

STARTNOTA FIETSFONDSPROJECT

Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde

Stad Hoogstraten



anteagroup

COLOFON

Opdracht:

Startnota fietsfondsproject
Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde

Opdrachtgever:

Stad Hoogstraten
Vrijheid 149
2320 Hoogstraten

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

T : +32(0)3 221 55 00

F : +32 (0)3 221 55 01

www.anteagroup.be

BTW: BE 414.321.939

RPR Antwerpen 0414.321.939

IBAN: BE81 4062 0904 6124

BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

2233033013/mib

Datum:

18 december 2017

status / revisie:

rapport versie 08 RMC

Vrijgave:

Eddy Lodewyckx, Contract Manager

Controle:

Koen Reusen, Projectleider Infrastructuur

Projectmedewerkers:

Michaël Berten, Adviseur Mobiliteit

© Antea Belgium nv 2017

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

INHOUD

DEEL 1	STARTNOTA.....	6
1	PARTNERS EN ACTOREN	7
1.1	SAMENSTELLING GBC.....	7
1.2	VERGADERINGEN	9
2	INLEIDING.....	10
2.1	ALGEMENE SITUERING	10
2.2	FIETSFONDSPROJECT.....	12
2.3	AANLEIDING.....	13
2.4	ALGEMENE DOELSTELLINGEN	13
3	ANALYSE	14
3.1	PLANNINGSCONTEXT	14
3.2	RUIMTELIJKE ANALYSE	22
3.3	VERKEERSKUNDIGE ANALYSE	27
4	RANDVOORWAARDEN EN AANDACHTSPUNTEN	47
4.1	INRICHTINGSPRINCIPES LOKALE WEGEN TYPE II.....	47
4.2	VADEMECUM FIETSVORZIENINGEN.....	47
4.3	INRICHTINGSPRINCIPES TOEGANKELIJKE HALTES.....	48
4.4	SPECIFIEKE RANDVOORWAARDEN	49
5	PROBLEEMSTELLING	51
5.1	LEESBAARHEID VAN DE WEG	51
5.2	SUBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID FIETSER.....	51
5.3	LOKAAL BEPERKTE BESCHIKBARE RUIMTE IN BIBEKO	51
5.4	BUSHALTES NIET CONFORM AAN BUSHALTEGIDS DE LIJN	52
6	VOORGESTELDE OPLOSSINGSCONCEPTEN.....	53
6.1	UITGANGSPUNTEN	53
6.2	CONCEPT 1: VRIJLIGGENDE EENRICHTINGSFIETSPADEN BUBEKO + AANLIGGENDE EENRICHTINGSFIETSPADEN BIBEKO	54
6.3	CONCEPT 2: VRIJLIGGENDE DUBBELRICHTINGSFIETSPAD BUBEKO + MENGING BIBEKO.....	61
7	AFWEGING VAN DE CONCEPTEN	66
7.1	AFWEGING FIETSSUGGESTIESTROKEN	68
8	GEKOZEN CONCEPT	69
9	GLOBALE KOSTENRAMING	70
DEEL 2	BIJLAGEN.....	71
1.1	VERSLAG STARTVERGADERING DD 13/01/'12	4
1.2	VERSLAG WERKGROEP MOBILITEIT 01 DD 14/12/'12	7
1.3	VERSLAG OVERLEG AFGEVAARDIGDEN DORPSRAAD DD 17/12/'12.....	9
1.4	VERSLAG GBC 01 DD 25/01/13	10
1.5	VERSLAG WERKGROEP MOBILITEIT 02 DD 27/05/'16.....	14
1.6	VERSLAG WERKGROEP MOBILITEIT 03 DD 24/10/'16.....	1
1.7	VERSLAG GBC02 DD 22/12/'16	4
1.8	VERSLAG GBC03 DD 24/11/'17	7

FIGUREN

Figuur 1 Situering projectgebied.....	11
Figuur 2 Afbakening projectgebied.....	11
Figuur 3 Gewestplan	14
Figuur 4 Onroerend Erfgoed (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)	15
Figuur 5 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen (Bron: Geoloket prov. Antwerpen).....	16
Figuur 6 LF 9 NAP-route – deel Vlaanderen’	16
Figuur 7 Provinciaal fietsknooppuntennetwerk Antwerpen.....	17
Figuur 8 Provinciale recreatieve fietsroutes	18
Figuur 9 Wegencategorisering	19
Figuur 10 Snelheid (Bron: Mobiliteitsplan Hoogstraten, 2011)	20
Figuur 11 Schoolbereikbaarheidskaart	21
Figuur 12 Ruimtelijke segmenten	22
Figuur 13 Publiekstreckende functies	26
Figuur 14 Netplan De Lijn – Regioplan Hoogstraten	28
Figuur 15 Bushalte ‘Meersel-Dreef Scheurdekousweg’	28
Figuur 16: Netplan De Lijn – Regioplan Hoogstraten vanaf 10 december 2017	29
Figuur 17 Belangrijke routes voor gemotoriseerd verkeer	30
Figuur 18 Locaties intensiteitsmetingen	31
Figuur 19 Kruispunt Meersel x Oude Tramweg - ochtendspits.....	35
Figuur 20 Kruispunt Meersel x Oude Tramweg - avondspits	36
Figuur 21 Kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg - ochtendspits.....	37
Figuur 22 Kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg - avondspits	38
Figuur 23 Kruispunt Hoogeind x De Mosten - ochtendspits	39
Figuur 24 Kruispunt Hoogeind x De Mosten - avondspits.....	40
Figuur 25: Grafiek ‘Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit’	42
Figuur 26 Haltetypes (Bron: Bushaltegids De Lijn).....	49
Figuur 27 Uitrusting bushalte ‘Meersel-Dreef Scheurdekousweg’	52
Figuur 28: Typedwarsprofielen concept 1	57
Figuur 29: Concept 1 – vrijliggende eenrichtingsfietspaden BUBEKO + aanliggende eenrichtingsfietspaden BIBEKO.....	60
Figuur 30: Typedwarsprofielen concept 2	63
Figuur 31: Concept 2 – vrijliggende dubbelrichtingsfietspad BUBEKO + menging BIBEKO.....	65

TABELLEN

Tabel 1: Gemiddelde etmaalintensiteiten	32
Tabel 2: Samenstelling verkeer per telpunt (basis weekdag)	33
Tabel 3 Ongevallendata 2013 – mei 2016 (Bron: Politiezone Noorderkempen)	43

BIJLAGEN

Bijlage 1	Gemeenteraadsbesluit oprichting (I)GBC
Bijlage 2	Verslagen
Bijlage 3	Globale kostenraming

DEEL 1 STARTNOTA

1 Partners en actoren

1.1 Samenstelling GBC

De opmaak van de startnota werd begeleid door een gemeentelijke begeleidingscommissie waarbij onderstaande vaste, variabele en adviserende leden vertegenwoordigd zijn:

1.1.1 Vaste leden

Vlaamse Overheid MOW

telefoon Joris Deboel: 03 224 69 14

- Joris Deboel, beleidsmedewerker MOW-Beleid
joris.deboel@mow.vlaanderen.be

De Lijn Antwerpen

telefoon Sigrid Lens: 03 218 15 42 – 0472 19 21 71

- Sigrid Lens, hoofd planning geregeld vervoer regio Turnhout
sigrid.lens@delijn.be

Stad Hoogstraten

- Tinne Rombouts, burgemeester
tinne.rombouts@vlaamsparlement.be
- Michel Jansen, schepen, o.a. bevoegdheid Openbare Werken
michel.jansen@hoogstraten.be
- Marc Haseldonckx, schepen, o.a. bevoegdheid Verkeer en Mobiliteit
haseldonckxm@hotmail.com
- Roger Van Aperen, schepen
roger.vanaperen@hoogstraten.be
- Ward Baets, schepen
ward.baets@hoogstraten.be
- Jef Vissers, schepen
jef.vissers@hoogstraten.be
- Lieve Janssen, schepen
schepen.lieve.janssen@hoogstraten.be
- Jos Matthé, schepen
josmatthe@telenet.be
- Sofie Willebrords, mobiliteitsambtenaar
sofie.willebrords@hoogstraten.be

1.1.2 Variabele leden

Provincie Antwerpen

telefoon Patrick Van Loock, dienst Mobiliteit: 03 240 66 77

- Patrick Van Loock, adviseur mobiliteit – fietsinfrastructuur dienst Mobiliteit
patrick.vanloock@provincieantwerpen.be

Vlaamse Overheid LNE-RWO:

telefoon Annemie Wynands: 02 553 14 93

telefoon Kirsten De Reu: 03 224 65 75

- Annemie Wynands, departement Leefmilieu, Natuur en Energie
annemie.wynands@lne.vlaanderen.be
- Kirsten De Reu, Ruimte Vlaanderen
kirsten.dereu@rwo.vlaanderen.be

1.1.3 Adviserende leden

Politieke fracties

- Jos Martens, politieke fractie "Hoogstraten Leeft!"
martens.jos@telenet.be
- Ria Vinckx, politieke fractie "Anders"
ria.vinckx@telenet.be
- Joël Adams, politieke fractie "CD&V"
joel.adams@telenet.be
- Paul Van Merode, politieke fractie "NV-A"
pamerode@skynet.be

Politiezone Noorderkempen

- Charis De Tey, Verkeersconsulent
pz.noorderkempen.verkeersconsulent@police.belgium.eu

Verkeersraad Hoogstraten

- Jos Huybrechts, voorzitter (+ voorzitter dorpsraad Meersel-Dreef)
jozef_huybrechts@telenet.be
- Jef Verheijen, ondervoorzitter
greenhouse@skynet.be
- Hans Kuypers
hans1@telenet.be

Enter

telefoon Marcel Wijnker: 011 26 50 34

- Marcel Wijnker, Toegankelijkheidsadviseur mobiliteit & omgeving
marcel.wijnker@toegankelijkheidsbureau.be

1.1.4 Aanspreekpunt

Stad Hoogstraten

telefoon Sofie Willebrords: 03 340 19 75

- Sofie Willebrords, Mobiliteitsambtenaar
sofie.willebrords@hoogstraten.be

Antea Group

telefoon Koen Reusen: 03 221 57 58

telefoon Michaël Berten: 089 74 11 90

- Koen Reusen, projectleider Infrastructuur
koen.reusen@anteagroup.com
- Michaël Berten, Account manager Mobiliteit
michael.berden@anteagroup.com

1.2 Vergaderingen

Volgende overlegmomenten hebben plaatsgevonden:

- **13 januari 2012** **startvergadering**
- 14 december 2012 werkgroep mobiliteit 01
- 14 januari 2013 toelichting CBS
- 17 januari 2013 overleg afgevaardigden Dorpsraad
- 25 januari 2013 GBC 01
- 27 mei 2016 werkgroep mobiliteit 02
- 24 oktober 2016 werkgroep mobiliteit 03
- 22 december 2016 GBC 02
- 17 november 2017 GBC 03

De verslagen van de vergaderingen zijn toegevoegd in bijlage.

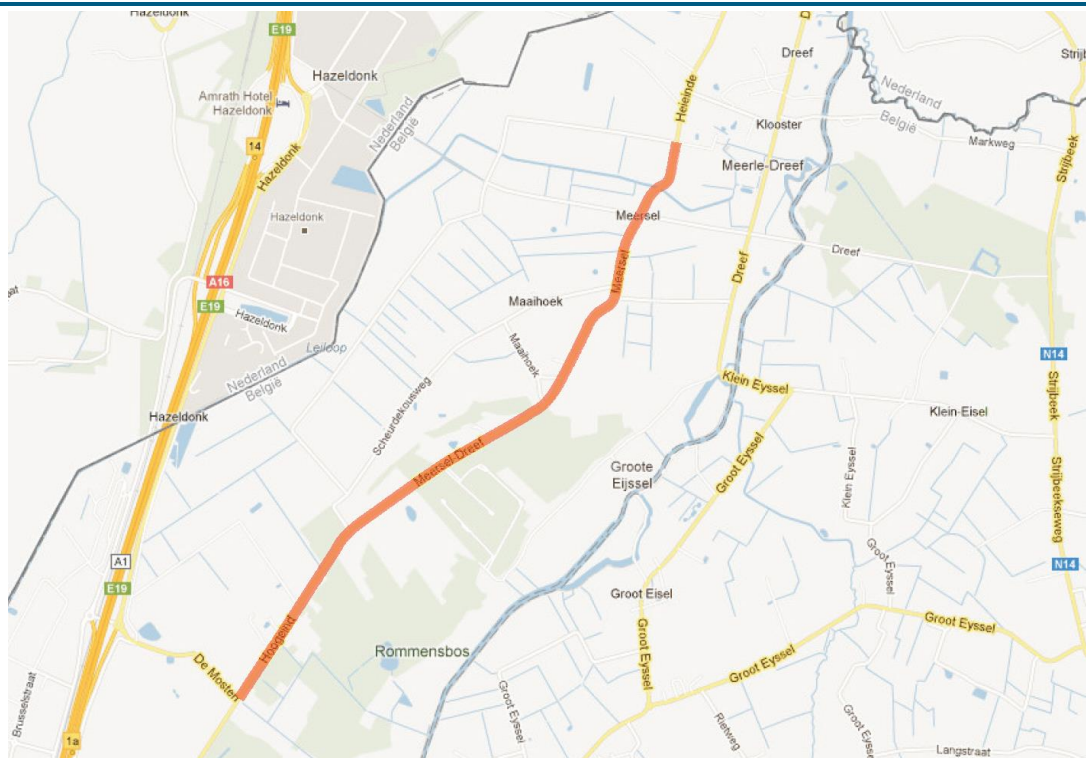
2 Inleiding

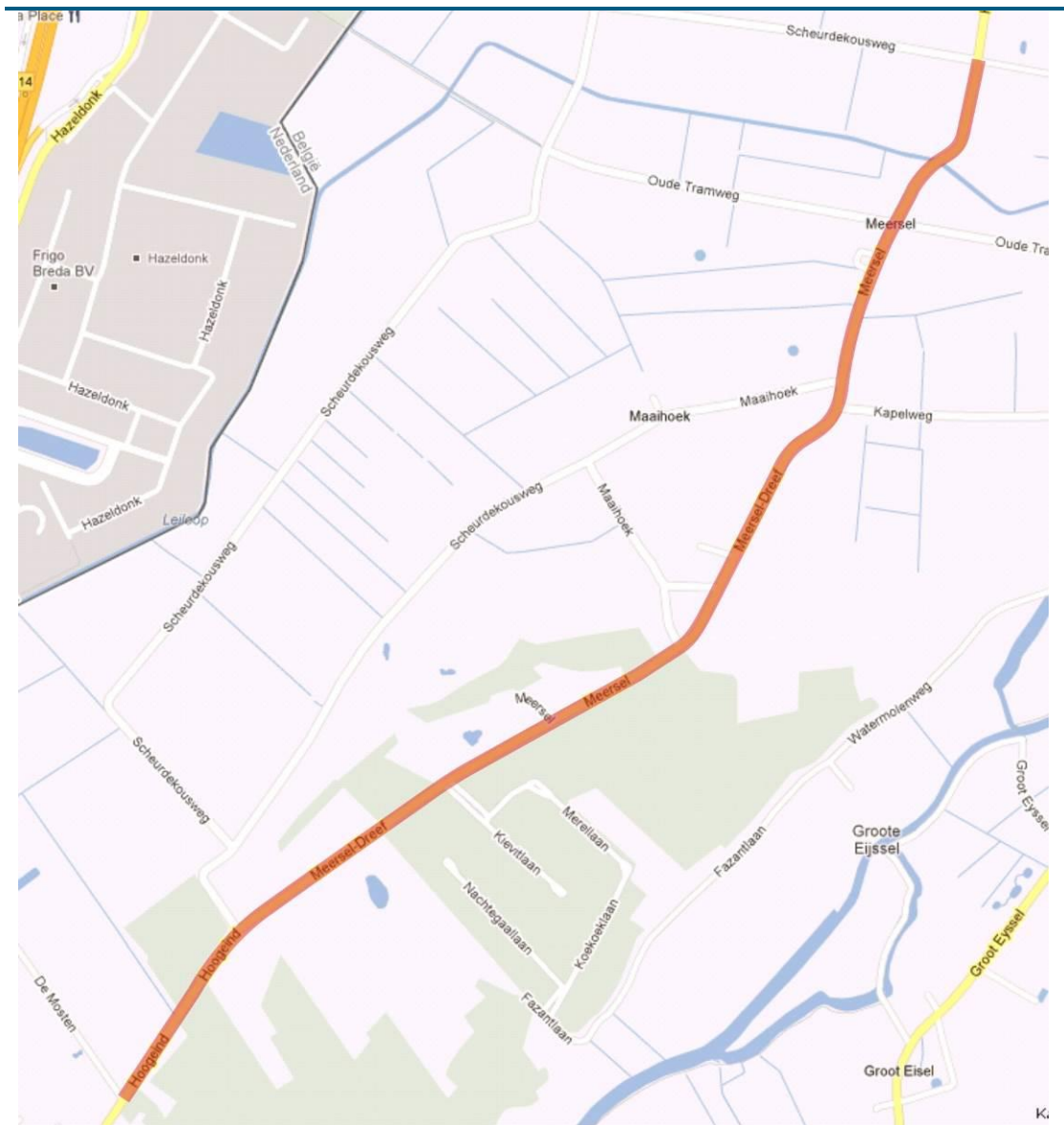
2.1 Algemene situering

Het projectgebied situeert zich in de stad Hoogstraten, meer bepaald langs de noordelijk gelegen functionele fietsroute Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde.

In het noorden begrenst het kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg/Jan De Wysestraat het projectgebied. Hier wordt aangesloten op een smal wegprofiel waar het principe van menging van verkeer van toepassing is. Het kruispunt Hoogeind x De Mosten vormt de zuidelijke grens van het projectgebied. Het aansluitend profiel bestaat uit een 2x1-rijweg met vrijliggende eenrichtingsfietspaden.

In het projectgebied zelf zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. De fietser wordt hier gemengd met het gemotoriseerd verkeer.





Figuur 1 Situering projectgebied



zuidelijke grens: krpt De Mosten x Hoogveld



noordelijke grens: krpt Heinde x Jan de Wysestraat / Scheurdekousweg

Figuur 2 Afbakening projectgebied

2.2 Fietsfondsproject

De doelstelling van het beleid, verwoordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan, is het verschuiven van de autoverplaatsingen naar meer duurzame verplaatsingswijzen.

In samenwerking met de provincies startte de Vlaamse Overheid daarom het programma "Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk" op. Het netwerk richt zich op functioneel fietsverkeer (woon-werk, woon-school, woon-winkel) en heeft tot doel de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar te verbinden.

In september 2006 werd door de Vlaamse overheid en de provincies het Fietsfonds opgericht. Via deze overeenkomst worden jaarlijks middelen ter beschikking voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur op trajecten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Met dit reglement wil de provincie de aanleg van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur aanmoedigen om te komen tot een samenhangend bovenlokaal fietsroutenetwerk voor functionele verplaatsingen.

Door het samenbrengen van nieuwe middelen van de Vlaamse overheid en de provincies kan het fietsroutenetwerk niet alleen maar sneller, maar ook beter worden uitgevoerd. Omdat de Vlaamse overheid mee gaat investeren in fietspaden, zal het vademecum fietsvoorzieningen, dat kwaliteitscriteria oplegt, overal op dezelfde manier worden toegepast. Op deze manier zal er geen kwaliteitsverschil meer zijn tussen fietspaden langs gemeentewegen en gewestwegen.

Het project 'Fietspaden Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde' is een fietsfondsproject dat voldoet aan de gestelde subsidievoorwaarden:

1. de fietsinfrastructuur langs de route Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde ligt op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, op wegen die niet onder het beheer van het Vlaams Gewest vallen
2. de fietsinfrastructuur langs de route Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde ligt op het grondgebied van de stad Hoogstraten, dat beschikt over een definitief vastgesteld en geldig gemeentelijk mobiliteitsplan dd. november 2011 conform verklaard door de PAC
3. de grond waarop het fietspad zal worden aangelegd is eigendom van of zal verworven worden door de stad Hoogstraten
4. de subsidieerbare werken en kosten bedragen meer dan € 50 000 incl. btw

Het subsidiebedrag is een percentage van de kosten voor de aanleg van de fietsinfrastructuur.

Het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde behorend tot het projectgebied is geselecteerd als functionele fietsroute, volgende subsidie wordt vanuit deze selectie toegekend:

Aanleg route	Totale subsidie	Vlaamse overheid	Provincie Antwerpen
Bovenlokale functionele route	80%	40%	40%

2.3 Aanleiding

Het traject 'Hoogeind – Meersel – Heieinde' is geselecteerd als een lokale weg type II. In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt de route geduid als functionele fietsroute.

De snelheid op deze weg bedraagt 70km/u. Het 50km/u-gebied op het traject valt samen met de bebouwde kom van Meersel-Dreef, nl. ± 200m voor de Kapelweg t.e.m. de noordelijke grens van het projectgebied. Momenteel is er geen enkele vorm van fietsvoorziening aanwezig in het projectgebied waardoor de fietser zich verplicht moet mengen met het gemotoriseerd verkeer. Bovendien is de rijweg in het projectgebied zeer smal. De combinatie van de hoge snelheden, het toepassen van het principe van menging van verkeer en het smalle rijwegprofiel creëren een onveilige situatie voor de fietser. Hierdoor wordt het fietsgebruik op deze route sterk ontmoedigd.

De drie aanwezige bushaltes in het projectgebied zijn niet conform ingericht aan de richtlijnen van de bushaltegids. De inrichting van deze haltes beperkt zich enkel tot het voorzien van een haltepaal. Daarbij zijn de huidige op- en afstapplaatsen niet op de meest veilige locaties ingepast.

Het projectgebied maakt deel uit van een voorrangsweg vanaf het begin van de bebouwde kom van Meersel-Dreef tot de zuidelijke grens van het projectgebied. In de bebouwde kom geldt de voorrang van rechts regeling. Het bestaande wegbeeld maakt geen onderscheid tussen deze overgang, enkel bebording duidt de overgang. Hierdoor is het voor de bestuurder niet duidelijk welk gedrag er van hem/haar verwacht wordt. Er zijn vandaag ook geen snelheidsremmende maatregelen getroffen op de overgangen en de kruispunten waar een voorrang van rechts regeling geldt.

Bovenstaande vaststellingen maken het noodzakelijk om een goed fietspad aan te leggen en de daarbij nodige verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen.

2.4 Algemene doelstellingen

Dit project heeft tot doel het aandeel van het fietsverkeer in de bestaande fietsstromen te verhogen. De verhoging van de veiligheid, het comfort en de bereikbaarheid door middel van de fiets staan centraal.

Hiermee wordt meteen aangegeven welke de evaluatiecriteria zullen zijn na de realisatie van het project:

- intensiteiten fietsverkeer
- fietsongevallen
- comfortwaarde

3 Analyse

3.1 Planningscontext

3.1.1 Gewestelijke plannen met invloed op het projectgebied

3.1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Hoogstraten wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een kleinstedelijk gebied.

De belangrijkste hoofdweg voor Hoogstraten is de autosnelweg E19. De E19 situeert zich ten westen van het projectgebied.

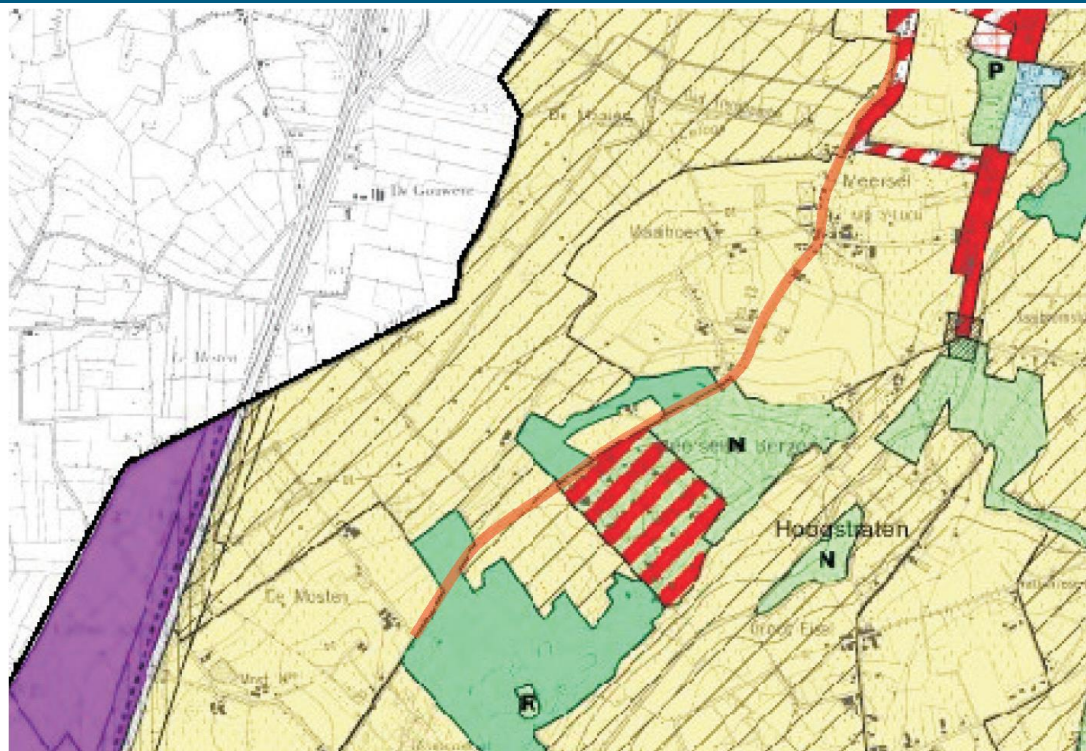
3.1.1.2 Gewestplan

Op het gewestplan kreeg Meersel – Dreef gekenmerkt als een woongebied met landelijk karakter. Het recreatiecentrum De Mosten valt onder verblijfsrecreatie.

Vanaf de noordelijke grens van het projectgebied tot en met het kruispunt Meersel-Dreef x Oude Tramweg kreeg de het oostelijke woonlint een bestemming als 'woongebieden met landelijk karakter' de westzijde is geduid als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Bij het verlaten van de kern van Meersel-Dreef wordt de weg langs beide zijden omgeven door agrarische gebied.

Vanaf het kruispunt met Maaihoek neemt natuurgebied 'Meerselse Bergen' de zone ten oosten van de weg in. De wooncluster gelegen in het natuurgebied werd ingekleurd als 'woonpark'. Bosgebied en agrarisch gebied vullen de westzijde op. Tussen het kruispunt van Hoogeind met de Scheurdekousweg en de aansluiting bij De Mosten, de zuidelijke grens van het projectgebied, strekt het Rommersbos zich opnieuw uit langs de volledige oostzijde van de weg en gedeeltelijk langs de westzijde. De tussenliggende zones worden ingevuld als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

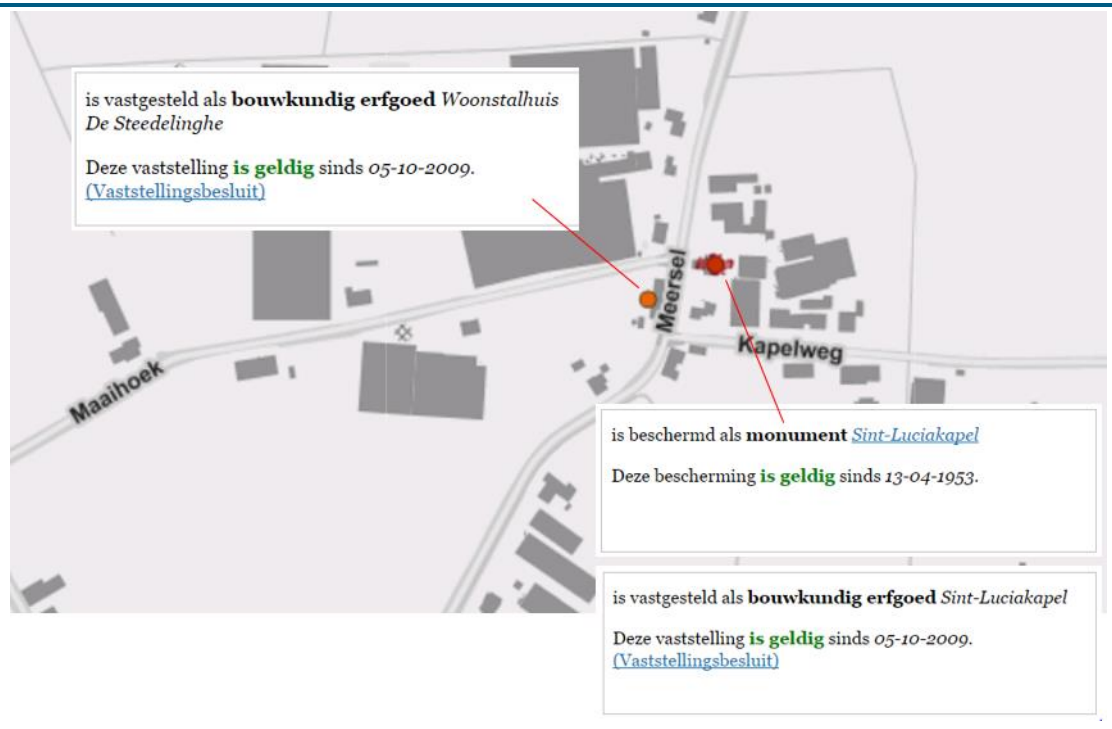


Figuur 3 Gewestplan

3.1.1.3 Onroerend erfgoed

Ter hoogte van de kruispunten met de Kapelweg en Maaihoek zijn zowel de Sint-Luciakapel als het woonstalhuis 'De Steedelinghe' opgenomen in de inventaris Onroerend Erfgoed.

De Sint-Luciakapel is beschermd als monument sinds 13 april 1953.



Figuur 4 Onroerend Erfgoed (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)

3.1.2 Provinciale plannen met invloed op het projectgebied

3.1.2.1 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

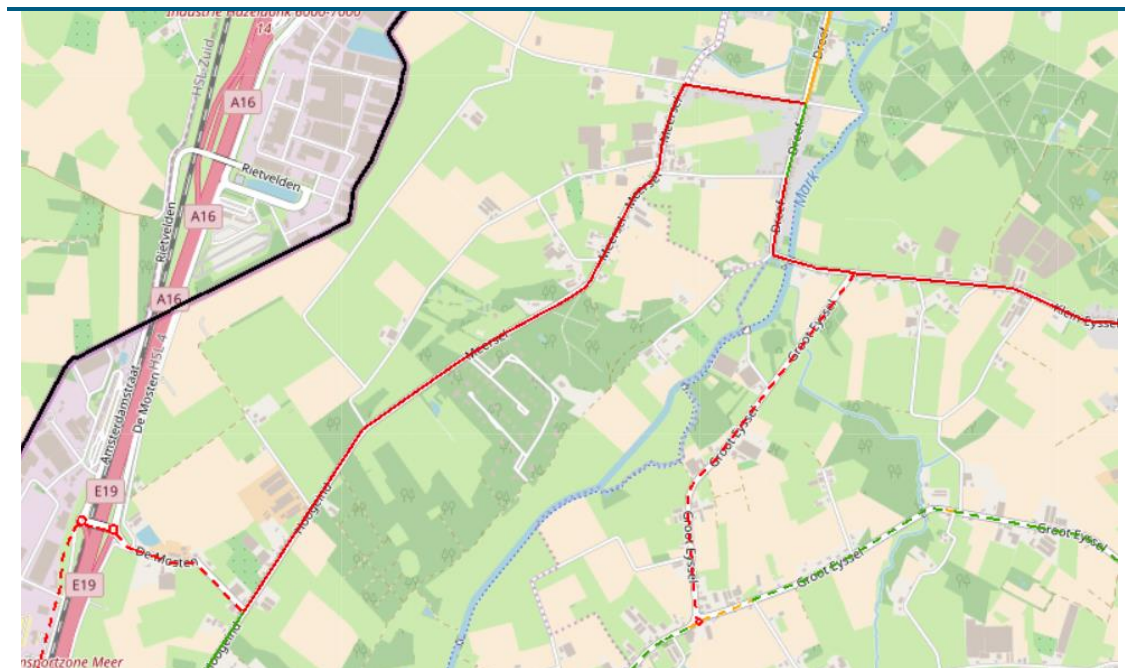
Meersel – Dreef is niet geselecteerd als woonkern in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen, maar wordt beschouwd als een vorm van verspreide bebouwing. Verdere bebouwing in dit gebied is niet wenselijk.






3.1.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen

In het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk van de provincie Antwerpen wordt de route Meersel-Dreef – Hoogeind, meer bepaald vanaf het kruispunt Meersel-Dreef x Oude Tramweg in zuidelijke richting, geselecteerd als een functionele fietsroute. Deze route maakt deel uit van een netwerk van intergemeentelijke fietsroutes. Heieinde wordt geduid als lokale fietsroute.

In het noorden buigt de functionele fietsroute via de Oude Tramweg af in oostelijke richting. Op de zuidelijke grens van het projectgebied sluit de alternatieve functionele fietsroute via De Mosten aan op Hoogeind.

De lange afstandsfietsroute Vlaanderen 'LF 9 NAP-route – deel Vlaanderen' is uitgestippeld langs De Mark, parallel aan het projectgebied. Deze routes in eerste instantie bedoeld voor recreatieve meerdaagse fietstochten over de landsgrenzen heen, zoals fietsvakanties.



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | functionele fietsroute, conform |  | alternatieve functionele fietsroute, conform |
|  | functionele fietsroute, niet conform |  | alternatieve functionele fietsroute, niet conform |
|  | functionele fietsroute, geen fietsinfrastructuur |  | alternatieve functionele fietsroute, geen fietsinfrastructuur |

Figuur 5 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen (Bron: Geoloket prov. Antwerpen)



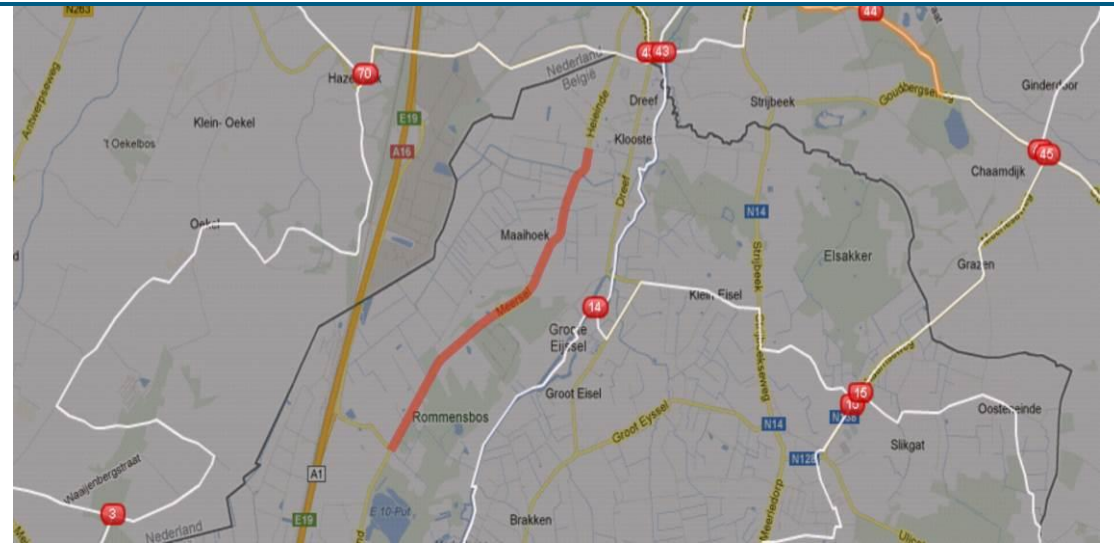
Figuur 6 LF 9 NAP-route – deel Vlaanderen'

3.1.2.3 Provinciale recreatieve fietsroutes

Provinciaal fietsknooppuntennetwerk Antwerpen

De vzw Toerisme Provincie Antwerpen (TPA) heeft sinds 2001 een fietsnetwerk uitgebouwd aan de hand van knooppunten. Het netwerk laat fietsers toe om via de knooppunten zelf een traject uit te stippelen. Het netwerk telt in de provincie Antwerpen ca 2.750 km fietspaden die in twee richtingen zijn bewegwijzerd. Het fietsknooppuntennetwerk kan uiteraard zowel voor recreatieve als functionele doeleinden worden gebruikt.

Er zijn geen recreatieve fietsroutes die via het projectgebied lopen, erop aansluiten of kruisen.

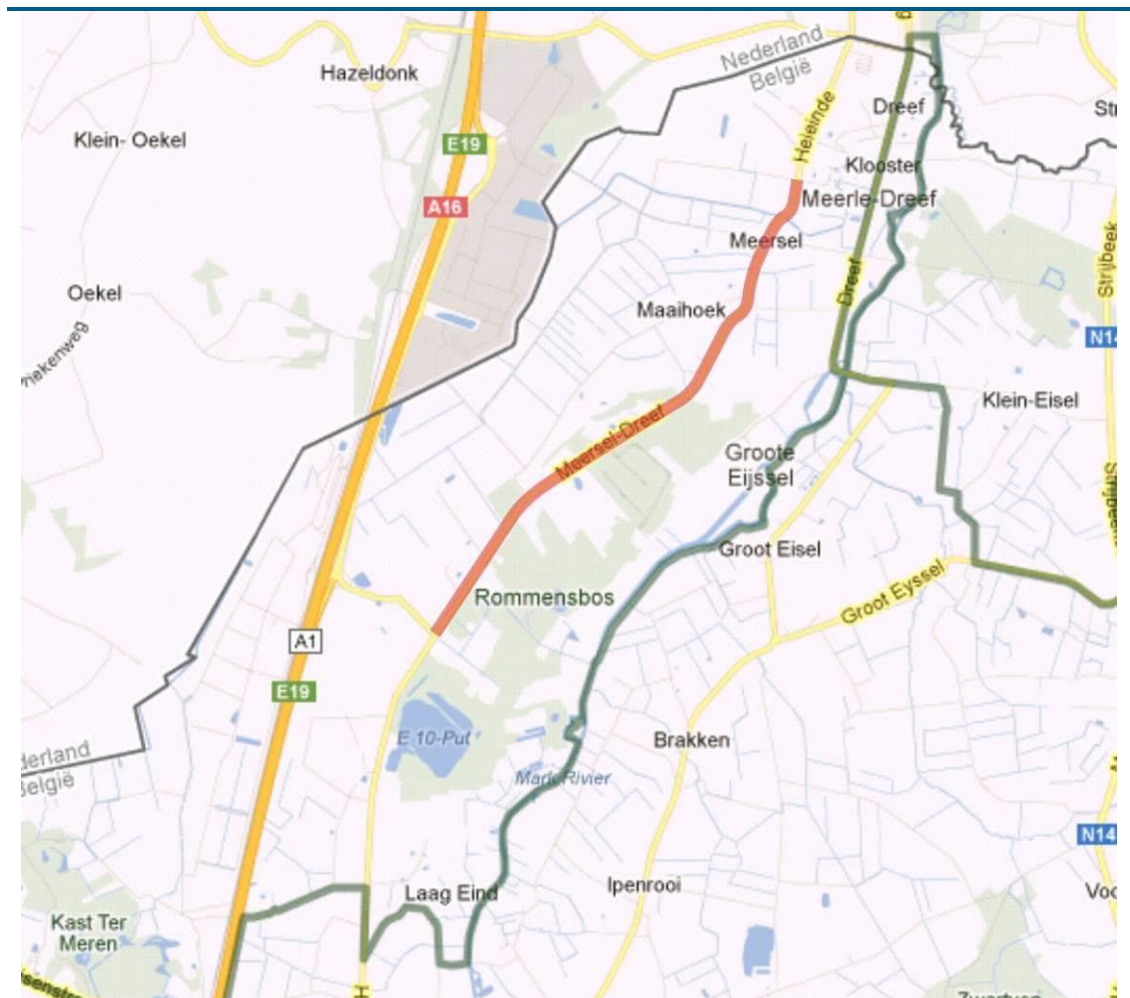


Figuur 7 Provinciaal fietsknooppuntennetwerk Antwerpen

Provinciale recreatieve fietsroutes

Op basis van het fietsknooppuntennetwerk werden officiële bewegwijzerde recreatieve fietsroutes uitgestippeld. Er zijn geen recreatieve routes die het projectgebied aandoen of erop aansluiten.

De dichtstbijzijnde recreatieve provinciale route is de 'Aardbeienroute' (groen gemarkeerd op onderstaande kaart), die parallel verloopt aan het projectgebied.



Figuur 8 Provinciale recreatieve fietsroutes

3.1.3 Lokale plannen met invloed op het projectgebied

3.1.3.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hoogstraten

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan dateert van april 2005.

Voor het projectgebied geeft het GRS aan dat het gebruik van het openbaar vervoer in de kernen Minderhout, Meer, Meerle en Meersel-Dreef zeer laag is ten opzichte van het gebruik van het openbaar vervoer in de kern Hoogstraten. Het stadsbestuur wenst de invoering van belbussystemen om de bereikbaarheid van deze kernen te garanderen.

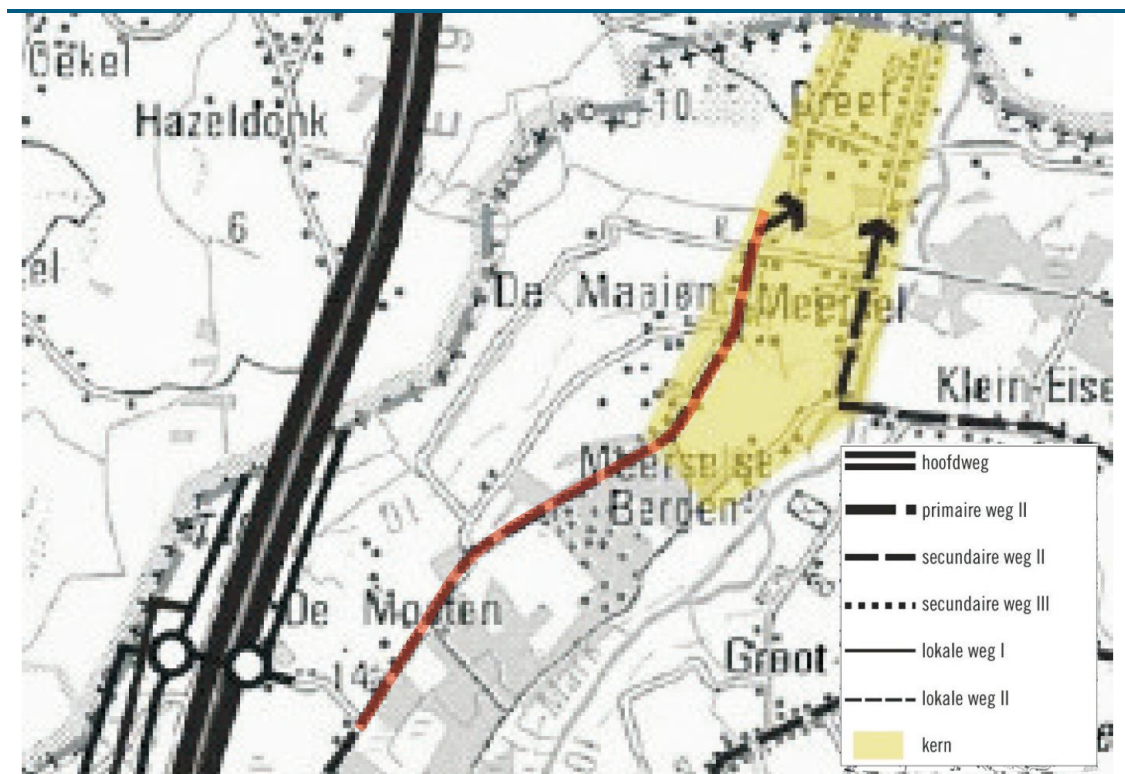
Opmerking! De belbus maakte vroeger gebruik van het gehele traject, behorend tot het projectgebied, maar is ondertussen geschrapt (zie 3.3.1.2 Openbaar vervoer).

3.1.3.2 Mobiliteitsplan Hoogstraten

Het mobiliteitsplan van de stad Hoogstraten werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 28 april 2004 en geactualiseerd in 2011.

Wegencategorisering

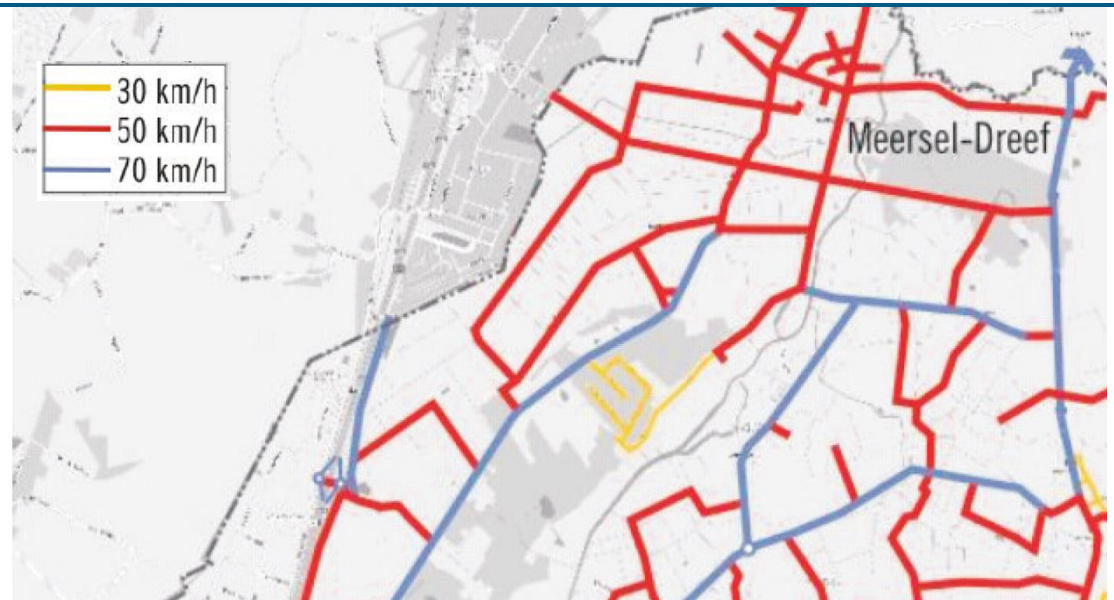
In het Mobiliteitsplan wordt de route 'Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde' gecategoriseerd als een lokale weg type II, een lokale gebiedontsluitingsweg. De hoofdfunctie van deze weg is 'verzamelen en ontsluiten' op lokaal niveau. Deze weg heeft in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg en omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en het verdelen van het ingaand verkeer in het gebied.



Figuur 9 Wegencategorisering

Snelheid

De snelheid in het projectgebied is overwegend 70km/u. Bij aanvang van de bebouwde kom van Meersel-Dreef, afgebakend op $\pm 200\text{m}$ voor het kruispunt met Kapelweg, bedraagt de maximaal toegelaten snelheid 50km/u. De noordelijke grens van de bebouwde kom van Meersel-Dreef ligt buiten het projectgebied.



Figuur 10 Snelheid (Bron: Mobiliteitsplan Hoogstraten, 2011)

Zwarte punten

In de periode 1993-1997 zijn voor Hoogstraten op de gemeentelijke wegen zwarte punten geregistreerd. Onder deze punten viel ondermeer Hoogeind. Deze lokale weg type II tussen Meer en Meersel-Dreef werd in 1999 heringericht en voorzien van fietspaden en een versmald profiel. Dit is het gebied dat vlak onder het projectgebied grenst. Binnen het projectgebied bevinden zich geen zwarte punten of plaatsen waar opmerkelijk veel ongevallen gebeurd zijn.

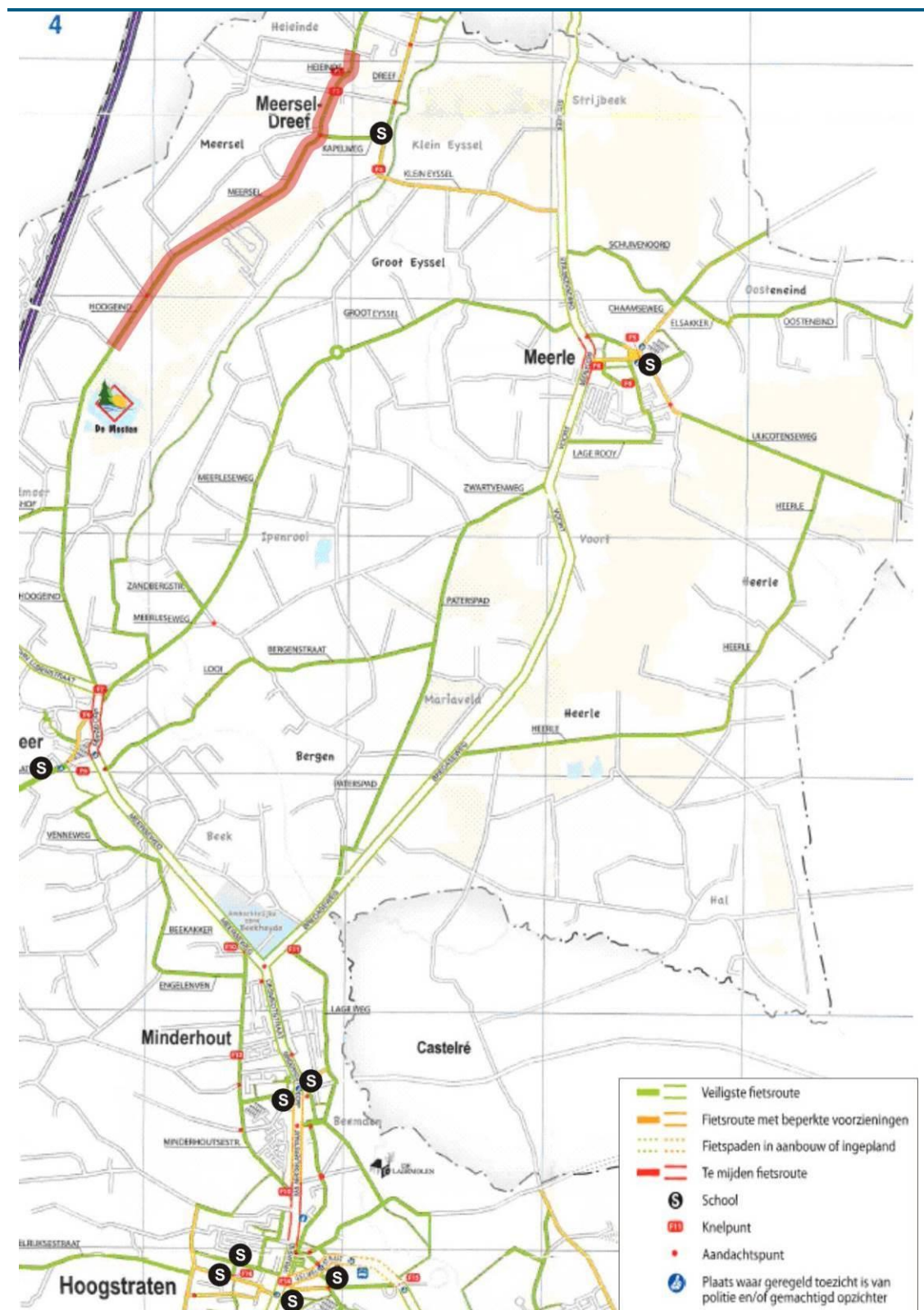
3.1.3.3 Schoolbereikbaarheidskaart

Onderstaande kaart, opgesteld door de Vlaamse Stichting Verkeerkunde in 2009, geeft de locaties van de scholen weer in de omgeving van Hoogstraten en de veiligste routes (groen) die zij kunnen nemen om zich te verplaatsen naar deze scholen.

Het kruispunt Meersel-Dreef x Oude Tramweg en de zone $\pm 200\text{m}$ ten noorden van dit kruispunt werden geselecteerd als knelpuntlocaties.

De kruispunten Meersel-Dreef x Kapelweg en Hoogeind x Scheurdekousweg zijn gemarkeerd als locaties die extra aandacht vereisen.

De schoolbereikbaarheidskaart duidt de route waar het projectgebied deel van uitmaakt als veiligste fietsroute om zich naar de omliggende scholen te verplaatsen. De scholen moedigen de schoolgaande kinderen aan om dan ook deze routes te gebruiken voor de woon-schoolverplaatsingen. Ter hoogte van het projectgebied wordt ook de aansluiting met Kapelweg als veiligste route geselecteerd.



Figuur 11 Schoolbereikbaarheidskaart

3.1.3.4 Maatregelen ivf zwaar verkeer/sluijverkeer

Er zijn geen tonnagebeperkingen vanuit Meersel-Dreef, De Mosten en andere zijstraten. Tonnagebeperkingen werden wel ingesteld op volgende punten:

- kruispunt Meerdorp x Hoogeind: richting Hoogeind beperking 5 ton met uitzondering van landbouwverkeer (uitzondering voor laden en lossen staat links van de rijbaan en geldt dus niet)
- kruispunt Zwaluwstraat x Gaarshof: richting Hoogeind beperking 5 ton met uitzondering van laden en lossen

De Mosten maakt deel uit van een calamiteitroute voor het geval er zich iets voordoet op de E19 tussen de afritten 1 en 1A.

3.1.4 Geplande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuurwerken

3.1.4.1 Recent uitgevoerde ingrepen

Recent zijn er geen werken uitgevoerd en/of in uitvoering in, noch in de omgeving van het projectgebied die invloed hebben op de mobiliteitssituatie in het projectgebied.

3.1.4.2 Geplande werken op korte termijn

Naast de uitvoering van dit fietspadenproject en de daaraan gekoppelde rioleringswerken zijn er geen werken op korte termijn gepland in, noch in de omgeving van het projectgebied die invloed hebben op de mobiliteitssituatie in het projectgebied.

3.2 Ruimtelijke analyse

3.2.1 Opdeling in segmenten

Op basis van een ruimtelijke analyse kan het projectgebied opgedeeld worden in verschillende segmenten. Deze segmenten zijn gebaseerd op ruimtelijke karakteristieken zoals groenstructuur, landschappelijke structuur, bebouwingstypologie en wegprofiel



Figuur 12 Ruimtelijke segmenten



Segment 1: Meersel-Dreef – wooncluster



Segment 1: Heieinde – Meersel-Dreef – verspreide bebouwing

Segment 1

Het eerste segment strekt zich uit vanaf het kruispunt Heiende x Scheurdekousweg/Jan de Wysestraat tot de meest zuidelijke aansluiting van Maaihoek op Meersel-Dreef.

De bebouwde kom van Meersel-Dreef wordt $\pm 200\text{m}$ ten zuiden van het kruispunt met de Kapelweg afgebakend. In de bebouwde kom geldt een snelheidsbeperking van 50km/u . Bij het verlaten van de bebouwde kom bedraagt de maximaal toegelaten snelheid van 70km/u voor de rest van het segment.

Dit segment vormt de aanzet naar de bebouwde kom 'Meersel-Dreef'. Het dichte centrumgebied van Meersel-Dreef start aan de noordelijk grens van het projectgebied, vanaf het kruispunt met Scheurdekousweg waar de bebouwing sterk aanwezig is langs beide zijden van de weg.

Quasi het hele segment wordt gekenmerkt door verspreide bebouwing langs beide zijden van de weg. De tussenliggende ruimtes worden ingevuld door weilanden en akkers. De bebouwingsconcentratie is het hoogst vanaf het kruispunt met de Oude Tramweg tot net ten zuiden van het kruispunt met de Kapelweg. Ter hoogte van de weilanden en akkers zijn open grachten aanwezig.

Het wegprofiel is over het hele projectgebied hetzelfde, zowel binnen als buiten bebouwde kom, nl. een smalle 2×1 rijweg die in een latere fase beperkt verbreed werd. Voor de fietser geldt het principe van menging van verkeer. De functionele verlichting wordt over het gehele traject ingepast langs de westzijde van de weg.

In tegenstelling tot de andere vier segmenten, waar de weg hoofdzakelijk een rechtlijnig karkater vertoont, zijn er in dit segment een aantal bochtpartijen aanwezig. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen voor de zwakke weggebruikers aanwezig.



*Segment 2: Meersel-Dreef – natuurgebied/
bosgebied*

Segment 2

Het segment omvat het wegvak ter hoogte van natuurgebied de 'Meerselse Bergen' waar gemengd bos de weg langs beide zijde omringt. De bebouwing is volledig afwezig. Het snelheidsregime van 70km/u is ook van kracht in dit segment.

Het wegprofiel uit segment 1 zet zich verder. De bochtpartijen zijn echter verdwenen en ruimen plaats voor een rechtlijnig traject.



*Segment 3: Meersel-Dreef – vrijstaande
woningen/kasteeltuinen*

Segment 3

Dit segment wordt afgebakend ter hoogte van de wooncluster gelegen in het natuurgebied.

Vrijstaande woningen met diepe voortuinen vullen de zone langs de oostzijde op. Aan de westzijde deelt het bosgebied de ruimte met afwisselend zichten naar de kasteeltuinen van kasteel 'Villa Rommens' en weiden.

Het rechtlijnige karakter van de weg, het profiel en de maximaal toegelaten snelheid van 70km/u zetten zich ook verder in dit segment.



*Segment 3: Meersel-Dreef – vrijstaande
woningen/weiden*

Segment 4

Het wegvak vanaf het zuidelijk einde van de wooncluster tot aan de meest noordelijke aansluiting van De Mosten op Hoogeind wordt afgebakend als vierde segment.

Hier is de bebouwing opnieuw afwezig (cfr. segment 2). De ruimte aan beide zijden van de weg wordt afwisselend ingevuld door bosgebied, en weiden en akkers, die zicht bieden op het achterliggende open landschap.

Het rechtlijnige karakter van de weg en het profiel en de maximaal toegelaten snelheid van 70km/u zetten zich ook verder in dit segment.



*Segment 4: Hoogeind – afwisseling
weiden/akkers/bosgebied*



Segment 5: Hoogeind – landbouwbedrijven / akkers

Segment 5

Het laatste segment strekt zich uit tussen de twee aansluitingen van De Mosten op Hoogeind.

Aanvankelijk biedt de bebouwing zich enkel aan aan de westzijde. De oostzijde wordt hier ingevuld door akkers. Ter hoogte van de laatste $\pm 100\text{m}$ van het projectgebied is er ook bebouwing aan de oostzijde aanwezig. De bebouwing bestaat voornamelijk uit landbouwbedrijven met vrijstaand woonhuis.

Het rechtlijnige karakter van de weg en het profiel zetten zich ook verder in dit segment. Ook hier is een maximaal toegelaten snelheid van 70km/u van kracht.





3.2.2 Publiekstreckende functies

In het projectgebied wordt enkel de Sint-Lucia kapel geduid als publiekstreckende functie. De kapel werd opgenomen in de inventaris van Bouwkundig Erfgoed.

In de directe nabijheid kunnen ten noorden van het projectgebied de gemeentelijke basisschool Meersel-Dreef en het gekende bedevaartsoord Mariapark 'Onze Lieve vrouw van Meersel-Dreef', gelegen tegenover de Kapucijnenkerk, aangestipt worden. Ten zuiden bevindt zich recreatiecentrum De Mosten. Naast de zwembad biedt De Mosten een visvijver watersportvijver, buitensportmogelijkheden, minigolf, speeltuin, brasserie, petanqueclub 'Markdal', enz.. In de omliggende uitgestrekte bossen vindt u een uitgebreid netwerk van wandel-, fiets- en ruiterroutes.



Publiekstreckende functies:

-  Sint-Lucia kapel
-  gemeentelijke basisschool Meersel-Dreef
-  Mariapark 'Onze Lieve vrouw van Meersel-Dreef'
-  recreatiecentrum De Mosten

Figuur 13 Publiekstreckende functies

3.3 Verkeerskundige analyse

3.3.1 Netwerken

3.3.1.1 Fietsverkeer

De route Meersel-Dreef – Hoogeind, meer bepaald vanaf het kruispunt Meersel-Dreef x Oude Tramweg in zuidelijke richting, is geselecteerd als functionele fietsroute in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen (zie 3.1.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen).

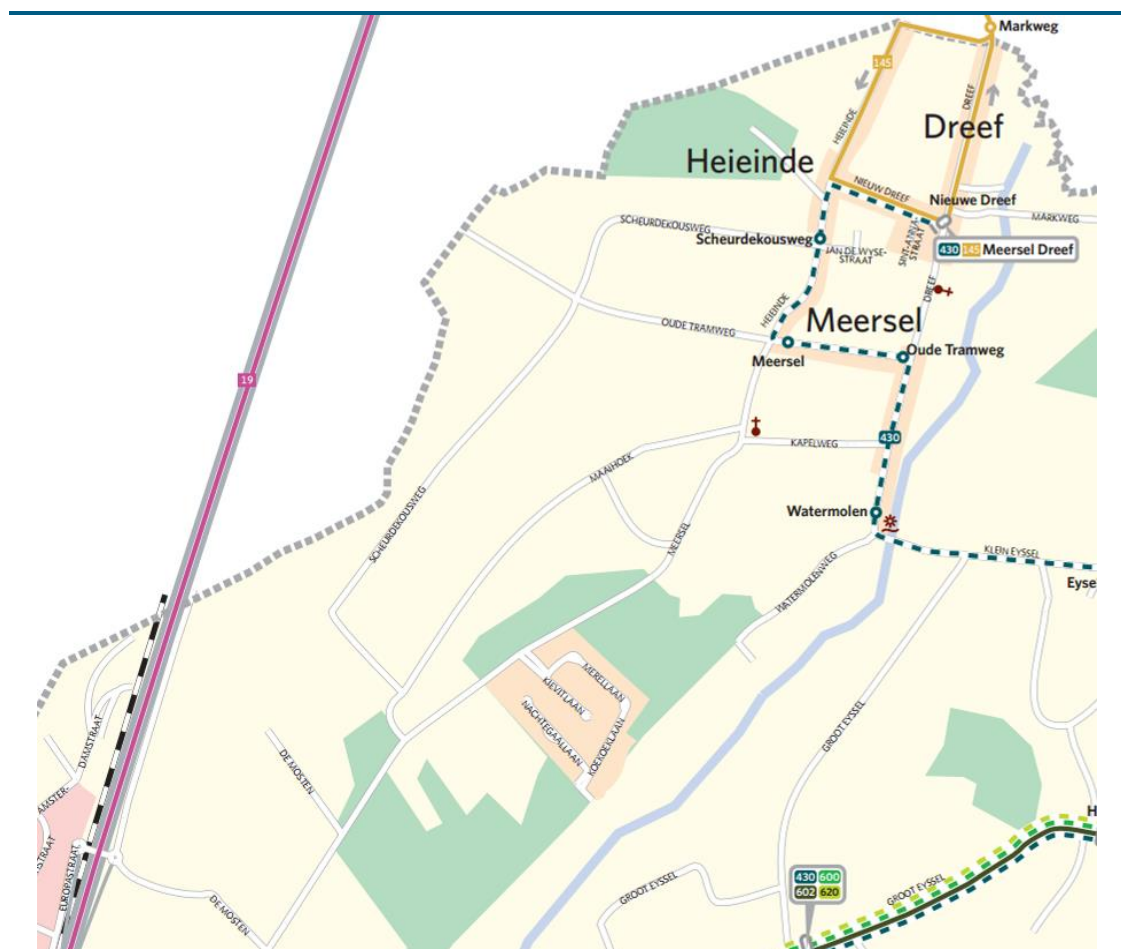
In het noorden buigt de functionele fietsroute via de Oude Tramweg af in oostelijke richting. Op de zuidelijke grens van het projectgebied sluit de alternatieve functionele fietsroute via De Mosten aan op Hoogeind.

De ontsluiting van de woonwijk, zowel voor gemotoriseerd verkeer (punt 3.3.1.3 Auto- en vrachtverkeer) als fietsverkeer verloopt via de kruispunten met de Oude Tramweg en Maaihoek – Kapelweg, beide gelegen binnen de bebouwde kom. Daarnaast wordt het de kruispunt met Maaihoek – Kapelweg geduid als belangrijk ontsluitingspunt voor basisschool 't Dreefke, gelegen in de Kapelweg. Dit stemt overeen met de selectie zoals gemaakt in de schoolbereikbaarheidskaart (punt 3.1.3.3 Schoolbereikbaarheidskaart).

3.3.1.2 Openbaar vervoer

Huidig aanbod

In het projectgebied bevindt zich een bushalte, nl. de halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' ter hoogte van kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg.



Figuur 14 Netplan De Lijn – Regioplan Hoogstraten

De halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' is voorzien van een opstapplaats in beide richtingen. De opstapplaats in de richting van Meer bevindt zich net buiten het projectgebied, aan de overzijde van het kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg.



opstapplaats richting Meer



opstapplaats richting Meersel-Dreef

Figuur 15 Bushalte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg'

De halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' wordt enkel bediend door Lijn 430 Mol – Turnhout – Hoogstraten – Meersel-Dreef Scheurdekousweg. Deze halte heeft enkel een spitsbediening, nl. in functie van het woon-schoolverkeer.

Van halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' is momenteel enkel de opstapplaats richting Meer uitgerust met een schuilhuisje en fietsbeugels. Richting Meersel-Dreef is de opstapplaats enkel voorzien van een haltepaal. De Lijn wenst voor beide opstapplaatsen een inrichting als volwaardige bushalte, dat wil zeggen het uitrusten van de halte met schuilhuisje en perron. Aangezien op lijn 430 tussen Hoogstraten en Meersel-Dreef voornamelijk gelede bussen rijden is een perron van 18m nodig. Er wordt bij voorkeur een perronbreedte van 2,25m aangehouden om botsingen tussen fietsers en uitstappende busreizigers te voorkomen. Hiervan afwijken heeft invloed op de kwaliteit van de fietser en op de veiligheid in het algemeen.

De belbus maakte vroeger gebruik van het gehele traject, behorend tot het projectgebied, maar is ondertussen geschrapt.

Aanbod vanaf 10 december 2017

Vanaf 10 december 2017 gaan volgende wijzigingen in:

- Lijnen 600 en 602 zullen samen een uurfrequentie aanbieden in Meersel-Dreef op alle dagen van het jaar.
- Lijn 430 zal tijdens de spitsuren afgebouwd worden, omdat dit opgevangen wordt door lijn 600/602. Enkel ritten afgestemd op reizigers van en naar Turnhout zullen nog doorrijden.
- Omdat er in Heieinde een pak meer bussen komen, wordt de kans dat bussen in deze straat moeten kruisen te groot. Vandaar dat De Lijn verkiest om Meersel-Dreef slechts in 1 richting te bedienen. De Lijn rijdt dan steeds komende van de Dreef, links Nieuwe Dreef, links Heieinde, links Oude Tramweg.
- Lijn 600/602 met de ritten die eindigen aan Meersel Dreef heeft zijn eindpunt aan de halte Nieuwe Dreef (steeds aan de noordzijde van de straat, tegenover de halte van onze Nederlandse collega's). Reizigers voor Scheurdekousweg, Meersel of Oude Tramweg kunnen eventueel blijven zitten tot de chauffeur zijn nieuwe rit aanvat. Lijn 430 vertrekt 's morgens eveneens aan de halte Nieuwe Dreef en bediend zo alle haltes zoals voor de wijziging. 's Avonds bedient lijn 430 eerst de halte Nieuwe Dreef, dan Scheurdekousweg, Meersel en Oude Tramweg wordt dan het eindpunt. Van hieruit rijdt de bus dan leeg terug naar Hoogstraten.

- De halte 106391 Scheurdekousweg zal bijgevolg niet meer bediend worden richting Nederland. De halte wordt altijd bediend in de richting van Hoogstraten.

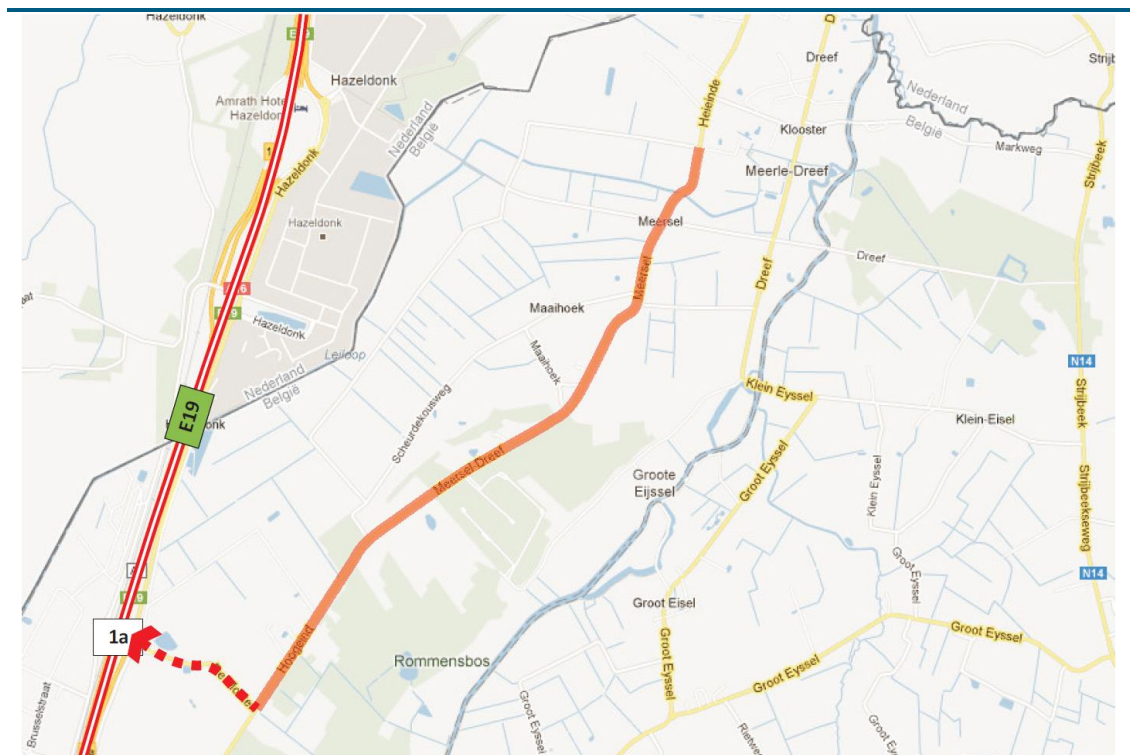


Figuur 16: Netplan De Lijn – Regioplan Hoogstraten vanaf 10 december 2017

3.3.1.3 Auto- en vrachtverkeer

De stad Hoogstraten bevindt zich ten oosten van de hoofdweg 'E19'. De E19 is een belangrijke route voor auto- en vrachtverkeer. De E19 vormt de link tussen België en Nederland. Deze noord-zuidroute rijgt Breda (NL), Antwerpen, Mechelen en Brussel aan elkaar.

Het projectgebied heeft een quasi onmiddellijke aansluiting op het bestaande autosnelwegennet via afrit 1a 'Transportzone Meer'. In het mobiliteitsplan wordt het traject behorend tot het projectgebied gecategoriseerd als lokale weg type II, een lokale gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 17 Belangrijke routes voor gemotoriseerd verkeer

De kruispunten met de Oude Tramweg en Maaihoek – Kapelweg, beide gelegen binnen de bebouwde kom, staan in voor de ontsluiting van de woonwijk, zowel voor gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer (punt 3.3.1.1 Fietsverkeer).

Er zijn geen uitgesproken routes die gebruikt worden door het vrachtverkeer. Wel maakt De Mosten deel uit van een calamiteitroute voor het geval er zich iets voordoet op de E19 tussen de afritten 1 en 1A. Bijgevolg zijn geen tonnagebeperkingen vanuit Meersel-Dreef, De Mosten en andere zijstraten

Tonnagebeperkingen werden wel ingesteld op volgende punten:

- kruispunt Meerdorp x Hoogeind: richting Hoogeind beperking 5 ton met uitzondering van landbouwverkeer (uitzondering voor laden en lossen staat links van de rijbaan en geldt dus niet)
- kruispunt Zwaluwstraat x Gaarshof: richting Hoogeind beperking 5 ton met uitzondering van laden en lossen

In het projectgebied bevinden zich een aantal landbouwbedrijven waaronder varkensteeltbedrijven. Deze bedrijven, en in het bijzonder de varkensteelt, brengen voornamelijk verplaatsingen buiten de reguliere piekmomenten met zich mee. Het gaat hier echter om omvangrijke (vee)transporten.

3.3.2 Verkeersgegevens

3.3.2.1 Intensiteiten

Gezien het ontbreken van bestaande representatieve intensiteitsmetingen op het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde' waaruit de huidige intensiteiten inclusief fietsaandeel blijkt, werden nulmetingen uitgevoerd in functie van het monitoren van het fietsverkeer. Na uitvoering van de werken zal opnieuw geteld worden op beide punten in dezelfde referentieperiode gedurende minimum een volledige week.

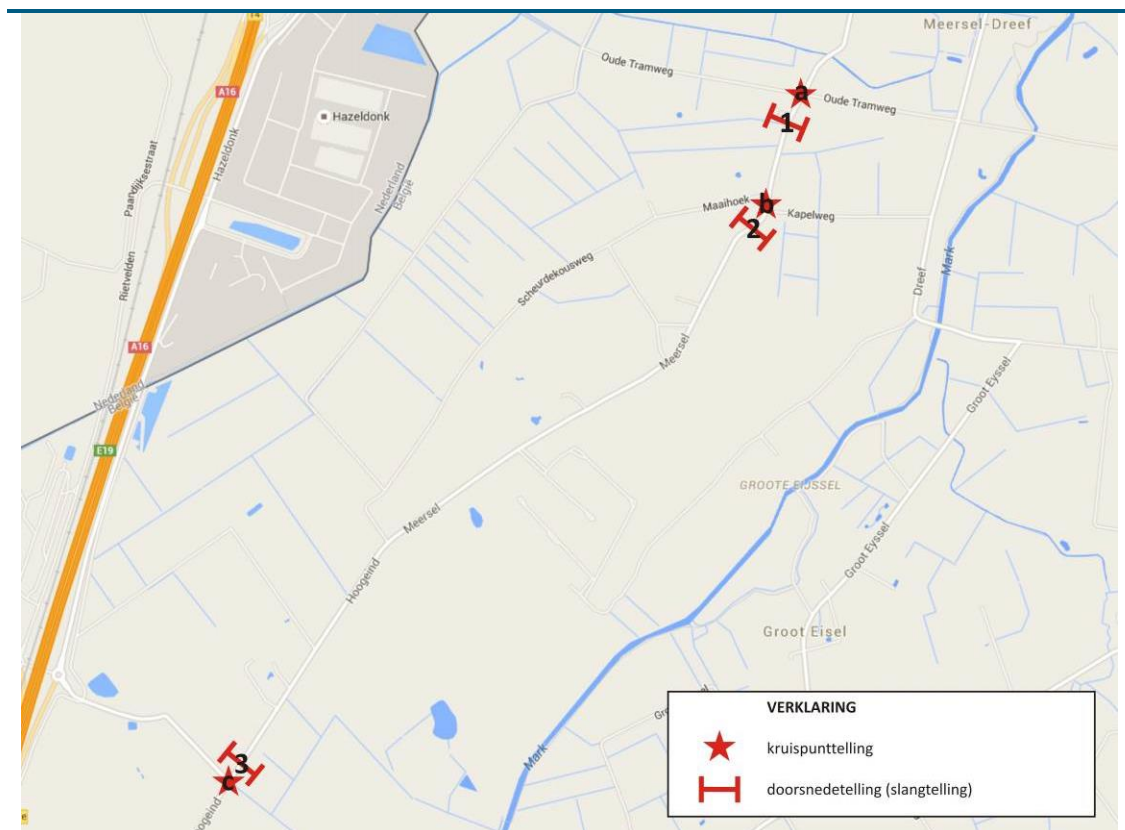
Rekening houdend met het verschil in dynamiek van het verkeer langs het tracé en het belang van het traject voor de fietser, ook voor de recreatieve fietser, werd besloten om doorsnedetellingen uit te voeren op 3 punten:

1. telpunt ten zuiden van kruispunt Meersel x Oude Tramweg
2. telpunt ten zuiden van kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg
3. telpunt ten noorden van kruispunt Hoogeind x De Mosten (zuidelijke tak)

Daarnaast is het ook belangrijk om ook de bewegingen ter hoogte van volgende kruispunten in beeld te brengen aan de hand van kruispunttellingen:

- a. kruispunt Meersel x Oude Tramweg
- b. kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg
- c. kruispunt Hoogeind x De Mosten

Deze kruispunten zijn belangrijk inzake het ontsluiten van de woonwijk enerzijds en het opvangen van fietsbewegingen anderzijds.



Figuur 18 Locaties intensiteitsmetingen

Volgende aanpak met betrekking tot telperiode en duur werd gehanteerd bij het uitvoeren van de tellingen:

- Doorsnedetellingen (telslangen) op 3 punten:
 - ⇒ telperiode van minimum 1 week en dit zowel tijdens de schoolperiode (juni '16) als tijdens de vakantieperiode (juli '16) ivf registratie toeristisch fietsverkeer, nl. van 24 juni '16 tot en met 14 juli '16
 - ⇒ opname in beide richtingen van fietsers, licht en zwaar verkeer
- Kruispunttellingen (CCTV camera) op 3 punten:
 - ⇒ dagopname dinsdag 28 juni '16
 - ⇒ opname van de bewegingen van alle verkeersdeelnemers met onderscheid tussen de verschillende voertuigcategorieën

Doorsnedetellingen

Uit de doorsnedetellingen blijkt dat ter hoogte van tellocatie 3, het telpunt ten noorden van kruispunt Hoogeind x De Mosten (zuidelijke tak), de hoogste intensiteiten voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer werden gemeten.

Op een gemiddelde weekdag werden er 1693 en 1718 voertuigen per etmaal respectievelijk tijdens de school- en de vakantieperiode geteld in beide richtingen. Op de andere twee tellocaties werden gemiddelde 30% (telpunt 1) en 10% (telpunt 2) minder voertuigen geregistreerd. Het aandeel (brom)fietsverkeer bedraagt voor de drie tellocaties om en bij de 20% en zijn dus wel vergelijkbaar.

Het aandeel fietsintensiteiten is vergelijkbaar tijdens de school- en de vakantieperiode. Ook de vergelijking week- en weekendfietsintensiteiten laten vergelijkbare resultaten zien. Er kan op basis van de resultaten gesteld worden dat de fietser, zowel functioneel als recreatief prominent aanwezig is op het traject.

Tabel 1: Gemiddelde etmaalintensiteiten

Gemiddelde etmaalintensiteiten telpunt 1						
richting	werkdag		weekend		weekdag	
	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16						
richting Hoogstraten	566	104	622	231	582	140
richting Nederland	578	88	553	144	571	104
beide richtingen	1144	192	1175	375	1153	244
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16						
richting Hoogstraten	552	128	642	175	578	141
richting Nederland	647	116	634	173	643	132
beide richtingen	1199	244	1276	348	1221	273

Gemiddelde etmaalintensiteiten telpunt 2						
richting	werkdag		weekend		weekdag	
	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16						
richting Hoogstraten	757	113	682	202	736	139
richting Nederland	820	104	715	144	790	115
beide richtingen	1577	217	1397	346	1526	254
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16						
richting Hoogstraten	692	150	635	140	682	149
richting Nederland	836	122	759	170	822	131
beide richtingen	1528	272	1394	310	1504	280

Gemiddelde etmaalintensiteiten telpunt 3						
richting	werkdag		weekend		weekdag	
	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets	totaal	(br)fiets
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16						
richting Hoogstraten	718	140	718	235	718	167
richting Nederland	1023	138	855	160	975	145
beide richtingen	1741	278	1573	395	1693	315
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16						
richting Hoogstraten	747	150	715	142	740	148
richting Nederland	997	137	906	182	978	146
beide richtingen	1744	287	1621	324	1718	294

Tabel 2: Samenstelling verkeer per telpunt (basis weekdag)

Samenstelling verkeer telpunt 1							
richting	licht verkeer		zwaar verkeer		(brom)fietsers	Totaal (vtg)	
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16							
richting Hoogstraten	73,71%	429	2,24%	13	24,05%	140	582
richting Nederland	79,16%	452	2,63%	15	18,21%	104	571
beide richtingen	76,41%	881	2,43%	28	21,16%	244	1153
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16							
richting Hoogstraten	72,84%	421	2,77%	16	24,39%	141	578
richting Nederland	76,20%	490	3,27%	21	20,53%	132	643
beide richtingen	74,61%	911	3,03%	37	22,36%	273	1221

Samenstelling verkeer telpunt 2

richting	licht verkeer	zwaar verkeer	(brom)fietsers	Totaal (vtg)			
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16							
richting Hoogstraten	77,17%	568	3,94%	29	18,89%	139	736
richting Nederland	82,40%	651	3,04%	24	14,56%	115	790
beide richtingen	79,88%	1219	3,47%	53	16,65%	254	1526
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16							
richting Hoogstraten	71,55%	488	6,60%	45	21,85%	149	682
richting Nederland	80,53%	662	3,53%	29	15,94%	131	822
beide richtingen	76,46%	1150	4,92%	74	18,62%	280	1504

Samenstelling verkeer telpunt 3

richting	licht verkeer	zwaar verkeer	(brom)fietsers	Totaal (vtg)			
Schoolperiode 24/06/'16 tem 30/06/'16							
richting Hoogstraten	71,17%	511	5,57%	40	23,26%	167	718
richting Nederland	82,15%	801	2,98%	29	14,87%	145	975
beide richtingen	77,49%	1312	4,08%	69	18,43%	312	1693
Vakantieperiode 01/07/'16 tem 14/07/'16							
richting Hoogstraten	75%	555	5%	37	20%	148	740
richting Nederland	70,96%	694	14,11%	138	14,93%	146	978
beide richtingen	72,70%	1249	10,19%	175	17,11%	294	1718

Kruispunttellingen

De belasting van de gemeten kruispunten is het grootste tijdens de avondpiek. Het kruispunt met De Mosten is het zwaarst belast met een totale kruispuntbelasting van 254mvt of 269,5pae tijdens het drukste avondspitsuur.

Met betrekking tot fietsintensiteiten worden tijdens de spitsuren werden het hoogst aantal dwarsende fietsbewegingen genoteerd ter hoogte van het kruispunt met Maaihoek – Kapelweg. De aanwezigheid van basisschool 't Dreefke, gelegen op de Kapelweg, is een van de mogelijke factoren van dit hogere aandeel fietsbewegingen.

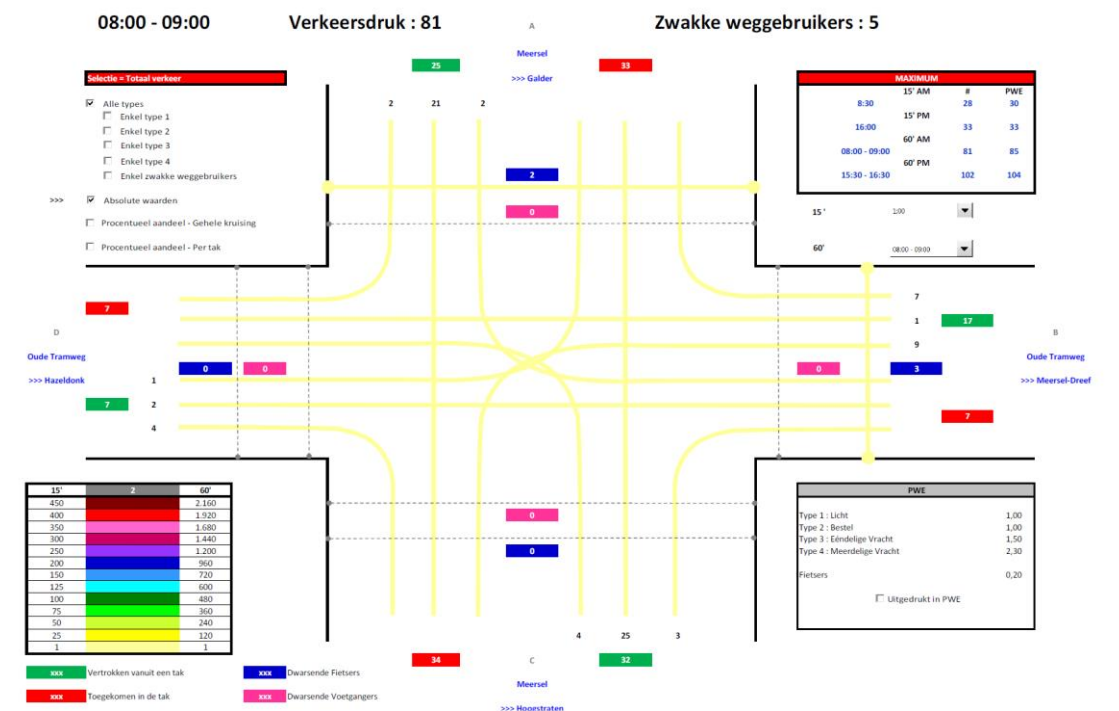
Per kruispunt werden volgende vaststellingen gedaan:

Op het kruispunt met Oude Tramweg zijn belangrijkste bewegingen tijdens de ochtendspits de doorgaande bewegingen op Meersel met ± 21-25 bewegingen. De bewegingen vanuit de Oude Tramweg richting Hoogstraten en Nederland zijn vervolgens het zwaarste belast met respectievelijk 9 en 7 bewegingen.

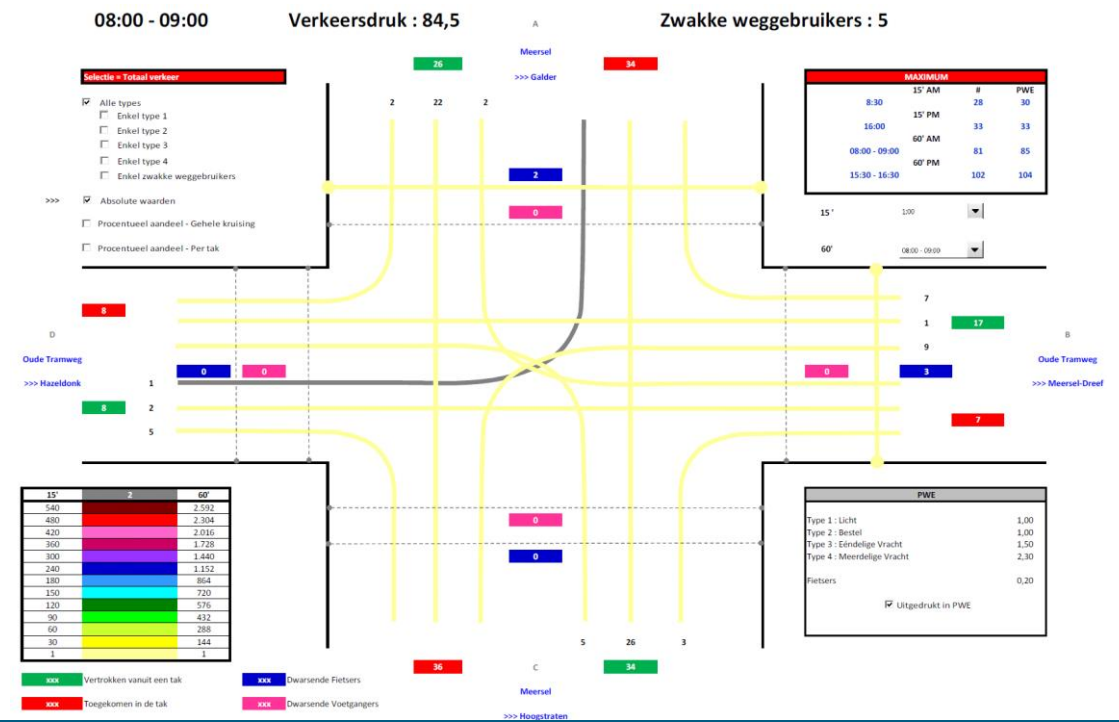
Tijdens de avondspits is de drukste beweging de doorgaande beweging op Meersel richting Nederland met 41 bewegingen, gevolgd doorgaande beweging op Meersel richting Hoogstraten met 30 bewegingen. Met 17 bewegingen komt de beweging vanuit de Oude Tramweg naar Hoogstraten op de 3de plaats.

Tijdens de spitsuren werden op alle takken dwarsende bewegingen van fietsers geregistreerd. Het hoogst aantal dwarsende fietsbewegingen werden vastgesteld tijdens de avondspits op de noordelijke tak Meersel (14 bewegingen). Tijdens de ochtendspits werden er slechts 5 bewegingen vastgesteld, waarvan 3 op de Oude Tramweg.

Intensiteiten MVT



Intensiteiten PAE



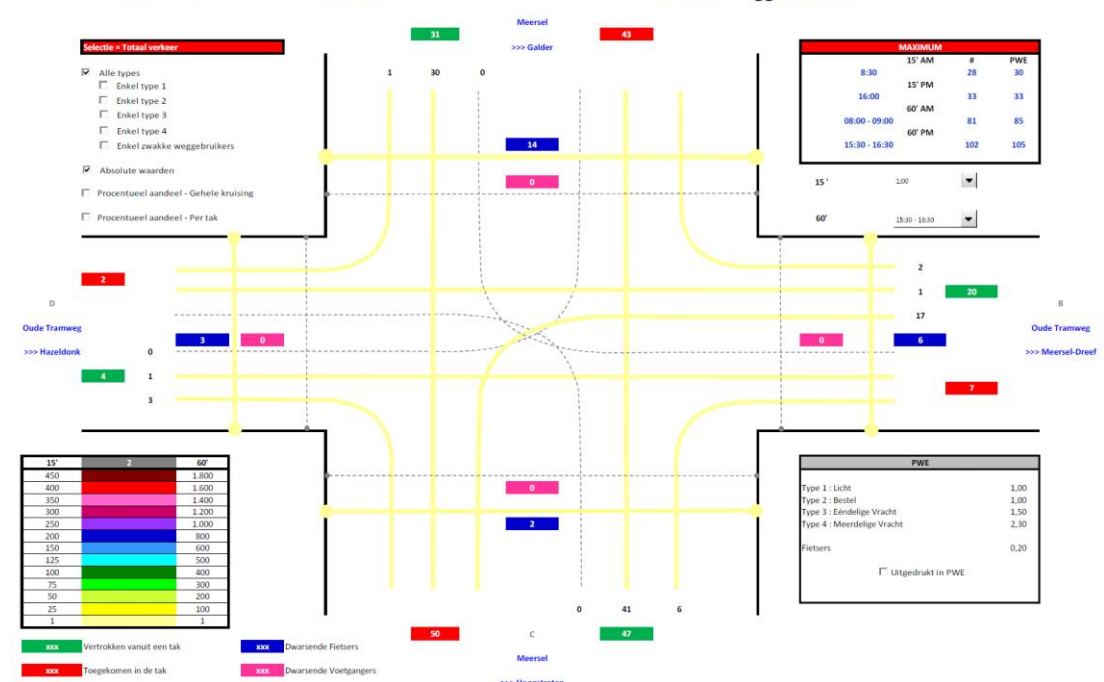
Figuur 19 Kruispunt Meersel x Oude Tramweg - ochtendspits

Intensiteiten MVT

15:30 - 16:30

Verkeersdruk : 102

Zwakke weggebruikers : 25

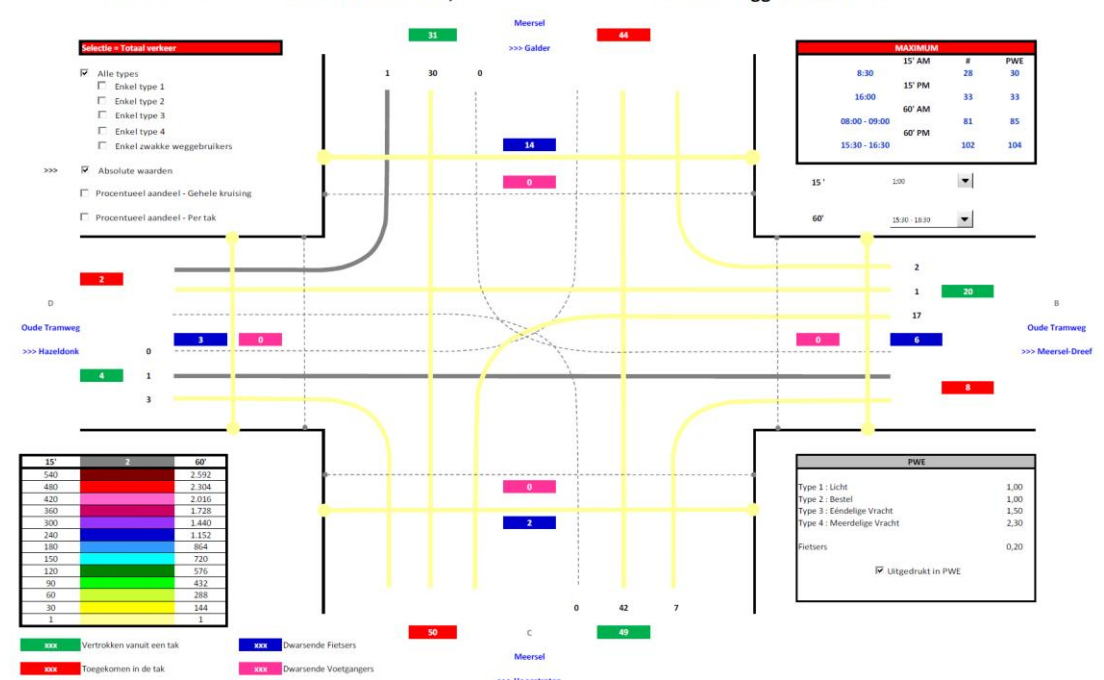


Intensiteiten PAE

15:30 - 16:30

Verkeersdruk : 103,8

Zwakke weggebruikers : 25



Figuur 20 Kruispunt Meersel x Oude Tramweg - avondspits

Op het kruispunt met Maaihoek – Kapelweg zijn belangrijkste bewegingen tijdens de ochtendspits de doorgaande bewegingen op Meersel en de rechtsafslaandebeweging vanaf de zuidelijke tak Meersel naar Kapelweg met $\pm 23-24$ bewegingen. De beweging vanaf Kapelweg richting Hoogstraten komt op de 2^{de} plaats met 18 bewegingen.

Tijdens de avondspits zijn de drukste bewegingen de rechtsafslaande beweging vanaf de zuidelijke tak Meersel naar Kapelweg en de doorgaande beweging richting Nederland met $\pm 41-43$

bewegingen. De doorgaande beweging richting Hoogstraten komt met 37 bewegingen op de 2^{de} plaats, gevolgd door de beweging vanuit Kapelweg richting Hoogstraten met 14 bewegingen.

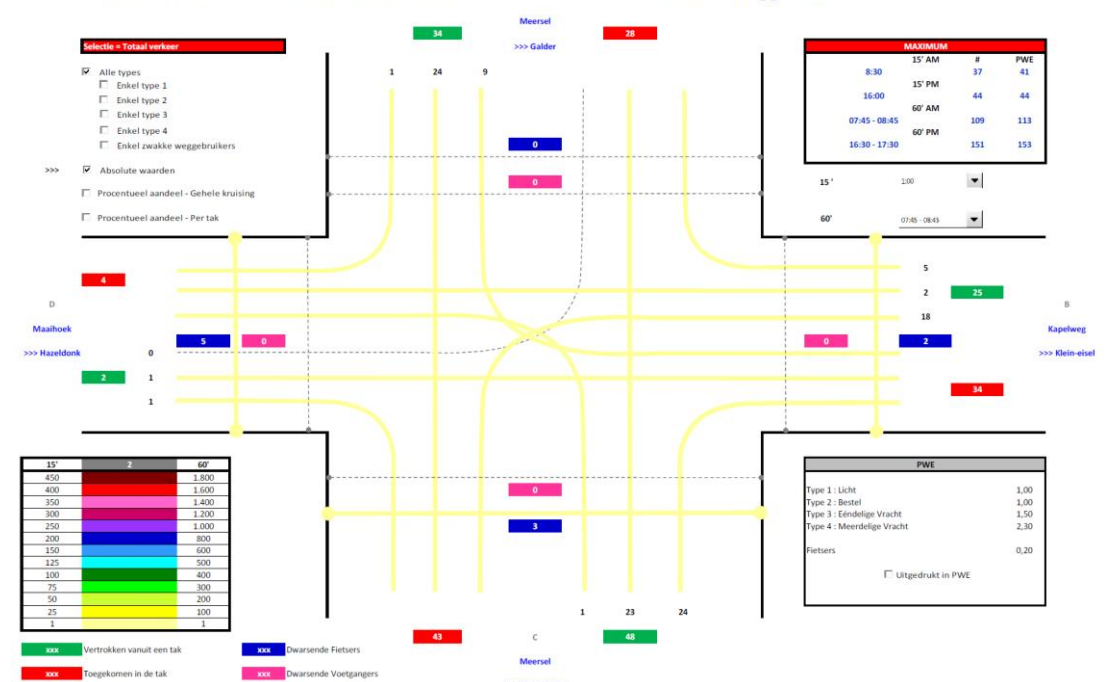
Tijdens de spitsuren werden dwarsende bewegingen van fietsers op alle takken geregistreerd. Tijdens de ochtendspits werden het hoogst aantal dwarsende bewegingen vastgesteld op Maaihoek (5 bewegingen), tijdens de avondspits op de noordelijke tak Meersel (11 bewegingen).

Intensiteiten MVT

07:45 - 08:45

Verkeersdruk : 109

Zwakke weggebruikers : 10

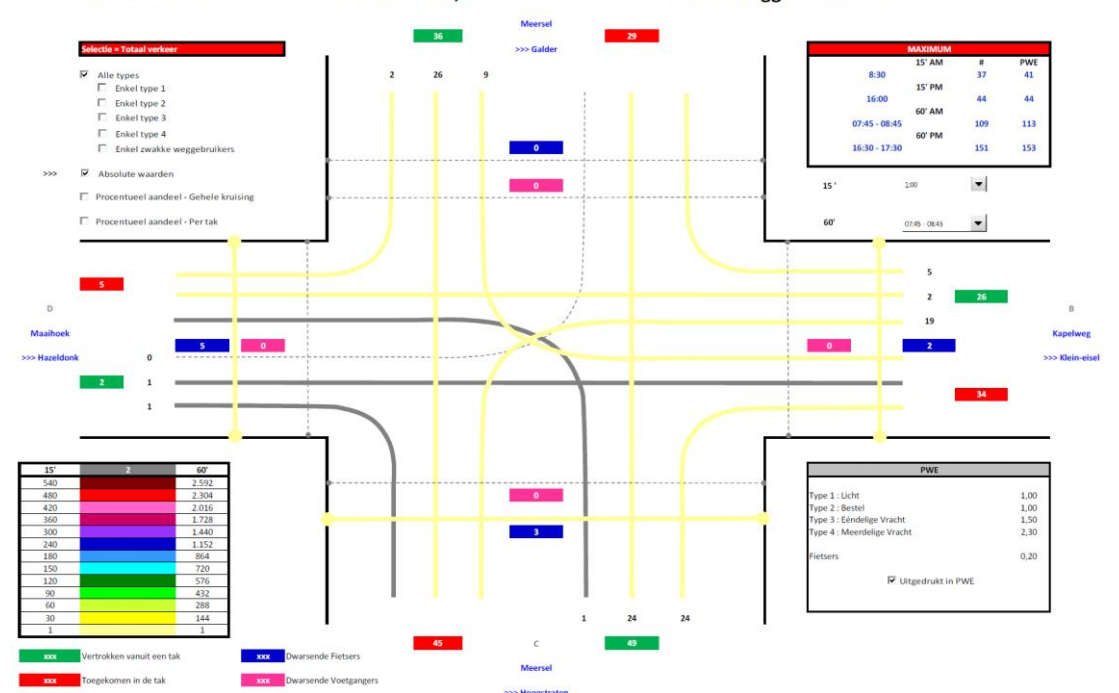


Intensiteiten PAE

07:45 - 08:45

Verkeersdruk : 113,1

Zwakke weggebruikers : 10



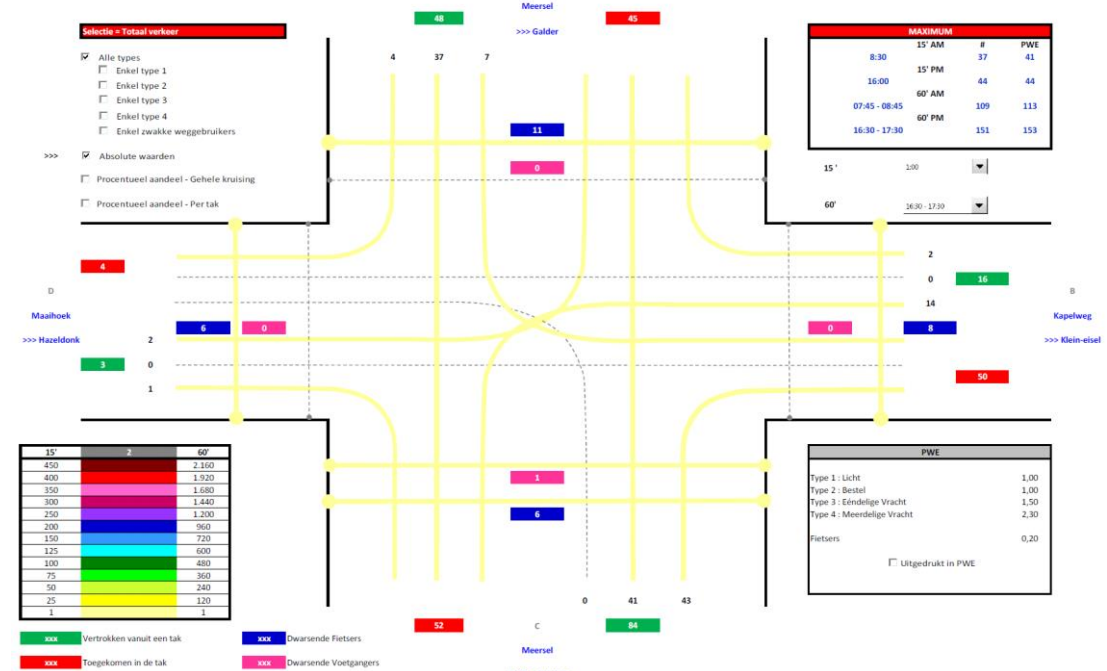
Figuur 21 Kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg - ochtendspits

Intensiteiten MVT

16:30 - 17:30

Verkeersdruk : 151

Zwakke weggebruikers : 32

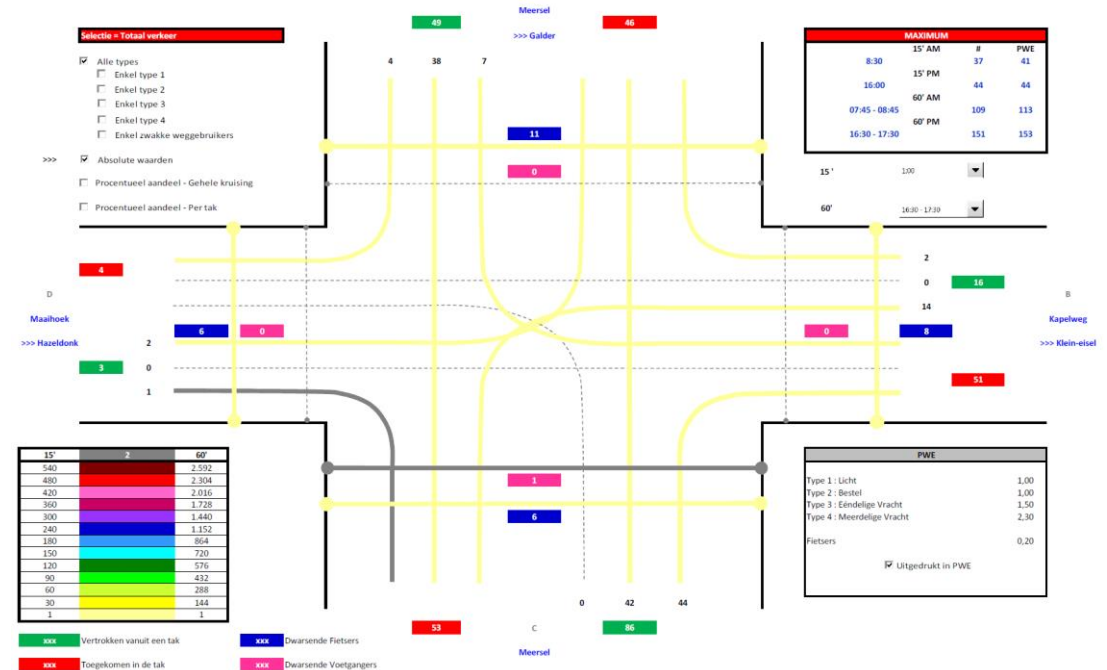


Intensiteiten PAE

16:30 - 17:30

Verkeersdruk : 153

Zwakke weggebruikers : 32



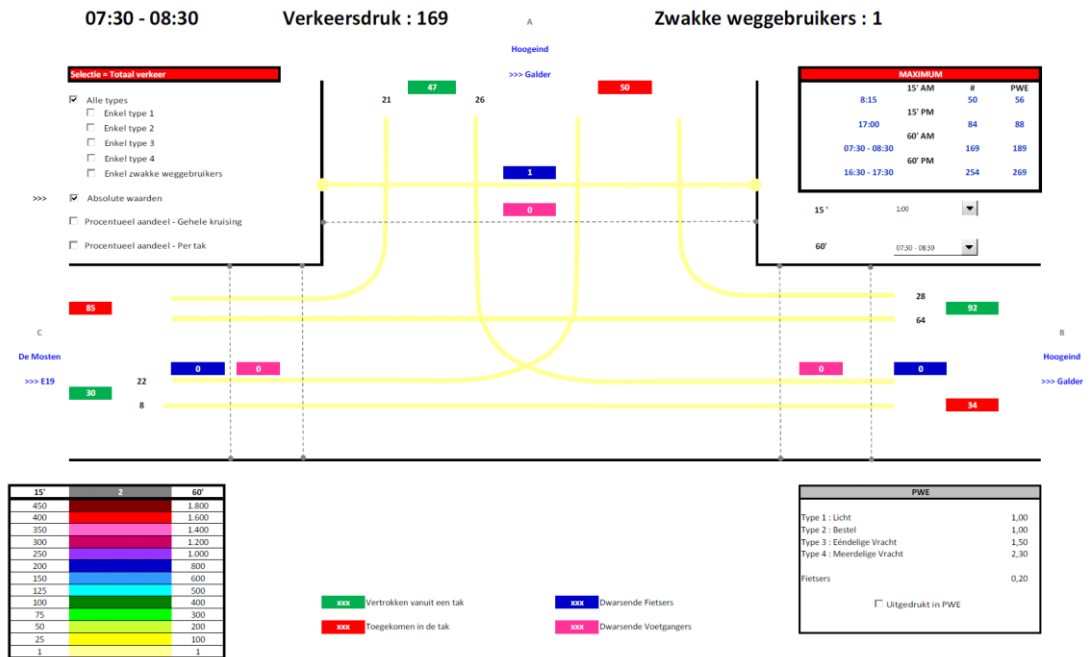
Figuur 22 Kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg - avondspits

Op het kruispunt met De Mosten is belangrijkste beweging tijdens de ochtendspits vanuit Hoogeind richting De Mosten, richting E19, nl. 64 bewegingen. De overige bewegingen op het kruispunt, met uitzondering van de beweging vanuit De Mosten richting Hoogstraten zijn vervolgens het zwaarste belast met $\pm 21-28$ bewegingen per richting.

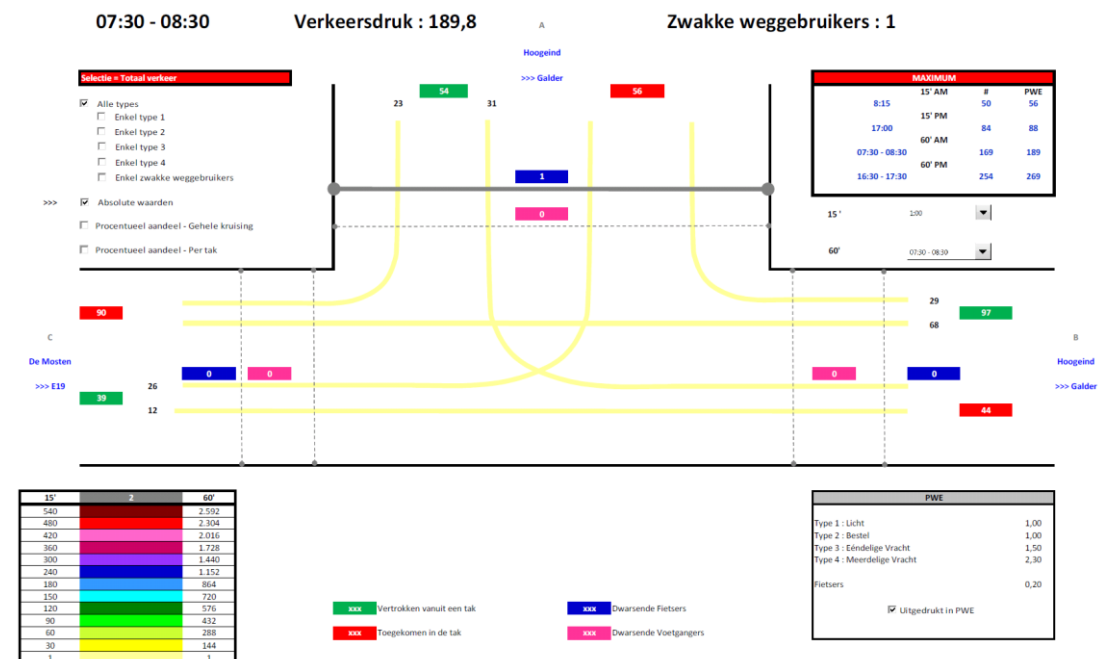
Tijdens de avondspits is de drukste beweging in tegengestelde richting, nl. vanuit De Mosten richting Hoogstraten. De bewegingen vanuit De Mosten richting Nederland en de doorgaande bewegingen op Hoogeind komen op de 2^{de} plaats met ± 40-44 bewegingen.

De dwarsende bewegingen van fietsers werden enkel geregistreerd op de noordelijke tak Hoogeind. De bewegingen waren beperkt, nl. 4 tijdens de avondspits en 1 tijdens de ochtendspits.

Intensiteiten MVT



Intensiteiten PAE



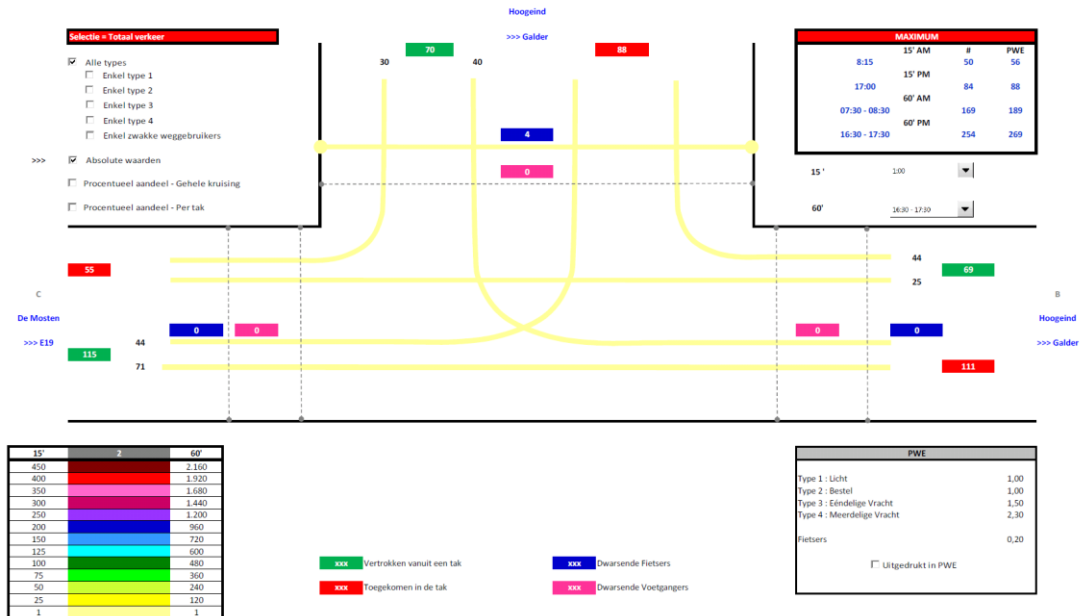
Figuur 23 Kruispunt Hoogeind x De Mosten - ochtendspits

Intensiteiten MVT

16:30 - 17:30

Verkeersdruk : 254

Zwakke weggebruikers : 4

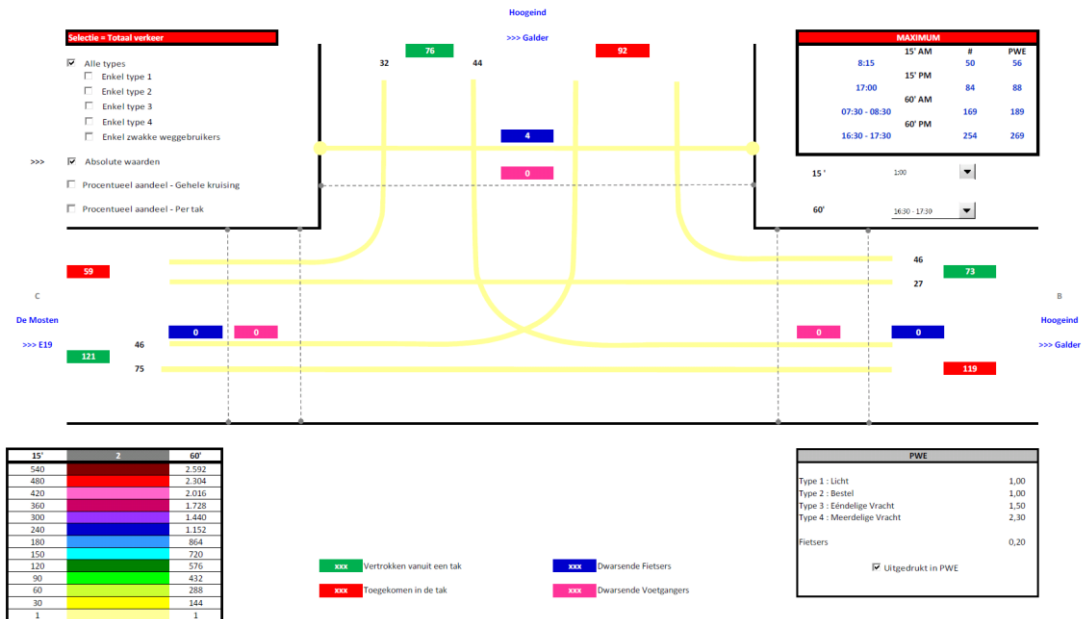


Intensiteiten PAE

16:30 - 17:30

Verkeersdruk : 269,8

Zwakke weggebruikers : 4



Figuur 24 Kruispunt Hoogeind x De Mosten - avondspits

Conclusie

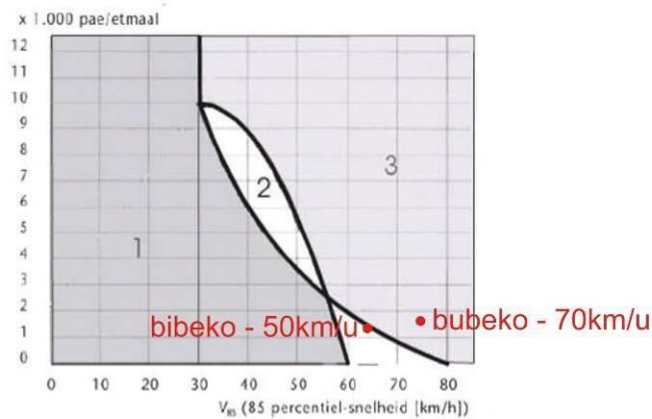
Uit de intensiteitgegevens voor fietsers en gemotoriseerd verkeer kan geconcludeerd worden dat er ondanks het ontbreken van enige fietsinfrastructuur toch een duidelijke stroom van zowel functionele als recreatieve fietsers op dit traject zit.

Op basis van een maximale bezetting op een gemiddelde weekdag ter hoogte van tellocatie 3, het telpunt ten noorden van kruispunt Hoogeind x De Mosten (zuidelijke tak), van 1718 voertuigen op etmaalbasis tijdens de vakantieperiode en uitgaand van een indicatieve theoretische capaciteit voor lokale gebiedsontsluitingswegen van 1000 pae/u/richting kan gesteld worden dat de maximale gemiddelde bezetting per etmaal in beide richtingen van de 1718 mvt of 1710,3 pae laag is en er nog ruim voldoende restcapaciteit is om bijkomend gemotoriseerd verkeer te dragen.

Bij afweging van de resultaten van de metingen aan de hand van de grafiek 'Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit'¹ betekent dit voor het projectgebied, de route 'Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde', het volgende:

- ⇒ buiten bebouwde kom obv resultaten doorsnedetelling 3, nl. gemiddelde piekemaalintensiteit van 1710,3 pae in beide richtingen – gemiddelde V85 van 75km/u in beide richtingen: toepassing gebied 3 'fietspaden altijd noodzakelijk'
- ⇒ binnen bebouwde kom obv resultaten doorsnedetelling 2 nl. gemiddelde piekemaalintensiteit van 1391,7 pae in beide richtingen – gemiddelde V85 van 64km/u in beide richtingen: toepassing gebied 2 'fietspaden zijn wenselijk'. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken kan een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar zijn.
- ⇒ binnen bebouwde kom obv resultaten doorsnedetelling 1 nl. gemiddelde piekemaalintensiteit van 1153 pae in beide richtingen – gemiddelde V85 van 55km/u in beide richtingen: toepassing gebied 2 'een gemengd profiel is wenselijk'. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (bv. Subjectieve veiligheid of continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden toch wenselijk zijn.

¹ Vademecum Fietsvoorzieningen, hoofdstuk 3 p. 19



Figuur 3.9 Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit
 Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekeningen voor de fiets* - CROW, p. 80-81)

Toelichting bij de grafiek

De horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerpsnelheden.

Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk.

Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

Let op! De etmaalintensiteit heeft betrekking op beide richtingen.

Figuur 25: Grafiek 'Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit'

3.3.2.2 Ongevallen

De ongevalgegevens van 2013 tot en met mei 2016 werden aangeleverd door politie Noorderkempen.

Tabel 3 Ongevallendata 2013 – mei 2016 (Bron: Politiezone Noorderkempen)

	datum	locatie	betrokkenen	gevolg	omstandigheden
2013					
1.	02/01/'13	Hoogeind 74	auto	SS	Personenauto komt in aanrijding met boom en eindigt op dak op de rijbaan
2.	04/05/'13	Heieinde 17	auto	SS	Onbekend voertuig rijdt een paaltje aan
3.	18/07/'13	Hoogeind 74	auto – auto	SS	Personenauto wordt aangereiden op de parking van De Mosten
4.	05/08/'13	Hoogeind 74	auto	SS	Onbekend voertuig rijdt een verkeersbord aan
5.	14/09/'13	Hoogeind 65A	auto	SS	Onbekend voertuig rijdt een verkeersbord aan
6.	13/12/'13	Meersel 23	auto – bromfiets	1 LG bestuurder	Brommobiel en personenauto komen met elkaar in aanrijding op kruispunt met voorrang van rechts
2014					
7.	25/03/'14	Hoogeind 49	auto	SS	Onbekend voertuig rijdt een elektriciteitskast aan
8.	19/04/'14	Hoogeind 76	auto	SS	Personenauto komt in aanrijding met een verlichtingspaal
9.	07/05/'14	Heieinde	auto - auto	2 LG bestuurders	Twee personenauto's komen met elkaar in aanrijding op kruispunt met voorrang van rechts
10.	11/05/'14	Meersel 12	auto	SS	Onbekend voertuig rijdt een elektriciteitskast aan
11.	15/06/'14	Hoogeind 62	auto – dier	SS	Loslopende hond springt onverwacht op de rijbaan en wordt aangereiden
12.	12/10/'14	Meersel 12	auto	SS	Personenauto begint te schuiven en komt in de gracht terecht

	datum	locatie	betrokkenen	gevolg	omstandigheden
2015					
13.	05/05/'15	Hoogeind	fiets	1 LG fietser	Fietser valt op weg naar werk door omverwaaiend tijdelijk verkeersbord op het fietspad
14.	28/09/'15	Hoogeind 95	vrachtwagen	SS	Vrachtwagen komt in aanrijding met een verlichtingspaal
15.	19/12/'15	Hoogeind 74	auto	1 LG bestuurder	Personenauto begint te schuiven en gaat over kop
2016					
16.	23/03/'16	Meersel	auto	SS	Personenauto begint te schuiven en belandt in de gracht
17.	11/05/'16	Hoogeind	auto – dier	SS	Hert springt onverwacht op de rijbaan en wordt aangereden

In de periode 2013 tot en met mei 2016, een periode van 3,5 jaar werden in het projectgebied in totaal 17 ongevallen geregistreerd. 4 ongevallen hadden lichtgewonden tot gevolg, bij de overige en 13 ongevallen was er enkel sprake van stoffelijke schade. Bij twee van de geregistreerde ongevallen was een zwakke weggebruiker betrokken, waarvan 1 met betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer (auto).

Opvallend is dat in de meeste gevallen, nl. 12 ongevallen, er slechts 1 verkeersdeelnemer betrokken was, quasi uitsluitend een auto en in een geval een fietser. In 9 gevallen werd een voorwerp (o.a. elektriciteitskast, verlichtingspaal, boom, verkeersbord) aangereden of ontweken. Bij de 3 overige ongevallen begon het voertuigen te schuiven, mogelijk door controleverlies.

De 5 resterende ongevallen betreft 2 ongevallen met aanrijdingen van dieren (11 – 17) en slechts 3 ongevallen tussen 2 verkeersdeelnemers (3 – 6 – 9).

In het projectgebied kunnen geen 2 specifieke ongevalconcentraties geduid worden.

Met betrekking tot weginrichting werd op het kruispunt Meersel-Dreef x Oude Tramweg 1 ongeval (6) geregistreerd en 1 ongeval vermoedelijk ter hoogte van kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg (9). In beide gevallen waren voorrangsfouten de oorzaak van het ongeval.

3.3.2.3 Snelheden

Van vrijdag 24 juni tot en met donderdag 14 juli 2016 werden snelheidsmetingen uitgevoerd op Hoogeind op 3 punten (zie 3.3.2.1 Intensiteiten). Hierna worden de resultaten van de snelheidsmetingen samengevat:

- **Telpunt 1: ten zuiden van kruispunt Meersel x Oude Tramweg**
 - ⇒ de toegelaten snelheid bedraagt 50 km/u (bebouwde kom)
 - ⇒ de V-50 snelheid² bedraagt 41,53 km/u richting Hoogstraten en 45,61 km/u richting Nederland
 - ⇒ de V-85 snelheid³ bedraagt 53,75 km/u richting Hoogstraten en 55,93 km/u richting Nederland
- **Telpunt 2: ten zuiden van kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg**
 - ⇒ de toegelaten snelheid bedraagt 50 km/u (bebouwde kom)
 - ⇒ de V-50 snelheid bedraagt 53,51 km/u richting Hoogstraten en 53,84 km/u richting Nederland
 - ⇒ de V-85 snelheid bedraagt 64,32 km/u richting Hoogstraten en 63,79 km/u richting Nederland
- **Telpunt 3: ten noorden van kruispunt Hoogeind x De Mosten (zuidelijke tak)**
 - ⇒ de toegelaten snelheid bedraagt 70 km/u
 - ⇒ de V-50 snelheid bedraagt 54,11 km/u richting Hoogstraten en 64,09 km/u richting Nederland
 - ⇒ de V-85 snelheid bedraagt 69,05 km/u richting Hoogstraten en 80,52 km/u richting Nederland

Uit deze verkeersanalyse blijkt dat er vooral in de richting van Nederland te snel wordt gereden. De V85 laat zien dat de snelheid enkel gerespecteerd wordt ter hoogte van telpunt 3 in de richting van Hoogstraten.

De vastgestelde overtreding volgens de V85 is het grootste in de bebouwde kom, ter hoogte van telpunt 2, nl. ten zuiden van kruispunt Meersel x Maaihoek – Kapelweg, en dit in beide richtingen. Hier wordt de snelheid in beide richting overschreden met ± 14km/u.

De vastgestelde overtreding volgens de V85 is het kleinste ter hoogte van telpunt 1, ten zuiden van kruispunt Meersel x Oude Tramweg, nl. 4 tot 6 km/u.

3.3.2.4 Parkeren

Volgens de inrichtingsprincipes voor een lokale weg type II is het de bedoeling dat auto's parkeren op eigen terrein en niet op de openbare weg. In het projectgebied zijn geen parkeerplaatsen voorzien op het openbaar domein. Alle woonpercelen langs het traject hebben de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein.

De stad Hoogstraten geeft aan dat er enkel op zondagen op het openbaar domein geparkeerd wordt ter hoogte van de kapel aan kruispunt Meersel-Dreef x Kapelweg. Dit wordt echter niet als een parkeerprobleem beschouwd.

Maatregelen inzake parkeren zijn niet noodzakelijk.

² Dit is de maximumsnelheid die door 50% van het verkeer werd gereden.

³ Dit is de maximumsnelheid die door 85% van het verkeer werd gereden.

3.3.2.5 Sluipverkeer

De telgegevens laten een hoger aandeel gemotoriseerd verkeer zien dan men zou verwachten uitgaand van de aanwezige bebouwing in en in de directe omgeving van het projectgebied.

De stad Hoogstraten geeft aan dat dit geen sluipverkeer is en dit niet als een probleem moet worden gezien, aangezien deze intensiteiten eenvoudig verklaard kunnen worden:

- Het 'extra' verkeer dat aanwezig is op deze route kan verklaard worden door de verschillende aanwezige landbouwinstellingen en scholen in de omgeving van het projectgebied.
- Het beperkt aandeel zwaar verkeer op de route is lokaal vracht- en landbouwverkeer en bijgevolg bestemmingsverkeer. Er zijn geen uitgesproken routes die gebruikt worden door het vrachtverkeer.
- De weg is ook gecategoriseerd als lokale II en vormt daarbij de ontsluitingsweg voor plaatselijke bewoners en vanuit Meersel-Dreef richting E19, Meer en verder weg, o.a. Hoogstraten, Zundert, enz.
- De route vormt geen interessanter alternatief voor de snelweg E19. Het verkeer dat zich op de route bevindt is voor een groot deel recreatief verkeer van De Mosten. Daarnaast is de route via De Mosten vooral voor werknemers een belangrijke toegangsweg naar de autosnelwegennet E19 via afrit 1a 'Transportzone Meer'.

4 **Randvoorwaarden en aandachtspunten**

4.1 **Inrichtingsprincipes lokale wegen type II**

Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied. De weg ontsluit een lokaal gebied (bv. dorpskern) naar een weg van hogere categorie.

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling:
 - B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie
 - Voorrang van rechts
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70km/u landelijk gebied
 - BUBEKO: 70km/u met (landelijke) woonfunctie
 - BIBEKO: 50km/u
 - BIBEKO: 30km/u in centrum of zone 30
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten)
- Rijwegbreedte: in functie van het maatgevend gebruik
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
 - Verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen, oversteekpunten e.d. bij snelheden van 50 km/u en lager
 - Rotondes, overrijdbare minirotondes;
 - Sluizen, behalve op bustrajecten
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan
- Bouwvrije stroken:
 - BUBEKO: 5m vanaf rooilijn
 - BIBEKO: geen
- Verlichting:
 - BUBEKO: 1-1.5 cd/m² met afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
 - BIBEKO: aan de omgeving aangepaste lichtpunthoogte, 1 cd/m².

4.2 **Vademecum fietsvoorzieningen**

Het vademecum fietsvoorzieningen wordt gehanteerd als norm. Hierin worden de inrichtingseisen per type fietsvoorzieningen in opgenomen, wat betreft de breedte en de afscherming van fietsvoorzieningen.

- Aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte 1,75m (minimumbreedte 1,50m)
- Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte 1,75m (minimumbreedte 1,50m)
- Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte >2,50m, 3m wordt als standaard gehanteerd (minimumbreedte 2m)
- Fietsuggestiestrook: aanbevolen breedte 1,25-1,50m (minimumbreedte 1,20m)
- Fietsweg: aanbevolen breedte 2,50-3,50m (min. 2,50m)
- Schuwafstand tot:
 - Een tussenberm of een rand met hoogteverschil van maximum 7cm: 25cm
 - Een rand met een hoogteverschil van meer dan 7cm: 50cm
 - Vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens ...: 50cm (aanbevolen breedte 75cm)
 - Een gesloten wand: 1m

- Voor het plaatsen van borden wordt een tussenafstand van 75cm ten opzichte van de rijweg gevraagd
- Indien bebording geplaatst wordt in de buffer tussen een vrijliggend fietspad en de rijweg moet volgens de richtlijnen een schuwafstand van 50-75cm vanaf de rand van het fietspad t.o.v. vaste voorwerpen en van 75cm t.o.v. de rand van de rijweg gerespecteerd worden.
De gemiddelde breedte van verkeersborden binnen en buiten de bebouwde kom is 70cm⁴.
Rekening houdend met deze breedte en bovenstaande richtlijnen is het bijgevolg aanbevolen een bufferruimte van 1,95m – 2,15m breed bij het plaatsen van borden in deze zone te voorzien
- Ter hoogte van beveiligde fietsoversteken wordt een opstelruimte van 2m voorzien voor de wachtende fietser

Bij vrijliggende fietspaden is tussen de rijbaan en het fietspad een ruimte voorzien van minstens 1m. Wanneer een voldoende verticaal en niet overrijdbaar scheidend element is aangebracht tussen de rijweg en het fietspad, kan een fietspad met een tussenstrook vanaf 70cm ook als vrijliggend beschouwd worden. Dergelijke verticale elementen worden overigens liefst ook bij grotere strookbreedten voorzien, dit om het subjectief veiligheidsgevoel (en de reële veiligheid) te verhogen. Op de lokale wegen primeren de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Bij snelheden hoger dan 50km/u zijn hoe dan ook vrijliggende fietspaden aangewezen. In de dorpskernen kan bij snelheden van 50km/u of minder en lagere snelheden overgegaan worden naar aanliggende verhoogde fietspaden of gemengd verkeer.

4.3 Inrichtingsprincipes toegankelijke haltes

De Lijn schuift een aantal richtlijnen ivm wegbreedtes en haltes naar voor in haar bushaltegids (dd juli 2011).

Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de richtlijnen in het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten, hoofdstuk 3.5 'Openbaar vervoer'. Voor wat betreft toegankelijkheid worden de richtlijnen in het Vademecum Toegankelijk publiek domein, hoofdstuk 2.4 'Halteplaatsen voor het openbaar vervoer' gehanteerd.

- **Rijwegbreedte:** Bij een snelheidsregime van 50 km/u wordt gestreefd naar een totale rijstrookbreedte van 3,05m (exclusief markering en goten), bij een snelheidsregime van 70 km/u bedraagt de totale rijstrookbreedte 3,30m (exclusief markering en goten).
Deze maatvoering veronderstelt altijd een obstakelvrije ruimte (geen lichtmasten, bovenleidingspalen, verkeersborden, bomen) van 30 tot 50 cm aan de rechterzijde van het voertuig en een voldoende zicht op de tegenliggers.

Van deze maatvoering kan worden afgeweken na uitdrukkelijk akkoord van De Lijn.

- **Haltes:** De inrichting van de haltes is afhankelijk van het snelheidsregime op de plaats van de halte. Bij een snelheidsregime van maximum 50km/u worden volgende richtlijnen gehanteerd:
 - halteren op de rijweg aanbevolen
 - perronhoogte = 18cm
 - perronbreedte, fietspad niet op gelijke hoogte van het perron = 2,50m (ideale breedte)
 - perronbreedte, fietspad op gelijke hoogte van het perron = breedte kan beperkt worden
 - fietspad achter het perron, indien de ombuiging het fietspad achter de halteaccommodatie niet mogelijk is omwille van het dwarsprofiel kunnen fietspaden tussen halte en rijbaan blijven doorlopen. In dit geval moet ten minste in een (verhoogde) veiligheidszone of 'afstapstrook' van 1,00 m voorzien worden tussen rijweg en fietspad.
 - toeleidende voetpaden

⁴ Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 'Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder', tabel 6.4.1 en 6.4.2 p. 31-32

In de interne Dienstorders van het AWW (gewestwegbeheerder) wordt, wat betreft de keuze tussen een haltehaven en halteren op de rijbaan (bij voorkeur aan een uitstulpend voetpad) uitgegaan van volgend schema:

Soort Weg	≥90 km/u	70 km/u		≤50 km/u	
		Buitengebied	(voor)stedelijk gebied	Bubeko	Bibeko
Primair	HH	HH	HH	HH	OR/HH*
Secundair III	HH	HH/OR*	OR	OR	OR
Secundair I en II	HH	HH	HH/OR*	HH	OR
Lokaal	HH	HH/OR*	OR	OR	OR

HH = haltehaven
 OR = op rijbaan, bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad

Bibeko = binnen de bebouwde kom
 Bubeko = buiten de bebouwde kom

* Waar er twee mogelijkheden worden vermeld is er geen uitdrukkelijke voorkeur: de keuze moet worden gemaakt rekening houdende met de concrete situatie, waarbij prioritair aandacht moet geschonken worden aan de verkeersveiligheid zowel voor de op- en afstappende voetgangers en het achteropkomend verkeer.

Figuur 26 Haltetypes (Bron: Bushaltegids De Lijn)

- Bij de aanleg van nieuwe perrons moet worden rekening gehouden met de **toegankelijkheid van de perrons** voor mindervalide personen.
- Aan drukke haltes moet plaats voorzien worden om voldoende **halteaccommodatie** te kunnen plaatsen, zoals een schuilhuisje, fietsstallingen, enz.

4.4 Specifieke randvoorwaarden

4.4.1 De Lijn Antwerpen

Aangezien het volledige projectgebied geselecteerd is als lokale weg type II wordt er gekozen om het principe van halteren op de rijbaan toe te passen.

Voor een uitstulpende-voetpadhalte geldt de volgende maatvoering:

- Aan de voor –en achterzijde van de bus 1m extra perronlengte
- Perronlengte: comfortmaatvoering:
 - Gelede bus 1 + 18 + 1 = 20m (aanbevolen), hier kunnen alle bustypes halteren
 - Standaardbus 1 + 12 + 1 = 14m
 - Stadsbus 1 + 9 + 1 = 11m

Zoals aangegeven door De Lijn moeten beide opstapplaatsen van halte ‘Meersel-Dreef Scheurdekousweg’ worden uitgerust met een haltepaal, fietsenrek, schuilhuisje en perron. Omwille van de bediening door voornamelijk gelede bussen is een perron van 18m nodig.

Een perronbreedte van 2,25m wordt aangehouden voor alle perrons om botsingen tussen fietsers en uitstappende busreizigers te voorkomen.

Als er minder ‘technische’ ruimte beschikbaar is dan de hierboven omschreven ideale situaties en de specifieke aanbevelingen van De Lijn, dan zoekt De Lijn in overleg met de wegbeheerder naar alternatieve oplossingen. Een te krappe uitstulpende – voetpadhalte resulteert, ondanks alle investeringen, vrijwel altijd in een ontoegankelijke halte.

4.4.2 Toegankelijkheidsbureau Enter

In principe zijn binnen de bebouwde kom voetpaden doorgaans gewenst. In dit project echter is de bebouwing niet dichts genoeg, en ontbreken gemeenschaps- en commerciële voorzieningen om aparte voetgangersvoorzieningen te verantwoorden en zal de aanleg van enkel fietsvoorzieningen volstaan.

5 Probleemstelling

volgende knelpunten worden naar voor geschoven op basis van de planologische, verkeerskundige en ruimtelijke analyse voor het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde:

- Leesbaarheid van de weg
- Subjectieve verkeersonveiligheid fietser
- Lokaal beperkte beschikbare ruimte in bebouwde kom (BIBEKO)
- Bushaltes niet conform aan bushaltegids De Lijn

De knelpunten worden hierna verder toegelicht.

5.1 Leesbaarheid van de weg

Het inrichting van de weg stemt niet overal overeen met het gewenste snelheidsregime.

Het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde heeft over de volledige lengte eenzelfde wegbeeld. Het onderscheid in snelheidsregime, bebouwde kom en voorrangregeling wordt momenteel enkel aangegeven door bebording. Hierdoor is het voor de gebruiker niet duidelijk wanneer welk gedrag van hem verwacht wordt. Met andere woorden, het wegbeeld geeft niet de signalen die aanzetten tot het gewenste verkeersgedrag. Bijvoorbeeld het wegvak binnen de bebouwde kom ziet er net hetzelfde uit als het wegvak buiten de bebouwde kom, terwijl er toch verwacht wordt dat de automobilist trager gaat rijden binnen de bebouwde kom.

Dit leidt tot ongewenste effecten, zoals snelheidsovertredingen, aanrijdingen, voorrangsfouten en/of controleverlies. De resultaten van de ongevallenanalyse ondersteunen deze conclusie.

5.2 Subjectieve verkeersonveiligheid fietser

De route Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde doet vandaag dienst als belangrijke route voor het woon-school, woon-werk en het recreatieve verkeer.

De combinatie van het ontbreken van fietsvoorzieningen, een hoge toegelaten snelheid van 70km/u over quasi de hele lengte van het traject, het zeer smalle rijwegprofiel, het rechtlijnig karakter van de weg en de slechte leesbaarheid van de weg (zie 5.1 Leesbaarheid van de weg) creëert een onveilige omgeving voor de fietser.

Ondanks dat de schoolbereikbaarheidskaart deze route duiden als meest veilig route en de scholen aanmoedigen om deze route te gebruiken, geven de ouders van schoolgaande kinderen aan dat dit geen veilige route is om hun kinderen naar school te laten fietsen. Uit de ongevallenanalyse blijkt echter dat er de laatste 10 jaar geen ongevallen geregistreerd zijn met fietsers op dit traject.

De fietsers die zich langs het traject willen verplaatsen of er dienen over te steken zijn onvoldoende beschermd. De onvoldoende uitgewerkte fietsinfrastructuur maakt dat de fietser zijn traject dient af te leggen met een gebrek aan comfort en een groot onveiligheidsgevoel.

5.3 Lokaal beperkte beschikbare ruimte in BIBEKO

De bebouwde kom van Meersel-Dreef start ±200m ten zuiden van het kruispunt met de Kapelweg. Ter hoogte van het wegvak dat zich uitstrekt vanaf het kruispunt met de Kapelweg tot de noordelijke aansluiting van maaihoek is de ruimte beperkt en kan gezien de inplanting van de woningen, die dicht naar de rijweg toeschuiven, zelfs geen ruimte gewonnen worden door middel van innames.

5.4 Bushaltes niet conform aan bushaltegids De Lijn

Uit analyse blijkt dat de bushalte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' niet conform de normen van de bushaltegids van De Lijn zijn.



Uitrusting opstapplaats richting Meer:

- bus halteert op rijweg
- haltepaal
- perron op gelijk niveau met rijweg (= verharde berm)
- schuilhuisje
- vuilnisbak
- fietsstapplaats



Uitrusting opstapplaats richting Meersel-Dreef:

- bus halteert op rijweg
- haltepaal
- perron op gelijk niveau met rijweg (= verharde berm)

Figuur 27 Uitrusting bushalte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg'

6 Voorgestelde oplossingsconcepten

Rekening houdend met de analyse, probleemstelling en de aandachtspunten worden er voor de verschillende segmenten technisch en verkeerskundig haalbare concepten uitgewerkt.

6.1 Uitgangspunten

Volgende uitgangspunten worden toegepast voor de uitwerking van beide oplossingsconcepten:

- Het maximaal behoud van de bestaande rijweg en grachten wordt als uitgangspunt genomen. Indien nodig zullen de grachten geherprofileerd worden in functie van de aanleg van het fietspad. Daar waar de ruimte het toelaat wordt de bestaande gracht opengelegd.
- In alle concepten wordt ernaar gestreefd de onteigeningen zoveel mogelijk te minimaliseren, maar tegelijk toch te voldoen aan de inrichtingsprincipes. Onteigening van woningen is uitgesloten.
- Om de overgang naar de bebouwde kom duidelijk in beeld te brengen wordt op $\pm 200\text{m}$ voor het kruispunt Meersel-Dreef x Kapelweg een poorteffect met snelheidsremmende functie gecreëerd.
- De keuze van de locaties voor het inpassen van de beveiligde fietsoversteken gebeurt op basis van de schoolbereikbaarheidskaart en de aanwezige fietsroutenetwerken. Op basis van deze gegevens worden het kruispunt met de Kapelweg (schoolbereikbaarheidskaart) en de kruispunten met de Tramweg en De Mosten (BFFN) weerhouden voor het inpassen van beveiligde oversteken.
- In de bebouwde kom behorend tot het projectgebied moeten er conform het advies van het toegankelijkheidsbureau Enter geen voetpaden voorzien worden omwille van de beperkte bebouwing.
- Na inpassing van het nieuwe wegprofiel wordt de bestaande verlichting teruggeplaatst.
- Er wordt uitgegaan van behoud van de huidige snelheidsregimes, cfr. de gewenste snelheidsregimes in het mobiliteitsplan van de stad Hoogstraten, nl. 70km/u BUBEKO en 50km/u BIBEKO. Om ervoor te zorgen dat de bestuurders van het gemotoriseerde verkeer zich aan de maximale snelheid houden en dat er lagere gereden snelheden worden ter hoogte van fietsoversteken zullen er waar nodig snelheidsremmers geïntegreerd worden.

6.2 Concept 1: vrijliggende eenrichtingsfietspaden BUBEKO + aanliggende eenrichtingsfietspaden BIBEKO

6.2.1 Wegvak

– BUBEKO 70km/u:

Buiten de bebouwde kom wordt de bestaande rijweg van 5,50m over de volledig lengte behouden. De weg wordt geduid als voorrangsweg. Langs beide zijden van de rijweg worden vrijliggende eenrichtingsfietspaden van 1,75m ingepast. Een 1m brede groene buffer met haag van maximaal 1m hoog scheidt het fietspad van de rijweg, zodat roekeloze oversteekbewegingen door fietsers en maximale afscherming van het gemotoriseerd verkeer gegarandeerd is.

De bestaande en de open te leggen grachten zullen worden voorzien achter het fietspad. Tussen fietspad en gracht wordt een grazige strook van 1,5m voorzien voor het opvangen van de nutsleidingen en het terugplaatsen van de bestaande verlichting (eenzijdig – westzijde). Deze strook zal ook benut worden voor het plaatsen van de noodzakelijke bebording.

Om buiten de bebouwde kom het gebruik van de vrijliggende eenrichtingsfietspaden in tegenrichting te minimaliseren worden om de +/-70 à 80m doorsteken met een breedte van 3m naar het fietspad aan de overzijde aangeboden.

– BIBEKO 50km/u:

Binnen de bebouwde kom worden ondanks een snelheid van 50km/u, rekening houdend met het bochtig karakter van de weg, gekozen om aanliggend, verhoogde fietspaden van 1,75m breed te voorzien. In functie van leesbaarheid wordt ook in de bebouwde kom Meersel als voorrangsweg geduid.

De combinatie van het aanwezige zwaar (landbouw)vervoer, en het smallere wegprofiel (4,70m excl. goten) zou er toe leiden dat de fietser letterlijk aan de kant geduwd wordt. Om ervoor te zorgen dat de plaats van de fietser gegarandeerd blijft wordt er daarom gekozen voor ook hier de aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden door te trekken, met waar mogelijk behoud van de open grachten.

De bestaande rijweg met een breedte van 4,70m excl. kantstroken wordt behouden en de bestaande verlichting wordt na aanleg van de fietspaden opnieuw ingeplant achter het fietspad.

Ook binnen de bebouwde kom zullen daar waar mogelijk de bestaande grachten behouden of opgelegd worden achter het fietspad. De 1,5m brede grazige strook tussen fietspad en gracht moet ook hier voorzien worden voor het opvangen van de nutsleidingen en het terugplaatsen van de bestaande verlichting (eenzijdig – westzijde). Deze strook zal ook benut worden voor het plaatsen van de noodzakelijke bebording.

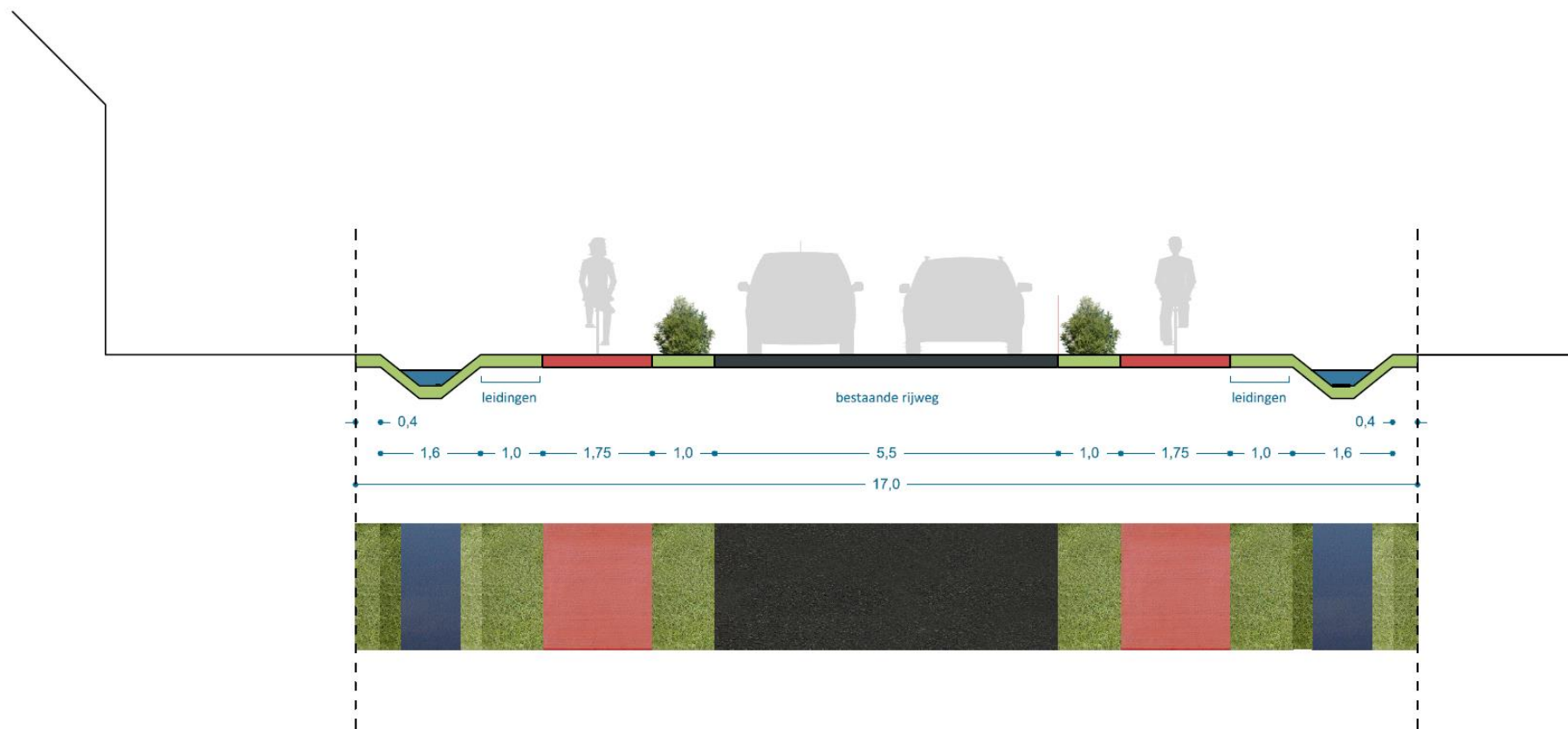
Het kruispunt met de Scheurdekousweg markeert de noordelijke grens van het projectgebied, vanaf dit punt vangt het effectieve centrumgebied van Meersel-Dreef aan.

– BIBEKO 50km/u – krap profiel + hoge concentratie bebouwing:

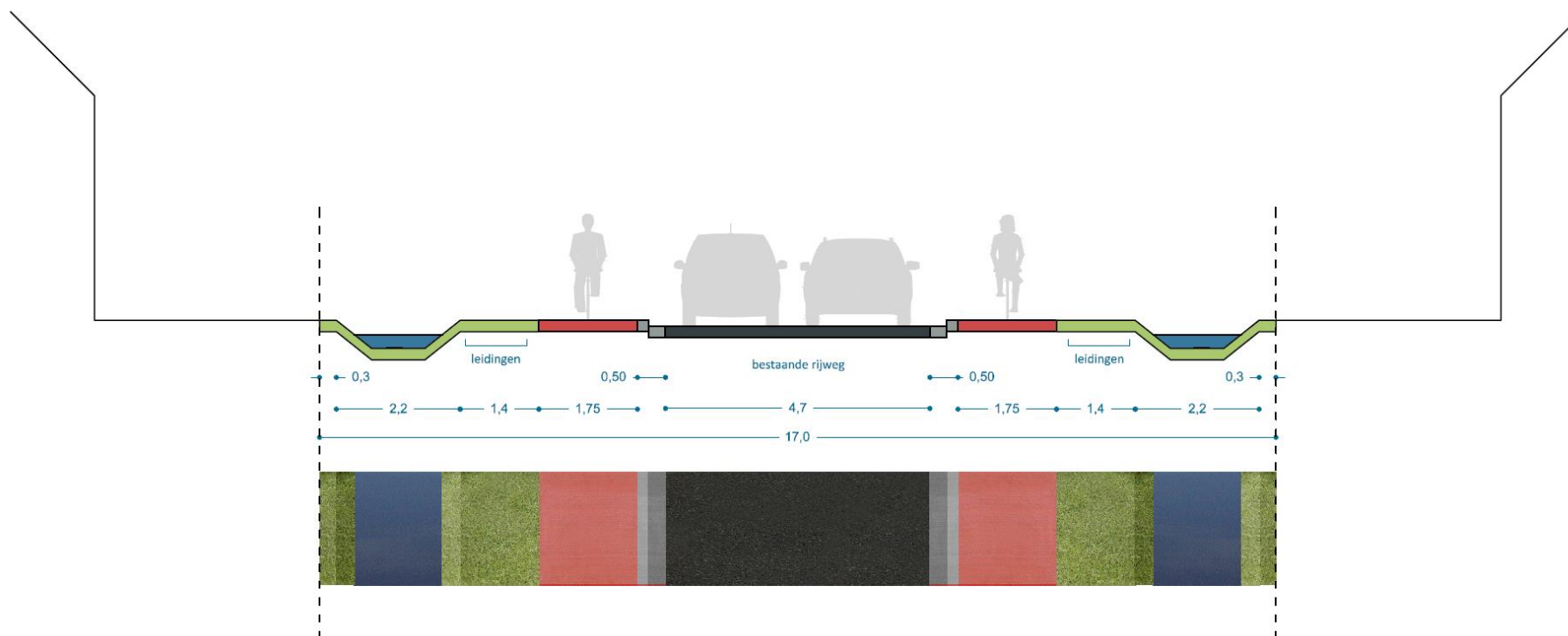
Op het wegvak Meersel begrepen tussen de kruispunten met de Kapelweg en Maaihoek is de ruimte te beperkt om fietspaden van 1,75m in te passen en een minimum schuwzone van 50cm ten opzichte van de woningen te garanderen. Hier wordt de breedte van het fietspad plaatselijk teruggebracht naar 1,50m.

De ligging van de rijweg zal hier plaatselijk worden aangepast. De bestaande rijwegbreedte van 4m exclusief kantstroken wordt behouden om de ruimte voor fietspaden te vrijwaren. De resterende ruimte tussen de bebouwing en het fietspad zal als verharde berm worden aangelegd. Na heraanleg van de rijweg en realisatie van de fietspaden zal de bestaande verlichting teruggeplaatst (eenzijdig – westzijde) worden achter het fietspad.

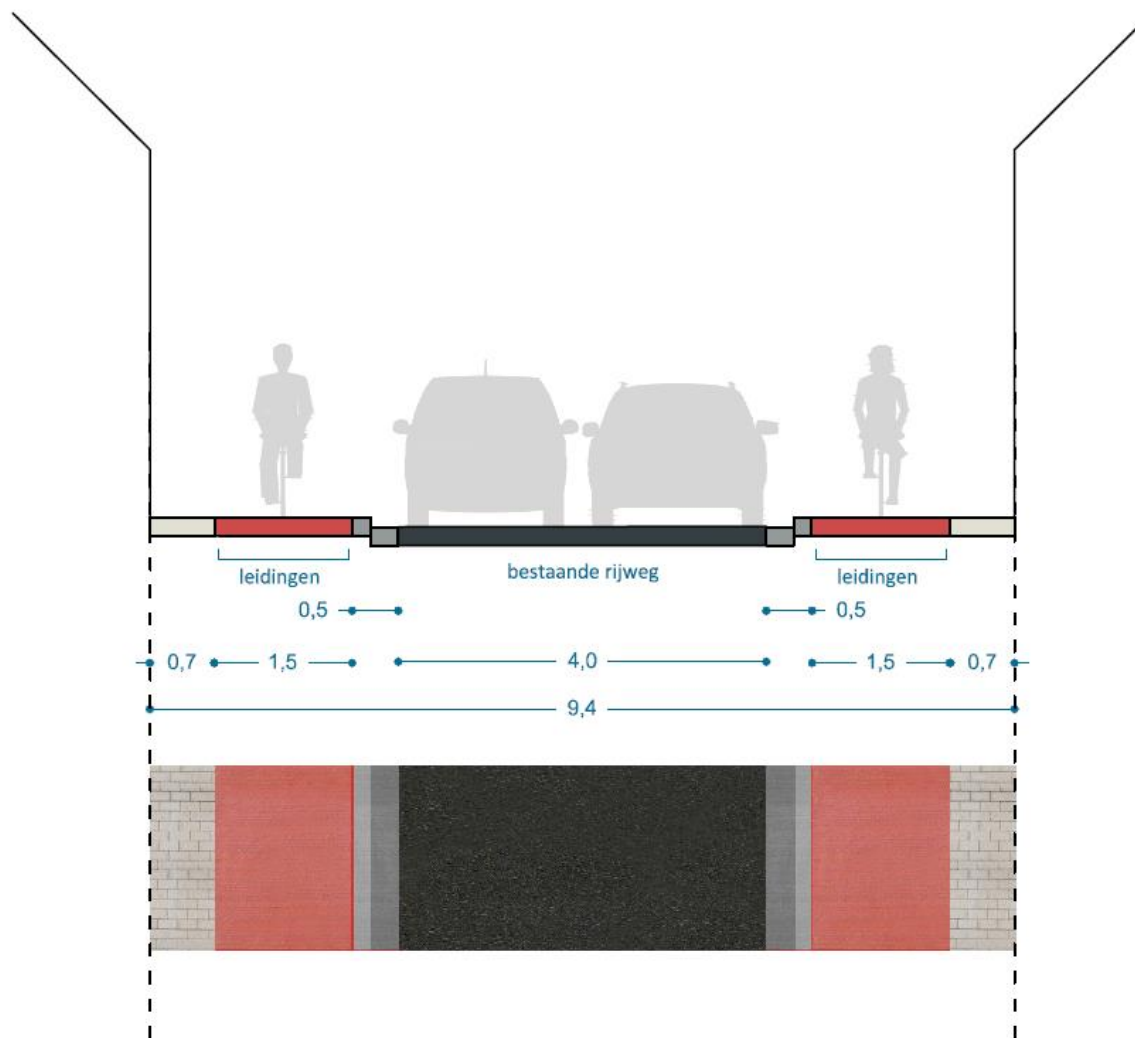
Typedwarsprofiel 1 concept 1: BUBEKO 70km/u



Typedwarsprofiel 2 concept 1: BIBEKO 50km/u



Typedwarsprofiel 3 concept 1: BIBEKO 50km/u – krap profiel + hoge concentratie bebouwing



Figuur 28: Typedwarsprofielen concept 1

6.2.2 Kruispunten en snelheidsremmende maatregelen

Alle kruispunten in het projectgebied, zowel BIBEKO als BUBEKO, worden in functie van leesbaarheid ingericht met duiding van het traject Hoogeind – Meersel – Heieinde als voorrangsweg. Om de voorrangspositie van de fietser te benadrukken zal het fietspad ter hoogte van de aansluitingen worden doorgetrokken. BUBEKO, waar het fietspad vrijliggend is, wordt het fietspad minimum 10m voor het kruispunt naar de weg toegetrokken en zal het fietspad extra geaccentueerd worden door middel van een rode kleur ter hoogte van de aansluiting.

Volgende specifieke kruispuntinrichtingen worden voorzien. Daar waar nodig worden voor het garanderen van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid snelheidsremmende maatregelen getroffen. Snelheidsremmers worden ingepast om de snelheid terug te dringen en dus aan de weggebruiker duidelijk te maken dat men een punt nadert waar men extra aandacht moet geven aan de omgeving, zoals bv. overstekende fietsers. Deze maatregelen zijn geënt op de knooppunten in het fietsroutenetwerk, zowel lokaal als bovenlokaal, maar ook ter hoogte van de overgang van 70 naar 50km/u (juridische afbakening bebouwde kom) en de aanvang van het effectieve centrumgebied van Meersel-Dreef:

– **Kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg en kruispunt Meersel x Oude Tramweg:**

Samen met het kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg wordt kruispunt Meersel x Oude Tramweg worden als belangrijke ontsluitend kruispunt voor gemotoriseerd verkeer en fietser binnen de bebouwde kom. Voor de fietser vormt het kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg een belangrijke schakel van en naar de wijk aan de Jan de Wysestraat. Daarnaast markeert dit kruispunt ook de overgang naar het effectieve centrumgebied Meersel-Dreef. Het kruispunt met de Oude Tramweg is een schakel in het functionele fietsroutenetwerk. Het is bijgevolg noodzakelijk om op beide punten de snelheid te remmen.

Aangezien op de respectievelijke aansluitende wegen van beide kruispunten geen fietspaden aanwezig zijn kunnen er ook geen effectieve fietsoversteken gemarkeerd worden op deze kruispunten. Om de snelheid daarom voldoende te remmen zodat de fietser de kans krijgt om veilig over te steken wordt voor beide kruispunten een herinrichting als verhoogd kruispunt voorgesteld.

– **Kruispunt Meersel x Kapelweg – Maaihoek:**

Dit kruispunt Meersel x Kapelweg – Maaihoek is onderdeel van de aanbevolen route voor woon-schoolverkeer en vormt de poort naar de bebouwde kom (overgang van 70 naar 50km/u).

Rekening houdend met deze belangrijke functies enerzijds, maar anderzijds ook met de ruimtelijke context waarin het punt zich bevindt, nl. geschrinkt kruispunt, beperkte profielruimte en het bochtig karakter van dit wegvak, wordt een verkeersplateau geïntegreerd dat zich uitstrekt vanaf de aansluiting Maaihoek tot en met Kapelweg. Het aanbrenge van een plateau in combinatie met een contrasterende verharding, zowel in textuur (bv. printbeton, uitgewassen beton) als kleur, in deze zone zorgt voor het afremmen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en onderstreept het dicht bebouwde karakter van de ruimte. Dankzij de snelheidsremming biedt deze inrichting aan de fietser de mogelijkheid om de gewenste oversteekbewegingen veiliger uit te voeren. Ter ondersteuning wordt ter hoogte van de aansluiting van de Kapelstraat het fietspad aan de westzijde maximaal uitgebogen zodat er opstelruimte ontstaat voor de overstekende fietsers. Daarnaast wordt de bordsteen naar niveau 0 gebracht om een obstakelvrije oversteek te kunnen maken.

– **Kruispunt Hoogeind x De Mosten:**

De zuidelijke grens van het projectgebied, het kruispunt Hoogeind x De Mosten maakt eveneens deel uit van het functioneel fietsroutenetwerk. Hier geniet een beveiligde fietsoversteek in 2 fasen de voorkeur. Dergelijke inrichting laat een veilige oversteek voor de fietser toe bij een toegelaten snelheid van 70km/u.

6.2.3 Inrichting toegankelijke haltes

De halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' wordt ingericht als volwaardige halte volgens het principe van halteren op de rijweg.

Tussen de rijweg en het fietspad wordt een perron van 2,5m breed ingepast op gelijke hoogte met het fietspad. Het schuilhuisje wordt hierbij ingepast achter het fietspad. Ter hoogte van de bushalte wordt de gracht plaatselijk ingebuisd.



Figuur 29: Concept 1 – vrijliggende eenrichtingsfietspaden BUBEKO + aanliggende eenrichtingsfietspaden BIBEKO

6.3 Concept 2: vrijliggende dubbelrichtingsfietspad BUBEKO + menging BIBEKO

Concept 2 wijkt op volgende punten af van concept 1:

- dubbelrichtingsfietspad BUBEKO
- gemengd verkeer BIBEKO
- behoud van de bestaande voorrangregeling nl. voorrang van rechts BIBEKO

6.3.1 Wegvak

– BUBEKO 70km/u:

In het tweede concept wordt er in het 70km/u-gebied gekozen voor de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. In functie van het minimaliseren van het aantal oversteken en het aanbieden van de meest directe route met een minimum aan obstakels (o.a. inritten) wordt geopteerd om het dubbelrichtingsfietspad (3m breed) volledig aan de westzijde in te passen. Het fietspad wordt gescheiden van de rijweg door een 1m brede groene buffer met haag van maximaal 1m hoog.

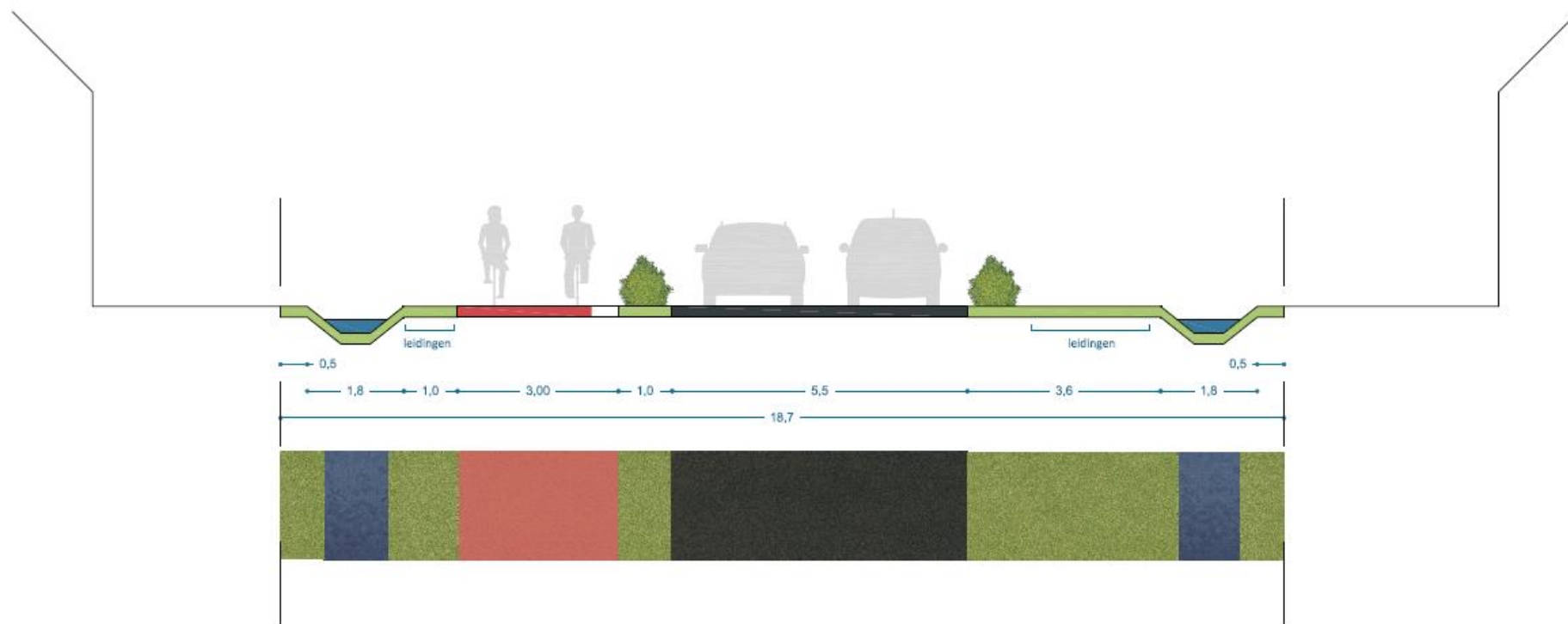
De bestaande of open te leggen grachten zullen ingepast worden achter het fietspad. De bestaande rijweg wordt over de volledige lengte behouden en de bestaande verlichting wordt na aanleg van het fietspad teruggeplaatst.

– BIBEKO 50km/u:

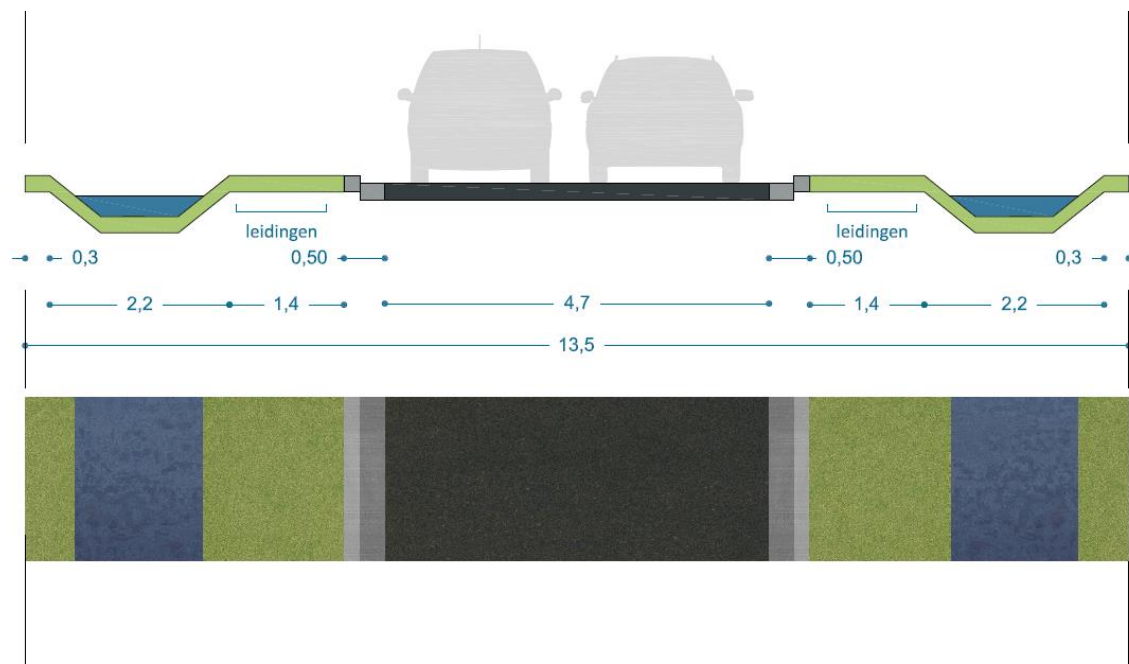
Tussen de kruispunten Meersel-Dreef x Kapelweg en Meersel-Dreef x Maaihoek waar de beschikbare ruimte beperkt is gaat het vrijliggende dubbelrichtingsfietspad over in het principe van menging van verkeer.

De bestaande rijweg en verlichting worden behouden.

Typedwarsprofiel 4 concept 2: BUBEKO 70km/u



Typedwarsprofiel 5 concept 2: BIBEKO 50km/u



Figuur 30: Typedwarsprofielen concept 2

6.3.2 Kruispunten en snelheidsremmende maatregelen

De principes met betrekking tot de kruispuntherinrichting en het integreren van snelheidsremmende maatregelen zoals voorgesteld in concept 1 worden ook toegepast in concept 2.

Voor volgende punten worden bijgestuurde en/of bijkomende maatregelen voorzien:

– **Kruispunt Meersel x Kapelweg en kruispunt Meersel x Maaihoek:**

De zone tussen beide kruispunten wordt extra geaccentueerd. De verhoogde kruispuntinrichting strekt zich uit over de gehele lengte van deze zone. Omwille van het aanwezige onroerend erfgoed wordt hier gekozen voor een pleinachtige inrichting. De rijwegverharding wordt hier uitgevoerd in een contrasterend materiaal contrasterende verharding ten opzichte van de rest van het traject. Hierbij wordt gedacht aan bv. uitgewassen beton (rekening houdend met het te waarborgen fietscomfort) in dezelfde kleur als de voetpadverharding. Dit zorgt voor het afremmen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en benadrukt de wijziging in verkeerssituatie, nl. van vrijliggend fietspad naar menging van verkeer.

– **Beveiligde fietsoversteek overgang BUBEKO – BIBEKO:**

Bijkomend moet er een beveiligde oversteek worden ingepast om een veilige aansluiting van het dubbelrichtingsfietspad naar gemengd verkeer, nl. de overgang van BUBEKO naar BIBEKO, te verzekeren. Deze fietsoversteek zal ook een snelheidsremmende rol vervullen.

6.3.3 Inrichting toegankelijke haltes

De principes met betrekking tot de inrichting van de bushaltes zoals voorgesteld in concept 1 worden ook toegepast in concept 2.



Figuur 31: Concept 2 – vrijliggende dubbelrichtingsfietspad BUBEKO + menging BIBEKO

7 Afweging van de concepten

In onderstaande tabel zullen per concept de voor- en nadelen t.o.v. elkaar worden afgewogen.

CONCEPT 1	CONCEPT 2
VOORDELEN	
<p><u>BUBEKO 70km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + het doortrekken van het wegprofiel met vrijliggende éénrichtingsfietspaden van de recent herinrichting ten zuiden van kruispunt De Mosten x Hoogeind zorgt voor een naadloze aansluiting zonder verplichte oversteekbewegingen voor de doorgaande fietser + aangelande fietsers kunnen direct aansluiten op het fietspad zonder verplichte oversteekbeweging. + minder onderlinge fietsconflicten door scheiding van de fietsstromen + minder ruimtebeslag i.t.t. dubbelrichtingsfietspaden, nl. 17m vs. 18,7m + beperkte onteigening langs beide zijden van de weg <p><u>BIBEKO 50km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + éénrichtingsfietspaden over het volledige tracé bieden de fietser een duidelijk en eenduidig wegbeeld. + de profielwijziging, nl. van vrijliggende naar aanliggende éénrichtings-fietspaden, zorgt voor een aanduiding en ondersteuning van de overgang naar de bebouwde kom en de daarbij gepaard gaande snelheidsbeperking van 70km/u naar 50km/u. + aanliggende, verhoogde fietspaden in het 50km/u gebied bieden de fietser een veilige en comfortabele route aan, ook t.h.v. het bochtig tracé/krap profiel + aangelande fietsers kunnen direct aansluiten op het fietspad zonder verplichte oversteekbeweging 	<p><u>BUBEKO 70km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + geen onteigening langs oostzijde (woongebied) van de weg + maximale fietsbeleving met groot gevoel van veiligheid voor de fietser <p><u>BIBEKO 50km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + een duidelijke profielwijziging, nl. van dubbelrichtingsfietspad naar gemengd verkeer zorgt voor sterke aanduiding en ondersteuning van de overgang naar de bebouwde kom en de daarbij gepaard gaande snelheidsbeperking van 70km/u naar 50km/u + de aanwezigheid van fietsers remt het gemotoriseerd verkeer af + gemengd verkeer neemt geen extra ruimte in beslag + er zijn geen extra kosten voor de aanleg van fietsinfrastructuur, enkel i.f.v. snelheidshandhaving + door het behoud van de huidige verhardingsbreedte is er geen negatieve visuele impact op de directe omgeving van het bouwkundig erfgoed

CONCEPT 1	CONCEPT 2
NADELEN	
<p><u>BUBEKO 70km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - groter aantal mogelijke conflictpunten fiets – gemotoriseerd verkeer t.h.v. toeritten naar aangelanden en kruispunten 	<p><u>BUBEKO 70km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - afwijking van bestaand wegprofiel met vrijliggende éénrichtingsfietspaden van de recente herinrichting ten zuiden van kruispunt De Mosten x Hoogeind resulteert in verplichte oversteekbewegingen voor de doorgaande fietser - de oostelijke aangelande fietsers worden verplicht om over te steken om het fietspad te bereiken - uitlokken gevaarlijke conflicten fiets – gemotoriseerd verkeer t.h.v. toeritten naar aangelanden o.w.v. dubbelrichtingsfietsverkeer - grotere kans op onderlinge fietsconflicten door dubbelrichtings-fietsverkeer - groter ruimtebeslag i.t.t. eenrichtingsfietspaden, nl. 18,7m vs. 17m - grotere onteigening langs westzijde van de weg
<p><u>BIBEKO 50km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - groter ruimtebeslag i.t.t. gemengd verkeer, nl. 17m vs. 13,5m - door ook aanliggende, verhoogde fietspaden te voorzien ter hoogte van het krap profiel wordt het verkeer niet extra geremd t.h.v. het bochtig tracé, extra snelheidsremmende maatregelen zijn noodzakelijk 	<p><u>BIBEKO 50km/u</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - door het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer te mengen wordt de fietser meer naar de rand van de weg verdrongen. De fietser ervaart een groter gevoel van onveiligheid.

7.1 Afweging fietssuggestiestroken

Bij menging van verkeer is het aanbrengen van fietssuggestiestroken, mits de juiste maatvoering en vormgeving, enkele voordelen:

- Een duidelijke plaats en zichtbaarheid van de fietser op de rijbaan;
- Snelheidsremming door de optische versmalling van de rijbaan;
- Een groter gevoel van veiligheid voor de fietser;
- Een duidelijkere conflictpresentatie bij kruisings- en inhaalbewegingen;
- Fietzers worden minder naar de rand van de rijweg verdrongen.

Fietssuggestiestroken hebben echter geen juridische status en bieden bovendien geen fysieke bescherming.

In concept 2 kan het aanbrengen van fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom als variant worden meegenomen. Gelet echter op de specifieke kenmerken van het projectgebied zijn fietssuggestiestroken conform het vademecum fietsvoorzieningen (versie april 2017) af te raden om volgende redenen:

- Bij intensiteiten lager dan 2000 pae/dag wordt de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig geacht.
- Ook op wegen met een verhardingsbreedte kleiner dan 5,40m worden geen fietssuggestiestroken toegepast.

8 Gekozen concept

In de startnota worden 2 haalbare concepten naar voren gebracht voor het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heiende. Op basis van de afweging van de afweging van de concepten kiest de GBC voor volgend concept:

- ⇒ Voor het wegvak **buiten bebouwde kom, 70km/u**, wordt gekozen voor concept 1, namelijk vrijliggende éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijweg. Dit betreft het wegvak Hoogeind-Meersel tussen De Mosten tot ca. 200m voor het kruispunt met de Kapelweg. De vrijliggende enkelrichtingsfietspaden worden uitgevoerd met een breedte van 2m i.p.v. de eerder voorziene 1m75 door het terugbrengen van de zone voor nutsleidingen zijde gracht van 1m naar 0.75m. De tussenstrook wordt verbreed naar minimaal 1m50, liever 2m tussen fietspad en rijweg. De exacte breedte wordt bepaald na opmeting / detailuitwerking in de fase projectnota. Veiligheidszone tussen gracht en fietspad van 0.75m.
- ⇒ Voor het wegvak **binnen bebouwde kom, 50km/u**, wordt gekozen voor concept 2, namelijk gemengd verkeer. Dit komt overeen met het wegvak Meersel-Heiende tussen het begin van de bebouwde kom (ca. 200m ten zuiden van het kruispunt met de Kapelweg) en het kruispunt met de Scheurdekousweg. Er worden geen fietssuggestiestroken voorzien zoals het vademecum fietsvoorzieningen voorschrijft op basis van de gemeten verkeersintensiteiten en rijwegbreedte.

Deze keuze beantwoordt maximaal aan de kwaliteitscriteria vanuit het vademecum fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid.

De overgangszone BUBEKO-BIBEKO, de zone met smalle rijweg en hoge beeldwaarde/erfgoedwaarde, wordt beveiligd met een verkeersplateau in uitgewassen beton over een lengte van ca. 180m (afbakening zie figuur hier onder).



Aandachtspunt bij de uitwerking in de projectnota is de rugdekking voor de fietser bij overgang fietspad (bubeko) – gemengd verkeer (bibeko); Antea werkt twee opties uit in de projectnota (parallel fietsen naast plateau / weefzone versus wegversmalling met fysieke rugdekking).

Zowel BIBEKO als BUBEKO zal voorrang van rechts worden toegepast (uniformiteit voor heel Meersel-Dreef).

9 ***Globale Kostenraming***

Hoogeind – Meersel – Heieind maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

De aanleg en de verbetering van de fietsinfrastructuur op het BFF zijn subsidieerbaar. De Provincie en het Vlaams Gewest (Fietsfonds) betalen elk 40% van de subsidieerbare kosten, samen goed voor 80% (van de subsidieerbare kosten).

Het gekozen concept voorziet enkel de aanleg van fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom. Enkel deze werken komen in aanmerking voor de subsidies vanuit het fietsfonds.

Een globale kostenraming is bijgevoegd in bijlage 3.

DEEL 2 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 GEMEENTERAADSBSLUIT OPRICHTING (I)GBC

BIJLAGE 2 VERSLAGEN

BIJLAGE 3 GLOBALE KOSTENRAMING

Bijlage 1 Gemeenteraadsbesluit oprichting (I)GBC

UITTREKSEL Gemeenteraad



• datum zitting 27/05/2013 Openbare vergadering • agendapunt nr. 6

• *aanwezig*

Johan Vermeeren, voorzitter gemeenteraad
Tinne Rombouts, burgemeester
Michel Jansen, Marc Haseldonckx, Roger Van Aperen, Ward Baets, Joyce De Sager, Jef Vissers, schepenen
Jos Matthé,
Jos Martens, Thérèse Coppens, Mai Sterkens, Herman Snoeys, Lief Pans, Jos Brosens, Fons Jacobs, Danny Adams, Marc Van Aperen, Katrien Brosens, Hilde Vermeiren, Michiel Vermeiren, Ann Fockaert, Dimitri Van Pelt, Jan Hadermann, Ilse Verachtert, Joël Adams, Sofie Martens, raadsleden
Eduard Palmans, gemeentesecretaris

• *verontschuldigd*: Dirk Van der Linden, raadslid

-1.811.122.0

Oprichten van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) voor de stad Hoogstraten

De raad,

Gelet op de artikels 42 en 43 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, artikel 26/1 en 26/2, ingevoegd bij het Decreet van 10 februari 2012;

Gelet op het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, artikel 2 tot en met 12;

Overwegende dat artikel 26/1 van het Decreet van 20/03/2009 bepaalt dat elke gemeente een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (afgekort 'GBC') zal oprichten en ook de minimale samenstelling van de GBC vastlegt;

Overwegende dat artikel 2 tot en met 5 van het Besluit van 25/01/2013 nadere regels bevat omtrent de aanwijzing van de vaste, de variabele en adviserende leden;

Overwegende dat het overeenkomstig artikel 5 van het Besluit van 25/01/2013 aan de gemeente toekomt adviserende leden van de GBC aan te wijzen;

Overwegende dat artikel 26/1 van het Decreet van 20/03/2009 bepaalt dat de gemeenteraad in het kader van participatie kan beslissen de vergaderingen van de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking;

Overwegende dat het volgens artikel 26/2 van het Decreet van 20/03/2009 in sommige gevallen zinnig en noodzakelijk kan zijn de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan te bundelen op bovengemeentelijk vlak. Deze beslissing komt volgens artikel 9, §1, tweede lid van het besluit toe aan het College van Burgemeester en Schepenen;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en schepenen d.d. 13/05/2013;

Na bespreking in de raad van heden:

Raadslid Lief Pans mist de aanwezigheid vanuit de dienst milieu en de fracties uit de gemeenteraad. Ook andere werkgroepen o.a. Trage Wegen ontbreken. De bevoegdheid van het college is te groot.

Raadslid Jos Martens zegt dat de oppositie altijd vertegenwoordigd is.

Schepen Marc Haseldonckx zegt dat de fracties gevraagd zijn bij de upgrade van het mobiliteitsplan, niet bij de dossiers van de GBC.

Schepen Jos Matthé verlaat de vergadering.

• *uittreksel gemeenteraad*

• *pagina 1 van 2*

Schepen Marc Haseldonckx wijst op de nieuwe wetgeving waarbinnen deze nieuwe GBC wordt opgericht. In het verleden - bij de projectdossiers voor de PAC - werden raadsleden niet betrokken. Bedoeling is sneller te werken. Trage Wegen kan van nut zijn. Het fietspad in de Gelmelstraat en de Ulicotenseweg zijn prioritair. Ook Hoogeind tot Heieinde zit in de planning. De commissie kan altijd personen uitnodigen per behandeld dossier.

De schepen vraagt de schorsing.

De voorzitter schorst de vergadering van 20:46 uur tot 20:51 uur.

Heropening.

Schepen Marc Haseldonckx stelt voor: 1 adviserend gemeenteraadslid op te nemen van elke fractie in de GBC, en Trage Wegen niet omdat ze niet betrokken zijn bij alle projecten.

Deze bepaling wordt toegevoegd aan artikel 3.

De gemeenteraad keurt dit unaniem goed.

Beslist Bij eenparigheid:

Artikel 1:

Er wordt een Gemeentelijke Begeleidingscommissie of GBC opgericht als multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum verantwoordelijk voor:

- 1 de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2 de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

Artikel 2:

De samenstelling van GBC, overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering van 25/01/2013, als volgt te aanvaarden:

- de vaste leden:

- het college van burgemeester en schepenen en de betrokken ambtenaren van het bestuur;
- de initiatiefnemer van het plan of het project, tenzij deze al aanwezig is in een andere hoedanigheid;
- een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en openbare Werken;
- een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder(s);
- een vertegenwoordiger van De Lijn.

- de variabele leden: overeenkomstig artikel 4 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 25/01/2013.

Artikel 3:

Met behoud van de toepassing van artikel 26/1, §2, derde lid van het Decreet van 20/03/2009 en artikel 2 en artikel 5 van het Besluit, worden de volgende adviserende leden toegevoegd aan de GBC:

- de verkeersconsulent of de afgevaardigde van de dienst verkeer en mobiliteit van de politiezone Noorderkempen;
- de voorzitter en ondervoorzitters van de verkeersraad van Hoogstraten;
- de afgevaardigde van de actiegroep "Veilig Verkeer Hoogstraten";
- één afgevaardigde van elke zetelende politieke fractie.

Deze adviserende leden worden uitgenodigd voor elke vergadering van de GBC.

Artikel 4:

De schepen, bevoegd voor mobiliteit, wordt aangewezen als voorzitter van de GBC. In geval van verhindering, kan de voorzitter zelf deze bevoegdheid delegeren aan een ander lid van het College of aan een gemeentelijke ambtenaar.

Artikel 5:

De Raad draagt haar bevoegdheid om te beslissen tot het openstellen van de vergaderingen van de GBC voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking over aan het College van Burgemeester en Schepenen.

/g/ Eduard Palmans
gemeentesecretaris

/g/ Johan Vermeeren
voorzitter gemeenteraad

Voor eensluidend uittreksel,
Hoogstraten, 06/06/2013

Eduard Palmans
gemeentesecretaris


Johan Vermeeren
voorzitter gemeenteraad

Bijlage 2 Verslagen

De verslagen van volgende vergaderingen zijn hierna toegevoegd:

- 13 januari 2012 Startvergadering
- 14 december 2012 Werkgroep 01
- 14 januari 2013 Toelichting CBS
- 17 januari 2013 Overleg afgevaardigden Dorpsraad
- 25 januari 2013 GBC 01
- 27 mei 2016 werkgroep mobiliteit 02
- 24 oktober 2016 werkgroep mobiliteit 03
- 22 december 2016 GBC 02
- 24 november 2017 GBC 03

1.1 Verslag startvergadering dd 13/01/'12

Antea Group Posthofbrug 10 2600 Antwerpen			
Gemeente: Hoogstraten			Projectnr: 223303
Projectnaam: Fietspad Hoogeind – Meersel – Heieinde (+ gecombineerd dossier 'sanering gebied Meerselsche Bergen en Meersel Dreef en het oplossen van wateroverlast in de Meerselsche Bergen)			
VERSLAG vergadering dd. 13/01/2012 DATUM OPMAAK : 13/01/2012			
<u>AANWEZIG :</u>			
<u>Naam</u>	<u>Bedrijf</u>	<u>Telefoon</u>	<u>Mail</u>
Arnold Van Aperen	Stad Hoogstraten	0495/57.09.09	arnold@van-aperen.be
Jos Martens	Stad Hoogstraten	0476/45.81.24	Martens.jos@telenet.be
Harry Vanderhenst	Stad Hoogstraten	03/340.19.40	Harry.vanderhenst@hoogstraten.be
Ine Lodewyckx	Pidpa riolering	0473/55.82.21	Ine.lodewyckx@pidpa.be
Joke Denys	Aquafin	0479/46.72.55	Joke.denys@aquafine.be
Guy Boen	Telenet	015/33.56.18	Guy.boen@staff.telenet.be
Eric Snijers	Belgacom	03/200.22.36	Eric.snijers@belgacom.be
Tom Van Bael	Eandis	09/263.22.50	Tom.vanbael@eandis.be
Kristof Van Wellen	Grontmij Stokmans	0473/69.02.68	Kristof.vanwellen@grontmij.be
Koen Reusen	Antea Group	0475/41.89.00	koen.reusen@anteagroup.com
<u>VERONTSCHULDIGD :</u>			
<u>AFWEZIG :</u>			
<u>VERDELING VERSLAG</u>			
Allen			

PUNT		Actie door :	Uitgevoerd tegen :
1	<p>Doel vergadering</p> <p>Bespreking ingediende concepten typedwarsprofielen (opgemaakt door Antea Group) om ontwerp gecombineerd project (rioleringsproject en fietspadproject) te kunnen aanvatten.</p> <p>Opmaak timing vervolg deel fietspadproject (door Antea Group) en deel rioleringsproject (door Grontmij Stokmans).</p>		
2	<p>Algemene opmerkingen – bemerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - door Antea Group zijn in december 2011 2 typedwarsprofielen overgemaakt aan stad Hoogstraten. Heden is gemeld dat er van uitgegaan wordt dat typedwarsprofiel A (zijnde met bermstrook tussen rijbaan en FP met behoud bestaande betonrijbaanbreedte) en baangrachten tegen de rooilijn) verkozen is na eerste bespreking met Dorpsraad. - Antea Group zal aangepaste typedwarsprofielplannen heden overmaken aan stad Hoogstraten (aangepast ivf dit overleg) zodat dit volgende week in het CBS kan besproken worden. - Nutsmaatschappijen hebben geen probleem om leidingen te verplaatsen/vernieuwen in een zone tussen fietspad en baangracht (breedte 80cm). Telenet meldt wel dat er nog een beschikbare zone nodig is tussen rooilijn en bovenkant gracht voor het plaatsen van de TV-kastjes (grootte-orde 30cm). - De nieuwe riolering zal onder het fietspad aangelegd worden. 		
3	<p>Timing</p> <p>Volgende timing wordt voorlopig vooropgesteld voor enerzijds fietspadproject en anderzijds rioleringsproject :</p> <p>Fietspadproject (door Antea Group) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Indiening concept-VO fietspadproject : tegen 3 februari 2012 2. overleg met Provant dienst Mobiliteit : dinsdag 7 februari 2012 3. opmaak start en projectnota (GBC's + PAC's) + conformverklaring tegen eind 2012 4. indiening bouwvergunning + goedkeuring bouwvergunning (samen met rioleringsproject) juli 2013 5. publicatie september 2013 6. aanbesteding november 2013 7. start der werken maart 2014 <p>Rioleringsproject (door Grontmij Stokmans)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. indiening Technisch Plan bij VMM juni 201 2. start ontwerp november 2012 3. goedkeuring OF2 maart 2013 4. indiening bouwvergunning + goedkeuring bouwvergunning (samen met fietspadproject) juli 2013 5. publicatie september 2013 6. aanbesteding november 2013 		

	7. start der werken maart 2014		
4	Volgende Overlegvergadering (exclusief nutsmaatschappijen) : Dinsdag 7 februari om 9u op stadhuis Hoogstraten : overleg met Provant dienst Mobiliteit Dinsdag 7 februari om 10u op stadhuis Hoogstraten : overleg met PIDPA, Aquafin, en studie bureaus		
Opgemaakt door Antea Group Posthofbrug 10 te 2600 Antwerpen			

1.2 Verslag werkgroep mobiliteit 01 dd 14/12/'12

Project/onderwerp	223303 – Fietsfonds: fietspad Hoogeind – Meersel - Heieinde		
Ons kenmerk	2233033002/cko		
Datum	14 december '12		
Plaats	Stadhuis Hoogstraten		
Bijlagen	n.v.t.		
Vrijgave CM/PL	Koen Reusen		

Aanwezig	Namens	Mailadres	Telefoonnummer
Marc Haseldonckx	stad Hoogstraten	haseldonckxm@hotmail.com	+32 (0)3 3147670
Jos Martens	stad Hoogstraten	martens.jos@telenet.be	+32 (0)3 3157830
Harry Vanderhenst	stad Hoogstraten	harry.vanderhenst@hoogstraten.be	+32 (0)3 3401940
Koen Reusen	Antea Group	koen.reusen@anteagroup.com	+32 (0)3 2215758
Carolien Haijen	Antea Group	carolien.haijen@anteagroup.com	+32 (0)89 741190

Nr.	Verslag	Actie door
Partners en actoren		
1.	De stad Hoogstraten, dhr. Harry Vanderhenst, maakt een actuele gegevens van de personen die voor de stad in de gbc zullen zitten. Volgende gegevens worden overgemaakt: <ul style="list-style-type: none"> – naam – functie – e-mailadres – telefoon/gsmnummer <p>Antea Group voegt deze gegevens toe aan de maillist van het project. De leden van de gbc ontvangen zo automatisch alle uitnodigingen en verslagen van de gbc's.</p>	stad Hoogstraten
2.	Antea Group, dhr. Koen Reusen checkt de lijst van de actoren van de riolering en nutsmaatschappijen en vult de gegevens aan waar nodig.	Antea Group
Analyse		
3.	Antea Group vroeg ondertussen informatie op mbt de huidige haltes in het projectgebied. Deze informatie zal nav de gbc verwerkt worden in de voorliggende nota.	Antea Group
4.	Bij de ongevalanalyse worden vanuit de ervaring van de stad volgende kruispunten geduid als gevaarlijk o.w.v. beperkte zichtbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> – krp. Meersel x Kievitlaan – krp. Meersel x Oude Tramweg 	Antea Group
5.	Tijdens de vergadering met de dorpsraad dd 17/12/'12 werd aangegeven dat er recentere tellingen beschikbaar zijn. Deze werden op 17/12/'12 samen met het verslag van de vergadering van de dorpsraad overgemaakt aan Antea Group en zullen verwerkt worden in de startnota.	Antea Group
Ontsluitingsconcepten		
6.	<u>Voetpaden</u> : er worden o.w.v. het beperkt aandeel bebouwing geen voetpaden voorzien in de bebouwde kom	Antea Group
7.	<u>Verlichting</u> : de bestaande verlichting wordt teruggeplaatst	Antea Group
8.	<u>Grachten</u> : het inpassen van de grachten tussen fietspad en rijweg zorgt voor een aanzienlijke meerkost m.b.t; de aansluitingen van de nutsvoorzieningen. Deze meerkost is niet wenselijk. Bijgevolg worden in de voorgestelde concepten de grachten ingepast tussen de perceelsgrens en het fietspad.	Antea Group
9.	<u>Voorrangsregeling</u> : de voorrangsregeling op het tracé is momenteel afwijkend in de bebouwde kom, nl. voorrang van rechts. Het bestuur zal de voorrangsregeling voor het	stad Hoogstraten

2233033002/cko	pagina 1 van 2
Antea Belgium nv	BE 0414.321.939

tracé bespreken met de dorpsraad. Duidelijkheid voor alle verkeersdeelnemers zal bij de bespreking als uitgangspunt genomen worden.

- ⇒ *De afgevaardigden van de dorpsraad Meersel-Dreef geven volgend advies dd 17/12/'12:*
- *De weg dient aangelegd als een volledige voorrangsweg, dus eveneens voor de fietsers die gebruik maken van de fietspaden geldt een voorrangregel ten opzichte van de zijwegen. Deze voorrangsregeling dient doorgetrokken te worden tot aan de Nederlandse grens.*
 - *Er wordt gevraagd om snelheidsverlagende maatregelen die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afremmen. Vanuit dit oogpunt wordt de geplande aanleg van verhoogde kruispunten aangemoedigd. De te gebruiken materialen voor de wegverharding op deze verhoogde plateaus dienen echter met zorg gekozen te worden (lieft geen klinkerverharding).*

10. Concept 2: In functie van het minimaliseren van het aantal oversteken en het aanbieden van de meest directe route met een minimum aan obstakels (bv. inritten) wordt geopteerd om het dubbelrichtingsfietspad volledig aan de westzijde in te passen. Antea Group

Nr.	Afspraak	Actie door	Timing
1.	Ter voorbereiding van de gbc wordt de startnota toegelicht aan het nieuwe bestuur op de vergadering van het college van burgemeester en schepenen.	Antea Group	14/01/'13 om 13u00
2.	Overmaken gegevens gbc-leden stad Hoogstraten.	stad Hoogstraten	ten laatste week 1
3.	Versturen uitnodiging gbc 01 dd 25/01/'13.	Antea Group	ten laatste week 1
4.	De documenten ter voorbereiding van de gbc worden 1 week op voorhand overgemaakt aan de gbc-leden.	Antea Group	18/01/'13
5.	De startnota wordt besproken op gbc 01. Antea Group verstuurt na het ontvangen De documenten worden 1 week op voorhand overgemaakt	Antea Group	25/01/'13 om 13u30

1.3 Verslag overleg afgevaardigden Dorpsraad dd 17/12/'12

VERSLAG OVERLEG OVER SNELHEIDSREGIME Hoogeind/Meersel/Heieinde

17.12.2012

Aanwezig

Jos Huybrechts, Jef Van Boxel, Jaak Sniijders en Louis Martens, afgevaardigden van de dorpsraad van Meersel-Dreef

Marc Haseldonckx en Jos Martens, schepenen

Jelle Willebrords verkeersdeskundige politiezone

Harry Vanderhenst, coördinator afdeling grondgebiedszaken

De vergadering buigt zich over de startnota voor het project aanleg fietspaden langs Hoogeind, Meersel en Heieinde.

Het dossier en de stand van zaken wordt toegelicht.

De afgevaardigden van de dorpsraad Meersel-Dreef geven volgend advies:

- De weg dient aangelegd als een volledige voorrangsweg, dus eveneens voor de fietsers die gebruik maken van de fietspaden geldt een voorangsregel ten opzichte van de zijwegen. Deze voorangsregeling dient doorgetrokken te worden tot aan de Nederlandse grens.
- Er wordt gevraagd om snelheidsverlagende maatregelen die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afremmen. Vanuit dit oogpunt wordt de geplande aanleg van verhoogde kruispunten aangemoedigd. De te gebruiken materialen voor de wegverharding op deze verhoogde plateaus dienen echter met zorg gekozen te worden (liefst geen klinkerverharding).

Jelle Willebrords merkt op dat de meest recente verkeerstellingen dienen opgenomen te worden in het rapport.


De vergadering neemt kennis van het voornemen:

- om het dossier te laten toelichten op de vergadering van het college van burgemeester en schepenen van 14/01/3013.
- de startnota te behandelen voor de GBC van 25.01.2013 te 13:30 uur.

De verslaggever

Harry Vanderhenst

1.4 Verslag GBC 01 dd 25/01/13

Antea Group Roderveldlaan 1 2600 Antwerpen			
Gemeente: Hoogstraten			Projectnr: 223303
Projectnaam: Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde (+ gecombineerd dossier 'sanering gebied Meerselsche Bergen en Meersel Dreef en het oplossen van wateroverlast in de Meerselsche Bergen)			
VERSLAG vergadering dd. 25/01/2013 DATUM OPMAAK : 31/01/2013			
<u>AANWEZIG:</u>			
<u>Naam</u>	<u>Bedrijf</u>	<u>Telefoon</u>	<u>Mail</u>
Tinne Rombouts	Stad Hoogstraten	02/552.4303	tinne.rombouts@vlaamsparlement.be
Michel Jansen	Stad Hoogstraten	0479/92.17.45	michel.jansen@n-va.be
Marc Haseldonckx	Stad Hoogstraten	03/314.7670	haseldonckxm@hotmail.com
Harry Vanderhenst	Stad Hoogstraten	03/340.19.40	harry.vanderhenst@hoogstraten.be
Jos Huybregts	Verkeersraad Hoogstraten		jozef_huybrechts@telenet.be
Bart Huysmans	Agentschap Wegen en Verkeer Vlaanderen		bart.huysmans@mow.vlaanderen.be
Kathleen Huet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken		kathleen.huet@mow.vlaanderen.be
Geert Soenen	Provinciebestuur van Antwerpen		geert.soenen@admin.provant.be
Jelle Willebrords	Politiezone Noorderkempen		jelle.willebrords.2250@police.be
Robin Jossart	Pidpa		robin.jossart@pidpa.be
Yves Van Looy	Pidpa/Hidrosan		yves.vanlooy@pidpa.be
Willem Verstraeten	Telenet		willem.verstraeten@staff.telenet.be
Koen Reusen	Antea Group	0475/41.89.00	koen.reusen@anteagroup.com
Caroline Kopmanis	Antea Group	03/221.5715	caroline.kopmanis@anteagroup.com
<u>VERONTSCHULDIGD:</u>			
August Desmedt	Verkeersraad Hoogstraten		
Joke Denys	Aquafin		joke.denys@aquafin.be
Tom Van Bael	Eandis		tom.vanbael@eandis.be
Carolien Haijen	Antea Group		carolien.haijen@anteagroup.com
<u>AFWEZIG:</u>			
Roger Van Aperen	Stad Hoogstraten	0477/49.00.10	van.aperen@telenet.be
Ward Baets	Stad Hoogstraten	03/315.8732	ward.baets@proefcentrum.be
Joyce De Sager	Stad Hoogstraten	0477/97.32.84	joyce.desager@n-va.be
Jef Vissers	Stad Hoogstraten	0473/79.33.42	jef.vissers@skynet.be
Jos Matthé	Stad Hoogstraten	03/315.0760	josmatthe@telenet.be
Marcel Adriaensen	Telenet		
Eric Snijers	Belgacom		eric.snijers@belgacom.be

PUNT		Actie door :	Uitgevoerd tegen :
1	Doel vergadering		
	Bespreking van de startnota 'aanleg fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde'. Antea Group geeft de belangrijkste punten weer uit de nota door middel van een PowerPoint presentatie.		
2	Algemene opmerkingen – bemerkingen		
	<ul style="list-style-type: none"> - In de situering dient een kaartje toegevoegd te worden waarbij alle zijstraten in het projectgebied duidelijk leesbaar zijn - Opletten dat de juiste plaatsbenamingen gebruikt worden 		
3	Probleemstelling		
	<p>De probleemanalyse dient duidelijker te zijn; 'welke zijn de objectieve problemen (veiligheid, snelheid, sluijverkeer) en welke problemen worden subjectief ervaren door de buurt/weggebruikers'? De mobiliteitsbegeleider stelt zich ook vragen bij de onverwacht hoge aantallen gemotoriseerd verkeer, zowel auto als zeker vracht. Hierbij dient onderzocht te worden waar deze vandaag komen en of dit al dan niet gewenst (bestemmings) verkeer is. Wenselijk wordt dit weergegeven aan de hand van kaartmateriaal.</p> <p>Bijkomend dienen in de probleemstelling nog een aantal belangrijke elementen mee opgenomen te worden. De verkeersraad Hoogstraten kaart aan dat de route Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde een belangrijke fietsroute is voor zowel woon-werk als woon-school verkeer. Deze routes dienen duidelijk naar voren te komen in de nota. O.b.v. deze routes kunnen de belangrijkste routes en oversteekpunten voor fietsers duidelijk gesitueerd worden. In de omgeving van het projectgebied bevindt zich een basisschooltje t.h.v. de Kapelweg en een scholencentrum in Hoogstraten centrum. Ouders van de schoolgaande kinderen kaarten aan dat de weg naar school niet veilig is om te fietsen. Er zijn geen alternatieve routes beschikbaar. Om deze problematiek duidelijk te maken, zal er een kaartje aan de nota toegevoegd worden met de herkomst – bestemmingsroutes van de fietsers.</p>		
4	Ongevallen		
	In de nota werden de ongevalgegevens opgenomen betreffende de laatste 5 jaar. Uit deze gegevens kwam voort dat er enkel zich enkel ongevallen hebben voorgedaan met licht gewonden. In de GBC werd aangegeven dat wanneer men verder teruggaat in de ongevalgeschiedenis op dit traject, de knelpunten sterker naar voren zullen komen. De Politiezone Noorderkempem zal nagaan in welke mate deze ongevalgeschiedenis teruggaat. Nieuwe gegevens zullen verwerkt worden in de nota.		
5	Parkeren		
	Er wordt aangegeven dat er zich parkeerproblemen voordoen op zondag aan de Kapelweg. Hiertoe zullen geen specifieke maatregelen geformuleerd worden.		
6	Recreatieve fietsroutes		
	De Aardbeienroute dient mee vermeld te worden bij de recreatieve fietsroutes. Deze vormt vandaag een belangrijke route voor fietsers.		
7	BIBEKO		
	Er wordt opgemerkt dat de bebouwde kom, welke start op zo'n 200m voor de Kapelweg, niet het wegbeeld heeft van een bebouwde kom. Er wordt		

	<p>hier meerbepaald gesproken van een atypische bebouwde kom. Door de lage bebouwingsdichtheid geeft deze omgeving geen indruk van een bebouwde kom. De hoofd-as Meersel-Dreef ligt echter parallel aan deze weg. Indien men de snelheid van 50km/u wil afdwingen binnen deze zogenaamde bebouwde kom, zullen de nodige maatregelen moeten getroffen worden om de snelheid te remmen.</p> <p>Op deze weg zijn zowel weinig auto, fiets als voetgangersintensiteiten. Er wordt aangehaald dat de aanleg voor fietspaden in een bebouwde kom met te lage fiets- en voetgangersintensiteiten niet subsidieerbaar zijn. De stad Hoogstraten kaart aan dat de veiligheid van de fietser centraal staat in dit project en ongeacht het verkrijgen van subsidies hier een fietspad wil voorzien. De mobiliteitsbegeleider licht toe dat bij juist gebruik gemengd verkeer geen veiligheidsrisico vormt. Het duurzame mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid gaat juist uit van de juiste maatregelen in de juiste situatie. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen verkeersassen met hogere snelheden en hogere intensiteiten waar fietspaden wel nodig zijn, en woonkernen waar bestemmingen zijn (winkels, scholen, ...) en waar mensen uitstappen, te voet gaan, oversteken, ... Ook visueel moet dat verschil in gebruik voor de gebruiker van de openbare ruimte zichtbaar zijn. Het vademecum vertaalt die principes in richtlijnen. Normalerweise dient in de bebouwde kom steeds een voetpad te worden voorzien. Gezien lage voetgangersintensiteiten leek dit weinig zinvol. Antea Group neemt contact op met Centrum voor Toegankelijkheid met de vraag of voetpaden noodzakelijk voorzien te zijn om een goedgekeurde bouwaanvraag te krijgen.</p>		
8	Fietsoversteken		
	<p>Er moet bekeken worden waar (veel) fietsers oversteken en of er maatregelen moeten genomen worden naar het beveiligen van die oversteken." Gezien we niet over de gegevens van de fietsroutes beschikten, konden we ook nog niet beslissen over oversteekmaatregelen nodig zijn.</p>		
9	Inrichting Voorrangsweg		
	<p>In de huidige situatie geldt in het volledige 90km/u gedeelte een voorrangssituatie. Vanaf het begin van de bebouwde kom Meersel-Dreef (± 200 voor Kapelweg) eindigt de voorrangsweg. Vanaf hier geldt op elk kruispunt een voorrangsregeling van rechts. De verkeersraad van Hoogstraten had bij aanvang van het project aangegeven het volledige traject tot aan de grens met Nederland in te richten als een voorrangsweg. Dit in functie van de veiligheid van de fietser. De fietser zou over het volledige traject in voorrang worden gehouden, zodat er een uniformiteit is voor de fietser. Op de GBC worden een aantal punten aangegeven die niet aangeven dat dit de situatie er niet beter op maakt. Een voorrangsregeling over het gehele traject zal er voor zorgen dat autodoorstroming versterkt wordt en de snelheid dus hoger zal liggen. Bijkomend zal sluipverkeer aangemoedigd worden.</p> <p>Als tegenargument wordt aangetoond dat het gedeelte binnen de bebouwde kom een sterk kronkelend wegbeeld heeft, waardoor snelheden automatisch zouden worden afgeremd.</p> <p>Indien er wordt gekozen voor de inrichting van een volledige voorrangsweg, zullen er verschillende maatregelen moeten getroffen worden om het verkeer op verschillende manieren af te remmen.</p>		

	<p>Verticale of visuele elementen dienen op goed gekozen plaatsen te worden aangebracht, namelijk plaatsen die relevant zijn (knelpunten). Locaties waar de snelheid zeker moet geremd worden is t.h.v. fietsoversteken. Andere knelpunten dienen in kaart te worden gebracht. Belangrijk is dat ongewenste effecten vermeden worden, door sluisverkeer te ontmoedigen snelheid te matigen. Wel moet opgemerkt worden dat het vracht- en busverkeer nog steeds zijn weg moet kunnen banen op deze weg, en niet gehinderd mag worden door obstakels.</p>		
10	Conceptkeuze		
	<p>In de startnota worden 2 haalbare concepten naar voren gebracht voor het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heide. Over het stuk BUBEKO wordt eensgezind beslist om te kiezen voor concept 1, namelijk enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan. Buiten de bebouwde kom zullen vrijliggende enkelrichtingsfietspaden worden voorzien. Binnen de bebouwde kom wenst de gemeente verhoogd aanliggende fietspaden aan te leggen. De mobiliteitsbegeleider verwijst naar het vademecum volgens hetgeen hier BIBEKO geen fietspaden wenselijk zijn: er zijn noch ruimtelijke noch verkeerskundige elementen die een fietspad hier kunnen verantwoorden. Ze zegt dat erop toegezien moet worden dat alle geplande maatregelen (voorrangsweg, fietspaden, ...) geen tegengesteld effect hebben: de doorstroming voor auto's zal vergemakkelijken waardoor snelheid en intensiteiten zullen/kunnen toenemen. De gemeente wenst, o.w.v. de veiligheid, toch aanliggend verhoogde fietspaden te voorzien binnen bebouwde kom. Het gedeelte binnen bebouwde kom zal dan niet subsidieerbaar zijn door de Vlaamse overheid.</p>		
11	Telenet		
	<p>Door het CBS dient nog bepaald te worden om een bovengronds luchtnet ondergronds te brengen.</p>		
12	Nutsleidingen		
	<p>Door de nutsmaatschappijen wordt aangegeven dat de keuze van fietspadverharding binnen de bebouwde kom een belangrijke rol speelt, aangezien de nutsleidingen hier voorzien zullen worden onder het fietspad. Het aanleggen van het fietspad in monoliete verharding is niet wenselijk, aangezien dit een lastige procedure vereist bij werken aan de nutsleidingen. Het traject Hoogeind – Meersel-Dreef – Heide is het enigste voedingspunt naar het noorden. Zowel de provincie als de mobiliteitsbegeleider wijzen erop dat ook monoliete verharding mogelijk is boven nutsleidingen, dat wordt trouwens in vele gemeenten tegenwoordig zo toegepast. Bij fietspadprojecten wordt altijd het comfort en de veiligheid van de fietser vooropgeplaatst.</p>		
13	Afspraken		
	<p>Jelle Willebrords (Politiezone Noorderkempen) zal nagaan in welke mate er voor 2007 ongevalgegevens beschikbaar zijn. Bijkomend worden de meest recente fiets- en auto intensiteiten aangeleverd aan Antea Group.</p> <p>Antea Group neemt contact op met het Centrum voor Toegankelijkheid i.f.v. de aanleg van fietspaden in het gedeelte binnen de bebouwde kom.</p> <p>Antea Group zal de nota herwerken o.b.v. de opmerkingen en aandachtspunten besproken op deze GBC. Vervolgens levert Antea Group de herwerkte startnota aan aan alle actoren. Mogelijke vragen en</p>	<p>PZ Noorderkempen</p> <p>Antea Group</p> <p>Antea Group</p>	<p>Week 5</p> <p>Week 5</p> <p>Zo snel mogelijk</p>
	<p>opmerkingen op deze nota dienen overgemaakt te worden binnen een dan afgesproken termijn.</p> <p>In gezamenlijk overleg zal beslist worden of de nota al dan niet klaar is voor PAC.</p>	Allen	
<p>Opgemaakt door Antea Group Roderveldlaan 1 te 2600 Antwerpen</p>			

1.5 Verslag werkgroep mobiliteit 02 dd 27/05/'16

VERSLAG WERKGROEP MOBILITEIT 02 DD 27/05/'16

Project/onderwerp	223303 – Fietsfondsproject 'Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde' (gemeente Hoogstraten)
Ons kenmerk	2233030000/hc
Datum	27 mei '16
Plaats	Gemeente Hoogstraten
Bijlagen	/
Vrijgave CM/PL	Koen Reusen – Carolien Haijen

Aanwezig	Namens	Mailadres
Michel Jansen	Gemeente Hoogstraten	michel.jansen@hoogstraten.be
Marc Haseldonckx	Gemeente Hoogstraten	haseldonckxm@hotmail.com
Harry Vanderhenst	Gemeente Hoogstraten	harry.vanderhenst@hoogstraten.be
Carolien Haijen	Antea Group	carolien.haijen@anteagroup.com
Koen Reusen	Antea Group	koen.reusen@anteagroup.com

Verontschuldigd	Namens	Mailadres
/		

Nr. Verslag

1. Gegevens ivf opmaak startnota - projectnota:

- Aangezien het dossier een aantal jaren heeft stilgelegen moeten er voor de heropstart en de voorbereiding van het dossier ivf de startnota een aantal gegevens worden geüpdate en toegevoegd/onderzocht zoals aangegeven tijdens de laatste GBC dd 25/01/'13, nl.:
 - **Openbaar vervoer:** de belbus maakt geen gebruik meer van het traject
 - **Intensiteiten:** de intensiteiten met betrekking tot fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zijn verouderd en worden bijgevolg niet meer als representatief beschouwd. Er moeten nieuwe tellingen worden uitgevoerd.
 - **Fietsnetwerk:** er werd aangegeven dat er ondanks dat er ter hoogte van het projectgebied op verscheidene punten veel fietsers oversteken, ondanks dat deze punten niet geselecteerd zijn in het netwerk. Er werd hierbij geduid op de bewegingen van en naar het basisschooltje in de Kapelweg en het scholencentrum in Hoogstraten, waarvoor en geen alternatieve routes beschikbaar zijn. De GBC vraagt de punten te duiden en ook een indicatie te geven van de oversteekbewegingen.
 - **Sluijverkeer:** gezien het onverwacht hoog aandeel gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer moet bekeken worden of dit al dan niet bestemmingsverkeer is.
 - **Snelheid:** de snelheid in het projectgebied is verlaagd naar 70km/u en 50km/u in de bebouwde kom.
 - **Ongeval- en snelheidsgegevens:** de gegevens zoals opgenomen in de nota zijn ondertussen verouderd en worden bijgevolg niet meer als representatief beschouwd. Er moeten nieuwe gegevens verwerkt worden in de nota.
- ⇒ **Openbaar vervoer:** Het wegvak Heieinde tussen de Oude Tramweg en Scheurdekousweg werd destijds wel nog gebruikt door lijn 430 (Mol – Turnhout – Hoogstraten – Meersel-Dreef) met stop ter hoogte van halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg'. Antea Group checkt de visie van De Lijn met betrekking tot deze halte.
- ⇒ **Intensiteiten:** Rekening houdend met verschillende dynamiek van het verkeer langsheen het tracé en het belang van het traject ook voor de recreatieve fietsers wordt besloten om doorsnedetellingen uit te voeren op 3 punten. Daarnaast wordt het belangrijk geacht om ook de bewegingen ter hoogte van

de kruispunten met de Oude Tramweg en Maaihoek – Kapelweg in beeld te brengen aan de kruispunttellingen. Deze kruispunten zijn belangrijk inzake het ontsluiten van de woonwijk enerzijds en het opvangen van fietsbewegingen anderzijds.

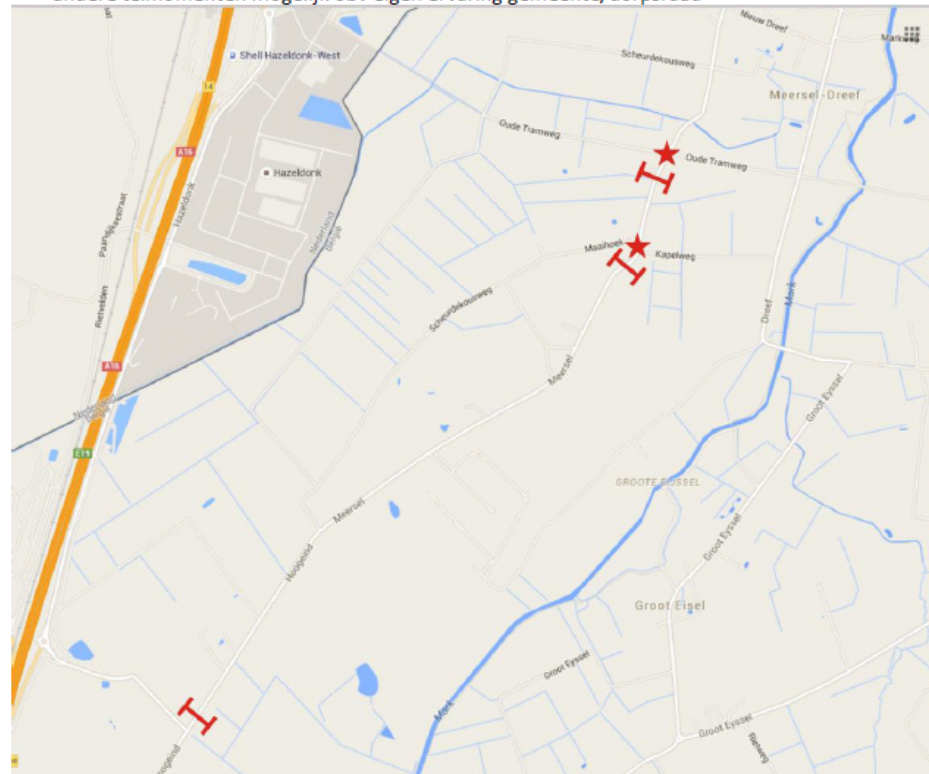
Volgende tellocatie worden geduid. De gemeente zal deze locaties en de aanpak mbt telperiode en duur ter goedkeuring voorleggen aan de provincie en MOW-Beleid:

Doorsnedetellingen (telslangen) op 3 punten:

- opname van fietsers en gemotoriseerd verkeer
- gedurende minimum 1 week en dit zowel tijdens de schoolperiode (juni '16) als tijdens de vakantieperiode (juli '16) ifv registratie toeristisch fietsverkeer

Kruispunttellingen op 2 punten:

- opname van de bewegingen van alle verkeersdeelnemers met onderscheid tussen de verschillende categorieën
- 2u tijdens drukste piekmomenten, normaal tijdens ochtend- en avondpiek, uren vast te leggen obv eigen ervaring of eerste resultaten doorsnedetellingen
- andere telmomenten mogelijk obv eigen ervaring gemeente/dorpsraad



- ⇒ **Fietsnetwerk:** de gemeente koppelt terug met de verkeersraad die eerder de aandacht vestigde op de fietsoversteken. In samenspraak met de verkeersraad/dorpsraad zal bekeken worden over welke punten het specifiek gaat. Aansluitend zullen de nodige gegevens verzameld worden om de fietsoversteken hier in beeld te krijgen. De kruispunttellingen die de gemeente sowieso plant uit te voeren zullen alvast een inzicht geven in de bewegingen op de kruispunten met Oude Tramweg en Maaihoek – Kapelweg. Indien bijkomende punten geduid worden ifv woon-werk en/of woon-school fietsverkeer moeten deze ten laatste week 25 onderzocht worden ifv het bekomen van representatieve gegevens.
- ⇒ **Sluipverkeer:** de gemeente geeft aan dat het hier niet gaat om sluipverkeer, de route vormt geen interessanter alternatief voor de snelweg E19. Het verkeer dat zich op de route bevindt is voor een

groot deel recreatief verkeer van De Mosten. Het vrachtverkeer op de route is lokaal vracht en landbouwverkeer en bijgevolg bestemmingsverkeer. Daarbij is de route in het mobiliteitsplan geselecteerd als lokale weg 2, gebiedsverzamelweg en in tweede instantie weg met een verbindende functie.

Indien er al sluisverkeer aanwezig zou zijn op het traject zal dit minimaal zijn en werd dit door de verkeersremmende maatregelen die geïntegreerd werden op het aansluitende wegvak Hoogeind (ten zuiden van het projectgebied) en de kilometerheffing voor vrachtwagens die sinds 1 april '16 van kracht is verder geminimaliseerd/uitgeschakeld.

⇒ **Ongeval- en snelheidsgegevens:** de gemeente vraagt de beschikbare ongeval- en snelheidsgegevens van de laatste 3 jaren op bij de politie.

2. Afbakening bebouwde kom:

- Er werd gesteld dat de bebouwde kom een atypische bebouwde kom is.
- Aansluitend op de GBC werd de vraag teruggekoppeld met de Provincie of voetpaden in de bebouwde kom in dit geval verplicht zijn voor het bekomen van een goedkeuring voor de bouwaanvraag.

⇒ Ter voorbereiding van de werkgroep zal Antea Group navraag doen bij de Provincie of deze visie nog steeds van kracht is. Er zal een voorstel uitgewerkt worden waarbij enerzijds de afbakening van de bebouwde kom en anderzijds de mogelijke inrichting, nl. profiel en poorten bekeken wordt.

3. Inrichting voorrangsweg:

- De GBC gaf een aantal tegenargumenten om de voorrangsweg, nl. het traject als voorrangsweg, niet toe te passen ter hoogte van de bebouwde kom.

⇒ De gemeente wenst in functie van leesbaarheid het principe van de voorrangsweg over de gehele lengte van het projectgebied aan te houden. Er zal een voorstel uitgewerkt worden voor het remmen van de snelheden ter hoogte van de bebouwde kom.

4. Nutsvoorzieningen:

- Tijdens de coördinatievergadering dd 13/01/'12 werden de noodzakelijke ruimten en locaties voor het inpassen van de nutsvoorzieningen besproken.

⇒ De profielen werden opgemaakt rekening houdend met de richtlijnen zoals bepaald tijdens de coördinatievergadering.

⇒ In functie van een vlotte communicatie met de nutsmaatschappijen en om tijdig te kunnen anticiperen indien nodig worden de nutsmaatschappijen als 'adviseur lid' toegevoegd aan de GBC. Zij ontvangen hierdoor alle uitnodigingen voor de GBC's, de voorbereidende documenten en de verslagen. Indien nodig kunnen zij de vergaderingen bijwonen of schriftelijk advies overmaken.

Nr.	Afspraak	Actie door	Timing
1.	Dit verslag wordt nagelezen door alle betrokkenen, eventuele opmerkingen worden binnen een termijn van 5 kalenderdagen na verzending aan de verslaggever overgemaakt.	leden gbc	ten laatste 14/06/'16
2.	Terugkoppeling met De Lijn mbt visie halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg'.	Antea Group	week 23
3.	Overmaken tellocaties aan gemeente Hoogstraten.	Antea Group	31/05/'16
4.	Contacteren Provincie en MOW-Beleid mbt voorstel tellocaties en aanpak uitvoering tellingen.	gemeente Hoogstraten	week 22-23
5.	Uitvoering tellingen.	gemeente Hoogstraten	juni – juli
6.	Terugkoppeling met verkeersraad/dorpsraad ifv duiding vermoedelijke punten met veel fietsoversteekbewegingen + eventueel uitvoeren bijkomende tellingen.	gemeente Hoogstraten	ten laatste week 25
7.	Opvragen beschikbare ongeval- en snelheidsgegevens van de laatste 3 jaren op bij de politie.	gemeente Hoogstraten	ten laatste week 26
8.	Aanleveren gegevens ifv update startnota aan Antea Group.	gemeente	ten laatste

		Hoogstraten	week 26
9.	Update startnota obv aangeleverde gegevens gemeente Hoogstraten.	Antea Group	week 26-27
10.	Werkgroep mobiliteit 03: bespreking update startnota + voorstel data GBC september '16.	Antea Group	week 29-30

1.6 Verslag werkgroep mobiliteit 03 dd 24/10/'16

VERSLAG WERKGROEP MOBILITEIT 03 DD 24/10/'16

Project/onderwerp	223303 – Fietsfondsproject 'Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde' (stad Hoogstraten)
Ons kenmerk	2233033010/hc
Datum	27 mei '16
Plaats	Stad Hoogstraten
Bijlagen	/
Vrijgave CM/PL	Koen Reusen – Carolien Haijen

Aanwezig	Namens	Mailadres
Michel Jansen	Stad Hoogstraten	michel.jansen@hoogstraten.be
Marc Haseldonckx	Stad Hoogstraten	haseldonckxm@hotmail.com
Harry Vanderhenst	Stad Hoogstraten	harry.vanderhenst@hoogstraten.be
Carolien Haijen	Antea Group	carolien.haijen@anteagroup.com
Koen Reusen	Antea Group	koen.reusen@anteagroup.com

Verenschuldigd	Namens	Mailadres
/		

Nr. Verslag

1. Samenstelling GBC

- ⇒ De stad duidt op de wijzigingen in samenstelling GBC voor de stad Hoogstraten, de politieke fracties en de verkeersraad. De vertegenwoordiging van 'Veilig Verkeer' wordt geschrapt uit de GBC. De Nutsmaatschappijen worden opgenomen in de GBC zodat zij van de meet af betrokken zijn. De stad, Harry Vanderhenst maakt de contactgegevens van de betreffende personen over aan Antea Group.
- ⇒ Antea Group adviseert om ook ANB op te nemen in de GBC. Vermoedelijk zijn er geen knelpunten maar op vlak van natuur wordt beter op zeker gespeeld. De stad, Harry Vanderhenst maakt de contactgegevens van de contactpersoon bij ANB over aan Antea Group.
- ⇒ Aangezien AWV hier geen wegbeheerder is, is hun aanwezigheid niet vereist op de GBC en zullen zij niet aanwezig zijn. AWV wordt geschrapt uit de GBC voor dit project.

2. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hoogstraten

- In het GRS werd destijds de vraag van het stadbestuur opgenomen voor het invoeren van de belbussystemen ivm het bereikbaar maken van de kernen Minderhout, Meer, Meerle en Meersel-Dreef.
- ⇒ Er wordt opgemerkt dat de belbus vroeger gebruik maakte van het gehele traject, behorend tot het projectgebied, maar ondertussen geschrapt is, zoals ook vermeld wordt bij het punt 'Netwerken – Openbaar vervoer' in de startnota.
- ⇒ Antea Group zal deze opmerking met verwijzing toevoegen onder het punt 'Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hoogstraten'.

3. Publiekstreckende functies

- Bij de omschrijving recreatiedomein De Mosten wordt een opsomming gegeven van de verschillende activiteiten.
- ⇒ Ter vervollediging wordt gevraagd hierbij ook petanqueclub 'Markdal' op te nemen. Antea Group verwerkt de opmerking in de nota.

4. Netwerken – Openbaar vervoer

- Er wordt in de nota vermeld dat de halte 'Meersel-Dreef Scheurdekousweg' enkel bediend door Lijn 430 Mol – Turnhout – Hoogstraten – Meersel-Dreef. De bediening van deze halte is zeer laag, nl. en enkel een spitsbediening.
- ⇒ De stad merkt hierbij op dat het om een bediening in functie van het woon-schoolverkeer.
- ⇒ Antea Group verwerkt deze opmerking in de nota.

5. Netwerken – Auto- en vrachtverkeer

- ⇒ De stad merkt op dat in het projectgebied zich een aantal landbouwbedrijven bevinden waaronder varkensteeltbedrijven. Deze bedrijven, en in het bijzonder de varkensteelt, brengen voornamelijk verplaatsingen buiten de reguliere piekmomenten met zich mee. Het gaat hier echter om omvangrijke (vee)transporten.
- ⇒ Antea Group verwerkt deze opmerking in de nota.

6. Intensiteiten

- Bij de conclusie wordt ook de afweging van snelheid ten opzichte van gemeten intensiteiten gemaakt. Deze wordt geïllustreerd aan de hand van de grafiek 'Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit' uit de CROW.
- ⇒ Om de conclusies met betrekking tot het projectgebied nog duidelijker in beeld te brengen zullen de maximale gemiddelde etmaalintensiteiten in het 50 en 70km/u-gebied aangeduid worden op de grafiek.

7. Afweging van de concepten

- Bij afweging van de concepten voor het gedeelte binnen bebouwde kom – 50km/u bieden beide concepten belangrijke voor- en nadelen.
- ⇒ Met betrekking tot 'veiligheid' is de aanwezigheid van de school en het hoge aandeel fietsverkeer van 20%, zowel in de schoolperiode als er buiten, eveneens een belangrijke factor die vermeld moet worden bij deze afweging. Antea Group verwerkt deze opmerking in de nota.

8. Timing:

- De volgende stap is het beleggen van een GBC ifv de conceptkeuze en het afronden van de startnotafase.
- Tijdens de GBC zal duidelijk worden of de startnota via schriftelijk advies voorgelegd kan worden aan de kwaliteitsadviseur of tijdens een RMC
- ⇒ Tijdens de werkgroep worden vrijdag 9 (prioriteit) en 16 december '16 om 13u als mogelijke vergaderopties naar voor geschoven. Antea Group verstuurd een doodle naar de vaste leden van de GBC en naar de Provincie als subsidiërende instantie. Uit de doodle blijkt dat enkel MOW-Beleid zich vrij kan maken op een van de voorgestelde data. Omdat de GBC dat niet geldig kan vergadering werden nieuwe beschikbare data voor het belggen van een GBC opgevraagd bij de stad Hoogstraten (mail dd 28/10/'16).
- ⇒ Vooraleer de startnota verzonden kan worden naar de GBC-leden moet het document eerst voorgelegd worden aan het college. De aangepaste nota zal op 7 november '16 worden overgemaakt aan de stad Hoogstraten, Harry Vanderhenst, ifv bespreking op het college van 14 november '16.
- ⇒ Op basis van de voorliggende gegevens zal gepeild worden naar het voorkeurconcept vanuit het stadsbestuur. Dit advies zal overgemaakt worden aan Antea Group voor opname in de nota die verstuurd zal worden aan de GBC-leden.

Nr.	Afspraak	Actie door	Timing
1.	Dit verslag wordt nagelezen door alle betrokkenen, eventuele opmerkingen worden binnen een termijn van 5 kalenderdagen na verzending aan de verslaggever overgemaakt.	leden gbc	ten laatste 08/11/'16
2.	Overmaken contactgegevens van de betreffende personen ifv wijzigingen in samenstelling GBC aan Antea Group. De contactgegevens van de betreffende personen voor de stad Hoogstraten, de politieke fracties, de verkeersraad en de nutsmaatschappijen werden overgemaakt dd 25/10/'16. Enkel de contactgegevens van de contactpersoon bij ANB moet nog worden overgemaakt.	stad Hoogstraten	week 44
3.	Beleggen GBC.	Antea Group	week 43-45
4.	Overmaken aangepaste nota ifv bespreking CBS.	Antea Group	07/11/'16
5.	Terugkoppeling advies CBS dd 14/11/'16 naar Antea Group.	stad Hoogstraten	week 46
6.	Invoegen advies CBS dd 14/11/'16 en versturen documenten ifv GBC.	Antea Group	ten laatste 3 werkweken voor GBC

1.7 Verslag GBC02 dd 22/12/'16

VERSLAG VAN DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN HOOGSTRATEN
22 DECEMBER 2016

Aanwezig:

Tinne Rombouts, Michel Jansen, Marc Haseldonckx, Roger Van Aperen, Ward Baets, afgevaardigden vanuit het College van Burgemeester en Schepenen

Filip Mares, afgevaardigde van 'Inter' Vlaanderen (toegankelijkheid)

Kathleen Huet, afgevaardigde van 'MOW Vlaanderen'

Dirk Brants, afgevaardigde van de 'provincie Antwerpen'

Charis De Tey, verkeersconsulente van de 'politiezone Noorderkempen'

Ria Vinckx, afgevaardigde van de politieke fractie 'Anders'

Jos Huybrechts, afgevaardigde van de 'Verkeersraad Hoogstraten'

Sigrid Lens, afgevaardigde van 'De Lijn'

Koen Reusen en Koen Slabbaert, afgevaardigden van het studiebureau 'Anteagroup'

Vanwege de nutsmaatschappijen: Robin Jassart (Pidpa), Tom Van Bael (Eandis) en Marc Sloomans (Telenet)

Harry Vanderhenst, ambtenaar afdeling grondgebiedszaken Hoogstraten

Verontschuldigd:

afgevaardigden van Pidpa, Proximus en van de verkeersraad.

De heer Marc Haseldonckx, schepen van mobiliteit van de stad Hoogstraten, verwelkomt alle aanwezigen. Aangezien dit de eerste vergadering is van een GBC te Hoogstraten, duidt hij Harry Vanderhenst aan als secretaris van de GBC.

Vervolgens stellen alle aanwezigen zichzelf voor aan de vergadering

GOEDKEUREN HUISHOUDELIJK REGLEMENT VAN DE GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE

Het huishoudelijk reglement van de GBC, zoals dit werd aangereikt door de hogere overheid, wordt integraal goedgekeurd zonder wijzigingen.

Bespreking startnota voor het fietsproject Hoogeind – Meersel - Heieinde

Tijdens de besprekingen blijkt al snel dat er geen consensus zal worden bereikt over de voorgelegde startnota. De afgevaardigden van de nutsmaatschappijen verlaten dan ook de vergadering.

Voorafgaande bemerkingen:

- Jos Huybrechts merkt op dat de telgegevens zijn vergaard op de laatste week van juni 2016. Hierdoor wordt in feite een belangrijke doelgroep gemist in de tellingen, m. n. de scholieren van de middelbare scholen die naar Hoogstraten rijden met de fiets. Deze groep, die toch een belangrijk aandeel vormt in het fietsverkeer, had die week verlof. Deze telgegevens geven dus een onderschat beeld.
- Kathleen Huet begrijpt dat binnen de bebouwde kom (BIBEKO) de zwakkere weggebruiker een gevoel van onveiligheid ervaart. Op dit traject worden vrij veel fietsers geteld, maar toch gebeuren er in feite weinig tot geen ongevallen met fietsers. Dit gegeven pleit dus niet automatisch tot het aanleggen van fietspaden binnen de bebouwde kom.

Bespreking van de verschillende voorstellen:

- Zone buiten de bebouwde kom (BUBEKO) – 70 km/uur
 - o Voorstel voor 2 fietspaden, links en rechts van de rijbaan, van elk 1,75 m breed, ofwel één tweerichtingsfietspad van 2,50 m breed
 - o Opmerking: als je een fietspad aanlegt, leg deze dan zo comfortabel mogelijk aan
 - o Consensus over 2 afzonderlijke fietspaden links en rechts van de rijbaan:
 - breedte van 1,75 m: mag breder (elektrische fietsen), dus 2 m te overwegen
 - alle obstakels, dus palen maar ook groenaanplantingen in tussenstrook moeten minimaal 0,5 m (optimaal 0,75 m volgens vademecum) van het fietspad blijven

- Zone binnen de bebouwde kom (BIBEKO) – 50 km/uur: breed gedeelte
 - o MOW Vlaanderen stelt voor om hier geen fietspad te voorzien, wel gemengd verkeer op de weg, eventueel fietssuggestiestroken te voorzien
 - o De suggestie wordt gegeven om het wegbeeld aan te passen, om zo de snelheid van het verkeer te minderen; bijvoorbeeld de middenstrook tussen de fietssuggestiestroken in klinkers verhard met aan weerszijden asfaltstroken
 - o Akkoord om geen voetpaden te voorzien op dit traject
 - o Oppassen voor de opstaande of openstaande voegen tussen de verschillende delen van de wegverharding
 - o De breedte van de rijbaan goed bekijken in functie van kruisend vrachtverkeer

- Zone binnen de bebouwde kom (BIBEKO) – 50 km/uur – smal gedeelte
 - o De suggestie van het bestuur om te werken met een verhoogd plateau over het totale traject lijkt wat zwaar; beter om het BIBEKO-traject als 1 straatbeeld te behouden
 - o Dus ook hier fietssuggestiestroken te voorzien
 - o De kruispunten worden best verhoogd aangelegd
 - o De wegbreedte blijft best hetzelfde in heel het gebied BIBEKO.

De stad Hoogstraten pleit ervoor om de totale weg in te richten als een voorrangsweg o.w.v. de veiligheid. MOW stelt dat deze maatregel zeker niet tot snelheidsverlaging zal leiden en dus ook niet tot meer veiligheid. MOW pleit ervoor om goed de oorzaak van de ongevallen te analyseren vooraleer een oplossing aan te leggen die misschien meer na- dan voordelen heeft. MOW is in feite voorstander van een voorrang van rechts. Het voorstel van verhoogde kruispunten is ook iets dat eerder bij voorrang van rechts wordt gedaan en niet past bij een voorrangsweg.

De afgevaardigde van de provincie Antwerpen attendeert de vergadering op het principe van de groene routes. Volgens een rapport van de Dienst Mobiliteit 'Groene routes Noorderkempen' dient onder deze routes het volgende begrepen te worden:

"Een Groene Route heeft een hoge belevingswaarde door de wijze waarop de route is geïntegreerd in het bestaande (stedelijke) landschap. Buiten de kernen gaat de Groene Route voor een groot deel door open ruimte (natuur, landschappelijk waardevolle zones, landbouwgebieden) terwijl de route in bebouwd gebied een zo aantrekkelijk mogelijk traject volgt, bijvoorbeeld langs groenstructuren, historische kernen of cultureel erfgoed. Een Groene Route verbindt (lokale) attractiepolen en is zeker bedoeld voor functionele fietsverplaatsingen. De lengte van een Groene Route wordt vooral bepaald door de afstand tussen de kernen die worden verbonden. Vanwege het functionele karakter is het belangrijk dat de route comfortabel is met zo weinig mogelijk oponthoud."

Bij Groene Routes gaan we ervan uit dat er in principe geen specifieke fietsinfrastructuur zoals fietspaden wordt voorzien. Fietsers en auto's worden bij voorkeur gemengd en vaak maakt een Groene Route onderdeel uit van een groter gebied met gemengd fietsverkeer: zone-30 binnen de bebouwde kom en zone-50 buiten de bebouwde kom. “.

De afgevaardigde van de provincie Antwerpen pleit er dus voor om niet automatisch te kiezen voor de aanleg van fietspaden, maar daarentegen te bekijken om het wegbeeld aan te passen en zo gemengd verkeer mogelijk te maken.

De verantwoordelijke van Inter wijst op het gevaar van de voegen tussen de verhardingsdelen; daar waar de betonwegen zijn verbreed met smalle betonstroken. Deze voegen kunnen gevaarlijk worden voor de fietsers. Bijzondere aandacht dient hieraan gegeven te worden bij de aanleg van de fietssuggestiestroken.

De vergadering concludeert aldus dat de zone BIBEKO (zowel breed als smal gedeelte) dient aangepast aan de geformuleerde bemerkingen. Het dossier zal aangepast worden door het studie bureau Anteagroup. Daarna zal de aangepaste startnota opnieuw voorgelegd moeten worden aan de vergadering van de GBC.

1.8 Verslag GBC03 dd 24/11/'17

VERSLAG GBC 03 DD 24/11/'17

Project/onderwerp	223303 – Fietsfonds: Fietspaden Hoogeind – Meersel-Dreef - Heinde	Aard van de GBC beslissing: <i>Eindbeslissing bij consensus</i>
Plaats	Stad Hoogstraten	Eindbeslissing zonder consensus
Ons kenmerk	2233033016/mib	Werkvergadering zonder eindbeslissing
Verslag versie	2	
Datum	24 november 2017	
Verslaggever	Michaël Berten, Antea Group	
Bijlagen	/	
Vrijgave CM/PL	Koen Reusen	

Aanwezigheidslijst

naam	dienst	telefoon / e-mail	<ul style="list-style-type: none"> • aanwezig (A) • aanwezig via volmacht (V) • afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) • afwezig (N)
VASTE LEDEN			
Joris Deboel	Vlaamse Overheid – MOW Beleid	joris.deboel@mow.vlaanderen.be	A
Sigrid Lens	De Lijn	sigrid.lens@delijn.be	V + S
Tinne Rombouts	Burgemeester	tinne.rombouts@vlaamsparlement.be	N
Michel Jansen	Schepen	michel.jansen@hoogstraten.be	N
Marc Haseldonckx	Schepen	haseldonckxm@hotmail.com	A
Roger Van Aperen	Schepen	roger.vanaperen@hoogstraten.be	A
Ward Baets	Schepen	ward.baets@hoogstraten.be	N
Jef Vissers	Schepen	jef.vissers@hoogstraten.be	N
Lieve Janssen	Schepen	schepen.lieve.janssen@hoogstraten.be	N
Jos Matthé	Schepen	josmatthe@telenet.be	N
Sofie Willebrords	Stad Hoogstraten, Mobiliteitsambtenaar	sofie.willebrords@hoogstraten.be	A
VARIABLE LEDE			
Annie Wynands	Vlaamse Overheid, Dept. Omgeving	annie.wynands@vlaanderen.be	N
Kirsten De Reu	Vlaamse Overheid, Dept. Omgeving	kirsten.dereu@vlaanderen.be	N
Patrick Van Loock	Provincie Antwerpen	patrick.vanloock@provincieantwerpen.be	N
Sara Van Elsacker	Provincie Antwerpen	sara.vanelacker@provincieantwerpen.be	A
ADVISERENDE LEDEN			
Jos Martens	politieke fractie "Hoogstraten Leeft!"	martens.jos@telenet.be	A
Ria Vindcx	politieke fractie "Anders"	ria.vindcx@telenet.be	N
Dimitri Van Pelt	politieke fractie "Anders"	dimitri.vanpelt@uantwerpen.be	A
Joël Adams	politieke fractie "CD&V"	joel.adams@telenet.be	N
Paul Van Merode	politieke fractie "NV-A"	pamerode@skynet.be	N

naam	dienst	telefoon / e-mail	<ul style="list-style-type: none"> • aanwezig (A) • aanwezig via volmacht (V) • afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) • afwezig (N)
Charis De Tey	Verkeersconsulent politiezone Noorderkempen	gc.noorderkempen.verkeersconsulent@police.belgium.eu	N
Jos Huybrechts	Voorzitter Verkeersraad Hoogstraten + Voorzitter dorpsraad Meersel-Dreef	jozef_huybrechts@telenet.be	A
Jef Verheijen	Ondervoorzitter Verkeersraad Hoogstraten	greenhouse@skynet.be	N
Hans Kuypers	Verkeersraad Hoogstraten	Hans1@telenet.be	N
Marcel Wijnker	Inter	marcel.wijnker@inter.vlaanderen	N
Koen Reusen	Antea Group	koen_reusen@anteagroup.com	N
Michaël Berten	Antea Group	michael.berden@anteagroup.com	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht: Sigrid Lens, De Lijn	Vertegenwoordigd door: Joris Deboel, MOW Beleid
--	--

Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

Nr.	Verslag
1.	<p>Voorgeschiedenis dossier: De vorige GBC dateert van 22 december 2016. Er was toen consensus over het gedeelte BUBEKO (vrijliggende enkelrichtingsfietspaden van 1m75 met behoud van de bestaande rijweg, berm van 1m met haag tussen rijweg en fietspad). Er was geen consensus over het deel BIBEKO (gemeente voorstander van fietspaden, MOW van gemengd verkeer met fietsuggestiestroken). In tussentijd werd het vademecum fietsvoorzieningen geupdate (april 2017) en bijkomend onderzoek uitgevoerd door Antea Group.</p>
2.	<p>Bijkomend onderzoek kruisend vrachtverkeer: De laatste GBC werden ook opmerkingen gemaakt m.b.t. kruisend vrachtverkeer en de smalle rijweg. Een mogelijke oplossing is het voorzien van een strook in gewapend gazon in de berm tussen fietspad en rijweg.</p>

De GBC heeft daarbij volgende bemerkingen:

- De problemen met kruisend zwaar verkeer moeten niet overroepen worden; de huidige bermen zijn in intact.
- Zeker niet inrichten als doorlopende strook, eerder sporadisch als uitwijkstroken van beperkte lengte.
- Vermijden om vrachtverkeer te veel te faciliteren en de route zo interessanter maken voor vrachtverkeer.

De GBC gaat akkoord om sporadisch een uitwijkhaven te voorzien, best in combinatie met bestaande erftoegangen tot achterliggende landbouwpercelen.

3. **Bijkomend onderzoek wenselijkheid fietssuggestiestroken (FSS):**

- Indien er voor FSS gekozen wordt moeten deze breder worden dan in de vorige versie van de startnota nl. 1m70 i.p.v. 1m50 en uitgevoerd worden in okerkleur.
- Gelet op de rijwegbreedte (kleiner dan 5m40) en de lage etmaalintensiteiten (lager dan 2000 pae/dag) beveelt het vademecum fietsvoorzieningen (versie april 2017) aan om geen fietssuggestiestroken te voorzien.

De GBC gaat er mee akkoord om geen fietssuggestiestroken te voorzien bij gemengd verkeer.

4. **Bijkomend onderzoek beeld- en erfgoedwaarde:**

Aanvullend aan de vorige startnota werd het bouwkundig erfgoed in het studiegebied in beeld gebracht.

5. **Opmerkingen startnota:**

- De lijn heeft een nieuwe lijnvoering die ingaat op 10/12/2017 (zie schriftelijke bemerkingen De Lijn in bijlage). Anteagroup zal deze informatie toevoegen in de startnota. Er zijn verder geen bemerkingen van De Lijn op de startnota.
- Vermelden dat de hagen tussen rijweg en fietspad maximaal 0.75m hoog mogen zijn i.f.v. de zichtbaarheid van de fietser t.a.v. het gemotoriseerd verkeer.
- Een globale raming van het gekozen concept wordt nog toegevoegd aan de startnota.

2. **Voorkeursconcept per actor:**

Vanuit de provincie heeft met nog twijfel over het profiel BUBEKO. Het smalle wegprofiel wordt door de aanleg van de vrijliggende fietspaden open getrokken. Dit zal mogelijk leiden tot hogere snelheden bij het gemotoriseerd verkeer. De Provincie vraagt zich af of een 50 km/u zone met gemengd verkeer, of zelfs een fietsstraat (30km/u), een mogelijkheid is. In Bonheiden heeft men hiermee goede resultaten op wegen met een gelijkaardig profiel. Bovendien is dit snel ter realiseren en zijn er geen onteigeningen nodig. De provincie heeft ook een voorkeur voor bredere fietspaden (2m i.p.v. 1m75) en bredere tussenbermen (2m i.p.v. 1m)

De gemeente Hoogstraten wil wel bekijken of er andere fietsverbindingen geschikt zijn voor een dergelijk proefproject maar acht het hier niet geschikt. Vanuit de gemeente pleit men al verschillende jaren voor fietspaden langs dit traject. Er zit veel schoolverkeer op deze route en toeristisch is dit een belangrijke verbinding. Vanuit de gemeente wenst men de consensus over het deel BUBEKO niet opnieuw in vraag te stellen. Bovendien zijn aansluitend op het tracé in zuidelijke richting reeds vrijliggende fietspaden uitgevoerd.

MOW geeft aan dat de inzichten in Bonheiden nog zeer recent zijn en dat deze ook heel goede resultaten kunnen leveren, met minder consequenties dan aanleg fietspaden (onteigening, veel asfalt, ...). MOW heeft anderzijds begrip voor het lange voortraject van dit dossier en wenst de consensus in dit dossier van de GBC van 22/12/2016 te behouden. MOW is wel eveneens voorstander van bredere fietspaden en tussenbermen zoals aangegeven door de provincie.

Anteagroup vraagt zich af of er een officiële evaluatie is geweest van het vergelijkende project in Bonheide (evolutie intensiteiten, snelheidsbeeld, ongevallen, ervaring fietscomfort gebruikers,...)?
Anteagroup pleit ervoor dat de gevraagde maatvoering van fietspad- en tussenbermen verankerd worden in het vademecum fietsvoorzieningen. Nu zijn de toegelaten minima nog 1m50 enkelrichtingsfietspad en 1m tussenberm (zelfs smaller indien met haag). Het huidige voorgesteld profiel voldoet aan de vereisten uit het vademecum; uiteraard biedt een bredere maatvoering meer kwaliteit maar ook hogere kosten (o.a. onteigeningen).

3. Besluitvorming GBC 03 dd 24/11/'17:

Voor de startnota van het project 'Fietsfonds: Fietspaden Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde' te Hoogstraten wordt deze vergadering beschouwd als GBC 'Eindbeslissing bij consensus'.
De startnota werd tijdens deze GBC met consensus goedgekeurd, mits aanpassing van de finale bijstellingen zoals beschreven in dit verslag.

Consensus BIBEKO:

Gemengd verkeer (geen fietssuggestiestroken) zoals het vademecum voorschrijft op basis van de gemeten verkeersintensiteiten en rijwegbreedte.

Consensus BUBEKO:

Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2m i.p.v. de eerder voorziene 1m75 door het terugbrengen van de zone voor nutsleidingen zijde gracht van 1m naar 0.75m. Dit dient nog besproken te worden met de nutsmaatschappijen. De tussenstrook wordt verbreed naar minimaal 1m50, liever 2m tussen fietspad en rijweg. Mogelijk kunnen de nutsleidingen ook in de tussenstrook. De exacte breedte wordt bepaald na opmeting / detailuitwerking in de fase projectnota. Veiligheidszone tussen gracht en fietspad van 0.75m.

Overgangszone BUBEKO-BIBEKO (zone met smalle rijweg en hoge beeldwaarde/erfgoedwaarde):

Aanleg verhoogd verkeersplateau in uitgewassen beton over een lengte van ca. 180m (afbakening zie figuur hier onder).



De langsvoegen in de huidige rijweg vervallen waardoor we het fietscomfort verbeteren. Door de huidige rijwegbreedte te behouden en geen aparte fietsinfrastructuur te voorzien blijft de huidige beeldwaarde intact; door te kiezen voor een uitgewassen beton wordt de omgeving nog opgewaardeerd.

Aandachtspunt bij de uitwerking in de projectnota is de rugdekking voor de fietser bij overgang fietspad (bubeko) – gemengd verkeer (bibeko); Antea werkt twee opties uit in de projectnota (parallel fietsen naast plateau / weefzone versus wegversmalling met fysieke rugdekking).

Zowel BIBEKO als BUBEKO zal voorrang van rechts worden toegepast (uniformiteit voor heel Meersel-Dreef).

Nr.	Afspraak	Actie door
1.	Overmaken powerpointpresentatie GBC03 aan de GBC-leden	Antea Group
2.	Nazicht verslag en overmaken eventuele opmerkingen binnen de 10 werkdagen na ontvangst van het verslag	leden GBC
3.	Aanpassingen en finaliseren startnota aan de bemerkingen van GBC 03 d.d. 24/11/2017	Antea Group
4.	Agendering startnota op RMC 18/01/2017 (indienen documenten uiterlijk 20/12/2017)	Antea Group
5.	Ontvangst advies kwaliteitsadviseur	KA

Bijlage 1 – Schriftelijke bemerkingen De Lijn

Er werden schriftelijke opmerkingen overgemaakt door De Lijn i.f.v. GBC 03; deze email geldt ook als volmacht:

Beste

De Lijn zal niet aanwezig zijn op deze vergadering. In bijlage vind je de volmacht voor deze vergadering op naam van Joris Deboel.

Rubriek 3.3.1.2 Openbaar vervoer op pagina 27 en 28 zou aangepast moeten worden in het kader van de wijzigingen die ingaan op 10 december.

- Lijnen 600 en 602 zullen samen een laarfrequentie aanbieden in Meersel-Dreef op alle dagen van het jaar.
- Lijn 430 zal tijdens de spitsuren afgebouwd worden, omdat dit opgevangen wordt door lijn 600/602. Enkel ritten afgestemd op reizigers van en naar Turnhout zullen nog doorrijden.
- Omdat er in Heieinde aanpak meer bussen komen, wordt de kans dat bussen in deze straat moeten kruisen te groot. Vandaar dat De Lijn verkliest om Meersel-Dreef slechts in 1 richting te bedienen. We rijden dan steeds komende van de Dreef, links Nieuwe Dreef, links Heieinde, links Oude Tramweg. (zie ook plannetje in bijlage)
- Lijn 600/602 met de ritten die eindigen aan Meersel Dreef heeft zijn eindpunt aan de halte Nieuwe Dreef (steeds aan de noordzijde van de straat, tegenover de halte van onze Nederlandse collega's). Reizigers voor Scheurdekousweg, Meersel of Oude Tramweg kunnen eventueel blijven zitten tot de chauffeur zijn nieuwe rit aanvat.
- Lijn 430 vertrekt 's morgens eveneens aan de halte Nieuwe Dreef en bedient zo alle haltes zoals nu. 's Avonds bedient lijn 430 eerst de halte Nieuwe Dreef, dan Scheurdekousweg, Meersel en Oude Tramweg wordt dan het eindpunt. Van hieruit rijdt de bus dan leeg terug naar Hoogstraten.
- De halte 106391 Scheurdekousweg zal bijgevolg niet meer bediend worden richting Nederland en moet bijgevolg niet uitgerust worden. De halte wordt altijd bediend in de richting van Hoogstraten.

Met vriendelijke groeten

Sigrid Lens

Hoofd planning geregeld vervoer regio Turnhout



2233033016.docx/bm

Antea Belgium nv

pagina 6 van 7

BE 0414.321.939

Bijlage 2 – Volmacht De Lijn

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSKOMMISSIE VAN
HOOGSTRATEN
VOLMACHTFORMULIER**

6-11-2017

Tinne Rombouts
Aan de voorzitter van de gemeentelijke begeleidingscommissie
Gemeentebestuur van en te
Vrijheid 149, 2320 Hoogstraten

Vergadering van de GBC op 17/11/2017

Mijn dienst is als vast / variabel¹ lid uitgenodigd op de hierboven vermelde vergadering van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie betreffend 223303 – Fietspad Hoogeind – Meersel – Heieinde.

Langs deze weg laat ik u weten dat mijn dienst hier niet aanwezig zal zijn.


Ik geef hierbij volmacht aan de vertegenwoordiger van volgende dienst² om mij op de GBC te vertegenwoordigen:

Joris Deboel – Departement mobiliteit en openbare werken

Deze volmacht houdt in dat mijn dienst [zich akkoord verklaart met voorliggend dossier /zich aansluit bij het meerderheidsstandpunt]³. Deze volmacht geldt niet meer indien er in de bespreking een fundamentele wijziging wordt aangebracht aan de inhoud van het dossier die effect heeft op de werking van het geregeld vervoer. In dat geval dient een nieuwe GBC bijeen geroepen te worden.

Bijkomende opmerkingen over de wijzigingen in de lijnvoering werden per mail verstuurd.

Met de meeste hoogachting,


Sigrid Lens
De Lijn - Hoofd planning geregeld vervoer regio Turnhout

¹ Schrappen wat niet past.

² Een volmacht kan enkel gegeven worden aan een ander vast of variabel lid van de GBC.

³ Schrappen wat niet past.

Bijlage 3 Globale kostenraming
