

• datum zitting  
22/02/2021

Openbare vergadering

• agendapunt nr.  
18

• **Aanwezig**

Jef Vissers, voorzitter  
Marc Van Aperen, burgemeester  
Michel Jansen, Arnold Wittenberg, Roger Van Aperen, Katrien Brosens, Faye Van Impe en Piet  
Van Bavel, schepenen  
Jos Martens, Mai Sterkens, Marc Haseldonckx, Ward Baets, Herman Snoeys, Tinne Rombouts,  
Fons Jacobs, Jos Matthé, Hilde Vermeiren, Ann Fockaert, Marcel Verschueren, Dimitri Van Pelt,  
Joël Adams, Maarten Leemans, Ann Tilburgs, Gert Van den Bogaert, Ans Lochten, Ilse Verachtert  
en Koen Van Leuven, raadsleden

**Fietspad Hoogeind-Meersel: definitieve vaststelling gemeentelijk rooilijnplan Hoogeind - Meersel.**

## MOTIVERING

### Voorgeschiedenis en aanleiding

De gemeenteraad stelde 26 oktober 2020 het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan Hoogeind – Meersel voorlopig vast (gemeenteraadsbeslissing in bijlage).

Het gemeenteraadsbesluit van 26 oktober 2020 werd getoetst aan de artikels 3, 4 en 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

In overeenstemming met art. 17 van het Decreet houdende de Gemeentewegen van 3 mei 2019 vond het openbaar onderzoek plaats van 30 november 2020 tot en met 29 december 2020.

Uit het proces-verbaal van het openbaar onderzoek blijkt dat er 4 bezwaren en 1 advies werden ingediend:

Bezwaarschrift nr. 1 werd als volgt beschreven:

Geachte college van burgemeester en schepenen,

Naar aanleiding het de nieuw te plannen fietswegen ter plaatse van Hoogeind en Meersel te Meer, schrijf ik u om bezwaar aan te tekenen met het huidige werk voorstel.

Geenszins zijn we tegen de aan te leggen fietspaden, welke de verkeersveiligheid zal verhogen. Wel tekenen we bezwaar in tegen de totale breedte van het plan zoals het hier ligt, namelijk 19 meter, terwijl gebruikelijk in de rest van de gemeente en de vervolg weg dit 12 meter breed is.

Tevens stellen we voor om ter plaatse van de bouwkavels van Meersel 2 tot en met Meersel 12a de extra ruimte die benodigd is, te zoeken aan de kant waar het landbouwgrond ofwel bosgrond is. Dit betekend dat de as verlegd wordt met ongeveer 2,5 meter westelijk. Hierdoor hoeven geen bestaande hekwerken, inritten, poorten, hagen etc verplaatst te gaan worden. Tevens kan dit een financieel gunstigere oplossing zijn voor de gemeente.

De plannen van de gemeente hebben we bekeken en daarin een voorstel onzerzijds gedaan, waar in de totale wegbreedte van 12 meter ingetekend staat.

Hopende op een positieve reactie uwer zijds, verblijven we  
Met vriendelijke groet,

Bezwaarschrift nr. 2 werd als volgt beschreven:

Geacht college van burgemeester en schepenen,

Naar aanleiding van het aangetekend schrijven dat ieder van ons mocht ontvangen m.b.t. het openbaar onderzoek tot vaststelling van het rooilijnplan Hoogeind-Meersel voor de aanleg van het fietspad wensen wij, bewoners van Hoogeind en Meersel, een gezamenlijk bezwaarschrift in te dienen, aangezien wij niet akkoord kunnen gaan met het huidige ontwerp.

De plannen dateren al van 2018 (15/03/2018 en na aanpassing 17/09/2018) en in al die tijd werden wij als buurtbewoners op geen enkele manier bij deze plannen betrokken, konden wij nooit plannen inzien of werd dit nooit op dorpsraden of openbare vergaderingen publiekelijk besproken. Daar er momenteel, door corona, geen dorpsraden of toelichtingsmomenten mogelijk zijn en wij vooraf op geen enkel moment en manier inspraak hebben gekregen, kunnen wij enkel via deze weg om inspraak vragen.

Laat ons ten eerste stellen dat wij niet tegen de aanleg van 2 enkelrichtingsfietspaden zijn, wel integendeel. Er is ondertussen al 25 jaar sprake van een fietspad en werkelijk alle bewoners hopen dat er snel een veilig fietspad komt, maar niet volgens het huidige ontwerp. Verkeersveiligheid, toch zeker van de zwakke weggebruiker, ligt ons allen na aan het hart. Daarom kunnen wij ons allen zeker vinden in de aanleg van 2 enkelrichtingsfietspaden, identiek aan hoe dit is uitgevoerd op Hoogeind tot nummer 103. Dat is immers een verkeersveilige, propere, onderhoudsvriendelijke inrichting. Ook is daar nergens sprake van wateroverlast bij regenval.

Onze vraag is waarom de fietspaden die u nu wenst aan te leggen niet identiek kunnen geplaatst worden zoals op begin van Hoogeind? Dit wil zeggen een normale tussenberm van ongeveer 90cm (in plaats van de ingetekende 200cm), dan een normaal fietspad en bij alle woonpercelen een ingebuisde gracht (in plaats van een brede sloot van 160cm). Zoals het begin Hoogeind is ingericht, is het beste bewijs dat dit verkeersveilig, onderhoudsvriendelijk en zonder wateroverlast kan. Met enkele foto's in bijlage staven we de afmetingen van het bestaande fietspad.

Het ontwerp zoals dit nu voorligt, beoogt een totale breedte van 19m, wat buiten proportioneel breed is. Zelfs grote gewestwegen, waar dagelijks een veelvoud van doorgaand verkeer passeert, zoals de John Lijsenstraat in Meer of de Desmedstraat in Minderhout, hebben een "normale" breedte en bewijzen al tientallen jaren dat dit perfect verkeersveilig is. Een bijkomende bekommernis van de hele buurt is de overdreven snelheid in onze straat. Indien u zo'n brede tussenbermen zou aanleggen, nodigt dit uit tot nog hogere snelheden.

Wij zouden voorstellen om het ontwerp van begin Hoogeind door te trekken, d.w.z. 3,30m in te nemen ruimte aan weerszijden van de rijweg (dat geeft een totale breedte van ongeveer 12m). Dit betekent dat u als stadsbestuur minder grond zal moeten onteigenen, dus minder kosten zal hebben. Dat er minder groene tussenberm is, waardoor er minder (structurele) onderhoudskosten zijn voor de stad. Tevens is er momenteel bij alle woonpercelen een ingebuisde gracht die niet zorgt voor wateroverlast. Er is dus geen natuurlijke behoefte aan extra grachten voor de woonpercelen. Het regenwater kan momenteel voldoende goed afvloeien én infiltreren, het is namelijk landelijk gebied met rondom de woningen heel veel gronden en grachten. Een ingebuisde gracht (voor de woonpercelen) geeft tevens minder structurele onderhoudskosten voor de stad en minder kans op zwerfvuil dan een grote open sloot.

In het verleden hebben verschillende bewoners bij de aanleg van hun voortuin inlichtingen gevraagd voor de plaatsing van bijvoorbeeld hekwerk, gemetselde brievenbussen of grote aanplantingen en er is altijd opgeworpen dat het fietspad dan identiek zou aangelegd worden als begin Hoogeind. Onze bekommernis bij het huidige ontwerp is wat u gaat doen met bestaande afscheidingen, brievenbussen, elektrische poorten, grote bomen, enz. Bij een "normale" breedte geeft dit nergens problemen.

Verder wensen wij u ter kennis te brengen dat er momenteel reeds een gescheiden riool is t/m Hoogeind 109, dit staat nergens ingetekend op uw plannen. Als u hier een grote gracht wenst te plaatsen, moeten al die nutsvoorzieningen (onnodig) herlegd worden. Ook hier kan u dus overbodige kosten besparen en technische problemen voorkomen door alles te laten liggen zoals het is en de ingebuisde grachten te behouden. Nogmaals er is daar nergens een probleem met (regen)water(overlast). Een bijkomende vraag hierbij is of er ook rioolaansluitingen worden voorzien voor Meersel, daar is niks over terug te vinden.

Als conclusie stellen wij, de bewoners van Hoogeind-Meersel, dat wij allen felle voorstander zijn van de aanleg van een veilig fietspad, hoe sneller hoe liever, we wachten er immers al meer dan 25 jaar op. Echter kunnen wij in geen enkel geval akkoord gaan met het ontwerp dat nu voor ligt. Wij kunnen wél akkoord gaan indien alles wordt ingericht zoals dit begin Hoogeind is gebeurd, namelijk een smallere tussenberm, daarnaast het fietspad en bij de woonpercelen een ingebuisde gracht. Aangezien wij de eventuele start van de uitvoering van deze werken niet nodeloos wensen uit te stellen, maar geenszins akkoord kunnen gaan met het huidige voorstel, wensen wij niet te moeten overgaan tot eindeloze discussies en/of gerechtelijke procedures, maar graag tot een billijke oplossing te komen. Vandaar ons billijk voorstel om alles aan te leggen zoals begin Hoogeind.

Wij staan als bewoners van Hoogeind-Meersel open voor uw visie en verdere opvolging en gaan er van uit dat u onze bemerkingen, bekommernissen en suggesties zal opnemen in uw verdere uitwerking.

Bezwaarschrift nr. 3 werd als volgt beschreven:

Geacht college van burgemeester en schepenen,

Wij hebben begin deze maand per aangetekend schrijven kennis genomen van onderzoek tot vaststelling van rooilijn Hoogeind-Meersel voor de aanleg van het fietspad.

Wij wensen via dit schrijven bezwaar in te dienen.

Het betreft de percelen gelegen te 3de Afdeling, Sectie A, Nr 407f2 en Nr 407e2 (op uw plan de nummers 1.1 , 2 , 1.2).

We stellen een vergetelheid vast aan onze eigendom, namelijk dat onze woning niet is ingetekend en dat bij elke woning en elk perceel minimaal 1 oprit is ingetekend en dat bij ons niet is gebeurd.

Uiteraard moeten wij op onze percelen kunnen geraken en dient elk perceel dus minimaal voorzien te worden van 1 oprit (of, en bij voorkeur, volledige inbuizing zodat wij de oprit vrij kunnen bepalen).

Verder sluiten wij ons aan bij het gezamenlijke schrijven van de buurt, met name dat de geplande brede gracht midden in onze voortuin overbodig is, aangezien hier al 25 jaar een ingebuisde gracht ligt en hier nog nooit problemen met wateroverlast zijn geweest (wat dus aantoonde dat er ruim voldoende infiltratie is in de omliggende gronden; het is immers landbouwgebied met enkel akkers in de buurt). Het lijkt ons correcter om het fietspad gewoon door te trekken zoals begin van Hoogeind.

Wij gaan er van uit dat u rekening zal houden met onze opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Bezwaarschrift nr. 4 werd als volgt beschreven:

Mevrouw,  
Mijne heren,

Hierbij teken ik namens mijn cliënt bezwaar aan tegen het voorliggende ontwerp van rooilijnplan en onteigeningsplan voor de aanleg van 2 enkelrichtingsfietspaden langsheen Hoogeind en Meersel.

Het voorgenomen plan wijkt af van de reeds aanwezige fietspaden aan het begin van Hoogeind. Deze afwijking is voor mijn cliënt niet te verklaren. Welke motivering is er om af te wijken van een reeds gedeeltelijk aanwezig fietstraject in de nabijheid ?

Bij de Mosten ligt er namelijk een fietspad dat als voorbeeld kan dienen : een normale tussenberm van ongeveer 90cm in plaats van de ingetekende 200 cm, dan een normaal fietspad en een ingebuisde gracht (in plaats van een brede sloot van 160 cm).

Met een zelfde tussenberm , en een ingebuisde gracht zoals reeds aanwezig bij de Mosten kan een veilig fietspad bekomen worden in uitbreiding van een bestaand fietspad.

Het is een disproportionele maatregel om nu veel meer grond in te nemen van privé-eigenaren dan nodig en fauna en flora opzij te zetten voor een verbreding die geen enkele meerwaarde geeft.

Het prachtige groenscherm van bomen en struiken waarin buizerd en eekhoorns zitten zal voorgoed verdwijnen.

De rust die deze bomenrij nu meebrengt zowel voor de omwonende eigenaars als de fietsers, moet dan plaatsmaken voor beton en straatgeruis.

Bij het behoud van een "normale" breedte (cf. reeds aangelegd fietspad) kan de bestaande bomenrij behouden blijven.

Ook kan de eigen toegangspoort van mijn cliënt, die elektrisch open en dicht gaat, behouden blijven alsook de sierelementen die deel uitmaken van deze poort en toch een prachtige eyecatcher zijn, samen met de ondergrondse leidingen en voorzieningen.

Op de plannen staat nergens beschreven of er een riolering komt, maar dit is heden ten dage toch overall een must. Niet beschreven is hoe het afvalwater moet afvloeien. Op telefonische vraag werd geantwoord aan mijn cliënt dat dit ook voorzien is, maar wij vinden dit toch niet op de plannen terug. Een brede sloot kan toch nooit én meer veilig verschaffen én meer voordelen bieden. Over jaarlijks wederkerend onderhoud van de gracht nog niet gesproken.

Verder is er ook de bekommernis dat een bredere tussenberm de autobestuurders zal aanzetten tot hogere snelheden.

Het reeds ingediende bezwaar van de bewoners van Hoogeind-Meersel haalt aan dat inderdaad een smallere tussenberm, daarnaast het fietspad en bij de woonpercelen een ingebuisde gracht kan volstaan. Mijn cliënt sluit zich hierbij aan.

Vandaar huidig bezwaar dat ingegeven is niet tegen de aanleg van fietspaden, wel tot disproportionele innames van grond.

Mijn cliënt vind het spijtig dat er geen besprekingen zijn geweest met plaatselijke bewoners op gemeentelijk niveau voor plannen die reeds sedert 2017 blijken te bestaan en nu in een recordtempo, in volle coronatijd doorgedrukt worden en naar andere instanties als het IOK worden overgeheveld.

Wij wensen graag tot een gesprek te komen met de gemeentediensten zelf omdat wij toch een aantal bekommernissen hebben en wachten op een uitnodiging.

Met beleefd verzoek kennis te nemen van huidig bezwaar namens mijn cliënt.

Met bijzondere hoogachting,

Advies nr. 1 wordt als volgt beschreven:

De provincie Antwerpen heeft geen opmerkingen over de vaststelling gemeentelijk rooilijnplan Hoogeind - Meersel in Hoogstraten.

De provincie Antwerpen geeft aan de stad Hoogstraten aanvullend mee dat ze bij de inrichting kan kiezen voor een inheemse groenvulling, zoals bijvoorbeeld streekeigen hagen. Voor meer info kan de stad terecht op [www.plantvanhier.be](http://www.plantvanhier.be).

De integrale bezwaarschriften en adviezen werden in bijlage gevoegd.

### **Juridische grond**

- Artikel 40 en 41 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017.
- Het decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.

### **Argumentatie**

#### A Kadering van het fietspadenproject

Het bestuur beoogt door aanleg van het geplande fietspad Hoogeind-Meersel verschuiving van auto- naar meer duurzame fietsverplaatsingen. Het traject van het geplande fietspad is geselecteerd als functionele fietsroute in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen en komt onder meer daardoor in aanmerking om te worden gerealiseerd met middelen van het Fietsfonds. Met dit reglement beogen de Vlaamse overheid en de provincies aanleg van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. Om voor de Fietsfonds-subsidie in aanmerking te komen, moet de aanleg van de fietsinfrastructuur gebeuren conform de richtlijnen van het Vademecum voor Fietsvoorzieningen van de Vlaamse overheid.

De verhoging van de veiligheid, het comfort en de bereikbaarheid door middel van de fiets staan centraal in dit project.

#### B Onderbouwing van de benodigde breedte tussen de rooilijnen

- 1) De bestaande rijbaan met breedte 5,5m.

Het projectgebied heeft een quasi onmiddellijke aansluiting op het bestaande autosnelwegennet via afrit 1a 'Transportzone Meer'. In het Hoogstraats mobiliteitsplan wordt het traject behorend tot het projectgebied gecategoriseerd als lokale weg type II, een lokale gebiedsontsluitingsweg. De snelheid op voorliggende weggedelen van Hoogeind en Meersel bedraagt 70km/u. De bestaande rijbaan is met een breedte van 5,5 meter smal in verhouding met de toegelaten snelheid van 70 km/u, met een groot aandeel vracht- en landbouwverkeer. In onderhavig fietspadenproject zijn geen ingrepen aan de rijweg voorzien.

Bij een bredere tussenberm van 2m kan de rijwegbreedte, indien in de toekomst noodzakelijk, verbreed worden waarbij toch een minimale tussenberm van 1m behouden blijft. Dit is een extra garantie voor een duurzame investering in deze fietspaden.

## 2) Tussenbermen met breedte 2m tussen rijbaan en fietspaden

Bij opmaak van de startnota stelden provincie en MOW tussenbermen van 2m breed voor. Deze keuze werd onderschreven in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). In het besprekingsverslag van de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 18 januari 2018 lezen we:

De tussenafstand van 1m t.o.v. de rijweg is 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).

In het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur van 9 februari 2018 wordt gevraagd rekening te houden met deze inhoudelijke suggestie. Bij opmaak van de projectnota weerhieldden GBC en RMC een breedte van 2m voor de tussenbermen.

Naast behoud van een veilige tussenberm bij een mogelijk toekomstige wegverbreding, bieden deze zones ruimte voor aanleg van riolering en nutsvoorzieningen. Hierdoor dient het fietspad niet opgebroken telkens bij werken aan nutsinfrastructuur. Doordat de deksels voor de nutsvoorzieningen niet in het fietspad dienen aangelegd, wordt het fietscomfort verbeterd.

In een tussenberm van 2m breed kunnen verticale structuren zoals bomen of houtkanten worden aangeplant. Deze zorgen voor een snelheidsvertragende visuele vernauwing van de rijweg en verhogen zo zowel de reële veiligheid als het subjectief veiligheidsgevoel.

Een tussenberm van 1m laat weinig meer toe dan haagaanplant. Dit is zeer onderhoudsintensief in vergelijking met een bredere grasstrook met hoogstammen.

## 3) Enkelrichtingsfietspaden met breedte 2m

Bij opmaak van de startnota stelden provincie en MOW fietspaden van 2m voor. Deze keuze werd onderschreven in de GBC. In het besprekingsverslag van de RMC van 18 januari 2018 lezen we:

Vanuit de integrale ontwerp kwaliteit, het kenmerkend (recreatief) gebruik en het onderhoudsaspect is het toch ook belangrijk aandacht te besteden aan de breedte van het fietspad en de tussenafstanden: 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 overbodig luxe.

In het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur van 9 februari 2018 wordt gevraagd rekening te houden met deze inhoudelijke suggestie. Bij opmaak van de projectnota weerhieldden GBC en RMC een breedte van 2m voor de vrijliggende eenrichtingsfietspaden.

Met breedte van 2m voor de enkelrichtingsfietspaden wordt naast bovenstaande ook rekening gehouden met het toenemend gebruik van elektrische fietsen, speedelecs en fietskarren voor een beter veiligheid en comfort voor de fietsers.

## 4) Veiligheidszones met breedte 0,75m tussen fietspaden en grachten

Met deze schuwstrook wordt vermeden dat men bij een kleine afwijking van het fietspad de gracht inrijdt. Ook draagt deze zone bij tot stabiliteit van het fietspad bij overrijden ervan door zwaardere onderhoudsvoertuigen.

## 5) Maximaal open grachten met kruinbreedte 1,6m

De Europese Kaderrichtlijn Water is in Vlaanderen vertaald in het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003. Deze richtlijn stippelt voor heel de Europese Unie een uniform waterbeleid uit. Ze wil de watervoorraden en de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater in Europa op lange termijn veilig stellen. Ter hoogte van de projectzone zullen de afval- en hemelwaters gescheiden worden afgevoerd. Daartoe wordt in de projectzone afvalwaterriolering aangelegd. Wat het hemelwater betreft, wordt op het openbaar domein prioriteit gegeven aan infiltratie, vervolgens aan een bovengrondse vertraagde afvoer via grachten en tenslotte opwaartse buffering. Hiermee wordt invulling gegeven aan het principe “vasthouden-bufferen-afvoeren” en kan slechts worden overgegaan naar een volgende stap indien de vorige technisch niet mogelijk is (Code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen).

In navolging van de ontwerpcriteria zal een grachtensysteem worden ontworpen waarin de hemelwaters maximaal kunnen infiltreren. De ontworpen gracht met kruinbreedte 1,60m is dus niet enkel nodig voor afvoer van de bestaande hemelwaters, in het ontwerp dient ook rekening gehouden met

- o Voorkomen van wateroverlast door het opvangen en vertraagd afvoeren van de door klimaatverandering in de toekomst te verwachten intenser piekbuien.
- o Aanvulling van het grondwater door maximale infiltratie als klimaatrobuust antwoord op de dalende grondwatertafel ten gevolge van de klimaatopwarming.
- o De reglementair voorziene maatregelen op openbaar domein voor maximale infiltratie, vertraagde afvoer en opwaartse buffering van de af te koppelen dakwaters.
- o Voor een maximaal fietscomfort wordt gekozen voor een bitumineuze verharding van het fietspad. Deze verharding is niet waterdoorlatend. Ook voor maximale infiltratie, vertraagde afvoer en buffering van de bijkomende verhardingen welke worden gerealiseerd in het fietspaden project dienen de reglementair voorziene maatregelen gerealiseerd.

Door de principes van een maximale infiltratie ter plaatse, vertraagde afvoer en opwaartse buffering toe te passen, worden de regenwaters minder vlot afgevoerd naar de nabijgelegen Mark, welke stroomafwaarts in buurgemeente Breda problemen van wateroverlast kent.

Ook ecologisch is een open grachtenstelsel aan te bevelen boven grachtinbuizingen.

Het weerhouden grachtprofiel met kruinbreedte 1,60m is minimaal nodig om een klimaatrobuust grachtenstelsel te ontwerpen dat beantwoordt aan bovenstaande regelgeving en (toekomstige) noden.

#### 6) Zones met breedte 0,40m tussen grachten en de nieuwe rooilijnen

Tussen bovenkant gracht en de ontworpen rooilijn is een horizontale grondstrook van 40 cm breed ontworpen. Deze zone is nodig voor plaatsing van nutsinfrastructuur en draagt bij tot een stabiele plaatsing van nieuwe afsluitingen op de rooilijn.

Bovenstaande onderbouwt een breedte van 19m tussen de rooilijnen voor aanleg van de geplande weguitrusting, met duurzame vrijwaring van toekomstige noden, aanleg van veilige en comfortabele enkelrichtingsfietspaden en klimaatrobuuste maatregelen voor de hemelwaters.

De raad neemt volgende gemotiveerd standpunt in voor bezwaarschrift 1:

- Onder punt B wordt aangetoond dat een breedte van 19m tussen de rooilijnen nodig is voor aanleg van de geplande weguitrusting, met aanleg van veilige en comfortabele enkelrichtingsfietspaden, duurzame vrijwaring van toekomstige noden, en klimaatrobuuste maatregelen voor de hemelwaters. Het voorstel dit project te realiseren binnen een openbaar domein van 12 meter breed wordt niet weerhouden.

- De voorgestelde asverschuivingen maken de bochten ter hoogte van zijstraten Scheurdekousweg en Maaihoek scherper dan ze in bestaande toestand zijn. Een bochtiger wegtracé ter hoogte van kruispunten komt de verkeersveiligheid geenszins ten goede.

In het fietspaden- en rioleringsproject zijn geen zware ingrepen aan de bestaande rijbaan voorzien. Met de voorgestelde asverschuiving over een lengte van ongeveer 1200m zou in het fietspadenproject een bijkomende opbraak en vernieuwing van de bestaande betonnen rijbaan en zijn fundering over deze lengte nodig zijn. Deze bijkomende aanlegkost is groter dan het verschil in kostprijs van de in te nemen gronden gecumuleerd met het verschil in vergoeding voor plaatselijke opstallen waarmee het voorstel van asverschuiving wordt gemotiveerd.

Gezien de voorgestelde asverschuiving zou leiden tot een verkeersonveilig ontwerp en tot een groter investeringskost, wordt dit voorstel niet weerhouden.

De raad neemt volgende gemotiveerd standpunt in voor bezwaarschrift 2:

- Voor onderbouwing van de weerhouden breedtes van 2 meter voor de tussenberm, 2 meter voor de enkelrichtingsfietspaden en 1,60m voor de open grachten, en van de keuze voor een maximaal open grachtenstelsel, wordt verwezen naar punt B.
- Het project voorziet in aanplant van hoogstammen in de berm, afgestemd op de omgeving. Het aanbrengen van een laanbeplanting zorgt voor een visuele versmalling van het wegprofiel met een positief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Als hoogstam wordt gekozen voor dezelfde boomsoort als reeds gebruik langs Hoogeind ten zuiden van het kruispunt met De Mosten nl. *Carpinus betulus* (haagbeuk). Daar waar nu een mooi open 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.
- Onder punt B wordt aangetoond dat een breedte van 19m tussen de rooilijnen nodig is voor aanleg van de geplande wegwitruiming, met duurzame vrijwaring van toekomstige noden, aanleg van veilige en comfortabele enkelrichtingsfietspaden en klimaatrobuuste maatregelen voor de hemelwaters. Het voorstel dit project te realiseren binnen een openbaar domein van 12,10 meter breed (bestaande rijbaan van 5,50 meter + 3,30m in te nemen ruimte aan weerszijden van de rijweg) wordt niet weerhouden.
- Een minder brede tussenberm leidt niet automatisch tot minder onderhoudskosten: een haag zoals begin Hoogeind is intensiever qua onderhoud dan een grasberm.
- In het bezwaar wordt verwezen naar het reeds bestaand fietspad waar geen open grachten zijn en bijgevolg de rooilijnbreedte aanzienlijk smaller is. Omdat in het huidige projectgebied reeds grachten zijn, kan nooit een vergunning bekomen waarbij deze grachten zouden worden geseponneerd en als volledig ondergronds RWA stelsel worden heraangelegd. Dit druist in tegen de regelgeving beschreven onder punt B.
- Het is ieders persoonlijke verantwoordelijkheid om respectvol om te gaan met het openbaar domein en eigendommen van derden. Om dit te accentueren zet stad Hoogstraten sterk in op preventie van zwerfvuil en afval en beboeting van overtredingen. Het grachtonderhoud wordt opgenomen in het onderhoudsprogramma van de gemeente. Door het aanstellen van lokale meters/peters kan er extra toezicht worden gehouden.
- Daar waar de administratie om inlichtingen omtrent het geplande fietspad of de rooilijnbreedte werd gevraagd in functie van plannen in de voortuin, werd steeds geadviseerd geen grote kosten te maken in afwachting van de plannen. De bestaande opstallen zullen bij verwerving van de betrokken gronddelen worden vergoed.



- Aquafin plant aanleg van een afvalwatercollector van de Kievitlaan tot in de Nieuw Dreef. Het project voorziet ook in vervanging van de bestaande gemengde inbuizing tussen zijstraten De Mosten door een volledig gescheiden riolering waarop ook de afvalwaters van de opwaartse, niet berioleerde zijstraat De Mosten in de toekomst kunnen worden aangesloten. Ter hoogte van Meersel huisnummers 2,4 en 6 wordt riolering aangelegd door Pidpa. Tussen de verschillende opdrachtgevers werd afgesproken fietspaden en riolering aan te leggen in maximale synergie, in 1 project.

De raad neemt volgende gemotiveerd standpunt in voor bezwaarschrift 3:

- Het werkplan dat ter verduidelijking bij de geplande rooilijn ter inzage werd gelegd is een ruwe vertaling van het geplande fietspad, geen uitvoeringsplan. In volgende fase wordt het ontwerp verder gedetailleerd, aangevuld en op terrein nagekeken. Ook de erftoegangen worden dan meer in detail bekeken, ook deze voor Hoogeind 103A.

De raad neemt volgende gemotiveerd standpunt in voor bezwaarschrift 4:

- Voor onderbouwing van de weerhouden breedtes van 2 meter voor de tussenberm, 2 meter voor de enkelrichtingsfietspaden en 1,60m voor de open grachten, en van de keuze voor een maximaal open grachtenstelsel, wordt verwezen naar punt B. Hier wordt aangetoond dat een breedte van 19m tussen de rooilijnen nodig is voor aanleg van de geplande weguitrusting, met aanleg van veilige en comfortabele enkelrichtingsfietspaden, duurzame vrijwaring van toekomstige noden, en klimaatrobuuste maatregelen voor de hemelwaters.
- De realisatie van deze fietsinfrastructuur draagt bij aan een veilige verbinding voor fietsers op weg naar het werk, school, de Mosten,... Dat in het huidig ontwerp wordt afgeweken van de inrichting van andere stukken op Hoogeind, heeft te maken met nieuwe inzichten in veilige fietsinfrastructuur en het voldoen aan de kwaliteitseisen voor subsidiëring. Door de uitbreiding van de fietsinfrastructuur kunnen we een grote groep fietsers een meerwaarde bieden. Dit werd ook gevraagd door fietsende kinderen en ouders van de school in Dreef in het project School-straten. De bijdrage aan veilige en duurzame mobiliteit voor een ruime groep gebruikers en de kansen om in de berm voldoende ruimte te geven voor water en biodivers groen, weegt voldoende op tegen de voorziene inname van fauna en flora en het individuele nadeel voor de omwonenden.
- De geplande aanplant in de tussenberm ondersteunt het natuurlijke bosrijke karakter ter plaatse en dempt het straatgeruis.
- Aquafin plant aanleg van een afvalwatercollector van de Kievitlaan tot in de Nieuw Dreef. Het project voorziet daarnaast in vervanging van de bestaande gemengde inbuizing tussen zijstraten De Mosten door een volledig gescheiden riolering waarop ook de afvalwaters van de opwaartse, niet berioleerde zijstraat De Mosten in de toekomst kunnen worden aangesloten. Ter hoogte van Meersel huisnummers 2,4 en 6 wordt riolering aangelegd door Pidpa. Het werkplan dat ter verduidelijking van de intenties bij de geplande rooilijn ter inzage werd gelegd is een ruwe vertaling van het geplande fietspad, geen uitvoeringsplan. In volgende fase wordt het ontwerp, en dus de plannen, verder aangevuld met o.a. riolering.
- De inrichting van het tracé wordt afgestemd op de omgeving. Er wordt rekening gehouden met de bosrijke omgeving door aanplant van hoogstammen in de tussenbermen. Dit zorgt voor een visuele versmalling van het wegprofiel, met een positief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

De raad neemt volgende gemotiveerd standpunt in voor advies nr. 1:

- 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 inheemse bomen voorzien.

Een gemeentelijk rooilijnplan kan een achteruitbouwstrook vastleggen: in dit dossier wordt een achteruitbouwstrook van 6 meter vastgelegd.

Het CBS besliste in zitting van 16 januari 2020 om bij voorliggende wijziging van gemeentewegen Hoogeind en Meersel de gronden die vereist zijn voor realisatie van het project te verwerven (Artikel 27 van het gemeentewegendecreet). Een waardevermindering wegens een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang is bijgevolg niet aan de orde. Bij verwerving zal wel een aankooprijs/onteigeningsvergoeding worden betaald.

Er is geen sprake van nutsleidingen welke door de wijziging van de gemeentewegen op private eigendom zullen liggen.

Op 9 februari 2021 werden alle betrokken eigenaars uitgenodigd op informatiesessies waar het fietspadenproject werd gekaderd en de onderbouwing van de benodigde rooilijnbreedte werd toegelicht. Hier werd afgesproken dat de weerhouden boomsoort, nl. *Carpinus betulus* (haagbeuk), wordt heroverwogen en dat de geplande grachtdiepte goed zal worden bestudeerd bij verfijning van het ontwerp, waarbij de infiltratiecapaciteit van de bodem zal worden bepaald en mee in overweging wordt genomen.

De gemeenteraad wordt verzocht het gemeentelijk rooilijnplan Hoogeind – Meersel definitief vast te stellen.

## **BELEIDS- EN FINANCIËLE INFORMATIE**

Valt onder actie "Fietspad Hoogeind-Meersel" van het meerjarenplan, met actienummer: 1/3/1/3, beleidsitem: Wegen met nummer 200-00 en algemeen rekeningnummer: 22400000 Wegen. Voorziene budget in het meerjarenplan: 840.523,50,00 EUR in 2021, 500.000,00 EUR in 2022. Reeds gebruikt budget: 0,00 EUR. Beschikbaar budget op vandaag: 840.523,50,00 EUR in 2021, 500.000,00 EUR in 2022. Budget nodig voor dit besluit: 0,00 EUR.

## **BESPREKING**

Gemeenteraadslid Tinne Rombouts weet dat dit dossier een hele geschiedenis kent, waarbij allicht iedereen de wil heeft om zo snel als mogelijk een veilig fietspad te realiseren. Er is veel overleg geweest, ook in de vorige legislatuur. In 2018 werd er een definitief fiat gegeven om het fietspad uit te voeren zoals voorgelegd. In de nota van destijds werd aangestipt dat er verder inspraak moest gevoerd worden met de aangelanden over innames van hun eigendom of inrichting. Recent, op 9 februari is er een informatievergadering geweest en ondertussen liep er ook een openbaar onderzoek eind 2020. Waarom was er pas een infovergadering op 9 februari, wil het raadslid weten? Bovendien blijken ook enkel die aangelanden te zijn uitgenodigd voor wie onteigening van toepassing was. Raadslid Tinne Rombouts wil weten of er ook het plan is om de fietssuggestiestroken door te trekken, zoals oorspronkelijk bedoeld in de plannen. In het openbaar onderzoek werden een aantal concrete vragen ingebracht: een fietspad van 2 meter, een groenberm van 2 meter, een gracht van 1,60 meter, meer afstand van de weg. Het raadslid vraagt zich af in welke mate de gracht noodzakelijk is voor de afvoer van water, en voor welk debiet van water dit dan voorzien is. Kan de groenzone niet voldoende breed zijn om buffer te zijn voor de opvang van water? Uit de reacties van burens blijkt ook duidelijk dat er geen waterprobleem is. Daarom vindt raadslid Tinne Rombouts het belangrijk om ons niet enkel te baseren op de strakke richtlijnen uit de richtlijnhandboeken, maar wel te zoeken naar een toepassing op maat van het project.

Schepen Piet Van Bavel maakt duidelijk dat er wel degelijk participatie is geweest, maar de manier waarop was zeker niet gemakkelijk omwille van corona. Het overleg met de aangelanden van 9

februari was volgens de schepen constructief, maar daar werden ook de bezwaren geuit zoals die nu door raadslid Tinne Rombouts worden geformuleerd. De bedenkingen zijn doorgegeven aan het studiebureau en aan Pidpa. Dit dossier werd goedgekeurd in 2018, zoals raadslid Tinne Rombouts ook zegt, en is volgens de schepen dus zeer goed gekend door de fractie CD&V. De aanleg van grachten voor de deur is niet populair, maar er zal gekeken worden naar de diepte van de grachten. Bovendien gaat het hier over een werkplan wat een ruwe vertaling is van de plannen die nog verder vorm moeten krijgen op het terrein. Schepen Piet Van Bavel maakt duidelijk dat er rekening zal gehouden worden met de situatie op het terrein, dus met erftoegangen en diepte van grachten. Het is van belang om in te zetten op schaduwrijke zones, dat is ook belangrijk voor het klimaat. De schepen benadrukt dat het hier gaat over een project dat opgestart is in 2011, waar vanaf het eerste moment het uitgangspunt van open grachten in werd opgenomen. De schepen meent dat zonder deze open grachten er geen subsidies zullen zijn en dus ook geen fietspad.

Schepen Michel Jansen vult aan dat binnen de bebouwde kom er fietssuggestiestroken worden aangebracht. Dit dossier hangt bovendien ook samen met een afkoppelingsproject en een rioleringsproject. Op het RMC werd steeds heel duidelijk gesteld wat de voorwaarden zijn voor het verkrijgen van de subsidie, daar zal de stad dus rekening mee moeten houden. Schepen Michel Jansen maakt bovendien duidelijk dat dit om een toekomstbestendig ontwerp gaat wat tegemoet komt aan de klimaatbezorgdheden.

Raadslid Tinne Rombouts vindt het van belang om het dossier goed te bestuderen, als er dan knelpunten zijn dan moeten die ook ter sprake kunnen komen. Dat is trouwens ook het doel van een openbaar onderzoek, als er daar pertinente vragen gesteld worden dan moeten we hier ook rekening mee kunnen houden. Anders dan zouden we geen openbaar onderzoek moeten doen. Ze is zeker voorstander om voldoende ruimte te voorzien voor water, maar dat betekent niet per se dat er overal grachten moeten voorzien worden. Dat moet telkens per situatie bekeken worden. Daarom stelt ze ook de vraag of dit bekeken is en of het debiet van het water berekend werd. Het raadslid is het er mee eens dat het werkplan nog verder verfijnd moet worden, maar het gaat hier vandaag wel over de grondinname waarbij het dus wel belangrijk is om nu te weten hoeveel ruimte we nodig hebben. Volgens haar klopt de bewering niet dat er zonder open grachten geen subsidie zou zijn. Dit is inderdaad wel het uitgangspunt in de richtlijn, maar zij meent dat als er uit berekeningen blijkt dat er geen open grachten nodig zijn dat er dan bijkomend kan ingebuisd worden. Ze meent dat de groenstrook ook voldoende zou zijn om er een wadi te voorzien. Het zou volgens raadslid Tinne Rombouts goed zijn om extra overkluizingen te voorzien om dit dossier snel te laten vooruit gaan.

Schepen Piet Van Bavel weet dat er bezwaren zijn en daar zal het bestuur rekening mee houden. Er wordt kort op de bal gespeeld bij het bekijken van de oplossingen op het terrein. Een wadi is volgens de schepen een infiltratiesysteem terwijl het water daar vooral gebufferd moet worden. De zone in de berm is volgens de schepen overbevraagd, er is dus geen ruimte voor bijkomende functies zoals raadslid Tinne Rombouts aangeeft.

Burgemeester Marc Van Aperen legt uit dat er twee infosessies zijn geweest, waarop sommige bewoners heel tevreden waren en andere iets minder. De alternatieve oplossingen die daar werden aangereikt zijn door de diensten bekeken maar bleken vaak technisch niet uitvoerbaar. Het was alleszins wel heel duidelijk dat alle betrokkenen graag snel een fietspad wilden, dus de burgemeester suggereert om snelheid te maken en dit dossier af te sluiten.

Er volgt een geïrriteerde discussie tussen raadslid Tinne Rombouts en de voorzitter, waarbij de voorzitter meent dat de discussie lang genoeg heeft geduurd en dat het raadslid ondertussen haar punt gemaakt heeft.

Maar raadslid Tinne Rombouts staat er op om toch nog een repliek te geven. Zo wil ze graag weten welke bomen er zullen gepland worden op de nutsvoorzieningen en of er ingroei zal zijn. Daarnaast heeft ze begrepen dat in de dorpskern er fietssuggestiestroken zullen worden voorzien, maar ze vraagt om ook het verder doortrekken van de fietssuggestiestroken tot aan de grens zeker te bekijken.

Schepen Piet Van Bavel sluit af dat er rekening zal gehouden worden met de vragen en bezwaren die er door de aangelanden zijn geformuleerd.

De fractie CD&V zal zich onthouden omdat er geen duidelijk antwoord wordt gegeven op de vragen over de waterafvoer en de impact daarvan op de de grondinname.

## **BESLUIT**

Bij 19 ja stemmen (Marc Van Aperen, Michel Jansen, Arnold Wittenberg, Roger Van Aperen, Katrien Brosens, Faye Van Impe, Piet Van Bavel, Jos Martens, Herman Snoeys, Fons Jacobs, Ann Fockaert, Marcel Verschueren, Dimitri Van Pelt, Jef Vissers, Maarten Leemans, Ann Tilburgs, Gert Van den Bogaert, Ans Lochten en Koen Van Leuven) en 8 onthoudingen (Mai Sterkens, Marc Haseldonckx, Ward Baets, Tinne Rombouts, Jos Matthé, Hilde Vermeiren, Joël Adams en Ilse Verachtert).

### **Artikel 1:**

Het gemeentelijk rooilijnplan Hoogeind – Meersel wordt definitief vastgesteld.

### **Artikel 2:**

De gemeenteraad gaat akkoord met de gedeeltelijke wijziging van de gemeentewegen met naam Hoogeind en Meersel zoals aangeduid op het definitief vastgestelde rooilijnplan, opgemaakt door studiebureau Antea Group.

### **Artikel 3:**

Het college wordt gelast met de uitvoering van dit besluit overeenkomstig art. 18 en 19 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen en behoudens administratief beroep, met de realisatie van de gewijzigde gemeenteweg, overeenkomstig de artikelen 26, 27, 28 en 29 van het aangehaalde decreet.

### **Artikel 4:**

Deze beslissing wordt als volgt bekend gemaakt:

- Het besluit met daarin het definitief vastgestelde rooilijnplan wordt gepubliceerd op de gemeentelijke website, en aangeplakt bij het gemeentehuis en ter plaatse, minstens aan het begin- en eindpunt van het nieuwe, gewijzigde of verplaatste wegdeel.
- Het college van burgemeester en schepenen brengt iedereen die in het kader van het openbaar onderzoek een standpunt, opmerking of bezwaar heeft ingediend met een beveiligde zending op de hoogte van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan.
- Het rooilijnplan wordt samen met het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan onmiddellijk na de definitieve vaststelling met een beveiligde zending bezorgd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken en aan de deputatie van de provincie Antwerpen.

**Artikel 5:**

Tegen deze beslissing kan binnen een termijn van 30 dagen een opschortend administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Overheid, overeenkomstig art. 24 en 25 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Joke Verschueren  
algemeen directeur

Jef Vissers  
voorzitter

Voor éénsluitend uittreksel,  
Hoogstraten, 04/03/2021.



Joke Verschueren  
algemeen directeur



Jef Vissers  
voorzitter