

Agentschap Wegen en Verkeer Oost-
Vlaanderen



Projectnota

Herinrichting N444-N415 Deel 1
(Motsenstraat-Veldstraat)

24/14.224



bridging
passion &
precision

Inhoudsopgave

01.01	Lijst met figuren.....	3
01.02	Lijst van tabellen	3
02	Recapitulatie startnota	4
02.01	Situering.....	4
02.02	Probleemstelling.....	5
02.03	Doelstelling.....	5
02.04	Planningscontext en randvoorwaarden	6
02.04.01	Vlaams niveau.....	6
02.04.02	Provinciaal niveau.....	6
02.04.03	Gemeentelijk niveau.....	7
02.05	Ruimtelijke analyse.....	8
02.05.01	Segment 1: Motsenstraat - Leonce Volckaertdreef.....	9
02.05.02	Segment 2: Leonce Volckaertdreef – Veldstraat.....	9
02.06	Verkeerskundige analyse.....	10
02.07	Voorkeursoplossingen uit de startnota.....	11
02.07.01	Segment 1: Motsenstraat - Leonce Volckaertdreef.....	11
02.07.02	Segment 2: Leonce Volckaertdreef - Veldstraat.....	11
02.08	Aanvullingen startnota.....	12
02.08.01	Dossierhistoriek.....	12
02.08.02	Bijkomende analyse overstromingsgevoeligheid en herbevestigd agrarisch gebied.....	14
02.08.03	Vademecum Fietsvoorzieningen 2022	15
02.08.04	Basisbereikbaarheid	15
02.08.05	Inrittenonderzoek.....	15
02.08.06	Wegencategorisering.....	16
02.08.07	Parkeerbalans.....	16
02.08.08	Lijnvoering.....	16
02.08.09	Wijzigingen tegenover startnota.....	17
03	Uitwerking project	18
03.01	Typedwarsprofiel.....	18
03.02	Ontwerpprincipe: kruispuntoplossingen.....	19
03.03	Oplossingsrichtingen lokale knelpunten.....	20
03.03.01	Overzicht projectgebied.....	20
03.03.02	Bespreking grondplannen	21
04	Materialisatie en groenconcept	31
04.01	Materialisatie	31
04.02	Lichtvisie	32
04.03	Groenconcept	32
05	Flankerende maatregelen	33
06	Evaluatie	34
07	Kostenraming	35
08	Bijlages	36

01.01 Lijst met figuren

Figuur 1: Situering projectgebied deel 1.....	4
Figuur 2: Segmentering en karakteristieken van het projectgebied.....	8
Figuur 3: Huidige gemiddelde typeprofiel Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef.....	9
Figuur 4: Huidige gemiddelde typeprofiel Leonce Volckaertdreef – Veldstraat.....	9
Figuur 5: Typeprofiel Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef.....	11
Figuur 6: Typeprofiel Leonce Volckaertdreef – Veldstraat.....	11
Figuur 7: Pluviaal overstromingsgevoelig gebied.....	14
Figuur 8: Typeprofiel segment 1 met wijzigingen tegenover startnota.....	17
Figuur 9: Typeprofiel segment 2 met wijzigingen tegenover startnota.....	17
Figuur 10: Typeprofiel segment 1: Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef.....	18
Figuur 11: Typeprofiel segment 2: Leonce Volckaertdreef – Veldstraat.....	18
Figuur 12: uitbuigen van fietspaden bij zijstraten.....	19
Figuur 13: Overzicht projectgebied deel 1.....	20
Figuur 14: Legende van de grondplannen.....	21
Figuur 15: Kruispunt Motsenstraat.....	22
Figuur 16: Poort en ventweg.....	23
Figuur 17: Parkeerstroken.....	24
Figuur 18: Informele fietsoversteek.....	25
Figuur 19: Bushalte Smellecollewegel.....	25
Figuur 20: Kruispunt Elzenbroek.....	26
Figuur 21: Kruispunt Leonce Volckaertdreef.....	26
Figuur 22: Bushalte Sallemmeulekouter.....	27
Figuur 23: Melsenbeek.....	27
Figuur 24: Kruispunt Sallemmeulekouter.....	28
Figuur 25: Kruispunt Sint-Elooistraat x Veldstraat.....	29
Figuur 26: Bushaltes Veldstraat.....	30

01.02 Lijst van tabellen

Tabel 1: Locaties en bijhorende acties.....	21
Tabel 2: Evaluatietabel.....	34
Tabel 3: kostenraming.....	35

02.01 Situering

Het projectgebied is onderdeel van de gewestweg N444. De N444 ofwel Hundelgemsesteenweg begint in Ledeberg (zuiden van de stad Gent) en zorgt voor een verbinding met de Zwalmstreek in de Vlaamse Ardennen via Merelbeke en Gavere. Het onderdeel van de Hundelgemsesteenweg van voorliggende projectnota start ten zuiden van de kern van Merelbeke bij het kruispunt met de Motsenstraat. Het projectgebied volgt de N444 tot aan de wijk Kwenenbos, dat is de zuidelijke zijde van Merelbeke. Het projectgebied van het eerste deel van de herinrichting van de N444 eindigt bij het kruispunt met de Sint-Elooistraat en de Veldstraat. De totale lengte van het projectgebied bedraagt $\pm 1,6$ kilometer, gaande van het kruispunt met Motsenstraat tot aan het kruispunt met de Veldstraat.

Het projectgebied typeert zich als woonlint met aantakende verkavelingswijken. De steenweg bestaat grotendeels uit betonplaten. Aan de oostzijde ligt een dubbelrichtingsfietspad, gescheiden van de weg doormiddel van een kasseistrookje. De resterende ruimte die aansluit op grens van het openbaar domein is verschillend in karakter: asfalt, grind, onverhard... Aan de westzijde zijn er verlichtingspalen met bovengrondse bekabeling geplaatst.



Figuur 1: Situering projectgebied deel 1

02.02 Probleemstelling

Het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen wenst de N444 in de gemeente Merelbeke opnieuw aan te leggen. De herinrichting heeft betrekking op zowel de rijweg, fiets- en voetpaden alsook de riolering, met de focus op verkeersveiligheid en conforme fietspaden.

Hoewel het projectgebied deel uitmaakt van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), beantwoordt de aanwezige fietsinfrastructuur niet aan de huidige kwaliteits- en veiligheidsnormen van het BFF. Evengoed is er niet voldaan aan de standaardrichtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen. De gebrekkige fietsinfrastructuur binnen het projectgebied leidt tot onveilige situaties en kan daarenboven resulteren in een suboptimaal gebruik van deze fietsas. Een herinrichting van de wegenis blijkt dus zeker zinvol en wenselijk.

02.03 Doelstelling

De doelstellingen van het project zijn de volgende:

- × De inrichting zal plaatsvinden binnen de grenzen van het openbaar domein. Een optimale oplossing zal worden gevonden zonder innames van het privédomein uit te voeren.
- × Het verhogen van de verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers langsheen de N444. Dit betekent:
 - Veilige fietsinfrastructuur, conform het Vademecum Fietsvoorzieningen;
 - Minimaal voldoen aan de eisen van de Vlaamse bouwverordening inzake voetgangerswegen waar van toepassing;
 - Optimalisatie van de oversteekplaatsen voor de actieve weggebruiker in functie van de attractiepolen en trage verbindingen in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied, dus een verbetering van de oversteekbaarheid van de N444;
 - De herinrichting van bushaltes staat mee op de agenda bij deze herinrichting. De haltes worden toegankelijk ingericht (binnen de grens van het openbaar domein). De oversteekbaarheid tussen haltes wordt mee in rekening gebracht.
- × Het vergroten van de leefbaarheid door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent:
 - Een aangename verblijfsruimte ontwikkelen ter hoogte van centrumgebieden;
 - Het vergroenen van de huidige steenweg (waar mogelijk);
 - De toegankelijkheid van de baanwinkels verzekeren.
- × De aanleg van de riolering op dit traject maakt geen deel uit van deze fase van de herinrichting, de riolering wordt opgenomen bij fase aanbesteding.

02.04 Planningscontext en randvoorwaarden

De planningscontext en randvoorwaarden zijn uitgebreid besproken in de startnota. In dit hoofdstuk volgt een beknopte samenvatting van de voor dit project relevante context. Updates ten opzichte van de startnota worden achteraan dit hoofdstuk toegevoegd.

02.04.01 Vlaams niveau

- × Op basis van het **Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV)** is te zien dat het projectgebied in hoofdzaak **woonlinten** omvat binnen een groot aaneengesloten buitengebied. Daarbinnen is het voornamelijk belangrijk om de bereikbaarheid van voorzieningen te vrijwaren en versnippering tegen te gaan.
- × In het **RSV** wordt Merelbeke als volgt omschreven:
 - Merelbeke behoort gedeeltelijk tot het grootstedelijk gebied Gent;
 - De gemeente behoort tot de grotere, aaneengesloten gebieden van het buitengebied;
 - De gemeente werd niet geselecteerd als economisch knooppunt;
 - In de omgeving van het projectgebied wordt de E40 (Brussel-Oostende) en de E17 (Franse grens-Gent-Antwerpen) geselecteerd als hoofdweg;
 - De gemeente omvat een vormingsstation voor goederenverkeer.
- × Krachtens het **gewestplan** is het projectgebied volwaardig gelegen in **woongebied**.
- × Het gewestelijk RUP 'afbakening grootstedelijk gebied Gent' heeft geen invloed op de wegenis van de N444. De bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften die van kracht waren op het moment van de vaststelling van dit plan blijven gelden, behalve voor de specifieke deelgebieden aangegeven op het plan. Deze bestaande voorschriften kunnen worden vervangen door voorschriften in nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- × Het **gewestelijk RUP** omvat het deelproject Hollebeekwijk ter hoogte van de N444. Hierdoor vond er een bestemmingswijziging van 'woonuitbreidingsgebied' naar '**stedelijk woongebied**' plaats. De N444, die grenst aan dit deelproject, ondervindt effect op de bestemmingswijziging.
- × Volgens het Regionaal Mobiliteitsplan behoort het projectgebied tot **vervoerregio Gent**:
- × Volgens de biologische waarderingskaart (BWK) grenst in het noorden van het projectgebied aan de Motsenstraat een biologisch waardevol gebied. Ter hoogte van Hollebeek grenst een stuk complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen aan de N444.
- × Ten oosten van het projectgebied bevindt zich een deel van het **habitatrichtlijngebied** 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek'.
- × Het onroerend erfgoed op het tracé van het project bestaat uit **vastgesteld bouwkundig erfgoed**, namelijk de Hoeve Hollebeekgoed en een Hoeve met losse bestanddelen.
- × Het recreatieve **fietsknooppuntennetwerk** kruist het plangebied op één locatie: het is een smal padje tussen twee percelen. Dit is ter hoogte van de bushalte Merelbeke Smecollewegel, hier is een zebrapad voorzien.

02.04.02 Provinciaal niveau

- × Het **Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen** categoriseert de N444 als een **secundaire weg, type II**. De N444 heeft als aandachtspunt naar inrichting toe, het verzamelen van het verkeer van de subregio Zuidelijk Openruimtegebied richting het grootstedelijk gebied en naar het hoger wegennet.
 - Volgens het PRS Oost-Vlaanderen doorkruist het projectgebied geen specifieke centra van woonkernen of hoofddorpen.
- × Het projectgebied behoort tot het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)**. Fietsinfrastructuur is overal aanwezig op deze functionele fietsroute. Het projectgebied doorsnijdt geen fietssnelwegen, ofwel de hoofdroutes van het BFF.
- × Doorheen het projectgebied kruist de **Melsenbeek** de N444. Dat is een geklasseerde waterloop van tweede categorie, die in beheer is van Provincie Oost-Vlaanderen.

Volgens het **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Merelbeke** geldt het volgende:

- × De gewenste verkeers- en vervoersstructuur is als volgt opgebouwd:
“Een gedifferentieerde verkeers- en vervoerstructuur is gericht op de verbindingen voor langzaam verkeer, het openbaar vervoernetwerk en het netwerk van voorzieningen voor gemotoriseerd verkeer op twee niveaus. De infrastructuurbundel bevat verkeersaders van bovenlokaal niveau. De knooppunten tussen de verschillende niveaus in de infrastructuurbundel dienen hiërarchisch opgebouwd en strikt gescheiden te zijn. De verkeersleefbaarheid in de verschillende dorpskernen wordt gewaarborgd. Het openbaar vervoernetwerk wordt versterkt met het oog op een betere verbinding met Gent, het Sint-Pietersstation en met het station van Merelbeke. Omwille van de leefbaarheid van Merelbeke- centrum wordt in het mobiliteitsplan de aanleg van een verdeelweg ter ontsluiting van Hundelgemsesteenweg in Merelbeke-centrum voorgesteld. Het mobiliteitsplan opteert voor een verdeelweg in plaats van een ringweg omdat een ringweg geen bovengemeentelijke functie kan (en mag) vervullen.”

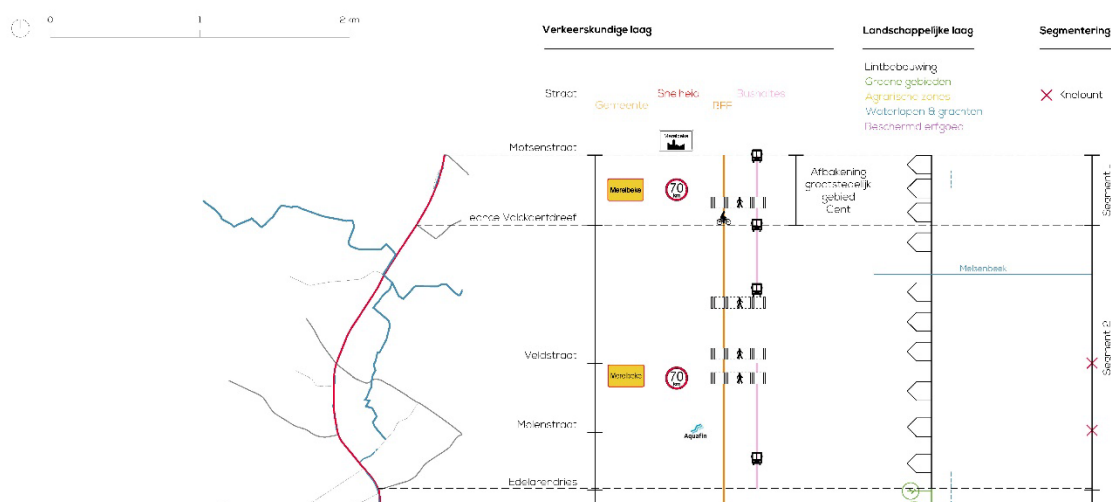
Volgens het **mobiliteitsplan gemeente Merelbeke** geldt het volgende:

- × De kern van Merelbeke en de Hundelgemsesteenweg zijn recentelijk heringericht tot het kruispunt met de Motsenstraat. Op lange termijn wordt er vermeld in het beleidsplan dat de doortocht van de N444 consequent afgebouwd dient te worden. Daar waar het tracé van het projectgebied start, is er sprake van een einde van de bebouwde kom en zodoende een overgang naar een snelheidsregime van 70 km/u. Dit wil zeggen dat de oversteekbaarheid op deze plaats verbeterd dient te worden. De Molenstraat dient als interlokale verbindingsweg naar de Hundelgemsesteenweg te fungeren.
- × Bij de inventarisatie van de fietsinfrastructuur wordt er vermeld dat de fietsinfrastructuur ontoereikend is op het gehele tracé van de Hundelgemsesteenweg, vertrekkende van de Motsenstraat. Het kruispunt met de Veldstraat wordt als knelpunt vermeld.
- × De gewenste ruimtelijke structuur voor de Hundelgemsesteenweg binnen het mobiliteitsplan omvat een woonsteenweg met handel en diensten op maat van de omgeving. Daarenboven wordt er onder andere een hoog belang gevestigd op de bossencomplexen, open ruimtecorsidors doorheen bebouwd gebied en de infrastructuurbundel op bovenlokaal niveau als drager van regionale bedrijvigheid.

02.05 Ruimtelijke analyse

- De gemeente Merelbeke ligt ten zuiden van de Stad Gent in de provincie Oost-Vlaanderen en behoort tot het arrondissement Gent. Merelbeke telt 6 deelgemeenten, dit projectgebied bevindt zich volledig in Merelbeke.
- Merelbeke behoort gedeeltelijk tot het grootstedelijk gebied Gent alsook tot de grotere, aaneengesloten gebieden van het buitengebied. In de omgeving van het projectgebied worden de E40 (Brussel-Oostende) en de E17 (Franse grens-Gent-Antwerpen) geselecteerd als hoofdweg. De gemeente omvat een vormingsstation voor goederenverkeer. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen categoriseert de N444 als een secundaire weg, type II.
- De N444 verzamelt regionaal verkeer uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen. Het projectgebied omvat in hoofdzaak woonlinten binnen een groot aaneengesloten buitengebied. Daarbinnen is het voornamelijk belangrijk om de bereikbaarheid van voorzieningen te vrijwaren en versnippering tegen te gaan.
- De belangrijkste structuurbepalende elementen zijn de Scheldevallei, de stedelijke agglomeratie die zich enerzijds vanuit Gent uitbreidt en anderzijds parallel aan de Schelde loopt, evenals de N444 en de Molenbeek.
- Het projectgebied behoort tot het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF). Fietsinfrastructuur is overal aanwezig op deze functionele fietsroute, maar deze is niet conform het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het projectgebied doorsnijdt geen fietssnelwegen.
- Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk kruist het plangebied op één locatie: het is een smal paadje tussen twee percelen. Dit is ter hoogte van de bushalte Merelbeke Smecollewegel, hier is een zebrapad voorzien.
- De gewenste ruimtelijke structuur voor de Hundelgemsesteenweg binnen het mobiliteitsplan omvat een woonsteenweg met handel en diensten op maat van de omgeving. Daarenboven wordt er onder andere een hoog belang gevestigd op de bossencomplexen, open ruimtecorridors doorheen bebouwd gebied en de infrastructuurbundel op bovenlokaal niveau als drager van regionale bedrijvigheid.

Het projectgebied is in de startnota opgedeeld in twee segmenten. Het eerste segment loopt van de Molsenstraat tot aan de Leonce Volckaertdreef en het tweede segment vanaf de Leonce Volckaertdreef tot de Veldstraat.



Figuur 2: Segmentering en karakteristieken van het projectgebied

In de startnota werd het projectgebied benaderd aan de hand van volgende twee segmenten:

02.05.01 Segment 1: Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef

Het eerste segment omvat in de bestaande toestand een overgang van de bebouwde kom naar een snelheidsregime van 70 km/uur. Er is een dubbelrichtingsfietspad aanwezig aan de oostzijde, met een tussenstrook van ongeveer 1,00m tussen de rijbaan en het fietspad. Er zijn langs weerszijden ook ruime bermen aanwezig, waardoor de totale rooilijnbreedte op dit gedeelte neerkomt op ongeveer 14,90m. In de huidige toestand takt ook een parallelwegje (ventweg) aan op dit tracé. ertussen is een groenzone ontstaan met grachtenstructuur. Dit segment wordt voornamelijk gekenmerkt door een overgang van stedelijk gebied naar buitengebied, aangezien dit nog deel uitmaakt van het grootstedelijk gebied van Gent. Er zijn enkele attractiepolen aanwezig, zoals een broodjeszaak, een kleine supermarkt en een frituur. Zij bieden overal de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein. In dit segment zijn er twee bushaltes: halte Merelbeke Schellebellepontweg aan de Motsenstraat en halte Merelbeke Smecollewegel ter hoogte van de trage wegen Hazelaardreef en Gijs van Rhodewegel.

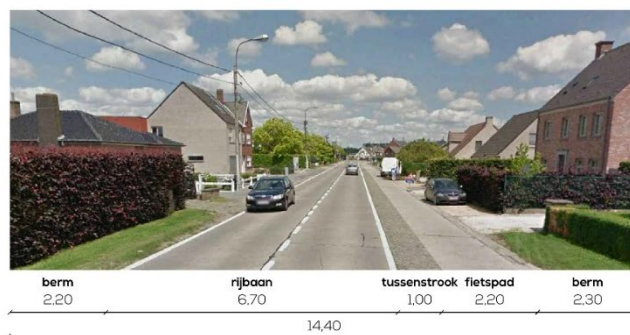


Figuur 3: Huidige gemiddelde typeprofiel Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef

02.05.02 Segment 2: Leonce Volckaertdreef – Veldstraat

Voor segment 2 kan er gesteld worden dat er nog steeds een duidelijk lintbebouwing overheerst, maar dat er steeds meer agrarische zones tussen komen. De bebouwing heeft ook steeds een lagere densiteit. De woningen die er te vinden zijn, hebben bijna allemaal de mogelijkheid om de auto te parkeren op private opritten. Er is wederom een dubbelrichtingsfietspad aanwezig aan de oostzijde met een tussenstrook van 1m. De visuele rooilijn bedraagt ongeveer 14,40m dankzij de ruime bermen. In enkele bochten is de rooilijn iets breder, omwille van bredere bermen en een bredere tussenstrook.

Er zijn enkele oversteekplaatsen aanwezig, onder andere ter hoogte van de Veldstraat. Ter hoogte van de zijstraat Sallemekouter bevindt zich de bushalte Sallemekouter. Op het einde van het segment bij het kruispunt met de Veldstraat bevindt er zich een tweede halte, genaamd Veldstraat.



Figuur 4: Huidige gemiddelde typeprofiel Leonce Volckaertdreef – Veldstraat

02.06 Verkeerskundige analyse

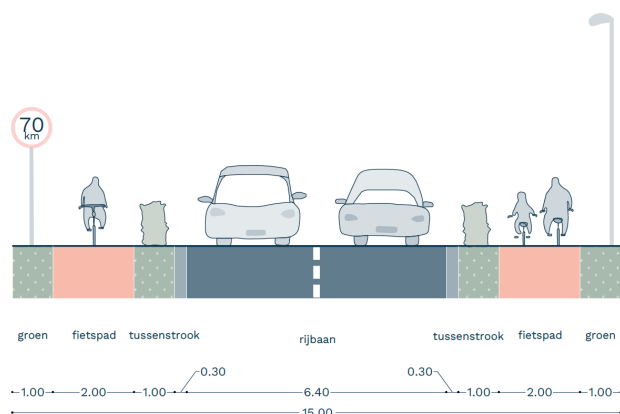
De verkeerskundige analyse is uitgebreid besproken in de startnota. In dit hoofdstuk volgt een beknopte samenvatting van de voor dit project relevante context.

- × Het projectgebied omvat geen route voor uitzonderlijk vervoer. Zwaar verkeer doorkruist het projectgebied echter wel.
- × Op basis van **tellingen** kan worden gesteld dat de N444 geen dienst doet als sluiproute voor vrachtverkeer.
- × Op basis van de **ongevallencijfers** kan over het algemeen gesteld worden dat er vaak **fietzers** betrokken zijn bij de incidenten, en dit meestal **ter hoogte van de kruispunten**. Alsook kan er gesteld worden dat het grotendeels gaat over licht gewonden, maar dat er ook twee gevallen zijn waarbij er een dodelijk slachtoffer viel. De ongevallen met dodelijke gevolgen, zijn terug te vinden op de kruispunten met de Sallemmeulekouter (2016) en de Hoorndriesstraat (2012). De kruising met de Hoorndriesstraat bevindt zich net buiten het projectgebied.
- × Wat het **openbaar vervoer** betreft rijden deze buslijnen op het tracé:
 - Lijn 41: Gent Zuid – Merelbeke – Bottelare – Baaigem
 - Lijn 42: Gent Blaarmeersen – Merelbeke Kwenenbos
 - Lijn 45: Gent Sint-Pieters – Gavere – Zottegem
 - Lijn 46: Baaigem – Gavere – Oudenaarde
 - Lijn 81: Deinze – Gavere – Zottegem
- × Er takken verschillende **trage wegen** aan op het projectgebied.
- × De **zebrapaden** worden hieronder opgelijst:
 - T.h.v. supermarkt Maranni, en bushalte Merelbeke Smecollewegel.
 - T.h.v. Sallemmeulekouter, met bushalte Merelbeke Sallemmeulekouter.
 - T.h.v. Veldstraat/Sint-Elooistraat (aan weerszijden), bushalte in Sint-Elooistraat.
- × Eén **fietsoversteekplaats** t.h.v. de Motsenstraat: overgang centrumgebied van twee enkelrichtingsfietspaden naar één dubbelrichtingsfietspad langs de oostzijde van de weg.
- × Wat betreft de **snelheidsregimes** geldt het volgende voor het projectgebied: er is een snelheidslimiet van 70 km/uur van toepassing.
 - Vanaf het kruispunt met de Motsenstraat is er een kort deel waar er een snelheidsregime van 50 km/u geldt. Dit is bebouwde kom. Op deze overgang loopt de bovengenoemde fietsoversteekplaats.
- × Er zijn slechts enkele cruciale punten waar effectief een **parkeerwens** aanwezig is op het openbaar domein. Deze bevinden zich ter hoogte van de **geclusterde woonzones** te Merelbeke.

02.07 Voorkeursoplossingen uit de startnota

02.07.01 Segment 1: Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef

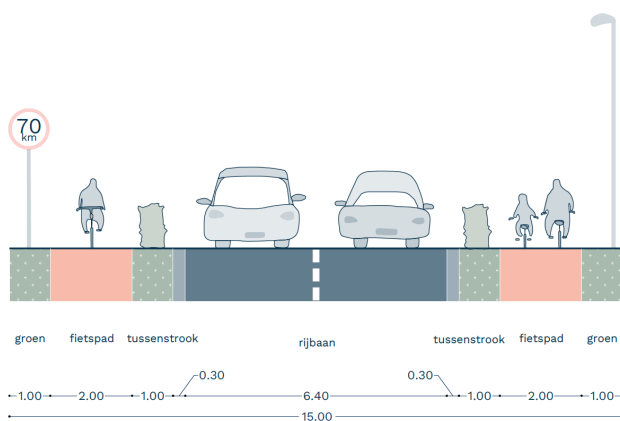
- × Focus op veiligheid;
- × Overgang 50 km/uur naar 70 km/uur, gekenmerkt door poort;
- × Tussenstrook van 1,00m breed is voorzien van een haag;
- × Vrijliggende fietspaden;
- × Geen grondinnames;
- × We voorzien algemeen geen bomen;
- × Parallelweg versmallen met als gevolg grotere groenzones.



Figuur 5: Typeprofiel Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef

02.07.02 Segment 2: Leonce Volckaertdreef – Veldstraat

- × Focus op veiligheid;
- × Snelheidsregime van 70 km/uur;
- × Tussenstrook van 1,00m breed is voorzien van een haag;
- × Vrijliggende fietspaden;
- × Geen grondinnames;
- × We voorzien algemeen geen bomen;



Figuur 6: Typeprofiel Leonce Volckaertdreef – Veldstraat

02.08 Aanvullingen startnota

02.08.01 Dossierhistoriek

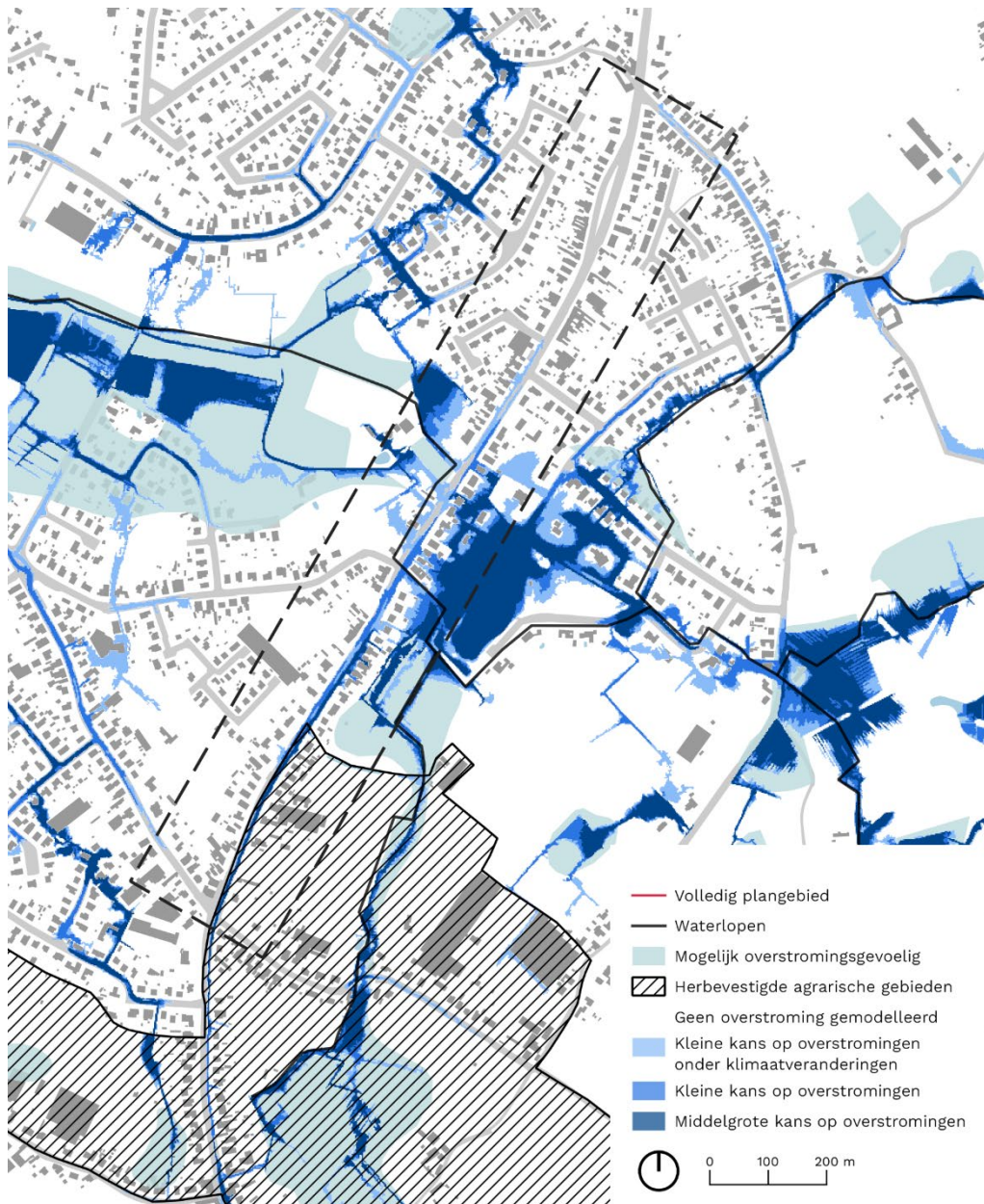
- × Startvergadering 15/01/2020
 - Deze vergadering gold als startvergadering voor de herinrichting van de gewestwegen N444 en N415. De focus ligt op de aanleg van verkeersveilige en conforme fietspaden.
 - De aanwezige partijen kregen de kans om input te geven over het wegenisontwerp.
- × Projectstuurgroep 15/05/2020
 - Dit overleg had als doel de knelpunten en mogelijke oplossingsscenario's voor te stellen voor alle betrokkenen.
 - Het tracé werd onderverdeeld in 9 segmenten, deze werden allemaal overlopen met de gemeenten.
 - Ook de bushaltes werden kort besproken.
- × Projectstuurgroep 20/10/2020
 - Dit overleg had als doel de actualisatie van de knelpunten en mogelijke oplossingsscenario's uit de startnota voor te stellen voor alle betrokkenen.
 - Het tracé werd onderverdeeld in 10 segmenten en de oplossingen voor elk van deze segmenten werden overlopen.
 - Verschillende analysekaarten werden ook besproken, alsook de bushaltes.
- × Bilateraal overleg 14/01/2021
 - Dit overleg had als doel de knelpunten inzake onroerend erfgoed uit de startnota voor te stellen aan het Agentschap Onroerend Erfgoed (AOE).
 - Slechts in enkele segmenten komt er onroerend erfgoed voor: segment 6, 8 en 9.
- × Projectstuurgroep 17/02/2021
 - Dit overleg had als doel de actualisatie van de knelpunten en mogelijke oplossingsscenario's uit de startnota voor te stellen voor alle betrokkenen.
 - De segmenten die niet weerhouden werden tijdens de vorige projectstuurgroep kwamen aan bod tijdens dit overleg (segment 3, 6, 8 en 9).
- × Doorstartvergadering 30/03/2022
 - Deze vergadering fungeerde als doorstartvergadering voor de opmaak van projectnota voor de herinrichting van de gewestweg N444 te Gavere, Oosterzele, en Merelbeke en de N415 te Zwalm.
 - De opdracht omvat een volledige heraanleg van rooilijn tot rooilijn met veilige fietsinfrastructuur langsheen de N444/N415.
- × Opstartvergadering projectnota 30/08/2022
 - Deze vergadering fungeerde als doorstartvergadering voor de opmaak van projectnota voor de herinrichting van de gewestweg N444 te Gavere, Oosterzele, en Merelbeke en de N415 te Zwalm.
 - De opdracht omvat een volledige heraanleg van rooilijn tot rooilijn met veilige fietsinfrastructuur langsheen de N444/N415.
 - Er werd een presentatie gegeven door Evolta waarbij de weerhouden profielen per segment werden overlopen en waarbij een aantal onduidelijkheden werden aangehaald.
- × Informele projectstuurgroep 08/03/2023
 - In deze vergadering werden de voorontwerpplannen overlopen voor deel 1 (Motsenstraat – Veldstraat)
 - De plannen werden overlopen door Evolta en de verschillende partijen konden opmerkingen geven.
 - Op basis van deze opmerkingen werden de plannen aangepast en voorliggende projectnota gefinaliseerd.
- × Bilateraal overleg Gemeente Merelbeke 05/03/2024
 - Dit overleg diende ter bespreking van de aangepaste inritbreedtes i.f.v. niet vergunde inritten voor deel 1 van het dossier “Herinrichting N444 en N415”
 - De gehanteerde ontwerpprincipes ter aanpassing van de inritbreedtes werden toegelicht door Evolta waarbij de gemeente de mogelijkheid had om bemerkingen te geven.

- × Bilateraal overleg Gemeente Merelbeke 25/09/2024
 - Dit overleg diende ter bespreking van de aangepaste inritbreedtes i.f.v. niet vergunde inritten voor deel 1 van het dossier.
 - Evolta deed aanpassing in de aangeleverde Excel-inventaris (van gemeente Merelbeke) en verwerkte dit ook in de plannenset.
- × Bilateraal overleg Gemeente Merelbeke 22/10/2024
 - Dit was een vervolgoverleg ter bespreking van de aangepaste inritbreedtes i.f.v. niet vergunde inritten
 - Evolta en gemeente Merelbeke gingen in detail over bepaalde inritten en maakten afspraken om de inventaris en plannenset te vervolledigen. De algemene breedtes van de inritten werden nagegaan en vastgelegd, de exacte inplanting van de inritten zijn nog indicatief.
- × Projectstuurgroep 12/12/2024
 - Deze informele stuurgroep diende ter bespreking van de herinrichting van de N444 (fase 1: Motsenstraat – Velstraat). Recent werden de inrittenprincipes uitgewerkt op de grondplannen. Dit was het laatste onderdeel binnen de fase projectnota. Evolta maakte de plannen en de projectnota over en presenteert de knelpunten aan de stuurgroep.
- × Werkoverleg 03/03/2025
 - Dit werkoverleg diende ter bespreking én consensus te creëren over de nog openstaande zaken. Evolta maakte de ontwerpplannen over en presenteerde de knelpunten aan de werkgroep.
- × Werkoverleg 08/05/2025
 - Op dit werkoverleg werden de aangepaste ontwerpplannen besproken en consensus gezocht vooraleer dit dossier gepresenteerd wordt aan het schepencollege.

Het projectgebied ligt gedeeltelijk in pluviaal overstromingsgebied, meer specifiek in gebieden waar:

- × Een kleine kans is op overstromingen onder klimaatverandering
- × Een kleine kans is op overstromingen
- × Een middelgrote kans is op overstromingen

Daarnaast grenst het projectgebied aan herbevestigd agrarisch gebied. Meer specifiek aan de oostzijde van de Hundelgemsesteenweg vanaf huisnummer 733 tot de Veldstraat.



Figuur 7: Pluviaal overstromingsgevoelig gebied

02.08.03 **Vademecum Fietsvoorzieningen 2022**

Aanpassingen conform het vademecum fietsvoorzieningen 2022:

- × Waar mogelijk wordt de standaardbreedte van de enkelrichtingsfietspaden aangepast van 1,75m naar 2,00m.
- × De schrikstrook bij de verhoogde aanliggende fietspaden blijft overal minstens 0,50m breed.

Aanpassingen niet conform het vademecum fietsvoorzieningen 2022:

- × Waar mogelijk wordt de standaardbreedte van de enkelrichtingsfietspaden 2,00m, dit is niet mogelijk op het volledige traject om ook binnen de grenzen van het openbaar domein te blijven. Daar wordt de breedte 1,75m.
- × Een vrijliggend fietspad moet in principe minstens 1,50m van de rijbaan gelegen zijn. Dit is niet mogelijk binnen de grens openbaar domein, we voorzien een veiligheidsstrook van 1,00m als standaard.

02.08.04 **Basisbereikbaarheid**

Binnen de Vlaamse mobiliteitsvisie van basisbereikbaarheid past het Masterplan Toegankelijkheid. Dit is een actieplan om het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Eén van de doelstellingen is dat 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullen net toegankelijk moet zijn tegen 2030.

Binnen het projectgebied behoort het deel van de:

- × Motsenstraat tot de Sallemmeulekouter tot het kernnet
- × Sallemmeulekouter tot Veldstraat tot het aanvullend net

02.08.05 **Inrittenonderzoek**

Voor de inrichting van de inritten worden volgende basisprincipes gehanteerd voor de breedte van de inritten:

- × Eén inrit per perceel
 - 4,5m tussen fietspad en GOD
 - 5,5m tussen fietspad en rijweg
- × Sterk generende activiteiten
 - 7m tussen fietspad en GOD
 - 8m tussen fietspad en rijweg
- × Geclusterde inritten (één inrit samen met de burenen)
 - 7m tussen fietspad en GOD
 - 8m tussen fietspad en rijweg

De inritten op de N444 werden geïnventariseerd en nagegaan op hun vergunde toestand en met welke inritbreedte. Afhankelijk van huidige toestand en breedte wordt de inrit (niet) aangepast.

Inritteninventarisatie:

- × Vergund geachte opritten (dateren van voor 1977)
 - Breedte oprit aan te passen volgens vergunning
- × Vergunde opritten
 - Breedte oprit aan te passen volgens vergunning
- × Vergunde opritten die afwijken van verleende vergunning
 - Breedte oprit aan te passen volgens vergunning
- × Opritten waarvan geen gegevens voorhanden zijn, wel luchtfoto's – strikt noodzakelijke toegangen
 - Gehanteerde principes behouden

02.08.06 **Wegencategorisering**

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering in te voeren met basisprincipes voor de inrichting van het wegennet. Volgens de voormalige wegcategorisering omvat de N444 een secundaire weg type II. Volgens de nieuwe wegcategorisering is de N444 voorgesteld als een interlokale weg.

De projectstuurgroep stelde geen wijziging voor naar een andere categorie.

02.08.07 **Parkeerbalans**

In de huidige situatie zijn er geen vergunde parkeerplaatsen. Wel zijn er zeer veel parkeermogelijkheden op de (al dan niet verharde) bermen die in de huidige situatie vaak gebruikt worden.

Bij de nieuwe plannen zijn er 20 vergunde parkeerplaatsen op de ventweg. Ook op de N444 ter hoogte van de ventweg wordt een parkeerstrook voorzien waar voor minstens 4 wagens parkeergelegenheid zal zijn. Op deze parkeerstrook komen ook enkele inritten uit, eigenaars kunnen hier ook op parkeren.

02.08.08 **Lijnvoering**

Sinds het goedkeuren van de startnota is er een verandering in het aanbod van De Lijn:

- × Lijn 40 Gent Zuid - Merelbeke Kwenenbos (- Bottelare - Baaigem)
- × Lijn 49 Gent Sint-Pieters - Merelbeke - Herzele (-Geraardsbergen)
- × Lijn 401: Gent Zuid - Flora - Merelbeke - Bottelare - Baaigem
- × Lijn 436: Gent Sint-Pieters - Merelbeke Plateaan - Kwenenbos
- × Flexhalte - onderdeel van het flexgebied Regio Gent (Oost)

02.08.09 **Algemene voorwaarden voor werken op percelen in landbouwgebruik**

Het plangebied met een oppervlakte van 2,91 ha ligt volgens het gewestplan voor 0,04 ha in gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en voor 2,87 ha in woongebieden. Binnen het plangebied is er geen professioneel landbouwgebruik, maar het grenst wel aan een aantal percelen in landbouwgebruik. Daarom vraagt het Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij om bij uitvoering (wanneer gewerkt wordt op de aangrenzend percelen) de algemene voorwaarden in acht te nemen. Verder is men ook gediend contact te nemen met de landbouwer(s) van deze percelen zodat de werken bv. voor het plant- en zaaizeizoen kunnen plaatsvinden - om het landbouwgebruik zo weinig mogelijk te storen.

De algemene voorwaarden:

- × bij het graven van sleuven dient de teelaarde afzonderlijk gestockeerd te worden;
- × bij het dichten van de sleuven dienen de verschillende aardlagen in de juiste volgorde teruggestort te worden;
- × tijdens de werken dient de toegankelijkheid van de aanpalende landbouwpercelen en -bedrijven verzekerd te worden;
- × controleputten dienen zo veel mogelijk op de perceelgrenzen of bij de rooilijn aangebracht te worden (zeker wanneer het om akkerland gaat);
- × cultuurschade door werken dient billijk vergoed te worden.

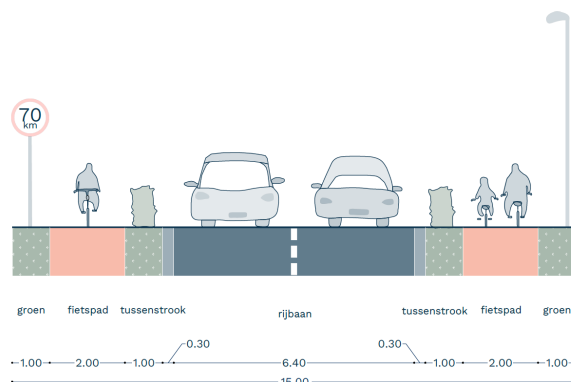
02.08.10 Wijzigingen tegenover startnota

02.08.10.01 Segment 1: Motsenstraat - Leonce Volckaertdreef

Wijzigingen bij dit segment tegenover de startnota:

- × Rijbaan: 7,20m → 7,00m;
- × Fietspaden: 1,75m → 2,00m;

Om binnen de grenzen van het openbaar domein te blijven werd de rijbaan versmald van 7,20m naar 7,00m (inclusief kantstroken van 0,30m). De fietspaden zijn steeds 2,00m breed volgens de voorschriften van het Vademecum fietsvoorzieningen. Voor de groenbermen wordt de minimum veiligheidsstrook van 0,75m gehanteerd, afhankelijk van de totale breedte zijn sommige stukken breder.



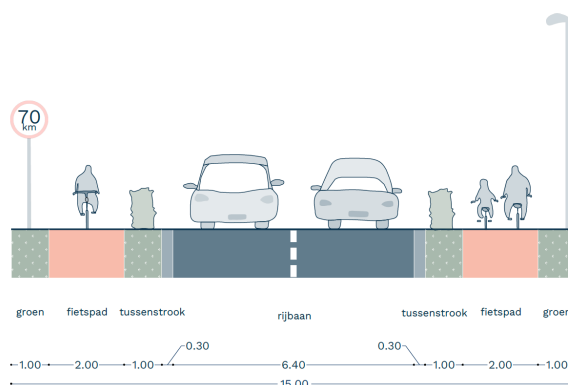
Figuur 8: Typeprofiel segment 1 met wijzigingen tegenover startnota

02.08.10.02 Segment 2: Leonce Volckaertdreef - Veldstraat

Wijzigingen bij dit segment tegenover de startnota:

- × Rijbaan: 7,20m → 7,00m;
- × Fietspaden: 1,75m → 2,00m;
- × Groenbermen: 1,10m → min 0,75

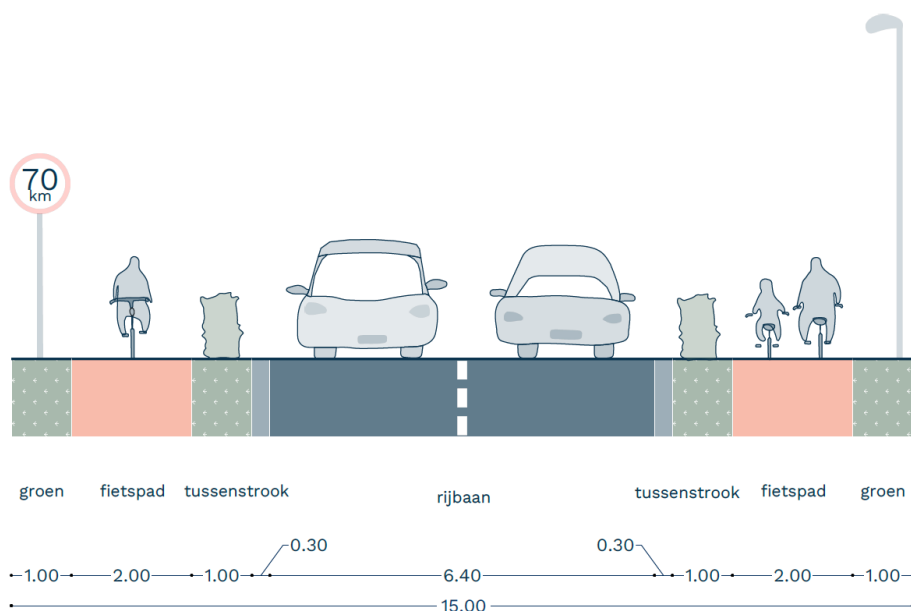
Om binnen de grenzen van het openbaar domein te blijven werd de rijbaan versmald van 7,20m naar 7,00m (inclusief kantstroken van 0,30m). De fietspaden zijn steeds 2,00m breed volgens de voorschriften van het Vademecum fietsvoorzieningen. Enkel lokaal waar nodig om innames te verlijden kunnen de fietspaden voor een deeltje maar 1,75m breed zijn. De tussenstrook blijft 1,00m. De groenbermen worden eveneens versmald maar blijven grotendeels 0,75m om de veiligheidsstrook te kunnen garanderen. Lokaal kunnen deze verbreden tot 2,00m.



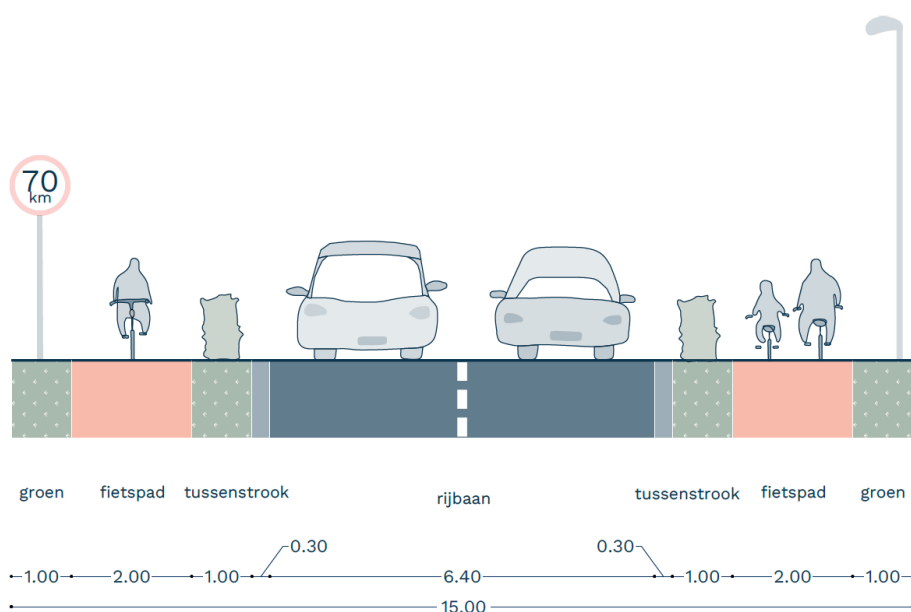
Figuur 9: Typeprofiel segment 2 met wijzigingen tegenover startnota

03.01 Typedwarsprofiel

Het typedwarsprofiel dient een zo hoog mogelijke technische kwaliteit te garanderen. De voorgestelde typeprofielen gaan uit van enkelrichtingsfietspaden in zwarte asphalt met een breedte van 2,00m, op sommige plaatsen is hiervoor geen ruimte en worden fietspaden voorzien met een breedte van 1,75m. De vrijliggende fietspaden worden langs de kant van de rijweg begrensd door een groenstrook van 1,00m. De fietspaden worden begrensd langs de andere kant door een berm van minimaal 0,75m. De rijbaan van 7,00m breed zal uit asphalt bestaan en wordt ingesloten langs beide zijden door middel van een kantstrook type IIE1 van 0,30m breed.



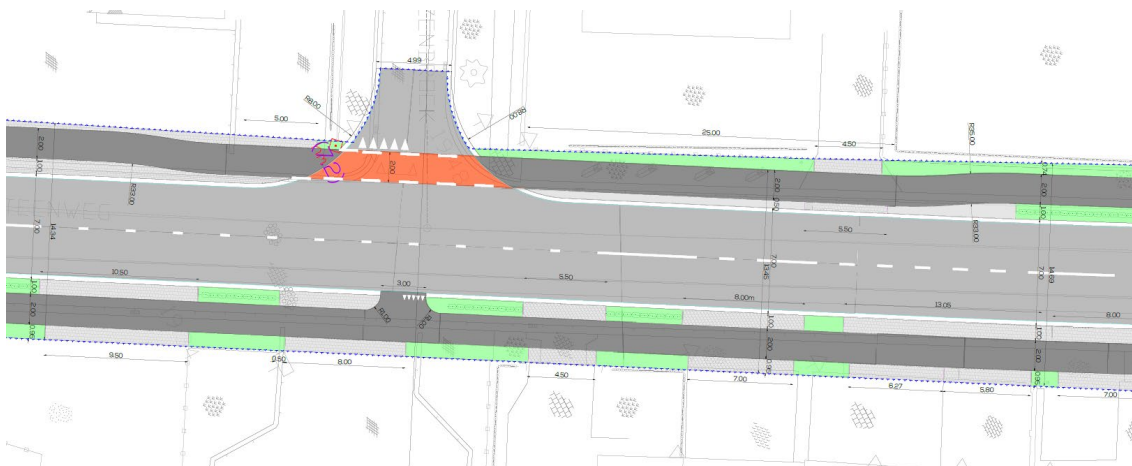
Figuur 10: Typeprofiel segment 1: Motsenstraat – Leonce Volckaertdreef



Figuur 11: Typeprofiel segment 2: Leonce Volckaertdreef – Veldstraat

Om een veilige kruising tussen verschillende vervoersmodi te garanderen, zijn specifieke ontwerpprincipes toegepast. Dit betreft de kruising tussen gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers. Fietspaden worden aan de zijstraten naar de rijbaan geleid, waarbij vrijliggende fietspaden 25m voor het kruispunt aansluiten op de weg. Er blijft een smalle veiligheidszone van 0,5m tussen de rijweg en het fietspad behouden. Vijf meter na het kruispunt worden de fietspaden weer vrijliggend en gelden de standaard dwarsprofielen opnieuw. Waar het fietspad een zijstraat kruist, wordt het fietspad gearceerd in een rode koudplast. Met als reden het gemotoriseerd verkeer alert te maken dat hier fietsers kruisen. De rode arcering is een duidelijk verschil met de zwarte asfaltfietspaden.

Ter hoogte van zijstraten, op de fietspaden worden er telkens informele fietsoversteken voorzien. Het fietspad wordt uitgebreid tot de zijkant van de rijweg. Zo kunnen fietsers zich plaatsen om de oversteekbeweging te maken. De fietsers zijn niet in voorrang, de worden haaiantanden voorzien.

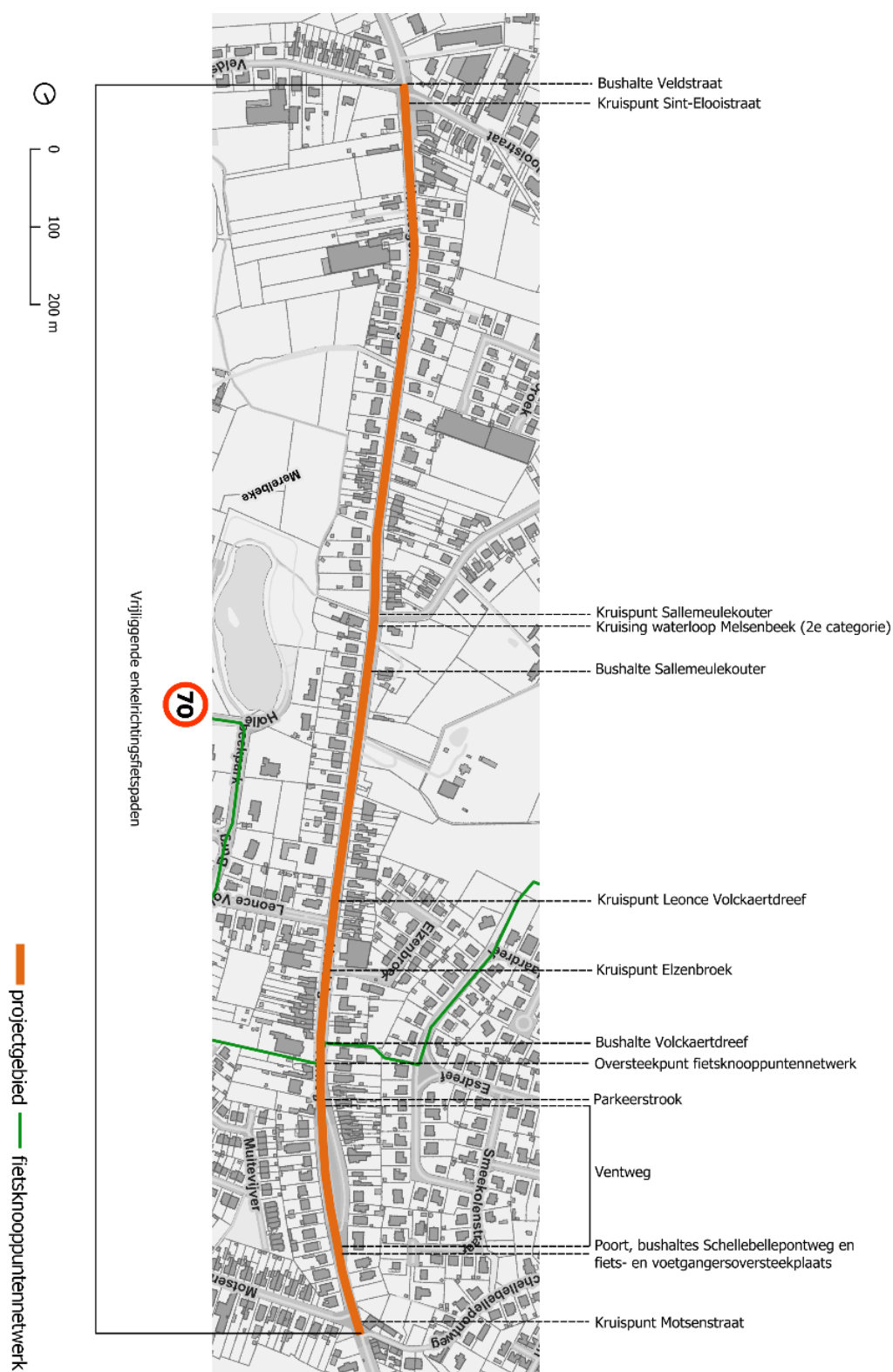


Figuur 12: uitbuigen van fietspaden bij zijstraten

Oplossingsrichtingen lokale knelpunten

03.03.01

Overzicht projectgebied



Figuur 13: Overzicht projectgebied deel 1

Locatie	Actie
Kruispunt Motsenstraat	Aansluiting op de bestaande toestand
Poort	Er wordt een as-verschuiving voorzien om de overgang snelheidsregime van 70 naar 50 km/u te verduidelijken.
Ventweg	Eénrichtingsstraat met breedte 4m en parkeervakken in grasbetontegels.
Parkeerstrook	Parkeerstrook tegenover de ventweg.
Oversteekpunt fietsknooppuntennetwerk	Er wordt een veilige oversteekplaats voorzien voor fietsers.
Bushalte Smecollewegel	Bushalte waarbij gehalteerd wordt op de rijbaan, toegankelijk aangelegd.
Kruispunt Elzenbroek	Benadert de bestaande toestand.
Kruispunt Leonce Volckaertdreef	Zijstraat sluit iets haakser aan maar benadert bestaande toestand.
Bushalte Sallemeeulekouter	Bushalte wordt toegankelijk aangelegd.
Kruising Melsenbeek	Melsenbeek (2 ^e categorie) loopt onder de rijweg. Faunapassage: nieuwe verhoogde duiker.
Kruispunt Sallemeeulekouter	Oversteek voor voetgangers doormiddel van middeneiland.
Kruispunt Sint-Elooistraat x Veldstraat	Herinrichting van het kruispunt met toevoeging van verkeerslichten.
Bushalte Veldstraat	Bushalte wordt toegankelijk aangelegd.

Tabel 1: Locaties en bijhorende acties

03.03.02

Bespreking grondplannen

Zie bijlage 01:

1M3D8HO11289000

1M3D8HO11289100

1M3D8HO11289200

De ontwerpplannen worden van noord naar zuid besproken. De windrichting van de plannen is dezelfde op alle onderstaande afbeelding en is dus gelijk aan de eerste afbeelding. De legende van de plannen is gelijk aan volgende opsomming.

LEGENDE	
	Verharding - Rijweg in asfalt
	Verharding - Inrit in betonstraatstenen met waterdicht
	Verharding - Parkeerplaats in betonstraatstenen met w
	Verharding - Fietspad in grijze asfalt
	Verharding - (Print)beton
	Verharding - Fietspad in roodbruine asfalt
	Verharding - Grasbetontegels
	Groen
	Gracht
	Wadi
	Keermuur
	Haag
	Referentiepunten
	Grens openbaar domein
	Rooilijn
	Schuilhuisje Clear Channel universal shelter 2 bays
	Fietsbeugels
	Herstel bestaande toestand
	Verkeerslicht

Figuur 14: Legende van de grondplannen

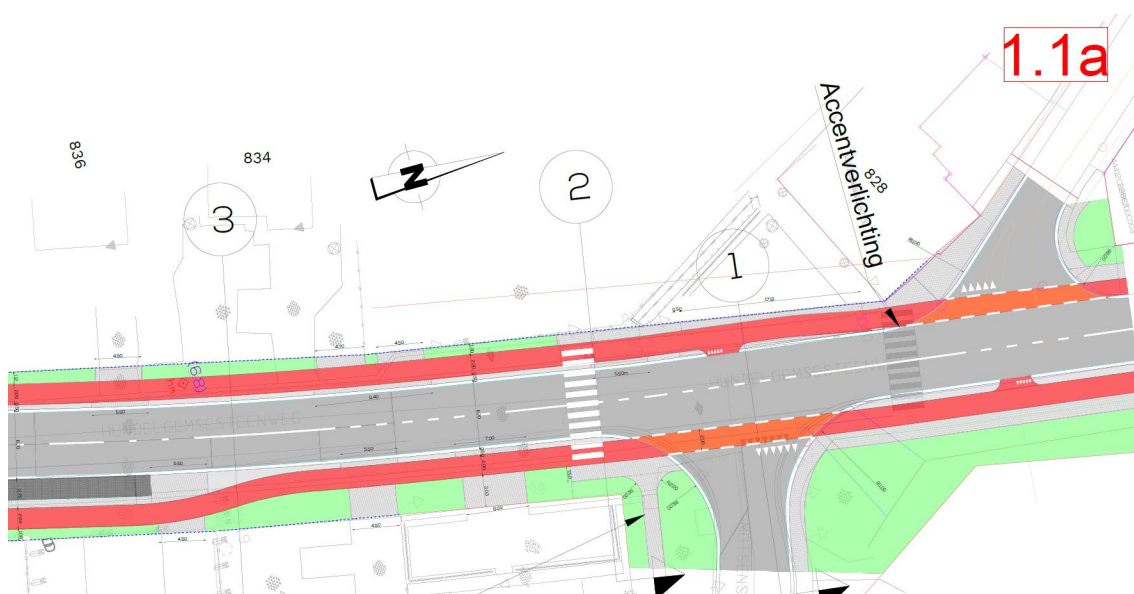
Bushalte Schellebellepontweg

De heraanleg van de bushalte Schellebellepontweg, die zich in bestaande toestand ter hoogte van de Motsenstraat en Schellebellepontweg bevindt, zal geen deel uitmaken van dit dossier. De meest geschikte locatie voor het realiseren van deze halte - dat een hoppinpunt zal worden, bevindt zich buiten het projectgebied ter hoogte van sport- en recreatiepark Molenkouter. Het is niet mogelijk om de haltes te voorzien van betere infrastructuur dan in de bestaande toestand binnen de grenzen van het openbaar domein in dit projectgebied.

Kruispunt Motsenstraat/Schellebellepontweg

Ter hoogte van dit kruispunt wordt er aangesloten op de bestaande toestand. Er is een overgang van aanliggende fietspaden bestaande uit betonstraatstenen en een rijbaan bestaande uit asfalt. Op onderstaande figuur is te zien dat het fietspad geleidelijk breder wordt vanaf de aansluiting op de bestaande toestand richting het nieuwe ontwerp.

Om de oversteekbeweging voor zachte weggebruikers te faciliteren wordt er een zebrapad voorzien tussen de Motsenstraat en de Schellebellepontweg. Dit wordt ten zuiden van de Motsenstraat voorzien gezien het anders te dicht zou komen te liggen tegen het zebrapad dat voorzien wordt ter hoogte van het Hoppinpunt ter hoogte van het sport- en recreatiepark Molenkouter. Dit zebrapad maakt mee deel uit van het poort-effect, ter afremming van het gemotoriseerd verkeer. Gezien dit de eerste oversteek is bij het binnenrijden van de bebouwde kom is dit een gepaste manier om een oversteek te voorzien. De fietspaden worden ter hoogte van de zijstraten voorzien van een informele fietsoversteek. De locatie waar het huidige zebrapad ligt, wordt verder voorzien van accentverlichting. De voetpaden worden vanuit de zijstraten door getrokken tot aan het zebrapad. De woning met huisnummer 828 staat zeer dicht op de rijbaan waardoor er plaatselijk een voetpad breedte van slechts 0,65m mogelijk is.



Figuur 15: Kruispunt Motsenstraat

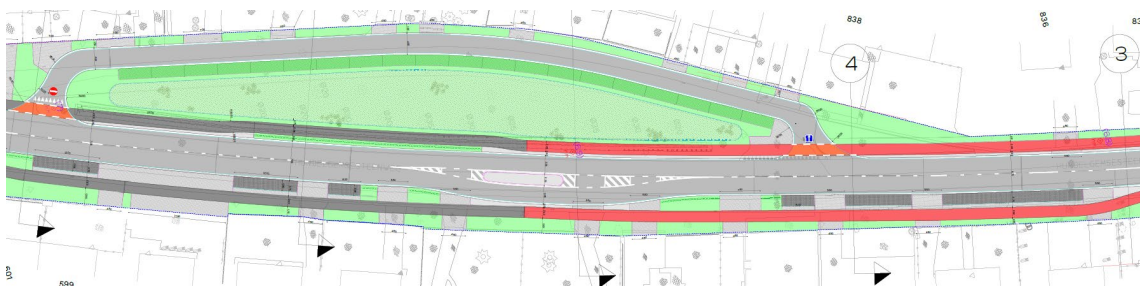
Ter hoogte van de ventweg wordt een poort voorzien om de verandering van het snelheidsregime en de grens van de bebouwde kom te verduidelijken. De overgang van 70 km/u naar 50 km/u bevindt zich ter hoogte van huisnummer 589. Daarnaast werd er gekozen om van de ventweg een éénrichtingsstraat te maken en deze te versmallen tot 4m breed. Tussen de perceelsgrenzen en de straat is een strook van 1,50m voorzien: ofwel met een groeninvulling ofwel een toegang tot de inrit in grijze betonstraatstenen. Op de ventweg geldt een snelheidsregime van 30 km/u wat verenigbaar is met de context van een ontsluitingsweg. De groenruimte naast de ventweg wordt ingericht als wadi. Hoofzakelijk om te voldoen aan de hemelwaterverordeningen: hemelwater ter plaatse laten infiltreren om de grondwaterstanden aan te vullen. Verder biedt een wadi verkoeling tijdens hete periodes. Tussen de wadi en de ventweg zijn er 20 parkeerplaatsen voorzien in grasbetontegels. De bestaande gracht is vervangen door de wadi. Ter accommodatie van de oversteekbewegingen voor voetgangers is het noordelijk deeltje van de groenruimte voor een deel aangebracht in verharding. Van hieruit kunnen voetgangers de Hundelgemsesteenweg oversteken.

Er werden simulaties uitgevoerd voor brandweerwagens, het in- en uitdraaien van de ventweg is mogelijk voor deze voertuigen. De huisnummers vanaf 383 tot 864 ontsluiten via de ventweg, vanaf nummer 866 bereikt men het privéperceel opnieuw via de N444.



Figuur 16: Poort en ventweg

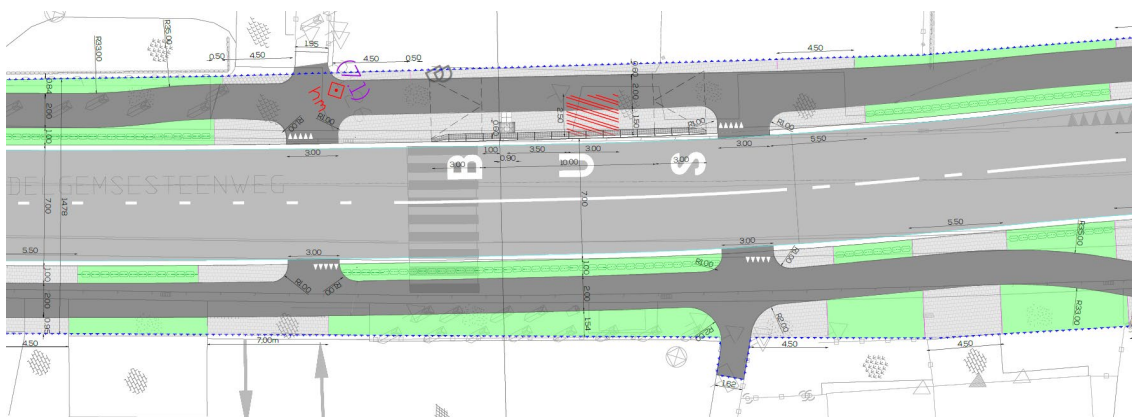
Parallel aan de ventweg worden er parkeerstroken voorzien. Om foutief parkeren tegen te gaan wordt er een duidelijk verschil in materialisatie geïmplementeerd. De parkeerstrook zal worden aangelegd in donker grijze betonstraatstenen. De toegang tot de inritten wordt telkens aangebracht in lichte grijze betonstraatstenen, de optionele parkeerruimte voor de inrit wordt ook aangebracht in lichte grijze betonstraatstenen. Het verschil in kleur legt de nadruk op de aan- of afwezigheid van een inrit achter de parkeerstrook. De lengte van de parkeerstroken komt niet rechtstreeks overeen met het theoretisch aantal parkeerplaatsen: dit biedt flexibiliteit in het aantal parkeerplaatsen zo houden we ook rekening met kleine wagens of bestelwagens. In totaal is er 73,6m aan parkeerstrook voorzien.



Figuur 17: Parkeerstroken

03.03.02.05 Informele oversteeek fietsknooppuntennetwerk

Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk kruist de Hundelgemsesteenweg bij twee trage wegen genaamd Gijs Van Rhodewegel en Hazelaardreef. Er worden informele fietsoversteken voorzien.



Figuur 18: Informele fietsoversteek

03.03.02.06 Bushalte Smecollewegel

De twee toegankelijke perrons van de bushalte Smecollewegel worden niet tegenover elkaar geplaatst, omdat de grenzen van het openbaar domein het niet toelaten om conforme halte-infrastructuur te realiseren. In de directe omgeving is onvoldoende ruimte om volwaardige haltes van 20 meter lang aan te leggen. De bus halteert op de rijbaan.

Het perron van de halte richting Gent heeft een lengte van 12m en volgt de maatvoering van de toegankelijke principeontwerpen van De Lijn. Er is voldoende ruimte voorzien voor de obstakelvrije zone van 2,5 meter. Gezien dit hoofdzakelijk een opstaphalte is, wordt hier een schuilhuisje van het type 'Universal 2' van Clear Channel geplaatst. Daarnaast worden enkele fietsbeugels voorzien.

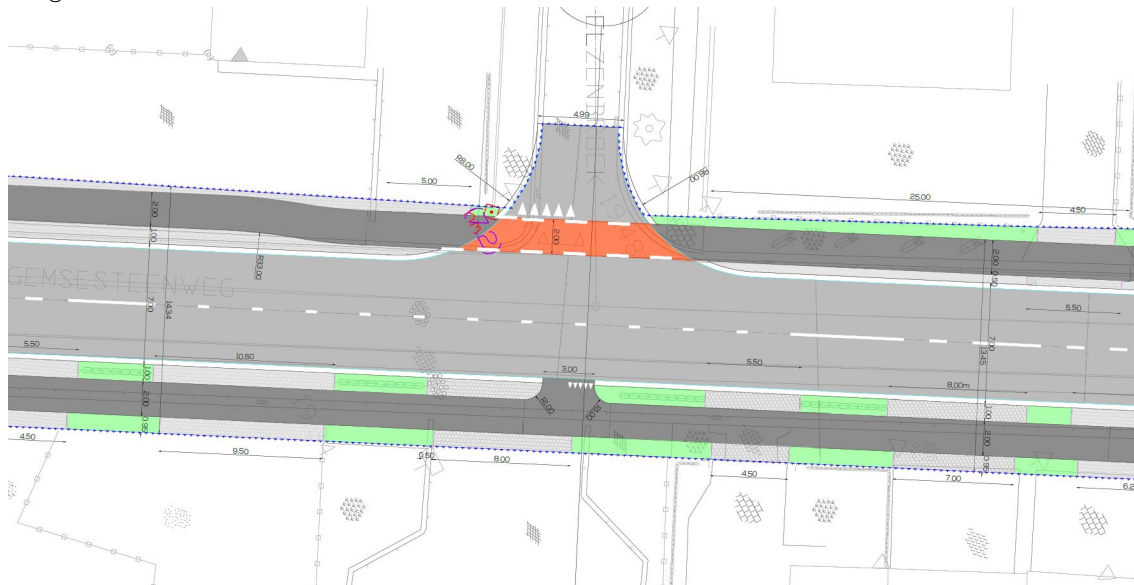
De halte richting Gavere fungeert enkel als afstaphalte en krijgt daarom geen schuilhuisje. Er worden hier weinig tot geen wachtende reizigers verwacht. Het perron is 10 meter lang en ook hier is een obstakelvrije zone van 2,5 meter gegarandeerd, al maakt het fietspad deel uit van deze ruimte (noodzakelijk wanneer de oprijplaat van de bus moet worden uitgeklaapt of uitgeschoven). De fietspaden langsheen de perrons worden op gelijke hoogte aangelegd.



Figuur 19: Bushalte Smecollewegel

Kruispunt Elzenbroek

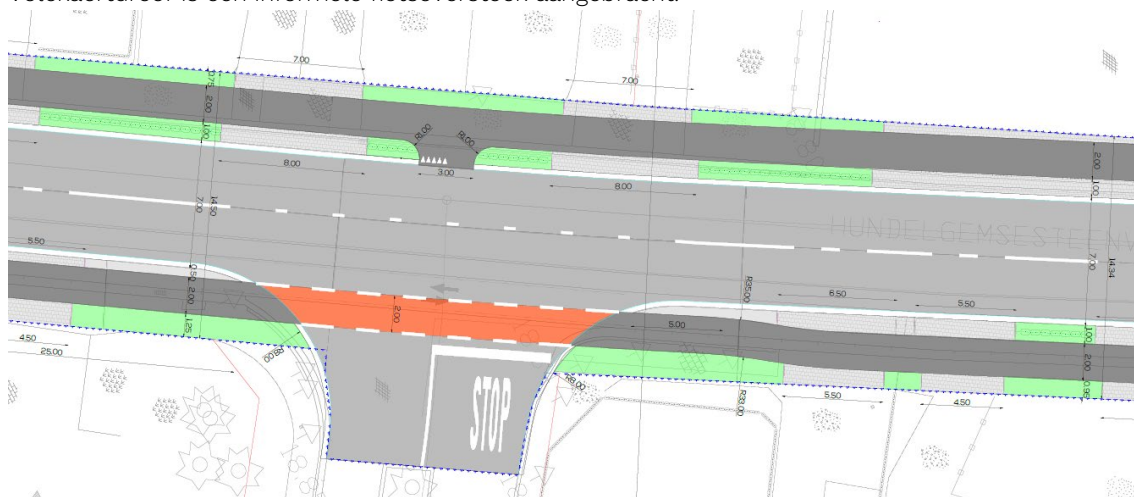
Het fietspad buigt uit naar de rijweg, ter hoogte van de zijstraat. Zo krijgt het gemotoriseerd verkeer beter zicht op de fietsers. Dit verhoogt de veiligheid. Om daar aan bij te dragen wordt de fietsoversteek aangebracht in fel rode koudplast. Het gemotoriseerd verkeer wordt er op gewezen dat ze alert dienen te zijn voor de fietsers die de Hundelgemsesteenweg volgen. Voor de fietsers die Hundelgemsesteenweg moeten kruisen naar/vanuit de Elzenbroek is een informele fietsoversteek aangebracht.



Figuur 20: Kruispunt Elzenbroek

Kruispunt Leonce Volckaertdreef

De duidelijke stopstreep op dit kruispunt blijft behouden. Hetzelfde principe geldt als op het vorige kruispunt: voor de zijstraat buigt het fietspad uit zodat de automobilisten vanuit de Leonce Volckaertdreef een beter zicht hebben op de aankomende fietsers. Dit versterkt de verkeersveiligheid van het kruispunt. Voor die fietsers die Hundelgemsesteenweg moeten kruisen naar/vanuit de Leonce Volckaertdreef is een informele fietsoversteek aangebracht.



Figuur 21: Kruispunt Leonce Volckaertdreef

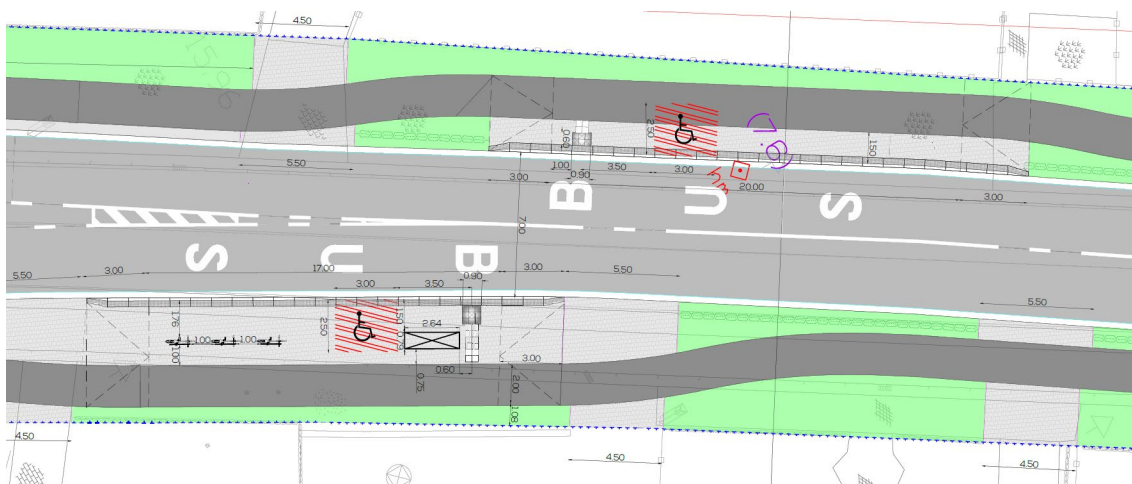
Bushalte Sallemekouter

De twee toegankelijke perrons van bushalte Sallemekouter worden schuin tegenover elkaar ingericht, waarbij de bus halteert op de rijbaan. Beide haltes zijn ontworpen volgens de principeontwerpen van De Lijn.

Het perron van de halte richting Gent, die dienst doet als opstaphalte, heeft een lengte van 17m. De obstakelvrije zone van 2,5 meter is volledig voorzien. Voor deze halte wordt een schuilhuisje van het type 'Universal 2' van Clear Channel geplaatst.

De halte richting Gavere is een afstaphalte en krijgt geen schuilhuisje. Verwacht wordt dat hier weinig tot geen reizigers zullen wachten. Het perron is 20m lang en de obstakelvrije ruimte van 2,5m is gegarandeerd, hoewel het fietspad hier deel van uitmaakt (noodzakelijk bij het gebruik van de oprijplaat). De fietspaden langs de perrons worden op gelijke hoogte aangelegd.

Ten noorden van de Sallemekouter wordt een groenzone vastgelegd als zoekzone voor een eventuele bijkomende fietsenstalling.



Figuur 22: Bushalte Sallemekouter

Kruising Melsenbeek

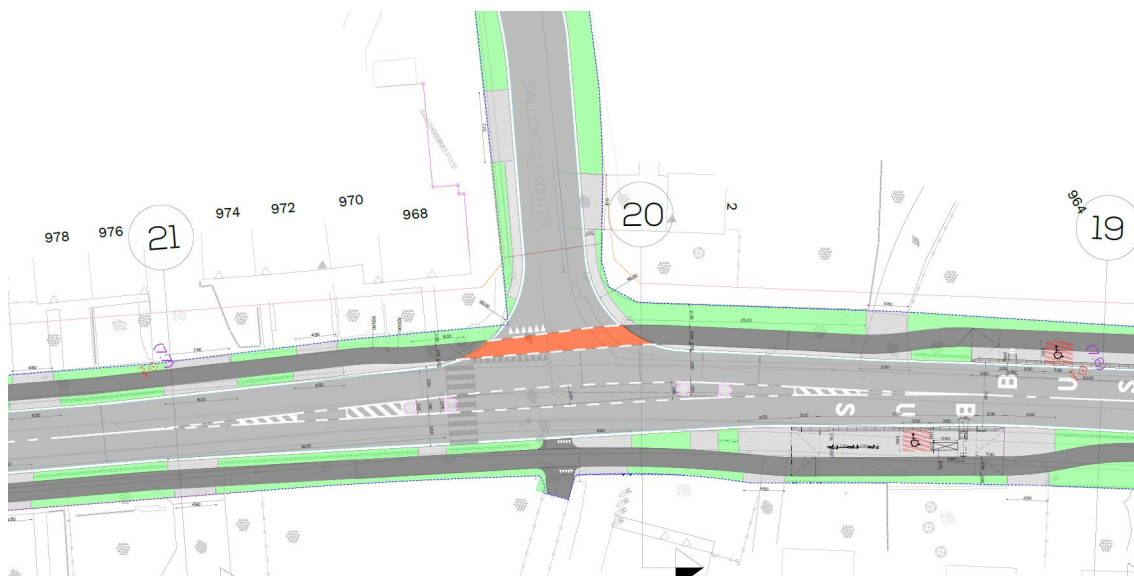
Ter hoogte van de Sallemekouter en afkomstig van het Hollebeekpark, loopt de Melsenbeek een kort stuk ingebuisd op het projecttracé. Na 150m en ter hoogte van Hundelgemsesteenweg 669 trekt de Melsenbeek de velden weer in, richting de Tijarm (een zijarm van de Bovenschelde).



Figuur 23: Melsenbeek

Verderop ligt de zijstraat Sallemeelekouter. Het kruispunt is uitgewerkt met bochtstralen van 11m zodat de bus makkelijk kan in- en uitrijden. Op die manier hebben de buschauffeurs voldoende ruimte om hun bocht te nemen zonder op de andere rijstrook te moeten rijden. De verbeterde fietsinfrastructuur zorgt voor een veilige verkeerssituatie: fietspaden aan weerszijden van de rijbaan, een informele fietsoversteek en duidelijke markeringen in een opvallend rode kleur.

Verschillende voetgangers maken gebruik van de trage weg richting het Hollebeekpark. Om hen te laten oversteken, worden doormiddel van een as-verschuiving twee middeneilanden aangelegd. Dankzij deze middeneilanden kunnen voetgangers de oversteek in twee fasen maken. Bij een snelheidsregime van 70 km/u geven zebrapaden een vals gevoel van veiligheid. Gemotoriseerd verkeer nadert te snel om tijdig te kunnen stoppen voor overstekende voetgangers, die voorrang hebben op het zebrapad. De meest verkeersveilige maatregel voor overstekende zachte weggebruikers is dan ook een snelheidsverlaging. Hierdoor wordt het opnieuw verantwoord om een zebrapad te plaatsen, aangezien voertuigen dan zonder probleem kunnen stoppen en voorrang verlenen. In de startnota werd een scenario met een snelheidslimiet van 50 km/u niet weerhouden. Bovendien is het ruimtelijk niet wenselijk om het wegbeeld aan te passen om een lagere snelheid af te dwingen ter hoogte van de oversteek.

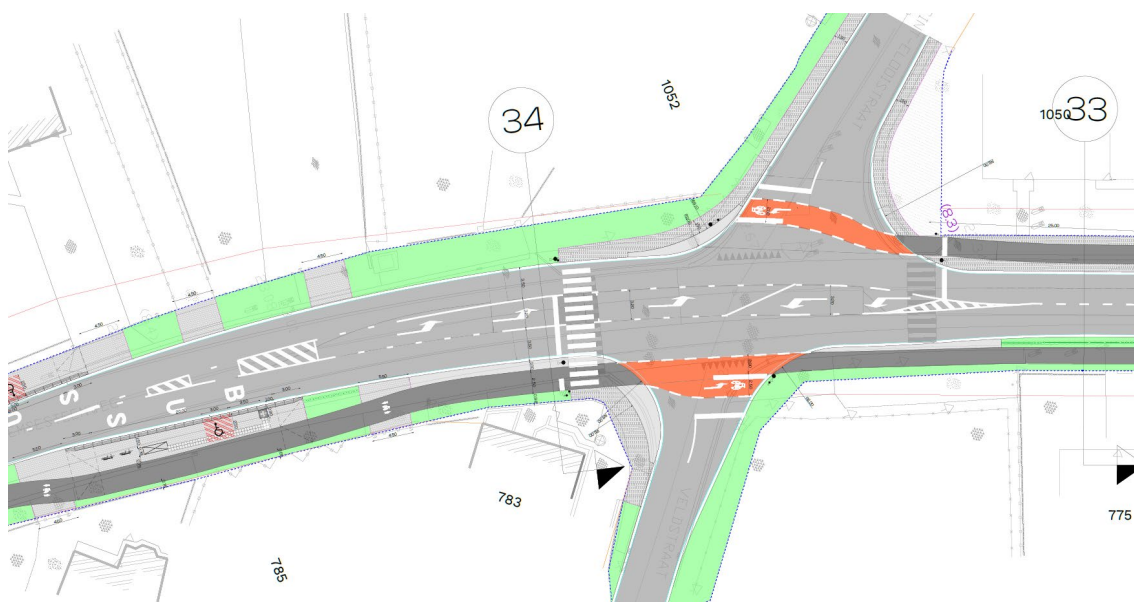


Figuur 24: Kruispunt Sallemeelekouter.

Kruispunt Sint-Elooistraat x Veldstraat

De grootste ingreep binnen dit dossier vindt plaats op dit kruispunt. Het kruispunt van de N444 met de Sint-Elooistraat en de Veldstraat wordt omgevormd tot een lichtengeregeld kruispunt met intelligente verkeerslichten. De huidige voorrangsgeregeling voor de N444 vervalt. De reden hiervoor is de slechte zichtbaarheid komende van de Veldstraat door zowel gemotoriseerd verkeer als zachte weggebruikers. Daardoor komt vandaag de dag de veiligheid in het gedrang. Een VRI biedt naar veiligheid en zichtbaarheid een grote meerwaarde.

Om de doorstroming te verbeteren, wordt een afslagstrook voorzien voor verkeer vanuit de N444-zuid richting de woonwijk Kwenenbos. Hierdoor kan het noord-zuidverkeer vlot blijven doorrijden. Voor verkeer vanuit Merelbeke naar de Veldstraat wordt een korte strook voorzien op het kruispunt. Wel geldt er vandaag de dag een inrijverbod, met uitzondering voor fietsers (A, P), plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen. Omdat dit kruispunt zich aan het einde van het projectgebied bevindt, wordt hier opnieuw aangesloten op de bestaande infrastructuur. Dit omvat een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde. Fietsers zullen op het kruispunt een oversteek moeten maken, wat gefaciliteerd wordt door een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook), dat hen begeleidt bij het veilig oversteken. Tevens kunnen fietsers ook afstappen en gebruik maken van het zebrapad om de oversteekbeweging te maken. De bestaande voetpaden blijven behouden op de locaties waar ze vandaag de dag aanwezig zijn. Ze worden echter dichterbij de grens van het openbaar domein verplaatst om extra ruimte te creëren voor de herinrichting van het kruispunt.



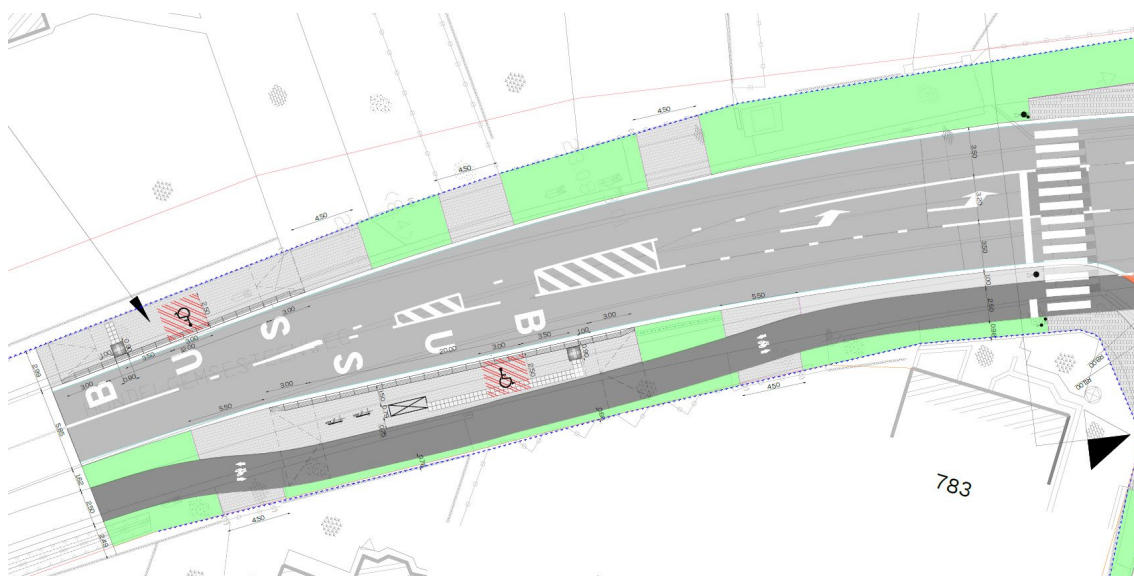
Figuur 25: Kruispunt Sint-Elooistraat x Veldstraat

Bushalte Veldstraat

De bushaltes worden ten zuiden van het kruispunt aangelegd en schuin tegenover elkaar geplaatst. De halteert op de rijbaan. Beide haltes zijn conform de toegankelijke principeontwerpen van De Lijn. Het perron van de halte richting Gent, de opstaphalte, is 20m lang. Er is voldoende ruimte voor een obstakelvrije zone van 2,5 meter. Een schuilhuisje van het type 'Universal 2' van Clear Channel wordt hier voorzien. Het fietspad langsheen de halte wordt op gelijke hoogte aangelegd.

De halte richting Gavere is een afstaphalte en krijgt geen schuilhuisje, aangezien hier nauwelijks wachtende reizigers worden verwacht. Het perron is 12m lang en de obstakelvrije ruimte van 2,5 meter is voorzien.

Bij de toekomstige realisatie van fase 2 zal de halte richting Gavere samen met de nieuwe fietspaden worden aangepast. In dit ontwerp werd nog geen rekening gehouden met de toekomstige enkelrichtingsfietspaden. Aangezien de uitvoering van fase 2 enige tijd kan duren, worden de haltes in tussentijd kwalitatief aangelegd.



Figuur 26: Bushaltes Veldstraat

04.01 Materialisatie

- × Fietspad
 - Het fietspad wordt aangebracht in asfalt. Asfalt kent een lagere rolweerstand, heeft altijd een hoge vlakheidsfactor en fietst bijgevolg vlotter. Asfalt is tevens goedkoper en de toplaag kan eenvoudig afgeschraapt worden indien nodig. Naar kleurgebruik wordt consequent uitgegaan van een zwarte asfaltverharding voor de fietspaden bij een snelheidsregime aan 70 km/u. Het korte onderdeel van het projectgebied aan 50 km/u is voorzien van rode fietspaden.
 - Waar de fietspaden kruisen met zijstraten, worden deze aangebracht in een fel rode koudplast om het gemotoriseerd verkeer alert te maken van de kruising met zachte weggebruikers.
- × Rijweg
 - Ook de nieuwe rijweg zal voor het volledige tracé worden uitgevoerd in asfalt. Hier wordt er gekozen voor een donkergrijze kleur. Het asfalt van de rijweg wordt omsloten door een kantstrook type IIE1 van 0,30m breed.
- × Perron
 - De bushaltes op het traject worden aangelegd met grijze betonstraatstenen, waarbij de perrons worden voorzien van verhoogde, aanrijdbare boordsteen. Deze boorden zijn ontworpen met een bijbehorende helling om te voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor rolstoelgebruikers. De perronboorden worden uitgevoerd in het wit, zodat de rand duidelijk zichtbaar is en extra veiligheid biedt voor alle gebruikers.
- × Parkeerstroken
 - De parkeerstrook op de N444 wordt aangebracht in betonstraatstenen met een waterdoorlatende voeg. Deze betonstraatstenen krijgen een donker grijze tint zodat ze duidelijk verschillen van de lichte grijze betonstraatstenen van de inritten. De parkeervakken langs de ventweg zullen voorzien zijn in waterdoorlatende grasbetontegels.
- × Inritten
 - De toegang tot de inritten naar de privé domeinen worden aangelegd in licht grijze betonstraatstenen met verbrede voeg. Deze voeg versterkt de waterdoorlatendheid. Het fietspad kruist telkens met de voorziene strook in betonstraatstenen.
- × Verkeerselementen
 - De fietspaden worden op de kruispunten duidelijk geaccentueerd door deze uit te voeren in felrode koudplast. Een afwijkend kleurgebruik t.o.v. een klassieke rijbaan verhoogt de alertheid en de leesbaarheid voor andere weggebruikers. Op zijstraten worden er voorrangsdriehoeken aangebracht. Ook op fietsoversteken waar fietsers geen voorrang hebben worden voorrangsdriehoeken voorzien. Alle verkeersborden worden geplaatst conform de geldende regelgeving. Daarnaast wordt de enkelrichting op de ventweg aangegeven met behulp van verkeersborden.
- × Rammelstroken
 - × De rammelstroken die op bepaalde kruispunten worden aangebracht zullen in printbeton voorzien worden.

04.02 Lichtvisie

De lichtvisie gaat er van uit dat geen verlichtingsinstallatie moet worden voorzien langs wegen waar de specifieke ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken dit mogelijk maken. De bedoeling is om elke gewestweg in Vlaanderen onder te verdelen in segmenten die overeen komen met 1 van de vooropgestelde types, om zo te bepalen of er al dan niet verlichting moet worden voorzien.

- × Segmenten/types die WEL dienen verlicht te worden: de bebouwde segmenten (kernen, dorpen, steden, handelslinten...), waar veel conflicten kunnen plaatsvinden en/of waar het verkeer sterk gemengd is.
- × Segmenten/types die NIET of slechts op enkele specifieke plekken worden verlicht: plaatsen die gekenmerkt worden door weinig of geen bebouwing/erfonthuizingen, weinig of geen conflicten en/of weinig of geen menging van verschillende verkeersvormen.

Aangezien nagenoeg langsheen het volledige projectgebied gebouwen zijn, dient het volledige tracé verlicht te worden. Bovendien is het verkeer sterkt gemengd aangezien er zowel bussen, personenwagens en actieve weggebruikers gebruikmaken van de gewestweg.

04.03 Groenconcept

Een samenhangende groenstructuur verhoogt de belevingswaarde bij de weggebruiker en kan ondersteunend werken bij snelheid remmende maatregelen. Binnen dit project wordt er gebruikgemaakt van groenbermen: tussen het fietspad en de grens van het openbaar domein wordt de resterende ruimte (minstens 0,75m) ingericht als een groenberm. Daarnaast is er de wens van de gemeente Merelbeke om lage haagjes voorzien op de tussenstrook om extra veiligheid voor fietsers te creëren. Tussen de ventweg en de N444 is er een groenbuffer met wadi voorzien. Deze inrichting bevordert de waterinfiltratie van het projectgebied.

Flankerende maatregelen

Het realiseren van veilige fietsinfrastructuur is slechts één aspect in het realiseren van een kwalitatieve en duurzame mobiliteit. De uitvoering van dit project kan gepaard gaan met volgende flankerende maatregelen:

- × Actie: Communicatie en sensibilisering:
 - Inwoners / eigenaars informeren over
 - Totaalproject;
 - Werken in hun buurt;
 - Via:
 - Publicaties in (gemeentelijke of provinciale) infobladen/magazines;
 - Stedelijke, provinciale en gewestelijke websites;
 - Infovergaderingen/infomarkten.
 - Folders
 - Weggebruikers informeren over:
 - Werken en impact op doorstroming en mobiliteit;
 - Fasering;
 - Eventuele omleidingen.
 - Via:
 - Publicaties in (gemeentelijke of provinciale) infobladen/magazines;
 - Stedelijke, provinciale en gewestelijke websites;
 - Publicaties in (regionale) dag- en weekbladen;
 - Aankondigingsborden op de route.
 - (Toekomstige) gebruikers fietsroute informeren over:
 - Totaalproject;
 - Fasering;
 - Uitvoering van de werken.
 - Via:
 - Publicaties in (gemeentelijke of provinciale) infobladen/magazines;
 - Stedelijke, provinciale en gewestelijke websites;
 - Publicaties in (regionale) dag- en weekbladen;
 - Aankondigingsborden in nabijheid van de fietsroute;
 - Infovergaderingen;
 - Specifieke informatie gericht naar scholen in de omgeving.
- × Actie: Bewegwijzering:
 - Bewegwijzeren naar attractiepolen (station, scholen, ziekenhuis...), niet enkel naar kernen i.f.v. maximalisatie fietspotentieel.
 - Vormgeving coherent met provinciale bewegwijzering.
- × Actie: Realisatie BFF:
 - Realiseren van complete routes tussen belangrijke knopen/attractiepolen, waaronder:
 - Inzetten op een kwalitatieve heraanleg van vrijliggende fietspaden op de N444.

Onderstaande tabel geeft een indicatief voorstel van welke aspecten gemonitord kunnen worden voor, tijdens en na de realisatie van het project.

Doelstelling	Actie	Evaluatiemethode	Actor	Timing
1. Controle fietsverkeer	Gebruik van de fietspaden	Fietstellingen	Politie Gespecialiseerde firma's Gemeente	Bij voorkeur jaarlijks uit te voeren
	Controle kwaliteit van de fietspaden	Terreinbezoek Meldpunt inzake slechte fietspaden	Gemeente	Continu op te volgen en evt. bijsturen.
	Controle ongevallen met fietsers	Evaluatie van ongevallenstatistieken Bijzondere aandacht voor ongevallen ter hoogte van de kruispunten en opritten	Gemeente Politie	Continue evaluatie en bijsturing
2. Autoverkeer	Monitoring verkeersintensiteiten	Doorsnedetellingen Kruispunttellingen Analyse videobeelden	Gemeente	Uit te voeren na de realisatie
	Effectiviteit verbodsborden	Snelheidscontroles Tellingen naar intensiteiten en verdeling	Politie Gespecialiseerde firma's	Op regelmatige tijdstippen uit te voeren
	Effectiviteit snelheid remmende maatregelen (trajectcontrole, ...)	Snelheidscontroles	Politie	Op regelmatige tijdstippen uit te voeren

Tabel 2: Evaluatietabel

Kostenraming

Voor de gehanteerde prijzen in deze kostenraming, geldt dat wij streven naar een zo zorgvuldig mogelijke weergave van de realiteit en de gehanteerde prijzen in de markt. De wegbeheerder wordt verondersteld om bij de opmaak van de uiteindelijke uitvoeringsplannen zelf de markt te raadplegen om een actuele inschatting van de kosten voor de werken te verkrijgen. Deze raming vormt een indicatie van het voorliggend projectnota-ontwerp met de marktprijzen van najaar 2024. Deze voorliggende voorontwerpraming is exclusief het rioleringsontwerp.

Omschrijving post	EH	Hoev.	Eenh. prijs	Som
Vorbereidende werken				€ 276.480,00
1. Opbreken bestaande verharding	m ²	23.040,00	12,00	276.480,00
Inrichtingswerken				€ 2.573.271,05
2. Verharding - fietspad in asfalt	m ²	6.625,00	75,00	496.875,00
3. Lijnvormige elementen - kantstrook ID1 (incl. fundering)	m	3.980,00	30,00	119.400,00
4. Verharding - betonstraatstenen (klinkers)	m ²	2.960,00	65,00	192.400,00
5. Verharding - rijweg in asfalt	m ²	12.105,00	85,00	1.028.925,00
6. Verharding - printbeton	m ²	110,00	150,00	16.500,00
7. Lijnvormige elementen - boordsteen IB/IE + kantstrook IEE1 (incl. fundering)	m	4.086,50	60,00	245.190,00
8. Verharding - parkeerstrook in asfalt	m ²	110,00	85,00	9.350,00
9. Verharding - parkeerstrook in grasdal	m ²	240,60	85,00	20.451,00
10. Lijnvormige elementen - boordsteen tussen parkeerplekken (enkel bij grasdal)	m	42,00	45,00	1.890,00
11. Groen - groenberm	m ²	5.930,00	15,00	88.950,00
12. Wadi	m ²	1.106,00	16,00	17.696,00
13. Allerhande werken 15%	TP	0,15	2.237.627	335.644,05
Totaal				€ 2.849.751,05

Tabel 3: kostenraming

Het volledige kostenplaatje is ten laste van het gewest. Er zijn geen kosten ten laste van de gemeente of de provincie.

08 **Bijlages**

Bijlage 01

Grondplannen voorontwerp:

1M3D8HO11289000

1M3D8HO11289100

1M3D8HO11289200