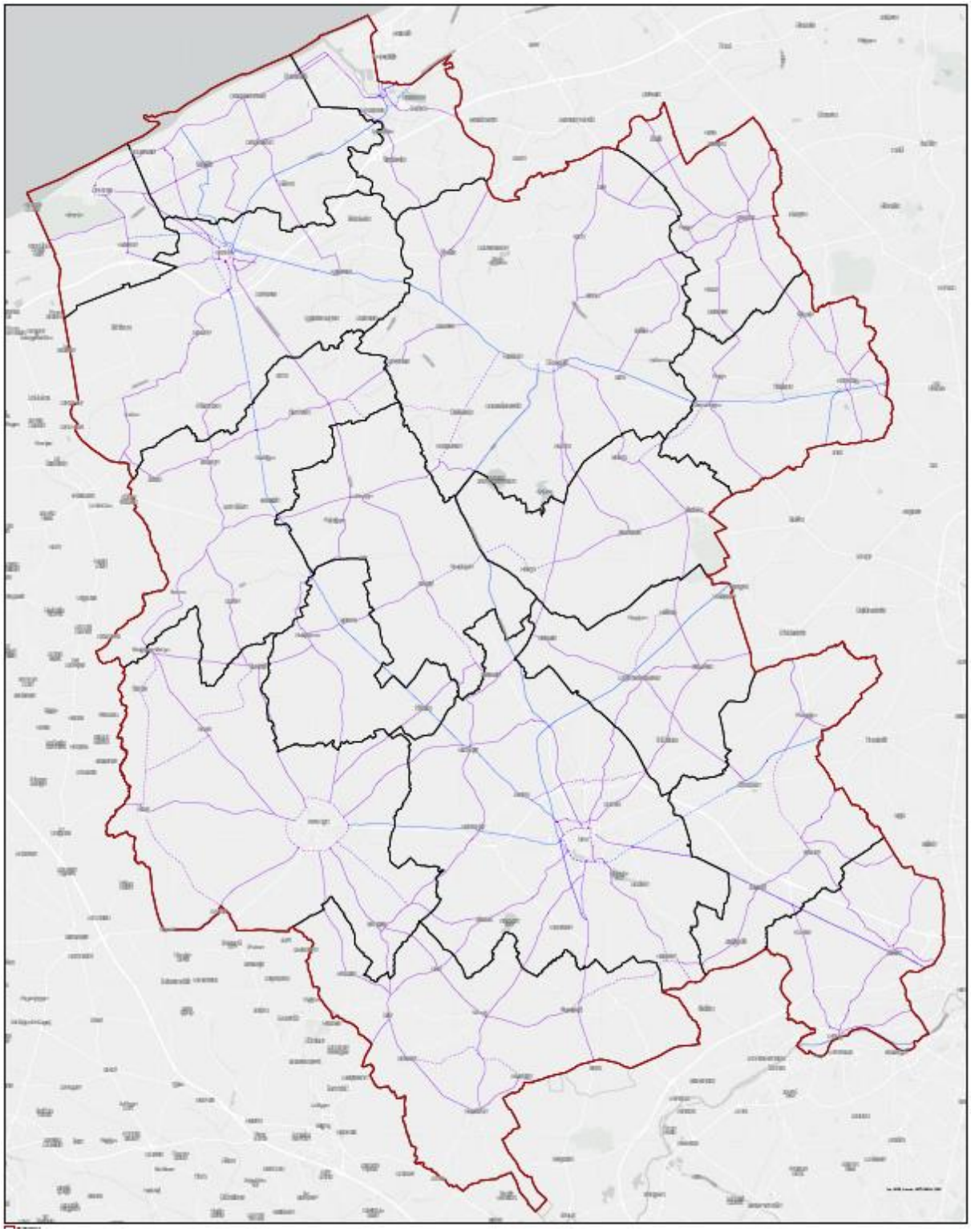
Masterplan Fiets voor de Westhoek

Samenvatting

Juli 2021

west-vlaanderen
de gedreven provincie



Inleiding

Naar analogie met het “Masterplan Fiets Leie – Schelde” uit 2014 en het “Masterplan Fiets ten noorden van de Leie’’ uit 2017 heeft de Provincie, in samenwerking met de betrokken lokale besturen en met het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, een gelijkaardig plan laten opmaken voor de Westhoek. De opdracht is uitgevoerd door het studiebureau Arcadis. Het studiegebied omvat de 15 gemeenten die deel uitmaken van de vervoerregio Westhoek, alsook Koksijde en Nieuwpoort uit de vervoerregio Oostende, en wordt aangevuld met een doorkijk over de grens.

Belangrijkste bedoeling van een dergelijk plan is het netwerk van bovenlokale functionele fietsverbindingen actualiseren. De Westhoek is naar Vlaamse normen een dunbevolkte, landelijke streek met relatief kleine, afgebakende kernen zonder centrumstad, grootschalige attractiepolen (op Plopsaland na) of nieuwe, grote ruimtelijke ontwikkelingen. Files en verkeersoverlast vallen er mee in vergelijking met veel andere Vlaamse regio’s. Dit voordeel verzwakt echter de concurrentiepositie van duurzame verplaatsingswijzen ten opzichte van de auto.

Tegelijk is de fiets, minstens over kortere afstanden, onmisbaar in elk alternatief vervoeraanbod voor de particuliere auto. Zeker wanneer, in de filosofie van basisbereikbaarheid, het openbaar vervoer zich concentreert op de grotere assen en de fiets naar voren wordt geschoven als ideaal voor- of natransport, winnen fietsverbindingen ook tussen kleinere kernen of dorpen aan belang. In het regionaal mobiliteitsplan dat in opmaak is, wordt ook de ambitie geuit om (grote) bedrijventerreinen op het functionele fietsroutenetwerk aan te sluiten.

Het landelijk karakter, samen met de landschappelijke variëteit van de kust over de polders tot de West-Vlaamse heuvels, maakt de streek zeer aantrekkelijk voor recreatieve fietsers. Ook functionele fietsers genieten van die beleving, het onderscheid tussen de beide soorten fietsers is verre van absoluut. Daarbij is de verzoening tussen het groeiend aantal fietsers, die bovendien vaak sneller rijden (elektrisch!), en de steeds groter wordende landbouwvoertuigen op dezelfde landelijke wegen een bekommernis.

Tenslotte is de grens met Frankrijk (en met de Waalse enclave Komen-Waasten) een kenmerkende factor. Voor fietsers is de nabijheid van Frans-Vlaanderen in de eerste plaats een recreatieve troef, functioneel zijn de grensoverschrijdende fietsrelaties veeleer anekdotisch, hetgeen niet betekent dat er geen groeipotentieel is. De vergelijkbare landschappelijke en ruimtelijke kenmerken scheppen gelijkaardige problemen en kansen op het vlak van mobiliteit, maar de grens bemoeilijkt de realisatie van doorgaande netwerken.

Jurgen Vanlerberghe

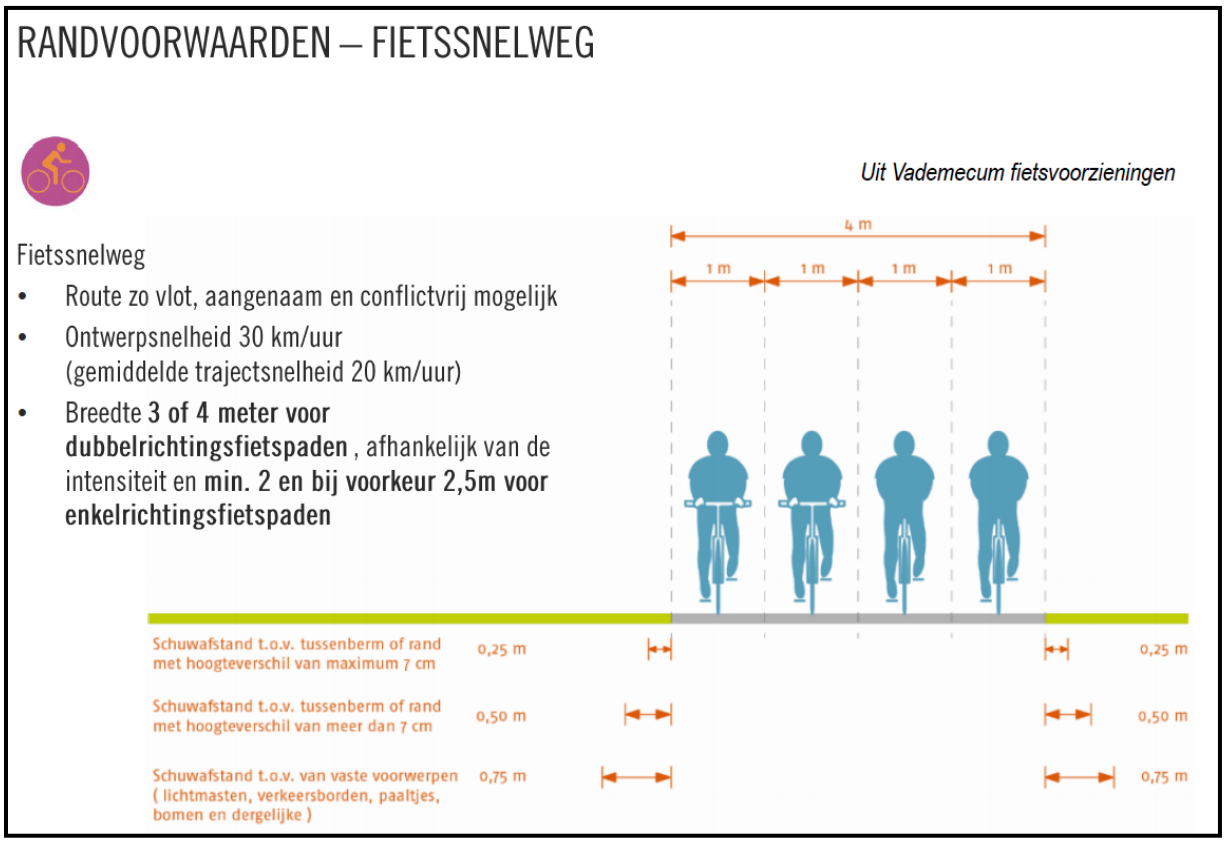
Gedeputeerde voor mobiliteit

west-vlaanderen
de gedreven provincie

I. Fietssnelwegen in de Westhoek

Fietssnelwegen (zie ook Fietssnelwegen) zijn doorgaande fietsroutes op een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden de belangrijkste attractiepolen en bieden zo een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto. Ze vormen de hoofdwegen onder de fietsassen. De benaming 'snelweg' wijst op ambitie en wekt verwachtingen inzake vlotte doorstroming, aparte bedding, rechtlijnigheid, breedte, maximale afwezigheid van kruispunten, leesbaarheid en voorspelbaarheid van de verbinding.

Die verwachtingen kunnen het makkelijkst worden ingelost op een fietspad (grotendeels) afgescheiden van andere weggebruikers, zoals langs een spoorlijn of op een jaagpad langs een rivier of kanaal. Spoorlijnen of waterlopen zijn dan ook vaak geselecteerd als dragers van een fietssnelweg, maar die dragende lijninfrastructuren zijn niet overal aanwezig of makkelijk te ontsluiten voor fietsers. Vandaar dat ook (gewest)wegen geselecteerd worden.



Om die ambitie van hoofdassen voor fietsers kracht bij te zetten, worden fietssnelwegen van eigen signalisatie voorzien naarmate de realisatie vordert (voorbeeld F374 tussen Kortrijk en Bossuit).

F372 (Ieper – Leie): voorstel te verleggen naar gewestweg N8, vanaf rondpunt Zillebeke naar Menen, in plaats van via de Palingbeek naar Komen/Comines; op de as Ieper-Menen zit meer functioneel verkeer dan tussen Ieper en Komen, bovendien is de realisatie van conforme fietsinfrastructuur in het natuurgebied van de Palingbeek zo goed als onmogelijk.

De N8 van Ieper naar Menen is al grotendeels uitgerust met vernieuwde, comfortabele fietspaden die echter niet altijd de aanbevolen breedte van fietssnelwegen halen.

F381 (Ieper – Poperinge): geselecteerd langs de gewestweg N308, meerwaarde van een selectie langs de spoorlijn is gering gezien de ruimtelijke beperkingen in Vlamertinge en de grotere ruimte-inname.

Fietspaden vanaf Ieper tot tegen Vlamertinge zijn vrij recent vernieuwd, zij het nog niet op fietssnelwegbreedte. Vanaf Vlamertinge tot de R33 in Poperinge is een dossier voor heraanleg in voorbereiding waarbij zoveel mogelijk de aanbevolen maatvoering voor fietssnelwegen wordt gevolgd. In de kern van Vlamertinge is gemengd verkeer onvermijdelijk.

F37 (Ieper – Roeselare – Tielt): de belangrijkste drager van deze verbinding is de bedding van de vroegere spoorlijn Ieper-Roeselare, beter bekend als de Stroroute, tussen Zonnebeke en de R32 in Roeselare; vanaf het station van Ieper tot Zonnebeke is het voorstel om het tracé te verleggen van de Zonnebeekseweg naar de Zuiderring (N37).

Langs de Zuiderring liggen op heden al vrijliggende fietspaden, die echter vrij nauw zijn. Voor de Stroroute is een herinrichtingsplan in opmaak, waarbij een inrichting als fietssnelweg één van de streefdoelen is.

F351 (Ieper - Kortemark): beter bekend als de Vrijbosroute op de bedding van de vroegere spoorlijn Ieper-Langemark-Staden-Kortemark

Is recent heraangelegd, zij het niet steeds op conforme breedte, tussen Kortemark en Boezinge; vanaf Boezinge tot Ieper zijn de plannen aangevat om het ontbrekende stuk te realiseren, met onder meer een fietstunnel onder de Noorderring (N38).

F352 (Ieper-Diksmuide): takt af van de Vrijbosroute vanaf Boezinge, waar het jaagpad van het Ieperleekanaal wordt gevolgd en vanaf de Knokkebrug de IJzerdijk; iets langer tracé dan langs de gewestweg N369 Ieper-Diksmuide, maar voelt meer aan als fietssnelweg.

Een aangename fietsbeleving op een verkeersluwe tot zelfs verkeersvrije verbinding, al laat de kwaliteit van het jaagpad langs het Ieperleekanaal te wensen over en is de passage aan de drie bruggen over het kanaal (Boezinge, Steenstrate en Drie Grachten) ondermaats.

F38 (Ieper – Veurne): gekoppeld aan de gewestweg N8, als structurerende as door de Westhoek

Op heden is de N8 Ieper-Veurne voor fietsers te mijden, maar vanaf Woesten tot Veurne wordt de weg in fases heringericht, met een ruime plaats voor de fietsers. De inrichting van het stuk Ieper-Woesten is nog onduidelijk en maakt het voorwerp uit van een zogeheten `complex project´. In dit masterplan is het voorstel opgenomen om de fietssnelweg in Veurne langs de Europalaan noordwaarts te verlengen voor de verknoping met de F35, F39 en F391 (zie verder).

F35 (Veurne – Diksmuide – Kortemark – F32): deze verbinding volgt grotendeels spoorlijn 73 tot in Lichtervelde, met hier en daar passages langs bestaande wegen.

Verschillende stukken van deze fietssnelweg zijn gerealiseerd (Roesdammestraat in Veurne, stuk N35 op grondgebied Diksmuide, tot het station in Kortemark), in uitvoering (Rousdammestraat in Diksmuide) of gepland (Esen-Zarren, stationsomgeving Diksmuide). Vanaf Veurne is het voorstel om de fietssnelweg te verlengen tot het station van De Panne en op die manier aan de noordzijde van Veurne een verknoping te realiseren met de fietssnelwegen F38, F39 en F391. Een fietsverbinding vanaf het station De Panne langs of op de oude spoorlijn naar Duinkerke tot de *voie verte* op Frans grondgebied is wenselijk, maar het is niet gezegd dat die het statuut van fietssnelweg dient te hebben, de klemtoon ligt er meer op recreatief fietsverkeer en valorisatie van natuurwaarden. In het centrum van Diksmuide wordt een lokale wijziging, weg van de N35 naar de spoorlijn, voorgesteld waarvan de realisatie samenhangt met de afschaffing van de overweg nabij het station. Vanaf Kortemark tenslotte wordt met de buurgemeenten Torhout en Lichtervelde (beide in de Vervoerregio Midwest gelegen) gezocht naar de optimale aansluiting met de F32 langs de spoorlijn Brugge-Roeselare.

F391 (Veurne – Koksijde): gekoppeld aan de herinrichting van de militaire basis Koksijde, zal grotendeels gebruik maken van bestaande verharding.

Op dit ogenblik is deze verbinding nog onbestaande.

F39 (Veurne – Nieuwpoort - Plassendale): geselecteerd op de jaagpaden langs de kanalen Veurne – Nieuwpoort en Nieuwpoort – Plassendale, in Nieuwpoort wordt een kortere verbinding tussen de beide jaagpaden voorgesteld door de aanleg van enkele nieuwe fietsbruggen (idee uit het PRUP Kreekgebied en omgeving in Nieuwpoort).

Tussen Veurne en Nieuwpoort is het jaagpad zeer goed befietsbaar, vanaf Nieuwpoort richting Slijpebrug (Middelkerke) ontbreekt een stuk jaagpad.

F ? (Diksmuide – Oostende): voorstel voor een bijkomende selectie van fietssnelweg vanuit de bekommernis geen te grote maaswijdte te hebben en vanuit de logica van een verbinding van een kleinstedelijk gebied naar een centrumstad.

Die selectie ligt op de gewestwegen N369 en N325 (tot het kanaal Nieuwpoort – Plassendale), die op vandaag al grotendeels (tot Slijpe) zijn uitgerust met behoorlijke tot zeer goede fietsinfrastructuur.

II. Het klassieke Bovenlokaal Functioneel Fietsrroutenetwerk (BFF) in de Westhoek

De twee adjectieven in de benaming zijn cruciaal: het gaat om bovenlokale verbindingen, dus de weg van dorp X naar stad Y, en vooral gericht op functioneel gebruik, dus voor woon-werk, woon-schoolverkeer of woon-winkelverkeer. De klemtoon ligt op de kortst mogelijke verbinding eerder dan op de meest aangename, al sluit het ene het andere natuurlijk niet uit.

Het oorspronkelijke BFF is zo'n 15 jaar geleden door de provincies op vraag van de Vlaamse overheid en in samenspraak met de gemeenten vastgelegd. Dit masterplan wil het netwerk aanvullen, maar ook actualiseren, rekening houdende met aandachtspunten en oriëntaties uit het regionaal mobiliteitsplan, zonder daarbij de uitgangspunten uit het oog te verliezen.

Die uitgangspunten zijn enerzijds dat niet elke weg waarlangs fietspaden wenselijk of zelfs noodzakelijk zijn, thuishoort op het bovenlokale, functionele netwerk. Zoals gezegd gaat het om een bovenlokaal netwerk. Anderzijds betekent een selectie op het BFF-netwerk niet per definitie dat er aparte fietsinfrastructuur dient te worden aangelegd. In sommige gevallen kunnen maatregelen om (doorgaand) gemotoriseerd verkeer te weren ook een veilige fietsverbinding tot stand brengen. Een voorbeeld hiervan in de Westhoek is de verbinding Ieper-Langemark langs de Briekestraat. De barrière van de N38 weert alle doorgaande autoverkeer, terwijl de fietstunnel onder diezelfde N38 de fietsers veilig naar de overkant brengt.

De ,,gewone'' bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) worden in tegenstelling tot de fietssnelwegwegen nièt bewegwijzerd, omdat ze in principe de logische, voor de hand liggende weg volgen tussen dorpen en steden. De functionele fietser komt er als het ware spontaan terecht.

1. Klassieke wijzigingen/toevoegingen van verbindingen tussen kernen

Zoals gezegd verbindt het BFF in essentie dorpen en steden met elkaar. In de oorsprong lag de klemtoon op de radiale verbindingen naar of vanuit de steden en grotere dorpen, niet onlogisch omdat daar ook de grootste fietspotentiëlen te verwachten zijn.

Naarmate die radiale verbindingen ook daadwerkelijk steeds meer met comfortabele fietspaden zijn uitgerust, groeit de vraag om ook tangentiële verbindingen op te nemen. Bij voorbeeld, niet enkel vanuit Watou of Proven naar Poperinge, maar ook tussen die twee dorpen. De voorgestelde toevoegingen aan het netwerk zijn dan ook hoofdzakelijk dergelijke tangentiële verbindingen:

Nieuwpoort : N355 Kinderlaan (als onderdeel van kamstructuur tussen N34 en N396)

Diksmuide: verbinding naar Alveringem via Oudekapelle (N319) en Nieuwkapelle

Alveringem: naar Oudekapelle (N319)

Kortemark: verbinding Edewalle – Handzame – St-Jozef en Zarren - Klerken

Lo-Reninge: verbinding Reninge – Zuidschote (i.p.v. Groenestraat) en verbinding Reninge – Noordschote - Merkem

Houthulst: verbinding Merkem – Noordschote – Reninge en Klerken - Zarren

Ieper: verbinding Hollebeke – Wijtschate

Langemark – Poelkapelle: verbinding Langemark – Madonna – N301

Zonnebeke: verbinding Passendale – Beselare (N303)

Poperinge: verbinding Roesbrugge – Haringe – Watou – Abele en Watou – Proven - Krombeke

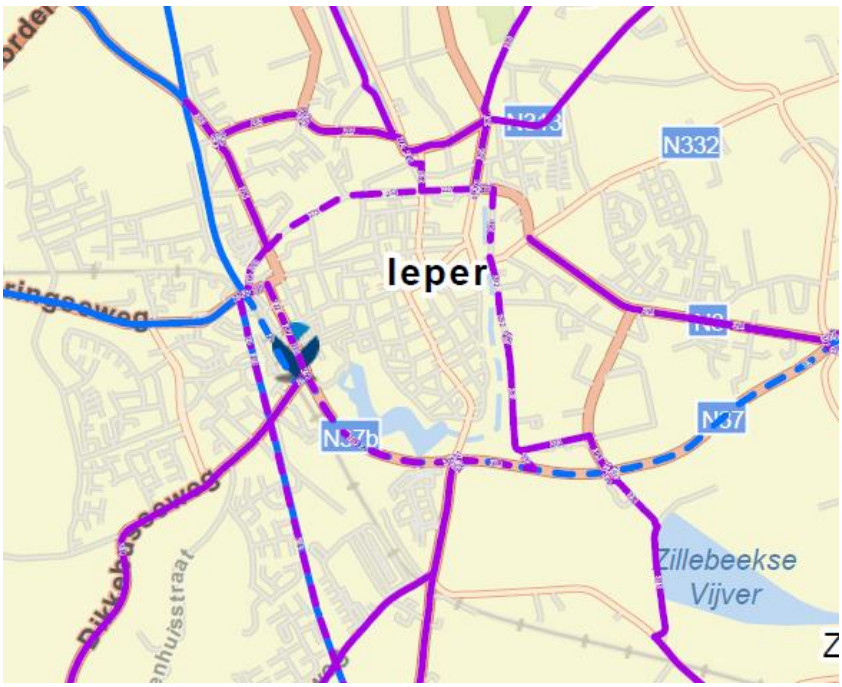
Heuvelland: verbinding Wijtschate – Hollebeke en Dranouter – Wulvergem

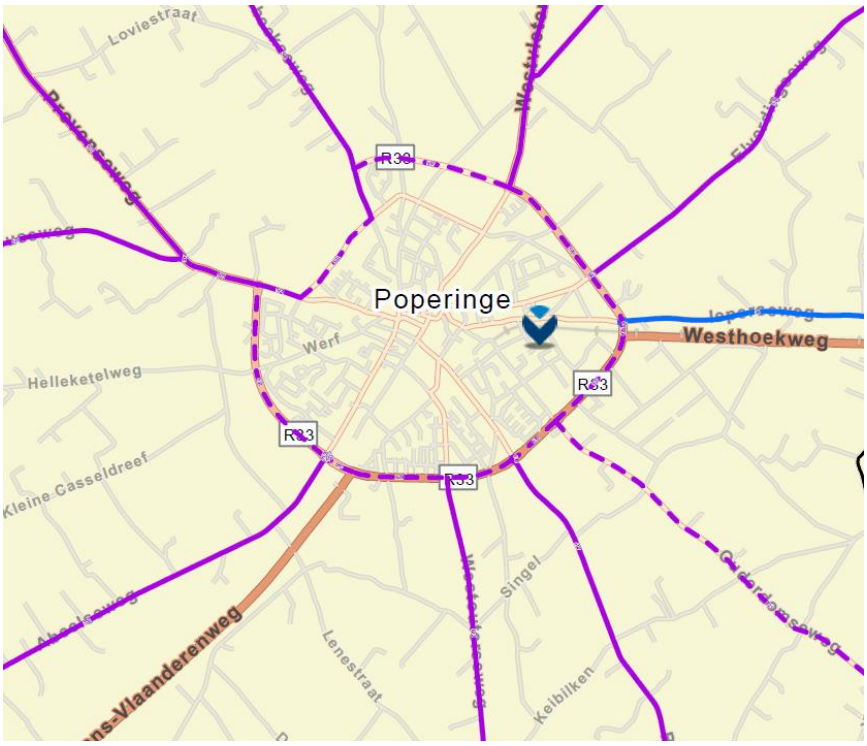
2. <u>Hertekening netwerk in de stedelijke kernen van Ieper, Poperinge en Veurne</u>

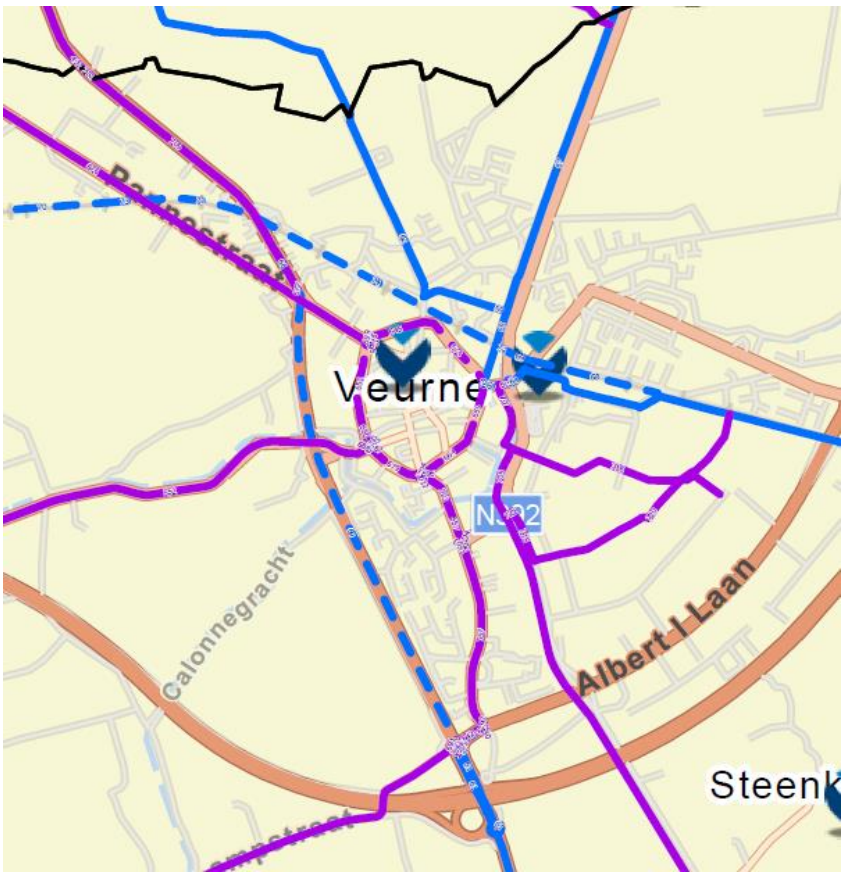
Op heden worden de BFF-selecties doorgetrokken tot in de stadscentra om tot een sluitend netwerk te komen. Dit levert daar een grotendeels virtuele selectie op, want in de stadscentra is er niet alleen weinig of geen ruimte voor aparte fietsinfrastructuur, veelal is een scheiding van verschillende weggebruikers er ook gewoon niet wenselijk. De voorbije jaren zijn er nieuwe concepten ontstaan om bij gemengd verkeer in steden de zwakke weggebruikers meer tot hun recht te laten komen (woonerven, fietsstraten, fiets- en wandelstraten, veralgemeende zones 30, …).

In haar nieuwe mobiliteitsplan stelt de stad Ieper de creatie van een soort `fietsring´ voor, waar binnen dan grotendeels een zone 30 wordt gecreëerd en de BFF-selecties worden geschrapt. Naar analogie daarmee stellen we ook iets gelijkaardigs voor in Veurne en Poperinge. De situatie is in die drie steden zeker niet identiek omdat de ringstructuur er telkens verschilt van omvang, maar het principe is wel gelijkaardig.

Belangrijk is hierbij te onderlijnen dat de term `fietsring´ geen verkeerde verwachtingen mag wekken. Fietsers kiezen, in tegenstelling tot automobilisten, zo goed als altijd voor de kortste weg en gaan niet een halve, laat staan drie kwart ringweg volgen. Deze selectie dient dus zeker niet om fietsers uit het centrum te weren. Maar stukjes `fietsring´ zullen wel worden gebruikt wanneer die de kortste weg vormen.




Loviestraat
Poperinge
Werf
Westhoekweg
Helleketelweg
Kleine Casseldreef
Singel
Lenestraat
Kelbiken

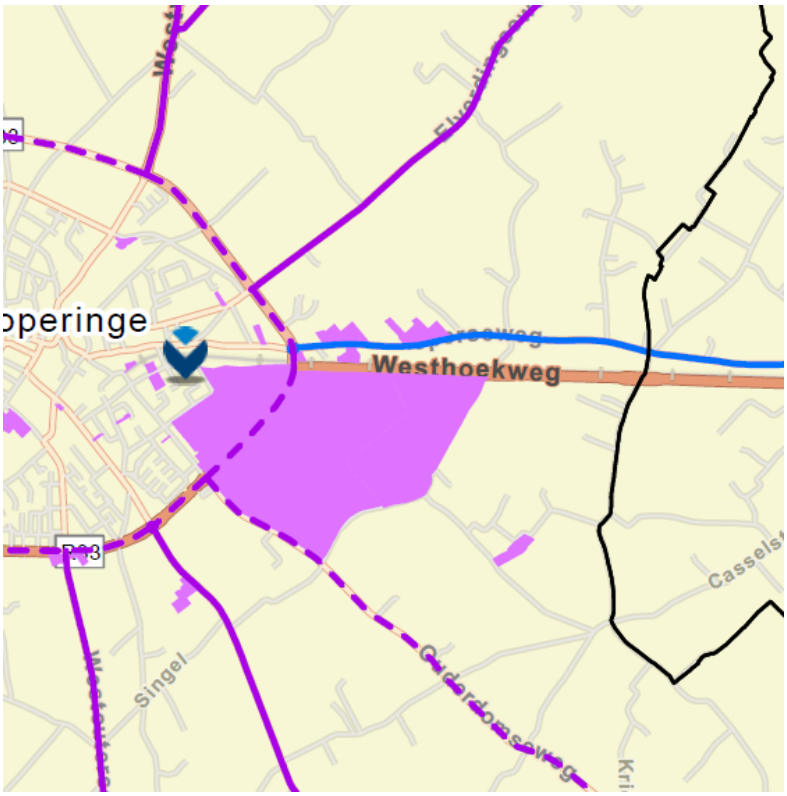

Veurne
Albert I Laan
Calonnegracht

3. <u>Ontsluiting van regionale bedrijventerreinen in Ieper, Poperinge en Diksmuide</u>

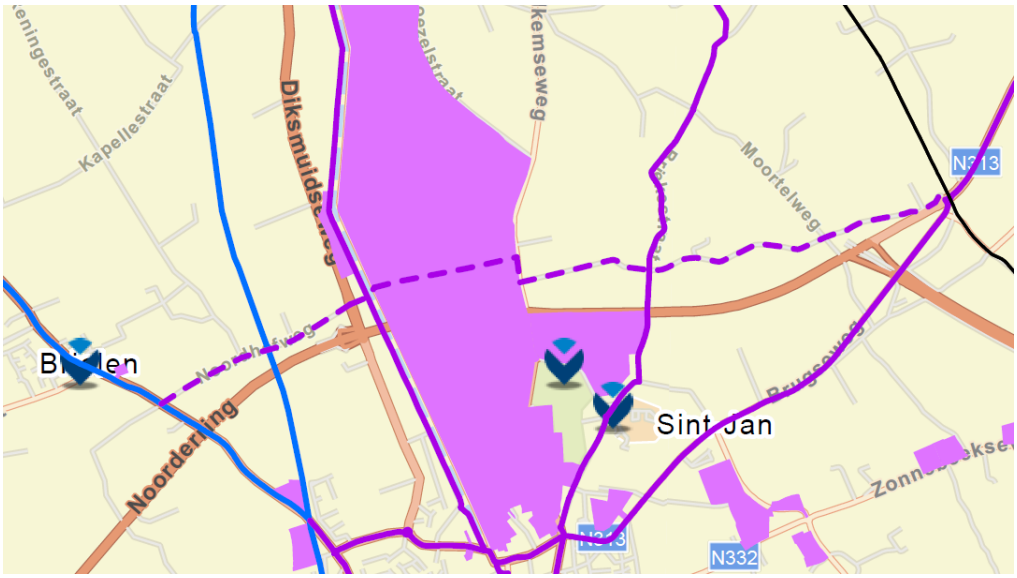
Een streefdoel in het regionaal mobiliteitsplan van de Westhoek is dat regionale bedrijventerreinen moeten aangesloten zijn op het fietssnelwegennet of minstens het klassieke BFF-netwerk.

- In Diksmuide is dat een bijkomend argument om op termijn de fietssnelweg F35 in het centrum langs de spoorlijn te leggen en zo ook Heernisse te ontsluiten (zie ook hoger).

- In Poperinge versterkt de aanwezigheid van Sappenleen het pleidooi om de R33 op het BFF te selecteren, alsook de Ouderdomseweg. Of die laatste tot in het gehucht Ouderdom met fietspaden dient te worden uitgerust, is daarmee lang niet gezegd.

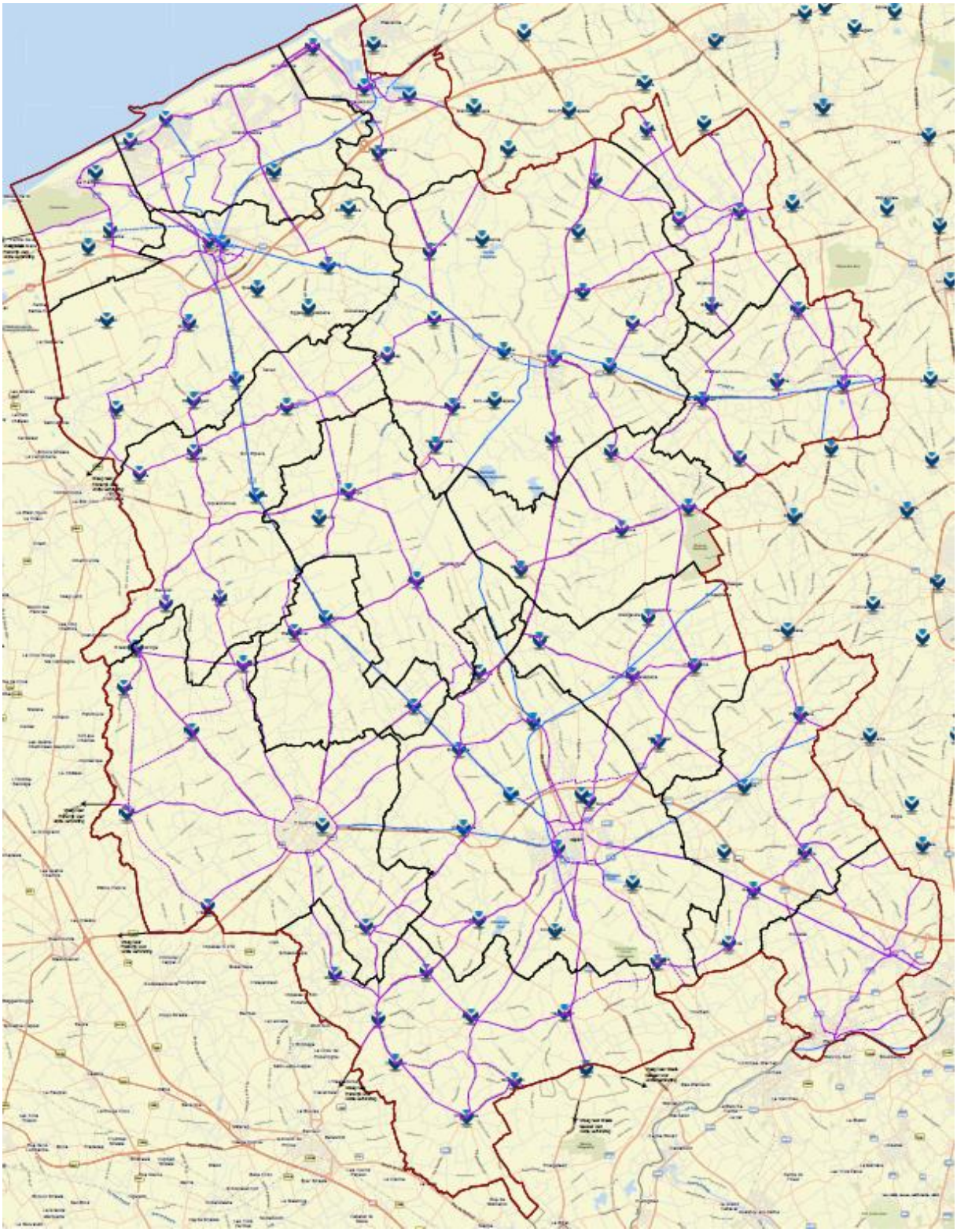


- In Ieper wordt de Hogeziekenweg – Zwaanhofstraat – Noordhofweg, parallel aan de N38 (Noorderring), geselecteerd. Ook hier is het niet de ambitie over de volledige lengte van die grotendeels verkeersluwe verbinding fietspaden aan te leggen, maar wel om de noodzaak van een fietsveilige oversteek van het Ieperleekanaal te beklemtonen, al of niet gekoppeld aan de huidige brug van de N38.



4. Verbinding tussen belangrijkste hoppinpunten

In de nieuwe, gelaagde structuur van openbaar vervoer zoals die in het decreet basisbereikbaarheid is uitgetekend, spelen overstappunten, hoppinpunten genaamd, een belangrijke rol. In het geactualiseerde functionele fietsnetwerk worden minstens alle grotere *Hoppin*-punten, waar ook deelmobiliteit zal aanwezig zijn, opgenomen.



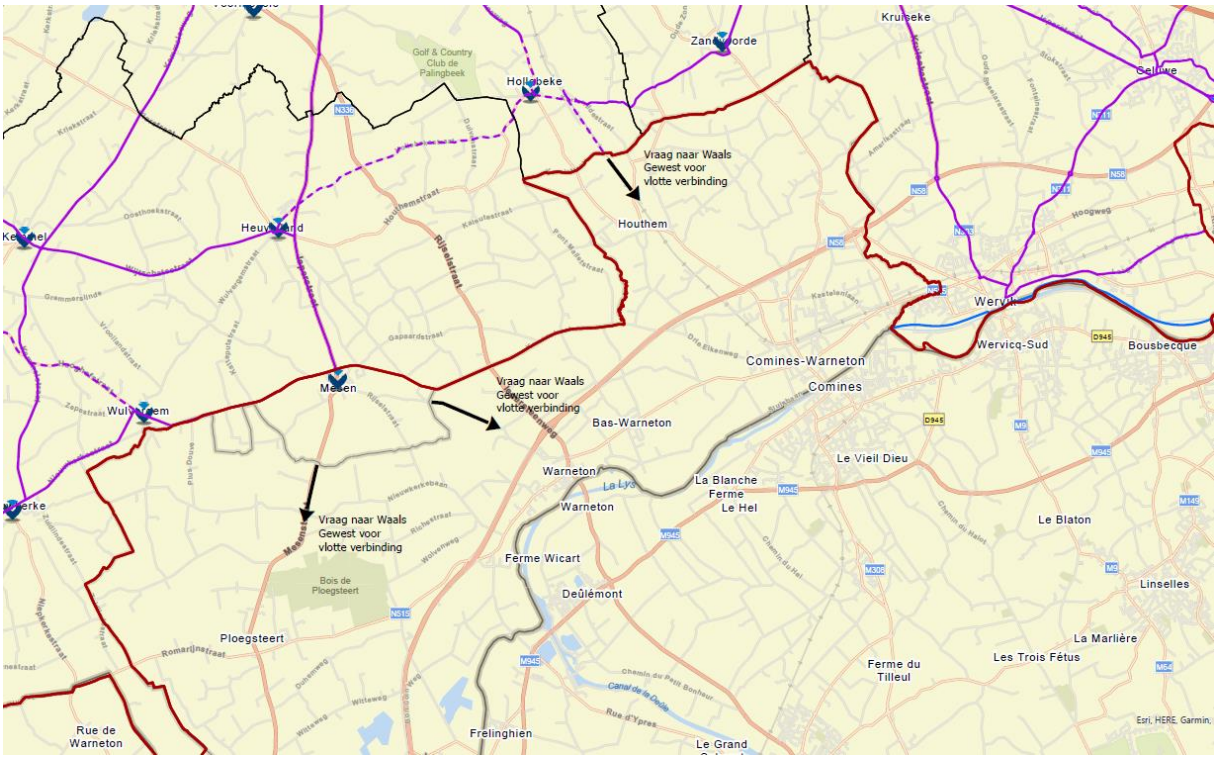
5. <u>Aanduiding van gewenste verbindingen naar Frankrijk en Wallonië (Komen/Waasten)</u>

Kenmerkend voor de Westhoek is de grens met Frankrijk (in het westen) en met het Waals gewest (stad Komen/Waasten in het zuiden). De aanwezigheid van die lands- en gewestgrens, tevens een taalgrens, zorgt voor minder functionele verplaatsingen in het algemeen dan binnen Vlaanderen. Bovendien gebeuren die functionele verplaatsingen in Frankrijk en Wallonië veel minder met de fiets.

Dat belet niet dat er wel degelijk sprake is van een kentering. In de streek *Vallée de la Lys & Monts de Flandre* (o.a. Cassel, Belle, Armentières) is twee jaar terug een knooppuntennetwerk in gebruik genomen, naar analogie met wat ook bij ons bestaat. Dat is in de eerste plaats en vooral natuurlijk voor recreatief gebruik, maar kan een opstap zijn naar meer functioneel fietsgebruik. De *Communauté de Communes des Hauts de Flandre* (o.a. Hondschoote en Wormhout) werkt een *Plan vélo* uit dat de fietser voor z'n dagelijkse verplaatsingen verkeersluwe verbindingen moet aanbieden. De buren van de *Communauté de Communes de Flandre Intérieure* (o.a. Cassel en Belle) finaliseren op dit moment hun *Schéma directeur du vélo.*

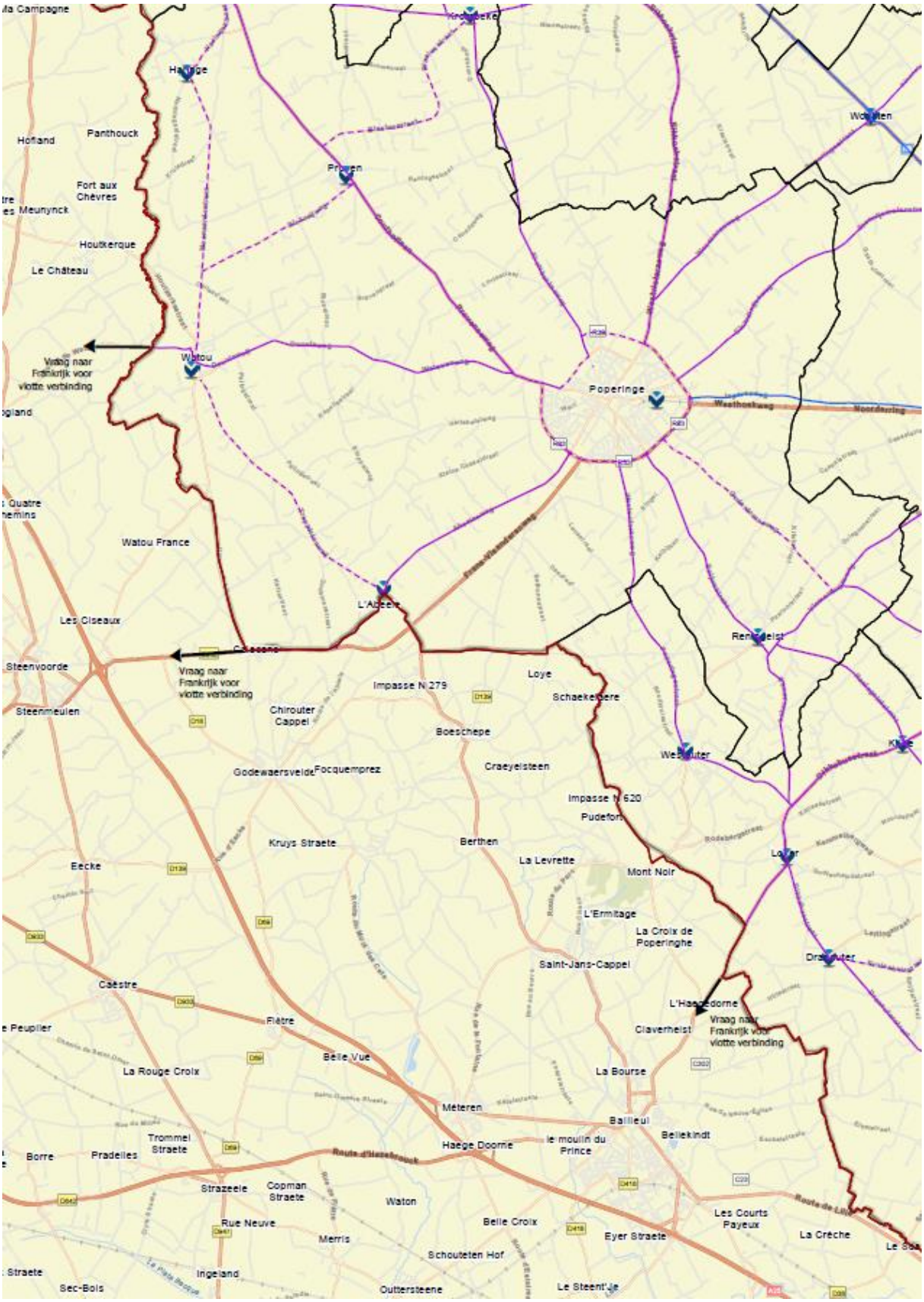
Tegen die achtergrond zijn grensoverschrijdende verbindingen naar Duinkerke, Hondschoote, Steenvoorde en Belle (Bailleul) in Frankrijk en Ploegsteert, Waasten en Houthem (drie deelgemeenten van Komen/Waasten) in het netwerk bevestigd of toegevoegd. Deze selecties kunnen een basis vormen voor overleg met de betrokken wegbeheerders aan de overkant. Met de Franse buren is er al een vorm van structureel overleg via het Interregproject Transmobil (Accueil | Transmobil)

Niet opgenomen in het BFF, maar wel belangrijk om in deze context te vermelden is het recreatief potentieel op, langs of nabij de oude spoorwegbeddingen Adinkerke -Duinkerke en Poperinge – Hazebrouck. Voor die eerste is op Frans grondgebied al de zogeheten *voie verte* gerealiseerd, voor die tweede bestaan er gelijkaardige ambities.



Gewestgrens met Komen/Waasten

Franse grens in de noordelijke Westhoek



Franse grens in de zuidelijke Westhoek

west-vlaanderen
de gedreven provincie

III. Zoeken naar creatieve oplossingen langs landelijke wegen

Het landelijke karakter van de Westhoek maakt deze tot een aantrekkelijke fietsregio voor recreanten, ook en vooral op de kleine wegen. De doorbraak van de elektrische fiets, die ook de minder geoefende fietser toelaat wat langere afstanden af te leggen, heeft de aantrekkingskracht nog verhoogd. Maar die groeiende groep fietsers, vaak dus met zwaardere, loggere fietsen, moeten de landelijke wegen delen met gemotoriseerd verkeer.

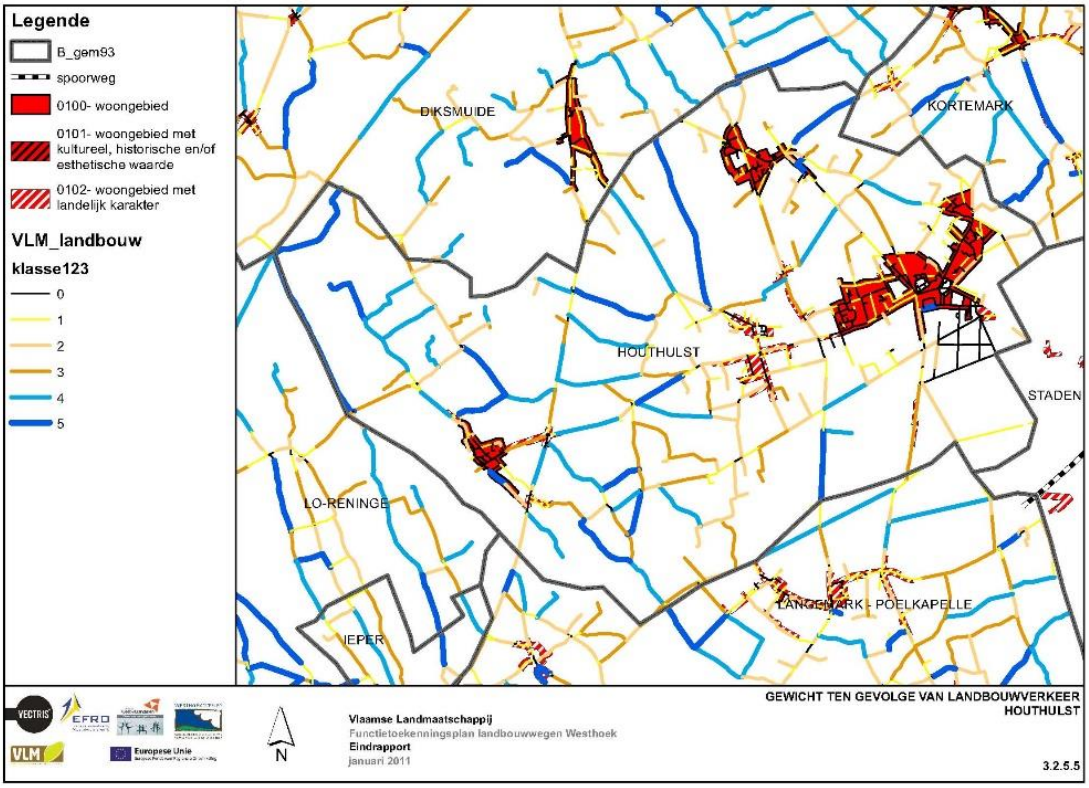
Daarbij doen zich voornamelijk twee problemen voor: het oneigenlijk gebruik van sommige van die wegen door automobilisten die het drukke hoofdwegennet willen ontwijken (sluipverkeer) en de aanwezigheid van landbouwvoertuigen die steeds groter en breder worden. Dat eerste probleem valt nog mee in de Westhoek, dat tweede is een echte kopzorg.

Volgens de landbouworganisatie Boerenbond is de kloof tussen landbouw en maatschappij vergroot, waardoor veel fietsers zich niet bewust zijn van de noden van de hedendaagse landbouw, met inbegrip van de bijhorende transporten. Voor bestuurders van grote tractoren of landbouwmachines is het vaak doodgewoon niet mogelijk om voldoende ruimte te geven aan kruisende fietsers.

Om een beter zicht te krijgen op de visie van land- en tuinbouwers op de verkeersveiligheid op het platteland hield de organisatie in oktober 2019 een enquête onder haar leden. Daaruit blijkt dat de ondervraagde landbouwers bijna dagelijks geconfronteerd worden met fietsers wanneer ze onderweg zijn met hun landbouwvoertuig. Opvallend is dat 36 procent aangeeft dat ze wekelijks geconfronteerd worden met een gevaarlijke situatie waarbij één of meerdere fietsers zijn betrokken. Dertien procent van de tuin- en landbouwers geeft zelfs aan dat het daar dagelijks mee geconfronteerd wordt.

Eén zaligmakende oplossing is er niet, het kan alleszins niet de bedoeling zijn tot op de kleinste landelijke wegen aparte fietspaden aan te leggen: dat is financieel onhaalbaar, doet afbreuk aan de eigenheid van die wegen, gaat in tegen de bekommernis om zuinig ruimtegebruik en dreigt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verhogen.

Een deel van de oplossing kan er in bestaan fiets- en gemotoriseerd (landbouw)verkeer zoveel mogelijk te ontvlechten, anders gezegd hen verschillende wegen te laten gebruiken. Exact 10 jaar geleden werkte de VLM, in samenwerking met het Westhoekoverleg en de provincie, een zogeheten functietoekenningsplan uit voor de Westhoek, waarbij voor elke gemeente in detail werd aangegeven waar best het gemotoriseerd verkeer kon worden geconcentreerd. (Landbouw – DVV Westhoek).



Illustratie uit het functietoekenningsplan: een kaart geeft in zes klassen het gewicht, veroorzaakt door landbouwbewegingen, per wegsegment weer. Voor Houthulst bleek zo dat vooral het westelijke deel van de gemeente te maken heeft met een concentratie van wegen zwaarder belast door landbouwverkeer.

Het recreatieve knooppuntennetwerk van Westtoer vermijdt dan ook zoveel mogelijk die ,,landbouwwegen''. Een totale scheiding is echter niet mogelijk: ook langs de ,,fietswegen'' liggen percelen die toegankelijk moeten blijven voor landbouwvoertuigen en omgekeerd kunnen fietsers ook een bestemming hebben langs de ,,landbouwwegen''. De afdwingbaarheid van zo'n plan is bovendien niet vanzelfsprekend.

De meeste gemeentebesturen zijn weinig happig op harde infrastructurele maatregelen zoals verkeersknippen of tractorsluizen om het gemotoriseerd verkeer te beperken. Ze kiezen eerder voor een verzoening tussen de verschillende soorten verkeersdeelnemers via beperkte infrastructurele ingrepen, zoals verkeersdrempels, wegversmallingen, uitwijkstroken, …

Hoe dan ook moeten de verschillende soorten verkeersdeelnemers met elkaar rekening houden. In het Leader-project `Samen op (de) weg in de Westhoek´, dat in 2019 werd goedgekeurd, heeft de Boerenbond samen met onder meer de Landelijke Gilden, Westtoer en het VSV het initiatief genomen een campagne te starten voor inzetten op wederzijds respect en bewustwording van fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen (‘Samen veilig op (de) weg in de Westhoek’ gelanceerd | Boerenbond).

IV. Flankerende maatregelen

Veilige infrastructuur is een noodzakelijke, maar nog geen voldoende voorwaarde om meer mensen voor dagdagelijkse verplaatsingen op de fiets te krijgen. Onbekend is vaak onbemind, en daarom zijn sensibiliseringscampagnes nuttig en nodig. Twee van dergelijke bovenlokale campagnes vermelden we hier expliciet: de Testkaravaan en het Pendelfonds.

De Testkaravaan, een initiatief van de provincie West-Vlaanderen, verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende twee weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De Testkaravaan bestaat uit elektrische fietsen, speed pedelecs, vouwfietsen, elektrische bakfietsen en fietskarren. Nieuw in het testaanbod vanaf 2020 zijn de elektrische familietandems. Een gezinsvriendelijke elektrische tandem waarbij een volwassene 2 kinderen kan voeren die zelf ook meetrappen. De Testkaravaan echter gaat verder dan de fiets, met probeerpassen voor de trein, bus, Blue Bike en carpoolpromotie. Of een combinatie van verschillende vervoerswijzen. Zo is de Testkaravaan de afgelopen 5 jaar in 20 bedrijven/organisaties in de Westhoek langs geweest, goed voor 1.500 individuele deelnemers. Uit bevragingen 1 jaar na de test blijkt dat gemiddeld 40% van de respondenten voortaan op duurzame wijze pendelt.

Sinds 2017 kunnen ook gemeenten intekenen om hun inwoners te laten proeven van de elektrische fiets of elektrische bakfiets. In de Westhoek passeerde de Testkaravaan de voorbije jaren al in Veurne, Kortemark, Vleteren, Houthulst, Koekelare, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Koksijde en Heuvelland (Kies jouw campagne! | Testkaravaan).

Het Pendelfonds is een initiatief van de Vlaamse overheid om duurzaam woon-werkverkeer aan te moedigen. Bedrijven kunnen tot 50% subsidie krijgen voor hun mobiliteitsmaatregelen, gaande van de bouw van een nieuwe fietsenstalling over de aankoop of leasing van bedrijfsfietsen tot het gebruik van deelsystemen (Pendelfonds | Vlaamse overheid). Een mooi voorbeeld uit de Westhoek is De Lovie in Poperinge, die na de Testkaravaan een Pendelfondsdossier heeft ingediend voor de aankoop van bedrijfsfietsen en fietskledij, de bouw van fietsenstallingen en het aanbieden van fietsherstel en -onderhoud. Met als resultaat een stijging van 138 fietsers bij de start van het project naar 234 fietsers na 4 jaar Pendelfonds (van 21% naar 33%).

Ook op het openbaar domein is de aanwezigheid van comfortabele en overdekte fietsenstallingen en laadpunten voor elektrische fietsen een stimulans om de fiets te gebruiken. In het raam van de basisbereikbaarheid is het de bedoeling om zeker de grotere hoppinpunten uit te rusten met comfortabele fietsenstallingen en laadfaciliteiten voor elektrische (Hoppinpunten | Vlaanderen.be).

Gemeente	Hoppinpunt	Type hoppinpunt
Alveringem	Alveringem Dorp	lokaal
De Panne	De Panne Esplanade	lokaal
De Panne	De Panne Station	regionaal
Diksmuide	Diksmuide Station	regionaal
Heuvelland	Kemmel Dorp	lokaal
Houthulst	Houthulst Markt	lokaal
Ieper	Ieper Jan Ypermanziekenhuis	lokaal
Ieper	Ieper Station	regionaal
Koekelare	Koekelare Dorp	lokaal
Kortemark	Kortemark Station	regionaal
Langemark-Poelkapelle	Langemark Markt	lokaal
Langemark-Poelkapelle	Poelkapelle Kerk	lokaal
Lo-Reninge	Lo Kerkhof	lokaal
Mesen	Mesen Markt	lokaal
Poperinge	Poperinge Station	regionaal
Veurne	Veurne Pannestraat	lokaal
Veurne	Veurne Station	lokaal
Veurne	Wulveringem Oerenstraat	regionaal
Veurne/Koksijde	Koksijde Station	regionaal
Vleteren	Oostvleteren De Sceure	lokaal
Zonnebeke	Zonnebeke Dorp	lokaal

Belangrijkste hoppinpunten in de vervoerregio Westhoek

V. Vervolg

Dit is het eerste masterplan fiets dat is tot stand gekomen sinds het decreet basisbereikbaarheid van de Vlaamse overheid over het bovenlokale mobiliteitsbeleid in voege is. Dit betekent dat, na afstemming met de diensten van de fietsmanager in Brussel, dit plan ter bekrachtiging wordt voorgelegd aan de minister (voor wat betreft de fietssnelwegen) en aan de twee betrokken vervoerregio's (voor wat betreft het klassieke BFF-netwerk).

Wanneer een gemeenteweg op het BFF is geselecteerd, biedt dit de gemeente de mogelijkheid om nieuwe of vernieuwde fietsinfrastructuur voor 100% te laten betalen door het Fietsfonds (gefinancierd door 50% provincie/ 50% Vlaamse overheid). De belangrijkste kostenpost die in de praktijk overblijft voor de gemeente, is die van de grondverwervingen die veelal nodig zijn. In geval van een gewestweg is de selectie op het BFF een bijkomend argument voor AWV om de weg uit te rusten met veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Om te bepalen wat veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is, steunen we op het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse overheid (Mobiel Vlaanderen - Mobiliteitsbeleid - Vademecums).

Voor kleinere ingrepen ten gunste van de fietser, zoals in schoolomgevingen of bedrijventerreinen, heeft de Vlaamse overheid bijkomende subsidiemechanismen in het leven geroepen en is recent ook het zogenaamde `Kopenhagen-plan´ gelanceerd (Subsidies aan gemeenten voor fietsinfrastructuurprojecten | Vlaanderen.be).

VI. Concrete uitvoering

Plannen maken is geweldig en papier is gewillig, maar het belangrijkste is de realisatie van een en ander.

De totale lengte van het BFF-netwerk in de Westhoek (zonder fietssnelwegen) zoals we dat nu hebben geactualiseerd, bedraagt **660 kilometer**, dat is eenvoudig te berekenen. Hoeveel kilometer daarvan echt fietspaden vereisen, biedt al meer voer voor discussie en afweging. Zoals eerder aangegeven, zijn er niet per definitie altijd en overal fietspaden nodig. Nog moeilijker is, gesteld dat fietspaden nodig zijn, de beoordeling of de bestaande infrastructuur aanvaardbaar is of niet, met andere woorden of er al of niet op korte termijn nieuwe infrastructuur nodig is. In geval van een 2x1 rijweg zonder fietspaden of met slechts `moordstrookjes´ is er weinig discussie, maar er zijn veel grijze zones met fietspaden die volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen weliswaar niet conform zijn, maar die daarom nog niet problematisch zijn. Klassiek voorbeeld zijn de betonnen fietspaden die afgescheiden van de rijweg liggen. Veelal zijn die te smal om conform te zijn aan het huidige vademecum en is ook de schrikstrook ten opzichte van de rijweg vaak krap, maar zeker als ze in goede staat zijn, zullen die niet onmiddellijk als problematisch worden ervaren.

Met die grote slag om de arm kunnen we stellen dat er zo'n **200km** wegen, inclusief 50km die nu worden toegevoegd, zijn waarvoor het weinig twijfel leidt dat (vernieuwde) fietspaden nodig zijn. Dat gaat om 2/3 gemeentewegen en 1/3 gewestwegen. Die 200 km nog aan te vatten fietspaddossiers betekenen een investeringsbedrag van, ruw geschat, zo'n **100 miljoen euro**. Met een budget voor fietsfondsuitgaven van 40 miljoen over deze legislatuur voor de héle provincie, geeft dit een idee van de te leveren inspanning.

Voor alle duidelijkheid, die 200 kilometer slaat op wegen waarvoor nog geen dossier is opgestart. Anders gezegd, waar nu geen conforme fietspaden zijn, kunnen er wel al dossiers lopende zijn. Zo staan er op de huidige meerjarenbegroting van de provincie nog 6 fietsfondsprojecten in de Westhoek gepland voor uitvoering, en is voor ruim een tiental andere minstens al een startnota goedgekeurd. Daarnaast zijn er de projecten die op stapel staan of lopende zijnde langs gewestwegen (o.a. de fietssnelwegen F381 en F38 langs respectievelijk de N308 Poperinge – Ieper en de N8 tussen Ieper en Veurne, de N35 tussen Veurne en De Panne, de N313 in Langemark-Poelkapelle, de N369 tussen Merkem en Woumen, …).

De doorlooptijd van een dossier bedraagt makkelijk vier à vijf jaar, vanaf de startnota waarin de conceptuele keuzes worden gemaakt tot de realisatie van een fietspad op het terrein. Een goede gelegenheid om een fietsfondsdossier aan te vatten kunnen rioleringswerken zijn, omdat dan veelal de rijweg toch dient te worden heraangelegd.

Voor de **fietssnelwegen** is een globale inschatting van de te leveren financiële inspanning zeer moeilijk te maken omdat de aard van de projecten sterk verschilt. Van de ca. **150 km** fietssnelwegen in de Westhoek is het gros geselecteerd langs gewestwegen of jaagpaden, en daarvan loopt de kwaliteit sterk uiteen. De N8 is een ramp tussen Ieper en Veurne, maar van Ieper naar Menen is de fietsinfrastructuur veel beter. Het jaagpad langs het Ieperleekanaal is op sommige plaatsen in (zeer) slechte staat, op andere veel beter. Zo'n **30 km** fietssnelweg ontbreekt nog totaal op vandaag (de Vrijbosroute tussen Ieper en Boezinge, Veurne – De Panne langs de spoorlijn, Veurne-Koksijde over de militaire basis, …) en daar wordt de kostprijs sterk bepaald door de al of niet nood aan kunstwerken.

VII. Nuttige links

- www.west-vlaanderen./mobiliteit (hier is ook de volledige studie terug te vinden)
- www.fietssnelwegen.be
- www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-westhoek
- www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-oostende
- www.mobielvlaanderen.be
- www.wegenenverkeer.be
- www.transmobil.be/nl/portail/294/transmobil.html