RAPPORT

ontwerp raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen

eindrapport oktober 2003

studiegroep omgeving

Provincie Oost-Vlaanderen

Inhoud

Inhoud ... 3
Tabellijst ... 7
Figurenlijst ... 9
Kaartenlijst ... 10

I. Leeswijzer ... 11

1. Opzet van de opdracht ... 12
1.1. Onderwerp van de opdracht ... 12
1.2. Het waarom van het raamplan onderliggend wegennet ... 12
1.3. Doelstelling, Taakstelling ... 12
1.4. Studiegebied ... 13
1.5. Statuut ... 14
1.6. Aanpak ... 15
1.7. Planningsverloop ... 16

II. Categorisering van het onderliggend wegennet ... 17

1. Inleiding ... 18

2. Doelstellingen en uitgangspunten van de categorisering ... 18
2.1. Doelstellingen ... 18
2.1.1. Globale duurzame mobiliteitsdoelstellingen ... 18
2.1.2. Specifieke doelstellingen (toegespitst op studiegebied) ... 18
2.2. Uitgangspunten ... 19
2.2.1. Functionele categorisering ... 19
2.2.2. Gewenste ruimtelijke structuur als kader ... 19
2.2.3. Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie ... 19
2.2.4. Netwerk van wegen en hiërarchische opbouw ... 19
2.2.5. ‘Functionele’ categorisering, los van beheerder van het wegennet ... 20
2.2.6. Multimodaal benaderen ... 20
2.2.7. Boomstructuur van het netwerk ... 20

3. Kaderstellende elementen voor de categorisering van het onderliggend wegennet in de Gentse kanaalzone en omliggende kernen ... 22
3.1. Inleiding ... 22
3.2. Beleidsplannen ... 22
3.2.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen ... 22
3.2.2. Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen ... 23
3.3. Openbaar vervoer ... 23
3.3.1. Beleidskader ... 23
3.3.2. Gewenste openbaar vervoerstructuur ... 25
3.3.3. Categorieën van openbaar vervoerslijnen ... 25
3.4. Fietsroutenetwerk haven en omgeving ... 28
3.4.1. Beleidskader ... 28
3.4.2. Fietsroutenetwerk ... 29
3.5. Specifieke transportvormen, in en rond de haven ... 33
3.5.1. Beleidskader ... 33

3.5.2. Veilige ontsluiting SEVESO-bedrijven 33
3.5.3. Routes ADR-transporten 33
3.5.4. Routes voor uitzonderlijk transport 33
3.5.5. Routes voor havenkranen 34

4. Categorieën van wegen 35
4.1. Categorieën 35
4.1.1. Beleidskader 35
4.1.2. Havenwegencategorieën 36
4.1.3. Kernenwegencategorieën 36

5. Categorisering van het onderliggend wegennet in de haven 37
5.1. Beleidskader: plannen en projecten 38
5.1.1. Strategisch plan voor de Kanaalzone – ROM-project 38
5.1.2. Ontwerp raamplan R4-oost en R4-west 39
5.1.3. netmanagement De Lijn 40
5.1.4. Toekomstplannen interne havenwegen als lokaal referentiekader 41
5.2. Categorisering 42
5.2.1. Schematisch overzicht van te hanteren categoriseringsconcepten 42
5.2.2. Secundaire havenwegen 42
5.2.3. Lokale havenwegen 43
5.2.4. Havenontsluitingswegen – lokale havenweg met verzamelfunctie 44
5.2.5. Lokale havenweg met erftoegangsfunctie 44
5.3. Consequenties bij de voorgestelde categorisering 44
5.3.1. Consequenties naar inrichting 44
5.3.2. Overige consequenties 45

6. Categorisering van het onderliggend wegennet in de kanaaldorpen en omliggende kernen 47
6.1. Beleidskader: plannen en projecten 47
6.1.1. gemeentelijke mobiliteitsplannen 47
6.1.2. Gewenste regionale ruimtelijke structuur 48
6.2. Categorisering 48
6.2.1. Schematisch overzicht van te hanteren categoriseringsconcepten 48
6.2.2. Secundaire wegen 49
6.2.3. Lokale wegen 53
6.3. Consequenties bij de voorgestelde categorisering 60
6.3.1. Consequenties naar inrichting 60
6.3.2. Andere consequentie bij de voorgestelde categorisering 63

III. Inrichtingsvoorstel: actieplan voor de haven 65

1. Analyse bestaande toestand 66
1.1. Algemene inleiding 66
1.1.1. Verkeersreglementering in de haven 66
1.1.2. Structuur van het rapport 67
1.2. Globale indeling in deelsystemen 67
1.3. Frequenties openbaar vervoerslijnen 68
1.3.1. busfrequenties haven west 68
1.3.2. busfrequenties haven oost 68
1.4. Analyse deelsysteem haven west 68

1.4.1. De Nest ... 68
1.4.2. Kluizendok ... 69
1.5. Analyse deelsysteem haven oost ... 69
1.5.1. Sidmar ... 70
1.5.2. Rodenhuizedok ... 70
1.5.3. Moervaart-noord (Electrabel Rodenhuize) en Moervaart-zuid ... 70
1.5.4. Skaldenpark ... 71
1.5.5. Sifferdok – Petroleumdok ... 71
1.5.6. Grootdok – Farmanstraat ... 71
1.6. Analyse deelsysteem Gent-noord ... 72
1.6.1. Ontsluiting Meulestede ... 72
1.6.2. Ontsluiting Wondelgem ... 73
1.6.3. Ontsluiting Zeeschipstraat/Meulestedebrug ... 74
1.6.4. Ontsluiting Sint-Amandsberg ... 75

2. Confrontatie bestaande met gewenste toestand ... 76
2.1. Secundaire havenwegen ... 76
2.1.1. Bestaand profiel ... 76
2.1.2. Gewenst typeprofiel ... 76
2.2. Lokale havenwegen ... 78
2.2.1. Havenverbindingsweg ... 78
2.2.2. Havenontsluitingsweg ... 79
2.2.3. Havenerftoegangsweg ... 79

3. Actieplan ... 80
3.1. Vrachtwagensluizen ... 80
3.1.1. Fysische vrachtwagensluizen ... 80
3.1.2. Electronische vrachtwagensluizen ... 81
3.2. Oriëntatiehavens ... 81
3.3. Intern fietsroutenetwerk ... 82
3.3.1. Algemeen ... 82
3.3.2. Uitbouw van het netwerk ... 82
3.3.3. Gewenste structuur van het netwerk ... 82
3.4. Criteria om prioriteiten te bepalen ... 82
3.5. Actielijst voor de haven ... 83

IV. Inrichtingsvoorstel: handleiding voor de gemeentes ... 87

1. Analyse van de bestaande toestand ... 88
1.1. Algemene inleiding ... 88
1.2. Globale indeling in deelsystemen ... 88
1.3. Frequenties openbaar vervoerslijnen ... 88
1.3.1. busfrequenties kernen west ... 88
1.3.2. busfrequenties kernen oost ... 89
1.4. Analyse Rieme ... 89
1.4.1. ontsluiting Rieme ... 89
1.4.2. voorstel gefaseerde aanpak vrachtwagenverkeersdruk Rieme ... 90
1.5. Analyse deelsysteem Oosteeklo – Evergem ... 91
1.5.1. Ontsluiting Sleidinge – Evergem naar R4 (Parijslaan) ... 91
1.5.2. Ontsluiting Kluizen - Wippelgem ... 92
1.5.3. Ontsluiting Oosteeklo – Ertvelde ... 93

1.6. Analyse deelsysteem Assenede – Bassevelde 94
1.6.1. Ontsluiting Assenede 94
1.7. Analyse deelsysteem Wachtebeke – Lochristi – Oostakker 95
1.7.1. Ontsluiting Overslag 95
1.7.2. Ontsluiting via openbaar vervoer 95
1.7.3. Ontsluiting Wachtebeke 96
1.7.4. Ontsluiting Sint-Kruis-Winkel 96
1.7.5. Ontsluiting Lochristi – Oostakker 97
1.7.6. Ontsluiting Desteldonk 100
1.8. Analyse deelsysteem Zelzate 101

2. Confrontatie gewenste toestand met bestaande toestand 104
2.1. Secundaire wegen 104
2.1.1. Secundaire wegen type II 104
2.1.2. Secundaire wegen type III 106
2.2. Lokale wegen 107
2.2.1. Lokale wegen type I 107
2.2.2. Lokale wegen type II 109
2.2.3. Lokale wegen type III 111

3. Voorstel maatregelen in te brengen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen 113
3.1. Evergem 113
3.1.1. Secundaire wegen 113
3.1.2. Lokale wegen 113
3.2. Assenede 114
3.2.1. Secundaire wegen 114
3.2.2. Lokale wegen 114
3.3. Rieme 114
3.3.1. Lokale wegen 114
3.4. Wachtebeke 115
3.4.1. Secundaire wegen 115
3.4.2. Lokale wegen 115
3.5. Lochristi 116
3.5.1. Secundaire wegen 116
3.5.2. Lokale wegen 116
3.6. Zelzate 117
3.6.1. Secundaire wegen 117
3.6.2. Lokale wegen 117
3.7. Gent 118
3.7.1. Secundaire wegen 118
3.7.2. Lokale wegen 118
Bijlagen 121

1. Figuren 122

2. Kaarten 123

3. Tabellen 124
Bronnenlijst 135

Tabellijst

tabel 1: statuut van het raamplan ... 14
tabel 2: normen basismobiliteit ... 23
tabel 3: meest gebruikte halte belbus Evergem ... 26
tabel 4: meest gemaakte verplaatsingen belbus Evergem ... 27
tabel 5: gebruik belbushalten Oostakker ... 27
tabel 6: verplaatsingsrelaties belbus Oostakker ... 28
tabel 7: basis voor selectie en categorisering van wegen, en bevoegdheid. ... 35
tabel 8: categoriseringsconcepten ... 42
tabel 9: specifieke uitbreiding selectie en categorisering van wegen ... 42
tabel 10: categoriseringsconcepten ... 48
tabel 11: frequenties buslijnen haven west ... 68
tabel 12: frequenties buslijnen haven oost ... 68
tabel 13: frequenties buslijnen kernen west ... 89
tabel 14: frequenties buslijnen kernen oost ... 89
tabel 15: voorstel acties Evergem, secundaire wegen II ... 113
tabel 16: voorstel acties Evergem, lokale verbindingswegen ... 113
tabel 17: voorstel acties Evergem, lokale ontsluitingswegen ... 114
tabel 18: voorstel acties Assenede, secundaire wegen ... 114
tabel 19: voorstel acties Assenede, lokale verbindingswegen ... 114
tabel 20: voorstel acties Assenede, lokale ontsluitingswegen ... 114
tabel 21: voorstel acties Rieme: lokale verbindingswegen ... 114
tabel 22: voorstel acties Rieme, lokale ontsluitingswegen ... 115
tabel 23: voorstel acties Wachtebeke, secundaire wegen type II ... 115
tabel 24: voorstel acties Wachtebeke, lokale verbindingswegen ... 115
tabel 25: voorstel acties Wachtebeke - Gent, lokale ontsluitingswegen ... 116
tabel 26: voorstel acties Lochristi, secundaire wegen type II ... 116
tabel 27: voorstel acties Lochristi, secundaire weg type III ... 116
tabel 28: voorstel acties Lochristi, lokale verbindingswegen ... 116
tabel 29: voorstel acties Lochristi, lokale ontsluitingswegen ... 117
tabel 30: voorstel acties Zelzate, secundaire weg type II ... 117
tabel 31: voorstel acties Zelzate, lokale verbindingswegen ... 117
tabel 32: voorstel acties Zelzate, lokale ontsluitingswegen ... 118
tabel 33: voorstel acties Gent, secundaire wegen ... 118
tabel 34: voorstel acties Gent, lokale verbindingswegen ... 118
tabel 35: voorstel acties Gent, lokale ontsluitingswegen ... 119
tabel 36: analyse De Nest ... 124
tabel 37: analyse Rodenhuizedok, Moervaart-noord en Moervaart-zuid ... 124
tabel 38: analyse Skaldenpark ... 124
tabel 39: analyse Sifferdok ... 125
tabel 40: analyse Grootdok ... 125
tabel 41: analyse Oostakker ... 126
tabel 42: analyse Meulestede ... 127
tabel 43: analyse Wondelgem ... 127
tabel 44: analyse Zeeschipstraat/Meulestedebrug ... 128
tabel 45: analyse Sint-Amandsberg ... 128
tabel 46: actieplan voor de haven: zie pagina 83, actielijst voor de haven. ... 128
tabel 47: analyse Evergem ... 128
tabel 48: analyse Kluizen ... 129

tabel 49: analyse Wippelgem 129
tabel 50: analyse Oosteeklo 129
tabel 51: analyse Ertvelde 130
tabel 52: analyse Assenede 130
tabel 53: analyse Wachtebeke 131
tabel 54: analyse Sint-Kruis-Winkel 131
tabel 55: analyse Lochristi 132
tabel 56: analyse Mendonk 132
tabel 57: analyse Desteldonk 133
tabel 58: analyse Zelzate 133
tabel 59: analyse Rieme 134
tabel 60: analyse Doornzele 134

Figurenlijst

figuur 1: indeling studiegebied 13
figuur 2: statuut van het raamplan 14
figuur 3: onderscheid boomstructuur – rasterstructuur 20
figuur 4: afbakening van het havengebied 66
figuur 5: bestaand profiel secundaire havenweg 76
figuur 6: gewenst typeprofiel secundaire havenweg 76
figuur 7: gewenst typeprofiel secundaire havenweg rond Kluizendok 78
figuur 8: bestaand profiel havenverbindingsweg 78
figuur 9: gewenst typeprofiel havenverbindingsweg 79
figuur 10: gewenst typeprofiel havenontsluitingsweg 79
figuur 11: gewenst typeprofiel havenerftoegangsweg 79
figuur 12: vrachtwagensluis: wegversmalling 80
figuur 13: vrachtwagensluis: wegversmalling met fietsdoorsteken 80
figuur 14: vrachtwagensluis: hoogtebeperking 80
figuur 15: mogelijke locaties voor oriëntatiehavens 81
figuur 16: bestaand profiel N449 - Gebroeders Naudtslaan 104
figuur 17: bestaand profiel N448 - Noordlaan Kluizen 104
figuur 18: afgeleid bestaand profiel secundaire weg type II 105
figuur 19: gewenst typeprofiel secundaire weg type II, buiten bebouwde kom 105
figuur 20: gewenst typeprofiel secundaire weg type II, binnen bebouwde kom 105
figuur 21: bestaand profiel N70 - Lochristi, binnen bebouwde kom 106
figuur 22: bestaand profiel N70 - Lochristi, buiten bebouwde kom 106
figuur 23: gewenst typeprofiel secundaire weg type III, N70 107
figuur 24: bestaand profiel Beneluxlaan 107
figuur 25: bestaand profiel Noordlaan 107
figuur 26: bestaand profiel Christoffelweg 108
figuur 27: afgeleid bestaand profiel lokale verbindingsweg (lokale weg type I) 108
figuur 28: mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheidsintensiteitscombinaties (Vademecum fietsvoorzieningen, hoofdstuk 3, pagina 14) 108
figuur 29: gewenst typeprofiel lokale verbindingsweg 108
figuur 30: bestaand profiel Kuhlmannkaai 109
figuur 31: bestaand profiel Pastorijstraat 110
figuur 32: bestaand profiel Eindeken 110
figuur 33: bestaand profiel Elslo 110
figuur 34: afgeleid profiel lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II) 111
figuur 35: gewenst typeprofiel lokale ontsluitingsweg 111
figuur 36: gewenst typeprofiel lokale weg type III 112

Kaartenlijst

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur 123
kaart 2: openbaar vervoernetwerk 123
kaart 3: fietsroutenetwerk 123
kaart 4: routes voor uitzonderlijk transport 123
kaart 5: wegencategorisering 123
kaart 6: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens strategisch plan voor de Kanaalzone 123
kaart 7: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens het mobiliteitsplan regio Gent 123

I. Leeswijzer

1. Opzet van de opdracht

1.1. Onderwerp van de opdracht

De opdracht behandelt de verkeersafwikkeling op het wegennet, gelegen binnen R4-west en R4-oost en gaande tot de eerste kernengordel buiten R4-west en R4-oost. Hierbij is enkel het onderliggend wegennet weerhouden. Concreet betekent dit dat hoofd- en primaire wegen niet in dit raamplan vervat zitten en de studie zich beperkt tot de zogeheten secundaire en lokale wegen.
Voor de respectieve hoofd- en primaire wegen in het studiegebied zijn er reeds streefbeeldstudies opgemaakt, wat voor het havengebied heeft geresulteerd in een 'raamplan voor R4'. Met deze studie wordt er een antwoord gezocht op de effecten die het Raamplan R4 en het streefbeeld N49/A11 zullen hebben op de kernen in de omgeving.

1.2. Het waarom van het raamplan onderliggend wegennet

De Gentse kanaalzone en de omliggende dorpen kennen een aantal verkeersproblemen, eigen aan het spanningsveld tussen het hoogdynamische havengebied, en de eerder laagdynamische kernen daarrond. Concreet gaat het om te beperkte, incl. onveilige, ontsluitingsmogelijkheden voor bepaalde delen van het havengebied enerzijds, en sluipverkeer doorheen de kernen naar het havengebied anderzijds.
Het is erg moeilijk om deze problemen op te lossen via de mobiliteitsplannen van de gemeenten omdat dezelfde problemen zich vaak buiten de gemeentegrenzen verder zetten. Deze problemen zijn bijgevolg van een hoger schaalniveau dan het gemeentelijke, omdat de respectievelijke gemeenten soms verschillende oplossingsmogelijkheden nastreven en omdat een deel van het gebied, het havengebied, niet echt binnen de bevoegdheden en mogelijkheden valt van een gemeente en haar mobiliteitsplan.

Met het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone, en het Raamplan R4, is er een eerste aanzet gegeven voor een oplossing. De oplossingen spitsen zich in hoofdzaak toe op de ontsluiting van de haven langs de respectieve primaire wegen, en minder op de aanvoerwegen en straten daarrond. Meer zelfs, de oplossingen die langsheen R4 en A11 worden voorgesteld hebben op hun beurt een impact op het onderliggend wegennet, waarop ook een antwoord moet gegeven worden.

1.3. Doelstelling, Taakstelling

Deze studie heeft tot taak om vertrekkende van de basisdoelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, en van de uitgangspunten uit het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone [1], op schaal van de Gentse zeehaven en de eerste dorpengordel rondom R4, een streefbeeld op te maken voor het gewenst gebruik van de wegen aansluitend op R4 en A11.
Er moet een antwoord gegeven worden aan de (hierboven vermelde) huidige en te verwachten verkeersproblemen, rekening houdende dat verdere havenontwikkelingen mogelijk moeten zijn en er tegemoet moet gekomen worden aan de daarmee gepaard gaande stijgende mobiliteitsvraag, zonder echter de leefbaarheid in de kanaaldorpen te ondermijnen.

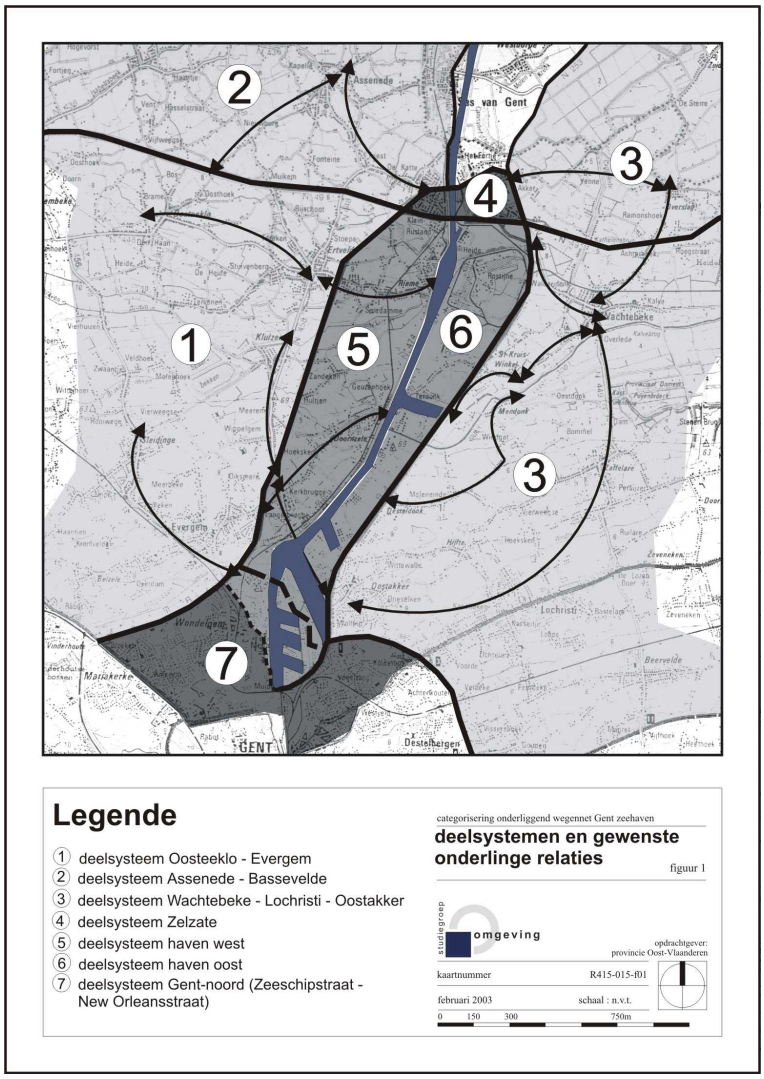
[1] Zie II.1 en II.4

1.4. Studiegebied

Het studiegebied wordt op grond van maatschappelijke, ruimtelijke, verkeers- en mobiliteitskarakteristieken, en de beleidsplanning(sinstrumenten) hierrond, opgesplitst in 2 deelgebieden:

- de kanaalzone: het gebied binnen R4-west en R4-oost, m.u.v. enkele kernen in het westelijk havengebied,
- de kanaaldorpen: de eerste kernengordel buiten R4-west en R4-oost, inclusief de kernen in het westelijke havengebied.

Een verdere opsplitsing van dit studiegebied wordt gemaakt, waarbij de belangrijkste gewenste ontsluitingsrelaties naar het hogere wegennet als uitgangspunt dienen. De in de streefbeeldstudies van R4 en N49/A11 weerhouden knooppunten zijn in belangrijke mate richtinggevend voor deze ontsluitingsrelaties. Deze ontsluitingsrelaties bepalen de deelsystemen. Zie figuur 1 en kaart 1 voor de ontsluitingsrelaties en de gewenste ontsluitingsstructuur.

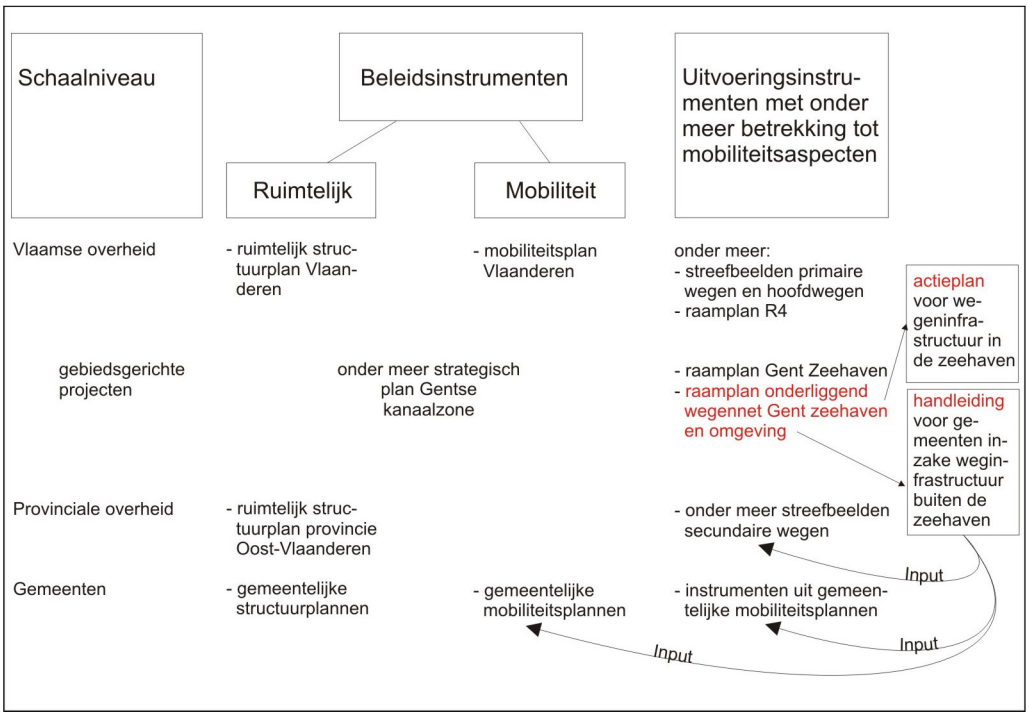


figuur 1: indeling studiegebied

1.5. Statuut

Het raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen is een nieuw soort studie. Voor dit raamplan bestaat er bijgevolg geen officiële procedure. Het document kan dan ook niet “bindend” of “richtinggevend” zijn in decretale zin, zoals dat bij een structuurplan wel het geval is. Het is wel de bedoeling dat het rapport wordt gevalideerd door een zo groot mogelijk aantal gemeentebesturen van de kernen rondom de haven.

Het onderstaand schema zou de functie en het statuut van het raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse kanaalzone kunnen verduidelijken.



figuur 2: statuut van het raamplan

Het Raamplan Onderliggend Wegennet voor de Gentse Kanaalzone bevat in feite de verdere uitwerking van een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie, waarvoor de krachtlijnen zijn uitgezet in de hogere beleidsplannen. Het is bovendien, en vooral, uitvoeringsgericht. Samengevat, is het een ‘streefbeeldstudie’, die een theoretische visie bevat op het gewenst functioneren en gebruik van het onderliggend wegennet in dit studiegebied. Deze visie krijgt vorm in een inrichtingsvoorstel. Het inrichtingsvoorstel voor de haven wordt als actieplan opgenomen, het inrichtingsvoorstel voor de wegen in de kernen vormt een handleiding, dat gehanteerd kan worden bij de inrichting van wegen in de kernen.

Onderliggend wegennet	Haven	Omliggende kernen
categorisering	visie op het onderliggend wegennet voor de haven	visie op het onderliggend wegennet, door middel van wegencategorisering voor gemeenten en provincie
inrichtingsvoorstel	te valideren als Actieplan	handleiding bij inrichting

tabel 1: statuut van het raamplan

Het inrichtingsvoorstel wordt opgesplitst in twee delen. Het eerste deel is het actieplan voor de haven zelf. Dit actieplan bevat concrete acties naar herinrichting van het onderliggend wegennet binnen het Havengebied (grosso modo R4, zie figuur 4, op pagina 66 voor de juiste afbakening). Dit actieplan heeft een indicatief karakter. Door het ontbreken van een of andere vorm van mobiliteitsplan, en dus een visie en actielijst voor het onderliggend wegennet binnen de haven, is er nood aan een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de haven. Het actieplan kan hier een oplossing bieden.. Het actieplan structureert het verkeer in de haven en optimaliseert de ontsluiting naar het hogere wegennet, middels een duidelijke visie en actielijst voor dat onderliggend wegennet. De betrokken overheden kunnen enkel afwijken van het actieplan, mits ze een gefundeerde motivatie kunnen aanbrengen.

In het tweede deel vormt het inrichtingsvoorstel voor de omliggende kernen eerder een aanbeveling. Het is een handleiding voor de gemeenten en de andere betrokken wegbeheerders in dit deelgebied. In die handleiding worden uitspraken gedaan over maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid van de kernen te waarborgen bij de uitvoering van het raamplan R4, de uitvoering van het streefbeeld N49/A11 en het actieplan voor de haven in het raamplan onderliggend wegennet. Het wordt de gemeentes ten stelligste aanbevolen om de maatregelen die voor hen belangrijk zijn, bij de eerstvolgende vijfjaarlijkse herziening van de mobiliteitsplannen in hun mobiliteitsplan op te nemen. Zo kunnen ze een antwoord bieden aan de problemen die de uitvoering van het raamplan R4 en het streefbeeld N49/A11 met zich mee zullen brengen. De prioriteit van de te nemen acties kunnen de gemeenten bijgevolg zelf bepalen in het mobiliteitsplan. Naast de gemeenten zal deze handleiding ook voor andere instanties een houvast zijn (AWV Oost-Vlaanderen, en provincie Oost-Vlaanderen).

1.6. Aanpak

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

Deze studie bevat de visie op het gewenst functioneren en gebruik van het onderliggend wegennet in dit studiegebied, en dit wordt uitgedrukt in een – uitvoeringsgericht - actieplan.

De visie op het gewenst functioneren en gebruik van het onderliggend wegennet wordt het best samengevat in de 'functionele categorisering' van het onderliggend wegennet. Dit is het eerste deel van de studie. Daarin krijgt, rekening houdende met specifieke en gebiedsgerichte uitgangspunten, elke weg van het onderliggend wegennet, haar gewenste functie toebedeeld [2]. Dit maakt het mogelijk om gemeentegrensoverschrijdend per weg de gewenste functie mede te bepalen [3]. Het feit dat er twee functioneel duidelijk verschillende deelgebieden in de studie zitten noodzaakt om hier ook een specifieke categorisering aan te brengen. Hier wordt de basis gelegd voor de verdere opsplitsing van de studie en haar resultaten: havenwegen(categorieën) en het actieplan en kernenwegen(categorieën) en de handleiding.

De werkwijze bij het opstellen van het actieplan en de handleiding is gelijklopend. Eerst wordt een analyse gemaakt van de bestaande toestand. Deze analyse gebeurt op basis van de aanzet tot wegencategorisering die de provincie Oost-Vlaanderen in de startnota van 20 augustus

[2] De provincie Oost-Vlaanderen, diensten Wegen en Planning en Natuurbehoud, heeft in een startnota van 20 augustus 2002 een aanzet gegeven tot deze wegencategorisering.

[3] Uit de gemeentelijke mobiliteitsplannen blijkt nogal eens dat er verschillen optreden voor eenzelfde, gemeentegrensoverschrijdende, weg.

2002 heeft opgemaakt. Uit de analyse worden problemen en potenties voor het onderliggend wegennet geformuleerd en ideaalprofielen opgesteld. Vervolgens worden de bestaande en de gewenste profielen met elkaar vergeleken, zodat duidelijk wordt welke maatregelen genomen dienen te worden om die gewenste profielen tot uitvoer te brengen.

1.7. Planningsverloop

Na indiening van het rapport wordt de volgende procedure vooropgesteld:

- de gemeentes nemen formeel akte van het rapport (in het College van Burgemeester en Schepenen, op de Gemeenteraad, enz.). Zij zullen de handleiding gebruiken bij de vijfjaarlijkse herziening van hun mobiliteitsplan. De geselecteerde wegen worden in het op te maken of te herziene gemeentelijk ruimtelijk structuurplan opgenomen.
- de Bestendige Deputatie neemt formeel akte van het rapport. Ze zal de handleiding gebruiken bij de aanleg van en kwaliteitsbewaking over de realisatie van het fietsroutenetwerk.
- daarna is er een methodische toetsing door de provinciale auditcommissie, die tevens akte neemt van het rapport op 17 november 2003.
- vervolgens neemt de Stuurgroep Netwerk Gentse Kanaalzone akte van het rapport. In deze stuurgroep zijn de betrokken adminstratieve besturen zoals de Administratie Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen, Afdeling Ruimtelijke Ordening en Afdeling Ruimtelijke Planning, De Lijn Oost-Vlaanderen, het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Gent, de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de NMBS, enz. vertegenwoordigd.
- tot slot brengt het Subregionaal Overlegorgaan voor het Gentse zeehavengebied advies uit aan de Vlaamse Regering over dit rapport.

- bijkomend wordt een niet-technische samenvatting van dit rapport gemaakt, die de projectgroepleden kunnen terugkoppelen met hun bestuur. Ook de auditcommissie krijgt een exemplaar van deze niet-technische samenvatting.
- Studiegroep Omgeving geeft een toelichting over het rapport op de vergadering van de Stuurgroep Netwerk Gentse Kanaalzone en het Subregionaal Overlegorgaan.
- eventueel kan het Projectbureau Gentse kanaalzone en Studiegroep Omgeving na de goedkeuring door de Vlaamse regering de niet-technische samenvatting voorstellen op de bewonersvergaderingen.

II. Categorisering van het onderliggend wegennet

1. Inleiding

De categorisering van het onderliggend wegennet is een theoretisch verhaal, dat dient te vertrekken van doelstellingen, uitgangspunten en van het categoriseringskader dat op gewestelijk niveau wordt geboden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.
Naast deze doelstellingen en uitgangspunten, zijn er nog andere “kaderstellende elementen” en specifieke beleidsaspecten eigen aan het studiegebied, die mee de wegencategorisering van het onderliggend wegennet bepalen.

2. Doelstellingen en uitgangspunten van de categorisering [4]

De functionele categorisering in dit rapport, wordt opgebouwd vanuit een aantal algemene en specifieke doelstellingen en uitgangspunten.

2.1. Doelstellingen

2.1.1. Globale duurzame mobiliteitsdoelstellingen

- gunstige beïnvloeding van de modal split;
- verbeteren van de verkeersveiligheid, onder andere door:
  - het door infrastructuren afdwingen van de ontwerpsnelheid;
  - het gebruiken van een grotere eenvormigheid.
- beperken van de voertuigkilometers;
- het garanderen van (economische) bereikbaarheid en toegankelijkheid.

2.1.2. Specifieke doelstellingen (toegespitst op studiegebied)

- verbeteren verkeersleefbaarheid van de dorpskernen;
- verbeteren verkeersveiligheid in het havengebied;
- verbeteren aansluiting industrieterreinen op het hogere wegennet;
- verbeteren van onderlinge verbindingen in het havengebied (= verbeteren directheid);
- verminderen conflicten tussen vrachtwagens en intern havenverkeer, omwille van de hoge snelheidsverschillen enerzijds en het verschil in volume en tonnage anderzijds;
- het verkeer voor de woongebieden mag niet worden gemengd met het verkeer voor de verschillende bedrijventerreinen;
- verbeteren van de verkeersleefbaarheid in het havengebied;
- verbeteren van de oversteekbaarheid van R4, voor fietsers en voetgangers.

[4] Bron: ‘Functionele categorisering en actieplan voor het onderliggende wegennet – Gentse haven en omgeving – Startnota functionele categorisering’, provincie Oost-Vlaanderen, 20 augustus 2002. Deze startnota vormt de basis voor het raamplan onderliggend wegennet voor de Gentse zeehaven en omliggende kernen.

2.2. Uitgangspunten

2.2.1. Functionele categorisering

Bij een functionele categorisering van het onderliggend wegennet wordt het wegennet gestructureerd naar de gewenste functie(s) van de wegen die deel uitmaken van het onderliggend wegennet. Hierbij wordt uitgegaan van een langetermijnvisie op mobiliteit (waarbij diverse vervoersmodi overwogen worden) en van de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Bereikbaarheid en leefbaarheid worden tegenover elkaar afgewogen. Om de schaarse ruimte niet onnodig aan te snijden worden de functies verbinden, verzamelen, ontsluiten en erftoegang geven zo optimaal mogelijk vervuld door het bestaande wegennet. Functionele categorisering is een planningsinstrument dat hieraan tegemoet tracht te komen.

2.2.2. Gewenste ruimtelijke structuur als kader

Het gewenst gebruik van het onderliggend wegennet hangt nauw samen met de gewenste ruimtelijke structuur. Zo bevat de gewenste ruimtelijke structuur verkeersaantrekkende elementen die naargelang de aard en de hoeveelheid van het verkeer een bepaald wegtype vragen. Omgekeerd is het ook zo, dat de toekenning van een categorie aan een bepaalde weg een zekere (ruimtelijke) dynamiek met zich kan meebrengen, omdat deze toewijzing gekoppeld is aan vooropgestelde ontsluitings- en verbindingsmogelijkheden.
Gezien de omvang van het studiegebied wordt verwacht dat de regionale ruimtelijke structuur als uitgangspunt genomen wordt. Anderzijds gaat het over het ‘onderliggend wegennet’, waartoe dus ook de lokale wegen behoren, die eerder lokaal ruimtelijk structuurbepalend zijn.

2.2.3. Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie

Deze visie hangt nauw samen met de gewenste ruimtelijke structuur en bevat een meer globale visie op de bereikbaarheid/ontsluiting van een bepaald gebied.
Gezien de grote diversiteit aan deelgebieden in deze studie (stedelijk gebied, havengebied, buitengebied met hoofddorpen en woonkernen), is een grotere differentiatie aan bereikbaarheid wenselijk en verschilt de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie als dusdanig.

2.2.4. Netwerk van wegen en hiërarchische opbouw

De wegen vormen een netwerk, waarbinnen er een hiërarchie bestaat. Dit betekent dat er verschillende categorieën worden onderscheiden, zowel in de wegen, als in de punten waar twee of meerdere wegen elkaar ontmoeten.
Er worden wegen onderscheiden die functioneren op (inter)nationaal niveau, op Vlaams niveau, op regionaal/bovenlokaal niveau en op lokaal niveau. Kruispunten van wegen van dezelfde categorie heten ook wel ‘knopen’, kruispunten van wegen van verschillende categorieën heten ‘schakelpunten’. In dit laatste geval is er uitwisseling mogelijk tussen verschillende categorieën van wegen. Er wordt naar gestreefd om de niveauverschillen tussen wegen tot een minimum te beperken: aansluitingen van lokale wegen op het hoogste net (hoofdwegen) moeten vermeden worden.
Er wordt gestreefd naar een heldere hiërarchie, zonder daarbij al te veel categorieën in het leven te willen roepen. Het netwerk moet vooral leesbaar zijn op het terrein.

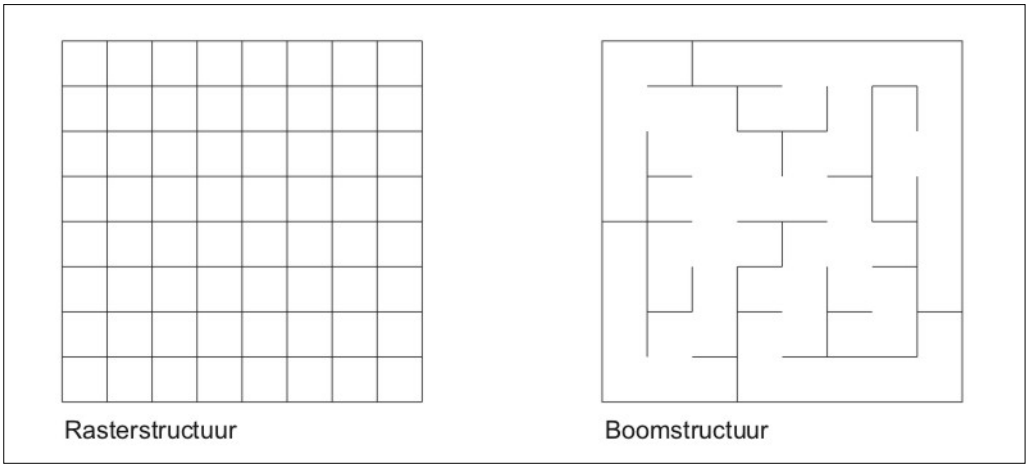
2.2.5. ‘Functionele’ categorisering, los van beheerder van het wegennet

Ongeacht de (huidige) wegbeheerder wordt de gewenste functionele categorie van de weg aangeduid.
Het kan zo gebeuren dat bepaalde wegen dubbel geselecteerd worden. De havenwegen die ook als secundaire weg of als lokale weg geselecteerd zijn, maken evenwel deel uit van de ontwikkeling van de haven. Daarom worden ze in het Strategisch plan Gentse kanaalzone opgenomen. Op deze manier worden de havenwegen gevalideerd door de Vlaamse regering.
De dubbel geselecteerde secundaire of lokale wegen worden uitsluitend in het richtinggevende deel van respectievelijk het provinciaal ruimtelijk structuurplan en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan opgenomen. Er wordt daarbij uitdrukkelijk vermeld dat zij een functie hebben voor de ontwikkeling van de haven en tot de gewestelijke materie behoren.

2.2.6. Multimodaal benaderen

Een duurzaam mobiliteitsbeleid streeft naar het ‘versterken van alternatieven voor het autoverkeer’. Door het stimuleren van het gebruik van deze alternatieven, kan er in zekere mate een modal shift bekomen worden, waardoor de wegen niet allemaal dezelfde capaciteit hoeven te hebben. Omgekeerd en daarbij aansluitend, door de wegen bewust niet allemaal dezelfde (ruime) inrichting te geven kan het gebruik van de alternatieven aantrekkelijker worden gemaakt. Daarbij kan het zijn dat de desbetreffende wegen tevens de assen van openbaar vervoer zijn, of fietsassen en daarnaar dienen te worden ingericht: ze vervullen een bijzondere functionele categorie.

2.2.7. Boomstructuur van het netwerk



figuur 3: onderscheid boomstructuur – rasterstructuur

Indien, ten behoeve van economische ontwikkelingen, het uitgangspunt van optimale bereikbaarheid zou vertaald worden in een rasterstructuur van wegen, kan dit zware gevolgen hebben voor de leefbaarheid van kernen en doortochten en voor het behoud van open ruimte gebieden. Deze rasterstructuren worden op het terrein veelal omgezet naar grootschalige infrastructuren en infrastructuurwerken, maar zijn ook vaak voelbaar onder de vorm van sluipverkeer.
Daarom wordt een boomstructuur naar voren geschoven: de leefbaarheid kan beter gegarandeerd worden met deze structuur en functionele categorisering vormt daar een ideaal instrument voor.

Wegen van het hoogste niveau (hoofdwegennet) sluiten zodanig op elkaar aan, dat ze een netwerk vormen op (inter)nationaal niveau. Wegen uit het onderliggend wegennet hoeven onderling geen aaneensluitend geheel te vormen. Zodoende kan af en toe een aansluiting op een weg van gelijk niveau ontbreken, zodat sluipverkeer door centra voorkomen wordt. Wegen van het onderliggend wegennet dienen samen met het hoofdwegennet wel een samenhangend systeem te vormen.

3. Kaderstellende elementen voor de categorisering van het onderliggend wegennet in de Gentse kanaalzone en omliggende kernen

3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van documenten die een kader vormen waarbinnen het raamplan onderliggend wegennet zich situeert. Sommige documenten leggen harde randvoorwaarden op, anderen zijn eerder informatief van karakter. De meeste kaderstellende elementen overstijgen het studiegebied van het raamplan onderliggend wegennet, waardoor het belangrijk is dat de categorisering van dit onderliggend wegennet optimaal wordt ingepast in deze context.

3.2. Beleidsplannen

3.2.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

(definitief vastgesteld op 23 september 1997)

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen schetst een gewenste ruimtelijke structuur voor het Vlaamse grondgebied. Dit houdt in dat er ook over de gewenste wegenstructuur uitspraak gedaan wordt. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft de indeling in wegencategorieën bepaald, en heeft daarbij de hoofdwegen en primaire wegen voor het Vlaams gewest zelf geselecteerd. De selectie die een invloed kan hebben voor het onderliggend wegennet is de volgende:

- Hoofdwegen:
  - A11/N49 van A18/E40 (Westkapelle) tot A14/E17 (Linkeroever);
  - A10/E40 van A18/E40 (Jabbeke) tot R0 (Groot-Bijgaarden);
  - A14/E17 van R1 (Antwerpen-Linkeroever) naar Rijsel.
- Primaire wegen I:
  - R4-west en B402 van A10/E40 (Drongen) tot A11/N49 (Zelzate);
  - N423 van N49/A11 (Zelzate – aansluitend op R4-oost) tot de Nederlandse grens (Tractaatweg);
  - R4-oost van aansluiting 16 – A10/E40 (Merelbeke) tot A14/E17;
- Primaire wegen II:
  - B401 van aansluiting 9 – A14/E17 (Gent) tot R40 (Sint-Lievenspoort);
  - N424 van aansluiting 1 – R4 (Kanaalzone-oost) tot R40 (Dampoort);
  - R4-oost van A14/E17 tot A11/N49 (Zelzate-oost);
  - R4 (binnen- en buitenring) van aansluiting R4 (Melle) tot B402 (Flanders Expo);
  - R4/Rodenhuizetunnel: te ontwerpen van R4-Kennedylaan tot R4-west.

Aan deze selectie zijn bepaalde inrichtingsprincipes verbonden. Het spreekt voor zich dat uitspraken over bijvoorbeeld de afstand tussen knooppunten op hoofd- of primaire wegen eveneens gevolgen heeft voor het onderliggend wegennet.
Voor de concrete toepassing van deze ontwerpprincipes verwijzen we naar het raamplan R4-west en R4-oost en de streefbeeldstudie A11/N49.

3.2.2. Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen

(voorjaar 2001, nog niet goedgekeurd)

Doelstellingen:

- op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen.
- op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
- de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren.
- de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

De nadruk van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen ligt op een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

3.3. Openbaar vervoer

3.3.1. Beleidskader

Openbaar vervoersstudie Regio Gent

De Openbaar Vervoersstudie voor de Gentse Regio [5] heeft tot doel om een lange termijnvisie, weergegeven in structuurschetsen, te brengen op het openbaar vervoer in het Grootstedelijk Gebied Gent voor een periode tot 2025. Daarnaast bevat de studie elementen van haalbaarheid.

Decreet basismobiliteit [6]

De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

gebied	bedieningsfrequenties per uur/max. spreiding			woongebieden
	spits	dal	weekend	maximale afstand (vogelvlucht) tot halte
(groot)stedelijke gebieden	4/15’	3/20’	2/30’	500m
kleinstedelijke gebieden	3/20’	2/30’	1/60’	650m
buitengebied	2/30’	1/60’	1/120’	750m

tabel 2: normen basismobiliteit

[5] goedgekeurd door de stuurgroep op 26 november 2002 en door de PAC van 21 februari 2003. Het betreft hier het beleidsplan voor De Lijn, dat een lange termijnvisie bevat voor de regio Gent.

[6] besluit van de Vlaamse Regering, 29 november 2002, inclusief Netmanagement.

Netmanagement [7]

Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Het netmanagement omvat ten minste de regels en de criteria inzake de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur, de informatie aan de burger in het algemeen en de informatie aan de stopplaatsen omtrent het aanbod van geregeld vervoer, de eventuele uitbreiding of verhoging van de bedieningsfrequenties, de eventuele verhoging van de bedieningstijden, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied.

Met betrekking tot de grootstedelijke gebieden zal het netmanagement tevens rekening houden met de grootstedelijke functies van deze gebieden.

Het strategisch plan voor de Gentse zeehaven [8]

Het Strategisch Plan omschrijft het als volgt: 'woonkernen en bedrijventerreinen uitbouwen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk vervoer'.
Hieruit blijkt de vraag naar een verbeterde bereikbaarheid met het openbaar vervoer van zowel de (noordelijke) bedrijventerreinen als van de woonkernen. Indien dit niet rendabel zou zijn met reguliere lijnen, dan moet er gedacht worden aan collectief vraagafhankelijk vervoer. Als concept kan op rechteroever de 'oostelijke kernenlijn' gehanteerd worden. Het gaat hier in hoofdzaak over ontsluitende buslijnen. Voor de wegencategorisering betekent dit dat de wegen enerzijds voldoende moeten zijn uitgerust/ingericht om deze openbaar vervoer-functie te gaan vervullen, en anderzijds voldoende dicht bij de herkomst- of bestemmingsgebieden moeten gelegen zijn. Naar inrichting zal het eerder gaan over eisen betreffende breedte, 'obstakels', enz. In het tweede luik van de studieopdracht (Actieplan) kan hier dieper op worden ingegaan. Een categorisering als lokale weg I of II benadert in globo het best aan deze eisen. Uit de huidige lijnvoering blijkt bijvoorbeeld dat de busverbinding met de oostelijke kanaaldorpen niet samenvalt met de 'oostelijke dorpenlijn', zoals voorzien in het Strategisch Plan. De wegen zijn er wel als lokale weg II gecategoriseerd in het in deze studie opgenomen voorstel. Andere potentiële verschilpunten zijn:

- Droogte (Evergem), richting Wippelgem: hier is een busdienst voorzien, terwijl in het voorstel van categorisering deze weg niet als lokale weg II werd aangeduid, hetgeen een selectie als lokale weg III impliceert, die op zijn beurt het best wordt ingericht met snelheidsremmende maatregelen, en dus niet voorzien is op een verzamel- en verbindingsfunctie;
- busverbinding tussen Kerkbrugge/Doornzele enerzijds en Ertvelde anderzijds, over de Droogenbroodtstraat: wordt niet in categorisering opgenomen, rekening houdende met voorstel van route via Ovaal van Wippelgem;
- gelijkaardige buslijnen gaan over lokale wegen van het type III, in Oostakker en Zelzate.

Tot de verbindende busdiensten kan het alternatief voor een spoorverbinding Gent - Zelzate - Terneuzen worden aangehaald. Gezien de grotere doorstromingsvereisten (minder haltes en minder obstakels), lijkt het hogere wegennet hiervoor het meest aangewezen.

[7] besluit van de Vlaamse Regering, 29 november 2002 (decreet basismobiliteit).
[8] voorstel van Strategisch Plan voor de Gentse Zeehaven, juni 2002.

3.3.2. Gewenste openbaar vervoerstructuur

De gewenste openbaar vervoerstructuur bestaat uit een hiërarchisch opgebouwd openbaarvervoernetwerk met verknoping van de netten op de verschillende schaalniveau's en de lijnen met ontsluitende en verbindende functie:

- een tramstructuur met een 6-tal basislijnen vormt de ruggegraat van de openbaar vervoerstructuur in het grootstedelijk gebied;
- een aanvullend busnetwerk op regionaal, grootstedelijk en stedelijk niveau met verbindende en ontsluitende buslijnen;
- aansluitend, een 'hoger', regionaal treinnetwerk ('voorstadstreinnetwerk'), dat op zich aansluit op het hoogste treinnetwerk van IC/IR-treinen.

Er wordt zeker voor het aanvullende busnetwerk en voor het 'voorstadstreinnetwerk' sterk vertrokken van de bestaande lijnvoering. De tramstructuur bevat de opvallendste potentiële wijzigingen ten opzichte van de huidige structuur. In de rand van het studiegebied (havengebied) betekent dit een mogelijke tramlijn op de volgende assen:

- Antwerpsesteenweg (tot Lochristi) (lijn 5A),
- Dampoort - Oostakker-dorp (lijn 2A),
- Muide - Meulestedebrug (lijn4A),
- Wondelgem - Evergem (opwaardering huidige lijn 1A).

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

Op de bijgevoegde kaart wordt vertrokken van de huidige lijnvoering, met aanduiding van de haltes. Tussen Oostakker en Wachtebeke is er een belbusgebied. Dit is evenzeer zo in het noordoostelijk deel van het Meetjesland (Assenede – Evergem – Zelzate). Ze bevatten onder meer de haltes waarlangs geen lijn op kaart staat aangeduid.

3.3.3. Categorieën van openbaar vervoerslijnen

Net zoals de wegen in het gebied, is er een onderscheid in het gebruik van openbaar vervoervoorzieningen. Op deze manier is er dan ook een hiërarchie waar te nemen in het openbaar vervoeraanbod en is er een categorisering op te maken. We onderscheiden volgende lijncategorieën:

Snelbuslijnen

Snelbuslijnen zijn buslijnen met een verbindend karakter en een beperkt aantal stopplaatsen. Voor het onderliggend wegennet is er slechts één snelbuslijn:

- lijn 55S: Gent - Zelzate

Verbindende en ontsluitende buslijnen

Het onderscheid tussen verbindende en ontsluitende buslijnen is moeilijk te maken, aangezien ook de verbindende lijnen een ontsluitingsfunctie hebben en de ontsluitende lijnen een verbin-

dingsfunctie hebben. Er is dus een overlapping tussen de beiden. Alle lijnen die verder in het document aangehaald worden, uitgezonderd de snel- en belbussen, behoren tot deze categorie.

Belbussen

De belbus is een vraagafhankelijke lijn en dient ten minste twee uur op voorhand gereserveerd te worden. De route van een belbus is variabel, naargelang het aantal reserveringen. Voor het onderliggend wegennet zijn twee belbuszones van belang:

- lijn 50: belbus Evergem
- lijn 75: belbus Oostakker

Lijn 50, belbus Evergem, heeft als bedieningsgebied Evergem centrum en deelgemeenten Sleidinge en Ertvelde. Verder worden ook de woonkernen Belzele, Kluizen, Wippelgem, Rieme, Doornzele en Langerbrugge bediend.
De meest gebruikte bushaltes voor de belbus van Evergem worden hieronder weergegeven in tabelvorm.

	haltebenaming (haltenummer)	opstappers	afstappers	totaal
1.	Evergem Dorp (5)	1865	2882	4747
2.	Evergem Brielken (1)	1355	1279	2634
3.	Ertvelde Biezenkouter (48)	1256	467	1723
4.	Ertvelde Merelstraat * (40) [9]	651	589	1240
5.	Evergem Molenhoek * (89)	440	481	921
6.	Evergem Belzele dorp (86)	466	431	897
7.	Sleidinge Dorp (72)	371	462	833
8.	Sleidinge Klooster (70)	400	402	802
9.	Ertvelde Zandeken * (39)	337	418	755
10.	Evergem Gentweg (20)	323	332	655
11.	Ertvelde Kluisstraat * (59)	405	197	602
12.	Ertvelde Warandestraat * (61)	377	216	593
13.	Evergem Kapellestraat (9)	295	265	560
14.	Ertvelde Marktplein	225	325	550

tabel 3: meest gebruikte halte belbus Evergem

[9] * = specifieke belbushalte

De meest gemaakte verplaatsingen in het belbusgebied Evergem worden hieronder weergegeven in tabelvorm.

	van halte (haltenummer)	naar halte (haltenummer)	aantal
1.	Ertvelde Biezenkouter (48)	Evergem Dorp (5)	1106
2.	Ertvelde Merelstraat * (40)	Evergem Dorp (5)	528
3.	Evergem Dorp (5)	Ertvelde Merelstraat * (40)	511
4.	Evergem Brielken (1)	Ertvelde Zandeken * (39)	345
5.	Ertvelde Kluisstraat * (59)	Evergem Molenhoek * (89)	277
6.	Evergem Dorp (5)	Ertvelde Biezenkouter (48)	260
7.	Ertvelde Zandeken * (39)	Evergem Brielken (1)	254
8.	Sleidinge Volpenswege * (63)	Evergem Dorp (5)	188
9.	Ertvelde Warandestraat * (61)	Evergem Dorp (5)	183
10.	Ertvelde Frans Halslaan * (55)	Evergem Dorp (5)	172
11.	Evergem Dorp (5)	Ertvelde Frans Halslaan * (55)	170
12.	Gent Zuidledeplein (95)	Evergem Brielken (1)	161
13.	Evergem Brielken (1)	Gent Zuidledeplein (95)	160
14.	Evergem Kapellestraat (9)	Evergem Gentweg (20)	159
15.	Evergem Gentweg (20)	Evergem Kapellestraat (9)	159
16.	Ertvelde Rieme Kievitstraat (45)	Ertvelde Warandestraat * (61)	154
17.	Evergem Brielken (1)	Gent Sadaci (24)	151
18.	Evergem Dorp (5)	Ertvelde Rieme Kerk (42)	151

tabel 4: meest gemaakte verplaatsingen belbus Evergem

Lijn 75, belbus Oostakker, heeft als bedieningsgebied Oostakker, Sint-Kruis-Winkel, Mendonk, Desteldonk, het havengebied, Wachtebeke, Hijfte, Wachtebeke Overslag, Zelzate rechteroever en Zaffelare.
De meest gebruikte bushaltes voor de belbus van Oostakker worden hieronder weergegeven in tabelvorm.

	haltebenaming (haltenummer)	opstappers	afstappers	totaal
1.	Oostakker-Dorp (1)	11021	10410	21431
2.	Sint-Kruis-Winkel kerk (34)	1084	1140	2224
3.	Gent Snapper * (100)	903	1246	2149
4.	Zelzate busstation (40)	974	1057	2031
5.	Wachtebeke Domein Puyenbroeck (65)	650	896	1546
6.	Wachtebeke Warande (75)	875	662	1537
7.	Gent Eddastraat * (13)	480	689	1169
8.	Desteldonk Busstraat (19)	491	452	943
9.	Sint-Kruis-Winkel De Baetsplaats (33)	420	451	871
10.	Wachtebeke Dorp (73)	456	382	838

tabel 5: gebruik belbushalten Oostakker

De belangrijkste verplaatsingsrelaties voor het belbusgebied Oostakker wordt hieronder weergegeven in tabelvorm.

	van halte (haltenummer)	naar halte (haltenummer)	aantal
1.	Oostakker Dorp (1)	Gent Snapper * (100)	1218
2.	Gent Snapper * (100)	Oostakker Dorp (1)	833
3.	Wachtebeke Warande (75)	Oostakker Dorp (1)	752
4.	Oostakker Dorp (1)	Wachtebeke Domein Puyenbroeck (65)	702
5.	Oostakker Dorp (1)	Wachtebeke Warande (75)	593
6.	Wachtebeke Domein Puyenbroeck (65)	Oostakker Dorp (1)	484
7.	Gent Havenbedrijf (96)	Oostakker Dorp (1)	419
8.	Oostakker Dorp (1)	Gent Eddastraat * (13)	363
9.	Wachtebeke Verbeuldenstraat (76)	Oostakker Dorp (1)	351
10.	Wachtebeke Melkerijstraat (57)	Oostakker Dorp (1)	326
11.	Oostakker Dorp (1)	Gent Janssens Containers (106)	317
12.	Oostakker Dorp (1)	Mendonk Dorp (29)	314
13.	Wachtebeke Weide (105)	Oostakker Dorp (1)	302

tabel 6: verplaatsingsrelaties belbus Oostakker

De meeste verplaatsingen voor het belbusgebied Oostakker vinden plaats tussen Oostakker Dorp en de bedrijven in Skaldenstraat en tussen Oostakker Dorp en Wachtebeke.
De bedrijven in Skaldenstraat worden momenteel functioneel bediend door buslijn 73 (Gent – Oostakker – Zelzate). Het gegeven dat er voor deze verbinding nog zoveel boekingen zijn is een bewijs dat er potentieel is voor een reguliere lijn. De Lijn Oost-Vlaanderen is dan ook vragende partij om een reguliere lijn in te leggen tussen Gent Dampoort en Skaldenstraat en/of om bestaande lijnen 70/72 vanuit Oostakker Dorp uit te lengen naar Skaldenstraat.

3.4. Fietsroutenetwerk haven en omgeving

3.4.1. Beleidskader

Voor het fietsroutenetwerk in de haven en omliggende kernen dient rekening gehouden te worden met volgende beleidsplannen, studies en handleidingen.

Ontwerp van Vlaams totaalplan fiets [10]

Het Vlaams totaalplan fiets stelt de volgende doelstellingen:
- het bevorderen van het fietsgebruik;
- het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers.

[10] Ontwerp van Vlaams totaalplan fiets, oktober 2002. Het betreft hier een ontwerp van beleidsplan, als onderdeel van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001).

Vademecum fietsvoorzieningen [11]

Het vademecum fietsvoorzieningen vormt een handleiding bij het ontwerp en onderhoud van fietsinfrastructuur. Fietsvoorzieningen die uitgevoerd worden volgens de bepalingen van het vademecum fietsvoorzieningen, komen in aanmerking voor subsidiëring.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk [12]

kaart 3: fietsroutenetwerk

Voor verplaatsingen tot 5 à 10 km, bijvoorbeeld in het kader van woon-werkverkeer, kan de fiets zeer goed dienst doen. Voor de gehele provincie is er een fietsroutenetwerk uitgetekend dat rekening houdt met functionele fietsverplaatsingen (woon-werk, woon-school en woon-winkel) rond die afstand: het 'bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk'. Dit fietsroutenetwerk werd opgemaakt in overeenstemming met de respectieve gemeenten en in overleg met het Vlaams Gewest.
Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is of wordt opgenomen in het beleidsplan op gemeentelijk en provinciaal niveau (PRS), zowel in de visie als in het actieplan.

Strategisch plan voor de kanaalzone en Raamplan R4-oost en R4-west [13]

De bereikbaarheid van de haven en de omliggende kernen per fiets behoort tot de belangrijkste concepten in het Strategisch Plan en in het Raamplan R4-oost en R4-west. Een 'apart systeem van een aantrekkelijk, comfortabel en veilig fietsroutenet' maakt daar expliciet deel van uit.

3.4.2. Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk voor de haven en omgeving is gebaseerd op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (provincie), het Strategisch plan voor de Kanaalzone en de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het fietsroutenetwerk wordt verder toegespitst op de karakteristieken van de kanaalzone. Dit kan door een verdere structurering:

- een 'ruggengraat' van twee doorlopende noord-zuid (hoofd)routes:
  - Evergem - Zelzate (ten westen van R4-west) - westelijk havengebied;
  - Gent - Oostakker - Zelzate ('dorpenroute') - oostelijk havengebied. Deze oostelijke route splitst ter hoogte van Moervaart in noordelijke richting enerzijds in een tak parallel aan R4-oost, en anderzijds in een tak die langs lokale wegen naar Sint-Kruis-Winkel en Wachtebeke gaat.
- aangevuld met dwars daarop 4 oeververbindingen:
  - Meulestedesteenweg - Pauwstraat - Vliegtuiglaan – Motorstraat;
  - Langerbrugsestraat - Langerbrugge-eiland - Langerbruggestraat (inclusief veerdienst);

[11] najaar 2002. Het betreft een vademecum dat als norm wordt gehanteerd door het Gewest en door de provincie, voor alle infrastructuurwerken langs gewest- en provinciewegen, en voor alle infrastructuurwerken die door (een van) beide worden gesubsidieerd.
[12] Ontwerp, maart 2001. Wordt momenteel nog aangepast.
[13] gerealiseerd, november 1999.

  - Doornzeledries - Oude Tragel - Moervaartstraat - Moervaartkaai (inclusief veerdienst);
  - Kasteelstraat - Assenedesteenweg - Kanaalstraat - Chalmetlaan – Wachtebekestraat.
- een bovenlokaal functioneel fietsroutenet, waarbij de woonkernen en bedrijventerreinen als knopen fungeren.

Er worden routes onderscheiden tussen:
- de kernen:
  - 'Rieme - Ertvelde, een 'deelsysteem';
  - 'Doornzele - Kerkbrugge - Evergem een 'deelsysteem';
  - kernen langs R4-oost verbonden door 'dorpenroute'.
- de verschillende bedrijventerreinen in de haven:
  - tweerichtingsfietspad langs secundaire havenweg, parallel aan en ten westen van R4-west;
  - tweerichtingsfietspad langs lokale havenverbindingsweg, parallel aan en ten oosten van R4-oost.
  - Deze fietspaden worden via onderdoorgangen en/of andere verbindingen gelinkt aan de bedrijventerreinen in het havengebied zelf.

De verschillende bedrijventerreinen en de omliggende kernen:

Kernen en bedrijven worden via lokale, ontsluitende fietsroutes vastgehecht aan deze ruggengraat en het bovenlokaal functioneel fietsroutenet.
Deze lokale, ontsluitende fietsroutes kunnen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden aangeduid, maar evenzeer in de inrichtingsplannen voor de desbetreffende bedrijventerreinen (voor de lokale havenwegen).

De verschillende categorieën fietsroutes hebben elk hun inrichtingseisen [14]. Enkele uitgangspunten zijn:
- een hogere categorie stelt hogere inrichtingseisen;
- naarmate het verschil met de wegcategorie groter is, vergt dit specifiekere inrichtingseisen (bijvoorbeeld hoofdfietsroute versus lokale wegen III, of (boven)lokale fietsroutes tegenover wegen van het hogere net - vanaf lokale weg I);
- binnen of buiten bebouwde kom;
- grotere verschillen tussen snelheden vergen bijzondere beveiligingsmaatregelen;
- enz.

Voor de leefbaarheid van de kernen enerzijds, en voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen anderzijds, zijn de ongelijkgrondse kruisingen van R4 en N49/A11 van cruciaal belang in het functioneren van dit fietsroutenetwerk.

Bij het uitvoeren van ongelijkvloerse kruisingen heeft men voor de afwikkeling van de fietsers twee keuzemogelijkheden: ofwel voorziet men een fietstunnel, ofwel een fietsbrug. Beide systemen hebben voor- en nadelen, maar waar mogelijk gaat onze voorkeur uit naar een fietstunnel omwille van de volgende redenen:
- de snelheid die is opgebouwd bij het inrijden van de tunnel helpt de fietser bij het omhoog rijden;
- het te overbruggen hoogteverschil is bij een tunnen kleiner dan bij een brug, omdat de benodigde doorrijhoogte voor fietsers kleiner is dan die voor auto's (en vrachtwagens);

[14] Vademecum Fietsvoorzieningen, 2002, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN

- in een tunnel heeft een fietser minder last van wind dan op een brug;
- desgewenst kunnen fietsers in een tunnel schuilen tegen de regen;
- bij een tunnel is er geen sprake van oponthoud, hetgeen bij een beweegbare brug wel het geval kan zijn.

Uit het oogpunt van sociale veiligheid kan een tunnel nadelen hebben ten opzichte van een brug, omdat niet van alle kanten zichtbaar is wat er in een tunnel gebeurt. Daarnaast kunnen claustrofobische ervaringen optreden, vooral wanneer de tunnel lang, gebogen en/of smal is. Daartegenover staat dat een smalle, hoge en lange (fiets)brug bij sommige fietsers voor hoogtevrees kan zorgen.

Het gewicht dat aan de voor- en nadelen van een tunnel, respectievelijk brug, moet worden toegekend, is afhankelijk van omgevingskenmerken en van de precieze vormgeving van de ongelijkvloerse kruising. Zo zal het argument van sociale veiligheid minder belangrijk zijn in een omgeving waar veel activiteiten plaatsvinden, dan in een verlaten landschap. En wanneer men de te kruisen weg iets “beneden het maaiveld” laat zakken, vermindert het hoogteverschil dat een fietser ingeval van een brug moet overwinnen. Verder kan men ook de weg “optillen”, zodat een tunnel minder diep gelegd hoeft te worden.

Aangezien de uitgang van een tunnel liefst bij het binnenrijden reeds zichtbaar moet zijn, is dit een extra motivatie om de weg die de fietsverbinding kruist “op te tillen” en de fietsverbinding op maaiveldniveau te laten of slechts een kleine helling te geven.
Belangrijk bij het voorzien van fietstunnels is dat de tunnels voldoende breed en hoog zijn. Als regel kan gesteld worden dat de breedte van een tunnel minstens anderhalve keer de hoogte moet zijn. Een kleinere maatvoering geeft een benauwende werking.

foto 1: donkere en smalle fietstunnel

foto 2: goed ontworpen fietstunnel

In het raamplan R4-west en R4-oost worden een aantal ongelijkgrondse kruisingen voorzien voor fietsers. In dit document worden de voorstellen uit het raamplan R4-west en R4-oost gevolgd. De wegbeheerder (AWV Oost-Vlaanderen) kiest uiteindelijk zelf of er nu een fietstunnel of een fietsersbrug voorzien zal worden op de respectievelijke kruisingen.

Langs R4-oost worden de volgende 'specifieke ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers' voorzien:
- Wachtebekestraat, tunnel onder A11 (relatie Zelzate - Sidmar en Wachtebeke) - knooppunt 3;
- fietstunnel onder oprit richting Antwerpen (relatie Zelzate - Sidmar) - knooppunt 4);
- fietstunnel onder R4, ter hoogte van het knooppunt met Gebroeders Naudtslaan (relatie Zelzate - Wachtebeke) - knooppunt 4;

- fietsonderdoorgang, gelinkt aan brug R4 over spoorlijn naar Terneuzen (relatie Wachtebeke - Sidmar) - knooppunt 4-bis;
- aangezien R4-oost ter hoogte van Knippegroen en Sint-Kruis-Winkel hoger gelegen is dan de omgeving en de te voorziene parallelweg tot aan knooppunt 5-oost, wordt geopteerd voor een fietstunnel onder R4 ter hoogte van knooppunt 5bis. Deze verbinding bedient de relatie Sint-Kruis-Winkel - Sidmar – Wachtebeke - Rodenhuizedok, en vormt een schakel in de hoofdroute Gent - Zelzate.;
- fietstunnel Desteldonkstraat te Desteldonk (relatie kernen tot Electrabel-centrale) - tussen knooppunten 7 en 6bis;
- fietsbrug of -tunnel Langerbruggestraat (relatie Oostakker - Volvo/linkeroever en dorpenroute - Volvo/linkeroever) - knooppunt 8.

Als er geen specifieke ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers worden voorzien moet er, op de ongelijkvloerse kruisingen van het onderliggend wegennet met R4, voor fietspaden worden gezorgd. Dit kan bijvoorbeeld ter hoogte van Leegstraat, knooppunt 5, Moervaart, Skaldenstraat, Sifferlaan en Singel. De fietspaden ter hoogte van de kruispunten Sifferlaan en Singel met N424 vormen een aanvulling op het streefbeeld R4.

Langs R4-west worden de volgende 'specifieke ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers' voorzien:
- Trieststraat, A11-onderdoorgang (relatie Assenede/Zelzate - Ertvelde/Rieme-Noord) - knooppunt 1;
- Callemansputte - R4-onderdoorgang (relatie Assenede - Rieme-Noord) - knooppunt 1;
- Hoogstraat - R4: fietstunnel onder R4-west en spoorlijn 55 (relatie Ertvelde/Kluizen - Kluizendok) - knooppunt 4;
- Beekstraat - R4: fietstunnel (relatie Sleidinge/Wippelgem/Kluizen/Ertvelde - Doornzele) - knooppunt 4.

Op de ongelijkvloerse kruisingen van het onderliggend wegennet met R4 dienen ook telkens fietspaden voorzien te worden. Het gaat hier meer in het bijzonder over die kruisingen waar er geen specifieke ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers voorzien worden en het fietsverkeer samen met het lokale autoverkeer afgewikkeld wordt. Voorbeelden van zulke kruispunten met R4 zijn er ter hoogte van Riemsesteenweg, Elslo, Droogenbroodstraat [15], Langerbrugsestraat, Sifferverbinding en Zeeschipstraat/Evergemsesteenweg.

Op de bijgevoegde kaart wordt dit fietsroutenetwerk op de wegencategoriseringskaart gelegd. Het niet aanduiden van een fietsroute op een gecategoriseerde weg betekent niet dat er geen fietsinfrastructuur moet aanwezig zijn:
- de regionale bedrijventerreinen kunnen vanaf de bovenlokale routes met een 'lokale route' aan het grote netwerk getakt worden;
- enz.

Anderzijds betekent het ook niet dat voor een gemarkeerde fietsroute overal op die route automatisch fietspaden moeten voorzien worden. Het al dan niet voorzien van fietsvoorzieningen kan afgeleid worden uit figuur 28 (in bijlage), die bepaalt wanneer mengen of scheiden aangewezen is.

[15] Ter hoogte van knooppunt 6-west is het de bedoeling dat Droogenbroodstraat met een brug over R4-west gaat. De gemeente is echter voorstander om R4 in een tunnel te leggen, waardoor Droogenbroodstraat op maaiveldniveau kan blijven liggen.

3.5. Specifieke transportvormen, in en rond de haven

3.5.1. Beleidskader

Aan de haalbaarheid van de functionele (theoretische) categorisering worden specifieke randvoorwaarden opgelegd vanuit:

- een praktische, technische, haalbaarheid (beschikbare breedtes, enz.)
- specifieke normen en maatregelen die als randvoorwaarden gelden bij de categorisering van het onderliggend wegennet. Bijvoorbeeld:
  - veilige ontsluiting t.g.v. SEVESO-bedrijven
  - routes ADR-transporten
  - routes voor uitzonderlijk transport
  - routes voor havenkranen

3.5.2. Veilige ontsluiting SEVESO-bedrijven

Bij de selectie en categorisering is er specifiek rekening gehouden met routes voor zwaar, economisch verkeer, los van de woonkernen. Ook dit betreft een 'gelaagd, hiërarchisch' systeem van 'havenwegen', dat aansluit op het hogere wegennet.

3.5.3. Routes ADR-transporten

Dit is te bedrijfsspecifiek. In tegenstelling tot routes voor uitzonderlijk transport waar het om bepaalde, voor elk uitzonderlijk transport beschikbare routes gaat.

3.5.4. Routes voor uitzonderlijk transport [16]

kaart 4: routes voor uitzonderlijk transport

Hieronder worden de bestaande routes voor uitzonderlijk transport opgesomd.
Met uitzondering van R4-west, R4-oost en N49/A11 gaat het om:

- N463, Doornzelestraat, stukje Droogenbroodstraat, aansluitend op R4: dit is in tegenstrijd met het R4-streefbeeld dat geen schakelpunt voorziet ter hoogte van Droogenbroodstraat. Het gaat hier om uitzonderlijk vervoer met een tonnage tussen 44 en 60 ton en een vrije hoogte van meer dan 5 meter. Het uitzonderlijk vervoer behoort hier verder tot klasse R2, wat voor draaicirkels betekent dat de buitenstraal van de berijdbare zone 22,5 meter moet bedragen en de buitenstraal van de overschreedbare zone 25,5 meter meet.
- N456, Zeeschipstraat: selectie als secundaire weg. De benodigde tonnage ligt hier tussen 90 en 120 ton. De vrije hoogte is minder dan 5 meter. Klasse R3: buitenstraal berijdbare zone: 27 meter, buitenstraal overschreedbare zone: 27 meter.
- N456, wegvak Port Arthurlaan: selectie als lokale weg II en 'af te bouwen secundaire havenweg'. Beperkt tot een massa tussen 90 en 120 ton. Vrije hoogte: 5 meter. Klasse R3: buitenstraal berijdbare zone: 27 meter, overschreedbare zone: 27 meter.
- Oostakker: Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat, voorstel tot selectie als lokale weg II, aansluitend op primaire weg II R4-oost en secundaire weg N70. De tonnagebeperking ligt op deze plaats tussen 90 en 120 ton. Vrije hoogte is meer dan 5 meter. Het uitzonderlijk transport behoort hier tot klasse 2: buitenstraal van de berijdbare zone moet hier 22,5 meter bedragen, de buitenstraal van de overschreedbare zone is 25,5 meter.

[16] Atlas reiswegen voor ondeelbaar vervoer, directie wegen: wegennormen en toegankelijkheid, uitgave 2002.

- Oostakker: Bredestraat - Rostijnestraat, voorstel tot selectie als lokale weg II. 90 tot 120 ton, vrije hoogte: meer dan 5 meter. Klasse 2: buitenstraal van de berijdbare zone moet minstens 22,5 meter zijn, de buitenstraal van de overschreedbare zone 25,5 meter.
- Desteldonk: Rechtstraat, Moleneinde, Nokerstraat, Rostijnestraat, Hyftestraat, Braamstraat naar N70 – Lochristi: voorstel tot selectie als lokale weg II, maar met slechts 'halve' aansluiting op R4. Tonnage ligt hier tussen 240 en 360 ton, vrije hoogte bedraagt meer dan 5 meter. Klasse R2: de buitenstraal van de berijdbare zone moet 22,5 meter zijn, de buitenstraal van de overschrijdbare zone 25,5 meter.
- N70 Lochristi, tot aan knooppunt met R4 in Oostakker: geselecteerd als secundaire weg type III. Tonnagebeperking ligt tussen 240 en 360 ton. Vrije hoogte bedraagt meer dan 5 meter. Klasse R3: buitenstraal berijdbare zone: 27 meter, buitenstraal overscheerbare zone: 27 meter.

Aangezien het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone het zware haven- en vrachtwagenverkeer uit de kernen van Desteldonk, Langerbrugge en Doornzele wilt weren en deze principes in dit raamplan worden bevestigd, stellen er zich problemen met betrekking tot bestaande routes voor uitzonderlijk transport. Bovendien zijn door herlokalisatie of faillissement heel wat routes naar bepaalde bedrijven of militaire bases niet meer relevant.

Dit raamplan vraagt om de bestaande routes te herbekijken en er rekening mee te houden dat de woonkernen niet belast mogen worden met zwaar en uitzonderlijk vervoer.
Het grootste probleem bij het herbekijken van deze routes is dat de categorisering van de wegen en hun gewenste inrichting een gewestelijk geregelde aangelegenheid is, terwijl de aanduiding van de routes voor uitzonderlijk vervoer federale materie is.

3.5.5. Routes voor havenkranen

De meest gunstige routes voor havenkranen worden door het Havenbedrijf (kapiteinsdienst), samen met de federale politie uitgestippeld. Deze routes veranderen vaak en kunnen dan ook niet vastgelegd worden in het raamplan. Indien het voertuig breder is dan één rijstrook, worden beide rijstroken gebruikt en waar de hoogte beperkt is, zullen de kranen omrijden. De verplaatsing van mobiele kranen kan zelfs op openbare wegen gebeuren (zoals bijvoorbeeld Kennedylaan). Naar gelang het gevolgde tracé en de afmetingen van de voertuigen wordt er al dan niet een politie-escorte voorzien.

4. Categorieën van wegen [17]

4.1. Categorieën

4.1.1. Beleidskader

De categorisering van het onderliggend wegennet voor de Gentse haven, de havendorpen en de omliggende kernen is gebaseerd op onderstaande structuur. De structuur vormt voor heel Vlaanderen de basis voor de categorisering.

tabel 7: basis voor selectie en categorisering van wegen, en bevoegdheid.

categorie	hoofdfunctie	aanvullende functie	bevoegdheid[18]
hoofdweg	verbinden op internationaal niveau	verbinden op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
primaire weg I	verbinden op Vlaams niveau	verzamelen op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
primaire weg II	verzamelen op Vlaams niveau	verbinden op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
secundaire weg I	verbinden op bovenlokaal niveau	verzamelen op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
secundaire weg II	verzamelen op bovenlokaal niveau	verbinden op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
secundaire weg III	verzamelen en verbinden op (boven)lokaal niveau met openbaar vervoer en fiets	verzamelen op bovenlokaal niveau voor auto- en vrachtverkeer	Provincie (PRS)
lokale weg I	verbinden op lokaal niveau	verzamelen op lokaal niveau en erftoegangen	Gemeente (GRS en GMP)
lokale weg II	verzamelen op lokaal niveau en erftoegangen	verbinden op lokaal niveau	Gemeente (GRS en GMP)
lokale weg III	erftoegangsweg		Gemeente (GRS en GMP)

Omwille van de specifieke problematiek voor en eigenheid van het havengebied, worden er voor deze studie een aantal categorieën toegevoegd aan de basisstructuur. Het gaat hier om secundaire havenwegen, havenverbindingswegen en havenontsluitingswegen.

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen: categorieën.

Zoals in het vorige hoofdstuk al uitgebreid toegelicht geweest is, heeft het Vlaams gewest in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen een categorie toegekend aan een aantal wegen. De indeling in categorieën en de selectie voor Gent is:

- hoofdwegen:
  - E17;
  - E40;
  - N49/A11.
- primaire wegen I:
  - R4-west en B402 van A10/E40 (Drongen) tot A11/N49 (Zelzate);
  - N423 van N49/A11 (Zelzate – aansluitend op R4-oost) tot de Nederlandse grens (Tractaatweg);
  - R4-oost van aansluiting 16 – A10/E40 (Merelbeke) tot A14/E17.
- primaire wegen II:
  - B401 van aansluiting 9 – A14/E17 (Gent) tot R40 (Sint-Lievenspoort);
  - N424 van aansluiting 1 – R4 (Kanaalzone-oost) tot R40 (Dampoort);
  - R4-oost van A14/E17 tot A11/N49 (Zelzate-oost);
  - R4 (binnen- en buitenring) van aansluiting R4 (Melle) tot B402 (Flanders Expo);
  - R4/Rodenhuizetunnel: te ontwerpen van R4-Kennedylaan tot R4-west.

[17] Bron: 'Functionele categorisering en actieplan voor het onderliggende wegennet – Gentse haven en omgeving – Startnota functionele categorisering', provincie Oost-Vlaanderen, 20 augustus 2002.

[18] RSV (geselecteerd in ruimtelijk structuurplan Vlaanderen), PRS (geselecteerd in provinciaal ruimtelijk structuurplan), GRS en GMP (geselecteerd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en gemeentelijk mobiliteitsplan).

Sommige wegen krijgen zowel een indeling bij de havenwegen, als een aanduiding tot kernenweg. In dat geval dient de weg beide functies te vervullen, en zijn ze nevengeschikt aan elkaar. Bij een weg met een dubbele categorie worden steeds de inrichtingseisen van de hoogste categorie gehanteerd.

4.1.2. Havenwegencategorieën

Een beeld van de wegencategorisering in het studiegebied wordt geschetst in kaart 5.

Functie

Ook in een havengebied hebben de wegen verschillende functies: verbinden, verzamelen en erftoegang geven.
Dit hangt samen met het functioneren van een havengebied: goederen worden er op- en overgeslagen, be- en verwerkt. Het merendeel van de goederen en producten vertrekt vanuit het havengebied naar het hinterland en omgekeerd, en een kleiner deel kent in het havengebied een verplaatsing voor een volgende behandeling in dat havengebied. Goederen kennen bijgevolg twee soorten verplaatsingen:

- een efficiënte ontsluiting naar/uit het havengebied, hetgeen een optimale aansluiting vereist op het hogere (primaire) wegennet, zonder het inwendig functioneren van de haven te hypothekeren. Hierin wordt een verzamelende en ontsluitende functie gezien naar/van het havengebied;
- op een efficiënte wijze verplaatsen van goederen tussen verschillende ruimtelijke entiteiten binnen het havengebied: verbindende functie van het wegennet in het havengebied.

Schaalniveau

Binnen het havengebied functioneren niet alle wegen op hetzelfde niveau.
Rekening houdende met het feit of de verplaatsingen in of tussen de verschillende ruimtelijke entiteiten van het havengebied plaatsvindt, of de weg aansluit op het hogere wegennet, of de weg toegang geeft tot de respectievelijke bedrijven (erftoegangsfunctie). Onder het niveau van het hogere - primaire - wegennet, worden bijgevolg ook secundaire en lokale havenwegen onderscheiden.

4.1.3. Kernenwegencategorieën

Hierbij wordt zoveel mogelijk teruggegrepen naar de bestaande, toegepaste concepten in de ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen en in het ontwerp structuurplan provincie Oost-Vlaanderen.

De belangrijkste repercussie op de categoriseringsprincipes is ongetwijfeld de doorgedreven scheiding van havenverkeer en kernenverkeer, met als achterliggende doelstellingen: bereikbare, maar leefbare kernen enerzijds en een goede bereikbaarheid van de economische activiteiten anderzijds. Er zullen dus functionele wegcategorieën bestaan voor het havenverkeer, en voor het kernenverkeer. Binnen deze twee groepen worden er nog categorieën onderscheiden, opdat elke ruimtelijk structurele entiteit zo optimaal en zo leefbaar mogelijk kan functioneren.

5. Categorisering van het onderliggend wegennet in de haven

Algemeen

Voor het theoretisch kader hebben we een beroep gedaan op de 'Voorbereidende tekst mobiliteit' uit het voorontwerp ruimtelijk structuurplan Provincie Oost-Vlaanderen, versie maart 2003. Deze versie is door de provincieraad voorlopig vastgesteld. Een deel van de tekst is uit dat document afkomstig. Deze basisgegevens zijn verder aangevuld met eigen onderzoeksbevindingen, concrete selecties uit de lokale mobiliteitsplannen, dwarsprofielen, enz.

De hoogste wegcategorieën zijn uit dit hoofdstuk weggelaten. Het gaat hierbij om hoofdwegen - wegen op (inter)nationaal niveau – en primaire wegen (wegen die een belangrijke functie vervullen op Vlaams niveau). Voor het onderzoeksgebied zijn E17, E40, A11 (N49) en R4 (zowel de ring als Kennedylaan en Burgemeester Parijslaan) hoofd- en primaire wegen. De selectie van hoofd- en primaire wegen gebeurt op Vlaams niveau en is vastgelegd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.
Omdat er al een studie opgezet is door AWV voor de omvorming van expresweg N49 tot autoweg A11 en er een streefbeeld opgemaakt is voor R4-west en R4-oost, laten we deze wegen hier achterwege. Deze studie is in feite een aanvulling of verfijning van bovenstaande studies en zal er geen invloed hebben op hebben. Omgekeerd hebben de streefbeelden van N49/A11 en R4-west en R4-oost wel hun invloed op de uitwerking van de categorisering van het onderliggend wegennet. In deze streefbeelden werd immers bepaald welke knooppunten nog een uitwisseling toelaten met het onderliggend wegennet.

De volgende werkwijze werd toegepast bij de functionele categorisering :

Er wordt als eerste stap een top-down benadering voorgesteld, waarna een tweede stap een bottom-up toetsing zal bevatten:

- weergave vertrekbasis: gewenste regionale ruimtelijke structuur(schets) en aansluitende mobiliteitsvisie (Strategisch Plan voor de Kanaalzone, RSV, Raamplan voor omvorming R4-oost en R4-west tot primaire wegen II en I, Streefbeeld N49/A11) als referentiekader;
- weergave en bepalen categoriseringsprincipes;
- toepassing categoriseringsprincipes op studiegebied;
- toetsing van de resultaten aan:
  - gemeentelijke mobiliteitsplannen en structuurplannen, PRS, enz.;
  - specifieke plannen en projecten.

Het resultaat bevat naast een kaart met de wegencategorisering voor het studiegebied, ook een kaart met een laag van de openbaar vervoersstructuur en een kaart met een laag van het gewenst fietsroutenetwerk.

5.1. Beleidskader: plannen en projecten

5.1.1. Strategisch plan voor de Kanaalzone – ROM-project [19]

kaart 6: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens strategisch plan voor de Kanaalzone

Het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone bevat een langetermijn toekomstbeeld voor de verdere ontwikkeling van de Gentse haven. Het bevat tevens de noodzakelijke werkwijzen en een uitvoeringsprogramma met acties die noodzakelijk en - gespreid in de tijd - haalbaar zijn om dat toekomstbeeld werkelijkheid te laten worden. De globale lange termijnvisie zit vervat in de schets in bijlage.
Er wordt stilgestaan bij aspecten van visie op - en acties rond - ruimtegebruik, economische ontwikkeling, wonen in de omgeving van de haven en milieu, maar ook bij de bereikbaarheid en de ontsluiting van deze haven. Dit strategisch plan is het resultaat van een jarenlange werking (studie en breed overleg) in het kader van het ROM-project.

Een aantal concepten geven de visie weer op ontsluiting van de haven of bevatten elementen die van belang zijn voor de ontsluiting van de haven. De voornaamste in relatie tot mobiliteit in het havengebied zijn:
- ontwikkeling van een veelzijdige compacte haven met kanaal en dokken, en de R4-oost als dragers.
- versterking van lineaire woonkernen met de hoofdstraat als drager, met een voelbare band naar de open ruimte.
  - Rieme-Ertvelde als een ‘deelsysteem’;
  - Doornzele-Kerkbrugge-Evergem als een deelsysteem;
  - Evergem 'dubbel' aangesloten;
  - Oostakker en Wachtebeke – 'gefilterd' – aangesloten op R4-oost;
  - Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel 'beperkt', onrechtstreeks, aangesloten.
- opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven, en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving;
- kanaaldorpen en bedrijventerreinen uitbouwen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk en zacht vervoer;
- Gent zeehaven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland.

Aan deze visie wordt een actielijst gekoppeld met aanduiding van de acties, de initiatiefnemer en de fasering. De volgende acties hebben betrekking op mobiliteit in het havengebied: I.1 - I.18 (zie lijst in bijlage). Daarvan hebben de volgende betrekking op het (onderliggend) wegennet:
- I.9 : optimalisering openbaar vervoer naar de kernen (inclusief deelacties);
- I.10 : opzetten gemeenschappelijk intern vervoer in de bedrijventerreinen (inclusief deelacties);
- I.11 : uitbouw veilig en aantrekkelijk fietsroutenet (inclusief deelacties);
- I.12 : behoud veren Doornzele-Terdonk en Langerbrugge voor lokaal verkeer;
- I.13 : ombouw R4-west tot primaire weg I (inclusief deelacties);
- I.14 : ombouw R4-oost tot primaire weg II, havenverdeelweg (inclusief deelacties);
- I.15 : optimalisering oost-westverbinding in de kanaalzone (inclusief deelacties);
- I.16 : aantakking kanaalweg N474 aan R4 (inclusief deelacties);
- I.17 : ombouw J.F.Kennedylaan in Zelzate tot leefbare stadsontsluitingsstraat.

[19] (Wel-varende Kanaalzone, Voorstel van Strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone (derde ontwerpversie), Maart 2001)

De volgende acties met betrekking tot het leefmilieu of een leefbare omgeving hebben een eveneens een impact op mobiliteit:
- L6 : aanleg vrachtwagensluizen in de hoofdstraten van de woonkernen;
- L7 : realisatie van verkeersfilters in de kernen van Oostakker en Wachtebeke;
- L8 : omvorming P. Arthurlaan tot stads- en havenstraat, na realisatie Handelsdokbrug;
- L12 : heraanleg en goed onderhoud openbaar domein in de vijf dorpen en in Klein-Rusland.

5.1.2. Ontwerp raamplan R4-oost en R4-west [20]

Ten behoeve van de ombouw van de in het RSV geslecteerde primaire wegen I en II, R4-west en -oost, werd een wensbeeld, of althans de richtlijnen, opgesteld van de wijze waarop deze wegen het best worden ingericht opdat ze hun functie optimaal zouden kunnen vervullen. Dit zit vervat in het 'Raamplan Gent-Zeehaven'. Tot de voornaamste doelstellingen bij de ombouw worden onder meer volgende doelstellingen gehanteerd (van belang voor het Actieplan onderliggend wegennet):
- scheiden van verkeer van de woongebieden met dat van de bedrijventerreinen;
- verhogen van de veiligheid;
- bevorderen van de oversteekbaarheid van R4 voor fietsers en voetgangers;
- maximale bundeling van infrastructuren;
- de woonkernen ten oosten van de R4-west mogen niet worden afgesneden vande hoofdkernen ten westen van de weg;
- R4-west moet zijn rol als primaire weg I kunnen vervullen, met consequenties naar aantal aansluitingen en rechtstreekse ontsluitingen;
- R4-oost moet zijn rol als primaire weg II kunnen vervullen;
- Traktaatweg (N423) moet worden afgeleid naar het hoofdwegennet.

Als tussenstap naar het wensbeeld worden deze doelstellingen vertaald in een aantal concepten (van belang voor het Actieplan onderliggend wegennet):

- Rieme - Ertvelde als een deelsysteem;
- Doornzele – Kerkbrugge – Evergem als een deelsysteem;
- Evergem dubbel aangesloten;
- N474 (Kanaalweg) als drager voor economisch verkeer;
- woongebieden vrij van economisch verkeer;
- Tunnels leiden Traktaatweg af richting R4-west;
- Economisch verkeer verzamelen via laterale wegen, Hollandse complexen en bruggen;
- een apart systeem voor de woonkernen langs R4-oost;
- een apart systeem voor de fietsers;
- een rol in de haven voor het openbaar vervoer.

Dit heeft geleid tot een systeem van R4-west en R4-oost met knooppunten. Een aantal daarvan vormen schakelpunten met het onderliggend wegennet, die op de resultaatskaart van de categorisering staan weergegeven. In bijlage zitten twee kaarten, respectievelijk voor R4-oost en R4-west, met de schematische weergave van deze concepten.

[20] (Raamplan 'Gent-Zeehaven R4-west en –oost', ROM-project, november 1999)

5.1.3. netmanagement De Lijn

Doel en realisatie

Het doel van netmanagement is tweeledig:
- enerzijds vormt het netmanagement het middel om de huidige bediening van geregelde vervoersdiensten in de woonzones af te stemmen op de bedieningsmaatstaven in het kader van de basismobiliteit;
- anderzijds ligt de bedoeling van het netmanagement erin te streven naar een zo groot mogelijke bereikbaarheid binnen het Vlaams Gewest in zijn geheel.

Bij de invulling van de basismobiliteit wordt telkens de meest geschikte exploitatievorm gekozen voor de bediening van een lijn of een gebied. Het bestaande aanbod wordt daarbij geïntegreerd met het extra aanbod om aan de normen voor het minimumaanbod te voldoen.

Een essentieel onderscheid tussen de bediening in het kader van basismobiliteit en de verbindingen van het netmanagement is de betrokkenheid van derden. Waar de basismobiliteit een gegarandeerd minimumaanbod vastlegt in elke woonzone, zullen voor het (verder) opwaarderen van bestaande en het inleggen van nieuwe verbindingen van het netmanagement boven de normen voor het minimumaanbod, voldoende doorstromingsgaranties worden geëist. Dit is nodig om een minimale commerciële snelheid te halen, op zijn beurt een voorwaarde om van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor het autovervoer te maken. In functie van het netmanagement zal de Vlaamse vervoersmaatschappij dus voorwaarden stellen ten aanzien van de wegbeheerders.

Te bedienen aantrekkingspolen

De aantrekkingspolen worden ingedeeld in twee types: lokale en bovenlokale. De aantrekkingspolen die zich op het gewestelijke en bovengewestelijke schaalniveau zouden bevinden, worden ingedeeld bij het bovenlokale type. De gewestelijke en bovengewestelijke verbindingen worden immers hoofdzakelijk door de spoorwegen verzorgd, terwijl sommige belangrijke aantrekkingspolen buiten de stationsomgevingen te vinden zijn en dus door de Vlaamse vervoersmaatschappij kunnen worden meegenomen in de bediening. De Vlaamse vervoersmaatschappij opereert enkel op het gewestelijke of bovengewestelijke bedieningsniveau wanneer er een ontbrekende schakel in het spoorwegennet is en het voor de Vlaamse vervoersmaatschappij materieel en infrastructureel mogelijk is de doelstellingen inzake commerciële snelheid te halen. Alle andere verbindingen zijn van lokaal of bovenlokaal bedieningsniveau en zullen dus de eventuele gewestelijke en bovengewestelijke aantrekkingspolen mee bedienen.

Voorbeelden van lokale aantrekkingspolen zijn:
- gemeentehuis / administratief centrum
- scholen
- bibliotheek
- NMBS-station dat geen hoofdhalte is
- rusthuis
- openbare markt
- enz.

Voorbeelden van bovenlokale aantrekkingspolen zijn:
- bioscoopcomplex
- hogeschool / universiteit

- winkelconcentratie
- ziekenhuis
- recreatiedomein
- enz.

Voorbeelden van bovenlokale aantrekkingspolen met een specifiek karakter zijn:
- tewerkstellingspool (waaronder bedrijventerrein)
- pretpark
- dancing
- enz.

Economische poorten, zoals de zeehaven van Gent, zijn belangrijk voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie) zijn zij een element van de economishe structuur op internationaal niveau en kunnen ze hoogwaardige internationale investeringen aantrekken.

De activiteiten in de poorten die veel personenvervoer genereren worden in het netmanagement beschouwd als bovenlokale aantrekkingspolen en zullen dus op basis van een potentieelonderzoek een bediening krijgen die afgestemd is op de vervoersvraag.

5.1.4. Toekomstplannen interne havenwegen als lokaal referentiekader

Er bestaan plannen om in verschillende deelgebieden van de haven de interne wegenis te wijzigen. Door middel van R.U.P.'s of deelgebiedsontwerpen werd daarin inzage verkregen:

R4-oost

- centraal zuidelijk deel (Afrikalaan): ophoging spoorlijn 55, betere aansluiting van Afrikalaan (N424) op Kennedylaan, en wijzigingen intern, onderliggend wegennet;
- omgeving Grootdok: met de ophoging van spoorlijn 204 verandert er vrij veel aan het wegstructuur en de verkeerscirculatie tussen het Grootdok en het Sifferdok;
- Moervaart-Zuid: stedenbouwkundig inrichtingsplan;
- Moervaart-Noord: structuurschets.

R4-west

- Stora-Langerbrugge: G.R.U.P., met verleggen gewestweg N458;
- Evergem - De Nest: Proeve van Landschapsplan, aansluitend bij B.P.A. Doornzelestraat;
- Kluizendok: G.R.U.P., met verleggen Beneluxlaan/Kuhlmannkaai/Riemekaai (N474) en aansluiting op 'Ovaal van Wippelgem'.

5.2. Categorisering

5.2.1. Schematisch overzicht van te hanteren categoriseringsconcepten

tabel 8: categoriseringsconcepten

schaal	Bovenlokaal ~ secundair			Lokaal		
deelruimte	I (verbinden)	II (verzamelen)	III	I (verbinden)	II (verzamelen)	III (erftoegangsfunctie)
dorpen	X	X	X	X	X	X
haven	-	X	-	X	X	X

tabel 9: specifieke uitbreiding selectie en categorisering van wegen

categorie	hoofdfunctie	aanvullende functie	voorbeeld	bevoegdheid
secundaire havenweg	een verbindende functie tussen de verschillende ruimtelijke entiteiten in dit deel van het havengebied.	verzamelende functie voor meerdere ruimtelijke entiteiten van het havengebied; aansluiting gevend op het hogere wegennet ter ontsluiting van dit deel van het havengebied	weg parallel aan R4-west, gelegen binnen het havengebied (N474). Omvat het Kluizendok en loopt over de gehele lengte van R4-west binnen de haven.	Havenbedrijf
havenverbindingsweg	verbinden van verschillende ruimtelijke entiteiten van een deel van het havengebied.	ontsluiten van dit deel van het havengebied naar het hogere wegennet.	parallel aan R4-oost en gelegen binnen het havengebied.	Havenbedrijf
havenontsluitingsweg	ontsluiten economisch verkeer in de haven	toegang geven tot de bedrijven in de haven	de wegen die op een havenverbindingsweg of op een secundaire havenweg aansluiten.	Havenbedrijf

Secundaire havenweg:

- verzamelende functie voor meerdere ruimtelijke entiteiten van het havengebied en aansluiting gevend op het hogere wegennet;
- een verbindende functie tussen de verschillende ruimtelijke entiteiten in dit deel van het havengebied.

Lokale havenverbindingsweg:

- verbinden van verschillende ruimtelijke entiteiten van een deel van het havengebied (bv. rond R4-oost);
- slechts in tweede instantie ontsluiten.

Lokale havenweg met verzamelfunctie:

- verzamelen van verkeer van een ruimtelijke entiteit in het havengebied.

Lokale havenweg met erftoegangsfunctie:

- de overige interne havenwegen.

De secundaire verbindingsfunctie, tussen grotere delen van het havengebied (bv. kanaalzone-oost en -west), wordt overgenomen door wegen van het hogere net (primair en hoofdwegennet).

5.2.2. Secundaire havenwegen

Bepalingen:

De secundaire havenweg is een verbindingsweg tussen de verschillende havendeelgebieden en tevens een verzamelweg van alle lokale havenwegen. De doorstroming op een secundaire

havenweg moet beter zijn dan op een gewone havenweg. Dit betekent minder kruispunten en minder privé-toegangen (bijvoorbeeld twee toegangen per bedrijf). Kruispunten zouden zo worden aangelegd dat afslagbewegingen de doorgaande stromen zo weinig mogelijk hinderen. Waar belangrijke kruisende bewegingen zijn (bijvoorbeeld ter hoogte van containerterminals) kunnen bruggen en op- en afritten noodzakelijk zijn. Op een beperkt aantal plaatsen kan, daar waar de intensiteit op het spoor beperkt is, de weg het spoor kruisen op hetzelfde niveau. De ontwerpsnelheid is 70 km/u.

Selectiecriteria: impliciet aan functie

Selectie:

- bestaande secundaire havenwegen
  - Zeeschipstraat
  - Pantserschipstraat - Wondelgemkaai - Langerbruggekaai - Terdonkkaai
  - Riemekaai - Kuhlmannkaai - Beneluxlaan
- te ontwerpen secundaire havenwegen:
  - Terdonkkaai - Kluizendok
  - nieuwe verbinding Riemekaai - J. Parijslaan (R4) + ontsluiting industrieterrein Riemenoord.
- af te bouwen secundaire havenweg, na aanleg van de Sifferverbinding:
  - N456 (Port Arthurlaan), tussen Afrikalaan (N424) en Meulestedebrug

5.2.3. Lokale havenwegen

Havenverbindingswegen – lokale havenweg met verbindingsfunctie

- Algemeen:

Deze wegen zorgen in de haven voor de verbinding van de haven met het hoger liggende wegennet en voor de verbinding tussen de verschillende havendeelgebieden. Omwille van de relatief vele aansluitpunten op R4-oost (primaire weg II), kan de verzamel- en ontsluitingsfunctie niet op een dermate 'hoog' niveau (ook naar inrichting) gezien worden als bij secundaire havenwegen.

- Bepalingen:

Verbinden van verschillende ruimtelijke entiteiten van een deel van het havengebied (bv. rond R4-oost) en slechts in tweede instantie ontsluiten.

- Selectie :

bestaande lokale havenverbindingsweg:

- Singel tussen D. Kinetstraat en H. Farmanstraat (knooppunt met N424)
- G. Van Den Daelelaan
- A. De Gerlachestraat (tot knooppunt Moervaart-Zuid)
- deel Pleitstraat, parallel aan R4, of een nieuw te ontwerpen weg parallel eraan, die aantakt op het nieuwe knooppunt aan Kennedylaan
- Kuhlmannkaai en Beneluxlaan

te ontwerpen lokale havenverbindingsweg:

- te ontwerpen parallelweg aan R4 langs terreinen Sidmar, in verlengde van Pleitstraat, tot knooppunt 4bis (Sidmar)
- N456 (Port Arthurlaan), van Meulestedebrug tot knooppunt N424 (Afrikalaan): na realisatie Sifferverbinding.

5.2.4. Havenontsluitingswegen – lokale havenweg met verzamelfunctie

– Bepalingen:
De hoofdfunctie van deze wegen bestaat erin om het verkeer van en naar de bedrijventerreinen te kanaliseren en te groeperen.

– Selectie:
bestaande lokale havenwegen met verzamelfunctie (havenontsluitingswegen):
- Langerbruggestraat
- Moervaartkaai
- Pleitstraat
- Skaldenstraat
- parallelweg aan Industrieweg (tussen Zeeschipstraat en Brugsesteenweg)

te ontwerpen havenontsluitingswegen:
- nieuwe verbinding Parijslaan – Hultjen – Beekstraat

5.2.5. Lokale havenweg met erftoegangsfunctie

– Bepalingen:
De hoofdfunctie van deze wegen is toegang geven tot bepaalde bedrijven of bedrijventerreinen. Deze wegen zouden in principe enkel herkomst- en bestemmingsverkeer mogen kennen voor deze bedrijven. Meestal gaat het dan ook niet om doorgaande routes, maar om doodlopende straten.

– Selectiecriteria:
Selectie:
alle overige havenwegen zijn lokale havenwegen met erftoegangsfunctie.

5.3. Consequenties bij de voorgestelde categorisering

5.3.1. Consequenties naar inrichting

inrichtingsprincipes secundaire havenweg

De secundaire havenwegen worden vormgegeven via de volgende principes:
- de ontwerpsnelheid bedraagt 70 km/h;
- er dient steeds een fysiek afgescheiden fietspad aanwezig te zijn;
- inhalen van havenvoertuigen moet mogelijk zijn;
- in principe 2x2 rijstroken (rond het Kluizendok). Indien dit onmogelijk is wordt gestreefd naar een weg met drie rijstroken, waarbij de middelste strook afwisselend als inhaalstrook voor beide rijrichtingen gebruikt kan worden en deze inhaalstrook fysiek afgescheiden wordt van de tegenovergestelde rijrichting. Indien er te weinig ruimte is om 3 rijstroken te voorzien wordt het 2x1 profiel behouden;
- rijstroken minimum 3,5 meter breed;
- er worden slechts twee toegangen per bedrijf voorzien;
- er worden geen parkeerstroken voorzien;
- de lijnbussen halteren naast de rijweg. Dit kan op de toegang van het bedrijf zelf gebeuren en/of aan een bushaven. De haltes worden bij voorkeur geclusterd aan de bedrijven.

inrichtingsprincipes havenverbindingswegen

Er wordt bij havenverbindingswegen uitgegaan van volgende ontwerpprincipes:
- de ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/h;
- de breedte van fietspaden is afhankelijk van het gebruik. Bij beperkte oversteekbaarheid worden aan beide zijden van de weg dubbelrichtingsfietspaden voorzien, met een breedte van 3 meter. Bij enkelrichtingsfietspaden wordt een breedte van 2 meter voorzien;
- fietspaden worden door een harde fysieke scheiding van de rijbaan gescheiden;
- de toegangen tot de bedrijven moeten duidelijk aanwijsbaar zijn en liggen bij voorkeur tegenover elkaar;
- de breedte van de rijbaan bedraag minimum 2 x 3,5 meter;
- parkeren naast de rijweg wordt niet toegestaan. Parkeren wordt door de bedrijven voorzien op eigen terrein;
- indien er een ontsluitende buslijn op de havenverbindingsweg zou rijden, dient ze te halteren op de rijweg.

inrichtingsprincipes havenontsluitingswegen

Er wordt bij havenontsluitingswegen uitgegaan van volgende ontwerpprincipes:
- de ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/h;
- er worden twee enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2 meter voorzien;
- fietspaden worden door een harde fysieke scheiding van de rijbaan gescheiden;
- de breedte van de rijbaan bedraag minimum 2 x 3,5 meter;
- parkeren naast de rijweg wordt niet toegestaan. Parkeren gebeurt op eigen terrein;
- indien er een ontsluitende buslijn op de havenontsluitingsweg zou rijden, dient ze te halteren op de rijweg.

5.3.2. Overige consequenties

Op de linkeroever (west) is er een secundaire havenweg die het verkeer uit dit deel van het havengebied verzamelt naar het hogere wegennet, en die de verschillende bedrijfsterreinen in dit deel van het havengebied met elkaar verbindt. Deze secundaire havenweg takt op drie punten aan op het primaire wegennet:
- via Zeeschipstraat (N456)
- via het ovaal van Wippelgem
- via Rieme-Noord

Voor de laatstgenoemde aantakking is er gekozen voor Rieme-Noord en niet voor Zelzate-west, omwille van de leefbaarheid in Zelzate-west. De kanaalweg (N474) vervult daar wel een dubbele functie:
- enerzijds de functie van lokale havenverbindingsweg:
  - verbinden van de bedrijvencluster te Rieme-Noord (inclusief Rhodia-Chemie en Fina) met deze te Sas van Gent (lokale havenverbindingsweg)
- anderzijds de functie van lokale verbindingsweg:
  - verbinden van de kernen Rieme met Zelzate-(west) en Sas van Gent

De Nest wordt ontsloten via een lokale havenweg op het ovaal van Wippelgem.

Op rechteroever (oost) is er een lokale havenverbindingsweg tussen de Singel (Sifferdok), Langerbruggestraat en Moervaart-Zuid: deze weg verbindt de verschillende bedrijvenzones in dit deel van het havengebied en verzamelt het verkeer van het merendeel van deze bedrijvenzones naar de primaire weg II (Kennedylaan).

Deze lokale havenverbindingsweg wordt ter hoogte van Moervaart onderbroken en kent ook meerdere aansluitingspunten op de Kennedylaan: Langerbruggestraat, Skaldenstraat, Energiestraat, Moervaart-noord en -zuid en ter hoogte van Rodenhuizedok. Om die reden kan de weg niet op hetzelfde niveau getild worden als de secundaire havenweg ten westen van het Kanaal. Langere verbindingen tussen niet-aanpalende ruimtelijke havenentiteiten (bv. Sidmar en Skaldenstraat) gebeuren via R4-oost. Dit is in feite een secundaire havenwegfunctie, maar de combinatie met de primaire havenwegfunctie II is daarmee niet in strijd.

De volgende deelgebieden sluiten rechtstreeks aan op de primaire weg II via een lokale verzamel- en ontsluitingsweg: gebied tussen Grootdok en Sifferdok, Volvo-Honda-cluster, Skaldenstraat, Moervaart-zuid, Sidmar-noord (knooppunt 4, Gebroeders Naudtslaan, Rostijne), en het lokaal bedrijventerrein Karnemelkpolder (Zelzate, knooppunt 1).
In het zuiden krijgt de Port Arthurlaan voorlopig een secundaire havenwegfunctie, tot de Sifferverbinding gerealiseerd wordt. Deze laatste kan dan instaan van het verbinden van de twee havendelen, oost en west. Pas dan houdt de Port-Arthurlaan (van Afrikalaan tot Meulestedebrug) er een functie als lokale havenverbindingsweg aan over, ter ontsluiting van de bedrijvenzone aan de westzijde van het Grootdok, en als verbinding met de zone tussen Grootdok en Sifferdok.

6. Categorisering van het onderliggend wegennet in de kanaaldorpen en omliggende kernen

6.1. Beleidskader: plannen en projecten

6.1.1. gemeentelijke mobiliteitsplannen

Voor volgende gemeenten is een mobiliteitsplan in opmaak of afgerond. Deze mobiliteitsplannen bepalen op gemeentelijk niveau welke de belangrijkste lokale ontsluitings- en verbindingswegen zijn. Aangezien er zich in het havengebied een aantal bovengemeentelijke problemen voordoen, kan niet elke selectie uit een mobiliteitsplan zomaar overgenomen worden. Toch vormen de mobiliteitsplannen een goede basis voor de categorisering van het onderliggend wegennet.

- Gent: beleidsplan april 2002
  - N456 (Evergemsesteenweg) wordt geselecteerd als secundaire weg type II vanaf R4 tot Evergem.
  - N70 (Antwerpsesteenweg) wordt vanaf R4 tot Hoekskensstraat in Lochristi geselecteerd als secundaire weg type III.
  - N456 (Zeeschipstraat – Wiedauwkaai) wordt vanaf R4 tot R40 geselecteerd als secundaire hoofdinvalsweg.
  - N70 (Land van Waaslaan – Braeckmanlaan – Nieuwelaan – Antwerpsesteenweg) wordt vanaf Dampoort tot R4 geselecteerd als secundaire invalsweg.
  - Van Ryhovelaan / Morekstraat / Evergemsesteenweg wordt geselecteerd als stedelijke hoofdstraat (lokale weg).
  - N70A (Antwerpsesteenweg) wordt geselecteerd als stedelijke hoofdstraat tussen Antwerpenplein en Nieuwelaan.
  - de as Groenestaakstraat / Botestraat / Vroonstalledries / Sint-Markoenstraat wordt geselecteerd als interne ontsluitingsweg.
  - Sint-Bernadettestraat / Grondwetlaan wordt geselecteerd als interne ontsluitingsweg.
  - De as Gentstraat / Lourdesstraat / Motorstraat wordt geselecteerd als interne ontsluitingsweg.
  - De as Sint-Laurentiuslaan / Drieselstraat wordt geselecteerd als interne ontsluitingsweg.
  - Langerbruggestraat / Groenehoekstraat wordt geselecteerd als interne ontsluitingsweg.
- Lochristi: oriëntatienota augustus 2002
  - nog geen categorisering opgemaakt.
- Evergem: beleidsplan januari 2002;
  - Kwadeweg (N456) wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg (Evergem – Sleidinge – Kaprijke).
  - Stoepestraat / Hospitaalstraat (N448) wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg.
  - Holstraat (N456) / Markt / Lindenlaan / Noordlaan (N458) wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg tussen Ertvelde en Wippelgem.
  - rotonde Molenvaardeke wordt geselecteerd als lokale verbindingsweg tussen Noordlaan en het knooppunt met R4.
- Assenede: beleidsplan augustus 2002
  - secundaire weg type II, parallel aan N49/A11, tussen Assenede en Zelzate.
  - Stoepestraat / Trieststraat / Schoolstraat als lokale verbindingsweg.

- Zelzate: beleidsplan oktober 2002
  - er worden twee aansluitingen voorzien tussen R4 en N49. Ter hoogte van R4-west komt een volledige aansluiting, ter hoogte van R4-oost is er enkel een halve aansluiting in de richting van Brugge.
  - aan het knooppunt R4-west met N49 (knooppunt 1-west) vertrekt een secundaire weg II richting Assenede.
  - Gebroeders Naudtslaan wordt geselecteerd als secundaire weg type II.
  - R4 tussen R4-west en Traktaatweg wordt voorgesteld als een lokale verbindingsweg, net zoals N474.

Verkeersleefbaarheidsplannen

De volgende verkeersleefbaarheidsplannen doen momenteel reeds bepaalde uitspraken over te nemen infrastructurele en andere maatregelen:
- verkeersleefbaarheidsplan Oostakker;
- verkeersleefbaarheidsplan Sint-Amandsberg – Oostakker-zuid;
- verkeersleefbaarheidsplan Blaisantvest – Tolhuisbuurt Voormuide;
- verkeersleefbaarheidsplan Wondelgem – Mariakerke Oost.

6.1.2. Gewenste regionale ruimtelijke structuur

kaart 7: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens het mobiliteitsplan regio Gent

Zie kaart gewenste regionale ruimtelijke structuur, met als basis de desbetreffende kaart van het mobiliteitsplan regio Gent, aangevuld met enkele verkeersgenererende elementen rond het havengebied. Tevens kan daar de kaart uit het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone aan toegevoegd worden. Ook het ontwerp structuurplan provincie Oost-Vlaanderen dient als basis voor de gewenste regionale ruimtelijke structuur, omwille van de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie op de regio's rond de haven.

6.2. Categorisering

6.2.1. Schematisch overzicht van te hanteren categoriseringsconcepten

tabel 10: categoriseringsconcepten

schaal	Bovenlokaal ~ secundair			Lokaal		
deelruimte	I (verbinden)	II (verzamelen)	III	I (verbinden)	II (verzamelen)	III (erftoegangsfunctie)
dorpen	X	X	X	X	X	X
haven	-	**X**	-	**X**	**X**	**X**

Secundaire weg I:

- verbindende functie voor verkeersgenererende elementen op regionaal en lokaal schaalniveau;
- aangevuld met een ondergeschikte verzamelfunctie.

Secundaire weg II:

- verzamelende en ontsluitende functie voor verkeersgenererende elementen op regionaal en lokaal schaalniveau;
- aangevuld met een ondergeschikte regionale verbindingsfunctie.

Secundaire weg III:

- verzamelfunctie en dermate erftoegangsfunctie voor verkeersgenererende elementen op regionaal en lokaal schaalniveau, dat er bijzondere aandacht vereist is voor het openbaar vervoer en de 'zachte' vervoersmodi. Een regionale verbindende functie is nadrukkelijk niet gewenst.

Lokale weg I:

- verbindende functie voor verkeersgenererende elementen op lokaal schaalniveau (dorpen);
- aangevuld met een verzamelende functie.

Lokale weg II:

- verzamelende functie voor verkeersgenererende elementen op lokaal niveau, in de dorpen, of van de kernen naar het hogere wegennet (secundair, primair).

Lokale weg III:

erftoegangsfunctie (landbouwwegen, woonerven, winkel-wandelstraat, enz.)

6.2.2. Secundaire wegen

De secundaire wegen voor het onderliggend wegennet worden geselecteerd door de provincie Oost-Vlaanderen [21].

Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze wegen (toegang geven). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

Het zijn met name de wegen die:
- een verzamelfunctie hebben naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I, maar omwille van de ruimtelijke kenmerken (onder andere lintbebouwing, doortochten) niet als primaire wegen II kunnen worden gebruikt;
- voor de economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten de economische netwerken de verzamelfunctie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen;
- voor een minimum aantal kernen in het buitengebied de verzamelfunctie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen.

[21] Ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen, dd. 19 maart 2003.

Op basis van deze functies kunnen volgende types van secundaire wegen onderscheiden worden:

- secundaire wegen type I
- secundaire wegen type II
- secundaire wegen type III.

Deze types worden later verder toegelicht.

Selectie secundaire wegen rond het havengebied [22]

- R40: verzamel- en verdeelweg voor de stadskern van het grootstedelijk gebied Gent;
- N449 - tussen Wachtebeke en R4 (Kennedylaan): ontsluiting van het noordwestelijk deel van het noordelijk open ruimtegebied, met daarin het hoofddorp Wachtebeke en het toeristisch-recreatief knooppunt Puyenbroeck;
- R4 te Zelzate-west - tussen N436 en A11: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied en van Zelzate;
- parallelweg A11 - tussen N436 en N448 (Ertvelde, Stoepe): verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied;
- N448 - tussen A11 en kern Ertvelde: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied;
- N458 - tussen kern Ertvelde en ovaal van Wippelgem: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het oostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied;
- N456 – (Port Arthurlaan) tussen N424 (Afrikalaan) en N458 (Meulestedebrug): ontsluiting van het zuidelijke havendeel;
- N456 - tussen Meulestede-brug en R4 en verder tot Brielken (Evergem): ontsluiten en verzamelen van dit deel van het grootstedelijk gebied Gent;
- N458 - tussen Neuseplein en Meulestedebrug: ontsluiten en verzamelen van dit deel van het grootstedelijk gebied Gent;
- N70 - richting Lochristi en Lokeren: ontsluiten en verzamelen van dit deel van het grootstedelijk gebied Gent, met specifieke aandacht naar doorstroming openbaar vervoer;
- N449 - tussen N70 en E17: ontsluiten en verzamelen van kernen in noordelijk open ruimtegebied en in oostvlaams rastergebied.

Inrichtingsprincipes

De bedoeling van de categorisering van het wegennet is om het gebruik van elke weg in overeenstemming te brengen met de gewenste functie van de weg binnen het gehele wegennet. Daartoe moet de categorisering ook op het terrein waarneembaar zijn, zodat het voor de weggebruiker in de praktijk duidelijk is welk verkeer al dan niet gewenst is en welk verkeersgedrag er van hem verwacht wordt.

Deze informatie kan door de weggebruiker waargenomen worden aan de hand van de inrichting van de weg, met andere woorden de weg moet leesbaar zijn. Middelen hiertoe zijn het snelheidsregime, het aantal en de breedte van de rijstroken, het aantal en de inrichting van de kruisingen, het niveau van fiets- en voetgangersvoorzieningen, de mate van erfontsluiting, enz.

Om te vermijden dat dit zou leiden tot een wildgroei van uiteenlopende langs- en dwarsprofielen, is het nodig richtlijnen op te stellen voor een uniforme inrichting van secundaire wegen van

[22] Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, 19 maart 2003.

een zelfde type. Hiertoe zijn studies lopende in opdracht van de Administratie Wegen en Verkeer. Zodra deze afgerond zijn, zullen deze als handleiding fungeren voor de inrichting van de secundaire wegen. Tot die tijd worden in dit raamplan typeprofielen en inrichtingsprincipes voorgesteld die dienst kunnen doen voor het onderliggend wegennet.

Bepalend bij de inrichting van een weg is de afweging tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt dat langs secundaire wegen in ieder geval de verkeersleefbaarheid primeert. Leefbaarheidsproblemen in doortochten door een kern worden in principe aangepakt door doortochtherinrichting. Omleidingen van het verkeer kunnen slechts onder strikte voorwaarden worden overwogen. Vooral secundaire wegen type I komen hiervoor in aanmerking.

Secundaire weg type I

De hoofdfunctie van de weg is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitssgenererende activiteiten van provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint, moeten filters en weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofdwegen of primaire wegen, waardoor de weg als een primaire weg gaat functioneren, wordt vermeden.

Selectie zoals het nu voorgesteld is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen:

- geen selectie voor wegen van het onderliggend wegennet.

Secundaire weg type II

De hoofdfunctie van de weg is verzamelen naar het hoofdwegennet op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan bij een secundaire weg type I.

Selectie zoals het nu voorgesteld is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen
R4-oost:

- N449: van N70 tot Beervelde (E17): ontsluiten en verzamelen van verkeer uit de kernen van het noordelijk open ruimtegebied en van het oostvlaams kerngebied;
- N449-noord: van A11/N49 (Zelzate) tot Rechtstro (Wachtebeke): verzamelen (sub)regionaal verkeer uit noordwestelijk deel van het Noordelijk Openruimtegebied, in het bijzonder het hoofddorp Wachtebeke, enkele woonkernen naar de haven en naar het hogere wegennet, en van het toeristisch-recreatief knooppunt op provinciaal niveau “Puyenbroeck”, naar het hogere wegennet. Aandacht dient besteed te worden aan de leefbaarheid van de doortocht in Wachtebeke;
- N70 : van Lochristi (Bosdreef) tot Sint-Niklaas (N41): verzamelen van het (sub)regionaal verkeer uit omliggende hoofddorpen en woonkernen (voor het Noordelijk Openruimtegebied), naar het hogere wegennet, waarbij aandacht benodigd is voor de leefbaarheid bij doortocht Zeveneken.

R4-west

- N456: van Kaprijke (Zuidstraat) tot N448 (zowel met als zonder aansluiting op het hogere wegennet en enkel met omleidingsweg indien er een aansluiting komt op A11): verzamelen van verkeer uit het noordelijk deel van het Westelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet, zij het ofwel rechtstreeks naar A11/N49 (aansluiting in Kaprijke), ofwel onrechtstreeks via R4-west (enkel aansluiting in Zelzate en Eeklo);

- N456: van N424 (Afrikalaan) tot N458 (Meulestedebrug): grootstedelijke verzamel- en verbindingsfunctie; o.m. verzamelen van verkeer van de omliggende delen van het grootstedelijk gebied en van het havengebied naar het hogere wegennet; verbinden van de zuidelijke havendelen in afwachting van een nieuwe vaste oeververbinding tussen het oostelijk en het zuidelijk havendeel;
- N458 – N448 – R4: 'secundaire kam' met wegvakken (zowel met als zonder aansluiting op het hogere wegennet):
  - 'ovaal van Wippelgem' (R4-west) tot N458;
  - N458 van Kluizendorpstraat tot centrum Ertvelde (Noordlaan);
  - N448 van centrum Ertvelde tot A11 (Stoepestraat);
  - paralleltracé A11 tussen N448 en R4 (Zelzate-west);
  - min. wegvak R4 te Zelzate-west tussen N448 (Asseneedsesteenweg) en knooppunt R4-west/A11;
  - verzamelen van verkeer uit het noordoostelijk deel van het Westelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet, met bijzondere aandacht voor een leefbare doortocht te Ertvelde.
- N458 (R40 – N456 Zeeschipstraat) N456 (N458, Wiedauwkaai – Evergem, Brielken): grootstedelijke verzamel- en verbindingsfunctie; ondermeer verzamelen verkeer van voorstadskern Evergem, regionaal bedrijventerrein Durmakker en hoofddorp Sleidinge, naar grootstedelijk gebied en hoger wegennet. Label 'hoofdinvalsweg' vanaf R4 tot R40 (Zeeschipstraat en Wiedauwkaai).

mogelijke extra selectie voor R4-west

Indien er ter hoogte van Kaprijke géén aansluiting komt met N49/A11 worden ook volgende gewestwegen een secundaire weg type II:

- N448: van N456 tot Ertvelde (Markt) (ontsluiting voorstedelijke kern): het niet aansluiten van N456 in Kaprijke op A11/N49 betekent dat deze laatste niet kan instaan voor (sub)regionale verbindingen (bijvoorbeeld Kaprijke – Zelzate), en ook niet voor het verzamelen van het verkeer uit deze subregio (noordoostelijk Meetjesland). Deze functies worden afgewenteld op het onderliggende wegennet. In dat onderliggende wegennet worden er in dat geval wegen aangeduid die het best die functie gaan vervullen en die daarnaar ingericht moeten worden. De keuze voor de voorgestelde 'secundaire vork' (dit wegvak, inclusief het eerste stuk N456 en de aansluiting op R4 via N458-N448) heeft te maken met een maximale bagage aan regionale verkeersfunctie: maximaal herkomstgebied (noordoostelijk Meetjesland) en maximaal bestemmingsgebied (oostelijk en westelijk havengebied en grootstedelijk gebied Gent). Bij de selectie is rekening gehouden met de streefbeelden voor A11/N49 en R4, de leefbaarheid van doortochten (in Lembeke en Oosteeklo worden omleidingen voorzien) en de maaswijdte van A11/N49 – R4 – E40 – N44.

Doel hiervan is het verzamelen van (sub)regionaal verkeer uit de kernen van het noordoostelijk deel van het westelijk openruimtegebied naar R4 en N49/A11, waarbij de aandacht moet uitgaan naar de leefbaarheid in de doortochten van Lembeke en Ertvelde.

Secundaire weg type III

De weg had in de meeste gevallen oorspronkelijk een verbindende functie op Vlaams niveau als steenweg. Deze functie wordt door een parallelle autosnelweg (hoofdweg) overgenomen. Momenteel heeft de weg een verzamelfunctie op lokaal niveau en vaak ook een toeganggevende functie zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als

een drager van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, worden uitgebouwd. Auto- en vrachtverkeer blijven uiteraard mogelijk, maar zijn ondergeschikt aan fietsers en openbaar vervoer. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structuurbepalend op bovenlokaal niveau.

Selectie zoals het nu voorgesteld is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

R4-oost

- N70: van Gent (R4) tot Lochristi (Bosdreef) [23]: verzamelen van verkeer uit en verbinden met delen van het grootstedelijk gebied; nevengeschikte regionale verkeersfunctie.

6.2.3. Lokale wegen [24]

De lokale wegen worden geselecteerd door de gemeenten in het beleidsplan van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Bepaalde gemeenten staan nog niet zover met hun mobiliteitsplan, maar ze hebben allemaal wel al een mobiliteitsconvenant afgesloten. Provincie Oost-Vlaanderen heeft een voorstel voor lokale wegen type I (lokale verbindingswegen) en lokale wegen type II (lokale ontsluitingswegen) opgemaakt. Deze selectie wordt als uitgangspunt genomen om er bestaande lokale typeprofielen uit af te leiden.

Lokale weg type I: verbindingsweg

Bepalingen:

- hoofdfunctie van de weg is ‘verbinden op lokaal en interlokaal niveau’;
- ‘ontsluiten’ en ‘toegang geven’ zijn aanvullende functies;
- lokale verbindingswegen verbinden kernen:
  - onderling
  - met een centrum
  - met een (klein)stedelijk gebied
  - met het hogere wegennet
- de weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau;
- de kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid;
- ‘toegang geven’ moet niet worden afgebouwd of gescheiden.

Selectiecriteria:

- de relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de verbindingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen. Er is geen parallelle verbindingsweg van hogere categorie aanwezig;
- de weg is reeds in belangrijke mate aan deze functie aangepast of kan hieraan aangepast worden;

[23] De gemeente Lochristi heeft een bezwaarschrift ingediend tegen deze categorisering in het ruimtelijk structuurplan provincie Oost-Vlaanderen. Lochristi ijvert ervoor om N70 op het grondgebied van Lochristi secundaire weg type II te maken, in plaats van een secundaire weg type III.

[24] bron: ‘Functionele categorisering en actieplan voor het onderliggende wegennet – Gentse haven en omgeving – Startnota functionele categorisering’, provincie Oost-Vlaanderen, 20 augustus 2002. Selectie van lokale wegen op basis van het voorstel van de provincie, aangevuld met de selecties in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

- de weg kan een aanvullende ontsluitingsfunctie vervullen op bovenlokaal niveau indien er geen alternatief in de vorm van een secundaire of primaire weg aanwezig is. De bewegwijzering ondersteunt dit gebruik echter niet en geeft slechts een verwijzing van kern tot kern;
- de weg is overwegend gelegen in het buitengebied. De verblijfsfunctie is grotendeels afwezig of sporadisch aanwezig in de vorm van landelijk wonen of neemt toe in de overgangsgebieden naar de centra. Laag aandeel van erftoegangen (woningen, bedrijven, diensten, enz.) en zijstraten;
- gebruik van de weg voor doorgaand zwaar vervoer is ongewenst. Laden en lossen (bestemmingsverkeer) kan nog wel waar nodig.

Selectie:

R4-oost

Lochristi
- Oude slagmanstraat - Oudeveldstraat-west – Kerkstraat als verbinding tussen Lochristi en Zaffelare.

Wachtebeke
- Molenhoek – Kalve als verbinding tussen Wachtebeke en Moerbeke;
- N449: Meersstraat – Puyenbrug – Dam als verbinding tussen Wachtebeke en Zaffelare.

Oostakker
- geen selectie

Sint-Amandsberg
- N70A (Antwerpsesteenweg): verbinding tussen Dampoort en Nieuwe Laan (secundaire weg type III).

R4-west

Zelzate-west
- Kanaalstraat tussen Tractaatweg en de aansluiting van de secundaire weg type II (rotonde), als de belangrijkste ontsluitingsweg voor Zelzate;
- Beneluxlaan als verbinding tussen Nederland en de Gentse kanaalzone.

Assenede
- Trieststraat – Schoolstraat - Stoepestraat: als verbinding tussen secundaire weg type II (Noordlaan – Hospitaalstraat – Stoepestraat) en Assenede-centrum
- Ledestraat – Oosteeklo-dorp (Oosteeklo): verbinding tussen Lembeke en Oosteeklo

Evergem
- N456: Kwadeweg – Hulleken – Polenstraat – Sleidinge-dorp – Hooiwege – Zwaantje – Singel – Antwerpse Heirweg - Gentweg: verbinding tussen Evergem en Sleidinge, en verder naar Lembeke
- Eeklostraat/Ertveldesteenweg (Ertvelde): verbinding tussen Oosteeklo en Ertvelde

Meulestede
- Voorhavenplein – New Orleansstraat – Goedendagstraat – Meulesteedsesteenweg – Muidepoort – Voormuide: als verbinding tussen Zeeschipstraat (secundaire havenweg) en R40/Muidelaan (secundaire weg type II)

Wondelgem
- Evergemsesteenweg: als verbinding tussen Evergem en Wondelgem.

Lokale weg type II: gebiedsontsluitingsweg

Algemene bepalingen:

- hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' en 'ontsluiten' op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg;
- het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in;
- de ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstenzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deelkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

Selectiecriteria:

- de relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de ontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen;
- voor de verbindingsfunctie is een route via wegen van hogere orde meer geschikt of kan de ontsluitingsweg deze functie combineren omwille van de geringe hoeveelheid verkeer;
- gebruik van de weg door doorgaand verkeer (waaronder doorgaand vervoer) is ongewenst;
- de weg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal, stedelijk en lokaal ontsluitend busverkeer;
- de weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig. Middelgroot aandeel erftoegangen en zijstraten;
- verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: gemeentelijke ontsluiting, dorpsontsluiting, centrumontsluiting, wijkontsluiting, campusontsluiting, ontsluiting KMO- of industriezone.

Specifieke selectiecriteria per subtype

Ontsluiting van het stedelijk gebied:

Ontsluiting van het stedelijk gebied (stadscentrum) naar de wegen van hogere categorie en naar de stadsrand. De weg kan een belangrijke functie vervullen in het ontsluitend openbaar vervoer (openbaar vervoercorridor, stadsgewestontsluitende openbaar vervoerassen, stadsnetwerk, lokaal netwerk). Op routes naar openbaar vervoerknooppunten kan de weg belangrijk zijn voor de doorstroming van bovenlokale verbindende openbaar vervoerlijnen met hoge frequentie.

Selectiecriteria:

- de relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de stadsontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen;
- de weg is een stedelijke invalsweg en vervult aldus een verbindings- en ontsluitingsfunctie voor het stedelijk gebied naar de stadsrand;

- de weg maakt voor de bewoners en gebruikers deel uit van de mentale kaart van de stadsstructuur;
- de weg is een historische stedelijke radiale ontsluiting van de stad;
- de weg is hoofdzakelijk gelegen in het stedelijk gebied. De weg ligt overwegend in bebouwd gebied of de aanpalende verblijfsfunctie is over de gehele lengte aanwezig;
- de gebiedsontsluitingsweg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal en stedelijk ontsluitend bus- en tramverkeer;
- gebruik van de weg door doorgaand verkeer is ongewenst;
- verklarende benamingen kunnen op lokaal niveau gehanteerd worden: vesten, leien, boulevard, enz.;
- de aparte beeldvorming afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten is zeer belangrijk voor de stadsontsluitingswegen.

Deelkern:
- ontsluiting van een deelkern naar het stedelijk gebied of de hoofdkern waarop deze het meest gericht is, alsook ontsluiting naar wegen van een hogere orde.

Wijk:
- ontsluiting van de woonstraten in een woonwijk naar het centrum en wegennet van hogere orde.

Functionele zone:
- ontsluiting van de vestigingen in deze zone naar het omliggend wegennet.

Selectie:

R4-oost

Gent
- Interne ontsluitingsweg:
  - Langerbruggestraat – Groenehoekstraat

Lochristi
- route Lochristi - Hyfte:
  - Braamstraat - Hyftestraat.
- ontsluiting woongebieden naar N70:
  - Stationsstraat
  - Lichtelarestraat
  - Pauwstraat
  - Hoekskensstraat
  - Koning Albertlaan
  - Palingstraat
  - Bosdreef

Wachtebeke
- Stationsstraat – Ramonshoek
- Melkerijstraat – Langelede
- Dorp – Pottershoek – Warande

Zelzate-oost
- gebiedsontsluitingswegen
  - Oostkade
  - Westkade
  - Leegstraat
  - Chalmetlaan/Rijkswachtlaan
  - Karnemelkstraat
  - nieuw aan te leggen weg tussen Karnemelkstraat en Kanaalstraat
- wijkontsluitingswegen
  - Groenstraat
  - Suikerkaai
  - Verbroederingslaan
  - Kleine Landeigendomlaan
  - Wachtebekestraat
  - Akkerstraat
  - Kreekstraat

Oostakker:
- Wittewalle – Rostijnenstraat – Hyftestraat – Braamstraat: ontsluiting van Oostakker (Wittewalle) en Desteldonk naar N70
- Bredestraat – Oostakkerdorp – Gentstraat: verbinding Oostakker met Sint-Amandsberg
- Drieselstraat - Oostakkerdorp – Pijphoekstraat – Langerbruggestraat: ontsluiting van Volvo trucks (Schansakker) naar R4-oost en N70.

Sint-Amandsberg
- Hogeweg en Sint-Bernadettestraat: als ontsluiting van de woonwijken gelegen in het gebied ten zuiden van J.-F. Kennedylaan en ten westen van de spoorlijn Gent-Antwerpen, naar Antwerpsesteenweg
- Gentstraat – Lourdesstraat: als ontsluiting van Oostakker en Sint-Amandsberg naar R4.
- Groenstraat: ontsluiting naar knooppunt N70/R4 en aantakking op de as Lourdesstraat - Gentstraat
- Goedlevenstraat – Oude bareelstraat: ontsluiting naar N70 en aantakking op as Lourdesstraat - Gentstraat.

R4-west

Evergem
- ontsluitende wegen:
  - Schoonstraat - Oosteindestraat - Belzeledorp: Evergem - Belzele
  - Rabotstraat - Belzeelsestraat: Belzele - N9
  - Kerkstraat - Nieuweweg - Kluizendorpstraat: Kluizen - Sleidinge
  - ventweg R4 - Doornzelestraat - Doornzeledries (N463): Evergem (R4) - Kerkbrugge - Doornzele
  - Droogte - Moleneinde: Evergem - Wippelgem
  - Pastorijstraat - Riemsesteenweg - Kanaalstraat: Ertvelde - Rieme
  - Eindeken - Wippelgem-Dorp - het Ovaal van Wippelgem - ventweg R4 - Kerkbruggestraat (N458): Wippelgem - Kerkbrugge
  - Eeklostraat (N448): Ertvelde - Oosteeklo
  - Mithremstraat - Langendam - Daasdonk: N456 - Waarschoot
  - Holstraat: Ertvelde - Bassevelde
  - Reibroekstraat - Goeiingen - Kramershoek

  - Brielken - Hofbilkstraat
- wijkverzamelwegen:
  - Tervenen - Heifortstraat - Biezenkouter
  - Vaartstraat-west
  - Wurmstraat
  - Langendam
  - Kuitenbergstraat
  - Burggravenlaan
  - Langerbruggestraat
  - Elslo (tussen Kapellestraat en R4)
  - Koestraat
  - Maagdekensstraat
  - Beekstraat
- ontsluiting regionale bedrijventerreinen:
  - ontsluiting Durmakker (N456 – Eindeken)
- ontsluiting Rieme-noord (nieuwe aansluiting op R4, die verbonden wordt met Bombardementstraat)
- ontsluiting haven
  - N474

Meulestede
- geen lokale ontsluitingswegen geselecteerd

Wondelgem
- geen lokale ontsluitingswegen geselecteerd

ter hoogte van Rodenhuizecomplex (ovaal van Wippelgem)

Zelzate-west
- gebiedsontsluitingswegen
  - Assenedesteenweg
  - Tweede Gidsenlaan
- wijkontsluitingswegen
  - Ooievaarslaan
  - K. Albertlaan
  - Europaprijslaan
  - De Keyserstraat
  - Veldbrugstraat

Assenede
- nieuw tracé parallel aan N49/A11, van Nieuwburgstraat tot Stroomstraat
- Holstraat / Nieuwburgstraat / Hendekenstraat
- Posthoornstraat / Posthoorn / Tingelhoek / N458 Noordstraat-Boekhoutedorp-Weststraat-Stationsstraat
- Stationsstraat / Oude Boekhoutestraat / Dorp (Bassevelde)
- Bloksheule / Landsdijk / Gravenstraat
- Basseveldestraat / Kapellestraat / Prins Boudewijnlaan / Dijkstraat / Sint-Andrieslaan / Sasdijkstraat / Staakstraat
- Hoogstraat / Markt / Molenstraat / Burgstraat / Oosthoek / Oosteeklo-Dorp / Molenhoek / Heide / Abdijstraat / Volpenswege
- Stroomstraat / Kraaigemstraat / Beekstraat

- Zelzatestraat / Assenedesteenweg

Lokale weg type III: erftoegangsweg

Bepalingen:

- hoofdfunctie van de weg is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie);
- de verblijfsfunctie primeert op deze weg;
- de weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Subindeling:

- de straat is gelegen in het verblijfsgebied: woonstraat, winkelstraat
- de straat is gelegen in het buitengebied: landelijke weg, fietsweg

Erftoegangswegen in het buitengebied:

Specifieke bepalingen:

- hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer;
- beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fietsers (fietsweg …);
- de weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie en kan zowel in verblijfsgebied als buitengebied gelegen zijn: ventweg.

Specifieke bepalingen ventwegen:

- hoofdfunctie van de weg is het toegang geven tot de aanpalende percelen. Deze functie wordt overgenomen en ontkoppeld van de parallelle (hoofd)rijbaan, welke dan louter bestemd is voor ontsluiting of verbinden;
- de ventweg krijgt de kenmerken van woonstraat/winkelstraat of landelijke weg volgens de aanpalende functies en het verblijfs- of buitengebied waar de weg gelegen is.

Selectiecriteria:

- de weg heeft geen verkeersfunctie in het lokale netwerk. De verkeersfunctie is ondergeschikt, de weg kent enkel bestemmingsverkeer;
- hoogste aandeel erftoegangen.

de straat ligt in een verblijfsgebied:
- soorten:
  - woonstraat
  - winkelstraat
  - zone 30
  - woonerf
- de straten met een verblijfsfunctie kunnen een aaneengesloten (zone 30) verblijfsgebied vormen.

de weg is gelegen in het buitengebied.
- soorten:
  - landelijke weg
- de weg is enkel voorbehouden voor fietsers en aangelanden (fietsweg).

Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel van de landelijke wegen zal alle verkeer worden geweerd, uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen.

de weg is een parallelweg:
- soort:
  - ventweg met woonfunctie, winkelfunctie, landelijke weg
- de weg neemt de erftoegangsfunctie over van de (hoofd)rijbaan. Er is geen continue relatie tussen (hoofd)rijbaan en ventweg. De uitwisselingen worden geconcentreerd aan in- of uitritten.

Selectie:

Alle niet-geselecteerde wegen in de voorgaande categorieën, die deel uitmaken van de kernenstructuur, worden aanzien als lokale wegen type III. Binnen bebouwde kom zal het meestal gaan om woonstraten/woonerven en winkelstraten/winkelerven. Buiten bebouwde kom gaat het meestal om lokale, landelijke wegen of zelfs landbouwwegen.

6.3. Consequenties bij de voorgestelde categorisering

6.3.1. Consequenties naar inrichting

Algemene inrichtingsprincipes secundaire wegen

De bedoeling van de categorisering van het wegennet is om het gebruik van elke weg in overeenstemming te brengen met de gewenste functie van de weg binnen het gehele wegennet. Daartoe moet de categorisering ook op het terrein waarneembaar zijn, zodat het voor de weggebruiker in de praktijk duidelijk is welk verkeer al dan niet gewenst is en welk verkeersgedrag er van hem verwacht wordt.

Deze informatie kan door de weggebruiker waargenomen worden aan de hand van de inrichting van de weg, met andere woorden de weg moet leesbaar zijn. Middelen hiertoe zijn het snelheidsregime, het aantal en de breedte van de rijstroken, het aantal en de inrichting van de kruisingen, het niveau van fiets- en voetgangersvoorzieningen, de mate van erfontsluiting, enz.

Om te vermijden dat dit zou leiden tot een wildgroei van uiteenlopende langs- en dwarsprofielen, is het nodig richtlijnen op te stellen voor een uniforme inrichting van secundaire wegen van een zelfde type. Hiertoe zijn studies lopende in opdracht van de Administratie Wegen en Verkeer. Zodra deze afgerond zijn, zullen deze als handleiding fungeren voor de inrichting van de secundaire wegen. Tot die tijd worden in dit raamplan typeprofielen en inrichtingsprincipes voorgesteld die dienst kunnen doen voor het onderliggend wegennet.
Bepalend bij de inrichting van een weg is de afweging tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt dat langs secundaire wegen in ieder geval de verkeersleefbaarheid primeert. Leefbaarheidsproblemen in doortochten door een kern worden in principe aangepakt door doortochtherinrichting. Omleidingen van het verkeer kunnen slechts onder strikte voorwaarden overwogen worden. Vooral secundaire wegen type I komen hiervoor in aanmerking.

Inrichtingsprincipes secundaire weg type I

Voor de secundaire wegen type I zal de nadruk komen te liggen op de doorstroming van het verkeer. Deze verkeersfunctie uit zich in de weginrichting bijvoorbeeld door en breder profiel, een hogere ontwerpsnelheid (bijvoorbeeld 70/90 km/h) en een grotere tussenafstand tussen kruispunten. Om conflicten te vermijden wordt de erfontsluiting langs de weg beperkt. Voor het fietsverkeer worden gescheiden voorzieningen aangelegd. Aangezien er geen secundaire wegen type I weerhouden zijn, zijn de consequenties voor het onderliggend wegennet dan ook nihil.

Inrichtingsprincipes secundaire weg type II

De secundaire wegen type II hebben een verzamelende taak. Deze vereist meer knooppunten dan bij een secundaire weg type I. De secundaire weg zal uitgaan van een smaller dwarsprofiel en een lagere richtsnelheid (bijvoorbeeld 50 km/h binnen bebouwde kom, 70 km/h buiten bebouwde kom). Vanwege het lagere karakter van de weg, is een hogere mate van (erf)ontsluiting mogelijk. De lagere verkeersfunctie en hogere mate van de ontsluiting laten een betere relatie met de omgeving toe dan bij het type I. Het type II zal dan ook hogere eisen stellen naar leefbaarheid, veiligheid en de relatie tussen het publieke en private domein.

Inrichtingsprincipes secundaire weg type III

De secundaire wegen type III gaan uit van de prioriteit van de alternatieve vervoerswijzen. Het wegverkeer wordt ondergeschikt aan het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer. De weginrichting kan derhalve uitgaan van de verblijfsfunctie van de weg (2x1-weg, eventueel met busbaan, snelheidsregime 50/70 km/h, met inpassing van zone 30-gebieden waar nodig). Gezien de beperkte verkeersfunctie is een hogere mate van erfontsluiting toegestaan. Dit moet eveneens de relatie tussen de weg en zijn omgeving versterken. Uiteraard worden hoge eisen gesteld naar fiets- en voetgangersinfrastructuur. Hierbij wordt niet uitgegaan van gescheiden voorzieningen (als beveiliging tegen het wegverkeer), maar van aanliggende voorzieningen die het verblijfskarakter langs de weg benadrukken, of zelfs menging indien de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer dit toestaan.
Veelal zijn er bij secundaire wegen type III parallelstructuren aanwezig op het hoofdwegennet, waardoor het autoverkeer een beter alternatief heeft dan deze secundaire weg type III. Op deze manier is het omvormen van een secundaire weg type III naar een fiets- en openbaar vervoersverbinding te rechtvaardigen. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren kunnen bijvoorbeeld volgende maatregelen genomen worden:

- halteren op de rijweg, zodat de bus de weg voor zich als het ware vrijmaakt;
- waar verkeerslichten voorzien worden, kunnen deze gepaard gaan met beïnvloeding door het openbaar vervoer;
- ter hoogte van bottlenecks garanderen doorstromingsmaatregelen de vlotte doorgang van het openbaar vervoer;
- enz.

Inrichtingsprincipes lokale weg type I

Een lokale verbindingsweg of een lokale weg type I verzorgt een verbinding op een ander niveau als een secundaire weg type I. Bijgevolg moet ook het profiel aangepast worden aan dit schaalniveau. Buiten bebouwde kom worden hier best afgescheiden fietsvoorzieningen voorzien. Twee enkelrichtingsfietspaden zouden meestal moeten kunnen volstaan, aangezien de oversteekbaarheid hier beter zal zijn dan bij een secundaire weg. Binnen bebouwde kom kunnen aanliggende, verhoogde fietspaden aangelegd worden. De ontwerpsnelheid bedraagt 70 km/h buiten bebouwde kom en 50 km/h binnen bebouwde kom. In kernen (doortochten) wordt een inrichting gehanteerd die de verblijfsfunctie maximale ontwikkelingskansen geeft en die, ondanks de hoofdzakelijk verbindende functie van de weg, een weerstand (filter) vormt tegen ongewenst gebruik van de weg door doorgaand verkeer op regionaal niveau. De lokale weg type I kan in een kern deel uitmaken van een zone 30.

Inrichtingsprincipes lokale weg type II

Een lokale ontsluitingsweg ontsluit wijken of andere gebieden naar het hogere wegennet. Een aantal van deze wegen kent een lagere gebruiksintensiteit. Bij een lagere intensiteit is het mogelijk om fietsers te mengen met het gemotoriseerd verkeer, bij snelheden tot 70 km/h. Voor de juiste voorwaarden verwijzen we hier naar figuur 28, verderop toegevoegd als bijlage bij dit raamplan. Binnen bebouwde kom kunnen fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer (indien de intensiteiten het toestaan) of worden er aanliggende, verhoogde fietspaden voorzien. Het wegprofiel kan redelijk smal zijn, vooral bij wegen met een lage intensiteit, omdat hier minder auto's elkaar kruisen en er bijgevolg redelijk gemakkelijk uitgeweken kan worden om een tegenligger door te laten. Vooral buiten bebouwde kom geldt dit principe. Lokale ontsluitingswegen kunnen een aparte beeldvorming krijgen afhankelijk van het type gebied dat ze ontsluiten. Ze kunnen gelegen zijn in een verblijfsgebied of zone 30. Ze passen zich aan, aan de eisen van de omgeving.

Inrichtingsprincipes lokale weg type III

Bij een lokale weg type III wordt in principe steeds uitgegaan van menging van de verkeerssoorten. Deze wegcategorie omvat bijvoorbeeld woonstraten en landbouwwegen. Snel verkeer, zwaar verkeer, hoge intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en doorgaand verkeer is op deze wegen dan ook ongewenst. In sommige gevallen kan gemotoriseerd verkeer zelfs geweerd worden uit lokale wegen type III. Bij winkelwandelstraten is dit bijvoorbeeld een bekende maatregel.

6.3.2. Andere consequentie bij de voorgestelde categorisering

wegen met twee categorieën

De omliggende kernen worden via lokale wegen ontsloten naar het hogere wegennet, en worden via deze lokale wegen met elkaar verbonden. Waar dit niet anders mogelijk was (bijvoorbeeld in geval van de veerdiensten) werd een havenwegfunctie gecombineerd met een kernenwegfunctie. De inrichtingseisen van de hoogste categorie worden hierbij als uitgangspunt genomen. Dit geldt onder meer voor:

- Port-Arthurlaan: ontsluiting Meulestede;
- Langerbruggestraat: lokale verbinding per fiets tussen Oostakker en Kerkbrugge/Langerbrugge;
- Moervaartstraat/Moervaartkaai: lokale verbinding per fiets tussen Doornzele en Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel en Mendonk;
- te ontwerpen lokale havenverbindingsweg tussen knooppunten 5 en 6: lokale verbindingsweg tussen Sint-Kruis-Winkel en Doornzele;
- Kerkbruggestraat: wordt niet als lokale weg II geselecteerd, omdat ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via Doornzele en secundaire havenweg wordt gezien. Fietsverkeer moet door een fietstunnel of -brug de verbinding kunnen maken met Wippelgem, via deze Kerkbruggestraat. Er kan eventueel overwogen worden om de parallelweg met de R4-west tussen Kerkbruggestraat en de ontsluiting van De Nest als lokale kernenweg II te selecteren.

III. Inrichtingsvoorstel: actieplan voor de haven

1. Analyse bestaande toestand

1.1. Algemene inleiding

1.1.1. Verkeersreglementering in de haven

De haven heeft een aanvullend verkeersreglement inzake het wegverkeer binnen de haven. We halen de belangrijkste verschillen met het gewone wegverkeer kort aan.

Afbakening van het havengebied

figuur 4: afbakening van het havengebied

(deze figuur is manueel toegevoegd aan het document, aangezien ze te groot is om rechtstreeks in de tekst te verwerken).

Het havengebied wordt afgebakend door twee grenslijnen. De eerste grenslijn vormt de buitenomtrek van de haven en vertrekt aan het linker hoekhuis van Dampoortstraat en Dok. Van daaruit doorsnijdt ze Handelsdok via een lijn die over Dampoortbrug naar het rechterhoekhuis van Octrooiplein en Koopvaardijlaan loopt. Verder volgt de grenslijn de oostelijke aflijning van Koopvaardijlaan tot aan Afrikalaan en de oostelijke aflijning van Afrikalaan. Vervolgens wordt Ringspoorweg doorkruist tot aan het kruispunt van Vliegtuiglaan en Hoge Weg. De grenslijn volgt dan de oostelijke aflijning van President J.F. Kennedylaan tot aan de noordelijke stadsgrens, de grens van het grondgebied tot aan de westelijke trekweg van Zeekanaal naar Gent, de westelijke trekweg in zuidelijke richting tot juist voor Ringvaart, waar de westelijke aflijning wordt gevolgd tot over de wegbrug (W18). Hierna gaat de grenslijn via Pantserschipstraat, Zeestraat, Wondelgem- en Wiedauwkaai, waarvan zij de aflijning volgt tot aan de stuw van Tolhuis. Ze doorsnijdt hierop het eilandje van Tolhuissluis en de stroomopwaartse sluisdeur van Tolhuissas. De grenslijn loopt vervolgens langs de huizen van Sassekaai tot aan Muidebrug, doorkruist Voormuide, bezoomt de huizen van Dok (pare huisnummers), van Stapelplein en Dok (onpare huisnummers) tot aan de hoek van Dampoortstraat, waar zij haar uitgangspunt weer bereikt.

De tweede grenslijn bepaalt de binnenomtrek van de haven en begint aan het gebouw gelegen aan de hoek van Muidepoort en Houtdoklaan. Hierna doorsnijdt de grenslijn Muidepoort en bezoomt ze de huizen van Terneuzenlaan. Vervolgens doorsnijdt ze Ringspoorweg om dan langs de afsluiting van die spoorweg tot aan Meulestedesteenweg te lopen. De grenslijn doorsnijdt Voorhavenlaan en loopt verder via de oostelijke aflijning van Londenstraat. Voorhavenplein wordt door de grenslijn doorsneden, waarna de grenslijn via de oostelijke aflijning van Voorhavenlaan, de oostelijke aflijning van Meulestedekaai tot aan de noordzijde van Redersplein loopt. De grenslijn vervolgt via de noorderaflijning van Meeuwstraat, de westeraflijning van Port-Arthurlaan tot aan Pauwstraat. De grenslijn doorsnijdt Pauwstraat en daarna Ringspoorweg, om de gronden te bezomen ten westen van Houtdok tot aan Muidepoort. Hierna volgt ze de westelijke aflijning van Houtdoklaan, waar zij haar uitgangspunt vervoegt.

Volgende wegen worden niet tot het havengebied gerekend en vallen onder de normale wegcode:
- N424: Koopvaardijlaan – Afrikalaan – Vliegtuiglaan;
- N456: Pauwstraat – Port Arthurlaan – New Orleansstraat;
- N458: Wiedauwkaai – Wondelgemkaai – Pantserschipstraat;
- N474: Langerbruggekaai;
- R4: John Kennedylaan.

Snelheidsregime

Binnen het havengebied, met uitzondering van de hierboven vermelde wegen, is de maximum toegelaten snelheid voor alle verkeer 50 km/h. Op de kaaien en toegangswegen wordt er evenwel een maximumsnelheid van slechts 30 km/h toegestaan.

Havenvoertuigen

Onder havenvoertuigen wordt verstaan: de motorvoertuigen en de aanhangwagens - met uitzondering van personenwagens, wagens voor dubbel gebruik en minibussen – die uitsluitend worden gebruikt voor de behandeling en het vervoer van goederen binnen het havengebied.
De havenvoertuigen welke niet onderworpen zijn aan het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens, moeten voorzien zijn van een kenteken uitgereikt door de havenkapiteincommandant of havenkapitein of, onder hun gezag, door hun afgevaardigde. Dit kenteken dient op een zichtbare en duidelijk leesbare plaats aan de achterzijde van het voertuig te worden aangebracht.

1.1.2. Structuur van het rapport

Deze beschrijving wordt opgebouwd volgens een bepaalde structuur, waarbij de relatie tot het hogere wegennet (R4 en N49/A11) bekeken wordt vanuit verschillende deelgebieden. De deelgebieden worden schetsmatig in kaart gebracht en vormen meteen ook de basis voor het uiteindelijke raamplan.

Per deelgebied (zie verder) is er een systematische weergave van de bestaande toestand door middel van onderstaande tabel, en dit voor de wegen die cfr. de categorisering van het wegennet, minimaal tot het lokale wegennet type II behoren.

Voorbeeld :

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voet-pad		voortuin-strook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
N456: Christoffel-weg	2x1, beton			X	X					X	X						
	opmerking: op deze plaats vertrekt de tram naar Gent. Dit openbaar vervoer-knooppunt trekt dan ook wat verkeer. Een parkeerstrook is enkel voorzien in de buurt van de tramhalte, samen met meer uitgebreide parkeervoorzieningen. De groenstrook is beplant met hoogstambomen. Voetpaden aanwezig waar parkeerstroken zijn.																

Deze analyse is gemaakt met het oog op de gewenste toekomstige inrichting.
De terreinanalyse richt zich bijgevolg op de bestaande situaties van de gecategoriseerde wegen, zodat de gewenste toestand gemakkelijker tegenover de bestaande toestand kan afgewogen worden.

1.2. Globale indeling in deelsystemen

figuur 1: indeling studiegebied

Het gebied wordt opgedeeld in deelsystemen. Deze deelsystemen zijn ruimtelijk begrensd door hoofd- en/of primaire wegen. Per deelsysteem worden de belangrijkste relaties weergegeven tussen de kernen onderling, tussen de kernen en de haven, tussen de haven en het bovenliggend wegennet en tussen de kernen en het hogere wegennet.

Het invoeren van deze deelsystemen maakt het eenvoudiger om het gebied te overzien en de knelpunten en potenties structureel in kaart te brengen.

1.3. Frequenties openbaar vervoerslijnen

Voor de haven worden hieronder de bestaande frequenties van de buslijnen weergegeven. Deze buslijnen worden opgesplitst volgens de deelsystemen haven west en haven oost.

1.3.1. busfrequenties haven west

Het deelsysteem haven west wordt ontsloten via de lijnen 54, 55 en 55-S en door de belbus zone Evergem.

lijn	van – naar	frequentie op schooldagen		zaterdag	zondag	functioneel	vraagafhan-kelijk
		spits	normaal				
54	Evergem Doornzele – Gent – Merelbeke – Melle	30'	60'	60'	150' – 180'	woon-school, woon-werk	
55	Zelzate – Gent	15' – 30'	30' – 60'	60'	60'	woon-school, woon-werk	
55-S	Zelzate – Gent (snelbus)	20' – 30'	/	/	/	woon-school, woon-werk	
50	belbus zone Evergem	vraagafhan-kelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafha-nekelijk	woon-school, woon-werk, vrije tijd	X

tabel 11: frequenties buslijnen haven west

1.3.2. busfrequenties haven oost

Het deelsysteem haven oost wordt ontsloten via de lijnen 73, 96 en 97 en via de belbus zone Oostakker.

lijn	van – naar	frequentie op schooldagen		zaterdag	zondag	functioneel	vraagafhan-kelijk
		spits	normaal				
73	Zelzate – Oostakker – Gent	15' – 40'	/ (enkel spitsdienst)	3 diensten: één in de ochtend, één 's middags en één 's avonds	3 diensten: één in de ochtend, één 's middags en één 's avonds	woon-school, woon-werk	
96	Eeklo – Assenede – Zelzate	30'	60'	90' – 120'	90' – 120'	woon-school, woon-werk	
97	Eeklo – Ertvelde - Zelzate	30'	40' – 60'	120'	120'	woon-school, woon-werk	
75	belbus zone Oostakker	vraagaf-hankelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafhankelijk	vraagafhankelijk	woon-school, woon-werk, vrije tijd	X

tabel 12: frequenties buslijnen haven oost

1.4. Analyse deelsysteem haven west

1.4.1. De Nest

tabel 36: analyse De Nest

Problemen en knelpunten

- aansluiting aan Doornzele is nogal ongelukkig: conflict tussen wonen en industrie komt hier sterk tot uiting;
- voornaamste verdeelweg voor De Nest is N474 (Langerbruggekaai, Terdonkkaai, Riemekaai, Kuhlmannkaai)

- sluipverkeer door Doornzele en Evergem (Kerkbrugge-Langerbrugge) richting R4.
- de wegen die het bedrijventerrein De Nest ontsluiten, behoren niet tot het zeehavengebied, zoals in het voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het zeehavengebied Gent. Daarom worden deze wegen niet als lokale havenweg gecatalogeerd, maar als lokale weg type II.

Kwaliteiten en potenties

- in de toekomst zal De Nest aangesloten worden op het ovaal van Wippelgem, waardoor de verkeersdruk in de woonkernen zal verminderen.

1.4.2. Kluizendok

Analyse

- Kluizendok wordt momenteel ontwikkeld. Er is nog geen bestaande toestand beschreven in tabelvorm.

Problemen en knelpunten

- de aard van de bedrijvigheid aan het Kluizendok is momenteel nog niet gekend, het is dan ook moeilijk om de afwikkeling van het verkeer en het verkeersgenererend effect van Kluizendok te voorspellen.

Kwaliteiten en potenties

- er moet op gelet worden dat bij het ontworpen profiel voor de secundaire havenweg aan het Kluizendok geen grote conflicten ontstaan tussen het snelle verkeer (personenwagens/vrachtwagens, enz.) en het tragere interne havenverkeer (vorkheftrucks en dergelijke meer) Een mogelijke oplossing voor dit verkeer zou kunnen bestaan uit een 2x1 rijstrook, met afgescheiden naast elke rijstrook een ventweg voor het interne havenverkeer. Een alternatief kan bestaan uit een 2x2-weg, waarbij het inhalen van trage voertuigen mogelijk is;
- ook hier moet er voor gezorgd worden dat er geen overbelasting komt van de dorpskernen (voornamelijk Doornzele en Rieme) door economisch verkeer. Bijgevolg wordt Kluizendok, net zoals De Nest, aangesloten op het ovaal van Wippelgem.

1.5. Analyse deelsysteem haven oost

Als algemene probleemstelling voor het havengebied wordt gesteld dat er te weinig verbindingen zijn voor het intern havenverkeer. Economisch verkeer dat elders in de haven moet zijn, moet erg vaak gebruik maken van R4. Op deze manier krijgen we een extra belasting van R4 en een stijging van het aantal voertuigkilometers door de omrijfactor. Bovendien worden er op deze manier conflicten gecreëerd tussen het snel en zwaar verkeer en het tragere interne havenverkeer.

1.5.1. Sidmar

Sidmar heeft een eigen aansluiting op R4. Deze aansluiting is lichtengeregeld en er is een aparte oversteek voor fietsers. Vlakbij Sidmar ligt OCAS, het OnderzoeksCentrum voor Aanwending van Staal. Samen met Sidmar vormt die dus een cluster. OCAS heeft ook een eigen toegangsweg, die niet lichtengeregeld is.
Voor de exacte verkeersafwikkeling van Sidmar in de toekomst, verwijzen we naar het raamplan R4-west en R4-oost.

1.5.2. Rodenhuizedok

tabel 37: analyse Rodenhuizedok, Moervaart-noord en Moervaart-zuid

De ontsluiting van Rodenhuizedok gebeurt voornamelijk via Moervaartstraat en Moervaartkaai. Het veer van Terdonk vormt de verbinding tussen Rodenhuizedok en Doornzele.

Problemen en knelpunten

- De aansluiting op R4 is niet optimaal. Voor het verkeer richting Zelzate gaat het nog: de in- en uitgang van Rodenhuizedok ligt aan de oostzijde van R4. Voor het verkeer dat richting Gent rijdt is er zowel bij het binnen- als buitenrijden van het industriegebied een probleem.

Kwaliteiten en potenties

- er zijn ter hoogte van Rodenhuizedok pijlers voorzien voor de aanleg van een bijkomende spoorweg, maar die is voorlopig nog niet afgewerkt. Het lijkt ook niet meteen noodzakelijk om die spoorlijn verder uit te bouwen. De pijlers zouden eventueel gebruikt kunnen worden om de havenverbindingsweg op te ontwikkelen;
- volgens raamplan R4 worden er in de toekomst aan beide zijden, via de onderdoorgangen onder R4, aansluitingen voorzien op R4-oost.

1.5.3. Moervaart-noord (Electrabel Rodenhuize) en Moervaart-zuid

tabel 37: analyse Rodenhuizedok, Moervaart-noord en Moervaart-zuid

Problemen en knelpunten

- bedrijventerrein heeft maar één aansluiting op R4 (Hulsdonk). Momenteel volstaat die nog, omdat het bedrijventerrein nog in volle expansie is, en de weg nog niet aan haar maximumcapaciteit zit;
- aantakking Moervaart-zuid op R4 is niet-lichtengeregeld, wat conflicten teweegbrengt. De afwikkeling van Moervaart-noord is wel lichtengeregeld.

Kwaliteiten en potenties

- Moervaart-noord heeft nog groeimogelijkheden, maar er moet gelet worden op de ontsluitingsmogelijkheden van het terrein bij een verdere invulling;
- de veerdienst tussen Doornzele en Mendonk/Desteldonk wordt ook hier (net zoals in Langerbrugge) vaak gebruikt door zachte weggebruikers (veerdienst Terdonk).

1.5.4. Skaldenpark

tabel 38: analyse Skaldenpark

Kwaliteiten en potenties

- in Skalden wordt een verdere invulling van het terrein voorzien.

1.5.5. Sifferdok – Petroleumdok

tabel 39: analyse Sifferdok

Problemen en knelpunten

- ontsluiting naar R4 enkel via Langerbruggestraat (niet gebruikelijk: in principe enkel ontsluitng van Volvo) of Henri Farmanstraat;
- fietsers die gebruik maken van de veerdienst Langerbrugge, komen in conflict met het havenverkeer en ander gemotoriseerd verkeer in Langerbruggestraat;
- oversteken van R4 is een gevaarlijke onderneming voor zachte weggebruikers: ze komen in conflict met afslaand verkeer;
- de capaciteit van het kruispunt Langerbruggestraat met R4 is op dit ogenblik te klein.

Kwaliteiten en potenties

- veerdienst Langerbrugge wordt frequent gebruikt;
- ontsluiting Sifferdok zal in de toekomst via Singel verlopen.

1.5.6. Grootdok – Farmanstraat

tabel 40: analyse Grootdok

Problemen en knelpunten

- grootschalige weginfrastructuur zonder voorzieningen voor fietsers;
- Singel en Henri Farmanstraat lopen evenwijdig en worden min of meer gelijkmatig belast. Uiteindelijk ligt de aansluiting met N424 momenteel nog steeds op Farmanstraat, waardoor er een grotere belasting komt op deze straat;
- het knooppunt Kennedylaan, Hogeweg, Singel, Henri Farmanstraat, is onoverzichtelijk;
- oude historische bedrijfspanden worden ingenomen door niet-havengebonden activiteiten.

Kwaliteiten en potenties

- in Farmanstraat is er industrieel waardevolle architectuur terug te vinden, die nog steeds bewaard is en gebruikt wordt als zetel voor (niet-havengebonden) bedrijven;
- de ontsluiting zal in de toekomst verlopen via Singel, in plaats van Farmanstraat. Singel heeft niet alleen een grotere draagkracht dan Farmanstraat, maar heeft tevens een betere ligging ten opzichte van de dokken.

1.6. Analyse deelsysteem Gent-noord

Dit deelsysteem vormt de grens tussen de haven en het centrum van Gent. R4-west en R4-oost worden op deze plaats verbonden via Meulestedebrug en Vliegtuiglaan/Afrikalaan, die beiden met zware congestieproblemen te kampen hebben. In de toekomst zou dit opgelost kunnen worden door een nieuwe verbinding tussen R4-west en R4-oost (Sifferverbinding), maar de eerstkomende jaren zal de huidige verbinding moeten blijven bestaan.
Over enkele jaren zal Dampoort een eerste ontlasting moeten kennen door de aanleg van Handelsdokbrug, samen met een verlegging van R40 van Dok Zuid en Noord naar de Koopvaardijlaan – Afrikalaan, waar Handelsdokbrug op zal aansluiten.

1.6.1. Ontsluiting Meulestede

tabel 42: analyse Meulestede

Meulestedebrug is een belangrijk verkeersknooppunt. In afwachting van de Sifferverbinding is dit de enige route die in het zuidelijk havengebied de linker- en rechteroever van het kanaal verbindt. Een aantal secundaire (haven)wegen en lokale wegen (Zeeschipstraat, Wondelgemkaai, Pantserschipstraat, New Orleansstraat, enz.) komen hier samen. Congestie is het logische gevolg, omdat de smalle brug en de bijhorende lichtenregeling deze verkeerstoevloed niet kan verwerken.

Problemen en knelpunten

- Meulestedebrug kent capaciteitsproblemen, omwille van de grote toevloed op de secundaire wegen;
- Port Arthurlaan heeft een dubbele functie, die afhankelijk is van de aanleg van de Sifferverbinding;
- de woonkwaliteit van New Orleansstraat staat onder druk, door de hoeveelheid vrachtverkeer tussen R4-west en R4-oost en het verkeer naar de haven (Grootdok, Noorddok, Middendok, Zuiddok) die van deze weg gebruik maken.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

Meulestede wordt ontsloten door:
- buslijn 6: Gent Watersportbaan – Mariakerke post.

- Volgende problemen worden gemeld:
  - doorstromingsproblemen aan Meulestedebrug, Wondelgem station en Dampoort;

- doorstromingsproblemen Muidebrug richting Dampoort;
- kruisen van New Orleansstraat en Goedendagstraat is zeer moeilijk tijdens de spits;
- Meulestedebrug is in zeer slechte staat;
- buslijn overbezet tijdens de spits. (Dit bewijst nog maar eens dat hier een zwaar verkeersinfarct zit: het gemotoriseerd verkeer heeft doorstromingsproblemen en het bestaand openbaar vervoeraanbod - dat eveneens met doorstromingsproblemen te kampen heeft - kan de modal split niet verder beïnvloeden omdat het de huidige vraag tijdens de spitsuren amper kan verwerken. Voor het openbaar vervoer dient zich hier uiteraard wel de potentie aan om grotere bussen in te zetten of om de frequentie tijdens de spits te verhogen);
- file op New Orleansstraat richting Wondelgem. Er werd voorgesteld om de route aan te passen via Meulestede Kerk, maar hiervoor werd een negatief advies verkregen. De zichtbaarheid op het verkeer komende van Meulestedebrug zou bij het uitrijden van Meeuwstraat onvoldoende groot zijn om deze routewijziging goed te keuren.

Kwaliteiten en potenties

- verdere uitbreiding van bedrijventerreinen richting Meulestedebrug is niet aangewezen;
- de verkeersleefbaarheid in de buurt rond Meulestedebrug kan verhoogd worden indien de verkeersdrukte afneemt;
- uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod tijdens de spits is wenselijk, omdat de huidige busdienst overbezet is.

1.6.2. Ontsluiting Wondelgem

tabel 43: analyse Wondelgem

Problemen en knelpunten

- R4 (Industrieweg) vormt een zware barrière voor fietsers die vanuit Wondelgem naar de scholen en bedrijven fietsen die tussen ringvaart en Industrieweg gelegen zijn. Omdat de omrijfactor naar de kruispunten met Grote Baan (N9) of Zeeschipstraat te groot is, steken veel fietsers ergens tussen deze twee kruispunten in, R4 over. Dit brengt bijzonder veel risico's met zich mee;
- de fietsvoorzieningen op de meeste belangrijke straten in Wondelgem zijn onvoldoende uitgewerkt (Zeeschipstraat, Evergemsesteenweg, enz.).

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Wondelgem wordt ontsloten door lijnen:
  - 1: Sint-Pietersstation – Evergem
  - 6: Gent Watersportbaan – Mariakerke Post
  - 52: Baaigem/Melle – Gent – Assenede – Boekhoute
  - 53: Gent – Bassevelde

- 54: Melle/Baaigem – Gent – Evergem Doornzele
- 57: Gent – Watervliet
- 58: Gent – Eeklo – Brugge

- Er zijn doorstromingsproblemen gesignaleerd op het kruispunt Evergemsesteenweg – Industrieweg (R4) – Zeeschipstraat (Wondelgem), richting Meetjesland en op het kruispunt Christoffelweg – Industrieweg – Zeeschipstraat, richting Gent.
- Wanneer de overweg aan Wondelgem station dichtgaat (de overweg is nog niet mechanisch geregeld), zorgt dit voor een extra wachttijd voor buslijn 6.
- Het kruisen van de Industrieweg duurt lang voor tramlijn 1. Er wordt gevraagd om de lichtenbeïnvloeding te optimaliseren.

Kwaliteiten en potenties

- de tramlijn naar Gent kan een alternatief vormen voor het autoverkeer, maar dan zullen er waarschijnlijk een aantal extra maatregelen nodig zijn om de modal split te beïnvloeden in het voordeel van de tram;
- waar de tramlijn halteert (buurt van het station), zijn er degelijke fietspaden voorzien.

1.6.3. Ontsluiting Zeeschipstraat/Meulestedebrug

Problemen en knelpunten

- door de verschillende secundaire en lokale wegen die hier samenkomen is het kruispunt aan de Meulestedebrug overbelast;
- Meulestedebrug zelf heeft een beperkte capaciteit door de geringe breedte van de brug en de afstelling van de verkeerslichtenregeling. Daar komt bij dat deze brug beweegbaar is en periodiek onderbroken wordt voor het wegverkeer, om een schip door te laten;
- het kruispunt is bovendien onoverzichtelijk en onvoldoende uitgebouwd voor zachte weggebruikers.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Zeeschipstraat/Meulestedebrug wordt bediend door buslijnen:
  - 6: Gent Watersportbaan – Mariakerke Post
  - 52: Baaigem/Melle – Gent – Assenede – Boekhoute
  - 53: Gent – Bassevelde
  - 54: Melle/Baaigem – Gent – Evergem Doornzele
  - 57: Gent – Watervliet
  - 58: Gent – Eeklo – Brugge
- doorstromingsproblemen worden gemeld op:
  - kruispunt Evergemsesteenweg – Industrieweg (R4) – Zeeschipstraat (Wondelgem), richting Meetjesland (alle lijnen, behalve buslijn 6)
  - kruispunt Christoffelweg – Industrieweg (R4) – Zeeschipstraat, richting Gent (alle lijnen, behalve buslijn 6)
  - file op Meulestedebrug (buslijn 6). Brug is bovendien in zeer slechte staat.

Kwaliteiten en potenties

- in deze omgeving zou een evenwicht gevonden kunnen worden tussen wonen, werk en recreatie. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door een scheiding van de functies. De woonstraten naast de secundaire wegen kunnen een onderling systeem gaan vormen en met behulp van ventwegen of een beperkt aantal aansluitingen op de secundaire weg aangesloten worden;
- Zeeschipstraat zou het doorgaand verkeer richting Gent zo veel mogelijk moeten opvangen, zodat Evergemsesteenweg ontlast wordt en als doortocht heringericht kan worden;
- de capaciteit van de Zeeschipstraat kan verhoogd worden indien het kruispunt aan Meulestedebrug opgelost wordt.

1.6.4. Ontsluiting Sint-Amandsberg

Analyse

tabel 45: analyse Sint-Amandsberg

Problemen en knelpunten

- Gent-Dampoort is een zwaar knelpunt;
- bepaalde lokale straten sluiten aan op N424 (primaire weg type II). Het is vanuit de functie van N424 niet langer wenselijk dat een aantal van deze – zeer lokale – straten rechtstreeks aansluiten op N424. Dit standpunt kan later vertaald worden in een streefbeeld voor dit tracé. Het gaat onder meer over de volgende lokale wegen:
  - Slotendries
  - Gentstraat
  - Motorstraat

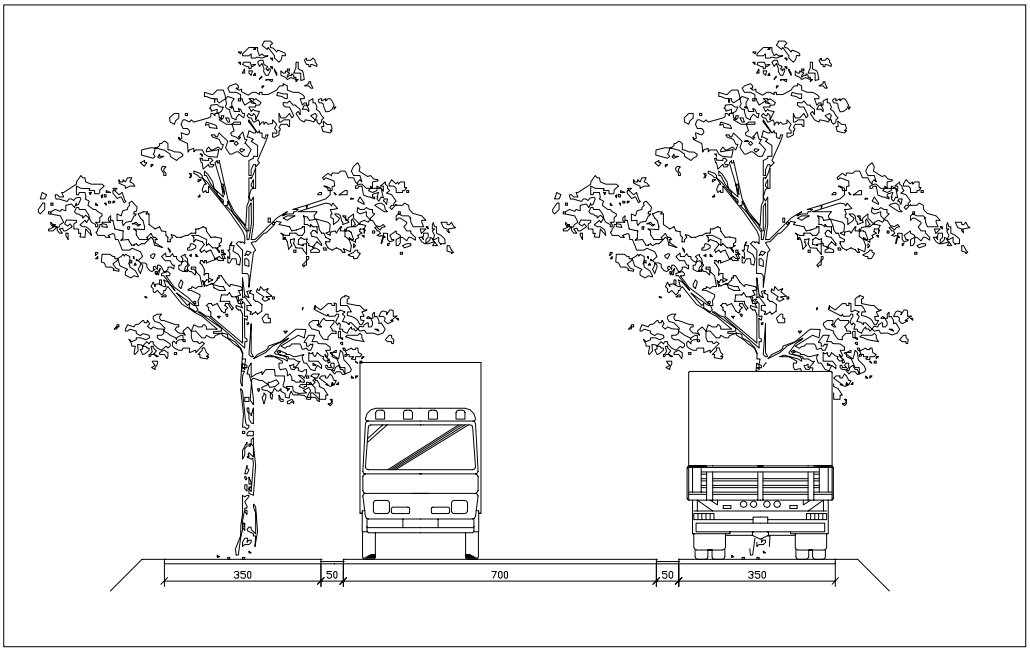
Kwaliteiten en potenties

- openbaar vervoerknooppunt;
- beter op elkaar afstemmen van treinverkeer en bussen;
- ondertunneling sporen Gent-Dampoort voor een betere bereikbaarheid langs beide zijden van het station (groter werkingsveld);
- stationsomgeving aanpassen + stationsgebouw beter uitbouwen en aangenamer maken;
- enz.

2. Confrontatie bestaande met gewenste toestand

2.1. Secundaire havenwegen

2.1.1. Bestaand profiel



figuur 5: bestaand profiel secundaire havenweg

De meeste bestaande havenwegen hebben een profiel met 2 rijstroken van 4 meter breed. Waar er ruimte is, ligt er vaak een parkeerstrook aan beide zijden van de weg, waar vrachtwagens kunnen halt houden of opleggers kunnen geparkeerd worden.

Momenteel wordt door het havenbedrijf bij nieuwe secundaire havenwegen een dubbelrichtingsfietspad voorzien aan één zijde van de weg. Zo blijft er meer ruimte over voor nutsleidingen en rioleringen. Dit is echter alleen maar mogelijk indien er weinig kruispunten en/of ingangen zijn, zodat er voor de fietsers niet te veel conflictpunten ontstaan met afdraaiend verkeer.

2.1.2. Gewenst typeprofiel

figuur 6: gewenst typeprofiel secundaire havenweg [25]

Bij het gewenst typeprofiel van een secundaire havenweg worden 2x1 rijstroken voorzien. De rijstroken zijn elk 3,50 meter breed, de aanliggende goten zijn nog eens 50 cm breed.

Voor de fietsvoorzieningen langs de secundaire havenweg, baseren we ons op het vademecum fietsvoorzieningen. Voor een secundaire havenweg zijn volgende elementen van belang voor fietsers:

- de ontwerpsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer;

[25] Deze figuur is te groot om ze rechtstreeks in te voegen in de tekst. Daarom is ze manueel toegevoegd aan dit document en kan u de figuur op één van de volgende pagina's terugvinden.

- de gevolgen van de ontwerpsnelheid op de keuze tussen vrijliggende en aanliggende, verhoogde fietspaden;
- de gevolgen van de ontwerpsnelheid op de oversteekbaarheid voor fietsers;
- de beschikbare ruimte en de beperkingen/mogelijkheden die hierdoor ontstaan;
- de keuze tussen enkel- en dubbelrichtingsfietspaden;
- de afmetingen van de enkelrichtings- en dubbelrichtingsfietspaden.

Het vademecum fietsvoorzieningen vraagt bij snelheden van 70 km/h of meer vrijliggende fietspaden. Een vrijliggend fietspad is een fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door den veiligheidsstrook van minimaal 1 meter die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook, enz.)
Indien de veiligheidsstrook een beperktere breedte heeft, moet een verticale fysieke scheiding (haag, scherm, muurtje, vangrail, enz.) de overschrijding door rijdend verkeer verhinderen.
Indien een voldoende verticaal scheidend element is aangebracht tussen de rijweg en het fietspad, kan een fietspad met tussenstrook vanaf 70 cm ook als vrijliggend beschouwd worden. Dergelijke verticale elementen worden overigens liefst ook bij grotere strookbreedten voorzien, omdat dit het subjectief veiligheidsgevoel (en de reële veiligheid) verhoogt.
Bij het gebruik van doorlopende schermen (bijvoorbeeld hagen, muurtjes, enz.) dient de nodige aandacht besteed te worden aan een comfortabele bereikbaarheid van het vrijliggend fietspad op regelmatige afstand. Bij zeer drukke verkeerswegen buiten de centrumgebieden (bijvoorbeeld 2x2 rijstroken) kan deze oversteekbaarheid gekanaliseerd worden via beveiligde oversteekplaatsen.

De aanleg van een aanliggend dubbelrichtingsfietspad dient vermeden te worden, zelfs indien het fietspad verhoogd wordt. Fietsers in één van beide richtingen zouden dan te dicht bij de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer moeten rijden. Nog meer dan bij enkelrichtingsfietspaden is hier een afscherming door middel van een veiligheidsstrook gewenst.

Een afgescheiden enkelrichtingsfietspad dient minstens 1,75 meter breed te zijn. Een dubbelrichtingsfietspad vraagt minstens 2,50 meter. Bij deze breedtes dienen nog veiligheidsstroken geteld te worden, zoals hierboven beschreven.

Omwille van deze randvoorwaarden, wordt het gewenst profiel van een secundaire havenweg uitgerust met twee enkelrichtingsfietspaden. Indien het gewenst typeprofiel niet haalbaar is, omwille van harde hindernissen die de beschikbare wegbreedte beperken, kan overgegaan worden naar een alternatief. Voor de secundaire weg zijn, in dalende volgorde volgende alternatieven mogelijk:
- een profiel met twee enkelrichtingsfietspaden, waarbij de minimumbreedte van het fietspad bewaard blijft op 1,75 m, maar de schrikstrook vermindert naar 70 cm. Op deze schrikstrook wordt dan een harde barrière voorzien, die het fietspad van de rijweg afschermt (bijvoorbeeld hagen, muurtjes, enz.);
- een profiel met een dubbelrichtingsfietspad. Hierbij is de minimumbreedte van het fietspad 2,50 meter en bedraagt de schrikstrookbreedte minimum 1 meter;
- een profiel met een dubbelrichtingsfietspad en een versmalde schrikstrook. Hierbij wordt de breedte van het dubbelrichtingsfietspad bewaard op 2,50 meter, maar versmalt de schrikstrook naar minimum 70 cm. Tegelijkertijd wordt op de schrikstrook een harde barrière voorzien die het fietspad van de rijweg afschermt.

Voor elk van deze alternatieven geldt dat de oversteekbaarheid voor fietsers gewaarborgd moet blijven. De oversteekbaarheid wordt op regelmatige afstand gegarandeerd door vraagafhankelijke verkeerslichten.

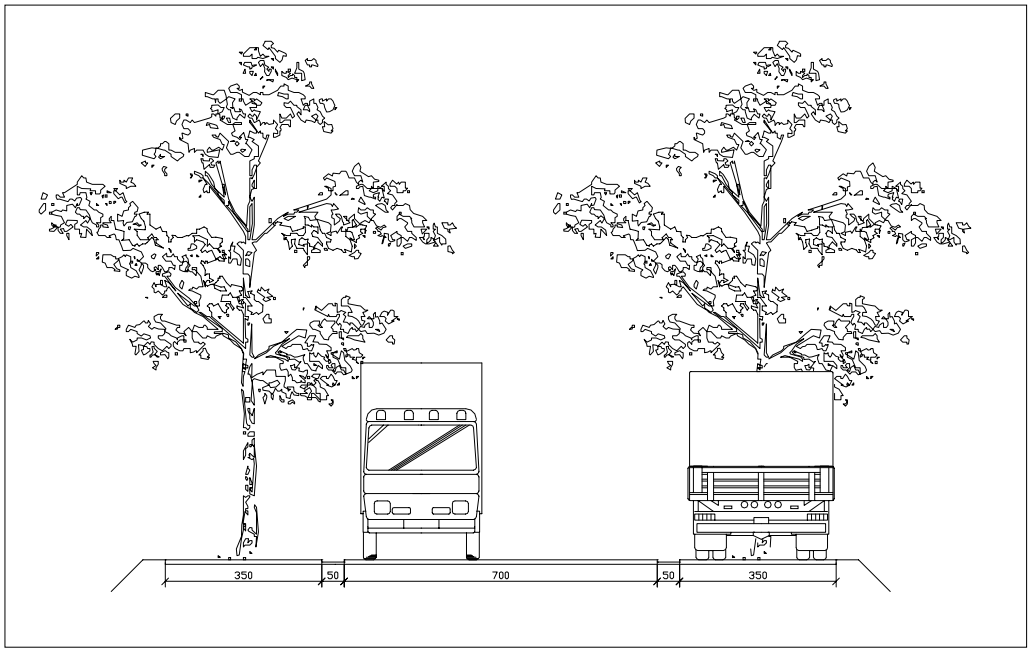
figuur 7: gewenst typeprofiel secundaire havenweg rond Kluizendok [26]

Rond Kluizendok zou de secundaire havenweg uit een 2x2-profiel kunnen bestaan. Bij dit profiel wordt aan één zijde (noordzijde) een dubbelrichtingsfietspad voorzien van minimum 2,5 meter breed. De afstand tussen de weg en het dubbelrichtingsfietspad moet minimum 1 meter bedragen [27]. Bij het voorzien van slechts één fietspad dienen er voldoende veilige oversteekplaatsen voor fietsers voorzien te worden. Deze oversteekplaatsen worden geregeld met vraagafhankelijke lichten, waarbij een drukknop de voorkeur krijgt op detectielussen in het fietspad. Detectielussen voor fietsers zijn door hun gevoelige afstelling en oppervlakkige ligging in het wegdek redelijk broos en bijgevolg minder duurzaam.
Bedrijfstoegangen worden op een secundaire havenweg enkel toegankelijk gemaakt via een rechts-in, rechts-uit systeem. Vooral bij een 2x2-profiel wordt linksafslaand verkeer verboden. Bij een 2x1-profiel kan er – bij voldoende ruimte – een afslagstrook voorzien worden voor linksafslaand verkeer. Indien er onvoldoende ruimte is voor een linksafstrook, dienen rotondes voorzien te worden. Op deze manier kan het vrachtverkeer keren om zo de bedrijven vlot en veilig te kunnen bereiken.

2.2. Lokale havenwegen

2.2.1. Havenverbindingsweg

Bestaand profiel



figuur 8: bestaand profiel havenverbindingsweg

De meeste lokale havenwegen bestaan uit 2x1 rijstroken van elk ongeveer 4 meter breed.

26 deze figuur is te groot om rechtstreeks in te voegen in het document. Daarom is ze manueel toegevoegd. U vindt de figuur op één van de volgende bladzijdes.

27 de maatvoeringen zijn overgenomen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Gewenst typeprofiel

figuur 9: gewenst typeprofiel havenverbindingsweg [28]

Havenverbindingswegen hebben een lagere categorie dan secundaire havenwegen en worden toegepast aan R4-oost. Op deze manier wordt het verschil in categorie tussen R4-west (primaire weg type I) en R4-oost (primaire weg type II) bevestigd en versterkt. Dit betekent ook dat de snelheid op havenverbindingswegen lager zal liggen dan bij secundaire havenwegen.
Bij havenverbindingswegen worden geen parkeerstroken voorzien. Aan beide zijden van de weg komen enkelrichtingsfietspaden van minimum 1,75 meter breed, die op een harde fysieke manier van de rijweg afgescheiden zijn.

2.2.2. Havenontsluitingsweg

Bestaand profiel

Hetzelfde profiel als bij de havenverbindingsweg: 2x1 rijstroken met een breedte van elk 4 meter.

Gewenst typeprofiel

figuur 10: gewenst typeprofiel havenontsluitingsweg

De ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/h. De rijweg bestaat uit 2 rijstroken van 3,25 meter breed. De goten zijn 50 cm breed. Het fietsverkeer dat van deze weg gebruik maakt, wordt via twee vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1,75 meter breed afgewikkeld. Deze enkelrichtingsfietspaden zijn fysiek afgescheiden van de rijweg.

Er worden zeker fietspaden voorzien indien de weg deel uitmaakt van een fietsroute.

2.2.3. Havenerftoegangsweg

Bestaand profiel

De rijweg bestaat uit 2 rijstroken van 4 meter breed (3,5 meter + goot van 50 cm).

Gewenst typeprofiel

figuur 11: gewenst typeprofiel havenerftoegangsweg

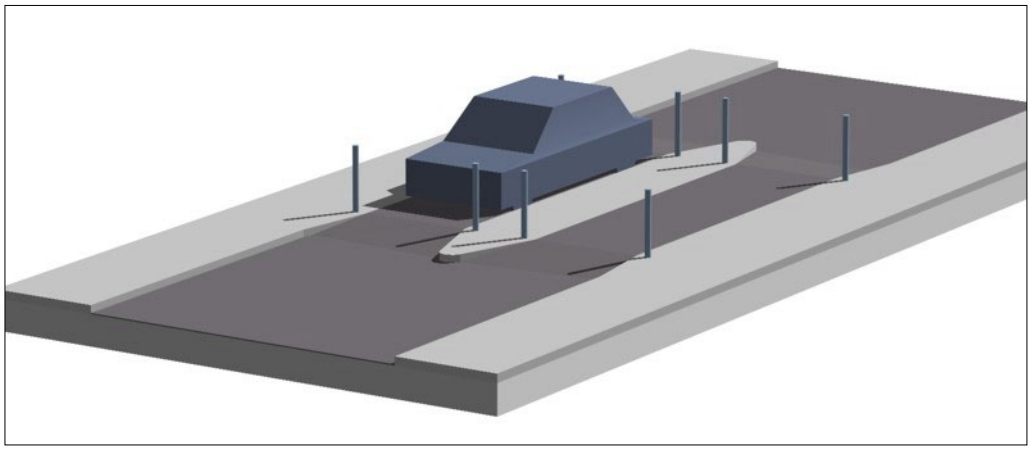
Er wordt een rijweg ontworpen van 6 meter breed. Afzonderlijke fietsvoorzieningen worden niet voorzien, aangezien het hier om erftoegangswegen gaat. Bij dit profiel is het mogelijk om twee fietsers en een vrachtwagen elkaar vlot te laten kruisen. Twee vrachtwagens kunnen elkaar ook vlot passeren. Indien er twee vrachtwagens en een fietser elkaar gelijktijdig tegenkomen, moet één vrachtwagen achter de fietser blijven rijden tot hij eventueel kan inhalen.

[28] de figuren 9, 10 en 11 zijn manueel toegevoegd aan het document en kan u op één van de volgende pagina's terugvinden.

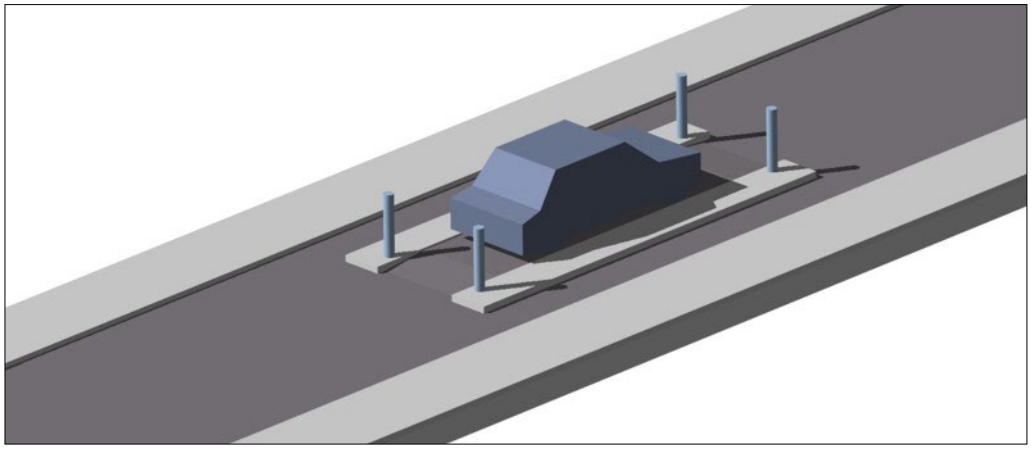
3. Actieplan

3.1. Vrachtwagensluizen

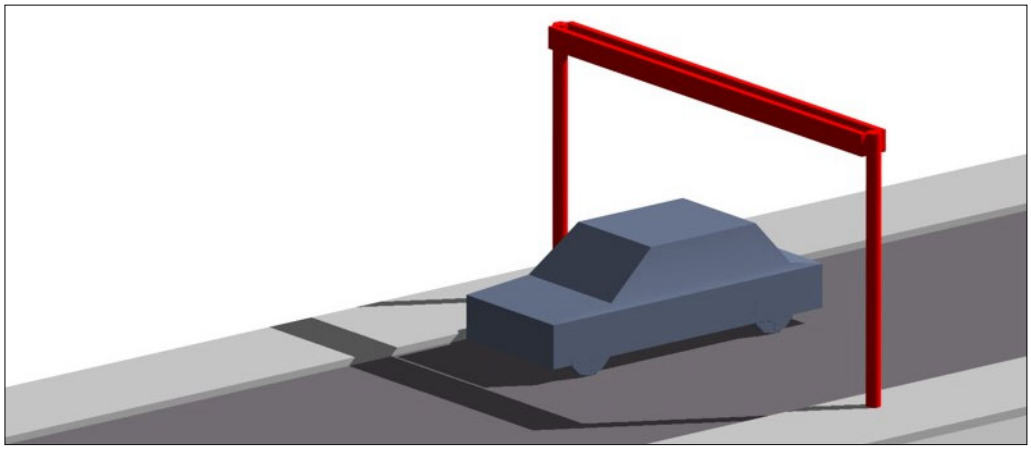
3.1.1. Fysische vrachtwagensluizen



figuur 12: vrachtwagensluis: wegversmalling



figuur 13: vrachtwagensluis: wegversmalling met fietsdoorsteken



figuur 14: vrachtwagensluis: hoogtebeperking

Om economisch verkeer te scheiden van het lokale verkeer, worden op verschillende plaatsen vrachtwagensluizen voorzien. De sluizen komen in Rieme, Doornzele, Evergem (Langerbruggestraat), Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel. Deze vrachtwagensluizen worden toegepast om het doorgaand vrachtverkeer te vermijden. Lokaal vrachtverkeer zoals verhuiswagens, laden en lossen, en anderen kunnen via een omweg (langs het bovenliggend wegennet) wel ter plaatse geraken. In de centra van Wachtebeke en Oostakker wordt een filter ingebouwd om sluipverkeer te weren.
Voor bussen en hulpdiensten wordt de mogelijkheid geboden om, met behulp van bijvoorbeeld verzinkbare palen, de vrachtwagensluis te passeren. Bij het systeem van de hoogtebeperking stelt zich wel een probleem voor de bediening door een lijnbus. Het wordt dan ook streng afgeraden dit type sluis te gebruiken op bestaande of te verwachten busroutes.

3.1.2. Electronische vrachtwagensluizen

Afgezien van harde, fysische maatregelen die vrachtwagens kunnen weren, zijn er ook verschillende meer “subtiele” maatregelen mogelijk, die het vrachtverkeer uit de woonkernen houden. De meeste van deze electronische systemen zijn gekoppeld aan een onbemande camera. Zo zijn bijvoorbeeld volgende systemen technisch haalbaar:

- registratie met behulp van electronische ogen (die ingesteld zijn op een bepaalde breedte en hoogte) en een onbemande camera activeren wanneer een voertuig het electronisch oog activeert;
- detectie door middel van een weegbrug (eveneens gekoppeld aan een onbemande camera);
- bij verdere invoering van GPS-systemen in vrachtwagens, kan ook een detectiesysteem op basis van GPS onderzocht worden.
- enz.

AWV wenst vooral deze electronische vrachtwagensluizen verder te onderzoeken en in te voeren. De meeste van deze systemen worden momenteel echter nog niet juridisch ondersteund. Een (tijdelijke) invoering van een fysische vrachtwagensluis zou bijgevolg nodig kunnen zijn bij de uitvoering van het raamplan R4-west en R4-oost, tot de wetgeving aangepast is en overgeschakeld kan worden op een electronisch systeem.

3.2. Oriëntatiehavens

figuur 15: mogelijke locaties voor oriëntatiehavens [29]

Het economisch verkeer heeft nood aan plaatsen waar ze even kunnen parkeren om zich te oriënteren. Hiervoor worden oriëntatiehavens voorzien. Deze oriëntatiehavens worden voorzien op de hoofdwegen (E17, E40 en N49/A11). De beschikbare informatie op de hoofdwegen hoeft niet erg gedetailleerd te zijn, maar moet de gewenste route (via de hoofd- en primaire wegen) naar de haven duidelijk maken.

Voor het havengebied wordt een signalisatieplan opgemaakt, waardoor oriëntatiehavens niet nodig zijn op het niveau van de primaire wegen R4-west en R4-oost.

De exacte ligging van de oriëntatiehavens wordt weergegeven in figuur 15.

[29] deze figuur is manueel toegevoegd aan het document en kan u op één van de volgende pagina’s terugvinden.

3.3. Intern fietsroutenetwerk

3.3.1. Algemeen

Om het fietsgebruik in de haven te bevorderen moet er in de haven een degelijk en veilig fietsroutenetwerk uitgebouwd worden. Dit netwerk moet logisch aansluiten op het netwerk buiten het havengebied.

3.3.2. Uitbouw van het netwerk

Het fietsroutenetwerk dat in deze studie als een 'Ontwerp-fietsroutenetwerk Gentse Haven' wordt opgenomen, stuurt de investeringen rond fietsinfrastructuur. Bovendien is het provinciaal subsidiereglement gekoppeld aan dit fietsroutenetwerk.

Hoe dit netwerk concreet vormgegeven wordt, hangt van verschillende factoren af. Zo zijn ondermeer oversteekbaarheid, directheid, comfort, veiligheid en continuïteit belangrijke uitgangspunten.

Het netwerk zelf kan opgebouwd worden via fietspaden, maar ook via fietswegen (brede wegen enkel gereserveerd voor fietsers). Fietspaden kunnen naast de belangrijkste wegen gelegd worden, terwijl fietswegen bruikbaar zijn voor directe verbindingen tussen bedrijventerreinen of alternatieve wegen, indien de veiligheid bij fietspaden naast de belangrijkste havenwegen niet gewaarborgd kan worden. Op dit ogenblik is er bijvoorbeeld een fietsdoorsteek tussen Moervaartstraat en Terdonk-veer. Deze doorsteek zou kwalitatief veel beter uitgewerkt kunnen worden indien het smalle strookje verbreed wordt en het wegdek voldoende comfortabel is voor fietsers. Een logisch vervolg van deze fietsdoorsteek zou al een aanzet kunnen zijn voor een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk in de haven.

3.3.3. Gewenste structuur van het netwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

Het gewenste fietsroutenetwerk wordt op gedetailleerde schaal voor de haven uitgewerkt. Hierbij zouden voor sommige delen van het netwerk onteigeningen kunnen nodig zijn. Voor deze onteigeningen kan een subsidiëringssysteem op poten gezet worden.

3.4. Criteria om prioriteiten te bepalen

Niet alle benodigde ingrepen kunnen gelijktijdig worden uitgevoerd. Daarom is het noodzakelijk dat er op voorhand bepaald wordt welke acties er eerst ondernomen zullen worden en welke later volgen.

Het koppelen van ingrepen op het onderliggend wegennet kan, zal en moet meeliften met deelgebiedsontwikkeling. Zo zullen bijvoorbeeld de ruimtelijke ontwikkelingen rond Kluizendok infrastructuurwerken vragen, die bij uitvoering eveneens ingrepen vereisen op het onderliggend wegennet. Ook de aanpassingen aan het hoofd- en primaire wegennet vereisen onmiddellijk ingrepen op het onderliggend wegennet. Bijgevolg zijn de prioriteiten vaak afhankelijk van de geplande uitvoering van deze ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op hoger niveau.

De actielijst wordt dan ook gedeeltelijk opgemaakt aan de hand van de geplande werkzaamheden door ondermeer het Havenbedrijf en AWV.

Om de overige prioriteiten tegen elkaar af te wegen worden volgende criteria tegenover elkaar afgewogen:
- veiligheid
- staat van de huidige inrichting
- aantal gebruikers
- vermoedelijke kostprijs van de ingreep
- vermoedelijke opbrengst van de ingreep
- tijdelijke en goedkope alternatieven (mogelijke tijdelijke ingrepen die als goedkoop alternatief kunnen dienen in afwachting van de definitieve herinrichting)
- enz.

3.5. Actielijst voor de haven

Zie ook kaart 5.
Bij de timing worden volgende termen gehanteerd:
- Korte termijn: aanvatting van de werken worden nu voorzien (2003 - 2004)
- Middellange termijn: aanvatting van de werken voor 2006 - 2007
- Lange termijn: aanvatting van de werken vanaf 2008 – 2009 of later

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
Infrastructurele maatregelen: herinrichtingen van wegen, aanleg nieuwe wegen					
uitvoering raamplan R4-west					
1.	knooppunt 1-west	omvormen N49 tot volwaardige snelweg	omvormen knooppunt R4-west met N49 tot volwaardige autosnelwegaansluiting, fietsers worden met tunnels onder dit knooppunt geloodsd.	AWV	
2.	brug van Zelzate, komende van Rieme	conflicten tussen afslaande vrachtwagens en fietsers vermijden	invoeren vrachtwagenverbod op rechtsafslaan	AWV	KT
3.	Zelzate: Assenedesteenweg tussen R4 en Tweede Gidsenlaan	sluipverkeer vrachtwagens vermijden bij plaatsing vrachtwagensluis Rieme.	invoeren vrachtwagenverbod	AWV	KT
4.	Rieme-noord	ruimtelijke inpassing en ontwikkeling bedrijventerrein Rieme-noord	opmaken van een RUP	Havenbedrijf	KT
5.	knooppunt 2-west	ontwikkelen en ontsluiten van het bedrijventerrein Rieme-noord. Aansluiting op R4-west (na het tot stand komen van RUP Rieme-noord) + verminderen vrachtverkeer in Rieme-centrum	aanleggen van een Hollands complex ter hoogte van Rieme-noord en aanleggen nieuwe noordelijke ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Mervielde.	AWV	MT
6.	N474 Kuhlmannkaai	ontsluiting haven-west + verdelen economisch verkeer over westelijk havendeel.	omvorming naar secundaire havenweg, gekoppeld aan rondweg rond Kluizendok en aansluiting op knooppunt 9-west.	Havenbedrijf	MT
7.	N474 Kuhlmannkaai / Kanaalstraat	weren van doorgaand vrachtverkeer door de kern van Rieme (gekoppeld aan uitvoering knooppunt 2-west)	invoeren vrachtwagensluis	Havenbedrijf	KT
8.	bedrijventerrein Rieme	weren van vrachtverkeer door de kern van Rieme	nieuwe zuidelijke uitrit bedrijventerrein Rieme langs nieuw tracé Kanaalweg naar ovaal van Wippelgem	Evergem	MT
9.	Rieme, tussen Mervielde en Bombardementstraat	verminderen vrachtwagendruk op kern Rieme	nieuwe verbindingsweg	Evergem	MT
10.	Kanaalstraat Rieme en Riemsesteenweg	verblijfsfunctie benadrukken en verbeteren	herinrichting als doortocht met nadruk op leefbaarheid, met een mogelijke inrichting als zone 30 waar nodig.	Evergem	MT
11.	N474 – Rieme-centrum	uitbouwen fietsroutenetwerk	voorzien van fietsinfrastructuur aan N474 (havenroute) en Kanaalstraat (bovenlokaal fietsroutenetwerk).	Evergem, havenbedrijf en Provincie	MT
12.	knooppunt 3-west	vermijden van sluipverkeer door de kernen van Rieme en Ertvelde.	afsluiten R4 van Riemsesteenweg, R4-west duikt onder Riemsesteenweg.	AWV	MT (2007)
13.	Riemsesteenweg	uitbouwen fietsroutenetwerk (gekoppeld aan de uitvoering van knooppunt 3-west)	voorzien van degelijke fietsvoorzieningen tussen Ertvelde en Rieme als onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	AWV	MT

14.	Kluizendok	ontwikkelen en ontsluiten nieuwe bedrijvigheid aan Kluizendok + verminderen vrachtwagendruk in de kern van Rieme.	realisatie van het verbindend deel van rondweg Kluizendokcomplex tussen Hoogstraat en het ovaal van Wippelgem realisatie van het ontsluitend deel van de rondweg Kluizendokcomplex	AWZ, havenbedrijf	MT
15.	knooppunt 5-west	ontsluiting bedrijventerrein De Nest, verbinden Kanaalweg (N474) met R4-west, verbinden Wippelgem met R4-west	uitbouwen ovaal van Wippelgem	AWV	
16.	knooppunt 4-west	uitbouwen fietsroutenetwerk, gekoppeld aan knooppunt 5-west	fietstunnel onder R4-west en spoorlijn 55, evenals onder het ovaal parallel aan R4-west.	AWV	
17.	Evergem	ontsluiten woonkernen naar ovaal van Wippelgem en vermijden zwaar verkeer door kernen (gekoppeld aan aanleg knooppunt 5-west)	aansluiting tussen secundaire havenweg en ovaal van Wippelgem en voorzien van vrachtwagensluis ter hoogte van Doornzele	AWV, Evergem	
18.	knooppunt 6-west	uitbouwen R4-west als primaire weg type I + verbeteren leefbaarheid in kernen rondom	afsluiten Droogenbroodstraat van R4-west: Droogenbroodstraat gaat met brug over R4.	AWV	LT
19.	Droogenbroodstraat	uitbouwen fietsroutenetwerk, gekoppeld aan uitwerking knooppunt 6-west	aanleggen van fietsvoorzieningen op brug over R4-west (Droogenbroodstraat) + op de rest van het traject Droogenbroodstraat.	AWV	LT
20.	N458	verbinden N458 (Wippelgem, Ertvelde) met ovaal van Wippelgem en R4-west. (gekoppeld aan afsluiten Droogenbroodstraat)	herinrichten N458 en aantakken N458 met ovaal van Wippelgem. De nodige aandacht dient voorzien te worden aan de afwikkeling van fietsers.	AWV, provincie	LT
21.	knooppunt 7-west	uitbouwen R4-west als primaire weg type I, vermijden sluip- en vrachtverkeer door kernen van Evergem en Doornzele.	R4 duikt onder Elslo, spoorlijn 55 kruist Elslo gelijkgronds, en wordt met slagbomen geregeld.	AWV	MT
22.	Doornzeledries	weren van vrachtverkeer door de kern van Doornzele (gekoppeld aan uitvoering knooppunt 7-west)	invoeren vrachtwagenfilter	Evergem	
23.	Elslo	uitbouwen fietsroutenetwerk (gekoppeld aan uitvoering knooppunt 7-west)	aanleggen van fietsvoorzieningen op Elslo (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en oost-west oeververbinding).	AWV, Evergem, Provincie	
24.	knooppunt 8-west	aansluiting op R4-west	aanleg van een Hollands complex, gecombineerd met een tunnel onder Langerbruggestraat. Spoorlijn 55 gaat over Langerbruggestraat.	AWV	MT
25.	Langerbruggestraat	uitbouwen fietsroutenetwerk (gekoppeld aan de uitwerking van knooppunt 8-west)	voorzien van veilige fietsvoorzieningen ter hoogte van het op- en afrittencomplex aan knoop 8-west. Langerbrugge maakt deel uit van een oost-west oeververbinding voor fietsers.	AWV, Evergem en Provincie	
26.	Langerbruggestraat	weren van vrachtverkeer uit de kern van Langerbrugge (gekoppeld aan uitvoering knooppunt 8-west)	invoeren vrachtwagensluis	AWV, Evergem	
27.	knooppunt 9-west	omvormen R4-west tot primaire weg type I	R4-west gaat onder Zeeschipstraat, Evergemsesteenweg en de tramlijnen door, maar heeft aansluitingen op Evergemsesteenweg en Zeeschipstraat.	AWV	MT (gelijktijdig met aanleg secundaire havenweg rond Kluizendok en aanpassing N474 naar secundaire havenweg)
28.	knooppunt 9-west	ontsluiting havengebied-west naar R4-west (gekoppeld aan aanleg knooppunt 9-west)	aantakken secundaire havenweg op knooppunt 9-west via Zeeschipstraat/Pantserschipstraat.	AWV	
29.	Stora – Langerbrugge	uitbreiden en ontsluiten bedrijventerrein	de secundaire havenweg wordt omgelegd om het bedrijventerrein van Stora uit te breiden en beter te ontsluiten. Deze secundaire havenweg takt aan op Pantserschipstraat/Zeeschipstraat.	AWV, havenbedrijf	in uitvoering
30.	knooppunt N456/N458 (Meulestedebrug)	doorstroming bevorderen, veiligheid verhogen, vernieuwen versleten brugconstructie (gekoppeld aan uitbouw tijdelijk alternatief voor Sifferverbinding)	heraanleg Meulestedebrug, met inbegrip van een nieuwe brugconstructie en de nodige aandacht voor de afwikkeling van fietsers	AWV, provincie, AWZ?	KT
31.	Sifferdok	verbinden R4-west en R4-oost met elkaar en met de haven. Afnemen verkeersdrukte in het noorden van Gent (omgeving Meulestede)	aanleg nieuwe Sifferverbinding	AWV	LT
32.	knooppunt 10-west	vlotte afwikkeling Sifferverbinding met R4-west	uitbouwen van een conflictvrij knooppunt, waarbij de nieuwe Sifferverbinding wordt aangesloten op R4-west	AWV	
33.	havengebied-west	het goed functioneren van het havenverkeer bevorderen.	aanpassen weginfrastructuur aan functionele categorisering zoals voorgesteld in dit raamplan onderliggend wegennet.	Havenbedrijf	LT
Uitvoering raamplan R4-oost					
34.	knooppunt 1-oost, Tractaatweg	verbinden R4-oost met Tractaatweg (richting Nederland)	Tractaatweg wordt via een tunnel op R4-oost aangesloten. J.-F. Kennedylaan-noord, Leegstraat en de opritten naar R4-oost worden via een lichtengeregeld kruispunt met elkaar verbonden, op het dak van de tunnel.	AWV	MT

35.	knooppunt 1-oost	uitbouwen fietsroutenetwerk, gekoppeld aan de uitwerking van knooppunt 1-oost.	De bovenlokale functionele fietsroute loopt via J.-F. Kennedylaan-noord en Leegstraat. Goede fietsvoorzieningen tussen beiden zijn dan ook noodzakelijk. Veilige oversteekmogelijkheden aan het kruispunt met Leegstraat, de opritten naar R4-oost en J.-F. Kennedylaan is een belangrijk aandachtspunt.	AWV, Zelzate en Provincie	
36.	knooppunt 2-oost, Rijkswachtlaan – Akker	afleiden doorgaand verkeer naar R4-west, behoud van bestemmingsverkeer op R4-oost.	via een rotonde worden Rijkswachtlaan, Akker en de verbinding met de KMO-zone ten noorden van N49 op R4-oost aangesloten. Bestemmingsverkeer voor R4-oost, komende van het noorden dient gebruik te maken van de rotonde, doorgaand verkeer wordt afgeleid naar R4-west, via N49.	AWV	MT
37.	knooppunt 3-oost	aansluiting N49 op R4-oost (gekoppeld aan aanleg knooppunt 2-oost)	bestemmingsverkeer naar R4-oost is enkel bereikbaar via knooppunt 2-oost, komende van Antwerpen. Komende van Knokke, dient men af te rijden aan R4-west en via J.-F. Kennedylaan-noord te rijden. R4-oost loopt, net zoals de spoorlijn, onder N49/A11 door.	AWV	in uitvoering (einde voorzien rond december 2005)
38.	knooppunt 4-oost	aansluiten N449, en bedrijventerrein Rosteyne met R4-oost	aansluiting via een gelijkgrondse rotonde (ter hoogte van OCAS) om R4 geen snelle, doorgaande functie toe te kennen. Bedrijventerrein Rosteyne, N449 en de op- en afritten naar N49 worden op deze rotonde aangesloten. Tevens worden fietstunnels voorzien.	AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	KT
39.	Wachtebeke-centrum	vermijden doorgaand vrachtverkeer en sluipverkeer door kern (gekoppeld aan uitwerking knooppunt 4-oost)	invoeren (vrachtwagen)filter in kern Wachtebeke	Wachtebeke	
40.	N449	verbeteren verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (gekoppeld aan invoeren vrachtwagenfilter in Wachtebeke-centrum en inrichting knooppunt 4-oost)	herinrichten N449 als secundaire weg type II, met inbegrip van de aanleg van degelijke fietsvoorzieningen en een doortochtherinrichting in het centrum van Wachtebeke	AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	KT (MT)
41.	knooppunt 4bis-oost	betere opvang verkeer bij ploegenwisselingen van Sidmar.	er wordt een afzonderlijke aansluiting voorzien voor Sidmar, op R4-oost.	AWV	LT
42.	knooppunt 4bis-oost	uitbouwen fietsverbinding met Sidmar (gekoppeld aan uitwerking knooppunt 4bis-oost)	omwille van de grote hoeveelheid werknemers is een belangrijke fietsverbinding met Sidmar belangrijk. Fietsers worden via een tunnel onder R4-oost en onder de spoorlijn verbonden met Sidmar.	AWV, Wachtebeke en Provincie	
43.	knooppunt 5bis-oost	verminderen sluipverkeer door Sint-Kruis-Winkel	de huidige aansluiting op R4-oost wordt verlegd naar het zuiden, via een nieuwe parallelroute, ten oosten van R4-oost. Voor fietsers komt ter hoogte van de oude aansluiting een fietstunnel onder R4-oost naar Knippegroen.	AWV, Gent	LT
44.	knooppunt 5-oost	ontsluiten nieuwe ontwikkelingen Rodenhuize, en Moervaart-noord via R4-oost.	ten zuiden van knooppunt 5bis-oost wordt een Hollands complex aangelegd, waardoor zowel Sint-Kruis-Winkel, als de nieuwe ontwikkelingen ter hoogte van Rodenhuize en Moervaart-noord (via een parallelweg) worden aangesloten op R4-oost.	AWV	MT
45.	knooppunt 5-oost	ontlasten Sint-Kruis-Winkel van zwaar verkeer (gekoppeld aan uitvoering knooppunt 5-oost)	invoeren vrachtwagensluis.	Gent	KT
46.	knooppunt 6-oost, omgeving Moervaart	ontsluiten bedrijventerrein Moervaart-noord en –zuid via R4-oost	door de onderdoorgangen onder R4-oost aan Moervaart, is het mogelijk om aan beide zijden van Moervaart aansluitingen te voorzien. Desteldonk wordt enkel aangesloten richting Zelzate. Via het complex Moervaart en het complex Skalden kan men dan op de andere rijvakken komen.	AWV	MT
47.	knooppunt 6bis – Energiestraat	ontsluiting Moervaart-zuid en Skaldenpark indien knooppunt 6 en 7 de vraag niet meer kunnen volgen.	ontwikkeling van knooppunt 6bis (halve aansluiting) tot een Hollands complex.	AWV	LT
48.	Desteldonk	uitbouw fietsroutenetwerk, gekoppald aan realisatie knooppunt 6bis en 7-oost	fietstunnel onder R4-oost, in het verlengde van de as Rechtstraat-Desteldonkdorp.	AWV, Gent en Provincie	MT
49.	Desteldonkstraat	ontsluiting Desteldonk + vermijden doorgaand vrachtverkeer	behoud halve aansluiting op R4-oost, invoering van een vrachtwagensluis	AWV, Gent	MT
50.	Haven-oost	verdelen havenverkeer over het havengebied-oost	aanleg van een parallelweg, ten westen van R4-oost (lokale havenverbindingsweg). Deze weg wordt gerealiseerd tussen knooppunt 6-oost en knooppunt 8-oost.	Havenbedrijf	LT
51.	knooppunt 7-oost	ontsluiting Skaldenpark naar R4-oost	aansluiting via een Hollands complex. Deze knoop takt eveneens aan op de westelijk gelegen havenverbindingsweg.	AWV	KT
52.	knooppunt 7bis – Piratenstraat/Philips Landbergiuslaan	tweede ontsluiting Skaldenpark, ontlasting knooppunt 7-oost	aanleg nieuwe weg (Piratenstraat), aantakking via brug over R4-oost aan parallelweg (lokale havenverbindingsweg).	AWV	(gedeeltelijk) gerealiseerd
53.	knooppunt 8	ontsluiten Langerbruggestraat en Oostakker op R4-oost	aanleg van een Hollands complex. Aansluiting van de westelijke parallelweg (havenverbindingsweg) aan knooppunt 8.	AWV	KT

54.	veer Langerbrugge	zorgen voor een veilige fietsverbinding naar het veer van Langerbrugge (gekoppeld aan herinrichten knooppunt 8)	optimaliseren fietspad in Langerbruggestraat en aansluiten van dit fietspad op knooppunt 8)	AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	
55.	Wittewalle	vermijden van sluipverkeer door Wittewalle naar R4-oost	afsluiten Wittewalle van R4-oost	AWV, Gent	KT
56.	Oostakker	weren sluipverkeer naar Antwerpsesteenweg (gekoppeld aan realisatie knooppunt 8)	invoeren filter in centrum Oostakker	Gent	KT
57.	knooppunt 9-oost	aansluiten van D. Eisenhowerlaan en Sifferverbinding op R4-oost	aanleg van een grote tweestrooks rotonde. Fietsverbinding loopt onder D. Eisenhowerlaan.	AWV	LT
58.	Sifferdok	voorzien van een tijdelijk alternatief in afwachting van nieuwe Sifferverbinding (zie actie 26)	route via Vliegtuiglaan, Pauwstraat, Port-Arthurlaan en vervolgens via Goolestraat, New Orleansstraat (door woongebied), naar Meulestedebrug en aansluiting op Wondelgemkaai, Pantserschipstraat en Zeeschipstraat. Deze route heeft voldoende beschikbare breedte om economisch verkeer via deze route af te wikkelen. Waar bewoning belangrijker wordt, kunnen ventwegen ingevoerd worden, afgescheiden door groen- of andere schermen. Een alternatief tracé kan verlopen via Port Arthurlaan en in plaats van New Orleansstraat via Lourdeshoek (Luchtballonstraat, Meeuwstraat, enz.) aantakken op Meulestedebrug. Er wordt binnenkort een streefbeeld opgemaakt voor de bestaande verbinding tussen knooppunt 9-west en knooppunt 9-oost, waarbij dit tracé verder in detail onderzocht zal worden.	AWV, Gent	KT
59.	Sifferdok	uitbouwen fietsroutenetwerk (gekoppeld aan het voorzien van een tijdelijk alternatief voor de Sifferverbinding)	degelijke en veilige fietsinfrastructuur voorzien op de tijdelijke Sifferverbinding	AWV, Gent en Provincie	KT
60.	Grootdok/Sifferdok	optimaliseren wegennet tussen Grootdok en Sifferdok	saneren van het wegennet op deze plaats (Singel aantakken op N424 - Afrikalaan, Farmanstraat en andere wegen in dit gebied aanpassen aan de categorisering),	Havenbedrijf	MT
61.	Afrikalaan / J. Kennedylaan	verbeteren aansluiting Afrikalaan op Kennedylaan	spoorlijn 55 wordt verhoogd, waardoor de aansluiting van Afrikalaan op Kennedylaan verbeterd kan worden.	NMBS, AWV, havenbedrijf	in uitvoering
62.	Afrikalaan / J. Kennedylaan	aanpassen onderliggend wegennet, gekoppeld aan verbeteren aansluiting Afrikalaan op Kennedylaan	wegennet herinrichten volgens categorisering.	havenbedrijf, gemeenten	KT
63.	Sint-Amandsberg	weren van sluipverkeer door centrum	invoeren van een filter in het centrum	Gent	KT
64.	Meulestede	weren van sluipverkeer door centrum	invoeren van een filter in de woonkern	Gent	KT
65.	Handelsdok	aanleg nieuwe brug, als verbinding tussen Muidelaan en Afrikalaan, gekoppeld aan nieuwe stedelijke of economische ontwikkelingen.	aanleg Handelsdokbrug, gekoppeld aan herinrichting Port Arthurlaan.	AWZ, Gent, AWV	KT
66.	Meulestede	aanpassen capaciteit Meulestedebrug om congestie tegen te gaan + verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende woonstraten.	aanpassen brug naar drie rijstroken, zodat een linksafstrook richting Wiedauwkaai mogelijk is. Bijkomend is het mogelijk om N456 te verleggen (Port Arhurlaan rechtdoor vanaf rotonde, en ter hoogte van Lourdeshoek aansluiten op Meulestedebrug), zodat de leefbaarheid in de aanpalende woonwijken verbeterd wordt.	AWZ, AWV, provincie (fietsvoorzieningen), Gent	MT - LT
67.	havengebied-oost	het goed functioneren van het havenverkeer bevorderen.	aanpassen weginfrastructuur aan functionele categorisering zoals voorgesteld in dit raamplan onderliggend wegennet.	Havenbedrijf	LT
Infrastructurele maatregelen: oriëntatiehavens					
68.	parking E17, ter hoogte van Lochristi en De Pinte	gevaarlijke situaties op de weg vermijden, te wijten aan zoekgedrag chauffeurs	invoeren oriëntatiehaven die de weg naar de haven duidelijk maakt	AWV	KT
69.	parking E40, ter hoogte van Wetteren en Drongen	gevaarlijke situaties te wijten aan zoekgedrag/kaartlezen vermijden.	invoeren oriëntatiehaven die de weg naar de haven verduidelijkt.	AWV	KT
70.	parking N49/A11, ter hoogte van Kaprijke en Stekene	gevaarlijke situaties te wijten aan zoekgedrag/kaartlezen vermijden	invoeren oriëntatiehaven die de weg naar de haven verduidelijkt.	AWV	KT
Specifieke acties fietsroutenetwerk					
71.	Kluizendok	ontsluiting en verbinding voor fietsers verbeteren	aanleg dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van Kluizendokcomplex.	Havenbedrijf, Provincie	MT
72.	Moervaartstraat	comfortabeler maken fietsdoorsteek naar veer Terdonk	verbreden fietsdoorsteek en effenen wegverharding (asfalt)	Evergem, Havenbedrijf, Provincie	MT
Begeleidende maatregelen					
73.	havengebied	verbeteren signalisatie in de haven	opmaken van een signalisatieplan	Havenbedrijf	KT
74.	havengebied	afstemmen van het politiereglement op de afbakening van de haven	aanpassen van de verkeersbordensignalisatie en het politiereglement aan de grenslijn van het havengebied, zoals voorgesteld in het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het zeehavengebied Gent.	Havenbedrijf	KT

tabel 46: actieplan voor de haven

IV. Inrichtingsvoorstel: handleiding voor de gemeentes

1. Analyse van de bestaande toestand

1.1. Algemene inleiding

Deze beschrijving wordt opgebouwd volgens een bepaalde structuur, waarbij de relatie tot het hogere wegennet (R4 en N49/A11) bekeken wordt vanuit verschillende deelgebieden. De deelgebieden worden schetsmatig in kaart gebracht en vormen meteen ook de basis voor het uiteindelijke raamplan.

Per deelgebied (zie verder) is er een systematische weergave van de bestaande toestand door middel van onderstaande tabel, en dit voor de wegen die cfr. de categorisering van het wegennet, minimaal tot het lokale wegennet type II behoren.

Voorbeeld:

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voet-pad		voortuin-strook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
N456: Christoffel-weg	2x1, beton			X	X					X	X						
	opmerking: op deze plaats vertrekt de tram naar Gent. Dit openbaar vervoer-knooppunt trekt dan ook wat verkeer. Een parkeerstrook is enkel voorzien in de buurt van de tramhalte, samen met meer uitgebreide parkeervoorzieningen. De groenstrook is beplant met hoogstambomen. Voetpaden aanwezig waar parkeerstroken zijn.																

Deze analyse is gemaakt met het oog op de gewenste toekomstige inrichting.
De terreinanalyse richt zich bijgevolg op de bestaande situaties van de gecategoriseerde wegen, zodat de gewenste toestand gemakkelijker tegenover de bestaande toestand kan afgewogen worden.

1.2. Globale indeling in deelsystemen

figuur 1: indeling studiegebied (pagina 13)

Het gebied wordt opgedeeld in deelsystemen. Deze deelsystemen zijn ruimtelijk begrensd door hoofd- en/of primaire wegen. Per deelsysteem worden de belangrijkste relaties weergegeven tussen de kernen onderling, tussen de kernen en de haven, tussen de haven en het bovenliggend wegennet en tussen de kernen en het hogere wegennet.
Het invoeren van deze deelsystemen maakt het eenvoudiger om het gebied te overzien en de knelpunten en potenties structureel in kaart te brengen.

1.3. Frequenties openbaar vervoerslijnen

Voor de kernen worden hieronder de bestaande frequenties van de buslijnen weergegeven. Deze buslijnen worden opgesplitst volgens de ligging ten opzichte van de haven. Globaal hanteren we hier de deelgebieden kernen west en kernen oost.

1.3.1. busfrequenties kernen west

De kernen ten westen van de haven worden ontsloten via de lijnen 52, 53, 54, 55, 55-S en 97 en door de belbus zone Evergem.

lijn	van – naar	frequentie op schooldagen		zaterdag	zondag	functioneel	vraagafhan-kelijk
		spits	normaal				
52	Boekhoute – Assenede – Gent – Merelbeke - Baaigem	15' (2 per uur)	60'	60'	60' – 120'	woon-school, woon-werk	
53	Bassevelde – Gent	30' (laag aanbod per dag)	/	/	/	woon-school, woon-werk	
54	Evergem Doornzele – Gent – Merelbeke – Melle	30'	60'	60'	150' – 180'	woon-school, woon-werk	
55	Zelzate – Gent	15' – 30'	30' – 60'	60'	60'	woon-school, woon-werk	
55-S	Zelzate – Gent (snelbus)	20' – 30'	/	/	/	woon-school, woon-werk	
50	belbus zone Evergem	vraagafhan-kelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafha-nekelijk	woon-school, woon-werk, vrije tijd	X

tabel 13: frequenties buslijnen kernen west

1.3.2. busfrequenties kernen oost

De kernen ten oosten van de haven worden bediend door de buslijnen 70, 73, 74, 79, 96 en 97 en door de belbus van Oostakker.

lijn	van – naar	frequentie op schooldagen		zaterdag	zondag	functioneel	vraagafhan-kelijk
		spits	normaal				
70	Oostakker – Gent – Zwijn-aarde	60'	60'	15' – 30'	60'	woon-school, woon-werk	
73	Zelzate – Oostakker – Gent	15' – 40'	/ (enkel spitsdienst)	3 diensten: één in de ochtend, één 's middags en één 's avonds	3 diensten: één in de ochtend, één 's middags en één 's avonds	woon-school, woon-werk	
74	Lokeren – Zaffelare – Gent	20' – 30'	/	/	/	woon-school	
79	Lokeren – Moerbeke – Zelzate	1/h	60'	60' – 120'	60' – 120'	woon-school, woon-werk	
96	Eeklo – Assenede – Zelzate	30'	60'	90' – 120'	90' – 120'	woon-school, woon-werk	
97	Eeklo – Ertvelde - Zelzate	30'	40' – 60'	120'	120'	woon-school, woon-werk	
75	belbus zone Oostakker	vraagaf-hankelijk	vraagafhan-kelijk	vraagafhankelijk	vraagafhankelijk	woon-school, woon-werk, vrije tijd	X

tabel 14: frequenties buslijnen kernen oost

1.4. Analyse Rieme

In het westelijk havengebied, ten oosten van R4-west, liggen nog een aantal kernen, die gevrijwaard moeten worden van economisch verkeer. Deze kernen vormen op dit ogenblik een kortsluiting tussen R4-west en de haven en krijgen daardoor een hoop ongewenst economisch verkeer te verwerken.

1.4.1. ontsluiting Rieme

tabel 59: analyse Rieme

Problemen en knelpunten

Op dit ogenblik is er voor Rieme een afzonderlijk deelonderzoek bezig, waarin de problematiek van de bedrijventerreinen (Mervielde en Rieme-noord) en de afwikkeling van het vrachtverkeer nader bekeken wordt. De belangrijkste probleempunten nemen we over in dit document en eens er een consensus bereikt is over de uiteindelijke oplossing voor deze problematiek, zal vermoedelijk ook het eindresultaat in dit document vermeld worden. We voegen in deze tekst de bestaande studie in onder het gedeelte actieplan. De bijhorende figuren zijn niet mee overgenomen.

Problemen

Volgende elementen kenmerken de huidige toestand:
- nagenoeg alle vrachtwagens voor bedrijven in terrein Kuhlmannkaai, in koppelingsgebied Rieme-oost en voor transportbedrijf Mervielde gebruiken R4-knoop Rieme en as Riemesteenweg-Kanaalstraat-Puinenstraat-Tragelstraat;
- kanaaloeverweg N474 richting brug Zelzate vangt in verhouding slechts een beperkt aantal vrachtwagens op;
- lokale straat Callemansputte-Assenedestraat-Bombardementstraat met rechts in- rechts uit aantakking op R4 vangt nauwelijks vrachtwagens op;
- fietsen tussen Rieme en Zelzate (scholen) is niet veilig onder andere door de slechte fietsinfrastructuur langs N474.

Overige problemen zijn:
- de tijdelijke werken op het kruispunt tussen R4-west en N49/A11 veroorzaken sluikverkeer tussen Nederland (Sas-van-Gent) en R4-west. Om tijdverlies aan deze werken te vermijden rijdt men via N474 door Rieme;
- het gedeelte van het vrachtverkeer dat niet via het centrum van Rieme naar R4 ontsluit, gaat via het kanaal naar de brug in Zelzate. Door de beperkte ruimte die daar is, komen vrachtwagens bij het oprijden van de brug in conflict met zachte weggebruikers.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

- Rieme wordt ontsloten via lijnen:
  - 55: Gent – Zelzate
  - 55S: sneldienst Gent - Zelzate

Kwaliteiten en potenties

- na uitvoering van de punten beschreven in de deelstudie “gefaseerde aanpak vrachtwagenverkeersdruk Rieme” is het mogelijk om het centrum van Rieme (Kanaalstraat, Riemekaai, enz.) een aangepaste inrichting te geven. Deze inrichting dient de woonfunctie van Rieme terug onder de aandacht te brengen en kan gebeuren volgens het doortocht-principe: geleidelijke vermindering van de snelheid via overgangszones tussen buiten bebouwde kom en binnen bebouwde kom en tussen bebouwde kom en eventuele zone-30 gebieden (schoolomgevingen, dichte woonkernen, enz.)

1.4.2. voorstel gefaseerde aanpak vrachtwagenverkeersdruk Rieme

Dit voorstel wordt verder besproken in het actieplan. Naar dit voorbeeld zullen er ook vrachtwagensluizen komen in Doornzele en Langerbrugge.
ontsluiting Doornzele

tabel 60: analyse Doornzele

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- de weg naar Langerbrugge (N474) staat in groot contrast met de dries waar ze op aansluit. De overgang tussen wonen in het groen en industrie is op deze plaats erg abrupt. Het is dan ook duidelijk dat er op deze plaats een scheiding tussen economisch en woonverkeer nodig is. Net zoals in Rieme kan hier een vrachtwagensluis ingevoerd worden. (zie ook puntje deel V, puntje 5: Vrachtwagensluizen, pagina 80).

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

- Doornzele wordt ontsloten door lijn:
  - 54: Melle/Baaigem – Gent – Evergem Doornzele

Kwaliteiten en potenties

veerdienst Doornzele – Terdonk, die veelvuldig gebruikt wordt en bijgevolg een belangrijk onderdeel uitmaakt van het verkeers- en fietsroutenetwerk.

1.5. Analyse deelsysteem Oosteeklo – Evergem

In dit deelsysteem wordt vooral belicht hoe de onderliggende kernen ten westen van R4-west ontsluiten naar het hogere wegennet (Burgemeester Parijslaan en expressweg). In dit deelsysteem zijn verdere opsplitsingen mogelijk, bijvoorbeeld per knooppunt op R4-west.

1.5.1. Ontsluiting Sleidinge – Evergem naar R4 (Parijslaan)

tabel 46: actieplan voor de haven: zie pagina 83, actielijst voor de haven.

tabel 47: analyse Evergem

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijke schaal

- Meulestedebrug vormt een verbinding tussen Grootdok en de industriegebieden rond Wondelgem en Evergem. Aan Meulestedebrug komen verschillende secundaire wegen en secundaire havenwegen samen. De brug zelf is niet voorzien op zo'n grote toevloed aan verkeer en kampt bijgevolg met capaciteitsproblemen. Hierdoor ontstaat congestie op de voornaamste secundaire wegen naar Meulestedebrug - zoals Zeeschipstraat - en is er een verhoogd risico op sluipverkeer door de omliggende straten.

Knelpunten bus en/of tramlijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- het kruispunt Evergemsesteenweg – Industrieweg (R4) – Zeeschipstraat (Wondelgem), richting Meetjesland en het kruispunt Christoffelweg – Industrieweg – Zeeschipstraat (richting Gent) zorgt voor doorstromingsproblemen voor volgende buslijnen:
  - 52: Baaigem/Melle – Gent – Assenede – Boekhoute
  - 53: Gent – Bassevelde
  - 54: Melle/Baaigem – Gent – Evergem Doornzele
  - 57: Gent – Watervliet
  - 58: Gent – Eeklo - Brugge

1.5.2. Ontsluiting Kluizen - Wippelgem

tabel 48: analyse Kluizen

tabel 49: analyse Wippelgem

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijke schaal

- op dit ogenblik zijn er vermoedelijk weinig problemen in Kluizen die gerelateerd zijn aan de haven en aan R4.

Kwaliteiten en potenties

Kluizen

- Noordlaan neemt het grootste gedeelte van het doorgaand verkeer voor zijn rekening, zodat Kluizen-centrum enkel bestemmingsverkeer heeft. Hierdoor kan het centrum verder heringericht worden als verblijfsgebied.

Wippelgem

- in de toekomst zal er een rechtstreekse verbinding komen tussen de N458 (ten noorden van Wippelgem) met het ovaal van Wippelgem op R4-west.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

Kluizen en Wippelgem worden ontsloten door lijnen 52 – 53 en 55. De knelpunten van lijnen 52 en 53 bestaan uit doorstromingsproblemen ter hoogte van het kruispunt Evergemsesteenweg – Industrieweg (R4) – Zeeschipstraat (Wondelgem), richting Meetjesland en het kruispunt Christoffelweg – Industrieweg – Zeeschipstraat (richting Gent). Voor lijn 55 zijn er doorstromingsproblemen richting Zelzate in de Zeeschipstraat en richting Gent aan de lichten van de Eversteinlaan (R4) met de Zeeschipstraat.

1.5.3. Ontsluiting Oosteeklo – Ertvelde

tabel 51: analyse Ertvelde

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijke schaal

- door de rechtstreekse aansluitingen op R4 en N49/A11 ontstaat er ter hoogte van Ertvelde een kortsluiting tussen beiden. Hierdoor kan er ongewenst verkeer door de kern van Ertvelde rijden;
- de expresweg N49/A11 wordt heringericht met vermoedelijke aantakkingen in Eeklo en Zelzate-west. Mogelijk zou er ook in Kaprijke nog een aansluiting komen. Er moet voor beide opties nog nagegaan worden wat de invloed van deze herinrichting is op het achterliggend verkeer, dat zich via Ertvelde een weg naar R4 wilt banen.

Andere problemen

- mensen die van/naar Rieme komen/gaan, moeten door Pastorijstraat. Deze straat heeft, vooral tegen het kruispunt met N458 aan, voornamelijk een winkelfunctie. Toch worden winkelende voetgangers van de weg gedrongen door het asfalt dat voor de auto's voorzien is. Op deze plaats zou het gemotoriseerd ondergeschikt gemaakt kunnen worden aan de voetgangers en fietsers. Aangezien de as Rieme-Ertvelde afgesloten wordt van R4, zou dit geen probleem mogen opleveren omdat deze weg dan enkel nog lokaal verkeer genereert.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Oosteeklo en Ertvelde worden ontsloten door de volgende buslijnen:
  - 53: Gent – Bassevelde
  - 55: Gent – Zelzate
  - 97: Eeklo – Ertvelde – Zelzate
  - 98: Eeklo – Oosteeklo - Assenede

Kwaliteiten en potenties

- N458 loopt parallel met R4. Bijgevolg – en dat wordt bevestigd in het streefbeeld R4-west – kan de aansluiting op de R4-west ter hoogte van Ertvelde-centrum verdwijnen. De R4 wordt ter hoogte van dit kruispunt bij voorkeur ingesleufd. Hierdoor kan de verbinding tussen Ertvelde en Rieme, die in dit geval op maaiveldniveau blijft liggen, verbeterd worden. Vooral voor zachte weggebruikers zou dit een verbetering moeten worden. Indien toch geopteerd zou worden om de as Rieme-Ertvelde onder R4 te laten doorgaan, moet er op gelet worden dat de hellingen van de tunnel niet te steil zijn voor fietsers en dat de tunnel zelf breed en licht genoeg is, zodat het ook voor zachte weggebruikers aangenaam is om er gebruik van te maken.

1.6. Analyse deelsysteem Assenede – Bassevelde

In dit deelsysteem wordt de relatie bekeken tussen Assenede, N49/A11 en R4. Een van de belangrijkste elementen daarin is de omvorming van N49 naar A11, waarbij een aantal bestaande aansluitingen worden afgeschaft en moet nagegaan worden welke weerslag dit heeft voor het verkeer op het onderliggend wegennet bij de relatie (Nederland -)Assenede – Zelzate - Gent.
Er dient hierbij rekening gehouden te worden met een nog te ontwerpen secundaire weg, die parallel zal lopen aan N49, tussen Stoepestraat en R4 (Zelzate-west).

1.6.1. Ontsluiting Assenede

tabel 52: analyse Assenede

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijke schaal

- Assenede is aangesloten op N49/A11. Indien dit bij de omvorming van N49 tot A11 behouden blijft en andere aansluitingen zouden verdwijnen, dient onderzocht te worden wat hiervan de weerslag kan zijn op het achterliggend verkeer dat via Assenede naar het hogere wegennet rijdt.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Assenede wordt ontsloten door de volgende buslijnen:
  - 52: Boekhoute – Assenede – Gent – Merelbeke - Baaigem
  - 53: Gent – Bassevelde
  - 96: Eeklo – Assenede - Zelzate
  - 97: Eeklo – Ertvelde - Zelzate

1.7. Analyse deelsysteem Wachtebeke – Lochristi – Oostakker

Dit deelsysteem behandelt voornamelijk de relatie tussen de kernengordel ten oosten van R4-oost en R4-oost zelf. De kernengordel strekt zich uit van R4 (Oostakker), over de hele lengte van R4-oost (Oostakker tot Wachtebeke), tot aan N49/A11 (relatie Wachtebeke – Zelzate). Het is dan ook belangrijk dat sluipverkeer door de kernengordel vermeden wordt.

1.7.1. Ontsluiting Overslag

Overslag is een kleine, landelijke parochie die gedeeltelijk bij Wachtebeke en gedeeltelijk bij Axel (NL) hoort. De belangrijkste relatie op Vlaams grondgebied verloopt dan ook via Ramonshoek naar Wachtebeke, waarbij de expressweg gekruist dient te worden. Momenteel wordt er een brug over de expressweg gebouwd of aangepast ter hoogte van Ramonshoek.

In Moerbeke (ten oosten van Overslag) bevindt er zich een suikerraffinaderij, waardoor er wat zwaar verkeer vanaf die fabriek richting Gent rijdt. De ontsluiting van deze raffinaderij zal na de herinrichting van de expressweg via Kruisstraat naar A11/N49 lopen, waardoor er een rechtstreekse aansluiting is op het hoofdwegennet en de kernen van Wachtebeke en Sint-Kruis-Winkel gespaard worden van vrachtwagens richting Gent.

1.7.2. Ontsluiting via openbaar vervoer

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Overslag wordt ontsloten door volgende buslijnen:
  - 73: Gent – Oostakker – Zelzate
  - 75: belbus Oostakker

1.7.3. Ontsluiting Wachtebeke

tabel 53: analyse Wachtebeke

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- Gebroeders Naudtslaan sluit aan op R4 ter hoogte van Sidmar, waardoor heel wat pendelaars en vrachtwagens van deze weg gebruik maken. Als secundaire weg type II is dit niet meteen een probleem, maar de weg loopt wel door tot in Wachtebeke-centrum, waar de draagkracht van de wegen beperkter is. Op dit ogenblik geeft dit geen noemenswaardige problemen. De eventuele gevolgen van de omvorming van N49 naar A11 en de heraanleg van R4-oost voor deze weg worden in dit kader onderzocht.

Andere problemen

- Groenstraat en Warande hebben hetzelfde wegprofiel, terwijl ze een verschillende categorie toebedeeld gekregen hebben. Het grootste nadeel hiervan is dat het gedrag van weggebruikers op beide wegen hetzelfde zal zijn en beide wegen voor hetzelde doel gebruikt zullen worden, terwijl een onderscheid in gebruik tussen Warande en Groenstraat gewenst is. Het profiel van deze wegen is bovendien redelijk breed en recht, waardoor hoge snelheden gehaald kunnen worden.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Wachtebeke wordt ontsloten door volgende buslijnen:
  - 73: Gent – Oostakker – Zelzate
  - 75: belbus Oostakker
  - 79: Lokeren – Moerbeke – Zelzate
- De belbus ervaart problemen bij het oversteken ter hoogte van het kruispunt Kennedylaan en Wachtebekestraat (ter hoogte van Hotel Cosmos).

1.7.4. Ontsluiting Sint-Kruis-Winkel

tabel 54: analyse Sint-Kruis-Winkel

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- de huidige aansluiting op R4 is te grootschalig voor de kern van Sint-Kruis-Winkel en bijzonder onveilig. Vooral voor zachte weggebruikers vormt R4 een zware barrière.
- de link met Knippegroen aan de overzijde van R4 is erg verzwakt. Knippegroen zal ingevuld worden tot een industriegebied met havengerichte activiteiten. De weinige voorzieningen die

momenteel nog in Knippegroen liggen en een belangrijke link hebben met Sint-Kruis-Winkel moeten op korte tot middellange termijn geherlokaliseerd worden (bijvoorbeeld de voetbalterreinen van FC Sint-Kruis-Winkel).

Andere problemen

- slechte fietsverbinding met R4. Fietsers nemen de Schuitstraat, tot die straat van R4 afwijkt. Daarna banen ze zich een weg door het veld naar R4 en rijden verder op de fietsstrook naast de rijbaan, in tegengestelde richting.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Sint-Kruis-Winkel wordt ontsloten door de volgende buslijnen:
  - 73: Gent – Oostakker – Zelzate
  - 75: belbus Oostakker

Kwaliteiten en potenties

- het knooppunt met R4 kan hier gesloten worden en verschoven worden naar het zuiden. Via een parallelweg, die meer op maat van het dorp is, kan Sint-Kruis-Winkel dan aansluiten op R4.

1.7.5. Ontsluiting Lochristi – Oostakker

tabel 55: analyse Lochristi

tabel 41: analyse Oostakker

Problemen en knelpunten

Lochristi

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- N70 (Antwerpsesteenweg) is een secundaire weg type III, die een belangrijke openbaar vervoer- en fietsverbinding zou moeten gaan vormen. In het centrum van Lochristi is deze weg al heraangelegd. Buiten het centrum bestaat de rijweg uit drie rijstroken, waardoor de weg voornamelijk gericht is op doorstroming. Dit conflicteert met de aanliggende kmo-functies, die een hoop afslagbewegingen met zich meebrengen;
- aan het kruispunt ter hoogte van Slagmanstraat/Denen/Lozenboer/Beerveldsebaan dient er bijzondere aandacht besteed te worden aan de vormgeving van het kruispunt, zodat duidelijk wordt dat Lozenboer-Beerveldsebaan belangrijker is voor het autoverkeer dan de bestaande hoofdrichting Lozenboer/Denen. Er dient op deze plaats een filter en/of poorteffect voorzien te worden om dit te bereiken.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Lochristi wordt bediend door de volgende buslijnen:
  - 35: Lokeren – Beervelde – Gent-Sint-Pieters – Latem
  - 76: Lokeren – Gent – De Pinte
  - 77: Beervelde – Gent - Deinze

Oostakker

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- Oostakker heeft twee aansluitingen op R4: één aan de ring rond Gent/N70, de ander aan R4-oost (havengebied). Ter hoogte van het kruispunt Kennedylaan/Eisenhowerlaan, kan het havenverkeer zich via Oostakker een weg banen naar de haven en wordt het centrum van Oostakker bijgevolg overbodig belast door sluipverkeer;
- langsheen N70 bevinden zich een hoop baanwinkels, die gericht zijn op gemotoriseerd verkeer. Vooral aan het kruispunt met R4 kan dit behoorlijke verkeersproblemen opleveren door de verschillende afslagbewegingen. Bovendien zijn de voorzieningen voor zachte weggebruikers beperkt tot smalle fietsstroken, waardoor fietsers helemaal niet opvallen.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Oostakker wordt ontsloten door de volgende buslijnen:
  - 39: Oostakker Dorp – Gent Blaarmeersen
  - 70: Oostakker – Zwijnaarde Dries/Klosse
  - 71: Oostakker – Zwijnaarde Dries – Nazareth – Oudenaarde
  - 72: Oostakker – Zwijnaarde Dorp – Merelbeke Molenhoek
  - 75: belbus Oostakker
- tijdens de spits ervaart de belbus doorstromingsproblemen om Oostakker Dorp te bereiken en op het kruispunt Kennedylaan – Langerbruggestraat;
- voor buslijn 39 is het kruispunt Krijtestraat – Groenstraat – Hollenaarstraat onoverzichtelijk, de nauw afdraaiende voertuigen veroorzaken gevaarlijke situaties;
- de slechte staat van Mendonkbrug zorgt voor een grote omrijfactor voor de belbus.

Kwaliteiten en potenties

Oostakker

- als de nodige filters voorzien worden om het zwaar verkeer en het sluipverkeer te weren, kan de leefbaarheid op deze plaats terug toenemen en kan het centrum weer een ontmoetingsruimte worden;
- N70 kan uitgebouwd worden tot een fiets- en openbaar vervoersas, mits onder meer de nodige aanpassingen gebeuren aan het knooppunt met R4.

Wittewalle

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- Om het centrum van Oostakker te vermijden, kunnen weggebruikers via de haven (Langerbruggestraat) langs Eekhoutdriesstraat en Wittewalle rijden, richting Bredestraat en zo door naar Lochristi. Aangezien Wittewalle niet echt breed is en er verschillende woonwijken naast liggen, is deze route niet gewenst. Vooral niet als er in Oostakker een vrachtwagenfilter wordt ingebouwd die het centrum meer ademruimte geeft.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- bij buslijn 38-39 zijn enkel de doorstromingsproblemen aan Dampoort niet op te lossen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Dampoort valt echter buiten het studiegebied van dit raamplan. Er zal dan ook niet verder op ingegaan worden in deze studie.

Ontsluiting Mendonk

tabel 56: analyse Mendonk

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- de brug over de Moervaart (Spanjeveerstraat) is niet geschikt voor lijnbussen. Omwille van de beperkte draagkracht van de brug is er namelijk een tonnagebeperking van kracht.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Mendonk wordt enkel door de belbus ontsloten. Groot probleem hierbij is de slechte staat van de Spanjeveerbrug. Omdat hier voertuigen tot maximum 2,5 ton over mogen, moet ook de belbus vaak omrijden.

Kwaliteiten en potenties

- brug over Moervaart (aan Spanjeveerstraat) werkt als filter. Vrachtverkeer kan er door de beperkte tonnagebeperking geen gebruik van maken en door de smalle breedte van de brug moet het autoverkeer er beurtelings overheen rijden. Indien er ooit een nieuwe brug zou komen, zou het behouden van de bestaande breedte handig zijn om het sluipverkeer tegen te gaan. Ook vrachtverkeer dient verboden te blijven in de toekomst.

1.7.6. Ontsluiting Desteldonk

tabel 57: analyse Desteldonk

Problemen en knelpunten

Problemen op bovengemeentelijk niveau

- Door de aansluiting op R4 en de negatieve effecten die het verkeer met zich meebrengt, is de leefbaarheid aan het knooppunt met R4 ondermijnd, en dat vertaalt zich in een degradatie van de woningen en de ruimtelijke omgeving.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Desteldonk wordt ontsloten door volgende buslijnen:
  - 73: Gent – Oostakker – Zelzate
  - 75: belbus Oostakker
- beide buslijnen ervaren problemen op de Kennedylaan, dit om Desteldonk te bereiken.

Kwaliteiten en potenties

- op dit ogenblik bestaat Desteldonk uit twee kleine kernen, die ogenschijnlijk los van elkaar staan. De eerste kern is Desteldonk-dorp, aan de kerk en vlakbij het knooppunt aan R4. De tweede kern bevindt zich aan Moleneinde. De ruimte tussenin (Rechtstraat) is open en geeft geen dorpscentrumgevoel. De link tussen Desteldonk-dorp (aan de kerk) en Moleneinde zou

bijgevolg verstevigd kunnen worden. Een mogelijkheid zou bijvoorbeeld kunnen zijn om langsheen Rechtstraat tussen de kerk en Moleneinde nieuwe woonwijken te voorzien, die mee het centrumgevoel versterken en toch voldoende groen zijn ingekleed;
- in de toekomst wordt de uitbreiding van bedrijventerreinen voorzien in de nabijheid van Desteldonk (Skaldenpark). Dit bedrijventerrein moet op een dusdanige manier ontsloten worden dat de kern van Desteldonk geen hinder ondervindt van economisch verkeer.

1.8. Analyse deelsysteem Zelzate

Zelzate heeft een strategische ligging in het onderliggend wegennet. Zelzate vormt de noordelijke verbinding tussen R4-west en R4-oost, wordt via R4-west en R4-oost aangesloten op N49/A11 en heeft bovendien nog een belangrijke economische verbinding met Nederland (Sas van Gent), via Beneluxlaan.

tabel 58: analyse Zelzate

Zelzate - Klein-Rusland

Klein-Rusland is een oude arbeiderswijk die deel uitmaakt van Zelzate. Zij ligt een beetje geïsoleerd van de rest van Zelzate, aan de andere kant van het kanaal. De woningen zijn wat verouderd en zien er allemaal gelijkaardig uit. De wegen die er lopen, zijn op maat van de wijk maar zijn te weinig gedetailleerd.

Het is niet eenvoudig om een bepaalde hiërarchie terug te vinden in deze wijk. De ene straat lijkt heel erg op de andere. Voordeel hierbij is wel dat er enkel lokaal verkeer door deze straten komt.

Problemen en knelpunten

Zelzate

Problemen op bovenlokaal niveau

- Kanaalstraat (R4) vormt een lokale verbinding tussen de kernen aan R4-west en die aan R4-oost. Momenteel is het ruimtegebruik van Kanaalstraat echter te groot voor haar functie (uitzicht nu: 2x2 met middenberm en parkeerstroken, in plaats van 2x1 zonder middenberm en zonder parkeerstroken). Mede door het grote ruimtegebruik van Kanaalstraat vormt het centrum van Zelzate geen aaneengesloten, compact geheel;
- N474, Beneluxlaan vormt de verbinding met Sas van Gent. De belasting van die weg hangt dan ook deels samen met de verdere ontwikkeling of afbouw van de Zeeuwse kanaalzone.

Andere problemen

- R4 vormt een barrière tussen Grote Markt en Gemeentehuis. De ontwikkeling van de kern als één geheel wordt hierdoor tegengehouden;
- niet alleen Grote Markt, maar ook andere straten die het centrum ingaan, takken rechtstreeks aan op R4. Zelfs op plaatsen waar laatstgenoemde nog als 2x2 baan bestaat. De typologie van deze kruispunten is dan ook niet op maat van het centrum;
- het centrum wordt door R4 middendoor gesneden, wat een aantal problemen oplevert:
  - het centrumgebied is sterk autogericht, door de ligging aan R4;

- Grote Markt is vlot bereikbaar, maar van zodra het invloedsgebied van Grote Markt (winkelcentrum) afneemt, is er een duidelijke degradatie van de ruimtelijke kwaliteit waar te nemen: Grote Markt is één groot parkeerplein, terwijl verschillende andere parkeerpleinen in de omgeving er verlaten bijliggen.

Knelpunten tram- en/of buslijnen De Lijn

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

- Zelzate wordt bediend door volgende buslijnen:
  - 55: Gent – Zelzate
  - 55S: sneldienst Gent – Zelzate
  - 73: Gent – Oostakker – Zelzate
  - 75: belbus Oostakker
  - 79: Lokeren – Moerbeke – Zelzate
  - 96: Eeklo – Assenede – Zelzate
  - 97: Eeklo – Ertvelde – Zelzate
- Kennedylaan is een zeer drukke en gevaarlijke weg voor de bussen.
- busstation van Zelzate is van groot belang voor de regio, aangezien hier geen personenvervoer per spoor is.

Zelzate Klein-Rusland

- de wijk ligt geïsoleerd van het centrum door het kanaal, dat een sterke barrière vormt. De verbinding met het centrum van Zelzate verloopt via een brede kanaalweg en via R4, die beiden niet aangenaam en ook niet zonder gevaar zijn voor fietsers en voetgangers;
- de wijk is, ondanks de geïsoleerde ligging, toch sterk aangewezen op het centrum. Er zijn, afgezien van een buurtwinkeltje, nauwelijks winkels of andere voorzieningen aanwezig in Klein-Rusland. Dit veroorzaakt dus de nodige verplaatsingen die meestal met de wagen worden afgelegd, omwille van de gebrekkige verbinding met het centrum voor fietsers;
- er is geen echte kern, geen centrale ontmoetingsruimte en er zijn geen pleintjes in de wijk aanwezig. Dit maakt dat het erg moeilijk is om een wegenhiërarchie in Klein-Rusland terug te vinden en om je te oriënteren;
- het gebied heeft wel een bepaalde eigenheid, maar geen hoogwaardige uitstraling. Zowel in de bebouwing als in de openbare ruimte is er amper een persoonlijk tintje terug te vinden.

Kwaliteiten en potenties

Zelzate

- Zelzate wordt aanzien als een belangrijk openbaar vervoer-knooppunt. Dit is een extra troef, dat verder ontwikkeld kan worden door bijvoorbeeld in Zelzate een station te voorzien.

Zelzate Klein-Rusland

- de wijk trekt geen verkeer aan dat er niet moet zijn. Er is maar één ontsluitingsweg aan het gebied, waardoor er ook geen mogelijkheid is tot verkeersoverlast door sluipverkeer;

- de wegen zijn qua breedte aangepast aan het gebruik ervan;
- de openbare ruimte kan zodanig ingericht worden, dat het gebied toch een aangenamer verblijfskarakter krijgt, met een sterkere uitstraling voor de wijk zelf.

2. Confrontatie gewenste toestand met bestaande toestand

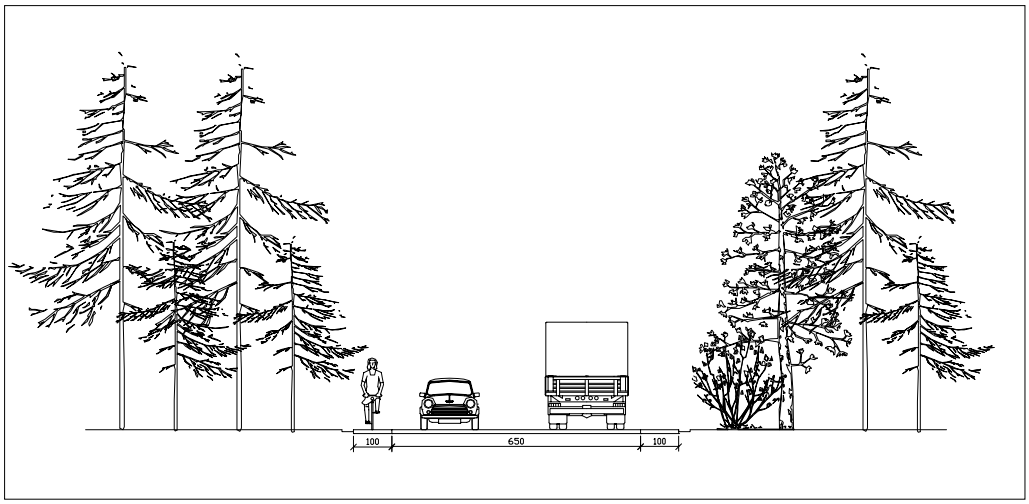
Als de gewenste dwarsprofielen vergeleken worden met de huidige dwarsprofielen, dan is het duidelijk dat er verschillen zijn. De verschillen situeren zich niet alleen op het vlak van de inhoudelijke indeling van de profielen (fietspaden, geen fietspaden, groenstrook, enz.), maar ook tussen de breedtes van de gewenste en bestaande toestand.

In dit onderdeel worden een aantal selecties, die eerder in dit document al aangehaald werden, iets grondiger bekeken. Per categorie zullen een paar bestaande dwarsprofielen naast elkaar worden geplaatst en worden uitgefilterd tot een algemeen profiel. Dit uitgefilterd profiel wordt vervolgens vergeleken met een gewenst typeprofiel, zodat globale acties bepaald kunnen worden. Deze acties zullen nodig zijn om aan het gewenst typeprofiel te voldoen. Indien een herinrichting zich opdringt kan dit raamplan dienen als basis voor het ontwerp.

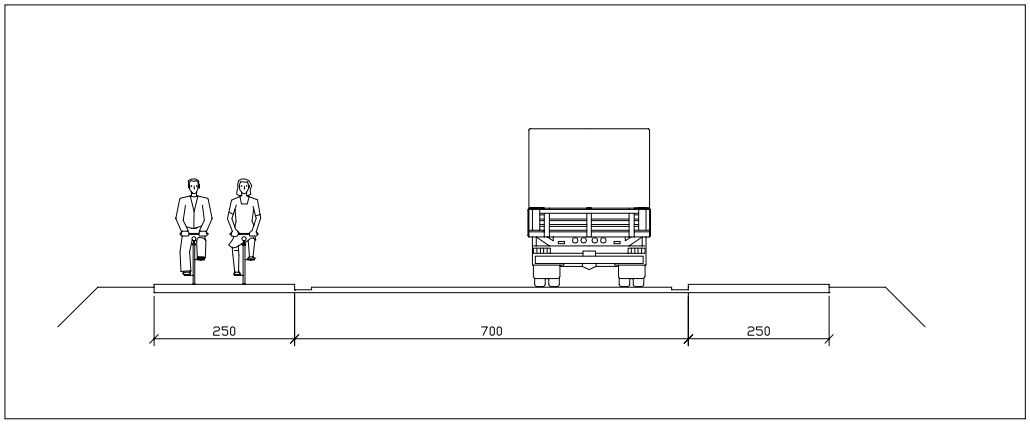
2.1. Secundaire wegen

2.1.1. Secundaire wegen type II

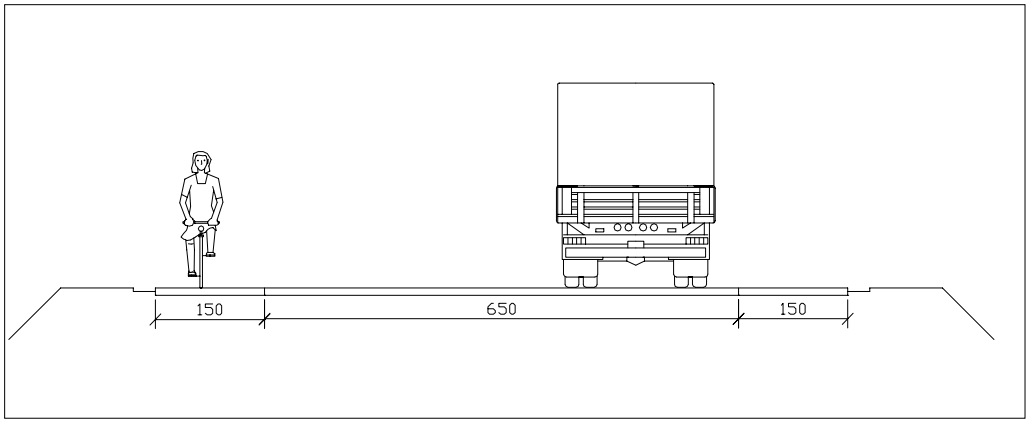
Bestaande profielen secundaire weg type II



figuur 16: bestaand profiel N449 - Gebroeders Naudtslaan



figuur 17: bestaand profiel N448 - Noordlaan Kluizen



figuur 18: afgeleid bestaand profiel secundaire weg type II

Wat vooral opvalt bij de bestaande profielen van secundaire wegen type II, is dat de fietsvoorzieningen erg dicht bij de rijweg liggen. Soms zijn de fietspaden verhoogd en/of voorzien van een rode kleur, maar vaak is het ook zo dat fietsers genoegen moeten nemen met een smalle strook beton of asfalt.

Door de hoge snelheden die het gemotoriseerd verkeer hier haalt, krijgen fietsers een gevoel van onveiligheid. Hierdoor is het niet aangenaam om langs zulke wegen te fietsen.

Gewenst typeprofiel secundaire weg type II

figuur 19: gewenst typeprofiel secundaire weg type II, buiten bebouwde kom

In het gewenst typeprofiel wordt er een afscheiding tussen fietspad en rijweg voorzien. De fietspaden worden breder gemaakt, zodat schoolgaande jeugd met 2 of zelfs met 3 personen tegelijk naast elkaar kan rijden en het fietsen als sociale activiteit kan versterkt worden. Als afscheiding met de rijweg wordt een relatief brede groenstrook voorzien, die wordt aangekleed met hoogstambomen. Op plaatsen waar er over lange afstand geen zijstraten/conflictpunten zijn, kunnen er in die groenstrook zelfs heesters geplant worden, die buiten een visuele afscheiding ook een lichte geluidswerende werking kunnen hebben.

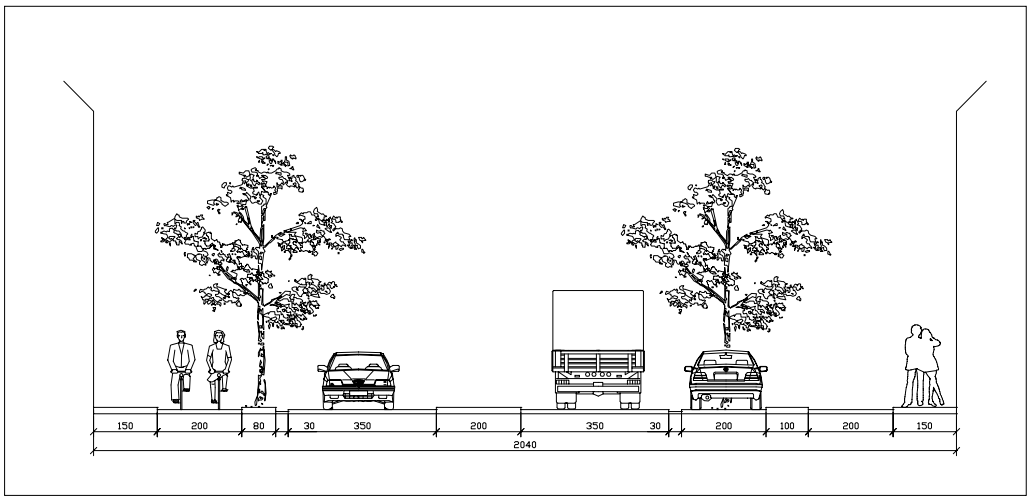
Bussen halteren naast de rijweg, waar een haltehaven voorzien kan worden. Op deze plaats verdwijnt tegelijkertijd de groenstrook, zodat fietsers ook attent gemaakt worden op in- en uitstappende voetgangers aan de halte.

figuur 20: gewenst typeprofiel secundaire weg type II, binnen bebouwde kom

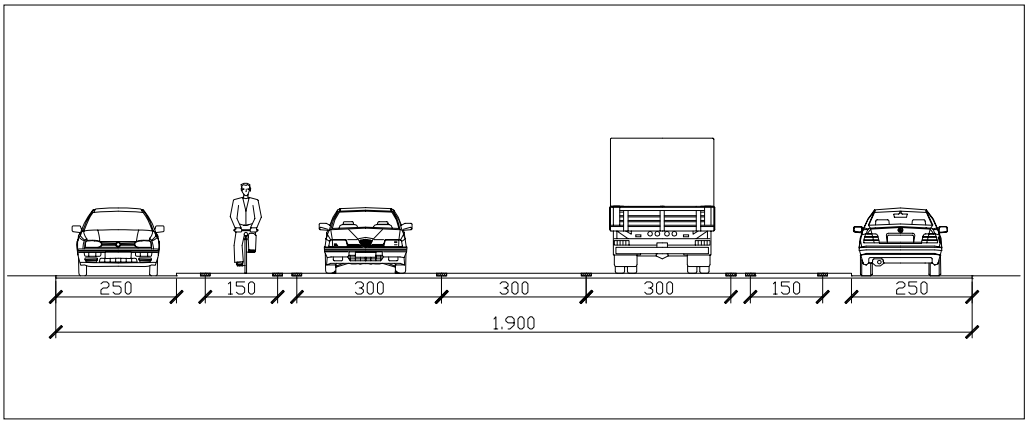
Binnen de bebouwde kom zal de rijweg versmallen en moet erop gelet worden dat de oversteekbaarheid van de weg niet in gevaar komt. Met behulp van een middenberm kan de oversteektijd verkort worden. Fietsers moeten hier duidelijk onder de aandacht gebracht worden van de automobilisten. Vooral aan kruispunten, waar de kans op conflicten tussen beide weggebruikers stijgt, worden fietsers best via een aanliggend, verhoogd fietspad naar het kruispunt geleid. Aan het kruispunt zelf, (indien lichtengeregeld) verschuift men de oversteekvoorzieningen voor fietsers dan weer best een beetje naar rechts, om problemen met de dode hoek bij afslaand (vracht)verkeer te verminderen.

Bussen kunnen binnen bebouwde kom op de rijweg halteren, omdat er op deze manier meer ruimte wordt vrijgemaakt voor voetgangers en fietsers. Op plaatsen waar er veel ruimte voorhanden is, kunnen eventueel haltehavens voorzien worden naast de rijweg.

2.1.2. Secundaire wegen type III



figuur 21: bestaand profiel N70 - Lochristi, binnen bebouwde kom



figuur 22: bestaand profiel N70 - Lochristi, buiten bebouwde kom

Er is slechts één secundaire weg type III geselecteerd in het studiegebied. Het gaat hierbij om N70. In de openbaar vervoerstudie voor de Gentse regio wordt voor deze weg een tramas voorzien van Gent tot Lochristi, waar een eindhalte voorzien wordt. Verder richting Antwerpen wordt N70 bediend door een verbindende buslijn. In de openbaar vervoerstudie voor de Gentse regio worden een aantal typedwarsprofielen voorgesteld. We volgen in dit document dan ook de openbaar vervoerstudie.

Het bestaande profiel zal bijgevolg vroeg of laat aangepast moeten worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te stimuleren. Binnen bebouwde kom krijgen trams en bussen liefst een eigen bedding, zodat ze niet opgehouden worden door het autoverkeer in de spits. Bijkomend kunnen ook de verkeerslichten beïnvloed worden in het voordeel van de tram en de bus. Ook buiten bebouwde kom kan een vrije tram- en busbaan aangewezen zijn, omwille van het mogelijke oponthoud en de conflicten die ontstaan bij afslagbewegingen van het autoverkeer van en naar de nabij gelegen baanwinkels.

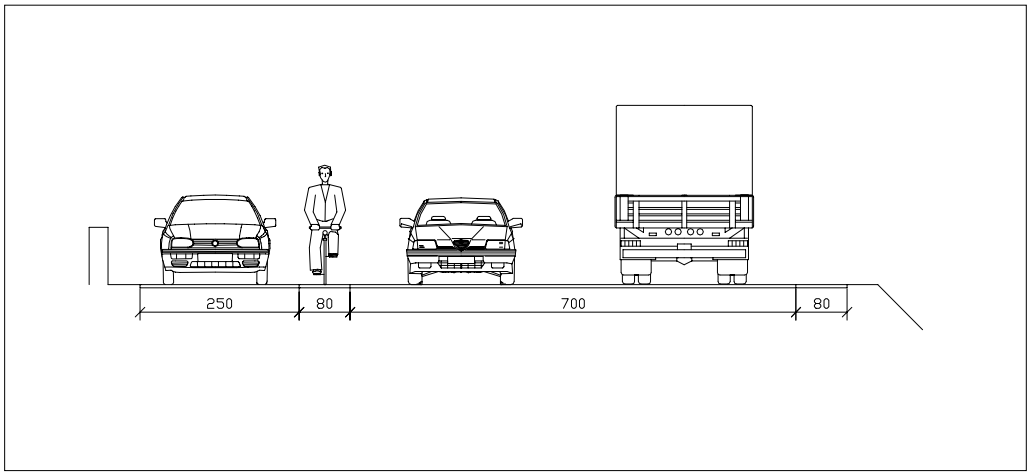
figuur 23: gewenst typeprofiel secundaire weg type III, N70

Voor secundaire wegen type III buiten bebouwde kom is de doorstroming van het autoverkeer van ondergeschikt belang, omdat daarvoor een alternatief bestaat via het hoofdwegennet (E17). De leefbaarheid en verkeersveiligheid primeren boven de doorstromingsfunctie van het individueel gemotoriseerd vervoer. In de kern wordt de verblijfsfunctie extra benadrukt via een doortochtherinrichting.

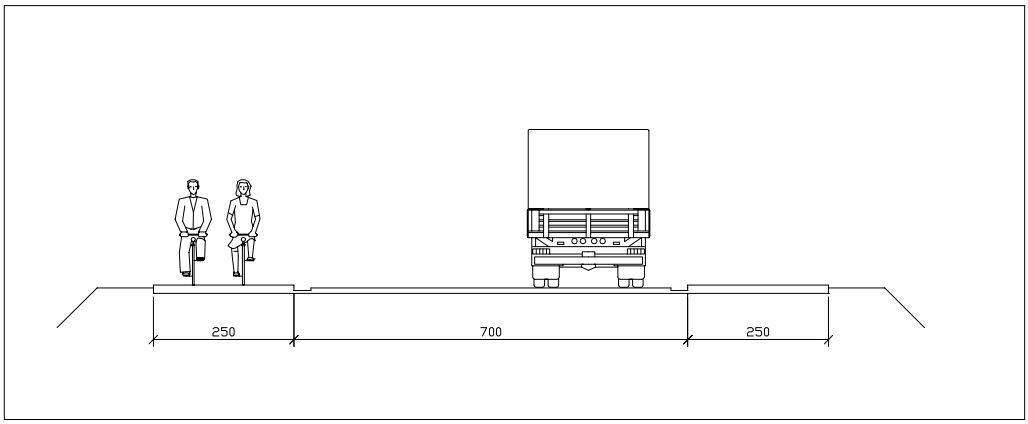
2.2. Lokale wegen

2.2.1. Lokale wegen type I

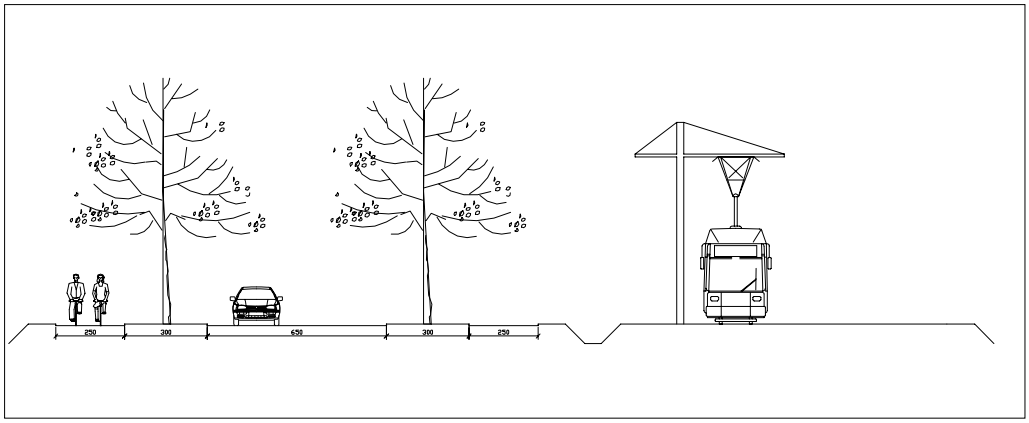
Bestaande profielen lokale wegen type I



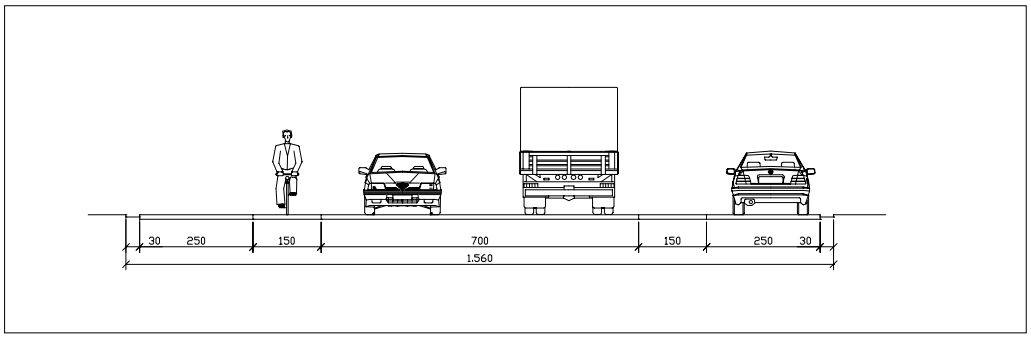
figuur 24: bestaand profiel Beneluxlaan



figuur 25: bestaand profiel Noordlaan



figuur 26: bestaand profiel Christoffelweg



figuur 27: afgeleid bestaand profiel lokale verbindingsweg (lokale weg type I)

Het komt in de bestaande situatie vaak voor dat het fietspad vlak naast de rijweg ligt en zich op hetzelfde niveau bevindt als die rijweg. Slechts per uitzondering is het fietspad afgescheiden, of verhoogd ten opzichte van de rijweg. Parkeervoorzieningen zijn niet steeds aanwezig. Vooral binnen bebouwde kom worden parkeerstroken voorzien.

Gewenste profielen lokale wegen type I

figuur 28: mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheidsintensiteits-combinaties (Vademecum fietsvoorzieningen, hoofdstuk 3, pagina 14)

(in bijlage, pagina 122)

figuur 29: gewenst typeprofiel lokale verbindingsweg

Buiten bebouwde kom worden fietsers in principe gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. De meest veilige manier is om dat te doen via een voldoende brede groenstrook. Deze groenstrook kan, waar nodig, ook omgevormd worden tot een parkeerstrook of schuilhuisjes voor wachtende busgebruikers herbergen.

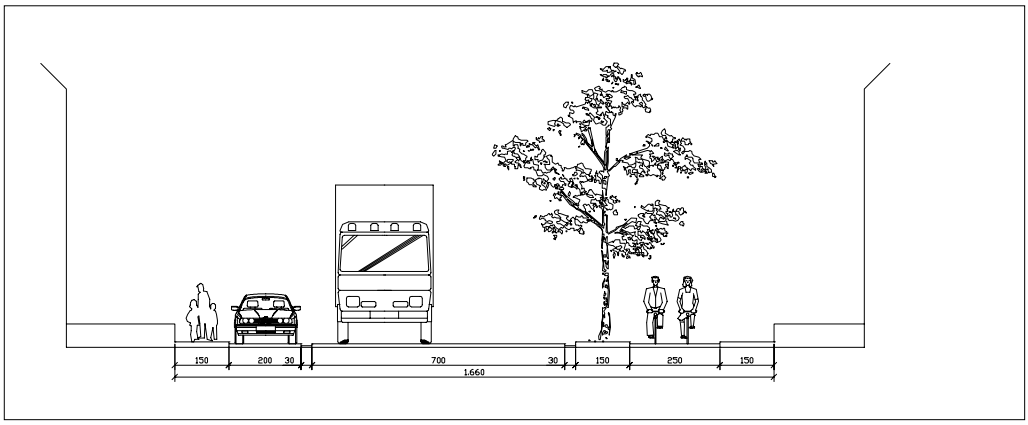
Indien er minder dan 1000 pae [30] per etmaal van de weg gebruik maakt en de V_{85}-waarde [31] maximum 70 km/h bedraagt, kan het verkeer gemengd worden. Concreet betekent 1000 pae/etmaal gemiddeld één voertuig om de twee minuten, uit beide rijrichtingen. Overdag zal die frequentie iets hoger liggen dan 's nachts, maar je zal nooit het gevoel krijgen dat een weg met deze intensiteiten een drukke weg is. Als een fietser en een auto gelijktijdig van deze weg gebruik maken, is er voldoende ruimte voor de auto om in een ruime boog om de fietser heen te rijden. De kans dat twee wagens én een fietser elkaar gelijktijdig moeten kruisen is bij deze intensiteiten erg klein. De situatie bij deze intensiteiten is dus op zich al voldoende veilig. Een fietspad zou de situatie zeker niet onveiliger maken, maar kosten een gemeente uiteraard ook geld aan aanleg en onderhoud. Het kan voor een gemeente dan ook interessant zijn om weten dat bij deze omstandigheden een fietspad gerust kan, maar niet hoeft.

Hoe dan ook dient de keuze voor het al dan niet aanleggen van fietspaden bij deze intensiteiten gestaafd te worden door tel- en meetgegevens, waarbij de intensiteiten en de snelheid van de getelde voertuigen verwerkt worden. Indien uit deze resultaten blijkt dat 85% van de getelde voertuigen meer rijdt dan 70 km/h (ook bij minder dan 1000 pae/etmaal) worden er fietspaden voorzien. Er wordt een overzicht gegeven in figuur 28 over bij welke intensiteiten en welke snelheidswaarden de aanleg van fietspaden nodig is en wanneer er gemengd kan worden.

Indien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer maximum 50 km/h bedraagt en de pae per etmaal niet hoger ligt dan 3500, kunnen fietsers ook binnen bebouwde kom gemengd worden met het autoverkeer. Indien de snelheden of intensiteiten hoger liggen, is een fietspad vereist.

2.2.2. Lokale wegen type II

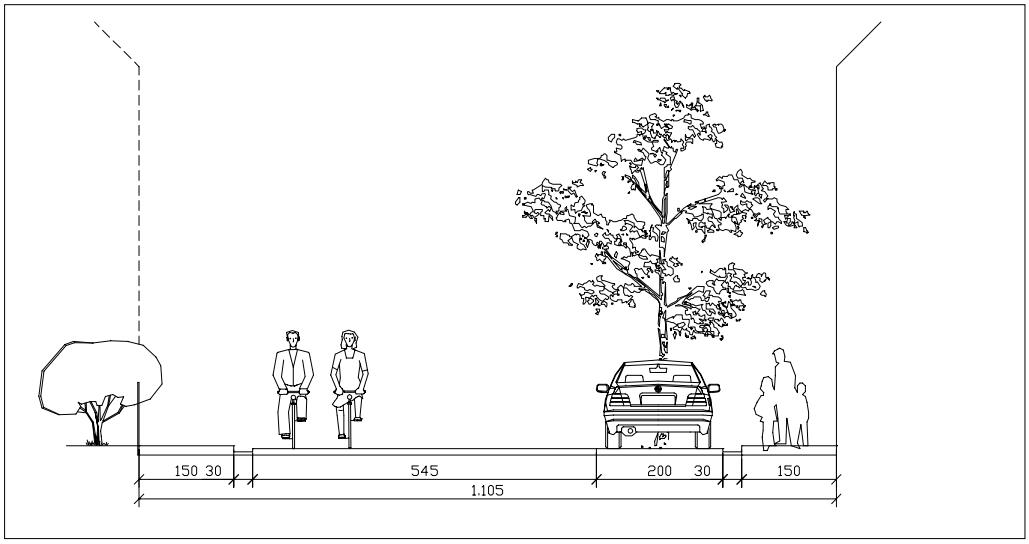
Bestaande profielen lokale wegen type II



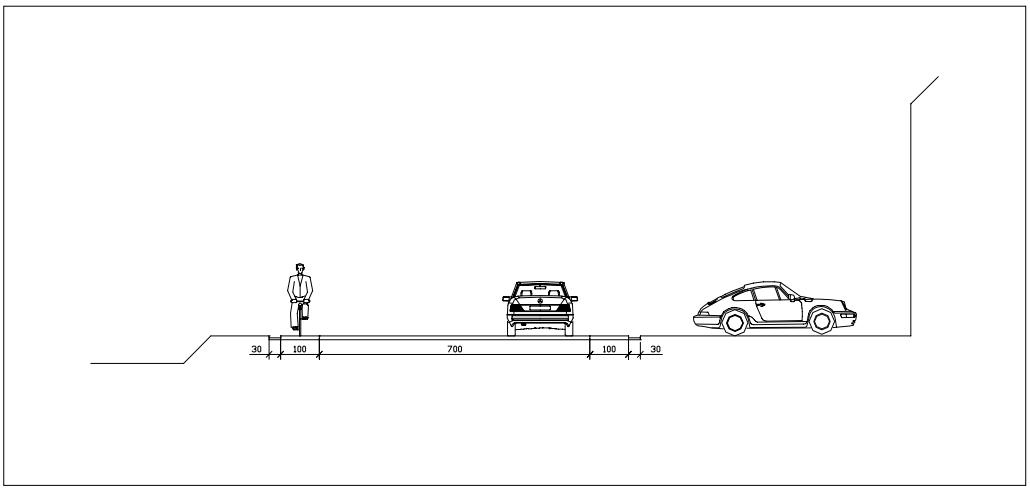
figuur 30: bestaand profiel Kuhlmannkaai

30 personenwagenequivalent: het gemotoriseerde verkeer wordt omgerekend naar pae om een objectief beeld te kunnen verkrijgen van de intensiteiten van een weg. Zo zullen vrachtwagens en bussen bij de omrekening naar pae zwaarder doorwegen dan bijvoorbeeld motorfietsen.

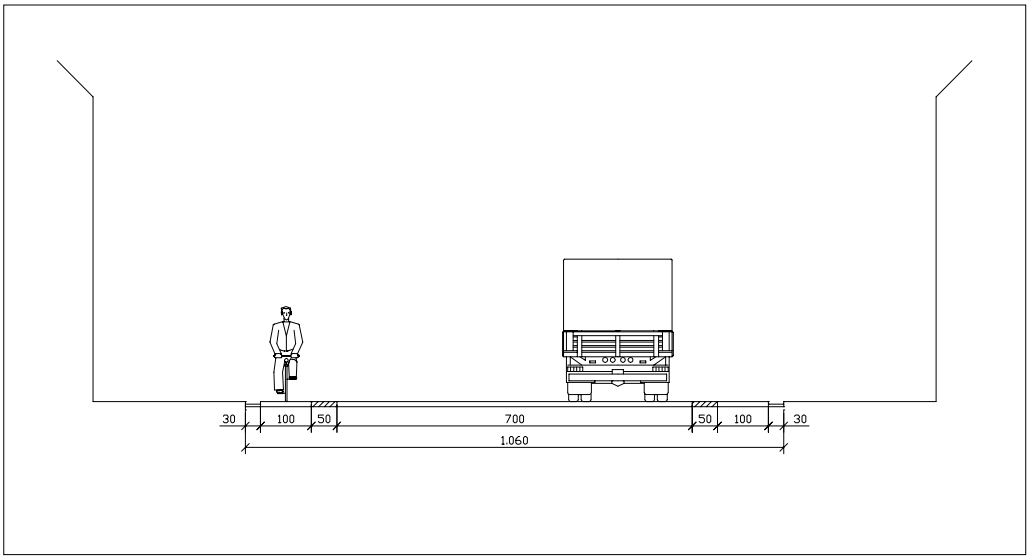
31 85-percentielwaarde: de snelheid die door 85% van de gecontroleerde voertuigen niet overschreden wordt, ongeacht de geldende snelheidslimieten.



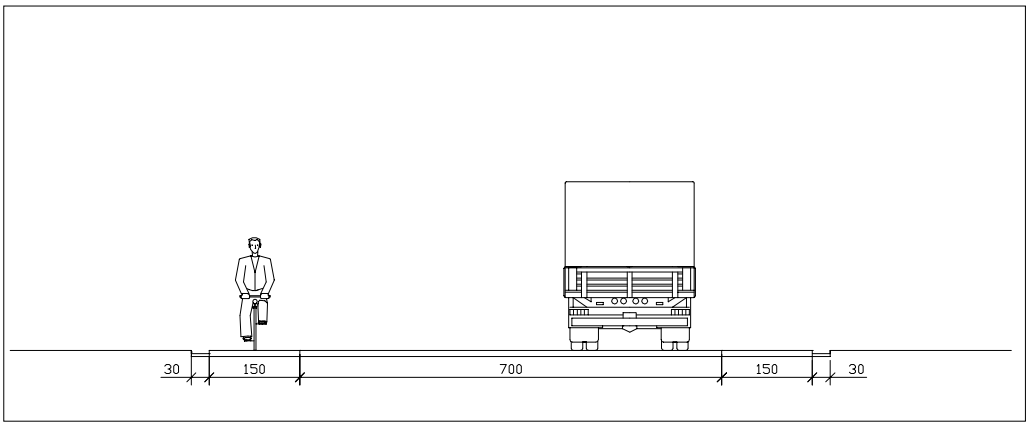
figuur 31: bestaand profiel Pastorijstraat



figuur 32: bestaand profiel Eindeken



figuur 33: bestaand profiel Elslo



figuur 34: afgeleid profiel lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II)

De verscheidenheid aan profielen bij lokale wegen type II is groter dan bij lokale wegen type I. Toch zien we hier gelijkaardige profielen terugkomen: fietsstroken aanliggend naast de rijweg, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, brede en rechte wegen, enz. Waar de breedte beperkt is, worden fietsers af en toe gemengd met het gemotoriseerd verkeer (Pastorijstraat) en waar de verkeersdruk te hoog is (vrachtwagendruk) worden één of meer vrijliggende fietspaden voorzien (Kuhlmannkaai).

Gewenste profielen lokale wegen type II

figuur 35: gewenst typeprofiel lokale ontsluitingsweg

Indien de 85-percentielwaarde buiten bebouwde kom niet hoger ligt dan 70 km/h, en de intensiteit onder de 1000 pae per etmaal ligt, kunnen fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer. Bij hogere intensiteiten zijn fietspaden aangewezen. (zie figuur 28: mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheidsintensiteitscombinaties (Vademecum fietsvoorzieningen, hoofdstuk 3, pagina 14)).

Indien de 85-percentielwaarde maximum 50 km/h bedraagt en de maximumintensiteit 3500 pae/etmaal bedraagt, is menging zonder problemen mogelijk. Bij lagere snelheden kunnen er hogere intensiteiten gekoppeld worden aan een menging van fietsers met gemotoriseerd verkeer. Bij 30 km/h of minder moeten fietsers in principe steeds met het gemotoriseerd verkeer gemengd worden.

Indien de lokale ontsluitingsweg deel uitmaakt van een fietsroutenetwerk, dienen kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen aangebracht te worden (zoals fietspaden of fietswegen).

2.2.3. Lokale wegen type III

Bestaande profielen lokale wegen type III

Vanwege de grote verscheidenheid in de huidige vormgeving van lokale wegen type III, is het moeilijk om een typevoorbeeld uit de bestaande profielen te distilleren. Het zou dan ook kunnen dat het gewenst typeprofiel voor lokale wegen type III niet overal toepasbaar is. Zo kunnen de beschikbare breedtes te groot zijn om het profiel toe te passen, waardoor het snelheidsverlagend effect niet werkt, enz. Het is bij lokale wegen type III, net zoals bij de overige voorstellen trouwens, nodig om de ‘genius locii’ of de eigenheid van de plek niet te verwaarlozen.

Gewenste profielen lokale wegen type III

figuur 36: gewenst typeprofiel lokale weg type III

Buiten bebouwde kom, zijn lokale wegen type III meestal landbouwwegen, of wegen waar doorgaand verkeer ongewenst is. Het snelheidsregime van die wegen ligt dan ook lager dan bij verbindings- of ontsluitingswegen die zich buiten bebouwde kom bevinden. De breedte van de weg wordt versmald, zodanig dat twee auto's elkaar stapvoets kunnen kruisen, desnoods moeten ze daar zelfs de berm voor gebruiken. Er dient wel rekening mee gehouden te worden dat er voldoende vrije ruimte naast de weg is, om een traktor met uitspansel te laten passeren en een auto in de berm te laten uitwijken. Lokale wegen type III buiten bebouwde kom zijn geschikt voor recreatieve en in sommige gevallen misschien ook wel functionele fietsroutes.

Binnen bebouwde kom, komt de nadruk bij lokale wegen type III vooral te liggen op de functie die ter plaatse overheerst. Meestal is dat wonen, maar in sommige gevallen kan dat bijvoorbeeld ook winkelen of iets anders zijn. De inrichting van lokale wegen type III is gebaseerd op een erfinrichting. Rijweg en voetpaden of parkeerstroken liggen op ongeveer gelijke hoogte, en zijn bij voorkeur gelegd in hetzelfde verhardingsmateriaal. Parkeren wordt voorzien, waar de beschikbare breedte het toelaat, net zoals het aanplanten van hoogstambomen. Richtsnelheid is hier 30 km/h.

3. Voorstel maatregelen in te brengen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen

De hieronder voorgestelde maatregelen worden door de gemeentelijke mobiliteitsplannen opgenomen en verder uitgewerkt. In deze studie wordt bijgevolg geen uitspraak gedaan over de prioriteit van de te nemen maatregelen.

3.1. Evergem

3.1.1. Secundaire wegen

Secundaire wegen type II:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	N458 – Noordlaan	ontsluiten op lokaal niveau + verblijfsfunctie in kern Ertvelde benadrukken + aansluiting geven aan N448 en ovaal van Wippelgem	herinrichting N458	AWV, Evergem	KT (gedeeltelijk gerealiseerd)
2.	N458 – Noordlaan	uitbouwen fietsroutenetwerk, gekoppeld aan herinrichting N458.	aanleg van fietsvoorzieningen bij herinrichting N458	AWV, Evergem en Provincie	KT
3.	N448 – Hospitaalstraat / Stoepestraat	ontsluiten westelijke dorpen naar R4-west ter hoogte van Zelzate-west	aansluiten N448 op R4-west, ter hoogte van Zelzate-west, gecombineerd met een herinrichting van N448.	AWV, Evergem, Zelzate	
4.	N448 – Hospitaalstraat / Stoepestraat	uitbouwen fietsroutenetwerk, gecombineerd met heraanleg N448	aanleggen van degelijke fietsvoorzieningen aan N448	AWV, Evergem, Zelzate en Provincie	
5.	N456 – Zeeschipstraat / Evergemsesteenweg / Kwadeweg (tot aan Schoonstraat)	ontsluiten Evergem naar R4-west	herinrichten N456: terugbrengen rijstroken naar 2x1-profiel, waar nodig	AWV, Evergem	
6.	N456 – Zeeschipstraat / Evergemsesteenweg / Kwadeweg	uitbouwen fietsroutenetwerk	aanleggen van degelijke fietsvoorzieningen, volgens het vademecum fietsvoorzieningen	AWV, Evergem, Provincie	

tabel 15: voorstel acties Evergem, secundaire wegen II

3.1.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Eeklostraat	verbinden van Ertvelde met Oosteeklo. Oneigenlijk gebruik van deze weg tegengaan. Kwaliteitsvol aanbod van fietsvoorzieningen.	herinrichten Eeklostraat als lokale verbindingsweg.	Evergem + Provincie voor fietsvoorzieningen	
2.	Kwadeweg / Asschout / Meerbeke / Hulleken / Polenstraat	verbinden van Evergem met Sleidinge. Oneigenlijk gebruik van deze weg tegengaan. Kwaliteitsvol aanbod van fietsvoorzieningen. Afstemming op openbaar vervoer.	herinrichten van deze as als lokale verbindingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	

tabel 16: voorstel acties Evergem, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Kerkstraat / Nieuweweg / Kluizendorpstraat	ontsluiten Sleidinge naar Noordlaan	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	
2.	Schoonstraat / Brielken / Hofbilkstraat / Reibroekstraat / Goeiingen / Kramershoek / Moleneinde	ontsluiten van Evergem naar Droogenbroodstraat	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg.	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	
3.	Kapellestraat / Elslo / Doornzeelsestraat	ontsluiten van Doornzele en Evergem naar het hogere wegennet	herinrichten van deze as als lokale ontlsuitingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	
4.	Hoeksken / Eindeken / Waalburgstraat	ontsluiten Evergem naar Evergemsesteenweg / Zeeschipstraat	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	

5.	Fortune de Kokerlaan / Langerbrugsestraat	ontsluiten van Evergem naar Burggravenlaan	herinrichten als lokale ontsluitingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	
6.	Stuivenbergstraat / Heifortstraat / Tervenen	ontsluiten Tervenen naar Ertveldesteenweg	herinrichten als lokale ontsluitingsweg	Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	

tabel 17: voorstel acties Evergem, lokale ontsluitingswegen

3.2. Assenede

3.2.1. Secundaire wegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	ter hoogte van N49 / A11, tussen Stoepestraat en R4-west (Zelzate-west)	bovenlokale ontsluitingsweg tussen Assenede, Zelzate en Evergem naar het primaire wegennet.	ontwerpen nieuwe secundaire weg, parallel aan N49/A11	AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 18: voorstel acties Assenede, secundaire wegen

3.2.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Stoepestraat / Trieststraat	verbinden van Assenede met Evergem	herinrichten Stoepestraat / Trieststraat als lokale verbindingsweg	Assenede + provincie voor fietsvoorzieningen	

tabel 19: voorstel acties Assenede, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Zelzatestraat	ontsluiten naar R4 (Zelzate)	herinrichten Zelzatestraat als lokale ontsluitingsweg	Assenede + provincie voor fietsvoorzieningen	
2.	Molenstraat / Burgstraat / Oosthoek	ontsluiting naar Assenede en Oosteeklo	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Assenede, Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	
3.	Holstraat / Nieuwburgstraat / Hendekenstraat	ontsluiting naar Ertvelde (Noordlaan)	herinrichten as als lokale ontsluitingsweg	Assenede, Evergem + provincie voor fietsvoorzieningen	

tabel 20: voorstel acties Assenede, lokale ontsluitingswegen

3.3. Rieme

3.3.1. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Kuhlmannkaai	verbinden Zelzate met Rieme	herinrichten Kuhlmannkaai als lokale verbindingsweg, inclusief plaatsen vrachtwagensluis en de nodige fietsvoorzieningen	Evergem, AWV (vrachtwagensluis), provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 21: voorstel acties Rieme: lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Kuhlmannlaan / Puinenstraat / Kanaalstraat	ontsluiten Rieme en Ertvelde naar Noordlaan	herinrichten Kuhlmannkaai als lokale verbindingsweg, inclusief plaatsen vrachtwagensluis en de nodige fietsvoorzieningen. Kern wordt ingericht als doortocht, zone 30 mogelijk. Nadruk op verblijfsfunctie.	Evergem, AWV (vrachtwagensluis), provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 22: voorstel acties Rieme, lokale ontsluitingswegen

3.4. Wachtebeke

3.4.1. Secundaire wegen

Secundaire wegen type II:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	N449 – Gebroeders Naudtslaan	ontsluiten van Wachtebeke naar R4-oost	herinrichten N449 als secundaire weg type II, aansluiting op R4-oost met rotonde, kruising met spoorlijn ongelijkvloers.	AWV, Wachtebeke	
2.	N449 – Gebroeders Naudtslaan	uitbouwen fietsroutenetwerk	aanleggen van afgescheiden, veilige en goed verlichte fietspaden. Aanleg doorsteek door naaldbos, richting Sidmar + fietstunnel onder R4-oost naar Sidmar. Goede verlichting van deze doorsteek en de bijhorende tunnel noodzakelijk. Fietspad voldoende breed, en gelegd in asfalt. Voorkomen dat boomwortels het asfaltomhoog duwen. De fietstunnel dient overdag voldoende daglicht door te laten.	Wachtebeke, AWV, provincie (fietsvoorzieningen), eventueel PPS met Sidmar?	

tabel 23: voorstel acties Wachtebeke, secundaire wegen type II

3.4.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Meersstraat / Puyenbrug / Dam / Oosteinde / Kerkstraat / Oudeveldstraat-west / Slagmanstraat	verbinden van Wachtebeke en Zaffelare naar N70 (Lochristi) en N449 – Beerveldsebaan	herinrichten van deze as als lokale verbindingsweg. Beerveldsesteenweg – N70 dient als hoofdroute naar voren te komen.	Wachtebeke, Lochristi, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	
2.	Godshuisstraat / Molenhoek / Kalve / Peene	verbinding Wachtebeke – Moerbeke	herinrichten als lokale verbindingsweg.	Wachtebeke, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 24: voorstel acties Wachtebeke, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Dorp / Pottershoek / Warande / Winkelwarande / Sint-Kruis-Winkeldorp / Karel Bauwensstraat / Barkstraat / Schuitstraat	ontsluiten Wachtebeke en Sint-Kruis-Winkel naar R4-oost	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg, inclusief doortochten Wachtebeke en Sint-Kruis-Winkel, mogelijke zone 30-gebieden, en het inbouwen van een filter ter hoogte van Groenstraat / Albert de Smetstraat / Kattenhoekstraat, zodat er geen sluipverkeer door deze woonstraten rijdt.	Wachtebeke, Gent, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	
2.	Barkstraat / Spanjeveerstraat / Mendonk-dorp / Windgat / Nerenhoek / Rechtstraat	ontsluiten van Sint-Kruis-Winkel en Mendonk naar Zaffelare en Lochristi enerzijds en naar R4-oost anderzijds (via bovenstaande route).	Herinrichten route als lokale ontsluitingsweg.	Gent, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	
3.		vrachtwagens weren uit de kernen van Sint-Kruis-Winkel en Mendonk, verbeteren OV-relatie.	brug over Moervaart (Spanjeveerstraat) is in slechte staat en dient vervangen te worden. De nieuwe brug dient echter de bestaande functie als vrachtwagenfilter te behouden. Vraagafhankelijk vervoer moet wel via de nieuwe brug kunnen afgewikkeld worden.		

4.	Windgat / Busstraat / Lindestraat / Moleneinde / Rechtstraat / Desteldonkdorp / Desteldonkstraat	ontsluiten van Mendonk en Desteldonk naar R4-oost (halve aansluiting)	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Gent, provincie (fietsinfrastructuur)	
5.	Nokerstraat	ontsluiten van Desteldonk naar Oostakker en Lochristi	herinrichten van Nokerstraat als lokale ontsluitingsweg. Fietsvoorzieningen (indien nodig) afgescheiden met optimaal behoud van de dreefstructuur	Gent, provincie (fietsvoorzieningen)	
6.	Braamstraat / Hyftestraat / Rostijnenstraat / Wittewalle / Bredestraat / Oostakkerdorp / Gentstraat	ontsluiten van Oostakker naar N70 (Lochristi)	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Gent, Lochristi, provincie (fietsvoorzieningen)	
7.	Drieselstraat / Sint-Laurentiuslaan / Oostakkerdorp / Pijphoekstraat / Langerbruggestraat	ontsluiten van Oostakker naar N70/R4 enerzijds en naar de haven anderzijds.	herinrichten van deze weg als lokale ontsluitingsweg, rekening houdend met het filteren van vrachtverkeer en het tegengaan van sluipverkeer door de kern (filter invoeren)	Gent, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 25: voorstel acties Wachtebeke - Gent, lokale ontsluitingswegen

3.5. Lochristi

3.5.1. Secundaire wegen

Secundaire wegen type II:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	N70 – Denen (richting Antwerpen)	ontsluiten Lochristi naar E17 (via Beerveldsebaan)	herinrichten als secundaire weg type II: terugbrengen rijstroken naar 2x1-profiel, voorzien van veilige en comfortabele, afgescheiden fietspaden.	Lochristi, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	
2.	N449 – Beerveldsebaan / Rivierstraat	ontsluiten Lochristi naar E17	herinrichten als secundaire weg type II, met doortochtherinrichting te Beervelde.	Lochristi, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 26: voorstel acties Lochristi, secundaire wegen type II

Secundaire wegen type III:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	N70 – Antwersesteenweg / Dorp-west / Dorp-oost / vanaf Gent tot aan kruispunt Hoekskensstraat / Denen	omvormen N70 tot een openbaar vervoeras en een belangrijke fietsverbinding. De verbindende functie is overgenomen door E17, die via N449 – Beerveldsebaan vlot te bereiken is/wordt.	herinrichten N70 met de nadruk op de verblijfsfunctie. Bevoordelen van de doorstroming van het openbaar vervoer, en voorzien van degelijke fietsvoorzieningen.	AWV, Lochristi, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 27: voorstel acties Lochristi, secundaire weg type III

3.5.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Slagmanstraat / Oudeveldstraat-west / Kerkstraat / Oosteinde / Dam / Puyenbrug / Meersstraat	verbinden van Lochristi met Wachtebeke	herinrichten van deze as als lokale verbindingsweg. Beerveldsesteenweg – N70 dient als hoofdroute naar voren te komen.	Wachtebeke, Lochristi, AWV, provincie (fietsvoorzieningen)	

tabel 28: voorstel acties Lochristi, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Palingstraat	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
2.	Lichtelarestraat	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
3.	Stationsstraat	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
4.	Koning-Albertlaan	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
5.	Hoekskensstraat	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
6.	Pauwstraat	ontsluiten wijken naar N70	herinrichten als lokale ontsluitings-weg	Lochristi, provincie (fiets)	
7.	Beervelde-dorp / Haan-houtstraat / Haenhout-straat / Damstraat	ontsluiten van de wijken tussen N70 en E17 naar R4	herinrichten van deze as als lokale ontsluitingsweg	Lochristi, provincie (fiets)	

tabel 29: voorstel acties Lochristi, lokale ontsluitingswegen

3.6. Zelzate

3.6.1. Secundaire wegen

Te ontwerpen secundaire weg type II

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	ter hoogte van N49 / A11, tussen Stoepestraat en R4-west (Zelzate-west)	bovenlokale ontsluitingsweg tussen Assenede, Zelzate en Evergem naar het primaire we-gennet.	ontwerpen nieuwe secundaire weg, parallel aan N49/A11	AWV, provincie (fietsvoorzie-ningen)	

tabel 30: voorstel acties Zelzate, secundaire weg type II

3.6.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	R4 – Kanaalstraat	deze weg moet de verbinding vormen tussen N49/A11, afrit Zelzate-west en R4-oost / Trak-taatweg. Hierbij moet getracht worden om sluipverkeer te vermij-den.	versmallen van de rijweg tot 2x1 rijstroken, ondanks het feit dat Kanaalstraat een noodweg vormt bij calamiteiten in de tunnel van N49. Middenberm ter hoogte van Grote Markt en gemeentehuis, ter bevorde-ring van de oversteekbaarheid en het benadrukken van de verblijfsfunctie. Afwerken pleinwand Grote Markt. Voorzien van aanliggende en ver-hoogde fietsvoorzieningen in het centrum, vrijliggende fietsvoorzienin-gen buiten het cnetrum.	Zelzate, provin-cie (fietsvoor-zieningen)	
2.	N474 – Beneluxlaan	verbinden van Zelzate met Sas van Gent (Nederland)	deze weg heeft een dubbel gebruik en wordt tevens geselecteerd als havenverbindingsweg. Door het belang voor de haven, wordt deze weg heringericht als havenverbin-dingsweg in plaats van een lokale verbindingsweg.	havenbedrijf, AWV, provincie (fietsvoorzie-ningen)	
		uitbouwen fietsroutenetwerk	voorzien van een dubbelrichtings-fietspad aan de zijde van het kanaal (geen conflicten met afslaand ver-keer). Fietspad fysiek afgescheiden van rijweg.	havenbedrijf, provincie	
		uitbouwen fietsroutenetwerk	beveiligde fietsoversteek ter hoogte van Klein-Rusland (vraagafhankelijk)	havenbedrijf, provincie	
		uitbouwen fietsroutenetwerk	ter hoogte van de vrachtwagensluis aan Kuhlmannlaan worden fietsers om de sluis geleid, waardoor de continuïteit gewaarborgd blijft.	havenbedrijf, provincie	

tabel 31: voorstel acties Zelzate, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen:

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
1.	Leegstraat (vanaf R4 tot aan Landstraat)	ontsluiten noordelijk deel van Zelzate naar R4-oost	herinrichten van dit deel van Leegstraat als lokale ontsluitingsweg	Zelzate, provincie (fietsvoorzieningen)	
2.	Rijkswachtlaan / Burgemeester Jos Chalmetlaan / Pierets de Colvenaerplein / Grote Markt	ontsluiten Zelzate-centrum naar R4-oost	momenteel wordt of is deze as al grotendeels heringericht. De juiste stand van zaken is op dit ogenblik onbekend.	Zelzate	in uitvoering (2003)

tabel 32: voorstel acties Zelzate, lokale ontsluitingswegen

3.7. Gent

3.7.1. Secundaire wegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
Wondelgem					
1.	Zeeschipstraat	ontsluiten Evergem, Gent-noord en havengebied-west naar R4-west	herinrichten N456: terugbrengen rijstroken naar 2x1-profiel, waar nodig	AWV, Evergem	
2.	Zeeschipstraat	uitbouwen fietsroutenetwerk	aanleggen van degelijke fietsvoorzieningen, volgens het vademecum fietsvoorzieningen	AWV, Gent, Provincie	
3.	Wiedauwkaai	afstemmen weg op categorisering	herinrichten als secundaire weg type II, inclusief het voorzien van degelijke fietsvoorzieningen.	AWV, havenbedrijf, provincie (fietsvoorzieningen)	
Sint-Amandsberg					
4.	N70 – Antwerpsesteenweg	gedeeltelijk ontsluiten naar R4, gedeeltelijk openbaar vervoer en fietsas naar het centrum van Gent.	herinrichten N70 als secundaire weg type II en secundaire weg type III, naargelang de selectie.	AWV, provincie	
Oostakker					
5.	N70 – Antwerpsesteenweg	ontsluiting naar R4	herinrichten N70 als secundaire weg type II.	AWV, provincie	

tabel 33: voorstel acties Gent, secundaire wegen

3.7.2. Lokale wegen

Lokale verbindingswegen

nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
Meulestede					
1.	Voormuide	verbinden Zeeschipstraat met centrum Gent	herinrichten als lokale verbindingsweg	Gent	
2.	Muidepoort				

tabel 34: voorstel acties Gent, lokale verbindingswegen

Lokale ontsluitingswegen

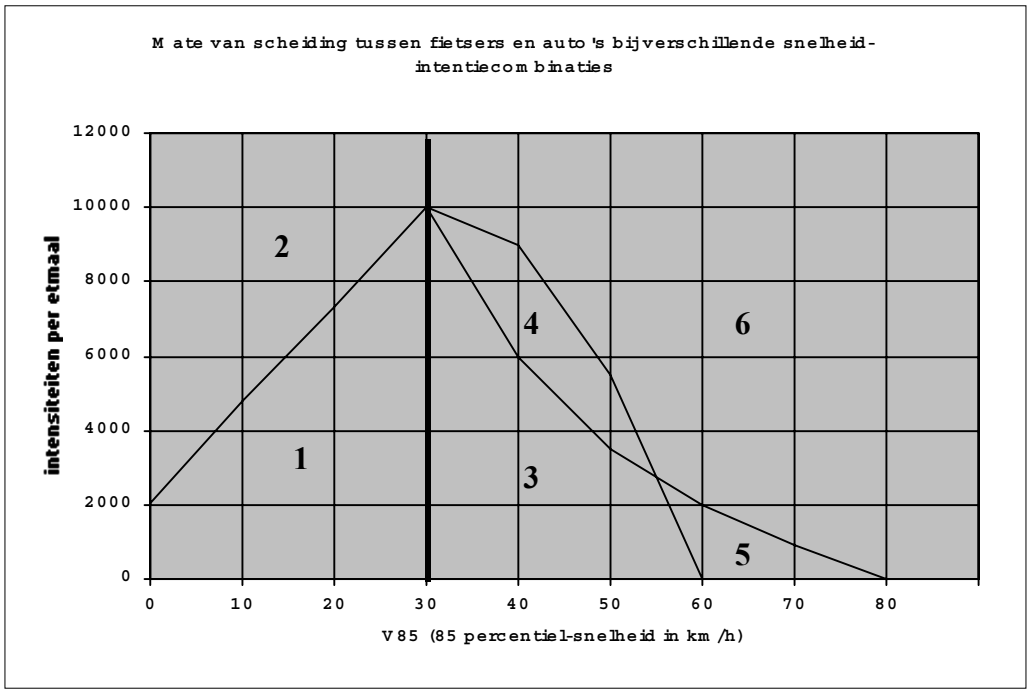
nr	locatie	doel en effect	actie	trekker	timing
Wondelgem					
1.	Meeuwstraat	ontsluiten Wondelgem naar het hoger liggende wegennet.	herinrichten als lokale ontsluitingsweg. Inclusief fietsvoorzieningen, waar nodig.	Gent	
2.	Kapiteinstraat				
3.	Vierweegsestraat				
4.	Sint-Markoenstraat				
5.	Vroonstalledries				
6.	Botestraat				
7.	Groenestaakstraat				
8.	Evergemsesteenweg				
9.	Morekstraat				
10.	Dracenastraat				
11.	Frans Van Ryhovelaan				
12.	Myosotisstraat				
13.	Edmond Van Beverenplein				
14.	Francisco Ferrerlaan				
Sint-Amandsberg					
15.	Hogeweg	ontsluiten Sint-Amandsberg naar N70A en R4-oost	herinrichten als lokale ontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen waar nodig.	Gent	
16.	Sint-Bernadettestraat				
17.	Lourdesstraat				
Oostakker					
18.	Drieselstraat (tot aan Volvo trucks)	ontsluiten Oostakker naar N70 en R4-oost	herinrichten als lokale ontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen waar nodig.	Gent	
19.	Drieselstraat (vanaf Volvo tot aan zandwinning)				
20.	Drieselstraat (vanaf zandwinning tot in centrum)				

21.	Sint-Laurentiuslaan				
22.	Oostakker-dorp				
23.	Eekhoutdriesstraat				
24.	Rostijnestraat				
25.	Rostijnestraat				
26.	Wittewalle				
27.	Bredestraat				
28.	Gentstraat				
Desteldonk					
29.	Moleneinde	ontsluiten Desteldonk naar R4-oost en naar Oostakker	herinrichten straten als lokale ontsluitingswegen.	Gent	
30.	Rechtstraat				
31.	Desteldonkdorp				
32.	Nokerstraat				
33.	Desteldonkstraat				
Mendonk					
34.	Mendonk-dorp	ontsluiten Mendonk naar Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel	herinrichten wegen als lokale ontsluitingswegen.	Gent	
35.	Windgat				
36.	Nerenhoek				
37.	Busstraat				
38.	Lindestraat				
Sint-Kruis-Winkel					
39.	Winkelwarende	ontsluiten Sint-Kruis-Winkel naar Wachtebeke en naar R4-oost (knooppunt 5-oost)	herinrichten geselecteerde wegen als lokale ontsluitingswegen.	Gent	
40.	Winkelwarande (ter hoogte van de school)				
41.	Sint-Kruis-Winkeldorp				
42.	Krel Bauwensstraat				
43.	Barkstraat				
44.	Spanjeveerstraat				
Doornzele					
45.	Doornzeledries	ontsluiten Doornzelenaar R4-west en secundaire havenweg	herinrichten als lokale ontsluitingsweg, inclusief vrachtwagenfilter en fietsvoorzieningen waar nodig.	Gent	
46.	Doornzeelsestraat				
Meulestede					
47.	Meulesteedsesteenweg	ontsluiten naar Zeeschipstraat en R4-west	herinrichten als lokale ontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen.	Gent	
48.	Meulesteedsesteenweg (vervolg)				
49.	Goedendagstraat				

tabel 35: voorstel acties Gent, lokale ontsluitingswegen

Bijlagen

1. Figuren



figuur 28: mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheidsintensiteits-combinaties (Vademecum fietsvoorzieningen, hoofdstuk 3, pagina 14)[32]

Toelichting bij figuur 28:

algemene opmerking:
- de horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerpsnelheden.

gebied 1:
- als de V_{85} (85 percentiel-snelheid) van auto's lager is dan 30 km/h, is een gemengd profiel doorgaans aan te raden. Fietsstroken of fietspaden kunnen eventueel toch aangelegd worden ter wille van de subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk. Binnen een 30-km/h-zone mogen geen fietspaden of fietsstroken worden aangelegd.

gebied 2:
- combinaties van zeer lage snelheden en zeer hoge intensiteiten komen niet of nauwelijks voor. Uitspraken voor fietssituaties in dit gebied zijn daarom niet relevant.

gebied 3:
- in het algemeen is een weg zonder fietsstroken of fietspaden wel aanvaardbaar. Toch kunnen zij, afhankelijk van andere weg- en verkeerskenmerken, wenselijk zijn.

gebied 4:
- een fietsstrook of fietspad is wenselijk.

gebied 5:
- een fietspad is wenselijk, maar de auto-intensiteiten zijn zo laag dat ook een weg met gemengd profiel aanvaardbaar is. Fietsstroken zijn af te raden.

gebied 6:
- bij deze hoge snelheden en auto-intensiteiten zijn fietspaden altijd noodzakelijk.

[32] figuur en toelichting uit: Tekenen voor de fiets, ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur; C.R.O.W.; p. 80-81, ISBN 90-6628-157-X

2. Kaarten

kaart 1: gewenste ontsluitingstructuur

kaart 2: openbaar vervoernetwerk

kaart 3: fietsroutenetwerk

kaart 4: routes voor uitzonderlijk transport

kaart 5: wegencategorisering

kaart 6: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens strategisch plan voor de Kanaalzone

kaart 7: gewenste regionale ruimtelijke structuur volgens het mobiliteitsplan regio Gent

3. Tabellen

tabel 36: analyse De Nest

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuin-strook		bebouwing [33]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire havenwegen																	
Langerbruggekaai	2x1, breedte 6-7 meter																
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Hoeksken	2x1					X	X					X	X		(X)	GB	GB (HOB / GB)
Eindeken	2x1, geen markering						X					X	X			GB	GB
Langerbrugsestraat	2x1, beton					X	X					X	X	(X)	X	GB – HOB – OB	
Burggravenlaan	2x1, asfalt	str.	str.							berm	berm			X	X	OB	OB
Elslo	2x1, beton	str.	str.					X	X		X	X	X	X		OB	OB
Kapellestraat	2x1, beton					alternerend				bomen in parkeer-strook		X	X			GB	GB
Reibroekstraat	2x1, asfalt, zonder markering			bss., rood	bss., rood	X	X					X			X	OB	sch. / OB
Hofbilkstraat	2x1, zonder markering					parkeren op rijbaan						X	X	X	X	HOB / OB / GB	HOB / OB / GB
Brielken	2x1, zonder markering	verh.	verh.					X	X	bomen in parkeer-strook			X	X		OB / GB	GB
Droogte	2x1, zonder markering									op. str.	op. str.			X	X	OB	OB

tabel 37: analyse Rodenhuizedok, Moervaart-noord en Moervaart-zuid

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale havenweg																	
Moervaartkaai	2x1, markering					kade	X										ind.
Moervaartstraat	2x1, markering									berm	berm					ind.	ind.
	opmerking: fietsroute via Moervaartstraat naar het veer van Terdonk. Deze doorsteek is wel redelijk smal. Bij verbreding zou dit een aangename route kunnen zijn.																

tabel 38: analyse Skaldenpark

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale havenweg																	
Skaldenstraat	2x1, asfalt					X	X									ind.	ind.

[33] sch.: school

tabel 39: analyse Sifferdok

Straatnaam	rijstrook	fietspad[34]				parkeerstrook				groen-strook[35]		voetpad		voortuin-strook		bebouwing[36]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire havenwegen																	
Henri Farmantstraat	2x1, zonder markering						X			berm	berm					ind.	ind.
Lokale havenwegen																	
Scheepzatestraat	2x1, markering, aan een deel van Scheepzatestraat ligt een kade					X	X									ind.	ind.
Af te bouwen secundaire havenweg																	
Port Arthurlaan	2x1, asfalt	str., 1.5 m	str., 1,5 m					X								ind.	ind.
	opmerking: treinspoor voor industriegebouwen aan rechterzijde van de weg																
New Orleansstraat	2x1, asfalt	str.	str.					X	X	berm	berm	X	X	X	X	app.	app.
Lokale verbindingsweg (lokale wegen type I)																	
St.-Salvatorstraat	2x1, asfalt						X					X	X			GB + klein-handel	
	opmerking: tramsporen verwerkt in wegdek																
Muidepoort	2x1, geen marke-ring						op rij-baan					X	X			GB	GB
Voormuide	2x1, verhoogde middenberm, asfalt		str., rood asf.			X			X			X	X			GB	GB
	opmerking: enkel tramspoor verwerkt in middenberm, ander tramspoor aan linkerzijde verwerkt in wegdek.																
Lokale ontsluitingsweg (lokale wegen type II)																	
Voorhavenlaan	2x1, kasseien, asfalt					op rijbaan						X	X			GB	ind.
Meulesteedsesteenweg	2x1, geen marke-ring	bss.			bss.							X	X			GB	GB
Meulesteedsesteenweg (vervolg)	2x1, geen marke-ring			bss.	bss.	X	X			tussen fietspad en parkeer-strook		X smal	X smal			GB	GB

tabel 40: analyse Grootdok

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire havenweg																	
Wondelgemkaai	2x1, markering	str. be-ton	str. be-ton					X	X			X				GB + KMO	ka-naal
Pantserschipstraat	2x1, asfalt, geen markering						X					X	X			ind.	GB
overige wegen																	
zie tabel 42: analyse Meulestede																	
zie tabel 43: analyse Wondelgem																	

[34] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[35] op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

[36] app.: appartementen
ind.: industrie
sch.: school
OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 41: analyse Oostakker

Straatnaam	rij-strook	fietspad [37]				parkeerstrook				groenstrook [38]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [39]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type III																	
N70 – Antwerpsesteenweg	2x2, asfalt	str.	str.													KMO	KMO
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Drieselstraat (tot aan Volvo trucks)	2x1, zonder markering			bss., verh.	bss., verh.	bss., zwart				X	X	X		X		HOB	plan-ten-kwe-kerij
Drieselstraat (vanaf Volvo tot aan zandwinning)	2x1, zonder markering				2-r., bet.					boom in berm	gracht + dub-bele bo-men-rij						
Drieselstraat (vanaf zand-winning tot in centrum)	2x1, beton, zonder mar-kering									X	X						
Sint-Laurentiuslaan	2x1, beton, zonder mar-kering					X	X			boom in par-keer-vak	boom in par-kaar-vak	X	X	X	X	HOB/ GB	HOB/ GB
Oostakker-dorp	1 rijstrook, rondom plein					parkeren aanliggend aan beide zijden van de weg, en centraal op plein				hoogstambo-men op plein		X	X			GB – klein-han-del	GB – klein-han-del
Eekhoutdriesstraat	2x1, beton, zonder mar-keringen									open-bare str.	open-bare str.			X	X	HOB/ OB	HOB/ OB
Rostijnestraat	2x1, breed profiel, zonder markering									berm	berm			X	X	OB	OB
Rostijnestraat	2x1, met markering	str.	str.							op. str.	op. str.			X	X	OB	OB
Wittewalle	2x1, beton, zonder mar-kering															OB	OB
Bredestraat	2x1, beton, zonder mar-kering									op. str.	op. str.			(X)	(X)	OB/H OB/G B	OB/H OB/G B
Gentstraat	2x1, beton					(X)	X					X	X			GB	GB

[37] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[38] op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

[39] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 42: analyse Meulestede

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
lokale verbindingsweg (lokale weg type I)																	
Voormuide	2x1, verhoogde middenberm, asfalt		str., rood asf.			X			X			X	X			GB	GB
	opmerking: enkel tramspoor verwerkt in middenberm, ander tramspoor aan linkerzijde verwerkt in wegdek.																
Muidepoort	2x1, geen markering						op rijbaan					X	X			GB	GB
Lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II)																	
Meulesteedsesteenweg	2x1, geen markering	bss.			bss.							X	X			GB	GB
Meulesteedsesteenweg (vervolg)	2x1, geen markering			bss.	bss.	X	X			tussen fietspad en parkeerstrook		X smal	X smal		GB	GB	
Goedendagstraat	2x1, bss., geen markering					geschrankt						X	X			GB + app.	GB + school

tabel 43: analyse Wondelgem

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
Zeeschipstraat	breedte van 3 rijstroken, asfalt	str.	str.			hier en daar parkeerhavens, achter fietsstrook.				berm	berm					KMO	KMO
Wiedauwkaai	2x1, markering	str. beton	str., beton					X	X				X			kanaal	GB + KMO
Lokale ontsluitingsweg (lokale weg type II)																	
Meeuwstraat	2x1, geen markering, kassei					op rijbaan						X	X			GB	GB
Kapiteinstraat	2x1, geen markering					parkeren op de rijbaan						X	X			GB	GB
Vierweegsestraat	2x1, geen markering					op rijbaan, gedeeltelijk met schijf						X	X			GB	GB
Sint-Markoenstraat	2x1, geen markering					op rijbaan, waar toegestaan (1 zijde,)						X	X	X	X	OB / HOB / GB	OB / HOB / GB
Vroonstalledries	2x1, geen markering	str. bet.	str. bet.					X	X	dries					X		OB
Botestraat	2x1, geen markering					op de rijbaan waar mogelijk + aan warenhuizen						X	X			GB	GB
Groenestaakstraat	2x1, geen markering	str. bet.	str. bet.							bomen	bomen			X	X	OB	OB
Evergemsesteenweg	2x1, markering	str.	str.					X	X			X	X	X	X	HOB/ OB	HOB /OB
Morekstraat	2x1, geen markering					parkeren op rijbaan						X	X	(X)		GB/ HOB	GB
Dracenastraat	2x1, markering					X	X					X	X			GB	GB
Frans Van Ryhovelaan	2x1, markering	str. asf. rood	str. asf. rood					X	X	bomen in parkeerstrook		X	X			GB	GB
Myosotisstraat	2x1, geen markering					parkeren op rijbaan aan 1 zijde						X	X			GB	GB
Edmond Van Beverenplein	enkelrichting aan 3 zijden, dubbelrichting op Frans Van Ryhovelaan					parkeren centraal op plein				platanen op het plein		X	X			GB	GB
Francisco Ferrerlaan	2x1 + tramsporen in het midden (overrijdbaar)	str. asf. rood	str. asf. rood					X	X	bomen in parkeerstrook		X	X			GB	GB/ app.

tabel 44: analyse Zeeschipstraat/Meulestedebrug

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
alle gecategoriseerde wegen																	
zie tabel 46: actieplan voor de haven: zie pagina 83, actielijst voor de haven.																	
tabel 47: analyse Evergem																	
zie tabel 42: analyse Meulestede																	
zie tabel 43: analyse Wondelgem																	

tabel 45: analyse Sint-Amandsberg

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinen		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Hogeweg	2x1, breed profiel	str.	str.					X	X			X	X	X		HOB / GB	HOB / GB
Sint-Bernadettestraat	2x1, asfalt					X	X					X	X			GB/ HOB	GB/ HOB
	opmerking: parkeerstrook op een gegeven plaats, aan één zijde van de weg, dwars op de rijrichting (parkeerstrook is daar dus 5 m breed of meer).																
Lourdesstraat	2x1, asfalt					X	X					X	X			GB/ HOB	GB/ HOB

tabel 46: actieplan voor de haven: zie pagina 83, actielijst voor de haven.

tabel 47: analyse Evergem

Straatnaam	rijstrook	fietspad [40]				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [41]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
N456: Christoffelweg	2x1, beton			X	X					X	X						
	opmerking: op deze plaats vertrekt de tram naar Gent. Dit openbaar vervoerknooppunt trekt dan ook wat verkeer aan. Een parkeerstrook is enkel voorzien in de buurt van de tramhalte, samen met meer uitgebreide parkeervoorzieningen. De groenstrook is beplant met hoogstambomen. Voetpaden aanwezig waar parkeerstroken zijn.																
N456: Zeeschipstraat	breedte van 3 rijstroken, asfalt	str.	str.			hier en daar parkeerhavens, achter fietsstrook.				berm	berm					KMO	KMO
Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)																	
Kwadeweg	2x1, markering	str.	str.							op. str.	op. str.			X	X	HOB/ OB	HOB/ OB
Asschout	2x1, markering	str.	str.							berm	berm			X	X	OB	OB
Hulleken	2x1, markering	str.	str.							berm	berm			X	X	OB	OB
Polenstraat	2x1, geen markering			rood, bss.	rood, bss.	afwisselend						X	X	X	X	HOB/ OB / GB	HOB/ OB / GB
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Brielken	2x1, zonder markering	verh.	verh.					X	X	bomen in parkeervak			X	X		OB/GB	GB
Hoeksken	2x1					X	X					X	X		(X)	GB	OB/HOB/GB
Dorpsplein	2x1, aan 3 zijden van het plein					parkeren centraal op plein + aan zijkant van de weg				hoogstambomen en aanplantingen op plein		X	X			GB + kleinhandel	GB + kleinhandel
Eindeken	2x1, geen markering						X					X	X			GB	GB
Achterstege	2x1					geschrankt								X	X	OB	OB
Langerbrugsestraat	2x1, beton					X	X					X	X			GB	GB
Elslo	2x1, beton	str.	str.					X	X		X	X	X	X		OB	OB
Reibroekstraat	2x1, asfalt, zonder markering			bss., rood	bss., rood	X	X					X			X	OB	school / OB

[40] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad.

[41] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel.

tabel 48: analyse Kluizen

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
N458: Noordlaan	2x1, asfalt	verh.	verh.							berm	berm						
lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Schildekenstraat	2x1									berm, gracht + bomen (R)						OB	
Nieuweweg (Sleidinge)	2x1	str.	str.							berm + gracht						OB	water-win-ning
Kerkstraat (Sleidinge)	2x1	str. asf.	str. asf.											X	X	OB	OB
Kerkstraat (Sleidinge)	2x1	bss. verh.	bss. verh.											X	X	OB	OB
Kerkstraat (centrum Sleidinge)	2x1													X	X	HOB/ OB	HOB/ OB

tabel 49: analyse Wippelgem

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Wippelgem Eindeken	2x1, asfalt	str.	str.							op. str.	op. str.			X	X	OB	OB
Wippelgem Dorp	2x1, asfalt	bss.	bss.						X			X	X			GB	GB
Drogenbrood-straat	2x1, asfalt	str.	str.							berm	berm			X	X	OB	OB

tabel 50: analyse Oosteeklo

Straatnaam	rij-strook	fietspad [42]				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [43]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
lokale verbindingsweg (lokale weg type I)																	
Ertveldesteenweg (N448)	2x1, markering	str.	str.					X	X					X	X	HOB/ OB	HOB/ OB
Stroomstraat	2x1, asfalt											X	X			GB/H OB	GB/H OB
Kraaigemstraat	2x1, markering		2-r., beton							gracht en berm	gracht en bomen			X	X	OB	OB
lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Oosteeklodorp	2x1, asfalt											X	X			GB	GB
Oosthoek	2x1, asfalt											X	X		(X)	GB	GB
Oosthoek (buiten kern)	2x1, beton	str., bet.	str., bet.							berm	berm			X	X	OB	OB
Burgstraat (Assenede)	2x1, beton	str., bet.	str., bet.							boom in berm	boom in berm			X	X	OB	OB
Ertveldesteenweg (tot aan Vlasgaardstraat)	2x1, markering	str.	str.					X	X					X	X	HOB/ OB	HOB/ OB

[42] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[43] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 51: analyse Ertvelde

Straatnaam	rij-strook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
Noordlaan (in centrum)	2x1 + 2 ventwegen	bss., verh.	bss., verh.			parkeren aan ventweg, afgescheiden van rijbaan				talud, met haag en boom	talud, met haag en boom	aan vent-weg	aan vent-weg			GB	GB
Noordlaan (buiten centrum)	2x1, middenberm	asf., verh.	asf., verh.							berm	berm						
Hospitaalstraat	2x1	str. bet.	str. bet.									X	X	(X)	(X)	HOB/ OB (GB)	HOB/ OB (GB)
Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)																	
Eeklostraat (in centrum)	2x1, bss., met markering					X		parkeerplein aan kruispunt centrum		lei-boom aan par-king	lei-boom aan par-king	X	X			GB	GB
Eeklostraat (uit centrum)	2x1, asfalt			str., asf.	str., asf.					berm	berm			X	X	OB	OB
opmerking: fietspad enkel gescheiden door een smalle kasseistrook, geen harde barrière																	
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Stuivenbergstraat	2x1, beton, zonder mar-kering									boom in op. str.	boom in op. str.			X	X	OB	OB
Heifortstraat	2x1, beton, zonder mar-kering									berm	berm			X	X	OB	OB
Tervenen	2x1, asfalt, smal profiel, gaat over in beton									boom in berm	boom in berm			X	X	OB	OB

tabel 52: analyse Assenede

Straatnaam	rijstrook	fietspad[44]				parkeerstrook				groenstrook[45]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing[46]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)																	
Stoepestraat	2x1, markering	str.	str.							berm	berm			X	X	HOB	HOB
Trieststraat	2x1, markering				2-r., beton					berm	berm			X	X	OB	OB
Schoolstraat	2x1, asfalt, zonder marke-ring											X	X			GB	GB
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Oosthoek	2x1, beton	str.	str.							berm	berm						
Burgstraat	2x1, beton	str.	str.							boom in berm	boom in berm			X	X	OB	OB
Molenstraat	2x1, zonder markering					parkeren beurtelings op rijbaan						X	X			GB	GB
Hendekenstraat	2x1, asfalt									berm	berm					OB	OB
Nieuwburg-straat	2x1, asfalt	str.	str.							berm	op. str.				X		OB
Zelzatestraat	2x1, markering	str.	str.											X	X	HOB	HOB
Assenede-steenweg	2x1, zonder markering	str.	str.											X	X	OB	OB

[44] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[45] op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

[46] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 53: analyse Wachtebeke

Straatnaam	rij-strook	fietspad [47]				parkeerstrook				groenstrook [48]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [49]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
Gebroeders Naudtslaan	2x1	str.	str.							bos	bos						
Lokale verbindingsweg (lokale weg type I)																	
Meersstraat	2x1	str.	str.							berm	berm						
Puyenburg	2x1	str.	str.							berm	berm						
Dam	2x1, asfalt	str.	str.							berm	berm					OB	OB
Molenhoek	2x1, zonder markering	bss., verh.	bss., verh.								soms	X	X			HOB/ GB	HOB/ GB
Kalve	2x1, zonder markering	bss., verh.	bss., verh.									X	X			HOB/ GB	HOB/ GB
Peene	2x1, beton, zonder markering					X					berm			X		OB	
Wachtebeeksesteenweg	2x1, beton										berm	X		X	X	OB/H OB	OB/H OB
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Stationsstraat	2x1, zonder markering	sugg.	sugg.			X	X					X	X			GB	GB
Ramonshoek (brug in opbouw)	2X1, zonder markering									berm	berm			X	X	OB	OB
Melkerijstraat	2x1, beton, zonder markering											X	X			HOB/ GB	HOB/ GB
Langelede	2x1, asfalt									berm	berm			X	X	OB	OB
Langelede	2x1, gescheiden door waterloop									berm + beek					X	HOB/ OB	HOB/ OB
Dorp	2x1, middenberm, ruim profiel rijstroken					X	X			middenberm		X	X			GB	GB
Warande	2x1, geen markering		2-r., bet.							berm	berm			X	X	OB/K MO	OB/K MO

tabel 54: analyse Sint-Kruis-Winkel

Straatnaam	rijstrook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Winkelwarende	2x1											X	X			GB/H OB	GB/H OB
Winkelwarande (ter hoogte van de school)	2x1	2-r, bss.					X					X	X			GB/ HOB	GB
	opmerking: dubbelrichtingsfietspad aan noordzijde van Winkelwarande is veel te smal en bovendien in erg slechte staat. Gezienhet smalle profiel van de weg en de densiteit van de bebouwing zou hier eventueel een menging van het verkeer mogelijk zijn en ter hoogte van de school zelfs de invoering van een zone 30.																
Sint-Kruis-Winkeldorp	2x1, zonder markeringen											X	X			HOB/ GB	HOB/ GB
	opmerking: openbare strook tegen woning wordt gebruikt als parkeerstrook, kan ook als voetpad dienen.																
Krel Bauwensstraat	2x1, zonder markeringen									berm	berm			X	X	OB	OB
Barkstraat	2x1, zonder markeringen, smaller profiel									berm	berm			X	X	OB	OB
Spanjeveerstraat	2x1, zonder markering									berm	berm						

[47] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[48] op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

[49] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 55: analyse Lochristi

Straatnaam	rijstrook	fietspad [50]				parkeerstrook				groenstrook [51]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [52]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
N70 – Denen vanaf Hoekskens-straat	2x1 + 1; 2x1 en 2x2	str.	str.													OB/KMO	OB/KMO
opmerking: openbare strook naast de weg wordt gebruikt als aanliggende parkeerstrook																	
Secundaire weg type III																	
N70 – vanaf Hoekskensstraat naar Gent	2x1, met middenberm			bss., verh.	bss., verh.	X	X			X	X	X	X		X	div.	HOB
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Lichtelarestraat	2x1, zonder markering									berm	berm			X	X	OB	OB
Braamstraat	2x1	X	X							berm	berm			X	X	OB/HOB	OB/HOB
Hyftestraat	2x1	str.	str.							boom in op. str.	boom in op. str.			X	X	OB	OB
Stationsstraat	2x1, zonder markeringen											X	X	(X)	(X)	HOB/GB	HOB/GB
Koning Albertlaan tot aan Dorps-straat	2x1, zonder markeringen						X					X	X			HOB/GB	HOB/GB
Hoekskensstraat	2X1									boom in op. str.	boom in op. str.			X	X	OB/HOB	OB/HOB
Pauwstraat	2x1, zonder markering		2-r., bet.							op. str.	op. str.			X	X	HOB/OB	HOB/OB

tabel 56: analyse Mendonk

Straatnaam	rij-strook	fietspad [53]				parkeerstrook				groenstrook [54]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [55]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Mendonk-dorp	2x1, zonder markering, asfalt									berm	berm			X	X	OB	OB
Windgat	2x1, asfalt, zon-der markering									boom in berm bij kern	boom in berm bij kern						
Nerenhoek	2x1, beton, zonder markering											X	X			HOB/GB	HOB/GB
Busstraat	2x1, zonder markering									berm	berm			X	X	OB	OB
Lindestraat	2x1, beton, geen markering		2-r., beton							berm	berm			X	X	OB	OB

50 str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

51 op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

52 OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

53 str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

54 op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

55 OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 57: analyse Desteldonk

Straatnaam	rij-strook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Moleneinde	2x1, beton, zonder markering									op. str.	op. str.			X	X	HOB/ OB	HOB/ OB
Rechtstraat	nog ter plaatse te bekijken																
Desteldonk-dorp	2x1, beton, zonder markering + ventwegen					parkeren aan ventwegen				boom in par-keer-vak	boom in par-keer-vak	X	X			GB	GB
Nokerstraat	2x1, asfalt, zon-der markering									2x be-men-rij in berm	2x bo-men-rij in berm						
Desteldonk-straat	2x1, asfalt, zon-der markering									op. str.	op. str.			X	wei-de	OB	OB

tabel 58: analyse Zelzate

Straatnaam	rijstrook	fietspad [56]				parkeerstrook				groenstrook [57]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [58]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire weg type II																	
Beneluxlaan (Zelzate tot Sas van Gent)	2x1, asfalt	str.	str.					X									
Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)																	
R4 (Kanaalstraat)	2x2 naar 2x1, asfalt, met middenberm	str.	str.					X	X			X	X			hoog-bouw, afge-wis-seld met lage-re en oude-re woni-gen	hoog-bouw, afge-wis-seld met lage-re en oude-re woni-gen
Beneluxlaan (Rieme tot Zelzate)	2x1, asfalt	str.	str.					X									
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Rijkswachtlaan	2x1, asfalt	str.	str.							berm			X		X		KMO
Burgemeester Chalmet-laan (in heraanleg, ver-moedelijk profiel)	2x1, asfalt		bss., rood, verh.	bss., rood, verh.		X						X	X			GB	GB
Grote Markt	2x1, met mid-denplein					X	la-den en los-sen	parkeren centraal		boom op plein	boom op plein	X	X			GB	GB
Leegstraat	2x1, asfalt, zonder mar-kering											X	X	X	X	GB/H OB	GB/H OB
Assenedesteenweg	2x1, asfalt, zonder mar-kering					parkeren op rijweg waar toegelaten						X	X			GB	GB
Veldbrugstraat	2x1, smal, zonder mar-keringen – zone 30					parkeren alternerend, vaak op voetpad omdat weg te smal is.						X	X			GB	GB
Koningin Astridlaan	2x1, zonder markering					parkeren half op voetpad, half op rijweg						X	X			GB	GB

[56] str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

[57] op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

[58] OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

tabel 59: analyse Rieme

Straatnaam	rij-strook	fietspad				parkeerstrook				groenstrook		voetpad		voortuinstrook		bebouwing	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Secundaire wegen type II																	
Beneluxlaan	2x1, asfalt		str.	str.		X											
Secundaire havenwegen																	
Riemekaai	2x1, asfalt	str., bet.	str., bet.														
Lokale verbindingswegen (lokale wegen type I)																	
Kuhlmannlaan	2x1, asfalt	str.	str.													HOB	
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Puinenstraat	2x1, beton				2-r., bss.	X					boom	X	X	X		OB/GB	GB
Kanaalstraat	2x1, beton				2-r., bss.	X					boom	X	X			GB	GB

tabel 60: analyse Doornzele

Straatnaam	rijstrook	fietspad [59]				parkeerstrook				groenstrook [60]		voetpad		voortuinstrook		bebouwing [61]	
		aanliggend		gescheiden		aanliggend		gescheiden									
		L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R	L	R
Lokale ontsluitingswegen (lokale wegen type II)																	
Doornzeledries	2x1 + ventweg	str.	str.			aan ventwegen				groene dries.				X	X	OB	OB
	opmerking: weg snijdt dries doormidden. Fietsers zouden via de ventwegen kunnen afgewikkeld worden. Tussen ventweg en weg brede groene buffer (dries). Relatief veel doorsteken tussen ventwegen en centrale weg.																
Doornzeelsestraat	2x1, markering	str. asf. rood	str. asf. rood							berm	berm			X	X	OB	OB

59 str.: strook
sugg.: suggestiestrook
bss.: betonstraatstenen
verh.: verhoogd
asf.: asfalt
bet.: betonplaten
2-r.: dubbelrichtingsfietspad

60 op. str.: openbare strook, meestal zand of een halfverharding (bijvoorbeeld grind)

61 OB: open bebouwing
HOB: half-open bebouwing
GB: gesloten bebouwing
KMO: ondernemingen en kleinhandel

Bronnenlijst

- Provincie Oost-Vlaanderen, Voorbereidende tekst mobiliteit – voorontwerp PRSOV – versie maart 2003, Gent.
- Provincie Oost-Vlaanderen, Functionele categorisering en actieplan voor het onderliggend wegennet – Gentse haven en omgeving – Startnota, Gent, augustus 2002.
- Studiegroep Omgeving, ROM-project Gentse kanaalzone - Wel-varende kanaalzone - voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone, Gent, juni 2002.
- Studiegroep Omgeving, Streefbeelden R4 west en oost, Mortsel, november 1999.
- Dienst Mobiliteit Stad Gent, Oostakker Verkeersleefbaarheidsplan, Gent, juni 2000.
- Tritel, Mobiliteitsplan Gent – fase 3: Opbouw van het beleidsplan, Mechelen, april 2002.
- Studiegroep Omgeving, Streefbeeld R4-oost zuidelijk deel, Mortsel, augustus 2001.
- Langzaam Verkeer, Mobiliteitsplan Assenede – synthesenota, Leuven, november 2001.
- Langzaam Verkeer, Mobiliteitsplan Assenede- beleidsplan, Leuven, augustus 2002.
- Technum, Mobiliteitsplan Lochristi – oriëntatienota, Hasselt, augustus 2002.
- Trafficonsult, Mobiliteitsplan Zelzate – fase twee: opbouw van het plan, Zelzate.
- Trafficonsult, Mobiliteitsplan Zelzate – fase 3: beleidsplan, Zelzate, oktober 2002.
- Groep Planning, Mobiliteitsplan Evergem – fase 3: beleidsplan, Brugge, januari 2002.
- Streekplatform Meetjesland, Omvorming van de N49 tot autosnelweg – impact op de mobiliteit in het Meetjesland, december 2000 [62].
- Tritel, Goudappel Coffeng, Openbaar-vervoerstudie Gentse regio, september 2002.
- Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, Tekenen voor de fiets – Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur, ISBN 90-6628-157-X, Ede, september 1993.
- Vademecum fietsvoorzieningen, AWV – afdeling Verkeerskunde, Brussel, 2001, D/2001/3241/310.
- Ontwerp Totaalplan Fiets, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, oktober 2002, Brussel.
- Bovenlokaal Functionaal Fietsroutenetwerk.

[62] gebaseerd op: Afdeling Ruimtelijke Planning WES, Economisch en Maatschappelijk Studie- en Adviesbureau, Ontwerp-streefbeeld N49/A11.

– ‘De fiets in de haven: knelpunten en mogelijkheden voor dit duurzame vervoersmiddel, in en naar havengebieden’ - thesis in het kader van post-academische vorming Havenbeheer, Sven Taeldeman, 2003.