Mobiliteitsplan thema 2 en 3, advies Fietsersbond november 2014

Thema 2 en 3 van het Mobiliteitsplan Destelbergen zijn erg relevante thema's voor fietsers. We appreciëren erg dat in deze consultatieronde de Fietsersbond werd gecontacteerd. Hieronder lijsten we eerst enkele algemene opmerkingen op, waarna onze opmerkingen op de specifieke onderdelen van 'de uitwerkingsnota voor advies' volgen. Neem gerust contact met ons op indien bepaalde opmerkingen niet duidelijk zijn.

Algemene opmerkingen:

1) Inzetten op veilige fietsroutes komt de gemeente op vele vlakken ten goede. Veilige fietsroutes stimuleren het fietsgebruik waardoor mensen bewegen tijdens hun verplaatsingen (gezondheid) en daarbij minder fijn stof en broeikasgassen uitstoten (milieu/ gezondheid). De fiets neemt minder plaats in het verkeer (ruimtelijke ordening). Daarenboven is voor -18 jarigen de auto geen optie als ze zich enigszins onafhankelijk willen verplaatsen. Wij hopen dan ook dat de gemeente dit mobiliteitsplan aangrijpt om resoluut in te zetten op comfortabele en veilige fietsroutes en daardoor het fietsgebruik stimuleert.

2) In maart 2014 heeft de gemeente Destelbergen het SAVE charter ondertekend. Dit is een duidelijk signaal dat de gemeente Destelbergen wil inzetten op veiliger verkeer, in het bijzonder voor kinderen. In het mobiliteitsplan zouden bepaalde onderdelen van het SAVE charter, zoals het STOP-principe moeten opgenomen worden. Dit kan door bijvoorbeeld door implementeren van het 30/50/70-principe, grotere zones 30, …. (zie later).

3) Het stimuleren van het gebruik van deelauto's staat voorlopig niet vermeld in het mobiliteitsplan. Mogelijk komt dit in een ander thema dan in 2 in 3 (bvb in uitwerking duurzaam scenario) aan bod? Het lijkt ons in alle geval een piste die moet uitgewerkt worden in het mobiliteitsplan van Destelbergen.

4) De fietspaden liggen er vaak slechter bij dan de autowegen (bvb Dendermondesteenweg, Admiraalstraat). Concreet adviseren we om een regel in het mobiliteitsplan op te nemen dat het wegdek van de fietser (het fietspad, of indien er geen fietspad aanwezig is, de rechterkant van de baan) minstens in even goede staat en van dezelfde kwaliteit is als het wegdek voor de auto's.

Vanaf hier nemen we de nummering over van 'de uitwerkingsnota voor advies' over(141022 MobplanDestelbergen_Uitwerkingsnota_voorAdviesThema3en4.pdf)

3 Thema 2: netwerk gemotoriseerd verkeer

3.1 Wegencategorisering

3.1.4 Scenario 2

Over de ontsluiting woonkern Ten Ede staat te lezen: "De woonkern Ten Ede in Wetteren grenst wel aan Destelbergen. Deze moet ontsluiten naar Wetteren, alsook naar het hogere wegennet. De kortste weg naar het hogere wegennet leidt naar de op- en afrit van de R4 in Heusden of naar de N9 in Melle. Deze laatste verbinding verloopt door natuurontwikkelingsgebied (zie GRS). Daarom wordt de eerste verbinding verkozen. " Volgens hetzelfde GRS loopt de weg naar de op- en afrit van de R4 in Heusden achtereenvolgens langs en door 1) beekvaleien als dragers van de natuurlijke structuur, 2) prioritair

landbouwgebied, en 3) te herstellen kleinschalig open landbouwgebied. Dit illustreert dat noch de eerste, noch de laatste verbinding ideaal zijn. Als wordt ingezet op vermindering van het autogebruik door het aanbieden van veilige en comfortabele fietsroutes, kunnen beide routes ontlast worden.

3.2 Snelheidsplan

3.2.3 Snelheid snelwegen

Als Fietsersbond hebben we weinig te maken met de snelheid op snelwegen. De Fietsersbond staat wel in het algemeen achter veiliger, gezonder en milieuvriendelijker verkeer. Als 90 km/h veiliger, gezonder en milieuvriendelijker is, dan zijn we daar voor. Daarnaast maakt minder geluidshinder het fietsen aangenamer. Dit zou dan voornamelijk het geval zijn aan de Scheldekant ter hoogte van E17, in de Stapsteenweg en in mindere mate in de Damvalleistraat.

3.2.4 Snelheid op lokale wegen

De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is bijzonder relevant voor de fietser. Als Fietsersbond streven we naar de invoering van het 30/50/70-principe. De kerngedachte is dat snelheid en de aard van het gemotoriseerd verkeer afhankelijk is van de aanwezige fietsinfrastructuur (zie tabel 1). Snelheid en vooral snelheidsverschillen zijn namelijk zeer belangrijke factoren bij ongevallen. De invoering van het 30/50/70-principe wordt daarnaast ook gezien als een katalysator voor de verhoging van het fietsgebruik.

Tabel 1 snelheid gemotoriseerd verkeer volgens het 30/50/70-principe

Fietsinfrastructuur	Max. snelheid
Afgescheiden fietspad	70 km/u
Aanliggend fietspad	50 km/u
Geen fietspad	30 km/u

De maximum snelheid voor gemotoriseerd verkeer zijn volgens het 30/50/70-principe afgestemd op de aanwezige fietsinfrastructuur, ongeacht de wegcategorie. Dit principe is een concrete invulling van het STOP-principe (zie SAVE charter) om voorrang te geven aan stappers en trappers. Op veel van de buitenwegen is geen voetpad of fietspad aanwezig, waardoor voetgangers en fietsers noodgedwongen respectievelijk op de rijbaan wandelen en fietsen. Het 30/50/70-principe kan ingepast worden in het principe dat in het mobiliteitsplan naar voor wordt geschoven: de toegelaten snelheid op een lager gecategoriseerde weg is steeds lager dan (of gelijk aan) deze op een hoger gecategoriseerde weg.

De voorgestelde ‘trage’ variant, maximaal 50 km/u, mét zone’s 30 leunt dichter aan bij het streefdoel van de Fietsersbond dan de ‘snelle’ variant met maximaal 70 km/u. Toch zijn er ook in de ‘trage’ variant een heel aantal straten waarvoor de opgegeven maximale snelheid volledig indruist tegen het 30/50/70-principe met de huidige weginfrastructuur. We zijn er ons van bewust dat het Mobiliteitsplan een wensplan is. Bepaalde maximale snelheden in de toekomst verantwoord kunnen zijn indien de juiste weginfrastructuur wordt voorzien zoals voetpaden en (vrijliggende) fietspaden. Gezien het grote aantal inbreuken tegen het 30/50/70-principe (en dus het STOP-principe) lijkt het ons (financieel) niet haalbaar om op relatief korte termijn de verkeersinfrastructuur aan te passen aan de gewenste snelheid. Het lijkt dus realistischer om de maximum toegelaten snelheid aan te passen aan de bestaande weginfrastructuur. We menen dan ook dat het realistischer is om een snelheidsplan

op te stellen aan de hand van de huidige weginfrastructuur, en eventueel rekening te houden met de geplande werken voor de komende jaren.

Hieronder volgt een (niet-exclusieve) lijst van tekortkomingen. Voor de eenvoud hebben we scenario 1, 2 en 3 samen behandeld. De verschillen tussen de scenario's zitten hem namelijk eerder in details.

1) 70 km/u waar slechts 30 km/u zou mogen, dit zijn straten waar op dit moment geen fietspad aanwezig is.

-Kouterstraat (enkel in Scenario 1). De Kouterstraat is geselecteerd als LFF!

-Brandstraat is een erg smalle straat.

-Bochtenstraat en Draaiboomstraat. Dit zijn erg smalle straten.

-Broekstraat is een erg smalle straat.

-Steenvoordestraat is een erg smalle straat.

2) 70 km/u waar slechts 50 km/u zou mogen, dit zijn banen zonder afgescheiden fietspad

-Dendermondesteenweg ter hoogte van de op- en afrit van de R4,

-Reinaertweg. De Reinaertweg ligt (gedeeltelijk) op het BFF!

3) 50 km/u waar slechts 30 km/u zou mogen, dit zijn straten waar op dit moment geen fietspad aanwezig is.

-Dit zijn zowat alle straten waar 50 km/u toegelaten wordt.

Onze concrete aanbeveling is om de zones 30 drastisch uit te breiden (bvb. tot het hele verstedelijkte gebied waar er veel woningen, winkels, scholen en andere attractiepolen zijn) én 70 km/u enkel toe te laten daar waar een afgezonderd fietspad aanwezig is. Grotere zones 30 zijn realistisch. Ze zijn bijvoorbeeld ook opgenomen in ontwerp mobiliteitsplan Gent. Dat stelt dat de zone omringd door de R40 (een oppervlakte van meer dan 4 km2) een zone 30 wordt, en er zijn ook verscheidene zones 30 gepland in de woongebieden buiten de stadsring (zie http://www.mobiliteitgent.be/mobiliteitsplan). We willen er hier ook op wijzen dat Gent niet van plan is om deze snelheid via weginfrastructuur af te dwingen, omdat dit onbetaalbaar is én omwille van argumentatie die terug te vinden is in het ontwerp mobiliteitsplan Gent. Dit is een unieke kans voor Destelbergen om eenzelfde argumentatie over te nemen en zo 'als één blok' met Gent resoluut de kaart te trekken voor veiliger verkeer (Lees 6.4.3.2.1 Zone 30 en infrastructurele maatregelen in het ontwerp mobiliteitsplan Gent).

Daarenboven kunnen grotere zones 30 –indien goed overdacht- ook natuurlijker aanvoelen voor de weggebruikers, en leiden tot minder verkeersborden dan wat met versnipperde en soms langgerekte zones 30 in het huidige voorstel het geval is. We begrijpen dat er een mentaliteitswijziging zal nodig zijn en dat deze niet enkel en alleen door de gemeente Destelbergen zal teweeggebracht worden, maar ook door de omliggende gemeenten en bij uitbreiding in heel Vlaanderen. De gemeente Destelbergen heeft mede hun verantwoordelijkheid op te nemen om de verkeersveiligheid te verhogen (SAVE-charter).

We willen ook wijzen op de mogelijkheid om het concept van "schoolstraat" in te voeren. Volgens dit concept wordt de straat twee maal per dag gesloten voor alle gemotoriseerd verkeer. Dit vermijdt de

gebruikelijke verkeerschaos bij de schoolpoort bij aanvang en einde van de schooluren, en biedt een uitstekende veiligheid voor de leerlingen.

3.2.6 Snelheidsremmende maatregelen

Vele van de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen zijn vrij ingrijpend en dus duur. Ze zijn relevant om opgenomen te worden bij geplande (her)aanleg van straten. Het conform maken van alle straten is echter enkel betaalbaar indien gespreid over heel lange termijn. Een mentaliteitswijziging van de automobilist is dus minstens even belangrijk. Een verkeersbord met aanduiding van maximum snelheid zou even goed moeten gerespecteerd worden als een rood licht. Dit kan gestimuleerd worden door, zoals vermeld in het SAVE-charter: “Het garanderen van een hoog handhavingsniveau door de subjectieve en objectieve pakkans op te drijven door meer controles en door het permanent communiceren over het waarom van deze acties.” We adviseren hierbij dat er een duidelijk plan omtrent snelheidscontroles en de communicatie hierover zou moeten opgemaakt worden.

3.3 Zwaar vervoer.

De confrontatie tussen zwaar vervoer (met name vrachtwagens) en fietsers moet zo laag mogelijk gehouden worden. Dit kan door de routes waar zwaar vervoer prioritair met extra fietsvoorzieningen te voorzien. Concreet gaat het dan over het veiliger maken van de kruispunten en het aanleggen van afgescheiden of vrijliggende fietpaden. Aanliggende fietspaden zijn vaak onvoldoende. Een voorbijrijdende (snelle) vrachtwagen veroorzaakt windstoten die jonge, oude of onervaren fietsers uit balans kunnen brengen.

De voorgestelde routes voor zwaar vervoer voor de ontsluiting van bedrijventerrein Stapsteen, voor de ontsluiting van de Damstraat én alle voorgestelde routes voor zwaar vervoer in Heusden liggen op het BFF. Daarnaast liggen de voorgestelde route voor het bedrijventerrein Houtstraat dan weer gedeeltelijk op het LFF (zie wenskaart). Ten slotte zou de voorgestelde route via de Broekstraat gedeeltelijk op een LFF kunnen komen te liggen (zie thema 3).

Concreet zouden deze routes pas geselecteerd kunnen worden als officiële route voor zwaar vervoer, als alles in het werk is gesteld om de veiligheid van de fietsers te garanderen.

4 Thema 3: netwerk langzaam verkeer

4.1 Wandel- en fietsroutenetwerk

4.1.3 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

-De opname van de extra schakel Scheldedijk in het LFF lijkt logisch en steunen we. We willen wel nog even benadrukken dat de Meersstraat hier oversteken tegenwoordig erg gevaarlijk is. Wegens de bocht kan men naderende auto’s niet (of pas laat) zien. De oversteekplaats verleggen richting Heusden zou eventueel kunnen helpen. In alle geval zijn snelheidsverlagende maatregelen nodig op de Meersstraat, bijvoorbeeld aan de hand van Berlijnse kussens of verkeersdrempels.

-Verleggen BFF Kerkham. Dit vinden we een goed idee indien de Scheldekant deel zal uitmaken van (zie 4.1.5) en de oversteek aan de Reinaertweg integraal wordt aangepakt. We pleiten er immers voor om ook de Damvalleistraat op te nemen in het LFF (zie 4.1.5). In dat geval zou het gedeelte van de

Reinaertweg waar de Prikstraat, Damvalleistraat, Scheldekant en Kerkham op uitkomen als één geheel veiliger gemaakt moeten worden voor overstekende fieters.

-De Veerdreef opnemen in het BFF is een goed idee voor aansluiting op Scheldetragel. Een fietsbrug op deze plaats vinden we overbodig (zie 4.1.7).

-Bijkomende opmerkingen:

- De Scheldekant ligt er overal (zeer) goed berijdbaar bij, behalve over een afstand van 50 ter hoogte van het Schippershuis. Daar is de wegbreedte gehalveerd en ligt een stuk gravel met putten (en modder bij regenweer). Dit zou best wel eens mogen aangepakt worden.
- Er is een 'missing link' tussen het BFF langs de Schelde, en Mellebrug (Charles Lebonstraat). Nu moeten de fietsers daar via de trappen, een aarden smokkelpaadje (beiden onmogelijk met fietskar of bakfiets of mensen die minder avontuurlijk zijn aangelegd) of via een omweg van méér dan een kilometer (via D'haenestraat en Zevengemede).
- Het BFF op de Tramstraat is nu onveilig voor fietsers, maar zou conform het BFF kunnen omgezet worden naar een fietsstraat. Fietsers voorrang, auto's te gast.
- Een kleine correctie aan de kaart: Het BFF loopt tussen Heusdenbrug en Kruisdreef niet parallel aan de Schelde, maar kaarsrecht langs de kunstmatige inham.

4.1.5 Lokaal functioneel fietsroutenetwerk

Nu staat er onder 4.1.5 "*Het BFF wordt vastgelegd op provinciaal niveau. Het is een netwerk op regionaal niveau. Het wordt verder verfijnd aan de hand van een lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) (…) Het is op deze verbindingen dat er prioritair aan comfort voor de fietser wordt gedacht. Dat kan gaan over autovrije verbindingen (trage wegen), autoluwe straten, wegen met een lage snelheidsbeperking, fietsstraten, straten met snelheidsremmers, fietssuggestiestroken, fietspaden, …*" Dit vinden we te vaag. Ons alternatief concreter voorstel:

(…) Het is op deze verbindingen dat er prioritair aan comfort voor de fietser wordt gedacht. Dit houdt in:

-Ofwel gaat het om autovrije verbindingen (trage wegen), fietsstraten of autoluwe straten

Indien dit niet het geval is, worden volgende regels in acht genomen:

-Het 30/50/70- principe wordt er strikt toegepast.

-Het wegdek van de fietser is in minstens even goede staat/van dezelfde kwaliteit als het wegdek voor de auto's

Omgeving Destelbergen

- Verbinding tussen LAF langs Alfons Braeckmanlaan en LAF langs Schelde met noord-zuid ontsluiting van de woonwijken in relatie met BFF langs Dendermondesteenweg:
    - Rozenbroekslag – Kriekerijstraat – Sint-Baafskouterstraat – Wijmakker – Cécile Cautermanstraat – Gentbruggestraat (BFF-route volledig op grondgebied Gent) → **OK**

- Rozenbroekslag – Kriekerijstraat – Burgemeester Meirsonstraat – Galgenberglaan – Paul de Ryckstraat (deels over grondgebied Gent) → **OK, maar** het gaat hier wellicht niet over de Kriekerijstraat maar over de Duivestaartstraat (door het park)
- Admiraalstraat – Mezenstraat – Vinkenstraat – Panhuisstraat → **OK**
- Ledestraat – Notaxlaan (– missing link!) – Schouteerpark – Ledebeekstraat – Panhuisstraat.

  Er is een missing link tussen de Notaxlaan en het Schouteerpark. De route op zich is een goede route, maar we vragen ons af of deze link op korte of middellange termijn kan worden voorzien. We vermoeden dat er onteigeningen mee gemoeid zijn, en dat het een lastige en lange zaak kan worden. Als tussentijds alternatief stellen we de Vrouwestraat-Admiraalpark. Er is een trage weg tot aan de pijpekop van de Notaxlaan. We vinden dit zelf een minder goed alternatief (het is een omweg én loopt vrij lang via een niet verlichte route), maar op korte termijn lijkt deze wél perfect haalbaar.

  De oversteek Panhuisstraat-Ledebeekstraat zal ook moeten aangepakt worden. Het probleem zit hem onder meer in het feit dat de auto's komende vanuit Gent van achter een bocht opduiken, en bij hoge snelheid de overstekende fietser kunnen verrassen. Snelheidsverlagende maatregelen kunnen hier een oplossing bieden.

- Verbinding tussen Scheldedijk en Reinaertweg N447 : - Wij verkiezen de Bajonetaansluiting via de Scheldekant. Het enige nadeel is dat de route ongeveer 200 m (of zo'n 20%) langer is dan die via Meerkenshamstraat. De voordelen die wij zien is dat:
  a. De oversteek kan veiliger gemaakt worden dan via de Scheldekant. De Scheldedijk komt vrij breed uit op de wat een vrij goed zicht geeft op de Reinaertweg. Voor de Meerkenshamstraat is dat niet het geval.
  b. Veel fietsers verkiezen tegenwoordig de Prikstraat boven de Scheldekant en Meerkensham (al heeft dat vooral met de staat van het wegdek te maken). Bij het veiliger maken van de oversteek aan de Scheldekant, zou de oversteek Prikstraat in één moeite kunnen meegenomen heeft.
  c. Wij ijveren ervoor om de Damvalleistraat ook op te nemen in het LFF (zie later). De Scheldekant kan zo de route worden naar zowel de Damvalleistraat én naar Destelbergen dorp
  d. Het feit dat er even langs de drukke Reinaertweg gereden moet worden kan niet écht als een nadeel aanzien worden, aangezien de Reinaertweg op die plaats deel uitmaakt van het LFF. De fietsinfrastructuur moet er in alle geval in orde zijn.
- Herlegemstraat – Bredenakkerstraat – Eenbeekstraat – Kerkkouterrede – Kerkstraat – Kouterstraat – Molenstraat – Baleliewegel – Palingstraat. → **OK**
- Molenstraat – Jagerstraat – Haenhoutstraat als aansluiting van deze hoofdas door de woonwijken in noordoostelijke rijrichting. → **OK**
- Eenbeekstraat – Kromrede – Zevensterrede – Kwadenplasstraat als route in noordwestelijke richting vanuit Destelbergen. → **OK**
- Palingstraat – trage wegen – Damstraat – Houtstraat – Verbindingstraat. → **Voor deze verbinding werden een aantal mogelijkheden opgesomd**. Een fietserstunnel onder de R4 zou een mooi rechte west-oost link opleveren. We menen echter dat door de reeds bestaande doorsteken (vier over een afstand van ~1,5 km : Dendermondesteenweg, Kouterstraat, Houtstraat en de nieuwe doorsteek op het LAF langs de spoorweg), de investering van een

nieuwe tunnel niet écht te verdedigen is. We zijn dan ook van mening dat de middelen beter kunnen ingezet worden, bijvoorbeeld om de bestaande fietsroutes comfortabeler en veiliger te maken.
Het opnemen van de Kleingentstraat, Petegemstraat, Zandstraat en de Sintpieterswegel in het LFF, is verantwoord ongeacht de aanleg van een fietstunnel, zeker gezien de nieuw geplande wijken in dit gebied. Ook het opnemen van de Schaessestraat en Haenhoutstraat is verantwoord, dit om een fijnmazig LFF te creëren in deze zone met werkbestemmingen (bedrijventerrein Schaessestraat – Houtstraat).
De aanleg van de trage weg nr 16, vlak naast de R4 zou een aardig alternatief opleveren voor de Damstraat, en een mooie verbinding met de Schaessestraat en Visserstraat. Gezien echter 1) deze weg naast de R4 komt te liggen (wat toch niet meteen de meest aangename locatie) 2) een trage weg in het donker weinig gebruikt wordt omwille van een onveiligheidsgevoel [er ontbreekt sociale controle, dit geldt ook voor trage weg nr 15c], 3) de oversteek van de Kouterstraat-Molenstraat aan de Damstraat is opgenomen aan het LFF en 4) de Damstraat tussen de Kouterstaat en Visserstraat nu reeds deels is opgenomen in het LFF, zouden we hier eerder opteren voor een LFF fietsroute langs de Damstraat. We begrijpen ook dat het een uitdaging is om de Damstraat veilig te maken, maar waar een wil is een weg. Een wegversmalling voor de automobilisten ter hoogte van het hoekhuis Kouterstraat-Damstraat zou vb al meer plaats creëren voor een fietspad én snelheidsremmend werken.

Omgeving Heusden

- Stapsteenweg – Hooistraat – trage wegen – Koreinrede – Rendekensstraat – Heidestraat als alternatieve fietsverbinding voor de N447 Reinaertweg tussen de twee deelkernen Heusden en Destelbergen → **Dit is inderdaad een goede optie** om een veilige verbinding tussen beide gemeenten te maken. Het zorgen voor een veilige oversteken van de Heidestraat aan het kruispunt met de drukke Laarnebaan en aan het kruispunt met de Magerstraat zullen hier noodzakelijk zijn. Het 'trage wegen' gedeelte is wel erg donker en verlaten in de wintermaanden, en dus blijft de verbinding Meersstraat-Reinaertweg minstens even belangrijk.
- Grote Reukens – trage wegen naar Drieswegel als verbinding tussen de hierboven geselecteerde as en de Laarnebaan richting oostelijk deel van Heusden → **OK**
- Lagen Heirweg – tunneltje onder R4 – Asserij – Driesstraat – Hoekskenstraat – Driesstraat als verbinding tussen de hierboven geselecteerde as en de Laarnebaan richting Laarne. → **OK**
- Steenakkerstraat ter ontsluiting van de recreatieve functie in de straat. → **OK**
  - Voor de ontsluiting van de noordelijke woonwijken in Heusden en werden 2 opties naar voren geschoven. **We hebben een voorkeur voor de eerste optie**: Blauwe Steenstraat – Hooistraat. Deze route is volledig verlicht en dus ook in de wintermaanden aantrekkelijk, door de bewoning is er ook meer sociale controle. De weg ligt er al, en er zijn dus minder werken nodig voor de aanleg. De tweede optie, Blauwe Steenstraat – Zandberg – Hoorlingstraat is eerder geschikt voor het recreatieve fietsen (prachtig gelegen in de natuur, geen verlichting).
- Zandakkerlaan – Leenstraat – Loveldstraat als alternatief voor de route door het centrum via Tramstraat en Laarnebaan en ter ontsluiting van de oostelijke woonwijken → **Deze route geniet onze voorkeur** omdat de oversteek aan de Laarnebaan iets veiliger is in vergelijking

met deze van Loveldstraat. Als mogelijk alternatief voor de Loveldstraat is Steenhuyze – Moerenakker eigenlijk ook wel goed.
De uitdaging voor deze straten is om de snelheid van de wagens, op weg naar vb de oprit van de R4, voldoende te remmen en het fietsen er veilig te maken.

- Loveldstraat (tussen Laarnebaan en Steenhuyze) als alternatief voor de Laarnebaan en de ontsluiting van de oostelijke woonwijken → **OK**
- Pensstraat – Kruisstraat – Kruisdreef als aansluiting naar de Scheldedijk in zuidelijke richting → **OK**
- Magerstraat – Bosheidestraat ter ontsluiting van de recreatie rond het Eendenmeer en als alternatieve route voor het BFF langs de Steenvoordestraat → **OK**
- Wellingstraat als kortste verbinding tussen Heusden en Melle. Voor deze route in Heusden zelf zijn er twee opties.
  -Wellingstraat volgen → **Op deze route is er meer sociale controle en geniet dus de voorkeur.**
  -Kouterlaan en trage wegen → Deze route is grotendeels onverlicht en wordt in de winter gemeden omwille van een onveiligheidsgevoel. Voor functioneel fietsen is deze route dus niet echt aangewezen, voor recreatief fietsen overdag is deze route wel aangenamer dan de Wellingstraat.
- Wellingstraat – D'Haenestraat – Scheldekant als verbinding vanuit Wetteren naar Melle en naar de Scheldedijk (ook selectie in mobiliteitsplan Wetteren).

Bijkomende aanvullende LFFs die niet werden vermeld in huidig ontwerp (Destelbergen en Heusden):

- De Damvalleistraat is een verbinding naar attractiepolen zoals het natuurgebied Damvallei, de manege en het sportcentrum Kristalbad. Het oostelijke gedeelte van de Damvalleistraat is reeds opgenomen in het LFF. Het westelijke gedeelte zou perfect kunnen aangesloten worden aan de Scheldekant (zie boven) en aan het LFF van de Reinaertweg. De opname van de Damvalleistraat tussen de Reinaertweg en het kruispunt met de Stapsteenweg, lijkt dan ook een logische beslissing.
- Voor een fijnmazige LFF zou de Broekstraat tussen Mellestraat en Magerstraat én het meest oostelijke gedeelte van de Magerstraat best worden opgenomen in het LFF (zie thema 3). Het zou een veilige en korte route van Heusden naar Laarne vormen. Het gaat hier om een link die de gemeentegrens overschrijdt, de route ligt gedeeltelijk op grondgebied Laarne.

4.1.7 Missing Links

- Missing link Kleingentstraat-Visserstraat werd reeds uitgebreid behandeld (zie 4.1.5).
- Ook de missing link Notaxlaan en Schouteerpark werd reeds behandeld (zie 4.1.5).
- Een fietsersbrug ter hoogte van de Veerdreef zou een kaarsrechte, comfortabele fietsroute naar Gent opleveren. Toch zijn we eerder niet voor dergelijke investering (tenzij er écht veel budget is, en er eens 'zot' kan gedaan worden). Het plan voor de fietsersbrug ter hoogte van de Veerdreef bevat wel een meerwaarde voor fietsers, maar onze voorkeur gaat absoluut uit naar een fietsersbrug ter hoogte van de Prikstraat. De belangrijkste redenen zijn:

-De bestaande Heusdenbaan-brug is voorzien van veilige fietspaden. De brug maakt deel van het BFF. De helling van de bestaande zou geen onoverkomelijke moeilijkheid mogen zijn: personen die een brug fysiek té inspannend vinden gaan tegenwoordig voor een elektrische fiets, voor anderen is een brug net een (sportieve) uitdaging. Een fietsersbrug vlak naast een reeds bestaande goede brug vinden we dan ook zonde van de investering.

-Indien er een sluis zou komen, zou het wel logisch zijn om deze toegankelijk te maken voor voetgangers en fietsers . Doorgaans zijn sluizen echter niet echt comfortabel over te steken met de fiets (van de fiets afstappen, smal en/of bochten).

-Een fiets- en voetgangersbrug aan de Prikstraat kunnen we wel volledig steunen. Deze brug voorziet een oversteek over de Schelde tussenin de bestaande oversteken aan Gentbruggebrug en Heusdenbaan en zou gefrequenteerd worden door zowel functioneel als vrijetijds-fietsers en voetgangers/lopers.