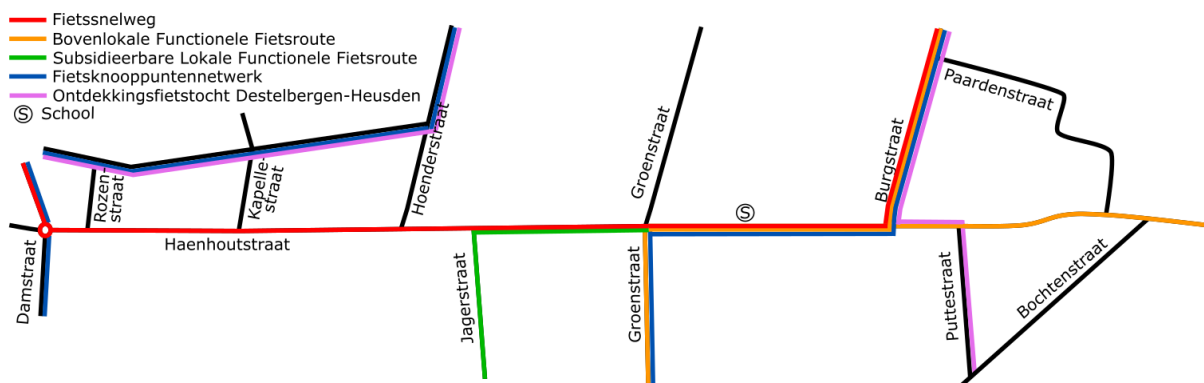


Fietzersbond Destelbergen vindt het positief dat de gemeente de rioleringswerken in de Schuytershoek aangrijpt om de inrichting van de straten in de wijk te herzien.

In de Haenhoutstraat ligt er momenteel een dubbelrichtingsfietspad van ongeveer 170 cm breed. Dit fietspad voldoet niet aan de huidige richtlijnen voor een veilig fietspad. 1) Voor een dubbelrichtingsfietspad is het te smal. Twee bakfietsen kunnen er bijvoorbeeld slechts zeer moeizaam kruisen. 2) Een aanliggend tweerichtingsfietspad wordt zeer sterk afgeraden in het Vademecum fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen en Verkeer.¹ Tweerichtingsfietspaden kunnen enkel vrijliggend. Het is in dit opzicht wel positief dat er op de meeste plaatsen een haagje of paaltjes staan tussen de autorijweg en het fietspad. 3) Het fietspad leidt tot gevaarlijke situaties aan kruispunten en opritten.

De Haenhoutstraat is onderdeel van verschillende lokale en bovenlokale fietsroutes (zie **Figuur 1**). Een fietsveilige weginrichting is hier vanzelfsprekend zeer belangrijk.

De gemeente zou **de plannen ter (niet-bindend) advies voorleggen aan de Fietzersbond Destelbergen**. We betreuren dat dit **niet gebeurd** is.



Figuur 1. Schematische weergave van de Haenhoutstraat met aanduiding van belangrijke fietsroutes.

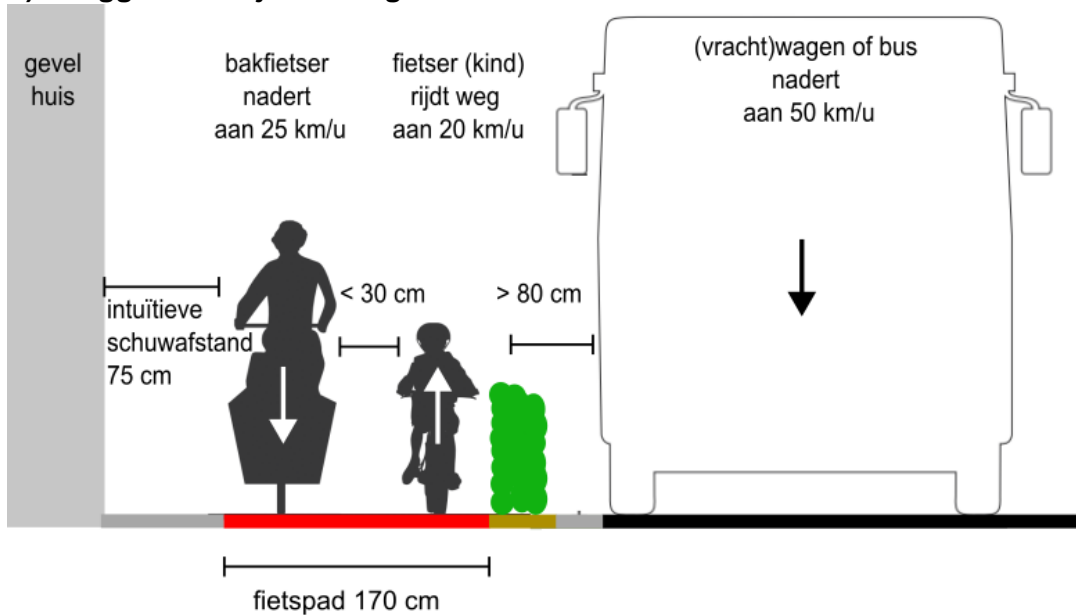
De Fietzersbond Destelbergen heeft bezwaar tegen de plannen omwille van volgende acht redenen:

- 1) Het geplande aanliggende tweerichtingsfietspad is niet veilig. Het fietspad verbreedt evenwel van 170 cm naar 250 cm. Dit gaat evenwel ten koste van het haagje dat de fietser enige vorm van veiligheid biedt, en vaak ook ten koste van de schuwafstand van gevels (zie **Figuur 2**). De winst voor de fietsers is dus minimaal te noemen.

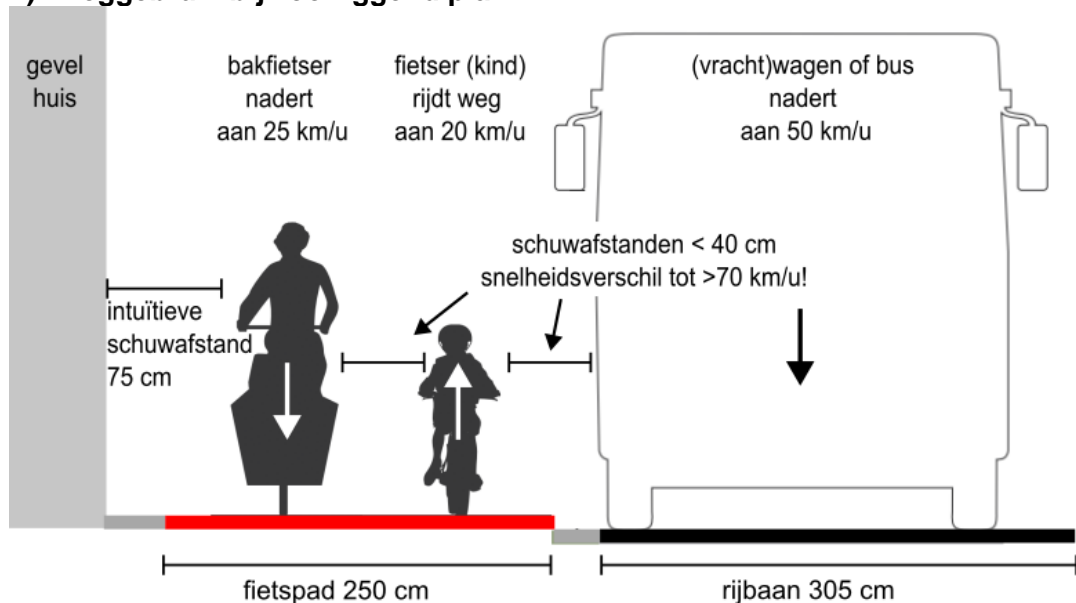
Een tweerichtingsfietspad vlak naast de rijbaan gaat lijnrecht in tegen het Vademecum fietsvoorzieningen.¹ Fietzers in de richting van Beervelde zullen erg dicht bij het gemotoriseerd verkeer moeten rijden. Een fietser aan 20 km/u en een (vracht)wagen aan 50 km/u hebben een snelheidsverschil van 70 km/u. Een fietser op een speed pedelec aan 45 km/u en een (vracht)wagen aan 50 km/u hebben een snelheidsverschil van 95 km/u. Een kleine stuurfout kan dan grote negatieve gevolgen hebben. Bij gelijkaardige snelheden van fietser en (vracht)wagen, bij een ontdubbeld eenrichtingsfietspad bedraagt het snelheidsverschil respectievelijk slechts 30 km/u en 5 km/u.

¹ <https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>

A) Weggebruik bij de huidige situatie



B) Weggebruik bij voorliggend plan

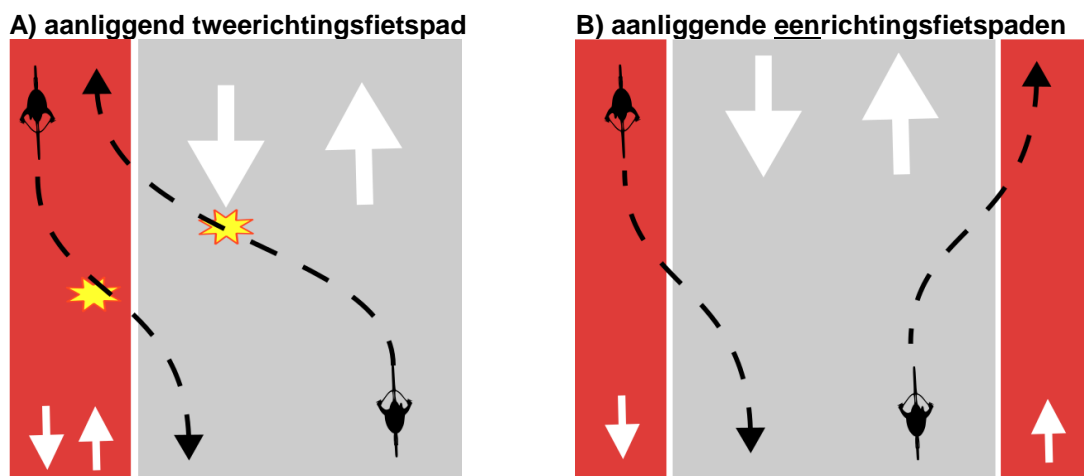


Figuur 2. Illustratie van het huidige en het geplande aanliggende tweerichtingsfietspad. Een aanliggend tweerichtingsfietspad wordt zeer sterk afgeraden in het Vademecum fietsvoorzieningen. A) Het gebruik van het fietspad met de huidige weginrichting. Fietsers in tegenovergestelde richting komen erg dicht bij elkaar. De afstand tussen fietsers en wagens is doorgaans $> 80\text{ cm}$. B) Het nieuwe plan biedt enige verbetering in schuwafstand ten opzichte van een fietser uit de tegenovergestelde richting, maar dat gaat ten koste van de schuwafstand ten opzichte van een (vracht)wagen of bus uit de tegenovergestelde richting. Fietsers gaan intuïtief een veilige schuwafstand bewaren van obstakels. Het obstakel in de afbeelding is de gevel van een huis, maar is in de Haenhoutstraat ook een gracht, (verlichtings)paal, haag, enz.

De vergelijking tussen A en B leert dat een breder fietspad niet noodzakelijk leidt tot meer ruimte voor de fietsers. Dat deel van het fietspad dat binnen de schuwafstand komt te liggen, heeft weinig praktisch nut.

Noot: Bij een gelijkaardige situatie van een aanliggend eenrichtingsfietspad is het snelheidsverschil tussen de (vracht)wagen of bus en de fietser slechts 30 km/u . Omdat beide weggebruikers zich in dezelfde richting voortbewegen.

Als alternatief vragen we het ontubbelen van de fietspaden. Het ontubbelen biedt heel wat voordelen. (i) Zoals hierboven beschreven, worden de snelheidsverschillen tussen fietsers en ander verkeer een heel stuk lager. Waar dit bij een aanliggend tweerichtingsfietspad kan oplopen tot 95 km/u, wordt dat bij een aanliggend eenrichtingsfietspad nooit hoger dan 50 km/u.² (ii) Bestuurders van speed pedelecs kunnen bij aanliggende eenrichtingsfietspaden eenvoudig wisselen tussen het fietspad en weg.³ Bij een dubbelrichtingsfietspad is dit wisselen niet eenvoudig, omdat er telkens verkeer in de tegenovergestelde richting gekruist moet worden (zie **Figuur 3**). In realiteit zal een bestuurder van een speed pedelec (door verkeersregels verplicht worden of door zelf de keuze te maken), ofwel de hele tijd op het fietspad rijden, wat niet wenselijk is voor andere gebruikers van het fietspad, zoals langzame fietsers en voetgangers, ofwel de hele tijd op de rijbaan rijden, waar ze met hun max 45 km/u frustraties kunnen opwekken van automobilisten die 50 km/u mogen rijden.

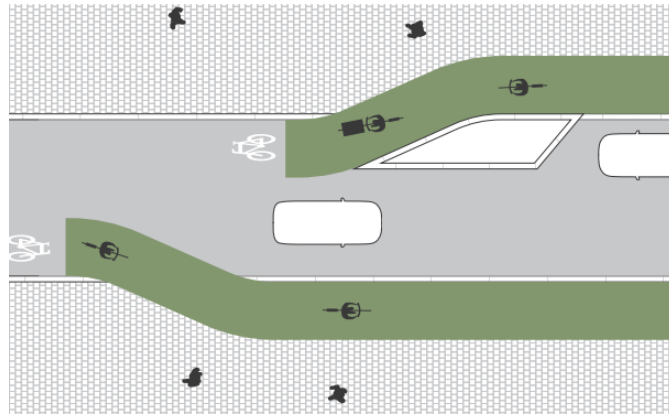


Figuur 3. Illustratie van bewegingen van bestuurders van speed pedelecs. A) Bij een aanliggend tweerichtingsfietspad moet er telkens een rijrichting worden gekruist, wat onveilige situaties in de hand werkt. B) Bij aanliggende eenrichtingsfietspaden doet dit zich niet voor.

Er zijn verschillende zones waar er door aanwezigheid van grachten en huizen te weinig beschikbare breedte is om het fietspad te ontubbelen. Daarvoor voorzien we twee oplossingen: (i) In lange zones waar de beschikbare breedte beperkt is, kan er best overgegaan worden naar een zone 30. Ter hoogte van de school geldt nu reeds max 30 km/u en dezelfde maximaal toegelaten snelheid kan best ook ingevoerd worden tussen huisnummer 250 en het kruispunt met de Bochtenstraat. Fiets- en gemotoriseerd verkeer worden doorgaans gemengd in zone 30 waardoor fietspaden overbodig worden, en er veel **ruimte over is voor ontharding en voetpaden**. Fietsers moeten evenwel met de nodige rugdekking op de rijbaan geleid worden, zoals geïllustreerd in **Figuur 4**.

² Bij een aanliggend tweerichtingsfietspad kan het snelheidsverschil oplopen tot 95 km/u, in het geval van een fietser (speed pedelec) aan 45 km/u en een wagen aan 50 km/u. Bij een aanliggend eenrichtingsfietspad is het hoogst mogelijk snelheidsverschil 50 km/u, in het geval van een stilstaande fietser en een wagen aan 50 km/u.

³ De wegcode bepaalt dat bestuurders van speed pedelecs op wegen met een maximale toegelaten snelheid van 50 km/u kunnen vrij kiezen tussen de rijweg en het fietspad.



Figuur 4. Veilige overgang van gescheiden naar gemengd verkeer. (bron: Vademecum fietsvoorzieningen)

(ii) In korte zones (bijvoorbeeld waar één enkel huis de beschikbare breedte beperkt zoals aan huisnummers 25 en 211) kan er lokaal naar een enkele rijbaan worden overgegaan. Een dergelijke verkeerssituatie bestaat in de Nieuwpoortstraat (Lokeren, zie **Figuur 5**) waar buslijn 348 passeert. Dat is dezelfde buslijn die ook de Haenhoutstraat bedient. Een bijkomend voordeel van een lokale versmalling is dat dit vertragend werkt. Deze vertragende maatregelen missen we in het plan (zie later).



Figuur 5. Wegversmalling in de Nieuwpoortstraat. De foto's tonen de situatie van dezelfde wegversmalling, gezien vanuit de twee rijrichtingen. Bussen en autoverkeer rijden er in twee richtingen, volgens een voorrangsregeling.

Een alternatief als oplossing voor de beperkte beschikbare breedte door aanwezigheid van grachten en huizen is **het invoeren van eenrichtingsverkeer** (zie **Figuur 6**). Indien er slechts één rijbaan nodig is in de Haenhoutstraat, is er voldoende ruimte voor twee brede eenrichtingsfietspaden, in lijn met het Vademecum fietsvoorzieningen, en is er ruimte voor voetpaden, ontharding en parkeerstroken. Er zijn dan bovendien subsidies mogelijk voor reglementaire fietspaden. Een nadeel is dat bussen in één van de richtingen een nieuw traject zullen moeten volgen en dat de Bochtenstraat en Groenstraat op dit moment niet uitgerust zijn voor deze verkeerssituatie. Toch lijken deze nadelen ons niet onoverkomelijk. Aangezien ook de Bochtenstraat en Groenstraat gaan aangepakt worden bij de riolerings- en wegenwerken, kan ook deze weginrichting aangepakt worden. Het is een unieke gelegenheid om eenrichtingsverkeer in de wijk Schuytershoek door te voeren. Het zou de algemene verkeersveiligheid sterk bevorderen.

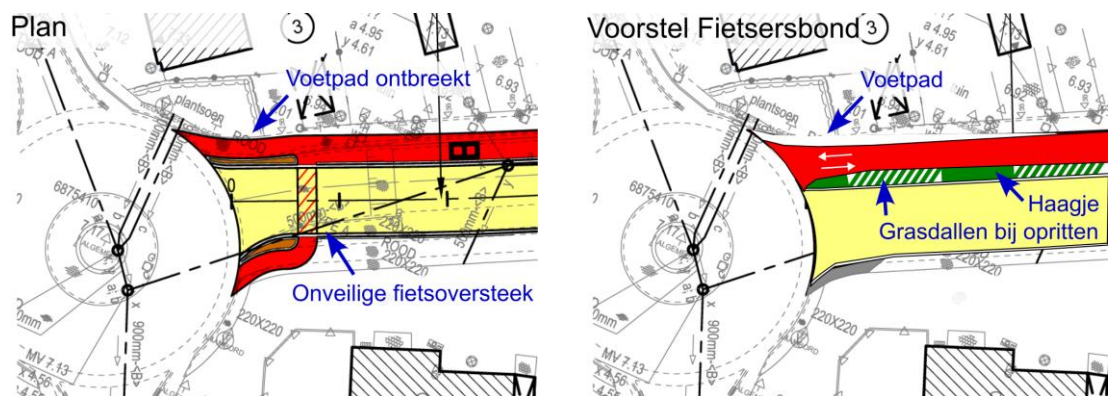


Figuur 6. Voorbeeld van hoe het eenrichtingsverkeer zou kunnen verlopen in de Haenhoutstraat, Bochtenstraat en Groenstraat.

Omwille van de bovenstaande bezorgdheden hopen we dat de gemeente afziet van het dubbelrichtingsfietspad. Mocht er ondanks onze argumenten toch voor een dubbelrichtingsfietspad gekozen worden, dan hebben we nog volgende specifieke bezorgdheden (punten 2 en 3):

- 2) De geplande **oversteek naar het dubbelrichtingsfietspad vlak na de rotonde is gevaarlijk** (zie **Figuur 8A**). Een gelijkaardige situatie doet zich ook voor aan de Laarnebaan ter hoogte van het rondpunt in Heusden. Fietsers vragen er al jaren om de oversteek daar veiliger te maken.⁴ Bovendien lijkt er op de plannen geen verbinding te zijn tussen de voetpaden in de Haenhoutstraat en de Houtstraat. Voetgangers moeten er voor enkele meters het fietspad delen met fietsers.

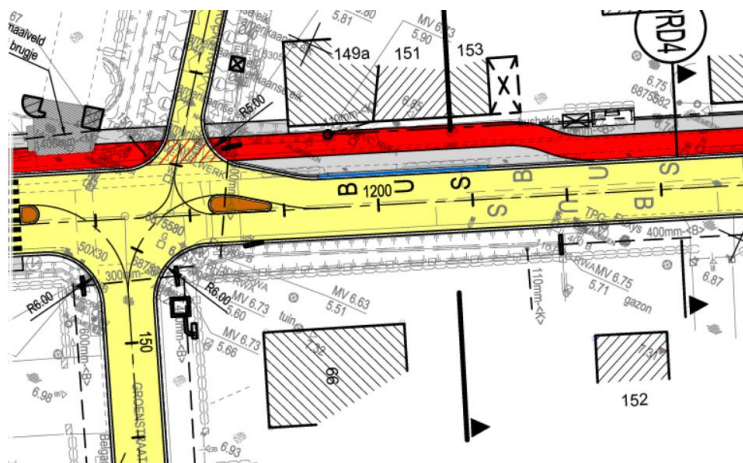
Als alternatief voor de oversteek, stellen we het gebruik van de rotonde zelf voor (zie **Figuur 8B**). De bruikbare breedte in de Haenhoutstraat is er minimaal 14 meter. Voor de autorijbaan inclusief goten wordt er 6,7 meter uitgetrokken. De overige 9,2 meter biedt voldoende ruimte voor fietspad, twee voetpaden én ontharding tussen rijweg en fietspad.



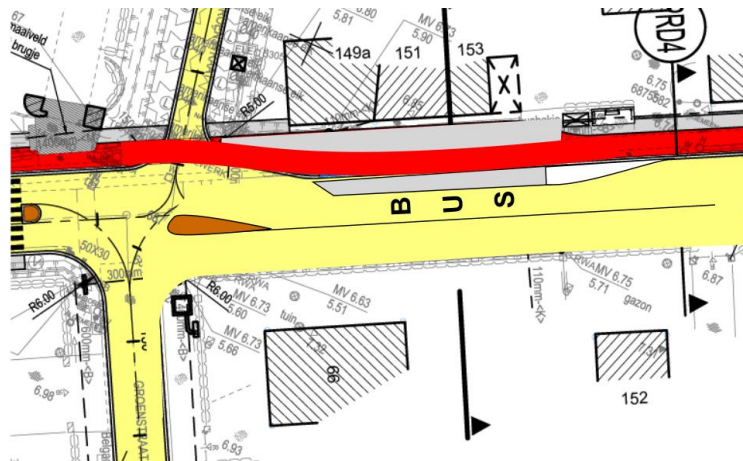
Figuur 8. Situatie aan de rotonde. A) Het voorliggend plan voorziet een onveilige fietsoversteek aan de rotonde. B) Voorstel als alternatief voor de fietsoversteek.

⁴ Zie knelpuntenkaart Fietsersbond Destelbergen <https://www.fietsersbond.be/nieuws/knelpuntenkaart-en-overzicht-adviezen>

- 3) Ter hoogte van huisnummers 149, 151 en 153 loopt het fietspad vlak naast de gevels, voornamelijk door de aanwezigheid van het busperron (zie **Figuur 10**). Dit hindert het zicht tussen bestuurders die de oprit verlaten en fietsers. Een situatie die nog verslechterd wordt door de aanwezigheid van een bushokje. We stellen voor om de autorijbaan te laten uitbuigen, om het busperron heen (zie **Figuur 11**). Het fietspad kan dan rechtdoor blijven gaan, wat de zichtbaarheid en schuwafstand voor fietsers ten goede komt. Dat kan als een gracht over een lengte van 38 meter wordt ingebuisd. We begrijpen dat het inbuizen van grachten niet wenselijk is, en zouden dan ook op zoek gaan om dit verlies aan infiltrerend vermogen elders binnen het project ruimschoots te compenseren. Zoals we voorstellen in **Figuur 9** en ook door verkeer te mengen in zones 30 (zie eerder bij punt 1) kan er bijkomend onthard worden, en kunnen enkele grachten opnieuw opgelegd worden.



Figuur 10. Onveilige ligging van fietspad ter hoogte van huisnummers 149, 151 en 153.



Figuur 11. Schets van voorstel ter verbetering ter hoogte van huisnummers 149, 151 en 153.

Tot slot, ongeacht of de plannen voor een dubbelrichtingsfietspad worden doorgezet of herzien worden ten voordele van twee ontdubbelde fietspaden, vragen we meer aandacht voor fietscomfort en fietsveiligheid in de plannen. Zie punten 4 t.e.m. 8.

- 4) Ter hoogte van de school komt een parkeerstrook voor vier wagens (zie **Figuur 7**). De (schuw)afstand tussen de parkeervakken en het fietspad is er **0 cm**, het Vademecum fietsvoorziening schrijft er minimaal 75 cm voor. Bovendien is het **niet veilig om het fietspad tussen de rijbaan en de parkeervakken te leggen**. We vragen om de parkeervakken tussen het

- 7) We vragen **verkeersplateau's** ter hoogte van de kruispunten. Dat werkt snelheidsverlagend en door de rijbaan op dezelfde hoogte te brengen als de fietspaden is het bovendien eenvoudiger om naadloze overgangen van de fietspaden ter hoogte van de kruispunten te voorzien. (Zie punt 6.)
- 8) We vragen **opstelplaatsen** voor fietsers die wensen over te steken, zodat ze niet in de weg moeten staan van andere fietsers op het fietspad. Aan het kruispunt met de Jagerstraat (**Figuur 8**) kan het fietspad plaatselijk iets breder gemaakt worden: er is hiertoe nog ruimte aan de noordzijde. Met witte lijnen op de grond kan duidelijk worden gemaakt dat er een oversteekplaats is. Ook bij andere oversteekplaatsen is dit goed haalbaar.

We hopen dat er rekening gehouden wordt met onze bezwaren die betrekking hebben tot de verkeersveiligheid. We zitten graag samen om dit te doen slagen.

Ruben Vanholme,
Voorzitter Fietsersbond Destelbergen