



Gemeenteraad

Besluit

GOEDGEKEURD

Zitting van 2 september 2019

Stedenbouw

Getekend door:

-
- 23 Herinrichten doortocht Zeveneken: aanleg van wegenis en infrastructuur voor de N70 en aantakkingen - goedkeuring wegenis en infrastructuur.**

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Filip Anthuenis, Voorzitter-Burgemeester; de heer Filip Liebaut, 1° Schepen; mevrouw Claudine De Waele, 2° Schepen; mevrouw Sabine Van Rysselberghe, 3° Schepen; mevrouw Marjoleine de Ridder, 4° Schepen; mevrouw Marina Van Hoorick, 5° schepen; de heer Stefan Walgraeve, 6° Schepen; mevrouw Nina Van der Sypt, 7° Schepen; de heer Jerome Van Doorslaer, Raadslid; de heer Johan Van Havermaet, Raadslid; de heer Pieter Ludo Gerits, Raadslid; de heer Gerry De Landtsheer, Raadslid; de heer Björn Rzoska, Raadslid; de heer Hector Van Hoye, Raadslid; de heer Guido De Waele, Raadslid; de heer Suleyman Harrouch, Raadslid; de heer Marc Beuseling, Raadslid; de heer Philippe Van Streydonck, Raadslid; de heer Freddy Verdurme, Raadslid; de heer Alain Debbaut, Raadslid; de heer Jan Cools, Raadslid; de heer Oguz Poyraz, Raadslid; de heer Eddy Van Bockstal, Raadslid; mevrouw Marijke Duyck, Raadslid; de heer Frederic Wiels, Raadslid; de heer Ron Van Kersschaver, Raadslid; de heer Philip De Visscher, Raadslid; de heer Bruno Reniers, Raadslid; mevrouw Martine Rooms, Raadslid; mevrouw Sylvie Van Acker, Raadslid; de heer Manu Diericx, Raadslid; mevrouw Marita Macharis, Raadslid; de heer Steven Verbeke, Algemeen Directeur

Afwezig:

mevrouw Lena Van Boven, Raadslid; mevrouw Marjon Thienpondt, Raadslid; mevrouw Els Van Branden, Raadslid

Beschrijving

Motivering

Overwegende dat er een omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend door het departement Mobiliteit en Openbare Werken bij Departement Omgeving, omvattende wegenis en rioleringswerken voor de N70, vanaf het huisnummer Gentse Steenweg nr 33 tot en met centrum van Zeveneken.

Overwegende dat de aanvraag de aanleg van infrastructuur, het vellen van bomen, het slopen van gebouwen en bemaling omvat.

Overwegende dat het doel van de herinrichting van de doortocht erin bestaat om de N70 door de bebouwde kom van Zeveneken in te passen in zijn ruimtelijke omgeving en herin te richten met het oog op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van de bebouwde kom, evenwel met behoud van de doorgangsfunctie van deze weg. Het herstel van het evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers, activiteiten en functies staat centraal.

Het concept voor de doortocht van de N70 in Zeveneken gaat uit van een graduele opbouw van verblijfskwaliteit naarmate men de kernzone nadert. Het verkeerskarakter neemt af kominwaarts terwijl het verblijfskarakter toeneemt. Daartoe wordt het projectgebied opgedeeld in deelzones:

Zone 4 (buitengebied):

In deze zone worden 3 rijstroken voorzien. De middelste rijstrook dient als inhaalstrook o.m. voor traag landbouwverkeer, respectievelijk na het verlaten van de zone met middenberm, ten westen van het studiegebied en na het verlaten van de bebouwde kom aan de oostzijde. Halverwege zone 4 draait de rijrichting van de middelste rijstrook dus om. Tussen beide deelzones wordt een verhoogde middenberm met signalisatie voorzien. Op die manier wordt het einde van deze stroken voor het verkeer duidelijk gevisualiseerd.

Zone 3 (bebouwde kom, geen kernzone):

In deze zone wordt, in plaats van de bestaande 3 rijstroken, een 1x2-profiel met verhoogd aanliggende fietspaden voorzien. De vrijgekomen ruimte wordt aangewend om aan beide zijden tussen fietspad en voetpad een parkeerstrook te voorzien. De parkeerstrook ligt derhalve op een 'verhoogde berm'.

Zone 2 (kernzone):

- Omgeving Sint-Elooistraat – 7 eiken:

Door het excentrisch aanleggen van de rijweg (maximaal noordelijk) ontstaat aan zuidelijke zijde een breed verblijfsgebied, hetgeen bevorderlijk is voor de veiligheid van zwakke weggebruikers

gelinkt aan de school en nabijgelegen handelszaken. Tevens wordt binnen de visie van het maximaal parkeren in het centrum van Zeveneken een langspaarkeerstrook ingericht (5-6 parkeerplaatsen), eveneens in functie van de school en nabijgelegen handelszaken. Aan noordelijke zijde van de N70 worden eveneens langspaarkeerstroken voorzien in functie van de aanwezige handelszaken

- Omgeving Hoekstraat - Drongenstraat:

Dankzij de excentrische ligging van de rijweg ontstaat aan zuidelijke zijde de ruimte om een ventweg aan te leggen. Langs de ventweg worden langse parkeervakken voorzien. Binnen het beschikbaar gabarit is dit de best inpasbare oplossing in functie van parkeercapaciteit en toegankelijkheid van de bestaande inritten/garages. Door het optimaliseren van de parkeermogelijkheden in de ventweg is het mogelijk om de ruimte voor de bomenrij aan de kerk parkeervrij te maken en een rustige, meer groene invulling te geven.

Zone 1 - 0 (kernzone)

Net als in zone 3 worden de bestaande 3 rijstroken hier vervangen door een 1x2-profiel met verhoogd aanliggende fietspaden. Binnen de bebouwde kom wordt de vrijgekomen ruimte aan zuidelijke zijde aangewend voor de aanleg van langspaarkeerstroken tussen fietspad en voetpad.

Overwegende dat er een gescheiden rioleringsstelsel wordt aangelegd. In de Hoekstraat wordt een nieuw pompstation voorzien. Ook ter hoogte van het kruispunt N70/Drongenstraat wordt er een nieuw pompstation voorzien.

Overwegende dat er binnen dit project in totaal 56 bomen worden gerooid, waarbij de gerooidde bomen worden gecompenseerd door nieuwe aanplantingen.

Overwegende dat de herinrichting de verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs de N70 zal verbeteren;

Overwegende dat er door de stad Lokeren een openbaar onderzoek werd georganiseerd van 28/06/2019 tot en met 27/07/2019; Dat er 2 bezwaren werden ingediend voor het grondgebied Lokeren.

Overwegende dat de gemeenteraad conform artikel 47 van het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25/04/2014 betreffende de omgevingsvergunning, kennis neemt van de ingediende standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de bezwaren handelen over volgende elementen:

1- opmerking op de inrichting van het kruispunt N70/Hoekstraat / schoolwegel: Er wordt gevreesd voor problemen met het linksafslaande verkeer naar de Hoekstraat en naar de school.

2- opmerking over de in- en uitritten van de ventweg en het kruispunt Drongenstraat: men vraagt om hier een rotonde te voorzien

3- opmerkingen over het zebrapad over de N70 thv de Drongenstraat: voorstel dit zebrapad te verplaatsen van de oostzijde naar de westzijde.

4- opmerking over groenzone naast ventweg: vraag tot een kleiner formaat om de zichtbaarheid van de handelszaken te verbeteren.

5- vraag tot het invoeren van kortparkeren tussen het begin van de ventweg en de eerste uitrit ervan.

6- vraag tot vrijwaren bereikbaarheid handelszaken tijdens de werken

Overwegende dat de bezwaren als volgt kunnen behandeld worden:

1- Deze problematiek zal door AWW worden meegenomen en verder bekeken worden bij de specifieke uitwerking van het plan voor de lichtenregeling. Het opstellen van de fietsers in de Hoekstraat vóór de wagens is noodzakelijk om de fietsers bij groen een voorstart te geven om dodehoekongevallen met rechtsafslaande voertuigen zo veel mogelijk te vermijden.

2- De vormgeving van de oostelijke in- en uitrit is gebaseerd op de breedte die noodzakelijk is om uitrijdende voertuigen voldoende breedte te geven om hun bochtstraal te kunnen realiseren.

De N70 oprijden door middel van een linksafbeweging vraagt inderdaad meer opmerkzaamheid (en soms geduld) dan bij een rustige gemeenteweg. Niettemin is het een beweging die vaak gebeurt op heden en ook in de toekomst blijft bestaan. Niet alleen ter hoogte van de zijstraten, maar ook ter hoogte van de opritten en garagepoorten. De aantakking van de Drongenstraat is in het ontwerp voorzien als T-ontsluiting, net zoals in de bestaande toestand. De grens van de bebouwde kom langs de kant Lokeren zal in de toekomst opschuiven richting Lokeren. Dit is, gezien het gebruik en de huidige bebouwing één van de stedenbouwkundige startkeuzes geweest bij het ontwerp. De start van de bebouwde kom wordt langs de kant van Lokeren aangegeven door het voorziene middeneiland.

Stedenbouwkundig was er dus geen noodzaak om ook aan de Drongenstraat een rotonde te leggen. Ook verkeerstechnisch zijn het aantal bewegingen op dit kruispunt niet van dien aard dat een rotonde te verdedigen is. Indien dit verkeerstechnisch wel het geval zou gewenst zijn, dan is de aanwezigheid van de bestaande bebouwing maatgevend voor deze rotonde. Deze zou zo klein zijn, dat er (los van het uitzonderlijk vervoer) voor vracht- en busverkeer een overrijdbare cirkel noodzakelijk is. Er wordt vastgesteld dat bij gelijkaardige aanleg, zodra deze zone overrijdbaar is, het kruispunt opnieuw als een T-kruispunt gebruikt wordt, en dat dit dus geen meerwaarde meer heeft.

De laatste 5 parkings moeten inderdaad achterwaarts uitgereden worden. Dit is een nadeel, maar woog niet op tegen het schrappen van deze parkeerplaatsen. Er wordt gekozen om toch het maximaal mogelijk aantal plaatsen te voorzien.

3- Het kruispunt wordt voorzien van twee zebrapaden: één over de tak van de Drongenstraat en één langs de oostzijde. Voetgangers die zich langs de ventweg bewegen bevinden zich maximaal op 150m van de lichtenregeling. Voor hen is het dus steeds veiliger om de lichtenregeling te gebruiken als oversteek.

4- Er zijn bomen voorzien van voldoende grootte. Langs de gewestweg moeten zij immers kunnen doorgroeien en opgesnoeid kunnen worden tot een takvrije stam van 5m. Doel is om een kruin te realiseren in de hoogte. Onder de kruin is er dan (buiten de stam) voldoende ruimte tot doorkijk en zichtbaarheid van de handelszaken.

5- Deze opmerking is niet van stedenbouwkundige aard. Het parkeerbeleid wordt bepaald door de stad en er zal onderzocht worden of de realisatie van een aantal kortparkeerplaatsen in deze zone haalbaar is. Dit gebeurt via bebording, niet via infrastructurele maatregelen.

6- Deze opmerking is niet van stedenbouwkundige aard. Er zal getracht worden alle handelaren steeds maximaal bereikbaar te houden. Hiertoe zal er gewerkt worden met een deelfasering die de werkzones beperkt houden enerzijds, en wordt er een bereikbaarheidsadviseur ingezet die als brugfiguur fungeert tussen de handelaren en AWW.

Gelet op het decreet betreffende de omgevingsvergunning, artikel 31;

Besluit

Artikel 1

Het tracé en de aanleg van de wegenis en infrastructuur wordt vastgelegd en goedgekeurd volgens ingediend plan.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de Gemeenteraad