

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81

9000 Gent

Tel. 09 276 26 00

wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be

www.wegenenverkeer.be

PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

////////////////////////////////////
Betreft: N403 Sint-Gillis-Waas

Aanleg van riolering en fietspaden tussen Vosdreef en Vlasrootstraat in de
Zandstraat

////////////////////////////////////
*Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van voor de realisatie van onteigeningen op het
grondgebied van de gemeente Sint-Gillis-Waas, langsheen de N403.*

1. Beschrijving van het project en van de te realiseren werken

reden van het project/probleemstelling

De N403 is een secundaire weg die Sint-Niklaas via Sint-Gillis-Waas en Stekene verbindt met de E34. Het is één van de weinige wegen die in de Noord-Zuid verbinding voorzien tussen E17 en E34. De weg kent dus vrij hoge verkeersintensiteiten, zowel qua wagens als vrachtwagens. Hiervoor is in het dwarsprofiel in de bestaande toestand een ruimte voorzien van één rijstrook voor elke rijrichting. De N403 verbindt ook verschillende dorpskernen, zodat er ook vraag is naar veilige en comfortabele fiets- en voetpaden. De N403 gaat door zones binnen bebouwde kom (50 km/u) en zones buiten bebouwde kom (70km/u).

Op dit ogenblik is de bestaande fietspadinfrastructuur ontoereikend. De fietspaden zijn zeer smal en slechts met belijning afgebakend. Langs één zijde ligt het fietspad vlak naast en op hetzelfde niveau als de rijbaan, wat in de zone met snelheidsregime 70 km/u problematisch is. De fietspaden zijn niet conform het fietsvademecum en niet comfortabel. Desondanks gebruiken veel fietsers de verbinding voor woon-werk en woon-schoolverkeer. Het traject maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Voetpaden zijn slechts gedeeltelijk aanwezig, over sommige zones is slechts een berm voorzien.

De halteplaatsen voor de bus zijn niet aangepast aan de toegankelijkheidsvereisten: er zijn geen echte perrons, en geen verhoogde opstapmogelijkheden.

De verbindende stukken tussen de dorpskernen kennen een lintbebouwing, waarbij woningen afgewisseld worden door handelszaken. De dorpskernen en de zones ertussen lijken in elkaar over te vloeien. Het wegbeeld draagt hier ook toe bij: dit is niet eenduidig en vrij rommelig. Er is geen duidelijke afscheiding tussen de dorpskern en het 'buitengebied'. De grens met de bebouwde kom is alleen herkenbaar via een verkeersbord.

De woon- en handelsfuncties hebben nood aan voldoende publieke parkeerplaatsen langsheen het tracé.

De riolering in de Zandstraat bestaat momenteel uit een gemengd stelsel. Dit gemengd stelsel voert gelijktijdig vuil water (DWA) en regenwater (RWA) af naar de waterlopen. Dit is zeer negatief voor de waterkwaliteit van deze waterlopen. Er dient dringend een gescheiden stelsel aangelegd, waarbij de DWA afgeleid wordt naar een zuiveringsstation. De gemeente kampt bovendien met problemen bij hevige neerslag, waardoor bijkomende buffering van de RWA zich opdringt. De nv Aquafin plant in deze zone de bouw van een collector.

De problemen zoals geschetst voor de weg, de N403, doen zich voor over een groot deel van het tracé. De zone in de Zandstraat, tussen Vosdreef en Vlasrootstraat is echter opgenomen in dit afzonderlijk project, om sneller tegemoet te kunnen komen aan de problemen in verband met de riolering.

oplossing voor de probleemstelling

Om tegemoet te komen aan de problemen in verband met de weginrichting, is voor volgende oplossingen gekozen:

- Degelijke en comfortabele enkelrichtingsfietspaden over de volledige lengte langs beide zijden van de weg. Het fietspad zal 1,75 m breed zijn, conform het fietsvademeccum, en uit een monoliet materiaal bestaan.
- In de bebouwde kom zijn de fietspaden aanliggend en verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Ze zijn gescheiden van de rijbaan door een strook bestaande uit goot en afgeschuinde kantstrook van 0,5m.
- Buiten de bebouwde kom zijn de fietspaden vrijliggend en verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Ze zijn van de rijbaan afgescheiden door een strook bestaande uit een goot en een afgeschuinde kantstrook (0,5 m) en daarnaast een schrikstrook van 0,8 m.
- De bebouwde kom langs beide zijden van het traject, zal aangekondigd worden door een middeneiland met asverschuiving.
- De bebouwde kom langs de kant Sint-Pauwels schuift op van de Vlasrootstraat naar de Collemanstraat omdat er zich dense bebouwing en een veelheid aan functies bevindt in deze zone.
- Ter hoogte van de aantakking van de Bagonielaan voorzien we eveneens twee middeneilanden die een linksafslagstrook richting Bagonielaan begrenzen. Over één van de middeneilanden is een oversteek voorzien.
- Middeneilanden vormen een belangrijk middel voor fietsers en voetgangers om de N403 veilig te kunnen oversteken. De oversteekbeweging kan immers in twee keer gebeuren, rijstrook per rijstrook, zodra het gemotoriseerd verkeer tot stilstand komt. Het verhoogde middeneiland verhindert ander gemotoriseerd verkeer om op die locatie in te halen en de oversteker in gevaar te brengen.
- Het plan voorziet een voetpad van 1,5m over de volledige lengte van het tracé.
- Om aan de parkeerbehoefte te voldoen zijn op het plan een aantal gegroepeerde parkeerplaatsen voorzien. Deze liggen nabij de functies met de hoogste behoefte en door hun spreiding op wandelafstand van alle andere locaties langsheen het tracé.

- De breedte van de rijbaan is voorzien volgens de standaardbreedtes op 6,10 m binnen de bebouwde kom (50km/h) en 6,60 m buiten de bebouwde kom (70 km/h). Dit volstaat voor het kruisen van gemotoriseerd verkeer, inclusief lijnbussen, aan de voorziene snelheidsregimes.
- Het wegbeeld wijzigt wanneer men de bebouwde kom binnen rijdt: er is een middeneiland met asverschuiving, de fietspaden gaan van vrijliggend over in aanliggend, de fietsers komen zo beter in beeld, en de wegbreedte versmalt. Deze elementen samen zullen de zone bebouwde kom goed typeren.
- De halteplaatsen voor de bussen zijn volgens volgende principes ontworpen: in zone 70 een haltehaven, met perron volgens standaardbreedtes De Lijn, daar waar er ruimte was binnen de ontworpen rooilijn. Indien er geen ruimte binnen de ontworpen rooilijn is, wordt halteren op de rijbaan voorzien. In zone 50 km/u is het halteren op de rijbaan voorzien om de doorstroming van de bussen in de kern te kunnen garanderen. Ter hoogte van de haltehavens en/of busperrons worden de fietspaden en het voetpad omgeleid.
- Ter hoogte van de zijstraten zoals Collemanstraat en Bagoniewijk is voorzien in een niet bebouwde afschuiving van de hoek, zodat uitrijdend gemotoriseerd verkeer voldoende zicht heeft op de aankomende fietsers op het fietspad.
- De heraanleg zoals hierboven beschreven en voorzien in het plan, kan blijvend voldoen aan de noodzaak tot doorgang van het uitzonderlijk vervoer.

De oplossingen zoals hierboven geformuleerd hebben geleid tot het projectplan.

onteigeningsnoodzaak

Om het projectplan te realiseren is er onvoldoende ruimte op het openbaar domein.

Voor de N403 werd op 1 juli 1987 door middel van een koninklijk besluit een rooilijn vastgelegd.

Ten westen van de N403 valt de grens openbaar domein samen met deze rooilijn. Ten oosten bevindt de rooilijn zich op privaat domein. Om deze reden werd gekozen om het ontwerp zodanig te voorzien dat enkel ten oosten innames nodig zijn. Tevens worden deze innames niet verder gelegd dan de rooilijn en beperkt tot de oppervlakte die nodig is om de oplossingen te kunnen realiseren.

De innames zijn nodig:

- ter hoogte van de parkeerplaatsen
- ter hoogte van de haltehavens voor het openbaar vervoer
- op de locaties waar omwille van de verkeersdoorstroming een afslagstrook wordt voorzien
- ter hoogte van de zijstraten waar een afschuiving voorzien wordt omwille van de zichtbaarheid.

2. Projectplan

Het projectplan 11.010W – plannr. 1 is als bijlage bij deze projectnota gevoegd.

3. Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de uitvoering van de werken en beheersmodaliteiten van het openbaar domein

Zoals voorzien in artikel 24,§4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet is zelfrealisatie uitgesloten, vermits het handelt over weginfrastructuur en daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen.

Het is van belang dat de realisatie van het geheel gewaarborgd wordt en dat er een coherent en doelmatig beheer en beleid is, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheid toe en dat de overheid deze zelf ontwikkelt om de volgende elementen te vermijden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- onduidelijkheden inzake onderhoud en herstel;
- problemen van coördinatie tussen de aannemer van de overheid en de zelfrealisator;
- problemen qua toegankelijkheid.

Tevens dient gegarandeerd te worden dat er een overkoepelend beheer en onderhoud is en dient opdracht gegeven te worden tot het verplaatsen van nutsleidingen.

Gent, 26 maart 2020

ir. Greet De Keukelaere
Projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken