



Dynamobile

Met de fiets over het Charlemagneviaduct ?

Er zijn twee soorten fietsers: de sportievelingen, die vooral willen presteren, en degenen die liever hun tijd en krachten sparen. Deze laatsten willen vooral omwegen en hellingen vermijden.

Effecten van obstakels

Rivieren vormen natuurlijke obstakels in het landschap. Tel daarbij de kanalen, de spoorlijnen en de autosnelwegen en expreswegen. Voor fietsers zijn deze obstakels echte hindernissen; ze moeten soms lange omwegen maken om hun weg te kunnen vervolgen.



In Nederland vergeten ze de fietsers niet (Dynamobile 2005)

Laten we eens kijken naar de waterlopen en dan vooral die die in een diepe vallei liggen. Zowat overal in Wallonië worden ten behoeve van het wegennetwerk van de belangrijke routes, deze diepliggende waterlopen overbrugd door viaducten die soms tientallen meters hoger liggen. Een van de meest bekende is het viaduct van Beez (Namen) waar de E411 de Maas oversteekt die 40 meter lager ligt. Het viaduct van l'Eau rouge op de E42 ligt 45 meter hoger dan het omliggend landschap. Een beetje meer naar het westen overbrugt het viaduct van Huccorgne de Méhaigne op 52 meter hoogte.

Het Charlemagneviaduct

Het viaduct waarvoor we vandaag uw aandacht vragen, is het hoogste in België. Gelegen op de gewestweg N97, de «route Charlemagne» genaamd, overspant deze de Maas op maar liefst 80 meter hoogte. Deze weg met twee keer twee rijstroken wordt door de wegcode als «autoweg» bestempeld en als dusdanig verboden voor fietsers. Als men weet dat de energie die een fietser nodig heeft om een meter hoogteverschil te overbruggen, gelijk is aan 50 meter omweg, moet men er 4 kilometer extra bij rekenen om de Maasvallei, met zijn 80 meter hoogteverschil, door te steken.



De oversteek van de Rijn in Essen (Dynamobile 2006)

Het promoten van de fiets

Volgens de Waalse regionale regeringsverklaring 2014-2019 (vert.) «moeten het fietsen en het stappen aangemoedigd worden, daar ze volwaardige vervoersmodi zijn [...] Met dit oogmerk engageert de regering zich [...] systematisch rekening te houden met fietsers, voetgangers en mensen met beperkte mobiliteit, in het beleid omtrent de openbare ruimte en in het bijzonder bij elke heraanleg van wegen».

Bij alle wegwerkzaamheden verwachten fietsers dan ook een inrichting die hen veiligheid en comfort garandeert. Maar wat met de bestaande kunstwerken? Dynamobile vraagt dat deze voorzien worden van een doorgang voor fietsers. Deze fietsdoorgang die ook toegankelijk kan zijn voor voetgangers, moet uiteraard aansluiting geven op het gewone netwerk.

Maar wordt dit gevraagd door de fietsers? hoort men dan zeggen. Het is algemeen geweten dat een inrichting het gebruik zal uitlokken. Neem bijvoorbeeld het station van Gembloux. Voor de bouw van het nieuwe station stonden daar op de fietsrekken slechts een twaalftal oude fietsen. Vandaag is er in een nieuwe, verlichte fietsstalling plaats voor zo'n tweehonderd fietsen; deze ruimte is voor een deel beveiligd achter slot. Ongeveer honderd pendelaars stallen hier elke dag hun fiets.



De oversteek van de Rijn in Essen (Dynamobile 2006)

Dankwoord

Dynamobile is de heer Richard Fournaux, burgemeester van Dinant, bijzonder dankbaar dat hij de karavaan fietsers toelating heeft gegeven om over het Charlemagneviaduct te fietsen. Onze dank gaat evenzeer uit naar de heren Warnon en Dupont van de gewestelijke wegendirectie, en naar de heer Bernard Dehon, hoofdcommissaris en korpschef van de politiezone Haute-Meuse, die vanaf het begin geloofd heeft in ons project en die de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen voorzien heeft.

Denise Maerevoet
Voorzitter



Een spoorwegbrug in Luik (Dynamobile 2011)