

## Advies heraanleg Schotensesteenweg

Deze legislatuur wordt de Schotensesteenweg tussen de Eugeen Fahyiaan en de Jozef van Poppelstraat heraangelegd. De straat krijgt verhoogde kruispunten en in de Eugeen Fahyiaan wordt aan de kant van de Bremweide een dubbelrichtingsfietspad aangelegd.

### Het grotere plaatje

Voor we van wal steken over de fietspaden moeten we ook hier weer de opmerking herhalen die we bij de plannen voor Eksterlaar hadden. Kijk op een kaart en je ziet meteen dat de Schotensesteenweg geen wijkverzamelweg kan zijn en niet bedoeld is voor doorgaand verkeer. Daar dient de as Ruggeveldlaan/Eugeen Fahyiaan voor. Het gemotoriseerd verkeer uit de wijk moet naar die as worden afgeleid en niet naar de Schotensesteenweg. Dat kan door een verkeersfilter te plaatsen op de Schotensesteenweg waar die kruist met de Eugeen Fahyiaan. Zo krijg je de mogelijkheid om dit zwarte punt écht veilig aan te leggen. Het betekent meteen ook dat je de hele Schotensesteenweg op een heel andere manier kan aanleggen en de straat aan de bewoners kan teruggeven, in plaats van aan de auto's.



Eigenlijk horen op dit stuk van de Schotensesteenweg geen fietspaden thuis. Dit is nog maar eens een noord-zuid as in Deurne-Noord, die onnodig van fietspaden wordt voorzien. Dit is nog maar eens een straat die aan de dominantie van de auto wordt overgeleverd. Het is misschien een rare uitspraak voor de Fietsersbond; maar elke woonstraat die van fietspaden wordt voorzien, is eigenlijk een straat waar de auto koning wordt. Voor hoofdwegen zijn fietspaden een noodzaak, maar voor wegen die geen hoofdweg zijn is dat wel degelijk een verlies.

### **Als het dan toch van moetens is**

Als er ondanks voorgaande overwegingen dan toch fietspaden aangelegd worden, dan moeten die aan een reeks voorwaarden voldoen. We zijn alvast tevreden dat ze 2 meter breed zullen zijn. Dat is de toekomstige minimumstandaard, waarmee Deurne nu al een voorbeeld stelt.

Het is ook positief dat de kruispunten verhoogd worden aangelegd, maar niet dat de fietspaden er niet langer op worden doorgetrokken. In een aankondigingstekst vonden we volgende zinsnede: "Omdat de Schotensesteenweg geen voorrangsbaan is, wordt het fietspad niet doorgetrokken aan de oversteken. Dat is veiliger voor fietsers." Hoe de afwezigheid van fietspaden in een zone 50 veiliger zou zijn voor fietsers, is ons een compleet raadsel. Een snelheidsregime van 50 km/u betekent voor de Fietsersbond dat er fietspaden moeten liggen. Daar kunnen we niet op afdingen.

Fietsersbond Deurne vindt het ook niet logisch om de fietsers enerzijds fietspaden te geven, om ze vervolgens op de plaatsen waar het gevaarlijk wordt - de kruispunten - toch terug in gemengd verkeer te gooien. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Net op de plaats waar de fietser bescherming nodig heeft, wordt die weggenomen. Door het fietspad over het kruispunt door te trekken is er een duidelijke aanduiding op de weg dat er fietsers aankomen en dat autobestuurders niet zonder omkijken mogen afdraaien. Een gevaar dat elke fietser al te bekend in de oren klinkt. Nu worden fietsers achter een rij geparkeerde wagens verborgen en pas als ze ander verkeer moeten kruisen worden ze terug zichtbaar, maar krijgen ze vervolgens geen fietspad om hen veilig over dat kruispunt te leiden. Als men de keuze maakt om hier fietspaden aan te leggen, dan moet men consequent zijn en die ook over de kruispunten doortrekken. Het is ofwel het één of het ander. Met de hier gemaakte keuzes zal je een kind van 10 niet autonoom laten fietsen en zal je senioren niet verleiden om te blijven fietsen. Die zullen zich hier niét veilig voelen.

Een argument dat wel eens wordt aangehaald om de fietspaden niet door te trekken op de kruispunten, is dat hier de voorrang van rechts van toepassing is en dat die voorrang van rechts de snelheid van het autoverkeer verlaagt. Maar laat ons eerlijk zijn: de voorrang van rechts werkt niet als één van de betrokken wegen visueel en functioneel een hoger niveau meekrijgt dan de zijstraten. De Schotensesteenweg voelt niet aan als een weg die gelijkwaardig is met de zijstraten. Met een wegbreedte van maar liefst 6 meter zal dat ook na de heraanleg niet het geval zijn. Dan wéét je gewoon dat die voorrang van rechts een maat voor niks zal zijn. Als er hier sprake zal zijn van een snelheidsverlagend effect, zal dat te wijten zijn aan de verkeersplateaus en niet aan de voorrangregeling.

Durf dan ook te kiezen om er een voorrangsweg van te maken. Als dat de snelheid zou verhogen, dan zal die door de verhoogde kruispunten sowieso terug verlaagd worden. Op die manier kan je de fietsers aan de kruispunten wel een duidelijke doorgetrokken fietspad geven. Trouwens, als de stad een lagere snelheid wil, begrijpen we niet dat de 30 km/uur niet wordt doorgetrokken over de gehele straat. De 50 km/uur in het noordelijke deel van de Schotensesteenweg heeft geen enkele meerwaarde. Het is ook perfect mogelijk om het voorziene straatprofiel nog te versmallen om zo de snelheid naar beneden te halen. Bussen en vrachtwagens (buiten de uitzonderlijke verhuiswagen) komen daar normaal gezien niet. Tot slot, de oversteken voor de voetgangers zijn hier uitgevoerd als zebrapaden. Het is onwenselijk (en onveilig) om een verschillend voorrangregime toe te passen op naast elkaar gelegen fiets- en voetgangersoversteken. Dus ofwel moeten de zebrapaden verdwijnen, ofwel moeten er naast die zebrapaden fietsoversteken met voorrang worden

aangelegd (zie fiche 4f op pagina 49 van het Draaiboek Openbaar Domein).

We staan trouwens niet alleen met onze kritiek om de voorrang van rechts te gebruiken als een middel om de snelheid te verlagen. Zelfs automobilistenbond VAB is van mening dat dit geen goede maatregel is en een negatieve invloed heeft op de veiligheid van de fietsers::

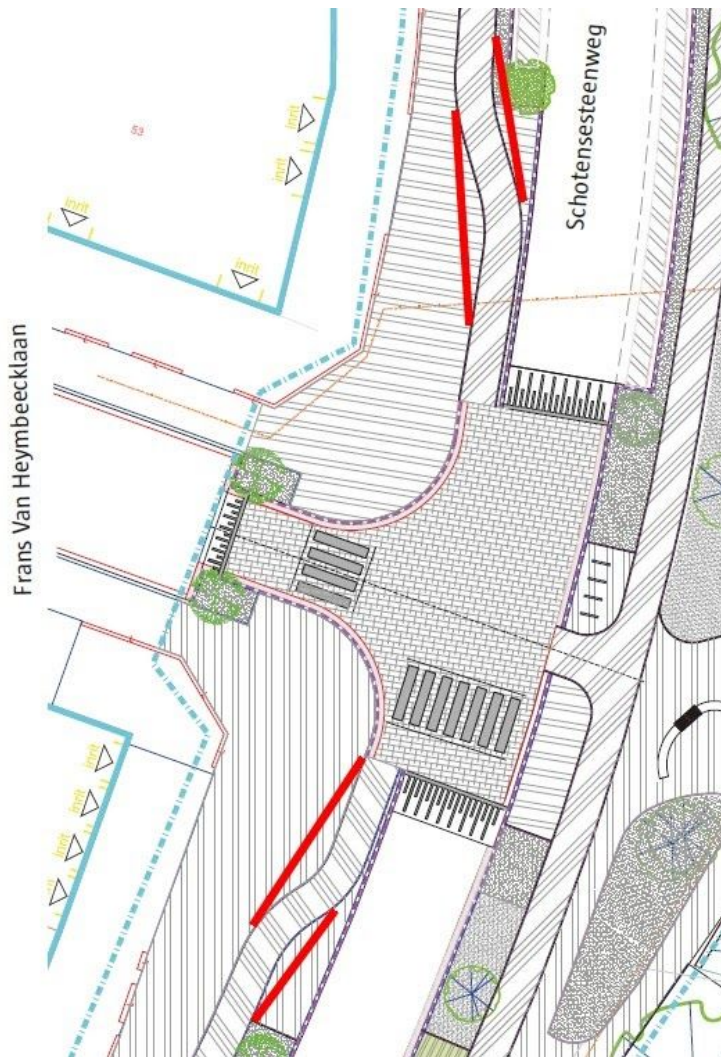
<https://magazine.vab.be/op-weg/mobiliteit/voorrang-van-rechts-zo-veel-mogelijk-schrappen/>

Ook het vele geslalom en de chicanes die aan de kruispunten worden aangelegd zijn een minderwaardig ontwerp. Dat kan veel geleidelijker. Asverschuivingen zijn ten eerste te vermijden, maar als je dan toch zo'n asverschuiving aanlegt, moeten de bochten veel meer opgevuld worden. Het fietspad moet in de chicane met andere woorden breder zijn dan elders. De gebruikte bochtstralen lijken ons bovendien niet overal conform te zijn met het Draaiboek Openbaar Domein van de stad Antwerpen. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij de Karel Van Ovemeirelaan en de Frans Van Heymbeecklaan. Het huidige ontwerp is niet comfortabel en de chicanes vormen een gevaar voor naast elkaar rijdende fietsers.

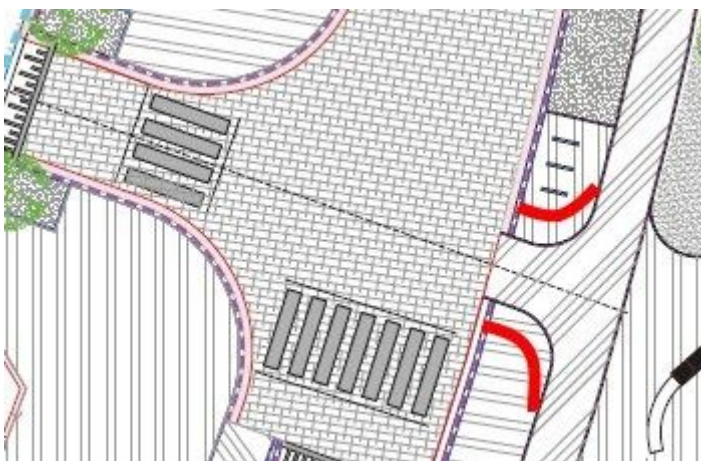
**HOE DE ONTWERPER  
DENKT DAT MEN FIETST**

**HOE MEN ECHT FIETST**





Op het verkeersplateaus zijn de aansluitingen van en naar het fietspad aan de overkant van de weg niet breed genoeg. Ze zijn nu getekend voor enkelrichtingverkeer, terwijl deze aansluitingen in beide richtingen gebruikt worden. Het lijkt ons noodzakelijk om hier een 4 meter brede aansluiting te maken met bredere bochtstralen dan nu getekend.



### De kers op de taart

De kers op de taart is de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad in de Eugeen Fahyiaan. Dit is verder breien op wat nu al slecht is: het feit dat de Deurnesesteenweg slechts aan één kant een fietspad heeft. Een fietspad dat trouwens veel te smal is om een

dubbelrichtingfietspad te zijn en ook nog eens in heel slechte staat is. Fietsers zullen na de heraanleg nog steeds het gevaarlijke kruispunt Schotensesteenweg/Eugeen Fahyalaan moeten oversteken om het fietspad te bereiken, om dat de Deurnesesteenweg ter hoogte van Desco nogmaals te moeten oversteken. Er moet dan ook aan elke kant van de Schotensesteenweg een fietspad komen. Dan kan je kruispunt Schotensesteenweg/Eugeen Fahyalaan veel veiliger inrichten.

Als de Eugeen Fahyalaan moet dienen als doorvoer voor het gemotoriseerd verkeer richting Ruggenveldlaan, dan moet je bovendien aan beide kanten van de weg een fietspad voorzien. Als je enkel een dubbelrichting fietspad voorziet aan de kant van de Bremweide, zullen de buurtbewoners steeds die drukke weg moeten kruisen om op het fietspad te geraken. Je zal bovendien ook op de kruising met de Ruggenveldlaan een heel onlogische aansluiting creëren voor de fietsers.

Als het een centenkwestie is om aan beide kanten van de weg een fietspad aan te leggen, dan moet bij de komende aanleg op zijn minst rekening worden gehouden met het reserveren van de nodige ruimte, zodat bij een volledige heraanleg van de Eugeen Fahyalaan, er ruimte is voor een fietspad aan de kant van de bewoning.