

PROJECTNOTA FIETSFONDSPROJECT
Fietspad Hoogeind - Meersel

Stad Hoogstraten



COLOFON

Opdracht:

Projectnota Fietsfondsproject
Fietspad Hoogeind - Meersel

Opdrachtgever:

Stad Hoogstraten
Vrijheid 149
2320 Hoogstraten

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Berchem (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

Identificatienummer:

2233033018/bm

Datum:

26 september 2018

status / revisie:

rapport versie 2

Vrijgave:

Eddy Lodewyckx, Contract Manager

Controle:

Koen Reusen, Projectleider Infrastructuur

Projectmedewerkers:

Michaël Berten, Adviseur Mobiliteit

© Antea Belgium nv 2018

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	RAPPORT.....	2
1	PARTNERS EN ACTOREN	3
1.1	SAMENSTELLING GBC.....	3
1.2	VERGADERINGEN	4
2	SITUERING PROJECTGEBIED	5
3	GEKOZEN CONCEPT STARTNOTA	6
4	AANBEVELINGEN KWALITEITSADVISEUR.....	9
5	WIJZIGINGEN EN VERFIJNINGEN TEN OPZICHTE VAN DE STARTNOTA.....	10
5.1	ADVIES KWALITEITSADVISEUR – AFWEGING (GOEDKOPERE) ALTERNATIEVEN.....	10
5.2	ADVIES KWALITEITSADVISEUR – BREEDTE FIETSPAD.....	11
5.3	ADVIES KWALITEITSADVISEUR – BREEDTE TUSSENBERM.....	12
5.4	ADVIES KWALITEITSADVISEUR – VERSTERKEN GROENSTRUCTUUR	12
6	BESCHRIJVING VAN HET ONTWERP	13
6.1	VORMGEVING EN MAATVOERING.....	13
6.2	UITVOERINGSDETAILS	14
7	FLANKERENDE MAATREGELEN.....	17
8	EVALUATIE.....	18
9	PROCESVERLOOP.....	19
DEEL 4	BIJLAGEN.....	20

FIGUREN

Figuur 1	Situering projectgebied	5
Figuur 2:	Afbakening overgangszone BIBEKO - BUBEKO	6
Figuur 3:	Voorkeursscenario startnota	7
Figuur 4:	Voorkeursscenario startnota - Typedwarsprofiel	8
Figuur 5:	Grafiek 'Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit'	11
Figuur 6:	Typeoplossing fietsvoorziening ter hoogte van de zijstraten BUBEKO (Bron: Vademecum fietsvoorzieningen)	13
Figuur 7:	Referentiefoto's verhardingsmaterialen	15

BIJLAGEN

Bijlage 1	Verslagen
Bijlage 2	Plannen
Bijlage 3	Kostenraming

DEEL 1 RAPPORT

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:

- **18 januari 2018** RMC Startnota
- **14 september 2018** GBC 04 Projectnota + voorontwerpplan

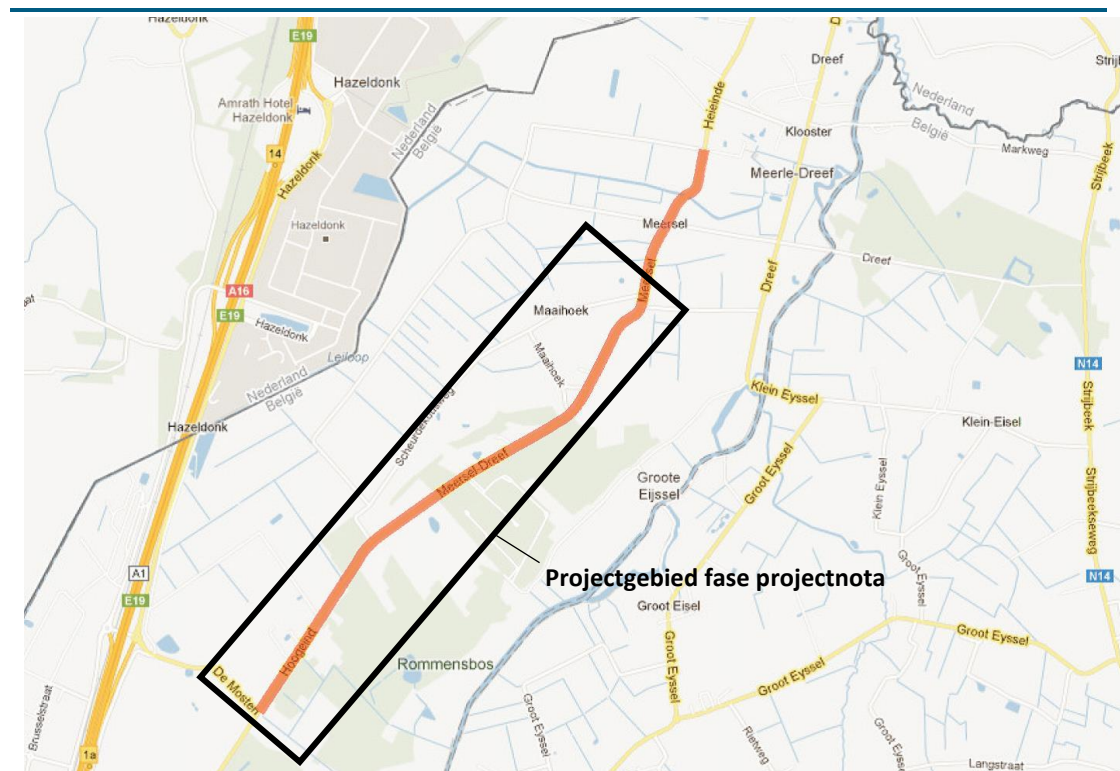
De verslagen van de vergaderingen worden toegevoegd in de bijlage onder de titel "Verslagen", achteraan in deze bundel.

2 Situering projectgebied

Het projectgebied situeert zich in de stad Hoogstraten, meer bepaald langs de noordelijk gelegen functionele fietsroute Hoogeind – Meersel – 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 de fase van de startnota werd beslist om noordelijk van het kruispunt Meersel x Maaihoek de voorkeur te geven aan het behouden van gemengd verkeer. Ook fietssuggestiestroken werden niet weerhouden op basis van de aanbevelingen uit de laatste herziening van het vademecum fietsvoorzieningen (april 2017). Dit deel wordt daarom niet verder opgenomen binnen de projectnota.



Figuur 1 Situering projectgebied

3 **Gekozen concept startnota**

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.

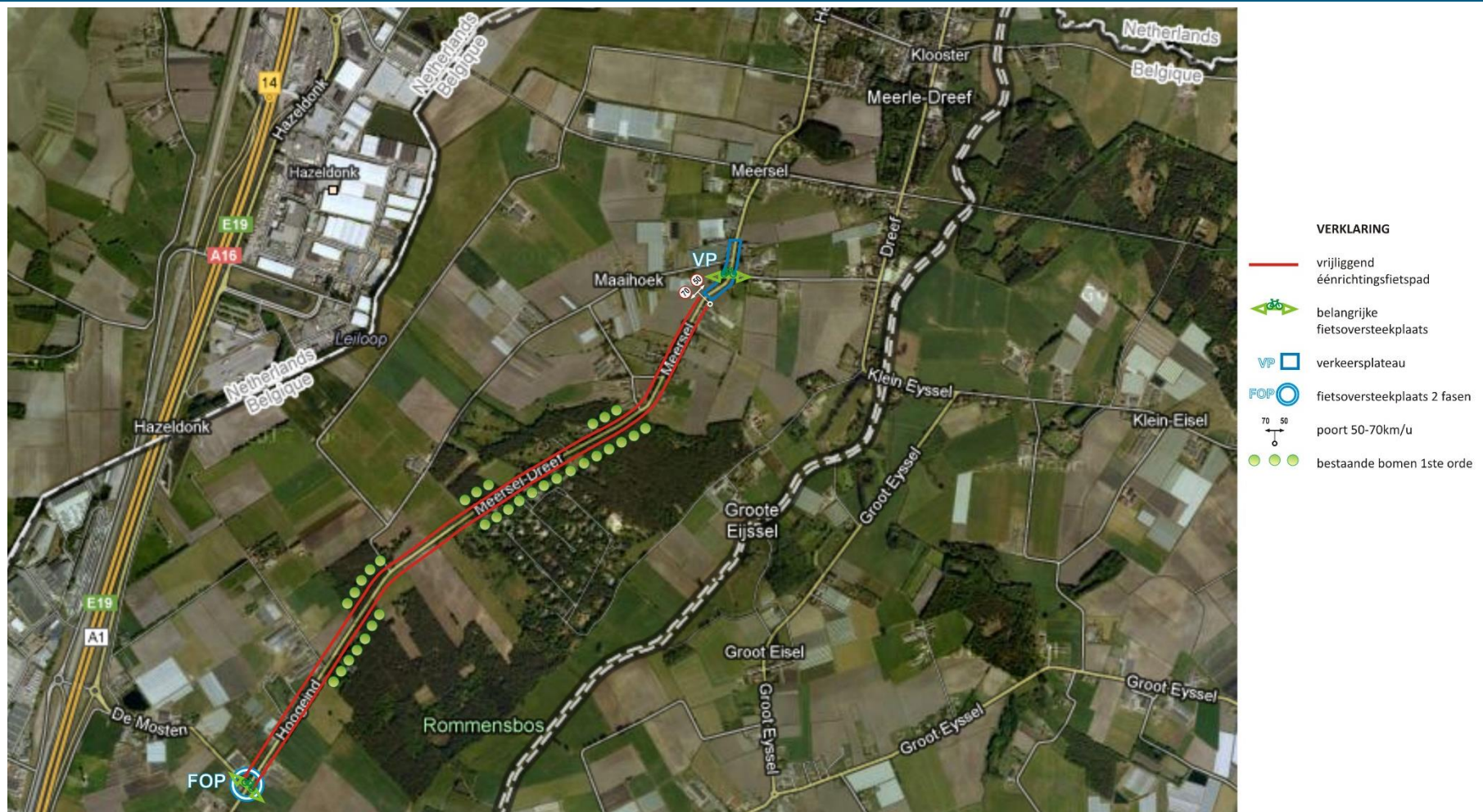
Deze keuze beantwoordt maximaal aan de kwaliteitscriteria vanuit het vademecum fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid.

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).

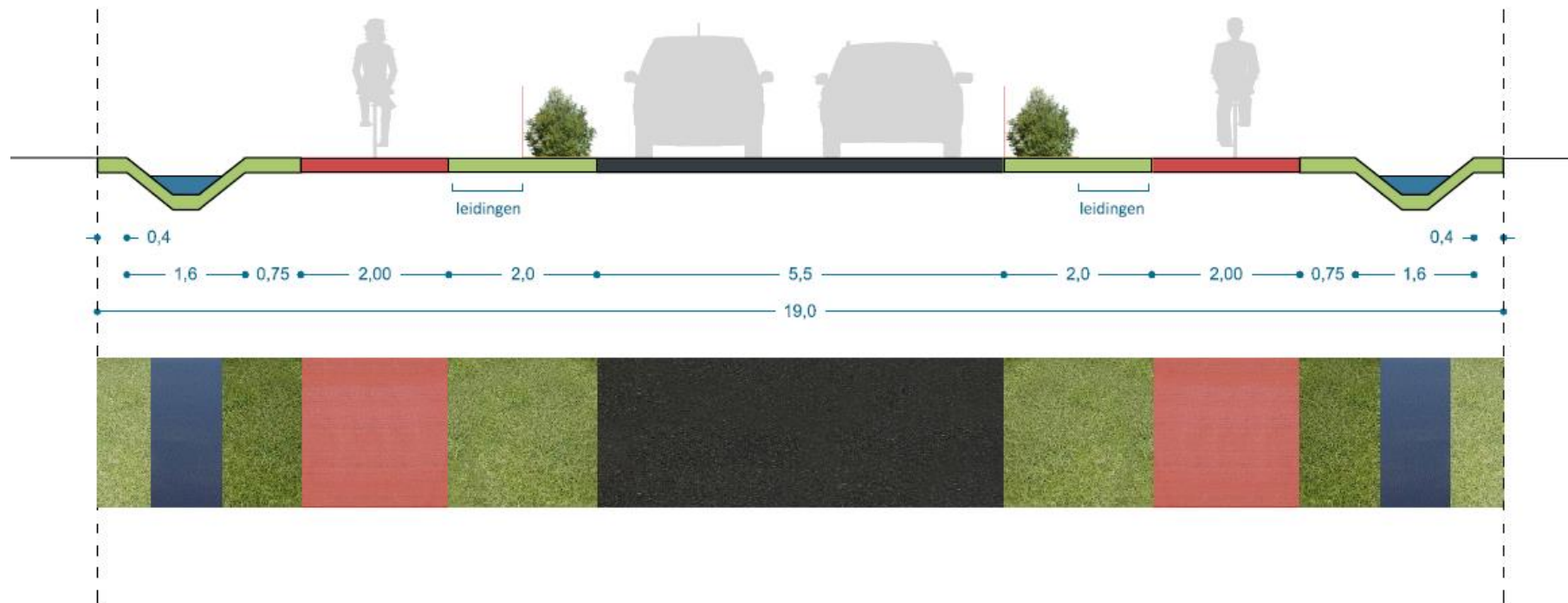


Figuur 2: Afbakening overgangszone BIBEKO - BUBEKO

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).



Figuur 3: Voorkeurscenario startnota



Figuur 4: Voorkeursscenario startnota - Typedwarsprofiel

4 **Aanbevelingen kwaliteitsadviseur**

De kwaliteitsadviseur leverde op 9 februari '18 een gunstig advies af voor de startnota van het fietsfondsproject 'Fietspaden Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde' te Hoogstraten:

4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Er wordt gevraagd bij de uitwerking van het voorontwerp rekening te houden met de inhoudelijke suggesties die opgenomen zijn in dit advies.

Dit advies dient bij de startnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

In haar advies formuleerde de kwaliteitsadviseur enkele aandachtspunten voor de fase van de projectnota:

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Dit dossier kent een zeer lange voorgeschiedenis waarbij systematisch uitgegaan is van een eindbeeld met aparte fietspaden. Het dossier biedt de nodige gegevens die toelaten deze keuze te verifiëren. Wel ontbreekt een afweging van (goedkopere) alternatieve maatregelen die ingrijpen op de verkeersintensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer.

Vanuit de integrale ontwerp kwaliteit, het kenmerkend (recreatief) gebruik en het onderhoudsissue is het toch ook belangrijk aandacht te besteden aan de breedte van het fietspad en de veiligheidsafstanden: er is een tendens in de provincie om fietspaden aan te leggen op 2m voor enkelrichting, dat zal ook hier interessant zijn. De tussenafstand van 1m t.o.v. de rijweg is dan weer de minimumbreedte die voorgeschreven is in het Vademecum Fietsvoorzieningen, maar deze breedte is eigenlijk niet bedoeld om over langere afstanden continu te gebruiken. Zowel de ruimtelijke kwaliteit, de verkeersveiligheid als het gebruiks- en onderhoudsgemak zijn gediend bij ruimere tussenbermen (bv. 2,5m).

5 **Wijzigingen en verfijningen ten opzichte van de startnota**

Tijdens de **overlegmomenten en tussentijdse terugkoppelingen** met de betrokken actoren werden de opmerkingen en aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur besproken en werden een aantal **wijzigingen en verfijningen** aangedragen, die de **veerkeersveiligheid in en de technische uitvoering van het project ten goede** komen.

5.1 **Advies kwaliteitsadviseur – Afweging (goedkopere) alternatieven**

Dit dossier kent een zeer lange voorgeschiedenis waarbij systematisch uitgegaan is van een eindbeeld met aparte fietspaden. Het dossier biedt de nodige gegevens die toelaten deze keuze te verifiëren. Wel ontbreekt een afweging van (goedkopere) alternatieve maatregelen die ingrijpen op de verkeersintensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer.

Onderstaande figuur verduidelijkt de gemaakte keuze voor scheiding van fietsers en auto's binnen het projectgebied.

Binnen de bebouwde kom wordt gekozen voor menging van verkeer. De aanleg van een verkeersplateau op het kruispunt Meersel x Maaihoek/Kapelweg zorgt voor het afdwingen van een veilige snelheid voor gemengd verkeer (≤ 50 km/u).

Menging buiten de bebouwde kom kan enkel door het verlagen van de maximumsnelheid van 70 naar 50 km/u. Wanneer enkel de intensiteiten verlaagd zouden worden blijven fietspaden wenselijk.

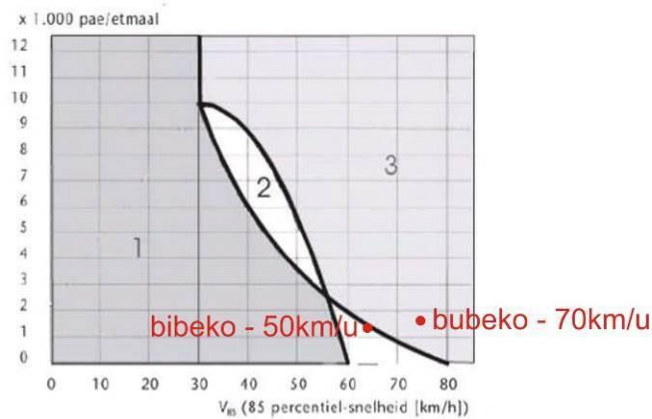
Een snelheidsverlaging van 50 km/u sluit niet aan bij de ruimtelijke context (landbouw- en bosgebied). Het snelheidsregime van 70 km/u in het buitengebied is bovendien conform het mobiliteitsplan van Hoogstraten (15/12/2011, 2^{de} generatie).

Zelfs met de huidige smalle rijweg liggen de geregistreerde snelheden boven de 70 km/u.

⇒ Besluit werkgroep/GBC:

De gemeentelijke begeleidingscommissie bevestigt niet voor een (goedkoper) alternatief te opteren. Het verlagen van de al lage intensiteiten acht zij niet realistisch gelet op de taakstelling van de weg. Het verlagen van de snelheid tot 50 km/u in het buitengebied is niet conform het mobiliteitsplan en bovendien, gelet op de ruimtelijke context, moeilijk handhaafbaar. De huidige rijwegbreedte is al zeer beperkt.

De aanleg van vrijliggende fietspaden conform de startnota is noodzakelijk om de gewenste (objectieve en subjectieve) veiligheid en fietscomfort te garanderen.



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 *Tekenen 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 ontwerp-snelheden.

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

5.2 Advies kwaliteitsadviseur – Breedte fietspad

Vanuit de integrale ontwerp-kwaliteit, het kenmerkend (recreatief) gebruik en het onderhoudsissue is het toch ook belangrijk aandacht te besteden aan de breedte van het fietspad en de veiligheidsafstanden: er is een tendens in de provincie om fietspaden aan te leggen op 2m voor enkelrichting, dat zal ook hier interessant zijn.

Fietspadbreedtes van 2,50m voor dubbele en 1,75m voor enkele rijrichting zijn in overeenstemming met het Vademecum Fietsvoorzieningen. In de praktijk wordt zeker in de provincie Antwerpen intussen uitgegaan van 3m, resp. 2m fietspadbreedte. Hou in dit geval ook rekening met het gedrag van recreatieve fietsers: die rijden vaak in (kleine) groepjes en liefst met 2 naast elkaar. Een breedte van 2m is dan geen overbodige luxe.

Conform de in de startnota geformuleerde consensus (zie startnota hoofdstuk 8 'Gekozen Concept') wordt de breedte van de vrijliggende enkelrichtingspaden op 2m voorzien.

⇒ Besluit werkgroep/GBC:

De consensus uit de startnota wordt herbevestigd. De vrijliggende enkelrichtingsfietspaden worden uitgevoerd met een breedte van 2m.

5.3 Advies kwaliteitsadviseur – Breedte tussenberm

De tussenafstand van 1m t.o.v. de rijweg is dan weer de minimumbreedte die voorgeschreven is in het Vademecum Fietsvoorzieningen, maar deze breedte is eigenlijk niet bedoeld om over langere afstanden continu te gebruiken. Zowel de ruimtelijke kwaliteit, de verkeersveiligheid als het gebruiks- en onderhoudsgemak zijn gediend bij ruimere tussenbermen (bv. 2,5m).

Conform de in de startnota geformuleerde consensus (zie startnota hoofdstuk 8 'Gekozen Concept') wordt de breedte van berm tussen de rijweg en het fietspad verbreed naar minimaal 1m50, liever 2m50.

Bij een bredere tussenberm kan de rijwegbreedte, indien in de toekomst noodzakelijk, verbreed worden waarbij toch een minimale tussenberm van 1m behouden worden. Dit is een extra garantie voor een duurzame investering in deze fietspaden.

⇒ Besluit werkgroep/GBC:

De consensus uit de startnota wordt herbevestigd. De tussenberm wordt uitgevoerd met een breedte van 2m.

5.4 Advies kwaliteitsadviseur – Versterken groenstructuur

Vanuit de ruimtelijke structuur en het recreatief karakter van de weg is een versterking van de groenstructuur interessant. Een tussenberm van 1m laat weinig meer toe dan haagaanplant. Dit is een vaker gebruikte oplossing, maar is toch zeer onderhoudsintensief in vergelijking met een bredere grasstrook met hoogstammen. Dit geldt overigens zeker voor de optie met dubbelrichtingsfietspad.

⇒ Besluit werkgroep/GBC:

De GBC volgt het advies van de kwaliteitsadviseur. Bermen worden ingezaaid als grasstrook en voorzien van hoogstammen.

Het voorzien van hoogstammen in de berm wordt afgestemd op de omgeving. Het aanbrengen van een laanbeplanting zorgt voor een visuele versmalling met een positief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Daar waar echter een mooi zicht op het landschap aanwezig is wordt de laanbeplanting plaatselijk onderbroken en worden er geen hoogstammen voorzien. Ter hoogte van het bos wordt de berm voorzien van bomen van verschillende soort en grootte (dus geen strakke bomenrij) om het karakter van het bos te versterken.

6 Beschrijving van het ontwerp

6.1 Vormgeving en maatvoering

6.1.1 Wegvak BUBEKO

Met betrekking tot het segment tussen De Mosten en de bebouwde kom wordt conform de startnota uitgegaan van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2m. De bestaande rijweg blijft behouden. Tussen rijweg en fietspad wordt een berm voorzien met een breedte van 2m.

De bestaande open grachten dienen verplaatst te worden om de aanleg van de fietspaden mogelijk te maken. Tussen fietspad en gracht wordt een minimale afstand van 0,75 meter behouden.

Net ten zuiden van de aansluiting van De Mosten wordt aangesloten op de bestaande vrijliggende fietspaden in rode beton.

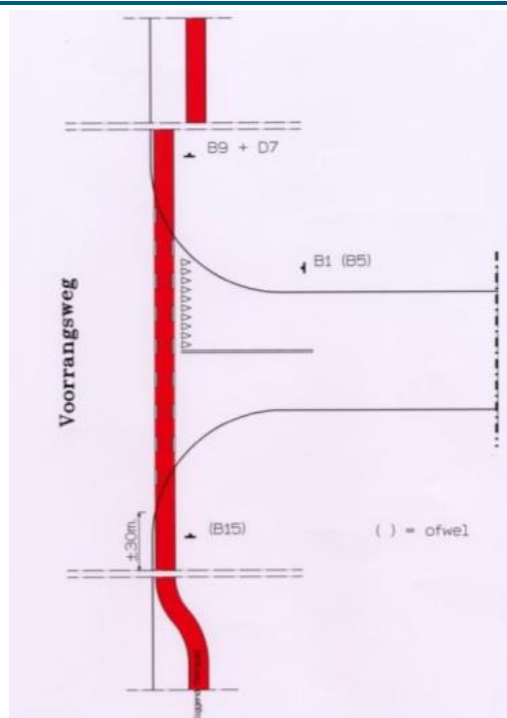
6.1.2 Kruispunten BUBEKO

Volgende kruispunten (aansluitingen zijstraten) zijn aanwezig in de projectzone buiten de bebouwde kom:

- Kruispunt De Mosten x Hoogeind
- Kruispunt Hoogeind x De Mosten (2)
- Kruispunt Hoogeind/Meersel x Scheurdekousweg
- Kruispunt Meersel x Kievitlaan
- Kruispunt Meersel x Maaihoek

Hoogeind/Meersel wordt behouden als voorrangsweg.

Het kruispunt De Mosten x Hoogeind verzorgt de aansluiting met de E19 en is daarmee het drukste kruispunt binnen de projectzone. Omwille van een betere conflictpresentatie van de fietser ten opzicht van afslaande voertuigen wordt het vrijliggend fietspad hier vanaf 30m voor het kruispunt aanliggend gebracht.



Figuur 6: Typeoplossing fietsvoorziening ter hoogte van de zijstraten BUBEKO
(Bron: Vademecum fietsvoorzieningen)

De overige kruispunten kennen zeer lage intensiteiten met louter lokaal bestemmingsverkeer. Het fietspad wordt hier vrijliggend gehouden en niet uitgebogen richting rijweg. Dit komt het veiligheidsgevoel en comfort voor de fietser ten goede. Ter hoogte van deze zijstraten wordt geen hoogstammig groen voorzien om de zichtbaarheid op de fietser voor afslaand verkeer te garanderen.

6.1.3 Wegvak BIBEKO

Om de overgang tussen het 70 km/u-gebied en de bebouwde kom te accentueren wordt een verhoogd plateau aangelegd. De vrijliggende fietspaden gaan hier over naar gemengd verkeer. Het verkeersplateau zorgt voor het afdwingen van een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Gezien de smalle rijweg en het bochtige tracé wordt niet gekozen voor een harde rugdekking bij de overgang van fietspad naar gemengd verkeer. Een rijwegversmalling met beurtelings passeren zou in deze combinatie voor mogelijk gevaarlijke situaties zorgen. De lage snelheid op het verkeersplateau en een lange 'weefzone', waar het fietspad parallel loopt met de rijweg, biedt de fietser de mogelijkheid veilig en comfortabel (zonder te stoppen) zijn plaats in te nemen in het gemengd verkeer.

Om het comfort van de fietser te verhogen wordt de bestaande betonverharding met oncomfortabele dwars- en langsvogen vervangen door een nieuwe verharding in uitgewassen beton. Gelet op de erfgoedwaarde (o.a. kapel) in deze omgeving wordt de bestaande rijwegbreedte behouden. Het verbreden van de rijweg zou sterk ingrijpen op de huidige beeldkwaliteit. Door te kiezen voor een kwalitatieve uitgewassen beton wordt het huidige beeld nog opgewaardeerd.

Binnen de bebouwde kom is de voorrang van rechts van toepassing.

6.1.4 Kruispunten BIBEKO

Ter hoogte van de aansluiting van de zijstraten Maaihoek en Kapelweg worden geen speciale voorzieningen getroffen. Zij sluiten aan op het verkeersplateau (enkel markering, geen hellend vlak; dit om de huidige bermen/beplanting ter hoogte van het bouwkundig erfgoed niet te verstoren en tevens rekening te houden met de huidige dorpeleilen van deze woningen).

6.2 Uitvoeringsdetails

6.2.1 Verhardingen

Volgende materialen worden toegepast in het projectgebied:

Zone	Verharding
• Bestaande te behouden rijweg	⇒ beton
• rijweg t.h.v. plateau	⇒ uitgewassen beton
• fietspaden	⇒ asfalt
• fietspaden t.h.v. zijstraten	⇒ rode koudplast
• perceelstoegangen	⇒ terugplaatsen bestaande verharding ⇒ indien de bestaande verharding bestaat uit losliggend materiaal (kiezel, grind,...) wordt dit vervangen door betonstraatstenen 22/11/10cm, elleboogverband, grijs



Kruispuntaccentuering fietspad (rode kleur + streepmarkering)



Verkeersplateau in uitgewassen beton

Figuur 7: Referentiefoto's verhardingsmaterialen

Het fietspad wordt over de gehele lengte van het fietsfondsproject uitgevoerd in asphalt; dit voor maximaal fietscomfort.

Ter hoogte van de zijstraten wordt het fietspad geaccentueerd met een rode kleur (koudplast) en een dubbelzijdige streepmarkering. Dit om extra aandacht te trekken op deze potentiële conflictpunten (zowel voor de fietser als de automobilist).

Het verkeersplateau wordt uitgevoerd in uitgewassen beton. Deze monoliete verharding biedt een verbetering van het fietscomfort (gemengd fietsverkeer) t.o.v. de huidige betonverharding. De kwaliteit van het huidige wegdek is niet optimaal, alsook de dwars- en langsvogen komen het fietscomfort niet ten goede. Een uitgewassen beton sluit beter dan asphalt aan op de beeldwaarde van deze plek met een hoge erfgoedwaarde.

6.2.2 Verlichting

Door de keuze voor vrijliggende fietspaden met een ruime tussenberm kan de huidige verlichting voor een groot deel behouden blijven.

De huidige verlichtingspalen kunnen echter enkel behouden blijven wanneer er een minimale schuwafstand van 0,75m tussen verlichtingspaal en fietspad gerespecteerd kan worden. Zo niet dienen deze verplaatst te worden.

In functie van een betere verlichting van de fietspaden, de bestaande verlichtingspalen bevinden zich namelijk tussen fietspad en rijweg, wordt de vernieuwing van de openbare verlichting verder onderzocht. De vernieuwing van de openbare verlichting maakt echter geen onderdeel uit van dit dossier.

6.2.3 Groen

De bermen worden ingezaaid als grasstrook.

Het voorzien van hoogstammen in de berm wordt afgestemd op de omgeving. Het aanbrengen van een laanbeplanting zorgt voor een visuele versmalling met een positief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Daar waar echter een mooi zicht op het landschap aanwezig is wordt de laanbeplanting plaatselijk onderbroken. Als hoogstam wordt gekozen voor dezelfde boomsoort als reeds gebruik langs Hoogeind ten zuiden van het kruispunt met De Mosten nl. *Carpinus betulus* (haagbeuk). Ter hoogte van het bos wordt de berm voorzien van bomen van verschillende soort en grootte (dus geen strakke bomenrij) om het karakter van het bos te versterken. Er worden enkel streekeigen bomen voorzien.

6.2.4 Grachten

Grachten worden maximaal behouden doch verplaatst. Waar grachten in het verleden ingebuisd werden worden deze hersteld.

Enkel bij woningen waar, door de extra ruimte-inname voor het fietspad, de afstand tussen nieuwe rooilijn en de gevel 5m of kleiner is, wordt de gracht ingebuisd. Het betreft de huisnummers Hoogeind 107 en Meersel 7, 14, 16 en 18.

6.2.5 Onteigeningen

Voor de realisatie van de fietspadenproject dienen over de volledige lengte van de 70km/u-zone innames gerealiseerd te worden.

7 **Flankerende maatregelen**

Volgende mogelijke ondersteunende maatregelen worden naar voor geschoven in kader van dit project:

- **Inspraak en overleg:**

- ⇒ Verspreiden informatie i.v.m. de nieuwe verkeerssituatie via verschillende informatiekkanalen (bv. internet, infodiensten gemeente, folders, infoblad van de gemeente, ...) en op de locatie. Bij de informatieverspreiding niet enkel focussen op de periode na realisatie maar ook tijdens de verschillende fases van de werken.

- ⇒ Mogelijkheid bieden om klachten en/of positieve punten te formuleren via de stad Hoogstraten.

- **Verbeteren leesbaarheid:**

- ⇒ Verwijderen van oude en/of dubbelzinnige bebording/bewegwijzering om verwarring bij de gebruikers te voorkomen.

- **Verbeteren verkeersveiligheid:**

- ⇒ Sensibilisatie inzake snelheid door middel van het plaatsen van snelheidsinformatieborden / smileyborden en effectieve snelheidscontroles

8 Evaluatie

Volgende stappen worden genomen met betrekking tot de evaluatie van het project.:

Evaluatiestappen	Frequentie	Initiatiefnemer
<ul style="list-style-type: none"> Klachtenmanagement gebruikers 	permanent: <ul style="list-style-type: none"> tijdens de werken 1^{ste} jaar na de werken 	⇒ Stad Hoogstraten
<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren en analyse snelheidscontroles 	<ul style="list-style-type: none"> eerste 3 jaar na de werken – halfjaarlijks 	⇒ politie ⇒ Stad Hoogstraten
<ul style="list-style-type: none"> Analyse ongevalgegevens 	<ul style="list-style-type: none"> eerste 3 jaar na de werken – jaarlijks 	⇒ Stad Hoogstraten
<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren en analyse knelpuntobservatie 	<ul style="list-style-type: none"> beginfase kort na de werken 1 jaar na de werken 	⇒ provincie /BMV ⇒ Stad Hoogstraten
<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren toezicht en controle bij herstel aan fietspaden 	<ul style="list-style-type: none"> permanent 	⇒ Stad Hoogstraten
<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren intensiteitsmetingen ifv evaluatie fietsgebruik 	<ul style="list-style-type: none"> 1^{ste} jaar na de werken 	⇒ provincie ⇒ Stad Hoogstraten

De evaluatienota wordt opgemaakt door de stad Hoogstraten. Aansluitend wordt de nota in een jaarlijks overleg met de betrokken actoren (cfr. GBC) besproken.

Op basis van de resultaten worden noodzakelijke, zinvolle en haalbare concrete afspraken vastgelegd met bijhorende timing en initiatiefnemer.

DEEL 4 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VERSLAGEN

BIJLAGE 2 PLANNEN

BIJLAGE 3 KOSTENRAMING

Bijlage 1 Verslagen

Volgende overlegmomenten hebben plaatsgevonden:

- **18 januari 2018** *RMC startnota*
- **14 september 2018** *GBC 04*

De verslagen van de vergaderingen worden hierna toegevoegd.

Regionale Mobiliteitscommissie

Proces-verbaal van
bespreking in de vergadering van 18/01/2018 te Antwerpen

Agendapunt: Hoogstraten: fietsinfrastructuur Hoogeind – Meersel-Dreef – Heieinde (fietsfonds) - startnota

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Tinne Rombouts (tinne.rombouts@hoogstraten.be; sofie.willebrords@hoogstraten.be)

Kwaliteitsadviseur: dhr. Lieven Van Eenoo

Gemeenteraadsbesluit GBC	Goedkeuring HR
GRB: 27/05/2013	ok

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Fase
PAC: 15/12/2011 BS: 28/06/2012	nvt	Mobiliteitsplan Hoogstraten: 15/12/2011 (2 ^e generatie)

Startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	Evaluatienota	Referentie project
GBC: 24/11/2017 consensus		nvt	fietsfonds
RMC: 18/01/2018 gunstig		nvt	

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 24/11/2017. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. Het dossier werd geagendeerd op de RMC-vergadering van 18/01/2018. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 9/02/2018 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Sofie Willebrords:	Initiatiefnemer: gemeente Hoogstraten	A

mobiliiteitsambtenaar Michel Jansen: schepen openbare werken Marc Haseldonckx: schepen mobiliteit		A A
Joris Deboel	Departement MOW – afdeling Beleid	A
Jan Van Gool	VVM De Lijn	A
	Agentschap Wegen en Verkeer	N
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Sara Van Elsacker	Provincie: Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Michaël Berten	Studiebureau : Antea Group	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen.

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

Aangezien aan de quorumvereiste werd voldaan, vond een rechtsgeldige beraadslaging plaats. De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een gunstig advies uit. Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies volgt op een consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

////////////////////////////////////
Pagina 2 van 2

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Stad Hoogstraten, aanleg fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde – fietsfonds – startnota

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op **/**/****.
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 18/01/2018 te Antwerpen.
- Ref.:** Startnota "Fietspad Hoogeind – Meersel-Dreef - Heieinde", studiebureau Antea Belgium nv, in opdracht van stadsbestuur van Hoogstraten, versie 08 RMC, 18 december 2017, 102 bladzijden.

1. Algemene omschrijving van het project

De stad Hoogstraten wil werk maken van de aanleg van fietsvoorzieningen langs Hoogeind – Meersel-dreef en Heieinde, gemeentewegen op haar grondgebied. De stad is initiatiefnemer voor dit project waarvoor een beroep wordt gedaan op ondersteuning door het Fietsfonds.

De startnota voor dit project omvat het wegsegment tussen het kruispunt Heieinde x Scheurdekousweg/Jan De Wysestraat in het noorden en het kruispunt Hoogeind x De Mosten in het zuiden.

Het projectgebied doorsnijdt hoofdzakelijk landbouwgebied, met een snelheidsregime van 70km/u. De kern Meersel-Dreef is afgebakend als bebouwde kom en kent een snelheidsbeperking tot 50km/u. De startnota wijst op hoge snelheden die in combinatie met een smalle rijweg leiden tot onveiligheid voor fietsers. Het projectgebied kenmerkt zich evenwel niet door een concentratie aan ongevallen.

Het betrokken wegvak is geselecteerd als lokale weg type 2 en speelt dus slechts een verzamelende rol in het lokale verkeersnetwerk. De weg heeft een verbinding met de transportzone Meer en zo (onbedoeld?) met de E19.

De wegen in het project maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Er is vandaag geen enkele fietsinfrastructuur aanwezig. In zuidelijke richting wordt aangesloten op een wegvak met vrijliggende eenrichtingsfietspaden.

Naast de rol in het functionele netwerk, is de route ook voor recreatieve fietsers belangrijk.

De weg is drager van regulier openbaar vervoer, er is één niet uitgeruste halte. Sinds december 2017

rijden lijnen 600/602 hier elke dag met een uurfrequentie .

2. Toetsing van het project

a) Dossiersamenstelling

De startnota is opgebouwd volgens de decretaal voorgeschreven inhoudstafel.

Het dossier bevat recente verkeerstellingen die aangeven dat in deze regio behoorlijk gefietst wordt, ook recreatief. Het autogebruik is aan de lage kant. De meting biedt ook een beeld van de gereden snelheid. De V85 is op alle telpunten (licht) hoger dan de toegelaten snelheid.

b) Proces: draagvlakvorming en samenwerking

Het dossier heeft een voorgeschiedenis die teruggaat tot 2012. De afgelopen vijf jaar zijn er drie bijeenkomsten geweest van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie over deze startnota.

De startnota werd besproken door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van Hoogstraten op 24 november 2017. Hier werd een consensus bereikt.

Het dossier wordt besproken op de Regionale Mobiliteitscommissie, zetelend in de provincie Antwerpen op 18 januari 2018.

c) Probleemanalyse en doelstelling

De probleemanalyse vertrekt vooral van de snelheid van het wegverkeer en het ontbreken van fietspaden. De aangebrachte telgegevens lijken dit te verantwoorden. De ongevals cijfers wijzen evenwel niet op een specifieke onveiligheid terwijl er wel druk gefietst wordt.

De route heeft via De Mosten een verbinding met het bedrijventerrein aan de grensovergang Meer en zo zelfs met de E19. Het dossier vermeldt dat het verkeersgedrag van de automobilisten zou kunnen wijzen op een problematiek van sluipverkeer naar de E19. De gemeente ontkent dit formeel in het dossier (p.46): dit is geen sluipverkeer en wordt zeker niet als een probleem aanzien. Nochtans is duidelijk dat Hoogeind en Meersel vroeger al verbreed werden om verkeer aan te kunnen. Ook al is deze route geen alternatief voor de E19, toch kan het bestaan van een aansluiting op diezelfde E19 verkeer aantrekken. Aan de bovenlokale partners de vraag of het wenselijk is dat deze route een ontsluitende rol speelt voor de bedrijventerreinen langs de E19 en/of als oprit naar diezelfde snelweg.

d) Afweging van verschillende oplossingen

De startnota maakt een afweging van vier voor de hand liggende profielen:

////////////////////////////////////
Pagina 2 van 4

- Vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden in buitengebied
- Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan één zijde in buitengebied
- Aanliggend enkelrichtingsfietspad binnen bebouwde kom
- Gemengd verkeer binnen bebouwde kom.

Op basis van deze vier profielen worden (slechts) twee variante scenario's uitgewerkt: enkelrichtingsfietspaden over de hele lengte of een combinatie van dubbelrichting en gemengd verkeer. Desondanks komt de GBC uiteindelijk uit op een combinatie van enkelrichting in buitengebied en gemengd verkeer in de kom. Dit is een logische keuze die overeenstemt met algemene inrichtingsprincipes.

Naast de afweging tussen enkel- en dubbelrichtingsfietspaden, mocht in dit geval ook de afweging gemaakt worden om de huidige situatie met gemengd verkeer te bestendigen maar de snelheid en/of intensiteit van het autoverkeer aan te pakken. Dit zijn immers even goed bepalende elementen in de afwegingsgrafiek. In binnen- en buitenland zijn tal van veilige alternatieven te vinden voor de (dure) aanleg van fietsinfrastructuur langs lokale wegen II. Deze afweging is niet gebeurd.

Bij de afweging of de aanleg van fietspaden verantwoord is, wordt klassiek rekening gehouden met de aanwezigheid van druk en/of snel gemotoriseerd verkeer. Dit gegeven is immers bepalend voor de omvang van het gevaar voor fietsers. Dat is des te meer nodig bij lokale wegen van dit type waar de aanleg van aparte fietsvoorzieningen – in tegenstelling tot lokale verbindingswegen of secundaire wegen – geen evidente noodzakelijkheid is. In deze startnota zijn uitgebreide verkeerstellingen opgenomen, wat goed is voor een toekomstige evaluatie én een objectieve afweging toelaat van nut en noodzaak van deze investering. De loutere vaststelling dat een route opgenomen is in het bovenlokaal netwerk en dat men er 70km/u mag rijden is immers voor dit type lokale wegen geen voldoende verantwoording.

Bij de voorgestelde typeprofielen worden alvast volgende aandachtspunten meegegeven:

- Vanuit de ruimtelijke structuur en het recreatief karakter van de weg is een versterking van de groenstructuur interessant. Een tussenberm van 1m laat weinig meer toe dan haagaanplant. Dit is een vaker gebruikte oplossing, maar is toch zeer onderhoudsintensief in vergelijking met een bredere grasstrook met hoogstammen. Dit geldt overigens zeker voor de optie met dubbelrichtingsfietspad.
- Fietspadbreedtes van 2,50m voor dubbele en 1,75m voor enkele rijrichting zijn in overeenstemming met het Vademecum Fietsvoorzieningen. In de praktijk wordt zeker in de provincie Antwerpen intussen uitgegaan van 3m, resp. 2m fietspadbreedte. Hou in dit geval ook rekening met het gedrag van recreatieve fietsers: die rijden vaak in (kleine) groepjes en liefst met 2 naast elkaar. Een breedte van 2m is dan geen overbodige luxe.

////////////////////////////////////

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Dit dossier kent een zeer lange voorgeschiedenis waarbij systematisch uitgegaan is van een eindbeeld met aparte fietspaden. Het dossier biedt de nodige gegevens die toelaten deze keuze te verifiëren. Wel ontbreekt een afweging van (goedkopere) alternatieve maatregelen die ingrijpen op de verkeersintensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer.

Vanuit de integrale ontwerp kwaliteit, het kenmerkend (recreatief) gebruik en het onderhoudsissue is het toch ook belangrijk aandacht te besteden aan de breedte van het fietspad en de veiligheidsafstanden: er is een tendens in de provincie om fietspaden aan te leggen op 2m voor enkelrichting, dat zal ook hier interessant zijn. De tussenafstand van 1m t.o.v. de rijweg is dan weer de minimumbreedte die voorgeschreven is in het Vademecum Fietsvoorzieningen, maar deze breedte is eigenlijk niet bedoeld om over langere afstanden continu te gebruiken. Zowel de ruimtelijke kwaliteit, de verkeersveiligheid als het gebruiks- en onderhoudsgemak zijn gediend bij ruimere tussenbermen (bv. 2,5m).

4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

Er wordt gevraagd bij de uitwerking van het voorontwerp rekening te houden met de inhoudelijke suggesties die opgenomen zijn in dit advies.

Dit advies dient bij de startnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

9 februari 2018 - voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo

VERSLAG GBC 4 DD 14/09/'18

Zie bijlage 1.

Bijlage 2 Plannen

Bijlage 3 Kostenraming
