

Dossier Fietstunnel Damstraat

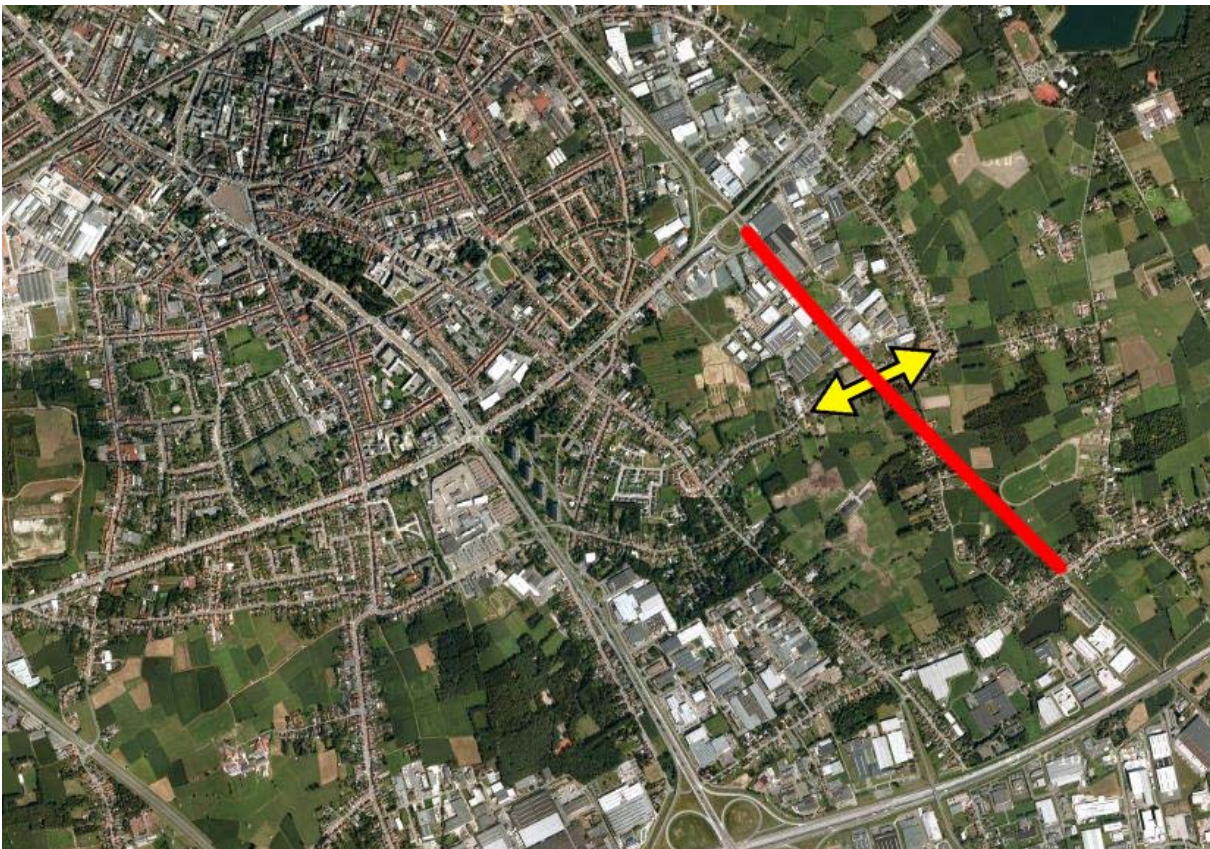
1. Probleemstelling
2. Technische uitwerking
3. Financiële uitwerking

Probleemstelling

Het is iedereen ondertussen bekend dat het Vlaams Gewest plannen heeft voor de aanleg van een nieuwe weg langs de spoorweg Sint-Niklaas – Mechelen, van de Singel tot aan de nieuw te bouwen wisselaar “Sint-Niklaas Oost” aan de E17.

De voordelen van deze weg zijn duidelijk: hij moet zorgen voor een belangrijke ontlasting van de N70 en de as Parklaan/Grote Markt/Pleasantstraat. Ook in het laatste deel van de Passtraat, in de De Cauwerstraat en de Damstraat zal de verkeersveiligheid merkkelijk verbeteren. Er zal veel minder doorgaand verkeer zijn.

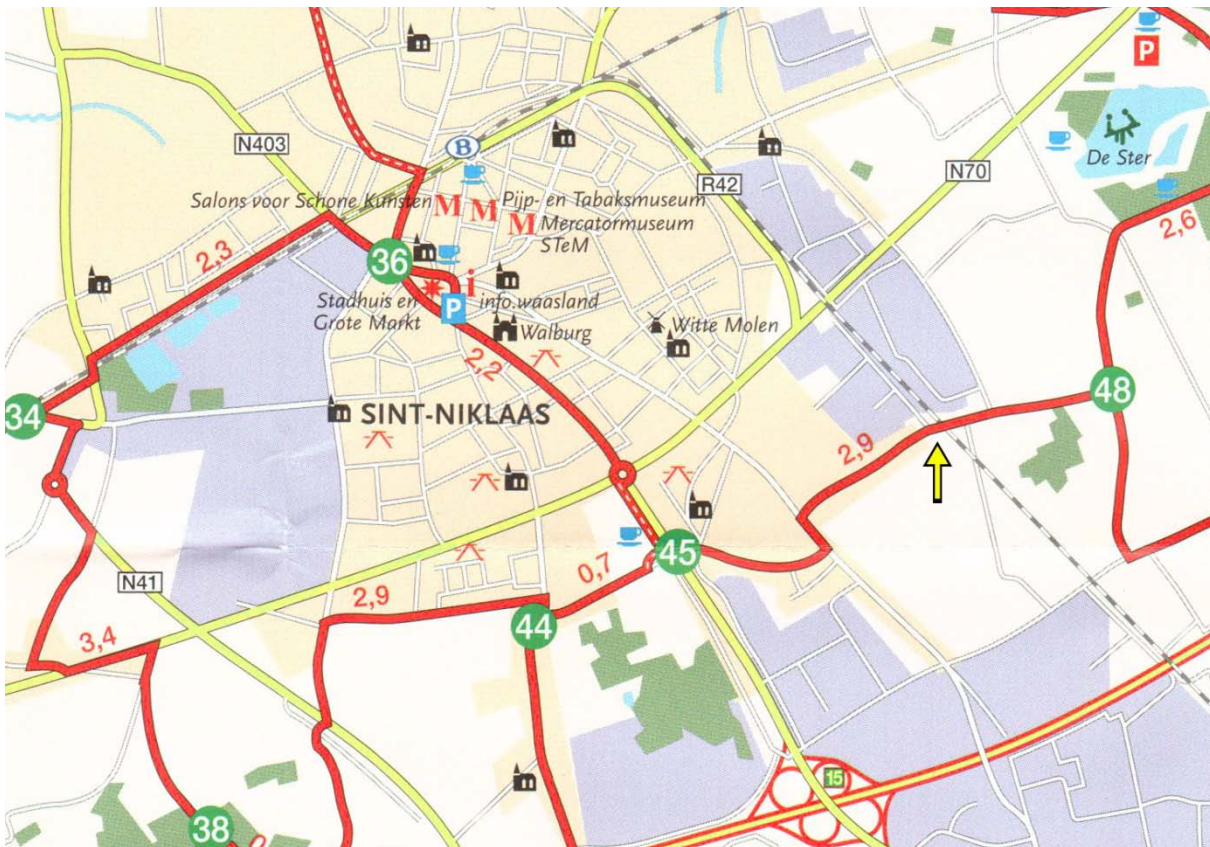
Voor de zachte weggebruiker ontstaat er wel een groot probleem. Het betekent immers dat alle verplaatsingen op de as De Ster/Waasland Shopping Center via de N70 moeten verlopen. Dit betekent een omweg van 1,7 km. Eigenlo is sowieso te ver als “ommetje” om ’s morgens naar school of het werk te rijden want vanuit de Damstraat moet je dan meer dan 2 kilometer omrijden.



(Illustratie van de barrièrewerking van de Oostelijke Tangent, met aanduiding waar de tunnel die barrière kan doorbreken voor fietsers en voetgangers.)

Wanneer naast de Tangent en spoorlijn 54 een fietsverbinding aangelegd wordt richting Temse (waar de stad en de provincie reeds meermaals voor gepleit hebben) is een bijkomende aansluiting van de De Cauwerstraat en Passtraat op dit nieuwe fietspad een sterke meerwaarde.

Als onderdeel van het provinciaal Fietsknooppuntennetwerk maakt de Damstraat daarnaast op dit moment deel uit van een belangrijke recreatieve fietsverbinding.



(Deel uit de kaart van Fietsnetwerk Waasland, een uitgave van Toerisme Oost-Vlaanderen)

De stad wil zich graag profileren als fietsvriendelijke stad, maar beperkt zonder fietstunnel het fietsverkeer. Zowel voor woon/werkverkeer, als voor recreatief fietsen betekent dit verplicht kilometers omrijden.

Wij zijn nog steeds van mening dat een fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van de Damstraat mogelijk, zelfs noodzakelijk is.

Het Vlaams Gewest heeft reeds bij herhaling te kennen gegeven dat ze het niet haar taak acht om de fietsverbinding tussen de Damstraat en de De Cauwerstraat intact te houden bij de aanleg van de Oostelijke Tangent en dat dit een investering is die moet gebeuren door de stad.

Eerste actie in 2008

In 2008 stelden we deze vraag voor de eerste keer aan de stad. De ruime buurt steunde onze oproep. We kregen veel reacties en heel veel suggesties en voorbeelden van hoe het elders is.

Ondertussen verzamelden we meer informatie over de technische en financiële haalbaarheid. We kunnen onze vraag aan de stad nu meer onderbouwd herhalen, met de hoop op een positieve.

Technische uitwerking

In het verleden werd de vraag tot de realisatie van een tunnel vaak afgewimpeld als onrealistisch en technisch niet mogelijk. Om deze kritiek te weerleggen vroegen we een ingenieur om het technisch te bekijken en bestudeerden we zelf de afstanden en hellingsgraden.

Ingenieursstudie

Bij de ingenieursstudie werd rekening gehouden met riolering, ondergrondse leidingen, benodigde plaats voor taluds, grachten en zo meer. Dit met duidelijk resultaat: een uitgewerkt grondplan en een eerste lengteprofiel tonen aan dat een tunnel mogelijk is.

Eigen schets

In onze eigen schets werd rekening gehouden met een drie belangrijke aandachtspunten:

- Minimale belasting aanliggende percelen.
- Doorkijk: een fietstunnel wordt pas veilig bevonden wanneer men er makkelijk door kan kijken; als de gebruiker het einde van de tunnel kan zien bij het inrijden. Er is ook meer sociale controle wat de netheid bevordert.

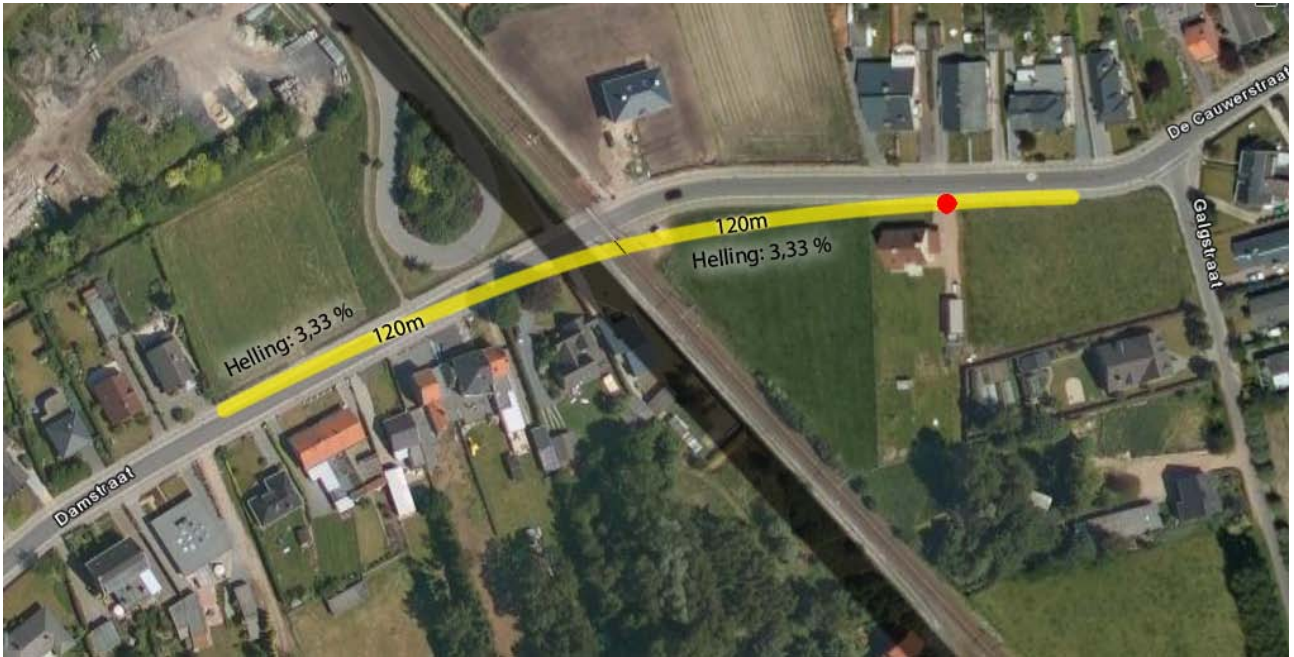


(Voorbeeld van een fietstunnel met doorkijk onder een autoweg in de Nederlandse gemeente Houten, bezocht door de stad Sint-Niklaas samen met de Fietsersbond Sint-Niklaas en ABLLO op 18 juni 2009)

- Hellingsgraden: uit het vademecum van de Fietsersbond komen duidelijke richtlijnen wat betreft de wenselijke hellingsgraad bij het bouwen van fietstunnels:
 - o Optimaal: 2 % (1/20 x 4m)
 - o Normaal: 4 % (1/10 x 4m)
 - o Grenswaarde: 8 % (1/5 x 4m)

Aangezien de Oostelijke Tangent in de huidige plannen, bij het kruisen van de Damstraat, nog op een hoogte van 1 meter zit, moeten we voornamelijk rekening houden met de diepte onder de sporen. De gangbare diepte van een fietstunnel onder de sporen is 4 meter (waarbij de tunnel een hoogte heeft van 2,5 meter).

Dit leverde twee schetsen op:



Hierbij passen we een hellingsgraad van 3,33 % toe, wat een zeer aangename helling oplevert langs beide kanten van de tunnel. Bij deze schets komen we in conflict met 1 oprit, die kruist met de tunnel op een plaats waar de tunnel zich nog op een diepte bevindt van 1 meter onder het maaiveld. Bij een technische uitwerking lijkt dit een overbrugbaar probleem.

Bij een tweede schets stopt de tunnel ter hoogte van de oprit. De helling langs de oostkant is dan iets geleidelijker dan de westkant maar zelfs dan resulteert dit in een hellingsgraad aan de westkant die als normaal mag beschouwd worden.



Om de (sociale) veiligheid verder te bevorderen lijkt het aangewezen om in het midden van de, vrij lange, tunnel een punt te creëren waar daglicht kan binnenvallen. Dit kan mogelijk gerealiseerd worden in de ruimte tussen de Tangent en de spoorlijn.

Financiële uitwerking

Algemeen kader

Momenteel is de opmaak van een plan-MER bezig voor de aanleg van de Oostelijke Tangent. Deze plan-MER moet zich dan weer vertalen in de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Er werd al een reserveringsstrook voorzien voor de Oostelijke Tangent bij de afbakening van het stedelijk gebied Sint-Niklaas, maar deze zal niet volstaan om het project op alle plaatsen uit te voeren, zodat een nieuw GRUP zich opdringt. Bijgevolg is er in de investeringsprogramma's van het Vlaams Gewest maar geld voorzien voor de aanleg van de Oostelijke Tangent vanaf 2014. Dit lijkt een realistische timing, gelet op de stappen die nog moeten worden gezet. Bijgevolg zijn ook voor de stad de budgettaire consequenties van een eventuele fietstunnel pas voor de volgende legislatuur.

Financieel kader

De kostprijs van een fietstunnel is moeilijk te ramen en is afhankelijk van verschillende factoren: de afmetingen van de tunnel, de lengte van de in- en uitrit, de keuze voor een open of een gesloten tunnel,.. De effectieve prijzen lopen uiteen van een paar honderdduizend euro voor de meest elementaire uitvoering (gesloten betonnen koker) tot 2 à 3 miljoen euro voor complexe constructies onder bestaande wegen en kruispunten.

Meest bepalend voor de kostprijs is echter de timing van het project: wanneer een fietstunnel deel uitmaakt van een globale herinrichting van de weg, dan zal de kostprijs véél lager liggen dan wanneer de tunnel moet worden aangelegd onder een bestaande weg. Met andere woorden: indien de tunnel Damstraat – De Cauwerstraat kan worden geïntegreerd in het project van de Oostelijke Tangent, dan zullen de bouwkosten een heel stuk lager liggen dan wanneer de tunnel pas achteraf zou worden gerealiseerd.

Het provinciebestuur speelt al jaren een belangrijke rol als subsidieverlenende overheid voor gemeentelijke fietspadenprojecten. De jongste jaren wordt de provincie meer en meer geconfronteerd met gemeentebesturen die hun fietsnetwerk willen vervolledigen met zogenaamde "kunstwerken": fietsbruggen of fietstunnels. Om aan die vraag tegemoet te komen, werkt de provinciale mobiliteitsdienst aan een aanpassing van het bestaande subsidiereglement. Wellicht wordt gekozen voor een formule waarin het provinciebestuur tussenkomt voor een bepaald percentage van de bouwkosten, gekoppeld aan een maximumbedrag van de tussenkomst. Al naar gelang het scenario denkt men aan een tussenkomst van maximum 150.000 tot 300.000 euro per project.

Daarnaast is het stadsbestuur ook gevat door de intentie van de NMBS om op de spoorlijn Gent – Antwerpen op termijn alle gelijkgrondse overgangen af te schaffen of te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (bruggen of tunnels). De NMBS is daarbij ook bereid om een aanzienlijk deel van de kosten voor zich te nemen. Voor lijn 54 Sint-Niklaas – Mechelen is deze vraag nog niet gesteld. Wel heeft de NMBS recent het advies van de stad gevraagd voor de opheffing van de spoorwegovergang voor voetgangers en fietsers ter hoogte van Guylian. De gemeenteraad heeft deze vraag negatief geadviseerd, omwille van het gebrek aan een valabel alternatief. Misschien kan dit alternatief gezamenlijk gerealiseerd worden bij de aanleg van de Oostelijk Tangent ter hoogte van de Damstraat – De Cauwerstraat!?