

Herinrichting doortocht N70 Zeveneken

SO I
N70 Kmpt. 12,0 tot 14,4

Projectnota GBC
Definitief

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81
9000 Gent

Sweco Belgium NV
Gent, april 2017

Verantwoording

Titel : Herinrichting doortocht N70 Zeveneken

Subtitel : SO I
N70 Kmpt. 12,0 tot 14,4

Projectnota GBC

Projectnummer : 267204

Referentienummer : Herinrichting doortocht N70 Zeveneken projectnota

Revisie : 8

Datum : April 2017

Auteur(s) : Wim Marquenie, Marloes Cattersel, Thierry De Wilde, Julie Vanpeteghem

E-mail adres : julie.vanpeteghem@swecobelgium.be

Gecontroleerd door : Kristof Van Parys

Paraaf gecontroleerd : kristof.vanparys@swecobelgium.be

Goedgekeurd door : Julie Vanpeteghem

Paraaf goedgekeurd : julie.vanpeteghem@swecobelgium.be

Contact : Sweco Belgium NV
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
F +32 9 241 59 30
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Situering en afbakening van de opdracht.....	5
1.2	Kader van deze projectnota.....	5
1.3	Betrokken actoren	6
1.4	Historiek van het project	6
2	Voorkeursoplossing	7
2.1	Concept startnota.....	7
2.2	Aanvullingen na startnota	15
2.2.1	Structureel onderhoud AWW	15
2.2.2	Kruispunttelling Sint-Elooistraat 17/09/2012 & 18/09/2012	15
2.2.3	Afbakening bebouwde kom	16
2.2.4	Schoolomgeving De Eikenkring.....	16
2.3	Afwijkingen op startnota	17
2.3.1	Zone 4 (buitengebied)	17
2.3.2	Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone).....	17
2.3.3	Zone 2 (kernzone).....	18
2.3.4	Zone 1 (bebouwde kom, geen kernzone).....	19
2.3.5	Zone 0 – uitbreiding bebouwde kom	19
3	Concrete uitwerking.....	20
3.1	Zone 4 (buitengebied)	20
3.1.1	Aansluiting op bestaande toestand, westelijke grens der werken:	20
3.1.2	Detailering rotonde als poorteffect:	21
3.2	Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone).....	23
3.3	Zone 2 (kernzone).....	24
3.3.1	Omgeving St.-Elooistraat - 7 eiken:	24
3.3.2	Omgeving Hoekstraat – Drongenstraat:	25
3.4	Zone 1 - 0	28
4	Maatvoering en materiaalgebruik.....	29
4.1	Zone 4 (buitengebied)	29
4.2	Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone).....	30
4.3	Zone 2 (kernzone).....	31
4.4	Zone 1 + 0 (bebouwde kom, geen kernzone).....	32
5	Overige ontwerpelementen.....	33
5.1	Parkeren	33
5.2	Verlichting	34
5.2.1	Bestaande situatie.....	34
5.2.2	Ontworpen toestand – N70 te Zeveneken.....	34
5.3	Groenvoorzieningen	35
5.4	Onteigeningen.....	35
6	Flankerende maatregelen.....	36
7	Evaluatie	37

7.1	Evaluatie gebruik fiets/openbaar vervoer	37
7.2	Evaluatie verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer.....	37
8	Kostenraming.....	38
8.1	Financiering	38
8.2	Gedetailleerde kostenraming.....	38
9	Verdere procedures.....	39
9.1	Stappenplan / Timing	39
9.2	Riolering.....	39
10	Bijlagen.....	40
10.1	Verslag PAC: conformverklaring startnota, 15/03/2010	41
10.2	GBC-verslagen.....	42
10.3	Gedetailleerde raming	43
10.4	Projectnotaplannen en typedwarsprofielen	44
10.5	Simulatie rotonde N70 uitzonderlijk vervoer	45

De opdracht bestaat erin de doortocht van de N70 in Zeveneken (kmpt. 12,0 – 14,4) her in te richten. De N70 is de oude verbindingweg tussen Gent en Antwerpen en gaat dwars door het centrum van Zeveneken.

Tenslotte wordt ook waterloop 1201 verplaatst langs de Hoekstraat.



De herinrichting van de N70 in Zeveneken is onderhevig aan de kwaliteitsprocedure voorzien in het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid . De voorliggende projectnota is het logische vervolg op de conform verklaarde startnota van dit project (PAC 15/03/2010). In de voorliggende projectnota worden de aanpassingen en detailleringen t.o.v. het concept uit de startnota geduid. De start- en projectnota dienen derhalve als een geheel te worden beschouwd.

Grens der werken:

- N70 zijde Lochristi: aansluiten op de herinrichting 'Lozen Boer'
- N70 zijde Lokeren: tot en met huisnummer 337 / 312 of km 14,4
- Halve Dreef: de momenteel verharde rijweg is te vernieuwen (riolering)
- Sint-Elooistraat: enkel de geplande werken van Aquafin
- Drongenstraat: de spievormige aansluiting met de N70
- Kallestraat: de verharding in kasseien (tot aan de huidige KWS verharding).

1.3 Betrokken actoren

De opmaak van het ontwerp en de begeleidende nota's wordt opgevolgd door de **Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC)**. De GBC bestaat in dit geval uit:

- De Lijn Oost-Vlaanderen
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV)
- Stad Lokeren
- Gemeente Lochristi
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Lokale politie

1.4 Historiek van het project

Sinds de conformverklaring van de startnota is het project veelvuldig besproken op GBC's en andere overlegmomenten om te komen tot het voorliggend voorontwerp. De verslagen zijn opgenomen in bijlage.

DATUM	VERGADERING	LOCATIE
Startnota		
07/05/2009	Startvergadering	Zwijnaarde
30/06/2009	GBC 1	Lochristi
13/10/2009	GBC 2	Lochristi
08/12/2009	GBC 3	Lochristi
15/03/2010	PAC startnota: conform verklaard	Gent
Projectnota		
22/04/2010	GBC 4	Lokeren
09/06/2010	Werkoverleg RIO	Gent
18/01/2011	Werkoverleg RIO	Gent
03/03/2011	GBC 5	Gent
19/04/2011	GBC 6	Gent
24/06/2011	Werkoverleg RIO	Gent
12/10/2011	Werkoverleg RIO	Drongen
01/03/2012	Werkoverleg RIO	Lochristi
19/09/2012	GBC 7	Gent
07/11/2012	GBC 8	Gent
29/01/2013	Werkoverleg RIO	Lochristi
06/02/2013	Bilateraal overleg AWV	Gent
09/10/2013	Bilateraal overleg AWV	Gent
13/11/2013	Werkoverleg Rio	Lokeren
21/01/2014	GBC 9	Gent
07/05/2015	GBC 10	Gent
26/08/2015	GBC 11	Gent

2 Voorkeursoplossing

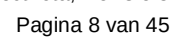
2.1 Concept startnota

Het concept voor de doortocht van de N70 in Zeveneken gaat uit van een graduele opbouw van verblijfskwaliteit naarmate men de kernzone nadert. Het verkeerskarakter neemt af kominwaarts; het verblijfskarakter neemt toe. Daartoe werd het projectgebied opgedeeld in deelzones. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze indeling in deelzones.

Buitengebied						Buitengebied
	overgangsgebied				Overgangsgebied	
		Centrumgebied				
			KERNZONE			
Zone 4 bubeko		Zone 3	Zone 2	Zone 1 Deel bibeko	Zone 1 Deel bubeko (= "zone 0")	
• Bubeko • agrarisch • Open ruimte	• Niet van toepassing: scherpe grens buitengebied – centrum	• Bibeko • Woonzone • Aaneengesloten bebouwing	• Bibeko • Woonzone • Aaneengesloten bebouwing • Kerk, handel en diensten	• Bibeko • Woonzone • Dichte bebouwing (open, halfopen)	• Bubeko • Woonzone • Open bebouwing	

De figuur op de volgende pagina geeft een grafisch totaaloverzicht van de samenhang in benadering van de deelzones. In zone 2 werd bij wijze van voorbeeld het symmetrisch profiel ingetekend, hoewel de definitieve keuze voor zone 2 in startnotafase nog niet werd gemaakt.

Op de daaropvolgende pagina's is voor elk van de deelzones het voorgestelde typedwarsprofiel uit de startnota opgenomen.





Wegencategorisering

- Hoofdwegen
- Primaire weg I
- Primaire weg II
- Primaire hoofdverbindingsweg R4-R40
- Primaire weg met grootstedelijke ringfunctie
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg - hoofdinvallsweg
- Secundaire weg - stedelijke ringboulevard
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II
- Stedelijke hoofdstraten
- Wijkverzamelwegen
- Verdeelwegen centrum (P-route)
- Voetgangersstraten

Fietsroutenetwerken

- Alternatieve functionele fietsroute
- Bovenlokale functionele fietsroute
- Hoofdroute
- Provinciaal fietsnetwerk

Mobiliteitsplan

- Poort
- Nadruk op :

RUP's / BPA's

- RUP's
- BPA's

- 1 rijstrook
- 2 rijstroken, gescheiden d.m.v. betonband (New Jersey)
- 2 rijstroken, gescheiden d.m.v. groenberm
- 2 rijstroken
- 2 rijstroken, gescheiden d.m.v. volle witte lijn
- 2x2 rijstroken, gescheiden d.m.v. betonband (New Jersey)
- (Voetpad)

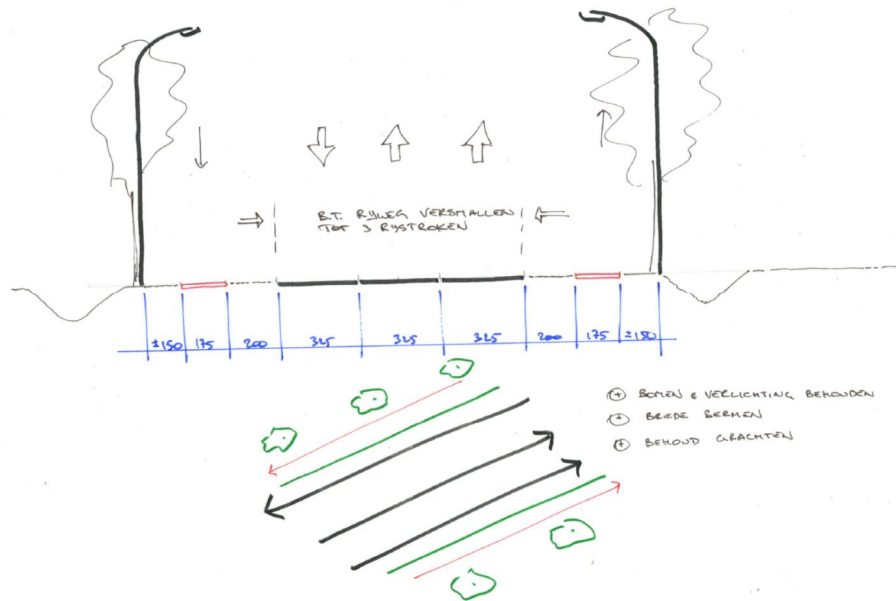
- Verkeerswisselaar
- Hollands complex
- Rotonde
- Lichtengeregeld kruispunt
- Doortochtkruispunt
- Voorrangregeling
- Voorrang van rechts
- Rechts in, rechts uit
- Afsluiten (niet aantakken)
- Ongelijkgrondse kruising
- Komgrens
- Maximale toegelaten snelheid
- Zone
- (Vangrail)
- (Kilometerpunt)
- Afslagstrook
- Middengeleider met afslagstroken
- Parkeerstrook
- Erfttoegang
- Pechstrook

- Aanliggend fietspad
- Vrijliggend fietspad
- Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad
- Fietsuggestiestrook
- Ventweg
- Gemengd verkeer
- Fietsoversteek
- Gedwongen fietsoversteek

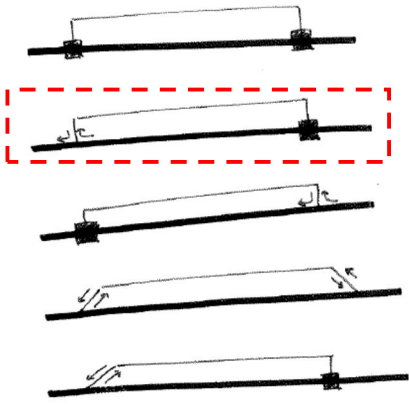
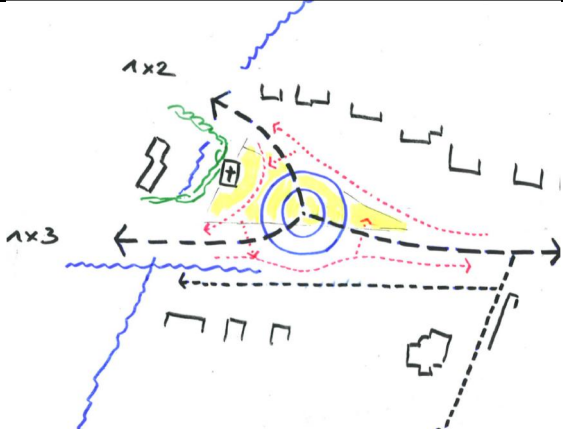
- Vrije busbaan
- Bushaltes
- Bushalte op de rijbaan
- Bushalte met bushokje

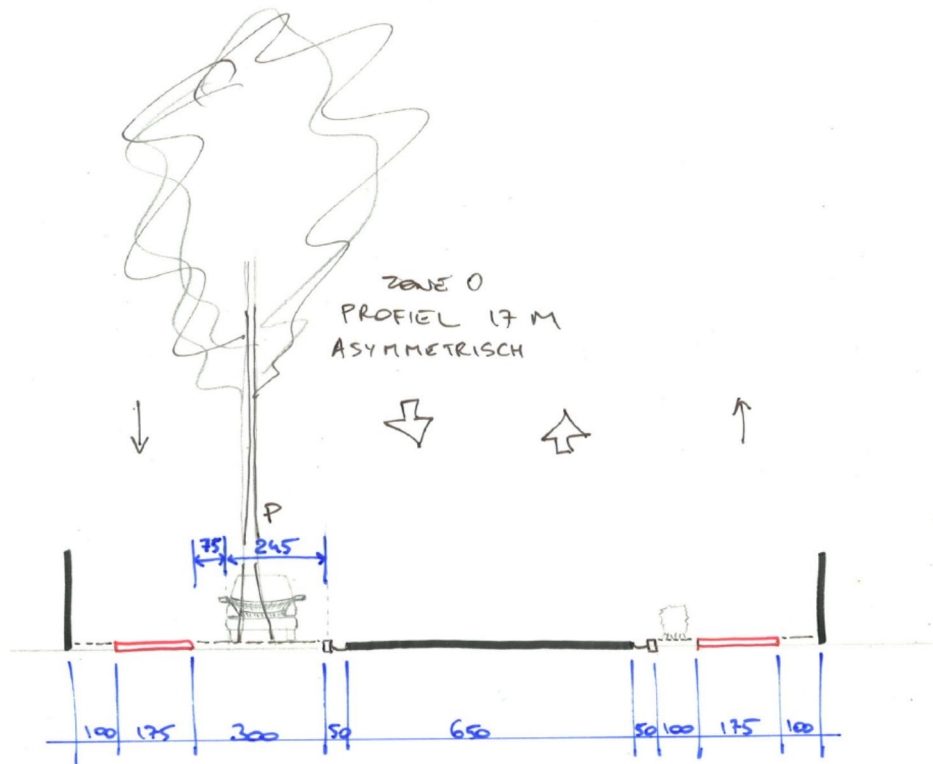
- Aan te planten bomen
- Bestaande bomen
- Groenstrook

- Functionele verlichting
- Decoratieve verlichting

Bijhorende typedwarsprofielen:
Zone 4 (buitengebied)


- 1x2-profiel, met inhaalstrook wisselend per rijrichting
- Vrijliggende fietspaden
- Behoud bestaande grachten en verlichting

Ontsluitingsprincipe Zavel:	KP Zavel Oost:
 Recht-in-rechts-uit + volwaardig KP	 Rotonde als poorteffect

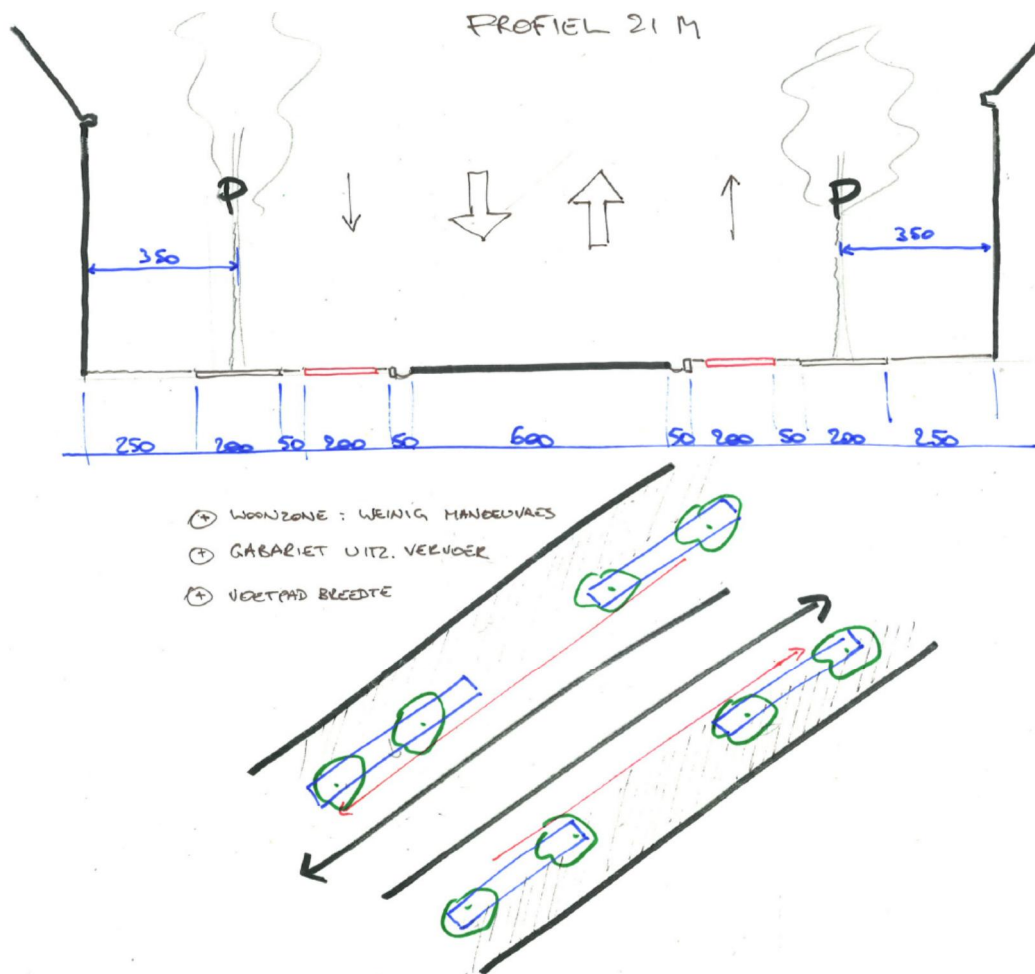
Zone 0 (Overgangsgebied)


① ASYMMETRISCH PROFIEL

1. BREDE BERM + BOMEN → 2-STROOK MOGELIJK (PLAATSELUK)

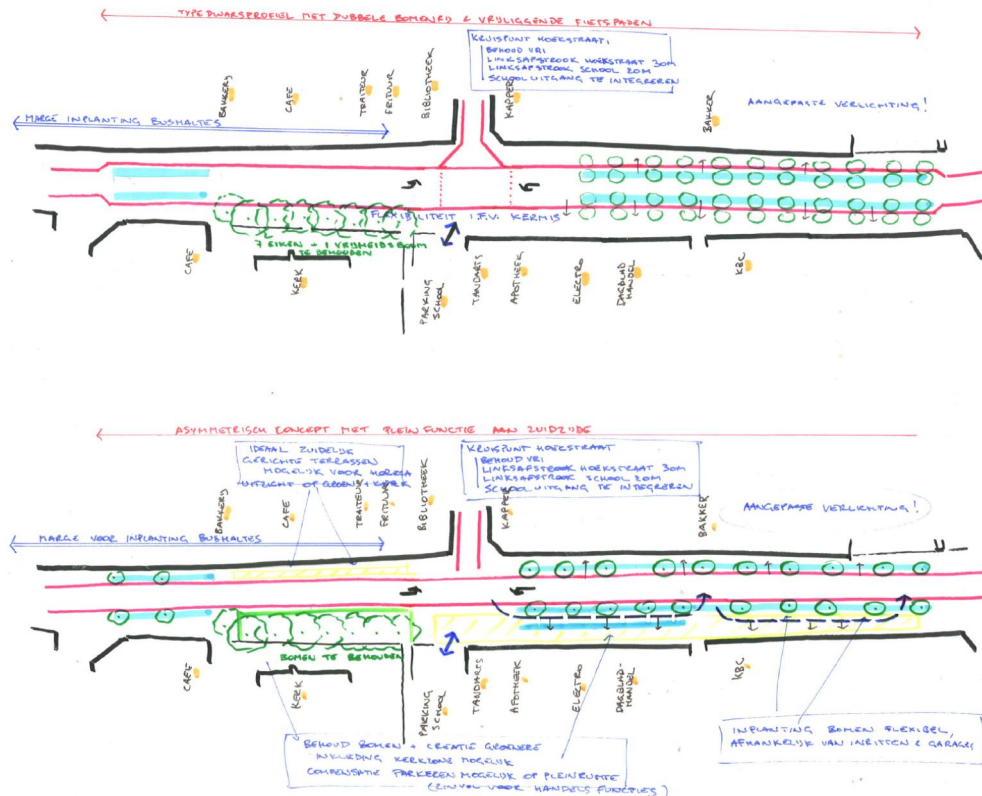


- 1x2-profiel (asymmetrisch)
- 70 km/u, vrijliggende fietspaden
- Sporadisch parkeren, onder de bomen
- Asverschuiving(en) i.f.v. snelheidsbeheersing mogelijk

Zone 1 & 3 (centrumgebied buiten de kernzone)


- 1x2-profiel
- 50 km/u, verhoogd aanliggende fietspaden
- Langsparkeren, parkeerplaatsen achter fietspad
- Reductie in oversteeklengte voor langzaam verkeer door rijstrookreductie (3 ->2)

Zone 2 (kernzone Drongenstraat – Sint-Elooistraat)



Er werd door de GBC in de startnota geen eenduidige keuze gemaakt voor de inrichting van de centrumzone. Daarbij gaf de GBC wel voorkeur aan een verhoogd aanliggend fietspad. Ook het maximaliseren van parkeeraanbod werd door de GBC als randvoorwaarde gehanteerd.

De vooropgestelde doelstellingen (waaronder het optimaliseren van de ruimtelijke beeldkwaliteit) dienen maximaal te worden ingevuld.

2.2 Aanvullingen na startnota

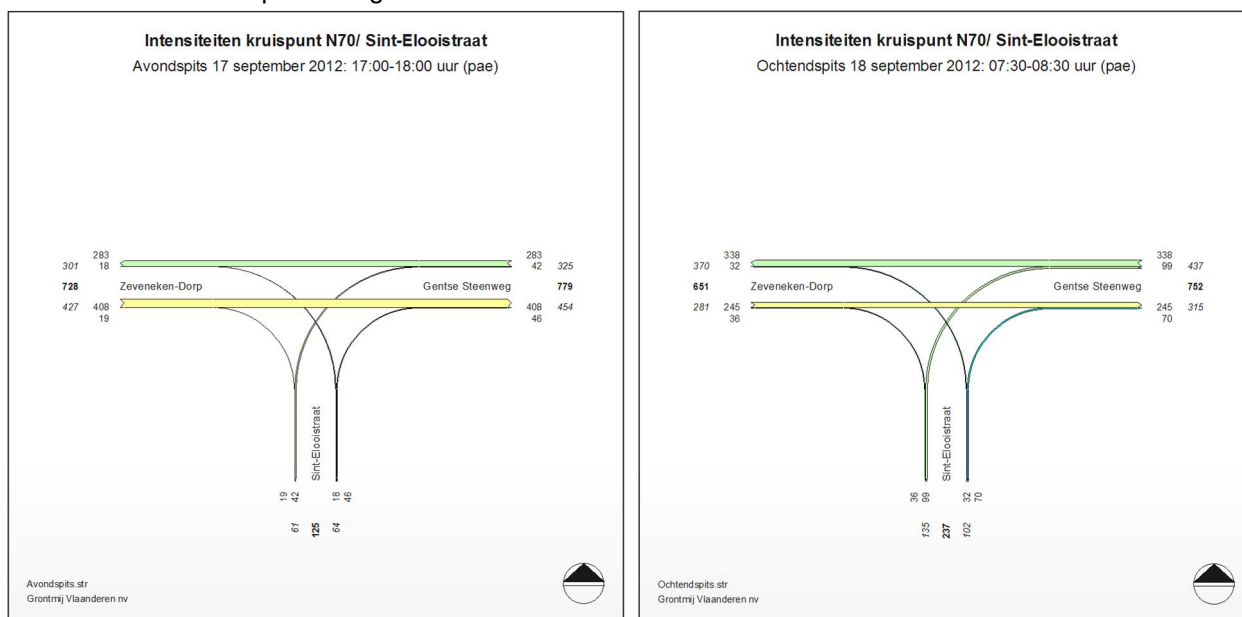
2.2.1 Structureel onderhoud AWV

Ten oosten van de Drongenstraat is structureel onderhoud uitgevoerd door AWV. Hierbij werd

- het profiel tussen de Drongenstraat en het einde van de bebouwing gedowngraded tot 1x2 met parkeerstrook en gemarkeerde fietspaden
- het profiel buiten bebouwde omgeving gedowngraded tot 1 x 3 (i.p.v. 1x4).

Dit heeft als belangrijkste repercussie op het project dat aan de oostzijde dient te worden aangesloten op een 1x3-profiel, met 2 rijstroken richting Lokeren en 1 rijstrook richting Zeveneken (Lochristi).

2.2.2 Kruispunttelling Sint-Elooistraat 17/09/2012 & 18/09/2012



Om de discussie omtrent de vormgeving van de kruispunten in de kernzone (i.c. het al dan niet voorzien van linksafstroken op de N70) te objectiveren, werd op maandag 17 september 2012 en dinsdag 18 september 2012 een aanvullende kruispunttelling uitgevoerd. Daarbij werd zowel een telling uitgevoerd voor het drukste uur in de avondspits (17u00-18u00) als voor het drukste uur in de ochtendspits (07u30-08u30). De waargenomen totale intensiteiten waren nagenoeg gelijk voor beide spitsuren (820pae in de ochtendspits, 816pae in de avondspits). Het aandeel fietsverkeer is telkens beperkt (4%) en betreft voornamelijk doorgaande fietsers op de N70.

In de avondspits volgt de dominante verkeersstroom de N70 in de richting van Lokeren. Van het verkeer uit de tegenovergestelde richting slaat 42 pae linksaf richting Sint-Elooistraat.

In de ochtendspits verloopt de dominante verkeersstroom op de N70 richting Lochristi. Het aandeel linksafslaand verkeer vanuit Lokeren richting Sint-Elooistraat betreft 99 pae. De tegenmoetkomende stroom bedraagt op dat moment 281 pae.

Interpretatie:

Op basis van deze tellingen kan vastgesteld worden dat bij het ontbreken van een linksafstrook het oponthoud voor het doorgaand verkeer, veroorzaakt door stilstaand linksafslaand verkeer dat een hiaat afwacht, tijdens de spitsuren al zeer beperkt is. Bij uitbreiding kan worden gesteld dat dit dan ook zeker tijdens de daluren het geval zal zijn. De aanwezigheid van een school in



de St.-Ellooistraat zorgt immers voor een piek in het aandeel linksafslaand verkeer tijdens het spitsuur.

2.2.3 Afbakening bebouwde kom

Recent werd de Zavel opgenomen in de bebouwde kom.

2.2.4 Schoolomgeving De Eikenkring

In november 2014 telt de school in totaal 147 leerlingen (waarvan 60 kleuters). De meesten zijn afkomstig van de ruimere regio en worden met de wagen gebracht. In totaal komen 20 kinderen met de schoolbus, 6 fietsers en +/- 50 uit de buurt.

Na overleg met de school wenst de directie een veiligere schoolomgeving te creëren en is geopteerd voor een veiligere schoolparking waar de ouders niet meer mogen parkeren van 8u tot 16u. Op die manier worden alternatieve vervoerswijzen gestimuleerd bij de ouders.

Het maatgevend gemotoriseerd verkeer dat het schooldomein kan in-/uitrijden betreft schoolbussen en grote vrachtwagens voor leveringen van schoolmeubilair. De afmetingen van de schoolbussen zijn als volgt:

- Otokar : lengte 9,174 m + breedte 2,410 m
- Irisbus : lengte 11,995 m + breedte 2,500 m

Bovendien dient voldoende aandacht te gaan naar een veiliger toegang voor de zwakke weggebruikers die school verlaten (te voet / te fiets).

In paragraaf 3.3 wordt de concrete uitwerking omschreven.

2.3 Afwijkingen op startnota

In onderstaande alinea's wordt aangegeven waar, in welke mate en waarom in het voorontwerp is afgeweken van de visie of het concept uit de startnota.

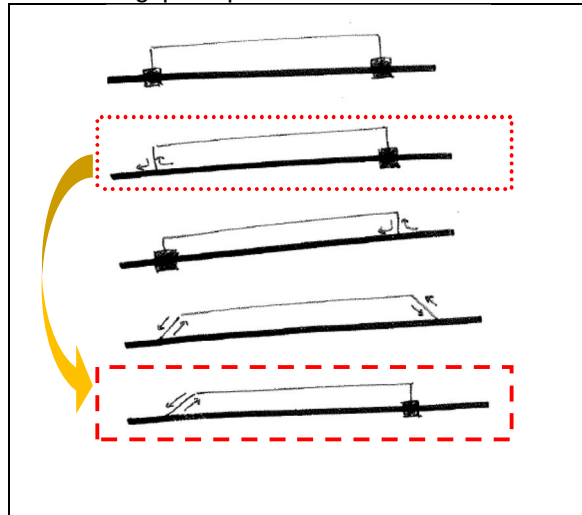
Het studietracé wordt daarbij overlopen van west naar oost.

2.3.1 Zone 4 (buitengebied)

Op vraag van de gemeente Lochristi wordt het links in rijden van Zavel West toch behouden, met als voornaamste argumenten dat het links inrijden momenteel voldoende beveiligd is d.m.v. de linksafstrook, dat hier op heden geen verkeersveiligheidsproblemen gekend zijn en daarmee ook onnodige omrijbewegingen worden vermeden. Links uitrijden hoeft voor de gemeente niet mogelijk te zijn. Dit komt de facto neer op een behoud van de huidige configuratie.

AWV is geen voorstander van het behoud van de linksaf naar Zavel West, vanuit het standpunt dat vermijdbare conflicten beter niet blijvend worden gefaciliteerd. De rotonde biedt immers een veiliger alternatief om Zavel te bereiken (via Zavel Oost).

Ontsluitingsprincipe Zavel:



Daarop is beslist de grens der werken net ten oosten van het kruispunt Zavel West te leggen. Het kruispunt blijft derhalve zoals het is en wordt niet aangepast in het kader van voorliggend project.

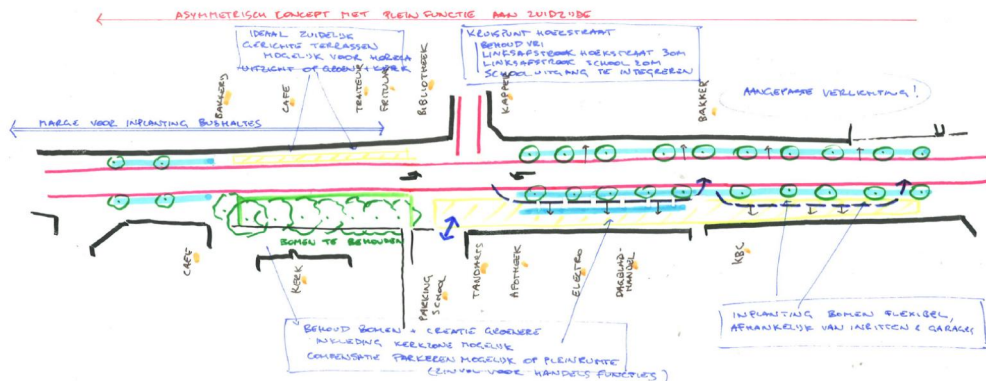
Door de beslissing Zavel op te nemen in de bebouwde kom, is het logisch om de rotonde ook binnen de bebouwde kom op te nemen. Op de N70 zal de komgrens aldus ten westen van de rotonde worden gelegd, op 150m van de rotonde. De aanrijdsnelheid van de rotonde wordt daarvoor gereduceerd tot 50 km/u i.p.v. 70 km/u.

2.3.2 Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone)

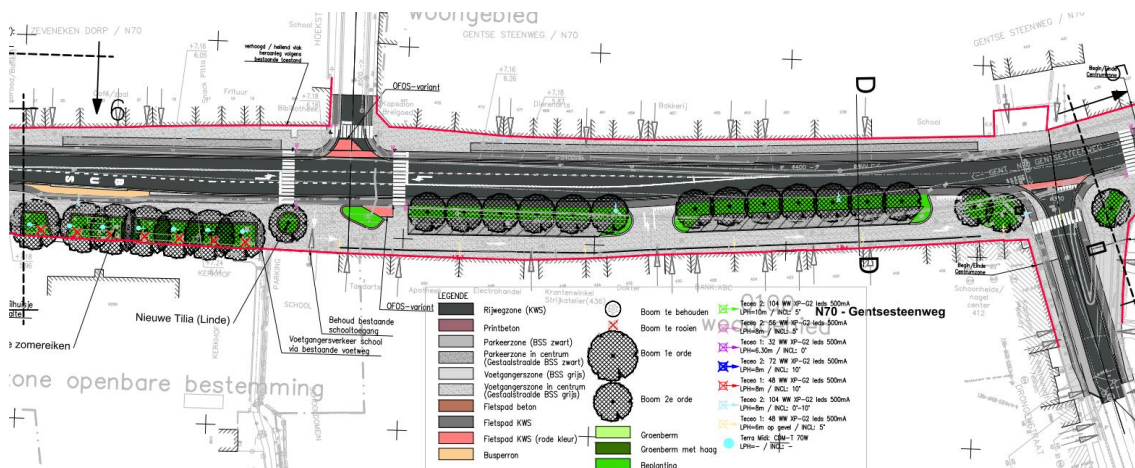
Op vraag van AWV is het strikte laanbeplantingspatroon verlaten en is het groenconcept pragmatischer opgevat: minder, maar duurzamer ingeplante bomen.

Dit principe laat bovendien een flexibeler omgang met parkeren toe: de tussenafstand tussen de bomen is niet langer een randvoorwaarde.

De GBC heeft geopteerd om voor de kernzone verder te werken op concept met ventweg aan de zuidzijde, zoals opgenomen in de startnota:



Door de GBC werd tot consensus gekomen de centrumzone in te richten met de excentrische ligging van de N70, waarbij fietspaden aanliggend worden voorzien en een maximaal parkeeraanbod wordt nagestreefd voor woningen en handelszaken. In functie van het maximaal parkeeraanbod werd daarbij voorkeur gegeven aan tweezijdig parkeren. Aan de noordzijde worden langspaarkeerplaatsen voorzien. Aan de zuidzijde kan door het excentrisch brengen van de rijweg een ventweg met haaks of schuin parkeren worden ingericht tussen de school en de Drogenstraat.



Op het lichtengeregeld kruispunt met de Hoekstraat blijven de linksafstroken op de N70 behouden, i.f.v. de doorstroming. Op de kruispunten met de St.-Elooistraat en de Drongenstraat zijn deze bediscussieerd, maar niet weerhouden.

Het inrichten van een linksafstrook in centrumgebied wordt door AWW/BMV immers als een te verkeerstechnische en ruimteverslindende ingreep gezien, die niet bijdraagt tot een duurzame inrichting van de openbare ruimte. Het opent dat eventueel gepaard gaat met linksafslaand verkeer op de N70 wordt als hier als een positief ontwerpelement beschouwd: het remt de snelheid in de kernzone en werkt ook attentieverhogend.

Dat het eventuele oponthoud t.h.v de St-Elooistraat bovendien sterk gebonden is aan de schoulers, is een bijkomend argument om de meerwaarde van een linksafstrook in vraag te stellen.

Pagina 19 van 45

3 Concrete uitwerking

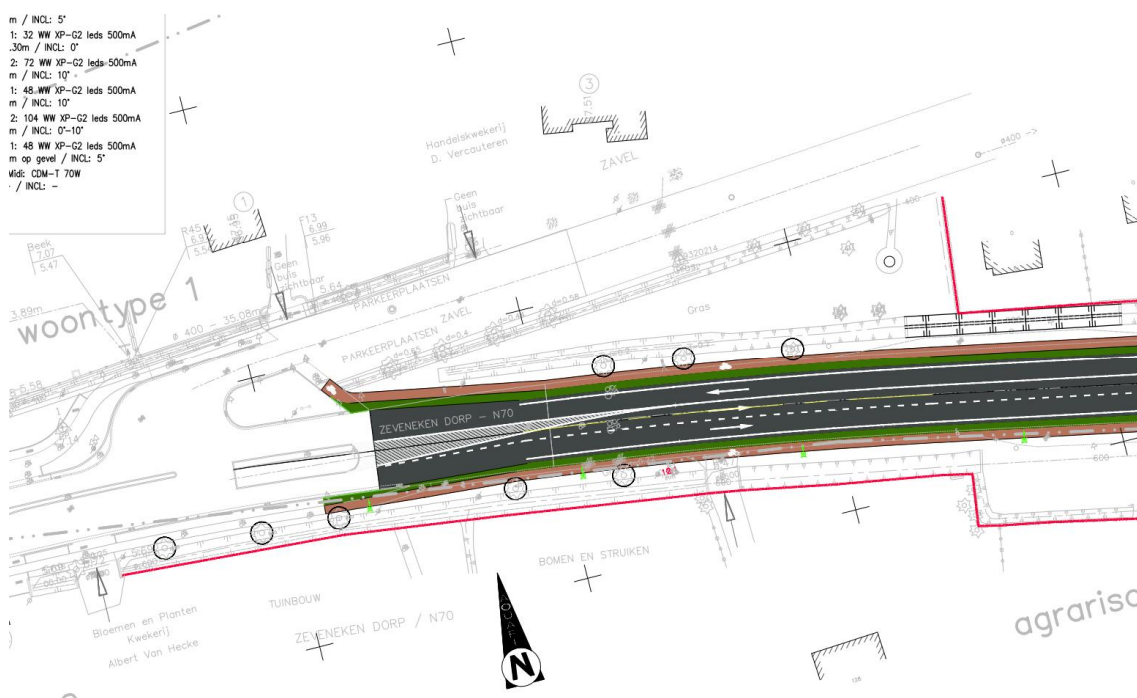
In onderstaande alinea's is aangegeven hoe het concept uit de startnota verder is gedetailleerd en hoe concreet is omgegaan met de onder het voorgaande hoofdstuk vermelde wijzigingen. Hierbij worden de plannen opnieuw overlopen van west naar oost en wordt meer in detail ingegaan op ontwerpkeuzes.

3.1 Zone 4 (buitengebied)

In deze zone worden 3 rijstroken gezien. De middelste rijstrook dient als inhaalstrook o.m. voor traag landbouwverkeer, respectievelijk na het verlaten van de zone met middenberm, ten westen van het studiegebied en na het verlaten van de bebouwde kom aan de oostzijde. Halverwege zone 4 draait de rijrichting van de middelste rijstrook dus om. Tussen beide deelzones is de middelste rijstrook afgestreep.

Volgens de wegcode is het niet verboden om tussen de rand van de rijweg en het fietspad te parkeren. De kans dat dit ook effectief zal gebeuren, tijdens festiviteiten in de nabije zaal Uyttenhove is reëel. AWW, BMV en de lokale politie zien dit liever niet gebeuren en wensen dit fysiek onmogelijk te maken d.m.v. beplanting tussen fietspad en rijweg.

3.1.1 Aansluiting op bestaande toestand, westelijke grens der werken:



Gezien het huidige ontsluitingsprincipe (enkel links-uit uit Zavel is onmogelijk, de overige bewegingen kunnen wel) op deze plaats niet wordt gewijzigd en de actuele vormgeving (heraangelegd in het kader van TV3V) voldoet, is beslist om de bestaande kruispuntconfiguratie te behouden en de grens der werken onmiddellijk ten oosten van de heraangelegde zone te leggen.

Er wordt met markering aangesloten op de bestaande, te behouden middengeleider. Voorbij de middengeleider wordt de middelste rijstrook over 300m ingericht als inhaalstrook richting Zeveneken. Dit is de eerste inhaalbaarheid in deze rijrichting op grondgebied Lochristi en zal voornamelijk fungeren om trager verkeer (landbouwverkeer) in te halen. Dezelfde redenering voor de andere rijrichting: voorbij de rotonde wordt voor wat betreft de eerste 300m de middelste rijstrook gemarkeerd als inhaalstrook richting Lochristi.

Het vrijliggend fietspad richting Lokeren wordt voortgezet in zone 4. Het vrijliggend fietspad aan de overzijde wordt aangesloten op de huidige kruispuntconfiguratie met uitgebogen fietspad over de zijstraat.

De overgang tussen buitengebied (zone 4) en bebouwde kom (zone 3) tekent zich ruimtelijk vrij scherp af: onbebouwd in zone 4, aan beide zijden dichtbebouwd in zone 3. De overgang wordt gemaakt door de rotonde ter hoogte van de aansluiting van Zavel Oost (zie verder).

De snelheidsafbouw richting rotonde wordt ingezet in zone 4, 150m voorafgaand aan de rotonde, door de verplaatsing van de borden F1 die de grens van de bebouwde kom aanduiden. Vanaf hier geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Door deze maatregel wordt de automobilist tijdig geattendeerd op het wijzigend verkeerbeeld (rotonde + eventuele aanwezigheid van overstekende fietsers).

3.1.2 Detaillering rotonde als poorteffect:

In functie van het behoud van het huidige pompstation van Aquafin wordt de rotonde iets westwaarts verplaatst, dus verder van het centrum van Zeveneken. De kapel wordt verplaatst. Deze inplanting van de rotonde laat toe om, in tegenstelling tot de schetsen in de startnota, zowel aparte fietspaden als aparte ventwegen ter ontsluiting van de belendende woningen aan te leggen.

Daardoor wordt een complete scheiding van doorgaand, bestemmings- en fietsverkeer gerealiseerd, een duidelijke voorkeur van AWV.

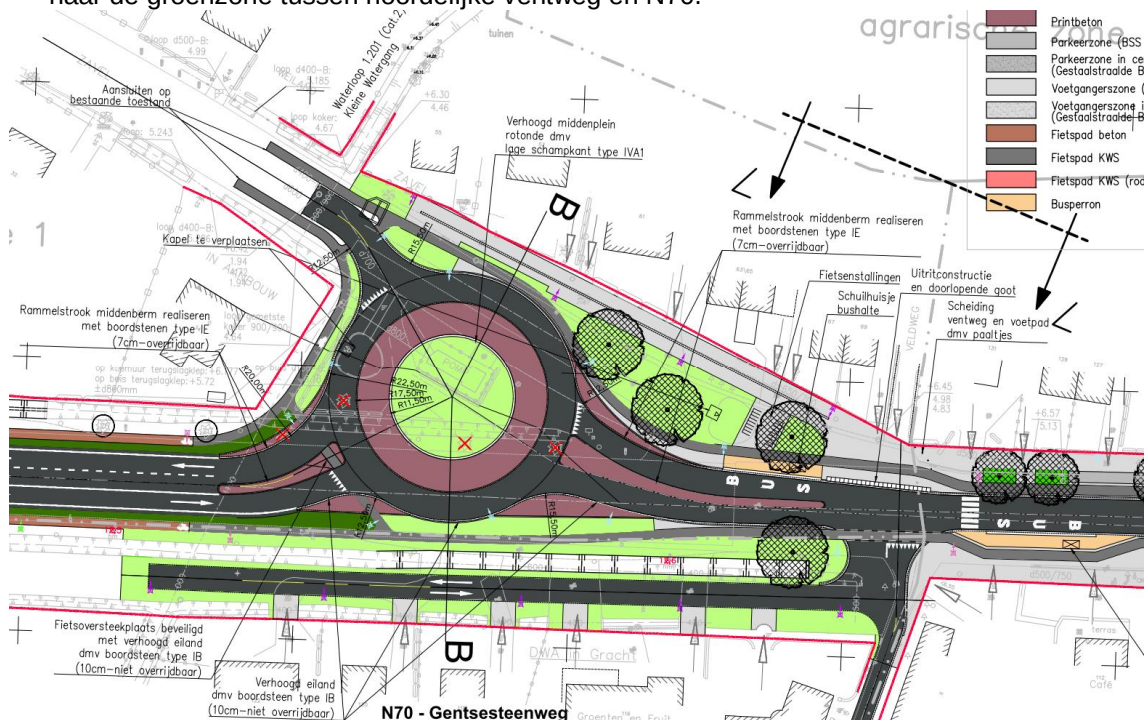
Bij de inrichting van de *fietsoversteek* over de zijtakken zijn vervolgens volgende keuzes gemaakt:

- Fietsers uit de voorrang, 'overstekende' fietsers hebben conform de geldende richtlijnen geen vloeiend tracé en worden gedwongen zich haaks op het verkeer op te stellen (Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten)
- Geen middeneiland op de ondergeschikte tak Zavel Oost, ten voordele van een veilige opstelbaarheid voor de fietser tussen de rijweg en doorgaand fietspad. Dit zorgt ook voor een afleesbare hiërarchie tussen doorgaande N70 en lokale Zavel.
- De fietsoversteek over de N70 zijde Lochristi wordt zodanig ingeplant dat de passage door het niet overrijdbaar deel van het middeleiland kan en zodoende dus geen wegneembare signalisatie dient te worden voorzien (rekening houdende met het uitzonderlijk transport).
- Over de N70 zijde Zeveneken is geen fietsoversteek voorzien. Van fietsers komende vanuit zijde Lochristi mag worden aangenomen dat zij de oversteek richting Zavel reeds eerder maken (t.h.v. Zavel West, kortere route). Tussen Zavel West en Oost zijn er ook geen erfontsluitingen of zijstraten, dus ook geen fietsers die in die tussengelegen zone de N70 zouden oprijden.

Erfontsluitingen:

- De noordelijke ventweg is louter bedoeld ter ontsluiting van de woningen ten noorden van de rotonde. De ventweg loopt dood voor gemotoriseerd verkeer, ter hoogte van de Zavel. Enkel voor trage weggebruikers kunnen doorsteken naar Zavel.
 - De ventweg krijgt geen specifiek zone 30 noch woonerfstatuut, gezien het een korte, doodlopende straat betreft, zonder doorgaand verkeer. Gezien de lengte en het karakter is het quasi onmogelijk meer dan 30 km/u te rijden. In het streven naar minder verkeersborden lijkt een bebording als zone 30 overbodig. Een inrichting als woonerf wordt evenmin weerhouden, gezien parkeermogelijkheden (bv. voor bezoekers) in dat geval expliciet moeten worden aangeduid, wat al snel tot overreglementering lijkt te leiden.
- De ventweg valt dus gewoon onder de bebouwde kom en de daarbij geldende wegcode.

- Er worden geen specifieke parkeerplaatsen voorzien, noch voor bewoners, noch in functie van eventuele K+R-activiteit aan de bushalte.
- Omwille van de ruimtelijke eenheid en samenhang van de noordzijde, o.a. ook de vlotte toegankelijkheid van de bushalte richting Lochristi, wordt geopteerd om de noordelijke ventweg aan te sluiten als uitritconstructie, met doorlopend voetpad naar de bushalte.
- De zuidelijke ventweg sluit aan via het kruispunt met de Halve Dreef, en wordt van de gewestweg afgescheiden door een langsgracht.
- Sterke vergroening van de zones tussen erfontsluiting en N70. De kapel wordt verplaatst naar de groenzone tussen noordelijke ventweg en N70.



Uitzonderlijk transport:

Volgende passages zijn getoetst:

G2 met voertuigbreedte 3,50m, ladingbreedte 4,75m

G3 met voertuigbreedte 5,50m, ladingbreedte 5,50

Categorie G2 volgt de rotonde, d.m.v. overrijdbare zones langs het middeneiland en de buitenranden. Categorie G3 (steeds onder begeleiding) passeert in beide richtingen langs de zuidzijde. Ook hiervoor zijn de nodige overrijdbare zones voorzien. Simulaties door afdeling Verkeerskunde zijn gebeurd.

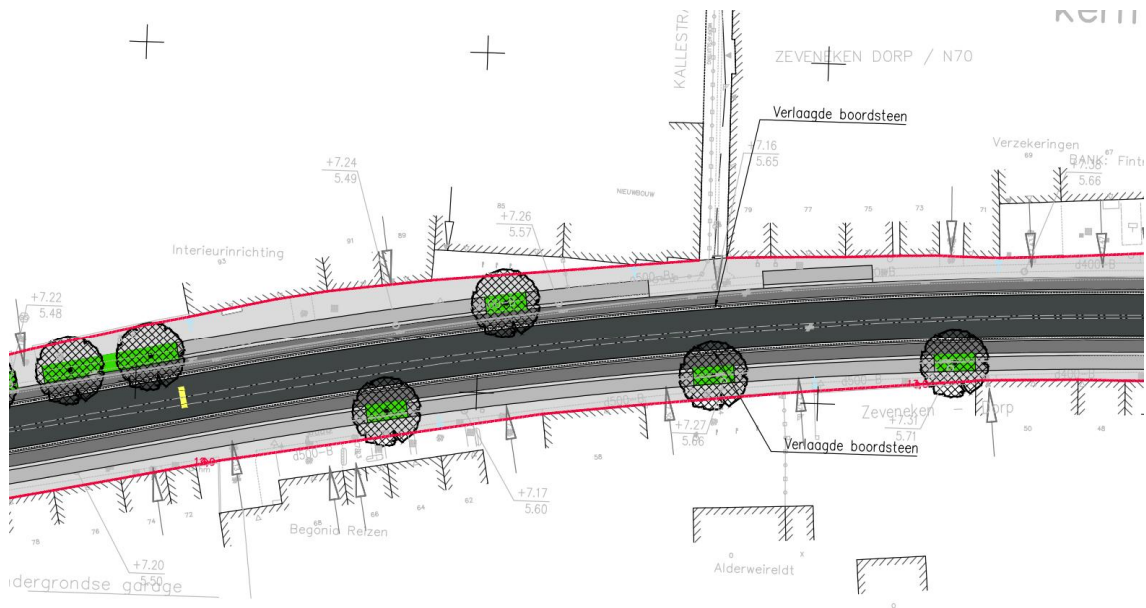
Openbaar vervoer:

De bushalte 'Zeveneken Zavel' wordt ten oosten van de rotonde ingeplant, voor beide rijrichtingen. Aan de noordzijde wordt hiervoor ruimte vrijgemaakt tussen de ventweg en de N70. Gezien de beschikbare ruimte en het ingeschatte potentieel, worden hier bijkomend overdekte fietsenstallingen voorzien in de groenzone.

Aan de zuidzijde wordt de bushalte ook opgeschoven richting de rotonde, in functie van opritten en garages. Het halteperron komt ter hoogte van de huidige parking van het café te liggen. Het op- en afrijden van de parking zal in de toekomst via de ventweg/Halve Dreef verlopen en niet langer rechtstreeks vanaf de gewestweg.

De bussen halteren in beide richtingen op de rijweg, de perrons worden verhoogd conform de richtlijnen van De Lijn (zie startnota). Tussen beide haltes wordt een zebrapad over de N70 voorzien, ten oosten van de Halve Dreef.

3.2 Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone)



In deze zone wordt een 1x2-profiel met verhoogd aanliggende fietspaden voorzien. Aan beide zijden wordt tussen fietspad en voetpad een parkeerstrook voorzien.

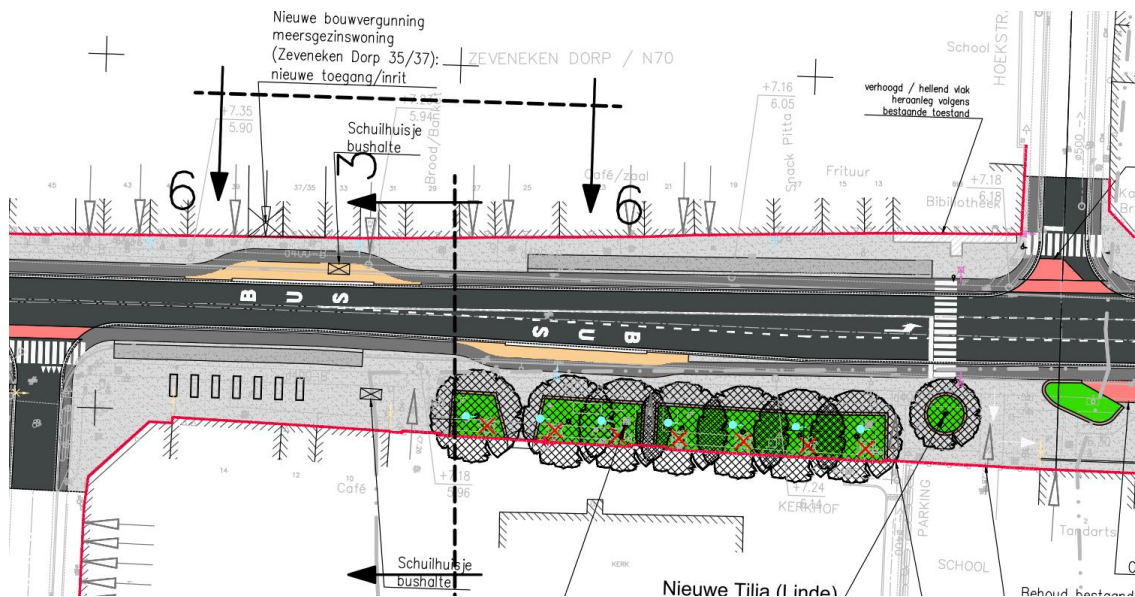
De parkeerstrook ligt derhalve op een 'verhoogde berm'. Om hier binnen bebouwde kom parkeren toe te laten, moet dit duidelijk door plaatselijke reglementering worden aangegeven, hetzij door afgebakende vakken, hetzij door verticale signalisatie. De voorkeur wordt daarbij gegeven aan verticale signalisatie.

In de parkeerstrook worden ruime plantvakken voorzien.

De Kallestraat wordt frequent gebruikt door fietsers. Aandachtspunt is derhalve de vlotte toegankelijkheid van het fietspad richting Zeveneken-centrum voor de fietser komende uit de Kallestraat. Een volwaardige, gemarkeerde oversteek is hier evenwel niet aan de orde. Deze oplossing wordt in principe voorbehouden voor kruisende, drukke fietsroutes. Dat is hier niet het geval.

In deze zone is de firma Begonia Reizen gevestigd (thv huisnr. 70). Volgens ontvangen informatie hebben deze voertuigen een breedte van 11m nodig om de afdraaibeweging mogelijk te maken voor de bussen komende vanuit richting Lochristi. De toegankelijkheid van de bussen werd gesimuleerd op het ontwerpplan. De afdraaibeweging blijkt enkel mogelijk indien de bussen gebruik maken van het rijvak in tegenrichting.

rest van het jaar mobiel straatmeubilair geplaatst om haaks parkeren op deze restruimte tegen te gaan.



De bushaltes blijven behouden op hun huidige locatie, met dien verstande dat de bus, conform de geldende richtlijnen, op de rijbaan halteert, naast een verhoogd perron. Fietspaden worden achter het perron omgeleid. Aan de noordzijde is het niet mogelijk om een volwaardig verhoogd perron aan te brengen omwille van de diverse garages/opritten.

3.3.2 Omgeving Hoekstraat – Drongenstraat:

Langs de ventweg wordt parkeren onder 45°. Binnen het beschikbaar gabariet is dit de best in-pasbare oplossing i.f.v. parkeercapaciteit en toegankelijkheid van de bestaande inritten/garages.

De ventweg krijgt een zone 30-statuuut. Gezien het belang van de ventweg als parkeeroplossing en het beoogde circulatiesysteem met eenrichtingsverkeer, lijkt een woonerfstatuuut een brug te ver.

Ventweg, parkeerplaatsen en voetpad worden in kleinschalige materialen uitgevoerd om het statuuut zo veel mogelijk te onderscheiden van de doorgaande gewestweg. De buitenzijde van het profiel, naast de rijloper (4m breed), zal evenwel licht verhoogd worden uitgevoerd (3 cm opstand), teneinde op subtiele wijze een 'veilige zone voor voetgangers' af te bakenen, zonder daarbij beroep te moeten doen op een leger paaltjes.

Als buffer tussen de parkeerplaatsen en het aanliggende fietspad langs de gewestweg wordt een groenzone van 3 m breed voorzien (ifv aanplantingbomen van 2^{de} grootte). Dit om te verhinderen dat men bij het verlaten van de parkeerplaats rechtstreeks de gewestweg zou oprijden. In die groenstrook worden bomen van 2^{de} grootte voorzien.

Dat is breder dan in startnota voorzien was. De ruimte wordt gewonnen aan de noordzijde. Dit is mogelijk door de as van de rijweg verder noordelijk te verplaatsen en de rijweg evenwijdig aan deze gevelrij aan te leggen. Functioneel verandert dit niets aan het concept. De impact beperkt zich tot het groenconcept aan de noordzijde: de bomen die volgens het startnotaconcept in de parkeerstrook zouden worden voorzien, komen door de noordelijke verschuiving te dicht tegen de gevels te staan en vervallen daarom. In zone 2 worden derhalve in de parkeerstrook aan de noordzijde geen bomen meer voorzien.

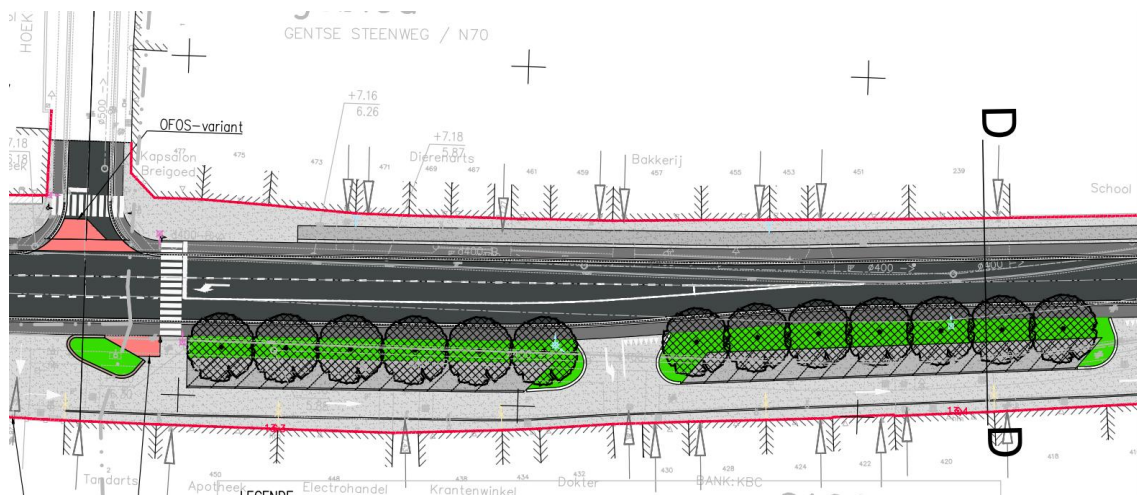
Het kruispunt met de Hoekstraat blijft lichtengeregeld, met linksafstroken op de N70 (zie hoger). In functie van fietsveiligheid en –comfort worden op vraag van AWV fietsopstel mogelijkheden voorzien op de ondergeschikte takken:

- Opstelvak voor linksafslaand fietsverkeer richting school/trage weg (OFOS-variant) t.h.v. Hoekstraat.
- Opstelvak voor linksafslaand fietsverkeer richting Hoekstraat (OFOS-variant) t.h.v. huisnr. 2 (tandarts) door verkleinen plantvak.

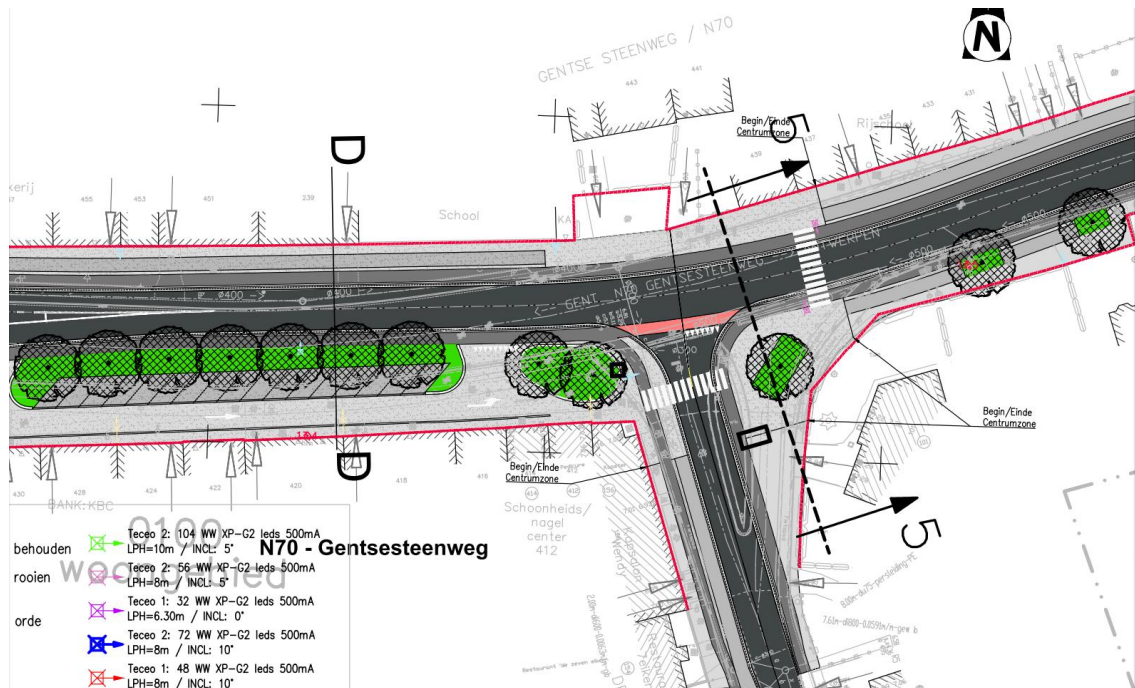
Gezien de schooluitgang nu de facto op de ventweg (zone 30) zit en niet langer op de gewestweg, wordt op de gewestweg geen dynamische noch vaste zone 30 voorzien. Het gemotoriseerde verkeer dat de school tegenover de Hoekstraat verlaat, rijdt dus niet rechtstreeks het lichtengeregeld kruispunt op, maar dient verplicht rechtsaf te slaan en wordt via de ventweg naar de N70 geleid. Dit om de situatie ter hoogte van de schooltoegang zo overzichtelijk mogelijk te houden en onnodige conflicten tussen de verschillende modi te vermijden.

Teneinde de rechtsaf beweging af te dwingen en te vermijden dat het verkeer toch rechtdoor het kruispunt oprijdt, wordt een verhoogd groeneiland voorzien langs de gewestweg. In deze nieuwe inrichting kunnen de kleine schoolbus (Otokar) en vrachtwagens voor leveringen het schooldomein nog op-/afrijden. De grote schoolbus (Irisbus) kan het schooldomein niet meer op-/afrijden en dient buiten het schooldomein te halteren.

Om de veiligheid voor deze zwakke weggebruikers te verhogen wordt voorgesteld om gebruik te maken van de voetweg langs het schooldomein. Hiertoe dient op het schooldomein een betere aansluiting op de voetweg gerealiseerd te worden, mits doorgaand voetgangersverkeer hier behouden blijft.



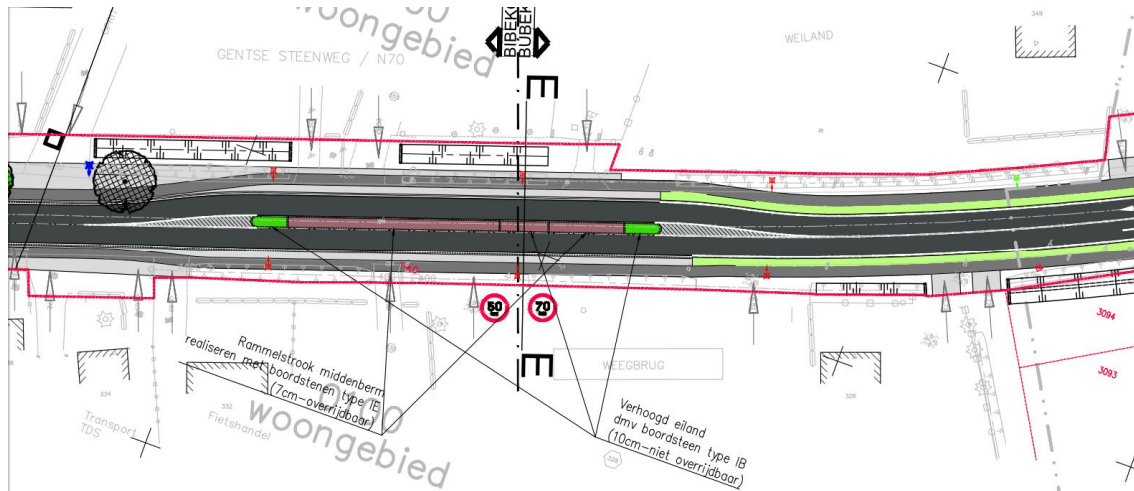
Het kruispunt met de Drongenstraat blijft voorrangsgeregeld, maar wordt compacter aangelegd. Ten oosten van de Drongenstraat wordt een zebepad voorzien.



De bocht in de N70 wordt iets krapper gemaakt i.f.v. snelheidsremming kominwaarts. Nevenef-
fect is dat de parkeerstrook aan de noordzijde kan worden doorgetrokken.
Aangepaste inplanting van de groenelementen zorgt ervoor dat verkeer vanaf de ventweg niet
rechtstreeks de Drongenstraat kan inrijden.

3.4 Zone 1 - 0

Aansluiting op bestaande toestand, oostelijke grens der werken:

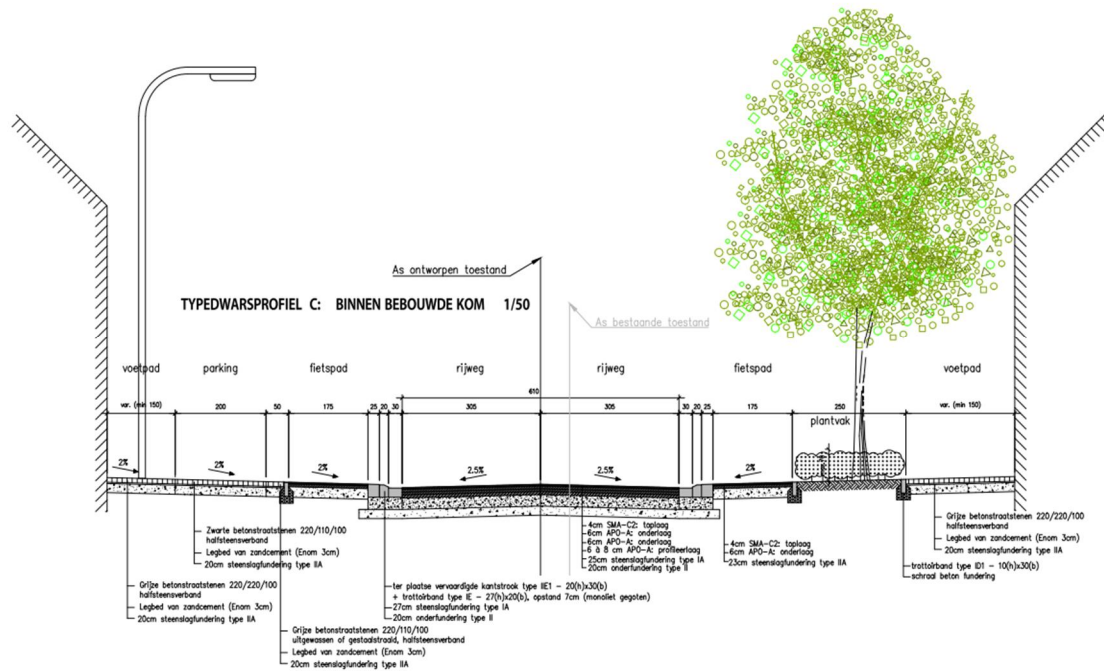


Als poorteffect tussen het buitengebied en bebouwde kom wordt een middengeleider voorzien (zie hoger). Omwille van de toegankelijkheid van percelen aan beide zijden van de weg, worden enkel de koppen van de middengeleider verhoogd uitgevoerd, de tussengelegen strook is volledig overrijdbaar dmv boordstenen type IE. Op die manier blijven de percelen aan beide zijden van de N70 toegankelijk (o.a. de weegbrug). De verhoogde delen van de middengeleider zijn zo ingeplant dat deze het op- en afrijden van belendende percelen niet hypothekeren. Het typedwarsprofiel ter hoogte van de middengeleider is voorzien op de passage van uitzonderlijk transport categorie G3. De nodige overrijdbare zones aan beide zijden van de rijstroken zijn daartoe voorzien.

Het beperkte stuk buiten bebouwde kom wordt aangelegd conform het recente structureel onderhoud verderop. Bij het buitenrijden van de bebouwde kom gaat het profiel over naar een 1 x 3-profiel met 2 rijstroken richting Lokeren.

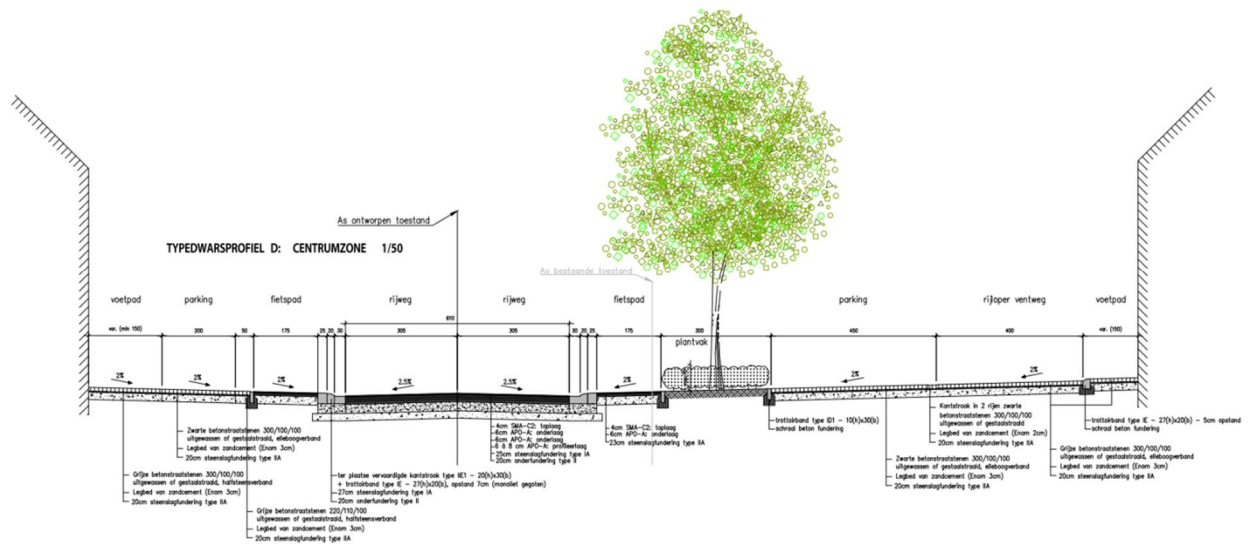
De berm tussen rijwegverharding en fietspad wordt (in tegenstelling tot zone 4) uitgevoerd als grasberm. Hier valt immers helemaal geen ongewenst parkeren te verwachten.

4.2 Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone)



- Rijweg in asfalt (4 lagen, 23cm), met kantstroken.
- Fietspaden in asfalt (4cm + 6 cm + steenslagfundering IIA) afgeboord met verlaagde boordsteen. Asfalt krijgt de voorkeur o.b.v. rijcomfort, snellere uitvoering en uitharding en herstelingsmogelijkheden achteraf.
- Schrikstroken en parkeervakken in betonstraatstenen 220/110/100 (resp. grijs en zwart)
- Voetpaden in betonstraatstenen 220/220/100
- Plantvakken 15m² (= 2,5m breed x 6m lang), met bodembedekkers of lage beplanting (max. 70 cm hoog).
Vlakke randafwerking, zonder opstaande boordsteen rondom.

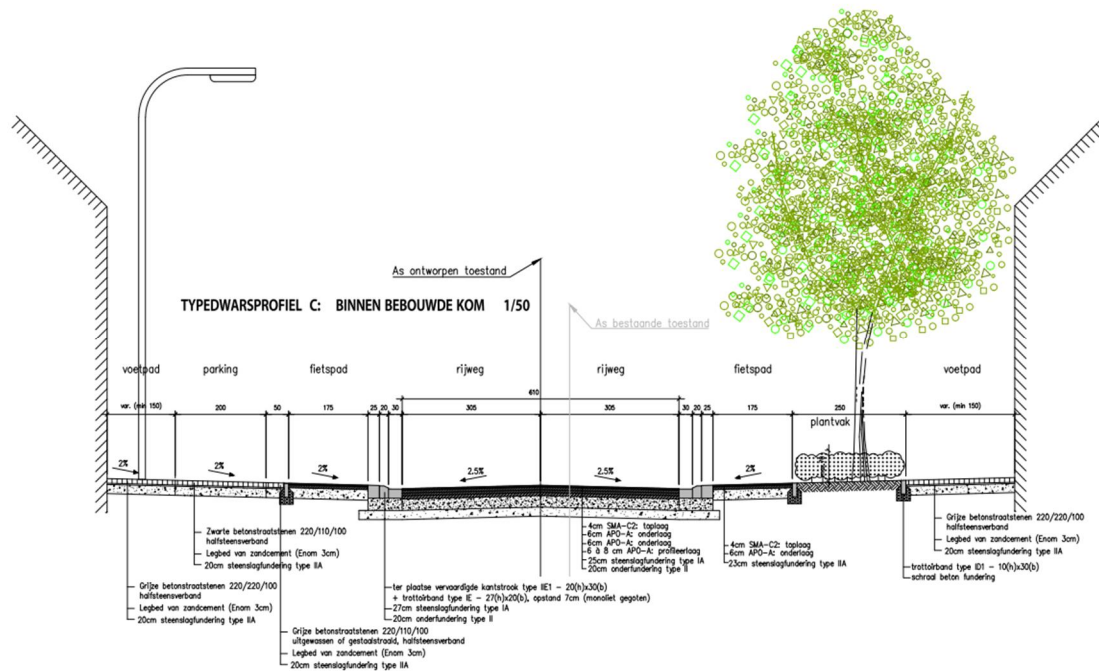
Ter hoogte van de Kallestraat worden verlaagde boordstenen voorzien, in functie van oversteekcomfort voor fietsers.



- Rijweg in asfalt (4 lagen, 23cm), met kantstroken.
- Fietspaden in asfalt (4cm + 6 cm + steenslagfundering IIA), afgeboord met verlaagde boordsteen
- Schrikstroken, ventweg en parkeervakken in gestaalstraalde of uitgewassen betonstraatstenen 300/100/100 (resp. grijs en zwart). De parkeervakken worden individueel afgebakend.
- Voetpaden in gestaalstraalde of uitgewassen betonstraatstenen 300/100/100

4.4 Zone 1 + 0 (bebouwde kom, geen kernzone)

Zelfde typedwarsprofiel en materialisatie als zone 3:



- Rijweg in asfalt (4 lagen, 23cm), met kantstroken.
- Fietspaden in asfalt (4cm + 6 cm + steenslagfundering IIA), afgeboord met verlaagde boordsteen
- Schrikstroken en parkeervakken in betonstraatstenen 220/110/100 (resp. Grijs en zwart)
- Voetpaden in betonstraatstenen 220/220/100
- Plantvakken 15m² (= 2,5m breed x 6m lang), met bodembedekkers.
Vlakke randafwerking, zonder opstaande boordsteen rondom.

Typedwarsprofiel t.h.v. poorteffect (middengeleider):

5 Overige ontwerpelementen

5.1 Parkeren

In zones 2 en 3 is een toetsing van de parkeerbalans relevant. In de overige zones is dit veel minder tot niet het geval, te wijten aan het gebrek aan langsgelegen functies (in zone 4 en 0) en hoofdzakelijk open bebouwing op grote percelen (in zone 1).

In 2012 werd daartoe een steekproeftelling van het parkeren gehouden: in zones 2 en 3 samen leverde dit een totaal van 78 voertuigen, al dan niet reglementair op openbaar domein geparkeerd. Daarvan stonden 47 voertuigen aan de noordzijde, 31 aan de zuidzijde van de weg. In zone 1 was toen nauwelijks tot geen parkeermogelijkheid op openbaar domein. Intussen, door de rijstrookreductie van 1 x 3 naar 1 x 2 bij het structureel onderhoud, is in die zone ruimte voor langsparkeren vrijgekomen.

Eveneens is het in het ontwerp mogelijk in de parkeerstroken bomen in plantvakken te voorzien, die een aangenaam wegbeeld mee vorm dienen te geven alsook de rijweg optisch mee ver-smallen.

In het ontwerp worden er met de aanplanting van de bomen in totaal 159 langsparkeerplaatsen beschikbaar gesteld, volgens volgende verdeling:

	Langsparkeerzones (aantal plaatsen)			
	Steekproeftelling B.T.		Parkeercapaciteit O.T.	
	N	Z	N	Z
Zone rotonde - St.-Elooistraat	47	31	39	49
Zone St.-Elooistraat – Drongenstraat			30	6*
Zone Drongenstraat - grens bubeko	nvt	nvt	14	21
=> Totaal	47	31	83	76
	78		159	

* Exclusief haakse parkeerplaatsen ventweg in kernzone

De confrontatie met de parkeertelling, toont aan dat het parkeeraanbod ruimschoots aan de parkeervraag beantwoordt. Daarenboven worden er in de kernzone, ter hoogte van de ventweg nog 29 bijkomende haakse kortparkeerplaatsen voorzien in functie van de school en handelsza-ken in deze kernzone. Deze zijn niet ingerekend in bovenstaande tabel

5.2 Verlichting

5.2.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie wordt de N70 in Zeveneken tweezijdig verlicht in het buitengebied, eenzijdig in het centrum van Zeveneken. Echter is de bestaande verlichting verouderd en geeft het de overgang naar de bebouwde kom niet mee vorm. De verlichting wordt voorzien op eenzelfde lichtpunthoogte, niet passend voor een centrumomgeving, en accentueert zo ook mee de verkeersfunctie in tegenstelling tot de verblijfsfunctie in de kern.

5.2.2 Ontworpen toestand – N70 te Zeveneken.

De N70 wordt aangepakt tussen kmpt 12,0 en 14,4. Het westelijk gedeelte van de werf ligt buiten bebouwde kom. De rijweg in dit gedeelte bestaat uit 3 rijstroken en 2 vrijliggende fietspaden. Volgens de categorisering van de lichtvisie is dit traject als een landelijke steenweg te beschouwen. De lichtvisie stelt voor dit type weg lichtklasse Me3b voor, te bereiken via eenzijdige verlichting met masthoogte 10m. Van de vooropgestelde kleurtemperatuur (2000K - 2200K) wordt afgeweken omdat er led-armaturen (17.763 lm) worden geïnstalleerd die een hogere kleurtemperatuur hebben (wit licht). De verlichtingspalen zijn van het botsvriendelijke type (kreukelpalen) en worden zodanig opgesteld dat de vrijliggende fietspaden voldoen aan lichtklasse S4, ook het fietspad aan de overzijde van de verlichtingspalen.

Bij het naderen van de rotonde wordt de weg dubbelzijdig verlicht. De rotonde zelf wordt met 5 led-armaturen op 8m-kreukelpalen verlicht waardoor voldaan wordt aan de lichtklasse CE1.

Na de rotonde zitten we in bebouwde kom en is de weg te beschouwen als een brede 2x1 door kern. De fietspaden zijn aanliggend. De lichtvisie stelt voor dit type weg lichtklasse Me3b voor, te bereiken via dubbelzijdige zigzag verlichting met masthoogte 8m. Ook hier zorgen led-armaturen voor wit licht (12.297 lm en 16.575 lm, afhankelijk van de afstand tussen de paal en de rand van de rijweg). De opstelling van de verlichtingspalen en de aanplanting van de bomen zijn op elkaar afgesteld om zo weinig mogelijk lichtverlies te hebben. De meeste armaturen kunnen op rechte metalen palen worden geplaatst. Op een paar locaties wordt geopteerd voor een gevelarmatuur om de breedte van het voetpad maximaal te houden. De publieke zone tussen Sint Elooistraat en Drongenstraat wordt mee verlicht via gevelarmaturen. Bij de zebrapaden wordt een extra verlichtingspaal voorzien zodat de overstekende voetganger steeds positief wordt aangestraald ten opzichte van het naderende autoverkeer. Ter hoogte van de oostelijke poort wordt overgeschakeld naar portaalopstelling om het poorteffect te versterken.

Na de poort komen we buiten de bebouwde kom en gaat de weg opnieuw over naar 3 rijstroken met 2 vrijliggende fietspaden. Hier beschouwen we de weg opnieuw als een landelijke steenweg. De lichtklasse Me3b wordt gehaald via eenzijdige verlichting met masthoogte 10m. De verlichtingspalen zijn van het botsvriendelijke type (kreukelpalen) en worden uitgerust met een led-armatuur (17.763 lm). De vrijliggende fietspaden voldoen aan lichtklasse S4.

Hieronder is in tabelvorm weergegeven welke waarden moeten worden gehaald om te voldoen aan de gebruikte normen (ME3b voor verlichting rijweg, CE1 voor verlichting rotonde en S4 voor verlichting vrijliggende fietspaden):

Norm	luminantie	U1	Uo	TI
ME3b	1 cd/m ²	60%	40%	15%
Norm	Egem	Emin	Emin/Egem	
CE1	30 lux		40%	
S4	5 lux	1 lux		

5.3 Groenvoorzieningen

Op vraag van AWV werd het strikte laanbeplantingspatroon verlaten en is het groenconcept pragmatischer opgevat: minder, maar duurzamer ingeplante bomen. Bedoeling is om grotere bomen (1^e en 2^e orde) te voorzien, maar minder in aantal. Dit vertaalt zich in minder onderhoud (minder opsnoeien / insnoeien i.f.v. verkeer) en minder vervangen van bomen (wegens betere levensverwachting van de boom door betere groeiomstandigheden). De bomen worden voorzien in ruimere plantvakken van min. 2,50 x 6,00m, zodat de ontwikkelingskansen van de boom toenemen. Ze worden enkel daar ingeplant waar er geen conflicten met gevels of toeritten te verwachten zijn. De aanpassingen aan het groenconcept zijn door AWV (Cel Groen) voorbereid.

Voor de kernzone werd voorkeur gegeven de bestaande bomen (7 eiken en 1 linde) te vervangen door nieuwe inheemse exemplaren. Na een boomonderzoek bleken de bestaande bomen immers in een matige tot slechte conditie te verkeren. Bij de heraanleg zal voldoende groei-ruimte (zowel boven- als ondergronds) voorzien worden. Voor de bomen, voorzien in de langspaarkeerstroken, werd tot hiertoe nog geen keuze gemaakt in het type boom. Verder wordt er voor de bomen tussen de haakse parkeerplaatsen in de ventweg en de doorgaande weg duurzame bomen beoogd. Ook hier werd nog geen definitieve keuze gemaakt in het type boom.

5.4 Onteigeningen

Aan de hand van het grensonderzoek is vastgesteld dat volgende onteigening nodig is:

- Lokeren buiten bebouwde kom: verplaatsen van gracht ifv nieuw fietspad (gracht tussen hnr. 326-312). De te onteigenen strook is heden akker- en weiland. Dit is binnen het gewestplan gelegen in agrarisch gebied. Deze onteigening wordt gerealiseerd binnen het Aquafin-dossier (met innames langs de gemeentewegen).

Verder wordt de rotonde Zavel gerealiseerd op terrein van Veneco. Er werden in het verleden afspraken gemaakt dat dit wordt overgedragen aan de gemeente Lochristi. De gemeente zal dit verder intern bekijken.

6 Flankerende maatregelen

Teneinde een veiligere schoolomgeving te creëren werd door de school geopteerd voor een veiligere schoolparking waar de ouders niet meer mogen parkeren van 8u tot 16u. Op die manier worden alternatieve vervoerswijzen gestimuleerd bij de ouders.

7 Evaluatie

7.1 Evaluatie gebruik fiets/openbaar vervoer

Om na te gaan of de aanleg van de vrijliggende fietsvoorzieningen en het voorzien van fietsenstallingen ertoe geleid heeft dat meer mensen zich langsheen het tracé met de fiets verplaatsen of van de bus gebruik maken, kunnen voorafgaand de heraanleg nulmetingen worden uitgevoerd. Deze nulmetingen kunnen door de gemeente/lokale politie uitgevoerd worden om na te gaan hoe groot het aandeel fiets- en openbaar vervoergebruikers in de huidige situatie is.

Voor fietsers kan daarbij een fietstelling uitgevoerd worden (opgesplitst per rijrichting) tijdens de lente/zomerperiode en onder normale weersomstandigheden.

Voor het openbaar vervoer kan het aantal op- en afstappers worden nagegaan aan de bushaltes evenals het aantal gestalde fietsen. Het uitvoeren van deze telling kan in overleg met De Lijn worden besproken (tellingen op dinsdag, donderdag, zaterdag en zondag).

Na de realisatie van het project en de volledige ingebruikname kan voor dezelfde periode het aandeel fietsers en openbaar vervoergebruikers nagegaan worden. Dit kan periodiek herhaald worden (vb. elke 3 jaar).

7.2 Evaluatie verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer

Ook voor de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer kan het effect van de herinrichting getoetst worden. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van ongevallencijfers.

Voorts kan de lokale politie eveneens periodiek snelheidscontroles uitvoeren om de effecten van de heraanleg te evalueren. Een te hoge snelheid is immers een belangrijke oorzaak voor de ongevallen.

8 Kostenraming

8.1 Financiering

De herinrichting van de N70 ter hoogte van Zeveneken, zal worden gerealiseerd binnen het kader van de samenwerkingsovereenkomst ¹ voor de herinrichting van een gewestweg (KB 25/01/13 Art. 53 § 1 1°), waardoor de kosten van de herinrichting volledig ten laste vallen van de wegbeheerder, in dit geval AWV.

De lokale overheid staat enkel in voor de kosten met betrekking tot het aanbrengen van groen binnen bebouwde kom, de aanleg van voetpaden, de plaatsing van straatmeubilair, de DWA-riolering en aandeel RWA.

8.2 Gedetailleerde kostenraming

Zie bijlage.

¹ Hiertoe dient een samenwerkingsovereenkomst te worden afgesloten, volgens model type I in bijlage.

9 Verdere procedures

9.1 Stappenplan / Timing

FASE	DATUM
Concensus in GBC	
Gunstig kwaliteitsadvies	
Grondinnemingen	2016-2017
Vergunningen	2017
Definitief ontwerp	2017
Aanbesteding	2018
Uitvoering	2018

9.2 Riolering

Gelijktijdig met de wegeniswerken worden de rioleringswerken uitgevoerd. Aquafin vertrouwde de ontwerpopdracht voor de collector 20.203 toe aan studiebureau Vandesype. Een gedeelte van deze collector volgt de N70 (Elooistraat – Zavel). De coördinatie tussen deze werken verloopt via deze opdracht (SO-I). Lochristi en Lokeren gaven te kennen bijkomende rioleringswerken te koppelen aan deze opdracht (SO-I).

10 Bijlagen

- Verslag PAC: conformverklaring startnota, 15/03/2010
- GBC-verslagen
- Gedetailleerde raming
- Projectnotaplannen en typedwarsprofielen
- Simulatie rotonde N70 uitzonderlijk vervoer



10.4 Projectnotaplannen en typedwarsprofielen

Zie plannenbundel

