

Verkeersleefbaarheidsplan Drongen

0. Inleiding

Deze nota beschrijft het voorstel van verkeersleefbaarheidsplan voor de deelgemeente Drongen. Het studiegebied Drongen situeert zich tussen de Ringvaart, de grens met de deelgemeente Sint-Denijs-Westrem, Afsnee, Mariakerke en de gemeentegrens met Sint-Martens-Latem, Nevele, Deinze en Lovendegem. Het deel van Drongen aan de oostelijke kant van de Ringvaart wordt behandeld in het verkeersleefbaarheidsplan Mariakerke.

Op 14/10/97 organiseerde het Stadsbestuur een hoorzitting voor de bewoners van Drongen. Het studiebureau 'Groep Planning' stelde haar studie uitvoerig voor, specifiek een aantal maatregelen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren. Na de uiteenzetting kregen de aanwezigen de mogelijkheid om hun vragen en bedenkingen naar voor te brengen. Schriftelijke reacties kregen een passend gevolg. De leden van de Gemeenteraadscommissies voerden in de zittingen d.d. 20/06/97 en 19/09/97 debatten rond deze studie.

De Dienst Mobiliteit finaliseerde dit verkeersleefbaarheidsplan op basis van de gemaakte opmerkingen. Deze eindnota werd aan de themavergadering van 4 juni 1999 voorgelegd waarna het ter goedkeuring naar het College van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad gaat.

Een eerste hoofdstuk omvat de krachtlijnanalyses; bruikbare surveygegevens voor de opmaak van de krachtlijnopties zijn weergegeven in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 staan de maatregelen opgesomd die het voorwerp uitmaakten van de inspraakprocedure. Deze drie hoofdstukken zijn het werk van het studiebureau 'Groep Planning'. Hoofdstuk 4 geeft een bundeling weer van de opmerkingen van de bewoners en de gemeenteraadscommissies. Op basis hiervan zijn opties voor het verkeersleefbaarheidsplan opgesteld, weergegeven in hoofdstuk 5, waar mogelijk met een timing voor uitvoering.

1. Krachtlijnanalyses

1.1. Historisch-morfologische krachtlijnenanalyse

1.1.1. Geo-historische en cultuur-historisch projectgerichte krachtlijnanalyse¹

Drongen, gelegen aan de Leie, is de meest uitgestrekte en ook de meest bevolkte gemeente aan de westelijke rand van de stad Gent. De Leie in het zuiden, de Meirebeek ten westen en de Kalebeek ten noorden zijn de enige natuurlijke grenzen. De aanpalende gemeenten zijn Sint-Denijs-Westrem (Gent), Afsnee (Gent), Sint-Martens-Latem en Sint-Martens-Leerne (Deinze) ten zuiden; Vosselare, Landegem en Merendree ten westen; Lovendegem, Vinderhoute en Mariakerke ten noorden; aan de oostgrens ligt Gent.

De oppervlakte van Drongen bedraagt 2.743 ha (vóór 15 september 1969 : 2.947 ha). De gemeente wordt doorkruist door de spoorlijn Brussel-Oostende en de E40 en de gewestwegen Gent-Deinze en Drongen-Hansbeke.

Drongen behoort tot de Vlaamse Zandstreek. Met uitzondering van de waterzieke meersen (Bourgoyen en Ossemeersen), deel uitmakend van de alluviale vallei van de Leie, is de gemeente gekenmerkt door een licht golvend reliëf, met afwisselend open droge kouterzones en gesloten beekvalleien en depressies.

Het is bekend dat Drongen een oude nederzetting is; er wordt zelfs beweerd dat het behoort tot de oudste dorpen van Vlaanderen. De oudste vermelding dateert uit 820. De huidige gemeente bestaat uit twee kernen, die eeuwenlang afzonderlijke omschrijvingen vormden en pas in 1805 werden samengevoegd, nl. Drongen (Truncinas = De verklaring of herkomst van het toponiem is niet duidelijk) en Baarle (Barla = “een naakte barre landstreek met bos nabij een rivier”).

De eigenlijke geschiedenis van Drongen begint met die van de abdij, gesticht in de zevende eeuw. Tot 1826 lag Drongen volledig afgesloten van Gent door het ontbreken van bruggen over de Leie. Om vanuit Gent naar Drongen te komen, deed men ofwel de omweg over Mariakerke, ofwel nam men de weg tot aan de eerste Leiebrug te Gent, stak daar de rivier over, ging voort tot aan het veer te Rooigem en verder naar het veer te Drongen. De nieuwe baan in 1826 bracht het bouwen mee van twee bruggen : de Rooigembrug aan de grens Gent-Drongen en de Willemsbrug aan het uiteinde van de Drongendreef.

In 1955 werd door de stad Gent de Watersportbaan aangelegd, deels op het grondgebied van Gent, deels op het Drongens grondgebied. In 1967 heeft de gemeente Drongen het gebied ten zuiden van de Watersportbaan (met het tracé van de Ringvaart als westelijke grens) aan de stad Gent afgestaan. Dit gebied (de Blaarmeersen) is ca. 204 ha groot.

De Ringvaart, die de verbinding verzekert van het Kanaal Gent-Terneuzen met Leie en Schelde, werd in 1969 voltooid. De nieuwe Willemsbrug over de Ringvaart werd op 16 juni 1969 voor het verkeer in gebruik genomen.

Vroeger was Drongen een uitgesproken landbouwgemeente. Het bezat hoofdzakelijk landbouwbedrijven. In de 19e eeuw telde Drongen enkele bescheiden nijverheden.

¹ Drongen, vroeger en nu, eerste deel, Heemkundige Kring “Dronghine”

Gids voor de gemeente Drongen, gemeentebestuur, 1974

Dorpsbeelden uit het verleden, Drongen, Piet Cassiman, 1992

1.1.2. Morfologisch-stedenbouwkundige projectgerichte krachtlijnanalyse

1.1.2.1. Woonkernen

De gemeente telt elf wijken nl. de dorpskom, de Assels, Baarle, Baarlevelde, Halewijn, Keuze, Luchteren, Noordhout, Slendonk, Schuiterstraat en Beekstraat.

In het kader van deze studie nemen wij een aantal wijken samen en spreken van Drongen-centrum, Baarle en Luchteren.

1.1.2.2. Spoorwegen en station

In het jaar 1837 werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de spoorweglijn Gent-Brugge. Hij sneed de gemeente van oost naar west. De inhuldiging van de spoorlijn gebeurde op 12 augustus 1838. Ruim 70 jaar was de trein hier zonder concurrenten. Pas in het eerste decennium van de 20e eeuw kwam er de stoomtramlijn Gent-Drongen-Nevele. De stoomtram werd in 1930 vervangen door een elektrische tram en in 1961 kregen we de huidige autobuslijn Gent-Nevele.

1.1.2.3. Invalswegen

Vanuit de E40 is de N466 (Deinsesteenweg) een belangrijke invalsweg naar Gent toe.

1.1.2.4. Ringwegen

De R4 vormt de grens van het studiegebied. De volledige Grote Ring rond Gent is heden nog niet geheel operationeel.

1.1.2.5. Snelwegen

Op 15 maart 1950 werd het traject Aalter-Drongen van de autosnelweg E40 officieel in gebruik genomen. Het op-en afrittencomplex situeert zich zo goed als in het centrum van Baarle.

1.2. Socio-economische krachtlijnanalyse

1.2.1. Grondgebruik-en functiekaart (figuur 1)

Drongen wordt doorkliefd door een aantal belangrijke infrastructuur, zoals de autosnelweg E40 (Brussel-Oostende), de gewestweg N466 (Deinsesteenweg) en de spoorweg. Deze lijninfrastructuur veroorzaken een sterke barrièrewerking.

Het wonen is voornamelijk geconcentreerd in de centra, m.n. Drongen, Baarle en Luchteren. Toch is er een vergroeiing vast te stellen tussen Luchteren en Drongen.

De belangrijkste landschapselementen zijn de her en der verspreide kasteelparken, de Vinderhoutse bossen en de Assels.

Ten zuiden van de autosnelweg E40 situeert zich het industriepark van Drongen (regionaal bedrijventerrein). Langs de Ringvaart bevindt zich een ontginningsgebied en een containerpark.

De voornaamste handelscentra zijn in het centrum van de twee belangrijkste kernen, Drongen en Baarle terug te vinden. De gemeente heeft geen problemen qua baanwinkels langs de gewestwegen.

1.2.2. Statistieken en numerieke gegevens

1.2.2.1. Socio-economische gegevens

Hieronder zijn een aantal socio-economische gegevens opgenomen per onderscheiden verkeerszone uit het verkeersmodel. Een aantal verkeerszones werden op grond van stedenbouwkundige aspecten, zoals morfologie en ligging samengenomen.

- * Luchteren en Heie wordt Luchteren;
- * Noordhout en Baarle vormen zone Baarle;
- * Hoogland en Catriestraat worden samengevoegd tot de Catriestraat.

	Bevolking	Beroeps- bevolking	Schoolgaan de bevolking	Aantal leerlingen (*)
Luchteren	2737	934	586	321
Catriestraat	2097	718	449	237
Baarle	2271	786	487	349
Industriepark	116	41	25	0
Oude Wee	1459	418	312	0
Heilig Huizeken	538	198	115	0
Halewijn	1312	467	281	0
Dorp	1529	532	327	631 ²
Drie Leien	832	294	178	0
Totaal	12891	4388	2760	1538

Tabel 1 : Bevolking, beroepsbevolking, schoolgaande bevolking

Bron : Mobiliteitsplan Stad Gent, Deelrapport 1

(*) Leerlingen van de lagere school (secundair onderwijs en hoger onderwijs).

Bekijken wij het aantal inwoners in functie van de oppervlakte dan is de Oude Wee, gevolgd door Dorp het dichtst bevolkte gebied. Logischerwijs is de bevolkingsconcentratie het kleinst in het industriepark.

De beroepsbevolking bedraagt één derde van de totale bevolking. Dit geldt voor alle verkeerszones. Wat de schoolbevolking betreft, stellen we voor elke zone een waarde van grosso modo 20% vast. In het centrum van Drongen komt de grootste schoolconcentratie voor. Het aantal leerlingen bedraagt ca. 650. Baarle en Luchteren tellen, daarentegen, grofweg elk een driehonderdtal scholieren.

² In het Mobiliteitsplan Stad Gent, deelrapport 1, wordt het cijfer 631, welke verwijst naar het aantal leerlingen vermeld voor de sector Halewijn. Ons inziens behoort dit cijfer echter tot de sector Dorp, waar immers scholen aanwezig zijn in t

Figuur 2 : **Verschillende stedenbouwkundige zones**

Figuur 3 : **Spreiding van de bevolking**

Figuur 4 : Spreiding van de tewerkstelling

Figuur 5 : Leerlingenconcentratie

1.2.2.2. *Typologie*

Elke verkeerszone van Drongen wordt geïdentificeerd aan de hand van de typologie ontleend aan het Mobiliteitsplan van Oost-Vlaanderen. Opnieuw werden een aantal zones samengevoegd. De verschillende typologieën worden in tabelvorm weergegeven.

Zone	Typologie
Luchteren	Verspreide bewoning
Catriestraat	Verspreide bewoning
Industriepark	Industrieterrein
Baarle	Landelijke woonkern + verspreide bewoning
Oude Wee	Landelijke woonkern
Heilig Huizeken	Verspreide bewoning
Halewijn	Verspreide bewoning
Dorp	Suburbane woonkern
Drie Leien	Verspreide bewoning

Tabel 2 : Typologie van de verkeerszones

Bron : Mobiliteitsplan Stad Gent, Deelrapport 1

1.2.2.3. *Tewerkstelling*

In de volgende tabel wordt de tewerkstellingsgegevens gepresenteerd. Het gaat hier om werknemers en zelfstandigen samen.

	Landbouw	Industrie	Bouw	Detailhan -del	Overige diensten	Onderwijs	Totaal
Luchteren	136	0	15	0	281	102	534
Catriestraat	4	213	69	48	263	76	673
Baarle	36	161	93	58	510	111	969
Industriepark	0	736	851	10	207	0	1804
Oude Wee	0	31	6	16	190	0	243
Heilig Huizeken	0	32	6	0	60	0	98
Halewijn	91	6	41	44	304	0	486
Dorp	0	87	27	46	225	201	586
Drie Leien	14	6	13	3	105	0	141
Totaal	281	1272	1121	225	2145	490	5534

Tabel 3 : Aantal tewerkgestelden per sector

Bron : Mobiliteitsplan Stad Gent, Deelrapport 1

Veertig percent van de tewerkgestelden is werkzaam in de dienstensector. De industrie en de bouw zorgen elk voor één vijfde van de arbeidsplaatsen. Uiteraard is het industriepark de zone met het grootst aantal werknemers en zelfstandigen (m.n. 1804 tewerkgestelden of 1/3 van het totaal). Een belangrijke conclusie is het feit dat Drongen als tewerkstellingsgemeente kan beschouwd worden. Het aandeel van de tewerkstelling ligt hoger dan de woonachtige beroepsbevolking.

1.2.2.4. Speciale verkeersaantrekkende polen (figuur 6)

1.2.2.4.1. Scholen

- Don-Bosco Instituut - Vrije Gemengde Basisschool in Baarledorpstraat;
- Gemeentelijke Basisschool in de Klaverdries gelegen;
- Kleuter en Lagere School in het centrum;
- Rijksbasisschool in de Baarleboslaan en Groenewandeling;
- Sint-Paulusinstituut Basisschool, langsheen de Gavergrachtstraat;

1.2.2.4.2. Gemeenschapsvoorzieningen

- Chirolokaal in de Kloosterstraat;
- Bibliotheek in de Catriestraat en in de Kloosterstraat;
- Rusthuis “Leiehome” in de Kloosterstraat;
- Dienstencentrum;
- Parochiezaal in de Oude Abdijstraat;

1.2.2.4.3. Buurtgrootwarenhuizen en andere winkels

- o.a. Unic; Spar Supermarkt;
- centrumwinkels Drongen en Baarle;
- Baanwinkel Tuincenter Verbeke op Deinsteeweg;

1.2.2.4.4. Recreatie

- Sporthal in de Keiskantstraat;
- Camping “De Witte Berken”, Pontstraat;
- “De Campagne”, schoolhoeve, Gijzelstraat;
- Restaurant Drongen (Barloria) t.h.v. afrittencomplex;
- Hotel MP-center t.h.v. afrittencomplex;

1.2.2.4.5. Industrierpark ten zuiden van de E40 te Baarle

1.2.2.4.6. KMO-zone ten zuiden van de Ringvaart (o.a. containerpark) en verspreide nijverheid

1.2.2.4.7. Op- en afrit E40

1.2.2.4.8. Station van Drongen

1.3. Verkeerstechnische krachtlijnanalyse

1.3.1. Verkeersintensiteit en -samenstelling

1.3.1.1. Auto- en vrachtverkeer

Uit het multi-modaal verkeersmodel Stad Gent krijgen wij een beeld van de huidige verkeersstromen in Drongen. Hierbij worden twee situaties weergegeven :

* de situatie januari 1996 m.a.w. vóór het openstellen van de R4 vak N9 - Beukenlaan (Sint-Denijs-Westrem) (figuur 7);

* de huidige situatie, m.a.w. na het openstellen van de R4 (figuur 8);

Een vergelijking tussen de twee figuren levert weinig verschillen op. Een lichte afname op de Mariakerkesteenweg en de Deinsesteenweg is merkbaar. De Deinsesteenweg (N466) blijft in beide gevallen de drukste weg van Drongen, voornamelijk het stuk tussen E40 en R4. Ten zuiden van de E40 liggen de uurintensiteiten op de N466 (Baarledorpstraat) een stuk lager (ca. 900 motorvoertuigen). Alle andere straten in het Dorp verwerken intensiteiten lager dan 400 mvt/uur, met uitzondering van de Catriestraat (N461) ter hoogte van het kruispunt met de Deinsesteenweg, die als verzamelweg fungeert voor de omliggende woonwijken.

Dit beeld wordt ook bevestigd door tabel 4, waarin de meest recente tellingen zijn verzameld met betrekking tot de Drongense wegen.

Straat	ochtendspits	avondspits
Deinsesteenweg (N466)		
- tussen Ringvaart en Mariakerkesteenweg	2100	2152
- tussen Mariakerkesteenweg en A. Catriestraat (N461)	1824	1984
- tussen A. Catriestraat (N461) en spoorweg	1965	2173
- tussen spoorweg en E40	1853	2043
- t.h.v. op-afrit	1697	1793
E40 - Afrit Brussel	477	538
E40 - Oprit Brussel	1125	688
E40 - Afrit Oostende	328	242
E40 - Oprit Oostende	220	409
Baarledorpstraat (N466)	1018	1171
Drongenstationstraat ten zuiden van spoorweg (*)	376	365
Landegemstraat (grens Nevele) **		204
Halewijnkouter (grens Nevele) **		164
Merendreesteenweg (grens Nevele) **		104
Baarleveldestraat (grens Nevele) **		76
Bosstraat (grens Vinderhoute) ***		500

Tabel 4 : Intensiteiten beide richtingen tijdens spits

Bron : AWW, januari 1996, mvt/uur

(*) pwe, mei 1990

(**) eigen tellingen, mvt, 1995

(***) eigen tellingen, mvt, 1996

1.3.1.2. Aantal autoverplaatsingen vanuit/naar Drongen

Volgende tabel geeft het aantal autoverplaatsingen weer op de avondpiek met als bestemming Drongen.

Van	Naar	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		158	9%
Gent Zuid		158	9%
Gent Haven		59	3%
Totaal Gent		375	22%
Drongen		298	18%
Gentbrugge		72	4%
Ledeberg		27	2%
Mariakerke		40	2%
Oostakker		24	1%
Sint-Amandsberg		19	1%
Sint-Denijs-Westrem		34	2%
Wondelgem		102	6%
Zwijnaarde		28	2%
Totaal deelgemeenten		644	38%
Lovendegem		46	3%
Sint-Martens-Latem		23	1%
Nevele		46	3%
Deinze		101	6%
Overige		464	27%
Totaal		1699	100%

Tabel 5 : Aantal autoverplaatsingen naar de deelgemeente Drongen, gemiddelde avondpiek uur

Bron : Mobiliteitsplan Gent, Deelrapport 3

Van de 1699 autoverplaatsingen naar de deelgemeente Drongen, is 22% van Gent afkomstig. Veertig procent komt uit de overige deelgemeenten.

Analoog hebben wij cijfers van de autoverplaatsingen met Drongen als herkomst. Zo'n 20% heeft Gent als bestemming en 27% verplaatst zich naar de overige deelgemeenten.

Naar	Van	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		253	12%
Gent Zuid		80	4%
Gent Haven		54	3%
Totaal Gent		387	18%
Drongen		298	14%
Gentbrugge		33	2%
Ledeberg		53	3%
Mariakerke		21	1%
Oostakker		38	2%
Sint-Amandsberg		13	1%
Sint-Denijs-Westrem		30	1%
Wondelgem		28	1%
Zwijnaarde		43	2%
Totaal deelgemeenten		557	27%
Lovendegem		48	2%
Sint-Martens-Latem		52	2%
Nevele		103	5%
Deinze		202	10%
Overige		745	36%
Totaal		2094	100%

Tabel 6 : Aantal autoverplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen, gemiddeld avondpiekuur

Bron : Mobiliteitsplan Gent, Deelrapport 3

1.3.1.3. Doorgaand verkeer op de Deinsteenweg (N466)

Aan de hand van de figuren 9-10 uit het multi-modaal verkeersmodel kan de hoeveelheid doorgaand verkeer ingeschat worden. De herkomst - bestemming van het autoverkeer tussen de E40 en de Drongenstationsstraat wordt hierin weergegeven in de huidige situatie (R4 opengesteld).

De totale verkeersstroom richting E40 bedraagt ca. 500 voertuigen op het avondspitsuur. Daarvan hebben ca. 300 voertuigen een herkomst in het stadscentrum, 50 voertuigen zijn afkomstig van de R4. Dit betekent dat het doorgaand verkeer in die richting oploopt tot zo'n 350 voertuigen of 70% van de totale intensiteit; 30% is afkomstig van Drongen-centrum. De bestemming splitst zich op in ca. 250 voertuigen bestemming Deinze (Leerne) en Nevele en ca. 100 voertuigen nemen de E40 richting Brugge. Dit betekent dat ca. 150 voertuigen (30%) een bestemming heeft in Baarle. Als wij het doorgaand verkeer definiëren als verkeer dat noch een herkomst in Drongen-centrum, noch een bestemming in Baarle heeft, dan komen wij aan een verkeer van maximum 200 voertuigen of 40% van de totale intensiteit.

In de andere richting bedraagt de totale intensiteit iets meer dan 600 voertuigen. Ongeveer 400 voertuigen vinden wij terug aan de Ringvaart richting stadscentrum. De R4 richting Wondelgem,

Evergem blijkt nauwelijks een bestemming te zijn. Hieruit volgt dat ca. 200 voertuigen of één derde bestemmingsverkeer Drongen-centrum is.

Wat de herkomst betreft, komen er ca. 200 wagens uit Deinze of Nevele en ongeveer 100 van de E40 (uit richting Oostende). Tezamen maakt dit 300 voertuigen of iets minder dan de helft dat als doorgaand verkeer kan beschouwd worden.

Deze resultaten moeten omzichtig benaderd worden, in die zin dat de getelde intensiteiten op de N466 (toestand begin 1996, vóór het openstellen van de R4) veel hoger waarden opleverden dan weergegeven in het model (zie volgend hoofdstuk).

1.3.1.4. Analyse van de bestaande verkeersstromen op de N466

De Administratie van Wegen en Verkeer heeft een aantal incidentele tellingen georganiseerd op de N466 (Deinsesteenweg) in de loop van januari 1996 vóór de openstelling van de R4.

De volgende grafieken geven de intensiteiten weer per tijdstip (telkens twee richtingen) gedurende een gemiddelde weekdag. De analyse gebeurde op verschillende locaties, m.n.

- * ten zuiden van de E40 te Baarle;
- * de op-en afritten van de E40;
- * tussen E40 (autosnelweg Brussel-Oostende) - spoorweg;
- * tussen A. Catriestraat - spoorweg;
- * tussen Mariakerkesteenweg - A. Catriestraat;
- * tussen Ringvaart - Mariakerkesteenweg;

Maken we een onderscheid naar richting op de N466 meer bepaald richting Deinze en richting Gent dan kunnen we volgende conclusies trekken.

Vanuit Gent richting Deinze is er 's ochtends een geleidelijke toename van het verkeer tot aan de E40. Vanaf de autosnelweg is er een sterke afname (70%) waar te nemen.

In de andere richting, m.a.w. de stroom komende van Deinze, neemt gestadig toe vanaf de autosnelweg.

's Avonds tellen we tussen de Ringvaart en E40 gemiddeld 1300 pwe richting Deinze. Vanaf de E40 wordt de intensiteit tot de helft gereduceerd.

In de andere richting worden tussen de ringvaart en E40 ca. 800 pwe geteld.

Het drukste wegvak op de N466 (Deinsesteenweg) is het wegvak gelegen tussen de Ringvaart en Mariakerkesteenweg met méér dan 2000 voertuigen op het piek uur.

Uit de grafiek met het verloop van de intensiteit gedurende de week op N466 voor beide richtingen valt op dat deze gewestweg geen toeristisch profiel kent. De intensiteiten gedurende het weekend variëren tussen de 15.000 en 18.000 motorvoertuigen per dag, terwijl gedurende een werkdag de intensiteit 22.000 voertuigen overschrijdt.

Uit dezelfde grafiek merken we dat 93% van de weggebruikers behoren tot de categorie van lichte voertuigen (auto's en bestelwagens), terwijl de medium en zware vrachtvoertuigen elk voor ca. 4% vertegenwoordigd worden.

Figuur 11: Verloop intensiteit tijdens een week op N466 (Deinsesteenweg), 1996

Figuur 12: Verloop van de intensiteiten (mvt/u) in de Baarledorpstraat, richting Deinze gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 13 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) in de Baarledorpstraat, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 14 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, afrit Oostende, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 15 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, oprit Oostende, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 16 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, afrit Brussel, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 17 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, oprit Brussel, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 18 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen spoorweg en E40, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 19 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen spoorweg en E40, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 20 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen spoorweg en A. Catriestraat (N461), richting Gent, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 21 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen spoorweg en A. Catriestraat (N461), richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 22 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen A. Catriestraat (N461) en Mariakerkesteenweg, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 23 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen A. Catriestraat (N461) en Mariakerkesteenweg, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 24 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen Mariakerkesteenweg en Ringvaart, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996.

Figuur 25 : Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinseseenweg (N466) tussen Mariakerkesteenweg en Ringvaart, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996.

1.3.2. Parkeren

De grootste parkeerconcentraties vinden wij uiteraard terug in de centra van Drongen en Baarle en in de onmiddellijke nabijheid van winkels en scholen. De voornaamste parkeervoorziening in het centrum is het Drongenplein met een capaciteit voor een 50-tal voertuigen. Een andere parkeermogelijkheid is het langsparkeren in de centrumstraten.

De enkele baanwinkels langs de N466 en andere verkeersaantrekkende polen beschikken over eigen parkeerfaciliteiten.

Samengevat kunnen wij stellen dat op het grondgebied van Drongen geen uitgesproken parkeerproblemen zijn.

1.3.3. Exploitatie, dienstverlening en halteringsvoorzieningen openbaar vervoer

1.3.3.1. Buslijnen

Wat het openbaar vervoer betreft, rijden zes lijnen naar Drongen (de lijnen hebben wel voor een belangrijk deel gemeenschappelijke trajecten). De lijnen zijn :

- * lijn 14 Gent - Drongen -Deinze;
- * lijn 15 Gent - Drongen - Nevele - Tielt;
- * lijn 16 Drongen Station - Merelbeke - Baaigem;
- * lijn 17 Drongen Station - Merelbeke - Melle;
- * lijn 18 Drongen Luchteren- Merelbeke - Baaigem;
- * lijn 19 Drongen Luchteren - Merelbeke -Melle

Alle buslijnen hebben een gemeenschappelijk traject via de Drongensesteenweg, Koninginnelaan (ventweg Deinseseenweg tot aan rotonde Mariakerkesteenweg) Deinseseenweg, Mariakerkesteenweg, Drongenplein, Oude Abdijstraat en A. Catriestraat.

Vanaf het kruispunt Catriestraat, Deinseseenweg vervolgt elke lijn zijn eigen weg.

- * lijn 16 - 17 ontsluit het gebied tussen de spoorweg en de E40;
- * lijn 18 - 19 verzorgt de ontsluiting van het gebied Luchteren;
- * de streekbuslijnen 14-15 volgen de gewestweg N466 en maken een beperkt aantal ritten naar het industriepark;

Het ruimtelijk bedieningsniveau van de busverbindingen wordt weergegeven op figuur 26, waarbij rond elke halte een ruitvormige zone met een diagonaal van 600m afgebakend wordt welke het bereik ervan aangeeft, voor wie te voet de bus neemt. Hieruit is duidelijk afgebeeld dat de wijken, die palen aan de N466 goed worden bediend, net als het centrum van Drongen. Het Drongenplein is namelijk het knooppunt voor het busverkeer op het grondgebied van de deelgemeente. Bij het vergelijken van de functiekaart met de figuur 26 valt op dat ruimtelijk gezien de meeste woonconcentraties bediend worden. Enkel Halewijn dat zich karakteriseert door een verspreide bewoning beschikt niet over een openbaar vervoeraansluiting.

Een belangrijk aspect in het openbaarvervoersonderzoek is het achterhalen van de frequenties. Wij stellen vast dat voor alle stadslijnen (in beide richtingen) het aantal trajecten gelijk is. Zo tellen wij voor het gemeenschappelijk traject Gent - Drongenplein en v.v. gemiddeld 4 bussen per uur.

Tijdens de ochtendspits wordt het aantal verhoogd tot 6 bussen. Gedurende de middag- en avondspits staan gemiddeld 5 bussen ter beschikking. Voor het niet-gemeenschappelijk traject wordt het aantal verbindingen beperkt tot 2 per uur.

De frequentie van de streeklijnbus 14-15 verschilt van de stadslijnbus. Het aanbod is beperkter. Dit betekent dat er twee ritten zijn op piekuren en op dalmomenten is er één rit per drie kwartier. Zoals eerder vermeld wordt het industriepark maar heel matig bediend. 's Morgens maakt één bus, komende van Drongenplein een omweg naar het bedrijventerrein. Tussen 16u00 en 17u00 komt er

opnieuw één bus langs met bestemming Drongenplein. Ook Baarle zelf is met een bus om de driekwartier maar matig bedeed. Verder laat ook de laatavondbediening zeer te wensen over, met de laatste bus vanuit het St-Pietersstation om 21u15 (ter vergelijking laatste bus naar Drongen Centrum vanaf de Korenmarkt om 23u03).

Aan sommige halteplaatsen werden er fietsenstallingen voorzien.

Volgende tabel geeft het aantal verplaatsingen weer volgens de herkomst en bestemming.

Van	Naar	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		103	31%
Gent Zuid		14	4%
Gent Haven		2	1%
Totaal Gent		119	36%
Drongen		63	19%
Gentbrugge		1	0%
Ledeberg		2	1%
Mariakerke		5	1%
Oostakker		2	1%
Sint-Amandsberg		3	1%
Sint-Denijs-Westrem		1	0%
Wondelgem		3	1%
Zwijnaarde		1	0%
Totaal deelgemeenten		81	24%
Lovendegem		1	0%
Sint-Martens-Latem		0	0%
Nevele		5	1%
Deinze		2	1%
Overige		127	38%
Totaal		335	100%

Tabel 7 : Aantal openbaar vervoer verplaatsingen naar de deelgemeente Drongen, gemiddelde avondpiek uur

Bron : Mobiliteitsplan Gent, Deelrapport 3

Eén derde van de verplaatsingen is afkomstig van Gent, waarvan 31% van Gent-Centrum. Slechts één vierde komt van de deelgemeenten.

Naar	Van	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		24	9%
Gent Zuid		8	3%
Gent Haven		1	0%
Totaal Gent		33	13%
Drongen		63	24%
Gentbrugge		0	0%
Ledeberg		1	0%
Mariakerke		4	2%
Oostakker		1	0%
Sint-Amandsberg		2	1%
Sint-Denijs-Westrem		0	0%
Wondelgem		4	2%
Zwijnaarde		1	0%
Totaal deelgemeenten		76	29%
Lovendegem		4	2%
Sint-Martens-Latem		0	0%
Nevele		10	4%
Deinze		5	2%
Overige		132	51%
Totaal		260	100%

Tabel 8 : Aantal openbaar vervoer verplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen, gemiddeld avondpiekuur

Bron : Mobiliteitsplan Gent

Tijdens de avondspits zijn er amper 13% met Gent als bestemming. Iets minder dan 30% van de verplaatsingen gaat naar de deelgemeenten.

1.3.3.2. Treinverkeer

Zoals vroeger vermeld, ligt het station van Drongen op het traject Gent-Brugge als eerste halteplaats vanuit Gent. De treinreis bedraagt gemiddeld 4 minuten.

Elk uur is er een treinverbinding van Gent naar Drongen. Tijdens de piekmomenten zijn er 2 treinen per uur.

Wat de verbinding Drongen - Brugge betreft stellen we vast dat er 1 trein per uur bestaat voor beide richtingen. In de piekuren ligt het aantal hoger.

Aan het station zijn er kosteloze parkeer- en fietsvoorzieningen.

Het aantal op- en afstappers in het station van Drongen per jaar varieert rond de 400 reizigers.

1.3.5. Fietsers

In het fietsbeleidsplan van Gent¹ worden een aantal begrippen verduidelijkt. Enkel deze die van toepassing zijn in het kader van deze studie worden nader verklaard.

Vrijliggende fietspaden zijn fietspaden waarvan de verharding gescheiden is van de rijweg voor het auto- en vrachtverkeer door een strook die niet door het rijdend verkeer kan worden gebruikt (bv. groenstrook, parkeerstrook) .

Fietspaden van dit type treffen wij aan in de Mariakerkesteenweg, afgescheiden d.m.v. bomen en langsheen de N466 (Deinsesteenweg). Vanaf de Baarledorpstraat richting Deinze zijn de fietspaden gemarkeerd. Net als in het eerste deel van de Mariakerkesteenweg (tot aan de Groene Wandeling) en het wegvak van de A. Catriestraat (N461) tot aan de school.

Gemarkeerde fietspaden zijn enkel aangeduid door verschillende markeringen.

Aanliggende fietspaden liggen in de Oude Abdijstraat, Gavergrachtstraat, Luchterenstraat, Halewijnstationstraat en Bosstraat. Slechts één zijde van de Beekstraat is van een fietspad voorzien. Een aanliggend fietspad is een fietspad waarvan de verharding onmiddellijk aansluit bij de verharding van de rijweg. Deze is in dit geval gescheiden van de weg door een smalle strook kasseien.

Niet onbelangrijk als fietsvoorziening is de fietstunnel onder de spoorweg in het centrum van Drongen.

genstelling tot Halewijn.

³ Fietsbeleidsplan

Volgende tabellen geven de fietsverplaatsingen weer van en naar Drongen.

Van	Naar	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		100	24%
Gent Zuid		58	14%
Gent Haven		2	0%
Totaal Gent		160	38%
Drongen		174	41%
Gentbrugge		2	0%
Ledeberg		3	1%
Mariakerke		26	6%
Oostakker		2	0%
Sint-Amandsberg		5	1%
Sint-Denijs-Westrem		3	1%
Wondelgem		14	3%
Zwijnaarde		5	1%
Totaal deelgemeenten		234	55%
Lovendegem		5	1%
Sint-Martens-Latem		1	0%
Nevele		5	1%
Deinze		1	0%
Overige		17	4%
Totaal		423	100%

Tabel 9 : Aantal fietsverplaatsingen naar de deelgemeente Drongen, gemiddelde avondpiekuur

Bron : Mobiliteitsplan Gent

Meer dan de helft van de fietsverplaatsingen vinden plaats tussen Drongen en de andere deelgemeenten. Ongeveer 38% komt van Gent.

Naar	Van	Drongen	%
Gent-Centrum (binnen de Kuip)		34	10%
Gent Zuid		14	4%
Gent Haven		2	1%
Totaal Gent		50	14%
Drongen		174	49%
Gentbrugge		2	1%
Ledeberg		2	1%
Mariakerke		19	5%
Oostakker		1	0%
Sint-Amandsberg		3	1%
Sint-Denijs-Westrem		1	0%
Wondelgem		11	3%
Zwijnaarde		0	0%
Totaal deelgemeenten		213	60%
Lovendegem		15	4%
Sint-Martens-Latem		7	2%
Nevele		29	8%
Deinze		12	3%
Overige		30	8%
Totaal		356	100%

Tabel 10 : Aantal fietsverplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen, gemiddeld avondpiek uur

Bron : Mobiliteitsplan Gent

Van de 356 fietsverplaatsingen vanuit Drongen hebben 14% Gent als eindbestemming, terwijl 60% de andere deelgemeenten als doel hebben. Uit de tabel blijkt dat tijdens de avondpiek 38% verplaatsingen waar te nemen zijn vanuit Gent naar Drongen. Een hoger percentage (55%) afkomstig is van de deelgemeenten.

1.3.6. Verkeersonveiligheid

Het onderzoek naar verkeersveiligheid in Drongen is een belangrijke schakel in het verkeersleefbaarheidsplan. Hiermee komen onmiddellijk een aantal knelpunten aan het licht, die een heel concrete aanpak vragen.

Objectieve gegevens over onveiligheid kunnen cijfermatig vastgelegd worden aan de hand van een ongevallenanalyse en snelheidsmetingen. In de verkeersveiligheid speelt echter ook het subjectief gevoel een belangrijke rol.

1.3.6.1. Ongevallenanalyse

De gedetailleerde ongevallenanalyse van alle geregistreerde ongevallen met lichamelijk letsel tussen 1992-1994 geven inzicht in de ruimtelijke spreiding van de ongevallenconcentraties in het studiegebied.

Enkel ongevallen met lichamelijk letsel werden dus onderzocht, aangezien het merendeel van de ongevallen met alleen stoffelijke schade geen tussenkomst van Rijkswacht of Politie tot gevolg heeft en dus onmogelijk cijfermatig kan worden ingeschat. Nochtans geven de beschikbare gegevens een voldoende representatief overzicht van de gevaarlijke punten in de deelgemeente.

Bij de verwerking van de ongevallenstatistieken werd verder een onderscheid gemaakt naar :

- * het soort ongeval : ongevallen op de kruispunten en wegvakongevallen (tussen de kruispunten);
- * de betrokken weggebruikers : voetgangers, fietsers, vrachtwagens en ongevallen met uitsluitend auto's.

Belangrijk is om te weten dat de statistische verwerking van de ongevallenanalyse sinds 1 juli 1990 wordt verzorgd door het N.I.S. (Nationaal instituut voor de Statistiek). De verwerking gebeurt echter minder accuraat, met als grootste moeilijkheid de lokalisatie van de kruispuntongevallen. Zo kunnen we een aantal kruispuntongevallen niet exact lokaliseren gezien we slechts één straatnaam van het kruispunt kennen. Zij werden dan ook beschouwd als wegvakongevallen. We vragen hiermee rekening te houden bij de interpretatie van de tabellen en figuren. Kop-staartongevallen ter hoogte van een kruispunt werden eveneens als wegvakongevallen beschouwd.

Het grootst aantal kruispuntongevallen vonden plaats t.h.v. de op-en afrit van de autosnelweg E40, waarbij één (brom)fietsers en twee motorrijders betrokken waren. De precieze locatie van de ongevallen op het af- en oprittencomplex kon niet achterhaald worden. Het kruispunt Deinsteeweg - Koninginnelaan blijkt een gevaarlijk punt te zijn voor de zwakke weggebruikers. Vijf (brom)fietsers waren er slachtoffer.

Tabel 12 geeft de wegvakongevallen weer. Dit tweede type neemt het grootste deel voor haar rekening. Hier wordt een opsomming gegeven van alle wegvakongevallen met lichamelijk letsel gedurende de periode '92-'94. Eveneens wordt een onderscheid gemaakt naar betrokken weggebruiker. Om een goed idee te hebben van de spreiding moeten wij rekening houden met de lengte van de straat. Daarom wordt het gemiddeld aantal ongevallen per 100m straatlengte, per jaar eveneens berekend. De resultaten van de berekening vinden we terug in de tabel en in de figuur 29 worden ze gevisualiseerd.

Hoewel de coëfficiënt het hoogst is voor de Oude Gentweg en Drongenplein, is dit gegeven niet relevant gezien de beperkte straatlengte. Bovendien geeft dit een vertekend beeld. De gewestwegen N466 (Deinsteeweg en Baarledorpstraat) en N461 (A. Catriestraat) scoren vrij hoog.

Er dient opgemerkt dat de resultaten van de Beekstraat slaat op de gehele straat aan beide kanten van de Ringvaart.

Aangezien de N466 de grootste boosdoener is wat betreft verkeersveiligheid, gaan wij deze weg meer in detail bekijken. Op de figuur 30 worden zowel de wegvak- als kruispuntongevallen op de N466 schematisch weergegeven. Op die manier kunnen wij de gevaarlijkste delen van de Deinsteeweg en Baarledorpstraat detecteren.

Wanneer we de gevaarlijkste wegvakken bekijken, dan stellen wij vast dat het gedeelte t.h.v. de Mariakerkesteenweg en de Raapstraat de grootste knelpunten zijn. Wij moeten echter vermelden dat de statistieken dateren van voor de aanleg van de rotonde op het kruispunt van de Mariakerkesteenweg en Deinseseenweg. Ook de grootste concentratie kruispuntongevallen vindt plaats in de buurt van de Mariakerkesteenweg en het afrittencomplex van de E40. Eén derde van de betrokken weggebruikers zijn (brom)fietsers en voetgangers.

Kruispunt	Aantal ongeval- len	waarbij zijn betrokken				
		Voetgan- ger	(Brom) fiets	Motor	Uitsluite nd Personen -wagen	Vrachtw a-gen
Deinsesteenweg(N466) - E40	8	0	2	2	3	1
Deinsesteenweg (N466) - Koninginnelaan	5	0	5	0	0	0
Deinsesteenweg (N466) - Baarleveldestraat	4	0	1	0	2	1
Deinsesteenweg (N466) - Mariakerkesteenweg	3	1	1	0	2	0
Deinsesteenweg(N466) - A. Catriestraat (N461)	2	0	0	0	2	0
Deinsesteenweg (N466) - Veerstraat	2	0	2	0	0	0
Bosstraat - Gavergrachtstraat	1	0	0	0	1	0
Halewijnstationstraat - Halewijnkouter	1	0	0	0	1	0
Halewijnstraat - Nevelse Heerweg	1	0	1	0	0	0
Kruisstraat - Luchterenkerkweg	1	0	1	0	0	0
A. Catriestraat (N461) - Kruisstraat	1	0	0	0	1	0
A. Catriestraat (N461) - Luchterenstraat	1	0	0	0	0	1
Deinsesteenweg (N466) - op-afrit R4	1	0	1	0	0	0
Deinsesteenweg (N466) - Drongenstationsstraat	1	0	0	0	0	1
Deinsesteenweg (N466) - Raapstraat	1	0	0	0	1	0
Baarledorpstraat (N466) - Brouwerijstraat	1	0	0	1	0	0
Baarledorpstraat (N466) - Kloosterstraat	1	0	1	0	0	0
Gaverlandstraat (N466) - Baarleboslaan	1	0	1	0	0	0
Oude Abdijstraat - parking parochiezaal	1	0	0	0	0	1
Varendrieskouter - Schuifersstraat	1	0	0	0	1	0
Varendriesstraat - Bollewerkstraat	1	0	0	0	1	0

Tabel 11 : Kruispuntongevallen, 1992-1994

Bron : N.I.S.

Straat	ongevallen	voetgangers	(brom) fietsen	waarbij zijn betrokken			ong./100 m
				motor	personen-wagens	vracht-wagen	
Deinsteenweg (N466)	29	0	9	0	18	3	0,24
N466 - onbekend	12	1	7	1	3	0	
A. Catriestraat (N461)	9	1	4	1	3	0	0,13
Beekstraat	9	0	3	0	4	1	0,10
Mariakerkesteenweg	8	0	1	1	5	1	0,12
Baarledorpstraat (N466)	7	0	1	1	4	1	0,23
Kruisstraat	4	0	0	0	4	0	0,12
Varendrieskouter	3	1	2	0	0	0	0,06
Boskeetstraat	2	0	0	0	2	0	0,12
Drongenstationstraat	2	1	1	0	0	0	0,06
Koninginnelaan	2	0	2	0	0	0	0,06
Gavergrachtstraat	2	0	0	0	2	0	0,03
Oude Gentweg	1	0	0	0	0	1	0,53
Drongenplein	1	0	0	0	1	0	0,26
Fresiastraat	1	0	0	0	1	0	0,13
Catriestraat	1	0	1	0	0	0	0,09
Abdijmolenstraat	1	0	1	0	0	0	0,08
Baarleboslaan	1	0	1	0	0	0	0,08
Veerstraat	1	0	1	0	0	0	0,07
Goubaulaan	1	0	1	0	0	0	0,06
Asselstraat	1	0	1	0	0	0	0,04
Kloosterstraat	1	1	0	0	0	0	0,04
Raapstraat	1	0	0	0	1	0	0,04
Sint-Gerolfstraat	1	0	1	0	0	0	0,03
Holisstraat	1	0	0	1	0	0	0,03
Baarleveldestraat	1	0	0	0	1	0	0,02
Bosstraat	1	0	0	0	1	0	0,02
Herebreestraat	1	0	0	0	1	0	0,02
Luchterenkerk	1	0	0	0	1	0	0,02
Gaverlandstraat (N466)	1	0	1	0	0	0	0,02
Moerstraat	1	0	0	0	0	1	0,01
Noordhoutstraat	1	0	0	0	1	0	0,01
Totaal	105	5	35	5	52	8	

Tabel 12 : Wegvakongevallen, 1992-1994

Bron : N.I.S.

Figuur 30 : Kruispunt- en wegvakongevallen op de Deinsteenweg, Baarledorpstraat (N466)

1.3.6.2. Analyse van de rijnsnelheid

Op de Deinsteenweg is er een gedifferentieerd snelheidsbeleid van toepassing. Vanaf de Ringvaart tot de Raapstraat is er een snelheidslimiet van 90 km/uur. T.h.v. de rotonde is een snelheidsbeperking van 70 km/uur van kracht. Net als het wegvak tussen de Raapstraat en de E40. Vanaf de E40 tot voorbij de kern van Baarle dient de automobilist aan 50 km/uur te rijden. Door de Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werden in september 1996 snelheidsmetingen uitgevoerd, gedurende een aantal dagen telkens over een etmaal. Bij de metingen werd telkens een onderscheid gemaakt naar snelheidsklassen, naar voertuigcategorieën en naar richting. De gemeten waarden werden verdeeld in volgende klassen :

- minder dan 71 km/uur;
- 71-80 km/uur;
- sneller dan 81 km/uur.

Richting	lichte voertuigen			medium			zwaar		
	<71 km/u	71-80 km/u	81+ km/u	<71 km/u	71-80 km/u	81+ km/u	<71 km/u	71-80 km/u	81+ km/u
Deinze	28%	31%	41%	47%	40%	13%	57%	32%	11%
Gent	29%	38%	33%	53%	31%	16%	55%	33%	12%

Tabel 13 : percentage voertuigen per snelheidscategorie en type voertuigen op de N466 (september 1996) tussen spoorweg en E40

Bron : Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Aan de hand van die verdeling kunnen wij de 85-percentiel bepalen. Deze waarde geeft de snelheidsklasse aan waarbinnen zich de snelheid bevindt die 85% van de voertuigen niet overschrijdt. Aangezien we niet beschikken over exacte waarden van de snelheidsmetingen, kunnen wij niet nauwkeurig te werk gaan. We beperken ons tot de weergave (gearceerd in tabel 13) van de klasse waarbinnen deze 85-percentielwaarde zich bevindt.

Wat opvalt is het feit dat de 85-percentielwaarde van de lichte voertuigen in beide richtingen valt binnen de klasse hoger dan 80 km/uur. De 85-percentielwaarde van de zware voertuigen situeert zich binnen de snelheidsklasse 71-80 km/uur.

Figuur 31 : Grafiek snelheidsmeting op Deinseseenweg (N466), richting Gent, 1996

Figuur 32 : Grafiek snelheidsmeting op Deinsteenweg (N466), richting Deinze, 1996

1.3.7. Verkeershiërarchie

1.3.7.1. Wegenhiërarchie

Het aanwezige infrastructuurnet kan op dit ogenblik hiërarchisch ondergebracht worden in verschillende categorieën. We onderscheiden achtereenvolgens (figuur 33) :

- * weg van de eerste orde :
 - Autosnelweg Brussel-Oostende (E40);
 - Buiten- en Binnenoever (R4);
 - Deinsesteenweg (N466) tussen R4 en E40;
- * weg van tweede orde :
 - Baarledorpstraat (N466);
 - Drongensesteenweg (N466);
- * weg van derde orde :
 - Baarleveldestraat;
 - Halewijnkouter,
 - Halewijnstationstraat - Luchterenstraat -
Gavergrachtstraat;
 - Holisstraat;
 - Antoon Catriestraat - Merendreesesteenweg (N461);
 - Beekstraat;
 - Bosstraat - Mariakerkesteenweg;

1.3.7.2. Inzicht in de bestaande zogenaamde 'sluipwegen'

De voornaamste sluiproutes zijn :

- E. Solvijnsdreef - Brouwerijstraat;
- Kloosterstraat;
- Baarleboslaan;

De E. Solvijnsdreef - Brouwerijstraat hebben te kampen met sluipverkeer komende uit Gent met de oprit Brussel van de E40 als bestemming om de Baarledorpstraat te mijden.

De twee laatste sluiproutes worden momenteel gebruikt door het zwaar vrachtverkeer met als bestemming het industriepark.

1.4. Knelpuntensynthese

Het hoofddoel van dit onderzoek is het inventariseren van de knelpunten. Zo wensen wij een oplossing te vinden om :

- * het aantal ongevallen met lichamelijk letsel te reduceren;
- * het gevoel van onveiligheid tot een minimum te beperken;
- * de snelheid van het auto- en vrachtverkeer te verminderen.

De conclusies van het onderzoek, m.n. de knelpunten, worden in de figuur 34 geschetst. De uiteindelijke maatregelen worden uiteengezet in een volgend hoofdstuk. Logischerwijs kunnen een aantal knelpunten door één enkele ingreep opgelost worden als gevolg van hun direct verband. Eén van de hoofdproblemen van Drongen is het te snel verkeer. De rechtlijnigheid van een aantal wegen spoort aan tot snel rijden. Hierbij wordt voornamelijk gedacht aan de volgende straten.

- * Gavergrachtstraat - Luchterenstraat;
- * Boskeetstraat - Beekstraat;
- * Kruisstraat;
- * Luchterenkerkweg;
- * Bosstraat - Mariakerkesteenweg;
- * Deinseseesteenweg - Baarledorpstraat (N466);

Het snelle verkeer geraakt in conflict met de zwakke weggebruikers.

In een aantal straten zoals o.a. in de Bosstraat laat de toestand van de bestaande fietsvoorzieningen te wensen over. Ze zijn immers in slechte staat.

Heel problematisch is de ontsluiting van het Industriepark te Baarle. Het zware verkeer is genoodzaakt een uitweg te vinden via de woonstraten zoals de Baarleboslaan en Kloosterstraat. Deze situatie maakt het woongebied onleefbaar. Bovendien is de Baarleveldestraat vandaag niet uitgerust om zwaar verkeer op te nemen.

Er dient eveneens een oplossing gezocht te worden voor de ontsluiting van de Assels - Drie Leien. Al het verkeer van deze woonkern moet over het pittoreske brugje over de Leie.

De omgeving en de ontsluiting rond de sporthal dient nader onderzocht.

Algemeen kan gesteld worden dat één van de grootste prioriteiten de schoolomgevingen zijn. Snelheidsbeperkingen en gedeeltelijk weren van gemotoriseerd verkeer zouden een oplossing kunnen geven.

In het centrum bestaat er een conflict tussen de verblijfs- en verkeersfunctie.

2. Synthese van de krachtlijnopties van het Studiebureau

Dit hoofdstuk geeft een synthese weer van de belangrijkste krachtlijnopties.

2.1. Historisch-morfologische krachtlijnopties

Het ontwerp VLP voorzag de volgende krachtlijnopties op dit gebied:

- Naar uitgebalanceerde invalswegen

De Deinsteenweg (N466) vormt nu een barrière tussen het centrum van Drongen (met alle zijn functies) en de wijken ten oosten van deze weg.

De vermindering van de barrièrewerking van de Deinsteenweg en de verbetering van de oversteekbaarheid staan voorop in het verkeersleefbaarheidsplan.

- Naar leesbare en leefbare hoofdstraten

Door de aanleg van de Deinsteenweg is het doorgaand verkeer uit de kern van Drongen geweerd. Dit betekent dat de kern van Drongen aan herwaardering toe is. Dit gebeurt door een herprofilering van straten en pleinen ten gunste van voetgangers, fietsers en bewoners. Tevens krijgt de dorpskern het Zone 30 statuut.

- Naar versterkte en verkeersleefbare gemeentekernen

Door de herinrichting van het centrum wordt de kern van Drongen volledig geherwaardeerd (zie vorig punt).

Naast Drongen-centrum zijn er vooral problemen in Baarle. Hier moet de leefbaarheid van de gemeentekern Baarle worden verzekerd door de aanpak van het sluikverkeer naar de industriezone, de verbetering van de op- en afrit naar de autosnelweg en de aanpak van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid op de N466 (Baarledorpstraat) zelf.

2.2. Socio-economische krachtlijnopties

De belangrijkste opties zijn hier:

- Wonen

Teneinde het probleem van de Deinsteenweg niet nog te versterken, wordt geopteerd om aan kernversterking te doen ten westen aan de Deinsteenweg. Dit betekent een bevrizing van de woonreserves ten oosten van de Deinsteenweg.

- Werken

De Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur voor Gent (Stad Gent, 1993) voorziet de uitbreiding van de KMO-zone aan de E40 te Drongen. In eerste instantie gebeurt die uitbreiding ten zuiden van de E40. Het gebied ten noorden wordt niet aangesneden, zolang er geen oplossing is voor de problemen rond het knooppunt E40/Deinsesteenweg

2.3. Verkeerstechnische krachtlijnopties

Per modus werden een aantal grote krachtlijnopties vooropgesteld:

2.3.1. Auto- en vrachtverkeer

Het VLP heeft een hiërarchie voor de wegen uitgewerkt. Volgende type wegen worden onderscheiden (zie figuur 35):

- internationale en interregionale wegen (E40, R4)
- stedelijke hoofdwegen (N466 Deinsesteenweg)
- hoofdstraten, nl.
 - Drongenstationsstraat - Oude Abdijstraat - Drongenplein - Domien Ingelsstraat (N466c)
 - Mariakerkesteenweg - Vierhekenstraat
- lokale ontsluitingswegen (hier vooral als landelijke verbindingsweg gezien):
 - Baarledorpstraat
 - Halewijnstationstraat - Luchterenstraat - Gavergrachtstraat
 - Halewijnkouter
 - Holisstraat
 - Antoon Catriestraat - Merendreesesteenweg
 - Beekstraat
 - Bosstraat - Mariakerkesteenweg
- wijkverzamelweg
 - Mariakerkesteenweg ten oosten van de N466
 - A. Catriestraat ten oosten van de N466
 - Brouwerijstraat
 - Varendrieskouter
 - Drongenstationstraat
- woonstraten (alle overige straten binnen de woonzone)
- landbouwwegen
- industriewegen:
 - Baarleveldestraat - Industriepark Drongen

2.3.2. Openbaar vervoer (zie figuur 36)

Twee zaken moeten worden aangepakt, met name:

- Verbetering wachtcomfort (voorzien van bushokjes);
- Plaatsen van fietsstallingen ter aanmoediging van gecombineerde verplaatsingen fiets-bus.

Verder blijken Baarle en het industrieterrein onvoldoende bediend te zijn met het openbaar vervoer. Er is een voorstel om de (voormalige) lijn 51/52/53 (thans lijn 9) door te trekken via de Beekstraat en de Bosstraat, met een keerlus in Vinderhoute. Tenslotte zou lijn 18/19 rechtstreeks naar Luchteren kunnen rijden, via de Catriestraat.

2.3.3. Voetgangers

- minimale obstakelvrije loopzone van 1,50 m breedte en 2,20 m hoogte te creëren voor voetgangers, de breedte van het voetpad moet minimum 1,80 m zijn voor een rolstoel
- ononderbroken, vlakke, aaneengesloten, effen en slipvrije trottoirs, oversteekplaatsen en pleinen
- voor recreatieve wandelpaden: behoud van huidige niet-verharde wegen (zoveel mogelijk met autovrij statuut).

2.3.4. Fietsers (zie figuur 37)

Er is nood aan radiale fietsroutes die Drongen met Gent verbinden:
Radiaal hoofdwegennet:

- N466: Deinsteenweg – Baarledorpstraat - Gaverlandstraat
- Veerstraat - D. Ingelsstraat – Oude Abdijstraat – Drongenstationstraat

Daarnaast zijn er nog fietsroutes die de deelgemeenten of buurgemeenten met de deelgemeenten verbinden:

Concentrisch patroon

- Spoorweg Gent-Oostende (zuidelijke kant) als verbinding tussen Landegem, Drongen en het St-Pietersstation
- Bosstraat-Mariakerkesteenweg-Asselsstraat-Afsneese Dijkweg (Vinderhoute-Assels)
- Gavergrachtstraat-Luchterenstraat-Halewijnstationstraat-Kloosterstraat (Vinderhoute-Baarle)
- Beekstraat-Boskeetstraat-Merendree Steenweg (Mariakerke-Merendree)
- Halewijnkouter-Varendrieskouter (Landegem-Drongen)
- Baarleveldestraat-Kloosterstraat (Landegem-Baarle)
- Moerstraat - Boonstede (Landegem - Baarle);
- Catriestraat (N461) (Drongen-Merendree)
- Luchterenkerkweg (wijk Luchteren – Drongen Centrum)

3. Maatregelen voorgesteld door het studie bureau

De voornaamste doelstellingen van het VLP zijn

- verhogen van de (verkeers)leefbaarheid
- het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren,
- het onveiligheidsgevoel verminderen,
- de snelheden omlaag halen.

3.1. Maatregelen kern Drongen

Deinsesteenweg

- Vrijliggend aspect fietspaden accentueren (pechstrook vervangen door een groenstrook)
- Uitwerken kruispunten met Drongenstationstraat: brengen op één rijvak, met creatie van linksafslagstrook
- Fietstunnel onder Deinsesteenweg t.h.v. Luchterenkerkweg

Centrum van Drongen wordt Zone 30 gebied

- Herprofilering van Drongenstationstraat-Oude Abdijstraat-Mariakerkesteenweg
 - * Mariakerkesteenweg: rijweg met gemengd tweerichtingsverkeer op 5.75 m. één of twee parkeervakken (naargelang de totale breedte) en brede voetpaden (minstens 1.90 m.)
 - * Drongenstationstraat/Oude Abdijstraat: rijstrook van 5.00 m, fietssuggestiestroken van 1.00 m., twee maal parkeerstroken van 1.80 m. en voetpaden van min. 1.50 m. op het breedste deel. Voor het smallere deel: idem, maar slechts één parkeerstrook en smallere voetpaden.

Fietsroute ten zuiden van de spoorweg (Halewijnstationstraat en deel van Varendrieskouter).

Ontsluiting van de sporthal via verharde Keiskantstraat.

- De Keiskantstraat wordt verhard en vormt zo een supplementaire ontsluiting van de sporthal. De middenberm op de N466 ter hoogte van de St-Gerolfstraat wordt wel dichtgemaakt. Men moet verplicht rechtsaf komend uit de St-Gerolfstraat.

3.2. Maatregelen kern Luchteren-Halewijn

Fietsroute Luchterenkerkweg

- Doorknippen van de Luchterenkerkweg met paaltjes, waar enkel nog fietsersverkeer voorbij kan;
- Herinrichting kruispunt Luchterenkerkweg en Kruisstraat: fietsverkeer heeft voorrang op autoverkeer: aanleg d.m.v. verkeersplateau.

Aanleg fietspaden

- Aanleg van fietspaden in Boskeetstraat en Merendreesesteinweg
- Aanleg van fietspaden langs de A. Catriestraat

Heraanleg kruispunten

- Kruispunt N461 (Boskeetstraat-Merendreesesteinweg) en Gavergrachtstraat-Luchterenstraat: middengeleiders als attentieverhogend middel.

- Idem voor kruispunt Halewijnkouter-Halewijnstationstraat.

Aanleg verkeersplateaus

- Verkeersplateau op het kruispunt A. Catriestraat-Kruisstraat
- School in Gavergrachtstraat: verkeersplateau en bi-flash.
- Verkeersplateau in Beekstraat t.h.v. Hof Ter Beke
- Verkeersplateau op het kruispunt Catriestraat-Holisstraat

Verbetering fietspaden

- Verbetering fietspaden in Gavergrachtstraat en Bosstraat (afschermen d.m.v. haagje)
- Idem (afscherming door haagje) voor fietspaden in Luchterenstraat en Beekstraat

3.3. Maatregelen kern Baarle

Op- en afrit autosnelweg

- Een nieuwe oprit naar Brussel dient aangelegd, tussen de Kloosterstraat en de autosnelweg. De bestaande oprit dient dan alleen als afrit uit Oostende.
- Ronde aan kruispunt Raapstraat en eveneens t.h.v. met de op- en afrit van de E40 (komend vanuit Drongen naar Oostende en van Brussel).

Ontsluiting industrieterrein

- Betere ontsluiting industrieterrein
- Ronde sluit aan op de Baarleveldestraat die volledig geherprofileerd wordt en als ontsluitingsweg gaat dienen voor het industrieterrein, via een uitbouw van de brug over E40 t.h.v. de Noordhoutstraat.
- Verbod voor vrachtverkeer in Baarlebosstraat en Kloosterstraat (d.m.v. portiek).

Doortocht Baarle

- Herinrichten van de doortocht door Baarle. De principes zijn:
 - Maximaliseren van voetpadruimte
 - Duidelijke verandering van het wegbeeld in de centrumzone (materialen, e.d.)
 - Doorstroming bevorderen door extra aandacht voor lay-out van parkeervakken
 - Beveiligen oversteekplaatsen
 - Beveiligen fietsers door aanleg van vrijliggende fietspaden geschieden door veiligheidstrook
 - Statuut bebouwde kom

Concreet betekent dit:

- Creatie van een poorteffect t.h.v. de kerk
- Middengeleiders
- Plateau ter hoogte van de Petrus Christusdreef

- Doortrekken van voormelde fietspaden in Gaverlandstraat richting Deinze
- Accentuering van kruispunten Gaverlandstraat met Baarleboslaan en Baarlewarande d.m.v. middegeleiders.

4. Inspiraak

Naar aanleiding van de hoorzitting kwamen een aantal schriftelijk reacties binnen, hierbij gebundeld weergegeven.

4.1. Algemeen

De reacties van de bewoners zijn velerlei. Een aantal mensen hebben individuele klachten of suggesties, soms wordt er in groep gereageerd, b.v. bewoners uit de Mariakerksesteenweg

Over het algemeen laten de drukkere straten (meestal gewestwegen) de meeste inkt vloeien: met name de Deinsteenweg, zowel te Drongen als te Baarle, de Catriestraat, de R4 en de Mariakerksesteenweg.

Voor wat Baarle betreft zijn er ook duidelijk opmerkingen of suggesties voor de ontsluiting van het industrieterrein en/of de verbetering van de op- en afrit met de autosnelweg.

Daarnaast zijn er ook nog een aantal opmerkingen over andere lokale ontsluitingswegen, zoals Gavergrachtstraat, Beekstraat en Bosstraat.

De bewoners van de centrumstraten van Drongen reageerden ook en signaleerden een aantal kleinere problemen of gaven suggesties voor bepaalde straten.

Uit de verkavelingen kwamen weinig klachten. We kunnen aannemen dat hier weinig of geen problemen worden ervaren. De enige uitzondering betreft de verkaveling in Baarle tussen N466 en de Noordhoutstraat, waar klachten zijn rond sluisverkeer van o.a. vrachtwagens uit het industrieterrein.

4.2. Specifiek

In bijlage is de stand van zaken opgenomen in verband met suggesties en opmerkingen. Uiteraard zijn de suggesties en opmerkingen van de bewoners zeer waardevol en tonen zij een duidelijke bekommernis aangaande de verkeersveiligheid en verkeerleefbaarheid.

Toch zijn een aantal suggesties omtrent de Deinsteenweg en b.v. de aansluitingen met de E40 te Baarle niet steeds compatibel met de keuze die de Vlaamse overheid heeft gemaakt om de Deinsteenweg te categoriseren als een primair-II weg. Anders dan bij een secundaire weg wordt het doorgaande verkeer op een primair-II weg in een doortocht afgeschermd van lokaal verkeer (er treedt slechts menging op op een beperkt aantal beveiligde kruispunten); op een secundaire weg moet het doorgaand verkeer zich aanpassen aan de omgeving.

Een aantal vragen van de bewoners zijn duidelijk weerhouden:

- eerst en vooral zijn een paar maatregelen al uitgevoerd, b.v. het plateau aan de school in de Gavergrachtstraat te Luchteren en de aanleg van voetpaden aan de school op de Klaverdries.
- de suggestie om meer Zone 30 gebieden te voorzien, werd zondermeer overgenomen.

- de grote bekommernissen om meer veiligheid en leefbaarheid in het centrum van Drongen krijgen een oplossing met de invoering van het Zone 30 statuut in het centrum en de geleidelijke herinrichting van de straten. De duidelijke bekommernis om de leefbaarheid van de Mariakerkesteenweg krijgt zijn weerslag in de keuze van het stuk Mariakerkesteenweg (en Vierhekenstraat) tussen N466 en Oude Abdijstraat als eerste prioriteit.
- de veiligheid in de Catriestraat (buiten het centrum) krijgt ook een oplossing als de straat wordt heraangelegd met fietspaden.
- wat betreft de opmerkingen over het openbaar vervoer, wordt verwezen naar een globale openbaar vervoerstudie die op stapel staat en waar de opmerkingen uit Drongen zeker zullen worden meegenomen.
- een aantal suggesties en opmerkingen (over o.a. signalisatie en bewegwijzering op gewestwegen) zullen mee behandeld worden tijdens overleg met de wegbeheerder.

5. Opties verkeersleefbaarheidsplan + plan van actie

De vragen en bemerkingen, gesteld op de hoorzitting d.d. 14/10/97 en de binnengekomen schriftelijk reacties en opmerkingen werden grondig geanalyseerd.

De voorgestelde maatregelen uit hoofdstuk 3 en de reacties uit hoofdstuk 4 fungeerden als basis voor de uitwerking van de opties voor verkeersleefbaarheidsingrepen en de timing van de infrastructuurwerken. Alle vragen uit de inspraakprocedure kregen een passend gevolg.

De maatregelen en enkele details worden indicatief geïllustreerd in de figuren 38 t.e.m. 46.

5.1. Drongen - Centrum

5.1.1. Een aanpak van de Deinsesteenweg op korte en middellange termijn

De Deinsesteenweg is door de Vlaamse overheid geselecteerd als primair-II weg, wat betekent dat in de toekomst mogelijk nog veranderingen zullen gebeuren aan de inrichting van de weg en het aantal en de aard van de toegangen. Ook in de visie van de stad Gent zal deze weg in de toekomst een zeer belangrijke rol blijven spelen als één van de verbindingen tussen R4 en E40 (en dan voornamelijk richting Kust).

In het kader van het ROM-project werd er reeds een visie ontwikkeld op grote delen van het primaire en hoofdwegennet in de Gentse regio. De vraag is gesteld aan de Heer Minister om dit ook te doen voor de resterende primaire wegen, zoals de N466. De ontwikkeling van deze visie, en vooral de uitvoering van de concepten die er zullen uit voortvloeien, zijn een onderwerp die het VLP overstijgen.

Het VLP werkt daarom met een visie op korte termijn (met maatregelen die relatief vlug kunnen worden uitgevoerd) en met een visie op langere termijn (waarvan de details nog niet zijn uitgewerkt).

Volgende principes zijn ontwikkeld voor de Deinsesteenweg op kortere termijn in het kader van het VLP Drongen:

- Vrijliggend aspect fietspaden accentueren (pechstrook vervangen door een groenstrook)

Het principe is hier om de fietsstroken te scheiden door een groenstrook i.p.v. een pechstrook. Wanneer in de toekomst sommige aansluitingen of doorsteken onmogelijk worden, moet overwogen worden een verhoogd tweerichtingsfietspad in te richten waar het lokaal fietsnetwerk dit zou vereisen. Dit kan trouwens nu al in sommige gevallen nuttig zijn, om te verhinderen dat fietsers tweemaal de Deinse steenweg moeten kruisen. Dit vergt uiteraard een bijzondere en bestudeerde inrichting van de kruispunten. Dit komt gedeeltelijk tegemoet aan de bezwaren i.v.m. de mogelijke barrièrewerking die kan optreden voor zwakke weggebruikers.

- Uitwerken kruispunten met Drongenstationstraat (Deinse Horsweg): brengen op één rijvak, met creatie van linksafslagstrook.

Deze uitwerking voorziet dat er een afslagstrook moeten worden geschilderd ter hoogte van de Deinse Horsweg. De Deinseseesteenweg wordt op een rijvak gebracht ter hoogte van deze aansluiting: het gaat eigenlijk om een bestending van de bestaande toestand, die nu met voorlopige maatregelen is uitgewerkt.

- Fietstunnel onder Deinseseesteenweg t.h.v. Luchterenkerkweg

Het is de bedoeling om de Luchterenkerkweg uit te bouwen als fietsroute tussen Luchteren en Drongen-Centrum. De eventuele kruising van de N466 is duidelijk een moeilijke schakel in deze verbinding. Daarom wordt er geopteerd om een fietstunnel aan te leggen onder de N466 tussen Luchterenkerkweg en Rondehuisjesdreef; ook bromfietzers klasse A kunnen worden toegelaten in deze tunnel. Er werd gevraagd om eventueel een brug te voorzien, i.v.m. sociale veiligheid. Wegens ruimtelijke redenen ligt dit eerder moeilijk. Fietsdynamisch gezien verdient een tunnel trouwens de voorkeur. Uiteraard moet het aspect sociale veiligheid worden meegenomen bij de aanleg van de tunnel.

De vraag om ook voetgangers toe te laten in de tunnel kan positief beantwoord worden; een eigen strook voor voetgangers is dan eerder aangewezen, omdat ook bromfietzers klasse A worden toegelaten.

- Rotondes op de N466 (Deinseseesteenweg)

Er worden rotondes voorzien aan de op- en afrit E40 (van Brussel, naar Oostende) en aan de Raapstraat/Solvynsdreef. Vooral de eerste rotonde (E40) is prioritair, wat ook de visie is op de N466. Ze is noodzakelijk om de verkeersafwikkeling ter hoogte van de op- en afrit van de E40 te bevorderen.

Voor de visie op langere termijn kan gedacht worden aan de volgende elementen. Ze worden nader gedetailleerd in overleg met de wegbeheerder.

- Herwerken aansluiting R4 – Deinseseesteenweg

De verbinding tussen R4 en Deinseseesteenweg (richting E40 Oostende) moet vlotter verlopen. Een suggestie zou kunnen de creatie van een invoegstrook zijn ter hoogte van de brug over de Ringvaart.

Verder dient er prioriteit gegeven te worden aan de fietspaden ter hoogte van deze aansluiting. Met name het gedeeltelijk afbuigen van de fietspaden, gevolgd door een kruising van oprit zorgt voor gevaarlijke situaties en moet worden aangepakt. Minstens twee gevaarlijke punten vragen om een spoedige aanpak. Ook de aansluiting aan de Watersportbaan met de Deinseseesteenweg dient mee te worden herbekeken.

- Ondertunneling ter hoogte van Mariakerkesteenweg en Catriestraat

Deze kruispunten zullen in de toekomst nog meer verkeer te verwerken krijgen. Het is daarom wenselijk te denken aan ongelijkgrondse oplossingen. Met name een ondertunneling van de N466 t.h.v. Mariakerkesteenweg en Catriestraat is dan zeker te overwegen. Uiteraard blijft dan wel nog gelijkgrondse uitwisseling mogelijk met de N466. Het is duidelijk dat een dergelijke oplossing sterk de barrièrewerking zou verminderen.

- Mogelijke afsluitingen van straten

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het wenselijk dat er op een primaire-II weg zo weinig mogelijk lokale wegen uitkomen, laat staan kruisen. Anderzijds bestaat de duidelijke vrees dat verder afkoppelen van aansluitingen zal leiden tot barrièrevorming, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers.

De stad zal er bij de wegbeheerder op aandringen om gezamenlijk een concept uit te werken voor de Deinsteeweg wat betreft de te voorziene aansluitingen en de milderende maatregelen qua barrièrevorming. Er dient wel gedacht te worden aan een volwaardige aansluiting ten zuiden van de spoorweg, ter bediening van de zuidelijke wijken. Verder moeten eventueel ongelijkgrondse kruisingen overwogen worden voor voetgangers (waaronder openbaar vervoergebruikers) en fietsers.

5.1.2. Centrum van Drongen wordt Zone 30 gebied

- Herprofilering van Catriestraat-Drongenstationstraat-Oude Abdijstraat-Mariakerkesteenweg

Het basisprincipe is de creatie van een Zone 30 voor Drongen centrum. In principe kan dit gebeuren door een minimum aan maatregelen; in het gebied is er immers enkel maar plaatselijk verkeer. Wel wordt de herprofilering van de as Catriestraat-Drongenstationstraat-Oude Abdijstraat-Mariakerkesteenweg voorgesteld.

De Catriestraat in dit gebied kan bv. al worden geherprofileerd door het creëren van parkeervakken (onderbroken door bomen). Dit heeft de straat een nauwer uitzicht en tegelijkertijd zorgt het voor een ruimtelijke inkleding. Ter hoogte van de bibliotheek dient een ruimtelijk accent te worden gelegd, ter verhoging van de attentie.

De herprofilering dient het hele centrum van Drongen mee te liften. Ook de ‘randen’ van het openbaar domein kunnen worden meegenomen. Zo is bv. de parking voor de Parochiezaal dringend aan een maar landschappelijke inrichting toe. De lange muur in de Oude Abdijstraat kan best verdwijnen, waardoor een krachtiger groenstructuur zou aanwezig zijn.

Op korte termijn kan ook de huidige voorrangsregeling op de oude gewestweg door het dorp worden vervangen door een voorrang van rechts. Dit gaat het liefst ook gepaard met een verwijdering van de markering (onderbroken witte middenlijn) die meer doet denken aan een weg voor doorgaand verkeer dan aan een straat in een dorpscentrum.

- Herinrichting van Drongenplein

Supplementair dient er ook een volledige en kwaliteitsvolle herinrichting van de omgeving van het Drongenplein te komen. Dit is plek met heel wat potenties en een herinrichting van het ‘hart van Drongen’ met gebruik van kwaliteitsvolle materialen en straatmeubilair (banken, wachtaccommodatie, fietsstallingen, verlichting, enz.) kan aan deze plaats een eigen identiteit geven. Er kan dan ook gedacht worden aan een herinrichting waarbij de straten en plein als een geheel worden geconcipeerd. Het Drongenplein, delen van de Oude Abdijstraat en de delen van de D. Ingelsstraat worden op termijn heraangelegd als een dorpserv.

Op het Drongenplein zelf moet parkeren mogelijk blijven. De inrichting van het plein moet echter dusdanig zijn dat er sprake is van een pleinaanleg, d.w.z. wanneer het plein voor bepaalde activiteiten wordt gebruikt (en dus parkeervrij is), dan moet het plein als plein ogen en niet als een lege parking.

5.1.3. Ontsluiting van de sporthal via verharde Keiskantstraat

Er wordt voorgesteld de sporthal bijkomend te ontsluiten via een verharding van de Keiskantstraat.

De ontsluiting van de sporthal gebeurt dan preferentieel via de St-Gerolfstraat. De middenberm ter hoogte van de N466 wordt in het VLP afgesloten. Dit idee wordt ook overgenomen; de wegbeheerder zou hier meer dan waarschijnlijk geen andere keuze toe laten.

Verder dient er voor gewaakt dat de aanleg van verharding in deze straat niet leidt tot hoge snelheden. Er kan gekozen worden voor een smal profiel (bv. 4.5m. tot 5m.). Ter hoogte van een van de ‘wegels’ komend van de verkavelingen kan gedacht worden aan een verkeersdrempel. Zo wordt de Keiskantstraat een onderdeel van het Zone 30 gebied ten zuiden van de spoorweg (zie verder).

De Keiskantstraat dient exclusief ter ontsluiting van de sporthal. Het idee om deze weg ook te gebruiken als ontsluiting van de woonwijken t.h.v. Varendrieskouter wordt niet weerhouden. Dit betekent dat er geen verbinding komt tussen Keiskantstraat (ten zuiden) en Bollewerkstraat/Oude Wee (tenzij voor fietsers).

De middenberm op de N466 ter hoogte van de St-Gerolfstraat wordt wel dichtgemaakt. Men moet verplicht rechtsaf komend uit de St-Gerolfstraat.

5.1.4. Zone 30 statuut voor de woonwijken

De Zone 30 reglementering werd recent herzien. De toepassingsmogelijkheden werden wat verbreed. Een Zone 30 is nu o.a. ook mogelijk in gebieden waar voorrangswegen doorlopen. De verplichting om snelheidsremmende maatregelen te voorzien blijft, zij dat de mogelijkheden werden uitgebreid: bv. wegvernauwingen, geschrant parkeren, schilderen van fietsstroken

Er dient naar te worden gestreefd om maximaal het Zone 30 statuut in te voeren binnen de bebouwde kom van de stad Gent (inclusief deelgemeenten). Belangrijke delen van Drongen zitten ingesloten tussen grote infrastructuren en natuurlijke barrières (spoorweg, Deinsesteenweg, Leie). Dit heeft zijn voor- en nadelen. Het voordeel hier is dat er weinig of geen sprake is van doorgaand verkeer, met andere woorden grote delen van Drongen komen zonder al te veel supplementaire maatregelen in aanmerking voor het Zone 30 statuut.

Naast het eigenlijke dorpscentrum komen nog andere gebieden in de kern Drongen in aanmerking voor het Zone 30 statuut. In eerste instantie gaat het om de verkavelingen. Het gebied ten zuiden van de spoorweg (Varendries – Oude Wee), het gebied tussen Catriestraat en de spoorweg en delen van de Assels komen in aanmerking. Ook de zijstraten van de Mariakerkesteenweg kunnen het Zone 30 statuut krijgen.

Deze Zone 30-gebieden zullen worden gerealiseerd met een minimum aan maatregelen:

- een duidelijke poortconstructie (eventueel eerst in een ‘voorlopige’ versie, bv. schilderen van wegversmalling) bij het begin van een Zone 30 gebied. Dit kan gebeuren aan:
 - Varendrieskouter (iets voorbij het kruispunt met de Holisstraat (bij bord begin bebouwde kom)
 - Bollewerkstraat iets voorbij het kruispunt met de Holisstraat (dit laatste kruispunt dient trouwens ook compacter te worden aangelegd; dit kan tezamen gebeuren met de creatie van het poorteffect). In dezelfde straat tussen Schuttersstraat en Oude Wee kunnen bomen geplant worden langs de straat in de parkeerstrook met de bedoeling een visuele vernauwing te krijgen.
 - Aan de zijstraten van de Deinse Horsweg (nl. JB. Lombaertdreef, Hoge Lakendreef, Oudenaardegoed), alsook aan de overgang van deze straat naar de Varendrieskouter.
 - In het gebied tussen Catriestraat en spoorweg (Fresiastraat, Congregatiestraat komende uit de Catriestraat; in Hof van Eden).
 - In de straten tussen Catriestraat, Koninginnelaan, Mariakerkesteenweg en Kruisstraat (in de Bassebeekwegel, Luchterenkerkweg en Boelenaar komende vanuit de Koninginnelaan; Brouwersgracht en de Luchterenkerkweg komend vanuit de Kruisstraat; Rozenlaan komende vanuit de Catriestraat; Groene Wandeling komende vanuit de Mariakerksesteenweg.
 - Aan de spoorbrug in de Assels: dit is trouwens een natuurlijke poort. Het kruispunt met de Drieleienstraat/Asselsstraat kan een accentuering krijgen d.m.v. een andere verharding. Nog in de Assels is er de vraag om in een uitloper van de Gobeaulaan (naast de Kaaksmeteburg) de vangrail wat op te schuiven en zo een doorgang voor fietsers en kinderwagens te creëren.
- puntgebonden maatregelen.

De Dienst Mobiliteit onderzoekt momenteel de mogelijkheid om op een niet te dure manier snelheidremmers te voorzien via de installatie van pre-fab elementen. Deze remmers kunnen o.a. in brede straten met busverkeer geplaatst worden. Deze zullen naargelang de noodzaak worden geplaatst. Er dient te worden opgemerkt dat in bovengenoemde gebieden nauwelijks sprake is van sluipverkeer. Door de talrijke barrières (spoorweg, N466, Leie) is er inderdaad van doorgaand verkeer nauwelijks sprake.

5.1.5. Insnoering van de Deinse Horsweg

De Deinse Horsweg is een apart geval. Deze weg heeft nu nog steeds het profiel van de doorgaande weg, die ze vroeger was. De weg fungeert momenteel als een wijkverzamelweg. Het profiel dient aangepast te worden. Dit kan best eerst gebeuren met eenvoudige maatregelen (bv. door een nieuw profiel uit te tekenen met verf en verdrijvingsvlakken, waarbij bomen worden geplant ter creatie van een dreefeffect.

5.1.6. Verkeersplateau Mariakerkesteenweg/Groene Wandeling

Wanneer men vanuit Mariakerke Drongen nadert, dan verandert de steenweg van karakter en is er een duidelijk bebouwd gebied met aaneensluitende bebouwing. Om in dit deel (tussen N466 en Groene Wandeling) de snelheid laag te houden wordt geopteerd om ook hier een plateau aan te leggen.

5.1.7. Herinrichting Catriestraat met fietspaden

Deze straat zal heringericht worden. Het oorspronkelijk profiel voorzag in een totale breedte van 18 m. met een rijwegbreedte van 7 m.

Het lijkt aangewezen deze straat niet te sterk op te waarderen, teneinde snelverkeer te vermijden. Deze straat is een secundaire weg van lagere orde; ze verbindt slechts de kernen Merendree en gedeeltelijk Landegem met Gent. Verder gelegen gemeenten hebben een verbinding van hogere orde beschikbaar. Volgens het mobiliteitsplan van de stad Gent gaat het om een landelijke verbindingsweg.

Het eerste deel van de Catriestraat (tot aan de Kruisstraat/Holisstraat) kan uitgerust worden met voetpaden en fietspaden (eventueel aanliggend). Voor het tweede deel volstaat de aanleg van verhoogd, tweezijdig fietspad. In het eerste deel van de straat moet er bijzondere aandacht gaan naar de schoolomgeving ('De Mijlpaal').

In elk geval dient het landelijk karakter van deze straat gevrijwaard worden bij herinrichting. Daarbij kunnen er ook kansen zijn om de omgeving te herwaarderen. Onder meer de parkeerplaats ter hoogte van 'Rectavit' kan een meer landschappelijk verantwoorde aanleg krijgen.

5.2. Maatregelen kern Luchteren-Halewijn

5.2.1. Uitbouw van Luchterenkerkweg als fietsroute

De Luchterenkerkweg dient te worden beschouwd als de fietsroute van Luchteren naar Drongen. Om deze as verkeersluwer te maken zijn een aantal maatregelen te nemen:

- Doorknippen van de Luchterenkerkweg met paaltjes, waar enkel nog fietsersverkeer voorbij kan
- Herinrichting kruispunt Luchterenkerkweg en Kruisstraat: fietsverkeer heeft voorrang op autoverkeer. Op deze plaats wordt dit afdgedwongen door de aanleg van een verkeersplateau. Er dient echter ten eerste gelet te worden op de landschappelijke en ruimtelijke integratie van dit verkeersplateau. Dit plateau moet duidelijk ruimtelijk worden aangekondigd.

Het is dan ook de bedoeling dat de Luchterenkerkweg helemaal niet meer gebruikt wordt als verbindingsweg voor auto's. De 'knip' situeert zich net voor de verkaveling in de zijstraat van de Beekstraat, net voor Vinkendal.

- Een eerder begeleidende maatregel is het kruispunt Akkerwindstraat met Luchterenkerkweg compacter maken.

5.2.2. Aanleg fietspaden

- Aanleg van vrijliggende fietspaden langs de A. Catriestraat (N461)
- Aanleg van vrijliggende fietspaden in Boskeetstraat en Merendreesesteeweg

Deze wegen zijn gewestwegen. Ze vormen de verbinding tussen Drongen en Merendree en Hansbeke. De weg kan beschouwd worden als een bovenlokale verbindingsweg, zij het wellicht van minder belang dan bv. de 'secundaire' wegen zoals die worden vooropgesteld in het structuurplan Vlaanderen.

Dit hangt tezamen met de herinrichting van de Catriestraat zelf (zie onder Drongen)

5.2.3. Heraanleg kruispunten

- Kruispunt N461 (Boskeetstraat-Merendreesesteeweg) en Gavergrachtstraat-Luchterenstraat: De inrichting van dit kruispunt moet aanzetten tot attentieverhoging. Er kan gewerkt worden met middengeleiders om het kruispunt te laten 'aanvoelen'. Eventueel kan het kruispunt ook wat herlegd worden. Het kruispunt is momenteel overgedimensioneerd. Er is bovendien ruimte aan het kruispunt om aan de kant van de Gavergrachtstraat de terminus van de bus beter in te richten met o.a. een bushokje en fietsstallingen.
- Kruispunt Halewijnkouter-Halewijnstationstraat
Dit kruispunt ligt in een zeer landelijke omgeving en wordt soms moeilijk 'aangevoeld'. Ook hier is het nodig om de attentieniveau van de automobilist te verhogen. Dit kan door de aanleg van middengeleiders, ondersteund door het aanplanten van bomen, die het kruispunt ruimtelijk kunnen ondersteunen.
- Het kruispunt Varenhuisstraat-Manestraat-Raapstraat wordt compacter gemaakt.

5.2.4. Aanleg verkeersplateaus

- Verkeersplateau op het kruispunt A. Catriestraat-Kruisstraat; dit hangt samen met de heraanleg van deze straat.
- School in Gavergrachtstraat: verkeersplateau en bi-flash.
Dit plateau is reeds gerealiseerd.
- Verkeersplateau in Beekstraat t.h.v. Hof Ter Beke

5.2.5. Verbetering fietspaden

- Verbetering fietspaden in Gavergrachtstraat en Bosstraat
- Idem voor fietspaden in Luchterenstraat en Beekstraat

Met de Plantsoendienst zal overleg worden gepleegd omtrent de mogelijkheid beplanting te voorzien in de tussenzone tussen fietspad en rijweg.

Een ander alternatief is het gebruik van ribbelstroken, wat landschappelijk niet zo aangewezen is, maar de automobilist wel duidelijk laat horen en voelen dat hij de rijbaan verlaat. In dit verband kan gesteld worden dat kasseien als tussenstrook een soort natuurlijke ribbelstrook vormen. Het verdient dan ook ten zeerste aanbeveling deze kasseien te behouden; de reeds aanwezige klinkers in sommige tussenstroken worden dan ook weer best vervangen door kasseien.

Op langere termijn wordt best geopteerd om de fietspaden duidelijk gescheiden aan te leggen.

5.2.6. Zone 30 in verkavelingen

Een Zone 30 statuut kan worden toegekend aan de wijken gelegen in de zijstraten van de Beekstraat en de J. Schinckdreef.

5.3. Maatregelen kern Baarle

5.3.1. Betere ontsluiting industrieterrein

Dit is een cruciaal punt. Het sluipverkeer moet uit Baarle worden geweerd en anderzijds moet het bedrijventerrein een betere ontsluiting krijgen. In het VLP wordt geopteerd voor:

- Verbod voor vrachtverkeer in Baarlebosstraat, Boonstede en Kloosterstraat
- Ronde aan op- en afrit E40 sluit aan op de Baarleveldestraat die volledig geherprofileerd wordt en als ontsluitingsweg gaat dienen voor het industrieterrein, via een uitbouw van de brug over E40 t.h.v. de Noordhoutstraat. De Baarleveldestraat moet dan wel worden geherprofileerd en een nieuwe toegang tot een verbeterde brug moet worden voorzien.

Dit betekent dat er effectief moet worden gezorgd dat er geen ongewenst verkeer meer de woonwijken Boonstede en Baarlebos aandoet, noch de dorpskern van Baarle.

Het verhinderen van doorgaand (vracht-)verkeer kan op verschillende manieren gebeuren:

- door verbodsbepalingen, zoals dit momenteel gebeurt;
- door fysieke maatregelen, zoals plateaus, asverschuivingen, e.d.;
- door het compleet onmogelijk maken van ongewenste relaties (bv. doorknippen van verbindingen).

Er wordt momenteel geopteerd om de bestaande verbodsbepalingen te behouden en te evalueren bij de bewoners. Zeer recent immers werd een petitie ontvangen van de bedrijven op het

industrieterrein. Er zal vanuit de Dienst Mobiliteit aangedrongen worden op de afsluiting van een soort convenant met de bedrijven waarbij ze zichzelf en hun leveranciers er toe verplichten de voorgeschreven routes te volgen. Een dergelijke overeenkomst werd eerder al gesloten in de gemeente Herent. De betrokken overheden van hun kant kunnen zich dan engageren tot de verbetering van de ontsluiting van het industrieterrein.

Wanneer de toestand onbevredigend blijft, dan kunnen volgende maatregelen achter de hand worden gehouden, met name:

- de plaatsing van twee portieken (die de doorgang van wagens hoger dan 2m. verbiedt) aan het begin van de Baarleboslaan en Boonstede (komende van Noordhoutstraat), rekening houdend met plaatselijke omstandigheden..
- een tweede mogelijkheid is het verbod dat nu reeds bestaat om de Moerstraat in de rijden vanaf het industrieterrein (behalve landbouwvoertuigen) te materialiseren, nl. door het uitbreken van een asfaltstrook van een 20-tal meter, waardoor enkel nog landbouwvoertuigen kunnen doorrijden, conform de huidige maatregel.

Een alternatief voorstel voor de totale ontsluiting van het industrieterrein, bestaat uit het aanleggen van een nieuwe op- en afrit ter hoogte van het industrieterrein, waarmee de relatie uit Oostende en naar Brussel kan worden opgevangen. Het probleem is dat het Vlaams Gewest dit voorstel meer dan waarschijnlijk niet zal aanvaarden, wegens tegenstrijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat voor hoofdwegen aansluitingen voorziet om de 5 km. of meer. Bovendien gaat het hier om een aansluiting van een lokale weg op een hoofdweg, wat ook moeilijk ligt. Het voorstel zou enkel kans maken indien ook de volledige aansluiting met de N466 wordt verlegd.

5.3.2. Verbetering op- en afrit E40

- Een nieuwe oprit naar Brussel dient aangelegd, tussen de Kloosterstraat en de autosnelweg. De bestaande oprit dient dan alleen als afrit uit Oostende. De brug dient dan wel te worden verbreed.

Door deze maatregel worden er een aantal moeilijke bewegingen geëlimineerd (o.a. komende uit Gent, naar Brussel). Andere bewegingen blijven moeilijk, b.v. vanuit Deinze, richting Brussel. Wel is het zo dat de meeste bewegingen naar de E40 gaan van en naar Gent. AWV ziet het voorstel om langs deze kant ook een rotonde aan te leggen niet echt als mogelijk. Het is trouwens ruimtelijk gezien niet gemakkelijk om hier een rotonde te voorzien.

- Er komt wel een rotonde t.h.v. van de op- en afrit van de E40 (komend vanuit Gent-West naar Oostende en van Brussel).

Deze rotonde is zoals eerder gesteld een absolute must. Ze moet verhinderen dat er lange wachttijden ontstaan om vanuit de autosnelweg op de N466 richting Deinze in te voegen, of omgekeerd om vanuit richting Gent de E40 op te rijden.

5.3.3. Herinrichting Baarle-Dorp

- Herinrichten van de doortocht door Baarle. De principes zijn:
 - Creatie van poorteffecten
 - Maximaliseren van voetpadruimte
 - Duidelijke verandering van het wegbeeld in de centrumzone (materialen, e.d.)
 - Doorstroming bevorderen door extra aandacht voor lay-out van parkeervakken
 - Beveiligen oversteekplaatsen
 - Beveiligen fietsers door aanleg van vrijliggende fietspaden geschieden door veiligheidstrook
 - Statuut bebouwde kom

Concreet betekent dit:

- Creatie van een poorteffect t.h.v. de kerk
- Middengeleiders
- Voorzien van parkeervakken, die alterneren, zodat een asverschuiving ontstaat
- Plateau ter hoogte van de Petrus Christusedreef (tweede poorteffect)

Het spreekt vanzelf dat de verkeersleefbaarheid momenteel in Baarle-Dorp klein te noemen is. Het moet in de bedoeling liggen om deze doortocht verkeersveilig en verkeersleefbaar in te richten. Dit is trouwens een van de eerste prioriteiten.

- Doortrekken van voormelde fietspaden in Gaverlandstraat richting Deinze
- Accentuering van kruispunten Gaverlandstraat met Baarleboslaan en Baarlewarande d.m.v. middengeleiders.

Deze beide maatregelen vallen net buiten de ‘bebouwde kom’ (in de morfologische zin van het woord). Ze worden uiteraard ook overgenomen. Vanaf Baarle richting Deinze is er nood aan vrijliggende fietspaden.

5.3.4. Zone 30 in verkavelingen

De volgende gebieden komen in aanmerking voor de creatie van een Zone 30:

- de wijk Boonstede; in deze wijk kan nog worden gedacht aan een supplementaire maatregel, nl. aan het kruispunt Baarlewarande-Dovenetelstraat: het compacter maken van dit kruispunt door creatie van plein (verkleinen van het kruisingsoppervlak)
- de wijk Baarleboslaan, met als extra maatregel voor het kruispunt Baarleboslaan-Hazestropdreef: een herinrichting van het kruispunt, waarbij betonplaten worden verwijderd en de overtollige ruimte wordt onttrokken aan het wegverkeer.
- ook de Noordhoutstraat hoort bij het Zone 30 gebied; de inrit van de Noordhoutstraat vanuit de Kloosterstraat wordt wat ingesnoerd (ondersteund met hoogstammig groen).
- de wijk tussen Leie en Moortelputstraat (met inbegrip van de zijstraten van deze straat).

5.4. Fietsroutes

De fietsroutes in het voorstel van het studiebureau worden allen weerhouden. Binnen het kader van het VLP kunnen een aantal maatregelen ondersteunend werken.

De fietsroutes zijn:

Radiaal hoofdwegennet:

- N466: Deinseseesteenweg – Baarledorpstraat - Gaverlandstraat
 - ⇒ Groenstrook tussen fietspad en rijweg langs N466
 - ⇒ Te overwegen: tweerichtingsfietspaden langs N466 (met aandacht voor de herinrichting van de kruispunten met zijstraten)
 - ⇒ Herinrichting Baarledorpstraat volgens het doortochtprincipe; aanleg van fietspaden
 - ⇒ Gaverlandstraat: aanleg van afgescheiden fietspaden
- Veerstraat - D. Ingelsstraat – Oude Abdijstraat – Drongenstationstraat

Daarnaast zijn er nog fietsroutes die de deelgemeenten of buurgemeenten met de deelgemeenten verbinden:

Concentrisch patroon

- Spoorweg Gent-Oostende (zuidelijke kant) als verbinding tussen Landegem, Drongen en het St-Pietersstation
 - ⇒ Deze fietsroute wordt een autoluwe verbinding met het St-Pietersstation, maar heeft wel nog de realisatie van enkele ontbrekende schakels.
- Bosstraat-Mariakerkesteenweg-Asselsstraat-Afsneese Dijkweg (Vinderhoute-Assels)
- Gavergrachtstraat-Luchterenstraat-Halewijnstationstraat-Kloosterstraat (Vinderhoute-Baarle)
- Beekstraat-Boskeetstraat-Merendree Steenweg (Mariakerke-Merendree)
- Halewijnkouter-Varendrieskouter (Landegem-Drongen)
- Baarleveldestraat-Kloosterstraat (Landegem-Baarle)
- Moerstraat - Boonstede (Landegem - Baarle);
- Catriestraat (N461) (Drongen-Merendree)
- Luchterenkerkweg (wijk Luchteren – Drongen Centrum)
 - ⇒ Speciaal in het kader van het VLP Drongen wordt deze fietsroute uitgebouwd door middel van een plateau t.h.v. het kruispunt met de Kruisstraat en het doorknippen van de Luchterenkerkweg.

5.5. Openbaar vervoer

Eind mei 1998 werd het openbaar vervoer geherstructureerd en verbeterde de bediening op een aantal lijnen. Drongen kon hier niet echt ten volle van profiteren, zij het dat de frequentie op lijn 14/15 Tielt/Deinze-Nevele-Drongen-Gent Sint-Pieters is toegenomen (bus om de 45 min. i.p.v. om het uur). Toch blijven er nog problemen, zoals de ontoereikende bediening van het industrieterrein te Baarle, de niet-stedelijke frequentie in Baarle zelf, de volledige afwezigheid van het openbaar vervoer te Halewijn, e.d. Deze problemen zullen worden meegenomen in het kader van visievorming rond openbaar vervoer in het Gentse. Voor het industrieterrein zal er een korte bevraging worden georganiseerd naar de behoeften.

6. Fasering

Waar mogelijk is een timing bijgevoegd, in de tabel weergegeven door “⇒ *cijfer*”

⇒ 1. Voor werken uit te voeren door derden kan de stad geen planning vooropstellen. Het betreft hier werken die door

- het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
 - de Administratie voor Wegen en Verkeer,
 - de Administratie voor Zeewezen,.
- De Lijn,
- NMBS,
- Aquafin

begroot en /of uitgevoerd worden.

⇒ 2. Voor omvangrijke dossiers waarvoor een groot budget (> 10 mio) nodig is kan momenteel geen tijdsbalk opgemaakt worden. Het betreft hier wijkoverschrijdende werken die een impact hebben op een groter stadsdeel.

⇒ 3. Het stadsbestuur keurde kredieten goed voor wegenwerken en verkeersleefbaarheidsingrepen zoals plateaus, beschikbaar voor uitvoeringsdossiers in 1999 en 2000.

⇒ 4. De hier voorgestelde maatregelen vergen een uitvoeringsperiode van enkele jaren, zowel om een budgettaire spreiding als een verdeelsleutel voor de realisatie van alle verkeersleefbaarheidsplannen mogelijk te maken. Bedoeling is om binnen de termijn 2001-2005 de opties te realiseren.

Gerealiseerde werken

- School in Gavergrachtstraat: verkeersplateau.
- Op grond van opmerkingen werd de schoolomgeving aan de Klaverdries reeds heringericht.

Voorziene maatregelen

Algemeen

Zo algemeen mogelijk invoeren van het Zone 30 statuut in alle geselecteerde gebieden (d.m.v. voorlopige poort) ⇒ 4

Drongen

- Uitwerken afslag naar Deinse Horsweg: brengen op één rijvak, met creatie van linksafslagstrook (AWV) ⇒ 1
- Veranderen voorrangregeling in Drongen-Centrum ⇒ 4
- Herprofilering van Mariakerkesteenweg-Vierhekenstraat ⇒ 2
- Zone 30 maatregelen in Varendries-Oude Wee (ten zuiden van spoorweg), met name compacter kruispunt Bollewerkstraat/Holisstraat en planten bomen in Bollewerkstraat ⇒ 4
- Aanleg van fietspaden langs de A. Catriestraat (AWV) ⇒ 1
- Verkeersplateau op het kruispunt A. Catriestraat-Kruisstraat (AWV) ⇒ 1
- Vrijliggend aspect fietspaden langs N466 accentueren (pechstrook vervangen door een groenstrook) ⇒ 1
- Herprofilering Oude Abdijstraat-deel Ingelsstraat-Drongenplein ⇒ 2
- Verharding van Keiskantstraat ⇒ 4
- Fietstunnel onder Deinseseesteenweg t.h.v. Luchterenkerkweg ⇒ 1
- Rotonde op de N466 (Deinseseesteenweg) t.h.v. Raapstraat ⇒ 1
- Herprofilering van Drongenstationstraat-Catriestraat (binnendeel) ⇒ 2
- Zone 30 maatregelen in gebied tussen Catriestraat en Mariakerkesteenweg (en zijstraten) ⇒ 4
- Zone 30 maatregelen in de Assels ⇒ 4
- Herinrichting Deinse Horsweg ⇒ 4
- Verkeersplateau Mariakerkesteenweg/Groene Wandeling ⇒ 3
- Uitbouw van fietsroute langs de spoorweg Gent-Oostende (zuidelijke kant) als verbinding tussen Landegem, Drongen en het St-Pietersstation ⇒ 2

Baarle

- Rotonde op de N466 (Deinseseesteenweg) t.h.v. op- en afrit E40 (AWV) ⇒ 1
- Herprofilering van de Baarleveldestraat als ontsluitingsweg voor het industrieterrein, via een uitbouw van de brug over E40 t.h.v. de Noordhoutstraat. (AWV) ⇒ 1
- Herinrichten van de doortocht door Baarle. (AWV) ⇒ 1
- Zone 30 maatregelen in Baarle (Baarleboswijk en omgeving Leie) ⇒ 4
- Na evaluatie: eventueel verbod voor vrachtverkeer in Baarlebosstraat en Kloosterstraat (d.m.v. portiek) ⇒ 4
- Een nieuwe oprit naar Brussel dient aangelegd, tussen de Kloosterstraat en de autosnelweg. De bestaande oprit dient dan alleen als afrit uit Oostende. De brug wordt verbreed. ⇒ 1
- Aanleg van fietspaden in Gaverlandstraat richting Deinze ⇒ 1
- Accentuering van kruispunten Gaverlandstraat met Baarleboslaan en Baarlewarande d.m.v. middengeleiders ⇒ 1

Luchteren-Halewijn

- Doorknippen van de Luchterenkerkweg door plaatsen van paaltjes, waar enkel nog fietsersverkeer voorbij kan. ⇒ 4
- Herinrichting kruispunt Luchterenkerkweg en Kruisstraat: fietsverkeer heeft voorrang op autoverkeer: aanleg d.m.v. verkeersplateau en constructie die fietsers voorrang biedt ⇒ 3
- Herinrichting kruispunt Akkerwindstraat met Luchterenkerkweg. ⇒ 4

- Verkeersplateau in Beekstraat t.h.v. Hof Ter Beke ⇒3
- Zone 30 maatregelen in zijstraten Beekstraat (Luchteren) ⇒4
- Kruispunt N461 (Boskeetstraat-Merendreesesteeweg) en Gavergrachtstraat-Luchterenstraat: middengeleiders als attentieverhogend middel (i.s m. AWW) ⇒1
- Aanpak kruispunt Manestraat-Raapstraat ⇒4
- Aanleg van fietspaden in Boskeetstraat en Merendreesesteeweg ⇒1
- Middengeleiders op het kruispunt Halewijnkouter-Halewijnstationstraat ⇒4

7. Inhoudstabel

0. INLEIDING	1
1. KRACHTLIJNANALYSES	2
1.1. Historisch-morfologische krachtlijnenanalyse	2
1.1.1. Geo-historische en cultuur-historisch projectgerichte krachtlijnanalyse	2
1.1.2. Morfologisch-stedenbouwkundige projectgerichte krachtlijnanalyse	3
1.2. Socio-economische krachtlijnanalyse	3
1.2.1. Grondgebruik-en functiekaart (figuur 1)	3
1.2.2. Statistieken en numerieke gegevens	3
1.3. Verkeerstechnische krachtlijnanalyse	9
1.3.1. Verkeersintensiteit en -samenstelling	9
1.3.2. Parkeren	21
1.3.3. Exploitatie, dienstverlening en halteringsvoorzieningen openbaar vervoer	21
1.3.5. Fietsers	24
1.3.6. Verkeersonveiligheid	27
1.3.7. Verkeershiërarchie	34
1.4. Knelpuntensynthese	35
2. SYNTHESE VAN DE KRACHTLIJNOPTIES VAN HET STUDIEBUREAU	36
2.1. Historisch-morfologische krachtlijnopties	36
2.2. Socio-economische krachtlijnopties	36
2.3. Verkeerstechnische krachtlijnopties	37
2.3.1. Auto- en vrachtverkeer	37
2.3.2. Openbaar vervoer (zie figuur 36)	38
2.3.3. Voetgangers	38
2.3.4. Fietsers (zie figuur 37)	38
3. MAATREGELEN VOORGESTELD DOOR HET STUDIEBUREAU	39
3.1. Maatregelen kern Drongen	39
3.2. Maatregelen kern Luchteren-Halewijn	39
3.3. Maatregelen kern Baarle	40
4. INSPRAAK	42
4.1. Algemeen	42
4.2. Specifiek	42
5. OPTIES VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN + PLAN VAN ACTIE	44
5.1. Drongen - Centrum	44

5.1.1. Een aanpak van de Deinseseesteenweg op korte en middellange termijn	44
5.1.2. Centrum van Drongen wordt Zone 30 gebied	46
5.1.3. Ontsluiting van de sporthal via verharde Keiskantstraat	47
5.1.4. Zone 30 statuut voor de woonwijken	47
5.1.5. Insnoering van de Deinse Horsweg	49
5.1.6. Verkeersplateau Mariakerkesteenweg/Groene Wandeling	49
5.1.7. Herinrichting Catriestraat met fietspaden	49
5.2. Maatregelen kern Luchteren-Halewijn	49
5.2.1. Uitbouw van Luchterenkerkweg als fietsroute	49
5.2.2. Aanleg fietspaden	50
5.2.3. Heraanleg kruispunten	50
5.2.4. Aanleg verkeersplateaus	50
5.2.5. Verbetering fietspaden	51
5.2.6. Zone 30 in verkavelingen	51
5.3. Maatregelen kern Baarle	51
5.3.1. Betere ontsluiting industrieterrein	51
5.3.2. Verbetering op- en afrit E40	52
5.3.3. Herinrichting Baarle-Dorp	53
5.3.4. Zone 30 in verkavelingen	53
5.4. Fietsroutes	54
5.5. Openbaar vervoer	54
6. FASERING	55
Gerealiseerde werken	55
Voorziene maatregelen	55
7. INHOUDSTABEL	58

Figurenlijst

- Figuur1. Functiekaart
- Figuur2. Verschillende stedenbouwkundige zones
- Figuur3. Spreiding van de bevolking
- Figuur4. Spreiding van de tewerkstelling
- Figuur5. Leerlingenconcentratie
- Figuur6. Verkeersaantrekkende polen
- Figuur7. Intensiteiten, toestand januari 1996, multi-modaal verkeersmodel
- Figuur8. Huidige intensiteiten, multi-modaal verkeersmodel
- Figuur9. Herkomst - bestemming N466, richting Gent
- Figuur10. Herkomst - bestemming N466, richting Deinze
- Figuur11. Verloop intensiteit tijdens een week op N466 (Deinsesteenweg), 1996
- Figuur12. Verloop intensiteiten (mvt/u) in de Baarledorpstraat, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur13. Verloop intensiteiten (mvt/u) in de Baarledorpstraat, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur14. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, afrit Oostende, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur15. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, oprit Oostende, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur16. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, afrit Brussel, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur17. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) E40, oprit Brussel, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur18. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen E40 en spoorweg, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur19. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen E40 en spoorweg, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur20. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen spoorweg en A. Catriestraat, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur21. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen spoorweg en A. Catriestraat, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur22. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen A. Catriestraat en Mariakerkesteenweg, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur23. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen A. Catriestraat en Mariakerkesteenweg, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur24. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen Mariakerkesteenweg en Ringvaart, richting Gent, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur25. Verloop van de intensiteiten (mvt/u) op de Deinsesteenweg (N466) tussen Mariakerkesteenweg en Ringvaart, richting Deinze, gedurende een weekdag, 1996
- Figuur26. Ruimtelijk bedieningsniveau van het openbaar vervoer
- Figuur27. Inventarisatie van de huidige fietsvoorzieningen
- Figuur28. Kruispuntongevallen
- Figuur29. Wegvakongevallen
- Figuur30. Kruispunt- en wegvakongevallen op de Deinsesteenweg en Baarledorpstraat (N466)
- Figuur31. Grafiek snelheidsmeting op Deinsesteenweg (N466), 1996 richting Gent
- Figuur32. Grafiek snelheidsmeting op Deinsesteenweg (N466), 1996 richting Deinze
- Figuur33. Huidige verkeersstructuur

- Figuur34. Knelpuntenkaart
- Figuur35. Hiërarchie van het wegennet
- Figuur36. Wensstructuur openbaar vervoer
- Figuur37. Wensstructuur fietsroutes
- Figuur38. Maatregelen Drongen-centrum
- Figuur39. Maatregelenmatrix Drongen-centrum
- Figuur40. Maatregelen Luchteren - Halewijn
- Figuur41. Maatregelenmatrix Luchteren - Halewijn
- Figuur42. Maatregelen Baarle
- Figuur43. Voorstel herinrichting Baarledorpstraat (N466) deel 1
- Figuur44. Voorstel herinrichting Baarledorpstraat (N466) deel 2
- Figuur45. Maatregelenmatrix Baarle

Tabellenlijst

- Tabel 1. Bevolking, beroepsbevolking, schoolgaande bevolking
- Tabel 2. Typologie van de verkeerszones
- Tabel 3. Aantal tewerkgestelden per sector
- Tabel 4. Intensiteiten beide richtingen tijdens spits
- Tabel 5. Aantal autoverplaatsingen naar de deelgemeente Drongen
- Tabel 6. Aantal autoverplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen
- Tabel 7. Aantal openbaar vervoer verplaatsingen naar de deelgemeente Drongen
- Tabel 8. Aantal openbaar vervoer verplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen
- Tabel 9. Aantal fietsverplaatsingen naar de deelgemeente Drongen
- Tabel 10. Aantal fietsverplaatsingen vanuit de deelgemeente Drongen
- Tabel 11. Kruispuntongevallen, 1992-1994
- Tabel 12. Wegvakongevallen, 1992-1994
- Tabel 13. Percentage voertuigen per snelheidscategorie en type voertuigen op de N466 (september 1996) tussen spoorweg en E40