

**PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN**  
**N466 LEERNESESTEENWEG TE DEINZE**  
**Tussen kmp 11,00 tot 12,85**

**Onteigenende instantie:** Het Vlaams Gewest  
Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen  
Virginie Lovelinggebouw  
Koningin Maria Hendrikaplein 70, bus 81  
9000 Gent

**Opgemaakt door:** Studiegroep IRTAS bvba  
Gasmeterstraat 81A  
9100 Sint-Niklaas



**Datum:** 12 juni 2019

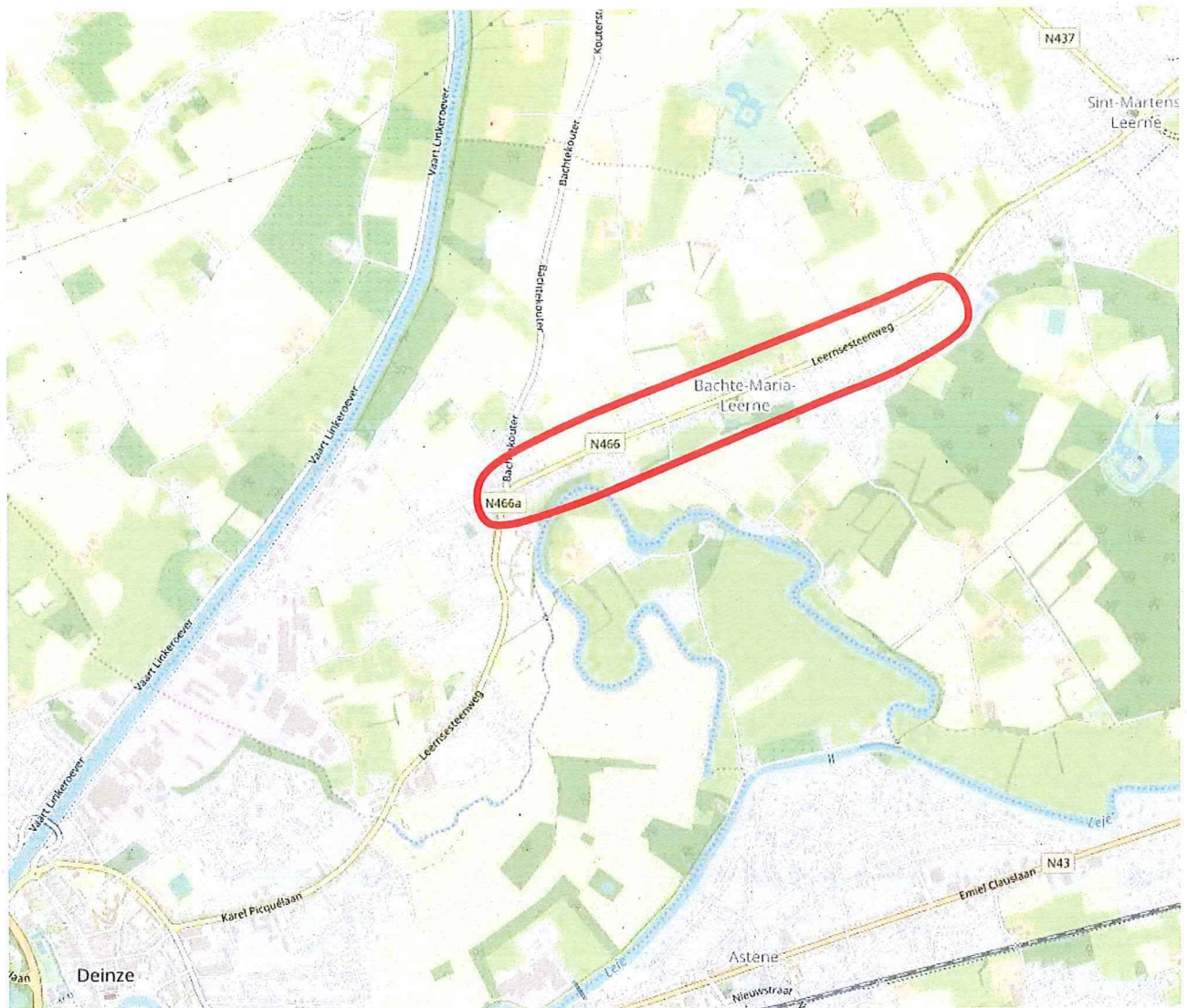
**Dossiernummer:** 06.007w

## 1. Inleiding

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft werken gepland langsheen de N466 Leernsesteenweg tussen de Pastoor Dutrystraat en de Kiekendreef. Dit wegsegment is gelegen op grondgebied Deinze, maar betreft een gewestweg, waardoor ze dus wordt beheerd door AWW.

AWV wenst dit deel van de gewestweg heraan te leggen i.f.v. een verhoging van de verkeersveiligheid, met extra aandacht voor veilige fietsvoorzieningen. Daarnaast zal ook een volledig nieuw gescheiden afwateringsstelsel worden aangelegd langsheen dit tracé. Tegelijkertijd wenst Aquafin een ondergrondse rioleringscollector aan te leggen om het vuilwater van Bachte-Maria-Leerne en Sint-Martens-Leerne langsheen dit tracé af te voeren naar het RWZI van Deinze.

Om deze werken te kunnen realiseren dienen langs de Leernsesteenweg innames van privaat domein te gebeuren teneinde het beschikbaar openbaar domein te verbreden. Aangezien het een gewestweg is onder beheer van AWW, betreft dit een gewestelijke bevoegdheid en zal AWW de nodige gronden verwerven. Deze nota vormt de projectnota zoals voorgeschreven in het onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 (in werking sinds 1 januari 2018).



Aanduiding van het projectgebied (bron: eigen aanduiding op Openstreetmap)

Deze projectnota is ter verantwoording van volgend onteigeningsplan:  
1M3D8H G 102221 00 d.d. 09-08-2019

## 2. Projectplan

Vooreerst worden de noodzakelijke werken beschreven als redenen van deze innames. Dit wordt opgesplitst in bovengrond (wegeniswerken) en ondergrond (rioleringswerken)

### 2.1. Bovengrond

#### 2.1.1. Huidige toestand

De N466 is een gewestweg die Deinze over Sint-Martens-Leerne en Drogen verbindt met Gent. Het projectgebied is daarbij een alternatieve route van de N43 tussen Deinze en de E40-westelijk Gent. Daarenboven is het ook de verbinding van de dorpen Bachte-Maria-Leerne en Sint-Martens-Leerne richting de stad Deinze. Deze weg is dan ook in het mobiliteitsplan van Deinze geselecteerd als lokale verbindingsweg (type I).

De huidige inrichting in het projectgebied bestaat uit een 9 m brede asfaltweg welke met witte markering is onderverdeeld in twee rijstroken en twee enkelrichting fietspaden. De fietspaden zijn maar 1 m breed en liggen aanliggend naast de rijweg en op hetzelfde niveau. Te Bachte is de snelheid plaatselijk beperkt tot 50 km/u, maar in het overige gebied bedraagt de toegelaten snelheid 70 km/u.

Huidige inrichting is een uiterst gedateerde inrichting voor fietsers. Een geschilderd 1m-breed strookje, direct aanliggend aan een drukke gewestweg waar men 70 km/u mag rijden, wordt heden niet meer aanvaard als veilige fietsvoorziening.

Daarom werken AWW en de stad Deinze al sinds 2006 samen aan een nieuwe inrichting van de gewestweg N466. Dit heeft op 22 februari 2010 geleid tot een conform verklaarde projectnota over hoe de N466 vanaf Deinze tot Sint-Martens-Leerne er in de toekomst uit dient te zien. Het deel van Deinze tot Bachte werd reeds uitgevoerd en opgeleverd in 2015. Het deel van Bachte-Maria-Leerne tot Sint-Martens-Leerne is heden aanbesteed om uit te voeren. Enkel het projectgebied tussen Bachte en Bachte-Maria-Leerne moet nog uitgevoerd worden.

#### Reeds uitgevoerde werken van het deel van Deinze tot Bachte

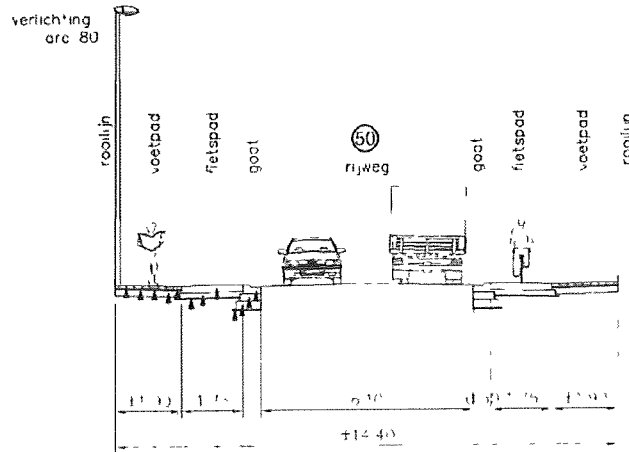
##### ⇒ *Snelheidsregime 50 km/u*

De rijweg heeft een breedte van 6m10 (excl. 0m30 brede kantstrook) en heeft aan beide zijden verhoogde, aanliggende enkelrichtingsfietspaden (1m75 breed) en voetpaden (min. 1m50 breed).

De bus houdt halt op de rijweg. De bushaltes zijn ingericht met een perron van 70cm tot 1m breedte (afhankelijk van beschikbare plaats met minimum voetpad).

Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota.

## Modeldwarsprofiel Deinze N466 deelgebied 1



gestaalstraalde betonstraatstenen 220 220 80  
 halfsteensverband – zandkleur  
 legbed van fijne steenslag 3cm  
 geotextiel  
 steenslagfundering type IIA 19cm  
 (t h v opritten drainerend schraal beton)  
 gestaalstraalde betonstraatstenen 220 220 80  
 strekklag – zandkleur als goot  
 steenslagfundering type I 11cm  
 cementbetoverharding 20cm – rood

kantstrook type IIE1 + trottairband type IF (ter hoogte van opritten) of type IB ter plaatse gegoten  
 20cm steenslagfundering type IA  
 25cm onderfundering type II  
 geogrid

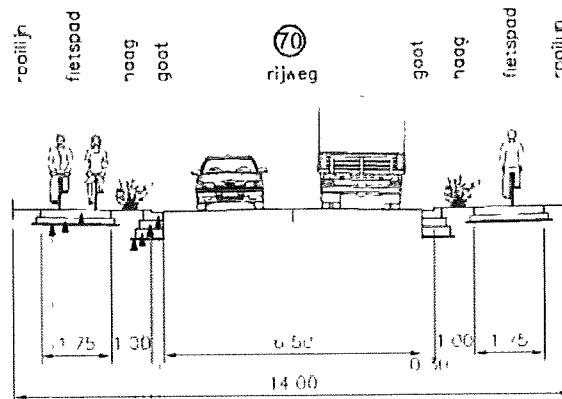
⇒ *Snelheidsregime 70 km/u*

De rijweg heeft een breedte van 6m50 (excl 0m30 brede kantstrook) en heeft aan beide zijden bufferstroken (1m breed, voorzien van een haag) en vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (1m75 breed)

De bus houdt halt buiten de rijweg De haltehavens zijn ingericht met een verhoogd perron

Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota

## Modeldwarsprofiel Deinze N466 deelgebied 2



kantstrook type IIE1 + trottairband type IB  
 (ter hoogte van opritten naar type IE) ter plaatse gegoten  
 20cm steenslagfundering type IA  
 25cm onderfundering type II  
 geogrid

steenslagfundering type I 19cm  
 cementbetoverharding 16cm – grijs

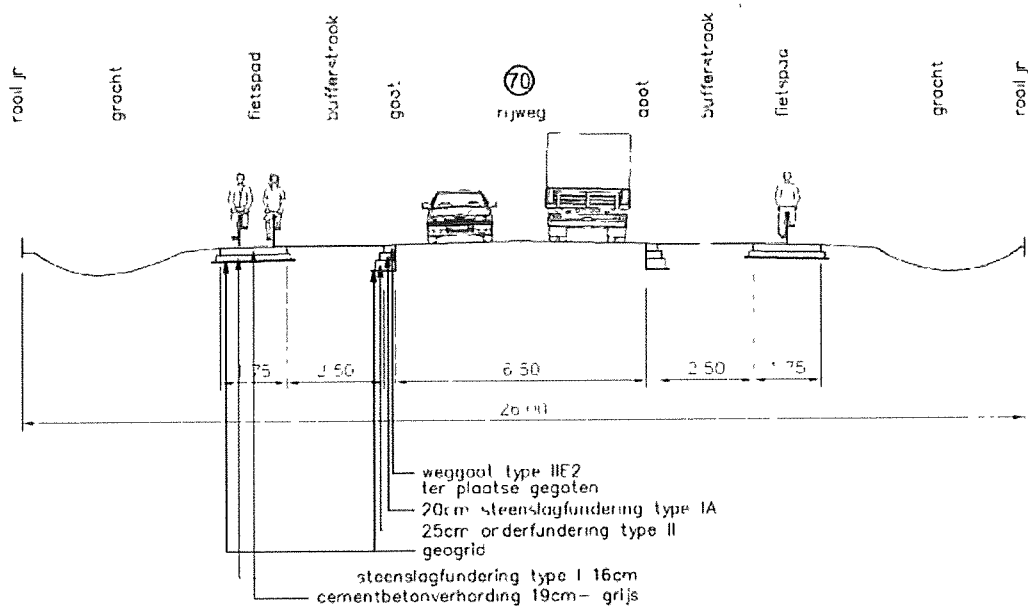
Reeds aanbesteed en uit te voeren werken van het deel van Bachte-Maria-Leerne tot Sint-Martens-Leerne

⇒ *Snelheidsregime 70 km/u*

De rijweg heeft een breedte van 6m50 (excl 0m30 brede kantstrook) en heeft aan beide zijden bufferstroken, vrijliggende enkelrichtingsfietspaden (1m75 breed) en de bestaande grachten

Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota

**Modeldwarsprofiel Deinze N466**  
deelgebied 5

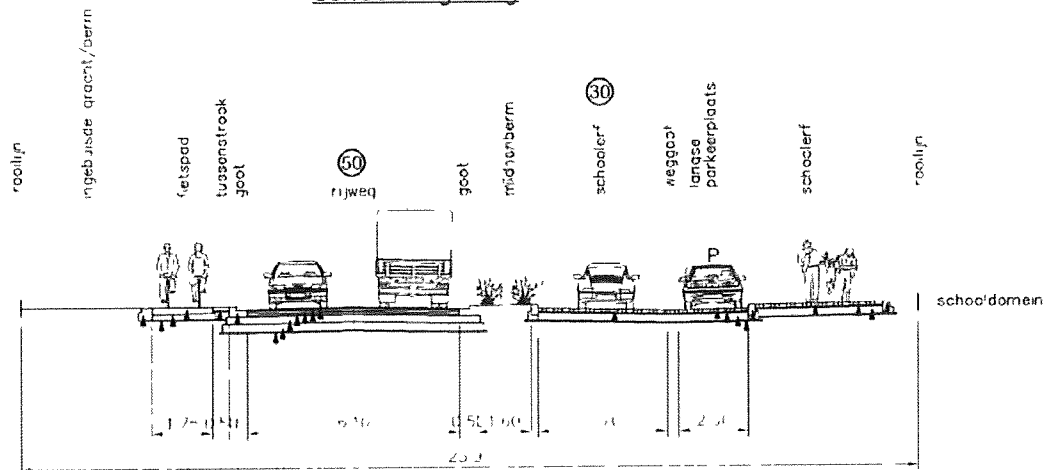


⇒ Schoolomgeving (snelheidsregime 50 km/u)

De rijweg heeft een breedte van 6m10 (excl 0m30 brede kantstrook) Aan de noordelijke zijde is het fietspad gescheiden van de rijweg door een tussenstrook Naast het fietspad ligt de groenberm met open of ingebuisde grachten Aan de zuidelijke zijde, waar de school ligt, wordt een ventweg voorzien die van de rijweg gescheiden is door een groene middenberm De ventweg, voorzien van langse parkeerplaatsen en een brede voetweg, heeft een snelheidsregime van 30 km/u en wordt als schoolerf gebruikt waar de leerlingen worden afgezet en opgehaald Het fietspad wordt volledig opgenomen binnen het gemengd verkeer in de zone 30

De bus houdt halt op de rijweg De bushaltes zijn ingericht met een verhoogd perron Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota

### Modeldwarsprofiel Deinze N466 schoolomgeving



4cm kws top laag SMA-C2  
6cm kwr onderlaag AB-3A  
5cm kws profiellaag type AB-3B  
20cm steenslag ondering type 1A  
25cm onderfundering type II  
geogrid  
kantstrook type IIE1 + trottoirband type IB  
steenslagfundering type I 19cm  
cementbetonverharding 1bcm-grijs  
weggoot type IIE2 met fundering en stut  
gestaalstraalde betonstraatstenen 220 110 100  
elleboogverband - grijs  
leabc van fine steenslag  
geotextiel  
draanerend schraal beton 22cm  
gestaalstraalde betonstraatstenen 220 110 100  
elleboogverband zwart  
trottoirband type IB

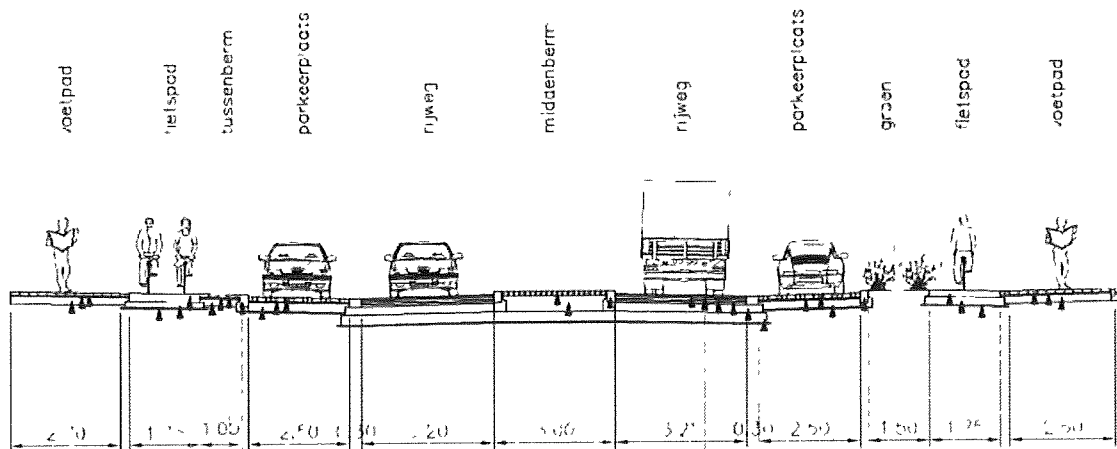


⇒ Snelheidsregime 50 km/u (t h v kern Sint-Martens-Leerne)

De rijweg heeft een breedte van 9m40 (excl 0m30 brede kantstrook) en bestaat uit een 2x1 rijweg gescheiden door een 3m brede middenberm. Tussen de rijweg en het fietspad zijn parkeer- en groenstroken ingericht. Daarnaast ligt een voetpad (min breedte 1m50).

De bus houdt halt op de rijweg. De bushaltes zijn ingericht met een verhoogd perron. Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota.

### Modeldwarsprofiel Deinze N466 Sint-Martens-Leerne



gestaa stroolae betonstraatstenen 220 220,80  
 halfsteensverband - zandkeur  
 legbed van fijne steenslag, 5cm  
 steenslagfundering type IIA 19cm  
 cementbetonverharding 20cm  
 steenslagfundering type I 15cm  
 trottoirband type IB of ter hoogte van opritte type IE  
 geotextiel  
 drainerend schraal beton 19cm  
 geogrid  
 gestaa stroolae betonstraatstenen 220 110,40  
 elleboogverband - zwart  
 drainerend schraal beton 22cm  
 mozaïkkeler met gemodificeerde mortel 13cm  
 schraal beton 38cm  
 trottoirband type IB  
 4cm kws toplaag SMA C2  
 6cm kws onderlaag AB-3A  
 5cm kws profiellaag type AB 3B  
 steenslagfundering type IA 20cm  
 onderfundering type II 25cm

#### 2.1.2. Gewenste toestand algemeen

In het mobiliteitsplan Vlaanderen zijn de doelstellingen en visie uitgeschreven voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Eén van de hoofddoelstellingen is het veiliger maken van het verkeer in Vlaanderen met als meetbare parameter het stelselmatig reduceren van het aantal verkeersdoden en -gewonden tot praktisch nul. Hierbij moet extra aandacht besteed worden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals de fietsers. Daarnaast wil men de mensen voor korte verplaatsingen ertoe aanzetten om alternatieven, waaronder de fiets, te gebruiken. Daartoe moet er geïnvesteerd worden in comfortabele en veilige netwerken voor fietsers. Gezien de huidige toestand is de herinrichting van de N466 dus een uitwerking van deze visie.

De voornaamste aanzet voor AWW om de bovenbouw van deze gewestweg te vernieuwen is het realiseren van aantrekkelijke, comfortabele en vooral veiligere fietsvoorzieningen. Het specifieke proces van startnota en projectnota werd doorlopen om in overleg met de diverse partners (stad Deinze, provincie, De Lijn, fietsersbond, ...) tot een kwaliteitsvol ontwerp voor de herinrichting te komen. Op die manier wil men de volledige N466 tussen Deinze en Sint-

Martens-Leerne van veiligere fietspaden voorzien. In de toekomst wordt dit zelfs doorgetrokken op het Gentse grondgebied.

Een alternatieve route buiten de N466 is niet mogelijk. Er is geen bovenlokale structuur aanwezig waarlangs een alternatieve veilige fietsroute kan aangelegd worden. De N466 is na globale studie van de provincie opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Hieruit blijkt dat deze gewestweg een ideale route moet zijn voor woonwerk- en schoolfietsverkeer tussen de verschillende woonkernen. Dit geeft ook de beste sociale veiligheid.

## 1 Fietsvoorzieningen

Er moet bepaald worden welk soort fietsvoorzieningen langs de N466 kunnen worden toegepast.

⇒ *Snelheidsregime 50 km/u*

In het projectgebied blijft de snelheid in de kern van Bachte 50 km/u. Hiermee wordt de aanwezigheid van deze kern op de gewestweg benadrukt en wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer aangepast om veilig doorheen het bochtige tracé te kunnen rijden. Conform het vademecum voor fietsvoorzieningen wordt hier gekozen voor aanliggende, verhoogde enkelrichting fietspaden. Dit kan binnen het beschikbaar openbaar domein gerealiseerd worden.

⇒ *Snelheidsregime 70 km/u*

Tussen Bachte en Bachte-Maria Leerne is er een meer rechtlijnig tracé met een open structuur en minder bebouwing aanwezig. Ruimtelijk en historisch gezien is dit geen kern of verblijfsgebied meer. Gezien het daarenboven een bovenlokale verbindingsweg betreft, wordt de snelheid van 70 km/u aangehouden. Conform het fietsvademeccum zijn bijgevolg vrijliggende enkelrichting fietspaden de norm. Voor aanliggende fietspaden ligt immers de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te hoog. Een dubbelrichting fietspad is onveiliger omwille van de vele kruisingen met zijstraten en opritten. Binnen huidig beschikbaar openbaar domein is er niet overal voldoende ruimte om vrijliggende fietspaden te kunnen aanleggen.

## 2 Openbaar vervoer

Ook voor een performanter openbaar vervoer is er aandacht in het nieuwe ontwerp met hoogwaardige halte-accommodaties. Vanuit veiligheidsoogpunt wordt aan de zones met een snelheid van 70 km/u de voorkeur gegeven om de bus buiten de rijweg te laten halteren. Op die manier vermindert het risico op ongevallen tegen stilstaande en/of vertragende voertuigen of bij gevaarlijke inhaalmanoeuvres. Bij elke halte wordt een volwaardig verhoogd perron aangelegd, zodat het integraal toegankelijk wordt voor mindervaliden, senioren en kinderbuggy's.

## 3 Ventweg

Op één locatie nabij de kern van Bachte is de bebouwing dichter. Hier wordt gekozen om de verschillende kort bij elkaar gelegen opritten via een ventweg te laten ontsluiten. De ventweg zelf sluit aan op de gewestweg via één oprit en één afrit. De ventweg betreft een éénrichtingsstraat zodat zowel het in- en uitrijden vlot verlopen, en wordt van de gewestweg afgescheiden door een groenstrook, het fietspad en een tweede groenstrook. Door het voorzien van een ventweg op deze plaats, worden mogelijke conflictpunten tussen de erfdoorgangen en het doorgaande verkeer op de gewestweg sterk naar beneden gebracht.



## 4 Onteigeningen

Naast al deze uitrustingen, moet er ook ruimte voorbehouden worden voor de rijweg, voor veiligheidsstroken tussen fietspad en rijweg en een zone voor bermen en grachten (i f v opvangen van het hemelwater)

Binnen het huidig beschikbaar openbaar domein is er niet voldoende ruimte om al deze voorzieningen te kunnen realiseren ter bevordering van de verkeersveiligheid en de doorstroming langs de gewestweg. Aldus zijn grondinnames nodig om het beschikbare openbaar domein te verbreden.

In het verleden werd reeds een ontwerp rooilijn aangehouden bij verschillende vergunningsaanvragen langsheen de Leernsesteenweg. De ontworpen rooilijn volgens plan B782 bis houdt een breedte aan van 13 m uit de huidige as van de rijweg. Dit vertaalde zich in verschillende grondafstanden en achteruit plaatsen van tuinconstructies en afsluitingen. Aldus is een breder openbaar domein op verscheidene plaatsen langsheen het tracé al zichtbaar geworden in het straatprofiel. Daar is al extra ruimte gecreeerd maar dit is nog niet continu over het gehele tracé.

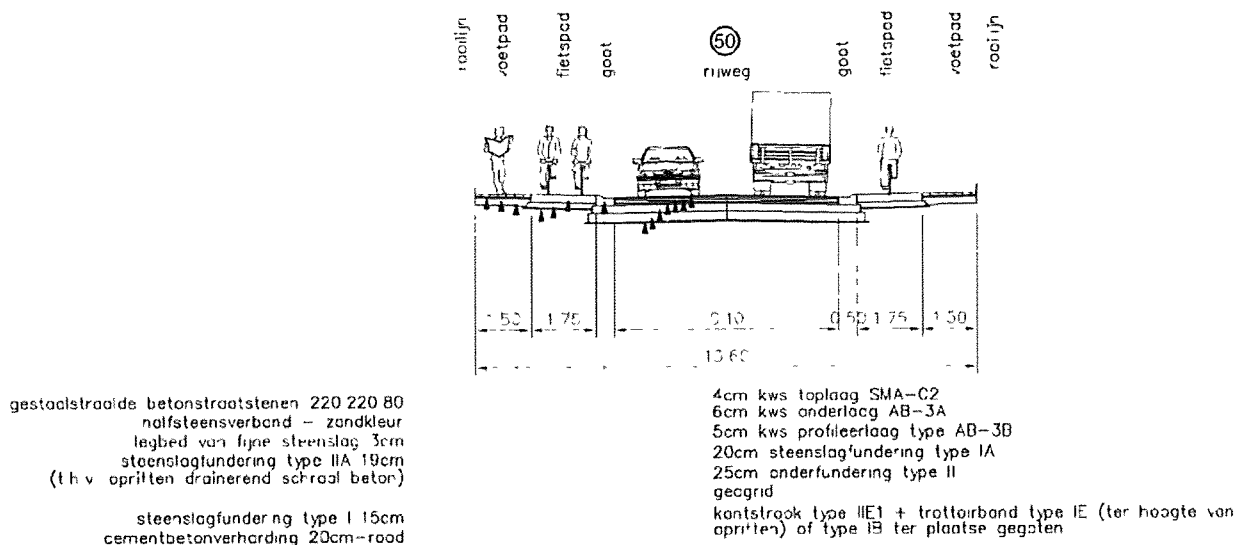
### 2.1.3. Omschrijving geplande werken in detail

#### 1 Ontworpen wegprofiel

##### 1.1 Snelheidsregime 50 km/u

Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota

#### **Modeldwarsprofiel Deinze N466** deelgebied 3



Het modeldwarsprofiel van de rijweg is 6m10 breed (excl 0m30 brede kantstrook) met aan beide zijden een verhoogd aanliggend enkelrichtingsfietspad (1m75 breed) en een voetpad (min 1m50 breed)

In de bocht is er meer ruimte om de rijweg te verbreden en een kleine afslagstrook wordt voorzien naar de Vosselarestreet en de Schipdonkstreet. Deze afslagstrook wordt in een

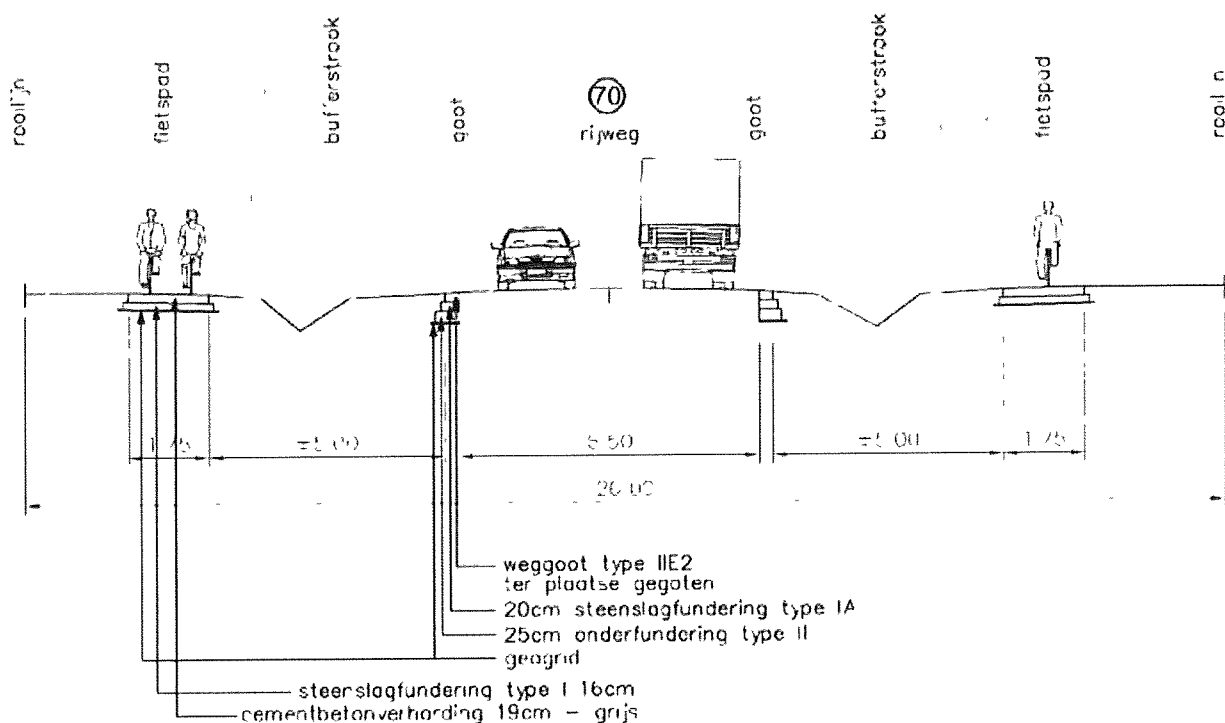
langzaam verbredende markering aangebracht Deze markering dient als overbreedte zodat kruisend verkeer in deze scherpe bocht elkaar niet hindert

De bestaande parkeerstrook t h v huisnummers 61 t e m 69 wordt behouden en zonder uitbreiding in betonstraatstenen heraangelegd met enkele boomvakken tussenin Het fietspad loopt hier tussen de rijweg en de parkeerstrook, met een bufferstrook van 0m50 tussen fietspad en parkeerstrook om mogelijke conflicten met openzwaaiende autoportieren te vermijden

1 2 Snelheidsregime 70 km/u

Zie onderstaand modeldwarsprofiel uit de projectnota

## Modeldwarsprofiel Deinze N466 deelgebied 4



Het modeldwarsprofiel van de rijweg wordt versmald tot een rijweg van 6m50 breedte conform het snelheidsregime van 70 km/u Een deel van de bestaande 9m brede verharding wordt dus opgebroken en vervangen door een betonnen kantstrook van 0m30 teneinde de asfaltverharding degelijk op te sluiten Dit vormt tevens een redresseerstrook (strook waarop een automobilist zijn voertuig kan corrigeren wanneer men afwijkt van de rijstrook)

I f v een duurzame waterhuishouding die klimaatbestendig is (mogelijk om hevige regenbuien zonder overlast op te vangen) en infiltratie in de bodem toelaat (om toenemende verdroging van de bodem en wateroverlast stroomafwaarts tegen te gaan), worden de grachten zo maximaal mogelijk behouden Enkel worden ze opnieuw degelijk heraangelegd Tussen rijweg en gracht blijft een 1m à 1m50 brede obstakelvrije veiligheidsstrook in gras behouden in het kader van een vergevingsgezinde inrichting De automobilist kan zich niet meer corrigeren zoals op de redresseerstrook, maar kan wel zonder al te veel risico's tot stilstand komen Automobilisten kunnen immers fouten maken bij het rijden De veiligheidsstroken hebben tot doel een ernstig letsel of dodelijk ongeval te vermijden bij zo'n fouten

De enkelrichting fietspaden (1m75 breed) worden achter de bestaande gracht gelegd. Tussen gracht en fietspad wordt een bomenrij aangeplant teneinde een aantrekkelijkere fietsbeleving te verkrijgen en het straatbeeld voor het gemotoriseerd verkeer te versmallen. Het fietspad blijft vanuit veiligheidsoogpunt op ca 1m van de gracht.

De zone tussen fietspad en rooilijn blijft een berm waaronder de nutsleidingen hun plaats krijgen. Langs deze gewestweg liggen overmatig veel nutsleidingen, waardoor een bredere zone noodzakelijk is. Naast de gewone nutsleidingen voor de lintbebouwing zijn er ook verschillende bovenlokale leidingen die de verbindingen vormen in het grotere netwerk. Tussen de Della Failliedreef en de Groenvelddreef en ter hoogte van de bebouwing op de onteigeningsgrens zal deze berm verhard worden als voetpad.

De breedte van de berm is tevens afgestemd op een conflictvrije afwikkeling van fietsverkeer tegenover auto's die de private oprit afrijden bij hoge hagen en afsluitingen. De automobilist kan dan tijdig een fietser zien afkomen zonder zich reeds op het fietspad te moeten begeven. Gezien de toenemende snelheid van fietsers in gevolge de toename van elektrische fietsen is dit een belangrijk aandachtspunt geworden.

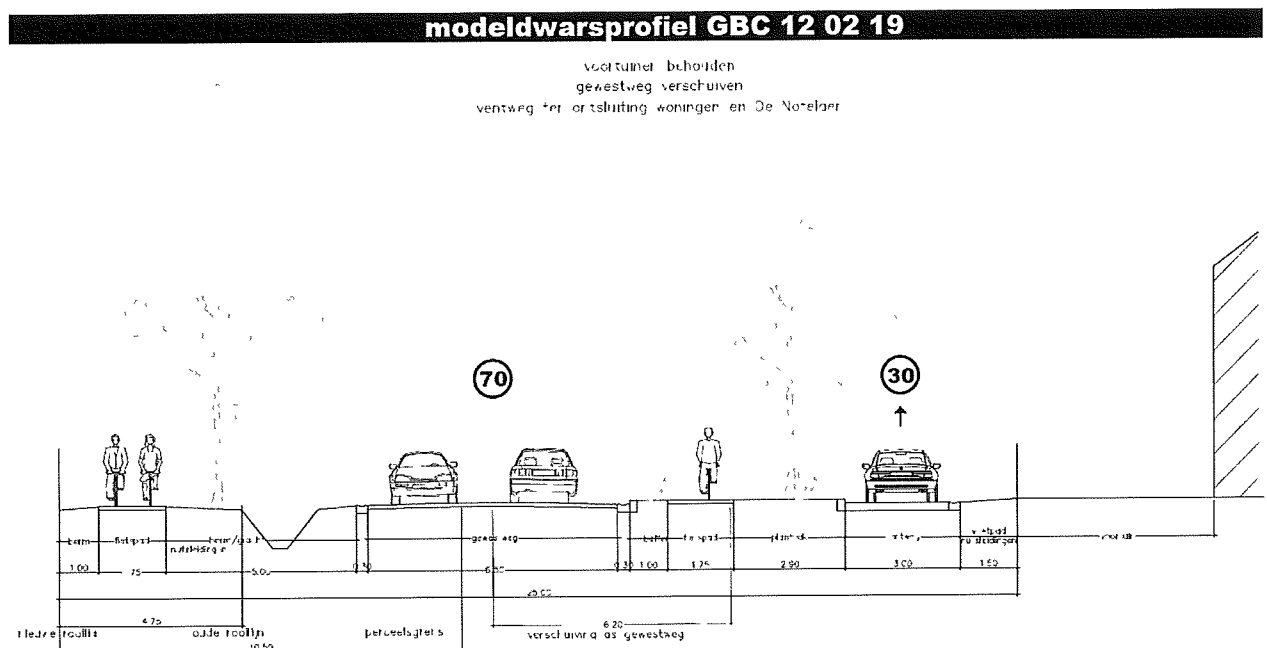
Zo wordt een totale nodige breedte van 13m uit de as van de bestaande weg afgebakend i f v een verkeersveilig wegprofiel dat AWW wenst te realiseren.

## 2 Openbaar vervoer

Langs het tracé zijn 4 bushaltes in elke rijrichting gesitueerd. Daar wordt de langsgracht ingebuisd. De ruimte tussen rijweg en fietspad wordt dan volledig ingenomen door een haltehaven en perron voor de wachtende busreiziger. Zo kan de bus van de rijbaan afrijden en halteren, wat veiliger is op een rijweg waar 70 km/u mag gereden worden, en wordt de doorstroming op de gewestweg bevorderd. Er wordt tevens gekozen voor een breed perron zodat dit goed verhoogd kan staan ten opzichte van de haltehaven en binnen de toegankelijkheidsnormen kan afhellen naar het fietspad. Zo is het perron integraal toegankelijk voor rolstoelgebruikers, ouderen en kinderbuggy's.

## 3 Ventweg

Zie onderstaand aangepast modeldwarsprofiel



Ter hoogte van de woningenrij 71 t e m 87 wordt een aangepaste inrichting voorzien t o v het oorspronkelijk ontwerp uit de projectnota. Bewoners en bezoekers van deze gesloten woningenrij en het restaurant parkeren immers in de voortuinen en hebben geen alternatieven.

Een langse parkeerstrook biedt hier te weinig capaciteit. Daarom werd geopteerd om hier af te wijken van de ontworpen rooilijn en de voortuinen aan zuidelijke zijde niet te onteigenen. Aldus kunnen de bewoners hun voortuinen blijven gebruiken voor het stallen van hun eigen auto en moet er op het openbaar domein daarvoor geen plaats worden voorzien.

Gezien de geconcentreerde bebouwing zullen deze voortuinen toegankelijk gemaakt worden via een ventweg. Zo wordt het aantal mogelijke conflictpunten op de gewestweg en het fietspad gereduceerd tot enkel de in- en uitritten van de ventweg.

Tussen de ventweg en het fietspad wordt een brede beplante groenstrook voorzien als buffer voor de woningen ten opzichte van de gewestweg. Het fietspad wordt dan weer met een minimale groenstrook afgescheiden van de rijweg.

Om de voortuinen te kunnen sparen en bovenstaande inrichtingen te kunnen realiseren, moet de rijweg een asverschuiving maken. De asverschuiving is abrupter aan zijde van Bachte zodat deze mee de snelheidsverlaging naar deze kleine kern kan afdwingen.

Aan de overzijde wordt dezelfde inrichting als het overig ontwerp herhaald. Dit zorgt ervoor dat er aan noordelijke zijde van de twee agrarische percelen een grotere inname nodig is.

#### 4 Parkeerstroken

Ter hoogte van een aantal bebouwingen zonder een autostalplaats op eigen perceel wordt eveneens de langsgracht onderbroken zodat langse parkeerplaatsen kunnen ingericht worden. Dit is het geval voor huisnummers 141 t e m 147, 165 t e m 171, 177-179 en 122-124. Er wordt een veiligheidsstrook voorzien tussen rijweg en parkeerstrook zodat er veilig kan in- en uitgestapt worden naast de rijweg. Tevens is er een veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad i f v openslaande deuren en uitstappende passagiers t o v de fietsers. Deze veiligheidsstrook wordt ingericht als groene berm of als verharding (t h v huisnummers 122-124).

Deze voorziening bevordert de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer, alsook de doorstroming op de gewestweg.

#### 5 Voetpad

Tussen de Della Failledreef en de Groenevelddreef wordt aan zuidelijke zijde naast het fietspad ook een voetpad voorzien. Het voetpad wordt eveneens voorzien waar het gebouw op of voor de rooilijn staat. Dit voetpad wordt op hetzelfde niveau als het fietspad voorzien.

Deze voorziening bevordert de veiligheid van voetgangers. Tussen de Della Failledreef en de Groenevelddreef liggen immers camping Groeneveld en het dienstverleningscentrum Dageraad (woongemeenschap voor mindervaliden). Met dit voetpad wordt een veilige staproute naar de omgeving gecreeerd.

#### 6 Onteigeningen

Omdat de huidige beschikbare breedte van het openbaar domein te smal is, moeten er dus innames gebeuren. Enkel de onbebouwde delen worden ingenomen. 3 gebouwen die deels voor de rooilijn staan worden niet ingenomen. Eén hiervan betreft een torengewoel ter hoogte van de Della Failledreef. Dit is de Raesboomkapel uit 1661. Het fietspad buigt hier naar de rijweg toe (tot 1m van de rijweg). Ten opzichte van het busverkeer van en naar het kasteel van Ooidonck via de Della Failledreef is dit evenwel ook veiliger. Bij het uitrijden is de zichtbaarheid van de fietser dan wel slechter. Daarom wordt de Della Failledreef loodrecht aangesloten op de gewestweg, zodat de aansluiting verder van het torengewoel komt te liggen en de fietser van verder kan gezien worden. Dit betekent een bijkomende inname van het hoekperceel.

## 2.2. Ondergrond

### 2.2.1. Huidige toestand

Heden wordt het vuilwater en regenwater van de bebouwde percelen langs de Leernsesteenweg geloosd in de deels ingebuisde en deels open langsgrachten. Alzo wordt dit afvalwater mee met het regenwater afgevoerd naar het omgevende oppervlaktewaterstelsel. De dorpskernen van Bachte-Maria-Leerne en Sint-Martens-Leerne lozen hun vuilwater ongezuiverd in de Leie.

De stad Deinze en Aquafin hebben recent voorbereidende werken uitgevoerd in Bachte-Maria-Leerne om dit vuilwater op te vangen en in de toekomst op te pompen richting het zuiveringsstation (RWZI) van Deinze.

### 2.2.2. Gewenste toestand algemeen

Europa heeft haar lidstaten een aantal richtlijnen opgelegd naar kwaliteit van de waterlopen en rivieren. De Vlaamse overheid doet beroep op Aquafin om het huishoudelijk afvalwater te collecteren en te zuiveren.

In 1991 werd 30% van het afvalwater gezuiverd. In 2018 is dit gestegen naar 83%. Dit is echter nog verwijderd van de doelstelling van 98% (overige 2% zal middels individuele zuiveringsinstallaties gebeuren bij afgelegen woningen). Een eerste deadline van Europa naar properdere waterlopen is in 2015 verstreken. In uitgesteld traject dient Vlaanderen zich alsnog in orde te stellen.

Aquafin is reeds van omstreeks 2000 bezig om het vuilwater van Bachte-Maria-Leerne en Sint-Martens-Leerne te collecteren en naar het RWZI van Deinze te brengen. Een aantal voorbereidende werken in beide kernen werden reeds uitgevoerd. Enkel dient nog een collector aangelegd te worden vanaf Leernsesteenweg-Kiekendreef tot Leernsesteenweg-Bachtekerkstraat. Aan dit laatste kruispunt kan aangesloten worden op een riolering die naar het RWZI van Deinze afloopt.

Naast de collector dient uiteraard langsheen het tracé het afvalwater gescheiden van het hemelwater opgenomen worden en eveneens afgevoerd worden naar het RWZI van Deinze.

In functie van toegankelijkheid bij onderhoud, vermijden van verzakkingen en vermijden van geluidsoverlast aan deksels wil men de rioleringen zo veel mogelijk buiten de drukke rijweg realiseren. De exacte ligging moet echter afgestemd worden met de inrichting van de bovenbouw, welk een bevoegdheid is van de wegbeheerder AWW.

### 2.2.3. Omschrijving geplande werken in detail

Het rioleringsstelsel voor afvalwater is te beschrijven in drie delen.

#### Deel 1

Er wordt een persleiding d200 aangelegd vanaf de reeds klaar gelegde persleiding in de oude Leernsesteenweg (kruispunt Leernsesteenweg-Kiekendreef) tot aan een gravitaire collector die start t h v Leernsesteenweg nr 104. Deze persleiding zal al het afvalwater van de twee dorpskernen doorvoeren richting Deinze.

Er worden gravitaire dienstrioleringen d250 in de zijberm aangelegd voor aansluiting afvalwater van de aanwezige langsbebouwing. Vanaf Groeneveldedreef en woning nr 118 zal dit enerzijds afvloeien naar de Oude Leernsesteenweg waar via het rioleringsstelsel van Bachte-Maria-Leerne in de collector wordt opgepompt. Anderzijds zal het andere deel van dienstrioleringen d250 afvloeien naar een te bouwen pompstation in de Della Failledreef. Vanuit dit pompstation wordt dit deel afvalwater middels een persleiding aangesloten op de collector van Aquafin ter hoogte van woning nr 104.

## Deel 2

Langsheen de Leernsesteenweg nr 104 wordt een gravitaire Aquafincollector (eerst d400, vervolgens d500) aangelegd Dit is in de zijberm, kant onpare huisnummers, tot woning nr 76 Aanvullend zal door de stad Deinze de nodige dienstrielingen d250 aangelegd worden teneinde alle woningen Leernsesteenweg en aansluitende zijstraten op deze collector aan te sluiten

## Deel 3

Tussen de Bachtekerkstraat en woning nr 76 vervolgt de gravitaire collector d500 en d600 onder de rijweg om aan te sluiten op de bestaande rioleringscollector richting RWZI van Deinze

Voor het regenwaterstelsel wordt het bestaande stelsel van leidingen en grachten vernieuwd of geoptimaliseerd De bestaande inbuizingen worden vervangen door nieuwe buizen dit ingevolge grotere diametervereisten of de slechte toestand waarin ze verkeren Het grachtenstelsel wordt opgewaardeerd door een herprofilering in functie van de gewenste afwateringsrichting De open grachten zijn de beste optie omdat deze meer buffercapaciteit hebben en infiltratie mogelijk houden Aldus is deze optie het meest klimaatbestendig Plaatselijk zullen zelfs buizen worden verwijderd en zal opnieuw een open gracht worden aangelegd De grachten worden wel betuind om de grondinname te beperken

Te Bachte wordt het regenwater via een nieuwe RWA-leiding naar de Oude Leie-arm geleid

### **3. De realisatietermijn voor de uitvoering van de werken**

De innames zijn nodig om de werken te kunnen realiseren

Alle voorbereidende werken in de omgeving zijn reeds uitgevoerd Er ligt reeds een veilig nieuw fietspad vanaf Deinze tot Bachte Het deel vanaf de Kiekendreef tot Sint-Martens-Lerne wordt binnenkort uitgevoerd (zomer 2019) De rioleringswerken om het vuilwater te brengen op de hoek van de Leernsesteenweg-Kiekendreef zijn uitgevoerd Aldus blijft enkel dit tussenliggend wegsegment over om aan te pakken

Gezien het onveilige fietspad en de grote bestaande lozing van vuilwater in de Leie staat dit project bij alle projectpartners hoog op de prioriteitenlijst

Van zodra de innames afgerond zijn, zal men dus starten met de werken

De werken dienen in één geheel uitgevoerd te worden gezien het belang van deze weg in de verkeerstructuur Er zal enkel een fasering gebeuren i f v de toegankelijkheid van de aangelanden en aansluitende woonwijken Maar deze fasering zal continu op elkaar volgen Enkel op deze wijze kan de nieuwe aanleg op een coherente en kwalitatieve wijze gerealiseerd worden

### **4. De realisatievoorwaarden voor de werken**

⇒ Bovengrond

De nieuwe weginrichting dient te worden aangelegd conform het standaardbestek 250, de verschillende vademeca (toegankelijk publiek domein, voetgangersvoorzieningen, fietsvoorzieningen, veilige wegen en kruispunten, vergevingsgezinde wegen en lichtvisie voor gewestwegen) en de diverse dienstorders van het Agentschap Wegen en Verkeer (wegsignalisatie, standaardstructuren voor fietspaden, )

Voor de fietspaden en de nutsleidingen komen in de in te nemen delen te liggen Deze maken deel uit van een globale structuur en moeten dus in één geheel te worden verlegd

Het fietspad moet immers een continue monoliete betonverharding zonder versturende en oncomfortabele hoogteverschillen worden Het fietspad moet daarenboven genoeg afhelling hebben opdat er geen waterplassen op blijven staan na regenval



De nutsleidingen zorgen voor water, elektriciteit, gas en telecommunicatie over een langer geheel. Deze moeten door de nutsmaatschappijen over een lang segment kunnen worden verlegd waarbij door coordinatie al deze leidingen op zo'n smal mogelijke zone moeten komen en waar de oude leiding pas uit dienst kan gesteld worden wanneer elke bestaande aansluiting overgekoppeld is. Ook de openbare verlichting dient in een samenhangend geheel ontworpen en verplaatst te worden.

⇒ Ondergrond

De rioleringen dienen te worden aangelegd conform het standaardbestek 250, de code van de goede praktijk en de Aquafin-richtlijnen.

Het rioleringsstelsel dient in een ruimer geheel goed te functioneren. De lange persleiding moet de vuilvracht van de dorpskernen van Bachte-Maria-Lerne en Sint-Martens-Lerne onder hoge druk doorvoeren naar de gravitaire collectorbuizen. De gravitaire collectorbuizen en de dienstrioleringen moeten een goede gravitaire werking van het volledige systeem waarborgen. Aldus moet dit in grotere gehelen aangelegd worden.

De materialisatie van de vuilwaterleiding dient afgestemd te worden op het agressieve milieu van de vuilwaterafvoer. De persleiding wordt uitgevoerd in HDPE en de gravitaire collector in gresbuizen. Er dient extra aandacht besteed te worden aan corrosiebestendigheid van de leiding waar de persleiding uitmondt in de collector.

## **5. De beheersmodaliteiten van het openbaar domein**

⇒ Bovengrond

Vooraf de fietspaden en de nutsleidingen komen in de in te nemen delen te liggen. Het fietspad dient ten allen tijde toegankelijk en in gebruik te blijven voor de fietsers wanneer ze zich verplaatsen langsheen de gewestweg. Anderzijds dient het fietspad ook onderhouden te worden (herstellingen bij schade, vegen, verwijderen overgroeïend gras, sneeuw- en ijzelvrij maken in de winterperiode, ...). Deze onderhoudswerken gebeuren door de wegbeheerder. De nutsleidingen dienen constant in gebruik te blijven aangezien ze deel uitmaken van ruimere netwerken die de omgeving bevoorraden. Deze nutsvoorzieningen moeten permanent kunnen onderhouden worden teneinde de bevoorradingszekerheid te kunnen garanderen. De zone voor nutsleidingen moet permanent toegankelijk zijn om storingen te verhelpen, nieuwe aansluitingen te maken,

⇒ Ondergrond

Na de werken moet het rioleringsstelsel uiteraard ook werkzaam zijn om het vuilwater af te voeren. Aldus moeten de inspectieputten steeds toegankelijk zijn bij calamiteiten. Via de inspectieputten kan ook het nodige onderhoud gebeuren (bij verstoppingen, slijtage, verzakkingen, ...).

## **6. Besluit**

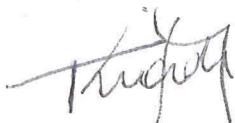
De N466 Leernsesteenweg is een gewestweg waarover AWW het beheer heeft. De fietspaden langsheen deze gewestweg zijn maar smal geschilderde strookjes naast een rijweg waar 70km/u kan gereden worden. Huidige inrichting is dan ook gedateerd en niet in overeenstemming met de doelstelling van de Vlaamse Overheid voor veiliger verkeer. Daarom werd een nieuw wegontwerp uitgetekend.

Om deze nieuwe, veilige weginfrastructuur te kunnen realiseren, is een verbreding van het openbaar domein noodzakelijk. Bijgevolg zijn de innames opgenomen in het onteigeningsplan ten algemene nutte en dringend noodzakelijk. Bij de innames is er rekening gehouden met de

impact. Gebouwen worden daarom niet ingenomen en waar de parkeerdruk niet op het openbaar domein kan opgenomen worden, wordt een inname vermeden.

Teneinde een kwalitatief en coherent nieuw geheel te verkrijgen, is een realisatie in één geheel over dit wegsegment nodig. Nadien moet dit publiek toegankelijk blijven voor het gebruik (fietsers, voetgangers, parkeren) en i.f.v. het onderhoud teneinde de uitrusting in optimale conditie te houden.

Opgesteld op



ir. Tonia Kiadi Matsuela

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van

**25 NOV. 2019**



Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken