

## Regionale Mobiliteitscommissie

### Advies van de kwaliteitsadviseur

#### Herinrichting N722 – N759 te Sint-Truiden en Alken, startnota

- ☒ Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op 15/09/2017.
- ☐ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van [DD/MM/JJJJ] te [plaats].

#### 1. Algemene omschrijving van het project

De gemeenten Sint-Truiden en Alken willen samen de fietsinfrastructuur langs de N722 over een projectzone van meer dan 10,5 km verbeteren. Omwille van de ruimtelijke en verkeerskundige samenhang wordt in de startnota ook een deel van de N759 te Kortembos (Sint-Truiden) bestudeerd in functie van een evtl. toekomstige herinrichting van de schoolomgeving 'De Klimop', gelegen in de Begaardenbosstraat, een zijstraat van de gewestweg.

#### 2. Toetsing van het project

##### a) Dossiersamenstelling

Het startnota (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, februari 2017, 191 blz. incl. bijlagen) is overzichtelijk gestructureerd, vlot leesbaar geschreven, en ruim gestoffeerd met kaarten, figuren, schetsen en foto's. Alle nodige elementen voor een startnota zijn aanwezig.

##### b) Proces : draagvlakvorming en samenwerking

De intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC) bereikte consensus over de nota op 26/06/2017.

##### c) Probleemanalyse en doelstellingen

In de probleemstelling wordt verwezen naar het niet-conform en in slechte staat zijn van de aanliggende fietspaden. T.g.v. het rechtlijnige en brede wegprofiel zouden hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer in de hand worden gewerkt (blz. 8). Dit wordt alleszins bevestigd door de uitgevoerde snelheidsmetingen (blz. 59 e.v.).

De analyse van planologische context en bestaande ruimtelijke en verkeerskundige toestand is zeer uitgebreid (blz. 14-69), maar blijkt toch vooral het (naast elkaar) verzamelen van gegevens. Het leggen van onderlinge verbanden of een duidelijk(e) synthese(overzicht) mankeert, bv. over de handelscluster (sectie 5) om het belang / gevaar van het manoeuvrerend verkeer correct in te schatten. Of nog : uit bijlagen 2-3 blijkt dat de verkeersbelasting van de N722 eerder gering is (gemiddeld 200-250

De projectdoelstellingen worden bepaald rekening houdend met de visievorming van de verschillende actoren. Sommige overstijgen de direct te verwachten gevolgen van de heraanleg van de fietspaden (blz. 73) : het verbeteren van de functie als openbaar vervoersas, en het afbouwen van de bovenlokale verbindingfunctie van de weg c.q. ontmoedigen van doorgaand vrachtverkeer. Zeer ambitieus, maar het is niet duidelijk hoe deze in relatie staan tot de aangehaalde probleemstelling, en hoe het bereiken ervan kan worden gemonitord op basis van de in de nota opgenomen gegevens.

Mogelijke oplossingen worden in eerste instantie benaderd vanuit 6 variërende dwarsprofielen voor enkelrichtingsfietspaden. Een dubbelrichtingsfietspad bleek niet wenselijk omwille van potentiële onveiligheid (vele erftoeritten) en – in dat geval – noodgedwongen discontinuïteit in aanleg (zowel naar maatvoering (afstand t.a.v. rijweg) als naar positie in het dwarsprofiel) a.g.v. ruimtelijke randvoorwaarden (blz. 78). De IGBC kiest voor 3 resp. 4 verschillende types dwarsprofielen toe te passen in zones 50 km/u resp. 70 km/u (blz. 85). Motivering van de keuze wordt evenwel niet in de nota vermeld ! Zo is het niet duidelijk waarom fietspaden met achterliggende parkeerstrook (fig. 63) a priori worden uitgesloten.

Hierbij worden volgende opmerkingen gemaakt :

- Methodologisch worden vragen gesteld bij het op conceptueel niveau nog niet bepalen van het aantal en de ligging van de bushaltes, het al dan niet voorzien van (langs)parkeren (op openbaar domein), de noodzaak tot inplanting van fietsoversteekplaatsen, ...

Het voorkeursconcept wordt in een structuurschets op luchtfoto gevisualiseerd met o.m. keuze van fietsvoorziening in het typedwarsprofiel, snelheidsregime, ligging van poorteffecten, ... en gedetailleerd per sequentie met tekstuele toelichting (blz. 96 e.v.).

Hierbij worden volgende opmerkingen gemaakt :

- In sequentie 2 wordt lokaal het snelheidsregime 50 km/u t.h.v. de deelzone Zavelkuil – Senselberg (ca. 100 lm) behouden en uitgebreid tot de zone Kortbosstraat – Pannenhoven (ca. 475 lm). Beter wordt voor deze ganse zone het profiel met middenberm doorgetrokken i.p.v. TDP 4B – 6B.
- T.h.v. het handelslint (sequentie 5) wordt gekozen voor 50 km/u met aanliggende fietspaden. De huidige zone 50 km/u (ca. 200 lm) wordt er uitgebreid tot de Lindestraat (ca. 700 lm). Een analoog profiel met middenberm zoals in sequentie 2 is te overwegen i.p.v. TDP 1A.
- Langsparkeren op een secundaire weg buiten de bebouwde kom in een zone 70 km/u is inderdaad niet wenselijk (blz. 87). Er dient dan ook zeer voorzichtig omgegaan met dergelijke stroken (profiel 5 in sequentie 6). Het is beter de zone 50 km/u plaatselijk te verlengen indien langsparkeren ten noorden van de aansluiting Lindestraat nodig is.

### 3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

NB.

#### 4. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De N722 is hoofdroute op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) Dit heeft belangrijke gevolgen naar ontwerprichtlijnen (bv. fietspadbreedte 2m00). Nochtans wordt parallel hieraan en op zeer korte onderlinge afstand gelegen een fietssnelweg voorzien langs de N80 (blz. 36). Zijn de netwerkkeuzes hier wel correct gemaakt (tracé netwerkschakel en/of verwachtingspatroon fietscomfort) ?

## 5. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

De huidige aanliggende fietspaden langs de secundaire weg N722 en de lokale weg N759 voldoen niet (meer). Ondanks dat in voorliggende nota niet alle basisgegevens beschikbaar zijn c.q. conceptuele keuzes werden gemaakt / onderbouwd (cfr. openbaar vervoer, parkeren, groen, ...) – waardoor de startnotafase dus impliciet als niet helemaal afgerond moet worden beschouwd – wordt een logisch concept voorgesteld voor de herinrichting van beide gewestwegen waar de fietser duidelijk beter van wordt.

Omdat uitwerking van de bovenvermelde ontbrekende elementen de gemaakte keuzes (wellicht) niet zou hebben veranderd, is het advies **gunstig voor de heraanleg van de fietspaden**. Voor de herinrichting van de schoolomgeving 'De Klimop' van de N759 via de samenwerkingsovereenkomst V volstaat voorliggende startnota zeker niet ! Dit advies dient bij de startnota te worden gevoegd en er samen mee gelezen. Bij de verdere uitwerking van het dossier is rekening te houden met bovenstaand vermelde opmerkingen en aanbevelingen.

02/10/2017,  
Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,  
Erwin Sucaet