

INHOUDSOPGAVE

1	Projectbeschrijving	3
1.1	Situering van het projectgebied	3
1.2	Ruimtelijke Visie	3
1.3	Wegtracé	5
1.4	De schoolomgeving 'De Mijlpaal' en de bushalte Congregatiestraat	6
1.5	Parkeren op openbaar domein	7
1.6	Kruispunten	7
1.6.1	Kruispunt Luchterenstraat – Boskeetstraat	8
1.6.2	Kruispunt Boskeetstraat - Beekstraat	9
1.6.3	Kruispunt Antoon Catriestraat - Kruisstraat	9
1.6.4	Kruispunt Antoon Catriestraat – Rozenlaan	10
1.6.5	Kruispunt Antoon Catriestraat – Deinseseenweg	11
1.7	SAMENVATTING VAN DE INRICHTING VAN DE ANTOON CATRIESTRAAT EN BOSKEETSTRAAT	12
1.8	Projectdoelstelling	12
2	Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein.....	13
3	Projectplan	13

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied bevindt zich langsheen de N461, Antoon Catriestraat en Boskeetstraat te Gent, meer bepaald tussen de het kruispunt met de Deinsesteenweg en de Gavergrachtstraat.

1.2 RUIMTELIJKE VISIE

In de onderstaande paragrafen wordt de visie voor het studiegebied en de concrete kruispuntconcepten toegelicht.



Figuur 1: ruimtelijke visie op het studiegebied

Het stedelijke en landschappelijke karakter worden beide versterkt door het aanbrengen van duidelijk onderscheidbare segmenten. Elk segment krijgt een herkenbaar wegprofiel. De versnippering van de grachten wordt tegengegaan en de continuïteit wordt hersteld. De bomenrij wordt gecombineerd met grachten. Ter hoogte van de doorsteken en trage wegen wordt voor een andere boomsoort gekozen om deze paden te markeren.

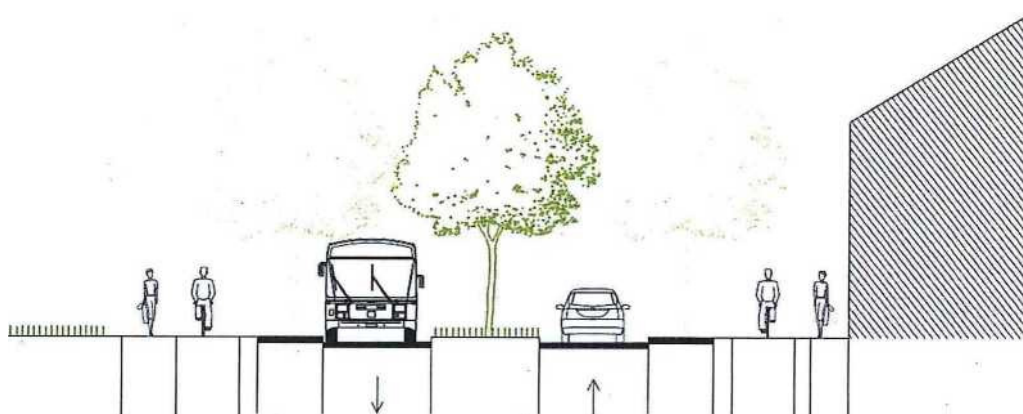
Het stedelijke karakter wordt benadrukt door een bomenrij aan een zijde van de rijweg (soms aan beide zijden) en enkele bomen in de middengeleiders. Ter hoogte van de ruimte aan bedrijvencluster Ret wordt het huidige parkeerveld groener ingericht: er worden meer bomen voorzien en deze worden geclusterd aangeplant.

Het landschappelijke karakter wordt versterkt door de grachten met bomen te combineren om een ruime en kwalitatieve groenstructuur te verkrijgen. De open grachten worden maximaal voorzien indien dit fysiek inpasbaar en technisch mogelijk is. De grachten liggen zoveel mogelijk aan de zuidzijde, behalve de zone in het noordelijk deel van de Catriestraat waar het weiland aan de

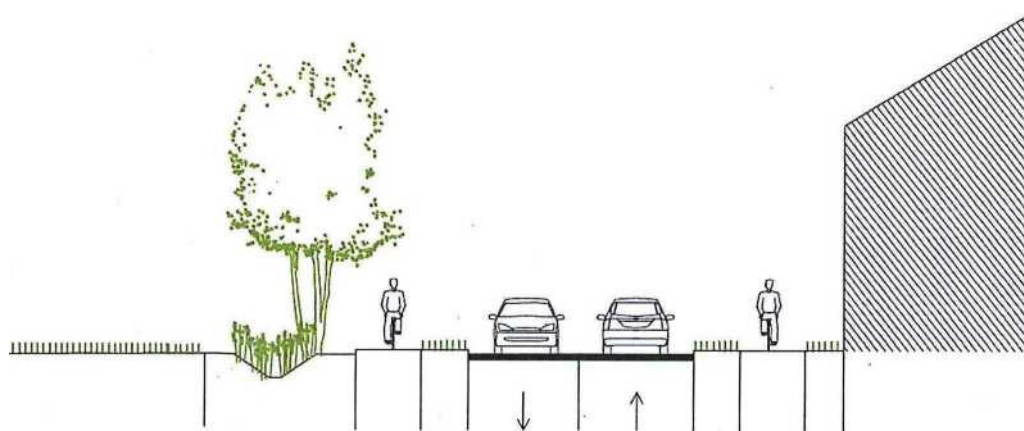
noordzijde ligt. Ter hoogte van het weiland zijn de bomen minder dicht ingeplant om het zicht op de achterliggende weilanden te behouden.

De trage wegen worden ruimtelijk herkenbaar gemaakt door het plaatsen van een andere boomsoort ter hoogte van de doorsteken. De markante rode beuk wordt indien mogelijk bewaard. De bomenrij tussen huisnummers 103 en 119 kan niet behouden worden en wordt vervangen door een nieuwe elzenrij aan de achterzijde van de nieuwe gracht.

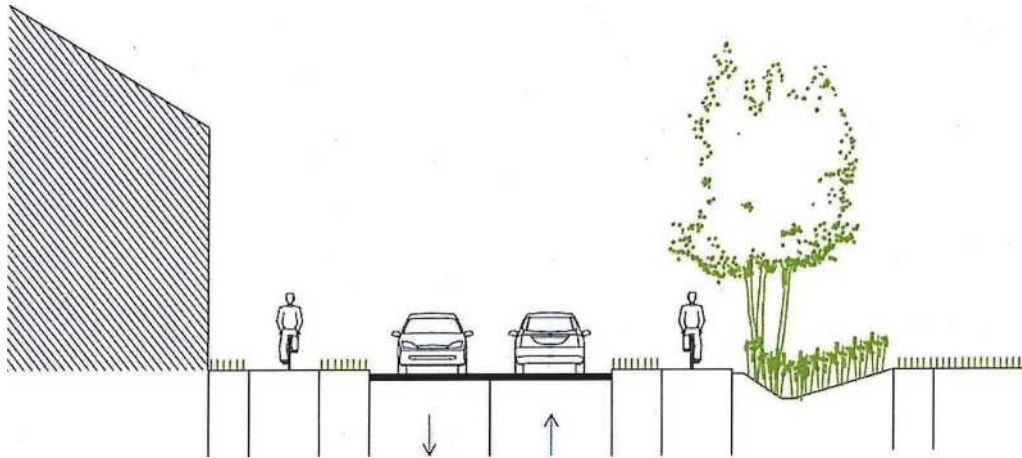
De visie geeft aanleiding tot een aantal dwarsprofielen, waarvan hier enkele ter illustratie zijn weergegeven.



Figuur 2: Typeprofiel van de zone met stedelijk karakter, ter hoogte van de bushalte met de middengeleiders, aangeplant met hoogstammige bomen waar mogelijk



Figuur 3: Typeprofiel met bomen en de gracht aan de zuidzijde, in het gedeelte met het landschappelijk karakter



Figuur 4: Typeprofiel met bomen en de gracht aan de noordzijde, ter hoogte van het weiland

1.3 WEGTRACÉ

De rijbaan is voorzien als 2x1 (één rijvak per rijrichting).

De fietsinfrastructuur wordt voorzien als verhoogde vrijliggende enkelrichtingsfietspaden. Deze inrichting geeft veel comfort aan de fietser. De Antoon Catriestraat en de Boskeetstraat zijn immers geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. In het Verkeersleefbaarheidsplan Drongen, waarbij ook de inwoners bevestigd werden, is de wens naar kwalitatieve fietsinfrastructuur al aanwezig. Deze behoefte wordt nogmaals uitdrukkelijk bevestigd door de klankbordgroep.

De Antoon Catriestraat en de Boskeetstraat liggen in de bebouwde kom, maar het is geen klassiek verblijfsgebied. In vergelijking met een klassiek verblijfsgebied is het tracé minder druk bebouwd en zijn er slechts een beperkt aantal handelsfuncties, waardoor de frequentie van oversteken lager ligt. Bovendien is de wegategorisering lokaal type 1, met een verbindend karakter.

Daarenboven is het tracé bochtig, wat eveneens pleit voor een veiligheidsafstand tussen rijweg en fietspad.

Het uit elkaar leggen van de fietspaden en de rijbaan verhoogt de belevingswaarde voor de zwakke weggebruiker.

In het segment met eerder stedelijk karakter (tussen Deinsesteenweg en Kruisstraat/Paradijskouter) zou men theoretisch gezien nog aanliggende fietspaden kunnen overwegen. Doch ook hier betreft het nog geen klassiek verblijfsgebied. Bovendien zijn er meerdere bijkomende argumenten pro vrijliggende fietspaden:

- De inrichting van bushaltes ter hoogte van de Rozenlaan en ter hoogte van de doorsteek naar Boelenaar: fietspaden achter perron te leggen;
- De inrichting van een parkeergelegenheid ter hoogte van het bedrijventercentrum Ret (zie verder): fietspad wordt achter de parkeerzone gelegd om conflictsituaties met in- en uit de parkeergelegenheid rijdende voertuigen te vermijden;

- Tussen de Vlaamse Hefboomweg en de school 'De Mijlpaal' wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien zodat schoolkinderen vanuit de Vlaamse Hefboomweg niet onnodig tweemaal moeten oversteken;
- De aantakende zijstraten worden met een uitritconstructie voorzien (zie hieronder);
- Tussen de Congregatiestraat en de Deinseseesteenweg sluit er geen bebouwing aan op de Antoon Catriestraat, met uitzondering van drie bedrijven tegen de Deinseseesteenweg;
- Voor het kruispunt met de Deinseseesteenweg wordt een typeoplossing voorgesteld waarbij fietsers in de verkeerslichtenregeling worden opgenomen (zie verder).

Zoals reeds aangehaald heeft het zuidelijke deel van de Antoon Catriestraat, tot de Kruisstraat/Paradijkskouter, een meer stedelijk karakter. In deze zone wordt voetgangersinfrastructuur voorzien in de vorm van voetpaden met blindengeleiding.

In de bochten van de Antoon Catriestraat worden ook smalle attentieverhogende middengeleiders voorzien. Concreet zijn dit de bochten ter hoogte van het bedrijvent centrum Ret, de Rozenlaan en ter hoogte van het weiland (huisnummer 151).

In de bocht ter hoogte van het kruispunt Boskeetstraat-Beekstraat wordt een volwaardige middenberm voorgesteld, gezien de voorrangssituatie en de intensiteiten op dit kruispunt.

Ook ter hoogte van de toekomstige fietsverbinding tussen de Boskeetstraat en de Gijzelstraat wordt een brede middengeleider voorzien, zodat de fietser in twee tijden kan oversteken en tussen de rijrichtingen een rustpunt heeft.

De snelheidsremmende werking van deze middengeleiders benadrukt het snelheidsregime van 50 km/u.

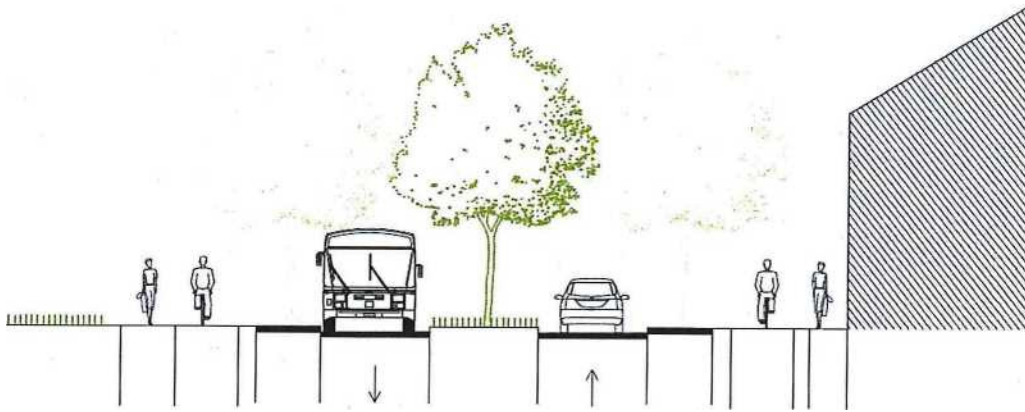
Voor de aantakende zijstraten op de Antoon Catriestraat wordt een uitritconstructie voorgesteld, ter attentieverhoging voor de fietsers en de kruispuntsituatie. De uitzondering hierop zijn de lokale ontsluitingswegen Kruisstraat, Paradijkskouter en Beekstraat

1.4 DE SCHOOLOMGEVING 'DE MIJLPAAL' EN DE BUSHALTE CONGREGATIESTRAAT

De schoolomgeving ligt in het gedeelte met stedelijk karakter, heeft een snelheidsregime van 30 km/u en heeft twee voetgangersoversteken. Net voor de zone 30 ligt de bushalte met de oversteek aan de doorsteek Fresiastraat-Boelenaar.

Voor de schoolomgeving wordt voorgesteld om:

- Twee asverschuivingen toe te voegen, door het inbrengen van middengeleiders. Één asverschuiving komt ter hoogte van de bushalte en een andere wordt ter hoogte van de school voorzien. De middengeleiders worden aangeplant met bomen waar mogelijk (afweging t.o.v. de zichtbaarheid) en zorgen ervoor dat de voetgangersoversteken een tussenzone hebben.
- Waar technisch mogelijk worden langs de weg bomen voorzien om het wegprofiel visueel te versmallen. In combinatie met de middengeleiders als obstakels wordt zo een verkeervertragend wegbeeld gerealiseerd.
- Het dwarsprofiel voorziet in vrijliggende fietspaden.



Figuur 5: Profiel ter hoogte van de bushalte met de middengeleiders

1.5 PARKEREN OP OPENBAAR DOMEIN

Er wordt voor geopteerd om parkeren op de rijweg niet toe te laten (discontinuïteit, belemmering, zichtbelemmering, verhoogd ongevalrisico en beschadiging geparkeerde wagens), d.m.v. asbelijning.

Verspreid over de Antoon Catriestraat wordt (beperkt) parkeermogelijkheid voorzien, in zones met de grootste parkeerbehoefte en waar bestaande parkeermogelijkheid (gedeeltelijk) ontnomen wordt.

De ruimte ter hoogte van de bedrijvencluster Ret krijgt een groene inrichting, gecombineerd met parkeergelegenheid.

Ter hoogte van huisnummers 141, 154 en 191 wordt beperkt langsparkeren voorzien. Zo wordt tegemoet gekomen aan de input van bewoners waar dit mogelijk was. De parkeerplaatsen worden geritmeerd met bomen: om de twee plaatsen wordt een boom voorzien.

Om fout stilstaan op het fietspad bij het ophalen en afzetten van schoolgaande kinderen te vermijden, wordt ter hoogte van de school 'De Mijlpaal' een haag voorzien tussen fietspad en rijweg.

1.6 KRUISPUNTEN

De criteria voor de kruispunten zijn onder te verdelen in drie categorieën: de verkeerstechnische aspecten, de ruimtelijke kwaliteit en de specifieke plaatsgebonden aandachtspunten. Deze punten zijn belangrijk bij de inrichtingskeuze van de kruispunten. De criteria zijn:

De verkeerstechnische aspecten:

- De veiligheid op het kruispunt;
- Het snelheidsremmend effect van de kruispuntconfiguratie;
- De verkeersdoorstroming;
- Het openbaar vervoer;
- De leesbaarheid van het kruispunt.

De ruimtelijke aspecten

- De ruimte-inname van het kruispuntconcept;
- De ruimtelijke kwaliteit van het kruispuntconcept.

De specifieke aandachtspunten voor de Luchterenstraat-Boskeetstraat zijn:

- De keerbeweging van de bus;
- De overdimensionering van het kruispunt;
- De rechtlijnigheid van de Luchterenstraat – Gavergrachtstraat.

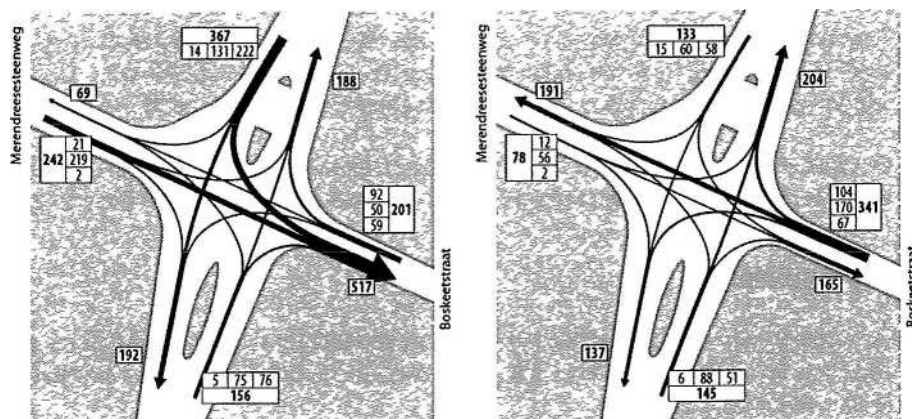
De specifieke aandachtspunten voor de Beekstraat-Boskeetstraat zijn:

- De aansluiting met het dubbelrichtingsfietspad;
- De rechtlijnigheid van de Boskeetstraat – Beekstraat.

1.6.1 Kruispunt Luchterenstraat – Boskeetstraat

Hier kunnen een rotonde, lichtengeregeld kruispunt, voorrangskruispunt of voorrang van rechts configuratie voorgesteld worden.

Bij dit kruispunt is één aandachtspunt bepalend voor de configuratie. De randvoorwaarde dat de bus moet kunnen keren op het kruispunt heeft een dwingende impact op de kruispuntconfiguratie. Bovendien is de ruimtenoodzaak van de keerbeweging strijdig met het negatief beschouwen van de overdimensionering van het kruispunt. Ook de intensiteiten op het kruispunt met de zware linksafbeweging vanuit de Gavergrachtstraat (222 pae ochtendspits) naar de Boskeetstraat is een belangrijk punt. De configuratie moet ook snelheidsremmend zijn voor alle richtingen.



Figuur 6: Gemotoriseerd verkeer in de ochtendspits (in pae)

Figuur 7: Gemotoriseerd verkeer in de avondspits (in pae)

Enkel een rotonde kan de keerbeweging op een kwalitatieve manier in zich opnemen. Ook de huidige overdimensionering van het kruispunt en de linksafbeweging vanuit de Gavergrachtstraat naar de Boskeetstraat kunnen zo kwalitatief goed opgevangen worden. Ook de intensiteiten op het kruispunt, in het bijzonder de zware linksaf vanuit de Gavergrachtstraat naar de Boskeetstraat, pleiten voor een rotonde. Andere kruispuntconfiguraties zoals een lichtengeregeld of voorrangskruispunt zouden de huidige dimensionering van het kruispunt minstens moeten behouden. Hierbij is een voorrang van rechts-regeling al minder gewenst omwille van het vergrote

(subjectieve) onveiligheidsgevoel dat deze configuratie in zich draagt. Een voorrangskruispunt komt overeen met de huidige toestand van het kruispunt.

De ruimtelijke impact van de keerbeweging is hier ook meteen duidelijk. Een verkeerslichtenregeling impliceert aparte verkeerslichten specifiek voor de bus en ook een aparte opstelstrook voor de bus om de keerbeweging conflictvrij te kunnen inzetten.

Een rotonde werkt ook snelheidsremmend voor alle richtingen.

Er wordt gekozen voor een rotonde met buitenstraal 16 m. Dit rekening houdend met de rijcurvesimulatie, CROW-publicatie 126 'Eenheid in rotondes', de vrije ruimte tussen de te behouden woningen en de onteigeningsnoodzaak.

Voor het kruispunt Luchterenstraat - Boskeetstraat wordt bijgevolg gekozen voor een rotondeconfiguratie.

Binnen de ruimtelijke visie kan het middeneiland van de rotonde aangeplant worden met bomen en zo ingebed worden in de ruimtelijke visie en als poort functioneren.

De fietsinfrastructuur is vrijliggend van de rotonde en de oversteken zijn uit de voorrang ingericht.

1.6.2 Kruispunt Boskeetstraat - Beekstraat

De Boskeetstraat is hoger gecategoriseerd dan de Beekstraat (mobiliteitsplan Gent). In de huidige situatie verleent de Beekstraat voorrang t.o.v. de Boskeetstraat en de Antoon Catriestraat (lokale wegen van type 1). De voorrangregeling volgt de wegategorisering. De huidige hiërarchie tussen Antoon Catriestraat/Boskeetstraat en de Beekstraat blijft bij voorkeur behouden. Een configuratie als voorrangskruispunt, brengt een duidelijke hiërarchie aan tussen de wegen.

Bovendien heeft een voorrangskruispunt een snelheidsremmend effect op de ondergeschikte weg. In de huidige toestand en wegbeeld is het snelheidsremmende effect beperkt. Een loodrechte aansluiting op de bocht en een middeneiland in de herinrichting komt hieraan tegemoet en optimaliseert de hiërarchie tussen de wegen.

De configuratie als voorrangskruispunt legt geen beperkingen op aan de busverbinding die over de Boskeetstraat/Beekstraat loopt.

In de toekomst wordt de Beekstraat ook heringericht. De studie voor de herinrichting is lopend. Momenteel voorziet deze studie om de fietsinfrastructuur als enkelrichtingsfietspaden te voorzien. In de huidige situatie ligt aan de noordzijde van de Beekstraat een dubbelrichtingsfietspad. De aansluiting van de fietsinfrastructuur in de Antoon Catriestraat en de Beekstraat is afhankelijk van de straat die eerst heringericht wordt.

1.6.3 Kruispunt Antoon Catriestraat - Kruisstraat

De assen van de straten Kruisstraat en Paradijskouter worden beter op elkaar afgelijnd en de zichtbaarheid van het kruispunt wordt verhoogd.

1.6.4 Kruispunt Antoon Catriestraat – Rozenlaan

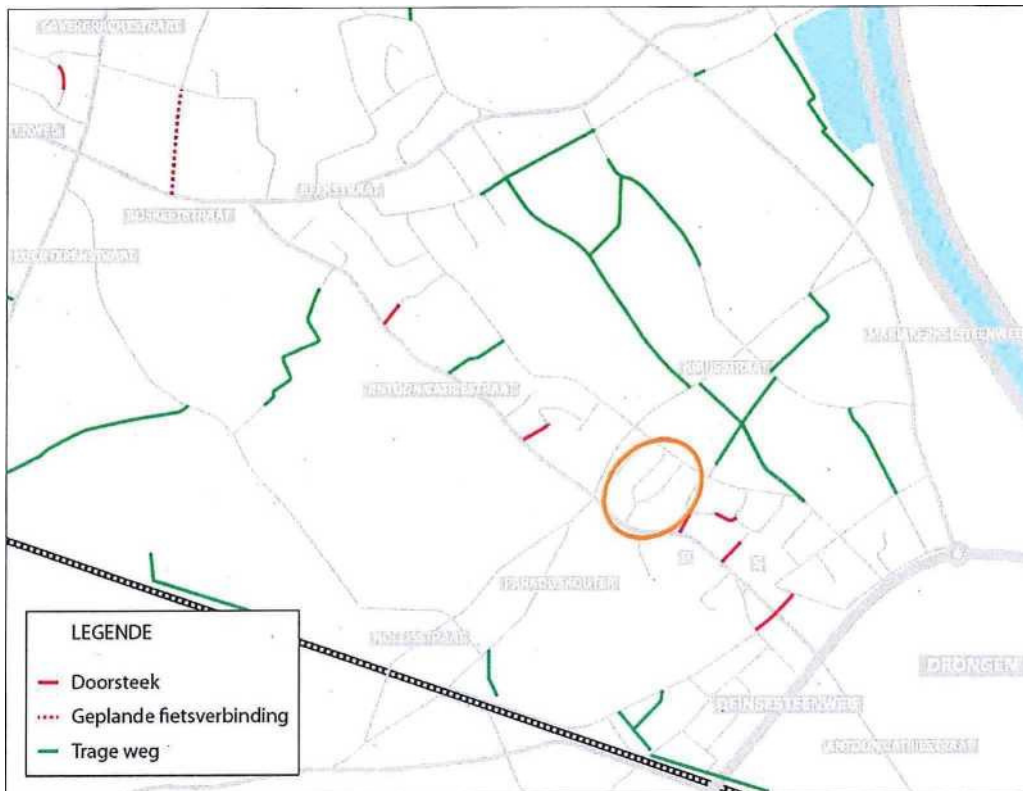
De Rozenlaan ligt op 25 meter van het kruispunt Kruisstraat – Antoon Catriestraat en sluit rechtstreeks op de Antoon Catriestraat aan. De woningen hebben ook een dubbele ontsluiting op de Luchterenkerkweg: de Rozenlaan en de Akkerwindelaan.



Figuur 8: Kruispunt Antoon Catriestraat - Rozenlaan

Bij de herinrichting van de Antoon Catriestraat zal de Rozenlaan geknipt worden voor gemotoriseerd verkeer. De voordelen van deze ingreep zijn:

- Het verhogen van de verkeersveiligheid. Een kruispunt minder betekent ook een conflictpunt minder. Bovendien ligt het kruispunt in een bocht van de weg.
- Het scheiden van het gemotoriseerd verkeer en de fietsers en voetgangers.
- De Rozenlaan kan gebruikt worden als 'shortcut' tussen de Antoon Catriestraat en Luchterenkerkweg. Door te knippen is geen doorgaand verkeer door de woonwijk Rozenlaan-Akkerwinden meer mogelijk.
- Versterken van de as Kruisstraat – Hollistraat als verbindende as in het weefsel en zijn wegcategory.
- Ruimte om de bushaltes ter hoogte van de Kruisstraat kwalitatief in te planten. Het openbaar vervoer krijgt de voorkeur op de personenwagen, in de geest van het STOP-principe.
- Het inpassen van de Rozenlaan in het karakteristieke netwerk met de doorsteken van het woonweefsel ontsloten op de Luchterenkerkweg. Zie onderstaande figuur.
- Een betere zichtbaarheid. Door het afsluiten van de Rozenlaan kan de flauwe bocht uitgevlakt worden, wat weggeometrie en de zichtbaarheid op het kruispunt van de Kruisstraat verbetert.



Figuur 9: De Rozenlaan in het wegennetwerk

De nadelen zijn:

- Het autonetwerk wordt minder robuust. Er is geen alternatieve doorgang voor gemotoriseerd verkeer in de directe nabijheid indien de Kruisstraat ontoegankelijk zou zijn. Op grotere schaal zijn echter alternatieve routes te vinden, de bereikbaarheid komt niet in het gedrang.
- In de Rozenlaan zijn 5 erfontsluitingen, die in dit scenario via de Luchterkerkweg en de Kruisstraat naar de Antoon Catriestraat zullen moeten rijden. De extra af te leggen weg voor deze bewoners is echter beperkt door de ligging in de nabijheid van de Kruisstraat, zeker in vergelijking met naburige verkavelingen.
- Door het afsluiten van de Rozenlaan ter hoogte van de Antoon Catriestraat zal het binnenrijden van de wijk in de toekomst gebeuren via de Kruisstraat en de Luchterkerkweg. Hier zullen de intensiteiten dus (weliswaar beperkt) toenemen.

1.6.5 Kruispunt Antoon Catriestraat – Deinseseenweg

Binnen deze studie worden volgende ingrepen voorgesteld:

- Het voorzien van fietsoversteken voor de fietsers uit de Antoon Catriestraat, uitbuigend, naast het bestaande zebrapad en met tussenzone in de middenberm van Deinseseenweg. De fietsers blijven wel in één tijd oversteken.
- De fietsoversteken langs de Deinseseenweg worden uitgebogen en kruisen de Antoon Catriestraat naast het zebrapad.
- Het verlengen en aanpassen van de middengeleiders aan beide zijden van de Antoon Catriestraat, in functie van de vooropstelstrook voor de linksafbewegingen, de voetgangers- en fietsoversteek en de snelheidsovergang tussen Deinseseenweg (70 km/u) en beide zijden Antoon Catriestraat (bebouwde kom, 50 km/u en verderop 30 km/u).

- Voorzien van een vooropstelstrook voor de linksafslaande bewegingen aan beide zijden van de Antoon Catriestraat.
- De parkeerstrook langs de Deinsteenweg wordt ter hoogte van het kruispunt ingekort in functie van de verkeersveiligheid.

1.7 SAMENVATTING VAN DE INRICHTING VAN DE ANTOON CATRIESTRAAT EN BOSKEETSTRAAT

Hieronder worden de belangrijkste punten van de herinrichting opgelijst:

- Het wegprofiel gaat uit van een 2x1 rijbaan met vrijliggende fietspaden, met het behouden van de grachten indien mogelijk en het aanplanten van bomen waar mogelijk. In de schoolomgeving, aan het kruispunt met de Beekstraat, aan de fietsoversteek Gijzelstraat en de rotonde worden volwaardige brede middengeleiders voorzien. Langs het tracé wordt op verschillende plaatsen smalle attentieverhogende middengeleiding voorzien. De kleine lokale wegen die aansluiten op de Antoon Catriestraat worden voorzien van een uitritconstructie ter hoogte van de aansluiting.
- Ter hoogte van de schoolomgeving worden middengeleiders aangebracht om een snelheidsremmend effect te verkrijgen.
- Kruispunt Luchterenstraat-Boskeetstraat wordt ingericht als rotonde met straal 16 meter.
- Kruispunt Boskeetstraat-Beekstraat wordt voorzien als een voorrangskruispunt met een loodrechte aansluiting van de Beekstraat op de bocht van de Antoon Catriestraat en de Boskeetstraat en een middeneiland.
- Kruispunt Antoon Catriestraat – Rozenlaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Ter hoogte van deze aansluiting wordt de bushalte voorzien.
- Kruispunt Antoon Catriestraat – Deinsteenweg wordt aangepast met een voorsorteerstrook voor de linksafbeweging, aangepaste fietsinfrastructuur en voetgangersinfrastructuur.
- Kruispunt Antoon Catriestraat – Kruisstraat wordt geoptimaliseerd door het beter aansluiten van de assen van de Kruisstraat en van de Paradijskouter en door het verhogen van de zichtbaarheid.

1.8 PROJECTDOELSTELLING

De onteigeningen zijn nodig omdat er onvoldoende ruimte is op openbaar domein om het projectplan te realiseren.

Voor de N461 werd een rooilijn ontworpen, de innames worden niet verder gelegd dan deze ontworpen rooilijn.

De innames zijn nodig :

- Ter hoogte van de volledig heraan te leggen kruispunten met de Beekstraat en de Luchterenstraat;
- Ter hoogte van de kruispunten Kruisstraat en Paradijskouter om de zichtbaarheid uit deze zijstraten te verhogen;
- Op de locaties waar een middengeleider wordt voorzien om de oversteekbaarheid voor de zachte weggebruiker te beveiligen;
- Op de locaties waar een asverschuiving wordt aangebracht als snelheidsremmende maatregel;
- Op de locaties waar de scherpe bochten worden heraangelegd ter bevordering van de verkeersveiligheid;
- Op de locaties waar er onvoldoende ruimte is voor de aanleg van vrijliggende fietspaden.

2 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Zoals voorzien in artikel 24,§4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten, vermits het handelt over weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Het is van belang dat de realisatie van het geheel gewaarborgd wordt en dat er een coherent en doelmatig beheer en beleid is, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheid toe en dat de overheid deze zelf ontwikkelt om de volgende elementen te vermijden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- onduidelijkheden inzake onderhoud en herstel;
- problemen van coördinatie tussen de aannemer van de overheid en de zelfrealisator;
- problemen qua toegankelijkheid.

Tevens dient gegarandeerd te worden dat er een overkoepelend beheer en onderhoud is en dient opdracht gegeven te worden tot het verplaatsen van nutsleidingen.

3 PROJECTPLAN

In bijlage van de nota zit het projectplan voor de werken

Opgemaakt door ir. Bart Crombez

Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken