

Betreft: Opmerkingen bij het Openbaar Onderzoek van de Oostelijke Tangent van Sint-Niklaas.

Doortrekken van het fietspad ten zuiden van Eigenlo.

De komst van de Oostelijke Tangent kan een grote invloed uitoefenen op het fietsverkeer, maar mag geen versnippering betekenen van het fietsroutenetwerk of van de aanleg van fietspaden. Dat zou in tegenstrijd zijn met het milieubeleidsplan Oost-Vlaanderen. Het project van de Oostelijke tangent voorziet daarom het integreren van de langzaam-verkeersroutes. Het is dus een ideale gelegenheid om (een gedeelte van) de fietssnelweg te realiseren langs de spoorlijn tussen Sint-Niklaas en Willebroek, zoals het ook voorzien is in de Projecten Fietssnelwegen van de Provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen.

Daarvan wordt uitstekend gebruik gemaakt op het grondgebied van Sint-Niklaas. Maar op het grondgebied van Temse gebeurt dat niet. De aanleg van een fietssnelweg langs de spoorlijn kan daar zelfs zo goed als onmogelijk gemaakt worden, door ... de ligging van de Oostelijke Tangent.

Deze ideale gelegenheid moet bijgevolg aangegrepen worden. Als het niet gebeurt tijdens de aanleg van deze Oostelijke Tangent zal een veilige fietsverbinding tussen Temse en Sint-Niklaas langs de spoorlijn zeer waarschijnlijk nooit meer kunnen verwezenlijkt worden.

De stad Sint-Niklaas is vragende partij voor een veilige fietsverbinding met Temse langs de spoorlijn. De provincie Oost-Vlaanderen heeft een studie bureau de opdracht gegeven om de mogelijkheden te onderzoeken van een dergelijke fietsverbinding.

Onbegrijpelijkwijze geeft de gemeente Temse blijk van weinig animo, volgens de pers. Nochtans zegt de gemeente Temse in haar advies over de Oostelijke Tangent dat het aangewezen is om de haalbaarheid van een fietspad op grondgebied Temse op termijn te onderzoeken. Is het niet beter om deze kans nu aan te grijpen, en het fietspad ineens door te trekken op het grondgebied van Temse?

Het fietspad kan immers de spoorlijn omzeggens grotendeels blijven volgen als fietssnelweg, waardoor eindelijk een veilige fietsverbinding tot stand zou komen tussen Temse en Sint-Niklaas. En dat zonder moeilijke of dure constructies, en zonder overdreven bijkomende kosten.

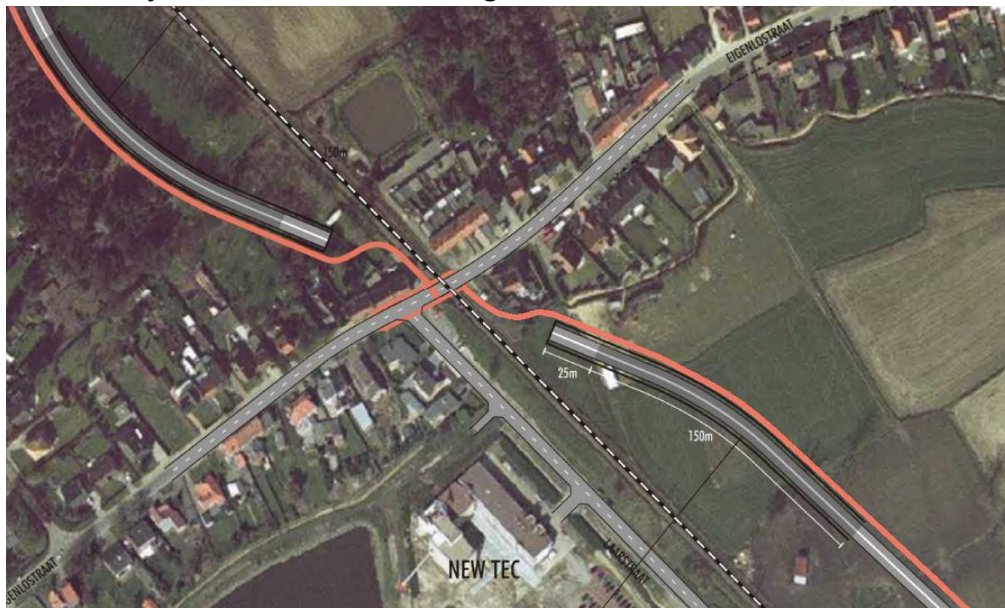
De Schoenstraat in Temse zal immers afgesloten worden door de Oostelijke Tangent door de talud van de afrit vanuit richting Gent en de oprit naar richting Antwerpen van de E17. De spooroverweg in de Schoenstraat wordt ook afgeschaft. Daarom zal de afgesloten Schoenstraat ontsloten worden langs buurtweg 50, die uitkomt op het tweerichtingsfietspad van de Doornstraat. Dat fietspad in de Doornstraat sluit opnieuw aan bij de spoorweg richting Temse. Verder bestaan al lang plannen om de fietssnelweg te vervolledigen vanaf daar, of toch zeker vanaf de Beekstraat langs de spoorlijn tot aan het station van Temse. Tussen het station van Temse en de Scheldebrug bestaat al een redelijk veilige fietsverbinding.

Het volstaat dus om een fietspad te voorzien tussen Eigenlo en de Schoenstraat om een fietssnelweg Sint-Niklaas – Temse te kunnen verwezenlijken. Het gedeelte Schoenstraat – buurtweg 50 zal immers zeer autoluw worden waardoor het kan doorgaan als een rustige, veilige fietsweg.

Praktische uitvoering.

Op onderstaande figuren is een mogelijk fietspad tussen Eigenlo en de Schoenstraat in het oranje weergegeven.

Op Eigenlo zullen fietsers zowel Eigenlo als de spoorweg moeten oversteken (tenzij ook het fietspad in de ondertunneling zou kunnen verwerkt worden, zie verder). Zoals in het dossier staat zal hier inderdaad de nodige aandacht moeten besteed worden aan goede signalisatie bij de herinrichting van de Eigenlostraat, met bijzondere aandacht voor veilig fietsverkeer.

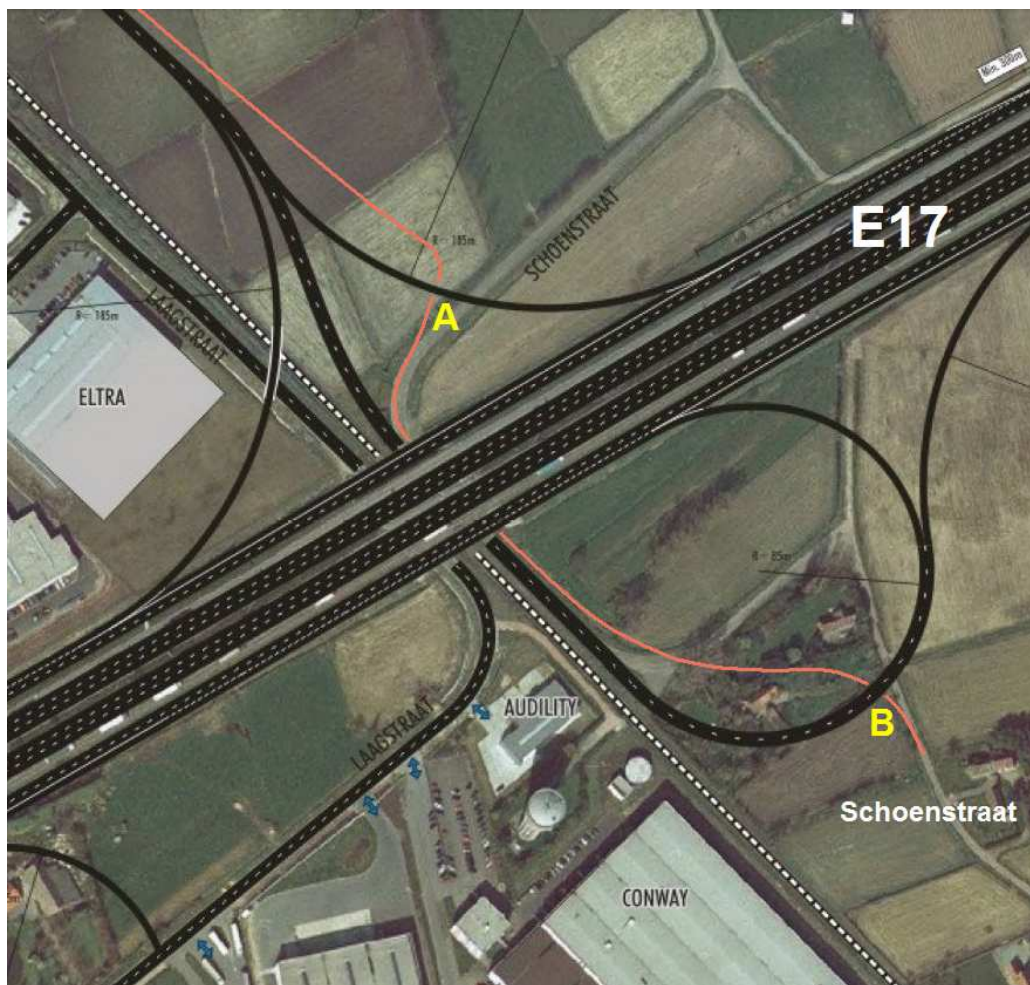


Ten zuiden van Eigenlo moet het fietspad dus beginnen ten oosten van de spoorlijn. Dat fietspad moet daar over de Barbierbeek en over het tunneldak naar de oostkant van de Oostelijke Tangent, die uit de tunnel omhoog stijgt. Dit is bijna een spiegelbeeld van de aansluiting van het fietspad op de Oostelijke Tangent ten noorden van Eigenlo.

Het fietspad volgt de Oostelijke Tangent gelijkvloers naast de stijgende afrit van de E17 vanuit de richting Antwerpen (zie onderstaande figuur). Zo gauw deze afrit voldoende hoog gekomen is gaat het fietspad na een vloeiende bocht onder deze afrit door, met een fietstunnel (A) van 2,50 m hoogte en 4 m breedte (3 m fietspad, 2x0,50 m schrikzone) overeenkomstig het Vademecum Fietsvoorzieningen. De plaats op de schets is enkel richtinggevend, maar logischerwijze zal dat ongeveer in de helft van de lengte van de afrit zijn.

Deze fietstunnel kan gebouwd worden tijdens de aanleg van de afrit, en hoeft dus niet nadien uitgegraven te worden.

Voorbij deze fietstunnel sluit het fietspad met vloeiende bochten opnieuw aan bij dat deel van de Oostelijke Tangent dat onder de E17 verder loopt.



De Oostelijke Tangent zal op dezelfde plaats onder de E17 gaan, waar nu de Schoenstraat is. Die onderdoorgang biedt voldoende plaats voor een fietspad naast de rijbaan, tussen de steunzuilen en de schuine muur van 45° (zie onderstaande foto's). Op de begane grond is de breedte tussen deze zuilen en de schuine muur 2,90 m.



Aan de in- en uitgang wordt de doorgang wat versmald door afvoerpijpen van de E17, maar de breedte blijft daar nog altijd meer dan 2,70 m (zie onderstaande foto's).



Het fietspad kan breder gemaakt worden door het verhoogd aan te leggen. De schuine muur van 45° biedt immers het voordeel dat elke cm verhoging gelijktijdig een cm winst is in de breedte. Een verhoging van 60 cm zou betekenen dat het fietspad 3 m breed kan blijven, met een schrikzone van 0,50 m langs de kant van de steunzuilen. Het fietspad wordt dan niet meer hinderlijk versmald door de afvoerpijpen. Langs de schuine muur is een schrikzone overbodig.

Ten zuiden van de E17 gaat het fietspad met vloeiende bochten naar de overgebleven Schoenstraat, via een tweede fietstunnel (B) van 2,50 m hoogte en 4 m breedte (3 m fietspad, $2 \times 0,50$ m schrikzone) overeenkomstig het Vademecum Fietsvoorzieningen. Ter hoogte van de Schoenstraat zal de op/afrit van de E17 al voldoende hoog liggen om deze fietstunnel te kunnen aanbrenge.

Ook deze fietstunnel kan gebouwd worden tijdens de aanleg van de op/afrit, en hoeft dus niet nadien uitgegraven te worden.

Aangezien deze laatste fietstunnel (B) onder twee rijstroken door gaat, zal hij wat langer zijn dan de eerste (A), die slechts één rijstrook moet ondertunnellen. Rekening gehouden met een standaardprofiel van de weg van 18 m breedte, met zijn hoogte en met de schuine talud, zal de langste tunnel zeer waarschijnlijk niet langer worden dan 25 m.

Verlichting.

Mogelijk zal dit fietspad bij duisternis voldoende verlicht worden door de verlichting van de Oostelijke Tangent en van de E17. Een aparte verlichting van het fietspad is dan niet nodig, behalve in de twee tunnels. Daar kan geopteerd worden voor een verlichting, bediend door naderingsschakelaars om zinloos verbruik te beperken.

Onteigeningen.

Dit fietspad op het grondgebied Temse kan hoogstwaarschijnlijk helemaal binnen de planningszone van de Oostelijke Tangent aangelegd worden. Er zullen dan bijgevolg geen, of toch zeker geen belangrijke, dure of onmogelijke bijkomende onteigeningen nodig zijn voor het fietspad ten zuiden van Eigenlo.

Kostprijs.

In vergelijking met de totale kostprijs van de Oostelijke Tangent kan dit bijkomende fietspad met twee fietstunnels geen onoverkomelijke financiële put veroorzaken. Mogelijk kan zelfs de provincie Oost-Vlaanderen gedeeltelijk bijpassen in het kader van het Project Fietssnelwegen.

Een latere verwezenlijking van een fietsverbinding Sint-Niklaas – Temse daarentegen, zal zeker een veelvoud van deze prijs kosten, of zelfs technisch totaal onmogelijk zijn!

Invloed op bufferbekkens.

Volgens het dossier is meer dan voldoende bufferruimte beschikbaar ten zuiden van Eigenlo. Bij ondiepe buffering van 0,50 m is een bufferoppervlakte nodig van 984 m². Eveneens volgens het dossier is voor de tunnel en de toeritten een totale buffering van 660m³ vereist. De totale oppervlakte van de vier bufferbekkens ten zuiden van Eigenlo is 33.636 m² (6.468 + 4.801 + 3.205 + 19.162). Bij ondiepe buffering van 0,50 m betekent dat een theoretische buffercapaciteit van meer dan 16.000 m³, vele veelvouden van wat nodig is.

Het fietspad ten zuiden van Eigenlo zal ongetwijfeld de bufferbekkens verkleinen. Maar zeker niet in die mate dat daardoor onvoldoende bufferruimte beschikbaar zal worden.

Gebruik door fietsers.

De fietstellingen van het dossier zijn op Eigenlo uitgevoerd op 12/2/2007. Dat was op een wintermaandag. Dat geeft zeker geen goed beeld van het aantal fietsers dat hier gewoonlijk passeert.

Tegenwoordig gebruiken veel meer mensen de fiets voor functionele verplaatsingen dan 10 jaar geleden, o.a. door de verdere uitbouw van de fietsinfrastructuur in andere gemeenten van het Waasland, de toenemende files en de opkomst van de elektrische fiets.

Bovendien is bij deze telling geen rekening gehouden met het aantal fietsers dat gebruik maakt van de meest gebruikte fietsverbinding tussen Temse en Sint-Niklaas, namelijk de Hoogkamerstraat. De fietsverbinding langs de Hoogkamerstraat zal altijd gevaarlijk blijven door al het vrachtwagenverkeer van het TTS dat er altijd zal passeren, ook na de aanleg van de Oostelijke Tangent. Heel wat fietsers zullen zeker deze doorlopende, veilige fietsverbinding langs de Oostelijke Tangent verkiezen boven de autoverkeersdrukke Hoogkamerstraat.

Er is evenmin rekening gehouden met het feit dat heel wat ouders van Temse verkiezen om hun tienerkinderen in Bornem naar school te sturen, omdat ze de fietsverbinding naar Sint-Niklaas te onveilig vinden. Met deze doorlopende fietsverbinding als alternatief zal er ongetwijfeld een belangrijke groep van toekomstige gebruikers bijkomen.

Indien de overweg van de Schoenstraat niet afgeschaft wordt voor fietsers en voetgangers, zal nog bijkomend woon-werk fietsverkeer van het industriepark TTS van deze fietsverbinding gebruik maken, evenals de bewoners van de nieuwe woonwijk in de Doornstraat.

Deze doorgetrokken fietsverbinding zal bijgevolg zeker door heel wat meer fietsers gebruikt worden dan de telling laat uitschijnen.

Nog vier losse opmerkingen.

1. Aan het kruispunt met de ontsluitingsweg van Europark-zuid in Sint-Niklaas maakt het fietspad een onnodige en onpraktische korte bocht. Het is echt niet veilig en fietsvriendelijk om fietsers een bocht van 90° te laten beschrijven, vooral als dat volstrekt overbodig is (zie onderstaande figuur links). Deze bocht kan veel geleidelijker, veel veiliger en veel fietsvriendelijker aangelegd worden, zoals aangetoond in onderstaande figuur rechts.



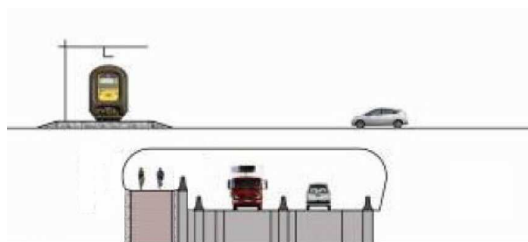
2. De tekening in het dossier van de “ruimtelijke impressie van het dwarsprofiel, deel van de Oostelijke Tangent nabij de E17”, toont rechts van de spoorlijn een afbeelding van de Laarstraat (Sint-Niklaas) of de Laagstraat (Temse) met een tweerichtingsfietspad tussen de spoorlijn en de rijbaan. In die straat is zeker voldoende plaats voor een dergelijk fietspad, maar ... het is er niet. Wat ons betreft mag ook dat er gerust komen.



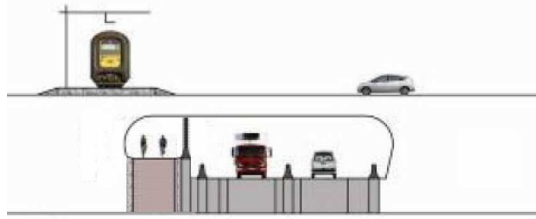
3. Op dezelfde tekening is de rijbaan van de Oostelijke Tangent verhoogd getekend naast de spoorlijn, hoewel die rijbaan samen met de spoorlijn gelijkvloers onder de E17 door moet gaan. Alleen de op- en afritten van de E17 komen hoger te liggen. Een brede talud zal enkel voorkomen in de bocht ten zuiden van de E17, waar geen Laarstraat meer is en geen spoorweg meer naast de Oostelijke tangent.
4. In het dossier van de Oostelijke Tangent is op enkele plaatsen buurtweg 50 foutief aangeduid met het nummer 52 in plaats van 50. Deze buurtweg bevindt zich tussen de Schoenstraat en de Doornstraat in Temse.

Fietzersbond Temse heeft meer animo en ambitie.

Natuurlijk kan alles nog veel ambitieuzer en ... duurder. Het zou ideaal zijn als het fietspad samen met de Oostelijke Tangent onder Eigenlo kon duiken. Het fietspad hoeft minder diep onder de grond te gaan dan de rijbaan. Een vrije hoogte van 2,50 m is immers voldoende voor een fietspad. Daardoor hoeven de hellingen naar een dergelijke tunnel voor fietsers minder steil te zijn dan voor het autoverkeer.



Het zal dan voor de fietsers zelfs nog beter zijn op gebied van lawaai, veiligheid en verontreiniging, om een gesloten wand aan te brengen tussen het fietspad en de rijbaan in de tunnel.



Tussen de Damstraat en Eigenlo zou het fietspad dan echter langs de andere kant van de Oostelijke Tangent moeten liggen, dus tussen de Oostelijke Tangent en de spoorlijn. Theoretisch is daar geen bezwaar tegen, aangezien daar geen bedrijven per fiets moeten kunnen bereikt worden. Het gedeelte Damstraat – Eigenlo is immers een landelijk gebied of een woongebied met landelijk karakter, volgens het dossier. Maar er is wel de grote praktische en technische moeilijkheid dat het fietspad dan met de Oostelijke Tangent van kant moeten wisselen ter hoogte van de Damstraat of aan het kruispunt met de ontsluitingsweg van Europark-zuid. Dat is vrijwel onoplosbaar, tenzij ...

... toch beslist wordt om een fietstunnel aan te brengen onder de spoorlijn en de Oostelijke Tangent in de Damstraat in Sint-Niklaas. Fietsersbond Temse weet dat de kans daartoe zeer klein is, maar je weet maar nooit.

Het fietspad langs de Oostelijke Tangent zou dan ook van deze fietstunnel kunnen gebruik maken om onder de Oostelijke Tangent door van kant te veranderen. Een kruispunt van fietspaden dus in de fietstunnel.



In de fietstunnel zal vanzelfsprekend voldoende rekening moeten gehouden worden met de zichtbaarheid langs alle kanten.

Als de helling van het fietspad ten noorden van de Damstraat te fel is, kan het fietspad eventueel verder van de Oostelijke Tangent verwijderd aanpakken aan tunnelhelling van de Damstraat (oranje stippe lijn). Een verbinding van de Damstraat met het fietspad langs de Oostelijke Tangent is in alle geval wenselijk.

De fietstunnel zelf zal minder duister worden, aangezien dan halfweg een opening zal zijn voor de aansluiting van het fietspad ten zuiden van de Damstraat tussen de spoorweg en de Oostelijke Tangent.

We mogen toch nog dromen ...

Zelfs met een mede-ondertunneling van het fietspad op Eigenlo zou het fietspad natuurlijk nog altijd aansluiting moeten geven met Eigenlo, zowel langs het noorden als langs het zuiden. Waar het fiets-

pad begint te duiken in de tunnel, zou het dus moeten vertakken naar Eigenlo, om in beide richtingen bereikbaar te zijn vanaf Eigenlo, en om vanuit beide richtingen Eigenlo te kunnen bereiken.

Besluit.

Fietsersbond Temse dringt niet aan op deze bijkomende fiets-ondertunnelingen van Eigenlo en van de Damstraat. Maar we mogen de kans niet laten liggen om dit voorstel in overweging te nemen als de gelegenheid zich voordoet.

Fietsersbond Temse vraagt wel om het doortrekken van het fietspad ten zuiden van Eigenlo zeer ernstig in overweging te nemen, vooral omdat:

- deze eerste en enige veilige fietsverbinding Sint-Niklaas – Temse heel waarschijnlijk totaal onmogelijk zal zijn na de aanleg van de Oostelijke Tangent;
- de fietssnelweg Sint-Niklaas – Willebroek van het Project Fietssnelwegen van de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen daarna evenmin nog zal kunnen verwezenlijkt worden;
- een mogelijk latere aanleg van deze fietsverbinding zeker een veelvoud duurder zal zijn;
- een veilige fietsverbinding tussen Temse en Sint-Niklaas het aantal fietsverplaatsingen zal verhogen en bijgevolg zeker zal bijdragen tot het verminderen van het auto-pendelverkeer naar Sint-Niklaas. Het fietsgebruik zit immers in de lift en dat zal ongetwijfeld de leefbaarheid van de stadskern verbeteren, wat toch ook één van de doelstellingen is van de Oostelijke Tangent;
- door het afsluiten van de Schoenstraat in Temse vooral de mobiliteit van fietsers langs deze landelijke weg verdwijnt, en fietsers meer gebruik zullen moeten maken van de Eigenlostraat (Sint-Niklaas) of van Eigenlo (Temse). Twee drukke en gevaarlijke straten zonder goede fietsvoorzieningen, die wel voorzien zijn van wegversmallingen en krampachtig trachten de snelheid van het autoverkeer te temperen, maar die ook voor fietsers hinderlijk zijn;
- er sinds de aanleg van de E17 in 1969 (toen de E3) geen veilige fietsverbinding meer bestaat tussen Sint-Niklaas en Temse;
- heel wat fietsers al sinds de aanleg van de tweede Scheldebrug in 2008 smachten naar een veilige fietsweg door Temse naar of vanaf de Scheldebrug;
- ook fietsers volwaardige weggebruikers en verkeersdeelnemers zijn, maar alleen meer op de weg zullen verschijnen als de nodige en veilige wegen voorzien worden die fietsers kunnen gebruiken.

Met vriendelijke groeten,
Namens de Fietsersbond afdeling Temse:

André Verheyen
Voorzitter
Hollebeek 92
9140 Temse

Jozef Van Breuseghem
Secretaris
Oscar Van Durmelaan 6
9140 Temse