

STARTNOTA

project nr. ----

N 357 – kmp. 12,964 tot 18,600 Aanleg fietspaden Oostrozebeke - Wielsbeke

PAC 14 januari 2008



Gemeente Oostrozebeke
E. Brengierstraat 6
8780 Oostrozebeke



Administratie Wegen en Verkeer
Afdeling West-Vlaanderen
Markt 1
8000 Brugge
tel. (050) 44.11.11
fax. (050) 34.23.81
e-post: we-
gen.wvl@lin.vlaanderen.be



Gemeente Wielsbeke
Rijksweg 314
8710 Wielsbeke

0.	Inleiding	3
1.	Projectbeschrijving	3
1.1.	Lokalisatie van het project zie kaart 1	3
1.2.	Probleemstelling zie kaart 2	3
1.3.	Toetsing aan mobiliteitsplan of beleidsplan	3
1.4.	Doelstellingen	4
2.	Ruimtelijke situering en analyse	4
2.1.	Macroniveau	4
2.2.	Mesoniveau	5
2.3.	Microniveau	6
3.	Verkeerskundige situatie.....	6
3.1.	Verkeersgegevens – verkeersreglementering	6
3.2.	Verkeersongevallen.....	8
3.3.	Openbaar vervoer..... zie kaart 8.....	10
3.4.	Voetgangersoversteken.....zie kaart 7	11
3.5.	Fietsoversteken	11
3.6.	Verkeersleefbaarheid - verkeersveiligheid	11
4.	Aandachtspunten en randvoorwaarden voor verder uitwerking	11
4.1.	Eisen vanuit functie en regime	11
4.2.	Eisen vanuit gebruik, beheer en omgeving	11
4.3.	Eisen vanuit het mobiliteitsplan	15
4.4.	Eisen vanuit fietsverkeer	15
4.5.	Eisen vanuit voetgangersverkeer	16
4.6.	Eisen vanuit openbaar vervoer.....	16
4.7.	Eisen vanuit uitzonderlijk vervoer	17
4.8.	Eisen vanuit ruimtelijke context.....	17
4.9.	Samengaan met andere projecten en partners.....	18
4.10.	Eisen vanuit doelstellingen	18
4.11.	Aansluiting ter hoogte van de grens met Ingelmunster en het centrum van Wielsbeke.....	18
5.	Voorgestelde oplossingen en principes	19
5.1.	Ontwerpconcepten	19
5.2.	Openbare verlichting	27
5.3.	Toetsing aan streefbeeld	27
5.4.	Keuze van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.....	28
6.	Procedures	30
6.1.	Af te sluiten bijakten	30
6.2.	Verdere procedure	30
7.	Financiële randvoorwaarden.....	30

0. Inleiding

Het huidige ontwerp voorziet in de aanleg van fietspaden langs de N357 tussen Oostrozebeke kmp.12,964 en Wielsbeke kmp. 18,6.

Het betreft een project onder module 13 van het mobiliteitsconvenant, gezamenlijk uit te werken door de gemeenten Oostrozebeke en Wielsbeke. Dit gebeurt in een gezamenlijke gemeentelijke begeleidingscommissie.

1. Projectbeschrijving

1.1. Lokalisatie van het projectzie kaart 1

Het betrokken wegvak ligt op grondgebied van de gemeenten Oostrozebeke en Wielsbeke. Op het grondgebied van Oostrozebeke loopt het project vanaf de grens met Ingelmunster door het centrum van Oostrozebeke tot aan de grens met Wielsbeke. In Wielsbeke loopt het traject dan verder tot aan de Driesstraat ter hoogte van de inrit parking Beaulieu. Dit is dan ook het eindpunt van het traject.

Op het grondgebied Oostrozebeke is een deel van het plangebied (Nieuwstraat – Rozenbergstraat) momenteel afgebakend als bebouwde kom en kent bijgevolg een snelheidsregime van 50 km/u. De rest van het plangebied kent een snelheidsregime van 70 km/u vanaf grens Ingelmunster tot grens Wielsbeke. Vanaf deze grens is de maximum toegelaten snelheid 90 km/u tot grens bebouwde kom Wielsbeke. Het mobiliteitsplan voorziet in het centrum van Oostrozebeke op termijn een zone 30.

1.2. Probleemstellingzie kaart 2

De fietsvoorzieningen langs de N357 zijn zeer beperkt en voldoen niet aan de minimale inrichtingsvereisten:

- Zone 1: grens Ingelmunster - Nieuwstraat: een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zijde van het kanaal, maar veel te smal volgens de normen van het fietsvademeccum.
- Zone 2: Nieuwstraat – Ettingen: geen
- Zone 3: Ettingen - Guido Gezellestraat: een aanliggende gemarkeerde fietsstrook aan beide zijden van de rijweg
- Zone 4: Guido Gezellestraat - Dalakkerstraat: een aanliggend verhoogd fietspad aan beide zijden van de weg aangelegd in het kader van veilige schoolomgeving
- Zone 5: Dalakkerstraat – tot KMP 17.4 (Wielsbeke): geen fietsvoorzieningen
- Zone 6: KMP 17.4 (Wielsbeke) – KMP 18.1 (Wielsbeke): geen fietsvoorzieningen
- Zone 7: KMP 18.1 (Wielsbeke) – KMP 18.6 Driesstraat (Wielsbeke): een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zijde van het kanaal, maar veel te smal volgens de normen van het fietsvademeccum.

Het grote aantal vrachtwagens, die het traject aandoen en die rakelings langs de veel te smalle of ontbrekende fietspaden rijden, betekenen een groot gevaar voor de fietsers.

1.3. Toetsing aan mobiliteitsplan of beleidsplan

Oostrozebeke

Het mobiliteitsplan van de gemeente Oostrozebeke werd definitief conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie op 14 januari 2002. De voorgestelde ingreep is opgenomen in het actieprogramma op middellange termijn.

Maatregelen volgens het mobiliteitsplan			
Maatregel	Actor	Termijn	raming
Heraanleg of verbetering fietspaden langs de Ingelmunstersteenweg	Gemeente -AWV	Middel Lang 2005 -2010	49.579,00 euro
Heraanleg of verbetering fietspaden langs de Wielsbekestraat	Gemeente - AWV	Middel Lang 2005 -2010	49.579,00 euro

Het mobiliteitsplan van de gemeente Wielsbeke werd goedgekeurd op 6 september 2001. De voorgestelde ingreep is opgenomen in het actieprogramma op korte termijn.

Maatregel	actor	termijn	raming
bovenlokale fietsroute Oostrozebeke-Wielsbeke deels aan te leggen, deels te optimaliseren	Wegen en Verkeer, gemeente	KT	20 milj.BEF / 495787euro
Overleg met buurgemeenten i.v.m. continuïteit	gemeente	KT/MLT	

1.4. Doelstellingen

Doel van deze actie is de aanleg van veilige fietspaden langs de N357.

2. Ruimtelijke situering en analyse

2.1. Macroniveau

– Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Oostrozebeke

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Oostrozebeke geselecteerd als kern van het buitengebied en ligt binnen het stedelijk netwerk op Vlaams niveau regio Kortrijk. De rol van het buitengebied in stedelijke netwerken is onder meer het garanderen van een goed functionerende en kwalitatieve leefomgeving, het behouden van de structuurbepalende functies zoals natuur, landbouw en bos en het tegengaan van de dichtslibbing van de onbebouwde ruimte tussen stedelijke en verstedelijkte gebieden. Oostrozebeke is geen economisch knooppunt.

Wielsbeke

Wielsbeke is geselecteerd als economisch knooppunt en als kern in het buitengebied. In economische knooppunten worden economische activiteiten gebundeld op regionale en lokale bedrijventerreinen. Wielsbeke is een specifiek economisch knooppunt omwille van de hoge tewerkstellingsgraad en een hoge arbeidsbalans. Omwille van de verwevenheid met andere functies, eigen aan economische knooppunten is de bereikbaarheid door middel van een functioneel en veilig fietsnetwerk belangrijk voor de leefbaarheid van de kernen.

– Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Oostrozebeke

In de selectie van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur neemt het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan de kern van Oostrozebeke op als structuurondersteunend hoofddorp. Deze selectie is niet relevant voor dit project. De andere kernen worden niet opgenomen.

De Mandelvallei werd opgenomen als natuuraandachtszone.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan selecteert volgende wegen als secundaire weg categorie I:

- N 382 van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357
- N 357 van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N 382

Het Kanaal Roeselaere – Leie is voor het PRS de belangrijkste secundaire waterweg in de provincie.

Wielsbeke

In de selectie van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur neemt het PRS de kern Wielsbeke op als structuurondersteunend hoofddorp, de kern van St.Baafs-Vijve als woonkern en de kern Ooigem als bedrijfsondersteunend hoofddorp.

Verder wordt de Leie geselecteerd als toeristisch recreatief lijnelement.

- Provinciaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerkzie kaart 3

De N357 is geselecteerd als bovenlokale fietsroute behalve wat betreft zone 1A. Momenteel volgt het provinciaal fietsroutenetwerk de Wantestraat om zo op de Gentstraat aan te sluiten in Ingelmunster. Na de doortrekking van de N382 wordt de Wantestraat een doodlopende straat zodat het provinciaal fietsroutenetwerk dient aangepast te worden zodat het fietsroutenetwerk vanaf het kruispunt Wantestraat/N357, de N357 verder volgt tot op grondgebied Ingelmunster.

Aan de cel mobiliteit van de provincie werd reeds gevraagd om het provinciaal fietsroutenetwerk te herbekeken. Uit een schrijven van 23 november 2007 van de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit van de provincie West-Vlaanderen blijkt dat ondertussen de nodige stappen werden ondernomen om het provinciaal fietsroutenetwerk aan te passen.

- aansluiting op de N357 met Ingelmunster.

Het hernieuwen van de rijweg en de aanleg van veilige fietspaden langs de N357 tussen Oostrozebeke en de aansluiting op de N50 op het grondgebied Ingelmunster is door het Agentschap Wegen en Verkeer voorzien bij de doortrekking van de N382 tot op de N50. Op die manier zal de veilige fietsverbinding die in dit project beoogd wordt naadloos aansluiten met de geplande veilige fietsverbinding tussen de grens Oostrozebeke en de N50 te Ingelmunster.

2.2. Mesoniveau

- Gemeentelijk structuurplan

Oostrozebeke

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Oostrozebeke werd definitief vastgesteld door de Bestendige Deputatie in zitting van 23 maart 2006.

Wielsbeke

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wielsbeke werd definitief vastgesteld door de Bestendige Deputatie in zitting van 5 december 2002.

Het stelt dat om de leefbaarheid in de toekomst te kunnen garanderen, alternatieve vervoerswijzen dienen geoptimaliseerd te worden. Daartoe behoort een goed uitgerust fietsnetwerk. Hiervoor moeten volgende ingrepen genomen worden:

- het aanleggen of verbeteren van vrijliggende fietspaden
- het uitbouwen van recreatieve fietsroutes
- overleg met de buurgemeenten in het kader van de continuïteit van de fietsroutes

- Gewestplan of uitvoeringsplan.....zie kaart 4

Volgens het gewestplan Roeselare – Tielt ligt het projectgebied in de volgende zones:

- Agrarisch gebied (vanaf de grens met Ingelmunster)
- Vanaf de industriële bebouwing gaat dit deels over naar industriegebied
- Vanaf de Koedreef gaat de zonering over naar woongebied met landelijk karakter.
- De kern van de gemeente Oostrozebeke ligt in woongebied tot aan de grens met Wielsbeke
- Op het grondgebied van Wielsbeke ligt de N357 terug in agrarisch gebied.

- Gemeentelijk mobiliteitsplan.....zie kaart 5

Oostrozebeke

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Oostrozebeke werd definitief conform verklaard in de provinciale auditcommissie van 14 januari 2002. Aanvullend op de wegcategorisering door het RSV en PRS voorzien de mobiliteitsplannen in een categorisering van de lokale wegen. Voor Oostrozebeke is de N357 opgenomen als lokale weg type II a als ontsluiting van de kern van Oostrozebeke.

Aansluitend bij het provinciaal fietsroutenetwerk voorziet het mobiliteitsplan van Oostrozebeke ook de opname van de N357 als bovenlokale fietsroute.

Wielsbeke

Het mobiliteitsplan van de gemeente Wielsbeke werd goedgekeurd op 6 september 2001.
De N357 wordt ook hier opgenomen als bovenlokale fietsroute. Binnen het mobiliteitsplan wordt de N357 geselecteerd als lokale verbindingsweg, vanaf de Molenstraat tot aan de grens met Oostrozebeke.

2.3. Microniveau

- Oostrozebekezie kaart 6

Er zijn 3 BPA's van toepassing in het projectgebied. (zie kaart 6) BPA Dorp Oost – BPA Sportcentrum en BPA Driehoek. Alle 3 de BPA's hebben de bestemming wegenis voor het plangebied. Verder grenzen er nog 3 BPA's en één ruimtelijk uitvoeringsplan langs het traject aan de N382

- BPA De Bilk – ter uitbreiding van het bouwcenter Frans Vlamincx
- BPA De Pauw – ter uitbreiding van het bedrijf Orotex
- Sectoraal BPA – ter uitbreiding van pluimveeslachterij Declerck
- Ruimtelijk uitvoeringsplan Spano – ter uitbreiding van het bedrijf Spano

Tussen km 5,000 en km 6,320 bevindt zich een rooilijnplan die werd goedgekeurd bij KB van 28 augustus 1960zie kaart 7

De N357 start vanaf de grens met Ingelmunster in het relatief open landschap van de Mandelvallei. Vanaf de industriezone in Oostrozebeke is de N357 zowat over de hele lengte bebouwd tot net iets voorbij de grens met Wielsbeke. Opvallend is de sterke menging tussen wonen en werken. Er situeren zich een groot aantal handelszaken langs de N357. In het centrum van Oostrozebeke is dit vooral kleinhandel. Over de volledige lengte is plaatselijk horeca-activiteit aanwezig. Het laatste stuk tot aan lintbebouwing in Wielsbeke is een relatief open doch sterk verstedelijkt landschap met her en der verspreide bebouwing van zowel landbouwbedrijven, industriële bedrijven als zoveneemde woningen.

De rijweg is overal 2 rijstroken breed. De zijstroken van de rijweg zijn ter hoogte van de bebouwing verhard met allerlei materialen. Vanaf de grens met Ingelmunster tot aan de Nieuwstraat bevindt zich een smalle betonstrook welke dienst doet als dubbelrichtingsfietspad. In het centrum zelf is geen fietspad aanwezig vanaf de Nieuwstraat tot aan Ettingen. Vanaf Ettingen tot aan de Dalakkerstraat is een gemarkeerd fietspad aanwezig. Ter hoogte van de school werden in het verleden snelheidsbeperkende maatregelen genomen in het kader van een veilige schoolomgeving. Tussen het centrum van Oostrozebeke en Wielsbeke zijn geen fietspaden aanwezig.

Wielsbeke

Binnen het traject zijn geen BPA's of GRUP's van toepassing.

Vanaf de grens met Oostrozebeke tot aan het einde van het project loopt de N357 voornamelijk door open landschap. De verspreide bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit woningen met eventuele achterliggende bedrijvigheid, vooral in de omgeving van de grens met Oostrozebeke. Aan het eindpunt van het project bevindt zich wel het bedrijvenplatform van Beaulieu, maar dit manifesteert zich enkel door twee inritten.

Fietspaden zijn hier quasi onbestaande.

De rijweg is afgeboord met witte doorlopende lijnen met een achterliggende smalle strook. Enkel vanaf KMP 18,1 tot 18,6, einde van het project wordt een fietspad aangeduid achter de doorlopende lijn met twee streeplijnen.

3. Verkeerskundige situatie

3.1. Verkeersgegevens – verkeersreglementering

a. Overzicht van kilometerpunten

KMP	Gemeente	ZIJSTRATEN	KANT
12,964	Oostrozebeke	Grens Ingelmunster	L - R
13,388	Oostrozebeke	Nijverheidsstraat	L
13,52	Oostrozebeke	Wantestraat	R

13,7	Oostrozebeke	Inrit Spano	R
13,83	Oostrozebeke	Inrit Cra-van	L
13,97	Oostrozebeke	Inrit Fenix	R
14,02	Oostrozebeke	Koedreef	R
14,02	Oostrozebeke	Mandelstraat	L
14,124	Oostrozebeke	Inrit Orotex	L
14,3	Oostrozebeke	Pauwstraat	L
14,3	Oostrozebeke	Hulstestraat	R
14,72	Oostrozebeke	Zandstraat	L
14,97	Oostrozebeke	Inrit Fr. Vlaeminck	L
15,115	Oostrozebeke	Ooigemstraat	R
15,24	Oostrozebeke	Inrit AVEVE	R
15,38	Oostrozebeke	Inrit Colruyt	L
15,508	Oostrozebeke	Nieuwstraat	R
15,853	Oostrozebeke	Meulebekesteenweg	L
16,091	Oostrozebeke	Ettingen	L
16,095	Oostrozebeke	Leegstraat	R
16,285	Oostrozebeke	Markt	L
16,285	Oostrozebeke	Stationsstraat	R
16,53	Oostrozebeke	Guido Gezellestraat	L
16,6	Oostrozebeke	Inrit school	L
16,627	Oostrozebeke	Veldstraat	L
16,72	Oostrozebeke	Dalakkerstraat	R
16,85	Oostrozebeke	Rozenbergstraat	L
17,02	Oostrozebeke	Gaverstraat	R
17,174	Oostrozebeke	Keizerstraat	L
17,183	Oostrozebeke	Grens Wielsbeke	R
17,2	Wielsbeke	Keizerstraat	L
17,3	Wielsbeke	Sparrestraat	R
17,6	Wielsbeke	Rijksweg zijstraat	R
17,8	Wielsbeke	Rotonde Breestraat Ridder de Ghellinckstraat	L R
18,6	Wielsbeke	Driesstraat	L

b. Snelheidsregeling

Volgende snelheidsbeperkingen zijn op het ogenblik van toepassing:

van		tot		maximum snelheid
12,964	Grens Ingelmunster	15,508	Nieuwstraat	70
15,508	Nieuwstraat	16,85	Rozenbergstraat	50
16,85	Rozenbergstraat (O)	18,6	Driesstraat	90

Volgende snelheidsbeperkingen zijn voorzien in het gemeentelijk mobiliteitsplan:

van		tot		maximum snelheid
12,964	Grens Ingelmunster	15,508	Nieuwstraat	70
15,508	Nieuwstraat	16,091	Ettingen	50
16,091	Ettingen	16,72	Dalakkerstraat	30
16,72	Dalakkerstraat	17,183	Grens Wielsbeke	50

17,183	Grens Wielsbeke	18,6	Driesstraat	70
--------	-----------------	------	-------------	----

c. Fietsvoorzieningen..... zie foto reportage in bijlage

- Zone 1: Grens Ingelmunster - Nieuwstraat: een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zijde van het kanaal, maar veel te smal volgens de normen
- Zone 2: Nieuwstraat – Ettingen: geen fietsvoorzieningen
- Zone 3: Ettingen - Guido Gezellestraat: een aanliggende gemarkeerde fietsstrook van 1 tot 1,5 m aan beide zijden van de rijweg
- Zone 4: Guido Gezellestraat - Dalakkerstraat: een aanliggend verhoogd fietspad aan beide zijden van de weg aangelegd in het kader van veilige schoolomgeving
- Zone 5: Dalakkerstraat - grens Wielsbeke: geen fietsvoorzieningen
- zone 6: Grens Oostrozebeke – rotonde: geen fietsvoorzieningen
- zone 7: rotonde Ridder de Ghellinckstraat – KMP 18,1: geen fietsvoorzieningen, vanaf KMP 18,1 tot 18,3, aanliggende gemarkeerde fietsstrook van 1m tot 1,5m aan de noordzijde van de weg.

o foto's zie bijlage

d. Verkeerstellingen

AWV West-Vlaanderen beschikt over volgende gegevens:

N357 kruispunt Stationsstraat-Hoogstraat-Markt: (kmp.16,285): december 2002	Richting Wielsbeke	Richting Ingelmunster
van maandag tot vrijdag van 6-22 uur	6.235	6.479
van maandag tot vrijdag van 0-24 uur	6.669	6.818

3.2. Verkeersongevallen

Onderstaande tabel bevat de ongevallen zoals die opgenomen zijn in de databank van AWV West-Vlaanderen en beschikbaar voor de jaren 1999 – 2001.

Tabel 1: samenvattende tabel van de verkeersongevallen op het betrokken wegvak in de periode 1999 – 2001¹

Aantal ongevallen	Aantal-fietsongevallen	kmp.	Licht gewonden	Zwaar gewonden	doden	Fietsters licht gewonden	Fietsters zwaar gewonden	Fietsters dood	prior	fietsprior
2	2	16,300	2	0	0	2	0	0	2	2
1	1	16,200	1	0	0	1	0	0	1	1
2	1	13,610	2	0	0	1	0	0	2	1
2	0	15,690	4	0	0	0	0	0	4	0
1	1	13,900	1	0	0	1	0	0	1	1
2	1	16,520	2	0	0	1	0	0	2	1
1	0	14,300	1	0	0	0	0	0	1	0
1	1	15,500	1	0	0	1	0	0	1	1
1	0	15,850	1	1	0	0	0	0	4	0
3	1	16,380	2	1	0	0	1	0	5	3
1	1	16,720	0	1	0	0	1	0	3	3
1	1	17,020	1	0	0	1	0	0	1	1
1	0	14,800	2	0	0	0	0	0	2	0
1	1	15,000	2	0	0	1	0	0	2	1
1	0	13,300	1	0	0	0	0	0	1	0
1	0	16,090	1	0	0	0	0	0	1	0
1	0	14,400	1	0	0	0	0	0	1	0

¹ Bron: cijfers AWV West-Vlaanderen.

1	0	13,400	1	0	0	0	0	0	1	0
1	0	14,900	2	0	0	0	0	0	2	0
1	1	16,850	0	0	1	0	0	1	5	5
1	0	13,540	1	0	0	0	0	0	1	0

Prior: prioriteitenfactor fietsprior: prioriteitenfactor voor ongevallen met fietsers.

In 12 gevallen was een fietser betrokken in een ongeval. Er zijn geen ongevallen met voetgangers vastgesteld.

De lokale politie MIDOW stelde aanvullend volgende gegevens ter beschikking voor de periode 2003.

datum	Kruispunt - huisnummer	betrokkenen	oorzaak	licht ge- won- den	Zwaar gewon- den	do- den	SS	pri or.
15/11/03; 17.35 uur	Hoogstr/Meulebekestweg	PA + fietser	Kop-staart				1	
18/10/03; 16.00 uur	Wielsbekestr-Dalakkerstr	PA + PA	Kop-staart				1	
10/12/03; 16.15 uur	Wielsbekestr-Rozenbergstr	PA + minibus	afwijken rijrichting				1	
17/02/03; 13.15 uur	Stationsstr-Markt5	PA+PA	Kop-staart				1	
14/02/03; 22.00 uur	Hoogstr 29	PA	Snelheid				1	
14/02/03; 12.05 uur	Hoogstr 82	PA + voetganger	Plots oversteken		1			
10/06/03; 10.56 uur	Hoogstr 17	PA	Geparkeerd voertuig				1	
07/02/03; 7.25 uur	Ingelmunstersteenweg 158	PA+PA	Kop-staart				1	
14/05/03; 8.01 uur	Ingelmunstersteenweg 229	4 PA	Kop-staart	1				
09-08-03; 14.45 uur	Ingelmunstersteenweg	Quad +PA	Kop-staart	1				
05/09/03; 8.30 uur	Ingelmunstersteenweg	PA+PA	Kop-staart				1	
03/10/03; 20.30 uur	Ingelmunstersteenweg 159	PA	tuinmuurtje				1	
11/12/03; 17.35 uur	Ingelmunstersteenweg 94	PA+vrachtwagen	Portier PA				1	
17/01/03; 4.00 uur	Wielsbekestraat	PA	snelheid				1	
05/04/03; 10.10 uur	Wielsbekestraat	PA	Tegen paal				1	
08/05/03; 11.41 uur	Wielsbekestraat	PA+bromfiets	EAF				1	
04/06/03; 10.40 uur	Wielsbekestraat	PA + vrachtwagen	manoeuvr				1	
09/08/03; 10.40 uur	Wielsbekestraat	PA+PA	voorrang				1	
21/11/03; 22.30 uur	Wielsbekestraat 21	Bromfiets + PA	straat	2				
28/11/03; 20.50 uur	Wielsbekestraat 35	PA	snelheid	1				
30/11/03; 21.00 uur	Wielsbekestraat 1A	vrachtwagen	Tegen hinder- nis				1	
03/12/03; 17.00 uur	Wielsbekestraat 28	PA+PA	onbekend				1	

PA: personenauto prior: prioriteitenfactor SS: Stoffelijke schade

Volgende recentere gegevens voor de periode 2005-2007 werden ter beschikking gesteld door de lokale politie midow: De ongevallen tussen kilometerpaal 12,964 en 18,600 langsheen de N357.

Wielsbekestraat	
2005	1
2006	0
2007	1

Ingelmunstersteenweg	
2005	7
2006	7
2007	2

Hoogstraat	
2005	2
2006	1
2007	0

Dalakkerstraat	
2005	1
2006	0
2007	0

Meulebekesteenweg	
2005	2
2006	6
2007	5

Markt	
2005	1
2006	1
2007	0

Stationsstraat	
2005	1
2006	1
2007	2

Totaal 41

De meeste ongevallen gebeuren tussen personenwagens. De belangrijkste oorzaken zijn kop-staartbotsingen.

3.3. Openbaar vervoer..... zie kaart 8

De streeklijnen 81 Roeselare – Izegem – Ingelmunster – Anzegem en 54 Tielt – Oostrozebeke – Wakken – Ooigem rijden langs de N357. Op deze lijnen worden regelmatig bussen ingezet.

81	Roeselare – Izegem - Ingelmunster - Anzegem	Anzegem - Ingelmunster – Izegem - Roeselare
van maandag tot vrijdag (enkel op schooldagen)	13	17
van maandag tot vrijdag (op schoolverlofdagen)	8	8

54	Tielt - Oostrozebeke – Wakken – Ooigem	Ooigem - Wakken –Oostrozebeke - Tielt
van maandag tot vrijdag (niet tijdens Kortrijks verlof)	4	3
van maandag tot vrijdag (tijdens Kortrijks verlof)	1	1

Lijn 81 Roeselare – Izegem – Ingelmunster – Anzegem

Volgende halteplaatsen zijn voorzien langs de N357:

Oostrozebeke

- Nijverheidsstraat
- De Pauw
- Roterij
- De Baanwachter
- Gaverstraat

Lijn 81 Roeselare – Izegem – Ingelmunster – Anzegem rijden langs de N357 en passeren Wielsbeke

De frequentie is gelijk aan deze te Oostrozebeke. Op het traject binnen het project zijn 2 haltes: Sparrestraat en De Kinne.

Lijn 54 Tielt – Oostrozebeke – Wakken – Ooigem

Volgende halteplaats zijn voorzien langs de N357:

Oostrozebeke

- Gaverstraat

Naast de lijnbussen wordt de gemeente bediend door de:

- Belbus Izegem – Ingelmunster – Lendeledede
- Belbus Tielt Zuid –West
- Belbus Waregem Noord-West

3.4. Voetgangersoversteken.....zie kaart 7

Langs de N357 zijn meerdere voetgangersoversteken voorzien ter hoogte van de:

- Veldstraat -Wielsbekestraat
- Wielsbekestraat (ter hoogte van de school)
- Kruispunt Markt – Markt
- Kruispunt Markt – Stationsstraat – Hoogstraat
- Kruispunt Ettingen – Hoogstraat

Er zijn op Wielsbeeks grondgebied geen voetgangersoversteken aanwezig

3.5. Fietsoversteken

Enkel ter hoogte van de Nieuwstraat is een fietsoversteekplaats voorzien. De oversteekbaarheid van de N357 is voor de fietsers een knelpunt, door het drukke verkeer dat voor een groot deel uit vrachtwagens bestaat. (De N357 is de verbinding tussen Roeselare en Waregem – E17.) Het grote aantal vrachtwagens die het traject aandoen en die rakelings langs de veel te smalle of ontbrekende fietspaden rijden betekenen een groot gevaar voor de fietsers.

De N357 werd opgenomen in het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk. Het ontbreken van kwalitatieve fietspaden wordt dan ook als een groot probleem beschouwd.

De ligging van vele bedrijven langs de N357, waarvan vele werknemers in de gemeente zelf wonen, en de ontwikkeling van een nieuwe gemeentelijke ambachtelijke zone (Oostrozebeke) zorgen voor een groot potentieel aan fietsers die het traject kunnen gebruiken.

Er zijn op Wielsbeeks grondgebied geen fietsoversteken aanwezig, enkel op de rotonde van het kruispunt N357 – Ridder de Ghellinckstraat - Breesstraat

Bij de uitwerking moet men er in ieder geval naar streven om de afstand tussen fietsers en rijweg te verhogen.

3.6. Verkeersleefbaarheid - verkeersveiligheid

Het belangrijkste probleem is het ontbreken van kwalitatieve fietspaden. Het grote percentage vrachtverkeer zorgt voor gevaarlijke situaties. Bij de ontwerpconcepten moet voldoende aandacht geschonken worden om de fietsers zo veel mogelijk te scheiden van het wegverkeer.

4. Aandachtspunten en randvoorwaarden voor verder uitwerking

4.1. Eisen vanuit functie en regime

De N357 is een lokale ontsluitingsweg type IIa.

Lokale wegen II hebben een ontsluitende functie op lokaal niveau en geven toegang tot het hogere wegennet. Lokale wegen IIa zijn gericht op het verkeer van een hele gemeente.

Een lokale weg II krijgt een 2x1 – profiel toegewezen. De doorstromingsfunctie is ondergeschikt aan de leefbaarheid. De ontwerpsnelheid zal variëren van de zone waarin men zich bevindt (bebouwd, open,...) Bij een lokale weg II zal er een bushalte voorzien worden op de rijbaan. Het al dan niet voorzien van fietspaden hangt eveneens af van het gebied waardoor de weg loopt (buiten de bebouwde kom: gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom aanliggende fietspaden of gemengd)²

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is een strikte scheiding van de verkeerssoorten zeker wenselijk.

4.2. Eisen vanuit gebruik, beheer en omgeving

Om opportunistische en financiële overwegingen kan het wenselijk zijn de grondverwerving zo beperkt mogelijk te houden. De huidige breedte is op de meeste plaatsen voldoende zodat de aanleg van vrijliggende fietspaden mogelijk moet zijn met een minimum aan onteigeningen.

² Mobiliteitshandboek – Aanvullende beleidsteksten – categorisering lokale wegen, maart 2000

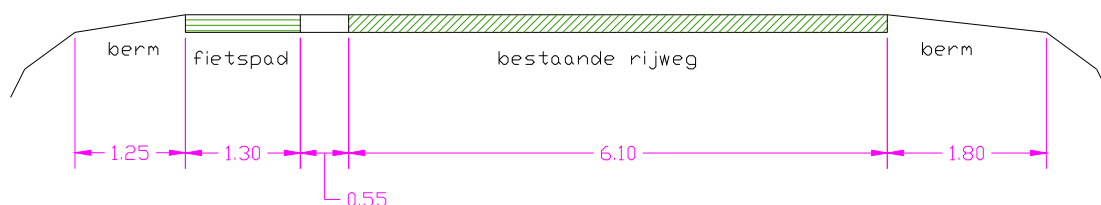
Huidige profielopbouw:

Algemene opmerking: De breedtes die worden weergegeven gelden als richtwaarde. Plaatselijke afwijkingen hierop zijn mogelijk.

Vak 1a: Grens Ingelmunster – Wantestraat

Kanaal

Mandel



De huidige rijweg is ongeveer 6 meter breed. De rijweg doorkruist op deze plaats de Mandelvallei en werd bijgevolg verhoogd aangelegd. Aan de zijde van het kanaal ligt een aanliggend dubbelrichtingsfietspad van 1,5 meter. De tussenstrook tussen rijweg en fietspad bevindt zich in een bedenkelijke staat. Een talud verbreding zal zich sowieso opdringen wil men fietspaden aanleggen die voldoen aan de bepalingen van het vademecum fietsvoorzieningen.

Vak 1b: Wantestraat – Nieuwstraat

Kanaal

Mandel



De huidige rijweg is ongeveer 6 meter breed. Aan de zijde van het kanaal ligt een aanliggend dubbelrichtingsfietspad van 1,5 meter. De tussenstrook tussen rijweg en fietspad bevindt zich in een bedenkelijke staat. Aan beide zijden van de weg bevindt zich een brede strook die bestaat uit verschillende materialen en die heel wat kansen biedt voor kwalitatieve fietspaden zonder dat onteigeningen noodzakelijk zijn.

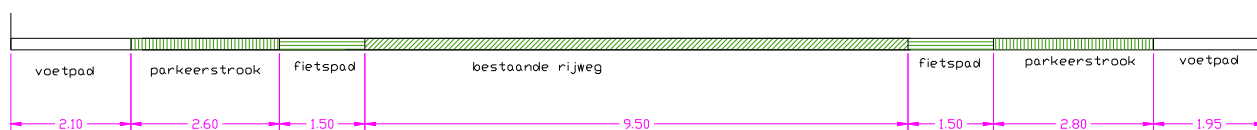
Vak 2: Nieuwstraat – Ettingen

Kanaal

Mandel



De huidige rijweg is ongeveer 9,70 meter breed, waarvan 2 meter gemarkeerd is als parkeerstrook. Aan beide zijden van de weg bevindt zich een voetpad van ongeveer 1,90 meter. In dit vak ontbreken fietspaden. De aanleg van fietspaden in dit stuk zal geen eenvoudige opgave zijn en kan onteigeningen betekenen aan de zijde van de Mandel.



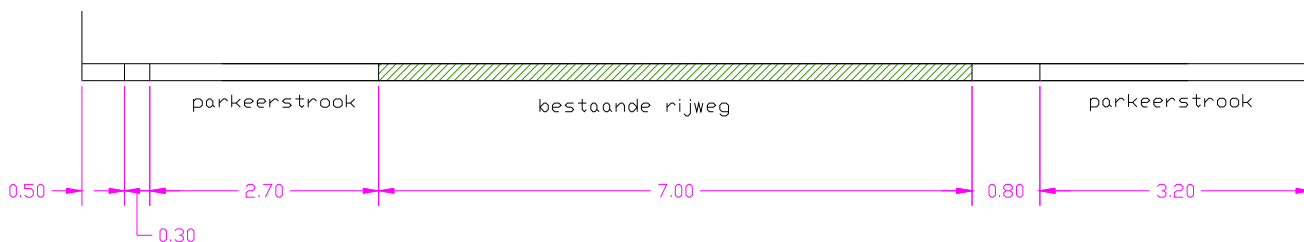
In het centrum van de gemeente heeft het totale profiel van de weg een breedte van ongeveer 22 meter. Aan beide zijden van de rijweg bevindt zich een voetpad, parkeerstrook en fietspad. De rijweg zelf heeft een breedte van 9,50 meter met een middengeleider van 3 meter. Dit gedeelte van de rijweg zal in het kader van de dorpskern vernieuwing aangepakt worden na de aanleg van de N382 en maakt bijgevolg geen onderdeel uit van deze nota.

Vak 4: Guido Gezellestraat – Dalakkerstraat



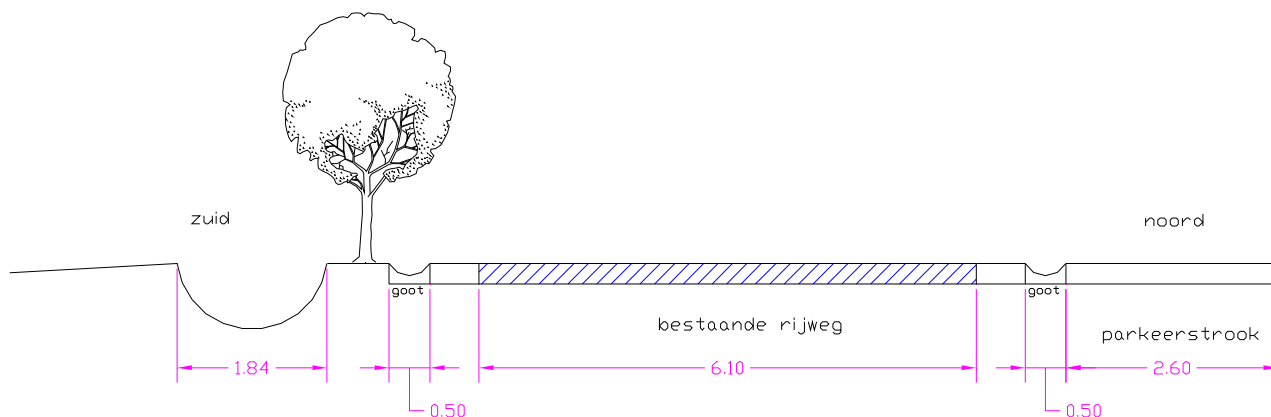
Dit vak werd recentelijk in het kader van een veilige schoolomgeving heringericht door AWW. Daarbij werd voorzien in verhoogde aanliggende fietspaden aan beide zijden van de rijweg. Bijgevolg maakt dit stuk geen onderdeel uit van deze nota.

Vak 5: Dalakkerstraat – KMP 17.4



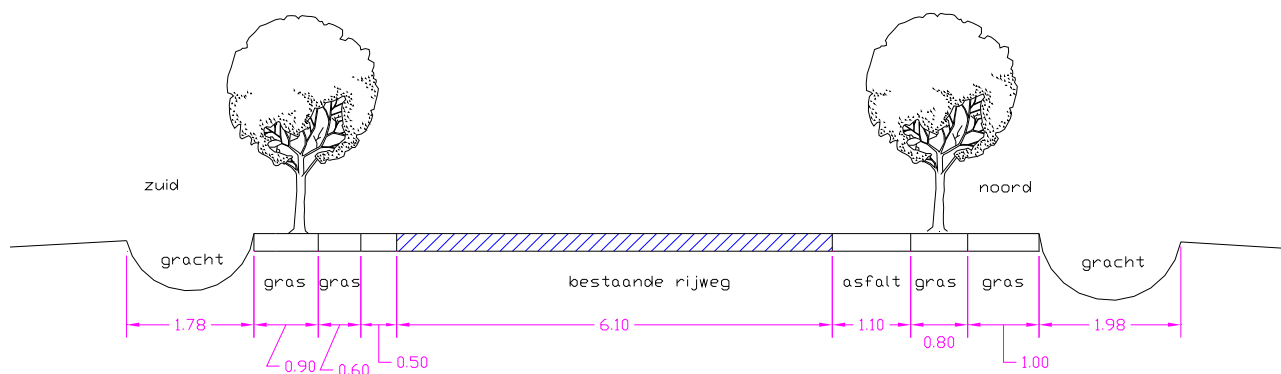
De huidige rijweg is ongeveer 7 meter breed, waarvan 6 meter gemarkeerd als rijweg. In dit stuk bevinden zich geen fietspaden. De fietsers maken wel gebruik van de 0,8 m tussenstrook die zich in slechte staat bevindt. Aan beide zijden van de weg bevindt zich een brede strook die bestaat uit verschillende materialen en die heel wat kansen biedt voor kwalitatieve fietspaden zonder dat onteigeningen noodzakelijk zijn.

Vak 6a : KMP 14.4 – KMP 17.7



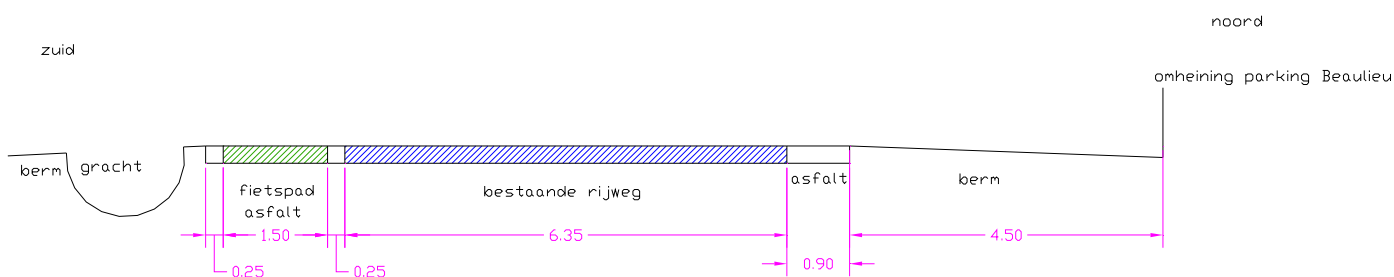
De huidige rijweg is ongeveer 7 meter breed waarvan 6 meter gemarkeerd als rijweg. Noordelijk is er een ruime parkeerstrook voorzien met een brede goot. Zuidelijk is een bomenrij aanwezig. De velden worden van de rijweg gescheiden door middel van een gracht.

Vak 6b: KMP 17.7 – KMP 18.1



Het huidige profiel bestaat uit een brede asfaltverharding van ongeveer 7,50 meter waarvan 6,10 meter gemarkeerd als rijweg. Er is geen fietspad aanwezig. In de brede zijbermen staat aan beide zijden een bomenrij. Tussen de velden en de rijweg is er aan beide zijden een gracht.

Vak 7: tussen KMP 18,1 - KMP 18,6, einde project.



Het bestaande profiel bestaat uit een asfaltverharding van 9,15 meter. Hiervan is 6,25 gemarkeerd als rijweg. Zuidelijk is een fietsstrook gemarkeerd van 1,50 meter. Het fietspad is aanliggend aan de rijweg en te smal volgens de normering van het fietsvademecum voor een dubbelrichtingsfietspad. Noordelijk bevindt zich een brede grasstrook van 4,50 meter.

4.3. Eisen vanuit het mobiliteitsplan

De Wantestraat – N357 (Ingelmunstersteenweg – Hoogstraat – Markt – Wielsbekestraat) werd in het provinciaal fietsroutenetwerk geselecteerd als bovenlokale fietsroute.

De fietsvoorzieningen moeten zoveel mogelijk in een aantrekkelijke omgeving gesitueerd worden, bijvoorbeeld langs groenvoorzieningen, winkels,... De belevingswaarde moet maximaal zijn. Er is immers een belangrijke wisselwerking tussen de kwaliteit van de omgeving en de routes voor langzaam verkeer.

Voor de aanleg van de fietspaden worden volgende streefwaarden gehanteerd:

- enkelrichtingsfietspad: streefbreedte: 1,50 à 1,75 m
- dubbelrichtingsfietspad: streefbreedte: 2,00 à 2,50 m

gewenste snelheidsregimeszie kaart 9

vak: grens Ingelmunster – Nieuwstraat: 70 km/uur

vak: Nieuwstraat – Ettingen: 50 km/uur

vak Ettingen – Dalakkerstraat: 30 km/uur

vak: Dalakkerstraat – Grens Wielsbeke: 50 km/uur

4.4. Eisen vanuit fietsverkeer

Op basis van de categorisering van de weg voorziet het *Vademecum Fietsvoorzieningen* voor lokale wegen het volgende:

Op lokale wegen primeren de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Bij snelheden hoger dan 50 km/uur zijn hoe dan ook tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden aangewezen. In de dorpskernen kan, bij snelheden van 50 km/uur of minder en lagere verkeersintensiteiten, overgegaan worden naar aanliggende verhoogde fietspaden of gemengd verkeer. (hoofdstuk 3, blz.13).

Volgens het Vademecum gelden volgende inrichtingseisen voor fietspaden(hoofdstuk 3, blz. 8-10):

Snelheidsregime 90 of 70 km/uur:

Omwille van de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's moet het gebruik van vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg veralgemeend worden.

Snelheidsregime 50 km/uur:

Binnen verblijfsgebieden geldt het principe dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld anderzijds laat 50 km/uur nog geen menging toe. Fietsvoorzieningen blijven noodzakelijk. Voor ideale conflictsituaties zijn aanliggende verhoogde fietspaden met een veiligheidsstrook van 50 cm aangewezen.

minder dan 50 km/ uur:

Hier geldt het basisprincipe dat zoveel mogelijk moet gestreefd worden naar een menging van verkeerssoorten.

Maatvoering van fietsvoorzieningen³:

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend dubbelrichtingsfietspad	niet van toepassing				
Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 ²	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

4.5. Eisen vanuit voetgangersverkeer

Vanaf de Wantestraat tot aan de grens met Wielsbeke waar de lintbebouwing stopt, kan de aanleg van voetpaden nuttig zijn.

4.6. Eisen vanuit openbaar vervoer

Haltes

Algemeen

Het fietspad wordt best omgelegd rond de halte en wordt het perron voorzien tussen halte en fietspad.

Buiten de bebouwde kom wordt de halte bij voorkeur naast de rijbaan voorzien.

Binnen de bebouwde kom wordt bij voorkeur de halte op de rijbaan gehouden, met een verhoogd perron. Dit heeft volgende voordelen :

- Stoppen aan de rand v/h perron vergemakkelijkt op- en afstappen
- De bus hoeft geen oncomfortabele zwenkbeweging te maken
- Bij het verlaten v/d halte dwingt bus zijn voorrang af
- De halte hoeft niet langer te zijn dan de bus zelf (max 18m)
- Er komt ruimte voor de wachtende reizigers
- Het achterop komend verkeer wordt afgeremd en de bus creëert eigen busbaan.
- Ingeval van naastliggende fietspaden, moet er gestreefd worden, de fietspaden achter het perron te brengen.

Halte accommodatie

Het 'decreet basismobiliteit' en het 'tarieven- en exploitatiebesluit' hebben ook wettelijk de opdracht om schuilhuisjes te plaatsen aan haltes, aan de gemeenten toegewezen.

- minstens in de woonzones en langs primaire en secundaire wegen aan elke halte, een schuilhuisje
- gemeente kan kiezen of ze publicitair, standaardtype, of eigen ontwerp plaatst.
- Herstellen, onderhouden en reinigen blijven ten laste van de gemeente.

³ Vademecum fietsvoorzieningen (hfst 4 p3)

Schuilhuisje :zitbank, afvalbak, voldoende verlichting

- Voldoende zicht voor wachtende reiziger
- Geen reclame op standaard types, en van eigen ontwerp.
- 2 info borden, een voor netpan, een voor dienstregeling

Fietsrekken, en fietsstallingen

Toegankelijkheid voor rolstoelen

- Stoephoogte aangepast
- Stoep voldoende breed om draaien

Rijweg

Op een rijweg waar 2 bussen elkaar kruisen worden volgende minimummaten gehanteerd:



Uit het bijkomend schrijven van De Lijn d.d. 13 november 2007 blijkt dat een rijwegbreedte van 6,00 meter voldoende is.

4.7. Eisen vanuit uitzonderlijk vervoer

De N357 vormt geen route van uitzonderlijk vervoer.

4.8. Eisen vanuit ruimtelijke context

Oostrozebeke

De openruimte aders tussen Ingelmunster en Oostrozebeke (Mandelvallei) en die tussen Oostrozebeke en Wielsbeke vormen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een belangrijk element.

Het Ruimtelijk Structuurplan Oostrozebeke benadrukt de leefbaarheid langs het historische woonlint van de N357. Verder wordt er gestreefd naar een zo groot mogelijke, maar aanvaardbare vermenging van functies zonder dat de draagkracht van de (woon)omgeving wordt overschreden.

Verder vormt de vallei van de Mandel een belangrijk natuurlijk element in het GRS welk dient versterkt te worden.

Wielsbeke

De gefragmenteerde tussenruimte strekt zich uit langs beide zijden van de N357 en herbergt de grote bedrijvenplatforms. Deze bedrijvenplatformen dienen als afzonderlijke entiteiten behouden te blijven en de ruimte tussenin dient gevrijwaard te worden. De N357 dient als een functionele verbindingsas voor het intergemeentelijk verkeer. Prioriteit gaat uit naar een veilige en comfortabele verbinding tussen naburige kernen.

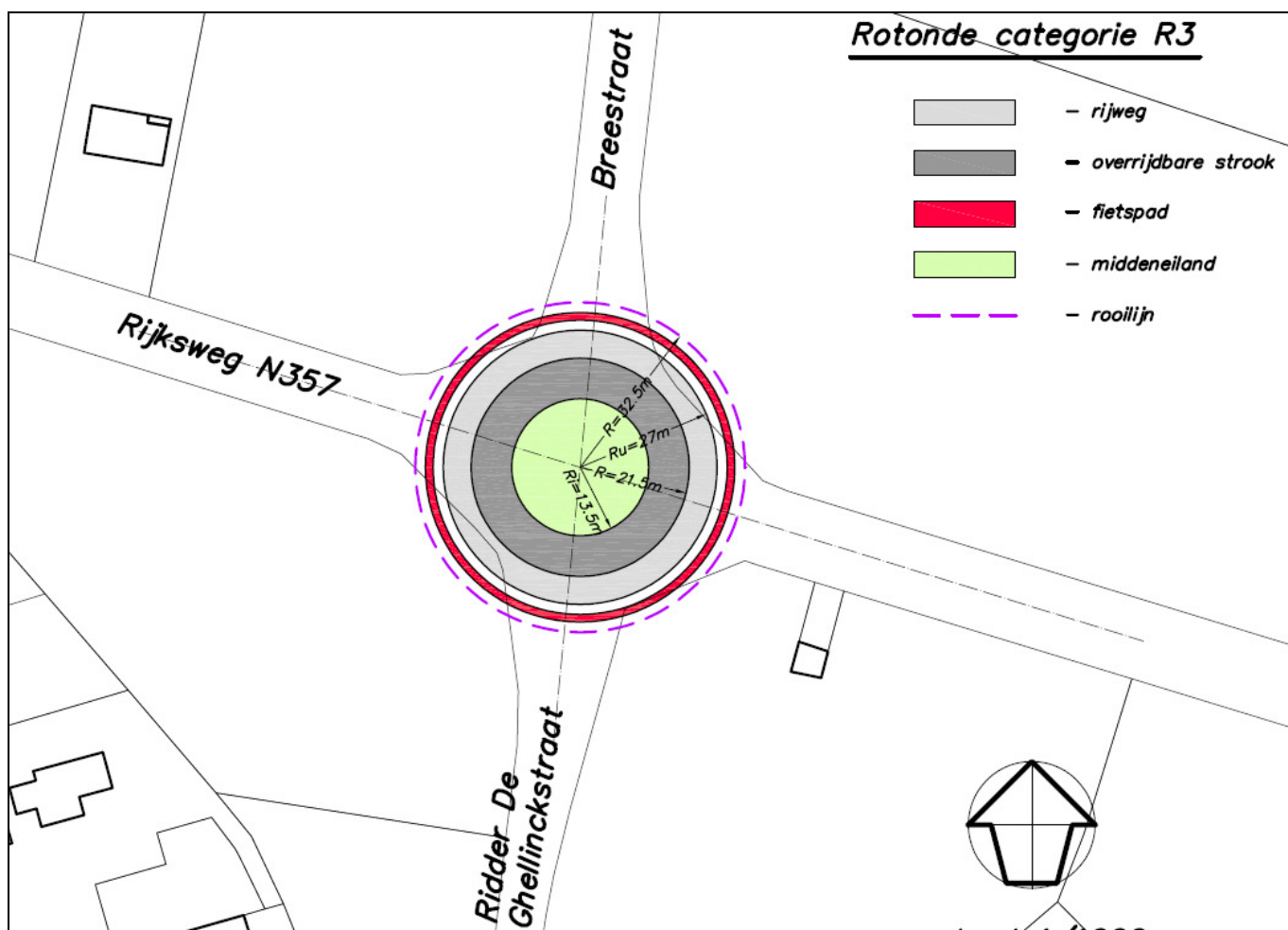
4.9. Samengaan met andere projecten en partners

Van de gelegenheid zal Oostrozebeke gebruik maken om de riolering te vernieuwen langsheen het tracé. Het tracé tussen Pauwstraat en grens Ingelmunster werd door VMM opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2008. Hieraan is een subsidie verbonden van 1.400.000 euro.

De gemeente Wielsbeke plant rioleringswerken langsheen het traject tussen het rondpunt (t.h.v. de Ridder de Ghellinckstraat – Breestraat) en de huidige bedding van de Gaverbeek. Afstemming op dit project is noodzakelijk.

Verder is de gemeente Wielsbeke van plan om de Breestraat en Ridder de Ghellinckstraat her aan te leggen. Afstemming van beide werken op elkaar is noodzakelijk.

Bij het ontwerp moet rekening gehouden worden met de aanleg van een grotere fietsveilige rotonde. De nieuw aan te leggen fietspaden dienen aangelegd te worden in het kader van deze nieuwe grotere rotonde.



4.10. Eisen vanuit doelstellingen

Het project beoogt de beveiliging van het fietsverkeer langs de N357 door de aanleg van vrijliggende fietspaden tussen de kernen van Ingelmunster en Oostrozebeke en de kernen van Oostrozebeke en Wielsbeke.

4.11. Aansluiting ter hoogte van de grens met Ingelmunster en het centrum van Wielsbeke.

Aansluiting ter hoogte van de grens met Ingelmunster.

Ter hoogte van de grens met Ingelmunster zal voorlopig aangesloten moeten worden op het bestaande aanliggende dubbelrichtingsfietspad van de N357. Dit is slechts een tijdelijke oplossing die aan de hand van markering en een vluchtheuvel gevisualiseerd kan worden. Het voorontwerp van de doortrekking van de N382 tot op de N50 voorziet de aanleg van vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de rijweg tot op de aansluiting

met de N382.

Aansluiting met het centrum van Wielsbeke. (Ter hoogte van de Driesstraat)

Ter hoogte van kmp 18.6 (begin centrum Wielsbeke) kan aangesloten worden op de verhoogde aanliggende fietspaden die werden aangelegd in het kader van de vernieuwing van de doortocht N357 te Wielsbeke. Vanaf dit punt bedraagt het snelheidsregime 50 km/uur.

5. Voorgestelde oplossingen en principes

5.1. Ontwerpconcepten

Typedwarsprofielen – voorstellen:

Voor de typeoplossingen wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende deelvakken:

- Vak 1a: Grens Ingelmunster - Wantestraat
- Vak 1b: Wantestraat – Nieuwstraat
- Vak 2: Nieuwstraat – Ettingen
- Vak 3: Ettingen – Guido Gezellestraat
- Vak 4: Guido Gezellestraat - Dalakkerstraat
- Vak 5: Dalakkerstraat – KMP 17.4
- Vak 6a: KMP 17.4. – KMP 17.7
- Vak 6b: KMP 17.7 - KMP 18.1
- Vak 7: KMP 18,1 – KMP 18,6

Algemene opmerking: De breedtes die worden weergegeven gelden als richtwaarde. Plaatselijke afwijkingen hierop zijn mogelijk.

Vak 1a: Grens Ingelmunster - Wantestraat

Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 70 km/uur => vrijliggende fietspaden

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk deze zijn afhankelijk van wat in vak 1b wordt gekozen dit, om enige uniformiteit in het profiel te creëren.

Concept 1:



In concept 1 wordt geopteerd om aan beide zijden van de weg een gescheiden fietspad aan te leggen met een breedte van 1,50 meter. De strook tussen fietspad en rijweg bedraagt 1 meter. Aan de zijde van de Mandel is in iedere geval een taludverbreding noodzakelijk. Of er al of niet een taludverbreding noodzakelijk is aan de zijde van het kanaal zal verder onderzoek moeten uitwijzen.

In het kader van de veiligheid van de fietser is het in ieder geval aangewezen dat de strook tussen het fietspad en de afgrond van de talud voldoende breed is.

Beschikbare ruimte: zie profiel bestaande toestand. Aan beide zijden zijn onteigeningen van 2,5 meter noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
De uniformiteit in het wegprofiel: fietspaden aan beide zijden wordt gewaarborgd.	Aan beide zijden is een talud verbreding noodzakelijk
Veilige tussenstrook	

Concept 2:

Kanaal

Mandel



In concept 2 wordt er voor geopteerd om een gescheiden dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan de zijde van het kanaal. Hierbij is een taludverbreding noodzakelijk aan één zijde van de weg.

Beschikbare ruimte: zie profiel bestaande toestand. Er is slechts aan één zijde een onteigening van 3.0 meter noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Talud verbreding is slechts langs één zijde noodzakelijk	Geen uniformiteit in het wegprofiel over de volledige lengte van de N357

Vak 1b: Wantestraat – Nieuwstraat

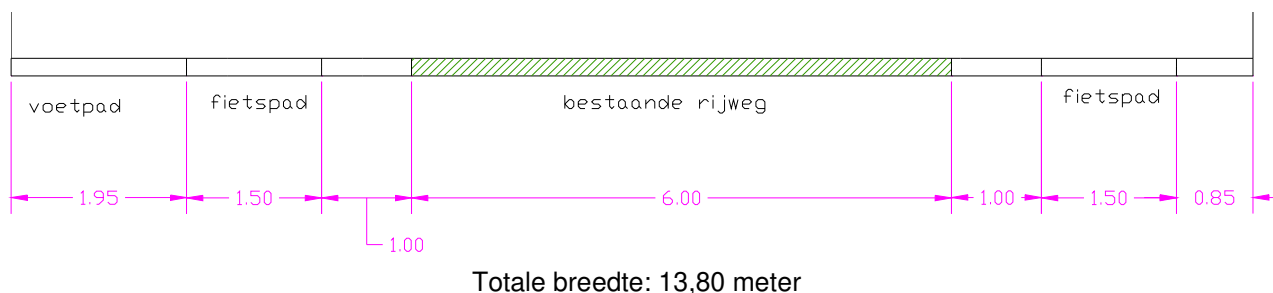
Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 70 km/uur => vrijliggende fietspaden

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk. De mogelijkheden worden hieronder schematisch weergegeven.

Concept 1:

Kanaal

Mandel



In dit concept wordt aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad voorzien van 1,50 meter. De strook tussen rijweg en fietspad bedraagt 1 meter. Aan één zijde wordt een voetpad voorzien van 1,95 meter. Deze oplossing biedt een veilige oplossing voor het fiets- en voetgangersverkeer. De zone tussen rijweg en fietspad kan voorzien worden van een groenaanplant.

Het grootste knelpunt bij deze oplossing is dat het onmogelijk wordt om te parkeren op de stroken aan beide zijden van de weg. Vooral de strook ten zuiden van de rijweg wordt frequent gebruikt als parkeerstrook.

Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Aan beide zijden van de rijweg is een fietspad. Gezien de bebouwing aan beide zijden is dit aangewezen.	Er is geen parkeerstrook meer.
Veilige tussenstrook	
Het voetpad vormt een pluspunt voor de zwakke weggebruiker.	

Concept 2:

Kanaal

Mandel



Totale breedte: 13,80 meter

Een oplossing voor het parkeerprobleem bestaat erin om de fietspaden aan beide zijden van de weg te behouden maar het voetpad te vervangen door een parkeerstrook. Nadeel hierbij is dat er geen aandacht geschonken wordt aan de voetgangers. Gezien de grote afstand ten opzichte van het centrum is de aanleg van een voetpad geen noodzaak.

Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Aan beide zijden van de rijweg wordt een fietspad voorzien. Gezien de lintbebouwing aan beide zijden is dit aangewezen.	Er zijn geen voorzieningen voor voetgangers
Er is een parkeerstrook. Er wordt immers frequent geparkeerd langsheen de N357. Vooral aan de zuidelijke zijde.	

Concept 3:

Kanaal

Mandel



Totale breedte: 13,80 meter

T

Een variatie op concept 1 en 2 bestaat erin om de bestaande parkeerstrook aan één zijde van de weg te behouden en om een enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad samen met het voetpad aan te leggen aan de andere zijde van de weg. Nadeel hierbij is dat het aantal oversteekbewegingen van fietsers zal verhogen en dat er geen uniformiteit meer is langsheen het volledige traject tussen Wielsbeke en Ingelmunster.

Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Er zijn voorzieningen voor fietsers, voetgangers en er zijn parkeermogelijkheden	Er is slechts aan één zijde een fietspad. Gezien de lintbebouwing aan beide zijden is dit niet aanwezig.
	Door de aansluiting aan beide zijden op enkelrichtingsfietspaden moet 2 keer overgestoken worden.

Vak 2: Nieuwstraat – Ettingen

Dit gedeelte van de rijweg zal in het kader van de dorpskernvernieuwing aangepakt worden na de aanleg van de N382 en maakt bijgevolg geen onderdeel uit van deze nota.

In dit deel voorziet het gemeentelijk mobiliteitsplan Oostrozebeke een snelheidsregime van 50 km/uur. Bijgevolg zal geopteerd worden voor aanliggende fietspaden.

Vak 3: Ettingen – Guido Gezellestraat

Dit gedeelte van de rijweg zal in het kader van de dorpskern vernieuwing aangepakt worden na de aanleg van de N382 en maakt bijgevolg geen onderdeel uit van deze nota.

In dit deel voorziet het gemeentelijk mobiliteitsplan Oostrozebeke een snelheidsregime van 30 km/uur. Bijgevolg zal het principe van gemengd verkeer toegepast worden.

Vak 4: Guido Gezellestraat – Dalakkerstraat

Dit vak werd recentelijk in het kader van een veilige schoolomgeving heringericht door AWV. Daarbij werd voorzien in verhoogde aanliggende fietspaden aan beide zijden van de rijweg. Bijgevolg maakt dit stuk geen onderdeel uit van deze nota.

In dit deel voorziet het gemeentelijk mobiliteitsplan Oostrozebeke een snelheidsregime van 30 km/uur. Bijgevolg zal het principe van gemengd verkeer toegepast worden.

Vak 5: Dalakkerstraat – KMP 17.4

Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 50 km/uur => aanliggende fietspaden zijn mogelijk

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk. De mogelijkheden worden hieronder schematisch weergegeven.

Concept 1:

Kanaal

Mandel



In dit concept wordt een verhoogd eenrichtingsfietspad voorzien aan beide zijden van de weg. De tussenstrook tussen rijweg en fietspad bedraagt een halve meter wat ruim voldoende is aangezien de rijweg ook nog versmald zal worden door markeringen. De rest van de zone wordt aan beide zijden opgevuld door de aanleg van een voldoende breed voetpad.

De aanleg van voetpad en fietspad zou een verantwoorde keuze zijn gezien de N357 ook een verbindende functie heeft voor de omliggende woonwijken naar het centrum met een potentieel groot aantal zwakke weggebruikers. Dit profiel sluit ook perfect aan bij het ontwerp van de veilige schoolomgeving.

Het grote nadeel van dit concept is dat de parkeermogelijkheden verdwijnen. Van de parkeersstroken wordt frequent gebruik gemaakt gezien de nabijheid van de school en het hoofdgebouw van de politiezone Midow.

Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Er wordt een veilige oplossing gecreëerd voor de zwakke weggebruiker aan beide zijden van de weg. Hier en daar een groenaccent kan het straatbeeld verfraaien.	Er zijn geen voorzieningen meer voor te parkeren, op de strook wordt frequent geparkeerd.

Concept 2:

Kanaal

Mandel



Totale breedte: 14,50 meter

Dit concept komt tegemoet aan het eerste concept door de voetpaden te vervangen door 2 parkeerstroken. Fietzers worden op deze manier extra beschermd door de parkeerstroken. De nabijheid van de school en de kern van de gemeente, zorgt er voor dat deze keuze niet verantwoord is door het feit dat voor voetgangers in dit concept geen mogelijkheden zijn.

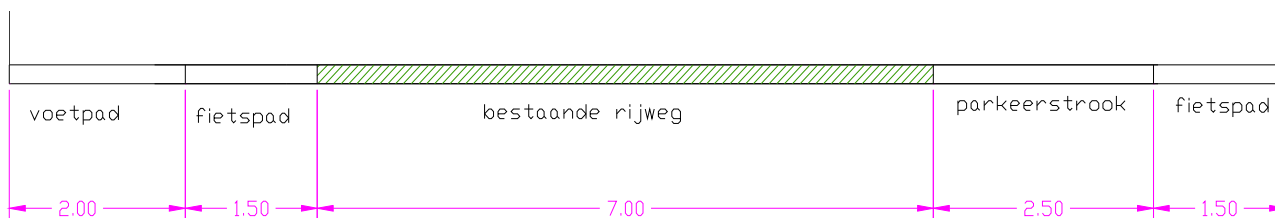
Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Zeer veel voorzieningen om te parkeren	Er zijn geen voorzieningen voor voetgangers.
Aan beide zijden van de weg is een fietspad	
Hier en daar een groenaccent kan het straatbeeld verfraaien.	

Concept 3:

Kanaal

Mandel



Totale breedte: 14,50 meter

Concept 3 is een combinatie van concept 1 en concept 2. Aan de ene zijde wordt een voetpad en fietspad voorzien, aan de andere zijde een parkeerstrook en fietspad. Dit concept heeft enkel als nadeel dat voetgangers de straat moeten oversteken.

Dit profiel kan aangelegd worden binnen de beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

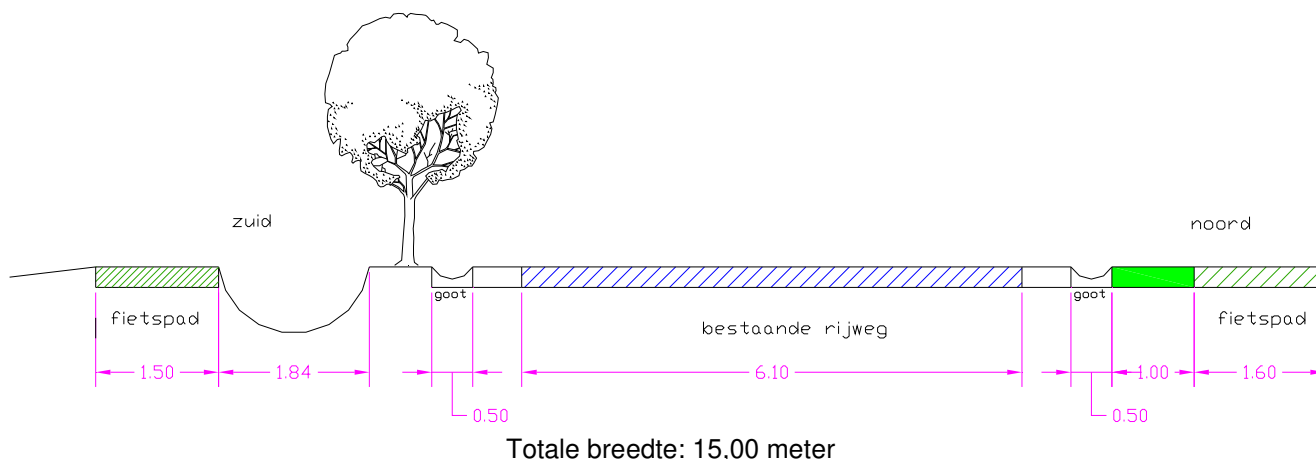
+++++ punten	----- punten
Aan beide zijden van de weg is een fietspad	Er is slechts aan één zijde een voetpad
Er zijn voldoende voorziening om te parkeren.	
Hier en daar een groenaccent kan het straatbeeld verfraaien.	

vak 6a: KMP 17.4. – KMP 17.7

Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 70 km/uur => vrijliggende fietspaden

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk. De mogelijkheden worden hieronder schematisch weergegeven.

Concept 1

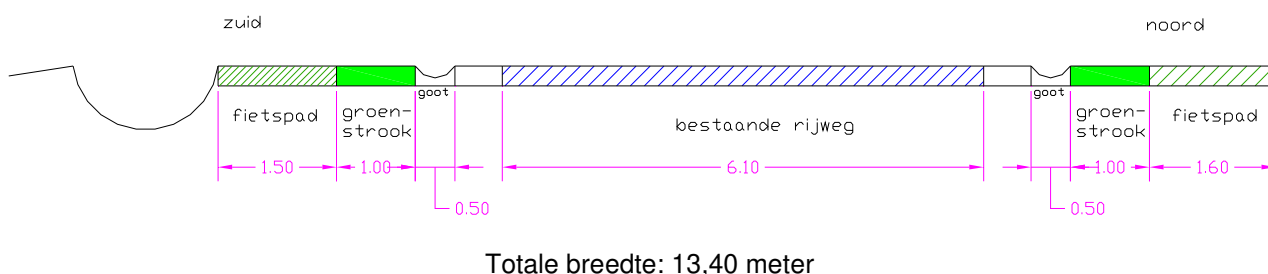


Dit concept voorziet een vrijliggend éénrichtingsfietspad met een breedte van 1,50 meter aan beide zijden van de weg. De bestaande rijweg blijft behouden. Zuidelijk wordt het fietspad aangelegd aan de overzijde van de bestaande gracht. Noordelijk wordt de bestaande parkeerstrook opgebroken en wordt voorzien in een veiligheidsstrook van 1 meter die ingezaaid wordt met gras.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Zuidelijk is een onteigening noodzakelijk gelijk aan de breedte van het fietspad en de bermen zijnde: 3,50 meter.

+++++ punten	----- punten
De onteigeningen blijven beperkt De gracht en bomen kunnen behouden worden.	Verlies van een parkeerstrook.
De gracht en bomenrij fungeert als veiligheidsbuffer tussen rijweg en fietspad	Het onderhoud van het fietspad wordt bemoeilijkt door de gracht.
	Ter hoogte van iedere woning moet de gracht overwelfd worden om hem oversteekbaar te maken voor de fietsers.

Concept 2



Dit concept voorziet een vrijliggend éénrichtingsfietspad met een breedte van 1,50 meter aan beide zijden van de weg. De bestaande rijweg blijft behouden. Zuidelijk wordt de bestaande gracht opgeschoven en de bestaande bomen gerooid. Het nieuwe fietspad komt te liggen in de bedding van de te dempen gracht. Er wordt voorzien in een tussenstrook van 1 meter die wordt bezaaid met gras.

Noordelijk wordt de bestaande parkeerstrook opgebroken en wordt voorzien in een veiligheidsstrook van 1 meter die ingezaaid wordt met gras.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Zuidelijk is een onteigening noodzakelijk over een breedte gelijk aan de breedte van het fietspad en de bermen zijnde: 3,0 meter.

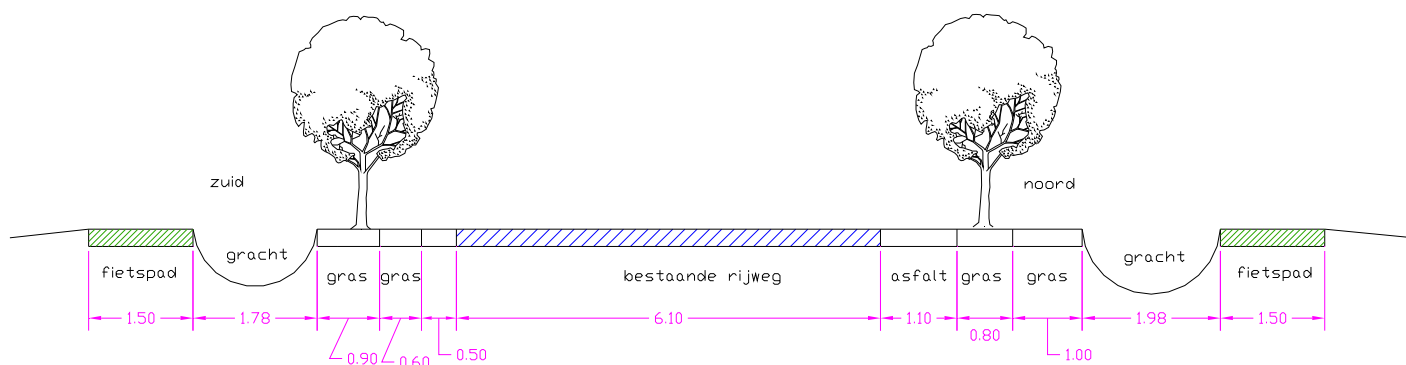
+++++ punten	----- punten
Het onderhoud van het fietspad kan eenvoudiger gebeuren.	Dit is een duurdere oplossing door het rooien van de bomen en verleggen van de gracht.
Er zijn geen grachtoverwelvingen nodig ter hoogte van de woningen aan de overzijde.	Verlies van de parkeerstrook.
	De oplossing is minder veilig doordat de gracht tussen fietspad en rijweg wordt weggenomen.

Vak 6b: KMP 17.7 - KMP 18.1

Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 70 km/uur => vrijliggende fietspaden

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk. De mogelijkheden worden hieronder schematisch weergegeven.

Concept 1



Totale breedte: 17,80 meter

Dit concept voorziet in de aanleg van een vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de rijweg. Het fietspad wordt aan beide zijden aangelegd over de bestaande gracht zodat de bestaande bomenrij en gracht fungeren als tussenstrook. In dit stuk kruist de N357 de Breestraat – Ridder de Ghellinckstraat. De aanpassing van de bestaande rotonde tot een fietsveilige rotonde categorie 3 is noodzakelijk.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Aan beide zijden is een onteigening noodzakelijk over een breedte van gelijk aan de breedte van het fietspad en de bermen zijnde: 3,0 meter.

+++++ punten	----- punten
Bestaande grachten en bomenrijen blijven behouden wat een veilige en economische voordelig oplossing is.	Het onderhoud van het fietspad wordt bemoeilijkt.
In het tracé komt geen bebouwing voor zodanig dat overwelvingen niet noodzakelijk zijn.	Ter hoogte van iedere woning moet de gracht overwelfd worden om hem oversteekbaar te maken voor de fietsers.
Nutsleidingen kunnen behouden blijven behalve wat betreft openbare verlichting.	

Concept 2



Totale breedte: 16,50 meter

Dit concept voorziet in de aanleg van een vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de rijweg. De gracht wordt aan beide zijden gedempt en opgeschoven. De bestaande bomenrij wordt gerooid. Het fietspad wordt aan beide zijden gescheiden van de rijweg door een tussenstrook van één meter die wordt bezaaid met gras. In dit stuk kruist de N357 de Breestraat – Ridder de Ghellinckstraat. De aanpassing van de bestaande rotonde tot een fietsveilige rotonde categorie 3 is noodzakelijk.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Aan beide zijden is een onteigening noodzakelijk over een breedte van gelijk aan de breedte van het fietspad en de bermen zijnde: 3,0 meter.

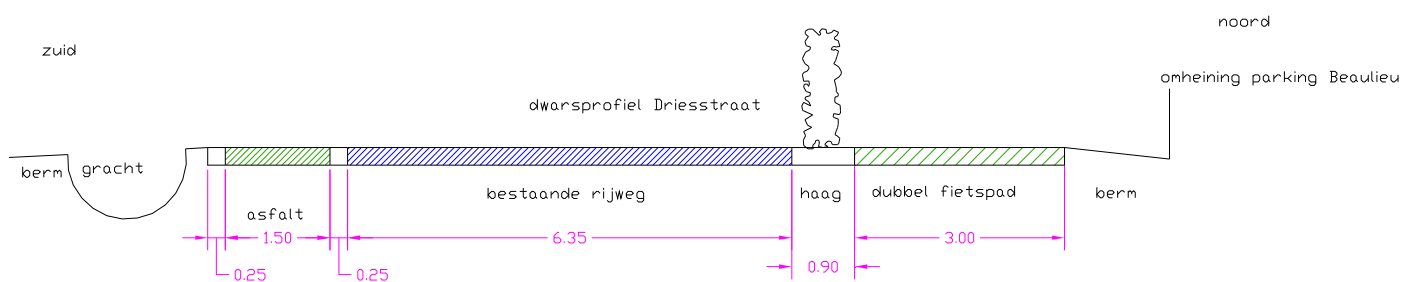
+++++ punten	----- punten
Eenvoudig onderhoud van het fietspad.	Bestaande gracht wordt gedempt en bomenrij gerooid.
Er zijn geen grachtoverwelvingen nodig ter hoogte van de woningen aan de overzijde.	Dit is een duurdere oplossing.
	Dit is een minder veilige oplossing. De tussenstrook is amper één meter. Een tussenstrook die bestaat uit een bomenrij en gracht is een veiligere oplossing.

Vak 7: KMP 18.1 – KMP 18.6

Snelheidsregime volgens mobiliteitsplan: 70 km/uur => vrijliggende fietspaden

In dit wegvak zijn verschillende profielen mogelijk. De mogelijkheden worden hieronder schematisch weergegeven.

Concept 1



Totale breedte: 12,25 meter

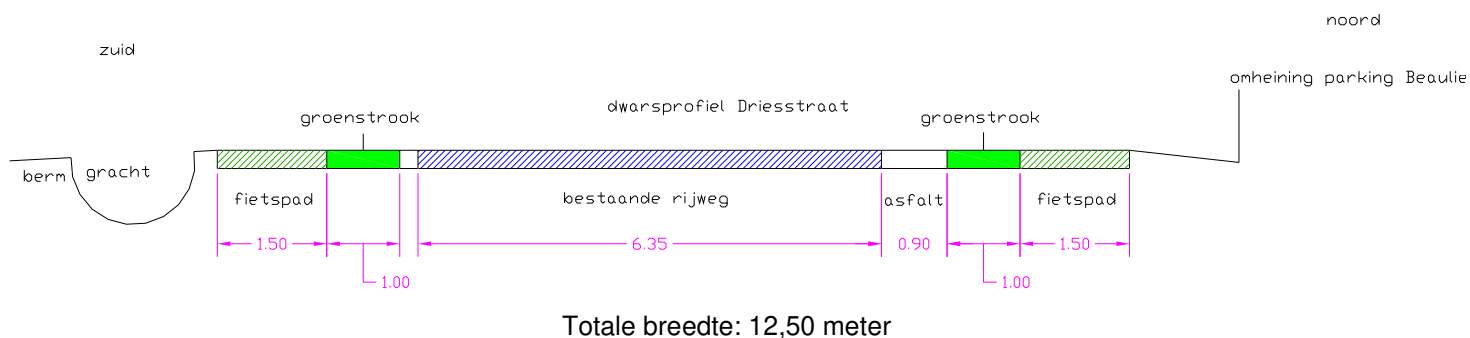
Concept 1 voorziet in de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de noordelijke zijde van het tracé. De bestaande berm is voldoende breed zodat het fietspad zonder onteigening kan ingepast worden. Het fietspad wordt afgescheiden van de rijweg met een haag. De continuïteit van de fietsverbinding wordt echter onderbroken gezien 2 bijkomende oversteken noodzakelijk zijn om over te gaan van dubbelrichtings- naar enkelrichtingsfietspaden wat geen veilige oplossing is.

Het bestaande zuidelijke fietspad wordt niet behouden. De asfaltstrook wordt gemarkeerd.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.

+++++ punten	----- punten
Er is voldoende ruimte voor de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad.	De continuïteit van de fietsverbinding wordt onderbroken. 2 oversteken voorzien op een traject van 500 meter is geen veilige oplossing.

Concept 2



Concept 2 voorzien in de aanleg van een vrijliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg. Dit komt de continuïteit van de fietsverbinding ten goede. Zuidelijk moet de bestaande gracht plaatselijk opgeschoven worden en een strook asfalt opgebroken worden. Er wordt een tussenstrook voorzien van 1 meter die wordt bezaaid met gras.

Beschikbare breedte: zie profiel bestaande toestand. Noordelijk zijn geen onteigeningen noodzakelijk gezien de berm voldoende breed is. Zuidelijk moet over een breedte van 2 meter onteigend worden.

+++++ punten	----- punten
De continuïteit van de fietsverbinding blijft behouden. Er wordt vermeden dat fietsers 2 maal moeten oversteken op een afstand van 500 meter.	Er zijn onteigeningen noodzakelijk.

5.2. Openbare verlichting

Algemeen:

De openbare verlichting is in goede staat. Ter hoogte van kritieke punten (oversteekplaatsen – kruispunten) zal gewerkt worden met wit licht om de oversteekplaatsen te accentueren.

Waar de bovengrondse leidingen moeten verplaatst worden is er voldoende ruimte tussen fietspad en rijweg in de groenstrook of gelijkgrondse berm.

5.3. Toetsing aan streefbeeld

Voor dit deel van de N357 is nog geen streefbeeld opgesteld.

5.4. Keuze van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (zie ook kaart in bijlage)

De Gemeentelijke Begeleidingscommissies van Oostrozebeke en Wielsbeke kwam op 13 november 2007 samen ter bespreking van de diverse concepten vervat in deze startnota.

Er wordt, gelet op het fietscomfort, geopteerd om de fietspaden aan te leggen in asfaltverharding. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie stelt per vak volgende oplossingen voor:

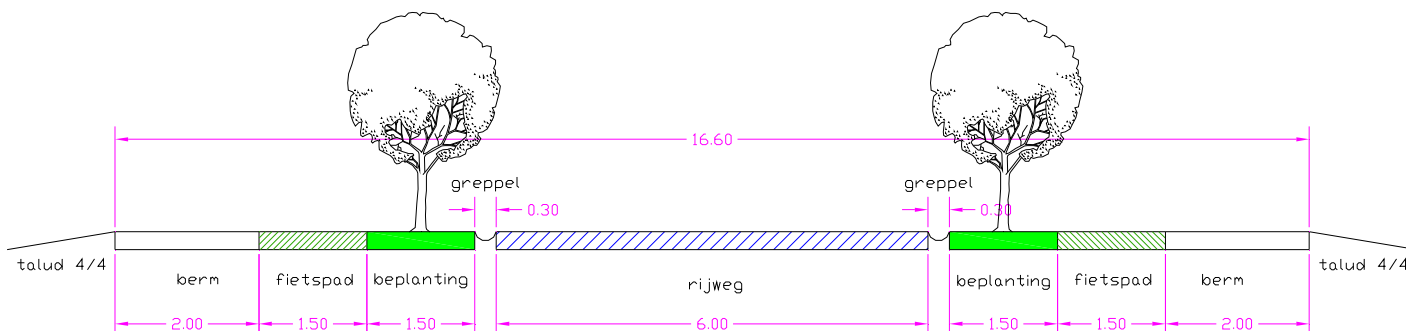
Zone 1A: Grens Ingelmunster - Wantestraat

De commissie kiest voor concept 1 aangepast aan onderstaande opmerkingen:

- De tussenstrook moet verruimd worden naar 1,80 meter. 1 meter is onvoldoende als beplantingsstrook. Plaatselijk kan deze verhard worden als halteplaats voor De Lijn.
- de berm naast fietspad en bovenkant talud moet 2 meter bedragen.
- naast de rijweg moeten goten voorzien worden.

Aan beide zijden zijn onteigeningen noodzakelijk: (5 meter)

Dit resulteert in volgend dwarsprofiel:



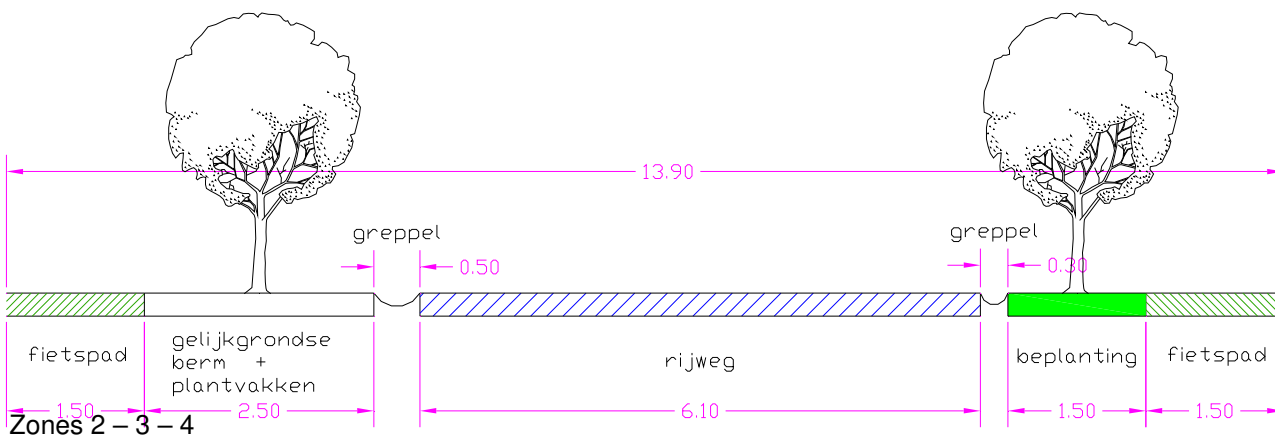
Zone 1B: Wantestraat - Nieuwstraat

De gemeentelijke begeleidingscommissie komt tot volgende conclusie:

- Een tussenstrook van 1 meter tussen fietspad en rijweg is onvoldoende voor beplanting.
- Parkeervoorzieningen zijn zuidelijk (zijde Mandel) noodzakelijk en ter hoogte van de rijbebouwing Noordelijk ook.
- Voetgangersvoorzieningen zijn aangewezen maar gezien het potentieel beperkt gebruik niet noodzakelijk.

Daarom opteert de gemeentelijke begeleidingscommissie voor onderstaand nieuw concept waarbij zuidelijk gewerkt wordt met een gelijkgrondse berm waarop zowel geparkeerd kan worden als door de voetganger gebruikt worden. In deze gelijkgrondse berm worden plantvakken voorzien. Noordelijk wordt gewerkt met een groenstrook die plaatselijk kan verhard worden als gelijkgrondse berm. De bestaande rijweg in asfalt blijft behouden.

Er zijn geen onteigeningen noodzakelijk.



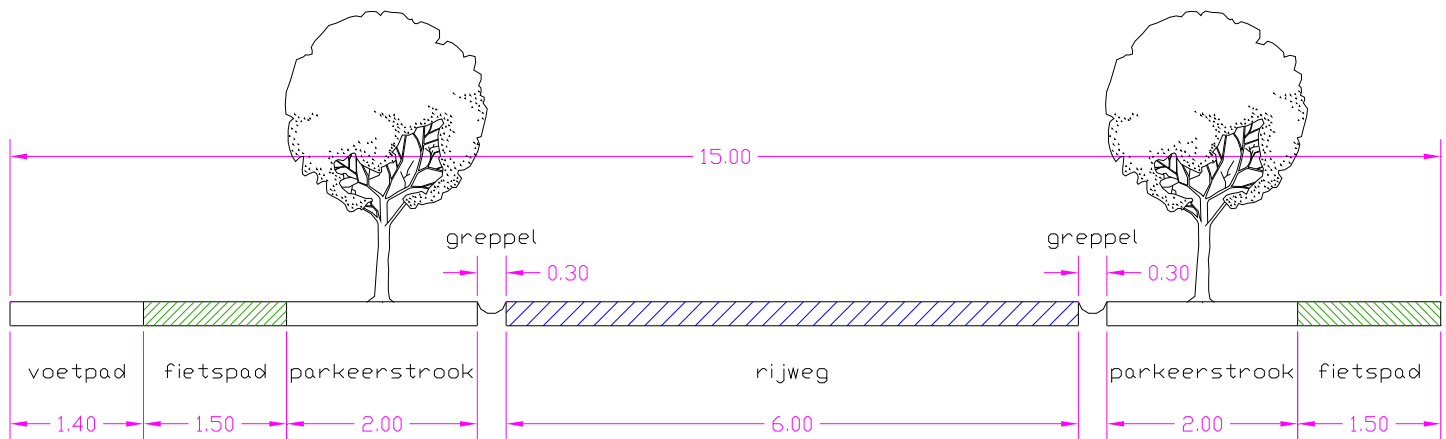
Deze zone's worden niet meegenomen in het project maar worden meegenomen in het kader van de dorpskernvernieuwing van Oostrozebeke

Zone 5: Dalakkerstraat – Km. 17,400

De begeleidingscommissie is zich bewust van het feit dat voldoende parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn in de omgeving van de school en politiekantoor. Aan beide zijden van de Wielsbekestraat zijn woonwijken aanwezig waardoor ook de nodige voetgangers voorzieningen noodzakelijk zijn. Aangezien zuidelijk riolering aanwezig is op privé domein ten gevolge van een nooit uitgevoerde onteigening en in het bestaande profiel de inpassing van de verschillende functies niet mogelijk is beslist de gemeentelijke begeleidingscommissie te kiezen voor concept 1 waarbij zuidelijk nog een voetpad wordt voorzien.

Zuidelijk is een onteigening noodzakelijk van 1.50 meter.

Dit resulteert in volgend dwarsprofiel:



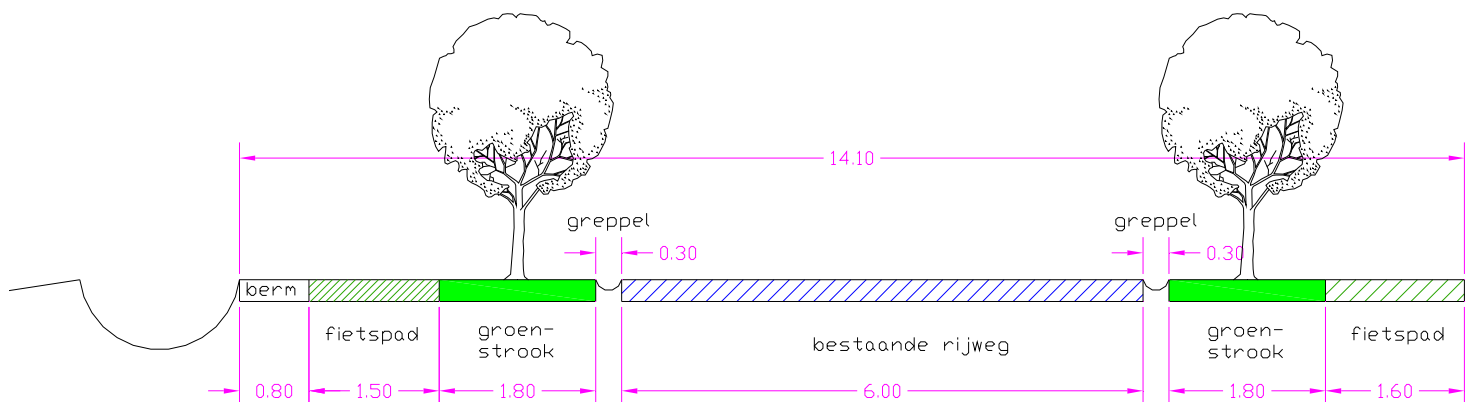
Zone 6A: kmp. 17,4 – kmp. 17,7

De gemeentelijke begeleidingscommissie kiest voor concept 2 aangepast aan volgende opmerkingen:

- De tussenstrook moet verruimd worden naar 1.80 meter.
- Er moet een voldoende brede berm voorzien worden tussen fietspad en gracht.
- Er moeten goten voorzien worden naast de rijweg.

Zuidelijk is een onteigening noodzakelijk van 4.00 meter.

Dit resulteert in volgend dwarsprofiel:



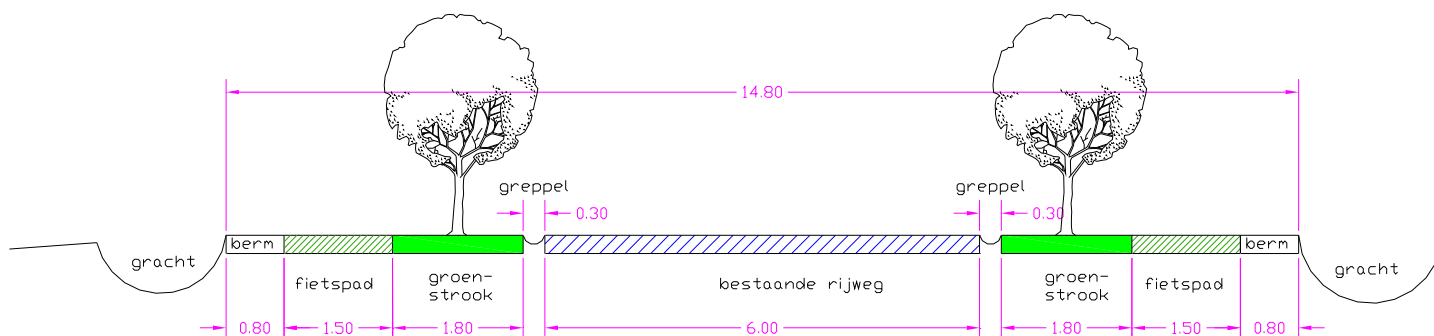
Zone 6B: kmp. 17,7 – kmp. 18,1

De gemeentelijke begeleidingscommissie kiest voor concept 2 aangepast aan volgende opmerkingen:

- De tussenstrook moet verruimd worden naar 1,80 meter.
- Er moet een voldoende brede berm voorzien worden tussen fietspad en gracht.
- Er moeten goten voorzien worden naast de rijweg.

Aan beide zijden is een onteigening noodzakelijk van 4,00 meter.

Dit resulteert in volgend dwarsprofiel:



Ter hoogte van de rotonde met de Ridder de Ghellinckstraat en Breesstraat moet een veilige fietsoversteek voorzien worden. De fietspaden dienen reeds aangelegd en afgestemd te worden op de aanleg van een nieuwe grotere rotonde.

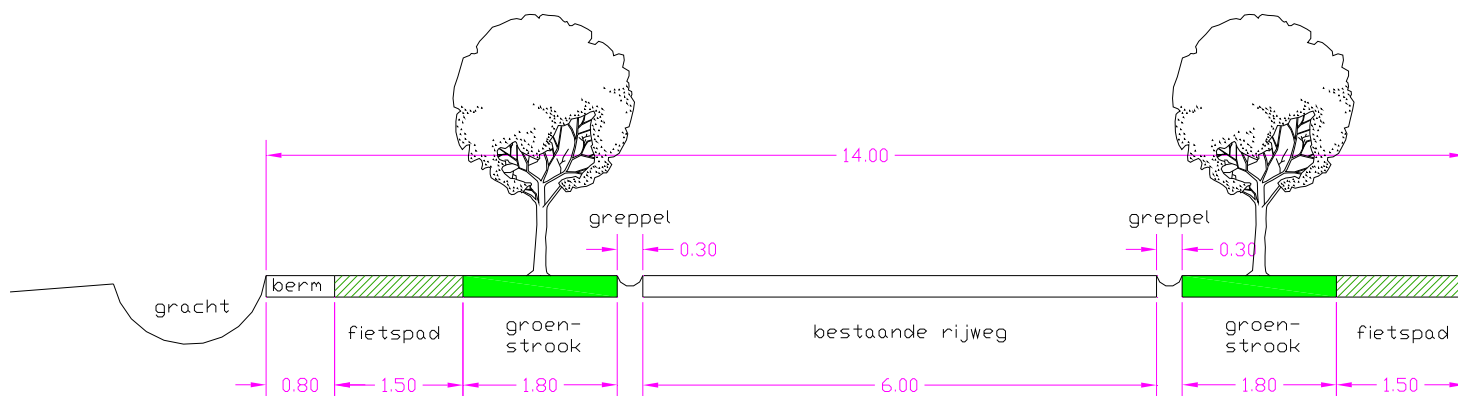
Zone 7: kmp. 18,1 – kmp. 18,6 (einde project)

De gemeentelijke begeleidingscommissie kiest voor concept 2 aangepast aan volgende opmerkingen:

- De tussenstrook moet verruimd worden naar 1,80 meter.
- Er moet een voldoende brede berm voorzien worden tussen fietspad en gracht.
- Er moeten goten voorzien worden naast de rijweg.

Zuidelijk is een onteigening noodzakelijk van 3,00 meter.

Dit resulteert in volgend dwarsprofiel:



6. Procedures

6.1. Af te sluiten bijakten

De startnota moet eerst goedgekeurd worden in de Provinciale Audit Commissie. Nadien kan met de gemeenten Oostrozebeke en Wielsbeke een koepelmodule afgesloten worden met module 13 (de subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen).

6.2. Verdere procedure

Na goedkeuring van de startnota in de Provinciale Audit Commissie zal de module 13 van het mobiliteitsconvenant ondertekend worden door beide gemeenteraden.

Het gemeentebestuur van Oostrozebeke en Wielsbeke zal gezamenlijk overgaan tot het aanstellen van een ontwerper voor de opmaak van de projectnota.

7. Financiële randvoorwaarden

Raming: zie bijlage