

Aan het College van burgemeester en schepenen van Temse
AC De Zaat
Frans Boelplein 1
9140 Temse

Betreft: Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsplan maart 2011 – Openbaar onderzoek

Geachte heer, geachte mevrouw,

Als Fietzersbond bekijken we het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan uiteraard vanuit het standpunt van de fietsers. We hechten belang aan de veiligheid en het comfort van de fietsers, aan logische fietswegen en aan goede fietsvoorzieningen. Hieronder staan onze adviezen, bezwaren en opmerkingen genummerd en omkaderd.

Pagina 20

De kruispunten ‘Cauwerburg – Sint-Amelbergalaan’ en ‘Cauwerburg – Orlaylaan’ worden zodanig ingericht dat de Schelderoute geaccentueerd wordt in het wegbeeld en voorrangsregeling op het eerste en de ontsluiting van De Zaat op het tweede kruispunt.

Op figuur B2 (in de bijlagen na pagina 67: Verblijfsgebieden en wegencategorisering) staat de nieuwe inrichting van deze kruispunten min of meer afgebeeld.

In de programmalijsten (de bijlagen na pagina 83) staan deze werken onder:

- **B.2-03**
FOS Cauwerburg – Sint-Amelbergalaan
oorspronkelijk geraamd: 13.000,00 euro
UITBREIDEN TOT VOLLEDIGE AANPASSING KPT
- **B.4-14**
Herinrichting kpt Cauwerburg – Orlaylaan
hoofdrichting van Cauwerburg-Oost afbuigen naar Orlaylaan
FOS Cauwerburg – Cauwerburg
NB Cauwerburg is functionele route BFF!

Opmerking 1

Als FOS staat voor “fietsopstelstrook”, en als daarmee de wegmarkering bedoeld wordt van Artikel 77.6 van de wegcode, dan merken we op dat deze wegmarkering enkel toegelaten is bij verkeerslichten. Zeer waarschijnlijk is het niet de bedoeling deze kruispunten van verkeerslichten te voorzien. Fietsopstelstroken kunnen dus niet aangebracht worden.

Ook al worden verkeerslichten voorzien, dan nog zijn fietsopstelstroken onmogelijk te combineren met de tweerichtingsfietspaden aan die kruispunten.

Bezwaar 1

Kruispunt Cauwerburg – Orlaylaan

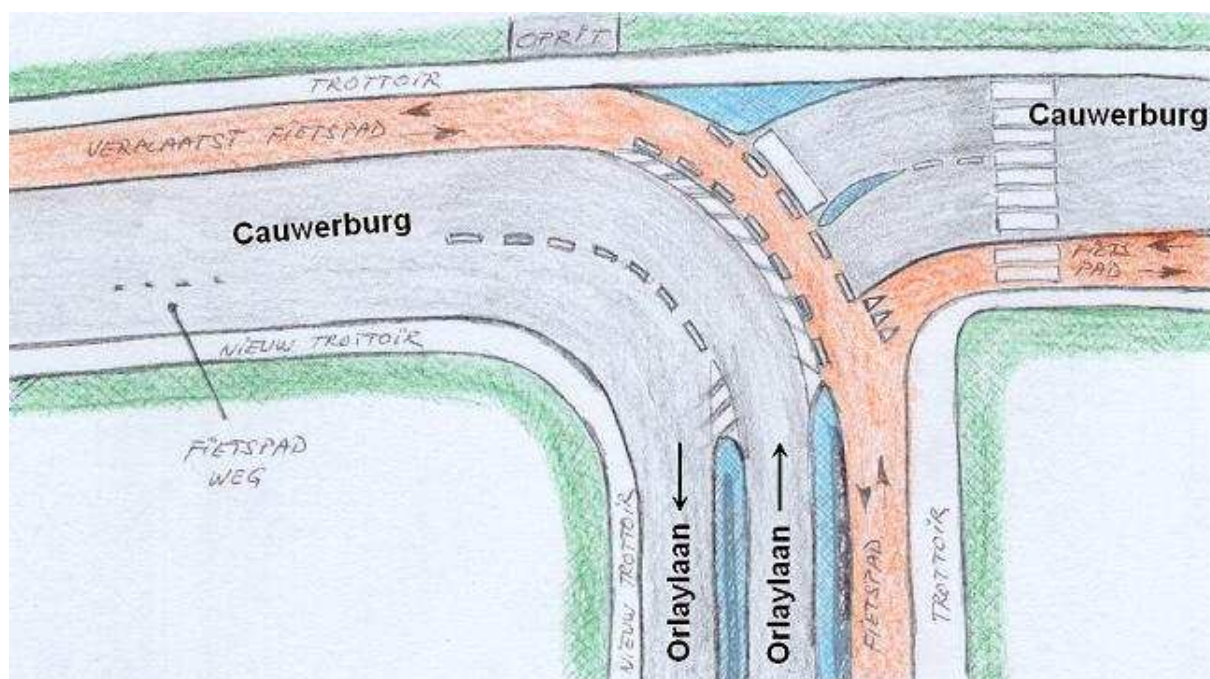
Als de voorrangsweg loopt in een bocht van ongeveer 90° van de Orlaylaan naar Cauwerburg (richting Tielrode), dan stelt zich voor de fietsers een probleem als de fietspaden blijven waar ze nu liggen. Langs de Orlaylaan ligt het tweerichtingsfietspad langs de ene kant (noordoost) en langs Cauwerburg ligt het tweerichtingsfietspad langs de andere kant (zuidoost) van de rijbaan. Dat zou betekenen dat de fietsers – die even goed langs de voorrangsweg rijden als de automobilisten – op het voorrangsfietspad de voorrangrijbaan zullen moeten dwarsen, en nog wel juist in de bocht van ongeveer 90°. Het spreekt voor zich dat dit een probleemsituatie is, die gevaarlijk en oncomfortabel is voor fietsers. Bovendien is het niet logisch, dat de voorrangsweg voor de fietsers onderbroken zou worden. Stel je maar even het omgekeerde voor: het bestaande voorrangsfietspad zou gewoon doorgetrokken worden, waardoor de automobilisten op de voorrangsweg in deze 90°-bocht voorrang zouden moeten verlenen aan de fietsers ... Hoe logisch zou dit overkomen?

Het is bovendien te betwijfelen, of dit in overeenstemming te brengen is met de reglementaire voorschriften:

- Ofwel wordt het fietspad doorgetrokken over de voorrangsweg. Dan moet aan fietsers voorrang verleend worden volgens Artikel 12.4bis van de wegcode. Dat is dus de 'omgekeerde situatie' die hierboven beschreven is.
- Ofwel wordt een fietsoversteekplaats aangebracht op het kruispunt. Maar dat is in strijd is met Artikel 18.4 van de plaatsingsvoorwaarden verkeerstekens. Daarbij zou dit een onderbreking zijn van de voorrangsweg voor de fietsers.
- Ofwel wordt niets aangebracht, en worden de fietsers aan hun lot overgelaten met alle gevaren vandien.

Daarom hebben we bezwaar tegen het wijzigen van de voorrangsregeling op dit kruispunt. Het zijn zelfs zinloze kosten (€15.000,00). De herinrichting van het kruispunt Tinelplaats met Schoolstraat, Sint-Amelbergalaan en Hoogkamerstraat (B.4-15) zal immers op zichzelf al een ontmoediging vormen voor het verkeer dat vanaf de Orlaylaan zou afslaan naar rechts.

Bij een echt logische herinrichting van dit kruispunt voor alle weggebruikers, dus eveneens voor fietsers, moet ook het fietspad de voorrangsweg volgen. De enige optie is bijgevolg het heraanleggen van het tweerichtingsfietspad **aan de andere kant van Cauwerburg** tussen de Orlaylaan en de Peter Benoitlaan, als volgt:



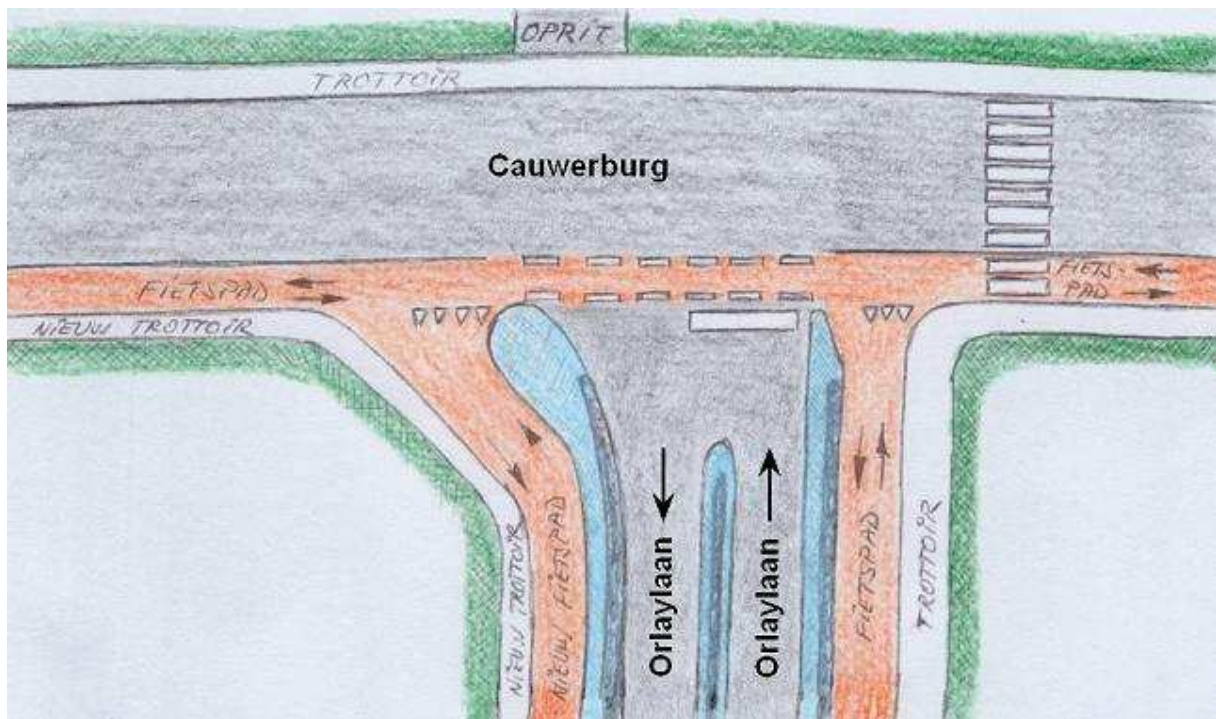
Het spreekt voor zich dat een dergelijke aanpassing bijkomende kosten en problemen met zich meebrengt. Het fietspad komt dan langs de kant waar de meeste opritten en garages zijn. Daarbij moeten de fietsers die Cauwerburg volgen, deze straat dan een tweede keer oversteken ter hoogte van de Peter Benoitlaan.

De wijziging van de voorrangregeling van dit kruispunt is dus ingrijpend en duur als ze reglementair, logisch en veilig uitgevoerd wordt voor alle weggebruikers. Het schept daarbij bijkomende problemen op het kruispunt van Cauwerburg met de Sint-Amelbergalaan.

Advies 1

Kruispunt Cauwerburg – Orlaylaan

We stellen voor de voorrangregeling op dit kruispunt te behouden. Cauwerburg blijft dus de voorrangsweg. De afslag naar rechts vanuit de Orlaylaan naar Cauwerburg kan (door de herinrichting van "Het Luizemarktje") nog meer ontmoedigd worden door de verbinding van deze twee straten hoekiger te maken, als volgt:



Bijkomend kunnen verbodstekens de afslag naar rechts verbieden voor het zwaar verkeer.

Dit hoekiger profiel heeft als voordeel dat het fietspad van de Orlaylaan nu op een normale wijze kan aangesloten worden op het fietspad van Cauwerburg. Nu versmalt het fietspad van de Orlaylaan immers tot enkele centimeters (!) bij zijn aansluiting op Cauwerburg.

We stellen tevens voor, om langs de andere kant van de Orlaylaan een nieuw tweerichtingsfietspad aan te leggen tot aan de toegang tot de warenhuizen.

Tegelijkertijd pleiten we er voor om het trottoir vanaf de Peter Benoitlaan door te trekken naast het fietspad, eveneens tot aan de toegang tot de warenhuizen.

Advies 2

Kruispunt Cauwerburg – Sint-Amelbergalaan

Als de voorrangsweg loopt van de Sint-Amelbergalaan naar Cauwerburg (richting Tielrode), dan is het logisch dat ook het tweerichtingsfietspad vanaf Cauwerburg dezelfde voorrangsweg volgt. Het zou onlogisch zijn om het fietspad slechts in één richting (richting naar Sint-Amelbergalaan) de voorrangsweg te laten volgen. Fietsers die uit de Sint-Amelbergalaan komen worden dan volledig aan hun lot overgelaten. Ze moeten dan op het kruispunt zelf maar uitzoeken hoe en waar ze op een oncomfortabele en vooral gevaarlijke wijze de voorrangsweg moeten oversteken om het tweerichtingsfietspad aan de overkant van de rijbaan te bereiken.

We stellen voor om een tweerichtingsfietspad de voorrangsweg te laten volgen, dat even verder loopt aan de oostkant van de Sint-Amelbergalaan. We stellen ook voor om dit tweerichtingsfietspad licht verhoogd aan te leggen waar het Cauwerburg oversteekt, en het zo ver mogelijk van de bocht in de voorrangsweg te verwijderen. Op deze wijze kunnen ook fietsers gemakkelijker de bocht naar de Sint-Amelbergalaan nemen als ze uit de richting Orlaylaan komen.

Het stukje tweerichtingsfietspad in de Sint-Amelbergalaan dient op zijn beurt degelijk afgeschermd te worden van de rijbaan, met vangrails of dergelijke. Dit om te voorkomen dat voertuigen over het fietspad zouden rijden na het nemen van de bocht (links of rechts) vanuit Cauwerburg.

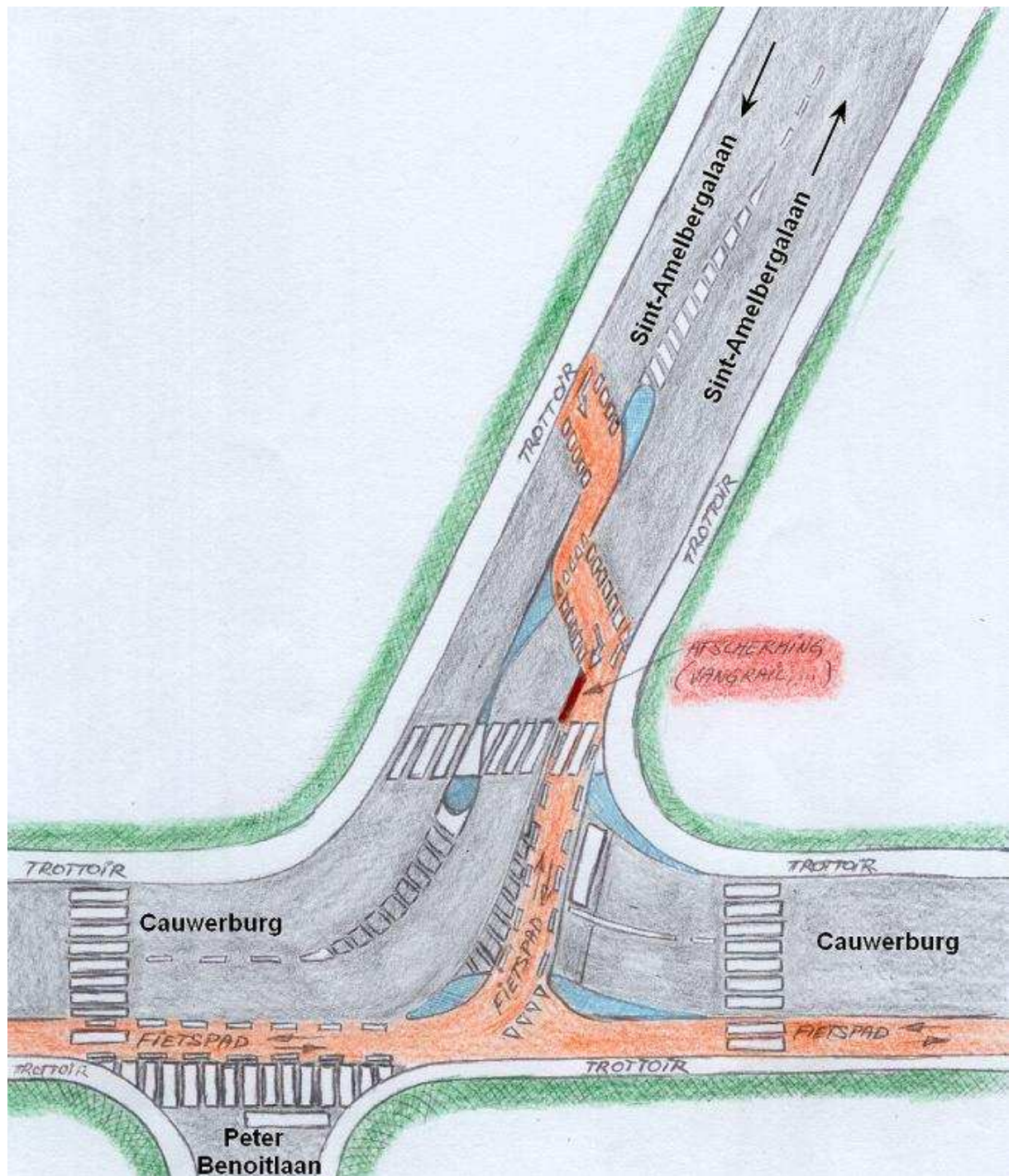
De fietsers die uit de Sint-Amelbergalaan komen, zullen deze straat ergens veilig moeten kunnen oversteken naar dit tweerichtingsfietspad. Het oversteken zal moeten gebeuren op een fietsoversteekplaats, ergens tussen de Tulpenlaan en Cauwerburg, en zo dicht mogelijk tegen Cauwerburg. Er moet evenwel rekening gehouden worden met het zwaar verkeer dat vanaf Cauwerburg rechts afslaat naar de Sint-Amelbergalaan. Daar moet immers een scherpe bocht genomen worden, kleiner dan 90°. De fietsoversteekplaats moet dus op een plaats liggen, waar het zwaar vervoer zijn draaibeweging heeft beëindigd en rechtuit rijdt.

De fietsoversteekplaats zal duidelijk zichtbaar moeten zijn voor de automobilisten, zodat ze hun snelheid kunnen en moeten aanpassen. De fietsoversteekplaats moet zeker ook bruikbaar uitgevoerd worden voor de fietsers. Alleen dan zullen de fietsers deze drukke straat op die plaats veilig kunnen oversteken.

Om het oversteken met de fiets veilig te kunnen uitvoeren, moet de snelheid van het andere verkeer afgeremd worden ter hoogte van de fietsoversteekplaats. Rijbaanverhogingen als snelheidsremmer zijn ongewenst wegens geluidshinder, en bovendien onaanvaardbaar voor De Lijn. Daarom voorzien we aan beide kanten van de rijbaan, vóór de fietsoversteekplaats een snelheidsremmende rijbaanversmalling in de Sint-Amelbergalaan, en een opstelstrook voor overstekende fietsers in het midden van de rijbaan.

Dit moet praktisch uitvoerbaar zijn, aangezien de Sint-Amelbergalaan op die plaats ruim meer dan 10m breed is. Bij 50 km/u is voor De Lijn een rijstrookbreedte nodig van 3,05m. Het tweerichtingsfietspad heeft 2m nodig, en de opstelstrook 1,50m zoals een enkelrichtingsfietspad. In totaal is dat 9,60m. Er rest dan nog minstens 0,50m voor afscherming en greppels.

De praktische uitvoering hiervan kan geschetst worden als volgt:



De rijbaanversmallingen bieden nog meer voordelen voor fietsers:

- Automobilisten die in de Sint-Amelbergalaan richting Cauwerburg rijden zullen meer aangezet worden om de rijdende fietsers niet meer in te halen voor de oversteekplaats. Daardoor zal de oversteekbeweging veel veiliger kunnen uitgevoerd worden door de fietsers.
- De ruimte, die in de breedte van de rijbaan vrij komt door de rijbaanversmalling, kan in het midden van de Sint-Amelbergalaan aangewend worden om een middenberm aan te leggen met een opstelstrook, waarop fietsers kunnen halt houden om het oversteken in twee bewegingen uit te voeren.
- Als de fietsoversteekplaats in Z-vorm aangelegd wordt zoals op bovenstaande tekening, dan kunnen zelfs fietsers met langere fietsen (tandems, bakfietsen, ...) of fietscombinaties (fietskarren, aanhangfietsjes, ...) halt houden op deze opstelstrook zonder gevaar voor zichzelf en zonder het andere verkeer te hinderen.

Het alternatief om fietsers vanaf de Sint-Amelbergalaan pas te laten oversteken dichterbij Cauwerburg vormt een groot probleem voor de veiligheid van de fietsers en is zeker veel gevaarlijker en oncomfortabeler dan ergens halverwege tussen de Tulpenlaan en Cauwerburg.

Het tweerichtingsfietspad zou nog verder kunnen doorgetrokken worden langs de Sint-Amelbergalaan, maar altijd zal zich ergens het probleem stellen dat fietsers moeten oversteken. Fietsers van uit de Tulpenlaan zullen trouwens altijd moeten oversteken, gelijk voor welke oplossing gekozen wordt. Het verder doortrekken van het tweerichtingsfietspad is dus onnodig.

Pagina 46

Werkdomein B2: Fietsnetwerk

Ook in dit werkdomein wordt het GRS (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan) gevolgd en blijven de suggesties voor een alternatieve route van bepaalde bovenlokale fietsroutes als suggestie naar de provincie gehandhaafd en zijn ze aangevuld met lokale fietsroutes, zie figuur B3 en figuur 16.

Advies 3

Zowel op figuur B3 als op figuur 16 loopt een provinciale fietsroute via de Doornstraat – Gasthuisstraat – Akkerstraat – Kasteelstraat (of via Markt en Wilfordkaai) naar de Scheldebrug.

Voor fietsers wordt nog altijd een 'bewegwijzerde omweg' aangeduid. Die loopt vanaf het Kruispunt N16/Gasthuisstraat/Doornstraat naar de Scheldebrug (richting Bornem), langs de moeilijke oversteek (zonder fietsoversteekplaats) van de Gasthuisstraat naar de Vroonhofwijk, de Nijverheidstraat, de gevaarlijke oversteek (ook zonder fietsoversteekplaats) van de zeer drukke Vrijheidstraat, de Viadukt (de straat) en via de Guido Gezelleplaats naar de Stationsstraat. Met de huidige langdurige werken aan de viaduct over de N16, de Viadukt (de straat), de Guido Gezelleplaats en de Stationsstraat, zijn nu wel omleidingswegwijzers voor fietsers geplaatst langs de route Gasthuisstraat – Akkerstraat – Kasteelstraat.

Voor de eenvormigheid, de veiligheid en het comfort stellen we voor om deze omleiding in te stellen als de officiële bewegwijzerde fietsweg naar Bornem, gelijklopend met de provinciale fietsroutes op de figuren, en de bovengenoemde 'bewegwijzerde omweg' af te schaffen.

Programmalijsten (bijlagen na pagina 83)

B.4-08

Rotonde op Sint-Jorisstraat – Kasteelstraat – Parklaan

Temse Oost: Kruispunt Sint-Jorisstraat – Kasteelstraat – Parklaan

Advies 4

Een rotonde op dit kruispunt aanleggen is een zinloze uitgave. Hier stellen zich geen ernstige problemen of gevaren, en er is evenmin een verkeersdrukke die een dure rotonde (€149.000,00!) noodzakelijk maakt. Een rotonde zou het pas gevaarlijk kunnen maken voor fietsers!

We stellen voor om hier geen rotonde aan te leggen, maar wel het gearceerde gedeelte verhoogd aan te leggen, om het pleingevoel te verminderen en het verkeer meer in goede banen te leiden.

Programmalijsten (bijlagen na pagina 83)

B.4-03

Herinrichten N41 vak Hamme – Temse voorzien in 2014

Elversele: Wegsegment Pontweg N41 N41 vak Hamme – Temse

B.4-12

TV3V E17/N41 op TV3V 'programma' 2012

Elversele: Kruispunt Nieuwe Steenweg N41 E17/N41

Advies 5

We stellen voor om ook het smalle, aanliggende tweerichtingsfietspad langs de N41 tussen de ovonde aan 'Duivenhoek' en de Steenweg Hulst-Lessen op te nemen in deze werken, en het te vervangen door een vrijliggend en breed tweerichtingsfietspad.

Pagina 11-12

Op de belangrijkste grote verkeersassen werden al fietsvoorzieningen aangelegd, zoals aanliggende fietspaden, al dan niet verhoogd op Cauwerburg, Hoogkamerstraat, N41 en N419 en vrij liggende fietspaden in Burgemeester Achiel Heymanstraat, op de N16. Een aantal wegvakken vertonen hiaten zoals o.a. de Legen Heirweg en de N16 tussen Scheldebrug en N419. Daar zijn er momenteel aanliggende fietspaden. Voor een weg van die categorie met hoge intensiteiten zijn vrij liggende fietspaden wenselijk. ...

Opmerking 2

Het langs één kant in de greppel geschilderde fietspad op Huis ten Halven kan ook als een belangrijk hiaat in de fietsvoorzieningen beschouwd worden.

Opmerking 3

Er is ook nog een belangrijk hiaat in de fietspaden langs de Hoogkamerstraat: op de viaduct over de E17 en op de hellingen naar deze viaduct ontbreken de fietspaden volledig.

Opmerking 4

Het hiaat tussen de Scheldebrug en de N419 bestaat er niet in, dat er slechts aanliggende fietspaden zijn: daar zijn namelijk helemaal geen fietspaden meer. De wenselijke vrij liggende fietspaden zullen daar nooit nog kunnen aangelegd worden wegens plaatsgebrek door de aanleg van 2 x 2 rijstroken voor het autoverkeer.

Pagina 12

Hiaten fietsinfrastructuur:

- o ...
- o *N16 tussen Scheldebrug en N419: hier wordt de fietser omgeleid via de lokale wegen in Temse-centrum.*

Opmerking 5

Niet alleen tussen Scheldebrug en N419! Ook tussen Scheldebrug en het kruispunt van de N16 met de Doornstraat/Gasthuisstraat en tussen de N419 en het kruispunt van de

N16 met de Doornstraat/Gasthuisstraat wordt de fietser omgeleid via de lokale wegen in Temse-centrum.

Opmerking 6

De fietsverbinding met Sint-Niklaas is een belangrijk hiaat in de fietsinfrastructuur dat niet vermeld is! Er is gewoon geen enkel doorlopend fietspad van Temse naar Sint-Niklaas, tenzij men een grote omweg maakt langs de Doornstraat, Velle en Haasdonkse Steenweg in Temse, vervolgens langs de Vossekotstraat, Ster, Zonneken, Bellestraat en Raapstraat in Sint-Niklaas.

Pagina 12 (+ alternatieven De Lijn over “Bediening Temse station” achteraan de bundel)

*Na herinrichting van het Guido Gezelleplein, de Stationsstraat en het kruispunt Ph. Haumanstraat / Stationsstraat / Kasteelstraat / Consciencestraat rijden alle bussen een circuit via Stationsweg – Kasteelstraat – Kasteeldreef – Parklaan – Stationsplein, **thema RUP Stationsomgeving / Waterfront.** ...*

Opmerking 7

Uit de alternatieven die De Lijn voorstelt lijkt het lang niet zeker te zijn dat het station van Temse zal aangedaan worden. Het lijkt er zelfs op dat De Lijn helemaal niet wil rijden langs het zwembad, de rotonde van de Kasteelstraat en de Stationsstraat.

Pagina 17

Corridor Temse – Sint-Niklaas

...voorgestelde onderzoeken worden door de PAC (provinciale auditcommissie) niet weerhouden. De auditor motiveert dit als volgt:

“Bij stap 2 van het thema ‘corridor Temse – Sint-Niklaas’ horen het bedrijfsvervoerplan TTS en de bewegwijzering thuis onder de rubriek flankerende maatregelen i.p.v. de rubriek verkeersnetwerken. Bij hetzelfde thema wordt in de onderzoeksopzet voorgesteld om een bestemmingsonderzoek te voeren naar fietsers uit alle richtingen. Tijdens de audit werd hierover gediscussieerd en werd voorgesteld om dit onderzoek niet te weerhouden. Een dergelijk onderzoek in het kader is te groots opgevat, moeilijk te realiseren en de informatie die uit het onderzoek zou voortvloeien is beperkt en staat niet in verhouding tot de kosten van het onderzoek. Het onderzoek wordt dus niet weerhouden”.

Dit bovengemeentelijk thema zal aldus uitgewerkt worden in een afzonderlijke studie in onderlinge samenwerking tussen Sint-Niklaas en Temse. Zodra Sint-Niklaas ver genoeg staat met het verbreden-verdiepen van haar mobiliteitsplan, zal deze studie worden opgestart; initiatief hiertoe zal genomen worden door Sint-Niklaas.

Opmerking 8

Samen met de Oostelijke Tangent voorziet Sint-Niklaas in alle geval reeds een fietspad langs de spoorlijn tot Eigenlo, juist tot op de gemeentegrens. Een aansluiting met een fietspad langs de spoorlijn op het grondgebied van Temse zou meteen enkele belangrijke hiaten in de fietsinfrastructuur wegwerken.

Een fietspad langs de spoorlijn zou tevens zorgen voor een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein TTS per fiets, en tegelijk de broodnodige, vlotte en vooral veilige fietsverbinding met Sint-Niklaas herstellen voor heel wat scholieren en voor het fietstoerisme. Het valt immers op, dat de knooppunten 75 in Temse en 45 of 36 in Sint-Niklaas via het Fietsnetwerk enkel kunnen bereikt worden via een grote omweg rond Temse. Bovendien ontmoet men onderweg nog moeilijke en gevaarlijke plaatsen. Met

een fietsroute langs de spoorlijn worden deze knooppunten veilig, comfortabel en bijna rechtstreeks langs de kortst mogelijke weg met elkaar verbonden.

Zie ook pagina 41, tabel 8: Taakstellingtabel Corridor Temse – Sint-Niklaas: *Fietsverbinding tussen Temse Station, Doornstraat en Oostelijke Tangent Sint-Niklaas realiseren.*

Pagina 19

De waterfrontroute wordt ten oosten van de N16 en de spoorwegbundel aangelegd als ontsluitingsroute van het Waterfront

Volgens pagina 19 is het Waterfront: *Wilfordkaai, Priester Poppestraat, Veerstraat, Nijssstraat, Consciencestraat.*

Opmerking 9

Langs de nieuwe ontsluitingsweg van de Wilfordkaai naar het station (de Rik de Rycklaan) ligt een nieuw aanliggend tweerichtingsfietspad, hoewel het afgeraden wordt om nieuwe aanliggende tweerichtingsfietspaden aan te leggen (Vademecum Fietsvoorzieningen, hoofdstuk 1.4.5). Deze aanleg wordt door Waterwegen & Zeekanaal toch verantwoord door het fietspad als *"afgescheiden (niet vrijliggend) te beschouwen van de rijbaan d.m.v. een greppel en een naastliggende ca. 10cm hoge boordsteen"*, en, *"gezien het evenwel de lokale ontsluiting van een bedrijventerrein betreft ..."*, door te benadrukken *"dat het hierbij om een fietspad langs een lokale ontsluitingsweg gaat, en niet om een fietspad langs een doorgaande verbindingsweg"*.

Het gemeentebestuur heeft onlangs beslist, om deze ontsluitingsweg open te stellen naar de Wilfordkaai, voor een proefperiode van 6 maanden. Uit deze tekst op pagina 19 van dit mobiliteitsplan blijkt evenwel dat deze openstelling voorzien is als een permanente toestand, want de Rik de Rycklaan is *"aangelegd als ontsluitingsroute van het Waterfront"*.

Dat zijn tegengestelde signalen die er op wijzen dat de ontsluitingsweg eigenlijk nooit een lokale ontsluiting van een bedrijventerrein zou zijn. Het verkeer zal heel wat drukker worden dan bij een lokale ontsluiting van een bedrijventerrein. De argumenten van de verantwoording van Waterwegen & Zeekanaal verdwijnen hierbij. Een werkelijk vrijliggend tweerichtingsfietspad zou dus toch geen overbodige luxe geweest zijn.

Tot slot hebben we nog een algemeen advies voor nieuwe fietspaden:

Advies 6

Bij de aanleg van nieuwe fietspaden stellen we voor:

1. Om die aan te leggen in echt vlak asfalt of echt vlakke cementbeton. We stellen dus een **betere afwerking** voor dan volgens het "Standaardbestek 250". Uit onze praktische ondervinding blijkt namelijk, dat dit "Standaardbestek 250" oneffenheden en ribbelstructuren toelaat die het fietscomfort niet ten goede komen.
2. Om het gebruik van andere materialen zoals tegels of klinkers zoveel mogelijk te vermijden. Na verloop van tijd treden er altijd oncomfortabele verzakkingen of uitstulpingen op. Dikwijls liggen de tegels of klinkers zelfs reeds oneffen bij de aanleg (zie punt 1: "Standaardbestek 250")! Het argument dat tegels en klinkers beter en gemakkelijker zijn om herstellingen uit te voeren houdt geen steek. Na herstellingen liggen de tegels of klinkers nooit meer vlak. Uit onze praktische ondervinding blijkt daarentegen, dat herstellingen aan asfalt of cementbeton perfect en blijvend vlak kunnen uitgevoerd worden. Aangezien fietspaden in asfalt of cementbeton meestal

goedkoper zijn dan in tegels of klinkers, kan de keuze niet moeilijk zijn.

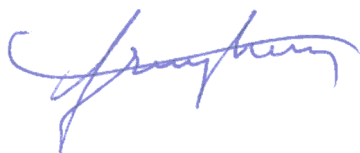
3. Om de maatvoering (breedte, bochtenstralen, hellingen, ...) te volgen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De breedte moet de **werkelijk bruikbare** breedte van het fietspad zijn, niet gehinderd door muren, afsluitingen, palen, aanplantingen en dergelijke obstakels, die tot tegen de rand van het fietspad geplaatst worden. Ook parkeerplaatsen naast het fietspad verminderen de bruikbare breedte, en doen dat des te meer wanneer de auto's gedeeltelijk op het fietspad geparkeerd worden (wat dan heel dikwijls het geval is).
4. Om aanliggende of vrijliggende tweerichtings- en enkelrichtingsfietspaden aan te leggen volgens de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen, zeker waar de beschikbare ruimte het toelaat.
5. Om voorrangsfietspaden zoveel mogelijk zichtbaar te laten doorlopen, en ze niet te onderbreken door ondergeschikte zijstraten, opritten of andere zijwegen.
6. Om overgangen van fietspad naar rijbaan – of omgekeerd – vlak uit te voeren zoals aanbevolen door het Vademecum Fietsvoorzieningen, met hoogteverschillen van **maximum** 0,5 cm, zoals het tegenwoordig op de meeste plaatsen gebeurt. Dus niet zoals het de laatste jaren steeds in Temse uitgevoerd wordt, met diepe greppels en hoge boordstenen dwars of schuin over het fietspad.

Graag ontvingen wij het advies van het college van burgemeester en schepenen op ons bezwaar, onze opmerkingen en adviezen.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Fietsersbond afdeling Temse.



André Verheyen
voorzitter
Hollebeek 92
9140 Temse



Jozef Van Breuseghem
kernlid
Oscar Van Durmelaan 6
9140 Temse



Guido Geldof
kernlid
Karel Van Hoeylandtlaan 41
9140 Temse

ONTVANGSTBEWIJS

Ondergetekende, Linda Vander Schoeten, gemachtigde beambte van het gemeentebestuur, verklaart heden een bezwaar, opmerking of advies te hebben ontvangen in het kader van hogervermeld openbaar onderzoek, ten blijke waarvan onderhavig ontvangstbewijs wordt afgeleverd.

Gegevens van de indiener

Naam : VAN BREUSEGHEM JOZEF

Adres : OSCAR VAN DURMELAAN 6 TEMSE

Gedaan te Temse,

Datum : 04 juli 2011

Handtekening : Linda Vander Schoeten