

VOORONTWERP BELEIDSPLAN RUIMTE LIER



# RING EN OMGEVING

**BELEIDSKADER**

13 OKTOBER 2023



## COLOFON

### COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Rik Verwaest

Ivo Andries

Rik Pets

Bert Wollants

Thierry Suetens

Sabine Leyzen

Ilse Lambrechts

Annemie Goris

### CONTACT

Stad Lier

Dienst Ruimtelijke planning

Paradeplein 2 bus 1, 2500 Lier

[www.lier.be](http://www.lier.be)

[ruimtelijkeplanning@lier.be](mailto:ruimtelijkeplanning@lier.be)

### INHOUDELIJKE UITWERKING



### VERSIE

versie 1 voorontwerp (13 oktober 2023)

VOORONTWERP BELEIDSPLAN RUIMTE LIER

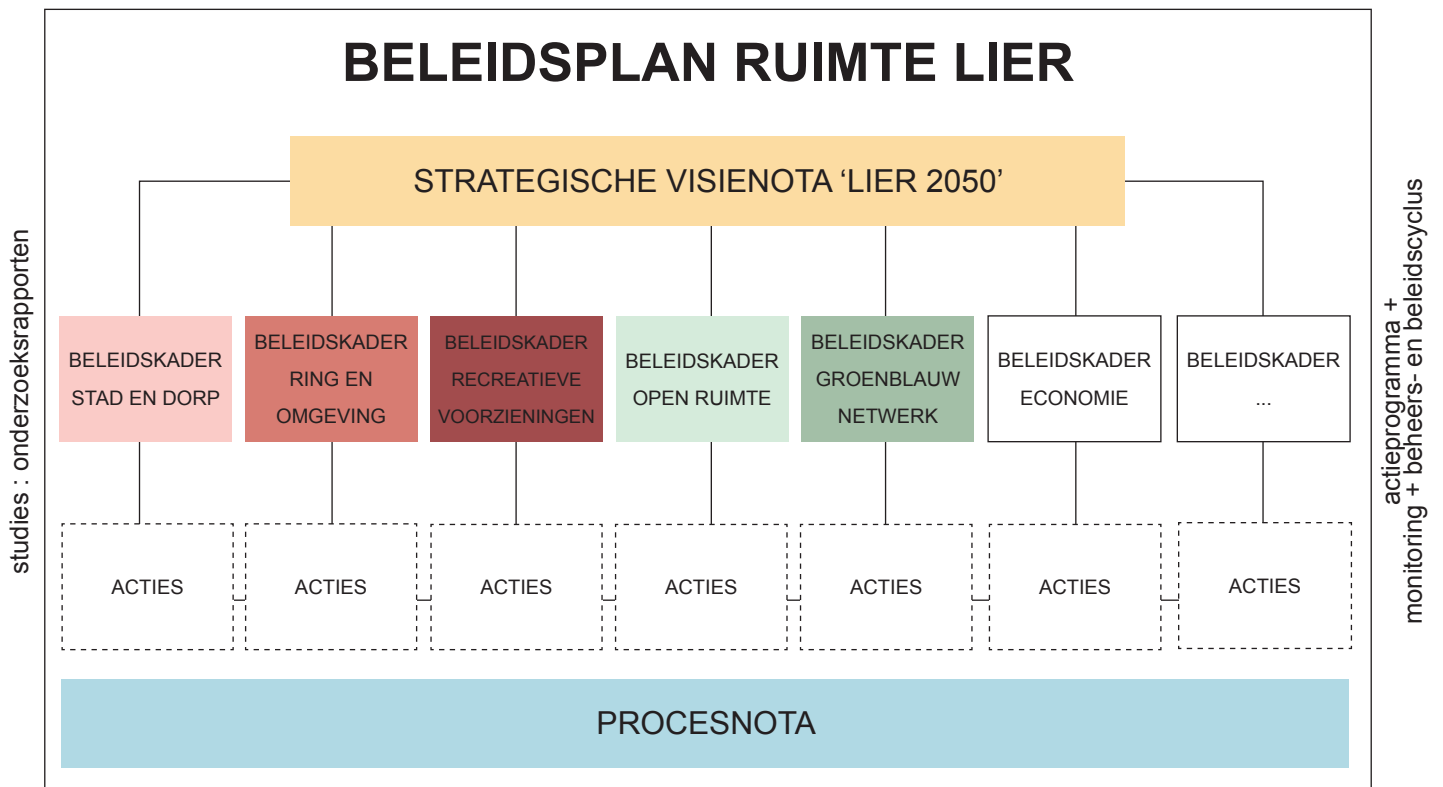
# RING EN OMGEVING



# WOORD VOORAF



# LEESWIJZER



figuur 1 samenhang onderdelen beleidsplan ruimte Lier

De **strategische visienota 'Lier 2050'** beschrijft de uitdagingen die op Lier afkomen en de ambities die de gemeente voor ogen heeft. Dit vertaalt zich in het wensbeeld voor Lier 2050.

De **beleidskaders** operationaliseren de strategische visie en geven aan dat, om het wensbeeld te realiseren, een specifiek beleid moet worden gevoerd. Volgende beleidskaders zijn opgemaakt.

- 'Stad en dorp' beschrijft de ontwikkelingsperspectieven voor de stad Lier en het dorp Koningshooikt in functie van het verhogen van de leefkwaliteit.
- 'Ring en omgeving' stelt een veelkleurig ontwikkelingsperspectief voor R16 voor.
- 'Recreatieve voorzieningen' legt het toekomstperspectief voor het recreatief aanbod vast.
- 'Open ruimte' beschrijft de ontwikkelingsmogelijkheden voor de open ruimte.
- 'Groenblauw netwerk' geeft een visie op de verschillende groene en blauwe structuren die in Lier aanwezig zijn.

Op korte termijn maakt de gemeente een bijkomend beleidskader 'economie' op waarin een visie wordt uitgewerkt voor de bedrijventerreinen en de verweefbare economische activiteiten in de gemeente. Het beleidskader 'economie' volgt een aparte procedure en wordt later aan het beleidsplan ruimte Lier toegevoegd.

De verschillende beleidskaders bevatten **acties** die alle bijdragen tot het realiseren van het wensbeeld Lier 2050.

Naast deze inhoudelijke documenten gaat de **procesnota** dieper in op de wijze waarop het beleidsplan ruimte Lier tot stand is gekomen en hoe verschillende partijen en actoren hierbij vanaf het begin zijn betrokken

Het **actieprogramma** beschrijft de prioritaire acties die de gemeente op korte en middellange termijn wil uitvoeren om het wensbeeld voor Lier te realiseren.

Het beleidsplan ruimte Lier is zo vormgegeven dat een lezer die iets wil weten over het beleid het betreffend beleidskader ter hand kan nemen en hierin alles kan vinden wat betrekking heeft op de toekomstvisie voor die specifieke ruimte. De titels van de beleidskaders zijn hierbij de leidraad.

Om deze beleidskaders echter zo leesbaar mogelijk te maken, zijn het onderzoeksmateriaal, de beschrijving van gehanteerde methodologieën en allerhande achtergrondinformatie opgenomen in afzonderlijke **onderzoeksrapporten**. Wie zich wil verdiepen in de materie, kan dus steeds een bepaald onderzoeksrapport raadplegen.


Een beleidskader wordt best samen gelezen met de strategische visienota. Deze nota vormt belangrijke informatie over de ambities van het gemeentelijk ruimtelijk beleid en plaatst de thema's die in de beleidskaders worden behandeld, in een ruimere context.

Een voorbeeld verduidelijkt het voorgaande. Een lezer die wil weten wat het toekomstbeeld is voor het dorp Koningshooikt, raadpleegt het beleidskader 'stad en dorp'. Om dit toekomstbeeld te kunnen kaderen in de meer globale ambities van het ruimtelijk beleid van de gemeente, leest zij of hij de strategische visienota 'Lier 2050'. De concrete acties die het bestuur op korte en middellange termijn wil uitvoeren, zijn beschreven in het actieprogramma. Achtergrondinformatie is te vinden in het onderzoeksrapport.

**Voorliggend document is het beleidskader 'ring en omgeving'.**

# INHOUD

	<b>INLEIDING</b>	<b>10</b>
---	------------------	-----------

	<b>RING EN OMGEVING</b>	<b>14</b>
	1 DE RING VERDEELD/T	
	2 SEGMENTEN	

	<b>UITDAGINGEN</b>	<b>20</b>
	1 KLIMAATVERANDERING	
	2 MILIEU	
	3 MOBILITEIT	



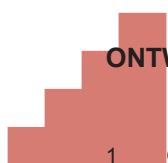


## **VISIE**

**26**

1 OVERKOEPELENDE VISIE

2 DOELSTELLINGEN



## **ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN**

**36**

1 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN PER THEMA

2 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN PER SEGMENT



## **WENSBEELD EN OVERZICHT ACTIES**

**82**

1 WENSBEELD

2 OVERZICHT ACTIES



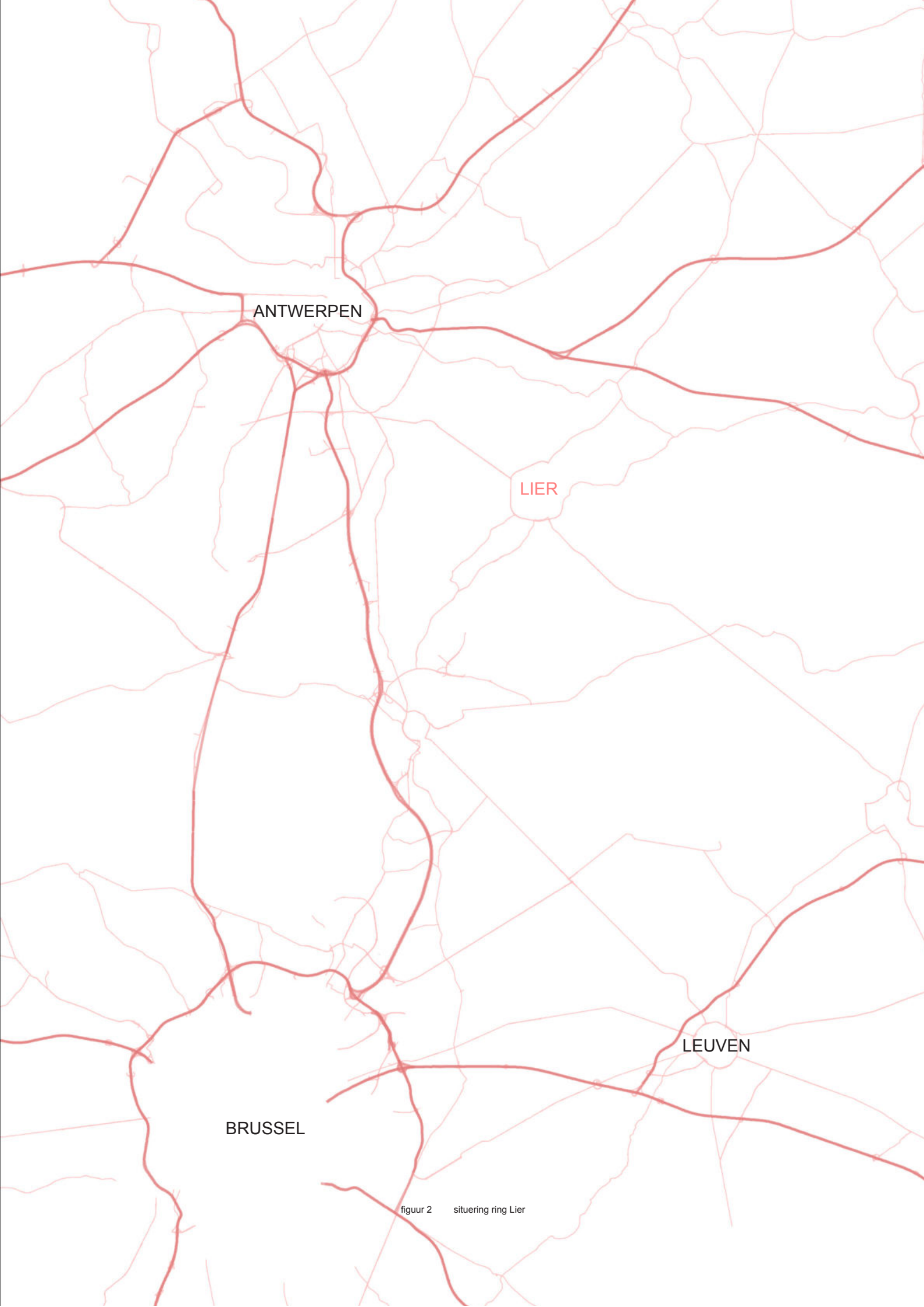
## **BIJLAGE**

**88**

1 BEGRIPPENLIJST

**INLEIDING**





ANTWERPEN

LIER

LEUVEN

BRUSSEL

figuur 2    situering ring Lier

Dit beleidskader is onderdeel van het beleidsplan ruimte Lier. Het beschrijft de ontwikkelingsperspectieven voor de (driekwart) ring (R16) rond Lier en de relaties van deze infrastructuur met zijn omgeving.

De ring gaat door heel wat verschillende ruimten. Soms is hij een begrenzer van bebouwing maar meestal doorsnijdt hij ofwel een indringende open ruimte vinger ofwel een bebouwde ruimte (woonweefsel of bedrijvenzone). Hij heeft met andere woorden verschillende 'uitzichten'. Maar steeds is er gedacht vanuit de continuïteit van de ring, niet vanuit de continuïteit van het doorsneden landschap. Doel van dit beleidskader is een toekomstbeeld uit te werken voor de ring en zijn aangrenzende omgeving, niet alleen vanuit het perspectief van de ring zelf maar vanuit de continuïteit van de onderliggende ruimten (visuele relaties, ecologische verbindingen, trage wegen, bebouwingspatronen enz.).





**RING EN OMGEVING**



# 1 DE RING VERDEELD/T

De ring van Lier heeft een veelkleurig uitzicht. Hij doorkruist verschillende soorten gebieden (open gebieden, woongebieden, bedrijvzones, kleinhandelsconcentraties, waterlopen). Op basis van de onderzoeksgegevens in het onderzoeksrapport 'ring en omgeving' zijn verschillende segmenten van de ring bepaald. Deze segmenten hebben elk een eigen uitzicht en eigen kenmerken. Onder segmenten worden samenhangende ruimtelijke en functionele gehelen langsheen de ring verstaan. De aanwezige langs- en dwarsrelaties maken onderdeel uit van het geheel.

- ① kop van de ring
- ② Lisperloop
- ③ bedrijvigheid
- ④ Donk - Klaplaar
- ⑤ stationsomgeving
- ⑥ Mechelsesteenweg
- ⑦ Netevallei
- ⑧ Aarschotssteenweg
- ⑨ Kesselsesteenweg
- segmenten conform wegprofielen
- verkeerskundige segmenten



kaart 1 ruimtelijke segmenten





# 2 SEGMENTEN

## 2.1 SEGMENT 1 'KOP VAN DE RING'

De ring eindigt of begint in het noorden op een zeer specifieke manier. De rijrichting buigt af naar links of rechts door de haakse aansluiting met Lispersteenweg en Liersesteenweg. De verkeersstroom wordt afgeremd door verkeerslichten. Beide zijden van de weg zijn begrensd met bebouwing hoewel deze niet rechtstreeks op de ring aansluit. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningen.

## 2.2 SEGMENT 2 'LISPERLOOP'

Open ruimte en nabijheid van groen zijn de kenmerken van het tweede ringsegment. Beide zijden hebben een groen karakter. Aan noordelijke zijde is er een vergezicht over het landschap. De zuidelijke zijde bestaat uit een groene snipper die zich tussen de bebouwing en de ring bevindt.

## 2.3 SEGMENT 3 'BEDRIJVIGHEID'

Het segment tussen Hagenbroeksesteenweg en Plaslaar is aan beide zijden omgeven door bedrijven. De grootschalige bebouwing takt niet rechtstreeks aan op de ring maar richt er zich wel op door middel van reclame.

## 2.4 SEGMENT 4 'DONK - KLAPLAAR'

In het vierde segment is vooral kleinschalige, residentiële bebouwing aanwezig. De wijken Donk en Klaplaar nemen aan beide zijden de oppervlakte tot aan de rand van de ringinfrastructuur in maar komen er niet rechtstreeks mee in aanraking. De bebouwing richt zich met de zijkant of achterzijde naar de ring.

## 2.5 SEGMENT 5 'STATIONSOMGEVING'

Segment vijf is gelijkaardig aan segment twee. Ook hier is de buitenzijde van de ring een open, groene ruimte. Het verschil hier is dat bomen aan de rand van de weg het vergezicht beperken tot enkele plaatsen. De binnenzijde heeft eveneens een groen karakter waarbij bebouwing hier en daar op verschillende afstanden van de weg verschijnt.

## **2.6 SEGMENT 6 'MECHELSESTEENWEG'**

Het segment waar Mechelsesteenweg de ring kruist, wordt gekenmerkt door bebouwing aan beide zijden. Hier wisselen kleine residentiële gebouwen en grote winkels elkaar af. De woonwijken zijn bereikbaar via de invalsweg Mechelsesteenweg, de grootschalige retail sluit rechtstreeks aan op de ring.

## **2.7 SEGMENT 7 'NETEVALLEI'**

In dit segment is de Nete een opvallende waterstructuur. Beide zijden hebben een groen karakter. De continuïteit van de groene ruimte wordt benadrukt door de onderdoorgang van de Nete en de verhoging van de weg ten opzichte van de omgeving.

## **2.8 SEGMENT 8 'AARSCHOTSESTEENWEG'**

Het laatste segment is opnieuw een soort afsluiting of een begin van de ring. De binnenzijde ervan heeft een bebouwd karakter met een verschillende grote van gebouwen en diverse functies. De buitenzijde is voornamelijk een groene en open ruimte met hier en daar kleinschalige residentiële bebouwing die bijna de ring aanraakt.

## **2.9 SEGMENT 9 'KESSELSESTEENWEG'**

Het negende segment is niet meer echt een onderdeel van de ring. Het vormt veeleer een soort uitloper. De bebouwing errond sluit vrij dicht aan op de straat en ook het profiel met langsparkeren aan beide zijden is er smaller.



**UITDAGINGEN**

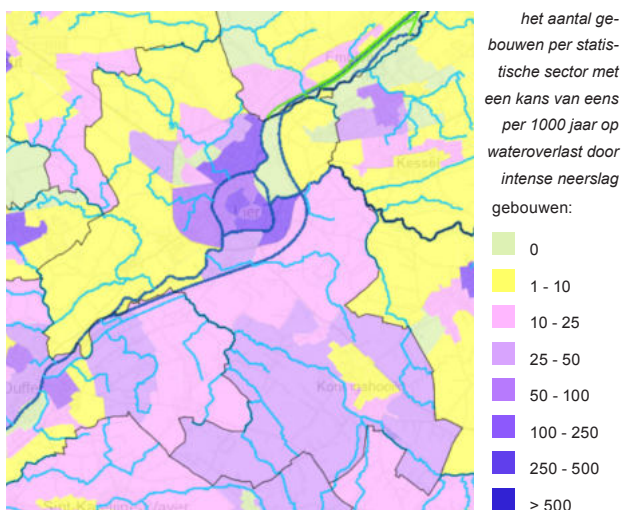


# 1 KLIMAATVERANDERING

Het klimaat verandert en de klimaatopwarming kan niet meer worden genegeerd. De gevolgen hiervan zijn wateroverlast, overstromingen, temperatuurstijging, zeespiegelstijging, hittegolven en lange perioden van droogte. De gemeente staat voor de uitdaging om haar grondgebied klimaatadaptief in te richten en haar groene ruimten te koesteren. Deze vormen immers de sponzen die tegen overstromingen beschermen. Zij zorgen voor de nodige verkoeling, rollen groenblauwe netwerken uit. Maximaal ontharden is de boodschap. Hierdoor kan de gemeente zich wapenen tegen de klimaatverandering.

## 1.1 WATEROVERLAST

Wanneer regenwater onvoldoende in de bodem kan dringen, stroomt het af naar lager gelegen gebieden. Bij hevige regenval kan dit voor heel wat problemen zorgen. Wateroverlast komt het sterkst voor in de stad omwille van de hoge verhardingsgraad. Steeds meer en intensere zomeronweders ten gevolge van de klimaatverandering zorgen ervoor dat enerzijds meer gebouwen kwetsbaar worden voor wateroverlast en anderzijds overlast frequenter en met grotere waterdiepten zal voorkomen. 7,5% van de gebouwen in Lier krijgt vandaag met deze problematiek af te rekenen, wat 3% hoger ligt dan het



kaart 2 huidige situatie, wateroverlast per statistische sector

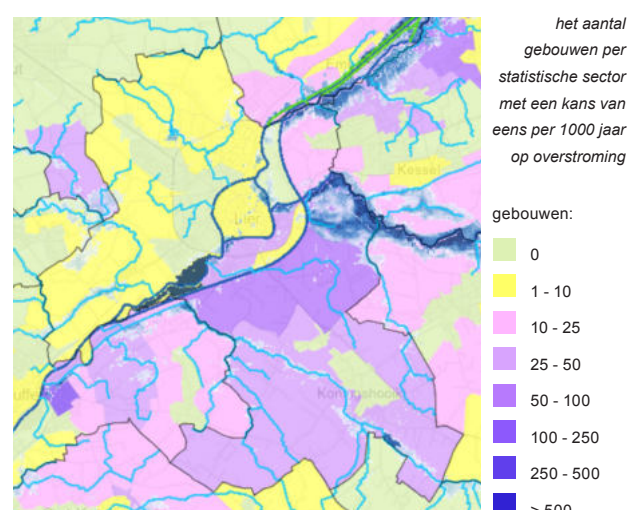
gemiddelde van Vlaanderen. Prognoses tonen aan dat dit aandeel met meer dan 5% zal stijgen tegen 2050<sup>1</sup>.

Ook de ring heeft een hoge verhardingsgraad. Dankzij een ontharding en vergroening in het wegprofiel, zou de ring ruimte kunnen bieden aan de opvang, buffering en voornamelijk de infiltratie van hemelwater.

## 1.2 OVERSTROMING

Als gevolg van klimaatverandering met meer intense neerslag treden waterlopen vaker buiten hun oevers. Dat leidt tot overstroming van gebouwen en kritieke infrastructuur<sup>2</sup>. Plaatsen die tot nog toe niet met wateroverlast de kampen hadden, zullen in de toekomst wel worden getroffen. Daarnaast worden ook hogere overstromingspeilen verwacht met meer schade als gevolg. Vandaag krijgt 1,2% van de gebouwen in Lier te kampen met overstroming. Prognoses verwachten tegen 2050 een verdubbeling van dit aandeel. Voornamelijk in het zuidelijk deel van de gemeente vinden overstromingen vanuit waterlopen plaats, met name rond de Grote Nete, de Itterbeek en de Maasfortbeek<sup>3</sup>.

De ring loopt rondom te stad en kan, mits een herinrichting



kaart 3 huidige situatie, overstroming per statistische sector

1 Klimaat VMM. Wateroverlast

2 Kritieke infrastructuur = Dit zijn infrastructuren die erg belangrijk zijn voor onze samenleving. Een verstoring of vernietiging van zo'n infrastructuur zou een grote impact hebben op ons land en eventuele buurlanden.

3 Klimaat VMM. Overstroming

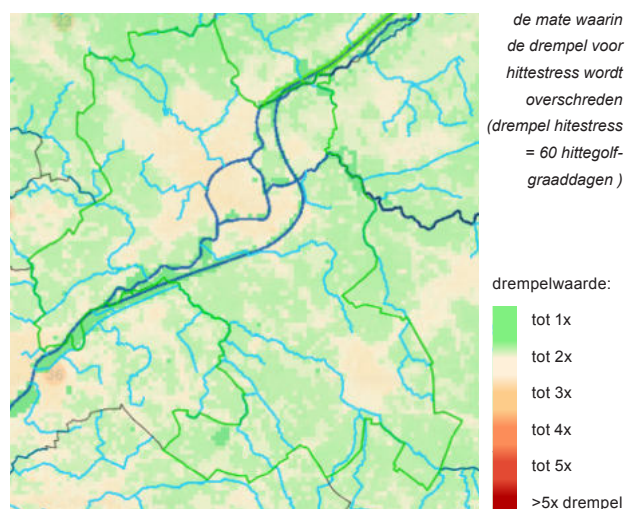


van het wegprofiel, instaan voor de opvang en buffering van hemelwater om zo te helpen de binnenstad te ontlasten.

### 1.3 HITTE

Als gevolg van de klimaatverandering stijgt de temperatuur en nemen de hittegolven toe. Een hittegolf betekent dat een hitte-episode minimum drie dagen aanhoudt waarbij de temperatuur overdag boven de gezondheidsdrempels van 29,6° C stijgt en 's nachts niet daalt onder de 18,2° C. Dit leidt tot hittestress vooral bij 65-plussers en kinderen tot 4 jaar, met oversterfte tot gevolg. Hittestress komt meer voor in de bebouwde ruimte van Lier dan in de landelijke omgeving. Dit noemen wij het hitte-eilandeffect. De temperaturen 's nachts dalen veel minder in stad Lier en dorp Koningshooikt dan in hun landelijke omgeving, met verschillen van enkele graden tot soms uitschieters van 8 °C en meer. Onder het huidige klimaat telt Lier gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar. Tegen 2050 kan dit al oplopen naar gemiddeld 20 hittegolfdagen in een jaar <sup>4</sup>.

De ring moet helpen bij het verkoelen van de stad. Dit kan hij doen indien het wegprofiel ruimte voor kwalitatief groen en voor water voorziet.

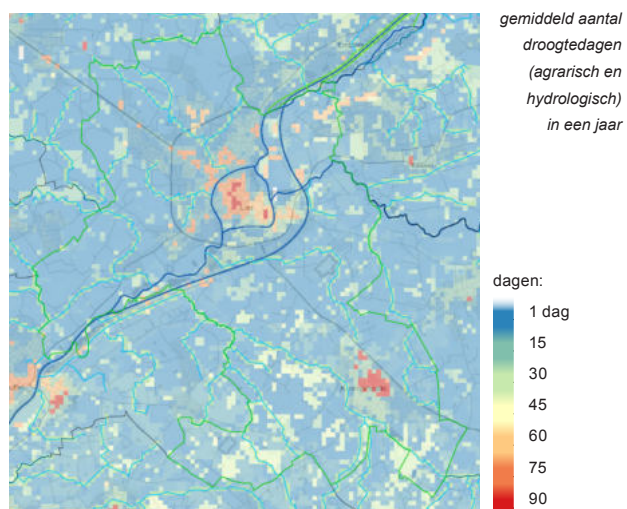


kaart 4 scenario hoog impact 2050, mate van overschrijding hittedrempel

### 1.4 DROOGTE

Temperatuurstijging zorgt voor meer verdamping en bijgevolg droogte. Daarnaast zal in de zomer steeds minder neerslag vallen waardoor extreme droogte vaker en intenser zal voorkomen. Droogte kent verschillende facetten. Agrarische droogte houdt in dat het bodemvochtgehalte daalt vanwege een verstoord evenwicht tussen neerslag en verdamping. Gewassen en vegetatie ondervinden dan droogtestress wat resulteert in een verminderde groei en een lagere gewasopbrengst. Agrarische droogte-duur telt in Lier vandaag 5 dagen maar dit aantal zou tegen 2050 verdubbelen. Hydrologische droogte betekent dat de waterstanden in waterlopen onder druk staan. Vandaag telt Lier 18 dagen per jaar hydrologische droogte-duur en dit aantal kan tegen 2050 stijgen tot 31 dagen. Dat zal negatieve gevolgen hebben voor de landbouwsector <sup>5</sup>.

Ook voor deze uitdaging is een ontharding en vergroening van de ring noodzakelijk. Hij moet zijn steentje bijdragen in het groter geheel van de stad om de verschillende uitdagingen als gevolg van klimaatverandering aan te gaan.



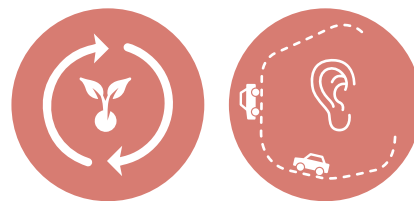
kaart 5 scenario hoog impact 2050, droogte-duur (hydrologisch en agrarisch)

4 Klimaat VMM. Hitte

5 Klimaat VMM. Droogte



# 2 MILIEU



## 2.1 BIODIVERSITEIT

Biodiversiteit is de totale verscheidenheid aan leven op aarde. Mondiale populaties van vissen, vogels, zoogdieren, amfibieën en reptielen zijn tussen 1970 en 2012 met meer dan de helft teruggevallen. Bij een voortzetting van het huidige ritme zouden vrijwel alle insectensoorten tegen het einde van de eeuw verdwenen zijn.

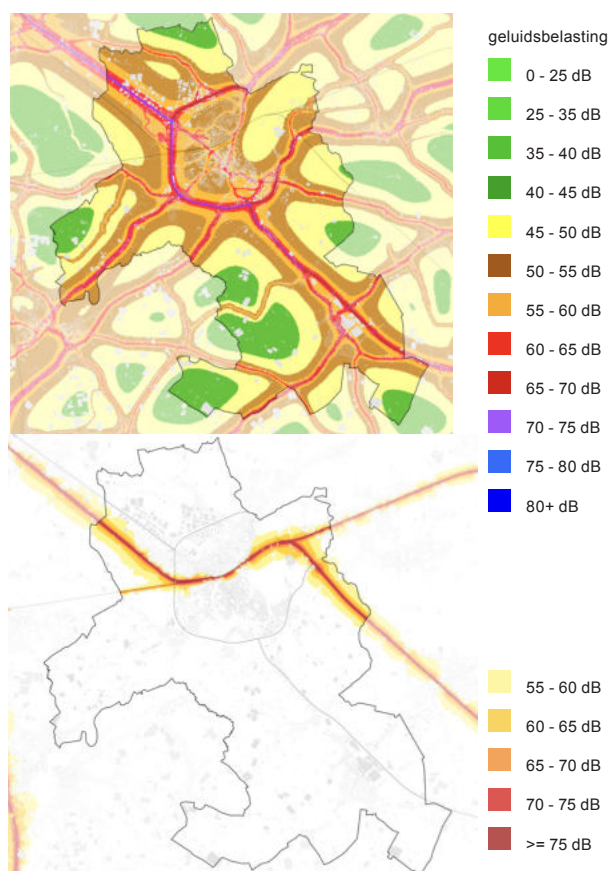
Biodiversiteit in de open ruimte neemt af omwille van de ruimtelijke versnippering, de ontbossing, de afname van kleine landschapselementen, de intensieve landbouw, de vervuiling en het bijkomend ruimtebeslag in de open ruimte.

Ondanks het groen karakter van de stad met voornamelijk de stadsvesten als groene openbare ruimte, is er te weinig wijkgroen in de stad aanwezig. Slechts 18,4% van de Lierenaars heeft een groenvoorziening op wandelafstand van haar of zijn woning <sup>6</sup>. Een bedreiging is de verdere afname van wijkgroen. Daarnaast is de ring een barrière tussen het groen achterland en de stad. Ook op kleinere schaal zijn er onderbrekingen in het ecologisch netwerk. Het groen van de stadsvesten wordt onderbroken door parkeerterreinen en nieuwbouw. Het verder vergroten van deze barrièrewerking en het versnipperen van het nog aanwezig groen, vormen bedreigingen voor de biodiversiteit.

Het wegwerken van de barrièrewerking van de ring in functie van de biodiversiteit is een grote uitdaging. In plaats van een barrière, kan de ring een verbindend element vormen.

## 2.2 GELUIDSHINDER

De strategische geluidsbelastingskaart van Lier geeft een jaargemiddelde weer van het geluid van de hoofdwegen en spoorwegen. Op de kaart is zichtbaar dat het geluid afkomstig van het spoor een grotere reikwijdte heeft en veel intenser is vlak naast het spoor. Het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de ring, reikt minder ver dan dat van het treinverkeer. Doordat de ring nauw aansluit bij het stedelijk weefsel, zullen heel wat mensen toch geluidsoverlast ondervinden. Het langdurig blootstellen aan geluidshinder heeft een grote impact op de gezondheid van bewoners. Vanaf 50 dB kunnen er op korte termijn sociaal psychologische effecten optreden en op lange termijn zelfs klinische effecten zoals hart- en vaatziekten. De uitdaging bestaat er in om maatregelen te implementeren om de geluidsoverlast te temperen <sup>7, 8, 9</sup>.



kaart 6 MIRA geluidsbelasting wegverkeer (etmaal, Lden 2018) en geluidsbelasting spoorwegen in Lier (Lden 2016)

<sup>7</sup> Statistiek Vlaanderen (2021)

<sup>8</sup> Statbel (2018)

<sup>9</sup> Survey Gemeentemonitor/Stadsmonitor (2017)

<sup>6</sup> PosadMaxwan, 2DVW, Delatres, ve-r, Generation Energy (09.2019).



# 3 MOBILITEIT



## 3.1 MODAL SHIFT

De groeiende mobiliteit is een belangrijke uitdaging aangezien het mobiliteitsstelsel vandaag tegen zijn limieten aanbotst. 48% van de Lierenaars zit dagelijks achter het stuur richting werk of school. Ondanks het getal onder het Vlaams gemiddelde van 59% ligt, geeft dit problemen. Een aantal wijken in Lier kampen met een te hoge parkeerdruk en het autogebruik leidt tot conflicten met fietsers en voetgangers. Slechts 39% is tevreden over de staat van de fietspaden en stoepen in de stad en slechts 44% voelt zich veilig op de fiets. De helft van de ouders vindt het niet veilig genoeg om hun kinderen in Lier alleen naar school te laten gaan.

Ook de ring heeft hier een belangrijke rol in. De infrastructuur die zich rond de stad begeeft is voornamelijk gericht op gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer heeft hier vandaag een ondergeschikte plaats. Er moet werk worden gemaakt van een mobiliteitsshift<sup>10, 11</sup> waarbij ook andere vervoersmodi dan de auto hun plek kunnen opeisen op de ring. Het is een uitdaging de rol van de ring in het mobiliteitsnetwerk aan te passen en af te stemmen op de noden van de toekomst.

## 3.2 LOKAAL EN BOVENLOKAAL VERKEER

De ring is aangelegd om het doorgaand verkeer uit het stadscentrum te houden. Het bovenlokaal verkeer dat zich van Antwerpen naar Aarschot of van Mechelen naar Ranst begeeft, via Lier, hoeft niet doorheen het stedelijk weefsel te rijden. Daarnaast biedt de ring ook mogelijkheden voor lokaal verkeer om zich snel van de ene naar de andere plek te begeven. Het is de uitdaging om de twee schalen waarop de ring werkt, met elkaar te verzoenen en op de juiste plekken uit elkaar te halen. De doorstroom van het bovenlokaal verkeer moet verzekerd blijven, aangezien de weg is aangeduid als 'regionale weg', terwijl de ring ook een grotere betekenis kan hebben in zijn lokale verdeelfunctie op schaal van de stad.

## 3.3 LANGS- EN DWARSVERKEER

De ring is een continue lijn rond de stad Lier maar voorziet op verschillende punten ook connectie naar de binnenstad of richting andere steden en gemeenten. Het is een uitdaging om de doorstroom en de veiligheid voor de verschillende richtingen, die loodrecht op elkaar staan ter hoogte van de kruispunten, te combineren. Niet enkel de kruising tussen meerdere (rij)richtingen vormen een uitdaging, ook de kruisingen tussen verschillende vervoersmodi moeten veilig kunnen gebeuren.

<sup>10</sup> Standaard. Gemeenteprofiel Lier

<sup>11</sup> Vlaams Bouwmeester Scan. Rapport Lier





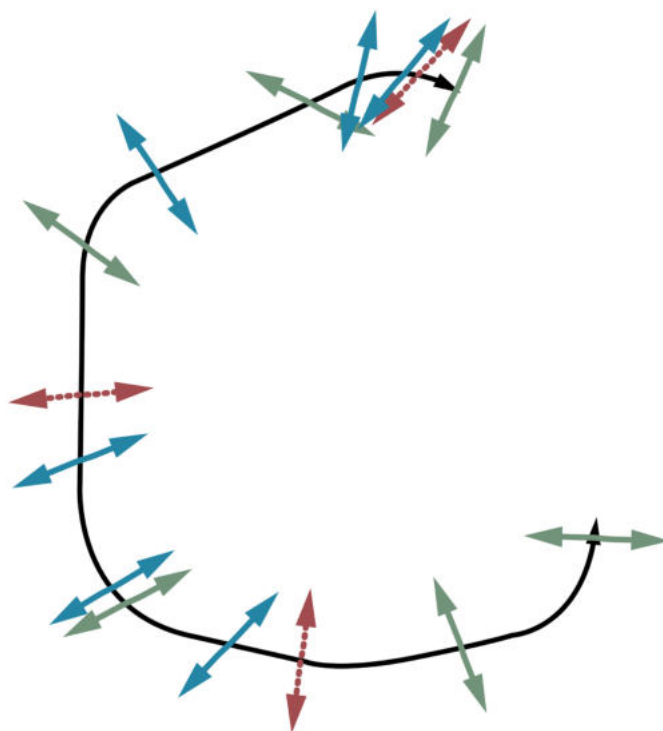
**VISIE**



# 1 OVERKOEPELENDE VISIE

De ring rond Lier moet meer verweven zijn met zijn omgeving. Hij mag niet langer als een autonome lijn worden benaderd waarvoor alles moet wijken. Hoewel de doorstroming van het verkeer op de ring en het continu wegbeeld, die voor veiligheid en herkenbaarheid zorgen, belangrijk blijven, heeft Lier de ambitie de aandacht te herverdelen. De ring moet zich schikken in het vlechtwerk van autowegen, waterwegen, trage wegen, stedelijk weefsel, groene ruimte enz. De continuïteit van de ring mag dan niet langer de enige prioriteit zijn, ten koste van de dwarsverbindingen.

De algemene visie voor de ring vertrekt vanuit een **gekantelde opgave**, vanuit het **dwarsdenken**. De gemeente wil de dwarsverbindingen die in het verleden aan de kant werden geschoven, opnieuw de waarde geven die ze verdienen. Zo wil zij de relatie van de ring met zijn omgeving herstellen en versterken. Deze dwarsverbindingen kunnen verschillende verschijningsvormen hebben. Zij kunnen trage verbindingen maar bijvoorbeeld ook waterlopen of open ruimten zijn.



figuur 3 gekantelde opgave

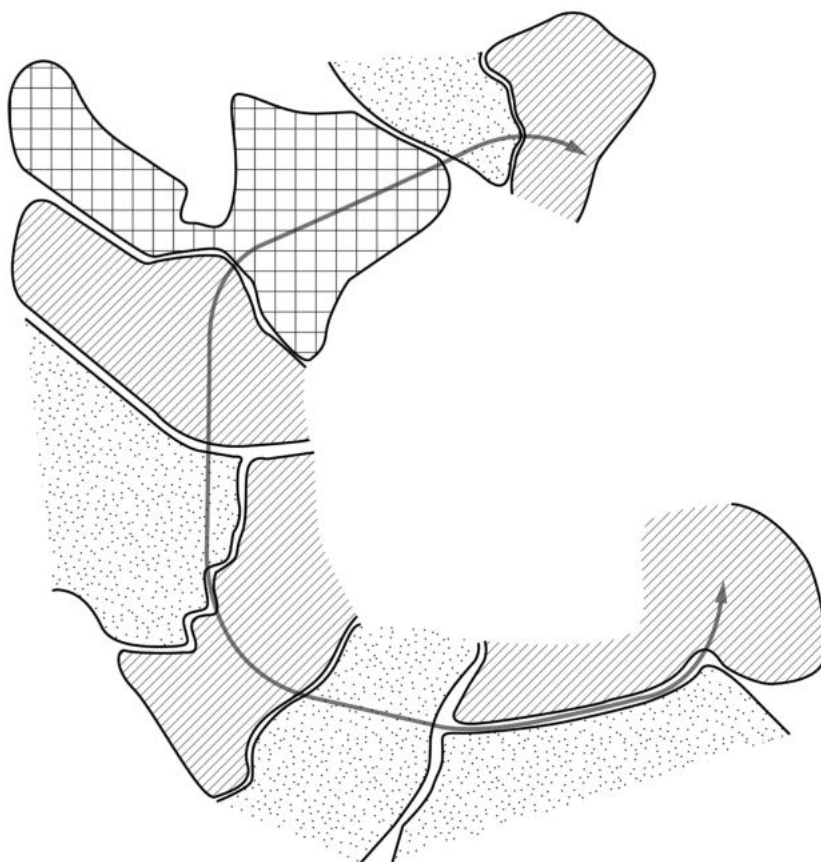
# 2 DOELSTELLINGEN

## 2.1 INZETTEN OP LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT

Vandaag is de ring een continue lijninfrastructuur die zijn omgeving in twee zijden splitst. Aan beide zijden passeert de ring aan verschillende soorten omgevingen. Er zijn zones die langs woonwijken lijken te lopen, andere zones zijn omgeven door industriële activiteiten, nog andere zones passeren lang natuurlijke landschappen.

De ring moet onderdeel worden van de stad. Dit kan enkel wanneer de ring aansluit bij de omliggende gebieden en wanneer hij de verkeersruimte combineert met andere activiteiten. Woonwijken behoren duidelijk tot de stad en groene vingers zijn gehelen die de stad op een aantal plekken binnendringen. De weg mag de gebieden niet doorkruisen maar moet er deel van uitmaken. Bij het volgen van de ring van begin tot einde passeert men doorheen verschillende aaneengesloten gehelen die over de ring heen moeten verderlopen.

De gemeente wil deze gehelen meer samenhangend maken en de onderliggende contrasten opvoeren zodat de overgang van de ene naar de andere ruimte duidelijk is. De ring moet een structuur zijn die behoort tot en zich begeeft doorheen duidelijke zones die herkenbaar zijn als gehelen.



figuur 4 landschappelijke continuïteit

## 2.2 TRANSFORMEREN TOT EEN CONNECTOR VAN HET GROENBLAUW NETWERK

De ring van Lier bestaat hier en daar uit groene elementen zoals een midden- of zijberm met gras en bomen. Er is geen fundamentele plaats voorzien voor hemelwater, enkel voor het onmiddellijk afvoeren ervan. De ambitie van de gemeente ligt echter hoger: zij wil de ring transformeren tot een connector van het groenblauw netwerk. Dit wil zeggen dat de ring moet bijdragen tot het herstel en de versterking van de groene ruimte, het ecologisch netwerk en de waterlopen in de gemeente. De ringstructuur moet verschillende bestaande en nieuwe groenblauwe elementen en structuren met elkaar in verbinding brengen door ook zelf structurele ruimte te bieden aan groenblauwe elementen.



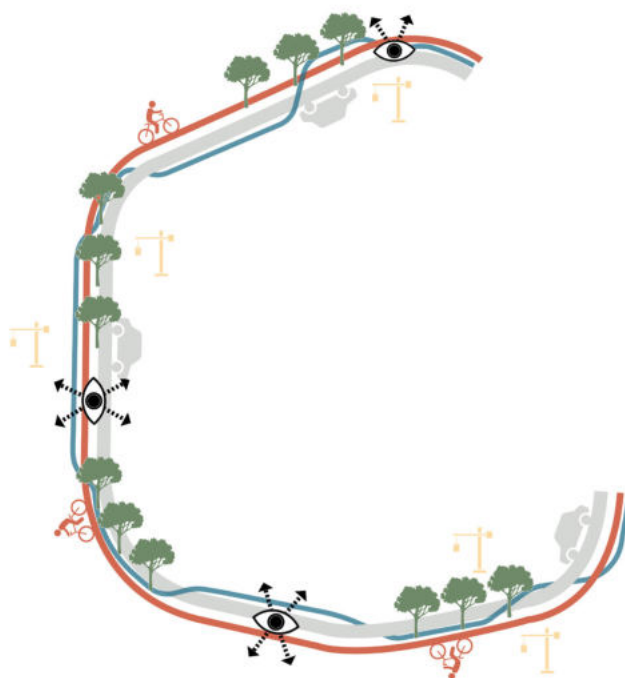
figuur 5 connector groenblauw netwerk

## 2.3 VERBETEREN VAN DE BEELD- EN LEEFKWALITEIT OP EN ROND DE RING

Vandaag presenteert de ring zich voornamelijk als weginfrastructuur met een hoofdfocus op de mobiliteitsfunctie. Hij heeft een hoge verhardingsgraad en is aangelegd om het gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk te laten 'passeren'. De gemeente wil de ervaring van de ring voor alle (weg)gebruikers verbeteren. De weg moet een aangename ruimte zijn voor zowel de snelle passant (gemotoriseerd verkeer) als voor de trage gebruiker (fietsverkeer). Een grondige ontharding en vergroening kunnen al grote stappen betekenen bij het verbeteren van de beeld- en leefkwaliteit. Ook veiligheid en voldoende afstand tussen de verschillende vervoermodi zijn belangrijk.

De omgeving rond de ring moet een kader bieden voor de weginfrastructuur. Het bewaren en het versterken van zichtassen van op en over de ring zijn cruciaal. Met (beeldbepalende) bebouwing op welgekozen plaatsen wil de gemeente bovendien herkenningspunten langs de weg creëren die helpen bij de leesbaarheid en oriëntatie.

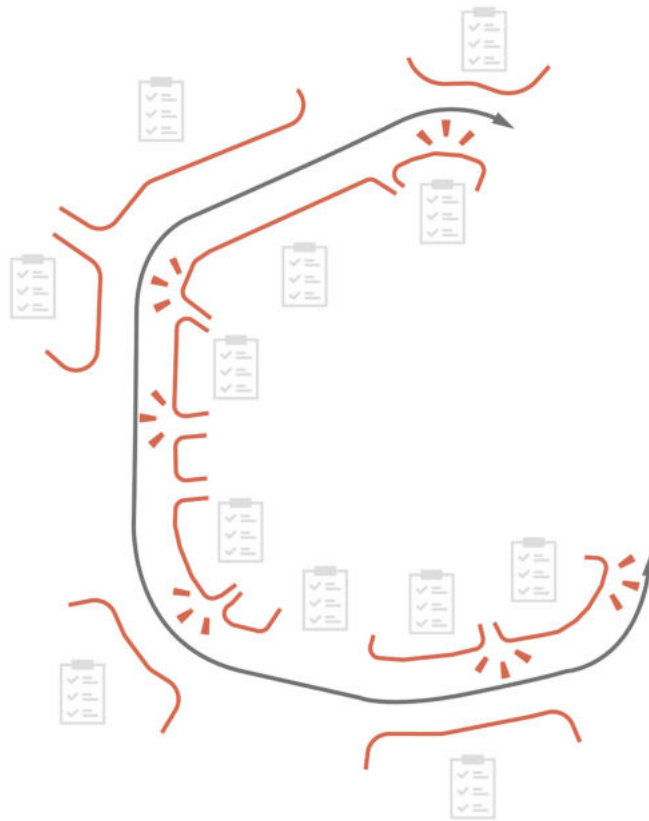
Het is de bedoeling om de impact van de ring op zijn omgeving te verminderen. Zo wil de gemeente de geluidshinder terugdringen, de impact op de gezondheid verkleinen (vervuilde lucht, fijn stof enz.) en de biodiversiteit verhogen.



figuur 6 beeld- en leefkwaliteit op en rond de ring

## 2.4 SCHEPPEN VAN EEN KADER VOOR ONTWIKKELINGEN

De ring van Lier begeeft zich rond de stad. Zowel aan de buiten- als aan de binnenzijde keert de bebouwde ruimte zich met de rug naar de ring. De stad toont zich weinig tot niet met haar voorzijde naar de ring. In de toekomst wil Lier een gezicht krijgen aan de ring. Om dit te kunnen realiseren wil de gemeente een kader scheppen voor de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving van de ring. Dit kader moet een houvast bieden om de ontwikkelingen in de toekomst mogelijk te maken en te laten passen binnen het toekomstbeeld van de ring. Het kader moet bovendien niet enkel inzetten op (nieuwe) bebouwde ontwikkelingen maar ook op het bestendigen van groenblauwe waarden.

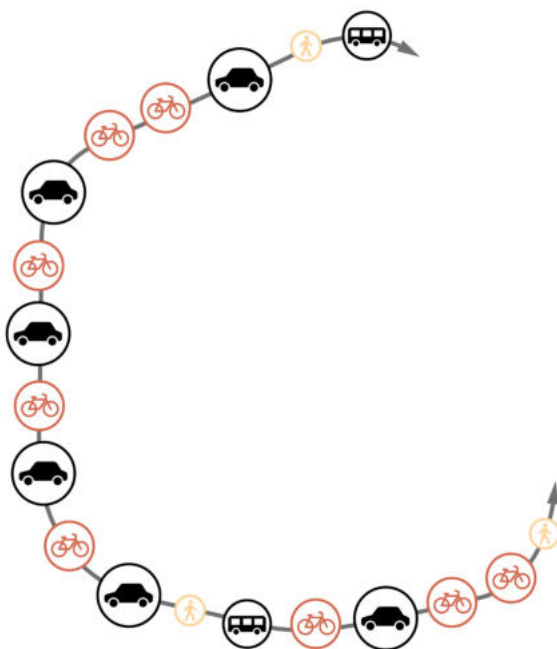


figuur 7 kader voor ontwikkelingen



## 2.5 BIJDRAGEN TOT DE MODAL SHIFT

De ring is vormgegeven met een uitsluitende focus op het gemotoriseerd verkeer. Deze gedachte wordt omgedraaid. De ring van de toekomst biedt ruimte aan zowel gemotoriseerd als aan traag verkeer. Dit wil niet zeggen dat elke vervoermodus een even grote ruimtelijke impact zal hebben op de inrichting van de ring. Doelstelling is om de auto niet meer als enige hoofdgebruiker te beschouwen maar ook de fietser de plaats te geven die hij nodig heeft en verdient. Dit wil zeggen dat de fietser meer plaats krijgt dan hij vandaag heeft, om zich op een veilige manier van de ring gebruik te maken. Dit kan door het creëren van meer bufferzone tussen de ruimte van auto's en die van fietsers maar ook door het inzetten op veilige kruisingen tussen de verschillende vervoermodi. Ook voor voetgangers kan er op de ring beperkt plaats zijn. Dit is niet in elke segment nodig maar op sommige plekken kan een gereserveerde ruimte voor voetgangers de bereikbaarheid en toegankelijkheid van functies langs de ring vergroten. Hoe de ruimte per vervoermodus wordt verdeeld, kan verschillen per segment of per kruispunt.

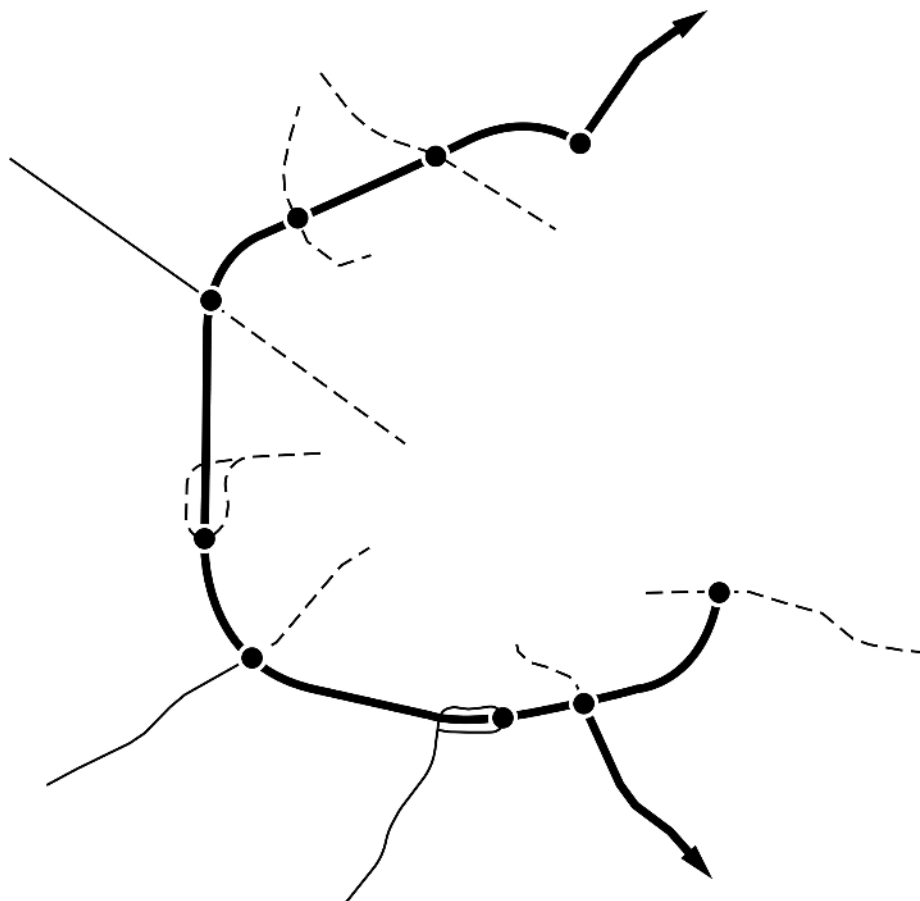


## 2.6 FACILITEREN VAN DOORGAAND EN LOKAAL VERKEER

Zowel lokaal als doorgaand verkeer begeeft zich op de ring. Dit geldt voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.

Zoals vooropgesteld in het routeplan 2030 van de vervoerregio Antwerpen, zal de ring een belangrijke rol blijven spelen op bovenlokaal niveau. Hij moet voldoende ruimte bieden aan dit bovenlokaal verkeer, rekening houdend met doorstroming, veiligheid en bestemmingen. Daarnaast blijft hij een belangrijke drager voor lokaal verkeer. Op die manier ontlast hij de binnenstad van doorgaand verkeer. Om deze functies met elkaar te verenigen, is een duidelijke focus op de hoofdrichtingen en de kruispunten van belang. De inrichting van de kruispunten bepaalt hoe veilig en hoe vlot de stroming van verkeer kan plaatsvinden. Goed ingerichte kruispunten verminderen de druk op de ring in de lengte en zorgen ervoor dat de wegen niet verzadigd geraken.

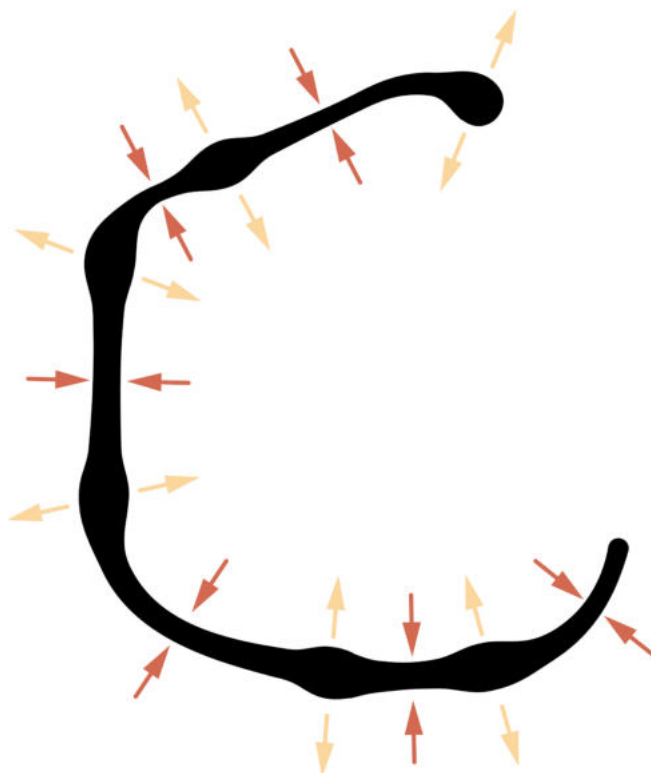
Minstens even belangrijk is de impact die kruispunten hebben op het verenigen en ontvlechten van verschillende vervoermodi. Zo kan de keuze voor gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruisingen van auto's en fietsers een grote impact hebben op de veiligheid en op de verbetering van de dwarsrelaties over de ring heen.



kaart 8 lokaal en doorgaand verkeer

## 2.7 INRICHTEN VAN DE WEG OP MAAT VAN HET GEBRUIK

De ring is bedacht met een focus op doorstroming van grote hoeveelheden autoverkeer. Hij heeft nagenoeg overal hetzelfde wegprofiel van 2x2 rijstroken met een middenberm. Omdat het een doelstelling is om de aandacht voor andere vervoermodi te versterken en de ruimte voor de auto te beperken tot het hoogst noodzakelijke, kan een herschaling van het wegprofiel aan de orde zijn. Het is belangrijk dat de nodige intensiteiten aan autoverkeer binnen het wegprofiel kunnen worden opgevangen maar de gemeente wil overmaat zoveel mogelijk beperken. Uit analyse blijkt dat het verkeer op de verschillende segmenten ook verschillende intensiteiten kent. In de toekomst wordt enkel de strikt noodzakelijke ruimte voor auto's behouden en kan overmaatse ruimte worden gebruikt voor andere ruimtevragers zoals fietsers maar ook voor groen en water. Zo kan de ring, op plaatsen waar de intensiteit het toelaat, worden gedownscaled naar 2x1 rijstroken. Een goede werking en een vlotte doorstroom aan de kruispunten zijn hiervoor vereisten. Ook de aanloopstroken om afslagbewegingen te faciliteren zijn een belangrijk onderdeel van de inrichting van kruispunten. Deze hebben een invloed op de breedte van het wegprofiel en het aantal rijstroken.





# ONTWIKKELINGS- PERSPECTIEVEN



# 1 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN PER THEMA

## 1.1 RUIMTELIJKE THEMA'S

### 1.1.1 GROEN

R16 heeft een zeer stenig karakter. Nochtans zijn er enkele groene vingers aanwezig die de weg raken of waar de weg doorheen snijdt. De ringstructuur is de ideale connector tussen deze groene ruimten en een belangrijke schakel in het groenblauw netwerk van Lier <sup>12</sup>.

Het groen varieert van lineaire elementen naast de weg en op de middenberm tot uitbreidingen naar zowel de binnen- als buitenzijde van de stad. In de toekomst moet een grondige vergroening plaatsvinden om de ring om te vormen naar een groene ring. Bestaande middenbermen kunnen worden versterkt door extra bomen toe te voegen (indien de breedte en afstand van de huidige bomen dit toelaten) en door meerdere doorlopende groenvlakken te voorzien in het straatprofiel. Niet enkel middenbermen maar ook zijbermen krijgen nieuwe bomen en/of hogere vormen van groen om zo bij te dragen tot een volwaardig groen netwerk.

Daarnaast kunnen de ring en de historische stadsvesten twee groene ringen vormen die de stad omarmen. De stenige invalswegen zijn de ideale plekken om deze twee afzonderlijke structuren met elkaar te laten communiceren. Een groen netwerk binnen de stad geeft de automobilisten een kader om zich van en naar de stad te begeven en geeft tegelijk een verfrissende omgeving voor de trage weggebruikers. De steenwegen moeten ook voorzien in groene verbindingen richting de open ruimte rondom Lier. De ring is de verbindig tussen deze verschillende steenwegen.

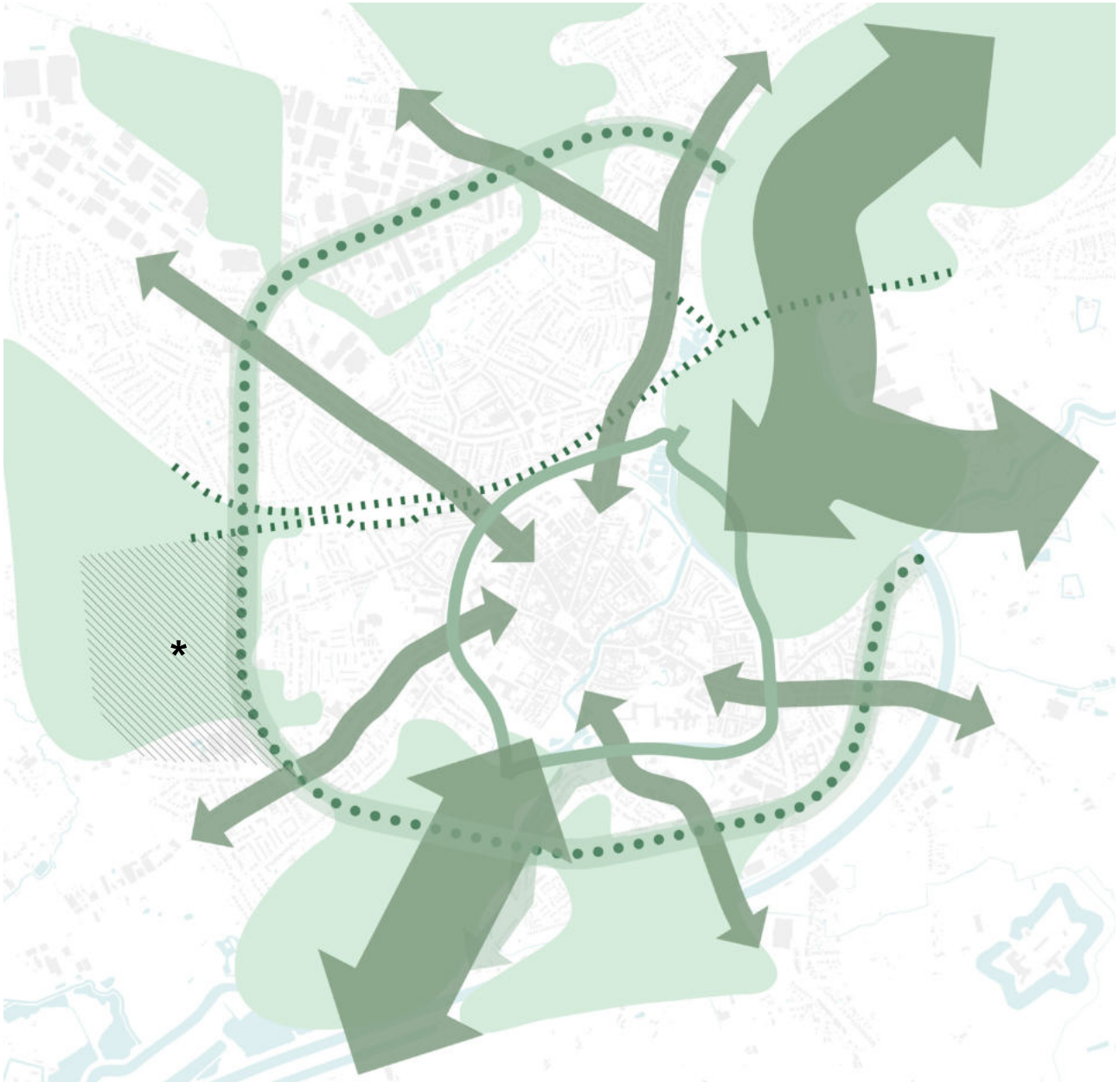
De strategische visie duidt aan de westzijde van de ring een ontwikkelingszone aan voor bijkomende recreatie. Indien de nood hiervoor wordt aangetoond in het toekomstig beleidskader 'economie' kan dezelfde ontwikkelingszone ook ruimte voorzien voor een eventuele invulling met bedrijvigheid. Bedoeling is wel om de open groene ruimte zoveel mogelijk te bewaren en de footprint van nieuwe harde ontwikkelingen beperken tot het strikt noodzakelijke.

### Acties





#### **A. Voeren van gesprekken in functie van vergroening van de ring GB**


De gemeente start gesprekken op met AWW om in functie van de vergroening van de ring. Indien de ring een volwaardige groene connector wil zijn, moet het wegprofiel worden herdacht. Het wegprofiel moet de verschillende ruimtevragers verzoenen en een duidelijke meerwaarde kennen voor het groene netwerk in de gemeente. Aangezien AWW de wegbeheerder is van de weg, is een productieve samenwerking vereist waarbij de ambities van alle partijen duidelijk zijn en in dezelfde lijn liggen.

<sup>12</sup> De algemene visie op groene ruimte en verbindingen is uitgewerkt in het beleidskader 'groenblauw netwerk'.



kaart 10 visie groen op de ring

-  ring als groene connector
-  groene verbinding steenweg
-  groene verbinding Netevallei
-  groen gebied aan en rond de ring

 ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid



## 1.1.2 BLAUW

De ring van Lier heeft op de meeste plaatsen bestaande grachten aan beide zijden van de weg. Deze zijn bedoeld om het water van het wegdek op te vangen en af te voeren naar de omliggende waterlopen. Het is echter de bedoeling om het water lokaal op te vangen, te bufferen en te laten infiltreren in de ondergrond<sup>13</sup>. Het (vertraagd) afvoeren van hemelwater gebeurt pas na deze andere stappen. Om dit waar te maken moet binnen het profiel van de ring ruimte worden voorzien voor water. Het aanwezig water bevordert de groei van de beplanting langs de ring, wat ook de ambitie van een groene ring ten goede komt. Wanneer in de ruimte voor water meer buffercapaciteit wordt voorzien voor hemelwater dan enkel wat nodig is voor het water van het wegdek, kan de ring transformeren tot een echte blauwe ader rond de stad. Hij kan (een deel van) de binnenstad ontlasten van hemelwater.

Daarnaast worden langs waterlopen ook bufferzones voorzien zodat waterlopen in uitzonderlijke gevallen uit hun oevers kunnen treden zonder last te veroorzaken. De ring kan een rol spelen in het voorzien van deze bufferzones.

<sup>13</sup> De algemene visie op water in de gemeente is uitgewerkt in het beleidskader 'groenblauw netwerk'.

## Acties

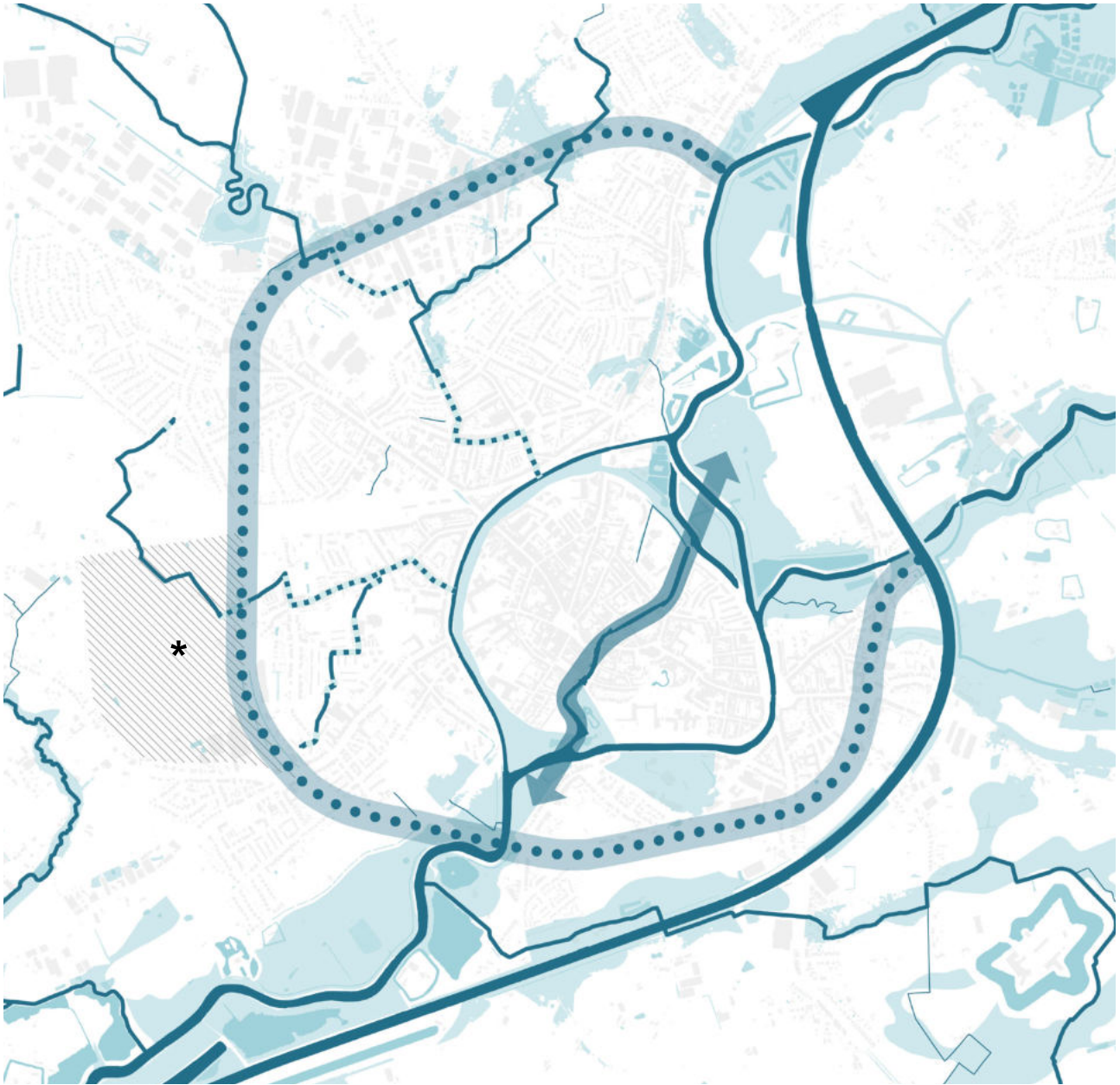
### **B. Opmaken van een gemeentelijk waterplan** SD OR GB

De gemeente maakt een waterplan op. In dit plan wordt een samenhangende hemelwaterstrategie gemaakt over de hele gemeente. Het waterplan moet leiden tot een visie en concrete tools om de gemeente waterbestendig te maken in relatie tot de klimaatuitdagingen. De aandacht gaat naar het creëren van meer ruimte voor water, (collectief) waterbeheer, opvang, infiltratie, buffering en herbruik van water. Het gemeentelijk waterplan overstijgt maar integreert het meer technische hemelwaterplan (en de niet-gebiedsdekkende detailhemelwaterplannen). De visie uit het gemeentelijk waterplan kan juridisch worden verankerd in een beheerplan of natuurbeheerplan.

*De acties waar achter één of meerdere letters staan, komen ook voor in één of meerdere andere beleidskaders:*



- OR** beleidskader 'open ruimte'
- GB** beleidskader 'groenblauw netwerk'
- SD** beleidskader 'stad en dorp'
- RO** beleidskader 'ring en omgeving'
- RV** beleidskader 'recreatieve voorzieningen'





kaart 11 visie water op de ring

-  ring als blauwe connector
-  belangrijkste waterloop
-  ingebuisde waterloop
-  overige waterlopen
-  overstromingsgevoelig gebied

-  versterkte blauwe verbinding
-  ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid



### 1.1.3 BEBOUWING

Vandaag wordt geen onderscheid gemaakt tussen bebouwing aan de binnenzijde en aan de buitenzijde van de ring. De visie voor de (woon)bebouwing is in het beleidskader 'stad en dorp' meer in detail uitgewerkt.

Voor de ring geldt het principe dat de open ruimte maximaal blijft bewaard en dat verdichting zich voornamelijk concentreert aan de binnenzijde van de ring. Een uitzondering hierop zijn projecten die de bestaande bebouwing afwerken, bijvoorbeeld ter hoogte van de kruispunten. Bovendien moet de bebouwing een gezicht genereren voor de stad langs de ring.

In de buurt van een aantal kruispunten kan hoogbouw<sup>14</sup> als herkenningspunt fungeren voor de stad. Dit kan zowel in de vorm van bestaande als van nieuwe bebouwing. Deze kruispunten zijn:

- Liersesteenweg
- Antwerpsesteenweg
- Mechelsesteenweg
- Aarschotsesteenweg
- Berlaarsesteenweg
- de spoorweg.

Op sommige locaties langs de ring kan beperkt hoger bouwen<sup>15</sup> worden gestimuleerd. Deze locaties hebben niet het doel om een hoogte-accent te voorzien. Hoger bouwen heeft als doel om meer variatie in het stedelijk weefsel te brengen en om meer ruimtelijk rendement te creëren.

Het beleidskader 'stad en dorp' duidt een aantal strategische locaties aan. Volgende locaties bevinden zich dicht bij de ring en gaan er een relatie mee aan:

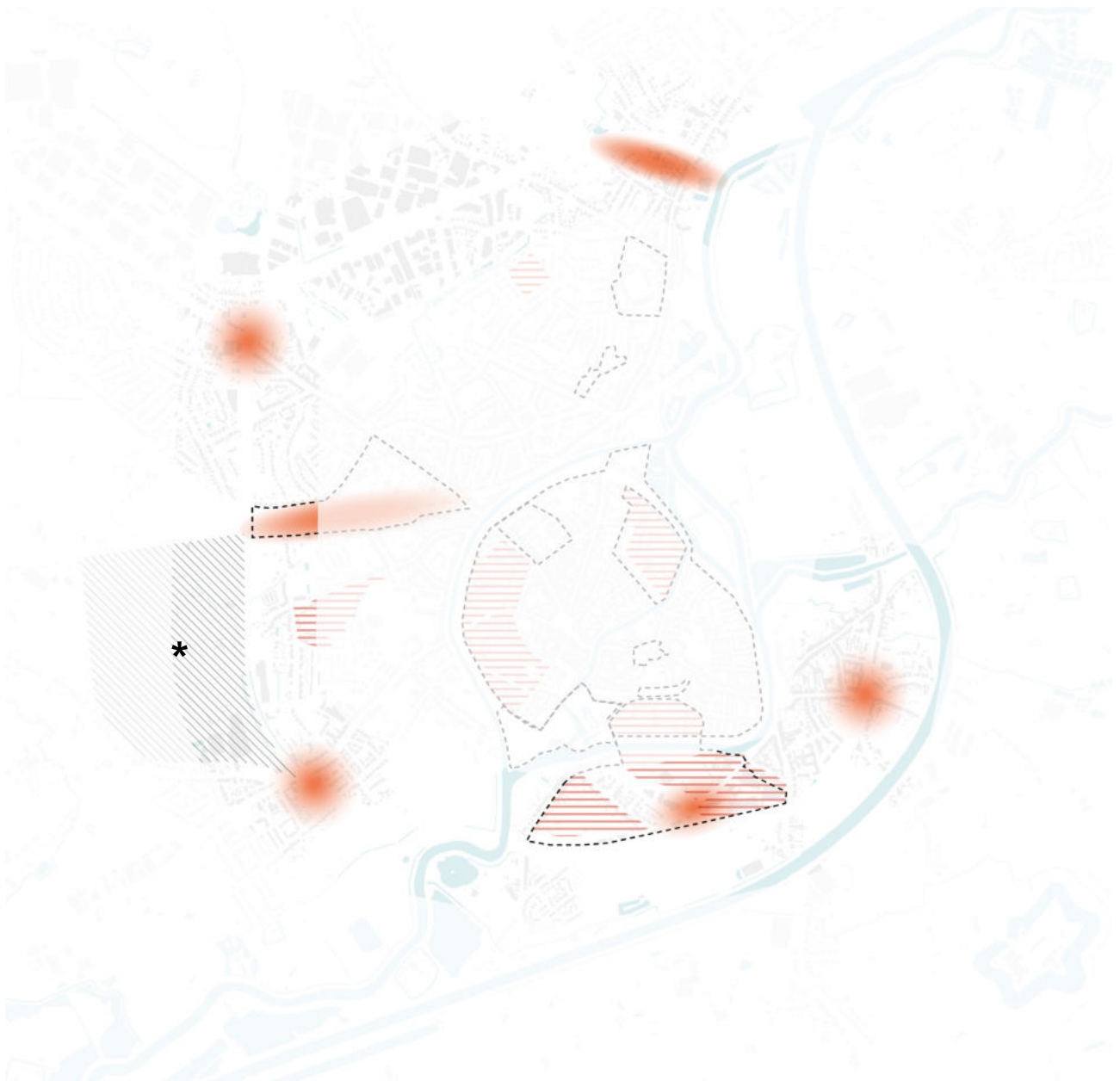
- Er is een visie nodig voor het gebied rondom Molbrug: campussite met Sporthal Stadspark en Sint-Jozef., site met atletiekclub, cultuurcentrum en jeugdcentrum, site Hoogveldweg en de bedrijvzone ten zuiden van Hoogveldweg (inclusief Kruger site). De verschillende sites moet worden bekeken in relatie tot elkaar. Het gebied wordt gekenmerkt door een mix van verschillende functies en ruimtegebruikers en een laag ruimtelijk rendement. Een herinrichting van het gebied met een efficiënter ruimtegebruik, klimaatadaptieve inrichting van het publiek domein en een (her)ordering van de verschillende functies, moet verder worden onderzocht. Ook de oversteekbaarheid van de ring voor traag verkeer, in functie van de verschillende recreatieve functies is hier van groot belang.
- Om voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor zowel recreatie als eventuele bedrijvigheid te kunnen voorzien (voor de noden van de verschillende recreatieve voorzieningen en die van de economische sector), is er één ontwikkelingszone voor zowel recreatie als bedrijvigheid aangeduid. Verder ontwerpelijk onderzoek voor de inrichting van deze zone is nodig. De finale stedenbouwkundige visie voor de ontwikkelingszone zal vervolgens juridisch worden verankerd in een RUP.

#### Acties





Voor het thema bebouwing zijn er geen algemene acties.

<sup>14</sup> Hoogbouw zorgt voor een dergelijk significante schaalprong dat wij kunnen spreken over een schaalbreuk. Hoogbouwvolumes zijn in het oog springende gebouwen die mee de skyline vormgeven. Vanaf zes bouwlagen spreken wij in Lier van 'hoogbouw'.

<sup>15</sup> Het 'beperkt hoger bouwen' betekent dat er een schaalprong wordt gerealiseerd ten opzichte van de omliggende bebouwing. Er is geen sprake van een schaalbreuk.



kaart 12 visie verdichting langsheen de ring

-  hoogbouw
-  beperkt hoger bouwen
-  ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid
-  strategische locatie



## 1.1.4 FUNCTIES

Verschillende soorten functies langs de ring wisselen elkaar snel af waardoor de beeldvorming zeer gefragmenteerd is. Open en bebouwde ruimte lopen door elkaar. De doelstelling is om de contrasten te verhogen en te streven naar grotere aaneengesloten zones waarbinnen gelijkaardige functies zijn gelegen. Deze transformatie resulteert in een aaneengesloten bedrijventerrein in het noorden. De groene, onbebouwde ruimten worden duidelijk vrijgehouden. De bebouwde ruimte waar de functie 'wonen' het meest prominent aanwezig is, wordt begrensd. Binnen deze bebouwde ruimte wordt wel gestreefd naar verweven functies zodat aan het wonen complementaire functies zoals buurtvoorzieningen hier ook een plaats krijgen.

Detailhandel langs de ring wordt enkel in de zone tussen de spoorweg en Mechelsesteenweg, ter hoogte van de Wautex site, toegelaten<sup>16</sup>. Hier worden maximaal 8 winkels toegelaten op maaiveldniveau. Aan de buitenzijde van de ring bevindt zich vandaag de Carrefour. Deze blijft aanwezig. Wanneer de ontwikkelingszone voor recreatie (en eventueel bedrijvigheid) wordt herbestemd, wordt afgewogen om site Carrefour mee op te nemen binnen de contour van het RUP en in samenhang met de ontwikkeling verder bekeken.

Recreatie wordt toegevoegd als nieuwe functie langs de ring. De strategische visie voorziet een ontwikkelingszone voor bijkomende recreatieve voorzieningen langs de buitenzijde van ring. Deze zone kan eventueel worden uitgebreid voor de aanleg van een bijkomend bedrijventerrein. Het beleidskader 'economie' zal moeten aantonen of er daadwerkelijk een behoefte is aan nieuw ruimtebeslag voor economische activiteiten. Indien dit niet het geval is, blijft het bijkomend ruimtebeslag in deze zone beperkt tot de recreatieve ruimtebehoefte.

De ontwikkelingszone sluit niet rechtstreeks op de ring aan. Een groene bufferzone is gewenst. Wel moeten de functies een gezicht hebben richting de ring.

Het beleidskader 'stad en dorp' reserveert ruimte voor bijkomende grootschalige functies om te garanderen dat het voorzieningenaanbod in de stad mee evolueert met de groei van het aantal inwoners. Volgende ruimten hebben een relatie met de ring:

- de hoek van Antwerpsesteenweg, de ring en Baron Carolyaan

<sup>16</sup> Dit sluit aan op de beleidsvisie 'detailhandel' van de stad Lier. (2021)

- de Wautex site
- de zone rond het kruispunt van Hoogveldweg en Aarschotsesteenweg.

### Acties

#### **C. Opmaken van een stedenbouwkundige visie voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid SD**

De gemeente maakt een stedenbouwkundige visie op voor de ontwikkelingszone voor recreatie. Zij hanteert volgende uitgangspunten voor deze ontwikkelingszone:

- ten noorden van de hoogspanningslijn: inrichten van een landschappelijk ingericht sportpark
- ter hoogte van de hoogspanningslijn: groene corridor onder de hoogspanning, parkeerfaciliteiten, gedeeld programma (bedrijfsrestaurant, parking enz.)

Indien het beleidskader 'economie' aantoont dat op deze locatie ook nood is aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid, geldt volgend, bijkomend inrichtingsprincipe:

- ten zuiden van de hoogspanningslijn: compact bedrijventerrein met voldoende buffering errond.

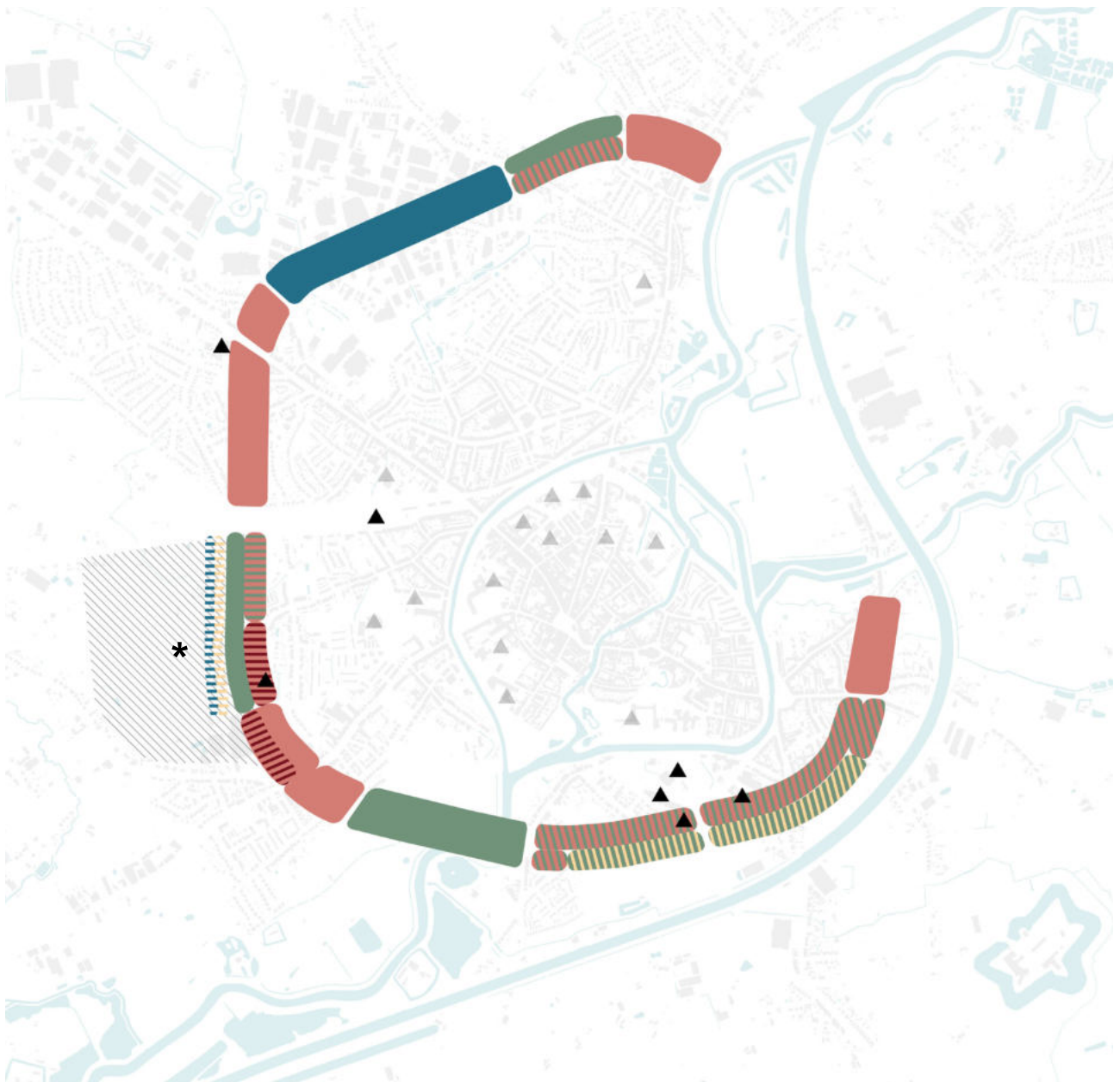
Dit betekent op termijn een herbestemming naar industriegebied en recreatiegebied aan de hand van een RUP.

#### **D. Opmaken van een kwantitatieve behoeftestudie voor gemeenschapsvoorzieningen en het vrijwaren van ruimte hiervoor SD**

De gemeente start met de opmaak van een kwantitatieve behoeftestudie naar gemeenschapvoorzieningen: scholen, ziekenhuizen, verzorgingsinstellingen, stadskantoren, bibliotheek enz. Vervolgens wordt de behoefte ruimtelijk in kaart gebracht en wordt er ruimte voor deze grootschalige voorzieningen gereserveerd.

*De acties waar achter één of meerdere letters staan, komen ook voor in één of meerdere andere beleidskaders:*

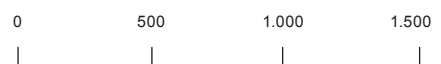
- OR** beleidskader 'open ruimte'
- GB** beleidskader 'groenblauw netwerk'
- SD** beleidskader 'stad en dorp'
- RO** beleidskader 'ring en omgeving'
- RV** beleidskader 'recreatieve voorzieningen'



kaart 13 visie functies langs de ring

- ruimte voor bedrijvigheid
- ruimte voor groen
- ruimte voor wonen
- ruimte voor recreatie
- ruimte voor detailhandel

- ruimte voor grootschalige voorzieningen in binnengebied
- ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid



## 1.2 VERKEERSKUNDIGE THEMA'S

### 1.2.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

De ring voorziet connecties met het hoger wegennetwerk in Ranst en Aarschot. Ook in de toekomst zal de ring een belangrijke mobiliteitsfunctie blijven kennen. Vandaag zorgen de kruispunten echter voor problemen met de doorstroming. Tijdens drukke momenten ontstaan files en de ring geraakt verzadigd. Het aanpakken van de kruispunten staat hoog op de agenda. Eén van de manieren om de kruispunten aan te pakken is om de hoofdbeweging te bepalen en te faciliteren. Zo krijgt de connectie R16 - Liersesteenweg (staduitwaarts, richting Ranst) voorrang op de connectie R16 - Lispersteenweg (stadinwaarts). Ook het kruispunt aan Aarschotsesteenweg moet de beweging tussen de ring en de staduitwaartse steenweg als hoofdbeweging beschouwen. Er worden daarnaast twee nieuwe op- en afritten van de ring voorzien ter hoogte van de kruising met de spoorweg (ontsluiting station) en ten oosten van de kruising met de Nete (N108).

Het kruispunt R16 - Plaslaar en R16 - Antwerpsesteenweg zijn heel erg dicht bij elkaar gelegen. Hierdoor ontstaat vaak congestie op de ring. Een optie is om het kruispunt met Plaslaar te vervangen door een kruispunt dat aansluit op Mallekotstraat en Industriestraat. Zo ontstaat een grotere afstand tussen de twee kruispunten en zijn de bedrijventerreinen rechtstreeks bereikbaar. Deze optie moet verder worden onderzocht in functie van technische haalbaarheid en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Duwijck.

Vandaag heeft Donk een rechtstreekse aansluiting aan de buitenzijde ring waarbij de ring ook kan worden overgestoken. Dit creëert soms gevaarlijke situaties. Bedoeling is om deze aansluiting, indien die noodzakelijk blijft in de toekomst, aan te passen naar een rechts-in-rechts-uit-kruispunt of een kruispunt waar enkel auto's via een rechts-uitbeweging de ring op kunnen, waarbij de oversteekbeweging niet meer mogelijk is. Indien de aansluiting niet noodzakelijk is, kan het kruispunt gewoon verdwijnen.

De ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid die in de strategische visie is aangeduid, kan niet rechtstreeks op de ring aansluiten. Er kan wel een aansluiting worden gemaakt op de op- en afrit die de verbinding met de stationsomgeving voorziet.

Mobiliteitsonderzoek moet uitwijzen wat de impact zal zijn van de nieuwe functie(s) op de op- en afrit.

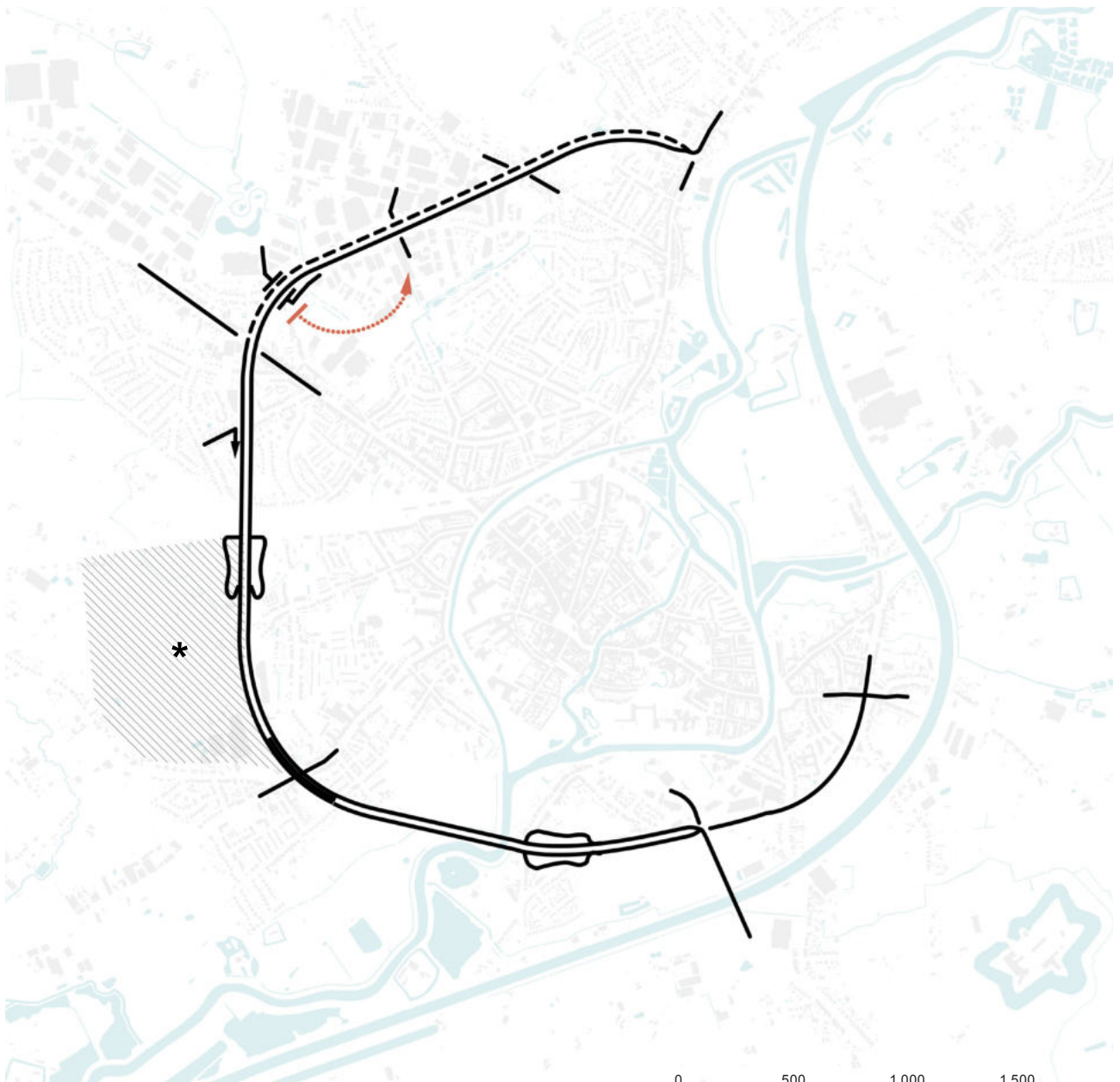
Lier heeft de doelstelling om de ring in te richten op maat van het gebruik. Dit wil enerzijds zeggen dat de breedte van de rijbanen moet zijn aangepast op de maximaal toegelaten rijnsnelheid. Het versmallen van de rijstroken, al is het maar een verschil van enkele centimeters, kan een positieve impact hebben op de inrichting en de ontharding van de ring. Anderzijds moet ook het aantal rijstroken zijn aangepast aan het gebruik. Niet enkel de wegcategory is hiervoor een indicatie, ook het drukteprofiel tijdens de spitsuren is hier richtinggevend. Hoewel de ring volledig binnen de wegcategory 'regionale weg' valt, is het drukteprofiel niet overal gelijk.<sup>17</sup> Lier wil twee scenario's naar voor schuiven voor het deel van de ring tussen Antwerpsesteenweg en Liersesteenweg. Het eerste scenario behoudt het huidig profiel van 2x2 rijstroken terwijl het tweede voorstelt om een downscale naar 2x1 rijstroken te onderzoeken. Een belangrijke voorwaarde voor dit tweede scenario is dat de kruispunten, inclusief de aanloopstroken voor afslagbewegingen de doorstroom van het verkeer kunnen garanderen. Indien het aantal rijstroken kan worden gedownscaled, ontstaat er meer ruimte voor andere ruimtevragers in het wegprofiel zoals groen, water en fietspaden die kunnen instaan voor het verhogen van de leefkwaliteit.

#### Acties

##### **E. Onderzoeken van een mogelijke verplaatsing van het kruispunt Plaslaar naar Industriestraat - Mallekotstraat**

De gemeente onderzoekt of het kruispunt met Plaslaar kan worden verplaatst naar een aansluiting met Industriestraat en Mallekotstraat. Het verplaatst kruispunt wordt best gecombineerd met een gesloten systeem voor vrachtverkeer binnen het bedrijventerrein. De bereikbaarheid van Duwijck achter de percelen aan Antwerpsesteenweg mag echter niet verminderen door het verplaatsen van het kruispunt. Een voorwaarde is dus dat de connectie moet worden verzekerd.

<sup>17</sup> Mobiliteitsstudie Zuiderkempen (in opmaak)



kaart 14 visie rijbanen en kruispunten op de ring

— twee rijstroken

== twee bij twee rijstroken

├─ kruispunt met dominante richting

⊕ op- en afrit

▬ tunnel

- - - mogelijk downscalescenario

➔ mogelijke rechts-in-rechts-uit-aansluiting

➔ mogelijke verplaatsing kruispunt

▨\* ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid



## F. Onderzoeken van de mobiliteitsimpact voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid

De gemeente gaat gelijktijdig met het onderzoek naar bijkomende functies binnen de ontwikkelingszone, na wat de mobiliteitsimpact van deze functies zal zijn. Het resultaat van dit onderzoek bevat een strategie om de toegankelijkheid van de ontwikkelingszone te garanderen zonder een overmatige druk te veroorzaken op de op- en afrit van de ring.

## G. Onderzoeken van een mogelijke downscale van het aantal rijbanen **GB**

De gemeente is nauw betrokken bij de toekomstige ontwikkelingen van de ring die een impact hebben op de hoeveelheid verkeer. Zij zit mee aan de tafel wanneer nieuwe wegprofielen voor de ring worden uitgetekend. Indien de verwachte toekomstige drukteprofielen het toelaten wordt het aantal rijbanen op sommige plaatsen aangepast. Dit onderzoek hangt samen met een herinrichting van de kruispunten met Lierssesteenweg, Hagenbroeksesteenweg en Antwerpsesteenweg.

*De acties waar achter één of meerdere letters staan, komen ook voor in één of meerdere andere beleidskaders:*

- OR** beleidskader 'open ruimte'
- GB** beleidskader 'groenblauw netwerk'
- SD** beleidskader 'stad en dorp'
- RO** beleidskader 'ring en omgeving'
- RV** beleidskader 'recreatieve voorzieningen'

## 1.2.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Vandaag kan langs heel wat delen van de ring worden geparkeerd. De parkeerplaatsen zijn echter niet ideaal gelegen langs de drukke weg en worden weinig gebruikt. Zij worden bij voorkeur geschrapt. Ook voor vrachtwagenparkeren is er in de toekomst geen plaats meer langs de ring. Hiervoor moet plaats worden gezocht binnen de bedrijventerreinen. Op voldoende afstand worden wel pechhavens voorzien om te voorkomen dat stilstaande voertuigen het verkeer hinderen. Enkel op het gedeelte waar de ring overgaat in Kesselsesteenweg, blijft het parkeren aan beide zijden van de weg aanwezig.

### Acties

## H. Onderzoeken van vrachtwagenparkeerzones binnen het bedrijventerrein 'Duwijck' en aan de zuidelijke zijde van de ring

Om de ring te vrijwaren van parkeerstroken, start de gemeente een onderzoek op of binnen het bedrijventerrein Duwijck en in de buurt van de zuidelijke zijde van de ring vrachtwagenparkeerzones kunnen worden aangelegd. Hier kunnen vrachtwagens zich parkeren wanneer zij niet in gebruik zijn ('s nachts en tussen werkweken en -shifts).

## I. Uitwerken van een gemeentelijk mobiliteitsplan met bijhorend parkeerbeleid **SD GB**

De gemeente herziet het gemeentelijk mobiliteitsplan waarbij Lier wordt uitgebouwd tot multimodale stad en werkt een duurzaam parkeerbeleid uit voor zowel gemotoriseerde als niet gemotoriseerde voertuigen. Hierbij wordt gezocht hoe efficiënter kan worden omgesprongen met infrastructuur en parkeerplaatsen en hoe dit zal leiden tot onthardingskansen. Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt voor het volledig grondgebied van de gemeente.

Het mobiliteitsplan geeft aanleiding tot bijvoorbeeld een nieuw circulatieplan (fietsstraten, enkelrichting, geen doorgaand verkeer enz.) voor Lier. De intentie van Infrabel om de spoorwegovergang Lisp te sluiten voor gemotoriseerd verkeer heeft een grote impact op de mobiliteit van Lier. Het parkeerbeleid (randparkings, parkeerpockets, dubbelgebruik, toekomstbestendige parkeernormen enz.) wordt doorvertaald in bijvoorbeeld een parkeerverordening. De impact van deze plannen is groot maar vormt een randvoorwaarde voor de herinrichting, ontharding en vergroening van het openbaar domein.





### 1.2.3 FIETSPADEN

De fietspaden langs de ring zijn vandaag onveilig of niet aantrekkelijk. Er is een enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de ring aanwezig, soms afgescheiden van de rijbaan. In de toekomst moeten alle fietspaden van de rijbaan zijn gescheiden, liefst door ontharde, groene zones. In het noorden van de ring, tussen Lispersteenweg en Antwerpsesteenweg, is een dubbelrichtingsfietspad aan beide zijden van de ring aangewezen. Dit zorgt voor een grote bereikbaarheid van de bedrijvigheid en motiveert werknemers om met de fiets naar het werk te gaan. Maar ook het fietsvriendelijker maken van het bedrijventerrein is even belangrijk.

Voor de overige zones van de ring is een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde voldoende. Er zijn namelijk weinig bestemmingen aan de ring. Waar mogelijk wordt een connectie gezocht met de fietstangent, de fietssnelwegen en de routes naar de binnenstad. Een dubbelrichtingsfietspad aan de buitenzijde biedt voordelen voor de bovenlokale fietsers die zowel een bestemming als een herkomst hebben buiten Lier. De binnenzijde voorziet de kortste afstanden tussen kruispunten en makkelijke connecties met de fietstangent en de binnenstad. Wanneer voldoende ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van de kruispunten worden voorzien, is er geen duidelijk verschil tussen de binnen- en de buitenzijde aangezien het oversteken van de ring niet tot vertragingen of kruisigen met andere vervoermodi zal leiden.

Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen (tunnel of brug) tussen de ring en andere fietspaden. Waar een ongelijkvloerse kruising (op korte termijn) niet mogelijk is, moet extra aandacht worden besteed aan veilige oversteken voor de fietser. Elk gelijkvloers kruispunt met gemotoriseerd verkeer moet veilig door fietsers worden overgestoken voorzien. Dit zal meestal wel gepaard gaan met verkeerslichten. Mogelijke locaties voor ongelijkvloerse kruisingen zijn:

1. SAFI-pad
2. Hagenbroeksesteenweg
3. Plaslaar - Bollaarstraat (bij verplaatsen van het kruispunt)
4. Antwerpsesteenweg
5. Zuid-Australiëlaan (bestaand)
6. F11 (bestaand)
7. Ouderijstraat (bestaand)

8. F17 - jaagpad (bestaand)
9. Aarschotsesteenweg (in functie van recreatie).

Indien het scenario voor een downscale van het aantal rijstroken op een gedeelte van de ring wordt toegepast, ontstaat de mogelijkheid om fietstunnels of -bruggen korter te ontwerpen. Dit heeft een positieve impact op de kostprijs. Bij een downscale naar 2x1 rijstroken kan het zelfs zijn dat er geen ongelijkvloerse kruising meer nodig is om voldoende veiligheid te garanderen. Ook dit zorgt ervoor dat heel wat kosten kunnen worden bespaard. De verschillende mogelijke locaties worden meer in detail besproken bij de ontwikkelingsperspectieven per segment.

Voor auto's is de ring niet 'rond', voor fietsers kan die in de toekomst wel het geval zijn. Er moet worden onderzocht hoe de fietsroute langs de Nete of het Netekanaal kan aansluiten op de ring om ze te vervolledigen.

#### Acties

##### **J. Onderzoeken van fietspaden langs de ring**

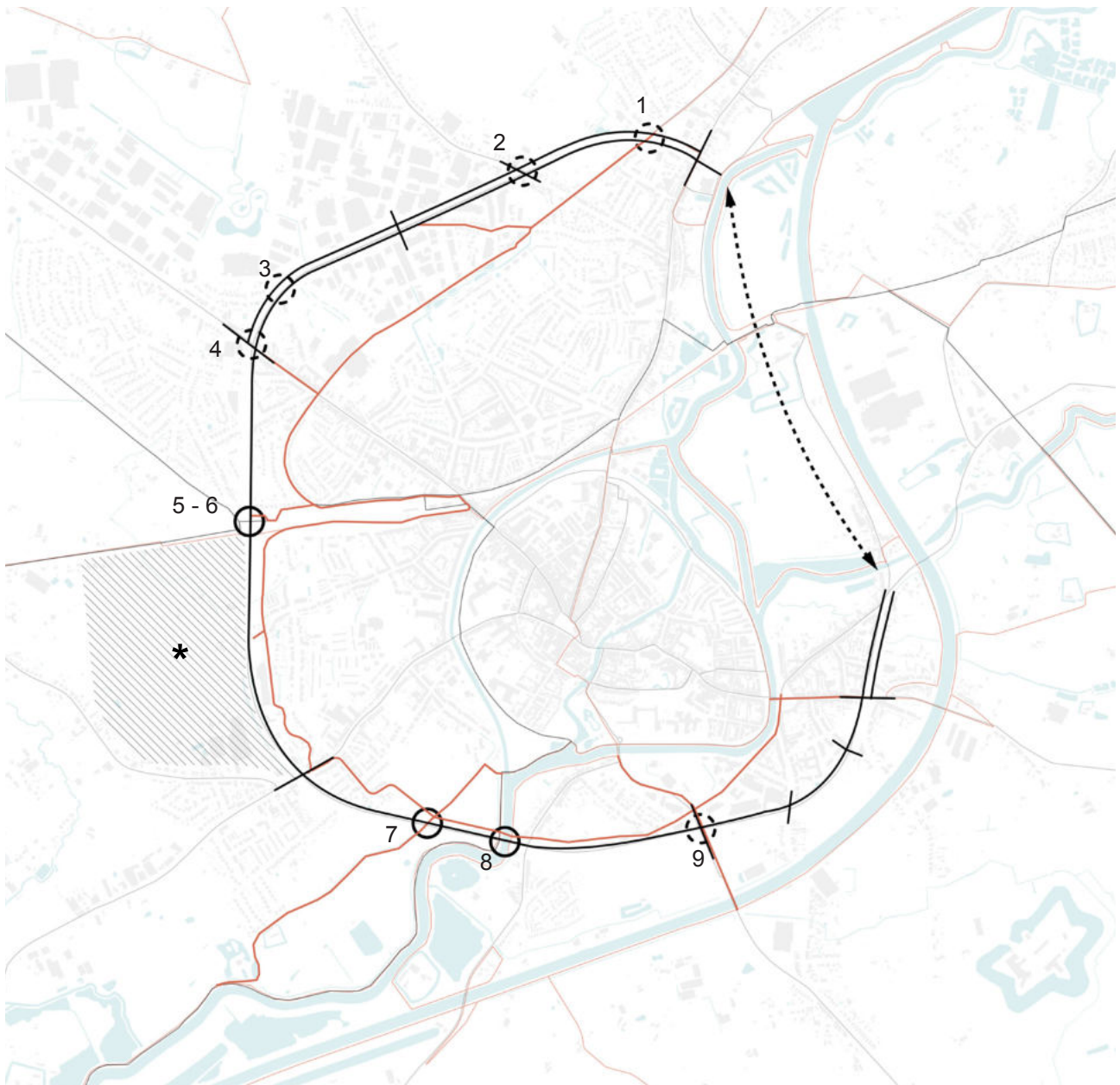
De gemeente bepaalt samen met AWV de positie van de fietspaden langs de ring (binnenzijde, buitenzijde of een combinatie). Hierbij is het noodzakelijk om de keuze verder te onderbouwen en af te wegen om op die manier tot goede beslissingen te komen.

##### **K. Opmaken van een herinrichtingsplan voor de steenwegen en R16 **SD GB****

De gemeente gaat in overleg met AWV over het opmaken van herinrichtingsplannen van de steenwegen en R16. Daarbij wordt ingezet op het ontharden en vergroenen van de steenwegen en R16 en de directe omgeving (voortuinen, parkeervelden enz.). Daarnaast zet de gemeente ook in op slimme hemelwateropvangst en

*De acties waar achter één of meerdere letters staan, komen ook voor in één of meerdere andere beleidskaders:*

- |           |  |
|-----------|--|
| <b>OR</b> | beleidskader 'open ruimte'               |
| <b>GB</b> | beleidskader 'groenblauw netwerk'        |
| <b>SD</b> | beleidskader 'stad en dorp'              |
| <b>RO</b> | beleidskader 'ring en omgeving'          |
| <b>RV</b> | beleidskader 'recreatieve voorzieningen' |



kaart 16 visie fietsvoorzieningen op de ring

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | dubbelrichtingsfietspad                 |  | bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk                              |
|  | fietstangent                            |  | recreatief fietsroutenetwerk   |
|  | ongelijkvloerse kruising                |  | te onderzoeken verbinding voor fietsers                                |
|  | te onderzoeken ongelijkvloerse kruising |  | ontwikkelingszone voor bijkomende recreatie en eventueel bedrijvigheid |
|  | gelijkvloerse kruising                  |  |  |
|  | fiets snelweg                           |  |  |



veilige en aangename fietspaden bij de herinrichting van deze wegen.

#### **L. Onderzoeken en realiseren van de fietstangent**

De gemeente maakt een visie en concrete plannen op voor het realiseren van de fietstangent doorheen het stedelijk weefsel. De fietstangent voorziet oplossingen voor missing links en wordt op verschillende plaatsen verbonden met het ringfietspad om fietsers makkelijk te laten overschakelen. Volgende missing links worden minstens onderzocht.

- Een tracé-onderzoek is nodig om de omrijfactor aan het station (omwille van de spoorwegen) te verkleinen. Een optie is om een oplossing te zoeken aan de buitenzijde van de ring, in combinatie met de nieuwe op- en afritten.
- Onderzoekt is nodig om te bekijken of een verbinding kan worden gemaakt tussen de fietssnelweg, het jaagpad langs de Nete en het ringfietspad. De nieuwe op- en afrit naar N108 kan hierbij een rol spelen.
- Onderzoek voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers ter hoogte van het kruispunt met Aarschotsesteenweg kan de connectie tussen de fietstangent en de recreatieve voorzieningen 'Hoge Velden' aanzienlijk vergroten. Waarschijnlijk is een tunnel niet mogelijk als gevolg van de grondwaterstanden en de hoge kostprijs. Het onderzoek bekijkt of een brug wel mogelijk is.

#### **M. Onderzoeken van fietsroute om de ring 'rond' te maken**

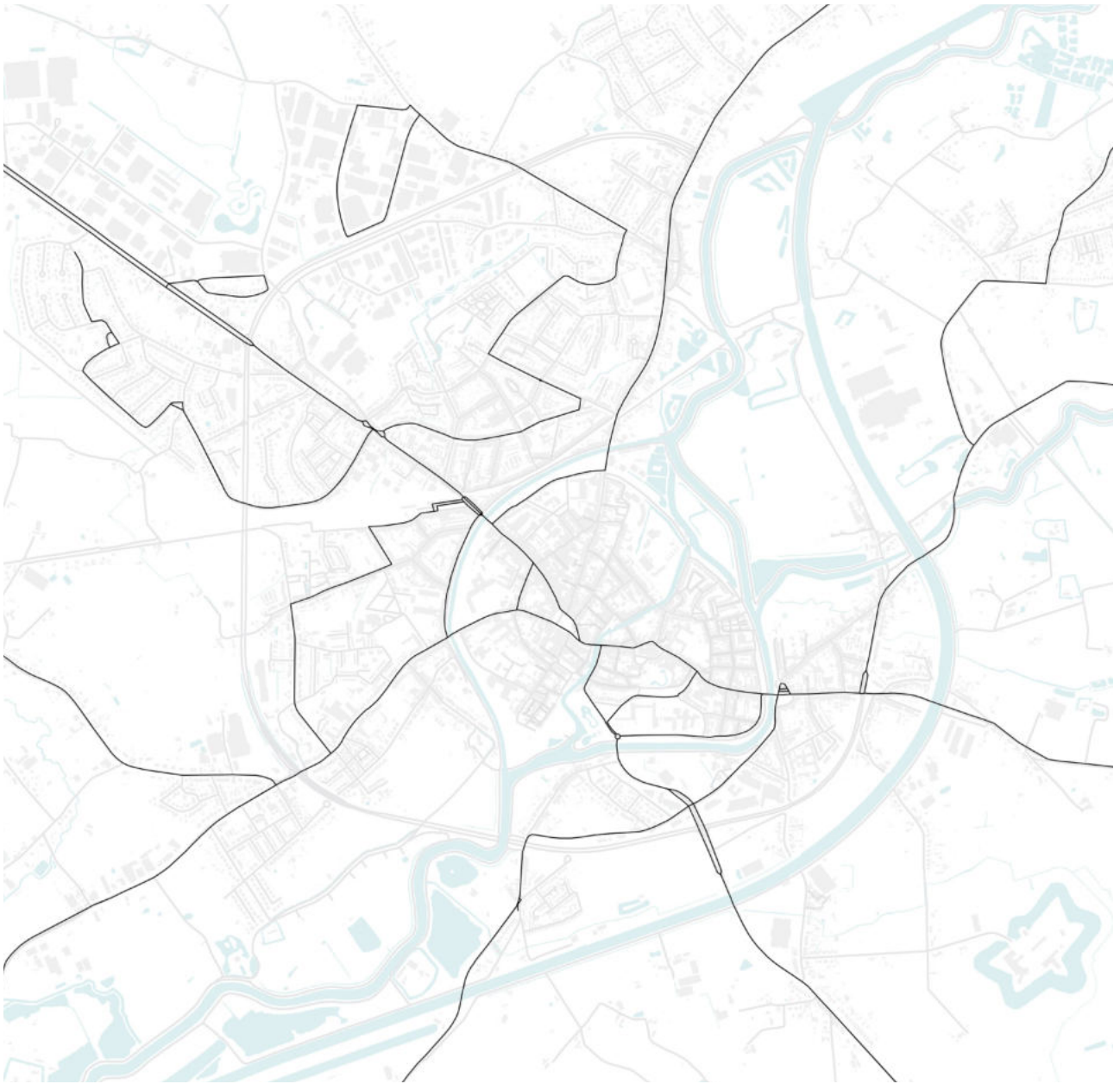
De gemeente onderzoekt bestaande en nieuwe befietsbare delen langsheen de Nete of het Netekanaal kunnen aansluiten op de ring om voor fietsers een verbinding te maken tussen de twee einden van de ring.

### **1.2.4 OPENBAAR VERVOER**

Vandaag is de ring geen onderdeel van het openbaar vervoernetwerk van Lier. De buslijnen hebben de binnenstad als bestemming en lopen via de uitvalswegen naar andere steden en gemeenten. Ook in de toekomst zal de rol van de ring voor het openbaar vervoer waarschijnlijk beperkt blijven. De ring kan bijvoorbeeld wel een oplossing bieden wanneer (tijdelijke) omleidingen noodzakelijk zijn voor het busverkeer.

#### Acties

Voor het openbaar vervoer op de ring van Lier zijn er geen acties.



kaart 17 visie openbaar vervoer op de ring

— te behouden busroute



## 2 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN PER SEGMENT

Op de volgende pagina's worden de ontwikkelingsperspectieven voor elk ruimtelijk segment van de ring besproken. Per segment komen de verschillende thema's uit de globale visie aan bod.



kaart 18 situering segmenten

- segment 1 . kop van de ring
- segment 2 . Lisperloop
- segment 3 . bedrijvigheid
- segment 4 . Donk Klaplaar

- segment 5 . stationsomgeving
- segment 6 . Mechelsesteenweg
- segment 7 . Netevallei
- segment 8 . Aarschotsesteenweg
- segment 9 . Kesselsesteenweg

## 2.1 SEGMENT 1 'KOP VAN DE RING'

### 2.1.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

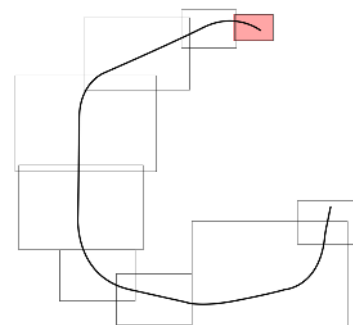
Voor dit segment gelden twee scenario's voor het aantal rijstroken in de toekomst. Het eerste scenario behoudt 2x2 rijstroken. In dit scenario moet worden gekeken of er een optimalisatie mogelijk is van de rijstrookbreedte in functie van de toegelaten snelheid. Het tweede scenario stelt een aanpassing naar 2x1 rijstroken voor. Indien het aantal rijstroken vermindert, komt meer ruimte vrij voor andere ruimtevragers in het wegprofiel zoals groen, water en fietspaden. Alle ontwikkelingsperspectieven voor dit segment die een gevolg zijn van of die enkel mogelijk zijn bij het tweede scenario, worden in *cursieve tekst* weergegeven.

Het kruispunt tussen Liersesteenweg/Lispersteenweg en R16 vormt een schakel in de verbinding met E313 te Ranst. Ook in de toekomst blijft deze verbinding belangrijk. Daarnaast voorziet het kruispunt een verbinding met het stadscentrum via Lispersteenweg. Deze connectie zal in de toekomst minder belangrijk worden. Het sluiten van de gelijkvloerse overweg van de treinsporen in Lisp voor autoverkeer zal een grote invloed hebben op de hoeveelheid verkeer die van R16 richting Lispersteenweg zal rijden. In de toekomst zal de hoofdbeweging voor autoverkeer op het kruispunt worden gemaakt tussen Liersesteenweg en R16 en is de connectie met Lispersteenweg ondergeschikt. De vormgeving van het kruispunt moet de hoofdbeweging R16 - E313 accentueren.

*Liersesteenweg behoort, net zoals de ring, tot de wegcategorie 'regionale weg'. De steenweg bestaat uit 2x1 rijstroken. Het eventueel volgen van het downscenarioscenario zorgt ervoor dat de ring en de steenweg gelijkaardige wegprofielen hebben die op elkaar aansluiten. Dat komt het faciliteren van de hoofdbeweging ten goede.*

### 2.1.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

In dit segment is een zone gereserveerd voor het parkeren van vrachtwagens. In de toekomst is het niet de bedoeling dat er nog op de ring wordt geparkeerd. Ook het vrachtwagenparkeren zal een andere plaats krijgen. Het bedrijventerrein 'Duwijck' kan hiervoor in aanmerking komen.



### 2.1.3 FIETSPADEN

De fietsverbinding ten noorden van de ring wordt via een fietstunnel (de SAFI-tunnel) onder de ring verbonden met de fietsverbinding ten zuiden van de ring (het SAFI-pad). Dankzij deze verbinding hoeven fietsers het kruispunt met Liersesteenweg/Lispersteenweg niet gelijkvloers te kruisen. Deze tunnel bevindt zich ongeveer op de overgang tussen segment 1 en 2. *Indien het aantal rijstroken in dit segment wordt verminderd is een kortere tunnel mogelijk, wat ook de kostprijs doet dalen.*

Vandaag stopt de ring abrupt en is een afslagbeweging stadinwaarts of -uitwaarts de enige rijrichting, ook voor fietsers. De Nete en de Netevallei zijn nochtans zeer dichtbij. Het is de wens om het fietspad van op de ring door te trekken tot aan de Nete om zo een missing link weg te werken.

Het verwijderen van de parkeerstroken *en het eventueel verminderen van het aantal rijstroken* zorgen voor het vrijkomen van heel wat ruimte voor fietsers. Omdat aan beide zijden van de ring woningen aanwezig zijn en om de bedrijventerreinen makkelijker bereikbaar te maken met de fiets, kunnen hier dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg worden voorzien.

### 2.1.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De bestaande groene elementen op de ring worden zoveel mogelijk behouden en versterkt. De groene middenberm met bomen is in dit segment belangrijk. Dankzij het verdwijnen van de parkeerzones ontstaat er ruimte tussen de fietspaden en de rijbanen om meer te vergroenen.

Als een fietsverbinding kan worden gemaakt om de ring te verbinden met de Nete, wordt ook een groenblauwe connectie gemaakt. Dit zorgt ervoor dat de groenblauwe ader die de ring in de toekomst moet zijn, niet abrupt stopt aan de steenweg maar een volwaardige verbinding maakt met de Netevallei. Bovendien kan deze groene fietsverbinding zichtassen genereren vanuit de ring richting de Nete.



## 2.1.5 BEBOUWING

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten helpen dit gezicht richting de ring vorm te geven. Volgende verdichtingslocaties zijn aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en hebben binnen dit segment een relatie met de ring.

1. Rondom het AKL (Algemeen Klinisch Labo Lier), tussen Lispersteenweg en Frankenweg, is er beschikbare ruimte voor een ontwikkeling. Een verdichtingsproject op deze site kan in samenhang met het verdichtingsproject 'Frankenweg' en de aanleg van het Safipad worden bekeken.
2. Voor de zone in het noorden van het binnengebied, gelegen tussen Lispersteenweg en de Nete, is een planinitiatief lopende voor het bouwen van appartementen ('Retrabouw'). Een herziening van dit planinitiatief is nodig. Enkel de ruimte aan de uitgerust weg mag worden ontwikkeld en de overige ruimte moet worden teruggegeven aan de natuur omwille van haar overstromingsgevoeligheid.

Volgende locaties zijn aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' als 'te ontlichten' en hebben binnen dit segment een relatie met de ring:

1. De locatie is gelegen net buiten het grondgebied van Lier. Omwille van haar strategische belang, wordt in het beleidskader gesuggereerd om de locatie 'te ontlichten' met als doel een groene (fiets)verbinding tussen ring en Netevallei te kunnen realiseren.
2. De locatie waar vandaag Aldi is gevestigd, situeert zich naast de Kleine Nete en ligt in overstromingsgevoelig gebied. Bij verhuis van Aldi wordt niet toegelaten om op deze locatie nog te bouwen. Er wordt een ontlichtingsstrategie voorgesteld om deze zone opnieuw aan de natuur te geven.

Het kruispunt met Liersesteenweg/Lispersteenweg vormt een van de poorten van de ring. Hier wordt hoogbouw (zes bouwlagen of meer) aan de binnenzijde van de ring gestimuleerd.

## 2.1.6 FUNCTIES

Rondom de ring bevinden zich in dit segment voornamelijk woningen. Deze richten zich naar de steenweg maar worden ontsloten via een ventweg. Deze functie wijzigt niet in de toekomst.

## 2.1.7 ACTIES

Volgende acties zijn segmentspecifiek.

### 1. Opvolgen van het onderzoek van de sluiting van de gelijkvloerse spoorwegovergang

De gemeente ziet toe op het onderzoek van Infrabel over het sluiten van de overweg aan Liersesteenweg/Lispersteenweg. De sluiting mag de bereikbaarheid van het stadscentrum voor fietsers en voetgangers niet in het gedrang brengen. Voor gemotoriseerd verkeer moet een alternatief worden voorgesteld in de vorm van een tunnel of een andere route om in het stedelijk weefsel van en naar de ring te rijden.

### 2. Opvolgen van de realisatie van de SAFI-tunnel

De gemeente volgt het ontwerptraject en de realisatie van de SAFI-tunnel door AWW mee op. De tunnel voorziet een ongelijkvloerse kruising met de ring waardoor het SAFI-pad aan beide zijden met elkaar wordt verbonden.

*Het downscalescenario van de ring heeft mogelijk een positieve invloed op de kostprijs van de tunnel en wordt best mee in overweging genomen tijdens het proces.*

### 3. Opstarten van overleg met de gemeente Ranst voor het wegwerken van de missing link naar de Nete GB

De gemeente start gesprekken op met Ranst over de mogelijkheden voor het oplossen van de missing link tussen de ring en het fietspad langs de Nete. Een groene fietsverbinding kan over de percelen van Liersesteenweg en zou voor beide gemeenten een grote meerwaarde zijn.





kaart 19 ontwikkelingsperspectieven segment 1



twee scenario's: behoud 2x2 rijstroken of downscale naar 2x1 rijstrook



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan beide zijden



fietstunnel SAFI-pad



hoofdverbinding R16 - Liersesteenweg



ontdichting om plaats te maken voor groene connectie



trage verbinding tussen de ring en de Nete



groene verbinding tussen de ring en de Nete



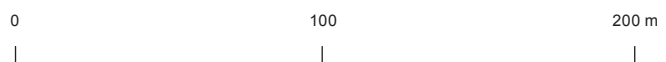
zichtas richting de Nete



verdichting met gezicht naar de ring



hoogbouw toegelaten aan poort voor de stad



## 2.2 SEGMENT 2 'LISPERLOOP'

### 2.2.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

Voor dit segment gelden twee scenario's voor het aantal rijstroken in de toekomst. Het eerste scenario behoudt 2x2 rijstroken. In dit scenario moet worden gekeken of er een optimalisatie mogelijk is van de rijstrookbreedte in functie van de toegelaten snelheid. Het tweede scenario stelt een aanpassing naar 2x1 rijstroken voor. Indien het aantal rijstroken vermindert, komt meer ruimte vrij voor andere ruimtevragers in het wegprofiel zoals groen, water en fietspaden. Alle ontwikkelingsperspectieven voor dit segment die een gevolg zijn van of die enkel mogelijk zijn bij het tweede scenario, worden in *cursieve tekst* weergegeven.

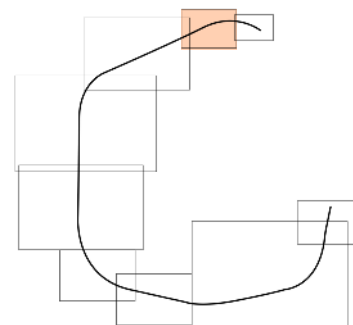
Het kruispunt met Hagenbroeksesteenweg ontsluit zowel binnen als buiten de ring woningen en bedrijvigheid. In de toekomst is het de bedoeling de lokale steenwegen te ontlasten van vrachtwagenverkeer. Dit is mogelijk indien er een mogelijkheid bestaat om van het bedrijventerrein 'Duwijck' op een efficiënte manier te ontsluiten via de ring, waardoor de connectie met Hagenbroeksesteenweg kan worden afgesloten voor vrachtverkeer.

### 2.2.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

In dit segment is een zone gereserveerd voor het parkeren van vrachtwagens. In de toekomst is het niet de bedoeling dat er nog op de ring wordt geparkeerd. Ook het vrachtwagenparkeren zal een andere plaats krijgen. Het bedrijventerrein 'Duwijck' kan hiervoor in aanmerking komen.

### 2.2.3 FIETSPADEN

De fietsverbinding ten noorden van de ring wordt via een fietstunnel (de SAFI-tunnel) onder de ring verbonden met de fietsverbinding ten zuiden van de ring (het SAFI-pad). Dankzij deze verbinding hoeven fietsers het kruispunt met Lierssesteenweg/Lispersteenweg niet gelijkvloers te kruisen. Deze tunnel bevindt zich ongeveer op de overgang tussen segment 1 en 2.



*Indien het aantal rijstroken in dit segment wordt verminderd is een kortere tunnel mogelijk, wat ook de kostprijs doet dalen.*

Het verwijderen van de parkeerstroken en het eventueel verminderen van het aantal rijstroken zorgen voor het vrijkomen van heel wat ruimte voor fietsers. Omdat aan beide zijden van de ring woningen aanwezig zijn en om het bedrijventerrein 'Duwijck' makkelijker bereikbaar te maken met de fiets, kunnen hier dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg worden voorzien.

### 2.2.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De ring grenst in dit segment aan zijn buitenzijde aan de open ruimte. Hierdoor ontstaan vergezichten. Zij moeten bewaard blijven en worden versterkt. Aan de binnenzijde is nog een onaangesneden, groene ruimte aanwezig. Deze zone wordt echter ontwikkeld. Belangrijk is dat de nieuwe ontwikkeling ook kwalitatieve, groene ruimte bevat. Het gebied is door de aanwezigheid van de Lisperloop gevoelig voor overstromingen (pluviaal en fluviaal). Samen met een kwalitatieve, groene ruimte moet de nieuwe ontwikkeling ruimte bieden aan een voldoende grote bufferzone voor water.

Het wegprofiel van de ring moet hier worden vergroend om de connectie te maken tussen de open ruimte aan de buitenzijde en de nieuwe ontwikkeling met groene ruimte aan de binnenzijde. Zo blijft de groene vinger in grote mate behouden en wordt hij over de ring heen getrokken. De vergroening van de ring kan door het versterken van de middenberm en door het invullen van de ruimte tussen fietspaden en rijbanen met extensief en hoog groen. *Indien het aantal rijstroken vermindert, kan het aandeel groenblauwe ruimte op de ring aanzienlijk verhogen. Dit zou er ook voor zorgen dat op deze locatie een grote hoeveelheid water kan worden gebufferd.*

## 2.2.5 BEBOUWING

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten helpen dit gezicht richting de ring vorm te geven. Volgende verdichtingslocaties zijn aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en hebben binnen dit segment een relatie met de ring.

3. De site 'Frankenweg' is een potentiële verdichtingslocatie aan de binnenzijde van de ring. Hierbij moet voldoende afstand worden gehouden van het waterziek gebied, gelegen ten zuidwesten van Frankenweg. Het is bovendien belangrijk dat er zichtassen richting de open ruimte aan de buitenzijde van de ring aanwezig blijven. Op korte termijn zal het verdichtingsproject een toegang naar de ondergrondse parking voorzien via Frankenweg. Het overig deel van Frankenweg wordt autoluw ingericht en biedt plaats aan de fietstangent.

## 2.2.6 FUNCTIES

De noordzijde van de ring wordt ook in de toekomst maximaal gevrijwaard van bebouwing en uitsluitend ingevuld met open ruimte functies. De zuidelijke zijde krijgt een invulling met woonprogramma met de nadruk op woonprogramma in een groen kader.

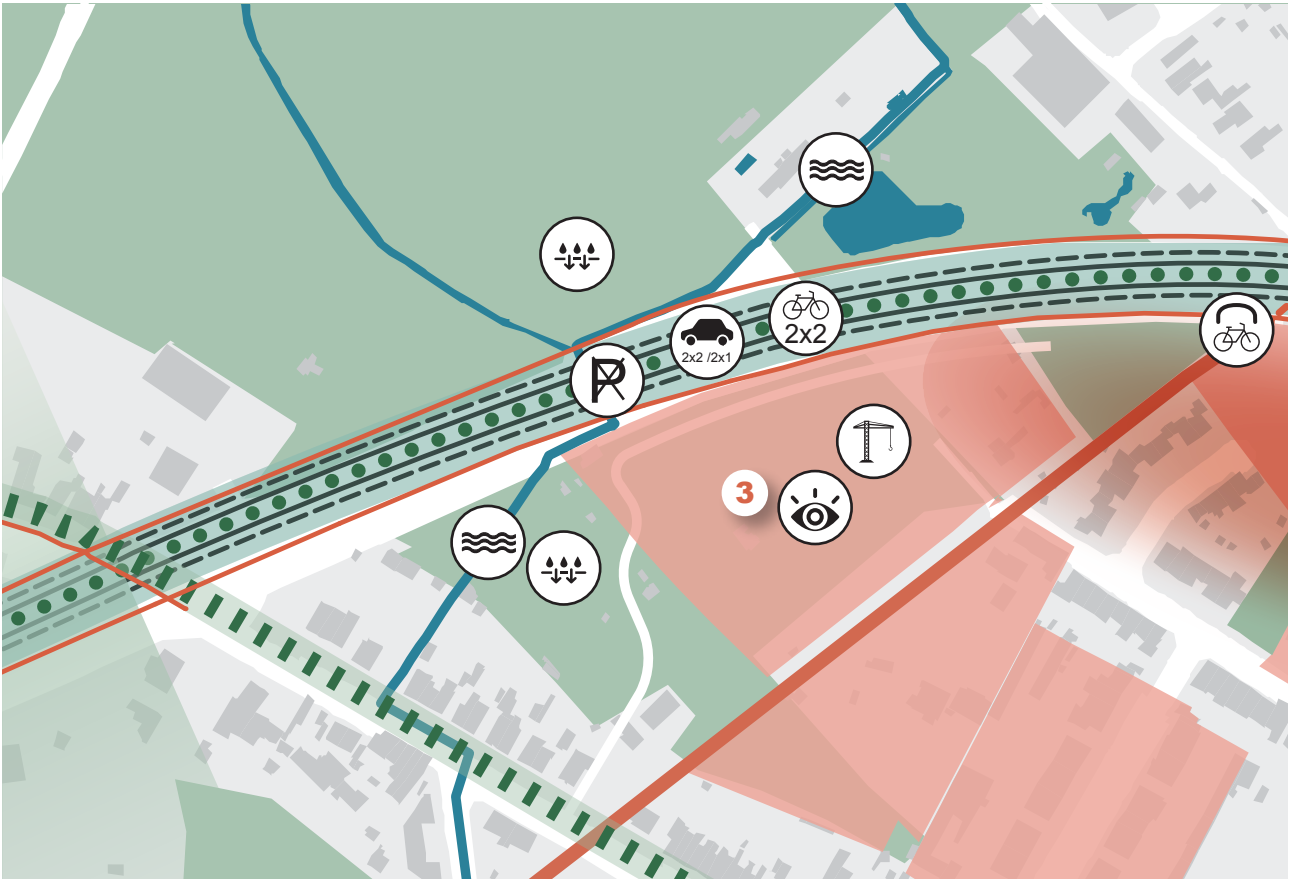
## 2.2.7 ACTIE

Volgende actie is segmentspecifiek.

### 4. Opvolgen van het verdichtingsproject 'Frankenweg' GB SD

De gemeente begeleidt de uitvoering van het project Frankenweg. De woonontwikkeling voorziet bebouwing met een gezicht richting de ring. Het project zet bovendien in op de zichtassen richting de open ruimte, op ruimte voor water en op de fietsverbinding (SAFI-pad).





kaart 20 ontwikkelingsperspectieven segment 2



twee scenario's: behoud 2x2 rijstroken of downscale naar 2x1 rijstrook



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan beide zijden



fietstunnel SAFI-pad



zichtas richting de open ruimte



verdichting met gezicht naar de ring



ruimte voor de Lisperloop



ruimte voor waterbuffering en -infiltratie



## 2.3 SEGMENT 3 'BEDRIJVIGHEID'

### 2.3.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

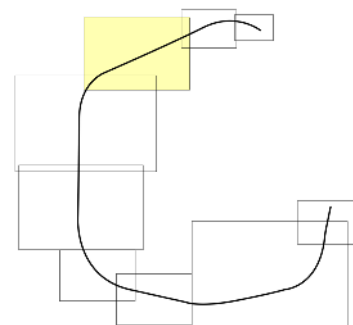
Voor dit segment gelden twee scenario's voor het aantal rijstroken in de toekomst. Het eerste scenario behoudt 2x2 rijstroken. In dit scenario moet worden gekeken of er een optimalisatie mogelijk is van de rijstrookbreedte in functie van de toegelaten snelheid. Het tweede scenario stelt een aanpassing naar 2x1 rijstroken voor. Indien het aantal rijstroken vermindert, komt meer ruimte vrij voor andere ruimtevragers in het wegprofiel zoals groen, water en fietspaden. Alle ontwikkelingsperspectieven voor dit segment die een gevolg zijn van of die enkel mogelijk zijn bij het tweede scenario, worden in *cursieve tekst* weergegeven.

Het kruispunt met Hagenbroeksesteenweg ontsluit zowel binnen als buiten de ring woningen en bedrijvigheid. In de toekomst is het de bedoeling de lokale steenwegen te ontlasten van vrachtwagenverkeer. Dit is mogelijk indien er een mogelijkheid bestaat om van het bedrijventerrein 'Duwijck' een gesloten systeem te maken en als het bedrijventerrein op een efficiënte manier ontsloten wordt via de ring.

De korte afstand tussen het kruispunt Plaslaar - Mallekotstraat en het kruispunt Antwerpsesteenweg zorgt voor heel wat problemen. Zoals aangegeven bij de ontwikkelingsperspectieven per thema, kan het verplaatsen van het kruispunt naar Industriestraat - Mallekotstraat een oplossing bieden. Dit moet echter verder worden onderzocht in functie van bereikbaarheid en mobiliteitsdruk.

### 2.3.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Vandaag wordt in dit segment niet meer geparkeerd. Ook in de toekomst is het niet de bedoeling dat op de ring wordt geparkeerd. Op gepaste afstand worden wel pechhavens voorzien voor voertuigen die in noodgeval halt houden.



### 2.3.3 FIETSPADEN

Het verwijderen van de parkeerstroken *en het eventueel verminderen van het aantal rijstroken* zorgen voor het vrijkomen van heel wat ruimte voor fietsers. Omdat aan beide zijden van de ring woningen aanwezig zijn en om de bedrijventerreinen makkelijker bereikbaar te maken met de fiets, kunnen hier dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de ring worden voorzien. In dit segment moet minstens een aansluiting tussen de bedrijventerreinen en de fietspaden aan beide zijden worden voorzien.

Indien het mogelijk blijkt het kruispunt met Plaslaar te verplaatsen naar Industriestraat, kan de oude verbinding transformeren naar een ongelijkvloerse kruising voor fietsers.

*Als het downscale scenario wordt gevolgd, kan een korte, goedkopere tunnel of brug worden voorzien. Ter hoogte van het nieuw kruispunt dat waarschijnlijk lichtengeregeld zal zijn, kan een gelijkvloerse kruising worden ingericht. Bij een 2x1-inrichting van de weg, lijkt een gelijkvloerse kruising aan een lichtengeregeld kruispunt voldoende veilig.*

### 2.3.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De ring grenst aan beide zijden aan bebouwde ruimte met een grote korrel. Een grondige vergroening van zowel de ring als de omliggende bedrijventerreinen is aan de orde wil men de stad klimaatrobust te maken en de beeldkwaliteit verhogen.

*Indien het aantal rijstroken vermindert, kan het aandeel groenblauwe ruimte op de ring aanzienlijk verhogen.*

### 2.3.5 BEBOUWING

Dit segment wordt niet besproken in het beleidskader 'stad en dorp' aangezien de bedrijventerreinen geen onderwerp zijn van dit beleidskader. Er zijn dus geen verdichtings- of ontichtingslocaties aangeduid.



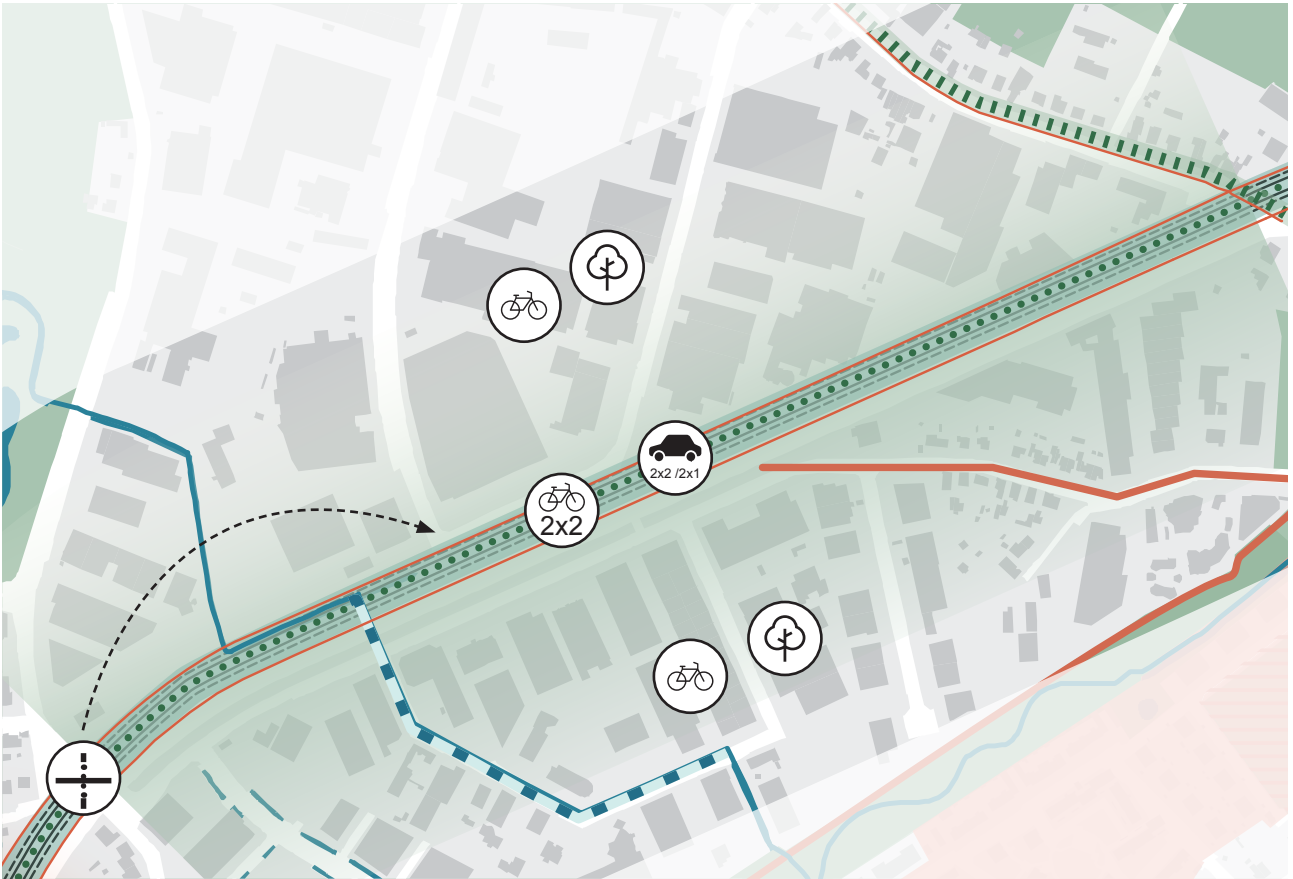
De bedrijven die zich hier bevinden, kunnen hun voorzijde meer naar de ring richten om een grotere zichtbaarheid te genereren. Rechtstreekse toegangen op de ring worden niet voorzien. De bedrijven zijn steeds toegankelijk via het circulatiesysteem van het bedrijventerrein en eventueel via ventwegen.

### 2.3.6 FUNCTIES

De hoofdfunctie van de bebouwing langs dit segment blijft bedrijvigheid.

### 2.3.7 ACTIES

Dit segment heeft geen bijkomende, segmentspecifieke acties.



kaart 21 ontwikkelingsperspectieven segment 2



twee scenario's: behoud 2x2 rijstroken of downscale naar 2x1 rijstrook



verhoging fietsbereikbaarheid en -toegankelijkheid van bedrijventerrein



te onderzoeken optie: verplaatsing kruispunt Plaslaar



geen verdichting langs de ring



dubbelrichtingsfietspad aan beide zijden



vergroening bedrijventerrein en buffer langs de ring

0 250 500 m



## 2.4 SEGMENT 4 'DONK - KLAPLAAR'

### 2.4.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

Voor het gedeelte van dit segment ten noorden van Antwerpsesteenweg gelden twee scenario's voor het aantal rijstroken in de toekomst. Het eerste scenario behoudt 2x2 rijstroken. In dit scenario moet worden gekeken of er een optimalisatie mogelijk is van de rijstrookbreedte in functie van de toegelaten snelheid. Het tweede scenario stelt een aanpassing naar 2x1 rijstroken voor. Indien het aantal rijstroken vermindert, komt meer ruimte vrij voor andere ruimtevragers in het wegprofiel zoals groen, water en fietspaden. Alle ontwikkelingsperspectieven voor dit segment die een gevolg zijn van of die enkel mogelijk zijn bij het tweede scenario, worden in *cursieve tekst* weergegeven.

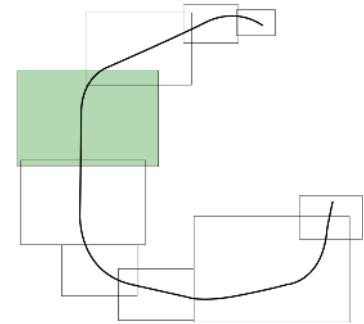
De korte afstand tussen het kruispunt Plaslaar - Mallekotstraat en het kruispunt Antwerpsesteenweg zorgt vandaag voor heel wat problemen. Zoals aangegeven bij de ontwikkelingsperspectieven per thema, kan het verplaatsen van het kruispunt naar Industriestraat - Mallekotstraat (segment 2) een oplossing bieden. Dit moet echter nog worden onderzocht in functie van bereikbaarheid en mobiliteitsdruk.

Het kruispunt met Antwerpsesteenweg geeft prioriteit aan de doorgaande bewegingen op de ring. De afslaan bewegingen richting Antwerpsesteenweg (zowel stadinwaarts als -uitwaarts) zijn ondergeschikt. De inrichting van het kruispunt faciliteert de hoofdrichting van de ring.

Het kruispunt R16 - Donk heeft geen verkeerslichten. Bedoeling is om deze aansluiting, indien die noodzakelijk blijft in de toekomst, aan te passen zodat oversteekbewegingen niet meer mogelijk zijn. Mocht de aansluiting niet noodzakelijk zijn, kan het kruispunt gewoon verdwijnen.

### 2.4.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Vandaag wordt in dit segment op sommige plekken geparkeerd op de ring. In de toekomst is het niet de bedoeling dat nog op de ring wordt geparkeerd. De parkeerstroken verdwijnen en maken plaats voor andere invullingen. Op gepaste afstand worden wel pechhavens voorzien voor voertuigen die in noodgeval halt houden.



### 2.4.3 FIETSPADEN

Het verwijderen van de parkeerstroken *en het eventueel verminderen van het aantal rijstroken* zorgen voor het vrijkomen van heel wat ruimte voor fietsers. Omdat aan beide zijden van de ring woningen aanwezig zijn en om de bedrijventerreinen makkelijker bereikbaar te maken met de fiets, kunnen aan het gedeelte ten noorden van de Antwerpsesteenweg dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg worden voorzien. Zuidwaarts vanaf Antwerpsesteenweg is een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde van de ring voldoende. Een enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde lijkt niet nuttig omdat het waarschijnlijk toch in twee richtingen zal worden gebruikt in praktijk. Er moeten voldoende alternatieve routes zijn voor fietsers en de kruisingen met de ring moeten vlot en veilig kunnen gebeuren.

Om het fietsverkeer weg te halen van het kruispunt met Antwerpsesteenweg voor gemotoriseerd verkeer is er de mogelijkheid om een ongelijkvloerse kruising te voorzien ter hoogte van Baron Carolyaan en Vogelzang. De hellingsgraad en de impact hiervan op deze straten zullen bepalen of dit haalbaar is of niet. Het dubbelrichtingsfietspad aan beide zijden kan worden doorgetrokken tot aan de kruising om de overgang naar een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de ring mogelijk te maken. Eventueel kan Baron Carolyaan worden ingeschakeld als alternatieve, parallelle fietsroute die een meer aangename fietservaring geeft dan Antwerpsesteenweg en die aansluit op deze ongelijkvloerse kruising. Hiervoor is meer gedetailleerd onderzoek nodig.

Ter hoogte van de brug over de spoorweg moet een optimalisatie worden gezocht voor de ruimte voor fietsers en auto's om voldoende veiligheid voor de fietser te garanderen.

### 2.4.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De ring grenst in dit segment aan beide zijden aan woonweefsel. Richting het zuiden stijgt hij om het verkeer over de spoorwegen te tillen. De zijbermen van de ring bestaan uit groene taluds die afhellen naar de omgeving. Deze zijbermen en de middenberm hebben vandaag een groen karakter dat moet worden behouden en versterkt.



Door het hoogteverschil en de brugconstructie is het moeilijk om binnen het wegprofiel ruimte te voorzien voor wateropvang en -buffering. Eventueel kan dit wel onderaan de taluds gebeuren. Het onaangesneden perceel in Krokuslaan kan hier een grote rol spelen. Eventueel kan in de middenberm water worden opgevangen en gebufferd. Hier kan het echter niet infiltreren maar wel vertraagd worden afgevoerd.

#### 2.4.5 BEBOUWING

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten helpen dit gezicht richting de ring vorm te geven. Volgende verdichtingslocaties zijn aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en hebben binnen dit segment een relatie met de ring.

4. De site op de hoek van Antwerpsesteenweg en de ring heeft vandaag de bestemming 'industrie'. Een mix van verweefbare economische activiteiten en wonen is hier wenselijk. Een aandachtspunt hierbij is de hoogspanningslijn die over de site loopt. De visie voor deze zone wordt verder uitgewerkt in het beleidskader 'economie'.
5. Bij een verhuis van Vanden Borre Lier kan het bouwblok verder worden afgewerkt met aandacht voor een groene buffer tussen de ring en het woonweefsel.

Volgende locatie is aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' als 'te vrijwaren'.

1. Het onbebouwd perceel, gelegen tussen Krokuslaan en R16, moet worden gevrijwaard van bebouwing in functie van waterbuffering. Het hemelwaterplan heeft hierp aangestuurd.

Het kruispunt met Antwerpsesteenweg vormt een van de poorten van de ring. Hier wordt hoogbouw (zes bouwlagen of meer) gestimuleerd.

#### 2.4.6 FUNCTIES

Dit segment wordt voornamelijk omgeven door woningen. Aan de buitenzijde zijn nog enkele bedrijvige functies en detailhandel aanwezig. Detailhandel is in de toekomst niet meer gewenst. Bij het verdwijnen van Vanden Borre Lier, kan een woonprogramma worden voorzien. Of er nog nood is aan de beperkte zone voor bedrijvigheid op deze locatie moet het beleidskader 'economie' nog uitwijzen.

#### 2.4.7 ACTIES

Volgende acties zijn segmentspecifiek.

##### 5. Onderzoeken van het kruispunt met Donk

De gemeente onderzoekt in samenspraak met AWV of de rechtstreekse aansluiting met Donk met de ring nog noodzakelijk is voor gemotoriseerd verkeer. Indien dit niet het geval is, kan het kruispunt verdwijnen en eventueel worden uitgebouwd als een ongelijkvloerse kruising voor fietsers. Indien een aansluiting met Donk aan de buitenzijde van de ring wel noodzakelijk is, wordt bekeken welke vorm (rechts-uit of rechts-in-rechts-uit) het kruispunt nog zal hebben in de toekomst.

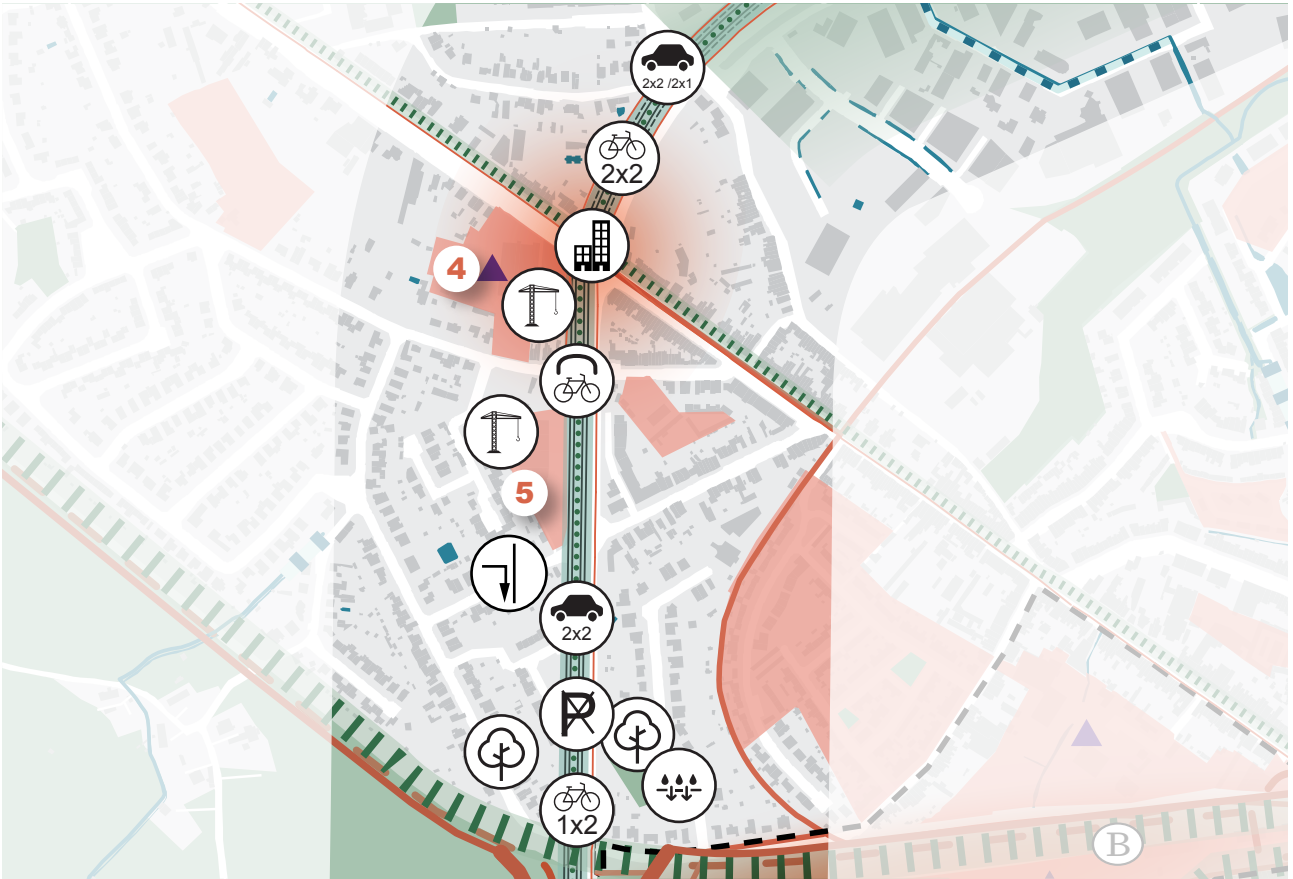
##### 6. Onderzoeken van een ongelijkvloerse kruising Baron Carolylaan - Vogelzang

De gemeente onderzoekt samen met AWV wat de mogelijkheden zijn om een ongelijkvloerse kruising te realiseren om het fietsverkeer los te maken van het kruispunt met Antwerpsesteenweg. Het onderzoek bevat informatie over de fietsintensiteiten, de mogelijkheid tot technische uitvoering van een tunnel of een brug en de integratie van het geheel bij de ring.

##### 7. Vrijwaren van onaangesneden zone aan Krokuslaan GB

De gemeente neemt initiatief om het onbebouwd perceel tussen Krokuslaan en de ring te vrijwaren van bebouwing. Dit perceel is nodig om een zone in te richten voor de opvang en buffering van hemelwater.





kaart 22 ontwikkelingsperspectieven segment 4



(gedeeltelijk) twee scenario's: behoud 2x2 rijstroken of downscale naar 2x1 rijstrook



geen parkeerzone langs de ring



afsluiting of herinrichting kruispunt met Donk



(gedeeltelijk) dubbelrichtingfietspad aan beide zijden



(gedeeltelijk) enkelrichtingfietspad aan beide zijden



ongelijkvloerse kruising voor fietsers



ruimte voor waterbuffering langs de ring



versterking groene taluds



verdichting met gezicht naar de ring



hoogbouw toegelaten aan poort voor de stad



## 2.5 SEGMENT 5 'STATIONSOMGEVING'

### 2.5.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

Langs het vijfde segment staan een aantal grotere infrastructurele werken op de agenda. Een nieuwe op- en afrit aan de ring maakt een connectie met de wegen die richting onder andere het station en het zwembad leiden. Op de plekken waar de op- en afritten raken met de omliggende straten, worden rotondes (Boomlaarstraat aan buitenzijde ring en Bosstraat - Tramweglei) en een ovonde (Boomlaarstraat aan binnenzijde ring) voorzien.

De ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid bevindt zich aan de buitenzijde van de ring in dit segment. Deze zone krijgt, ongeacht zijn exacte invulling, geen rechtstreekse aantakking op de ring. De ontsluiting kan gebeuren met een aantakking op de op- en afrit. Verder onderzoek moet echter uitwijzen of de mobiliteitsdruk hiervoor niet te groot is.

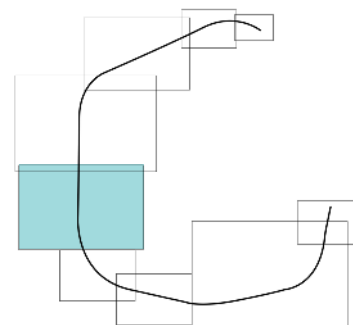
### 2.5.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Vandaag wordt in dit segment op sommige plekken geparkeerd aan beide zijden van de ring. In de toekomst is het niet de bedoeling dat er nog op de ring wordt geparkeerd. De parkeerstroken verdwijnen en maken plaats voor andere invullingen van het wegprofiel. Op gepaste afstand worden wel pechhavens voorzien voor voertuigen die in noodgeval halthouden.

### 2.5.3 FIETSPADEN

Een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de ring is hier voldoende. Een enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde lijkt niet nuttig omdat het waarschijnlijk toch in twee richtingen zal worden gebruikt in praktijk. Er moeten voldoende alternatieve routes zijn voor fietsers en de kruisingen met de ring moeten vlot en veilig kunnen gebeuren.

De fietsbrug die over de sporen en onder de ring loopt, voorziet een connectie van de fietssnelweg naar het station. Het is de ambitie om het ringfietspad te verbinden met het station. Dit kan door een connectie te voorzien met de fietssnelweg, eventueel via de taluds, of door een oplossing te zoeken die zich niet in dit segment bevindt.



De fietstangent door de stad voorziet een parallelle fietsroute naast de ring. Deze route komt langs het station, passeert langs de nieuwe op- en afrit en gaat verder via de Wautex site richting het zuiden. De nieuwe op- en afrit kan ook dienstdoen als connectie tussen het ringfietspad en de fietstangen en zo de functies aan de binnenzijde bereikbaar maken.

### 2.5.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De buitenzijde van de ring wordt vandaag gekenmerkt door een grote open ruimte. De beleving van die ruimte is echter beperkt van op de ring door hoge bomen net naast de weg. Bij de ontwikkeling van de recreatie en eventueel bedrijvigheid, moet zoveel mogelijk worden getracht het groene karakter te behouden.

De binnenzijde van de ring wordt geleidelijk aan ingenomen door nieuwe ontwikkelingen. De op- en afrit, die een ontsluiting naar het station zullen voorzien, worden zoveel mogelijk aangekleed met volwaardig groene ruimte rondom.

De middenberm heeft een groen karakter en bevat volwassen bomen. Deze worden zoveel mogelijk bewaard en krijgen zoveel mogelijk ruimte.

### 2.5.5 BEBOUWING

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten meehelpen aan het vormen van dat gezicht richting de ring. Volgende verdichtingslocatie is aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en heeft binnen dit segment een relatie met de ring:

6. Het detailhandelsplan duidt de Wautex site aan als een gemengde zone, bestaande uit enkele retailzaken en wooneenheden. De zone is gelegen binnen het PRUP 'Bosstraat' die dezelfde visie onderschrijft.



De stationsomgeving vormt een van de poorten van de ring. Hier wordt hoogbouw gestimuleerd. Deze omgeving sluit niet aan op de ring, maar dankzij de verhoogde weg (brug boven de sporen) zullen hoogte-accenten wel zichtbaar zijn van op de ring.

### 2.5.6 FUNCTIES

De buitenzijde van de ring is vandaag open ruimte. In de toekomst zullen hier recreatieve voorzieningen een plek krijgen. De landschappelijke inpassing is zeer belangrijk. Het beleidskader 'economie' moet aantonen of hier ook nood is aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid.

De binnenzijde is gesnipperd aangesneden vandaag. In de toekomst is hier plaats voor gemengde ontwikkelingen waarbij een beperkt aanbod aan detailhandel wordt voorzien en een aanbod aan woningen.

### 2.5.7 ACTIES

Volgende acties zijn segmentspecifiek.

#### 8. Opvolgen van ontwikkeling op de Wautex site **SD**

De gemeente volgt de uitvoering van het project Wautex site van dichtbij op. De ontwikkeling voorziet bebouwing met een gezicht richting de ring. Het project zet bovendien in op een gemengd programma met detailhandel op maaiveldniveau, op ruimte voor groen en op de fietsverbinding (fietsstangent).

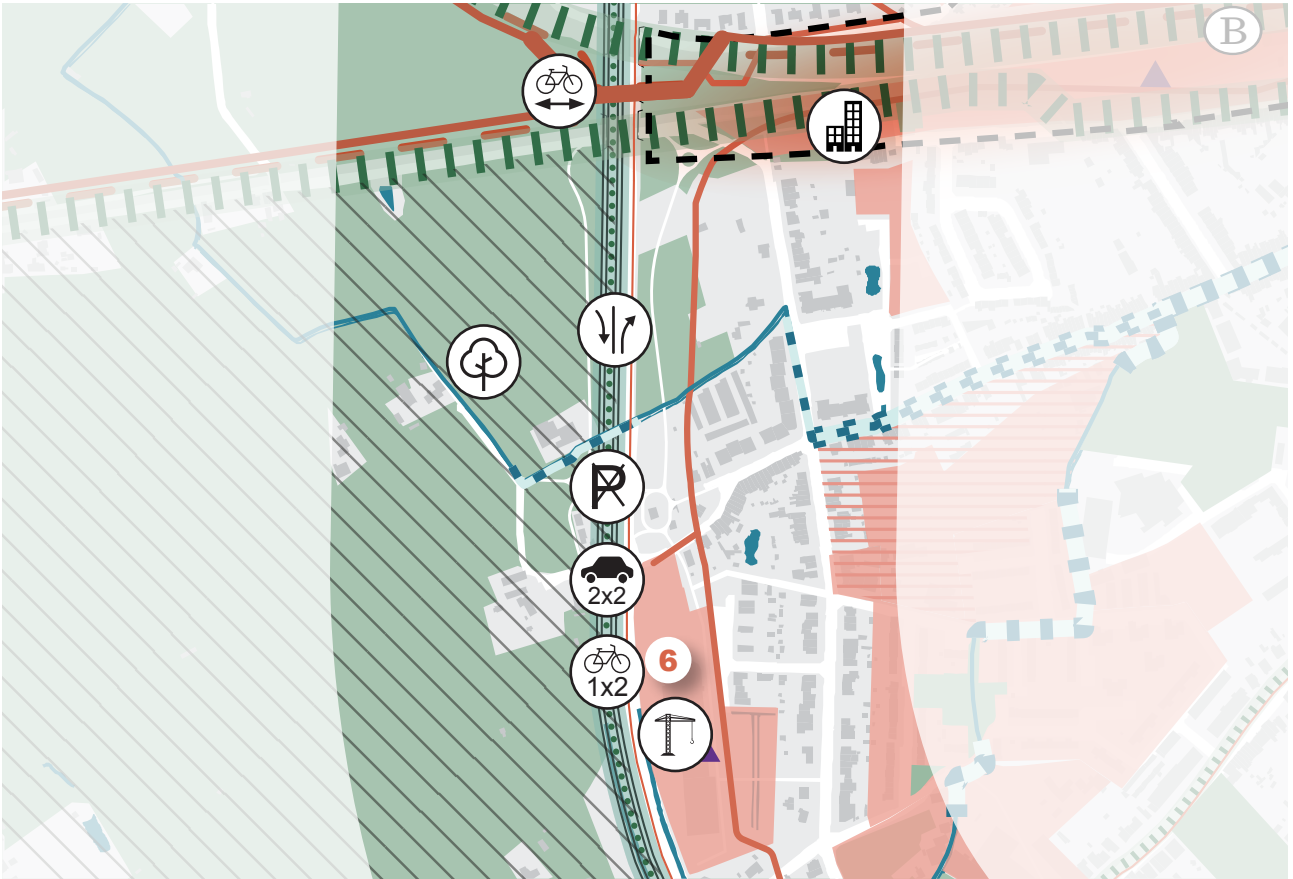
#### 9. Opmaken van een stedenbouwkundige visie voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid **GB**

De gemeente maakt een stedenbouwkundige visie op voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid. Volgende uitgangspunten worden voor de ontwikkelingszone gehanteerd:

- ten noorden van de hoogspanningslijn: inrichten van een landschappelijk ingericht sportpark, met voldoende ruimte voor de Donkloop

- ten zuiden van de hoogspanningslijn: inrichten van een compact bedrijventerrein (met rondom voldoende ruimte voor waterbuffering) op voorwaarde dat de behoefte aan ruimte voor niet-verweefbare economische activiteiten kan worden aangetoond (zie actie 'opmaken van het beleidskader economie)
- ter hoogte van de hoogspanningslijn: open ruimte corridor en programma met gedeeld gebruik (bedrijfsrestaurant, parkeerfaciliteiten enz.)

Dit betekent dat een herbestemming naar industrie- en recreatiegebied noodzakelijk is en dat een RUP moet worden opgemaakt.



kaart 23 ontwikkelingsperspectieven segment 5



behoud 2x2 rijstroken



nieuwe op- en afrit



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan een zijde



verbinding tussen ringfietspad, fietssnelwegen en fietstangent



behoud groen karakter buitenzijde, zelfs bij nieuwe invulling (recreatie en eventueel bedrijvigheid)



verdichting met gezicht naar de ring



hoogbouw toegelaten aan poort voor de stad

0 250 500 m



## 2.6 SEGMENT 6 'MECHELSESTEENWEG'

### 2.6.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

In dit segment blijven de 2x2 rijstroken behouden.

Het kruispunt met Mechelsesteenweg is reeds veiliger gemaakt. Lokaal verkeer en bovenlokaal verkeer zijn er van elkaar gesplitst door een tunnel in de lengte van de ring. Het kruispunt bovenop de tunnel is dus vereenvoudigd. Wat vandaag voor problemen zorgt is de nabijheid van het kruispunt van Mechelsesteenweg met Lintsesteenweg. De twee kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten en hier is het tussenstuk vaak verzadigd. Om dit probleem op te lossen moet worden onderzocht of een alternatieve route, bijvoorbeeld met een lusbeweging, langs Oud-Strijderslaan mogelijk is. Dit hangt samen met de site van Carrefour, die zowel een in- als een uitrit heeft aan Lintsesteenweg en aan de ring. Ook die rechtstreekse aantakking op de ring heeft een grote impact op het wegprofiel van de ring.

### 2.6.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

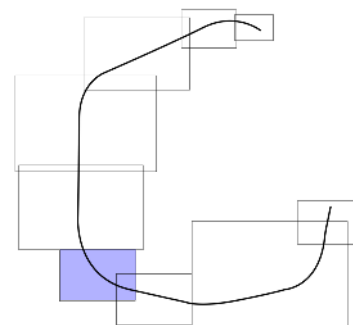
In dit segment wordt vandaag niet geparkeerd langs de ring. Ook in de toekomst is dat niet gewenst.

### 2.6.3 FIETSPADEN

Een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de ring is hier voldoende. Een enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde lijkt niet nuttig omdat het waarschijnlijk toch in twee richtingen zal worden gebruikt in praktijk. Er moeten voldoende alternatieve routes zijn voor fietsers en de kruisingen met de ring moeten vlot en veilig kunnen gebeuren.

### 2.6.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De buitenzijde van de ring is ingenomen door een zeer groot, verhard parkeerveld. Een grondige ontharding en vergroening is nodig om het meer klimaatrobuust te maken. Bovendien is deze zone gevoelig voor overstroming dus zou er ook ruimte moeten worden voorzien voor wateropvang en -buffering. Zowel het



vergroenen als het creëren van ruimte voor water zou de beeldkwaliteit grondig verhogen.

Aan de binnenzijde van de ring wordt Boomlaarloop opnieuw zichtbaar gemaakt. De waterloop krijgt de ruimte die hij nodig heeft, samen met zijn natuurlijke oevers.

### 2.6.5 BEBOUWING

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten meehelpen aan het vormen van dat gezicht richting de ring. Volgende verdichtingslocatie is aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en heeft binnen dit segment een relatie met de ring:

7. De hoek op het kruispunt van R16 en Bosstraat is een potentiële verdichtingslocatie.

Het kruispunt met Mechelsesteenweg vormt een van de poorten van de ring. Hier is vandaag reeds hoogbouw (zes bouwlagen of meer) aanwezig.

### 2.6.6 FUNCTIES

Het grootste deel van dit segment wordt geflankeerd door woningen. Aan de buitenzijde bevindt zich een grote site voor detailhandel (Carrefour en andere winkels). Deze blijft ook in de toekomst aanwezig. Wanneer de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid een herbestemming krijgt, wordt afgewogen om de site Carrefour mee op te nemen binnen de contour van het RUP en in samenhang met de ontwikkeling verder bekeken.

## 2.6.7 ACTIES

Volgende acties zijn segmentspecifiek.

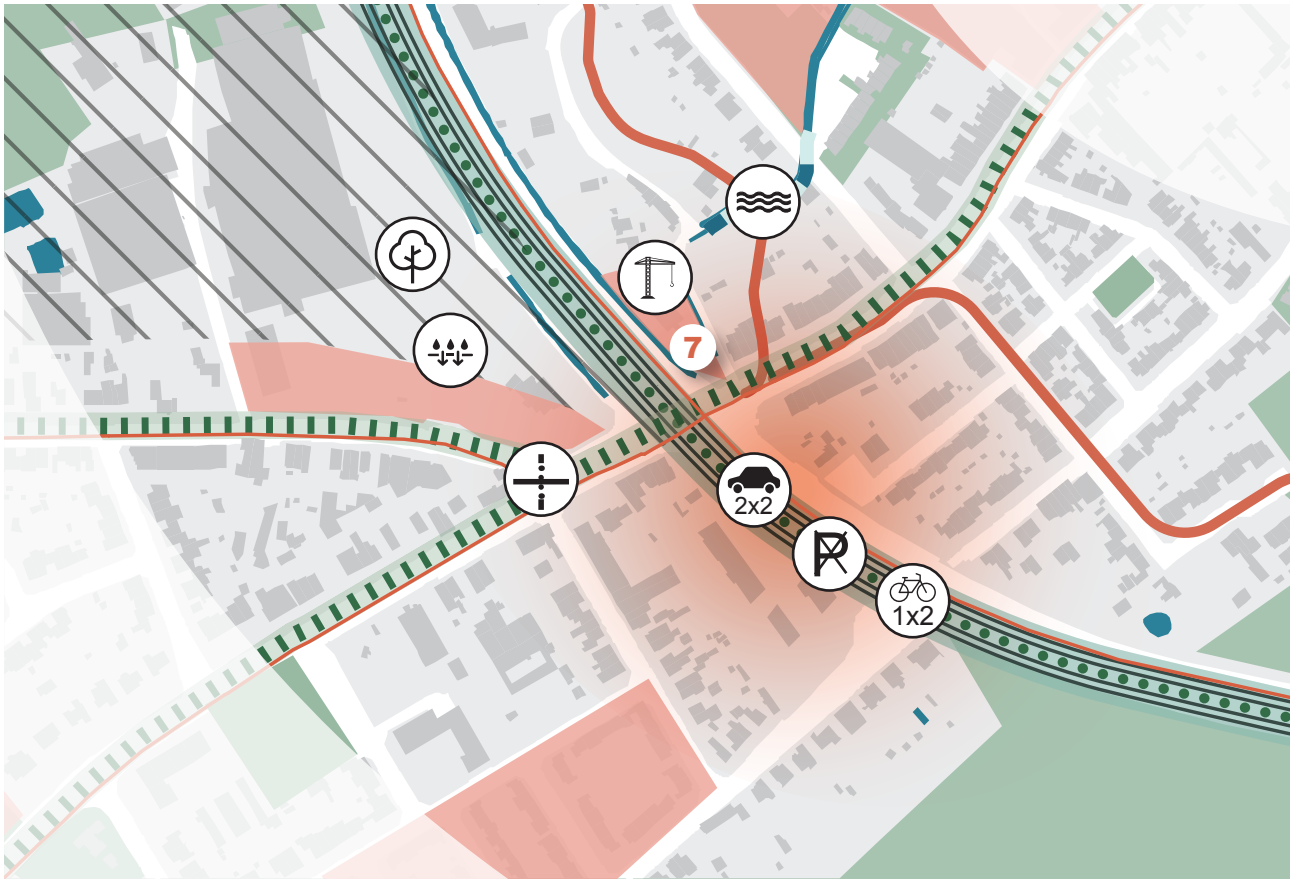
### **10.Onderzoeken alternatieven voor kruispunt Mechelsesteenweg - Lintsesteenweg**

De gemeente onderzoekt, samen met AWW, wat de mogelijkheden zijn om het kruispunt tussen Mechelsesteenweg en Lintsesteenweg aan te passen zodat er minder problemen ontstaan met het kruispunt van de ring. De site Carrefour en de inritten van de parking (zowel aan Lintsesteenweg als rechtstreeks op de ring) hebben vandaag een negatieve invloed op de werking van de kruispunten. Het onderzoek omvat dus niet enkel de kruispunten zelf, maar ook de volledige site Carrefour en zijn mobiliteitssysteem.

### **11.Opmaken van een gemeentelijk waterplan dat inzet op het voorzien van meer ruimte voor water langs en openleggen van (ingebuisde delen van) Boomlaarloop GB**

De gemeente maakt de ingebuisde delen van de waterloop opnieuw zichtbaar en voorziet voldoende ruimte voor de waterloop en de oevers.





kaart 24 ontwikkelingsperspectieven segment 6



behoud 2x2 rijstroken



alternatief te zoeken voor kruispunt  
Mechelsesteenweg-Lintsesteenweg



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan een zijde



ontharding en vergroening van groot parkeerveld



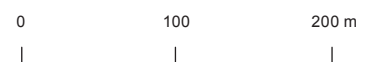
ruimte voor waterbuffering langs de ring



ruimte voor de Boomlaarloop



verdichting met gezicht naar de ring





## 2.7 SEGMENT 7 . 'NETEVALLEI'

### 2.7.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

In dit segment blijven de 2x2 rijstroken behouden.

Vandaag zijn er in dit segment geen aantakkingen van andere wegen op de ring. In de toekomst wordt op de overgang tussen segment 7 en segment 8 een directe aansluiting voorzien met N108. De op- en afrit van de ring krijgt een bretelvorm. Dankzij deze rechtstreekse verbinding, vermindert de druk op het kruispunt met Aarschotsesteenweg.

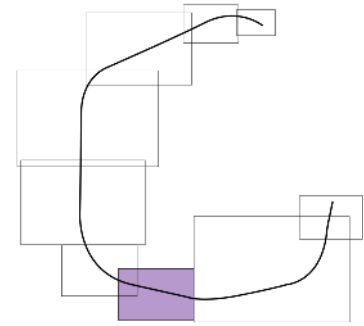
### 2.7.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Vandaag wordt in dit segment op sommige plekken geparkeerd aan beide zijden van de ring. In de toekomst is het niet de bedoeling dat er nog op de ring wordt geparkeerd. De parkeerstroken verdwijnen en maken plaats voor andere invullingen van het wegprofiel. Op gepaste afstand worden wel pechhavens voorzien voor voertuigen die in noodgeval halthouden.

### 2.7.3 FIETSPADEN

Een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de ring is hier voldoende. Een enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde lijkt niet nuttig omdat het waarschijnlijk toch in twee richtingen zal worden gebruikt in praktijk. Er moeten voldoende alternatieve routes zijn voor fietsers en de kruisingen met de ring moeten vlot en veilig kunnen gebeuren.

Vandaag gaan zowel de fietssnelweg als het jaagpad onder de ring door waardoor de fietsers niet moeten kruisen met het ander verkeer. Onderzoek moet uitwijzen of het nuttig is het ringfietspad met de fietssnelweg en het jaagpad te verbinden. Het kan hierbij nodig zijn een fietsbrug over de Nete te realiseren.



### 2.7.4 GROENBLAUWE DOORADERING

Dit is het enige segment van de ring dat aan twee zijden volledig wordt omgeven door groenblauwe ruimte. De Netevallei loopt verder onder de brug van de ring. Ook in de toekomst moet de Netevallei op deze locatie zoveel mogelijk worden bewaard en versterkt. Het straatprofiel van de ring verdient een grondige vergroening en kwaliteitsslag voor de bestaande groenelementen. Hier zijn de open zichten en de relatie met de Netevallei en het Pallieterland aan beide zijden van de weg van groot belang. Met hoge beplanting kunnen gerichte zichtassen, zowel naar de binnen- als de buitenzijde van de ring worden geaccentueerd.

Het omliggend landschap voorziet veel ruimte voor water, zowel voor de Nete als voor hemelwater. De waterloop moet de kans hebben om in hevige regenperiodes uit zijn oevers te treden zonder zware gevolgen voor de omgeving.

### 2.7.5 BEBOUWING

Ruimte voor waterbuffering en -infiltratie is in deze omgeving van groot belang. Bijkomende bebouwing is niet wenselijk.

### 2.7.6 FUNCTIES

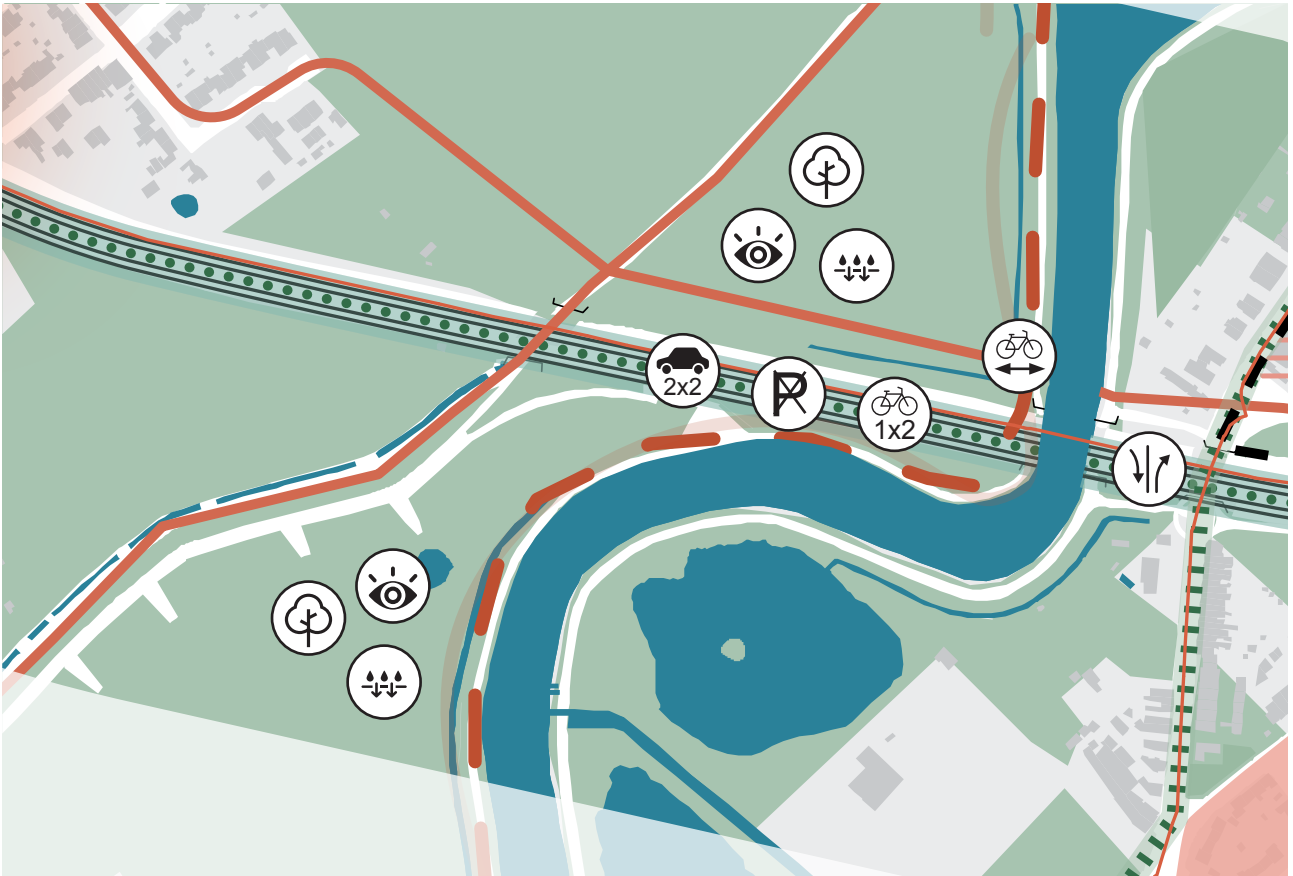
Ruimtelijk primeert de groenblauwe ruimte. In de toekomst wordt de ring te gast in deze zone van de Netevallei.

## 2.7.7 ACTIE

Volgende actie is segmentspecifiek.

### **12. Opvolgen van de realisatie van de op- en afrit en connectie met N108**

De gemeente volgt het ontwerptraject en de realisatie van het op- en afritsysteem en de verbinding met N108 door AWV. Dit traject gaat hand in hand met de ontsluiting van de volledige zone tussen de ring en de vesten.



kaart 25 ontwikkelingsperspectieven segment 7



behoud 2x2 rijstroken



nieuwe op- en afrit (N108)



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan een zijde



verbinding tussen ringfietspad en fietssnelweg/  
jaagpad



maximaal groen karakter van Netevallei behouden  
en zichtbaar maken



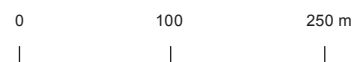
zichtassen richting Pallieterland aan beide zijden  
van de ring



ruimte voor waterbuffering langs de ring



geen verdichting langs de ring



## 2.8 SEGMENT 8 'AARSCHOTSESTEENWEG'

### 2.8.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

In dit segment blijven de 2x2 rijstroken behouden aan de westzijde van het kruispunt met Aarschotsesteenweg. Aan de oostzijde is het aantal rijstroken vandaag reeds 2x1. De overtollige, geasfalteerde ruimte is afgestreept. Deze indeling kan een permanente ruimtelijke vertaling krijgen waardoor er meer ruimte voor fietsers en groenblauwe ruimte ontstaat.

Op de overgang tussen segment 7 en segment 8 wordt een directe aansluiting voorzien met N108. De op- en afrit van de ring krijgt een bretelvorm. Dankzij deze rechtstreekse verbinding, vermindert de druk op het kruispunt met Aarschotsesteenweg.

Het kruispunt met Aarschotsesteenweg moet de hoofdverbinding naar Aarschotsesteenweg (staduitwaarts) faciliteren. De verbindingen richting Kesselsesteenweg en Aarschotsesteenweg (stadinwaarts) zijn ondergeschikt.

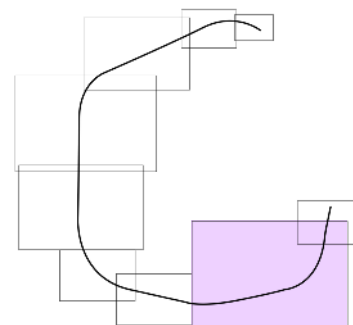
Het kruispunt met Berlaarsesteenweg voorziet geen hoofdrichtingen aangezien de wegcategorie 'regionale weg' van de ring stop aan het kruispunt.

### 2.8.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

In dit segment is een zone gereserveerd voor het parkeren van vrachtwagens. In de toekomst is het niet de bedoeling dat er nog op de ring wordt geparkeerd. Het vrachtwagenparkeren zal een andere plaats moeten krijgen, in de buurt van de ring.

### 2.8.3 FIETSPADEN

Een dubbelrichtingsfietspad aan een zijde van de ring is hier voldoende. Een enkelrichtingsfietspad aan de andere zijde lijkt niet nuttig omdat het waarschijnlijk toch in twee richtingen zal worden gebruikt in praktijk. Er moeten voldoende alternatieve routes zijn voor fietsers en de kruisingen met de ring moeten vlot en veilig kunnen gebeuren.



De verschillende ontwikkelingen rond de ring in functie van recreatieve voorzieningen maken het nodig dat er veilige kruisingen voor fietsers over de ring mogelijk zijn. Er moet worden onderzocht of een ongelijkvloerse kruising mogelijk is ter hoogte van het kruispunt met Aarschotsesteenweg. Een belangrijke, beperkende factor, is de grondwaterstand in dit gebied. Hier moet rekening mee worden gehouden.

### 2.8.4 GROENBLAUWE DOORADERING

De buitenzijde van de ring is vandaag onaangesneden, open ruimte. Volgens het RUP Hoge Velden wordt hier een recreatieve cluster voorzien. Belangrijk is dat deze cluster zich op een landschappelijk kwalitatieve manier inpast in zijn omgeving. De voorzieningen hebben een maximale groene invulling.

De ruimte die vrijkomt door de overtollige asfalt ruimte te verminderen, wordt maximaal groen ingevuld. Hier kan ook ruimte ontstaan om hemelwater op te vangen en te bufferen. Zo kan de wateroverlast in dit segment worden opgevangen binnen het profiel van de ring.

### 2.8.5 BEBOUWING

Dit segment is een belangrijke poort voor de stad. Hier is de Sint-Gummaruskerk van voor de ring op Aarschotsesteenweg duidelijk zichtbaar. Deze zichttas moet worden gevrijwaard.

Het is de bedoeling om de stad een gezicht te geven naar de ring toe. Hierbij speelt bebouwing een grote rol. Zones die voor verdichting in aanmerking komen, moeten meehelpen aan het vormen van dat gezicht richting de ring. Volgende verdichtingslocaties zijn aangeduid in het beleidskader 'stad en dorp' en hebben binnen dit segment een relatie met de ring.

**8.** Er is een visie nodig voor de gehele site, waarin het Liers cultuurcentrum, atelietiekpiste, het jeugdcentrum enz. zijn gevestigd. De site kent geen efficiënt ruimtegebruik en kan klimaatadaptiever worden ingericht. Recreatieve en socio-culturele

voorzieningen vormen de hoofdfuncties. Daarnaast kan het ruimtegebruik worden geïntensiveerd met ondersteunende complementaire functies (bijvoorbeeld een horeca-functie). Een nieuw cultuurcentrum op deze locatie is een mogelijke piste die nog verder moet worden onderzocht. De site moet worden bekeken in relatie met de zuidelijk gelegen zone en site Hoogveldweg.

9. Het ruimtegebruik op de site, omsloten door Paul Krugerstraat, Hoogveldweg, Aarschotsesteenweg en R16, kan verder worden geïntensiveerd en klimaatrobuuster worden ingericht. De zone blijft een plek voorbehouden voor (kleinschalige) bedrijven. De bedrijfzone kan worden verweven met wonen. De visie voor deze zone wordt verder uitgewerkt in het beleidskader 'economie'.
10. Het bouwblok, omsloten door Berlaarsesteenweg, Kroonstraat en de ring, kan worden afgewerkt aan de ring. Hierbij mag het groen karakter van het binnengebied niet verloren gaan.

Het gebied tussen de huidige parking ter hoogte van Gasthuisvest en de ring, met de recreatiecluster en de oude brandweersite inbegrepen, verdient een nieuwe visie. Het krijgt een herdenking zodat het een volwaardige poort wordt voor de stad. Binnen het nieuw raamwerk wordt gezocht naar logische mobiliteitsstructuren, verdichtingsmogelijkheden, recreatieve voorzieningen maar vooral ook meer groene ruimte en een duidelijkere stedelijke indeling. Deze ruimte is in het beleidskader 'stad en dorp' aangeduid als strategische locatie.

Het kruispunt met Aarschotsesteenweg vormt een van de poorten van de ring. Hier wordt hoogbouw (zes bouwlagen of meer) gestimuleerd.

## 2.8.6 FUNCTIES

Aan de buitenzijde van de ring worden nieuwe recreatieve voorzieningen toegevoegd (Hoge Velden). Zij passen zich landschappelijk op een kwalitatieve manier in en ondersteunen het groenblauw netwerk.

Aan de binnenzijde wordt gekeken hoe de zone tussen de vesten en de ring een gemengde ontwikkeling

kan zijn waarbij zowel recreatie als wonen en gemeenschapsvoorzieningen aanwezig zijn.

## 2.8.7 ACTIES

Volgende acties zijn segmentspecifiek.

### 13. Herzien van PRUP 'Hoogveldweg' SD

De gemeente werkt samen met de provincie aan de herziening van het PRUP 'Hoogveldweg'. Het gedateerde inrichtingsplan en de voorschriften worden herbekeken in kader van het verhogen van de leefkwaliteit.

### 14. Opmaken van een overkoepelende stedenbouwkundige visie voor gebied rondom Molbrug SD GB

De gemeente maakt een overkoepelende stedenbouwkundige visie op voor het gebied rondom Molbrug: campussite met sporthal Stadspark en Sint-Jozef, site met atletiekclub, cultuurcentrum en jeugdcentrum, site Hoogveldweg en de bedrijfzone ten zuiden van Hoogveldweg (inclusief Kruger site). De verschillende sites worden in de stedenbouwkundige visie in relatie tot elkaar bekeken.

De stedenbouwkundige visie heeft tot doel een efficiënter ruimtegebruik te bekomen (een verdichtingsslag), het publiek domein klimaatadaptief in te richten en een (her) ordening van de verschillende functies.

### 15. Onderzoeken van herinrichting kruispunt Aarschotsesteenweg

De gemeente onderzoekt samen met AWW de mogelijkheden voor een herinrichting van het kruispunt met Aarschotsesteenweg. Indien mogelijk wordt een ongelijkvloerse kruising voor fietsers voorzien.

### 16. Bestendigen van de wegindeling met 2x1 rijstrook GB

De gemeente stuurt aan bij AWW om de huidige indeling van de weg permanent te maken door de overtollige, afgestreepte rijstroken in te ruilen voor groenblauwe ruimte.



**17. Opmaken van een stedenbouwkundige visie  
voor het bouwblok tussen Berlaarsesteenweg,  
Kroonstraat en de ring SD GB**

De gemeente maakt een stedenbouwkundige visie op voor het bouwblok tussen Berlaarsesteenweg, Kroonstraat en de ring. Het groen karakter van het binnengebied moet maximaal worden bewaard en het bouwblok kan een afwerking krijgen met een gezicht naar de ring. Hier kan hoogbouw dienstdoen als herkenningspunt langs de ring en aan het kruispunt.



kaart 26 ontwikkelingsperspectieven segment 8



2x1 rijstrook



nieuwe op- en afrit (N108)



hoofdverbinding R16 - Aarschotsesteenweg



geen parkeerzone langs de ring



dubbelrichtingfietspad aan een zijde



ongelijkvloerse kruising voor fietsers



maximale vergroening van de overmaatse ruimte



uitbouw recreatieve cluster



herdenking gebied Molburg als poort voor de stad



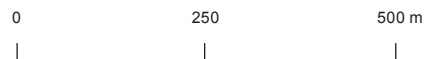
zichtas richting de Sint-Gummaruskerk



verdichting met gezicht naar de ring



hoogbouw toegelaten aan poort voor de stad



## 2.9 SEGMENT 9 'KESSELSESTEENWEG'

### 2.9.1 RIJBANEN EN KRUISPUNTEN

De ring gaat in dit segment over in Kesselsesteenweg. Hier is het profiel vandaag al opgebouwd uit 2x1 rijstrook.

Het kruispunt met Berlaarsesteenweg voorziet geen hoofdrichtingen aangezien de wegcategorie 'regionale weg' van de ring stop aan het kruispunt.

### 2.9.2 PARKEERZONES EN PECHHAVENS

Parkeren kan vandaag aan beide zijden van de weg. In 2023 legt AWV de fietspaden en parkeerplaatsen hier opnieuw aan. Dankzij onteigeningen van voortuinen, blijft plaats voor parkeerzones behouden.

### 2.9.3 FIETSPADEN

Aan beide zijden van de weg wordt een eenrichtingsfietspad voorzien. Er wordt ook een stoep aan beide zijden voorzien.

### 2.9.4 GROENBLAUWE DOORADERING

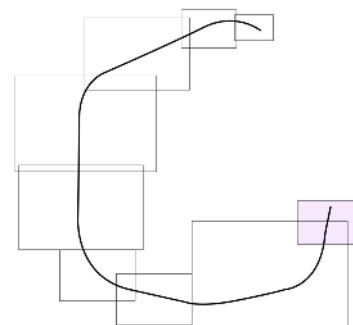
De bestaande bomen, volwassen platanen, verdwijnen bij de heraanleg van de fietspaden. Nieuwe bomen worden ter compensatie aangeplant in het nieuwe wegprofiel.

Er is geen ruimte voor wateropvang en -buffering door de beperkte breedte van het wegprofiel.

### 2.9.5 BEBOUWING

Het beleidskader 'stad en dorp' duidt geen verdichtings- of ontichtingslocaties aan voor dit segment die een directe relatie hebben met de ring.

Het kruispunt met Berlaarsesteenweg vormt wel een van de poorten van de ring. Hier wordt hoogbouw gestimuleerd.



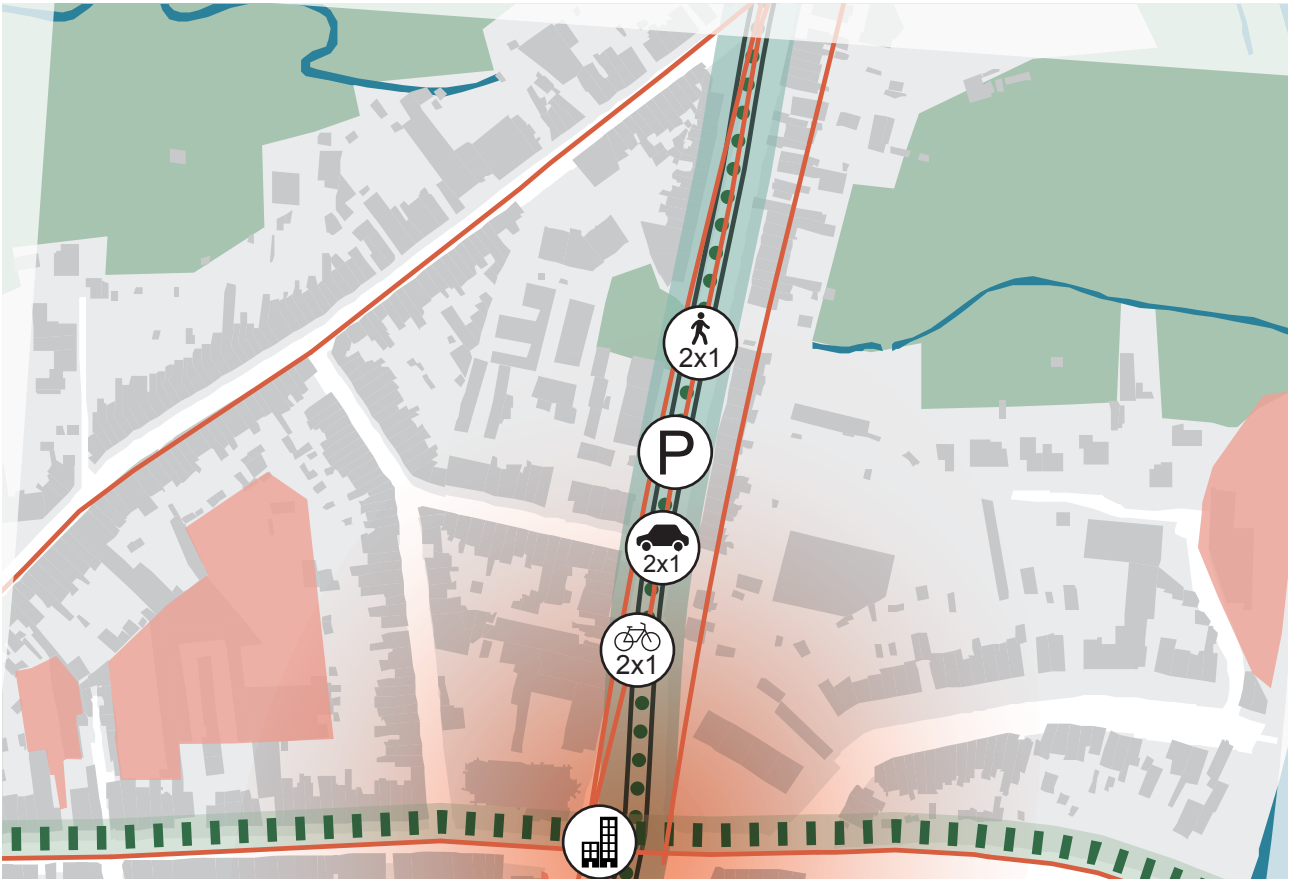
### 2.9.6 FUNCTIES

De steenweg wordt aan beide zijden omgeven door woningen die een rechtstreekse toegang hebben. Dit blijft ook zo in de toekomst.

### 2.9.7 ACTIES

Dit segment heeft geen bijkomende, segmentspecifieke acties.





kaart 27 ontwikkelingsperspectieven segment 9



2x1 rijstrook



parkeerzones aan beide zijden



enkelrichtingsfietspad aan beide zijden



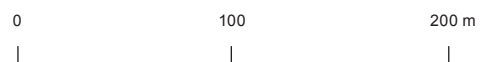
stoep aan beide zijden



geen verdichting langs de ring



hoogbouw toegelaten aan poort voor de stad



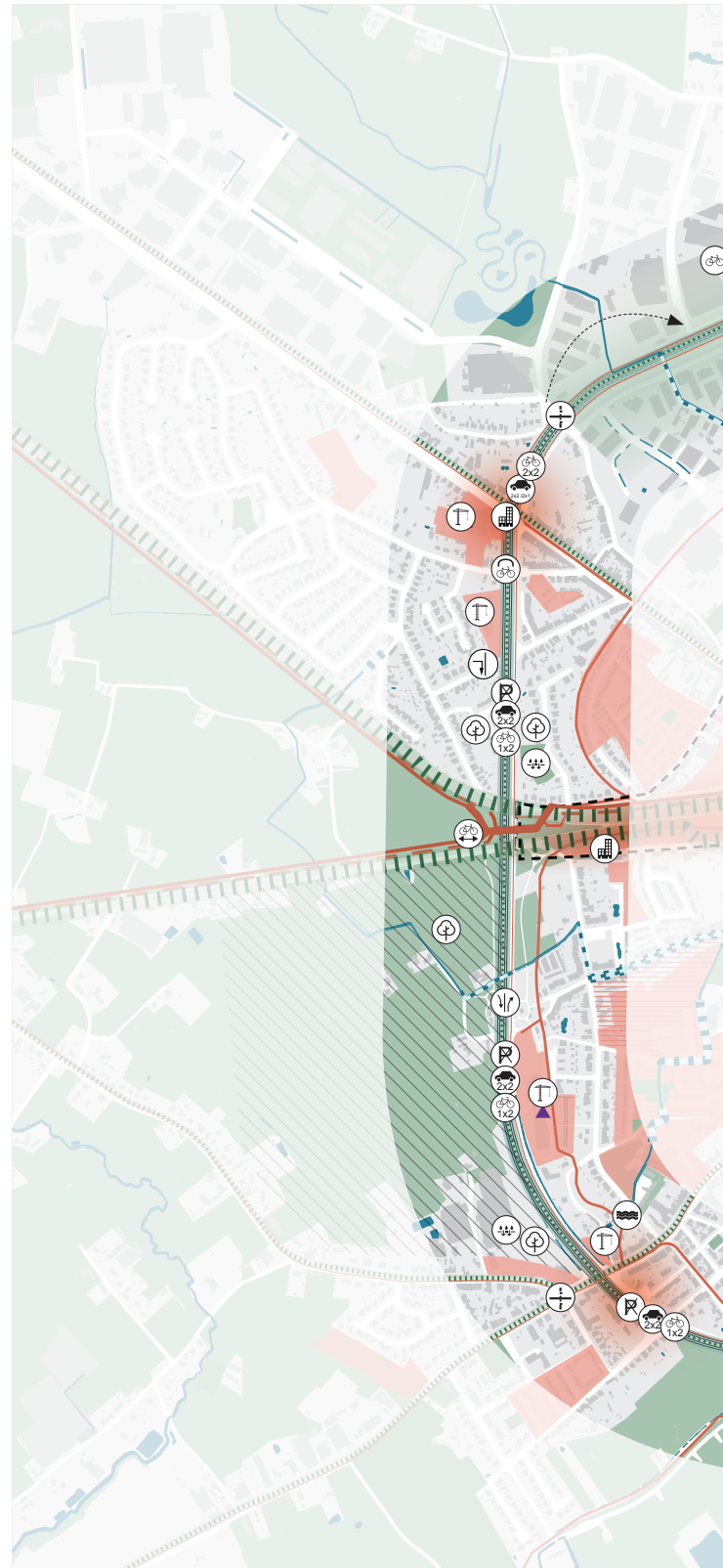


# **WENSBEELD EN OVERZICHT ACTIES**

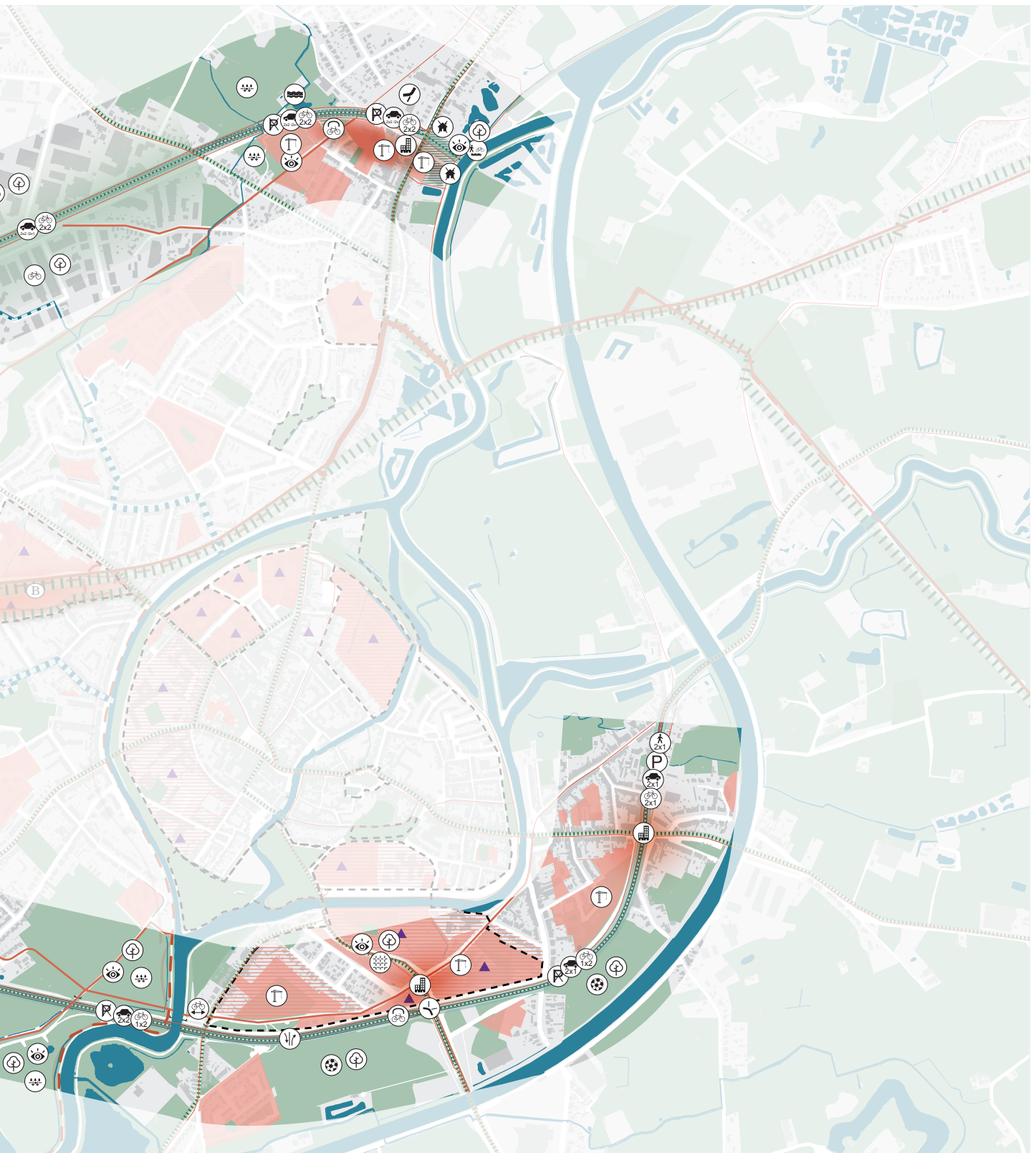


# 1 WENSBEELD

toevoegen in ontwerpfase BRL:  
- snedes die de  
ontwikkelingsperspectieven  
voorbeeldmatig weergeven (op te  
maken in samenspraak met AWV)



kaart 28 wensbeeld



# 2 OVERZICHT ACTIES

## 2.1 ALGEMENE ACTIES

- A. Voeren van gesprekken in functie van vergroening van de ring **GB**
- B. Opmaken van een gemeentelijk waterplan **SD OR GB**
- C. Opmaken van een stedenbouwkundige visie voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid **SD**
- D. Opmaken van een kwantitatieve behoeftestudie voor gemeenschapsvoorzieningen en het vrijwaren van ruimte hiervoor **SD**
- E. Onderzoeken van een mogelijke verplaatsing van het kruispunt Plaslaar naar Industriestraat - Mallekotstraat
- F. Onderzoeken van de mobiliteitsimpact voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid
- G. Onderzoeken van een mogelijke downscale van het aantal rijbanen **GB**
- H. Onderzoeken van vrachtwagenparkeerzones binnen het bedrijventerrein 'Duwijck' en aan de zuidelijke zijde van de ring
- I. Uitwerken van een gemeentelijk mobiliteitsplan met bijhorend parkeerbeleid **SD GB**
- J. Onderzoeken van fietspaden langs de ring
- K. Opmaken van een herinrichtingsplan voor de steenwegen en R16 **SD GB**
- L. Onderzoeken en realiseren van de fietstangent
- M. Onderzoeken van fietsroute om de ring 'rond' te maken

## 2.2 SEGMENTSPECIFIEKE ACTIES

1. Opvolgen van het onderzoek van de sluiting van de gelijkvloerse spoorwegovergang
2. Opvolgen van de realisatie van de SAFI-tunnel
3. Opstarten van overleg met de gemeente Ranst voor het wegwerken van de missing link naar de Nete **GB**
4. Opvolgen van het verdichtingsproject 'Frankenweg' **GB SD**
5. Onderzoeken van het kruispunt met Donk
6. Onderzoeken van een ongelijkvloerse kruising Baron Carolylaan - Vogelzang
7. Vrijwaren van onaangesneden zone aan Krokuslaan **GB**
8. Opvolgen van ontwikkeling op de Wautex site **SD**
9. Opmaken van een stedenbouwkundige visie voor de ontwikkelingszone voor recreatie en eventueel bedrijvigheid **GB**
10. Onderzoeken alternatieven voor kruispunt Mechelsesteenweg - Lintsesteenweg
11. Opmaken van een gemeentelijk waterplan dat inzet op het voorzien van meer ruimte voor water langs en openleggen van (ingebuisde delen van) Boomlaarloop **GB**
12. Opvolgen van de realisatie van de op- en afrit en connectie met N108
13. Herzien van PRUP 'Hoogveldweg' **SD**
14. Opmaken van een overkoepelende stedenbouwkundige visie voor gebied rondom Molbrug **SD GB**
15. Onderzoeken van herinrichting kruispunt Aarschotsesteenweg
16. Bestendigen van de wegindeling met 2x1 rijstrook **GB**
17. Opmaken van een stedenbouwkundige visie voor het bouwblok tussen Berlaarsesteenweg, Kroonstraat en de ring **SD GB**





**BIJLAGE**





# 1 BEGRIPPENLIJST

## Beperkt hoger bouwen

Het 'beperkt hoger bouwen' betekent dat er een schaa sprong wordt gerealiseerd ten opzichte van de omliggende bebouwing. Er is geen sprake van een schaalbreuk.

## Hoogbouw

Hoogbouw zorgt voor een dergelijk significante schaa sprong dat wij kunnen spreken over een schaalbreuk. Hoogbouw volumes zijn in het oog springende gebouwen die mee de skyline vormgeven. Vanaf zes bouwlagen spreken wij in Lier van 'hoogbouw'.







