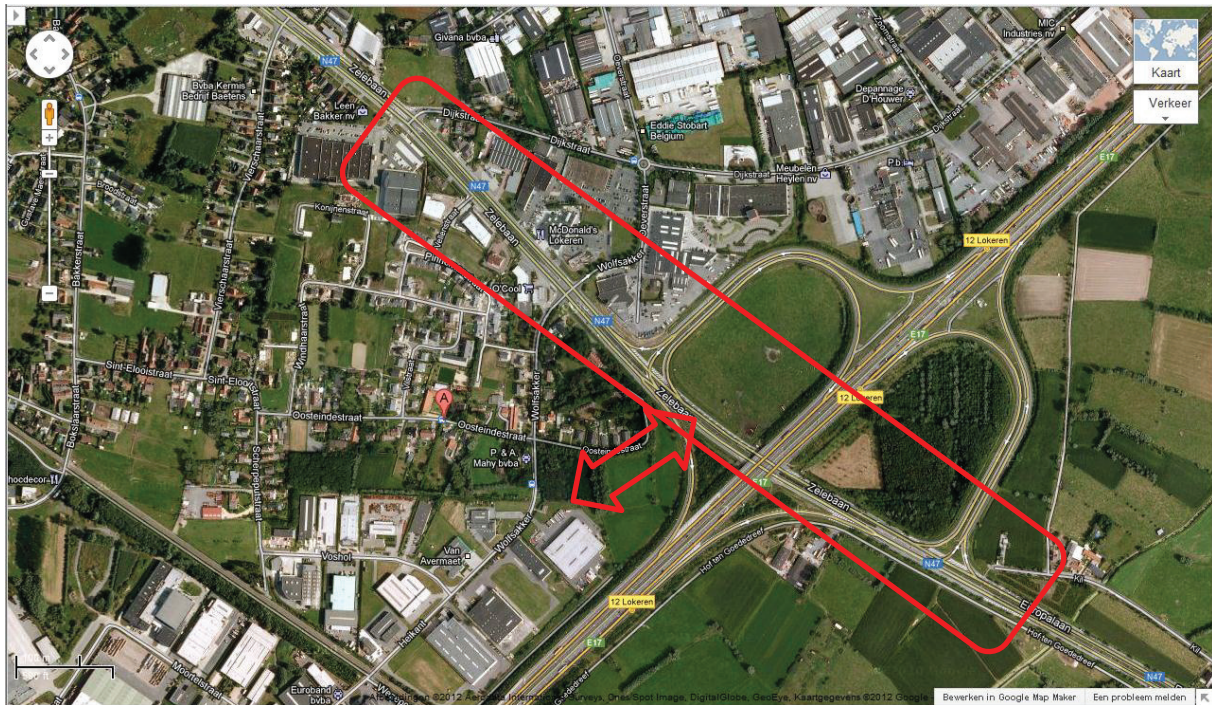


HERINRICHTING VAN WEGVAK EN KRUISPUNTEN TE LOKEREN / ZELE OP DE N47 (KMPT 23,1 – 24,3)

PROJECTNOTA



Aangepast aan

InterGemeentelijke Begeleidingscommissie 3 februari 2015

Vlaamse overheid

Agentschap Wegen en Verkeer

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Projectverantwoordelijke : ir. G. De Keukelaere

Versie : 1.2

Datum : februari 2015



Inhoudstafel

1.	Inleiding	3
1.1.	Situering.....	3
1.2.	Doelstelling.....	3
1.3.	Planproces.....	3
2.	Voorgestelde oplossingsrichting	5
2.1.	Probleemstelling	5
2.2.	Concept uit de Startnota	5
2.3.	Opmerkingen op en bijsturingen aan het concept	6
3.	Concrete uitwerking van het project	7
3.1.	Algemene toelichting.....	7
3.2.	Technische uitwerking.....	9
3.2.1.	Type dwarsprofielen.....	9
3.2.2.	Lengteprofielen	9
3.2.3.	Materialen.....	9
3.3.	Specifieke ontwerpdetails.....	9
3.3.1.	Ontsluiting winkelcentrum	9
3.3.2.	Fietstunnel onder afrit E17 richting Zele	9
3.3.3.	Hof ten Goededreef	9
3.3.4.	Kil.....	10
3.3.5.	Oeverstraat	10
3.3.6.	Oosteindestraat	10
3.3.7.	Vellenstraat.....	10
3.3.8.	Scherpeputstraat	10
3.3.9.	Spieveldstraat	10
3.3.10.	Heikantstraat / Wezenpoelstraat	11
3.3.11.	Carpoolparking	11
3.4.	Overige ontwerpelementen.....	11
3.4.1.	Onteigeningen	11
3.4.2.	Groenstructuur.....	11
3.4.3.	Openbare verlichting	12
3.4.4.	Afwatering / riolering.....	13
3.4.5.	Nutsleidingen	13
3.4.6.	Verkeerslichtenregelingen.....	13
3.4.7.	Bewegwijzering.....	15
3.5.	Flankerende maatregelen.....	15
4.	Evaluatie van het project	16
5.	Kostenraming en -verdeling	17
6.	Verdere procedures	18
6.1.	Af te sluiten samenwerkingsovereenkomsten	18
6.2.	Stappenplan / timing.....	18
6.3.	Op te starten onderzoeken	18
6.4.	Fasering / koppeling met andere projecten.....	18
7.	Bijlagen	20

1. Inleiding

1.1. *Situering*

De N47 Lokeren – Dendermonde maakt deel uit van het regionale wegennet in het verstedelijkt gebied tussen Gent en Antwerpen (E17-netwerk). Deze gewestweg ontsluit de stad Lokeren en het economisch knooppunt Zele naar de E17 via het uitrittencomplex nr. 12, en vervult tevens een rol als verbinding tussen de stedelijke gebieden van Lokeren en Dendermonde. In de onmiddellijke omgeving van de N47 Zelebaan zijn de bedrijventerreinen E17/1 en E17/2-3(-4), alsook het woongebied Lokeren-Zuid (wijk Bokslaar) gelegen.

1.2. *Doelstelling*

In het RSV en het PRS is de N47 gecategoriseerd als primaire weg II. Voor de hieraan tegemoet komende herinrichting van het wegvak van de N47 tussen de aansluiting met de E17 en het kruispunt met de N473 “De Notelaar” (kmpt. 23,1 – 25,2) werden volgende doelstellingen 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 diverse bedrijventerreinen 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 projectnota spitst zich toe op de realisatie van de eerste fase, d.i. het wegvak tussen de aansluitingen op de E17 en het kruispunt met de Dijkstraat (kmpt. 23,1 – 24,3) te Lokeren. Beperkte ingrepen op het aansluitende wegvak (en parallelle wegenis) in functie van het fietsverkeer tot en met het kruispunt met de Lokerenbaan (kmpt. 22,5) op grondgebied Zele zijn eveneens voorzien.

Omdat de herinrichting van de gewestweg gelijktijdig zal worden uitgevoerd met de heraanleg van de Oeverstraat (i.o.v. stad Lokeren) wordt in voorliggende nota hierop navolgend beperkt ingegaan. Hetzelfde geldt voor de flankerende infrastructurele maatregelen die worden genomen op de lokale wegen te Lokeren-Zuid.

1.3. *Planproces*

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.

Bij de concrete uitwerking van het voorkeurconcept uit de startnota in 2011 bleken verschillende probleempunten, sommige ook al aangereikt in het auditadvies op de startnota. 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 vijftaksrotonde 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.

Op basis van een nadere analyse van de toenmalige verkeerssituatie, rekening houdend met een 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, werd een nieuw voorkeursconcept voorgesteld in een (juni 2013). D.m.v. een microsimulatie werd de afwikkelingskwaliteit van het nieuwe concept getoetst.

Over deze startnota addendum werd in InterGemeentelijke Begeleidingscommissie (IGBC) op 05/07/13 een eindbeslissing genomen zonder consensus tussen de partners. In uitvoering van de kwaliteitsprocedure werd de nota bijgevolg geagendeerd ter bespreking op de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) van 16/09/13. Het advies van de kwaliteitsadviseur was gunstig, waarbij volgende aanbevelingen werden gemaakt :

"De kwaliteitsadviseur beveelt aan om een fietsvriendelijke lichtenregeling te voorzien t.h.v. de ontsluitingsweg. Zeker omwille van het tweerichtingsfietspad is conflictvrij oversteken de veiligste optie."

"Voor de bypass (*noot : vanuit de ontsluitingsweg naar de N47 richting Zele*) kan ook een lichtenregeling voorzien worden. Indien zou blijken dat de wachttijden hierdoor te lang worden, is het alternatief de fietsers duidelijk leesbaar uit de voorrang te houden." (*noot : de voorgestelde oplossing ging al uit van het dwarsen van fietsverkeer over de bypass uit de voorrang*).

Onderstaand overzicht en de verslagen in bijlage geven een overzicht van het sindsdien gevoerde overleg bij de verdere uitwerking van het project.

Overlegorgaan	Datum	Document
RMC	16/09/13	Startnota addendum versie 3.2
Bilateraal overleg AWV / Lokeren / Zele	16/12/14	Projectnota versie 0.1
IGBC	3/02/15	Projectnota versie 1.1
Nota voor kwaliteitsadvies	Februari 2015	Projectnota versie 1.2

2. Voorgestelde oplossingsrichting

2.1. *Probleemstelling*

Voor een uitgebreide bespreking van o.m. randvoorwaarden en ruimtelijke-functionele en verkeerskundige analyse wordt verwezen naar de startnota (addendum). Deze gegevens zijn nog steeds relevant. In essentie is de probleemstelling samen te vatten tot een beperkte afwikkelingskwaliteit en onveiligheid (i.h.b. voor de langzame weggebruiker) op de N47 Zelebaan en haar kruispunten met de E17 en het onderliggend wegennet, inherent aan de grote verkeersvraag op de primaire weg enerzijds, en de verkeersonleefbaarheid voor de (omliggende) woonwijken omwille van een onaangepaste ontsluitingsstructuur naar de bedrijventerreinen en (baan)winkels langs de gewestweg anderzijds.

2.2. *Concept uit de Startnota*

In het voorkeurconcept wordt de ontsluiting van de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) niet meer voorzien via de Oosteindestraat, maar via een nieuwe ontsluitingsweg te Wolfsakker, aansluitend op een aan te passen kruispunt t.h.v. de op/afrit E17 richting Gent. Als gevolg hiervan verdwijnt de bestaande oprit van de E17 vanuit de richting Lokeren naar Gent. Dit verkeer zal voortaan moeten gebruik maken van de bestaande oprit vanuit de richting Zele.

Het wegsegment van de N47 Zelebaan wordt uitgevoerd op een 2*2-profiel met gesloten middenberm vanaf de Dijkstraat tot de E17. De Oeverstraat wordt aangesloten in het verlengde van een bypass aan voornoemd kruispunt, komende van de afrit E17 uit de richting Antwerpen. Verkeer uit de richtingen Gent en Zele (en Lokeren) naar het bedrijventerrein E17/1 wordt omgeleid via de Dijkstraat. De Dijkstraat blijft de enige uitvalsroute voor dit bedrijventerrein.

De toegang tot de winkelcluster gelegen langs de N47 t.h.v. de Dijkstraat wordt als een volwaardige vierde tak in het bestaande kruispunt op de gewestweg ingebracht. Vanuit de richting Zele moet bijgevolg geen keerbeweging meer worden gemaakt t.h.v. het kruispunt met de Vierschaarstraat. De winkelcluster kan veilig worden verlaten in alle richtingen.

De op/afrit E17 richting Antwerpen blijft behouden volgens de huidige configuratie. De enige conflicterende verkeersbeweging (linksaf in de richting Antwerpen versus rechtdoor uit de richting Zele) wordt onder beveiliging van verkeerslichten geplaatst. Voor de doorgaande beweging op de N47 wordt een minimale capaciteit van 2 rijstroken aangeboden.

Langs beide zijden van de N47 wordt fietsverkeer in beide richtingen mogelijk vanaf de Dijkstraat tot Oeverstraat resp. Oosteindestraat. Verder richting Zele worden de fietsers geleid via een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant van de gewestweg, aansluitend op een verkeersluwe landelijke weg tot de Lokerenbaan. Dwarsing van de nieuwe toegangsweg tot de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) en van de afrit E17 richting Zele gebeurt lichtenbeveiligd / voorrangsgeregeld resp. ongelijkgronds. Het dwarsen van de primaire weg met de fiets wordt enkel gefaciliteerd in het kruispunt met de Dijkstraat.

2.3. Opmerkingen op en bijsturingen aan het concept

Volgende bijsturingen werden doorgevoerd t.a.v. het verkeerskundig concept, deels geïnspireerd op basis van het kwaliteitsadvies op de startnota addendum :

- Mogelijkheid tot langsparkeren c.q. doorlopende pechstrook op de N47 tussen Dijkstraat en Oeverstraat / Oosteindestraat wordt geschrapt.
- Een fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling voor het kruispunt N47 / nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker.
- In het ontsluitingsconcept voor de wijk Bokslaar staat het vrijwaren van de woonstraten van gemotoriseerd verkeer in relatie tot de bedrijventerreinen E17/2-3 (-4) voorop. Dit wordt op het terrein afgedwongen door het 'knippen' van Spieveldstraat (kant Bokslaarstraat), Scherpeputstraat en Oosteindestraat voor gemotoriseerd verkeer. Voor het bepalen van de exacte locatie van deze infrastructuur, is niet alleen het fysiek onmogelijk maken van ongewenst doorgaand verkeer van belang, maar dient ook gekeken naar het behouden en veilig organiseren van de gewenste ontsluitingsroutes (intern en extern) van de woonwijken zelf. De woonwijk Bokslaar is het vlotst en veiligst te bereiken vanaf / te verlaten richting N47 via een lichtengeregeld kruispunt op de N47. Keerbewegingen (180°) op de primaire weg zijn te vermijden. Het lijkt logisch om (uiterlijk) bij de herinrichting van het wegvak N47 tussen Dijkstraat – De Notelaar (N473) de middenberm te sluiten t.h.v. de Vierschaarstraat en Rivierstraat (deze laatste onder voorbehoud van de 'rechtstrekking' Bakkerstraat – Martelarenlaan). Concreet betekent dit dat voor het wijkverkeer er 2 volwaardige ontsluitingsroutes van/naar de N47 worden aangeboden, zonder keerbewegingen op de primaire weg : de nieuwe verbindingsweg Wolfsakker (in gedeeld gebruik met de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) en de as Bakkerstraat. De Vierschaarstraat is als een aanvullende route te beschouwen, waar – na het sluiten van de middenberm N47 – enkel rechts in / rechts uit verkeer mogelijk blijft. Mits evaluatie kan bovenstaande bijgestuurd worden.

3. Concrete uitwerking van het project

3.1. Algemene toelichting

Centraal in het herinrichtingsproject is de gewijzigde ontsluiting van de bedrijventerreinen E17/2-3(-4) via een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg te Wolfsakker, aansluitend op de primaire weg t.h.v. de bestaande oprit van de E17 vanuit de richting Lokeren naar Gent. De bestaande **configuratie van het uitrittencomplex nr. 12** op de E17 – gekenmerkt als een half klaverblad aan de noordoostzijde van de snelweg, aangevuld met 2 directe verbindingbogen aan de zuidwestzijde ervan – wordt hierdoor in beperkte mate aangepast : nl. door het verwijderen van 1 directe verbindingdboog in het westelijke kwadrant van het complex.

Het **wegsegment van de N47 Zelebaan** wordt uitgevoerd op een 2*2-profiel met gesloten middenberm vanaf de Dijkstraat tot de E17. T.h.v. de Oeverstraat of Oosteindestraat blijven enkel rechtsafslaande bewegingen mogelijk. In afstemming met de bebouwde structuur wordt beide zijden van de primaire weg uitgerust met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad tussen Dijkstraat en Oeverstraat resp. Oosteindestraat. Voetpaden zijn in dit segment van de N47 niet nodig omwille van de ruimtelijke structuur (beperkte aanwezigheid en aard van de bebouwing).

Verder richting Zele worden de fietsers geleid via een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidkant van de gewestweg, aansluitend op een verkeersluwe landelijke weg tot de Lokerenbaan. Dit fietspad dwarst de afrit van de E17 richting Zele ongelijkgronds via een koker in de ophoging van de afrit. Het bestaande profiel van de Hof ten Goededreef kan worden behouden. Als enige maatregel volstaat het vervangen van de toplaag van de bestaande asfaltverharding.

De bestaande snelheidsregimes van 90 km/u ten zuidoosten van de E17 (grondgebied Zele) en van 70 km/u ten noordwesten van de autosnelweg (grondgebied Lokeren) worden behouden.

Het **kruispunt** tussen de primaire weg en de nieuwe ontsluitingsweg **Wolfsakker** wordt vormgegeven als een vierarmig lichtengeregeld kruispunt. Hiertoe dient de aansluiting van de op/afrit van de E17 richting Gent ca. 100 m 'verschoven' te worden in de richting van Zele. De primaire weg N47 wordt aanzien als 'hoofdrijbaan' en navenant uitgerust met 2 rijstroken voor het doorgaand verkeer en 1 rijstrook voor het linksafslaand verkeer. Voor de 'ondergeschikte wegen' wordt 1 rijstrook voor het doorgaand verkeer en 1 rijstrook voor het linksafslaand verkeer voorzien. Voor het rechtsafslaand verkeer worden 3 bypasses buiten de lichtenregeling voorzien. De bypass komende van de afrit E17 uit de richting Antwerpen wordt in het verlengde aangesloten op de Oeverstraat. De bypass komend van de nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker sluit zonder invoegstrook aan op de N47. Omwille van de brugpeiler van de E17 is er onvoldoende ruimte om een invoegstrook (en voorafgaand aansluitende bypass met grotere bochtstraal) aan te leggen, die veilige weefbewegingen toelaat voor het verkeer dat de oprit E17 richting Antwerpen wil nemen. Vanuit de richting Lokeren naar het bedrijventerrein E17/2-3(-4) wordt geen bypass aangelegd, omwille van het beperken van ruimte-inname (in functie van de waterhuishouding) én voor het ontmoedigen van de autobereikbaarheid vanuit het stadscentrum van Lokeren c.q. het bevorderen van duurzaam woon-werkverkeer. Deze kruispuntconfiguratie werd gekozen omdat deze het meest garantie biedt op een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt.

Parallel aan de N47 ligt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad dat aansluiting geeft op een fietspad richting de carpoolparking. Fietsverkeer dwarst de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker onder lichtenbeveiliging. Het dwarsen van de bypass vanuit het

bedrijventerrein gebeurt voorrangsgeregeld. Rekening houdend met de aard van het (vracht)verkeer en de geometrie van de bypass (bochtstraal) is vanuit het 'voorzichtigheids-principe' gekozen de fietser uit de voorrang te halen.

Het **kruispunt** tussen de primaire weg en de **Dijkstraat** / toegangsweg tot de winkelcluster wordt eveneens vormgegeven als een vierarmig lichtengeregeld kruispunt. Alle bewegingen voor alle types weggebruiker worden er mogelijk. De primaire weg N47 wordt uitgerust met 2 rijstroken voor het doorgaand verkeer en 1 rijstrook voor het links- resp. rechtsafslaand verkeer. Voor de 'ondergeschikte wegen' wordt 1 rijstrook voor het rechtsafslaand en rechtdoorgaand verkeer en 1 rijstrook voor het linksafslaand verkeer voorzien. Alle fietsoversteken in het kruispunt worden enkelrichting, in afstemming met de tweezijdige enkelrichtingsfietspaden in de Dijkstraat. 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.

De aansluiting van de **Oosteindestraat** op de N47 blijft behouden omwille van de ruimtelijke organisatie van het tankstation. Gemotoriseerd verkeer zal niet verder doorkunnen van/naar de woonwijk / bedrijventerreinen. De aansluiting blijft voorrangsgeregeld.

De aansluiting van de **Oeverstraat** op de N47 blijft behouden als aanrijroute naar het bedrijventerrein E17/1. Het bestaande éénrichtingsverkeer stroomafwaarts de gewestweg blijft behouden. De herinrichting van de Oeverstraat (i.o.v. Stad Lokeren) als onderdeel van voorliggende aanneming is gekenmerkt door het behouden van het bestaande wegprofiel.

De **aansluiting** van de **op/afrit E17 richting Antwerpen** blijft behouden volgens de huidige configuratie. De enige conflicterende verkeersbeweging (linksaf in de richting Antwerpen versus rechtdoor uit de richting Zele) wordt onder beveiliging van verkeerslichten geplaatst. De linksafslagstrook vanuit de richting Lokeren wordt maximaal verlengd van ca. 100 m naar ca. 230 m. De bestaande invoegstrook vanuit de afrit E17 uit de richting Gent blijft behouden. Voor de doorgaande beweging op de N47 wordt een minimale capaciteit van 2 rijstroken aangeboden.

Zeer lokaal ligt aan de noordzijde van de N47 een fietspad over een lengte van ca. 100 m over de aansluiting naar de op/afritten van de E17. Het dwarsen van de oprit vanuit de richting Lokeren kan onder de lichtenregeling van het gemotoriseerde verkeer. Het dwarsen van beide andere rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer (oprit uit de richting Zele resp. afrit E17) verloopt voorrangsgeregeld, waarbij het fietsverkeer uit de voorrang wordt gehaald.

De **nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker** naar het bedrijventerrein E17/2-3(-4) wordt uitgevoerd op een 2*1-profiel. De nodige opstelruimte voor de aansluiting met de N47 leidt tot een vormgeving met 3 opstelstroken van ca. 100 m lengte elk. In het midden van de nieuwe weg komt de aansluiting naar de carpoolparking. Linksafslaande bewegingen naar de parking verlopen er beveiligd via een korte opstelstrook.

Plaatselijk is een langse stationeerstrook met infobord over de bedrijventerreinen voorzien. Langsheen deze nieuwe ontsluitingsweg worden geen fietspaden aangelegd, omdat deze verbinding voor fietsverkeer niet interessant is / geen meerwaarde biedt t.a.v. de bestaande routes. De max. toegelaten snelheid zoals van kracht in het bedrijventerrein wordt ook hier doorgetrokken, m.a.w. 50 km/u.

De geometrie van de aansluiting op de bestaande wegen is zo dat de beweging tussen het bedrijventerrein en de N47 het vlotst kan verlopen. Daarom ook wordt de aansluiting vanuit de woonwijk Bokslaar (Oosteindestraat) haaks uitgevoerd en uit de voorrang gehaald.

3.2. Technische uitwerking

3.2.1. Type dwarsprofielen

Omwille van de intensiteit en samenstelling van het gemotoriseerde verkeer én in afstemming met het beoogde snelheidsregime wordt gekozen voor een type rijstrookbreedte van 3m30 op de gewestwegen, te vermeerderen in de bochten. De lokale wegen Oeverstraat en Wolfsakker worden aangelegd in afstemming met de daarop volgende wegvakken. Het aan te leggen dubbelrichtingsfietspad wordt voorzien op een breedte van 2m50. Verder wordt verwezen naar de plannen in bijlage.

3.2.2. Lengteprofielen

Alle herinrichting van de gewestwegen (op/afritten E17 en N47) gebeurt zonder wijziging aan de bestaande lengteprofielen. De nieuwe ontsluitingsweg te Wolfsakker wordt ingepast in het bestaande maaiveld. (Een deel van) de huidige ophoging voor de oprit E17 richting Gent (zuidkant N47) wordt afgegraven.

3.2.3. Materialen

Alle wegen worden (her)aangelegd in asfaltverharding (toplaag), ook de fietspaden. Erfontsluitingen langs de Zelebaan N47 worden aangelegd in betonstraatstenen. Om de voorrangsregeling te beklemtonen wordt het fietspad erover doorgetrokken in asfalt. Verder wordt verwezen naar de plannen in bijlage.

3.3. Specifieke ontwerpdetails

3.3.1. Ontsluiting winkelcentrum

Er wordt een nieuwe toegang tot de winkelcluster gelegen langs de N47 t.h.v. de Dijkstraat gemaakt, as-op-as in de aansluiting Dijkstraat. De werken betreffen het aanleggen van een asfaltverharding tot rand perceelsgrens (breedte ca. 9m00, met de nodige bochtverbreding), functioneel bruikbaar voor het inpassen van 1 rijstrook stroomafwaarts en 2 rijstroken stroomopwaarts het lichtenbeveiligde kruispunt. Voor het comfort van de fietser worden aansluitende fietspaden buiten de lichten om aangelegd. De bestaande driekleurige lichteninstallatie dient verplaatst.

Het wijzigen van de kruispuntconfiguratie, i.c. het aanleggen en verlengen van de voor-sorteerstroken uit de richting Lokeren (lengte ca. 100 m), heeft impact op de ontsluiting van een 5-tal woningen langs de Zelebaan. Omwille van veiligheidsredenen wordt de ontsluiting hiervan gebundeld via een bestaande op te waarden ventweg, met aansluiting op de N47 t.h.v. woning Zelebaan nr. 47.

3.3.2. Fietstunnel onder afrit E17 richting Zele

Een betonnen fietskoker met lengte 14m80 en nuttige binnenmaten van 3m50 breedte op 2m50 hoogte wordt voorzien haaks op de as van de afrit. Plaatselijk verloopt het fietspad dalend van de N47 naar de Hof ten Goededreef. De nodige openbare verlichting wordt aangebracht in de koker.

Verder wordt verwezen naar de schetsen in bijlage.

3.3.3. Hof ten Goededreef

Doorgaand fietsverkeer langs de N47 op het grondgebied Zele wordt tussen het kruispunt N47 / Lokerenbaan en de te realiseren fietstunnel onder de afrit E17 vanuit Gent richting Zele geleid via de Hof ten Goededreef over een lengte van ca. 950 m. Langs deze doodlopende landelijke weg (breedte ca. 4m00) zijn enkel 1 woning, 2 bedrijven en landbouwgronden gelegen. Na het bouwen van voornoemde fietstunnel wordt de toplaag van

de bestaande asfaltverharding vernieuwd. Fietsvoorzieningen op de primaire gewestweg zelf worden op dit wegsegment (aan beide zijden) verwijderd.

3.3.4. Kil

Toegankelijkheid van het speelbos gelegen in de lus van de afrit E17 vanuit Gent richting Lokeren voor de langzame weggebruikers wordt voorzien via Kil. Hiertoe worden 2 nieuwe overwelvingen gemaakt van de langsgrachten van de op/afritten, in het verlengde van de as Kil. Van de 2 bestaande overwelvingen van de langsgracht van de N47 wordt de meest zuidoostelijk gelegen verwijderd. Toegang tot de site speelbos voor onderhoudswerken blijft bijgevolg mogelijk via de overwelving het dichtst bij de E17 gelegen. Fietsvoorzieningen op de primaire gewestweg zelf worden op dit wegsegment (aan beide zijden) verwijderd.

3.3.5. Oeverstraat

De Oeverstraat wordt heraangelegd tussen de N47 en het bestaande ronde punt t.h.v. de Dijkstraat (lengte ca. 250 m). Er wordt een weg (breedte 6m50) in asfaltverharding aangelegd, de bestaande betonnen langse stroken worden niet behouden. Het aan te leggen dubbelrichtingsfietspad langsheen de Zelebaan eindigt hier midden in de bocht, zodanig dat optimaal zicht is naar aankomend verkeer vanuit de richting Zele. Omdat er voldoende brede grachten zijn, wordt hier geen gescheiden riolering aangelegd.

De bestaande verkeersorganisatie in de Oeverstraat blijft eveneens behouden : éénrichtingsverkeer vanaf de gewestweg, maar plaatselijk tweerichtingsverkeer vanaf de rotonde Dijkstraat tot aan de erfontsluiting met Delhaize / Vanden Borre. Anders zijn deze handelszaken immers niet langer bereikbaar vanuit de richting Lokeren. Om het oprijden van de N47 te verhinderen wordt de wegbreedte plaatselijk versmald.

3.3.6. Oosteindestraat

De Oosteindestraat wordt 'geknipt' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer t.h.v. de perceelsgrens tussen het Texaco tankstation en de woning Oosteindestraat nr. 5 met stevige, wegneembare hinderpaaltjes zodat voor fietsverkeer, en in uitzonderlijke situaties ook voor gemotoriseerd verkeer, nog een verbinding mogelijk is. Voor (zwaar) verkeer dat 'verkeerdelijk' toch de Oosteindestraat inrijdt vanaf N47 is het keerpunt duidelijk (want vroeg) zichtbaar en is er voldoende manoeuvreerruimte.

3.3.7. Vellenstraat

De Vellenstraat is een openbare weg, voor gemotoriseerd verkeer enkel toegankelijk vanaf de N47 voor het bereiken van de parkings van de belendende handelszaken (o.a. Club Orchestra). De straat is d.m.v. paaltjes afgesloten van de achterliggende woonwijk (Pinnemanstraat) ; enkel langzaam verkeer kan er door. Omwille van dit 'statuut' wordt een afwijkende verharding over een beperkte lengte in de aansluiting t.a.v. de andere zijstraten van de primaire weg voorgesteld : betonstraatstenen i.p.v. asfaltverharding.

3.3.8. Scherpeputstraat

De Scherpeputstraat vormt de overgang van de industriezone naar de woonzone. Ter hoogte van het bedrijf Meganck wordt de straat 'geknipt' d.m.v. stevige, wegneembare hinderpalen. De woningen ontsluiten maximaal via het woongebied, de bedrijven (in Voshol) ontsluiten maximaal via de industriezone.

3.3.9. Spieveldstraat

De Spieveldstraat valt volledig in de industriezone. De Stad Lokeren wil deze straat 'doorknippen' ter hoogte van de aansluiting met de Bokslaarstraat. Omdat de route Bakkerstraat – Bokslaarstraat – Spieveldstraat echter een relatief vlotte route is voor hulpdiensten (brandweer, AZL, ...) is gekozen om hier een slagboom te plaatsen. Dit is een

goed alternatief indien bij calamiteiten de nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker geblokkeerd zou zijn. Fietsverkeer kan hier naar analogie met bovenstaande wel vlot door. De beweging Bokslaarstraat ⇔ Bakkerstraat (via de spoorwegovergang), die ook van belang is voor de interne verplaatsingen binnen de wijk Spoele – Bokslaar, blijft eveneens gegarandeerd.

Om te vermijden dat vrachtverkeer en tal van bestelwagens langs de Nieuwe Straat via Zele-Heikant of Everslaar rijden, wordt hier een hoogteregelaar geplaatst. Er is gekozen om het horizontaal element op 2m50 hoogte te bevestigen. In functie van een noodontsluiting voor o.a. brandweer is gekozen voor een systeem waarbij de horizontale balk via een slot kan worden opengedraaid.

3.3.10. Heikantstraat / Wezenpoelstraat

Naar analogie met de Spieveldstraat om te vermijden dat vrachtverkeer en tal van bestelwagens langs de Wezenpoelstraat via Zele-Heikant rijden, wordt hier een hoogteregelaar geplaatst. Er is gekozen om het horizontaal element op 2m50 hoogte te bevestigen. In functie van een noodontsluiting voor o.a. brandweer is gekozen voor een systeem waarbij de horizontale balk via een slot kan worden opengedraaid.

Naast een hoogteregelaar aan de kant van Lokeren wordt ook aan de kant van Zele een identieke hoogteregelaar geplaatst, zodat vrachtverkeer en bestelwagens zich niet vastrijden nabij de Brandstraat.

Langs de Heikantstraat en Wezenpoelstraat zijn over een lengte van ca. 240 m in de bestaande toestand geen voorzieningen voor het fietsverkeer (tussen Brandstraat en brug E17). Provincie Oost-Vlaanderen, gemeente Zele en Stad Lokeren zijn overeengekomen om, als schakel in het LAF Zele – Lokeren langs spoorlijn 60, hier een dubbelrichtingsfietspad van ca. 2m50 breed aan te leggen. Een deel van de bestaande rijbaan wordt hiervoor ingenomen. Aan de andere zijde wordt d.m.v. grasbetontegels gezorgd voor uitwijkmogelijkheden bij kruisend verkeer.

3.3.11. Carpoolparking

Een carpoolparking wordt voorzien tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de E17 met een indicatieve oppervlakte van $95\text{ m} \times 35\text{ m} = 3.325\text{ m}^2$ (ca. 110 plaatsen). Deze is bereikbaar via de nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker. Plaatselijk wordt een korte afslagstrook (ca. 35 m) voorzien naar de parking. Er wordt ook een vrijliggend fietspad aangelegd naar de parking, aansluitend op het dubbelrichtingsfietspad langs de N47.

3.4. Overige ontwerpelementen

3.4.1. Onteigeningen

Voor de herinrichting van de gewestwegen is 1 onteigening nodig en lopende : het perceel B0864/00A00 gelegen binnen de lus van de oprit naar de E17 richting Gent (vanuit de richting Zele). Alle nodige gronden voor de aanleg van de ontsluitingsweg te Wolfsakker en de carpoolparking zijn eigendom van de Stad Lokeren.

3.4.2. Groenstructuur

Volgende principes worden voor de groenstructuur toegepast :

- Middenberm N47 : waar voldoende breed worden bomen van 1^e grootte aangeplant.
Soortenkeuze : richting Lokeren : Quercus palustris, richting Zele : Alnus incana.
- Complex E17 :
 - Waar mogelijk behoud van bestaande beplanting.
 - De groenbuffers zijn telkens als volgt opgebouwd :

- 6 m grazige vegetatie achter de gracht die jaarlijks 1x gemaaid wordt. En dit om de gracht goed te kunnen onderhouden.
- 6 m struikenzone om een geleidelijke opbouw te hebben naar het bosgoed. Mogelijke inheemse soorten zijn : *Viburnum opulus*, *Rhamnus frangula*, *Rosa canina* en *Cornus sanguinea*.
- Bosgoed met boomvormers. Mogelijke inheemse soorten zijn : *Corylus avellana*, *Sorbus aucuparia*, *Alnus glutinosa*, *Quercus robur* en *Carpinus betulus*.
- Lus noordzijde : grazige vegetatie met een ecologische beheer door schapenbegrazing.
- Ruigtebeheer (1x/ 3jaar maaien) om zichtbaarheid op verkeer te garanderen.
- Fietstunnel : de bestaande beplanting langs het fietspad wordt over een strook van 6 m aan beide zijden en tussen fietspad en N47 volledig verwijderd omwille van veiligheid. Dit wordt omgezet in grazige vegetatie met enkele bomen 1^e grootte (*Carpinus betulus*) die opgesnoeid worden.
- Het bufferbekken wordt met geleidelijke natuurvriendelijke oevers ingericht.
- Carpoolparking: bomen van 1e grootte met grazige vegetatie (visuele controle).
Soortenkeuze : *Liquidambar styraciflua*.

3.4.3. Openbare verlichting

De N47 (primaire weg II) kan worden beschouwd als een stedelijke toegangsweg 2x2. Volgens de lichtvisie gewestwegen kunnen dan zowel portaalopstelling als middenbermopstelling worden toegepast. De lichtpunthoogte kan variëren tussen 8 m en 12 m. Als verlichtingsbron worden NaHP-lampen voorgesteld. Het verlichtingsniveau van de weg moet voldoen aan de norm Me3b (1 cd/m² en langsuniformiteit van 60%), terwijl de verlichting van voet- en fietspaden moet voldoen aan Ce4 (gemiddeld 10 lux en Emin / Egem > 40%).

Opstelling van de verlichting :

- Komende van Lokeren, voor de werf : verlichting in middenberm via metalen paal (12m50) met dubbele arm.
- 120 m voor kruispunt met Dijkstraat : dubbelzijdige verlichting in zijberm.
- Kruispunt met Dijkstraat : 4 masten in zijberm ter verlichting kruispunt (12m50 of 16m00 met wit licht) ; 1 paal in de Dijkstraat.
- Dubbelzijdige verlichting wordt doorgetrokken tot aan 1e kruispunt met E17.
- 1e kruispunt met E17 (kant Lokeren) : 4 masten ter verlichting kruispunt (12m50 of 16m00 met wit licht). Middenbermverlichting van de op- en afrit van de E17 wordt doorgetrokken tot aan kruispunt. De afbuigende takken worden van uit de binnenkant verlicht. De tegenoverliggende weg naar de carpoolparking wordt van uit de middenberm verlicht.
- Na het 1e kruispunt wordt de dubbelzijdige verlichting doorgetrokken naar het 2e kruispunt.
- Het afbuigende fietspad en de fietstunnel krijgen aparte verlichting.
- 2e kruispunt met E17 (kant Zele) : ook hier 4 masten in zijberm ter verlichting kruispunt (12m50 of 16m00 met wit licht). De middenbermverlichting van de op- en afrit blijft behouden. De afbuigende takken worden via de binnenzijde verlicht.
- De dubbelzijdige verlichting wordt doorgetrokken tot het einde der werken.

- Na de werf wordt de N47 verlichting van uit de middenberm (metalen palen van 12m50 met Na LP-lampen).

3.4.4. Afwatering / riolering

Een heraanleg van het rioleringsstelsel is geen specifieke doelstelling van het project. Stad Lokeren en VMM gaven aan dat een scheiding RWA/DWA in dit wegsegment op heden geen prioriteit is. Daarom is er geopteerd om de huidige gemengde rioolbuis te behouden, en het regenwater van de wegverharding maximaal af te koppelen. Dit regenwater wordt maximaal opgevangen in grachten.

De bestaande buis van het gemengde rioleringsstelsel in de N47 blijft behouden. Langs de N47 worden de bestaande langse open grachten maximaal behouden, deels uitgebreid en geoptimaliseerd voor de afwatering van de gewestweg, plaatselijk ingebuisd in functie van de ontsluiting van zijstraten of aangelanden. Bijkomende buffering van regenwater wordt voorzien in de grachten en een infiltratiebekken in de lus van de E17 oprit richting Gent. Langs de ontsluitingsweg Wolfsakker en de carpoolparking komen ook ruime grachten als buffer (met infiltratiemogelijkheid) voor het regenwater.

3.4.5. Nutsleidingen

P.M.

3.4.6. Verkeerslichtenregelingen

Op de N47 te Zele - Lokeren met een 2x2 profiel zullen er, na de uitvoering van dit project, 6 verkeerslichtengeregelde kruispunten zijn op een wegvak van ongeveer 3 km :

- N47 Europalaan met Zevensterrenstraat
- N47 Europalaan met Durmen
- N47 Europalaan met Lokerenbaan
- N47 Europalaan met afrit E17 richting Antwerpen
- N47 Zelebaan met afrit E17 richting Gent en Wolfsakker
- N47 Zelebaan met Dijkstraat

In functie van de verkeersveiligheid werden de kruispunten met Zevensterrenstraat en Lokerenbaan reeds in het verleden uitgerust met een semi-conflictvrije verkeerslichtenregeling¹. Omwille van de verkeersveiligheid en de nodige doorstroming zullen ook de 2 nieuwe verkeerslichtengeregelde kruispunten aan de afrit E17 richting Antwerpen en aan de afrit E17 richting Gent worden uitgerust met een semi-conflictvrije regeling.

Voor een éénvormig wegbeeld en verhoogde verkeersveiligheid is het een logische keuze om vervolgens ook de 2 andere kruispunten van de N47 met Durmen en Dijkstraat, uit te rusten met een semi-conflictvrije verkeerslichtenregeling. Het kruispunt N47 Europalaan met Durmen valt evenwel buiten het projectgebied en zal op een volgende zitting van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) worden besproken.

Om de doorstroming te verbeteren kan het in sommige gevallen opportuun zijn om een “groene golf” te creëren voor het doorgaande verkeer. Tussen de kruispunten Zevensterrenstraat en Durmen bestaat er op dit moment reeds een losse coördinatie gezien de relatief korte tussenafstand (400 m). Bij langere tussenafstanden werkt een coördinatie vaak minder goed, waardoor gekozen wordt voor een alleenstaande installatie. Een voorbeeld hiervan zijn de kruispunten Durmen en Lokerenbaan waarbij de tussenafstand

¹ Bij een semi-conflictvrije verkeerslichtenregeling is de linksafbeweging van de hoofdrichting conflictvrij ten opzichte van de andere verkeerdeelnemers.

ongeveer 700 m is. Ook de tussenafstand tussen Lokerenbaan en afrit E17 richting Antwerpen is ongeveer 700 m, waardoor het niet opportuun is om deze 2 te coördineren. De afstanden tussen afrit E17 richting Antwerpen, afrit E17 richting Gent en Dijkstraat zijn telkens ongeveer 500 m, waar een coördinatie misschien een positief effect heeft op het doorgaande verkeer. Ter hoogte van een op- en afrittencomplex is het echter typisch dat er zeer veel afslaande bewegingen zijn, waardoor het doorgaande verkeer geen dominante stroom is. Dit zal nog in een verdere studie worden onderzocht.

Kruispunt N47 Europalaan met afrit E17 richting Antwerpen

Door de dubbele afritstructuur van de afrit E17 richting Antwerpen is er slechts 1 linksafbeweging voorzien op dit T-kruispunt. Door te werken met een afgescheiden linksafslagstrook kan er gekozen worden voor een 2-fasenregeling. Deze biedt de grootste flexibiliteit en bijgevolg de hoogste doorstroming voor de weggebruikers. Zowel de rechtsafbewegingen van Zele naar E17 Antwerpen als van afrit E17 richting Antwerpen naar Lokeren zijn uitgerust met een bypass en vallen buiten de verkeerslichtenregeling. De fietser die het speelbos wenst te bereiken zal enkel ondersteund worden door verkeerslichten bij het dwarsen van de verkeersstroom uit de richting Lokeren naar de E17 richting Antwerpen.

Kruispunt N47 Zelebaan met afrit E17 richting Gent en Wolfsakker

Door de industriezone E17/2-3(-4) rechtstreeks aan te sluiten op het kruispunt van de afrit E17 richting Gent zal dit nieuwe vierarmige kruispunt grote verkeersstromen moeten verwerken. Om de capaciteit te verhogen wordt elke beweging voorzien van eigen rijstroken, waarvan 3 rechtsafbewegingen via een bypass buiten de verkeerslichtenregeling. Doordat beide linksafbewegingen vanaf N47 Zelebaan (resp. oprit E17 richting Gent en industriezone E17/2-3(-4)), moeten deze omwille van verkeersveiligheid en capaciteit conflictvrij worden geregeld.

De drukke linksafbeweging vanaf E17 richting Gent naar Zele wordt gefaciliteerd met een ontruimingspijl. De tegenovergelegen linksafbeweging van de industriezone richting Lokeren zou enkel in de avondspits bij een volledig ontwikkelde industriezone problemen kunnen geven. In dat geval is er een doorgroeiscenario mogelijk waarbij ook die bewegingen conflictvrij worden uitgevoerd. Met de huidige intensiteiten biedt een verkeerslichtenregeling met ontruimingspijl een hogere flexibiliteit en doorstroming, waardoor deze werd gekozen. Het dubbelrichtingsfietspad langs de zuidzijde van de N47 Zelebaan zal de aantakking van de industriezone E17/2-3(-4) conflictvrij dwarsen. Deze keuze zorgt voor iets hogere wachttijden voor de fietser en voor het verkeer van Lokeren richting industriezone, maar biedt uiteraard de meest verkeersveilige oplossing. Dit is gezien het een dubbelrichtingsfietspad betreft van extra belang. Door bijkomende detectoren te voorzien kunnen deze wachttijden echter tot een minimum beperkt worden.

Kruispunt N47 Zelebaan met Dijkstraat

Omwille van de éénvormigheid wordt ook dit kruispunt uitgerust met een semi-conflictvrije verkeerslichtenregeling. Voor de capaciteit is dit niet echt noodzakelijk, maar door de nieuwe oplossing ter hoogte van de Oeverstraat wordt de Dijkstraat wel de enige toegang tot de industriezone E17/1 komende van Lokeren. Een conflictvrije linksafbeweging biedt op dat moment meer comfort en veiligheid. Een bijkomend voordeel van de semi-conflictvrije verkeerslichtenregelingen is dat keerbewegingen op een veiligere manier kunnen worden uitgevoerd. Dit is niet onbelangrijk in een wegstructuur met gesloten middenberm. Doordat de dubbelrichtingsfietspaden langs de N47 ter hoogte van dit kruispunt overgaan in enkelrichtingsfietspaden én er ook fietspaden zijn in de Dijkstraat, werd gekozen voor een structuur met volledig omgelegde fietspaden. De fietsoversteken zijn niet conflictvrij geregeld omdat dit gezien de configuratie van het kruispunt een zeer zware hypotheek zou leggen op de verkeersafwikkeling. Deze oversteken worden enkelrichting gebruikt, wat de meerwaarde van een conflictvrije regeling bijkomend nuanceert.

3.4.7. Bewegwijzering

P.M.

3.5. *Flankerende maatregelen*

Om de beoogde doelstellingen maximaal te bekomen, worden volgende flankerende niet-infrastructurele maatregelen genomen :

- Al tijdens het voorontwerp werd **bilateraal overleg** gepleegd met de grondeigenaars en handelaars van de winkelcentrum langs de Zelebaan N47 t.h.v. de Dijkstraat, én met een delegatie van buurtbewoners (buurtcomité Bokslaar N47).
- **Communicatie** naar de bevolking / bedrijven omtrent ontwerp en uitvoering. De Stad Lokeren organiseert een informatievergadering na opmaak van het ontwerp, maar vóór de aanbesteding, om de bewoners / bedrijven maximaal te betrekken bij het herinrichtingsproject, en eventuele bijsturing mogelijk te maken. AWV organiseert een informatievergadering voor de start der werken.
- Om de gewenste scheiding van residentieel en 'economisch' verkeer in Lokeren-Zuid (wijk Bokslaar) ook in de toekomst te kunnen garanderen, neemt Stad Lokeren de passende **stedenbouwkundige maatregelen**, o.m. gericht op het vrijwaren van sterk verkeersgenererende activiteiten in het woonweefsel, het duidelijk(er) aflijnen van de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein E17/1 (i.h.b. het winkelapparaat gevestigd tussen de N47 Zelebaan en Dijkstraat), ... Onder passende stedenbouwkundige maatregelen wordt meer concreet begrepen het (niet) afleveren van de (bouw)vergunningen (onder voorwaarden), het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen, ...
- Om een maximaal gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg Wolfsakker naar het bedrijventerrein E17/2-3(-4) voor het vrachtverkeer te stimuleren, wordt door de Stad Lokeren / Gemeente Zele de nodige **aanvullende reglementering** voorzien voor het weren van doorgaand vrachtverkeer uit de Heikantstraat / Wezepoelstraat. Indien zou blijken dat de aansluiting Nieuwe Straat gebruikt wordt door bovenlokaal verkeer, zullen ook hier milderende maatregelen worden genomen ².
- Door de lokale politie wordt een consequent **handhavingsbeleid** gevoerd t.a.v. de gewenste snelheidsregimes, het parkeren en het naleven van de tonnagebeperingen.
- 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.
- Om een goede multimodale ontsluiting van de bedrijventerreinen mogelijk te maken, wordt een verbeterde reguliere bediening met het **openbaar vervoer** op de relatie Lokeren – Zele – Dendermonde door De Lijn onderzocht. In het gemeentelijk mobiliteitsplan van Lokeren 3 wordt de wens aangegeven de bediening in Lokeren zuid fors te verhogen door het verleggen van de op te waarderen buslijn 68 Lokeren – Dendermonde volgens de normen van het decreet Basismobiliteit.

² PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Lokeren, Deelplan E17/4, verordenend voorschrift, art. 1.3.7.

³ GMP Lokeren – fase 3 Beleidsplan, ontwerpversie april 2014.

4. Evaluatie van het project

Na uitvoering zal het project geëvalueerd worden om na te gaan in welke mate de vooropgestelde doelstellingen worden gehaald, en of het project bijdraagt tot een duurzame mobiliteit. Hiertoe maakt AWV in samenwerking met Stad Lokeren / Gemeente Zele een evaluatienota op binnen de 3 jaar na uitvoering van de werken. Minstens onderstaande aandachtspunten komen daarbij aan bod.

Doelstelling	Actie	Methode	Actor	Timing
Verkeersveiligheid	Ongevallen (met fietsers)	Ongevallenanalyse	Politie	Jaarlijks
Verkeersleefbaarheid	Ontsluiting E17/2-3(-4) voor (vracht)verkeer	Tellingen Heikantstraat, Wezepoelstraat en Nieuwe Straat	Lokeren en Zele	Jaarlijks
	Sluipverkeer wijk Bokslaar	Terreinobservatie en bevoorrechte getuigen	Lokeren	Jaarlijks
Verkeersafwikkeling	Wachtrijvorming	Metingen afritten E17, N47 en Wolfsakker	AWV	Continu
Duurzaamheid	Carpoolparking	Telling bezetting	Lokeren	Jaarlijks
	Gebruik fietspaden	Fietstellingen	AWV en Lokeren	Jaarlijks (ook nultelling langs spoorlijn 60)

5. Kostenraming en -verdeling

Herinrichtingsprojecten van gewestwegen worden gefinancierd door het Gewest, met uitzondering van de kosten die specifiek worden toegewezen aan de overige partijen. 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. Ook de aanleg van de carpoolparking wordt gefinancierd door het Gewest. In het goedgekeurde indicatieve meerjarenprogramma '15 – '17 van AWV werd een budget van 2,5 miljoen euro voorzien voor het jaar 2015.

De kosten voor de aanleg van de grachten, buffering en infiltratie langs de N47 en afrit E17, zijn ten laste van AWV. De grachten langs de nieuwe ontsluitingsweg vallen onder de subsidiëring zoals verder vermeld. Indien er aanpassingen of renovatiewerken noodzakelijk zijn aan de bestaande gemengde riolering, dan zijn deze ten laste van de Stad.

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

- Een verdeling van de kosten van de herinrichting van de gewestwegen 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 Wolfsakker.
- De kosten voor het vernieuwen van de toplaag van de bestaande asfaltverharding in de Hof ten Goededreef.

De kosten voor de herinrichting van de Oeverstraat zijn volledig ten laste van de Stad Lokeren, evenals de kosten van de flankerende maatregelen te nemen in Oosteindestraat, Scherpeputstraat, Heikantstraat en Spieveldstraat. Gemeente Zele draagt de kosten van de flankerende maatregelen te nemen in de Wezenpoelstraat.

In bijlage is een eerste inschatting van de raming verdeeld naar partners toegevoegd.

6. Verdere procedures

6.1. Af te sluiten samenwerkingsovereenkomsten

Het project zal worden gerealiseerd binnen het kader van de samenwerkingsovereenkomst⁴ voor de herinrichting van een gewestweg (KB 25/01/13 Art. 53 § 1^o), 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)⁵.

6.2. Stappenplan / timing

Navolgend stappenplan dient doorlopen na gunstig advies van de kwaliteitsadviseur op de projectnota. Start der werken is ten vroegste midden 2016, totale duurtijd van de werken bedraagt ca. 2 jaar.

Actie	Actor	Timing
Aanvraag en bekomen van stedenbouwkundige vergunning	AWV	+ 6 m
Opmaak van de samenwerkingsovereenkomst type I.	AWV	+ 8 m
Opmaak en goedkeuring voorstel tot aanbesteding (VTG)	AWV	+ 9 m
Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst type I.	AWV / Lokeren / Zele	+ 10 m
Aanbesteding der werken	AWV	+ 12 m
Budgettaire vastlegging	AWV	+ 14 m
Uitvoering der werken	AWV	+ 16 m

6.3. Op te starten onderzoeken

Navolgende onderzoeken zijn op te starten voor het projectgebied :

- Milieuhygiënisch onderzoek
- Een eerste KLIP aanvraag en coördinatievergadering worden voorzien na verkeerskundige afwerking van en consensus omtrent de plannen.
- Onderzoek van/naar VRI, signalisatie, bewegwijzering, ...

6.4. Fasering / koppeling met andere projecten

Bij verdere uitwerking van het dossier / uitvoering van de werken wordt rekening gehouden met volgende andere projecten :

- Herinrichting van schoolomgeving 'De Bengel' i.k.v. aanpak van het kruispunt N47 / N473, volgens PCV-besluit 06/05/14 : uitvoering 2015.
- Evtl. onderhoudswerken op de E17 (te bekijken)
- Verkeersveiligheidsingrepen op de op/afrittencomplexen van de E17 te Waasmunster (uitgevoerd) en te Lochristi (uitvoering 2015).
- Het in gebruik nemen van het bedrijventerrein E17/4 is ten vroegste na het afronden voor voorliggend project.
- Versnelde ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Wijnveld (Zele).

Onder voorbehoud van verdere uitwerking van het dossier en afstemming met de aannemer, worden volgende principes voor de fasering van de werken c.q. omleiding van het verkeer voorop gesteld :

⁴ Hiertoe dient een samenwerkingsovereenkomst te worden afgesloten, volgens model type I in bijlage.

⁵ Voorwaarden en modaliteiten zijn bepaald in het BVR betreffende de nadere regels voor het mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013, art. 45-46.

- Doorgaand verkeer over de N47 blijft in principe mogelijk. Hiertoe worden de werken in 2 fases opgesplitst. Er wordt gestart met de noordoostelijke zijde (kant bedrijventerrein E17/1), nadien volgt de zuidwestelijke zijde (kant wijk Bokslaar).
- Er wordt steeds gewerkt met aparte deelfases. Eerst wordt het rijbaangedeelte excl. de aansluiting afrit E17 richting Gent aangepakt (fase 1A). Daarna volgt de aansluiting van de autosnelweg (fasen 1A – 1B).
- Ook voor de rijbaan richting Zele wordt in deelfases gewerkt : eerst het gedeelte ten zuiden van de Oosteindestraat en verder tot einde der werken te Zele (fase 2A). Daarna volgt de aantakking van het bedrijventerrein E17/2-3(-4) (fase 2B). Eens deze structuur in dienst wordt de rijbaan van de N47 tussen de Dijkstraat en de Oosteindestraat aangepakt.
- Detaillering van de werken in de Oeverstraat en de aansluiting t.h.v. de Dijkstraat moet nog worden bepaald. Uiteraard wordt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein E17/1 ten allen tijde gegarandeerd.

7. Bijlagen

In bijlage zijn volgende documenten toegevoegd :

- Kwaliteitsadvies op de startnota addendum
- Verslag IGBC 03/02/15
- Grondplan (3 deelplannen)
- Plan type dwarsprofielen
- Plan groenaanleg (3 deelplannen)
- Schetsen fietstunnel onder afrit E17 richting Zele (langssnede en aanzicht)
- Raming verdeeld naar partners
- Overzicht fasering
- Model samenwerkingsovereenkomst type I