

In het najaar 2016 ging in Ieper een afdeling van de Fietsersbond van start.

De Fietsersbond komt op voor alle fietsers in heel Vlaanderen en Brussel. De organisatie lobbyt, voert acties, geeft advies, is gesprekspartner met meer dan 125 gemeentebesturen...

Kortom, de Fietsersbond zet druk op het beleid:

- om meer en betere fietspaden, fietsroutes en meer ruimte te voorzien voor fietsers
- om de verkeersregels aan te passen op maat van fietsers
- om fietsen naar het werk fiscaal interessanter te maken

De afdeling Ieper wil op termijn opkomen voor alle traag verkeer in de stad, niet enkel de fietser. In dit opstartjaar lag de focus wel op de tweewielers.

In deze nota somt Fietsersbond Ieper de aandachtspunten voor het Iepers beleid, dat ze in het voorbije jaar verzamelde, op.

### 1. Het mobiliteitsplan

De actualisering van het mobiliteitsplan met de focus op de binnenstad is binnen de afdeling verschillende keren behandeld. Ook op het overleg met de stad kwam dit aan bod.

De Fietsersbond ondersteunt de doelstellingen van dit plan en is mee voorstander van het vermijden van het doorgaand verkeer in de binnenstad door het knippen van de huidige verkeersaders en het garanderen van de bereikbaarheid door lussen.

Dit betekent dat dit plan de auto richting de 'kleine ring' en 'grote ring' stuurt. Fietsersbond Ieper formuleert de volgende bedenkingen bij dit voorstel:

- De grote ring
  - Het doorgaand bovenlokaal (vracht)verkeer moet blijven gebruik maken van de A19 en de Noorderring:  
In het voorontwerp van mobiliteitsplan is er sprake van een grote ring. Dit wekt echter de suggestie op dat ook het westelijk traject een optie is voor doorgaand verkeer. Dit vindt de Fietsersbond te vermijden, omdat dit een nog (relatief) rustig gebied is en enkele belangrijke recreatieve fietsroutes (12-34 Marshofstraat-Abelestraat, 12-23 Vijverbeekpad, 98-61 Pannehuistraat) doorsnijdt. De Fietsersbond vraagt om op de A19 het westelijk deel van de 'grote ring' niet te bewegwijzeren. Het blijven wegen voor lokaal verkeer.
  - Voor het lokaal vrachtvervoer werkt de provincie het best in overleg met de buurgemeenten een netwerk voor het lokaal vrachtverkeer uit. Het netwerk vermijdt de stad, dorpen en de buurten. De wegbeheerders zorgen op deze wegen voor veilige fietspaden met aandacht voor veilige oversteken en een vlotte doorstroming.
  - De Fietsersbond vraagt om in de toekomst bedrijfsactiviteiten die veel vrachtverkeer genereren niet langer toe te laten in het buitengebied. Zulke bedrijven moeten door primaire wegen ontsloten zijn. Voor bestaande activiteiten die een te zware claim leggen op het lokale verkeersnetwerk bekijken de bevoegde overheden samen met de bedrijven welke opties tot herlokalisatie langs een primaire weg er zijn.
- Kleine ring voor lokaal verkeer
  - Er moet voldoende aandacht gaan naar de fietsveiligheid langs deze 'kleine ring'. Dit wil zeggen: een aanliggend verhoogd fietspad conform het fietsvademecum. Op de

plaatsen waar dit infrastructureel niet mogelijk is, pleit Fietsersbond Ieper voor een zone 30 met gemengd verkeer en een brede suggestiestrook.

Veel fietsers klagen over de bussen in de binnenstad, vooral op de piekuren. Het aantal bussen moet naar beneden. De centrumbus kan hierbij een belangrijke rol spelen. De bus vraagt een betere promotie bij de burger en bezoeker: opvallende bus en haltes, toeristische folders,...

Fietsersbond Ieper is tevreden dat in het ontwerp voor bijsturing van het mobiliteitsplan de verkeersveiligheid in de binnenstad aan bod komt, er aandacht is voor de fietsstallingen (als Fietsersbond suggereren we daarbovenop nog tijdelijke stalling voor bij evenementen) en een ontwerp fietsnetwerk voorligt. Dit mag echter geen eindpunt zijn, de stad moet verder gaan.

De algemene doelstelling is overal veilig, comfortabel traag verkeer in de stad. Dit is op korte termijn helaas niet haalbaar. Daarom vragen we de stad om:

- prioritair de in het mobiliteitsplan voorziene fietscomfortvisie uit te werken voor de binnenstad;
- op basis van een inventarisatie en analyse in eerste instantie in te zetten op de drukst bereden fietsassen. Vanuit deze assen voorziet de stad dan veilige verbindingen naar veel voorzieningen en woonwijken in de binnenstad;
- voor de onzekere fietsers (gezinnen met kinderen, oudere fietsers) FIETSNET+ te lanceren: veilig (fietsers prioritair, veilige oversteken), comfortabel, belevingsvol en bewegwijzerd. Dit netwerk gaat niet voor de snelste verbinding, maar de veiligste. Het maakt gebruik van woonstraten, steegjes en uitzonderlijk (eventueel tijdelijk?) van een invalsweg. Eenzelfde inspanning is noodzakelijk voor de voetganger;

De fietsassen en fietsnet+ geven aansluiting op zowel het bovenlokaal functioneel als op het recreatief fietsnetwerk.

- een mobiliteitsvisie die moet uitmonden in een rollend meerjarenplan, dat op regelmatige tijdstippen wordt geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

Tot slot stelt de Fietsersbond dat verkeer het resultaat van menselijk handelen is. Goede infrastructuur is een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde voor veilig verkeer. Een luik doelgroepenbeleid en betrokkenheid is cruciaal voor het vernieuwde mobiliteitsplan.

## 2. De stationsomgeving

De Fietsersbond evalueerde de pas aangelegde stationsomgeving. Op 23 maart 2017 observeerden enkele vrijwilligers de ochtendspits. Het lijkt bijzonder zinvol om deze aanleg, nu enkele jaren in gebruik, eveneens te evalueren met de gemeentelijke commissie, die de werken begeleidde (GBL). Naast de vele verbeteringen voor de zwakke weggebruiker in de stationsomgeving, zijn er volgens de Ieperse Fietsersbond toch enkele verbeterpunten:

- het kruispunt Capronstraat-Oude Vaartstraat-Scholierenpad is druk. Het is niet steeds duidelijk waar de plaats en oversteekplaats van de fietser is, wie waar moet staan bij gesloten overweg,... De borduren van het verhoogde fietspad zorgen daarnaast voor oncomfortabele overgangen.
- het fietspad langs de spoorweg (Capronstraat – station) geeft de fietser een vlotte en veilige route die de Fochlaan met de lichten vermijdt. Een goede fietsbewegwijzering is hier noodzakelijk. Daarnaast is – in functie van een vlotte en veilige doorstroming – nood aan een oplossing voor de banken aan de frituur.
- de zogenaamde ‘druppelrotonde’ is onveilig en onduidelijk voor fietsers. In het bijzonder de afslag vanuit de Fochlaan richting Poperingseweg en het nemen van het dubbelrichting fietspad langs de Fochlaan vanuit de Capronstraat zijn problematisch. Uit contacten met de Vlaamse Fietsersbond bleek dat dit een redelijk unieke situatie is. Fietsersbond Ieper vraagt om dit punt opnieuw te bekijken en stelt voor om er voor fietsers een volwaardig rondpunt (met dubbelbelijnd rood fietspad) van te maken en voor auto's de situatie (druppel) te

- behouden. Als dit niet kan, dan verkiest de Fietzersbond een gewone rotonde voor alle verkeer. Voor de vele fietsers op dit punt is een degelijke oplossing dringend nodig.
- voor het fietscomfort zou een echte 'afrit' (minder scherpe bochten) van de rotonde van de Capronstraat naar de Maloulaan een verbetering zijn.
  - bij het nemen van de fietsoversteek in de Fochlaan aan het Belfiuskantoor kom je op een voetpad terecht en niet op een fietspad.
  - de vele verkeerslichten vragen veel wachttijd en remmen een vlotte doorstroming voor de fietsers. De Ieperse Fietzersbond stelt voor om de verkeerslichten buiten de spitsuren te doven.
  - De lichten in het verlengde van de Stationsstraat zijn niet vanzelfsprekend voor wie als fietser links moet afslaan
    - o Een fietssluis is een mogelijke oplossing
    - o de terecht aangelegde fietsdoorsteek als alternatief langs de Boterplas, om het probleem bij het links afslaan aan de verkeerslichten van het Colaertplein (verlengde van de Stationsstraat) te vermijden, is niet comfortabel. Een vorm van (half)verharding zou beter zijn.
  - de fietsstallingen aan het station staan overvol. Er is nood aan extra stalling.
  - de rijweg op het Colaertplein (verlengde Maloulaan) is te smal om vlot en veilig fietsen in beide richtingen mogelijk te maken. Het trottoir is daarentegen erg breed. Een deel van dat voetpad zou als fietspad kunnen dienen.
  - de spoortunnel aan het station is moeilijk te nemen. Bij voorkeur komt er een fietsgoot aan beide kanten. Om de fietsen af te remmen worden de goten het best met borstels uitgerust.

### 3. Meer kansen voor veilig, vlot en comfortabel fietsen

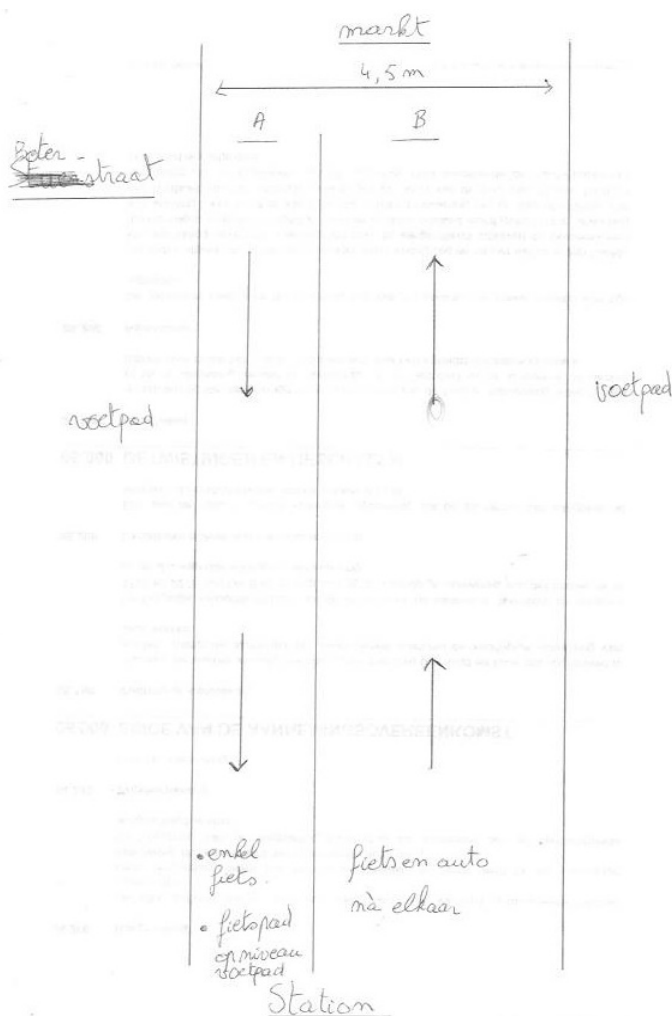
Fietzersbond Ieper heeft een werkgroep 'kansen'. Deze werkgroep brengt de kansen om van Ieper een betere fietsstad te maken in kaart. Het werk van deze groep leverde, samen met de inbreng van verschillende leden op de open vergaderingen van de Fietzersbond, heel wat verbeterpunten (kansen dus) in kaart.

Los van de kansen voor een betere infrastructuur, is een beter onderhoud van de fietspaden sowieso noodzakelijk: overhangende takken, putten, vuil,... zijn dagelijkse kost voor de Ieperse fietsers. Daarnaast is bij wegenwerken een goede omleiding voor fietsers ook een aandachtspunt.

Voorspelbaarheid en leesbaarheid zijn belangrijk voor een veilig verkeer. Daarom vraagt de Fietzersbond om te streven naar eenvormigheid per type weg. Dit moet in de eerste plaats voor het grondgebied van de gemeente, maar bij voorkeur ook op het niveau van de Westhoek in het kader van het Westhoekoverleg of de politiezone. Onderstaande kansen zijn zo veel mogelijk volgens die logica (per type weg of gebied) opgedeeld.

- Binnenstad zone 30
  - o Zone 30 met voorrang van rechts is een goede zaak voor het veiliger fietsen. We vragen een uitbreiding van deze zone van het kruispunt aan de Masscheleinlaan-Wieltjesgracht tot aan de Brugseweg. Dit moet de veiligheid in de Stoffelstraat verhogen (vooral het oprijden met de fiets richting de Diksmuidestraat vanaf de bibliotheek). Woonstraten ziet de Ieperse Fietzersbond het liefst als woonerf. Deze straten kunnen dan deel uitmaken van een veilig fietsnetwerk naar school en van het bovenvermelde fietsnet+.
  - o De fietzersbondleden stellen vast dat er nog vaak te snel gereden wordt en de voorrang niet wordt gerespecteerd. De sensibiliseringsperiode is achter de rug. Het is tijd voor handhaving, ook voor fietsers in overtreding. Meer inzetten op educatie en sensibilisering is nodig: discussies en een kleine bevraging wezen uit dat veel weggebruikers de betekenis van de signalisatie niet kennen.

- In Ieper zijn de smallere winkelstraten (Boterstraat, Diksmuidestraat, Menenstraat) allemaal op eenzelfde manier ingericht. Momenteel is er in deze drie straten eenrichtingsverkeer voor de wagen naar de Grote Markt en dubbele richting voor fietsers. De breedte van de weg schommelt tussen de 4,5m en de 5m. Binnen de fietsersbondafdeling gingen stemmen op om de tegenrichting voor fietsers uit veiligheidsoverwegingen af te schaffen en als alternatief een parallelle weg voor fietsers in te richten. Anderen pleitten dan weer voor het veiliger maken van de bestaande toestand, dus mét behoud van de dubbele fietsrijrichting. Dit vanuit de stelling dat het niet de fiets is die plaats moet maken in de binnenstad, maar dat volgens het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer) de fietsveiligheid omhoog moet. Bij conflicten tussen de diverse vervoersvormen moet de oplossing voorrang geven in de STOP-volgorde. Bij onveilig verkeer door het samengaan van auto's en fietsers ligt de oplossing dus in een verhoging van de fietsveiligheid door de auto naar achter de duwen via de invoering van een winkel- of woonerf. Op lange termijn geeft de Fietsersbond de voorkeur aan onderstaande infrastructurele oplossing:



- op het rechtergedeelte (B) mogen auto's en fietsers elkaar niet inhalen. Door de beperkte breedte is dit ook niet meer mogelijk;

- het linkergedeelte (A) is gereserveerd voor fietsers en verhoogd tot op het niveau van voetpad. Het is fysiek duidelijk afgescheiden (met aflopend betonstrookje of iets anders) van het rechtergedeelte;

Op korte termijn kan de stad de strook voor de fietsers in tegenrichting aangeven met metalen klinknagels.

- Het fietscomfort in de binnenstad is voor velen een pijnpunt. De vele kasseien zijn de oorzaak. De Fietsersbond pleit voor de opmaak van een beleidsplan publieke ruimte voor de binnenstad, met een evenwicht tussen de cultuurhistorische, toeristische waarde, het fiets- en wandelcomfort en de ontsluiting voor de wagens. Zo komt men hopelijk ook tot eenvormigheid, een grotere leesbaarheid en tot de opmaak van een investerings- en onderhoudplan. Aanbevelingen zijn:

- de kasseien beperken tot de waardevolle sites. Op deze plekken gezaagde of vlakke kasseien gebruiken en zorgen voor een goede fundering;
  - (parkeervrije) comfortstroken aan de zijkant of midden van de kasseiweg;
  - een heel goed voorbeeld voor smalle woonstraten is de vernieuwde Tegelstraat;
  - een goed en regelmatig onderhoud van de kasseiwegen;
  - de inrichting van de Leet gebruiken om de nodige visie aan te brengen voor de inrichting van andere waardevolle sites in de binnenstad.
- Bij de heraanleg van het Vandepereenboomplein (De Leet) pleit de Fietsersbond voor gemengd verkeer (site ligt midden in zone 30). Om de pleinfunctie te benadrukken stelt Fietsersbond Ieper er het regime winkelerf (analoog voor woonerf) voor.
  - De Elverdingestraat is bijzonder onveilig. Éénrichtingsverkeer voor de wagen en tweerichtingsverkeer voor de fietser lijkt voor de Fietsersbond de beste oplossing. Als de Elverdingestraat een hoofdas in een fietsnetwerk wordt, pleit de organisatie voor een fietsstraat.
  - Een goede zaak zou de doortrekking (langs beide zijden van de weg) van het fietspad van de Masscheleinstraat tot aan de Haiglaan zijn. Zo wordt dit een volwaardige, veilige fietsas.

- Ontsluitingswegen binnenstad

De wegen van de toekomstige ring(en) en de invalswegen naar de binnenstad (ontsluitingswegen) zijn voor fietsers vaak oncomfortabel en onveilig. Fietspaden of –suggestiestroken in beton, naast een te smalle parkeerstrook waardoor de fietser hinder ondervindt van geparkeerde wagens,... Het aanliggende verhoogde fietspad langs de Poperingseweg is een mooie verwezenlijking en verdient navolging. Als er onvoldoende ruimte is, zoals in de Zonnebeekseweg, is gemengd verkeer gecombineerd met een suggestiestrook een optie. In dat geval vraagt de Fietsersbond de snelheid te beperken tot 30 km per uur.

De Haiglaan en de Meenseweg (beiden opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk) moeten prioritair aangepakt worden.

Voor de pas heraanlegde Oudstrijderslaan vraagt de Fietsersbond om de belijning aan te passen. De breedte van de weg laat toe om een ruimer bemeten fietspad aan te leggen met een bredere bufferstrook. Deze route kan een belangrijke rol spelen in het fietsnetwerk tussen het station en de Rijselpoort. Het is een alternatief voor de buitenvestingen, waar fietsers en voetgangers gemengd zijn en vlot fietsverkeer dus niet altijd mogelijk is.

- Kruispunten van grotere wegen

Bij kruispunten zonder verkeerslichten komen fietsers in de verdrukking en in gevaarlijke situaties. Bijzonder onveilig zijn het kruispunt Oostkaai-Diksmuidseweg (een ovonde kan daar eveneens een alternatief zijn) en het kruispunt Meenseweg-Stevelyncklaan.

Ook op kruispunten met verkeerslichten komen fietsers in kwetsbare situaties terecht, b.v. bij het wachten, links afslaan of rechtdoor rijden (dode hoek). Rechts afslaan bij rood is niet toegelaten. Voorbeelden zijn het kruispunt Dehemlaan-Kalfvaart-Brugseweg (alternatief: rotonde) en Meenseweg-Zonnebeekseweg-Frenchlaan (alternatief: conflictvrij oversteken).

Bijna elke Ieperse rotonde is anders ingericht. Dit zorgt voor verwarring bij gebruik. De fietser is kwetsbaar op een rotonde. Op drukke wegen vraagt de Fietsersbond enkel ronde punten aan te leggen als er voldoende plaats is, zodat er een duidelijk gemarkeerd (verplicht) fietspad voorzien kan worden. De rotondes aan de Rijselpoort en op de Dehemlaan vragen dringend onderhoud. Op deze laatste is het bovendien niet duidelijk waar de fietser moet rijden.

- Oversteken

Bij het verkennen van de stad met de fiets en een rolwagen stelde de Fietsersbond vast dat op veel plaatsen een borduur of een greppel een vlot gebruik van de oversteekplaats verhindert. Op deze plaatsen bieden een afgeslepen borduur of een rubberen mat een oplossing. Bij voorkeur werkt de stad hiervoor een actieplan uit.

Wat betreft de fietsoversteekplaatsen ontbreekt ook hier uniformiteit (tekens en kleur) en dat zorgt voor onduidelijkheden en misverstanden voor alle weggebruikers. Rode stroken zijn b.v. zowel te vinden bij fietsers in voorrang als bij auto's in voorrang. Geschilderde fietsers worden de ene keer wel en de andere keer niet met een kleur gecombineerd.

Gemengde overgangen (fietsoversteek en zebrapad) zorgen voor een verschillende behandeling (wandelaar voorrang, fietser niet) en meteen ook verwarring bij de automobilist.

Op oversteken van drukke wegen stelt de Fietsersbond een eiland in het midden van de weg voor om een oversteek in twee bewegingen mogelijk te maken.

Op twee veel gebruikte fietspaden ontbreekt een veilige oversteek, nl. op het Bijlanderpad (Rijselse- en Kemmelseweg) en tussen het Molenpad en het Sluispad (Diksmuidseweg).

- Grote Vlaamse verbindingswegen

Veel fietspaden langs deze wegen zijn in beton aangelegd. Na verstreken jaren zijn op veel plekken de betonplaten opgestoken. Voorbeelden zijn Kemmelseweg, Rijselseweg en Diksmuidseweg. Het fietspad langs de Rijselseweg voldoet niet. Vanaf Sint-Elooi is er geen fietspad meer.

- Gemeentelijke verbindingswegen

De Bellestraat tussen Vlamertinge en Reningelst (onderdeel van het bovenlokaal fietsnetwerk) voldoet niet aan de criteria van een goede fietsverbinding. De aansluitende Rodenbachstraat, met tal van bedrijven en veel fietsverkeer, is onveilig.

- Overige fietsinfrastructuur in de stad

- Niemand gebruikt het fietspad bij het uitrijden van de Sportstraat in de richting van het station. Dit wijst op een probleem bij het ontwerp.
- Het kruispunt Omloopstraat-Poperingseweg vraagt nog aanpassing om de oversteek makkelijker en eenvoudiger te maken.
- Het fietspad langs het kanaal Ieper-IJzer en dat van de buitenvestingen vragen dringend onderhoud.

- Dorpen

Het dorpenonderzoek van de Westhoek benadrukt het belang van de verkeersleefbaarheid voor een aantrekkelijk dorp. Dit gebeurt allereerst door een kwalitatieve herinrichting, waarbij de voetganger en de fietser hun plek terug krijgen.

Bij menging van verkeer wordt de zone 30 ingesteld. Bij druk doorgaand verkeer met veel vrachtvervoer moet een aanliggend verhoogd fietspad het streefdoel zijn.