

# RAPPORT

---

[MOTIVATIENOTA]

[opdrachtgever: Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen]

## **HAALBAARHEISSTUDIE – VISIENOTA N47 LOKEREN TUSSEN DE DIJKSTRAAT EN DE HEILIG-HARTLAAN**

CONCEPT

23020266-r0

07/09/2021

**AUTEUR: JEROEN DEWIT/ELS DE PAUW**

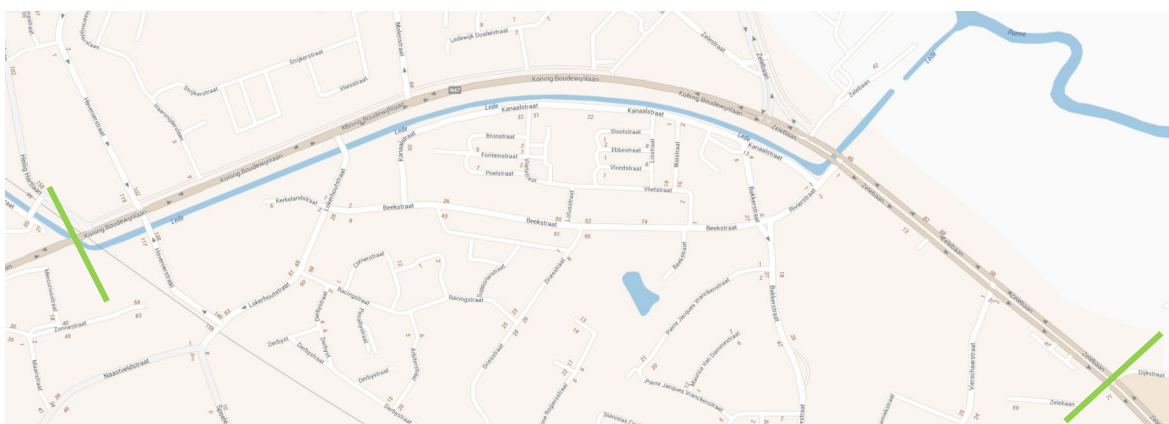
Inhoudsopgave  
23020266-r0

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Omschrijving en afbakening van de opdracht	3
1.2	Doelstelling haalbaarheidsstudie	3
1.3	Betrokken actoren	4
<b>2</b>	<b>Samenvattende randvoorwaarden</b>	<b>5</b>
2.1	Transitie naar een duurzame weginrichting	5
2.2	Kruispuntoplossingen	5
2.3	Ongeval gegevens	6
2.4	Verkeerstellingen	7
<b>3</b>	<b>Voorafgaande stappen proces</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Voorkeursscenario</b>	<b>9</b>
4.1	Segment 1: Dijkstraat – Martelarenlaan	9
4.2	Segment 2: Martelarenlaan – Heilig-Hartlaan	10
<b>5</b>	<b>Krachtlijnen visie</b>	<b>11</b>
5.1	Zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers)	11
5.1.1	Dubbelrichtingsfietspaden	11
5.1.2	Fietsoversteken	11
5.1.3	Toekomstige fietsoversteken	14
5.2	Veilige keerbewegingen	14
5.3	Scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer	15
5.4	Parkeermogelijkheden / Kiss&Ride	16
5.5	Verbetering van de leefkwaliteit	16
5.6	Snelheidsregimes	16
<b>6</b>	<b>Vervoltraject</b>	<b>17</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Omschrijving en afbakening van de opdracht

Het projectgebied situeert zich ten zuiden van Lokeren centrum, een Wase stad gelegen tussen Gent en Antwerpen. Het studietracé van deze opdracht omvat de N47 tussen de Dijkstraat en de Heilig-Hartlaan. Deze as verzorgt de ontsluiting van Lokeren richting E17 en doet tevens dienst als deel van de ringweg rondom de stad.



## 1.2 Doelstelling haalbaarheidsstudie

Binnen het RSV en het PRS is de N47 gecategoriseerd als primaire weg II. De huidige studieopdracht heeft als doel om de problematiek van de huidige toestand in kaart te brengen teneinde mogelijke oplossingen aan te reiken die de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers zal verhogen.

Hierbij dient aandacht geschonken te worden aan:

- veilige oversteekplaatsen voor de zachte weggebruikers;
- veilige kruising met de fietssnelweg F413 Lokeren-Zele-Dendermonde;
- het verminderen van het aantal ongevallen en vermijden van conflicten;
- een veilige ontsluiting van het gebouw van de Brandweerkazerne.

De N47 functioneert als ring rond het stadscentrum van Lokeren. Om sluiproutes doorheen het centrum te voorkomen, moet de N47 als ring kunnen blijven functioneren. De visienota dient voorstellen te formuleren waardoor de doorstroming op de N47 kan verbeterd worden teneinde dat de N47 als een ringweg kan fungeren. Men dient een vlotte doorstroming met minimale wachttijden na te streven. De gemiddelde snelheid dient hoger te liggen dan deze van de omliggende woonstraten.

Het aantal kruispunten om het centrum van Lokeren te bereiken dienen ifv de doorstroming enerzijds en de vlotte bereikbaarheid van het centrum van Lokeren anderzijds bestudeerd te worden. Hiermee worden de kruispunten van de N47 met de Heilig-Hartlaan, als belangrijkste invalsweg naar het centrum, de Hovenierstraat en de Lokerhoutstraat bedoeld. De N47 doorsnijdt in dit segment de bebouwde kom van Lokeren in tweeën. Functioneel vormen beide stadsdelen echter een geheel, waardoor er vele oversteken worden gemaakt. De N47 werkt hier als een barrière voor de zachte weggebruiker. De visienota dient te onderzoeken of het herstel van het

net van trage wegen mogelijk is en of de trage wegen verzoend kunnen worden met de N47. Speciale aandacht moet gaan naar de oversteek van de veelgebruikte fietssnelweg FSW 413. De definitieve ligging van deze FSW is echter aan de noordzijde van de N47 niet definitief gekend. De gewenste route is min of meer gekend, langsheen de spoorlijn, maar nog niet gerealiseerd. Speciale aandacht gaat ook naar de ontsluiting van de nieuwe brandweerkazerne, gelegen aan de Haarsnijderslaan, op de N47.

Een tweede deel van de studie heeft betrekking op de kruispunten van de N47 met de N473 Martelarenlaan/Rivierlaan en met de Hovenierstaat en Heilig-Hartlaan. De kruispunten moeten onderzocht worden binnen deze studie. Het nieuwe technische ontwerp dient afgestemd te worden met het recent heraangelegde deel van de Zelebaan enerzijds en met de nieuwe inrichting van de Kon. Boudewijnlaan anderzijds. Het kruispunt is lichtengeregeld en is tevens een zeer druk verkeersknooppunt. De herinrichting heeft als doel de doorstroming ter hoogte van dit kruispunt te optimaliseren (infrastructurele aanpassingen, lichtenregeling optimaliseren ...). Dit deel van de studie heeft als doel een voorontwerp op te stellen tot aan projectnotafase gebaseerd op een te actualiseren/vervolledigen streefbeeld van de N47 waarbij specifiek het kruispunt bestudeerd moeten worden.

Het ontwerp van het kruispunt N47/Hovenierstraat /Heilig-Hartlaan dient rekening te houden met de plannen van de stad voor de herinrichting van de Hovenierstraat en met een mogelijke noodontsluiting van de brandweerkazerne op, al dan niet rechtstreeks, de N47.

### **1.3 Betrokken actoren**

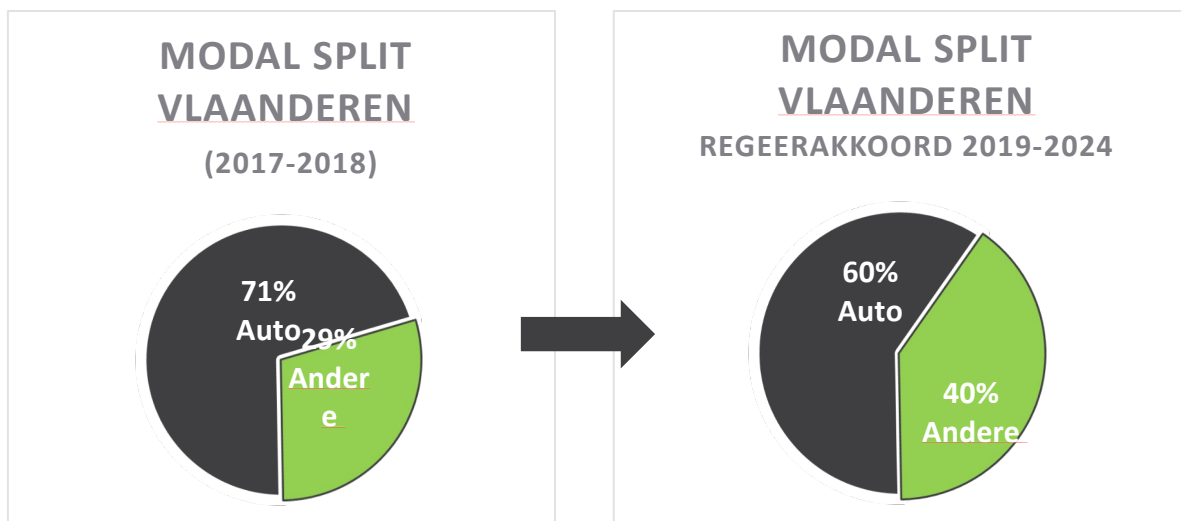
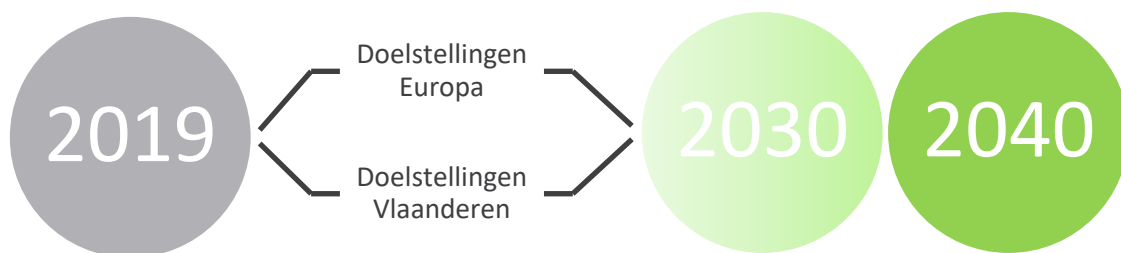
Volgende actoren worden betrokken bij de totstandkoming van de visienota:

- Stad Lokeren
- MOW, Afdeling Beleid
- AWW Oost-Vlaanderen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Vlaamse Milieumaatschappij (ikv de Ledebeek)
- Agentschap voor Natuur en Bos
- Dienst Patrimonium AWW
- De Lijn
- Sweco

## 2 Samenvattende randvoorwaarden

### 2.1 Transitie naar een duurzame weginrichting

Zowel de Europese Commissie als de Vlaamse Regering hebben doelstellingen opgelegd om de uitstoot van het wegverkeer terug te dringen. Een van de belangrijkste maatregelen hiervoor is een modal shift (verschuiving) van gemotoriseerd verkeer naar duurzame vervoersmiddelen (in eerste plaats te voet/per fiets, maar ook het gebruik van het openbaar vervoer valt hieronder). Tegen 2040 dient 40% van het verkeer via duurzame verkeersmodi te verlopen (tegen 29% nu). Het aanleggen van veilige fietspaden en het beperken van de ruimte voor het gemotoriseerd verkeer is een van de maatregelen om dit te bewerkstelligen.



### 2.2 Kruispuntoplossingen

In het vademecum 'Veilige Wegen en Kruispunten' van AWW staat per wegcategorie opgesomd welke aansluitingen mogelijk zijn. Voor een primaire weg type II zijn volgende aansluitingen mogelijk:

- Lichtengeregeld kruispunt
- Ronde
- Rechtsin- rechtsuit principe

Tabel 2: Kruispunttypes

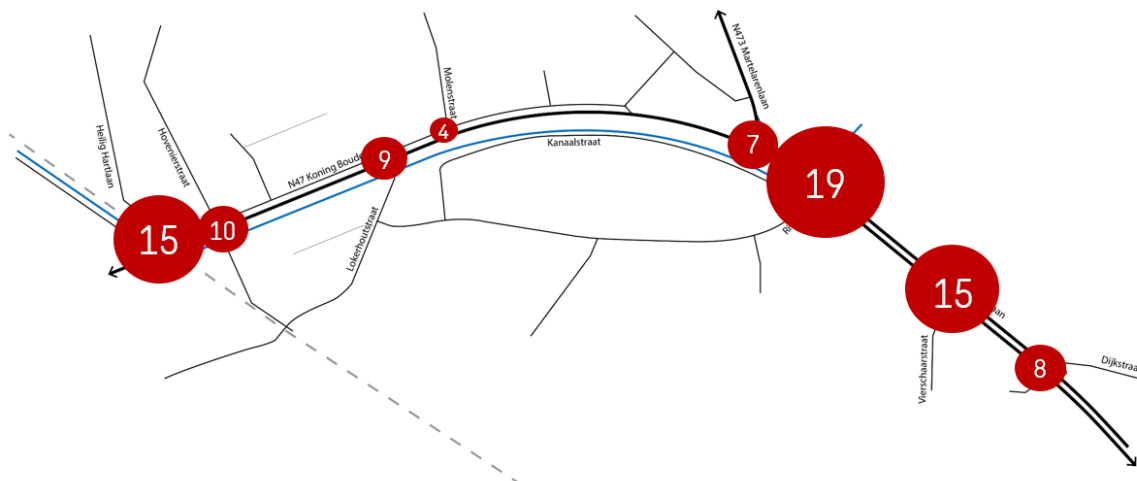
weg- categori- soort	bubek- bubeko	snelheids- regime	primaire weg		toe- en afrit			secundaire weg			lokale wegen			
			I	II	I	II	III	I	II	III	L1: lokale verbindingweg	L2A: gebiedsontsluitingweg - L2B: stadsontsluitingweg	L3: erfontsluitingweg	
primaire weg	I auto- snelweg	120 km/h	⊕	⊕										
	autoweg	90 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
secundaire weg	I bubeko	50 - 70 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko	70 - 90 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	II bubeko	50 - 70 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko	70 - 90 km/h	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
lokale weg	L1 bubeko	30 - 50 km/h			⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko	50 - 70 km/h			⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	L2A en L2B bubeko	30 - 50 km/h			⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	bubeko	50 - 70 km/h			⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
L3	bubeko	30 - 50 km/h												
	bubeko	50 - 70 km/h												


### 2.3 Ongeval gegevens

Er werd een analyse van de ongeval gegevens uitgevoerd.

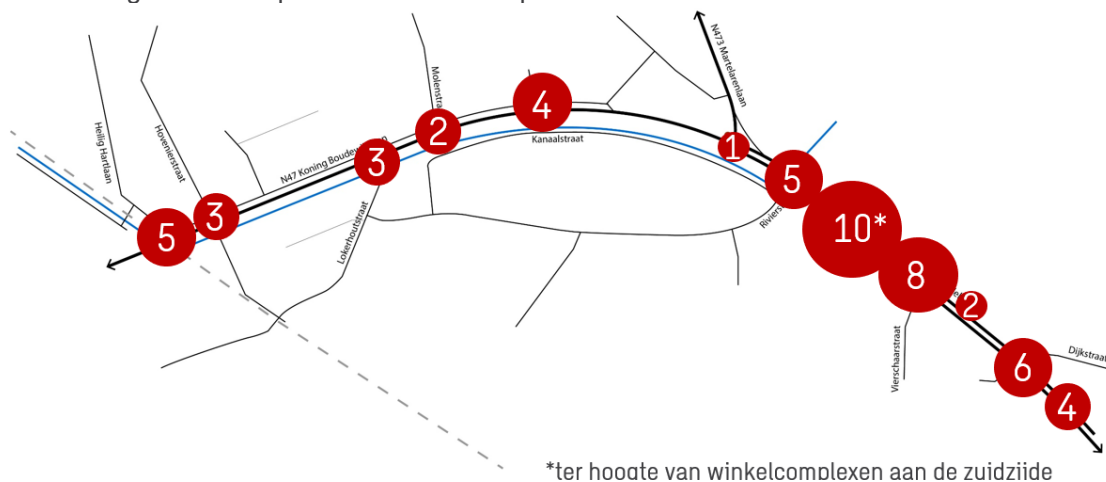
1. Tussen Dijkstraat en de Martelarenlaan zijn de ongevallen vooral ongevallen tussen fietsers en voertuigen die zijstraten en opritten naar winkels in- en uitrijden.
2. In het deel tussen de Martelarenlaan en de Hovenierstraat zijn het voornamelijk kopstartaanrijdingen (vaak bij het remmen voor een overstekende voetganger of fietser).
3. Rond de Hovenierstraat, maar vooral Heilig-Hartlaan, zijn het aanrijdingen tussen voertuigen die de zijstraat uitrijden en botsen met verkeer op de N47.



Bovenstaande figuur toont het aantal gecumuleerde ongevallen tijdens de volledige periode ter hoogte van de ongevallen.

De gegevens werden eveneens gefilterd op ongevallen met zachte weggebruikers. Dit levert volgende conclusies op:

1. De meeste ongevallen vinden plaats op het segment met de baanwinkels tussen Dijkstraat en Martelarenlaan
2. Fietsers gebruiken het zuidelijke fietspad volledig als dubbelrichtingsfietspad waardoor aanrijdingen met gemotoriseerde voertuigen (die deze fietsers niet verwachten) plaatsvinden
3. De overige ongevallen met zachte weggebruikers zijn vooral gerelateerd aan aanrijdingen ter hoogte van kruispunten en oversteekplaatsen.



## 2.4 Verkeerstellingen

Op donderdag 21 januari 2021 werden tijdens de ochtendspits en avondspits kruispunttellingen uitgevoerd. Volgende conclusies kunnen getrokken worden:

1. De ochtendspits is maatgevend in het westelijk deel, de avondspits in het oostelijk deel.
2. Het drukste spitsuur tijdens de OSP is 7u45 – 8u45. Tijdens de ASP is dit 16u45-17u45.
3. Er rijdt zeer weinig zwaar verkeer op de N47, en dit in de wetenschap dat in corona tijd het aandeel zwaar verkeer net toegenomen is (bron Vlaams Verkeerscentrum).
4. In tegenstelling met het laag aandeel zwaar verkeer zit er wel een flink aandeel fietsers op en rond de N47. Het kruispunt met de Hoveniersstraat is voor fietsers het belangrijkste oversteekpunt, dit in beide richtingen. Dit is te verklaren doordat het tracé van de fietssnelweg voorlopig (tot de realisatie van een ongelijkvloerse kruising met de N47) langsheen deze as loopt. Bovendien is het kruispunt met de Hoveniersstraat beveiligd met lichten, in tegenstelling tot het kruispunt met de Heilig Hartlaan.
5. Er zijn opvallend veel voertuigen die op het kruispunt met de Rivierstraat een U turn maken (komende van de E17). Dit verklaart een deel van de hoge ongevalcijfers. Een gepaste oplossing dient onderzocht te worden (noodzaak rotonde/dichtzetten middenberm/keermogelijkheid verderop...). Bij de andere kruispunten zijn er zo goed als geen U turn bewegingen of zijn ze verwaarloosbaar. Toch blijft dit een belangrijk aandachtspunt langsheen het hele tracé.
6. De stroom komende en richting Martelarenlaan vanaf de N47 (kant E17) even belangrijk is als de doorgaande stroom op de N47. Afslaand verkeer vanaf de N473 richting N47 (kant H. Hartlaan) is marginaal.

7. Indien het druktebeeld vergeleken wordt met eenzelfde periode voor corona, is het verkeer met 12% afgenomen is. (bron Verkeersindicatoren Vlaams Verkeerscentrum).

### 3 Voorafgaande stappen proces

<b>Januari 2021</b>	Opstart studie en verkeerstellingen
<b>Februari 2021</b>	Input van de Lokeraar: Verzamelen van informatie en ideeën via een online bevraging over de oversteekbaarheid, de doorstroming en de veiligheid over het hele traject en de momenteel 10 aanwezige kruispunten.
<b>Maart – april 2021</b>	Opmaak eerste analyse van de verzamelde info uit de online bevraging. Start uitwerking van mogelijke scenario's vertrekkende vanuit deze analyse, de netwerkstructuur, de resultaten van de kruispunttellingen en de ongeval gegevens. Samenstelling klankbordgroep, een kleine groep belanghebbenden: verschillende actoren en vertegenwoordigers van de bevolking.
<b>Mei 2021</b>	Tijdens een eerste bijeenkomst van de klankbordgroep werden de knelpunten, de verschillende scenario's en de mogelijke acties onderzocht.
<b>Juni – augustus 2021</b>	De projectstuurgroep, bestaande uit Agentschap Wegen en Verkeer, het studie bureau Sweco en de betrokken stedelijke diensten, gingen aan de slag om vanuit de analyse en alle verzamelde info de beste keuze te maken
<b>September 2021</b>	Voorstelling voorkeursscenario en verzamelen van laatste feedback en suggesties.

## 4 Voorkeursscenario

Er werden verschillende scenario's opgesteld voor het studietracé, rekening houdend met de ruimtelijke en verkeerskundige planningscontext en de wensen van alle betrokken actoren, inclusief de bewoners van Lokeren.

Het tracé werd in 2 segmenten onderverdeeld, daar zij elk hun specifieke eisen en noden hebben.

### 4.1 Segment 1: Dijkstraat – Martelarenlaan

Dit scenario sluit het best aan bij de visie die de stad Lokeren reeds ontwikkeld heeft in het gemeentelijke mobiliteitsplan en houdt tevens rekening met de wensen van de bewoners van Lokeren-Zuid voor een goede ontsluiting van hun leefomgeving.



#### Uitgangspunten:

1. Verbeteren van de verkeersveiligheid door het sluiten van de middenberm ter hoogte van de Vierschaarstraat en Rivierstraat.
2. Het afkoppelen van de Rivierstraat van de N47 voor gemotoriseerd verkeer en het creëren van een nieuwe aansluiting in het verlengde van de Bakkersstraat. Dit zorgt voor een veilig, lichtengeregeld viertakskruispunt, uitgerust met conforme fiets- en voetgangersvoorzieningen.
3. Het voorzien van een keerpunt voor wagens (en vrachtwagens) ter hoogte van de Rivierstraat. Door het voorzien van een veilig keerpunt daalt de kans op kop-staart aanrijdingen en verhoogt de doorstroming op de N47.
4. Voorzien van een keerpunt richting Lokeren voor wagens ter hoogte van de Vierschaarstraat.
5. Voorzien van veilige fietspaden en fietsoversteken in het gehele segment.

## 4.2 Segment 2: Martelarenlaan – Heilig-Hartlaan

Het scenario in segment 2 sluit eveneens aan bij de visie van Lokeren, waarbij de kruispunten van de Heilig-Hartlaan en de Hovenierstraat als 1 beschouwd worden.



### Uitgangspunten:

1. Verhogen van de verkeersveiligheid door het sluiten van de voorrangsgeregelde kruispunten (Hovenierstraat en Molenstraat) voor het gemotoriseerd verkeer.
2. De kruispunten met de Lokerhoutstraat en Heilig-Hartlaan blijven open voor het autoverkeer, maar worden beveiligd met verkeerslichten zodat ook fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken.
3. De huidige oversteek in het verlengde van de Hoveniersstraat blijft behouden voor zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers) middels een drukknop lichtenregeling.
4. De zuidelijke tak van de Hovenierstraat wordt omgeleid zodat een viertakskruispunt ontstaat ter hoogte van de Heilig-Hartlaan.
5. Voorzien van veilige fietspaden en fietsoversteken in het gehele segment.

## 5 Krachtlijnen visie

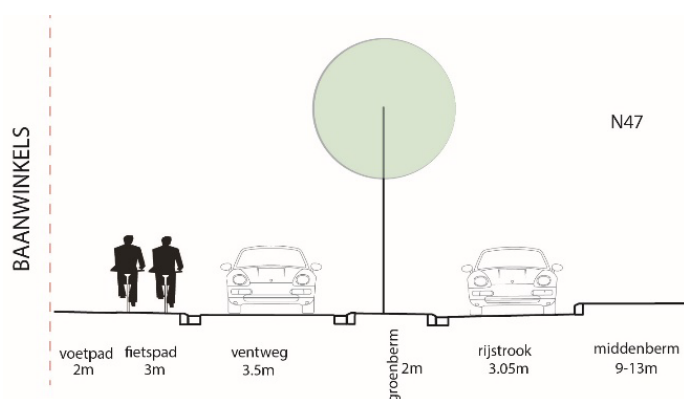
### 5.1 Zachte weggebruikers (fietsers en voetgangers)

Er worden over het gehele tracé vrijliggende fietspaden voorzien. Deze zijn 2m breed indien enkelrichting en 3m breed indien dubbelrichting.

#### 5.1.1 Dubbelrichtingsfietspaden

Er worden dubbelrichtingsfietspaden voorzien op volgende locaties:

Tussen de Martelarenlaan en de Dijkstraat (aansluiting op bestaande dubbelrichtingsfietspad richting Zele) aan de **zuidzijde**. Dit zal zorgen voor een continue verbinding vanaf Lokeren-centrum en een vlotte bereikbaarheid van de baanwinkels aan de zuidzijde van de N47. Dit zal ook de bereikbaarheid van basisschool 'De Bengel' verbeteren voor ouders die hun kinderen met de fiets naar de school brengen.

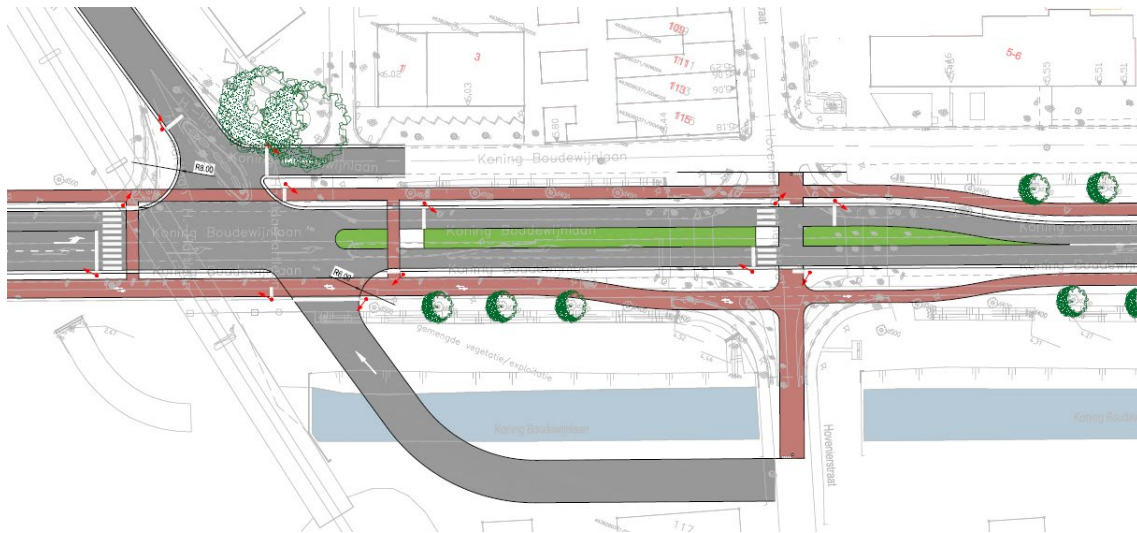


Tussen de Mercuriusstraat en de fietsoversteek aan de Hovenierstraat. Momenteel steken fietsers ter hoogte van de Mercuriusstraat de N47 onbeveiligd over. Dit leidt tot onveilige situaties, zowel voor de fietsers als voor het gemotoriseerd verkeer. Een dubbelrichtingsfietspad, die de zachte weggebruikers geleidt naar een beveiligde oversteek zal ook de oversteekbaarheid van de N47 verbeteren en helpen om de barrièrewerking weg te werken.

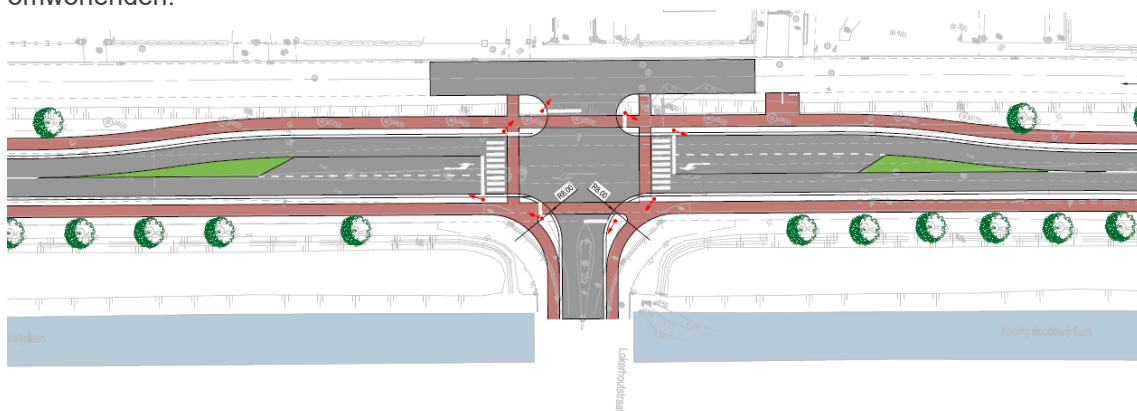
#### 5.1.2 Fietsoversteken

Er wordt vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer gestreefd naar het invoeren van conflictvrije regelingen over het gehele tracé van de N47. Dit houdt in dat fietsers een aparte groenfase krijgen waardoor aanrijdingen tot het verleden zouden moeten behoren. De volgende beveiligde fietsoversteken worden voorzien:

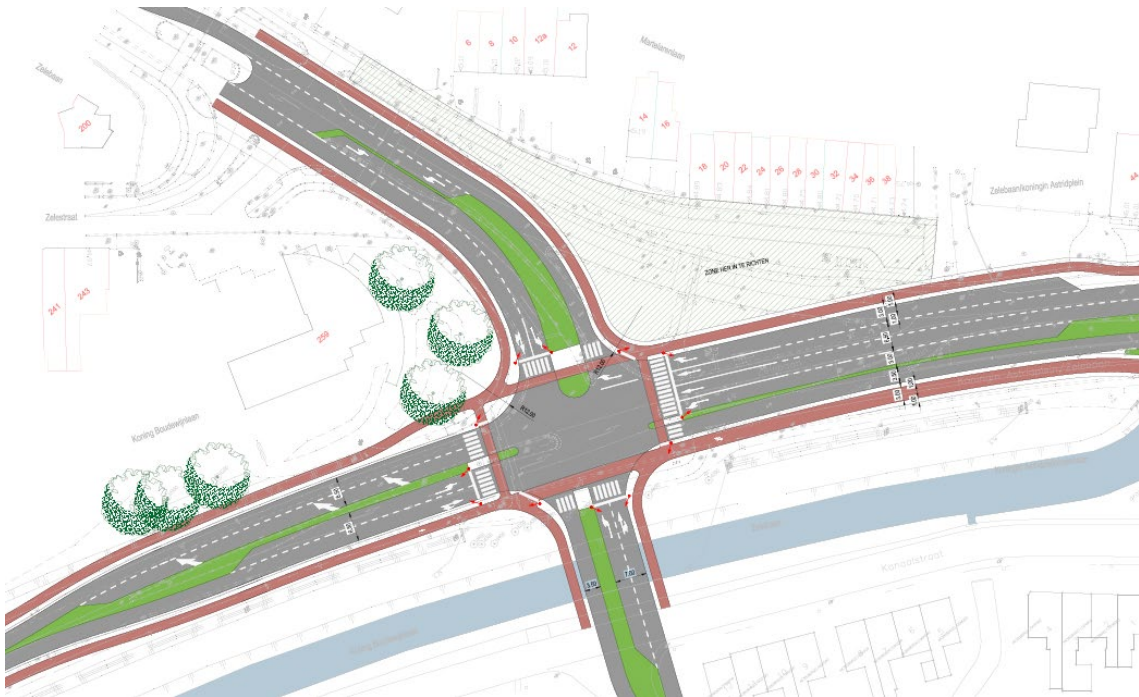
Ter hoogte van het kruispunt met de Heilig-Hartlaan worden fietsoversteken voorzien. Ter hoogte van de Hovenierstraat wordt een fietsoversteek op aanvraag voorzien. Dit houdt in dat de fietsers groen krijgen na aanvraag via een drukknop.



Ter hoogte van het kruispunt met de Lokerhoutstraat worden beveiligde fietsoversteken voorzien. Er worden tevens doorsteken richting ventweg voorzien voor de bereikbaarheid van omwonenden.



Het kruispunt met de Martelarenlaan wordt ook door veel fietsers en in mindere mate voetgangers gebruikt om de N47 te dwarsen.. Ook hier worden op alle takken beveiligde en conflictvrije fietspaden voorzien.



De bestaande fietsoversteek ter hoogte van de Rivierstraat wordt verplaatst en het verlengde van het Durmepad voorzien, recht tegenover de ingang van basisschool 'Bengel'. Deze oversteek wordt uitgerust met verkeerslichten op aanvraag (drukknop).



De bestaande fiets/voetgangersoversteek in het verlengde van de Willemsstraat wordt afgeschaft wegens onveilig.

### 5.1.3 Toekomstige fietsoversteken

De provincie Oost-Vlaanderen start binnenkort een studie op voor de fietssnelweg F413. Het is de bedoeling van deze studie dat fietsers conflictvrij de N47 kunnen kruisen. De aanleg van een fietsbrug langsheen de spoorbrug is wenselijk. De studie zal uitwijzen of dit technisch haalbaar is.

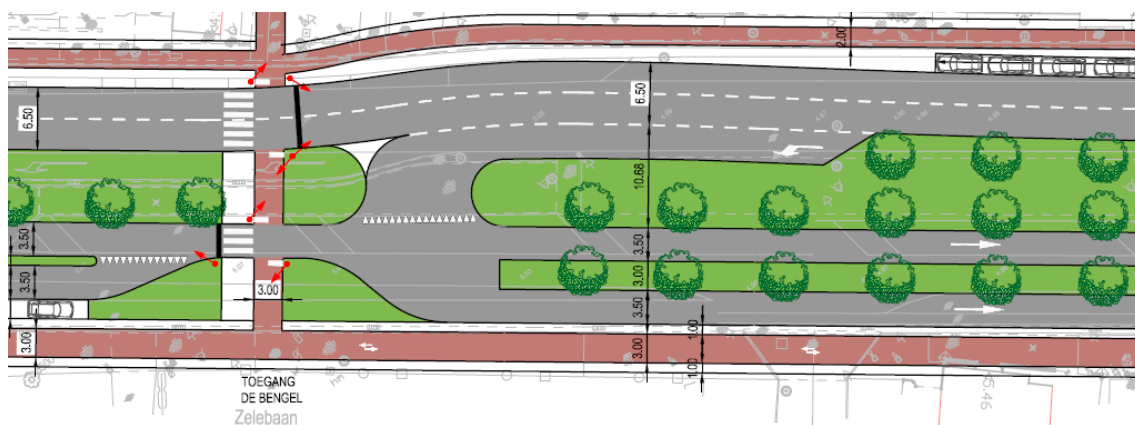
De stad Lokeren en het Agentschap Wegen en Verkeer onderzoeken de aanleg van een fiets/voetgangersbrug over de N47 tussen de Lokerhoutstraat en de Martelarenlaan als alternatief voor de gelijkgrondse oversteek in het verlengde van de Willemsstraat. Tellingen en verder onderzoek zullen de noodzaak/haalbaarheid van deze brug bestuderen.

## 5.2 Veilige keerbewegingen

Tellingen en terreinonderzoek hebben aangetoond dat de doorsteken in de middenberm ter hoogte van de Vierschaarstraat en Rivierstraat tot onveilige toestanden leiden. Er werden in de telcampagne een aantal kerende vrachtwagens gedetecteerd komende van de E17 die een keerbeweging maakten ter hoogte van de Rivierstraat. Aangezien hier geen ruimte is om zware voertuigen te laten keren, ontstonden gevaarlijke situaties met andere weggebruikers (in het bijzonder met zachte weggebruikers).

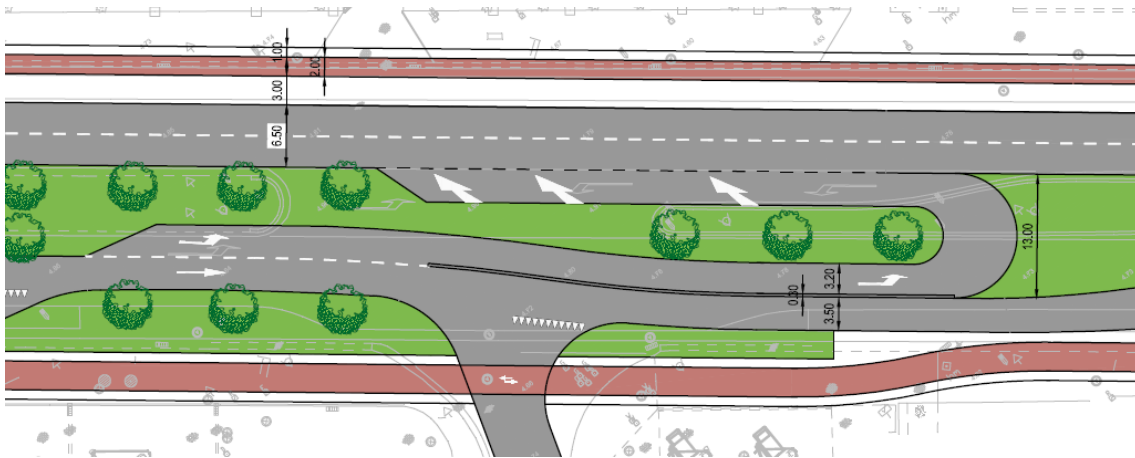
Voorliggend concept voorziet in een veilige keerbeweging waardoor enerzijds de verkeersveiligheid van de zachte weggebruikers gegarandeerd wordt en anderzijds de doorstroming op de N47 gevrijwaard blijft.

De keerbeweging wordt bovendien ook weggetrokken van de ingang van de basisschool Bengel ter verhoging van de verkeersleefbaarheid.



Ter hoogte van de Vierschaarstraat komt er eveneens een keerbeweging voor bezoekers van de winkels die willen terugkeren richting Lokeren.

Er wordt bewust gekozen, in het kader van de verkeersveiligheid, om de Vierschaarstraat niet meer aan te sluiten op deze keerbeweging. Enkel een rechtsin- rechtsuit beweging is hier toegestaan. Bestuurders die linksaf richting Lokeren-centrum willen afslaan, kunnen gebruikmaken van de nieuwe aansluiting in het verlengde van de Bakkerstraat.



### 5.3 Scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer

Aan de zuidzijde van de N47, tussen de Rivierstraat en de Vierschaarstraat wordt een parallelbaan aangelegd. Dit zal zorgen voor een scheiding tussen het doorgaande verkeer richting Zele/E17 en het bestemmingsverkeer richting baanwinkels. Dit komt enerzijds de doorstroming ten goede, er zijn immers geen afslaanende bestuurders meer, en zorgt anderzijds voor een verhoging van de verkeersveiligheid doordat er slechts 2 aansluitingspunten met de N47 meer overblijven (begin en einde parallelbaan).

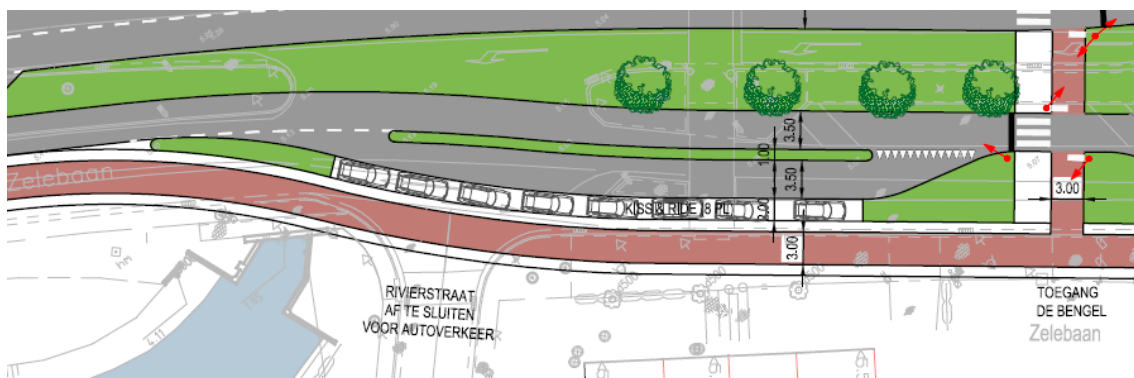
Op de parallelbaan zal een snelheidsregime van 30 km/u gelden.



#### 5.4 Parkeermogelijkheden / Kiss&Ride

Parkeren langsheen een primaire weg II is niet gewenst, noch voor de verkeersveiligheid noch voor de doorstroming. **Het uitgangspunt is dat alle parkeerstroken verdwijnen**, met uitzondering van een parkeerstrook aan de noordzijde tussen Martelarenlaan en Dijkstraat (ter hoogte van de bebouwing).

Er wordt tevens een Kiss&Ride strook aangelegd ter hoogte van Basisschool 'De Bengel'. Deze strook is parallel aan de N47 gelegen en biedt plaats voor een 8 tal wagens. Ouders kunnen hun kinderen dus op een veilige manier afzetten, bijna recht tegenover de ingang van de school.



#### 5.5 Verbetering van de leefkwaliteit

De bestaande bomen langsheen het tracé **worden behouden of vervangen** indien nodig. Tussen de Rivierstraat en de Vierschaarstraat wordt extra groen en bomen aangeplant, om zo de ruimtelijke en visuele kwaliteit te verhogen. Het voorzien van extra groen zorgt tevens voor een **beter infiltratie** van het regenwater en het **verminderen van het albedo effect** (opwarming door weerkaatsing zon op verharde oppervlaktes).

#### 5.6 Snelheidsregimes

De snelheidsregimes worden als volgt voorzien:

1. Tussen Heilig-Hartlaan en Martelarenlaan: **70 km/u**
2. Tussen Martelarenlaan en Dijkstraat (zuidzijde): **50 km/u**
3. Tussen Martelarenlaan en Dijkstraat (noordzijde): 50 km/u vanaf bebouwing, 70 km/u tussen bebouwing en Dijkstraat
4. Parallelbaan zuidzijde tussen Rivierstraat en Vierschaarstraat: **30 km/u**

## 6 Vervolgtraject

<b>Oktober 2021</b>	Na de feedbackronde gaat de projectstuurgroep aan de slag met de verwerking van de verzamelde info. De keuze voor het definitief scenario wordt gemaakt en de visienota krijgt vorm.
<b>November 2021</b>	De toekomstvisie voor de N47 wordt in de maand november aan de Lokeraar voorgesteld. Alles info wordt bekendgemaakt via <a href="http://www.denkmee.lokeren.be">www.denkmee.lokeren.be</a> . De Lokeraar wordt uitgenodigd op een fysieke infomarkt. Vertrekkende vanuit de visienota wordt nu ook gestart met de opmaak van ontwerpplannen voor de kruispunten met de Martelarenlaan en de H. -Hartlaan/Hovenierstraat. De klankbordgroep komt opnieuw samen. Op het digitaal inspraakplatform wordt een voorontwerp met bijhorende motivatie toegelicht. Iedereen krijgt de mogelijkheid om vragen en opmerkingen te formuleren betreffende het voorkeursscenario.
<b>December 2021 – januari 2022</b>	Verwerken feedback en finaliseren van de definitieve ontwerpplannen voor de kruispunten met de Martelarenlaan en de H. -Hartlaan/Hovenierstraat.
<b>Januari – februari 2022</b>	Voorstelling plannen voor de kruispunten met de Martelarenlaan en de H.-Hartlaan/Hovenierstraat.