

Fiets-o-strades Zemst: Een korte vergelijkende studie

2014-10-13 / 2

A. Inleiding

Deze vergelijkende studie bestudeert de elementen die een antwoord moeten geven op de vraag:

Wat is het optimale tracé tussen De Fiets-o-Strade vanuit Antwerpen-Centraal - Mechelen, en de Kanaalroute Fiets-Gen (prioriteit 3) vanuit Brussel, eveneens tot Mechelen.

Beide fiets-o-strades komen elkaar tegen rond Zemst, deels in de provincie Antwerpen, deels in de provincie Vlaams-Brabant. Meer specifiek gaat de focus in deze tekst hier naar het gedeelte tussen de Tangent Mechelen (Kruispunt Brusselsesteenweg-Jubellaan, net ten zuiden van de Geerdegemvaart) en de Zennebrug van de Brusselsesteenweg te Eppegem, tot waar de rechteroever van de Zenne reeds geasfalteerd is voor de fietssnelweg.

Op dit ogenblik zijn de plannen in Mechelen/Provincie Antwerpen zo dat de fietssnelweg bovengronds, ongeveer ter hoogte van de treinsporen door Mechelen komt, en aan de Jubellaan Mechelen-Zuid indaalt op de begane grond, om vervolgens de Brusselsesteenweg te dwarsen en deze te volgen richting Zemst.

In Vlaams-Brabant zijn de plannen zo dat gebruik gemaakt wordt van de bestaande brug over de E19, om daarna aan de brug over de Zenneverkering deze aan haar linkeroever het jaagpad te volgen tot in Eppegem, waarbij tot slot via de Zenneweg en een nog te bouwen Zennebrug aan de Jeppe de rechteroever van de Zenne bereikt wordt.

Dit tracé wordt in het vervolg het '**BZ-tracé**' genoemd (**B**russelsesteenweg-**Z**enneverkering)

Dit **BZ**-tracé lijkt een evidente keuze te zijn:

1. Er ligt reeds een brug over de E19 (Brusselsesteenweg), en
2. er is reeds een verhard jaagpad langs de Zenneverkering tot Eppegem.

B. Opgelost dus?

Een tweede tracé werd in het verleden voorgesteld door de bruggenbouwers, die zeer bekend zijn met de *lokale* situatie. Op hun facebookpagina <https://www.facebook.com/FietsEnWandelbrugE19> zijn verschillende dossiers en artikels terug te vinden die pleiten voor het herstellen van Buurtweg 26 door een fietsbrug langs spoorlijn 27b over de E19 te plaatsen. De E19 heeft deze buurtweg in 1971 doorgesneden, zonder een valabel alternatief. Nochtans was en is het voor iedereen duidelijk dat deze buurtweg zowel op lokaal als bovenlokaal vlak bijzonder nuttig was, en dat ze een zeer belangrijke functionele en recreatieve invulling had (zie de verschillende artikels op de facebookpagina <https://www.facebook.com/FietsEnWandelbrugE19>).

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

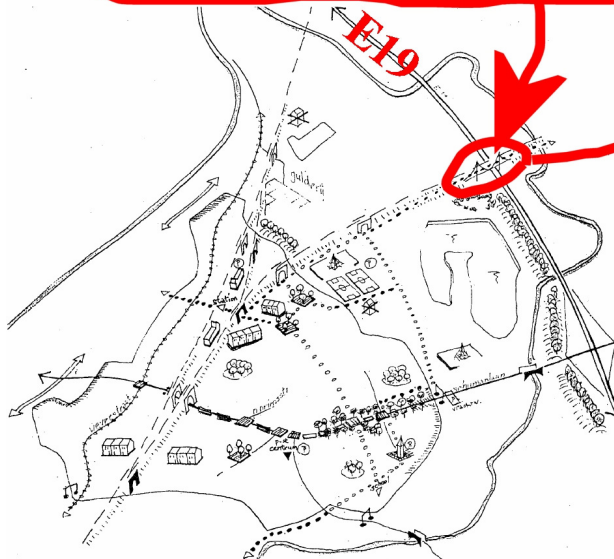
P.68-69

3.2.2. Weerde

Weerde wordt een woonkern ...

- met een aantrekkelijk station (tunnelverbinding naar Weerde-dorp, perron op lijn naar Hofstade, hogere frequentie van treinen) aan een stationsplein met parking en met gemengde bedrijfjes tussen de twee bermen; deze stationsomgeving wordt versterkt door een nieuw gemengd woonbuurtje op de huidige voetbalterreinen;
- met een ruim, deels nieuw recreatiegebied (voetbal, jeugd, wandelen en vissen) tussen het dorp en Weerdse vijver;
- met aantrekkelijke fietsroutes naar de vier omliggende dorpen; ontbrekende stukken en onveilige oversteken worden hiervoor weggewerkt;

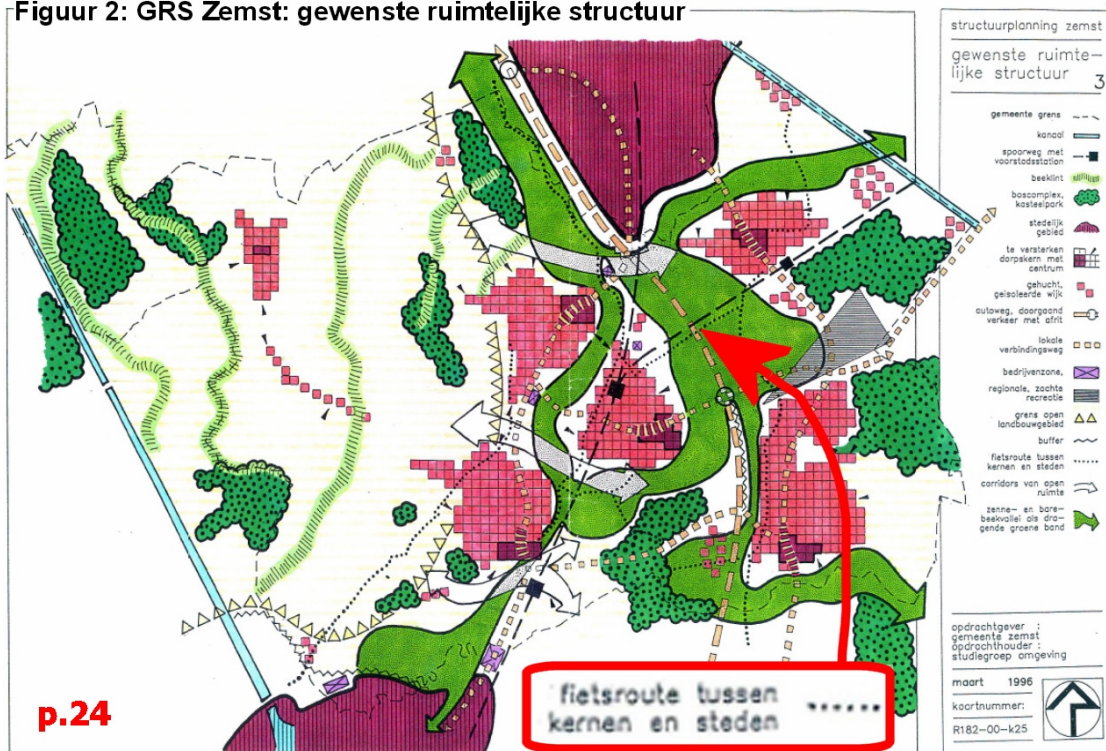
aan te leggen fiets- en wandelas?



- | | |
|---|--|
| structuurschets
welk toekomstbeeld? | interventieschets
welke belangrijke ingrepen? |
| woonkern met dubbele ronden
dorp plein
hoofdoorvoering | of te werken rond
aan te leggen dorpsplein
te ontwikkelen hoofdvoorziening |
| open te houden corridor
lokale bedrijventerrein | te ontwikkelen woonproject met
s.m. verduurzaming
niet te ontwikkelen bedrijventerrein
te ontwikkelen bedrijventerrein
voor herbestemming of woonzones |
| E 19 voor doorgaand verkeer
gewestsweg voor lokaal verkeer | aan te leggen poort
hier aan te leggen doortocht
te bevalligen knooppunt met
gewestsweg |
| verarmingsstraat voor busverkeer | aan te leggen buurtplein, meestal
in de plaats van onafhankelijke
aan te leggen fiets- en wandelas |
| fiets- en voetgangers
bedrijfsplein element
(werken, lang, ...) | op te worden en te accentueren
brug
te versterken groenmassa |
| boscomplex, kastelpark,
groenmassa in de kern | aan te leggen en te bebossen berm
aan te leggen gras plein
aan te leggen recreatieterrein
te ordenen recreatieplein |
| sport, recreatie en jeugtherrein | |

✓ **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zemst**, goedgekeurd april 1998, pag. 67: "Weerde wordt een woonkern met aantrekkelijke fietsroutes naar de vier omliggende dorpen; ontbrekende stukken en onveilige oversteken worden hiervoor weggewerkt";

Figuur 2: GRS Zemst: gewenste ruimtelijke structuur



p.24

✓ **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)"

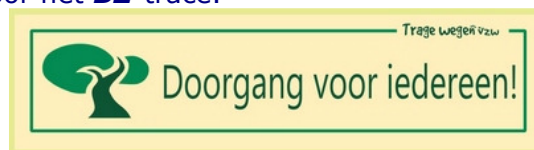
Ook werd er naar aanleiding van het 'Diabolo' HST project (snelle treinverbinding Mechelen-Zaventem in de middenberm van de E19) door Zemst een haalbaarheidsstudie met kostenanalyse gemaakt (Infrabel TucRail studie sep. 2008). De raming lag toen tussen de 1,05 en 1,65 miljoen€.

Het resultaat van dit alles is, buiten deze laatste kleine studie, nihil. Men kan zich bijgevolg de vraag beginnen stellen wat de zin is van een dergelijk GRS en RUP als de daadkracht ontbreekt om deze uit te voeren.

Vandaag gaat het in dit dossier zelfs niet meer over de lokale of bovenlokale impact van fietsinfrastructuur. Het gaat nu ook over de inter- en boven-provinciale impact ervan. Niet 1 gemeente en niet 1 provincie is nog in staat om een globaal samenhangende oplossing uit te werken. Het is geworden tot een problematiek waarbij de Vlaamse overheid een belangrijke rol in heeft te nemen. De fiets-o-strades ten zuiden en ten noorden van Zemst, en de wijze waarop deze aan elkaar worden gelijmd, tonen dit aan.

De toenemende mobiliteitsproblematiek maakt duidelijk dat bijkomende infrastructuur voor de trage weggebruiker een sleutel-element geworden is. Hier mag niet al te licht over worden gegaan.

Want, toeval of niet, de gevraagde fiets- en wandelbrug te Weerde biedt eveneens een volwaardig en wellicht zelfs beter alternatief voor het **BZ**-tracé.

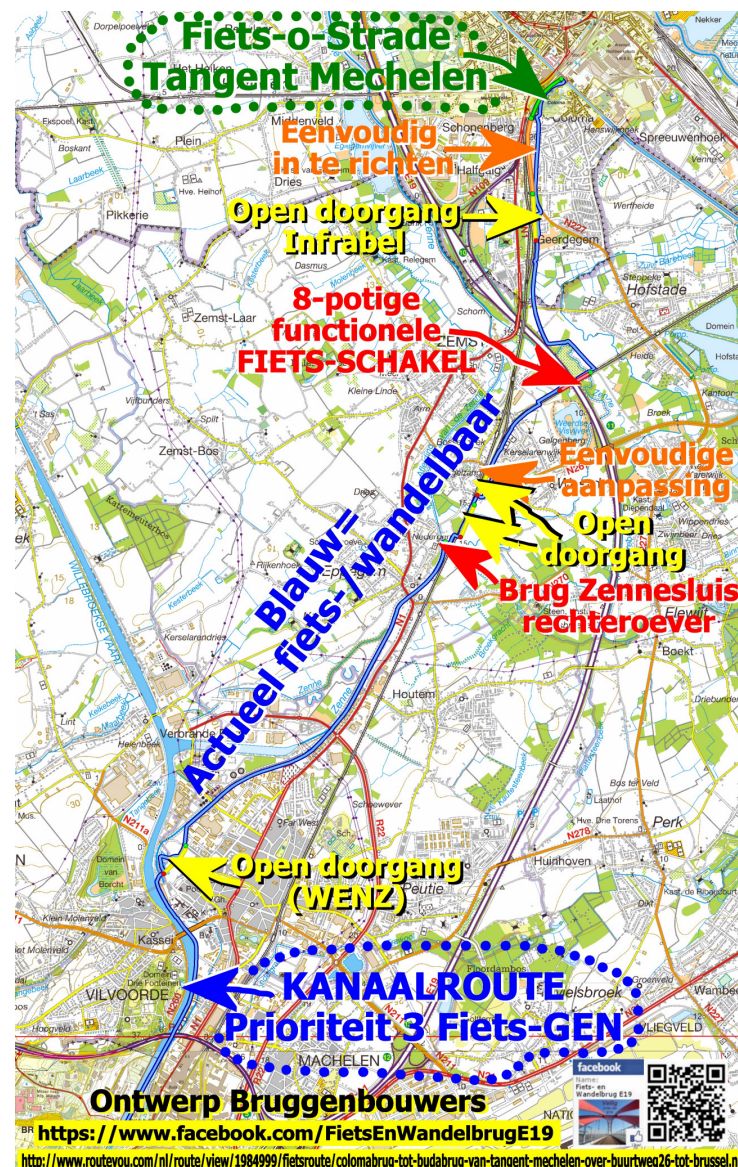


Daarom hebben de bruggenbouwers op de spandoekactie van 10 mei jl. ('Doorgang voor iedereen') aan alle politieke verantwoordelijken gevraagd om gezamenlijk alle problemen rond de verdwenen buurtweg 26 te analyseren, en daadkrachtig actie te ondernemen om de gestelde reeds meer dan 40 jaar durende problemen op te lossen.

C. Positieve evolutie

De bruggenbouwers hebben sinds 10 mei al twee zeer belangrijke stappen opgemerkt bij de verantwoordelijke politici:

- Op provinciaal en gemeentelijk vlak hebben de betrokken politici (Tom Dehaene, Député voor mobiliteit; Jan Verdoodt, Schepen voor mobiliteit; Dirk Van Roey, Schepen voor Trage Wegen) samen met de bruggenbouwers een afstap gedaan van het fiets-snelweg-tracé waarin de gevraagde **Fiets-** en **Wandelbrug** is opgenomen. Dit tracé wordt verder het **FW**-tracé genoemd. Het onderscheidt zich van het **BZ**-tracé door na de gelijkgrondse indaling ten zuiden van de Jubellaan aan de oostzijde van de spoorlijn 25 te blijven. In de omgeving van de provinciegrenzen (Antwerpen - Vlaams-Brabant) zijn deze zelfs reeds geasfalteerd. Vervolgens wordt de Diabolo-verbinding naar de luchthaven Zaventem gevolgd tot aan de onderbroken buurtweg 26. Daar loopt tevens spoorlijn 27b, waar aan de zuidzijde de Fiets- en Wandelbrug gevraagd wordt. Als deze geplaatst wordt, kan men vervolgens deze spoorberm volgen tot Eppegem, die dan aansluit bij spoorlijn 25. Daar kan men tevens via een bestaande tunnel onder deze spoorlijn automatisch uitkomen aan de rechteroever van de Zenne, volledig in lijn met het bestaande asfalt-jaagpad vanuit Vilvoorde tot Eppegem-Brusselsesteenweg. Zie de figuur hiernaast.



- Deze week is er hierover een overleg gepland tussen de verantwoordelijke politici uit de provincie Vlaams-Brabant, gemeente Zemst en de Vlaamse overheid (Minister Ben Weyts).
- De 3 politieke niveaus hebben ons toegezegd hun antwoorden schriftelijk over te maken op de nationale *Dag van de Trage Weg, zondag 19 oktober*, waarop u allen uitgenodigd bent (zie tijdslijn).

Het is de eerste keer dat er op voldoende hoog niveau en met alle politiek betrokken verantwoordelijken over de gevraagde Fiets- en Wandelbrug overlegd wordt. Onze welgemeende dank!

We durven alvast hopen dat alle aspecten van deze gevraagde brug aan bod komen. Immers, het opdelen van de fiets- en wandelbrug in zijn deelproblemen (lokaal-bovenlokaal, functioneel-recreatief, ...) is zinvol, maar om het geheel te vatten en in functie daarvan te beslissen blijft *de som der delen* essentieel.

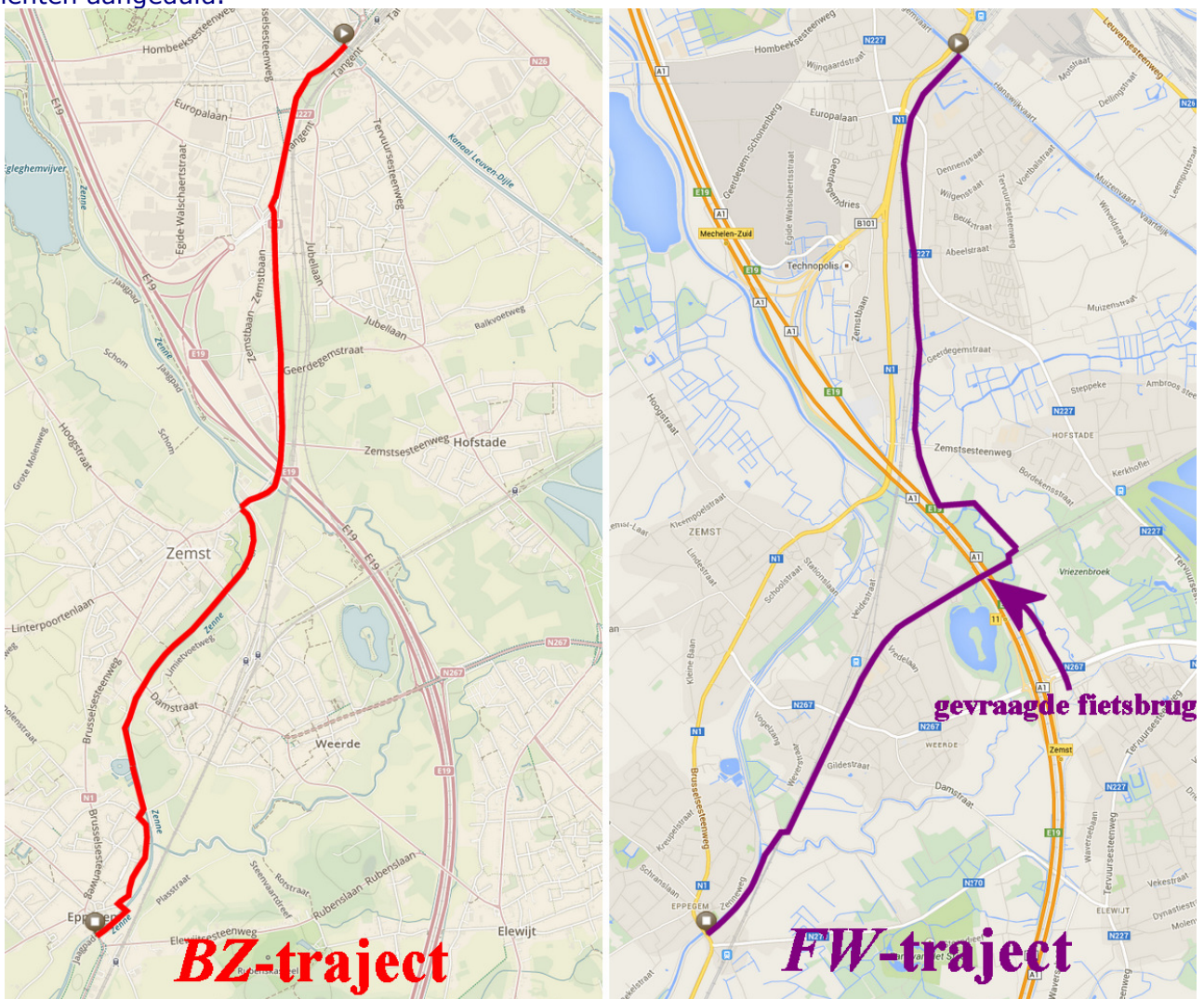
Om dit overleg mee te ondersteunen hebben de bruggenbouwers beide **BZ-** en **FW-**fietstracés vergeleken vanuit het standpunt van de gebruiker: *de fietser*.

Alle andere aspecten gerelateerd tot de lokale en bovenlokale functionele en recreatieve aspecten van de gevraagde fiets- en wandelbrug, worden in wat volgt niet opgenomen. Zie hiervoor de andere documenten en artikels op <https://www.facebook.com/FietsEnWandelbrugE19>.

D. BZ- en FW-tracévergelijking

1. De tracés op een kaart

Onderaan links vindt u het **BZ**-tracé, rechts het **FW**-tracé. Op deze tracés zijn wat verder een aantal elementen aangeduid.



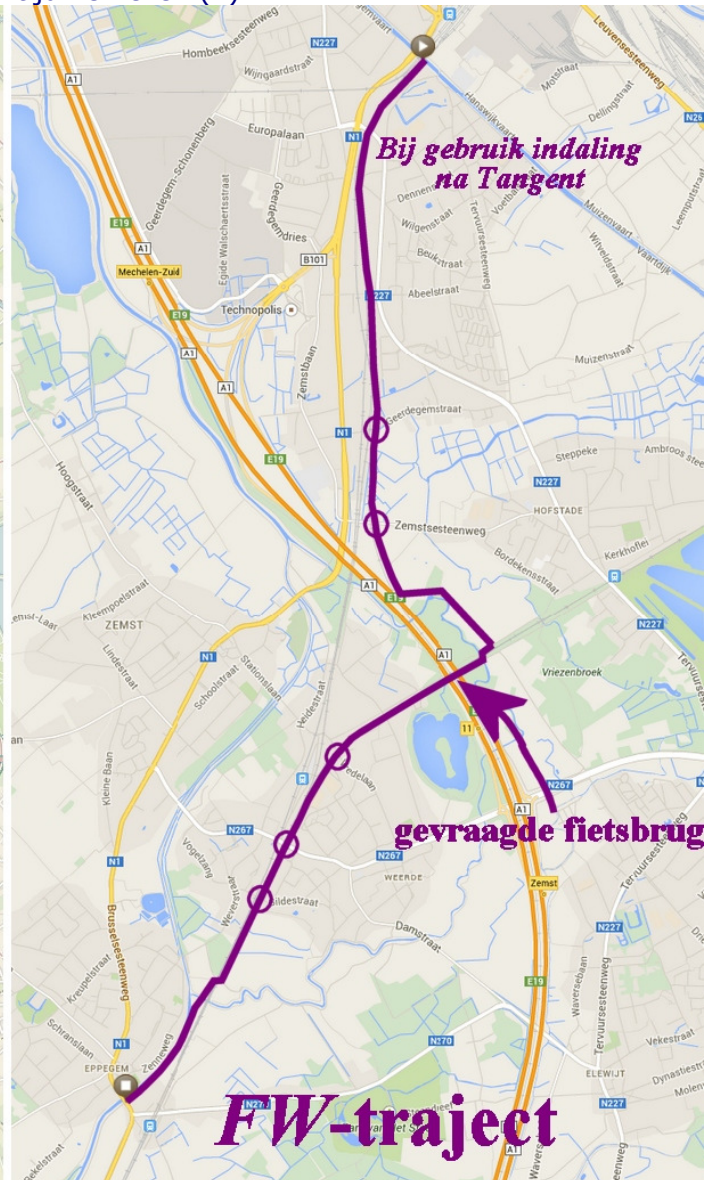
2. Aantal fietsoversteekplaatsen

Een fietsoversteekplaats is een plaats waar de fietser en straat met gemotoriseerd vervoer kruist. Wanneer er geen overbrugging gemaakt wordt, zijn dergelijke kruispunten niet te vermijden:

- ✓ Het dwarszicht voor zowel fietser als gemotoriseerde gebruiker reikt ver.
- ✓ Lokale asverschuivingen kunnen bv. remmend werken voor zowel de auto als de fietser,
- ✓ Voorrangsregels kunnen op echt gevaarlijke plaatsen gewijzigd worden.

Op de onderstaande figuur zijn de fietsoversteekplaatsen gemarkeerd met een holle bol.

Op echt gevaarlijke plaatsen zijn verkeerslichten aangewezen, zoals de oversteken over de Brusselsesteenweg (volle bollen). Het **BZ**-tracé krijgt daardoor voor het gemotoriseerde verkeer wellicht tweemaal op minder dan 300m van elkaar verkeerslichten te verwerken, wat vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet wenselijk is. Op beide plaatsen zal het tijdens de spitsuren voor iedereen bijzonder lastig zijn (files). Fietzers zullen er doorgaans ook minuten tijd verliezen (*).



Het saldo is als volgt:

- ✓ **BZ**-tracé: **10** oversteeplaatsen (= plaatsen waar autos kruisen), waarvan 3 verkeerslichten.
- ✓ **FW**-tracé: **5** oversteeplaatsen (= plaatsen waar autos kruisen), waarvan 0 verkeerslichten.

3. Het autonoom karakter van de fietsweg

Niet alleen het aantal fietsoversteekplaatsen is veel groter in het **BZ**-tracé, de fietser zal altijd in de buurt van auto's blijven rijden. Mits voldoende plaats kan er voor een grote tussenruimte gezorgd worden, doch het is altijd aangenamer alsook veiliger om autovrij te rijden met de fiets.

4. De fietsafstand dient zo kort mogelijk te zijn?

Exacte meting toont aan dat de afstand tussen de Geerdegemvaart Mechelen en de Zenne aan de Brusselsesteenweg in Eppegem in het **BZ**-tracé (rekening houdend met de Jeppebrug) **7,1km** is. Het **FW**-tracé doet er **7,5km** over. Tussen beide locaties doet het **FW**-tracé er 400m meer over.

Een realistisch voorbeeld: een fietser legt 25 km afleggen van thuis naar zijn werk, en rijdt er 22km/u op. Die 400m langere afstand op een autovrij tracé zal hem 1 minuut extra fietstijd kosten. Doch de voordelen van 100% autovrij rijden zullen voor de fietser toch de doorslag geven. Waarom?

Stel dat een fietser echt tegen die 400m extra opziet, en dus de Brusselsesteenweg verkiest. In de meeste gevallen zal hij er spijtig genoeg nog langer over doen dan die 1 minuut: de twee fietsoversteken met verkeerslichten alsook de tussenliggende verkeerslichten (Schoppingcomplex naar Carrefour/Brico o.a.) zullen zijn reistijd merkkelijk langer maken dan die 1 minuut (*).

He is voor de fietser bijgevolg niet die 'kleine' extra 400m die zijn reistijd bepaalt, wel die ettelijke verkeerslichten waar hij stilstaat.

Het autovrij tracé, zelfs met een 400m langere rijweg is sneller dan een iets kortere rijweg waar 3 verkeerslichten en meer fietsoversteken te nemen zijn.

Bij kleine verschillen in fietsafstand is het niet de 'reisafstand' die doorslaggevend is, maar wel de effectieve rij- +vertraging- en stilstandstijd = 'reisduur' die determinerend is voor de fietser. Het **FW**-tracé is op dit punt eveneens efficiënter.

5. De veiligheid

BZ-tracé: De actuele situatie van de Brusselsesteenweg is ontegensprekelijk gevaarlijk. Zie de recente foto's en commentaar van dit album:

<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.956096564416660.1073741853.611888265504160&type=1>

Een aantal van deze gevaarlijke situaties zijn 'misschien' te verhelpen, doch een aantal andere niet:

1. De aanwezigheid van een op- en afritencomplex Mechelen-Zuid;
2. de aanwezigheid van een schoppingcomplex, waar de fietser regelmatig een aanrijding riskeert met in- en uitrijdend verkeer naar de opeenvolgende parkings;
3. Onveiligheid door doorgang in te smalle (sluip-)wegen zonder fietspad met dubbelrichting rijverkeer en geparkeerde auto's.
4. Het veel groter aantal fiets-oversteekplaatsen,
5. Het hebben van naastliggend autoverkeer.

FW-tracé: deze is 100% autovrij, en bijgevolg het meest veilig

Voorbeelden uit het **BZ**-tracé:

1. **Brusselsesteenweg:**

Zie bv. de foto's in het album ("De Week van de Mobiliteit gaat vandaag 16 september in! ") van 16 september op de tijdlijn:

<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.956096564416660.1073741853.611888265504160&type=1>

- a)** Op en afrittencomplex t.h.v. Mechelen-Zuid:
- ✓ Auto's naar de snelweg hebben voorrang. Fietsers moeten hier regelmatig in de spits lang wachten om te kunnen oversteken. Buiten de spits wordt de situatie gevaarlijker door de feitelijke hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer richting snelweg. De inschatting van de fietser dat hij nog kan oversteken is daardoor regelmatig een overschatting.
 - ✓ Auto's en vrachtwagens komende van de snelweg moeten momenteel stoppen voor het verkeer komende van Mechelen. Meestal wordt dit gedaan maar wel op de verkeerde plaats (op het fietspad) waardoor de fietser kan stilstaan. Ook hier is het risico groot dat de fietser zijn voorrang 'neemt' en de snelweg-auto een andere inschatting heeft of de kleine gaatjes tussen de auto's komende van Mechelen neemt.
Fietsbrug of tunnel op deze plaats een alternatief?? En wat op de andere plaatsen aan de Brusselsesteenweg?
- b)** Dwarsend autoverkeer aan de autokeuring en tussen de bomenrij. Deze bomenrij tussen het shoppingcomplex en het op- en afrittencomplex zou voor een verhoogde veiligheid moeten zorgen. Niets is minder waar.
Aan de autokeuring moet de fietser tussen de wachtende (vracht-)links en de wachtende (vracht-) rechts door manoeuvreren. Het bord 'opgepast fietsers' helpt hier niet. Het is hier altijd afremmen en zeer regelmatig de rijweg opfietsen omdat het fietspad als stopplaats achter de volgende auto gebruikt wordt. Volgens de chauffeurs is het altijd de fout van de wagen vóór hem omdat deze niet verder (kan) doorrijden.
Dwarsende auto naar privédoel, taxi's, inkomende straten vergen constante aandacht van de fietser door het plots rechts tevoorschijn komen van auto's (ook aan het keuringsstation). De zichtbaarheid voor de auto en fietser is hier slecht. Regelmatig kan de auto lange tijd niet oversteken waardoor de fietser nogmaals moet stilstaan.
- c)** Het op- en afrijden van de auto's van/naar de Brusselsesteenweg aan het shoppingcomplex 'Brantano'-'Heytens'-'C&A'-... . Dit is en blijft elke dag een risico. Worden al deze de in- en uitritten omgeleid naar de oude Brusselsesteenweg? Dan krijgt men ook daar voor de trage weggebruiker een veiligheidsprobleem.
- d)** Op deze strook is de optie 'oude Brusselsesteenweg' eveneens geen optie om de fietssnelweg naartoe te verplaatsen. Deze steenweg zal veel smaller moeten gemaakt worden voor de auto's, en aan de oversteek aan het Carefourcomplex is er, over een afstand van 50 meter een driedubbel gevaar voor de fietser: (1) Inrijdende auto's, (2) uitrijdende auto's, en (3) het oversteken van de Zemststeenweg (Zemst)-Zemstbaan (Mechelen). Het lokale fietsverkeer heeft hier al de grootste problemen; zelfs grote infrastructuurwerken zullen geen oplossing bieden voor een fietssnelweg op deze plaats. Deze locatie is in de spits overstelpt door gevaarlijke manoeuvres van auto's. Nogmaals verkeerslichten, waarbij de fietser vrijwel altijd minstens 1x zal moeten stilstaan door de 90° bocht die hij moet nemen.

2. Jaagpad Zenneverkortung:

Een ander veiligheidsaspect is bijvoorbeeld het jaagpad aan de Zenneverkortung. Momenteel is deze verharding in dolomiet zeer geschikt voor wandelaars, lopers en fietsers. Deze zal veel breder geasfalteerd moeten worden, en het gevaar is helemaal niet ondenkbeeldig dat, wegens de drukker wordende traffic, er naastrijdende en kruisende fietsers en voetgangers/lopers ofwel in de Betonnen Zenne of in de langsliggende leibeek sukkelen, zeker op die plaatsen waar de leibeek dicht tegen het jaagpad aanloopt. Hoe raakt men trouwens uit de Zenne na een valpartij van meer dan 5 meter diepte? Nu is dat nog niet gebeurd door de 'nog steeds haalbare' dichtheid van de traffic, waardoor de veiligheid niet in het gedrang komt.

Een fietssnelweg op deze plaats is om deze reden op deze plaats eveneens ongeschikt (zie volgende foto).



3. Zenneweg Epegem:

Om de Fiets-o-strade ten zuiden van het jaagpad verder in te richten is een doorgang langs de Zenneweg noodzakelijk, alsook een fietsbrug van meer dan 30 meter aan 'De Jeppe', jeugdhuis. De volledige Zenne is daar nog niet afgesplitst naar de verkorting en de feitelijke Zenne, vandaar deze grote lengte.

De Zenneweg kent geen vrijliggend fietspad en is een gekende sluipteg, dwars op de Weverstraat, ook een veelgebruikte sluipteg. Vandaar het bord uitgezonderd plaatselijk verkeer.

Op deze weg kunnen net twee dwarsende auto's 'langzaam' passeren. Bij op de rijweg geparkeerde auto's is er doorgang voor 1 auto óf voor een fietser. Beide samen kunnen niet kruisen of niet gelijktijdig de doorgang nemen. Zoals deze weg ingericht is, is ze niet in staat om op een veilige manier een dubbelrichtings-fietsnelweg aan te bieden.



Dit **3^{de} voorbeeld** in het **BZ**-tracé kan bv. opgelost worden door de langsliggende leibeek te overkappen, waarop een gescheiden en brede dubbelrichtings fietweg ook kan aangelegd worden.

Het **2^{de} voorbeeld** is technisch gezien wellicht ook wel haalbaar: Breder jaagpad, geasfalteerd, en aan de diepe kanten ofwel voldoende ruimte laten of een leuning plaatsen.

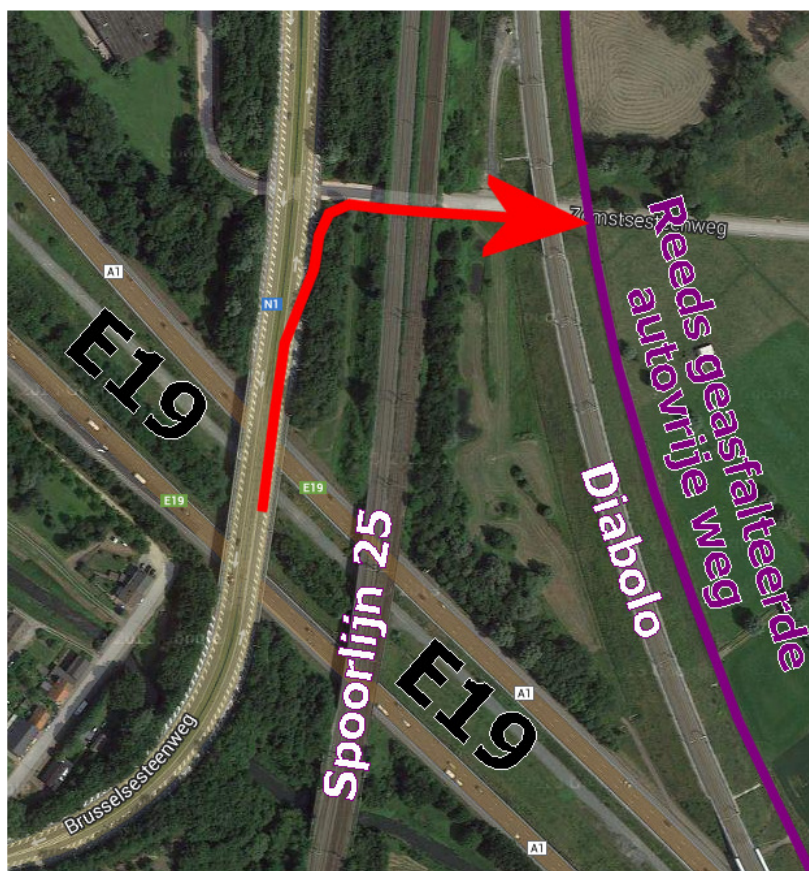
Het **1^{ste} voorbeeld** is de meest onhaalbare en meest onveilige om een fietssnelweg te plaatsen. De Brusselsesteenweg zal vanwege haar ligging, globaal gebruik, en harde infrastructuur (op-en-afritten) een toenemend auto- en vrachtverkeer blijven hebben. Op deze plaats een fietssnelweg aanleggen, goed wetende dat er een autovrij alternatief mogelijk is langs de spoorlijn 25 en 27b, is vragen om problemen: de doelstellingen van een snele fietsverbinding tussen de grootsteden zal een zwarte zone krijgen ten zuiden van de tangent, in Mechelen en Zemst.

6. 'Grote' naastliggende wooncentra moeten makkelijk bediend kunnen worden

Zowel in het **FW**-tracé als in het **BZ**-tracé zijn er voldoende aansluitpunten om de deelgemeente Zemst te bedienen. Zelfs de Geerdegemstraat, achter de shoppingcentra en de verkeerslichten, zal niet als 'oprit' gebruikt moeten worden voor de fietsers richting Mechelen: Een eenvoudige Bypass (zie volgende foto), een indaling over de E19-brug naar de Zemstsesteenweg zal ervoor zorgen dat zelfs de laatste Zemstenaar het dichtst wonend tegen de E19, het FW-tracé veilig kan nemen: Geen verkeerslichten, geen shoppingcentra, geen op- en afrittencomplex Mechelen-Zuid, gewoon autovrij.

Ook de Damstraat en de Vredelaan moeten niet veel verder bereden te worden om aansluiting te hebben voor de meer zuidelijk wonende Zemstenaars (deelgemeente) om alle de gekende problemen aan de Brusselsesteenweg te vermijden.

Voor de verstedelijkte deelgemeente Hofstade wordt het **FW**-tracé dan weer dé fietsweg richting Vilvoorde en Brussel.



(Over deze indaling is er in Zemst *al jaren* sprake, want omwille van de E19 en het **fietsgevaarlijk dubbel kruispunt** in de richting van én aan aan de Carrefour-Brico parking in- en uitrit, kan de 'noordelijke' Zemstenaar niet veilig naar Hofstade. Ook hier wellicht weer eens een probleem van intergemeentelijke aanpak (Zemst-Mechelen).)

7. Impact op (autovrije) dwarstracés

Dit element overstijgt de lokale aspecten van het vorig punt. In Duffel bv. voorziet de Fiets-o-strade een autovrije verbinding met het 10km oostelijk gelegen Lier (linkerfoto), of het 13km westelijk gelegen Boom (rechterfoto). Uitermate functioneel (als men maar breder denkt dan de verbinding Antwerpen-Brussel).



Het is net de Fiets- en Wandelbrug van het **FW**-tracé die voor dergelijke dwarstracés kan zorgen. In geen enkel opzicht laat het **BZ**-tracé dergelijke dwarsverbindingen toe.

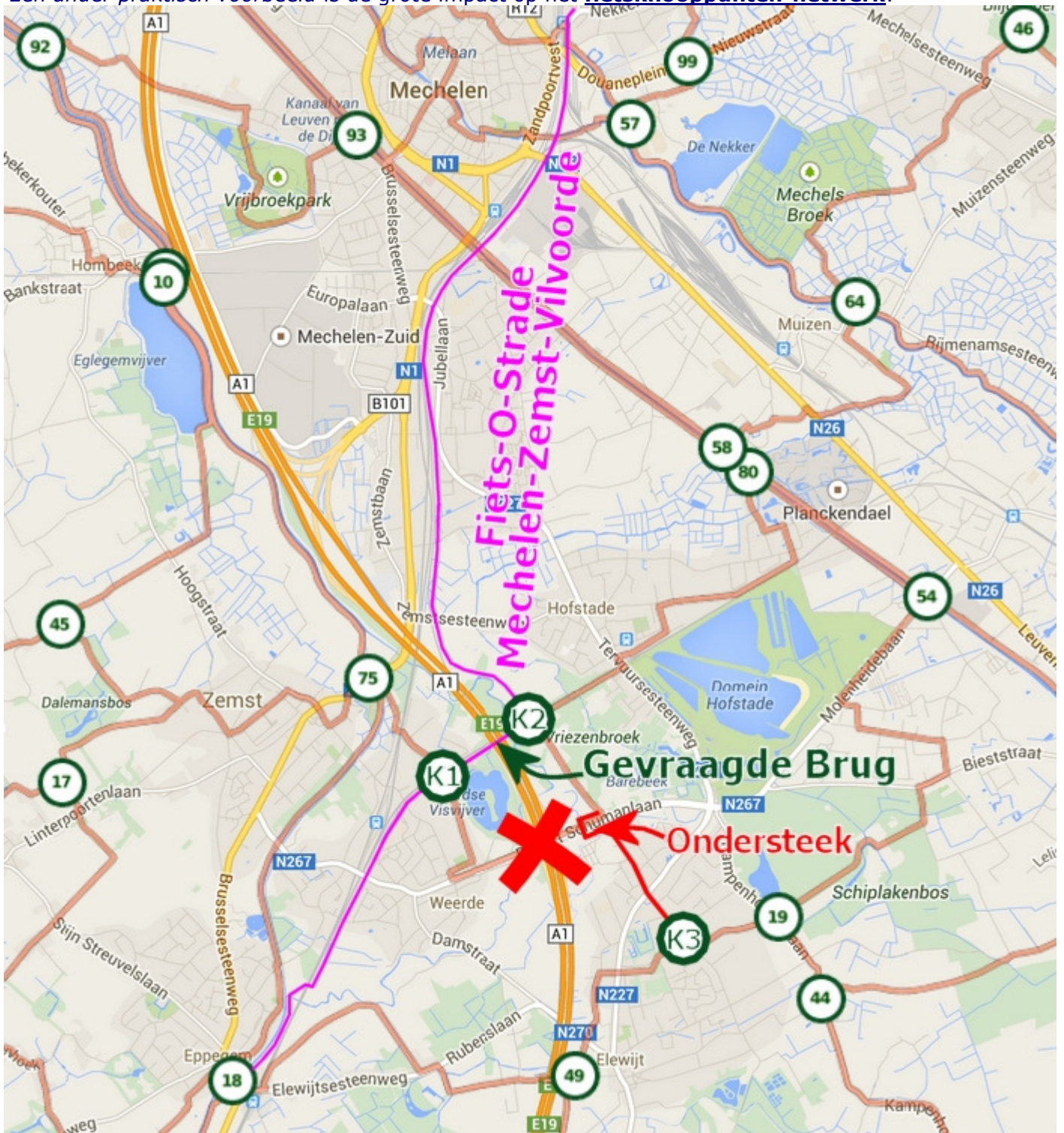
De directe meerwaarden van de fietsbrug in het **FW**-tracé als bovenlokale fietsknoop zijn immens:

- Belangrijke **onderbroken functionele en recreatieve verbindingaspecten** worden ingevuld;
- Onsluiting van nabijgelegen natuur-, recreatie-, en woonkernen** wordt ingevuld;
- Belangrijke bovenlokale en lokale mobiliteitsproblemen** worden voor de trage weggebruiker (wandelaar, looper, fietser) weggewerkt;
- Veiligheidsproblemen (tussen het harde en trage verkeer)** worden **drastisch weggewerkt** door de aparte beddingen (Brusselsesteenweg, Schumanlaan)

Zo is er bv. een functionele en recreatieve autovrije uitval naar De Leuvensevaart en het Dijlebekken die door zeer veel woonwerkenden-zonder-auto-richting-Brussel of vanuit het westelijk-deel sterk zal gewaardeerd worden.



Een ander praktisch voorbeeld is de grote impact op het **fietsknooppunten-netwerk**:



De voorgestelde **Fiets-O-Strade-verbinding** tussen Tangent Mechelen en de Kanaalzone via de **gevraagde brug** realiseert 3 nieuwe belangrijke fietsknoopen (**K1**, **K2**, **K3**). Dit genereert een ongelooflijke verbetering van het fietsnetwerk (zie netwerkkaart). Bijkomend moet de Schumanlaan niet meer gebruikt worden in de verbinding van de knoop **75** met knoop **54** of **80**. Dit is voor alle fietsknooppuntgebruikers een fenomenale verbetering: **Afknapper Schumanlaan** wordt uit het fietsnetwerk geweerd, wat een ongelooflijke verbetering is voor alle vormen van fietsverkeer. Bijkomend worden de investeringen gedaan voor de **ondersteek** van de Broekstraat onder de Schumanlaan eindelijk gevaloriseerd: De lokale en bovenlokale impact van deze ondersteek is dan onmiddellijk merkbaar via knoop **K3**.

Een massa aan bijkomend fotomateriaal van het voorgestelde **FW**-tracé vindt u hier:

<http://www.routeyou.com/nl/route/view/1984999/fietsroute/colomabrug-tot-budabrug-van-tangent-mechelen-over-buurtweg26-tot-brussel.nl>

8. De kostprijs

Naar aanleiding van het 'Diabolo' HST project (snelle treinverbinding Mechelen-Zaventem in de middenberm van de E19) is door Zemst een haalbaarheidsstudie met kostenanalyse gemaakt (Infrabel TucRail studie sep. 2008). De raming lag toen tussen de 1,05 en 1,65 miljoen€. Dit voor een brug met een breedte van pakweg 90 meter.

In Het regionaal nieuw van Het laatste nieuws van eergisteren 11 oktober staat te lezen:



MECHELEN 11/10/2014

AUTOVRIJ TRAJECT AAN MECHELEN-NEKKERSPOEL BLIJKT PEPPERDUUR

450 meter fietspad kost 4 miljoen



Per afgewerkte meter moet je zo'n 9.000 euro rekenen. - Legreve

Een kleine 9.000 euro per lopende meter. Dat is de prijs van de laatste 450 meter van de fietsstrade aan Mechelen-Nekkerspoel. De provincie telt liefst 4 miljoen euro neer. Het buurtcomité stelt zich vragen bij het gigantische kostenplaatje.

(<http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-mechelen/450-meter-fietspad-kost-4-miljoen-a2083224/>)

De bruggenbouwers vragen zich af waar de logica is in dit gehele verhaal: In Mechelen-Noord wordt de problematiek van een 'goede' fiets-o-strade rechtlijnig toegepast, doch vanaf de tangent Mechelen Zuid (= ook 'Mechelen', = ook 'provincie Antwerpen') vind men er niets beters op dan het net andersom te doen: én veel kruispunten, én niet meer autovrij, én een veel onveiligere situatie langsheen het tracé.

Weet Mechelen en de provincie Antwerpen wel dat er een autovrij alternatief is, en dit voor een prijs die perfect vergelijkbaar is?

Er is een hele waaier aan subsidies mogelijk, een gemeente of provincie kan deze fietsbrug of het **FW**-tracé inderdaad niet alleen dragen: 'Subsidie Fietsnelwegen' (door provincie en Vlaams Gewest), 'Subsidie Strategische infrastructuurprojecten' (waaronder de fietsbrug valt), 'Subsidie Gewestwegen Vlaamse Overheid', 'Subsidie Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk' of 'Subsidie Recreatief Fietsnetwerk' (enkel op gemeentewegen), Het Vlaams Investeringsfonds, en dan zijn er ook nog de Europese subsidies zoals 'Regionaal Structuurfonds Europa' waarbij de derde factor (ruimtelijke en economische omgevingsfactoren) kunnen aangesproken worden. Daadkracht zou moeten kunnen leiden tot een resultaat...

WANNES VANSINA

De provincie Antwerpen werkt het stuk tussen de Capusteenstraat en station Mechelen Nekkerspoel de komende maanden af (net als de ontbrekende schakel in Sint-Katelijne-Waver), zodat de volledige fietsstrade begin volgend jaar nagenoeg volledig klaar zal zijn (op de fietsbrug over de Singel in Berchem na). "De fietsstrade gaat vanaf de Capusteenstraat in lichtjes stijgende lijn om de kruising met de Jan Bolsstraat te overbruggen. Hierdoor is er ook een aansluiting op de hoogte van het perron van het station Mechelen-Nekkerspoel, zodat we de toekomstige verdere doortrekking van de fietsstrade al ondersteunen. Tot slot zorgen we er met een helling voor dat ook de gebruikers vanaf het stationsplein en de parking de fietsstrade kunnen gebruiken", legt diensthoofd Mobiliteit van de provincie Antwerpen Chris Brouwers uit.

Voor deze manier van aanleggen werd gekozen omdat fietsstrades bij voorkeur met zo min mogelijk omwegen en kruispunten via een autovrij traject gaan. Ze staan immers voor snelheid, veiligheid en comfort, maar dat heeft dus een stevige prijs. Het doet in de buurt de wenkbrauwen fronsen, zelfs bij voorstanders. "Ik denk dat iedereen de fietsstrade toejuicht, maar 4 miljoen - dat is 160 miljoen Belgische frank! - in volle crisistijd is wel heel veel. Als de plannen van de stad voor de stops onder de spoorwegbruggen doorgaan, dan wordt het helemaal absurd", zegt Freddy De Wilder van buurtcomité Capusteen.

Voor Fietsersbond Mechelen is het dat wél helemaal waard. "Ik zal u nog meer zeggen: het mag hier niet bij blijven. De fietsstrade loopt nu uit op het grote kruispunt, wat ik het Nekkerspoelgedocht noem. Daar moet ook een soort overbrugging komen", zegt Luc Van Espen. In de buurt doet overigens het verhaal de ronde als zouden de geplande stops een gevolg zijn van de fietsstrade, maar dat is volgens Brouwers niet correct. "De provincie Antwerpen is hierover niet om advies gevraagd. Wij voeren onze werken uit, zoals we ze in onderling overleg met de stad, de Vlaamse overheid en betrokken actoren zoals de Fietsersbond hebben afgesproken. Als provincie Antwerpen hebben we geen bevoegdheid om ons uit te spreken over ingrepen die gemeentebesturen op hun grondgebied willen uitvoeren."

E. Besluit

Het zou verkeerd zijn moest men de bovenstaande 8 items op dezelfde manier wegen (bv, Veiligheid krijgt 1 punt, evenals de Fietsafstand). Het is evenmin verkeerd de kostprijs als enig doorslaggevend element te weerhouden of zwaar te laten doorwegen. Het geheel der delen telt, waarvan de veiligheid hoe langer hoe belangrijker door de bevolking beoordeeld wordt.

De indaling in de Brusselsesteenweg aan Tangent Mechelen-Zuid (**BZ**-tracé) is voor de fietser een slechte zaak. De veiligheid zal onvergelijkbaar slechter zijn dan het autovrije **FW**-tracé, de fietstijd zal tevens langer duren, en de belangrijke dwarsverbindingen worden tot 0 herleid, zelfs voor de meest dichtbevolkte gebieden langs het **FW**-tracé.

Het voordeel van het **BZ**-tracé is 'ogenschijnlijk' voor de 'deelgemeente' Zemst goed, omdat de fietser 100m minder ver moet fietsen om aan zijn fiets-o-strade te komen! Maar welke tijd zal hij daarvoor mogen inboeten aan de (extra) verkeerslichten en andere veiligheidsproblemen op de Brusselsesteenweg?

Het vermijden van de gehele Brusselsesteenweg is de enige mogelijkheid om een wezenlijk verschil te maken tussen de actuele toestand en de geplande fietsostrade, die uiteindelijk elke fietser ten goede moet komen. Verschillende insteken zijn er in het **FW**-tracé voor de Zemstenaars (deelgemeente) perfect veilig en mogelijk (Damstraat, Vredelaan, bypass over de E19 naar de Zemstsesteenweg), én ook voor hen wordt het tracé AUTOVRIJ!

Geef de fietser maar het autovrije, veiligere, 400m langere en tóch snellere **FW**-tracé!

Opmerkelijk

is dat een belangrijke gebruikersorganisatie, de Fietsersbond (<http://www.fietsersbond.be>), al verschillende artikels en studies heeft gepubliceerd die integraal kaderen in het **FW**-tracé:

- ✓ Memorandum (fietsbeleid):
http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Memorandum_Fietsersbond_2014_lang.pdf
- ✓ Fietsroutes-onderzoek: <http://www.fietsersbond.be/infrastructuur/fietsroutes> : Hierin zijn enkele zeer interessante onderzoeken samengebracht, waarvan hieronder de resultaten van het onderzoek van april 2014 aangehaald wordt:

(<http://www.fietsersbond.be/fietsroutes/resultaten-onderzoek-2014>):

"Meer dan 4.000 fietsers stuurden ons hun top 3 in van grootste ergernissen op fietsroutes. Grootste boosdoener blijkt het autoverkeer, op nummer 2 landt slechte ondergrond en op 3 gevaarlijke kruispunten / vervelende wachttijden."

Het **FW**-tracé is autovrij, kent géén wachttijden door verkeerslichten, en kent minder fietsoversteekplaatsen (zie hoger). Het **BZ**-tracé bevat de top 3 van de ergernissen.

Maar ook de Vlaamse overheid publiceert. Ze hebben een 'Fietsvademecum' online gezet, die eveneens het **FW**-tracé sterk bevoordeligt:

<http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php?a=17>

Het is daarom voor de Bruggenbouwers en voor zeer veel fietsers vanuit Vlaams-Brabant richting Mechelen een onlogisch en vreemd scenario dat zich nu te Mechelen (en Zemst) afspeelt: Tot aan de Tangent wordt alles in de noordelijke richting gerealiseerd volgens de '**best-practices**' die hierboven zijn aangehaald, **ook al kost het meer**. Ten zuiden van de Tangent, in dezelfde stad Mechelen worden al deze principes plots overboord gegooid, en wordt ingedaald op de blijvend gevaarlijke Brusselsesteenweg.

Beeld u eens in: Sel dat de Tangent zich ten noorden van Mechelen zou bevinden, en men bijgevolg, overeenkomstig met wat nu op tafel ligt, het kortste en goedkoopste tracé zou kiezen: het **A**-tracé (van Antwerpsesteenweg die de kortste verbinding realiseert:



Even advocaat van de duivel zijn: "OK, meer fietsoversteekplaatsen en wat meer verkeerslichten, maar het **A**-tracé zal een nieuw fietspad hebben, afgescheiden van het doorgaand langsverkeer door een haag- of bomerrij."

Spijtig genoeg is deze vergelijking *geen karrikaatuur*.

Dit scenario ligt vandaag op tafel ten zuiden van de Tangent, want "er ligt reeds een brug over de E19 (Brusselsesteenweg)".

De 4 Miljoen Euro die nu (volgens ons terecht) uitgegeven wordt ten noorden van Mechelen Nekkerspoel is een peulschil met de kostprijs van de Fiets- en Wandelbrug. Waar is de logica in dit geheel rond Mechelen?

De Bruggenbouwers,
Luc, Herman, Willem, Bart;

<https://www.facebook.com/FietsEnWandelbrugE19>

Steeds bereid voor verder constructief overleg.



Foto: Mechelen Nekkerspoel, oktober 2014: Werken om de fiets-o-strade op spoorhoogte te brengen. Niet goedkoop, maar wel een beslissing met toekomstvisie. We blijven hopen dat de fiets-o-strade met eenzelfde visie ook op de hoogte van lijn 27b komt in Weerde.

