Bezwaarschrift betreffende het openbaar onderzoek 'Herinrichting Mechelse Poort' nr: 2020027319

BEZWAAR 1 :Misleidende en foutieve informatie over het fietspadenplan, onvolledige en verwarrende informatie over de fietstunnels.

1.1 Document "Bijlage B26 Verantwoordingsnota Mechelse Poort" en alle grondplannen zijn duidelijk. Het hele plan met de drie voetganger/fietstunnels en pleinen gaat uiteindelijk uit van een dubbelrichtingsfietspad op de Martelarenlaan aan de westzijde van de Scheldebrug.

Wij vragen een vernietiging van het openbaar onderzoek omdat de burger verkeerd wordt geïnformeerd:

- Uit de documenten die bij het openbaar onderzoek horen en ter inzage zijn, blijkt dat over de Scheldebrug een tweerichtingsfietspad wordt aangelegd: zie o.a. de Verantwoordingsnota (Bijlage B 26) die dateert van 15 mei 2020.
- Op 7 december 2020 keurt het College van Burgemeester en Schepenen van Dendermonde, op voorstel van AWV, de wijziging van het dubbelrichtingsfietspad naar enkelrichtingsfietspad over de Scheldebrug goed.
- Op 18 januari 2021 start het openbaar onderzoek op basis van de aangehaalde Verantwoordingsnota (d.d. 15 mei 2020), nota die niet werd aangepast aan de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen (d.d. 7 december 2020) om het dubbelrichtingsfietspad te schrappen.

Omdat de burger, bij de beoordeling van het project zich enkel kan baseren op de officiële en volledige documenten zoals ze ter inzage liggen in het kader van het openbaar onderzoek (o.a. de Verantwoordingsnota, Bijlage B 26 van 15 mei 2020) en niet op verslagen van het College, noch op een nieuwsbrief van de stad Dendermonde die werd verspreid op het moment dat het openbaar onderzoek al 19 dagen liep, wordt die burger verkeerd geïnformeerd.

Onvoldoende, misleidende en foutieve informatie vormen een voldoende grond om het openbaar onderzoek te vernietigen.

Onderstaand wordt dit gedetailleerd verder verduidelijkt.

Tijdlijn:

- 2015 : In dit openbaar onderzoek wordt er ook verwezen naar de gemeentelijke begeleidingscommissie in 2015. [1] Toen luidde het verslag [2] als volgt: *Bespreking van de aanpassingen: Om een aantal knelpunten op te lossen (omrijfactoren voor fietsers door 4de tunnel) wordt voorgesteld een dubbelrichtingsfietspad over de brug richting Grembergen te voorzien. Iedereen beaamde de voordelen indien dit kan. AWV en de stad nemen dit verder op, de plannen worden aangepast zodat een dubbelfietspad hierop aansluit. De provincie vraagt om 4m* te voorzien ter hoogte van *de Noordlaan (dit zou een fietssnelweg worden).*

[1] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 27
[2] Verslag Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Dendermonde van 09/10/2015 p5-6

Deze beslissing werd in 2015 bij consensus genomen (dwz. in aanwezigheid van de stad Dendermonde, de Vlaamse overheid, de provincie, de Dendermondse politie, het studiebureau Arcadis en de Fietsersbond.

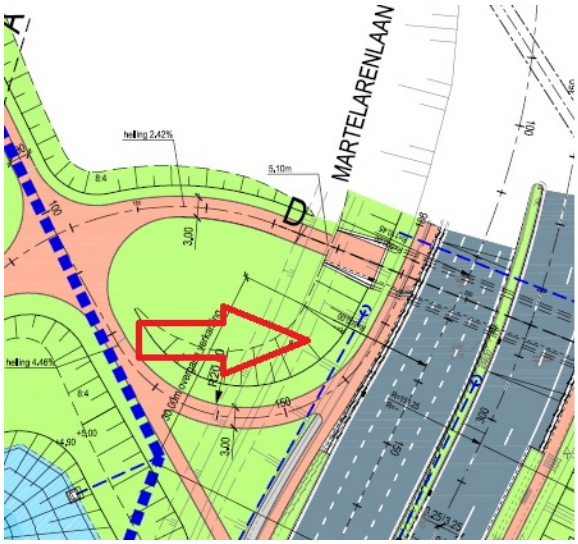
- 7/12/2020 Het dubbelrichtingsfietspad over de Scheldebrug wordt geschrapt, maar dit is nergens uit het openbaar onderzoek af te leiden.
  Deze essentiële wijziging wordt in het hele openbaar onderzoek nergens vermeld. We weten het toevallig uit het verslag van het College van Burgemeester en Schepenen van 7/12/2020.[3]
- 18/01/2021 start openbaar onderzoek. In de begeleidende documenten lezen we volgende passages:

P 7: *Bij de herinrichting is het hoofddoel het verwijderen van de gelijkgrondse kruisingen tussen voet-/fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Om dit te bereiken worden drie fietstunnels voorzien. Deze tunnels zijn gelegen onder de Martelarenlaan, de Noordlaan en de Leopoldlaan. Het aanleggen van een vierde fietstunnel onder de Mechelsesteenweg bleek niet haalbaar door de nabijheid van het treinspoor. Door het voorzien van een dubbelrichtingsfietspad langs de Martelarenlaan is deze vierde tunnel overbodig.*[4]

Ook de kwaliteitsadviseur spreekt van een verwarrend plan dat gecompenseerd wordt door het dubbelrichtingsfietspad

P 43: *Hoewel een stuk duurzaam veiliger, kan de situatie toch wat verwarrend worden. Qua oriëntatie is het evenmin eenvoudig. Van zuid naar noord dienen volgens het voorstel maar liefst 3 tunnels te worden genomen. Het dubbelrichtingsfietspad over brug over de Schelde komt hieraan wel enigszins tegemoet.*[5]

Ook op alle plannen te zien in deze OMV is er een duidelijk toeleidend dubbelrichtingsfietspad van 3 meter breed te zien



[3] Agendapunt 30: Herinrichting Kruispunt Mechelse Poort: wijziging ontwerp fietspad Martelarenlaan Het college neemt kennis van de nota van de dienst wegen en waterlopen en komt tot het volgende besluit: Artikel 1 Het college gaat akkoord voldoende kennis te hebben genomen van de wijziging in het ontwerp van het dubbelrichtingsfietspad naar enkelrichting aan de westzijde van de Martelarenlaan in het project "Herinrichting kruispunt Mechelse Poort".

[4] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 4

[5] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 43

1.2 Waarom is het geen detail uit het Openbaar Onderzoek, maar is een dubbelrichtingsfietspad over de Scheldebrug zo belangrijk?

Hieronder een beknopte samenvatting. Een uitgebreidere motivering is te lezen in de aansluitende bijlage van dit bezwaarschrift. (zie p.7 ….)

Samengevat:

- Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan maakt de omweg kleiner en de route logischer.
- Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan zorgt ervoor dat fietsers de tunnel onder de Martelarenlaan kunnen vermijden. Dit is de minst sociaal veilige tunnel.
- Een tweerichtingsfietspad halveert het aantal hoogtemeters op de hele route.
- Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan zorgt voor één gevaarlijke oversteek minder iets verderop de fietsroute.

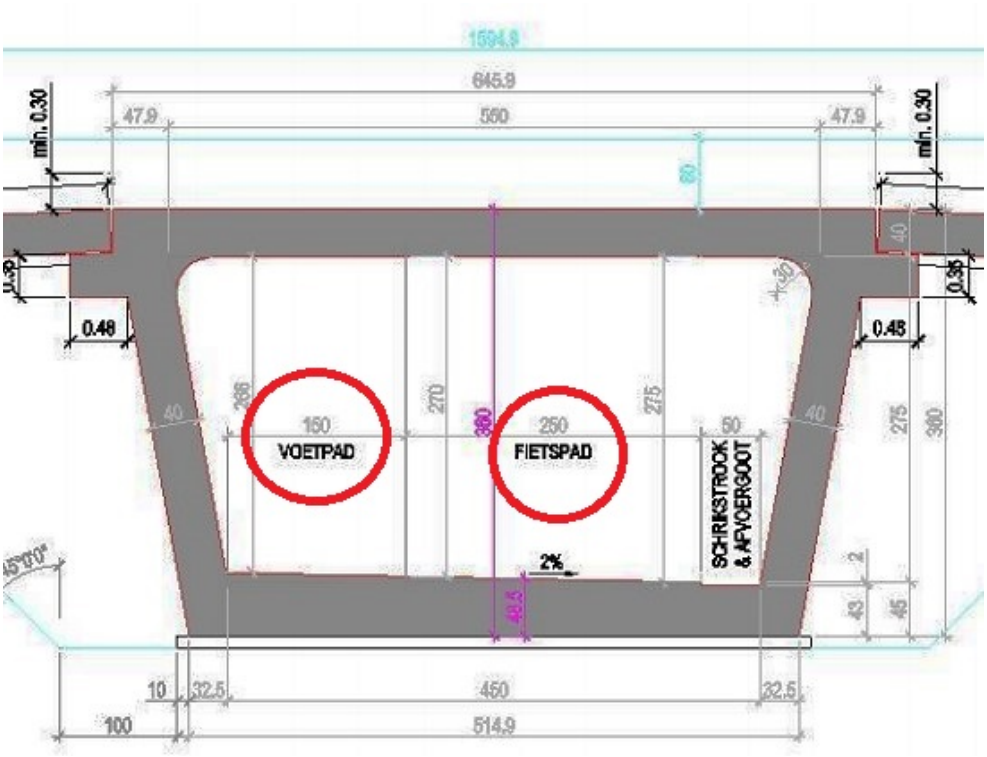
De schrapping van het dubbelrichtingsfietspad op de Martelarenlaan (wat de reden ook moge zijn) zorgt voor misleidende en foutieve informatie in het fietspadenplan van het openbaar onderzoek.

2.1 De nieuwe fiets/voetgangerstunnels uit het openbaar onderzoek. Een gemengde verkeersstroom of toch scheiding tussen voet- en fietspad? **Tegenstrijdige informatie uit het openbaar onderzoek.**

Volgens het openbaar onderzoek bevat het project drie fiets/voetganger tunnels met min of meer gelijke afmetingen
Uit het openbaar onderzoek geraken we niet wijs. Welke onduidelijkheden zijn er in 'B26 Verantwoordingsnota herinrichting Mechelse Poort' te lezen?

1.De tunnel onder de Noordlaan zou een voetpad bevatten, de andere twee tunnels worden voorzien zonder voetpad. [6]
2. In hetzelfde document is ook te lezen: *De fietstunnels hebben een breedte van 5m waardoor een gedeeld gebruik met voetgangers verantwoord is.*[7] Hier is dus sprake van gemengd verkeer wat zeer gevaarlijk is op een echte totale **bruikbare breedte van 4 meter** met fietsers en voetgangers in 2 richtingen (zie 3.3.2 en 3.3.3 in de bijlage).
3. De doorsnedes van de tunnels bevatten geen exacte breedtes van voet- en fietspaden.
Tussen alle documenten uit dit openbaar onderzoek vonden we één document een tunneldoorsnede dat de afmetingen van voet- en fietspad weergaf, nota bene in de archeologienota. (zie tekening beneden)[8]
4. De kwaliteitsauditeur spreekt in de OMV over **voetgangerzones** in tunnels: *In de tunnels wordt aparte voetgangerszones voorzien, maar voor de rest gebeurt de afwikkeling van fietsers en voetgangers gemengd. Logisch, gelet op het beperkt aantal te verwachten voetgangers.*[9]
Het is cynisch dat de kwaliteitsauditeur dit plan al op voorhand weinig aantrekkelijk vindt voor voetgangers.

[6] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 9
[7] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 38
[8] B32_DEN-MEC_VerslagVanResultaten_2020.pdf pagina 16
[9] B26 verantwoordingsnota_V202032012_binder pagina 43



2.2 Waarom is het geen detail in het Openbaar Onderzoek, maar is het belangrijk om te weten welke ruimte de voetganger en de fietser in een tunnel krijgt?

Een uitgebreide motivatie is te lezen in de bijlage op p. 15 -16
Samengevat:

- Een gemengd gebruik zonder afscheiding zorgt voor mogelijke conflicten tussen langzame voetganger en fietsers.
- De breedte van de tunnel bepaalt hoeveel ruimte elke verkeersstroom krijgt.

2.3 Wederom is de informatie uit dit openbaar onderzoek niet duidelijk. Zijn er voetpaden of voetgangerzones voorzien? In hoeveel tunnels zijn er voetpaden voorzien? Waarom zijn enkel in de archeologienota de exacte maten van voet- en fietspad te zien? Zowel voor voetganger en fietser essentiële informatie die nergens duidelijk te vinden is. Bijgevolg vragen we hierom de vernietiging van dit Openbaar Onderzoek.

BEZWAAR 2 : Niet reglementair volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het openbaar onderzoek is onderworpen aan een aantal regels. Volgens ons voldoet ze niet aan art 20.

Art. 16

De vergunningsaanvraag wordt bekendgemaakt door:

1° de aanplakking van een affiche op de plaats waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden, conform artikel 20;

Art. 20

(…)

§ 2. De affiche wordt aangeplakt uiterlijk op de dag voor de begindatum van het openbaar onderzoek en tot en met de laatste dag daarvan. Op de startdatum [...] van de aanplakking brengt de vergunningsaanvrager de gemeente op de hoogte van die datum en verklaart hierbij dat de affiche conform artikel 20 van het Omgevingsvergunningenbesluit werd aangeplakt en aangeplakt zal blijven tot de laatste dag van het openbaar onderzoek. Die datum wordt in het omgevingsloket ingevoerd.

Als de vergunningsaanvraag betrekking heeft op het openbaar domein, wordt de affiche aangeplakt aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van het voorwerp van de vergunningsaanvraag bereikt.

De affiche is altijd goed leesbaar vanaf de openbare weg.

Deze vergunningsaanvraag heeft betrekking op het openbaar domein wat betekent dat (conform het besluit van de Vlaamse regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning) de affiches worden aangeplakt aan elke zijde waar men van op de openbare weg de grens van het voorwerp van de vergunningsaanvraag bereikt.

Het besluit van de Vlaamse regering is duidelijk. In principe zouden er affiches moeten hangen op volgende plaatsen:

- linker en rechterkant van de Noordlaan: geen aanplakking
- linker en rechterkant stukje Oude Vest: geen aanplakking
- linker en rechterkant Leopoldlaan: enkel aan het Justitiehuis, dus in de verkeerde richting, weg van de werken (verfrommeld en onleesbaar op de grond)
- linker en rechterkant Koonveldlaan: geen aanplakking
- linker en rechterkant Martelarenlaan: aan beide zijden liggen de affiches onleesbaar en verfrommeld op de grond.

Er ontbreken dus affiches. Ze zijn niet altijd goed leesbaar vanop de openbare weg zoals het besluit voorschrijft. Er wordt dus niet voldaan aan de informatieplicht verbonden aan het openbaar onderzoek. In dit geval zijn het immers vooral de fietsers die op al deze plaatsen voorbijkomen die moeten worden geïnformeerd dat er aan de fietsinfrastructuur zal worden gewerkt.

Omwille van de amateuristische wijze van aanplakken en het weinig beschermen van de affiches zijn een aantal affiches gedurende een lange tijd niet leesbaar geweest. Ook tijdens het openbaar onderzoek zijn er geen ingrepen geweest om de gele affiches als een goede huisvader terug toonbaar te maken. Wij vragen bijgevolg een vernietiging van het openbaar onderzoek.




route centrum

2. Waarom is het dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde op scheldebrug in dit plan voor ons zo belangrijk?

2.1 Het belang van dit dubbelrichtingsfietspad wordt ook benoemd in de "Bijlage B26 Verantwoordingsnota Mechelse Poort" van het openbaar onderzoek. Ook de wegbeheerders waren er ooit van overtuigd.

P 7: *Bij de herinrichting is het hoofddoel het verwijderen van de gelijkgrondse kruisingen tussen voet-/fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Om dit te bereiken worden drie fietstunnels voorzien. Deze tunnels zijn gelegen onder de Martelarenlaan, de Noordlaan en de Leopoldlaan. Het aanleggen van een vierde fietstunnel onder de Mechelsesteenweg bleek niet haalbaar door de nabijheid van het treinspoor. Door het voorzien van een dubbelrichtingsfietspad langs de Martelarenlaan is deze vierde tunnel overbodig.*

Ook de kwaliteitsadviseur spreekt van een verwarrend plan dat gecompenseerd wordt door het dubbelrichtingsfietspad

P 43: *Hoewel een stuk duurzaam veiliger, kan de situatie toch wat verwarrend worden. Qua oriëntatie is het evenmin eenvoudig. Van zuid naar noord dienen volgens het voorstel maar liefst 3 tunnels te worden genomen. Het dubbelrichtingsfietspad over brug over de Schelde komt hieraan wel enigszins tegemoet.*

In het openbaar onderzoek wordt er ook verwezen naar de gemeentelijke begeleidingscommissie in 2015. [10] Toen luidde het verslag [11] als volgt: *Bespreking van de aanpassingen: Om een aantal knelpunten op te lossen (omrijfactoren voor fietsers door 4de tunnel) wordt voorgesteld een dubbelrichtingsfietspad over de brug richting Grembergen te voorzien. Iedereen beaamde de voordelen indien dit kan. AWV en de stad nemen dit verder op, de plannen worden aangepast zodat een dubbelfietspad hierop aansluit.De provincie vraagt om 4m* te voorzien ter hoogte van *de Noordlaan (dit zou een fietssnelweg worden).* Deze beslissing werd in 2015 **bij consensus** genomen (dwz. in aanwezigheid van de stad Dendermonde, de Vlaamse overheid, de provincie, de Dendermondse politie, het studiebureau Arcadis en de Fietsersbond)

2.2 Onze redenen:

2.2.1 Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan maakt de omweg kleiner en de route logischer.
In de huidige situatie rijden fietsers naast de Leopoldlaan tot aan het kruispunt, dat ze gewoon kruisen en bijna in één lijn de brug oversteken richting Grembergen.
De omweg: in een plan zonder dubbelrichtingsfietspad rijden deze fietsers westwaarts onder een tunnel richting Oude Vest, vervolgens rijden ze noordwaarts onder de tunnel van de Noordlaan, klimmen ze over de fietsbrug van het waterbekken rijden omhoog naar het fietskruispunt en mogen

[10] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 27
[11] Verslag Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Dendermonde van 09/10/2015 p5-6

ze niet (meer) de brug oprijden. In plaats hiervan dalen ze af, nog eens door een lange tunnel richting Mechelse Steenweg om een ruime bocht te maken om terug aan de steile klim te starten.
De vele fietsers op deze veelgebruikte functionele fietsroute willen het liefst zo snel mogelijk op hun bestemming geraken. Door fietstunnels vervalt de wachttijd aan de lichten en het is veiliger wat betreft conflicten tussen fietser en gemotoriseerd verkeer. De grote prijs die de fietser hier in deze situatie moet betalen is een omweg. De laatste tunnel onder de Martelarenlaan zorgt voor een totale omleiding van 450 meter. Zo biedt tunnelverkeer geen winst tov. eventueel tijdverlies door wachttijd aan één verkeerslicht. Voor een aantal fietsers zal dit teveel zijn en zullen verleid worden om tegen de richting in te fietsen.
"Wil men dat een fietstunnel of –brug ook effectief gebruikt wordt, dan moeten ze vlot en veilig bereikbaar zijn, zonder al te grote omwegen. Dus zoveel mogelijk in het verlengde van een bestaande of potentiële fietsrelatie".[12]
Het ontbreken van de vierde tunnel (onder de Mechelse Steenweg) is verantwoordelijk voor de omrij-factor. Tunnels worden vaak aangelegd om net de kortste weg te kunnen nemen. In dit plan zorgen de tunnels paradoxaal genoeg voor honderden extra meters. Fietsende toeristen en toevallige passanten die de Schelde willen oversteken hebben geen helicopterzicht en zullen de logische weg volgen en zo ook tegen de richting in fietsen.

2.2.2 **Een tweerichtingsfietspad halveert het aantal hoogtemeters tijdens de klim.** De tunnels onder de Leopoldlaan en de Noordlaan zorgen al voor stijgen en dalen, vervolgens wordt er geklommen richting fietsbrug over het waterbekken en klimt men omhoog naar het fietskruispunt. Vervolgens daalt men af richting Martelarentunnel om aan de voet van de Scheldebrug eindelijk aan de laatste steile klim te starten. Dit is een zware inspanning voor minder vitale fietsers of voor fietsers op het einde van hun werkdag.

2.2.3 **Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan zorgt voor één gevaarlijke oversteek minder iets verderop de fietsroute.**
De oversteek aan de Scheldebrug verbindt de recreatieve fietsroute van rechter- naar linkeroever. Veel wielertoeristen gebruiken deze route. Maar ook de bewoners van de Scheldedijk, Scheldedreef, 4-Septemberlaan en Steenweg van Grembergen steken meestal over aan het kruispuntje met de afslag van de Steenweg van Grembergen. Deze oversteek aan dit niet beveiligd kruispunt is niet zonder gevaar. Een tweerichtingsfietspad aan de westzijde zou ervoor zorgen dat dit risico niet meer moet genomen worden.
De Scheldebrug is voorzien van een lege parkeerstrook. Het bestaande fietspad zou in één richting blijven. De parkeerstrook zou gebruikt kunnen worden als fietspad in de andere richting. Er moet enkele een nieuwe afscheiding gemaakt worden tussen rijweg en het nieuwe fietspad.

2.2.4 **Een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan zorgt ervoor dat fietsers de tunnel onder de Martelarenlaan kunnen vermijden. Dit is de minst sociaal veilige tunnel.** Dit argument behandelen we uitvoeriger in het volgende punt 2.

2.3 Conclusie. Voor ons staat of valt het plan met een tweerichtingsfietspad over de Martelarenlaan. De schrapping ervan (wat de reden ook moge zijn) zorgt voor misleidende en foutieve informatie in het fietspadenplan van het openbaar onderzoek. Bijgevolg vragen we om een nieuw openbaar onderzoek.

[12] Vademecum Fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 4: ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (versie 2017) p80. Bereikbaarheid en herkenbaarheid van fietstunnels en -bruggen.

3: De omgeving rond de tunnel onder de Martelarenlaan lijkt onvoldoende sociaal veilig.

3.1 Inleiding

Het liefst zien we de auto zoveel mogelijk ondergronds en de zachte weggebruikers erboven. Of het gemotoriseerd verkeer bovengronds en het fietsverkeer gelijkgronds. (PS Zie rotonde in Brugge aan station).[13] Toch is de Fietsersbond niet de facto tegen fietstunnels. Op de juiste locatie zorgen ze voor snellere en kortere routes en vermijden ze conflicten met gemotoriseerd verkeer. Buiten de verkeersveiligheid is er de sociale veiligheid. Ligging, constructie en omgeving bepalen of de sociale veiligheid in een tunnel gewaarborgd kan worden.

3.2 Criteria voor de aanleg van een fietstunnel met betrekking tot de sociale veiligheid uit het Vademecum voor fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid.[14]

- een **minimum vrije doorrijhoogte** voor fietsers: 2.80 meter tot 3.00 meter
- de **breedte** dient minstens gelijk te zijn aan 1.5 maal de hoogte
- de **overzichtelijkheid van de tunnelingang**: bij het inrijden een zo open mogelijk zicht bieden op de overzijde
- Wanneer **verlichting**sarmaturen aanwezig zijn, worden deze zoveel mogelijk verzonken aangebracht in plafond of wanden om vernieling te voorkomen, en wordt een grotere doorrijhoogte van 2.80 meter tot 3.00 meter bepleit. Voorts wordt aanbevolen de overgang in verlichtingssterkte van buiten naar binnen gelijkmatig te doen verlopen door bij de ingang enige extra verlichting aan te brengen. Naast het lichtniveau speelt ook de plaats van de lichtbronnen een rol. Een goede verdeling van het licht vergroot de zichtbaarheid en voorkomt te grote schaduwwerking. Het duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn van de gezichten van de andere tunnelgebruikers heeft een positief effect op het veiligheidsgevoel.
- Slecht onderhoud en verwaarlozing nodigen uit tot vandalisme en versterken het gevoel van subjectieve onveiligheid. Omgekeerd zal een **verzorgde en aantrekkelijke omgeving** het gevoel van betrokkenheid en verantwoordelijkheid bij de gebruikers verhogen. Duidelijke afspraken over beheer en regelmatig onderhoud zijn dus noodzakelijk. Vandaalbestendigheid kan ook verhoogd worden door een goede keuze van duurzame materialen. Ruwe materialen of structuurbekisting bemoeilijken het aanbrengen van affiches of graffiti, maar mogen dan ook weer niet leiden tot een onaantrekkelijk grijs geheel…
- **Overzichtelijkheid**: zicht vanuit de (bewoonde) omgeving op de ingang, zicht vanaf de ingang op het andere uiteinde.
- Aantrekkelijkheid: integratie van de tunnel in de (woon)omgeving, de publieke ruimte meer inrichten als verblijfsomgeving dan als woonomgeving.
- Op het vlak van sociale veiligheid kan **een lange smalle tunnel** nadelen hebben en zelfs **claustrofobisch** werken

[13] https://www.brugge.be/presentatie-stationsomgeving-5-mei-2014

[14] Vademecum Fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 4: ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (versie 2017) p78

3.3 Wat staat er in het Vademecum voor fietsvoorzieningen over sociale veiligheid?

4.7.4 Sociale veiligheid Uit het oogpunt van sociale veiligheid moet een geïsoleerde ligging van een tunnel t.o.v. de bewoonde wereld worden voorkomen. De integratie van de tunnel in een woonomgeving maakt dat deze minder als een anoniem stuk niemandsland zonder enige sociale controle wordt ervaren, maar deel uitmaakt van de totale woonomgeving. Ideaal is de aanwezigheid van activiteiten (ook 's avonds) in het aanloopgebied van de tunnel. Ook de vormgeving van de tunnel (zie verder) heeft een effect op het subjectief gevoel van (on)veiligheid.[15]

3.4 Hoe zit het nu met de tunnel en de omgeving van de tunnel onder de Martelarenlaan?

De tunnel onder de Martelarenlaan is de langste van de drie tunnels. Van in- tot uitgang meet hij bijna 54 m, het overdekt gedeelte meet 36.70 m. De breedte van muur tot muur is 5 m, gemengd voet- en fietspad, de doorrijhoogte 2.75 m Een rechte lange smalle pijp. Het is de minimum aanbevolen breedte en minder dan de minimum aanbevolen hoogte. De doorrijhoogte is vooral belangrijk om een ruim gevoel te geven. Hoe hoger een tunnel hoe meer men door de pijp naar de horizon kan kijken. De doorrijhoogte van deze tunnel is iets minder dan de aanbevolen grootte. Fietsende van west naar oost zal men de talud van de spoorwegbrug zien.
De tunnel zal wel goed verlicht zijn. **We vinden in de OMV echter nergens aanduidingen die verlichting op de rest van het fietspadenplan voorstellen**. Is verlichting in het plan vergeten? En al is verlichting niet vergunningsplichtig, het gebied bevindt zich in natuurgebied en dan is de MER wel duidelijk: *Er wordt geadviseerd om een neerwaarts gerichte verlichting te gebruiken zodanig dat lichthinder beperkt blijft*[16] In Nederland worden vaak in de aanloop van fietstunnels net hogere lichtmasten geadviseerd om de omgeving van de tunnel beter te verlichten en niet louter het fietspad[17].
Problematisch qua sociale veiligheid lijkt ons het **gebrekkig overzicht** aan beide zijden van de tunnel. Het is een natuurgebied. Fietsers die de tunnel in en uitrijden komen terecht in een gebied met bomen en laag struikgewas.

De groene cirkels op het plan stellen hoogstambomen voor, de gearceerde zones worden aangeplant en blijven bosgebied. Het is ook de bedoeling om de bestaande vegetatie tussen Schelde en fietspad maximaal te behouden. Dit groenplan verhindert elke **sociale controle** vanuit de Mechelse Steenweg of vanop de brughelling van de Martelarenlaan.

Op een recreatieve fietsroute is veel groen een pluspunt (denk maar aan Fietsen door de bomen in Lumburg), op een functionele fietsroute kan veel groen voor en na een tunnel problematisch zijn. Voor fietsers van en naar Grembergen is het kruispunt een onvermijdelijk punt. Er zijn geen alternatieven. De Martelarentunnel geeft geen veilig gevoel. Fietsers en voetgangers zullen tunnels die ze als sociaal onveilig aanvoelen

[15] Vademecum Fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 4: ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (versie 2017) p78
[16] D4_MERSCREENING_MECHELSE POORT DENDERMONDE_20200929.PDF p28
[17] https://www.wesselerbrink.com/2019/11/veiligheid-fietstunnels-boswinkel-helmerhoek/

proberen te vermijden. Dat vermijden kan verschillende vormen aannemen en gevolgen hebben:

- Zich gewoon niet meer te voet of per fiets verplaatsen (permanent of bv. ‘s avonds), wat een persoonlijke verarming inzake mobiliteit betekent;
- Ter plaatse bovengronds een “sluipweg” zoeken waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan omdat de infrastructuur bovengronds misschien niet meer is aangepast aan fietsers en voetgangers;
- In plaats van zich met de fiets of te voet te verplaatsen bv. de auto gebruiken, wat dan weer afbreuk doet aan het uitgangspunt om net die twee vormen van mobiliteit te bevorderen.

Over de ligging van de tunnel onder de Martelarenlaan is qua sociale veiligheid onvoldoende nagedacht.

We voelen aan bij de lokale fietsers dat zij deze bezorgdheid delen en absoluut geen voorstander zijn van dergelijke tunnel.

4. De maatvoering van fietspaden, fiets en voetgangertunnels en fietspleinen. Niet altijd volgens de minimumnormen, gevaarlijk en niet ambitieus.

4.1 Inleiding

Het kruispunt 'Mechelse Poort' is in Dendermonde niet alleen voor auto's het drukste punt. Ook de zachte weggebruiker vindt dit onvermijdelijke kruispunt op zijn route naar school, station, ziekenhuis, industriepark, winkel… en als ontspanning. Dendermonde is een scholenstad en telt 8800 leerlingen uit het basis en secundair onderwijs[18]. Een groot deel rijdt dagelijks per fiets via dit kruispunt. Het aantal fietsers is de laatste jaren duidelijk gestegen. Ook de variatie aan 'zachte' vervoersmiddelen groeit elke dag. Naast de voetganger, gewone fietser, een groot deel bromfietsen zien we snelle speedpedelecs, fietskoeriers, elektrische steps, grote groepen wielertoeristen en grotere vervoersmiddelen zoals bakfietsen en de scootmobiel. Deze evolutie is niet te stoppen en zelfs wenselijk gezien de beoogde modal-split 50/50.
In de verantwoordingsnota van dit openbaar onderzoek wordt een wijziging van de modal shift verwacht:" *Het project …..kan het fiets- en voetverkeer bevorderen ten opzichte van de auto".*[19] Het valt te betwijfelen of dit met het project zo zal evolueren gezien de grote omrijfactor en onveiligheid door te smalle, lange en sociaal onveilige tunnels met te steile hellingen zeker voor sommige fietsers en voetgangers.

Ook in het fietsbeleidsplan (2015)[20] van de Stad Dendermonde lezen we het volgende: "*Er is nog duidelijk veel fietspotentieel aanwezig", "In de de eerste plaats wil de Stad inwoners meer aan het fietsen krijgen, een modal shift richting fiets dient over beleidsdomeinen heen te gebeuren"*

In het klimaatplan (2015-2020)[21] *stelt het stadsbestuur de ambitie om tegen 2020 15 % meer mensen vanuit de auto naar de fiets te doen overstappen (modal shift). Binnen de huidige strategie wordt dan ook terecht voorrang gegeven aan voetgangers, fietsers en collectief vervoer en wordt het autoverkeer verminderd (STOP-principe).*

4.2 De Fietspaden

4.2.1 De maten van de nieuwe fietspaden

De nieuwe fietspaden meten 1.75 m voor het enkelrichtingsfietspad, 3.0 m voor de dubbelrichtingsfietspad. Slechts enkele fietspaden worden vergezeld van een voetpad.

4.2.2 Wat zijn de normen uit het fietsvademecum en wat beveelt Fietsberaad aan?

Fietsvademecum

[18] https://www.dendermonde.be/product/675/flankerend-onderwijs
[19] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 27
[20] https://www.dendermonde.be/download.ashx?id=1212 p6 (1.1)
[21] https://www.dendermonde.be/download.ashx?id=5247 p40 (5.3.2)

4.1.4 Breedte fietspaden bij hoge fietsintensiteiten

Het is aanbevolen om bij hoge fietsintensiteiten een grotere fietspadbreedte te voorzien. Hiervoor verwijzen we naar onderstaande tabel.

In een gewenst fietsroutenetwerk dienen de spitsuurintensiteiten (onderstaande tabel) begrepen te worden als potentiële intensiteiten (gebaseerd op potentiële fietsverplaatsingen). Bij de opbouw van de provinciale functionele fietsroutenetwerken werden alle huidige verplaatsingen van minder dan 10 km tussen twee kernen of attractiepolen beschouwd als potentiële fietsverplaatsingen.

De getallen in deze tabel hebben een **indicatieve** waarde, het gaat enkel om aanbevelingen.

EENRICHTINGSVERKEER		TWEERICHTINGSVERKEER	
maximaal 10% bromfietsen			
Spitsuurintensiteit in 1 richting	Breedte fietspad (m)	spitsuurintensiteit in 2 richtingen	breedte fietspad (m)
0 – 150 150 – 750 > 750	1.50 2.50 3.50	0 – 50 50 – 150 > 150	2.00 2.50 3.50
minimaal 10% bromfietsen			
0 – 75 75 – 375 > 375	2.00 3.00 4.00	0 – 50 50 – 100 > 100	2.00 3.00 4.00

Bron: CROW, Tekenen voor de fiets (eigen interpretatie)

Fietsberaad

Duurzame breedtes voor fietsinfrastructuur

Standaardbreedte bij spitsuurintensiteit (≈ etmaalintensiteit)	Eénrichtingsfietspad • *ev. aanliggend tot 50km/u* • *vrijliggend > 50 km/u*	Tweerichtingsfietspad • *steeds vrijliggend (ongeacht snelheidsregime)*
Fietspad		
0 - 150 *(0 - 1500)*	2,00m	3,00m
> 150 *(> 1500)*	3,00m	4,00m
Vrijliggende fietsweg		
0 - 150 *(0 - 1500)*		3,00m
> 150 *(> 1500)*		4,00m
Fietssnelweg *(steeds met kant- en asmarkering)*		
0 – 250 *(0 - 2500)*		≥ 4,00m
> 250 *(> 2500)*		≥ 6,00m

4.2.3 Minimumbreedtes, maar geen tellingen?

Zowel in het fietsvademecum als de aanbevelingen van Fietsberaad is de aanbevolen breedte afhankelijk van de fietsintensiviteit. Zoals al vermeld zijn de fietspaden tijdens de spitsuren goed gevuld. De maatvoering van Fietsberaad is toekomstgerichter en speelt meer in op de te verwachten groei.
Cijfers die de vooropgestelde maten kunnen staven, vinden we nergens in het openbaar onderzoek terug. Aan de toekomstige breedtes te zien gaat de wegbeheerder uit van een lage fietsintensiteit. Een project met een kostprijs van € 13 miljoen dat zich niet baseert op objectieve metingen? Vreemd.
Plaatsgebrek kan in dit project niet aangehaald worden als contra-argument, daar er meestal voldoende ruimte is rond het kruispunt.

Wat cijfers betreft vonden we één bron terug. Op 15/01/2019 hield de lokale politie tijdens de ochtendspits op de Martelarenlaan 500 fietsers tegen om te controleren op de fietsverlichting. De controle verliep in beide richtingen.. De fietsbeweging komende van de Martelarenlaan is uiteraard maar één beweging van het kruispunt. [22] De donkere en koude maand januari is bovendien ook nog één van de rustigste fietsmaanden.

Voor de Fietsersbond is de minimum breedte voor de fietspaden moeilijk verteerbaar omwille van de veiligheid (snelheidsverschil, moeilijk om voorbij te steken), de aanwezigheid van voetgangers, de doorstroming van de fietser. Wij vragen dat breedtes herbekeken worden en zoveel als mogelijk worden aangepast op basis van objectieve tellingen.

Een breedte van 1.7 m voor een enkelrichting fietspad is onvoldoende om met twee fietsers comfortabel naast elkaar te fietsen. (Vanuit dat oogpunt meten fietssuggestiestroken minimaal 1.7 m.) Inhaalmanoeuvres worden bijgevolg risicovol. Een dubbelrichtingsfietspad van amper 3.00 m met verschillende snelheden wordt gevaarlijk. Fietsongevallen tussen fietsers onderling of tussen fietsers en voetgangers zijn hierdoor te voorspellen.

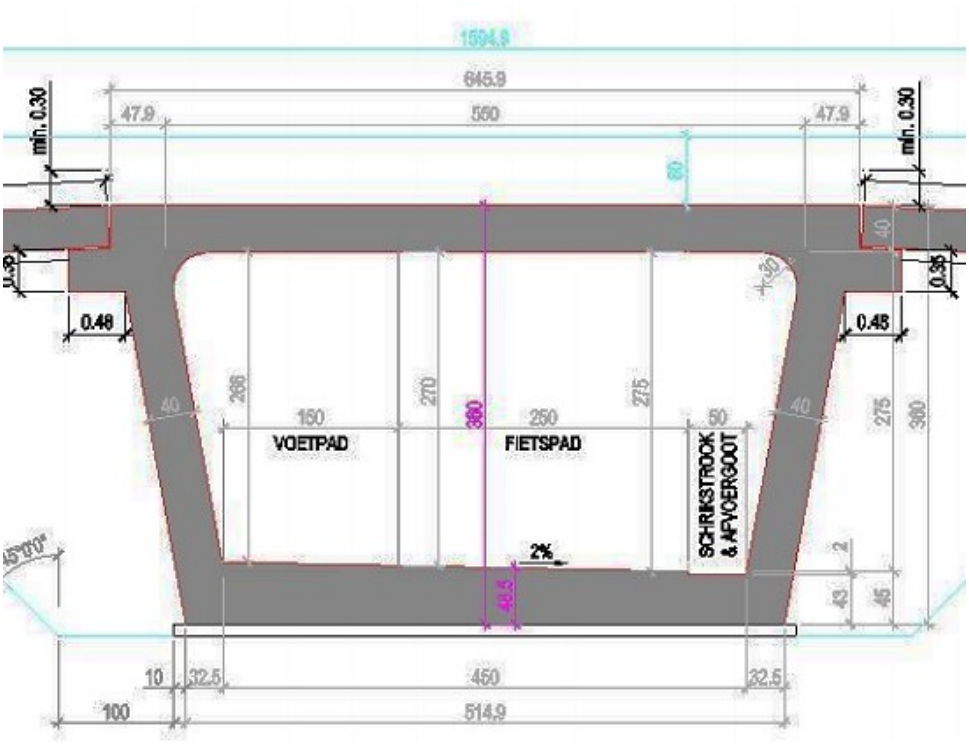
4.3 De fiets/voetgangertunnels

4.3.1 De nieuwe fiets/voetgangertunnels uit het openbaar onderzoek. Een gemengde verkeersstroom of toch scheiding tussen voet- en fietspad? **Tegenstrijdige informatie uit het openbaar onderzoek.**

Volgens het openbaar onderzoek bevat het project drie fiets/voetganger tunnels met min of meer gelijke afmetingen
Uit het openbaar onderzoek geraken we niet wijs. Welke tegenstijdigheden zijn er te lezen?

1.De tunnel onder de Noordlaan zou een voetpad bevatten, de andere twee tunnels worden voorzien zonder voetpad. [23]
2. In hetzelfde document is ook te lezen: *De fietstunnels hebben een breedte van 5m waardoor een gedeeld gebruik met voetgangers verantwoord is.*[24] Hier is dus sprake van gemengd verkeer wat zeer gevaarlijk is op een echte totale **bruikbare breedte van 4 meter** met fietsers en voetgangers in 2 richtingen (zie 3.3.2 en 3.3.3 hierna).
3. De doorsnedes van de tunnels bevatten geen exacte breedtes van voet- en fietspaden. Tussen alle documenten uit dit openbaar onderzoek vonden we één document een tunneldoorsnede dat de afmetingen van voet- en fietspad weergaf, nota bene in de archeologienota. (zie tekening beneden)[25]
4.Ook de kwaliteitsauditeur spreekt in de OMV over voetgangerzones in tunnels: *In de tunnels wordt aparte voetgangerszones voorzien, maar voor de rest gebeurt de afwikkeling van fietsers en voetgangers gemengd. Logisch, gelet op het beperkt aantal te verwachten voetgangers.*[26]
Het is cynisch dat de kwaliteitsauditeur dit plan al op voorhand weinig aantrekkelijk vindt voor voetgangers.

[22] https://www.hln.be/dendermonde/maar-liefst-28-fietsers-betrapt-zonder-verlichting-tijdens-controle~af3b9919/
[23] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 9
[24] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 38
[25] B32_DEN-MEC_VerslagVanResultaten_2020.pdf pagina 16
[26] B26 verantwoordingsnota_V202032012_binder pagina 43



Fietspad: breedte 250 cm
Voetpad: breedte 150 cm
Doorrijhoogte 270 cm

4.3.2 Wederom is de informatie uit dit openbaar onderzoek niet duidelijk. Zijn er voetpaden of voetgangerzones voorzien? In hoeveel tunnels zijn er voetpaden voorzien? Waarom zijn enkel in de archeologienota de exacte maten van voet- en fietspad te zien?

4.3.2 Wat zegt uit het Vademecum voor fietsvoorzieningen over voet- en fietspaden in tunnels?

Kort en duidelijk:

- Voldoende breedte van voetpad en fietspad, rekening houdend met passeren en schuwbreedte
- Duidelijke scheiding tussen voetgangers en (brom)fietsers: symbolische (doorgetrokken witte streep, fietssuggestiestrook) of fysiek (verhoogd trottoir, afscheiding door hekjes of transparante wand)[27]

4.3.3 Het gemengd gebruik zonder afscheiding zorgt voor mogelijke conflicten tussen de langzame voetganger en de veel snellere fietser. Zoals al vermeld is deze laatste categorie ook in aantal toegenomen. Een tunnel met een breedte van 4 meter voelt niet alleen sociaal onveiliger, maar is ook verkeersonveilig. Volgens het kenniscentum Fietsberaad is bij

[27] Vademecum voor fietsvoorzieningen, hoofdstuk 4: ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (versie 2017) p84

dergelijke intensiteiten een breedte van 4 tot 6 meter voor een tweerichtingsfietspad aangewezen met een absoluut minimum van 3 meter bij lage intensiteiten. Gezien het grote snelheidsverschil bij dalende en stijgende fietsers dient in tunnels voldoende breedte te voorzien, meer dan bij vlakke tweerichtingsfietspaden. Bij de heraanleg van het kruispunt wordt het omgekeerde toegepast: bovengronds bedraagt de breedte 3m en in de tunnels amper 2,5m! (zie doorsnede schets tunnel 3.3.1)

4.3.4. Zo kan het ook. Bredere tunnels in Vlaanderen.

- Mechelen

Fietstunnel onder R6 Nabij het kruispunt van de R6 met de Antwerpsesteenweg zal het Agentschap Wegen en Verkeer ook een fietstunnel bouwen onder de R6 door. De fietstunnel **(6 meter breed)** komt aan de Otterbeekwijk en zal de wijk verbinden met een nieuw fietspad naar Sint-Katelijne-Waver, dat nog zal aangelegd worden door de gemeente Sint-Katelijne-Waver. Met de aanleg van de fietstunnel creëeren we een veilige en directe verbinding voor fietsers en voetgangers en doorbreken we de barrière die de R6 vormt tussen de woonwijken en de bedrijvenzones.

- Kortenberg

De F3 is een veelgebruikte woon-werkroute. Dagelijks maken zo'n 1000 fietsers er gebruik van en hun aantal neemt toe. Meer verkeersveiligheid en een vlottere fietsrit, die nu bovendien zo'n 800 meter korter is, heeft een groot effect op het fietscomfort van deze gebruikers. De Vlaamse overheid en de provincie Vlaams-Brabant dragen elk 50% van de ontwerp- en aanlegkosten en van de grondverwervingen. Samen met de werken aan de tunnel ter hoogte van het station van Erps-Kwerps werd de stationsparking ingericht als een volwaardige P&R-parking. De Vlaamse overheid investeerde, in samenwerking met De Werkvennootschap en de gemeente Kortenberg 204.485 euro in deze P&R-parking.

Twee fietstunnels, één grote knik en een brugje De fietstunnels onder de Zavelstraat en de Kouterstraat zijn **6 meter breed.** Ze werden afgewerkt met FSC-gecertificeerd hout. Aan de tunnel van de Kouterstraat aan het station van Erps-Kwerps is er een fietsherstelzuil voor kleine herstellingen of om banden op te pompen.

- Lier

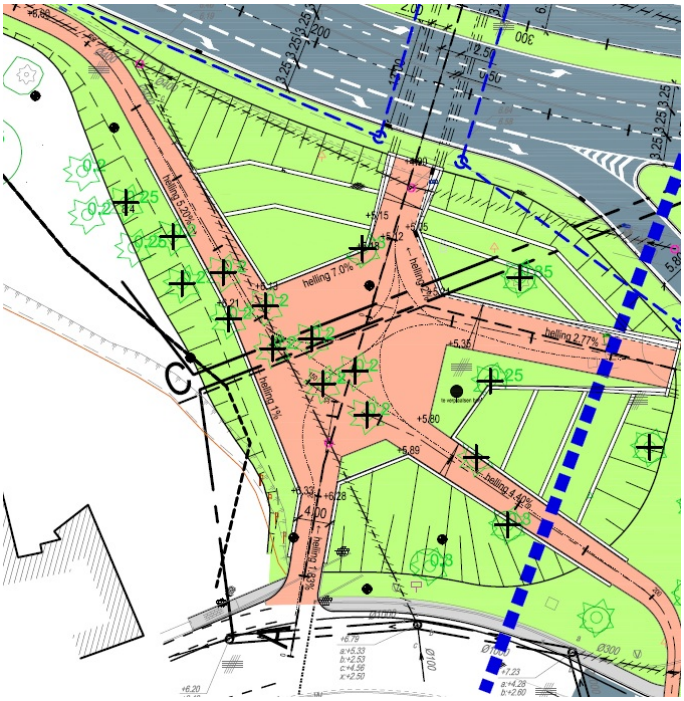
Provincie Antwerpen schuift fietstunnel onder ring van Lier. Donderdag 20 augustus 2020 startte aannemer TV Viabuild-Emotec met het inschuiven van een fietstunnel van 30 meter lang, **6 meter breed** en 6 meter hoog onder de ring van Lier. De werken eindigen op vrijdagochtend 28 augustus 2020. Hiermee bouwt de provincie Antwerpen alvast verder aan de fietsostrade F11 Antwerpen-Lier.

- Rotselaar

Het landschap is hier reliëfrijk. Daardoor moeten er grote hoogteverschillen overwonnen worden. Dankzij een extra bocht in de fietssnelweg werd het mogelijk om de hellingsgraad in te perken tot een relatief steil maar aanvaardbaar hellingspercentage van 6,5%. In de tunnel wordt een voetpad voorzien van **2 m breed, de fietssnelweg van 4 m breed en een schrikstrook (strook tussen fiets/voetpad en de tunnelwand) van 1 m breed.**

4.4 Fiets en voetgangersplein en fietskruispunt en kruispunt Oude Vest – Leopoldlaan.

4.4.1 Zuidelijk fietsplein



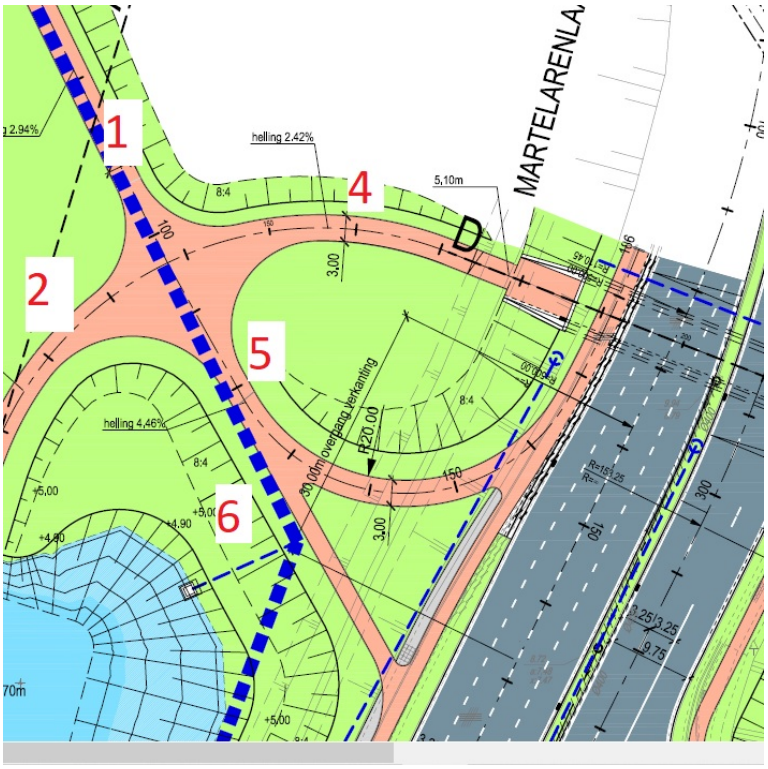
Tussen de Oude Vest, Leopoldlaan en Noordlaan is een fietsplein gecreëerd waarop verschillende fietsroutes samenkomen. Om gemakkelijker de fiets- voetgangertunnels in te rijden ligt er een fiets/voetgangersplein beneden het maaiveld. Er komen 5 fietspaden uit op het plein, waarvan 4 in dubbelrichting en 1 in enkelrichting. Er zijn hier geen voetpaden voorzien.

De hellingsgraden naar het plein toe zijn kort, maar pittig: van Noordlaan naar plein 5,20 %, van plein naar Leopoldlaan 4.40 %, van plein naar tunnel onder Noordlaan een kort stukje van 7 %. De hellingsgraden maken dat in sommige richtingen fietsers met een grote vaart komen aangereden en anderen in een trager tempo klimmen. Het wordt een soort hangplek, dus voetgangers die wel te verwachten zijn moeten hier ook over het fietspad wandelen. Bovendien is het niet denkbeeldig dat sommigen hier hun fiets even stationeren om even te hangen. Het is geen rond punt, dus fietsers zullen kris kras oversteken. Confrontaties tussen fietsers onderling en fietser en voetganger zullen gemakkelijk voorkomen.

Zo ziet de kwaliteitsauditeur het: *Ook het uitzicht en overzicht naar en vanuit de tunnelmonden op het fietsplein in de zuidwestelijke hoek vraagt ook de nodige aandacht. Want ook haakse conflicten met fietsers onderling zijn niet zonder risico.*[28]

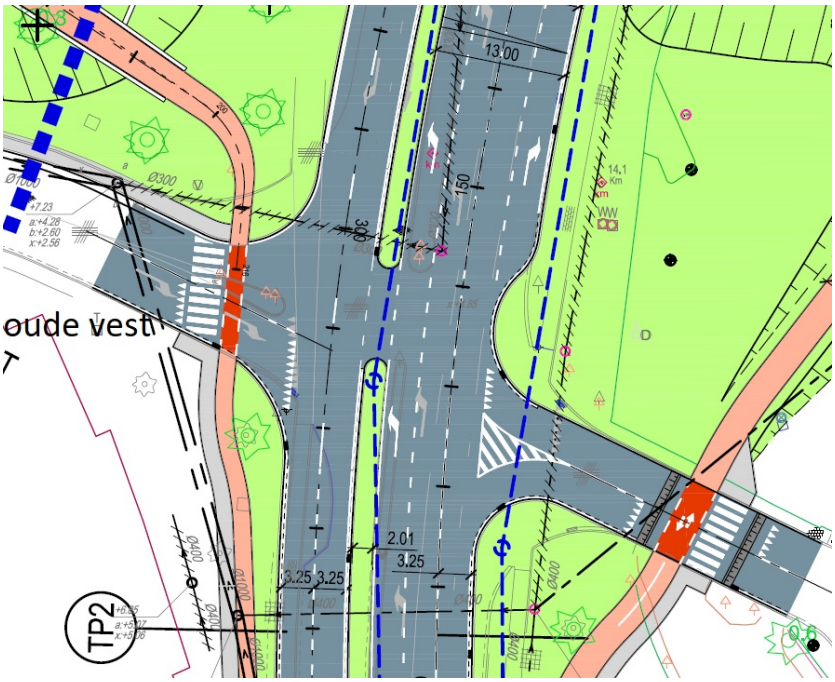
[28] B26_verantwoordingsnota_V202031012_binder pagina 9 p42

4.4.2 Noordelijk fietskruispunt



Op het noordelijk fietskruispunt kunnen de mogelijke confrontaties nog groter zijn. Ook hier zullen voetgangers vruchteloos op zoek zijn naar het voetpad. Toch kan dit zomaar op de wandelroute liggen naar Grembergen of Vlassenbroek. Op dit fietskruispunt komen er 6 dubbelrichtingsfietspaden uit, doordat fietsers zowel in dalend als klimmend zijn, verschillen de snelheden. Bovendien is het niet duidelijk voor fietsers welke richting ze moeten kiezen.
Fietspad 1 komt van het jaagpad aan de Schelde en kan via Fietspad 5 in de verkeerde richting de Scheldebrug opfietsen. Fietsers op Fietspad 5 moeten opletten, ze zijn dalend en in een scherpe bocht met een hellingsgraad van 4.46 % komen ze op het kruispunt. De meeste fietsers (scholieren – pendelaars) moeten dan vervolgens een scherpe bocht richting fietspad 2 maken. De fietspaden hebben hier allen de minimumbreedte, wat de mogelijkheden tot uitwijken beperkt.

4.4.2 Kruispunt Oude Vest – Leopoldlaan



Fietsende van noord naar zuid via het nieuwe fietsplein aan de oude vest richting station via de Leopoldlaan is er ernstig risico op conflicten met het autoverkeer dat via de Leopoldlaan rechts de Oude Vest inrijdt. Het fietsverkeer komt uit het dieper gelegen verkeersplein en kan pas laat opgemerkt door de autobestuurders. Een oplossing zou kunnen zijn om het fietspad verhoogd te laten doorlopen over de Oude Vest. Dit is de oplossing die voorzien wordt op het kruispunt aan de overzijde van de Leopoldlaan.

5. Wat zijn de alternatieven? Is er sprake van een tunnelvisie?

De geschiedenis van de heraanleg van dit kruispunt gaat al terug naar 2002. Het lijkt erop dat men vanaf de start enkel geloofde om de zachte weggebruikers ondergronds te steken in voetganger en fietstunnels. Ondanks de vele verkeersongevallen stond het project nooit hoog op het prio-lijstje van het Vlaams Gewest. Het project groeide dan ook heel traag van één tunnel naar uiteindelijk drie in 2015. Ook de kostprijs van de totale herinrichting groeide gestaag naar uiteindelijk € 13 miljoen in 2020.
In 2015 lag het concept van het tunnelproject vast en mocht daar al niet aan geraakt worden. Nooit zijn alternatieven onderzocht, zo is nooit onderzocht of het project samengenomen kon worden met de aanleg van de **fietssnelweg F413**. Door de twee projecten te combineren kon men misschien een fietsvriendelijkere oplossing maken en op de totale kostprijs besparen. Deze fietssnelweg tussen Dendermonde en Lokeren, zou ook hier ergens de Schelde moeten overbruggen door bijv. de spoorbrug te verbreden.
Gezien de kostprijs van het poject lijkt ook **een fietsbrug** richting Grembergen niet onmogelijk. Ook dit suggereerden we al in 2013. Is dit grondig bestudeerd? De fietsbrug in Wetteren kostte € 3.8 miljoen.[29]

De goedkoopste oplossing suggereerde we al vanaf het eerste jaar na de oprichting van de Fietsersbond in 2013. Een bovengrondse oplossing. **Vierkant groen**.
Ook mits **een slimme lichtenregeling** is het voor de fietser en voetganger mogelijk om conflictvrij over te steken, zonder de lange huidige wachttijden.

Conclusie: een gelijkgrondse oplossing geniet onze voorkeur. Het biedt meer (sociale) veiligheid en comfort zowel voor de voetganger, anders valide en de fietser. Voortschrijdend inzicht maakte dat het tunnelconcept niet meer optimaal is.

[29] https://sigmaplan.be/nl/nieuws/plaatsing-nieuwe-fietsers-en-voetgangersbrug-in-wetteren/

6 Ontoereikende communicatie en geen participatie

6.1 Openbaar onderzoek met uitsluitend het minimum, de afficheringen een vermelding op de website onder ‘omgevingsvergunningen’.

Zie Bezwaar 2

De Fietsersbond heeft dit bij toeval ter plaatse vastgesteld terwijl het onderzoek al enkele dagen liep. Alleen een nog moeilijk leesbare, want doorweke, affiche aan de Scheldebrug maakt de inwoner attent op het openbaar onderzoek. De affichage was erg amateuristisch vastgemaakt aan een verkeersbord langs het fietspad. Na enkele dagen zakte de affiche tot op de grond, om vervolgens ondergesneeuwd volledig onzichtbaar te worden.

6.2 Afwezigheid van communicatie en participatie buiten het strikt wettelijke ondanks eerdere aankondigen in 2019.

De officiële nieuwsbrief (niet meer raadpleegbaar op de website en in ons bezit) van de Stad op 17 januari 2019 melde de komst van het openbaar onderzoek en het infomoment georganiseerd door AWV en de Stad Dendermonde. Het is er nooit van gekomen.

6.3 Te late en onduidelijke informatie door in de pers en in een nieuwsbrief van de stad te verwijzen naar een komend openbaar onderzoek terwijl het onderzoek al aan het lopen was.

Op 21 januari 2021 verschijnt er een nieuwsbrief van de Stad Dendermonde. (niet meer raadpleegbaar en slechts kortstondig op de site van de stad) Er staat vermeld: “Hiervoor zal **binnenkort** een openbaar onderzoek starten, zodat iedereen de plannen kan inkijken”. Op dat moment loopt het onderzoek al 3 dagen. Het Nieuwsblad neemt de nieuwsbrief over en publiceert dezelfde dag een artikel in dezelfde bewoording. Toch wel misleidend als men beweert dat het openbaar onderzoek gaat starten, terwijl het al loopt.

Terwijl er in volle coronatijd wel een participatietraject loopt over de Oude Vest, heeft de Stad noch het gewest een (virtuele) informatie avond georganiseerd. Het is het strikte minimum geweest. Na het verschijnen van ons persbericht, heeft de Stad alsnog een nieuwsbrief verstuurd op 5 februari 2021, **op 10 dagen van het verstrijken van het openbaar onderzoek**.

6.4 Participatie

In het vademecum voor fietsvoorzieningen staat letterlijk vermeld bij de aanleg van fiets/voetgangertunnels: *Participatie van bewoners en andere belanghebbenden door hen in een vroeg stadium bij de plannen te betrekken*[30]

Uiteraard dateert het vademecum uit 2017, maar er is nooit enige reflex gemaakt om toch de bevolking voldoende te informeren. Het project loopt al vanaf 2002. Gedurende het hele traject is er nooit oproep geweest tot participatie. In 2015 heeft de Fietsersbond tijdens de

[30] Vademecum voor fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 4: Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (versie 2017) p82

GBC de huidige plannen mogen aanhoren, maar kon er niet meer aan het tunnelproject gemorreld worden.