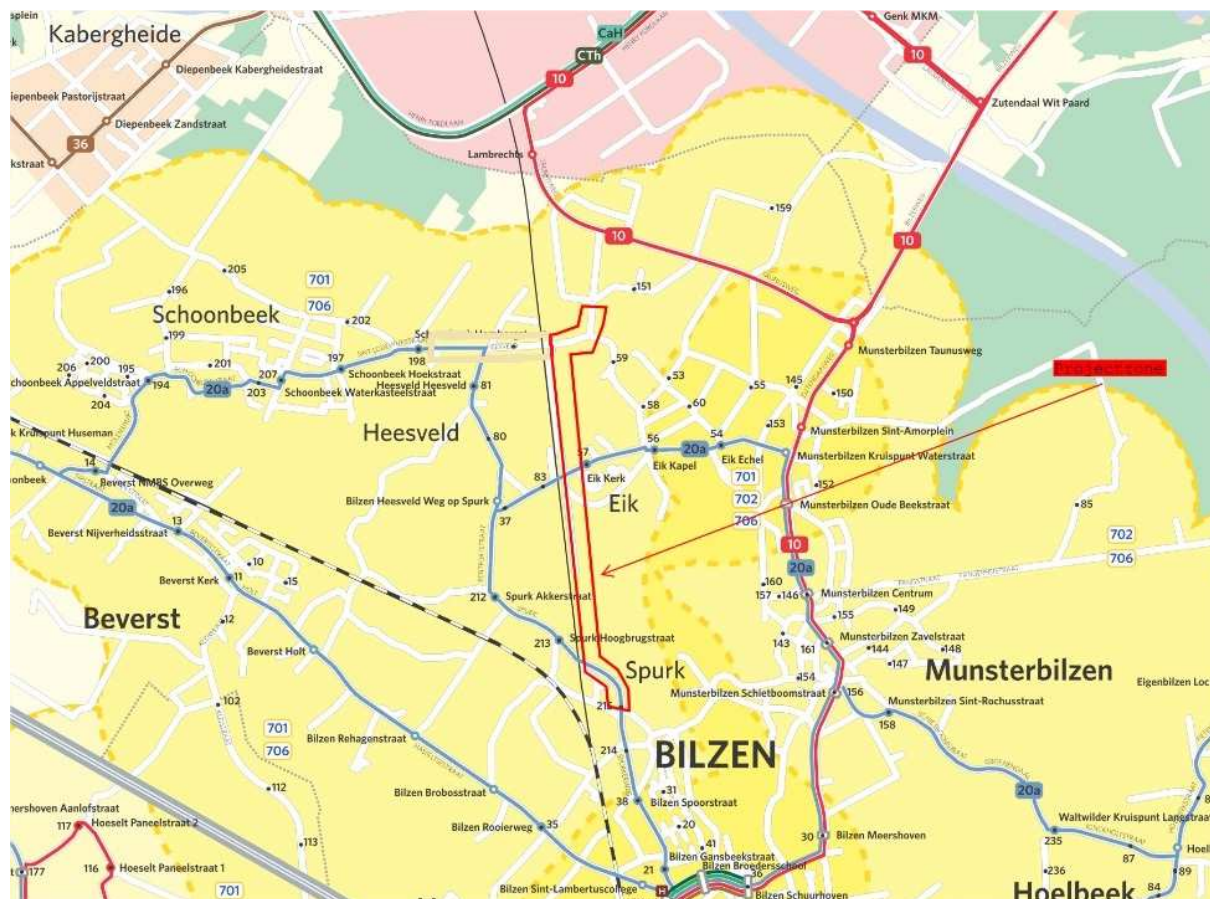
3.2.5 Openbaar vervoer in het projectgebied

Op Heesveld rijdt er een belbus, er is hier binnen de projectzone geen belbushalte.

Op de Spurkerweg ligt de lijn 20A en rijdt er een belbus. Bushalte 196 ligt ter hoogte van de Tuinweg. Op Eik rijdt eveneens de lijn 20A, dient men over te steken op het traject.

Op de andere delen van het projectgebied is er geen openbaar vervoer.

Figuur 3.2.5 uittreksel plan buslijnen



3.2.6 Routes uitzonderlijk transport nihil

3.2.7 Actieprogramma volgens mobiliteitsplan

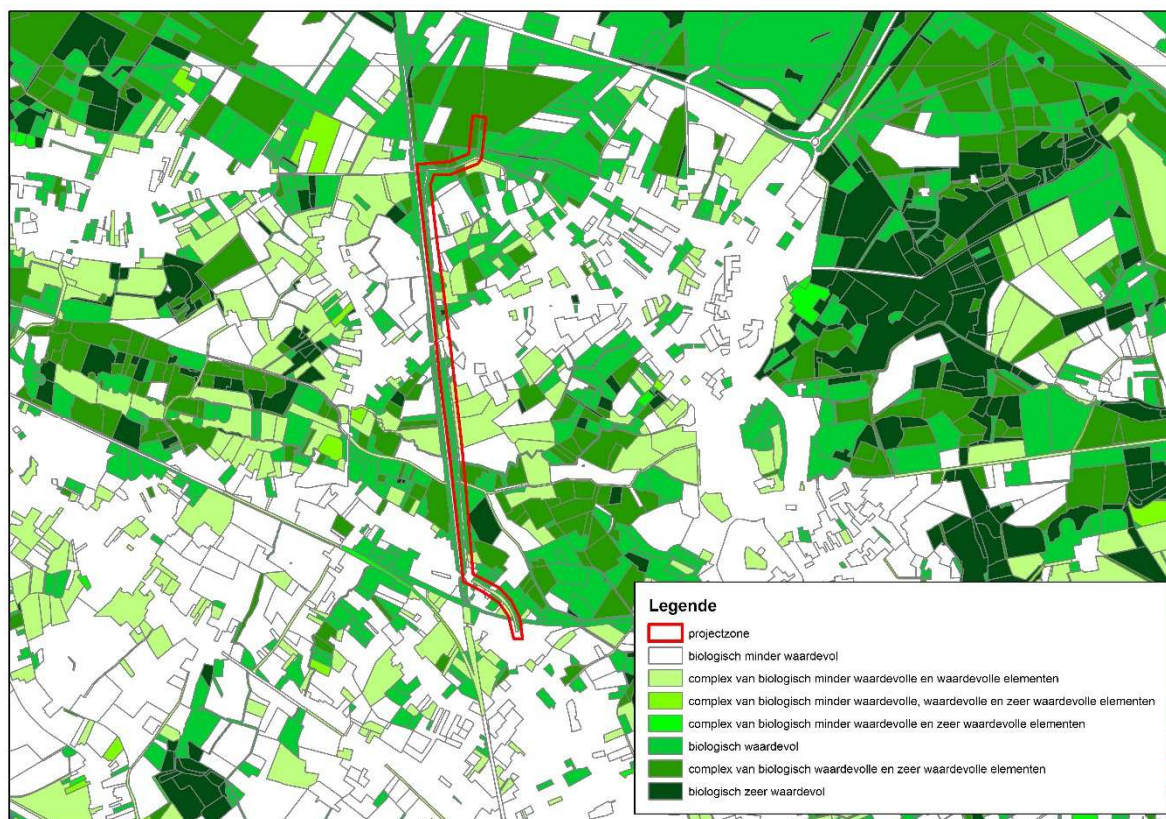
In het mobiliteitsplan werden diverse actieprogramma's opgenomen, dit project kadert in volgende actieprogramma's

ACTIE : Verleggen fietshoofdroute van langs het spoor naar bedrijventerrein 'Kieleberg' (verlegging Bovenlokaal functionele fietsroute werd goedgekeurd)

ACTIE : Fietsvoorzieningen te voorzien op deeltracé Spurkerweg buiten centrum.

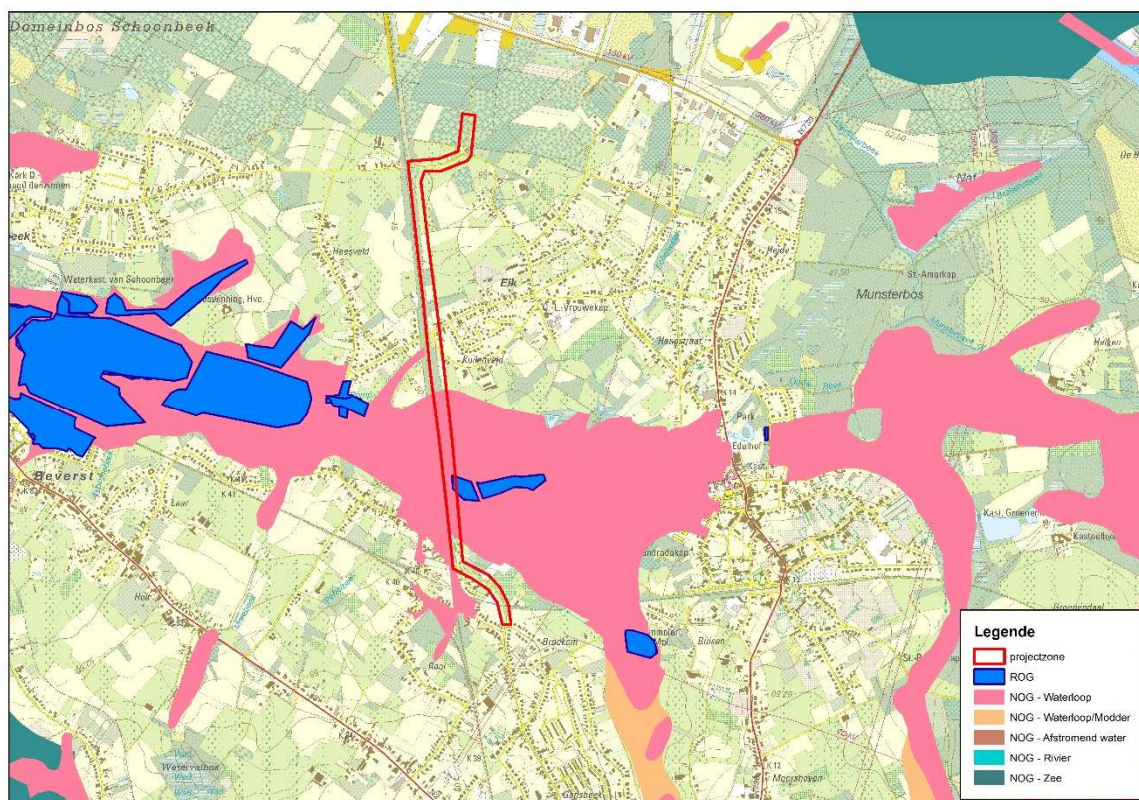
ACTIE : Fietsvoorzieningen te voorzien op Heesveld

Figuur 3.3.2.1 uittreksel GIS Biologische waarderingskaart



NOG (Natuur overstroombare gebieden) en ROG (recent overstroomde gebieden): Enkel de zone van de Demervalei en Munsterbeek is opgenomen als overstromingsgevoelig.

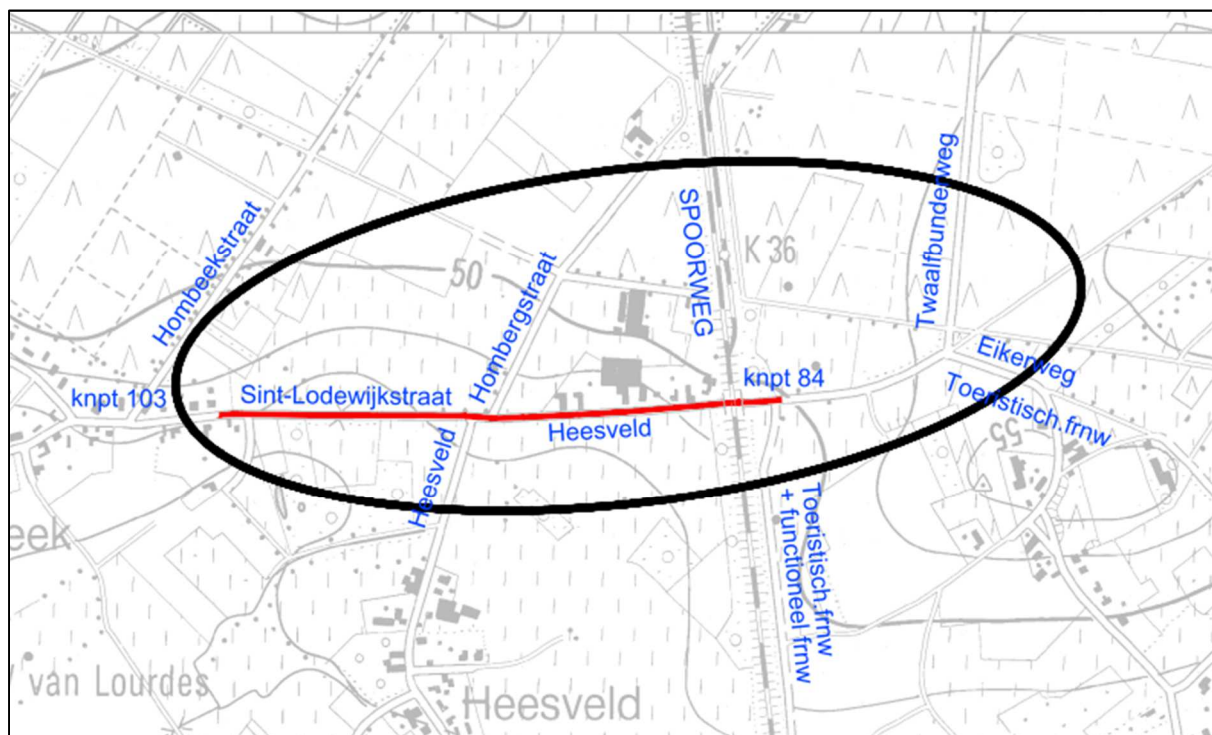
Figuur 3.3.2.2 uittreksel GIS van ROG en NOG



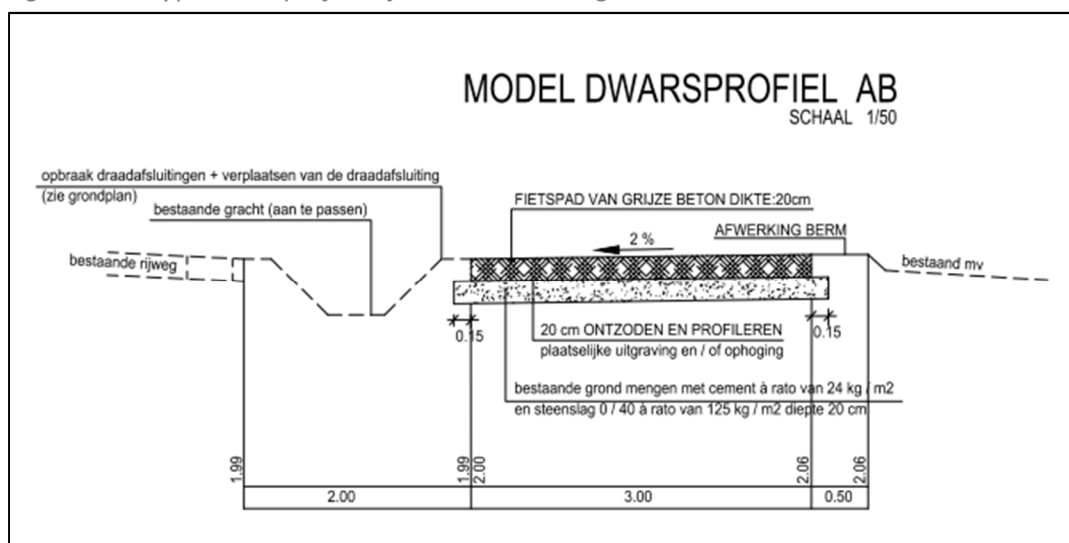
3.4 Recent uitgevoerde infrastructuurprojecten

Voor het toeristisch fietspadentraject langs de St.-Lodewijkstraat en Heesveld tot aan de Eikerveldweg werd een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant aangelegd. Ter hoogte van de Spoorwegbrug is omwille van plaatsgebrek het dubbelrichtingsfietspad lokaal aanliggend voorzien, afgescheiden door een verkeersgeleider. Ter hoogte van het kruispunt Sint-Lodewijkstraat-Heesveld wordt de voorrang van rechts van de lokale II wegen (Heesveld/Hombergstraat) afgeschaft ten gunste van de lokale III zuid-west as. Op het kruispunt loopt het fietspad dan ook door als voorrangsweg.

Figuur 3.4.1 recent uitgevoerde werken toeristisch fietsroutenetwerk



Figuur 3.4.2 type dwarsprofiel bij bestaande baangracht



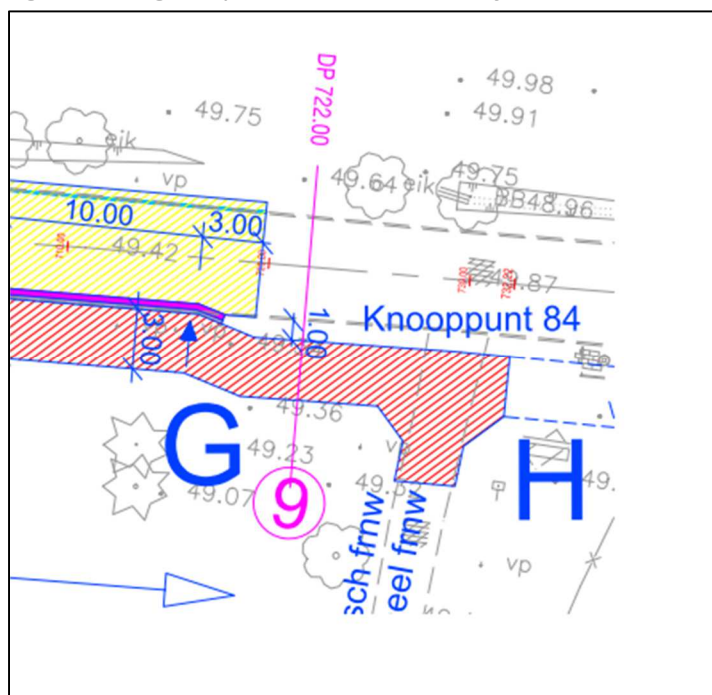
MODEL DWARSPROFIEL CD en EF en GH

SCHAAL 1/50

The diagram illustrates a cross-section of a road edge profile. Key features include:

- Top Layer:** FIETSPAD VAN GRIJZE BETON DIKTE: 20cm (Grey concrete path, 20cm thick).
- Sub-base:** 20 cm ONTZODEN EN PROFILEREN plaatselijke uitgraving en / of ophoging (20 cm of loose and profiled material, local excavation and/or filling).
- Base:** bestaande grond mengen met cement à rato van 24 kg / m² en steenslag 0 / 40 à rato van 125 kg / m² diepte 20 cm (existing ground mixed with cement at a ratio of 24 kg / m² and 0 / 40 stone chips at a ratio of 125 kg / m², depth 20 cm).
- Dimensions:**
 - Overall width: 3.00 m.
 - Left side slope: 1.00 m horizontal, 1.90 m vertical.
 - Right side slope: 0.50 m horizontal, 2.06 m vertical.
 - Top layer width: 2.06 m.
 - Sub-base width: 2.00 m.
 - Base width: 2.00 m.
 - Left side offset: 0.15 m.
 - Right side offset: 0.15 m.
- Other Labels:**
 - opbraak draadafsluitingen + verplaatsen van de draadafsluiting (zie grondplan) (removal of wire closures + moving of the wire closure (see ground plan)).
 - profiëren berm tussen rijweg en fietspad (profile the verge between the roadway and the bicycle path).
 - watergreppel (op aanduiding van de leidende ambtenaar) (water ditch (on indication of the leading official)).
 - AFWERKING BERM (finish the verge).
 - bestaand mv (existing ground level).

Figuur 3.4.4 grondplan reeds voorziene infrastructuur ter hoogte van aansluiting Eikerveldweg



Stad Bilzen – fietssnelweg Spurkerweg tot Twaalfbunderstraat



4 Analyse van het projectgebied

4.1 Ruimtelijke analyse

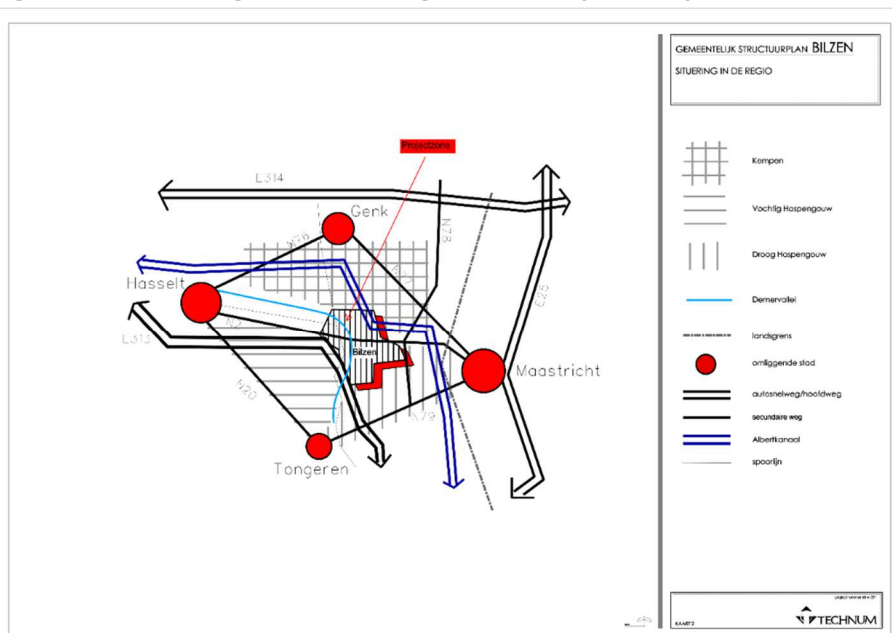
4.1.1 Ruimtelijke analyse op macro- en mesoniveau

Stad Bilzen is gelegen in het Zuidoosten van de provincie Limburg en ligt tussen de bipool Hasselt-Genk en Maastricht op de overgangszone tussen het Kempisch plateau en de Haspengouwse Leemstreek.

De autosnelweg E313 (Antwerpen-Luik), de N2 (Hasselt –Maastricht), de N730, de spoorlijn Hasselt-Luik en het Albertkanaal in het noordoosten van de gemeente Bilzen vormen de belangrijkste verkeersinfrastructuren.

Het project/studiegebied situeert zich als verbinding tussen het centrum en het gebied Genk-Zuid aan noordflank van het stadscentrum. Ze volgt hoofdzakelijk de lijninfrastructuur spoorverbinding Genk-Zuid – Montzenroute (spoorlijn 21C)

Figuur 4.1.1 Situering Bilzen in de regio (kaart 2 informatief deel GRS)



4.1.2 Ruimtelijke analyse micro

Het project behandelt de route van Bilzen centrum tot aan de aansluiting met Genk-Zuid (Kieleberg).

4.1.2.1 Beschrijving van de huidige situatie

Het totale project bestaat uit drie deeltrajecten;

Deeltraject 1 - Spurkerweg [tussen de Munsterbeekweg en de Tuinweg] – bevindt zich in agrarisch gebied met aan weerszijde bomen en nagenoeg geen bebouwing. (foto 1 t/m 10). Op dit stuk is er een snelheidsregime van 70km/uur. De rijwegbreedte varieert tussen 6 en 9m, exclusief de watergreppels van 50cm. De fietsers rijden mee met het verkeer op de rijweg en er zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers. Op het traject ligt een kruising met de verlaten spoorlijn 20 A (figuur 4), deze lijn wordt in het Spartacusplan terug opengesteld. Midden in dit gebied is er een toegang tot 'de Slagmolen'. (figuur 7) De terreinen van de Slagmolen worden door het bedrijf enkel nog gebruikt voor de opslag van onbewerkt hout, de verwerking, publieke en commerciële activiteiten zijn verhuisd naar industrieterrein Kieleberg. Dit trajectdeel eindigt in een zone 50 aan de spoorwegbrug ter hoogte van de Munsterbeekweg. Het functioneel fietsroutenetwerk loopt ook verder onder de brug richting de woonkern Spurk. Onder de brug is slechts een doorgang van 5m voor alle verkeer(incl. voetgangers), door de ligging in een bocht is het zicht beperkt op het aankomend verkeer.



Figuur 1 : Spurkerweg – einde bebouwing



Figuur 2 : aansluiting Tuinweg-Spurkerweg



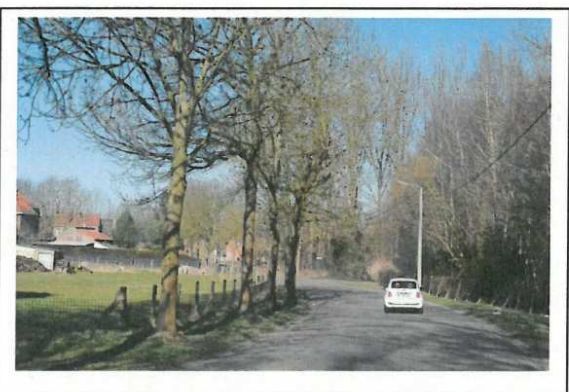
Figuur 3 : zicht vanuit Tuinweg



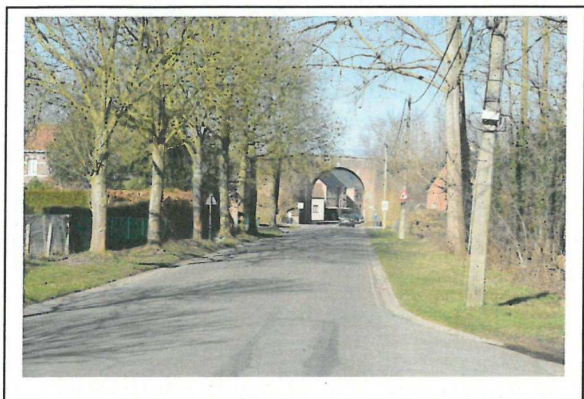
Figuur 4 : kruising verlaten spoorweg lijn 20



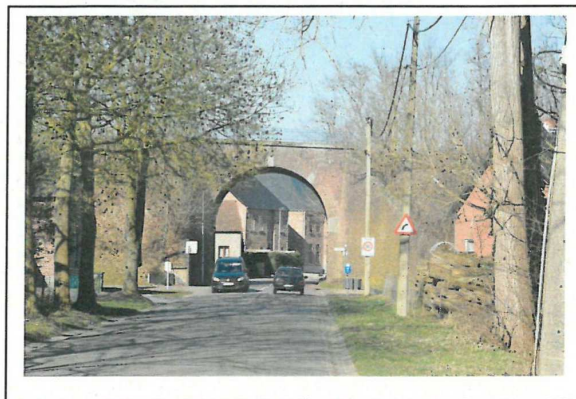
Figuur 5 : Spurkerweg



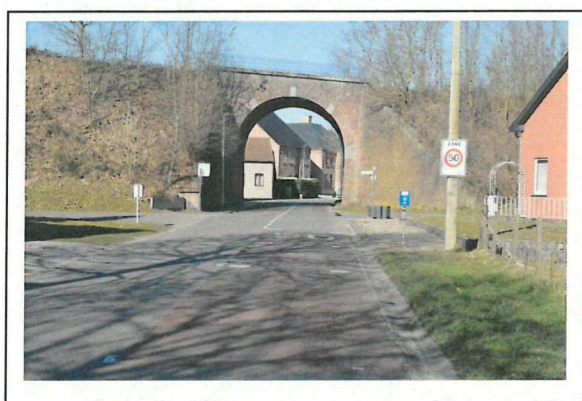
Figuur 6 : Spurkerweg



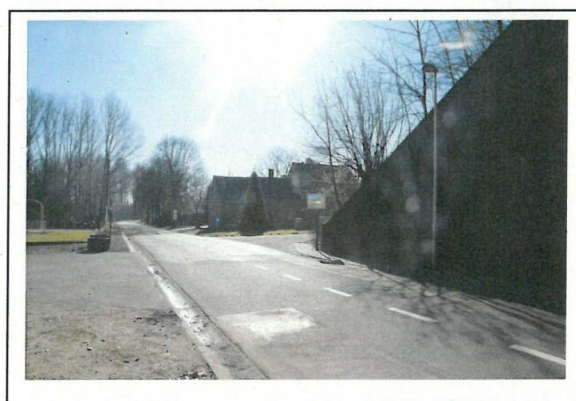
Figuur 7 : Spurkerweg thv Slagmolen



Figuur 8 : Spurkerweg thv brug



Figuur 9 : Spurkerweg thv Brug



Figuur 10: aansluiting Munsterbeekweg



Figuur 11 : zicht vanuit Spurk

Deeltraject 2 - Munsterbeekweg – Eikerveldweg Vanaf Spurkerweg loopt de fietsroute parallel langs de spoorlijn 21C op een vrijliggend tracé in agrarisch- en natuurgebied; de Munsterbeekweg (foto 12 t/m 16). Deze asfaltweg is tussen de 2.5 en 2.8m breed. De Munsterbeekweg wordt naast fietsers ook gebruikt voor de ontsluiting van enkele weilanden. De Munsterbeekweg stopt aan de Kuilenweg in woongebied. Via de Kuilenweg (gemengd verkeer), dient men Eik over te steken om aan de overzijde de Eikerveldweg te bereiken. (foto 17-18) De route langs de Eikerveldweg loopt verder parallel langs de spoorlijn 21C in agrarisch gebied. Deze tussen de 2.5 en 2.8m breed, de eerste 200m is autoluw met gemengd verkeer om de toegang tot de chirolokalen te garanderen, verderop is enkel fiets en landbouwverkeer toegestaan. (foto 19-27). Op dit traject is geen openbare verlichting aanwezig



Foto 12 : Overgang Spurkerweg - Munsterbeekweg

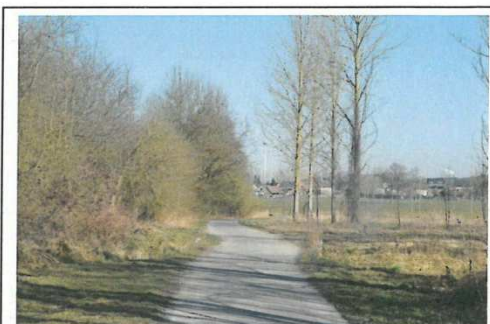


Foto 13 : Munsterbeekweg – open gebied langs spoorweg lijninfrastructuur



Foto 14 : Munsterbeekweg - open gebied

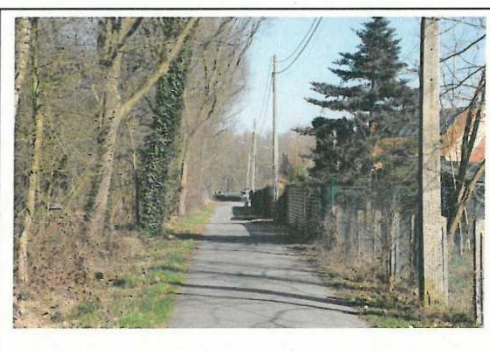


Foto 15 : Munsterbeekweg – aansluiting woonzone

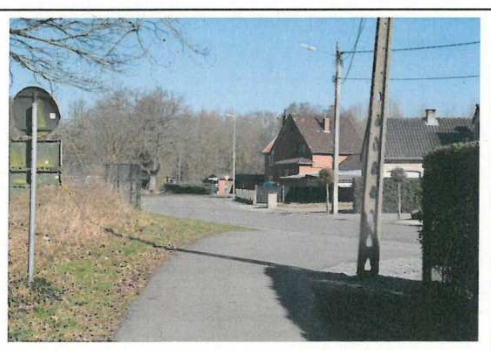


Foto 16 : Overgang Munsterbeekweg Kuilenweg



Foto 17 : Kuilenweg



Foto 18 : Oversteek Eik : Kuilenweg -
Eikerveldweg

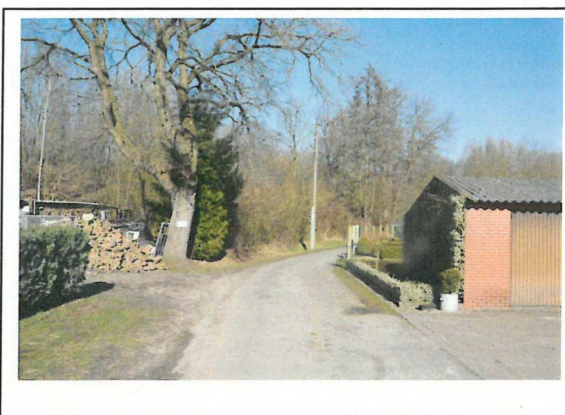


Foto 19 : Ingang Eikerveldweg kant Eik – gemengd
verkeer



Foto 20 : Eikerveldweg – toegang bewoner



Foto 21 : Eikerveldweg – Chirolokalen EIK



Foto 22 : Eikerveldweg – fietsersverbinding langs
lijninfrastructuur spoorweg

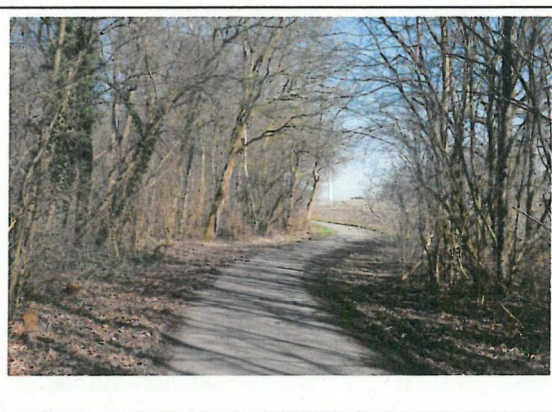


Foto 23 : Eikerveldweg



Foto 24 : Eikerveldweg – links
spoorweginfrastructuur – rechts veld



Foto 25 : Eikerveldweg



Foto 26 : Overgang Eikerveldweg - Heesveld



Foto 27 : Kruising Eikerveldweg - Heesveld

Deeltraject 3 - Heesveld-Twaalfbunderweg

Vanaf de woonkern Schoonbeek loopt de Sint-Lodewijkstraat door hoofdzakelijk agrarisch gebied tot aan de spoorwegbrug in een 'zone 70', de wegbreedte is hier 6.2m (foto 28 t/m 32). Er werd hier recent een dubbelrichtingsfietspad aangelegd in kader van het toeristisch fietsroutenetwerk.

Vanaf de spoorwegbrug ligt de rest van het tracé Heesveld-Twaalfbunderweg in een 'zone 50', de straat Heesveld loopt hier tussen agrarisch- en bosgebied. (foto 33 t/m 37). De Twaalfbunderstraat ligt al op industriegebied. Deze doorsteek is enkel bedoeld voor woon- werkverkeer. Er is geen toegang tot een bedrijf op dit deel en vrachtverkeer is verboden, hier worden echter regelmatig inbreuken op gepleegd. De Twaalfbunderweg is niet uitgerust met fietspaden, de rest van het industrieterrein is wel uitgerust met vrijliggende fietspaden. (foto 38 t/m 42).



Foto 28 : Einde bebouwing Sint Lodewijkstraat



Foto 29 Sint Lodewijkstraat 70 km/uur



Foto 30 : Kruising Sint Lodewijkstraat – Heesveld



Foto 31 : Heesveld 70km/uur



Foto 32 : Heesveld- overgang 70 – 50 km/uur



Foto 33 : Kruising Heesveld-Eikerveldweg



Foto 34 : Heesveld – zone 50 km/uur



Foto 35 : Heesveld – zone 50 km/uur



Foto 36 : Kruising kruising Twaalfbunderweg



Foto 37: Kruising kruising Twaalfbunderweg



Foto 38 : Twaalfbunderweg – toegang via Heesveld



Foto 39 : Twaalfbunderweg – verbod vrachtverkeer



Foto 40 : Twaalfbunderweg – versmalling om vrachtverkeer te ontmoedigen



Foto 41 : Twaalfbunderweg



Foto 42 : Twaalfbunderweg – aansluiting met industrieterrein Kieleberg met vrijliggende fietspaden

4.1.2.2 Snelheids- en verkeerstellingen

De tellingen werden uitgevoerd voor telkens een ganse week. Onderstaande tabel geeft de gemiddelde waarde over 7 dagen alsook het aantal voertuigen op de piekdag in die week.

locatie		aantal voertuige	auto's	zwaar vervoer	fietsters	fietsters
1 Spurkerweg	gemiddeld	3030	84,9%	8,1%	7,00%	212
	piekdag	3455				242
2 Munsterbeekweg	gemiddeld	98	4,7%	9,5%	85,50%	84
	piekdag	149				127
3 Kuilenweg	gemiddeld					-
	piekdag					-
4 Eik	gemiddeld	2742	88,8%	8,5%	2,70%	74
	piekdag	3199				86
5 Eikerveldweg	gemiddeld	64	6,1%	9,7%	84,10%	54
	piekdag	94				79
6 Twaalfbunderweg	gemiddeld	2601	84,2%	11,6%	4,20%	109
	piekdag	3078				129
7 Heesveld	gemiddeld	3348	87,0%	9,8%	3,20%	107
	piekdag	3977				127

Tabel 4.1.2.2.a verkeerstellingen

locatie	aantal voertuige	max snelheid	<30	<40	<50	<60	<70	<80	<90
1 Spurkerweg	3030	70 KM/u	7,4%	9,2%	21,2%	59,6%	89,9%	97,3%	99,4%
2 Munsterbeekweg	98	50 KM/u	93,9%	96,5%	97,7%	98,4%			
3 Kuilenweg		50 KM/u							
4 Eik	2742	50 KM/u	7,2%	13,7%	44,3%	78,2%	94,6%	98,3%	99,5%
5 Eikerveldweg	64	50 KM/u	90,8%	95,8%	98,7%	99,1%			
6 Twaalfbunderweg	2601	50 KM/u	10,7%	35,2%	74,0%	92,8%	98,5%	99,5%	
7 Heesveld	3348	50 KM/u	3,8%	5,4%	21,4%	89,8%	89,2%	87,4%	99,5%

Tabel 4.1.2.2.b snelheidsmetingen

4.1.2.3 Ongevalgegevens

aantal ongevallen in periode 2010-2015	Deeltraject 1 : Spurkerweg	Deeltraject 2 : Munsterbeekweg- Eikerveldweg	Deeltraject 3 : Heesveld- Twaalfbunderweg
stoffelijke schade	1	0	2
lichamelijk letsel	2	1	2
doden	0	0	0
totaal	3	1	4
waarvan met fietser	0	1	0

Ongevallen met fietsers :

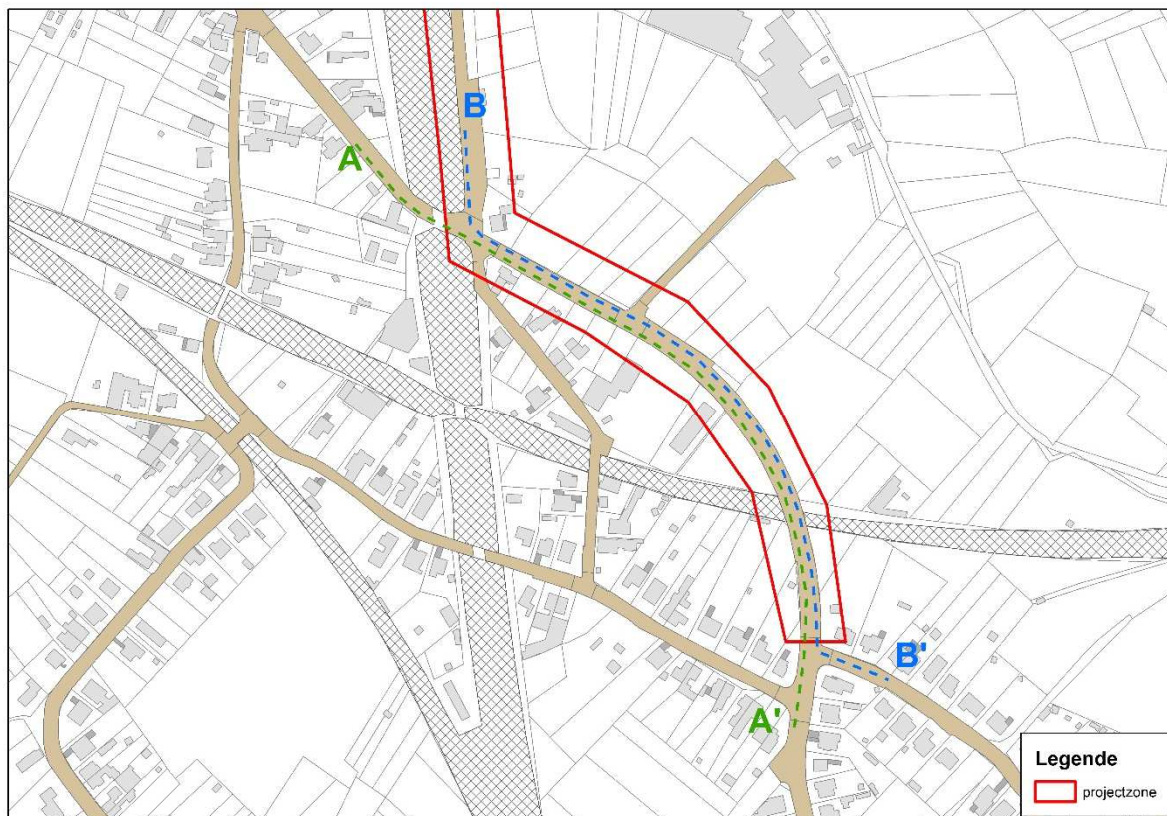
2012 Munsterbeekweg : twee fietsers kruisen elkaar en komen met elkander in aanraking. Een van de fietsers komt hierbij zwaar ten val.

5 Mogelijke Varianten

5.1 Deeltraject : Spurkerweg

5.1.1 Fietsbewegingen deeltracé

Figuur 5.1.1 fietsbewegingen



Op dit traject komen verschillende types fietsroutes samen.

De as A-A' :

- functioneel fietsroute vanuit het gehucht Spurk onder de brug door over de volledige Spurkerweg richting Bilzen centrum.
- Fietssnelweg – overgang F78 Spartacusroute naar F77

De as B-A' :

- Fietssnelweg F77
- Schoolroute : scholieren van Munsterbilzen/Schoonbeek (B) die zich naar Bilzen centrum of naar de scholencampus SLC (Sint Lambertuslaan) moeten begeven (richting A').

De as B-B' :

- Toeristische fietsroute

- Schoolroute : scholieren van Munsterbilzen/Schoonbeek (B) die zich naar de scholencampussen van TISJ (Wijerstraat) en HGI (Kloosterstraat) moeten begeven (richting B')

De as A-B' :

- Schoolroute : scholieren van het gehucht Spurk die zich naar de scholencampussen van TISJ (Wijerstraat) en HGI (Kloosterstraat) moeten begeven (richting B')

5.1.2 Verknoping Fietssnelwegen

Figuur 5.1.2 verknoping Fietssnelwegen F77 – F78



Ter hoogte van de spoorwegbrug (S) aan de Munsterbeekweg komen de fietssnelweg richting Genk (F77) en FSW-Spartacusroute (F78) samen. Oversteken is hier te vermijden wegens onvoldoende zicht aan de spoorwegbrug. (zie verder) Volgens de GBC mag dit punt niet als knooppunt op het FSW-plan gezien worden. Op dit deel loopt de route F78 door de woonkern Spurk, hier is geen ruimte voor een aparte bedding voor de fietssnelweg. Komende van deze woonkern zal men bijgevolg eerder en sneller op de F77 kunnen aantakken via de Rentfortstraat – Sint Jozefstraat.

5.1.3 Oversteekbaarheid wegtracé

Ter hoogte van de spoorwegbrug is oversteken zo veel mogelijk te vermijden. Onder de brug is slechts een beperkte doorgang van 5 meter voor alle verkeer. Door de ligging in een bocht en de constructie van de landhoofden is het zicht beperkt op het aankomend verkeer.

Er wordt voorgesteld om de fietser te geleiden naar de Tuinweg zodat het oversteken gebeurt op de overgang tussen 70km/uur en 50km/uur. (splitsing richting B' en A')

5.1.4 Enkel of dubbelrichtingsfietspad

Voor de fietssnelweg F77 is een dubbelrichtingsfietspad een triviale keuze. Omdat oversteken aan de Spoorwegbrug niet gewenst is, ligt dit fietspad logischerwijs aan de oostzijde (kant Slagmolen) van de Spurkerweg. Voor het toeristisch fietsroutenetwerk en het schoolfietsverkeer vanuit Munsterbilzen/Eik is dit eveneens de meest veilige optie.

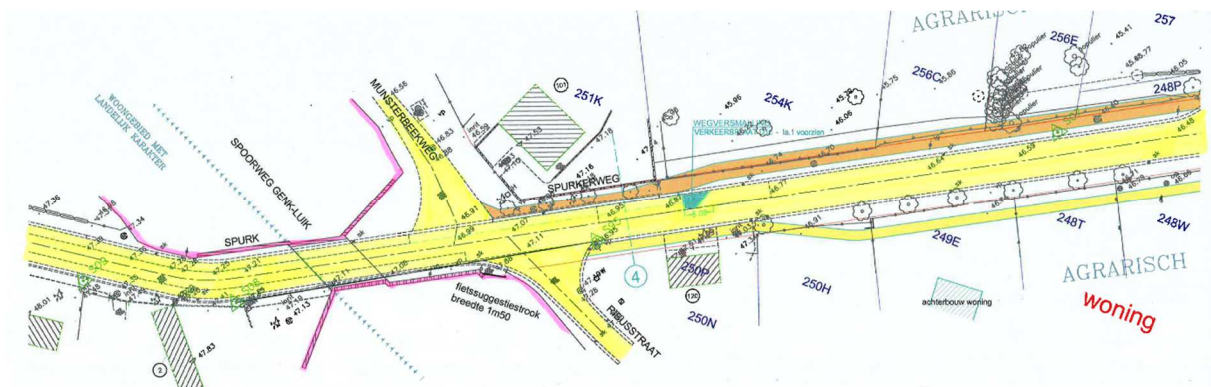
Voor de functionele fietser komende van fietssnelweg F78 (Spartacusroute), richting Bilzen centrum is het evenmin aangewezen om een oversteekbeweging aan de spoorwegbrug te organiseren en ter hoogte van de Tuinweg opnieuw een oversteek in te voeren. Voor deze gebruiker is een fietspad aan weerszijde van de rijweg aangewezen.

CONCLUSIE : Voor deze specifieke locatie is het aangewezen om zowel een dubbelrichtingsfietspad kant Slagmolen aan te leggen als een enkelrichtingsfietspad in de richting van Spurk-naar Spurkerweg.

5.1.5 Aansluitingsoplossing spoorwegbrug Spurk

Voor de aansluiting onder de brug van Spurkerweg naar Spurk werden verschillende voorstellen onderzocht :

Voorstel 1 : huidige situatie onder de brug behouden (fietsuggestiestroken), wegversmalling om weving ter hoogte van Munsterbeekweg toe te laten.



Voordelen

Weving achter wegversmalling mogelijk

Verhoogde inrichting voor voetgangers

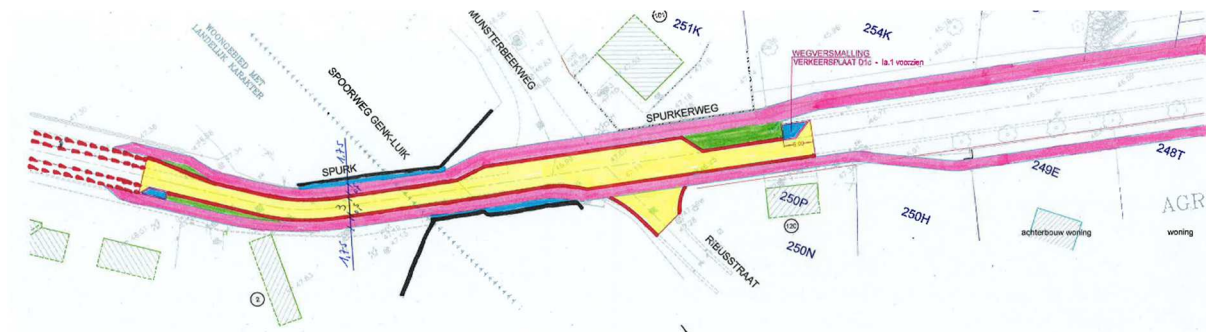
Nadelen

Conflict met tegenliggers ter hoogte van wegversmalling mogelijk

Verhoogde inrichting voor voetgangers te smal

Beperkt zicht op tegenliggers

Voorstel 2 : enkelrichting fietspaden laten doorlopen onder de burg, rijweg beperken tot 3m



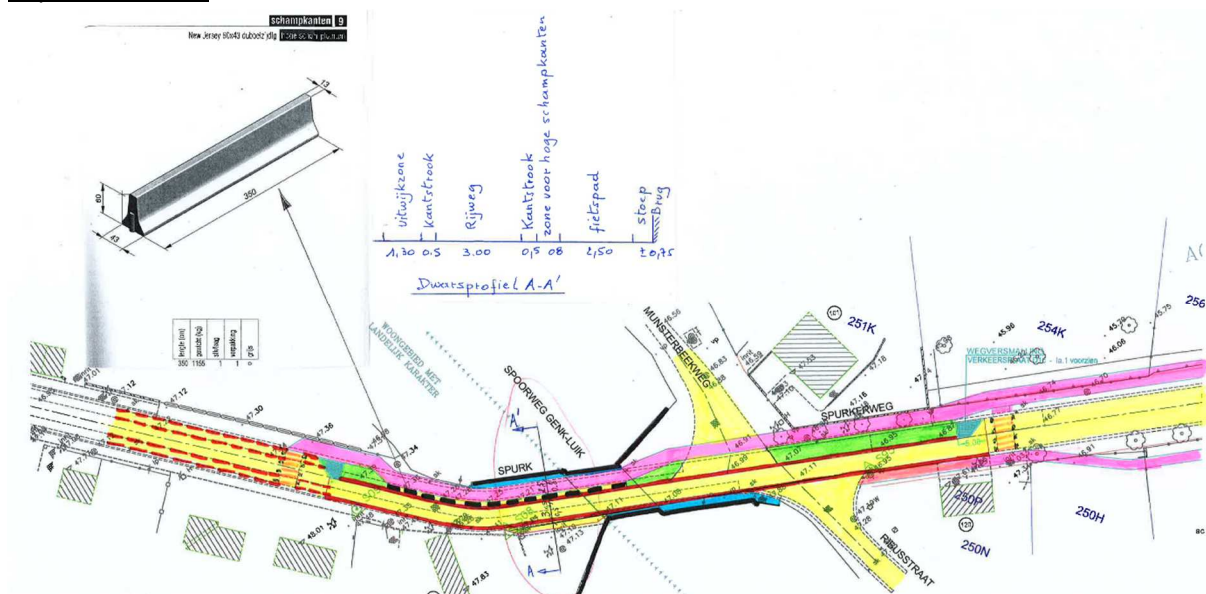
Voordelen

Veilige verbinding voor fietsers

Nadelen

Onvoldoende zicht op tegenliggers
Lange versmalling naar 1 rijbaan

Voorstel 3 : dubbelrichting fietspad kan Munsterbeekweg laten doorlopen onder de burg, rijweg beperken tot 3m



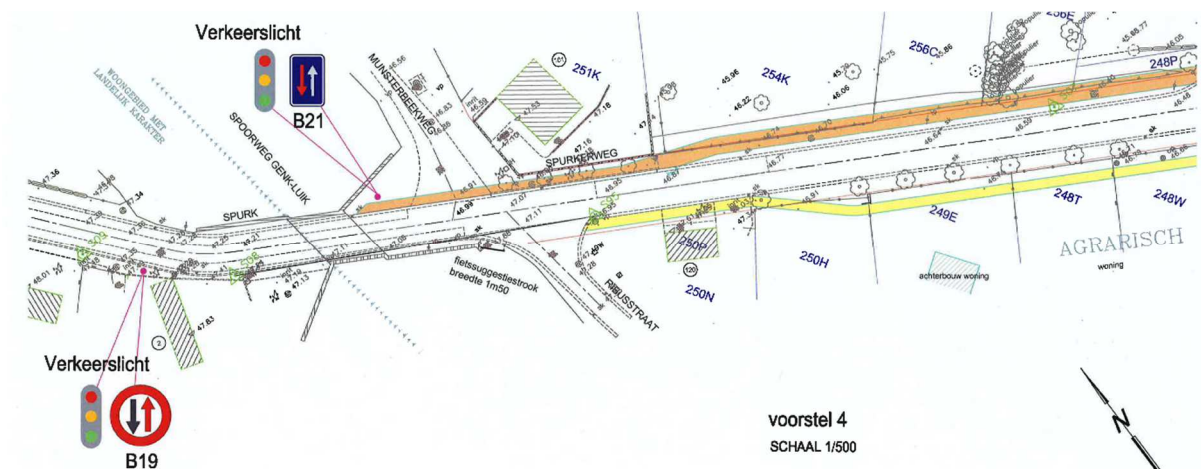
Voordelen

Veilige verbinding voor fietsers

Nadelen

Onvoldoende zicht op tegenliggers
Lange versmalling naar 1 rijbaan
Oversteek voor fietsers voor de brug nodig

Voorstel 4 : huidige situatie onder de brug behouden (fietsuggestiestroken), lichten geregeld
alternerend verkeer



Voordelen

Verhoogde inrichting voor voetgangers

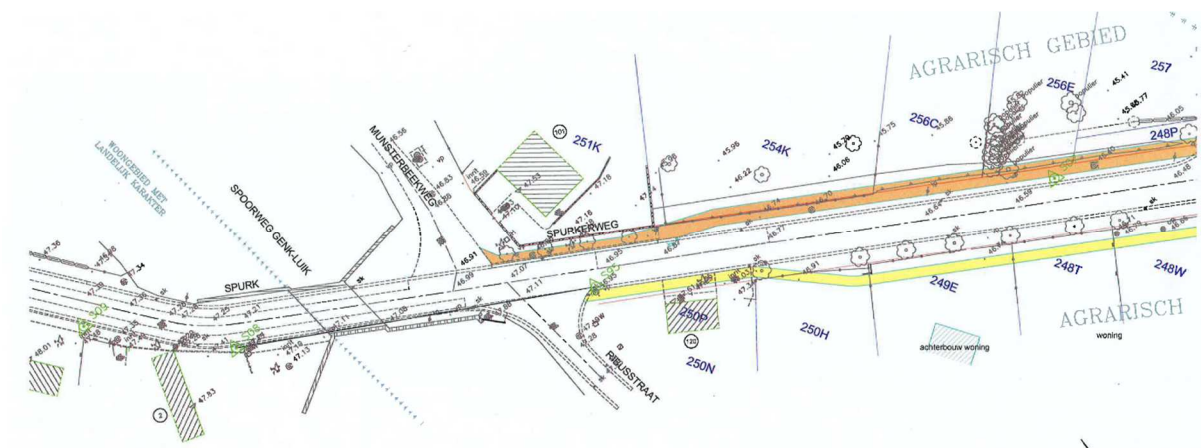
Geen conflict met tegenliggers

Nadelen

Lichtenregeling (ook in combinatie met voorstel 2 of 3) complex o.w.v. takken Munsterbeekweg en Ribusstraat

Verhoogde inrichting voor voetgangers te smal

Voorstel 5 : huidige situatie onder de brug behouden (fietsuggestiestroken), geen wegversmalling



Voordelen

Verhoogde inrichting voor voetgangers

Onder de brug bestaande/gekende situatie

Nadelen

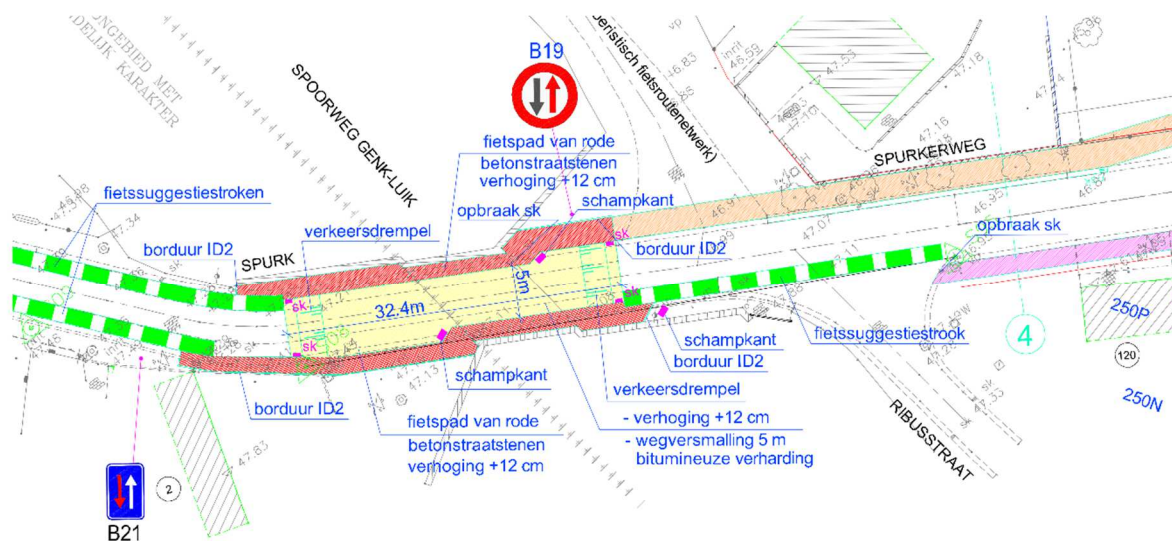
Weaving fietspad naar fietsuggestiestrook
potentieel conflictpunt

Verhoogde inrichting voor voetgangers te smal

Beperkt zicht op tegenliggers

Kruising voertuigen op fietsuggestiestrook nodig

Voorstel 6 : onderdoorgang als plateau uitrusten met fietssuggestiestrook in andere materialen, voorrangsregels via verkeersbord vastleggen.



Voordelen

Meer beschikbare ruimte door wegnemen greppels
 Bijkomend aandachtspunt door plateau
 Weving visueel duidelijk
 Voetganger kan fietssuggestiestrook gebruiken

Nadelen

Geen aparte verhoogde inrichting voor voetgangers
 Meer beschikbare ruimte door wegnemen greppels
 Fietssuggestiestroken niet conform vademecum

Afweging variantes

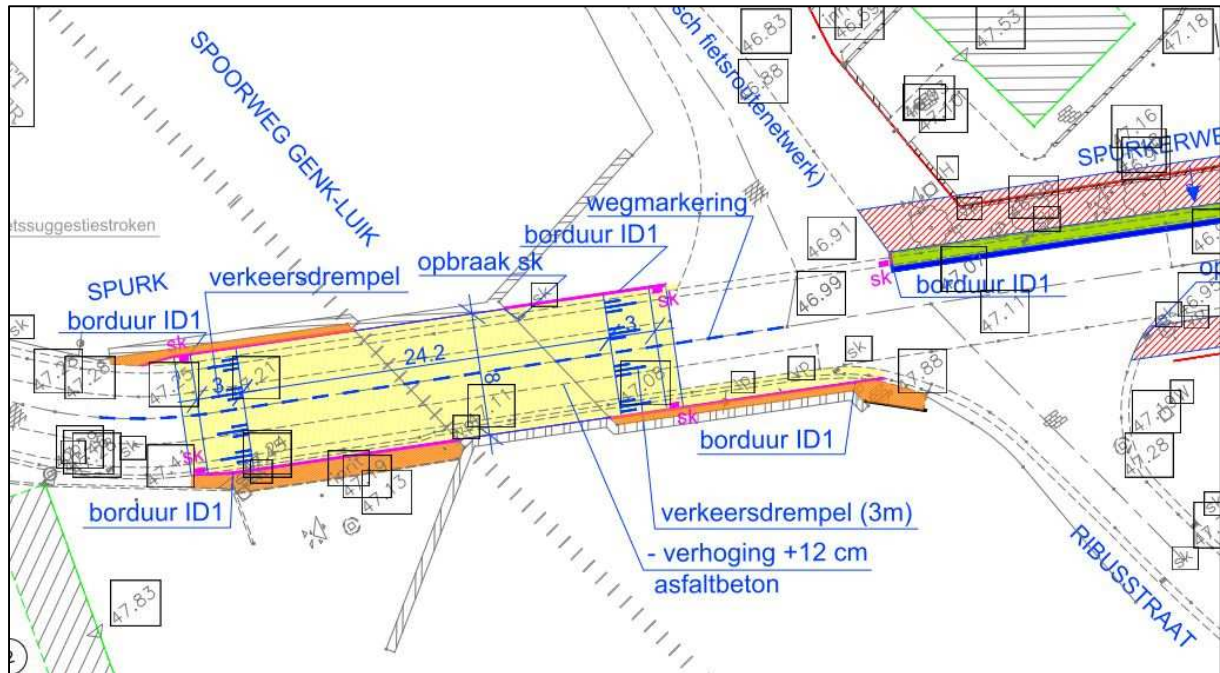
afweging	voetganger	fietser	automobilist
Voorstel 1	-	-	+-
Voorstel 2	+++	+++	---
Voorstel 3	+	+	---
Voorstel 4	-	+	+
Voorstel 5	-	-	+
Voorstel 6	+	+	+

Op basis van de afweging van de verschillende gebruikers wordt voorstel 6 weerhouden als uit te werken voorstel met volgende randvoorwaarden/aanvullingen :

- Politie adviseert om de borden voorrangsregeling weg te laten. Er is voldoende ruimte om bij het geldende snelheidsregime 30km/uur, elkaar te kruisen. Het verhoogd plateau dient (ingevolge artikel 22 ter 1) in dit geval ook aangekondigd te worden middels de nodige verkeerssignalisatie (borden en markering)
- Fietssuggestiestroken zijn volgens het nieuwe fietsvademeum niet toe te passen op wegen smaller dan 5.4m. Ter hoogte van de brug is de weg slechts 5m. Geen fietssuggestiestroken te voorzien.

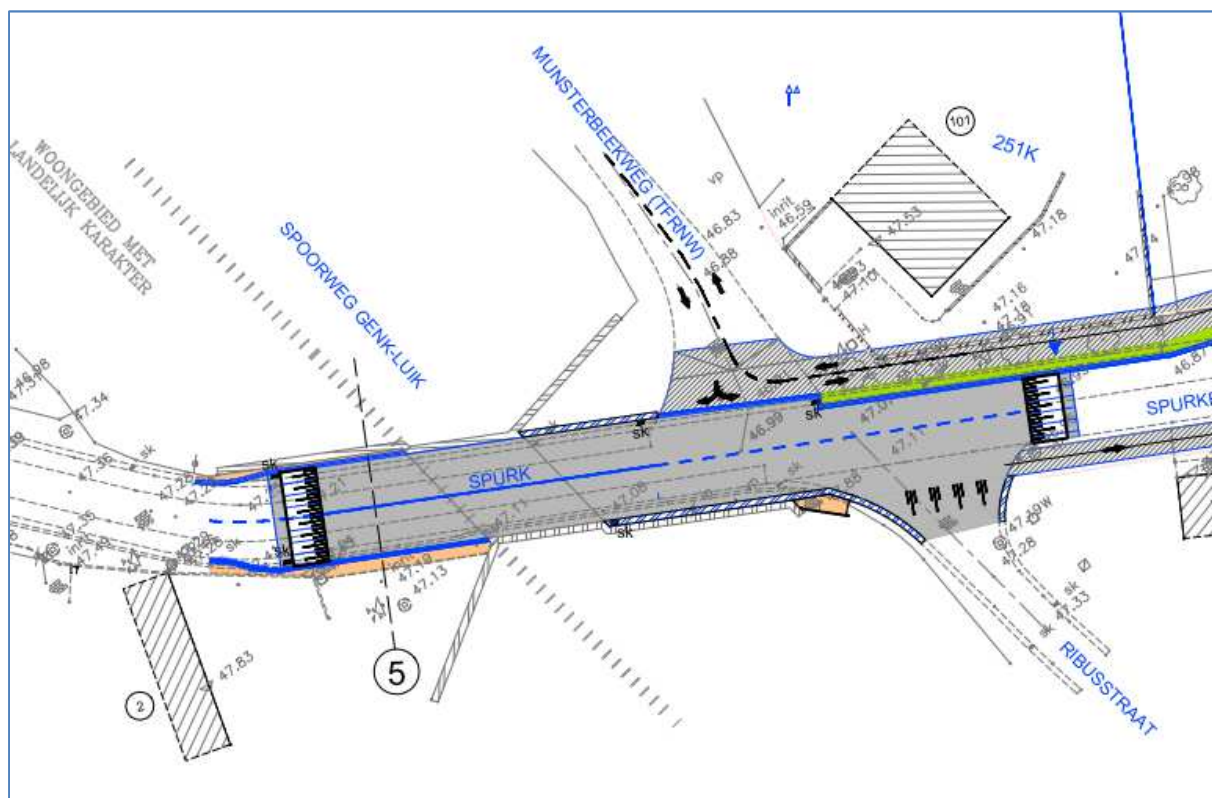
- Omwille van de slechte zichtbaarheid onder de brug is het belangrijk dat alle voertuigen zo rechts mogelijk rijden. De GBC adviseert hier dan ook om de bestaande asmarkering onder de brug te behouden.
- Het gemengd verkeer wordt best doorgetrokken tot na het kruispunt : het dubbelrichtingsfietspad start dus pas vanaf de kruising met de Munsterbeekweg, het enkel vanaf de Ribusstraat.

Figuur 5.1.4 voorkeursoplossing GBC onderdoorgang brug Spurk



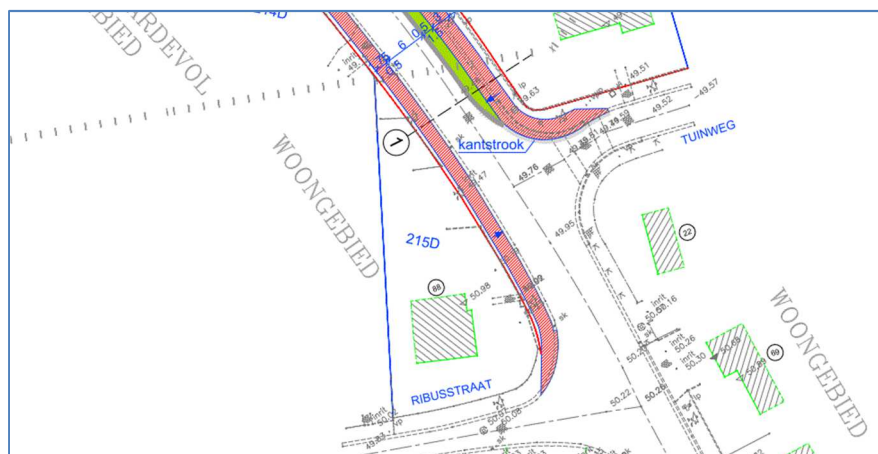
Advies kwaliteitsadviseur - RMC : Voor het kruisen van de twee fietssnelwegen stelt de kwaliteitsadviseur voor om de verkeerstafel door te trekken over het ganse kruispunt met de Munsterbeekweg en de Ribusstraat, waardoor de overgang van het voorziene dubbelrichtingsfietspad langsheen de Spurkerweg naar gemengd verkeer beveiligd kan worden. Er wordt eveneens geadviseerd om het dubbelrichtingsfietspad een stukje door te trekken in de Munsterbeekweg via beschildering.

Figuur 5.1.5 voorkeursoplossing RMC onderdoorgang brug Spurk – aangepast aan advies KA



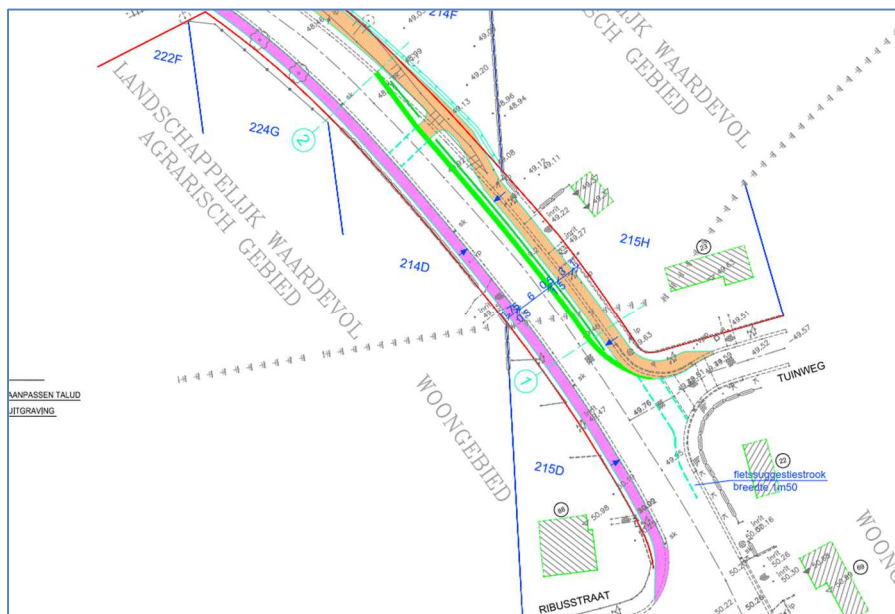
5.1.6 Oversteken ter hoogte van de Tuinweg

Het projectgebied start aan de Tuinweg. In een volgende fase/volgend project zal de fietssnelweg verder uitgewerkt moeten worden richting Bilzen centrum. Op de RMC van juli 2018 werd het dossier aangevraagd met een abrupt einde tegen de bestaande situatie aan de Tuinweg.



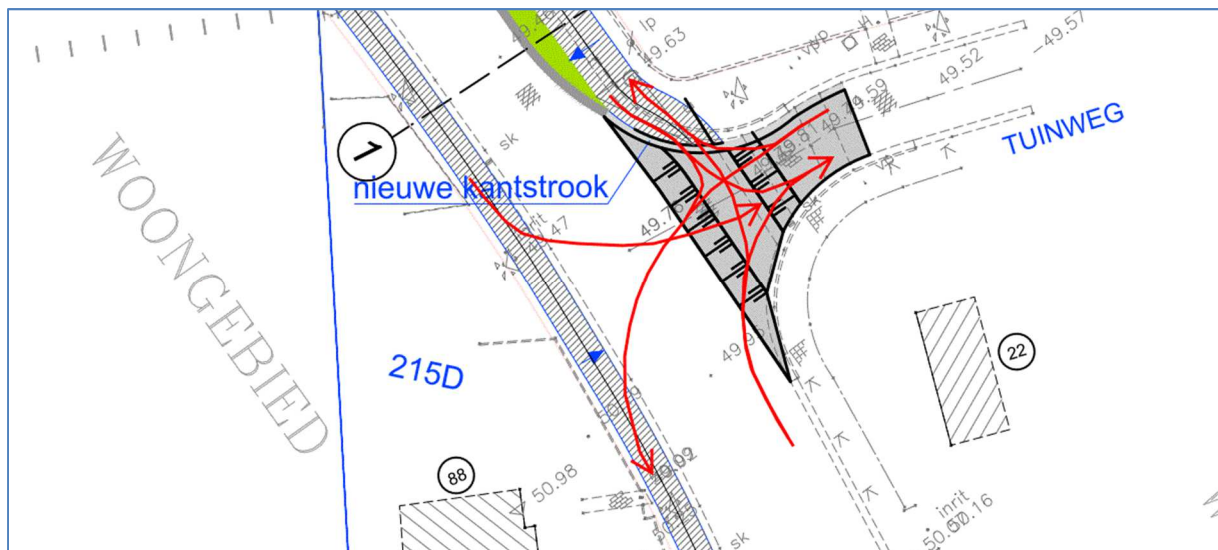
In het verslag van de kwaliteitsadviseur wordt hierover opgemerkt : *‘De noodzakelijke oversteekbeweging als overgang naar gemengd verkeer wordt best begeleid via signalisatie op het wegdek.’*

Naar aanleiding van deze opmerking werd het dossier opnieuw bekeken in een (werk) gbc. In een eerdere versie was er een oversteek voorzien buiten het kruispunt.



Deze piste werd echter door de GBC niet weerhouden omdat de meeste fietsers, zelfs met oversteek hogerop, ter hoogte van de Tuinweg zullen oversteken.

Om het weven van de fietser aan de Tuinweg zelf duidelijk in beeld te krijgen, werd door de GBC voorgesteld om het plateau aansluiting Tuinweg te verplaatsen zodat het weven op het plateau gebeurt.



De GBC is geen voorstander om een belijnde fietsoversteek aan te brengen, deze oversteek zou dan in het verlengde van de Tuinweg moeten komen; een oversteek loopt in principe van fietspad naar fietspad, in de Tuinweg zijn geen fietspaden, mag hier dan een oversteek? Er zou dan ook een opstelstrook moeten komen aan weerszijde van de weg, dit kan verwarrend zijn met de voorrang van rechts.

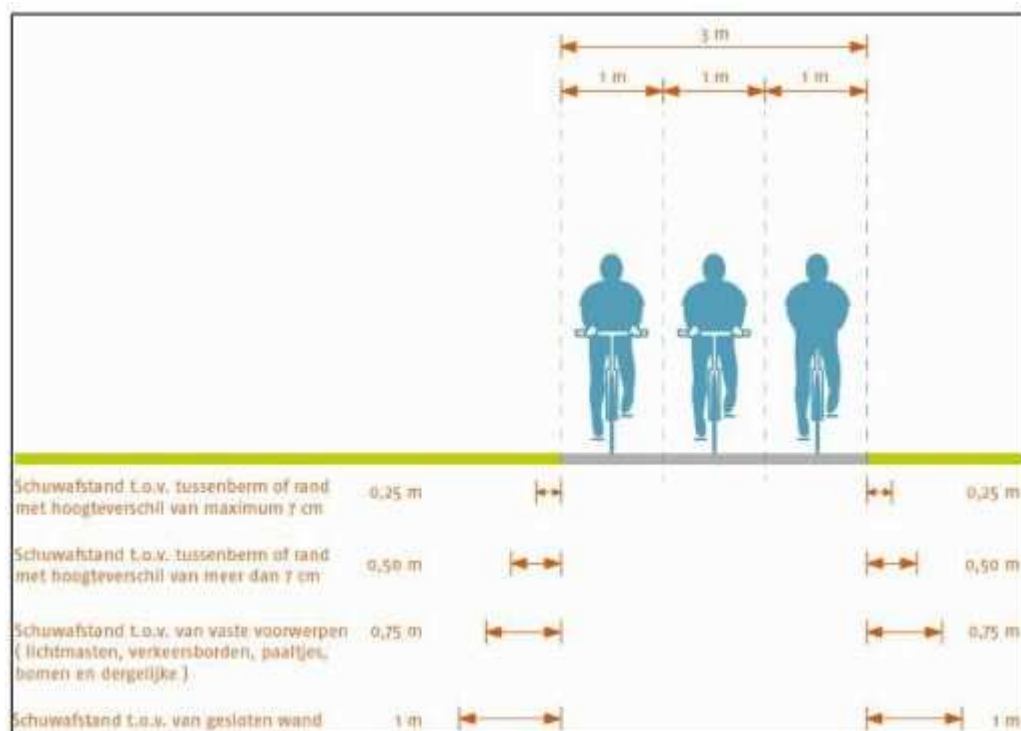
Het plateau doortrekken over de Spurkerweg zou de oversteek hier nog verduidelijken en de overgang tussen 70 en 50 km/uur accentueren. De lijn is geen voorstander voor een plateau op deze locatie.

De GBC heeft daarom gekozen om het bestaande plateau aan de Tuinweg te verplaatsen en verbreden.

5.1.7 Materiaalkeuze fietspaden

Er wordt gekozen voor een fietspad in asfalt conform het fietsvademecum.

5.1.8 Breedte fietspaden



Conform de voorschriften van het fietsvademecum wordt 1m voorzien per fietser. Voor deze fietssnelweg wordt 1 fietser per richting voorzien + 1 fietser die kan voorbijsteken. Dit resulteert in 3 meter voor dubbelrichtingsfietspaden en 2 meter voor enkelrichtingsfietspaden.

5.1.9 Kruising met de Spartacuslijn 1

De twee fietspaden kruisen de voormalige Infrabellijn 20. Bij uitvoering van de Spartacusplannen wordt hier een overweg met slagbomen voorzien. Bij de aanleg van Spartacus moet deze hele zone heraangelegd in functie van de aanleg van de sporen, nutsvoorzieningen, afwatering. Er is daarom gekozen om in het huidig ontwerp het fietspad gewoon te laten doorlopen ter hoogte van deze dwarsing. Bij een latere uitwerking van het Spartacus-project zal het nieuwe fietspad als randvoorwaarde mee verwerkt worden in het ontwerp van deze overgang.

5.1.10 Verplaatsen bushalte

De belbushalte "Spurk Tuinweg" wordt momenteel enkel bediend door de belbus en enkele functionele ritten van lijn 20a. Op advies van de Lijn wordt de halte beperkt verschoven tot net voorbij de aansluiting met de Ribusstraat waar een snelheidsregime van 50km/uur van toepassing is.

De halte moet, gezien de haltespreiding, aangelegd worden op het segment van de Spurkerweg tussen de Ribusstraat en de Laakstraat.

Gezien de halte gelokaliseerd zal zijn in het plangebied van een volgende studie, zal op korte termijn enkel de haltepaal verplaatst moeten worden.

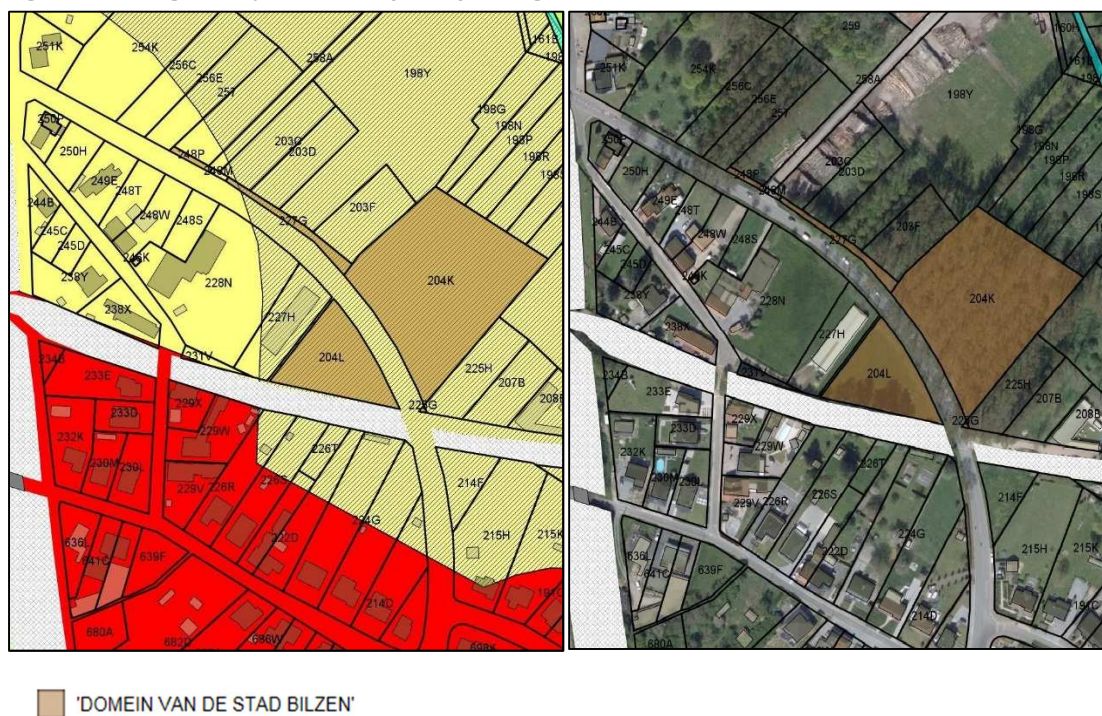
Figuur 5.1.9 locatie nieuwe haltepaal (buiten projectzone)



5.1.11 Nodige innames

Voor de aanleg van de fietspaden voor deeltraject 1 zijn innames nodig. Volgens het gewestplan liggen deze zones grotendeels in landbouwgebied. In praktijk zien we dat deze strook bijna volledig in de tuinen ligt, horende bij de woningen op hetzelfde kadastraal perceel. Aan de noordzijde is een grotendeel van de nodige ruimte reeds eigendom van stad Bilzen en vandaag bermstrook.

Figuur 5.1.10 gewestplan versus feitelijke (eigendoms)situatie

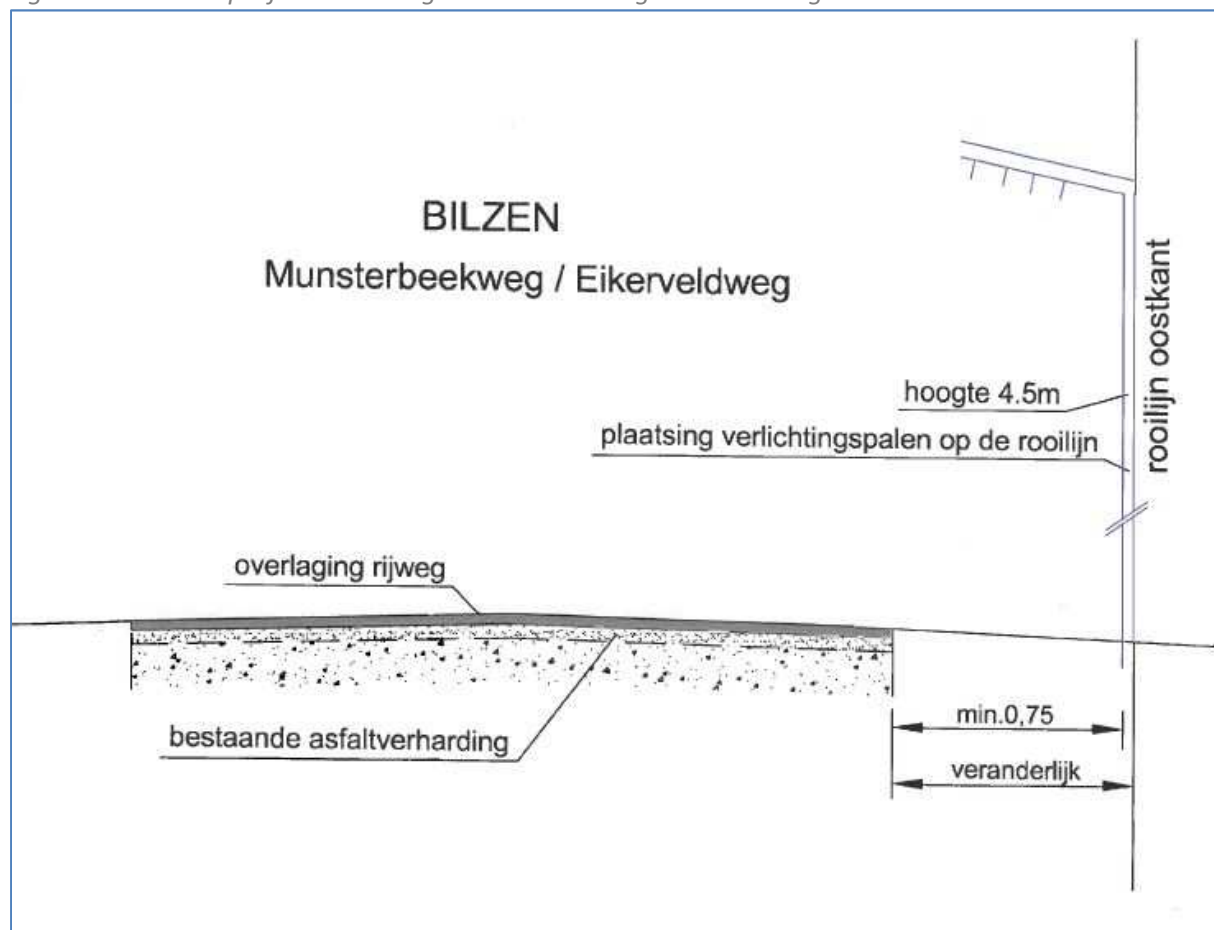


5.2 Deeltraject Munsterbeekweg - Eikerveldweg

5.2.1 Verlichting Munsterbeekweg en Eikerveldweg

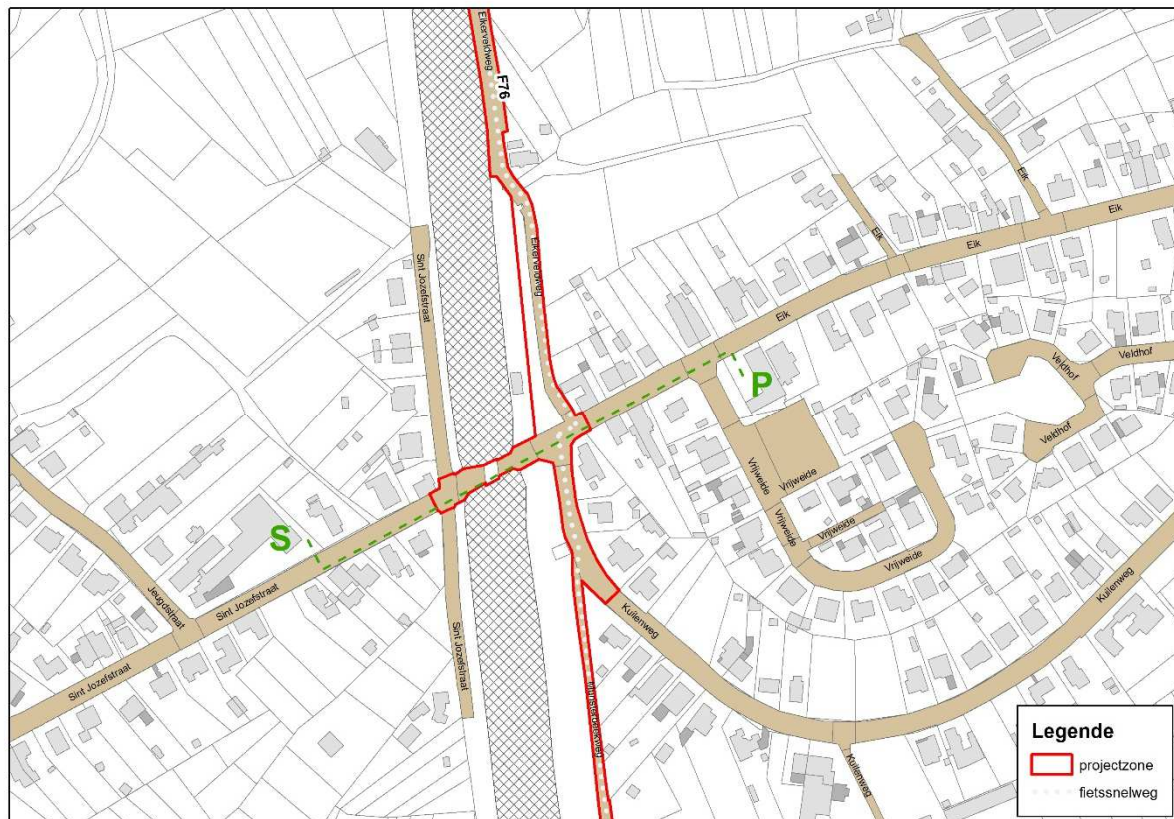
Deze bestaande weg loopt langs een bestaande spoorwegbedding en is voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers en fietsers. Deze weg is overal minimaal 2.5m breed. In dit project wordt hier enkel fietspadverlichting voorzien conform de studie van Fluvius. De verlichtingspalen worden geplaatst in de as van de huidige afsluiting, waar nog geen afsluiting staat worden ze op minimaal 75cm van de rand rijweg geplaatst. Er wordt gekozen voor led-verlichting om strooilight te vermijden, waarin 's nachts de lichten gedoofd worden. De verlichting wordt voorzien binnen de huidige zate kleine weenis, eigendom van Infrabel maar in onderhoud en beheer van stad Bilzen. Hiervoor worden geen bijkomende gronden ingenomen.

Figuur 5.2.1 dwarsprofiel verlichting Munsterbeekweg -Eikerveldweg



5.2.2 Kuilenweg en oversteek Eik

Figuur 5.2.2a fiets- en voetgangersbewegingen



De Munsterbeekweg komt dwars uit op de woonstraat Kuilenweg binnen een zone 50. Vervolgens dient de fietser de weg Eik over te steken om terug op een fietsweg (Eikerveldweg) te komen. De weg Eik is een voorrangsweg, Kuilenweg is ondergeschikt aangesloten. Voor de oversteek Kuilenweg/Munsterbeek zijn er in de bestaande toestand belijnde fietsoversteken. Er is geen opstelzone voor de fietsoversteek en de gesuggereerde fietsbewegingen zijn niet praktisch (zie ook foto 5.2.2d)

De straat Eik is een lokale 2 met aanliggende fietspaden, net naast de oversteek van F76 is een smalle spoorwegbrug. De oversteek aan Eik zit ook in een schoolomgeving; ouders die met auto de kinderen komen ophalen worden gevraagd om de auto aan de parking aan de kerk (P) te parkeren, op het einde van de dag worden de kinderen in groep vanuit de school (S) naar de parking gebracht (P) volgens de aangegeven groene route op het plan. Omdat de passage onder de brug zeer smal is, werd door de school gevraagd om bij de heraanleg van het kruispunt Kuilenweg/Eik, een veiligere passage onder de brug, als randvoorwaarde mee te nemen.

Foto 5.2.2b smalle onderdoorgang spoorwegbrug



Voorstel brug : beurtelings autoverkeer om ruimte te creëren voor voetgangers/fietsers

Om ruimte onder de brug te creëren voor de zwakke weggebruikers werd er eind 2018 een proefopstelling met new jersey elementen geplaatst en gelijktijdig beurtelings autoverkeer onder de brug ingevoerd. Dit stuk ligt niet op de fietssnelweg maar heeft wel gevolgen voor de kruising met de fietssnelweg aan de Kuilenweg.

Figuur 5.2.2c oplossing onderdoorgang met new jersey elementen

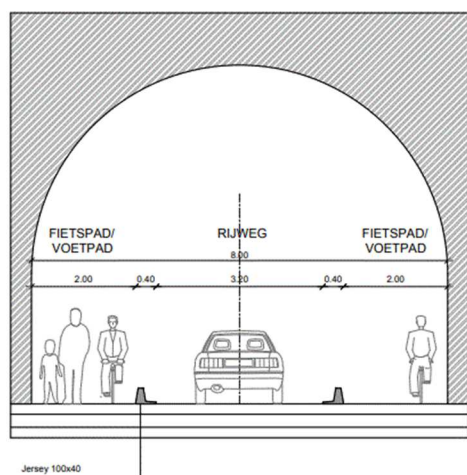


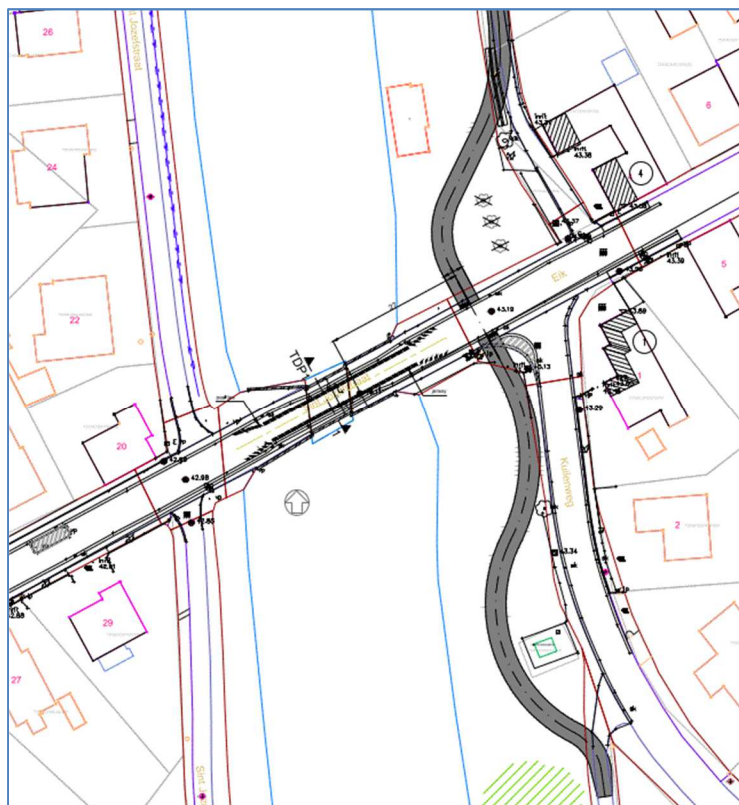
Foto 5.2.2d oversteek Kuilenweg – bestaande fietsoversteek met proefopstelling new jersey



De proefopstelling wordt door de school als zeer positief ervaren. Het behoud van het beurtelings verkeer onder de brug is aangewezen en wordt als randvoorwaarde meegenomen in het ontwerp van de oversteek.

Voorstel oversteek 1 : aparte zate fietspad met oversteek aan tunnel

Figuur 5.2.2e variant 1 oversteek



Voordelen

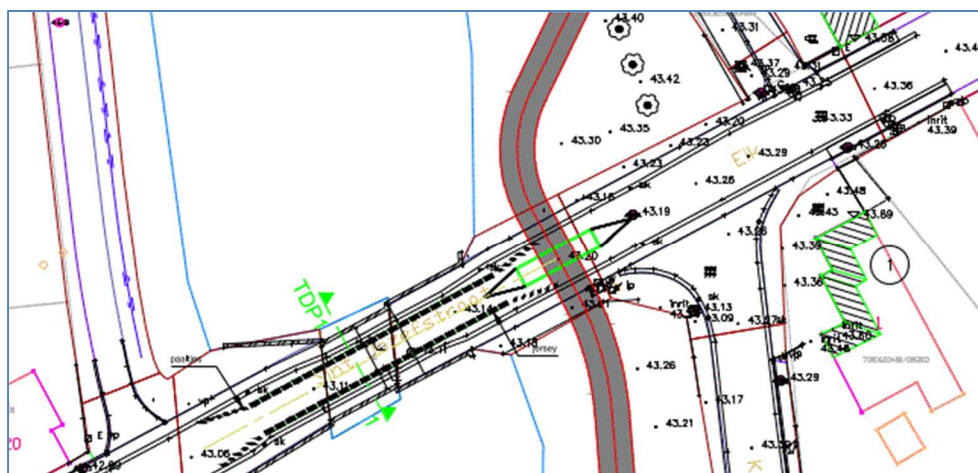
Aparte zate voor fietsers
Opstelruimte voor fietsers

Nadelen

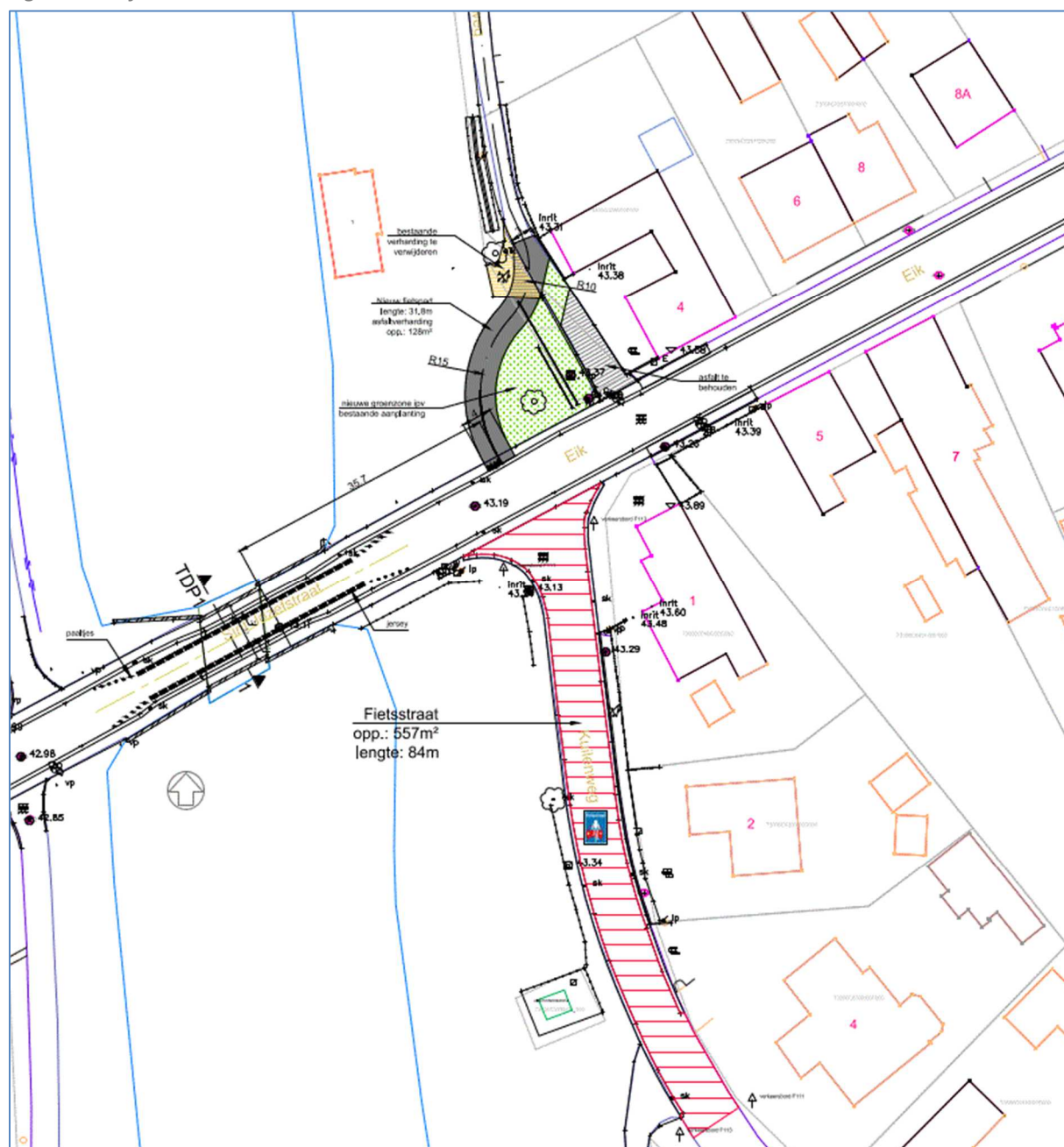
Oversteek vlak langs kruispunt
Oversteek aan wachtzone beurtelings verkeer
Slaagkans grondinname zuidkant twijfelachtig ovw concessies infrabel aan bedrijf.
Fietsoversteek uit voorrang
Extra verharding en ruimtebeslag

Door het beurtelings verkeer onder de brug is er ook geen ruimte om de oversteek in 2 bewegingen uit te voeren.

Figuur 5.2.2e variant 1a oversteek



Figuur 5.2.2f variant 2 oversteek



Opstelruimte fietsers aan oversteek
Kuilenweg geschikt als fietsstraat
Weggebruikers zien elkaar

Fietsoversteek uit voorrang

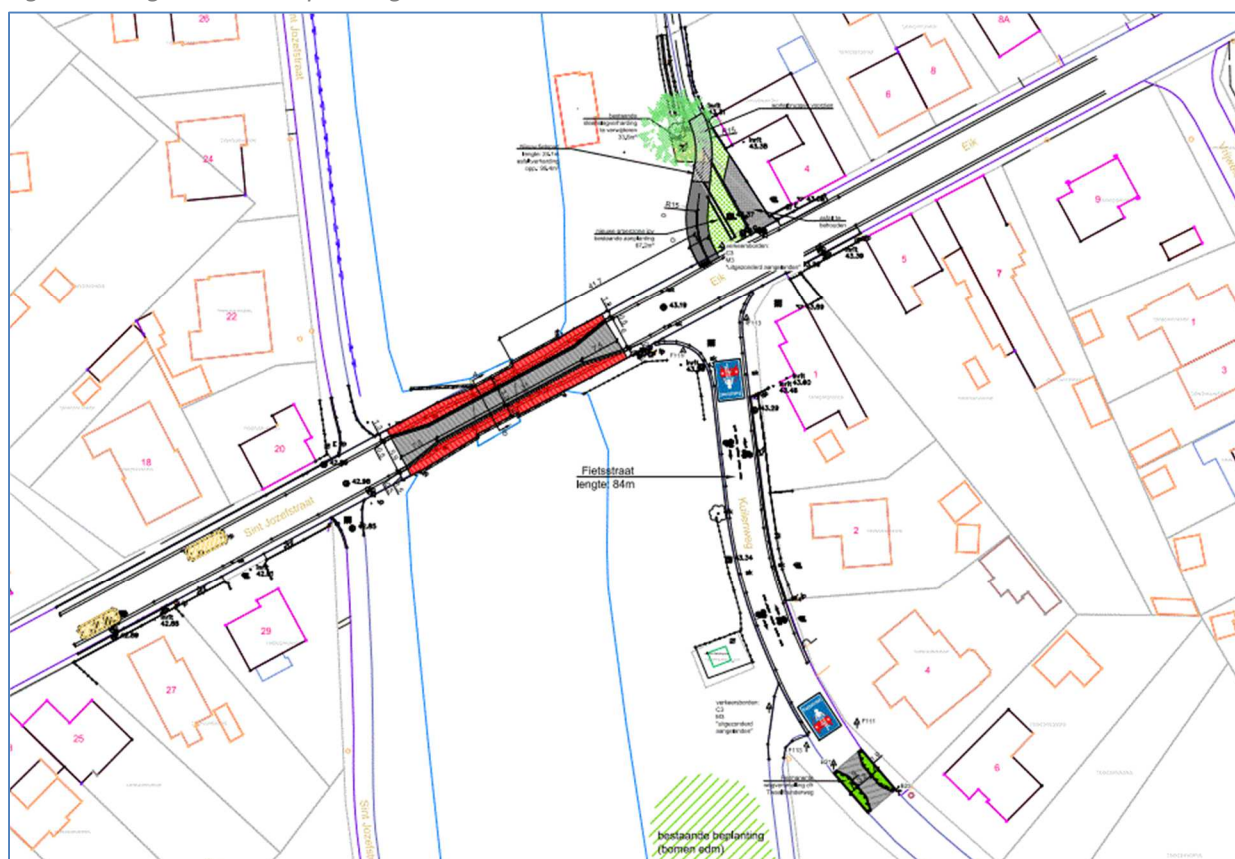
Bespreking in GBC

Dit kruispunt zat eerder niet in het project vervat en werd bijkomend opgenomen op basis van het advies van de kwaliteitsadviseur. *‘De oversteek ter hoogte van de Sint-Jozefstraat – Eik wordt best beveiligd via een verkeerstafel. Hierbij moet ook bekeken worden om de Eikerveldweg een stukje te verleggen zodat de oversteek met de Kuilenweg recht op recht zou kunnen gebeuren. Eventueel wordt de Kuilenweg omgevormd tot een stukje fietsstraat tot aan de Munsterbeekweg, waarbij de fietssnelweg voorrang krijgt op de rest van de Kuilenweg.’*

In een (werk) GBC werden de varianten en het advies besproken :

- Het invoeren van een fietsstraat op de Kuilenweg is de beste optie.
- Er werd overwogen om de fietsstraat te laten afbuigen naar de Munsterbeekweg en zo voorrang te geven op de rest van Kuilenweg. Dit geeft als nadeel dat ook auto's en landbouwvoertuigen in het straatbeeld deze route ingeleid worden, wat niet wenselijk is en potentieel ongewenste gebruikers geeft op de fietsweg. De GBC oordeelt dat het daarom beter is om de Munsterbeekweg ondergeschikt te houden maar wel een versmalling te voorzien ter hoogte van het kruispunt Munsterbeekweg om de overgang duidelijk af te dwingen.
- Fietsstraat in beeld brengen door aangepaste grondmarkering.
- Door de wegversmalling onder de brug op de voorrangsweg Eik wordt uitgevoerd, is het niet wenselijk om hierna het kruispunt bijkomend als plateau uit te voeren. De GBC kiest ervoor om de fietser duidelijk te laten stoppen.
- Oude eik langs Eikerveldweg vrijwaren, fietsoversteek dient een beetje opgeschoven om wortelschade te vermijden.
- Zorgen dat oprit van Eik 4 afgebakend is zodat hier geen fietsers meer doorrijden
- Onderdoorgang materialisatie uitvoeren conform brug Heesveld (project TFRN)

Figuur 5.2.2g voorkeursoplossing oversteek



Figuur 5.2.2h voorkeursoplossing oversteek – onderdoorgang brug

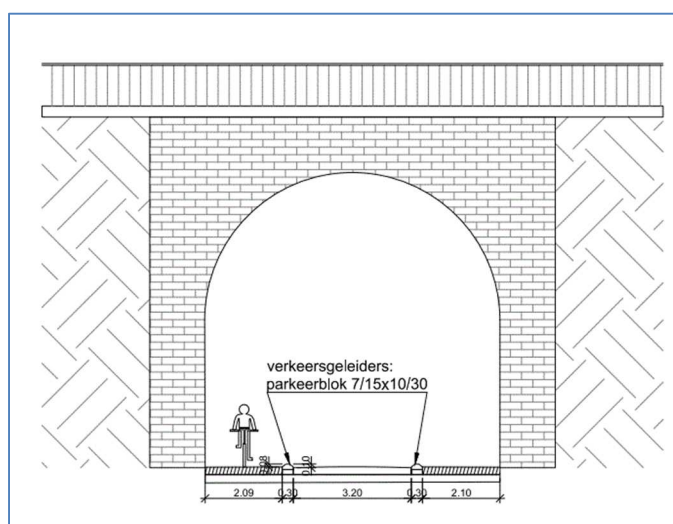


Foto 5.2.2i voorkeursoplossing oversteek – referentiebeelden (Palsbosstraat Bilzen) markering fietsstraat



5.2.3 Nodige innames

Voor het verleggen van het stukje Eikerveldweg is het nodig dat de bezettingsovereenkomst tussen infrabel en de particuliere eigenaar aangepast wordt en dat er een inlijving kleine wegenis goedgekeurd wordt door Infrabel ten gunste van stad Bilzen. Doordat dit domein in eigendom is van infrabel, is de stad niet bevoegd om hier een onteigeningsmachtiging uit te lokken. In een eerste bespreking met Infrabel, geeft Infrabel aan te willen meewerken aan dit project. Met de huidige houder van de bezettingsovereenkomst werd ook al gesproken en ook hier wordt verwacht dat deze zullen meewerken.

5.3 Heesveld-Twaalfbunderweg

5.3.1 Heesveld : vanaf Eikerveldweg tot en met Twaalfbunderweg

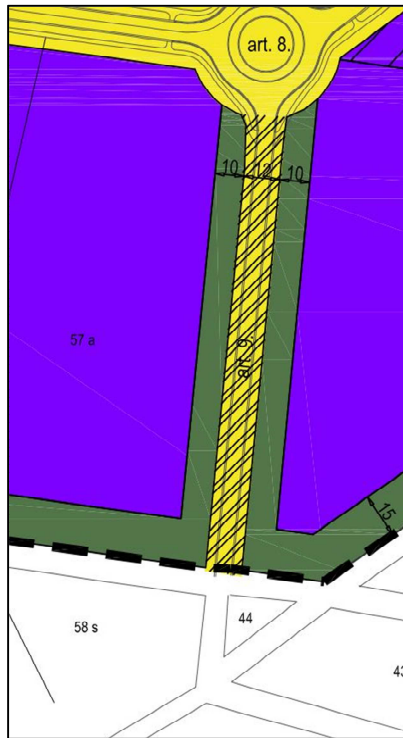
- Snelheidsregime 50km/uur
- Dit fietspad maakt onderdeel uit van het fietssnelwegenplan en is een toeristische fietsroute.
- Het aan te leggen fietspad moet niet enkel de bovenlokale functionele verbinding naar het industriegebied garanderen maar ook de toeristische verbinding met de Eikerweg. Dit betekent dat het fietspad een verbinding dient te zijn tussen het kruispunt Eikerweg/Twaalfbunderweg/Heesveld en het kruispunt Eikerveldweg/Heesveld. Een meer noordelijke aansluiting door het bosgebied is vanuit dit standpunt niet aangewezen.
- Voor de aansluiting naar het westen vanaf de Eikerveldweg sluit het aan op een recent aangelegd vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ingepland in kader van het toeristisch fietsroutenetwerk. Voor de eenvormigheid wordt dit profiel best doorgetrokken.
- Aan de noordkant van Heesveld is er een bosgebied, tevens voorzien als buffer tussen het industriegebied en het woongebied. Deze zone blijft best vrij van verharding.
- Aan de Twaalfbunderweg wordt bij voorkeur aangesloten op een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde (zie verder)
- Conclusie : het vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de westkant van Heesveld wordt verder doorgetrokken op dit deeltraject

5.3.2 Twaalfbunderweg

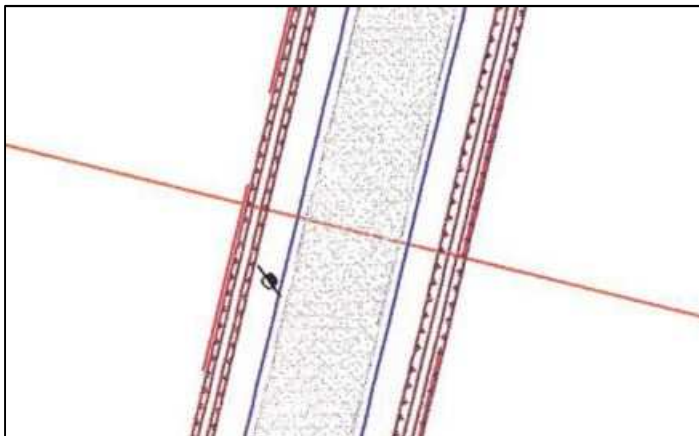
Op de Twaalfbunderweg is er een totaalverbod voor vrachtverkeer. Bij de aanleg van het industrieterrein is in het ontwerp voor de Twaalfbunderweg gemengd verkeer voorzien. Pas na aanleg van het industrieterrein is de functionele fietsroute verplaatst naar de Twaalfbunderweg omdat op de oorspronkelijk theoretische locatie van het BFF langs de spoorlijn nog geen fietsverbinding aanwezig was en ook niet haalbaar bleek. Nu het industrieterrein veel verder ontwikkeld is, wordt duidelijk dat het gemengd verkeer op de Twaalfbunderweg niet wenselijk is. Het verbod op zwaar verkeer is hier heel moeilijk te handhaven. In een eerste poging om dit te handhaven werd een portiek geplaatst. Deze portiek werd veelvuldig al dan niet bewust beschadigd en is verschillende keren volledig uit de grond gelift door tractoren met dumpkar of door vrachtwagens. Vandaag staat hier, naast het verbod, een wegversmalling die het groot vrachtverkeer de passage bemoeilijkt. Door het type bedrijven met als grote trekker de houthandelaar de Slagmolen komen hier veelvuldig bestelwagens en auto's met aanhangwagen. Door bovenstaande factoren is op dit stuk weg een onveiligheidsgevoel waardoor de Twaalfbunderweg haar taakstelling als bovenlokaal fietsroutenetwerk niet kan waarmaken.

Ondertussen is deze weg opgenomen in het fietssnelwegen plan. De fietser dient een eigen, vrijliggend tracé te krijgen.

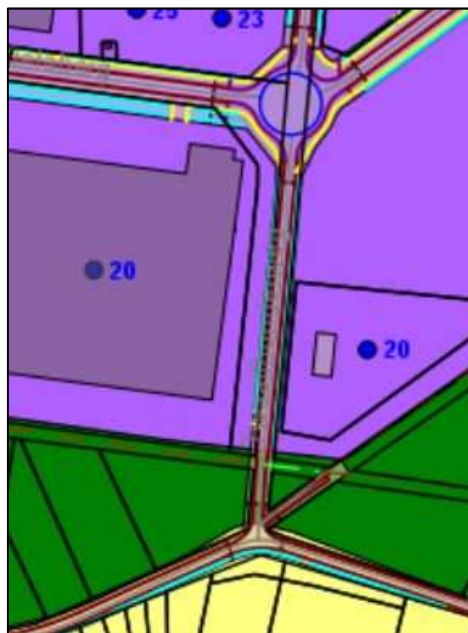
- Snelheidsregime 50km/uur
- Vrijliggende fietspaden.
- Aan de aansluiting rotonde is er een goede en ingerichte oversteekplaats voor fietsers.
- Fietzers komende uit de Twaalfbunderstraat rijden zowel richting Heesveld (functioneel) als richting Eikerweg. Hier dient bij het oversteken mee rekening gehouden.
- Het domein voor wegenis is binnen het industriegebied beperkt tot 12 en ligt vast in het RUP. De zone buiten de 12m dient groen te zijn en mag in principe niet verhard. Dit beperkt heel sterk de mogelijkheden voor de inplanting van fietspaden. Enkel een beperkte afwijking op inplanting is mogelijk op basis van openbaar nut.



- In de bestaande toestand is hier een rijweg van 4.8m + 2 x 0.5m greppel met aan weerszijde een berm tot aan het privaat eigendom (3m tot aan Slagmolen aan westzijde, 3m25 tot aan stad Bilzen aan oostzijde).
- Aan weerszijde is binnen deze bermzone van ca 3m een gracht van 1m. Aan de westzijde staat hier bijkomend de openbare verlichting.



- Het eerste deel van de Twaalfbunderweg (aansluiting Heesveld), ligt in bosgebied en valt niet onder het RUP.



- Aan de aansluiting Eikerweg moet het fietspad door dit bosgebied, het is aangewezen om de passage door bosgebied op 1 plaats te concentreren en tot een minimum te beperken.
- De oversteek aan het kruispunt Heesveld/Eikerweg/Twaalfbunderstraat ligt in een bocht, inplanting in functie van beste zicht voor fietsers.

Optie 1 : behoud gemengd verkeer

- Weinig fietscomfort en hoog onveiligheidsgevoel door verkeer industrieterrein
- Niet geschikt als fietssnelweg

Optie 2 : (aanliggende) éénrichtingsfietspaden aan 2 kanten

- Inname bosgebied aan twee kanten van de Twaalfbunderweg nodig
- Inname bosgebied nodig voor opstelplaats fietsers
- Oversteek voor fietsers komende van Kieleberg net ter hoogte van de belangrijkste autobeweging (Heesveld-Twaalfbunderweg)
- Oversteek richting Kieleberg komt niet in conflict met belangrijkste autoverbinding
- West kant ter hoogte van bedrijf de Slagmolen slechts beperkte ruimte beschikbaar (totaal 3 meter waarbinnen gracht van 1m en OV-palen).
- Aan de oostzijde is er binnen de beperkingen van het RUP nog ruimte om de baangracht te verplaatsen naar de groenstrook. Hierdoor komt 3m25 berm vrij.

Optie 3 : (aanliggende) éénrichtingsfietspaden aan 2 kanten in industriegebied met dubbelrichtingsfietspad in bosgebied.

- Minimale inname in bosgebied tussen de bestaande bomen in halfverharding op het smalste stuk van de bosstrook.

- Oversteek voor fietsers net voor het bosgebied met talud, kort bij het kruispunt zonder zichtrelatie met verkeer komende van Heesveld.
- Oversteek aan de Eikerweg komt niet in conflict met belangrijkste autoverbinding
- West kant ter hoogte van bedrijf de Slagmolen slechts beperkte ruimte beschikbaar (totaal 3 meter waarbinnen gracht van 1m en OV-palen).
- Aan de oostzijde is er binnen de beperkingen van het RUP nog ruimte om de baangracht te verplaatsen naar de groenstrook. Hierdoor komt 3m25 berm vrij.

Optie 4 : dubbelrichtingsfietspad aan westzijde

- Geconcentreerde inname in bosgebied op het breedste gedeelte van de bosstrook langs de Twaalfbunderweg.
- Oversteek voor fietsers komende van Kieleberg net ter hoogte van de belangrijkste autobeweging (Heesveld-Twaalfbunderweg)
- West kant ter hoogte van bedrijf de Slagmolen slechts beperkte ruimte beschikbaar (totaal 3 meter waarbinnen gracht van 1m en OV-palen).

Optie 5 : dubbelrichtingsfietspad aan oostzijde

- Minimale inname in bosgebied tussen de bestaande bomen in halfverharding op het smalste stuk van de bosstrook.
- Oversteek voor fietsers geconcentreerd voorbij het kruispunt op de Eikerweg zodat er geen conflict is met de belangrijkste autobeweging (Heesveld-Twaalfbunderweg)
- Percelen langs Twaalfbunderweg aan oostzijde zijn nog volledig in eigendom van stad Bilzen.
- Aan de oostzijde is er binnen de beperkingen van het RUP nog ruimte om de baangracht te verplaatsen naar de groenstrook. Hierdoor komt 3m25 berm vrij. Door een beperkte afwijking op inplanting tov het RUP kan een volwaardige tussenstrook van 1m gerealiseerd worden.

Conclusie : aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde; hierdoor wordt de passage door het bos tot een minimum beperkt worden, kan alles voorzien worden op het bestaand domein van stad Bilzen, kan de opsplitsing naar enkelrichtingsfietspaden gebeuren aan de uitgeruste oversteek aan de rotonde en kan de oversteekplaats aan Heesveld/Eikerweg dienen voor alle fietsbewegingen. (toeristisch en functioneel).

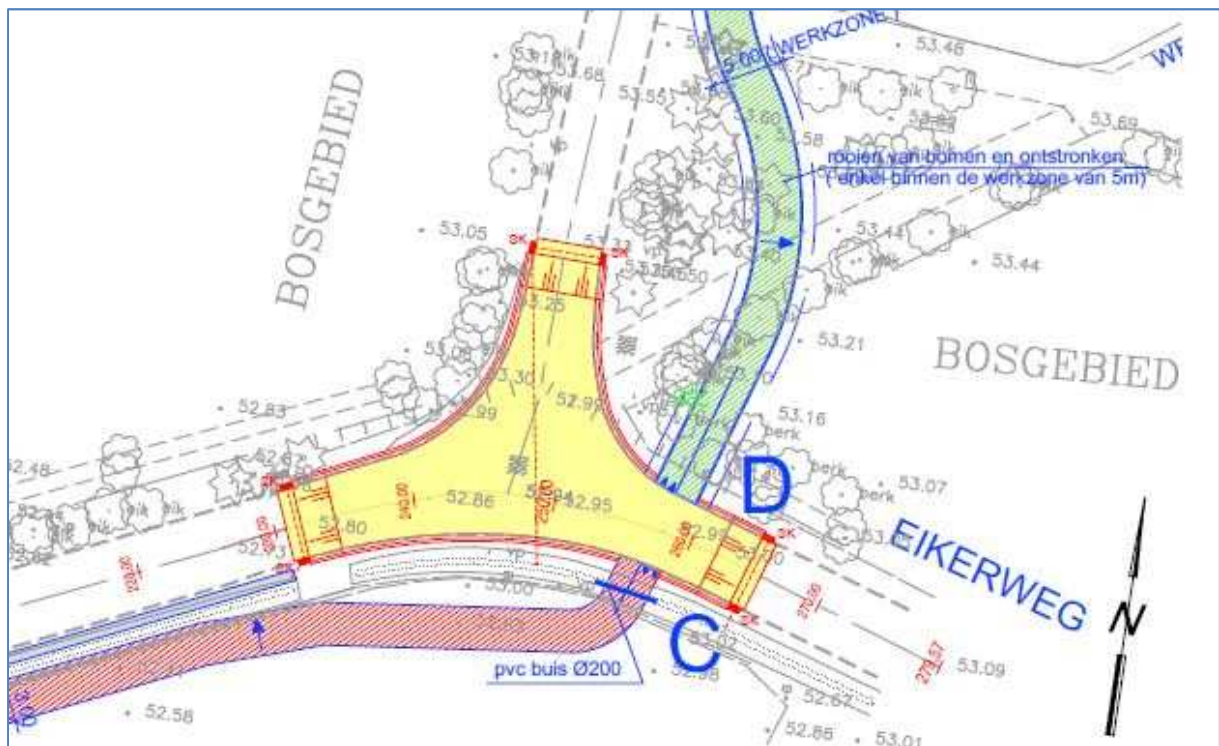
Ter hoogte van de bestaande wegversmalling wordt de berm tussen fietspad en rijweg verhard met graskunststofplaten zodat de bestaande opstelling kan bestendig worden door één groot plantvak waarbij bij calamiteiten de brandweer langs de wegversmalling door kan. In deze zone wordt in de berm wegneembare afsluitpalen voorzien om ander verkeer te weren.

5.3.3 Oversteek Heesveld-Twaalfbunderweg

In de huidige toestand geldt op het kruispunt Heesveld/Twaalfbunderweg/Eikerweg een voorrang van rechts regeling. De as Heesveld-Twaalfbunderweg is een lokale II, de Eikerweg een lokale II. Voor de oversteek van het fietspad werden verschillende voorstellen onderzocht :

Voorstel 1 : kruispunt als plateau aanleggen – behoud voorrang van rechts – fietspad uit de voorrang.

Figuur 5.3.3.1 kruispunt als plateau – fietspad onderbreken



Voordelen

Vertraging op alle assen van het kruispunt

Fietser stelt zich eerst op zodat hij steeds zichtbaar is voor automobilist (ook komende uit boszone.)

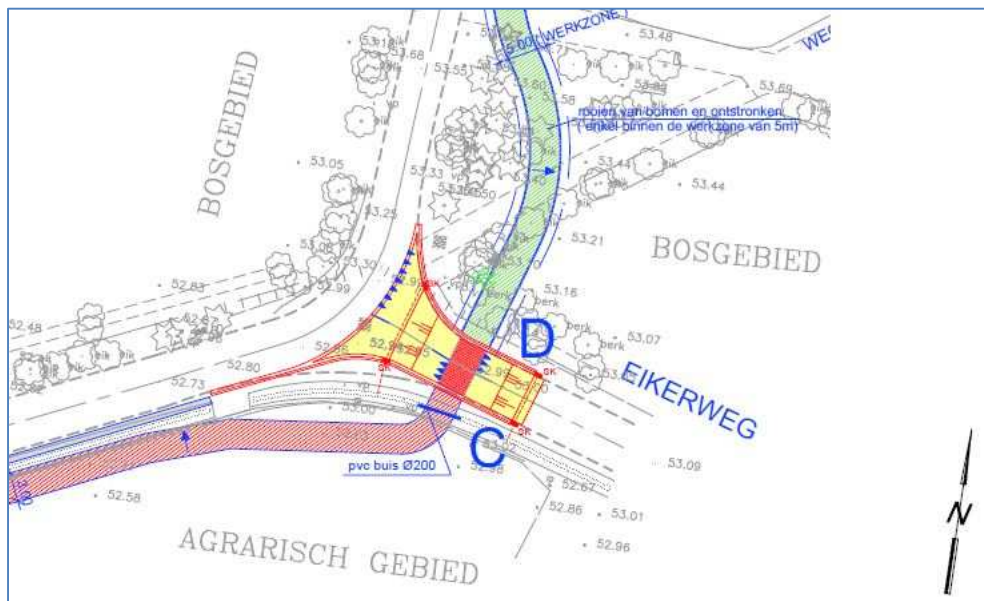
Nadelen

Hoofdas lokale III is niet leesbaar. Geen uniform wegbeeld t.o.v. kruispunt met Hombergstraat en Heesveld.

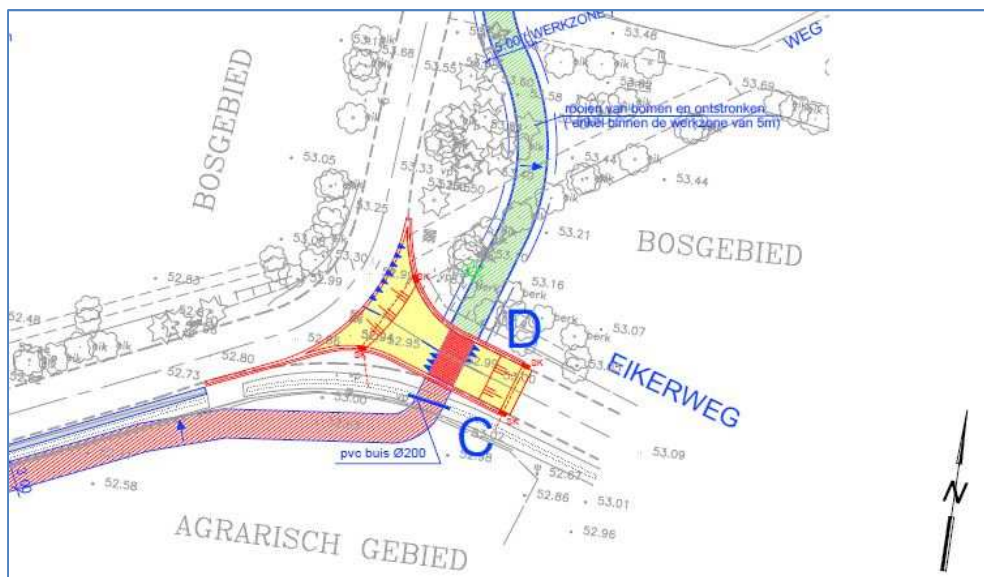
Fietser moet stoppen

Voorstel 2a : fietsovergang als plateau aanleggen – fietspad in de voorrang.

Figuur 5.3.3.2a_1 fietsoversteek als plateau – fietspad in de voorrang – kort plateau



Figuur 5.3.3.2a_2 fietsoversteek als plateau – fietspad in de voorrang – bocht als grens plateau



Voordelen

Duidelijke leesbaarheid wegcategorisering

Uniforme regeling tov kruispunt Sint
Lodewijkstraat - Heesveld

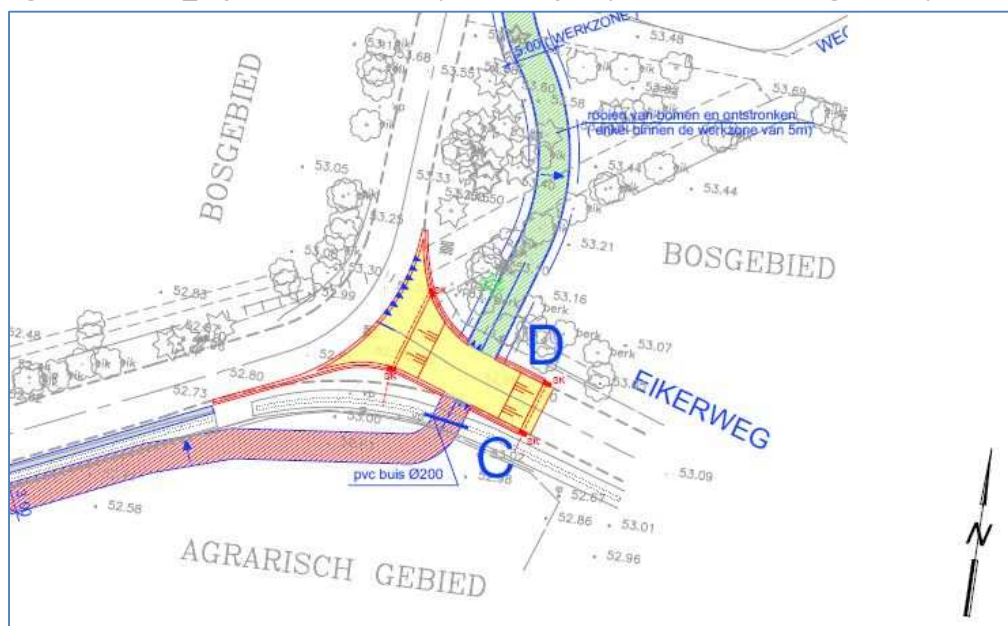
Vertraging ter hoogte van oversteek voor
fietsers
Fietzers kunnen doorrijden

Nadelen

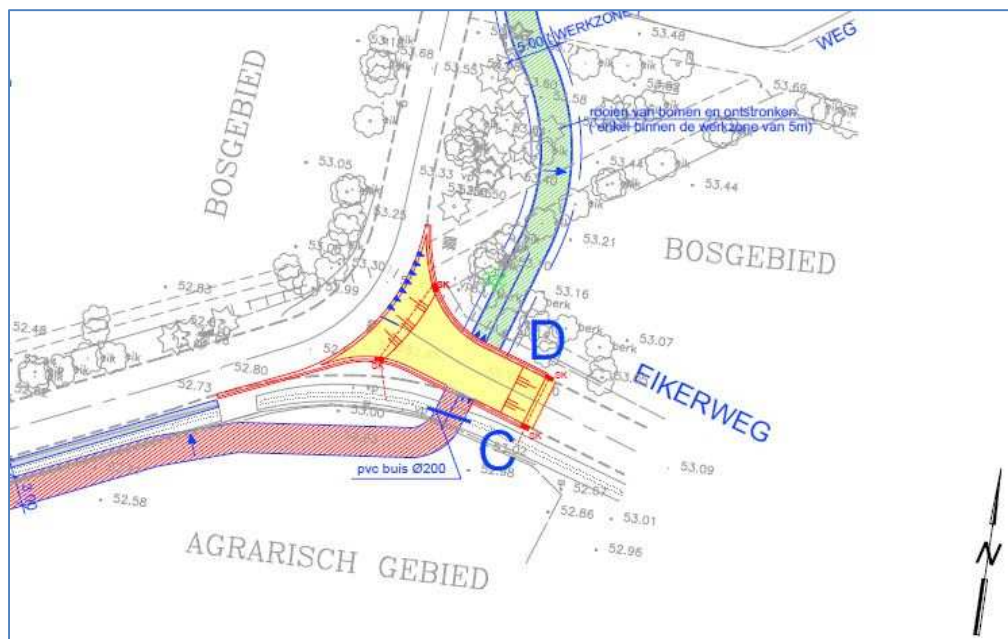
Auto moet zeker stoppen om zeker te zijn dat er
geen snelle fietser uit de boszone
Twaalfbunderweg komt.

Voorstel 2b : fietsovergang als plateau aanleggen – fietspad uit de voorrang.

Figuur 5.3.3.2b_1 fietsoversteek als plateau – fietspad uit de voorrang – kort plateau



Figuur 5.3.3.2b_2 fietsoversteek als plateau – fietspad uit de voorrang – kort plateau



Voordelen

Duidelijke leesbaarheid wegcategorysering

Uniforme regeling tov kruispunt Sint
Lodewijkstraat - Heesveld

Vertraging ter hoogte van oversteek voor
fietsers

Fietser stelt zich eerst op zodat hij steeds
zichtbaar is voor automobilist (ook komende
uit boszone.)

Nadelen

Fietser moet stoppen

6 Visie betrokken actoren

In een werkvergadering GBC van 3 februari 2016 werd het project voorbesproken. Het deeltraject Sint-Lodewijkstraat-Heesveld tot aan Eikerveldweg maakte toen nog deel uit van het totaalproject. In de tussentijd werd dit deeltraject gerealiseerd als toeristisch fietsroutenetwerk en maakt bijgevolg niet langer deel uit van de huidige unieke verantwoordingsnota.

Op 7 juli 2017 werd het dossier (versie B) opnieuw besproken, het dossier diende technisch aangepast conform de richtlijnen van het nieuwe fietsvademecum.

Op 23 maart 2018 werd het dossier opnieuw in een GBC besproken. Het dossier werd, mits verwerken van de opmerkingen en keuzes van de GBC, bij consensus goedgekeurd.

6.1 De Lijn

De belbushalte “Spurk Tuinweg” wordt momenteel enkel bediend door de belbus. We hebben er voor geopteerd dat in de toekomstige situatie de halte “Spurk Tuinweg” zowel door belbus als door lijn 20a zal bediend worden. De belbushalte “Spurk Laakstraat” zal wel gesupprimeerd worden.

De Lijn wenst de halte “Spurk Tuinweg” aldus te behouden. Het is aangewezen om deze halte binnen de zone 50 km/u te voorzien. De halte zal zo beperkt verschuiven naar een locatie net ten zuiden van de aansluiting met de Tuinweg/Ribusstraat. Gezien de halte gelokaliseerd zal zijn in het plangebied van een volgende studie, zal op korte termijn enkel de haltepaal verplaatst moeten worden.

De halte op termijn verschuiven naar de zone 50, met aanliggende verhoogde fietspaden (vermoeden we), impliceert dat het principe van halteren op de rijbaan kan worden toegepast en er geen ruimte voor een haltehaven gezocht moet worden. Bovendien lijkt de combinatie van een verhoogd perron met fietspaden op een gelijke hoogte (ter hoogte van de halte) gewenst, gezien de beschikbare ruimte in de Spurkerweg.

Voor een typeplan/voorbeelden, alsook voor de kenmerken van een toegankelijke halte, verwijzen we graag naar onze bushaltegids welke online te raadplegen is op onze website.

(<https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/toegankelijkheid/toegankelijke-haltes.html>).

Bovendien kunnen we, op basis van de ons bezorgde ontwerpplannen van de Spurkerweg, al meedelen dat de verhoogde weginrichting onder de spoorwegbrug rekening moet houden met de aanwezigheid van het openbaar vervoer. Wij verwijzen hier graag naar de Ministeriële omzendbrief betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km/u. Indien er gekozen wordt voor een verkeersplateau met sinusoïdaal op- en afrit, dan mag op wegen gebruikt door openbaar vervoer enkel het type met een hoogte van 15cm gebruikt worden. Bovendien moet de lengte van het bovenvlak meer dan 8m bedragen en de op- en afrit moeten elk 3,80m zijn met een gemiddelde hellingsgraad van 4%. Een trapezoïdaal verkeersplateau laat meerdere hoogtes (10 -12 - 15cm) toe.

6.2 Departement LNE

De spoorwegtaluds fungeren als een belangrijke natuurverbinding en worden ook door vleermuizen voor oriëntatie en als foerageergebied gebruikt. Daarom mogen deze zo min mogelijk worden verstoord door lichtpollutie. Normaal gezien vragen we in zo'n geval dat de verlichtingspalen maximaal 3 meter hoog zijn. Omdat het talud echter flink wat hoger ligt dan het fietspad kunnen palen van 4.5 meter gebruikt worden, indien de lampen zelf zo worden afgesteld dat de lichtverstrooiing naar het talud tot absolute minimum worden beperkt.

6.3 Overige actoren

Voor de visie van de overige actoren wordt verwezen naar de GBC verslagen in bijlage 1 :

- Verslag GBC 3 februari 2016 (1.1)

- Verslag GBC 7 juli 2017 (1.2)
- Verslag GBC 23 maart 2018 (1.3)
- PV RMC 28 augustus 2018 (1.4)
- Advies kwaliteitsadviseur (1.5)
- Verslag GBC 28 januari 2019 (1.6)

De adviezen van de KA werden samen met de aangepaste ontwerpvoorstellen besproken op een werk-GBC op 28/01/2019. De opmerkingen van de GBC werden verwerkt in deze nota en via een schriftelijke ronde voor een laatste lectuur verstuurd naar de leden van de GBC. Hierop zijn volgende opmerkingen gekomen :

Vaste leden		Akkoord/opmerkingen
Frieda Brepoels	Burgemeester, voorzitter GBC	Schriftelijk akkoord
Sofie Van Campenhout	Departement MOW (BMV)	Schriftelijk akkoord
Kristof Nowicki	De Lijn	Schriftelijk akkoord mits bestaande voorrangsbelijning op Kuilenweg op plan hernomen wordt
Variabele leden		
Bruno Steegen	Schepen	Schriftelijk akkoord
Rik Schreurs	Provincie Limburg	Schriftelijk akkoord
Rosita Vanbergen	Departement Omgeving	Geen opmerkingen
Wim Deblie	Departement LNE	Geen opmerkingen
Els Stevens	Departement LV	Geen opmerkingen
Greet Verelst	Infrabel	Geen opmerkingen
Adviserende leden		
Zie lijst 1.3		Geen opmerkingen

De voorliggende start- en projectnota wordt bijgevolg met consensus goedgekeurd.

7 Uitwerking weerhouden variant

In bijlage 2

- Ontwerp aanleg fietspad Heesveld (2.1)
- Ontwerp aanleg fietspad Spurkerweg (2.2)
- Ontwerp oversteek Eik (2.3)
- Ontwerpplan verlichting Heesveld, Twaalfbunderweg (2.4)
- Ontwerpplan verlichting Eikerveldweg/Munsterbeekweg (2.5)
- Ontwerpplan verlichting Spurkerweg deel 1 (2.6)
- Ontwerpplan verlichting Spurkerweg deel 2 (2.7)
- Verlichtingsstudie (2.8)

8 Raming der werken

In bijlage 3

- Raming aanleg fietspaden Heesveld, Twaalfbunderweg, Spurkerweg en oversteek Eik (3.1)
- Raming verlichting Spurkerweg (3.2)
- Raming verlichting Eikerveldweg/Munsterbeekweg/Heesveld/Twaalfbunderweg (3.3)
- Raming grondverwerving deel Spurkerweg (3.4)
- Raming grondverwerving deel Heesveld (3.5)

				BEDRAG	BTW	TOTALE SOM
3.1	raming werken	provincie	Deel 1 : algemene administratieve voorschriften	4.901,00	1.029,21	5.930,21
3.1	raming werken	provincie	Deel 2 : aanleg fietspad Heesveld	113.513,00	23.837,73	137.350,73
3.1	raming werken	provincie	Deel 3 : aanleg fietspad Twaalfbunderweg	71.538,50	15.023,09	86.561,59
3.1	raming werken	provincie	Deel 4 : Fietspaden Spurkerweg	342.653,50	71.957,24	414.610,74
3.1	raming werken	provincie	Deel 5 : Fietsstraat Kuilenweg - oversteek Sint Jozefstraat-Eik	101.751,00	21.367,71	123.118,71
3.1	raming werken	Bilzen	proefkosten, veiligheid, sloopinventaris, mho, archeologie	54.217,88	11.385,75	65.603,63
3.3	offerte 0020078511	Fluvius	verlichting Spurkerweg	37.096,21	0	37.096,21
3.4	offerte 0020078525	Fluvius	verlichting Eikerveldweg/Munsterbeekweg/Heesveld/Twaalfbunder	123.868,88	0	123.868,88
3.5	grondverwerving	Bilzen	Spurkerweg	15.956,71	0	15.956,71
3.6	grondverwerving	Bilzen	Heesveld	7.681,98	0	7.681,98
	opstalvergoeding	Bilzen	Eikerveldweg	1.800,00	0	1.800,00
	TOTALE PROJECTKOST			873.178,66	144.600,72	1.010.097,40

9 Evaluatie

Op 5 punten langs het traject werden door stad Bilzen verkeerstellingen uitgevoerd die het aantal fietsers weergeven en de gemiddelde snelheid van alle weggebruikers. (zie item 1,2,5,6 en 7 van 4.1.2.2). Deze tellingen zullen fungeren als nulmeting. Ter hoogte van de verkeersremmers (plateau Spurkerweg en Heesveld) zal bijkomend voor de uitvoering van de werken een nulmeting uitgevoerd worden door stad Bilzen. Na uitvoering van de werken en de volledige ingebruikname zal voor deze zelfde punten in een gelijkaardige periode het aandeel fietsers nagegaan worden. Deze telling zal periodiek herhaald worden zodat stad Bilzen steeds over recente cijfers beschikken van dit traject (3 tot maximaal 5 jaar oud).