

Fiets- en Wandelbrug E19 (Barrières voor Trage Wegen)

Vier bruggenbouwers hebben te Zemst het initiatief genomen om één van de belangrijkste verdwenen trage wegen in hun buurt op een positieve manier terug in de aandacht te brengen. Dit door allerhande activiteiten en een informatiepagina aan te bieden (<https://www.facebook.com/FietsEnWandelbrugE19>).

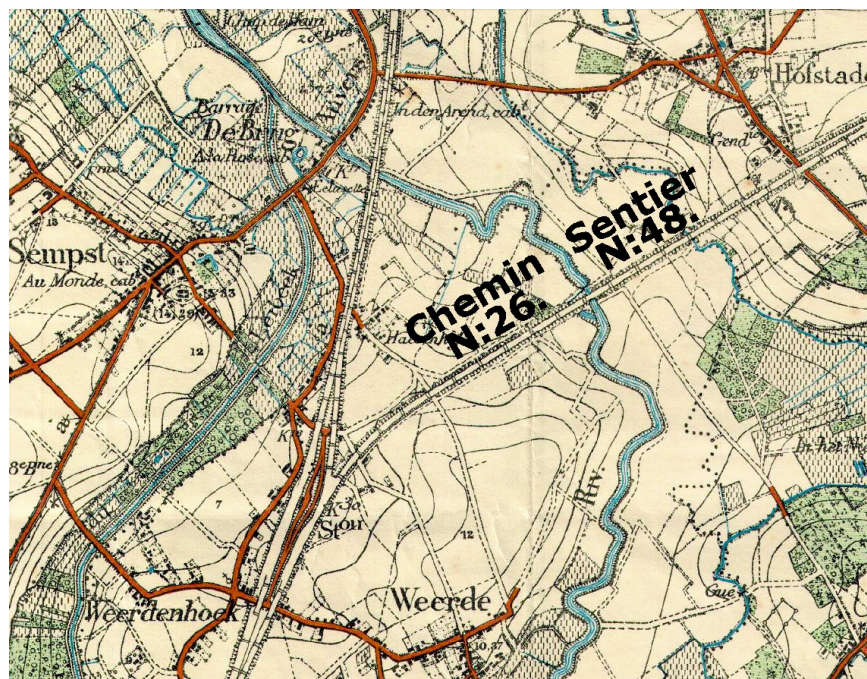
Hun uitgebreid relaas, rijkelijk geïllustreerd met vele foto's en ander materiaal kan je [via deze link lezen](#).

Weg 26 – Voetweg 48

Ten zuiden van Mechelen ligt het dorp Weerde-op-Zenne. Een geografische bijzonderheid aan deze locatie is dat het Dijlebekken (Barebeek) en het Zennebekken er slechts op 150 m van elkaar liggen, dit net iets noordelijker van de Weg 26 –Voetweg 48 uit de Atlas der Buurtwegen.

In 1907 werd spoorlijn 27b met verhoogde berm aangelegd (bijkomende goederenlijn Brussel-Antwerpen over bypass Muizen), waarbij op hetzelfde ogenblik een bijkomende langsliggende voetgangersbrug over de Zenne werd aangelegd. Deze voetgangersbrug koppelde Weg 26 (westzijde Zenne, richting Weerde station) met Voetweg 48 (oostzijde Zenne, richting Hofstade)

[Foto 3:



Caption → Militaire stafkaart Sempst 1934: Weg 26 en Voetweg 48 verbonden over de Zenne door de aanleg van spoorlijn 27b.].

Deze laatste had reeds een oversteek over de Barebeek waardoor er een bijkomende korte verbinding ontstond tussen Zemst Weerde (Zennebekken) en Hofstade (Dijlebekken).

Functionele Trage Weg

Weg 26 – Voetweg 48 realiseerde een boost op gebied van mobiliteit in de brede betekenis van het woord:

Het enige treinstation in de (toen) wijde omgeving was te Weerde. Station Weerde had tevens rechtstreekse verbindingen met Brussel en Mechelen, waarbij Mechelen fungeerde als

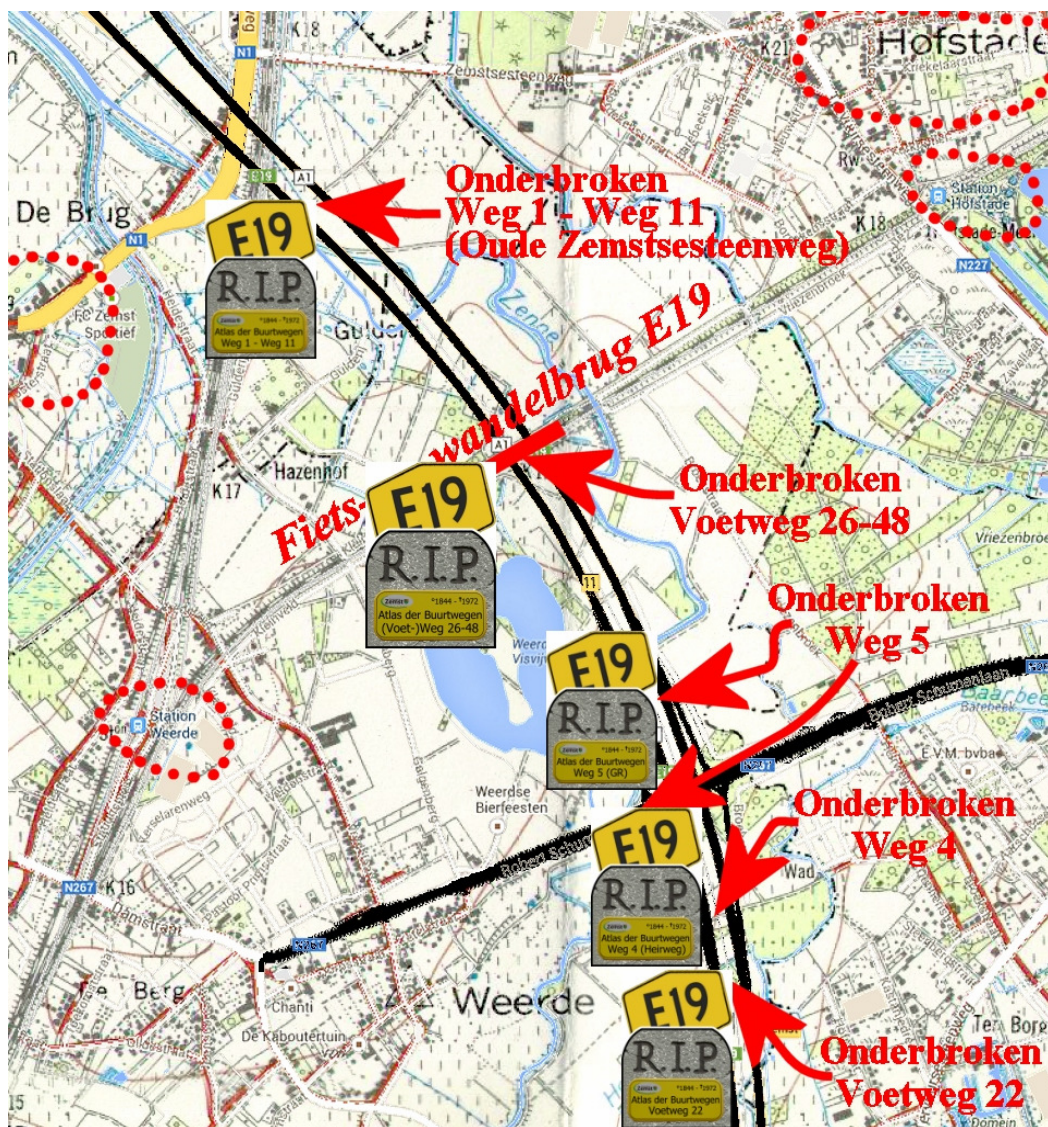
het centrum van het Belgisch spoorwegennet. Vanuit Zemst werd een (Stations-)laan aangelegd (Voetweg 98) langs het broek over de Leibeek (nu Zenneverkorting). En vanuit Hofstade werd Weg 26 – Voetweg 48 het dagelijks traject voor woonwerkverkeer buiten de lokale omgeving.

Ook op gebied van recreatie vervulde Weg 26 - Voetweg 48 een belangrijke functie. De aanleg van de verhoogde spoorberm noopte tot grote grondwinnings, dewelke gevonden werden in Hofstade. Tijdens WO-I liepen deze zandputten vol water, en na een aantal omzwervingen werd het gehele zandwinningsgebied vrijgegeven als recreatiezone (http://www.beeldbankmechelen.be/index.php?option=com_content&task=view&id=80). 'Hofstade Bad' en 'Hofstade Plage' werd tussen en na de 2 wereldoorlogen een begrip tot ver achter Brussel. Eenieder die niet tot aan de Belgische kust geraakte, kwam naar Hofstade. Het huidige 'Blosodomein Hofstade', 160 ha groot, heeft actueel nog steeds een grote uitstraling voor wat betreft sport en recreatie tenmidden de natuur. Sinds 1907 was de mobiliteit er aan deze natuurlijke barrières drastisch op vooruitgegaan.

Koning auto, een nietsontziende barrière

Einde jaren 1960 ontstond er een grote nood om snel autoverkeer mogelijk te maken. 'Mobiliteit' kreeg hierbij een andere focus: Wat voor de trage weggebruiker zeer belangrijk was ("korte afstanden"), werd ingehaald door de auto ("korte reistijden"). 'Iedereen een auto' was het adagium, en snelwegen moesten hierbij de mobiliteit verbeteren. De E19 (toenmalig E10) werd aangelegd, en in 1972 werden samen met de veelgebruikte Weg 26 – Voetweg 48 nog 4 andere langsliggende wegen en voetwegen uit de Atlas der Buurtwegen doorgesneden.

[Foto 4:



Caption → Militaire stafkaart uit 1964 waarop in zwarte overlay de E19 en de Schumanlaan aangelegd in 1972. Weg 26 - Voetweg 48, samen met 4 andere overstekende trage wegen, werden hierdoor onderbroken.].

Er ontstond zwaar en aanhoudend protest vanuit Hofstade en omgeving: werkenden zonder auto raakten niet meer in station Weerde. Vele alternatieven werden uitgewerkt, o.a.:

- ✓ een trap aan beide zijden van de E19 om via de spoorbrug 27b over de E19 te geraken: minder mobiele mensen en fietsers kregen ernstige problemen, na enige tijd werden deze trappen weggenomen;
- ✓ een station voor enkel pendeltreinen te Hofstade;
- ✓ een Schumanlaan: 2x2 rijvakken over de E19, dwars door Weerde centrum, om tot Weerde station of de E19 te geraken;
- ✓ enz...

En de recreant richting Hofstade Plage? Die moet ook maar met de wagen komen; zonder pardon voor de Zemstenaar of Weerdenaar.

Mobiliteit in de betekenis van 'snelheid' kreeg de overhand: De 5 trage wegen werden onverkort doorgeknipt.

Veiligheid?

Door de vele (dodelijke) ongevallen op verschillende plaatsen aan de Schumanlaan, werd ze verschillende keren 'heraangelegd'; steeds met de bedoeling om de veiligheid te verhogen. De actuele situatie, na de zoveelste zware herinrichting 2 jaar geleden, is er nog steeds één die af te raden is voor de trage weggebruiker.

Fietspaden worden er aanhoudend versperd omdat deze én te smal zijn én de langsliggende parkeerstrook eveneens te smal is.

De keuze voor de parkerende chauffeurs is (begrijpelijk) snel gemaakt: Ofwel wordt de (vracht-)wagen aangereden, ofwel moet de fietser maar afstappen.

[Foto 8:



Caption → De dagelijkse parkeerrealiteit in de Schumanlaan. Doorgang enkel nog te voet mogelijk, of op de rijweg fietsen. Een fietskar kan niet anders dan over de rijbaan gaan.]

Over een deel van de Schumanlaan is er zelfs geen scheidende strook met het autorijvak. Als je hier me de fiets passeert: veel geluk!

[Foto 9:



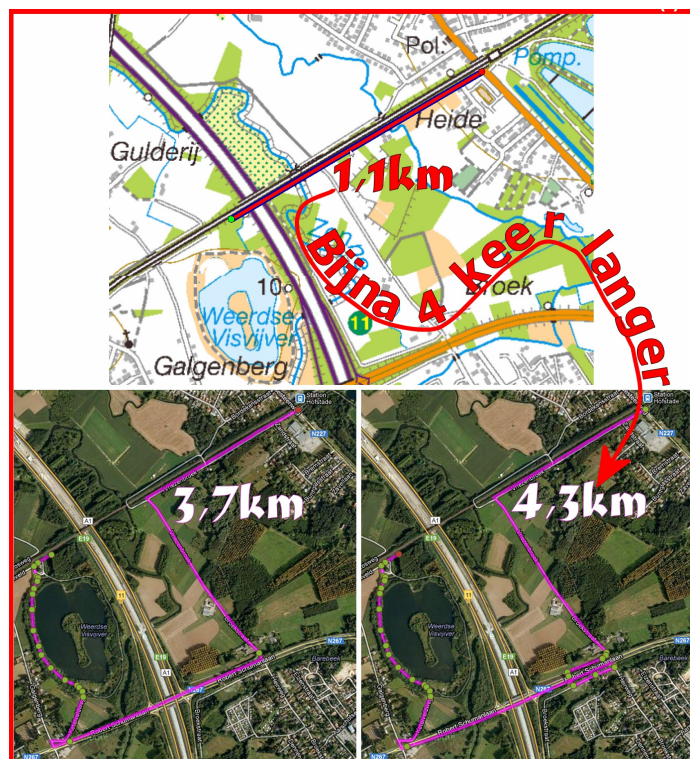
Caption → Zou u uw kinderen langs dit aanliggend fietspad laten fietsen? In de 'veronderstelling' dat de auto's en vrachtwagens -komende van de snelweg...- hier 50km/u rijden, moet er volgens de ontwerprichtlijnen minimaal 25cm (aanbevolen 50cm) vrije tussenstrook zijn. Waar is die minimale 25cm?]

Kinderen worden bijgevoel mét de auto 'over de snelweg' naar hun sportactiviteit gebracht. Werkenden nemen ofwel de snelweg (file...), ofwel parkeren ze aan de steeds weer overvolle parkings in de stationsbuurt Weerde (of Epegem) over de E19, spijs alle mogelijke parkeerplaats-uitbreidingen. Sluipverkeer en nóg meer onveilige situaties zijn er het onvermijdelijk gevolg van. Koning auto. Wat verder zal u lezen dat de verdwenen korte trage weg Hofstade-Weerde station 4 keer minder lang is. Wie van de lokale inwoners is er bereid om een 4 keer langere en onveilige weg af te leggen met de fiets? Dan maar de auto.

Lokale verplaatsingen

Concreet is de dagelijkse beleving voor de langswoners aan de onderbroken Weg 26 – Voetweg 48 niet anders.

[Foto 11:



Caption → Impact op het lokale niveau van de verdwenen Weg 26 – Voetweg 48: De afstand wordt voor de trage weggebruiker 4 maal langer. En langs de zeer lange omweg via de Schumanlaan is de veiligheid niet gegarandeerd, ondanks alle herhaalde aanpassingen.]

De gevolgen zijn onvermijdelijk: Trage weggebruikers gaat immers niet zomaar een 4 maal langere afstand afleggen, en om de aangehaalde veiligheidsredenen dit zeker niet te voet of met de fiets doen:

- ✓ Hofstadenaars jonger dan 50 jaar kennen doorgaans 'de overzijde van de E19' niet meer. Hun concrete dagelijkse leefwereld speelt zich af ten oosten van de E19. E19 is een muur. Bibliotheek? Dat is met de wagen naar Mechelen. Wanneer toch naar Zemst? Enkel voor officiële documenten op het gemeentehuis. En daarvoor is de auto ook het meest aangewezen vervoermiddel: veiliger.
- ✓ Zemstenaars en Weerdenaars verplaatsen zich niet meer te voet en zelden met de fiets naar de overzijde van de E19. De afstand is té groot geworden en de veiligheid onderweg is door de Schumanlaan niet gegarandeerd. Is dit wel zo?

Welk vervoermiddel zal een 'gemiddelde' Weerdenaar nemen -iemand uit de 'grootste' (Kerselaren-)wijk- om in de sporthal van Hofstade te sporten?

Vervoermiddel	Reisweg	Afstand (km)	Reistijd (min:sec)	Gemiddelde snelheid (km/u)
auto	Volledige Schumanlaan (twee verkeerslichten)	4,05	6:30	34,7
fiets	Volledige Schumanlaan	4,10	13:40	18,0
fiets	Schumanlaan ondertunneling Broekstraat (*)	4,30	14:20	18,0
te voet	Schumanlaan ondertunneling Broekstraat	4,30	55:00	4,7
fiets	Fiets- en Wandelbrug (**)	2,35	7:50	18,0
te voet	Fiets- en Wandelbrug	2,35	30:00	4,7

Hieruit blijkt:

- (*) Heb je momenteel geen wagen en kies je voor veiligheid, dan komt deze keuze er op alle vlak het slechtste uit (langste reistijd en reisweg).
- De Schumanlaan is niet geschikt is voor dergelijke korte verplaatsingen met de fiets (of te voet): Dit is gevaarlijk, en de reistijd is meer dan 2 keer langer dan met de auto. De Schumanlaan is enkel functioneel voor gemotoriseerd verkeer. Dit is ook de conclusie die de meeste langswoners aanvoelen en ook toepassen.
- (***) Enkel de oude langswoners (+ 50 jaar) hebben ervaring met Weg 26 – Voetweg 48. Als zij hiervoor zouden kunnen kiezen, gingen ze te voet of met de fiets langs deze trage weg, niet langs de Schumanlaan. Koning auto haalt het dan nipt (1min 20sec sneller) van de +50-tiger die de trage weg neemt. Dit verwaarloosbaar tijdsverschil zal die langswoner niets uitmaken, want hij heeft er een rustige korte verkeersarme trip langs de bosjes en het Vriezenbroek op zitten, weg van de Schumanlaan.

En de sportieve of jonge langswoner zal met de fietsbrug helemaal een neus opzetten voor de auto: 21,7km/u fietsen (voor eenzelfde reistijd als de auto) is voor hem ciurant; hij komt met groot gemak vlugger aan de sporthal aan.

"Als de trage weg er niet meer is, kan ze niet niet gebruikt worden", en dringen alternatieven zich op. De beste in alle opzichten is op dit ogenblik met de auto langs de Schumanlaan. Sommige politici en langswoners draaien deze redenering wel eens (verkeerdelijk) om: "Als de trage weg niet gebruikt wordt, is ze ook niet nodig", en is het dus goed dat daar geen geld naartoe gaat... Sic.

Het gebruik van de Fiets- en Wandelbrug is structureel een betere optie dan de Schumanlaan: Ze heeft alle voordelen van een trage weg: grotendeels verkeersvrij, geen verkeerslichten, veilig en kort.

Bovenlokale verplaatsingen

Ook op bovenlokaal niveau zijn de gevolgen van de doorgesneden Weg 26 – Voetweg 48 dramatisch. De figuur van de 8-potige spin vat dit goed samen:

[Foto 12:

Bovenlokaal Niveau

8 gekleurde fietsroutes op de kaart: Achtpotige spin

West-Oost:
Zennebekken - Dijlebekken
Zeekanaal - Leuvensevaart

Noord-Zuid:
Mechelen - Vilvoorde
Antwerpen - Brussel

De Fiets- en Wandelbrug E19

(c) BB



Caption → Impact op bovenlokaal niveau van de onderbroken Weg 26 – Voetweg 48: Gelijk met de onderbreking in 1972, is het knooppunt waar 8 functionele en verkeersarme fietsroutes uit alle windrichtingen samenkomen, verdwenen.]

Heel wat **functionele (kruis-)verbindingen** situeren zich (om historische én recente redenen) rond deze onderbroken trage weg:

- ✓ Nabij- en verderafgelegen **natuurgebieden** zijn van elkaar afgesloten (Visput – Vriezenbroek; Zennemeanders aan Weerdemolen – Blossodomein, ...)
- ✓ **Zachte recreatie** is eveneens van elkaar afgesloten (Zennevallei met Zenneverkorting – Barebeekvallei; brede omgeving Nayakker – Blossodomein met Schiplakenbos Terlinden Steentjesbos, ...)
- ✓ Bestaande **bovenlokale fietsverbindingen** (zowel met recreatieve als woonwerkcomponent) zijn van elkaar afgesloten. Enkele worden hier vermeld:
 - kruisverbinding van Noordzuid-assen: Zeekanaal Brussel-Schelde – Leuvensevaart;
 - Zuidwest-Noordoost-as: Zenneverkorting Vilvoorde – Broekstraat Geerdegem Werfheide Mechelen;
 - Noordwest-Zuidoost-as: Zennedijk Rupel-Zennegat – Barebeekvallei Machelen Zaventem Brussel of Snijselsbos Hellebos of Vaart Boortmeerbeek Leuven
- ✓ ...

Zo is het bv. ook niet mogelijk om vanuit het 'recreatieve en sportieve hart' Blossodomein Hofstade rechtstreeks het Zennebekken te ontsluiten (ondanks de berichtgeving in <http://www.sportimonium.be/toeristisch-bekeken/>).

Mobiliteit én veiligheid in ál zijn dimensies

Mobiliteit en veiligheid, bekeken in al zijn dimensies, is moeilijk te realiseren wanneer er voor de trage weggebruiker een snelweg als barrière opduikt. Dit is begrijpelijk daar het kostenplaatje een gemeentelijke draagkracht overstijgt.

Anderzijds is het betreurenswaardig dat al de aangehaalde dimensies die door de E19 gefnuikt zijn, na bijna 45 jaar niet leiden tot een concrete heropening van de belangrijke Weg 26 – Voetweg 48.

Het hoeft niet aangetoond dat snelwegen essentieel zijn. Het hoeft evenmin aangetoond dat trage wegen even essentieel zijn. Op enkele plaatsen echter blijft de weerstand groot om een gelijkwaardige benadering na te streven.

Uiteindelijk is het aan de gezamenlijke beleidsvoerders mobiliteit (Zemst, Vlaams-Brabant, Antwerpen, Vlaanderen) om in dit dossier, met een lokale én een bovenlokale impact, concrete beslissingen te nemen.

Politieke daadkracht

De gemeente Zemst heeft in openvolgende beleidplannen en aanvullingen de realisatie van deze fiets- en wandelbrug in zijn prioriteitenlijst opgenomen:

- ✓ Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zemst, goedgekeurd april 1998, pag. 67: "Weerde wordt een woonkern met aantrekkelijke fietsroutes naar de vier omliggende dorpen; ontbrekende stukken enonveilige oversteken worden hiervoor weggewerkt";
- ✓ Aanvullingen G.R.S. Zemst, Aug. 2009, pag. 24: "Het behoud van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn belangrijke doelstellingen";

In het RUP 04 Zennevallei (ontwerp april 2008) van Zemst komt de verdwenen trage weg ook even ter sprake (pag. 22, Mobiliteitsplan):

"Het mobiliteitsplan geeft aan dat een alternatief fietspadennet langs veld- en kerkwegen het fietspadennet langs hoofdwegen kan aanvullen.

Het uitbouwen van poorteffecten is in het plangebied voorzien langs

– Schumanlaan, ten oosten van Galgenberg (ter hoogte van Weerdse visvijver)

"Ook werd er naar aanleiding van het 'Diabolo' HST project (snelle treinverbinding Mechelen-Zaventem in de middenberm van de E19) door Zemst een haalbaarheidsstudie met kostenanalyse gemaakt (Infrabel TucRail studie sep. 2008). De raming lag toen tussen de 1,05 en 1,65 miljoen€.

Op bovenlokaal vlak werd in november 2012 tevens het Fiets-Gen eindrapport afgewerkt (Brusselse omgeving). 15 prioritaire Fiets-Gen routes werden geselecteerd, waaronder de in noordelijke richting lopende 'Kanaalroute' (pagina 35).

En in de omgekeerde zuidelijke richting is onder impuls van de Vlaamse regering de Fiets-o-Strade vanuit Antwerpen vrijwel klaar tot Mechelen.

Tijd om de ontbrekende schakel tussen beide initiatieven grondig uit te werken en de Fiets en Wandelbrug op alle betrokken niveau's te bekijken. De kaart van de brug gekaderd in het bovenlokaal niveau (8-potige spin) is hiertoe inspirerend. Net te Zemst (Weerde-Eppegem) komen beide initiatieven zeer dicht tegen elkaar. Een opportuniteit om deze aan elkaar aan te sluiten, zij het rechtsteeks, zij het door een lusverbinding die men eveneens toepast bij Fiets-Gen (webstructuur).

Is het daarom, na 42 jaar, niet zinvol om de politieke koppen bij elkaar te steken, inzien dat elk niveau met deze ontbrekende schakel de eigen doelstellingen kan realiseren, en dat bijgevolg met de realisatie kan gestart worden.