

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Gemeente Hoogstraten: fietsinfrastructuur – fietsfonds: Hoogeind – Meersel – projectnota

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
18/10/2018 te Antwerpen.

Ref.:

Projectnota "fietsfondsproject fietspad Hoogeind – Meersel", studie bureau Antea Belgium nv, in opdracht van stadsbestuur van Hoogstraten, versie 2, 26 september 2018, 32 bladzijden.

1. Algemene omschrijving van het project

De stad Hoogstraten wil werk maken van de aanleg van fietsvoorzieningen langs Hoogeind en Meersel-dreef, 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 Hoogeind x De Mosten in het zuiden en de kom van Meersel-Dreef in het noorden. De afbakening is daarmee beperkter dan deze van de voorafgaande startnota.

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 via De Mosten wel een verbinding met de transportzone Meer 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.

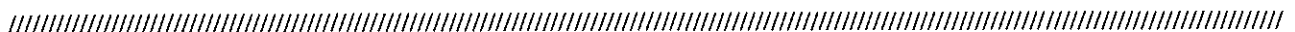
Enkele ontwerp vragen / suggesties:

- Groenstructuur: de principiële keuze voor hoogstammig groen is super en valt op omdat het eerder zeldzaam lijkt te worden. De vertegenwoordiger van het gemeentebestuur geeft op de RMC-vergadering aan dat er bewust niet gekozen wordt voor een continue dreef. In zones waar het open landschap als kwaliteit onderstreept mag worden, wordt de laanbeplanting weggelaten. In die zones wordt de tussenberm enkel ingezaaid. Ook in de bestaande bosomgeving wordt dit aangepast en zal er eerder met clusters van diverse soorten gewerkt worden. Op vraag van de provincie wordt aangegeven dat de boomsoorten nog niet bepaald werden. De stedelijke groendienst zal een voorstel doen voor inheemse soorten.
- De huidige rijweg is met 5,46m aan de smalle kant voor een snelheidsregime van 70km/u. De gemeente geeft op de zitting aan dat het niet de bedoeling is de rijweg in de toekomst te verbreden, integendeel. Er is een uitdrukkelijke keuze gemaakt voor beperkt en traag autoverkeer. Een smalle rijweg ondersteunt deze keuze. Een verbreding is dus niet aan de orde.
- De langsgracht wordt systematisch aan de buitenzijde aangelegd en speelt dus een rol als afscheiding naar het privaat domein. De afwatering van het openbaar domein gaat in principe naar de langsgracht maar de tussenberm wordt zo aangelegd dat er ook infiltratiemogelijkheid is.
- Het project begint aan het drukker kruispunt De Mosten. Hier wordt ervoor gekozen het fietspad over 30m naar voor te brengen, conform de voorschriften. Het naar voor brengen van de fietser is belangrijk voor de conflictpresentatie, maar speelt vooral op plaatsen waar de fietser verborgen zit achter (bv) een parkeerstrook, hoogstammig groen,... Dat is hier niet het geval. Het behoud van een (smallere) tussenberm kan dus overwogen worden en sluit ook mooier aan bij het vervolgtraject.
- De overgang van 70km/u naar 50km/u wordt benadrukt door een plateau. Dat betekent dat autoverkeer plaatselijk moet afremmen tot 30km/u. Aangezien het plateau net na een bocht ligt, kan dit onopgemerkt blijven. Er wordt afgesproken de snelheid al 100m voor het plateau te beperken tot 50km/u.

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Het voorgestelde project zorgt voor veilige fietsinfrastructuur langs een weg met een eerder bescheiden verkeersfunctie. Aangezien het een bovenlokale fietsroute is, wordt hiermee ook weer een stuk van dit fietsnetwerk gerealiseerd.

Het project voorziet in een fietspad conform de geldende voorschriften en houdt rekening met een



aantal tendensen die zich vooral in de provincie Antwerpen voordoen. Met een ontworpen breedte van 2m laten de ontworpen fietspaden de fietsers toe om comfortabel met 2 naast elkaar te fietsen. Gezien het recreatief medegebruik is dit interessant. Door geen haagbeplanting te voorzien kan de 2m fietspadbreedte ook integraal benut worden.

De keuze om de veiligheidszone tussen fietspad en rijweg op 2m breedte aan te leggen wordt zeer geapprecieerd. Deze strook is breed genoeg om een beplanting met hoogstammen te voorzien. De afstemming op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied is waardevol. Deze keuze is ook een meerwaarde voor de belevingswaarde van het aan te leggen fietspad.

4. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is **gunstig**.

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

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

Voor advies,

18 oktober 2018

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo