

# UNIEKE VERANTWOORDINGSNOTA - AANLEG FIETSPADEN LANGSHEEN GEWESTWEG N165 TE LAAKDAL

Deelgebied 2 - Tussen N127 en Lakstraat

Laakdal



## Contactpersoon



**IVO WOLFS**  
Projectleider

T +32 486 130888  
E [ivo.wolfs@arcadis.com](mailto:ivo.wolfs@arcadis.com)

Arcadis Belgium nv  
Corda 1  
Kempische Steenweg  
311/2.07  
3500 Hasselt  
België

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.1	Situering	7
1.2	Betrokken actoren	7
1.3	Probleemstelling	7
1.4	Doelstelling	8
<b>2</b>	<b>PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>9</b>
2.1	Ruimtelijk - planologische context	9
2.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	9
2.1.2	Gewestplan	9
2.1.3	Natuurkaarten	10
2.1.3.1	Erkende natuurgebieden	10
2.1.3.2	Habitatrichtlijnengebied	11
2.1.3.3	Biologische waarderingskaart – versie 2	12
2.1.3.4	Natura 2000 habitatgebieden	13
2.1.3.5	Ven- en ivongebieden	14
2.1.3.6	Overstromingsgevoelige gebieden	15
2.1.4	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen	16
2.1.5	BPA's en RUP's	16
2.1.6	Beschermde monumenten en landschappen	17
2.1.7	GRS Laakdal	18
2.1.8	Afwateringsplan	19
2.2	Verkeersplanologische context	20
2.2.1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	20
2.2.2	Toeristisch recreatief fietsroutenetwerk	21
2.2.3	Buslijnen en -haltes	22
2.2.4	Gemeentelijk mobiliteitsplan	22
2.2.5	Uitzonderlijk transport	23
2.3	Lopende en geplande projecten	24
2.3.1	N127	24
2.3.2	Studie VLM: Land van Merode.	24
<b>3</b>	<b>ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND</b>	<b>25</b>
3.1	Bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur	25
3.1.1	Fotoreportage	25
3.1.2	Bebouwingsstructuur	25

3.1.3	Handel en bedrijvigheid	26
3.1.4	Toerisme	26
3.1.5	Groenstructuur	26
3.1.6	Ontsluitingswegen	26
<b>3.2</b>	<b>Beschikbare onderzoeksgegevens</b>	<b>27</b>
3.2.1	Verkeerstellingen	27
3.2.2	Ongevallengegevens	28
<b>4</b>	<b>PROBLEEMSTELLING</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>RANDVOORWAARDEN</b>	<b>30</b>
5.1	Wegencategorisering	30
5.2	Richtlijnen m.b.t. verhardingsbreedtes op gewestwegen	30
5.3	Fietspaden	30
5.4	Koppeling naar projectgebied	31
<b>6</b>	<b>VISIE EN CONCEPT</b>	<b>38</b>
6.1	Visie	38
6.2	Gekozen oplossing	42
<b>7</b>	<b>INRICHTINGSVOORSTELLEN</b>	<b>44</b>
7.1	Inrichtingsprincipe	44
7.2	Verhardingsmaterialen	44
7.3	Verlichting	44
7.4	Afwatering	44
7.5	Groeninkleding	47
7.6	Innemingen	47
<b>8</b>	<b>PROCEDURES &amp; TIMING</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>50</b>
9.1	Verslag startvergadering 24/01/2013	50
9.2	Verslag werk-GBC dd. 07/11/2013	51
9.3	Vergadering gemeente Laakdal dd. 11/12/2013	53
9.4	Verslag bespreking dd. 22/01/2014 – Pidpa / Laakdal	55
9.5	Verslag bespreking Pidpa / Laakdal dd. 12/02/2014 – scenariokeuze	57
9.6	Verslag coördinatievergadering nutsbedrijven dd. 17/03/2014	59
9.7	Notulen van schepencollege	63
9.8	Verslag PSG 17/08/2020	65

9.9 CV-meeting 09/09/2020

67

**COLOFON**

**71**

## 1 INLEIDING

De start- en projectnota van dit project kadert binnen een samenwerkingsovereenkomst-project voor de verbetering van bestaande fietspaden langs de gewestweg N165 in Laakdal, Tessenderlo en Scherpenheuvel-Zichem.

Het projectgebied werd in het verleden opgesplitst in een deelgebied A, zijnde het traject vanaf het kruispunt N165 met N212 te Averbode tot aan de Lakstraat te Laakdal). Onderhavige nota behandelt het deelgebied B dat vanaf de Lakstraat verderloopt tot het kruispunt N165 + N127. Ten overstaan van deelgebied 1, staan hier woningen en is er geen sprake van natuurbeschermingsgebieden.

Dit deelgebied (2) dient qua afwatering ook nog te worden voorzien van rioleringen. Momenteel wordt er geloosd in open grachten. Daartoe wordt dit dossier ook opgenomen door Pidpa en Aquafin in een lokaal pact.

Er is eveneens een procedure lopen tot overdracht van de gewestweg naar het gemeentelijk wegennet.

Op 17/08/2020 ging een digitale stuurgroepvergadering door, waarvan verslag in bijlage. Omdat de gemeente van bepaalde items wilde dat ze nog verder onderzocht werden, was er een volgende conclusie:

- De aanwezigen konden zich grotendeels vinden met de voorgestelde oplossing, mits verduidelijkingen omtrent de bushaltes.
- De bermbreedte voor de nutsleidingen diende nog besproken met de nutsbedrijven. Deze CV-meeting ging door op 09/09/2020, verslag is eveneens in bijlage toegevoegd.
- De raming van de volledige renovatie van de rijweg, in plaats van een halve rijweg.

De provincie (uitnodiging was niet aan hem verstuurd) stuurde na de werk-PSG een mail met volgende bemerkingen:

Ik heb dit verslag gekregen via Nikka Curinckx van DMOB. Op dit overleg was de provincie Antwerpen niet uitgenodigd. Ik beschik daarom niet over alle info aangaande dit dossier. Niettemin reageer ik nu reeds over het principe van de veiligheidsafstand tussen rijbaan en fietspad toegepast in dit dossier.

In het verslag lees ik dat bij een maximale snelheid van 70 km/uur een veiligheidsafstand van 1 meter wordt toegepast. Het is aangewezen bij deze snelheid een afstand van tenminste 2 à 2,5 meter toe te passen. De afstand van 1 meter geldt als een absoluut minimum op plaatsen waar het niet mogelijk is.

Gelieven daarom de veiligheidsafstand in het dwarsprofiel aan te passen.

Met vriendelijke groeten,

Patrick VAN LOOCK

**DIENST MOBILITEIT**

Team fietsbeleid  | Adviseur mobiliteit – fietsinfrastructuur

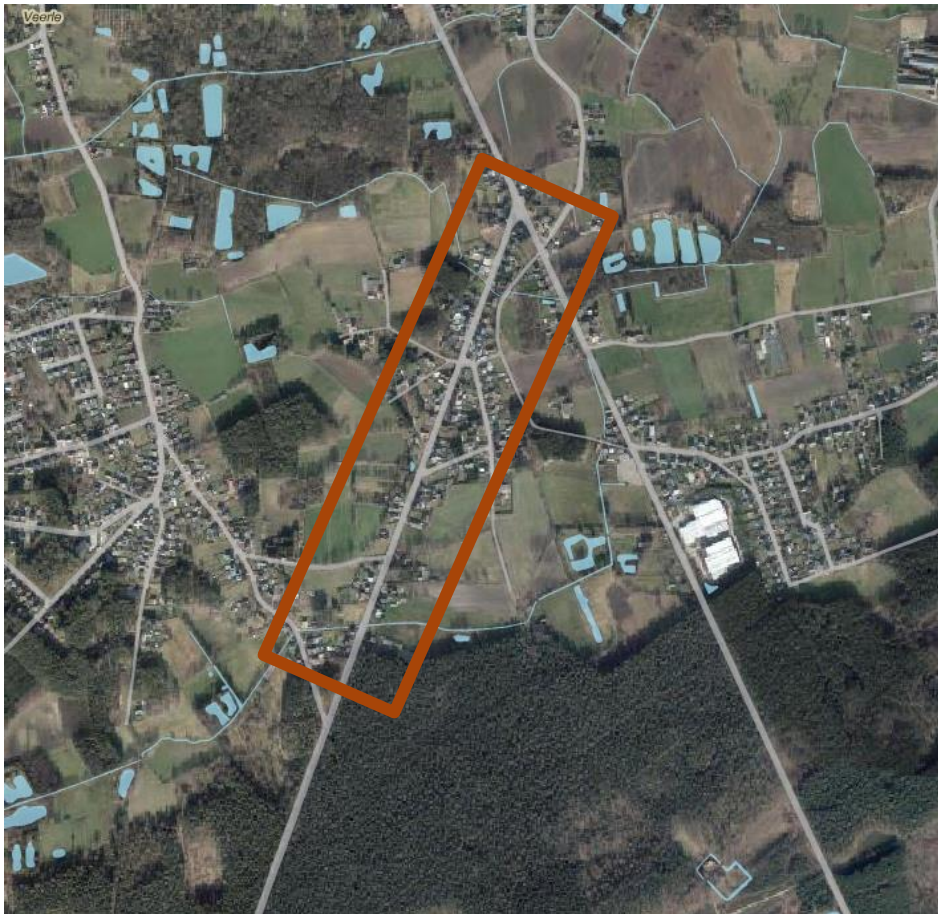
In onderstaande nota gaan we in op de bemerkingen van de werk-PSG en de bemerkingen van provinciale mobiliteitsdienst.

## 1.1 Situering

De N165 verbindt twee gewestwegen: de N127 in het noorden met de N212 in het zuiden. De weg verbindt Laakdal met Scherpenheuvel-Zichem en passeert hierbij het bos van Averbode en de Abdij van Averbode.

Juist in de boszone is er een kruispunt met de Lakstraat.

Het wegdeel door de woonkorrel op grondgebied Laakdal is gelegen tussen kilometerpunten 0 en 1.10



## 1.2 Betrokken actoren

Deelgebied 1 viel nog onder de procedure iGBC en iPAC, omdat de trajectzone zich uitstrekte over de 3 gemeenten Scherpenheuvel-Zichem, Tessenderlo en Laakdal.

Ondertussen is de procedure aangepast naar projectstuurgroep (PSG) en ligt deelgebied 2 enkel op grondgebied Laakdal

## 1.3 Probleemstelling

De huidige fietspaden voldoen niet aan de eisen die gesteld worden in het Vademecum Fietsvoorzieningen. De gelijkvloers aanliggende fietspaden zijn onveilig, onaantrekkelijk en niet uitnodigend om de fiets te gebruiken.

Anderzijds ligt de gemeten snelheden van het autoverkeer, omwille van de rechtlijnigheid en het brede wegbeeld veeleer gelijk met het maximaal toegelaten snelheid van 70 km/uur of zelfs hoger.

De afwatering voldoet geenszins volgens de normen. Zowel regenwater als afvalwater wordt geloosd in open grachten of ingebuisde grachten.

## **1.4 Doelstelling**

Het project houdt de verbetering in van de fietspaden langs de N165, conform het Vademecum Fietsvoorzieningen, alsook de aanleg van riolering langs de N165 op grondgebied Laakdal. Hierbij wordt beoogd over te gaan tot maximale afkoppeling.



## 2 PLANNINGSCONTEXT

### 2.1 Ruimtelijk - planologische context

#### 2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

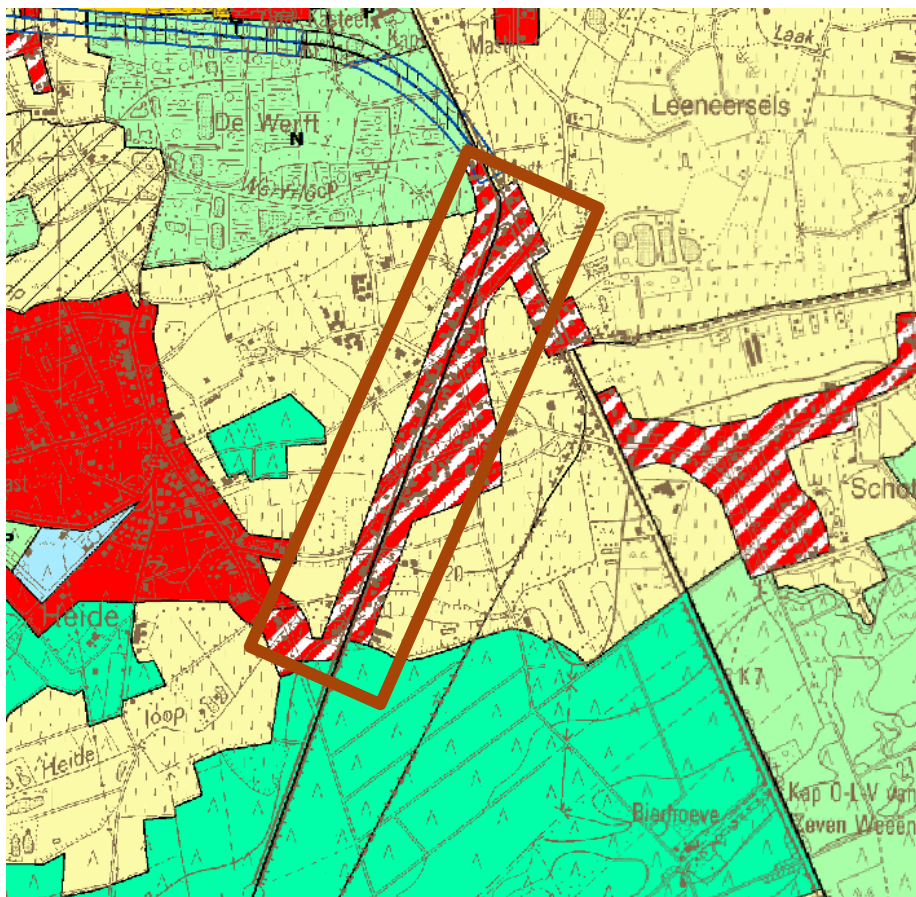
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft een richtinggevend en deels bindende rol in het beleid. Het werd goedgekeurd op 23 september 1997 en herzien in december 2010.

Laakdal werd aangeduid als economisch knooppunt in economische netwerken omdat het een rol speelt in de ruimtelijk-economische potenties van het Albertkanaal en de E313.

De N165 wordt niet gecategoriseerd in het RSV. Deze gewestweg is dus geen hoofdweg of primaire weg. Andere belangrijke structuren in de buurt van de N165 en aangeduid in het RSV zijn E313 en E314 als hoofdwegen

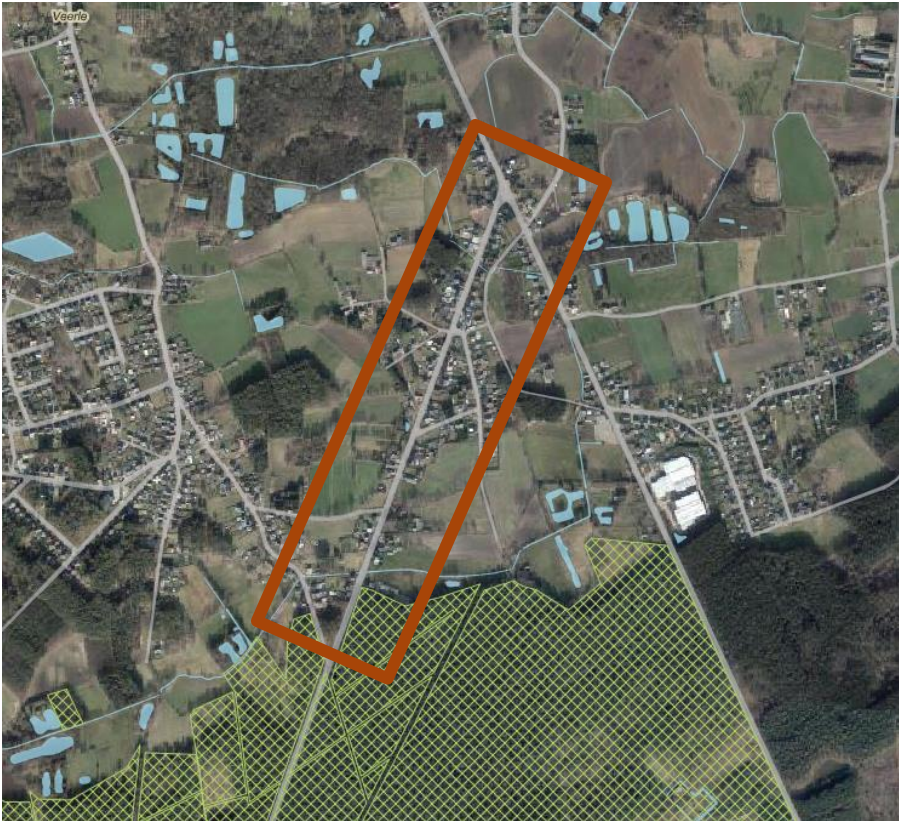
#### 2.1.2 Gewestplan

Het deelgebied 2 zijnde de woonkorrel van de N165 ligt in zone 0102 "woongebied met landelijk karakter". Dit sluit richting Tessenderlo / Averbode aan met de zone "0700 Groengebied"



## 2.1.3 Natuurkaarten

### 2.1.3.1 Erkende natuurgebieden



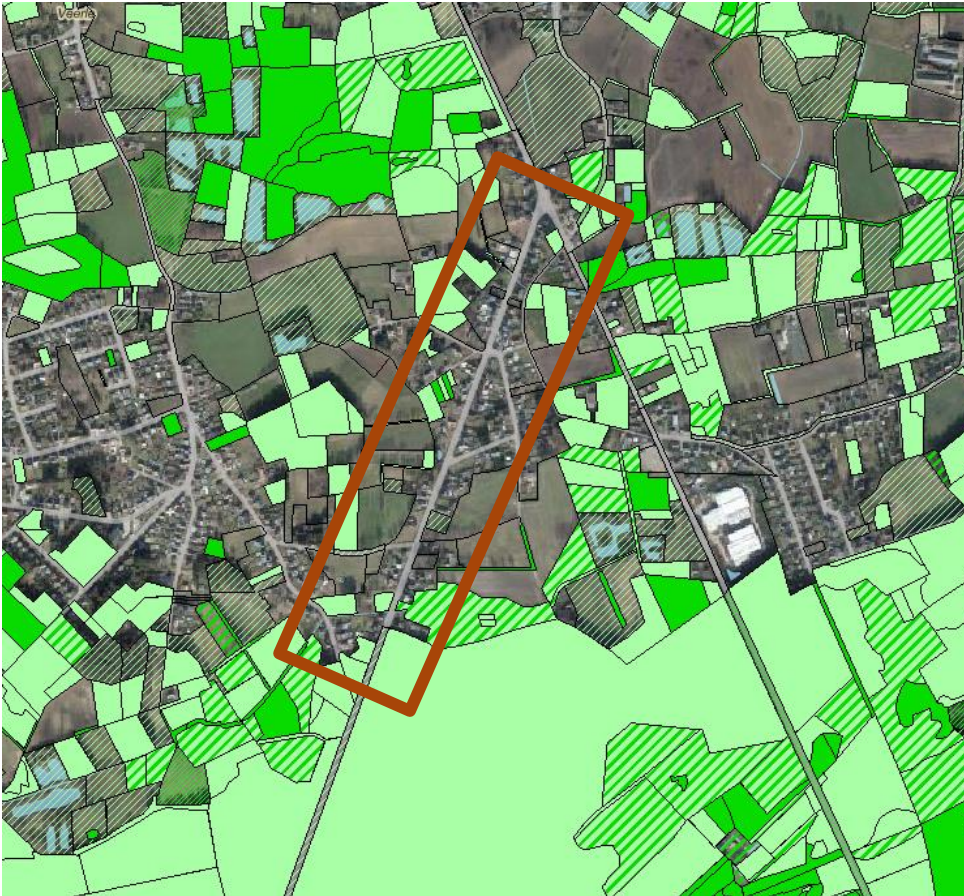
Op de rand = deelgebied 1 is een erkend natuurgebied aanwezig. In het deelgebied 2 (woonkorrel) is geen erkend natuurgebied.

### 2.1.3.2 Habitatrichtlijnengebied



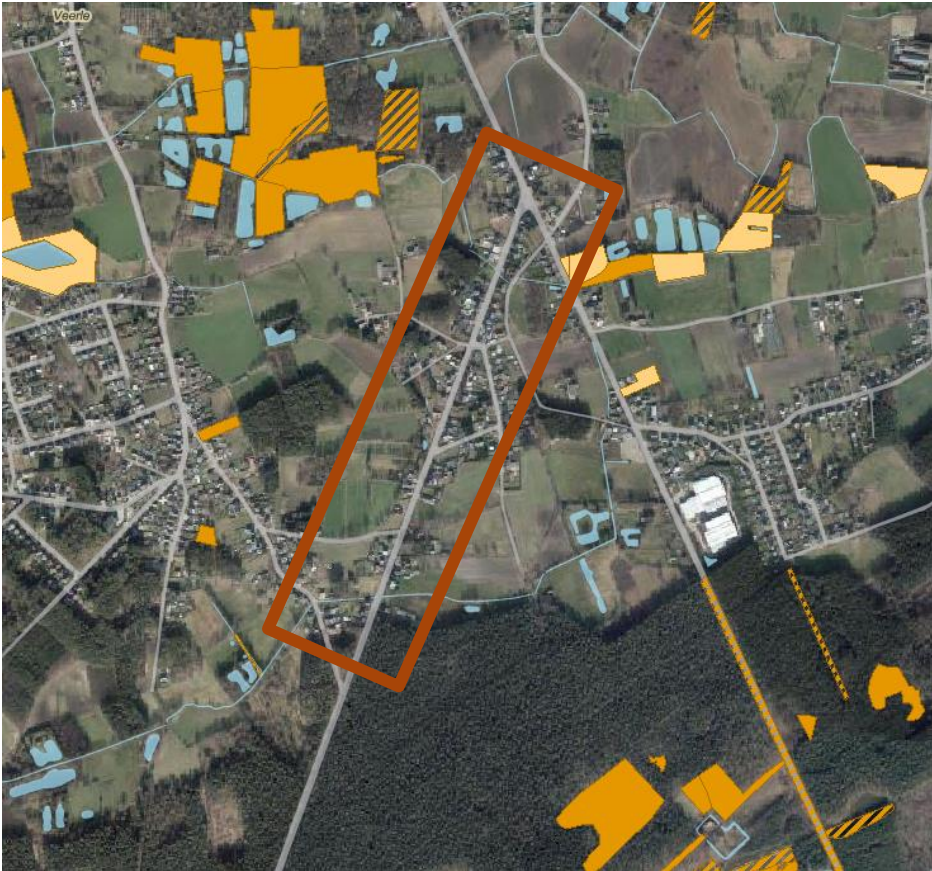
Op de rand = deelgebied 1 is een habitatrichtlijnengebied aanwezig. In het deelgebied 2 (woonkorrel) is niet aan de orde.

### 2.1.3.3 Biologische waarderingskaart – versie 2



In de rand van de N165 ter hoogte van de woonkorrel zijn enkele biologische elementen aanwezig.

#### 2.1.3.4 Natura 2000 habitatgebieden



De Natura 2000 gebieden liggen weliswaar in de buurt van de projectzone, maar zijn geenszins aanliggend aan de N165 ter hoogte van we woonkorrel (deelgebied 2).

### 2.1.3.5 Ven- en ivengebieden



De ven- en ivengebieden liggen ten zuiden van de projectzone ter hoogte van deelgebied 1.

### 2.1.3.6 Overstromingsgevoelige gebieden



Tegen het bosgebied liggen enkele lager gelegen weiden, dewelke overstromingsgevoelig zijn.

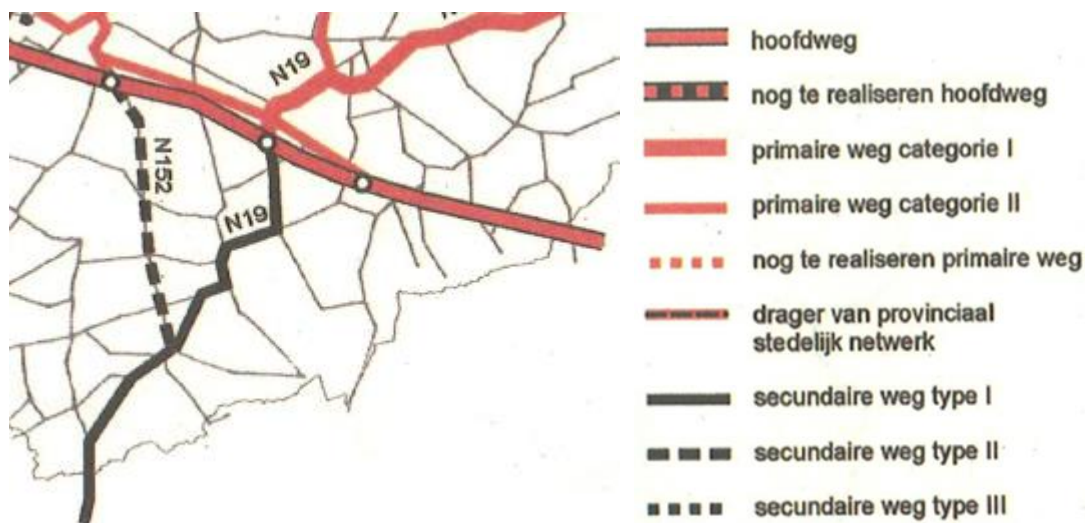
## 2.1.4 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen

Het RSPA werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juli 2001. Het werd gedeeltelijk herzien in 2011.

Het RSPA duidt Laakdal aan als een gemeente met een gewoon hoofddorp type III. Hier geldt de mogelijkheid voor herlokalisatie van zonevreemde lokale bedrijven en/of historisch gegroeide bedrijven en mogelijkheden voor de realisatie van bijkomende woningen voor de opvang van de natuurlijke aangroei.

De N165 wordt niet aangeduid in het RSPA, de weg is bijgevolg niet geselecteerd als secundaire weg.

Een secundaire weg in de nabijheid van de N165 is de N19 ten westen, een secundaire weg type I.



## 2.1.5 BPA's en RUP's

Er zijn geen BPA's of GRUP's dewelke invloed hebben op het projectgebied.



## 2.1.6 Beschermd monumenten en landschappen

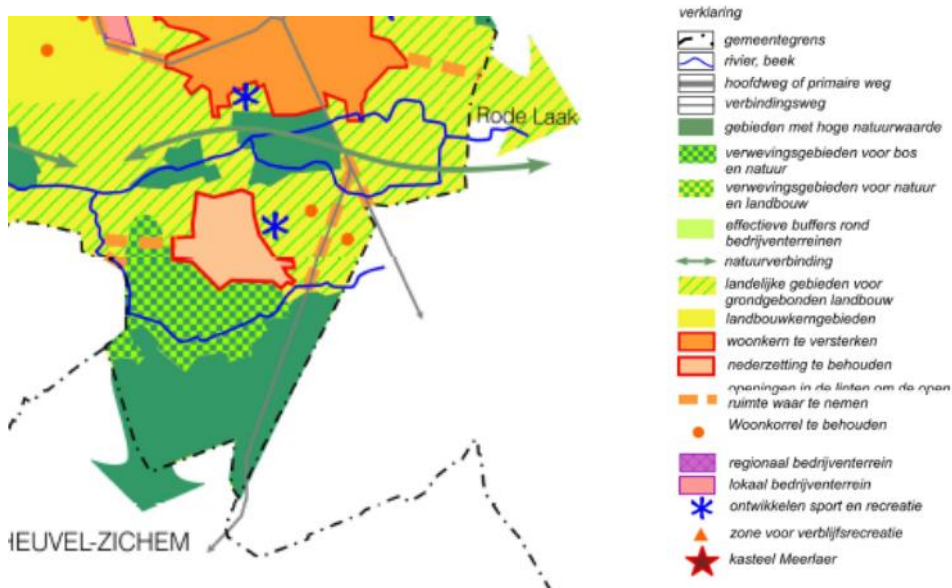
Langs het tracé van de N165 bevindt zich één beschermd monument: de abdij van Averbode. Verder zijn er geen beschermde landschappen of dorpsgezichten. De abdij ligt niet in deelgebied 2.



## 2.1.7 GRS Laakdal

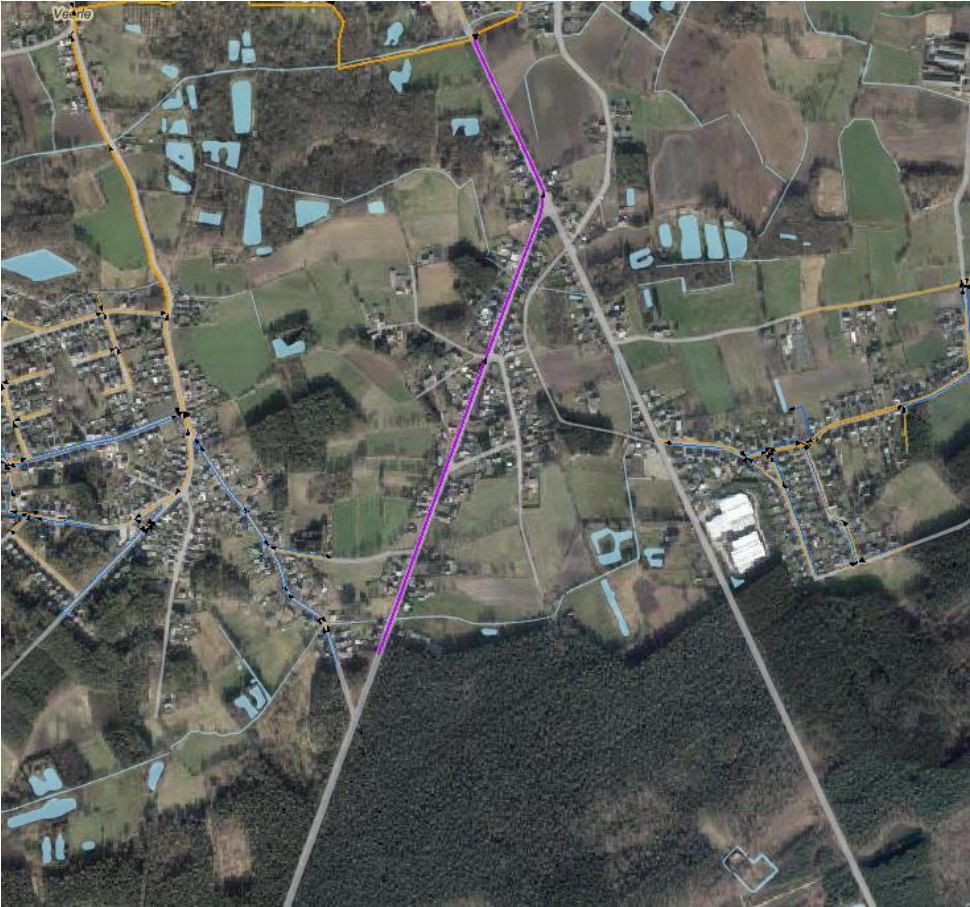
Het GRS Laakdal is definitief vastgelegd op 04/01/2005.

De doelstellingen werden vastgelegd in onderstaand uittreksel uit de kaart van de gewenste ruimtelijke structuur ter hoogte van de projectzone



De Averbodsebaan is vastgelegd als lokale weg type I.

## 2.1.8 Afwateringsplan



Concreet geplande riolering.

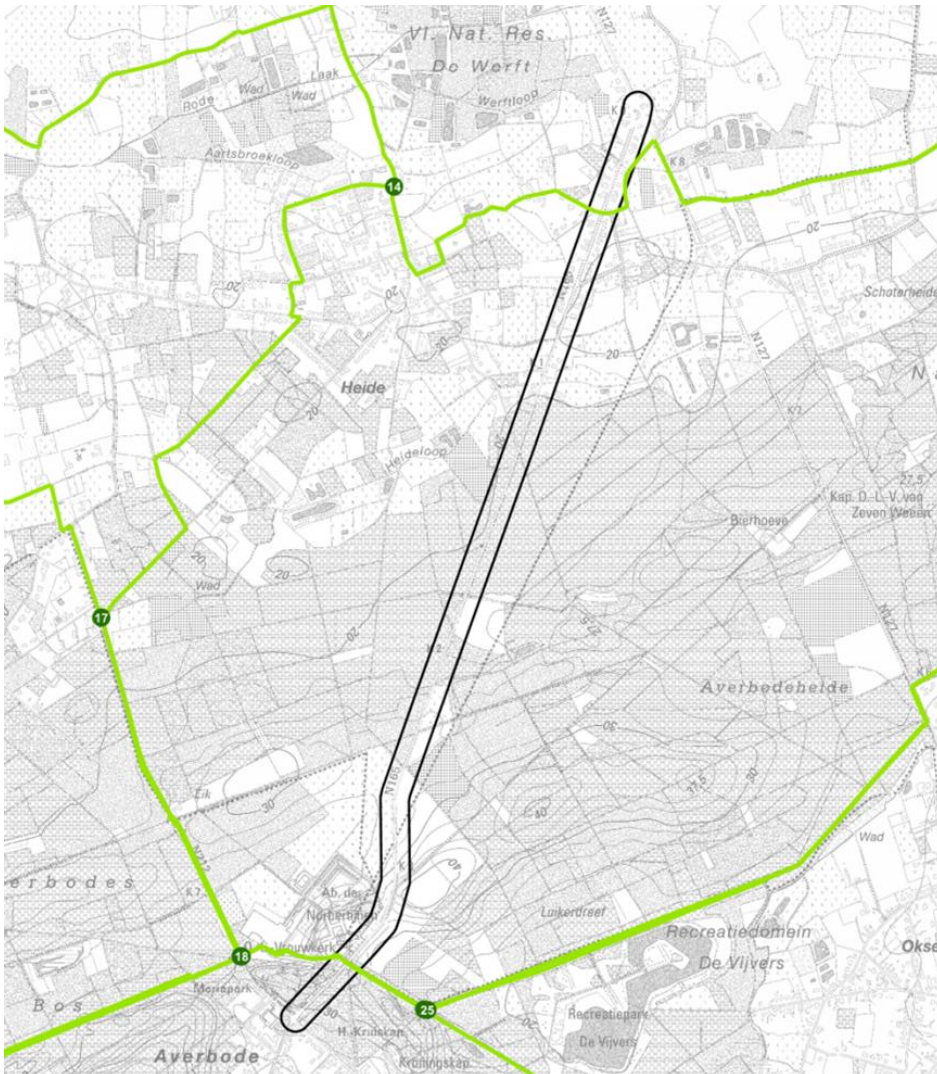
## 2.2 Verkeersplanologische context

### 2.2.1 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

De verschillende provincies in Vlaanderen werkten samen voor het uittekenen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. In dit netwerk is de N165 opgenomen als bovenlokale functionele fietsroute. De N127, waar de weg op aansluit in het noorden, is eveneens aangeduid als bovenlokale functionele fietsroute, alsook de N212, waar de N165 op aansluit in het zuiden.



## 2.2.2 Toeristisch recreatief fietsroutenetwerk



De N165 maakt zelf geen onderdeel uit van het toeristisch recreatief fietsroutenetwerk. Op het segment van de N165 dat onderdeel vormt van deze studie bevinden zich wel twee oversteekplaatsen in het toeristisch recreatieve fietsroutenetwerk.

- Ter hoogte van de abdij van Averbode, aan de abdijstraat bevindt zich een oversteek in het recreatieve fietsroutenetwerk. Deze oversteek verbindt knooppunt 25 met knooppunt 18.
- Ter hoogte van de aansluiting Huyten: deze oversteek in het recreatieve fietsroutenetwerk verbindt knooppunt 14 met knooppunt 15

### 2.2.3 Buslijnen en -haltes



Er zijn in het projectgebied 4 bushaltes opgenomen, 2 in elke rijrichting.

De N165 wordt bediend door twee buslijnen

- 19: Diest – Geel/Tessenderlo
- 19b: Kwaadmechelen – Westerlo

Het gebied wordt eveneens bediend door een belbus 751.

### 2.2.4 Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan selecteert de N165 als lokale weg type I.

Algemene bepalingen

- Hoofdfunctie van de weg is 'verbinden op lokaal niveau'.
- 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies.
- Lokale verbindingswegen verbinden kernen:
  - o onderling;
  - o met een centrum;
  - o met een (klein)stedelijk gebied;
  - o met het hogere wegennet.
- De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau.

- De **kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid**. (Omdat dit voor secundaire wegen geldt, is het zeker het geval voor de lokale wegen.)
- ‘Toegang geven’ moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

In de beleidsvisie van het beleidsplan “verbreden en verdiepen mobiliteitsplan “ wordt onder punt 5.2.4.1. het wenselijk snelheidsregime aangehaald en wordt de N165 specifiek als lokale weg type I aangehaald met een wenselijk snelheidsregime van 70 km/u. Momenteel geldt een snelheid van 90 km/u ter hoogte van de boszone. In bebouwd gebied geldt momenteel reeds 70 km/u. Er wordt gestreefd naar een uniform snelheidsregime over de gemeentegrenzen heen.

## 2.2.5 Uitzonderlijk transport

De N165 wordt door de federale overheid gecategoriseerd als route voor uitzonderlijk vervoer, weliswaar van de laagste categorie: R2. Het draagvermogen van de weg bedraagt 44 ton. De maximale buitendraaicirkel, inclusief overscheerbare zone bedraagt 25,5 meter.



### KLASSEN & CATEGORIËN (uitzonderlijk vervoer)

Categorie	R2		R3		R4	
	H < 5 m	H ≥ 5 m	H < 5 m	H ≥ 5 m	H < 5 m	H ≥ 5 m
Draagvermogenklasse normaal M ≤ 44 T						
44 T < M < 60 T						
60 T < M < 90 T						
90 T < M < 120 T						
120 T < M < 180 T						
180 T < M < 240 T						
240 T < M < 360 T...						

## 2.3 Lopende en geplande projecten

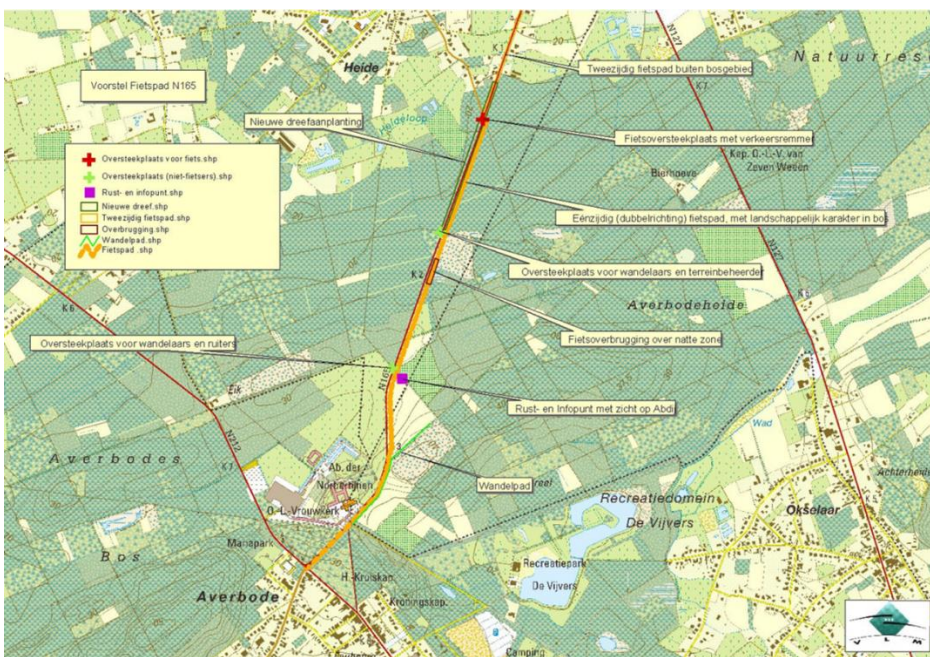
### 2.3.1 N127

Volgende kruispuntoplossing met de N165 werd weerhouden in het dossier module 13 N127:



### 2.3.2 Studie VLM: Land van Merode.

In de studie VLM omtrent land van Merode, specifiek poort Abdij van Averbode zijn al standpunten ingenomen met betrekking tot de inplanting van de fietspaden langsheen de N165, die ook gedragen worden door ANB en natuurpunt.





### 3 ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND

In dit hoofdstuk wordt de bestaande toestand op microniveau besproken. De structuur van de weg, de groenstructuren, bebouwingsstructuren en functies worden besproken en er wordt een fotoreportage toegevoegd om een beeld te krijgen van de huidige situatie. Vervolgens worden beschikbare onderzoeksgegevens betreffende intensiteiten en ongevallen gegeven.

In het volgende hoofdstuk worden, aan de hand van deze analyse, knelpunten en doelstellingen geformuleerd.

#### 3.1 Bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur

De N165 tussen de kruising met de N127 en de kruising met de N212 doorkruist een lintbebouwd gebied, een bebost gebied, een agrarisch gebied en een toeristisch gebied in de buurt van de Abdij van Averbode. De weg is gecategoriseerd als lokale weg type I, een lokale verbindingsweg.

##### 3.1.1 Fotoreportage



Foto 1: Start projectgebied, kruispunt N165 met N127



Foto 2: lintbebouwing N165



Foto 3: Kruispunt N165 met N127



Foto 4: Kruispunt met de Oude Dijksebaan



Foto 5: Begin bebost gebied, einde snelheidsregime 70 km/u



Foto 6: Averbodse bos

##### 3.1.2 Bebouwingsstructuur

De N165 start ter hoogte van het kruispunt met de N127. Hier wordt de omgeving van de Averbodse Baan gekenmerkt door lintbebouwing, over een afstand van ongeveer een kilometer. De woningen zijn van het type open bebouwing. (zie hiervoor foto 1 tot en met 4)

Over de lengte van dit segment zijn er naast de rijweg en het aanliggende fietspad grachten voorzien. Het snelheidsregime bedraagt hier 70 km/u.

### 3.1.3 Handel en bedrijvigheid

De N165 over het tracé dat onderdeel vormt van deze studie geen lint van handel of bedrijvigheid. Er bevindt zich wel een drankenhandel in het bebouwde segment van de Averbodse Baan. Deze voorziet in parking op eigen terrein.

Ter hoogte van de abdij van Averbode sluit de Abdijstraat aan op de Averbodse Baan. Deze straat wordt gekenmerkt door een zeer specifieke handel: ijsventers.

### 3.1.4 Toerisme

De abdij van Averbode fungeert als belangrijke toeristische trekpleister langs de N165. De abdij bevindt zich ter hoogte van het kruispunt met de Abdijstraat. De abdij heeft een eigen parking, te bereiken via de Herseltsebaan.

De abdij van Averbode ligt langs een toeristisch recreatieve fietsroute. Deze fietsroute bereikt de abdij via de lekdreef/abdijstraat en steekt over op de Averbodse Baan (foto 9) en passeert vervolgens langs de gebouwen van de abdij.

### 3.1.5 Groenstructuur

Vorbij het lintbebouwd gebied, komt de N165 in de Averbodse bossen terecht. De weg doorkruist het gebied over een afstand van ongeveer 1,4 kilometer. Deze bossen bestaan uit complexen van waardevolle en zeer waardevolle elementen.

Het snelheidsregime bedraagt op dit segment 70 km/u.

### 3.1.6 Ontsluitingswegen

De N127 en de N212 vormen het startpunt en het eindpunt van het projectgebied; Het zijn beide lokale wegen type I, lokale verbindingswegen.

De N212 heeft een eenvoudig 2X1 profiel met aanliggende verhoogde fietspaden. De weg bevindt zich binnen bebouwde kom.

De N127 heeft eveneens een 2X1 profiel. Deze weg is voorzien van aanliggende fietsstroken. Het snelheidsregime op deze weg bedraagt 70 km/u.

## 3.2 Beschikbare onderzoeksgegevens

### 3.2.1 Verkeerstellingen

Volgnr	Jaar	Datum		Straat	Nr.	Rijrichting	Aankomend						
		Start	Einde				Tot. VTG	# VW	# TW	Vgem	Vmax	V85	Limiet
52	2013	28/jan.	4/feb.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	15011	795	107	66	158	76	70
101	2014	31/mrt.	7/apr.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	17639	1113	388	73	184	84	70
43	2016	16/nov.	23/nov.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	11901	613	110	69	160	80	70
26	2017	2/aug	9/aug	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	19579	988	401	69	156	79	70
56	2018	18/jul.	25/jul.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	15434	806	416	68	144	78	70
52	2019	22/mei	6/jun.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	37639	1898	899	70	166	80	70
70	2019	30/jul.	6/aug.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	16249	725	457	67	160	77	70
91	2019	29/okt.	4/nov.	Averboodse Baan	Bos	Diestse Baan	20070	841	177	71	177	80	70
92	2019	29/okt.	4/nov.	Averboodse Baan	43	Diestse Baan	15660	829	129	64	126	72	70
							Wegrijdend						
52	2013	28/jan.	4/feb.	Averboodse Baan	43	Averbode	14828	859	185	65	136	75	70
101	2014	31/mrt.	7/apr.	Averboodse Baan	43	Averbode	17488	1155	283	73	171	84	70
43	2016	16/nov.	23/nov.	Averboodse Baan	43	Averbode	12033	606	177	69	168	79	70
26	2017	2/aug	9/aug	Averboodse Baan	43	Averbode	18307	998	361	68	154	78	70
56	2018	18/jul.	25/jul.	Averboodse Baan	43	Averbode	15726	613	1341	68	146	80	70
52	2019	22/mei	6/jun.	Averboodse Baan	43	Averbode	38330	2076	947	70	159	79	70
70	2019	30/jul.	6/aug.	Averboodse Baan	43	Averbode	16589	795	345	66	152	76	70
91	2019	29/okt.	4/nov.	Averboodse Baan	Bos	Averbode	20161	947	306	69	165	78	70
92	2019	29/okt.	4/nov.	Averboodse Baan	43	Averbode	15825	793	189	62	152	70	70
Tot. VTG	Totaal aantal voertuigen												
# VW	aantal vrachtverkeer (vrachtwagens; trailers): opgelet meting op basis van lengte voertuig (dus ook bussen; landbouwverkeer in deze categorie)												
# TW	aantal tweewielers: opgelet ook moto's; bromfietzers; speedpedelecs en fietsen in deze categorie.												
Vgem	gemiddelde snelheid												
Vmax	maximale snelheid												

Op de Averboodse Baan werden tellingen uitgevoerd van 28 januari 2013 tot en met 4 februari 2013. Dit gebeurde ter hoogte van de kruising met de Oude Diestersebaan. Volgende gegevens werden verzameld voor het aankomende verkeer (richting Laakdal) en het wegrijdende verkeer (richting Scherpenheuvel-Zichem):

- Intensiteiten per uur van de dag per type weggebruiker
  - Tweewieler (zowel fiets als bromfiets als moto)
  - Auto
  - Transporter (bestelwagen)
  - Vrachtwagen
  - Trailer
- Gereden snelheid per type weggebruiker
  - V85: de snelheid die 85 % van de weggebruikers rijdt, 15% rijdt sneller dan deze V85
  - Maximaal gemeten snelheid

Uit deze gegevens kan het volgende geconcludeerd worden:

- De maximaal toegelaten snelheid bedraagt 70 km/uur, de V85 bedraagt 75 of 76 km/uur. 15 % van het verkeer rijdt nog sneller dan deze V85.
- De maximaal gereden snelheid bedraagt 158 km/uur. Dit is meer dan het dubbele van de toegelaten snelheid.
- Richting Laakdal overtreedt 27% te snel, richting Scherpenheuvel-Zichem rijdt 25% te snel
- Er zijn twee duidelijke piekmomenten terug te vinden doorheen de dag: 9:00 u 's ochtends en 17:00 u 's avonds. De avondpiek verloopt drukker dan de ochtendpiek

- Het maximaal aantal geteld voertuigen per uur bedraagt voor een ochtendpiek om 9:00 uur:
  - 168 aankomend
  - 164 wegrijdend
- Het maximaal aantal geteld voertuigen per uur bedraagt voor een avondpiek om 17:00 uur
  - 219 aankomend
  - 236 wegrijdend

De tendens over de volgende jaren:

- Verkeersdrukte blijft over de volgende jaren constant
- Aantal fietsers neemt toe. In 2019 werd geteld in de zomer- en herfstmaanden: het aantal fietsers bleef constant.
- V85 daalt naar het maximaal toegelaten snelheidsregime van 70 km/uur

### 3.2.2 Ongevallengegevens

De politie registreerde volgend ongevallen:

In de periode 2017 tot en met januari 2020 zijn volgende verkeersongevallen geregistreerd in ons databestand:

- 1 verkeersongeval met lichamelijk letsel begin oktober: 1 bestuurder van een motorfiets was zwaar gewond. Oorzaak= 3 voertuigen rijden achter elkaar op de Averboodse Baan. Voor het kruispunt met Lakstraat mindert de eerste personenwagen om de Lakstraat in te draaien. De vrachtwagen achter de personenwagen mindert ook, de motorfiets remt ook maar schuift onderuit bij het remmen.

Er zijn nog 2 ongevallen met stoffelijke schade genoteerd. Oorzaak van 1 ongeval is een overstekend dier. Het ander ongeval is een kop-staartaanrijding ter hoogte van Lakstraat.

In 2018 was er ook een ongeval met stoffelijke schade, oorzaak kop-staartaanrijding. Dit ter hoogte van kilometerpaal 1.8. Dit was aan een oversteekplaats voor de lopers tijdens een loopwedstrijd.

## 4 PROBLEEMSTELLING

<i>Milieutechnische knelpunten</i>			
		Geen riolering / geen gescheiden afwateringssysteem	Afkoppelingsdossier opmaken en riolering voorzien.
<i>Fysische knelpunten</i>			
		Breedte openbaar ontoreikbaar in woonzone. Deze bermen hebben momenteel inbuizingen of grachten, bomen en worden deels gebruikt als bushalte, parkeerzone, grasberm,	Innemingen onvermijdelijk. Plaatsing van rioleringsbuizen DWA als RWA onder fietspad is mogelijk.
		Vanuit de zijstraten is de N165 niet echt herkenbaar en wordt de oversteek problematisch. Merk op de bordjes "gevaar" die geplaatst werden onder de routebordjes van de fietsroute.	Duidelijke herkenbaarheid van de gevaarsituatie bij oversteekbewegingen op het terrein inbrengen.
		Oversteekbeweging ter hoogte van N127, zowel dwars als lateraal.  Ontbreken van middenberm op N127 om in twee tijden te kunnen oversteken. Wijde bochtstralen die afdraaien met hoge snelheid mogelijk maken vanaf N127 naar N165.	Oplossing wordt aangebracht in dossier module 13 N127.

## 5 RANDVOORWAARDEN

### 5.1 Wegencategorisering

De N165 is over het volledige tracé van dit projectgebied aangeduid als lokale weg type I, buiten bebouwde kom. De mobiliteitsplannen van de Tessenderlo en Scherpenheuvel-Zichem stellen hierbij volgende inrichtingseisen (Laakdal stelt in haar mobiliteitsplan geen inrichtingseisen aan lokale wegen):

- Rijwegbreedte: 6 m exclusief goten;
- Vrijliggende fietspaden (of aanliggend verhoogd volgens Scherpenheuvel-Zichem)
- Parkeren buiten de rijbaan;
- Verlichting enkel op kruis- of conflictpunten;
- Bus halteren naast de rijbaan, wachtaccommodatie voorzien, fietsenstallingen aan bushaltes;

### 5.2 Richtlijnen m.b.t. verhardingsbreedtes op gewestwegen

In de dienstorder MOW/AWV/2012/4 worden verhardingsbreedtes opgenomen voor gewestwegen. De N771 is een gewestweg en moet dus voldoen aan deze dienstorder.

Toegelaten maximumsnelheid	Verhardingsbreedte (incl. randmarkering, excl. goten)
30 km/u	2.80 m
50 km/u	3.05 m
70 km/u	3.30 m
90 km/u	3.30 m

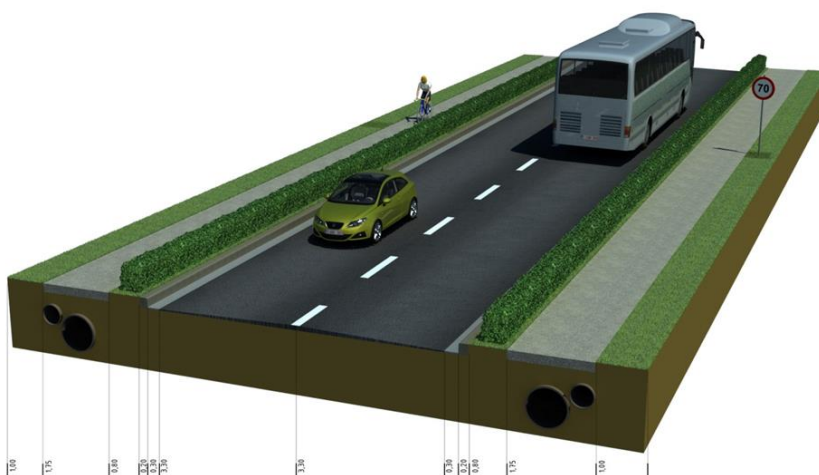
### 5.3 Fietspaden

Voor fietspaden zijn aanbevolen maatvoeringen opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen:

Type fietsvoorziening	Breedte	Verhoogd	Tussenstrook rijweg	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend enkelrichting	> 1.75 m (1.50 m)	X	>0.25 m	< 50 km/u
Vrijliggend enkelrichting	> 1.75 m (1.50 m)	Nvt	>1.00 m	> 50 km/u
Aanliggend dubbelrichting			Niet van toepassing	
Vrijliggend dubbelrichting	>2.50 m (2.00 m)	Nvt	> 1.00 m	> 50 km/u

## 5.4 Koppeling naar projectgebied

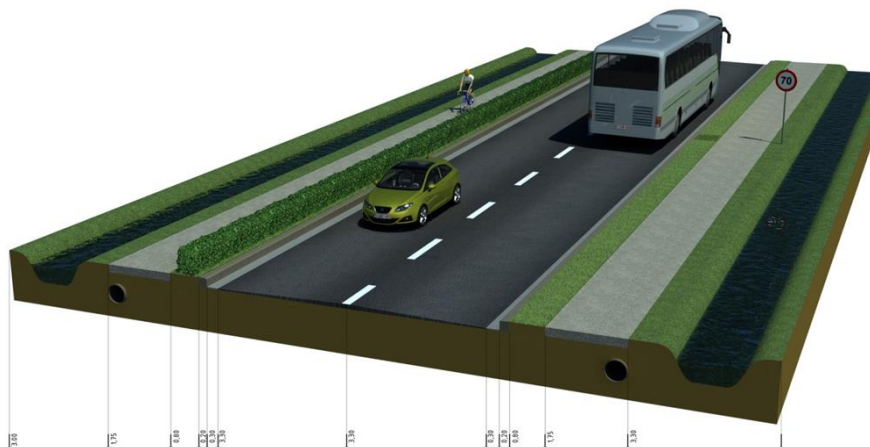
### Profiel 1 : 14.70 meter



 ARCADIS

<b>Beschrijving</b>	Rijweg: 6.60 meter breed met met een betonafboording van 50 cm. De betonafboording kan bestaan uit één kantstrook of weggoot 0.50 m of combinatie van kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE (inritten) of IB (bochten/ kruispunten) Fietspaden: twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton Tussenbermen: 0.8 meter groenstrook beplant met haagjes in Ligustrum ovalifolium. (1m = 0.2 boordsteen + 0.8 groenzone) Buitenberm: 1 meter breed > gras of siergrind of verhardingen naar perceelstoegangen. Alleszins zone voor nutsleidingen.
<b>Voordeel</b>	Behoud snelheidsregime 70 km/uur
<b>Nadeel</b>	Onteigeningen noodzakelijk. Alle afwatering zal moeten voorzien worden via buizen onder de fietspaden. De RWA-leidingen worden voorzien als infiltratieleidingen.
<b>Bruto-kostprijs</b>	2050,- €/lm (excl. BTW)

## Profiel 2 : 18.70 meter



<b>Beschrijving</b>	Rijweg: 6.60 meter breed met met een betonafboording van 50 cm. De betonafboording kan bestaan uit één kantstrook of weggoot 0.50 m of combinatie van kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE (inritten) of IB (bochten/ kruispunten) Fietspaden: twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton; Tussenbermen: 1 meter groenstrook beplant met haagjes in Ligustrum ovalifolium. (1 m = 0.2 m boordsteen = 0.8 m groenzone) Buitenberm: 3 meter breed met baangrachten en inbuizingen ter hoogte van perceelstoegangen.
<b>Voordeel</b>	Behoud snelheidsregime 70 km/uur Regenwater wordt maximaal ter plaatse bezonken via de baangrachten
<b>Nadeel</b>	Onteigeningen zijn zeer aanzienlijk. DWA-afwatering dient in buitenberm te liggen, of op zulk een diepte dat de aansluitingen veilig onder de gracht kunnen kruisen.
<b>Brutto-kostprijs</b>	1555,- €/lm (excl. BTW)



## Profiel 3 : 17.40 meter



ARCADIS

<b>Beschrijving</b>	Rijweg: 6.60 meter breed met met een betonafboording van 50 cm. De betonafboording kan bestaan uit één kantstrook of weggoot 0.50 m of combinatie van kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE (inritten) of IB (bochten/ kruispunten) Fietspaden: twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton Tussenbermen: 1 meter groenstrook beplant met haagjes in Ligustrum ovalifolium. (1 m = 0.2 m boordsteen = 0.8 m groenzone) Buitenberm: 2.35 meter breed met baangrachten voorzien van betuining
<b>Voordeel</b>	Behoud snelheidsregime 70 km/uur Regenwater wordt maximaal ter plaatse bezonken via de baangrachten
<b>Nadeel</b>	Onteigeningen zijn aanzienlijk. DWA-afwatering dient in buitenberm te liggen, of op zulk een diepte dat de aansluitingen veilig onder de gracht kunnen kruisen.
<b>Brutto-kostprijs</b>	1860,- €/lm (excl. BTW)

## Profiel 4 : 17.60 meter



 ARCADIS

<b>Beschrijving</b>	Rijweg: 6.60 meter breed met met een betonafboording van 50 cm. De betonafboording kan bestaan uit één kantstrook of weggoot 0.50 m of combinatie van kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE (inritten) of IB (bochten/ kruispunten) Fietspaden: twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton Tussenbermen: 3,30 meter breed met baangrachten Buitenberm: 0.50 m.
<b>Voordeel</b>	Behoud snelheidsregime 70 km/uur Regenwater wordt maximaal ter plaatse bezonken via de baangrachten
<b>Nadeel</b>	Onteigeningen zijn zeer aanzienlijk. DWA-afwatering dient in buitenberm te liggen, of op zulk een diepte dat de private regenwateraansluitingen de DWA kunnen kruisen. Zichtbeeld blijft wijds. Veel plaats verlies omdat niet over gracht kan geparkeerd worden (cfr. parkeerproblemen voor private woningen)
<b>Brutto-kostprijs</b>	1355,- €/lm (excl. BTW)

## Profiel 5 : 15.80 meter



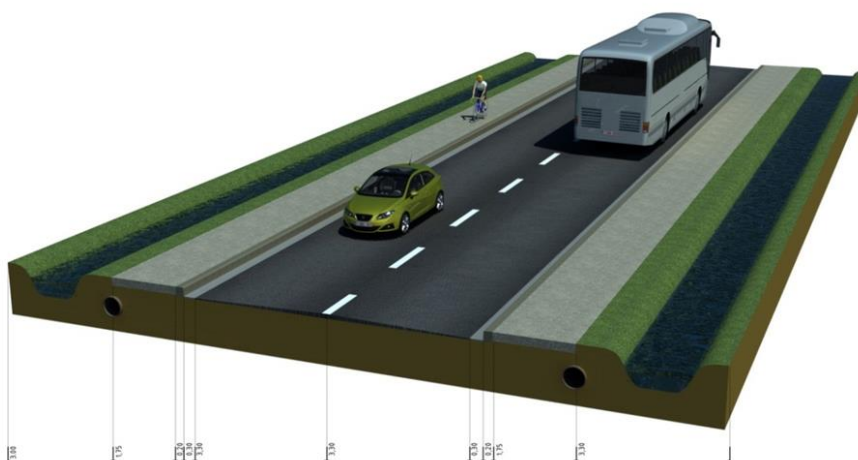
<b>Beschrijving</b>	Rijweg: 6.60 meter breed met met een betonafboording van 50 cm. De betonafboording kan bestaan uit één kantstrook of weggoot 0.50 m of combinatie van kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE (inritten) of IB (bochten/ kruispunten) Fietspaden: twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton Tussenbermen: 2.35 meter breed met smallere betuinde baangrachten Buitenberm: 0.50 m.
<b>Voordeel</b>	Behoud snelheidsregime 70 km/uur Regenwater wordt maximaal ter plaatse bezonken via de baangrachten
<b>Nadeel</b>	Onteigeningen zijn zeer aanzienlijk. DWA-afwatering dient in buitenberm te liggen, of op zulk een diepte dat de private regenwateraansluitingen de DWA kunnen kruisen. Zichtbeeld blijft wijds. Veel plaats verlies omdat niet over gracht kan geparkeerd worden (cfr. parkeerproblemen voor private woningen)
<b>Brutto-kostprijs</b>	1875,- €/lm (excl. BTW)

## Profiel 6 : 17.10 meter

Rijstrook = 3.30 meter

**16.60 meter**

Rijstrook = 3.05 meter



 ARCADIS

### Beschrijving

Rijweg: 6.60 meter breed met kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE over gehele lengte met perceelstoegangen. Ter hoogte van bochten langere stroken zonder perceeltoegangen wordt boordsteen IB voorgesteld  
Fietspaden: twee aanliggend verhoogde enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton  
Tussenbermen: niet aanwezig  
Buitenberm: 3 meter breed met baangrachten en inbuizingen ter hoogte van perceelstoegangen..

### Voordeel

Onteigeningen worden beperkt

### Nadeel

Aanpassing snelheidsregime 70 km/uur naar **50 km/uur**.

### Brutto-kostprijs

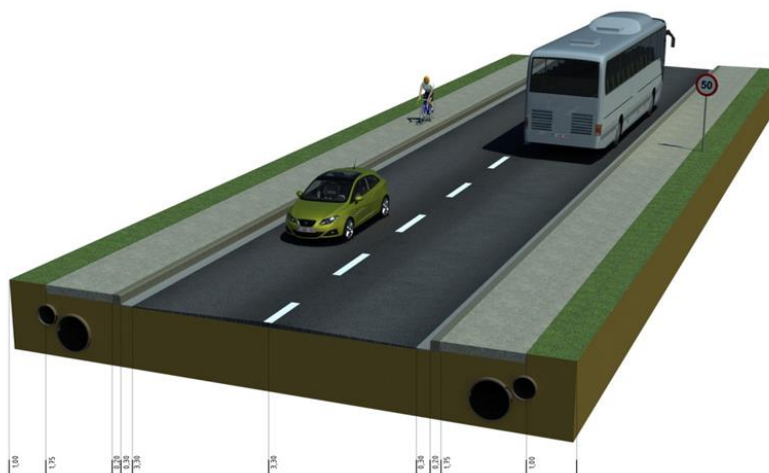
1400,- €/lm (excl. BTW)

## Profiel 7 : 13.10 meter

Rijstrook = 3.30m

**12.60 meter**

Rijstrook = 3.05 m



 **ARCADIS**

### Beschrijving

Rijweg: 6.60 meter breed met kantstroken van 0.30 meter en boorstenen IE over gehele lengte met perceelstoegangen. Ter hoogte van bochten langere stroken zonder perceeltoegangen wordt boordsteen IB voorgesteld

Fietspaden: twee aanliggend verhoogde enkelrichtingsfietspaden van 1.75 m breedte in rood asfaltbeton

Tussenbermen: niet aanwezig

Buitenberm: 1 meter breed > gras of siergrind of verhardingen naar perceelstoegangen.

### Voordeel

Geen innemingen of alleszins zeer gering.

### Nadeel

Aanpassing snelheidsregime 70 km/uur naar **50 km/uur**.

Alle afwatering zal moeten voorzien worden via buizen, gelegen onder de fietspaden.

### Brutto-kostprijs

1960,- €/lm (excl. BTW)

## 6 VISIE EN CONCEPT

Rekening houdende met de randvoorwaarden gesteld door de verschillende betrokken partijen, wordt er een algemene visie opgesteld voor de fietspaden langs de N165. Dergelijke visie wordt beschreven voor de verschillende ruimtelijke en verkeerskundige segmenten van de weg. Vervolgens worden een aantal type oplossingen gegeven.

### 6.1 Visie

- in het bebouwd gebied waar het huidige snelheidsregime van 70 km/u bedraagt, zijn er 3 kruispunten over een lengte van 1050 m, nl. Huyten, Oude Diestersebaan en Lakstraat. Met andere woorden om de circa 350 m is er een mogelijke kans op kruisend verkeer. Doordat aan beide zijden van de weg vrij intense bebouwing terug te vinden is, wordt er best gekozen voor enkelrichtingsfietspaden. Omdat de V85 nu al hoger is dan de maximale toegelaten snelheid is een verlaging tot 50 km/ u haast niet af te dwingen als er ook geen drastische snelheidsremmende maatregelen zullen toegepast worden (asverschuivingen, verkeerskussens, snelheidscamera's,...). De keuze van het dwarsprofiel is belangrijk omdat er zo strikt mogelijk zichtbeeld moet bekomen worden. Profielen met open wijde zichten zijn in casu te vermijden. Hoe smaller hoe gemakkelijker de V85 onder de maximale snelheidslimiet komt. Een haag geeft, meer dan een open gracht een afschrikkingseffect naar de automobilisten. Bomen zouden dit eveneens geven, maar de benodigde breedte hiervoor is in de bebouwde zone zeker niet aanwezig.
- Ter hoogte van de oversteekplaats in het recreatieve fietsroutenetwerk aan de Huyten/Oude Diestersebaan op 400 m van de N127 is een extra aandachtspunt in de vorm van een middengeleider..



Deze oversteek dient voldoende zichtbaar te zijn voor het autoverkeer. Dit is momenteel niet het geval.

Er zijn ook enkele afwegingen te maken:

- Welk profiel is haalbaar tussen de huidige rooilijnen?
- Welke profiel is wenselijk ten overstaan van snelheidsregime?
- Kan de afwatering blijven functioneren in huidige constellatie, gecombineerd met het gekozen profiel (aanliggende of vrijliggende fietspaden. M.a.w. kunnen de grachten behouden blijven waar er nu ook grachten zijn, of niet binnen het gekozen profiel?
- Indien er innemingen moeten gebeuren, wordt er dan gekozen voor behoud van grachten of niet.
- Kunnen de percelen blijven functioneren zoals nu. Met andere woorden kunnen wagens even goed voor de gevels/garagepoorten geplaatst worden, als er onteigeningen dienen te gebeuren?

Via onderstaande tabel willen we nagaan welke de consequenties zijn van de keuze van een bepaald profiel:

BE0112000893: Laakdal: SWO 6: fietspaden N165											50 km/u		50 km/u	
afwegingstabel innemingen en voortuingebruik t.o.v. gekozen profiel											profiel 6		profiel 7	
Huisnr.	Afstand rooilijn tot as rijweg	Afstand rooilijn tot voorgevel	stalling auto voor voorgevel probleem ?	profiel 1 14,7 meter 7,35 meter	profiel 2 18,7 meter 9,35 meter	profiel 3 17,4 meter 8,7 meter	profiel 4 17,6 meter 8,8 meter	profiel 5 15,8 meter 7,9 meter	profiel 6 17,1 meter 8,55 meter	profiel 7 13,1 meter 6,55 meter				
4	8	7,5	nee	0,65 3,15	-1,35 3,35	-0,70 4,95	-0,80 1,70	0,10 2,60	-0,55 4,15	1,45 3,95				
6	7,5	13,5	nee	0,15 8,65	-1,85 8,85	-1,20 10,45	-1,30 7,20	-0,40 8,10	-1,05 9,65	0,95 9,45				
10	7,5	12,5	nee	0,15 7,65	-1,85 7,85	-1,20 9,45	-1,30 6,20	-0,40 7,10	-1,05 8,65	0,95 8,45				
20	6,5	10	nee	-0,85 4,15	-2,85 4,35	-2,20 5,95	-2,30 2,70	-1,40 3,60	-2,05 5,15	-0,05 4,95				
22	6	8	nee	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
24,1	6	8	mogelijk	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
24	6	8	mogelijk	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
26	6	5	zeker	-1,35 -1,35	-3,35 -1,15	-2,70 0,45	-2,80 -2,80	-1,90 -1,90	-2,55 -0,35	-0,55 -0,55				
28	6	5	zeker	-1,35 -1,35	-3,35 -1,15	-2,70 0,45	-2,80 -2,80	-1,90 -1,90	-2,55 -0,35	-0,55 -0,55				
28A	6	12	nee	-1,35 5,65	-3,35 5,85	-2,70 7,45	-2,80 4,20	-1,90 5,10	-2,55 6,65	-0,55 6,45				
32	6	8	nee	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
34	6	8	nee	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
36	6	5	zeker	-1,35 -1,35	-3,35 -1,15	-2,70 0,45	-2,80 -2,80	-1,90 -1,90	-2,55 -0,35	-0,55 -0,55				
38	6	10,5	mogelijk	-1,35 4,15	-3,35 4,35	-2,70 5,95	-2,80 2,70	-1,90 3,60	-2,55 5,15	-0,55 4,95				
40	6	5	zeker	-1,35 -1,35	-3,35 -1,15	-2,70 0,45	-2,80 -2,80	-1,90 -1,90	-2,55 -0,35	-0,55 -0,55				
42	6	8	nee	-1,35 1,65	-3,35 1,85	-2,70 3,45	-2,80 0,20	-1,90 1,10	-2,55 2,65	-0,55 2,45				
46	6	5	nee	-1,35 -1,35	-3,35 -1,15	-2,70 0,45	-2,80 -2,80	-1,90 -1,90	-2,55 -0,35	-0,55 -0,55				
48	6	18,5	nee	-1,35 12,15	-3,35 12,35	-2,70 13,95	-2,80 10,70	-1,90 11,60	-2,55 13,15	-0,55 12,95				
50	6,5	11,5	mogelijk	-0,85 5,65	-2,85 5,85	-2,20 7,45	-2,30 4,20	-1,40 5,10	-2,05 6,65	-0,05 6,45				
52	7	10,5	nee	-0,35 5,15	-2,35 5,35	-1,70 6,95	-1,80 3,70	-0,90 4,60	-1,55 6,15	0,45 5,95				
54	7	9	mogelijk	-0,35 3,65	-2,35 3,85	-1,70 5,45	-1,80 2,20	-0,90 3,10	-1,55 4,65	0,45 4,45				
56	7	9	nee	-0,35 3,65	-2,35 3,85	-1,70 5,45	-1,80 2,20	-0,90 3,10	-1,55 4,65	0,45 4,45				
58	7	9	mogelijk	-0,35 3,65	-2,35 3,85	-1,70 5,45	-1,80 2,20	-0,90 3,10	-1,55 4,65	0,45 4,45				
60	7	9,5	mogelijk	-0,35 4,15	-2,35 4,35	-1,70 5,95	-1,80 2,70	-0,90 3,60	-1,55 5,15	0,45 4,95				
62	7	9,5	mogelijk	-0,35 4,15	-2,35 4,35	-1,70 5,95	-1,80 2,70	-0,90 3,60	-1,55 5,15	0,45 4,95				
66	7	10	nee	-0,35 4,65	-2,35 4,85	-1,70 6,45	-1,80 3,20	-0,90 4,10	-1,55 5,65	0,45 5,45				
72	8	6	nee	0,65 1,65	-1,35 1,85	-0,70 3,45	-0,80 0,20	0,10 1,10	-0,55 2,65	1,45 2,45				
74	8	10,5	mogelijk	0,65 6,15	-1,35 6,35	-0,70 7,95	-0,80 4,70	0,10 5,60	-0,55 7,15	1,45 6,95				
78	7	10	mogelijk	-0,35 4,65	-2,35 4,85	-1,70 6,45	-1,80 3,20	-0,90 4,10	-1,55 5,65	0,45 5,45				
1	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
3	7,5	10,5	nee	0,15 5,65	-1,85 5,85	-1,20 7,45	-1,30 4,20	-0,40 5,10	-1,05 6,65	0,95 6,45				
5	7,5	10,5	mogelijk	0,15 5,65	-1,85 5,85	-1,20 7,45	-1,30 4,20	-0,40 5,10	-1,05 6,65	0,95 6,45				
7	7,5	10,5	mogelijk	0,15 5,65	-1,85 5,85	-1,20 7,45	-1,30 4,20	-0,40 5,10	-1,05 6,65	0,95 6,45				
9	7,5	9,5	nee	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
11	8	7	mogelijk	0,65 2,65	-1,35 2,85	-0,70 4,45	-0,80 1,20	0,10 2,10	-0,55 3,65	1,45 3,45				
13	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
15	7	5	zeker	-0,35 -0,35	-2,35 -0,15	-1,70 1,45	-1,80 -1,80	-0,90 -0,90	-1,55 0,65	0,45 0,45				
17	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
19	7,5	4,5	terras ?	0,15 -0,35	-1,85 -0,15	-1,20 1,45	-1,30 -1,80	-0,40 -0,90	-1,05 0,65	0,95 0,45				
25	7,5	9,5	nee	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
27	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
29	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
31	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
33	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
35	7,5	9,5	nee	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
37	7,5	7	nee	0,15 2,15	-1,85 2,35	-1,20 3,95	-1,30 0,70	-0,40 1,60	-1,05 3,15	0,95 2,95				
39	7,5	7	mogelijk	0,15 2,15	-1,85 2,35	-1,20 3,95	-1,30 0,70	-0,40 1,60	-1,05 3,15	0,95 2,95				
41	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
43	7,5	7,5	mogelijk	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
45	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
47	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
49	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
51	7,5	7,5	nee	0,15 2,65	-1,85 2,85	-1,20 4,45	-1,30 1,20	-0,40 2,10	-1,05 3,65	0,95 3,45				
53	7,5	40	nee	0,15 35,15	-1,85 35,35	-1,20 36,95	-1,30 33,70	-0,40 34,60	-1,05 36,15	0,95 35,95				
55	7,5	9,5	mogelijk	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
67	7,5	16,5	mogelijk	0,15 11,65	-1,85 11,85	-1,20 13,45	-1,30 10,20	-0,40 11,10	-1,05 12,65	0,95 12,45				
69	7,5	9,5	mogelijk	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
73	7,5	9,5	mogelijk	0,15 4,65	-1,85 4,85	-1,20 6,45	-1,30 3,20	-0,40 4,10	-1,05 5,65	0,95 5,45				
77	8	15	mogelijk	0,65 10,65	-1,35 10,85	-0,70 12,45	-0,80 9,20	0,10 10,10	-0,55 11,65	1,45 11,45				
				5 percelen met problemen stalling wagen	5 percelen met problemen stalling wagen	0 percelen met problemen stalling wagen	5 percelen met problemen stalling wagen	4 percelen met problemen stalling wagen	4 percelen met problemen stalling wagen	4 percelen met problemen stalling wagen				
				25 huisnummers onteigeningen	59 huisnummers onteigeningen	59 huisnummers onteigeningen	59 huisnummers onteigeningen	53 huisnummers onteigeningen	58 huisnummers onteigeningen	16 huisnummers onteigeningen				

In bovenstaande tabel zijn kolom 1 tot 3 louter feitelijke gegevens > huisnummer, gemeten afstand van as naar op terrein herkenbare grenslijn (perceelgrens) en de afstand van deze grens tot voorgevel. (gemeten afstand zijn niet de wettelijke cijfers – deze komen pas 100 % naar boven na topografisch onderzoek. Een rooilijn werd hier tot heden nooit geconcretiseerd).

In kolom 4 staat vermeld of de voortuinstrook dienst doet als autostalplaats en of dit problematisch wordt bij toepassing van een profiel. Daarbij wordt uitgegaan dat als de oprit doorloopt naast de woning tot een garage verder achteraan op het terrein dat zich geen probleem zal voordoen. Er is in dat geval een “nee” geafficheerd. Als dit nu al problematisch is staat er “zeker” vermeld. De affichering “mogelijk” wijst erop dat in sommige profielen de mogelijkheid zich voordoet dat er onvoldoende ruimte zal overblijven om de wagen voor de voorgevel te stallen in loodrechte richting. De berekening gebeurt als volgt: huidige afstand van het perceelgrens tot as van de rijweg minus halve breedte van bewuste profiel opgeteld met de nu beschikbare afstand tot gevel, minus een stallingslengte van 5 meter voor profielen zonder gracht tegen de perceelgrens

of minus 2.8 meter in geval een brede gracht is gelegen tegen de perceelgrens en minus 1.85 m als een betuinde gracht gelegen is tegen perceelgrens. De wagens staat dan over de inbuizing tot 0.5 meter van fietspadrand.

In de eerste kolom onder elk profiel wordt de afstand in meters weergegeven dat een bepaald rooilijn van het genoemde profiel voor of achter de huidige perceelgrens komt te liggen. De zwarte positieve cijfers geven aan dat er nog ruimte ter beschikking blijft en geen onteigeningen noodzakelijk zijn. De rode en negatieve cijfers geven aan dat er een tekort is aan ruimte en onteigeningen noodzakelijk zijn volgens de aangegeven meters.

In de tweede kolom worden de overschotten of tekorten aan stallingsdiepte voor een wagen voor de voorgevel weergegeven. Echter in geval dat kolom 3 nee vermeld wordt geen rode inkleuring gegeven, en is er dus geen stallingsprobleem. Enkel bij vermelding “mogelijk” en “zeker” in kolom 3 en een combinatie met een negatief cijfer zijn er dan ook daadwerkelijk problemen met de stalling van de wagen in huidige omstandigheden.

Wat concluderen we uit de cijfers?

- Profielen 2, 3 en 4 zullen onteigeningen vergen over de volledige lengte van de bebouwde zone in Laakdal
- Profiel 1 vergt 25 onteigeningen bij de onderzochte huisnummers (er zijn nog tussenliggende onbebouwde percelen)
- Profiel 7 vergt maar 16 onteigeningen bij de onderzochte huisnummers (er zijn nog tussenliggende onbebouwde percelen)
- Profiel 4 en 5 vergen 53 en 58 onteigeningen bij de onderzochte huisnummers (mogelijks zijn ook enkele onbebouwde percelen te onteigenen)
- Het probleem met de stalling van wagens in de voortuinstrook is in de profielen 1, 2 en 4 gelijk en beperkt tot 5 huisnummers.
- Het probleem met de stalling van wagens in de voortuinstrook is onbestaande voor profiel 3. De inname is beperkt en auto kunnen over inbuizing van gracht heen toch parkeren.

Afwegend dat de V85-snelheid in het huidige profiel hoger ligt dan het maximaal toegelaten snelheidsregime van 70 km/u, is het wenselijk dit te kunnen verlagen. De vraag is echter of we de wenselijke snelheid op dit één kilometer lange wegtracé kunnen terug te dringen tot 50 km/u? Asverschuivingen vergen eveneens veel onteigeningen, verhoogde inrichtingen zijn omwille van de richtlijnen met betrekking tot de buslijnen niet efficiënt te noemen, snelheidscamera's geven onvoldoende garanties. Daartoe is de afweging de inrichting te voorzien op snelheidsregime 70 km/u met vrijliggende fietspaden, de meest veilige oplossing. Het bestuur kan alsnog een snelheidsregime opleggen van 50 km/u, maar de weg zal geenszins op die manier gelezen worden door het gros van de bestuurders. Of het wegprofiel dient dusdanig aangepast wordt dat de automobilist plots wel een ander wegbeeld voorgeschoteld krijgt: bijvoorbeeld de inbreng van een middengoot. AWW heeft echter al kenbaar gemaakt dat zij enkel financieel tussenkomen in minimale aanpassingen aan de rijweg of enkel bij noodzakelijkheden in kader van de fietsveiligheid. Het totaal herzien van het wegprofiel over 1050 m is dan niet aan de orde.

Rekening houdende met de profielen 70 km/u met vrijliggende fietspaden kiezen we in de bebouwde zone absoluut voor de minimale afmetingen: zijnde 3.30 m asfalt als rijstrook, 1 m tussenberm met een wegafboording + haagje, 1.75 m enkelrichtingsfietspad en 1 m berm voor verlichtingspalen, nutsleidingen, bebordingen, enz...Dit impliceert dat de afwatering, zowel droogweer- als regenwaterafvoer zal gebeuren via



buizen onder het fietspad. Het scenario met regenwaterafvoer via grachten zou de onteigeningslast op het dossier enorm verhogen en vertragend werken.

De kruispunten zullen in het wegbeeld zichtbaar worden doordat de fietspaden op die plaatsen aanliggend worden uitgevoerd. Zodoende is het zicht van de automobilist ten overstaan van de fietspadgebruiker optimaal. Tevens blijft de zichtafstand vanuit de zijstraten richting N165 ook behouden. Bij nacht en mist kan een extra verlichting hier ook een signaalfunctie geven.

De inbreng van een middenberm, een accentverharding maakt niet alleen de oversteekplaats zichtbaarder, maar is eveneens snelheid remmend of -handhavend

Er bevinden zich eveneens twee bushaltes (zie blz. 44) in elke richting in dit segment. Momenteel halteren de bussen op de rijweg en zijn er geen busperrons aanwezig. In een zone 70 km/u dienen de bussen te halteren buiten de rijweg in bushavens. In een zone 50 km/u mag de bus halteren op de rijweg. De bushaltes neemt ten overstaan van lokale wegen geen duidelijk standpunt in, maar laat de keuze aan het bestuur, als de verkeersveiligheid maar niet in het gedrang komt.

Dit geeft verschillende opties:

1. Behoud van 70 km/u-regime over volledige lengte van de rijweg. De ruimte voor bushavens, busperrons en uitbuiging fietspaden zullen via onteigening moeten bekomen worden. Deze extra innemingen zullen zeer moeizaam bekomen worden, gezien de geringe diepte van de bouwpercelen, in bijzonder voor de meest noordelijke haltes.
2. De laatste 400 m voor de aansluiting met de N127 wordt de snelheid van 70 km/uur gereduceerd naar 50 km/u. Dit kan door een inbreng van een middenberm ter hoogte van Huyten / Oude Dietsebaan (plaatselijke inname noodzakelijk). Hierdoor wordt de fietsoversteek evenzeer benadrukt. De bus kan aan de halte in deze zone halteren op de rijweg. Het busperron dient weliswaar eveneens voorzien te worden. Afhankelijk van het gekozen profiel is dit met of zonder extra innemingen te realiseren. De overige zone met bebouwing (700 m) blijft snelheidsregime 70 km/u. In deze zone zullen wel extra innemingen dienen te gebeuren voor aanleg van bushavens.
3. Volledige bebouwde zone wordt 50 km/u vanaf de Lakstraat > Halteringen overal op de rijweg. De rijstrook kan ook reduceert worden tot een breedte van 3.05 m in plaats van 3.30 meter. Doch omwille van bovenstaande redeneringen eigenlijk niet meer van toepassing
4. Het snelheidsregime blijft 70 km/u over volledige lengte, maar de lijnbus halteert zo vanouds op de rijweg, omdat de intensiteit van het doorgaand verkeer ten overstaan van het lager gebruikersaantal van deze haltes enerzijds en de goede overzichtelijkheid anders dit tolereerbaar maken. Dit is de meest haalbare optie. De VVM De Lijn en gemeente Laakdal dienen wel het uitrustingsniveau van de halteplaatsen te bepalen. Het ontwerp voorzien in behoud van het bestaande uitrustingsniveau, aangevuld met de vereiste perronboordstenen.

Ondanks dat het gewest bij het vergunningenbeleid 18 m rooilijn en 8 m achteruitbouwzone hanteert, ondanks dat de waterleiding in het verleden een ondergrondse inname heeft afgedwongen, zijn de merendelen van de percelen aan de huidige rooilijn van circa 6 m à 6.50 m uit de as van de rijweg afgeboord met diverse omheiningen, die de kostprijs van de opstallen aanzienlijk zouden laten oplopen.

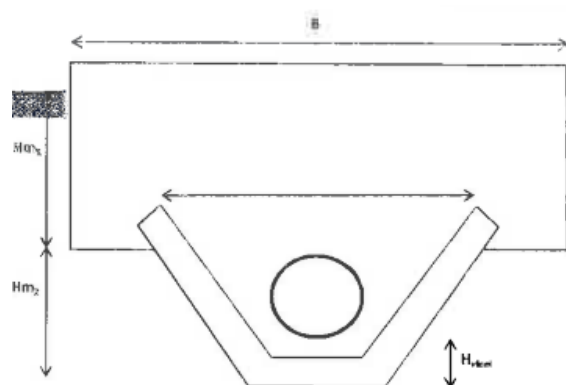
## 6.2 Gekozen oplossing

In dit segment wordt gekozen voor vrijliggende fietspaden in combinatie met behoud van snelheidsregime 70 km/u. Een afscherming met een haagje zal zorgen voor een visueel versmallen van het wegbeeld. Ter bescherming van dit haagje wordt een opstaande boordsteen voorzien (zodoende zal geen zoutwater in de haag terecht komen)

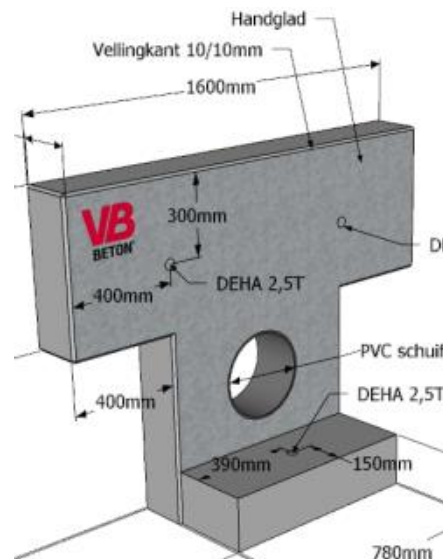
De fietspaden krijgen echter een breedte van 2 meter en zullen uitgevoerd worden in rood asfaltbeton.

De buitenbermen worden voorzien van grachten voor opvang van regenwater. Er zal een 1 meter brede berm voorzien worden achter de gracht voor het plaatsen van nutsleidingen. Tevens worden de kopmuren van het type, waarbij de nutsleidingenstrook 100% kan gevrijwaard worden.

Referentievoorbeeld 1:



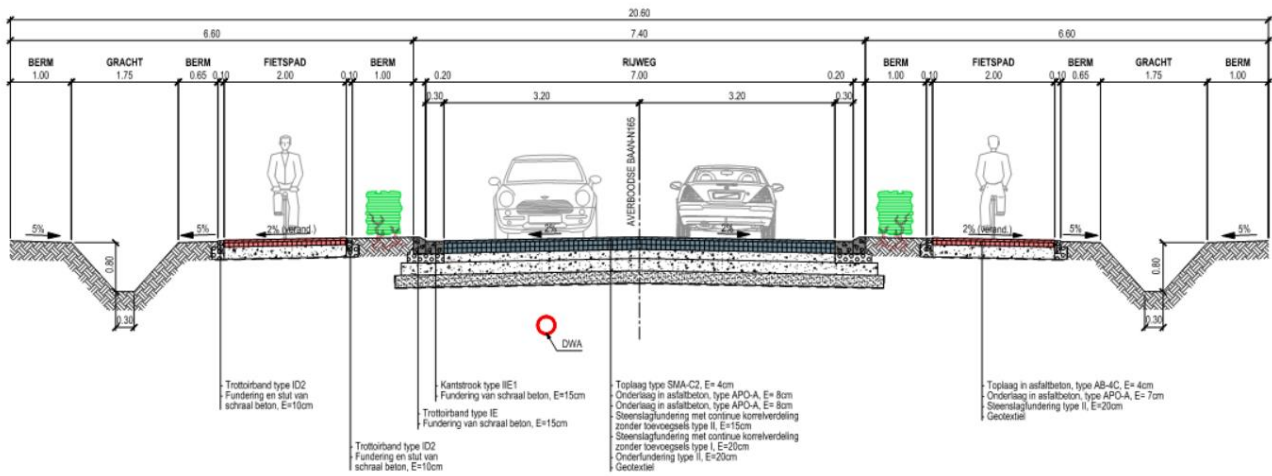
Referentievoorbeeld 2:



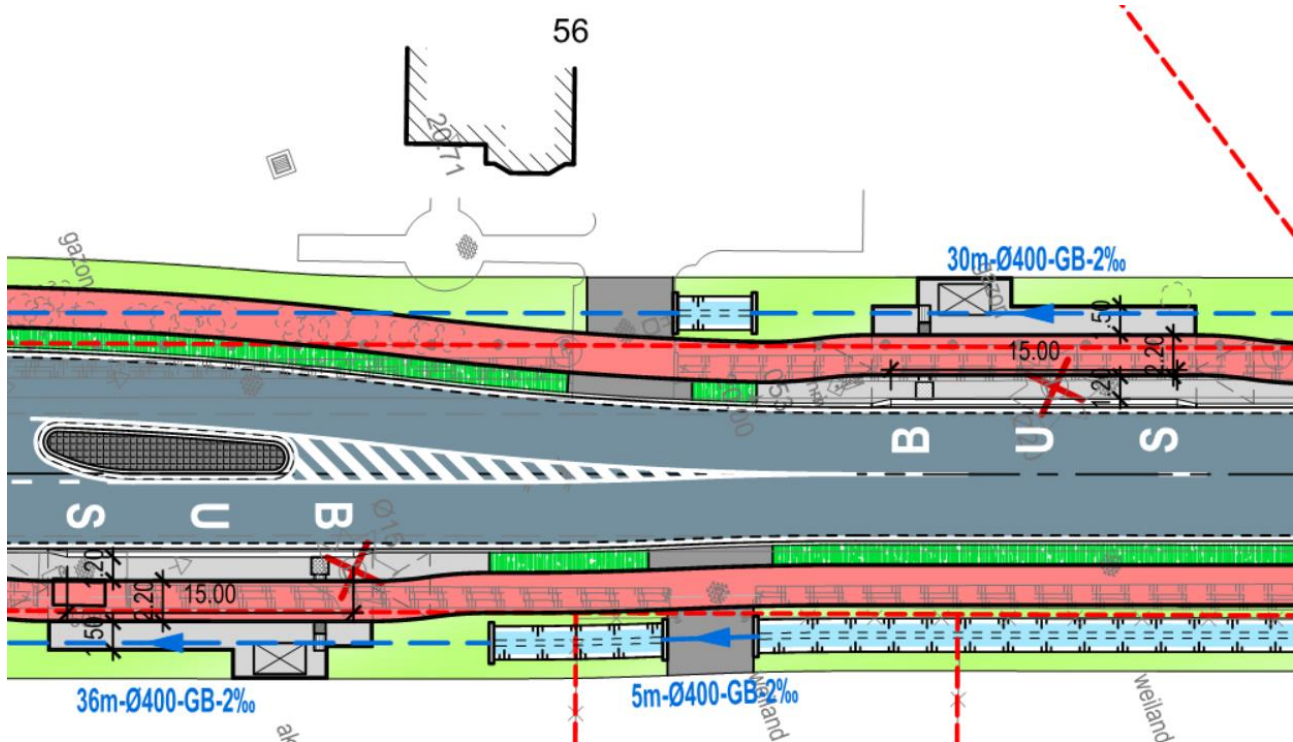
De tussenberm fietspad en boordsteen rijweg wordt 1 meter breed, in tegenstelling tot de vraag van provinciale mobiliteitsdienst. Volgende elementen zijn hierin beschouwing genomen:

- N165 heeft geen hoge verkeersintensiteiten en er is zeker geen hoog aantal vrachtverkeer gemeten
- In de voorbije jaren zijn er geen fietsongelukken gebeurd op deze straatsectie
- In het deelgebied 1 (momenteel in uitvoering) is een dubbelrichtingsfietspad voorzien en daar is de tussenberm wel breder dan 2 m.

Typedwarsprofiel is als volgt:



Ter hoogte van de bushaltes worden hoge perronboordstenen gebruikt in plaats van boordstenen IB of IE. Het perron zal een breedte bekomen van 1 meter, Het fietspad zal uitgebogen worden over de ingebuisde gracht.



## 7 INRICHTINGSVOORSTELLEN

Het volledige tracé werd uitgewerkt op het plan in bijlage:

Opmerking bij dit plan is dat de kleur van het fietspad fictief is aangeduid in het rood. In het landelijke gebied is een normale grijze betonkleur meer aangewezen en wordt de rode kleur op zich voorbehouden voor de zones waarbij het fietspad aanliggend is en er oversteekbewegingen over de N165 voorzien zijn.

Specifieke uitvoeringselementen worden in dit item verder besproken.

### 7.1 Inrichtingsprincipe

De aanpassingen aan de rijweg zullen zich grotendeels beperken tot de aanpassingen van de asfaltverhardingen. Deze zullen ingezaagd worden om het bestaande aanliggende fietspad te verwijderen.

De droogweerafvoer wordt ook in één rijwegheft voorzien. Hier zal niet alleen de toplaag verwijderd worden, maar ook de onderlagen en funderingslagen.

### 7.2 Verhardingsmaterialen

Fietspaden in rood asfaltbeton.

De kantstroken en boordstenen in ter plaatse gestort beton – grijs van kleur  
Zwarte asfaltbeton voor rijwegen.

### 7.3 Verlichting

Volgens de AWW-lichtvisie die wordt toegepast als er herinrichtingswerken worden voorzien aan gewestwegen. Hierbij worden stappen doorlopen:

Stap1: het wegsegment kan getypeerd worden als een groene verbindingsweg of een landelijke steenweg in overgangsgebied. Dit type wordt niet verlicht tenzij de duistere zone bij snelheidsregime 70 km/u de min. 300 meter lang is.

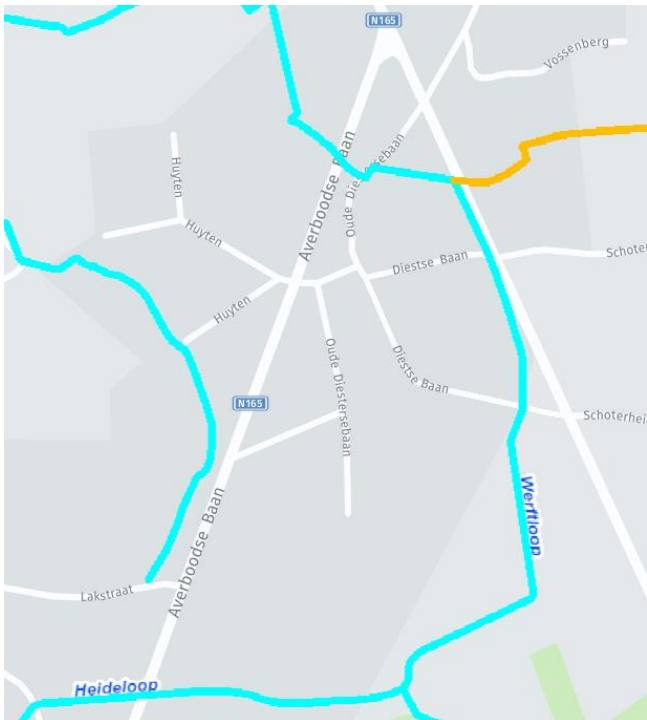
Stap2: doet een vaststelling dat er geen rotonde of verkeerslichtengeregelde of ongelijkvloerse kruispunten aanwezig zijn.

Stap 3 behandelt de uitzonderlijke wegsecties; In dit geval voldoet de omschrijving woonkorrel en is verlichting noodzakelijk

De verlichtingsapparatuur dient vleermuisvriendelijk te zijn door inbreng van amberkleurige leds. Philips heeft hieromtrent een goed systeem.

### 7.4 Afwatering

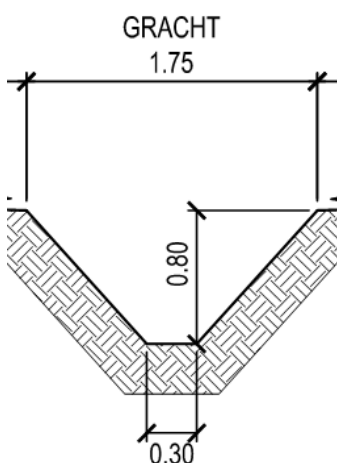
Momenteel gebeurt de afwatering via grachten en inbuizingen die aansluiten op de aanwezige waterlopen. Er is geen volwaardige riolering in deze zone aanwezig. Afkoppeling is dus aan de orde temeer we kunnen beschikken over twee afwateringspunten voor regenwater, zijnde meest noordelijk de Werftloop (2<sup>de</sup> categorie) en zuidelijk de waterloop Heidelberg (2<sup>de</sup> categorie).



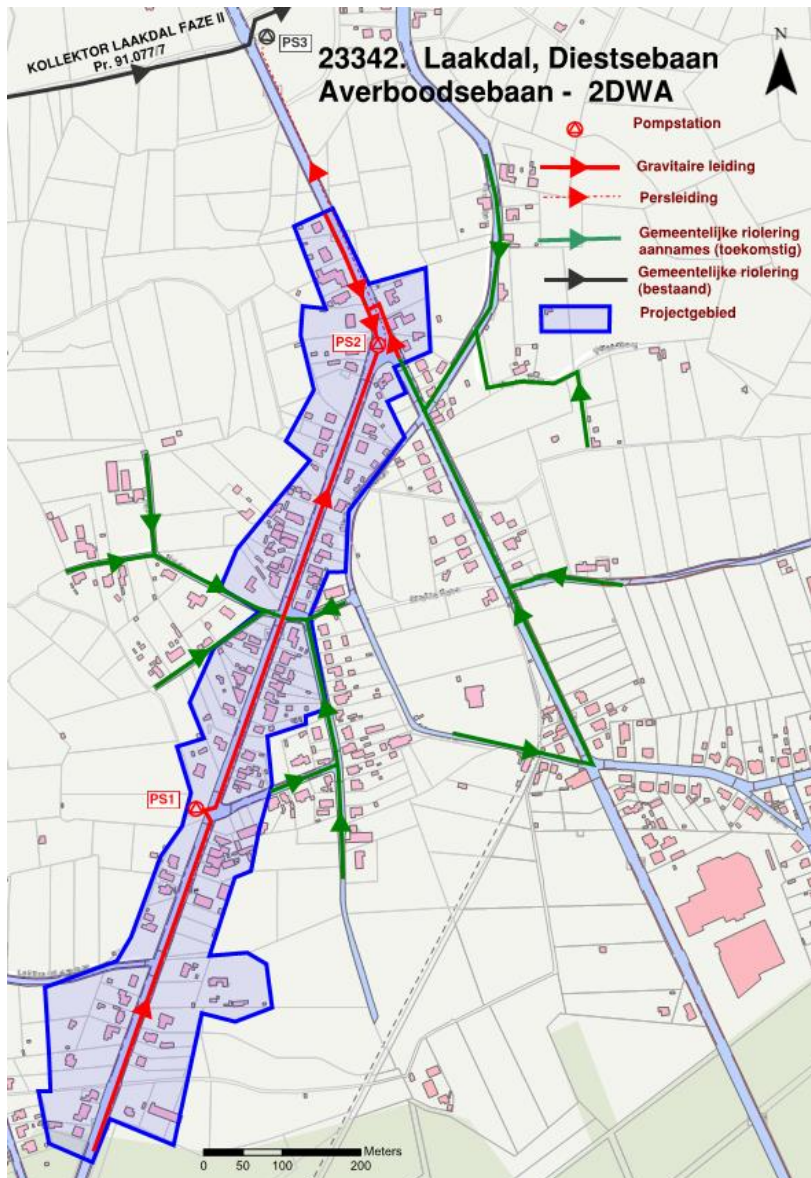
We namen volgende uitgangspunten aan:

- RWA en DWA volledig gescheiden (dus afkoppelingen) => RWA op grachten, DWA op nieuwe riolering.
- DWA: diam. 250mm onder helling van 4,6mm/m.
- Een pompstation/opvoerstation wanneer de DWA-leiding te diep komt te liggen (ca. 4,0-5,0m).
- Aansluiting van DWA via persleiding op collector Aquafin t.h.v. de Varendonkse Beek in de Diestse Baan.
- (onder)kruising van 2 waterlopen (met vrijboord van 50 cm t.o.v. bovenkant buis t.o.v. bedding waterloop).

Voor de RWA-riolering zullen er nieuwe grachten worden aangelegd met inbuizingen onder verhardingen. In combinatie met drempels met knijp wordt de nodige buffering van het regenwater voor de aanwezige verhardingen en percelen voorzien. Op te kunnen voldoen aan de bufferingsvoorwaarde van 250 m<sup>3</sup>/ha, zal voor de gracht het volgende profiel worden toegepast:



Voorheen werden scenario's uitgewerkt met de DWA-riolering in de rijweg en in het fietspad. Aquafin, die de DWA-riolering op zich zal nemen, is voorstander van het scenario met de DWA-riolering in de rijweg. Er wordt met dit scenario daarom verder gewerkt. De volgende figuur geeft de afwatering van de DWA-riolering schematisch weer.



Zoals eerder gemeld zijn er ook twee duikers onder de N165 ten behoeve van de waterlopen Heideloop en Werftloop. In de atlas van de waterlopen zijn beide duikers aangeduid met het woord "schadelijk". Volgens de wenselijke secties zijn de bestaande buizen te klein. In ontwerpfase dient een aanpassing van deze duikers besproken te worden met de dienst waterlopen van de provincie Antwerpen, dewelke nu reeds volgende aanbevelingen meegaf:

**[VERBRUGGEN Willy (DW)]** Werftloop: onmiddellijk stroomafwaarts atlaspunt F.4; vereiste bodembreedte 1 m, opgenomen kruinbreedte 1,50 m; in principe dus dek op oevers, maar kokers met dezelfde afmetingen als de bestaande (1,05x1,00m volgens de atlasgegevens) kunnen aanvaard worden. Geen ronde buizen! Bij volledige vernieuwing dienen deze geplaatst worden met een overdiepte van 10 cm t.o.v. de geruimde waterloopbodem.

Heideloop: onmiddellijk stroomafwaarts atlaspunt B.2; vereiste bodembreedte 0,75 m, opgenomen kruinbreedte 1,30 m; buizen met een minimumdoormeter van 0,85 m te plaatsen met een overdiepte van 10 cm; de bestaande overwelling staat in de tabellen vermeld als uitgevoerd met een (gemetste?) koker 0,50x0,90 en als voorlopig te dogen; de koker is te klein volgens de atlasvereisten en moet vervangen worden.

Terug aansluiten van de grachten op de waterlopen is toegelaten en zelfs gewenst. Aansluiting in open bedding en eventuele versteviging van de taluds en de bodem ter plaatse met schanskorven of keibeschoeiing.

Buffereisen voor alle waterlopen: 250 m<sup>3</sup>/ha en 20 l/s/ha.

De provincie gaf de volgende input na het overmaken van het laatste ontwerpplan:

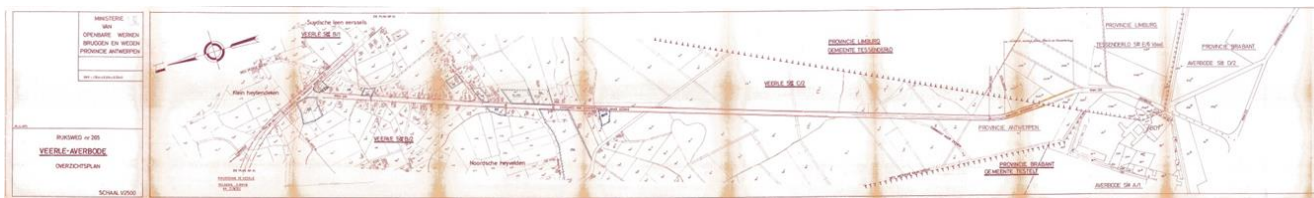
**[DE MOL Michiel (DMM)]** Voor ons kan dit concept. De duikers onder de weg zijn eigendom van de wegbeheerder. Wij kunnen enkel aangeven onder welke voorwaarden die er mogen zijn (onder andere grootte). De kosten voor het vervangen van de duikers zijn dan ook niet voor de waterloopbeheerder.

## 7.5 Groeninkleding

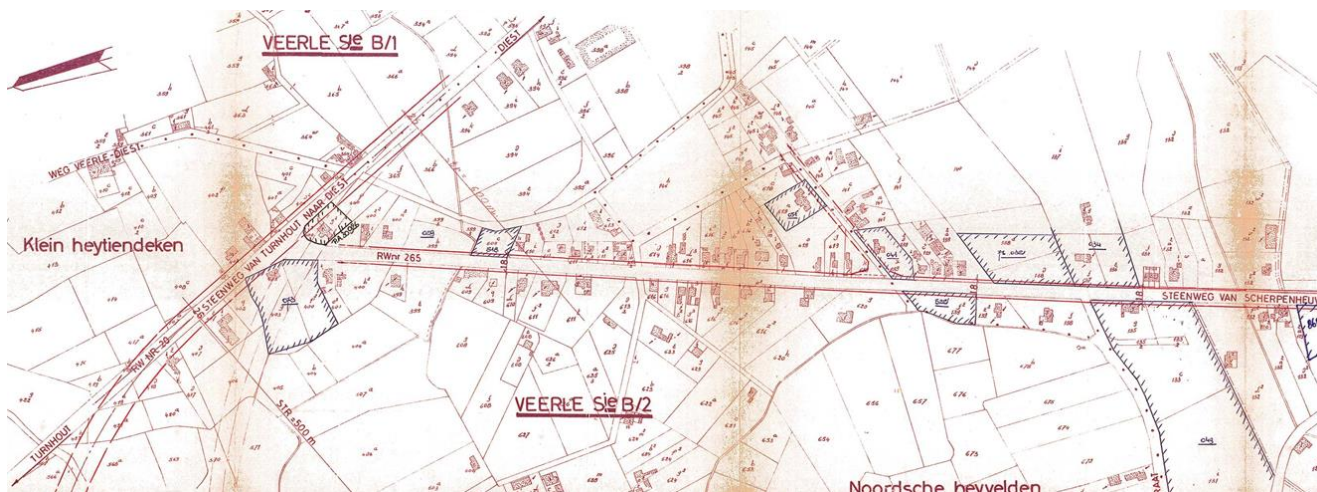
Er wordt een haagaanplant voorzien.

## 7.6 Innemingen

Voor de N165 werd een rooilijn vastgelegd op 9.00 m uit de as van rijweg, maar deze werd nooit gerealiseerd., m.a.w. er werden geen innemingen doorgevoerd.



Totaalplan



Uittreksel

In het verleden heeft de watermaatschappij Pidpa wel ondergrondse innames gerealiseerd om de waterleiding over de private eigendommen aan te leggen. Ook zijn enkele nutsleidingen achter de bestaande perceelsgrenzen gelegen.

Het gekozen type dwarsprofielen geeft ten overstaan van de bestaande rooilijn ruwweg volgende innemingsoppervlakten:

Lengte	Vermoedelijke innemingsbreedte	Oppervlakten
1200	2,80	3360 m <sup>2</sup>
400	3,30	1320 m <sup>2</sup>
500	4,30	2150 m <sup>2</sup>

Uiteraard bepalen de opstellen per perceel veelal de prijs. Wij stellen voor een innemingsbudget te voorzien van 700.000 à 900000,- €



## 8 PROCEDURES & TIMING

Op te starten parallele procedures:

Procedure / taak	periode
Omgevingsvergunning	2023
Onteigeningen	2023
Samenwerkingsovereenkomst	//
Veiligheidscoördinatie	Najaar 2023
Milieuhygiënisch grondonderzoek	Najaar 2023
Nutsvoorzieningen	Najaar 2023
Aanbesteding	2024
Uitvoering	2024

## 9 BIJLAGEN

### 9.1 Verslag startvergadering 24/01/2013

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
1.1	<b>Startnota – algemene gegevens</b>		
1.1.1	Contactpersonen GBC werd aangevuld	A	L / T
1.1.2	Logo Laakdal aan te passen	L	A
1.1.3	Laakdal heeft momenteel geen rioolbeheerder, maar er zijn wel besprekingen lopende met <u>Pidpa</u> ; Tessenderlo > eigen beheer.		
1.1.4			
1.2	<b>Tracé- &amp; profielkeuze</b>		
1.2.1	Zone Bossen van <u>Averbode</u> = natuurgebied: In deze zone is <u>reeds</u> een tracé voor een fietspad bepaald. Er dient eveneens rekening gehouden met kruisende voetwegen (wandelpaden). Bedoeling is een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde met veilige oversteek (poorteffect) aan de Lakstraat	N	A
1.2.2	Omwille van nattigheid en aanwezigheid van een vennetje is <u>reeds</u> een dijk aangelegd. Hierop dient het fietspad te komen liggen. Er moet wel een bruggetje voorzien te worden. Het fietspad zal een slingerend verloop kennen.	<u>N</u> / V	A
1.2.3	VLM kadert project "Land van <u>Merode</u> " (projectgebied, poorten, <u>huisstijl</u> ...)	V	
1.2.4	Ter hoogte poort van <u>Averbode</u> wordt verwacht dat een dubbelrichtingsfietspad voorzien wordt aan de oostzijde, aan de voet van het talud, met behoud van een markant bosje. Ter hoogte van het bosje is een aansluiting met de wandelpaden.	V	
1.2.5	Voor de plaatsing de inrichting van zithoeken en plaatsen van borden bij de poortaanwijzingen wordt gevraagd een ruimte te voorzien. De huisstijl wordt via mail toegestuurd	V	A
1.2.6	Tussen abdij en "Lekdreef" wordt een pleinontwerp voorzien (= aparte ontwerp opdracht via VLM). Bedoeling is dat fietspad hierop aansluit, en dat er op dit plein wordt overgestoken. Hierop werden bemerkingen gemaakt door <u>AWV</u> / T en A > nog verder te bespreken in GBC 1.	V	<u>A</u> / T
1.2.7	In landelijke zone > grijs betonnen <u>fietspaden</u> . In zone voorrangsoversteek > rode beton.	T/L	A
1.2.8	Tussenbermen: welke zijn de voorkeuren? Laakdal: <u>Ligustrum</u> -haagjes bij bebouwing, overige gras Tessenderlo: Gras of verharding (ev. Laanbeplanting)	L/T	A
1.2.9	Baangrachten maximaal te behouden.	L/T	A
1.3	<b>Procedure</b>		
1.3.1	Eerste GBC na 1 maart via nieuwe regeling <u>durrzaam</u> lokaal mobiliteitsbeleid.	L	A
1.3.2	Laakdal kijkt na of fiches zijn ingediend bij VMM	L	A
1.3.3	CV beleggen met nutsbedrijven tijdens procedure startnota is wenselijk	T	A
1.3.4	Opmetingen moeten nog gebeuren	A	
1.3.5			

## 9.2 Verslag werk-GBC dd. 07/11/2013

OVERHANDIGDE DOCUMENTEN	VERSIE/DATUM	VAN	AAN
BE0112000893_startnota	C 05/10/2013	A	Allen > mail

BEMERKINGEN OP HET VORIGE BESPREEKINGSVERSLAG	WIE
Nihil	

OPENSTAANDE ACTIEPUNTEN		VAN	AAN
Nr.	Korte beschrijving		
1.1.1	Contactpersonen GBC werd aangevuld	A	divers

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
2.1.	<b>Bespreking van de plannen</b>		
2.1.1	<b>Deel N212 tot aan abdij</b>		
	Snelheid terugbrengen tot 50 km/u. > akkoord		Allen
	Profiel > smallere rijstroken, verhoogde boordstenen. Westelijke zijde aanliggend, oostelijke zijde vrijliggend, afgeschermd door haagje als anti-parkeerbarrière		Allen
2.1.2	<b>Abdijplein (ontwerp in opdracht VLM)</b>		
	Snelheidsregime blijft 50 km/u. Het plein wordt voorzien van gelijkvloers niveau > rijweg wordt via hellende vlakken omhoog gebracht. De lijn wijst op de toegelaten hellingsgraden.	DL	V
	Materiaalkeuze monoliet materialen voor de rijweg	A	V
	Halteplaatsen VVM De Lijn: momenteel stop de bus ook op rijweg > in 50 km/u kan dit > akkoord Is het niet raadzaam het materiaal van het plein de laten doorlopen in de bushaltes? Dit werd door ARCADIS Belgium zo voorzien	DL	A
2.1.3	<b>Deel Abdijplein tot boszone</b>		
	VLM wil dat het fietspad vanaf het plein verder naar beneden op de talud komt te liggen. ARCADIS Belgium meldt dat dit zo voorzien is, maar als we nog verder naar beneden moeten gaan inplanten de fietser onaangenaamer hellingen te overbruggen heeft.		
	Overgang 70 naar 50 km/u > poorteffect door middel van inbreng van een middenberm. Niet overzichtelijk in bocht > niet juist, ondanks hellingen is deze bocht komende van Laakdal zeer goed te overzien. Uiteraard voorziet ARCADIS Belgium in een vergevingsgezinde uitvoering zodat er geen zware gevolgen zullen zijn, als een chauffeur zich alsnog vergist. Ook voor voertuigen naar Laakdal is deze middenberm een verbetering > het afsnijden van de bocht wordt voorkomen en daardoor dat er vroegtijdig op het gas wordt geduwd. Vergevingsgezindheid vertaald zich dat de verhardingen hier wat breder blijven.	A	Allen
	Fietspad achter heuvelrug: ARCADIS Belgium meldt dat de ruimte beperkt is en dat daarom welke enkele struwelen dien bijgesnoeid / geroid. Tevens zal de helling aan zijde Laakdal over een geruime afstand moeten worden aangevuld, om te voldoen aan de eisen van het fietsvademecum.	A	Allen
	Keuze om het fietspad niet op niveau van het veld te plaatsen (VLM). Als het fietspad achter de bestaande gracht op niveau	A	Allen

	van het veld geplaatst wordt zal al het water en weggespoeld zand over fietspad naar gracht spoelen en zal de boer bij het ploegen altijd het fietspad bevuilden. Als het fietspad op een tussenniveau ligt tussen rijweg en gracht zijn hoger genoemde nadelen niet bestaand. Bovendien zijn de fietshellingen minder lang.		
2.1.4	<b>Boszone</b>		
	Inplanting zoals op plan voorzien geeft geen opmerkingen.		
	De oversteek aan de regelsluis stelt ANB toch via een klein brugje te voorzien > rooster zodat het geen donkere doorsteek wordt.		
	Oversteek aan de Lakstraat: vraag naar twee enkelrichtingsoverstekten. De meningen zijn zeer verdeeld. Samenbrengen tot één plaats geeft minder conflictzone. Is het oversteken op de Lakstraat als problematisch te ervaren > nee. Dubbelrichtingsoversteek blijft. Discussie snelheidsregime 90 km/u of 70 km/u. Eigenlijk wil de gehele vergadering een uniform snelheidsverloop. 70 km/u is ook beter voor het milieu en natuur. De bochtstralen van deze poort zijn voorzien voor snelheidsregime 70 km/u	A	Allen
2.1.5	<b>Zone Lakstraat tot bebouwing</b>		
	Fietspad achter grachten als overgaan naar zone 50 km/u akkoord		
	Het rooien van bomen is eigenlijk beperkt tot pijnbomen.		
2.1.6	<b>Bebouwde zone Laakdal</b>		
	Voorgesteld snelheidsregime 50 km/u is niet afdwingbaar en niet wenselijk. Voorkeur blijft 70 km/u zoals momenteel geldt. De fietspaden dienen dan vrijliggend aangelegd. De vergadering is akkoord met een haagje zoals in meerdere straten in Laakdal.		
	Vermijden van innemingen is niet te onderbouwen.		
	ARCADIS Belgium meldt dat bij diverse woningen het parkeren op private eigendom voor de woning niet meer bij toepassing van sommige profielen. De vergadering vraagt dit te kwantificeren en er dient een extra afweging te gebeuren.		A
	Toepassen van grachten > navraag VMM	L	vmm
	Bushaltes: deze moeten overal gelijkaardig aangepast worden. Halteren op rijweg in zone 70km/u. VVM De lijn zal evalueren of er gehalteerd mag worden op de rijweg (weinig busbezoekers / goede zichtbaarheid / geen al te hoge doorstroming/...)	A	DL
2.2	<b>Procedures / acties</b>		
	ARCADIS Belgium zal nota aanpassen en varianten toevoegen. Uitbreiden met afwegingen.		A
	Laakdal zal snelheidsregime toetsen met het bestuur		L
	IGBC zal voorzien worden voor februari 2014.		L

## 9.3 Vergadering gemeente Laakdal dd. 11/12/2013

OVERHANDIGDE DOCUMENTEN	VERSIE/DATUM	VAN	AAN
BE0112000893_startnota	C 05/10/2013	A	Allen > mail

BEMERKINGEN OP HET VORIGE BESPREKINGSVERSLAG	WIE
Nihil	

OPENSTAANDE ACTIEPUNTEN		VAN	AAN
Nr.	Korte beschrijving		
1.1.1	Contactpersonen GBC werd aangevuld	A	divers

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
3.1.	<b>Snelheidsregime:</b> Op GBC was er discussie omtrent het snelheidsregimes. Hoe staat beleid daar tegenover en wat is standpunt BMV? Keuze 70 of 50 km/u in bebouwde zone en 90 of 70 km/u in boszone?		
3.1.1	<b>Snelheidsregime bebouwde zone:</b> Gezien de V85 al hoger ligt dan 70 km/u, is het een utopie de snelheid te kunnen verlagen tot 50 km/u zonder zeer drastische maatregelen. Er wordt beslist de snelheid in deze zone te handhaven op 70 km/u, zoals ook het mobiliteitsplan als wenselijke snelheid naar voor brengt. Wegbeeld wordt versmald door inbreng van boordsteen en haag. De voorgestelde middenbermen ter accentuering van de middenbermen blijven behouden. Fietspaden aldaar aanliggend.	A	Nota > allen
3.1.2	<b>Snelheidsregime boszone:</b> De V85 ligt hier nog wat hoger. Het wegbeeld is ondanks bomen in de ruime berm nu heel ruim omwille van het aanliggende fietspad. Door dit fietspad al weg te nemen versmald het wegbeeld aanzienlijk. Gezien de vraag omwille van uniformiteit van de vorige werk-GBC opteert de vergadering ook hier de snelheid op 70 km/u te behouden, alsook de beschermde oversteekplaats aan de Lakstraat. Deze vermindering van het maximale snelheidsregime kan ook als milderende maatregel t.o.v. van natuurgebied worden ingebracht.		
3.3	<b>Grachten in bebouwde zone ?</b> Dit is een materie die zeker moet besproken worden met VMM, omwille van vermijden procedureproblemen bij bouwaanvraag en met de rioolbeheerder. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit Pidpa; (stemming GR december 2013)	L	Vmm / Pidpa
	Grachten tussen rijweg en fietspaden hebben alleszins nog een groter plaatsbeslag = meer onteigeningen Grachten tussen rooilijn en fietspad kunnen op smallere bermen omdat de veiligheidsafstand minder is en de kruin aan rooilijnzijde ook de rooilijn zelf kan zijn.		
	Grachten kunnen versmald door gebruik van beschoeiingen	A	Allen
	Vraag is of grachten ook vervangen mogen worden door infiltratiebuizen. Dit vergt mogelijks nog minder plaats	L/A	Vmm / Pidpa
	Gemeente Laakdal informeert bij Pidpa en VMM of in begin januari een bespreking mogelijk is om deze materie kort te bespreken. ARCADIS Belgium werkt ondertussen dwarsprofiel uit. Nutsleidingen kunnen mogelijks ook verplaatsingen vereisen.	L / A	Vmm >Mark Floris Pidpa > gebiedsing. Nog niet bekend?

3.4	<b>Materiaalkeuze = kleur</b>		
	Voorkeur van Laakdal is rood asfaltbeton. Dit is niet zo scherp rood van cementbeton, en alsnog integreerbaar in landschap. Dit werd op diverse plaatsen in gemeente toegepast.	L	Allen
3.5	<b>Verlichting</b>		
	Laakdal moet module aanvragen bij AWW.	L	A
	Schepen verwijst naar verlichtingsdossier in Peer met milieuvriendelijke, dimbare verlichting.		
3.6	<b>IGBC volgende vergadering ?</b>		
	Documenten moeten 3 weken voorafgaande verstuurd worden. Indien vergadering Pidpa/Vmm vlak na nieuwjaar kan, dan IGBC zeker vanaf medio februari 2014.		
3.7	<b>RMC</b>		
	Nikka gaat dit dossier zeker naar RMC brengen. Enkel gemeente is dan nog extra noodzakelijk	B	L

## 9.4 Verslag bespreking dd. 22/01/2014 – Pidpa / Laakdal

OVERHANDIGDE DOCUMENTEN	VERSIE/DATUM	VAN	AAN
BE0112000893_scenario-onderzoek weginrichting	dd.02140214	A	Allen

BEMERKINGEN OP HET VORIGE BESPREKINGSVERSLAG	WIE
Nihil	

OPENSTAANDE ACTIEPUNTEN		VAN	AAN
Nr.	Korte beschrijving		
4.1.	<b>Verlichting</b>		
	Er dient alleszins een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten (SWO VIII), want de huidige verlichting is geplaatst tegen de palen van bovengronds nutsleidingen. Als deze ondergronds komen te liggen is er geen verlichting meer. Verlichting in het bos van het fietspad, zal alleszins zeer milieutechnisch moeten bekeken worden (vleermuisvriendelijke lichten, via sensors, dimming,...) > zie verslag 3.5	L	AWV / BMV

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
4.2.	<b>Grachten:</b>		
	Yves van Looy bevestigt standpunt VMM; in kader van kans op goedkeuring van dossier. Open grachten hebben meer buffercapaciteit en zijn goed controleerbare infiltratiekanalen.	PID	Allen
4.3	<b>Innames - profielkeuze</b>		
	De ruimte voor nutsleidingen is (te) beperkt in het typeprofiel (17.20 m tussen rooilijn). Beter is deze aan de achterzijde van de gracht te voorzien, maar dit vergt een extra meter, die voor het overige geen extra bijdrage heeft tot het functioneren van het gekozen profiel. (bijvoorbeeld in voorgestelde profiel vormt de nutsleidingenstrook ook de veiligheidstrook tussen fietspad en gracht.)	ARC	
	De riolering komt in dit profiel onder het fietspad te liggen. De nutsleidingen dienen weliswaar verplaatst (fietspad is sowieso monoliet asfaltbeton). Als de verplaatsingsopdracht door AWV wordt gegeven is 65 % subsidie voor de energieleidingen mogelijk (gas, elektriciteit)		
	In plaats van twee DWA riolen aan beide zijden van de rijweg kan eveneens gekozen worden voor één riool, die dan best in één rijstrook van de rijweg wordt geplaatst. ARCADIS Belgium zal hierover enkele scenario's uitwerken en navraag doen bij AWV (> standpunt geen IP's in rijweg)	ARC	Allen / AWV
4.4	<b>Aansluiting riolering in N127</b>		
	Het project N127 wordt getrokken door gemeente Tessenderlo. Hier wordt momenteel de studieopdracht uitgeschreven voor het technisch uitwerken van de conformverklaarde startnota opgesteld door Anteaagroup.		
	Op de N127 is een koppeling voorzien aan de bestaande collector langsheen de Rode Laak. Het is nog niet duidelijk of dit gebeurt via pompstation of niet. Indien dit	PID	L / ARC

	wel een pompinstallatie wordt stelt ARCADIS Belgium voor dit voldoende diep te doen, zodat het achterliggende gebied volledig gravitair naar deze pompput kan afvloeien. In de huidige hydronaut zijn nog tussenliggende pompinstallaties voorzien. Pidpa zal dit checken		
4.5	<b>Grachtinbuizingen: (zie ook 4.2)</b>		
	Pidpa > historisch inbuizingen in centrumgebieden kunnen doorgaans behouden blijven. In buitengebied worden doorgaans enkel inbuizingen toegestaan ter hoogte van erftoegangen (opritten) over een lengte van maximaal 5.00 m. Er wordt aan de gemeente geadviseerd om een overwelfingsreglement op te maken (bv. 5m voor woningen, 7 m industrie,...) Uiteraard zijn enkele uitzonderingen mogelijk, zoals de woningen die kort tegen de straat gelegen zijn, en hun parkeer-mogelijkheid zouden verliezen. Deze dienen dan individueel door de gemeente beoordeeld worden.	PID	L / ARC
4.6	<b>VMM-Fiche</b>		
	Pidpa zal deze indienen in het volgende kwartaal. Het luik A dient alvast aangepast worden omdat niet Laakdal de indiener is. Eveneens volgende aanpassingen. Guido Slaets is diensthoofd projecten, Yves van Looy is gebiedsingenieur zijn de ondertekenaars.	ARC	PID
	Pidpa verwacht van ARC een polygoon en zal aan de hand daarvan de IE's bepalen.	ARC	PID
	In eerste kwartaal 2016 kan de OF1 ingediend en kan aansluitende de OF2 opstarten en via art. 20 versneld via AWV dossier worden opgemaakt, aanbesteed en in uitvoering gaan. 2014 = sowieso OF1-jaar en opstart van innemingen door IOK, die zeker zullen doorgaan in. 2015. Alleszins wil Laakdal deze legislatuur dit project verwezenlijkt zien.	PID	L
4.7	<b>Afkoppelingsdossier</b>		
	Dit is niet voorzien in de huidige opdracht van ARCADIS Belgium. Pidpa vraagt meestal offerte aan het studiebureau dat momenteel opdracht heeft. ARCADIS Belgium bekijkt wat contractueel hieromtrent voorzien is.	PID	L / ARC
4.8	<b>Coördinatievergadering</b>		
	Als de profielen duidelijkheid hebben zal door ARCADIS Belgium CV1 belegd worden	ARC	Allen
4.9	<b>Suggesties versmallen profiel</b>		
	Laakdal maakt bemerking dat rijweg met rijstroken van 3.30 meter breed en nogeens een kantstrook 0.30 meter + boordsteen 0.2 meter erg breed lijkt.		
	ARCADIS Belgium legt uit dat een 3.30 meter veel voordelen heeft qua duurzaamheid, en dat profiel vergevingsgezinder is dat zeer smalle profielen.		
	Gemeente vraagt alsnog in een scenario de boordsteen niet te voorzien. Hierdoor zal het dooiwater wel aan de Ligustrum-haagjes kunnen komen.	ARC	L
4.10	<b>Duikers Werftloop / Heidelberg</b>		
	ARCADIS Belgium neemt nogmaals contact op met provincie > Willy Verbruggen in verband met mogelijke aanpassingen van de duikers, die sowieso verlengd dienen te worden. In de atlas wordt melding gemaakt van "schadelijke" doorsteken. (waarschijnlijk sectie-probleem)	ARC	provincie
	Pidpa kijkt na wat de problemen kunnen zijn ter hoogte van de Heidelberg en de percelen die aldaar bij hoogwater licht overstromen.	PID	L



## 9.5 Verslag bespreking Pidpa / Laakdal dd. 12/02/2014 – scenariokeuze

OVERHANDIGDE DOCUMENTEN	VERSIE/DATUM	VAN	AAN
BE0112000893_scenario-onderzoek weginrichting	dd.02140214	A	Allen

BEMERKINGEN OP HET VORIGE BESPREKINGSVERSLAG	WIE
Nihil	

OPENSTAANDE ACTIEPUNTEN		VAN	AAN
<b>Nr.</b>	<b>Korte beschrijving</b>		
4.1.	<b>Verlichting</b>		
	Er dient alleszins een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten (SWO VIII), want de huidige verlichting is geplaatst tegen de palen van bovengronds nutsleidingen. Als deze ondergronds komen te liggen is er geen verlichting meer. Verlichting in het bos van het fietspad, zal alleszins zeer milieutechnisch moeten bekeken worden (vleermuisvriendelijke lichten, via sensors, dimming,...) > zie verslag 3.5  <i>Zie mail Erwin Reniers &gt; INFRA &gt; te bespreken op CV1</i>	L	AWV / BMV

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
5.1	<b>Toelichting van de scenariokeuze wegprofiel</b>	A	Allen
	ARCADIS Belgium licht via de nota "scenario-onderzoek weginrichting dd. 20140214" toe welke keuzes dienen gemaakt voor een profiel te bekomen waarbij de fietspaden vrijliggend aangelegd zijn afgeschermd via een haagje, de grachten worden behouden en welke ligging van riolering dient gekozen te worden.		
5.2	<b>Optimalisatie hydronaut</b>	A	Pidpa
	De afwatering zal gebeuren via de Collector langsheen de Rode Laak. Indien het aansluitpeil met circa 50 cm kan verlaagd worden zijn de kruisingen met de waterloop Werftloop gravitair uit te voeren en hoeft geen pompen voorzien te worden.		
	Ter hoogte van de Heidelberg is wel een pompput te voorzien.		
	Pidpa beschikt over 2 weken over de iwt-bestanden van de hydronaut en kan dan hieromtrent beslissingen treffen. Alleszins is het zinvol deze verdieping door te voeren. Pidpa bericht zogauw deze info ter beschikking is.		
5.3	<b>Inspectieputten in rijweg / fietspad</b>		
	We verwijzen naar mail van Niels Groenen:		
	<i>Gezien we nu bezig zijn met de herinrichting van de gewestweg voor de komende decennia, lijkt me dit ook het moment om alles op orde te zetten. Zowel de liggen van de fietspaden, maar ook de nutsleidingen en riolering moeten dus best vanuit dat toekomstperspectief bekeken worden. Nutsleidingen tussen gracht en rooilijn zouden een veel logischere locatie zijn zonder dat toekomstige opbraak nodig is om aansluitingen te maken of herstellen uit te voeren. Ook de riolering tussen gracht en fietspad, of onder fietspad (maar putten dan wel buiten fietspad voorzien) lijkt me dan een veel betere locatie, inspectieputten zorgen altijd voor discontinuïteiten van de rijweg. Of over de volledige levensduur van het project de maatschappelijke kost dan ook hoger ligt durf ik te betwijfelen. Mij lijkt het ook voor de gemeente het meest wenselijk dat wij een verplaatsingsbevel</i>		

	<p><i>aan de nutsmaatschappijen geven voor de verplaatsing van de leidingen.</i></p> <p><i>Ik wil met bovenstaande alleen aan de gemeente vragen om goed na te denken over de weg, en de kosten niet op korte termijn te bekijken.</i></p> <p><i>Als de gemeente van oordeel is dat 1 dwa-riolering in de rijweg aangewezen is, dan is dat voor mij zeker bespreekbaar in het licht van de toekomstige overdracht. Ik zou dan wel aan de gemeente willen vragen om een principiële goedkeuring (als er die nog niet is) te geven voor de overdracht van de N165 aan de gemeente.</i></p>		
	<p>We voegen toe dat AWW zeker de kosten niet zal dragen voor dit wegherstel en dat deze kosten van sleufherstel ten laste zullen vallen van de gemeente/Pidpa.</p> <p>Ruw geraamd kan dan gezegd worden dat een aanleg van twee leidingen in de berm zeker goedkoper zal zijn. In kader van de minderhinder is dit ook een veel betere oplossing.</p>		
	<p>De inspectieputten in het fietspad zijn ook niet ideaal. Tussenafstand volgens richtlijnen Pidpa mogen 75 m bedragen.</p>		
5.4	<b>Ligging nutsleidingen</b>		
	<p>In het aangegeven profiel kunnen alle bestaande leidingen haast allen blijven liggen, behalve de bovengrondse. Deze dienen geplaatst te worden in een berm van amper 0.75 m gelegen tussen fietspad en gracht. De waterleiding ligt dan nog onder private eigendom aan de woningzijde van de gracht.</p>		
	<p>Om deze materie ten gronde te kunnen bespreken beleggen we een CV1 op donderdag 13 maart 2014 om 11.00 u in het gemeentehuis van Laakdal.</p>	A	L
5.5	<b>Koppeling zijstraten</b>		
	<p>In het huidige dossier voorziet Pidpa voorlopig enkel wachtaansluitingen naar de zijstraten. Er wordt nog onderzocht of dit een uitbreiding kan worden.</p>		Pidpa
	<p>Alleszins zal wel de riolering in de N127 (verbinding met de collector) meegenoemd worden in onderhavig dossier, omdat er anders geen goedkeuring kan komen van VMM.</p>		Pidpa
5.6	<b>IGBC / infovergadering</b>		
	<p>Na de CV1 zal een vergadering belegd worden van de IGBC. Na consensus zal er een infovergadering belegd worden met de bewoners.</p> <p>Pas dan start ARCADIS Belgium aan de innemingsplannen en def. ontwerpdocument.</p>	A	L

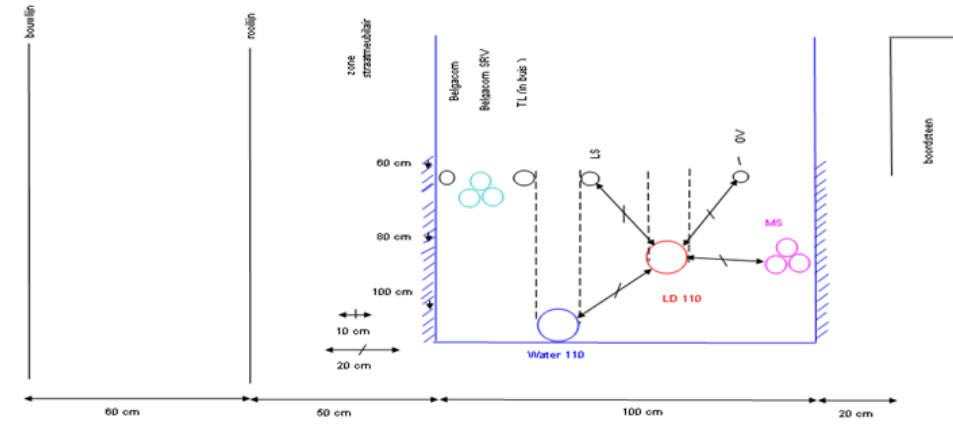
## 9.6 Verslag coördinatievergadering nutsbedrijven dd. 17/03/2014

OVERHANDIGDE DOCUMENTEN	VERSIE/DATUM	VAN	AAN
Nota typeprofielen	dd 27/02/2014	ARC	vergadering

BEMERKINGEN OP HET VORIGE BESPREEKINGSVERSLAG	WIE
Nihil	

OPENSTAANDE ACTIEPUNTEN		VAN	AAN
Nr.	Korte beschrijving		
4.1.	<b>Verlichting</b>		
	<p>Er dient alleszins een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten (SWO VIII), want de huidige verlichting is geplaatst tegen de palen van bovengronds nutsleidingen. Als deze ondergronds komen te liggen is er geen verlichting meer.</p> <p>Verlichting in het bos van het fietspad, zal alleszins zeer milieutechnisch moeten bekeken worden (vleermuisvriendelijke lichten, via sensors, dimming,...) &gt; zie verslag 3.5</p> <p><i>Zie mail Erwin Reniers &gt; INFRA &gt; te bespreken op CV1</i></p>	L	AWV / BMV

NIEUW BESPROKEN PUNTEN		VAN	AAN
7.1	Doel van de vergadering:	ARC	Allen
	Vastleggen van typedwarsprofiel en zone voor nutsleidingen. Mogelijke verplaatsingen, ter voorbereiding van studiewerk nutsmaatschappijen. Onteigeningen beperken.		
7.2	Harde randvoorwaarden / eisenpakket		
7.2.1	Grachtensysteem behouden (=eis VMM) als RWA. Voldoende buffercapaciteit volgens normen van provincie > ARCADIS Belgium zal deze berekenen.		
	In deze normering dient de halve dakoppervlakte van de woningen zonder regenwatertank met herbruikstelsel worden meegerekend. Gemeente Laakdal zal de informatie aan ARCADIS Belgium en Pidpa verstrekken, zodat de buffercapaciteit van de grachten kan bepaald worden.	L	ARC PID
7.2.2	Onder fietspad (volgens vademecum in monoliet verhardingsmateriaal) geen nutsleidingen voorzien dewelke aansluitingen behoeven. Liefst zelfs geen leidingen. Doorvoerleidingen worden wel getollereerd.	AWV	Allen
7.2.3	Verlaten leidingen dienen steeds weggenomen worden. Eventueel via aannemer wegenis, mits vergoeding door de nutsbedrijven.	AWV	Allen
7.2.4	Gebruik van de standaard VRN –sleuf voor nutsleidingen langsheen gewestwegen. De rooilijn mag op de rand van de sleuf.	BEL , PID, INF	ARC L / T / S AW V

	<p style="text-align: center;"><b>Typesleuf verkaveling</b> Typesleuf zonder ob's (optische buizen) Opgelegde dekking wordt gerespecteerd</p> 		
<p>7.2. 5</p>	<p>Verlichting van de rijweg en fietspad enkel in woonzone van Laakdal. Overige deel van N165, enkel verlichting fietspad volgens eisen ANB: enkel binnen spitsuren aan 100% Type BAT-verlichting (vleermuisvriendelijk) en 20% lichtintensiteit buiten spitsuren, uniform aangelicht. Verlichting ter hoogte abdij Averbode &gt; dossier VLM.</p>		
<p>7.2. 6</p>	<p>De 2 duikers voor enerzijds de Werftloop en anderzijds de Heidelberg dienen vervangen te worden. Alle maatschappijen lopen over deze kokers. Een gestuurde boring is aangewezen.</p>	<p>ARC</p>	<p>BEL , PID, INF</p>
<p>7.3</p>	<p>Te verwachten verplaatsingen:</p>		
<p>7.3. 1</p>	<p>Pidpa – waterleiding.</p>	<p>PID</p>	
	<p>De waterleiding ligt aan beide zijden van de N165, momenteel onder de private eigendommen, veelal op de rand van de voorgestelde rooilijn van 18 m (9m uit as rijweg). Op enkele plaatsen ligt deze leiding tussen de 7.50 en 9 m uit de as van rijweg. Gezien de waterleiding bestaat uit glasvezelbetonbuizen voorziet Pidpa weliswaar een vervangen van deze buizen, omwille van stabiliteitstredenen van de leiding. Zij overwegen dit enkel als er ook werken door andere maatschappijen in de buurt van hun leidingen zullen worden uitgevoerd.</p>		
<p>7.3. 2</p>	<p>Belgacom.</p>		
	<p>Deze maatschappij wil liefst haar leidingen laten liggen en wachtbuizen voorzien voor huisaansluitingen. Dit voldoet echter niet aan eis 7.2.2. Verplaatsingen van alle leidingen van Belgacom is dus te voorzien: verdeelnet, junctiekabels tussen kasten en verdeelleidingen tussen centrales &gt; circa 15 leidingen verdeeld over beide zijden van de N165. Belgacom heeft ook leidingen liggen in het bosgedeelte (= Europees natuurgebied). Deze kunnen worden behouden, behoudens ter hoogte van de amfibie-tunnels (&gt; plaatselijk verlagen)</p>		
<p>7.3. 3</p>	<p>Infrax.</p>		
	<p>Uitgezonderd van de gasleiding en een middenspanningskabels hangen alle andere leidingen (LS, teledistributie,...) nog op via een bovengronds net. Mits goedkeuring van de gemeente Laakdal en een kleine tussenkomst (zal zeer miniem zijn) zullen de leidingen ondergronds gebracht worden.</p>		
	<p>Er ligt een lege glasvezeltube tussen woningen 45 en 63.</p>		
	<p>Verlichtingsstudie voor woonzone dient opgestart.</p>		<p>INF</p>

	<p>Marc Van Loy vraagt na bij Nikka Curinckx na of een betoelaging van fietspadverlichting mogelijk is via een samenwerkingsovereenkomst?</p> <p><b>SAMENWERKINGSOVEREENKOMST VIII - SAMENWERKINGSOVEREENKOMST VOOR DE PLAATSING VAN AAN DE BEBOUWDE OMGEVING AANGEPASTE VERLICHTING VAN EEN GEWESTWEG, GEPLAATST DOOR DE GEMEENTE [26-03-2013]</b></p> <p>Met deze samenwerkingsovereenkomst verbinden de partijen (het gewest en de lokale overheid) zich ertoe om een aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting aan te brengen of te vernieuwen in doortochten van gewestwegen en in overgangsgebieden in bebouwde omgeving, met als doel de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.</p> <p>Deze samenwerkingsovereenkomst is van toepassing op:</p> <p>doortochten met inbegrip van hun aanpalende overgangsgebieden en poorten, inclusief in het project aanwezige rotondes en kruispunten;</p> <p>wegvakken in een bebouwde omgeving die niet als bebouwde kom zijn afgebakend, maar waarop een aangepaste verlichting vereist is, inclusief rotondes en kruispunten.</p> <p>De lokale overheid zorgt voor eigen rekening voor studie, efficiënte plaatsing, beheer en onderhoud van de verlichting en betaalt het elektriciteitsverbruik. De verlichtingsinstallatie moet voldoen aan de voorschriften van het typebestek van de Beroepsfederatie van de Elektriciteitssector in België.</p> <p>Het gewest betaalt een eenmalige forfaitaire bijdrage per km gewestweg die verlicht wordt.</p> <p>De verlichting in het natuurgebied wordt NIET gesubsidieerd.</p>	ARC	L
7.4	<p><b>Bepaling typedwarsprofiel en sleufzone voor nutsbedrijven.</b></p>		
	<p>Om te voldoen aan de eisen en alsnog voldoende ruimte te hebben voor grachten, plaatsen van DWA-leidingen en ruimte voor OV-palen wordt volgende profiel voorgesteld, waarbij getracht wordt binnen de voorgestelde, maar niet gerealiseerde rooilijn van 18 meter te blijven</p>		
	<p>AWV zal nagaan of de informatie omtrent de geplande rooilijn van 18 m in het verleden vermeld werd bij de bouwvoorvragen, e.d. Dit is steeds een extra troef bij onderhandelingen en om uitleg te verschaffen op de info-meting met de bevolking / getroffen.</p>		
7.5	<p><b>Onteigeningen</b></p>		
	<p>De rooilijn zal gebracht worden op 18.00 meter (afhankelijk of er voldoende buffercapaciteit is in de grachten)</p>		
	<p>Onteigeningen worden gedragen door het gewest, rechtstreeks via aankoopcomité. IOK voorziet enkel in een verkoopsovereenkomst via een onderhandelingsfase.</p>	L	AW V
	<p>Er is wel een extra inname te voorzien voor een pompstation ter hoogte van Lakstraat 1. Dit wordt in ontwerpfasen verder uitgewerkt.</p>		
	<p>Daar waar woningen te kort tegen het toekomstig fietspad komen en waar parkeren van wagens voor de garagepoort onmogelijk wordt in het voorgestelde profiel, zal een oplossing gezocht worden door:</p> <p>langere inbuizingen van de grachten &gt; lateraal parkeren op private eigendom</p> <p>uitbuiging fietspad naar rooilijn en parkings tussen rijweg en fietspad. Gracht is dan eveneens ingebuisd.</p>		

	uitbuiging fietspad naar bordsteen en parking tegen rooilijn of alsnog parkeren voor garage mogelijk houden. Hier is dan een normale inbuizing te voorzien. ARCADIS Belgium werkt dit nog verder uit in grondplan voor GBC.		
7.6	Aquafin:		
	De DWA-afvoer tussen de Huyten en N127, alsook tracé op N127 is een dossier dat via “lokaal pact” zal verlopen en door Aquafin zal worden behartigd. Pidpa zal na indienen dossier bij VMM, Aquafin op de hoogte stellen van het lopende fietspadendossier.	PID	L / ARC
	Het pompstation aan de Grote Gete is aanwezig en kan niet verdiept aangelegd worden, zoals eerder werd aangehaald. Een tweede pompstation is dus onontbeerlijk. Mogelijk locatie of verbrede berm aan kruispunt N165 / N127.	ARC	PID

## 9.7 Notulen van schepencollege

Provincie **Antwerpen**  
Arrondissement **Turnhout**  
Gemeente **Laakdal**

### UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Zitting van donderdag 25 juni 2020

Aanwezig: Raf Moons - Schepen  
Benny Smets - Schepen  
Frank Sels - Schepen  
Gerda Broeckx - Schepen  
Jurgen Mensch - Schepen  
Jerry Verspreet - Algemeen directeur

Verontschuldigd:  
Afwezig: Tine Gielis - Burgemeester

**Edc:** Mobiliteit  
**26** Dossier fietspad Averbodse Baan: opwerpconcept fase 2.

### BESCHRIJVING

---

#### Aanleiding en Feitelijke context

In het virtueel overleg d.d. 2 juni 2020 werden de opwerpvoorstellen besproken voor fase 2 van dit dossier (aanleg fietspad/riolering vanaf Diestse Baan tot Lakstraat).

Ten opzichte van de oorspronkelijke plannen zijn volgende wijzigingen voorgesteld:

- 1) Snelheid op dit gedeelte van de rijbaan verlagen naar 50 km/u i.p.v. 70 km/u
- 2) Breedte van het fietspad op 2 meter zetten i.p.v. de minimale breedte van 1,75 meter. Dit vanwege het snelheidsverschil tussen speedpedelecs en gewone fietsen.

Verder wordt door het studie bureau aangegeven dat het al dan niet verwijderen van de grachten een optie zou zijn en te vervangen door infiltratiebuizen. Aquafin en Pidpa geven aan dat ze voorstander zijn van controleerbare open grachten en niet van infiltratiebuizen. Ook VMM is voorstander van deze visie.

Zie verslag in bijlage.

#### Argumentatie

Het verlagen van de snelheid door enkel het plaatsen van een verkeersbord 50 km/u zal er niet voor zorgen dat gemotoriseerd verkeer zich aan deze snelheid zal houden.

Hiervoor dient het wegbeeld (in dit geval de rechtheid van de weg) gebroken te worden door asverschuivingen en wegvernauwingen.

AWV geeft aan dat deze ingrepen ten koste van onze gemeente zullen zijn en niet binnen het project kunnen gefinancierd worden.

Ter info: tussen Geel en Meerhout is recent de Tessenderlosweg/ Kiezel heropend na de aanleg van fietspaden, waarbij het wegbeeld van de Averbodse Baan vergelijkbaar is met deze herinrichting.

#### Advies dienst mobiliteit:

Dienst mobiliteit ondersteunt de visie van AWV/ BMV dat een snelheid van 50 km/u bij het huidige voorstel inrichting, gecombineerd met verkeersborden niet gerespecteerd zal worden zonder bijkomende maatregelen (asverschuivingen/ wegvernauwingen). Hierbij wordt de wegbeleving van Tessenderlosweg/Kiezel in Geel/Meerhout meegenomen als voorbeeld ter ondersteuning van deze visie.

Ook de visie om de fietspaden een breedte van 2 meter te geven is een meerwaarde. Zeker aangezien steeds meer elektrische fietsen en speedpedelecs in het straatbeeld komen.

Een minimale breedte van 1,75 meter dient zeker op alle plaatsen behouden te worden.

Tot slot lijkt de discussie over het al dan niet behouden van de grachten overbodig. Uit alle eerdere overlegmomenten is steeds naar voor gekomen dat het verwijderen van grachten geen verdere optie

was. Men dient er dan ook vanuit te gaan dat open grachten dienen behouden te blijven i.p.v. infiltratiebuizen.

## **BESLUIT**

---

### **Artikel 1**

Het schepencollege beslist om een maximumsnelheid van 70 km per uur toe te passen. De diverse kruispunten langsheen de Averboodsebaan dienen snelheidsverlagend te worden aangelegd.

### **Artikel 2**

Het schepencollege wenst het fietspad twee meter breed te maken waar mogelijk.

### **Artikel 3**

Het schepencollege opteert voor open grachten.

Gedaan te Laakdal in zitting zoals voormeld.

Namens het schepencollege,

De algemeen directeur  
Get. Jerry Verspreet

De burgemeester - voorzitter  
Get. Tine Gielis

Voor éénsluitend afschrift,

De algemeen directeur  
Jerry Verspreet

De burgemeester  
Tine Gielis

Elektronisch ondertekend op 3/07/2020  
door Jerry Benedikt Verspreet,  
Algemeen directeur

 Elektronisch ondertekend op 3/07/2020  
door Kristin Karel Gielis, Burgemeester





## 9.8 Verslag PSG 17/08/2020

**NUMMER NOTULEN**

BE0112000893.0130\_PSG\_17-08-2020

**DATUM NOTULEN VERZONDEN**

19/08/2020

**STARTTIJD VERGADERING**

13:30 u

**EINDTIJD VERGADERING**

15:00 uur

**NAAM**

Ivo Wolfs

T +32 486 130888 E ivo.wolfs@arcadis.com

**PROJECTNUMMER**

BE0112000893.0130

**ONZE REFERENTIE**

BE0112000893.0130\_PSG\_17-08-2020

**ITEM**

WIE

1. Laakdal wil het snelheidsregime behouden op 70 km/h. De rijstrookbreedte dient volgens richtlijnen te worden verbreed naar 3,30 m. De gemeente stemt hiermee in.
2. Veiligheidsstrook dient 1,0 m te bedragen. Arcadis beschouwt de trottoirband ook als onderdeel van deze strook. Volgens MOW dient dit echter zonder trottoirband te worden gezien. De provincie Antwerpen meldt dat het aangewezen is bij een snelheid van 70 km/h om een afstand van tenminste 2 à 2,5 meter toe te passen. De afstand van 1 meter geldt als een absoluut minimum op plaatsen waar het niet mogelijk is. Aangezien er iets is fout gelopen bij de uitnodiging van de provincie, zal er nog een apart overleg worden georganiseerd met de provincie. ARC
3. MOW haalt eveneens aan dat hagen op 80 cm niet steeds het gewenste resultaat hebben. Onderhoud stelt veelal problemen. Gemeente Laakdal blijkt wel een goede groenbeheerder te zijn.
4. De weg wordt overgedragen van AWV naar de gemeente dus de opgelegde maatvoering van AWV dient in principe niet te worden gevolgd. Gemeente Laakdal wil echter wel een veilige rijweg, gezien deze weg meermaals kan ingeschakeld te worden als omleidingsroute voor de omliggende gemeentes.
5. Buitenzijde berm is nu als 70 cm voorzien, in principe hebben de nutsmaatschappijen 1,0 m vrije ruimte nodig. Arcadis toets profiel met nutsmaatschappijen af om te kijken wat de mogelijkheden zijn met het nieuwe voorgestelde profiel. ARC
6. Kokers van waterlopen worden mee vernieuwd (t.l.v. provincie) in deze werken.
7. Breedte inritten dient 4,5 m te bedragen (volgens richtlijnen AWV). Op moeilijke punten kan hiervan worden afgeweken. AWV haalt hierbij aan dat dit met de nodige voorzichtigheid dient te gebeuren daar dit tot discussies kan leiden. ARC
8. Gemeente stelt de vraag om de gracht te beschoeien om zo ruimte te winnen voor de wegenis. Arcadis zal het profiel hiervoor herberekenen. ARC
9. AWV stelt de vraag om het profiel te bekijken i.f.v. de knelpunten in de innames alvorens over te gaan naar een beschoeide gracht. AWV zie dus liever een niet beschoeide gracht.
10. De verplaatsing van de gracht is volledig ten laste van AWV.
11. Arcadis hertekent nieuw wegprofiel en toetst dit af t.o.v. de knelpunten. ARC
12. De gemeente Laakdal geeft aan dat er een rooilijnplan beschikbaar is voor de Averbodsebaan. De gemeente wenst de opmaak van het rooilijnplan te koppelen aan de innames. AWV meldt dat dit niet meer wordt gedaan gezien dit tot sterke vertragingen zal leiden.
13. Bushaltes nog in te tekenen. Eventueel inplanten bij lange inbuizingen op knelpunten. Perron minimaal 1,0 m breed. Opstelruimte wordt uitzonderlijk op rijweg voorzien, gezien er hier lage busfrequenties zijn. Blindegeleiding toe te voegen. ARC

14. Arcadis haalt aan dat de rijweg best in zijn geheel vernieuwd wordt. Omwille van opbraak van één rijstrook zullen er discontinuïteit ontstaan en kunnen zetting zich voordoen. AWV meldt dat er geen budget is voor het meenemen van de funderingen van de tweede rijwegheft. De kostenraming voor de extra funderingen wordt opgemaakt en overgemaakt aan de gemeente. Belangrijk is aan te halen dat de rijstrook waaronder de DWA wordt voorzien en alle doorsteken van de andere rijstrook worden betaald door Aquafin.
15. Arcadis vraagt de gemeente om al eens na te denken over het organiseren van de inwonersvergaderingen gezien de geldende maatregelen rond Covid-19. LAA
16. Voor andere projecten heeft de gemeente reeds beroep gedaan op IOK. AWV geeft aan dat de gemeente dit hier ook zou kunnen. AWV vraagt dit intern nog eerst verder na of de onderhandelingskost kan meegenomen worden. De gemeente geeft aan dat dit in de vorige fase niet door IOK gedaan is daar deze werken zich niet volledig op het grondgebied van de provincie Antwerpen bevinden. AWV
17. AWV vraagt om, i.f.v. de omgevingsvergunning, reeds na te denken over de compensatie van de te kappen bomen. Repliek Arcadis: men spreekt hier van solitaire bomen waarvan een aantal met een omtrek van meer dan 1m → omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is vereist (= kapvergunning), echter dienen deze niet gecompenseerd te worden daar men niet over een bos spreekt. Enkel de bomen ten westen en tegenover huisnummer 78 kunnen mogelijks als onderdeel van een bos gezien worden, dit zal verder worden afgestemd met ANB. ARC
18. Kruispunt Averboodsebaan-Oude Diestersebaan, de gemeente zal bekijken welk kruispunt behouden blijft met toegang voor voertuigen. LAA
19. Zijstraten: middengeleiders in deze zijstraten komen te vervallen.
20. Er is reeds een samenwerkingsovereenkomst voor de studie, nog niet voor de werken zelf. AWV meldt dat de partij die de onteigeningen zal uitvoeren, dient te worden opgenomen in deze SWO. AWV/LAA
21. Voorlopig wordt er vooropgesteld om eind september een nieuw grondplan en typedwarsprofiel met verslag over te maken aan de betrokken partijen, met vraag om schriftelijke goedkeuring. ARC

## 9.9 CV-meeting 09/09/2020

**OVERLEGNAAM**  
CV1 Averbodsebaan  
**DATUM VERGADERING**  
9 september 2020  
**LOCATIE**  
gemeentehuis Laakdal  
**DEELNEMERS**  
zie aanwezigheidslijst

**DATUM NOTULEN VERZONDEN**  
17 september 2020  
**NAAM**  
Sebastiaan De Krock  
M +32 0472738778  
**PROJECTNUMMER**  
BE0112.000893.0130 (23.342)

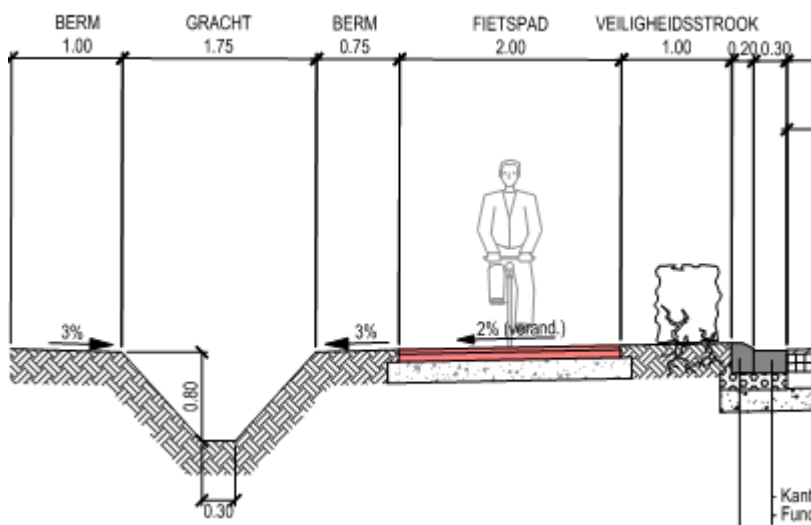
ITEM

WIE

Coördinatieverslag nr. 001

- **Doel van de vergadering**  
Eerste coördinatievergadering i.f.v. profiel wegenis.
- **Besproken punten**
  - Typedwarsprofiel

De nutsmaatschappijen kunnen zich akkoord verklaren met onderstaand typedwarsprofiel. Hierbij wordt een zone voor nutsleidingen van 1,0 m tussen de rooilijn en de kruin van de gracht voorzien.



Fluvius geeft aan dat de verlichting best in de berm aan de rooilijn geplaatst wordt en niet in de tussenberm fietspad-gracht. Dit gezien de benodigde vrije zone van 70 cm tussen fietspad en de verlichtingspaal.

Fluvius stelt de vraag om bij ontwerp de kopmuren af te stemmen op de beperkte vrije ruimte (schuine zijdes, smallere onderzijde,...).

De rijweg zal na uitvoering van AWW naar de gemeente Laakdal overgedragen worden.

ARCADIS

- Nutsleidingen Averbodsebaan

Pidpa algemeen: in het volledige projectgebied bestaat de waterleiding uit asbestcement. De waterleiding wordt dus volledig vernieuwd.

Fluvius: bovengronds net zal ondergronds gebracht worden.

- **Nr. 78:**
  - Proximus: TEL-kabel aanwezig onder fietspad.
  - Fluvius:
    - Bovengronds LS-net, wordt ondergronds gebracht + ontdebeld.

- GLD 110 mm.
  - Verkaveling west van nr. 78 is recent aangesloten.
- Nr. 74:
  - Pidpa: WL kruising rijweg PVC.
- Nr. 72:
  - Fluvius: GLD 100 mm kruist DWA.
- Nr. 72-66:
  - Proximus: TEL onder fietspad: te vernieuwen.
- Lakstraat (nr. 58):
  - Fluvius: Lakstraat MS richting Diestse Baan + bovengronds net.
- Nr. 56:
  - Proximus: oude kabels aan beide zijden: te vervangen.
  - Fluvius: MS papierlood 35, mogelijk te vervangen (Fluvius bespreekt intern).Fluvius
- Kruising Heidelberg:
  - Pidpa: gestuurde boring.
  - Fluvius: over koker: 80 cm diep: mogelijk om boven de grond te behouden?
  - Proximus: idem, geen boring.
- Nr. 54:
  - Fluvius: MS + GLD onder fietspad.
- Zijstraat Lakstraat onderzijde nr. 61-63:
  - Pidpa: WL te vernieuwen.
  - Proximus: geen kabel aanwezig.
  - Fluvius: bovengronds net, ondergronds te brengen.
  - Riolering woning nr. 61-63 aan te sluiten op Averbodsebaan (Aquafin?).Aquafin/  
ARCADIS
- Nr. 51:
  - Fluvius: GLD te verdiepen of vernieuwen.
- Eerste zijstraat (west) Oude Diestsersebaan:
  - Pidpa: Asbestleiding te saneren.
  - Fluvius: GLD aan onderzijde aanwezig.
- Nr. 44: kruising waterleiding.
- Nr. 40: Kruising GLD.
- Tweede zijstraat (oost) Oude Diestersebaan-Huyten:
  - Fluvius: GLD in tussenberm, te verdiepen of vernieuwen.
  - Pidpa: WL te vernieuwen.
  - Proximus: TEL te vernieuwen.
- Nr. 4-30:
  - Proximus: voedingskabels: behouden onder fietspad.
  - Nr. 30: kruising:
    - Fluvius:
      - LS: 2x4x50
      - MS: 2xpapierlood 35
      - GLD
    - Proximus: 200 paar voeding, 100 paar verspreiding.
- Nr. 28-22:
  - Fluvius:
    - GLD aan beide zijden: pare zijde 110 PE, onpare zijde 63 PE.
    - MS papierlood onder fietspad.ARCADIS
- Kruising Werftloop:
  - Fluvius: GLD: 50 cm diep met afdekplaten.
  - Controleren of kruising nutsleidingen mogelijk is.
- Nr. 7:
  - Fluvius: doorsteek GLD: gestuurde boring op 1,4 m. Ontbrekend gedeelte tussen nr. 7 tot nr. 3 wordt aangelegd.
- Nr. 10: Kruising WL PVC.
- Werftloop tot nr. 5: Fluvius: LS ondergronds net.

- Nr. 1: Fluvius: GLD onder FP.
- Nr. 4:
  - Proximus: kruising voedingskabels 200 paar + 50 paar verspreidingskabel.
  - Fluvius: kruising GLD.
- Nr. 2:
  - Fluvius: MS papierlood 1,0 m diep. Fluvius
  - Proximus: TEL papierlood 60 cm diep.
  
- Nutsleidingen Diestse Baan
  - Pidpa algemeen: waterleidingen allen asbesthoudend, te vervangen.
  - Nr. 72 naar 79: Fluvius: GLD: 110 + 10 PN: Fluvius maakt boorcurve over aan Arcadis.
  - Nr. 2: Fluvius: LS bovengrondse kruising.
  - Nr. 81:
    - Fluvius: MS tegen rooilijn aan.
    - Proximus: 26 paar te behouden: 0,6m uit rooilijn.
  - Nr. 72:
    - Fluvius: rechterhoek perceel: GLD: 21,70 m uit rechterhoek huis tot ligging GLD.
  - Nr. 70:
    - Fluvius:
      - Rechterhoek perceel: GLD: 16,50 m uit rechterhoek huis tot ligging GLD.
      - Kruising MS:2 x 50 aluminium, 1x papierlood: 1,0 m diep.
      - LS geen boring 60 cm. Fluvius
      - Schuin OV koper 4x10 bovengronds.
  - Nr. 68: Fluvius: 2 voedingskabels 3x10 ondergronds.
  - Nr. 66: Fluvius: OV bovengronds.
  - Kruispunt Diestse Baan:
    - Pidpa: WL bovenzijde tot einde bebouwing, onderzijde tot voorbij waterloop in het noorden.
    - Fluvius
      - LS bovengronds richting noorden, Fluvius kijkt intern na of dit ondergronds gebracht zal worden.
      - GLD 110 PE: tot aan laatste woning, dan kruising naar oostzijde rijweg: te behouden.
    - Proximus:
      - Pare zijde: TEL: pare: 26 paar: te behouden.
      - Onpare zijde: TEL: pare: 14 paar: te behouden.
      -

- T.h.v. waterloop/pompstation:
    - Fluvius:
      - LS boring aan westzijde, parallel met de rijweg: te peilen.
      - MS oostzijde 50 aluminium: 1,0 m diep.
- OV bovengronds, schuine kruising met rijweg.

## COLOFON

UNIEKE VERANTWOORDINGSNOTA - AANLEG FIETSPADEN LANGSHEEN GEWESTWEG N165 TE  
LAAKDAL  
DEELGEBIED 2 - TUSSEN N127 EN LAKSTRAAT

**KLANT**  
Laakdal

**AUTEUR**  
Ivo Wolfs

**PROJECTNUMMER**  
BE0112000893

**ONZE REFERENTIE**  
BE0112000893\_DGB\_PSGnota\_v3

**DATUM**  
10 november 2020

**STATUS**  
Goedgekeurd

### **Arcadis Belgium nv**

Corda 1  
Kempische Steenweg 311/2.07  
3500 Hasselt  
België  
02 505 75 00

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)