

ADVIES HERINRICHTING DIKKEBUSSEWEG

leper, 07/02/2018

Advies Fietsersbond leper naar aanleiding van een eerste bespreking van de “herinrichting Dikkebusseweg” in de gemeentelijke begeleidingscommissie van 19 december 2017.

Na het verkennend overleg binnen de begeleidingscommissie van 19 december 2017 wenste de leperse Fietsersbond in overleg met zijn leden en sympathisanten zijn ingenomen standpunten af te toetsen, te verduidelijken en verder uit te werken. Daaruit is onderstaand advies voortgevloeid, dat voor de Fietsersbond het uitgangspunt voor verder overleg vormt.

1. Uitgangspunten

- De Dikkebusseweg is én voor de fietsers én voor de auto's een drukke invalsweg.
- Het is een gevaarlijke weg voor fietsers en voetgangers door de hoge snelheid en het teveel aan zwaar verkeer, ondanks een verbod:
 - o oversteken is er gevaarlijk, zeker als je van tussen de geparkeerde wagens komt;
 - o bij het uitstappen uit de auto aan de kant van de weg, word je van je sokken gereden, zo stelt een buurtbewoner.
- Voor het verder ontwerp is een goede inventarisatie van de knelpunten en het bijeenbrengen van telgegevens over het gebruik van de weg noodzakelijk. Telgegevens zijn momenteel niet beschikbaar. Vooraleer verder te gaan met het ontwerp moeten ze beschikbaar zijn.
- In zijn kansennota “Kansen om van leper dé fietsstad van Vlaanderen te maken” schrijft de Fietsersbond het volgende over de invalswegen: “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.” Deze opties waren ons uitgangspunt voor de bespreking.
- De fietsersbond pleit ervoor de bewoners te betrekken vanaf het formuleren van de knelpunten en de mogelijke opties.

2. Mogelijke scenario's voor inrichting

Drie scenario's zijn mogelijk:

Scenario 1: éénrichtingsverkeer vanaf Capucienestraat, zodat er voldoende plaats is voor aanliggende fietspaden: minimaal 2x1m50 – optimaal meer dan 1m75.

Scenario 2: éénzijdig parkeren, zodat er voldoende plaats is voor aanliggend fietspaden: minimaal 2x1m50 – optimaal meer dan 1m75.

Scenario 3: Het bestaande profiel (rijweg, met twee parkeerstroken) gebruiken. Het fiets- en autoverkeer wordt verweven. Dit wordt gekoppeld met het uittekenen van twee

fietsuggestiestroken en het invoeren een snelheidsbeperking van 30 km/u vanaf het einde van het fietspad aan de Reinaartstraat.

Afweging :

Scenario 1 is geen optie omdat het een woonstraat, de Capucienenstraat en de stationsomgeving extra belast. Scenario 2 vraagt onderzoek naar parkeergedrag. Door de stad zijn parkeertellingen gepland. Het is niet vanzelfsprekend omdat veel huizen geen garage hebben en omdat er sowieso parkeerplaatsen moeten verdwijnen om de zichtbaarheid te verbeteren. Het restaurant, frituur en winkels zorgen voor extra parkeerdruk. Eventueel kan in de nabijheid bijkomende parking gezocht worden (het Hofland?). Het vraagt een doorgedreven communicatie en inspraak van bewoners. In onze terugkoppeling kwam naar boven dat éénzijdig parkeren gemakkelijker kan voor het stuk tussen Reinaartstraat en Capucienenstraat. Veel bewoners hebben er een ontsluiting met garage en parkeermogelijkheid achter hun huis. Een tijd terug was er voor dit traject al éénzijdig parkeren ingevoerd. Om de snelheid te beperken werd het uiteindelijk tweezijdig. De fietsersbond vraagt deze optie nog verder mee te nemen en te onderzoeken..

Als scenario 3 de enige haalbare optie blijkt, heeft de Fietsersbond volgende aandachtspunten:

- Voldoende brede fietsuggestiestroken.
- Een snelheidsbeperking tot 30 km/u. We volgen de keuze voor 50 km/u, zoals die geldt voor de invalsweg Zonnebeekseweg, niet. In het debat werd aangegeven dat op deze wegen de laatste jaren de snelheid is beperkt van 70 tot 50 km per uur, de handhaving bijzonder moeilijk is en er verwarring kan ontstaan met de zone 30 waar ook voorrang van rechts geldt. Als dit niet gebeurt, ziet de fietsersbond geen verbetering met de huidige situatie. Overtuigend argument voor ons is dat de remafstand verdubbelt van 15 naar 33m bij 50km/u in plaats van 30 km/u. Op de afstand tussen Capucienenstraat verliest de bestuurder maximum 30 seconden in tijd.
- Om de snelheid op de Dikkebusseweg te beperken stellen we eveneens voor om de Capucienenstraat tot voorrangsweg te maken ten opzichte van de Dikkebusseweg. Dit betekent een stop op de Dikkebusseweg. De deskundigen in de commissie vinden dit niet logisch omdat de Dikkebusseweg een bovenlokale verbindingsweg en de Capucienenstraat een lokale ontsluitingsweg is. De Fietsersbond vindt dit een theoretische benadering, die voorbijgaat aan de realiteit. De realiteit is dat de bestuurder moet aanvoelen dat daar de verbindende gewestweg stopt en het woongebied begint. In Hooglede is dit gebeurd met een stop op de bovenlokale Brugseweg en voorrang voor de lokale Kerkstraat.
- De aanplant van bomen op een aantal strategische plekken geeft een visueel versmallingseffect, wat kan helpen de snelheid te beperken.
- De oversteek van het Noyelle- naar het Bijlanderpad vraagt bijzondere aandacht: een versmalling of verhoogd platform, het aanhouden van het 30 km-regime en een verkeersremmende groeninrichting.
- Belangrijk is dat de plaats van de fietser wordt aangegeven door de logische inrichting van de weg en zo nodig door bewegwijzering. Bijzondere aandacht moet gaan naar de aansluiting met de Capucienenstraat en de stationsomgeving.
- Een goede en veilige voetgangersaansluiting met de Tulpenlaan. De Lijnwaadstraat bemoeilijkt dit.

Uiteraard kunnen na terugkoppeling naar bewoners en onderzoek nieuwe scenario's ontwikkeld worden. Op basis van onze terugkoppeling komen we tot volgend scenario 4:

- Tussen Reinaartstraat en Capucienenstraat: éénzijdig parkeren, de aanleg van twee aanliggende fietspaden.

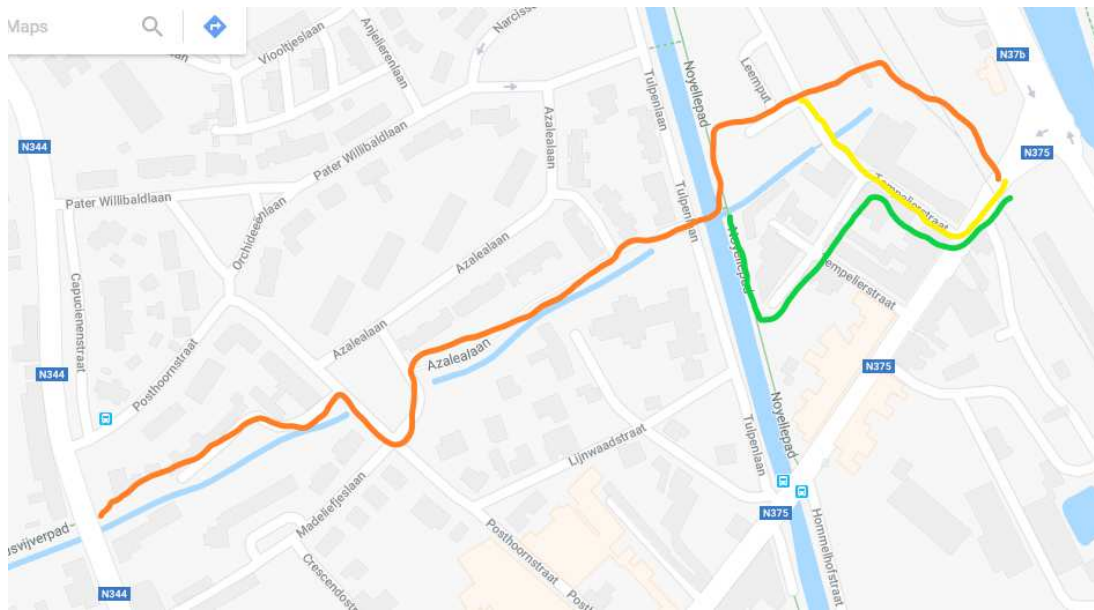
- Voorrangswijziging: een stop op Dikkebusseweg. Capucienestraat wordt voorrangsweg
- Invoeren van het snelheidsregime 30 km/u vanaf Capucienestraat.

3. FIETSNET+

Bij iedere belangrijke invalsweg waar voor fietsers de inrichting niet optimaal is, bekijken we als Fietsersbond of er geen veilig, comfortabel en belevingsvol alternatief is, die op termijn voor de stad één Fietsnet+ vormt. De ambitie is dat dit net conflictvrij en optimaal is voor de kwetsbare fietsers, bejaarden en kinderen. Het verbindt wijken met het centrum en bestemmingen binnen het stadscentrum.

Als veilig alternatief voor de Dikkebusseweg zou het Dikkebusvijverpad kunnen worden doorgetrokken vanaf de Capucienestraat.

In de kaart hieronder is het traject uitgetekend :



Het traject tot het Noyellepad is haalbaar als volgende knelpunten kunnen worden aangepakt:

Knelpunt 1: verbinding langs de beek tussen de Capucienestraat en de Posthoornstraat.

Dit vraagt het open maken van een doorgang tussen de garages en de beek. Het is voor ons onduidelijk of de toegang tot de garages, zijstraat van de Posthoornstraat, openbaar is.

Knelpunt 2: eventueel rechttere verbinding, evenwijdig met de Azalealaan, tussen de Posthoornstraat en het verder gelegen fietspad langs de beek. Als hiervoor het speelveld zou moeten verdwijnen, wordt beter blijvend het ommetje gevolgd.

Op het Bijlanderpad zullen veel fietsers waarschijnlijk richting Poperingseweg rijden omdat het veiliger is en er minder verkeerslichten zijn.

Als de fietsers toch naar de Dikkebusseweg moeten, zijn er drie alternatieven. Onze voorkeur (oranje) gaat naar leggen van een verbinding met de Leemputstraat en vandaar rechtdoor naar de spoorweg. Langs het spoor is er voldoende ruimte voor een fietspad. Als voorbeeld zien we het fietspad aan de spoorwegovergang van Kortemark.

Andere mogelijkheden zijn via de Leemput en de Tempelierstraat (geel) of via een verbinding naar de Tempelierstraat vanaf het Noyellepad (groen). Dit vraagt aankoop of onteigening.

Knelpunt in beide is een veilige aansluiting tussen de Tempelierstraat en het fietsnetwerk in de stationsomgeving. Hier geeft de fietsersbond de voorkeur aan een dubbelrichtingfietspad aan de zijde van de Tempelierstraat op de Dikkebusseweg.

4. 30km/u in Tulpenlaan

De Tulpenlaan wordt nu als sluipteg gebruikte om de lichten voor het station te vermijden en is druk. Om de fietsoversteek te beveiligen en het gebruik af te raden vraagt de fietsersbond een snelheidsbeperking van 30 km/u.

5. Graag een fietstunnel/brug onder/over de spoorweg :

Zowel op de Poperingseweg als op de Dikkebusseweg is de spoorwegovergang voor fietsers een pijnpunt.

De bestaande tunnel aan het station is oncomfortabel en onhandig. De Fietsersbond vraagt de aanleg van een nieuwe tunnel of brug te onderzoeken tussen de wijken ten westen van het centrum.