



MinderHinderplan en fasering Kortrijk Stationsomgeving

11 juli 2018

Eurostation
Brogniezstraat 54
1070 Brussel

INHOUD

1.	INLEIDING.....	6
2.	MINDER HINDER PLAN	7
2.1	SLIM PLANNEN MITS EEN GOEDE COÖRDINATIE	7
2.2	SLIM BOUWEN TIJDENS FASERING EN UITVOERING	8
2.3	MOBILITEITSMANAGEMENT	8
2.4	VERKEERSMANAGEMENT	8
2.5	COMMUNICATIE	9
2.6	PUBLIEKSGERICHTE UITVOERING.....	9
2.7	SAMENWERKING EN OVERLEG	11
2.8	BLVC-PLAN	12
2.8.1	Projectbeschrijving.....	13
2.8.2	Omgevingsscan	14
2.8.3	Bereikbaarheid	15
2.8.4	Leefbaarheid.....	16
2.8.5	Veiligheid.....	17
2.8.6	Communicatie.....	18
3.	FASERING	19
3.1	Algemene Projectbeschrijving	20
3.2	FASERING KOS.016 – AFBRAAK WERKEN	22
3.3	FASERING KOS.011 – tijdelijke maatregelen	23
3.4	FASERING KOS.010 – PARKING	24
3.4.1	Fase 10.1 – aanleg parking	25
3.4.2	Fase 10.2 - aanleg nutsleidingen.....	28
3.5	FASERING KOS.012 – FIETS- en BUSTUNNEL.....	30
3.5.1	Fase 12.1 – Fiets- en bustunnel	31
3.6	Fasering KOS.014 – Wegtunnel Zandstraat en rotonde Panorama.....	35
3.6.1	Fase 14.1 - Voorbereidende werken en aanleg bypass Burgemeester Lambrechtlaan.....	36
3.6.2	Fase 14.2 - Aanleg van de ondertunneling Zandstraat en Appel	41
3.6.3	Fase 14.3 - Start aanleg aansluiting Burgemeester Lambrechtlaan	78
3.6.4	Fase 14.4 - Start aanleg aansluiting Panorama	83
4.	BIJLAGEN.....	98
4.1	FASERINGSPLANNEN KOS 10 & KOS 12.....	99
	Faseringsplan 10.1	100
	Faseringsplan 12.1	101

4.2	TYPESNEDES	102
4.3	WEGENCATEGORISERING	108

1. INLEIDING

Minder Hinder heeft tot doel het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stationsomgeving door het toepassen van een snelle en efficiënte werkmethode.

MinderHinder maatregelen zijn maatregelen binnen en buiten de werfzone die de aannemer moet nemen om de hinder ten gevolge van de werken, zoveel als mogelijk te beperken voor de aangelanden en de weggebruikers.

Werken op het openbaar domein brengt onvermijdelijk hinder met zich mee. Voor de opdrachtgever is het beperken van deze hinder van groot belang. De opdrachtgever beschouwt Minder Hinder als een kerntaak, de aannemer dient dit ook te doen.

De aannemer dient de werf zodanig te organiseren dat de hinder voor aangelanden en weggebruikers tot een minimum beperkt blijft. Eens de werken aanvatten moeten periodes van non-activiteit op de werven vermeden worden, in het bijzonder wanneer er wegen worden afgesloten of verkeershinder wordt veroorzaakt.

De materie die binnen de minder hinder aanpak wordt bestudeerd is veranderlijk, in termen van fasering, en menselijk, in termen van de verkeersdeelnemers die getroffen worden door de werken.

Minder hinder vraagt dan ook een integrale aanpak, benaderd door bril van de weggebruiker (inspelen op verkeers- en mobiliteitsmanagement) en een efficiënte aanpak, het voorzien van verkeersproblemen (coördineren van werken, monitoring van fasering, monitoring van effecten van maatregelen en managen van klachten).

Voor de uitvoering van de Minder Hinder aanpak wordt een Minder Hinder plan opgemaakt waarin alle mogelijke maatregelen opgenomen worden. In onderstaande paragraaf worden de grote lijnen van het Minder Hinder plan beschreven.

Het Minder Hinder plan omvat de visie over minder hinder voor het project Kortrijk Stationsomgeving. Het Minder Hinder plan werd aan de werkgroep Minder Hinder voorgelegd ter bespreking en aanpassing. Het plan vormt de leidraad voor de minder hinder werking gedurende de volledige duur van de werken.

Uit het Minder Hinder plan worden de relevante onderdelen gelicht om opgenomen te worden in de bestekken van de verschillende deelprojecten.

2. MINDER HINDER PLAN

Het Minder Hinder plan heeft tot doel de verkeershinder tijdens de uitvoering van de werken te beperken. Om dit doel te realiseren worden in 8 stappen de nodige minder hinder – maatregelen uitgewerkt.

1. Slim plannen mits een goede coördinatie
2. Slim bouwen tijdens fasering en uitvoering
3. Mobiliteitsmanagement
4. Verkeersmanagement
5. Communicatie
6. Publieksgerichte uitvoering
7. Samenwerking en overleg
8. BLVC-plan

Het Minder Hinder plan wordt binnen de werkgroep Minder Hinder verder uitgewerkt. Onderstaande geeft een overzicht van de hoofdlijnen.

2.1 SLIM PLANNEN MITS EEN GOEDE COÖRDINATIE

Coördinatie van de werken is essentieel. Dit zowel van de verschillende deelprojecten en faseringen onderling, als van andere infrastructuurwerken en evenementen in de omgeving. De belangrijkste projecten en evenementen die de meeste interactie zullen hebben met de uitvoering (niet limitatieve lijst):

- § Leieboorden
- § Kortrijk Weide
- § Paasfoor
- § Sinkensenfeesten

Een eerste basisprincipe betreft het zorgvuldig bepalen van routes voor wegomleidingen en werfverkeer.

Indien op een wegomleggingsroute werken worden uitgevoerd of deze route ook al gebruikt wordt voor een wegomlegging voor andere werken, bestaat de kans dat de weggebruiker van de ene omleiding in de andere geleid wordt. Dergelijke situaties zijn te vermijden.

De routes voor werfverkeer moet met een minimum aan hinder worden georganiseerd. Daarom moeten routes worden gekozen die woonstraten niet onnodig belasten. Het werfverkeer moet zich houden aan de wegcategorisering, en routes kiezen op de hiërarchisch zo hoog mogelijke wegen, Bijlage 1.

Een tweede basisprincipe is het uitvoeren van werfgebonden randactiviteiten (leveren, laden en lossen, signalisatie,...) tijdens momenten met weinig verkeer en dus met lage verkeersintensiteiten wanneer het rustig is. Dergelijke verkeersluwe periodes zijn buiten de spitsperiode, 's nachts, weekenden, vakantieperiodes, feestdagen (exclusief evenementen),

In de stationsomgeving, en bijgevolg in de hele werfomgeving, gelden spertijden voor werfverkeer > 5ton: op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag tussen 7u en 9u en tussen 16u en 18u worden er geen leveringen toegestaan met vrachtwagens > 5ton. Op vrijdag worden er geen leveringen toegestaan tussen 7u en 9u en tussen 15u en 18u. De spertijden voor het werfverkeer > 5ton gelden alleen op schooldagen, niet in weekend of vakantie, tenzij er op de school op voorhand geplande en gecommuniceerde activiteiten doorgaan (bvb. open deurdag). Deze uitzonderlijke dagen zullen door de leidend ambtenaar aan de aannemer ten minste 2 weken op voorhand worden meegedeeld.

Een derde basisprincipe is rekening houden met de timing van werken van partners en externen, met evenementen,... Hiervoor worden de aanvraagdossiers voor projecten in Kortrijk voorgelegd aan de werkgroep Minder Hinder voor advies alvorens een vergunning verleend wordt.

Een vierde basisprincipe is flexibiliteit in de werkwijze. Het betreft het maximaal afwerken van logische onderdelen, weekendwerk en het niet openleggen van openbaar domein vlak voor een langdurige vakantieperiode of weekend. Daaren boven kan een volgende fase pas aanvangen als de voorgaande afgewerkt is.

2.2 SLIM BOUWEN TIJDENS FASERING EN UITVOERING

Bij minder hinder is het van belang dat de uitvoering met minimale hinder gepaard gaat, daar de weggebruiker tijdens de uitvoering juist last heeft van hinder. Een oplossingsvariant met minimale hinder, is echter meestal niet de meest voordelige oplossing.

Een afweging tussen beide zal telkens genomen worden bij de verschillende oplossingsvoorstellen die worden voorgelegd. Dit houdt in dat een compromis moet worden gezocht tussen het arsenaal aan technische en organisatorische (en financiële) middelen die worden ingezet, ten opzichte van de hinder die nog aanvaardbaar wordt geacht. Het uitgangspunt is daarbij dat verkeersonderbrekingen dienen beperkt te worden tot het strikte minimum.

2.3 MOBILITEITSMANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement probeert de autodruk in de ruime omgeving van de werf te verminderen door weggebruikers er toe aan te zetten om te kiezen voor een andere vervoerswijze, een ander tijdstip van zich verplaatsen of om de verplaatsing niet te maken.

Door de projectpartners wordt onder meer voorzien in voldoende diefstalveilige fietsenstallingen, een uitbreiding van het aanbod openbaar vervoer in bijzonder op de lijn station – P&R Kortrijk Expo, ...

Een doelgroepgerichte communicatie gebeurt vanuit het Infopunt naar bedrijven, scholen, pendelaars, handelaars,...

Mobiliteitsbeïnvloeding gebeurt niet alleen door mobiliteitsmanagement, maar ook door verkeersmanagement en communicatie.

2.4 VERKEERSMANAGEMENT

Verkeersmanagement is het voorkomen of beperken van hinder door het verkeersaanbod optimaal te verdelen over het wegennetwerk. Daarbij is het een kwestie van de verkeersstromen te beheren met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van de functies in de buurt en veiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

Hierbij is het belangrijk om een onderscheid te maken en types van omleidingsroutes te definiëren:

- § Omleidingsroutes voor doorgaand verkeer die erop gericht zijn het verkeer dat geen specifieke bestemming heeft in het projectgebied te leiden langs gewenste routes rond het projectgebied om zo het verkeer beter te spreiden en de werfomgeving niet te zwaar te belasten. Dit zijn routes op macro-niveau om het verkeer te filteren: R8, R36
- § Omleidingsroutes voor bestemmingsverkeer, die er dus op gericht zijn een specifieke bestemming in het projectgebied te bereiken (en meestal ook de parking - of fietsenstalling - die daarbij hoort). Dit zijn routes op meso-niveau om het verkeer te leiden. Deze routes dienen leesbaar en duidelijk te zijn dmv juiste signalisatie.

De omleidingen kunnen op twee manieren aangegeven worden:

- § via statische oranje signalisatieborden
- § via dynamische borden en tekstkarren

Voor omleidingsroutes voor bestemmingsverkeer naar parkings worden:

- § - zwarte signalisatieborden 'P route'
- § - zwarte signalisatieborden per parking.

Per fase dient er een signalisatieplan te worden goedgekeurd op de Werkgroep Minder Hinder.

De aannemer staat in voor de werfafsluitingen, signalisatie binnen de werfzone, informatiepanelen aan de werf, het signalisatieplan voor zijn werfzone en de aanvraag vergunning inname openbaar domein. De aannemer dient zijn signalisatiemachtiging 4 weken vooraf in. Hij is verantwoordelijk voor al de signalisatie (incl. deze van de parkeerroutes) van de omleidingsroutes ten gevolge van de fasering van de aanneming.

Om snel en efficiënt te kunnen inspelen op de noden en verkeersmanagement maximaal te sturen, wordt er een overkoepelend aannemer signalisatie aangesteld. Deze aannemer signalisatie wordt belast met de bijkomende signalisatie voor doorgaand, bestemmings- en lokaal verkeer, parkeerroutes, reizigerssignalisatie in en rond het station, alsook met de bewegwijzering handelaars.

2.5 COMMUNICATIE

Het tijdig informeren en communiceren aan omwonenden en weggebruikers over de gang van zaken en Minder hinder maatregelen is essentieel om het draagvlak van het project te creëren en te onderhouden.

Er is een Infopunt opgericht vlakbij het station waar omwonenden, bezoekers, weggebruikers,... terecht kunnen met hun vragen en klachten. Daarnaast informeert het Infopunt de omwonenden en weggebruikers over de gang van zaken en de Minder Hinder maatregelen op en rond de werf.

Alle externe communicatie omtrent de werven van het project Kortrijk Stationsomgeving verloopt via het communicatie-team van het project (<http://www.stationsprojectkortrijk.be>). De aannemer moet ervoor zorgen dat het team communicatie tijdig wordt ingelicht over belangrijke elementen van Minder Hinder. Dit betekent concreet dat ten minste 4 weken voor aanvang van een belangrijke fase of maatregel het team communicatie wordt geïnformeerd over deze fase, en dat ten minste 2 weken vooraf het team communicatie gedetailleerd wordt ingelicht over de werken. Daarna tot aan de uitvoering dient het team communicatie onmiddellijk op de hoogte te worden gebracht van elke wijziging. Ook voor kleinere hinderlijke, uitzonderlijke maatregelen moet het team communicatie worden ingelicht. Dat kan via het infopunt van het stationsproject Kortrijk. Een vertegenwoordiger van het team communicatie zal aanwezig zijn op de werfvergaderingen. Bij elke ingreep met grote overlast voor de omgeving (zoals o.a. asfalteringswerken, aanbrengen betonverhardingen, aanbrengen lijnvormige elementen of fietspaden door middel van glijbekisting) dient de aannemer de betrokken bewoners minstens 2 weken voor aanvang van deze werken in te lichten per brief, een kopie van de brief dient steeds gelijktijdig bezorgd te worden aan het team communicatie en aan de leidend ambtenaar.

Daarnaast wordt een klankbordgroep samengesteld die op geregelde tijdstippen samenkomt om de voortgang van het project te bespreken, en opmerkingen of bedenkingen te uitten.

Er is een bereikbaarheidstool beschikbaar om omleidingen voor de verschillende modi te communiceren.

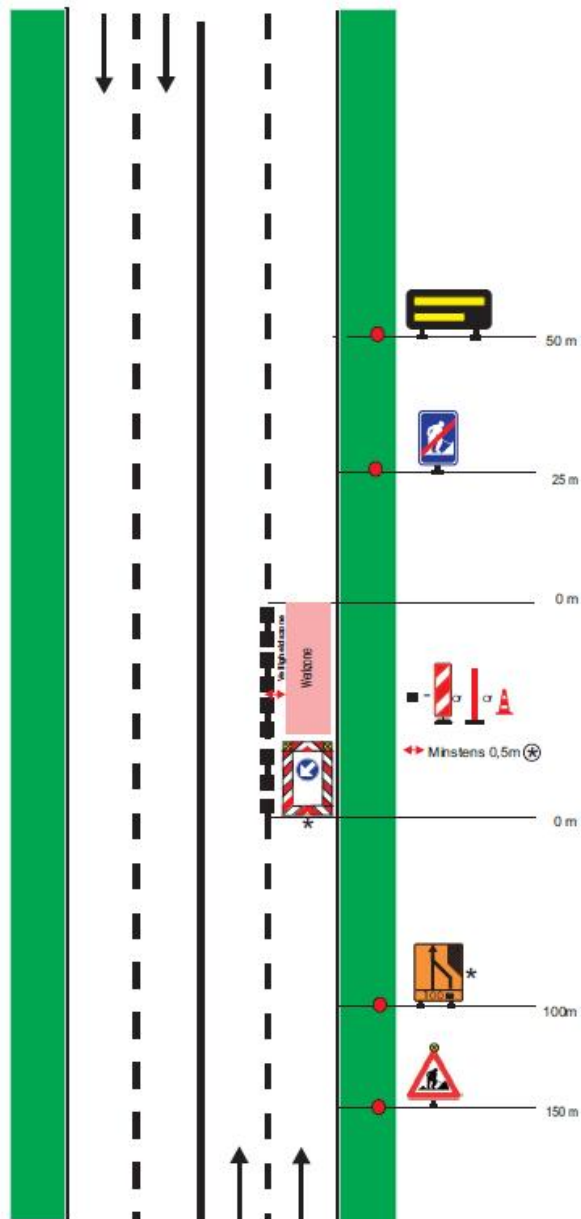
2.6 PUBLIEKSGERICHTE UITVOERING

Publieksgerichte minder hindermaatregelen duiden op het streven naar een goede bereikbaarheid en het garanderen van de verkeersleefbaarheid.

In dit kader zullen volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

- § het plaatsen van verkeersmaatregelen (plaatsen werfafsluitingen, plaatsen signalisatie, plaatsen van voetgangersbruggen, ...) voor werkzaamheden is alleen verantwoord als de veiligheid van de weggebruiker voor alle modi gewaarborgd is;
- § het laten werken van werknemers aan de weg is alleen verantwoord als dat op een veilige wijze kan. Dit betreft werken achter werfhekkens, voorzien van voldoende obstakel vrije ruimte en veilige in- en uitritten van de werfzones;
- § minimale doorgangen voetgangers 1,5m – fietsers enkelrichting 1,5m, dubbelrichting 2,5m;
- § werfafsluiting: ondoorzichtige werfafsluiting < 1m of herrasafsluiting > 1m + voeten werfhekkens naar binnen (werf) gericht;
- § netheid omgeving werf: reinigen straat met veegwagens en ev straatkolken
- § netheid en organisatie op werf;
- § verkeersborden die langer dan 10 dagen staan, dienen vast te worden geplaatst in speciale grondhulzen. Na afloop dienen de grondhulzen verwijderd te worden en dient de situatie in oorspronkelijke staat hersteld;
- § het afsluiten van een belangrijke verkeersader (bv Mr. Tacklaan) kan enkel mits aanvraag ten minste 4 weken vooraf en voorafgaande toestemming van bestuur, politie,... en desgevallend enkel tijdens het weekend of 's nachts;

- § de aanbestedende overheid zal in die zin niet toestaan dat hinderende of toegankelijkheid beperkende werken worden gestart kort voor de aanvang van een lange verlofperiode van de aannemer (langer dan 1 week) en de werken onvoltooid en tijdelijk worden verlaten voor een periode langer dan twee werkdagen;
- § eens de werken begonnen zijn, moet non-activiteit op de werven vermeden worden wanneer wegen (geheel of gedeeltelijk) moeten worden afgesloten, of verkeersbelemmeringen kunnen optreden;
- § restricties werfverkeer conform verkeersreglement;
- § de toegang tot aanpalende eigendommen en gebouwen dient steeds gegarandeerd te zijn voor hulpdiensten, ophaaldiensten, bewoners, bezoekers,...
- § ten laatste 14 dagen voor aanvang van de verkeershinder dient er contact genomen te worden met communicatieteam, coördinator minder hinder, ophaaldiensten, schoolbusvervoer,...
- § ten laatste 1 maand voor aanvang van verkeershinder dient contact genomen te worden met De Lijn en/of de Maatschappijen voor intercommunaal vervoer indien een reisomlegging noodzakelijk is;
- § de aannemer kan werken tussen 6u en 22u
- § de aannemer voorziet voldoende buffer op de werf voor laden en lossen van vrachtwagens;
- § om de impact op de doorlooptijd te beperken dient de aannemer de voorliggende fasering aan een timing te koppelen. De volgende fase kan slechts aanvangen op voorwaarde dat de voorgaande fase beëindigd is, tenzij anders vermeld in de voorliggende fasering;
- § bij uitzonderlijk transport dient min 3 dagen vooraf politie, team communicatie, coördinator minder hinder, leidend ambtenaar verwittigd te worden;
- § voor alle transporten van en naar de werf geldt een verbod op het gebruik van tractoren.
- § waar verlichting wordt verwijderd, wordt extra verlichting geplaatst: min 5Lux en gemiddeld 10Lux;
- § de werfin- en uitrit wordt afgesloten met een afsluitbare poort die gesloten wordt bij inactiviteit;
- § aan de werfin- en uitrit wordt signalisatie geplaatst conform het vereiste bord werftoegang. Daar waar veel fietsers langsheen de werfin- en uitrit passeren worden bijkomend de borden 'Fietzers: let op, werfverkeer! – Werfverkeer: let op, fietsers!';
- § bij niet haakse kruising van werfverkeer met fiets- of voetpad, maar bij kruisen onder een schuine hoek voldoende zichtbaarheid voor werfverkeer enerzijds en fietsers anderzijds gegarandeerd worden. Bijvoorbeeld door het verwijderen van werfdoeken op de herashekkens waardoor er door het hekwerk heen zichtbaarheid is, of door het plaatsen van een bolle spiegel ter voorkoming van de dode hoek,...
- § bij inname van een gewestweg wordt tussen de werfzone en de signalisatiebakens een veiligheidszone van 0,50m voorzien conform de voorwaarden van AWW – Werfsignalisatie op niet-autosnelwegen, Figuur 1.
- § Bij het invoegen van de dienstregeling en het tijdelijke busstation dient een alternatief geboden te worden door de partners dat rendabel, veilig en vandalisme bestendig is om de overgang noord-zuid vlot en veilig te kunnen maken.



Figuur 1: Werfsignalisatie werken 5^e categorie, snelheid < 50km/h

2.7 SAMENWERKING EN OVERLEG

Samenwerking tussen de verschillende betrokken actoren en partners is essentieel om bovenstaande stappen succesvol te kunnen realiseren.

De organisatiestructuur omvat:

- § Werkgroep Minder Hinder die bestaat uit een vertegenwoordiger van alle projectpartners (Stad Kortrijk, Parko, NMBS, De Lijn, Infrabel en AWW) en van het studie bureau Eurostation. De werkgroep wordt voorgezeten door de coördinator Minder Hinder. De werkgroep komt wekelijks samen op dinsdagvoormiddag. De werkgroep heeft als taak het bespreken van problemen, klachten en vragen én het aanbieden van oplossingen. De werkgroep adviseert aan de leidend ambtenaar en de verantwoordelijke wegbeheerders.
- § Werkgroep Communicatie

2.8 BLVC-PLAN

Om de minder hinder aanpak per fase te garanderen wordt voorafgaandelijk aan de uitvoeringsfase het BLVC-plan opgesteld. Hét plan om de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie per uitvoeringsfase te waarborgen en de hinder op de omgeving te beperken.

Het BLVC-plan is de uitgebreide rapportage van de maatregelen minder hinder, voorzien van tekst en kaartmateriaal, en aangevuld met een beschrijving van onderstaande secties. De randvoorwaarden worden door de opdrachtgever per fase en per sectie bepaald en opgenomen in het bestek en zijn bindend voor de aannemer.

2.8.1 PROJECTBESCHRIJVING

Projectbeschrijving geeft een beknopte situering van de werfzone en korte beschrijving van de werkzaamheden en planning van deze fase.

2.8.2 OMGEVINGSSCAN

Bereikbaarheid inventariseert de verschillende functies die binnen de perimeter van deze fase gelegen zijn, en waarmee o.a. qua bereikbaarheid rekening moet gehouden worden (bv. scholen, publieke parkings, kantoren, handelszaken, omwonenden,...). Daarnaast bevat de Bereikbaarheid een inventaris van de resterende beschikbare infrastructuur per modus en een raming van het resterende parkeerareaal (auto, fiets, extra maatregelen, tijdelijke voorzieningen).

2.8.3 BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid biedt inzicht in de lokale bereikbaarheid per modus voor deze fase.

Mogelijke maatregelen (niet limitatieve lijst):

- § routes en wachtlocaties werfverkeer
- § omleidingsroutes per modi
- § veilige, brede tijdelijke routes en oversteekvoorzieningen voor voetgangers
- § looproutes personen beperkte mobiliteit
- § maatregelen voor personen beperkte mobiliteit
- § aangepaste route, ev tijdelijke haltes, aangepaste dienstregeling openbaar vervoer
- § locatie K&R, taxi en laden en lossen
- § routes andere openbare dienstverlening (huisvuil, hulpdiensten,...)
- § Parkeerroutes
- § ...

2.8.4 LEEFBAARHEID

Leefbaarheid specificeert hoe de opdrachtgever de interactie tussen werf en omgeving uiteenzet en omvat de maatregelen tot beperken van geur, geluid en licht.

Mogelijke maatregelen (niet limitatieve lijst):

- § pre-telcampagne verkeer
- § verbod landbouwvoertuigen voor werfverkeer
- § transport van grond of andere materialen die stof kunnen veroorzaken worden afgedekt vervoerd
- § beperken van nachtwerk in woonomgevingen
- § werfhekkens stevig verankeren
- § rijwegen modder- en slijkvrij houden
- § lading die stof teweeg brengen sproeien
- § ...

2.8.5 VEILIGHEID

Veiligheid beschijft de algemene veiligheidsaspecten en de manier waarop de aannemer hiermee omgaat.

Mogelijke maatregelen (niet limitatieve lijst):

- § veiligheid van werf en omgeving
- § bouwtechnische veiligheid
- § aandacht voor in- en uitrijdend werfverkeer
- § sociale veiligheid
- § verkeersveiligheid
- § handhaving verkeersregels
- § ...

2.8.6 COMMUNICATIE

De feitelijke communicatie wordt gevoerd via het Infopunt Kortrijk Stationsomgeving.

De communicatie voor lokale ingrepen zoals parkeerverboden, onderbreking nutsvoorzieningen, etc... moet door de aannemer overgemaakt worden aan het Infopunt Kortrijk Stationsomgeving.

3. FASERING

3.1 ALGEMENE PROJECTBESCHRIJVING

De werken spelen zich deels af op privaat terrein, deels op de openbare weg. Waar er wordt gewerkt op de openbare weg is een gedetailleerde fasering uitgewerkt per fase, die de fundamentele MinderHinder visie respecteert. Daarbij werd in het bijzonder rekening gehouden met de veiligheid en de doorstroming van voetgangers en fietsers, doorstroming openbaar vervoer en overige verkeer.

Voor de werken op het openbaar domein werden door de opdrachtgever faseringsplannen uitgewerkt. De verkeersafwikkeling van deze fasering werd door de opdrachtgever bestudeerd zowel technisch als verkeerskundig.

Voor elke fase met impact op het openbaar domein dient de aannemer een signalisatieplan op te stellen en te laten goedkeuren.

Daarbij wordt algemeen vertrokken van volgende principes:

§ Fietsers en voetgangers kunnen altijd door (conform de minimale vereisten Minder Hinder);

§ Het verkeer kan in elke fase door, behoudens expliciet aangegeven in de faseringsplannen.

§ Bussen dienen maximale doorstroming te hebben

De werfzone dient zo ingericht te zijn dat bussen vrije doorgang hebben.

Wanneer busverkeer uitzonderlijke niet door kan, dient in de werkgroep Minder Hinder overlegd te worden welke omleiding er voor de bus dient te worden voorzien.

Wanneer haltes worden verplaatst wordt dit opgenomen in het signalisatieplan van de desbetreffende fase, en worden de modaliteiten van deze verplaatsingen in de werkgroep Minder Hinder overlegd.

§ Het werfverkeer wordt toegang verschaft tot de werfzones op welbepaalde plaatsen.

Dat kunnen er meerdere zijn per zone, om toe te laten flexibel te werken.

§ Het werfverkeer moet met een minimum aan hinder worden georganiseerd.

Daarom moeten routes worden gekozen die woonstraten niet onnodig belasten. Het werfverkeer moet zich houden aan de wegcategorisering, en routes kiezen op de hiërarchisch zo hoog mogelijke wegen.

§ De minimale afstanden per vervoerswijze dienen gerespecteerd te worden conform de vermelde typesendes

Het BLVC-plan is de uitgebreide rapportage van de maatregelen minder hinder, voorzien van tekst en kaartmateriaal, en aangevuld met een beschrijving van onderstaande secties. Per fase worden de randvoorwaarden per sectie van het BLVC-plan bepaald. Deze zijn bindend voor de aannemer.

1. Projectbeschrijving
2. Omgevingsscan
3. Bereikbaarheid

Voor leefbaarheid en veiligheid gelden voor alle fases dezelfde randvoorwaarden.

4. Leefbaarheid

Volgende maatregelen dienen genomen te worden door de aannemer:

§ Voor het werfverkeer geldt een verbod op het gebruik van landbouwvoertuigen.

§ Het transport van grond of andere materialen die stof kunnen veroorzaken, worden afgedekt vervoerd.

§ Nachtwerk is enkel mogelijk mits voorafgaandelijke toestemming.

§ De werfhekkens dienen stevig verankerd te worden met de voeten naar de binnenzijde van de werf.

§ De rijwegen waarlangs werfverkeer rijdt dienen modder- en slijkvrij gehouden te worden.

5. Veiligheid

De aannemer dient volgende maatregelen in acht te nemen en de nodige acties te nemen om dit te realiseren:

- § garanderen veiligheid van werf en omgeving
- § garanderen bouwtechnische veiligheid
- § aandacht voor in- en uitrijdend werfverkeer en kruising met voetgangers- en fietsersstromen
- § garanderen sociale veiligheid door het voorzien van voldoende verlichting, van voldoende doorkijkbaarheid, ...
- § respecteren van verkeersregels

3.2 FASERING KOS.016 – AFBRAAK WERKEN

De werken werden reeds afgerond en bestonden uit 2 fases:

- Fase 1 – Afbraak dienstgebouw INFRABEL
- Fase 2 - Afbraak stookplaats NMBS

3.3 FASERING KOS.011 – TIJDELIJKE MAATREGELEN

Om de bouw van KOS10 en KOS12 te kunnen starten dienden eerst een aantal ‘tijdelijke’ maatregelen genomen te worden. Deze werden reeds uitgevoerd.

Deze bestonden uit volgende fases

- Fase 0 - Fietsenstalling Stationsplein
 - o Fase 0a - Fietsenstalling Stationsplein – infrastructuur
 - o Fase 0b – Verplaatsen en installeren fietsenstalling Stationsplein
- Fase 1 - tijdelijk busstation zuid
 - o Fase 1a - tijdelijk busstation zuid Tacklaan
 - o Fase 1b - tijdelijk busstation zuid P.P. Tacklaan – N50
- Fase 2 - tijdelijk busstation noord
 - o Fase 2a - tijdelijk busstation noord kant station Stationsplein en Doornikselaan - bushaltes
 - o Fase 2b - tijdelijk busstation noord kant centrum - zone levering en buffer
- Fase 3 - K&R noord
 - o Fase 3a – Rioleringswerken Tolstraat - Conservatoriumplein
 - o Fase 3b – K&R Noord

3.4 FASERING KOS.010 – PARKING

Deze fase loopt van maart 2019 tot en met september 2022, indicatief onder voorbehoud.

Faseringsplan 10.1

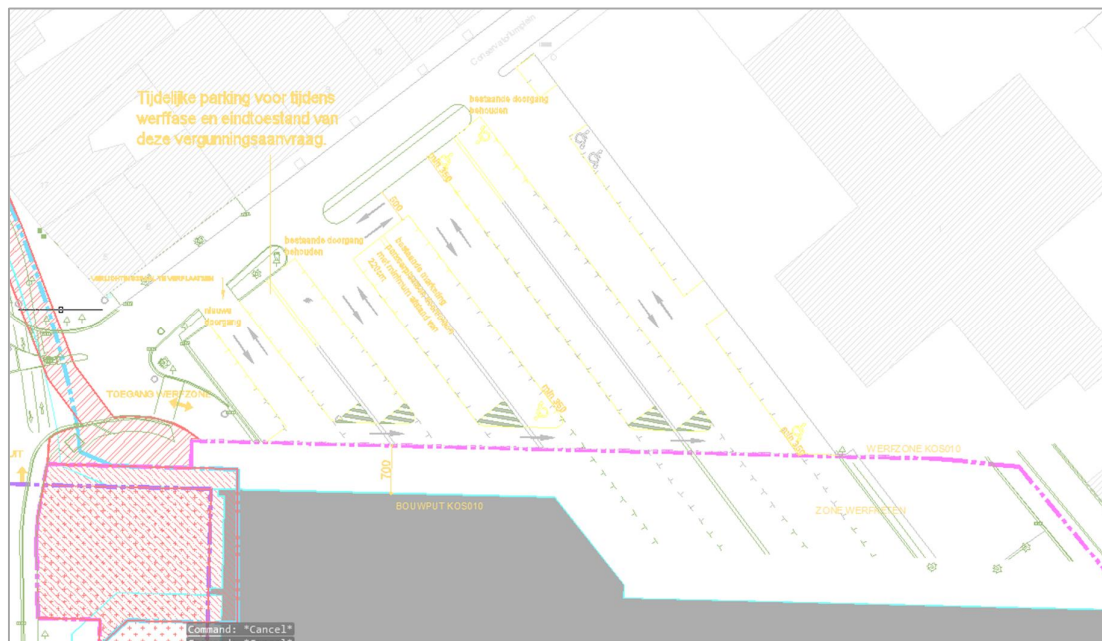
3.4.1 FASE 10.1 – AANLEG PARKING

PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het uitgraven en de bouw van de ondergrondse parking.

OMGEVINGSAN

Op het Conservatoriumplein wordt de helft van parking ingenomen en rest er een capaciteit van 102 parkeerplaatsen.



Figuur 2: Heringerichte parking Station

De parking Station is bereikbaar via het Conservatoriumplein.

BEREIKBAARHEID

Voetgangers en fietsers

Voor voetgangers en fietsers is er steeds een corridor van minimum 4,00m vrije doorgang beschikbaar tussen het Stationsplein en het Conservatoriumplein.

Bussen

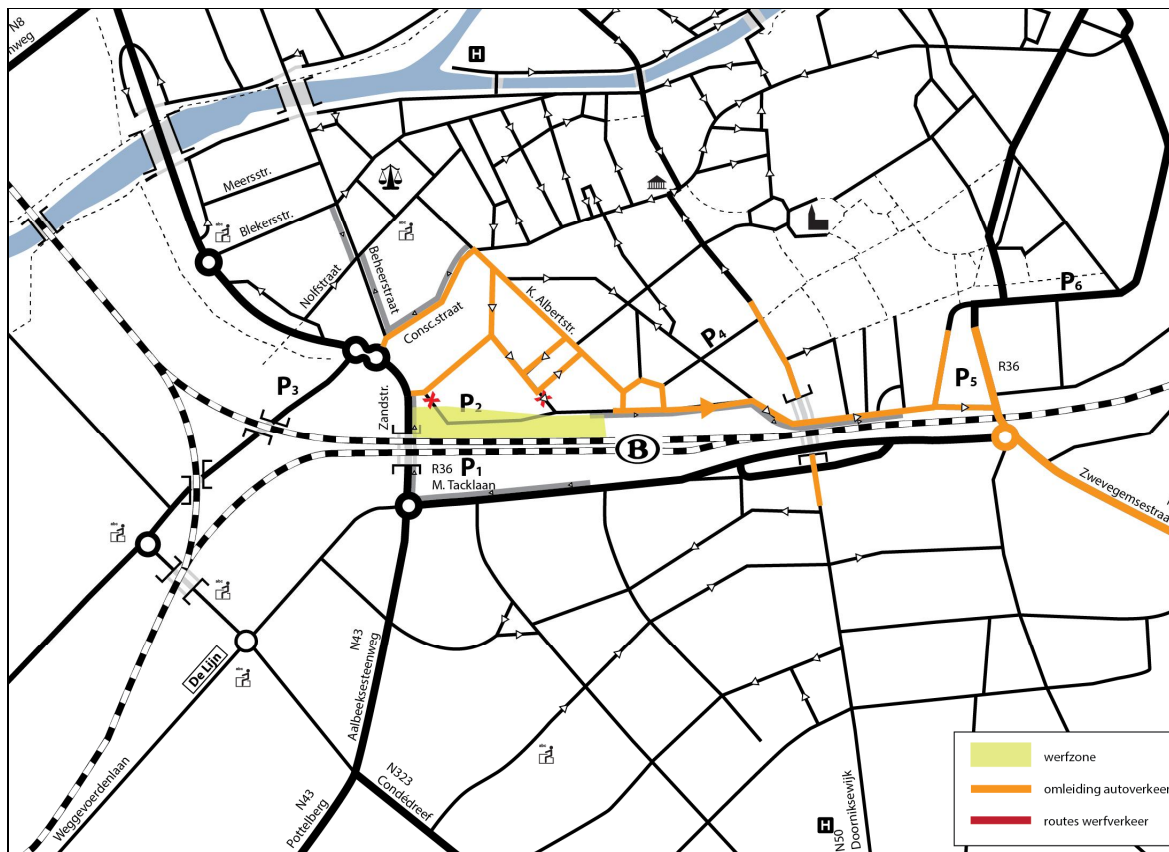
Het tijdelijk busstation noord en zuid zal in dienst zijn vanaf begin 2017. De bussen rijden dan aan via H. Consciencestraat, Louis Robbeplein en K. Albertstraat naar het Stationsplein. Wegrijden gebeurt via de Doornikselaan en Sint-Jorisstraat.

Bussen rijden mee met het gemotoriseerd verkeer in de Minister P. Tacklaan en in de Zandstraat.

Auto- en vrachtverkeer

Tengevolge de afsluiting van het Conservatoriumplein en de Tolstraat dient autoverkeer lokaal om te rijden via Conservatoriumplein, Casinoplein, K. Albertstraat naar het Stationsplein, Figuur 3.

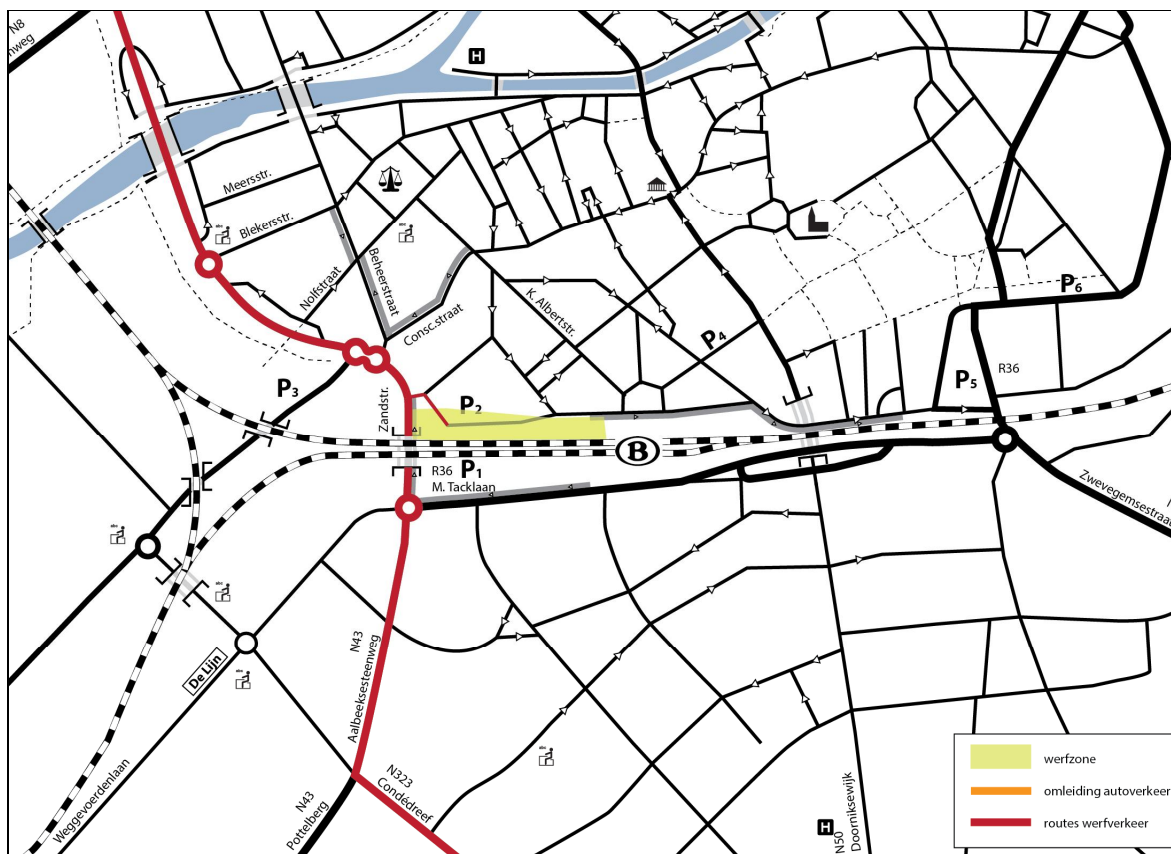
P Station blijft bereikbaar via het Conservatoriumplein.



Figuur 3: Omleidingsroutes fase 10.1

Werkverkeer

Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden, Figuur 4.

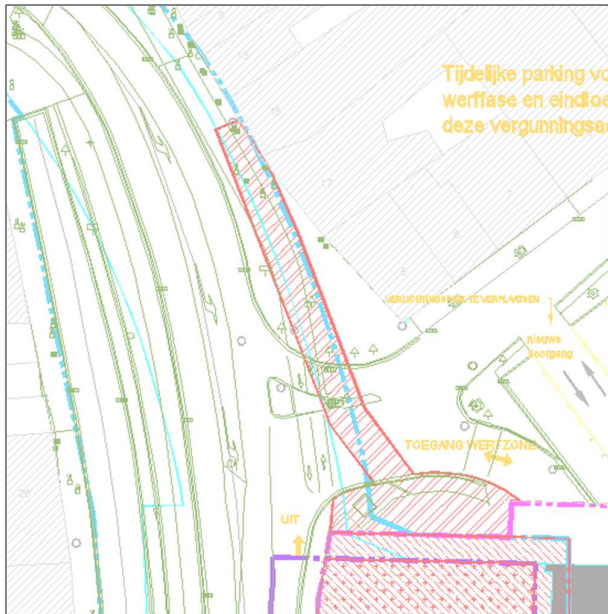


Figuur 4: Routes werfverkeer fase 10.1

3.4.2 FASE 10.2 - AANLEG NUTSLEIDINGEN

PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase valt binnen de fase 10.1 en omvat het plaatsen van de riolering en nutsleiding dwars over het Conservatoriumplein, Figuur 5.



Figuur 5: Inname fase 10.2

BEREIKBAARHEID

Voetgangers en fietsers

Voor voetgangers en fietsers dient er steeds een corridor van minimum 4,00m vrije doorgang beschikbaar tussen Conservatoriumplein en Kluifrotonde.

Bussen

Bussen ondervinden hiervan geen hinder en rijden zoals in 16.03.01 besproken.

Auto- en vrachtverkeer

Voor de aanleg van de nutsleidingen zijn 2 mogelijkheden met betrekking tot de bereikbaarheid van parking Station:

- de aanleg gebeurt zodanig dat éénrijrichting mogelijk is, bij voorkeur wegrijdend verkeer van de parking. Aanrijden gebeurt dan via de Consciencestraat, L. Robbeplein en R. Saverystraat. Deze aanpak geniet de voorkeur van uit oogpunt van bereikbaarheid.
- Volledige onderbreking van het Conservatoriumplein: aanrijden van de parking gebeurt dan via de Consciencestraat, L. Robbeplein en R. Saverystraat, wegrijden gebeurt via Casinoplein en K. Albertstraat.

Werkverkeer

Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden, Figuur 4.

3.5 FASERING KOS.012 – FIETS- EN BUSTUNNEL

Deze fase loopt van najaar 2017 tot en met zomer 2019, indicatief.

Faseringsplan 12.1

3.5.1 FASE 12.1 – FIETS- EN BUSTUNNEL

PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat

- § de voorbereidende werken voor het prefabriceren van de tunnel;
- § het prefabriceren van de tunnel;
- § schuifoperatie van de tunnel;
- § afwerken tunnel en omgeving.

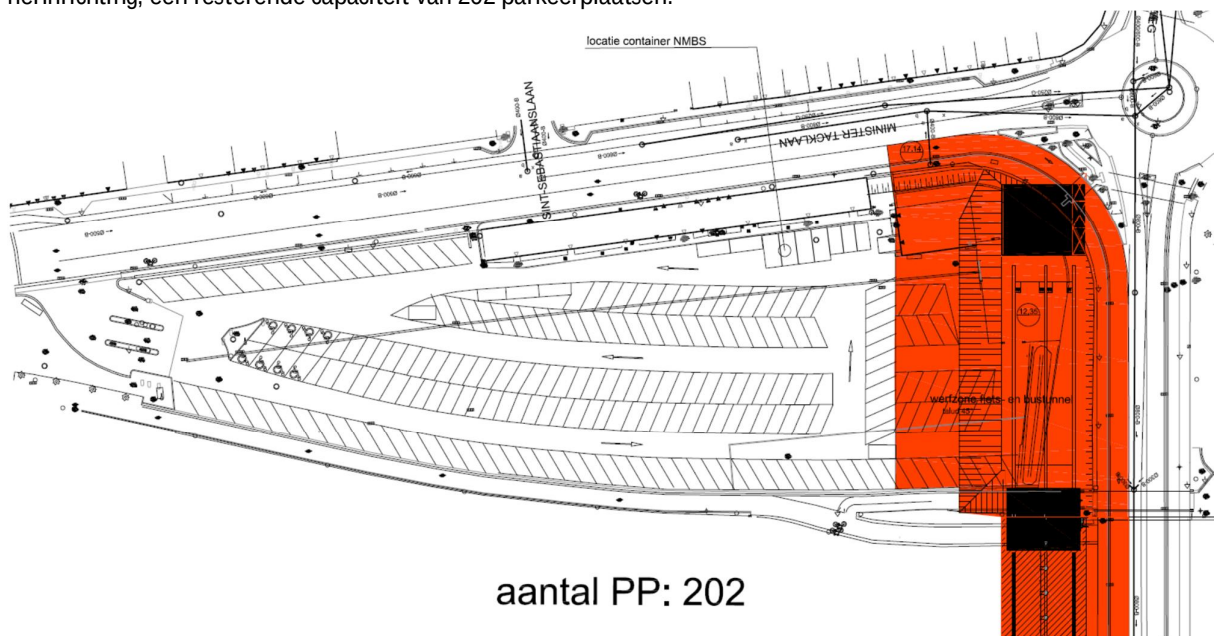
De afbraak van de fietsbrug Guldenspoorpad en de realisatie van een tijdelijke fietsburg is gepland gedurende een periode van maximaal 1,5 maand. Later zal het Guldenspoorpad nogmaals gedurende een week onderbroken zijn.

OMGEVINGSSCAN

Binnen de werfzone situeren zich volgende functies en infrastructuur:

- § parking Tack: parking voor pendelaars en personeel NMBS
- § busbaan M. Tacklaan en Zandstraat
- § Infrabel gebouw kant Conservatoriumplein
- § NMBS gebouw kant M. Tacklaan
- § Bufferzone bussen Conservatoriumplein
- § parking Conservatoriumplein met 27 parkeerplaatsen langs sporen

Tengevolge de inrichting van de werfzone worden een 30-tal parkeerplaatsen van parking Tack ingenomen, alsook de 27 parkeerplaatsen op de parking langsheen de sporen kant Conservatoriumplein. Parking Tack behoudt, na herinrichting, een resterende capaciteit van 202 parkeerplaatsen.



Figuur 6: Herinrichting parking Tack

Gelijktijdig met de werken KOS.12 starten de werken KOS.10 – parking. Beide werfzones overlappen elkaar op het Conservatoriumplein. Omtrent de werfzone kant Conservatoriumplein dienen onderlinge afspraken gemaakt te worden tussen de aannemer KOS.12 en KOS.10.

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

In de M. Pieter Tacklaan wordt het voetpad kant sporen onderbroken thv parking Tack. Voetgangers kant sporen richting Panorama dienen over te steken op het zebrapad thv M. Taklaan nr 79 naar de kant huizen om vervolgens thv Panorama over te steken naar de Zandstraat kant west.

In de Zandstraat is het voetpad onderbroken kant oost (busbaan). Voetgangers in de Zandstraat maken gebruik van het voetpad kant west en de zebrapaden thv Panorama en Kluifrotonde.

Ten gevolge de werfing van KOS.10 op het Conservatoriumplein zal er tussen het Stationsplein en het Conservatoriumplein een corridor van minimum 4,00m beschikbaar zijn voor voetgangers en fietsers.

Fietsers

Fietsers in de Tacklaan kunnen gebruik maken van het Guldenspoorpad, behoudens tijdens de afbraak van de fietsbrug Guldenspoorpad en de realisatie van een tijdelijke fietsbrug.

Tijdens de onderbreking van het Guldenspoorpad rijden fietsers richting Vanden Peerenboomlaan mee met het autoverkeer vanaf Tacklaan nr 79 (inrit fietstenstalling) tot aan Panorama. Fietsers richting Doorniksestraat maken gebruik van het huidige fietspad in de Tacklaan kant woningen.

In de Zandstraat rijden fietsers in beide richtingen kant west. Thv rotonde Panorama sluiten fietsers aan op het fietspad kant west in de Zandstraat.

Thv de Kluifrotonde kunnen fietsers via de fietsoversteek oversteken naar het Conservatoriumplein.

Bussen

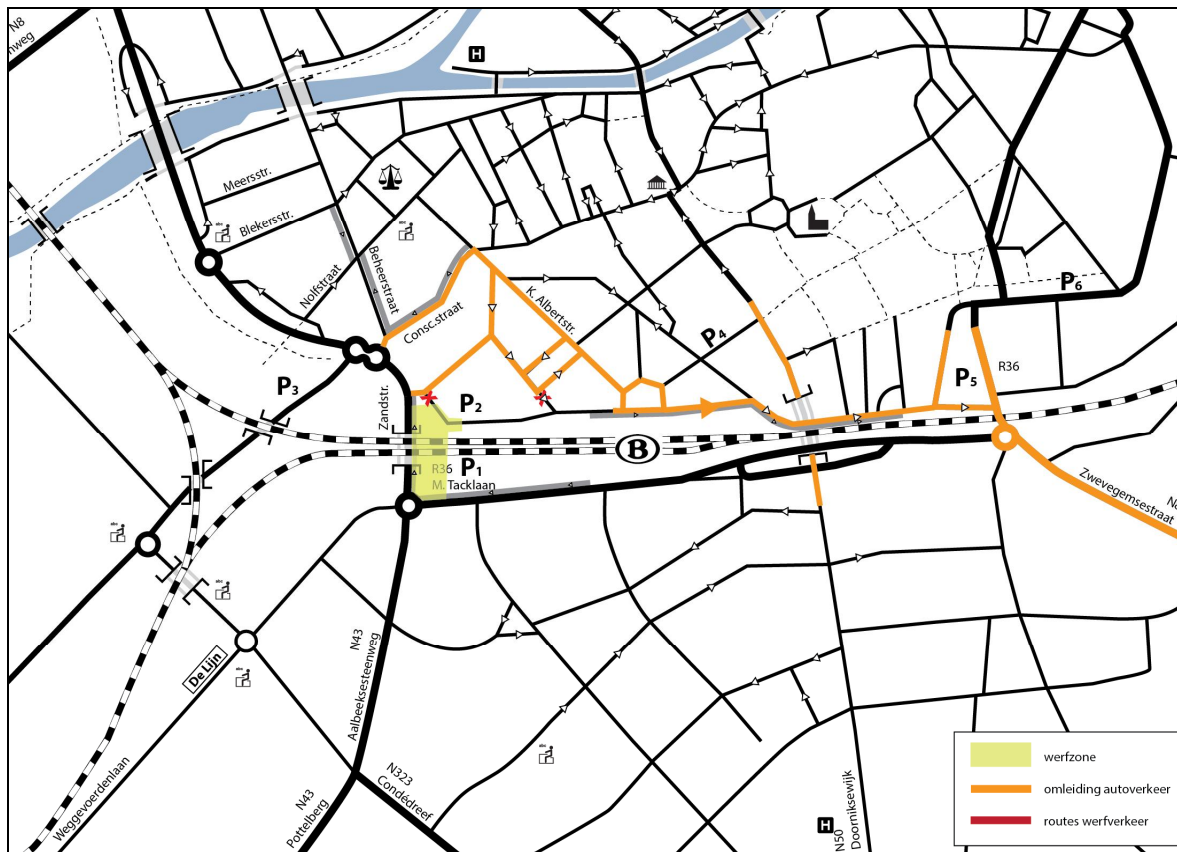
Het tijdelijk busstation noord en zuid zal in dienst zijn vanaf begin 2017. De bussen rijden dan aan via H. Consciencestraat, Louis Robbeplein en K. Albertstraat naar het Stationsplein. Wegrijden gebeurt via de Doornikselaan en Sint-Jorisstraat.

Daarnaast wordt ook de busbaan Tacklaan en Zandstraat ingenomen.

Bussen dienen mee te rijden met het gemotoriseerd verkeer in de Minister P. Tacklaan en in de Zandstraat.

Auto – en vrachtverkeer

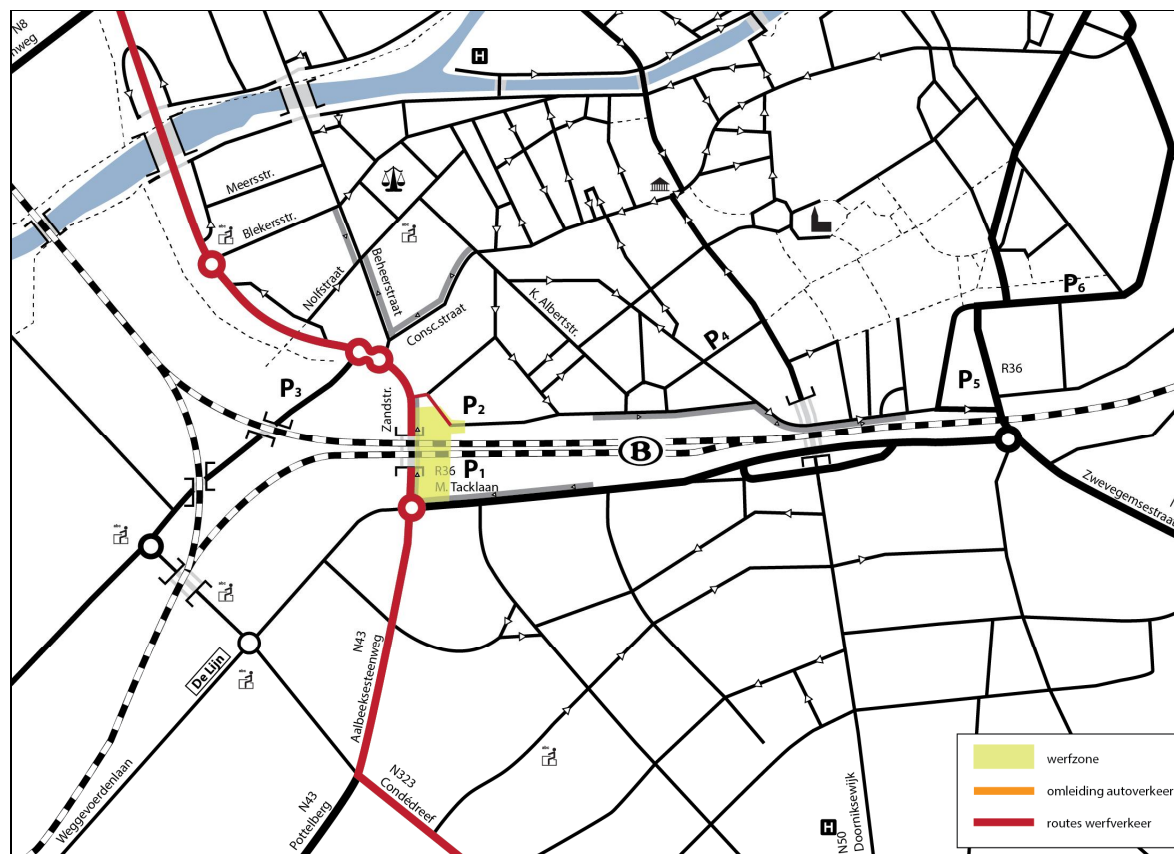
Tengevolge de afsluiting van de Tolstraat dient autoverkeer lokaal om te rijden via Conservatoriumplein, Casinoplein, K. Albertstraat naar het Stationsplein, Figuur 7.



Figuur 7: Lokale wegomlegging auto – en vrachtverkeer

Werkverkeer

Het werkverkeer moet met een minimum aan hinder worden georganiseerd. Daarom moeten routes worden gekozen die woonstraten niet onnodig belasten. Het werkverkeer moet zich houden aan de wegcategorisering, en routes kiezen op de hiërarchisch zo hoog mogelijke wegen. Dat betekent concreet dat het werkverkeer langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 dient aan- en af te rijden. In geen geval mag het werkverkeer door de woonstraten in de wijk ten zuiden van het station, Figuur 8.



Figuur 8: Routes werfverkeer fase 12.1

3.6 FASERING KOS.014 – WEGTUNNEL ZANDSTRAAT EN ROTONDE PANORAMA

ALGEMENE PROJECTBESCHRIJVING

In deze fasering wordt de bestaande verbinding van de Aalbeeksesteenweg - Zandstraat - Burgemeester Lambrechtlaan- Zandstraat geoptimaliseerd. Hierbij wordt de huidige onderdoorgang onder de sporen behouden maar wordt deze verder verlengd tot onder de bestaande Kluifrontonde "Appel". De ondergrondse parking (KOS.010) zal worden ontsloten via deze nieuwe N-Z tunnel in de Zandstraat.

In deze fasering wordt in hoofdzaak:

1. Een bypass voorzien ter hoogte van de kluirotonde naar de Magdalenastraat
2. Wordt de ondertunneling gemaakt t.h.v. de Zandstraat en Appel
3. Wordt deze aangesloten op de Burgemeester Lambrechtlaan
4. En wordt de rotonde Panorama heraangelegd

ALGEMENE BEREIKBAARHEIDSPRINCIPES

Enkele belangrijke algemene bereikbaarheidsprincipes waarmee rekening dient gehouden te worden.

- Onvoorziene afsluitingen van openbare wegen kan enkel mits voorgaand akkoord door de verschillende werkgroepen.
- De lokale bereikbaarheid van huizen en garages dient steeds gerespecteerd te worden.
- De aannemer dient alle signalisatie voor voertuigen, fietsers en voetgangers te voorzien ten gevolge van de voorziene omleidingsroutes. Parkeerroutes die door de werken aan KOS14 dienen verlegd te worden, worden verlengd langsheen de omleidingsroutes van het gemotoriseerde verkeer (zoals aangeduid op de verschillende figuren). De signalisatie nodig om deze omleiding van de parkeeroute aan te duiden is inbegrepen in de opdracht. Voor elke deelfase moeten de noodzakelijke wijzigingen aan deze signalisatie onderzocht en goedgekeurd worden door de Werkgroep Minder Hinder dit voor zowel de zwarte borden, de algemeen 'P-route' als de individuele borden per parking. Het voorzien van al de signalisatie en de eventuele aanpassingen aan bestaande signalisatie is een last van de aanneming KOS14.
- Vooraleer een nieuwe fase kan start van eender welke werf, dient de bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers verplicht afgetemd te worden tussen de verschillende fases van de verschillende aannemingen.
- Aangelanden binnen of langs de werf dienen steeds bereikbaar te zijn voor hulpdiensten.
- De opdrachtnemer van werf KOS14 zorgt voor bijstand en werkt oplossingsgerichte voorstellen uit voor aangelanden met specifieke noden qua mobiliteit en bereikbaarheid wanneer dit door de Werkgroep Minder Hinder wordt gesignaleerd.
- Eventuele bijkomende ongewenste effecten die ontstaan door onderstaande verkeersomleidingen en die duidelijk het gevolg zijn van deze omleidingen zullen continue gemonitord worden door de Werkgroep Minder Hinder. Waar nodig zullen extra maatregelen getroffen worden om deze negatieve effecten op te heffen. Deze extra maatregelen zijn een last van de aanneming.

3.6.1 FASE 14.1 - VOORBEREIDENDE WERKEN EN AANLEG BYPASS BURGEMEESTER LAMBRECHTLAAN

PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het aanpassen van de rioleringen en nutsleidingen in de Zandstraat (langsheen de Magdalenastraat en dwarsend op het Conservatoriumplein) en de bouw van de bypass tussen de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat.

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers en fietsers):

- Conservatoriumplein (rioleringswerken – gefaseerd):
- Magdalenastraat (tijdelijk, gedurende aansluiting)
- Burgemeester Lambrechtlaan (tijdelijk, gedurende aansluiting)

De duur van deze fase wordt op 1 maand geschat.

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar Figuur 10.

OMGEVINGSSCAN

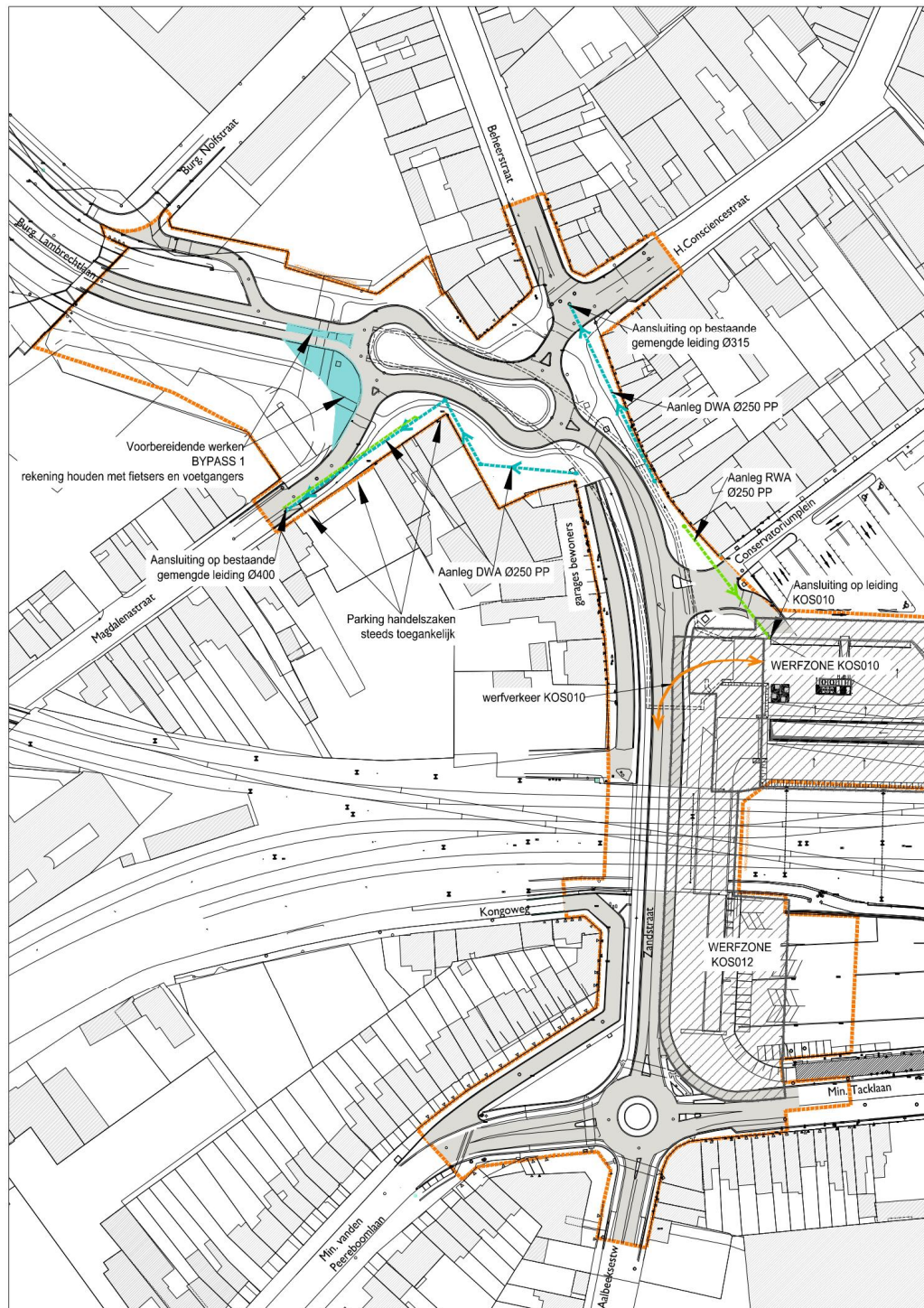
De lokale bereikbaarheid van huizen en garages dient steeds gerespecteerd te worden. Dit is vooral een aandachtspunt bij de uitvoering van de rioleringen en nutsleidingen in de Magdalenastraat.

Door de omleidingsroutes dient het wegsegment van de Beheerstraat tussen de Hendrik Consciencestraat en de Blekersstraat dubbelrichting gemaakt te worden. Dit kan op een eenvoudige manier door de busbaan om te vormen tot volwaardige rijstrook. Deze aanpassing is noodzakelijk wanneer de bypass wordt aangesloten op de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat op het einde van de uitvoering van deze fase. Deze omleidingsmaatregel kan gebruikt worden in latere fases, zie fase 14.2.1.

In deze fase dient het dynamisch verkeerssignalisatie bord ter aanduiding van de parkeerroute verplaatst te worden. Deze dient meteen na de wegname in de Zandstraat verplaatst te worden naar een bestaande paal in de Aalbeeksesteenweg ter hoogte van de Colruyt. Het verplaatsen en alle nodige werkzaamheden om dit bord terug in dienst te stellen zijn inbegrepen in de opdracht.



Figuur 9: WGMS-bord dynamische verkeerssignalisatie parkeerroute - Zandstraat



Figuur 10: KOS.14.1 - Aanleg rioleringen/nutsleidingen en bypass Burgemeester Lambrechtlaan

BEREIKBAARHEID

Voetgangers en fietsers

Voor fietsers en voetgangers dient er steeds een corridor van minimum 4,00m vrije doorgang beschikbaar te zijn langsheen de Zandstraat, Magdalenastraat het Conservatoriumplein en de Lambrechtlaan (noord- en zuidzijde) zie Figuur 11.

Bussen

Aangezien de Magdalenastraat afgesloten zal zijn voor een korte periode op het einde van deze fase voor de aansluiting van de bypass dient het busverkeer plaatselijk om te rijden via de Burgemeester Felix de Bethunelaan, de Aalbeeksesteenweg en de Zandstraat om respectievelijk het noordelijk en het zuidelijk busstation te bereiken. Zie Figuur 12 voor een overzicht van de routes. De passage van de Magdalenastraat naar de Hendrik Consciencestraat dient zoveel als mogelijk open gehouden te worden, zie fase 14.2.1.

Auto- en vrachtverkeer

Tijdens de aanleg van de bypass dient het reguliere verkeer zoveel als mogelijk te worden behouden. Dit houdt in dat er zoveel als mogelijk een aansluiting moet zijn tussen de Burgemeester Lambrechtlaan, de Magdalenastraat met de Kluifrotonde. Enkel tijdens de aansluiting van de bypass kan het noodzakelijk zijn beide af te sluiten. Deze 'deelfase' dient zo kort mogelijk gehouden te worden en eventueel gefaseerd uitgevoerd zodat enkelrichtingsverkeer mogelijks blijft.

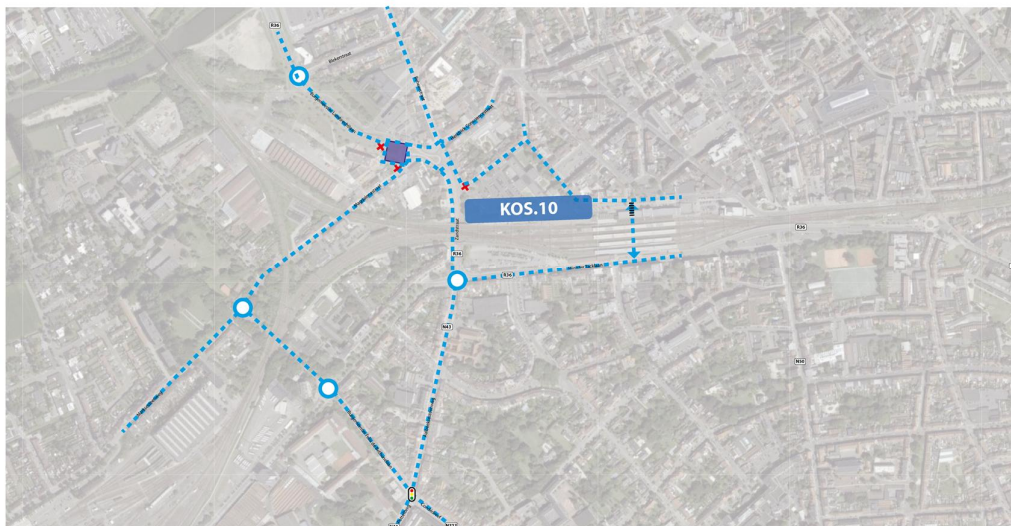
Bij het volledig afsluiten geldt volgende omleiding.

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid via de Zandstraat naar de Beheerstraat, om via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer dat normaal via de Magdalenastraat rijdt zal moeten doorsteken via de Burgemeester Felix de Bethunelaan. Ter hoogte van het Conservatoriumplein dient steeds lokaal te worden omgereden naar de Hendrik Consciencestraat. Zie Figuur 13 voor een overzicht van de routes.

Werkverkeer

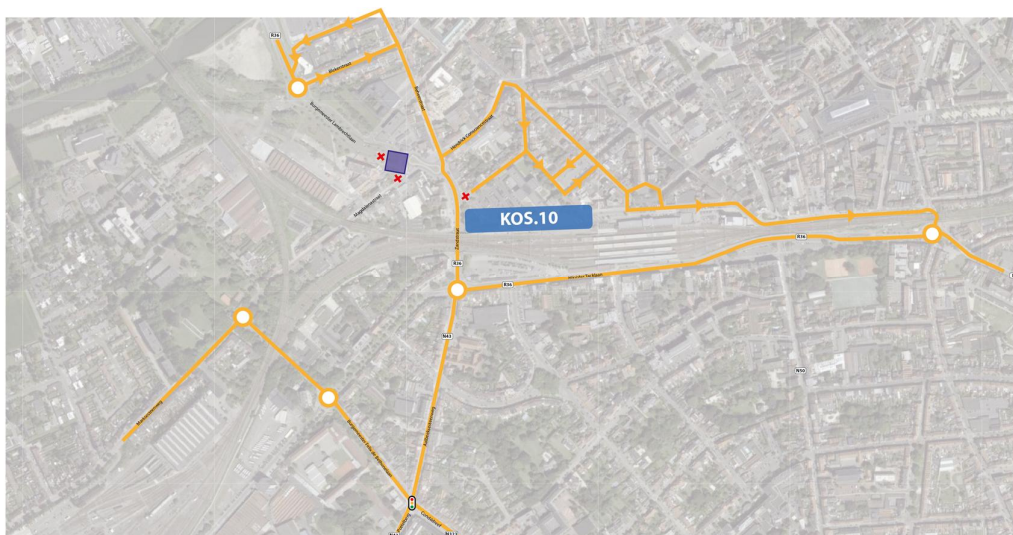
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie Figuur 14 voor een overzicht van de routes.



Figuur 11: Fase 014.1 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 12: Fase 14.1 - Omleiding busverkeer, bij afsluiting Magdalenastraat op einde van de fase



Figuur 13: Fase 14.1 - Omleiding gemotoriseerd verkeer, bij volledige afsluiting, noodzakelijk voor de aansluiting bypass op einde van de fase



Figuur 14: Fase 014.1 – Routes werfverkeer

3.6.2 FASE 14.2 - AANLEG VAN DE ONDERTUNNELING ZANDSTRAAT EN APPEL

PROJECTBESCHRIJVING

Vanaf deze fase wordt de volledige zone vanaf de 'Kluifrotonde (incl. de Kluifrotonde) en tot aan de rotonde Panorama uit dienst genomen voor het gemotoriseerde verkeer. Dit is noodzakelijk voor de verlenging van de ondertunneling van de Zandstraat.

De totale duur van deze fase wordt op 11 maand geschat en wordt in 7 deelfases verdeeld. De laatste 2 maanden worden in overlap met fase 14.3 uitgevoerd.

OMGEVINGSSCAN

De lokale bereikbaarheid van huizen en garages dient steeds gerespecteerd te worden.

Door de omleidingsroutes dient het wegsegment van de Beheerstraat tussen de Consciencestraat en de Blekersstraat dubbelrichting gemaakt te worden. Dit kan op een eenvoudige manier door de busbaan om te vormen tot volwaardige rijstrook.

3.6.2.1 Deelfase 014.2.1

PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het aanpassen van de rioleringen en nutsleidingen ter hoogte van de rotonde Panorama en dwarsende over de Kluifrotonde. Tegelijk wordt de werfzone ingericht ter voorbereiding van de bouw van de tunnel

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Rtonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 15*



Figuur 15: Fase 014.2.1 - Aanleg rioleringen/nutsleidingen en voorbereiding bouw tunnel

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers en fietsers. Er wordt immers een tijdelijke trap (met fietsgoot) voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Aan de aanneming zal worden opgelegd dat de tijdelijke openbare trap ten alle tijden moet voldoen aan alle technische en veiligheidseisen die gelden op het moment van de aanneming. Verder dient de tijdelijke openbare trap gekeurd te worden (door een onafhankelijk keuringsorganisme). Volgende minimale ontwerpeisen worden gesteld aan een tijdelijke openbare trap:

- Een rechte steektrap of bordestrap verdient de voorkeur;
- De overlopen zijn minstens 240 cm lang over de volledige breedte van de trap. Dit geldt eveneens boven- en onderaan de trap;
- De trap bestaat uit minimaal 90 cm nuttige breedte (excl. ruimte nodig voor te voorzienen fietsgoten);
- De trap is (bij voorkeur) gesloten, d.w.z. overal voorzien van stootborden;
- De vrije traphoogte bedraagt minstens 220 cm;
- De optreden zijn overal even hoog met een maximum van 18 cm;
- Eventuele maatafwijkingen (maximum 0,6 cm) dienen opgevangen te worden door de onderste trede;
- De aantreden zijn overal even diep en zijn minimum 35 cm;
- Het aantal treden in een traparm dient beperkt te worden tot 12 treden;
- Het tredenprofiel is schuin met een trapwelhoek van 15°;
- De trapneus dient voorzien te zijn van een contrasterende, voelbare en voldoende brede strip van minimum 5,5 cm;
- De trap is aan weerszijden uitgerust zijn met continue leuning en handgrepen die aan elke overloop en boven- en onderaan verlengd worden (30 tot 50 cm). De trapeuning moet de traphelling volgen, maar mag boven- en onderaan de trap wat verhoogd worden;
- De handgreep is rond met een diameter van de omvattende cirkel die kleiner is dan 5,7 cm. Er is voldoende afstand tussen de handgreep, de wand en de leuningdrager;
- Naast de hoofdleuning (op een hoogte van 90 tot 100 cm) moet men ook een bijleuning voorzien op een hoogte van 60 tot 75 cm;
- Brede trappen (maximum 120 cm) moeten door middel van tussenliggende leuning in trapkanalen onderverdeeld worden. De trapkanalen zijn minimum 100 cm en maximum 180 cm;
- Het trapoppervlak moet slipvrij zijn;
- Tactiele markering en kleurcontrast dienen aangewend te worden om trap, treden, leuning en handgreep te laten opvallen;
- De trap dient continue met wit licht aan minimaal 50 lux op vloerniveau verlicht te worden.
- Er dienen 2 fietsgoten voorzien te worden (een stijgende en één dalende). Hierbij is het ten sterkste aan te raden om de stijgende fietsgoot te voorzien met een transportband en de dalende met borstels om de fiets af te remmen in het naar beneden gaan.

Ten zuiden van de Kluifrotonde dient een fiets en voetgangerspassage voorzien te worden van minimaal 400 cm. Deze passage sluit aan op de fiets en voetgangersinfrastructuur van de Magdalenastraat en de Burgemeester Lambrechtlaan. Aan de noordzijde wordt een fiets en voetgangerscorridor (minimaal 400 cm) voorzien in de richting van de Hendrik Consciencestraat. Deze wordt verder verlengt langsheen de Zandstraat naar het Conservatoriumplein. Vanuit het Conservatoriumplein wordt eenzelfde fiets- en voetgangerscorridor richting rotonde Panorama en tijdelijk voetgangerstrap voorzien.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 17*.

Fietzers

Fietzers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station. Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap, zie voorgaande voetgangersbeschrijving. Fietzers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan. Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat het Conservatoriumplein. Vanuit het Conservatoriumplein wordt eenzelfde fiets- en voetgangerscorridor richting rotonde Panorama en tijdelijk voetgangerstrap voorzien.

Fietzers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein. Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 17*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Burgemeester Lambrechtlaan - Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 18*.

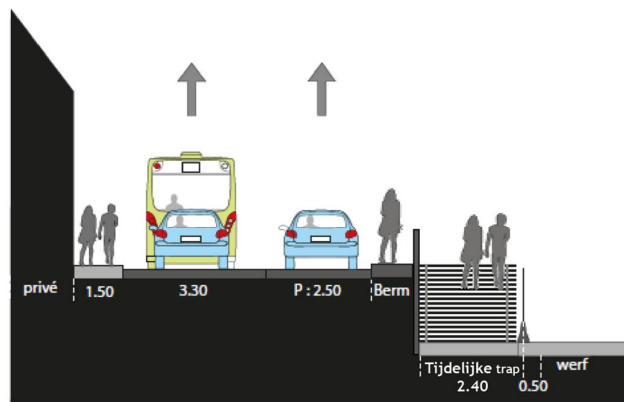
Auto- en vrachtverkeer

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken. Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

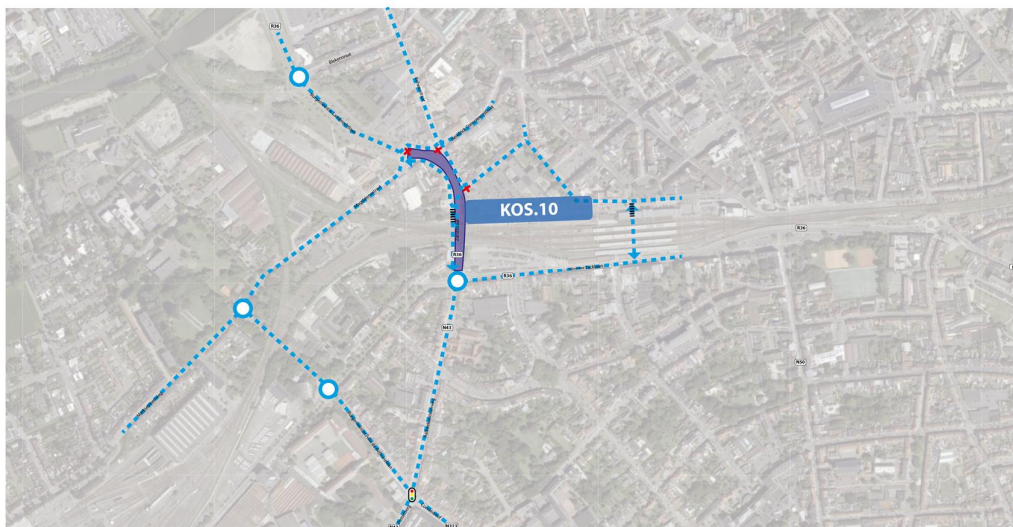
Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 19*

Wurfverkeer

Het wurfverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 20* voor een overzicht van de routes.



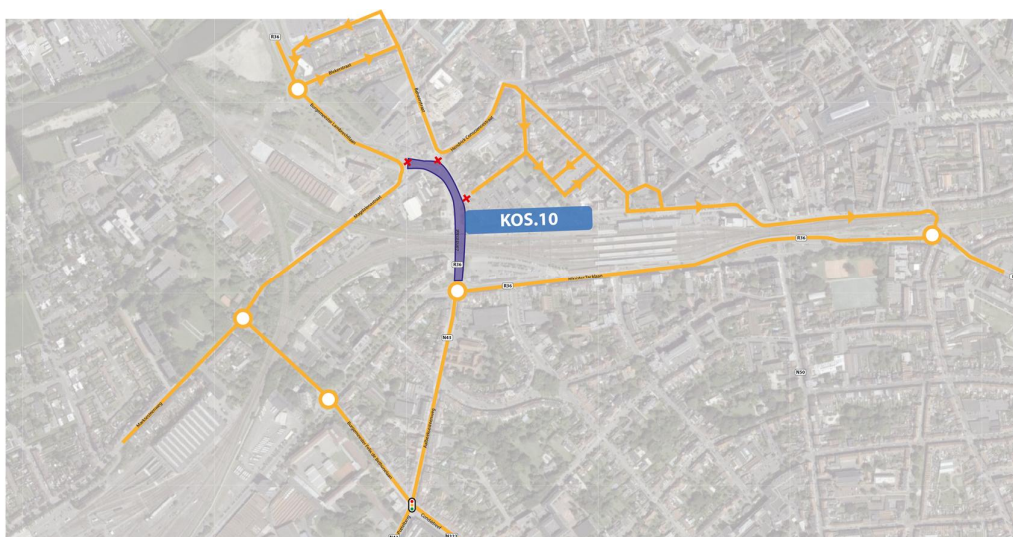
Figuur 16: Fase 014.2.1 - Tijdelijke trap Zandstraat – Principedwarsprofiel



Figuur 17: Fase 014.2.1 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 18: Fase 014.2.1 - Omleiding busverkeer



Figuur 19: Fase 014.2.1 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 20: Fase 014.2.1 – Routes werfverkeer

3.6.2.2 Deelfase 014.2.2

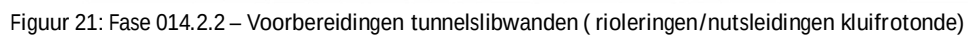
Projectbeschrijving

Deze fase omvat het verder aanpassen van de rioleringen en nutsleidingen dwarsende over de Kluifrotonde in functie van de slibwanden.

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Ronde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester. Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 21*.



BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers en fietsers. Er wordt immers een tijdelijke trap (met fietsgoot) voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Ten zuiden van de Kluifrotonde dient een fiets en voetgangerspassage voorzien zijn van minimaal 400 cm. Deze passage sluit aan op de fiets en voetgangersinfrastructuur van de Magdalenastraat en de Burgemeester Lambrechtlaan. Aan de noordzijde wordt een fiets en voetgangerscorridor (minimaal 400 cm) voorzien in de richting van de Hendrik Consciencestraat. Deze wordt verder verlengt langsheen de Zandstraat naar het Conservatoriumplein. Vanuit het Conservatoriumplein wordt eenzelfde fiets- en voetgangerscorridor richting rotonde Panorama en tijdelijk voetgangerstrap voorzien.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 22*.

Fietsers

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap, zie voorgaande voetgangersbeschrijving. Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein. Vanuit het Conservatoriumplein wordt eenzelfde fiets- en voetgangerscorridor richting rotonde Panorama en tijdelijk voetgangerstrap voorzien.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 22*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekerstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrick Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 23*.

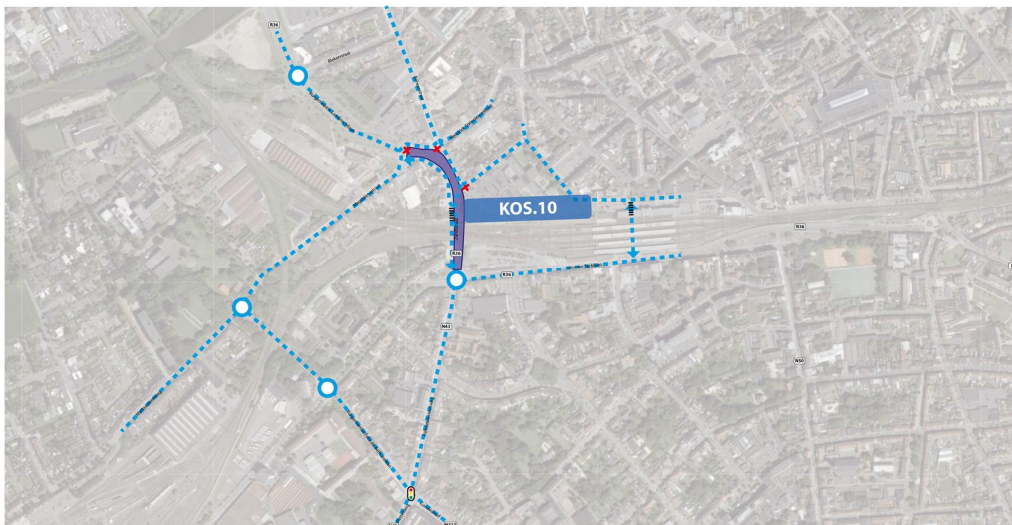
Auto- en vrachtverkeer

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken. Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de Ius Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 24*.

Werkverkeer

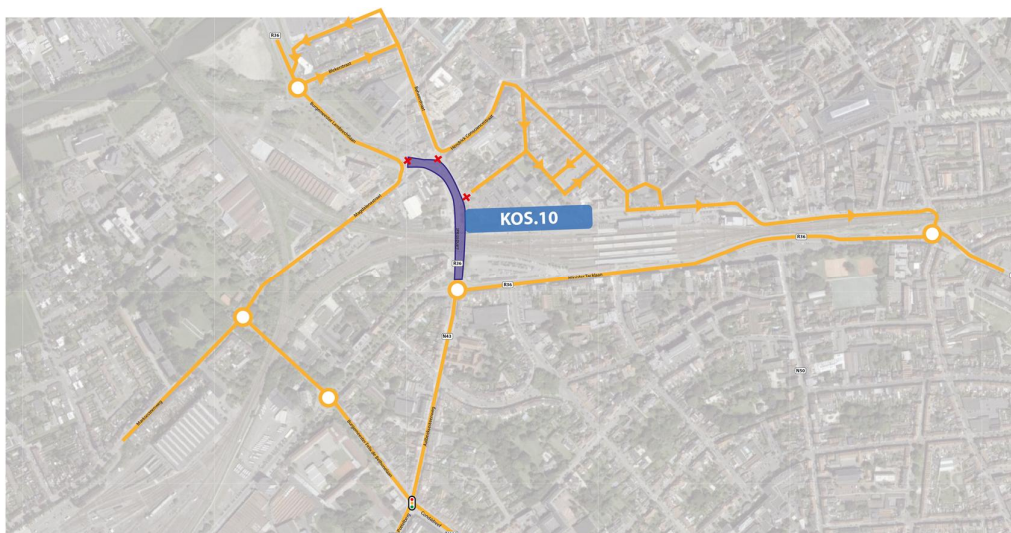
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 25* voor een overzicht van de routes.



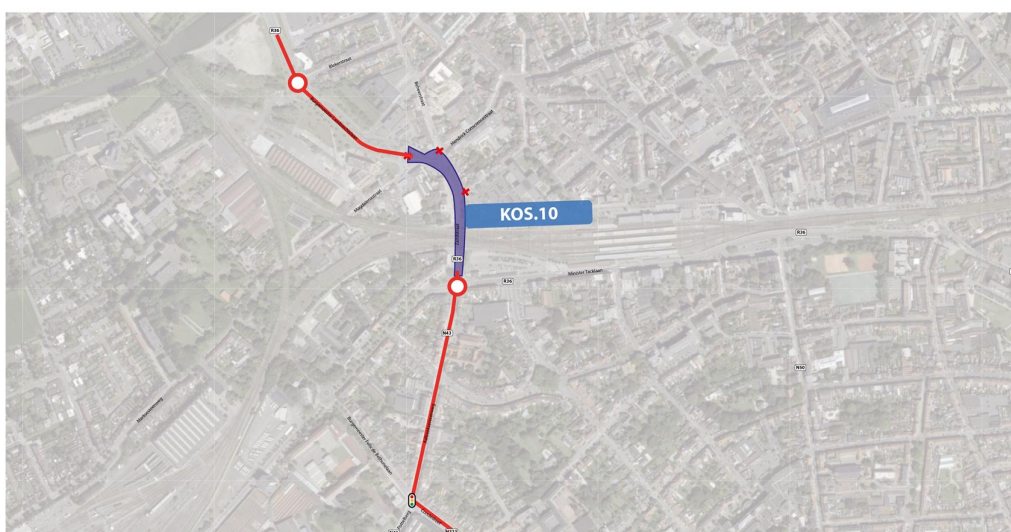
Figuur 22: Fase 014.2.2 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 23: Fase 014.2.2 - Omleiding busverkeer



Figuur 24: Fase 014.2.2 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 25: Fase 014.2.2 – Routes werfverkeer

3.6.2.3 Deelfase 014.2.3

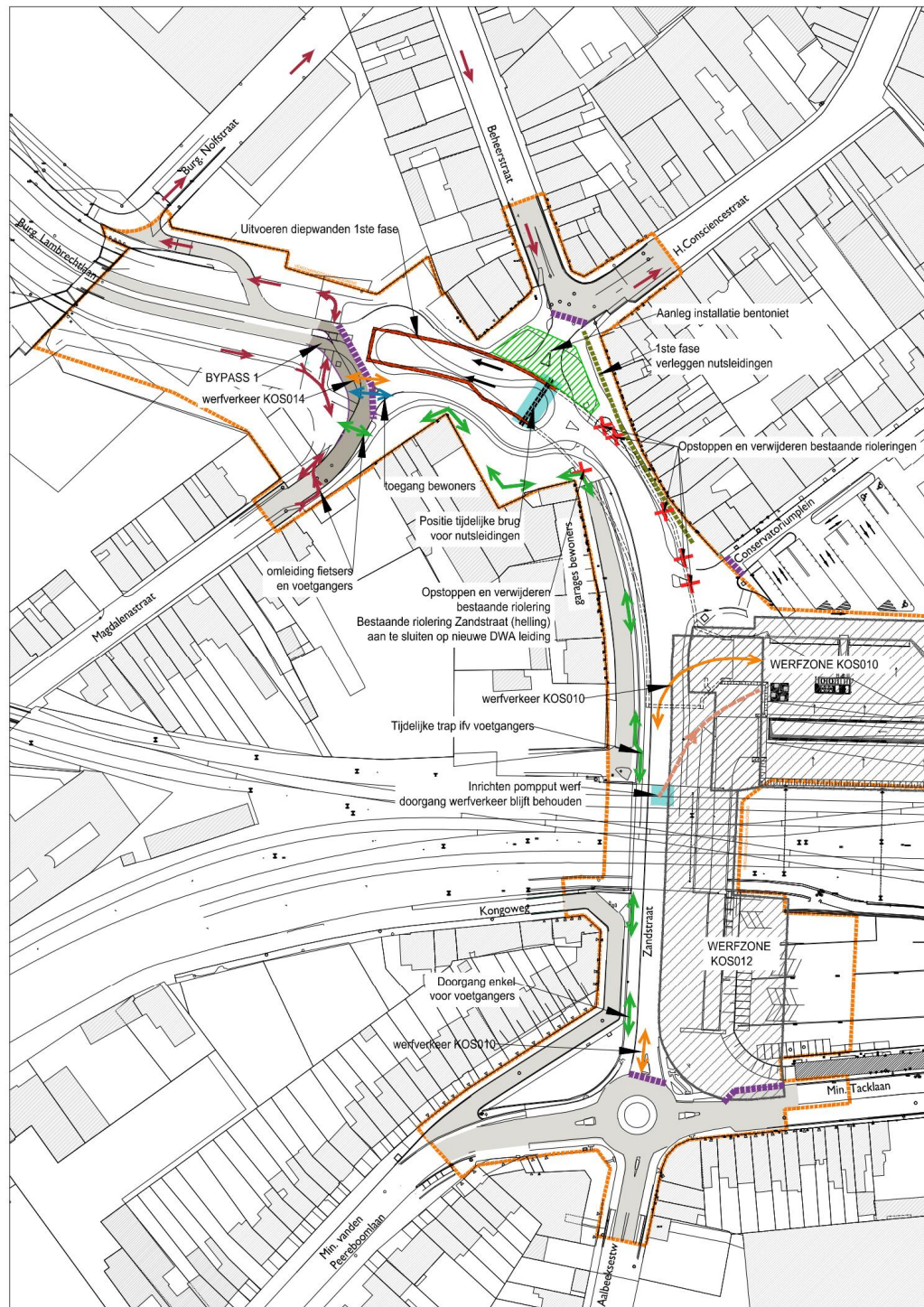
PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het verder aanpassen van de rioleringen en nutsleidingen in de werfzone in functie van de slibwanden. De slibwanden gelegen in de Kluifrotonde (fase 1 – slibwanden) worden uitgevoerd

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Ronde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 26*.



Figuur 26: Fase 014.2.3 – Fase 1 tunnelslibwanden en verdere rioleringen/nutsleidingen

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap met fietsgoot voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 27*.

Ten zuiden van de Kluifrotonde dient een fiets en voetgangerspassage voorzien zijn van minimaal 400 cm. Deze passage sluit aan op de fiets en voetgangersinfrastructuur van de Magdalenastraat en de Burgemeester Lambrechtlaan. Aan de noordzijde wordt een fiets en voetgangerscorridor (minimaal 400 cm) voorzien in de richting van de Hendrik Consciencestraat. In deze fase is het niet mogelijk om het oostelijk deel langsheen de Zandstraat naar het Conservatoriumplein te gebruiken. Voetgangers en fietsers dienen de omleiding te volgen langsheen de Hendrik Consciencestraat en de Roeland Saverystraat naar het Conservatoriumplein.

Fietsers

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de tijdelijke trap en fietsgoot in de Zandstraat en/of via de voetgangerspassage van het station. Fietsers die dit niet comfortabel vinden en richting Aalbeeksesteenweg willen, dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Fietsers die richting station willen, dienen rond te rijden via de Burgemeester Nolfstraat – Beheerstraat - Hendrik Consciencestraat – Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - Stationsplein Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 27*.

Oostelijke fietsroutes sluiten aan op beide fietsroutes

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Hendrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 28*.

Auto- en vrachtverkeer

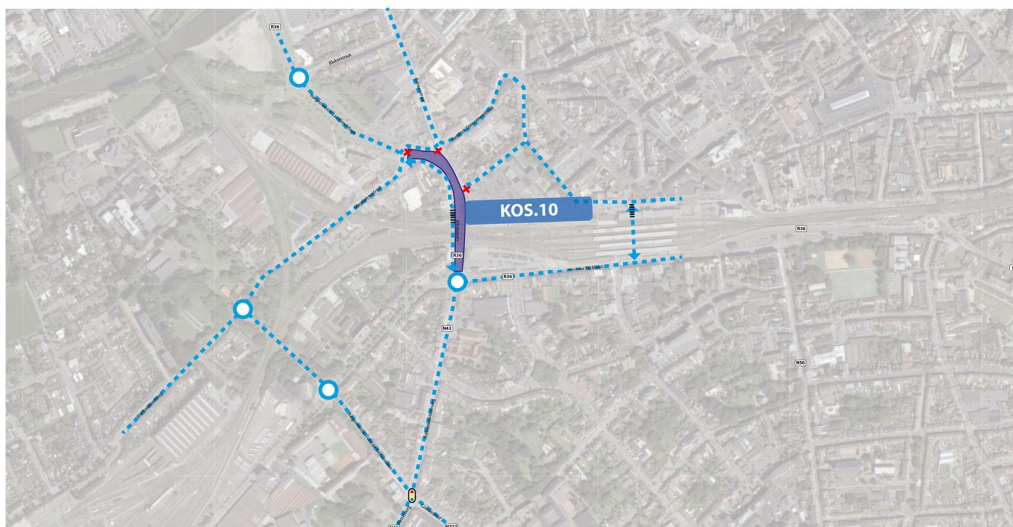
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

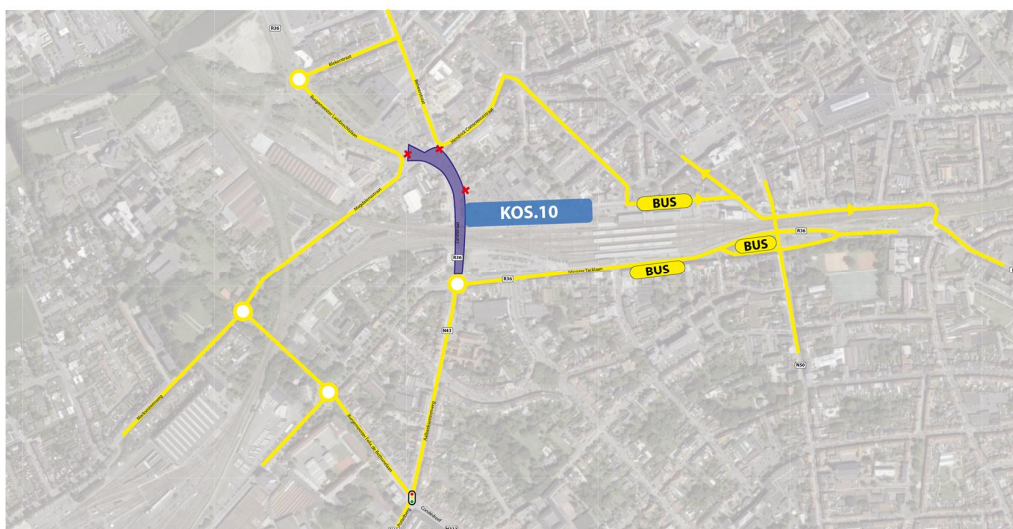
Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 29*

Werfverkeer

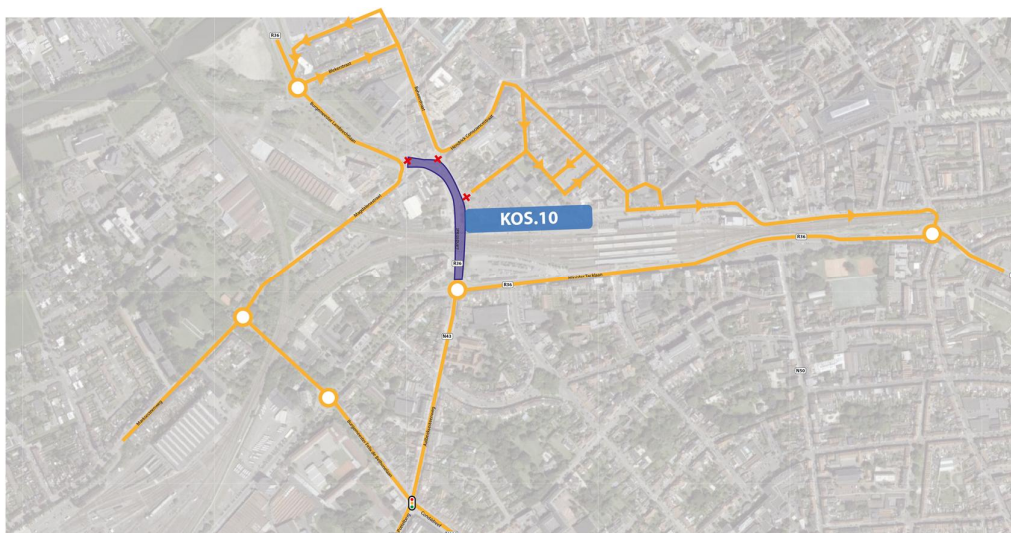
Het werfverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 30* voor een overzicht van de routes.



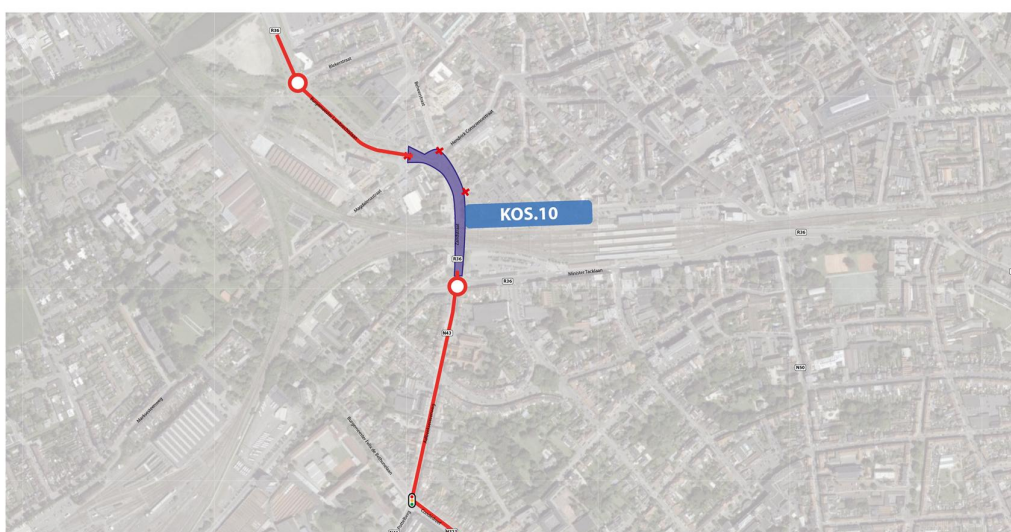
Figuur 27: Fase 014.2.3 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 28: Fase 014.2.3 - Omleiding busverkeer



Figuur 29: Fase 014.2.3 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 30: Fase 014.2.3 – Routes werfverkeer

3.6.2.4 Deelfase 014.2.4

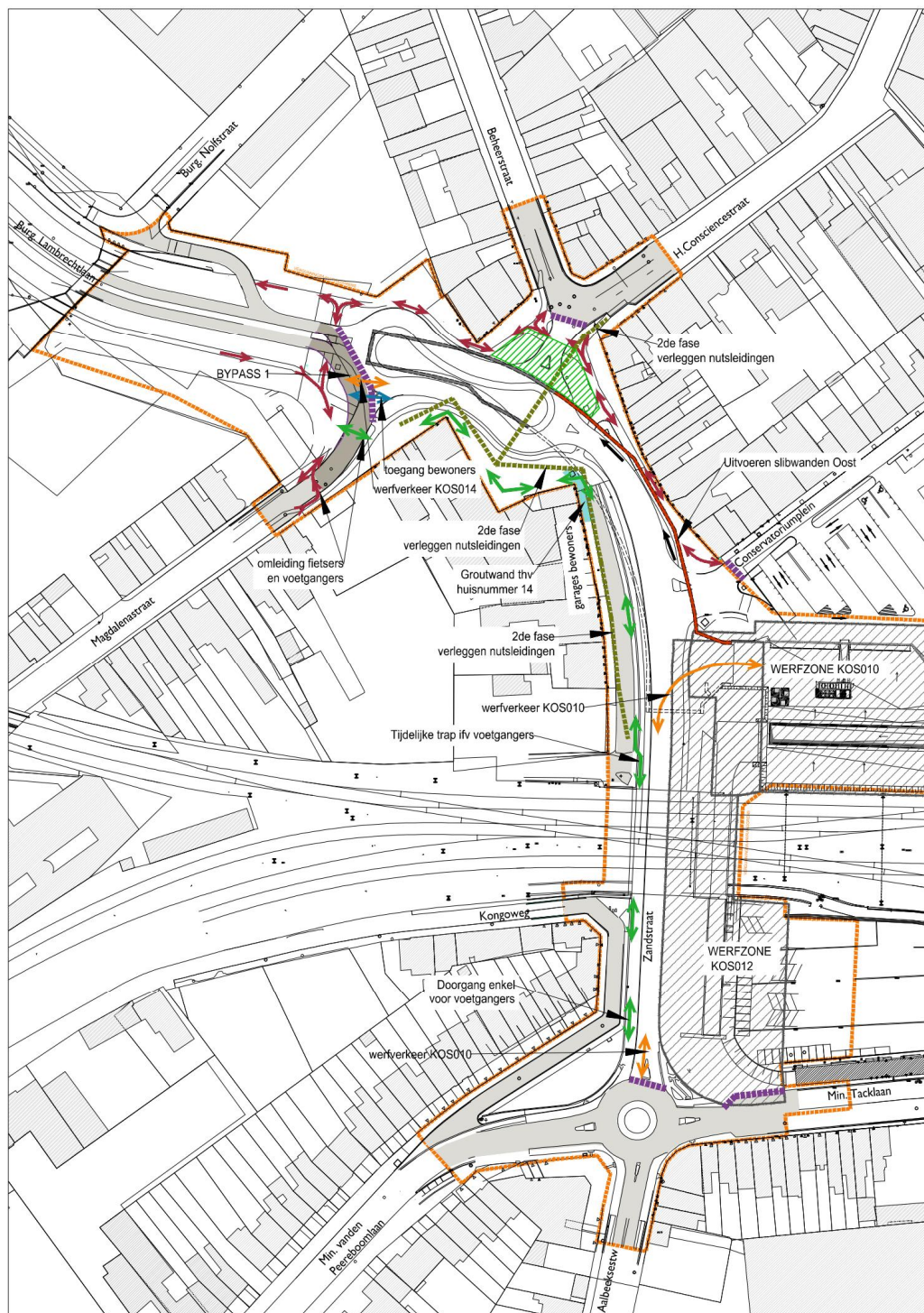
PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het verder aanpassen van de rioleringen en nutsleidingen in de werfzone (Zandstraat + oversteek) in functie van de slibwanden. De slibwanden gelegen aan de oostelijke zijde (fase 2 – slibwanden) worden uitgevoerd

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Ronde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 31*.



Figuur 31: Fase 014.2.4 – fase 2 oostelijke tunnelslibwanden (rioleringen/nutsleidingen)

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap met fietsgoot voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Bijkomend wordt er voetgangers- en fietserspassages (minimum 400cm) voorzien tussen de fiets- en voetgangersinfrastructuur van de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat naar de Hendrik Consciencestraat en langsheen het oostelijk deel van de Zandstraat dat de aansluiting maakt met het Conservatoriumplein.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 32*.

Fietsers

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap. Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 32*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 33*.

Auto- en vrachtverkeer

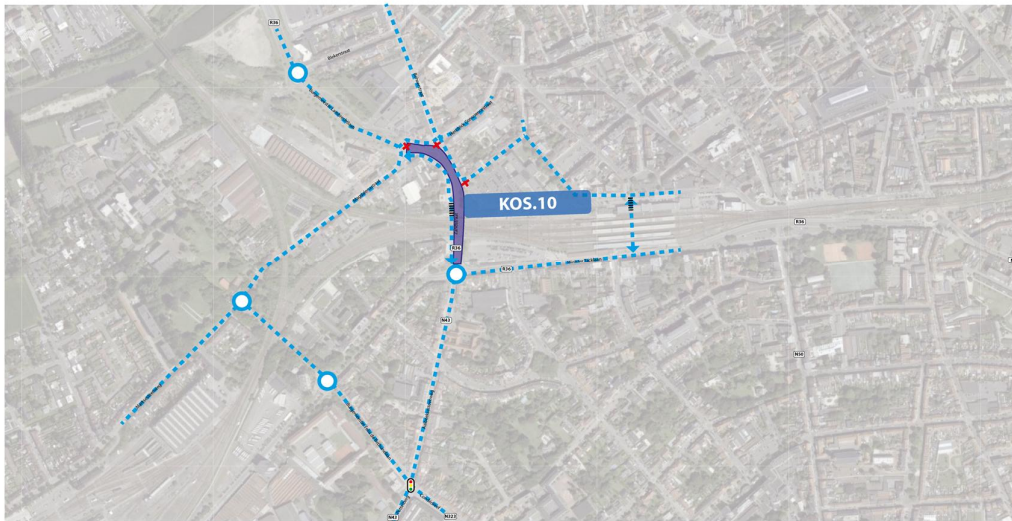
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 34*.

Werkverkeer

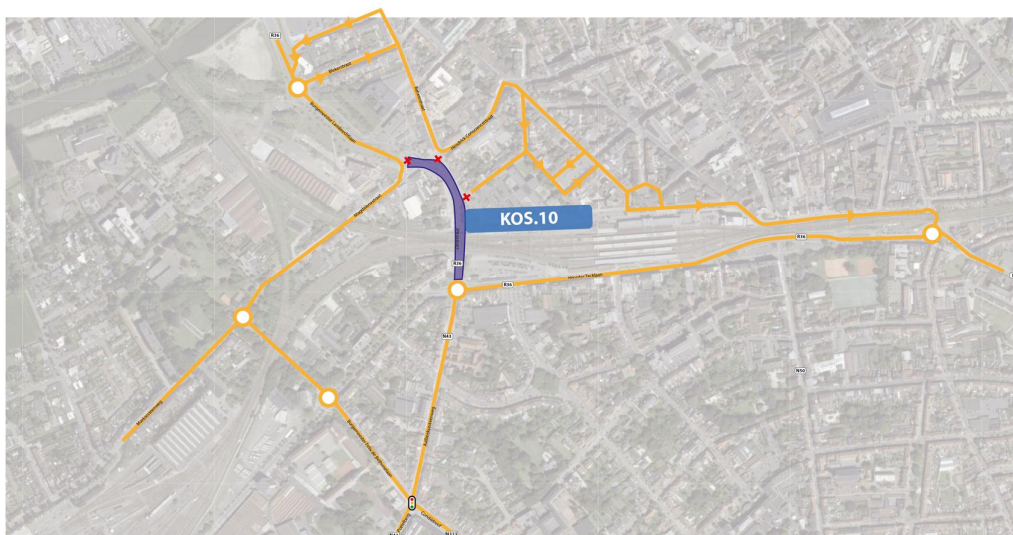
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 35* voor een overzicht van de routes.



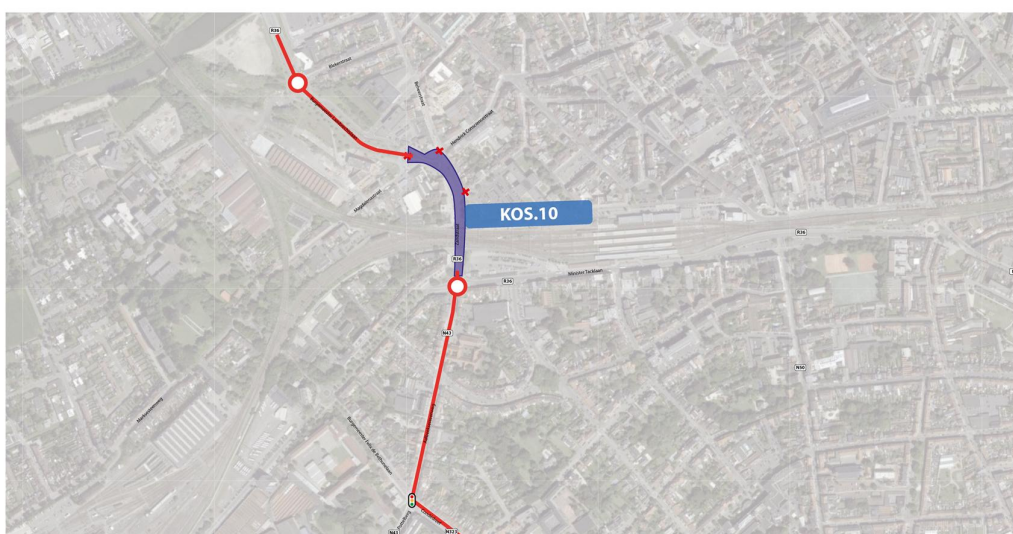
Figuur 32: Fase 0142.4 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 33: Fase 014.2.4 - Omleiding busverkeer



Figuur 34: Fase 014.2.4 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 35: Fase 014.2.4 – Routes werfverkeer

3.6.2.5 Deelfase 014.2.5

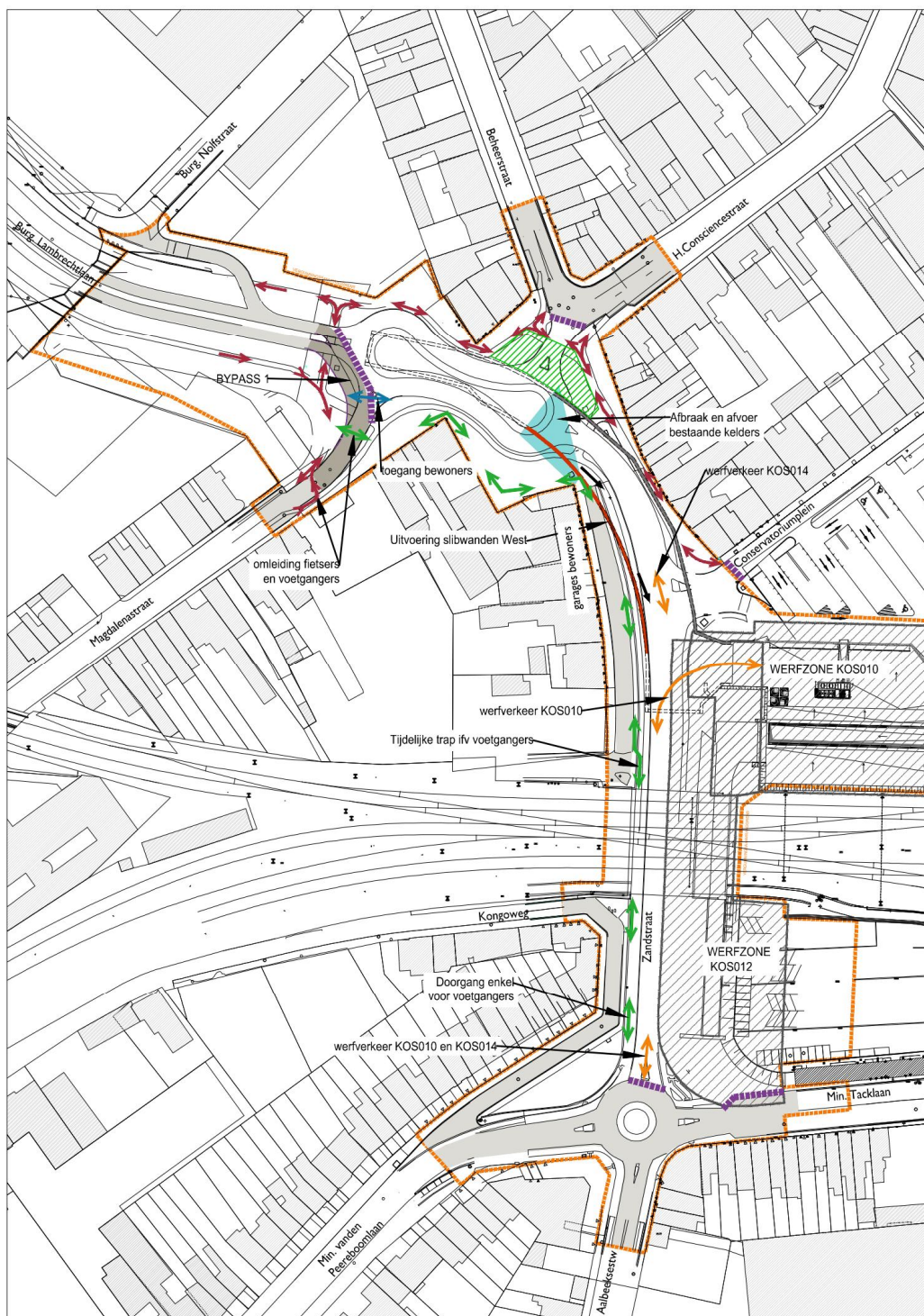
PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het bouwen van de slibwanden gelegen aan de westelijke zijde van de Zandstraat (fase 2 – slibwanden) wordt uitgevoerd

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Rotonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 36*.



Figuur 36: Fase 014.2.5 – fase 2 westelijke tunnelslibwanden

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap met fietsgoot voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Bijkomend wordt er voetgangers- en fietserspassages (minimum 400cm) voorzien tussen de fiets- en voetgangersinfrastructuur van de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat naar de Hendrik Consciencestraat en langsheen het oostelijk deel van de Zandstraat dat de aansluiting maakt met het Conservatoriumplein.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station.

Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 37*.

Fietsers

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap. Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 37*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 38*.

Auto- en vrachtverkeer

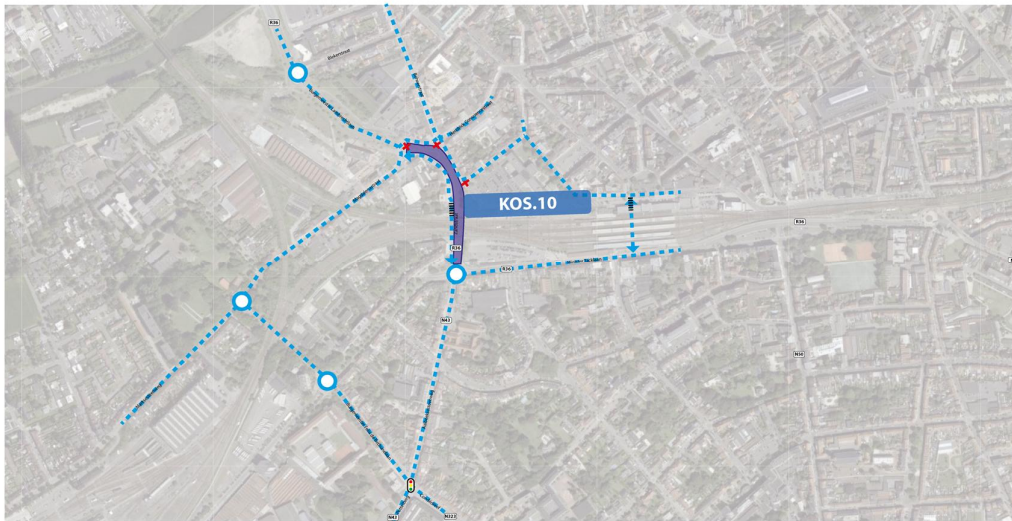
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 39*.

Werkverkeer

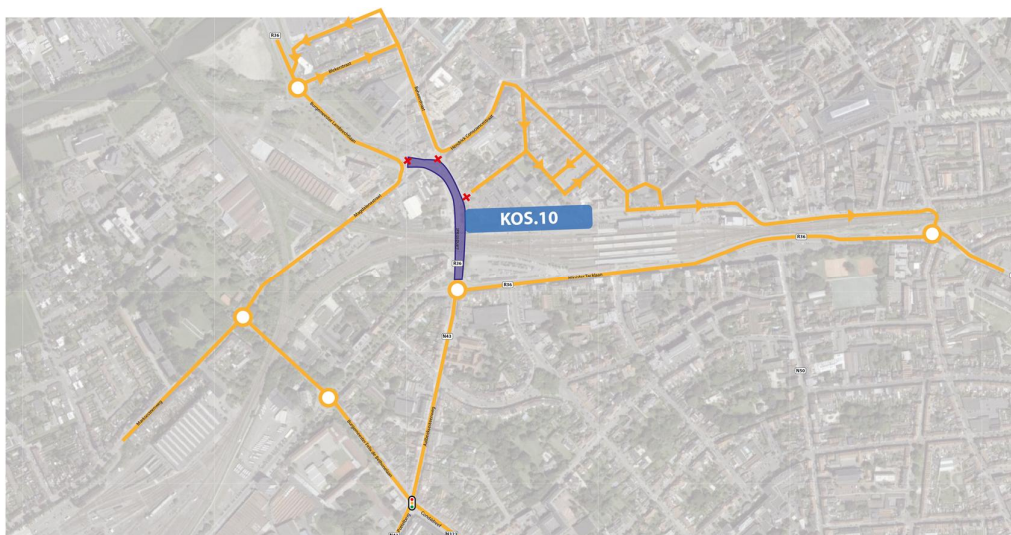
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 40* voor een overzicht van de routes.



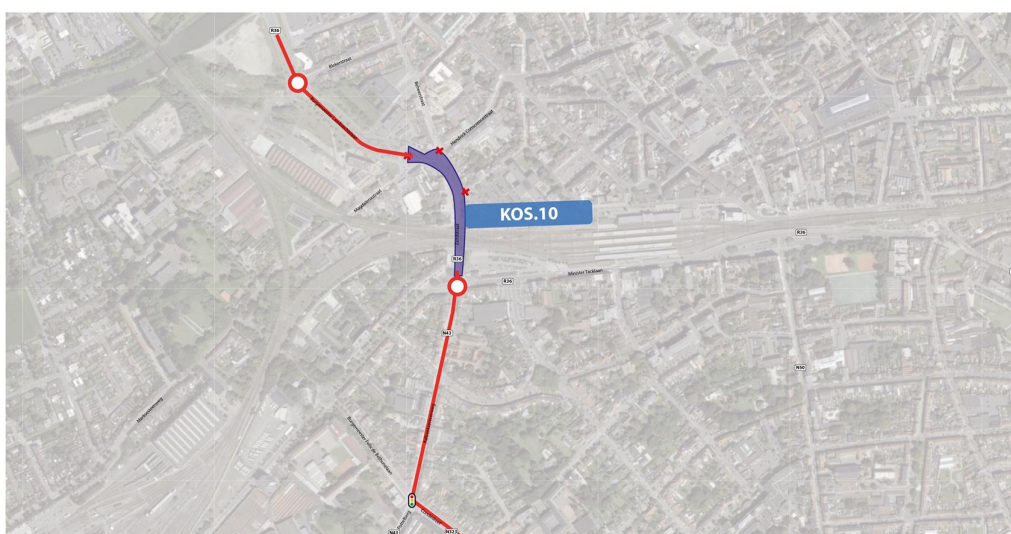
Figuur 37: Fase 014.2.5 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 38: Fase 014.2.5 - Omleiding busverkeer



Figuur 39: Fase 014.2.5 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 40: Fase 014.2.5 – Routes werfverkeer

3.6.2.6 Deelfase 014.2.6

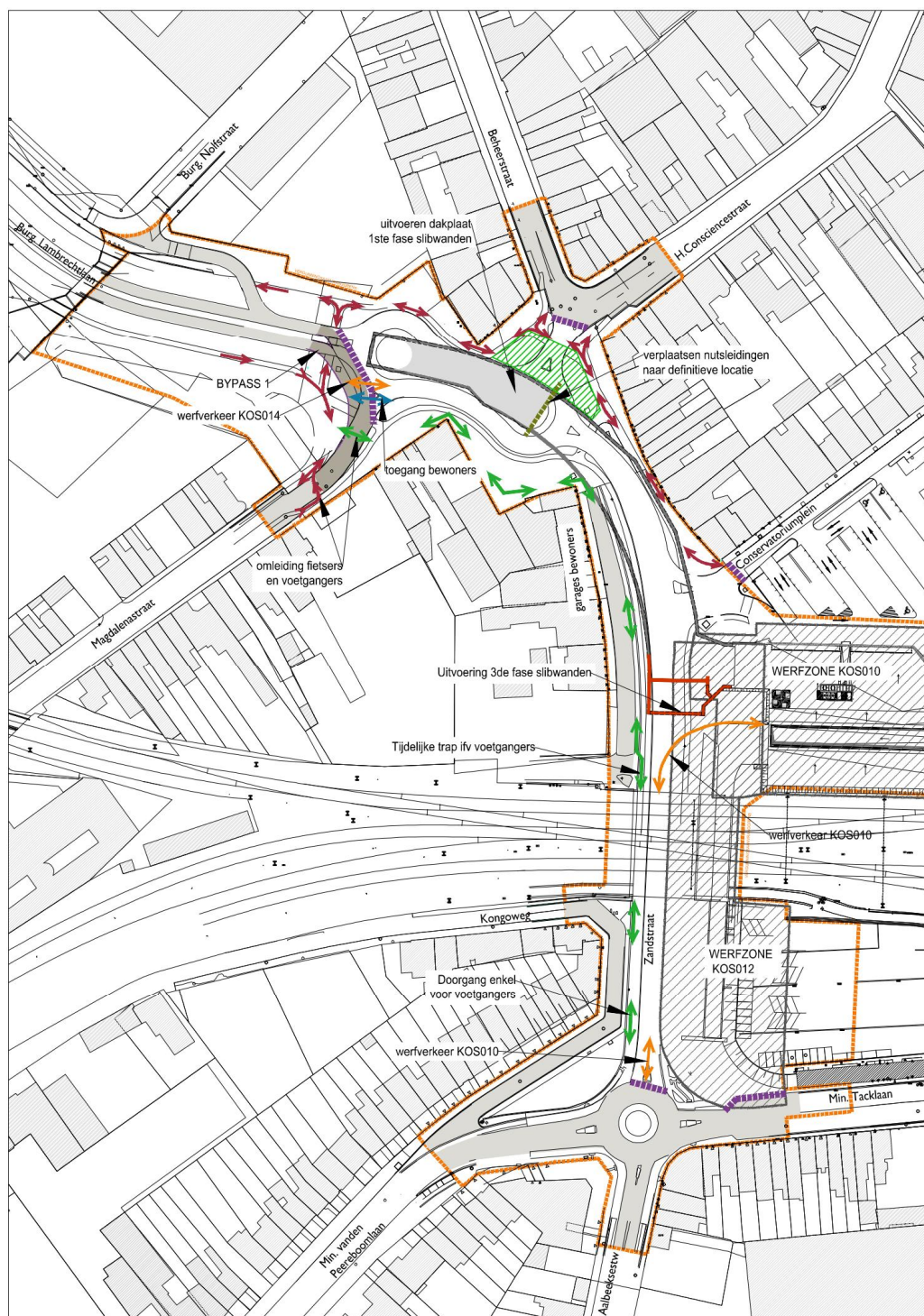
PROJECTBESCHRIJVING

Deze fase omvat het bouwen van de 3 fase slibwanden (fase 3 – slibwanden). Tegelijk wordt de 1^{ste} fase van de dakplaat gebouwd t.h.v de kluifrotonde. In deze zone worden ook de nutleidingen verplaatst naar hun definitieve ligging

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Rotonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 41*.



Figuur 41: Fase 014.6 – fase 3 tunnelslibwanden en fase 1 van de dakplaat t.h.v Kluirotonde

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap met fietsgoot voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie Figuur 16 voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1. Bijkomend wordt er voetgangers- en fietserspassages (minimum 400cm) voorzien tussen de fiets- en voetgangersinfrastructuur van de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat naar de Hendrik Consciencestraat en langsheen het oostelijk deel van de Zandstraat dat de aansluiting maakt met het Conservatoriumplein.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar Figuur 42.

Fietzers

Fietzers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap. Fietzers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietzers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.. Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar Figuur 42.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie Figuur 43.

Auto- en vrachtverkeer

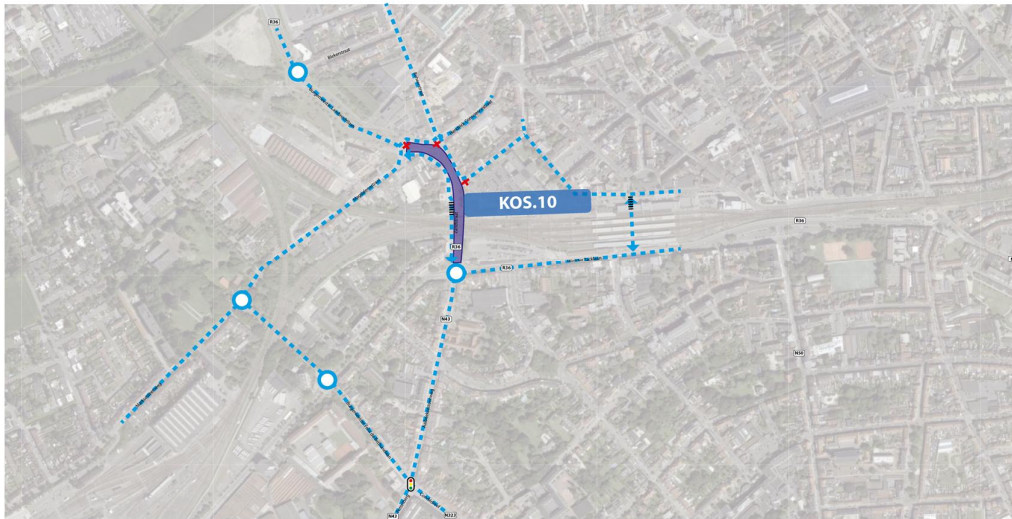
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie Figuur 44.

Werkverkeer

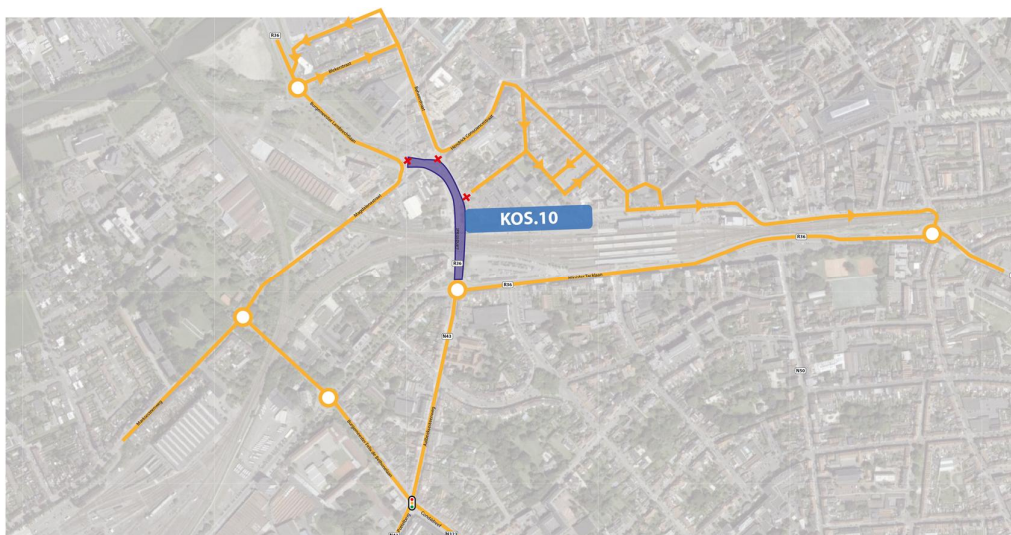
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 45* voor een overzicht van de routes.



Figuur 42: Fase 014.2.6 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 43: Fase 014.2.6 - Omleiding busverkeer



Figuur 44: Fase 014.2.6 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 45: Fase 014.2.6 – Routes werfverkeer

3.6.2.7 Deelfase 014.2.7

PROJECTBESCHRIJVING

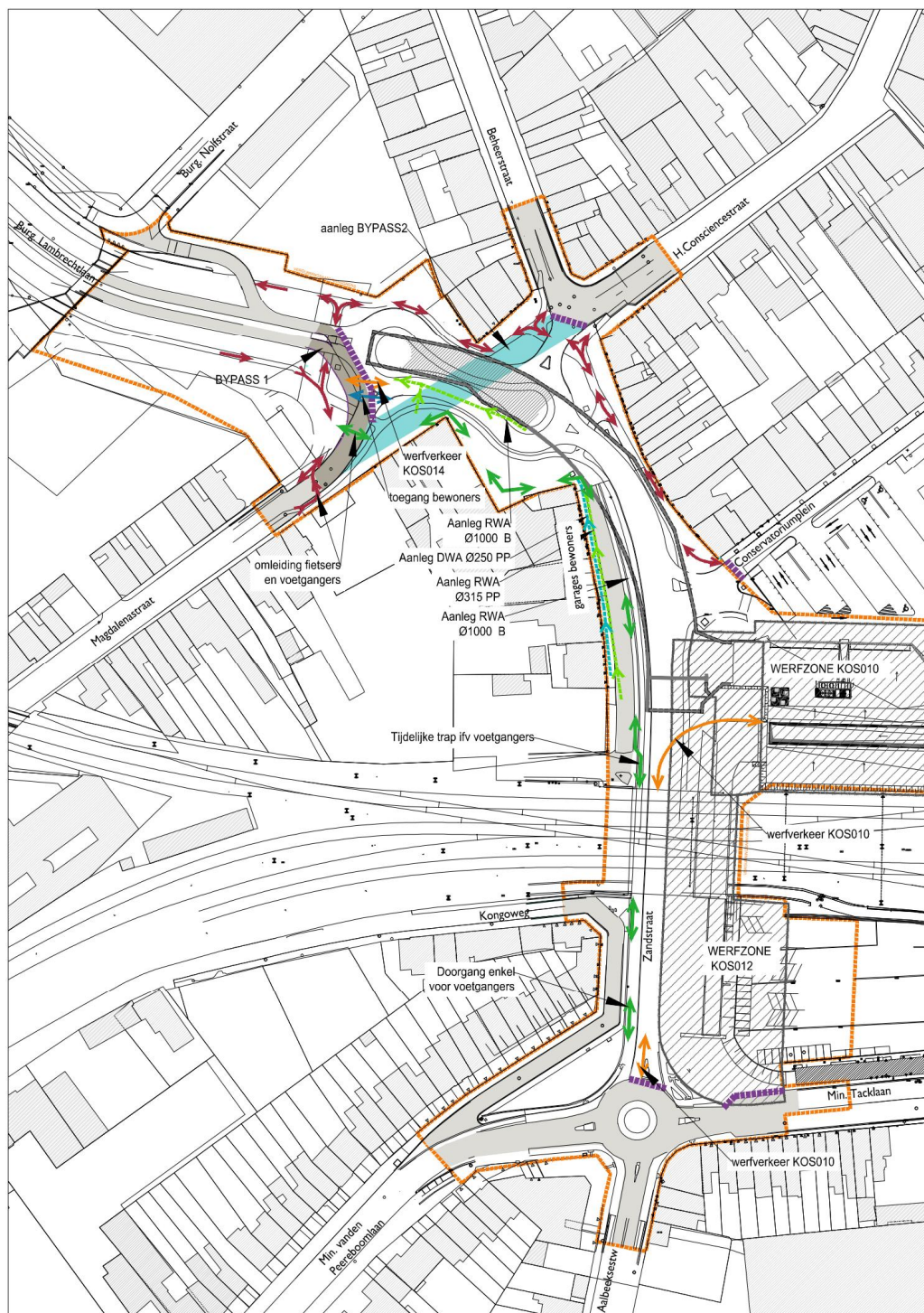
Deze fase omvat het bouwen van de bypass Hendrik Consciencestraat over de 1^{ste} fase van de dakplaat (t.h.v de kluifrotonde). Langsheen de Zandstraat worden de rioleringen geplaatst

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers):

- Zandstraat tussen
 - o Rotonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 46*.

.



Figuur 46: Fase 014.2.7 – Bouw van bypass Hendrik Consciencestraat dwars op de Kluifrotonde en rioleringen langs Zandstraat

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap met fietsgoot voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Bijkomend wordt er voetgangers- en fietserspassages (minimum 400cm) voorzien tussen de fiets- en voetgangersinfrastructuur van de Burgemeester Lambrechtlaan en de Magdalenastraat naar de Hendrik Consciencestraat en langsheen het oostelijk deel van de Zandstraat dat de aansluiting maakt met het Conservatoriumplein.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 47*.

Fietsers

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Het is voor fietsers mogelijk om de noord-zuid passage te maken via de Zandstraat aan de hand van de voorziene fietsgoten op de tijdelijke trap. Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein. Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 47*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de Blekersstraat de Beheerstraat bereiken. Ze rijden dan verder via de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat om het busstation te bereiken.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 48*.

Auto- en vrachtverkeer

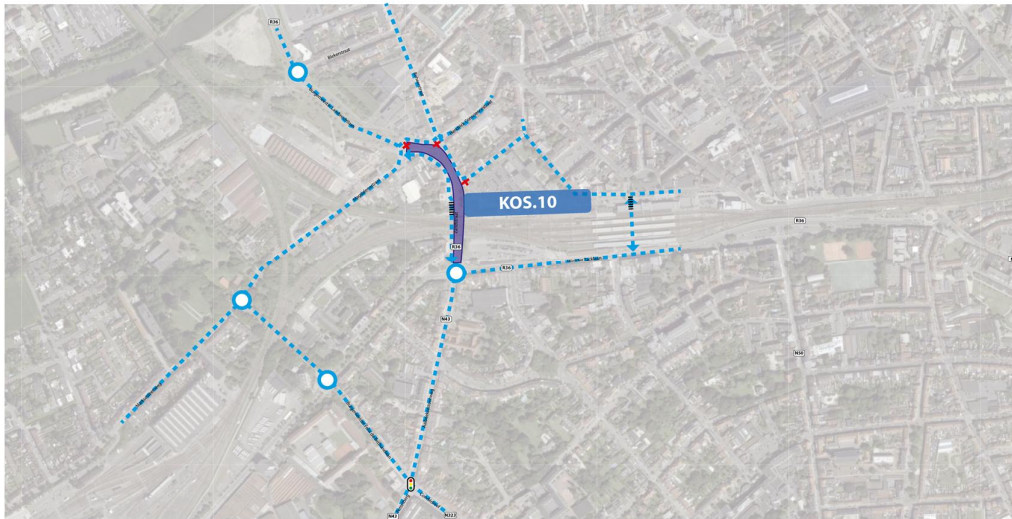
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat en de bypass terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36) te bereiken.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het westen bereiken via de lus Blekersstraat <> Meersstraat - Botenkopersstraat richting de Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 49*.

Werkverkeer

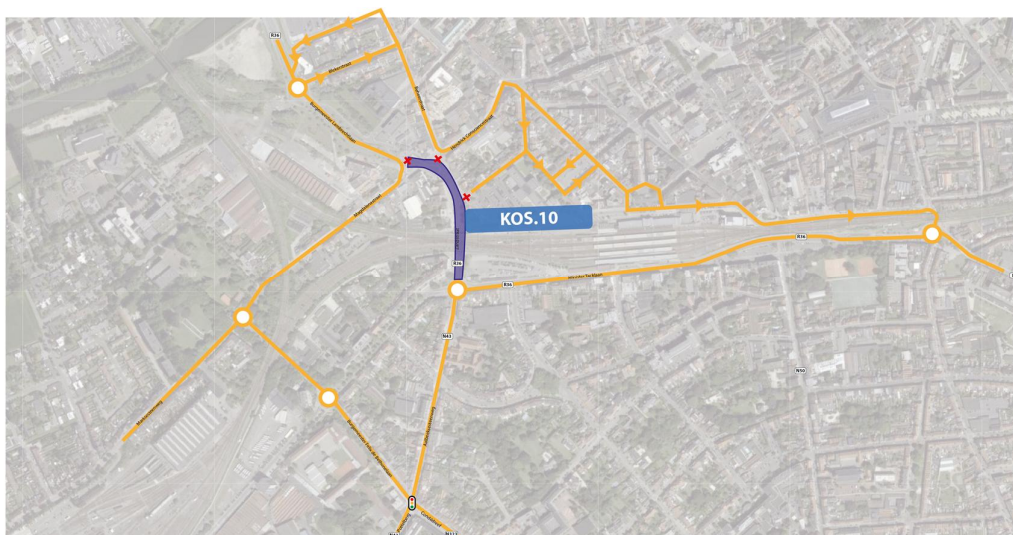
Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 50* voor een overzicht van de routes.



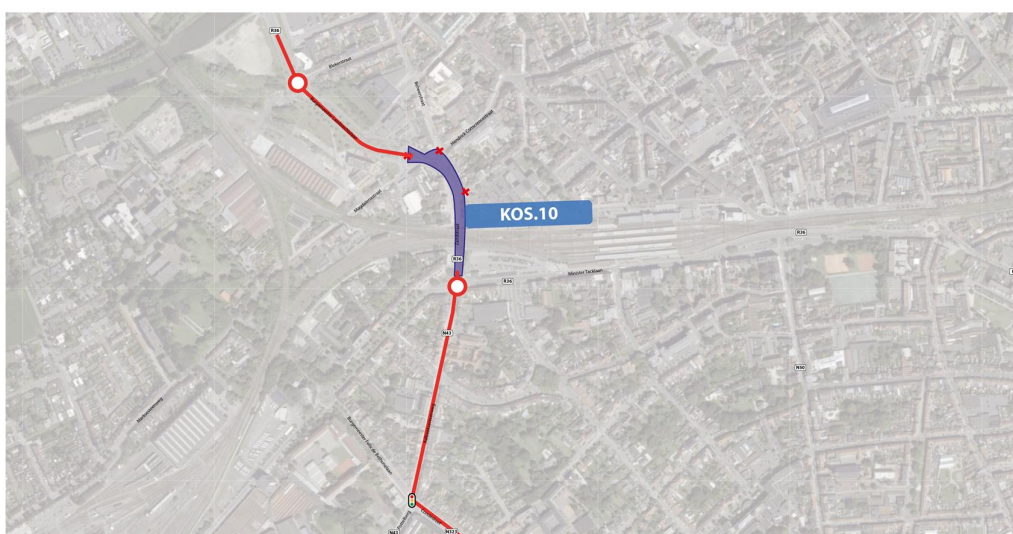
Figuur 47: Fase 014.2.7 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 48: Fase 014.2.7 - Omleiding busverkeer



Figuur 49: Fase 014.2.7 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 50: Fase 014.2.7 – Routes werfverkeer

3.6.3 FASE 14.3 - START AANLEG AANSLUITING BURGEMEESTER LAMBRECHTLAAN

PROJECTBESCHRIJVING

In deze fase begint men te bouwen aan de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan. Tegelijk bouwt men verder aan de tunnel in de zone tussen de Kluifrotonde en het spoor.

Deze fase omvat het bouwen van fase 2 en 3 van de dakplaat (Zandstraat). T.h.v. de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan begint men de bouwput uit te graven en het bufferbekken.

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten (excl. voetgangers en fietsers (al dan niet via fietsgoot)):

- Zandstraat tussen
 - o Rotonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
- Burgemeester Lambrechtlaan

Burgemeester Lambrechtlaan tussen de Burgemeester Nolfstraat en de Kluifrotonde

De totale duur van deze fase wordt op 11 maanden geschat. Er zijn 2 maanden overlap met de bouw van de aanleg van de tunnel tussen Kluifrotonde en de Zandstraat (fase 14.2)

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 51*.

OMGEVINGSSCAN

De lokale bereikbaarheid van huizen en garages dient steeds gerespecteerd te worden.

Door de omleidingsroutes dient het wegsegment van de Beheerstraat tussen de Hendrik Consciencestraat en de Blekersstraat dubbelrichting gemaakt te worden. Dit kan op een eenvoudige manier door de busbaan om te vormen tot volwaardige rijstrook.

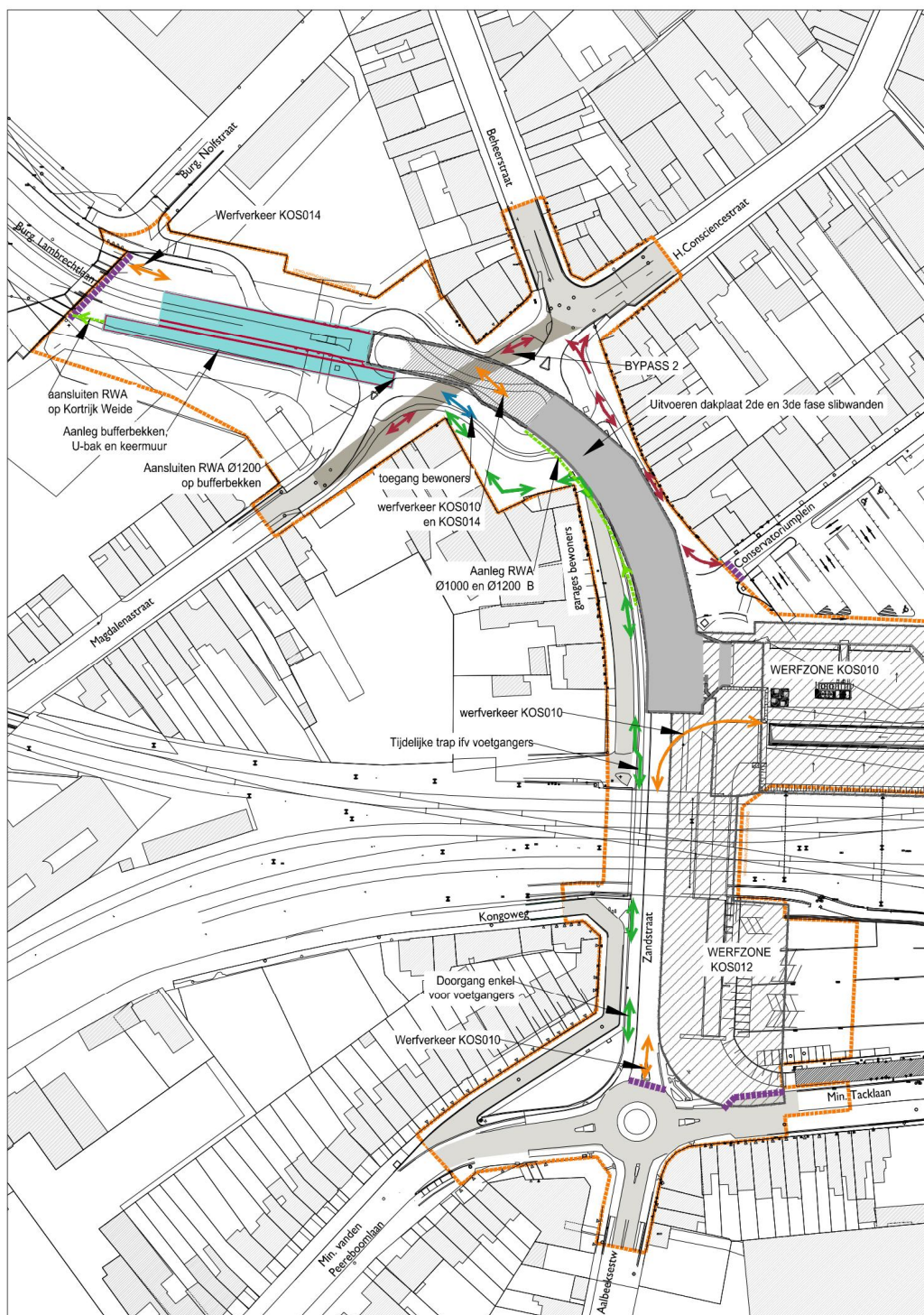
De lay-out en capaciteit van het kruispunt Beheerstraat-Magdalenastraat-Hendrick Consciencestraat dient in het verder studie verloop nog bepaald te worden. Eventuele negatieve secundaire effecten van omleidingen worden gemonitord en waar nodig bijkomende maatregelen getroffen.

Tijdens deze fase wordt zal er een nieuw verkeerscirculatieplan in werking treden.

Hierbij wordt eenrichtingsverkeer voorzien in de:

- Hendrik Donschienenstraat
- Rijselsestraat
- Leiestraat
- Dolfijnkaai
- Kasteelkaai
- Handelskaai
- Botenkopenstraat

- De Meersstraat wordt doodlopend ter hoogte van de Botenkopenstraat



Figuur 51: Fase 014.3 – Start bouw aansluiting Burgemeester Lambrechtlaan en dakplaten fase 2 & 3 langs de Zandstraat

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Er blijft een noord-zuid passage open in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt immers een tijdelijke trap (met fietsgoot) voorzien vanaf het voetpad naar het hoger gelegen gedeelte van de Zandstraat, zie *Figuur 16* voor een principedwarsprofiel.

Voor een overzicht van de technische eisen van deze tijdelijke trap wordt verwezen naar fase 14.2.1.

Routes van het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 52*.

Fietzers

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2.

Er wordt een noord-zuidpassage voorzien via een tijdelijke trap met fietsgoot langsheen de Zandstraat

Fietzers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Burgemeester Nolfstraat – Beheersstraat – (over bypass Hendrik Consciencestraat) naar de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietzers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 52*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de (bypass Hendrik Consciencestraat) de Hendrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat bereiken om zo tot aan busstation te rijden.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 53*.

Auto- en vrachtverkeer

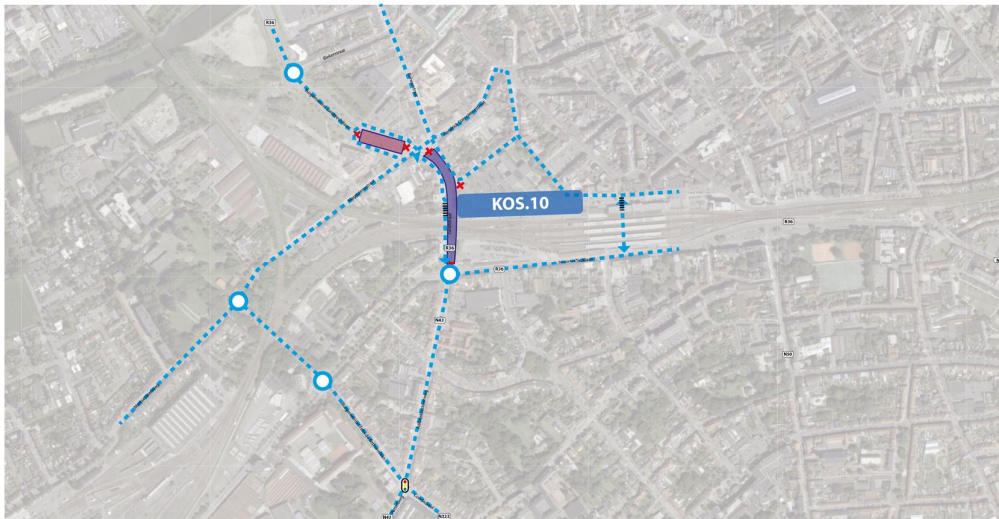
Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat, de Beheersstraat – Burgemeester Nolfstraat bereikt men terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36).

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het noord / westen bereiken via de Blekersstraat – Beheersstraat en de Hendrik Consciencestraat. Marke kan men bereiken via de Beheersstraat en de Magdalenastraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 54*.

Werkverkeer

Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 55* voor een overzicht van de routes.



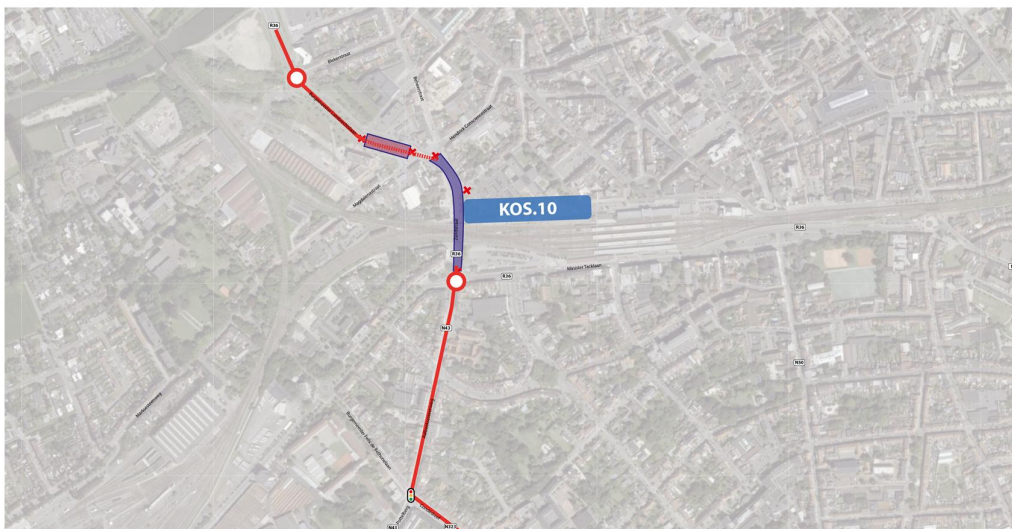
Figuur 52: Fase 014.3 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 53: Fase 014.3 - Omleiding busverkeer



Figuur 54: Fase 014.3 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 55: Fase 014.3 – Routes werfverkeer

3.6.4 FASE 14.4 - START AANLEG AANSLUITING PANORAMA

PROJECTBESCHRIJVING

In deze fase bouwt men verder aan de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan en starten de voorbereidende werken aan de aansluiting van de tunnel op de rotonde Panorama. Tegelijk bouwt men verder aan de tunnel in de zone tussen de Kluifrotonde het spoor.

De totale duur van deze fase wordt op 15 maand geschat. Er is 1 maand overlap met de aansluiting van de Burgemeester Lambrechtlaan (fase 14.3)

Deze fase wordt in 3 deelfases verdeeld.

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 56*.

OMGEVINGSSCAN

De lokale bereikbaarheid van huizen en garages dient steeds gerespecteerd te worden.

Door de omleidingsroutes dient het wegsegment van de Beheerstraat tussen de Hendrik Consciencestraat en de Blekersstraat dubbelrichting gemaakt te worden. Dit kan op een eenvoudige manier door de busbaan om te vormen tot volwaardige rijstrook.

De lay-out en capaciteit van het kruispunt Beheerstraat-Magdalenastraat-Hendrick Consciencestraat dient in het verder studie verloop nog bepaald te worden. Eventuele negatieve secundaire effecten van omleidingen worden gemonitord en waar nodig bijkomende maatregelen getroffen.

Vanaf fase 14.3 is er een nieuw circulatie van toepassing. Hierbij wordt eenrichtingsverkeer voorzien in de:

- Hendrik Donschienenstraat
- Rijselsestraat
- Leiestraat
- Dolfijnkaai
- Kasteelkaai
- Handelskaai
- Botenkopenstraat

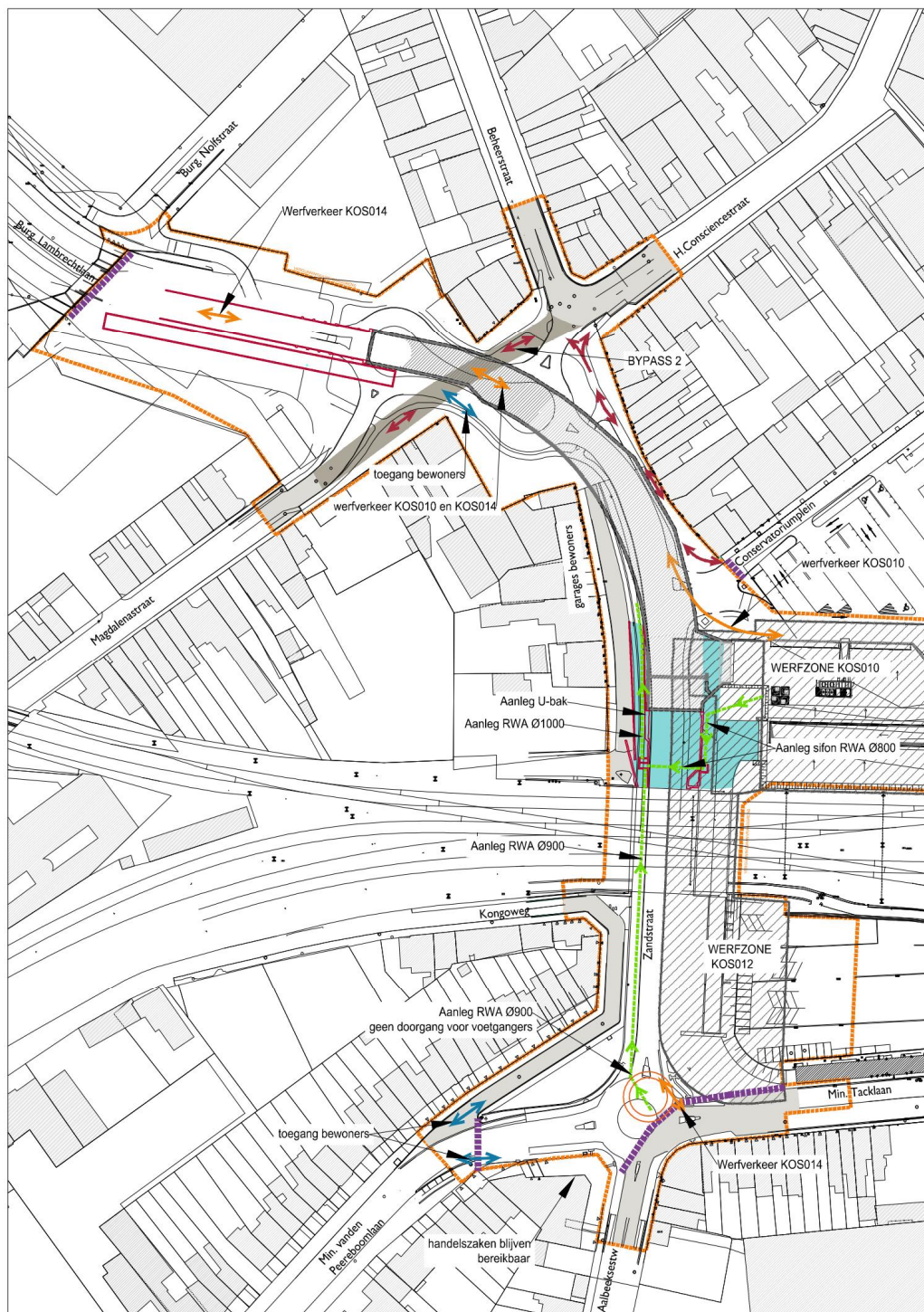
- De Meersstraat wordt doodlopend ter hoogte van de Botenkopenstraat

3.6.4.1 Deelfase 014.4.1

T.h.v. Zandstraat begint men de bouw van de U-bak. In het zuidelijk deel starten rioleringswerken. De nodige aansluitingen worden gemaakt tussen de tunnel en de zone busbaan/stationsparking

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten:

- Zandstraat tussen Kluifrotonde en rotonde Panorama:
 - o Rtonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan
- Minister van de Peereboomlaan
- Noordelijk gedeelte rotonde Panorama



Figuur 56: Fase 014.4.1 – Start aanleg aansluiting Panorama, verder bouwen aan aansluiting Burgemeester Lambrechtlaan en de tunnel langsheen de Zandstraat

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Tijdens deze fase is er geen noord-zuid passage via de tijdelijke trap mogelijk in de Zandstraat voor voetgangers. De doorgang wordt versperd over de volledige breedte van de Zandstraat omwille van rioleringswerken in de zone van de tijdelijke trap en de bouw van de U-bak. Nadat deze werken zijn afgerond wordt er terug een voetgangerspassage voorzien langsheen de voetgangerspassage van KOS12, via de fiets- en openbaar vervoerstunnel, zie volgende fases.

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2 van minimum 400 cm. Deze wordt langsheen het noord-oostelijk gedeelte van de Zandstraat doorgetrokken tot de aansluiting met het Conservatoriumplein.

Routes vanuit het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 57*.

Fietsers

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2.

Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Burgemeester Nolfstraat – Beheersstraat – (over bypass Hendrik Consciencestraat) naar de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 57*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de bypass de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat bereiken om zo tot aan busstation te rijden.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken. De keerbeweging gebeurt via de Minister Tacklaan, Bloemistenstraat en de Beverlaai.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 58*.

Auto- en vrachtverkeer

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat naar de Beheersstraat in te draaien. Via de Blekersstraat - Burgemeester Nolfstraat bereikt men terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36).

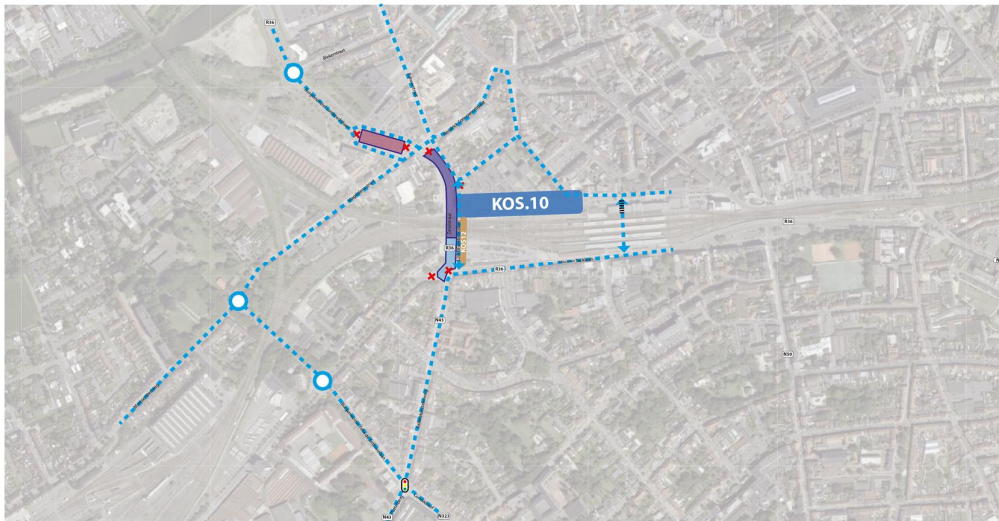
Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het noord / westen bereiken via de Blekersstraat – Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat. Marke kan men bereiken via Beheersstraat naar de Magdalenastraat.

Ter hoogte van de rotonde Panorama wordt de rotonde tijdelijk omgevormd tot een bocht in 2 richtingen.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 59*.

Werkverkeer

Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 60* voor een overzicht van de routes.



Figuur 57: Fase 014.4.1 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 58: Fase 014.4.1 - Omleiding busverkeer



Figuur 59: Fase 014.4.1 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 60: Fase 014.4.1 – Routes werfverkeer

3.6.4.2 Deelfase 014.4.2

PROJECTBESCHRIJVING

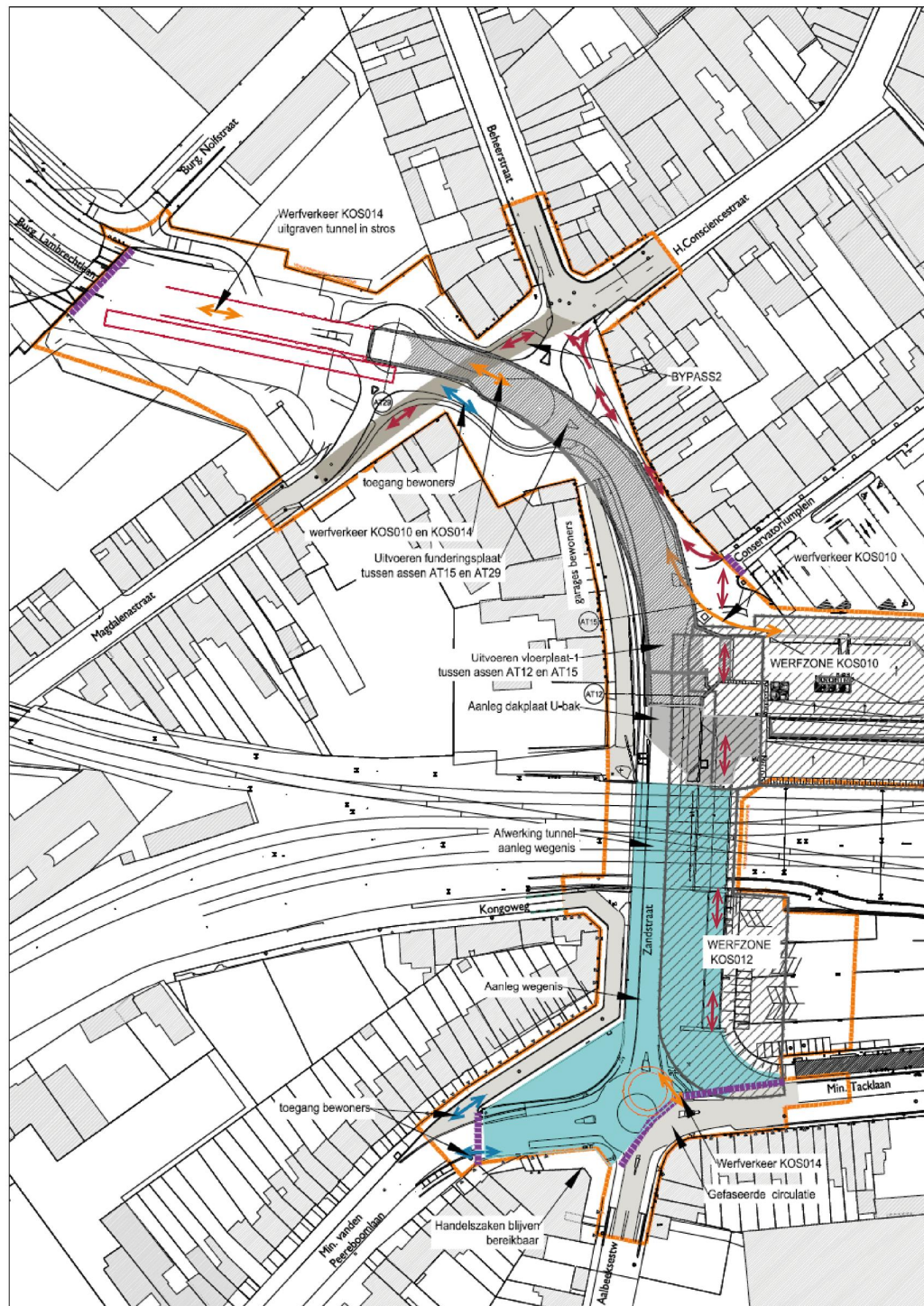
In deze fase is men verder aan het bouwen aan de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan en aan de aansluiting van de tunnel op de rotonde Panorama. Tegelijk bouwt men verder aan de tunnel in de zone tussen de Kluifrotonde het spoor.

Deze fase omvat de start van de bouw van de zuidelijke aansluiting aan de zijde Panorama (u-bak) en aansluiting van de tunneldakplaat T.h.v. de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan begint men de tunnel uit te graven en de nodige vloerplaten worden gegoten.

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten:

- Zandstraat tussen
 - o Rotonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan
- Minister van de Peereboomlaan
- Noordelijk gedeelte rotonde Panorama

Voor een overzichtsbeeld van deze fase wordt verwezen naar *Figuur 56*.



Figuur 61: Fase 014.4.2 – Aanleg noordelijk gedeelte Panorama, bouwen (en uitgraven) aansluiting Burgemeester Lambrechtlaan en de tunnel

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Tijdens deze fase is er terug een noord-zuid passage voorzien in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt een doorgang voorzien via de voetgangerszone in de fiets- en openbaar vervoerstunnel van aanneming KOS012. De wegeniswerken en dakplaat van de U-bak van aanneming KOS012 worden zodanig gefaseerd dat in deze fase voetgangersverkeer mogelijk moet is van zijde Panorama naar zone Conservatorium. De Opdrachtnemers stemt dit af met de opdrachtnemers van KOS012.

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2 van minimum 400 cm. Deze wordt langsheen het noord-oostelijk gedeelte van de Zandstraat doorgetrokken tot de aansluiting met het Conservatoriumplein.

Routes vanuit het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 62*.

Fietsers

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2.

Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Burgemeester Nolfstraat – Beheersstraat – (over bypass Hendrik Consciencestraat) naar de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein. Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 62*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de bypass de Henrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat bereiken om zo tot aan busstation te rijden.

De zuidelijke bussen maken gebruik van de Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken. De keerbeweging gebeurt via de Minister Tacklaan, Bloemistenstraat en de Beverlaai.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 63*.

Auto- en vrachtverkeer

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat naar de Beheersstraat in te draaien. Via de Blekersstraat - Burgemeester Nolfstraat bereikt men terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36).

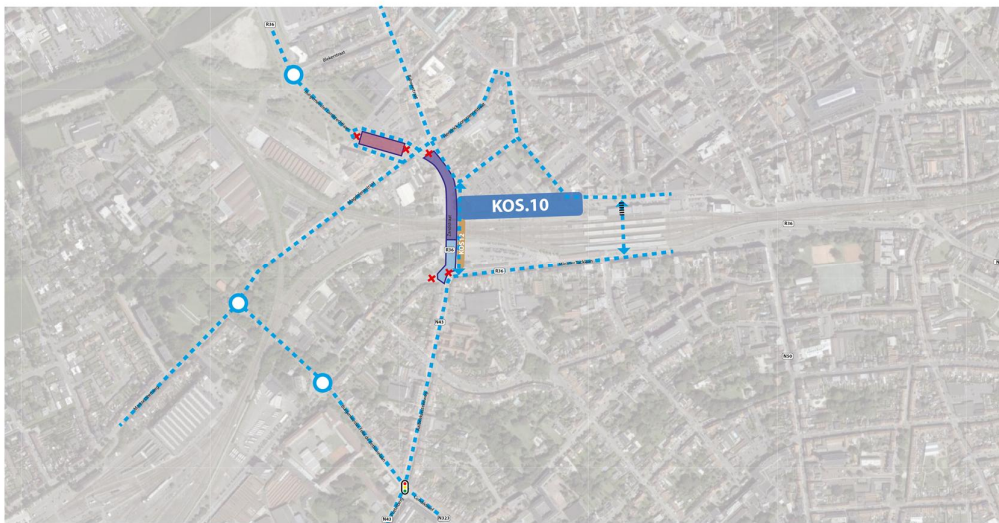
Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het noord / westen bereiken via de Blekersstraat – Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat. Marke kan men bereiken via Beheersstraat naar de Magdalenastraat.

Ter hoogte van de rotonde Panorama wordt de rotonde tijdelijk omgevormd tot een bocht in 2 richtingen.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 64*.

Werkverkeer

Het werkverkeer dient langs de R36, B. Lambrechtlaan of Aalbeeksesteenweg, van en naar de E17 aan- en af te rijden. Zie *Figuur 65* voor een overzicht van de routes.



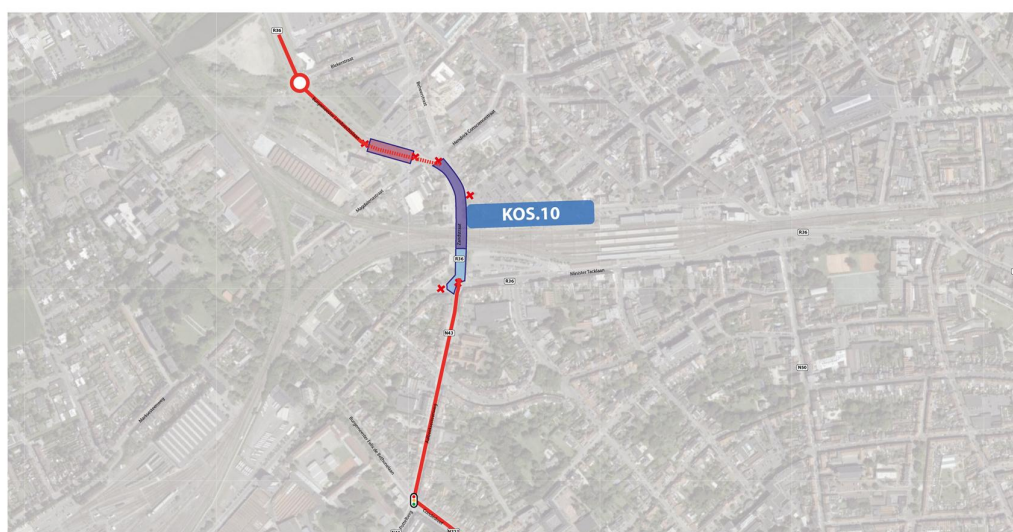
Figuur 62: Fase 014.4.2 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 63: Fase 014.4.2 - Omleiding busverkeer



Figuur 64: Fase 014.4.2 - Omleiding gemotoriseerd verkeer



Figuur 65: Fase 014.4.2 – Routes werfverkeer

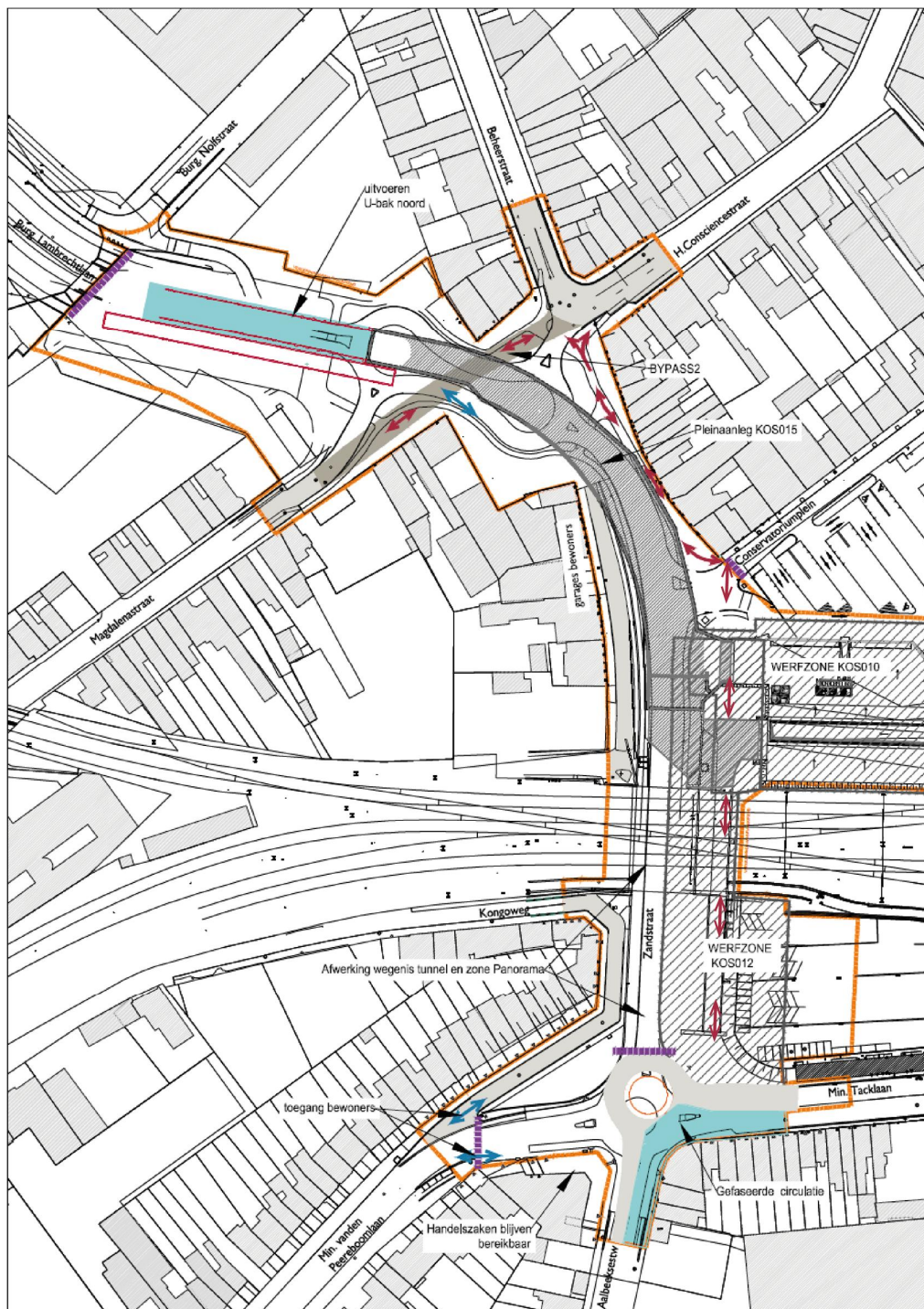
3.6.4.3 Deelfase 014.4.3

PROJECTBESCHRIJVING

In deze fase is men verder aan het bouwen aan de u-bak t.h.v. de aansluiting met de Burgemeester Lambrechtlaan. Tegelijk wordt de wegenis afgewerkt van de nieuwe rotonde Panorama.

Zullen (al dan niet tijdelijk) afgesloten:

- Zandstraat tussen
 - o Rtonde Panorama
 - o Hendrik Consciencestraat
 - o Conservatoriumplein
 - o Burgemeester Lambrechtlaan
- Minister van dn Peereboomlaan (excl. voor voetgangers en fietsers)
- Zuidelijk gedeelte rotonde Panorama



Figuur 66: Fase 014.4.3 – Aanleg zuidelijk gedeelte Panorama, bouwen u-bak aansluiting Burgemeester Lambrechtlaan

BEREIKBAARHEID

Voetgangers

Tijdens deze fase is er terug een noord-zuid passage voorzien in de Zandstraat voor voetgangers. Er wordt een doorgang voorzien via de voetgangerszone in de fiets- en openbaar vervoerstunnel van aanneming KOS012. De wegeniswerken en dakplaat van de U-bak van aanneming KOS012 worden zodanig gefaseerd dat in deze fase voetgangersverkeer mogelijk moet is van zijde Panorama naar zone Conservatorium. De Opdrachtnemers stemt dit af met de opdrachtnemers van KOS012.

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2 van minimum 400 cm. Deze wordt langsheen het noord-oostelijk gedeelte van de Zandstraat doorgetrokken tot de aansluiting met het Conservatoriumplein.

Routes vanuit het zuiden naar het centrum verlopen via de onderdoorgang van het station. Voor een overzicht van de routes wordt verwezen naar *Figuur 67*.

Fietsers

Langsheen de Burgemeester Lambrechtlaan worden langs weerszijde voetgangers- en fietserspassages voorzien die telkens aansluiting maken met de voetgangers- en fietsersinfrastructuur van bypass 2.

Fietsers richting Aalbeeksesteenweg dienen om te rijden via de Burgemeester Nolfstraat – Beheersstraat – (over bypass Hendrik Consciencestraat) naar de Magdalenastraat – Marksesteenweg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan.

Fietsers afkomstig van het oosten kunnen gebruikmaken van de passage onder de sporen t.h.v. het station.

Langsheen de Zandstraat wordt een minimale voetgangers- en fietserspassage gerespecteerd van 400 cm. Deze loopt vanaf de Burgemeester Lambrechtlaan via de Hendrik Consciencestraat tot aan het Conservatoriumplein.

Fietsers die richting Stationsplein willen, dienen rond te rijden via de Zandstraat - Louis Robbeplein - Roeland Saverystraat – Conservatoriumplein – Tolstraat - het Stationsplein.

Voor een routeoverzicht wordt verwezen naar *Figuur 67*.

Bussen

Voorgaande aannemingen hebben reeds het busstation uitgesplitst in een zuidelijk en een noordelijk busstation. De noordelijke bussen komen vanaf de Magdalenastraat en kunnen via de bypass Hendrik Consciencestraat en de Koning Albertstraat bereiken om zo tot aan busstation te rijden.

De zuidelijke bussen maken gebruik van Minister Tacklaan en de Wandelweg om het zuidelijk busstation te bereiken. De keerbeweging gebeurt via de Minister Tacklaan, Bloemistenstraat en de Beverlaai.

Voor een overzicht van de busroutes, zie *Figuur 68*.

Auto- en vrachtverkeer

Het noord-zuid verkeer van de R36 wordt omgeleid vanaf de Condédreef naar de Burgemeester Felix de Bethunelaan om via de Magdalenastraat naar de Beheersstraat in te draaien. Via de Blekersstraat - Burgemeester Nolfstraat bereikt men terug de Burgemeester Lambrechtlaan (R36).

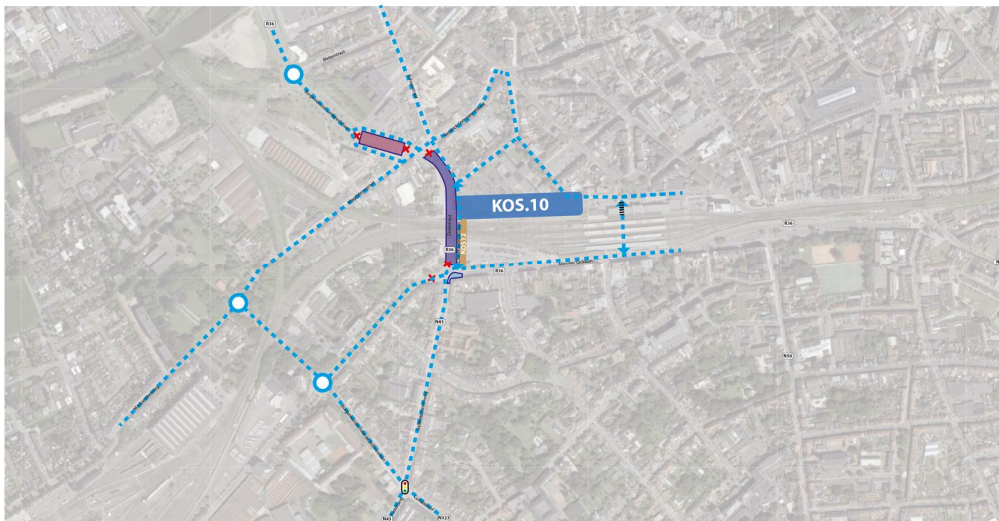
De rijrichtingen van Minister Tacklaan worden uitgesplitst omwille van de aanleg van de rotonde Panorama. De zuidelijke route loopt via de Minister Tacklaan en de Aalbeeksesteenweg. Wil men richting noord, rijdt men via de Monseigneur de Haernelaan en de Sint-Sebastiaanslaan.

Lokaal verkeer kan het centrum vanuit het noord / westen bereiken via de Blekersstraat – Beheerstraat en de Hendrik Consciencestraat. Marke kan men bereiken via Beheersstraat naar de Magdalenastraat.

Voor een overzicht van de wegomleidingen, zie *Figuur 69*.

Werkverkeer

Het werkverkeer dient aan te rijden, via de E17 en de R36 naar de Burgemeester Lambrechtlaan of via de Oudenaardsesteenweg naar de Tacklaan. Wegrijden gebeurt via de Burgemeester Lambrechtlaan of de Aalbeeksesteenweg. Zie *Figuur 70* voor een overzicht van de routes.



Figuur 67: Fase 014.4.3 - Omleiding voetgangers en fietsers



Figuur 68: Fase 014.4.3 - Omleiding busverkeer



Figuur 69: Fase 014.4.3 - Omleiding gemotoriseerd verkeer

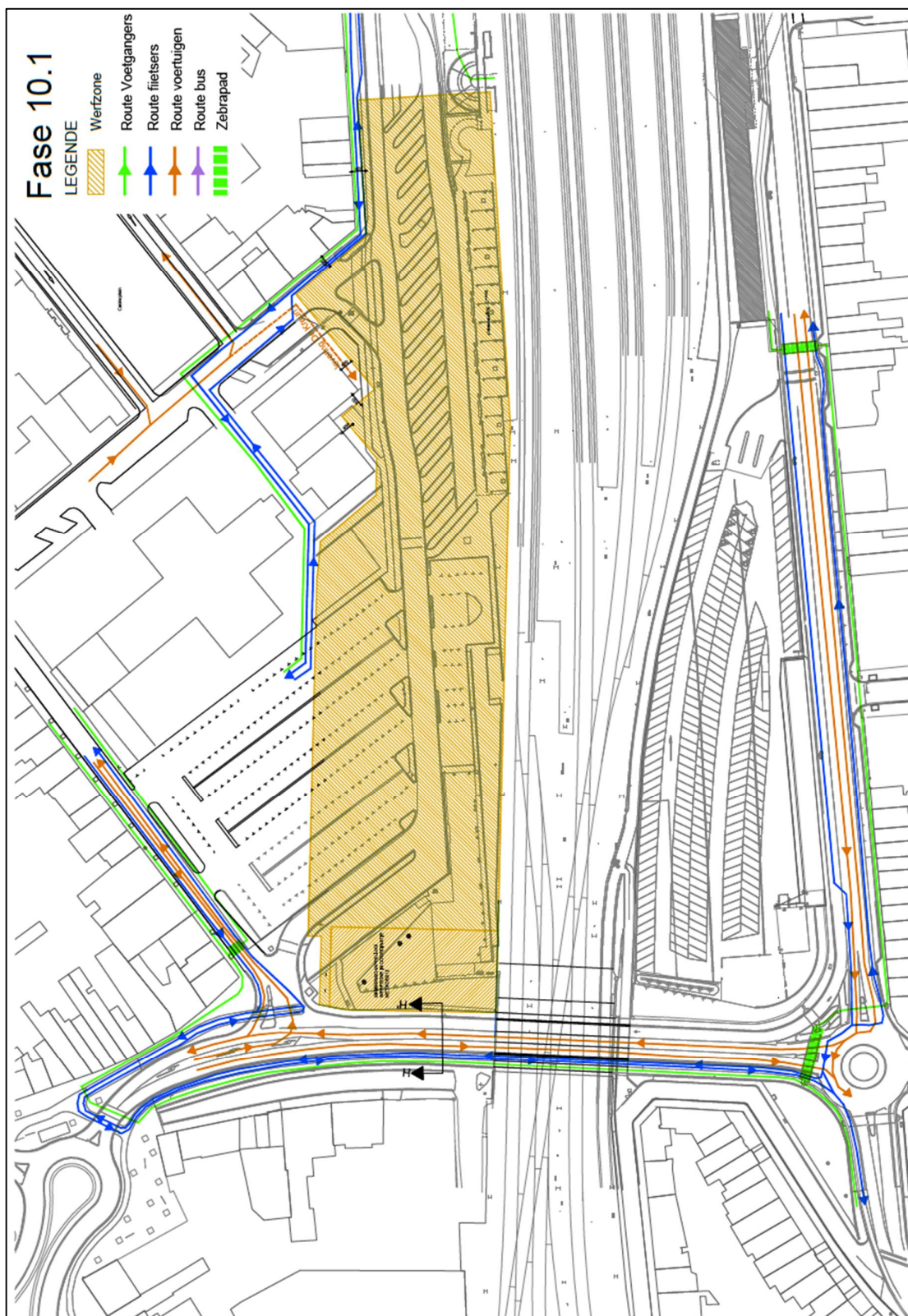


Figuur 70: Fase 014.4.3 – Routes werfverkeer

4. BIJLAGEN

4.1 FASERINGSPLANNEN KOS 10 & KOS 12

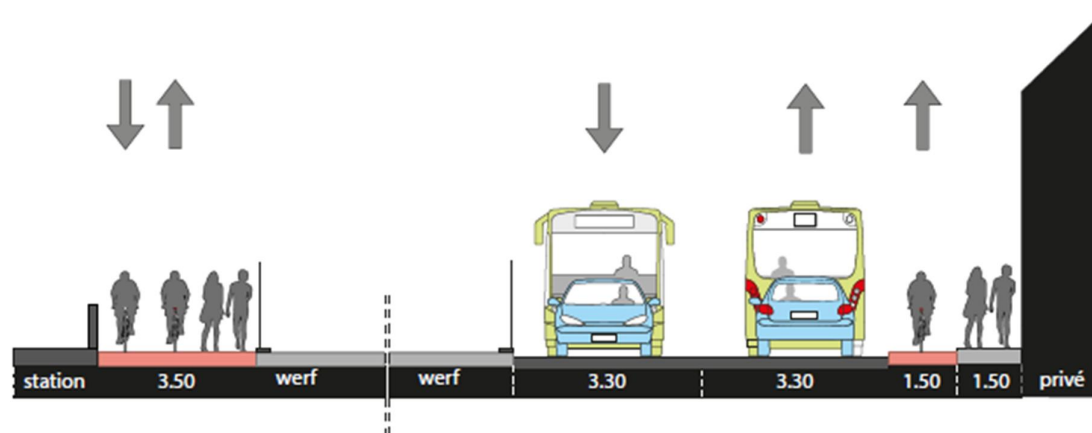
FASERINGSPLAN 10.1



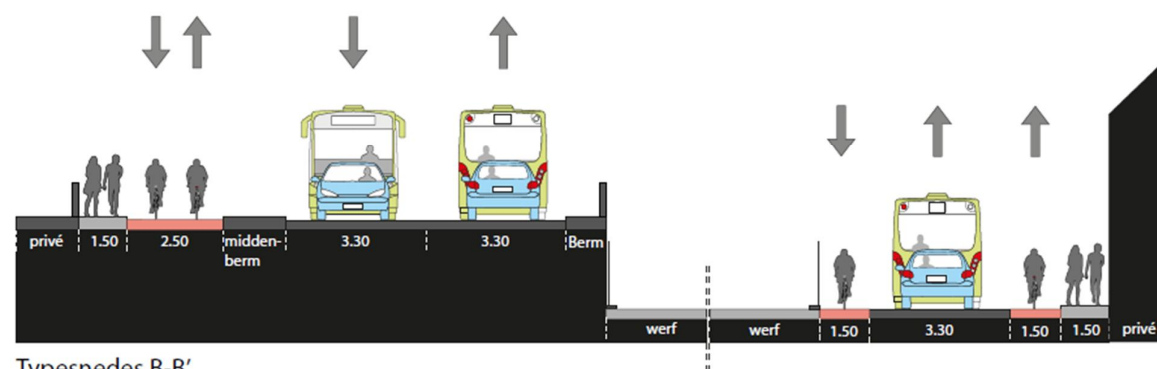
FASERINGSPLAN 12.1



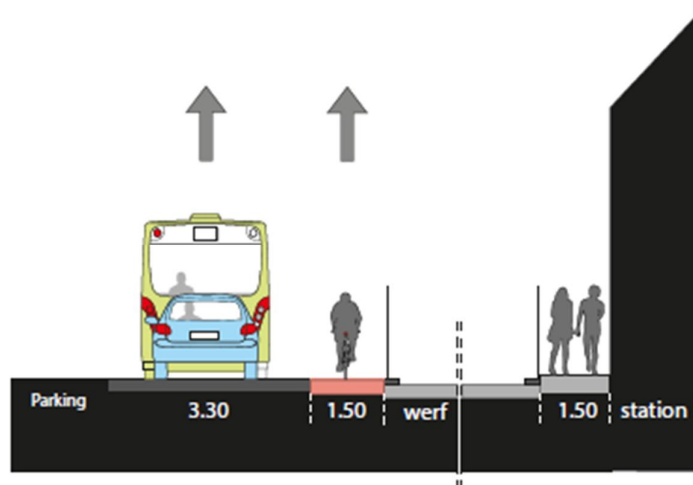
4.2 TYPESNEDES



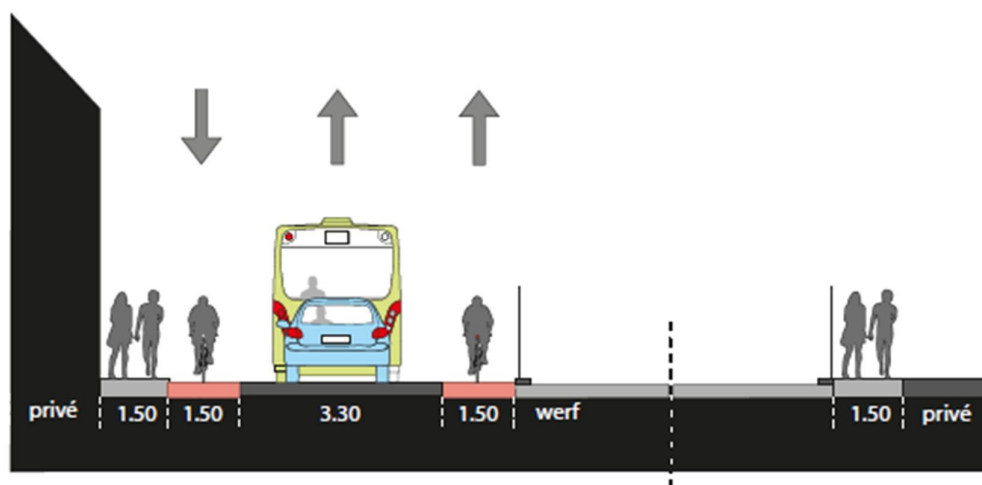
Typesnedes A-A'



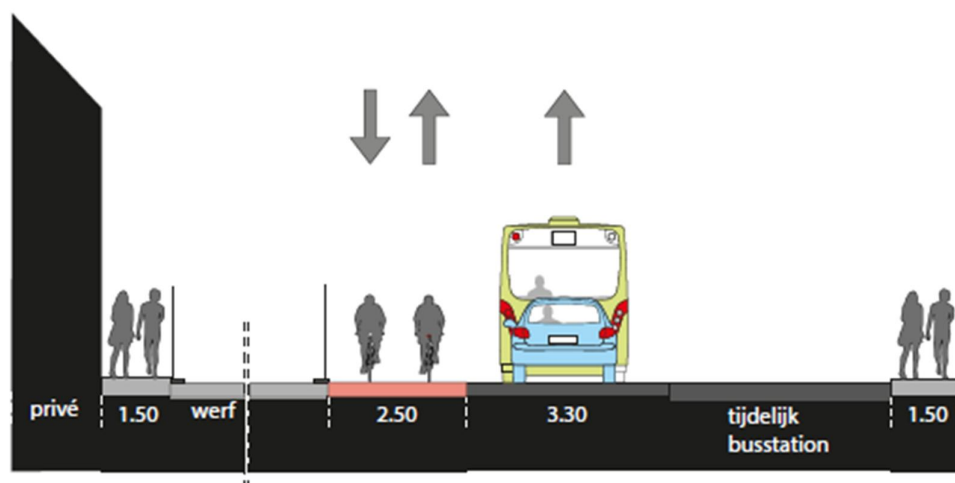
Typesnedes B-B'



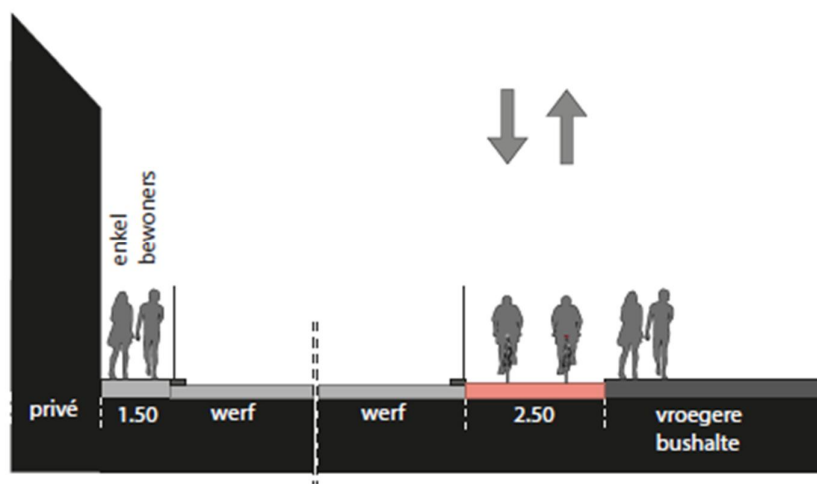
Typesnede C-C'



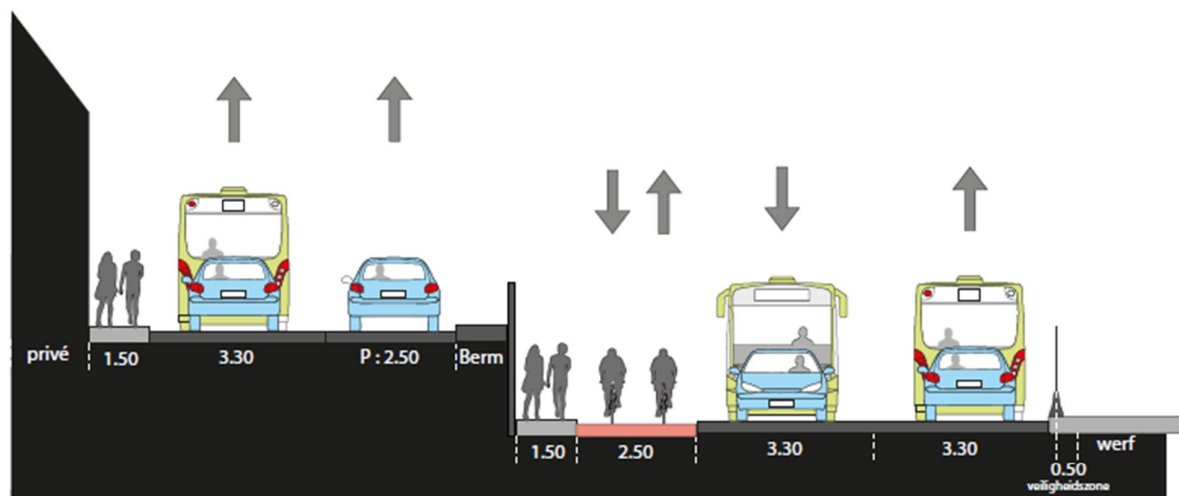
Typesnede D-D'



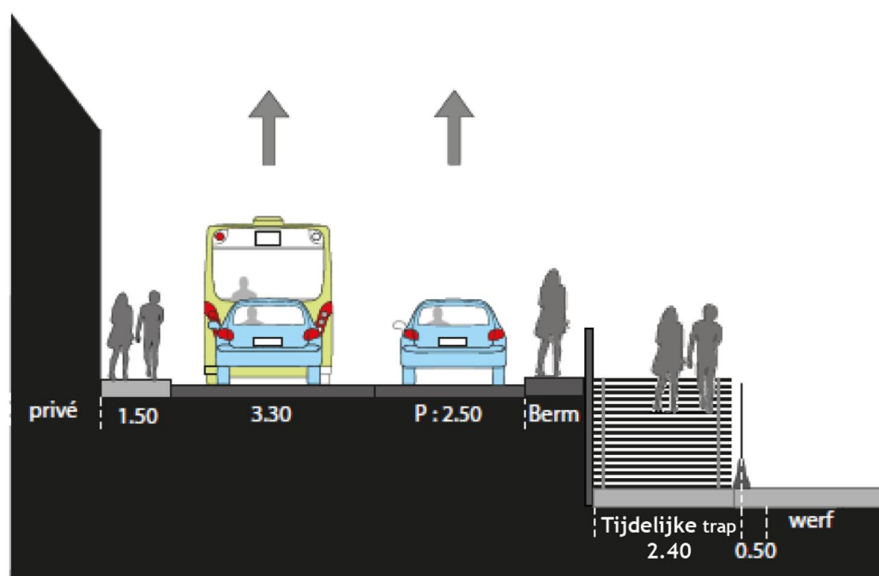
Typesnedes E-E'



Typesnedes F-F'



Typesnedes H-H'



Typesnede tijdelijke trap

4.3 LEGENDE FASERINGSPLANNEN KOS14

LEGENDE

	Vergunningsaanvraagsgrens
	Vorbereidende werken
	Werfzones KOS010 en KOS 012
	Circulatie gemotoriseerd verkeer
	BYPASS 1 en BYPASS 2
	Circulatie fietsers en voetgangers
	Circulatie ENKEL voetgangers
	Toegang voor bewoners (plaatselijk verkeer)
	Werfverkeer
	Werfafsluiting rijweg
	leiding DWA
	leiding RWA
	leiding GEMENGD
	nutsleidingen
	Afkoppelen riolering thv uit te voeren diepwanden
	Omtrek diepwanden
	Diepwanden in uitvoering
	Uitgevoerde diepwanden
	Zone voor bentoniet centrale

Figuur 71: Legende faseringsplannen KOS14

