# Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg
# Wegvak E40 – N46

Startnota

Definitief

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

Sweco Belgium NV
Gent, 4 oktober 2017

# Verantwoording

| | | |
|---|---|---|
| **Titel** | : | Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg<br>Wegvak E40-Oombergen |
| **Subtitel** | : | Startnota |
| **Projectnummer** | : | 2302/0036 |
| **Referentienummer** | : | |
| **Revisie** | : | 04 |
| **Datum** | : | 4 oktober 2017 |

| | | |
|---|---|---|
| **Auteur(s)** | : | Leen Coorevits, Veerle Duportail |
| **E-mail adres** | : | veerle.duportail@swecobelgium.be |
| **Gecontroleerd door** | : | |
| **Paraaf gecontroleerd** | : | |
| **Goedgekeurd door** | : | Thomas Timmermans |
| **Paraaf goedgekeurd** | : | |
| **Contact** | : | Sweco Belgium nv<br>Elfjulistraat 43<br>B-9000 Gent<br>T +32 9 241 59 20<br>F +32 9 241 59 30<br>gent@swecobelgium.be<br>www.swecobelgium.be |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding ..... 6
1.1 Aanleiding ..... 6
1.2 Opbouw van de startnota ..... 7
1.3 Procesverloop ..... 8
1.4 Volgende stappen in het proces ..... 9

2 Planningscontext ..... 10
2.1 Vlaams niveau ..... 10
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) ..... 10
2.1.2 Afbakening van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur (AGNAS) ..... 10
2.1.3 Vlaams Ecologisch netwerk (VEN) ..... 15
2.1.4 Definitief vastgestelde ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omringende kouters' ..... 15
2.1.5 Gewestplan ..... 17
2.2 Provinciaal niveau ..... 18
2.2.1 Provinciaal Ruimtelijke Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS O-Vl) ..... 18
2.2.2 Afbakening kleinstedelijk gebied Wetteren ..... 20
2.2.3 Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem ..... 20
2.2.4 Afbakening kleinstedelijk gebied Geraardsbergen ..... 22
2.2.5 Fietsstructuur ..... 22
2.3 Gemeentelijk niveau ..... 24
2.3.1 Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen ..... 24
2.3.2 Gemeentelijke mobiliteitsplannen ..... 28
2.4 Overige relevante informatie ..... 29
2.4.1 Bovenlokaal ..... 29
2.4.2 Lokaal ..... 33

3 Analyse en probleemstelling ..... 35
3.1 Huidig functioneren van de N42 ..... 35
3.1.1 Weginrichting ..... 35
3.1.2 Verkeersafwikkeling op de N42 ..... 36
3.2 Huidig functioneren van het lokaal wegennet ..... 41
3.2.1 Lokaal wegennet parallel aan de N42 ..... 41
3.2.2 Lokaal wegennet met verzamelende rol naar de N42 ..... 43
3.3 Huidig functioneren van de carpoolparking ..... 44
3.4 Impact op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ..... 44
3.5 Conclusie: beperkte doorstroming en lage verkeersveiligheid ..... 46
3.6 Onderzoeksopgave ..... 48
3.6.1 N42 als primaire weg II ..... 48
3.6.2 Ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen II ..... 50
3.6.3 Onderzoeksopgave ..... 50
3.6.4 Samenvattend ..... 51

4 Plandoelstellingen ..... 52
4.1 Plandoelstellingen en concepten op macroniveau (regionaal niveau) ..... 53
4.2 Plandoelstellingen en concepten op mesoniveau (lokaal niveau) ..... 54
4.3 Plandoelstellingen en concepten op microniveau (perceelsniveau) ..... 55

5 Oplossingsrichtingen ... 56
5.1 Inrichtingsmogelijkheden op macroniveau ... 56
5.1.1 Inrichting aansluitingscomplex N42-E40 ... 57
5.1.2 Inrichting N42 tussen aansluitingscomplex E40 en eerstvolgende aansluitingspunt ... 59
5.1.3 Inrichting N42 tussen N9 en N46 ... 60
5.2 Inrichtingsmogelijkheden op mesoniveau ... 62
5.2.1 Aansluitingspunten ... 62
5.2.2 Oversteken ... 64
5.3 Inrichtingsmogelijkheden op microniveau ... 65
5.4 Samenstelling van de inrichtingsmogelijkheden tot mogelijke oplossingen ... 66
5.5 Bijkomende onderzoekselementen ... 72
5.5.1 Carpoolparking en nieuw wegtracé ... 72
5.5.2 Autowegstatuut ... 73
5.5.3 Ligging aansluitingspunten ... 75
5.5.4 Vormgeving ongelijkgrondse aansluitingspunten ... 76

6 Afweging van de alternatieven en onderzoekselementen in het plan-MER ... 77
6.1 Inleiding ... 77
6.2 Eerste selectie van de alternatieven op basis van mobiliteitstoets ... 78
6.2.1 Algemene effecten van een ombouw van de N42 (resultaten macromodel) ... 80
6.2.2 Onderscheidende effecten per planalternatief (resultaten microsimulaties) ... 82
6.3 Verdere evaluatie van de alternatieven in het planMER ... 85
6.3.1 Algemene effecten ... 85
6.3.2 Onderscheidende effecten per alternatief ... 88
6.4 Evaluatie van de alternatieven op de overige milieuaspecten ... 91
6.4.1 Algemene effecten ... 91
6.4.2 Onderscheidende milieueffecten ... 92
6.5 Evaluatie van de onderzoeksvragen ... 95
6.5.1 Ligging en inrichting van de carpoolparking ... 95
6.5.2 Al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42 ... 96
6.5.3 Ligging aansluitingspunten Omgeving Gijzenzelestraat en Yshoute ... 96
6.5.4 Al dan niet aansluiten van de Reigerstraat ... 99
6.6 Conclusies interdisciplinaire afweging alternatieven ... 100
6.7 Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen ... 103

7 Voorkeursalternatief ... 104
7.1 Uitgangspunten ... 104
7.2 Onderbouwing voorkeursalternatief ... 106
7.2.1 Bestaand of nieuw tracé ... 106
7.2.2 Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat ... 112
7.2.3 Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat ... 112
7.2.4 Wegvak Gijzenzelestraat - N46 ... 112
7.2.5 Lichtengeregelde of ongelijkgrondse aansluitingspunten ter hoogte van de Houtemstraat en Yshoute ... 112
7.2.6 Ligging aansluitingspunt Yshoute ... 113
7.2.7 Al dan niet aansluiten Reigerstraat ... 113
7.2.8 Autowegstatuut of niet ... 124
7.3 Conceptschets voorkeursalternatief ... 126
7.4 Concept typedwarsprofiel ... 127
7.5 Thematische beschrijving ... 128
7.5.1 Carpoolparking ... 128
7.5.2 Ontsluiting hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties ... 129
7.5.3 Ontsluiting van economische activiteiten ... 132
7.5.4 Ontsluiting individuele percelen/landbouwpercelen ... 136
7.5.5 Fietsers ... 138
7.5.6 Openbaar vervoer ... 142
7.5.7 Landschappelijke inpassing ... 143
7.5.8 Afwatering ... 145

7.5.9 Lichtvisie ..... 146
7.6 Samenvatting en conclusie ..... 147

BIJLAGEN ..... 148

Bijlage 1 – Overzicht overwogen alternatieven ..... 149

Bijlage 2 – Detail voorkeursalternatief ..... 150

Bijlage 3 – Detail financiële raming ..... 153

Bijlage 4 – Mobiliteitsnota ..... 154

Bijlage 5 – MER ..... 155

Bijlage 6 – Verslagen iGBC ..... 158

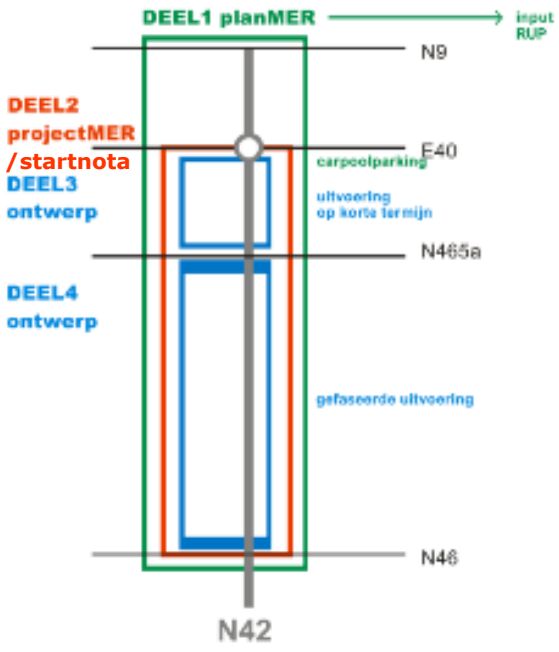
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen heeft het voornemen om de gewestweg N42 om te bouwen tot een primaire weg en dit tussen de N9 in Wetteren en de N46 in Oombergen. De N42 staat in het ruimtelijk structuurplan (RSV) immers als primaire weg II gecategoriseerd. Het huidige wegbeeld beantwoordt echter niet aan deze functie, wat onder meer aanleiding geeft tot een (te) beperkte wegcapaciteit en problemen inzake verkeersveiligheid. Eveneens is er de vraag tot aanleg van een nieuwe carpoolparking in de omgeving van het complex E40xN42.

Voorliggende startnota maakt deel uit van een ruimere studieopdracht die kan worden onderverdeeld in 4 deelstudies, namelijk:

- Deelstudie 1
  De eerste deelstudie omvat de planfase en heeft tot doel de lange termijn oplossing voor de ombouw van de N42 tussen de N9 en de N46 en een nieuwe carpoolparking op te stellen. In eerste instantie werden de mogelijke alternatieven voor deze lange termijnoplossing in beeld gebracht en beoordeeld op milieueffecten. Op basis van de resultaten van de milieubeoordeling werd beslist een voorkeursalternatief voor de ombouw van de N42 ten zuiden van de E40 tot aan de N46 en een nieuwe carpoolparking, door te vertalen in een startnota waarna het juridisch-planologisch zal worden verankerd in een RUP. In deze startnota wordt dus enkel een voorkeursalternatief naar voor geschoven voor het stuk ten zuiden van de E40. Ook de verknopingen met de E40 en de N46 zitten hierin niet vervat.




Figuur 1-1. Situering startnota binnen de studieopdracht

- Deelstudies 2, 3 en 4
  Eens de lange termijn oplossing voor de ombouw van de N42 en een nieuwe carpoolparking is vastgelegd, start de projectfase waarin wordt overgegaan tot het realiseren van concrete

inrichtingsmaatregelen. De projectfase binnen de studieopdracht omvat het gedeelte van de N42 ten zuiden van de E40 tot aan de N46. In een parallel traject kan ook de realisatie van het noordelijk wegvak (tussen de N9 en de E40) aangevat worden. Dit behoort evenwel niet tot deze studieopdracht.

- Deelstudie 2 omvat de opmaak van een project-MER of aanvraag tot ontheffing ten behoeve van de herinrichting van de gewestweg N42 vanaf het complex Wetteren tot aan de N46.
- Parallel aan deelopdracht 2 wordt het technisch ontwerp voor de herinrichting van de gewestweg N42 uitgewerkt. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in uitvoeringstermijn, waarbij het eindbeeld voor de ombouw van de N42 tussen de E40 en de N465a op korte termijn wordt uitgevoerd en voor het weggedeelte tussen de N465a en de N46 het eindbeeld gefaseerd wordt uitgevoerd.
  - De opmaak van het technisch ontwerp, de aanbesteding en het opvolgen van de werken voor het wegvak E40-N465a vormt deelstudie 3.
  - De opmaak van het technisch ontwerp, de aanbesteding en het opvolgen van de werken voor het wegvak N465a-N46 vormt deelstudie 4.

## 1.2 Opbouw van de startnota

De startnota geeft een synthese van het doorlopen planningsproces voor de ombouw van de N42 en omvat de nodige elementen zoals aangegeven in omzendbrief MOW/2009/02.

Vanuit het vooronderzoek worden volgende elementen in beeld gebracht:

- Aanleiding en probleemstelling;
- Planningscontext en randvoorwaarden;
- Analyse van de probleemstelling
- Doelstellingen en uitgangspunten;
- Onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen;
- Afweging van de oplossingsrichtingen;
- Keuze van oplossing/voorkeursoplossing.

In een voorbereidend onderzoek zijn een aantal planalternatieven uitgewerkt die verder onderzocht werden in een plan-MER. De verschillende planalternatieven zijn in het planMER beoordeeld op hun milieueffecten en op hun 'oplossend vermogen'. De resultaten van dit onderzoek zitten vervat in deze startnota. Dit onderzoek omvat het volledige wegsegment tussen de N9 en de N46, dit om het achterliggende verhaal op basis waarvan bepaalde keuzes zijn gemaakt, correct en volledig te kunnen weergeven. In hoofdstuk 2-6 krijgt u dus een totaalbeeld op het wegsegment tussen de N9 en de N46. De stukken die handelen over het segment ten noorden van de E40 werden grijs gemarkeerd, deze worden dus in het laatste hoofdstuk niet verder meegenomen.
Op basis van de afweging van de verschillende oplossingsrichtingen (cfr. de planalternatieven uit het planMER) wordt in het laatste hoofdstuk van deze startnota een gemotiveerde en onderbouwde keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief in het wegsegment ten zuiden van de E40. Dit hoofdstuk is gebaseerd op de aanbevelingen vanuit de planMER, aangevuld met andere relevante parameters, zoals onteigeningen, kostprijs, veiligheid, ruimtelijke inpassing, ….

Dit voorkeursalternatief wordt in consensus gekozen in de iGBC waarna het kan voorgelegd worden ter goedkeuring aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC).

## 1.3 Procesverloop

Het reeds doorlopen planningsproces ging gepaard met een overleg- en besluitvormingsproces in functie van het realiseren van een draagvlak voor het plan.

De studie is begeleid door een stuurgroep waarin de initiatiefnemer en de belangrijkste actoren zijn vertegenwoordigd. De stuurgroep is als volgt samengesteld: AWV Oost-Vlaanderen, BMV Oost-Vlaanderen, Agentschap Ruimtelijke Ordening, dienst Mer, gemeente Oosterzele, gemeente Wetteren, gemeente Sint-Lievens-Houtem en stad Zottegem. De stuurgroep vormt de motor van het planningsproces: de stuurgroep geeft richting aan het onderzoek, neemt standpunten in ten aanzien van afwegingen en evaluaties en keurt documenten formeel goed. De verslagen van de stuurgroep zijn opgenomen in bijlage.

De bevolking is meermaals betrokken, zowel tijdens het vooronderzoek als de fase van het plan-MER. Er werden 3 denkavonden georganiseerd waarin een vertegenwoordiging van de bevolking werd bevraagd naar de huidige knelpunten en kwaliteiten, het verwachtingspatroon en de aandachtspunten voor de ombouw van de N42. De input vanuit deze denkavonden is gebundeld en als bijlage in de kennisgevingsnota opgenomen. Hierbij wordt aangegeven hoe met de aangereikte aandachtspunten wordt omgegaan in het verdere procesverloop. Er is een infomarkt georganiseerd naar aanleiding van de kennisgevingsnota en de kennisgevingsnota lag ter inzage voor de bevolking gedurende een periode van 30 dagen. De inspraakreacties vanuit deze publieke consultatieronde zijn vertaald in de richtlijnen, uitgevaardigd door de dienst Mer. Na een eerste analyse van de planalternatieven op vlak van mobiliteit werden 3 discussiegroepen georganiseerd waarin een vertegenwoordiging van respectievelijk de administraties, de gemeentebesturen en de bevolking werd bevraagd naar de knelpunten en kwaliteiten van elk plan alternatief. Mede op basis van deze input werd een selectie en bijstelling van de planalternatieven doorgevoerd. Deze selectie en bijstelling werd verankerd in aanvullende richtlijnen, uitgevaardigd door de dienst Mer. De verslagen van de (formele) overlegmomenten tijdens het plan-MER zijn opgenomen in bijlage.

Onderstaande tabel geeft een overzicht op hoofdlijnen van het doorlopen plannings- en besluitvormingsproces.

Tabel 1-1. Overzicht plannings- en besluitvormingsproces

| | |
|---|---|
| **Vooronderzoek** | |
| • Probleemstelling en onderzoeksopgave<br>• Randvoorwaarden en uitgangspunten<br>• Doelstellingen<br>• Planalternatieven | • Stuurgroep 1 (06/12/12)<br>• Stuurgroep 2 (05/02/13) |
| **Plan-MER** | |
| • Kennisgevingsnota | • Denkavond Zottegem (20/03/13)<br>• Denkavond Wetteren (25/03/13)<br>• Denkavond Oosterzele (27/03/13)<br>• Stuurgroep 3 (11/04/13)<br>• Infomarkt (23/05/13)<br>• Stuurgroep 4 (20/06/13)<br>• Stuurgroep 5 (08/07/13)<br>• Richtlijnenbespreking (08/07/13)<br>• Richtlijnen (18/07/13) |

| | |
|---|---|
| • Ontwerp van plan-MER | • Stuurgroep 6 (28/11/13)<br>• Discussiegroep vertegenwoordiging administraties (23/01/14)<br>• Discussiegroep vertegenwoordiging gemeentebesturen (28/01/14)<br>• Discussiegroep vertegenwoordiging bevolking (29/01/14)<br>• Aanvullende richtlijnen (26/05/14)<br>• Stuurgroep 7 (22/05/14)<br>• Ontwerptekstbespreking (21/08/14) |
| • Definitief plan-MER | • Goedkeuringsverslag |

## 1.4 Volgende stappen in het proces

De startnota duidt de voorkeursoplossing aan voor de ombouw van de N42 tussen de E40 en de N46 en de nieuwe carpoolparking en vormt de beëindiging van het plannings- en besluitvormingsproces op planniveau. De startnota omvat de nodige elementen voor een verdere vertaalslag van plan- naar projectniveau (opmaak uitvoeringsontwerp, projectnota, project-m.e.r., RUP, …).

# 2 Planningscontext

## 2.1 Vlaams niveau

### *2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)*

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen streeft naar een optimalisering van het bestaande wegennet door een functionele categorisering. De N42 Wetteren – Zottegem – Geraardsbergen – Ath wordt geselecteerd als primaire weg type II op Vlaams niveau. De weg is structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van de verbindende en ontsluitende functie. Er wordt aangegeven dat de selectie van de N42 tot aan het bedrijventerrein van Schendelbeke noopt tot verder tracéonderzoek. De N42 vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor het zuidelijke deel van Oost-Vlaanderen. Voor de zuidelijke primaire ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen naar de A8 wordt in het RSV voorgesteld de N42 van Geraardsbergen tot de aansluiting met de A8 te selecteren als primaire weg type II.

Figuur 2-1. Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

Wetteren en Zottegem worden volgens de functioneel – hiërarchische benadering kleine steden van niveau 3b afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.

### *2.1.2 Afbakening van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur (AGNAS)*

In uitwerking van het RSV is de Vlaamse overheid bezig met de afbakening van de agrarische, natuurlijke en bosstructuur. Voorafgaand aan deze afbakening werd door de Vlaamse overheid een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt. Het plangebied behoort tot twee regio's, namelijk:

- regio Schelde – Dender, meer bepaald de deelruimte 'Land van Wetteren – Lede' en
- regio Vlaamse Ardennen, meer bepaald de deelruimte 'Land van Zottegem'.

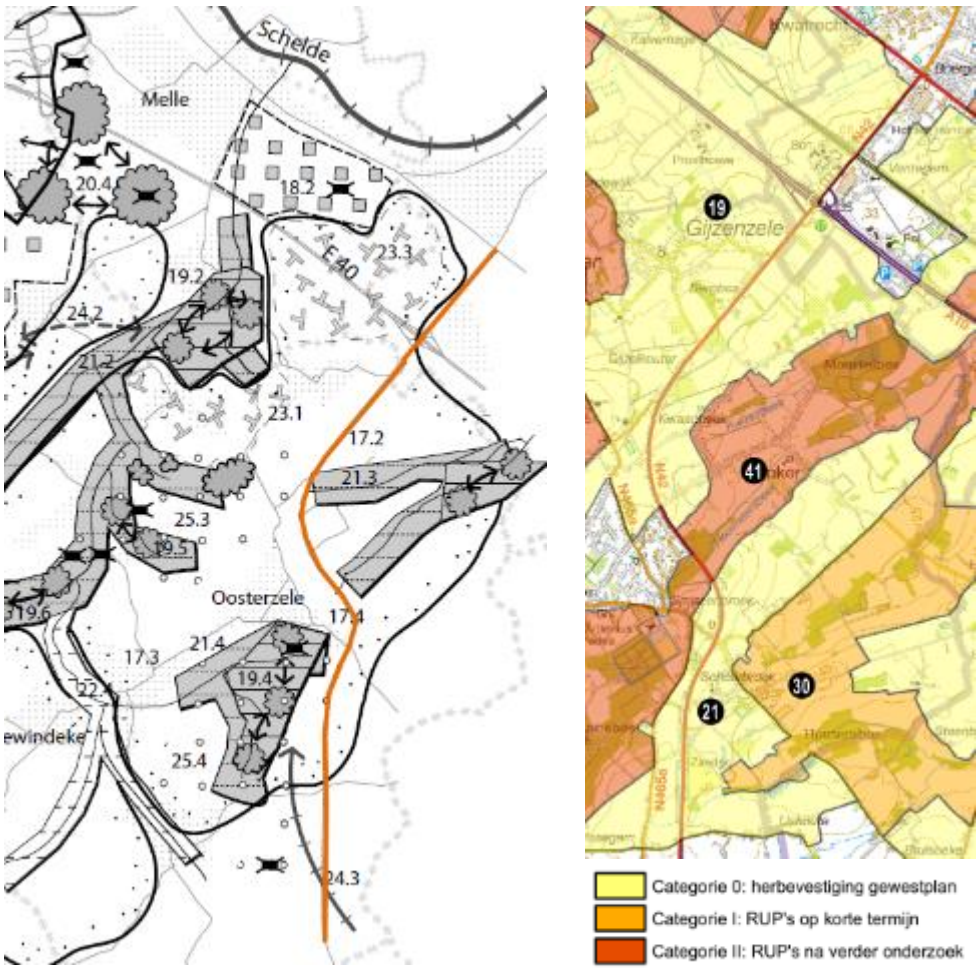
#### 2.1.2.1 Regio Schelde – Dender, deelruimte Land van Wetteren – Lede

Het noordelijke deel van het plangebied behoort tot de regio Schelde – Dender en meer bepaald de deelruimte 'Land van Wetteren – Lede'. In deze regio zijn de Schelde en Dender, samen met hun sterk vertakt netwerk van beekvalleien geselecteerd als structuurbepalend voor het buitengebied. Binnen de deelruimte land van Wetteren – Lede is de landbouw, rekening houdend met de hoge landschappelijke waarde van de deelruimte, structuurbepalend.

Onderstaande tabel en figuur geven een overzicht van de elementen uit de beleidsdoelstellingen en ruimtelijke concepten van belang voor de omgeving van Oosterzele - Wetteren.

Tabel 2-1. Relevante acties en ruimtelijke concepten binnen de deelruimte Land van Wetteren – Lede

| Actie | Deel-concept | Beschrijving |
|---|---|---|
| 19. Landbouwgebieden rond Oosterzele, Gijzenzele en Massemen: Bevestigen van de agrarische bestemming op de gewestplannen voor een aantal landbouwgebieden rond Oosterzele, Gijzenzele en Massemen. | 17.2 | Gebieden rond de Proefhoeve en overzijde E40 |
| | 17.4 | Gebied rond oostelijk Oosterzele' hebben als hoofdfunctie landbouw. In het landbouwgebied is grondgebonden veehouderij structuurbepalend voor grote delen van het gebied. Het is wenselijk de samenhangende landbouwgebieden te vrijwaren voor de land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte. |
| | 23.1 | Regio tussen Aalmoezenijebos, Hoek ter Hulst en Betsbergebos' wordt gekenmerkt door landbouw als hoofdfunctie gedifferentieerd als natuurverwevingsgebied. Het ruimtelijk beleid vrijwaart voldoende ruimte voor het behoud, de ecologische opwaardering en het landschappelijke herstel van de aanwezige bos -, natuur-, en landschapselementen. |
| | 23.3 | Regio ten oosten van Gontrode: landbouw als hoofdfunctie, afwisseling kleinschalige landbouw en kleine bos-, natuur-, en landschapselementen wordt behouden en structuurbepalende elementen zoals zoals waardevolle graslanden, moeraszones en bos worden gevrijwaard. Het ruimtelijk beleid vrijwaart voldoende ruimte voor het behoud, de ecologische opwaardering en het landschappelijke herstel van de aanwezige bos -, natuur-, en landschapselementen. Via stimulerende maatregelen wordt het beheer van deze kleine elementen bevorderd. |
| 21. Landbouwgebied tussen Ettingebos, Moortelbos en Houtembos<br>Bevestigen van de agrarische bestemming op de gewestplannen voor het landbouwgebied tussen het Ettinge-, Moortel- en Houtembos. | 17.4 | Gebied rond oostelijk Oosterzele (cfr. actie 19) |
| 41. Ettingebos en vallei van de Ettingebeek, Moortelbos en beekvalleien van de Kwaadbeek, Hooimeersbeek en Bavegemse Beek. Opmaak van een RUP voor:<br>- de uitbreiding en structurele versterking van de ecologisch waardevolle Ettingebeekvallei en het Ettingebos (19.4)<br>- de uitbreiding en structurele versterking van ecologisch waardevolle delen in de Kwaadbeek- en – Hooimeersbeekvallei (21.3) | 19.4 | 'Ettingebos' kent als hoofdfunctie natuur. Het betreft zeer waardevol historisch bos met een uitgesproken voorjaarsflora of meer drogere en zure bostypes. Het is wenselijk het grote complex van ecologisch zeer waardevol historisch bos uit te breiden en structureel te versterken. Bijzondere kansen liggen in het behoud en het herstel van overgangen naar open vegetaties in een mozaïek van goed gestructureerde gehelen waarin de diverse gradiënten aanwezig zijn. |
| | 21.3 | 'Vallei van Hooimeers- en Kwaadbeek (thv Moortselbos)' is structurerend voor de natuurlijke structuur op bovenlokaal niveau. Natuurfunctie is de hoofdfunctie. Belangrijk is het behoud en versterking van de uitgesproken natuurwaarden in de vallei met ruimte voor waterberging. |




Figuur 2-2. Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Schelde-Dender (links: uittreksel ruimtelijke concepten deelruimte Land van Wetteren – Lede; rechts: uittreksel acties operationaal uitvoeringsprogramma)

In uitvoering van de ruimtelijke visie werden volgende plannen, relevant voor het plangebied, voorlopig of definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering:

- Ruimtelijke uitvoeringsplannen in voorbereiding:
  - Landbouwgebieden en beekvalleien rondom Sint-Lievens-Houtem en het Kottembos
- Ruimtelijke uitvoeringsplannen:
  - Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur: Onderdelen van de Grote Eenheid Natuur 'Oosterzeelse bossen' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 februari 2004), deels ten westen en deels ten oosten van de N42 ter hoogte van Gijzenzele en Oosterzele.

#### 2.1.2.2 Regio Vlaamse Ardennen, deelruimte Land van Zottegem

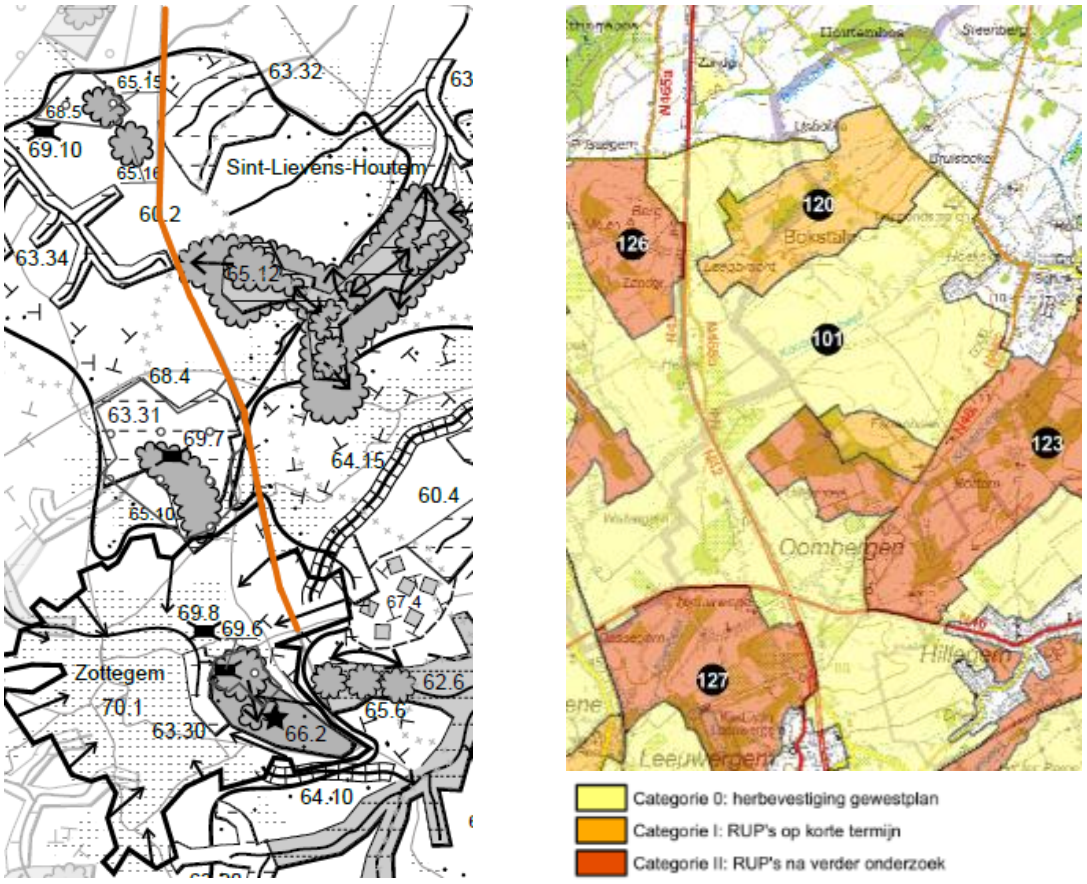
Het zuidelijke deel van het plangebied behoort tot de regio Vlaamse Ardennen, meer bepaald de deelruimte ‘Land van Zottegem’. Deze buitengebiedregio wordt aangeduid als een groot aaneengesloten open ruimte gebied bestaande uit natuur- en boscomplexen en agrarische gebieden.

Onderstaande tabel en figuur geven een overzicht van de elementen uit de beleidsdoelstellingen en ruimtelijke concepten van belang voor de omgeving van Zottegem.

Tabel 2-2. Relevante acties en ruimtelijke concepten binnen de deelruimte Land van Zottegem

| Actie | Deel-concept | Beschrijving |
|---|---|---|
| 101 Landbouwgebied van Balegem, Sint-Lievens-Houtem en Hillegem<br>Bevestigen van de bestemming op het gewestplan voor het aaneengesloten landbouwgebied van Balegem,<br>Sint-Lievens-Houtem en Hillegem ten noordoosten van Leeuwergem, rond het Kottembos en ten oosten van<br>Balegem. | 60.2 | Het landbouwgebied tussen Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem vormt een groot aaneengesloten landbouwgebied, waarin grondgebonden landbouw de drager is van het cultuurlandschap. Kenmerkend voor het gebied zijn de historische open akkerlandschappen (kouters) en de kleinschalige landschappen rond de steilranden van de beken en in de valleien. Om het bestaande open en onbebouwde karakter van deze gebieden te vrijwaren kunnen delen ervan gedifferentieerd worden als bouwvrij agrarisch gebied. Daarnaast wordt het landgebruik afgestemd op de erosiegevoeligheid. Gezien de belangrijke (avi)faunistische waarde van deze open landbouwgebieden wordt de nodige aandacht geschonken aan het behoud en de lokale versterking van de bestaande natuurelementen zoals voldoende brede perceelsranden van grasland, ruigten, … |
| 120 Kouterkesbeek en Halvecentesbeek, Kottembos-Espenhoek en Bos<br>Godecharle | 60.2 | Het landbouwgebied tussen Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem (zie actie 101) |
| | 63.32 | De beekvallei van de 'Kouterkesbeek en Halvecentensbeek zijbeek (Sint-Lievens-Houtem/Balegem) is in het landschap aanwezig via een overwegend graslandgebruik van de landbouwgronden en via een aaneenschakeling van kleinere natuur- en bosgebieden en kleine landschapselementen. Delen van het valleilandschap kunnen een hoofdfunctie natuur, bos of landbouw hebben. Het is wenselijk de gevarieerde (open/halfopen) valleien, incusief hun flanken met ruimte voor een natuurlijk overstromingsregime te behouden. |
| 123 Kottemboscomplex en Balleikouterbossen – Eetveld, Kampen en Zolderhout<br>Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor :<br>- versterken van de bosstructuur aan het Kottemboscomplex in samenhang met de bovenlopen van de Kottembeek en Klokfonteinbeek en het differentiëren van de omgeving van de Balleikouterbossen – Eetveld als ruimtelijk verweven agrarisch gebied, natuurverwevingsgebied, natuur-, groen- en/of bosgebied eveneens met mogelijkheden voor bosuitbreiding en via een verbinding naar Kampen en Zolderhout. Ruimte voor de Kottembeek in de doorgang in Sint-Lievens-Houtem.<br>- het hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen. | 60.2 | Het landbouwgebied tussen Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem (zie actie 101) |
| | 65.12 | 'Kottembos' (Oombergen/Hillegem/Sint-Lievens-Houtem), 65.15 'Bos ten Berg' (Balegem), 65.16 'Ontginningsgebied Verlee (Balgem) zijn zeer waardevolle maar gefragmenteerde oude bos-complexen met karakteristieke flora en fauna. Aansluitend op deze boscomplexen vinden we vaak zeer waardevolle grasland-, ruigte- en mantel-zoomvegetaties. Voor deze boscomplexen is het behouden, verbinden en versterken van het zeer waardevol bos als structuurbepalende natuur- en/of landschapselementen wenselijk. |
| 126 Bos Ten Berg en Ontginningsgebied Verlee<br>Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor :<br>- het versteken van de bosstructuur van de Bos Ten Berg en een groene nabestemming geven aan het ontginningsgebied Verlee.<br>- het hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen in functie van de landbouwgebieden gekoppeld aan het gehucht Berg | 60.2 | Het landbouwgebied tussen Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem (zie actie 101) |
| 127 Leeuwergem en de bovenloop van de Molenbeek | 60.2 | Het landbouwgebied tussen Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem (zie actie 101) |
| | 63.31 | Molenbeek (bovenloop rond Leeuwergem) |
| | 65.10 | Leeuwergembos' (Zottegem) |

| | | |
|---|---|---|
| Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in afstemming met het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied van Zottegem voor :<br>- het differentiëren van de bronzones en vallei en de valleisteilrand van de Molenbeek met agrarisch gebied, natuur en natuurverweving<br>- behoud van de historische landbouwfunctie van het kasteeldomein, behoud en uitbreiding van het Bos van Leeuwergem richting de andere boskernen en het beekgeleidend bos rond de Molenbeek. | 69.7 | 'Kasteel van Leeuwergem', kent als hoofdfunctie bos en park. Het kasteelpark- en domein is landschappelijk structuurbepalend en cultuurhistorisch belangrijk. Het is wenselijk het kasteelpark te behouden en te versterken. |
| | 68.4 | 'Kasteel van Leewergem' bezit een uitgesproken esthetische en cultuurhistorische waarde. Het ruimtelijke beleid ondersteunt het behoud of herstel van deze erfgoedwaardenin hun onderlinge samenhang. Het is wenselijk het waardevol landschap en de erfgoedwaarden te vrijwaren en te versterken. |

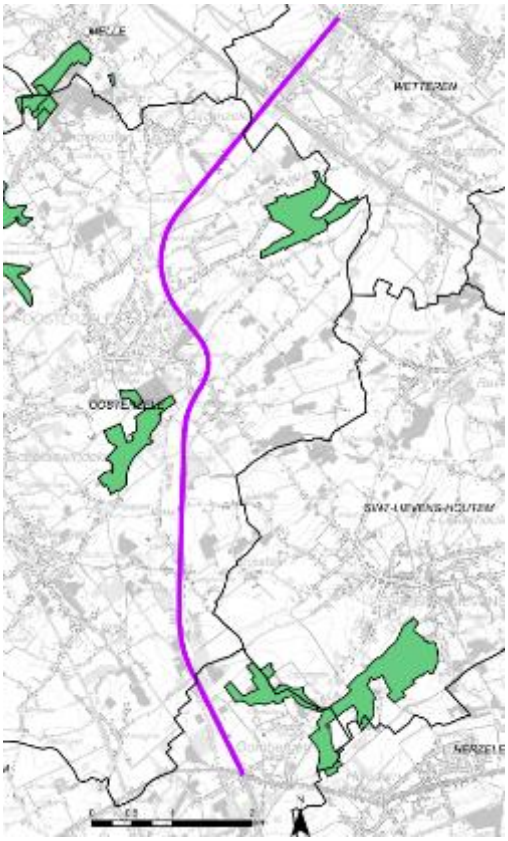



Figuur 2-3. Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Vlaamse Ardennen (links: uittreksel ruimtelijke concepten deelruimte Land van Zottegem; rechts: uittreksel acties operationeel uitvoeringsprogramma)

### 2.1.3 Vlaams Ecologisch netwerk (VEN)

In 2003 besliste de Vlaamse overheid om ca. 86.500 ha bestaand natuurgebied aan te duiden als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). Voor de omgeving van de N42 tussen Wetteren en Oombergen betreft het:

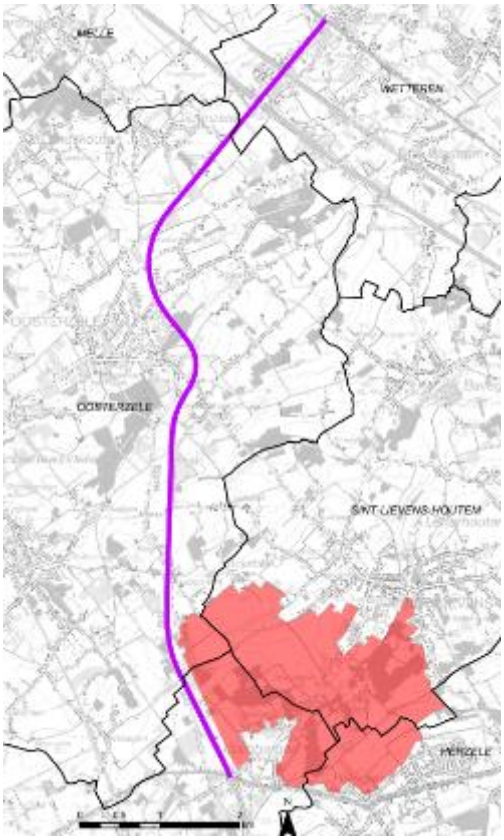
- het VEN-gebied 'De Oosterzeelse bossen' (GEN217) bestaande uit verschillende deelzones, gelegen ten westen en ten oosten van de N42 ter hoogte van Gijzenzele en Oosterzele.
- het VEN-gebied 'Kottem' (GEN 224) gelegen op ca. 270 m ten oosten van de N42 ter hoogte van Zottegem.




### 2.1.4 Definitief vastgestelde ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omringende kouters'

Bij ministrieel besluit (20 december 2012) werd de ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omringende kouters' definitief vastgesteld. Na de definitieve aanduiding geldt voor de administratieve overheden de zorgplicht (art. 26 en art. 29 van het decreet van 16/4/96 betreffende de landschapszorg).

De definitief aangeduide ankerplaats is gelegen op ca. 120m ten oosten van de N42, ter hoogte van Zottegem en is aangeduid omwille van zijn natuurwetenschappelijke, historische, estetische en ruimtelijk-structurerende waarde. Deze elementen worden hierna verder toegelicht.



Tabel 2-3. Overzicht van waardevolle elementen van de aangeduide ankerplaats 'Vallei van de Cotthembeek met omringende kouters'

| |
|---|
| Natuurwetenschappelijke waarde<br>• Assymetrische bovenloop van de Cotthembeek met op de zuidelijke over plaatselijke bronzones en stuwwatertafels met daarbij horende bronbossen en oudbosflora;<br>• De aanwezige autochtone bomen (met oa. de zeldzame soorten zoals de Fladderiep (Ulmus Laevis) en inheemse iepsoorten die bedreigd genetisch erfgoed zijn) kunnen dienen als genenreservoir voor de regio;<br>• Hoge natuurwetenschappelijke waarden van de holle wegen met een microklimaat gecreëerd door de grote verschillen tussen schaduw- en zonzijde.<br>• Aanwezigheid van kleine ontginningslocaties als microreliëf in de vallei tgv historische ontginningen van zandsteen (Ledesteen);<br>• Belangrijk foerageergebied en rustgebied voor diverse diersoorten door de aanwezigheid van soortenrijke graslanden, kleine landschapselementen en bronnen; |
| Historische waarde<br>• Steentijdconcentraties op de hellingen van de beekvalleien wijzen erop dat de streek reeds vroeg een sterke aantrekkingskracht uitoefende op de mens. De vruchtbare leemgronden worden gekenmerkt door een zeer lange ontginningsgeschiedenis die al sinds de Romeinse periode sterk tot bloei kwam, onder andere door de inrichting van een wegennetwerk en de inplanting van boerderijen en villa's op de heuvelkammen;<br>• Tijdens de Middeleeuwen vond een tweede ontginningsperiode plaats met de ontwikkeling van de kouters op de heuvelruggen. Het open-field landschap is hier heel goed bewaard in vergelijking met andere kouters in de regio;<br>• Het bos en de graslanden in de vallei kennen sinds de 18de eeuw relatief weinig veranderingen;<br>• Het gehucht Cotthem, de oude dorpskern Oombergen, enkele historische hoeves en hoevesites, de molensites van Oombergen en Hillegem, de kasteelsite van Oombergen en een vermoedelijke heerweg dragen bij tot de historische waarde van de ankerplaats. |
| Estetische waarde<br>• De vallei van de Cotthembeek is een zeer gaaf bewaarde beekvallei met een hoge ensemblewaarde tussen het gehucht Cotthem, de bosjes en perceelsrandbegroeiing in de vallei en op de hellingen. Ook de kouters ten noorden en zuiden van de vallei zijn nog erg gaaf. Het open karakter is hiervan bewaard gebleven. De kerktoren van Hillegem en de trage wegen naar de veldkruisen en kapelletjes op en langs de kouters hebben een duidelijke ensemblewaarde;<br>• Er is een duidelijk contrast tussen het kleinschalige landschap in de vallei en het grootschalige kouterlandschap ten noorden en zuiden ervan, wat een grote visuele herkenbaarheid meebrengt;<br>• In Oombergen sluit de historische dorpskern (kerk, pastorie, gemeentehuis en kasteelhoeve Molenhof) direct aan op de open ruimte (open-field landschap en vallei), wat zeldzaam is in de streek;<br>• Vanaf de beide heuvelruggen zijn er verschillende zichten naar blikvangers in de omgeving, zoals de kerktorens van Oombergen, Hillegem en de Nieuwpoortmolen;<br>• De variatie aan landschapstypes en de identiteit van het gehucht Cotthem met de Mariagrot hebben een hoge belevingswaarde;<br>• Het verspreid voorkomen van bouwkundig erfgoed draagt bij tot de belevingswaarde van het gebied; |

Ruimtelijk-structurerende waarde

- De landschappelijke structuur is zeer gaaf bewaard gebleven en weerspiegelt nog in grote mate het landschapsbeeld van voor de industriële revolutie waarin de verticale relaties tussen fysische gesteldheid en landgebruik duidelijk naar voren komen en waarbij het reliëf sterk ruimtelijk structurerend is. De beboste kleinschalige vallei vormt een belangrijke structuur in het verder zeer open kouterlandschap dat de vallei omringt. De bebouwing concentreert zich voornamelijk in de dorpskernen en (straat)gehuchten op de overgang tussen kouters en vallei.
- De kerktorens en de molen als blikvangers verhogen de leesbaarheid van het landschap en structureren mee de open ruimte;
- De markante terreinovergang tussen het bos ten noordoosten van Cotthem en de kouters en de gradiënten tussen vallei en de kouters ten noordwesten en ten zuiden in de Cotthembeekvallei bepalen het karakter van de overgangszones tussen de landschappelijke hoofdstructuren.

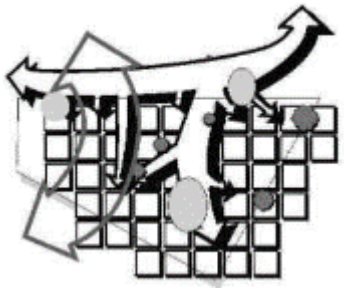
### *2.1.5 Gewestplan*

De N42 tussen Wetteren (kruispunt N9) en Zottegem (kruispunt N46) doorkruist voornamelijk landschappelijk waardevol agrarisch gebied aangeduid op het gewestplan (Gentse en Kanaalzone 07/071998). Ongeveer vanaf het kruipunt met de N465 is een reservatiestrook aangeduid voor de uitbreiding van de N42. Daarnaast grenst de N42 aan woongebied met landelijk karakter, agrarisch gebied, natuurgebied, ontginningsgebied (grondkleur agrarisch gebied), industriegebied voor milieubelastende industrieën met nabestemming natuur, zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en algemeen nut, dienstverleningsgebied.

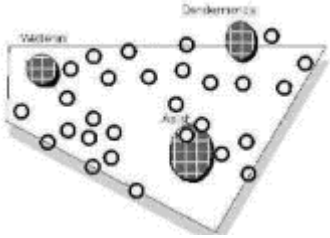
## 2.2 Provinciaal niveau

### *2.2.1 Provinciaal Ruimtelijke Structuurplan Oost-Vlaanderen (PRS O-Vl)*

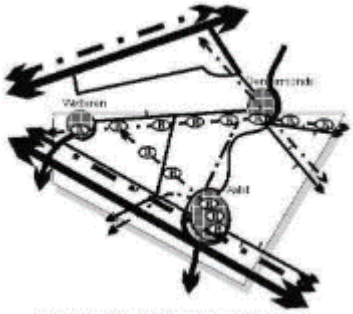
Het noordelijk deel van het plangebied (tot ca. de E40) is gelegen binnen de deelruimte Oostelijk Rastergebied. De algemene ruimtelijke visie voor het 'Oostelijk Rastergebied' is gericht op:



Vrijwaren van belang van de resterende open ruimtecorridors

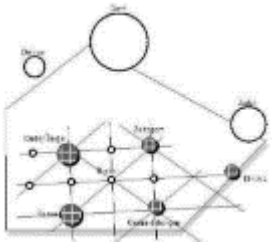


Gedeconcentreerde bundeling van het wonen in een ruime selectie van kernen en enkele centrale plaatsen

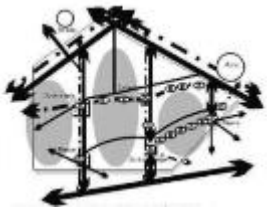


Een verkeerssysteem gericht naar de centrale plaatsen en vertrekkend vanuit het openbaar vervoer

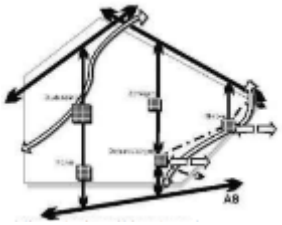
Het zuidelijke deel van het plangebied (ten zuiden van de E40) behoort tot de deelruimte 'Zuidelijk Openruimtegebied'. De algemene ruimtelijke visie voor het 'Zuidelijk Openruimtegebied' is gericht op:



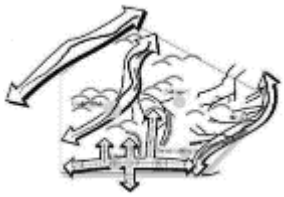
Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon van steden en grote dorpen en versterken van de landschappelijke en maatschappelijke waarde van de kleine kernen



Een ontsluiting gericht op de leefbaarheid van de stedelijk - economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied



De kleine steden als ontwikkelingspolen van de ondersteunende functies voor de regio



Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur; landbouw

#### 2.2.1.1 Gewenste nederzettingenstructuur

Wetteren en Zottegem zijn beiden kleinstedelijke gebieden op subregionaal niveau. Voor de openruimtegebieden spelen ze een ondersteunende centrumrol. Zottegem verzorgt deze taak voor het oostelijk deel van het Zuidelijk Openruimtegebied, Wetteren voor een deel van het Oostelijk Rastergebied. In het buitengebied staan de hoofddorpen, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem in voor het opvangen van de plaatselijke behoefte aan ruimte voor bijkomende woongelegenheid en lokale voorzieningen.

Zottegem en Wetteren worden beiden geselecteerd op provinciaal niveau als kleinstedelijk gebied. Zottegem heeft een beperkte centrale functie, die vooral door de nabijheid van Gent en Aalst wordt getemperd. Het is vooral de verzamelplaats voor pendelaars. Het kleinstedelijk gebied moet als woonstad versterkt worden om de verstedelijking van de open ruimte in dit deel van het Zuidelijk Openruimtegebied tegen te gaan.

Oosterzele wordt geselecteerd als hoofdkern met Balegem en Scheldewindeke als meerkernige hoofdkern, omdat de gemeente te klein is om meerdere hoofddorpen aan te duiden. Moortsele en Gijzenzele worden aangeduid als woonkern.

#### 2.2.1.2 Gewenste natuurlijke structuur

De provincie heeft de taak een beleid te ontwikkelen voor natuur-verbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. Deze vervullen een rol als verbinding tussen de elementen die op Vlaams niveau worden afgebakend (grote eenheden natuur – GEN). Als natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, natuurverbindingsgebieden en natuuraandachtszones worden volgende elementen in de omgeving van het plangebied geselecteerd:

- Driesbeek – Gondelbeek (ecologische infrastructuur: bomenrijen, natte graslanden en bosjes);
- Aalmoezeneibos, Hooimeersbeek – Bavegem, Uilenbroek – Hemelrijk, Kottembeek - Molenbeek (natuuraandachtszone);
- Verbindingsgebied van Lemberge en Landskouter, vallei van de Koutersbeek, Bijlokebeek, Houtenbos (natuurverbindingsgebied);

#### 2.2.1.3 Gewenste ruimtelijke structuur voor toerisme en recreatie

Oosterzele en Zottegem behoren tot het toeristisch – recreatief netwerk Vlaamse Ardennen. Het netwerk wordt aan de oost- en westzijde begrensd door de Schelde – en Dendervallei. In het studiegebied zijn geen hoogdynamische toeristisch-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau gelegen. Het is wenselijk de mogelijkheid tot recreatief medegebruik van de open ruimten en de bossen te versterken. Wetteren behoort tot het toeristisch – recreatief netwerk Gent en de Scheldestreek. De Schelde is als ‘blauwe draad’ de drager van verschillende toeristisch-recreatieve elementen.

#### 2.2.1.4 Gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer

De provincie selecteert secundaire wegen om door middel van deze categorisering een optimalisering van het wegennet in Oost-Vlaanderen te realiseren. De N42 tussen Wetteren en N460 te Schendelbeke is geselecteerd als primaire wegen type II dewelke het Zuidelijk Openruimtegebied ontsluit naar het hogere wegennet. De N46 van Erpe-Mere tot de N8 te Oudenaarde is geselecteerd als secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau en als aanvullende functie verbinden en toegang geven.

Verschillende elementen maken deel uit van het gewenste netwerk van regionaal openbaar vervoer:

- NMBS stations Zottegem en Wetteren als knooppunt van regionaal belang;
- Regionale spoorverbinding Gent-Zottegem (met stoptreinverbinding naar Geraardsbergen), Zottegem - Brussel en Gent- Wetteren – Dendermonde - Mechelen;

De Schelde te Wetteren wordt geselecteerd als hoofdwaterweg.

### *2.2.2 Afbakening kleinstedelijk gebied Wetteren*

De deputatie heeft op 15 december 2016 akkoord verleend om het planningsproces 'afbakening kleinstedelijk gebied Wetteren' opnieuw op te starten.
Het planningsproces heeft als doel het vastleggen van de afbakeningslijn en de opmaak van het deelRUP voor de gewenste uitbreiding van het bedrijventerrein Vantegem. Tevens wordt de noord – zuid verbinding mee opgenomen binnen het afbakeningsproces, deze omvat in hoofdzaak de ontsluiting van het noordelijk deel van het kleinstedelijk gebied Wetteren en van het bedrijventerrein Stookte.

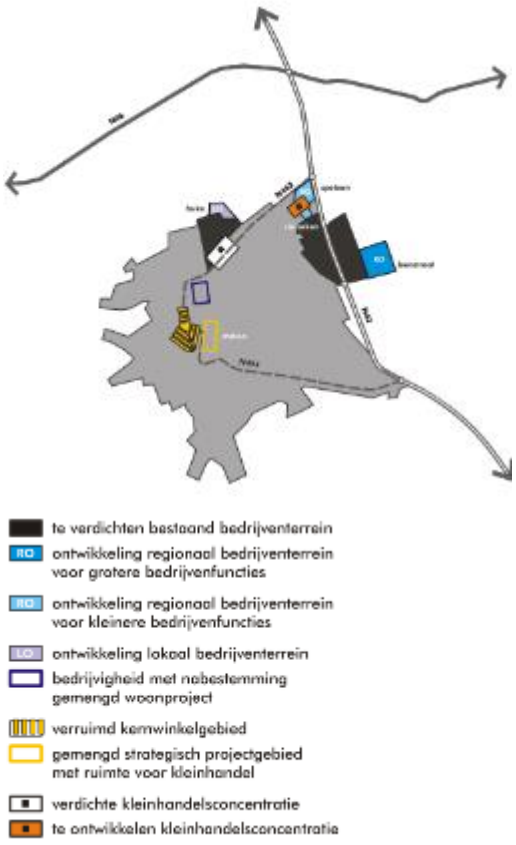
Op 24 augustus 2017 werd de gunning van de opdracht voor de opmaak van een plan-MER voor het PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Wetteren en bijhorende deelRUP's goedgekeurd door deputatie. Het geïntegreerde planningsproces (RUP, Plan-MER, …) zal in september 2017 van start gaan.

### *2.2.3 Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem*

Het PRUP voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem werd goedgekeurd op 17/11/2008. Volgende elementen uit de afbakening van het kleinstedelijk gebied Zottegem zijn relevant:

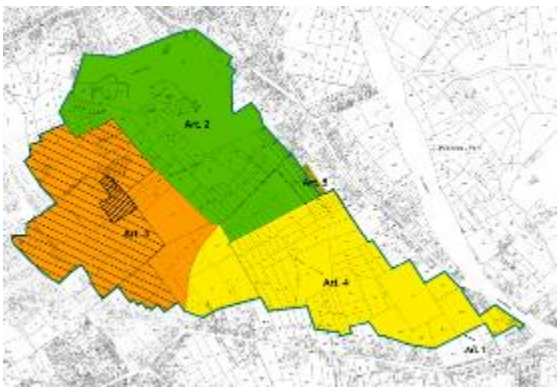
- Regionaal bedrijventerrein en specifiek bedrijventerrein voor kleinhandel Spelaan
  Het gebied (ca. 6,5ha) is gelegen tussen de Buke, de N42 Europaweg, Ter Kameren, de Gentsesteenweg en de spoorlijn Zottegem-Denderleeuw. Het betreft een 'ingesloten' landbouwgebied, een evenementenhal en voormalige 'dancing' met enkele woningen in en rond het gebied. Het betreft een zone op het gewestplan deels aangeduid als industriegebied, deels als landschappelijk waardevol agrarisch gebied dat wordt herbestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein. De evenementenhal en discotheek worden behouden.

- Regionaal bedrijventerrein Leenstraat
  Met dit deelRUP wordt het bestaand bedrijventerrein langsheen de Leenstraat in oostelijke richting uitgebreid. Het gebied is gelegen ten oosten van de N42, tussen de Leenstraat en de hoeve 'Hof te Wassenhove'. Het omvat het bestaand bedrijventerrein Zottegem 2 en een open-ruimtegebied ten oosten van dit bedrijventerrein. De zone heeft een oppervlakte van ca. 13ha.




Figuur 2-4. Gewenste economische structuur en kleinhandelsstructuur (bron: PRUP Afbakening KSG Zottegem)

- Randstedelijk groengebied Bevegemse Vijvers en doortrekkersterrein
  Het gebied is gelegen in het oosten van het stedelijk gebied tussen de kernen Zottegem, Grotenberge en Godveerdegem. De zone wordt verder ontwikkeld als een multifunctioneel randstedelijk groengebied. De rol van het groengebied ten behoeve van de functies recreatie, natuur en landbouw wordt gedifferentieerd ingevuld. Er worden drie deelgebieden onderscheiden: een kasteelparkgebied, een sport- en recreatiegebied en een openlandbouwgebied. Binnen het gebied wordt
  ook een doortrekkersterrein ingepast.
- Open ruimtegebied De Buke
  Het gebied is gelegen ten noorden van het stedelijk gebied, tussen het bestaande bedrijventerrein ‘De Buke’, het kasteelpark van Leeuwergem en de kern Elene. Het functioneert als een open-ruimtewig tussen het bedrijventerrein De Buke (ten zuiden) en het kasteelpark van Leeuwergem (ten noorden). Het gebied is gelegen in een gebied voor ambachtelijke ondernemingen en KMO’s en buffergebied volgens het gewestplan. Het gebied wordt herbestemd als open-ruimtegebied waarbij de huidige kwaliteiten en het gebruik worden behouden.




Figuur 2-5. Grafisch Plan Randstedelijk groengebied Bevegemse Vijvers en doortrekkersterrein (bron: PRUP Afbakening KSG Zottegem)

Figuur 2-6. Grafisch Plan Open ruimtegebied De Buke (bron: PRUP Afbakening KSG Zottegem)

### *2.2.4 Afbakening kleinstedelijk gebied Geraardsbergen*

Het planningsproces ‘afbakening van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen’ werd reeds in het verleden gevoerd, maar het PRUP werd door De Raad van State op 2 december 2016 vernietigd.
Naar aanleiding van deze vernietiging heeft de deputatie op 19 januari 2017 beslist om het planningsproces opnieuw op te starten.

Het proces is opgedeeld in drie fasen:

- Fase 1: Sectorale studies (vermoedelijke einddatum maart 2018)

Het planningsproces wordt gestart op basis van o.a. nieuw onderzoek van verschillende sectoren. De nieuwe onderzoeken hebben onder meer betrekking op economie, detailhandel en wonen.

- Fase 2: Ruimtelijke visie

Na het afronden van de studies worden deze gebundeld en volgt een ruimtelijke vertaling (visie) van deze studies. Een studiebureau zal aan de slag gaan met de resultaten van de studies en een ruimtelijke visie opmaken.

- Fase 3: Provinciaal Ruimtelijk UitvoeringsPlan (PRUP)

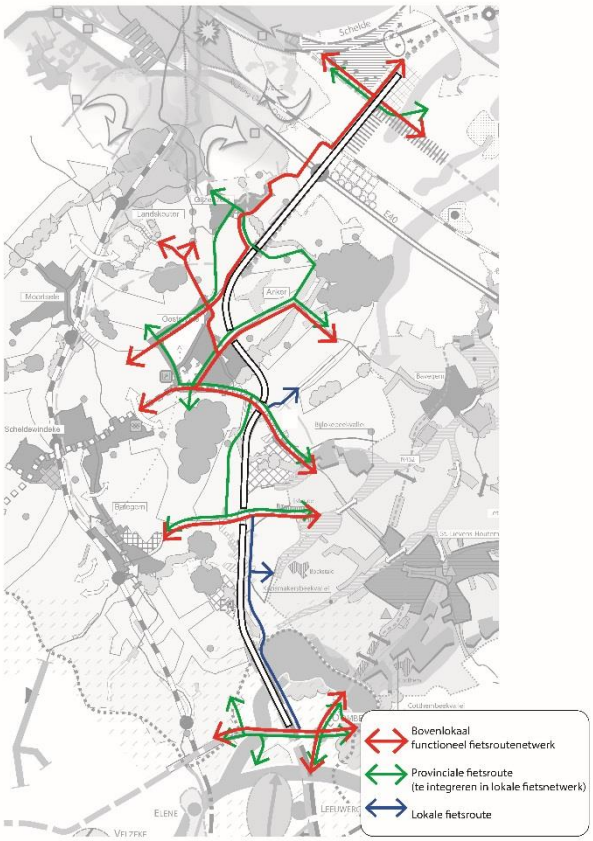
De ruimtelijke visie wordt door middel van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan juridisch verankerd. In deze fase wordt het ontwerp PRUP opgemaakt en wordt de wettelijke procedure gevolgd.

Het planningsproces zal ongeveer 3 jaar in beslag nemen.

### *2.2.5 Fietsstructuur*

Op Vlaams niveau wordt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk onderscheiden. Op lokaal niveau zijn aanvullende lokale fietsroutes geselecteerd. Deze selectie van lokale routes levert geen bijkomende kruisingen van de N42 op ten opzichte van de fietsroutes op Vlaams niveau. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kruisingen met de N42.

- Bij het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** ligt de nadruk op functioneel fietsverkeer (woon-werk, woon-school, woon-winkel) en het gaat om bovenlokale verplaatsingen. Het netwerk is veel grofmaziger dan het provinciaal fietsnetwerk omdat het vooral verbindend werkt tussen attractiepolen (bedrijventerreinen, stations, ziekenhuizen, ...) en woonconcentraties.
- Het netwerk van **lokale functionele fietsroutes** (de voormalige provinciale fietsroutes) is opgebouwd uit assen die voor de verbinding zorgen tussen de diverse gemeenten en deelgemeenten. Per (deel-)gemeente wordt een centraal punt gekozen, van waaruit de meest wenselijke fietsverbinding naar een ander punt (andere aanliggende gemeente of deelgemeente) uitgezet wordt. Dit impliceert dat er een fijnmazig net wordt gecreëerd dat eerder gericht is op lokale ontsluitingen van wijken en dat zowel een recreatieve als een functionele werking heeft. Dit netwerk zal geïntegreerd worden in de lokale gemeentelijke netwerken en het gemeentelijk mobiliteitsplan[1]. De gemeentes krijgen de bevoegdheid om de routes in samenspraak met de GBC te wijzigen.




Figuur 2-7. Overzicht lokaal fietsroutenetwerk

Tabel 2-4. Locaties waar een provinciale fietsroute de N42 kruist

| Kruising | BFF | Provinciale fietsroute |
|---|---|---|
| N9 Brusselsesteenweg | Verbinding Melle-Kwatrecht-Oordegem | Verbinding Kwatrecht-Massemen |
| Vantegemstraat | Verbinding Oosterzele-Gijzenzele-Wetteren | |
| Gijzenzelestraat<br>Oude Wettersesteenweg | | Verbinding Gijzenzele-Anker-Westrem |
| Korte Ambachtstraat-Reigerstraat | Verbinding Scheldewindeke-Oosterzele-Anker-Bavegem | Verbinding Oosterzele-Anker-Bavegem |
| N465 Geraardsbergsesteenweg-Houtem | Verbinding Scheldewindeke-Oosterzele-Sint-Lievens-Houtem | Verbinding Oosterzele-Sint-Lievens-Houtem |
| IJshoutte | Verbinding Balegem-Sint-Lievens-Houtem | Verbinding Balegem-Sint-Lievens-Houtem |
| N46 Steenweg op Aalst | Verbinding Velzeke-Ruddershove-Oombergen-Hillegem | Verbinding Balegem/Elene-Oombergen |

[1] Het Mobiliteitsplan Oosterzele in opmaak (feb 2016). Er is nog geen consensus voor BFF en LFF.

## 2.3 Gemeentelijk niveau

### *2.3.1 Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen*

#### 2.3.1.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Wetteren

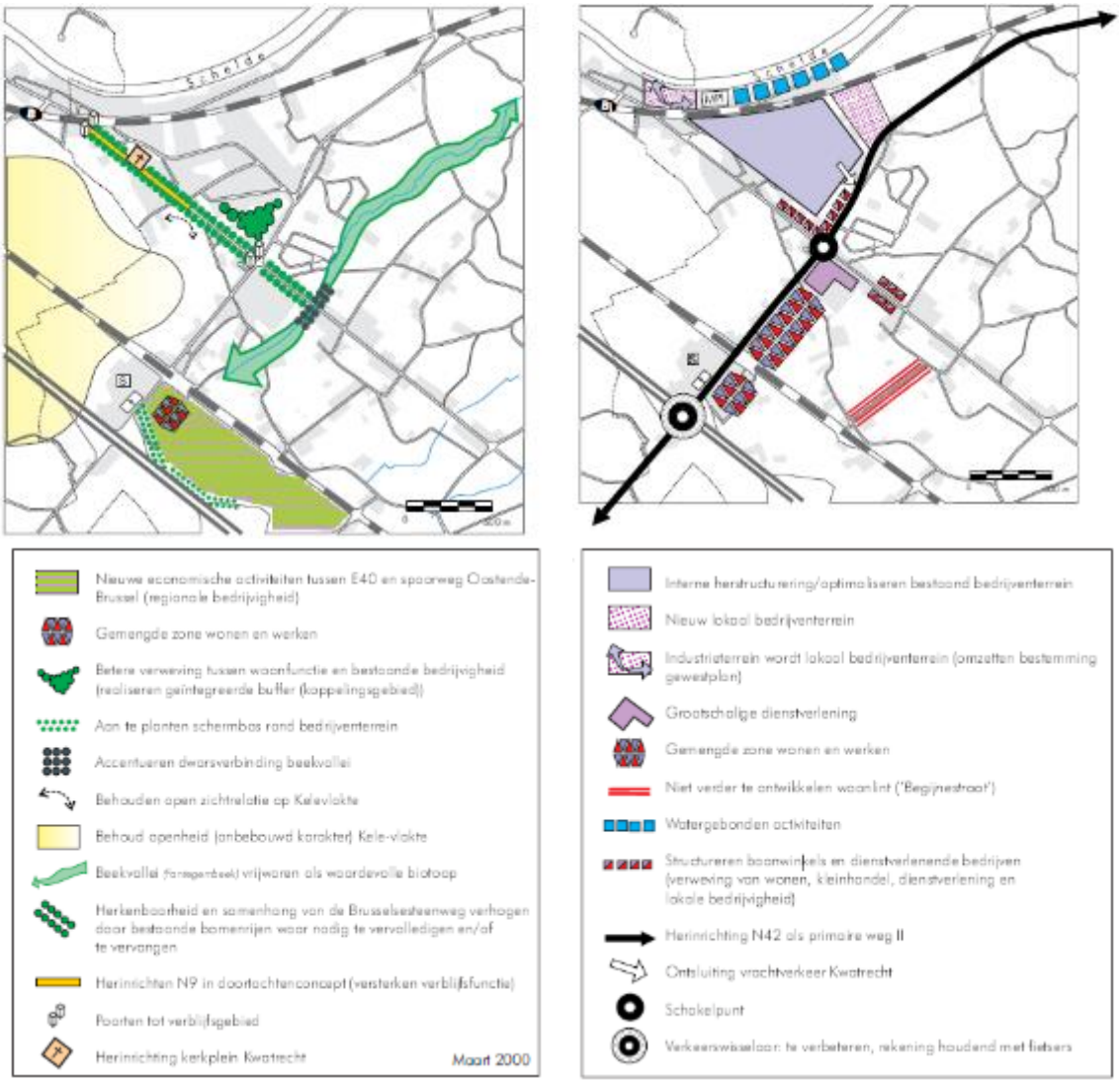
Bovenlokale ontsluiting gericht op de E40 De E40 vormt samen met de Oosterzelesteenweg-Zuidlaan (N42-N417) de voornaamste verkeersdrager voor Wetteren. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd reeds geopteerd om de ontsluiting van Wetteren (m.i.v. Overschelde) via de Oosterzelesteenweg-Zuidlaan te enten op de E40. Deze optie wordt in het gemeentelijk structuurplan Wetteren overgenomen. Daarnaast wordt de ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijventerrein beoogt tussen de spoorlijn Gent-Brussel en de E40. Op heden is het bedrijventerrein reeds gerealiseerd.

De herinrichting van de N9 met vermindering van het aantal op- en afritten naar de parkeerruimte van de baanwinkels wordt vooropgesteld. De Oosterzelesteenweg – Zuidlaan wordt tot aan het Molenhoekje primaire weg type III. Een primaire weg type III is een weg met een verzamelfunctie voor een kleinstedelijk gebied (Wetteren) en sluit aan op een hoofdweg (E40) en een secundaire weg (deel vanaf *'Molenhoekje'* tot aan Ijzeren brug). De inrichting ervan is variabel : autoweg (2x2 of 2x1), weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling.

Vanaf het Molenhoekje tot aan de Ijzeren brug wordt een secundaire weg type II voorgesteld als ontsluiting van het stedelijk centrum. Een secundaire weg type II is een weg die een verzamelfunctie heeft voor het kleinstedelijk gebied Wetteren naar het hoofdwegennet toe, maar die omwille van de concentratie van een aantal functies (winkelconcentratie en woonfunctie tussen *'Molenhoekje'* en Ijzeren brug) niet geselecteerd kan worden als een primaire weg. Dergelijke weg heeft vooral een toeganggevende functie. De inrichting ervan (2x1 of 2x2) is niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling.

De Zuidlaan-Oosterzelesteenweg (N42) fungeert als belangrijke fietsroute tussen de randgemeenten en het centrum. Bij de fietsroute van de Oosterzelesteenweg dient prioritaire aandacht te gaan naar het oplossen van het conflict tussen fietser en auto ter hoogte van de op- en afrit met E40 en de nabijheid van de secundaire school Mariagaard. Naar aanleiding hiervan werd een aparte fietsbrug over de E40 voorzien en werd recentelijk een fietsoversteek over de spoorweg voorzien.

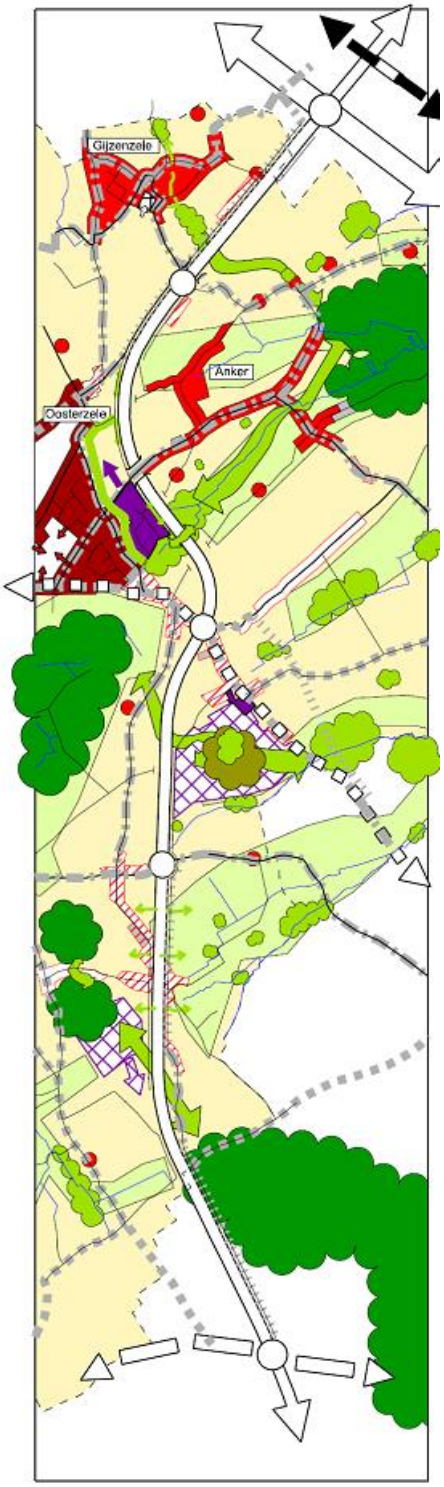
De zone ten zuiden van de E40 op grondgebied Wetteren is een gebied met belangrijke landbouwfunctie in een waardevol landschap. De functie land- en tuinbouw in dit gebied blijft belangrijk, maar zal wel rekening moeten houden met de ontwikkelingen betreffende landschapsopbouw. In deze gebieden worden nieuwe gebouwen (agrarische gebouwen, agro-industriële gebouwen en glastuinbouw) geweerd. Bestaande inplantingen die als storend worden ervaren kunnen door middel van erfbeplanting in het landschap opgenomen worden.




Figuur 2-8. Gewenste ruimtelijke structuur Wetteren Kwatrecht

### 2.3.1.2 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oosterzele

Ten aanzien van de deelruimte N42 worden volgende elementen beschreven die wenselijk worden geacht bij de herinrichting van de N42.




Figuur 2-9. Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte N42

Ten aanzien van de **verkeerskundige inrichting** van de N42 worden volgende elementen vermeld:

- Het gedeelte van de N42 tussen Gijzenzele en de E40 wordt zeker van 2x2 rijstroken voorzien om voldoende doorstroming te hebben. De kruispunten die noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Oosterzele, Gijzenzele en Balegem blijven behouden;
- Het kruispunt met de Reigerstraat – Korte Ambachtstraat krijgt geen rechtstreekse aansluiting op de N42. Het bestaande vrachtverkeer afkomstig van de ambachtelijke zone(s) wordt afgeleid via een parallelweg naar de Gijzenzelestraat. Ter hoogte van dit kruispunt wordt een aansluiting voorzien.
- Ter hoogte van de Houtemstraat wordt er ondertunneld. Kruispunt IJshoute wordt eveneens ondertunneld met een op- en afrittencomplex waarop ook de ventwegen kunnen aangesloten worden.

Ten aanzien van de **gewenste fietsstructuur** in de gemeente Oosterzele zijn volgende elementen relevant:

- De hoofdstructuur voor het fietsverkeer voorziet veilige fietsverbindingen tussen enerzijds de buurgemeenten, deelgemeenten en wijken en anderzijds de fietsaantrekkende activiteiten in de omgeving van Oosterzele. Het provinciaal fietsnetwerk vormt het uitgangspunt voor het gewenste netwerk: centrale punten in de diverse kernen worden, voornamelijk door routes parallel aan drukke verkeerswegen, met elkaar verbonden. Voor de uitbouw van dit fietsroutenetwerk zal zoveel mogelijk gekozen worden voor routes los van drukke verkeerswegen en voor bestaande kerkwegels. Een fietsdoorsteek langs of in de directe nabijheid van de spoorweg over heel het grondgebied van Oosterzele is een mogelijke oplossing om de woonkernen van Landskouter, Moortsele, Scheldewindeke en Balegem met elkaar te verbinden.
- Ter hoogte van de N42 zullen ook enkele ongelijkvloerse kruisingen voor de fietsers voorzien worden. Een fietsroute hoeft dus niet steeds een afzonderlijk fietspad te betekenen. Een rustige landbouwweg kan ook als fietsroute fungeren. Op sommige plaatsen (zone 30) wordt geopteerd voor een gemengd verkeer.

Volgende elementen worden als wenselijk omschreven tav de **landschappelijke en ecologische** inpassing van de N42:

- Er wordt gestreefd naar een maximale appreciatie van het landschap met de N42 als versterkend element op basis van de bestaande landschapsstructuur.
- Volgende landschapsconcepten werden opgemaakt:
  - Doortrekken natuurverbindingsgebied in noordelijke richting vanuit het Ettingebos via kleine landschapselementen en dwarse bomenrijen;
  - Bewaren van open landschap;
  - Visueel afschermen van de N42 met het huidige bedrijventerrein en de uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein;
  - Ten zuiden van het Ettingebos kan het natuurverbindingsgebied 5N6 naar de Oombergse bossen gerealiseerd worden met kleine landschapselementen, brede natuurlijke wegbermen.

#### 2.3.1.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem

Zottegem wenst zich te versterken als stedelijk gebied in de Vlaamse Ardennen. In de visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente worden vijf basisdoelstellingen geformuleerd: ontwikkelen als een kwalitatieve en leefbare woongemeente, stimuleren van economische mogelijkheden, landschappelijke hoofdstructuren als basis voor verdere ontwikkelingen, leefbaarheid vs grondgebonden landbouw garanderen en ondersteunen van recreatie en toerisme.

De visie en concepten werden vertaald in een aantal ruimtelijke concepten. Met betrekking tot de ombouw van de N42 zijn volgende concepten relevant:

- concept 3: optimaliseren en uitbreiding van verkeersaantrekkende functies op de N42
- concept 4: bovenlokale wegontsluiting van bovenaf.

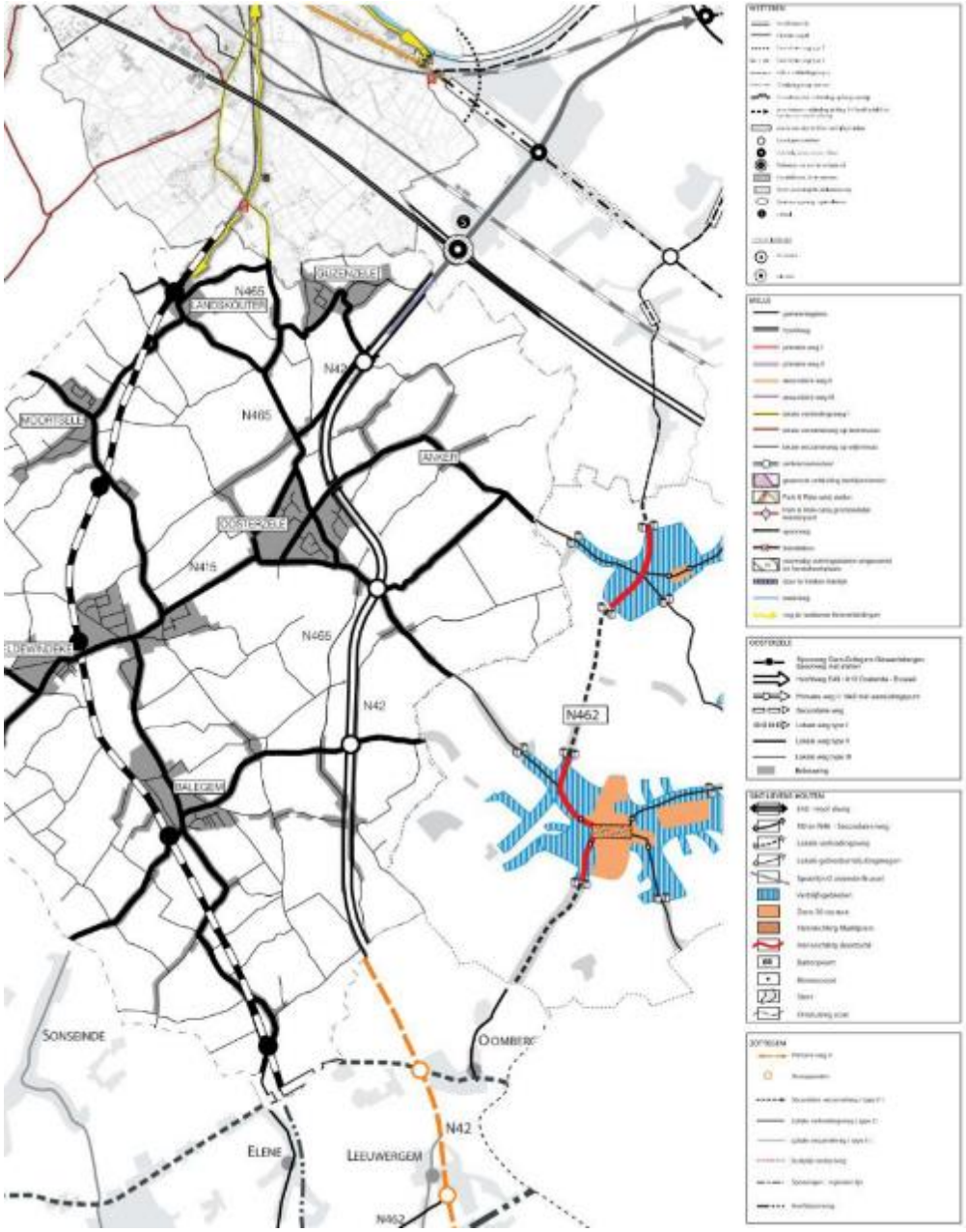
| | |
|---|---|
| | De functie van de N42, als drager van activiteiten en bedrijvigheid op regionaal niveau dient bestendigd te worden. Omwille van de reeds bestaande aanwezigheid van het regionale bedrijventerrein en de ligging langs de N42 – die zorgt voor een ontsluiting naar de E40 – biedt deze zone mogelijkheden tot versterking van de economische activiteiten. In de eerste plaats dient het bestaande bedrijventerrein verder ingevuld en geoptimaliseerd te worden. Een uitbreiding in oostelijke richting wordt gesuggereerd naar de provincie. |
| | Principe wordt hoofdzakelijk bepaald door huidige structuur van de lijninfrastructuur. De N42 zorgt voor de ontsluiting van Zottegem in noordelijke (E40) en zuidelijke richting (Geraardsbergen) en vormt de westelijke grens van de stedelijke vierhoek.<br>De N46 Aalst-Oudenaarde en de N8 Brakel-Ninove liggen resp. ten noorden en ten zuiden van de stedelijke vierhoek en zorgen voor de bereikbaarheid van de kernen buiten het stedelijk gebied. De N462 (Buke) en N454 (Langestraat) verzamelen het verkeer van het stedelijk gebied en zorgen voor de ontsluiting. Het zijn tevens dragers van activiteiten (bedrijvigheid, grootschalige kleinhandel en diensten) |

Ten aanzien van de gewenste verkeersstructuur werd een verkeerskundig concept voor de N42 opgemaakt. Het mobiliteitsplan en structuurplan doen een suggestie betreffende de inrichting van de N42 op grondgebied van Zottegem. Het plangebied het deel van de N42 tussen het kruispunt 'De Vos' (N46) en de N454 Langestraat. Dit heeft geen betrekking tot het tracé als onderwerp van deze analysenota.

Ten aanzien van de gewenste fietsstructuur is de hoofdstructuur gericht om veilige fietsverbindingen te creëren tussen enerzijds de buurtgemeenten, deelgemeenten en wijken en anderzijds fietsaantrekkende functies (scholen, handelscentrum, station, stedelijke sportterrein, …).

### *2.3.2 Gemeentelijke mobiliteitsplannen*

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de verknoping met de N9 en in het zuiden door de verknoping met de N46, beiden geselecteerd als secundaire wegen type II. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de wegencategorisering in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.




Figuur 2-10. Wegencategorisering gemeentelijke mobiliteitsplannen

De mobiliteitsplannen van de gemeentes Oosterzele, Wetteren en Zottegem zijn hier van toepassing.
Het Mobiliteitsplan Wetteren - verbreden en verdiepen (2de generatie) is gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 06/06/2012.
Het Mobiliteitsplan Oosterzele - verbreden en verdiepen (2de generatie) is in opmaak. Het eerste dateert van 20/08/2001. De uitwerkingsnota is conform verklaard op 16/03/2015. Het beleidsplan is bijna gefinaliseerd, doch o.a. voor de fietsnetwerken is er nog geen consensus.
Het Mobiliteitsplan Zottegem - verbreden en verdiepen (2de generatie) is gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 20/05/2014.

## 2.4 Overige relevante informatie

### *2.4.1 Bovenlokaal*

#### 2.4.1.1 Bestaand openbaar vervoeraanbod

De omgeving van het plangebied wordt bediend door verschillende buslijnen. De routes kruisen de N42 op verschillende locaties.

Tabel 2-5. Overzicht aanbod openbaar vervoer nabij de N42.

| Nr. | Lijn | Halte nabij N42 | Frequentie in spits |
|---|---|---|---|
| 46 | Wetteren – Oosterzele - Zottegem | Oosterzele Reigerstraat<br>Oosterzele – Heistraat<br>Oombergen – De Vos | 1 rit per uur in de spits |
| 46 | Wetteren – Oosterzele – Zottegem over de N42 | Kwatrecht – Mariagaard<br>Oosterzele Moortelbosstraat<br>Oosterzele Reigerstraat | 4 ritten per dag in het schooljaar |
| 49 | Geraardsbergen – Herzele - Gent | Oosterzele – Heistraat | 1 rit per uur in de spits richting Herzele<br>2 ritten per uur in de spits richting Gent |
| 20 | Gentbrugge Stelplaats – Melle – (Oosterzele) | Oosterzele - Geraardbergsesteenweg<br>Oosterzele – Groenweg<br>Oosterzele - Ambachtstraat | 1 rit per uur in de spits |
| 91 | Aalst – Erpe Vijfhuizen – Burst - Zottegem | Oombergen – De Vos | 1 rit per uur in de spits |
| 45 | Wetteren – Bavegem - Zottegem | Oombergen – De Vos | 1 rit ’s ochtends, 1 rit ’s middags en 1 rit ‘s avonds |

Figuur 2-11. Netplan De Lijn in het studiegebied (Links Wetteren – Oosterzele, Rechts Oosterzele - Oombergen) (Bron: www.delijn.be)

#### 2.4.1.2 Recreatieve fietsstructuur

De zachte recreatieve structuur is voornamelijk gelegen in aansluiting met de landelijke wegen en focust zicht hoofdzakelijk op “plattelandsrecreatie”. Het fietsknooppuntennetwerk kruist regelmatig de N42:

- traject knooppunt 73 – 74 thv de rotonde E40, kruist de E40 via de westelijke fietsersbrug;
- traject knooppunt 75 – 76 via de Gijzenzelestraat;
- traject knooppunt 76 – 92 via de Korte Ambachtstraat
- traject knooppunt 92 – 91 via de Houtemstraat

Figuur 2-12. Ligging recreatieve fietsknooppunten tov de N42 thv het plangebied

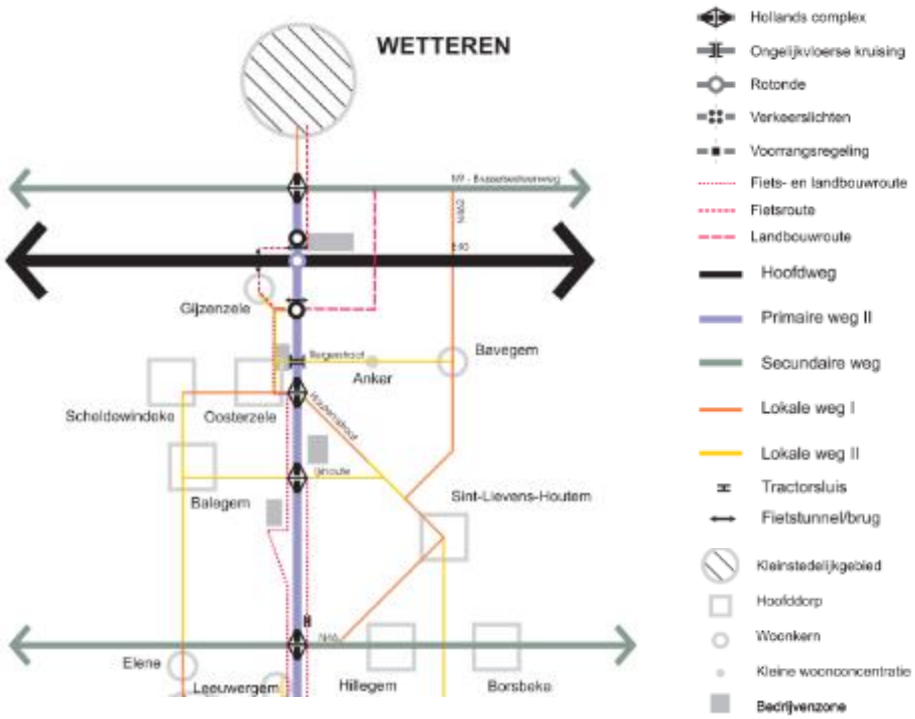
Volgende recreatieve routes doorkruisen het studiegebied:

- Rodelandroute 2 (fietsroute 48 km), kruist de N42 2x: thv de Houtemstraat en de Reigerstraat
- Fietsknooppuntennetwerk kruist de N42 via de Gijzenzelestraat, Korte Ambachtstraat, Houtemstraat;
- Mountainbike route Oosterzele kruist de N42 ter hoogte van de Oude Wettersesteenweg, de Geraardsbergsesteenweg;
- Fietsroute ‘Loeren bij de boeren’: fietsroute langsheen de landbouwers, tuinders en siertelers van Oosterzele ten westen van de N42;
- Jaarmarktroute voor ruiters en menners: route voor ruiters ten oosten van de N42 en nabij de N42 thv Leeg Bracht;
- Wandelroute Halvemaan (8 km) rond Gijzenzele;
- Wandelroute Bunker Gijzenzele (12 km) rond Gijzenzele, Landskouter en Moortsele.

### 2.4.1.3 Streefbeeld N42 wegvak tussen N9 (Wetteren) en Hogeweg (Geraardsbergen)

Binnen het streefbeeld is een visie uitgewerkt voor de ombouw van de N42. Hierbij werden verschillende deelgebieden onderscheiden. Per deelgebied werd een inrichtingsvoorstel voor de verkeerkundige inrichting en werd een ruimtelijke visie, landschappelijk en ecologische inrichting uitgewerkt. Hierbij wordt in het streefbeeld aangegeven dat de keuze die hierbij wordt gemaakt voor een 2X2-profiel slechts op lange termijn realiseerbaar is. Om tegemoet te komen aan de huidige problematiek van slechte doorstroming en onveiligheid op dit wegvak wordt daarom ook een tussentijdse visie ontwikkeld als een voorafname op de langetermijnkeuze.

De concepten uit het streefbeeld worden als uitgangspunten, meer bepaald als plandoelstellingen,opgenomen en liggen aan de basis van de verschillende te beoordelen planalternatieven.




Figuur 2-13. Overzicht verkeerskundige inrichting N42

Fase 1 (de oriëntatiefase) met inbegrip van de keuze van het voorkeursscenario werd afgesloten met een conformverklaring door de provinciale auditcommissie op 4 juli 2005. Hierna werd de studie geschorst omdat er onder de gemeentebesturen geen consensus bestond over het voorkeursscenario. Voor het wegvak tussen de Gijzenzelestraat te Oosterzele en de N9 te Wetteren (deelvak 1 en 2) bestond consensus en werd het streefbeeld afgewerkt en conform verklaard op 4 december 2006. Het deel tussen de Gijzenzelestraat te Oosterzele en de Hogeweg te Geraardsbergen werd voorwaardelijk conform verklaard op de auditcommissie van 17 december 2007.

### *2.4.2 Lokaal*

#### 2.4.2.1 BPA en RUP Ambachtelijke zone Oosterzele

Het BPA ‘Ambachtelijke zone’ te Oosterzele (MB 06/04/1987) is gelegen ten westen van de N42 en ten zuiden van de Korte Ambachtstraat. In het westen wordt het BPA begrensd door de achtertuinen van de woningen langsheen de Geraardsbergsesteenweg. Op vandaag is het BPA rechtsgeldig.

Het RUP betreft een nieuwe ambachtelijke zone van ca. 5ha te Oosterzele tussen de N42 en de N465 ten noorden van de bestaande ambachtelijke zone.

Er werden vier opties voor de afbakening van het plangebied onderzocht. Naar beschikbare oppervlakte en mogelijkheid tot inrichting lijkt uit het vooronderzoek optie 4 het meest geschikt te zijn voor ontwikkeling. Optie 4 werd weerhouden in de verdere analyse van het gebied. Deze optie biedt immers voldoende ruimte voor een netto realisatie van 5ha bedrijvigheid, de vorm van het plangebied laat een compacte schikking van bedrijven toe, het bedrijf Goemaere blijft gevrijwaard en er is voldoende ruimte voor groen tussen bedrijventerrein en woningen.

Op basis van een aantal inrichtingsconcepten werden drie inrichtingsvoorstellen ontworpen voor de invulling van het plangebied, optie 4. Bij het eerste ontwerp werd nog geen rekening gehouden met de reservatiestrook van 30m naast de N42. De twee andere voorstellen werd wel uitgewerkt met de realisatie van de parallelweg langs de N42. Indien de parallelweg niet zou worden gerealiseerd kan de centrale weg alsnog worden doorgetrokken naar de Geraardsbergsesteenweg.

**Inrichtingsplan optie 1**
(geen rekening gehouden met parallelweg N42)

**Inrichtingsplan optie 2**
(rekening houdend met parallelweg N42)

**Inrichtingsplan optie 3**
(rekening houdend met parallelweg N42), locatie containerpark verschilt van optie 2

#### 2.4.2.2 Herinrichting kruispunt N9 Brusselsesteenweg x N42 Oosterzelesteenweg (TV3V)

In kader van 'Veilig Verkeer Vlaanderen' (TV3V) werd voor het kruispunt van de N9 Brusselsesteenweg met de N42 Oosterzelesteenweg / N417 Zuidlaan een nieuwe kruispuntconfiguratie uitgewerkt. Hierbij wordt de bestaande lichtengeregelde kruispuntconfiguratie vervangen door een tweestrooksrotonde waarbij een vrijliggend fietspad rond de rotonde en uit de voorrang wordt aangelegd.

Deze kruispuntconfiguratie volgt het concept van het streefbeeld voor de N42.

Figuur 2-14. TV3V nieuwe kruispuntconfiguratie thv N9 x N42 / N417

# 3 Analyse en probleemstelling

## 3.1 Huidig functioneren van de N42

### *3.1.1 Weginrichting*

De weginrichting van de N42 in het wegsegment N9-N46 wordt hieronder samenvattend weergegeven. De huidige weginrichting wordt gekenmerkt door drie elementen die in sterke mate het huidig functioneren van de weg beïnvloeden, meer bepaald:

- de grote dichtheid aan individuele erftoegangen (bvb tussen de N9 en de spoorlijn in Wetteren; tussen de E40 en de Oude Wettersesteenweg in Oosterzele),
- de vele en vaak niet beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen,
- de lange afstand waar inhaalbewegingen (van traag, gemotoriseerd verkeer) niet mogelijk zijn.

| Wegsegment | Kenmerken (wegprofiel, snelheidsregime, erftoegangen, …) |
|---|---|
| N9 – E40 | • 2x1-profiel<br>• aanliggende fietspaden<br>• Snelheid beperkt tot 70km/h, ter hoogte van Mariagaard en de spoorwegbrug 50km/h<br>• Er zijn diverse rechtstreekse individuele erftoegangen voor woningen en bedrijven. |
| E40 - afgesloten kruispunt Oude Wettersesteenweg | • 2x1-profiel met aanliggende fietspaden<br>• Zuidelijk van de Gijzenzelestraat zijn geen fietsers toegelaten op de N42<br>• Snelheidsregime van 70 km/h<br>• Er zijn diverse rechtstreekse individuele erftoegangen voor woningen en bedrijven; |
| afgesloten kruispunt Oude Wettersesteenweg x N46 | • 2x1 profiel, met laatste 400m ten noorden van de N46 2*2 profiel met middenberm;<br>• Geen fietsers toegelaten op N42, behalve op het segment N46-Astridstraat zijn aanliggende fietspaden gelegen;<br>• Snelheidsregime van 90km/h, voor het naderen van kruispunt met Reigerstraat en Houtemstraat geldt 70 km/h;<br>• Geen erftoegangen |

De belangrijkste kruispunten op de N42 tussen de N9 en de N46 zijn hieronder weergegeven.

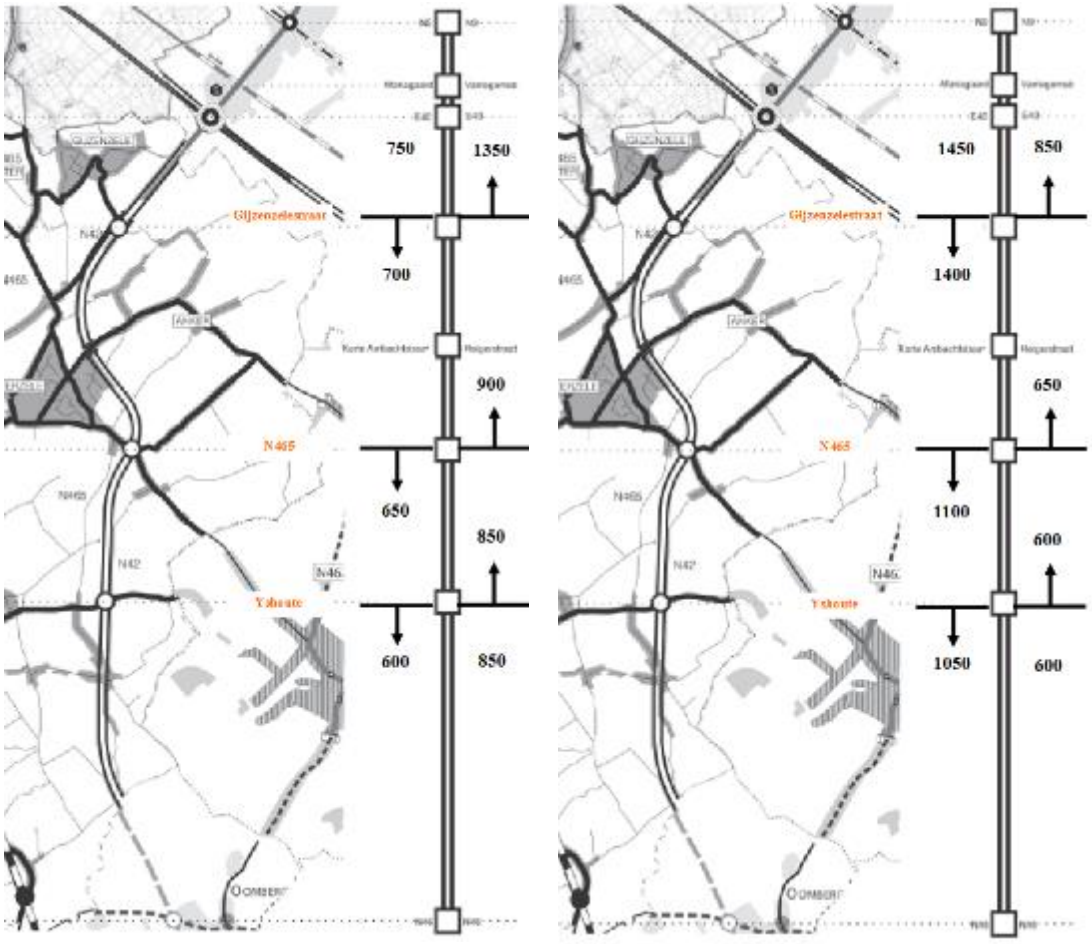
Tabel 3-1. Overzicht kruispunten N42 wegsegment N9-N46

| | | |
|---|---|---|
| K1 | Zuidlaan (N417) x Brusselsesteenweg (N9) x Oosterzeelsesteenweg (N42) | Lichtengeregeld |
| K2 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Vantegemstraat x Mariagaard | Lichtengeregeld |
| K3 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Afrittencomplex E40 | Rotonde |
| K4 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Park & Ride / kleinhandelszone | Voorrangsgeregeld |
| K5 | Wettersesteenweg (N42) x Gijzenzelestraat | Voorrangsgeregeld |
| K6 | Wettersesteenweg (N42) x Oude Wettersesteenweg | Voorrangsgeregeld |
| K7 | Wettersesteenweg (N42) x Reigerstraat x Korte Ambachtstraat | Lichtengeregeld |
| K8 | Wettersesteenweg (N42) x Houtemstraat (N465) | Lichtengeregeld |
| K9 | Wettersesteenweg (N42) x Yshoute | Voorrangsgeregeld |
| K10 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465a) | Lichtengeregeld |
| K11 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465b) x Europaweg | Voorrangsgeregeld |
| K12 | Europaweg (N42) x Steenweg op Aalst (N46) | Lichtengeregeld |

### *3.1.2 Verkeersafwikkeling op de N42*

#### 3.1.2.1 Verkeersstromen op de N42

De verkeersstromen op de N42 zijn spitsgevoelig. Tijdens de ochtendspits loopt de grootste verkeersstroom op de N42 richting E40, meer specifiek richting Gent. Tijdens de avondspits komt de grootste verkeersstroom van de E40 (Gent) richting Wetteren en Zottegem.




Figuur 3-1. Belasting N42 in referentiesituatie in pae/u, tijdens ochtend- (links) en avondspits (rechts).

De gemiddelde reistijd tijdens de daluren is weergegeven in onderstaande tabel (bron: microsimulaties). Daarnaast zijn ook de verliestijden tijdens resp. ochtend- en avondspits aangegeven. Hieruit blijkt dat de verliestijden **tijdens de ochtendspits (7u30 – 9u)** vooral groot zijn op het wegvak N46-E40, richting E40. De verliestijden zijn voornamelijk te wijten aan de moeizame verkeersafwikkeling aan de rotonde thv het aansluitingscomplex met de E40. Daarnaast zorgen ook de lichtenregelingen ter hoogte van de Houtemstraat en Reigerstraat voor het optreden van verliestijden.
**Tijdens de avondspits (16u30 – 18u)** treedt het omgekeerde patroon op met grote verliestijden richting Zottegem. Deze zijn niet toe te schrijven aan het functioneren van de rotonde, maar aan de bottleneck ten zuiden van de carpoolparking (versmalling van 2 rijstroken naar 1 rijstrook) alsook aan de afslagbewegingen naar individuele erftoegangen. Daarnaast zorgt ook de opsplitsende beweging Wetteren/Zottegem op de afrit voor het optreden van verliestijden.

Tabel 3-2. Reistijd N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) en verliestijden* tijdens de ochtend- en avondspits in de referentiesituatie

| Wegsegment | Reistijd | Verliestijd ochtendspits | Verliestijd avondspits |
|---|---|---|---|
| **N9 – E40** | 1min40 | +ca 15 tot 20s | +ca 5 à 10s |
| **E40 – N9** | 1min50 | +ca 10s | +ca 15 tot 20s |
| **E40 – N46** | 8min45 | +ca 30 tot 40s | +ca 1min45 tot 1min50 |
| **N46 – E40** | 8min35 | +ca 1 min tot 1min20 | +ca 15 tot 20s |

** Verliestijd = reistijd bij verstoorde verkeerafwikkeling – reistijd in normale omstandigheden*

#### 3.1.2.2 Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42

De kwaliteit van de huidige verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 kan als problematisch worden omschreven. Bij hoge verkeersintensiteiten, wanneer de afwikkelingscapaciteit van het aansluitingscomplex wordt overschreden, ontstaat filevorming op de afritten met terugslag tot op de E40. Dit vormt niet enkel een knelpunt op vlak van doorstroming, maar ook op vlak van verkeersveiligheid. De afrit vanuit richting Gent werd reeds verlengd, maar dit biedt geen structurele oplossing.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de terugslag van de filevorming tot op de E40 in de huidige situatie (bron: camera-onderzoek en microsimulatie). Hieruit blijkt dat dit in een normale situatie zonder calamiteiten vooral een knelpunt is tijdens de avondspits (quasi gedurende de volledige avondspits van 16u15 tot 18u00).

Tabel 3-3. Terugslag file afrittencomplex tot op de E40 tijdens de ochtend- en avondspits (huidige situatie)

| Ochtendspits | Gemiddeld tijdsvenster met file op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Gemiddelde filelengte op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Maximale filelengte op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) |
|---|---|---|---|
| **Afrit E40 vanuit Brussel** | nvt | 0m | 0m |
| **Afrit E40 vanuit Gent** | nvt | 0m | 0m |

| Avondspits | Gemiddeld tijdsvenster met file op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Gemiddelde filelengte op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Maximale filelengte op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) |
|---|---|---|---|
| **Afrit E40 vanuit Brussel** | nvt | 0m | 0m |
| **Afrit E40 vanuit Gent** | 16u15 – 18u00 | 710m | 1900m |

### 3.1.2.3 Verkeersafwikkeling van de belangrijkste kruispunten

De verkeersafwikkeling in de huidige situatie kan voor elk van de kruispunten als volgt worden omschreven (bron: microsimulaties).

- **K1 – N42 x N9 x N417**[2]

  Tijdens de ochtendspits is de verkeersafwikkeling op de oostelijk tak (N9 – Brusselsesteenweg) problematisch. De gemiddelde wachtrij wordt gedurende een periode van 60 minuten (7u45 – 8u45) meer dan 400 m lang. De wachtrij is maximaal tussen 8u00 en 8u30 en kan 700m lang worden (tot voorbij de kruising met Lambroekstraat). Vanaf 7u30 ligt de verliestijd op deze tak hoger dan 2 minuten. De maximale verliestijd is 5 minuten (tot 5 cycli aanschuiven). Op de noordelijke tak (zuidlaan) moet gedurende de hele periode occasioneel 1 cyclus worden aangeschoven.
  Gedurende een periode van 30 minuten (16u50 – 17u20) kan de maximale wachtrij, tijdens de avondspits op de noordelijke tak (Zuidlaan) sterk oplopen (> 300 m , tot voorbij einde netwerk microsimulatie). Er moet op dat moment regelmatig 2 tot 3 cycli worden aangeschoven. De hoofdoorzaak voor dit probleem is de beperkte opstelstrook op het kruispunt voor het links afslaand verkeer. Op de westelijke tak moet gedurende de hele periode occasioneel 1 cyclus worden aangeschoven

- **K2 – N42 x Mariagaard**

  Op de noordelijke tak moet, tijdens de ochtendspits, gedurende de hele simulatieperiode geregeld 1 cyclus worden aangeschoven. Dit komt voor bij hogere intensiteiten op de zijtakken (Vantegemstraat/Mariagaard) of bij pieken van het aantal voetgangers/fietsers. De grootste pieken van voetgangers en fietsers worden uiteraard waargenomen rond de openingsuren van de school.
  's Avonds zijn erop de N42 geen problemen naar doorstroming. De maximale wachtrij van de grootste stroom (komende van E40) wordt maximaal 200m en reikt niet tot aan de rotonde. Dit is het gevolg van de filedetectie op deze tak. Wanneer de file wordt gedetecteerd op 200m springt het licht op groen voor de stroom op de N42. De gemiddelde wachttijden op de zijtakken zullen gedurende deze piekperiodes dan wel groeien.

- **K3 – Afrittencomplex**

  Tijdens de ochtendspits kent het complex E40 een moeizame verkeersafwikkeling. Op de zuidelijke tak (komende van Zottegem) kan de maximale wachtrij terugslaan tot vlak voor het kruispunt met P&R (220m – 300m). Het risico bestaat dat de afwikkeling op dit kruispunt wordt beïnvloed door deze wachtrij aan de rotonde. De wachtrijen zijn het langst tussen 8u en 8u45, de verliestijden liggen in deze piekperiode tussen 35 en 60 seconden.
  Tijdens de avondspits veroorzaakt de bottleneck (richting Zottegem) ten zuiden van de rotonde wachtrijen tot ver op de E40. De wachtrij op de E40 wordt maximaal 1900. De wachtrij komt tot op de E40 tussen 16u15 en 16u30 en blijft tot het einde van de avondspits staan op de E40. De verliestijd varieert tussen de 6 en 8,5 minuut voor het verkeer richting Zottegem. Deze wachtrij zorgt ook voor grote vertragingen voor het verkeer komende van Gent richting Wetteren. Dit zorgt voor verliestijden tussen 3 en 5 minuten. De verliestijden en wachtrijen zijn niet het gevolg van een te lage capaciteit van de rotonde, maar worden veroorzaakt door de bottlenecks ten zuiden van het complex (versmalling van 2 naar 1 rijstrook, erftoegangen, …). Er kan dus niet geconcludeerd worden dat de rotonde onvoldoende capaciteit heeft tijdens de avondspits.

- **K4 – N42 x P&R**

  In het algemeen doen er zich gedurende beide spitsperiodes geen afwikkelingproblemen voor aan de P &R. Het oprijden kan tijdens beide periodes, op piekmomenten, verhinderd worden door de lange wachtrij richting complex E40 (ochtendspits) of richting bottleneck (avondspits).

- **K5 – N42 x Gijzenzelestraat**

  Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met de Gijzenzelestraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Gijzenzelestraat

[2] K1 en K2 worden hier volledigheidshalve ook beschreven, maar vormen verder geen onderdeel van de startnota

kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand verkeer garanderen de doorstroming op de N42.

- **K6 – N42 x Oude Wettersesteenweg**
  Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met de Oude Wettersesteenweg doen er zich in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Oude Wettersesteenweg kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand en rechtsafslaand verkeer richting Oude Wettersesteenweg garanderen de doorstroming op de N42.

- **K7 – N42 x Reigerstraat**
  Aan het lichtengeregeld kruispunt met de Reigerstraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. Zowel op de N42 als op de zijstraten kan het verkeer binnen 1 cyclus afwikkelen.

- **K8 – N42 x N465 Houtemstraat**
  Aan het lichtengeregeld kruispunt met de Houtemstraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. Tijdens de avondspits bestaat de kans dat er op piekmomenten 1 cyclus moet worden aangeschoven, vooral op de noordelijk tak van de N42 (komende van de E40).

- **K9 – N42 x Yshoute**
  Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met Yshoute doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Yshoute kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand verkeer garanderen de doorstroming op de N42.

- **K10 – N42 x N465a**
  Aan het lichtengeregeld kruispunt met de N465a doen er zich geen afwikkelingsproblemen
  In het algemeen kan, voor beide spitsperiodes, het verkeer op alle takken van het kruispunten binnen 1 cyclus afwikkelen.

- **K11 – N42 x N465b**
  Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met N465b doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van N465b kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. Aangezien hier geen aparte opstelstroken voor het links of rechts afslaand verkeer zijn voorzien op de N42, wordt het doorgaand verkeer op de N42 vertraagd of opgehouden bij links of rechts afslaand verkeer richting N465b.

- **K12 – N42 x N46**
  Tijdens de ochtendspits verloopt de afwikkeling op het kruispunt N42 x N46 moeizaam. Vooral de afwikkeling op de westelijke tak (komende van Oudenaarde) kent doorstromingsproblemen. De gemiddelde en maximale wachtrij zijn respectievelijk 235 en 336m. Op piekmomenten (tussen 8u en 9u) moet tot 3 cycli aangeschoven worden. De verliestijd kan oplopen tot meer dan 3,5 minuut. Ook de afwikkeling op de oostelijk tak verloopt moeizaam, de wachtrij kan oplopen tot 200m en er moet maximaal 2 cycli worden aangeschoven. De hoofdoorzaak van de moeilijke afwikkeling op de oostelijke tak is de korte opstelstrook voor het links afslaand verkeer, het komt regelmatig voor dat het links afslaand verkeer het rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer verhinderd. Op de zuidelijke tak moet maximaal 1 – 2 cycli worden aangeschoven gedurende de piekperiode (7u45 – 8u45). De wachtrij wordt maximaal 250m.
  Tijdens de avondspits verloopt de afwikkeling op de oostelijke tak het moeizaamst. De wachtrij kan 250m lang worden. Tijdens de drukste periode (16u45 – 18u) moet er 2 tot 3 cycli worden aangeschoven. Op de westelijke tak moet er tussen 17u en 17u45 regelmatig 1

cyclus worden aangeschoven. Op de noordelijke tak kan de wachtrij groeien tot 150m, maar het verkeer kan binnen 1 cyclus afwikkelen.

Onderstaande tabel geeft samenvattend een overzicht van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de belangrijkste kruispunten in de huidige situatie, samen met een beoordeling van de verkeersafwikkeling tijdens de ochtend- en avondspits (bron: microsimulaties).

Tabel 3-4. Beoordeling verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten (huidige situatie)

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9 x N417<br>Lichtengeregeld | knelpunt | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>Rotonde | Moeizame verkeersafwikkeling | knelpunt |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K5 | N42 x Gijzenzelestraat<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K10 | N42 x N465a<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K11 | N42 x N465b<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K12 | N42 x N46<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |

## 3.2 Huidig functioneren van het lokaal wegennet

Het onderliggend wegennet bevat enerzijds een netwerk van lokale wegen I en II parallel aan de N42 die instaan voor de verbinding tussen kernen. Anderzijds zijn er lokale wegen met een verzamelende rol naar de N42 (lokale wegen nabij aansluitingspunten).

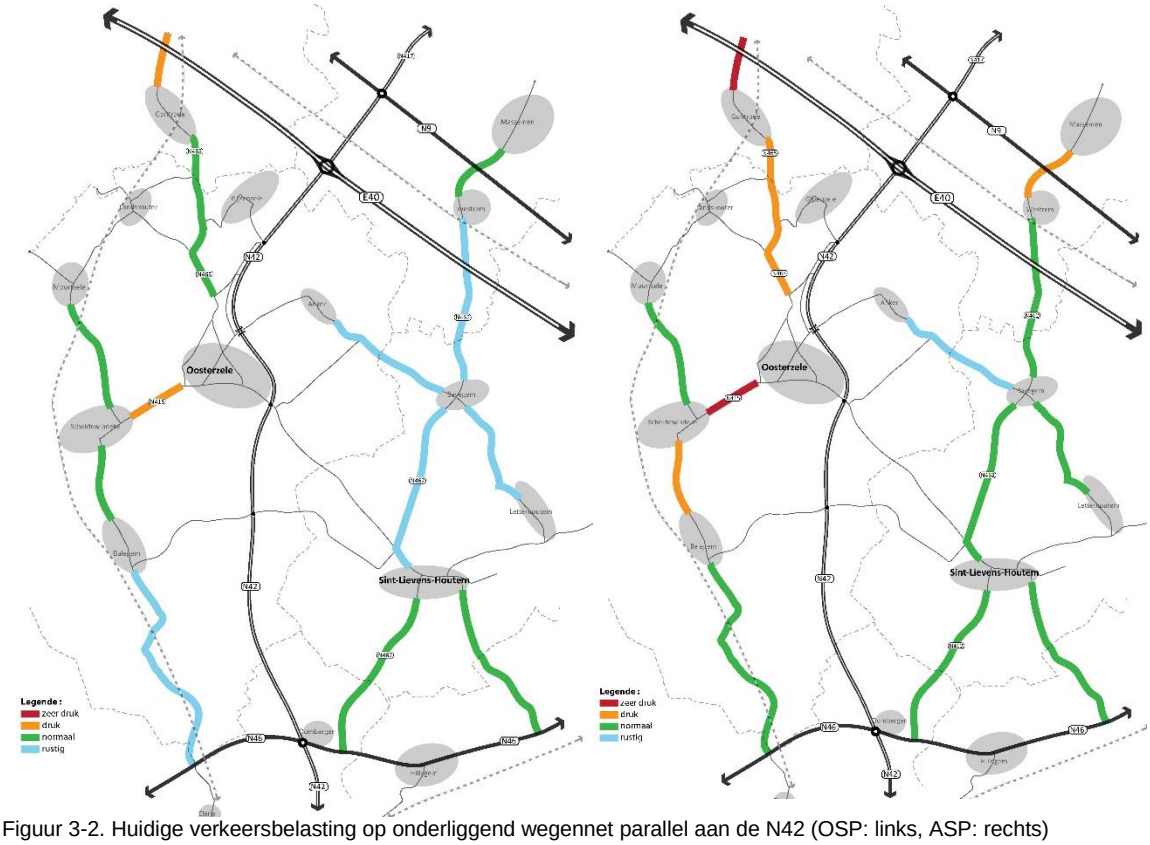
### *3.2.1 Lokaal wegennet parallel aan de N42*

Onderstaande tabel en figuren geven een overzicht van de verkeersintensiteiten in de ochtend- en avondspits, samen met een beoordeling van de verkeersbelasting.

Tabel 3-5. Verkeersbelasting lokale wegen parallel aan de N42

| **Lokale verbinding** | **Lokale weg** | **Ochtendspits** | | **Avondspits** | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Wegvakbelasting (pae/uur, beide richtingen) | Beoordeling* | Wegvakbelasting (pae/uur, beide richtingen) | Beoordeling* |
| Melle (N9)-Gontrode | Geraardsbergsesteenweg N465 | 730 | Druk | 920 | Zeer druk |
| Gontrode-Oosterzele | Geraardsbergsesteenweg N465 | 510 | Normaal | 690 | Druk |
| Moortsele-Scheldewindeke | Van Thorenburglaan | 380 | Normaal | 370 | Normaal |
| Scheldewindeke-Oosterzele | Windekouter | 790 | Druk | 970 | Zeer druk |
| Scheldewindeke-Balegem | Vrijhem | 490 | Normaal | 640 | Druk |
| Balegem-Elene (N46) | Boerestraat | 220 | Rustig | 450 | Normaal |
| Massemen-Westrem | Massemsesteenweg N462 | 430 | Normaal | 760 | Druk |
| Westrem-Bavegem | Westremstraat N462 | 280 | Rustig | 580 | Normaal |
| Bavegem-Oosterzele | Bavegemstraat | 60 | Rustig | 170 | Rustig |
| Bavegem-Sint-Lievens-Houtem | Wettersesteenweg N462 | 240 | Rustig | 440 | Normaal |
| Bavegem-Letterhoutem | Meulestraat | 150 | Rustig | 350 | Normaal |
| Sint-Lievens-Houtem-Oombergen | Espenhoek N462 | 430 | Normaal | 500 | Normaal |
| Sint-Lievens-Houtem-Herzele | Houtemstraat N464 | 350 | Normaal | 500 | Normaal |
| Merelbeke-N46 | Hundelgemsesteenweg N444 | 1260 | Zeer druk | 1410 | Zeer druk |

* zeer druk: > 900 pae/u; druk: 600-900 pae/u: normaal: 300-600 pae/u; rustig: < 300pae/u




Figuur 3-2. Huidige verkeersbelasting op onderliggend wegennet parallel aan de N42 (OSP: links, ASP: rechts)

Op basis van deze gegevens worden volgende conclusies geformuleerd:

- De belasting op het lokaal wegennet is hoger tijdens de avondspits dan in de ochtendspits.
- Een aantal van de lokale wegen parallel aan de N42 kennen in de huidige situatie een relatief hoge verkeersbelasting. Deze hoge verkeersbelasting is een indicatie voor de aanwezigheid van sluipverkeer op deze routes. Meer bepaald verkeer dat het gebruik van de N42 wil vermijden en een parallelle route volgt via het lokaal wegennet. Zo kent de verbinding Geraardsbergsesteenweg N465 Melle-Gontrode-Oosterzele een (zeer) hoge verkeersbelasting, zowel tijdens ochtend- en avondspits en wordt deze vermoedelijk gebruikt voor verkeer vanuit de regio van/naar Gent waarbij de N42 en het complex met de E40 vermeden wordt.

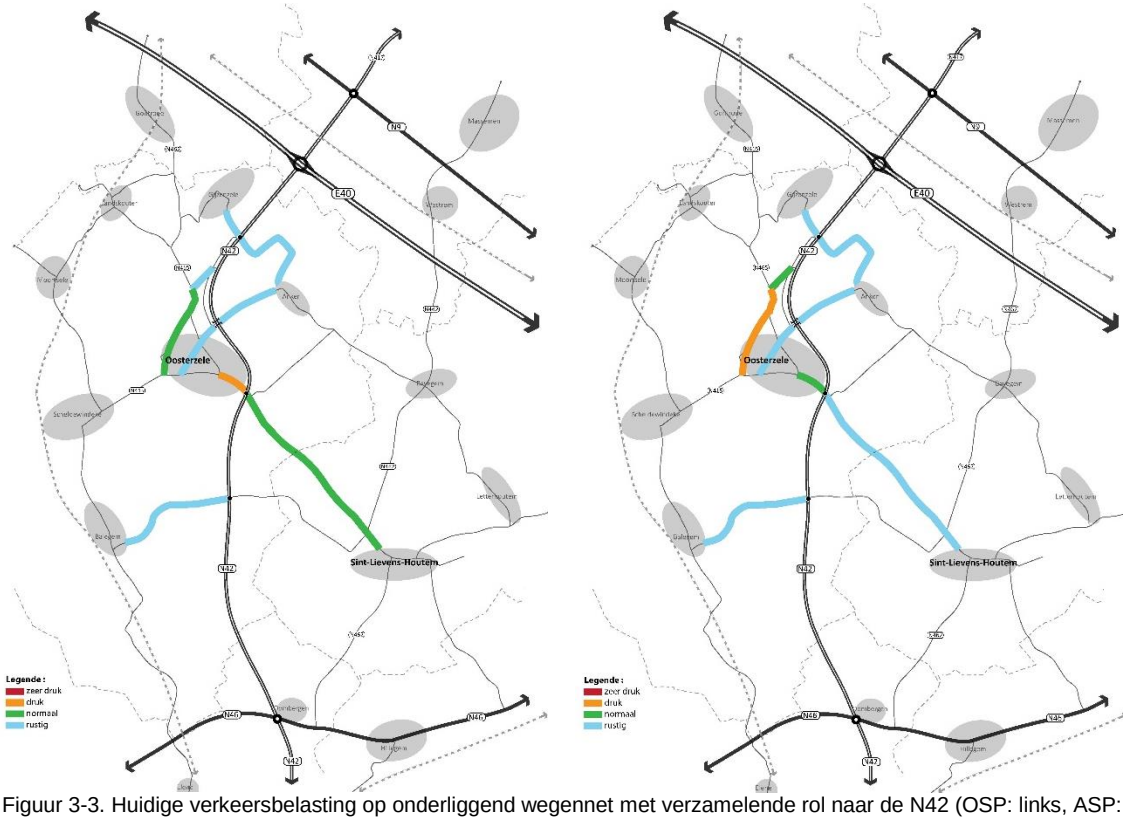
### *3.2.2 Lokaal wegennet met verzamelende rol naar de N42*

Wat betreft de lokale wegen in de omgeving van de bestaande aansluitingspunten op de N42 blijkt uit de huidige verkeersbelasting dat deze lokale wegen een normaal tot rustig druktebeeld kennen.

Tabel 3-6. Verkeersbelasting lokale wegen met verzamelende rol naar de N42

| **Lokale weg** | **Ochtendspits** | | **Avondspits** | |
|---|---|---|---|---|
| | Wegvakbelasting (pae/uur, beide richtingen) | Beoordeling* | Wegvakbelasting (pae/uur, beide richtingen) | Beoordeling* |
| Gijzenzelestraat (westzijde N42) | 80 | Rustig | 60 | Rustig |
| Gijzenzelestraat (oostzijde N42) (*) | 160 | Rustig | 250 | Rustig |
| Oude Wetter-sesteenweg | 250 | Rustig | 380 | Normaal |
| Voordries | 480 | Normaal | 700 | Druk |
| Reigerstraat | 120 | Rustig | 150 | Rustig |
| Korte Am-bachtstraat | 290 | Rustig | 280 | Rustig |
| N465 (Westzijde van N42) | 680 | Druk | 530 | Normaal |
| Houtemstraat | 360 | Normaal | 240 | Rustig |
| Yshoute | 40 | Rustig | 80 | Rustig |

* zeer druk: > 900 pae/u; druk: 600-900 pae/u: normaal: 300-600 pae/u; rustig: < 300pae/u




Figuur 3-3. Huidige verkeersbelasting op onderliggend wegennet met verzamelende rol naar de N42 (OSP: links, ASP: rechts)

### 3.3 Huidig functioneren van de carpoolparking

De carpoolparking ligt ten zuiden van de E40, aan de oostzijde van de N42 en is rechtstreeks bereikbaar vanaf de N42. Wegens capaciteitsgebrek worden ook de bermen (oa van de Schoolstraat) aan de westzijde van de N42 gebruikt om te parkeren.

- Het verkeer dat gebruik maakt van de carpoolparking komt tijdens ochtendspits vooral vanaf de E40 uit Gent (54%) en in mindere mate vanaf de E40 uit Aalst (17%).
- Bijna een derde is afkomstig van de N42, zowel vanuit Wetteren als vanuit Zottegem (beide 15%).
- Het verkeer dat (al carpoolend) vertrekt van de carpoolparking rijdt dan voornamelijk verder richting Brussel (51%) en in mindere mate richting Gent (33%).

### 3.4 Impact op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

De huidige inrichting van de N42 resulteert in een (te) grote menging van verkeer, zowel wat betreft de voorkomende verkeersvormen (doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer) als de verkeersgebruikers (menging tussen langzaam verkeer, traag gemotoriseerd verkeer en gemotoriseerd verkeer). De vele conflicten op het niveau van verkeersvormen en verkeersgebruikers zorgen voor onveilige situaties.

Deze knelpunten op vlak van verkeersveiligheid worden bevestigd in de provinciale ongevallen-GIS gegevens (meest recente gegevens periode 2009-2011), waarbij de ongevalpunten worden aangeduid op kaart. Langsheen het volledige traject (N9-N46) werden 78 ongevallen geregistreerd, inclusief het op- en afrittencomplex van de E40. De ongevallen waarbij fietsers bij betrokken zijn, situeren zich voornamelijk ter hoogte van het kruispunt met de N9, de schoolomgeving Mariagaard, kruispunt met de Reigerstraat en het kruispunt thv Leegbracht/Berg. Het grootst aantal ongevallen situeren zich langsheen het wegsegment waar de meeste erftoegangen en conflictpunten zijn gelegen, zijnde het segment N9-E40 en E40-Gijzenzelestraat. In de periode 2009-2011 gebeurden drie ongevallen met dodelijke slachtoffers (Yshoute, ten noorden van Reigerstraat, afrit richting Brussel).

Figuur 3-4. OngevallenGIS 2009-2011 (bron Lokale Politie)

### 3.5 Conclusie: beperkte doorstroming en lage verkeersveiligheid

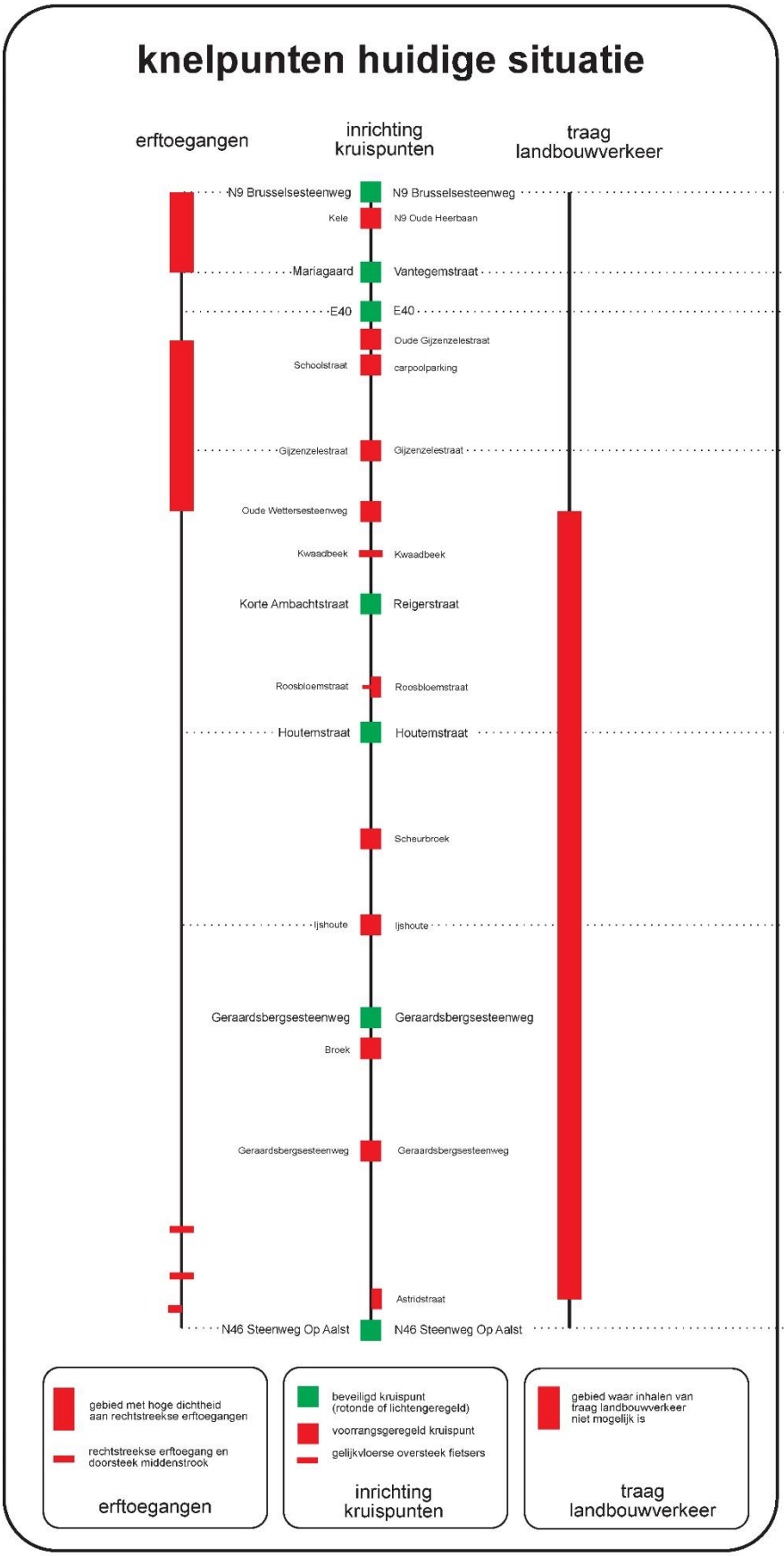
Momenteel treden diverse conflicten op langs de N42, zowel op vlak van doorstroming als op vlak van verkeersveiligheid. Deze conflicten zijn sterk gerelateerd aan de huidige weginrichting, waarbij drie elementen de huidige situatie kenmerken:

- de grote dichtheid aan individuele erftoegangen (bvb tussen de N9 en de spoorlijn in Wetteren; tussen de E40 en de Oude Wettersesteenweg in Oosterzele),
- de vele en vaak niet beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen,
- de lange afstand waar inhaalbewegingen (van traag, gemotoriseerd verkeer) niet mogelijk zijn.

Door de grote dichtheid aan individuele erftoegangen en zijstraten en het smalle wegprofiel wordt er slechts in beperkte mate een gescheiden verkeersafwikkeling gerealiseerd. Er is met andere woorden **een (te) grote menging van verkeer**, zowel wat betreft de voorkomende verkeersvormen (doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer) als de verkeersgebruikers (menging tussen langzaam verkeer, traag gemotoriseerd verkeer en gemotoriseerd verkeer). Dit zorgt voor onveilige situaties en zorgt er ook voor dat de N42 zijn verkeersfunctie niet kan opnemen, waardoor de doorstroming van verkeer in het gedrang komt.

De beperkte doorstroming van verkeer zorgt er mede voor dat de doorstroming van verkeer op het aansluitingscomplex in het gedrang komt, waardoor er op drukke momenten **terugslag van verkeer is op de afritten van de E40**. Dit veroorzaakt een onveilige situatie op de E40. Het realiseren van een betere doorstroming van verkeer op de N42 moet een oplossing aanreiken voor dit knelpunt.

De beperkte doorstroming en lage verkeersveiligheid op de N42 heeft eveneens een **weerslag op het functioneren van het lokaal wegennet**. Zo kennen een aantal van de lokale wegen parallel aan de N42 in de huidige situatie een relatief hoge verkeersbelasting, wat een indicatie is voor de aanwezigheid van sluipverkeer op deze routes. Meer bepaald verkeer dat het gebruik van de N42 wil vermijden en een parallelle route volgt via het lokaal wegennet (bvb verbinding Geraardsbergsesteenweg N465 Melle-Gontrode-Oosterzele als alternatief voor verkeer vanuit de regio van/naar Gent waarbij de N42 en het complex met de E40 vermeden wordt).

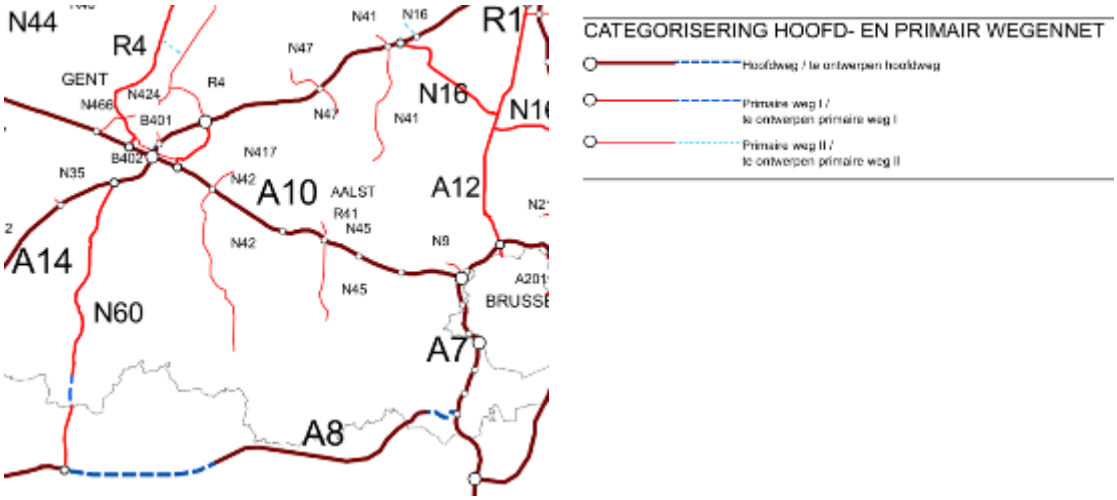



**conflicten** op vlak van doorstroming-veiligheid

## 3.6 Onderzoeksopgave

### *3.6.1 N42 als primaire weg II*

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat uit van een optimalisering van het wegennet door categorisering. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. De N42 heeft een rol binnen het verkeersnetwerk dat op Vlaams niveau functioneert. Dit is het netwerk van hoofd- en primaire wegen.




Figuur 3-5. Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel bereikbaarheid, ofwel aan leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor de aanleg en inrichting van wegen. Functioneel worden drie hoofdfuncties onderscheiden:

- de verbindingsfunctie,
- de verzamelfunctie en
- de functie toegang geven.

De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

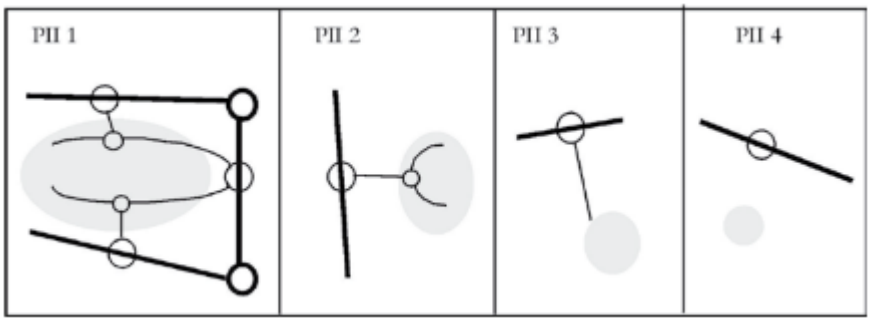
Aan de specifieke functie van de weg zijn zowel ruimtelijke gevolgen (=vorm/inrichting) als gebruikskarakteristieken verbonden. Voor een goed functioneren van de weg is een evenwicht noodzakelijk tussen de componenten functie, vorm/inrichting en gebruikskarakteristieken noodzakelijk. De omgeving legt hierbij ruimtelijke randvoorwaarden op. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën met de gewenste functie van wegen met een betekenis op Vlaams niveau.

Tabel 3-7. Overzicht van de categorieën met de gewenste functie en inrichting van hoofd- en primaire wegen

| Categorie | Hoofdfunctie | Aanvullende functie | Inrichting |
|---|---|---|---|
| Hoofdweg | Verbinden op internationaal niveau | Verbinden op Vlaams niveau | Autosnelweg, naar Europese normen |
| Primaire weg Categorie I | Verbinden op Vlaams niveau | Verzamelen op Vlaams niveau | Autosnelweg/ stedelijke autosnelweg<br>Autoweg 2x2 of 2x1)<br>Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |
| Primaire weg Categorie II | Verzamelen op Vlaams niveau | Verbinden op Vlaams niveau | Autoweg 2x2 of 2x1)<br>Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling |

Primaire wegen hebben én een verbindingsfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II primeert de verzamelfunctie op Vlaams niveau. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg II.

Vanuit deze functies kunnen voor de primaire wegen II verschillende ruimtelijke types onderscheiden worden. De N42 heeft een rol als primaire weg II type 3. Dit zijn wegen met een verzamelende functie voor een kleinstedelijk gebied of regionaalstedelijk gebied, of toeristisch-recreatief knooppunt van Vlaams niveau. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitingspunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg.




Figuur 3-6. Schematische voorstelling verschillende types primaire wegen II (bron: RSV, gecoördineerde versie 2011)

De N42 is in het RSV geselecteerd als primaire weg II:

- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) tot de N460 (Geraardsbergen/Schendelbeke)
- Van de aansluiting 17 op de E40/A10 (Wetteren) tot de N9 (Wetteren/Kwatrecht)

Ten noorden van de N9 (in het verlengde van de N42) is de N417 eveneens geselecteerd als primaire weg II van de N9 (Kwatrecht) tot de N462 (Wetteren).

De N42 heeft bijgevolg een belangrijke verzamelende functie voor de regio naar de E40 als hoofdweg.

- De N42-N417 tussen de E40 en N462 heeft een verzamelende functie voor het kleinstedelijk gebied Wetteren naar de E40 als hoofdweg.
- De N42 tussen de E40 en de N46 heeft een verzamelende functie voor de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen naar de E40 als hoofdweg.

### *3.6.2 Ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen II*

De primaire wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie. De inrichting van een primaire weg type II moet volgens het RSV vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling.

Volgende principes voor de inrichting staan voorop:

- Regulering van het verkeer op alle kruispunten: voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheden buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;
- In vele gevallen zullen bestaande wegen moeten omgebouwd worden zodat een scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
  - omvorming tot een 2x1-autoweg voor doorgaand verkeer en parallelrijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer;
  - slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk aansluiten bij de bestaande kern zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

### *3.6.3 Onderzoeksopgave*

De onderzoeksopgave voor de N42 bestaat er in de inrichting van de weg af te stemmen op de gewenste rol ervan als primaire weg II, zodat de N42 deze rol op een kwalitatieve manier kan opnemen.

De huidige inrichting van de N42 is niet afgestemd op deze rol. Er is een (te) grote menging van verkeer waardoor er conflicten ontstaan (verkeersonveiligheid) en waardoor de N42 zijn verkeersfunctie niet op een goede manier kan opnemen.

Het toekomstbeeld gaat uit van een doorgedreven scheiding van verkeer. De gescheiden verkeerafwikkeling situeert zich op twee niveau's: op het vlak van verkeersgebruikers en verkeersvormen. De scheiding van verkeer is telkens gericht op het vermijden van conflicten, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

| | | |
|---|---|---|
| Principe | Scheiding van verschillende verkeersgebruikers.<br>Het betreft een scheiding van:<br>• Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)<br>• Traag gemotoriseerd verkeer (landbouwverkeer)<br>• Gemotoriseerd verkeer | Scheiding van verschillende verkeersvormen.<br>Het betreft een scheiding van:<br>• doorgaand verkeer;<br>• bestemmingsverkeer. |
| Motivatie | Door het grote snelheidsverschil tussen de verschillende gebruikers, komt de verkeersfunctie en de veiligheid in het gedrang.<br>Een scheiding van de verschillende gebruikers zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid, een groter comfort en een betere leefbaarheid. Voor het (snel) gemotoriseerd verkeer betekent dit vooral een winst op het vlak van doorstroming. Voor het langzaam verkeer situeert de winst zich vooral op het vlak van comfort en veiligheid. | Door het mengen van doorgaand en bestemmingsverkeer ontstaan conflicten tussen de verschillende verplaatsingsvormen, waardoor de verkeersfunctie in het gedrang komt. Toegangnemend verkeer verhindert een goede doorstroming van het doorgaande verkeer en de hoeveelheid doorgaand verkeer zorgt anderzijds voor een minder comfortabele bereikbaarheid van activiteiten langs de weg. Een scheiding van deze verschillende verkeersvormen zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid, een groter comfort en een betere leefbaarheid. Voor het doorgaand verkeer betekent dit vooral een winst op het vlak van doorstroming. Voor bestemmingsverkeer situeert de winst zich vooral op het vlak van comfort en veiligheid. |
| In de praktijk | In de praktijk betekent deze scheiding van verkeer veelal een fysische scheiding tussen het (snel) gemotoriseerd verkeer en het andere verkeer. Landbouwverkeer en langzaam verkeer worden afgewikkeld via parallelle structuren. Bij een weg met autowegstatuut wordt deze (doorgedreven) scheiding gerealiseerd. | In de praktijk betekent deze scheiding van verkeer veelal een fysische scheiding tussen het doorgaand verkeer en het toegangnemend verkeer. Toegangnemend verkeer wordt afgewikkeld via parallelle wegen (erftoegangswegen). Tegelijk wordt het aantal aansluitingen op de weg beperkt in functie van de doorstroming. Aansluitingen worden in regel beveiligd waardoor een belangrijke winst gerealiseerd wordt op het vlak van verkeersveiligheid: er zijn minder aansluitingen (minder conflicten), maar deze zijn wel beveiligd (grotere veiligheid. |

### *3.6.4 Samenvattend*

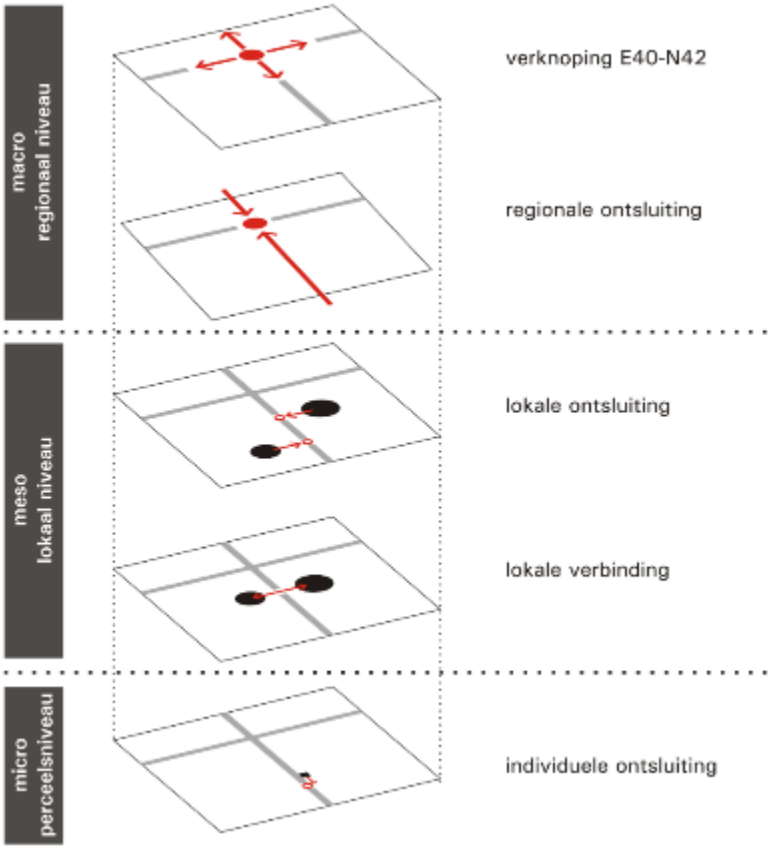
De huidige inrichting van de N42 bevat diverse conflicten op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 3 Probleemstelling). Dit maakt dat de inrichting van de N42 onvoldoende is afgestemd op de gewenste rol van de N42 als primaire weg II. De onderzoeksopgave voor de N42 bestaat er daarom in de inrichting van de weg af te stemmen op de gewenste rol ervan als primaire weg II, zodat de N42 deze rol op een kwalitatieve manier kan opnemen.

# 4 Plandoelstellingen

Met het streefbeeld als uitgangspunt formuleren we duidelijke concepten waaraan de ombouw van de N42 tot primaire weg dient te voldoen. Aan elk van deze concepten koppelen we een concrete doelstelling. Door het formuleren van deze concepten en doelstellingen worden de kwaliteitseisen scherpgesteld.

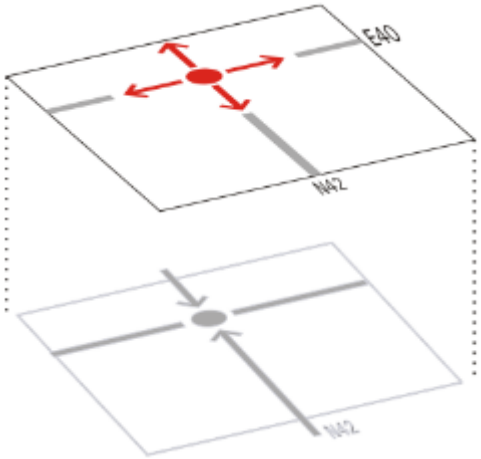
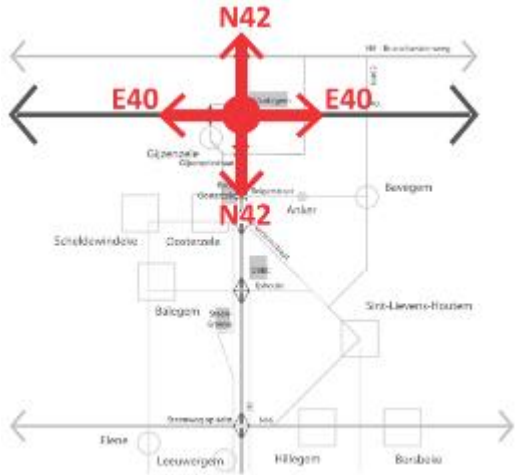
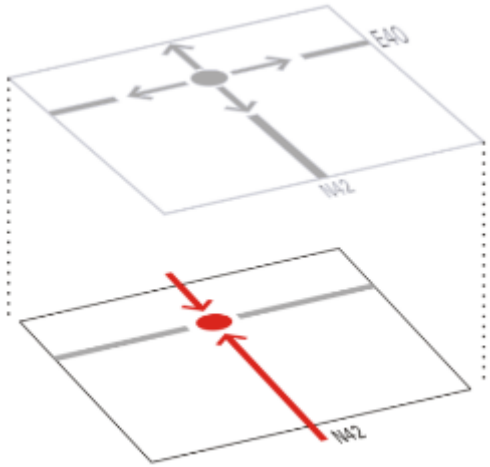
De ombouw van de N42 als primaire weg grijpt ook in op het functioneren van het onderliggend wegennet. Dit betekent dat niet alleen concepten en doelstellingen geformuleerd worden voor het functioneren van de N42, maar ook ten aanzien van het functioneren van het onderliggend wegennet. De doelstellingen voor het plan, de ombouw van de N42 als primaire weg II, worden daarom gekoppeld aan drie schaalniveaus: macro, meso en micro:

- Op **macro- of regionaal schaalniveau** speelt de verkeersafwikkeling op het complex E40-N42 een rol evenals de betekenis van de N42 voor de ontsluiting van de regio.
- Het **meso- of lokale schaalniveau** heeft betrekking op de lokale ontsluiting van kernen en economische activiteiten in de omgeving van de N42 en de impact op het functioneren van lokale verbindingen tussen deze functies.
- Het **micro- of perceelsniveau** tenslotte heeft betrekking op de ontsluiting van individuele activiteiten die gelegen zijn langs de N42.

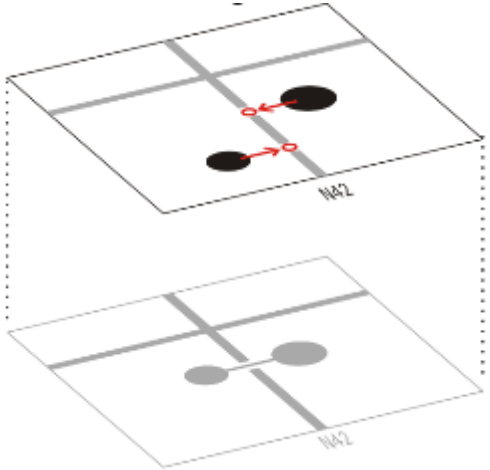
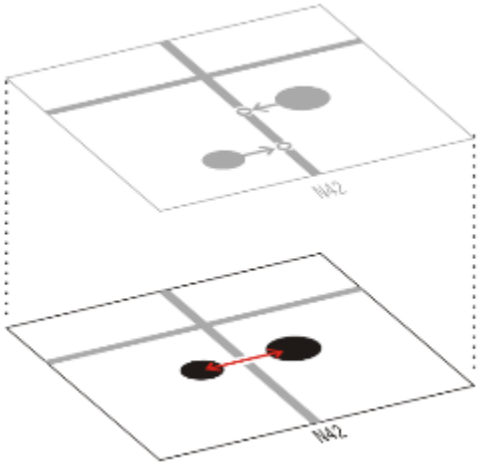



Figuur 4-1. Schematische voorstelling plandoelstellingen en concepten

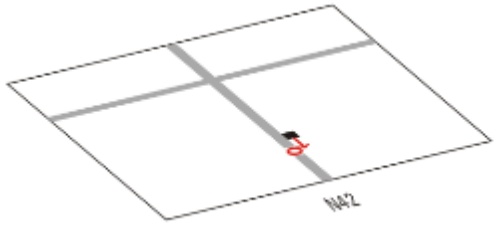
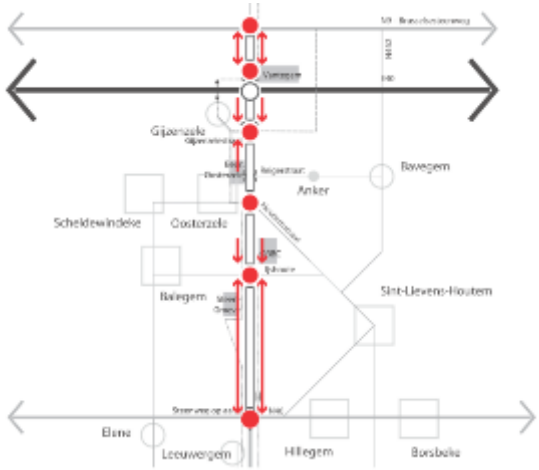
## 4.1 Plandoelstellingen en concepten op macroniveau (regionaal niveau)

| PLANDOELSTELLING | OMSCHRIJVING | CONCEPT |
|---|---|---|
| **Verknoping E40-N42**   | Er wordt een betere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 nagestreefd. Door het realiseren van een betere doorstroming van verkeer wordt terugslag van verkeer op de afritten van de E40 vermeden en wordt de verkeersveiligheid op de E40 verhoogd.<br>Deze doelstelling beoogt de verkeersveiligheid op de E40 te verhogen, maar houdt tevens verband met een andere doelstelling op macroniveau, namelijk de N42 als regionale ontsluiting naar de E40. Voor beide doelstellingen is de verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 belangrijk. |   |
| **Regionale ontsluiting**   | De N42 wordt uitgebouwd als een vlotte verbindingsas voor de regio naar de E40. Het betreft de regio rond het kleinstedelijk gebied Wetteren ten noorden van de E40 en de regio Zuid-Oost-Vlaanderen met als belangrijke dragers de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen ten zuiden van de E40. De N42 vervult ook een belangrijke verbindingsfunctie tussen de stedelijke gebieden onderling.<br>Om deze vlotte verbinding op regionaal niveau te garanderen, dient de N42 over voldoende capaciteit te beschikken en dient er een vlotte doorstroming gerealiseerd te worden. Dit betekent dat het aantal aansluitingen op de N42 wordt beperkt in functie van het realiseren van een vlotte doorstroming van verkeer. | |

## 4.2 Plandoelstellingen en concepten op mesoniveau (lokaal niveau)

| PLANDOELSTELLING | OMSCHRIJVING | CONCEPT |
|---|---|---|
| **Lokale ontsluiting**<br>  <br><br>**Lokale verbinding**<br>  <br> | De N42 wordt uitgebouwd als een bovenlokale ontsluitingsas die de kernen en economische activiteiten in de omgeving ontsluit naar de E40 en de kleinstedelijke gebieden Wetteren en Zottegem. De N42 vervult ook een rol in het verbinden van deze functies onderling. Om deze rol te vervullen worden de kernen en economische activiteiten op een selectieve manier ontsloten naar de N42. Het aantal aansluitingen wordt beperkt, om een goede doorstroming van verkeer op de N42 te realiseren, maar worden tevens beveiligd. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er minder aansluitingen, maar worden deze beter beveiligd, waardoor er een winst wordt gerealiseerd op het vlak van verkeersveiligheid. De belangrijkste wegen van het onderliggend wegennet blijven aangesloten op de N42. Deze aansluitingen kunnen een betekenis hebben voor meerdere kernen of economische activiteiten in de omgeving.<br>Op (boven)lokaal niveau worden veilige oversteken op de N42 gerealiseerd waardoor de kernen in de omgeving op een veilige en leefbare manier met elkaar worden verbonden. De veilige oversteken hebben zowel een betekenis voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer. De beveiligde oversteken kunnen samenvallen met de aansluitingspunten op (boven)lokaal niveau op de N42. Voor de belangrijkste wegen van het onderliggend wegennet en alle (boven)lokale fietsroutes worden beveiligde of conflictvrije kruisingen voorzien. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er minder kruisingen, maar worden deze beter beveiligd of gebeuren deze conflictvrij, waardoor er een winst wordt gerealiseerd op het vlak van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. | <br> |

## 4.3 Plandoelstellingen en concepten op microniveau (perceelsniveau)

| PLANDOELSTELLING | OMSCHRIJVING | CONCEPT |
|---|---|---|
| **Individuele ontsluiting**   | De ontsluiting van individuele activiteiten en functies langs de N42 blijft gegarandeerd. Een rechtstreekse ontsluiting van activiteiten via de N42 (erftoegangen) wordt vermeden, om conflicten te vermijden. De ontsluiting van activiteiten blijft gegarandeerd door de uitbouw van parallelle structuren langs de N42 die aansluiten op het onderliggend wegennet. |   |

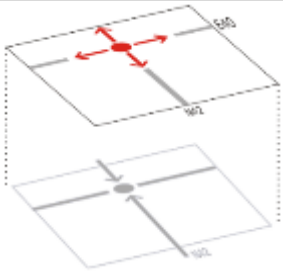
# 5 Oplossingsrichtingen

Voor de wijze waarop de inrichting van de N42 wordt afgestemd op de rol als primaire weg II, zijn verschillende inrichtingsmogelijkheden voorhanden. Elk van de geformuleerde doelstellingen kan immers op één of meerdere manieren ingevuld worden. De vertaling van concepten en doelstellingen naar mogelijke inrichtingsmaatregelen resulteert zo in een set aan inrichtingsmogelijkheden. De inrichtingsmogelijkheden worden in eerste instantie geformuleerd per onderzoeksniveau en zijn locatiegebonden. Vervolgens worden de inrichtingsmogelijkheden onderling gecombineerd om tot een logische set aan planalternatieven te komen over het volledige wegsegment vanaf de N9 tot aan de N46.

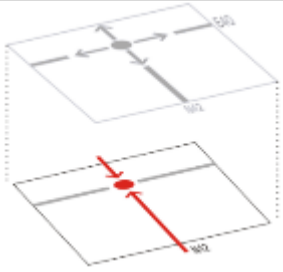
Dit betekent dat naast de oplossingsrichting geformuleerd in het streefbeeld ook andere alternatieven in beeld gebracht worden. Het streefbeeld wordt mee opgenomen als één van de mogelijke alternatieven in de plandefinitie.

## 5.1 Inrichtingsmogelijkheden op macroniveau

Op macroniveau ligt de focus op de regionale ontsluiting, waarbij een vlottere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 wordt nagestreefd en de N42 wordt uitgebouwd als een vlotte verbindingsas voor de regio naar de E40.



Verknoping E40-N42



Regionale ontsluiting

De vertaling van de doelstellingen op macroniveau grijpt in op volgende componenten:

- Inrichting van het aansluitingscomplex N42-E40
- Inrichting van de N42 tussen het aansluitingscomplex E40 en het eerstvolgende aansluitingspunt
- Inrichting van de N42 tussen de N9 en de N46

Voor elk van deze componenten worden hierna de inrichtingsmogelijkheden in beeld gebracht.

### *5.1.1 Inrichting aansluitingscomplex N42-E40*

Voor de inrichting van het aansluitingscomplex N42-E40 worden twee inrichtingsmogelijkheden onderscheiden:

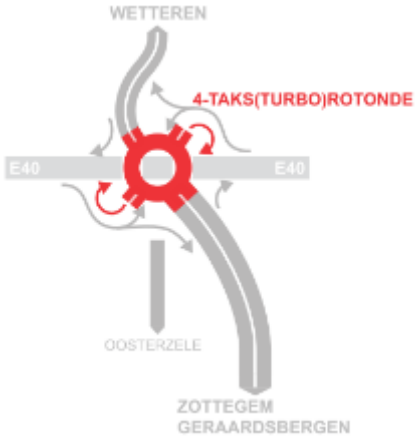
- Behoud van de huidige tweestrooksrotonde met 6 takken en bypasses
- Aanpassing tot een tweestrooks(turbo)rotonde met 4 takken en bypasses

**Behoud van de huidige tweestrooksrotonde met 6 takken en bypasses**

De huidige inrichting van het aansluitingscomplex N42-E40 bestaat uit een tweestrooksrotonde (boven de E40) met 6 takken en 4 bypasses. In de huidige situatie wordt de capaciteit als tweestrooksrotonde niet ten volle benut.

Het streefbeeld gaat uit van het behoud van de huidige configuratie.

**Aanpassing tot een tweestrooks(turbo)rotonde met 4 takken en bypasses**




Een alternatief om de capaciteit en de verkeersafwikkeling van het aansluitingscomplex E40-N42 te verhogen, met behoud van de tweestrooksrotonde boven de E40, kan er in bestaan om het aantal takken te reduceren tot vier. Deze configuratie is mogelijk door aanvullend twee lussen te ontwikkelen voor uitwisseling van verkeer tussen de rotonde en E40: lus voor verkeer van N42 komende van Zottegem naar E40 richting Gent en lus voor verkeer van N42 komende van Wetteren naar E40 richting Brussel.

Er kan aangenomen worden dat een rotonde met 4 takken een grotere afwikkelingscapaciteit heeft in vergelijking met de huidige situatie, aangezien er minder conflicten zijn:

- Door de bijkomende lussen tussen de rotonde en E40 (verkeersrelatie van N42 komende van Zottegem naar E40 richting Gent en verkeersrelatie van N42 komende van Wetteren naar E40 richting Brussel) zijn er minder conflicten op de rotonde.
- Het aantal takken op de rotonde wordt teruggebracht van 6 naar 4 en kunnen evenwichtiger worden gespreid. Door de reductie naar 4 takken kan het principe van een turborotonde worden overwogen, waarbij het verkeer voorsorteert in aanloop naar de rotonde en waardoor er op de rotonde geen conflicten meer zijn (geen verandering van rijstrook), waardoor de capaciteit van de twee stroken optimaal wordt benut.

**Opmerking:**

- Door de bijkomende lussen is er een aanpassing nodig op het niveau van de op- en afritten van de E40. De opritten richting Gent en Brussel dienen verlengd te worden tot onder de rotonde (ter hoogte van de bestaande dienstwegen parallel aan de E40 die doorlopen onder de rotonde).
- Indien de 4 takken worden herschikt in een evenwichtigere spreiding over de bestaande rotonde, kan ter hoogte van de kleinhandelszone het huidige tracé van de N42 niet aangehouden worden voor de uitbouw van de N42 als primaire weg en komt de N42 ten zuiden van de E40 op een alternatief tracé te liggen ten oosten van de kleinhandelszone.

### *5.1.2 Inrichting N42 tussen aansluitingscomplex E40 en eerstvolgende aansluitingspunt*

Met het oog op een vlotte doorstroming van verkeer is een vlotte verkeersafwikkeling van het aansluitingscomplex E40-N42 naar de primaire weg N42 van belang. De inrichting van het eerstvolgende kruispunt op de N42 kan mee bepalend zijn voor de doorstroming van verkeer. Het lijkt aangewezen dat in de kruispuntoplossing prioriteit kan gegeven worden aan het verkeer op de N42 als hoofdbeweging. Een ongelijkvloerse kruispuntoplossing geeft maximaal invulling aan deze doelstelling. Bij een gelijkvloerse oplossing geeft een lichtengeregeld kruispuntoplossing het best invulling aan de doelstelling.

In **noordelijke richting** wordt het eerste kruispunt gevormd door de aansluiting van het regionaal bedrijventerrein Vantegem en de schoolomgeving Mariagaard. Dit kruispunt is uitgerust als lichtengeregeld kruispunt. Door het lichtengeregeld kruispunt kan prioriteit gegeven worden aan het verkeer op de N42 als hoofdrichting. De ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Vantegem en de schoolomgeving Mariagaard is hierbij ondergeschikt. Deze kruispunt configuratie beantwoordt aan de doelstelling op macroniveau en werd in het streefbeeld als lange termijn oplossing voorgesteld. Er worden geen alternatieve inrichtingsmogelijkheden voor het kruispunt N42 x Vantegem x Mariagaard voorgesteld.

Streefbeeld N42: lichtengeregeld kruispunt aansluiting Vantegemstraat-Mariagaard (gerealiseerd)

In zuidelijke richting vormt de aansluiting ter hoogte van de Gijzenzelestraat het eerste kruispunt. Voor dit kruispunt worden twee inrichtingsmogelijkheden voorgesteld:

- Het inrichtingsvoorstel uit het streefbeeld met een gelijkvloerse aansluiting als tweestrooksrotonde met fietsonderdoorgang. De rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat heeft zo samen met de rotonde van het aansluitingscomplex E40 een betekenis als keerpunt voor lokaal verkeer dat afgewikkeld wordt op een systeem van ventwegen.
- Als alternatief wordt een ongelijkvloerse kruispuntoplossing voorgesteld, waardoor prioriteit wordt gegeven aan het verkeer op de N42 en waardoor tussen het aansluitingscomplex E40 en het aansluitingspunt met onderliggend wegennet een conflictvrije doorstroming wordt gerealiseerd.

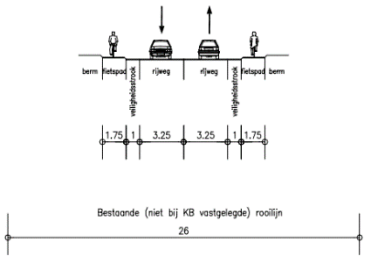
**Opmerking:**
Het alternatief met een ongelijkvloerse kruispuntoplossing volgt de lange termijnvisie van het streefbeeld voor het wegsegment ten zuiden van de Gijzenzelestraat. Het streefbeeld gaat immers uit van ongelijkvloerse aansluitingen van het onderliggend wegennet tussen de E40 en de N46 in Zottegem, met uitzondering van de aansluiting ter hoogte van de Gijzenzelestraat. Op deze plek, het eerste aansluitingspunt ten zuiden van het complex E40, lijkt echter een vlotte doorstroming op de N42 cruciaal, aangezien dit het segment is met de hoogste verkeersintensiteiten. In het streefbeeld lijkt de keerbeweging voor het systeem van ventwegen door te werken in de kruispuntoplossing ten nadele van de doorstroming op de N42. In het streefbeeld is er op het gedeelte tussen de E40 en de Gijzenzelestraat uitwisseling van verkeer mogelijk tussen de N42 en het systeem van ventwegen, terwijl dit op het gedeelte tussen de Gijzenzelestraat en de N46 in Zottegem (consequent) wordt vermeden.

### *5.1.3 Inrichting N42 tussen N9 en N46*

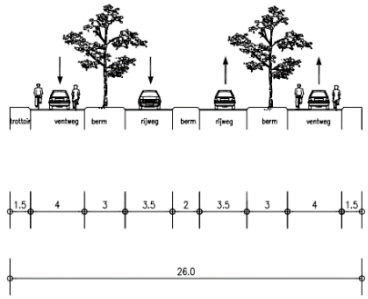
#### 5.1.3.1 Wegvak N9 – Vantegemstraat

Voor het wegvak N9 – Vantegem worden twee inrichtingsmogelijkheden onderscheiden:

- Het inrichtingsvoorstel uit het streefbeeld met een 2x1-profiel voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen (enkelrichting met fietsverkeer in twee richtingen)
- Een meer compacte configuratie bestaande uit een 2x1-profiel met middenstrook.




Bestaand profiel




2x1-profiel met erftoegangswegen

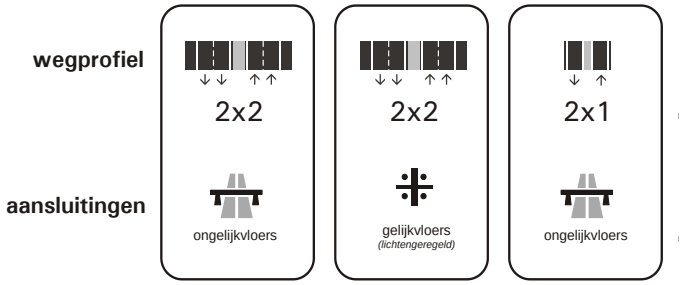
2x1-profiel met middenstrook

**Opmerking:**
Ruimtelijk onderzoek geeft aan dat het inpassen van een 2x1-profiel voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen (enkelrichting met fietsverkeer in twee richtingen) een belangrijke ruimtelijke impact heeft naar de omliggende activiteiten. Zeker in de aanloopzone naar de ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de N9, is er een groot ruimtebeslag aangezien de parallelwegen er overgaan in de bovengrondse toegangen tot het kruispunt. In deze zone dienen de fietspaden te worden losgekoppeld van de rijweg. Rekening houdend met de aanzienlijke ruimtelijke impact van parallelwegen wordt als alternatief ook een meer compacte configuratie zonder erftoegangswegen onderzocht. Het alternatief is gericht op een vlotte doorstroming van verkeer waarbij de conflicten met toegangnemend verkeer beheerst worden.

#### 5.1.3.2 Wegvak Gijzenzelestraat – N46

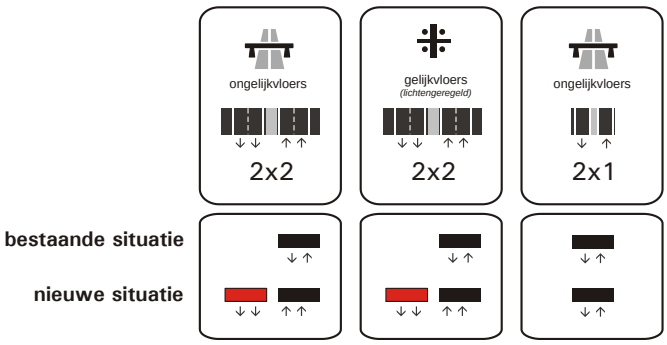
Voor het wegvak Gijzenzelestraat – N46 worden drie inrichtingsmogelijkheden onderscheiden, conform de principes voor stroomwegen:

- een 2x2-profiel met ongelijkvloerse aansluitingen
  (lange termijnvisie streefbeeld)
- een 2x2-profiel met gelijkvloerse lichtengeregelde aansluitingen
  (bij lichtengeregelde kruispunten kan prioriteit gegeven worden aan het verkeer op de N42)
- een 2x1-profiel met ongelijkvloerse aansluitingen

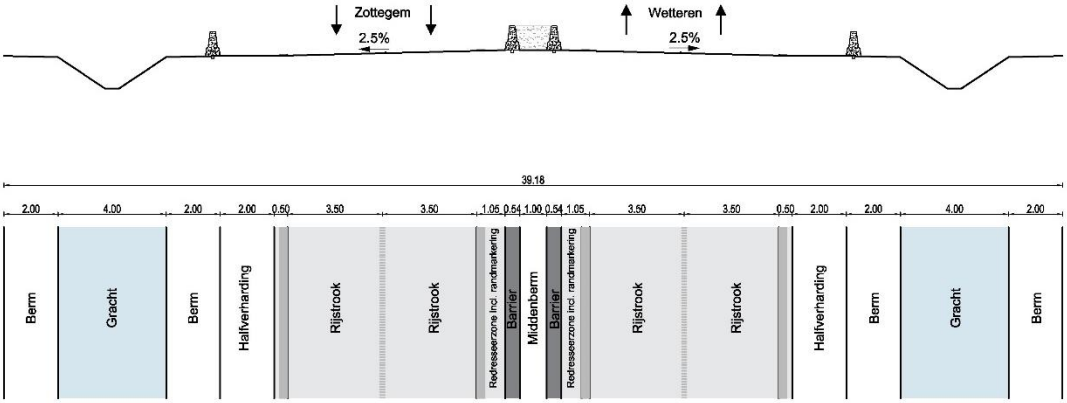


Bij ontwikkeling van een 2x2-profiel wordt het bestaande wegvak gebruikt als rijbaan richting E40. De rijbaan voor verkeer richting Zottegem / Geraardsbergen wordt als nieuw wegvak gerealiseerd ten westen van het bestaande.

In het geval van een 2x1-profiel wordt het huidige wegvak hiervoor ingezet.

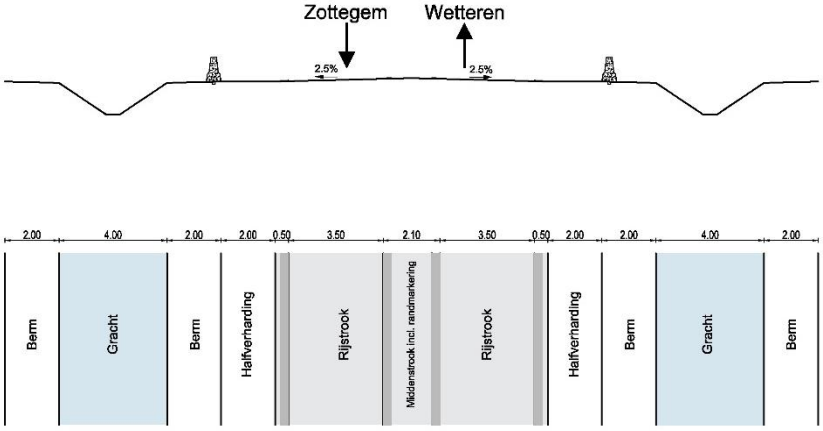



- Type dwarsprofiel 2x2
  Het dwarsprofiel 2x2 is opgebouwd conform de CROW-norm voor zogeheten stroomwegen (publicatie 164b), voorzien op snelheidsregime 90 km/u.




Type dwarsprofiel 2x2

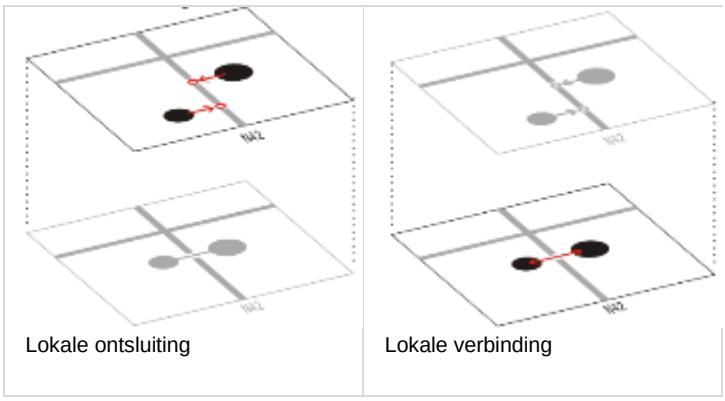
- Type dwarsprofiel 2x1
  Het profiel is te hanteren als een profiel bij inrichting van de N42 als 2x1-weg op de bestaande verhardingsbreedte van 10m. De middenberm is dan evenwel niet voorzien van een centrale beveiliging, maar louter gemarkeerd, wegens te beperkte beschikbare breedte tot het plaatsen van deze beveiliging




Type dwarsprofiel 2x1

## 5.2 Inrichtingsmogelijkheden op mesoniveau

Op mesoniveau ligt de focus op de bovenlokale ontsluiting van woonkernen en economische activiteiten naar de N42 en een veilige en leefbare onderlinge verbinding van de kernen. De N42 wordt uitgebouwd als een bovenlokale ontsluitingsas die de omgeving ontsluit naar de E40 en de kleinstedelijke gebieden Wetteren en Zottegem.



Lokale ontsluiting | Lokale verbinding

De vertaling van de doelstellingen op mesoniveau grijpt in op volgende componenten:

- Locatie van de aansluitingspunten
- Locatie en inrichting van oversteken

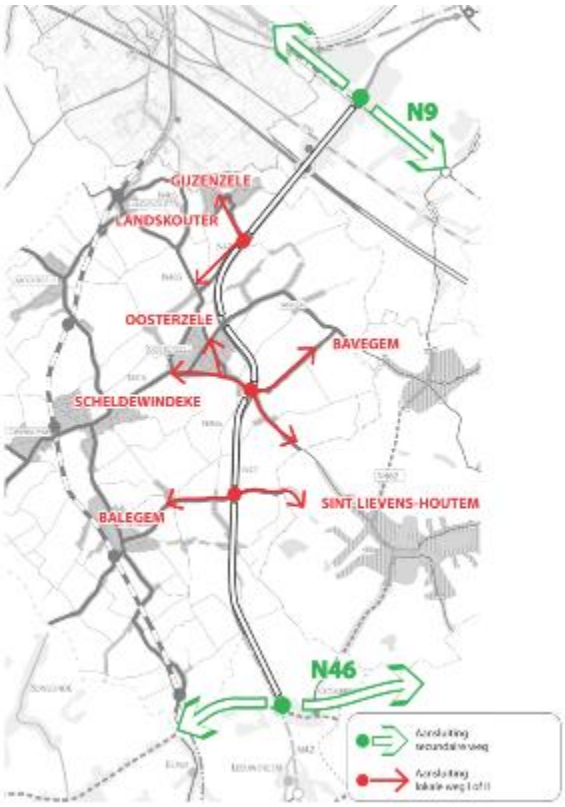
Voor elk van deze componenten worden hierna de inrichtingsmogelijkheden in beeld gebracht.

### *5.2.1 Aansluitingspunten*

In het voorkeursscenario van het ontwerp streefbeeld wordt uitgegaan van een selectieve aansluiting conform de wegencategorisering op provinciaal en lokaal niveau[3]. Hierbij worden enkel wegen die geselecteerd zijn als lokale weg II of hoger én die een woonkern of hoofddorp ontsluiten, aangesloten op de N42.

Concreet betekent dit dat naast de aansluiting van de secundaire wegen (N9 en N46), het onderliggend wegennet op drie plaatsen (lokale weg II) beveiligd wordt aangesloten op de N42, namelijk thv.:

- de Gijzenzelestraat,
- de Geraardsbergsesteenweg,
- IJshoute.




Lokale wegen III worden, vanuit hun ondergeschikte rol en het principe van een selectieve aansluiting, niet rechtstreeks aangesloten op de N42. Dit betekent dat de Schoolstraat en Gijzenzelestraat (deel ten oosten van de N42) niet rechtstreeks aangesloten worden op de N42.

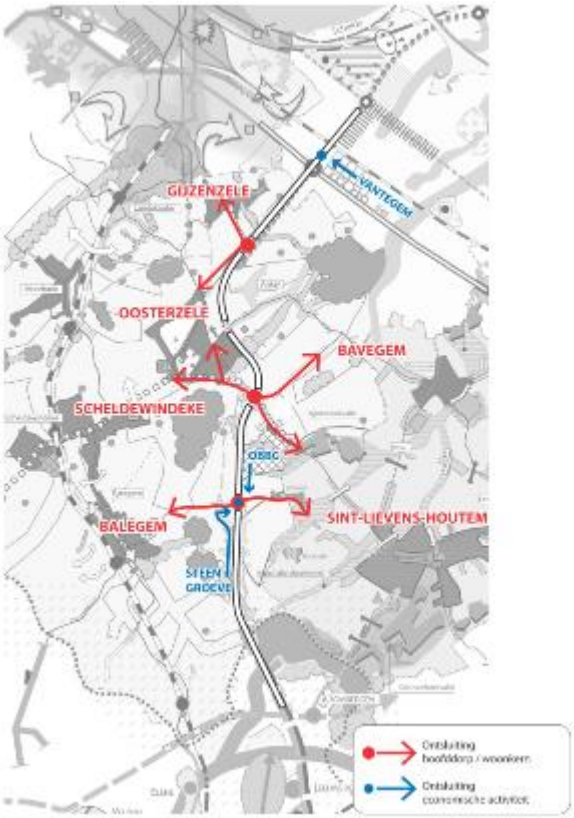
- De hoofdontsluiting van Gijzenzele naar de N42 gebeurt via de Gijzenzelestraat (ipv de Schoolstraat).
- De hoofdontsluiting van Bavegem naar de N42 gebeurt via de Houtemstraat-Heirstraat (ipv de Gijzenzelestraat).

[3] De selectieve aansluiting van het onderliggend wegennet op de N42 is conform de selectie van wegen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

De aansluitingspunten van lokale wegen II of hoger zorgen voor een rechtstreekse ontsluiting van woonkernen en hoofddorpen naar de N42.

Het aansluitingspunt ter hoogte van Ijshoute heeft ook een betekenis voor de ontsluiting van economische activiteiten langs de N42: OBBC en de steengroeve. Deze worden via parallelwegen ontsloten naar het aansluitingspunt Ijshoute.

Het regionaal bedrijventerrein Vantegem krijgt een rechtstreekse ontsluiting op de N42 ter hoogte van de Vantegemstraat.




De woonconcentraties Anker en Leegbracht die niet geselecteerd zijn als woonkern, krijgen een onrechtstreekse ontsluiting naar de N42.

- Het gehucht Anker wordt naar de N42 ontsloten via de aansluitingspunten Gijzenzelestraat en N465 Geraardsbergsesteenweg. De ontsluiting gebeurt via het onderliggend wegennet, met een ongelijkvloerse kruising van de N42 ter hoogte van Korte Ambachtenstraat-Reigerstraat en een parallelweg ten westen van de N42 naar het aansluitingspunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat.
- De woonconcentratie Leegbracht wordt via het onderliggend wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 ontsloten naar het aansluitingspunt Ijshoute.

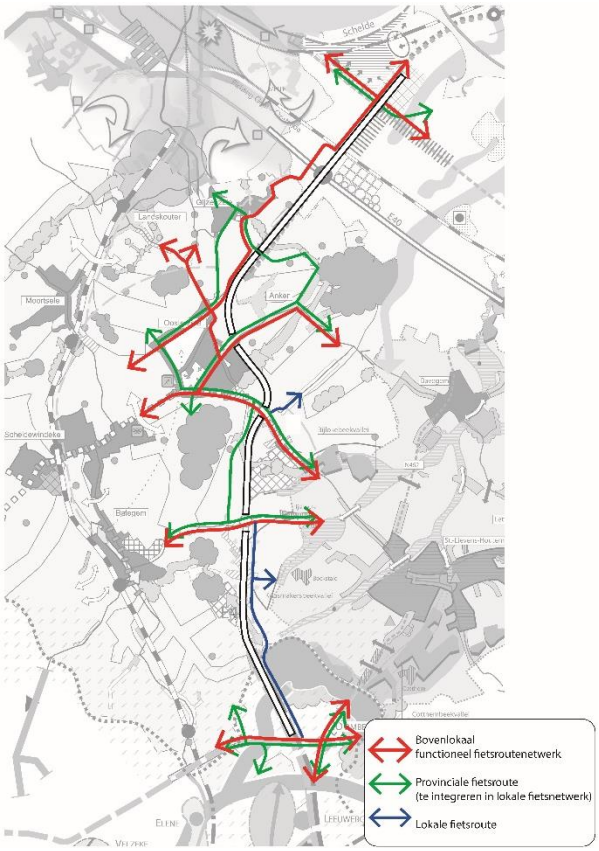
Aangezien de selectie van aansluitingspunten zoals opgenomen in het streefbeeld conform is met de selectie van wegen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen, waarbij lokale wegen II of hoger een rechtsteekse aansluiting krijgen en zorgen voor een rechtstreekse ontsluiting van de woonkernen en hoofddorpen en tevens een betekenis hebben voor de ontsluiting van economische activiteiten werden geen andere oplossingsmogelijkheden voorgesteld voor de verknoping van de N42 met het onderliggend wegennet.

### *5.2.2 Oversteken*

In het voorkeursscenario van het ontwerp streefbeeld wordt uitgegaan van een selectieve verbinding, conform de wegencategorisering op provinciaal en lokaal niveau en de selectie van functionele fietsroutes. Hierbij wordt enkel voor wegen die geselecteerd zijn als lokale weg II of hoger of als fietsroute én die een betekenis hebben voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer in de onderlinge verbinding van activiteiten, een kruising met de N42 voorzien.

Concreet betekent dit dat naast de aansluitingspunten zoals die worden voorzien, ook ter hoogte van de Reigerstraat een ongelijkvloerse kruising met de N42 wordt opgenomen.

Deze kruisingen hebben een betekenis voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer. Ze verzorgen de onderlinge verbinding tussen hoofddorpen, woonkernen, gehuchten en gebieden met economische activiteiten. De kruisingen vallen bovendien samen met de geselecteerde fietsroutes op bovenlokaal en lokaal niveau.




Gezien de selectie van oversteekpunten (kruisingen) zoals opgenomen in het streefbeeld een logische vertrekbasis vormt, worden geen alternatieven voorgesteld.

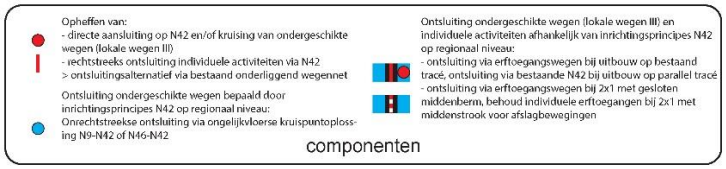
## 5.3 Inrichtingsmogelijkheden op microniveau

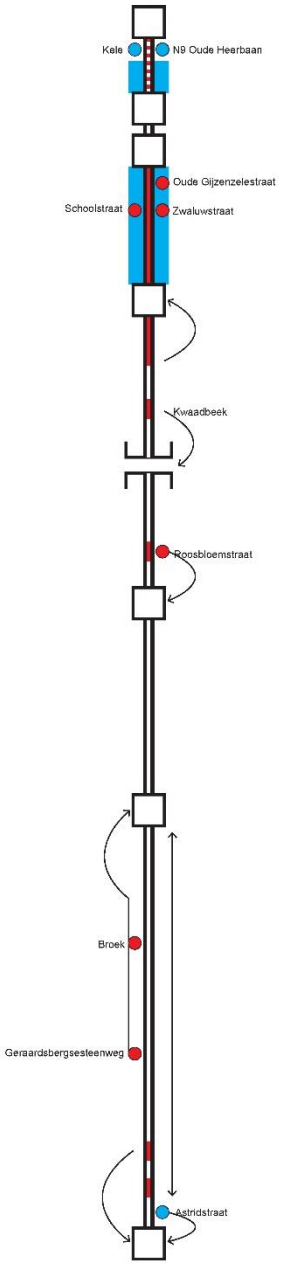
Op microniveau ligt de focus op de individuele ontsluiting van activiteiten langsheen de N42. Om conflicten te vermijden, wordt een rechtstreekse ontsluiting van activiteiten via de N42 (erftoegangen) geweerd. De ontsluiting van activiteiten blijft gegarandeerd door de uitbouw van parallelle structuren langs de N42 die aansluiten op het onderliggend wegennet.

Individuele ontsluiting

De vertaling van de doelstellingen op microniveau grijpt in op de uitbouw van parallelle structuren langs de N42 die aansluiten op het onderliggend wegennet.

De figuur duidt de verschillende activiteiten aan langsheen de N42 waarvan de huidige rechtstreekse erftoegang wordt afgesloten en geeft aan naar welk aansluitingspunt de ontsluiting van deze activiteiten zal gericht zijn.



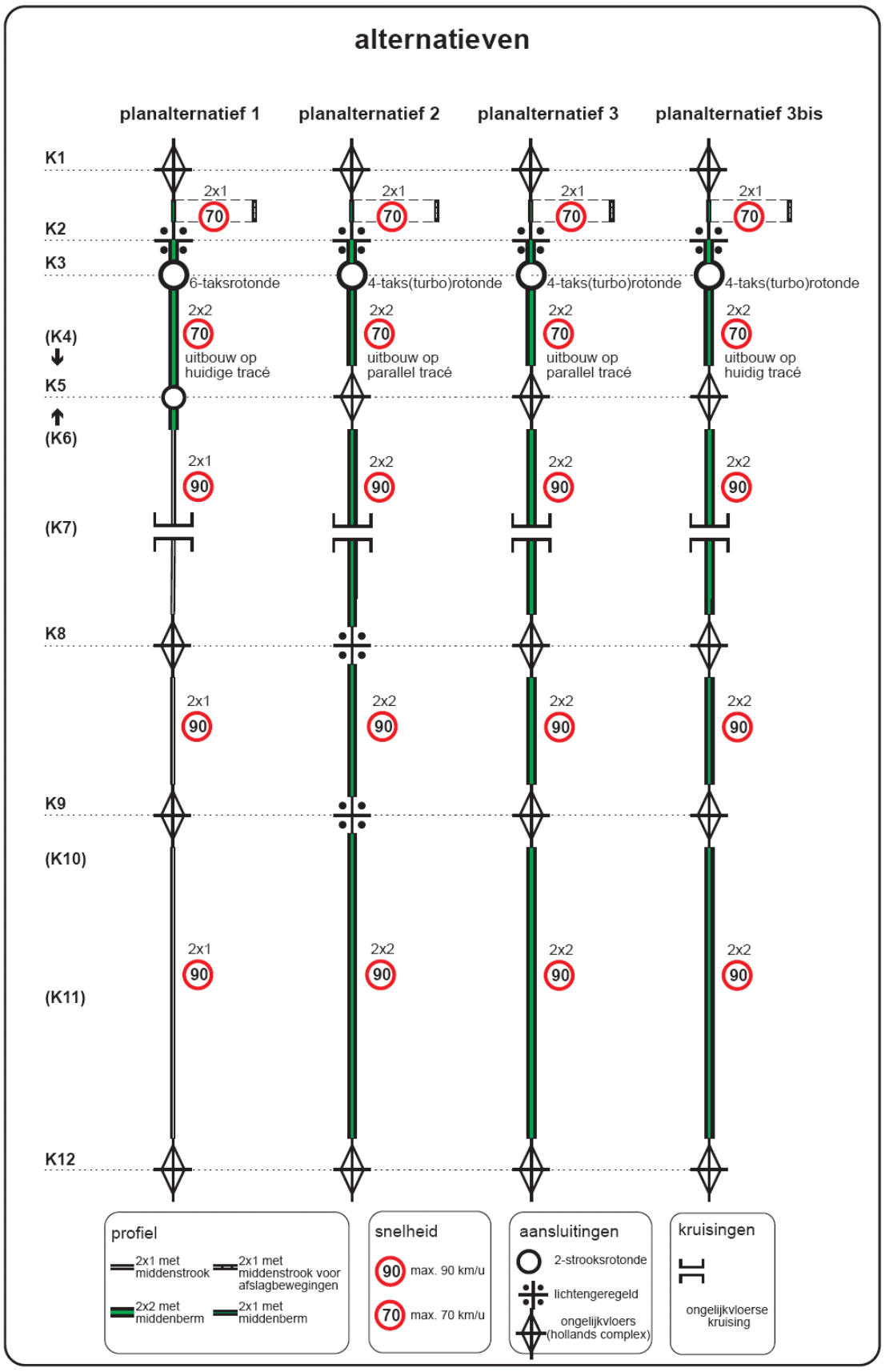
## 5.4 Samenstelling van de inrichtingsmogelijkheden tot mogelijke oplossingen

Op basis van de verschillende inrichtingsmogelijkheden worden volgende oplossingsmogelijkheden samengesteld:

- Mogelijkheid 1 bestaat uit een combinatie van het voorstel uit het streefbeeld (vanaf de N9 tot en met de rotonde aan de Gijzenzelestraat), ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2x1-profiel aangehouden met ongelijkvloerse kruisingen.
- Mogelijkheid 2 bestaat uit een alternatief voorstel tav de oplossing uit het streefbeeld, met onder meer een geoptimaliseerd complex E40, een parallel tracé ten zuiden van de E40 (maximaal tot aan het knooppunt met de Gijzelestraat), een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Gijzenzelestraat en een 2x2-profiel met lichten ten zuiden van de Gijzenzelestraat.
- Mogelijkheid 3 is gelijkaardig als planalternatief 2 maar bestaat ten zuiden van de Gijzenzelestraat uit een 2x2-profiel met ongelijkgrondse aansluitingen.

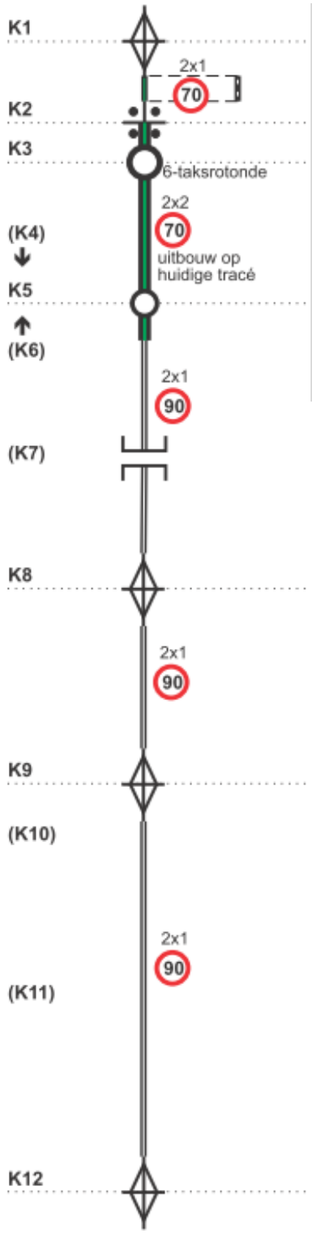
Op vraag van de stuurgroep werd ook de mogelijkheid onderzocht om de geoptimaliseerde 4-taksrotonde aan te sluiten op de oorspronkelijke N42. Technisch is dit mogelijk en deze optie wordt meegenomen als mogelijkheid 3bis.

In wat volgt wordt dieper ingegaan op de kenmerken van elk alternatief.



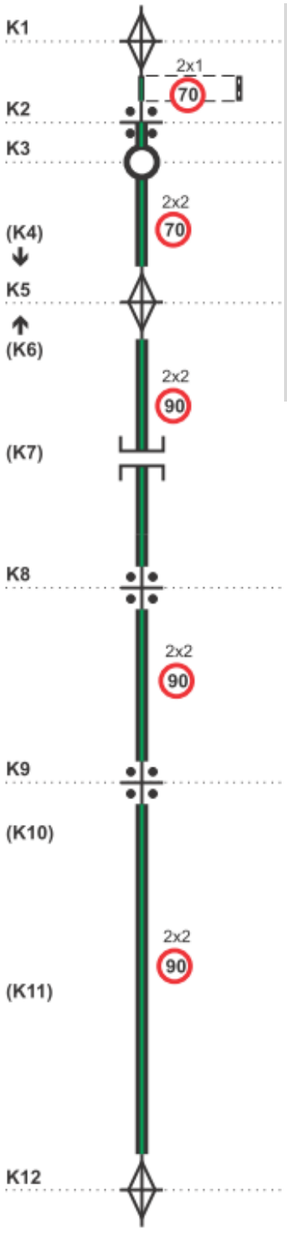

Figuur 5-1 Alternatieven 1, 2, 3 en 3bis

**ALTERNATIEF 1**



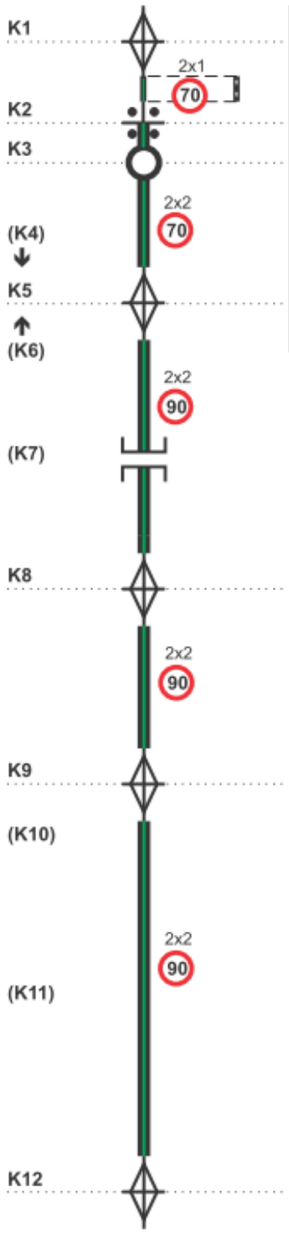

| | | Wegtracé en aansluitingspunten van de N42 | Aanpassingen aan het onderliggend wegennet |
|---|---|---|---|
| **K1** | N42xN9 | De verknoping met de N9 wordt ingericht als een ongelijkgrondse kruising, waarbij de N42 in een tunnel gaat en op maaiveldniveau een tweestrooksrotonde wordt voorzien. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten (woningen, handelszone, …) hangt af van de keuze voor de inrichting van de N42: |
| | N9 – Vantegem | In dit wegvak worden voor de N42 twee mogelijkheden onderscheiden:<br>• een 2x1-profiel met gesloten middenberm voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen. Het betreft een profiel met een ruimtebehoefte van 26m.<br>• een 2x1-profiel met een middenstrook voor linksafslagbewegingen en afzonderlijke fietspaden.<br>Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | • Op de erftoegangswegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de omliggende functies bereikbaar zijn via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. Voor fietsers is dubbelrichtingsverkeer mogelijk. Er worden geen afzonderlijke fietspaden voorzien.<br>• In een 2x1-profiel met middenstrook zijn de omliggende functies vanaf de N42 bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe en zijn linksafslagbewegingen mogelijk vanaf de middenstrook. In dit profiel worden afzonderlijke fietspaden voorzien. |
| **K2** | N42xVantegem | Het bestaande lichtengeregelde kruispunt wordt behouden. | Het bedrijventerrein Vantegem en de school Mariagaard sluiten aan op de N42 via een lichtengeregeld kruispunt. |
| | Vantegem – E40 | De N42 heeft in dit wegvak een 2x2-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | / |
| **K3** | N42xE40 | Behoud van het complex bestaande uit een **tweestrooksrotonde met 6 takken** en bypasses. | / |
| | E40 – Gijzenzelestraat | De N42 krijgt in dit wegvak een **2x2-profiel** en behoudt zijn **bestaand tracé** (met bestaande aantakking op het complex E40). Aan de westzijde van de N42 wordt een parallelweg voorzien. De exacte ligging van de carpoolparking is nog niet vastgelegd en wordt opgenomen in een zoekzone (zie verder). Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | De woningen (ten westen van de N42) zijn bereikbaar via een parallelweg. Op de parallelwegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. De handelszone is, net als de woningen langsheen de parallelweg, bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. De woningen ten oosten van de N42 zijn bereikbaar via een nieuw aan te leggen lokale weg aan de achterzijde van de woningen. |
| **K5** | N42xGijzenzelestraat | In de omgeving van de Gijzenzelestraat wordt een **gelijkgronds** aansluitingspunt voorzien, onder de vorm van een tweestrooksrotonde. De exacte ligging en de vormgeving van het aansluitingspunt zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De Gijzenzelestraat sluit als volgt aan op de N42:<br>• westzijde: volwaardige aansluiting<br>• oostzijde: selectieve aansluiting voor openbaar vervoer en landbouwverkeer |
| | Gijzenzelestraat – Houtemstraat | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x1-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | De Reigerstraat verliest zijn rechtstreekse toegang tot de N42 en kruist de N42 ongelijkgronds (brug of tunnel). Tussen de Reigerstraat en het knooppunt met de Gijzenzelestraat wordt aan de westzijde van de N42 een parallelweg voorzien. De Kwaadbeek en de Oude Wettersesteenweg sluiten aan op de parallelweg. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer en wordt (over een beperkte lengte) in zuidelijke richting doorgetrokken zodat ook het bedrijventerrein Oosterzele hierop aantakt. |
| **K8** | N42xHoutemstraat | Het aansluitingspunt van de N42 met de Houtemstraat wordt **ongelijkgronds i**ngericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een zoekzone | / |
| | Houtemstraat - Yshoute | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een 2x1-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf OBBC wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K9** | N42xYshoute | Het aansluitingspunt van de N42 met Yshoute wordt **ongelijkgronds** ingericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een zoekzone | / |
| | Yshoute – N46 | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een 2x1-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf 't Parksken wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K12** | N42xN46 | De verknoping met de N46 wordt ingericht als een **ongelijkgrondse** kruising, waarbij de N42 in een tunnel wordt voorzien. De inrichting van het knooppunt op maaiveldniveau is nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten wordt mee opgenomen in de onderzoeksvraag. |

**ALTERNATIEF 2**



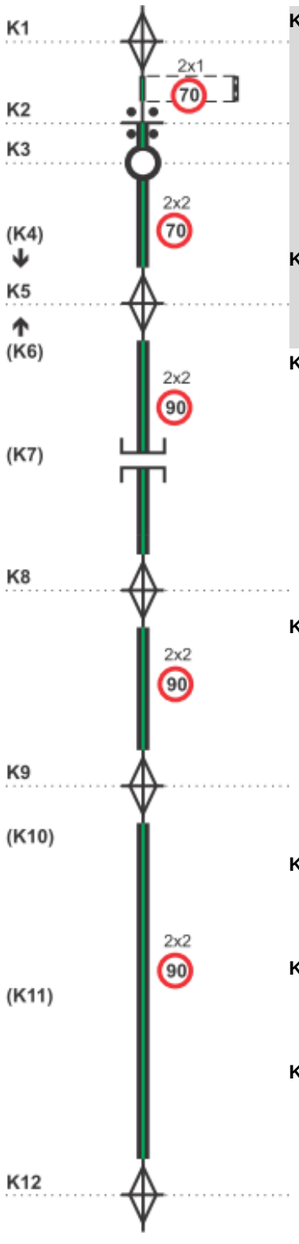

| | | Wegtracé en aansluitingspunten van de N42 | Aanpassingen aan het onderliggend wegennet |
|---|---|---|---|
| **K1** | N42xN9 | De verknoping met de N9 wordt ingericht als een ongelijkgrondse kruising, waarbij de N42 in een tunnel gaat en op maaiveldniveau een tweestrooksrotonde wordt voorzien. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten (woningen, handelszone, …) hangt af van de keuze voor de inrichting van de N42: |
| | N9 – Vantegem | In dit wegvak worden voor de N42 twee mogelijkheden onderscheiden:<br>• een 2x1-profiel met gesloten middenberm voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen. Het betreft een profiel met een ruimtebehoefte van 26m.<br>• een 2x1-profiel met een middenstrook voor linksafslagbewegingen en afzonderlijke fietspaden.<br>Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | • Op de erftoegangswegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de omliggende functies bereikbaar zijn via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. Voor fietsers is dubbelrichtingsverkeer mogelijk. Er worden geen afzonderlijke fietspaden voorzien.<br>• In een 2x1-profiel met middenstrook zijn de omliggende functies vanaf de N42 bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe en zijn linksafslagbewegingen mogelijk vanaf de middenstrook. In dit profiel worden afzonderlijke fietspaden voorzien. |
| **K2** | N42xVantegem | Het bestaande lichtengeregelde kruispunt wordt behouden. | Het bedrijventerrein Vantegem en de school Mariagaard sluiten aan op de N42 via een lichtengeregeld kruispunt. |
| | Vantegem – E40 | De N42 heeft in dit wegvak een 2x2-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | / |
| **K3** | N42xE40 | Optimalisatie van het complex tot een **tweestrooksrotonde met 4 takken en bypasses**. Deze configuratie is mogelijk door aanvullend twee lussen te ontwikkelen voor uitwisseling van verkeer tussen de rotonde en E40:<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Zottegem naar E40 richting Gent;<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Wetteren naar E40 richting Brussel. | / |
| | E40 – Gijzenzelestraat | De N42 krijgt in dit wegvak een **2x2-profiel** en komt op **een nieuw wegtracé** te liggen, ten oosten van het bestaande tracé van de N42. De exacte ligging en het punt waarop terug wordt aangetakt op het bestaand tracé zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen in een zoekzone. Ook de ligging van de carpoolparking ligt in deze zoekzone (zie verder). Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | Het bestaand tracé van de N42 blijft behouden, maar wordt niet meer rechtstreeks aangesloten op het complex E40 (knip thv rotonde). Het bestaand tracé staat in voor de ontsluiting van de woningen, handelszone en carpoolparking. Deze functies zijn vanaf de E40 (onrechtstreeks) bereikbaar via het knooppunt met de Gijzenzelestraat. |
| **K5** | N42xGijzenzelestraat | In de omgeving van de Gijzenzelestraat wordt een **ongelijkgronds** aansluitingspunt voorzien. De exacte ligging en de vormgeving van het aansluitingspunt zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De Gijzenzelestraat sluit als volgt aan op de N42:<br>• westzijde: volwaardige aansluiting<br>• oostzijde: selectieve aansluiting voor openbaar vervoer en landbouwverkeer |
| | Gijzenzelestraat – Houtemstraat | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | De Reigerstraat verliest zijn rechtstreekse toegang tot de N42 en kruist de N42 ongelijkgronds (brug of tunnel). Tussen de Reigerstraat en het knooppunt met de Gijzenzelestraat wordt aan de westzijde van de N42 een parallelweg voorzien. De Kwaadbeek en de Oude Wettersesteenweg sluiten aan op de parallelweg. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer en wordt (over een beperkte lengte) in zuidelijke richting doorgetrokken zodat ook het bedrijventerrein Oosterzele hierop aantakt. |
| **K8** | N42xHoutemstraat | Het aansluitingspunt van de N42 met de Houtemstraat bestaat uit een **lichtengeregeld kruispunt**. | / |
| | Houtemstraat - Yshoute | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf OBBC wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K9** | N42xYshoute | Het aansluitingspunt van de N42 met Yshoute bestaat uit een **lichtengeregeld kruispunt**. | / |
| | Yshoute – N46 | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt in **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf 't Parksken wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K12** | N42xN46 | De verknoping met de N46 wordt ingericht als een **ongelijkgrondse kruising**, waarbij de N42 in een tunnel wordt voorzien. De inrichting van het knooppunt op maaiveldniveau is nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten wordt mee opgenomen in de onderzoeksvraag. |

**ALTERNATIEF 3**




| | | Wegtracé en aansluitingspunten van de N42 | Aanpassingen aan het onderliggend wegennet |
|---|---|---|---|
| **K1** | N42xN9 | De verknoping met de N9 wordt ingericht als een ongelijkgrondse kruising, waarbij de N42 in een tunnel gaat en op maaiveldniveau een tweestrooksrotonde wordt voorzien. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten (woningen, handelszone, …) hangt af van de keuze voor de inrichting van de N42:<br>• Op de erftoegangswegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de omliggende functies bereikbaar zijn via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. Voor fietsers is dubbelrichtingsverkeer mogelijk. Er worden geen afzonderlijke fietspaden voorzien.<br>• In een 2x1-profiel met middenstrook zijn de omliggende functies vanaf de N42 bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe en zijn linksafslagbewegingen mogelijk vanaf de middenstrook. In dit profiel worden afzonderlijke fietspaden voorzien. |
| | N9 – Vantegem | In dit wegvak worden voor de N42 twee mogelijkheden onderscheiden:<br>• een 2x1-profiel met gesloten middenberm voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen. Het betreft een profiel met een ruimtebehoefte van 26m.<br>• een 2x1-profiel met een middenstrook voor linksafslagbewegingen en afzonderlijke fietspaden.<br>Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | |
| **K2** | N42xVantegem | Het bestaande lichtengeregelde kruispunt wordt behouden. | Het bedrijventerrein Vantegem en de school Mariagaard sluiten aan op de N42 via een lichtengeregeld kruispunt. |
| | Vantegem – E40 | De N42 heeft in dit wegvak een 2x2-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | / |
| **K3** | N42xE40 | Optimalisatie van het complex tot een **tweestrooksrotonde met 4 takken en bypasses**. Deze configuratie is mogelijk door aanvullend twee lussen te ontwikkelen voor uitwisseling van verkeer tussen de rotonde en E40:<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Zottegem naar E40 richting Gent;<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Wetteren naar E40 richting Brussel. | / |
| | E40 – Gijzenzelestraat | De N42 krijgt in dit wegvak een **2x2-profiel** en komt op **een nieuw wegtracé** te liggen, ten oosten van het bestaande tracé van de N42. De exacte ligging en het punt waarop terug wordt aangetakt op het bestaand tracé zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen in een zoekzone. Ook de ligging van de carpoolparking ligt in deze zoekzone (zie verder). Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | Het bestaand tracé van de N42 blijft behouden, maar wordt niet meer rechtstreeks aangesloten op het complex E40 (knip thv rotonde). Het bestaand tracé staat in voor de ontsluiting van de woningen, handelszone en carpoolparking. Deze functies zijn vanaf de E40 (onrechtstreeks) bereikbaar via het knooppunt met de Gijzenzelestraat. |
| **K5** | N42xGijzenzelestraat | In de omgeving van de Gijzenzelestraat wordt een **ongelijkgronds** aansluitingspunt voorzien. De exacte ligging en de vormgeving van het aansluitingspunt zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De Gijzenzelestraat sluit als volgt aan op de N42:<br>• westzijde: volwaardige aansluiting<br>• oostzijde: selectieve aansluiting voor openbaar vervoer en landbouwverkeer |
| | Gijzenzelestraat – Houtemstraat | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | De Reigerstraat verliest zijn rechtstreekse toegang tot de N42 en kruist de N42 ongelijkgronds (brug of tunnel). Tussen de Reigerstraat en het knooppunt met de Gijzenzelestraat wordt aan de westzijde van de N42 een parallelweg voorzien. De Kwaadbeek en Wettersesteenweg sluiten aan op de parallelweg. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer en wordt (over een beperkte lengte) in zuidelijke richting doorgetrokken zodat ook het bedrijventerrein Oosterzele hierop aantakt. |
| **K8** | N42xHoutemstraat | Het aansluitingspunt van de N42 met de Houtemstraat wordt **ongelijkgronds** ingericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een onderzoeksvraag. | / |
| | Houtemstraat - Yshoute | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf OBBC wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K9** | N42xYshoute | Het aansluitingspunt van de N42 met Yshoute wordt **ongelijkgronds** ingericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een onderzoeksvraag. | / |
| | Yshoute – N46 | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf 't Parksken wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K12** | N42xN46 | De verknoping met de N46 wordt ingericht als een **ongelijkgrondse** kruising, waarbij de N42 in een tunnel wordt voorzien. De inrichting van het knooppunt op maaiveldniveau is nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten wordt mee opgenomen in de onderzoeksvraag. |

**ALTERNATIEF 3bis**




| | | Wegtracé en aansluitingspunten van de N42 | Aanpassingen aan het onderliggend wegennet |
|---|---|---|---|
| **K1** | N42xN9 | De verknoping met de N9 wordt ingericht als een ongelijkgrondse kruising, waarbij de N42 in een tunnel gaat en op maaiveldniveau een tweestrooksrotonde wordt voorzien. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten (woningen, handelszone, …) hangt af van de keuze voor de inrichting van de N42:<br>• Op de erftoegangswegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de omliggende functies bereikbaar zijn via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. Voor fietsers is dubbelrichtingsverkeer mogelijk. Er worden geen afzonderlijke fietspaden voorzien.<br>• In een 2x1-profiel met middenstrook zijn de omliggende functies vanaf de N42 bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe en zijn linksafslagbewegingen mogelijk vanaf de middenstrook. In dit profiel worden afzonderlijke fietspaden voorzien. |
| | N9 – Vantegem | In dit wegvak worden voor de N42 twee mogelijkheden onderscheiden:<br>• een 2x1-profiel met gesloten middenberm voor doorgaand verkeer en erftoegangswegen. Het betreft een profiel met een ruimtebehoefte van 26m.<br>• een 2x1-profiel met een middenstrook voor linksafslagbewegingen en afzonderlijke fietspaden.<br>Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | |
| **K2** | N42xVantegem | Het bestaande lichtengeregelde kruispunt wordt behouden. | Het bedrijventerrein Vantegem en de school Mariagaard sluiten aan op de N42 via een lichtengeregeld kruispunt. |
| | Vantegem – E40 | De N42 heeft in dit wegvak een 2x2-profiel. Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | / |
| **K3** | N42xE40 | Optimalisatie van het complex tot **een tweestrooksrotonde met 4 takken en bypasses**. Deze configuratie is mogelijk door aanvullend twee lussen te ontwikkelen voor uitwisseling van verkeer tussen de rotonde en E40:<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Zottegem naar E40 richting Gent;<br>• een lus voor verkeer van N42 komende van Wetteren naar E40 richting Brussel. | / |
| | E40 – Gijzenzelestraat | De N42 krijgt in dit wegvak een **2x2-profiel** en behoudt zijn **bestaand tracé** (met bestaande aantakking op het complex E40). Aan de westzijde van de N42 wordt een parallelweg voorzien. De exacte ligging van de carpoolparking is nog niet vastgelegd en wordt opgenomen in een zoekzone (zie verder). Er wordt een snelheidsregime van 70km/u voorgesteld. | De woningen (ten westen van de N42) zijn bereikbaar via een parallelweg. Op de parallelwegen is éénrichtingsverkeer mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. De handelszone is, net als de woningen langsheen de parallelweg, bereikbaar via een rechts-in rechts-uit principe, waarbij de rotondes aan de N9 en E40 instaan voor de keerbewegingen. De woningen ten oosten van de N42 zijn bereikbaar via een nieuw aan te leggen lokale weg aan de achterzijde van de woningen. |
| **K5** | N42xGijzenzelestraat | In de omgeving van de Gijzenzelestraat wordt een **ongelijkgronds** aansluitingspunt voorzien. De exacte ligging en de vormgeving van het aansluitingspunt zijn nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De Gijzenzelestraat sluit als volgt aan op de N42:<br>• westzijde: volwaardige aansluiting<br>• oostzijde: selectieve aansluiting voor openbaar vervoer en landbouwverkeer |
| | Gijzenzelestraat – Houtemstraat | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt in een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | De Reigerstraat verliest zijn rechtstreekse toegang tot de N42 en kruist de N42 ongelijkgronds (brug of tunnel). Tussen de Reigerstraat en het knooppunt met de Gijzenzelestraat wordt aan de westzijde van de N42 een parallelweg voorzien. De Kwaadbeek en Wettersesteenweg sluiten aan op de parallelweg. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer en wordt (over een beperkte lengte) in zuidelijke richting doorgetrokken zodat ook het bedrijventerrein Oosterzele hierop aantakt. |
| **K8** | N42xHoutemstraat | Het aansluitingspunt van de N42 met de Houtemstraat wordt **ongelijkgronds** ingericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een zoekzone | / |
| | Houtemstraat - Yshoute | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt in een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf OBBC wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K9** | N42xYshoute | Het aansluitingspunt van de N42 met Yshoute wordt **ongelijkgronds** ingericht. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is nog niet vastgelegd en maakt deel uit van een zoekzone. | / |
| | Yshoute – N46 | De N42 behoudt zijn ligging en krijgt in een **2x2-profiel**. Er wordt een snelheidsregime van 90km/u voorgesteld. | Vanaf 't Parksken wordt een parallelweg voorzien tot aan Yshoute. Deze parallelweg wordt voorzien voor dubbelrichtingsverkeer. |
| **K12** | N42xN46 | De verknoping met de N46 wordt ingericht als een **ongelijkgrondse** kruising, waarbij de N42 in een tunnel wordt voorzien. De inrichting van het knooppunt op maaiveldniveau is nog niet vastgelegd, maar opgenomen als onderzoeksvraag. | De wijze waarop de omliggende activiteiten worden ontsloten wordt mee opgenomen in de onderzoeksvraag. |

## 5.5 Bijkomende onderzoekselementen

Behalve de planalternatieven werden ook een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. Het zijn aspecten die ook een antwoord behoeven bij de omvorming van de N42. Volgende onderzoeksvragen worden geformuleerd:

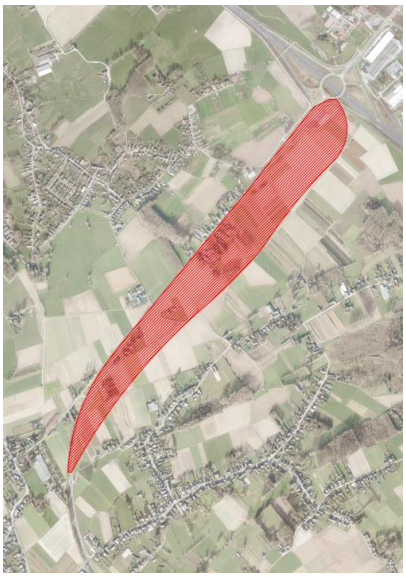
1. Ligging en inrichting van de carpoolparking en nieuw wegtracé
2. Al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42
3. Verknoping secundaire wegen N9 en N46
4. Ligging aansluitingspunten Omgeving Gijzenzelestraat en Yshoute, al of niet aansluiten Reigerstraat
5. Vormgeving ongelijkgrondse aansluitingspunten

### *5.5.1 Carpoolparking en nieuw wegtracé*

Er dient gezocht te worden naar een geschikte locatie en inrichting voor een carpoolparking. Voor de inpassing van de carpoolparking werd een onderzoekszone aangeduid die werd meegenomen in de planMER.

Deze zoekzone vormt ook de zone waar in alternatieven 2 en 3 gezocht wordt naar een nieuw wegtracé voor de N42.

Omdat het functioneren van de carpoolparking onlosmakelijk verbonden is met de ontsluiting van de kleinhandelszone en de individuele erftoegangen wordt de onderzoekszone aangeduid als een zone die ruimtelijk aansluit bij de kleinhandelszone en het woonlint ten zuiden van de E40. Als oostelijke grens wordt een bestaande landbouwweg genomen. De zoekzone wordt in het westen begrensd door de westelijke rooilijn van de N42.

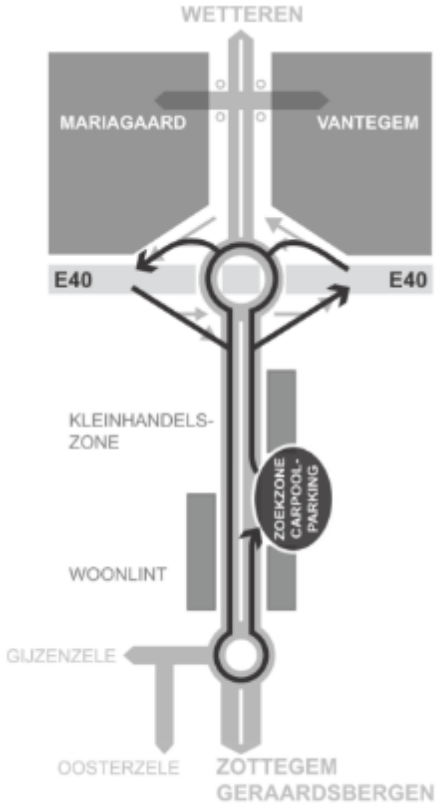


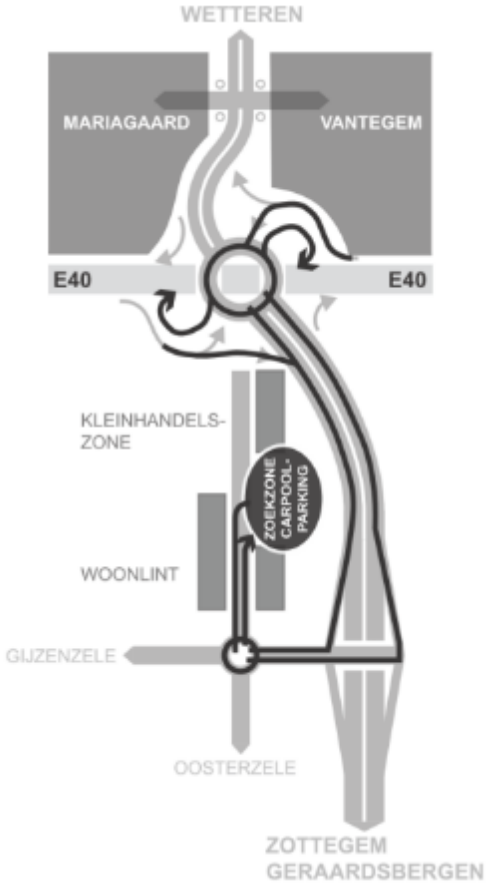
Figuur 5-2. Aanduiding zoekzone

De ontsluitingsmogelijkheden worden echter in sterke mate bepaald door de alternatieven op macroniveau.

- In alternatieven 1 en 3bis verloopt de ontsluiting voor de handelszone en de activiteiten aan de westelijke zijde van de N42 volgens een rechts-in rechts-uit principe. Het complex E40 en het aansluitingspunt omgeving Gijzenzelestraat fungeren als keerpunt. De woningen aan de oostzijde worden ontsloten via een nieuwe lokale weg aan de achterzijde.
- In alternatieven 2 en 3 met een parallel tracé kan het bestaande tracé van de N42 instaan voor de ontsluiting van de carpoolparking en kleinhandelszone.

In de milieubeoordeling werd de zoekzone geanalyseerd, werden kwetsbare elementen, aanwezige knelpunten en potenties aangeduid. Vanuit deze kwetsbaarheidsanalyse werden inrichtingsprincipes voor de carpoolparking geformuleerd (zie verder).



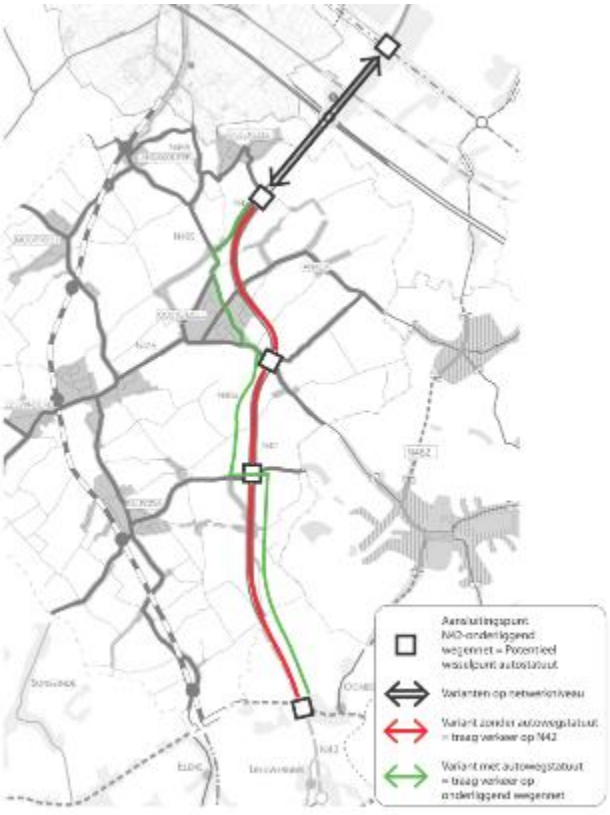




### *5.5.2 Autowegstatuut*

Samen met de ombouw van de N42 dient onderzocht te worden of aan de N42 al dan niet een autowegstatuut wordt toegekend. De mate waarin een gescheiden verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd is gerelateerd aan het profiel van de N42.

- Op het niveau van gescheiden verkeerafwikkeling zijn bij een 2x2-profiel twee varianten mogelijk: autowegstatuut (gescheiden verkeersafwikkeling) of geen gescheiden verkeerafwikkeling. Bij een 2x2-profiel is het mogelijk om traag landbouwverkeer in te halen.

- Bij een 2x1-profiel is deze variant niet mogelijk. Om een vlotte doorstroming te realiseren is het noodzakelijk het traag landbouwverkeer af te wikkelen via het parallelle onderliggend wegennet. Zonder gescheiden verkeersafwikkeling zou traag landbouwverkeer immers bepalend zijn voor de snelheid en het comfort van de verbinding.



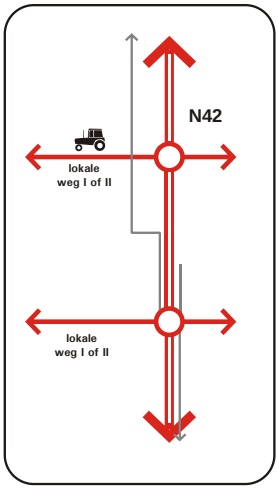
Ter hoogte van de aansluitingspunten met lokale wegen II of hoger is er mogelijkheid om de N42 over te steken.

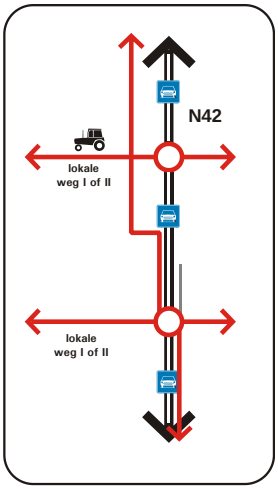
Tussen de aansluitingspunten met het onderliggend wegennet is het mogelijk om het autowegstatuut te wijzigen.

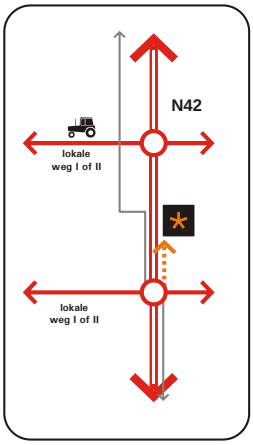
In de planMER werd onderzocht of er wezenlijke verschillen tussen deze varianten zijn: heeft het traag landbouwverkeer een invloed op de doorstroming en veiligheid (snelheidsverschil). De 'winst' op vlak van een vlotte en veilige doorstroming werd afgewogen ten opzichte van de impact op het onderliggend wegennet.

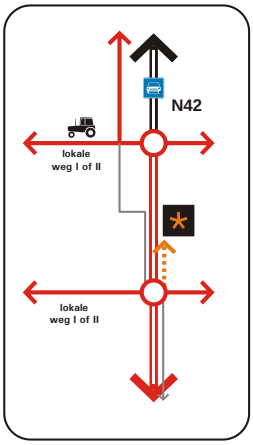
Als vertrekbasis voor het onderzoek werd:

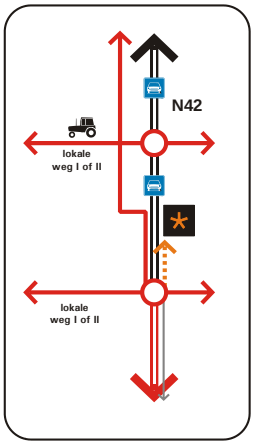
- een autowegstatuut toegekend aan de N42 in alternatieven die uitgaan van een 2x1-profiel (alternatief 1)
- geen autowegstatuut toegekend aan de N42 in alternatieven die uitgaan van een 2x2-profiel (alternatieven 2, 3 en 3bis).

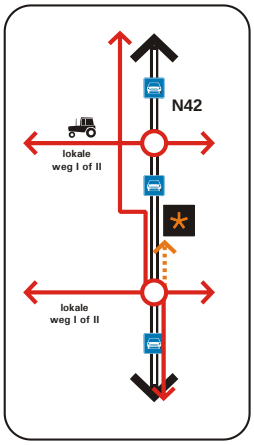


### *5.5.3 Ligging aansluitingspunten*

Zoals eerder aangegeven vormde de selectieve aansluiting van de lokale wegen de vertrekbasis voor het milieuonderzoek. De impact op het lokaal wegennet voor de verschillende verkeersmodi werd daarbij onderzocht. Het onderzoek geeft aan of en waar eventuele knelpunten optreden inzake bereikbaarheid of leefbaarheid.

Indien zou blijken dat er knelpunten optreden inzake leefbaarheid, bereikbaarheid wordt de wenselijkheid en impact van een eventueel bijkomend aansluitingspunt onderzocht. Tevens kan de effectbeoordeling leiden tot een bijsturing van de precieze locatie van de aansluitingspunten en/of een aanpassing van de structuur van ventwegen.

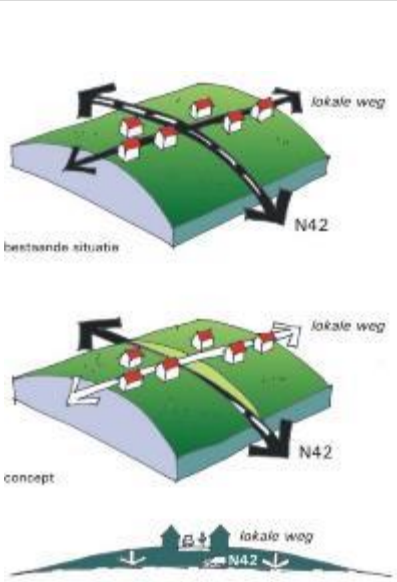
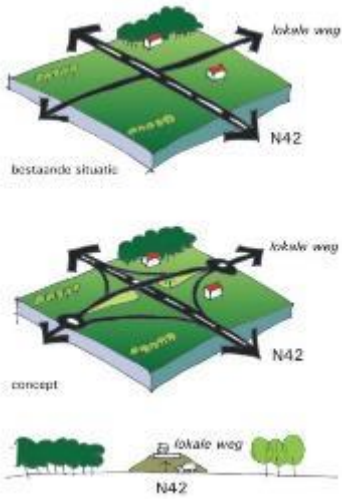
De volgende aansluitingspunten kregen bijzondere aandacht:

- N42xGijzenzelestraat
  Het aansluitingspunt N42xGijzenzelestraat wordt ongelijkgronds ingericht. Echter de ligging van het aansluitingspunt is mee opgenomen in de zoekzone van de planalternatieven en kan bijgevolg nog variëren.
- N42xYshoute
  Gezien het relatief lange wegvak op de N42 tussen Yshoute en de N46 wordt de ligging van het aansluitingspunt als onderzoeksvraag geformuleerd.
- N42XReigersstraat
  Vanuit het reeds gevoerde onderzoek en overleg vormde het al dan niet aansluiten van de Reigerstraat hierbij een specifieke onderzoeksvraag. Dit werd daarom als een afzonderlijke onderzoeksvraag geformuleerd.

In het verdere mobiliteitsonderzoek werden ook inrichtingsprincipes geformuleerd.

### *5.5.4 Vormgeving ongelijkgrondse aansluitingspunten*

Wat betreft de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingspunten en oversteekpunten worden verschillende mogelijkheden onderscheiden. Hierbij wordt rekening gehouden met de context (omgeving) van elk aansluitingspunt.

| | | |
|---|---|---|
| Bebouwde context | In een overwegend bebouwde context, wanneer de omgeving van de aan te sluiten of te kruisen weg sterk bebouwd is, wordt geopteerd om de lokale of secundaire weg op maaiveld niveau te behouden, zowel vanuit ruimtelijk oogpunt (beperken ruimtelijke impact) als vanuit functioneel oogpunt (behoud continuïteit en comfort van de relatie). Een overbrugging of ondertunneling zou een belangrijke ruimtelijke impact hebben (onteigeningen).<br>Ten aanzien van het tracé van de N42 wordt uitgegaan van een ondertunneling. Bij een hellend maaiveldniveau, wanneer de lokale weg op een hoogterug is gesitueerd, heeft een onderdoorgang tevens een gunstige impact op het lengteprofiel van de N42 (geringere helling ten opzichte van de huidige toestand). Een overbrugging van de N42 zou een belangrijke impact hebben (ruimtebeslag, hinder, …) en wordt niet meegenomen.<br><br>Deze werkwijze is van toepassing op het aansluitingspunt N42xHoutemstraat. |  |
| Open-ruimte context | In een overwegend open-ruimte context wordt een getrapte benadering toegepast.<br>• De uitgangshouding bestaat uit het behoud van de N42 op maaiveldniveau en het realiseren van een overbrugging voor de aansluiting van de lokale weg. De uitgangshouding houdt rekening met het beperken van de ruimtelijke impact en de financiële impact van de ingreep.<br>• Vervolgens werd nagegaan wat de meerwaarde is van een ondertunneling van de lokale weg.<br>• Als laatste stap werd de meerwaarde onderzocht van een ongelijkvloerse kruising waarbij de N42 in een sleuf en de lokale weg op maaiveld wordt aangelegd.<br>Een overbrugging van de N42 zou een belangrijke impact hebben (ruimtebeslag, hinder, …) en werd niet meegenomen.<br><br>Deze werkwijze is van toepassing op de aansluitingspunten: N42xGijzenzelestraat, N42xYshoute. |  |

# 6 Afweging van de alternatieven en onderzoekselementen in het plan-MER

## 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de afweging van de verschillende alternatieven zoals dit in het planMER is gebeurd, beknopt weergegeven. Voor nog meer uitleg en duiding bij de resultaten verwijzen we naar het planMER. De bespreking verloopt als volgt:

- Afweging van de alternatieven op vlak van verkeer & mobiliteit in 2 stappen
  - Mobiliteitstoets: resulteert in niet weerhouden alternatief 1 obv mobiliteitsonderzoek (zie mobiliteitsnota, bekrachtigd in aanvullende richtlijnen)
  - verdere evaluatie alternatieven 2, 3, 3bis in plan-MER
- Afweging van de alternatieven op overige milieueffecten
  - algemeen
  - onderscheidend
- Evaluatie van de onderzoeksvragen
- Conclusie
- Oplijsting van maatregelen en aanbevelingen

## 6.2 Eerste selectie van de alternatieven op basis van mobiliteitstoets

In een eerste evaluatiestap werd een mobiliteitstoets uitgewerkt. Deze mobiliteitstoets houdt een eerste beoordeling in van de alternatieven (alternatieven 1, 2, 3 en 3bis), vergelijkt de alternatieven op vlak van mobiliteit en gaat na in welke mate elk alternatief aan de vooropgestelde plandoelstellingen beantwoordt. Hiertoe zijn de alternatieven gescreend met behulp van het provinciaal macromodel en aanvullende microsimulaties naar de mogelijkheden die ze bieden om de verkeersstromen te reorganiseren.

(1) Macromodel

- In het macromodel werd nagegaan of (en in welke mate) de N42 erin slaagt om haar regionale ontsluitingsfunctie te vervullen en bovenlokaal sluipverkeer van het onderliggend wegennet weg te trekken. Op basis van deze algemene bevindingen kon het functioneren van de verkeersstructuur en het benodigd aantal rijstroken worden getoetst.

**(**2) Microsimulatie

- In de praktijk zullen de effecten zoals voorspeld door het macromodel enkel optreden indien de afwikkelkwaliteit van de N42 voldoende hoog is. Naast het aantal rijstroken is dit vooral afhankelijk van het functioneren van de knooppunten. Daarom werd de afwikkelkwaliteit van de N42 beoordeeld op basis van microsimulatie. De effecten van het macromodel gaan uit van een reistijddaling op de N42 (door het wegwerken van knelpunten en het verruimen van de capaciteit). Indien uit de microsimulatie blijkt dat de verliestijden (op bepaalde momenten) stijgen, zal de beoogde verschuiving van het sluipverkeer zoals voorspeld door het macromodel (op deze momenten) minder sterk optreden. De resultaten van het micromodel hebben m.a.w. gevolgen op macro- en mesoniveau.

De alternatieven werden daarbij getoetst aan de volgende doelstellingen op macro- en mesoniveau.

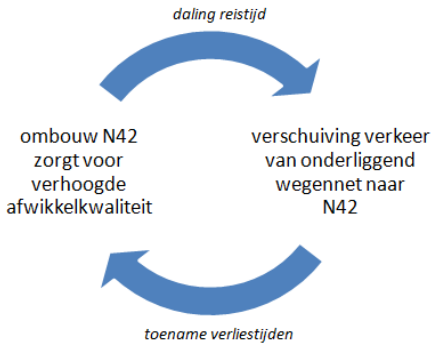
*Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42*

In deze stap werd beoordeeld in welke mate het plan zorgt voor een betere doorstroming van verkeer en of een terugslag van verkeer op de afritten van de E40 wordt vermeden in functie van verkeersveiligheid. Indien de verkeersafwikkeling op het complex E40-N42 ontoereikend is (uitgaande van een status quo of beperkte toename van het verkeer), komt ook de regionale ontsluitingsfunctie van de volledige N42 in het gedrang. Deze alternatieven kunnen dus niet weerhouden worden.

*N42 als regionale ontsluiting naar de E40*

De globale **afwikkelkwaliteit van de N42** werd beoordeeld door de reistijd in normale omstandigheden en tijdens de spits (inclusief verliestijden) te vergelijken met de referentiesituatie. De ombouw van de N42 zorgt in principe voor een daling van de reistijd. Dit leidt op zijn beurt tot een toename van de verkeersintensiteiten op de N42 (en beoogde daling van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet) waardoor de verliestijden, zeker tijdens de spits, opnieuw kunnen oplopen en een nieuw evenwicht wordt bereikt.

Waar dit evenwicht precies ligt, hangt af van de mate waarin de reistijd (in normale omstandigheid) afneemt en de mate waarin de verliestijden (tijdens de spits) oplopen. Indien de reistijddaling beperkt is en de reistijd (gedurende een lange periode) tijdens de spits op cruciale relaties sterk oploopt, zal het vermogen van de N42 om sluipverkeer (afkomstig van het onderliggend wegennet) op te nemen beperkt zijn.




Vervolgens wordt dieper ingegaan op de **knooppunten**. Op macroniveau is naast het complex met de E40 (K3) ook de afwikkelkwaliteit van de regionale aantakkingspunten van belang (verknoping met de secundaire wegen):

- Knooppunt N42-N9 (K1)
- Knooppunt N42-N46 (K12).

Bij de evaluatie van knooppunten wordt vooral de focus gelegd op de doorstroming op de N42. Bij verkeerslichtengeregelde kruispunten wordt gekeken naar de (gemiddelde en maximale) wachtrijen en verliestijden. Bij de voorranggeregelde kruispunten wordt enkel naar gemiddelde en maximale wachtrijen op de zijtakken gekeken.

De microsimulatie geeft een meer gedetailleerd inzicht in de (potentiële) knelpunten en verliestijden. Dit laat toe om optimalisatievoorstellen te formuleren en te toetsen. Alternatieven waarbij zelfs met optimalisatie een problematische afwikkeling optreedt op basis van de verkeersintensiteiten van 2013 (referentiesituatie), kunnen niet weerhouden worden.

*Functioneren op mesoniveau*

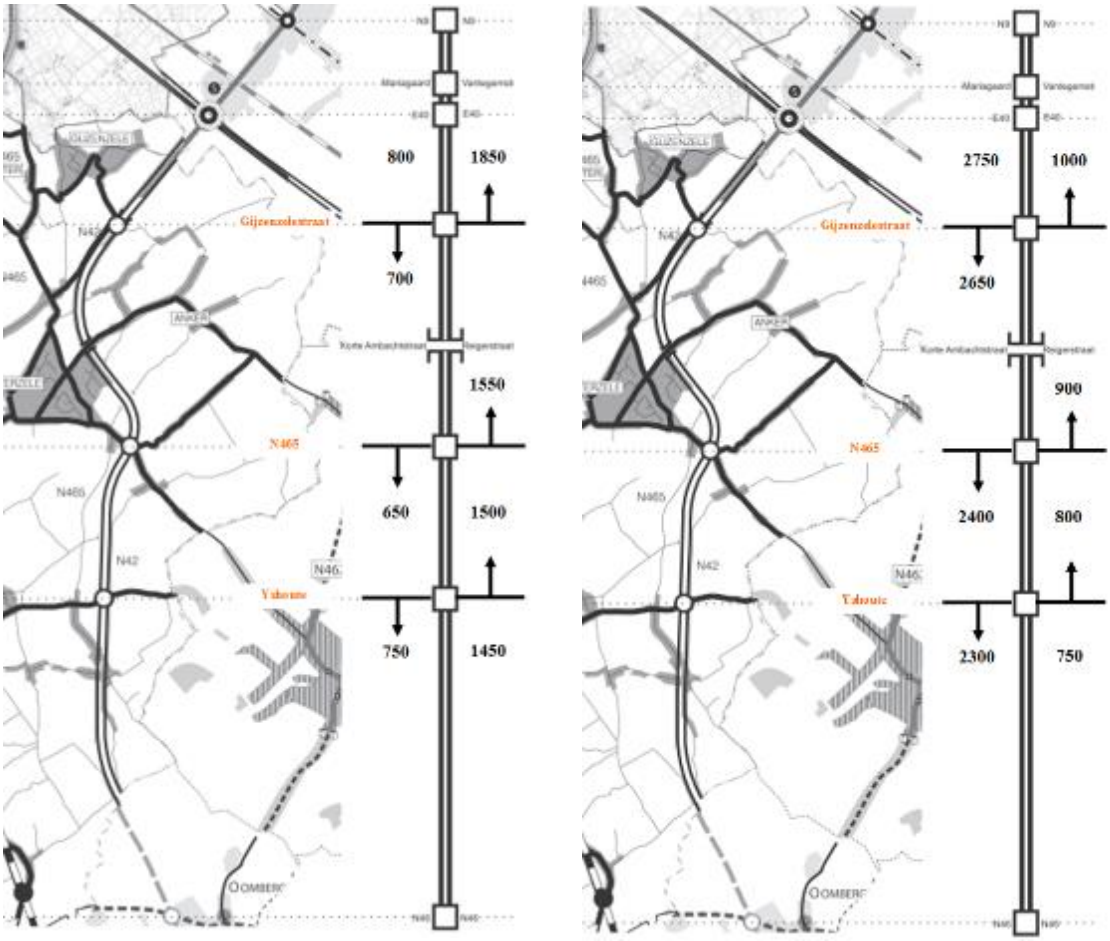
Op mesoniveau werd beoordeeld of de verschuiving van de verkeersstromen op het onderliggend wegennet in overeenstemming is met de vooropgestelde wegencategorisering.

Daarnaast werd ook de afwikkelingskwaliteit van de knooppunten met lokale wegen beoordeeld (naar analogie met de knooppunten met secundaire wegen: zie hoger). Er wordt zowel aandacht besteed aan de ontsluitingsfunctie naar de N42 (afslagbewegingen naar N42) als de verbindingsfunctie tussen naburige kernen en economische activiteiten aan weerzijde van de N42 (doorgaande beweging).

### *6.2.1 Algemene effecten van een ombouw van de N42 (resultaten macromodel)*

Het macromodel geeft aan dat de ombouw van de N42 het potentieel heeft om te zorgen voor een betere verkeersafwikkeling tussen de E40 en de N42 en een sterke verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42. Dit past binnen het gewenst functioneren op macro- en mesoniveau.

Het vermogen om deze verschuiving teweeg te brengen, hangt af van de mate waarin de verkeersstromen op de N42 ondanks een toename van verkeer kunnen worden afgewikkeld. Dit is verschillend voor de verschillende alternatieven (zie verder). Onderstaande figuur geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten op de N42 na de ombouw.




Figuur 6-1. Belasting N42 na ombouw in pae/u, tijdens ochtend- (links) en avondspits (rechts).

De effecten van de ombouw van de N42 kunnen per wegtype als volgt omschreven worden:

E40 (hoofdweg)

De ombouw van de N42 zorgt tijdens de ochtendspits voor een toename op de E40 richting Gent (ca 300 pae/u). Tijdens de avondspits is er een toename van de verkeersbelasting richting afrit Wetteren van ong. 300 pae/u (zowel komende vanuit Gent als vanuit Brussel).
Het functioneren van de N42 en het op- en afrittencomplex (zie verder) is maatgevend voor de regionale verschuiving van verkeersstromen en de toename van verkeer op de E40. Een nog ingrijpendere ombouw (bv klaverblad thv op- en afrittencomplex) zou niet tot een gevoelige bijkomende verschuiving van verkeer leiden: de verzadigingsgraad van de E40 (tussen Wetteren en Gent) wordt in dat geval immers maatgevend en zorgt ervoor dat de verschuiving naar de N42 wordt geplafoneerd.

Mits een verbeterde verkeersafwikkeling is de N42 in staat om een grote hoeveelheid sluipverkeer, dat momenteel van het onderliggend wegennet gebruik maakt, naar zich toe te trekken. Deze gewenste verschuiving zorgt voor een **grote toename van de verkeersintensiteiten op de N42**.

N42 (primaire weg type II)

Op het wegvak tussen N46 en E40 nemen de intensiteiten het sterkst toe. Tijdens de ochtendspits treedt de grootste toename op richting E40 (ca 350-600 pae); ook richting Zottegem is er een toename tijdens de ochtendspits, maar die is minder groot (ca 100-150 pae). Tijdens de avondspits neemt het verkeer vooral in zuidelijke richting (wegrijdend van de E40) toe: de toename tijdens de avondspits is groter dan tijdens de ochtendspits (ca 1000-1500 pae). Ook tegen de hoofdstroom in (richting E40) is er een toename (ca 100-200 pae).
Door de (beoogde) toename van de verkeersintensiteiten kunnen de verkeerstromen op het wegvak tussen E40 en N46 niet op een profiel met 2x1-rijstrook worden afgewikkeld. Vooral de avondspits is hierin maatgevend: de beoogde verkeersintensiteiten kunnen op het volledige wegvak tussen E40 en de N46 niet op 1 rijstrook worden afgewikkeld (> 1.800 pae/u): **richting Zottegem zijn op het volledige wegvak tussen E40 en N46 twee rijstroken nodig.** Daarnaast is ook de verkeersafwikkeling aan de knooppunten van belang voor de afwikkelkwaliteit (zie verder)
Op het wegvak tussen N9 en E40 is er tijdens de ochtendspits een toename in beide rijrichtingen (ca 100 pae). Tijdens de avondspits is er enkel een toename richting E40 (ca 200 pae).

Secundaire wegen

De ombouw van de N42 zorgt ervoor dat de secundaire wegen (N9 en N46) hun verzamel- en ontsluitingsfunctie sterker kunnen vervullen. Op de N9 neemt het verkeer tijdens de ochtendspits toe met ca 50 à 100 pae/h. Tijdens de avondspits is de toename iets groter (ca 50-150 pae/h). Op de N46 neemt het verkeer tijdens de ochtendspits toe met 250 à 400 pae/h. Tijdens de avondspits is er een toename van 350 à 400 pae/h.

Lokale wegen parallel aan de N42

De ombouw van de N42 vermindert zowel tijdens de ochtend- als avondspits de druk op het onderliggend wegennet, op noord-zuid gerichtte trajecten parallel aan de N42. De ombouw van de N42 zorgt globaal voor een **daling van verkeer op het onderliggend wegennet**, die het meest uitgesproken is tijdens de avondspits:

- Grootste effect op de lokale verbinding Melle-Gontrode-Oosterzele en Scheldewindeke-Balegem-Elene(N465): parallelle route(s) aan N42 met veel sluikverkeer om filevorming op de E40 komend uit de richting Gent en filevorming op de N42 in zuidelijke richting ter hoogte van Gijzenzele en Oosterzele te vermijden. Tussen Oosterzele en Scheldewindeke is de daling beperkter (matig positief effect), aangezien deze route een belangrijke verzamelfunctie naar de N42 blijft vervullen.
- Groot effect op de lokale verbinding Anker-Bavegem en Westrem-Bavegem-Sint-Lievens-Houtem (N462): ook dit zijn een parallelle route(s) aan de N42 met sluikverkeer om filevorming op de N42 in zuidelijke richting in de avondspits te vermijden.

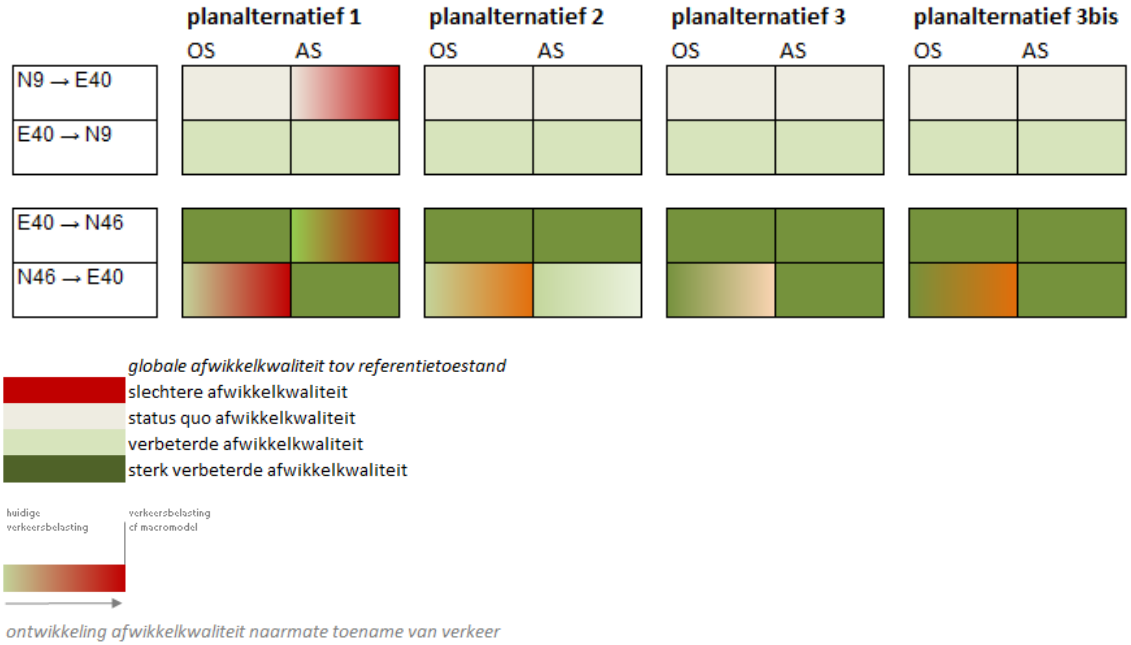
Op andere trajecten, is er een geringer effect

Lokale wegen met verzamelfunctie naar N42 (wegen nabij aansluitingspunten N42)

De ombouw van de N42 zorgt voor een **verschuiving van verkeer** op het onderliggend wegennet. Ter hoogte van de **aansluitingen wordt het globaal drukker**, enerzijds omdat er minder aansluitingen zijn in vergelijking met de huidige situatie, anderzijds omdat ze 'intensiever' gebruikt worden door een vermindering van het sluikverkeer op het onderliggend wegennet op parallelle trajecten aan de N42. De toename van verkeer ter hoogte van deze aansluitingspunten hoeft niet noodzakelijk een knelpunt te betekenen. Op de lokale ontsluitingswegen naar de N42 ligt de verkeersdruk niet te hoog voor dit type van wegen (lokale wegen type II) omdat de ontsluiting naar de N42 gespreid verloopt over verschillende onderliggende wegen en deels via nieuwe parallelle trajecten (ventwegen) verloopt, waardoor de aansluitingen van de lokale wegen II op de N42 beperkt gebruikt worden. De afwikkelkwaliteit ter hoogte van verschillende aansluitingspunten wordt per alternatief beoordeeld (zie onder).

### *6.2.2 Onderscheidende effecten per planalternatief (resultaten microsimulaties)*

Bovenbeschreven (gewenste) effecten zullen enkel optreden indien de afwikkelkwaliteit van de N42 in de praktijk voldoende hoog is. Dit werd afgetoetst aan de hand van microsimulaties. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de verkeersafwikkeling voor elk alternatief.




Figuur 6-2. Beoordeling verkeersafwikkeling alternatieven bij toename van verkeersintensiteiten cf macromodel

| | *Beoordeling* | *Conclusie* |
|---|---|---|
| Alternatief 1 | <u>Alternatief 1</u> is niet in staat om tijdens de spitsperioden een sterke verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 teweeg te brengen:<br>• Het 2x1 profiel biedt onvoldoende capaciteit<br>• de bestaande 6-taksrotonde kan het bijkomend verkeer niet verwerken met grote file-opbouw en verliestijden tot gevolg<br>• Een dubbelstrooksrotonde op de Gijzenzelestraat voorziet niet genoeg capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Zowel tijdens de ochtend –als de avondspits worden de wachttijden en verliestijden te lang. Tijdens de avondspits kan dit zelfs de werking van P&R, het op –en afrittencomplex en de kruising met Mariagaard beïnvloeden. | Alternatief 1 wordt NIET weerhouden |

Alternatief 2

Alternatief 2 wordt verder onderzocht

Om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien

<u>Alternatief 2</u> is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :

- de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
  - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
  - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 3,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen 'dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzelsestraat te komen. Het aansluitingscomplex kan opgeschoven worden richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.
- de afwikkeling aan de lichtenregeling ter hoogte van de kruising met Houtemstraat verloopt moeilijk, maar is niet problematisch: er moet tijdens de avondspits op de N42 regelmatig 1 cyclus worden aangeschoven, op de zijtakken moet 2 cycli worden aangeschoven.
- de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

Alternatief 3

Alternatief 3 wordt verder onderzocht

Om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien

<u>Alternatief 3</u> is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :

- de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
  - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
  - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 3,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzelsestraat te komen. Het aansluitingscomplex kan opgeschoven worden richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.
- de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

Alternatief 3bis

Alternatief 3bis is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :

- de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
  - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
  - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 4 à 4,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzelsestraat te komen. Omdat de wachtrij langer is dan bij planalternatief 2 en 3 dient het aansluitingscomplex nog iets verder te worden opgeschoven richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.
- de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

Planalternatief 3bis wordt verder onderzocht

Om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien

*De voorgestelde optimalisaties voor alternatieven 2, 3 en 3bis omvatten:*

- *Filedetectie op de noordelijke tak van de kruising Mariagaard (op ca. 250m van het kruispunt)*

  Uit simulaties blijkt dat de filedetectie effectief is. De maximale wachtrijen zijn minder lang en worden op hun uiterste maximum 340m (ca. 50m korter dan in de niet geoptimaliseerde alternatieven). Dit kan eventueel nog verbeterd worden door de filedetectie op te schuiven of de lichtenregeling aan te passen.
- *Taperaansluiting op de afrit van de E40, komende uit de richting Gent*

  Op de afrit komende van Gent worden 2 rijstroken voorzien. Deze is geregeld voorzien met een taperaansluiting. Uit simulaties blijkt dat er in het algemeen geen wachtrij meer staat tot op de E40. Door de hoge intensiteiten tijdens de avondspits kunnen er zich occasioneel nog vertragingen voordoen op de E40 (bij het afrijden naar de afrit). Dit toont aan dat er niet meer veel capaciteit over is op de afrit.
- *Ligging aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat op voldoende afstand van het complex met de E40 (ca. 1km)*

  Op deze manier is getracht te vermijden dat de wachtrij tot op de weefzone zou komen. Het einde van de weefzone ligt op 850m. De maximale wachtrij kan nog groeien tot 940m en kan, tussen 8u15 en 8u45 in extreme gevallen nog tot in de weefzone komen. De gemiddelde wachtrijen worden maximaal 810m (vlak voor de weefzone). Eventuele verdere optimalisatie kunnen een verkorting van de weefzone (dit is nog mogelijk, maar is minder verkeersveilig) of een verdere verschuiving van het aansluitingscomplex zijn.

## 6.3 Verdere evaluatie van de alternatieven in het planMER

De weerhouden alternatieven 2, 3 en 3bis werden in het plan-MER verder onderzocht op vlak van verkeer en mobiliteit. Uit deze analyse blijkt dat de ombouw van de N42 een aantal algemene, positieve effecten creëert. De onderscheidende effecten tussen de onderzochte alternatieven zijn eerder beperkt. In wat volgt wordt dieper ingegaan op de resultaten van de planMER naar algemene effecten en de onderscheidende effecten van de alternatieven.

### *6.3.1 Algemene effecten*

De ombouw van de N42 en de daarmee gepaard gaande grotere scheiding van verschillende verkeerstypes en –gebruikers, leidt tot een aanzienlijk **betere doorstroming** op de N42 en een betere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40xN42. De ombouw van de N42 oefent eveneens een positieve invloed uit op het gebruik van het secundaire en lokale wegennet.

- De ombouw van de N42 zorgt immers voor een **betere verkeersafwikkeling op de N42** alsook tussen de E40 en de N42. Hierdoor is de N42 in staat om een grote hoeveelheid sluipverkeer, dat momenteel van het onderliggend wegennet gebruik maakt, naar zich toe te trekken. Deze gewenste verschuiving zorgt voor een **grote toename van de verkeersintensiteiten op de N42**. De verschuiving van verkeer van het lokaal wegennet naar de N42 is het grootst in het wegvak N46-E40 en meer uitgesproken tijdens de avondspits (verschuiving tot ca. 1000 à 1500 pae/h tijdens het drukste uur).
- Het gebruik van de N42 staat in relatie met de verkeersafwikkeling op de E40. De ombouw van de N42 zorgt eveneens voor **een toename van verkeer op de E40**. De belasting van de E40 tussen Wetteren en Gent zorgt (voornamelijk tijdens de ochtendspits) voor een rem op de verschuiving van de verkeersstromen. Omdat de verkeersdrukte op het onderliggend wegennet tijdens de ochtendspits ook hoog is, wordt de route via de N42 (en E40) na ombouw toch voor heel wat mensen interessanter dan de sluiproute via lokale wegen. Het functioneren van de N42 en het op- en afrittencomplex met de E40 is maatgevend voor de regionale verschuiving van verkeersstromen en de toename van verkeer op de E40. Een nog ingrijpendere ombouw (bv klaverblad thv op- en afrittencomplex) zou niet tot een gevoelige bijkomende verschuiving van verkeer leiden.
- Het verkeer verschuift gedeeltelijk van het lokaal wegennet naar de secundaire wegen N9 en N46. Door de ombouw van de N42 vervullen de secundaire wegen N9 en N46 immers sterker hun rol als regionale verzamel- en ontsluitingswegen. Omwille van de restcapaciteit op deze wegen, leidt de toename van verkeer niet tot doorstromingsproblemen. Op de secundaire wegen zijn het vooral de kruispunten die maatgevend zijn voor de doorstroming. De verkeersafwikkeling op de drukste kruispunten (nl met de N42) wordt gevoelig geoptimaliseerd.
- De ombouw leidt niet tot een maasverkleining (aantrekken ongewenst verkeer tussen E40 en A8).

Naast een verbeterde doorstroming wordt met de ombouw van de N42 ook een aanzienlijke verbetering van de **verkeerveiligheid** gerealiseerd.

- De ombouw van de N42 tot primaire weg en meer bepaald het wegwerken van rechtstreekse erftoegangen en onbeveiligde kruis- en oversteekpunten doet het risico op ongevallen op de N42 gevoelig dalen.
- De verschuiving van verkeer van het lokaal wegennet naar het primair en hoofdwegennet betekent een verschuiving naar wegen met een relatief laag risico op ongevallen (door beperkt aantal potentiële conflictpunten, veilige wegbermen, fysieke scheiding van tegemoetkomend verkeer, scheiding verkeersmodi), wat de verkeersveiligheid positief beïnvloedt.

- De ombouw van de N42 en de aanpassingen aan het op- en afrittencomplex E40 zorgen ervoor dat er zich tijdens de avondspits gemiddeld geen wachtrij meer tot op de E40 zal vormen. Dit positieve effect kan verder geoptimaliseerd worden door op de afrit een bijkomende uitvoegstrook te voorzien richting de rotonde waardoor de rijweg richting Zottegem met 2 rijstroken blijft doorlopen (zie verder milderende maatregelen en aanbevelingen).

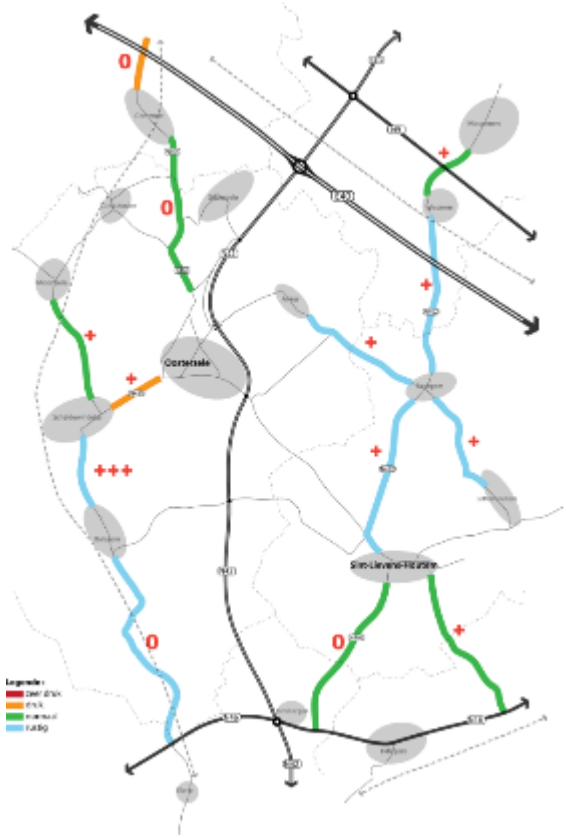
De wijziging in gebruik van de weginfrastructuur, met een globale verschuiving van verkeersintensiteiten van het lokaal wegennet naar de N42, beïnvloedt de **leefbaarheid** in de woonkernen, langs de lokale en secundaire wegen en langs de N42.

- De daling van de verkeersdruk op het lokale wegennet zorgt voor een **verbetering van de leefbaarheid in de woonkernen en langs lokale wegen**. Dit effect uit zich voornamelijk op de lokale noord-zuid gerichte trajecten parallel aan de N42 en is het meest uitgesproken tijdens de avondspits.
  - Grootste effect op de lokale verbinding Melle-Gontrode-Oosterzele en Oosterzele-Scheldewindeke-Balegem-Elene ten westen van de N42 : parallelle route(s) aan N42 met veel sluikverkeer om filevorming op de E40 komend uit de richting Gent en filevorming op de N42 in zuidelijke richting ter hoogte van Gijzenzele en Oosterzele te vermijden.
  - Groot effect op de lokale verbinding Anker-Bavegem en Massemen-Westrem-Bavegem-Sint-Lievens-Houtem-Oombergen (N462) ten oosten van de N42: ook dit zijn parallelle routes aan de N42 met sluikverkeer om filevorming op de N42 in zuidelijke richting in de avondspits te vermijden.
  - Op andere trajecten, is er een geringer effect.
- Ter hoogte van de lokale wegen die aansluiten op de N42 wordt het globaal drukker, enerzijds omdat er minder aansluitingen zijn in vergelijking met de huidige situatie, anderzijds omdat ze 'intensiever' gebruikt worden door een vermindering van het sluikverkeer op het onderliggend wegennet op parallelle trajecten aan de N42. De toename van verkeer ter hoogte van deze aansluitingspunten hoeft niet noodzakelijk een knelpunt te betekenen. Op de lokale ontsluitingswegen naar de N42 ligt de verkeersdruk niet te hoog voor dit type van wegen (lokale wegen type II) omdat de ontsluiting naar de N42 gespreid verloopt over verschillende onderliggende wegen en deels via nieuwe parallelle trajecten (ventwegen) verloopt, waardoor de aansluitingen van de lokale wegen II op de N42 beperkt gebruikt worden.

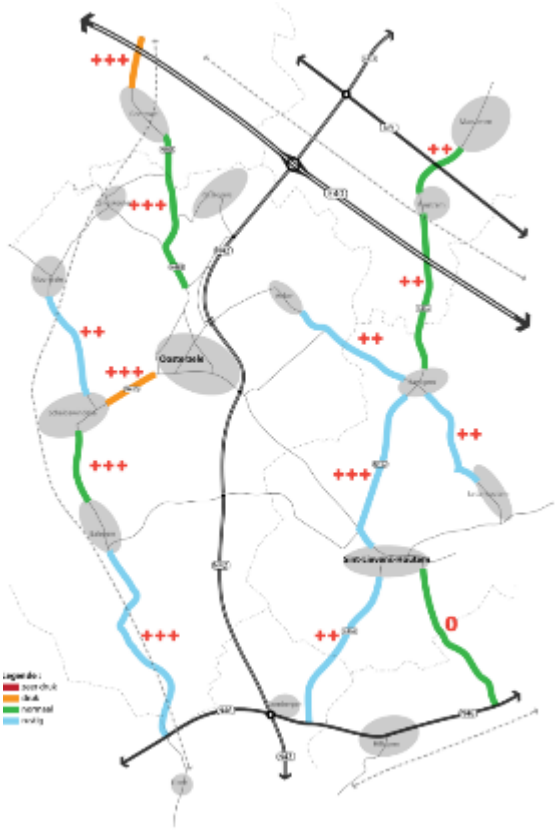
Onderstaande figuren geven een overzicht van de wijziging in verkeersintensiteiten en de beoordeling van de wijziging in verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet.

De **bereikbaarheid** van de stedelijke gebieden (Zottegem, Wetteren), hoofddorpen en woonkernen (Balegem, Hillegem, Sint-Lievens-Houtem, Oosterzele, Scheldewindeke, Elene, Leeuwergem, Bavegem, Gijzenzele) en economische activiteiten naar het hoger wegennet verbetert aanzienlijk en wordt – afhankelijk van de beschouwde locatie – als matig of significant positief geëvalueerd. Uitzondering is de woonconcentratie Anker, waar de bereikbaarheid naar het hoger wegennet matig afneemt. De bereikbaarheid tussen de kernen wijzigt eveneens. Er worden minder, maar beveiligde oversteekpunten voorzien. De impact wordt als neutraal tot matig positief beoordeeld. Uitgezonderd de fiets- en voetgangersrelatie Balegem – Leegbracht, die als gevolg van de toenemende omrijfactor als matig negatief wordt beoordeeld. De individuele bereikbaarheid van activiteiten langs de N42 wordt gegarandeerd door een ontsluiting via het lokale wegennet en ventwegen waar nodig. Het effect wordt neutraal beoordeeld.

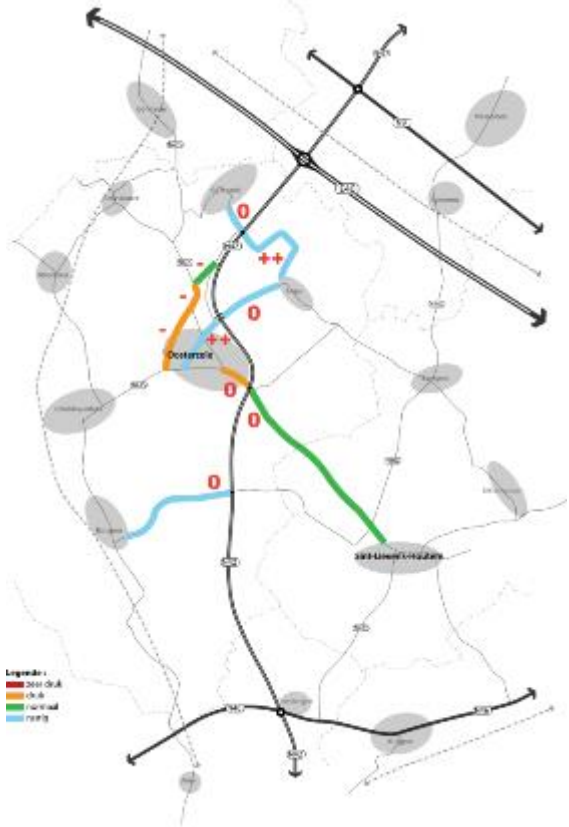
*Vanuit de milieubeoordeling worden geen significant negatieve effecten vastgesteld. Uitzondering is de impact van de gewijzigde hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de verkeersveiligheid voor fietsers op de route Oosterzele – Gijzenzele (via Oude Wettersesteenweg – ventweg - Gijzenzelestraat).*



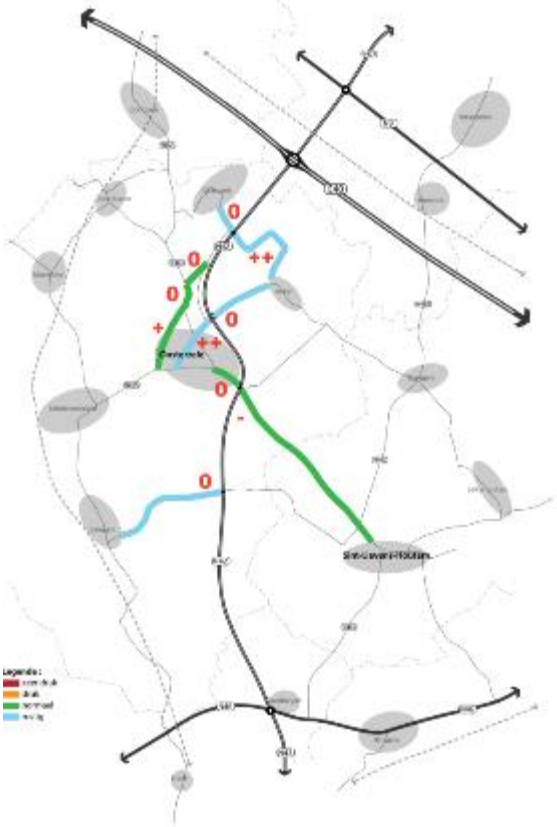
*Ochtendspits*
*Onderliggend wegennet parallel aan de N42*



*Avondspits*
*Onderliggend wegennet parallel aan de N42*



*Ochtendspits*
*Onderliggend wegennet met verzamelende rol naar N42*



*Avondspits*

*Onderliggend wegennet met verzamelende rol naar N42*[4]

### *6.3.2 Onderscheidende effecten per alternatief*

De planalternatieven vertonen onderlinge verschillen op volgende aspecten:

- Wegprofiel in het wegvak N9 – Vantegem
- Ligging van het wegtracé in het wegvak E40 – Gijzenzelestraat
- Vormgeving van de aansluitingspunten N42xHoutemstraat en N42xYshoute: lichtengeregeld of ongelijkgronds

Voorliggende startnota formuleert een voorkeursalternatief voor de ombouw van de N42 tussen de E40 en de N46. Dit betekent dat de onderlinge verschillen voor de ligging van het wegtracé ten zuiden van de E40 en de vormgeving van de aansluitingspunten relevant zijn. Deze aspecten worden hierna besproken.

#### 6.3.2.1 N42 op bestaand of nieuw tracé

Het complex E40 blijft tijdens de ochtendspits (ook na aanpassingen tot een 4-taks rotonde) maatgevend voor de verkeersafwikkeling waardoor tussen 8u en 9u verliestijden van 2 minuten of meer kunnen optreden. Doordat de capaciteit van de rotonde iets beperkter is bij behoud van het bestaande tracé (alternatief 3bis, takken minder goed verspreid), bouwt de wachtrij zich sneller op en duurt het langer totdat ze weer verdwenen is (gem. 45 minuten en 50m langer).

Zowel bij een herinrichting van de N42 op het bestaande tracé als op een nieuw tracé zijn de verschillende omliggende functies (wonen, handelszone, carpoolparking, landbouwpercelen) bereikbaar. De uitwisseling tussen het hoofdwegennet (E40, N42) en het lokaal wegennet dient in beide gevallen via het knooppunt met de Gijzenzelestraat te gebeuren.
Indien een nieuw tracé wordt gerealiseerd, vormt de bereikbaarheid van de tussenliggende landbouwpercelen een aandachtspunt. Aanvullend wordt opgemerkt dat aandacht nodig is voor de locatie waar de N42 terugplooit naar het bestaande wegtracé. Meer bepaald is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van de cluster woningen langsheen de oostzijde van de N42, ten zuiden van de Gijzenzelestraat.

De aanpassingen van het complex E40 tot een 4-taks rotonde betekent een optimalisatie van de verkeersveiligheid. Hoe groter de afstand tussen de verschillende takken, hoe beter op vlak van verkeersveiligheid. Het onderlinge verschil tussen de alternatieven is echter zeer beperkt en niet onderscheidend voor de globale evaluatie. De verkeersafwikkeling aan het op- en afrittencomplex (oplossend vermogen filevorming op afritten E40) en de daarmee samenhangende verkeersveiligheidsrisico's vormen het belangrijkste aandachtspunt.

Conclusie
De alternatieven zijn vanuit milieuaspecten voornamelijk onderscheidend op vlak van doorstroming en de impact op leefbaarheid.

- Alternatief 3bis ofwel een wegtracé op de huidige N42 zorgt voor een verhoogde druk op de leefkwaliteit van de langsliggende woningen. De capaciteit van de verkeersafwikkeling thv het complex E40 is iets beperkter.

[4] Gezien het aandeel vrachtverkeer zal toenemen op in Yshoute ten gevolgde de ontsluiting steengroeve, wordt het effect matig negatief beoordeeld ipv neutraal. Plan-MER Ombouw N42 tot primaire weg – Grontmij 23/11/2015

- Alternatieven 2 en 3, die uitgaan van een nieuw tracé, hebben dan een positief effect op de leefkwaliteit van de woningen langsheen de N42 en zorgen voor een betere verkeersafwikkeling ter hoogte van de E40.

#### 6.3.2.2 Lichtengeregelde of ongelijkgrondse aansluitingspunten

Verkeerslichtengeregelde kruispunten zorgen voor een lokale filter daar waar ongelijkgrondse aansluitingen een zeer vlotte doorstroming bieden tot net voor het complex E40. Om de doorstroming bij lichtengeregelde aansluitingen te garanderen moeten afslagstroken worden voorzien voor link- en rechtsafslaand verkeer op de N42 alsook linksafslagstroken op de zijtakken. De verliestijden zijn iets groter dan bij ongelijkvloerse aansluiting.

Beide types (lichtengeregeld of ongelijkgronds) zorgen voor een beveiligde oversteekbeweging voor alle verkeer (fietsers, gemotoriseerd verkeer,…). Bij ongelijkvloerse kruisingen verloopt de doorgaande verkeersstroom op de N42 ongelijkgronds waardoor de verkeersdruk op het knooppunt daalt en bijgevolg een veiliger kruispunt overblijft. De onderlinge verschillen zijn echter zeer beperkt. Omwille van het realiseren van een uniform wegbeeld wordt eenzelfde kruispuntoplossing voor beide locaties aanbevolen.

| Conclusie |
| --- |
| De onderlinge verschillen zijn beperkt. Omwille van het realiseren van een uniform wegbeeld wordt eenzelfde kruispuntoplossing voor beide locaties aanbevolen. |

## 6.4 Evaluatie van de alternatieven op de overige milieuaspecten

### *6.4.1 Algemene effecten*

De milieu-impact als gevolg van de realisatie van nieuwe infrastructuur situeert zich op drie vlakken, namelijk:

- Gewijzigd gebruik van de weginfrastructuur
- Ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur
- Wijziging in ruimtelijke samenhang

#### 6.4.1.1 Wijziging in gebruik van de weginfrastructuur

De **daling van de verkeersdruk op het (noord-zuid gerichte) lokale wegennet** en daaraan gekoppeld de positieve invloed op het geluid- en luchtklimaat zorgt voor een verbetering van de **leefbaarheid in de woonkernen** en langs lokale wegen.

Ter hoogte van de lokale wegen die aansluiten op de N42 wordt het globaal drukker. De verkeerstoename leidt tot een toename van de geluid- en luchtemissies. Dit zorgt voornamelijk voor een impact op volgende locaties:

- **Langsheen de Molenstraat (Yshoute)** wordt een significante toename van het geluidsklimaat verwacht en wordt de geluidsnorm niet langer gerespecteerd.
- De toename aan verkeersintensiteiten op de N42 leidt tot een toename van de **geluidsimmissie** met 1 dB(A) voor de **woningen langs de N42**. De norm, die in de referentiesituatie op bijna alle plaatsen werd overschreden, blijft overschreden.
- Ter hoogte van de **woningen die het kortst bij de N42** zijn gelegen, resulteert de wijziging in verkeersintensiteiten tot een significant negatieve bijdrage van **immissies aan de luchtkwaliteit**. De luchtkwaliteitsdoelstellingen zullen op deze locaties echter ruim gerespecteerd blijven.

#### 6.4.1.2 Ruimtebeslag

De herinrichtingsmaatregelen worden deels buiten het huidige wegprofiel gerealiseerd en resulteren zo in bijkomende ruimte-inname. De impact ten aanzien van **natuur en landbouw blijft relatief beperkt** gezien de ingrepen gebundeld worden met de reeds aanwezige weginfrastructuur en gezien er langs een gedeelte van het tracé een reservatiestrook ligt die maximaal wordt ingezet. Daarnaast houdt de verbreding van het wegprofiel van de N42 de **inname in van woningen**. Ook hier is de inname sterk afhankelijk van het beschouwde planalternatief en het grootst in het wegvak E40 – Gijzenzelestraat (zie verder).

De bijkomende ruimte-inname betekent ook een bijkomende wijziging van het bodemprofiel en risico op aantasting van ongekend archeologisch materiaal, alsook een toename aan verharde oppervlakte. Hierbij worden geen aanzienlijke milieueffecten vastgesteld.

#### 6.4.1.3 Wijziging ruimtelijke samenhang

De herinrichting van de N42 heeft een invloed op de ruimtelijke samenhang van het studiegebied op diverse vlakken (ecologisch en landschappelijke structuur, wijziging in bereikbaarheid van functies, …). Hierbij kan enerzijds een barrière optreden of versnippering toenemen ten aanzien van aanwezige structuren en kunnen anderzijds bestaande relaties versterkt worden.

Door de sterke bundeling van de planingrepen met bestaande infrastructuur blijft de **impact beperkt** op de afwateringsstructuur alsook op de ecologische en landschappelijke structuur.

### *6.4.2 Onderscheidende milieueffecten*

#### 6.4.2.1 N42 op bestaand of nieuw tracé

- **Bestaand tracé**

De **woonkwaliteit** langsheen de N42 blijft bij het *behoud van het bestaande tracé* onder druk staan. Dit effect wordt versterkt door de ruimte-inname aan beide zijden van het wegtracé, de hoge verkeersintensiteiten en de toename van het geluidsniveau (de norm blijft overschreden).

Als gevolg van de verbreding van het wegprofiel bij behoud van de bestaande N42 zal de **belevingswaarde** voor de woningen langsheen de N42 significant wijzigen. Uit discipline mens blijkt dat de weg veel dichter tot de woningen komt te liggen en de verkeersintensiteiten zullen toenemen

Om de verbreding van het bestaande wegprofiel (behoud van de huidige wegas) te realiseren worden 5 - 10 woningen ingenomen en ca. 15 woonpercelen deels aangesneden. Met een verschuiving van de wegas in oostelijke richting worden de woningen (5 – 8) langsheen de oostelijke zijde van de N42 ingenomen.

- **Nieuw tracé**

*Een nieuw tracé ten oosten* leidt tot een aanzienlijke verbetering van het geluidsklimaat langsheen de N42 en ook de norm voor nieuwe wegen wordt er gerespecteerd. De impact tav de woningen langs Kwaadbeek en de achterzijde van de woningen langs de N42 is afhankelijk van de ligging van het nieuwe tracé binnen de zoekzone:

- *Indien men het wegtracé centraal in de zoekzone situeert*, evalueert men het effect op het geluidsklimaat ter hoogte van Kwaadbeek als matig negatief, de norm blijft wel gerespecteerd. Bij een centrale ligging neemt het geluidsklimaat zeer sterk toe in de achtertuinen van de woningen langs de N42 en de geluidsnormen voor een nieuwe weg worden er overschreden. **Geluidsreducerende maatregelen (bvb een geluidsscherm) aan de westzijde van het nieuwe wegtracé zijn noodzakelijk** om de impact tav de achterzijde van de woningen langs de N42 te beperken tot een verwaarloosbaar effect en er de geluidsnorm te respecteren.
- *Door het nieuwe tracé tegen de oostelijke grens van de zoekzone te situeren,* kan een positief effect op het geluidsklimaat gerealiseerd worden, zowel aan de voorzijde als de achterzijde van de woningen langs de N42 en wordt de geluidsnorm er gerespecteerd. Voor de meest nabijgelegen woningen ten oosten van de zoekzone (Kwaadbeek) leidt de ligging tegen de oostelijke grens tot een significante afname van de geluidskwaliteit en bijgevolg een afname van de leefkwaliteit. De geluidsnorm blijft er gerespecteerd.

De bijdrage van de verkeersemissies op de luchtkwaliteit is belangrijk ter hoogte van de woningen die vlakbij de N42 liggen, zoals het woonlint in het wegsegment E40-Gijzenzelestraat. De luchtkwaliteitdoelstellingen blijven echter gerespecteerd.

Bij een nieuw tracé zal de belevingswaarde vanaf de woningen langsheen de huidige N42 significant verbeteren, oa. door de significante afname van het druk verkeer. Een nieuw wegtracé zorgt wel voor een significante wijziging (afname) van de **belevingswaarde** voor de bewoners van de woningen langs de oostelijke zijde van de N42 en een bijkomende versnippering van het agrarische landschap.

Het realiseren van een nieuw tracé impliceert de inname van ca. 13ha landbouwgebied, waarvan ca. 9ha landbouwpercelen en waarbij 24 landbouwers zijn betrokken. Er worden geen landbouwbedrijfszetels of -gebouwen ingenomen. Omwille van ruimte-inname en ruimtelijke samenhang wordt aanvullend voorgesteld om het tracé van de N42 na het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat zo snel mogelijk terug te plooien naar de bestaande wegzate, weliswaar rekening houdend met verkeersveiligheid en –leefbaarheid (bereikbaarheid woningen, bochtstralen, aansluitingspunten, …)
Een nieuw tracé impliceert eveneens de inname van het kantoorgebouw ten zuiden van de E40, nabij de handelszone, wat als aanzienlijk negatief wordt beoordeeld.

**Conclusie**
De planalternatieven zijn vanuit milieuaspecten voornamelijk onderscheidend op vlak van impact wonen (leefbaarheid en inname) en impact open ruimte (inname, versnippering).

- **Planalternatief 3bis ofwel een wegtracé op de huidige N42** zorgt voor een verhoogde druk op de leefkwaliteit van de langsliggende woningen, dit zowel door de ruimte-inname als de verhoogde hinder die wordt verwacht. Echter de achterliggende open ruimte wordt gevrijwaard en er treedt geen hinder op ten aanzien van de woningen langsheen Kwaadbeek.
- **Planalternatieven 2 en 3, die uitgaan van een nieuw tracé,** impliceren de inname van landbouwgrond en open ruimte en de inname van het kantoorgebouw net ten zuiden van de E40. Deze alternatieven hebben dan weer een positief effect op de leefkwaliteit van de woningen langsheen de N42. De impact op de woningen langsheen Kwaadbeek en de achterzijde van de woningen langs de N42 is sterk afhankelijk van de exacte ligging van het tracé en eventuele (geluids)milderende maatregelen. Een positieve impact voor de woningen langs de N42 en het bewaken van de geluidsnorm thv de N42 en Kwaadbeek is mogelijk:
  - *Bij een ligging centraal in de zoekzone* wordt een geluidsscherm/gronddam ten westen van het wegtracé voorgesteld, eventueel in combinatie met een geluidsarmer wegdek.
  - *Een ligging nabij de oostelijke grens van de zoekzone* leidt tot een aanzienlijk positief effect op het geluidsklimaat aan de voorzijde van de woningen langs de N42, een matig positief effect aan de achterzijde van de woningen langs de N42 en een aanzienlijk negatief effect tov de woningen langs Kwaadbeek.

  De landschappelijke inkleding van de weg (sobere inkleding, dan wel groenbuffer) kan worden afgestemd op de geluidsmilderende maatregelen.
  Omwille van ruimte-inname en ruimtelijke samenhang wordt aanvullend voorgesteld om het tracé van de N42 na het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat zo snel mogelijk terug te plooien naar de bestaande wegzate, weliswaar rekening houdend met verkeersveiligheid en –leefbaarheid (bereikbaarheid woningen, bochtstralen, aansluitingspunten, …)

#### 6.4.2.2 Lichtengeregelde of ongelijkgrondse aansluitingspunten

Het project speelt in op de algemene conceptverbeteringen omdat de snelheid gelijkmatiger wordt (minder kruispunten), dit effect (nastreven van een harmonische verkeersstroom) kan versterkt worden indien de aansluitingspunten ongelijkgronds worden vormgegeven. Een harmonische verkeersstroom heeft een positieve impact op het geluid- en luchtklimaat. Bij lichtengeregelde kruispunten kan een harmonische verkeersstroom worden gecreëerd door het invoeren van een groene golf.

Ongelijkgrondse aansluitingen vereisen een groter ruimtebeslag dan lichtengeregelde kruispunten. De onderlinge verschillen zijn relatief beperkt en spelen voornamelijk ter hoogte van de Houtemstraat een rol. Hierbij wordt mogelijks de oprit van de autohandelaar op de zuidwestelijke hoek van het kruispunt en een deel van de tuin van de woningen gelegen op de noordoostelijke hoek ingenomen.

**Conclusie**
De vormgeving van de aansluitingspunten N42xHoutemstraat en N42xYshoute is **weinig onderscheidend** op vlak van milieu. Ongelijkgrondse aansluitingen hebben een positieve impact op de leefkwaliteit, maar vragen een grotere ruimte-inname.

## 6.5 Evaluatie van de onderzoeksvragen

Volgende onderzoeksvragen zijn relevant ikv voorliggende startnota:

- Ligging en inrichting van de carpoolparking
- Al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42
- Ligging aansluitingspunten Omgeving Gijzenzelestraat en Yshoute
- Al dan niet aansluiten van de Reigerstraat

### *6.5.1 Ligging en inrichting van de carpoolparking*

Rekening houdend met het gebruik van de huidige carpoolparking dient de ligging van de carpoolparking(s) te worden gekoppeld aan de volwaardige knooppunten om zo een vlotte uitwisseling tussen de carpoolparking, N42 en de E40 mogelijk te maken. Dit betekent dat naar mogelijkheden wordt gezocht nabij het complex met de E40 of de nabijgelegen aansluitingspunten op de N42 (knoop Mariagaard/vantegem en knoop omgeving Gijzenzelestraat). Dit leidt tot 3 mogelijkheden (varianten):

- **Variant 1** gaat uit van één carpoolparking, gekoppeld aan het eerste knooppunt ten zuiden van de E40, meer concreet een carpoolparking in de **omgeving van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat.** Deze variant kan met elk van de onderzochte alternatieven (2, 3, 3bis) gecombineerd worden.
- **Variant 2** bestaat erin te werken met **2 carpoolparkings** (één ten noorden en één ten zuiden van de E40) die gekoppeld zijn aan de meest nabije knooppunten, namelijk een carpoolparking in de omgeving van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat en in de omgeving Vantegem/Mariagaard. Deze variant kan met elk van de onderzochte alternatieven (2, 3, 3bis) gecombineerd worden.
- **In variant 3** wordt aan de zuidzijde van het op- en afrittencomplex een breed eiland gecreëerd tussen de beide rijrichtingen van de N42. Dit wil zeggen dat de rijrichting naar Zottegem op de bestaande N42 komt te liggen en de rijrichting naar de E40 en de rotonde aan de oostzijde van de kleinhandelsconcentratie wordt aangelegd. De **carpoolparking wordt (samen met de kleinhandelsactiviteiten) in dit eiland** gesitueerd en ontsloten via de N42. Deze variant is te combineren met een alternatief voor de herinrichting van de N42, tussenliggend aan de onderzochte alternatieven (2, 3, 3bis).

Carpoolen zorgt globaal voor een afname van het aantal gereden voertuigkilometers. Afhankelijk van de ligging van de carpoolparking(s) wijzigen de verkeersstromen en wordt de rotonde van het complex E40 extra belast. Zoals eerder aangegeven, is – na ombouw – het complex E40 maatgevend voor de afwikkelingscapaciteit van de N42. Bijkomende belasting van de rotonde verhoogt het maatgevend karakter van dit aansluitingspunt.

- **Varianten 1 en 2** leiden de verkeersstromen van en naar de carpoolparking(s) weg van het complex E40 waardoor op de rotonde **weinig bijkomende belasting** ontstaat. Door de grotere omrijbeweging zetten deze varianten **minder sterk in op de regionale rol** die de huidige carpoolparking reeds opneemt.
- **Variant 3** zet in op het uitbouwen van een carpoolparking met **regionale functie**. Het verkeer dat wegrijdt richting Brussel zorgt in variant 3 voor een **bijkomende belasting van de rotonde**, wat de verkeersafwikkeling negatief beïnvloedt. Dit effect kan worden ondervangen met een rechtstreekse conflictvrije verbinding naar de oprit van de E40 (met ongelijkvloerse kruising van de toekomende rijrichting van de N42 vanuit Oosterzele).

Aanvullend worden vanuit de overige milieudisciplines volgende locatie- en inrichtingsprincipes geformuleerd:

- Afstandsbuffer van minimum 100m tot woningen (50m indien carpoolparking tegen het tracé van de N42 ligt), geluidsmilderende maatregelen (bvb gronddam) indien de afstand tot woningen minder dan 100m bedraagt.
- Maximaal aansluiten op bestaande infrastructuur (N42 bestaand en nieuw tracé) en benutten restruimte (tussen bestaande en nieuwe N42, planalternatieven 2 en 3)
- Maximaal vrijwaren waardevolle ecotopen (bermen bestaande N42, populieraanplant omgeving Zwaluwstraat)
- Afstromend hemelwater opvangen in afvoergoten en het via een KWS-afscheider naar een open buffersysteem afvoeren.
- Landschappelijke inpassing door groenaanplant

**Conclusie**
Voorkeur voor varianten 1 en 2 (vermijden extra belasting complex E40 als maatgevend element in verkeersafwikkeling)

### *6.5.2 Al dan niet toekennen van een autowegstatuut aan de N42*

Het toekennen van een autowegstatuut aan de N42, impliceert dat traag landbouwverkeer (incl traag, zwaar verkeer bvb van en naar de breekcentrale OBBC) geen gebruik meer maakt van de N42 en via het lokale wegennet en parallelle (bestaande en/of nieuwe) wordt afgewikkeld. De milieu-impact situeert zich voornamelijk op vlak van mobiliteit, zowel op de N42 als het lokaal wegennet.

Het toekennen van een autowegstatuut biedt een versterking van de positieve impact van de ombouw van de N42 op vlak van verkeersveiligheid. De positieve invloed blijft echter beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, wordt vanuit het aspect verkeersveiligheid en –leefbaarheid voorgesteld om parallelwegen te voorzien (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op overige milieuaspecten (natuur, landschap, mens).

**Conclusie**
Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname, toegenomen hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid) wordt voorgesteld om **geen autowegstatuut** aan de N42 toe te kennen.

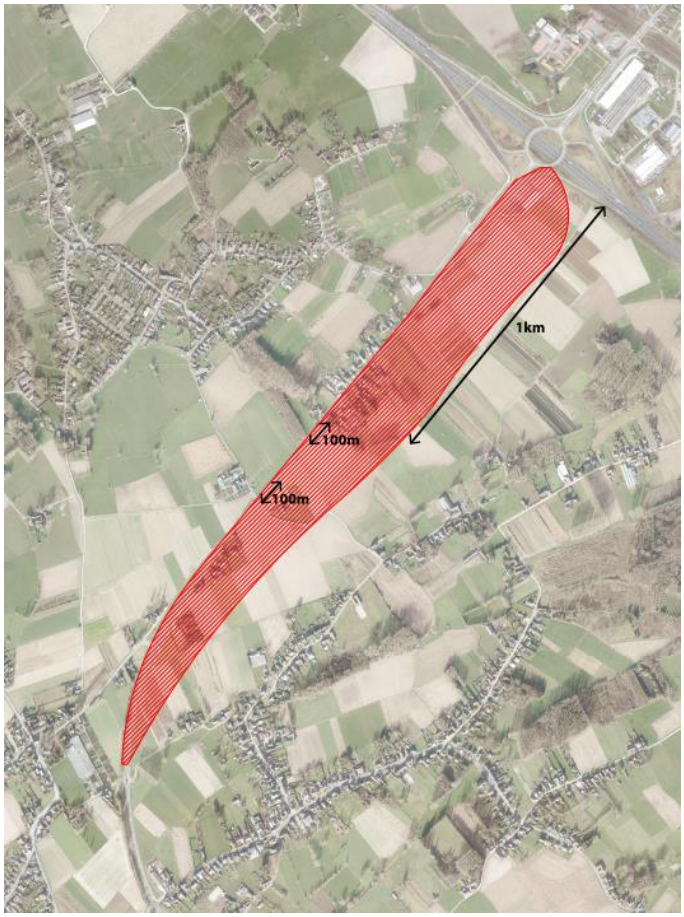
### *6.5.3 Ligging aansluitingspunten Omgeving Gijzenzelestraat en Yshoute*

- **Aansluitingspunt omgeving Gijzenzelestraat**

De ligging van het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat dient rekening te houden met de lengte van de wachtrij die zich (tijdens de ochtendspits) vanaf de rotonde aan het op- en afrittencomplex begint op te bouwen. De maximale wachtrij kan groeien tot 940 m. Het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat moet minstens op deze afstand liggen om te vermijden dat de wachtrij het volledige aansluitingscomplex aan de Gijzenzelestraat doet vastlopen (en ook de lokale uitwisseling van verkeer onmogelijk maakt). Dit betekent dat het aansluitingscomplex ten zuiden het

aanwezige woonlint moet worden ingeplant. Om een vlotte ontsluiting voor Gijzenzele te realiseren wordt voorgesteld het aansluitingspunt in de omgeving van de Gijzenzelestraat te voorzien.

Om enerzijds interferentie met de weefbewegingen van het complex E40 te vermijden en om anderzijds de ruimte-inname, de impact op leefkwaliteit en ruimtelijke samenhang te beperken wordt voorgesteld om het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat ten zuiden van het woonlint langsheen de N42 te voorzien, iets te noorden van de huidige aansluiting van de Gijzenzelestraat. Op deze manier kan ruimte-inname van woningen en de aanwezige bunker vermeden worden.




**Conclusie**
Er wordt voorgesteld om het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat ten zuiden van het woonlint langsheen de N42 te voorzien, in de directe omgeving van de huidige aansluiting van de Gijzenzelestraat.

- **Aansluitingspunt Yshoute**

Het knooppunt Yshoute heeft een meervoudige functie: het draineert verkeer vanuit Sint-Lievens-Houtem en Balegem naar de N42, staat in voor de ontsluiting van de omliggende economische activiteiten (steengroeve en breekcentrale) en heeft een verbindende rol voor de oost-west relatie Balegem – Sint-Lievens Houtem voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer.

- *Verzamelende en ontsluitende functie naar de N42 voor Sint-Lievens-Houtem en Balegem*
  Indien de aansluiting meer naar het zuiden zou worden opgeschoven (bv in de omgeving van Parksken / Leegbracht of in de omgeving van Berg) zou dit aan de westzijde een (vanuit verkeersleefbaarheid en –veiligheid) ongunstige verschuiving teweeg brengen naar de N465a of Berg (ipv Yshoute).
  - Bij een verschuiving van het aansluitingspunt naar het lichtengeregeld kruispunt thv Parksken kan verwacht worden dat het gedeelte van de N465a ten zuiden van de Molenstraat-Yshoute een hogere verkeersbelasting zal kennen (ipv Yshoute, waar een toename van ca. 200 tot 250 pae wordt verwacht in de spitsuren). Dit resulteert in een negatieve impact tav het woonlint langsheen dit segment van de N465a (ca. 35 woningen).

- Berg is als lokale weg III niet uitgerust om de verwachte verkeersstroom van en naar de N42 op te vangen. Deze weg heeft een erg smal profiel en de woningen staan er tot dicht tegen de weg.
- Voor het verkeer afkomstig van de oostzijde van de N42 zou het knooppunt Yshoute een minder belangrijke ontsluitingsfunctie vervullen (omdat er geen vlotte verzamel- en ontsluitingsroute) is.

Het verschuiven van de aansluiting in noordelijke richting ondergraaft dan weer de ontsluitingsfunctie in zuidelijke richting.

- *Ontsluitende functie naar de N42 voor economische activiteiten*
  Het aansluitingspunt staat in voor de ontsluiting van zowel de steengroeve als de breekcentrale van en naar de N42. Een zuidelijkere ligging betekent dat de parallelweg richting de breekcentrale verlengd moet worden. Anderzijds biedt een zuidelijkere ligging de mogelijkheid om de steengroeve vlotter te ontsluiten (ontsluiting steengroeve – parallelweg – aansluitingspunt ipv steengroeve – parallelweg – N465a – Yshoute – aansluitingspunt). Rekening houdend met een verkeersgeneratie van de steengroeve van gemiddeld 20 vrachtwagenbewegingen per uur (bron: plan-MER Balegro Oosterzele, augustus 2015), resulteert dit in een gunstig effect op de verkeersleefbaarheid en –veiligheid voornamelijk voor de woningen langs de N465a. Maar dit gunstige effect weegt niet op tegen een mogelijk hogere verkeersbelasting bij een ligging van het aansluitingspunt thv Paksken (zie hoger).
  Het verschuiven van de aansluiting in noordelijke richting zorgt voor een slechtere ontsluiting van de steengroeve.

- *Verbindende functie*
  Een verschuiving van het aansluitingspunt betekent dat de oost-west relatie tussen Balegem en Sint-Lievens Houtem een omrijfactor krijgt. Anderzijds kan de omrijfactor voor de verbinding Balegem – Leegbracht/Parksken gereduceerd worden.
  Het verschuiven van de aansluiting in noordelijke richting bemoeilijkt beide oost-west relaties.

Een zuidelijkere ligging van het aansluitingspunt in de omgeving Leegbracht wordt enkel ondersteund vanuit het aspect ruimtelijke samenhang. Ook biedt een zuidelijkere ligging een gunstig effect op het geluidsklimaat voor de woningen langsheen de N465a (daling aantal vrachtwagenbewegingen op de N465a). Dit gunstige effect moet echter sterk genuanceerd worden:

- Het effect weegt niet op tegen de impact van een hogere verkeersbelasting bij een ligging van het aansluitingspunt thv Paksken.
- Het effect is echter geringer dan de bijkomende impact thv Berg en kan ook gerealiseerd worden via andere maatregelen (zie hieronder).

Vanuit de overige milieueffecten wordt ofwel geen onderscheidend effect verwacht ofwel is de milieu-impact negatiever. Zo zal het significant negatieve effect dat werd vastgesteld op de geluidsimmissie te Yshoute zal zich in dit scenario logischerwijs verplaatsen naar Berg.

**Conclusie**
Een noordelijke verschuiving bemoeilijkt niet alleen de ontsluiting in zuidelijke richting, maar ook de oost-west relaties en de ontsluiting van de steengroeve. Omwille van deze redenen is een noordelijke verschuiving niet wenselijk.
Een zuidelijke verschuiving biedt voordelen voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken. Deze voordelen wegen niet op tegenover de nadelen (vnl de ontsluitingsfunctie voor Balegem en Sint-Lievens Houtem en hiermee samenhangend de verkeersveiligheid en –leefbaarheid op omliggende lokale wegen). Bovendien kunnen

de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken ook met bijkomende maatregelen verbeterd worden (cf. aanbevelingen) in combinatie met een aansluitingspunt in de omgeving van Yshoute. Het omgekeerde is niet het geval.
Op basis van bovenstaande argumenten wordt een aansluitingspunt in de directe omgeving van Yshoute voorgesteld, met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken.

Bij een aansluitingspunt in de omgeving van Yshoute kan de ontsluiting van de steengroeve op twee manieren verlopen:

- Mogelijkheid 1: steengroeve – bestaande parallelweg – N465a – Yshoute – aansluitingspunt (als vertrekbasis in voorliggend plan-MER)
- Mogelijkheid 2 steengroeve – bestaande + nieuwe parallelweg – aanslutingspunt (aanbeveling uit de discipline mobiliteit)

Het plan-MER Balegro (augustus 2015) geeft aan dat het transport van en naar de steengroeve (zowel het huidige als de toekomstige transport) gemiddeld bestaat uit 20 vrachtwagenbewegingen per uur. Op een afstand van 10m tot 25m van de weg betekent dit een geluidsbelasting van respectievelijk 62 en 57 dB(A), uitgedrukt in $L_{aeq,\ 1h}$. De geluidsbelasting van de N42 (na omvorming) en op korte afstand van de N42 zal hoger zijn dan de geluidsbelasting afkomstig van het verkeer van en naar de steengroeve. Het verkeer op de N42 zal met andere woorden de dominante geluidsbron zijn en het geluidsklimaat bepalen. Dit is zeker het geval voor het geluidsklimaat thv de parallelweg. Het geluidsklimaat langsheen de N465a kan echter versterkt worden door beide types verkeer. Dit resulteert in een matig negatief effect thv de N465a.

### *6.5.4 Al dan niet aansluiten van de Reigerstraat*

Door het aansluiten van de Reigerstraat verbetert de ontsluiting van de woonconcentratie Anker naar het hoofdwegennet (tov een ombouw van de N42 zonder aansluitingspunt aan de Reigerstraat). Het aansluiten van de Reigerstraat zorgt echter voor meer verkeer in de kern van Oosterzele en de Korte Ambachtstraat, de Reigerstraat (enkel in de avondspits) en Windekouter (enkel in ochtendspits). In de Korte Ambachtstraat (waarin een school ligt) zorgt dit ervoor dat de significant positieve impact op vlak van verkeersleefbaarheid wordt omgezet in een matig negatieve impact. De verkeersintensiteiten in de Oude Wettersesteenweg zijn dan weer lager dan indien er geen aansluiting wordt voorzien (en de kern van Oosterzele wordt ontsloten via het knooppunt aan de Gijzenzelestraat).

De verschuiving in verkeersintensiteiten laat zich eveneens voelen in een wijziging van het geluidsklimaat. In de Korte Ambachtstraat zorgt de verkeerstoename voor een significante toename van het geluidsniveau en wordt de geluidsnorm overschreden. In de Reigerstraat is de toename matig, de norm blijft er gerespecteerd. In de Oude Wettersesteenweg is de impact matig positief. De wijziging in verkeersintensiteit in de Windekouter leidt niet tot een wijziging in het geluidsklimaat. Een aansluitingscomplex ter hoogte van de Reigersstraat impliceert eveneens bijkomende ruimte-inname, voornamelijk landbouwgrond.

**Conclusie**
Een aansluiting van de Reigerstraat is niet strikt noodzakelijk vanuit de evaluatie van de bereikbaarheid van de verschillende functies in het studiegebied. Indien een aansluiting wordt gerealiseerd, verbetert dit de bereikbaarheid van Anker naar het hoger wegennet, maar dient volgende overweging in acht te worden genomen: een volwaardige aansluiting ter hoogte van de Reigerstraat zorgt voor een belangrijke negatieve invloed op de verkeersdruk en leefbaarheid in de kern van Oosterzele (Korte Ambachtstraat) en de schoolomgeving.

## 6.6 Conclusies interdisciplinaire afweging alternatieven

Algemeen

**Alternatieven 2, 3 en 3bis** hebben de potentie om te zorgen voor een betere verkeersafwikkeling tussen de E40 en de N42 en een sterke verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42. Dit past binnen het gewenst functioneren op macro- en mesoniveau.
Alternatief 1 is hier niet toe in staat en kan dus niet worden weerhouden.

Om optimaal te functioneren moeten wel volgende **optimalisaties** doorgevoerd worden:

- Filedetectie op de noordelijke tak van de kruising Mariagaard (op ca. 250m van het kruispunt)
- Taperaansluiting op de afrit van de E40, komende uit de richting Gent (reeds uitgevoerd)
- Ligging aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat op voldoende afstand van het complex met de E40 (ca. 1km)

De ombouw van de N42 en de daarmee gepaard gaande grotere scheiding van verschillende verkeerstypes en –gebruikers, leidt tot een aanzienlijk **betere doorstroming, betere verkeersafwikkeling, hogere verkeersveiligheid en een grote toename van verkeersintensiteiten** op de N42 en een betere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40xN42. De ombouw van de N42 oefent eveneens een positieve invloed uit op het gebruik van het secundaire en lokale wegennet. Door de ombouw van de N42 vervullen de secundaire wegen N9 en N46 immers sterker hun rol als regionale verzamel- en ontsluitingswegen. De daling van de verkeersdruk op het lokale wegennet zorgt voor een **verbetering van de leefbaarheid in de woonkernen en langs (noord-zuid gerichte) lokale wegen**. Ter hoogte van de lokale wegen die aansluiten op de N42 wordt het globaal drukker, maar dit vormt geen knelpunt.

De **bereikbaarheid** van de stedelijke gebieden, hoofddorpen, woonkernen en economische activiteiten naar het hoger wegennet verbetert aanzienlijk. Uitzondering is de woonconcentratie Anker, waar de bereikbaarheid naar het hoger wegennet matig afneemt. De bereikbaarheid tussen de kernen wijzigt eveneens. Er worden minder, maar beveiligde oversteekpunten voorzien. De individuele bereikbaarheid van activiteiten langs de N42 wordt gegarandeerd door een ontsluiting via het lokale wegennet en ventwegen waar nodig.

Aanpassingen complex E40

De ombouw van de N42 zorgt eveneens voor **een toename van verkeer op de E40**.
De aanpassingen van het complex E40 tot een **4-taks rotonde** betekent een optimalisatie van de verkeersveiligheid en biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt. Een nog ingrijpendere ombouw (bv klaverblad thv op- en afrittencomplex) zou niet tot een gevoelige bijkomende verschuiving van verkeer leiden.
De alternatieven 2 en 3 zorgen voor een iets betere verkeersafwikkeling ter hoogte van de E40. Het onderlinge verschil tussen de alternatieven 2, 3 (betere spreiding van de 4 takken) en 3bis (behoud bestaande aantakking N42) is echter zeer beperkt en niet onderscheidend voor de globale evaluatie. De verkeersafwikkeling aan het op- en afrittencomplex (oplossend vermogen filevorming op afritten E40) en de daarmee samenhangende verkeersveiligheidsrisico's vormen het belangrijkste aandachtspunt.

Bestaand of nieuw tracé

- **Een wegtracé op de huidige N42** zorgt voor een verhoogde druk op de leefkwaliteit van de langsliggende woningen, dit zowel door de ruimte-inname als de verhoogde hinder die wordt verwacht. Echter de achterliggende open ruimte wordt gevrijwaard en er treedt geen hinder op ten aanzien van de woningen langsheen Kwaadbeek.

- **Een nieuw tracé** impliceert de inname van landbouwgrond en open ruimte en de inname van het kantoorgebouw net ten zuiden van de E40. Deze alternatieven hebben dan weer een positief effect op de leefkwaliteit van de woningen langsheen de N42. De impact op de woningen langsheen Kwaadbeek en de achterzijde van de woningen langs de N42 is sterk afhankelijk van de exacte ligging van het tracé en eventuele (geluids)milderende maatregelen. Een positieve impact voor de woningen langs de N42 en het bewaken van de geluidsnorm thv de N42 en Kwaadbeek is mogelijk:
  - *Bij een ligging centraal in de zoekzone* wordt een geluidsscherm/gronddam ten westen van het wegtracé voorgesteld, eventueel in combinatie met een geluidsarmer wegdek.
  - *Een ligging nabij de oostelijke grens van de zoekzone* leidt tot een aanzienlijk positief effect op het geluidsklimaat aan de voorzijde van de woningen langs de N42, een matig positief effect aan de achterzijde van de woningen langs de N42 en een aanzienlijk negatief effect tov de woningen langs Kwaadbeek.

De landschappelijke inkleding van de weg (sobere inkleding, dan wel groenbuffer) kan worden afgestemd op de geluidsmilderende maatregelen.
Omwille van ruimte-inname en ruimtelijke samenhang wordt aanvullend voorgesteld om het tracé van de N42 na het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat zo snel mogelijk terug te plooien naar de bestaande wegzate, weliswaar rekening houdend met verkeersveiligheid en –leefbaarheid (bereikbaarheid woningen, bochtstralen, aansluitingspunten, …)

<u>Lichtengeregelde of ongelijkgrondse aansluitingspunten</u>
De onderlinge verschillen tussen ongelijkgrondse kruisingen of lichtengeregelde kruispunten zijn beperkt. Omwille van het realiseren van een uniform wegbeeld wordt eenzelfde kruispuntoplossing voor beide locaties aanbevolen. Ongelijkgrondse aansluitingen hebben een positieve impact op de leefkwaliteit, maar vragen een grotere ruimte-inname.

<u>Autowegstatuut of niet</u>
Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname, toegenomen hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid) wordt voorgesteld om **geen autowegstatuut** aan de N42 toe te kennen.

<u>Aansluitingspunt Gijzenzelestraat</u>
Er wordt voorgesteld om het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat ten zuiden van het woonlint langsheen de N42 te voorzien, in de directe omgeving van de huidige aansluiting van de Gijzenzelestraat.

<u>Carpoolparking</u>
Carpoolen zorgt globaal voor een afname van het aantal gereden voertuigkilometers. Afhankelijk van de ligging van de carpoolparking(s) wijzigen de verkeersstromen en wordt de rotonde van het complex E40 extra belast. Zoals eerder aangegeven, is – na ombouw – het complex E40 maatgevend voor de afwikkelingscapaciteit van de N42. Bijkomende belasting van de rotonde verhoogt het maatgevend karakter van dit aansluitingspunt.

- **Varianten 1 en 2** leiden de verkeersstromen van en naar de carpoolparking(s) weg van het complex E40 waardoor op de rotonde **weinig bijkomende belasting** ontstaat. Door de grotere omrijbeweging zetten deze varianten **minder sterk in op de regionale rol** die de huidige carpoolparking reeds opneemt.
- **Variant 3** zet in op het uitbouwen van een carpoolparking met **regionale functie**. Het verkeer dat wegrijdt richting Brussel zorgt in variant 3 voor een **bijkomende belasting van de rotonde**, wat de verkeersafwikkeling negatief beïnvloedt. Dit effect kan worden ondervangen met een rechtstreekse conflictvrije verbinding naar de oprit van de E40 (met ongelijkvloerse kruising van de toekomende rijrichting van de N42 vanuit Oosterzele).

Aansluitingspunt Yshoute

Er wordt een aansluitingspunt in de directe omgeving van Yshoute voorgesteld, met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken.

Al dan niet aansluiten Reigerstraat

Een aansluiting van de Reigerstraat is niet strikt noodzakelijk vanuit de evaluatie van de bereikbaarheid van de verschillende functies in het studiegebied.

## 6.7 Overzicht van milderende maatregelen en aanbevelingen

In bijlage 5 is een overzicht opgenomen van de milderende maatregelen en aanbevelingen die in het plan-MER werden geformuleerd om negatieve milieueffecten te beperken en positieve milieueffecten te versterken.

Onderstaande lijst geeft een overzicht van de milderende maatregelen en aanbevelingen relevant in het kader van voorliggende startnota.

**Inrichtingsmaatregelen N42**

- Voorzien van 2 uitvoegende rijstroken (taperaansluiting) op de afrit E40, komende vanuit Gent zodat de rijweg richting Zottegem met 2 rijstroken blijft doorlopen.
- *Geluidsmilderende maatregelen:*
  - *Absorberend geluidsscherm/gronddam aan de westzijde van de (nieuwe) N42 indien in het wegvak E40-Gijzenzelestraat een nieuw wegtracé centraal in de zoekzone wordt gerealiseerd.*
  - *Geluidsarm wegdek thv de Molenstraat (Yshoute)*
  - *Geluidsarm wegdek thv de Reigerstraat*
  - *Geluidsarm wegdek thv de N42, in het bijzonder thv woningen en thv Ettingebos, vallei van de Molenbeek-Gondebeek en Cotthembos*
- Benutten van potenties tot herstel van natuurverbindingen:
  - Hoogopgaand groen als hop-over thv Hooimeersbeekvallei
  - Hoogopgaand groen als hop-over tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en Klokfonteinbeek
- Weginrichting gericht op:
  - Kwalitatieve inrichting van kunstwerken, aangepast kleur- en materiaalgebruik
  - Kwalitatieve inrichting van restruimtes
  - Landschappelijke weginkleding met begeleidend groen thv de relictzones
  - Maximaal behoud van het open kouterlandschap en grote open ruimtes door sobere weginrichting langsheen het overige traject.
  - Wegverlichting beperken waar mogelijk, cfr. lichtvisie
  - Natuurvriendelijke inrichting van bermen, langsgrachten, restruimtes

- Alternatief 3bis: overwegen om af te wijken van de bestaande as van de N42 in het wegsegment E40 – Gijzenzelestraat naar een meer oostelijke ligging (leefkwaliteit westelijke woningen).

**Inrichtingsmaatregelen aansluitingspunten en oversteken**

- Realiseren van een uniform wegbeeld met eenzelfde kruispuntoplossing voor de aansluitingspunten N42xHoutemstraat en N42xYshoute
- Voorzien van afslagstroken voor links- en rechtsafslaand verkeer op de N42 en linksafslaand verkeer op de zijtakken daar waar lichtengeregelde kruispunten worden voorzien
- Ongelijkvloerse fietsoversteek ter hoogte van Parksken

**Inrichtingsmaatregelen lokaal wegennet**

- *Aangepaste inrichting Gijzenzelestraat tussen Gijzenzele en N42: verbreding rijweg of aanleg uitwijkstroken en (al dan niet vrijliggende) fietspaden*
- Weginrichting afstemmen op fietsverkeer op as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat in Oosterzele
- Aanpassen bovenlokale functionele fietsroute Oosterzele – Gijzenzele – Mariagaard/Vantegem via Wulgenstraat – Kerkstraat ipv via Oude Wettersesteenweg en ventweg door uitbouw autoluwe fietsroute via Wulgenstraat – Kerkstraat – Sint-Bavoplein – Schoolstraat.
- Overwegen alternatieve ontsluiting steengroeve waarbij de parallelweg richting Yshoute verder wordt doorgetrokken tot aan het aansluitingspunt Yshoute (ipv. via de N465a).

# 7 Voorkeursalternatief

## 7.1 Uitgangspunten

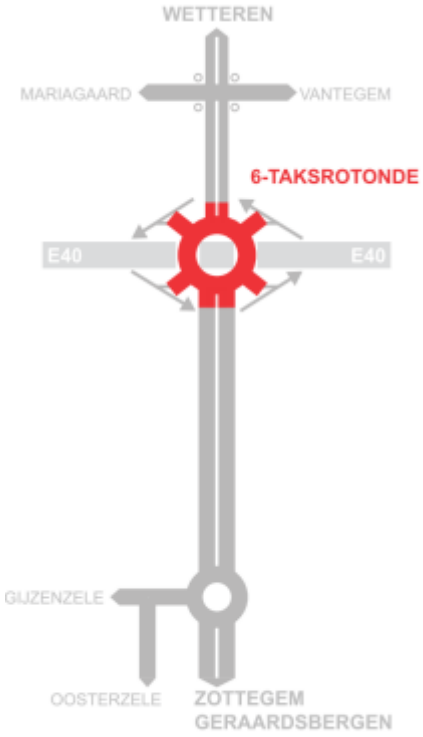
In de startnota wordt de focus gelegd op het wegwerken van de belangrijkste knelpunten en dit binnen een afzienbare tijd en in relatie tot de beschikbare budgetten. De belangrijkste knelpunten zijn:

- de filevorming op de E40;
- de doorstroming richting Zottegem op het eerste stuk van de N42
- het verhogen van de verkeersveiligheid.

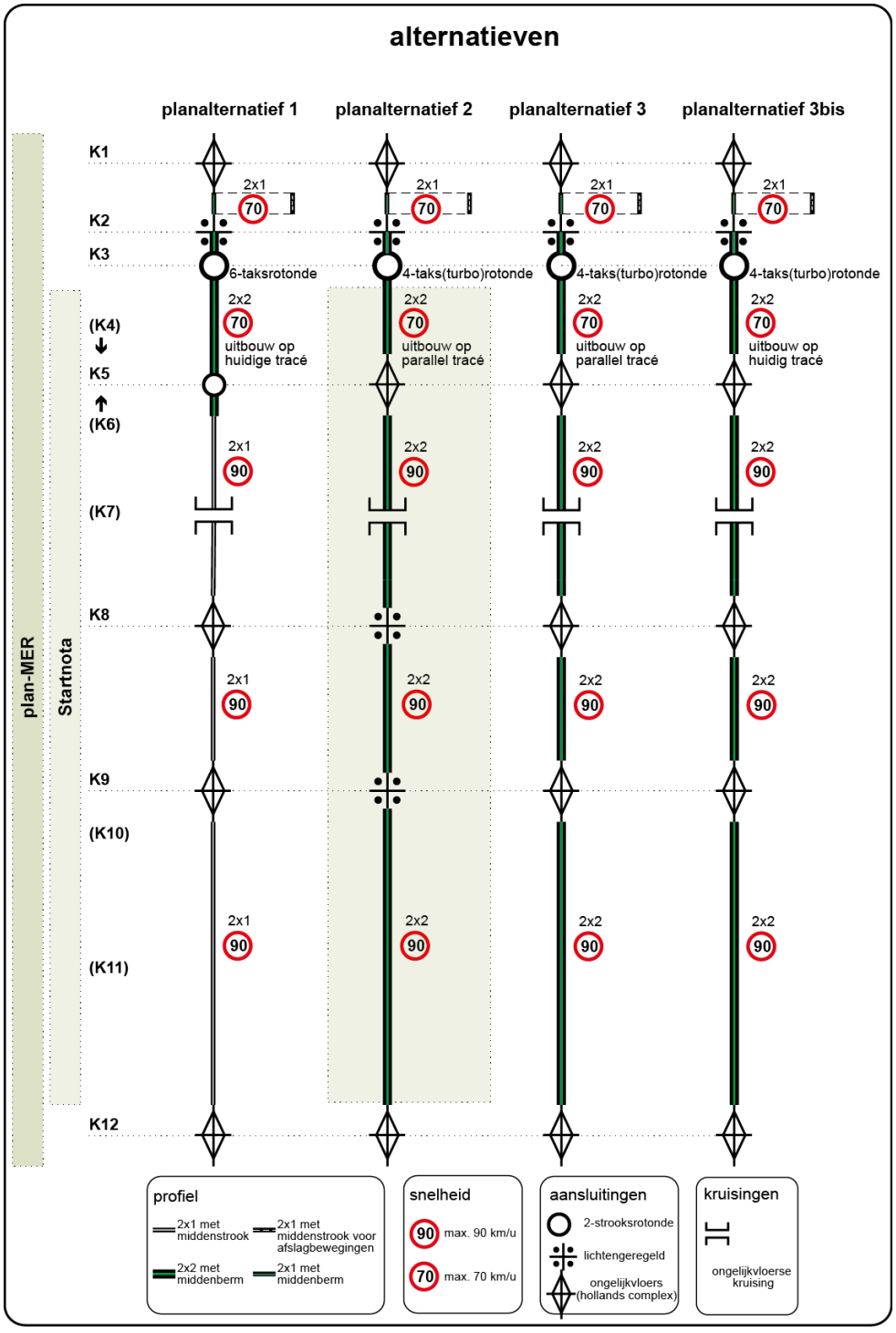
Er wordt daarom geopteerd om de ombouw van de N42 tot primaire weg in eerste fase te richten op het deel ten zuiden van de E40, meer bepaald **het segment tussen het complex met de E40 en de N46** (excl. deze aansluitingspunten). Het segment tussen de E40 en de N9 wordt dus niet verder meegenomen in deze startnota.

Ook het **complex met de E40** wordt niet meegenomen. Deze beslissing wordt genomen vanuit de volgende overwegingen:

- De ombouw van de N42 en het complex zal voor een toename van het verkeer op **de E40** zorgen. De capaciteit van de E40 wordt in dat geval maatgevend. Een aanpassing van dit complex moet dus in samenhang bekeken worden met (een aanpassing van) de E40, zoniet wordt het probleem verschoven naar de E40.
- De aanpassingen van het complex E40 tot een 4-taks rotonde betekent een optimalisatie van de verkeersveiligheid en biedt bijkomende capaciteit maar ook deze is beperkt. Ook na een aanpassing tot een 4-taks rotonde met bypasses blijft het complex (en de capaciteit op de E40) maatgevend.
- De aanpassing van het complex is erg duur en momenteel zijn daar geen budgetten voor beschikbaar. Daarenboven werd vrij recent een nieuw kantoorgebouw gerealiseerd naast de Krëfel, die de ombouw van het complex hypothekeert. Dit betekent dat dit mee onteigend zou moeten worden en de kostprijs aanzienlijk doet stijgen.
- De verkeersafwikkeling aan het op- en afrittencomplex (oplossend vermogen filevorming op afritten E40) en de daarmee samenhangende verkeersveiligheidsrisico's vormen het belangrijkste aandachtspunt. Door het doorvoeren van de voorgestelde optimalisatie, met name het voorzien van 2 rijstroken met een taperaansluiting op de afrit komende van Gent, staat er globaal genomen, geen wachtrij meer tot op de E40.



Dit betekent dus concreet dat de bestaande 6-taksrotonde het uitgangspunt blijft op korte tot middellange termijn. Dit blijft dus de maatgevende factor voor de regionale verschuiving van de verkeersstromen naar de N42 en de toename van het verkeer op de E40. De N42 is in staat om een grote hoeveelheid sluipverkeer, dat momenteel van het onderliggend wegennet gebruik maakt, naar zich toe te trekken. De verzadigingsgraad van de 6-taksrotonde en de E40 (tussen Wetteren en Gent) zal de verschuiving naar de N42 plafonneren. De effectieve verschuivingen zullen dus minder hoog liggen dan doorgerekend voor de alternatieven 2, 3 en 3bis, gezien deze rekening hielden met de ombouw naar een 4-taksrotonde, die in verhouding tot de huidige situatie, bijkomende capaciteit biedt.




Figuur 7-1 Voorkeursalternatief Startnota versus alternatieven Plan-MER

## 7.2 Onderbouwing voorkeursalternatief

### *7.2.1 Bestaand of nieuw tracé*

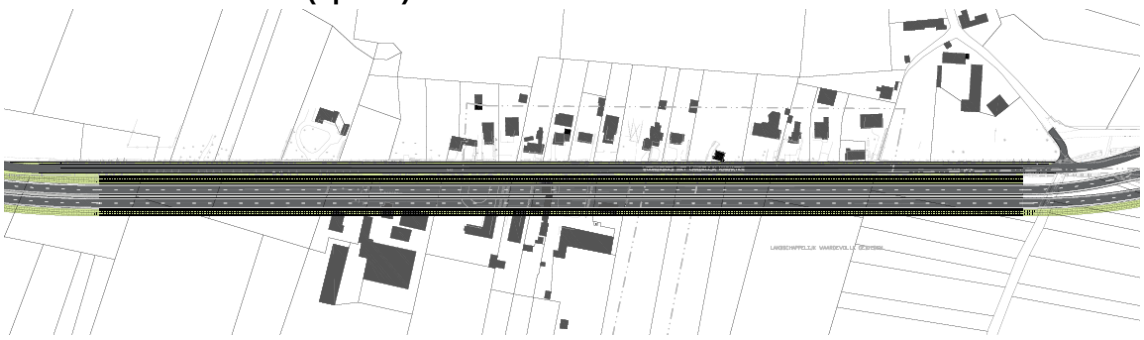
**Afweging**
In eerste instantie wordt het ombouwen naar een 2x2 van **het bestaande tracé** overwogen. Dit heeft immers het grote voordeel dat er geen bijkomende open ruimte moet aangesneden worden. Een 2x2 profiel, met aansluitend een ventweg voor de ontsluiting van de te behouden woningen, is niet inpasbaar binnen de bestaande rooilijnen. Onteigeningen zijn hier onvermijdelijk. Er werden verschillende scenario's onderzocht om het aantal onteigeningen maximaal te beperken (behoud bestaande vermoedelijke rooilijn, behoud bestaande as van de weg, …). Een overzicht van de diverse opties die werden afgewogen is opgenomen in bijlage 1. Gezien er minder woningen gelegen zijn aan de zuidoostzijde, is een inname langs deze zijde een betere optie. Uiteindelijk bleek een voorstel waarbij de rooilijn aan de noordwestzijde behouden wordt, de best mogelijke optie. In dat geval dienen een 6-tal woningen onteigend te worden met een geraamde onteigeningskost van 1,7 miljoen euro. De woningen zullen tijdens de aanlegfase relatief veel hinder ondervinden door lawaai, trillingen, alsook naar ontsluitbaarheid toe. Ook het doorgaande verkeer zal hinder ondervinden (vertraagd verkeer, omleiding, …). De hinder tijdens de aanlegfase is wel van tijdelijk aard.

In tweede instantie werd het **verleggen van het tracé** verder onderzocht. Daarbij blijft de bestaande aantakking op de 6-taksrotonde het uitgangspunt. Daarna wordt het tracé ter hoogte van de Schoolstraat afgebogen in zuidoostelijke richting, maar zo dicht mogelijk bij de woningen langs de N42. Vanuit de mobiliteitstoets en het planMER wordt gesteld het knooppunt met de Gijzenzelestraat op voldoende afstand te leggen van het complex met de E40 (ca. 1 km), dit om te vermijden dat wachtrijen tot voorbij de weefzone van dit knooppunt reiken. Gezien in de berekeningen gewerkt werd met een 4-taksrotonde, is het wenselijk om het knooppunt met de Gijzenzelestraat minstens op 1 km te houden. Dit betekent dat het aantakkingspunt op de N42 zeker voorbij deze afstand dient te liggen.

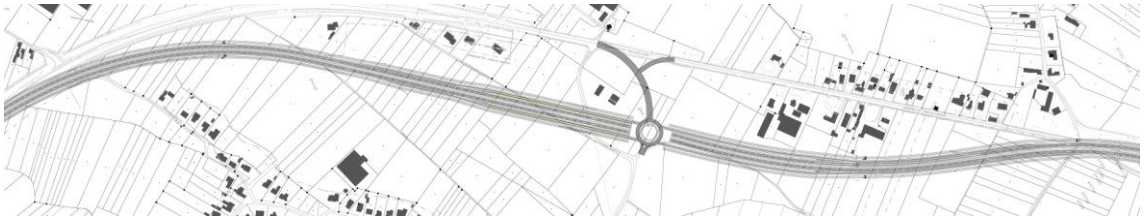
- Indien we het aantakkingspunt op de bestaande N42 verleggen tot aan Kwaadbeek, ontstaat een relatief grote spie van restgronden nabij deze knoop. Vanuit het planMER werd ook gesteld om zo snel mogelijk terug te plooien naar de bestaande wegzate.
- Daarom werd het aantakkingspunt gezocht tussen de Gijzenzelestraat en de drie verderop gelegen woningen. Dit had echter als consequentie dat de ontsluiting van deze woningen, momenteel gericht op de N42, zou moeten omgedraaid worden, zodat zij naar achter ontsluiten, wat niet evident is.
- Er werd daarom uiteindelijk voorgesteld om de weg achter deze woningen verder door te trekken om daarna zo snel mogelijk (rekening houdend met de benodigde bochtstralen, …) terug aan te takken op de N42. Om de woonkwaliteit van deze woningen te bewaken zijn ook hier allicht maatregelen wenselijk. In de omgeving van het aantakkingspunt dient daarvoor één woning onteigend te worden. De totale onteigeningskost, met de woning en de landbouwgronden, wordt daarmee geraamd op 577 139 euro (optie 10).

Bijkomend wordt opgemerkt dat het aanleggen van een nieuwe weg achter de woningen, betekent dat de hinder (geluid, trillingen, …) voor deze woningen tijdens de aanlegfase kan beperkt worden. Ze blijven steeds makkelijk ontsluitbaar. Het doorgaande verkeer ondervindt eveneens relatief weinig hinder. Het kan via het bestaande tracé blijven verlopen, tot de nieuwe weg klaar is.

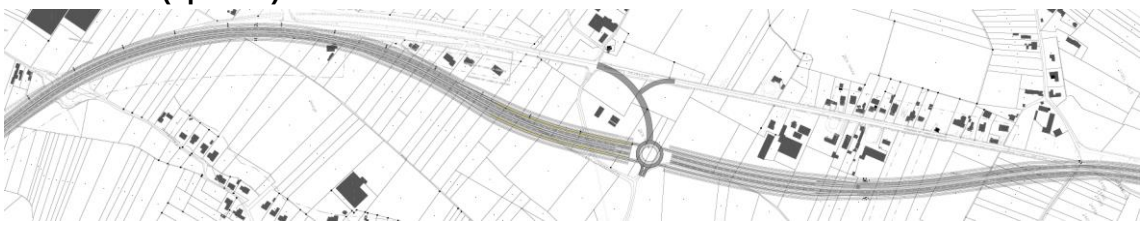
**Behoud bestaand tracé (optie 6)**



**Nieuw tracé (optie 9)**



**Nieuw tracé (optie 10)**



Figuur 7-2 Weerhouden varianten 6, 9 en 10.

Onderstaande tabel bespreekt de afweging van de drie weerhouden varianten.

| | | Bestaand tracé (optie 6) | Nieuw tracé (optie 9) | Nieuw tracé (optie10) |
|---|---|---|---|---|
| **Woningen** | Langsliggende woningen ten noorden<br>(15-tal), | • De woningen blijven vlakbij de N42 liggen, zij het wel langs een ventweg parallel aan de N42.<br>• Door de inrichting als primaire II zullen de intensiteiten nog toenemen. Dit betekent een verhoogde druk op deze woningen (ruimte-inname voor geluidsscherm /berm en ventweg, geluidshinder, emissies, …). De druk op de woonkwaliteit neemt nog toe. | • De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde.<br>• De nieuwe N42 bevindt zich achter de tuinen van de zuidelijke woningen. | Idem 9 |
| | Langsliggende woningen ten zuiden (8-tal) | • Deze woningen kunnen niet behouden worden. (zie onteigeningen)<br>• Ook de woningen tussen Gijzenzelestraat en Kwaadbeek (4 ten zuiden en 1 ten noorden) kunnen niet kunnen behouden blijven. | • De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen. Significante verbetering van de woonkwaliteit en belevingswaarde.<br>• Voor de woningen aan de zuidzijde zijn geluidschermen nodig langs de nieuwe weg om de geluidsnorm te respecteren. Deze palen aan de tuinen van deze woningen.<br>(N42 kan niet in uitgraving uitgevoerd worden: niet mogelijk ifv aansluiting op bestaand net, op bestaande inriit, bochtzichtbaarheid, …) | Idem 9 |
| | Woningen Kwaadbeek | • Geen impact | • De geluidsnorm blijft gerespecteerd (geluidsmodelleringen ikv planMER tonen dit aan) | Idem 9 |
| | Woningen verderop langs N42 richting aantakking Oude Wettersesteenweg | • Ter hoogte van de woningen dient een ventweg aan de zuidzijde van de N42 te worden voorzien, die deze woningen ontsluit naar het knooppunt Gijzenzele. Hierdoor dient ergens een asverschuiving van de N42 doorgevoerd, gezien de ventweg ter hoogte van de woningen richting autostrade aan de noordzijde zou liggen. | • De woningen zullen gelegen zijn langs een ventweg (voormalige N42) die enkel instaat voor de ontsluiting van de woningen.<br>• De nieuwe N42 bevindt zich op ongeveer 5-10m achter de tuinen van deze woningen. Mogelijks zijn geluidsmilderende maatregelen hier nodig. | • Idem 9<br>• De nieuwe N42 bevindt zich wel vlak achter de tuinen van deze woningen, waardoor geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van deze tuinen nodig zijn. |

| | | Bestaand tracé (optie 6) | Nieuw tracé (optie 9) | Nieuw tracé (optie10) |
|---|---|---|---|---|
| **Landbouw** | Versnippering landbouwpercelen | Geen bijkomende versnippering | Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer **180m** tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé. | Er ontstaan 'restpercelen' over een lengte van ongeveer **140m** tussen het bestaande tracé en het nieuwe tracé. |
| | Bewerkbaarheid van de gronden | Weinig impact | De percelen zijn, volgens het kadaster, in deze omgeving overwegend lang en smal. Het tracé ligt dwars op de langste kant van de percelen zodat relatief veel percelen worden doorsneden. Uit de luchtfoto kan afgeleid worden dat meerdere percelen wel samen, in een groter blok bewerkt worden. Deze percelen blijven makkelijk bewerkbaar. Voor bepaalde restpercelen lijkt een herschikking/verkaveling aangewezen.<br>In het stuk tegenaan Kwaadbeek gaat het om erg kleine 'restsnippers'. Een herbestemming voor deze percelen lijkt aangewezen (bv. in functie van buffering) | Idem 9 maar de erg kleine restpercelen tegenaan Kwaadbeek worden vermeden. |
| | Bereikbaarheid percelen | Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en nieuwe ventweg voor de woningen gelegen aan de noordzijde. | Percelen blijven bereikbaar via onderliggend wegennet en de bestaande N42 die ventweg wordt. | Idem 9 |
| **Landschap** | Landschappelijke inpassing/versnippering | De weg wordt breder maar doorsnijdt het landschap op dezelfde locatie als op heden. Geen bijkomende versnippering. | De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom best zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting, geluidsmilderende maatregelen, ….<br>Dit tracé heeft de grootste ruimte-inname en impact op de ruimtelijke samenhang meer dan optie 10. | De weg zorgt voor een bijkomende versnippering van het landschap. De landschappelijke impact wordt daarom zo minimaal mogelijk gehouden. Extra aandacht voor landschappelijke inpassing van de kunstwerken, verlichting, …. |

| | | Bestaand tracé (optie 6) | Nieuw tracé (optie 9) | Nieuw tracé (optie10) |
|---|---|---|---|---|
| **Kostprijs** | Onteigenen woningen | Onteigening van meerdere woningen onvermijdelijk (min. **8 + 4** aan de zuidzijde van de bestaande N42 en 1 ten noorden tussen Gijzenzelestraat en Kwaadbeek)<br>3.250.000 euro | **Geen** woningen | **Eén** woning (waar het nieuwe tracé terug aantakt op het bestaande tracé)<br>250.000 euro |
| | Onteigeningen landbouwgronden | 34150 m² AG: 170.765 euro<br>13290 m² LWAG: 53.168 euro | 71225 m² AG: 356.125 euro<br>17000m² LWAG: 68.364 euro | 51755 m² AG: 258.775 euro<br>17000 m² LWAG: 68.364 euro |
| | Totale kostprijs | 3.473.933 euro<br>(kostprijs vermoedelijk hoger gezien handelszaken) Te bespreken | 424.489 euro | 577.139 euro |
| **Minder hinder tijdens aanlegfase** | Doorgaand verkeer | Het doorgaande verkeer zal hinder ondervinden, het dient plaatselijk omgelegd of over tijdelijke ventwegen gestuurd te worden. | Het doorgaande verkeer kan zijn huidige traject blijven volgen tot de nieuwe weg klaar is. | Idem 9 |
| | Langsliggende woningen ten noorden<br>(15-tal), | Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaai, moeilijke ontsluiting, …) is wel tijdelijk. | Gezien hier geopteerd wordt voor een nieuw tracé achter de bestaande woningen, kan de hinder beperkt worden. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar. | Idem 9 |
| | Langsliggende woningen ten zuiden (7-tal) | Deze woningen blijven niet behouden | Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaai, …) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé). | Idem 9 |
| | Woningen verderop langs N42 | Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaai, moeilijke ontsluiting, …) is wel tijdelijk. | Tijdens de aanlegfase is hinder voor de woningen onvermijdelijk. Deze hinder (lawaai, …) is wel tijdelijk en is op enige afstand. De woningen blijven tijdens de werken makkelijk ontsluitbaar (via bestaande tracé). | Idem 9 |

| | | **Bestaand tracé (optie 6)** | **Nieuw tracé (optie 9)** | **Nieuw tracé (optie10)** |
|---|---|---|---|---|
| **Verkeers-technisch** | Verkeersveiligheid | Minst bochtige tracé en dus een hoge leesbaarheid. In geval woningen tussen Kwaadbeek en Gijzenzele toch moeten gespaard blijven, dan grote uitwijking, negatief voor ontwerp N42 (niet haalbaar eigenlijk) | Beperkt bochtiger tracé. | Meest bochtige tracé en dus minder 'leesbaar', maar technisch wel nog aanvaardbaar conform ontwerprichtlijnen voor 90 km/u. |
| | Carpoolparking | • Zal bereikt worden via de Gijzenzelestraat<br>• Ruimtelijk minder duidelijk afgelijnd, goede landschappelijke inpassing aangewezen<br>• Alle verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42, gelegen aan de voorzijde van de woningen die richting E40 liggen. | • Kan bereikt worden via bestaande N42 die ventweg wordt.<br>• Carpoolparking ruimtelijk duidelijk afgelijnd tussen oude en nieuwe tracé<br>• Het verkeer van en naar de carpoolparking zorgt voor een bijkomende belasting op de N42 die passeert langs de tuinen van de zuideljk gelegen woningen (richting E40) | Idem 9 |

**Keuze GBC**
De GBC opteert enerzijds vanuit de leefkwaliteit van de woningen langs de N42 en Kwaadbeek, anderzijds vanuit financiële overwegingen en de aspecten die spelen tijdens de werken, om de N42 te verleggen naar een **nieuw tracé** (**optie 10**), nabij de tuinen van de woningen langs de N42. Daarbij dient één woning te worden onteigend. Dit tussen de Schoolstraat en de Oude Wettersesteenweg. Op die manier ontstaat een logische situatie voor de woningen langs de N42, die via het oude tracé bereikbaar blijven, en worden geen onnodige restruimtes gecreëerd. Door het nemen van milderende maatregelen (geluidschermen/gronddam) kan de verkeersleefbaarheid gewaarborgd worden aan de westzijde van de N42.

### *7.2.2 Vormgeving knooppunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat*

In het planMER werden twee inrichtingsalternatieven onderzocht: een gelijkvloerse aansluiting als tweestrooksrotonde met fietsonderdoorgang of een ongelijkvloerse oplossing met een gelijkvloerse rotonde voor de uitwisseling van het verkeer en als keerpunt. Uit de berekeningen van de mobiliteitstoets bleek dat een gelijkvloerse oplossing met een tweestrooksrotonde niet genoeg capaciteit biedt en dus niet kan weerhouden worden.

Er wordt hier een **ongelijkgrondse oplossing** voorzien, waarbij de N42 in tunnel gaat.

### *7.2.3 Ligging aansluitingspunt Gijzenzelestraat*

Er wordt vanuit het planMER en de mobiliteitstoets aanbevolen om het aansluitingspunt met de Gijzenzelestraat ten zuiden van het woonlint langsheen de N42 te voorzien, in de directe omgeving van de huidige aansluiting van de Gijzenzelestraat en dit op voldoende afstand van het complex met de E40 (ca. 1 km), dit om te vermijden dat wachtrijen tot voorbij de weefzone van dit knooppunt reiken. Gezien in de berekeningen gewerkt werd met een 4-taksrotonde en in het voorkeursalternatief de 6-taksrotonde behouden blijft, is het wenselijk om het knooppunt met de Gijzenzelestraat minstens op 1 km te houden.

De aansluiting met de Gijzenzelestraat wordt in de **directe omgeving van de huidige aansluiting** voorzien.

### *7.2.4 Wegvak Gijzenzelestraat - N46*

Er werd voor dit wegvak een 2x1-profiel en een 2x2-profiel afgewogen. Uit de mobiliteitstoets bleek dat een 2x1 profiel onvoldoende capaciteit biedt op wegvakniveau. Deze oplossing kan dus niet weerhouden worden.

De N42 krijgt in het wegvak tussen de Gijzenzelestraat en de N46 een **2x2-profiel**. Dit betekent een **uniform profiel** voor gans de N42 ten zuiden van de E40.

### *7.2.5 Lichtengeregelde of ongelijkgrondse aansluitingspunten ter hoogte van de Houtemstraat en Yshoute*

De onderlinge verschillen tussen ongelijkgrondse kruisingen of lichtengeregelde kruispunten zijn beperkt. Omwille van het realiseren van een uniform wegbeeld wordt eenzelfde kruispuntoplossing voor beide locaties aanbevolen vanuit het planMER.

- Ongelijkgrondse aansluitingen hebben een positieve impact op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid, garanderen een zeer vlotte doorstroming, maar vragen een grotere ruimte-inname en bieden geen mogelijkheden tot een lokale filterwerking.
- Verkeerslichtengeregelde kruispunten zorgen voor een lokale filter richting het complex E40. Om de doorstroming bij lichtengeregelde aansluitingen te garanderen moeten afslagstroken worden voorzien voor link- en rechtsafslaand verkeer op de N42 alsook linksafslagstroken op de zijtakken. De verliestijden zijn iets groter dan bij ongelijkvloerse aansluiting.

De **bestaande lichtengeregelde kruispunten** blijven behouden en worden waar nodig geoptimaliseerd, gezien het verschil met ongelijkgrondse oplossingen beperkt is, een grotere ruimte-inname vereist is en de kostprijs hoger ligt. Bovendien blijft het complex thv. de E40 maatgevend, waardoor de vlottere doorstroming richting dit complex uiteindelijk weinig meerwaarde biedt. De meerkosten van een ongelijkgrondse oplossing staan dan ook niet in verhouding tot de beperkte meerwaarde.
Een aangepast lichtengeregeld kruispunt heeft het bijkomend voordeel dat dit op korte termijn realiseerbaar is.

### *7.2.6 Ligging aansluitingspunt Yshoute*

Er wordt vanuit het planMER een aansluitingspunt in de directe omgeving van Yshoute voorgesteld, met aandacht voor de ontsluiting van de steengroeve en de oost-west relatie Balegem – Leegbracht/Parksken.

De aansluiting met Yshoute wordt in de directe omgeving van de huidige aansluiting voorzien.

### *7.2.7 Al dan niet aansluiten Reigerstraat*

**Afweging**
Een aansluiting van de Reigerstraat is niet strikt noodzakelijk vanuit de evaluatie van de bereikbaarheid van de verschillende functies in het studiegebied. Dit heeft immers een positieve impact op de omgeving van de Korte Ambachtstraat en de schoolomgeving. Het wel aansluiten van de Reigerstraat zorgt dan weer voor een verbeterde bereikbaarheid van Anker naar het hogere wegennet.

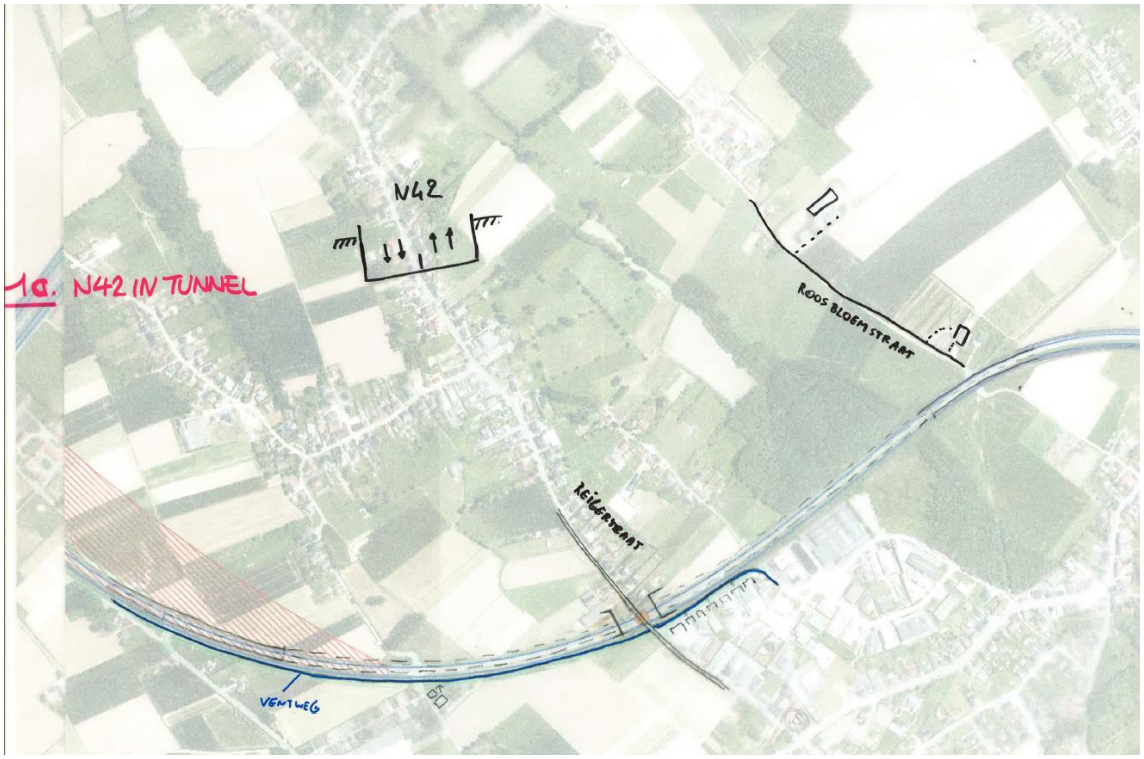
Volgende alternatieven worden tov elkaar afgewogen:

1a’ Lichtengeregeld kruispunt: N42 op 0 en Reigerstraat op 0 (KT)
1a” Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer: N42 op -1 en Reigerstraat op 0 (LT)

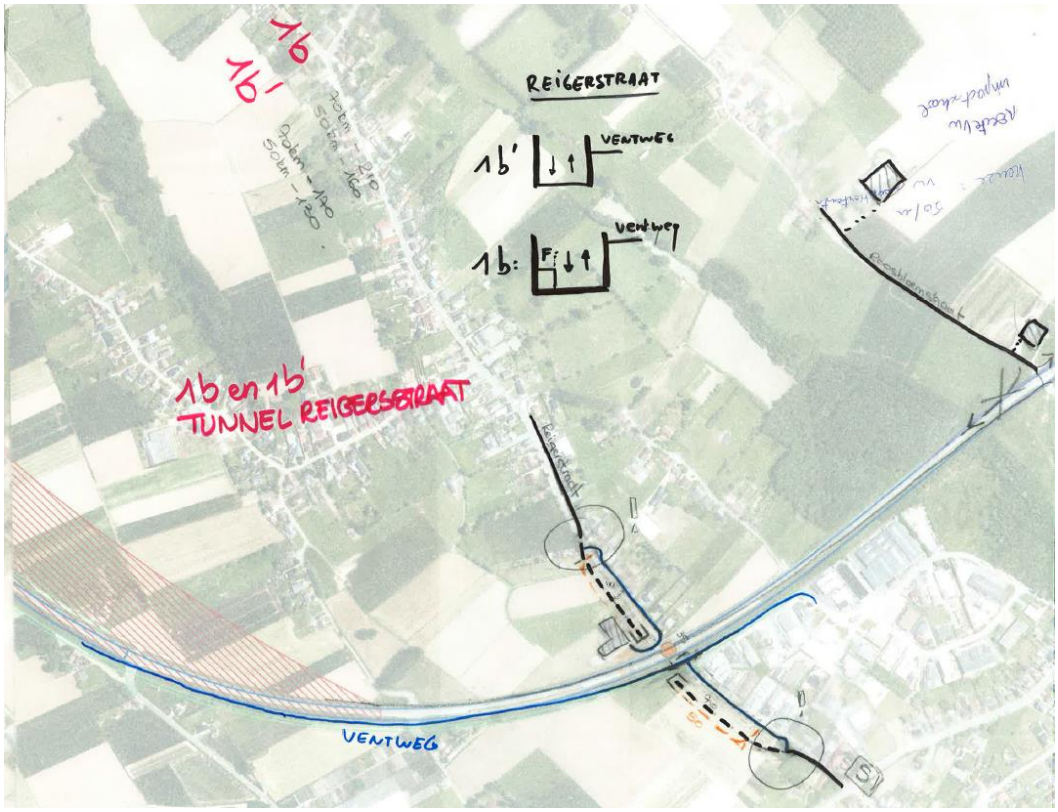
1b Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer: N42 op 0 en Reigerstraat op -1
1b’ Ongelijkgrondse kruising, enkel voor auto en fietsers: N42 op 0 en Reigerstraat op -1

1c Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers thv Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat
1c’ Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers thv Kwaadbeek + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat
1c” Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsers tussen Kwaadbeek en Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat
1c”’ Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsrs thv Nieuwstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat

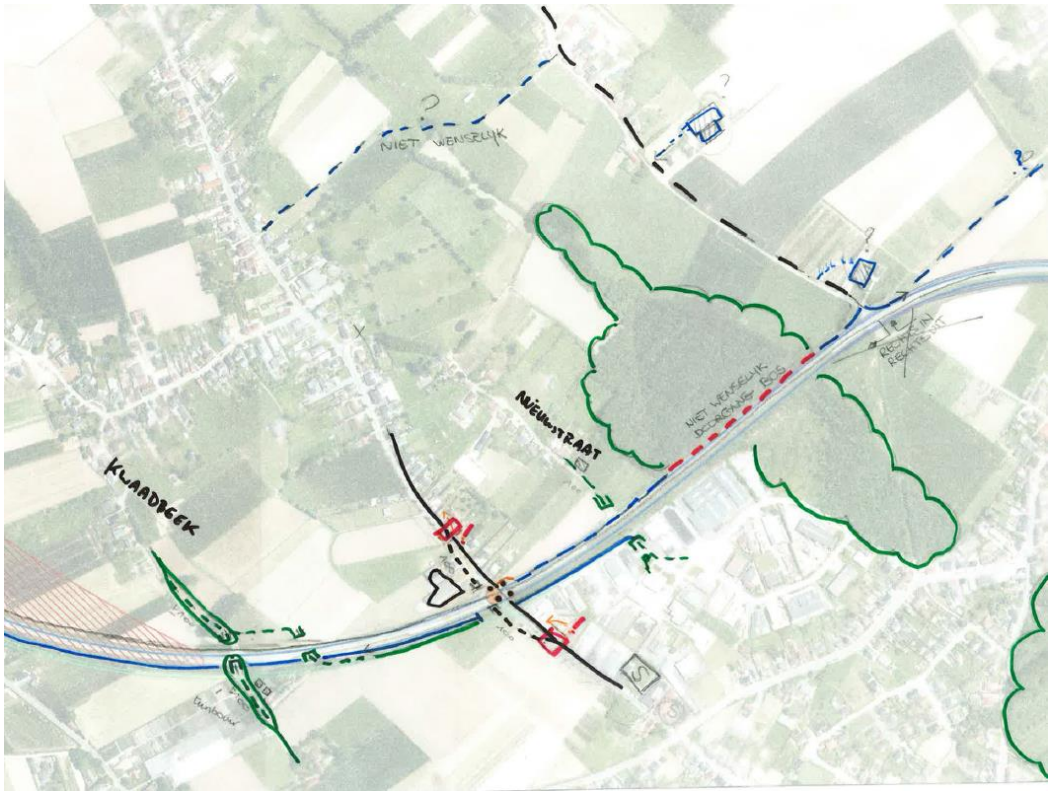
Figuur 7-3 Variant 1a' – lichtengeregeld kruispunt KT




Figuur 7-4 Variant 1a" – N42 in tunnel LT




Figuur 7-5 Variant 1b – 1b' – Reigerstraat in tunnel




Figuur 7-6 Variant 1c – fietstunnel thv Reigerstraat

Onderstaande tabel bespreekt de afweging van de verschillende varianten.

| | Alternatieven | Toetsing aan de doelstellingen | | | Milieu & ruimte | Technisch & financieel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Macroniveau (regionale ontsluiting) | Mesoniveau (lokale ontsluiting en verbinding) | Microniveau (individuele ontsluiting) | | |
| 1a’ | Lichtengeregeld kruispunt<br>- N42 op 0<br>- Reigerstraat op 0<br><br>Bv. N60 x Beer, N60 x Krekelstraat<br>N42 (primaire weg II: ongelijkgrondse kruising niet noodzakelijk) | Veilige doorstroming op de N42. Een VRI heeft een minder vlotte doorstroming op de N42<br>Echter gezien reeds VRI voor Houtemstraat X N42, heeft deze VRI weinig impact op doorstroming<br>Dit zorgt voor toeritdosering naar E40 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein, voor alle verkeer<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle verkeer<br>• Aandachtspunt: ontsluiting toekomstig lokaal bedrijventerrein naar N42 niet via het lichtengeregeld kruispunt<br>• Fietsverkeer (27 fietsers tijdens spits) kan veilig oversteken in de lichtenregeling (cfr. voorbeelden) | • Geen impact op de ontsluiting van de woningen, bedrijven in de Reigerstraat en Roosbloemstraat | • Abiotiek: geen bijkomende innames/vergraving<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit: verkeer thv. schoolomgeving blijft gelijk<br>N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit,<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: geen bijkomende inname | • |

| | Alternatieven | Toetsing aan de doelstellingen | | | Milieu & ruimte | Technisch & financieel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1a'' | Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer<br>- N42 op -1;<br>- Reigerstraat op 0<br><br>Kenmerken:<br>• VH: 5,1m<br>• 90km/u<br><br>Vb<br>N60, Eke (ontwerp)<br>N44, Aalter (uitgevoerd) | Vlotte en veilige doorstroming op de N42 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein voor alle verkeer (via parallelweg richting aansluitingspunt Gijzenzele)<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle verkeer: geen omrijfactor, geen hoogteverschillen voor langzaam verkeer, hoog rijcomfort<br>• Aandachtspunt: kruising Reigerstraat x parallelweg (fietsverkeer x vrachtverkeer lokaal bedrijventerrein) | • Geen impact op de ontsluiting van de woningen en bedrijven in de Reigerstraat<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat: ontsluiting via parallelweg naar aansluiting Houtemstraat | • Abiotiek: lokaal sterkere vergraving, meer afvoer hemelwater (minder infiltratie)<br>• Natuur: aandacht voor verdroging agv bemaling<br>• Leefkwaliteit: 50% minder verkeer in de schoolomgeving<br>lokale positieve impact op geluid (N42 in sleuf/tunnel),<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: geen bijkomende inname (mits 'technische' oplossing, geen taluds) | • Techniek: ondergrond ongekend, mogelijke problemen?<br>• Hinder: onderbreking Reigerstraat +/- 1 jaar<br>• Kostprijs: 12 miljoen € |

| | Alternatieven | Toetsing aan de doelstellingen | | | Milieu & ruimte | Technisch & financieel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1b | Ongelijkgrondse kruising voor alle verkeer<br>- N42 op 0;<br>- Reigerstraat op -1<br><br>Kenmerken:<br>• VH: 4,6m<br>• 70 of 50 km/u | Vlotte en veilige doorstroming op de N42 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein voor alle verkeer (via parallelweg richting aansluitingspunt Gijzenzele), met uitzondering voor zwaar verkeer van en naar Anker. Zwaar verkeer vanaf de ventweg richting Anker en omgekeerd kan tunnel niet in/uitrijden -> te scherpe bochten, en dient om te rijden via Houtemstraat, want ook Gijzenzelestraat richting Anker is afgesloten voor zwaar verkeer, met uitzondering van openbaar vervoer en landbouwvoertuigen)<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle verkeer (hoog rijcomfort: omrijfactor verwaarloosbaar, hoogteverschil voor langzaam verkeer wordt beperkt door verhoogde uitvoering fietspad)<br>• Geen conflict fietsers met parallelweg | • Ontsluiting van de woningen langs de Reigerstraat via bestaande tracé dat kort moet aansluiten aan begin tunnel ( moeilijke bediening zwaar verkeer zoals vuilniskar, leveringen, ….)<br>• Oplossing nodig voor ontsluiting bedrijf in Reigerstraat (vlakbij N42)<br>• Alternatief met 70km/u: woning in Reigerstraat (noordzijde) kan zeer moeilijk ontsluiten en/of wordt getroffen)<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat | • Abiotiek: bijkomende innames en vergraving zeer lokaal en beperkt, bijkomende afvoer hemelwater zeer beperkt<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit: 50% minder verkeer in de schoolomgeving,<br>N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit,<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: bijkomende inname landbouwgrond, inname bijgebouwen bedrijf Reigerstraat, inname zone toekomstig lokaal bedrijventerrein en inname woning (bij 70km/u) | • Techniek: deze tunnel is minder diep dan oplossing 1a,<br>rekening houden met de nabijgelegen woningen in de Reigerstraat (kant Korte Ambachtstraat kan de tunnel verder van de bestaande bebouwing voorzien worden)<br>• Kostprijs: 6 miljoen € |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | (fietsverkeer x vrachtverkeer lokaal bedrijventerrein)<br>• Aandachtspunt: rijcomfort en verkeersveiligheid voor zwaar verkeer op de as Reigerstraat – Korte Ambachtstraat omwille van krappe bochten thv. aansluiting tunnel met bestaande rijweg. | | | |
| 1b' | Ongelijkgrondse kruising, enkel voor auto en fietsverkeer<br>- N42 op 0;<br>- Reigerstraat op -1<br><br>Kenmerken:<br>• VH: 3,5m<br>• 70 of 50 km/u | Vlotte en veilige doorstroming op de N42 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein, uitgezonderd voor zwaar verkeer (ALLE zwaar verkeer van en naar Anker via Houtemstraat naar N42, zie 1b)<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle verkeer (hoog rijcomfort: omrijfactor verwaarloosbaar), uitgezonderd voor alle zwaar verkeer <u>en openbaar vervoer</u> (zwaar verkeer via Houtemstraat N42 kruisen, want ook Gijzenzelestraat richting Anker is afgesloten voor zwaar verkeer, met uitzondering van | • Ontsluiting van de woningen langs de Reigerstraat via bestaande tracé dat kort moet aansluiten aan begin tunnel ( moeilijke bediening zwaar verkeer zoals vuilniskar, leveringen, ….)<br>• Oplossing nodig voor ontsluiting bedrijf in Reigerstraat (vlakbij N42)<br>• Alternatief met 70km/u: woning in Reigerstraat (noordzijde) kan zeer moeilijk ontsluiten<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat | • Abiotiek: bijkomende innames en vergraving zeer lokaal en beperkter dan 1b, bijkomende afvoer hemelwater zeer beperkt<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit: 50% minder verkeer in de schoolomgeving,<br>N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: bijkomende inname landbouwgrond, inname bijgebouwen bedrijf Reigersstraat, inname zone toekomstig lokaal bedrijventerrein | • Techniek: deze tunnel is minder diep dan oplossing 1b,<br>rekening houden met de nabijgelegen woningen in de Reigerstraat (kant Korte Ambachtstraat kan de tunnel verder van de bestaande bebouwing voorzien worden)<br>• Kostprijs: 5 miljoen € |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | openbaar vervoer en landbouwvoertuigen)<br>• Geen conflict fietsers met parallelweg (fietsverkeer x vracht-verkeer lokaal bedrij-venterrein)<br>• Aandachtspunt: om-rijfactor voor zwaar verkeer naar Houtem-straat -> belasting omliggend lokaal we-gennet<br>• Aandachtspunt: ver-leggen van het traject van lijn 46 is nodig. | | | |

| | Alternatieven | Toetsing aan de doelstellingen | | | Milieu & ruimte | Technisch & financieel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1c | Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsverkeer thv Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat<br><br>Kenmerken:<br>• VH: 2,7m | Vlotte en veilige doorstroming op de N42 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein, voor alle verkeer<br>• Vlotte (hoog rijcomfort: omrijfactor verwaarloosbaar, hoogteverschil voor langzaam verkeer beperkt) en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle verkeer<br>• Aandachtspunt: verkeersveilige fietsoversteken in Reigerstraat voor en na tunnel (fietspad bij voorkeur aan noordzijde), weliswaar vnl lokaal verkeer op deze O-W verbinding)<br>• Aandachtspunt: ontsluiting toekomstig lokaal bedrijventerrein naar N42 niet via het lichtengeregeld kruispunt<br>• Vermijden fietsverkeer in de lichtenregeling dmv vlotte, toegankelijke fietstunnel met minimale omrijfactor | • Geen impact op de ontsluiting van de woningen in de Reigerstraat<br>• Oplossing nodig voor ontsluiting bedrijf in Reigerstraat (vlakbij N42)<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat | • Abiotiek: bijkomende innames/vergraving zeer lokaal en beperkter dan in 1b en 1b', bijkomende afvoer hemelwater zeer beperkt<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit:<br>impact verkeer thv. schoolomgeving blijft gelijk<br>N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit,<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: bijkomende inname landbouwgrond, inname bijgebouwen bedrijf, inname zone toekomstig lokaal bedrijventerrein | • Techniek: deze tunnel is minder diep dan voorgaande, rekening houden met de nabijgelegen woningen in de Reigerstraat (kant Korte Ambachtstraat kan de tunnel verder van de bestaande bebouwing voorzien worden)<br>• Kostprijs: 3 miljoen € |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1c’<br><br><br><br>1c” | Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsverkeer thv Kwaadbeek + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat<br><br>Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsverkeer tussen Kwaadbeek en Reigerstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat<br><br>Kenmerken van 1c’ en 1c”:<br>• VH: 2,7m | Vlotte en veilige doorstroming op de N42 | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein, voor alle gemotoriseerd verkeer<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle gemotoriseerd verkeer<br>• Veilige ontsluiting Anker en veilige verbinding Anker – Oosterzele voor fietsverkeer<br>• Geen vlotte ontsluiting en verbinding vanuit Anker voor fietsverkeer (hoge omrijfactor, > 750m). Gevaar voor fietsverkeer in de lichtenregeling<br>• 1c”: daling rijcomfort omwille van de scherpe hoeken thv tunnel | • Geen impact op de ontsluiting van de woningen en bedrijven in de Reigerstraat<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat<br>• Oplossing nodig voor ontsluiting woningen in Kwaadbeek (bij 1c’) | • Abiotiek: bijkomende vergraving zeer lokaal en beperkt, bijkomende afvoer hemelwater zeer beperkt<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit: N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit, impact verkeer thv. schoolomgeving blijft gelijk<br>• Landschap: geen verstoring<br>• Ruimte-inname: bijkomende inname landbouwgrond, inname zone toekomstig lokaal bedrijventerrein | • Techniek: tunnel met beperkte diepte, rekening houden met de woningen langs Kwaadbeek<br>• Kostprijs: 3 miljoen € |
| 1c’” | Ongelijkgrondse kruising, enkel voor fietsverkeer thv Nieuwstraat + gelijkgrondse lichtengeregelde kruising voor gemotoriseerd verkeer N42xReigerstraat<br><br>Kenmerken:<br>• VH: 2,7m | Veilige doorstroming op de N42. Een lichtengeregeld kruispunt heeft een minder vlotte doorstroming Echter gezien reeds VRI voor Houtemstraat X N42, heeft deze VRI weinig impact op doorstroming | • Vlotte en veilige ontsluiting Anker, Oosterzele, lokaal bedrijventerrein, voor alle gemotoriseerd verkeer<br>• Vlotte en veilige verbinding Anker-Oosterzele voor alle gemotoriseerd verkeer<br>• Een veilige ontsluiting en verbinding vanuit | • Geen impact op de ontsluiting van de woningen en bedrijven in de Reigerstraat<br>• Oplossing nodig voor tuinbouwbedrijven in Roosbloemstraat | • Abiotiek: bijkomende vergraving zeer lokaal en beperkt, bijkomende afvoer hemelwater zeer beperkt<br>• Natuur: /<br>• Leefkwaliteit: N42 blijft bepalend voor leefkwaliteit, impact verkeer thv. schoolomgeving blijft gelijk<br>• Landschap: geen verstoring | • Techniek: tunnel met beperkte diepte<br>• 3 miljoen € |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Andere kruispunten blijven VRI. Dit zorgt voor toeritdosering naar E40 | Anker voor fietsverkeer (fietsroute door lokaal bedrijventerrein)<br>• Geen vlotte ontsluiting en verbinding vanuit Anker voor fietsverkeer (omrijfactor, > 500m). Gevaar voor fietsverkeer in de lichtenregeling | | • Ruimte-inname: bijkomende inname landbouwgrond, inname thv lokaal bedrijventerrein (?) | |

Er wordt geopteerd om (op **korte tot middellange termijn**) de **bestaande lichtengeregelde kruispunten** te behouden en waar nodig te **optimaliseren** (variant 1a').
Op **lange termijn** wordt een **ongelijkgrondse oplossing** (variant 1a") gerealiseerd waarbij de **N42 in tunnel** wordt aangelegd. Dit scenario zal in het RUP opgenomen worden.

### *7.2.8 Autowegstatuut of niet*

Het toekennen van een autowegstatuut aan de N42, impliceert dat traag landbouwverkeer geen gebruik meer maakt van de N42 en via het lokale wegennet en parallelle (bestaande en/of nieuwe) wordt afgewikkeld.

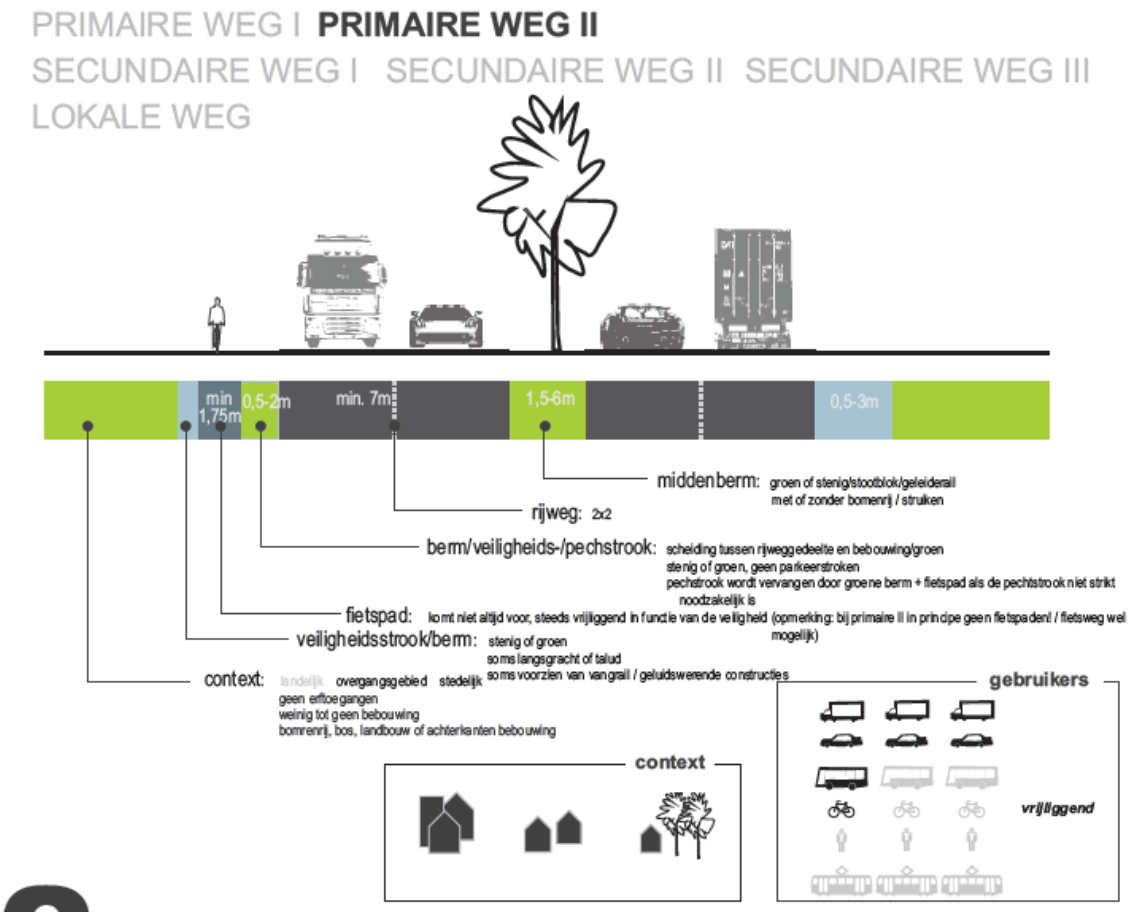
Het toekennen van een autowegstatuut komt voornamelijk de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming ten goede. De positieve invloed blijft echter beperkt in verhouding tot de negatieve impact die gerealiseerd wordt op het lokaal wegennet. Indien een autowegstatuut aan de N42 wordt toegekend, dienen parallelwegen voorzien te worden (specifiek voor landbouwverkeer) langsheen de N42. Het bijkomend ruimtebeslag van deze parallelwegen heeft echter een negatieve impact op natuur, landschap, mens.

Rekening houdend met de negatieve impact van het toekennen van een autowegstatuut (ruimte-inname voor parallelwegen, toegenomen hinder op de lokale wegen) in verhouding tot de meerwaarde op vlak van mobiliteit (verkeersveiligheid) wordt voorgesteld om geen autowegstatuut aan de N42 toe te kennen.

Een **autoweg met statuut autoweg** is exclusief gericht op gemotoriseerd verkeer en gericht op snelle, zo conflictvrij mogelijke verbindingen naar het hogere wegennet. Landbouwverkeer en fietsers/voetgangers zijn niet toegelaten. Dit type heeft dan ook de categorisering van **primaire weg type I.**
Er is steeds een fysieke scheiding tussen de beide rijrichtingen.

Op een **primaire weg type II[5],** zonder autowegstatuut, kan een fietspad voorkomen dat deel uit maakt van een BFF. De verzamelfunctie primeert op de verbindende functie. De kruispunten zijn meestal niet uitgevoerd als knooppunt of ongelijkvloers, maar vaak als lichtengeregeld kruispunt of rotonde. De afstanden tussen kruispunten zijn korter dan autoweg type I.
Er komen geen erftoegangsfuncties voor.
Dit wegtype is in principe niet verlicht, tenzij op specifieke secties en conflictpunten.

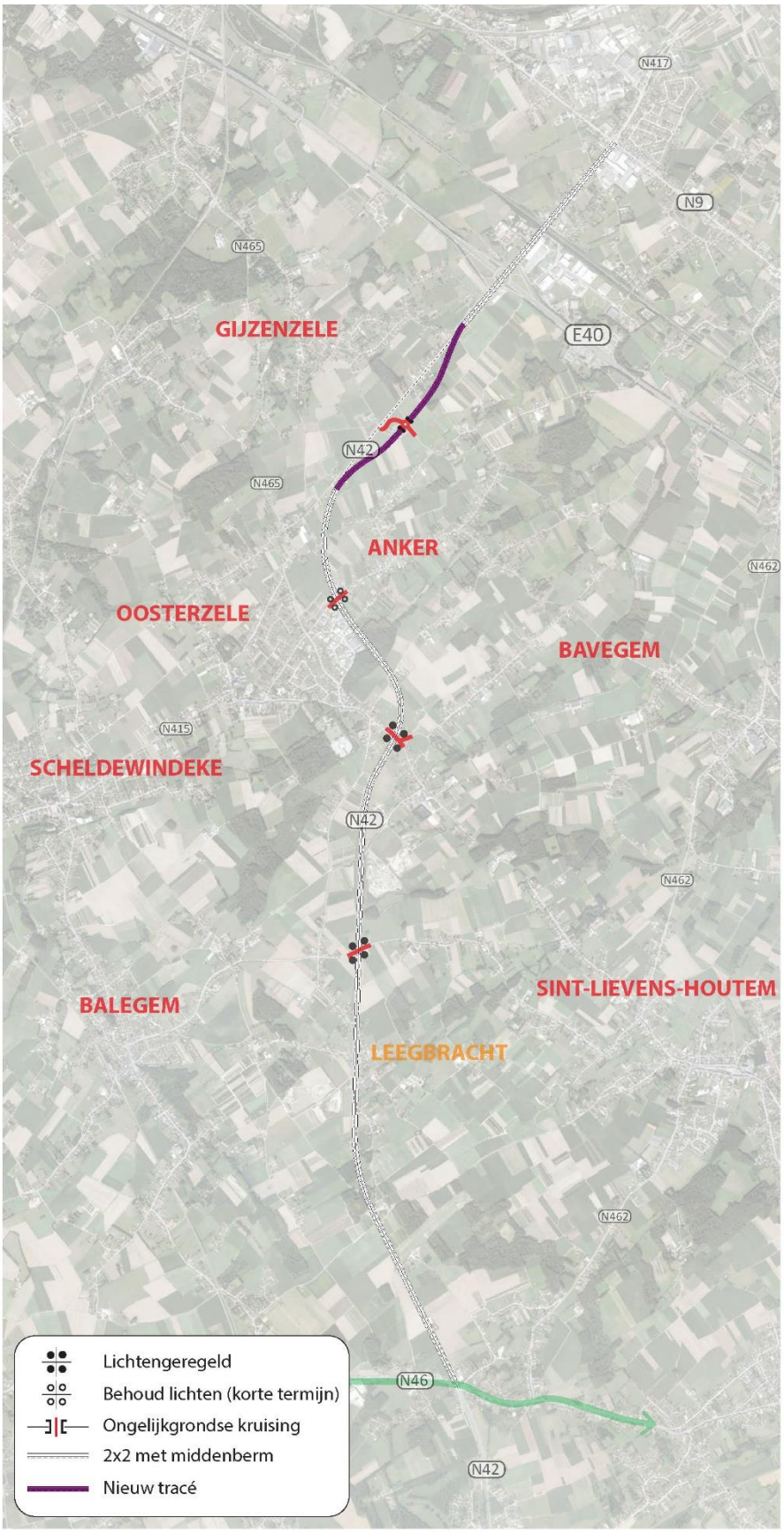
[5] Lichtvisie Vlaamse gewestwegen-leidraad – juli 2014




Figuur 7-7 Weginrichting primaire weg type II

Er wordt geopteerd om **geen autowegstatuut** toe te kennen aan de N42.

## 7.3 Conceptschets voorkeursalternatief



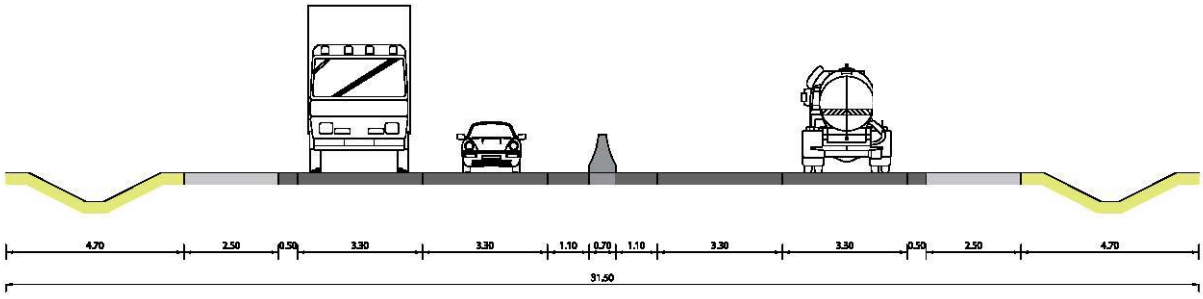
### 7.4 Concept typedwarsprofiel

Voor gewestwegen buiten de bebouwde kom en met een snelheid > 70km/u gelden volgende principes voor een aangepast wegprofiel:

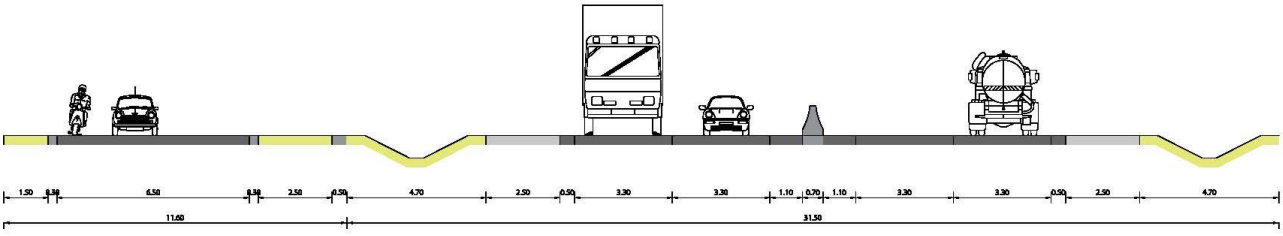
- Algemeen worden bij de ombouw van wegen tot primaire weg, **geen klassieke fietspaden** voorzien, maar wel parallelvoorzieningen (cfr. RSV, zie verder). Er wordt gestreefd naar een maximale scheiding van verkeer.
- Vanuit de mobiliteitstoets bleek een **2x2 profiel** noodzakelijk.
- Tussen de rijrichtingen komt een gesloten middenberm, voorzien van een centrale beveiliging (bv. stalen stootbanden, …)
- Rijlopers van **3,30m breed**
- Aan beide zijden worden **grachten** voorzien met een kruinbreedte van **4,70m**
- Aan beide zijden wordt een pechstrook voorzien met een breedte van **2,50m**

Dit brengt de totale breedte op ongeveer 31,5 m.

Typedwarsprofiel 2x2




Typedwarsprofiel 2x2 met ventweg



## 7.5 Thematische beschrijving

### *7.5.1 Carpoolparking*

Afhankelijk van de ligging van de carpoolparking(s) wijzigen de verkeersstromen en wordt de rotonde van het complex E40 extra belast. Zoals eerder aangegeven, is – na ombouw – het complex E40 maatgevend voor de afwikkelingscapaciteit van de N42. Bijkomende belasting van de rotonde verhoogt het maatgevend karakter van dit aansluitingspunt.

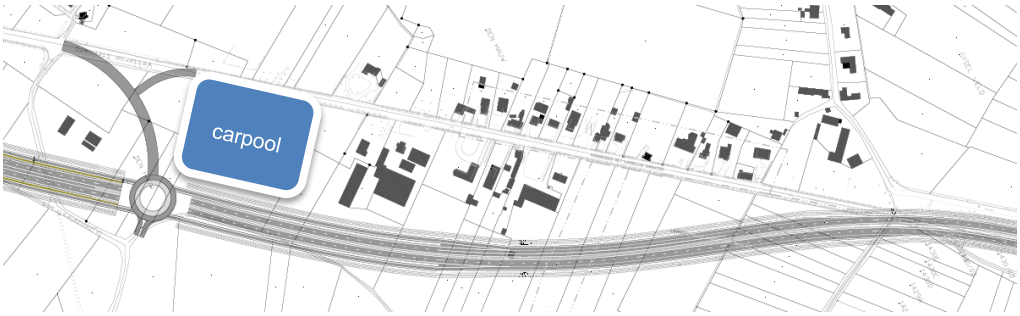
- **Varianten 1 en 2** leiden de verkeersstromen van en naar de carpoolparking(s) weg van het complex E40 waardoor op de rotonde **weinig bijkomende belasting** ontstaat. Door de grotere omrijbeweging zetten deze varianten **minder sterk in op de regionale rol** die de huidige carpoolparking reeds opneemt.
- **Variant 3** zet in op het uitbouwen van een carpoolparking met **regionale functie**. Het verkeer dat wegrijdt richting Brussel zorgt in variant 3 voor een **bijkomende belasting van de rotonde**, wat de verkeersafwikkeling negatief beïnvloedt. Dit effect kan worden ondervangen met een rechtstreekse conflictvrije verbinding naar de oprit van de E40 (met ongelijkvloerse kruising van de toekomende rijrichting van de N42 vanuit Oosterzele).

Aanvullend worden vanuit de overige milieudisciplines volgende locatie- en inrichtingsprincipes geformuleerd:

- Afstandsbuffer van minimum 100m tot woningen (50m indien carpoolparking tegen het tracé van de N42 ligt), geluidsmilderende maatregelen (bvb gronddam) indien de afstand tot woningen minder dan 100m bedraagt.
- Maximaal aansluiten op bestaande infrastructuur (N42 bestaand en nieuw tracé) en benutten restruimte (tussen bestaande en nieuwe N42, planalternatieven 2 en 3)
- Maximaal vrijwaren waardevolle ecotopen (bermen bestaande N42, populieraanplant omgeving Zwaluwstraat)

Gezien de cruciale rol van het complex E40 en de bestaande 6-taksrotonde het uitgangspunt blijft op korte tot middellange termijn, wordt de voorkeur gegeven aan de varianten 1 of 2.
Een belangrijk nadeel bij het tweede voorstel is dat de parkings te ver van elkaar liggen om de overflow van de andere parking op piekmomenten op te vangen. Daarom zou op beide locaties voldoende restcapaciteit moeten voorzien worden, wat uiteindelijk leidt tot een grotere totale ruimte-inname.

De carpoolparking komt ten zuiden van de E40 te liggen, nabij het eerste knooppunt, zijnde de aansluiting met de Gijzenzelestraat. De carpoolparking wordt best voorzien in de ruimte tussen het bestaand en het nieuw tracé, in de zone die het dichtst aansluit bij de E40. De carpoolparking dient een capaciteit te hebben van ongeveer 170 plaatsen (+/- 2500m²).
Afhankelijk van de afstand tot de woningen, dienen bijkomende maatregelen genomen te worden om de geluidshinder te beperken.



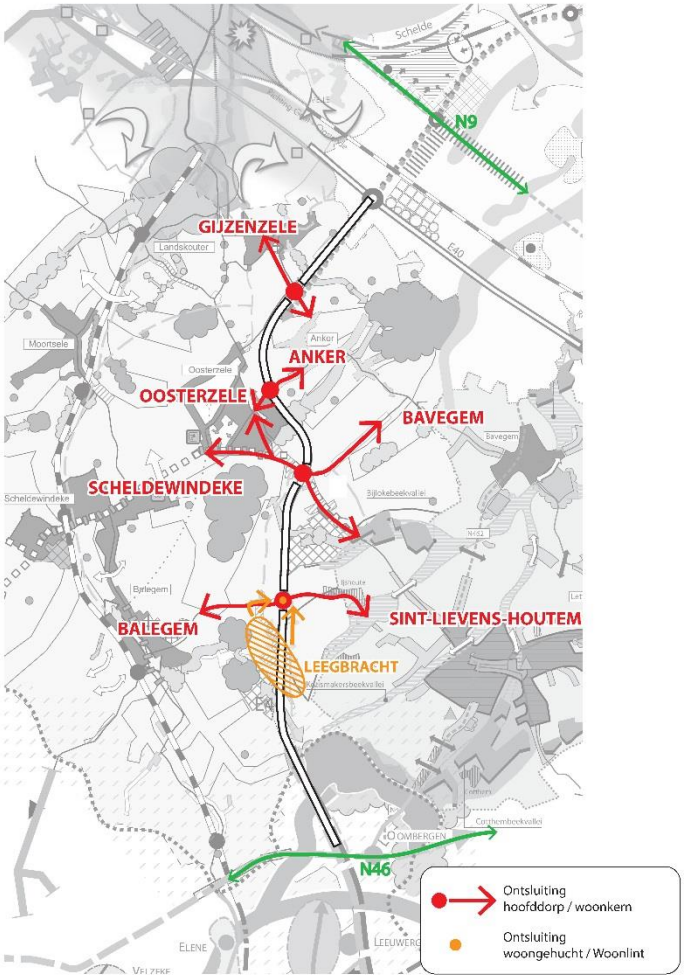

Figuur 7-8 Situering carpoolparking

### *7.5.2 Ontsluiting hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties*

Wat betekent het voorkeursscenario nu voor de ontsluiting van de woonkernen en hoofddorpen? Er komen beveiligde aansluitingspunten op kruisingen met lokale wegen II of hoger. Deze aansluitingspunten staan meteen ook in voor de ontsluiting van hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties naar de N42 en het hogere wegennet, alsook voor de onderlinge verbinding tussen deze woonentiteiten. De overige lokale wegen, Zwaluwstraat, Kwaadbeek en Roosbloemstraat, worden niet aangesloten. Deze kunnen mits een kleine omrijfactor via bestaande wegen aantakken op de vermelde knooppunten.
De figuur verduidelijkt dit.

De ontsluiting op **korte termijn** is als volgt:

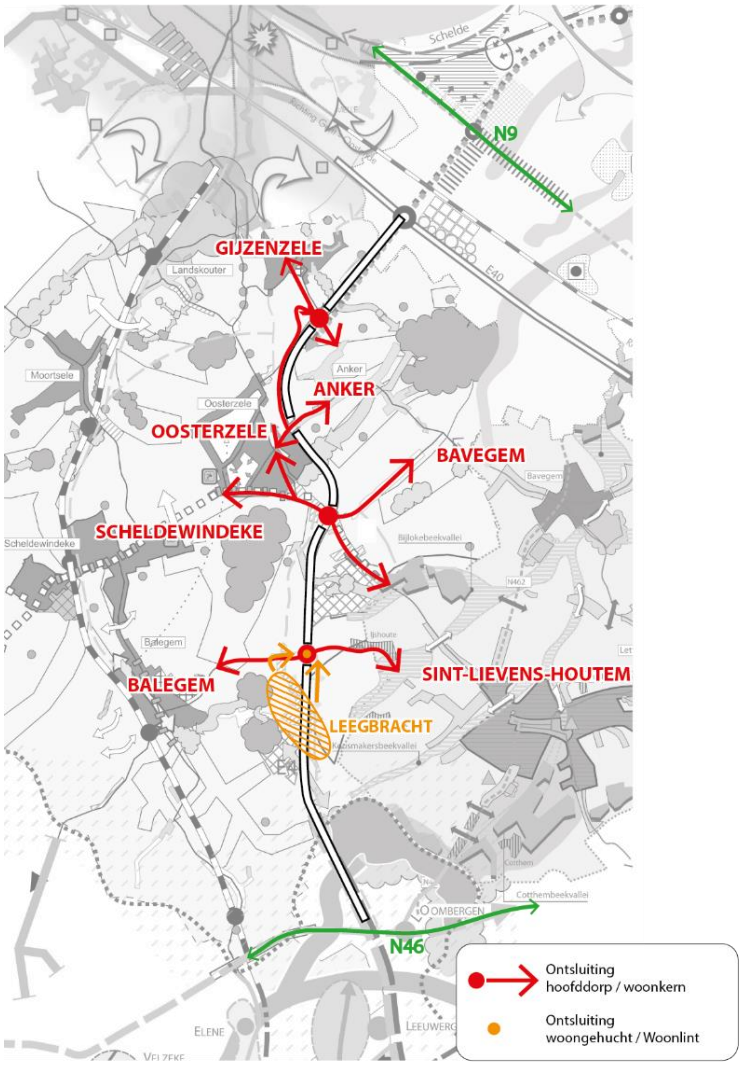
- Ter hoogte van de Gijzenzelestraat: ontsluiting Gijzenzele via Gijzenzelestraat oost, Gijzenzelestraat west voorziet enkel aansluiting voor landbouwverkeer en openbaar vervoer;
- Ter hoogte van de Reigerstraat – Korte Ambachtstraat: ontsluiting Oosterzele, Anker en Bavegem
- Ter hoogte van de Houtemstraat – Geraardsbergsesteenweg: ontsluiting Oosterzele, Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem
- Ter hoogte van Yshoute: ontsluiting Balegem en Sint-Lievens-Houtem. De aansluitingen ter hoogte van de woonconcentratie Leegbracht worden afgesloten. Via het onderliggende wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 wordt deze woonconcentratie ontsloten naar het aansluitingspunt Yshoute



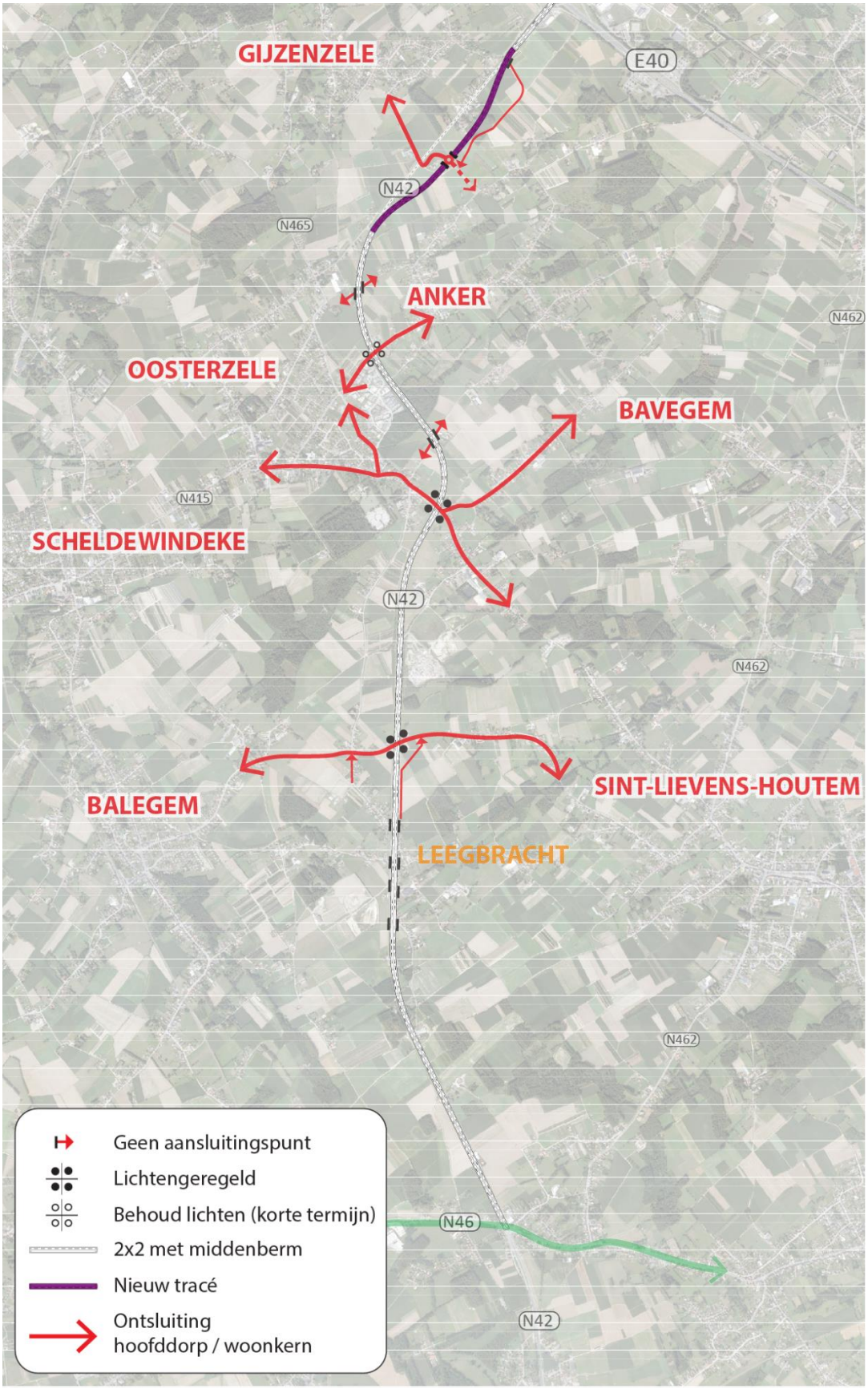

Figuur 7-9 Ontsluiting hoofddorp/ woonkern korte termijn

De ontsluiting op **lange termijn** is als volgt:

- Ter hoogte van de Gijzenzelestraat:
  - ontsluiting Gijzenzele via Gijzenzelestraat oost, Gijzenzelestraat west voorziet enkel aansluiting voor landbouwverkeer en openbaar vervoer;
  - ontsluiting Anker via parallelweg ten westen van N42
- Ter hoogte van de Houtemstraat – Geraardsbergsesteenweg: ontsluiting Oosterzele, Scheldewindeke en Sint-Lievens-Houtem
- Ter hoogte van Yshoute: ontsluiting Balegem en Sint-Lievens-Houtem. De aansluitingen ter hoogte van de woonconcentratie Leegbracht worden afgesloten. Via het onderliggende wegennet en een systeem van parallelwegen langs beide zijden van de N42 wordt deze woonconcentratie ontsloten naar het aansluitingspunt Yshoute




Figuur 7-10 Ontsluiting hoofddorp/ woonkern lange termijn




Figuur 7-11 Ontsluiting hoofddorp/ woonkern

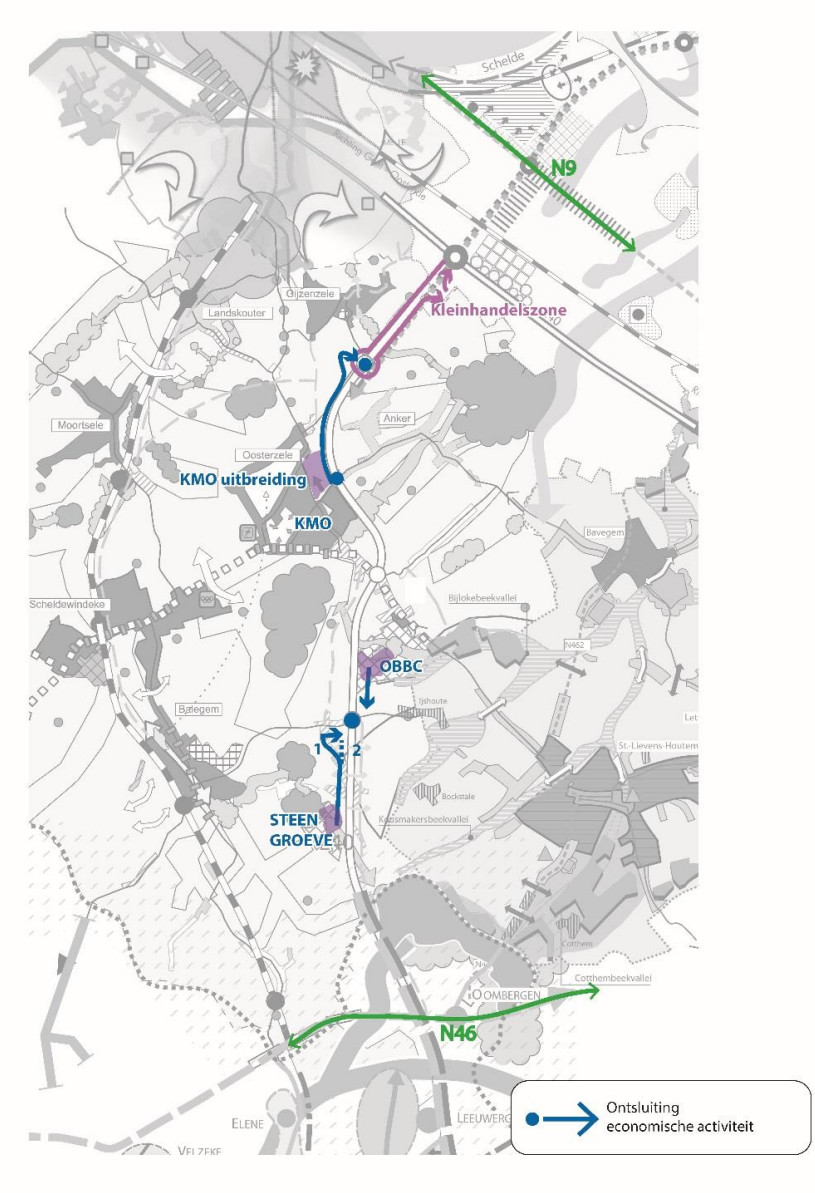
### *7.5.3 Ontsluiting van economische activiteiten*

Langs de N42 zijn een aantal economische activiteiten gelegen. Sommige ontsluiten momenteel rechtstreeks op de N42. Na het ombouwen van de N42 tot primaire weg II verloopt de ontsluiting als volgt:

De ontsluiting van de kleinhandelszone nabij de E40 zal via rechts-in, rechts –uit verlopen. De middenberm wordt gesloten wat betekent dat bezoekers komende vanuit de richting Wetteren moeten doorrijden en keren aan de rotonde ter hoogte van de Gijzenzelestraat om zo de kleinhandelszone te kunnen bereiken.

- Ontsluiting ambachtelijke zone Oosterzele
  - Korte termijn: via aansluitingspunt Reigerstraat – Korte Ambachtstraat
  - Lange termijn: via ventweg richting aansluitingspunt Gijzenzele

- Ontsluiting betoncentrale OBBC en de steengroeve
  - via ventwegen langs de N42 naar het aansluitingspunt Yshoute




Figuur 7-12 Ontsluiting economische activiteiten

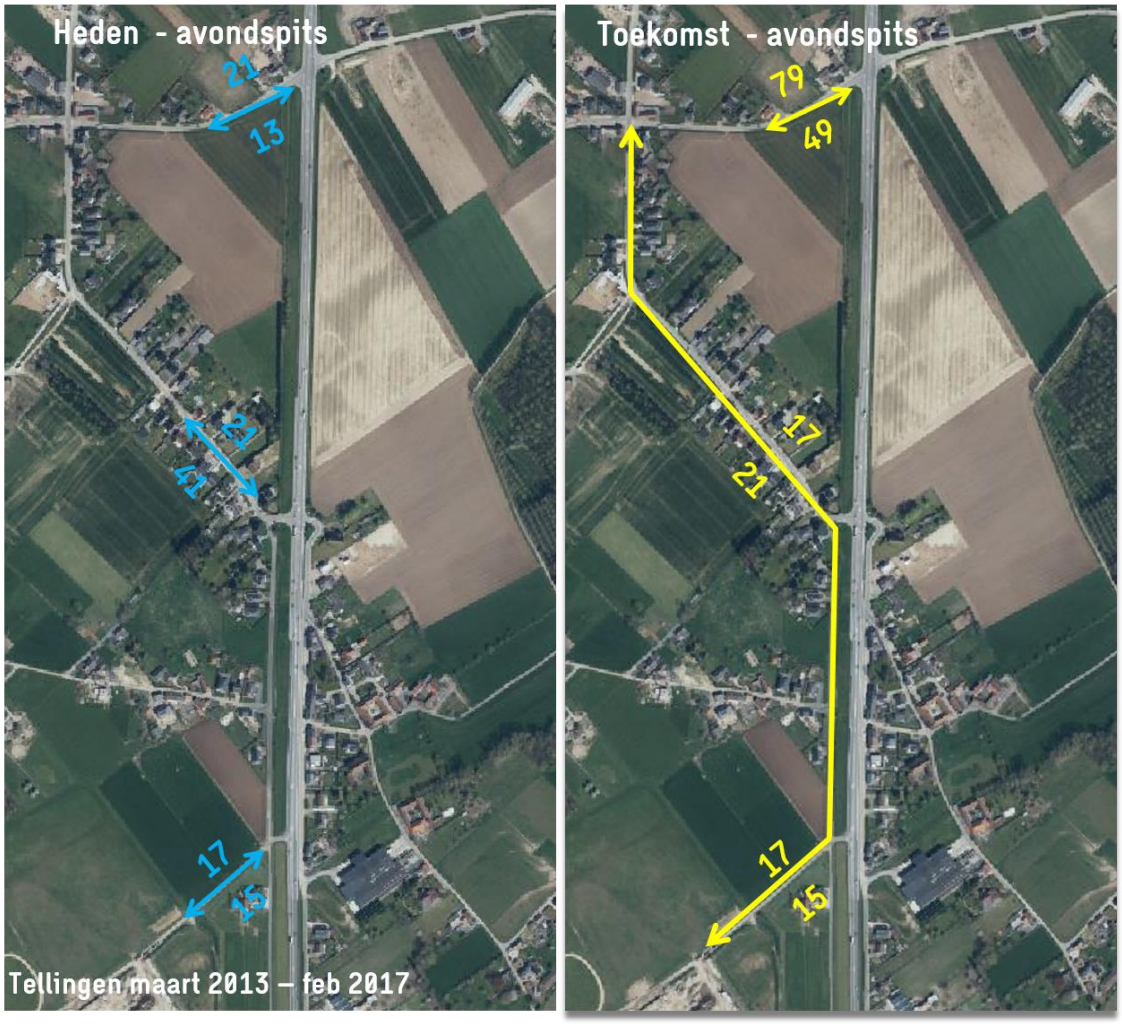
De ontsluiting van de steengroeve kan op twee manieren verlopen:

- Mogelijkheid 1: steengroeve – bestaande parallelweg – N465a – Yshoute – aansluitingspunt. Dit heeft een impact op het geluidsklimaat voor de woningen langs de N465a. Het verkeer op de N42 zal echter de dominante geluidsbron zijn en het geluidsklimaat bepalen. Dit kan versterkt worden door het verkeer van en naar de steengroeve.

- Mogelijkheid 2: steengroeve – bestaande + nieuwe parallelweg – aansluitingspunt
  Het doortrekken van de bestaande parallelweg (5m breed en een voldoende afstand tot deN42) betekent een inname van 3 percelen, waarbij 1 huis dient afgebroken te worden. De andere twee percelen dienen een aanzienlijk stuk tuin af te staan. De woningen langs de N465a worden niet bijkomend belast.

Er wordt gekozen voor mogelijkheid 1 en de ontsluiting van de steengroeve te laten verlopen **via de N465a**. Door de verschuiving van de verkeerslichten van Parksken naar Yshoute zal de N465a tussen Parksken en Molenstraat minder belast worden (Figuur 7-13 en Figuur 7-14).

Figuur 7-13 Verkeersbelasting N465a heden en toekomst volgens variant 1 - ochtendspits



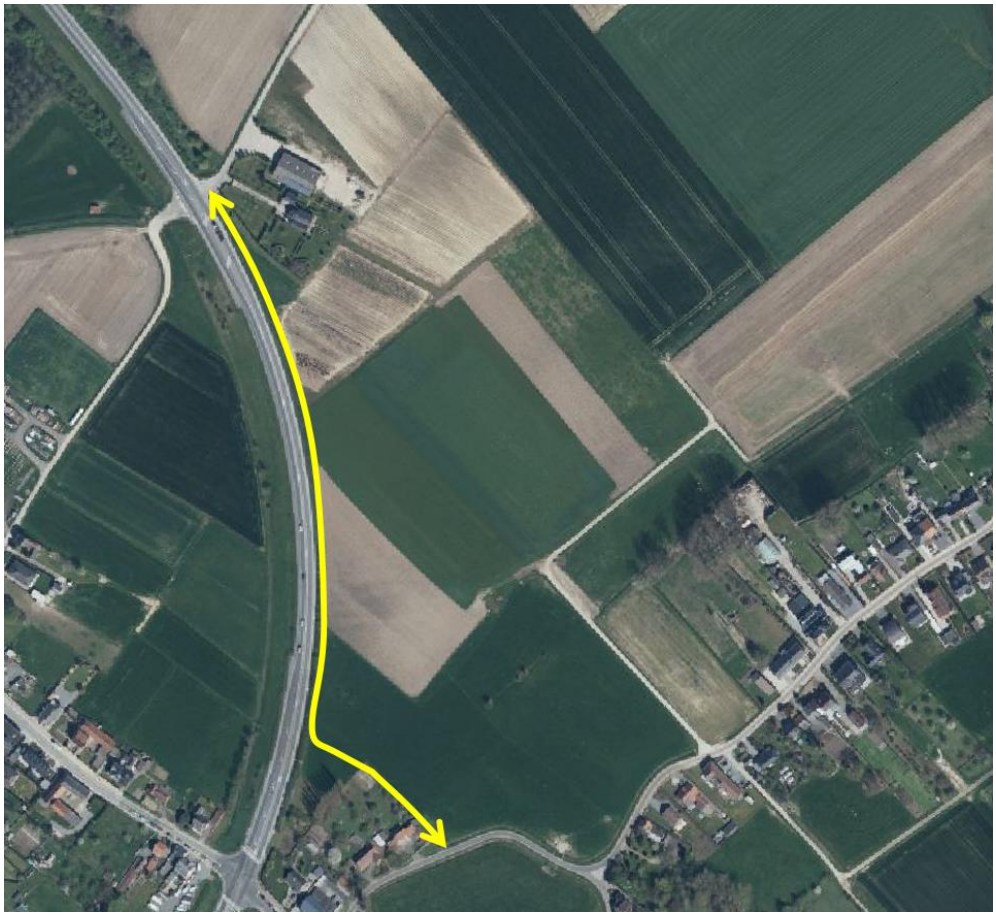

Figuur 7-14 Verkeersbelasting N465a heden en toekomst volgens variant 1 - avondspits

Figuur 7-15 Ontsluiting economische activiteiten

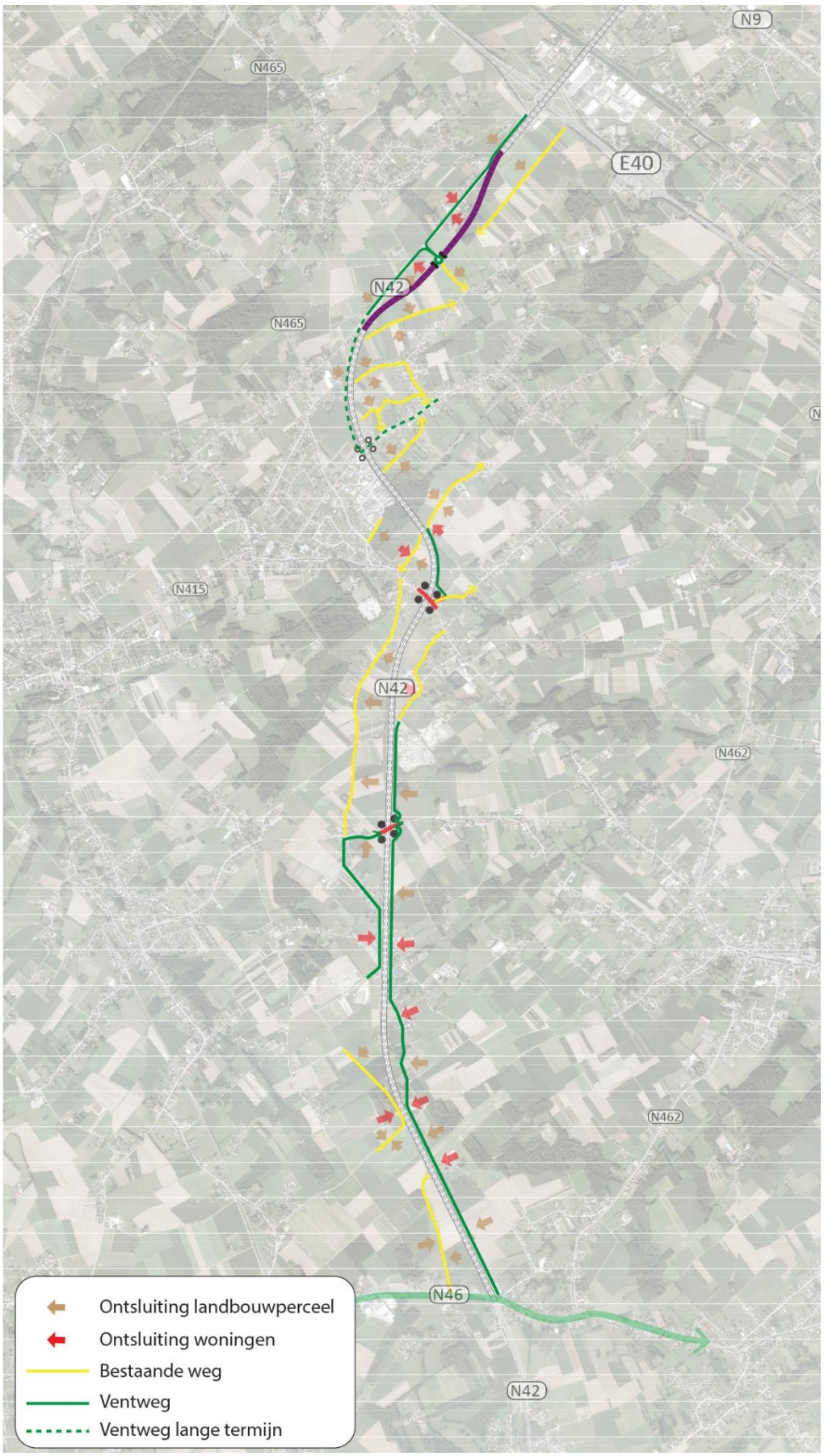
### *7.5.4 Ontsluiting individuele percelen/landbouwpercelen*

Voor de woningen/ landbouwbedrijven die momenteel langs de N42 zijn gelegen worden ventwegen voorzien of deze zijn reeds voorzien. Op de figuur worden de verschillende ventwegen aangegeven.

- Ter hoogte van de Gijzenzelestraat: huidige N42 wordt ventweg ter ontsluiting van de aldaar gelegen woninggroepen en landbouwpercelen. De zuidwestelijke ventweg loopt verder richting Oosterzele ter ontsluiting van de uitbreiding van de ambachtelijke zone. De uitbreiding van de ambachtelijke zone zal dus ontsluiten via het knooppunt met de Gijzenzelestraat, niet met de Reigerstraat. Indien het knooppunt met de Reigerstraat op lange termijn wordt afgesloten, zal de woonomgeving van Anker ook via deze ventweg ontsluiten richting knooppunt Gijzenzelestraat;
- Ter hoogte van Yshoute: de woningen van Leegbracht en de landbouwpercelen in deze omgeving ontsluiten via ventwegen naar dit knooppunt. Aan de overzijde van de N42 kunnen de woningen gebruik maken van de reeds aanwezige ventweg die voorzien werd voor de steengroeve richting Geraardbergsesteenweg.
- Ter hoogte van Houtemstraat: woningen in Roosbloemstraat en landbouwpercelen in de omgeving ontsluiten via een nieuw aan te leggen ventweg richting Houtemstraat.
- Richting Zottegem zijn aan de oostzijde ventwegen voorzien, waarlangs ook de individuele woningen/landbouwbedrijven kunnen ontsluiten richting het knooppunt met Yshoute of met N46.



Figuur 7-16 Ontsluiting Roosbloemstraat

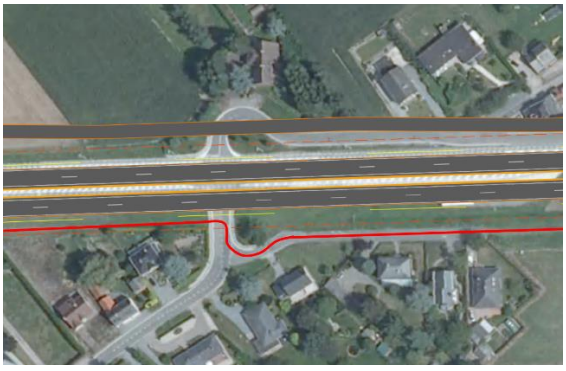



Figuur 7-17 Ontsluiting individuele percelen/ landbouwpercelen

### *7.5.5 Fietsers*

Algemeen worden bij de ombouw van wegen tot primaire weg, geen klassieke fietspaden voorzien, maar wel parallelvoorzieningen (cfr. RSV).
Bij de ombouw van de N42 tot primaire II wordt gestreefd naar een maximale scheiding van verkeer: langzaam verkeer wordt afgewikkeld via parallelle structuren of een vervangende weg. De fietsrelaties na de ombouw van de N42 zullen er als volgt uitzien:

- Tussen de E40 en Oosterzele verloopt de fietsverbinding best via het alternatief traject doorheen Gijzenzele via Lange Munte – Hoogstraat – Kerkstraat – Wulgenstraat. De verbinding met Anker kan via het knooppunt met de Gijzenzelestraat blijven verlopen.
- Vanaf de rotonde Gijzenzelestraat wordt de Zwaluwstraat heraangelegd als landbouwweg tot aan de N42 (Figuur 7-19). Langsheen de N42 wordt aan de oostzijde een dubbelrichtingsfietspad voorzien tussen de Zwaluwstraat en de Oude Gijzenzelestraat.
- Ter hoogte van Oosterzele en Anker zijn vooral de oost-west relaties belangrijk. Er zijn kruisingen van de N42 mogelijk ter hoogte van de knooppunten met de Reigerstraat en de Houtemstraat (naar Sint-Lievens-Houtem). Dit zijn lichtengeregelde kruispunten waar fietsers beveiligd kunnen oversteken.
- De fietsoversteken met middeneiland ter hoogte van Kwaadbeek – Voordries en ter hoogte van de Roosbloemstraat verdwijnen.
- Tussen de N46 en Oosterzele zijn parallelle structuren (grotendeels reeds aangelegde ventwegen) langs de N42 aanwezig, die door de fietser kunnen gebruikt worden. Vanaf Parksken of het knooppunt Yshoute kan ook via de Geraardbergsesteenweg gefietst worden.
- Aanvullend wordt een nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd langsheen de westzijde van de N42 tussen de N46 en de Roosbloemstraat. Het betreft een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m. Delen hiervan zullen samen vallen met bestaande ventwegen.
  In de planMER werd een inname van een gabarit van 40m beoordeeld voor het tracé tussen de E40 en N46. Het voorliggende dwarsprofiel is 31,5m breed. Vanuit het planMER is er bijgevolg de mogelijkheid om deze fietsinfrastructuur te realiseren. Bij de uitwerking op projectniveau dient er onder andere gespecifieerd te worden of er ter hoogte van de waardevolle ecotoop compensaties noodzakelijk zijn.

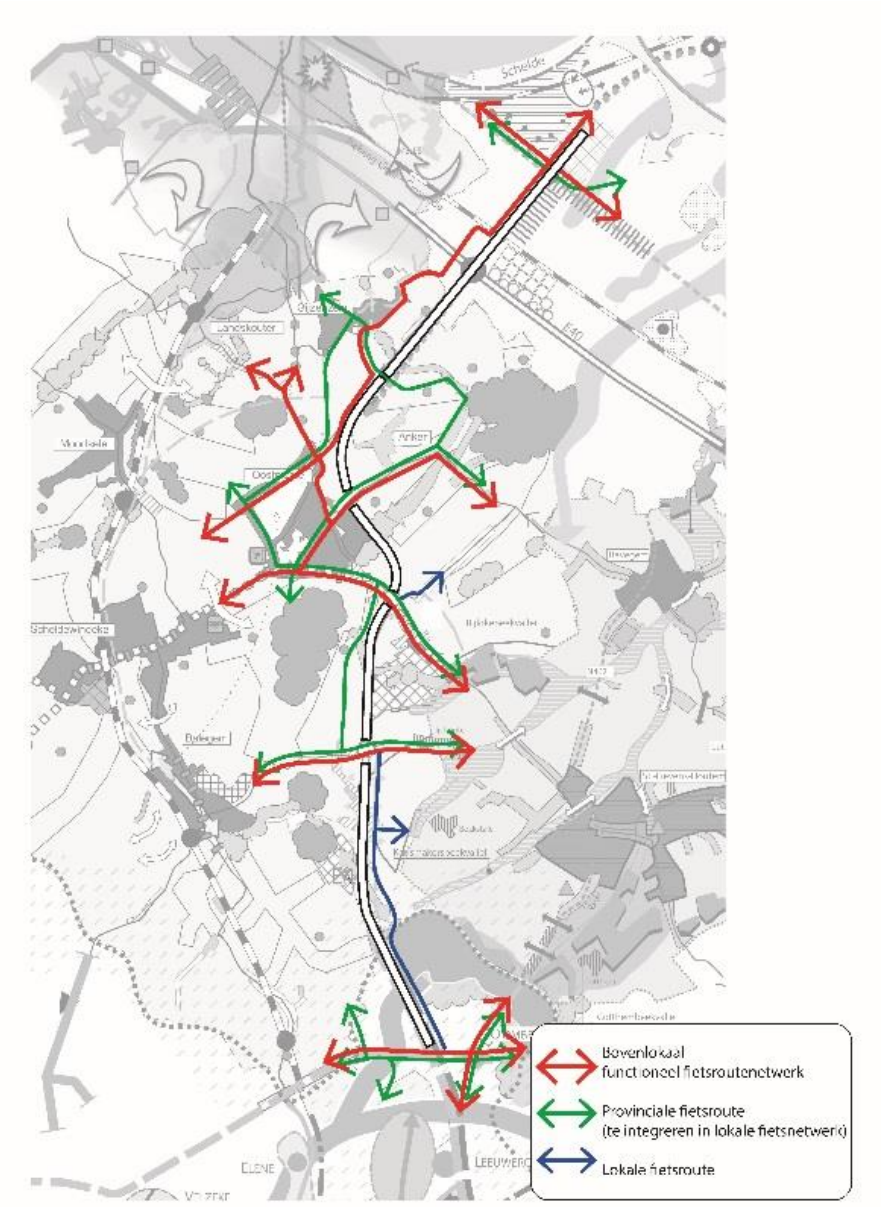


Figuur 7-18 Aandachtspunten realisatie fietsinfrastructuur: waardevolle ecotoop, kruising N465a, kruising Yshoute, kruising Houtemstraat

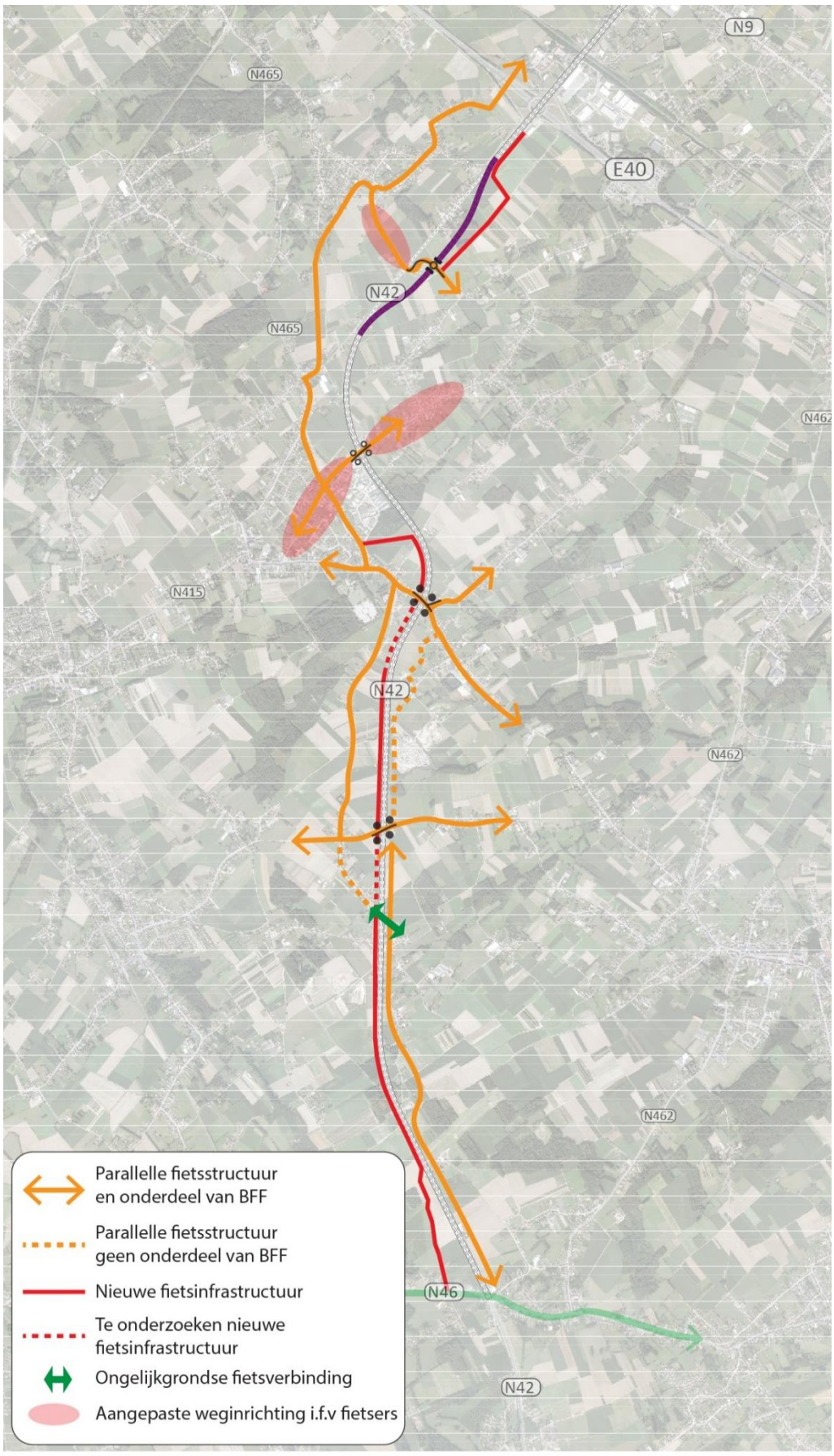
Op de fietsverbindingen van het BFF worden de aanbevelingen vanuit het planMER gevolgd:

- Aangepaste inrichting Gijzenzelestraat tussen Gijzenzele en N42: verbreding rijweg of aanleg uitwijkstroken en (al dan niet vrijliggende) fietspaden
- Weginrichting afstemmen op fietsverkeer op as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat in Oosterzele
- Aanpassen bovenlokale functionele fietsroute Oosterzele – Gijzenzele – Mariagaard/Vantegem via Wulgenstraat – Kerkstraat ipv via Oude Wettersesteenweg en ventweg door uitbouw autoluwe fietsroute via Wulgenstraat – Kerkstraat – Sint-Bavoplein – Schoolstraat.

De iGBC besluit om de voorziene **ongelijkvloerse fietsoversteek** te behouden: de exacte inplanting zal in het verdere procesverloop verder onderzocht worden.



Figuur 7-19 Voorbeeld aanleg landbouwweg – Weverbosdreef Melle




Figuur 7-20 Fietsstructuur

### *7.5.6 Openbaar vervoer*

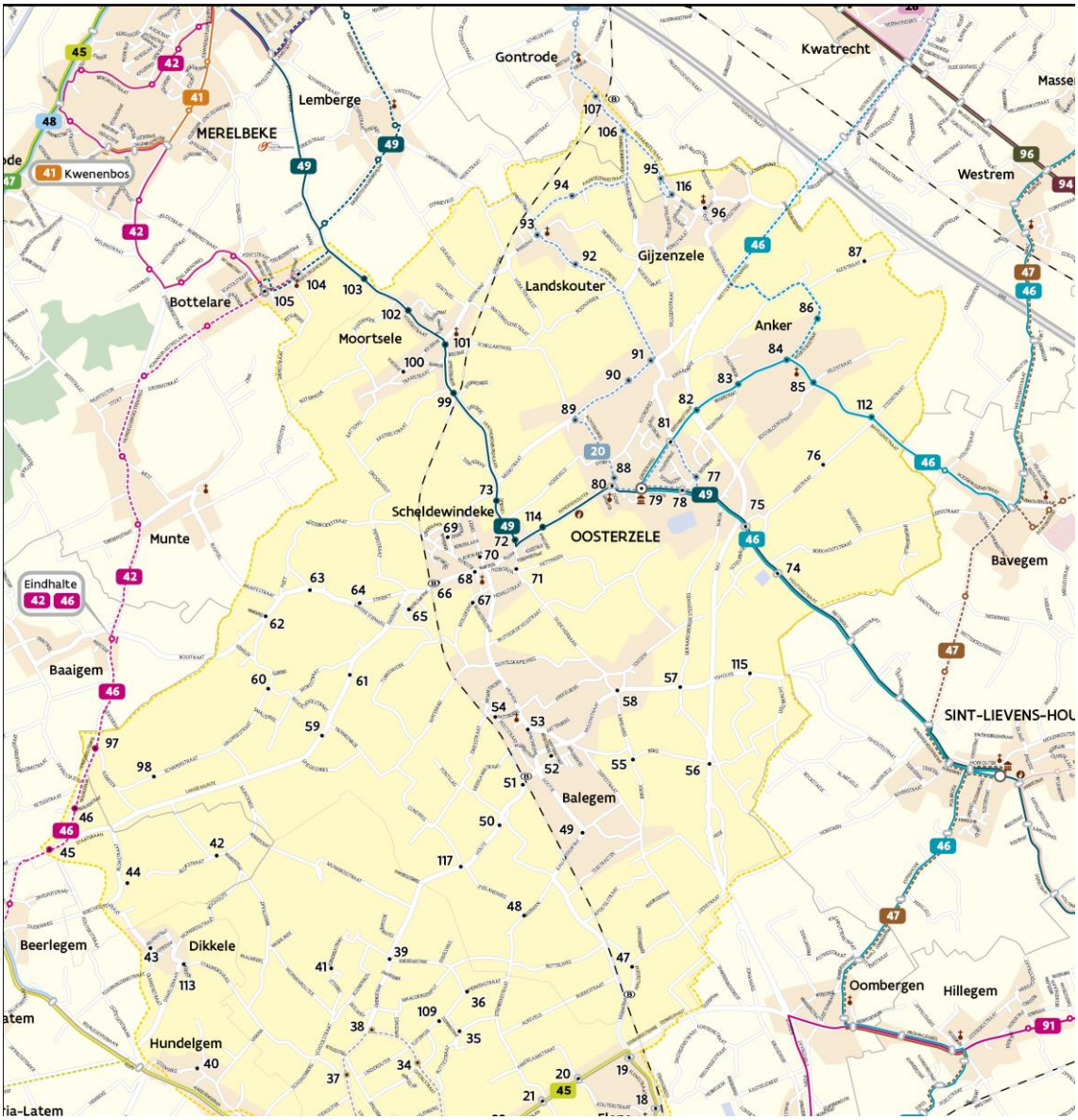
De N42 wordt gedwarst of gebruikt door volgende bussen van het openbaar vervoer:

- Lijn 46 Wetteren – Oosterzele – Zottegem
- Lijn 49: Gent -Herzele - Geraardsbergen

De buslijn 46 en 49 dwarsen de N42 ter hoogte van de Houtemstraat. Dit kruispunt blijft als lichtengeregeld kruispunt behouden. Er wijzigt dus in principe niets voor deze lijnen.

De buslijn 46 dwarst ter hoogte van het aansluitingspunt met de Reigerstraat, dat als lichtengeregeld kruispunt op korte en middellange termijn behouden blijft. Indien hier op langere termijn toch een ongelijkgrondse oplossing wordt gerealiseerd, dient rekening gehouden te worden met de passage van de bussen.

De lijn 46 kent een alternatief traject ter hoogte van de Moortelbosstraat – Kwaadbeek – Gijzenzelestraat, waarna het traject wordt verdergezet via de N42 richting Wetteren. Deze bussen kunnen gebruik maken van het aansluitingspunt ter hoogte van de Gijzenzelestraat.



### *7.5.7 Landschappelijke inpassing*

Het concept voor de landschappelijke inpassing houdt rekening met de aanbevelingen vanuit de milieubeoordeling.

Gezien de valleigebieden, dewelke beekbegeleidende graslanden en (broek)bossen omvatten; momenteel de belangrijkste dragers zijn van de ecologische structuur in deze omgeving, wordt ter hoogte van deze valleien hoogopgaand groen voorzien langs de N42 als hop-over voor fauna en flora. Op die manier worden potenties geboden tot behoud/herstel van deze natuurverbindingen.

- Hoogopgaand groen als hop-over thv Hooimeersbeekvallei
- Hoogopgaand groen als hop-over tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en Klokfonteinbeek, onderdeel van de natuurverbinding op provinciaal niveau tussen het Ettingebos en de Oombergse bossen (5N6)

De overige valleigebieden situeren zich ofwel ten oosten ofwel ten westen van de N42 en worden bijgevolg niet onderbroken door deze weg.

Vanuit het GRS Oosterzele werd bijkomend volgend visie-element aangegeven:

- Visueel afschermen van de N42 met het huidige bedrijventerrein en de uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein.

Langsheen de N42 op het tracé tussen Wetteren en Oombergen komen er voornamelijk kleine (marterachtigen, vos) tot middelgrote (ree) zoogdieren voor.
ANB geeft volgende locaties met de meeste waarschijnlijkheid dat er fauna tracht de gewestweg over te steken aan:

- In de buurt van de kruising met de Roosbloemstraat;
- In de buurt van de aansluiting met de Jonasweg.

ANB vestigt de aandacht op het feit dat – minstens op deze twee locaties – vleermuisvriendelijke verlichting dient onderzocht te worden.

Langs de rest van het tracé worden geen bijkomende groenelementen aangebracht. Het landschap is er overwegend open door de vele akkers. De weg krijgt er geen landschappelijke accentuering maar behoud zijn ingetogen vormgeving, zodat de bestaande beekvalleien, die eerder dwars op de richting van de N42 lopen, de belangrijkste beelddragers blijven. Het landschapsbeeld blijft dus gekoppeld aan het accentueren van de onderliggende fysische structuur van waterlopen en beekvalleitjes met tussenin het bewaren van het open landschap.

**Figuur 7-21 Landschappelijke inpassing**

### *7.5.8 Afwatering*

Er wordt voorzien in open langsgrachten parallel aan het wegtracé. Indien een standaard dimensionering wordt voorzien met grachten van 0,5m bodembreedte, een talud van 6/4 en een diepte van 1m, hebben de langsgrachten een volume van 2m³ per lopende m. Met langsgrachten aan beide zijden van het wegtracé wordt dus een volume van 4m³ per lopende m gerealiseerd.

In de milieubeoordeling werd aangenomen dat 2/3 van dit volume effectief beschikbaar is wanneer een regenbui optreedt. In dat geval is een effectief buffervolume van 2,65 m³ per lopende m wegtracé beschikbaar. Dit buffervolume volstaat ruimschoots om de hoeveelheid afstromend water op te vangen. Het overschot aan buffervolume in de langsgrachten betekent dat ter hoogte van lokale overbruggingen ed. het water kan worden afgevoerd in goten en in de langsgrachten verderop kan worden opgevangen. Dit betekent ook dat lokale verbredingen in het wegprofiel eveneens worden ondervangen.

Het ruimere verhaal (waarbij ook rekening gehouden wordt met de afwatering van de omliggende gronden) kan pas verder uitgewerkt worden tijdens de opmaak van het ontwerp.

### *7.5.9 Lichtvisie[6]*

De lichtvisie voor de Vlaamse gewestwegen werd opgemaakt vanuit volgende uitgangspunten:

- Garanderen verkeersveiligheid en sociale veiligheid
- Energiezuinigheid
- Vermijden van lichthinder en lichtvervuiling
- Garanderen van ruimtelijke kwaliteit

Dat betekent dat de lichtvisie vertrekt van:

- Enkel verlichten waar het moet, flankerende maatregelen waar het kan;
- Beter en juister verlichten op die plaatsen die specifieke maatregelen vereisen (conflictpunten, bepaalde segmenten,...)
- Zo laag mogelijke verlichtingsniveaus, rekening houdend met de veiligheid;
- Enkel gebruik maken van armaturen die lichthinder maximaal vermijden;
- Doven of dimmen in bepaalde delen van de nacht;
- Aandacht voor aangepaste kleurweergave en kleurtemperatuur, afgestemd op de omgeving;
- Oordeelkundige inplanting van masten, rekening houdend met onder meer de breedte van de rijweg, hoogte van de bebouwing, de verkeerssituatie, het type van de weg,…;
- Aandacht voor onderhoud van de verlichtingsinstallaties en flankerende maatregelen.

De N42, een primaire weg type II (autoweg zonder statuut), kan zonder verlichtingsinstallaties uitgerust worden, wanneer aan onderstaande flankerende maatregelen voldaan is:

- de inrichting van de weg moet beantwoorden aan zijn categorisering en wegentype (ontwerp volgens goede praktijk): o.m. aandacht voor de fysieke scheiding van de rijrichtingen bij 2x2, geen aanliggende fietspaden, ….
- aandacht voor de goede staat van de weg (regelmatig onderhoud op deze wegen is prioritiair);
- het weghalen of voldoende milderen van storende omgevingsverlichting die een gevaar betekent voor de veiligheid van de weg;
- actieve en passieve markering, doeltreffende visuele geleiding, bebakening, aangepaste signalisatie,... als flankerende maatregelen op plaatsen zonder verlichting en als aanvullende maatregelen op de verlichting op specifieke plekken waar de veiligheid dit vereist (vb. bepaalde conflictpunten of aankondiging van conflictpunten, wegversmallingen, bochten,...).

Volgende conflictpunten langsheen de N42 dienen verlicht te worden en zullen bij verdere detaillering van het ontwerp nader onderzocht worden:

- onderdoorgangen en fietstunnel
- alle aansluitingspunten
- op- en afritten bij aansluitingspunt Gijzenzelestraat
- de ventwegen, doch nader te onderzoeken afhankelijk van de positie tov de N42

[6] Lichtvisie voor de Vlaamse Gewestwegen, juli 2014

## 7.6 Samenvatting en conclusie

**De GBC opteert voor**

- De ombouw naar een 2x2-profiel in het segment tussen de E40 en de N46;
- Een verlegging van de N42 naar een nieuw tracé tussen de Schoolstraat en de Oude Wettersesteenweg, gelegen achter de tuinen van de woningen die aan de zuidoostzijde langs de N42 zijn gelegen (optie 10);
- Een ongelijkgrondse kruising in de directe omgeving van de Gijzenzelestraat;
- Het behoud van de aansluiting met de Reigerstraat door middel van een optimalisatie van het bestaande lichtengeregelde kruispunt (KT) en een ongelijkvloerse oplossing op lange termijn met de N42 in tunnel.
- Ontsluiting bedrijventerrein via parallelweg naar Gijzenzelestraat;
- Behouden en optimaliseren van de lichtengeregelde kruispunten ter hoogte van de Houtemstraat en Yshoute;
- Een aansluiting van Yshoute in de directe omgeving van de huidige aansluiting;
- Geen autowegstatuut toe te kennen
- de ligging van een carpoolparking nabij het knooppunt met de Gijzenzelestraat, in de ruimte tussen het bestaande en het nieuwe tracé, op min. 100m van het complex met de E40;

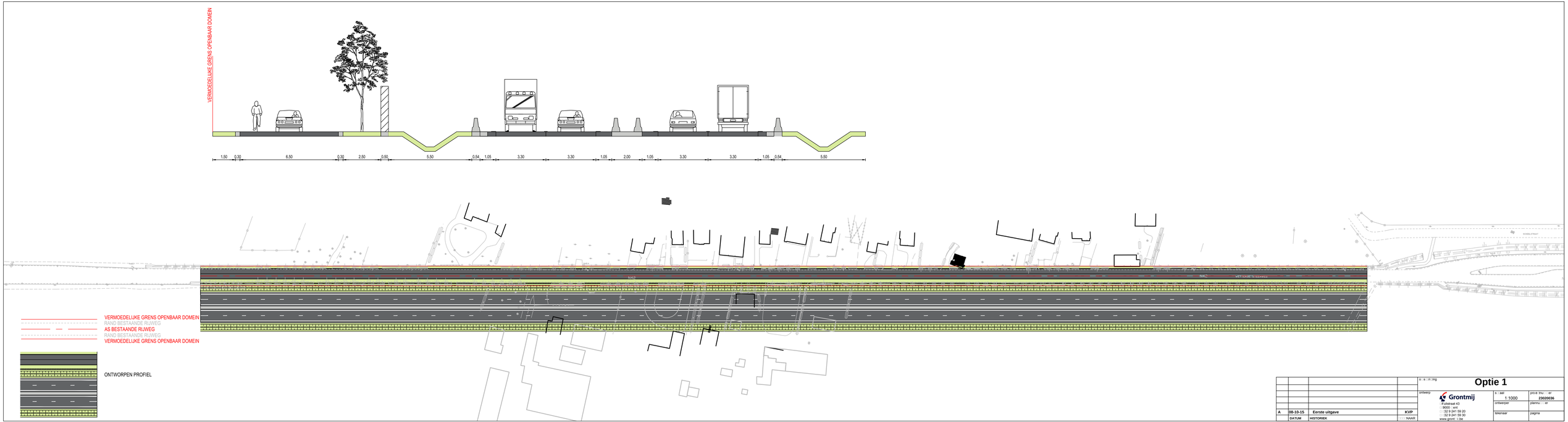
**De GBC verklaart zich akkoord met:**

- Het typedwarsprofiel zoals voorgesteld onder 7.4;
- De ontsluiting van de hoofddorpen, woonkernen en woonconcentraties zoals voorgesteld onder punt 7.5.2;
- De ontsluiting van de economische activiteiten volgens de principes op 7.5.3.
- De ontsluiting van de individuele percelen/landbouwpercelen zoals beschreven onder punt 7.5.4.
- De fietsrelaties zoals voorzien onder punt 7.5.5;
- De landschappelijke inpassing zoals aangegeven onder punt 7.5.7;
- Het voorstel van afwatering volgens de uitgezette principes onder punt 7.5.8;
- De voorgestelde lichtvisie zoals beschreven onder punt 7.5.9

# BIJLAGEN

# Bijlage 1 – Overzicht overwogen alternatieven

- Plannen: optie 1 tot en met optie 10: betreft wegvak E40 – Reigerstraat. Betreft een principe-intekening, zonder waarde van de zichtbare details
- Overzicht: historiek plannen
- Onteigeningskost van enkele varianten




| | | | |
|---|---|---|---|
| A | 08-10-15 | Eerste uitgave | KVP |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |

o : s : n : ing

# Optie 1

ontwerp

Grontmij
Fuhlstraat 43
9000 - ent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

s : aal 1:1000

proje 3nu : er 23020036

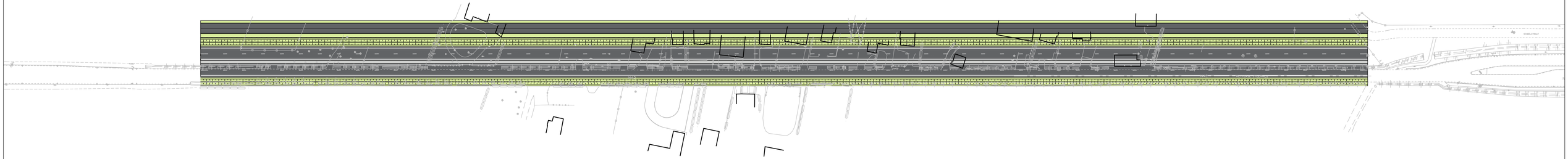
ontwerper

plannu : er

tekenaar

pagina

2302 8036 - R - J - Tafel - 10 - lantaar - A - 23020036 - 10 - 1 - 05.dwg - 1 - 2010121 4.0942



| | | | |
|---|---|---|---|
| A | 08-10-15 | Eerste uitgave | KVP |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |

o : s : r : ing

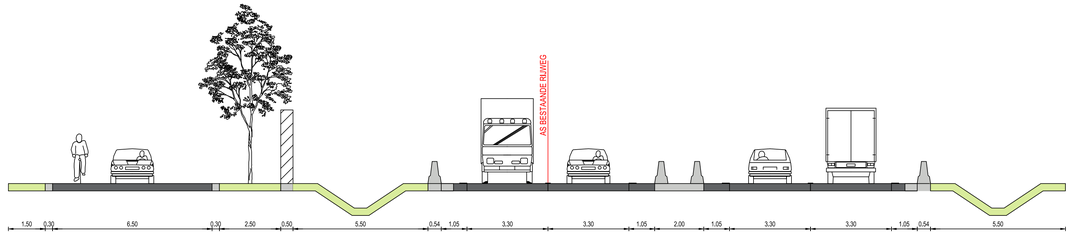
# Optie 2

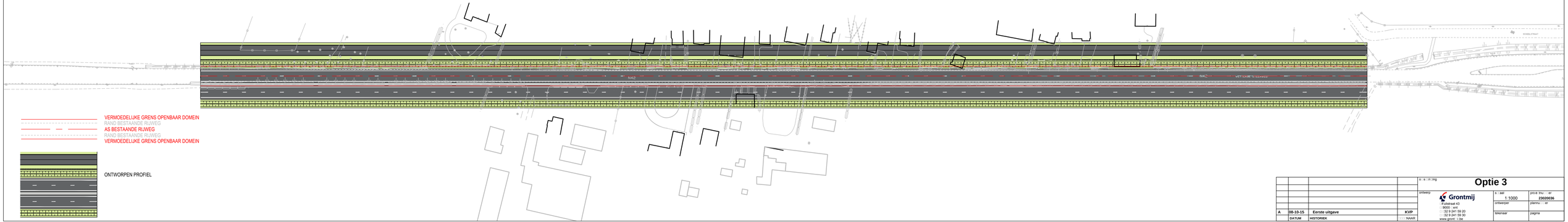
ontwerp

Grontmij
Fuhrstraat 43
9000 - ent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

| | |
|---|---|
| s : aal | proje 3nu : er |
| 1:1000 | 23020036 |
| ontwerper | plannu : er |
| tekenaar | pagina |

23020036 - R - J - ...nfie - 10 - lenbaar - A - 23020036 10 - ... - 2 - 08.dwg - 2 20101214.0847




| | | | |
|---|---|---|---|
| A | 08-10-15 | Eerste uitgave | KVP |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |

o : s : n : ing

# Optie 3

ontwerp

Grontmij
Fuliehaat 43
9000 - ent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

s : aal 1:1000

proje 3nu : er 23020036

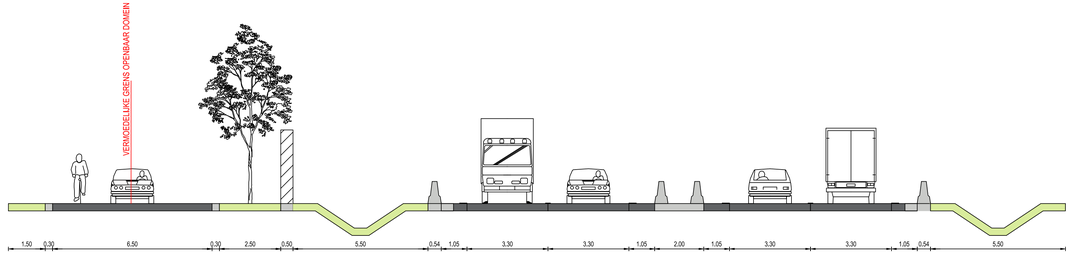
ontwerper

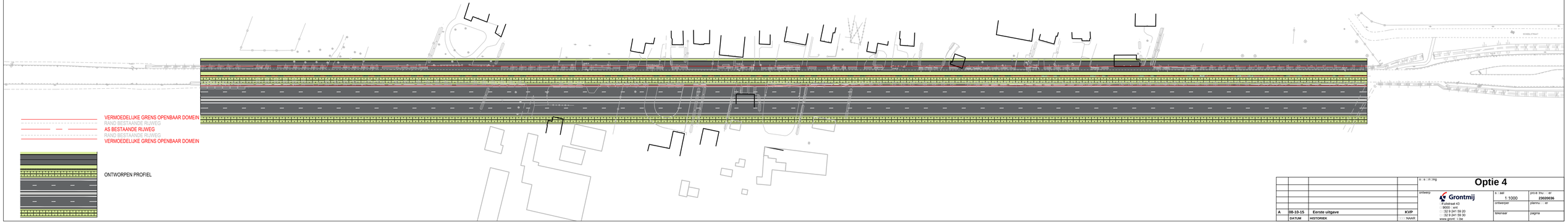
plannu : er

tekenaar

pagina

23020036 - R - J - Optie 3 - 10 - tenlaan A - 23020036 - 10 - 08-10-15 - 3 - 00.dwg - 3 - 2010/2/17-0924




| | | | |
|---|---|---|---|
| A | 08-10-15 | Eerste uitgave | KVP |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |

o : s : n : ing

# Optie 4

ontwerp

Grontmij
Fuhrstraat 43
9000 - ent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

s : aal 1:1000

proje 3nu : er 23020036

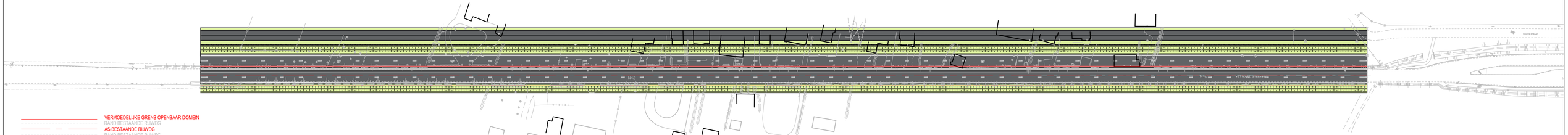
ontwerper

plannu : er

tekenaar

pagina

2302 0036 - R - J - ... - nfa - 10 - lantaar - A - 23020036 - 10 - ... - 4 - 08.dwg - ... - 4 - 20101214.0845




VERMOEDELIJKE GRENS OPENBAAR DOMEIN
RAND BESTAANDE RIJWEG
AS BESTAANDE RIJWEG
RAND BESTAANDE RIJWEG
VERMOEDELIJKE GRENS OPENBAAR DOMEIN

ONTWORPEN PROFIEL

| | | | |
|---|---|---|---|
| A | 08-10-15 | Eerste uitgave | KVP |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |

o : s : n : ing

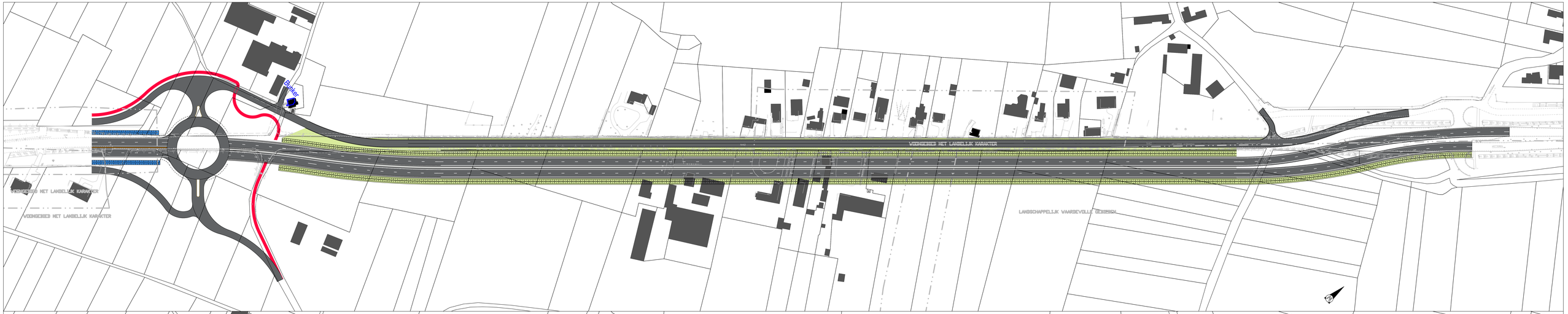
# Optie 5

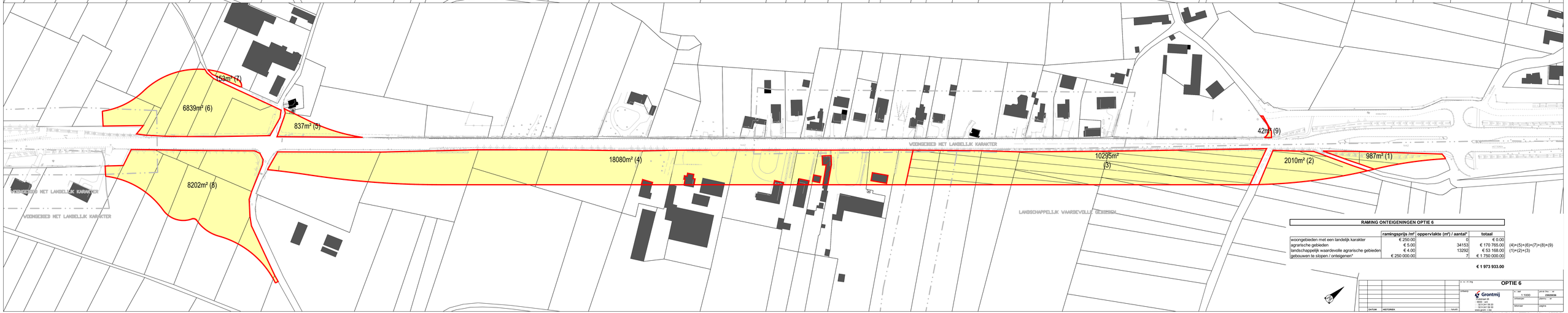
ontwerp

Grontmij
Fuhrstraat 43
9000 - ent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

| | |
|---|---|
| s : aal | proje 3nu : er |
| 1:1000 | 23020036 |
| ontwerper | plannu : er |
| tekenaar | pagina |

23020036 - R - J - Optie 5 - Optie 5 - tenlaan A - 23020036 - 10 - 08-10-15 - 5 - 08-10-15 - 5 - 20101214.0945




**RAMING ONTEIGENINGEN OPTIE 6**

| | ramingsprijs /m² | oppervlakte (m²) / aantal* | totaal | |
|---|---|---|---|---|
| woongebieden met een landelijk karakter | € 250,00 | 0 | € 0,00 | |
| agrarische gebieden | € 5,00 | 34153 | € 170 765,00 | (4)+(5)+(6)+(7)+(8)+(9) |
| landschappelijk waardevolle agrarische gebieden | € 4,00 | 13292 | € 53 168,00 | (1)+(2)+(3) |
| gebouwen te slopen / onteigenen* | € 250 000,00 | 7 | € 1 750 000,00 | |
| | | | **€ 1 973 933,00** | |

**OPTIE 6**

| | | | |
|---|---|---|---|
| DATUM | HISTORIEK | | |

ontwerp: Grontmij, Postbus 29, 9600 AA Hoogezand, T 0598-398 911, F 0598-398 912, www.grontmij.nl

schaal: 1:1000 | project nr.: 2300936 | afdeling: | plannr.: | tekeningnr.: | bijlagenr.: | datum: 29 juli 2016 | ontwerp: | gecontr.: | goedk.:

2300936_01_r1 - rdb - 1:1000 - 2300936 10 - 2016-07-29 - 2.0 - 2016-07-29

Wetterse Steenweg
VOONGEBIED MET LANDELIJK KARAKTER
LANDSCHAPPELIJK VAARDEVOLLE GEBIEDEN
DEN HAUW
Gijzenzelestraat
Oude Gijzenzelestraat
track te optimaliseren i.f.v. behoud gebouwen
294m² (7)
424m² (6)
4045m² (5)
32165m² (3)
31362m² (2)
2406m² (1)
4527m² (4)
OPTIE 7
Grontmij
1:1000

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | OPTIE 8 | | |
| | | | | ontwerp Grontmij | | schaal 1:1000 | projectnummer 23020036 |
| | | | | | | ontwerper | plannummer |
| | | | | | | tekenaar | pagina |
| | DATUM | HISTORIEK | NAAR | | | | |

Grontmij
Kolfijnstraat 28
9000 Gent
32 9 241 59 20
32 9 241 59 30
www.grontmij.be

| | DATUM | HISTORIEK | NAAR |
|---|---|---|---|

**ONTEIGENINGEN OPTIE 9**

ontwerp: Grontmij

schaal: 1:1000

projectnummer: 23020036

ontwerper

plannummer

tekenaar

pagina

www.grontmij.be

| | DATUM | HISTORIEK | [illegible]NAAR |
|---|---|---|---|

**ONTEIGENINGEN OPTIE 10**

ontwerp: Grontmij
[illegible]ulistraat 43
[illegible] 9000 [illegible]ent
[illegible] 32 9 241 59 20
[illegible] 32 9 241 59 30
www.gront[illegible].be

| schaal | projectnummer |
|---|---|
| 1:1000 | 23020036 |
| ontwerper | plannummer |
| tekenaar | pagina |

N42 historiek plannen

Volgens Plan MER:

- Mogelijkheid A: Nieuwe N42 op bestaand tracé (behoud bestaand complex E40)
- Mogelijkheid B: Nieuwe N42 op parallel tracé, met aangepast complex E40
- Mogelijkheid C: Nieuwe N42 op parallel tracé, met behoud van complex E40

Vervolg – verder detailonderzoek:

- Optie 1 = A/ behoud vermoedelijke grens openbaar domein aan westzijde, min 7 (of 8) woningen te onteigenen
- Optie 2 = A/ behoud vermoedelijke grens openbaar domein aan oostzijde, min 15 woningen te onteigenen
- Optie 3 = A/ behoud bestaande N42 voor de 2 rijvakken richting Zottegem, min 11 (of 13) woningen te onteigenen
- Optie 4 = op basis van optie 1: dichter tot bij de woningen aan westzijde, min 4 (of 6) woningen te onteigenen
- Optie 5 = op basis van optie 2: geen onteigeningen op oostzijde, min 14 (of 16) woningen te onteigenen
- Optie 6 = op basis van optie 1: geen onteigeningen op westzijde, min 6 woningen te onteigenen, onteigeningskost 1.723.933 euro
- Optie 7 = inclusief aangepast complex E40/N41, tot aan Gijzenzelestraat, onteigeningskost 3.547.763 euro, incl afbraak nieuw gebouw naast Krefel
- Optie 8 = combinatie behoud bestaand complex (met optimalisatie bochtstraal) met parallel tracé tot aan Gijzenzelestraat
- Optie 9 = combinatie behoud bestaand complex (met optimalisatie bochtstraal) met parallel tracé tot aan de Kwaadbeek, onteigeningskost 424.489 euro
- Optie 10 = combinatie behoud bestaand complex (met optimalisatie bochtstraal) met parallel tracé tot halverwege Kwaadbeek / Gijzenzelestraat, onteigeningskost 577.139 euro

Algemene opmerking: innames tbv geluidsschermen nog niet voorzien op grondplan

**N42 - overzichttabel onteigeningen**

december 2015

## RAMING ONTEIGENINGEN OPTIE 6

| | ramingsprijs /m² | oppervlakte (m²) / aantal* | totaal |
|---|---|---|---|
| woongebieden met een landelijk karakter | € 250,00 | 0 | € 0,00 |
| agrarische gebieden | € 5,00 | 34153 | € 170.765,00 |
| landschappelijk waardevolle agrarische gebieden | € 4,00 | 13292 | € 53.168,00 |
| gebouwen te slopen / onteigenen* | € 250.000,00 | 6 | € 1.500.000,00 |

**€ 1.723.933,00**

## RAMING ONTEIGENINGEN OPTIE 7

| | ramingsprijs /m² | oppervlakte (m²) / aantal* | totaal |
|---|---|---|---|
| woongebieden met een landelijk karakter | € 250,00 | 0 | € 0,00 |
| agrarische gebieden | € 5,00 | 41155 | € 205.775,00 |
| landschappelijk waardevolle agrarische gebieden | € 4,00 | 31362 | € 125.448,00 |
| ambachtelijke bedrijven en kmo's | € 90,00 | 2406 | € 216.540,00 |
| gebouwen te slopen / onteigenen* (nieuwbouw) | € 3.000.000,00 | 1 | € 3.000.000,00 |

**€ 3.547.763,00**

## RAMING ONTEIGENINGEN OPTIE 9

| | ramingsprijs /m² | oppervlakte (m²) / aantal* | totaal |
|---|---|---|---|
| woongebieden met een landelijk karakter | € 250,00 | 0 | € 0,00 |
| agrarische gebieden | € 5,00 | 71225 | € 356.125,00 |
| landschappelijk waardevolle agrarische gebieden | € 4,00 | 17091 | € 68.364,00 |
| ambachtelijke bedrijven en kmo's | € 90,00 | 0 | € 0,00 |
| gebouwen te slopen / onteigenen* | € 250.000,00 | 0 | € 0,00 |

**€ 424.489,00**

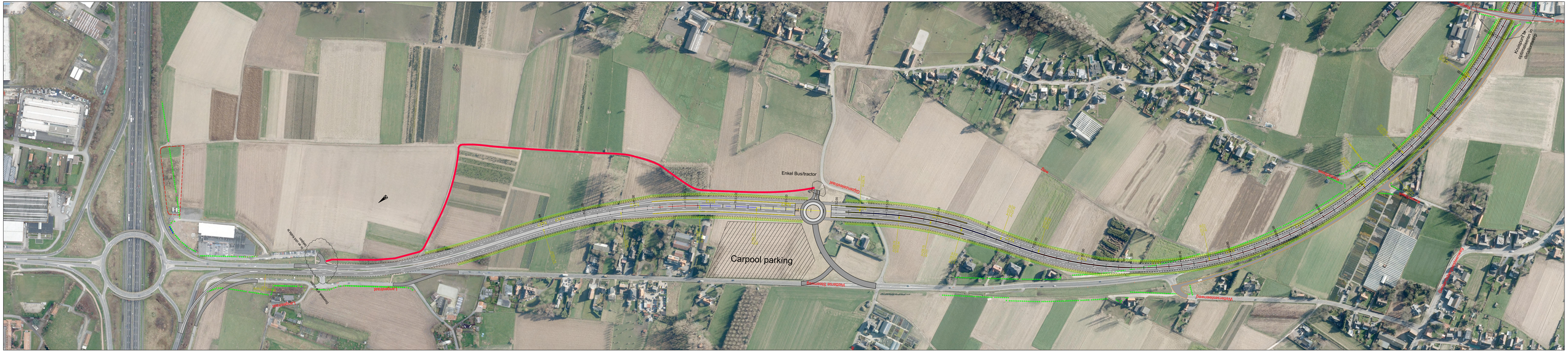
## RAMING ONTEIGENINGEN OPTIE 10

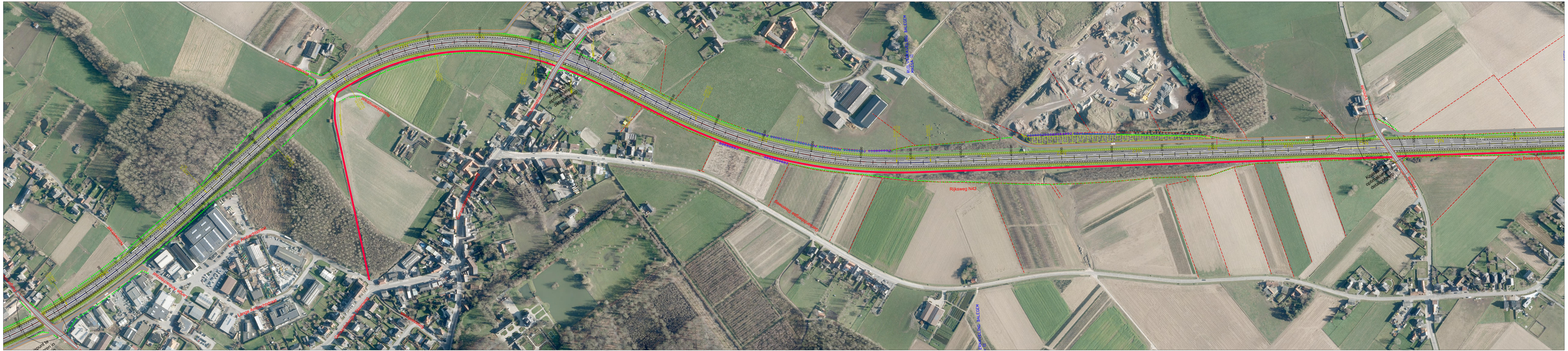
| | ramingsprijs /m² | oppervlakte (m²) / aantal* | totaal |
|---|---|---|---|
| woongebieden met een landelijk karakter | € 250,00 | 0 | € 0,00 |
| agrarische gebieden | € 5,00 | 51755 | € 258.775,00 |
| landschappelijk waardevolle agrarische gebieden | € 4,00 | 17091 | € 68.364,00 |
| ambachtelijke bedrijven en kmo's | € 90,00 | 0 | € 0,00 |
| gebouwen te slopen / onteigenen* | € 250.000,00 | 1 | € 250.000,00 |

**€ 577.139,00**

# Bijlage 2 – Detail voorkeursalternatief

- Plannen op luchtfoto tussen E40 en Vos. Betreft een principe-intekening, zonder waarde van de zichtbare details.


Enkel Bus/tractor
Carpool parking


Rijksweg N42

RUILVERKAVELING BALEGEM
MASSA 13
Verandsbergse Steenweg Raasweg N42
Zoekzone fietstunnel
Jonasweg
RUILVERKAVELING BALEGEM
MASSA 15
BALEGEM

Zoekzone felstunnel
Jonasweg
RUILVERKAVELING BALEGEM
MASSA 15
RUILVERKAVELING BALEGEM
MASSA 16

# Bijlage 3 – Detail financiële raming

Totale bouwkost van het project, excl BTW: 30.559.289 euro. Volgens betalende partijen:
- AWV (deel E40 – Reigerstraat): 14.782.376,75 euro
- AWV (deel Reigerstraat – Vos): 9.488.912,25 euro
- Oosterzele: 1.288.000 euro
- Farys: 5.000.000 euro

Totale bouwkost, inclusief ereloon en inclusief BTW: 37.475.904,94 euro. Volgens betalende partijen:
- AWV (deel E40 – Reigerstraat): 18.657.951,43 euro
- AWV (deel Reigerstraat – Vos): 11.976.671,07 euro
- Oosterzele: 1.625.681,84 euro
- Farys: 5.215.600,59 euro

Raming onteigeningen: nog te bepalen. Enkel de schatting voor de innames van de verschillende varianten werd naast elkaar gezet (ter vergelijking). Dit bedrag is niet volledig, aangezien de gelijklopende onteigeningen voor alle varianten niet mee werden opgenomen in deze afwegingstabel en aangezien de eventuele innames richting Vos nog niet in kaart werden gebracht.

## Module 13 - Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid
## RAMING

| NIS-nr | Volgnr koepelmodule | Nr module | Volgnummer module |
|---|---|---|---|
| | niet van toepassing | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gemeente:** | *Wetteren* | **Gemeente:** | *Oombergen* | raming bestek | AWV | 15 miljoen euro *15/21* |
| **Gewestweg:** | *N 42* | **Gewestweg:** | *N 42* | (excl BTW) | Oosterzele | 1 miljoen euro *1/21* |
| **Van kmpt.** | | **Van kmpt.** | | | TMVW | 5 miljoen euro *5/21* |
| **Tot kmpt.** | | **Tot kmpt.** | | | | |
| **Lengte (in km):** | *8,850* | **Lengte (in km):** | *0,000* | | | |

| **Bouwkosten** | | eenheid | hoeveelheid totaal | eenheidsprijs | totaal | AWV E40-Reigerstr | AWV Reigerstr-Vos | Oosterzele | TMVW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *voorbereidende werken en grondwerken* | | | | | | | | | |
| 1.1. | opbraak voor groenstrook / ventwegen / … | m² | 137.920,00 | 2,00 | 275.840,00 | 118.940,00 | 156.900,00 | | |
| 1.2. | Opbraak rijwegverharding, incl lijnvormige elementen | m² | 78.850,00 | 4,00 | 315.400,00 | 63.200,00 | 252.200,00 | | |
| 1.3 | dempen grachten + opbraak kopmuren | m | 17.800,00 | 7,00 | 124.600,00 | 37.800,00 | 86.800,00 | | |
| | afvoer en verwerking van ruimingsspecie grachten | ton | 2.670,00 | 20,00 | 53.400,00 | 16.200,00 | 37.200,00 | | |
| *Onderfundering en fundering* | | | | | | | | | |
| 2.1 | fundering wegverharding | m² | 153.720,00 | 15,00 | 2.305.800,00 | 1.176.750,00 | 1.129.050,00 | | |
| 2.2 | fundering stootband en kantstrook | m | 36.300,00 | 12,00 | 435.600,00 | 129.600,00 | 306.000,00 | | |
| *verhardingen, aanpassingen niet te scheiden van de aanleg van de fietspaden* | | | | | | | | | |
| 3.1 | verharding rijweg N42, ventwegen, kruispunten, carpool | m² | 153.720,00 | 32,00 | 4.919.040,00 | 2.510.400,00 | 2.408.640,00 | | |
| 3.2 | bestaande N42: overlaging | m² | 52.700,00 | 12,00 | 632.400,00 | | 632.400,00 | | |
| *riolering en grachten* | | | | | | | | | |
| 4.1 | grachten | m² | 17.800,00 | 12,00 | 213.600,00 | 64.800,00 | 148.800,00 | | |
| 4.2 | RWA, incl IP | m² | 1.000,00 | 300,00 | 300.000,00 | 91.011,24 | 208.988,76 | | |
| 4.3 | kolken en aansluitingen | st | 756,67 | 500,00 | 378.333,33 | 114.775,28 | 263.558,05 | | |
| *lijnvormige elementen* | | | | | | | | | |
| 5.1 | stootbandbeveiliging | m | 17.800,00 | 35,00 | 623.000,00 | 189.000,00 | 434.000,00 | | |
| 5.2 | kantstrook 30 | m | 13.900,00 | 25,00 | 347.500,00 | 135.000,00 | 212.500,00 | | |
| 5.3 | kantstrook 50 | m | 17.800,00 | 40,00 | 712.000,00 | 216.000,00 | 496.000,00 | | |
| *allerhande werken* | | | | | | | | | |
| 6.1 | tunnel Gijzenzelestraat: constructie | TP | 1,00 | 8.500.000,00 | 8.500.000,00 | 8.500.000,00 | | | |
| 6.2 | fietstunnel | TP | 1,00 | 2.000.000,00 | 2.000.000,00 | | 2.000.000,00 | | |
| 6.3 | geluidsschermen | TP | 1.000,00 | 600,00 | 600.000,00 | 600.000,00 | | | |
| *signalisatie* | | | | | | | | | |
| 7.1 | signalisatie horizontaal en vertikaal (geen bewegwijzering) | m | 29.800,00 | 5,00 | 149.000,00 | 45.202,25 | 103.797,75 | | |
| 7.2 | verlichting | pro memorie | | | | | | | |
| 7.3 | bewegwijzering | | 1,00 | 30.000,00 | 30.000,00 | 9.101,12 | 20.898,88 | | |
| 7.4 | tijdelijke signalisatie | | 1,00 | 200.000,00 | 200.000,00 | 60.674,16 | 139.325,84 | | |
| *Groenaanleg en -onderhoud* | | | | | | | | | |
| 8.2 | levering/aanplanting van groen bubeko en onderhoud gedurende de waarborgtermijn, langs N42 | | | | | | | | |
| | groenstrook | m² | 49.600,00 | 5,00 | 248.000,00 | | | 248.000,00 | |
| | bomen | st | 100,00 | 400,00 | 40.000,00 | | | 40.000,00 | |
| *Raming werken TMVW en Oosterzele* | | | | | | | | | |
| 9.1 | TMVW: sanering riolering zijstraten, ventweg | | | | 5.000.000,00 | | | | 5.000.000,00 |
| 9.2 | Oosterzele: voetpaden, meubilair, … | | | | 1.000.000,00 | | | 1.000.000,00 | |
| **totaal** | | | | | **29.403.513,33** | **14.078.454,04** | **9.037.059,29** | **1.288.000,00** | **5.000.000,00** |
| *milieuhygiënisch en geotechnisch onderzoek en -sanering* | | | | | | | | | |
| *bijkomende kosten, voorlopig niet te ramen in startnota-fase, 5%* | | | | | 1.155.775,67 | 703.922,70 | 451.852,96 | incl | incl |
| **Totaal bouwkosten exclusief BTW** | | | | | **30.559.289,00** | **14.782.376,75** | **9.488.912,25** | **1.288.000,00** | **5.000.000,00** |
| **BTW 21 %** | | | | | 5.367.450,69 | **3.104.299,12** | **1.992.671,57** | **270.480,00** | |
| **Totaal bouwkosten inclusief BTW** | | | | | **35.926.739,69** | **17.886.675,86** | **11.481.583,83** | **1.558.480,00** | **5.000.000,00** |

| **Studiekosten** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (*) KVIV-barema | | | | | | | | | |
| Studiekosten exclusief BTW | | | | | 1.317.720,14 | 637.417,83 | 409.163,01 | 55.538,71 | 215.600,59 |
| BTW 21% | | | | | 231.445,11 | 133.857,74 | 85.924,23 | 11.663,13 | |
| **Totaal studiekosten inclusief BTW** | | | | | **1.549.165,25** | **771.275,57** | **495.087,25** | **67.201,84** | **215.600,59** |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Totaal bouwkosten inclusief BTW** | | | **35.926.739,69** | **17.886.675,86** | **11.481.583,83** | **1.558.480,00** | **5.000.000,00** |
| **Totaal toezichtskosten inclusief BTW** | | | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** | |
| **Totaal studiekosten inclusief BTW** | | | **1.549.165,25** | **771.275,57** | **495.087,25** | **67.201,84** | **215.600,59** |
| **ALGEMEEN TOTAAL** | | | **37.475.904,94** | **18.657.951,43** | **11.976.671,07** | **1.625.681,84** | **5.215.600,59** |

24.271.289,00 bouwkost AWV, excl BTW

Akkoord voor het deel van de kosten subsidiëerbaar door het Vlaamse Gewest, zijnde **30.634.622,51** euro incl. BTW.
Op basis van deze raming wordt dit bedrag voorgesteld voor vastlegging.
*Gent, 27 januari 2016*

raming opgemaakt door

*Pieter Bernaert*
dienstkringingenieur

*Matthias Belpaire*
Projectleider
Grontmij Belgium NV

# Bijlage 4 – Mobiliteitsnota

De volledige mobiliteitstoets inclusief de resultaten van de microsimulaties

# Plan-MER Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg Wegvak Wetteren/Oombergen

Mobiliteitsnota

Definitief

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

Grontmij Belgium NV
Gent, 2 april 2014

# Verantwoording

| | | |
|---|---|---|
| **Titel** | : | Plan-MER Ombouw gewestweg N42 tot primaire weg Wegvak Wetteren/Oombergen |
| **Subtitel** | : | Mobiliteitsnota |
| **Projectnummer** | : | 2302-0036 |
| **Referentienummer** | : | 2302-0036_Mob_ |
| **Revisie** | : | 1 |
| **Datum** | : | 2 april 2014 |

| | | |
|---|---|---|
| **Auteur(s)** | : | Jeroen Bastiaens, Brecht Janssens, Rik Houthaeve, Annelies Anthierens |
| **E-mail adres** | : | |
| **Gecontroleerd door** | : | Matthias Belpaire |
| **Paraaf gecontroleerd** | : | |
| **Goedgekeurd door** | : | Matthias Belpaire |
| **Paraaf goedgekeurd** | : | |
| **Contact** | : | Grontmij Belgium NV<br>Meersstraat 138A<br>B-9000 Gent<br>T +32 9 241 59 20<br>F +32 9 241 59 30<br>gent@grontmij.be<br>www.grontmij.be |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding ..... 5
1.1 Aanleiding en inhoud van dit rapport ..... 5
1.2 Doelstellingen van het plan ..... 5
1.3 Planalternatieven ..... 7

2 Methodiek ..... 9
2.1 Functioneren op macroniveau ..... 9
2.1.1 Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 ..... 9
2.1.2 N42 als regionale ontsluiting naar de E40 ..... 10
2.2 Functioneren op mesoniveau ..... 11

3 Beschrijving referentiesituatie ..... 12
3.1 Huidige verkeersstructuur en knelpunten ..... 12
3.2 Functioneren op macro- en mesoniveau ..... 14
3.2.1 Verkeersstromen op de N42 in de referentiesituatie ..... 14
3.2.2 Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 ..... 15
3.2.3 Overzicht verkeersafwikkeling knooppunten ..... 16

4 Toetsing van de alternatieven ..... 19
4.1 Algemene bevindingen ombouw N42 (op basis van macromodel) ..... 19
4.2 Planalternatief 1 ..... 24
4.2.1 Resultaten microsimulatie ..... 24
4.2.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau ..... 27
4.2.2.1 Functioneren op macroniveau ..... 27
4.2.2.2 Functioneren op mesoniveau ..... 28
4.2.2.3 Conclusie ..... 28
4.3 Planalternatief 2 ..... 29
4.3.1 Resultaten microsimulatie ..... 29
4.3.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau ..... 32
4.3.2.1 Functioneren op macroniveau ..... 32
4.3.2.2 Functioneren op mesoniveau ..... 33
4.3.2.3 Conclusie ..... 33
4.4 Planalternatief 3 ..... 34
4.4.1 Resultaten microsimulatie ..... 34
4.4.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau ..... 37
4.4.2.1 Functioneren op macroniveau ..... 37
4.4.2.2 Functioneren op mesoniveau ..... 38
4.4.2.3 Conclusie ..... 38
4.5 Planalternatief 3 bis ..... 38
4.5.1 Resultaten microsimulatie ..... 38
4.5.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau ..... 43
4.5.2.1 Functioneren op macroniveau ..... 43
4.5.2.2 Functioneren op mesoniveau ..... 44
4.5.2.3 Conclusie ..... 44

5 Conclusie ..... 45
5.1 Voorlopige conclusie (al dan niet) verder te onderzoeken planalternatieven ..... 45
5.2 Voorstel optimalisaties ..... 48
5.2.1 Filedetectie Mariagaard ..... 48
5.2.2 Taperaansluiting op afrittencomplex E40 ..... 48
5.2.3 Aansluitingscomplex Gijzenzelestraat ..... 49
5.3 Verfijning afbakening onderzoekzone nieuw tracé ..... 50

Bijlage 1 opbouw en resultaten microsimulatie ..... 51

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en inhoud van dit rapport

De dienst Mer heeft voor dit plan-MER op 18 juli 2013 richtlijnen betekend. In hoofdstuk 5 van deze richtlijnen werd aangegeven dat de het MER getrapt zal worden uitgewerkt:

- Stap 1: uitwerken mobiliteitstoets

  De werkwijze bestaat erin om de planalternatieven in een eerste stap te onderzoeken op vlak van mobiliteit. Deze mobiliteitstoets houdt een eerste beoordeling in van de planalternatieven zoals beschreven in de kennisgevingsnota (= de vertrekbasis). Aan de hand van deze toets worden de verschillende alternatieven vergeleken op vlak van mobiliteit en wordt gekeken of aan de doelstelling van het plan tegemoet gekomen wordt.

  Hiertoe zullen de alternatieven in eerste instantie op zich worden gescreend met behulp van het provinciaal macromodel en aanvullende microsimulaties naar de mogelijkheden die ze bieden om de verkeersstromen te reorganiseren. Hierbij worden in deze eerste stap de alternatieven doorgerekend met de huidige verkeersintensiteiten.

  Op basis van de resultaten van de verkeersmodellering worden de planalternatieven verder verfijnd en geoptimaliseerd. De uitkomsten van deze mobiliteitstoets worden verankerd in aanvullende bijzondere richtlijnen.

- Stap 2: beoordeling milieueffecten van overblijvende (geoptimaliseerde) alternatieven

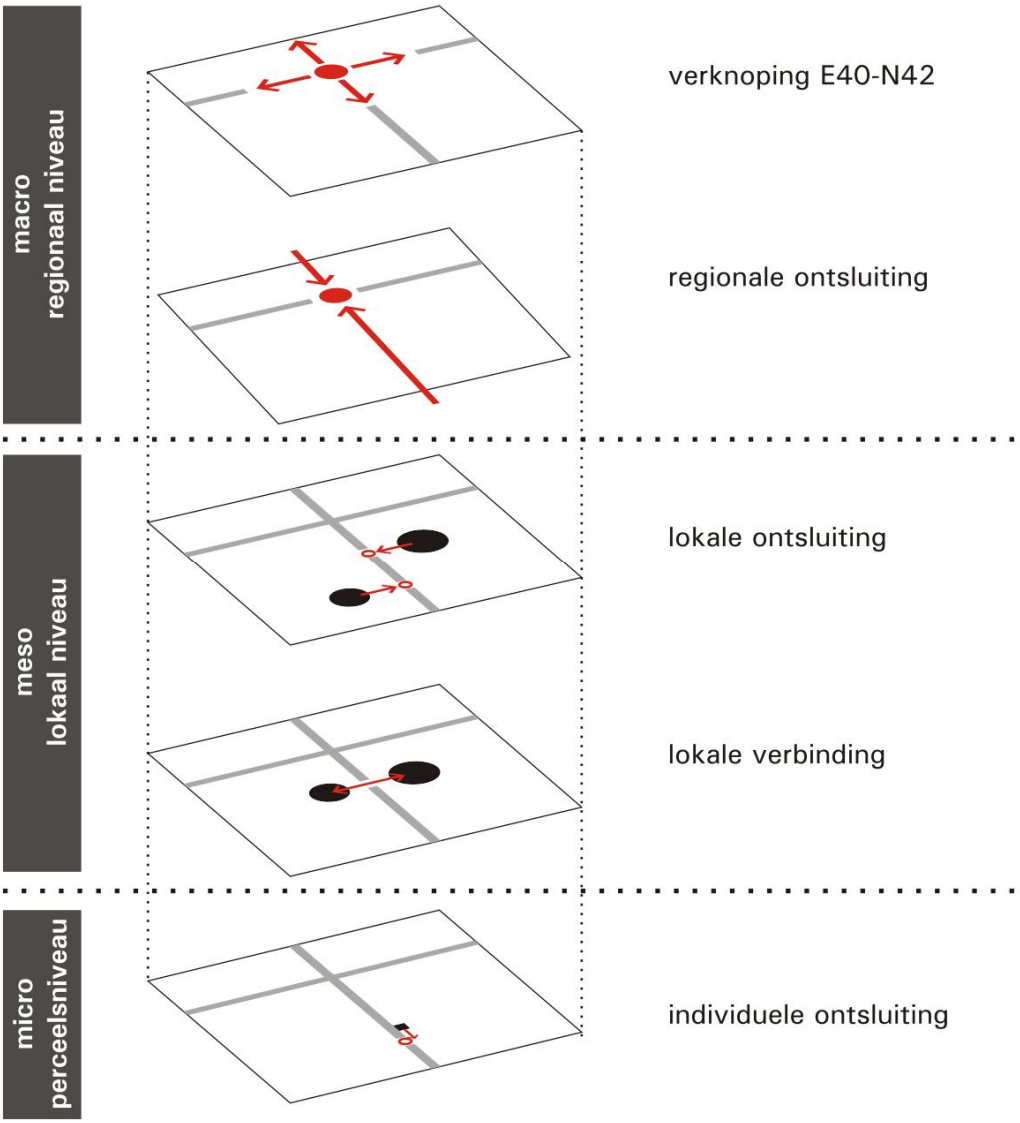
Voorliggende mobilteitstoets omvat stap 1. Deze stap resulteert in:
- overzicht van planalternatieven die niet voldoen aan de doelstellingen: deze worden in het plan-MER (stap 2) niet verder onderzocht
- overzicht van verder te onderzoeken planalternatieven met voorstellen tot optimalisatie en verfijning

## 1.2 Doelstellingen van het plan

Het plan omvat de ombouw van N42 tussen de N9 in Wetteren en de N46 in Oombergen tot een primaire weg en het realiseren van een carpoolparking in de omgeving van het complex E40xN42.

Doelstellingen voor het plan, de ombouw van de N42 als primaire weg II, worden gekoppeld aan drie schaalniveaus: macro, meso en micro:

- Op macro- of regionaal schaalniveau moet de ombouw van de N42 zorgen voor
  - een betere verkeersafwikkeling op het complex E40-N42
  - een grotere betekenis van de N42 voor de ontsluiting van de regio.
- Op meso- of lokaal schaalniveau moet het plan zorgen voor:
  - een goede ontsluiting van kernen en economische activiteiten in de omgeving van de N42
  - goed functioneren van lokale verbindingen tussen deze functies.
- Het micro- of perceelsniveau tenslotte heeft betrekking op de ontsluiting van individuele activiteiten die gelegen zijn langs de N42: alle percelen moeten (onrechtstreeks) ontsloten blijven (via ventweg / onderliggend wegennet).



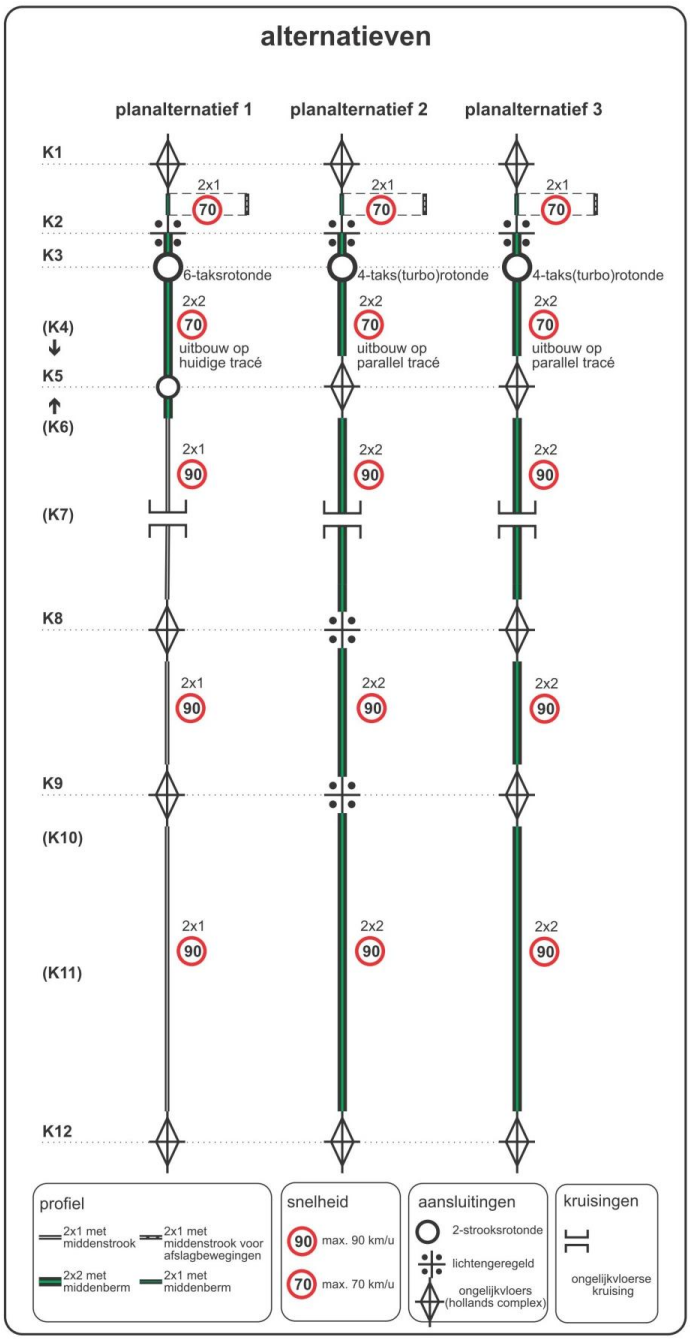

**Figuur 1.1. Schematische voorstelling plandoelstellingen en concepten**

In deze nota worden de planalternatieven enkel getoetst aan de doelstellingen op macro- en mesoniveau en niet op microniveau. Het kwaliteitsniveau van de ontsluiting van individuele percelen is immers op planniveau niet doorslaggevend voor het al dan niet weerhouden van bepaalde alternatieven.

## 1.3 Planalternatieven

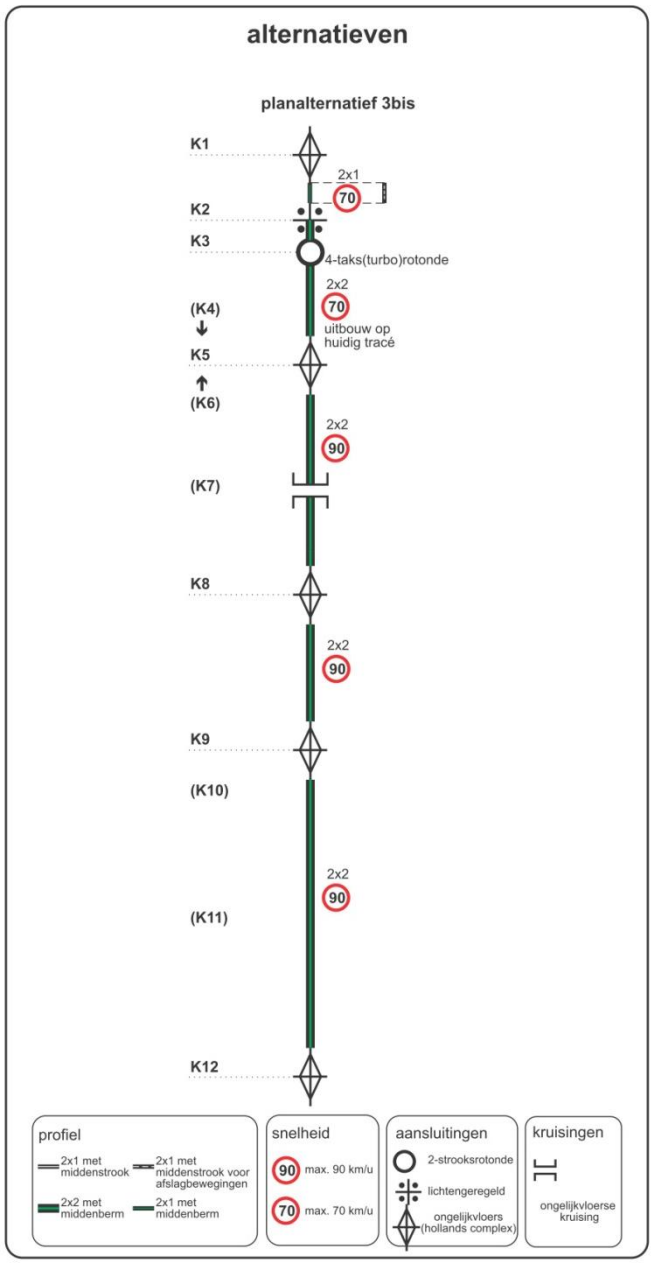
In de kennisgevingsnota zijn 3 planalternatieven beschreven:

- Planalternatief 1 bestaat uit een combinatie van het voorstel uit het streefbeeld (vanaf de N9 tot en met de rotonde aan de Gijzenzelestraat), ten zuiden van de Gijzenzelestraat wordt een 2x1-profiel aangehouden met ongelijkvloerse kruisingen.
- Planalternatief 2 bestaat uit een alternatief voorstel tav de oplossing uit het streefbeeld, met onder meer een geoptimaliseerd complex E40, een parallel tracé ten zuiden van de E40 (maximaal tot aan het knooppunt met de Gijzelestraat), een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Gijzenzelestraat en een 2x2-profiel met lichten ten zuiden van de Gijzenzelestraat.
- Planalternatief 3 is gelijkaardig als planalternatief 2 maar bestaat ten zuiden van de Gijzenzelestraat uit een 2x2-profiel met ongelijkgrondse aansluitingen.




**Figuur 1.2. Planalternatieven 1, 2 en 3**

Op vraag van de stuurgroep wordt ook de mogelijkheid onderzocht om de geoptimaliseerde 4-taksrotonde aan te sluiten op de oorspronkelijke N42 (planalternatief 3 bis). Technisch is dit mogelijk. In deze nota wordt onderzocht wat de invloed van deze configuratie is op de verkeersafwikkeling en of dit alternatief voldoet aan de doelstellingen.




**Figuur 1.3. Planalternatieven 3bis**

# 2 Methodiek

We hanteren een getrapte benadering.

In eerste instantie worden de resultaten van het macromodel getoetst aan bovenstaande doelstellingen. Dit wil zeggen dat wordt nagegaan of (en in welke mate) de N42 erin slaagt om haar regionale ontsluitingsfunctie te vervullen en bovenlokaal sluipverkeer van het onderliggend wegennet weg te trekken (zie hoofdstuk algemene bevindingen). Op basis van deze algemene bevindingen kan het functioneren van de verkeersstructuur en het benodigd aantal rijstroken worden getoetst.

In de praktijk zullen de effecten zoals voorspeld door het macromodel enkel optreden indien de afwikkelkwaliteit van de N42 voldoende hoog is. Naast het aantal rijstroken is dit vooral afhankelijk van het functioneren van de knooppunten. Daarom wordt vervolgens voor de respectievelijke planalternatieven de afwikkelkwaliteit van de N42 beoordeeld op basis van de microsimulatie. De effecten van het macromodel gaan uit van een reistijddaling op de N42 (door het wegwerken van knelpunten en het verruimen van de capaciteit). Indien uit de microsimulatie blijkt dat de verliestijden (op bepaalde momenten) stijgen, zal de beoogde verschuiving van het sluipverkeer zoals voorspeld door het macromodel (op deze momenten) minder sterk optreden. De resultaten van het micromodel hebben m.a.w. gevolgen op macro- en mesoniveau.

De planalternatieven worden getoetst aan de doelstellingen op macro- en mesoniveau. Hieronder wordt beschreven op welke manier de toetsing gebeurt.

## 2.1 Functioneren op macroniveau

### *2.1.1 Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42*

Er wordt een betere verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 nagestreefd. Daarom wordt beoordeeld in welke mate het plan zorgt voor een betere doorstroming van verkeer en een terugslag van verkeer op de afritten van de E40 wordt vermeden (ifv verkeersveiligheid).

Planalternatieven waarvoor een belangrijk knelpunt op vlak van verkeersafwikkeling niet kan worden aangepakt (uitgaande van een status quo of beperkte toename van het verkeer), worden niet weerhouden. Indien de verkeersafwikkeling op het complex E40-N42 ontoereikend is, komt immers ook de regionale ontsluitingsfunctie van de volledige N42 in het gedrang.

De verkeersafwikkeling op en rond het afrittencomplex wordt kwantitatief en kwalitatief in detail bestudeerd op basis van de microsimulatie.
De doorstroming aan het **afrittencomplex** wordt als volgt geëvalueerd

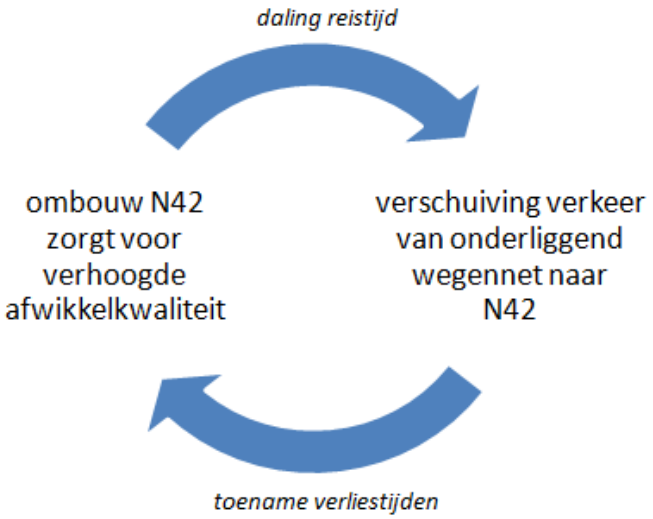
- *Vlotte verkeersafwikkeling*
  Op geen enkele tak bedraagt de verliestijd meer dan 2 minuten
- *Moeizame afwikkeling:*
  Er is op 1 tak van het kruispunt gedurende een periode van minstens 15 minuten een verliestijd van meer dan 2 minuten
  EN/OF
  De maximale wachtrijen aan het complex komen in de buurt van een nabijgelegen kruispunt/weefzone of de maximale wachtrij vult de hele afrit.

- *Knelpunt op vlak van verkeersafwikkeling*
  Er is op meer dan 1 tak van het kruispunt gedurende een periode van minstens 15 minuten een verliestijd van meer dan 2 minuten
  EN/OF
  De maximale wachtrijen aan het complex bereiken een nabijgelegen kruispunt/weefzone, waardoor de afwikkeling op dat kruispunt bemoeilijkt wordt of de maximale wachtrij vult de hele afrit.

### *2.1.2 N42 als regionale ontsluiting naar de E40*

De N42 moet als primaire weg type II zorgen voor een vlotte ontsluiting van de regio naar de E40. Het betreft de regio rond het kleinstedelijk gebied Wetteren ten noorden van de E40 en de regio Zuid-Oost-Vlaanderen met als belangrijke dragers de kleinstedelijke gebieden Zottegem en Geraardsbergen ten zuiden van de E40. De N42 vervult daarnaast ook een belangrijke verbindingsfunctie tussen de stedelijke gebieden onderling.

De globale afwikkelkwaliteit van de N42 wordt beoordeeld door de reistijd in normale omstandigheden en tijdens de spits (inclusief verliestijden) te vergelijken met de referentiesituatie. De ombouw van de N42 zorgt in principe voor een daling van de reistijd. Dit leidt op zijn beurt tot een toename van de verkeersintensiteiten op de N42 (en beoogde daling van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet) waardoor de verliestijden, zeker tijdens de spits, opnieuw kunnen oplopen en een nieuw evenwicht wordt bereikt. Waar dit evenwicht precies ligt, hangt af van de mate waarin de reistijd (in normale omstandigheid) afneemt en de mate waarin de verliestijden (tijdens de spits) oplopen. Indien de reistijddaling beperkt is en de reistijd (gedurende een lange periode) tijdens de spits op cruciale relaties sterk oploopt, zal het vermogen van de N42 om sluipverkeer (afkomstig van het onderliggend wegennet) op te nemen beperkt zijn.




Vervolgens wordt dieper ingegaan op de knooppunten. Op macroniveau is naast het complex met de E40 (K3) ook de afwikkelkwaliteit van de regionale aantakkingspunten van belang (verknoping met de secundaire wegen):

- Knooppunt N42-N9 (K1)
- Knooppunt N42-N46 (K12).

Bij de evaluatie van knooppunten wordt vooral de focus gelegd op de doorstroming op de N42. Bij verkeerslichtengeregelde kruispunten wordt gekeken naar de (gemiddelde en maximale) wachtrijen en verliestijden. Bij de voorrangsgeregelde kruispunten wordt enkel naar gemiddelde en maximale wachtrijen op de zijtakken gekeken.

Voor **lichtengeregelde kruispunten** wordt de verkeersafwikkeling als volgt geëvalueerd

- *Vlotte verkeersafwikkeling*
  Er moet in het algemeen niet langer dan 1 cyclus worden aangeschoven
- *Moeizame afwikkeling:*
  Er is op minstens 1 tak van het kruispunt gedurende een periode van minstens 15 minuten regelmatig meer dan 1 cyclus worden aangeschoven
  EN/OF
  De maximale wachtrijen aan het kruispunten komen in de buurt van een nabijgelegen kruispunt of weefzone
- *Knelpunt op vlak van verkeersafwikkeling*
  Er is op minstens 1 tak van het kruispunt gedurende een periode van minstens 15 minuten regelmatig meer dan 3 cycli worden aangeschoven.
  EN/OF
  De maximale wachtrijen aan het kruispunten bereiken een nabijgelegen kruispunt of weefzone, waardoor de afwikkeling op dat kruispunt/weefzone bemoeilijkt wordt.

**Voorrangsgeregelde kruispunten** worden als volgt geëvalueerd

- *Vlotte verkeersafwikkeling*
  Maximale wachtrij op zijtakken < 50m
- *Moeizame verkeersafwikkeling*
  Maximale wachtrij op zijtakken > 50m

De microsimulatie geeft een meer gedetailleerd inzicht in de (potentiële) knelpunten en verliestijden. Dit laat toe om optimalisatievoorstellen te formuleren en te toetsen.
Alternatieven waarbij zelf met optimalisatie een problematische afwikkeling optreedt op basis van de verkeersintensiteiten van 2013 (referentiesituatie), worden niet weerhouden.

## 2.2 Functioneren op mesoniveau

De omliggende kernen en economische activiteiten worden op een selectieve manier ontsloten naar de N42. Het aantal aansluitingen wordt beperkt, om een goede doorstroming van verkeer op de N42 te realiseren.

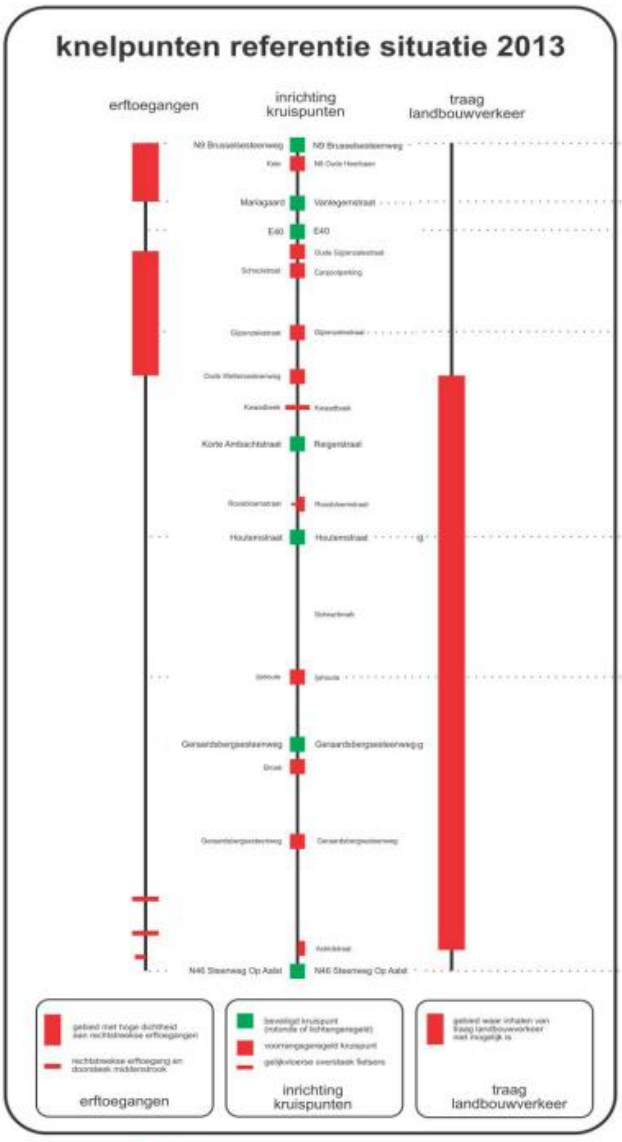
Op mesoniveau wordt beoordeeld of de verschuiving van de verkeersstromen op het onderliggend wegennet in overeenstemming is met de vooropgestelde wegencategorisering.

Daarnaast wordt ook de afwikkelingskwaliteit van de knooppunten met lokale wegen beoordeeld (naar analogie met de knooppunten met secundaire wegen: zie hoger). Er wordt zowel aandacht besteed aan de ontsluitingsfunctie naar de N42 (afslagbewegingen naar N42) als de verbindingsfunctie tussen naburige kernen en economische activiteiten aan weerzijde van de N42 (doorgaande beweging).

# 3 Beschrijving referentiesituatie

## 3.1 Huidige verkeersstructuur en knelpunten

In de referentiesituatie 2013[1] treden diverse conflicten op langsheen de N42, zowel op vlak van doorstroming als op vlak van verkeersveiligheid.




conflicten op vlak van doorstroming-veiligheid

Deze conflictpunten zijn in sterke mate gerelateerd aan de huidige inrichting van de weg, waarbij drie elementen de referentiesituatie 2013 kenmerken:

- de grote dichtheid aan individuele erftoegangen (bvb de wegvakken tussen de N9 en de spoorlijn in Wetteren en tussen de E40 en de Oude Wettersesteenweg in Oosterzele),
- de vele en vaak niet beveiligde kruispunten en oversteekplaatsen,
- de lange afstand waar inhaalbewegingen (van traag, gemotoriseerd verkeer) niet mogelijk zijn.

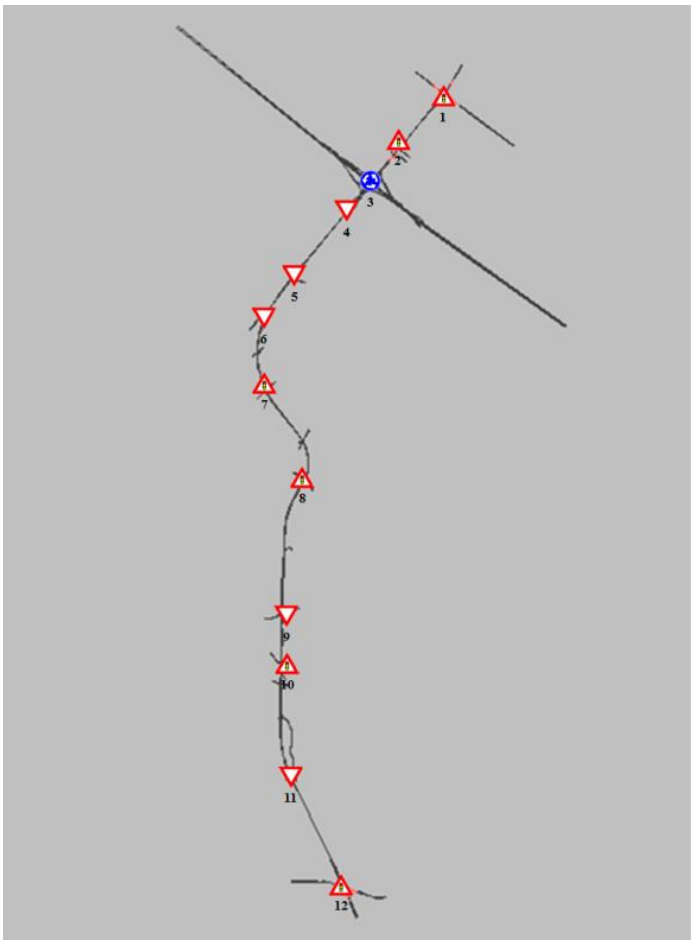
Door de grote dichtheid aan individuele erftoegangen en zijstraten en het smalle wegprofiel wordt er slechts in beperkte mate een gescheiden verkeersafwikkeling gerealiseerd. Er is met andere woorden een (te) grote menging van verkeer, zowel wat betreft de voorkomende verkeersvormen (doorgaand verkeer versus bestemmingsverkeer) als de verkeersgebruikers (menging tussen langzaam verkeer, traag gemotoriseerd verkeer en gemotoriseerd verkeer). De vele conflicten op het niveau van verkeersvormen en verkeersgebruikers zorgen voor onveilige situaties en zorgen ervoor dat de betrokken weg zijn verkeersfunctie niet kan opnemen, waardoor de doorstroming van verkeer in het gedrang komt.

[1] De referentiesituatie 2013 is situatie waarbij de 'beperkte' herinrichtingsmaatregelen die AWV in het voorjaar van 2013 heeft uitgevoerd. (zie kennisgevingsnota)

De belangrijkste kruispunten op de N42 tussen de N9 en de N46 zijn hieronder weergegeven.

**Tabel 1: Overzicht kruispunten referentiesituatie**

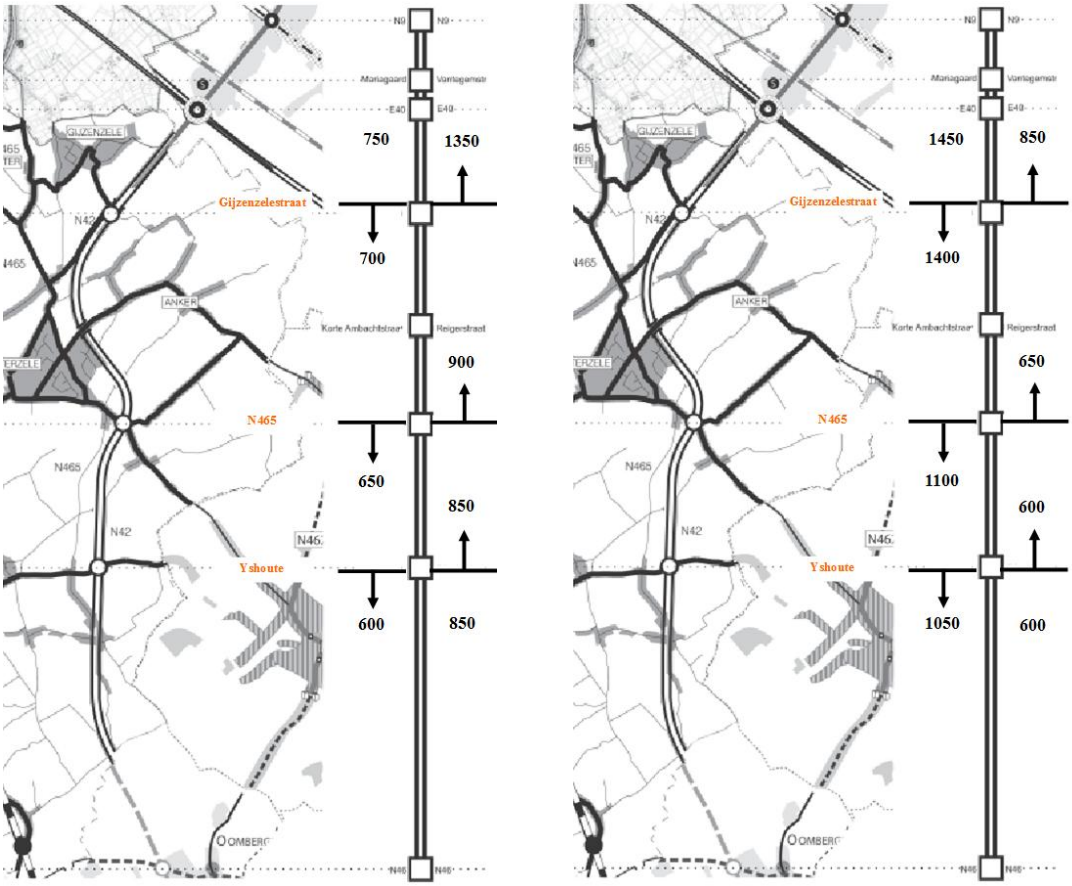
| | | |
|---|---|---|
| K1 | Zuidlaan (N417) x Brusselsesteenweg (N9) x Oosterzeelsesteenweg (N42) | Lichtengeregeld |
| K2 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Vantegemstraat x Mariagaard | Lichtengeregeld |
| K3 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Afrittencomplex E40 | Rotonde |
| K4 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Park & Ride / kleinhandelszone | Voorrangsgeregeld |
| K5 | Wettersesteenweg (N42) x Gijzenzelestraat | Voorrangsgeregeld |
| K6 | Wettersesteenweg (N42) x Oude Wettersesteenweg | Voorrangsgeregeld |
| K7 | Wettersesteenweg (N42) x Reigerstraat x Korte Ambachtstraat | Lichtengeregeld |
| K8 | Wettersesteenweg (N42) x Houtemstraat (N465) | Lichtengeregeld |
| K9 | Wettersesteenweg (N42) x Yshoute | Voorrangsgeregeld |
| K10 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465a) | Lichtengeregeld |
| K11 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465b) x Europa-weg (N42) | Voorrangsgeregeld |
| K12 | Europaweg (N42) x Steenweg op Aalst (N46) | Lichtengeregeld |




**Figuur 3.1 Netwerk bestaande toestand**

## 3.2 Functioneren op macro- en mesoniveau

### *3.2.1 Verkeersstromen op de N42 in de referentiesituatie*




**Figuur 3.2 Belasting N42 in referentiesituatie in pae/u, tijdens ochtend- (links) en avondspits (rechts).**

De verkeersstromen zijn spitsgevoelig. Tijdens de ochtendspits loopt de grootste verkeersstroom op de N42 richting E40, meer specifiek richting Gent. Tijdens de avondspits komt de grootste verkeersstroom van de E40 (Gent) richting Wetteren en Zottegem.

**Tabel 2: Reistijd N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) en verliestijden* tijdens de ochtend- en avondspits in de referentiesituatie**

| | | Verliestijd tijdens ochtendspits | Verliestijd tijdens avondspits |
|---|---|---|---|
| N9 – E40 | 1min40 | +ca 15 tot 20s | +ca 5 à 10s |
| E40 – N9 | 1min50 | +ca 10s | +ca 15 tot 20s |
| E40 – N46 | 8min45 | +ca 30 tot 40s | +ca 1min45 tot 1min50 |
| N46 – E40 | 8min35 | +ca 1 min tot 1min20 | +ca 15 tot 20s |

** Verliestijd = reistijd bij verstoorde verkeerafwikkeling – reistijd in normale omstandigheden*

De gemiddelde reistijd tijdens de daluren is weergegeven in onderstaande tabel (bron: microsimulatie: meer info zie bijlage). Daarnaast zijn ook de verliestijden tijdens resp. ochtend- en avondspits aangegeven. Hieruit blijkt dat de verliestijden tijdens de ochtendspits (7u30 – 9u) vooral groot zijn op het wegvak N46 -> E40 (richting E40). De verliestijden zijn voornamelijk te wijten aan de moeizame verkeersafwikkeling aan de rotonde thv het aansluitingscomplex. Daarnaast zorgen ook de lichtenregelingen ter hoogte van de Houtemstraat en Reigestraat voor het optreden van verliestijden. Tijdens de avondspits (16u30 – 18u) treedt het omgekeerde patroon op met grote verliestijden richting Zottegem. Deze zijn niet toe te schrijven aan het functioneren van de rotonde, maar aan de bottleneck ten zuiden van de P&R (versmalling van 2 rij-

stroken naar 1 rijstrook) alsook aan de afslagbewegingen naar individuele erftoegangen. Daarnaast zorgt ook de opsplitsende beweging Wetteren/Zottegem op de afrit voor het optreden van verliestijden.

### *3.2.2 Verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42*

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex E40-N42 wordt in de referentiesituatie beoordeeld als 'problematisch'.

Beschrijving knelpunt:

Bij hoge verkeersintensiteiten wanneer de afwikkelingscapaciteit van het aansluitingscomplex wordt overschreden ontstaat filevorming op de afritten met terugslag tot op de E40. Dit vormt niet enkel een knelpunt op vlak van doorstroming, maar ook op vlak van verkeersveiligheid. De afrit vanuit richting Gent werd reeds verlengd, maar dit biedt geen structurele oplossing.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de terugslag van de filevorming tot op de E40 in de referentiesituatie (bron: camera-onderzoek en microsimulatie). Hieruit blijkt dat dit in een normale situatie zonder calamiteiten vooral een knelpunt is tijdens de avondspits (quasi gedurende de volledige avondspits van 16u15 tot 18u00).

**Tabel 3: Terugslag file afrittencomplex tot op de E40 tijdens de ochtend- en avondspits (in referentiesituatie)**

| Ochtendspits | Gemiddeld tijdsvenster met file op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Gemiddelde filelengte op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Maximale filelengte op afrit (gemeten vanaf puntstuk afrit) |
|---|---|---|---|
| Afrit E40 vanuit Brussel | nvt | 0m | 0m |
| Afrit E40 vanuit Gent | nvt | 0m | 0m |

| Avondspits | Gemiddeld tijdsvenster met file op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Gemiddelde filelengte op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) | Maximale filelengte op E40 (gemeten vanaf puntstuk afrit) |
|---|---|---|---|
| Afrit E40 vanuit Brussel | nvt | 0m | 0m |
| Afrit E40 vanuit Gent | 16u15 – 18u00 | 710m | 1900m |

### *3.2.3 Overzicht verkeersafwikkeling knooppunten*

**Tabel 4: Beoordeling verkeersafwikkeling knooppunten in referentiesituatie**

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9 x N417<br>Lichtengeregeld | knelpunt | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>Rotonde | Moeizame verkeersafwikkeling | knelpunt |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K5 | N42 x Gijzenzelestraat<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling? | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>*Lichtengeregeld* | Vlotte verkeersafwikkeling? | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K10 | N42 x N465a<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K11 | N42 x N465b<br>Voorrangsgeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K12 | N42 x N46<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |

**N42 x N9 x N417 (K1)**
Tijdens de ochtendspits is de verkeersafwikkeling op de oostelijk tak (N9 – Brusselsesteenweg) problematisch. De gemiddelde wachtrij wordt gedurende een periode van 60 minuten (7u45 – 8u45) meer dan 400 m lang. De wachtrij is maximaal tussen 8u00 en 8u30 en kan 700m lang worden (tot voorbij de kruising met Lambroekstraat). Vanaf 7u30 ligt de verliestijd op deze tak hoger dan 2 minuten. De maximale verliestijd is 5 minuten (tot 5 cycli aanschuiven). Op de noordelijke tak (zuidlaan) moet gedurende de hele periode occasioneel 1 cyclus worden aangeschoven.

Gedurende een periode van 30 minuten (16u50 – 17u20) kan de maximale wachtrij, tijdens de avondspits op de noordelijke tak (Zuidlaan) sterk oplopen (> 300 m , tot voorbij einde netwerk microsimulatie). Er moet op dat moment regelmatig 2 tot 3 cycli worden aangeschoven. De hoofdoorzaak voor dit probleem is de beperkte opstelstrook op het kruispunt voor het links afslaand verkeer. Op de westelijke tak moet gedurende de hele periode occasioneel 1 cyclus worden aangeschoven

**N42 X Mariagaard (K2)**
Op de noordelijke tak moet, tijdens de ochtendspits, gedurende de hele simulatieperiode geregeld 1 cyclus worden aangeschoven. Dit komt voor bij hogere intensiteiten op de zijtakken (Vantegemstraat/Mariagaard) of bij pieken van het aantal voetgangers/fietsers. De grootste pieken van voetgangers en fietsers worden uiteraard waargenomen rond de openingsuren van de school.

's Avonds zijn erop de N42 geen problemen naar doorstroming. De maximale wachtrij van de grootste stroom (komende van E40) wordt maximaal 200m en reikt niet tot aan de rotonde. Dit is het gevolg van de filedetectie op deze tak. Wanneer de file wordt gedetecteerd op 200m springt het licht op groen voor de stroom op de N42. De gemiddelde wachttijden op de zijtakken zullen gedurende deze piekperiodes dan wel groeien.

**Afrittencomplex (K3)**
Tijdens de ochtendspits kent het complex E40 een moeizame verkeersafwikkeling. Op de zuidelijke tak (komende van Zottegem) kan de maximale wachtrij terugslaan tot vlak voor het kruispunt met P&R (220m – 300m). Het risico bestaat dat de afwikkeling op dit kruispunt wordt beïnvloed door deze wachtrij aan de rotonde. De wachtrijen zijn het langst tussen 8u en 8u45, de verliestijden liggen in deze piekperiode tussen 35 en 60 seconden.

Tijdens de avondspits veroorzaakt de bottleneck (richting Zottegem) ten zuiden van de rotonde wachtrijen tot ver op de E40. De wachtrij op de E40 wordt maximaal 1900m. De wachtrij komt tot op de E40 tussen 16u15 en 16u30 en blijft tot het einde van de avondspits staan op de E40. De verliestijd varieert tussen de 6 en 8,5 minuut voor het verkeer richting Zottegem. Deze wachtrij zorgt ook voor grote vertragingen voor het verkeer komende van Gent richting Wetteren. Dit zorgt voor verliestijden tussen 3 en 5 minuten.
OPGELET: De verliestijden en wachtrijen zijn niet het gevolg van een te lage capaciteit van de rotonde, maar worden veroorzaakt door de bottlenecks, ten zuiden van het complex (versmalling van 2 naar 1 rijstrook, erftoegangen, …). Er kan dus niet geconcludeerd worden dat de rotonde onvoldoende capaciteit heeft tijdens de avondspits.

**N42 x P&R (K4)**
In het algemeen doen er zich gedurende beide spitsperiodes geen afwikkelingproblemen voor aan de P &R. Het oprijden kan tijdens beide periodes, op piekmomenten, verhinderd worden door de lange wachtrij richting complex E40 (ochtendspits) of richting bottleneck (avondspits). Deze verkeersstromen zijn echter niet groot waardoor er geen lange wachtrijen ontstaan op de P&R.

**N42 x Gijzenzelestraat (K5)**
Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met de Gijzenzelestraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Gijzenzelestraat kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand verkeer garanderen de doorstroming op de N42.

**N42 x Oude Wettersesteenweg (K6)**
Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met de Oude Wettersesteenweg doen er zich in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Oude Wettersesteenweg kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand en rechtsafslaand verkeer richting Oude Wettersesteenweg garanderen de doorstroming op de N42.

**N42 x Reigerstraat (K7)**
Aan het lichtengeregeld kruispunt met de Reigerstraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. Zowel op de N42 als op de zijstraten kan het verkeer binnen 1 cyclus afwikkelen.

**N42 x N465 Houtemstraat (K8)**
Aan het lichtengeregeld kruispunt met de Houtemstraat doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. Tijdens de avondspits bestaat de kans dat er op piekmomenten 1 cyclus moet worden aangeschoven, vooral op de noordelijk tak van de N42 (komende van de E40).

**N42 x Yshoute (K9)**
Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met Yshoute doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van Yshoute kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. De aparte opstelstroken voor het links afslaand verkeer garanderen de doorstroming op de N42.

**N42 x N465a (K10)**
Aan het lichtengeregeld kruispunt met de N465a doen er zich geen afwikkelingsproblemen In het algemeen kan, voor beide spitsperiodes, het verkeer op alle takken van het kruispunten binnen 1 cyclus afwikkelen.

**N42 x N465b (K11)**
Aan het voorrangsgeregeld kruispunt met N465b doen er zich geen afwikkelingsproblemen voor. De relatief beperkte stromen richting/komende van N465b kunnen zonder lange wachttijden afwikkelen. Aangezien hier geen aparte opstelstroken voor het links of rechts afslaand verkeer zijn voorzien op de N42, wordt het doorgaand verkeer op de N42 vertraagd of opgehouden bij links of rechts afslaand verkeer richting N465b

**N42 x N46 (K12)**
Tijdens de ochtendspits verloopt de afwikkeling op het kruispunt N42 x N46 moeizaam. Vooral de afwikkeling op de westelijke tak (komende van Oudenaarde) kent doorstromingsproblemen. De gemiddelde en maximale wachtrij zijn respectievelijk 235 en 336m. Op piekmomenten (tussen 8u en 9u) moet tot 3 cycli aangeschoven worden. De verliestijd kan oplopen tot meer dan 3,5 minuut. Ook de afwikkeling op de oostelijk tak verloopt moeizaam, de wachtrij kan oplopen tot 200m en er moet maximaal 2 cycli worden aangeschoven. De hoofdoorzaak van de moeilijke afwikkeling op de oostelijke tak is de korte opstelstrook voor het links afslaand verkeer, het komt regelmatig voor dat het links afslaand verkeer het rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer verhinderd. Op de zuidelijke tak moet maximaal 1 – 2 cycli worden aangeschoven gedurende de piekperiode (7u45 – 8u45). De wachtrij wordt maximaal 250m.

Tijdens de avondspits verloopt de afwikkeling op de oostelijke tak het moeizaamst. De wachtrij kan 250m lang worden. Tijdens de drukste periode (16u45 – 18u) moet er 2 tot 3 cycli worden aangeschoven. Op de westelijke tak moet er tussen 17u en 17u45 regelmatig 1 cyclus worden aangeschoven. Op de noordelijke tak kan de wachtrij groeien tot 150m, maar het verkeer kan binnen 1 cyclus afwikkelen.

# 4 Toetsing van de alternatieven

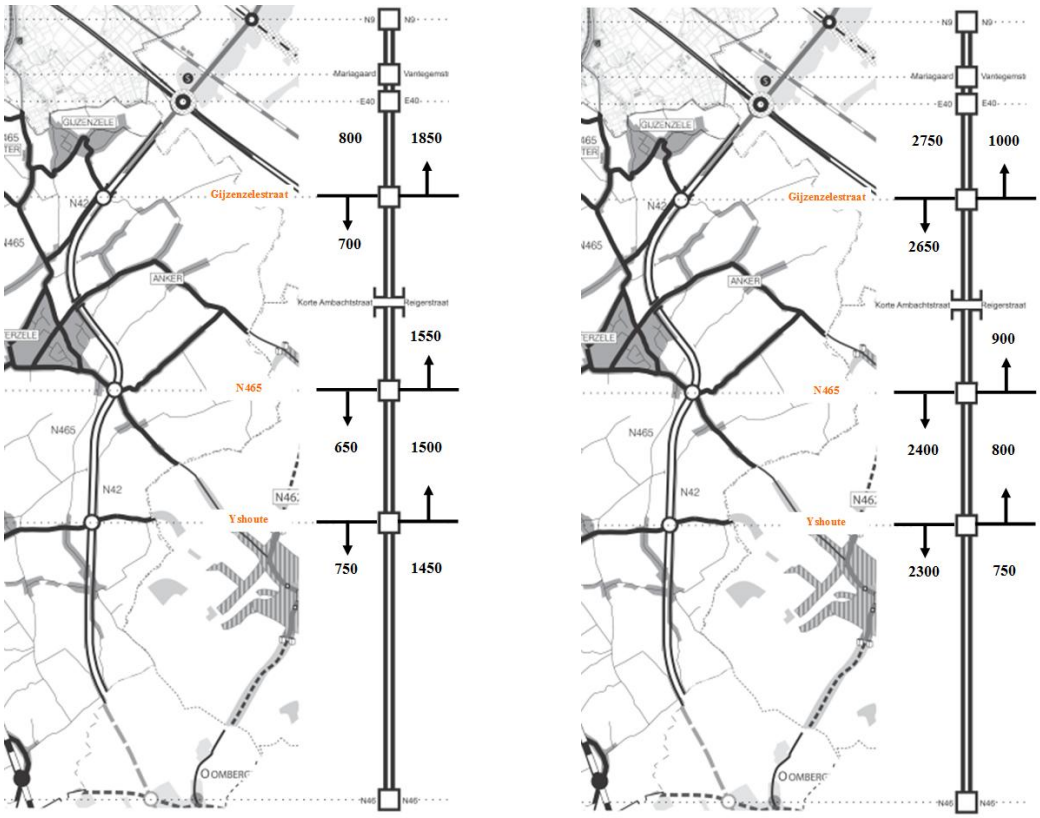
## 4.1 Algemene bevindingen ombouw N42 (op basis van macromodel)

Onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op een doorrekening met het macroscopische verkeersmodel Oost-Vlaanderen

*Opbouw van het macromodel*

*De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het Multimodaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen. Dit model geeft een inschatting van de huidige en verwachte verkeersstromen op basis van een berekening van verplaatsingen tussen herkomsten en bestemmingen, een inschatting van de modal split en een toedeling van de verkeersbewegingen op een (vereenvoudigd) netwerk. Het is belangrijk te beseffen dat het om een macromodel gaat: de belangrijke hoofd-, primaire en secundaire wegen zijn opgenomen in het model; voor het lokaal wegennet zijn slechts enkele verbindingen opgenomen waardoor een kunstmatige bundeling (en overschatting) van verkeer op deze wegen ontstaat.*

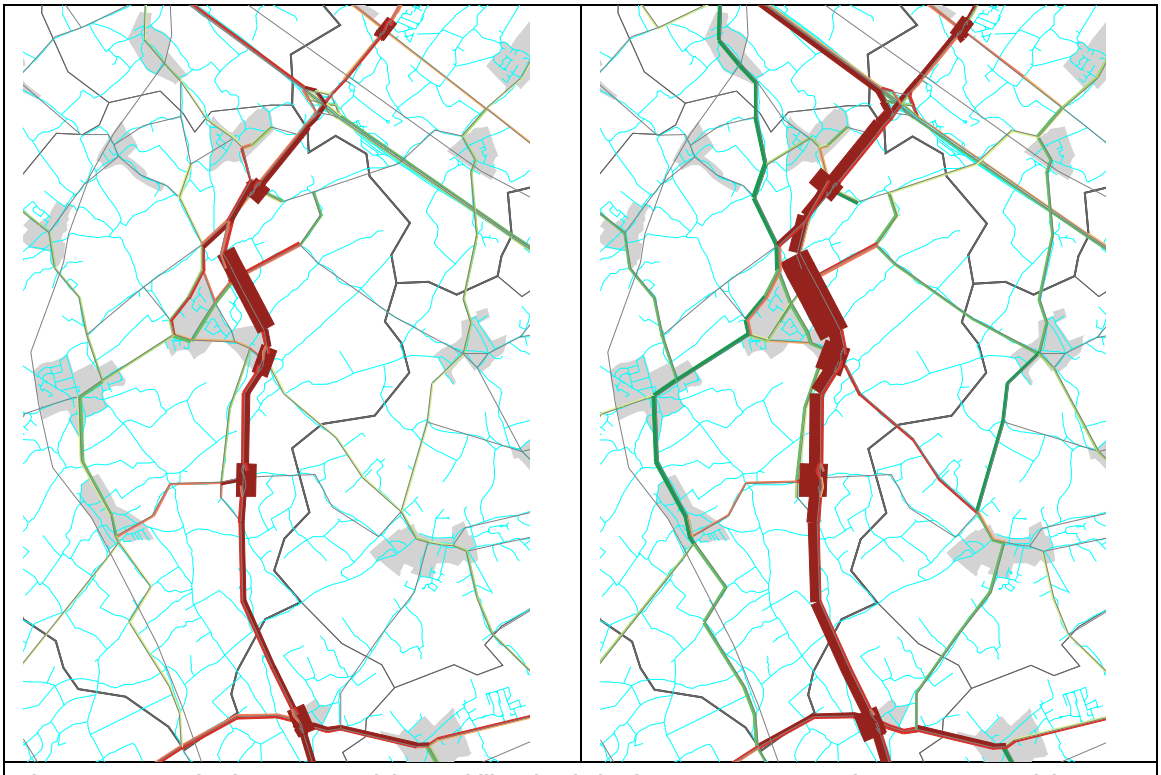
*Dit model is ontwikkeld voor de provincie Oost-Vlaanderen, maar bevat ook vrij gedetailleerde gegevens voor de aangrenzende arrondissementen. Het model is multimodaal wat inhoudt dat alle vervoersmodi mee in overweging worden genomen overeenkomstig het voorziene aanbod.*




**Figuur 4.1 Belasting N42 na ombouw in pae/u, tijdens ochtend- (links) en avondspits (rechts).**

Hieronder worden de resultaten van de doorrekening met multimodaal verkeersmodel besproken, zowel voor de ochtend- als de avondspits (referentiesituatie 2013):

- De ombouw van de N42 (wegwerken erftoegangen, beperken aantal knooppunten, verruimen capaciteit) zorgt voor een betere verkeersafwikkeling tussen de E40 en de N42, met een aanzienlijke daling van het sluipverkeer (onder andere in de regio Melle-Oosterzele-Scheldewindeke) tot gevolg. Ook ten zuiden van de N46 treedt een daling van het sluipverkeer op.
- Dit staat in relatie met de verkeersafwikkeling op de E40. De belasting van de E40 tussen Wetteren en Gent zorgt (voornamelijk tijdens de ochtendspits) voor een rem op de verschuiving van de verkeersstromen. Omdat de verkeersdrukte op het onderliggend wegennet tijdens de ochtendspits ook hoog is, wordt na ombouw de route via de N42 toch voor heel wat mensen interessanter dan de sluiproute via lokale wegen.
- Tijdens de avondspits is de verschuiving van verkeer van het lokaal wegennet naar de N42 meer uitgesproken dan tijdens de ochtendspits.
- De ombouw leidt niet tot maasverkleining (aantrekken ongewenst verkeer tussen E40 en A8).
- De hiërarchische boomstructuur van het wegennet is duidelijk af te leiden uit de verkeersintensiteiten. Zo is er een toename van verkeer ter hoogte van de lokale wegen die aansluiten op de N42.
- De (gewenste) effecten zullen echter enkel optreden indien de afwikkelkwaliteit van de N42 in de praktijk voldoende hoog is. Deze afwikkelkwaliteit wordt daarom in volgende hoofdstukken getoetst voor de resp. planalternatieven aan de hand van microsimulaties:



**Figuur 4.2 Doorrekening macromodel, verschillenplot: belasting wegennet met ombouw N42 ten opzichte van referentietoestand, tijdens de ochtendspits (links) en avondspits (rechts)**

Hieronder worden de effecten per wegtype besproken

- E40 (hoofdweg)

De ombouw van de N42 zorgt tijdens de ochtendspits voor een toename op de E40 richting Gent (ca 300 pae/u). Tijdens de avondspits is er een toename van de verkeersbelasting richting afrit Wetteren van ong. 300 pae/u (zowel komende vanuit Gent als vanuit Brussel).
Het functioneren van de N42 en het op- en afrittencomplex (zie verder) is maatgevend voor de regionale verschuiving van verkeersstromen en de toename van verkeer op de E40. Een nog ingrijpendere ombouw (bv klaverblad thv op- en afrittencomplex) zou niet tot een gevoelige bijkomende verschuiving van verkeer leiden: de verzadigingsgraad van de E40 (tussen Wetteren en Gent) wordt in dat geval immers maatgevend en zorgt ervoor dat de verschuiving naar de N42 wordt geplafoneerd.

- N42 (primaire weg type II)

Mits een verbeterde verkeersafwikkeling is de N42 in staat om een grote hoeveelheid sluipverkeer, dat momenteel van het onderliggend wegennet gebruik maakt, naar zich toe te trekken. Deze gewenste verschuiving zorgt voor een grote toename van de verkeersintensiteiten op de N42.

Op het wegvak tussen N46 en E40 nemen de intensiteiten het sterkst toe. Tijdens de ochtendspits treedt de grootste toename op richting E40 (ca 350-600 pae); ook richting Zottegem is er een toename tijdens de ochtendspits, maar die is minder groot (ca 100-150 pae). Tijdens de avondspits neemt het verkeer vooral in zuidelijke richting (wegrijdend van de E40) toe: de toename tijdens de avondspits is groter dan tijdens de ochtendspits (ca 1000-1500 pae). Ook tegen de hoofdstroom in (richting E40) is er een toename (ca 100-200 pae).

Door de (beoogde) toename van de verkeersintensiteiten kunnen de verkeerstromen op het wegvak tussen E40 en N46 niet op een profiel met 2x1-rijstrook worden afgewikkeld. Vooral de avondspits is hierin maatgevend: de beoogde verkeersintensiteiten kunnen op het volledige wegvak tussen E40 en de N46 niet op 1 rijstrook worden afgewikkeld (> 1.8000 pae/u): richting Zottegem zijn op het volledige wegvak tussen E40 en N46 twee rijstroken nodig. Daarnaast is ook de verkeersafwikkeling aan de knooppunten van belang voor de afwikkelkwaliteit (zie verder)

Op het wegvak tussen N9 en E40 is er tijdens de ochtendspits een toename in beide rijrichtingen (ca 100 pae). Tijdens de avondspits is er enkel een toename richting E40 (ca 200 pae).

- Secundaire wegen

De ombouw van de N42 zorgt ervoor dat de secundaire wegen (N9 en N46) hun verzamel- en ontsluitingsfunctie sterker kunnen vervullen. Op de N9 neemt het verkeer tijdens de ochtendspits toe met ca 50 à 100 pae/h. Tijdens de avondspits is de toename iets groter (ca 50-150 pae/h). Op de N46 neemt het verkeer tijdens de ochtendspits toe met 250 à 400 pae/h. Tijdens de avondspits is er een toename van 350 à 400 pae/h.

- Lokale wegen parallel aan de N42

De ombouw van de N42 vermindert zowel tijdens de ochtend- als avondspits de druk op het onderliggend wegennet, op noord-zuid gerichtte trajecten parallel aan de N42. De ombouw van de N42 zorgt globaal voor een daling van verkeer op het onderliggend wegennet, die het meest uitgesproken is tijdens de avondspits:

  - Grootste effect op de lokale verbinding Melle-Gontrode-Oosterzele en Scheldewindeke-Balegem-Elene(N465): parallelle route(s) aan N42 met veel sluikverkeer om filevorming op de E40 komend uit de richting Gent en filevorming op de N42 in zuidelijke richting ter hoogte van Gijzenzele en Oosterzele te vermijden. Tussen Oosterzele en Scheldewinde-

ke is de daling beperkter (matig positief effect), aangezien deze route een belangrijke verzamelfunctie naar de N42 blijft vervullen.
  - Groot effect op de lokale verbinding Anker-Bavegem en Westrem-Bavegem-Sint-Lievens-Houtem (N462): ook dit zijn een parallelle route(s) aan de N42 met sluikverkeer om file-vorming op de N42 in zuidelijke richting in de avondspits te vermijden.
  - Op andere trajecten, is er een geringer effect

- Lokale wegen met verzamelfunctie naar N42 (wegen nabij aansluitingspunten N42)

De ombouw van de N42 zorgt voor een verschuiving van verkeer op het onderliggend wegennet. Ter hoogte van de aansluitingen wordt het globaal drukker, enerzijds omdat er minder aansluitingen zijn in vergelijking met de huidige situatie, anderzijds omdat ze 'intensiever' gebruikt worden door een vermindering van het sluikverkeer op het onderliggend wegennet op parallelle trajecten aan de N42. De toename van verkeer ter hoogte van deze aansluitingspunten hoeft niet noodzakelijk een knelpunt te betekenen. Op de lokale ontsluitingswegen naar de N42 ligt de verkeersdruk niet te hoog voor dit type van wegen (lokale wegen type II) omdat de ontsluiting naar de N42 gespreid verloopt over verschillende onderliggende wegen en deels via nieuwe parallelle trajecten (ventwegen) verloopt, waardoor de aansluitingen van de lokale wegen II op de N42 beperkt gebruikt worden. De afwikkelkwaliteit ter hoogte van verschillende aansluitingspunten wordt per alternatief beoordeeld (zie onder).

De selectie van aansluitpunten zoals opgenomen in het streefbeeld vormen de vertrekbasis.

| | | **aansluiting** | **geen aansluiting** |
|---|---|---|---|
| K1 | Zuidlaan (N42) x Brusselsesteenweg (N9) x Oosterzeelsesteenweg (N42) | Ongelijkgrondse kruising met rotonde op maaiveld | |
| K2 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Vantegemstraat x Mariagaard | Lichtengeregeld | |
| K3 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x op- en afrittencomplex E40 | rotonde met 2 bijkomende lussen | |
| K4 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Park & Ride / kleinhandelszone | | Via ventweg naar K5 |
| K5' | Wettersesteenweg (N42) x (omgeving) Gijzenzelestraat | *Afhankelijk van planalternatief* | |
| K6 | Wettersesteenweg (N42) x Oude Wettersesteenweg | | Via ventweg naar K5 |
| K7 | N42 x Reigerstraat x Korte Ambachtstraat | | Ongelijkgrondse kruising voor lokaal verkeer Via ventweg naar K5 |
| K8 | N42 x Houtemstraat (N465) | *Afhankelijk van planalternatief* | |
| K9 | N42 x Yshoute | *Afhankelijk van planalternatief* | |
| K10 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465a) | | Via ventwegen naar K9 |
| K11 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465b) x Europaweg (N42) | | Via ventwegen naar K9 en K12 |
| K12 | N42 x N46 | Ongelijkgrondse kruising met ovonde op maaiveld | |

*De impact op het lokaal wegennet zal worden beoordeeld in het plan-MER.*

*Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de stuurgroep, zal - indien zou blijken dat er knelpunten optreden inzake leefbaarheid – de wenselijkheid en impact van eventueel bijkomende aansluitingen (bv ter hoogte van de Reigerstraat) worden onderzocht en uitgewerkt. Tevens kan de effectbeoordeling leiden tot een bijsturing van de precieze locatie van de aansluitingspunten en/of een aanpassing van de structuur van ventwegen.*

## 4.2 Planalternatief 1

### *4.2.1 Resultaten microsimulatie*

- verkeersafwikkeling op N42:

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersafwikkeling op de N42 voor de verschillende relaties. Op de meeste relaties verbetert de verkeersafwikkeling tijdens de daluren (free flow situatie). De daling is het grootst op het wegvak E40 – N46 (richting Zottegem). Tijdens de spitsperioden is er echter op bepaalde cruciale relaties bij een toename van verkeer al snel geen reistijdwinst meer omdat de verliestijden op kritische punten sterk oplopen:

- tijdens de ochtendspits lopen de verliestijden op het wegvak N46 – E40 (richting E40) sterk op waardoor de afwikkelkwaliteit snel achteruit gaat bij beperkte toename van verkeer.
- tijdens de avondspits lopen de verliestijden sterk op:
  - op het wegvak N9 – E40 (richting E40)
  - op het wegvak E40 – N46 (richting Zottegem)

Het oplopen van de verliestijden op beide trajecten zijn het gevolg van de wachtrij die ontstaat ten zuiden van de rotonde, richting Zottegem (Gijzenzelestraat), dit wordt later meer in detail besproken.

**Tabel 5: Verkeersafwikkeling Planalternatief 1 met verkeersintensiteiten cf macromodel op wegvak N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) in vergelijking met de referentietoestand**

| | Afwikkelkwaliteit t.o.v. referentietoestand (free flow situatie tijdens daluren) | *Indien (sterke) toename verkeer op N42 (cf macromodel)* | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | tijdens ochtendspits | | | tijdens avondspits |
| N9 → E40 | Blijft hetzelfde | | blijft gem. hetzelfde, maximale verliestijd kan iets toenemen (+10s) | | sterk oplopende verliestijden ↑↑ zorgen voor toename reistijd (tot +1,5 min) |
| E40 → N9 | lichte daling reistijd (-15s) | | daling reistijd (-20s) | | daling reistijd (-25s) |
| E40 → N46 | daling reistijd (-45s) | | daling reistijd (-1min) | | sterk oplopende verliestijden ↑↑ doen reistijdwinst al vrij snel teniet: (toename reistijd tot gem. + 5 min, max. + 6 min) |
| N46 → E40 | daling reistijd (-25s) | | sterk oplopende verliestijden ↑↑ doen reistijdwinst al vrij snel teniet (toename reistijd tot gem. + 7,5 min, max. + 14,5 min) | | daling reistijd (-45s) |

Tijdens de dalperioden wordt de verkeersafwikkeling verbeterd. Door de sterk oplopende verliestijden tijdens de ochtend- en avondspits zal het nieuw evenwicht echter snel worden bereikt. Dit betekent dat het vermogen om de (gewenste) verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer van het lokaal wegennet naar de N42 te weeg te brengen, wellicht beperkt is.

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:
  - De bestaande rotonde aan het complex E40 kan het bijkomende verkeer op de N42 als gevolg van de ombouw tijdens de spitsperioden niet verwerken: in de ochtendspits is er een structurele file die terugslaat op de N42 tot voorbij het knooppunt Gijzenzelestraat. In de avondspits is er terugslag van verkeer op de afrit van de E40 komende van Gent.
  - De afwikkeling van het complex wordt beïnvloed door de afwikkeling van de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Dit knooppunt kan het verkeer op de N42 onvoldoende afwikkelen. In de avondspits is er een terugslag van verkeer tot op de rotonde E40; in de ochtendspits tot aan de Reigerstraat. Het aansluitingspunt kan in principe geoptimaliseerd worden. Hierbij is een optimalisatie naar een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk (gelijkvloerse oplossing met lichten volstaat niet, rekening houdend met de verkeersintensiteiten op de N42). Echter dit verzwaart het knelpunt thv het complex E40 in de ochtenspits: door een vlottere doorstroming van verkeer op de N42, wordt de filelengte ter hoogte van het complex langer.
  - De afwikkelcapaciteit van het complex N42-E40 is maatgevend voor het functioneren van de N42; de huidige rotonde kan het verkeer tijdens de spitsperioden niet verwerken.
  - Tijdens de avondspits is er tussen 16u15 en 18u terugslag van de file tot op de E40, zowel op de afrit vanuit de richting Gent (in tegenstelling tot de referentiesituatie) als op de afrit komende vanuit Brussel (gevoelige toename filelengte)

- overzicht verkeersafwikkeling knooppunten

Tabel 6: Beoordeling verkeersafwikkeling planalternatief 1 (bij toename verkeersintensiteiten cf macromodel)

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9<br>Ongelijkvloers met rotonde erboven | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>Rotonde | Knelpunt | Knelpunt |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling (via K5) | Moeizame verkeersafwikkeling (via K5) |
| K5 | N42 x Gijzenzelestraat<br>Rotonde | Knelpunt | Knelpunt |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Ventweg<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, afwikkeling via ventweg naar K5 | Nvt, afwikkeling via ventweg naar K5 |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Ongelijkgronds<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, ongelijkvloerse kruising: ontsluiting naar N42 via K5 en/of K8 | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>*Ongelijkgronds*<br>*Voorrangsgeregeld* | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Ongelijkgronds<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K12 | N42 x N46<br>Ovonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |

**N42 x N9 (K1)**
Zowel tijdens de ochtend – als de avondspits doen er zich in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode.

**N42 x Mariagaard (K2)**
Tijdens de ochtendspits zijn er vooral afwikkelingsproblemen op de noordelijke tak (richting E40). Tussen 7u30 en 8u30 kan de maximale wachtrij groeien tot bijna 400 meter. De weefzone voor het verkeer komende van de tunnel en van de rotonde eindigt op 400m, hierdoor bestaat het gevaar dat op piekmomenten het weefgedrag verhinderd wordt. Tijdens drukke periodes moet er op deze tak 1 cyclus worden aangeschoven op de N42. Dit bij hogere intensiteiten op de zijtakken (Vantegemstraat/Mariagaard) of bij pieken van voetgangers/fietsers. De grootste pieken van voetgangers en fietsers worden waargenomen rond de openingsuren van de school.

's Avonds doen er zich op de noordelijke tak afwikkelingsproblemen voor. Deze afwikkelingsproblemen worden veroorzaakt door de wachtrij aan het complex met de E40 (komende van Wetteren), welke op zijn beurt ontstaat als gevolg van de wachtrij aan de Gijzenzelestraat. Deze kan tussen 16u45 en 17u45 terugslaan tot aan de kruising met Mariagaard, hierdoor wordt het afrijden aan dit kruispunt bemoeilijkt. De wachtrij aan Mariagaard kan groeien tot meer dan 400m (tot in de weefzone), er moet op piekmomenten 2 à 3 cycli worden aangeschoven.

**N42 x Afrittencomplex (K3)**
Tijdens de Ochtendspits is de afwikkeling op het complex maatgevend voor de verkeersafwikkeling van de N42. De afwikkeling voor het verkeer op de zuidelijke tak verloopt moeizaam. Vanaf 07u30 reikt de gemiddelde wachtrij reeds tot aan de P&R. Na 7u30 blijft de wachtrij groeien tot einde simulatieperiode (9u). Aan het einde van de simulatieperiode loopt zowel de gemiddelde als de maximale wachtrij tot aan de kruising met de rotonde aan Gijzenzelestraat (1300 – 1400m). De gemiddelde verliestijd over heel de simulatieperiode van Gijzenzelestraat tot Rotonde bedraagt 4 minuten, om 9u wordt er een verliestijd van 6,5 minuten gemeten. Tussen 7u30 en 7u45 wordt de verliestijd langer dan 2 minuten. Op de andere takken van de rotonde die er zich in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor.

Tijdens de Avondspits wordt de afwikkeling van het complex verhinderd door de wachtrij die ontstaat aan de rotonde aan de Gijzenzelestraat (richting Zottegem). Deze wachtrij reikt tot ver op de E40 (2500m einde netwerk). Hierdoor verloopt de stroom van E40 richting Wetteren en Zottegem moeizaam. Al tussen 16u en 16u15 reikt de gemiddelde en maximale wachtrij tot op de E40, dit blijft duren tot einde simulatie. De verliestijd voor het verkeer komende van Gent richting Wetteren tot aan de rotonde is gemiddeld 20 minuent en wordt maximaal 28 minuten. Ook de afwikkeling van het verkeer komende van Wetteren richting E40 of Zottegem (noordelijke tak) verloopt moeizaam. Op de noordelijke tak kan de wachtrij groeien tot aan het kruispunt met Mariagaard (tot 350m).
Ook op de oostelijke tak ontstaan er wachtrijen die tot op de E40 kunnen reiken (tot maximaal 240m). De verliestijd op deze tak kan oplopen tot 4 minuten en is gemiddeld 2,5 minuten. Bijna de hele simulatieperiode is de verliestijd langer dan 2 minuten.

**N42 x P&R (K4)**
In het algemeen doen er zich gedurende beide spitsperiodes geen afwikkelingproblemen voor aan de P &R. Het oprijden kan tijdens de 2 spitsen verhinderd worden door de lange wachtrijen . De verkeersstroom is echt niet groot waardoor er geen lange wachtrijen ontstaan op de P&R.

**N42 x Gijzenzelestraat (K5)**
Tijdens de Ochtendspits vindt het probleem plaats op de zuidelijke tak, de gemiddelde en maximale wachtrij komt tot voorbij de kruising met de Reigerstraat (> 1500m).

In de avondspits wordt de wachtrij op de noordelijke tak (komende van E40) lang. De wachtrij dreigt tot op de E40 te komen en de doorstroming op de rotonde te beïnvloeden (zie N42 x Afrittencomplex).

**N42 x Oude Wettersesteenweg (K6)**
De Oude Wettersesteenweg sluit in planalternatief 1 aan op de ventweg, de N42 kan bereikt worden via de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de ventweg enkel gebruikt zal worden door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Reigerstraat (K7)**
De kruising van de N42 met de Reigerstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Reigerstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Houtemstraat (K8)**
De kruising van de N42 met de Houtemstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Houtemstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Yshoute (K9)**
De kruising van de N42 met de Yshoute verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Yshoute). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x N465a (K10)**
Niet van toepassing: geen aansluiting

**N42 x N465b (K11)**
Niet van toepassing: geen aansluiting

**N42 x N46 (K12)**
Aan de ovonde doen zich er in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor gedurende de twee spitsperiodes. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode. Op de westelijke tak (komende van Oudenaarde) wordt de gemiddelde wachtrij tijdens de ochtendspits gemiddeld 100m en maximaal 150m. De verliestijd wordt maximaal 20 seconden.

### *4.2.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau*

#### 4.2.2.1 Functioneren op macroniveau

Planalternatief 1 is niet in staat om de bestaande knelpunten op macroniveau weg te werken en gewenste effecten op macroniveau te resorteren:

- N42 als regionale ontsluiting naar E40
  - Op het wegvak N42 tussen E40 en N46 is een 2x1 profiel ontoereikend om het bijkomende verkeer op de N42 als gevolg van de ombouw tijdens de ochtend- en avondspits te verwerken.
  - Aangezien tijdens de spits op de cruciale relaties al vrij snel een nieuw evenwicht wordt bereikt (reistijdwinst die teniet wordt gedaan door oplopende verliestijden), is het vermogen om sluipverkeer van het onderliggend wegennet weg te nemen eerder beperkt en kan de N42 haar rol als regionale ontsluitingsweg niet ten volle benutten.

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:
  Uit de resultaten kan worden vastgesteld dat een ombouw van de N42 enkel zinvol is als de capaciteit van het complex E40 wordt verhoogd. Zonder een fundamentele aanpassing van

het complex E40 kan de bijkomende verkeerstoename (zie macromodel) niet worden afgewikkeld thv de N42-E40.

#### 4.2.2.2 Functioneren op mesoniveau

- De beperkte afwikkelcapaciteit van de N42 beperkt de verschuiving van lokaal sluipverkeer naar de N42 waardoor de gewenste verschuiving van lokaal verkeer (cf wegencategorisering) niet ten volle in de praktijk wordt omgezet.
- De beperkte afwikkelkwaliteit ter hoogte van het knooppunt Gijzenzelestraat zal de ontsluiting van Oosterzele naar de E42 en Wetteren wellicht bemoeilijken.
- De verbindingsfunctie van lokale wegen tussen kernen en economische activiteiten aan weerzijden van de N42 blijft intact.

#### 4.2.2.3 Conclusie

Planalternatief 1 voldoet niet aan het beoogd functioneren op macro- en mesoniveau.

## 4.3 Planalternatief 2

### *4.3.1 Resultaten microsimulatie*

- verkeersafwikkeling op N42:

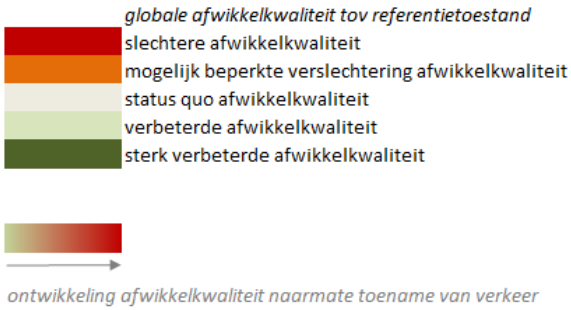
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersafwikkeling op de N42 voor de verschillende relaties. Op de meeste relaties verbetert de verkeersafwikkeling tijdens de daluren (free flow situatie). De daling is het grootst op het wegvak E40 – N46 (richting Zottegem). Tijdens de spitsperioden is er echter op bepaalde cruciale relaties geen reistijdwinst meer omdat de verliestijden op kritische punten sterk oplopen:

- tijdens de ochtendspits lopen de verliestijden op het wegvak N46 – E40 (richting E40) sterk op waardoor een nieuw evenwicht wordt bereikt. Het evenwicht ligt wellicht iets onder het niveau dat door het macromodel als potentiële verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 is aangegeven..
- tijdens de avondspits blijven de verliestijden beperkt:
  - op het wegvak N9 – E40 (richting E40) is er een beperkte reistijdwinst in de (voor sluipverkeer) meest maatgevende richting
  - op het wegvak E40 - N46 is er een gevoelige reistijdwinst in de voor sluipverkeer meest maatgevende richting (richting Zottegem); in de andere rijrichting loopt de verliestijd echter wel op waardoor er in vergelijking met de referentiesituatie geen reistijdwinst wordt geboekt

Deze verliestijden kunnen bijna helemaal toe te schrijven zijn aan de maximale capaciteit van het op –en afrittencomplex E40 die door de toename van het verkeer op spitsmomenten bereikt wordt

**Tabel 7: Verkeersafwikkeling Planalternatief 2 met verkeersintensiteiten cf macromodel op wegvak N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) in vergelijking met de referentietoestand**

| | Afwikkelkwaliteit t.o.v. referentietoestand (free flow situatie tijdens daluren) | *Indien (sterke) toename verkeer op N42 cf macromodel* tijdens ochtendspits | | tijdens avondspits |
|---|---|---|---|---|
| N9 → E40 | blijft hetzelfde | | neemt gem. lichtjes af (-10s), maximale verliestijd blijft hetzelfde | blijft hetzelfde |
| E40 → N9 | lichte daling reistijd (-15s) | | daling reistijd (-20s) | lichte daling reistijd (-15s) |
| E40 → N46 | daling reistijd (-55s) | | daling reistijd (-1min) | daling reistijd (gem. – 1min20) |
| N46 → E40 | daling reistijd (-30s) | | Oplopende verliestijden ↑ doen reistijdwinst teniet bij sterke toename verkeer (toename reistijd tot gem. + 50s, max. + 2 min) | Oplopende verliestijden ↑ doen reistijdwinst teniet bij sterke toename verkeer (reistijd komt op hetzelfde als ref. toestand) |



- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:
  - De aanpassing van het complex E40 (met behoud van de bestaande rotonde als uitgangspunt) houdt in dat de rotonde wordt aangepast van de bestaande 6-takken, naar een 4-taks rotonde met 2 bijkomende lussen.
    - Deze aanpassing zorgt voor een verhoogde capaciteit en verbeterde afwikkelkwaliteit tijdens de dalperioden: vooral op de tak vanuit Zottegem wordt de afwikkelkwaliteit gevoelig verbeterd (-20s); op de overige takken is de impact beperkt (0 tot -5s);
    - Tijdens de ochtendspits zijn er enkel verliestijden op de tak N42 vanuit Zottegem: tussen 8u en 9u is er een verliestijd van 2 minuten (met een maximale verliestijd van 3 minuten); op de andere takken worden de verliestijden quasi volledig weggewerkt
    - Tijdens de avondspits zijn er geen verliestijden van 2 minuten of meer: op de afrit vanuit Gent neemt de verliestijd gevoelig af (gem. – 2min45 tot maximaal bijna -5 minuten)
  - De afwikkelcapaciteit van het complex N42-E40 is (vooral tijdens de ochtendspits) nog steeds maatgevend voor het functioneren van de N42. De toename van verkeer op de N42 zorgt er immers voor dat de (verruimde) maximale capaciteit opnieuw wordt bereikt: tijdens de ochtendspits ontstaat ten zuiden van de rotonde een wachtrij: er moet worden vermeden dat deze interfereert met de weefzone van het complex aan de Gijzenzelestraat (zie onder). Tijdens de avondspits kan een groot deel van het verkeer (richting Zottegem) via de bypass de N42 oprijden zonder de rotonde te belasten: vermits het knooppunt aan de Gijzenzelestraat ongelijkvloers wordt uitgevoerd, is dit niet langer een bottleneck voor de doorstroming en is de afwikkelkwaliteit op de relatie goed (mits voldoende capaciteit ter hoogte van de afrit: zie optimalisatievoorstel)
  - mits verdere optimalisatie (aanleg taperaansluiting: zie verder) reikt de gemiddelde wachtrij doorgaans niet verder dan 200m voor de uitvoegstrook van de E40; enkel de maximale wachtrij reikt tot net voorbij de uitvoegstrook en dit enkel tijdens de avondspits op de afrit komende vanuit Brussel (beperkte kans op terugslag van verkeer op afrit)

- Overzicht verkeersafwikkeling knooppunten

Tabel 8: Beoordeling verkeersafwikkeling planalternatief 2 (bij toename verkeersintensiteiten cf macromodel)

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9<br>Ongelijkgrondse kruising met rotonde op maaiveld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>rotonde met 2 bijkomende lussen | Nvt, Afwikkeling via bestaande tracé | Nvt, Afwikkeling via bestaande tracé |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld Ventweg | | |
| K5 | Hollands complex met 2 rotondes | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K5' | N42 x Gijzenzelestraat<br>Voorrangsgeregeld Ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Ventweg Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Ongelijkgronds Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |

| | | | |
|---|---|---|---|
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>*Lichtengeregeld* | Vlotte verkeersafwikkeling | Moeizame verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Lichtengeregeld | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K12 | N42 x N46<br>Ovonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |

**Kruispunt N42 x N9 (K1)**
Zowel tijdens de ochtend –als de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling op de rotonde met de N9 zonder problemen. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode.

**Kruispunt N42 x Mariagaard x Vantegemstraat (K2)**
Tijdens de ochtendspits situeert het probleem zich vooral op de noordelijke tak (richting E40). Tussen 7u30 en 8u30 kan de maximale wachtrij groeien tot bijna 400 meter. De weefzone voor het verkeer komende van de tunnel onder de N9 en van de rotonde N42xN9 eindigt op 400m, hierdoor bestaat het gevaar dat op piekmomenten het weefgedrag verhinderd wordt. Tijdens drukke periodes moet er op deze tak 1 à 2 cycli worden aangeschoven op de N42.
's Avonds zijn erop de N42 geen problemen naar doorstroming. De maximale wachtrij van de grootste stroom (komende van E40) wordt maximaal 250m. Dit is het gevolg van de filedetectie op deze tak. Wanneer de file wordt gedetecteerd op 200m springt het licht op groen voor de stroom op de N42. Op deze manier komt de wachtrij nooit tot aan de rotonde. Dit heeft iets langere wachtrijen op de zijtakken als gevolg, maar hier moet nooit langer dan 1 cyclus worden aangeschoven.

**Afrittencomplex E40 (4-taks rotonde met 2 lussen) (K3)**
Tijdens de ochtendspits is de afwikkeling op de zuidelijke tak maatgevend. De gemiddelde en maximale wachtrij op deze tak loopt tot aan of voorbij de weefzone. De weefzone ligt op ongeveer 550m van de rotonde. De gemiddelde wachtrij tussen 7u45 en 9u bedraagt 600 – 700m, hij wordt maximaal 900 – 1000m. Vanaf 8u00 wordt de verliestijd ook langer dan 2 minuten, de verliestijd kan stijgen tot 3,5 minuten.
Tijdens de avondspits dreigen er nog steeds wachtrijen te ontstaan tot op de E40, dit is logisch indien het eerste deel van de afrit nog steeds uit 1 rijstrook bestaat: de intensiteiten overschrijden immers de capaciteit van 1 rijstrook.

**N42 x Park & Ride (K4)**
Het oprijden naar de E40 kan tijdens de ochtendspits verhinderd worden door de lange wachtrijen aan het complex . De verkeersstroom is niet groot waardoor er geen lange wachtrijen ontstaan op de P&R. Tijdens de avondspits doen er zich geen doorstromingsproblemen voor.

**Hollands Complex (K5)**
Op het Hollands Complex doen er zich zowel tijdens de ochtend- als de avondspits geen doorstromingsproblemen voor.

**N42 x Gijzenzelestraat (K5')**
De Gijzenzelstraat sluit in planalternatief 2 aan op de ventweg, de N42 kan bereikt worden via de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de ventweg enkel gebruikt zal worden door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Oude Wettersesteenweg (K6)**
De Oude Wettersesteenweg sluit in planalternatief 2 aan op de ventweg, de N42 kan bereikt worden via de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de ventweg enkel gebruikt zal worden door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Reigerstraat (K7)**
De kruising van de N42 met de Reigerstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Reigerstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Houtemstraat (K8)**
Tijdens de Ochtendspits zijn er geen doorstromingsproblemen, in het algemeen kan al het verkeer binnen 1 cyclus afwikkelen. Doordat het links afslaand verkeer niet conflictvrij kan afwikkelen moet het dit verkeer (gedurende de hele simulatieperiode) occasioneel 1 cyclus aanschuiven. Dit doet zich vooral voor op de westelijke tak (komende van Oosterzele) en de noordelijke tak (N42 komende van E40).

Tijdens de avondspits verloopt de doorstroming moeizaam. Op de noordelijk tak bedraagt de gemiddelde wachtrij 135m, hij wordt maximaal 450m. Vanaf 16u45 tot einde simulatieperiode (18u) moet er regelmatig 1 cyclus worden aangeschoven op de noordelijke tak. Op de westelijke tak moet vanaf 16u30 regelmatig 1 cyclus worden aangeschoven, vanaf tussen 17u15 en 17u45 moet er regelmatig 2 cycli worden aangeschoven. Doordat het links afslaand verkeer niet conflictvrij kan afwikkelen moet op de zuidelijke tak (N42 richting Wetteren) regelmatig 1 tot 2 cycli worden aangeschoven.

**N42 x Yshoute (K9)**
Aan het lichtengeregeld kruispunt doen er zich tijdens de ochtendspits geen afwikkelingsproblemen In het algemeen kan het verkeer op alle takken van het kruispunten binnen 1 cyclus afwikkelen.
Tijdens de avondspits kan het verkeer zich in het algemeen binnen 1 cyclus afwikkelen. Vanaf 16u30 moet er af en toe 1 cyclus worden aangeschoven op de noordelijk tak (komende van E40).

**N42 x N46 (K12)**
Aan de ovonde doen zich er in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor gedurende de twee spitsperiodes. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode. Op de westelijke tak wordt de gemiddelde wachtrij tijdens de ochtendspits maximaal 150m. De verliestijd wordt maximaal 20 seconden.

### *4.3.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau*

#### 4.3.2.1 Functioneren op macroniveau

Planalternatief 2 worden de bestaande knelpunten op macroniveau grotendeels weggewerkt of beperkt waardoor de gewenste effecten op macroniveau (in sterke mate) zullen optreden. Voor dit alternatief worden wel nog een aantal knelpunten vastgesteld. Deze knelpunten kunnen vermoedelijk worden weggewerkt met een optimalisatie van de planalternatieven.

- N42 als regionale ontsluiting naar E40
  - Op het wegvak N42 tussen E40 en N46 zorgt het 2x2 profiel op wegvakniveau voor voldoende capaciteit om het bijkomende verkeer op de N42 als gevolg van de ombouw tijdens de ochtend- en avondspits te verwerken.

    *Voorstel optimalisaties (zie ook 0)*
  - De afstand tot de weefzone tussen het complex E40 en het aansluitingspunt Gijzenzelestraat vormt een aandachtspunt: wanneer deze afstand te kort is, kan de wachtrij op de N42 in de ochtendspits ter hoogte van de rotonde E40 interfereren met het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat. Om deze interferentie te vermijden, dient de meest noordelijke ligging van het aansluitingspunt te worden afgestemd op de filelengte. In de plandefinitie is een zoekzone aangegeven voor het eerste aansluitingspunt op de N42 ten zuiden van de E40 (aansluitingspunt 'Gijzenzelestraat'): zowel een ligging ten noorden als ten zuiden

van het woonlint wordt mogelijk geacht. Bij een ligging ten noorden van het woonlint, is de afstand tussen de weefzone van het aansluitingspunt en de E40 kort, maar mogelijk vanuit ontwerprichtlijnen. De microsimulatie biedt een realistische toets voor deze lengte: de filelengte op de N42 wordt maatgevend voor de ligging van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat.

- Mariagaard: de bestaande lichtenregeling zorgt voor een relatief goede doorstroming van verkeer zowel in ochtendspits als avondspits in beide richtingen (richting N9 en E40). In de avondspits richting N9 zorgt de bestaande detectielus voor een goede doorstroming van verkeer: het verkeer op de N42 krijgt er prioriteit op de ondergeschikte aansluiting Mariagaard-Vantegem. In de ochtendspits krijgt de N42 richting E40 meer verkeer te verwerken door de aanpassing van het kruispunt N42-N9 (als ongelijkvloerse aansluiting). De doorstroming van verkeer ter hoogte van de lichten verloopt vrij vlot: de filelengte reikt maximaal tot aan de weefzone van het ongelijkvloers kruispunt N42-N9. Een potentiële optimalisatie, namelijk het verdubbelen van het aantal opstelstroken voor de rechtdoorgaande beweging aan de lichten, wordt niet realistisch geacht omwille van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden (brug over de spoorlijn). Een mogelijke optimalisatie is het plaatsen van een filedectectielus (zoals in de andere richting), waardoor het verkeer op de N42 (nog meer) prioriteit krijgt op de ondergeschikte takken (Mariagaard-Vantegem) en hierdoor vlotter kan doorstromen.
- Met een lichtenregeling thv de Houtemstraat dient verkeer op de westelijke tak in de piekbelasting van de avondspits soms tot 2 cycli te wachten. Gezien de wachttijd beperkt blijft tot 2 cycli en gezien de korte duur van de piekbelasting (ca. halfuur) wordt een optimalisatie niet noodzakelijk geacht. Een optimalisatie is tevens niet wenselijk, aangezien de doorstroming van verkeer op de N42 prioriteit krijgt op het onderliggend wegennet.

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:

  - de aanpassing van het complex naar een 4-taksrotonde met 2 lussen verhoogt de capaciteit gevoelig en komt de afwikkeling ten goede

  *Voorstel verdere optimalisatie (zie ook 0)*
  - De afrit E40 richting Zottegem vormt een knelpunt in de avondspits. Op de afrit bedraagt de verkeersintensiteit meer dan 2.000 pae/uur. Dit is meer dan één rijstrook kan verwerken, waardoor het uitvoegen op de E40 wordt bemoeilijkt. Een optimalisatie bestaat erin om een zogenaamde taperaansluiting te voorzien op de afrit van de E40 komende van Gent, dit wil zeggen dat twee rijstroken worden voorzien (vergelijkbaar met de recent aangepaste afrit op de E40 ter hoogte van R4-Merelbeke).

#### 4.3.2.2 Functioneren op mesoniveau

- Het vermogen van de N42 om te zorgen vooreen verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 is vrij groot (ligt in de grootteorde van hetgeen het macromodel aangeeft), waardoor de belasting beter over zal komen met de gewenste wegencategorisering. Er zit echter een bovengrens op de hoeveelheid verkeer die naar de N42 kan worden verschoven: deze bovengrens wordt grotendeels bepaald door de maximale capaciteit van het complex N42-E40. Het is dus van belang dat de capaciteit van dit complex zo goed mogelijk wordt geoptimaliseerd.
- De verhoogde doorstroming (inclusief optimalisaties) kan de lokale ontsluitings- en verbindingsfunctie in beperkte mate aantasten (ihb ter hoogte van Mariagaard en de Houtemstraat)

#### 4.3.2.3 Conclusie

Planalternatief 2 voldoet aan het beoogd functioneren op macro- en mesoniveau. Met een aantal optimalisaties kan de afwikkelkwaliteit nog worden verbeterd waardoor de doelstellingen op macroniveau beter worden ingevuld.

## 4.4 Planalternatief 3

### *4.4.1 Resultaten microsimulatie*

- verkeersafwikkeling op N42:

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersafwikkeling op de N42 voor de verschillende relaties. Op de meeste relaties verbetert de verkeersafwikkeling tijdens de daluren (free flow situatie). Op het wegvak N9-E40 zijn de reistijden vergelijkbaar met planalternatief 2. Op het wegvak E40 – N46 neemt de reistijd nog sterker af dan in planalternatief 2 (in beide richtingen). Tijdens de spitsperioden wordt de situatie bepaald door de verliestijden ter hoogte van kritische punten:

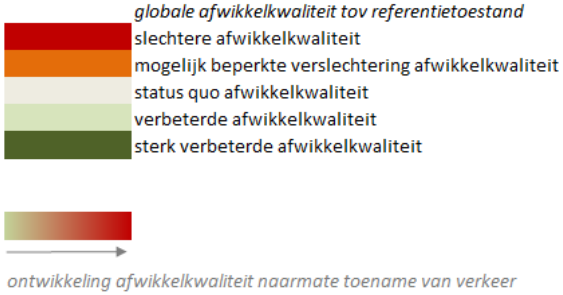
- tijdens de ochtendspits zullen de verliestijden op het wegvak N46 – E40 (richting E40) bij een toename van verkeer oplopen waardoor een nieuw evenwicht wordt bereikt. Het evenwicht leidt tot een verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 (grootteorde cf macromodel); op het wegvak tussen het knooppunt Gijzenzelestraat en E40 zijn in functie van een goede verkeersafwikkeling twee rijstroken nodig; op het wegvak tussen N46 en het knooppunt Gijzenzelestraat zou één rijstrook kunnen volstaan

De oplopende verliestijden zijn bijna helemaal toe te schrijven aan de afwikkelkwaliteit van het op –en afrittencomplex E40 die door de sterke toename van het verkeer extra onder druk komt te staan

- tijdens de avondspits blijven de verliestijden ondanks de toename van verkeer (cf macromodel) nog beperkt:
  - op het wegvak N9 – E40 (richting E40) is er ondanks de toename van verkeer (cf macromodel) nog een beperkte reistijdwinst in de (voor sluipverkeer) meest maatgevende richting;
  - op het wegvak E40 - N46 is er ondanks de sterke toename van verkeer nog een gevoelige reistijdwinst in de voor sluipverkeer meest maatgevende richting (richting N46 / Zottegem); twee rijstroken richting Zottegem zijn evenwel essentieel om het verkeer vlot af te wikkelen; in de andere rijrichting (richting E40) neemt de verliestijd ondanks de toename van verkeer af waardoor de reistijd in vergelijking met de referentiesituatie nog sterker daalt

**Tabel 9: Verkeersafwikkeling Planalternatief 3 met verkeersintensiteiten cf macromodel op wegvak N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) in vergelijking met de referentietoestand**

| | Afwikkelkwaliteit t.o.v. referentietoestand (free flow situatie tijdens daluren) | *Indien (sterke) toename verkeer op N42 cf macromodel* tijdens ochtendspits | | tijdens avondspits |
|---|---|---|---|---|
| N9 → E40 | blijft hetzelfde | | blijft hetzelfde | blijft hetzelfde |
| E40 → N9 | lichte daling reistijd (-15s) | daling reistijd (-20s) | | lichte daling reistijd (-15s) |
| E40 → N46 | daling reistijd (-1min40) | daling reistijd (-1min55) | | daling reistijd (gem. – 2min40) |
| N46 → E40 | daling reistijd (-1min35) | blijft hetzelfde (maximale verliestijd +1 min) | | daling reistijd (-1min40) |



- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:
  - de verkeersafwikkeling van het complex is gelijkaardig aan de situatie in planalternatief 2 (zie hoger)

- Overzicht verkeersafwikkeling knooppunten

Tabel 10: Beoordeling verkeersafwikkeling planalternatief 3 (bij toename verkeersintensiteiten cf macromodel)

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9 x N417<br>Ongelijkvloers + rotonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikke-ling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>rotonde met 2 bijkomende lussen | Nvt, Afwikkeling via be-staande tracé | Nvt, Afwikkeling via be-staande tracé |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld Ventweg | | |
| K5 | Complex rotondes | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K5’ | N42 x Gijzenzelestraat<br>Voorrangsgeregeld Ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Ventweg Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Ongelijkgronds Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>*Ongelijkgronds Voorrangsgeregeld* | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Ongelijkgronds Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K12 | N42 x N46<br>Ovonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |

**Kruispunt N42 x N9 (K1)**
Zowel tijdens de ochtend –als de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling op de rotonde met de N9 zonder problemen. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode.

**Kruispunt N42 x Mariagaard x Vantegemstraat (K2)**
Tijdens de ochtendspits situeert het probleem zich vooral op de noordelijke tak (richting E40. Tussen 7u45 en 8u30 kan de maximale wachtrij groeien tot meer dan 360 meter. De weefzone voor het verkeer komende van de tunnel en van de rotonde eindigt op 400m, hierdoor bestaat het gevaar dat op piekmomenten het weefgedrag verhinderd wordt. Gedurende drukke periodes moet er op deze tak 1 à 2 cycli worden aangeschoven op de N42.
’s Avonds zijn erop de N42 geen problemen naar doorstroming. De maximale wachtrij van de grootste stroom (komende van E40) wordt maximaal 250m. Dit is het gevolg van de filedetectie

op deze tak. Wanneer de file wordt gedetecteerd op 200m springt het licht op groen voor de stroom op de N42. Op deze manier komt de wachtrij nooit tot aan de rotonde. Dit heeft langere wachtrijen op de zijtakken als gevolg, maar hier moet nooit langer dan 1 cyclus worden aangeschoven.

**Afrittencomplex E40 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen (K3)**
Tijdens de ochtendspits is de afwikkeling op de zuidelijke tak maatgevend. De gemiddelde en maximale wachtrij op deze tak dreigt tot aan of voorbij de weefzone te lopen. De gemiddelde wachtrij tussen 7u45 en 9u bedraagt 600 – 700m, hij wordt maximaal (zonder optimalisatie) 900 – 1000m. Vanaf 7u45 wordt de verliestijd ook langer dan 2 minuten, de verliestijd kan stijgen tot 3,5 minuut.
Tijdens de avondspits dreigen er nog steeds wachtrijen tot op de E40 te ontstaan, indien de afrit (al dan niet gedeeltelijk) uit 1 rijstrook bestaat.

**N42 x Park & Ride (K4)**
Het oprijden naar de E40 kan tijdens de ochtendspits verhinderd worden door de lange wachtrijen aan het complex . De verkeersstroom is echt niet groot waardoor er geen lange wachtrijen ontstaan op de P&R. Tijdens de avondspits doen er zich  geen doorstromingsproblemen voor.

**Hollands complex rotondes (K5)**
Op het rotondecomplex doen er zich zowel tijdens de ochtend als de avondspits geen doorstromingsproblemen voor.

**N42 x Gijzenzelestraat (K5')**
De Gijzenzelstraat sluit in planalternatief 3 aan op de ventweg, de N42 kan bereikt worden via de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de ventweg enkel gebruikt zal worden door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Oude Wettersesteenweg (K6)**
De Oude Wettersesteenweg sluit in planalternatief 3 aan op de ventweg, de N42 kan bereikt worden via de rotonde aan de Gijzenzelestraat. Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de ventweg enkel gebruikt zal worden door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Reigerstraat (K7)**
De kruising van de N42 met de Reigerstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Reigerstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Houtemstraat (K8)**
De kruising van de N42 met de Houtemstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Houtemstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x Yshoute (K9)**
De kruising van de N42 met de Houtemstraat verloopt ongelijkgronds (doorgaand verkeer op N42 komt niet in conflict met het verkeer richting/komende van Reigerstraat). Er doen zich geen afwikkelingsproblemen voor tijdens de twee spitsperiodes. Dit is logisch aangezien de kruising enkel gebruikt door plaatselijk verkeer (beperkte intensiteiten).

**N42 x N46 (K12)**
Aan de ovonde doen zich er in het algemeen geen afwikkelingsproblemen voor gedurende de twee spitsperiodes. Zowel de verliestijden als de gemiddelde en maximale wachtrijen blijven beperkt gedurende de hele simulatieperiode. Op de westelijke tak wordt de gemiddelde wachtrij tijdens de ochtendspits maximaal 150m. De verliestijd wordt maximaal 20 seconden.

### *4.4.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau*

#### 4.4.2.1 Functioneren op macroniveau

Planalternatief 3 worden de bestaande knelpunten op macroniveau grotendeels weggewerkt of beperkt waardoor de gewenste effecten op macroniveau (in sterke mate) zullen optreden. Net als voor planalternatief 2 worden voor dit alternatief wel nog een aantal knelpunten vastgesteld. Deze knelpunten kunnen vermoedelijk worden weggewerkt met een optimalisatie van de planalternatieven.

- N42 als regionale ontsluiting naar E40
  - Op het wegvak N42 tussen E40 en N46 zorgt het 2x2 profiel op wegvakniveau voor voldoende capaciteit om het bijkomende verkeer op de N42 als gevolg van de ombouw tijdens de ochtend- en avondspits te verwerken. Omdat de afwikkelkwaliteit nog iets beter is dan bij planalternatief 2, is het vermogen om verkeer weg te trekken van het lokaal wegennet nog iets groter dan bij alternatief 2.

    *Voorstel optimalisaties (zie ook 0)*
  - De afstand tot de weefzone tussen het complex E40 en het aansluitingspunt Gijzenzelestraat vormt een aandachtspunt: wanneer deze afstand te kort is, kan de wachtrij op de N42 in de ochtendspits ter hoogte van de rotonde E40 interfereren met het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat. Om deze interferentie te vermijden, dient de meest noordelijke ligging van het aansluitingspunt te worden afgestemd op de filelengte. In de plandefinitie is een zoekzone aangegeven voor het eerste aansluitingspunt op de N42 ten zuiden van de E40 (aansluitingspunt 'Gijzenzelestraat'): zowel een ligging ten noorden als ten zuiden van het woonlint wordt mogelijk geacht. Bij een ligging ten noorden van het woonlint, is de afstand tussen de weefzone van het aansluitingspunt en de E40 kort, maar mogelijk vanuit ontwerprichtlijnen. De microsimulatie biedt een realistische toets voor deze lengte: de filelengte op de N42 wordt maatgevend voor de ligging van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat.
  - Mariagaard: de bestaande lichtenregeling zorgt voor een relatief goede doorstroming van verkeer zowel in ochtendspits als avondspits in beide richtingen (richting N9 en E40). In de avondspits richting N9 zorgt de bestaande detectielus voor een goede doorstroming van verkeer: het verkeer op de N42 krijgt er prioriteit op de ondergeschikte aansluiting Mariagaard-Vantegem. In de ochtendspits krijgt de N42 richting E40 meer verkeer te verwerken door de aanpassing van het kruispunt N42-N9 (als ongelijkvloerse aansluiting). De doorstroming van verkeer ter hoogte van de lichten verloopt vrij vlot: de filelengte reikt maximaal tot aan de weefzone van het ongelijkvloers kruispunt N42-N9. Een potentiële optimalisatie, namelijk het verdubbelen van het aantal opstelstroken voor de rechtdoorgaande beweging aan de lichten, wordt niet realistisch geacht omwille van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden (brug over de spoorlijn). Een mogelijke optimalisatie is het plaatsen van een filedectectielus (zoals in de andere richting), waardoor het verkeer op de N42 (nog meer) prioriteit krijgt op de ondergeschikte takken (Mariagaard-Vantegem) en hierdoor vlotter kan doorstromen.

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:

  - de aanpassing van het complex naar een 4-taksrotonde met 2 lussen verhoogt de capaciteit gevoelig en komt de afwikkeling ten goede

  *Voorstel verdere optimalisatie (zie ook 0)*
  - De afrit E40 richting Zottegem vormt een knelpunt in de avondspits. Op de afrit bedraagt de verkeersintensiteit meer dan 2.000 pae/uur. Dit is meer dan één rijstrook kan verwerken, waardoor het uitvoegen op de E40 wordt bemoeilijkt. Een optimalisatie bestaat erin om een zogenaamde taperaansluiting te voorzien op de afrit van de E40 komende van Gent, dit wil zeggen dat twee rijstroken worden voorzien (vergelijkbaar met de recent aangepaste afrit op de E40 ter hoogte van R4-Merelbeke).

#### 4.4.2.2 Functioneren op mesoniveau

- De beoogde verschuiving van lokaal sluipverkeer naar de N42 treedt op waardoor de belasting beter overeenkomt met de gewenste wegencategorisering. Er zit echter een bovengrens op de hoeveelheid verkeer die naar de N42 kan worden verschoven: deze bovengrens wordt bepaald door de maximale capaciteit van het complex N42-E40. Het is dus van belang dat de capaciteit van dit complex zo goed mogelijk wordt geoptimaliseerd.
- De knooppuntoplossingen (ongelijkvloerse aansluitingen op wegvak E40-N46) zorgen voor een vlotte ontsluiting vanuit het lokaal wegennet en garanderen de verbindingsfunctie tussen kernen en economische functies gelegen aan weerzijden van de N42

#### 4.4.2.3 Conclusie

Planalternatief 3 voldoet aan het beoogd functioneren op macro- en mesoniveau. Met een aantal optimalisaties kan de afwikkelkwaliteit nog worden verbeterd waardoor de doelstellingen op macroniveau beter worden ingevuld.

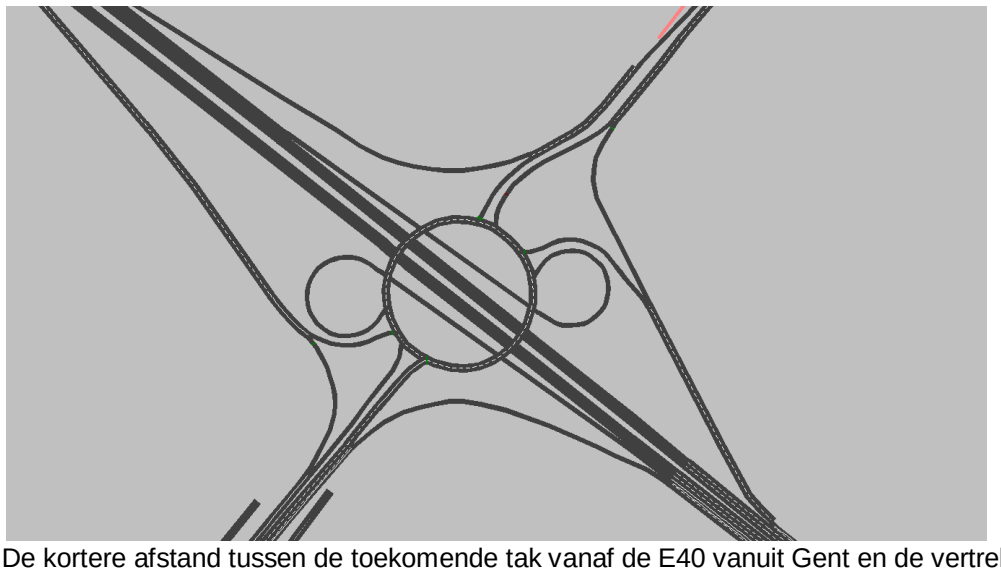
## 4.5 Planalternatief 3 bis

In planalternatief 3bis wordt onderzocht wat de effecten zijn van een geoptimaliseerde rotonde (4-taks rotonde met 2 bijkomende lussen) die aan de zuidzijde wordt aangesloten op het bestaande tracé van de N42).

### *4.5.1 Resultaten microsimulatie*

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:

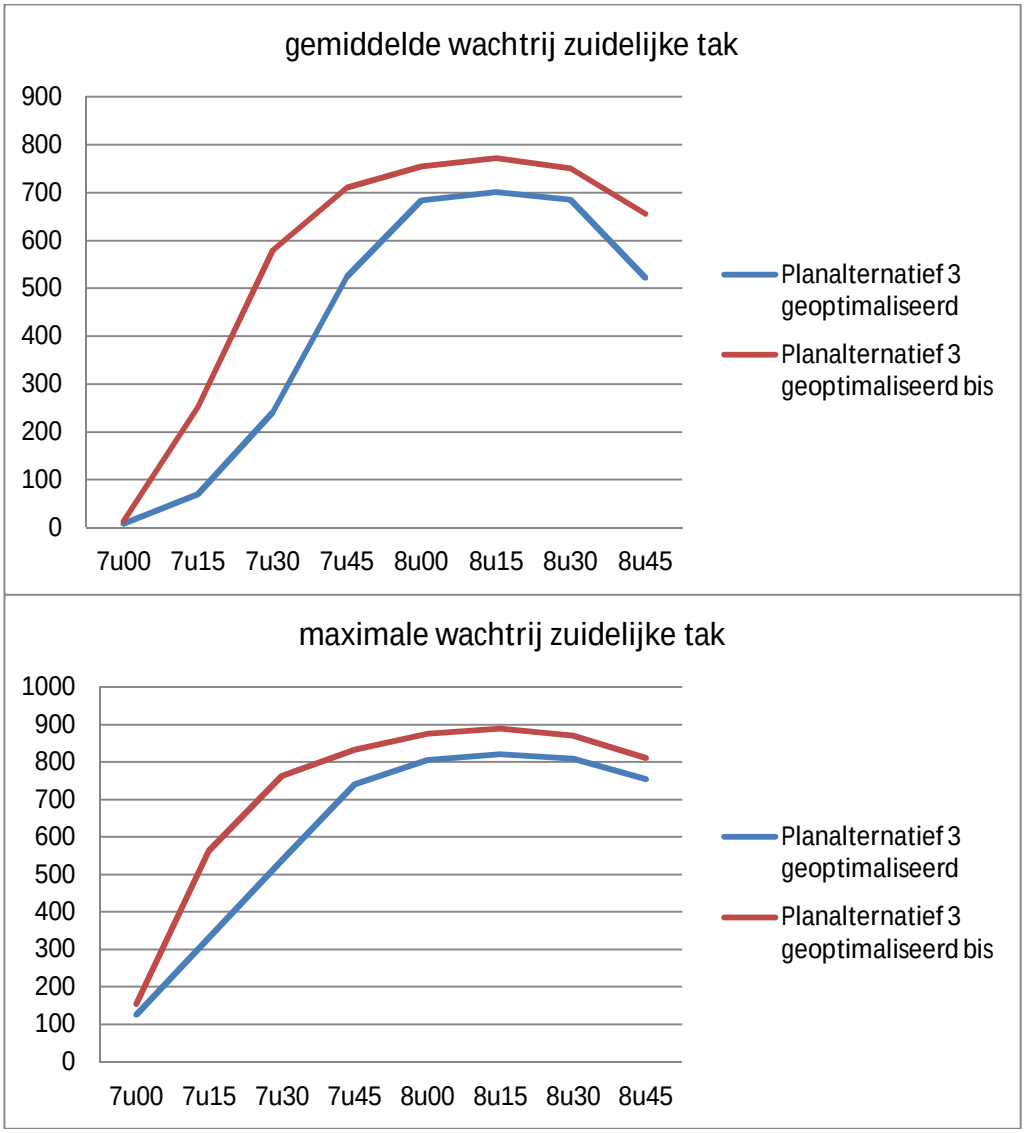
De gewijzigde configuratie heeft het meeste invloed op de zuidelijke tak. De ochtendspits is maatgevend voor de doorstroming op deze tak. In dit hoofdstuk wordt de doorstroming, tijdens de ochtendspits, op de zuidelijke tak tussen planalternatief 3 (geoptimaliseerd) en planalternatief 3 bis vergeleken. De doorstroming wordt bekeken aan de hand van de wachtrijen en reistijden op deze tak.



De kortere afstand tussen de toekomende tak vanaf de E40 vanuit Gent en de vertrekkende en toekomende takken vanuit Zottegem zorgt ervoor dat het oprijdend verkeer de hiaten moeilijker kan inschatten. Hierdoor is de capaciteit bij planalternatief 3bis kleiner dan bij planalternatief 3.

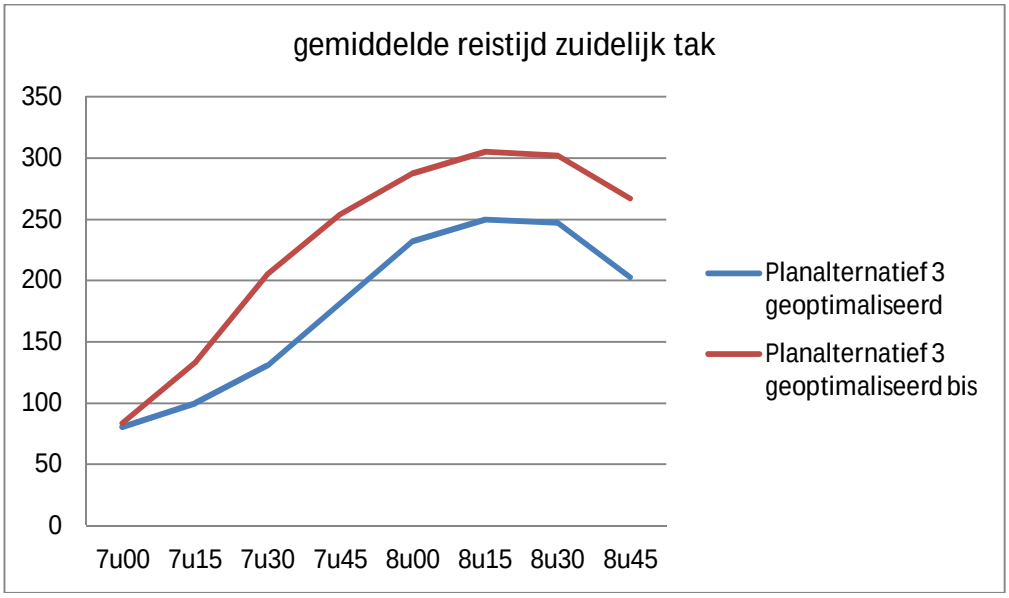
*Wachtrijen*

Zowel de gemiddelde als maximale wachtrijen liggen gedurende de gehele simulatieperiode hoger in planalternatief 3 bis.



*Reistijden*

De gemiddelde reistijden liggen gedurende de hele simulatieperiode hoger dan in planalternatief 3. Er is een maximaal verschil van ongeveer 50 seconden




- De aanpassing van het complex E40 (met behoud van de bestaande rotonde als uitgangspunt) houdt in dat de rotonde wordt aangepast van de bestaande 6-takken, naar een 4-taks rotonde met 2 bijkomende lussen, waarbij de zuidelijke tak wordt aangesloten op het bestaande tracé van de N42.
  - Deze aanpassing zorgt (net als bij planalternatief 2 en 3) ten opzichte van de referentiesituatie voor een verhoogde capaciteit en verbeterde afwikkelkwaliteit tijdens de dalperioden: vooral op de tak vanuit Zottegem wordt de afwikkelkwaliteit gevoelig verbeterd (-20s); op de overige takken is de impact beperkt (0 tot -5s);
  - Tijdens de ochtendspits zijn er enkel verliestijden op de tak N42 vanuit Zottegem: de periode met moeizame verkeersafwikkeling duurt in vergelijking met planalternatief 2 en 3 langer: tussen 7u30 en 9u15 is er een verliestijd van 2 minuten of meer (versus 8u-9u bij planalt. 2 en 3); de maximale verliestijden lopen op tot bijna 4 minuten (tov 3 minuten bij planalt 2 en 3): dit heeft een impact op de lengte van de wachtrij (die tussen 7u en 8u sneller oploopt en gemiddeld ook 80 m langer wordt);
    op de andere takken worden de verliestijden (net als bij planalternatief 2 en 3) quasi volledig weggewerkt
  - Tijdens de avondspits zijn er (net als bij planalternatief 2 en 3) geen verliestijden van 2 minuten of meer: op de afrit vanuit Gent neemt de verliestijd gevoelig af (gem. – 2min45 tot maximaal bijna -5 minuten)
- De afwikkelcapaciteit van het complex N42-E40 is (vooral tijdens de ochtendspits) nog steeds maatgevend voor het functioneren van de N42. De toename van verkeer op de N42 zorgt er immers voor dat de (verruimde) maximale capaciteit opnieuw wordt bereikt: dit evenwichtspunt zal omwille van de sterker oplopende verliestijden iets sneller bereikt worden dan bij planalternatief 3. Tijdens de ochtendspits ontstaat ten zuiden van de rotonde een wachtrij: er moet worden vermeden dat deze interfereert met de weefzone van het complex aan de Gijzenzelestraat (zie onder). Tijdens de avondspits kan een groot deel van het verkeer (richting Zottegem) via de bypass de N42 oprijden zonder de rotonde te belasten: vermits het knooppunt aan de Gijzenzelestraat ongelijkvloers wordt uitgevoerd, is dit niet langer een bottleneck voor de doorstroming en is de afwikkelkwaliteit op de relatie goed (mits voldoende capaciteit ter hoogte van de afrit: zie optimalisatievoorstel)

- mits verdere optimalisatie (aanleg taperaansluiting: zie verder) reikt de gemiddelde wachtrij doorgaans niet verder dan 200m voor de uitvoegstrook van de E40; enkel de maximale wachtrij reikt tot net voorbij de uitvoegstrook en dit enkel tijdens de avondspits op de afrit komende vanuit Brussel (beperkte kans op terugslag van verkeer op afrit)

- verkeersafwikkeling op N42:

De verkeersafwikkeling aan het op- en afrittencomplex beïnvloedt ook de verkeersafwikkeling op de volledige N42. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersafwikkeling op de N42 voor de verschillende relaties. Op de meeste relaties verbetert de verkeersafwikkeling tijdens de daluren (free flow situatie). Op het wegvak N9-E40 zijn de reistijden vergelijkbaar met planalternatief 3. Op het wegvak E40 – N46 neemt de reistijd sterker toe dan bij planalternatief 3bis (enkel richting E40) omdat de verkeersafwikkeling aan de zuidelijke tak van de rotonde minder vlot verloopt:

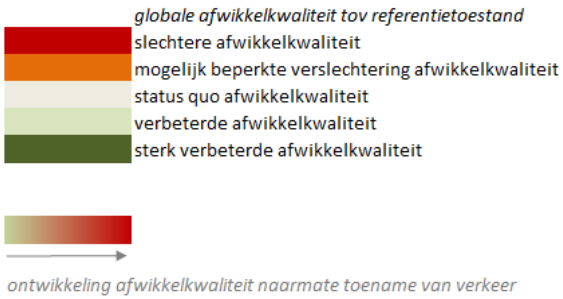
- tijdens de ochtendspits zullen de verliestijden op het wegvak N46 – E40 (richting E40) bij een toename van verkeer oplopen waardoor een nieuw evenwicht wordt bereikt. Het evenwicht leidt tot een verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 (grootteorde cf macromodel);

De oplopende verliestijden zijn bijna helemaal toe te schrijven aan de afwikkelkwaliteit van het op –en afrittencomplex E40 die door de sterke toename van het verkeer extra onder druk komt te staan

- tijdens de avondspits blijven de verliestijden ondanks de toename van verkeer (cf macromodel) nog beperkt:
  - op het wegvak N9 – E40 (richting E40) is er ondanks de toename van verkeer (cf macromodel) nog een beperkte reistijdwinst in de (voor sluipverkeer) meest maatgevende richting;
  - op het wegvak E40 - N46 is er ondanks de sterke toename van verkeer nog een gevoelige reistijdwinst in de voor sluipverkeer meest maatgevende richting (richting N46 / Zottegem); twee rijstroken richting Zottegem zijn evenwel essentieel om het verkeer vlot af te wikkelen; in de andere rijrichting (richting E40) daalt de reistijd in vergelijking met de referentiesituatie

**Tabel 11: Verkeersafwikkeling Planalternatief 3bis met verkeersintensiteiten cf macromodel op wegvak N42 (tot vóór de rotonde aan het afrittencomplex) in vergelijking met de referentietoestand**

| | **Afwikkelkwaliteit t.o.v. referentietoestand (free flow situatie tijdens daluren)** | ***Indien (sterke) toename verkeer op N42 cf macromodel*** | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **tijdens ochtendspits** | | | **tijdens avondspits** |
| N9 → E40 | blijft hetzelfde | | blijft hetzelfde | | blijft hetzelfde |
| E40 → N9 | lichte daling reistijd (-15s) | | daling reistijd (-20s) | | lichte daling reistijd (-15s) |
| E40 → N46 | daling reistijd (-1min40) | | daling reistijd (-1min55) | | daling reistijd (gem. - 2min40) |
| N46 → E40 | daling reistijd (-1min35) | | toename reistijd (gem. + 50s, max tot +1 min 50) | | daling reistijd (-1min40) |



- Overzicht verkeersafwikkeling knooppunten

Tabel 12: Beoordeling verkeersafwikkeling planalternatief 3bis (bij toename verkeersintensiteiten cf macromodel)

| | | Ochtendspits | Avondspits |
|---|---|---|---|
| K1 | N42 x N9 x N417<br>Ongelijkvloers + rotonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K2 | N42 x Mariagaard<br>Lichtengeregeld | Moeizame verkeersafwikke-ling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K3 | N42 x Afrittencomplex E40<br>rotonde met 2 bijkomende lussen | Nvt, Afwikkeling via be-staande tracé | Nvt, Afwikkeling via be-staande tracé |
| K4 | N42 x P&R<br>Voorrangsgeregeld<br>Ventweg | | |
| K5 | Complex rotondes | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K5’ | N42 x Gijzenzelestraat<br>Voorrangsgeregeld<br>Ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K6 | N42 x Oude Wettersesteenweg<br>Ventweg<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K7 | N42 x Reigerstraat<br>Ongelijkgronds<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K8 | N42 x Houtemstraat<br>*Ongelijkgronds*<br>*Voorrangsgeregeld* | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |
| K9 | N42 x Yshoute<br>Ongelijkgronds<br>Voorrangsgeregeld | Nvt, Afwikkeling via ventweg | Nvt, Afwikkeling via ventweg |
| K12 | N42 x N46<br>Ovonde | Vlotte verkeersafwikkeling | Vlotte verkeersafwikkeling |

**Kruispunt N42 x N9 (K1)**
*Zie planalternatief 3*

**Kruispunt N42 x Mariagaard x Vantegemstraat (K2)**
*Zie planalternatief 3*

**Afrittencomplex E40 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen (K3)**
Tijdens de ochtendspits is de afwikkeling op de zuidelijke tak maatgevend. De gemiddelde en maximale wachtrij op deze tak dreigt tot aan of voorbij de weefzone te lopen. De gemiddelde wachtrij tussen 7u45 en 9u bedraagt 700 à 800m, hij wordt maximaal (met optimalisatie) 900m. Vanaf 7u45 wordt de verliestijd ook langer dan 2 minuten, de verliestijd kan stijgen tot 4 à 4,5 minuut.
Tijdens de avondspits dreigen er nog steeds wachtrijen tot op de E40 te ontstaan indien de afrit (al dan niet gedeeltelijk) uit 1 rijstrook bestaat.

**N42 x Park & Ride (K4)**
*Zie planalternatief 3*

**Hollands complex rotondes (K5)**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x Gijzenzelestraat (K5')**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x Oude Wettersesteenweg (K6)**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x Reigerstraat (K7)**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x Houtemstraat (K8)**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x Yshoute (K9)**
*Zie planalternatief 3*

**N42 x N46 (K12)**
*Zie planalternatief 3*

### *4.5.2 Conclusie mbt functioneren op macro- en mesoniveau*

#### 4.5.2.1 Functioneren op macroniveau

Bij planalternatief 3bis worden de bestaande knelpunten op macroniveau grotendeels weggewerkt of geoptimaliseerd waardoor de gewenste effecten op macroniveau (in sterke mate) zullen optreden. Net als voor planalternatief 2 en 3 worden voor dit alternatief wel nog een aantal knelpunten vastgesteld. Deze knelpunten kunnen vermoedelijk worden weggewerkt met een optimalisatie van de planalternatieven.

- N42 als regionale ontsluiting naar E40
  - Op het wegvak N42 tussen E40 en N46 zorgt het 2x2 profiel op wegvakniveau voor voldoende capaciteit om het bijkomende verkeer op de N42 als gevolg van de ombouw tijdens de ochtend- en avondspits te verwerken. De globale afwikkelkwaliteit is vergelijkbaar met planalternatief 2, maar de verliestijden zijn sterker op één plaats (thv op- en afrttencomplex) geconcentreerd. Het vermogen om verkeer weg te trekken van het lokaal wegennet is vergelijkbaar aan planalternatief 2 en iets kleiner dan bij planalternatief 3.

    *Voorstel optimalisaties (zie ook 0)*
  - De afstand tot de weefzone tussen het complex E40 en het aansluitingspunt Gijzenzelestraat vormt een aandachtspunt: wanneer deze afstand te kort is, kan de wachtrij op de N42 in de ochtendspits ter hoogte van de rotonde E40 interfereren met het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat. Om deze interferentie te vermijden, dient de meest noordelijke ligging van het aansluitingspunt te worden afgestemd op de filelengte. In de plandefinitie is een zoekzone aangegeven voor het eerste aansluitingspunt op de N42 ten zuiden van de E40 (aansluitingspunt 'Gijzenzelestraat'): conform de ontwerprichtlijnen is een aansluiting ten noorden van het woonlint mogelijk; maar verkeerskundig wordt dit minder wenselijk geacht. De microsimulatie biedt een realistische toets voor de aanbevolen ligging van het aansluitingspunt Gijzenzelestraat.
  - Mariagaard: de bestaande lichtenregeling zorgt voor een relatief goede doorstroming van verkeer zowel in ochtendspits als avondspits in beide richtingen (richting N9 en E40). In de avondspits richting N9 zorgt de bestaande detectielus voor een goede doorstroming van verkeer: het verkeer op de N42 krijgt er prioriteit op de ondergeschikte aansluiting Mariagaard-Vantegem. In de ochtendspits krijgt de N42 richting E40 meer verkeer te verwerken door de aanpassing van het kruispunt N42-N9 (als ongelijkvloerse aansluiting). De doorstroming van verkeer ter hoogte van de lichten verloopt vrij vlot: de filelengte reikt

maximaal tot aan de weefzone van het ongelijkvloers kruispunt N42-N9. Een potentiële optimalisatie, namelijk het verdubbelen van het aantal opstelstroken voor de rechtdoorgaande beweging aan de lichten, wordt niet realistisch geacht omwille van de beperkte ruimtelijke mogelijkheden (brug over de spoorlijn). Een mogelijke optimalisatie is het plaatsen van een filedectectielus (zoals in de andere richting), waardoor het verkeer op de N42 (nog meer) prioriteit krijgt op de ondergeschikte takken (Mariagaard-Vantegem) en hierdoor vlotter kan doorstromen.

- verkeersafwikkeling op het aansluitingscomplex N42 – E40:
  - de aanpassing van het complex naar een 4-taksrotonde met 2 lussen verhoogt de capaciteit gevoelig en komt de afwikkeling ten goede

*Voorstel verdere optimalisatie (zie ook 0)*

- De afrit E40 richting Zottegem vormt een knelpunt in de avondspits. Op de afrit bedraagt de verkeersintensiteit meer dan 2.000 pae/uur. Dit is meer dan één rijstrook kan verwerken, waardoor het uitvoegen op de E40 wordt bemoeilijkt. Een optimalisatie bestaat erin om een zogenaamde taperaansluiting te voorzien op de afrit van de E40 komende van Gent, dit wil zeggen dat twee rijstroken worden voorzien (vergelijkbaar met de recent aangepaste afrit op de E40 ter hoogte van R4-Merelbeke).

#### 4.5.2.2 Functioneren op mesoniveau

- De beoogde verschuiving van lokaal sluipverkeer naar de N42 treedt op waardoor de belasting beter overeenkomt met de gewenste wegencategorisering. Er zit echter een bovengrens op de hoeveelheid verkeer die naar de N42 kan worden verschoven: deze bovengrens wordt bepaald door de maximale capaciteit van het complex N42-E40. Omdat de capaciteit van de rotonde bij aansluiting op het bestaande tracé van de N42 minder groot is dan bij planalternatief 3, zal de verschuiving van lokaal sluipverkeer naar de N42 minder groot zijn.
- De knooppuntoplossingen (ongelijkvloerse aansluitingen op wegvak E40-N46) zorgen voor een vlotte ontsluiting vanuit het lokaal wegennet en garanderen de verbindingsfunctie tussen kernen en economische functies gelegen aan weerzijden van de N42

#### 4.5.2.3 Conclusie

Planalternatief 3bis voldoet aan het beoogd functioneren op macro- en mesoniveau. Met een aantal optimalisaties kan de afwikkelkwaliteit nog worden verbeterd waardoor de doelstellingen op macroniveau beter worden ingevuld.

# 5 Conclusie

Deze mobiliteitstoets houdt een eerste beoordeling in van de 3 planalternatieven zoals beschreven in de kennisgevingsnota (+ een alternatief 3bis). Aan de hand van deze toets worden de verschillende alternatieven vergeleken op vlak van mobiliteit en wordt gekeken of aan de doelstelling van het plan tegemoet gekomen wordt.

Hiertoe zijn de alternatieven gescreend met behulp van het provinciaal macromodel en aanvullende microsimulaties naar de mogelijkheden die ze bieden om de verkeersstromen te reorganiseren.

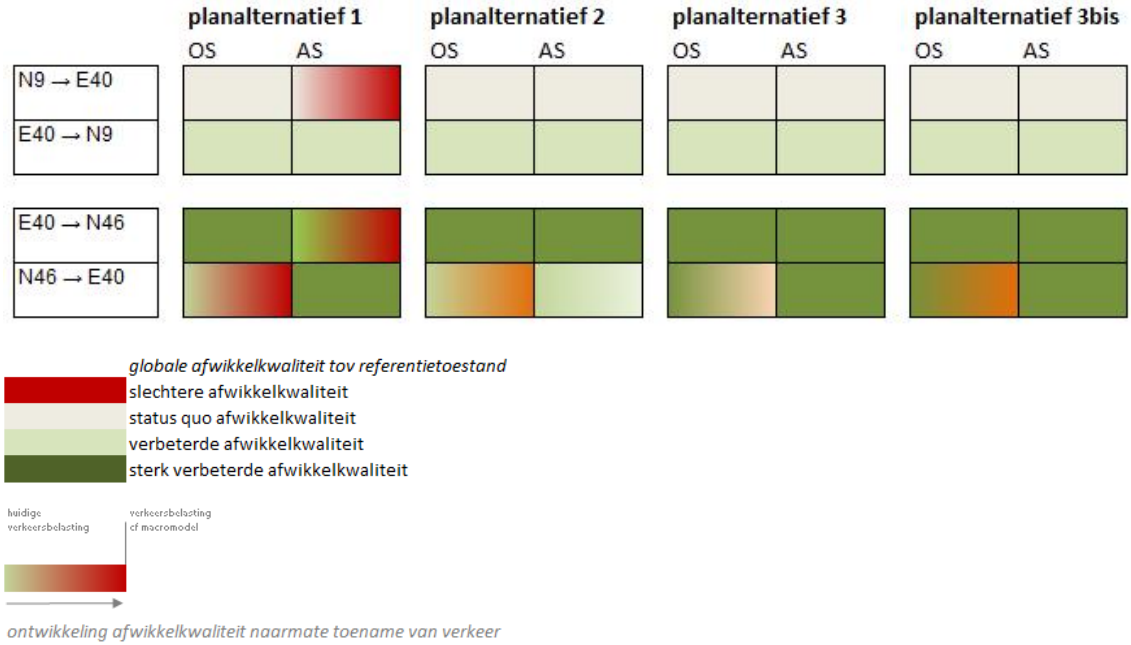
Het macromodel geeft aan dat de ombouw van de N42 het potentieel heeft om te zorgen een sterke verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42. Dit past binnen het gewenst functioneren op macro- en mesoniveau.

Het vermogen om deze verschuiving teweeg te brengen, hangt af van de mate waarin de verkeersstromen op de N42 ondanks een toename van verkeer kunnen worden afgewikkeld.

De ombouw van de N42 zorgt voor een vlottere verkeersafwikkeling. Dit leidt tot een daling van de reistijden waardoor het verkeer op de N42 toeneemt (en afneemt op het onderliggend wegennet). Op kritische punten zullen de verliestijden tijdens de spitsperioden echter toenemen waardoor de reistijdwinst op een bepaald moment volledig wordt teniet gedaan en een nieuw evenwicht wordt bereikt. Waar dit evenwicht precies ligt, hangt af van de afwikkelkwaliteit van de N42 (en de maatgevende kritische punten). Dit is verschillend voor de respectievelijke planaltenatieven.

## 5.1 Voorlopige conclusie (al dan niet) verder te onderzoeken planalternatieven

**Tabel 13: Beoordeling verkeersafwikkeling planalternatieven bij toename van verkeersintensiteiten cf macromodel**



- Planalternatief 1 is niet in staat om tijdens de spitsperioden een sterke verschuiving van bovenlokaal sluipverkeer naar de N42 teweeg te brengen:
  - Het 2x1 profiel biedt onvoldoende capaciteit op wegvakniveau
  - De afwikkelkwaliteit van het aansluitingscomplex is maatgevend voor het functioneren van de N42: de bestaande 6-taksrotonde kan het bijkomend verkeer niet verwerken met grote file-opbouw en verliestijden tot gevolg
  - Een dubbelstrooksrotonde op de Gijzenzelestraat voorziet niet genoeg capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Zowel tijdens de ochtend –als de avondspits worden de wachttijden en verliestijden te lang. Tijdens de avondspits kan dit zelfs de werking van P&R, het op –en afrittencomplex en de kruising met Mariagaard beïnvloeden

  *-> dit alternatief wordt niet verder weerhouden.*

- Planalternatief 2 is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :
  - de afwikkelkwaliteit van het aansluitingscomplex is maatgevend voor het functioneren van de N42 en de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
    - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
    - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 3,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen 'dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzelsestraat te komen. Het aansluitingscomplex kan opgeschoven worden richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.
  - de afwikkeling aan de lichtenregeling ter hoogte van de kruising met Houtemstraat verloopt moeilijk, maar is niet problematisch: er moet tijdens de avondspits op de N42 regelmatig 1 cyclus worden aangeschoven, op de zijtakken moet 2 cycli worden aangeschoven.
  - de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Op de noordelijke tak komt de maximale wachtrij in de buurt van de weefzone komende van N42 x N9.
    Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

  *-> dit alternatief wordt verder onderzocht: om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien.*

- Planalternatief 3 is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :
  - de afwikkelkwaliteit van het aansluitingscomplex is maatgevend voor het functioneren van de N42 en de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
    - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
    - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 3,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzel-

sestraat te komen. Het aansluitingscomplex kan opgeschoven worden richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.

- de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Op de noordelijke tak komt de maximale wachtrij in de buurt van de weefzone komende van N42 x N9.
  Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

*-> dit alternatief wordt verder onderzocht: om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien.*

- Planalternatief 3bis is in staat om zowel tijdens de daluren als (tot op zekere hoogte) tijdens de spitsperioden verkeer te bundelen op de N42 (met bijhorende daling van sluipverkeer op het lokaal wegennet) :
  - de afwikkelkwaliteit van het aansluitingscomplex is maatgevend voor het functioneren van de N42 en de 4-taksrotonde met 2 bijkomende lussen biedt bijkomende capaciteit maar deze is niet onbeperkt: het knooppunt bepaalt m.a.w. de bovengrens van het mogelijk te verschuiven verkeer
    - Tijdens de avondspits dreigt er nog steeds een wachtrij tot op de E40 te ontstaan. Deze is te wijten aan de afrit die in het begin nog 1 rijstrook heeft. De afrit kan geoptimaliseerd worden door over de gehele lengte twee rijstroken te voorzien (zie optimalisaties).
    - Tijdens de ochtendspits ontstaan er relatief lange wachtrijen en wachttijden tot 4 à 4,5 minuut, dit is binnen de bestaande uitgangspunten niet verder te optimaliseren. De wachtrijen dreigen tot voorbij de weefzone van het aansluitingscomplex Gijzenzelsestraat te komen. Omdat de wachtrij langer is dan bij planalternatief 2 en 3 dient het aansluitingscomplex nog iets verder te worden opgeschoven richting Gijzenzelstraat zodat de wachtrij niet meer tot de weefzone reikt.
  - de afwikkeling van de kruising met Mariagaard verloopt moeizaam. Op de noordelijke tak komt de maximale wachtrij in de buurt van de weefzone komende van N42 x N9.
    Dit knelpunt kan opgelost worden door filedetectie te voorzien op de noordelijke tak (zie optimalisatie).

  *-> dit alternatief wordt verder onderzocht: om optimaal te functioneren worden enkele optimalisaties voorzien.*

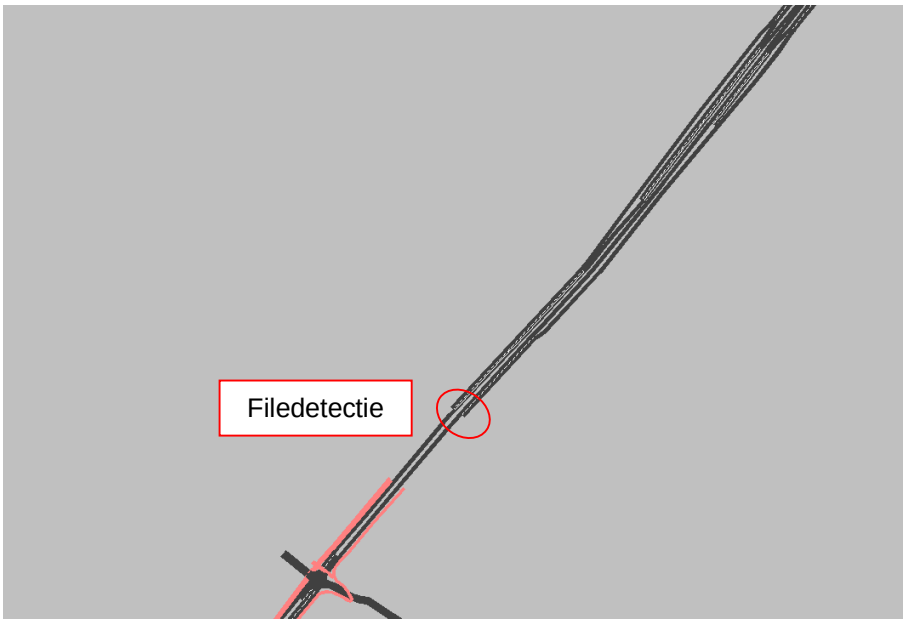
## 5.2 Voorstel optimalisaties

Volgende optimalisaties worden doorgevoerd voor planalternatieven 2 en 3:

### *5.2.1 Filedetectie Mariagaard*

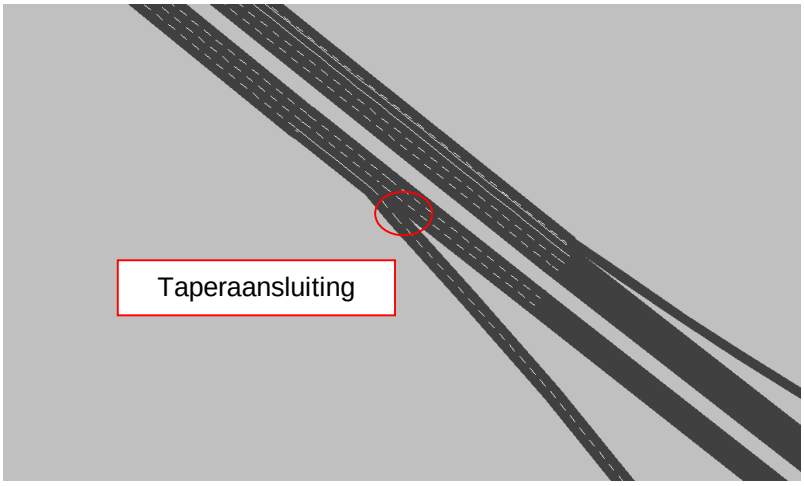
Filedetectie op de noordelijk tak van de kruising Mariagaard op ongeveer 250m van het kruispunt:

*Uit simulaties blijkt dat de filedetectie effectief is. De Maximale wachtrijen zijn minder lang en worden op hun uiterste maximum 340m (ong. 50m korter dan in de niet geoptimaliseerde alternatieven). Dit kan eventueel nog verbeterd worden door de filedetectie op te schuiven of de lichtenregeling aan te passen.*




### *5.2.2 Taperaansluiting op afrittencomplex E40*

Op de afrit komende van Gent worden 2 rijstroken voorzien. Deze is geregeld voorzien met een taperaansluiting. De afwikkeling van deze aansluiting in de simulatie zal een lichte overschatting zijn van de werkelijke afwikkeling.

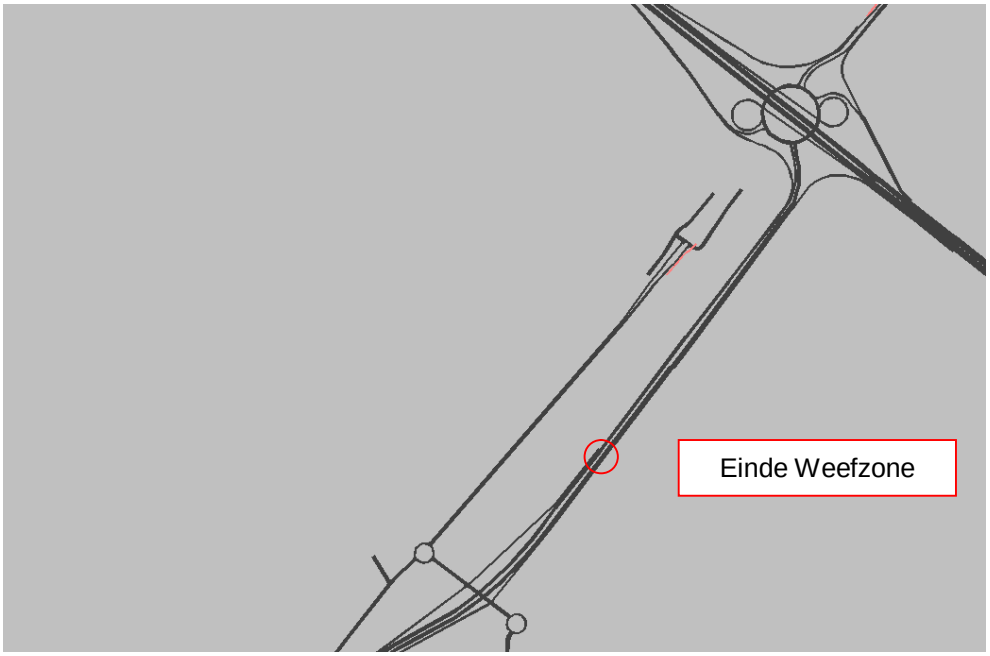


*Er staat in het algemeen geen wachtrij meer tot op de E40. Door de hoge intensiteiten tijdens de avondspits kunnen er zich occasioneel nog vertragingen voordoen op de E40 (bij het afrijden naar de afrit). Dit toont aan dat er niet meer veel capaciteit over is op de afrit.*

### *5.2.3 Aansluitingscomplex Gijzenzelestraat*

Het aansluitingscomplex Gijzenzelestraat wordt voldoende in zuidelijke richting opgeschoven (richting Gijzenzelestraat). Op deze manier is getracht te vermijden dat de wachtrij tot op de weefzone zou komen. Het einde van de weefzone ligt op 850m.

*De maximale wachtrij kan nog groeien tot 940m en kan, tussen 8u15 en 8u45 in extreme gevallen nog tot in de weefzone komen. De gemiddelde wachtrijen worden maximaal 810m (vlak voor de weefzone). Eventuele verdere optimalisatie kunnen een verkorting van de weefzone (dit is nog mogelijk, maar is minder verkeersveilig) of een verdere verschuiving van het aansluitingscomplex zijn.*



## 5.3 Verfijning afbakening onderzoekzone nieuw tracé

- Zoekzone ten zuiden van complex E40-N42 tot aan eerstvolgende knooppunt

    - Uit de toetsing van planalternatief 3bis blijkt dat de afwikkelkwaliteit van de N42 in het gedrang komt indien de geoptimaliseerde 4-taksrotonde (met 2 bijkomende lussen) wordt aangesloten op het bestaande tracé van de N42. Alternatief 3bis wordt echter weerhouden in het verder onderzoek.
    - Daarnaast, worden alternatieven 2 en 3 verder onderzocht. Deze alternatieven gaan uit van een geoptimaliseerde 4-taksrotonde (met 2 bijkomende lussen) waarbij de N42 vanaf de rotonde in zuidelijke richting vertrekt via een nieuw tracé. De rotonde sluit met andere woorden aan op een nieuw tracé ten oosten van de kleinhandelszone.
    - Voor de ligging van het nieuw tracé wordt een onderzoeksvenster aangeduid: een tracéligging waarbij de N42 ten zuiden van het aansluitingscomplex E40 zo snel mogelijk terugplooit (binnen de verkeerstechnische randvoorwaarden en ontwerprichtlijnen) naar het bestaande tracé van de N42 vormt de noordelijke en westelijke begrenzing van het onderzoeksvenster voor het traject van de N42 in noordelijke en westelijke richting. In oostelijke richting wordt een bestaande landbouwweg als grens genomen.

**Figuur 5.1 Verfijning afbakening onderzoeksvenster nieuw tracé**

# Bijlage 1
# opbouw en resultaten microsimulatie

## 1. Bestaande toestand

Voor de opbouw van de bestaande toestand is als eerst het netwerk ingetekend in Vissim 5.4, vervolgens zijn de verschillende weggebruikers in het netwerk opgenomen. Nadien zijn de intensiteiten uit het model afgetoetst met de werkelijke intensiteiten (validatie). Ten slotte is het model gekalibreerd. Kalibratie heeft als doel het rijgedrag in het model te laten overeenkomen met het waargenomen/werkelijke rijgedrag.

*Intekenen Netwerk*

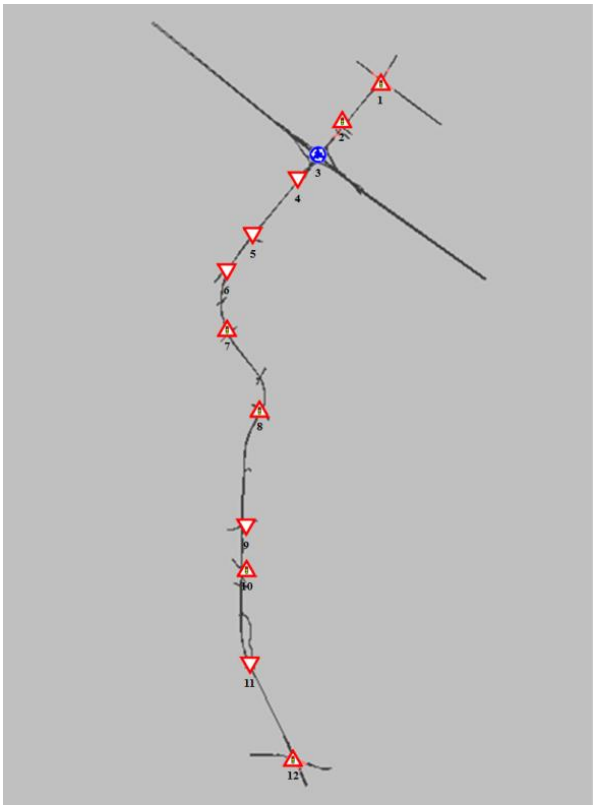
Het netwerk is ingetekend op basis van luchtfoto's (bron: google earth). Ook korte termijnaanpassingen zijn, waar relevant, opgenomen in de bestaande toestand.

Het studiegebied loopt van de N42 x N9, in het noorden, tot de N42 x N46 in het zuiden en heeft een lengte van ongeveerd 12 km. Op de N42 zijn de ventwegen en alle getelde kruispunten (kruispuntconfiguratie bestaande toestand + korte termijnmaatregelen) opgenomen in het model. Op het traject liggen 3 types van kruispunten:

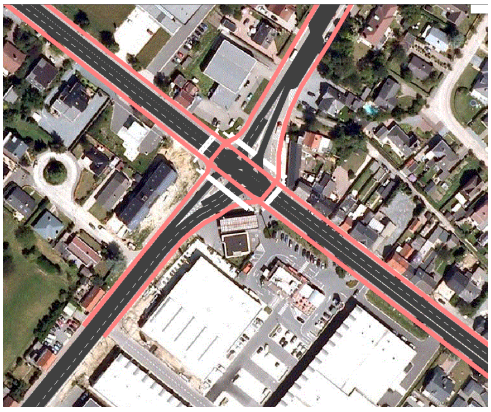
1. Voorrangsgeregelde kruispunten: de voorrangssituatie is ingevoerd op basis van de bestaande toestand
2. Lichtengeregelde kruispunten: de lichtenregeling is geprogrammeerd op basis van de laatste versie van het V-plan.
3. Rotonde (afrittencomplex E40)

**Tabel 14: Overzicht kruispunt microsimulatie bestaande toestand**

| | | |
|---|---|---|
| K1 | Zuidlaan (N42) x Brusselsesteenweg (N9) x Oosterzeelsesteenweg (N42) | Lichtengeregeld |
| K2 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Vantegemstraat x Mariagaard | Lichtengeregeld |
| K3 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Afrittencomplex E40 | Rotonde |
| K4 | Oosterzeelsesteenweg (N42) x Park & Ride / kleinhandelszone | Voorrangsgeregeld |
| K5 | Wettersesteenweg (N42) x Gijzenzelestraat | Voorrangsgeregeld |
| K6 | Wettersesteenweg (N42) x Oude Wettersesteenweg | Voorrangsgeregeld |
| K7 | Wettersesteenweg (N42) x Reigerstraat x Korte Ambachtstraat | Lichtengeregeld |
| K8 | Wettersesteenweg (N42) x Houtemstraat (N465) | Lichtengeregeld |
| K9 | Wettersesteenweg (N42) x Yshoute | Voorrangsgeregeld |
| K10 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465a) | Lichtengeregeld |
| K11 | Wettersesteenweg (N42) x Geraardsbergsesteenweg (N465b) x Europaweg (N42) | Voorrangsgeregeld |
| K12 | Europaweg (N42) x Steenweg op Aalst (N46) | Lichtengeregeld |




**Figuur 2: Netwerk bestaande toestand**



**Figuur 3: Kruispunt N42 x N9 (met luchtfoto)**

**Figuur 4: Park & Ride / kleinhandelszone (met luchtfoto)**

*Input*

Als input zijn zowel het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en zwakke weggebruikers geïntegreerd in het model.
Het gemotoriseerd verkeer is opgesplitst in Personenwagen, Lichte vracht en Zware vracht.
Voor de input van het gemotoriseerd verkeer zijn de intensiteiten, op de wegsegmenten in het projectgebied, uit het strategisch verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum ingevoerd in het model. De intensiteiten zijn aangeleverd in de vorm van matrices.
De zwakke weggebruikers bestaan uit voetgangers en fietsers. De intensiteiten van de zwakke weggebruikers zijn afgeleid uit de kruispunttellingen[2] (overstekend verkeer). De voetgangers – en fietserstromen beperken zich dan ook enkel ter hoogte van de kruispunten (overstekend verkeer).
Het tracé van de verschillende bussen in het projectgebied is afgeleid van de website van openbaar vervoersmaatschappij 'De Lijn' (www.delijn.be) Ook de verschillende tijdstabellen zijn overgenomen van deze website

**Tabel 15: Type weggebruiker micromodel**

| Type weggebruiker | Bron |
|---|---|
| Personenwagens | Macromodel (Matrices) |
| Lichte vracht | Macromodel (Matrices) |
| Zware vracht | Macromodel (Matrices) |
| Voetgangers | Kruispunttellingen |
| Fietsers | Kruispunttellingen |
| Openbaar Vervoer | www.delijn.be |

[2] De kruispunttellingen zijn uitgevoerd door Dinaf Traffic Control bvba

*Validatie*

De input van het gemotoriseerd verkeer (macromodel) is gevalideerd aan de hand van recente kruispunttellingen, een herkomst/bestemmingsonderzoek en doorsnedentellingen[3].

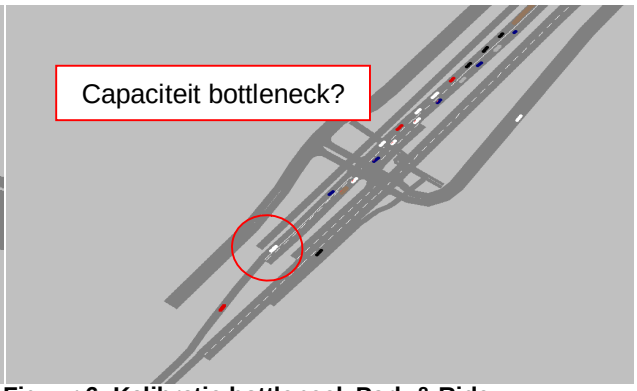
De validatie van het micromodel is tweezijdig gebeurd. Enerzijds is de vorm van de matrix uit het macromodel aangepast: De in –en uitrit van Mariagaard was bijvoorbeeld niet afzonderlijk opgenomen in het macromodel. Er is dus een zone toegevoegd aan de matrix, de intensiteiten van deze tak zijn afgeleid uit de kruispunttellingen. Anderzijds zijn de intensiteiten uit het macromodel aangepast, zodat de verschillende vervoersstromen in het micromodel overeenkomen met de getelde verkeersstromen (kruispunttelingen, Herkomst/bestemmingsonderzoek, slangtellingen). Aan de hand van de kruispunttellingen is bijvoorbeeld geconstateerd dat het links afslaand verkeer richting N465a in het macromodel verschoven was naar de N465, dit is gecorrigeerd in de matrix.

*Kalibratie*

Na validatie van de tellingen werd het model gekalibreerd. Met de kalibratie worden parameters in het model aangepast, met als doel dat het rijgedrag in het model overeenkomt met het werkelijke rijgedrag.

Bij de kalibratie wordt enerzijds op detailniveau gekeken naar het netwerk. Belangrijk voor de capaciteit van een lichtengeregeld kruispunt is bijvoorbeeld de opstelruimtes op de kruispunten. Uit terreinobservatie blijkt bijvoorbeeld dat de opstelruimte voor het links afslaand verkeer op de N46 richting Zottegem een equivalent is van 3 à 4 voertuigen.
Anderzijds wordt ook het rijgedrag bestudeerd en aangepast zodat het overeenkomt met het werkelijke rijgedrag. Een voorbeeld hiervan is het invoeggedrag aan de bottleneck ter hoogte van de Park & Ride (N42 richting Zottegem). Het rijgedrag is hier bepalend voor de capaciteit van deze bottleneck. Aanpassingen aan de parameters waren hier dan ook noodzakelijk om de werkelijke afwikkeling ter hoogte van de bottleneck te benaderen.

**Figuur 5: Kalibratie N46 x N42**




**Figuur 6: Kalibratie bottleneck Park & Ride**

[3] Het herkomst/bestemmingsonderzoek en de doorsnedentellingen zijn uitgevoerd door Flow nv

## 2. Planalternatief 1

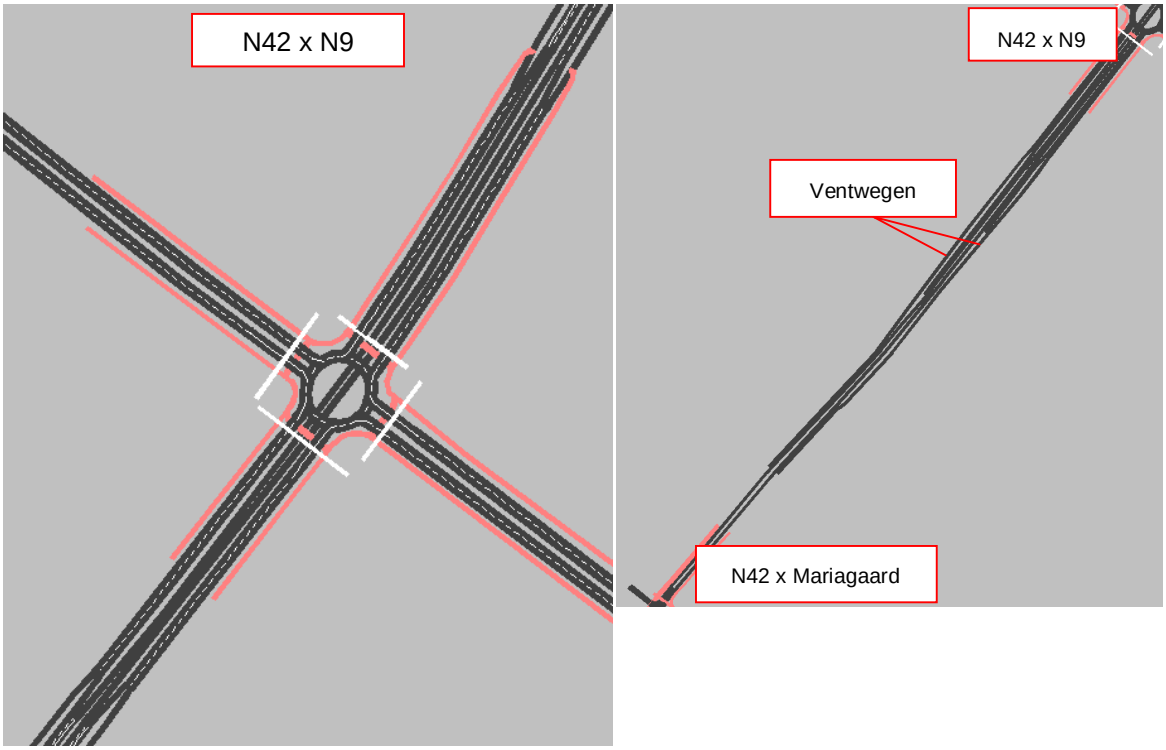
*Input intensiteiten*

Voor planalternatief 1 worden de intensiteiten uit het macromodel 2013 gebruikt. In deze doorrekeningen van macromodel wordt uitgegaan van een omgebouwde N42 (2 rijstroken).

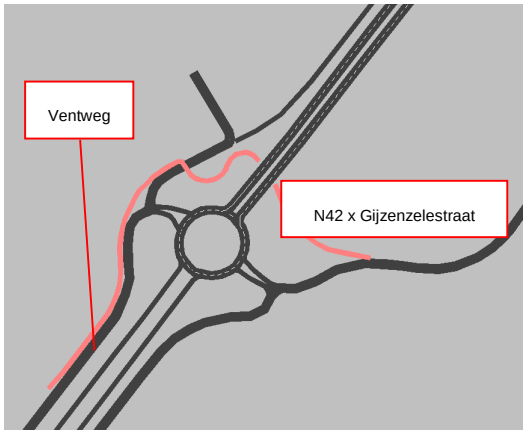
*Netwerk*

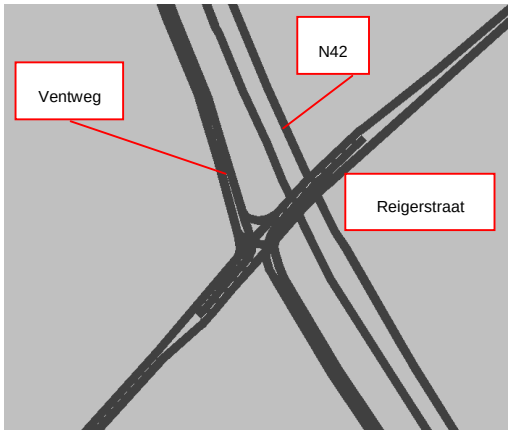
Ten opzichte van de bestaande toestand zijn volgende wijzigingen aangebracht aan het netwerk:

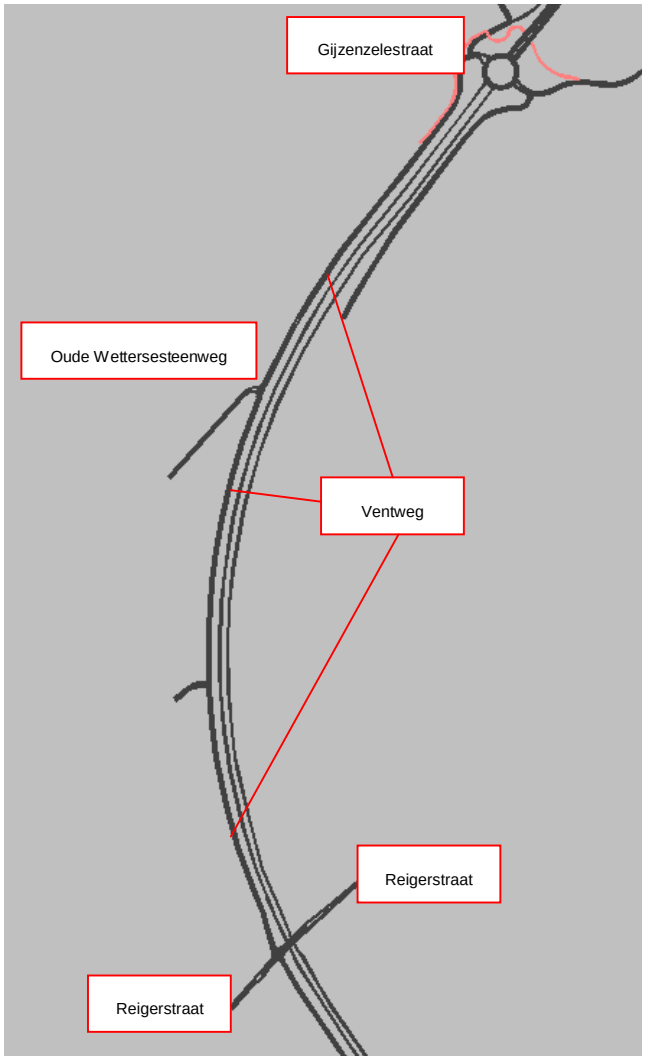
- Kruispunt N42 x N9: Het lichtengeregeld kruispunt is omgevormd tot een tweestrooksrotonde met op elke tak 2 rijstroken op de toe –en afritten. Het rechtdoorgaand verkeer op de N42 verloopt ongelijkgronds (tunnel onder de rotonde).
- De huizen op de N42 zijn rechtstreeks toegankelijk vanuit de N42 of via ventwegen.



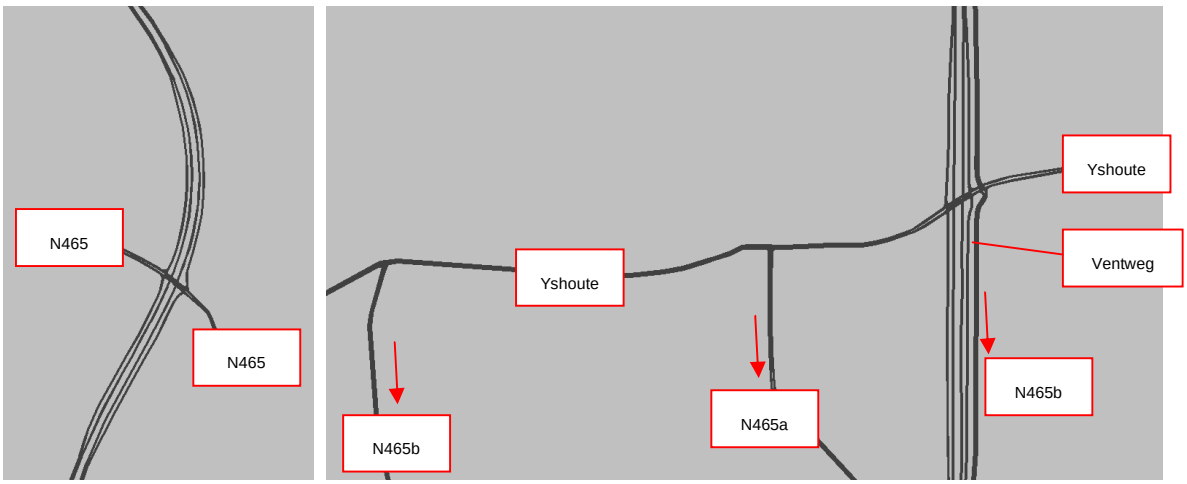

- Het gedeelte tussen het op –en afrittencomplex en de Gijzenzelstraat bestaat uit 2 rijstroken (1 rijstrook in de bestaande toestand). Ten zuiden van de Gijzenzelestraat blijft het 2x1 profiel van de bestaande toestand behouden.
- De kruising met de Gijzenzelstraat is ingetekend als dubbelstrooksrotonde met dubbele toe –en afritten ten noorden van de rotonde en enkele toe –en afritten op de andere takken.
- Ter hoogte van de rotonde kunnen Oude Wettersesteenweg en Reigerstraat bereikt worden via de ventweg. Deze wegen hebben geen rechtstreekse toegang meer tot de N42. De kruising met de Reigerstraat gebeurt ongelijkgronds over de N42



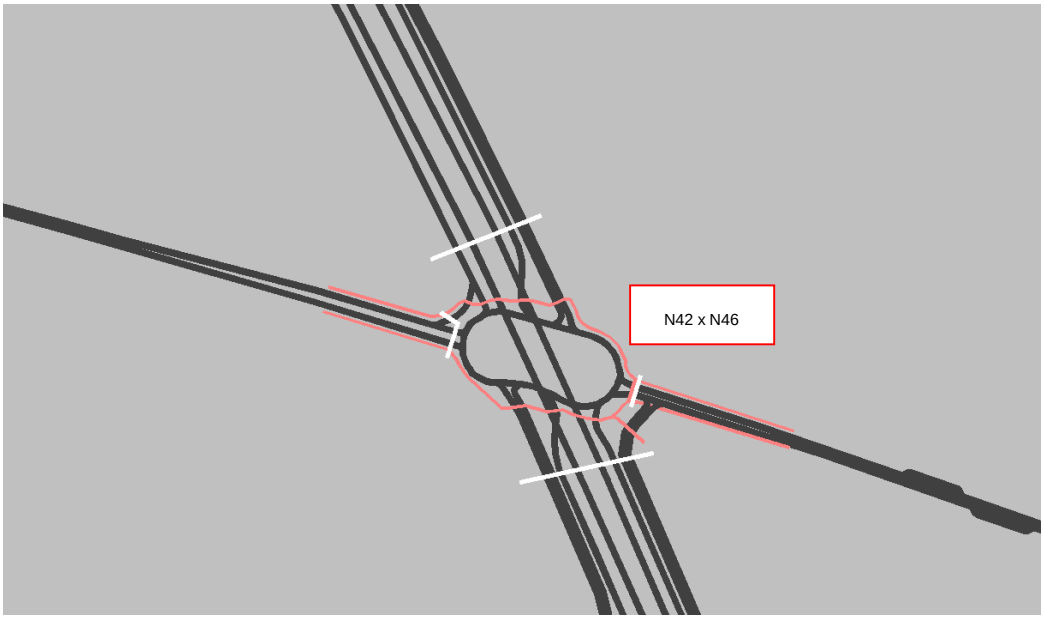




- De kruisingen met de N465 en Yshoute gebeuren ongelijkgronds.
- N465a en N465b zijn niet meer rechtstreeks aangesloten op de N42, deze wegen zijn bereikbaar via Yshoute aan de westelijke zijde van de N42. Aan de oostelijke zijde kan de N465b bereikt worden via een ventweg.




- De kruising van de N46 met de N42 is omgebouwd als een ovonde (1 rijstrook). Het rechtdoorgaand verkeer op de N42 verloopt ongelijkgronds (tunnel onder de ovonde).



**Planalternatief 2**

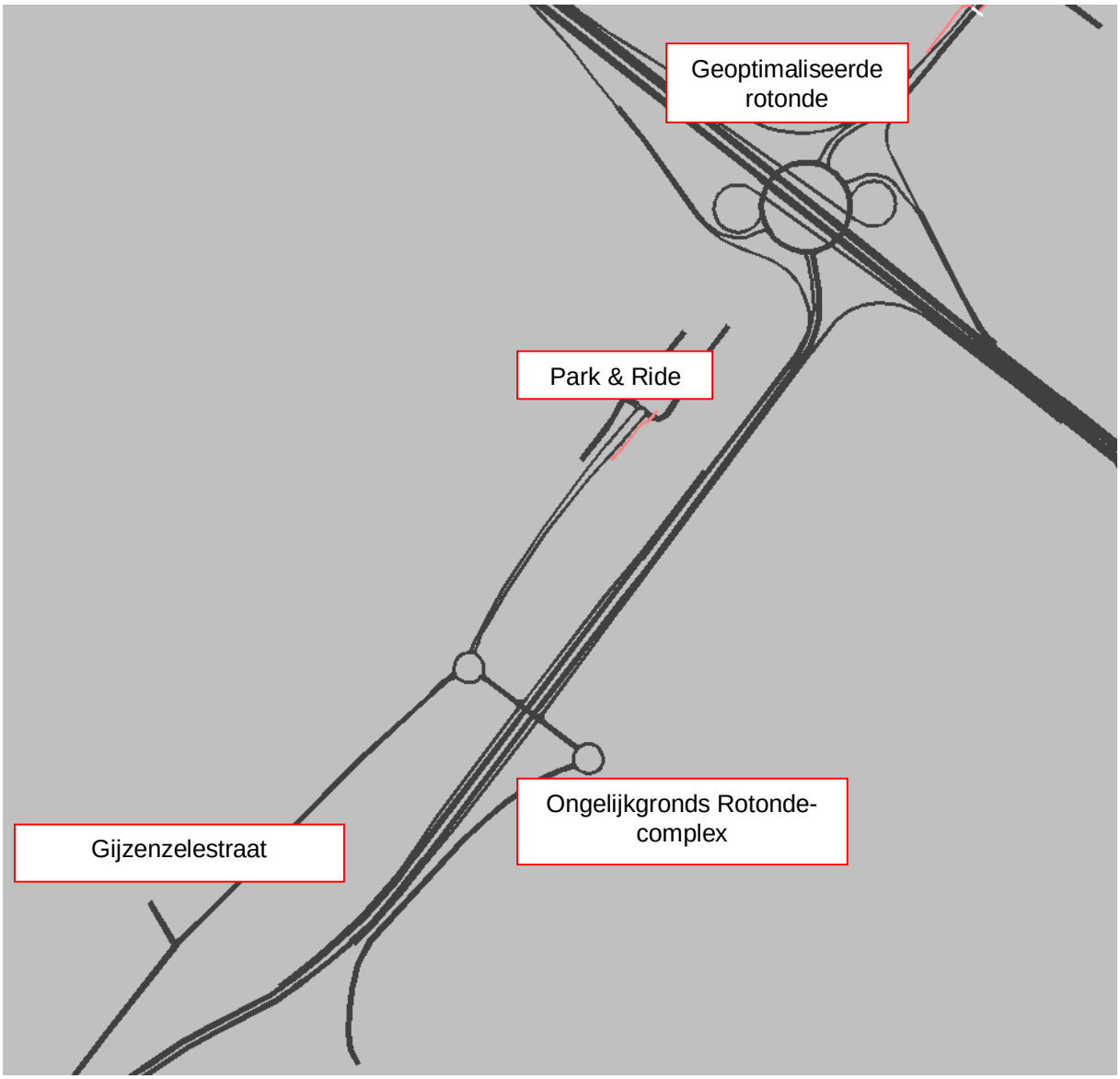
*Intensiteiten*

Voor planalternatief 2 worden de intensiteiten uit het macromodel 2013 gebruikt. In deze doorrekeningen van macromodel wordt uitgegaan van een omgebouwde N42 (2 rijstroken).

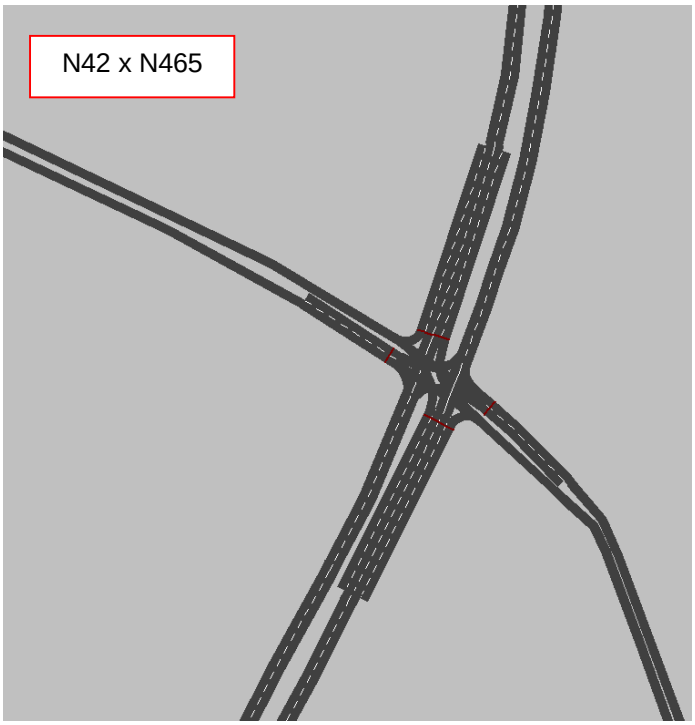
*Netwerk*

Ten opzichte van Planalternatief 1 zijn volgende wijzigingen aangebracht:

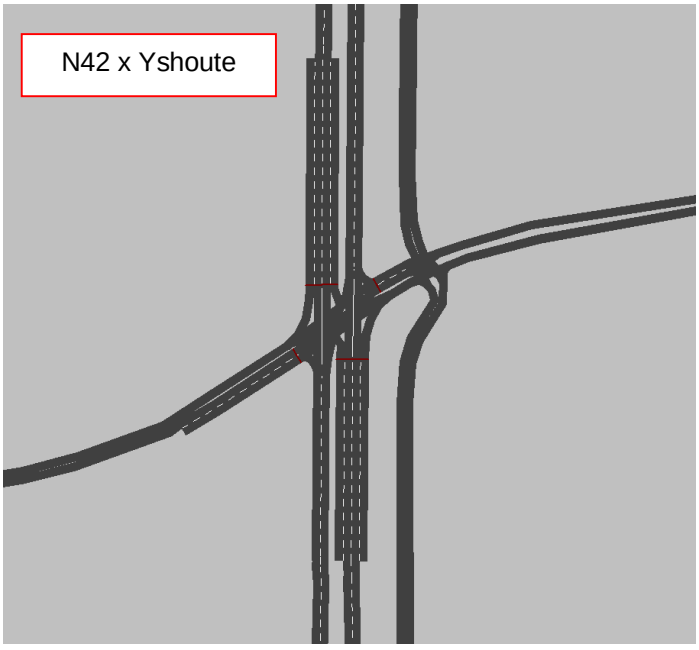
- Op de N42 wordt tussen het complex E40 tot aan de kruising met de N46 over de hele lengte 2 rijstroken voorzien.
- *Complex E40*, Geoptimaliseerde Rotonde: het verkeer richting Gent en Brussel naar E40 verloopt via Lussen. De geoptimaliseerde rotonde heeft als gevolg dat de N42 tijdelijk verschoven moet worden. De huidige N42 blijft bestaan als parallelweg voor enkel plaatselijk verkeer en sluit aan op de ventwegen. Deze weg is bereikbaar via een rotondecomplex boven de E40.
- De Gijzenzelestraat sluit aan op de ventweg en kan de N42 bereiken via het rotondecomplex.



- De kruising van de N42 met de N465 is lichtengeregeld. Om de doorstroming te garanderen worden aparte rijstroken voorzien voor het links –en rechtsafslaand verkeer op de N42. Op de zijtakken zijn opstelstroken voorzien voor het links afslaand verkeer.




- De kruising van de N42 met de Yshoute is lichtengeregeld. Om de doorstroming te garanderen worden aparte rijstroken voorzien voor het links –en rechtsafslaand verkeer op de N42. Op de zijtakken zijn opstelstroken voorzien voor het links afslaand verkeer. Ook de N465a en N465b zijn bereikbaar via dit kruispunt.



**Planalternatief 3**

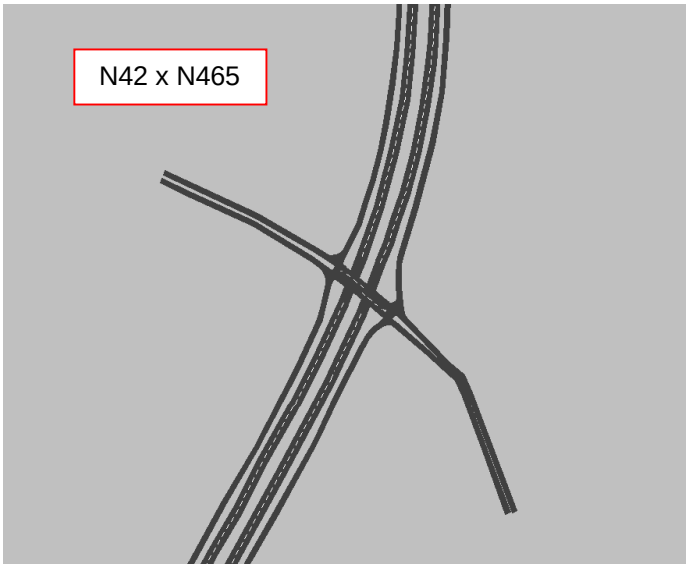
*Intensiteiten*

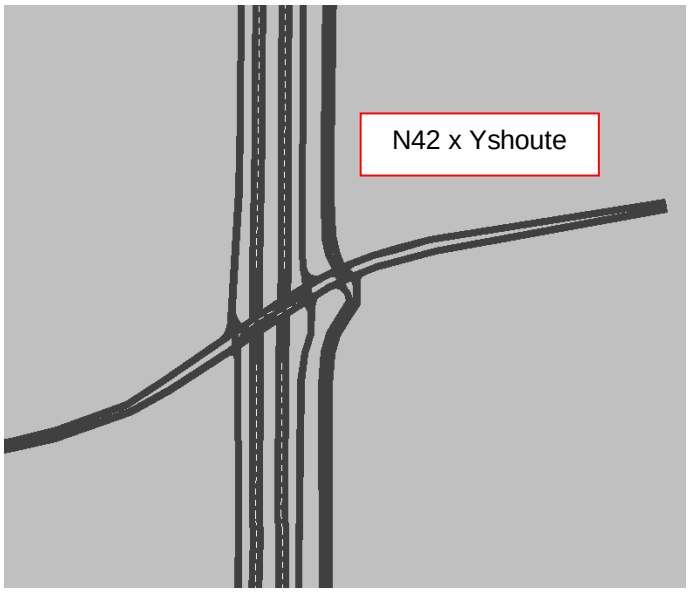
Voor planalternatief 3 worden de intensiteiten uit het macromodel 2013 gebruikt. In deze doorrekeningen van macromodel wordt uitgegaan van een omgebouwde N42 (2 rijstroken).

*Netwerk*

Ten opzichte van Planalternatief 2 zijn volgende wijzigingen aangebracht:

- De kruisingen met de N465 en Yshoute zijn niet meer lichtengeregeld, maar zijn ongelijkvloers ingetekend.



# Bijlage 5 – MER

- Goedkeuringsbesluit planMER

Volgende documenten kunnen op aanvraag bekomen worden of geraadpleegd worden op de-website www.mervlaanderen.be in de dossierdatabank onder het nr PL0144.

- Verslagen stuurgroep
- Verslagen MER
- De richtlijnen en aanvullende richtlijnen
- Het volledige planMER

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geformuleerde milderende maatregelen en aanbevelingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen:

- Aspecten/maatregelen die vertaald kunnen worden in het RUP
- Aspecten die een doorvertaling kennen op projectniveau (ontwerp, vergunning, …)
- Overige beleidsinstrumenten

| **Milderende maatregelen (MM) en aanbevelingen (ABV)** | | | **Vertaling** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **MM** | **ABV** | **Omschrijving** | **RUP** | **Project-niveau** | **Overige** |
| X | | Aangepaste inrichting Gijzenzelestraat tussen Gijzenzele en N42: verbreden in functie van kruisend gemotoriseerd verkeer met aandacht voor fietsverkeer (bvb verbreding rijweg, aanleg uitwijkstroken, (al dan niet vrijliggende) fietspaden, …) | | X | |
| | X | Filedetectie op 250m ten noorden van het kruispunt N42xVantegemxMariagaard | | X | |
| | X | Voorzien van 2 uitvoegende rijstroken (taperaansluiting) op de afrit E40, komende vanuit Gent zodat de rijweg richting Zottegem met 2 rijstroken blijft doorlopen. | | X | |
| | X | Weginrichting afstemmen op fietsverkeer op as Groenweg – Korte Ambachtenstraat – Reigerstraat in Oosterzele | | X | |
| | X | Aanpassen bovenlokale functionele fietsroute Oosterzele – Gijzenzele – Mariagaard/Vantegem via Wulgenstraat – Kerkstraat ipv via Oude Wettersesteenweg en ventweg | | X | |
| | X | Voorzien van afslagstroken voor links- en rechtsafslaand verkeer op de N42 en linksafslaand verkeer op de zijtakken daar waar lichtengeregelde kruispunten worden voorzien | | X | |
| | X | Ongelijkvloers fietsoversteek ter hoogte van Parksken | X | | |
| | X | Overwegen alternatieve ontsluiting steengroeve waarbij de parallelweg richting Yshoute verder wordt doorgetrokken tot aan het aansluitingspunt Yshoute (ipv via de N465a). | X | | |

| **Milderende maatregelen (MM) en aanbevelingen (ABV)** | | | **Vertaling** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **MM** | **ABV** | **Omschrijving** | **RUP** | **Project-niveau** | **Overige** |
| | X | Realiseren van een uniform wegbeeld met eenzelfde kruispuntoplossing voor de aansluitingspunten N42xHoutemstraat en N42xYshoute | X | | |
| X | | Geluidsmilderende maatregelen:<br>• Absorberend geluidsscherm/gronddam aan de westzijde van de (nieuwe) N42 indien in het wegvak E40-Gijzenzelestraat een nieuw wegtracé centraal in de zoekzone wordt gerealiseerd.<br>• Geluidsarm wegdek thv de Molenstraat (Yshoute)<br>• Geluidsarm wegdek thv de Reigerstraat | X | | |
| | X | • Geluidsarm wegdek thv de N42, in het bijzonder thv woningen en thv Ettingebos, vallei van de Molenbeek-Gondebeek en Cotthembos | | X | |
| X | | Beperken van de invloedssfeer van bemaling en vermijden dat deze zorgt voor een verspreiding van een gekende verontreiniging indien bemaling noodzakelijk is bij ingrepen thv N42xN9, omgeving Gijzenzelestraat, omgeving Leegbracht, N42xN46 | X | | |
| X | | Vermijden van een drainerende werking van langsgrachten in de omgeving Zwaluwstraat, bvb door het aanbrengen van drempels in de langsgrachten | X | | |
| | X | Maatregelen mbt water- en structuurkwaliteit:<br>• Oordeelkundig en bedachtzaam gebruik van verontreinigende stoffen (‘good practice’)<br>• KWS-afscheider en zandvang voorzien indien wegwater rechtstreeks afstroomt naar het oppervlaktewater<br>• Kwaliteitsvolle inrichting ‘kruispunten’ weg – waterloop met voldoende ruime dwarssectie | | X | |
| | X | Maatregelen mbt de waterkwantiteit: principe van maximaal beperken van de verharde oppervlakte waar mogelijk en gebruik van waterdoorlatende materialen | X | | |
| | X | • Natuurvriendelijke inrichting van bermen, langsgrachten, restruimtes<br>• Voorzien van migratiemogelijkheden voor fauna langsheen de waterloop<br>• Hergebruik van teelaarde bij de nieuwe bermen, taluds, … | | X | |
| | X | Benutten van potenties tot herstel van natuurverbindingen:<br>• Hoogopgaand groen als hop-over thv Hooimeersbeekvallei<br>• Hoogopgaand groen als hop-over tussen de valleien van de Molenbeek-Gondebeek en Klokfonteinbeek | X | | |
| X | | Voorafgaandelijk archeologisch vooronderzoek | X | | |
| | X | Planalternatief 3bis: overwegen om af te wijken van de bestaande as van de N42 in het wegsegment E40-Gijzenzelestraat naar een meer oostelijke ligging (leefkwaliteit westelijke woningen) | X | | |
| | X | Maatregelen mbt weginrichting:<br>• Kwalitatieve inrichting van kunstwerken, aangepast kleur- en materiaalgebruik<br>• Kwalitatieve inrichting van restruimtes | X | | |

| **Milderende maatregelen (MM) en aanbevelingen (ABV)** | | | **Vertaling** | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **MM** | **ABV** | **Omschrijving** | **RUP** | **Project-niveau** | **Overige** |
| | | • Landschappelijke weginkleding met begeleidend groen thv de relictzones<br>• Maximaal behoud van het open kouterlandschap en grote open ruimtes door sobere weginrichting langsheen het overige traject.<br>• Segment E40-N9 inrichten als een poort tot het kleinstedelijk gebied<br>• Wegverlichting beperken waar mogelijk, cfr. Lichtvisie | | | |
| X | | Billijke vergoeding voor eigenaars waarvan woning/landbouwgrond wordt onteigend | X | | |
| | X | Aandacht voor herstel van recreatieve fietsverbindingen en veilig oversteekpunt van de N42 | | X | |

# Bijlage 6 – Verslagen iGBC

iGBC1 dd 27/01/2016
iGBC2 dd 02/03/2017
iGBC3 dd 25/08/2017

Grontmij

# Besprekingsverslag

| Plaats en datum | Referentienummer | Kenmerk |
|---|---|---|
| Gent, 8 februari 2016 | | 2302-0036_BV010 |

Plaats en datum bespreking
VAC Gent, 27 januari 2016

Aanwezig

| | | |
|---|---|---|
| Gorik De Koker | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | gorik.dekoker@mow.vlaanderen.be |
| Katia Rottiers | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | katia.rottiers@mow.vlaanderen.be |
| Pieter Bernaert | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be |
| Peter De Ryck | Politiezone Zottegem/Herzele/Sint-Lievens-Houtem | verkeersdienst@pz5429.be |
| Jimmy Bequé | Stad Zottegem | verkeer@zottegem.be |
| Filip Schepens | Stad Zottegem | stedenbouw@zottegem.be |
| Johan Van Hecke | Stad Zottegem | johan.vanhecke1965@skynet.be |
| Joke Zanders | Gemeente Wetteren | joke.zanders@wetteren.be |
| Tom Hofman | Gemeente Oosterzele | tom.hofman@oosterzele.be |
| Christ Meuleman | Gemeente Oosterzele | christ.meuleman@skynet.be |
| Els De Turck | Gemeente Oosterzele | de.turck.els@telenet.be |
| Hendy Martens | Gemeente Oosterzele | henky.martens@oosterzele.be |
| Leen Backaert | Gemeente Sint-Lievens-Houtem | natuurenmilieu@sint-lievens-houtem.be |
| Matthias Belpaire | Grontmij | matthias.belpaire@grontmij.be |
| Leen Coorevits | Grontmij | leen.coorevits@grontmij.be |

Afwezig

Kopie aan

Betreft
iGBC 1: bespreking startnota_revisie 0; N42 Wetteren-Oombergen

## 1 Inleiding

Na de goedkeuring van het plan MER kan er gestart worden met de opmaak/bespreking van de startnota. Dit gebeurt in een eerste iGBC.
Grontmij presenteert de startnota. Aansluitend op deze presentatie worden de verschillende openstaande vragen (beslissingen GBC) behandeld en besproken.

Algemeen: St-Lievens-Houtem kreeg geen startnota toegezonden. Dit wordt na de vergadering in orde gebracht.

## 2 Opmerkingen tijdens de bespreking

- St-Lievens-Houtem kreeg geen startnota toegezonden. Grontmij zal dit in orde brengen.
- Zottegem:
  - Hoe zal de ventweg aansluiten thv het kruispunt Vos? Antwoord: dit is ontwerpwerk en zal in de projectnota onderzocht worden. Het kruispunt zelf aanpassen zit niet in de opdracht. Ervoor zorgen dat het ontwerp van de N42 uitvoerbaar is, is wel deel van de opdracht.
  - Zijn er fauna passages noodzakelijk? Antwoord: er zal bijkomend contact genomen worden met ANB.
  - Waarom wordt het deel E40-N9 niet meegenomen in de verdere studie? Antwoord: AWV heeft het dossier afgebakend ifv een realistisch haalbaar en uitvoerbaar dossier. Het deel N9 / E40 aanpassen heeft verregaande impact (o.a. aanpassen E40 naar 4 rijstroken) en is dusdanig niet realistisch op korte termijn. Dit zou de verdere afhandeling van het dossier tegenhouden.
  - Door de heer Johan Van Hecke (functie is niet duidelijk, is niet voor de fietsersbond, en is dus eigenlijk als burger aanwezig): vraag voor meer oversteekmogelijkheden over de N42 (tunnels), bv aan Leenstraat, aan Rozebloemstraat,… Fietsers kunnen nu niet overal dwarsen. Antwoord: Het is echter niet mogelijk om ter hoogte van alle bestaande lokale wegen veilige fietsoversteken te gaan voorzien. Het voorstel omvat daarom een weloverwogen keuze, rekening houdend met het aantal fietsers dat deze beweging maakt. Gerichte vragen tot een bijkomende oversteekplaats kunnen wel bekeken worden.
- Oosterzele:
  - In het voorstel met alternatief tracé: wat zal er gebeuren met de kleinere percelen landbouwgrond (in de ‘spie’ die gecreëerd wordt tussen oud en nieuw tracé)? Worden deze herverkaveld? In dit voorstel blijven er verschillende smalle ondiepe percelen naast elkaar over, niet interessant om te bewerken. Verder ook dit: wordt er een landinrichtingsplan opgemaakt? Is dit een optie? Antwoord: er wordt nog een Landbouw Effecten Rapport (LER) opgemaakt. De problematiek wordt besproken in dit rapport.
  - De gemeente vraagt aan AWV om de Geraardsbergsesteenweg mee in te richten als onderdeel van de studie N42. Dit voorafgaand aan de werken op de N42. Andere mogelijkheid is: volwaardig alternatief voorzien, door AWV, voor de fietsers. Antwoord: AWV meldt dat het de gemeente is die een module 13 zou opstarten voor vermeld tracé. Dit behoort niet tot de opdracht van AWV. AWV meldt dat dit al lang in het mobiliteitsplan van Oosterzele is voorzien. Bijkomend wordt er verwezen naar de huidige mogelijkheden voor de fietsers, dewelke heden al niet meer langs de N42 rijden (en heden een alternatief tracé hebben langs o.a. de Geraardsbergsesteenweg).
- Wetteren:
  - Hoe kunnen zachte weggebruikers de omgeving van Krëfel bereiken? Dit is in kaart te brengen.
- BMV:
  - De lichtvisie dient toegevoegd te worden.
- AWV:
  - Ontsluiting Roosbloemstraat dient mee bekeken te worden: omleiding via achterliggende wegen is niet mogelijk.
  - Geen verdere bemerkingen

## 3 Openstaande vragen, beslissingen van de GBC

- Carpoolparking:
  - Er wordt gevraagd waarom deze niet in de restruimte dichter bij de E40 kan worden voorzien. Dit heeft te maken met de bereikbaarheid en met de eis om het eerste aansluitpunt op de N42 op minstens 1 km te voorzien van de E40.
  - Waarom niet aan De Witte? Is tevens een punt van bereikbaarheid en van herkomst gebruikers carpoolparking. Meer info: zie nota.
  - Van alle mogelijke oplossingen is de beschreven oplossing de beste. Namelijk: kant Oosterzele, gekoppeld aan het eerste knooppunt (i.c. Gijzenzelestraat), voldoende plaats, vlottere bereikbaarheid.
  - **Conclusie**: akkoord met voorstel conform startnota.

- Typedwarsprofiel:
  - **Conclusie**: geen bezwaren op deze principe snedes, dus akkoord.

- Autowegstatuut (of niet):
  - Principieel akkoord om geen autowegstatuut toe te kennen. De politie meldt dat er toch een gevaar aan verbonden is, meer bepaald het landbouwverkeer. Het is dus van belang om het landbouwverkeer goed zichtbaar te maken, daardoor is de lichtvisie van belang (zie hoger). Er zal een lijst toegevoegd worden aan de startnota waarin de verschillen tussen autoweg / geen autoweg worden verduidelijkt.
  - **Conclusie**: principieel akkoord mits ondersteuning door de lichtvisie.

- Ontsluiting Reigerstraat:
  - Hier is een onduidelijkheid over wat de visie voor de lange / korte termijn nu is, aangezien in de planMER steeds sprake is van een ongelijkgrondse oplossing (zonder uitwisseling) en in de startnota het voorstel op tafel ligt om dit gelijkgronds op te lossen, met behoud van alle uitwisseling van verkeer.
  - Volgens de gemeente Oosterzele vervalt het argument uit het plan MER van de verkeersveiligheid als er gelijkgronds wordt gewerkt.
  - AWV geeft aan dat hoe dan ook geen ongelijkgrondse oplossing op ‘korte termijn’ mogelijk is (budgettair) en dat daardoor gekozen wordt voor een gelijkgrondse oplossing. Zoniet kan de 2 x 2 niet worden aangelegd, wat aldus de rest van het dossier hypothekeert.
  - **Conclusie**: verduidelijking over wat korte / lange termijn juist voorstelt is noodzakelijk, alsook bilateraal overleg over dit knooppunt.

- Knooppunten Houtemstraat en Yshoute:
  - De aansluiting van de nieuwe ventweg aan Yshoute dient met de nodige aandacht te worden ontworpen (dicht bij verkeerslichten aan de N42).
  - **Conclusie**: akkoord met de voorgestelde lichtengeregelde kruispunten.

- Wegvak Gijzenzelestraat / N46:
  - **Conclusie:** akkoord met 2 x 2 inrichting.

- Knooppunt Gijzenzelestraat:
  - **Conclusie:** akkoord met locatie knooppunt en ongelijkgrondse oplossing.

- Bestaand of nieuw tracé:
  - De gemeente Oosterzele wenst hierover vooralsnog geen uitspraak te doen en vraagt om alle voor- en nadelen van optie 6 en 10 op te lijsten.
  - Andere visies van de aanwezige partijen worden niet besproken.
  - **Conclusie:** de oplijsting van optie 6 en 10 zal worden opgemaakt en bezorgd aan Oosterzele. AWV geeft aan dat dit niet beperkend is (waarom wordt optie 9 uitgesloten?) en zo zal ook optie 9 worden toegevoegd aan deze vergelijkende tabel.

## 4 Besluit / planning

- Oosterzele wil het dossier bespreken op de gemeenteraad einde maart (23/3). Aansluitend op het advies van de GR, zal de startnota al dan niet aangepast worden en opnieuw worden verdeeld. Een tweede iGBC kan aansluitend doorgaan einde april / begin mei. Een uitnodiging hiervoor volgt later.
- In functie van deze gemeenteraad vraagt de gemeente Oosterzele om alle voor- en nadelen van optie 6 en 10 op te lijsten (aangevuld met optie 9).
- Voor de tweede iGBC is enkel hoofdstuk 7 op te maken en in te dienen. De overige hoofdstukken kunnen weer toegevoegd worden bij indiening voor de RMC.

Opgemaakt door
Matthias Belpaire
8 februari 2016

# Besprekingsverslag

| Plaats en datum | Referentienummer | Kenmerk |
|---|---|---|
| Gent, 7 februari 2017 | | 2302-0036_BV012 |

Plaats en datum bespreking
VAC Gent, 3 februari 2017

Aanwezig

| | | |
|---|---|---|
| Tom Van Alboom | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | tom.vanalboom@mow.vlaanderen.be |
| Katia Rottiers | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | katia.rottiers@mow.vlaanderen.be |
| Pieter Bernaert | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be |
| Danny Bayens | Politiezone Zottegem/Herzele/Sint-Lievens-Houtem | verkeersdienst@pz5429.be |
| Carolien Rouckhout | Politiezone Zottegem/Herzele/Sint-Lievens-Houtem | verkeersdienst@pz5429.be |
| Isolde De Paepe | Stad Zottegem | isolde.depaepe@zottegem.be |
| Joke Zanders | Gemeente Wetteren | joke.zanders@wetteren.be |
| Tom Hofman | Gemeente Oosterzele | tom.hofman@oosterzele.be |
| Christ Meuleman | Gemeente Oosterzele | Christ.meuleman@skynet.be |
| Hendy Martens | Gemeente Oosterzele | henky.martens@oosterzele.be |
| Leen Backaert | Gemeente Sint-Lievens-Houtem | natuurenmilieu@sint-lievens-houtem.be |
| Matthias Belpaire | Sweco | matthias.belpaire@swecobelgium.be |
| Veerle Duportail | Sweco | veerle.duportail@swecobelgium.be |

Afwezig

Kopie aan

Betreft
iGBC 2: bespreking startnota_v6; N42 Wetteren-Oombergen

## 1 Inleiding

Sweco presenteert de hoofdlijnen van de startnota, waarin de wijzigingen en bijkomend onderzoek tov de vorige iGBC worden verduidelijkt.

## 2 Opmerkingen tijdens de bespreking

- BMV vraagt waarom het snelheidsregime op 70 km / uur werd bepaald thv de Gijzenzelestraat tot aan de E40. Sweco zoekt dit uit.

- Tracékeuze: de voorkeur van AWV gaat naar optie 9. De voorkeur van de gemeente Oosterzele is optie 10, MITS aan enkele bijkomende voorwaarden wordt voldaan. AWV kan principieel akkoord gaan met optie 10, maar de voorwaarden van de gemeente worden pas verder besproken. Oosterzele meldt dat de gemeenteraad zal beslissen welk standpunt de gemeente zal innemen (tweede helft maart). In functie van dat besluit zal een consensus worden bereikt (of niet).

- Vragen / voorwaarden van de gemeente Oosterzele:
  - Optie 10. De aanwezigen kunnen zich vinden in deze beslissing (principieel).
  - Vraag tot opmaak van een LER. Dit is op te nemen in de startnota. Akkoord voor de aanwezigen (opmaak LER was voorzien).
  - Vrijliggende/afgescheiden fietspaden zijn te voorzien tussen Yshoute en Reigerstraat. Geen gemengd verkeer gewenst. Er wordt beslist een apart (aanliggend verhoogd of vrijliggend) fietspad te voorzien tussen Yshoute en Scheurbroek naast de nieuwe ventweg voor de breekcentrale. Kruisen van de N42 aan de Houtemstraat om daarna een nieuwe fietsverbinding aan de westzijde (en parallel aan) van de N42 te voorzien tot aan de Roosbloemstraat. Daar kan aangesloten worden op de onverharde wegel tot de Geraardsbergsestraat/Lange Ambachtstraat. AWV schikt zich in deze bijkomende vraag.
  - Bereikbaarheid bedrijven Rahoens en De Ganck kan niet verlopen volgens de verschillende voorstellen in de nota. Bijkomend onderzoek wordt opgestart door AWV/Sweco voor
    - a/ parallelweg langs de N42 tussen Roosbloemstraat en Houtemstraat of indien a niet haalbaar is
    - b/ rechts-in / rechts-uit (hoewel dit indruist tegen de inrichtingsprincipes voor een primaire weg)
  - De gemeente vraagt om de ontsluiting van de steengroeve via een nieuwe ontsluitingsweg te organiseren tussen Parksken en Yshoute (dit betekent de inname / afbraak van 1 woning en de inname van de nodige grond voor aanleg van de weg). AWV gaat hiermee niet akkoord. Het gekende verkeersaanbod is onvoldoende hoog om dit te verantwoorden. Oosterzele geeft aan dat dit te nemen of te laten is, met andere woorden dat de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg een absoluut in te vullen voorwaarde is of het gehele project gaat niet door. De cijfers van het milieurapport geven echter en beperkte beweging aan van 20 vrachtwagens per uur. Oosterzele zal de politie vragen om slangtellingen uit te voeren in de week van 6/2/2017. Zoniet zal AWV bekijken wat mogelijk is (door Sweco uit te voeren). Als de bewegingen beperkt blijven, dan zal Oosterzele niet verder aandringen op een bijkomende weg. In de nieuwe toestand zal het huidige verkeer dat gebruik maakt van de N465a om via het kruispunt thv Parksken van en naar de N42 te rijden omgeleid worden via kruispunt Yshoute. Dat betekent dat enkel lokaal verkeer (bewoners en Steengroeve) nog gebruik maakt van de N465a. Oosterzele vraagt ook de vrachtbrieven op bij de steengroeve (over een langere periode). Dit item is een openstaand punt.

- Kan de Lijn haar routering herbekijken? Vraag dient gesteld te worden aan De Lijn.

- De gemeente Wetteren vraagt (herhaling) hoe de fietsontsluiting naar de Krefel verloopt. Sweco zal hiervoor een voorstel uitwerken en apart met AWV en Wetteren bespreken.

- Typedwarsprofielen: deze zijn te actualiseren. Een detail: de betonnen barriers zijn te vervangen door stalen (zie profiel vanaf 't Vosken). Eventueel beperkte pechstroken of wachtstroken toe te voegen?

- Andere, niet openstaande, punten uit de startnota blijven voor iedereen behouden zoals eerder werd bevestigd, akkoord voor de gemaakte keuzes:

- Ombouw naar 2x2-profiel tussen E40 en N46
- Ongelijkgrondse kruising Gijzenzelestraat, rotonde op maaiveld (afhankelijk van grondwaterstand) met aansluiting op N42:
- westzijde volwaardige aansluiting
- oostzijde: enkel landbouwverkeer en openbaar vervoer (via bussluis)
- Behoud aansluiting Reigerstraat
- KT: optimalisatie lichten
- LT: ongelijkvloers met N42 in tunnel (in RUP)
- Behoud en optimaliseren lichtengeregeld kruispunt Houtemstraat en lichtengeregeld kruispunt Yshoute
- Geen autowegstatuut

## 3 Openstaande vragen, beslissingen van de GBC

- Nieuw tracé: optie 10
- Ontsluiting Roosbloemstraat
- Ontsluiting steengroeve

## 4 Besluit / planning

- Week 6/2/2017: verkeerscommissie Oosterzele
- Tweede helft maart 2017: gemeenteraad Oosterzele
- Afhankelijk van het besluit van de gemeenteraad wordt beslist of een nieuwe iGBC noodzakelijk is of niet (bij voorkeur schriftelijk af te handelen)
- Overleg nodig op korte termijn voor ontsluiting Krefel
- Onderzoek op korte termijn voor ontsluiting steengroeve en voor ontsluiting Roosbloemstraat

Opgemaakt door
Matthias Belpaire
Veerle Duportail
7 februari 2017

# Besprekingsverslag

| Plaats en datum | Referentienummer | Kenmerk |
|---|---|---|
| Gent, 28 augustus 2017 | | 2302-0036_BV013 |

Plaats en datum bespreking
VAC Gent, 25 augustus 2017

Aanwezig

| | | |
|---|---|---|
| Tom Van Alboom | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | tom.vanalboom@mow.vlaanderen.be |
| Pieter Bernaert | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | pieter.bernaert@mow.vlaanderen.be |
| Lieven De Sadeleer | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | lieven.desadeleer@mow.vlaanderen.be |
| Carolina De Winne | Provincie Oost-Vlaanderen | carolina.de.winne@oost-vlaanderen.be |
| Michael Eeckhout | Dep. Mobiliteit, afd. Beleid (Vlaams Gewest) | michael.eeckhout@mow.vlaanderen.be |
| Carolien Rouckhout | Politiezone Zottegem/Herzele/Sint-Lievens-Houtem | verkeersdienst@pz5429.be |
| Isolde De Paepe | Stad Zottegem | isolde.depaepe@zottegem.be |
| Tom Hofman | Gemeente Oosterzele | tom.hofman@oosterzele.be |
| Hendy Martens | Gemeente Oosterzele | henky.martens@oosterzele.be |
| Christa De Pauw | Gemeente Sint-Lievens-Houtem | christa.depauw@sint-lievens-houtem.be |

Afwezig

| | | |
|---|---|---|
| Katia Rottiers | Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | katia.rottiers@mow.vlaanderen.be |
| Danny Bayens | Politiezone Zottegem/Herzele/Sint-Lievens-Houtem | verkeersdienst@pz5429.be |
| Joke Zanders | Gemeente Wetteren | joke.zanders@wetteren.be |
| Christ Meuleman | Gemeente Oosterzele | Christ.meuleman@skynet.be |
| Leen Backaert | Gemeente Sint-Lievens-Houtem | natuurenmilieu@sint-lievens-houtem.be |
| Veerle Duportail | Sweco | veerle.duportail@swecobelgium.be |

Kopie aan

Betreft
iGBC 3: bespreking startnota; N42 Wetteren-Oombergen

## 1 Inleiding

Sweco presenteert de aanpassingen aan voorliggende startnota, waarbij de opmerkingen uit de vorige iGBC en het bilateraal overleg tussen AWV Oost-Vlaanderen en de gemeente Oosterzele verwerkt werden.

Tijdens de iGBC dd. 3 februari 2017 werden reeds volgende hoofdlijnen voor het project goedgekeurd:

- Ombouw naar 2x2-profiel tussen E40 en N46
- Ongelijkgrondse kruising Gijzenzelestraat, rotonde op maaiveld met aansluiting op N42:
  - westzijde volwaardige aansluiting
  - oostzijde: enkel landbouwverkeer en openbaar vervoer
- Behoud aansluiting Reigerstraat
  - KT: optimalisatie lichten
  - LT: ongelijkvloers met N42 in tunnel
- Behoud en optimaliseren lichtengeregelde kruispunten Houtemstraat en Yshoute
- Geen autowegstatuut

Tijdens de iGBC dd. 25 augustus 2017 worden volgende aanpassingen aan het ontwerp ter goedkeuring aan de leden van de iGBC voorgesteld:

- Nieuw tracé tussen Schoolstraat en Oude Wettersesteenweg, nabij de tuinen van de woningen langs de N42: optie 10
- Ontsluiting Roosbloemstraat
- Ontsluiting steengroeve
- Ontsluiting per fiets Krëfel
- Fietsverbinding aan westzijde N42 tussen N46 - Geraardsbergsesteenweg

## 2 Nieuw tracé tussen Schoolstraat en Oude Wettersesteenweg

- De iGBC bevestigt zijn akkoord met betrekking tot de variante ‘optie 10’, langs de tuinen van de woningen langs de bestaande N42.

- Het LER zal worden opgestart, hieromtrent werden reeds de eerste contacten gelegd met de VLM.

- SWECO zal in voorontwerpfase onderzoeken of de onteigening van de enige door dit tracé getroffen woning nog kan vermeden worden (optimalisatie bochtstralen).

## 3 Ontsluiting Roosbloemstraat

- De iGBC bevestigd zijn akkoord met betrekking tot de voorgestelde ontsluiting van de Roosbloemstraat via een nieuw aan te leggen ventweg langs de N42 tot aan de Heistraat.

- SWECO zal het weerhouden tracé, en in bijzonderheid de aansluiting op de Heistraat, in voorontwerpfase verder technisch onderzoeken (uitvoering rijcurvesimulaties).

## 4 Ontsluiting steengroeve

- De iGBC bevestigt zijn akkoord met betrekking tot de voorgestelde ontsluiting van de steengroeve via de N465a en aansluiting op de N42 ter hoogte van het lichtengeregelde kruispunt Yshoute.

## 5 Ontsluiting fiets Krëfel

- De iGBC bevestigt zijn akkoord om de fietsontsluiting van de Krëfel-site te realiseren door de Zwaluwstraat (op heden een onverharde landbouwweg) in te richten als gedeeltelijk verharde (2 betonnen rijlopers) landbouwweg (verkeersbord F99c).

- Om sluipverkeer via deze landbouwweg te verhinderen dient de aansluiting op de Krëfel-site afgesloten te worden door middel van een verkeerspaal in het midden van de weg (in de onverharde strook tussen de betonnen rijlopers).

## 6 Fietsverbinding aan westzijde N42 tussen N46 - Geraardsbergsesteenweg

- De iGBC bevestigt zijn akkoord omtrent de voorkeursoplossing voor de fietsverbinding aan de westzijde van de N42 tussen de N46 en de Geraardsbergsesteenweg. Het betreft een dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m. Delen hiervan zullen samen vallen met bestaande ventwegen.

- Tijdens de iGBC wordt besproken of de realisatie van de ongelijkvloerse fietsoversteek ter hoogte van Parksken dient behouden te blijven.

    - De provincie Oost-Vlaanderen en de gemeente Oosterzele benadrukken het belang van deze doorsteek, dit ter vervanging van de huidige (minder veilige) fietsverbinding Balegem-Zottegem via kruispunt Vosken.
    - De provincie Oost-Vlaanderen haalt aan dat het BFF na realisatie van deze nieuwe verbinding kan aangepast worden.
    - De gemeente Oosterzele geeft aan dat de inplanting van de nieuwe fietstunnel mogelijks beter ter hoogte van de Leenstraat gebeurd. SWECO zal in voorontwerpfase bekijken waar de fietstunnel best gerealiseerd wordt in de zoekzone tussen Parksken en de Leenstraat, rekening houdend met de lokale topografie.
    - De iGBC besluit aldus om de ongelijkvloerse fietsoversteek te behouden; de exacte inplanting zal in het verdere procesverloop verder onderzocht worden.

## 7 Verloop verdere procedure

De iGBC gaat akkoord met de doorgevoerde aanpassingen, de startnota wordt unaniem aanvaard. Op de iGBC worden wel nog een aantal tekstuele aanpassingen aan de startnota gevraagd dewelke SWECO zal verwerken.

Volgende stap in de procedure is de behandeling van de startnota op RMC om tot de definitieve conformverklaring van de startnota te komen. Aansluitend zal het brede publiek geïnformeerd worden over het geplande project; voor de communicatie hieromtrent zal nog een plan van aanpak (bv. infomarkt) uitgewerkt worden. De gemeente Oosterzele geeft aan dat de startnota goedgekeurd werd door het College van Burgemeester en Schepenen en vraagt om deze startnota

nog kort toe te lichten op de gemeenteraad van 27 september 2017 (20u00), waarbij ook de nodige aandacht besteed wordt aan het plan voor communicatie richting bevolking.

Op procedureel vlak zal dit najaar de opstart van de projectnota (voorontwerp), het project-MER en de RUP-procedure volgen, waarbij de timing afgestemd zal worden op de datum voor de plenaire vergadering in kader van het RUP (september 2018).

Opgemaakt door
Thomas Timmermans
28 augustus 2017