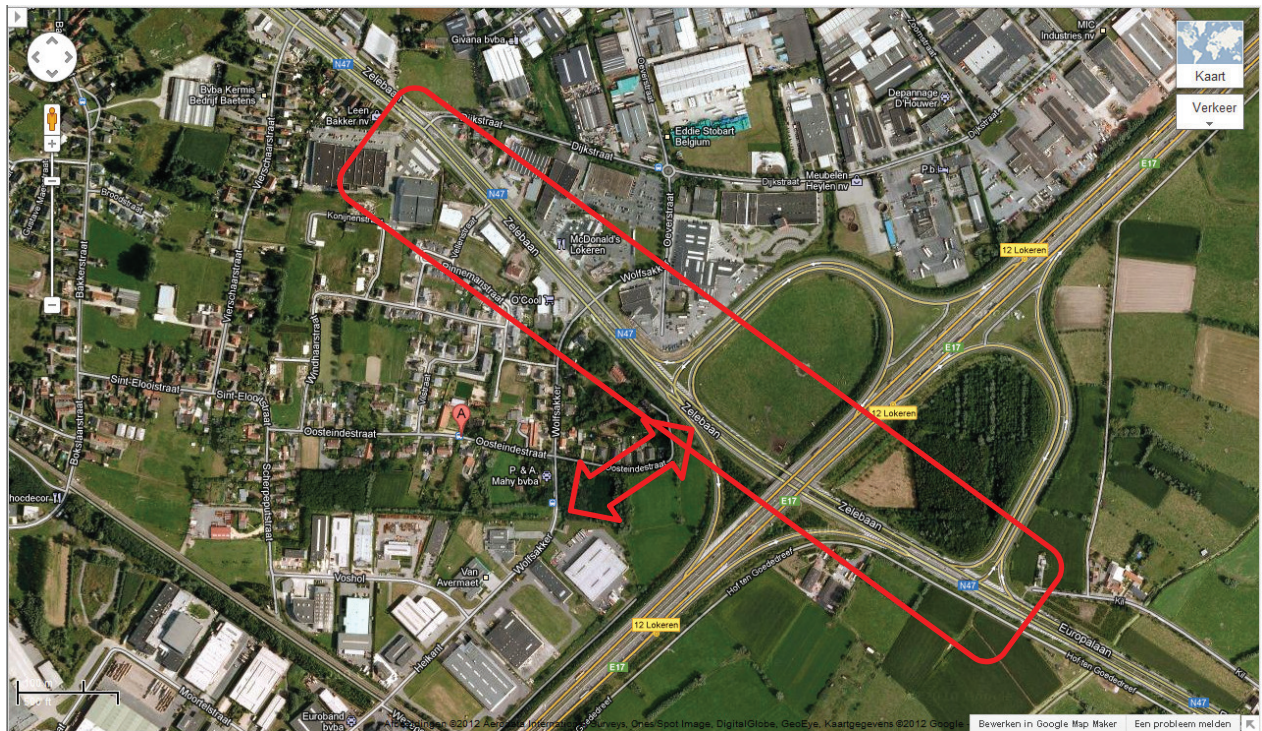


STARTNOTA ADDENDUM



Projectverantwoordelijke : ir. G. De Keukelaere
 Versie : 3.2
 Datum : juni 2013

Inleiding

Binnen het RSV en het PRS is de N47 gecategoriseerd als primaire weg II. Voor de herinrichting van het wegvak op grondgebied Lokeren tussen de aansluiting met de E17 en het kruispunt met de N473 “De Notelaar” (kmpt. 23,1 – 25,2) werd in december 2005 een startnota opgemaakt en (deels voorwaardelijk) conform verklaard door de PAC. Het project zal worden gerealiseerd binnen het kader van de samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone (KB 25/01/13 Art. 53 § 3 3°), en binnen de subsidieregeling voor projecten gericht op een duurzame ontsluiting van dergelijke zones van bovenlokaal belang of met een significante mobiliteitsimpact (KB 25/01/13 Art. 45 - 46).

Als doelstellingen van het project werd voorop gesteld :

- Een optimale scheiding van diverse types verkeer, i.h.b. het loskoppelen van het fietsverkeer van de op/afritten van de E17 en van het (doorgaande) vrachtverkeer op de N47.
- De ontsluiting van de bedrijventerreinen E17/1-2-3 op een vlotte en veilige manier. Concreet werd o.m. beoogd de bedrijventerreinen E17/2-3 niet meer via de Oosteindestraat te ontsluiten in functie van het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van deze woonstraat – en bij uitbreiding deze van de residentiële wijken van Lokeren-Zuid – maar via een nieuwe weg t.h.v. Wolfsakker. Later werd beslist een bijkomend bedrijventerrein E17/4 te realiseren, dat ook langs deze nieuwe weg zal worden ontsloten.

In functie van de haalbaarheid zou het project in 2 fasen worden uitgevoerd :

- Fase 1 : 2 rotondes t.h.v. de aansluitingen met de E17 (beide zijden) incl. de ontsluiting van de bedrijventerreinen E17/1-2-3.
- Fase 2 : wegvak N47 vanaf grens fase 1 t.e.m. de kluifrotonde aan het kruispunt met de N473 “De Notelaar”.

Voorliggend project is vermeld op het goedgekeurde indicatief meerjarenprogramma 2013 – 2015 van AWV met voorstel tot aanbesteding in 2014 (reserve). Bij de concrete uitwerking van het voorkeurconcept uit de startnota bleken verschillende probleempunten, sommige ook al aangereikt in het auditadvies. Beknopt samengevat ging het over o.m. :

- In het ontwerp diende de inmiddels gerealiseerde ruimtelijke ontwikkelingen langs de N47 Zelebaan gekenmerkt door een zeer sterk verkeersgenererend karakter, in rekening gebracht.
- De vrees voor een verkeersonveilige afwikkeling van het verkeer op de vijfakstrotonde omwille van de geometrie van de tweestrooksrotonde (rotonde met diameter 150 m en de op onderling zeer korte afstand gelegen aansluitingen van/naar de E17 richting Gent, het bedrijventerrein E17/1 (Oeverstraat) en de N47 richting Lokeren).
- De vrees voor onvoldoende doorstroming op de primaire weg N47 tussen de aansluiting E17 en het kruispunt met de N473 “De Notelaar” omwille van het gekozen profiel (1*2-profiel op de hoofdrijbaan met ventwegen).
- De zeer moeilijke ruimtelijke inpasbaarheid van de parallelle infrastructuur (hoofdrijbaan N47, te verlengen Oeverstraat, dubbelrichtingsfietspad en langsgrachten) op een beperkte ruimte (ca. 45 m).
- Het aanleggen van een rotonde t.h.v. de oprit E17 richting Antwerpen was ruimtelijk moeilijk te verzoenen met het behouden van de ‘rechtstreekse’ afrit van de E17 naar de richting Zele.
- De begrenzing van de fase 1 en de overgang naar de bestaande toestand op het wegvak N47 tussen de kruispunten Oeverstraat en Dijkstraat bleek niet mogelijk zonder dat de projectzone verlengd werd tot het kruispunt met de Dijkstraat, o.m. omwille van een verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer.

Daarom werd besloten om voor de verdere uitwerking van fase 1 het voorkeurconcept te herzien. Deze nota is te beschouwen als een aanvulling op de eerder conform verklaarde startnota, en gaat o.a. in op een actualisering van de planningscontext en inschatting van de afwikkelingskwaliteit van het nieuwe ontwerp. **Beide nota's zijn complementair en in samenhang te lezen.**

Planningscontext

Gemeentelijk RUP Ontsluiting E17/2

Het gemeentelijk RUP Ontsluiting E17/2 (goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 25 juni 2009) werd opgesteld om in eerste instantie een verbindingsweg te kunnen realiseren tussen het bedrijventerrein E17/2-3 en de N47 – E17 via Wolfsakker. De Stad Lokeren wil in deze zone ook een carpool- en vrachtwagenparking aanleggen.

Afbakening kleinstedelijk gebied Lokeren

Op 18 oktober 2012 werd het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakening kleinstedelijk gebied Lokeren' door de bevoegde Vlaamse Minister goedgekeurd. De zuidkant van de afbakeningsslijn ligt op de E17, meer concreet op de grenzen van de industriegebieden volgens gewestplan en BPA. In het provinciale RUP zijn 2 deelplannen opgenomen resp. betreffende het bedrijventerrein E17/1 en E17/4.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein E17/4 wordt afhankelijk gesteld van een verbeterde ontsluiting via Wolfsakker naar de N47 – E17, d.i. het voorwerp van dit project. Er wordt voorzien in een **gefaseerde ontwikkeling (minstens 2 fases) van noord naar zuid met** ruimte voor bedrijvigheid van 58,43 ha. Het terrein wordt voornamelijk gereserveerd voor regionale bedrijven, met een perceelsopp. van min. 5.000 m².

Het bijhorende Plan-MER was al eerder goedgekeurd in juli 2011. Hierin werden de gevolgen naar mobiliteit ingeschat op basis van alternatieve scenario's voor de invulling van het terrein met logistiek of gemengde bedrijvigheid volgens een 80 / 20 verdeelsleutel. Op basis van Nederlandse kencijfers werd een bijkomende verkeersbelasting van 330 tot 589 PAE tijdens de spitsuren berekend.

Gemeentelijk mobiliteitsplan Lokeren

Het gemeentelijk mobiliteitsplan Lokeren is momenteel in herziening. Via de sneltoets (september 2009) werd besloten tot 'verbreden en verdiepen' (spoor 2) van het plan. In de Verkenningsnota (januari 2011) werd o.m. het deelgebied Lokeren-Zuid als verdiepingselement geselecteerd. Voorliggend project is te beschouwen als een voorafname hiervan én volledig kaderend binnen een ontwikkelingsvisie op deze deelzone die verder zal worden uitgewerkt in het mobiliteitsplan.

Gemeentelijk mobiliteitsplan Zele

Het gemeentelijk mobiliteitsplan Zele werd herzien in 2009 – 2012. Voorliggend project beantwoordt aan de gewenste ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer in relatie tot de bedrijventerreinen op Lokerens grondgebied. Bij finale bespreking van het plan in de provinciale auditcommissie (oktober 2012) werd afgesproken de gewenste fietsstructuur op/rond de N47 te bepalen op projectniveau, i.c. in voorliggend project.

Analyse bestaande toestand

Voor een uitgebreide bespreking van de situering van het projectgebied, diverse randvoorwaarden, het bereikbaarheidsprofiel per modus, en de ruimtelijk-functionele en verkeerskundige analyse (o.m. onveiligheid) wordt verwezen naar de startnota. Deze gegevens zijn nog steeds relevant. In figuur 1 is de ontsluitingsstructuur van de bedrijventerreinen E17/1-2-3(-4) schematisch gevisualiseerd én in relatie gesteld tot het herin te richten wegvak van de N47.

Mobiliteitsprofiel E17/1-2-3

Het bedrijventerrein E17/1, gelegen ten noorden van de N47, wordt momenteel exclusief ontsloten naar de N47 via de Oeverstraat (lokale weg type 2) en Dijkstraat. De bedrijventerreinen E17/2-3, gelegen ten zuiden van de N47, worden in hoofdzaak ontsloten door de Oosteindestraat (lokale weg type 2). Daarnaast zijn er nog 4 andere toegangswegen. Scherpeputstraat en Spieveldstraat (meer correct : het verlengde ervan aan de noordzijde van de spoorlijn : Bokslaarstraat) zijn woonstraten van het deelgebied Lokeren-Zuid. Heikantstraat en Nieuwe Straat zijn landelijke wegen met een (beperkt) verzamelend karakter. Eerst genoemde leidt richting Zele (Wezepoelstraat). Tweede genoemde verbindt het gehucht Heikant (Zele) met de wijk Spoele (Lokeren). Geen van voornoemde wegen, noch de wegen op de bedrijventerreinen zelf hebben aparte fietsvoorzieningen.

Er is geen bediening door geregeld openbaar vervoer op de bedrijventerreinen. In het kader van een evtl. verbeterde bediening met het openbaar vervoer van het regionaal bedrijventerrein E17/1-2-3, werd in november 2005 een bevraging gehouden onder de werknemers¹. In dit onderzoek werd gepeild naar de woonplaats, werksituatie, modal split, motivering tot (niet-)gebruik van het openbaar vervoer, ... Hieruit bleek dat de overgrote meerderheid van de werknemers (ca. 88%) met de auto naar het werk gaat. Voor de verplaatsingen op korte afstand bleek de fiets een relevant alternatief : ca. 23% op < 5 km en nog ca. 17% op < 10 km). Nagenoeg de volledige (stads)kernen van Lokeren en Zele liggen binnen deze perimeter. Het potentiële marktaandeel om regulier openbaar vervoer aan te bieden was te laag.

Meer informatie over de functionele invulling en het aantal verkeersbewegingen is terug te vinden in bijlage in de aparte deelnota Mobiliteitsprofiel E17/4.

Mobiliteitsprofiel E17/4

Het geplande bedrijventerrein E17/4 is gelegen ten zuidwesten van en aansluitend aan de bedrijventerreinen E17/2-3, ervan gescheiden door de Nieuwe Straat. Het gebied zal worden ontsloten via een nog aan te leggen ontsluitingsweg onderdoor of kruisend aan de Nieuwe Straat naar het naburige bedrijventerrein. In de bestemmingsvoorschriften van het PRUP is voorzien dat voor niet-gemotoriseerd verkeer, hulpdiensten, openbaar vervoer en in geval van blokkade van de hoofdontsluiting, een ontsluiting wordt voorzien die aantakt op de Everslaarstraat, Nieuwe Straat en Bredenhoekstraat. De ontsluiting aan de Nieuwe Straat kan ook gebruikt worden voor het lokale bestemmingsverkeer.

Het bedrijventerrein is voorbestemd voor regionale bedrijvigheid. Ca. 30% is voorbehouden voor logistiek. In piekbelasting (avondspits) wordt een totale verkeersgeneratie van 877 PAE verwacht. Meer informatie is terug te vinden in bijlage in de aparte deelnota Mobiliteitsprofiel E17/4.

¹ Onderzoek naar de bereikbaarheid van de industrieterreinen aan de E17 te Lokeren, VVM De Lijn Oost-Vlaanderen, Afdeling Marketing Dienst Marketing en Marktonderzoek, november 2005.

Verkeerstellingen

Door de Stad Lokeren werd in april – juni 2010 alle toegangswegen tot de bestaande bedrijventerreinen E17/1 en E17/2-3 geteld.

In mei 2011 werd door AWW de verkeersintensiteiten op de N47 tussen de aansluiting met de E17 en het kruispunt met de N473 “De Notelaar” voor alle relevante deelsegmenten apart geteld. Ook op de zijstraten Rivierstraat, Dijkstraat, Oeverstraat en de op- en afritten van de E17 werd geteld.

In januari 2012 werd door de Gemeente Zele (kruispunt)tellingen gehouden t.h.v. de Nieuwe Straat en de Heikantstraat – Wezepoelstraat.

In juni 2012 werd door de Stad Lokeren een kentekenonderzoek gehouden in de Oosteindestraat (t.h.v. N47) – Heikantstraat tijdens de avondspits. 348 voertuigen reden van de N47 de Oosteindestraat in. Hiervan reden 124 voertuigen onmiddellijk weg via de Heikantstraat. In de Heikantstraat werden in totaal 238 voertuigen geteld. De aandelen doorgaand verkeer bedroegen bijgevolg 35% in de Oosteindestraat en 52% in de Heikantstraat.

Al deze gegevens werden geïntegreerd en gebruikt voor de inschatting van het toekomstige mobiliteitsprofiel van het nog aan te leggen bedrijventerrein E17/4 én de verwachte autonome toename van de verkeersgroei op de N47. Rapportage hierover is terug te vinden in bijlage in de aparte deelnota Mobiliteitsprofiel E17/4.

Door AWW werd een beperkte fietstelling gehouden in maart 2012 op de N47 te Zele tussen het op/afrittencomplex van de E17 en het kruispunt met de Lokerenbaan. Hieruit blijkt dat per weekdag ongeveer 100 fietsers per rijrichting gebruik maken van de primaire weg. Detail van de telresultaten is in bijlage opgenomen.

Voorgestelde oplossingsrichtingen

Visie

De krachtlijnen van de visie op de herinrichting van de **N47 Zelebaan** (tussen E17 en Dijkstraat) en op ontsluitingsstructuur van het **bedrijventerrein E17/1** zijn :

- De bestaande ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein E17/1 via de Oeverstraat en Dijkstraat wordt behouden, waarbij de bereikbaarheid voor het (vrachtwagen)verkeer zowel vanuit de richting E17 als vanuit de richting Lokeren moet worden geoptimaliseerd.
- Bovenstaande impliceert een kruispunt N47 / Dijkstraat waar verkeersbewegingen in alle richtingen mogelijk zijn.
- Omwille van de benodigde opstelcapaciteit t.h.v. de kruispunten met de Dijkstraat en met de op/afrit E17 richting Gent / nieuwe ontsluitingsweg te Wolfsakker, wordt uitgegaan van een 2*2 profiel voor de primaire weg, met de nodige voorsorteerstroken.
- Aan beide zijden van de primaire weg wordt de nodige ruimte voorzien voor de langzame weggebruiker. Het is essentieel om langs de N47-as een comfortabele continuïteit voor de fietser richting Lokeren en Zele te garanderen.
- Langsgrachten worden waar mogelijk maximaal gevrijwaard of voorzien aan de buitenkant van het profiel.

De krachtlijnen van de ontwikkelingsvisie op de ontsluitingsstructuur van de **bedrijventerreinen E17/2-3(-4)** zijn :

- Het behouden van de bestaande ontsluitingsstructuur van de bedrijventerreinen E17/2-3 via de Oostveldstraat (nulscenario) is geen optie vanuit verkeersveiligheid, –leefbaarheid en –afwikkeling.
- Gemotoriseerde ontsluiting van de bedrijventerreinen is in hoofdzaak te oriënteren op de N47. In geval van calamiteiten en voor lokaal bestemmingsverkeer is een

secundaire ontsluiting te behouden via de Nieuwe Straat ². De woonstraten van Lokeren-Zuid (Spieveldstraat, Scherpeputstraat en Oosteindestraat) worden in elk geval gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer in relatie tot de bedrijventerreinen. In figuur 2 is het concept van ontsluitingsstructuur voor de wijk Bokslaar weergegeven ³.

- Heikantstraat (Wezepoelstraat) blijft open voor gemotoriseerd verkeer (niet voor vrachtwagens).
- Een verbeterde bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor de langzame weggebruiker wordt bekomen door het voorzien van veilige ontsluitingsroutes in diverse windrichtingen. Hoofdstructuur vormt hierbij het fietspad langs spoorlijn 60.
- Een verbeterde reguliere bediening met het openbaar vervoer op de relatie Lokeren – Zele – Dendermonde.
- Flankerende maatregelen inzake het bekomen van een meer duurzame modal split zullen worden meegenomen in het kader van de stedenbouwkundige aanvragen.
- De nieuwe ontsluitingsweg te Wolfsakker zal worden beheerd door de Stad Lokeren.

In juli 2012 werd door De Lijn (opnieuw) een potentieelonderzoek gevoerd naar het verhogen van het openbaar vervoeraanbod op de relatie Lokeren – Zele – Dendermonde ⁴. In relatie tot de bediening van het bedrijventerrein E17/3 werd geconcludeerd dat deze een beperkt potentieel inhoudt voor een verhoogd openbaar vervoergebruik, zowel omwille van de aard als omwille van de ligging (zeer goede autobereikbaarheid) van de bedrijvigheid. Er zijn evenwel hoge reizigerswinsten te boeken voor een ontsluitende buslijn met 30' frequentie via Lokeren ziekenhuis – bedrijventerreinen E17/1-2-3 – Zele Heikant als alternatief voor het huidige tracé van buslijn 68 (opgehoogd tot reguliere bediening).

Niet weerhouden alternatieven

Om tegemoet te komen aan de bovenvermelde probleempunten werd de voorgestelde ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) aangesloten op de N47 via een viertaksrotonde, aan te leggen op een meer conventionele manier (diameter 62 m), met bypassen op 3 takken (afrit E17 kant Antwerpen, N47 kant Lokeren en N47 kant Zele) en uitgevoerd volgens het “turbo-principe” (figuur 3). Uit de gevoerde microsimulaties bleek dat deze oplossing bij een gedeeltelijke invulling van het bedrijventerrein E17/4 met logistieke bedrijvigheid, én met behoud van alle 5 bestaande aan- en afvoerroutes naar de bedrijventerreinen E17/2-3 op piekmomenten onvoldoende afwikkelingskwaliteit veroorzaakte (o.m. terugslag van wachtrijen tot op de E17 richting Gent).

² PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Lokeren, Deelplan E17/4, verordenend voorschrift, art. 1.3.7. Indien de aansluiting Nieuwe Straat toch zou worden gebruikt door bovenlokaal verkeer, zullen milderende maatregelen worden genomen.

³ Bij de herziening van het mobiliteitsplan wordt de ontsluiting van Lokeren-Zuid verder uitgewerkt (LT), inspelend op de verdere herinrichting van de N47 (noordelijk segment), gebaseerd op dit concept.

⁴ Modeldoorrekening bediening Lokeren – Zele – Dendermonde in functie van Lokeren-Zuid, De Lijn, juli 2012.

Voorkeursoplossing

Beschrijving weerhouden alternatief

De doelstellingen vooropgesteld aan het ontwerp blijven behouden : de ontsluiting van de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) wordt niet meer voorzien via de Oosteindestraat, maar via een aan te leggen **vierarmig lichtengeregeld kruispunt** t.h.v. de op/afrit E17 richting Gent. Deze kruispuntconfiguratie werd gekozen omdat deze het meest garantie biedt op een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt.

T.h.v. de Dijkstraat wordt de toegang tot het winkelcentrum als een volwaardige vierde tak in het **bestaande** lichtenbeveiligde kruispunt ingebracht. Alle bewegingen voor alle types weggebruiker worden er mogelijk. Deze kruispuntconfiguratie werd gekozen omdat deze het meest compatibel is met de verkeersbewegingen op het kruispunt en de meest verkeersveilige oplossing biedt voor de langzame weggebruiker bij gelijkgrondse oversteekbewegingen.

Het tussenliggende wegsegment van de N47 Zelebaan wordt uitgevoerd op een 2*2-profiel. De Oeverstraat blijft aangesloten aan de N47, in het verlengde van de bypass komende van de afrit E17 uit de richting Antwerpen. Deze straat wordt de voornaamste invalsroute voor het bedrijventerrein E17/1. De Dijkstraat **blijft** de enige uitvalsroute voor dit bedrijventerrein.

De op/afrit E17 richting Antwerpen blijft behouden volgens de huidige configuratie. De conflicterende bewegingen worden onder beveiliging van verkeerslichten geplaatst, en op de N47 vanuit de richting Zele blijft een min. capaciteit van 2 rijstroken aangeboden.

Fietsverkeer in beide richtingen wordt mogelijk langs beide zijden van de N47 vanaf de Dijkstraat tot Oeverstraat resp. Oosteindestraat. Verder richting Zele worden de fietsers geleid via een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant van de N47, aansluitende aan een verkeersluwe landelijke weg tot de Lokerenbaan. Dwarsing van de toegangsweg tot de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) en de afrit E17 richting Zele gebeurt **lichtenbeveiligd / voorrangsgeregeld resp. ongelijkgronds. Dwarsende bewegingen van de primaire weg worden enkel gefaciliteerd t.h.v. de Dijkstraat.** Onderbouwing van de keuze voor deze fietsstructuur is te vinden in de aparte deelnota Fietsstructuur.

Voetpaden zijn in dit segment van de N47 niet nodig omwille van de ruimtelijke structuur (beperkte aanwezigheid en aard van de bebouwing).

Capaciteitsbeoordeling

D.m.v. een microsimulatie, rekening houdend met de verwachte autonome toename van het verkeer en met de verhoogde belasting veroorzaakt door het nog te realiseren bedrijventerrein E17/4, werd de afwikkelingskwaliteit van het nieuwe concept getoetst. Hiertoe werd gebruik maximaal gemaakt van informatie over gelijkaardige bestaande functies (aard bedrijvigheid, netto m² bedrijfsopp., aantal werknemers, arbeidstijden, ...) en/of gegevens over de bestaande invulling op de bedrijventerreinen E17/1-2-3 én de bijhorende ontsluiting en belasting van het wegennet.

Bij de bespreking van het provinciaal RUP **m.b.t. het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied** gaven Stad Lokeren en AWV aan dat de concrete invulling van het bedrijventerrein E17/4 afhankelijk moet worden gesteld van de (maximale) afwikkelingscapaciteit van het verkeerscomplex E17 / N47. Hiertoe werden 2 ontwikkelingsscenario's van het nieuwe bedrijventerrein in rekening gebracht : gemengde bedrijvigheid met en zonder een gedeelte van het terrein voorbehouden voor logistieke activiteit. **Op vraag van de auditor werd ook meer duurzame scenario's inzake ontsluitingsstructuur van de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) bestudeerd.**

Voorliggend ontwerp lijkt een goede oplossing voor de bestaande verkeersbelasting. Een semi-conflictvrije lichtenregeling met ontruimingspijl voor het verkeer komende van de E17 kant Antwerpen geeft de beste resultaten. Rapportage en meer duiding bij de conclusies inzake afwikkelingskwaliteit is terug te vinden in bijlage in de aparte deelnota Microsimulatie.

Kostenraming en -verdeling

Herinrichtingsprojecten van gewestwegen worden gefinancierd door het Gewest, met uitzondering van de kosten die specifiek worden toegewezen aan de overige partijen⁵. In dit dossier zijn de reële kosten van de werken aan de N47 incl. de op/afritten van de E17, en van de herinrichting van de kruispunten met de Oeverstraat / Oostveldstraat en Dijkstraat (voor zover gelegen op openbaar domein) bijgevolg ten laste van het Gewest. In het goedgekeurde indicatieve merjarenprogramma van AWV werd een budget van 2,5 miljoen euro voorzien. De aanleg van of de aanpassing aan DWA-riolering en het percentage kosten van de RWA-riolering dan niet ten laste valt van het Gewest, is ten laste van de Stad Lokeren.

Projecten gericht op een duurzame ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone, zoals in voorliggende project wordt beoogd als tweede doelstelling, worden gefinancierd via volgende mechanismen :

- Een verdeling van de kosten van de herinrichting van de gewestweg tussen het Gewest, de ontwikkelaar en de Gemeente. In dit dossier is deze verdeling niet van toepassing.
- Een subsidiëring van 40% van de kostprijs voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg te Wolfsakker⁶, volgens principe in figuur 5.

Verder onderzoek en procedures

In functie van de uitwerking tot projectnota dient nog de verlichting en afwatering te worden bestudeerd. Op vraag van de Stad Lokeren wordt de door haar geplande herinrichting van de Oeverstraat geïntegreerd in dit dossier.

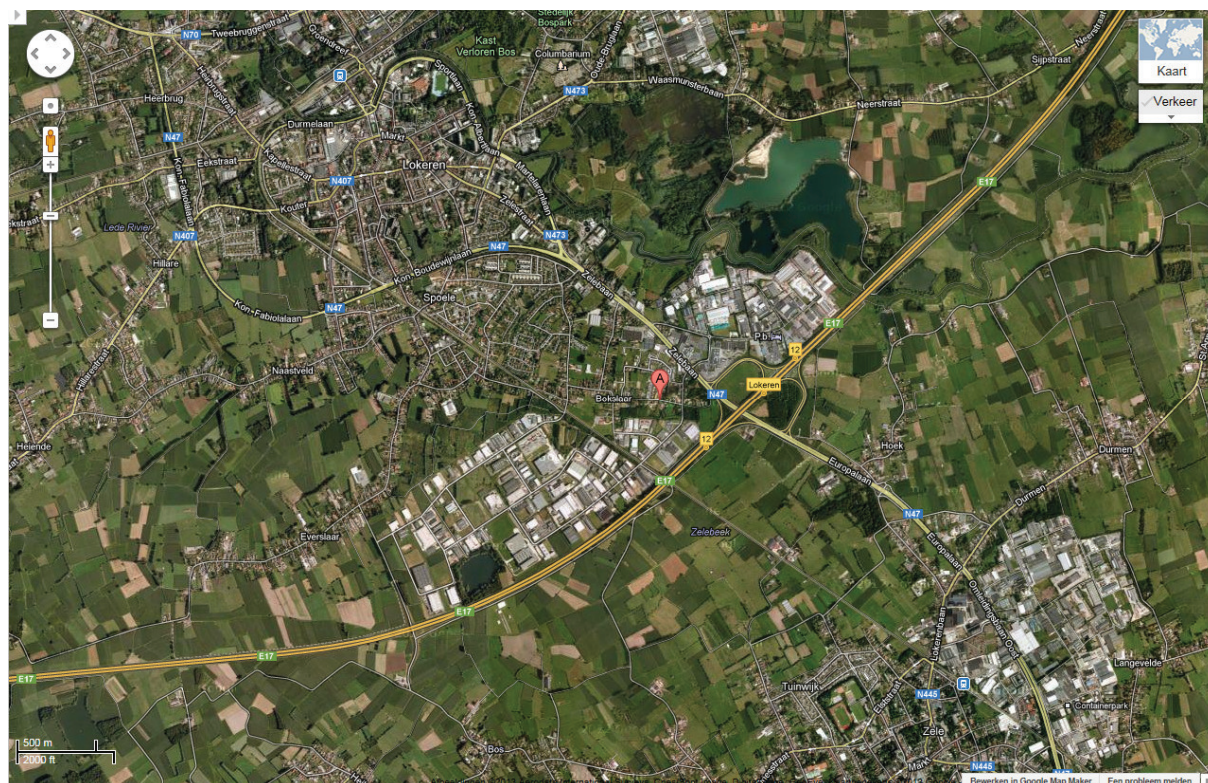
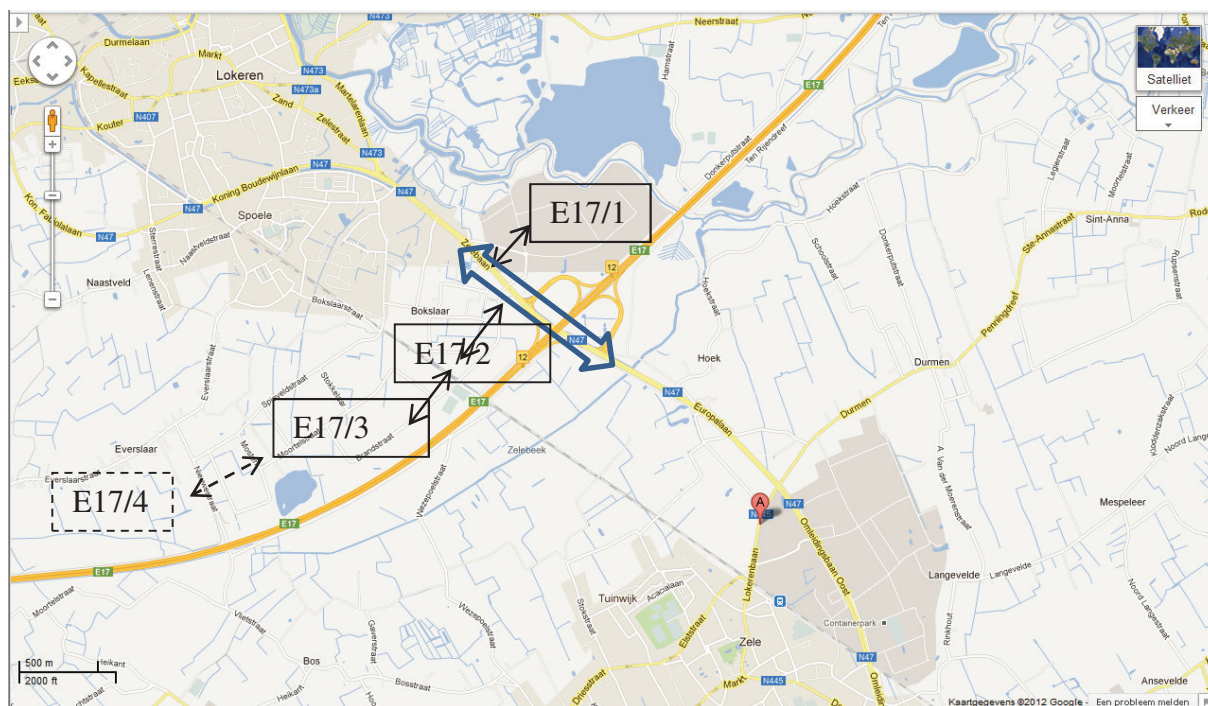
Voor het uitvoeren van voorliggend project zijn de nodige verwervingen uitgevoerd / lopende.

Voor het uitvoeren van voorliggende project zijn geen *nieuwe planologische initiatieven* nodig in uitvoering van de regelgeving inzake ruimtelijke ordening (VCRO).

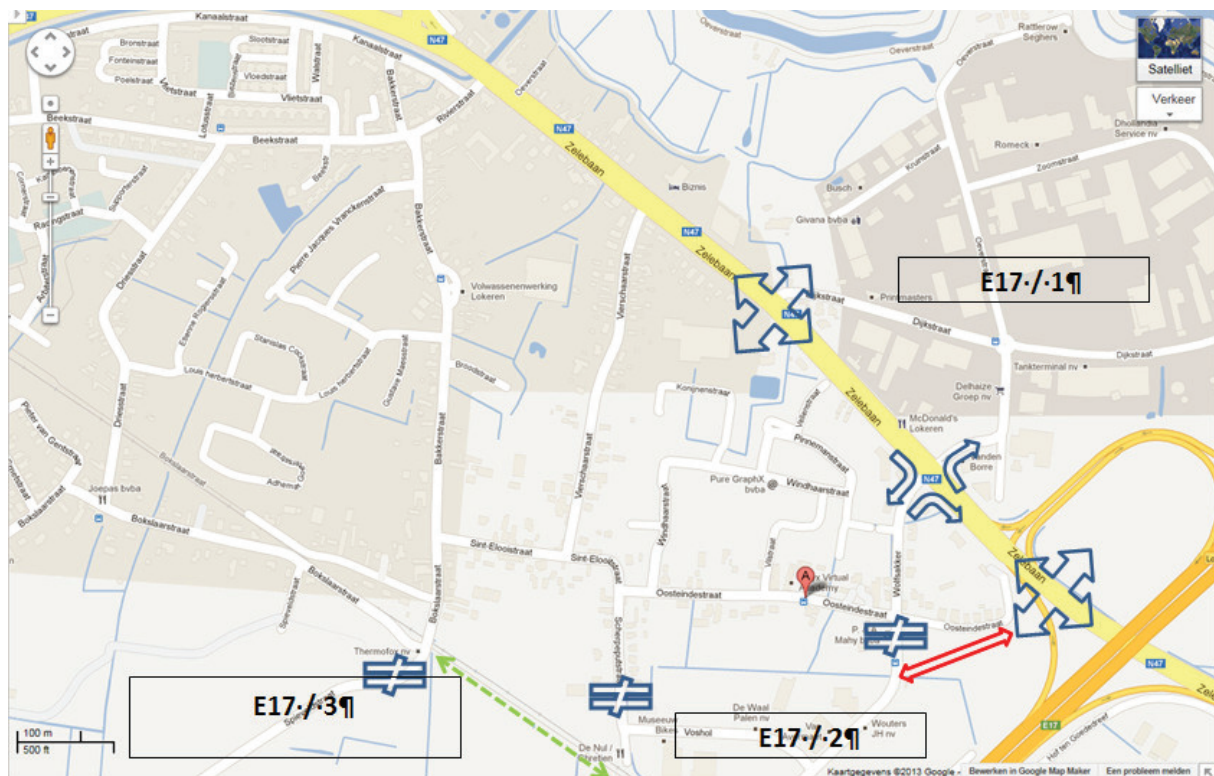
⁵ Hiertoe dient een samenwerkingsovereenkomst te worden afgesloten, volgens model type I in bijlage.

⁶ Voorwaarden en modaliteiten zijn bepaald in het BVR betreffende de nadere regels voor het mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013, art. 45-46.

Figuur 1 : Situering op macro schaalniveau



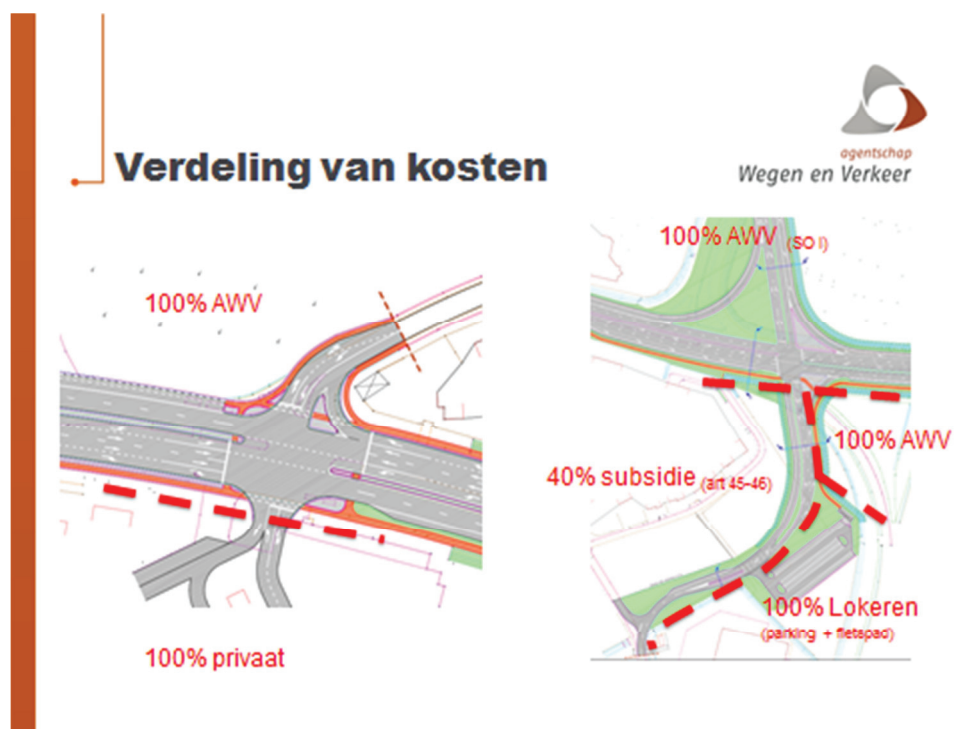
Figuur 2 : Ontsluitingsstructuur wijk Bokslaar op meso schaalniveau (KT / MT)



Figuur 3 : Variant turborotonde



Figuur 4 : Kostenverdeling



Bijlagen

In bijlage zijn toegevoegd :

- Advies PAC 19/12/05 en 16/04/12
- Verslag Bilateraal overleg 'winkels' Zelebaan 19/09/11 en 14/05/13
- Verslag Bilateraal overleg met Stad Lokeren en Gemeente Zele 14/05/13
- Verslagen IGBC 29/11/11, 13/02/12 en 22/02/13
- Deelnota Fietsstructuur (april 2013)
- Deelnota Mobiliteitsprofiel E17/4 (augustus 2012)
- Deelnota Microsimulatie (februari 2013)
- Fietstellingen
- Tellingen Nieuwe Straat en Heikantstraat - Wezepoelstraat
- Plan 102567 versie 14/06/13 en bijhorende typedwarsprofielen
- Model samenwerkingsovereenkomst type I