



N357 : Gemeentes Oostrozebeke en Wielsbeke

**Aanleggen van een fietspad langs de N357
tussen de gemeentegrens van Ingelmunster en
de bebouwde kom van Wielsbeke**

Kmpt 12,964 – 15,508 en 16,720 - 18,600

met module 4, 13 en 17 van het mobiliteitsconvenant

PROJECTNOTA

Nieuwe Sint-Annadreef 4
8200 BRUGGE (St-Andries)

Telefoon 050/38.87.21
Telefax 050/38.96.91

***BVBA Studiebureau
ir. Ch. Lobelle***

Opgemaakt te 8200 - BRUGGE
(St-Andries), de 15^e september 2009,
Bijgewerkt op 26 oktober 2009
en op 19 november 2009

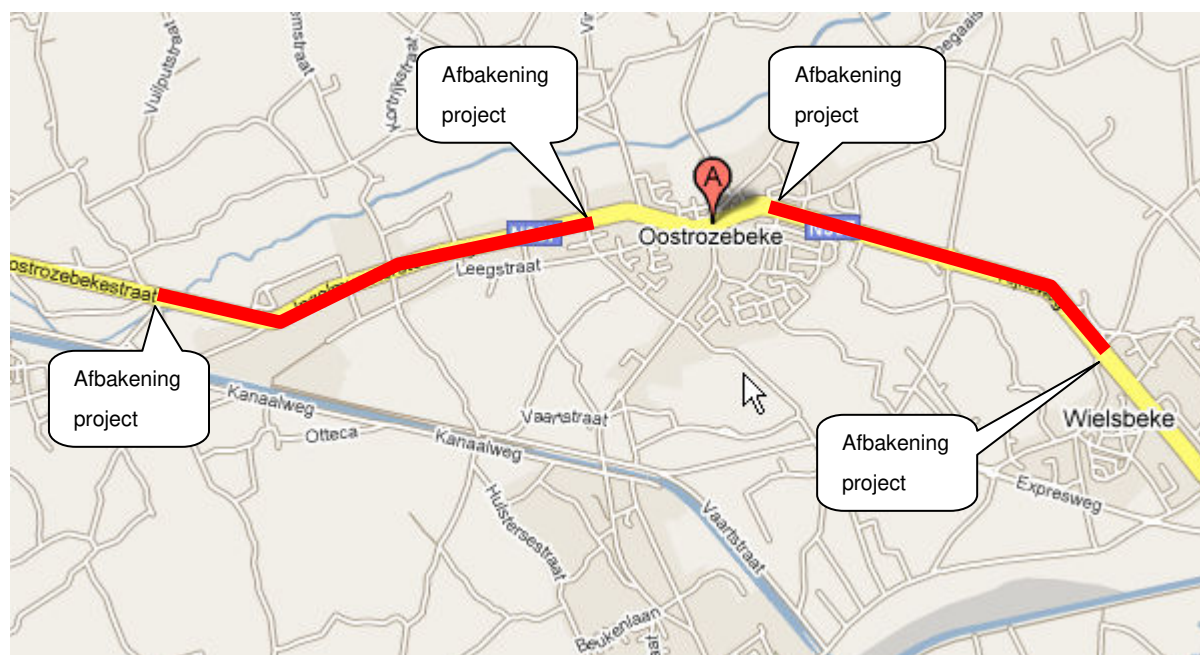
ir. Philippe LOBELLE, Zaakvoerder

1. INLEIDING EN SITUERING	4
2. SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA EN ADVIES PAC 14/01/2008	5
3. VERBETERINGEN, AANVULLINGEN EN AFWIJKINGEN OP DE STARTNOTA	9
4. CONCRETE UITWERKING VAN HET PROJECT	10
4.1. Technische uitwerking	10
4.1.1. Type-dwarsprofiel en grondplannen	10
4.1.1.1. Rijkwegbreedtes	10
4.1.1.2. Uitwerking type-profielen buiten de bebouwde kom	11
4.1.1.3. Uitwerking type-profielen binnen de bebouwde kom	15
4.1.1.4. De logica van de opeenvolgende wegsequenties	16
4.1.2. Materialengebruik	17
4.1.3. Verlichting	18
4.1.4. Waterhuishouding	19
4.1.5. Groenstructuur	19
4.2. Specifieke ontwerpdetails	19
4.2.1. Toegang landbouwpercelen	19
4.2.2. Bushaltes	19
4.2.3. Kruispuntoplossingen	20
4.2.4. Poorteffecten	20
4.2.5. Dwarsing De Mandel op de gemeentegrens Ingelmunster - Oostrozebeke	20
4.3. Overige ontwerpelementen	21
4.3.1. Onteigeningen	21
4.3.2. Nutsleidingen	21

4.3.3. Fasering en omleidingen	22
4.4. Flankerende maatregelen	22
5. VERDERE PROCEDURE	23
6. EVALUATIE VAN HET PROJECT	24
7. RAMING	25
8. BIJLAGEN	25

1. INLEIDING EN SITUERING

Het project situeert zich op de N357 tussen de grens met Ingelmunster en de bebouwde kom van Wielsbeke. Het traject is gelegen tussen KMP 12,964 en KMP 18,600. Het gedeelte vanaf de Nieuwstraat te Oostrozebeke (kmpt 15,508) en de Dalakkerstraat (kmpt 16,720) werd meegenomen in de startnota maar maakt geen deel uit van deze projectnota. De N357 is als secundaire weg I geselecteerd.



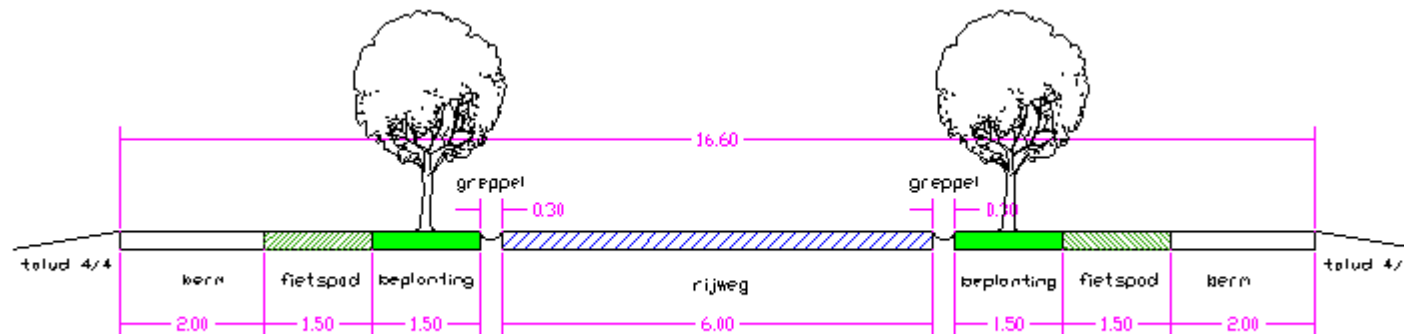
Figuur 1 stratenplan

Op grondgebied Ingelmunster is project van AWW lopende waarbij tweezijdige éénrichtingsfietspaden aangelegd worden. Het kruispunt Ridder de Ghellinckstraat – Breestraat te Wielsbeke wordt heraangelegd als module 14 dossier (bestaande rotonde wordt vervangen door een grotere rotonde). De projectnota van laatstgenoemd dossier is reeds voorgelegd aan de PAC.

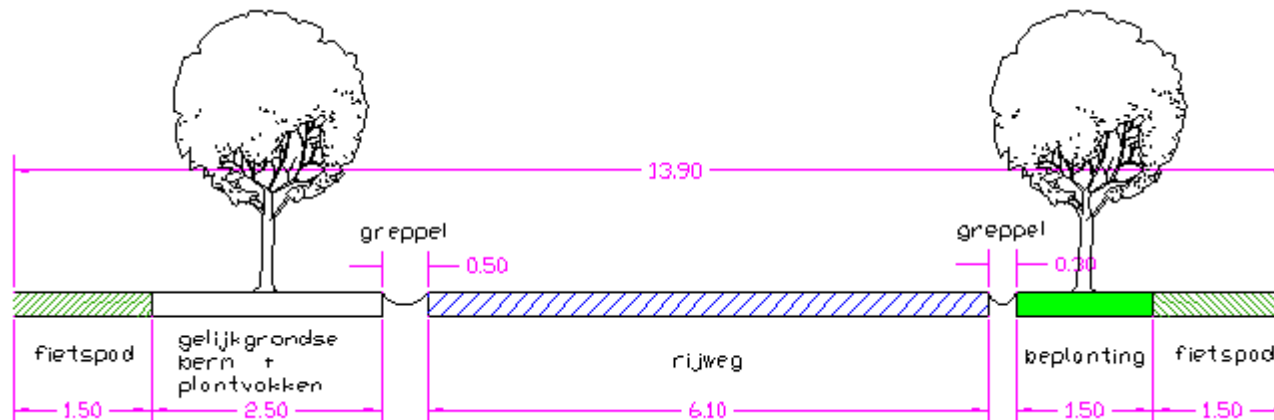
2. SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA EN ADVIES PAC 14/01/2008

De startnota, opgemaakt door het gemeentebestuur van Oostrozebeke, werd in de PAC van 14 januari 2008 conform verklaard. Het scenario met tweezijdige éénrichtingsfietspaden werd naar voor geschoven, waarbij een aantal type-profielen op een aantal wegvakken toegepast werden. De fietspaden zijn in de startnota voorzien op een breedte van 150cm.

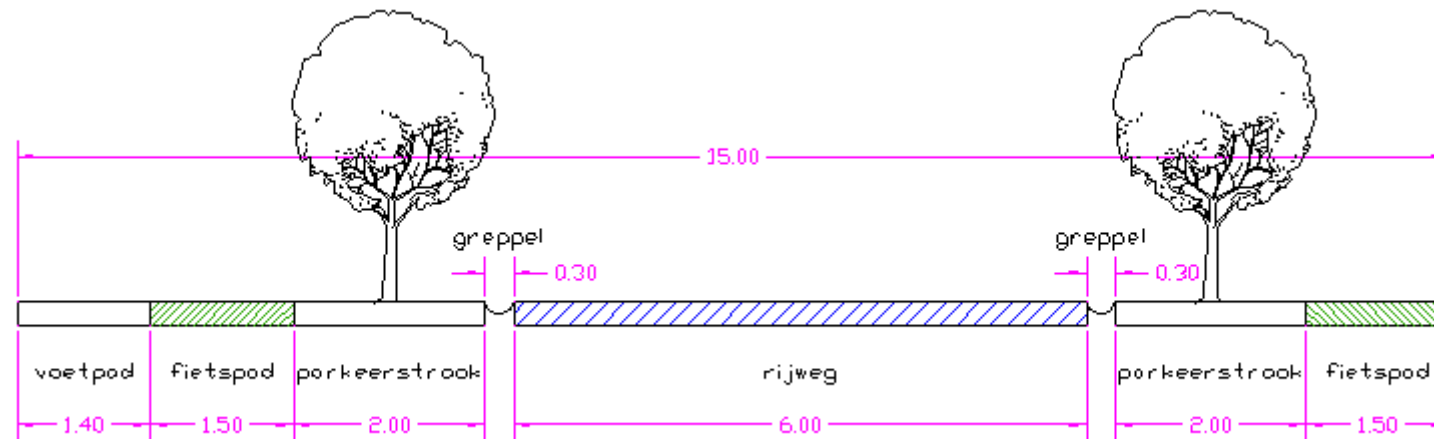
Zone 1A: Grens Ingelmunster - Wantestraat



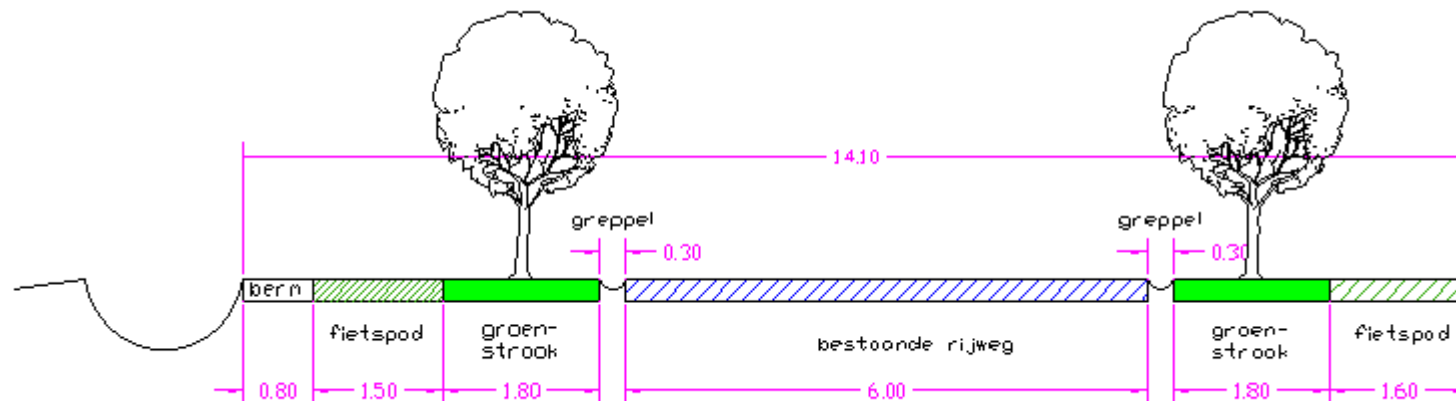
Zone 1B: Wantestraat - Nieuwstraat



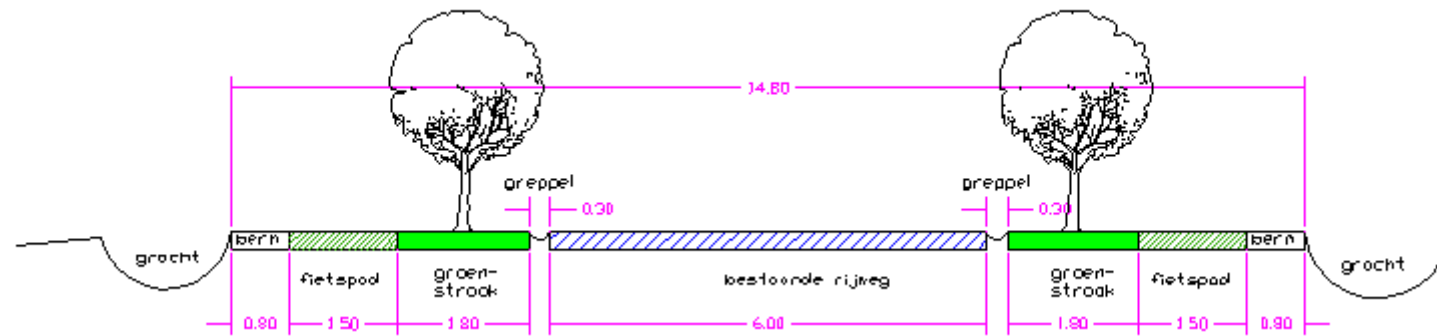
Zone 5: Dalakkerstraat – Km. 17,400



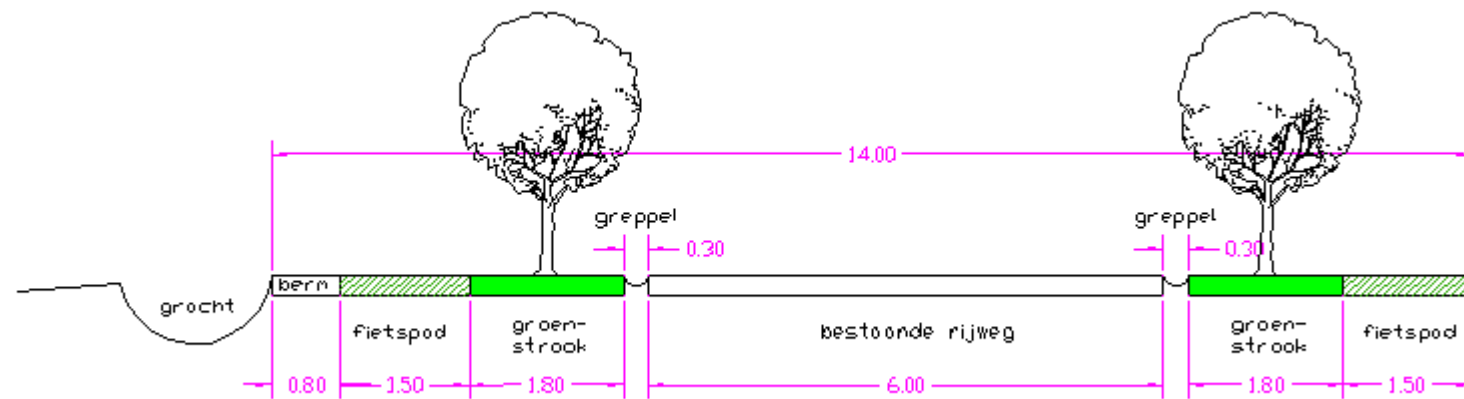
Zone 6A: kmp. 17,4 – kmp. 17,7



Zone 6B: kmp. 17,7 – kmp. 18,1



Zone 7: kmp. 18,1 – kmp. 18,6 (einde project)



De auditor vraagt aandacht voor de opeenvolgende wegsequenties en de wensstructuur die hieraan gekoppeld wordt. De inrichting van de wegvakken dient de wensstructuur duidelijk te onderschrijven. Een duidelijke parkeervisie wordt bovendien verwacht.

Het project dient aan te geven welke de concrete fietspadoplossingen zijn voor en na het project.

Ten slotte wenst de auditor bredere bermen na te streven in functie van de toekomstwaarde van de ontworpen bomenrijen.

3. VERBETERINGEN, AANVULLINGEN EN AFWIJKINGEN OP DE STARTNOTA

- In navolging van het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt gestreefd naar een fietspadbreedte van 175cm.
- Groenbermen op 2m (met bomen) en 1m (met hagen) tussen rijweg en fietspad. Keuze tussen beide in functie van verwervingsmogelijkheden. Concreet 2 meter vanaf grens Ingelmunster tot Wantestraat en wegvak vanaf de ontworpen poort aan de Keizerstraat tot aan de Driesstraat.
- Geen fietspaden tegen de rooilijn (Wantestraat – Nieuwstraat), wel op min. 95cm à 1m van de rooilijn. Hierdoor vervalt de parkeerberm tussen rijweg en fietspad die continu éézijdig was voorzien. Behoudens het wegvak Hulststraat – Leegstraat is de parkeerdruk laag tot onbestaand, wat de ingreep verantwoordt.
- Woningen op de rooilijn gebouwd worden uitgerust met een voetpad van minstens anderhalve meter, gelegen tussen woning en fietspad. **Plaatselijk leidt dit tot aanliggend verhoogde fietspaden (wegvak Hulstestraat – Leegstraat).** Ter hoogte van woningen met een voortuinstrook én waar de berm breed genoeg is (minstens 2m) worden parkeervakken aangeduid op de verharde berm om de lokale parkeerdruk wat op te vangen. Toch zal de capaciteit die hierdoor ontstaat niet voldoende zijn (veel inritten en voorlanden die als parkeerplaats gebruikt worden), maar er is geen alternatief wil men de fietspaden continuïteit geven. Het plaatselijk versmallen van de fietspaden tot 150cm leidt niet tot bijkomende parkeercapaciteit en wordt derhalve niet weerhouden.
- Vrijliggende fietspaden worden ter hoogte van kruispunten over een lengte van 30m aanliggend gebracht in de aanloop van het kruispunt (met veiligheidsstrook van 50cm tussen greppel en fietspad).
- De grenzen bebouwde kom (2 Oostrozebeke, 1 Wielsbeke) worden met een poort in de verf gezet, type middengeleider. Exacte inplanting te onderzoeken rekening houdende met de uitgestippelde routes voor het vrachtverkeer.
- Naar aanleiding van uitgebreide rioleringswerken dient het volledige profiel over grote delen van het project opgebroken te worden. Dit betekent dat er in de profielkeuze een zekere ontwerp vrijheid ontstaat. Dit geldt met zekerheid voor het wegvak

Dalakkerstraat – Driesstraat. Over het vak Wantestraat – Nieuwstraat is nog discussie of de riolering centraal aangelegd wordt of in de zijbermen. In dat laatste geval blijft de rijweg liggen. Tussen de Mandel en de Wantestraat blijft de rijweg hoe dan ook behouden.

4. CONCRETE UITWERKING VAN HET PROJECT

4.1. Technische uitwerking

4.1.1. Type-dwarsprofiel en grondplannen

Zie set plannen in bijlage.

Naar aanleiding van de topografische opmetingen werden tijdens de opmaak van huidige nota een aantal aandachtspunten naar voren gebracht:

4.1.1.1. Rijwegbreedtes

De **rijwegbreedtes** werden opnieuw in vraag gesteld. Een gedeelte van het project situeert zich binnen de bebouwde kom; het overgrote deel buiten de bebouwde kom. In de conceptvorming wordt buiten de bebouwde kom enkel nog een snelheidsregime van 70 weerhouden, waarbij de huidige zone met max. toegelaten snelheid van 90km/uur (Rozenbergstraat – Wielsbeke) ook op 70 gebracht wordt.

Binnen de bebouwde kom wordt zonder discussie 2x3,00m gehanteerd betreft de rijstrookdimensionering. Ermee rekening houdend dat de bebouwde kom van Oostrozebeke in de wensstructuur van het mobiliteitsplan begrensd wordt door de Nieuwstraat enerzijds en de Keizerstraat anderzijds, is deze breedte voor dit wegvak van toepassing. Hetzelfde geldt voor Wielsbeke vanaf de Driesstraat. Noteer dat de huidige bebouwde kom van Oostrozebeke zich situeert tussen de Nieuwstraat en

de Rozenbergstraat.

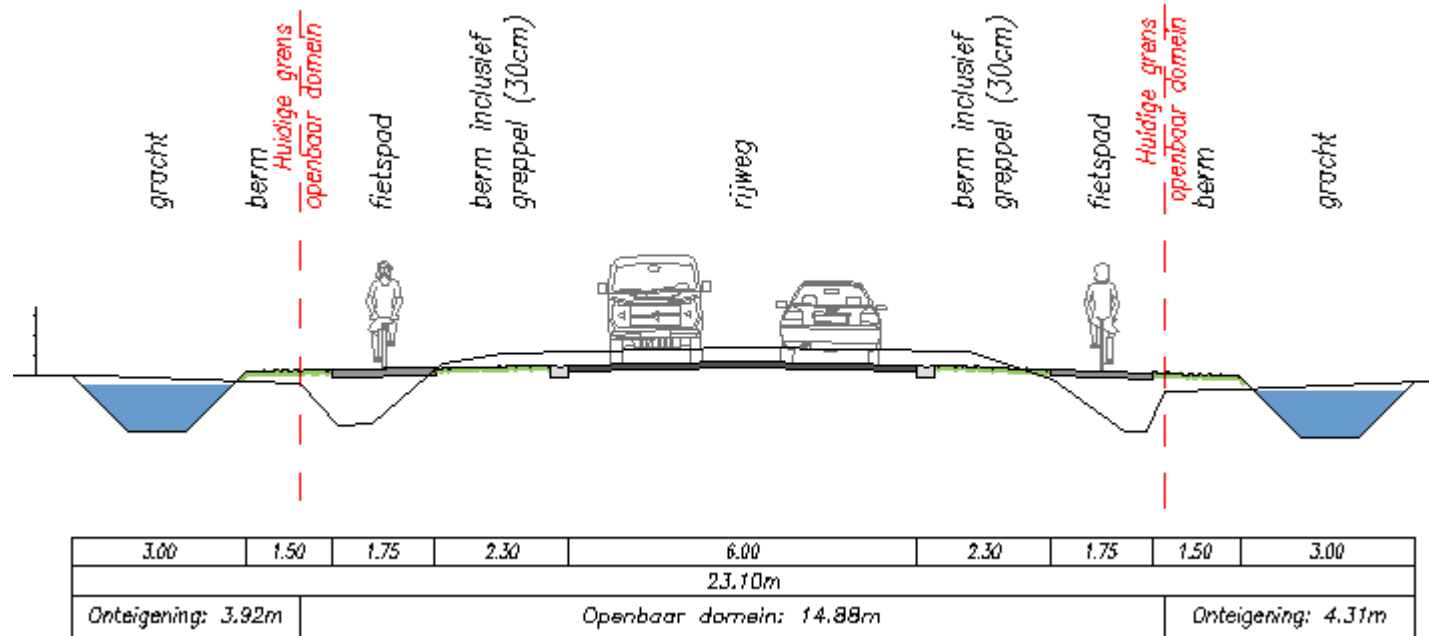
Buiten de bebouwde kom, zoals aangegeven binnen een snelheidsregime van 70, is volgens de richtlijnen van AWW 2x3,25m van toepassing. Deze richtlijn wordt voor dit project niet volledig gevolgd. De huidige weg van 6,00m blijkt voldoende voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, waar het vrachtverkeer momenteel een groot percentage van uitmaakt. De vrees ontstaat dat een wegverbreding de snelheidsbeheersing niet ten goede komt. Bovendien wordt de gewestweg naar aanleiding van de bouw van de omleidingsweg N382 aan de gemeente overgedragen. De N382 dient het zwaar verkeer uit de kernen van Oostrozebeke en Wielsbeke te weren. De heraanleg van de rotonde N357 x Breesstraat x Ridder de Ghellinckstraat kadert in deze ontsluiting voor het vrachtverkeer. De GBC besluit dat een wegbreedte van 2x3,00m in het wegvak Wantestraat – Driesstraat vanuit deze visie verantwoord kan worden.

Komende van Ingelmunster wordt 2x3,25m gehanteerd tot net voorbij de Wantestraat; dit in overeenstemming met de richtlijnen. De rijweg wordt hier immers niet opgebroken. Bovendien is in de Wantestraat een bedrijventerrein gevestigd wat het handhaven van de breedte van 6,50m verantwoordt.

4.1.1.2. Uitwerking type-profielen buiten de bebouwde kom

In de zones met een snelheidsregime van 70 (alle zones buiten de bebouwde kom) worden in principe twee type-profielen gehanteerd. Uitgangspunt is de impact inzake onteigeningen. Beide gemeentes wensen deze te beperken tot het strikt noodzakelijke. Vanuit de startnota wordt geopteerd om tweezijdig vrijliggende fietspaden toe te passen.

Waar voldoende ruimte is binnen het bestaande gabariet, waar geen onteigeningsproblemen verwacht worden of waar per definitie onteigend wordt voor de aanleg van riolen, worden de tweezijdige fietspaden vrijliggend aangelegd met een tussenberm van 2m, waar een bomenstructuur in wordt aangeplant. Dit type-profiel is haalbaar voor de wegvakken grens Ingelmunster – Wantestraat, Sparrestraat – Ridder de Ghellinckstraat en Ridder de Ghellinckstraat - Driesstraat. Het zijn meteen de meest landelijke wegvakken. Het hier omschreven profiel kan worden beschouwd als de uitwerking van de type-profielen uit de startnota betreft de zones 1A, 6A, 6B en 7.

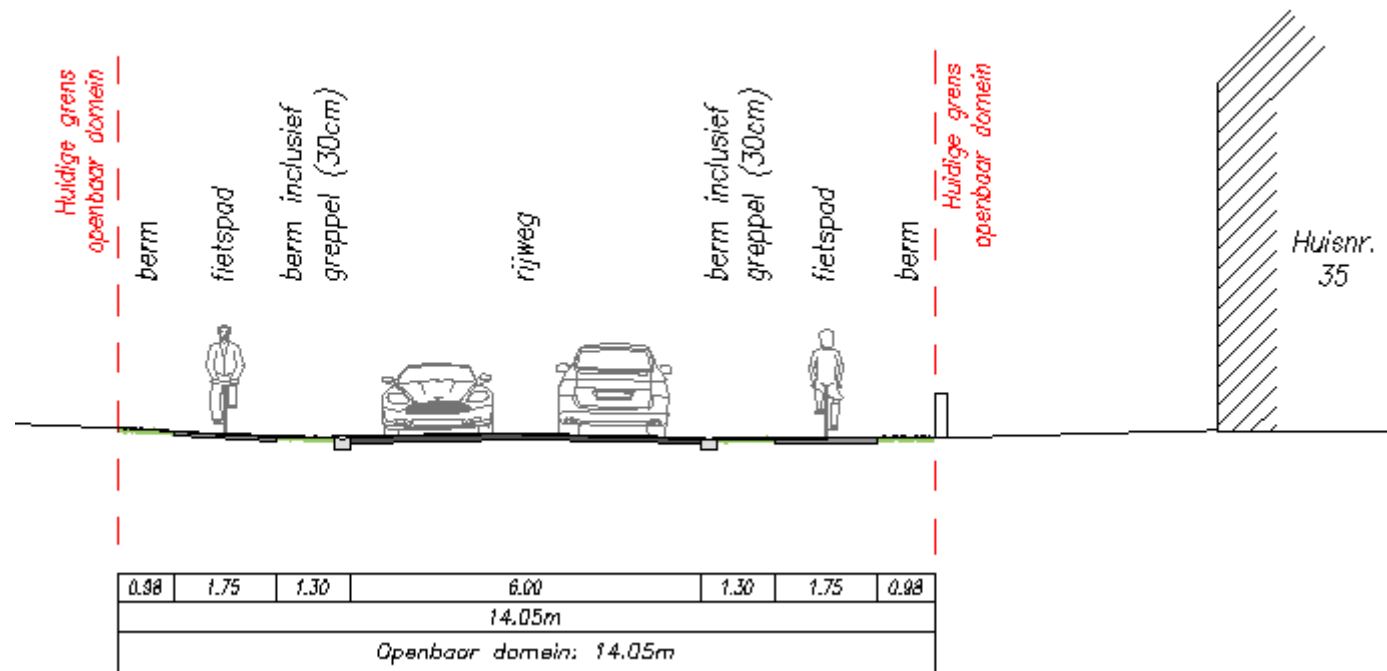


Figuur 2 voorbeeld van een dwarsprofiel met de fietspaden vrijliggend op 2m van de weggoot. De bomen zijn niet op het profiel weergegeven.

Waar de ruimte ontbreekt – meteen ook de vakken gekenmerkt door (industriële) lintbebouwing, wordt een smaller profiel voorgesteld met een vrijliggend fietspad op 1m van de rijweg. De tussenstrook wordt voorzien van haagblokken. Tussen fietspad en aangelanden wordt een strook van ca. 95cm vrijgehouden (of breder volgens de beschikbare rooilijnbreedte), zodat wagens die een privaat erf verlaten zicht krijgen op het fietsverkeer alvorens zelf op het fietspad te komen. Er wordt m.a.w. duidelijk geopteerd om het fietspad niet op de rooilijn aan te leggen, wat veiligheidsproblemen zou opleveren. De strook van ca. 95cm is geen voetpad, wel een in te zaaien wegberm.

Er wordt ook niet langer geopteerd voor langspaarkeerstroken, wat een gevolg is van het niet aanleggen van de fietspaden op de rooilijn. Op zich is de parkeerdruk in deze zone quasi nihil, wat de ingreep verantwoordt. Bovenstaande is een afwijking van de startnota.

Het hier omschreven profiel leidt niet tot verwervingen en is van toepassing tussen de Wantestraat en de Hulstestraat alsook tussen de Leegstraat en de Nieuwstraat. Het hier omschreven profiel kan worden beschouwd als de uitwerking van het type-profiel uit de startnota betreft de zone 1B.

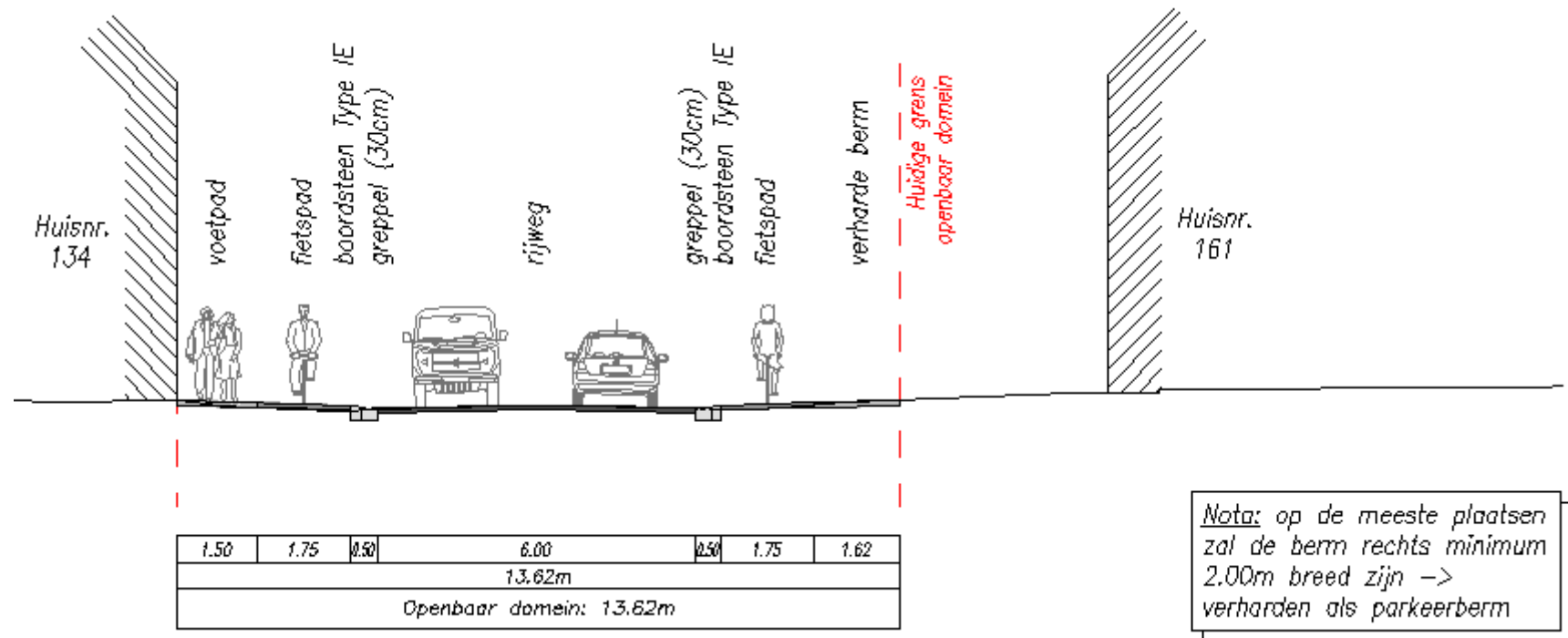


Figuur 3 voorbeeld van een dwarsprofiel met de fietspaden vrijliggend op 1m van de weggoot. De haagblokken zijn niet op het profiel weergegeven.

Ter hoogte van kruispunten worden de fietspaden in de aanloop van het kruispunt over een afstand van 30m aanliggend gebracht voor een optimale conflictpresentatie. Er wordt weliswaar een veiligheidsstrook van 50cm tussen fietspad en greppel in acht genomen.

Eén wegvak laat het niet toe om de logica van de vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom door te trekken : in het wegvak Hulstestraat – Leegstraat is met name plaatselijk gesloten rijbebouwing aanwezig, met woningen op de rooilijn. Deze omstandigheid vereist plaatselijk de aanleg van voetpaden tussen rooilijn en fietspad. Voor de voetpaden wordt in navolging met het besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 een minimumbreedte van 150cm gehanteerd. Wil men de fietspaden continuïteit geven op een breedte van 175cm, dan dienen deze aanliggend (verhoogd) gebracht te worden. De hier genoemde “uitzondering op de regel” maakt deel uit van het wegvak 1B uit de startnota en is tevens een afwijking op het profiel uit de

startnota.



Figuur 4 voorbeeld van een dwarsprofiel met de fietspaden aanliggend verhoogd.

In dit wegvak situeert zich ook een potentieel parkeerprobleem. Veel van de rijwoningen hebben geen garage. Gezien de aanleg van de fietspaden de huidige parkeercapaciteit in het gedrang brengt, dient hier een oplossing gezocht te worden.

Volgende visie wordt gehanteerd: de voetpaden hebben geen verbindende functie en dienen enkel als buffer tussen gevel en fietspad. Daarom worden voetpaden enkel voorzien aan de woningen die op de rooilijn bebouwd zijn. Waar de woningen niet op de rooilijn staan, komt geen voetpad maar een verharde berm, die mits een optimale schikking in het dwarsprofiel, voldoende breed gemaakt kan worden om te dienen als parkeerberm (minstens 2m). De capaciteit zal evenwel beperkt zijn want de meeste percelen waar niet op de rooilijn gebouwd is, zijn van een brede oprit voorzien, of hebben een volledig als parkeerruimte ingerichte voortuin.

Door de hier ontwikkelde visie blijven de fietspaden binnen dit wegvak continu aanliggend verhoogd, waarbij de fietser maximaal in het zicht blijft.

Het is evenwel zo dat de parkeercapaciteit niet aangereikt wordt waar ze het meest nodig is, met name ter hoogte van de rijwoningen op de rooilijn zelf. De bewoners van deze rijwoningen zullen bijgevolg niet voor eigen deur kunnen parkeren.

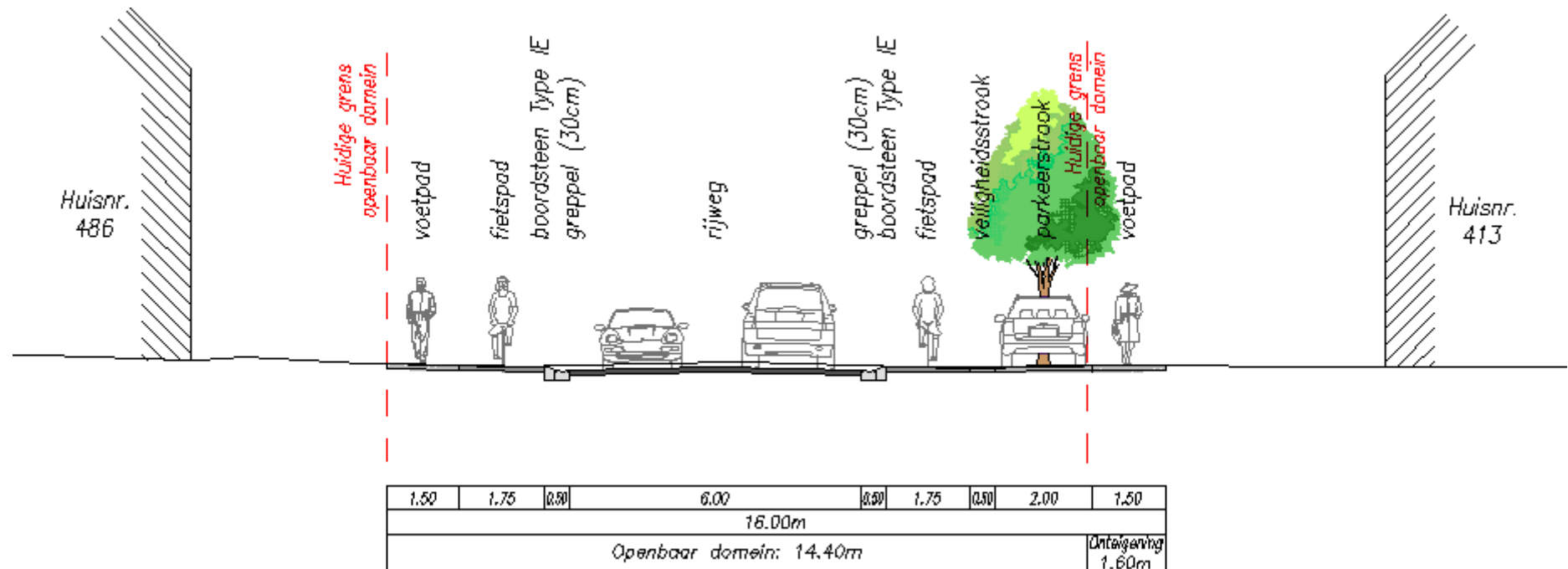
Een alternatieve oplossing is het bouwen van een satellietparking in de onmiddellijke omgeving van de rijwoningen. Er zijn evenwel niet onmiddellijk percelen beschikbaar die hiervoor in aanmerking kunnen komen. Er wordt geen verdere actie ondernomen om deze oplossing uit te diepen.

Ten slotte is er een oplossing die overwogen kan worden op het moment dat het probleem zich effectief stelt, na evaluatie van de herinrichting : het terugschroeven van de max. toegelaten snelheid in het bedoelde wegvak tot 50km/uur laat het toe dat er op de rijweg geparkeerd wordt. Deze maatregel kan achteraf eenvoudig met bebording tot stand komen. Voorwaarde is dat het zwaar verkeer op dat moment al uit de N357 geweerd kan worden (omleiding N382 dient in functie te zijn).

4.1.1.3. Uitwerking type-profielen binnen de bebouwde kom

De enige zone binnen de bebouwde kom die in huidige nota opgenomen is, is het wegvak Dalakkerstraat – Keizerstraat. Momenteel bevindt een groot deel van dit wegvak zich nog buiten de bebouwde kom (Rozenbergstraat – Keizerstraat), maar in navolging van het mobiliteitsplan wordt de bebouwde kom uitgebreid.

In dit wegvak worden de fietspaden aanliggend verhoogd voorgesteld, in tegenstelling tot de startnota, dit omwille van een optimale conflictpresentatie. Gezien de ligging binnen de bebouwde kom wordt aan beide zijden voor een doorlopend voetpad van anderhalve meter geopteerd. Mits een beperkte onteigening wordt er éénzijdig ruimte gemaakt voor een langsparkeerstrook, voorzien van boomvakken met laanbomen. Tussen fietspad en langsparkeerstrook is een schrikstrook van 50cm breedte ingecalculeerd. De onteigening is voorzien aan de wegzijde waar de voortuinen het diepst zijn. Bovendien zijn de kavels aan deze wegzijde het grootst, waardoor relatief weinig potentiële lengte aan parkeerstrook verloren gaat door opritten naar private eigendommen.



Figuur 5 voorbeeld van een dwarsprofiel met de fietspaden aanliggend verhoogd, profiel binnen bebouwde kom.

4.1.1.4. De logica van de opeenvolgende wegsequenties

In de profielkeuze wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de gedeeltes binnen vs. buiten de bebouwde kom, niet zozeer door een wijzigende rijwegbreedte maar wel door de keuze van de fietspadoplossing : in regel vrijliggend buiten de bebouwde kom en aanliggend binnen de bebouwde kom. Tussen de Hulstestraat en de Leegstraat wordt een uitzondering gemaakt omwille van ruimtegebrek : plaatselijk aanliggend verhoogde fietspaden buiten de bebouwde kom.

Ter onderstreping van de grenzen bebouwde kom worden poorteffecten ingelast, dit zowel te Oostrozebeke als te Wielsbeke. Een middengeleider komt als aangewezen poort uit de bus, telkens zo aangelegd dat de belangrijkste stromen aan vrachtverkeer de poort zelf niet hoeven te nemen (vb. Colruyt ter hoogte van poort aan Nieuwstraat kan richting Ingelmunster ontsluiten zonder de poort te nemen; de poort situeert zich in wezen net binnen de bebouwde kom – idem ter hoogte van de Driesstraat te Wielsbeke in functie van de ontsluiting van Beaulieu).

Het centrumgedeelte van Oostrozebeke is van huidige opdracht uitgesloten. Het mobiliteitsplan voorziet aanliggend verhoogde fietspaden vanaf de Nieuwstraat. De poort zal bijgevolg al een aanzet geven in die zin. Ter hoogte van de Dalakkerstraat sluiten eveneens aanliggend verhoogde fietspaden aan op huidig project, gerealiseerd in een module 10 –project.

In de zones buiten de bebouwde kom worden beide voorgestelde type-profielen toegepast in overeenstemming met de ruimtelijke context en de hieraan verbonden verwervingsmogelijkheden.

Niet alleen binnen de projectperimeter zelf maar ook in de aansluiting met de omgeving leidt de profielkeuze tot logische oplossingen.

Op grondgebied Ingelmunster sluit het project aan op de werken die door AWV uitgevoerd worden in het kader van de aantakking van de N382 op de N357. Tussen de rotonde N357 x N50 en de Mandel (gemeentegrens) wordt het volledige wegvak vernieuwd en voorzien van vrijliggende fietspaden. Het dossier van AWV is reeds conform op de PAC. Huidig dossier sluit er naadloos op aan, mits in het dossier van AWV de vrijliggende fietspaden ter hoogte van de nieuwe rotonde N382xN357 doorgetrokken worden tot aan de Mandelbrug. AWV heeft dit intussen toegezegd. De afstemming van beide dossier leidt op die manier tot een continue oplossing in het buitengebied.

Op grondgebied van Wielsbeke sluit het project aan op de bestaande infrastructuur met tweezijdige fietspaden.

De keuze voor tweezijdige fietspaden leidt niet tot complicaties aan de geplande rotonde Ridder de Ghellinckstraat – Breestraat, wat wel het geval zou zijn in geval een dubbelrichtingsfietspad aangelegd zou worden. Het ontwerp van de rotonde is reeds voorgelegd aan de PAC. Beide dossiers zijn optimaal op elkaar afgestemd.

4.1.2. Materialengebruik

De fietspaden zelf wordt op een breedte van 175cm ingetekend, uitvoering in KWS opgesloten door ter plaatse gestorte boordstenen type ID2. Op plaatsen waar er interactie is met het gemotoriseerd verkeer, wordt het fietspad van een in de massa gekleurde rode top laag voorzien.

Het fietspad wordt gefundeerd op 20cm schraal beton. Er wordt afgezien van de traditionele steenslagfundering onder KWS, gezien er gevaar is op scheurvorming van de KWS in langsrichting (afglijden richting nieuwe gracht). Nieuwe grachten worden oww de stabiliteit van het fietspad van oeverversterking voorzien.

Toegangen tot landbouwpercelen worden in KWS uitgevoerd. Toegangen tot bebouwde percelen zijn in betonstraatstenen 22/11

voorzien, evenals verharde bermen. Voetpaden worden in betonstraatstenen 22/22 aangelegd.

Bushaltehavens zijn in KWS voorzien.

4.1.3. Verlichting

Op vandaag is de weg éézijdig verlicht op de noordelijke zijde vanaf de grens met Ingelmunster tot aan de Wantestraat. Daar steekt de verlichting over – evenals de bovengrondse netten – om verder te gaan op de zuidzijde tot aan de Nieuwstraat.

Vanaf de Dalakkerstraat is de OV op de zuidzijde aanwezig tot aan de grens met Wielsbeke om daar van kant te wisselen richting Wielsbeke. De rotonde is uitgerust met een afzonderlijk paal- en armatuurtype.

De GBC beslist om een module 17 aan te vragen voor een nieuwe verlichting buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom, met name tussen de Dalakkerstraat en de Keizerstraat (Oostrozebeke), wordt een module 4 opgestart. Ook de poorten ter hoogte van de Nieuwstraat (Oostrozebeke) en ter hoogte van de Driesstraat (Wielsbeke) worden via de module 4 door Eandis uitgelicht. Beide gemeenten dienen bijgevolg een module 4 in, waarbij Eandis telkens de studie opmaakt.

Binnen de bebouwde kom wordt geopteerd voor palen op de wegzijde waar geen bomen staan, en waar ook geen parkeerstrook is. Deze opstelling garandeert de meest efficiënte uitlichting van het wegvak. Palen om de 36m, op de rooilijn (ca. 3,5m van de rijweg) wat resulteert in een lichtwaarde van minstens 1 candela per vierkante meter. Er wordt geopteerd voor geel licht.

Ter hoogte van de poorten zal Eandis een portiekopstelling met drie OV-palen voorstellen, met een hoger lichtniveau en wit licht. Deze keuze onderstreept het belang van de poorten in het wegbeeld. De portiekopstelling garandeert ook voldoende visueel effect overdag.

EMG plaats de palen buiten de bebouwde kom op de zuidzijde, met een onderlinge tussenafstand van 45m. Paalhoogte 12m. De boomstelling is aangepast aan het OV-plan van EMG. Lichtkleur geel.

De volledige lichtstudie van Eandis betreffende de vakken die onder module 4 vallen zal pas in februari beschikbaar zijn. Voor het gedeelte Dalakkerstraat – Keizerstraat is de studie reeds gemaakt, maar het dossier module 4 wordt ineens en afzonderlijk van de rest voorgelegd op de PAC van maart. De module 17 wordt dan ook nog eens voorgelegd, zodat een totaalbeeld ter goedkeuring voorgesteld kan worden.

4.1.4. Waterhuishouding

Nieuwe langsgrachten vervangen de huidige. Het water afkomstig van de rijweg wordt dmv nieuwe weggoten opgevangen. Huidige module 13 dossier is gekoppeld aan een Aquafin-rioleringsproject waarbij een volledig nieuw DWA- en RWA-stelsel gebouwd wordt.

4.1.5. Groenstructuur

Beide gemeentebesturen wensen in het kader van de reductie van fijn stof haagmassieven van beuk aan te planten. Het project leent zich uitermate tot haagbeplantingen gezien de voorgestelde profielen buiten de bebouwde kom. Er wordt voorgesteld om *Acer campestre* toe te passen. Deze soort is strooizoutresistent.

De bredere profielen worden van laanbomen voorzien. De definitieve inplanting wordt bepaald in synergie met de plaatsing van de OV-palen. Er wordt voor een aanplanting van *Fraxinus excelsior* geopteerd.

Binnen de bebouwde kom wordt de langsparkeerstrook onderbroken met boomvakken waar laanbomen in geplaatst worden : *Acer campestre* 'Elsrijk'. De parkeerstrook doet zich éézijdig voor. De OV kan best op de andere zijde in het voetpad geplaatst worden.

4.2. Specifieke ontwerpdetails

4.2.1. Toegang landbouwpercelen

Elke landbouwentiteit (niet noodzakelijk perceelsgewijs, wel per blok van samen gebruite percelen) wordt d.m.v. een verharde toegang ontsloten. Dit principe verlengt de levensduur van het fietspad (geen afbrokkelende randen of weggereden boordstenen,...). De toegangen zijn voorzien op een breedte van 7,50m per perceel en worden zo mogelijk per twee percelen gecombineerd. Omwille van de aanlegkost en de uitvoeringstermijn wordt KWS voorgesteld. Het fietspad loopt visueel door dank zij een continuïteit van de boordstenen ID2 die het fietspad opsluiten.

4.2.2. Bushaltes

De bushaltes buiten de bebouwde kom worden met een vrijliggende haltehaven uitgerust, verharding in KWS zodat geen naad

tussen rijweg en bushaltehaven ontstaat. Langsnaden zijn kwetsbaar voor degradatie. De haltehavens zijn van een perron in opstand voorzien, lengte 25m. Het fietspad wordt telkens rondom het perron geleid met een veiligheidsstrook van 50cm tussen fietspad en perron. Elke halte is op plan met een schuilhuisje uitgerust, maar de Gemeenten zullen de schuilhuisjes zelf plaatsen in samenspraak met De Lijn (subsidiemogelijkheden). De schuilhuisjes maken geen deel uit van huidig dossier.

Ook de huidige bushalte zonder haltehaven ter hoogte van de rotonde Ridder de Ghellinckstraat – Breestraat wordt met een haltehaven uitgerust (lijnen 81 en 54), zodat de halterende bus niet langer de doorstroming op de rotonde hindert.

De enige halte binnen de bebouwde kom, gelegen aan de Gaverstraat, wordt niet met afzonderlijke haltehavens uitgerust. De bus halteert er op de rijweg. Er zijn verhoogde perrons voorzien over een lengte van 25m. Ook hier wordt het fietspad omgeleid rekening houdend met een schrikafstand van 50cm.

4.2.3. Kruispuntoplossingen

De zijstraten zijn ondergeschikt aan de gewestweg in de wegcategorisering. De fietspaden hebben voorrang op de zijstraten. In de wegvakken met vrijliggende fietspaden worden deze in de aanloop van het kruispunt over 30m aanliggend gebracht.

De nieuwe rotonde op de Ridder de Ghellinck – Breestraat maakt deel uit van een module 14-project en niet van huidige nota. De nieuwe rotonde wordt met straal 27m ontworpen, en functioneert in het afwikkelen van het vrachtverkeer naar het hoger wegennet, waarbij de kernen van Oostrozebeke en van Wielsbeke grotendeels gevrijwaard worden van de huidige intensiteiten aan vrachtverkeer. Het concept van de rotonde is reeds voorgelegd aan de PAC. De plannen zijn geïntegreerd in deze van huidig dossier, zodat een optimale afstemming bekomen wordt.

4.2.4. Poorteffecten

Zoals reeds aangegeven worden de poorten in de vorm van middengeleiders geconcipteerd. Deze voldoen aan de omzendbrief MOW/AWV 2008/26 terzake. De middengeleiders dienen niet als oversteekplaats; de fietspaden zijn zowel binnen als buiten de bebouwde kom tweezijdig.

4.2.5. Dwarsing De Mandel op de gemeentegrens Ingelmunster - Oostrozebeke

De brug over de Mandel laat het toe om de fietspaden aan te leggen, zij het op een tussenafstand van slechts 65cm van de rijweg. Dat is te smal om voldoende veiligheid te garanderen. Op advies van de mobiliteitsbegeleider wordt ten zuiden van de N357 een fietsbrug over de Mandel ingeplant, waarover het zuidelijk gelegen fietspad aangelegd wordt. Op de bestaande brug

wordt de rijweg in het project van AWW (N382) vanaf de te bouwen rotonde gedesaxeerd zodat het noordelijk fietspad op een ruimere afstand van de rijweg aangelegd kan worden. De extra onteigeningen en de fietsbrug vallen onder de module 13.

De fietsbrug heeft een overspanning van 20,00m. De brug heeft een nuttige doorgangsbreedte van 2,75m, zodat de leuning geen obstakel zijn voor de fietser. De leuning lopen voor en na de brug 5m door op vaste grond, zodat fietsers niet op het talud naar de waterloop kunnen terechtkomen.

Omwillen van een ideaal fietscomfort, een eenvoudige constructie en een gering onderhoud wordt voorgesteld om met zelfdragende lichtgewicht dekplanken te werken. Deze dekplanken uit alu zijn afgewerkt met rubberkorrels. De toepassing van zelfdragende dekplanken beperkt de stalen onderconstructie tot twee hoofdliggers en 8 dwarsliggers.

De leuning zijn voorzien in hardhout. Ze voldoen aan de gestelde normen inzake valhoogte, beklimbaarheid...

De landhoofden zijn in gewapend beton; zij dragen op damwanden gezien de beperkte weerstand van de ondergrond tot op grote diepte.

4.3. Overige ontwerpelementen

4.3.1. Onteigeningen

Het project gaat gepaard met strookonteigeningen met een variërende breedte. Er worden geen perceelonteigeningen voorgesteld.

4.3.2. Nutsleidingen

De luchtleidingen worden mogelijk ondergronds gebracht. De keuze hangt af van de raming die Eandis zal voorstellen.

Omwillen van de ondergrondse nutsleidingen is het onmogelijk om de nieuwe rioleringen (twee strengen per kant) in de berm tussen de huidige rijweg en rooilijn aan te leggen. De rijweg dient opgebroken te worden voor de aanleg van het rioleringsstelsel. De nutsleidingen blijven aanwezig tussen de nieuwe rioolstrengen en de rooilijn.

Bij het inplannen van laanbomen wordt rekening gehouden met de ondergrondse leidingen en de rioleringen, zodat een duurzame groenstructuur mogelijk is.

4.3.3. Fasering en omleidingen

Verder af te toetsen met alle actoren, ook in functie van de geplande rioleringswerken.

4.4. Flankerende maatregelen

De gemeente Oostrozebeke heeft een traditie bij het openstellen van fietspaden. Er wordt een opening voorzien waarbij ook de inwoners van de weg uitgenodigd worden. Na het inrijden van de weg, waarbij gezorgd wordt voor de nodige animatie, worden de inwoners uitgenodigd naar een verzorgde receptie. Tevens wordt de pers uitgenodigd zodat het nieuwe fietspad een regionale weerklank krijgt.

Wat specifiek dit fietspad betreft zal afhankelijk van de realisatie van de verschillende fases beslist worden of er per fase een openstelling gebeurt of bij de volledige realisatie. Wat fase 3 betreft zal zeker samengewerkt worden met de gemeente Wielsbeke.

Omdat het een belangrijke fietsverbinding betreft zullen de bedrijven gevestigd langs deze weg gevraagd worden om hun werknemers te sensibiliseren om de fiets te gebruiken. Speciale aandacht zal ook gaan naar de scholen gevestigd in het centrum van de gemeente.

De dienst communicatie van de gemeente krijgt de opdracht om een campagne uit te werken. Een campagne, die jong en oud, de occasionele gebruiker als de dagelijks gebruiker, de wielertoerist, de werknemer, de leerling, de werkgever, de student, de winkelbezoeker ... aanzet tot het gebruik van de fiets en in het bijzonder het fietspad langs de N357.

5. VERDERE PROCEDURE

De projectnota wordt op de PAC van december voorgelegd exclusief de module 4. De module 4 (en de module 17 zodat een totaalbeeld van de OV gebracht kan worden) worden nog eens afzonderlijk op de PAC van maart 2010 geagendeerd.

Met een conformverklarde projectnota op zak worden simultaan een aantal deelstudies uitgevoerd :

- Detaillering en technische afwerking
- Berekening grondverzet en aanvraag milieuhygiënisch bodemonderzoek
- Opmaak bouwaanvraagdossier
- Opmaak onteigeningsdossier

Zodra de bouwvergunning bekomen is, en de resultaten van het milieuhygiënisch grondonderzoek gekend zijn, wordt het aanbestedingsdossier opgemaakt. De aanbesteding heeft plaats als de onteigeningen rond zijn. De onteigeningen worden door AWW uitgevoerd.

Rekening houdende met het feit dat de onteigeningsprocedure doorgaans een jaar duurt, lijkt eind 2010 – begin 2011 als streefdatum voor de aanbesteding haalbaar, maar de exacte timing zal voor een stuk afhangen van de fasering van het Aquafinproject.

6. EVALUATIE VAN HET PROJECT

Om het project later te kunnen evalueren is een kwantificering van de huidige situatie noodzakelijk. De startnota bevat de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer alsook uitgebreid gegevens over de verkeersongevallen die geregistreerd zijn.

Het onttrekken van het zwaar vervoer uit de kernen van Oostrozebeke en Wielsbeke door de aanleg van de N382 zal de intensiteiten doen dalen. Gezien de meeste ongevallen met personenauto's gebeuren (hoofdzakelijk kop-staartaanrijdingen), wordt niet meteen een grote veiligheidswinst verwacht door de reductie van het vrachtverkeer.

Wat wel een betekenisvolle veiligheidswinst kan opleveren is het wijzigend wegbeeld door het inpassen van de fietspaden, haagblokken,... ten gunste van een betere snelheidsbeheersing. Het wegbeeld wordt visueel smaller dan in de actuele situatie. De poorten zullen ook hun effect niet missen.

Een verdere opvolging van de ongevallenregistratie is bij deze cruciaal in de evaluatie van het project.

Om het effect van de nieuwe fietsinfrastructuur op de fietsintensiteiten te kunnen beoordelen, is het aangewezen om aansluitend op de uitwerking van huidige projectnota een nulmeting van het fietsverkeer uit te voeren, dit op een aantal plaatsen. Er wordt bij voorkeur geteld op een doordeweekse schooldag, tijdens de ochtend- en de avondspits. De telling kan best niet uitgevoerd worden bij regenweer of andere weersomstandigheden “die de fietser binnen houden”.

7. RAMING

Zie bijlage

8. BIJLAGEN

bijlage 1 : set plannen

bijlage 2 : raming module 13

bijlage 3 : verslag PAC 14.01.08

bijlage 4 : verslag GBC 16 juli 2009

bijlage 5 : verslag GBC 1 oktober 2009

bijlage 6 : verslag GBC 12 november 2009

Opgemaakt door de B.V.B.A.
Studiebureau ir. CH. LOBELLE.
8200 - BRUGGE (Sint-Andries)
op 15 september 2009
bijgewerkt op 26 oktober 2009
en op 19 november 2009

ir. PH. LOBELLE, Zaakvoerder