

Aan het college van burgemeester
en schepenen
van en te
3020 Herent

Herent, 27 oktober 2011

BETREFT: Advies Fietzersbond, conceptnota 'verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Herent', dd. 24.10.2011

Geacht college,

Fietzersbond Herent (FB) heeft met genoeg kennis genomen van de conceptnota 'verbreden en verdiepen mobiliteitsplan' (Grontmij, dd. 24 oktober 2011).

Vooreerst wensen wij te benadrukken dat we de algemene uitgangspunten van het Herentse mobiliteitsplan ten volle blijven ondersteunen, in het bijzonder de opties inzake:

- een consequent ruimtelijk beleid waarbij nieuwe ontwikkelingen maximaal gebundeld worden in de kern en bij de stationsomgeving van Herent, wat zorgt voor een compacte verstedelijkte kern waar woonfuncties, scholen, winkels en diensten op wandel- en fietsafstand van elkaar liggen.
- een aangepast snelheidsbeleid en wegencategorisering waarbij in de woon- en centrumgebieden de verblijfsfunctie primeert en straten ingericht worden op maat van fietsers- en voetgangers.
- het realiseren van een hoogwaardig netwerk van veilige en comfortabele lokale en bovenlokale fietsverbindingen tussen kernen, attractiepolen, scholen...

Dat er een ruim maatschappelijk draagvlak is voor een zo'n beleid blijkt o.a. ook uit de resultaten van de recente burgerbevraging van de Vlaamse overheid over het toekomstig ruimtelijk beleid¹: *"een meerderheid van de Vlamingen is gewonnen voor het idee van 'nabijheid': 62% vindt dat winkels, kantoren en scholen zo veel mogelijk aanwezig moeten zijn in woonwijken om verplaatsingen tot een minimum te beperken; 77% wil dat winkels, werk, sport en scholen gelegen zijn op wandel- en fietsafstand."*

In de afstandsklasse van 1 tot 5 km is er in Vlaanderen nog een enorm groeipotentieel voor de fiets als verplaatsingsmiddel. FB is er van overtuigd dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om via het lokale mobiliteitsbeleid een sterke stijging van het aandeel fietsverplaatsingen in deze afstandscategorie in de komende jaren te realiseren.

In ons advies formuleren we graag een aantal aanvullingen of bedenkingen waarvan we hopen dat het college ze opneemt in het definitieve document.

p. 13	<p><i>"Attractiepolen voor zachte weggebruikers zoals gemeentelijke diensten, sportcentra, ruimtelijke uitvoeringsplannen, scholen en evenementen op voldoende wijze ontsloten door het fietsroutenetwerk en de trage wegen."</i></p> <p>FB vraagt om ook jeugdlokalen en de concentratiegebieden van (lokale) kleinhandel toe te voegen aan de attractiepolen die voor zachte weggebruikers ontsloten moeten zijn.</p>
p. 16	<p><i>"Het fietsroutenetwerk wordt aangevuld tot een zeer fijnmazig netwerk van voorzieningen voor langzaam verkeer. (...) Doorheen de gemeente worden enkele strategische trage wegen opgewaardeerd tot corridors voor langzaam verkeer."</i></p> <p>FB stelt vast dat het tragewegennetwerk aangegeven op kaart 5, slechts een weergave is van alle wegen van de atlas van de buurtwegen. Dat geeft een zeer vertekend beeld omdat heel wat van deze paden</p>

¹ "Ruimte voor morgen. Burgerparticipatie voor een groenboek beleidsplan ruimte, 28 april 2011-28 mei 2011", Departement RWO, september 2011.

	<p>feitelijk onbestaande zijn. Het is niet duidelijk welke de 'strategisch op te waarderen trage wegen zijn'.</p> <p>FB vraagt hier enerzijds een weergave te geven van de reële toestand (bestaande, effectief toegankelijke trage wegen) en anderzijds aan te geven welke voetwegen momenteel ontoegankelijk zijn maar een meerwaarde kunnen zijn voor het van het realiseren van het beoogde fijnmazige netwerk. Deze oefening is nu enkel voor een beperkt aantal centrumzones gemaakt.</p> <p>FB vindt het netwerk van lokale fietsroutes (kaart 5) zeker niet fijnmazig genoeg: de maasgrootte is in een aantal gebieden te groot. FB vraagt daarom zeker een aantal ontbrekende schakels toe te voegen (zie verder bij de opmerkingen over de lokale fietsroutes).</p>
p. 16	<p><i>"De stationsomgeving wordt aangepakt, ze wordt vlotter bereikbaar gemaakt voor zowel autoverkeer (langparkeren) als fietsverkeer (fietsroutes naar station, fietsstallingen) als voetgangers (stationsomgeving wordt voetgangersverblijfsgebied)."</i></p> <p>Dat vraagt een herinrichting van het kruispunt Mechelsesteenweg/Leo Meulemansstraat/Spoorwegstraat op maat van fietsers en voetgangers: bv. zone 30 ter hoogte van NAC en stationsuitgang.</p> <p>FB vraagt dat expliciet als prioriteit op te nemen in de actietabel en dit punt aan te duiden op kaart 10 met de verkeersveiligheidsmaatregelen.</p>
p. 16	<p><i>"Bij de categorisering van het wegennet is erop gelet dat er geen conflict is tussen de functie van de weg en schoolomgeving".</i></p> <p>FB stelt dat dat theoretisch klopt, maar dat een aantal van deze wegen - ondanks het feit dat ze niet geselecteerd zijn als lokale ontsluitingsweg of verbindingsweg, in praktijk wél veel doorgaand (sluik)verkeer kennen. Het gaat bv. om de schoolomgeving Termerestraat/Heidestraat in Winksele of de schoolomgeving Mechelsesteenweg/Gebroeders Massantstraat in Herent.</p> <p>FB vraagt om deze twee knelpunten ook op te nemen als actie bij de verkeersveiligheidsmaatregelen (kaart 10).</p>
p. 19	<p><i>"Fietsparkeren. Voorzien van ruimte voor fietsenstallingen op parkings en op straat. Bij nieuwe ruimtelijke projecten."</i></p> <p>FB is niet akkoord om de nood aan bijkomende fietsenstallingen enkel na te gaan bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en vraagt om ook een actie op te nemen om bestaande knelpunten inzake fietsparkeren te inventariseren en op te lossen (bv. bushalte Bijlokstraat/Keierveldweg...).</p>
p. 22	<p><i>"Ruimtelijke planning. (...) Ontwikkeling gericht naar het kerngebied. (...) De Brusselsesteenweg en Mechelsesteenweg zijn bovenlokale verbindingswegen."</i></p> <p>Nog steeds komen er nieuwe kleinhandelsactiviteiten bij op de N2 en N26 buiten de centrumgebieden die enkel op autoverkeer gericht zijn. Een consequent ruimtelijk beleid zorgt er voor dat dergelijke functies zich enkel in de kernen kunnen ontwikkelen zodat ze voor fietsers- en voetgangers bereikbaar zijn en de verplaatsingsbehoefte vermindert cfr. de opties van het duurzaam scenario (p. 15).</p> <p>FB vraagt een actie op te nemen voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid om nieuwe kleinhandelsontwikkelingen buiten de centrumgebieden uit te sluiten.</p>
p. 26	<p><i>"Het streefbeeld van de N26 dateert van juni 2004 en vertrekt van volgende concepten: (...) in principe langs alle tracés vrijliggende fietspaden, eventueel in voorkomende gevallen eenzijdige dubbelrichtingfietspaden."</i></p> <p>FB wijst erop dat het concept van de 'eenzijdige' dubbelrichtingfietspaden langs de N26 ondertussen verlaten is. FB vraagt om dat hier in het mobiliteitsplan expliciet te vermelden en op te nemen dat langs de N26 overall minstens langs beide zijden een enkelrichtingfietspad voorzien wordt en dat plaatselijk dubbelrichtingsfietspaden overwogen kunnen worden om omrijfactoren voor fietsers te beperken (tengevolge de barrièrewerking van de N26).</p>
p. 26	<p><i>"N26 en N2 worden heringericht met twee rijstroken en vrijliggende fietspaden".</i></p> <p>FB vraagt dat de gemeente aandringt bij het Vlaams gewest om daar een absolute prioriteit van te maken en de vrijliggende fietspaden op korte termijn aan te leggen. Deze acties mogen niet naar de middellange of lange termijn doorgeschoven worden.</p>
p. 30	<p><i>"Verblijfsgebieden en voetgangersgebieden. (...) In verblijfsgebieden primeert de verkeersleefbaarheid boven vlot autoverkeer."</i></p> <p>FB vraagt het snelheidsplan (kaart 8) consequent af te stemmen op de gewenste wegencategorisering (kaart 3) en de verblijfsgebieden (kaart 4) én afhankelijk te maken van de al dan niet aanwezige</p>

	<p>fietspaden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FB vraagt om in de centrumgebieden waar de verblijfsfunctie van de straten primeert en geen fietspaden zijn consequent een snelheidsregime van 30 km/u in te voeren. Vooral in het centrum van Herent zijn er heel wat woonverblijfsstraten zonder fietspaden waar thans een snelheidsregime van 50 km/u geldt, hetgeen voor FB onaanvaardbaar is (o.a. Tildonksesteenweg, Gebr. Massantstraat-Wilselsesteenweg, O.L.Vrouwstraat, Persilstraat...). • Woonwijken die enkel lokaal bestemmingsverkeer kennen moeten het snelheidsregime van 'woonerf' (max. 20 km/u) krijgen zodat straten en pleinen er weer een publieke functie krijgen (spelen, wandelen...). FB vraagt om een voorstel voor de aanduiding van deze woonerven uit te werken en deze woonerven op te nemen op de kaart 4 en 8. • Lokale ontsluitingswegen met aanliggende of vrijliggende fietspaden moeten een snelheidsregime van 50 km/u krijgen. Als er geen fietspaden zijn, mag max. 30 km/u toegelaten worden. • Interlokale verbindingswegen en secundaire verbindingswegen kunnen een snelheidsregime van 70 km/u krijgen op voorwaarde dat er vrijliggende fietspaden zijn. Zijn er enkel aanliggende fietspaden, moet de snelheid beperkt worden tot 50 km/u.
p. 32	<p><i>"Fietsroutenetwerk. (...) Er worden drie nieuwe lokale fietsroutes uitgebouwd. De eerste loopt via de Blokweg, Van Bladelstraat, Molenaarsweg. (...) Aandacht moet gaan naar de aansluiting op kruispunt van de Winkelsesteenweg en Rijweg."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • FB vraagt dit traject in te richten als '<u>fietsstraat</u>' cfr. de recente wijziging van het verkeersreglement die de inrichting van fietsstraten mogelijk maakt. • FB vraagt om niet alleen de aansluiting met Winkelsesteenweg maar ook de kruisingen met Schoolstraat en Mechelsesteenweg veiliger te maken en deze drie punten op te nemen op kaart 10 met verkeersveiligheidsmaatregelen én in de actietabel. <p><i>"De tweede route verbindt het oosten van het centrum met Tildonk via een stukje dubbelrichtingsfietspad langs Omleiding, Kerkweg en de trage weg tussen Hagebeuk- en Akkerweg."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • FB vraagt te overwegen de fietsoversteek over de Omleiding te organiseren t.h.v. Kerkweg (i.p.v. ter hoogte van Tildonksesteenweg) en de route via de op te waardenen trage weg Hofstraat te laten lopen.
p. 32	<p><i>"Ter verbetering van de ontsluiting van enkele attractiepolen worden lokale fietsroutes uitgebouwd."</i></p> <p>FB verwijst naar de doelstelling om een fijnmazig netwerk te realiseren en een aantal trajecten bijkomend op te nemen als lokale fietsroute i.f.v. maasverkleining of het wegwerken ontbrekende verbindingen.</p> <p>FB stelt voor een onderscheid te maken tussen twee types 'trage wegen' in kader van het fijnmazig netwerk van lokale fietsroutes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type I: te behouden of op te waardenen tot veilige en comfortabele fietswegen. • Type II: te vrijwaren (onverharde) trage wegen die voor fietsers toegankelijk moeten blijven als onderdeel van het fijnmazig netwerk of alternatieve verbinding. Het beheer van deze wegen beperkt zich tot het toegankelijk houden van de paden en is aangepast aan de landschapsecologische context van het pad. <p>Volgende verbindingen moeten volgens FB toegevoegd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het traject Duigemstraat/Duigemhofstraat-Sint-Benedictusstraat-Dorenstraat (type I) en het inrichten van een veilige fietsoversteek van de Mechelsesteenweg t.h.v. Sint-Benedictusstraat opnemen als punt op kaart 10 met verkeersveiligheidsmaatregelen én in de actietabel. Deze verbinding is een ontbrekende schakel van een 'grote ring' van trage wegen rond Herent die ook een lokale recreatieve meerwaarde heeft. • De Stokstraat als oostwestverbinding tussen Duigemhofstraat en Lipselaan (type II). • De Ellestraat (type I) en de Duivenstraat (type II) als oostwestverbinding tussen Lipselaan-Groenstraat-Haachtstraat. • De Broekstraat als oostwestverbinding tussen Haachtstraat en Leuvenstraat (type I). • De Groenstraat tussen Mastellestraat en Stationstraat (type I) als noordzuidverbinding ten oosten van de kern van Veltem. • De Spekvelweg als oostwestverbinding tussen Kleine Spekstraat en Groenstraat (type I).

	<ul style="list-style-type: none"> • Bodenveldstraat-Schotstraat als oostwestverbinding tussen Rijweg en Dalenstraat (type II). • De Grote Molenweg (type I). • Op te waardenen pad langs Hogebeek tussen Warotzaal/achterzijde school Termerestraat via tunnel onder N2 naar Toverbergstraat (west) of Termereboslaan (oost) als alternatieve verbinding tussen centrumfuncties Winksele en wijken ten zuiden van N2 (type I). • Ganzemansberg-Bergstraat via tunnel onder N2 (type I) als alternatieve verbinding tussen centrumfuncties Winksele en wijken ten zuiden van N2.
p. 33	<p><i>“De bestaande fietspaden langsheen het fietsrouten netwerk worden, in geval ze nu in slechte staat zijn, aangepast conform de eisen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Kaart 6 geeft aan op welke bovenlokale fietsroutes her niet aan voldaan wordt. Deze locaties worden prioritair aangepakt.”</i></p> <p>FB vraagt om <u>al deze locaties</u> dan ook consequent op te nemen in de actietabel. Dit is nu zeker niet het geval: op kaart 6 zijn heel wat locaties aangeduid in rood (fietsinfrastructuur afwezig) of oranje (fietsinfrastructuur aanwezig maar niet conform) die niet terug komen in de actietabel. Wellicht zijn er locaties bij die meer prioritair zijn dan andere en is het nodig een voorstel voor een gefaseerde aanpak uit te werken.</p> <p>Ontbreken minstens in de actietabel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segmenten met ontbrekende fietsinfrastructuur (rood): Meerbeeksesteenweg, Bertemsebaan, Wilselsesteenweg, Schoonstraat... • Segmenten met niet conforme fietsinfrastructuur (oranje): Kroonstraat, Graafschapslaan, Stationstraat, Vilvoordsebaan, Winkselesteenweg, Tildonksesteenweg, delen Wijgmaalsesteenweg...
p. 33	<p><i>“De schoolomgevingen worden aangepakt (...). Ter hoogte van de kruising of aansluiting van fietsroutes op een weg met hoge intensiteit is oversteekbaarheid een aandachtspunt.”</i></p> <p>FB vraagt om naast schoolomgevingen ook attractiepolen zoals sportterreinen en jeugdlokalen op te nemen. FB vraagt volgende oversteekpunten toe te voegen in de tekst en op kaart 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oversteek van de lokale route Van Bladelstraat-Molenaarsweg t.h.v. de Mechelsesteenweg. • Oversteek van de lokale route Mechelsesteenweg t.h.v. station Herent: oversteek Spoorwegstraat. • Oversteek van de Spoorwegstraat naar de Kouterstraat (richting scoutslokalen Kouterstraat).
p. 39	<p><i>“Snelheidsplan. In functie van de wegcategorisering en de verblijfsactiviteiten worden aan het wegenpatroon wenselijke snelheden toegekend. Binnen de verblijfsgebieden en woongebieden wordt telkens maximaal 50 km/u voorgesteld. In de centrumgebieden en schoolomgeving geldt een zone 30.</i></p> <p>Zie de opmerkingen bij p. 30.</p> <p>FB is <u>niet akkoord</u> om in de verblijfsgebieden en woongebieden buiten de centrumgebieden en schoolomgeving 50 km/u als norm te nemen. De wegcategorisering én het uitrustingsniveau inzake fietspaden (geen, aanliggend, vrijliggend) moeten bepalend zijn voor het snelheidsregime! Het snelheidsregime van 50 km/u kan enkel aanvaard worden op <u>lokale ontsluitingswegen</u> indien ze minstens met een aanliggend <u>fietspad</u> uitgerust zijn.</p>
p. 39	<p><i>“Binnen de kernen van Herent en Veltem-Beisem worden de zones 30 uitgebreid.”</i></p> <p>FB vraagt om deze uitbreiding van straten met zone 30 dan ook aan te duiden op kaart 8. Nu geeft de kaart enkel de bestaande zone 30-straten aan?</p>
p. 46	<p><i>“Op het kruispunt N26 en Bijlokstraat zullen fietsers voorrang geven aan de wagens op de afslagstrook. Dit is tegenstrijdig met het vademecum fietsvoorzieningen. De keuze hiervoor ligt echter in de categorisering van de N26 als secundaire weg type I. Dat neemt niet weg dat de huidige situatie haaks staat op het STOP-principe.”</i></p> <p>FB blijft eisen dat de voorrangsregeling aangepast wordt en dat doorgaand fietsverkeer langs N26 voorrang krijgt op rechtsafdraaiend verkeer naar de Bijlokstraat. De huidige situatie is onveilig en in strijd met de selectie van de N26 als hoofdroute in het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De categorisering van N26 als secundaire weg type I is niet ter zake en wordt hier onterecht als argument gebruikt.</p>
p. 41	<p><i>“Circulatie. (...) Bijlokstraat: milderende maatregelen moeten genomen worden na bijkomend onderzoek om het toegenomen gemotoriseerd verkeer te verzoenen met de zachte weggebruikers.”</i></p> <p>Zie volgend punt.</p>

p. 46	<p><i>“Wegens de toegenomen intensiteiten en het niet respecteren van de snelheid in de Bijlokstraat wordt de straat door fietsers als er onveilig ervaren. (...) Gezien het geen bovenlokale fietsroute betreft zijn fietspaden in principe niet aan de orde.”</i></p> <p><i>“Wegens het ontbreken van voetpaden in de Bovenberg en de hoge snelheden, wordt deze woonwijk als onveilig ervaren voor zachte weggebruikers. De aanleg van voetpaden moet het comfort van de voetganger en zijn veiligheid waarborgen.”</i></p> <p>Verwijzend naar onze standpunten over het snelheidsplan: bij gemengd verkeer in woonverblijfsgebieden is 30 km/u de maximaal aanvaardbare snelheid. Straten in woonwijken met enkel lokaal bestemmingsverkeer moeten ingericht worden als woonerf.</p> <p>FB vraagt minstens volgende knelpunten toe te voegen en het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen op te nemen als actie:</p> <ul style="list-style-type: none">• Handhaving zone 30 Winksele-centrum (Klein Dalenstraat, Dorpsstraat, Warotstraat, Heidestraat...).• Handhaving zone 30 Herent-centrum (Gebroeders Massantstraat, Wilselsesteenweg...) en daaraan aangepaste inrichting van de straat.• Wijgmaalsesteenweg tussen Wijgmaalbrug en Langeveldstraat (oversteekbaarheid fietsers, niet conform dubbelrichtingsfietspad...).• Fietsoversteek stationsomgeving Herent t.h.v. NAC.• Fietsoversteek hoek Spoorwegstraat / Kouterstraat.• Fietsoversteken op spoorwegbrug Kroonstraat.• Fietsoversteken Mechelsesteenweg t.h.v. aansluitingen Tildonksesteenweg, Keiberg, Oudstrijdersstraat, Van Bladelstraat.• Grote Molenweg inrichten als straat met beperkt éénrichtingsverkeer.• Maatregelen i.f.v. vlotte doorstroming op HST-fietspad (Brampad-Spoorwegstraat): wegwerken knelpunten inzake zichtbaarheid in bochten, slecht geplaatste paaltjes, versmallingen en asverschuivingen...
-------	---

Hoogachtend,

Peter Verstraeten
namens Fietsersbond Herent