AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81
9000 GENT
T 09 276 26 00
wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be

N437 Waregemsesteenweg/Kruishoutemseweg - Synthesenota ontwerpkeuzes

Na het digitaal infomoment en de participatiewandelingen in het voorjaar 2022 ging AWV, de gemeente Kruisem, de stad Waregem en studiebureau Irtas verder aan de slag met de input. Vooreerst maakten we een startnota waarin alle randvoorwaarden (ruimtelijk/ verkeerskundig,…) en de input van de bewoners werden gecapteerd. Hierop werden verschillende ontwerpscenario's ontwikkeld. Na verschillende overlegmomenten, waarin beide gemeenten, de wegbeheerder, Vlaamse mobiliteitsexperts, politie en De Lijn werd vertegenwoordigd, is er gekozen voor een aantal weloverwogen ontwerpprincipes en ontwerpprofielen. Momenteel worden deze ontwerpkeuzes vertaald naar een grondplan, maar we kunnen de vastgelegde ontwerpprincipes alvast met u delen in deze synthesenota.

Omdat elk project maatwerk is en we met veel elementen moeten rekening houden zoals riolering en waterhuishouding, inpassing in het bestaand reliëf, behoud van waardevolle groenelementen, … zal de impact ter hoogte van elk perceel pas in een later stadium gekend zijn. Pas wanneer we al deze aspecten verder uitgewerkt zijn, kunnen we een gedetailleerd ontwerpplan verspreiden. We beseffen dat niet alle vragen met deze communicatie worden beantwoord omdat ze deel zijn van later studiewerk. Niettemin kunnen voor verschillende wegsegmenten al een aantal duidelijke conclusies meedelen. Deze conclusies koppelen we aan de wegsegmenten zoals we ze op de digitale infosessie hebben toegelicht.

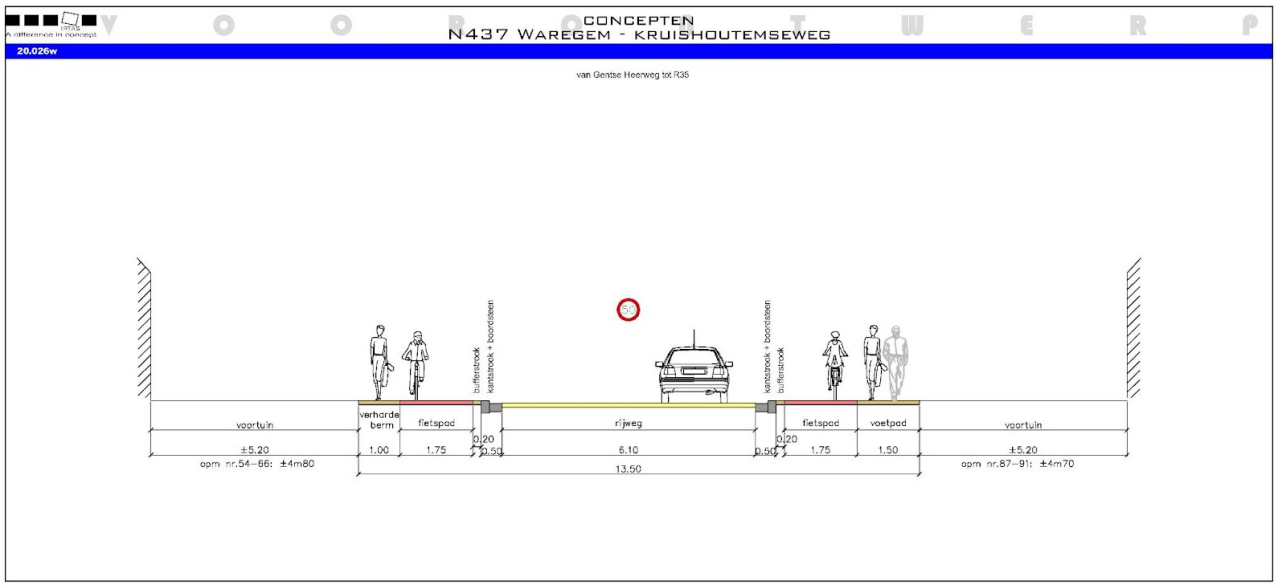
Waregem

Deelgebied 1: tussen Oosterlaan/Zuiderlaan (R35) en Grasdreef (Waregem)

Deel 1: tussen Oosterlaan/Zuiderlaan (R35) en Gentse Heerweg

In dit gebied overwogen we enerzijds een profiel met innames van voortuinen en anders een profiel dat binnen het openbaar domein kon gerealiseerd worden. Om binnen het beschikbare openbaar domein te blijven kozen we voor realisatie van een minimaal maar veilig profiel. De impact van de inname van de voortuinen is immers zeer groot en ook in de Churchilllaan verderop werd reeds een minimaal profiel toegepast.

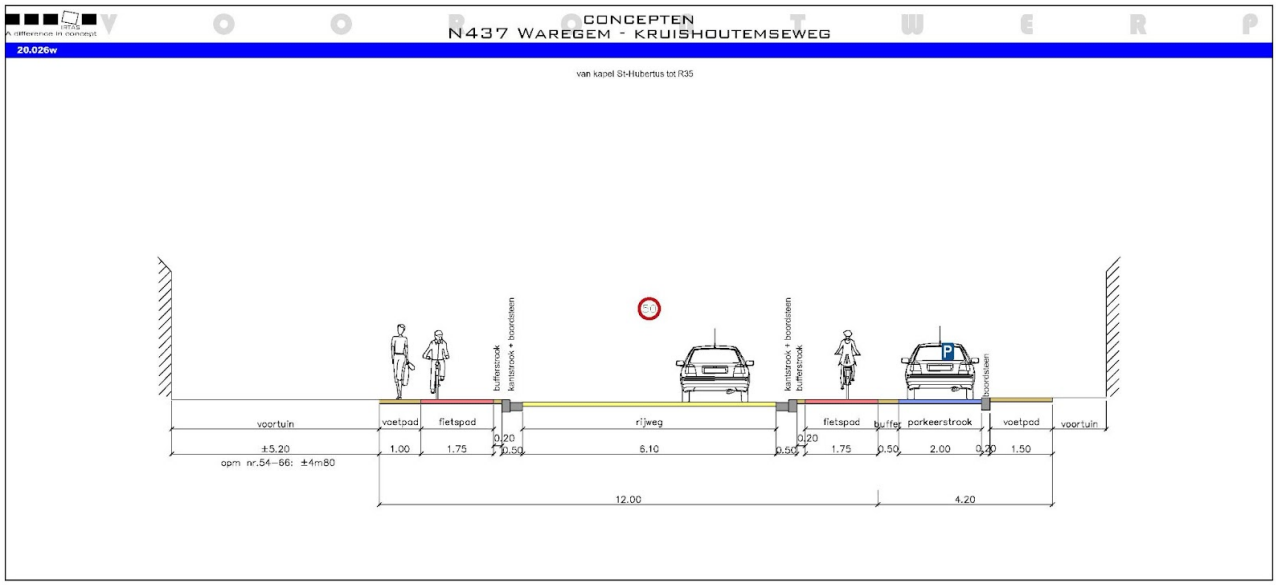
In deze oefening zal ook worden nagegaan of het aantal opritten kan beperkt worden. Dat is immers veiliger voor de fietsers, hoe minder opritten hoe minder conflictpunten voor de fietser. Er zal echter wel bekeken worden waar vergroening en ontharding van de voortuinen (bv. waterdoorlatende parkeerplaatsen) mogelijk is.



Er wordt dus gekozen voor profiel met een aanliggend enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg. De fietsers rijden verhoogd ten opzichte van het autoverkeer. Aan de zijde van de Gentse Heirweg wordt een voetpad van 1,5 m breedte voorzien op zelfde niveau als het fietspad. Aan andere zijde is dit slechts 1m verharde berm.

Deel 2: tussen Wellnesscentrum Benesso en Sint-Hubertuskapel

Hier is het beschikbare openbaar domein te smal om zelfs bovenstaand minimale profiel toe te passen. Een beperkte inname van privé-domein is sowieso noodzakelijk. Daarom zal het hier in de toekomst niet meer mogelijk zijn om dwars te parkeren. Om dit te compenseren wordt er wel een openbare parkeerstrook voorzien, waar dit exact gebeurt bestuderen we in het verder traject. We houden maximaal rekening met de huidige parkeernood.



Deel 3: kruispunt Gentse Heerweg x Kruishoutemseweg (N437)

De voorrangsregeling blijft hetzelfde als vandaag. De oversteekbaarheid van de fietsers was hier een belangrijk aandachtspunt. Oversteken blijft mogelijk maar we bieden de fietsers komende van Waregem-centrum een alternatief aan om over te steken ter hoogte van de kapel. Daar wordt een middengeleider gemaakt waar fietsers en schoolkinderen in twee fasen veilig kunnen oversteken. De middenberm heeft ook een snelheidsremmend effect voor verkeer naar het centrum toe. Het zou daarnaast de bedoeling zijn dat de oversteekplaats kan aansluiten op een trage wegverbinding tussen de Kruishoutemseweg (N437) en de Gentse Heerweg. Dit wordt nog bekeken met de betrokken actoren.

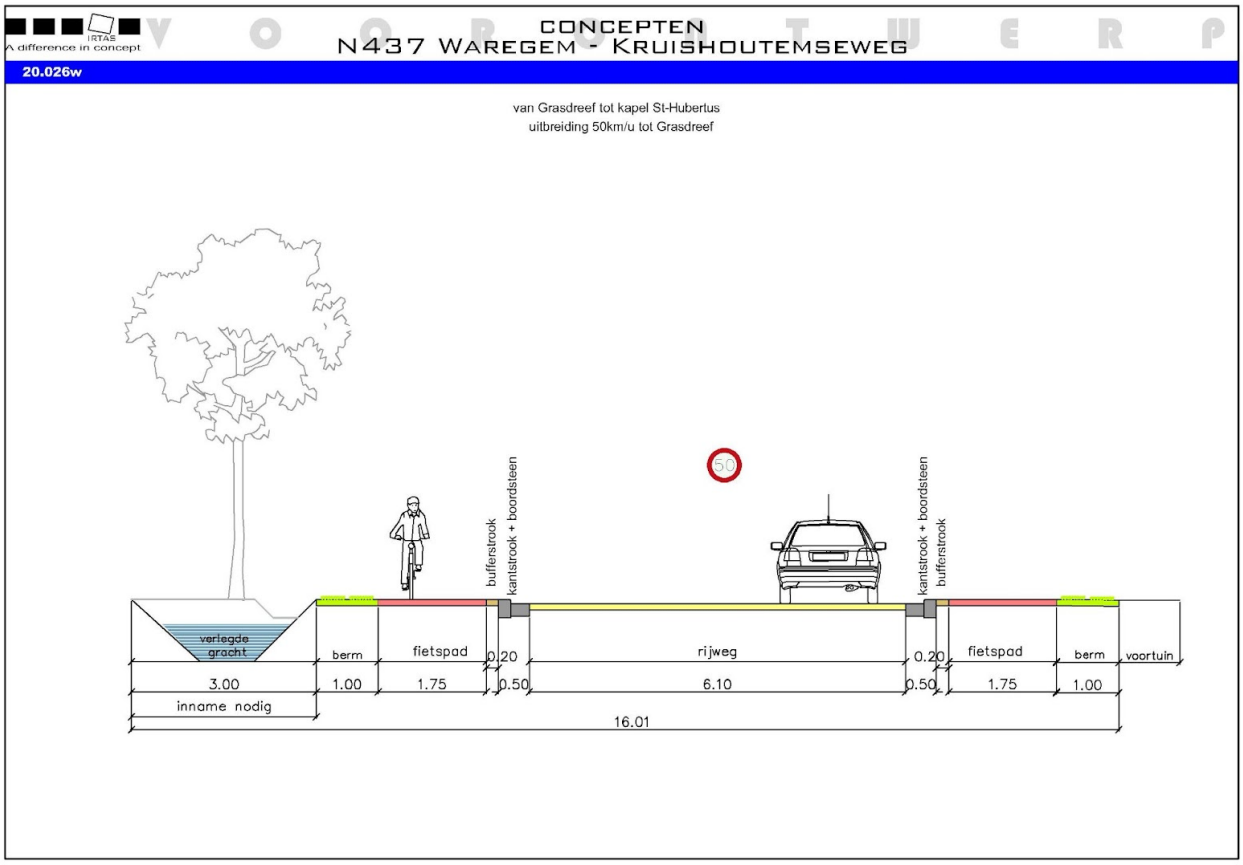
Deel 4: schoolomgeving Biest-Jager

De schoolomgeving zelf moet nog verder in detail ontworpen worden in overleg met de school. Hier liggen nog geen duidelijke principes vast. Er zal prioriteit worden gegeven aan veilige bereikbaarheid van de Stappers en Trappers. We bekijken of het mogelijk is om het autoverkeer niet vlak voor de schoolpoort te laten stoppen om de kinderen af te zetten. Voor deze auto's voorzien we voldoende parkeerplaatsen op de parkings rondom de school.

Deel 5: Gentse Heerweg tussen het kruispunt Kruishoutemseweg (N437) en de Grasdreef

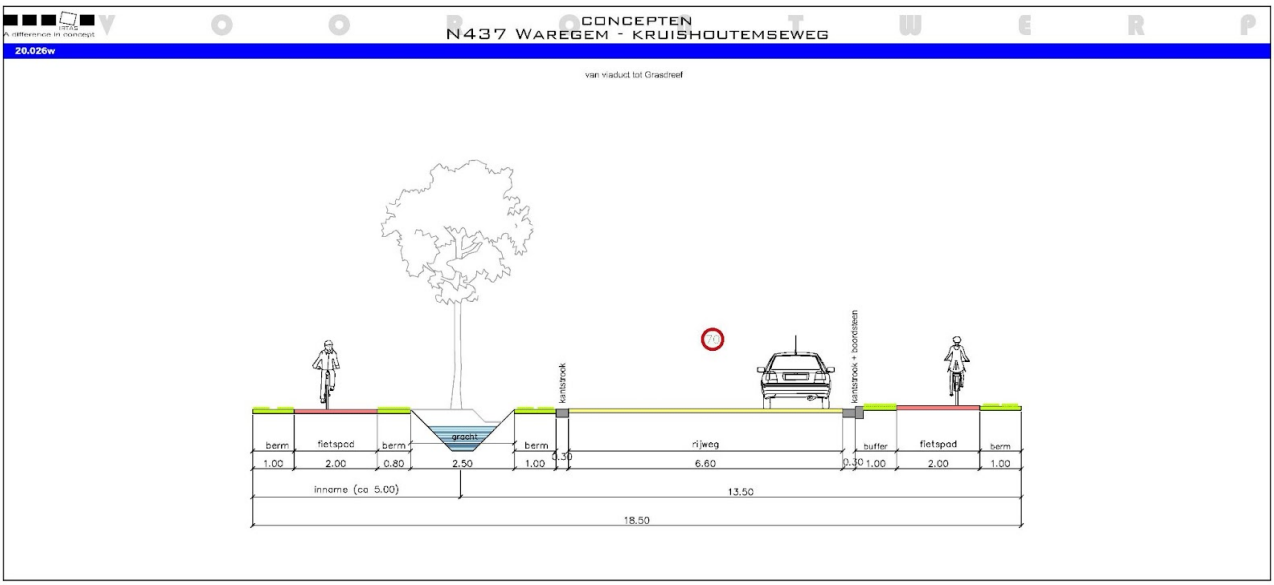
Tijdens de wandelingen bleek er veel draagvlak om de snelheidsbeperking tot 50 km/u door te trekken tot en met het kruispunt met de Grasdreef. Zo wordt een vroegere snelheidsafbouw naar de schoolomgeving gecreëerd en is de oversteek voor de trage weg aan de Grasdreef nog veiliger. Door een middengeleider te plaatsen wordt de snelheidsaanpassing door de weginrichting ondersteund.
We trekken de verhoogde aanliggende fietspaden door. Opnieuw is het fietspad verhoogd met een kleine bufferstrook. Een dubbelrichting fietspad is hier niet weerhouden. Dat is niet plaatsbesparend en minder veilig voor fietsers thv de opritten en zijstraten.

Aan de zijde van de woningen wordt 1m afstand gecreëerd met een grasberm. Daar er slechts sporadisch voetgangers zijn, leggen we geen voetpad aan. Aan de overzijde wordt een gracht waar mogelijk afgewisseld met bomen. Zo reserveren we ruimte voor water en groen. Bomen zullen ook het wegbeeld visueel versmallen.

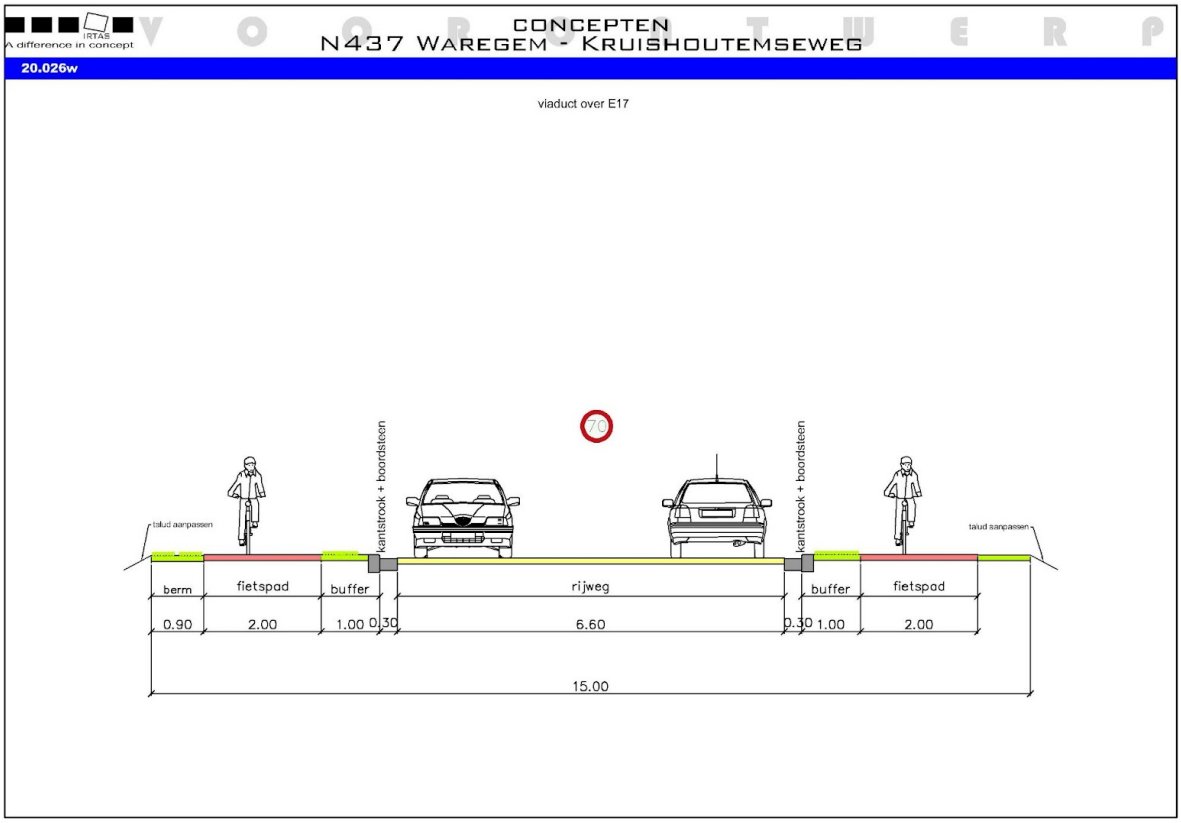


Deelgebied 2: tussen Grasdreef en gemeentegrens (Waregem)

Vanaf de Grasdreef schakelen we over naar een snelheidsregime van 70 km/u. Daarom leggen we vanaf hier vrijliggende fietspaden aan. Ter hoogte van de woonpercelen wordt een minimale bufferstrook tussen rijweg en fietspad genomen van 1m. Bij de open percelen zoals akkers wordt het fietspad achter de gracht gelegd zoals ook gevraagd op de participatiewandelingen. Om dit te realiseren moeten we innames doen van de akkers.



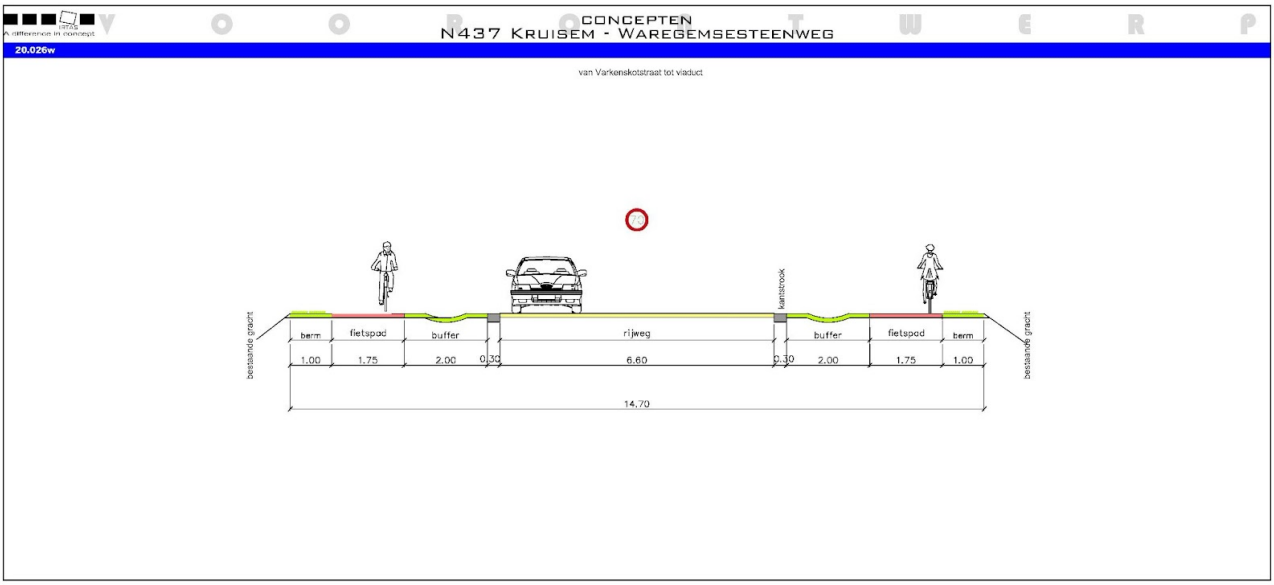
Op de helling naar de brug over de E17 trekken we het vrijliggend fietspad door. Enkel op de brug moeten we lokaal het fietspad aanliggend houden maar wordt het wel verbreed om de fietser veilig en comfortabel over de brug te loodsen.



Kruisem

Deelgebied 2: tussen gemeentegrens Waregem tot Herlegem (snelheidsregime 70 km/u) (Kruisem)

Het huidige open karakter van de weg wordt hier behouden. Omwille van de aanwezige hoogspanningsleiding komen er hier geen nieuwe bomen. Het vrijliggend enkelrichtingsfietspad wordt consequent doorgetrokken. De afstand tussen fietspad en de rijweg zal verder uitgeklaard worden naargelang er al dan niet extra ruimte voor water moet voorzien worden.



Deelgebied 3: tussen Herlegem/Varkenskotstraat en Hedekensdriesstraat/Winkelstraat (Kruisem)

Deel 1: tussen Herlegemstraat en Stokstraat (snelheidsregime 70 km/u)

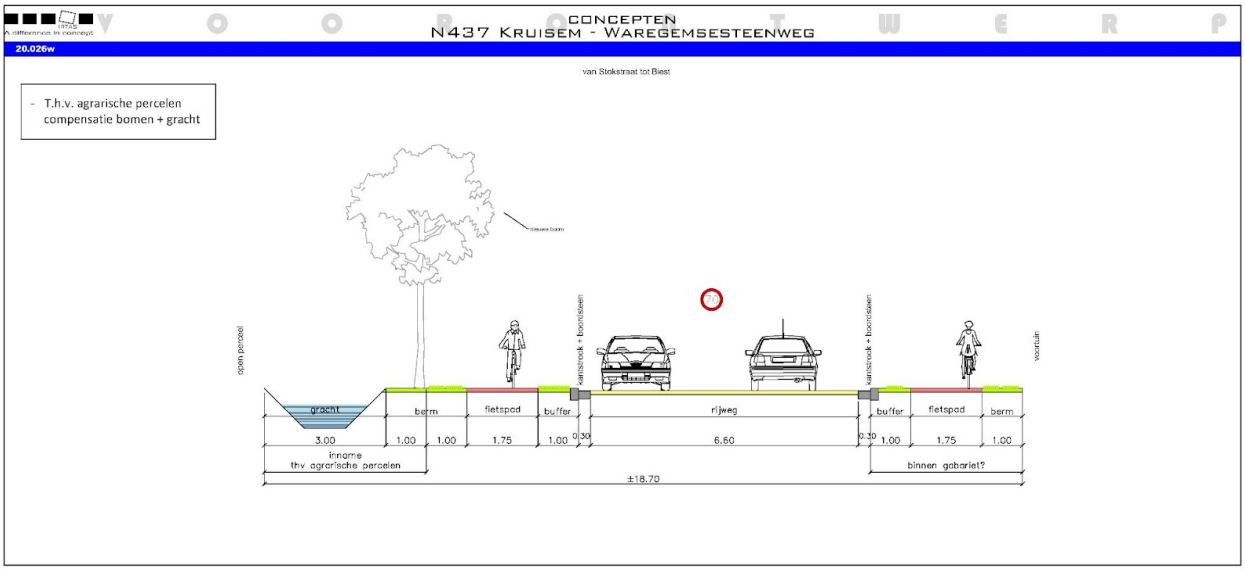
We behouden het snelheidsregime van 70 km/u en kiezen voor een vrijliggend enkelrichtingsfietspad. Het fietspad wordt achter de bomenrij voorzien waar we de bomen behouden. We leggen nieuwe grachten aan maar ter hoogte van de enkele woonpercelen zal geen gracht voorzien worden om de impact te beperken.

De vraag leefde om in deze zone een snelheidsregime van 50 km/ u in te stellen. Deze vraag werd niet weerhouden omdat het landschappelijk beeld niet overeenkomt met een lagere snelheid: enerzijds kunnen we de snelheidsbeperking veel moeilijker handhaven en anderzijds staat de bebouwing verder uit elkaar.
De overgang tussen 50 km/u en 70 km/u net voor de Stokstraat zal met een soort poorteffect (bv. een middenberm) vormgegeven worden.

Bomen

De bomen bepalen in grote mate de profielkeuze. De gemaakte keuzes verschillen van wegdeel tot wegdeel

- **Van Herlegemstraat tot Waregemstesteenweg (nr. 186):** Hier staan het grootst aantal platanen bijeen. In het wegbeeld is dit nog de meest intacte laan van het gehele projectgebied. Het betreft bovendien de bomen in de beste staat. Er wordt dan ook geopteerd om deze bomen zo goed mogelijk te behouden. Waar er bomen zijn uitgevallen wordt nagegaan om aan te vullen met nieuwe bomen. Op oude kaarten was hier een parkdomein rond het kasteel van Herlegem met dreefstructuren. Met nieuwe bomen wordt terug de verbinding gemaakt met de schuin aansluitende Herlegemstraat. Zo kunnen we de historische laanverbinding herstellen.
- **Van Waregemsesteenweg (nr. 186) tot Stokstraat:** Vanaf ten Biest richting Kruisem staat aan de overzijde een eik die ecologisch waardevoller is dan platanen. Omdat de ruimte is beperkt door de kortbij staande woning en de elektriciteitscabine wordt geopteerd om de eik te bewaren en niet de platanen. Waar mogelijk planten we nieuwe bomenrij aan. Deze keer achter het fietspad samen met een nieuwe gracht.



Deel 2: tussen Stokstraat en Hedekensdriesstraat/Winkelstraat (snelheidsregime 50 km/u)

De huidige snelheidsbeperking van 50 km/u vanaf Kruishoutem tot de Pontstraat wordt uitgebreid tot aan de huizen aan de Stokstraat, wat ook tijdens de participatiemomenten ondersteund werd door deelnemers. De Waregemsesteenweg kent hier immers een zeer bochtig tracé waarbij 50 km/u een veiligere snelheid is om de bochten te nemen en veilig op- en afrijden van de opritten mogelijk te maken (zichtbaarheid op aankomend verkeer). Het weinig onderbroken woonlint ondersteunt de snelheidsbeperking. Opgelet, de bebouwde kom blijft begrensd tot aan de Pontstraat.

Bomen

Ook hier bepalen de bomen in grote mate de profielkeuze. De gemaakte keuzes verschillen van wegdeel tot wegdeel.

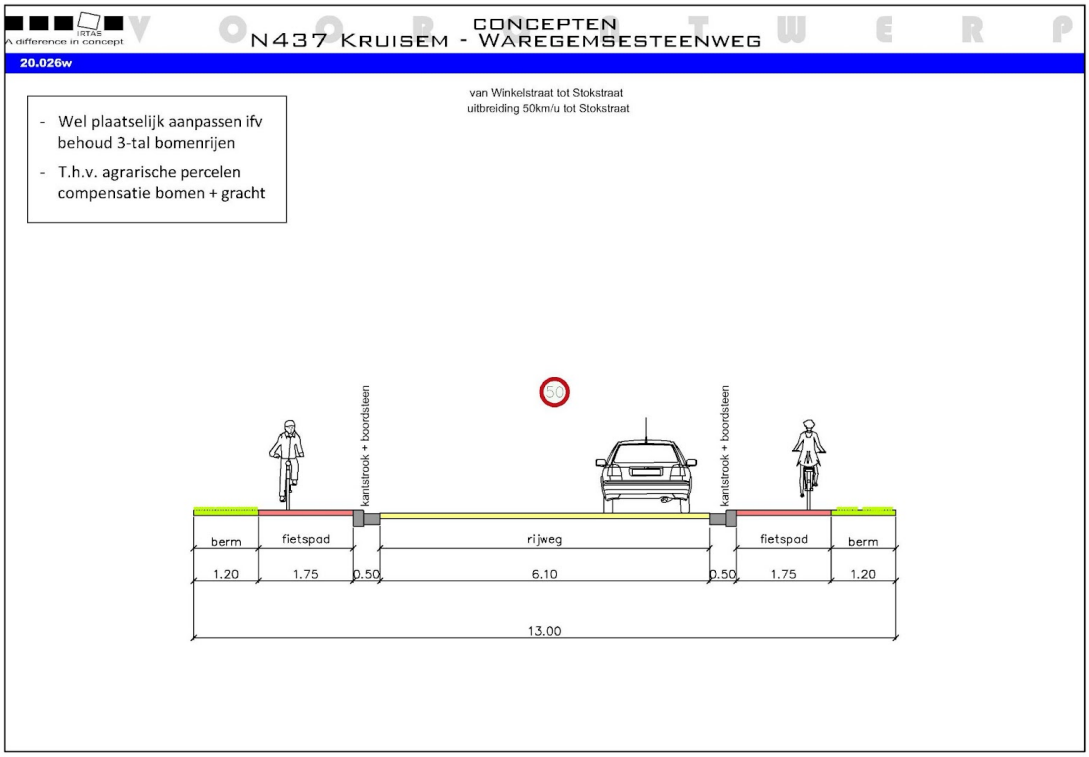
Na het onderzoek van een erkend boomdeskundige bleken veel platanen in goede staat maar ze kregen een lage ecologische waarde. Verder vormen ze momenteel al geen volwaardige continue laan meer. Een aantal bomen staan zelfs quasi solitair. Andere bomen zoals een aantal esdoorns, maar ook enkele bomen op privaat domein hebben dan wel weer veel ecologische waarde.

Naast het onderzoek van de boomdeskundige deden we ook een ruimtelijke analyse. Hierbij werd rekening gehouden met de waarde en toestand van de bomen, een minimale impact op aangrenzende woonpercelen, rekening houdend met aanwezige reliëfverschillen en bomen op private percelen. We zijn dus niet over één nacht ijs gegaan. Indien we de platanenrijen zo maximaal mogelijk langs één of twee zijden zouden behouden, zou dat een grote impact hebben op de woonpercelen, waarbij dooreen stevige inname de weg heel dicht tegen de gevel zou komen te liggen en de waardevolle bomen op de private percelen moeten verdwijnen. Om de woonkwaliteit te vrijwaren en meer waardevolle bomen op privaat domein wel te kunnen behouden is besloten om de platanen niet overal te bewaren.

In drie zones trachten we door de beperkte impact wel de bomen te behouden, het betreffen overwegend platanen met enkele esdoorns. Aldus behouden we een drietal getuigenrijen nl. één thv huisnr. 94-102 (nabij kruispunt met Winkelstraat), één thv huisnr. 112 en één thv een akkerland aan de IJzerbergstraat.

Elders op het tracé zullen de gerooide bomen gecompenseerd worden door nieuwe bomen met een grotere ecologische waarde en voldoende ruimte om te groeien. Zowel het behoud van de getuigenrijen als de compensatie van de gerooide bomen moet nog verder met specialisten terzake in detail worden onderzocht.

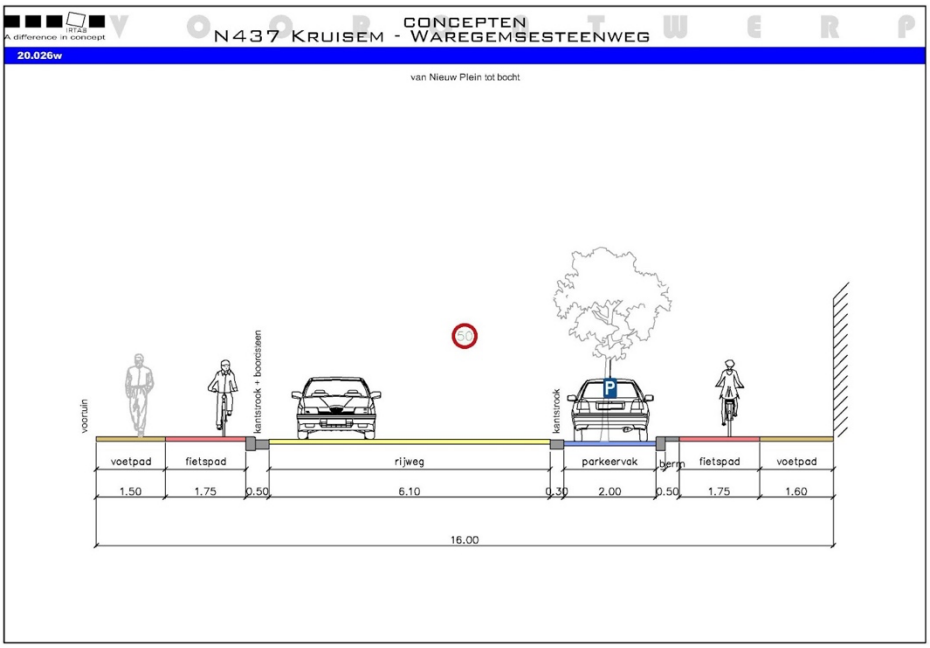
Uit voorgaande keuzes volgt automatisch de keuze voor aanliggende enkelrichtingsfietspaden. Bij dit snelheidsregime is het immers gebruikelijk om aanliggende fietspaden te hebben. Het fietspad ligt verhoogd tov de rijbaan. Ter hoogte van de onbebouwde percelen zal getracht worden om het verlies aan grachten en bomen elders te compenseren door ruimte te voorzien voor water en bomen.



Deelgebied 4: tussen Hedekensdriesstraat/Winkelstraat en centrum Kruishoutem (Kruisem) (Bebouwde kom= snelheidsregime 50 km/u)

Tijdens de participatiemomenten bleek er veel draagvlak voor een veilige fietsinfrastructuur. Gemengd verkeer werd minder goed onthaald voor dit wegsegment. We kiezen maw voor verhoogde aanliggende fietspaden. Omdat we ruimte opofferen voor fietspaden en er toch een zekere parkeernood is voorzien we aan één zijde een parkeerstrook die halverwege van straatkant wisselt. Zo ontstaat er ook een asverschuiving die de snelheid in toom zal houden. Ter hoogte van de parkeerstroken ligt het fietspad vrijliggend. Zo zijn er minder conflicten met parkerende wagens. De parkeerstrook zal afgewisseld worden met een groenaccent. Dit kunnen zowel bomen, lage beplanting of wadi's zijn.

Deze parkeerstrook wordt enkel voorzien tot voor de bocht (thv huisnr 71). In het verdere tracé te Kruisem wordt geen parkeerruimte meer voorzien op openbaar domein.
In deze zone komen er ook voetpaden tot het kruispunt met de Hedekendriesstraat. Door middel van een middengeleider op het kruispunt faciliteren we een veilige oversteek van de fietsers en bakenen we de bebouwde kom goed af.


CONCEPTEN
N437 KRUISEM - WAREGEMSESTEENWEG
20.026w
van Nieuw Plein tot bocht
voorruin
kantstrook + boordsteen
kantstrook
voetpad
fietspad
rijweg
parkeervak
berm
fietspad
voetpad
1.50
1.75
0.50
6.10
0.30
2.00
0.50
1.75
1.60
16.00