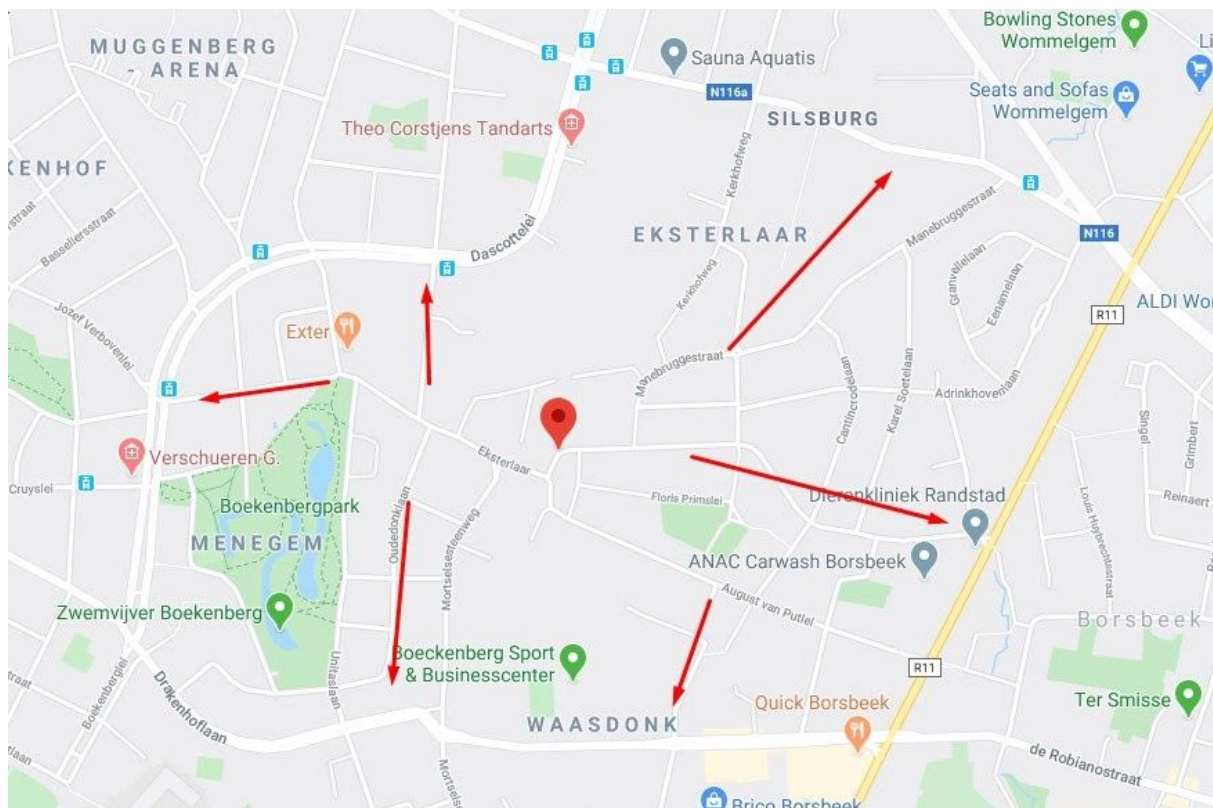


Advies heraanleg Eksterlaar 2020

Dit jaar wordt Eksterlaar tussen de Mortselsesteenweg en de August Van de Putlei heraangelegd. Volgens de huidige plannen komen er verhoogde kruispunten en fietspaden van 1,75 meter breed. De rijweg voor de wagens wordt er 6 meter breed en er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur.

Het is eerder ongebruikelijk om in een zone 30 fietspaden aan te leggen. Zone 30 is meestal gemengd verkeer. We zijn dan ook van mening dat er over heel Eksterlaar en bij uitbreiding ook de Menegemlei eigenlijk geen fietspaden thuishoren. Dit vereist wel dat het autoverkeer er beperkt wordt. Als je de wijk op een kaart bekijkt wordt al snel duidelijk dat op deze 2 wegen enkel lokaal verkeer thuishoort. Doorgaand autoverkeer moet zo snel als mogelijk naar de hoofdwegen worden afgeleid (Borsbeeksesteenweg/Drakenhoflaan, Frans Beirenslaan, Herentalsebaan en Dascottelei/Boekenberglei). Midden in de woonwijk hebben die niks te zoeken.



Dit kan met circulatie-ingrepen of verkeersfilters die het autoverkeer in de wijk zo snel als mogelijk naar die hoofdassen afleidt. Deze ingrepen zouden een enorme invloed hebben op hoe je de woonstraten in de wijk inricht. Het scheiden van fietsverkeer en autoverkeer zou niet langer noodzakelijk zijn.

Als er toch fietspaden aangelegd worden, dan moeten die minimaal 2 meter breed worden. Aangezien het vademecum fietsvoorzieningen in die zin zal worden aangepast, is het niet langer toekomstgericht om nog de oude 1,75 meter te hanteren. Dit was ook één van de eisen uit ons '11 maal Deurne fietsdistrict'-memorandum.

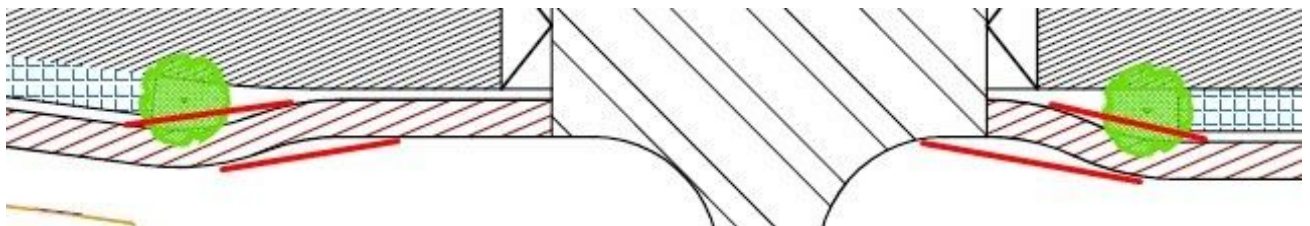
Fietsersbond Deurne vindt het ook niet logisch om de fietsers enerzijds fietspaden te geven, om ze vervolgens op de plaatsen waar het gevaarlijk wordt - de kruispunten - toch terug in gemengd verkeer te gooien. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Net op de plaats waar de fietser bescherming nodig 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.

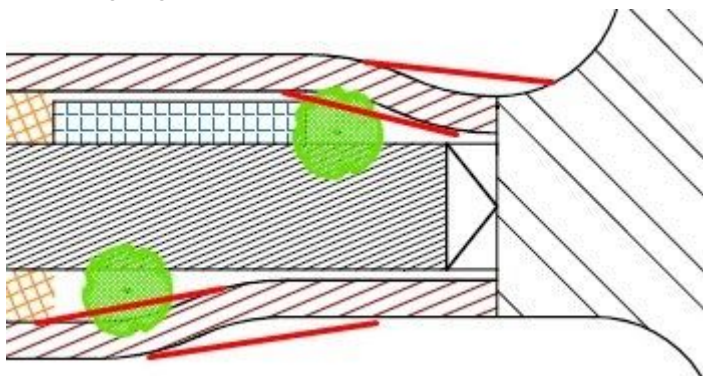
Een argument dat wel eens wordt aangehaald om de fietspaden niet door te trekken op de kruispunten is dat hier de voorrang van rechts van toepassing is en dat die voorrang van rechts de snelheid van het autoverkeer verlaagt. Maar laat ons eerlijk zijn: de voorrang van rechts werkt niet als één van de betrokken wegen visueel en functioneel een hoger niveau meekrijgt dan de zijstraten. Met een 6 meter breed Eksterlaar en de aanleg van fietspaden in de straat, is dat hier duidelijk het geval. Die voorrang van rechts zal hier niet deftig werken en nauwelijks de snelheid verlagen. Dat voor deze drogredegen geen fietspaden op de kruisingen komen, kunnen wij niet aanvaarden. Dan is het logischer, duidelijker en veiliger om van Eksterlaar een voorrangsweg te maken en de fietspaden door te trekken. Het minimale verschil in de snelheid van het autoverkeer weegt niet op tegen het verlies van de fietsoversteken.

Ook het vele geslalom en de chicanes die 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. Het huidige ontwerp is absoluut niet comfortabel en de chicanes vormen een gevaar voor naast elkaar rijdende fietsers.

Aansluiting Mortselsesteenweg:



Aansluiting August Van de Putlei:



Op het verkeersplateau op de kruising de Mortselsesteenweg missen we ook een duidelijke aansluiting van en naar het fietspad aan de overkant van de weg. Het lijkt ons aangewezen om hier een brede (4 meter) aansluiting te maken met voldoende brede bochtstralen.

