



## GOEDE VOORBEEDEN VOOR EEN FIETSTUNNEL IN DE DAMSTRAAT TE SINT-NIKLAAS

### Een knip voor fietsers/voetgangers of niet ?

De Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas wordt één van de komende jaren aangelegd. Dit is de weg tussen E17 en N70 naast de spoorlijn naar Temse. Deze wordt als 'autoweg' aangelegd, dus zonder kruispunten op het nieuw traject. Daarom is er de vrees dat de Damstraat zal geknipt worden voor ALLE verkeer ter hoogte van de huidige spooroverweg. Er zijn veel argumenten te geven om daar GEEN knip te maken voor fietsers en voetgangers.

1. De Damstraat ligt binnen het afgebakende stedelijk gebied, bijgevolg is het belangrijk dat het trage-wegennetwerk versterkt wordt, en dus niet verzwakt.

2. De Damstraat wordt alleszins geknipt voor autoverkeer. Dit maakt de straat voor bewoners, fietsers en wandelaars zeer aantrekkelijk. Er kan een aantrekkelijk woonerf voor bestemmingsverkeer ontstaan: autoluw, en een recreatieve en functionele fietsroute.

3. De functionele fietser rijdt misschien graag langs de (drukke) N70 of via Eigenlo en Velle, maar een andere grote groep houdt daar veel minder van. Het karakter van een weg, lees: straat, is namelijk ook erg belangrijk en dat kan je niet zomaar in bv. aantal omrijdkilometers uitdrukken.

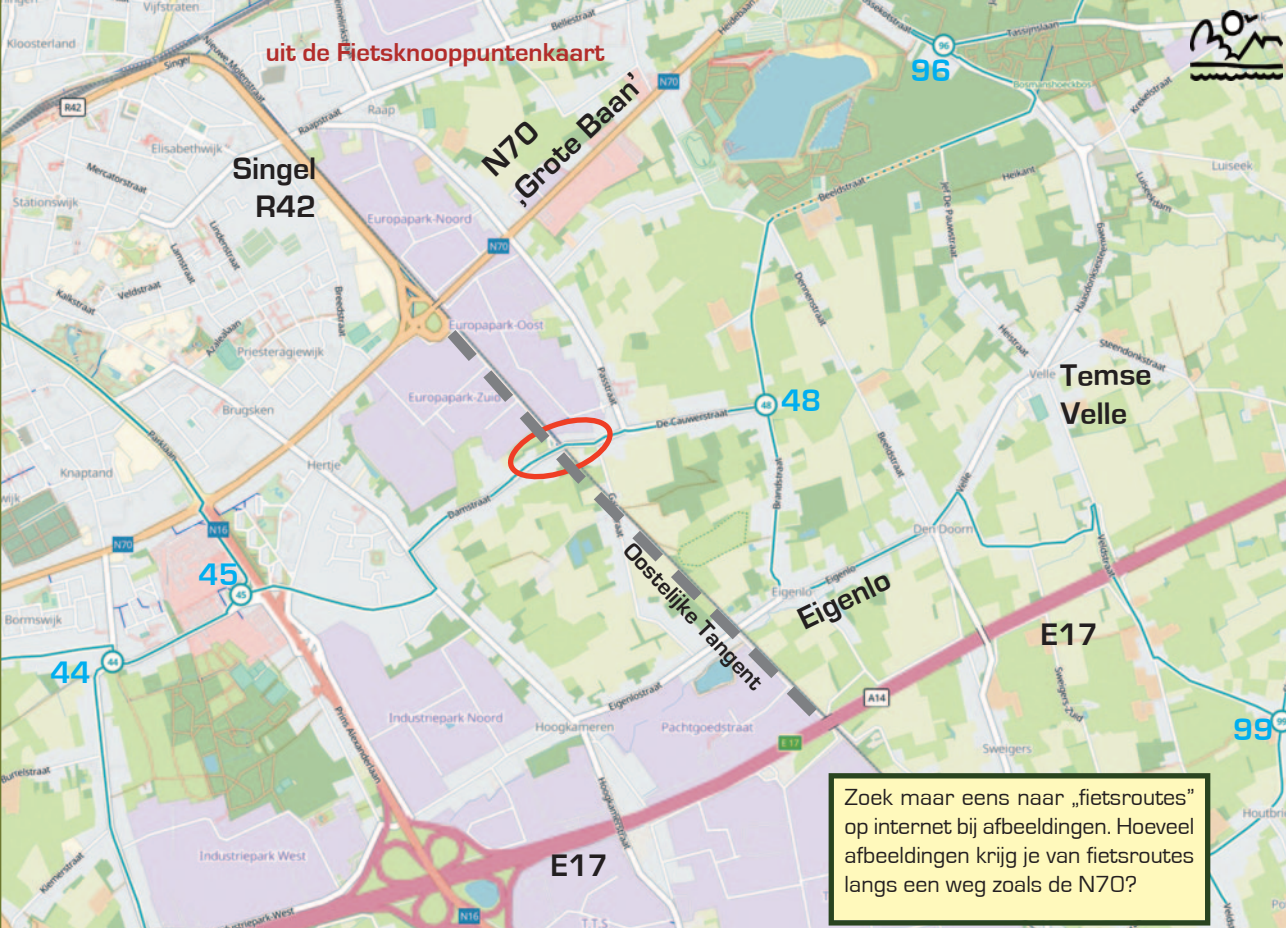
4. De huidige overweg in de Damstraat ligt ook op het fietspadennetwerk tussen de knooppunten 45 en 58. Dit biedt aansluiting met de te realiseren fiets-snelweg F18. Knippen voor fietsers lijkt ongepast.

### Inspirerende voorbeelden elders

Wij hebben een plaatsbezoek verricht op twee plaatsen, waar er een tunnel onder het spoor is aangelegd. De Treinstraat in Gent (Drongen) en de Gentstraat in Beveren. Vooral de Treinstraat is zeer verhelderend en inspirerend voor de Damstraat.



Gentstraat Beveren



De huidige overweg Damstraat ligt op een fietsroute. En na aanleg van de fietssnelweg F18, als die overweg zou worden gesloten voor de fiets, vervalt dat stuk fietsroute en wil men een omleiding voorzien via de toekomstige Mercatorknoop en de N70 (en/of via Eigenlo?). Men belooft daar de veiligheid te verbeteren. Maar dat zijn minder interessante fietswegen, waar veel minder aantrekkingskracht van uitgaat.

Wie fietst er nu graag langs de N70, zelfs al zijn er beter fietspaden of via Eigenlo en Velle. Er komt nog bij

dat de gelijkgrondse spooroverweg op Eigenlo vermoedelijk nog lange tijd zal blijven bestaan.

Bestudeer de fietsknooppuntenkaart maar, die routes gaan vooral langs autoluwe kleinere plattelandswegjes en veel minder via gewestwegen zelfs met fietspaden! Vandaar onze oproep : Knip de Damstraat NIET. Behoud de huidige fietsroute tussen de knooppunten 45 en 48 en realiseer een verknoping met de toekomstige fietssnelweg F18.

<b>F4</b>	Provincie Oost-Vlaanderen (fietsweg) en Infrabel (fietsstunnel)
<b>Start werken</b>	najaar 2021
<b>Raming</b>	€ 254 338 (fietsweg) + € 1 400 000 (fietsstunnel)
<b>Meer info</b>	fietsnelwegen.be/f4 infrabel.be/nl/lokeren-nieuwe-stationsstraat

Op de fietssnelweg F4 Gent-Antwerpen, heeft men in 2022 tussen Lokeren en Zeveneken een fietstunnel aangelegd. De raming der werken : ongeveer 1 650 000 Euro.





In Drogen heeft men recent twee sporen bijgelegd op de spoorlijn Gent-Brugge, zodat er nu 4 sporen liggen. Tegelijk is de overweg vervangen door een fietstunnel. Aan de noordzijde (Treinstraat) is er een rechtlijnige toegangshelling voorzien en een 'krul'-toegang aan de zuidzijde (Varendrieskouter). In de Gentstraat in Beveren is er aan weerszijden een rechtlijnige toegangshelling, dus een echte 'rechtdoor'- of 'doorkijk'-tunnel.

Bij beide tunnels is het hoogteverschil tussen tunnelvloer en de bovenzijde van de sporen minder dan 3,90 meter. Het hoogteverschil van de plaats waar de hellingen/tunnelmonden beginnen t.o.v. de hoogte van de bovenkant van de sporen zijn nog belangrijker, want die bepalen de lengte van de hellingen. En dus ook in welke mate een voorstel haalbaar en betaalbaar is of niet...

Maar voor de lengte van de hellingen speelt de hellinggraad ook een belangrijke rol. Deze mag niet teveel afwijken van de normen uit het fietsvademecum, 4 % of 4 m per 100 m.

De rechtlijnige noordelijke helling in de Treinstraat is 52 meter lang en 3,5 m breed, met links en rechts een 'erfaanleg' van 4 à 5 m breedte, tussen voortuintjes van de woningen. De situatie is op veel vlakken ongeveer vergelijkbaar met de Damstraat.

*Boven : In Drogen is er een rechtlijnige toegangshelling aan de noordzijde (Treinstraat) en een 'krul'-toegang aan de zuidzijde (Varendrieskouter)*

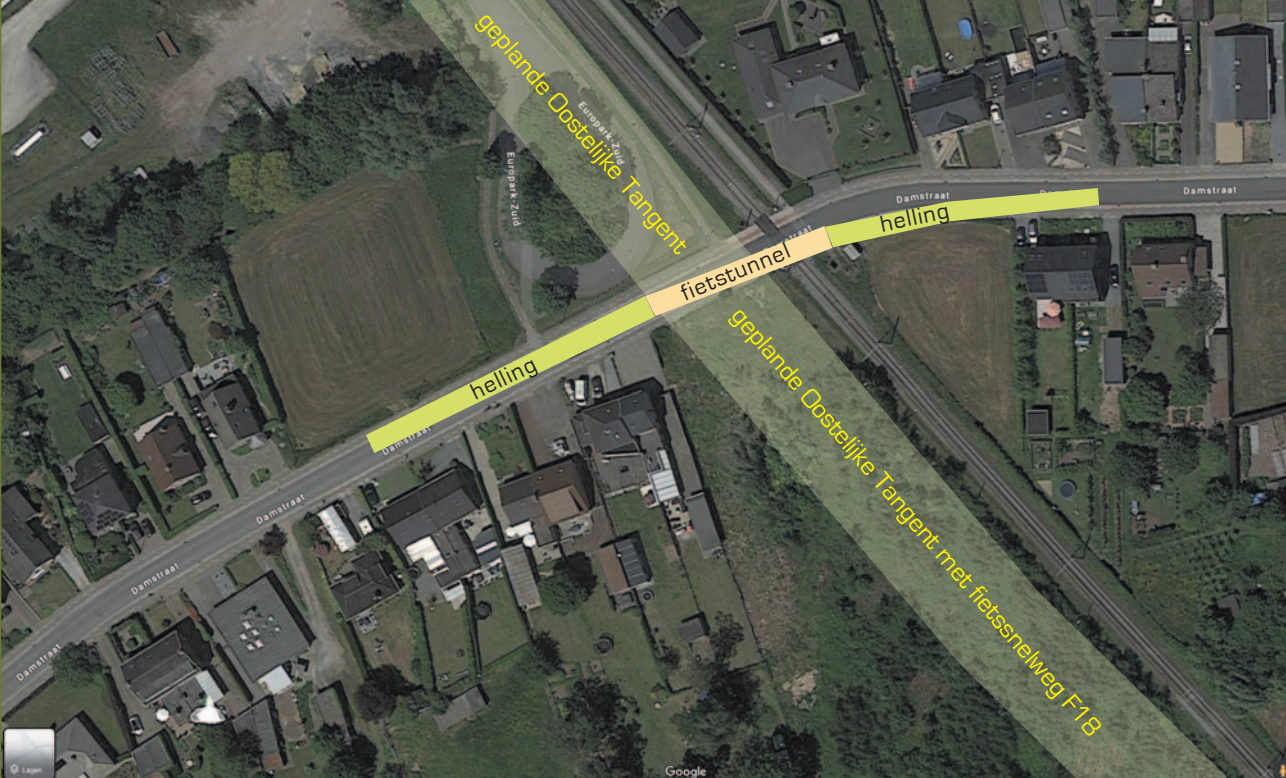
*Onder : De Treinstraat (van Googlemaps)  
De toegangshelling centraal.*

*Links een stukje doorlopende weg  
Rechts : dit wegje loopt verder door naar de volgende straat.*

*Omwonenden blijven bereikbaar*

jun 2019





Ervoor zorgen dat de lengte van de toegangshelling zo kort mogelijk is, betekent dat :

De toegangshelling in het straattracé kan ingebed worden.

Er zeer weinig ruimtebeslag is.

Het relatief veilig is want je kan er quasi doorheen kijken. (echte 'doorkijk'-tunnel)

Er geen 'krullen' moeten zijn, en dus geen omrijwegen.

De tunnel relatief goedkoop kan worden aangelegd, want het is een eenvoudiger concept.

Kan men die inplanting van de tunnelmond uit de Treinstraat niet overnemen in de Damstraat aan beide zijden van het spoor, de autoweg en de fiets-snelweg naar Mechelen? Zo heeft men dus geen omweg voor trage-weggebruikers, een 'doorkijk'-tunnel (sociaal veiliger), quasi geen ruimtebeslag, minder onkosten. En zo kan een lokale, functionele en recreatieve fietsroute verknoopt worden met de fietssnelweg F18.

### 5-tal scenario's onderzocht

Er zijn in 2017 een 5-tal scenario's uitgewerkt om een doorsteek van de Damstraat te kunnen behouden en dus de straat niet te 'knippen': 1 brug en 4 tunnels met "krullen" maar geen enkele recht-

door tunnel. Deze varianten waren alle te "ruim" opgevat en niet bevredigend. **Vandaar onze vraag om ook een "rechtdoor" tunnelvariant zoals in de Treinstraat te onderzoeken'.**

Verder zou het interessant zijn om een aantal gegevens van Infrabel op te vragen i.v.m. die tunnel aan de Treinstraat en die van de Gentstraat, zoals: hellingsgraad, hoogteverschillen, oppervlakten, evolutie van het aantal gebruikers, kostprijs, om dat te kunnen vergelijken met de mogelijkheden van de Damstraat. Bewoners zullen hun woning nog met de auto kunnen bereiken, zelfs met de toegangshelling voor hun woning.

**We vragen niet om de fietstunnel van de Treinstraat te kopiëren in de Damstraat, wel om met de nodige verbeelding een gelijkaardige tunnel te bouwen. De hellingsgraad, de lengte van de toegangshelling, de inplantingswijze tov de huizen,... zullen vermoedelijk anders zijn.**

[www.hetgroenewaasland.be/Damstraat/fietstunnel](http://www.hetgroenewaasland.be/Damstraat/fietstunnel)

**Fietzersbond**  
Sint-Niklaas

met steun van **Ablo**<sup>vzw</sup>



[www.hetgroenewaasland.be/klik](http://www.hetgroenewaasland.be/klik)