



LEEFBAAR DRONGEN

9031

## **Technische uitleg en uitgangspunten van het ontwerp “Leefbaar Alternatief” dat op de participatiedagen werd voorgelegd.**

*Om de Drongenaar houvast te geven in de plannen, maken we gebruik van een aantal volkse benamingen. Zo spreken we van Goedingebrug (effectieve naam van E40 brug over de Leie), Keuzebrug (brug over E40, verbinding tussen N466 en Ernest Solvynsdreef, Baarlebrug (N466 over E40 in Baarledorp), Kloosterstraatbrug (brug over E40, thv Booiebos).*

Het plan uitgelegd op een aantal kritieke punten van links naar rechts:

### **N466 – Deinsesteenweg**

De volledige N466 tussen Baarledorp en R4 (watersportbaan) wordt volledig heringericht als een tweevaksbaan met brede middenberm en vrijliggende tweerichtingsfietspaden en voetgangersstrook analoog aan de Kortrijksesteenweg thv Deurle.

### **Ontsluitingsweg Booiebos**

De ontsluitingsweg Booiebos krijgt een eigen bedding, afgescheiden van het lokale verkeer, die start in Booiebos en volledig parallel met de E40 loopt tot aan Baarlebrug. De weg heeft twee rijrichtingen: zowel het ingaand als uitgaand verkeer voor de industriezone verloopt uitsluitend via deze weg. De bedding van deze ontsluitingsweg is volledig afgescheiden van de Kloosterstraat met een geluidsscherm over de hele lengte en loopt ook afgescheiden van de E40 zonder geluidsscherm (dat laatste is ook niet nodig).

Het verkeer komt boven op Baarlebrug uit. Vruchtverkeer naar Oostende-Brussel-N466 naar R4 en Gent wordt verder geleid via Baarlebrug over de E40. Vruchtverkeer naar Deinze slaat rechtsaf richting Baarledorp.

Baarleveldestraat als ontsluitingsweg wordt niet meer gebruikt. Geen onteigeningen. Kloosterstraatbrug is enkel voor lokaal verkeer en fietsers. Dit betekent dat een lichte brug kan voorzien worden aangezien deze niet meer voorzien moet worden voor zwaar vruchtverkeer uit Booiebos.

De Kloosterstraat moet voor deze aparte bedding wel deels verlegd worden: op het plan is dat zichtbaar gemaakt doordat de nieuwe weg is ingekleurd over de huizen. Het huis met adres Kloosterstraat 25 zal moeten onteigend worden. (Momenteel staat het leeg, de grond is opgekocht door een projectontwikkelaar, die wellicht zal verkavelen zoals hij ook deed in de Brouwerijstraat (dezelfde projectontwikkelaar).

### **Baarlebrug en huidig op- en afritten complex**

De afrit van Oostende (huidig loopt deze achter de scholencampus langs) en de oprit naar Brussel (via de Brouwerijstraat) verdwijnen volledig. Het plein thv de pastorie, hoek

Brouwerijstraat, Baarledorpstraat, Moortelputstraat wordt heraangelegd met een eenvoudig kruispunt dat enkel lokaal verkeer uit de Moortelputwijk ontsluit. De ontsluitingsweg maakt een bocht net omwille van het afremmend effect. Er loopt geen rechte weg meer vanuit de Baarledorpstraat naar de Brouwerijstraat langs de pastorijsmuur, om rechtdoor rijdend sluijverkeer te ontmoedigen. Fietsverkeer en voetgangers kunnen wel nog rechtdoor langs de pastorijsmuur. Dit kruispunt wordt ineens veel toegankelijker voor fietsverkeer en schoolgaande jeugd. Er komt groene ruimte bij in het dorp zelf. Sluijverkeer wordt ontmoedigd.

Brouwerijstraat kan volledig behouden blijven. Geen onteigeningen.

Mogelijke extra's: een knip in de Brouwerijstraat zal sluijverkeer dat zijn weg via de Brouwerijstraat naar Keuzebrug zoekt tegengaan.

Ok de op- en afrit kant Oostende wordt volledig gesupprimeerd. Er komt ruimte vrij voor groen, bermen, landbouw en geluidswering.

### **Keuzebrug:**

Plaats en functie blijven behouden. Dient wel vernieuwd te worden. Aan de omringende wegenissen verandert er niks.

### **Het kruispunt Raapstraat-E. Solvynsdreef**

Het kruispunt blijft onveranderd, maar de lichtregeling wordt afgestemd op overstekend verkeer.

### **Verkeersknooppunt thv Verbeke en op- en afritten**

Het kruispunt thv Verbeke heeft een redelijk zware dimensie omdat hier alle verkeer naar en van E40 passeert en aansluiting zoekt op de N466 naar Gent, naar Deinze en naar Booiebos. Het wordt vrijgelaten of dit kruispunt via een lichtregeling werkt of met een rotonde. Voor een rotonde is meer plaats nodig dan voor een kruispunt met lichtregeling. Van aan dit kruispunt gaat de toerit naar op- en afritten geleidelijk aan de grond in. Thv de boerderij verdwijnt alles onder de grond. De kouter die nu gebruikt wordt als landbouwgebied kan nog volledig als landbouwgrond behouden blijven. De boer kan van de rechterkant naar de linkerkant via het vrijgehouden stuk land thv de boerderij.

Er kan ruimte ingetekend worden voor een carpoolparking (Rand Gent-West).

### **Op- en afrittencomplex onder de grond**

Ten Noorden van E40 zitten de oprit naar Oostende en de afrit komende van Brussel.

Ten zuiden van E40 zitten de afrit komende van Oostende en de oprit naar Brussel.

Al deze op- en afritten lopen quasi volledig onder de grond.

De op- en afritten naar de benzinstations lopen gelijkgronds. De afrit naar het pompstation kant Brussel voor het verkeer komende van Oostende splitst zich af van de afrit die onder de grond naar N466 loopt en loopt bovengronds over het tunnelcomplex. Deze afrit is nieuw. De oprit van het benzinstation naar Brussel blijft onveranderd maar wordt wel verlengd. De afrit naar het pompstation voor het verkeer komende van Brussel blijft onveranderd maar wordt wel verlengd. De oprit van het benzinstation richting Oostende loopt bovengronds over het tunnelcomplex en sluit aan op de oprit naar Oostende.

De wegenissen voor het lokaal verkeer rond de benzinstations blijven onveranderd.

Er is een mogelijkheid om de toerit (ter hoogte van Verbeke) naar het ondergronds complex nog sneller in de grond te laten verdwijnen zodat nog meer van Drongenkouter als landbouwzone kan bewaard blijven.

**Verkeerskundige aspecten en maatvoering die afgetoetst werden op haalbaarheid:**

- Alle bochten in op- en afritten hebben een minimale bochtstraal van 80 meter.
- De hellingen werden een eerste keer uitgerekend. Deze zijn nergens steiler dan 5%. Doordat de snelweg wat verhoogd ligt ten opzichte van het omliggende maaiveld, zijn er nog meer mogelijkheden om nog minder steil te gaan.
- De uitvoegstroken hebben telkens een lengte van minimaal 160 meter, de invoegstroken om de snelweg op te rijden, zijn minstens 220 meter, behalve deze van het dienstencentrum richting Brussel (deze kan nog verlengd worden wanneer de Goedingebrug verbreed wordt).
- De bochten laten een snelheid van 50km per uur toe bij aanloop naar de snelweg. Vandaag vertrekt het verkeer vanuit stilstand.
- De kruispunten tussen de verschillende gewone wegen (niet snelwegen) zijn gewoon een eerste keer ingetekend, het zou best kunnen dat deze nog wat verfijning nodig hebben. Het kan ook zijn dat deze kruispunten eerder een rond punt worden, alhoewel dat naar dimensie niet aan te raden is wegens veel meer plaats nodig.
- De fietswegen zijn nu op 2 meter breedte ingetekend maar er is nog veel ruimte om dit breder aan te leggen.
- Er zijn nergens extra ventwegen nodig (interlokale weg).

**Een aantal leefbaarheidscriteria die werden gebruikt ter aftoetsing van de maatregelen die terug te vinden zijn in het plan:**

**Lawaaihinder tegengaan:** geluidshinder wordt door veel Drongenaars als een zeer belastende factor aangegeven. Mensen liggen er letterlijk van wakker.

- De gele lijnen op het plan langsheen de E40 zijn geluidsabsorberende schermen of bermen. Voor de keuze van schermen verkiezen we schermen met een zo hoog mogelijke graad van geluidsabsorptie. De combinatie van bermen en schermen zijn te verkiezen in combinatie met zoveel mogelijk beplanting met bomen in groene zones. Op het huidige plan staan de gele lijnen nog niet overal ingekleurd, maar dat zal wel zo zijn in het aangepaste plan. Het komt er op neer dat de keuze van dit complex toelaat om over de hele lengte van Booiebos tot aan Goedingebrug (en zelfs voorbij) bijna ononderbroken geluidswering te voorzien.
- Het op- en afrittencomplex thv de dienstencentra onder de grond werd bewust gekozen om het verkeerslawaai van het op- en afrijdend verkeer (met veel optrekbewegingen) zo veel mogelijk onder de grond te dempen.

**Vrachtverkeer tegengaan:**

Een downsize van de N466 benadrukt de brede visie van een dorp zonder doorgaand vrachtverkeer en een kleinere dimensie van het op- en afrittencomplex. Het betekent ook dat men de mobiliteit van Drongen van aan R4 tot aan Baarledrop integraal

benadert. Op deze kaart staat de N466 van R4 tot aan Verbeke nog ingetekend volgens de huidige structuur, als een weg met 2x2 rijvakken en middenberm. Vanaf Verbeke tot aan Baarledorp hebben we de weg op de kaart al anders ingetekend met 2x1 rijvak met middenberm en afgescheiden fietspaden in eigen bedding. Het stuk van R4 tot aan Verbeke moet aangepast worden. Wij kleuren de N466 over de hele lengte van aan R4 tot in Baarledorp in als een weg met 2x1 rijvak, een brede middenberm en brede afzonderlijke fietspaden. Dit laat zeker toe om de N466 in te delen in de nieuwe wegcategorie als een interlokale weg, maar betekent ook dat we infrastructurele maatregelen willen die doorgaand vrachtverkeer tegenhouden zonder een beperking te zijn op het lokaal vrachtverkeer of bestemmingsverkeer in Drongen en Baarle.

### **Verkeersveiligheid:**

Veilig fietsen en stappen en aandacht voor toegankelijkheid voor minder mobiele mensen:

De roze lijnen langs een deel van de N466 (het deel dat ook over Baarlebrug gaat) en over Keuzebrug, tonen fietsinfrastructuur die we op het plan als volledig vrijliggend intekenden. Maar dat is op het huidige plan niet zo duidelijk. De fietspaden zijn schematisch ingetekend op 200 cm maar er is nog ruimte om deze te verbreden. Over de ligging van de fietspaden bestaat nog wat discussie en deze worden in het aangepaste plan duidelijker getekend. De bedoeling is zo conflictvrij mogelijk van Drongendorp naar Baarledorp te kunnen fietsen en stappen via de N466. Dit kunnen we alleen maar bekomen door de N466 eerst en vooral aan te passen met tweerichtingsfietspaden in eigen bedding aan beide zijden van de weg. De grote kruispunten zoals aan de oprit naar de E40 (thv Verbeke) en het kruispunt met de ontsluitingsweg van Booiebos (op Baarlebrug) herbekijken we ook opnieuw. We willen kruispunten waar fietsers en voetgangers niet steeds moeten oversteken. Een optie is om met een draaibrug voor fietsers onder Baarlebrug de oversteek te maken. Dit laatste is niet getekend op plan en is een extra suggestie.

### **Groenruimte dicht bij de woonkernen:**

op het plan werden verschillende zones in het groen ingekleurd, het gaat hier om restruimte van in te nemen percelen, vrijgekomen ruimte en gebieden die vervat zitten in het groen RUP.

- Een eerste groene zone ligt thv Kloosterstraatbrug. Dit zijn voornamelijk bermen die bij voorkeur met bomen worden beplant als bijkomende geluidsbuffer.
- Een tweede groene zone ligt thv de scholencampus (Don Bosco, Rozemarijn, Bolt). Dit is voornamelijk het braakliggend terrein van het oude voetbalveld van Baarle en het stuk terrein dat vrijkomt wanneer de afrit E40 van Oostende verdwijnt. Dit is een aanzienlijk terrein en kan ingericht worden als wandelzone en speelbos. Bij voorkeur ook te beplanten met bomen als extra geluidsbuffer voor de scholen en het WZC Leiehome.
- Een derde groene zone ligt rond de kerk en voor de Pastorij van Baarle. Deze ruimte komt vrij bij herinrichting van dit kruispunt wanneer de oprit E40 richting Brussel in de Kloosterstraat-Brouwerijstraat wordt gesupprimeerd.
- Een vierde groene zone ligt thv het MP center in de bocht van de Brouwerijstraat waar de oprit E40 richting Brussel verdwijnt.
- Een aanzienlijk vijfde stuk groene zone ligt aan de noordkant van de E40 tussen Vandervalk en de huidige oprit E40 richting Oostende. Hier ligt al

een groot stuk grond dat nu bebouwd wordt en wordt nog groter als die oprit en afrit gesupprimeerd wordt.

#### **Natuur en landschap:**

- Door de ontsluitingsweg Booiebos langs de Kloosterstraat te laten lopen wordt Baarlekouter aan de noordzijde van E40, langs Baarleveldestraat, gevrijwaard. Landschappelijk waardevol gebied met veel trage wegen.
- Door het tunnelcomplex te laten aansluiten aan de dienstzones wordt gebruik gemaakt van aanwezige structuren.
- Door op- en afritten ondergronds te laten lopen wordt zoveel als mogelijk bovengrondse natuur behouden en blijft er ruimte voor verdere natuurontwikkeling. Inname bovengronds van op -en afritten is minimaal.

#### **Dimensionering van de weginfrastructuur:**

- Door een downsize van N466 en doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen, dient de benodigde infrastructuur voor de afwikkeling van het snelwegverkeer niet zo groot bemeten te worden om toch nog een vlotte doorstroming te verzekeren.
- Er dienen geen extra wegen (ventwegen, verleggen van wegenassen, enz) aangelegd te worden.
- Dit betekent veel minder beton bovengronds nodig.
- Alle bestaande aansluitende lokale wegen kunnen blijven bestaan, m.u.v. Kloosterstraat waar een bocht dient rechtgetrokken te worden.
- Er dient weinig onteigend te worden.
- Kloosterstraatbrug en Keuzebrug dienen enkel lokaal verkeer.
- Baarlebrug dient zwaarder uitgevoerd te worden voor het vrachtverkeer uit Booiebos, of er kan overwogen worden om ook die doorsteek ondergronds te laten verlopen.

#### **Sociale cohesie bevorderen:**

- Wegen moeten voldoende en veilig oversteekbaar zijn zowel door kinderen, minder mobiele mensen en fietsers.
- Een dorp moet voldoende open en liefst groene ruimte hebben voor speelzones en vertoeftplekken.  
Dit bevordert het sociaal contact in een dorp waar verschillende generaties bewegen (WZC, woonwijken met jonge gezinnen, jeugdbeweging en scholen, cultuurbeleving (geplande invulling van de Kerk) en ontspanning.
- Een aandachtspunt hierbij is wel om voldoende **parkeergelegenheid** te voorzien. Niet iedereen fietst of stapt gemakkelijk, en dit is ook belangrijk voor de leefbaarheid van de lokale kleinhandel.