

MASTERPLAN FIETS WESTHOEK

Einddocument

6 JULI 2021



Contactpersonen

CHRISTOPHE BOVAL	Projectverantwoordelijke Provincie West-Vlaanderen	
	T 050/40.33.36	Provincie West-Vlaanderen
	E christophe.boval@west-vlaanderen.be	Koning Leopold III-laan 41 8200 Sint-Andries België
<hr/>		
ADEL LANNAU	Projectverantwoordelijke Arcadis	
	M 0474 55 00 64	Arcadis Belgium nv
	E adel.lannau@arcadis.com	Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent België

Colofon

	Versie	Datum	
Initiatienota	1	02 juni 2020	Werkdocument, overgemaakt aan de opdrachtgever
Initiatienota	2	26 juni	Versie aangepast na het overleg met de opdrachtgever dd 16 juni 2020
Visie en concept	3	13 november 2020	Versie aangevuld met aanzet visie netwerk en acties. Te bespreken met de opdrachtgever op 19 november 2020.
Visie en concept	4	1 maart 2021	Visie voorgelegd aan de brede werkgroep dd 1 maart (online)
Visie en concept	5	28 mei 2021	Visie aangepast na verwerking reacties gemeenten en stakeholders en afstemming met MOW en AWV.
Einddocument	6	6 juli 2021	Versie persmoment

INHOUDSOPGAVE

0	INLEIDING	12
1	ANALYSE	16
1.1	Ruimtelijke - economische structuur en nederzettingsstructuur	16
1.2	Woon-werkrelaties (op basis van vervoersregioplan)	17
1.3	Bestaande netwerken	23
1.3.1	Fietsnetwerken	23
1.3.1.1	Fietsnelwegen	23
1.3.1.2	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	23
1.3.1.3	Fietsscan West-Vlaanderen	24
1.3.2	Openbaar vervoersnetwerken	25
1.4	Planningscontext	27
1.4.1	Ruimtelijk beleidsplannen en studies	27
1.4.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	27
1.4.1.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	28
1.4.1.3	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	28
1.4.1.4	Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in functie van de knooppuntwaarde en het voorzieningsniveau aan de kust en in de Westhoek	28
1.4.1.5	Relevante RUP's	35
1.4.1.5.1	PROVINCIAAL RUP SPG RECONVERSIE MILITAIRE BASIS KOKSIJDE	35
1.4.1.5.2	GEWRUP N34 – OMLEIDING ADINKERKE	36
1.4.2	Verkeersplanologische beleidsplannen en studies	37
1.4.2.1	Vervoerregio Westhoek – nieuw openbaar vervoersplan 2021 (juni 2020)	37
1.4.2.2	Problematiek vrachtverkeer in de driehoek Diksmuide-Ieper-Roeselare (IDR)	41
1.4.2.3	Studie Carpoolparkings (2014)	43
1.4.3	Geplande projecten	43
1.4.3.1	Transmobil: hub-locaties	43
1.4.3.2	Wegverbinding Ieper – Veurne: Streefbeeld N8 (Oostvleteren - Woesten)	45
1.4.3.3	Ieper – Vrijbosroute	46
1.4.3.4	Zuidwestelijke omleidingsweg Diksmuide	48
1.4.3.5	N34 – Omleiding Adinkerke	49
1.4.3.6	Afsluiten overwegen	50
1.4.4	Gemeentelijke mobiliteitsplannen	51
1.4.5	Samenvatting/probleemstelling fietsnetwerk	51
2	BEÏNVLOEDING VAN HET GEDRAG	57

2.1	Inleiding	57
2.2	Algemene maatregelen en acties	57
2.2.1	De rijdende fiets	57
2.2.2	De stilstaande fiets	59
2.2.3	Campagnes of acties ten voordele van een gunstig imago van fietsers	60
2.2.1.4	Campagnes om fietsgebruik aan te moedigen	62
2.2.4	Sensibilisering mbt gebruik landelijke wegen	62
2.3	Woon-werk verkeer	63
2.3.1	Voorzieningen voor fietsers	63
2.3.2	Voordelen voor fietsers	63
2.3.3	Campagnes voor woon-werkfietsers	64
2.4	Woon-school verkeer	64
2.4.1	Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers	64
2.4.2	Verkeerseducatie	65
2.4.3	Campagnes voor woon-schoolverkeer	65
2.5	Woon-winkelverkeer	67
2.5.1	Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers	67
2.5.2	Campagnes of acties woon-winkelverkeer	67
2.6	Conclusie	67
3	AANZET VISIE NETWERK	68
3.1	Hiërarchisch netwerk geënt op OV-netwerk	68
3.2	Fietssnelwegennet	69
3.2.1	Huidig Fietssnelwegennet	69
3.2.2	Voorgestelde wijzigingen fietssnelwegen	70
3.2.2.1	F391	70
3.2.2.2	F35	70
3.2.2.3	F39	73
3.2.2.4	F38	73
3.2.2.5	F352	73
3.2.2.6	F351	73
3.2.2.7	F381	74
3.2.2.8	F37	74
3.2.2.9	F372	74
3.2.2.10	F372 verleggen naar N8 Ieper – Menen?	74
3.2.2.11	Bijkomende fietssnelweg Diksmuide – Oostende langs de N369?	74
3.2.3	Suggesties die niet opgenomen zijn in het netwerk	75
3.2.3.1	F38	75
3.2.3.2	F352	77
3.2.3.3	F381	77

3.3	Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF)	78
3.3.1	Voorgestelde wijzigingen BFF	78
3.3.1.1	De Panne	78
3.3.1.2	Koksijde	79
3.3.1.3	Nieuwpoort	79
3.3.1.4	Veurne	80
3.3.1.5	Diksmuide	80
3.3.1.6	Alveringem	80
3.3.1.7	Kortemark	80
3.3.1.8	Koekelare	81
3.3.1.9	Lo-Reninge	81
3.3.1.10	Houthulst	82
3.3.1.11	Vleteren	82
3.3.1.12	Ieper	82
3.3.1.13	Langemark -Poelkapelle	83
3.3.1.14	Zonnebeke	83
3.3.1.15	Poperinge	84
3.3.1.16	Heuvelland	86
3.3.1.17	Mesen	87
3.3.2	Suggesties die niet opgenomen zijn in het netwerk	88
3.3.2.1	De Panne	88
3.3.2.2	Koksijde	88
3.3.2.3	Nieuwpoort	89
3.3.2.4	Veurne	89
3.3.2.5	Diksmuide	89
3.3.2.6	Alveringem	89
3.3.2.7	Kortemark	90
3.3.2.8	Koekelare	90
3.3.2.9	Lo-Reninge	90
3.3.2.10	Houthulst	90
3.3.2.11	Vleteren	91
3.3.2.12	Ieper	91
3.3.2.13	Langemark-Poelkapelle	91
3.3.2.14	Zonnebeke	91
3.3.2.15	Poperinge	91
3.3.2.16	Heuvelland	92
3.3.2.17	Mesen	93
3.4	Focus op grensoverschrijdende verbindingen	94
4	INRICHTINGSMOGELIJKHEDEN VAN DE LANDELIJKE WEGEN	95
4.1	Doorgaand verkeer (fysiek) onmogelijk maken	95

4.2	Snelheidsbeperking	97
4.3	Tonnageverbod	98
4.4	Uitwijkhavens	98
5	ACTIES	100
6	BIJLAGEN	101
6.1	Herinrichting N8	101
6.2	Gemeentelijke mobiliteitsplannen	104
6.2.1	Alveringem	104
6.2.1.1	Ruimtelijke aspecten	104
6.2.1.2	Gewenst fietsnetwerk	104
6.2.2	De Panne (2019)	104
6.2.2.1	Ruimtelijke aspecten	104
6.2.2.2	Gewenst fietsnetwerk	107
6.2.3	Diksmuide (2011)	108
6.2.3.1	Ruimtelijke aspecten	108
6.2.3.2	Gewenst fietsnetwerk	109
6.2.4	Heuvelland (2011)	110
6.2.4.1	Ruimtelijke aspecten	110
6.2.4.2	Gewenst fietsnetwerk	110
6.2.5	Houthulst (2018)	110
6.2.5.1	Ruimtelijke aspecten	110
6.2.5.2	Gewenst fietsnetwerk	112
6.2.6	Ieper (2011)	113
6.2.6.1	Ruimtelijke aspecten	113
6.2.6.2	Gewenst fietsnetwerk	114
6.2.7	Koekelare (2015)	115
6.2.7.1	Ruimtelijke aspecten	115
6.2.7.2	Gewenst fietsnetwerk	117
6.2.8	Koksijde (2011)	118
6.2.8.1	Ruimtelijke aspecten	118
6.2.8.2	Gewenst fietsnetwerk	118
6.2.9	Kortemark (2017)	119
6.2.9.1	Ruimtelijke aspecten	119
6.2.9.2	Gewenst fietsnetwerk	121
6.2.10	Langemark-Poelkapelle (2004)	121
6.2.10.1	Ruimtelijke aspecten	122
6.2.10.2	Gewenst fietsnetwerk	122
6.2.11	Lo-Reninge (2009)	123
6.2.11.1	Ruimtelijke aspecten	123

6.2.11.2	Gewenst fietsnetwerk	123
6.2.12	Mesen (2011)	124
6.2.12.1	Ruimtelijke aspecten	124
6.2.12.2	Gewenst fietsnetwerk	124
6.2.13	Nieuwpoort (2015)	125
6.2.13.1	Ruimtelijke aspecten	125
6.2.13.2	Gewenst fietsnetwerk	125
6.2.14	Poperinge (2010)	126
6.2.14.1	Ruimtelijke aspecten	126
6.2.14.2	Gewenst fietsnetwerk	126
6.2.15	Veurne (2012)	127
6.2.15.1	Ruimtelijke aspecten	127
6.2.15.2	Gewenst fietsnetwerk	129
6.2.16	Vleteren (2012)	130
6.2.16.1	Ruimtelijke aspecten	130
6.2.17	Gewenst fietsnetwerk	132
6.2.18	Zonnebeke (2011)	133
6.2.18.1	Ruimtelijke aspecten	133
6.2.18.2	Gewenst fietsnetwerk	134

FIGUREN

Figuur 0-1: Onderzoeksgebied	13
Figuur 1-1: Verplaatsingsstromen intern Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)	18
Figuur 1-2: Verplaatsingsstromen Westhoek naar West-Vlaanderen (Bron: vervoerplan Westhoek)	19
Figuur 1-3: Verplaatsingsstromen West-Vlaanderen naar Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)	20
Figuur 1-4: Verplaatsingsstromen intern Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)	21
Figuur 1-5: Verplaatsingsstromen Westhoek naar West-Vlaanderen (Bron: vervoerplan Westhoek)	22
Figuur 1-6: Situering huidige fietssnelwegen	23
Figuur 1-7: Bestaande bovenlokale fietsnetwerken (zie ook kaart 2)	24
<i>Figuur 1-8: Fietsscan West-Vlaanderen 2020 (zie ook kaart 2)</i>	25
Figuur 1-9: Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau Westhoek (Geopunt, 2015)	29
Figuur 1-10: Bereikbaarheid vervoersmodi zuidelijke Westhoek	30
Figuur 1-11: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk zuidelijke Westhoek	31
Figuur 1-12: Bereikbaarheid vervoersmodi Veurne-Westkust	32
Figuur 1-13: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk Veurne-Westkust	33
Figuur 1-14: Bereikbaarheid vervoersmodi Diksmuide en ommeland	34
Figuur 1-15: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk Diksmuide en ommeland	35
Figuur 1-16: Situering Projectgebied militaire basis Koksijde (bron, https://bestanden.west-vlaanderen.be/rup/publiek/122_1_strategisch_projectgebied_koksijde/RUP_30000_213_00122_00001_start_nota.pdf)	36
Figuur 1-17: Synthesebeeld Openbaar Vervoerplan	38
Figuur 1-18: Voorstel deelfietsystemen (Bron: VVR)	39
Figuur 1-19: Voorstel autodeelsystemen (Bron: VVR)	40
Figuur 1-20: Overzicht IDR-zones	42
Figuur 1-21: Fietsroutenetwerk regio Ieper Diksmuide Roeselare	43
Figuur 1-22: Knooppunten vervoersregio Westhoek (punten) met hub-locaties Transmobil (aanduiding)	44
Figuur 1-23: Transmobil hubs	45
Figuur 1-24: F38 Ieper-Veurne (N8)	46
Figuur 1-25: Kruisingen Vrijbosroute; fietssnelwegen (blauw), BFF (paars)	47
Figuur 1-26: Aantakking Vrijbosroute op fietssnelwegen	48
Figuur 1-27: Tracé zuidwestelijke omleidingsweg Diksmuide (bron: https://wegenenverkeer.be/werken/zuidwestelijke-omleidingsweg-diksmuide/trac%C3%A9-omleidingsweg)	49
Figuur 2-1: De rijdende fiets	59
Figuur 2-2: De stilstaande fiets	60
Figuur 2-3: Logo fietsgemeente/stad	61
Figuur 2-4: Campagne 'Met de fiets was je er al'	61
Figuur 2-5: Infopaneel fietsers	62
Figuur 2-6: Logo strapdag	66

Figuur 2-7: Paraat voor de Schoolstraat	66
Figuur 3-1: fietssnelwegennet voor aanpassing vanuit Masterplan Fiets (bron: fietssnelwegen.be)	69
Figuur 4-1: verkeersbord Doodlopende weg	95
Figuur 4-2: verkeersbord verboden toegang	95
Figuur 4-3: verkeersbord Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters	96
Figuur 4-4: uitwijkhaven	99
Figuur 6-1: Ontsluiting N34 nabij Plopsaland	105
Figuur 6-2: Voorstel lokaal bedrijventerrein Adinkerke (paars)	106
Figuur 6-3: Scenario's P+R De Panne	107
Figuur 6-4: Fietsroutenetwerk De Panne	107
Figuur 6-5: Ruimtelijk beleid Diksmuide	109
Figuur 6-6: Fietsroutenetwerk Diksmuide	110
Figuur 6-7: Ruimtelijk beleid Houthulst	111
Figuur 6-8: Fietsroutenetwerk Houthulst	112
Figuur 6-9: Ruimtelijk beleid Ieper	114
Figuur 6-10: Fietsroutenetwerk Ieper	115
Figuur 6-11: Ruimtelijk beleid Koekelare	116
Figuur 6-12: Fietsroutenetwerk Koekelare	117
Figuur 6-13: Ontsluiting fietsers en voetgangers militair domein	118
Figuur 6-14: Fietsroutenetwerk Koksijde	119
Figuur 6-15: Ruimtelijk beleid Kortemark	120
Figuur 6-16: Fietsroutenetwerk Kortemark	121
Figuur 6-17: Ruimtelijk beleid Langemark-Poelkapelle	122
Figuur 6-18: Fietsroutenetwerk Langemark-Poelkapelle	123
Figuur 6-19: Fietsroutenetwerk Lo-Reninge	124
Figuur 6-20: Gewenste verkeersstructuur N34 Nieuwpoort	125
Figuur 6-21: Fietsroutenetwerk Nieuwpoort	126
Figuur 6-22: Fietsroutenetwerk Poperinge	127
Figuur 6-23: Ruimtelijk beleid Veurne	128
Figuur 6-24: Fietsroutenetwerk Veurne	129
Figuur 6-25: Ruimtelijk beleid Vleteren	131
Figuur 6-26: Fietsroutenetwerk Vleteren	132
Figuur 6-27: Ruimtelijk beleid Zonnebeke	134
Figuur 6-28: Fietsroutenetwerk Zonnebeke	136

KAARTEN

Kaart 1: Situering bedrijventerreinen	16
Kaart 2: Oospronkelijk bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)	23
Kaart 3: Fietsscan 2020	24
Kaart 4: Aangepast netwerk	70
Kaart 5: Aangepast netwerk met bedrijventerreinen	70
Kaart 6: Suggesties van de gemeenten	75
Kaart 7: Suggesties van de gemeenten en niet opgenomen in het netwerk.	75

0 INLEIDING

Opzet van de studie

Volgens studies hebben volgende factoren invloed op het fietsgebruik¹:

- de reisafstand;
- de infrastructuur, en in het bijzonder het type fietsvoorziening;
- het landschap, vooral het reliëf;
- voorzieningen aan de aankomstzijde, vooral stallingsmogelijkheden;
- het weer;
- reiskosten en reistijd;
- attitude richting fietsen en gewoontegedrag;
- persoonsgebonden- en huishoudenskenmerken, (maar veel van de verbanden (geslacht, leeftijd, inkomen, ...) zijn (nog) onduidelijk).

Twee belangrijke determinanten zijn beïnvloedbaar door het beleid: fietsvoorzieningen en attitude. De Provincie West-Vlaanderen richt zich dan ook op deze twee velden.

- In voorliggende studie wordt onderzoek verricht naar de optimalisatie van het bovenlokaal fietsnetwerk van de Westhoek. Er worden wijzigingen van de fietssnelwegen gesuggereerd en er wordt een voorstel voor een aangepast netwerk bovenlokaal functioneel netwerk geformuleerd. Deze visie kan geïntegreerd worden in het regionaal mobiliteitsplan Westhoek.
- Daarnaast worden flankerende maatregelen geformuleerd om het fietsen te bevorderen.

Voorliggende nota is het eindrapport . De studie bestond uit volgende fasen:

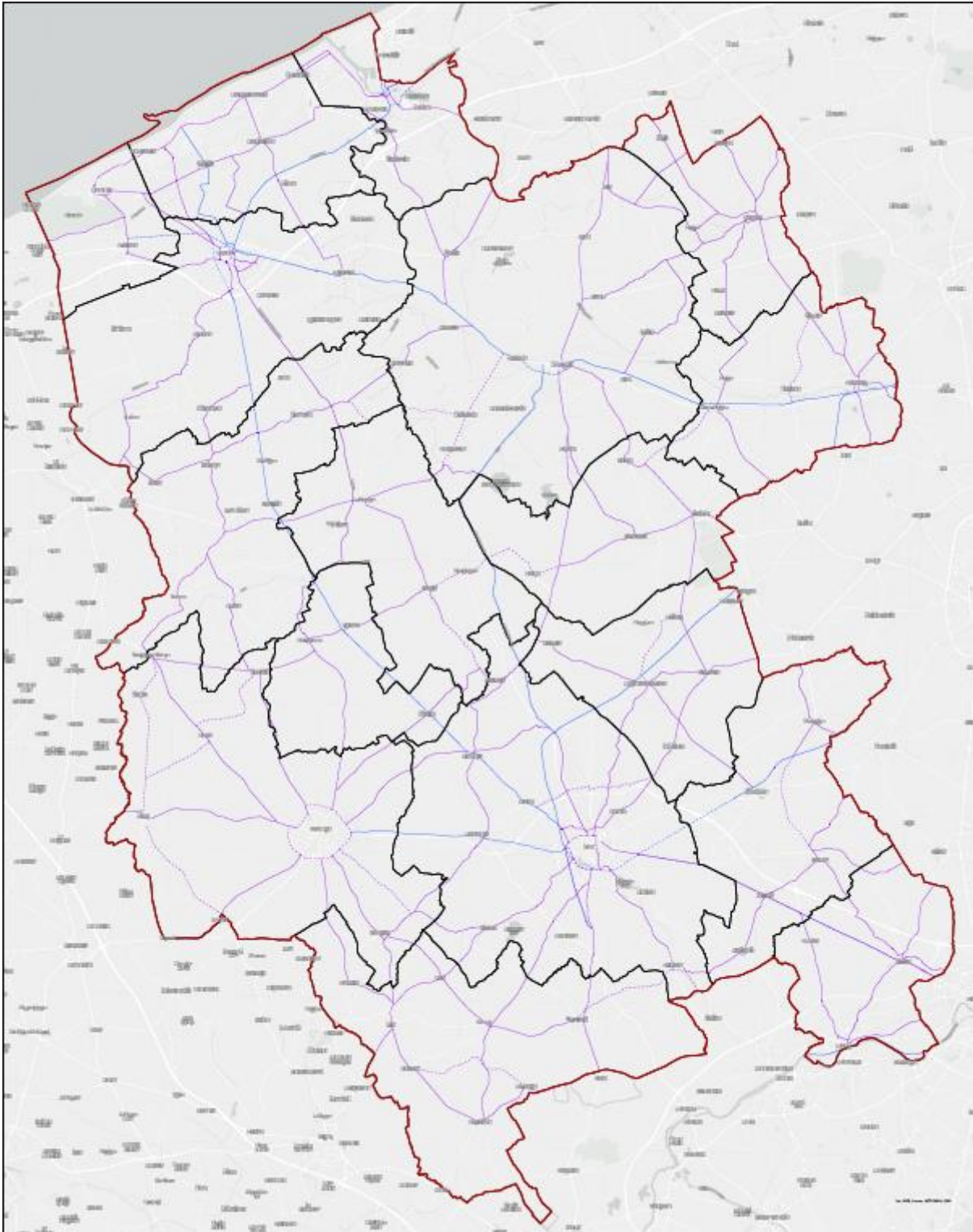
- Fase 1: Projectinitiatienota
- Fase 2: Visie en concept
- Fase 3: Eindrapportage

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied bestaat uit de “Westhoek” en omvat de gemeenten Nieuwpoort, Koksijde, De Panne, Alveringem, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Mesen, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Poperinge, Veurne, Vleteren, Zonnebeke.

Het onderzoeksgebied komt overeen met het grondgebied van de gemeenten die samen de “Vervoerregio Westhoek” vormen (vijftien gemeenten, ongeveer 200.000 inwoners, zie onderstaande figuur) en het grondgebied van de gemeenten Koksijde en Nieuwpoort (onderdeel van Vervoerregio Oostende).

¹ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft - Een samenvatting van dit artikel is gepubliceerd in Verkeerskunde 6/2009 (p.49)



Figuur 0-1: Onderzoeksgebied

Overleg

De studie werd opgemaakt in overleg met de gemeenten en andere actoren, zoals De Lijn, AWW. MOW, de fietsersbond,

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de overlegmomenten:

Datum	Overleg
25 maart 2020	Startoverleg Arcadis – Provincie
16 juni 2020	Tussentijds overleg met de opdrachtgever
September 2020	Bespreking initiatienota - probleemstelling binnen de vervoerregio
22 oktober 2020	Bilateraal overleg Zonnebeke, Houthulst, Poperinge, Lo-Reninge – Koekelare, Nieuwpoort, De Panne (via Teams)
23 oktober 2020	Bilateraal overleg Diksmuide, Veurne, Kortemark, Koksijde, Ieper, Heuvelland (via Teams)
11 januari 2021	Bilateraal overleg Mesen (via Teams)
14 januari 2021	Bilateraal overleg Lo – Reninge (via Teams)
15 januari 2021	Bilateraal overleg Alveringem, Vleteren, Langemark-Poelkapelle (via Teams)
1 maart	Terugkoppeling naar de gemeente met mogelijkheid om achteraf te reageren

Leeswijzer

Het eerste deel van de voorliggende studie omvat de analysefase:

- de ruimtelijk – economische structuur en de nederzettingsstructuur;
- de woon-werkrelaties binnen het studiegebied;
- de bestaande fiets- en openbaar vervoernetwerken;
- de planningscontext en de geplande projecten van de verschillende steden en gemeenten.

In het tweede deel worden maatregelen aangehaald die belangrijk kunnen zijn in het beïnvloeden van het gewoontegedrag (cf determinant attitude).

In het derde deel wordt ingegaan op de fietsinfrastructuur (cf determinant fietsvoorzieningen). Hierin wordt het gewenste netwerk gedefinieerd.

Tot slot worden een aantal vervolgacties geformuleerd.

1 ANALYSE

1.1 Ruimtelijke - economische structuur en nederzettingsstructuur

De stedelijke gebieden Veurne, Diksmuide, Ieper en Poperinge faciliteren reeds een verzorgende rol in functie van het ommeland en bevinden zich centraal binnen het netwerk. Naast de grote kernen vormen in de zuidelijke Westhoek ook Langemark en Zonnebeke zelfvoorzienende kernen. Tussenin en rondom deze stedelijke gebieden en grotere kernen liggen er een aantal kleinere en zelfvoorzienende kernen. Opvallend is echter dat een groot aandeel van de bevolking te situeren is in de gebieden buiten de kernen, meer dan in de zelfvoorzienende of kleine kernen samen.

Het studiegebied wordt gekenmerkt door verspreid liggende kernen:

- Alveringem: Alveringem, Beveren-aan-den-Ijzer, Gijverinkhove, Hoogstade, Izenberge, Leisele, Oeren, Sint-Rijkers, Stavele
- De Panne: De Panne, Adinkerke
- Diksmuide: Diksmuide, Beerst, Driekapellen, Esen, Kaaskerke, Keiem, Lampernisse, Leke, Nieuwkapelle, Oostkerke, Oudekapelle, Pervijze, Sint-Jacobs-Kapelle, Stuivekenskerke, Vlad slo, Woumen
- Heuvelland: Dranouter, Kemmel, Loker, Nieuwkerke, Westouter, Wijtschate, Wulvergem
- Houthulst: Houthulst, Klerken, Merkem
- Ieper: Ieper, Boezinge, Brielen, Dikkebus, Elverdinge, Hollebeke, Sint-Jan, Vlamertinge, Voormezele, Zillebeke, Zuidschote
- Koekelare: Koekelare, Bovekerke, Zande
- Koksijde: Koksijde, Oostduinkerke, Wulpen
- Kortemark: Kortemark, Handzame, Werken, Zarren
- Langemark-Poelkapelle: Bikschote, Langemark, Poelkapelle
- Lo-Reninge: Lo, Noordschote, Pollinkhove, Reninge
- Mesen: Mesen
- Nieuwpoort: Nieuwpoort, Ramskapelle, Sint-Joris
- Poperinge: Poperinge, Krombeke, Proven, Reningelst, Roesbrugge-Haringe, Watou
- Veurne: Veurne, Avekapelle, Beauvoorde, Booitshoeke, Bulskamp, De Moeren, Eggewaartskapelle, Houtem, Steenkerke, Vinkem, Wulveringem, Zoutenaai
- Vleteren: Oostvleteren, Westvleteren, Woesten
- Zonnebeke: Zonnebeke, Beselare, Geluveld, Passendale, Zandvoorde

In het projectgebied zijn er volgende grootschalige bedrijventerreinen².

Kaart 1: Situering bedrijventerreinen

- Diksmuide: Heernisse, Kaaskerke-oude Barrière
- Heuvelland: Poperingestraat
- Houthulst: 't Vrijbos
- Ieper: Ieperleekanaal, Hoge Akkerweg, Potyzestraat, Zillebekevijverdreef, Ter Waerde, Poperingestraat, Kasteelwijk
- Koekelare: Hovaerestraat
- Koksijde: (Veurne) II
- Kortemark: Ieperstraat, Steenbakkerij, Staatsbaan
- Langemark-Poelkapelle: Bikschotestraat
- Nieuwpoort: Noordvaart, Noorderhavenoever
- Poperinge: Sappenleen
- Veurne: Veurne I (Albert I-laan & E40) en II (weg Veurne-De Panne & weg Veurne Koksijde), Proostdijkvaart
- Zonnebeke: Pasfrost, Polderhoek, Hanebeek

² Geraadpleegd van dataset Vlaio. Enkel bedrijventerreinen groter dan 10 ha werden mee opgenomen.

1.2 Woon-werkrelaties (op basis van vervoersregioplan)

Voor een analyse van verplaatsingsstromen wordt verwezen naar de studie in het regionale vervoerplan Westhoek. Hierbij wordt vertrokken van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen (versie 3.6.1). Dat model geeft informatie over alle modi en alle verplaatsingsmotieven. De verplaatsingsstromen tijdens een daluur, ochtend- en avondspitsuur worden in kaart gebracht voor zowel interne verplaatsingen binnen de Westhoek, als de verplaatsingen van de Westhoek naar de rest van West-Vlaanderen en van West-Vlaanderen naar de Westhoek.

Uit de analyses van de verplaatsingsstromen blijkt dat de centrumsteden in het gebied duidelijk als attractiepool functioneren:

- Veurne/ Westkust
- Diksmuide
- Ieper/ Poperinge

Er wordt in het vervoerplan aangegeven dat elk van deze knopen duidelijk zijn eigen afgebakende invloedssfeer heeft. De onderlinge interactie tussen de drie 'kernen' is slechts in beperkte mate aanwezig. Qua bestemmingen buiten de Westhoek zijn vooral de omliggende gemeenten en grotere steden in de provincie belangrijk: Middelkerke, Torhout, Menen, Oostende, Brugge, Roeselare en Kortrijk. Tijdens de daluren valt het aantal verplaatsingen gevoelig terug, het 'stedelijk netwerk kust' vormt hierop een uitzondering

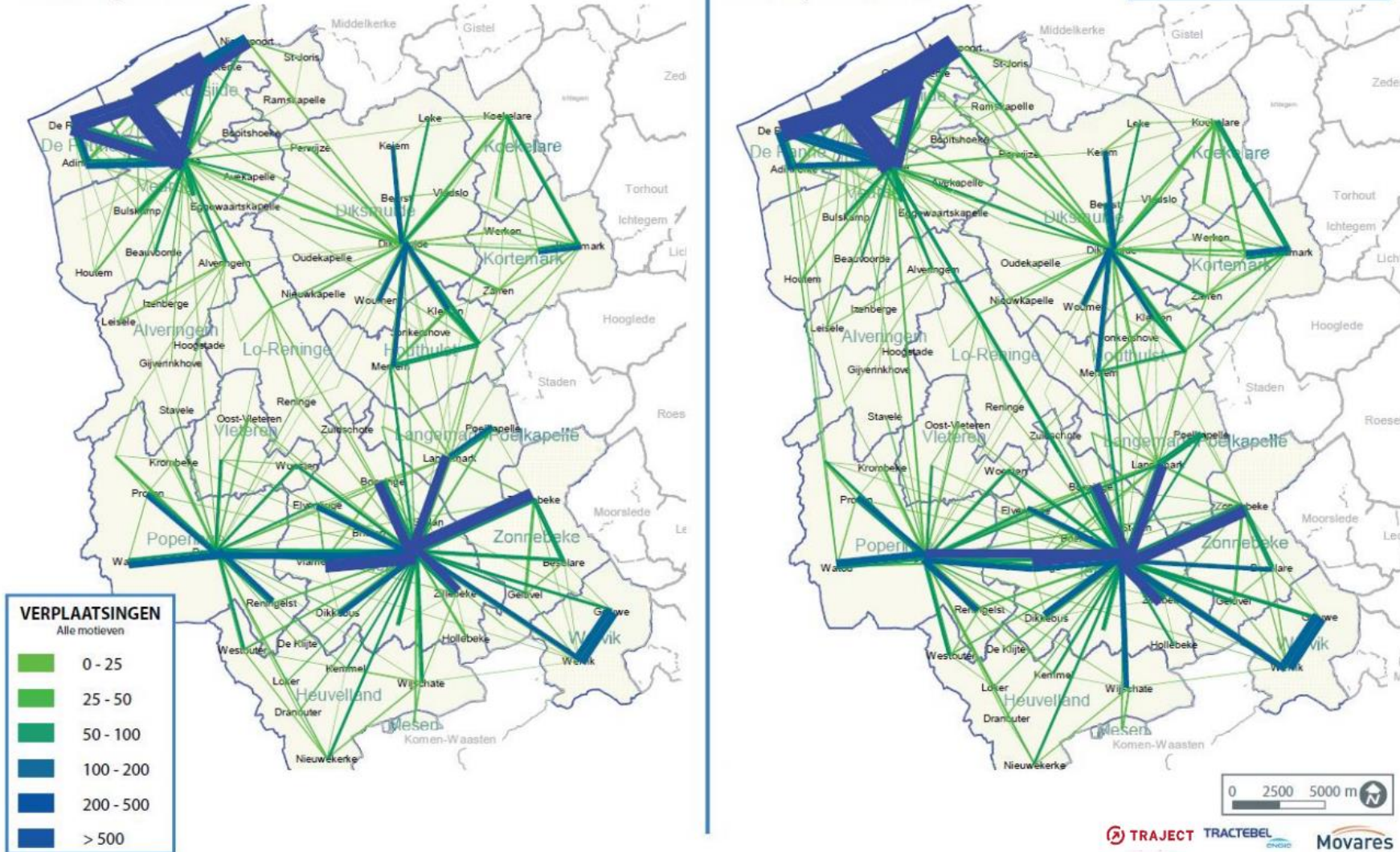
Onderstaande figuren zijn overgenomen uit het vervoerregioplan Westhoek (2019).



INTERN WESTHOEK

Ochtendspits: 8u - 9u

Avondspits: 16u - 17u



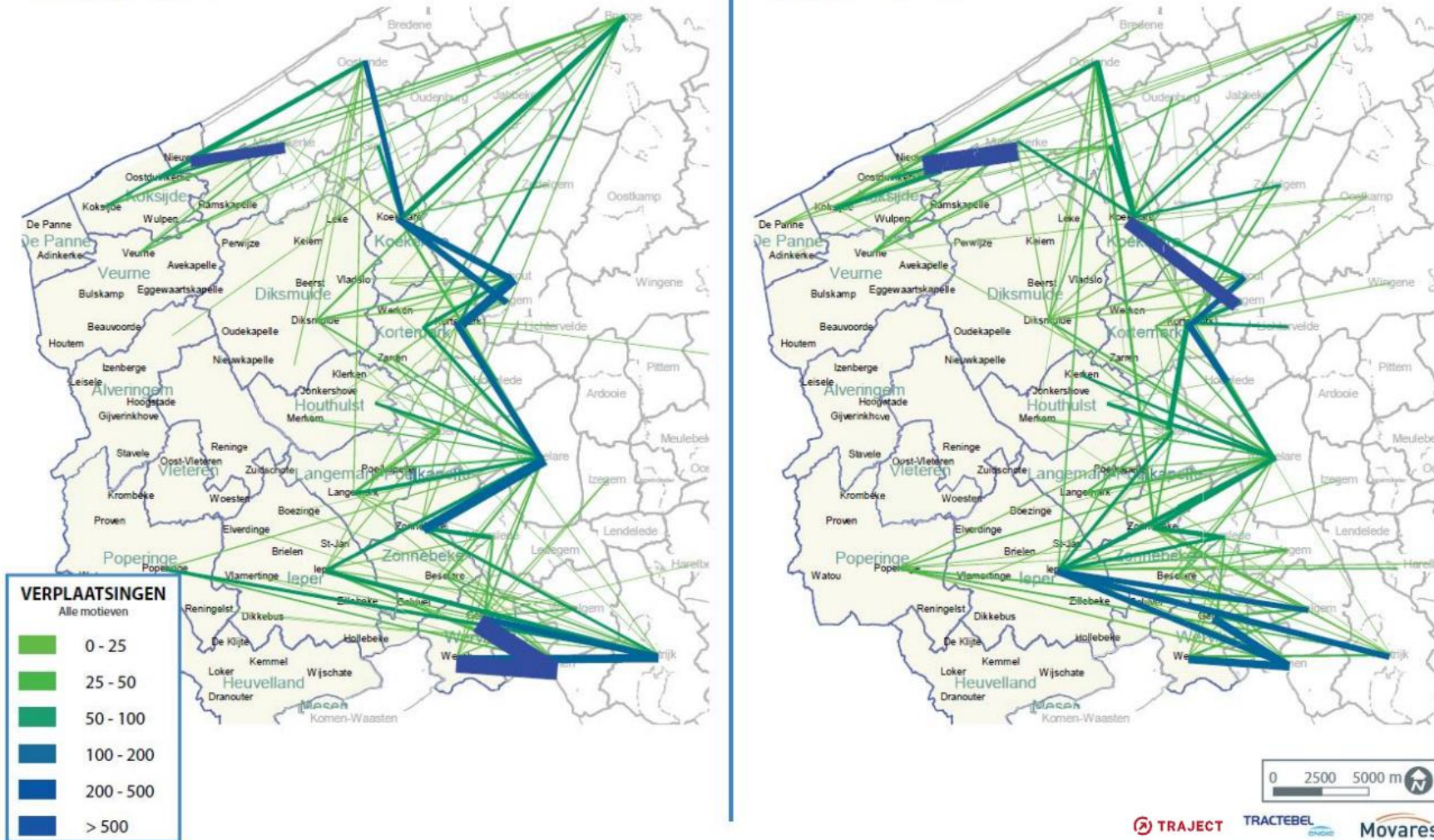
Figuur 1-1: Verplaatsingsstromen intern Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)



WESTHOEK naar WEST-VLAANDEREN

Ochtendspits: 8u - 9u

Avondspits: 16u - 17u



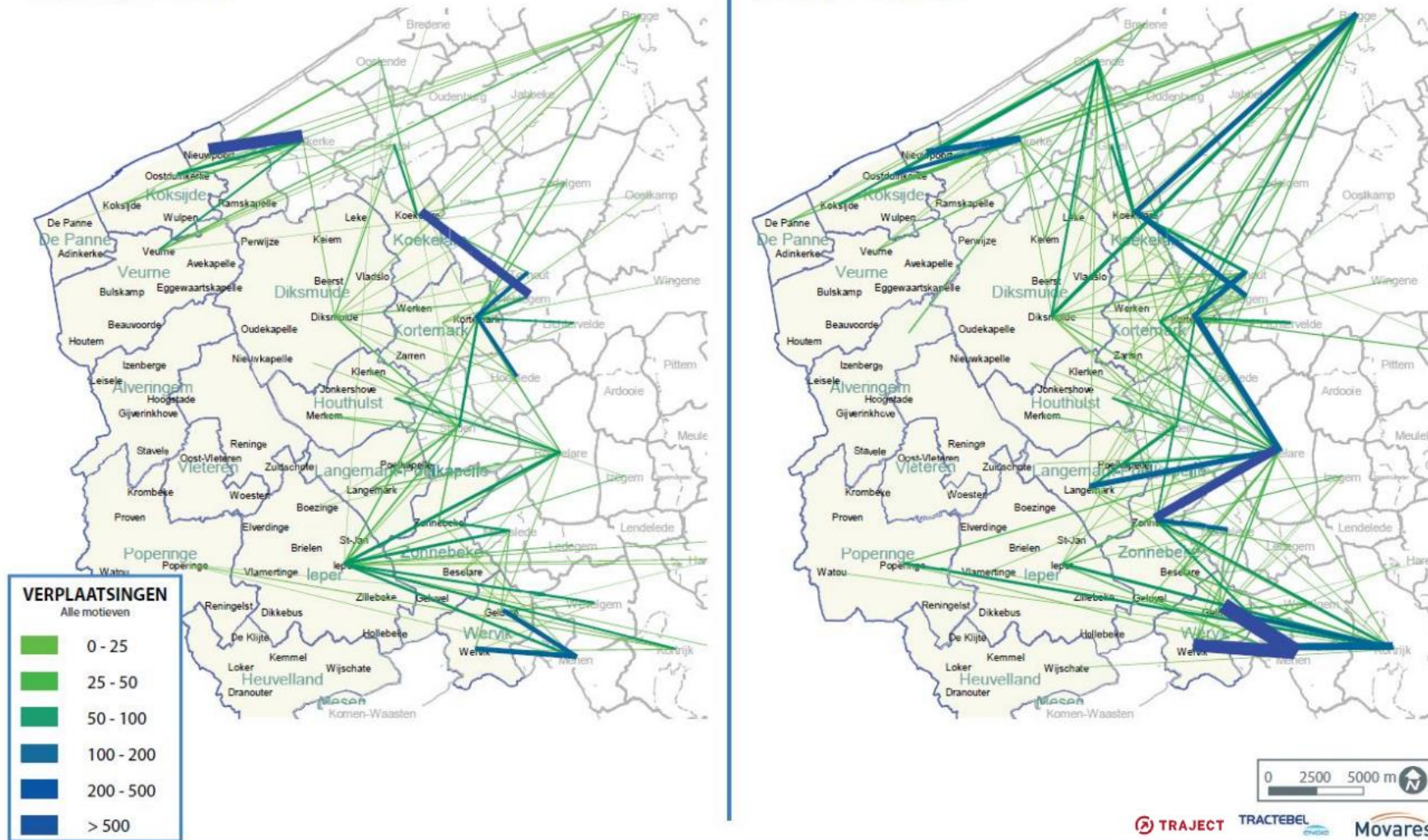
Figuur 1-2: Verplaatsingsstromen Westhoek naar West-Vlaanderen (Bron: vervoerplan Westhoek)



WEST-VLAANDEREN naar WESTHOEK

Ochtendspits: 8u - 9u

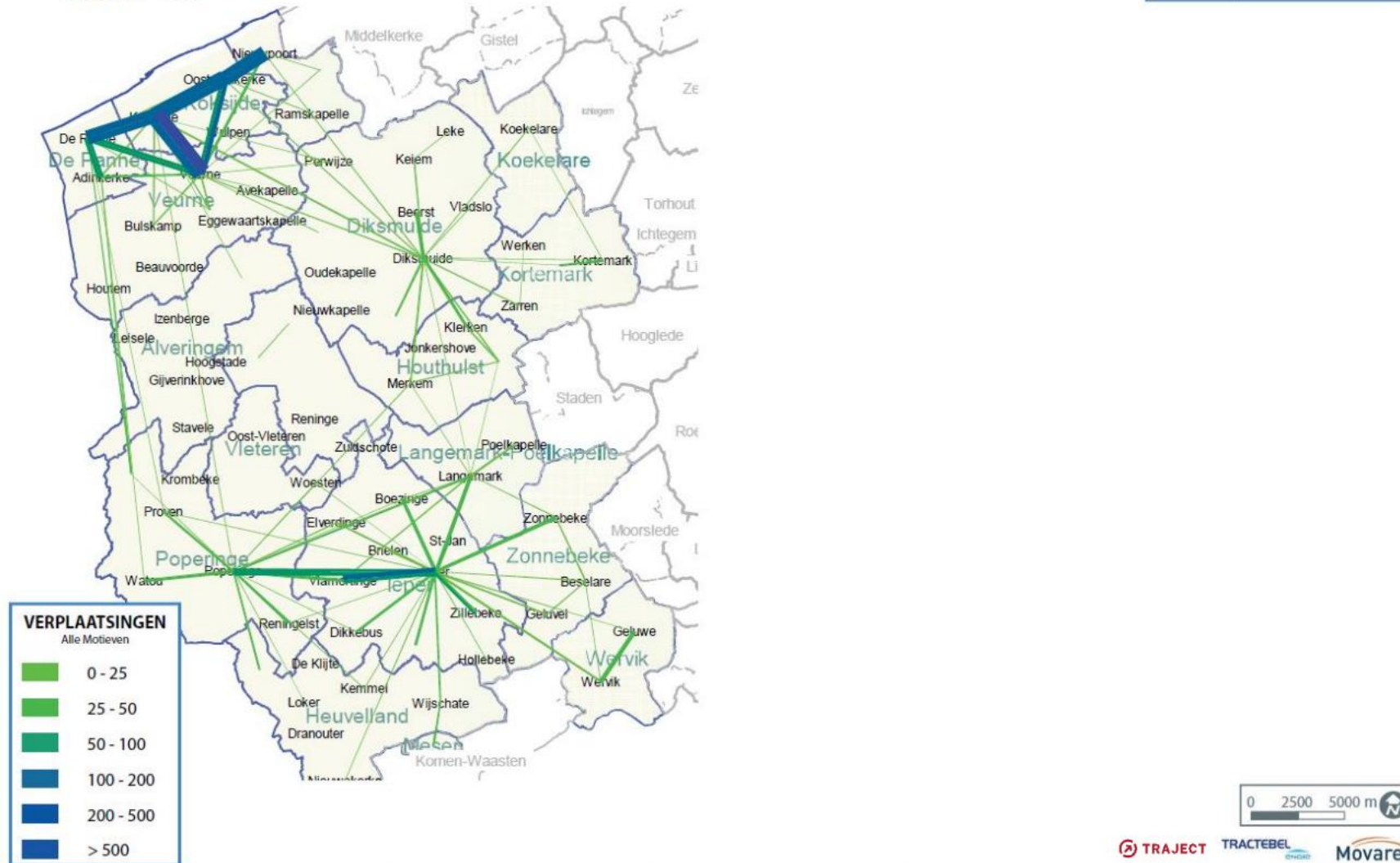
Avondspits: 16u - 17u



Figuur 1-3: Verplaatsingsstromen West-Vlaanderen naar Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)

INTERN WESTHOEK

Dal: 12u - 13u

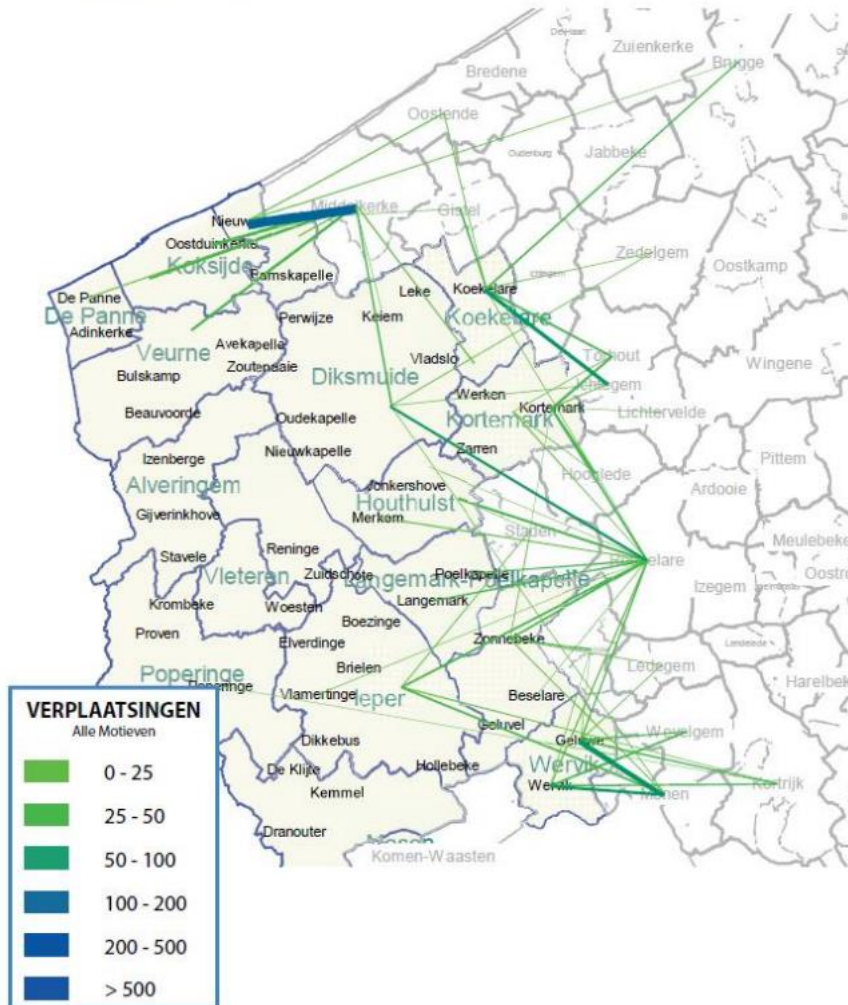


Figuur 1-4: Verplaatsingsstromen intern Westhoek (Bron: vervoerplan Westhoek)



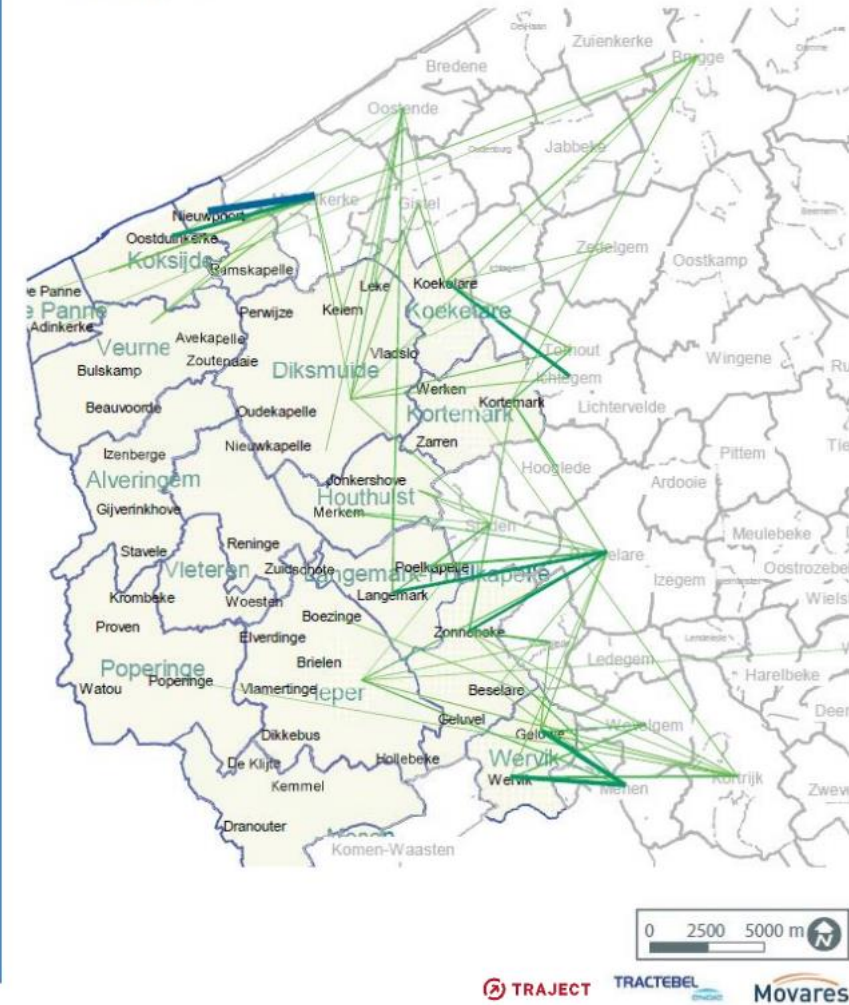
WESTHOEK naar WEST-VLAANDEREN

Dal: 12u - 13u



WEST-VLAANDEREN naar WESTHOEK

Dal: 12u - 13u



Figuur 1-5: Verplaatsingsstromen Westhoek naar West-Vlaanderen (Bron: vervoerplan Westhoek)

1.3 Bestaande netwerken

1.3.1 Fietsnetwerken

Kaart 2: Oosprongelijk bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

1.3.1.1 Fiets snelwegen

Binnen het projectgebied werden volgende fiets snelwegen aangeduid.

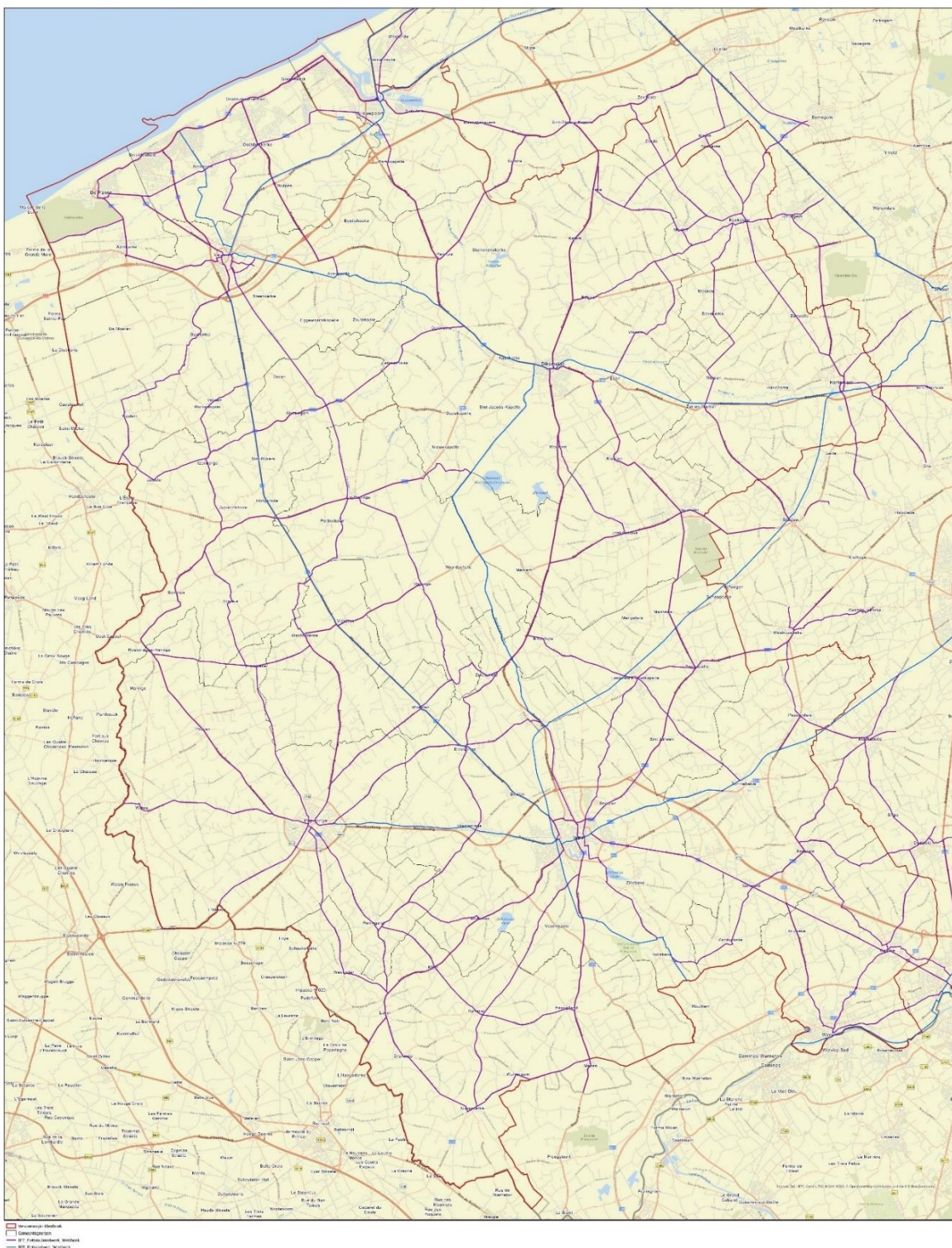
- F34 (Knokke – Heist - Nieuwpoort) (55 km)
- F39 (Oudenburg – Veurne) (31 km)
- F391 (Veurne – Koksijde) (7 km)
- F35 (Torhout – Veurne via Diksmuide) (31 km)
- F38 (Ieper – Veurne) (28 km)
- F352 (Diksmuide – Ieper) (23 km)
- F351 (Kortemark – Ieper) (21 km langs de Vrijbosroute)
- F381 (Ieper – Poperinge) (10 km)
- F372 (Ieper – Komen) (10 km)
- F37 (Ieper- Deinze) (54 km)



Figuur 1-6: Situering huidige fietssnelwegen

1.3.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Onderstaande figuur geeft de meest recente versie van het huidige bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.



Figuur 1-7: Bestaande bovenlokale fietsnetwerken (zie ook kaart 2)

1.3.1.3 Fietscan West-Vlaanderen

Kaart 3: Fietscan 2020

Eveneens door de provincie wordt jaarlijks een FietsScan opgesteld waarbij het fietsnetwerk in kaart gebracht wordt. Op het document worden de bovenlokale fietsverbindingen en de fietssnelwegen aangegeven en onderverdeeld per categorie ‘veilig en conform’, ‘veilig maar niet conform’ en ‘onveilig – investering noodzakelijk’.



Figuur 1-8: Fietscan West-Vlaanderen 2020 (zie ook kaart 2)

1.3.2 Openbaar vervoersnetwerken

Hierbij wordt het voorgestelde plan van de vervoerregio meegegeven voor De Lijn. Het voorlopig voorstel ligt momenteel ter advies bij de vervoersregioraad. Na definitieve goedkeuring zal de OV-structuur bestaan uit een trein-, kern en aanvullend net. Op lokaal niveau wordt vervoer op maat voorzien.

Het kernnet

- L40 Torhout – Westrozebeke – Ieper
- L42 Roeselare – Westrozebeke – Poelkapelle – Langemark
- L50 Ieper – Veurne – Koksijde
- L60 Ieper – Vlamertinge – Poperinge
- L95 Ieper – Zonnebeke – Moorslede – Roeselare

De volgende lijnen zijn ook onderdeel van het kernnet, en rijden ook in de vervoerregio Westhoek, maar het advies erover komt toe aan een andere vervoerregio:

- L0 Kusttram De Panne – Oostende – Knokke-Heist (VVR Oostende)
- L30 Roeselare – Hooglede – Diksmuide (VVR Roeselare)
- L68 Nieuwpoort – Koksijde – Veurne (VVR Oostende)

Het aanvullend net

Cadanslijnen:

- L20 Diksmuide – Merkem – Ieper (wordt opgewaardeerd naar uurfrequentie met budget VOM)
- L64 Diksmuide – Koekelare – Ichtegem – Torhout
- L84 Ieper – Geluwe – Menen

De volgende lijn maakt ook onderdeel van het aanvullend net, en rijdt ook in de vervoerregio Westhoek, maar de beslissing erover is toegekend aan een andere vervoerregio:

- L50 Oostende – Gistel – Koekelare (VVR Oostende)

Functionele lijnen:

- L24 Diksmuide – Oostvleteren – Woesten – Poperinge
- L31 Roeselare – Hooglede – Kortemark – Diksmuide
- L32 Diksmuide – Kortemark – Torhout
- L33 Veurne – Diksmuide – Lichtervelde
- L41 Diksmuide – Nieuwpoort
- L42 Ieper – Poelkapelle
- L45 Torhout – Staden – Houthulst
- L51 Poperinge – Krombeke – Veurne
- L56 Veurne – De Panne
- L61 Poperinge – Mesen – Kemmel – Ieper
- L62 Poperinge – Abele – Roesbrugge – Beveren
- L65 Diksmuide – Bovekerke – Torhout
- L71 Ieper – Kemmel – Nieuwkerke
- L72 Ieper – Kemmel – Le Bizet
- L89 Ieper – Houtem – Komen
- L94 Roeselare – Moorslede – Zonnebeke – Beselare

De volgende lijnen maken ook onderdeel uit van het aanvullend net, en rijden ook in de vervoerregio Westhoek, maar de beslissing erover is toegekend aan een andere vervoerregio:

- L53 Oostende – Leffinge – Leke – Diksmuide (VVR Oostende)
- L69 Oostende – Nieuwpoort – Veurne (VVR Oostende)
- L73 Brugge – Zedelgem – Koekelare – Leke (VVR Brugge)

1.4 Planningscontext

Onderstaand worden de relevante beleidsdocumenten, studies en projecten besproken. De studies en projecten vertonen onderling sterke verschillen op vlak van schaal, doelstelling en karakter. Hun relevantie situeert zich in bepaalde gevallen op macroschaal (bijvoorbeeld vervoerregio Westhoek), in andere gevallen op microschaal (bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen).

1.4.1 Ruimtelijk beleidsplannen en studies

1.4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt een richtinggevend en deels bindend beleidskader. Het RSV werd goedgekeurd op 23 september 1997. De eerste herziening werd bekrachtigd door het Vlaams Parlement op 19 maart 2004, de tweede herziening op 16 februari 2011.

Voor de Westhoek zijn onderstaande elementen opgenomen die relevant zijn bij fietsroutes en mobiliteit in het algemeen.

De Westhoek behoort als regio tot het buitengebied van Vlaanderen, hierbij horen de volgende doelstellingen:

- Een dynamische en duurzame ruimtelijke ontwikkeling garanderen zonder het functioneren van de structuurbepalende functies van het buitengebied (landbouw, natuur, bossen, wonen en werken op niveau van het buitengebied) aan te tasten.
- Een halt toeroepen aan de versnippering van de open ruimte en de verbrokkeling van de landelijke structuur door verkeersinfrastructuren en bebouwing.
- Wonen en werken ontwikkelen zich vanuit de eigen groei in de gemeente en worden ruimtelijk geconcentreerd in of aansluitend bij de kernen van het buitengebied. 40% van de behoefte aan bijkomende woningen dient in de kernen van het buitengebied te worden opgevangen. Voor deze gebieden dient een minimum van 15 wo/ha te worden nagestreefd
- De landbouw-, natuur- en bosfunctie inbedden in goed gestructureerde onderdelen ter garantie van een goede ruimtelijke ontwikkeling en een vermindering van ruimtelijke conflicten tussen de verschillende structuren.
- Het bereiken van gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteiten in het buitengebied voornamelijk met betrekking tot de rivier- en beekvalleien, het fysisch systeem, de landbouw en het nederzettingspatroon.
- Het afstemmen van het ruimtelijk en milieubeleid op basis van het fysisch systeem.
- Bij de primaire wegen is een volledige scheiding van verkeerssoorten. De weg bevat ofwel kruispunten die ongelijkvloers zijn, een verkeerslichtenregeling, een rotonde of ze hebben een voorrangswegregeling hebben. Daarnaast worden er geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particuliere terreinen voorzien. Buiten stedelijk gebied wordt een bouw- en gebruiksvrije zone ingesteld van 30m vanuit de as van de weg.
- Bij de secundaire wegen zijn er bepaalde uitvoeringsprincipes vastgelegd. De weg dient aangelegd te worden volgens doortochtconcept met ontwerp-snelheden van 50 km/u of minder (binnen de bebouwde kom), rekening houdend met verkeersveiligheid, verkeerleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit voor de woonkern.

1.4.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten.

De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

De strategische doelstellingen zien er als volgt uit:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag: tegen 2040 wil de Vlaamse regering terugdringen tot 0 hectare. Het verhogen van ruimtelijk rendement in het bestaande ruimtelijke beslag is namelijk aantrekkelijker dan verdere uitbreiding.
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken: Ruimtelijke ontwikkeling moet bijdragen tot realisatie van maatschappelijke ambities. Woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap worden ontwikkeld rondom strategische collectieve vervoersknopen. Locaties met hoge knooppuntwaarde zijn hierbij belangrijk.
- Palet van leefomgevingen: kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling:
 - o Gedeeld en meervoudig gebruik
 - o Robuustheid en aanpasbaarheid
 - o Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
 - o Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
 - o Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
 - o Klimaatbestendigheid
 - o Energetische aspecten
 - o Gezondheid
 - o Inclusief samenleven
 - o Economische vitaliteit
- Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:
- Robuuste en open ruimte
- Netwerk van groenblauwe aders: een substantiële uitbreiding van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte, dorpen en steden.

1.4.1.3 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

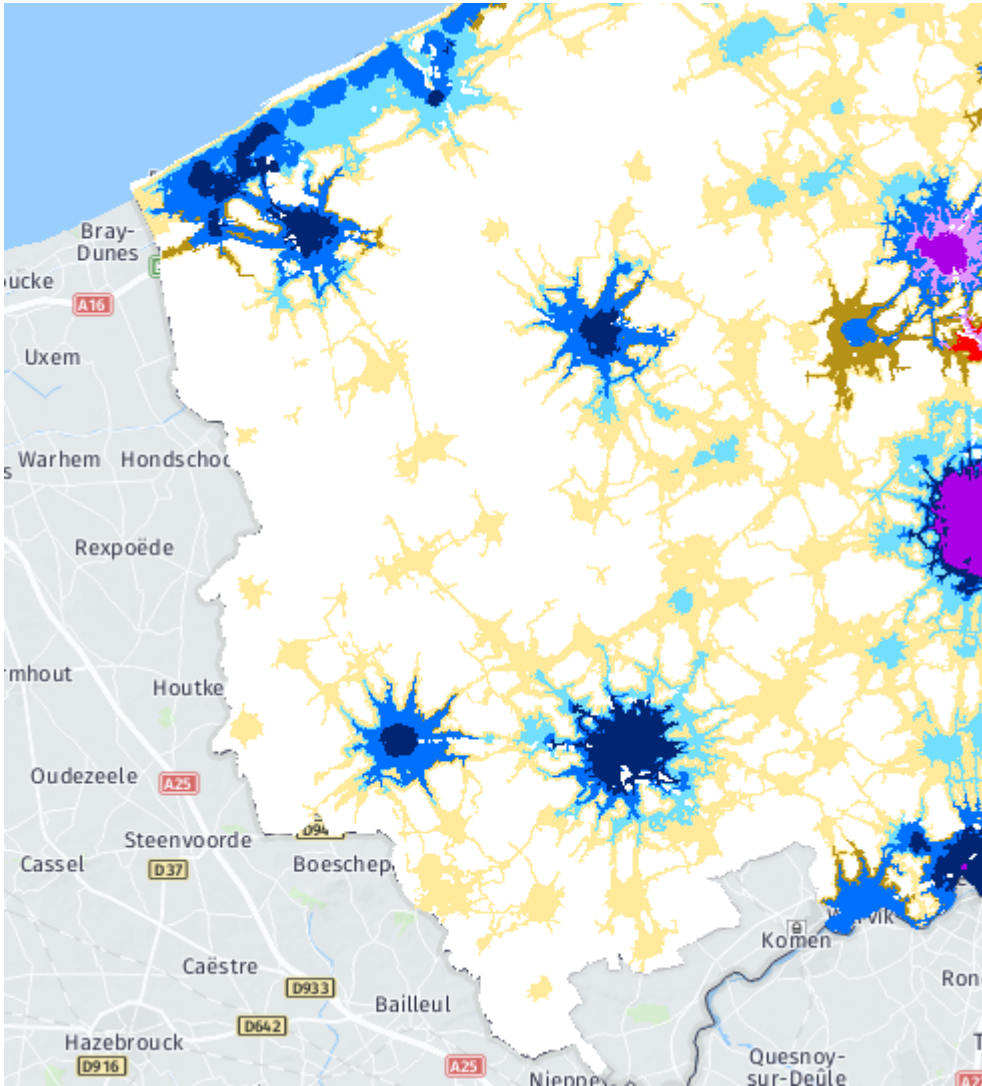
Als verantwoordelijke voor de opmaak van het provinciaal fietsroutenet dat gericht is op bovenlokaal functioneel verkeer wordt door de provincie een ruimtelijk beleid uitgewerkt. Aan volgende zaken wordt hierbij aandacht besteed:

- Streven naar complementariteit met de recreatieve routes voor langzaam verkeer (fietsroutes, wandelpaden, ruiterspaden...) waar mogelijk.
- Een gebiedsdekkend, maar bovenlokaal netwerk dat naburige woonconcentraties verbindt. De ontsluiting binnen de woonconcentraties valt terug op het lokale netwerk.
- Een afstemming op andere vervoerssystemen om een vlotte overschakeling van de ene op de andere vervoerswijze mogelijk te maken.
- Het netwerk streeft een maaswijdte van 3 500 m na en is afgestemd op maximale verplaatsingen van 13 km.
- Er wordt een hiërarchie voorzien van gewone bovenlokale routes en hoofdroutes.
- Bij de selectie van de routes wordt rekening gehouden met de kortste afstanden, veiligheid en comfort en met de minimale vervoersvraag.

1.4.1.4 Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in functie van de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau aan de kust en in de Westhoek

In kader van de BRV-logica omschrijft deze studie een goede afstemming tussen ruimte en mobiliteit. Daarmee wordt gehoor gegeven aan het koppelen van bereikbaarheid aan de nabijheid van voorzieningen. De kaart

met de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau wordt als referentie gebruikt. Deze geeft weer voor Vlaanderen tot op elk niveau een plaats bereikbaar is met OV en welke voorzieningen er zijn. De Westhoek kent voor het grootste deel lage knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. De studie wenst hier een meer gedifferentieerd antwoord op te bieden. Er wordt een strategische visie uiteengezet per functioneel geheel. Dit zijn de grotere gebieden (niet steeds binnen een welbepaalde kern) waarbinnen een deel van woon-werk-, winkel- en schoolverplaatsingen zich manifesteren. De volgende functionele gebieden binnen de Westhoek worden onderscheiden: zuidelijke Westhoek, Veurne-Westkust en Diksmuide & ommeland.



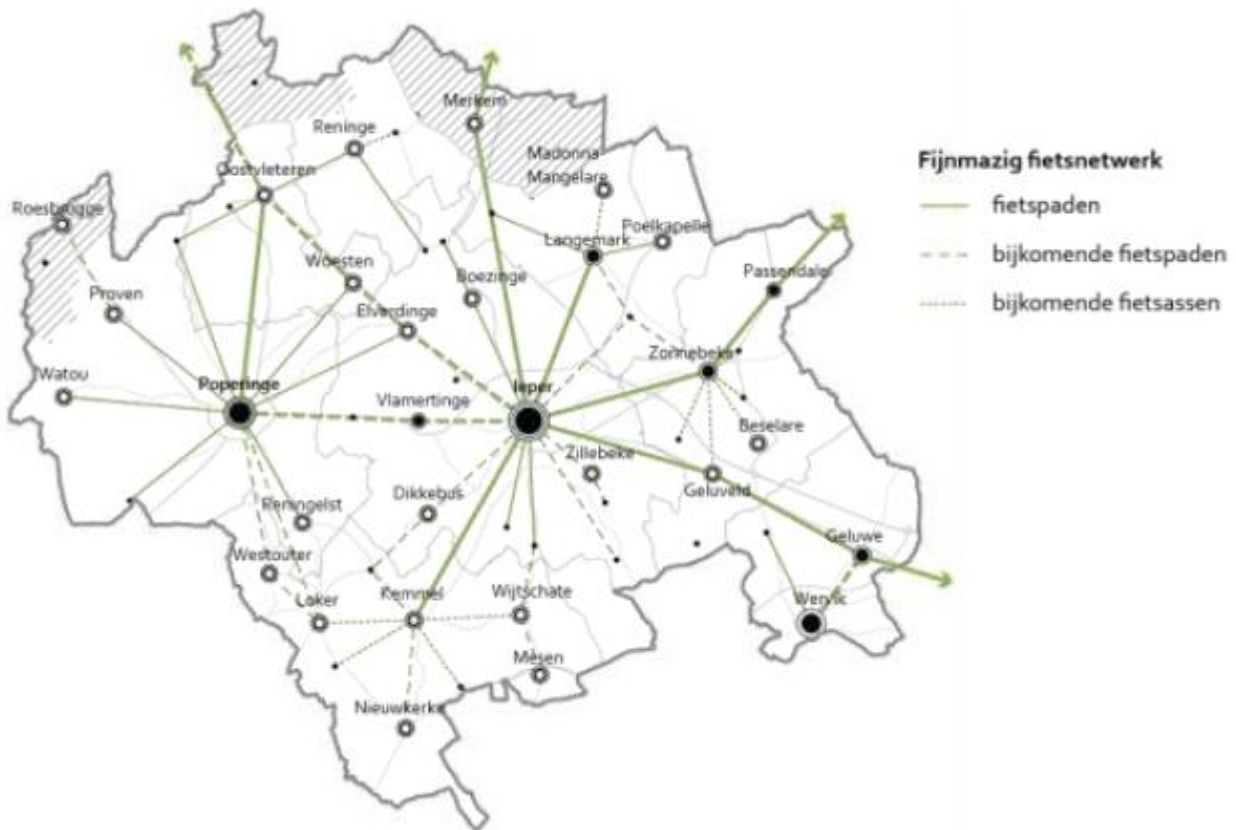
Figuur 1-9: Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau Westhoek (Geopunt, 2015)

Zuidelijke Westhoek

Een korte analyse van de zuidelijke Westhoek met betrekking tot kernen en voorzieningen, leert dat Poperinge en Ieper multimodaal ontsloten zijn. Langemark (geselecteerd als grote kern) Boezinge en Merkem (geselecteerd als zelfvoorzienende kernen) zijn openbaarvervoerknooppunten en goed verbonden via fietsinfrastructuur. Zonnebeke en Geluwe zijn voornamelijk gericht op autoverkeer. Het project met betrekking tot de N8 heeft het potentieel om van Woesten en Oostvleteren multimodaal ontsloten kernen te maken, deze worden immers gezien als openbaarvervoerknooppunten.



Figuur 1-10: Bereikbaarheid vervoersmodi zuidelijke Westhoek

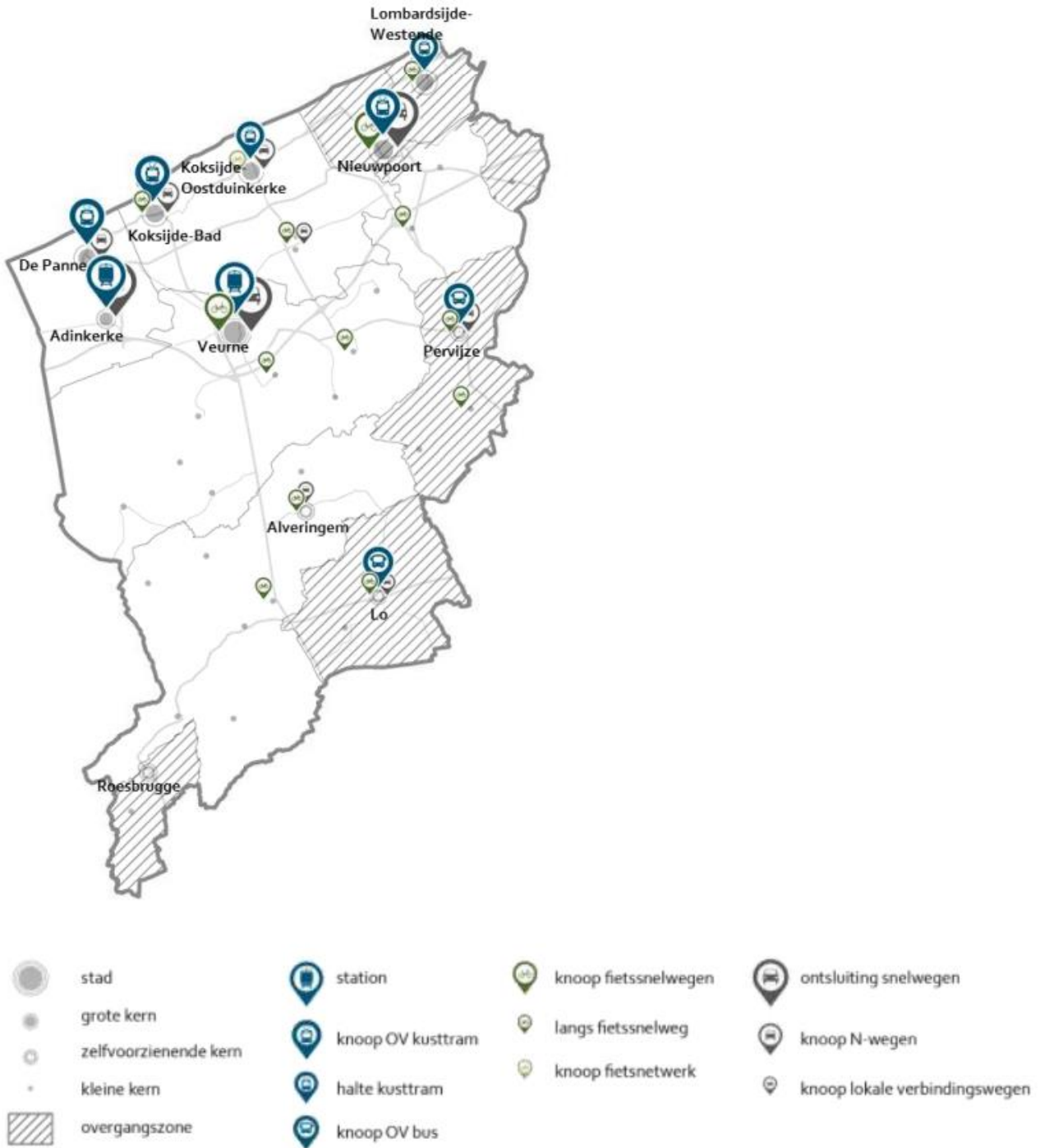


Figuur 1-11: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk zuidelijke Westhoek

Kemmel in Heuvelland en Oostvleteren in Vleteren worden als zelfvoorzienende kernen geïdentificeerd als centrale plek omdat in de betreffende zones een gemis is hieraan. Deze kernen dienen met andere woorden goed verbonden te worden met steden binnen het functioneel geheel.

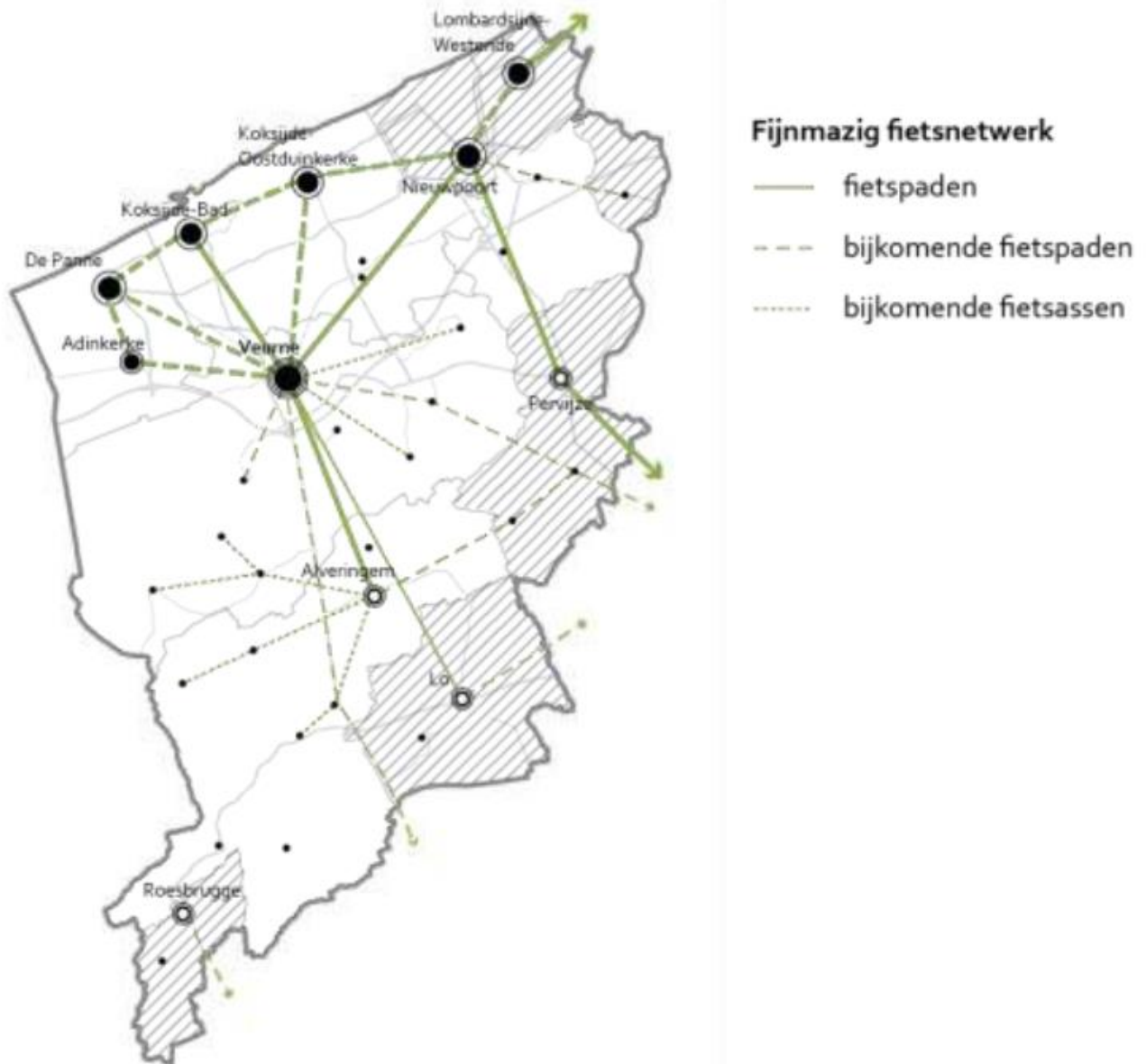
Veurne-Westkust

Veurne is multimodaal ontsloten. Samen met Adinkerke en Koksijde beschikt de gemeente over een treinstation, al moet bij Koksijde de nuance gemaakt worden dat het station op het grondgebied Veurne te situeren is. Daarnaast kan Nieuwpoort als multimodaal knooppunt beschouwd worden, hoewel er geen station is. De Panne en Koksijde bad zijn eveneens knooppunten voor openbaar vervoer. Daarbij komt dat de kusttram voor een goede verbinding zorgt tussen alle kustgemeentes. Verder zijn Lo (Lo-Reninge) en Pervijze (Diksmuide) zelfvoorzienende kernen die respectievelijk over een veilige fietsverbinding beschikken langsheen het Lokanaal verbonden met Veurne en de langsheen Frontzate verbonden met Nieuwpoort en Diksmuide.



Figuur 1-12: Bereikbaarheid vervoersmodi Veurne-Westkust

Ook voor het functionele geheel Veurne-Westkust wordt ervoor gekozen de kern van Alveringem aan te duiden als centrale plek. De kern beschikt over de mogelijkheid om een verzorgende rol verder uit te bouwen. De zelfvoorzienende kernen Lo en Pervijze ontbreekt het aan kritische massa om aan te duiden als centrale locatie.



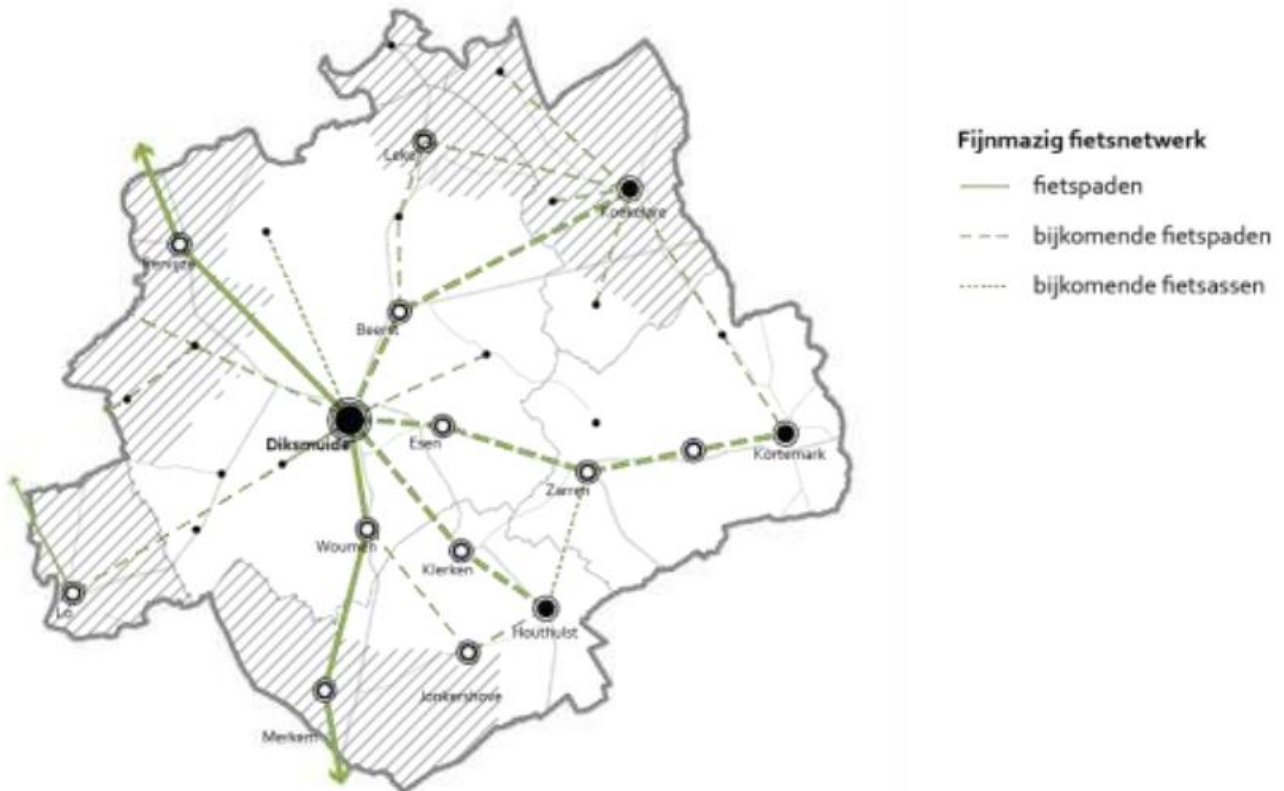
Figuur 1-13: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk Veurne-Westkust

Diksmuide & Ommeland

Diksmuide en Kortemark beschikken over een station en fungeren als openbaarvervoerknoppunten. Daarbij komt dat de fietssnelweg richting Ieper, de Frontzate richting Nieuwpoort en een geplande fietssnelweg tussen Veurne en Torhout samenkomen in Diksmuide. Voor Kortemark zijn dit de fietssnelweg richting Ieper en eveneens de geplande fietssnelweg Veurne-Torhout. Van de grotere kernen in het gebied, Koekelare en Houthulst, profileert Koekelare zich als een knooppunt voor openbaar vervoer.



Figuur 1-14: Bereikbaarheid vervoersmodi Diksmuide en ommeland



Figuur 1-15: Gewenst fijnmazig fietsnetwerk Diksmuide en ommeland

1.4.1.5 Relevante RUP's

1.4.1.5.1 Provinciaal RUP SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde

De deputatie van de provincie West-Vlaanderen heeft in haar zitting van 14/12/2017 de start- en procesnota van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) SPG Reconversie Militaire Basis Koksijde goedgekeurd.

Het strategisch project voor de militaire basis van Koksijde komt voort uit het vrijkomen van het militair vliegveld te Koksijde. Het globale militaire gebied omvat ongeveer 365 hectare.



Figuur 1-16: Situering Projectgebied militaire basis Koksijde (bron, https://bestanden.west-vlaanderen.be/rup/publiek/122_1_strategisch_projectgebied_koksijde/RUP_30000_213_00122_00001_startnota.pdf)

Volgende bestemmingen zijn voorzien in het voorstel voor het bestemmingsplan:

- Kazernezone met gemeenschapsvoorzieningen, technische diensten, natuurgebied en recreatie
- Duinengebied /Loods 40^{ste} met gemeenschapsvoorzieningen, natuurgebied en camping
- Woonontwikkeling Koksijde dorp (betaalbaar wonen)
- Recreatieve luchtvaart met clubhuis, vliegtuigparking, verblijfsaccomodatatie, luchtvaartmuseum, taxiways, parkomgeving met sportfaciliteiten
- open ruimte met fietsverbindingen, landschappelijke inkleding, ruimte voor water (Langeleed)
- intergemeentelijk bedrijventerrein en containerpark.
- luchtvaartgebonden activiteit met militaire activiteiten en/of luchtvaartgebonden bedrijvigheid

De fietssennwegroute F391 loopt dwars door het plangebied. De route F39 grenst aan het plangebied.

1.4.1.5.2 GewRUP N34 – Omleiding Adinkerke³

Zie 1.4.3.5

³ Bron: Aanmelding/projectMER deel I –Sweco, iov Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en <https://wegenenverkeer.be/studies/een-omleidingsweg-voor-adinkerke>.

1.4.2 Verkeersplanologische beleidsplannen en studies

1.4.2.1 Vervoerregio Westhoek – nieuw openbaar vervoersplan 2021 (juni 2020)

Op 22 juni 2019 trad het decreet Basisbereikbaarheid in werking. Een vernieuwde visie op openbaar vervoer staat hierbij centraal. Hierbij wordt afgestapt van het principe van 'basismobiliteit'. Het decreet, dat onder meer combimobiliteit introduceert als uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid, beoogt het openbaar vervoer in Vlaanderen grondig om te vormen van een aanbodgericht openbaar vervoer naar een meer vraaggestuurd systeem.

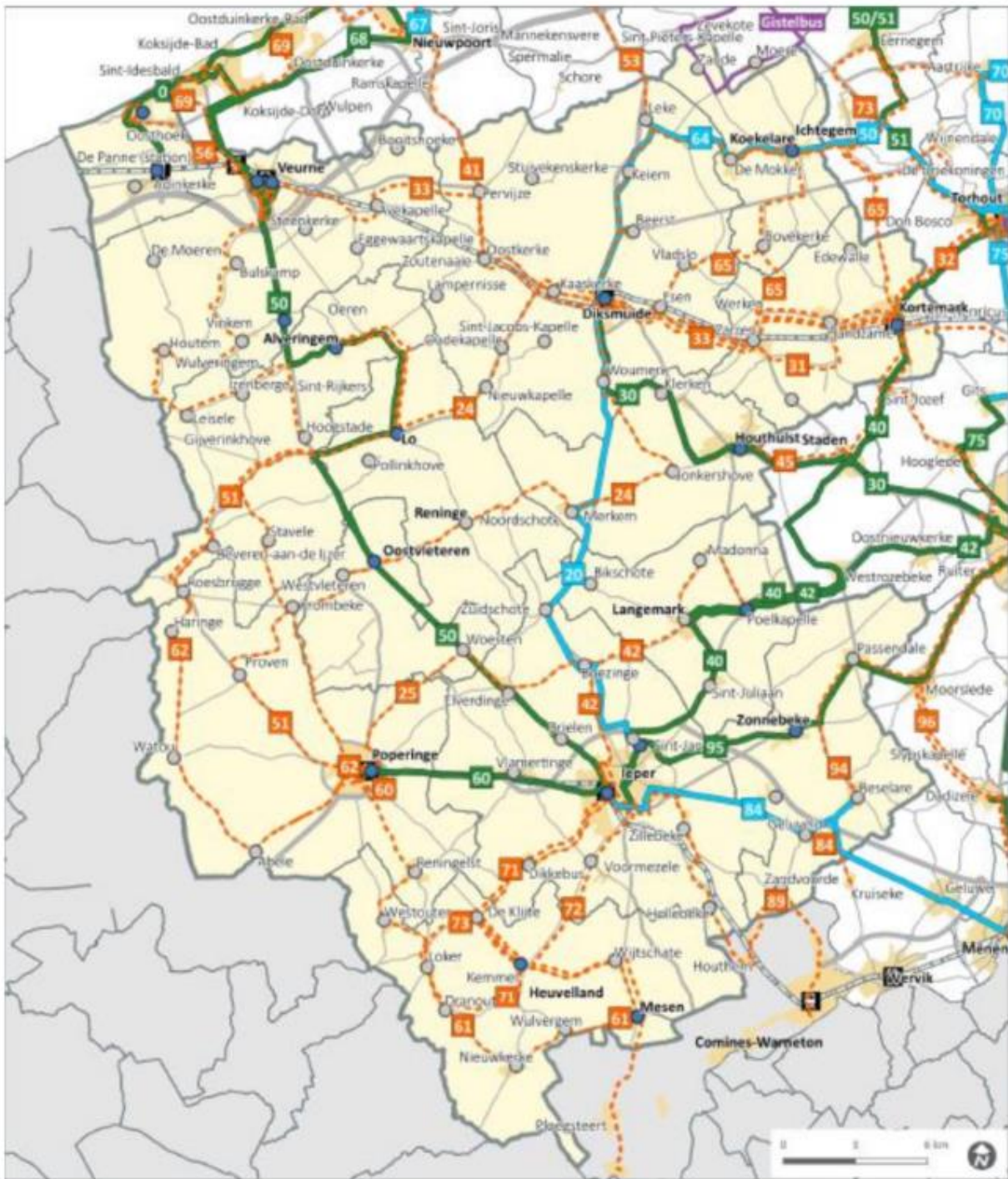
Een eerste belangrijke uitdaging is sterke assen creëren en inzetten op die assen waar de grootste verplaatsingsstromen worden vastgesteld in een hiërarchisch opgebouwd netwerk. Deze assen vragen prioriteit op vlak van doorstroming voor het openbaar vervoer. De haltes van deze sterke OV-corridors functioneren als hub voor hun omgeving. De werking van deze hubs wordt concreet gemaakt door implementatie van het concept mobipunten. Dit dragende netwerk van cadanslijnen is een stabiel gegeven voor de komende jaren. Dit laat toe om investeringen in de brede zin doordacht te plannen en te realiseren, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van doorstroming, het inplannen van Park & Rides en van mobipunten.

Op alle gecadanceerde verbindingen (trein, kern- en aanvullend net) worden hubs gecreëerd in de vorm van mobipunten die toegang tot/uitwisseling tussen vervoerlagen faciliteren. Ook op plaatsen waar het kernnet en het aanvullend niet komt worden mobipunten gecreëerd zodat door middel van het vervoer op maat hierop kan worden aansloten.

De precieze modaliteiten op vlak van financiering en uitrusting van deze punten is voorwerp van verder onderzoek in het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan.

Onderstaande figuur geeft het synthesebeeld weer voor de opbouw van het openbaar vervoerplan. Het illustreert dat het regionale aanbod een samenspel is tussen:

- Het kernnet (groene lijnen)
- Het aanvullend net - cadanslijnen (blauwe lijnen)
- Het aanvullend net - functionele lijnen (oranje lijnen)
- Het (semi-)vast vervoer op maat (paarse lijnen)



Kern- en aanvullend net

- Kernnet
- Aanvullend net - cadanslijnen
- - - Aanvullend net - functionele lijnen

Mobipunten

- mobipunt met deelfiets en/of -auto
- mobipunt zonder deelsystemen

Vervoer op maat *

- VOM-vast
- - - VOM-semi-flex

* Flexvervoer en doelgroepenvervoer: actief in de volledige VVR Westhoek



Scenario 3 bis
Voorstel openbaar vervoer-structuur - type netten



Figuur 1-17: Synthesebeeld Openbaar Vervoerplan

Het vervoer op maat speelt in op die gebieden waar het treinnetwerk en het kern- en aanvullend net niet of onvoldoende komen (de zogenaamde witte vlekken). Het vervoer op maat speelt ook in op specifieke noden van sommige reizigers of gemeenten.

Voor de vervoerregio Westhoek is een concept van vervoer op maat uitgewerkt dat op 3 sporen is geënt.

Eerste spoor – Flexibel vervoer (VOM – flex)

Om de ‘witte vlekken’ in het vervoerssysteem kwaliteitsvol te kunnen ontsluiten wordt een vraagafhankelijk systeem van flexibel vervoer voorzien. Dit vervoer richt zich zowel naar de open gebruiker als naar personen met een mobiliteitsindicatie.

Tweede spoor – Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een belangrijke tweede pijler in het vervoerplan. Er wordt geïnvesteerd om de werking van fietsdeelsystemen en autodeelsystemen regiobreed uit te rollen.

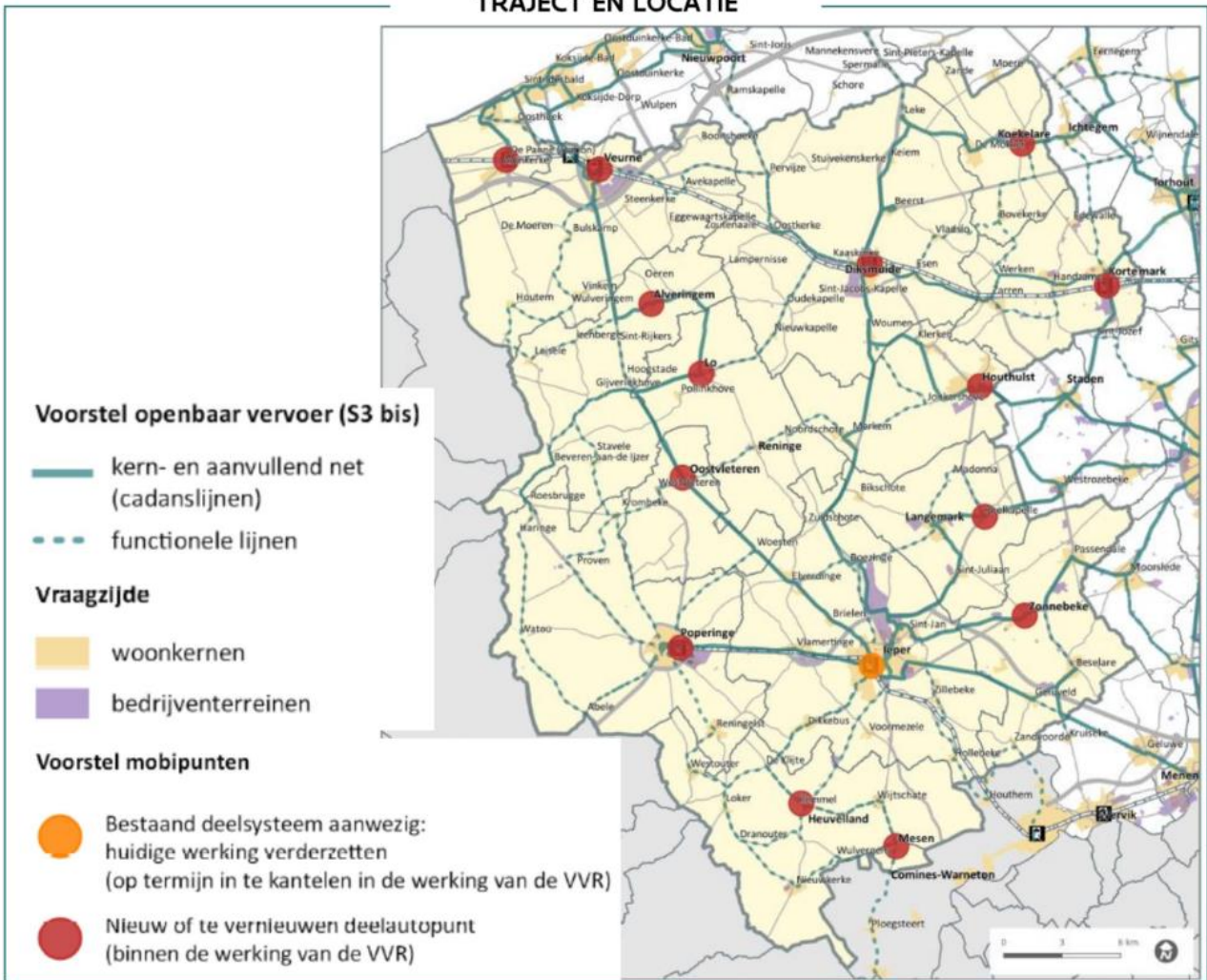
Derde spoor – Opwaarderen functionele lijnen

Voor de functionele lijn L20 Ieper – Diksmuide die niet alleen een aanbod tijdens de spitsmomenten heeft, maar ook tijdens de dalmomenten en op vakantiedagen worden enkele ritten toegevoegd aan de dienstregeling om deze lijn naar een uurfrequentie te brengen op alle weekdagen. Zo kan deze lijn een structurele verbinding vormen in de regio. Dit budget wordt overgedragen van het vervoer op maat naar het aanvullend net.



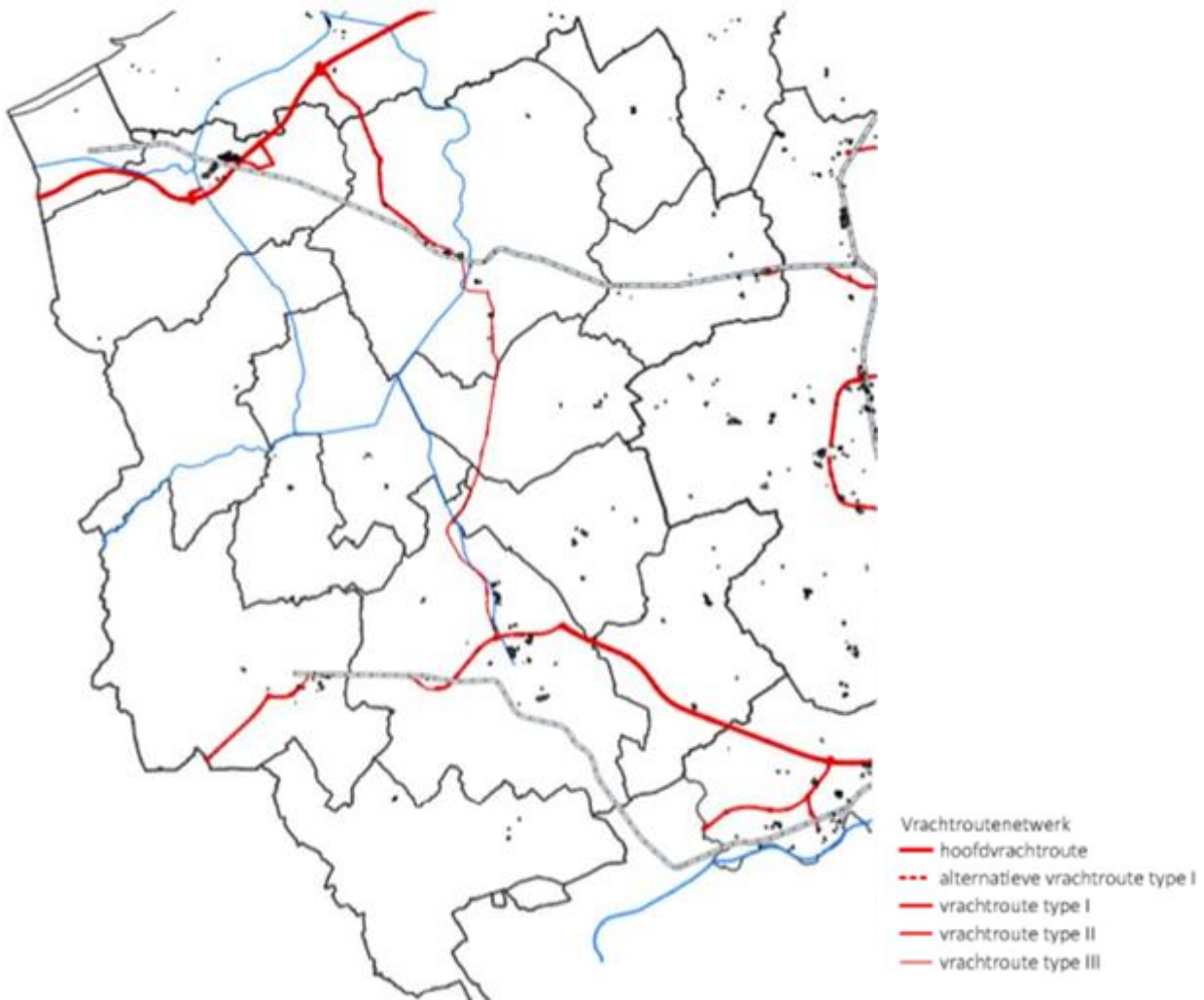
Figuur 1-18: Voorstel deelfietsystemen (Bron: VVR)

TRAJECT EN LOCATIE



Figuur 1-19: Voorstel autodeelsystemen (Bron: VVR)

Onderstaande figuur geeft het vrachtroutenetwerk weer dat binnen het vervoerregio wordt gehanteerd.



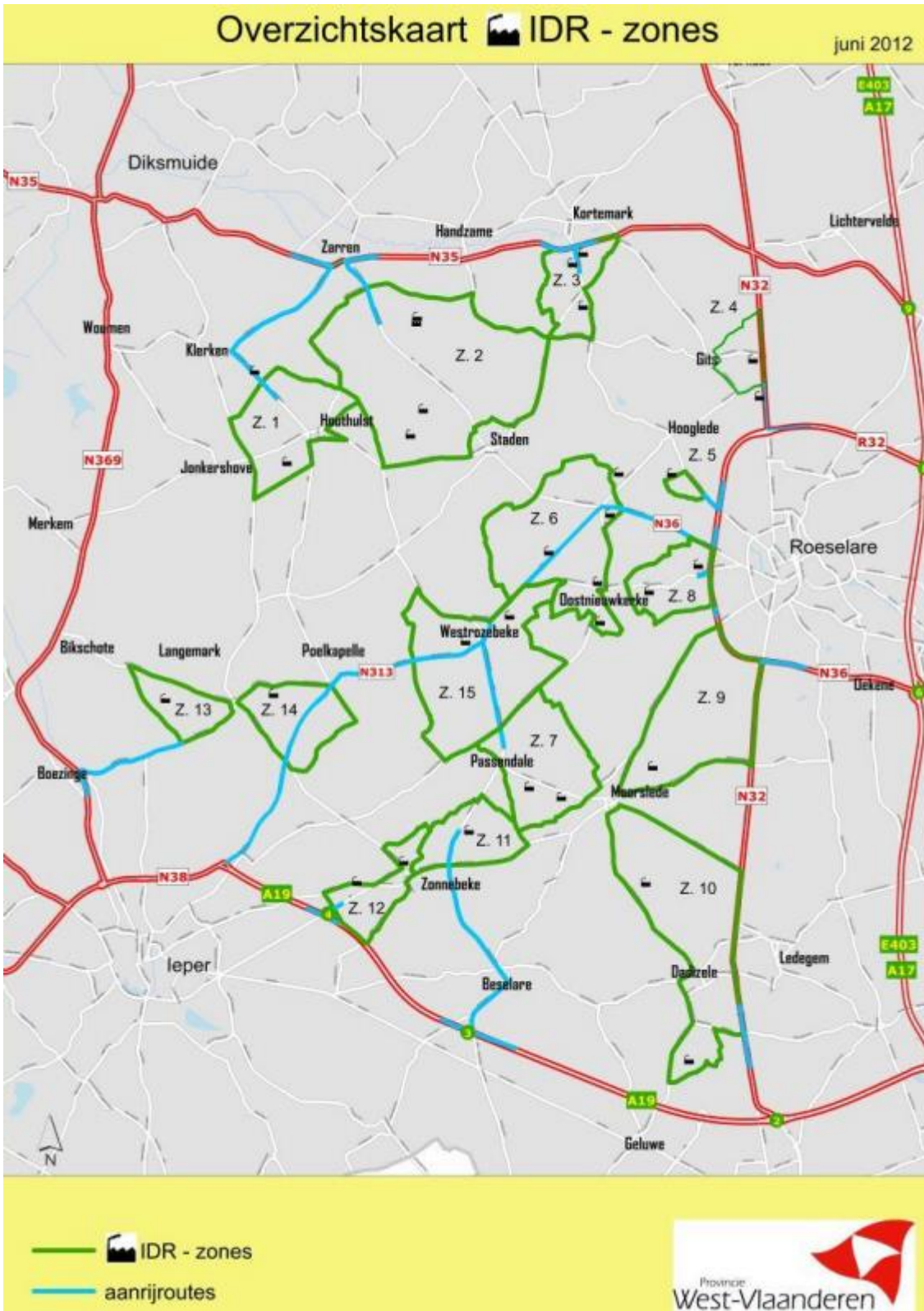
Indien deze kaart op het BFF gelegd wordt dan blijkt dat er toch een aantal overlappingsen zijn:

- Vrachtroute type I: N35 (Nieuwpoortsestraat/Pervijzestraat)
- Vrachtroute type III: N369 : valt samen voor deel ten noorden van Zuidschote.

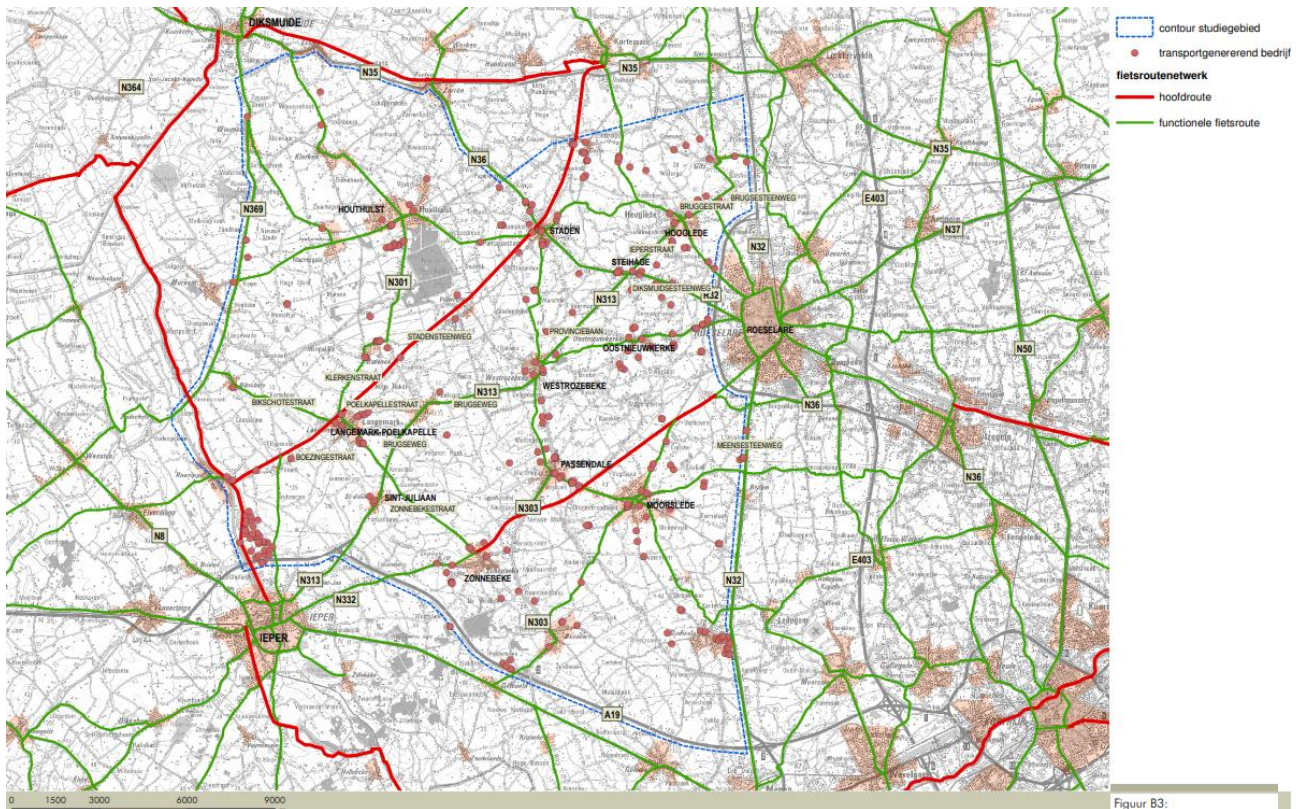
1.4.2.2 Problematiek vrachtverkeer in de driehoek Diksmuide-Ieper-Roeselare (IDR)

In 2008 werd door de vrachtproblematiek in de regio van Ieper, Diksmuide en Roeselare onderzocht. Intussen werd in 2015 een evaluatie opgemaakt waar opnieuw enkele aanbevelingen werden gedaan. Het doel van de studie is de leefbaarheid te verbeteren en gelijktijdig de bereikbaarheid voor de verspreide bedrijven te waarborgen door preferentiële routes voor vrachtverkeer uit te stippelen. Daarnaast werd ook in 2013 door de Vlaamse overheid een Vlaams Vrachtroutenetwerk ontwikkeld. Bedrijvenczones die hierbij in rekening gebracht worden zijn minstens 50ha wat inhoudt dat nauwelijks bedrijventerreinen in de betreffende regio opgenomen zijn. De IDR is dus een verfijning van het Vlaams Vrachtroutenetwerk.

Uit tellingen van de evaluatiestudie blijkt een stijging op de preferentiële routes en een daling op een route niet opgenomen in het netwerk. Dit wijst erop dat routing van zwaar vrachtverkeer zinvol is. Verdere communicatie, promotie en handhaving van IDR dient te gebeuren.



Figuur 1-20: Overzicht IDR-zones



Figuur 1-21: Fietsroutenetwerk regio Ieper Diksmuide Roeselare

1.4.2.3 Studie Carpoolparkings (2014)

Het departement MOW heeft een studie laten uitvoeren om na te gaan waar er binnen West-Vlaanderen er nieuwe carpoolparkings noodzakelijk zijn en waar de bestaande dienen geoptimaliseerd te worden. Voor het studiegebied zijn volgende bevindingen relevant:

Voor Poperinge en Diksmuide zijn carpoolparkings weerhouden omdat deze binnen stedelijk gebied te situeren zijn. In Ieper en Zonnebeke is er een hoge bezetting van wildparkeerders.

- Zonnebeke-Beselare; Ter hoogte van Zonnebeke-Beselare is geen carpoolparking aanwezig. Een basisaanbod van 30 carpoolparkings is gewenst met de mogelijkheid om uit te breiden tot 50 parkeerplaatsen.

1.4.3 Geplande projecten

1.4.3.1 Transmobil: hub-locaties

Transmobil is een partnerschap dat het versterken van de dienstverlening op vlak van mobiliteit in het grensoverschrijdend landelijk gebied beoogt. Een belangrijk gegeven hierbij is dat gemeenten zich kandidaat kunnen stellen om op één of meer locaties subsidies te krijgen voor het inrichten van hubs, multifunctionele en multimodale punten. Hiermee poogt het project de mobiliteit in de regio te innoveren en verbeteren. Transmobil heeft eveneens een insteek op sociaal en commercieel vlak. Verder zijn het verbeteren van reizigersinformatie en kennis van de bevoegde mobiliteitsactoren andere doelstellingen. Om de mobiliteitsproblematiek in de regio aan te pakken worden een vijftal acties ondernomen:

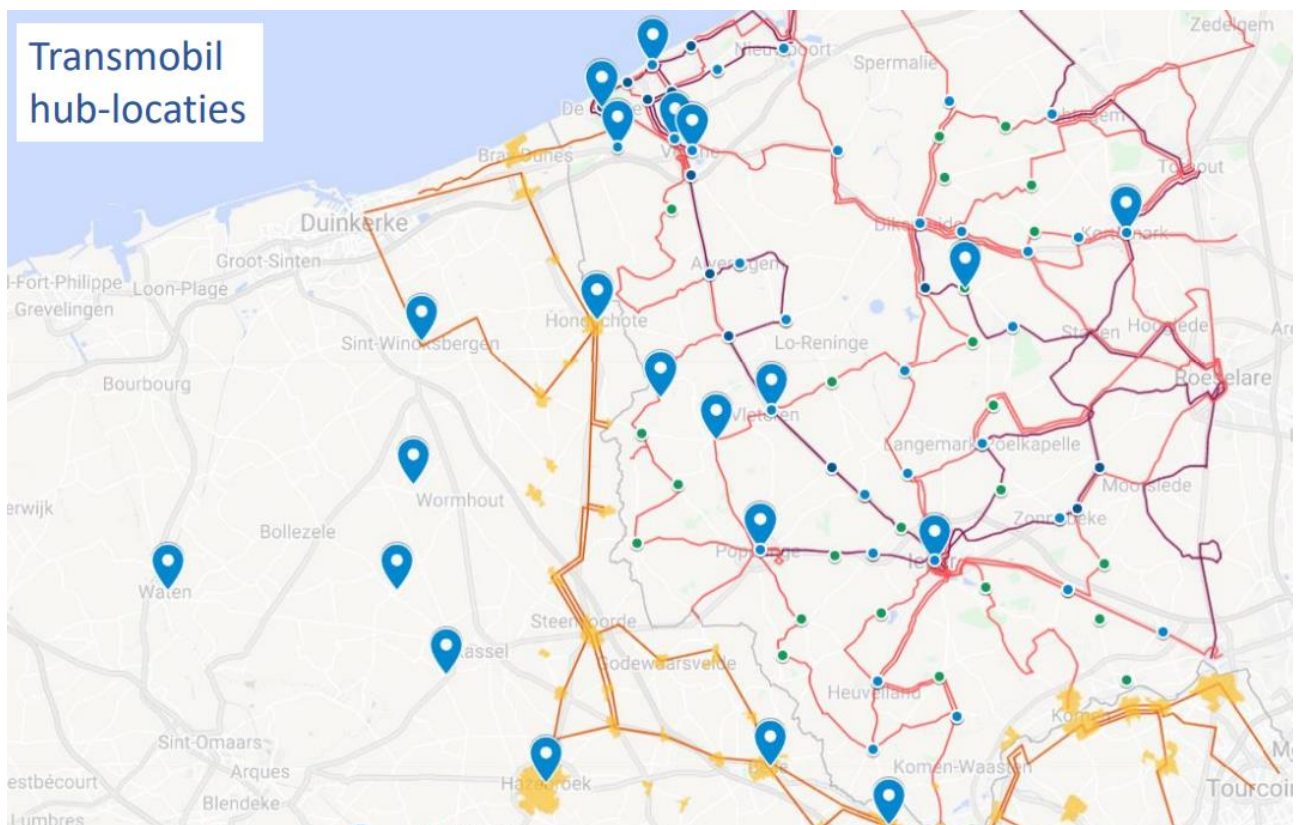
- Grensoverschrijdende analyse
- Actualiseren van de grensoverschrijdende OV-kaart
- Een mobiliteitscentrale

- Grensoverschrijdende verbindingen
- Follow-up en evaluatie van het platform

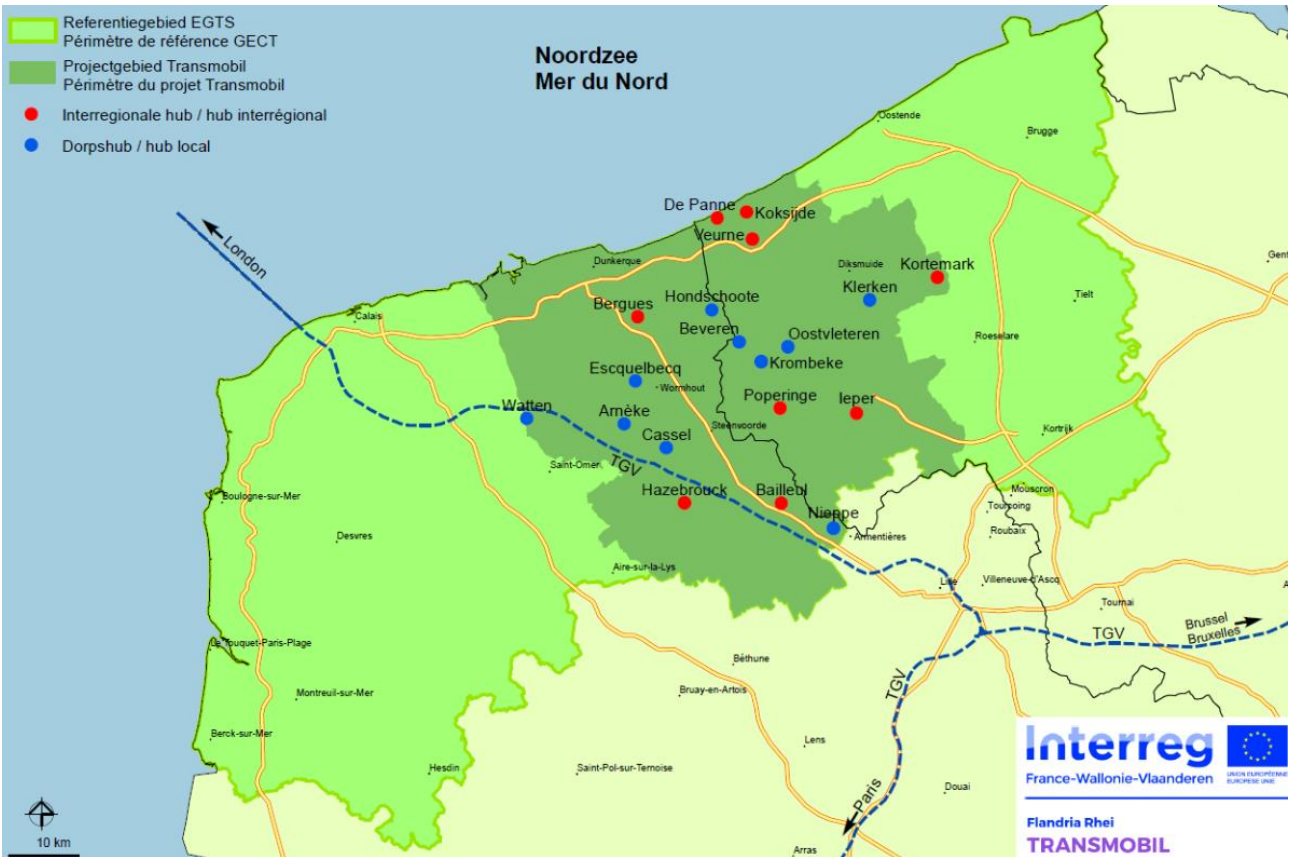
Het project wordt geleid door provincie West-Vlaanderen en heeft volgende partners:

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
- De gemeenten De Panne, Houthulst, Koksijde, Kortemark, Vleterenleper, Poperinge, Veurne
- Taxistop
- West-Vlaamse Intercommunale (WVI)
- Westhoekoverleg (WHO)
- Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure (AUD)
- Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
- GECT EGTS West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale
- Département du Nord
- Communauté de Communes Flandre Intérieure (CCFI)
- Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF)

Transmobil biedt mogelijkheden bij het leggen van grensoverschrijdende contacten en de definiëring van grensoverschrijdende connecties, onder meer voor de fiets. De inrichting van mobipunten in Vlaanderen kan hier dus binnen kaderen. Het project geeft daarentegen geen compleet beeld van netwerken en hubs, daarvoor dient men terug te vallen op het plan van de vervoerregio Westhoek.



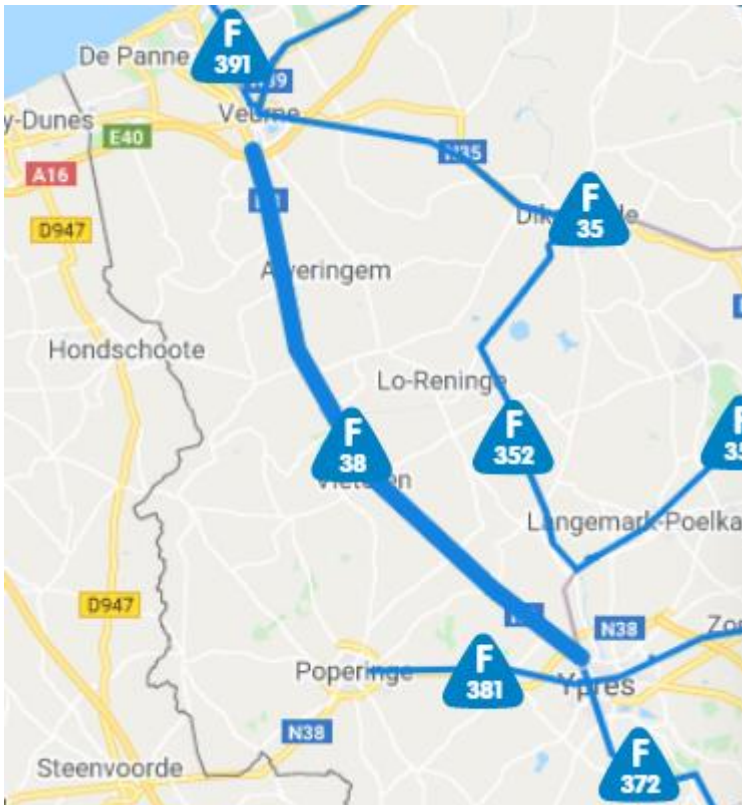
Figuur 1-22: Knooppunten vervoersregio Westhoek (punten) met hub-locaties Transmobil (aanduiding)



Figuur 1-23: Transmobiel hubs

1.4.3.2 Wegverbinding Ieper – Veurne: Streefbeeld N8 (Oostvleteren - Woesten)

De N8 is een secundaire weg type I en heeft met andere woorden een verbindende functie op lokaal en bovenlokaal niveau. De gewestweg vormt een belangrijke verbinding tussen enerzijds Ieper waar deze aansluit op de noordelijke ring en anderzijds Veurne met een aansluiting op de E40. De N8 werd daarnaast ook geselecteerd als fietssnelweg (F38) met een lengte van 27,35km.



Figuur 1-24: F38 Ieper-Veurne (N8)

De herinrichting van de N8 beoogt de ombouw van de N8 Ieper –Veurne zoals voorzien in het RSV, namelijk een “rechtstreekse verbinding op secundair niveau voorzien tussen de N38 en de N8 met het oog op de verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne”.

Dit verloopt in verschillende fases:

- Voor het deel ter hoogte van Veurne zullen de herinrichtingswerken nog dit jaar (2020) worden opgestart (zie ook verder)
- Voor het deel tussen Veurne – Oostvleteren zal een startnota zal opgemaakt (recent gegund aan studie bureau Sweco)
- Voor het deel (Oostvleteren-Woesten) is de unieke verantwoordingsnota goedgekeurd (zie verder).

In het licht van de vraag naar de passende inrichting tussen Woesten en Ieper heeft Vlaams minister van mobiliteit AWW de opdracht gegeven een complex project op te starten voor de verbinding Ieper-Veurne.

In bijlage wordt de herinrichting van de N8 meer in detail besproken (zie 6.1).

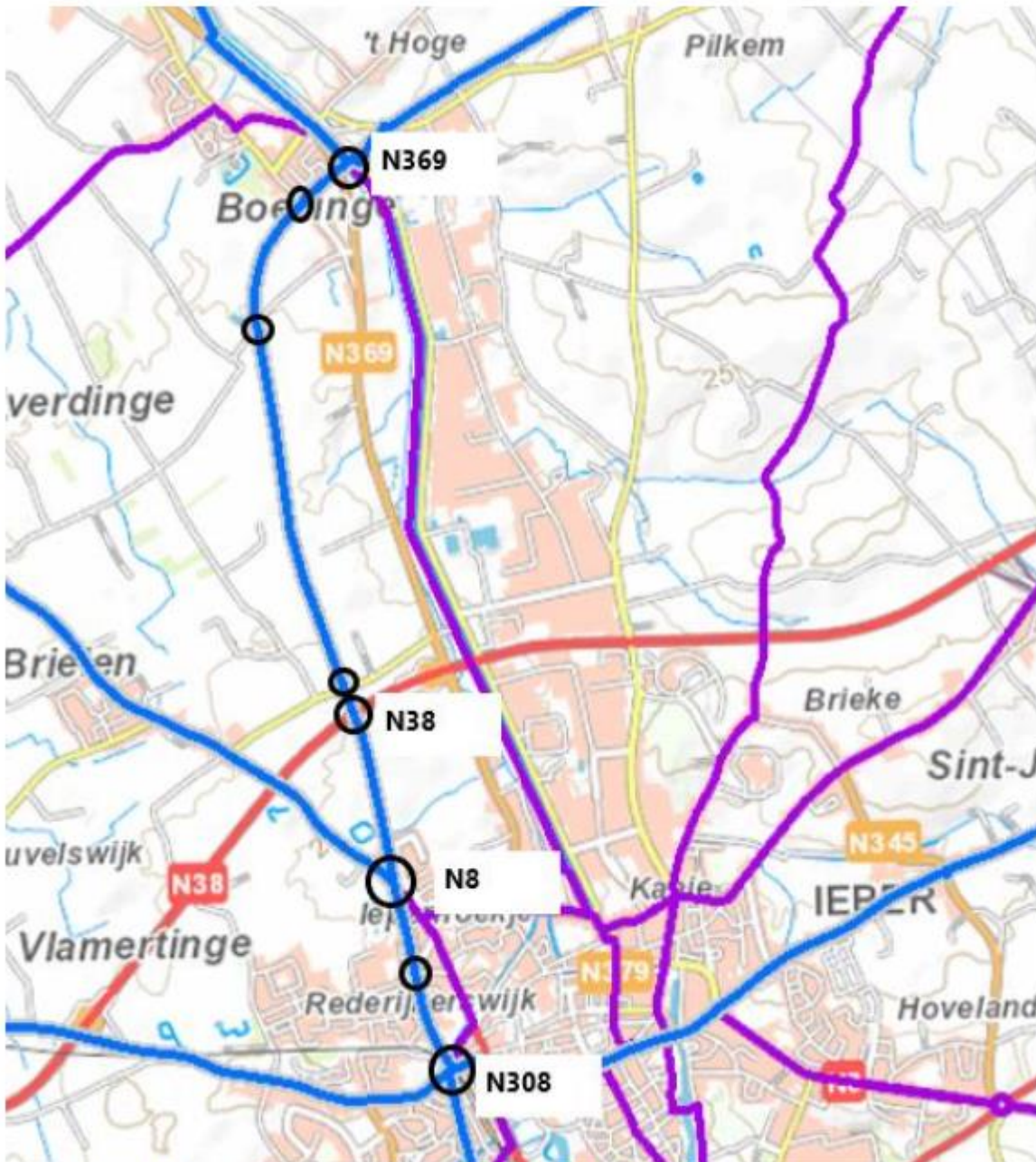
1.4.3.3 Ieper – Vrijbosroute

De bedding van de oude spoorlijn tussen Ieper en Kortemark is sinds 2012 in het bezit van de Provincie. Het is de bedoeling om het segment met een lengte van 5km tussen Ieper station en de Randweg (N369) in Boezinge om te vormen tot fietsas. Hiervan is een deel gerealiseerd tussen de Poperingsesweg en de Augustijnenstraat. Er wordt voorgesteld om twee tijdshorizonten te hanteren voor twee delen van de Vrijbosroute. Voor het eerste deel, het Scholierenpad tot aan de verbinding naar de Haiglaan, dienen heraanleg verbreding en een beperkte verlening te gebeuren. Het tweede deel is de (volledig nieuwe) realisatie van het ontbrekende stuk fietssnelweg ten noorden van de Haiglaan.

De voornaamste moeilijkheden bij het project zijn de kruisingen van het traject over verschillende gemeentel- en gewestwegen:

- N369: Secundaire weg type I, oversteek zou in de nabijheid van het Ieperleekanaal gebeuren en het lichtengeregelde kruispunt met de Burgstraat/Dekemelelaan.
- N38: De Noorderring van Ieper bestaat uit een primaire II-weg met een 2x2 weg. De oversteek lijkt cruciaal om de Vrijbosroute te kunnen voltooien, hier wordt een ongelijkgrondse kruising voorgesteld.

- N8: Secundaire weg type I. Bij de oversteek van De Veurnsesteenweg worden verschillende opties naar voor geschoven:
 - Klassieke oversteek, al dan niet met middengeleider
 - Een fietstunnel
 - Overstek ter hoogte van nieuwe ontsluitingsweg voor auto's naar de campus Veurnesesteenweg
- N308: Lokale weg type I, de fietsoversteek ligt naast een spoorwegoverweg en in een drukke verkeersomgeving. In combinatie met voetgangers kunnen fietsers hier de oversteek maken tussen een autoluwe doorsteek naar het station en het begin van de Vrijbosroute.

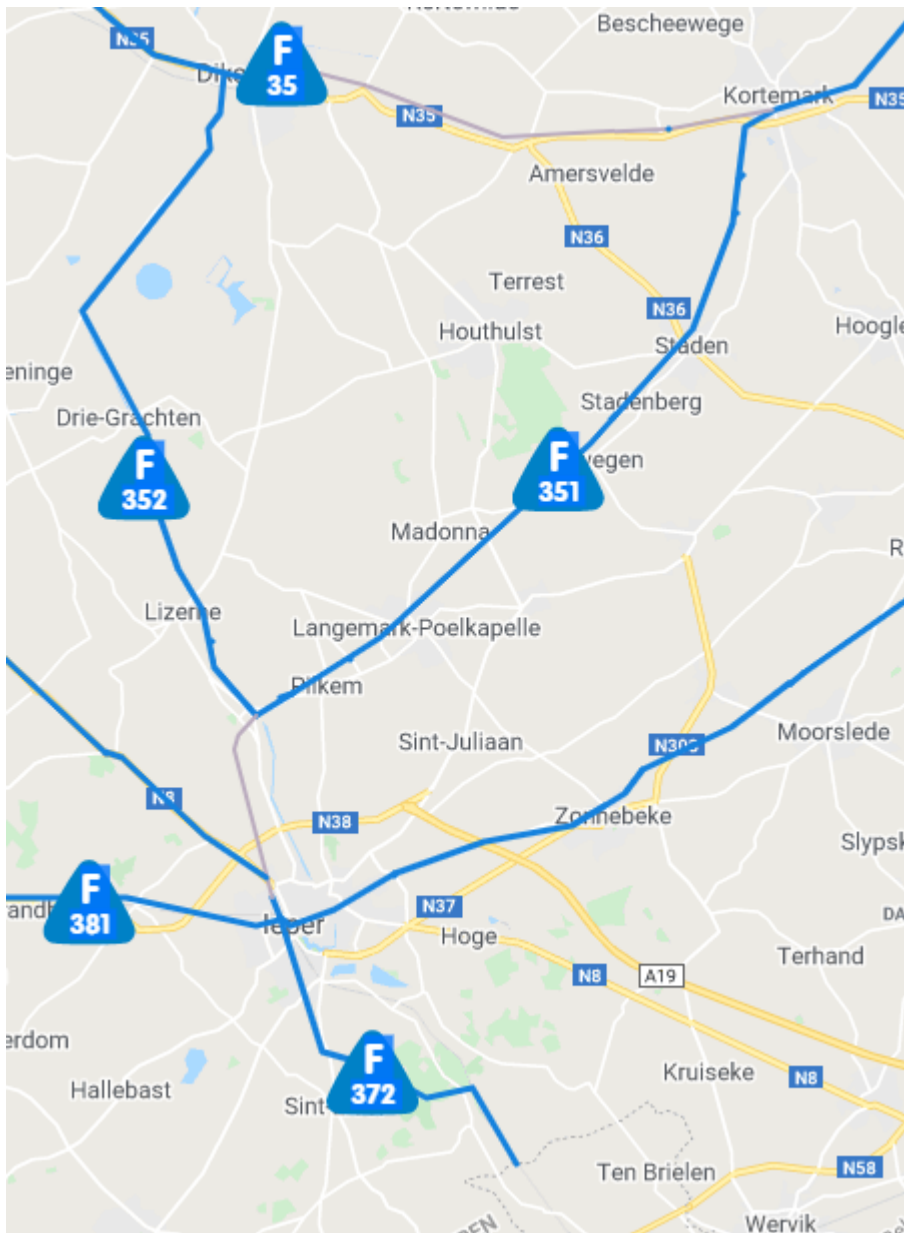


Figuur 1-25: Kruisingen Vrijbosroute; fietssnelwegen (blauw), BFF (paars)

Het is dan ook de bedoeling hiervan een veilige, aangename fietsverbinding te maken die een essentiële verbinding vormt naar verschillende fietssnelwegen:

- Diksmuide: F352
- Veurne: F38
- Poperinge: F381
- Leie: F372

- Roeselare: F37

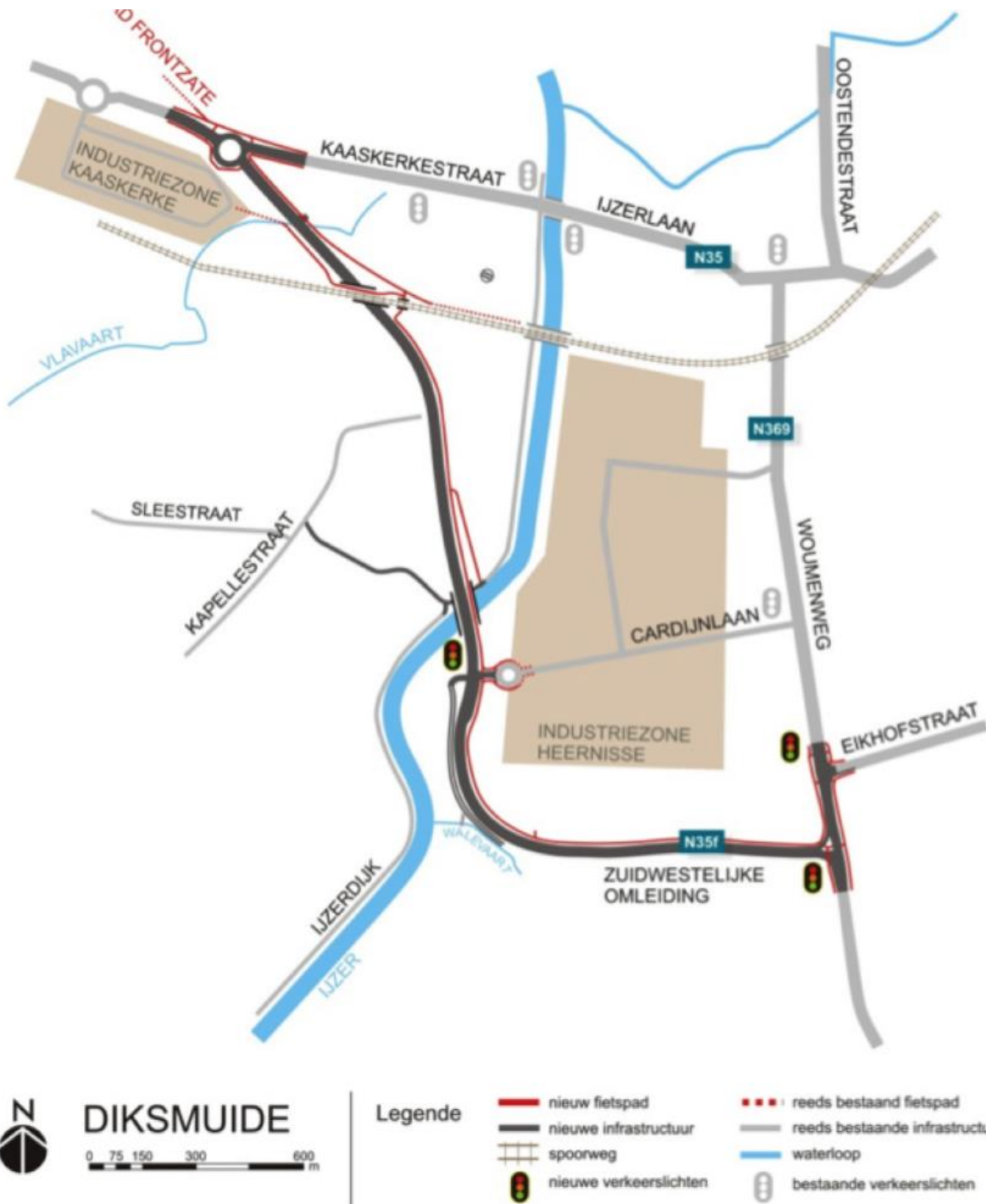


Figuur 1-26: Aantakking Vrijbosroute op fietssnelwegen

1.4.3.4 Zuidwestelijke omleidingsweg Diksmuide

Diksmuide ligt op een kruispunt van belangrijke verbindingswegen. De stad wordt doorkruist door twee wegen van bovenlokaal belang: de N35 Deinze –Veurne en de N369 Ieper-Oostende. Deze twee wegen komen samen op één kruispunt in het centrum van Diksmuide waardoor je er een vermenging krijgt van regionaal, doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Dit gemengde drukke verkeer heeft een negatieve impact op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van de stad. De Vlaamse Overheid wil daarom werk maken van een zuidwestelijke omleidingsweg die een groot deel van het doorgaande verkeer uit het stadscentrum moet houden.

De aanleg van de zuidwestelijke omleidingsweg zal in meerdere fases gebeuren. De eerste fase is gestart in 2020 en zal vermoedelijk tot het najaar van 2021 duren.



Figuur 1-27: Tracé zuidwestelijke omleidingsweg Diksmuide (bron: <https://wegenverkeer.be/werken/zuidwestelijke-omleidingsweg-diksmuide/trac%C3%A9-omleidingsweg>)

1.4.3.5 N34 – Omleiding Adinkerke⁴

Adinkerke wordt op toeristisch hoogdagen geconfronteerd met lange files door bezoekers op weg naar de kust of naar het recreatiedomein Plopsaland. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en dit heeft een zeer negatieve invloed op de leefbaarheid van Adinkerke. Ook het tramverkeer ondervindt hinder van die files.

In 2005 is de Vlaamse overheid gestart met onderzoek naar mogelijkheden om de doorstroming in Adinkerke te verbeteren. Er werd een voorontwerp GRUP opgemaakt dat echter ongunstig verklaard werd. Sindsdien zijn de gegevens en het onderzoek, zoals het plan-MER, waarop het voorontwerp-GRUP

⁴ Bron: <https://wegenverkeer.be/studies/een-omleidingsweg-voor-adinkerke>

gebaseerd was, verder verfijnd en hebben ze geleid tot bijkomende inzichten, die een positieve impact zullen hebben op het plan en de ruimte-inname. Bovendien moet rekening gehouden worden met recente evoluties en streefbeelden voor de kern van Adinkerke, nieuwe fietspaden en de eventuele omvorming van de spoorwegovergangen in Adinkerke.

In 2020 heeft de Vlaamse Regering beslist om een nieuw geïntegreerd planproces op te starten. Departement Omgeving kreeg de opdracht om een planteam samen te stellen en in samenspraak met de gemeente De Panne, de provincie West-Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken een startnota uit te werken met een geactualiseerde plandoelstelling die tegemoet komt aan de samenhangende problematiek van doorstroming op de E40, de verkeersleefbaarheid van Adinkerke, de multimodale ontsluiting van Adinkerke, De Panne en Plopsaland en de inpassing van infrastructurele ingrepen in Adinkerke met inbegrip van een omleidingsweg rond Adinkerke.

In de loop van 2021 zal dit nieuwe planproces opstarten om tot een nieuw voorontwerp GRUP te komen.

1.4.3.6 Afsluiten overwegen

Voor Infrabel vormen spoorwegoverwegen zwarte punten op het spoornet zowel qua veiligheid, stiptheid, onderhoudslast, capaciteit... De doelstelling van de spoorweginfrastructuurbeheerder is om zoveel mogelijk overwegen te vervangen door veilige alternatieven zoals een tunnel of brug. Aangezien voorlopig nog geen definitieve plannen met betrekking tot de betreffende spoorwegen bestaan, wordt in bijlage hun algemene visie meegegeven.

1.4.4 Gemeentelijke mobiliteitsplannen

Onderstaand wordt aangegeven wanneer het mobiliteitsplan van de gemeenten herzien werd. De samenvatting van deze documenten worden ingevoegd als bijlage (zie 6.2)

De relevante aspecten uit de mobiliteitsplannen werden meegenomen in het bilateraal overleg met de gemeenten (zie hoofdstuk 1.4.5).

Gemeente	Datum
Alveringem	Niet ontvangen
De Panne	Verbreden en verdiepen 2019
Diksmuide	Verbreden en verdiepen 2011
Heuvelland	Herziening 2011, niet ontvangen
Houthulst	Verbreden en verdiepen dd. 16/10/2018
Ieper	Verbreden en verdiepen 2011, herziening lopende
Koekelare	Verbreden en verdiepen 2015
Koksijde	Verbreden en verdiepen juli 2011
Kortemark	Verbreden en verdiepen 2017
Langemark-Poelkapelle	November 2004
Lo-Reninge	Bevestigen en actualiseren, maart 2009
Mesen	Actualisatie, december 2011
Nieuwpoort	Verbreden en verdiepen dd. 03/04/2015
Poperinge	Verbreden en verdiepen, maart 2010
Veurne	Verbreden en verdiepen maart 2012
Vleteren	Verbreden en verdiepen juli 2012
Zonnebeke	Verbreden en verdiepen, februari 2011

1.4.5 Samenvatting/probleemstelling fietsnetwerk

Vele gemeentelijke beleidsplannen zijn gedateerd vooral inzake openbaar vervoer, maar vaak ook inzake fietsnetwerken. Wat beslist wordt in het vervoerregioplan zal relevant zijn voor de verdere uitwerking van het fietsnetwerk. Stations zullen als multimodale knooppunten belangrijke attractiepolen zijn en blijven. In de gelaagde netwerkstructuur van de vervoerregio Westhoek zullen echter ook andere knooppunten geselecteerd worden. De afstemming tussen deze hubs enerzijds en het fietsnetwerk - meer bepaald het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk – anderzijds, zal cruciaal zijn om de modal shift te bevorderen.

In het vervoerregioplan werd een analyse gemaakt van verplaatsingsstromen met fietspotentieel. Dat zijn verplaatsingen met een afstand van 5 tot 20km. Wanneer deze stromen toebedeeld werden aan het BFF, resulteerde dit in enkele segmenten die nog niet conform waren met het vademecum (zie ook onderstaande tabel). Verder blijkt vervoer op maat met lokale opstappunten, een belangrijke rol te zullen gaan spelen in de

regio. In combinatie met het interregionale project Transmobil die eveneens hubs aanduidde, wordt het zaak deze knooppunten op een zo optimaal mogelijke manier met de fiets bereikbaar te maken.

Hieronder wordt per gemeente een overzicht meegegeven over de hoofd- en bovenlokale fietsroutes die volgen uit de planningscontext. Deze lijst bevat ook vragen en wensen die geformuleerd werden naar de provincie toe, nav een provinciale bevraging voorafgaand aan de opstart van deze studie. Merk op dat deze lijst op basis van bilateraal overleg met de gemeenten en op basis van overleg binnen de vervoerregio wordt bijgestuurd (zie 3).

Bij de meeste beleidsplannen worden op hoger niveau richtlijnen uitgezet waarbinnen mobiliteit en meer specifiek fietsnetwerken kunnen uitgewerkt worden. De studie van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in functie van knooppuntwaarde en voorzieningsniveau geeft duidelijk aan dat het gewenste fietsbeeld relatief nauw aansluit bij het huidige opgenomen (boven)lokale fietsnetwerk. Dit netwerk en de bijhorende verknopingen vormen bovendien een goede basis voor het bepalen van de locaties van mobipunten. Ruimtelijk relevante ontwikkelingen omvatten onder andere het herinrichten van de N8 tot fietssnelweg. Hiermee wordt beantwoord aan het gebrek aan een hoofdroute in de Westhoek nabij de grenszone.

Onderstaand wordt, per gemeente, een overzicht gegeven van de relevante aspecten en de onderzoeksvragen die zich stellen vanuit de analyse voor het fietsnetwerk.

Gemeente		Bron
Alveringem	Route op te nemen of te wijzigen: <ul style="list-style-type: none"> - Verbinding van Leisele tot N364 richting Roesbrugge (<i>inmiddels opgenomen</i>) - Verbinding Stavele-Krombeke (<i>reeds opgenomen</i>) 	Provinciale bevraging
De Panne	Fietsverbinding Frankrijk – Adinkerke – Veurne langs spoorlijn: Om aan te sluiten op de Franse voie verte is er een vraag naar realisatie van een fietspad op of naast de treinbedding, dat loopt langs het stationsplein te Adinkerke en eventueel doorloopt tot aan de N35 in Veurne of tot aan het station Koksijde.	Fietsprojecten en plannen aan de westkust
	Fietsverbinding Frankrijk – Oosthoek De Panne / Koksijde: Artiëstenpad ten zuiden van Duinpanne.	Fietsprojecten en plannen aan de westkust
	Alternatieve functionele fietsroutes Adinkerkelaan – Sint-Elisabethlaan – Blauwe Distelweg is niet aangeduid als (alternatief) BFF.	Gemeentelijk mobiliteitsplan
	Route te wijzigen of op te nemen: Westhoeklaan tussen L.Maskenslaan en Esplanade	Provinciale bevraging
	Onveilige wegen voor fietsers (investering noodzakelijk) <ul style="list-style-type: none"> • N34 deel Duinkerkelaan – Nieuwpoortlaan • N386 (ontwerp herinrichting beschikbaar) (Duinhoekstraat) • N34 – doortocht Adinkerke Wegen voor verbetering vatbaar qua fietsinfrastructuur (mobiliteitsplan): <ul style="list-style-type: none"> • N35 – Veurnestraat (ontwerp herinrichting beschikbaar) • N34 – De Pannelaan – Stationsstraat • N39 – Veurnekeiweg • N35 – Veurnestraat (ontwerp herinrichting beschikbaar) 	Gemeentelijk mobiliteitsplan

Gemeente		Bron
	<ul style="list-style-type: none"> • N34 – De Pannelaan – Stationsstraat • N39 – Veurnekeiweg 	
Diksmuide		
	<p>Onveilige fietsroute – investering noodzakelijk tussen Kortemark en Diksmuide (parallel met de spoorweg) Figuur 1-1 Figuur 1-8. Provincie werkt aan een ontwerp. Fietssnelweg zit op ventweg die Infrabel zou moeten realiseren om overwegen te kunnen afschaffen. Vraag is welk verkeer hier nog zal of kan gebruik van maken.</p>	Fietsscan West-Vlaanderen
	<p>Veilige route, doch niet conform ten noordwesten van Diksmuide richting Avekapelle (N35) Figuur 1-1 Figuur 1-8. Voor het deel voorbij de N35 is er al een ontwerp. (Komende van Diksmuide, voordat je in Pervijze bent) Voor Diksmuide – Veurne is de N35 aangeduid, dit stuk is nog niet conform en hiervoor is nog geen plan.</p>	Fietsscan West- Vlaanderen
	<p>IJzerdijk: autoluwer maken en zo aangenaam mogelijk voor fietsers (volledige stuk van Diksmuide tot Fintele, waarbij het stuk Diksmuide - Knokkebrug (aantakking van het leperleekanaal) fietssnelweg is)</p>	Provincie
	<p>Vanaf Fintele tot de grens is er enkel een jaagpad in slechte staat. Dit deel wil de provincie, in samenspraak met de Vlaamse Waterweg, aantrekkelijker maken.</p>	
	<p>De IJzerdijk moet als volwaardige fietsroute gezien worden. Snelheidsbeperkingen en gedeeltelijke invoering van “uitgezonderd plaatselijk verkeer” komt hieraan reeds deels tegemoet.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - De hoofdroute IJzerdijk - Lo-Reninge (en aantakking op hoofdroute te Lo): Boterpotstraat – Hazewindstraat - Hazewindstraat niet aangeduid (als hoofdroute) op BFF. - Bovenlokale route Diksmuide – Esen: N35 (IJzerlaan – Gasthuisstraat – M.Doolaeghestraat – Esenweg) : IJzerlaan tot en met M. Doolaeghestraat aangeduid als hoofdroute op BFF (<i>reeds doorgevoerd</i>) - BFF Diksmuide - Avekapelle/Veurne: N35 (Kaaskerkestraat - Pervijzestraat) - Rousdammestraat: Aangeduid als hoofdroute op BFF (<i>reeds doorgevoerd</i>) - BFF Beerst – Koekelare: H. Consciencestraat - Wijnendalestraat - Brugse Heerweg: H. Consciencestraat niet aangeduid als bovenlokale route op BFF. 	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Heuvelland		
	<p>Route te wijzigen of op te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbinding Wulvergem – Dranouter (<i>deel Wulvergem – Kemmel is (inmiddels opgenomen in BFF)</i>) 	Provinciale bevraging
Houthulst		
	<p>Volgende bovenlokale fietswegen hebben nood aan een verbeterde infrastructuur (mobiliteitsplan):</p>	Gemeentelijk mobiliteitsplan

Gemeente		Bron
	<ul style="list-style-type: none"> - Steenbeekstraat/ Woumenstraat (fietsfondsdossier lopende – opmaak projectnota) - N369 (Iepersteenweg) Vraag is of het aangeduide traject fietssnelweg langs kanaal/ijzerdijk niet beter langs deze gewestweg loopt? - N301 (Poelkappellestraat) tussen Klerken en Houthulst - Het dwarsen van de N369 is voor fietsers gevaarlijk. 	
	<p>De gemeente vraagt een fietsvriendelijke onderdoorgang aan de Driegrachtenbrug over het Ieperleekanaal en de F352</p>	Provinciale bevraging
Ieper		
	<p>Onveilige fietsroute – investering noodzakelijk tussen Ieper en Veurne (N8) Figuur 1-1 Figuur 1-8</p>	Fietsscan West- Vlaanderen
	<p>Veilig, doch niet conforme route tussen Ieper - Poperinge Figuur 1-1 Figuur 1-8 – (Ieper – Vlamertinge is gerealiseerd, hier zijn de fietsvoorzieningen conform). Voor deel Vlamertinge – Poperinge zal startnota opgesteld worden. (startnota in opmaak)</p>	Fietsscan West- Vlaanderen
	<p>Veilige route, doch niet conform: Ten zuiden van Ieper (vanaf Palingbeek richting zuiden) Figuur 1-1 Figuur 1-8. De hoofdroute van Ieper naar Komen verloopt nu langsheen de Palingbeek. In het provinciaal domein wordt de fiets toegelaten langs de zuidelijke zijde van de oude vaart. De insteek hiervan is eerder recreatief en langsheen de fietsroute werd eveneens een wandelroute gedefinieerd, wat maakt dat deze aanduiding niet ideaal is. Er zijn alternatieve routes mogelijk in de omgeving die weliswaar minder rechtlijnig zijn.</p>	Fietsscan West- Vlaanderen/Provincie
	<p>Niet conforme segmenten: Ieper – Kruseke – Wervik (tussen de Menenpoort in Ieper en het rondpunt in Wervik is een grote potentie voor fietsers, maar zijn nog enkele gaten in de conformiteit)</p>	Regiovervoersplan
	<p><i>Reeds opgenomen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - BFF De Jaime Picanollaan - Leopold III-laan – Posternepad – Aalmoezeniersstraat – Menenstraat: Menenstraat aangeduid als hoofdroute op BFF - BFF De Boezingestraat – Ieperstraat – Briekstraat – Pilkemseweg - Fietsas Vrijbosroute wordt gefaseerd uitgevoerd. 	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Koekelare		
	<p><i>Reeds opgenomen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - BFF Werken - Koekelare-kern: Werkenstraat – Bovekerkestraat - Litterveldstraat – Veldstraat: Van Werken naar Bovenkerke is er een startnota. Dossier loopt tot Bovekerke (niet tot de kern van Koekelare). 	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Koksijde		
	<p>Niet conforme segmenten: Oostduinkerke (N396 – niet conform vanaf grens Nieuwpoort/Oostduinkerke tot centrum Koksijde)</p>	Regiovervoersplan

Gemeente		Bron
	Fietsfondsproject Leopold II-laan in Oostduinkerke Verbinding van Koksijde-dorp naar Veurne via luchtmachtbasis en richting Ten Bogaerde	Overzicht fietsprojecten Westkust
	Routes aan te passen of op te nemen: - Jaak Van Buggenhoutelaan (vraag is of dit wel als bovenlokaal kan beschouwd worden)	Provinciale bevraging
Kortemark		
	Niet conforme segmenten: centrum – vooral tussen station en Koekelarestraat	Regiovervoersplan
	Gevaarlijke routes: - Steenstraat ook aangeduid werd als route voor zwaar vervoer. Samen met de Bovekerkestraat te Koekelare moet de fietsinfrastructuur langsheen de Steenstraat hierop voorzien worden. Deel van Steenstraat zit in BFF en zal aangepakt worden (dossier is opgestart). Het deel richting Ichtegem zit er niet in.	Gemeentelijk mobiliteitsplan
	Onduidelijkheid over gewenste selectie fietssnelweg richting Torhout en Lichtervelde. Hoe de fietssnelweg van Kortemark (studiegebied) richting Torhout en Lichtervelde moet lopen is nog te bepalen. Eventueel maatregelen om op bestaande weg minder verkeer door te laten afsluiten(?). Hier is wellicht ook sluipverkeer aanwezig.	Provinciale bevraging
Langemark-Poelkapelle		
	BFF De Klerkenstraat: <i>Niet geselecteerd als bovenlokale route door de Provincie.</i>	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Lo-Reninge		
	Route te wijzigen of op te nemen - Verbinding Reninge-Zuidschote - Verbinding Reninge-Merkem	Provinciale bevraging
Mesen		
	Route te wijzigen of op te nemen: - Verbinding naar Waasten (en Komen) (via oude spoorwegbedding?)	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Nieuwpoort		
Bepalingen m.b.t. netwerk	Vraag voor fietsbrug(gen) tussen Pieter Deswartelaan en Brugsesteenweg (N367).	Provinciale bevraging & Overzicht fietsprojecten Westkust
	<i>Reeds opgenomen:</i> Pieter Deswartelaan over de N380 - Sluizen naar de N318 – Westendelaan richting Lombardsijde, Westende en Middelkerke. → Tot en met Sluizen aangeduid als hoofdroute	Gemeentelijk mobiliteitsplan
Poperinge		
	Veilig, doch niet conforme route tussen Zonnebeke en Poperinge Figuur 1-1 Figuur 1-8	Fietsscan West- Vlaanderen

Gemeente		Bron
	Route te wijzigen of op te nemen: <ul style="list-style-type: none"> - Blasiusstraat (Krombeke-Proven) - Ouderdomseweg (Poperinge-Dikkebus) - eveneens aangegeven in mobiliteitsplan - Moenaerdestraat - Haringestraat (Watou-Haringe) - eveneens aangegeven in mobiliteitsplan - Blekerijstraat (Proven-Watou) Trappistenweg (Watou-Abele) – eveneens aangegeven in mobiliteitsplan	Provinciale bevraging
	Niet conforme segmenten: centrum – vooral verbindingen tussen fietssnelweg en diverse radialen: Watouseweg, Deken De Bolaan, Casselstraat en Veurnestraat – vraag kan gesteld worden of fietspaden hier wel wenselijk zijn.	Regiovervoersplan
Veurne		
	Onveilige fietsroute – investering noodzakelijk tussen Ieper en Veurne (N8) (zie ook onder Ieper) Figuur 1-1 Figuur 1-8	Fietsscan West- Vlaanderen
	Veilige route, doch niet conform ten noordwesten van Diksmuide richting Avekapelle (N35) Figuur 1-1 Figuur 1-8	Fietsscan West- Vlaanderen
	Aangegeven routes in het mobiliteitsplan en nieuwe routes werden opgenomen in het BFF <ul style="list-style-type: none"> - Fietsverbindingen door de Suikerparksite (met nieuwe fietsbrug over de vaart) en langs de Vaartstraat - Fietsbrug t.h.v. Voetbalstraat - Rousdammestraat tussen Avekapelle en Pervijze - Fietspaden langs N8 	Gemeentelijk mobiliteitsplan/nota westkustgemeenten
	Niet conforme segmenten: Veurne (centrum – vooral tussen station Koksijde, station Veurne en Bulskampstraat) – vraag kan gesteld worden of fietspaden hier wel wenselijk zijn.	Regiovervoersplan
Vleteren		
	Route aan te passen of op te nemen <ul style="list-style-type: none"> - Kruisboomstraat (is ook een belangrijke recreatieve route!) 	Provinciale bevraging
Zonnebeke		
	Veilig, doch niet conforme route tussen Zonnebeke en Poperinge Figuur 1-1 Figuur 1-8	Fietsscan West- Vlaanderen
	Ontwikkeling Stroroute (fietssnelweg richting Roeselare). Er komt een vraag naar verharding en fietsoversteken, via tunnel(?)	Provinciale bevraging

2 BEÏNVLOEDING VAN HET GEDRAG

2.1 Inleiding

Vervoerswijzekeuze is een gedrag, meer bepaald een gewoontegedrag. Dit betekent dat mensen niet, telkens ze een verplaatsing maken, een weloverwogen beslissing nemen over het vervoersmiddel dat ze kiezen. Mensen nemen uit gewoonte de auto, de trein, de bus of de fiets. Dit gewoontegedrag doorbreken, vormt een mogelijkheid om de keuze voor de fiets te bevorderen.

Onderzoek heeft reeds aangetoond dat, wanneer mensen een aantal keer de fiets hebben gebruikt voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer, in plaats van de modus die ze gewoon zijn, effectief overstappen op de fiets⁵.

Om het gewoontegedrag te doorbreken zijn verschillende maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen kunnen worden onderverdeeld in 'push'- en 'pull'-maatregelen. Pushmaatregelen maken het autogebruik minder aantrekkelijk. Pull-maatregelen zijn maatregelen die het comfort en gemak van de fietser vergroten. Pushmaatregelen lijken het meest effect te hebben op het fietsgebruik⁶.

Eveneens is het aangewezen om doelgroepen te onderscheiden, in specifieke situaties (bv. woon-werk verkeer, woon-school verkeer, woon-winkelverkeer) en vervolgens deze gericht te benaderen.⁷

Naast de doelgroepgerichte aanpak, bestaat er een duidelijke aantoonbare invloed van massamedia campagnes op gedrag. Dit kan te maken hebben met het feit dat de omgeving een grote invloed heeft op het gedrag van de mensen. Onderzoek toont aan dat een positieve houding tegenover fietsen van een persoon, maar ook van zijn omgeving, resulteert in meer fietsgebruik. De sociale druk vanuit de omgeving speelt dus zeker een rol⁸.

De fysieke en sociale omgeving is van groot belang voor mensen en stuurt ook continu signalen uit om een gedrag al dan niet uit te voeren. Massamedia kan hier op inspelen door niet alleen de doelgroep te overtuigen maar ook zijn omgeving⁹.

Aangezien beïnvloeding van het gedrag een belangrijke pijler is in het mobiliteitsbeleid worden reeds bij aanvang van het proces een aantal mogelijke maatregelen beschreven. Door deze te bespreken met de verschillende gemeenten kunnen (ver)nieuw(ende) ideeën uitgewisseld worden.

Navolgend worden verschillende push en pull maatregelen besproken, met een onderscheid naar

- Algemene maatregelen en acties (voor alle doelgroepen);
- Woon - werk - relatie;
- Woon - school - relatie;
- Woon - winkel - relatie.

2.2 Algemene maatregelen en acties

Veel maatregelen zijn van toepassing op alle doelgroepen. Navolgend worden deze beschreven. Hierbij werd aandacht besteed aan maatregelen voor de rijdende fiets, maatregelen voor de stilstaande fiets en campagnes ten voordele van een gunstig imago voor fietsers en het aanmoedigen van het fietsgebruik.

2.2.1 De rijdende fiets

Om mensen te overtuigen de fiets te nemen voor hun verplaatsingen zijn er maatregelen of acties nodig voor de rijdende fiets:

⁵ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft

⁶ Vaker op de fiets, Marie-José Olde Kalter, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 2008

⁷ Strategieën voor doelgroepgerichte stimulering fietsgebruik, november 2012, Ligtermoet & Partners

⁸ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft

⁹ Gedragsverandering via campagnes, 2011 – Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie, Ministerie van algemene Zaken, Den Haag

- Aandacht voor locatiekeuze bij nieuwe ontwikkelingen (ruimtelijke ordening): verwevenheid van functies aanbieden op fietsbare afstanden (over het algemeen 5 tot 20km)
- Het aanbieden van een goed werkend netwerk van fietsroutes (bovenlokaal en lokaal);
- De verknoping van deze functionele en recreatieve routes, met duidelijke en veilige schakels. Bijzondere aandacht dient te gaan naar de bereikbaarheid van scholen, alsook kerngebieden en tewerkstellingszones;
- De herkenbaarheid van de routes verbeteren door een aangepaste signalisatie:
 - Met differentiatie naar functionele en recreatieve fietsroutes;
 - Met vermelding van afstanden en tijd;
- Het voorzien van ruime en comfortabele fietsvoorzieningen. Met aandacht voor detaillering:
 - Materiaalkeuze: maximaal toepassen van monoliete materialen;
 - Fietsen maximaal op gelijk niveau t.h.v. aansluitingen en opritten (i.h.b. voorrang voor fietsverkeer);
- Het gestructureerd ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebied: aanpassing verkeerscirculatie met eliminatie of aangepaste vormgeving van conflictpunten. Bv. strategisch aanbrengen van een 'knip' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- Ruimte voor fietser in kerngebieden en zones voor bestemmingsverkeer: inrichten van fietsstraten, leefstraten, zone 30...
- Het aanpassen van lichtengeregelde kruispunten ten voordele van de fietsers:
 - Opeenvolgende verkeerslichten uitrusten met een fiets-coördinatie, zodat de wachttijd voor fietsers t.h.v. de verkeerslichten beperkt wordt. Evt. kan de wachttijd weergegeven worden aan de lichten;
 - Controle of aanwezige bypasses in de lichtenregeling kunnen opgenomen worden, i.f.v. de veiligheid op de oversteken;
 - Controle of de aanwezige lichten in een kortere cyclus kunnen werken, zodat wachttijden voor fietsers die toekomen tijdens de roodfase verkorten, eventueel met bijkomende fietsdetectie;
 - Controle of de groenfase voor fietsers verlengd kan worden, zonder de cyclusbreedte op te drijven, eventueel met bijkomende fietsdetectie;
 - Controle of verkeerslichten die langsheen de route op relatief beperkte afstand van elkaar gelegen zijn, gecoördineerd kunnen worden i.f.v. fietsverkeer;
 - Detaillering bij ontwerp is noodzakelijk, zodat opstanden t.h.v. goten en boordstenen vermeden worden;
 - Controle of rechtsaf door rood voor fietsers mogelijk is, zonder eventuele knelpunten te induceren op vlak van veiligheid¹⁰;
 - Controle van aanwezige signalisatie en markeringen, in het bijzonder t.h.v. dubbelrichtingsoversteken;
 - Controle van de opstelruimte t.h.v. de lichten, zodat bij stilstand aan het rode licht, de achter doorrijdende fietsers niet gehinderd worden¹¹;
 - Mogelijks kan voorgesteld worden om het binnen de lichten op te nemen kruisingsvlak beperkt uit te breiden, zodat bijkomende aansluitingen of oversteken bijkomend beveiligd kunnen worden. Coördinatie is in dergelijke geval noodzakelijk;
 - Controle of het voorzien van fietsofstelstroken (OFOS) wenselijk is;
 - Waar het verkeersbeeld dit ondersteunt, kan ervoor geopteerd worden om t.h.v. bestaande, voorrangsgeregelde kruispunten of belangrijke fietsoversteken over drukke verkeersassen verkeerslichten op te stellen;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op bestaande rotondes (bv. verbeteren voorrangssituatie, veiligheidsafstanden, signalisatie en markering...);
- Regelmatig en degelijk onderhoud fietspaden: bv. onderhoudscontract;
- Stimuleren fietsgebruik: communicatie, informatie, sensibilisatie, educatie...

¹⁰ Opmerking: Ter hoogte van kruispunten met gewestwegen wordt dit niet toegelaten

¹¹ Opmerking: Ter hoogte van kruispunten met gewestwegen wordt rechtsaf door rood niet toegelaten.



Figuur 2-1: De rijdende fiets

2.2.2 De stilstaande fiets

Naast acties voor de rijdende fiets is het belangrijk ook maatregelen en actie te nemen voor de stilstaande fiets. Veel van deze acties zullen ook gelden bij de inrichting van mobipunten:

- Stalplaatsen t.h.v. fietsgenererende polen: park & ride locaties, stations, OV- haltes, winkel- en dienstencentra.... Deze maatregel voorkomt wildparkeren.
- Goede uitrusting van de stalplaatsen = voldoende in aantal + uitbreidingsmogelijkheden, overkapping, beveiliging...
- Het uitbreiden van fietsenstallingen ten nadele van het aantal parkeerplaatsen voor de auto;
- De uitbreiding van locaties voor deelfiets-systemen (Velo, Blue-bike, bakfietsdelen...) en fietspunten t.h.v. fietsgenererende polen: park & ride locaties, stations, OV- haltes, winkel- en dienstencentra, gebieden met grote tewerkstelling...;
- Inzetten op co-modaliteit tussen fietsgebruik, OV en auto: fietsverhuur en –onderhoud, park & ride faciliteiten, autodeel-systemen...;
- Uitbreiding oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dit is bij uitstek te combineren met grote stalplaatsen en fietspunten.
- Controle & opruimen weesfietsen, om de negatieve impact op het straatbeeld te voorkomen. Zo kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van een meldingsapp om achtergelaten fietsen te lokaliseren.



Figuur 2-2: De stilstaande fiets

2.2.3 Campagnes of acties ten voordele van een gunstig imago van fietsers

Massamedia kan inspelen op een gunstiger imago voor de fietsers door niet alleen de doelgroep te overtuigen maar ook zijn omgeving¹². Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

Fietsgemeente/fietsstad 2020

Met Fietsgemeente/Fietsstad 2020 gaan de VSV en de Vlaamse Overheid, het Nieuwsblad en de Fietsersbond op zoek naar steden en gemeenten met een sterk lokaal fietsbeleid. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen grote, middelgrote en kleine fietsgemeenten/-steden. Door een award uit te reiken, willen de initiatiefnemers de inspanningen van de vorige jaren belonen. Deze verkiezing is met andere woorden de uitgelezen kans om de realisaties voor het einde van de bestuursperiode nog eens extra in de kijker te zetten. Naast de titel van "Fietsgemeente/Fietsstad", ontvangt de gemeente een subsidie van 50.000 euro die kan geïnvesteerd worden in een fietsopslagsysteem, bewegwijzering of een fietstelpaal.

¹² Gedragsverandering via campagnes, 2011 – Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie, Ministerie van algemene Zaken, Den Haag

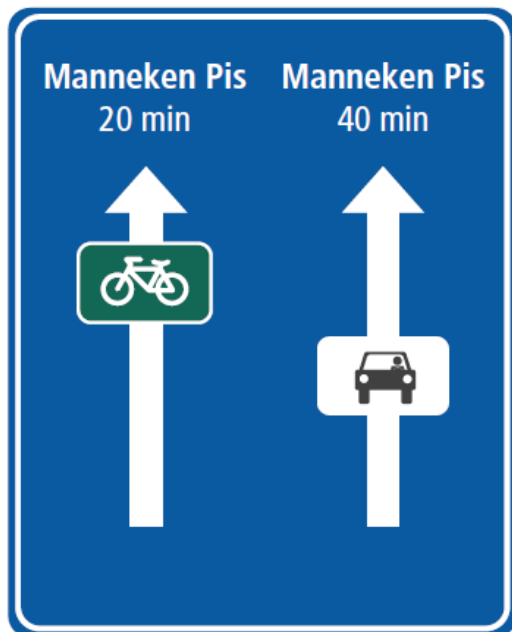


Figuur 2-3: Logo fietsgemeente/stad
Fietscongres

Jaarlijks wordt het fietscongres georganiseerd door Vlaamse stichting Verkeerskunde. Iedereen die zich inzet voor een beter en veiliger fietsbeleid kan het congres bijwonen. Het is dus aan te raden voor mobiliteitsambtenaren van steden, gemeenten en provincies, medewerkers van de Vlaamse overheid, studie bureaus, politie, belangenverenigingen fietsers, onderwijsinstellingen...

Met de fiets was je er al

Deze campagne georganiseerd door GRACQ, EUCG en de Fietsersbond wijst op de nadelen van de wagen, namelijk de autobestuurder die in de file staat. Het gaat om een bewustmakingscampagne om automobilisten in de file ervan te overtuigen dat de fiets sneller is dan de wagen.



**Adieu les files
Met de fiets was je er al!**



**Adieu les files
Met de fiets was je er al!**

Fietsen is snel!

Fiets je minder dan 5 km in de stad, als fietser ben je onklopbaar.

Fietsen is vrijheid!

Op fietsen staat geen leeftijd en fietsen kan altijd en overal.

Fietsen is gezond!

Fietsen is een fitnessbeurt minder.

Fietsen is goedkoop!

Drie woorden: geen belastingen, geen verzekeringen en weinig onderhoudskosten.

Fietsen is goed voor je omgeving!

Geen uitlaatgassen, lawaai en megalomane autowegen.

Le vélo, c'est rapide !

Pour les trajets de moins de 5 km, le vélo est imbattable en ville.

Le vélo, c'est la liberté !

Avec le vélo, chacun choisit où et quand il veut bouger.

Le vélo, c'est bon pour la santé !

Rouler à vélo permet de faire du sport pendant ses déplacements.

Le vélo, c'est bon marché !

À vélo, pas besoin de faire le plein, pas de taxes ou d'assurances, peu de frais d'entretien.

Le vélo, c'est bon pour l'environnement !

Pas de rejets de gaz à effet de serre ou toxiques, pas de bruit, pas d'infrastructures démesurées.

De **Fietsersbond** is er voor je:
www.fietsersbond.be

GRACQ-Les Cyclistes Quotidiens est là pour vous :
www.gracq.be

Figuur 2-4: Campagne 'Met de fiets was je er al'

2.2.1.4 Campagnes om fietsgebruik aan te moedigen

Naast campagnes ten voordele van het imago van fietsers zijn er ook algemene campagnes en acties mogelijk om het fietsgebruik aan te moedigen of te stimuleren. Navolgend worden ook hiervan een aantal goede voorbeelden besproken.

#GoWithTheVelo

Met de campagne pogen Mobiel 21, Cera en KBC zoveel mogelijk Vlamingen en Brusselaars aan te zetten tot duurzame verplaatsingen met de fiets. Ideeën om dit te verwezenlijken kunnen gedeeld worden. Een aantal hiervan worden geselecteerd en krijgen een actiebudget ter waarde van 1000 euro. Andere kleinschaligere acties zoals fietsplaatjes, raamborden, spaarkaarten worden ter beschikking gesteld om mensen aan het fietsen te krijgen. De campagne rond 'Sam de Verkeerssling' (focus op schoolomgevingen) heeft zich bij dit #GoWithTheVelo aangesloten.

Infopanelen voor fietsers

Als motivatie voor het positieve gedrag van een fietser kunnen infopanelen worden geplaatst langs belangrijke fietsroutes waarop het aantal gepasseerde fietsers per dag en eventueel per maand kunnen worden weergegeven.



Figuur 2-5: Infopaneel fietsers

Beloonsystemen

In opdracht van Fietsberaad Vlaanderen zocht mobiel 21 uit hoe beloonssystemen meer mensen op de fiets kunnen krijgen. Wetenschappelijk onderzoek heeft immers aangetoond dat belonen helpt bij het stimuleren van gezondheidsgedrag, duurzaam, pro-sociaal en verkeersveilig gedrag. In Cahier nr.6 wordt dit uitgewerkt. Een concreet voorbeeld hiervan is het recreatiedomein Ter Heide, uitgebaat door de gemeente Rotselaar. Er is een voordeeltarief voor de toegang tot de zwembijver en ligweide op het recreatiedomein voor fietsers. Een ander voorbeeld is in Leuven waar (bak)fietsers goedkoper naar het containerpark kunnen.

2.2.4 Sensibilisering mbt gebruik landelijke wegen

Landelijke wegen zijn niet enkel meer toegangswegen naar akkers of boerderijen, maar het zijn ook fietsroutenetwerken en wandelwegen¹³. Niet alleen recreanten eisen hun plaats op, ook landbouwvoertuigen zijn geëvolueerd. Trekkers, werktuigen en zelfrijders worden breder en rijden ook sneller dan pakweg 20 jaar geleden.

Volgens de landbouworganisatie boerenbond is de kloof tussen landbouw en maatschappij vergroot waardoor heel wat recreanten de noden van de hedendaagse landbouw en zijn voertuigen niet meer kent. En dat kan voor onbegrip zorgen. Omgekeerd is het voor bestuurders soms moeilijk om tijd en ruimte te geven aan personen die het platteland niet voor professionele maar recreatieve doeleinden gebruiken. Om een beter zicht te krijgen op de visie van land- en tuinbouwers op de verkeersveiligheid op het platteland lanceerde Boerenbond in oktober 2019 een enquête.

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.

Boerenbond is gestart met een campagne om verkeersveiligheid op het platteland hoger op de agenda te plaatsen. Wederzijds begrip en gezond verstand vormen samen met de verkeerswetgeving de ingrediënten van een veilig verkeer.

2.3 Woon-werk verkeer

Om werknemers te overtuigen hun woon-werk verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk, zowel maatregelen met betrekking tot voorzieningen voor fietsers als het aanbieden van voordelen voor fietsers (positieve discriminatie) en het organiseren van campagnes of acties voor fietsers.

Als bedrijf is het belangrijk om de modal split van het personeel goed te monitoren en personeel te blijven informeren en motiveren over de voordelen van de fiets. Hiervoor is het interessant om een vervoerscoördinator aan te stellen of in dienst te nemen.

Navolgend worden een aantal maatregelen en acties besproken.

2.3.1 Voorzieningen voor fietsers

Hierbij wordt vooral gedacht aan comfort bieden aan de fietsers:

- Het voorzien in comfortabele stalmogelijkheden voor de fiets, de ideale fietsenstallingen is:
 - Voldoende ruime = voorziet een voldoende aanbod;
 - Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;
 - Overdekt, beveiligd, uit te breiden...
- Het aanbieden van kleedruimte en douches voor de fietsers.

2.3.2 Voordelen voor fietsers

Om werknemers te overtuigen om de auto te ruilen voor de fiets is het belangrijk om voordelen voor fietsers aan te bieden:

- Het aanbieden van een fietsvergoeding afhankelijk van de woon-werkafstand;
- Het aanbieden van een standaard vergoeding in de vorm van een forfaitair bedrag per maand voor iedere werknemer die met de fiets naar het werk komt;
- Het aanbieden van een kilometervergoeding of forfaitair bedrag voor het aandeel van de fiets in voor- of natransport;
- (Mede)financiering door het bedrijf voor de aanschaf van een fiets (= leasefiets of bedrijfsfiets);
- Het aanschaffen van verschillende elektrische fietsen, en het stimuleren gratis tijdelijke gebruik te maken van de elektrische fiets (bv. via verloting);

¹³ <https://www.vilt.be/1-op-3-boeren-ervaart-wekelijks-gevaar-op-de-weg>

- Een thuiskomgarantie kan ervoor zorgen dat mensen die met de fiets gaan werken op een andere manier thuis geraken wanneer plots het weer omslaat en daardoor het fietsen niet aantrekkelijk is;
- Aanbieden van een fietsverzekering, fietsuitrusting (helm, verlichting, kleding, ...), herstellingsplaats, routeadvies...

2.3.3 Campagnes voor woon-werkfietsers

Om personeel blijvend te motiveren of te overtuigen om met de fiets te komen zijn campagnes of acties noodzakelijk. Verschillende acties zijn mogelijk:

- Het stichten van een fietsersclub binnen het bedrijf of samen met andere nabijgelegen bedrijven;
- Het organiseren van een fietsveiligheidstest met omkaderende animatie;
- Een gezondheidscampagne organiseren met bijzondere aandacht voor het fietsen;
- Een wedstrijd organiseren tussen verschillende vervoermiddelen (in een stedelijke omgeving zal de fiets een vergelijkbare snelheid halen t.o.v. de auto);
- Het verloten van cadeaus onder fietsers;
- Het organiseren van een fietsontbijt;
- ...

Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

De testkaravaan (Provincie West-Vlaanderen)

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen lanceerde in het voorjaar van 2014 met een nieuwe campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt eraan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen (elektrische fietsen, speed pedelecs, vouwfietsen, elektrische bakfietsen en fietskarren) die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende twee weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De testkaravaan gaat verder dan de fiets, met probeerpassen voor de trein, bus, Blue Bike en carpoolpromotie. Of een combinatie van verschillende vervoerswijzen. De campagne staat open voor bedrijven die aangetoond hebben werk te willen maken van een verduurzaming van het woon-werkverkeer van hun personeelsleden. Er zijn reeds een 120-tal bedrijven waar de testkaravaan passeerde.

Uit bevragingen blijkt dat, 1 jaar na deelname aan de testkaravaan, maar liefst 40% van de respondenten-testers voortaan een duurzaam vervoermiddel gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Heel wat werkgevers grijpen de campagne bovendien aan om verder te werken aan een permanent duurzaam woon-werkbeleid in hun organisatie: groepsaankopen, fietsleasing, vernieuwde fietsstallingen, verhoogde fietsvergoedingen...

Bike to work

Bike to Work is een online platform dat werknemers motiveert om te fietsen van en naar het werk - al dan niet in combinatie met andere vervoersmiddelen zoals de trein, bus of auto. Het initiatief van de fietsersbond vzw ondersteunt ondernemingen bij hun fietsvriendelijk personeelsbeleid en biedt werknemers extra voordelen. Met een account op het platform kunnen werknemers een fietsvriendelijke route naar het werk plannen, fietsprestaties monitoren, bike coins verdienen, deelnemen fietswedstrijden tussen bedrijven... Op termijn zal hiervoor een app ontwikkeld worden.

2.4 Woon-school verkeer

Om leerlingen te overtuigen hun woon-school verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk. Zowel maatregelen met betrekking tot voorzieningen voor fietsers, het aanbieden van verkeerseducatie en het organiseren van campagnes of acties voor fietsers zijn essentieel.

2.4.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers

Hierbij gelden dezelfde aandachtspunten als bij woon-werk verkeer:

- Het voorzien in comfortabele stalmogelijkheden voor de fiets, de ideale fietsenstalling is:
 - Voldoende ruime = voorziet een voldoende aanbod;
 - Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;

- Overdekt, beveiligd, uit te breiden...
- Het voorzien van een aparte veilige fietstoegang en -oversteek aan de schoolpoort.

2.4.2 Verkeerseducatie

De doelgroep voor woon-schoolverkeer vraagt een andere benadering dan de doelgroep voor woon-werkverkeer. In dit geval is educatie een belangrijke factor om mee te werken.

Verkeerseducatie brengt kinderen en jongeren, naast kennis, ook vaardigheden en houdingen bij om op een veilige en positieve manier aan het verkeer deel te nemen.

Specifiek voor fietsers zijn er volgende mogelijkheden¹⁴:

- Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep;
- Schoolroutekaarten (provincie, octopusplan...) aanmaken en verspreiden;
- Aanleren van de positie van de fietser op de rijbaan, kruispunt of rotonde;
- Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorescerend materiaal te dragen, fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig. Kinderen en ouders stimuleren een fietshelm te dragen;
- Het verkeersreglement bijbrengen;
- Fietsvaardigheidstraining organiseren;
- Fietscontrole op school – veilige uitrusting.

2.4.3 Campagnes voor woon-schoolverkeer

Om leerlingen blijvend te motiveren of te overtuigen om met de fiets te komen zijn campagnes of acties noodzakelijk. Verschillende acties zijn mogelijk en dienen aangepast te worden aan de leeftijd van de leerlingen (kleuter, lager, middelbaar):

- Fietspool (duidelijk herkenbare groep kinderen die onder begeleiding van een volwassene naar school of naar vrijetijdsbestedingen fietst) organiseren;
- Fietsen stimuleren;
- Het verloten van beloningen onder leerlingen die met de fiets komen;
- Het aanbieden van een schoolfiets voor leerlingen van het secundair onderwijs in de vorm van een poulesysteem. Er zijn voorbeelden van kinderfietsdeelsystemen of fietsotheken in verschillende steden.

Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

¹⁴ Vademecum verkeersveilige schoolomgeving

Strapdag

De kerndoelstelling van de strapdag is het aanmoedigen van scholen, kinderen en ouders om zich duurzaam en veilig naar school te verplaatsen. Het initiatief toont op een leuke wijze aan dat te voet of met de fiets naar school gaan bijdraagt tot een betere mobiliteit en verkeersveiligheid. De campagne is een vast onderdeel van de week van de mobiliteit.

Scholen die lid zijn van het Octopusplan (Octopusschool) ontvangen materialen (affiches, ballonnen, strapbandjes, straplied, enz) om de campagne uit te werken. Dankzij de Octopusgemeenten (+/- 108) kunnen de scholen op het grondgebied van deze gemeenten zelfs kosteloos lid worden.



Figuur 2-6: Logo strapdag

Medailles Verkeer op School

Scholen die samen met de VSV werken aan verkeer en mobiliteit, worden daarvoor beloond met Verkeer op School-medailles. Elk VSV-initiatief waaraan je school deelneemt, levert een punt op. Scholen die minstens drie punten halen, krijgen een bronzen medaillepakket. Vanaf zes punten heb je recht op een zilveren medaille, en negen punten of meer levert een gouden medaillepakket op. Punten kunnen als volgt verdiend worden:

Leer je kinderen veilig STAPPEN met:

- Het Voetgangersbrevet Brons (laatste kleuterklas): 1 punt;
- Het Voetgangersbrevet Zilver (eerste graad + derde leerjaar): 1 punt;
- Het Grote Voetgangersexamen (Voetgangersbrevet Goud) (vierde leerjaar): 1 punt

Leer je leerlingen vaardig FIETSEN via

- Het Loopfietsbrevet (kleuters): 1 punt
- Het Fietsbrevet Brons (eerste graad): 1 punt
- Het Fietsbrevet Zilver (tweede graad): 1 punt
- Het Grote Fietsexamen (Fietsbrevet Goud) (zesde leerjaar): 1 punt

De kennis van de leerlingen kan getest worden via De Grote Verkeerstoets (vijfde leerjaar): 1 punt

Paraat voor de schoolstraat

De campagne poogt basis- en secundaire scholen, maar ook leerlingen ouders en gemeenten aan te zetten om in de eigen schoolomgeving een schoolstraat te testen. In een schoolstraat wordt gedurende schooldagen voor een bepaalde periode gemotoriseerd verkeer geweerd. De straat blijft wel toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Zo wordt werk gemaakt van een verkeersveilige, duurzame schoolomgeving waar plaats is voor sociaal contact en beweging.

Bij veel doorgaand verkeer en geen haalbare omleidingsroute, kan gebruik gemaakt worden van stapspots, een (parkeer)locatie op wandelafstand van de school waar kinderen al dan niet zelfstandig naartoe kunnen.



Figuur 2-7: Paraat voor de Schoolstraat

Kinderfietsdeelsystemen of de 'fietsotheek'

Het deelsysteem heeft als doel elk kind een kwalitatieve fiets op maat te bieden. Door als het ware een bibliotheek voor kinderfietsen te creëren wordt het voor kinderen mogelijk om fietsen te delen, uit te lenen en te ruilen. Het initiatief poogt zo op een milieuvriendelijk, sociale en duurzame manier meer kinderen op de fiets te krijgen. Enkele grotere steden zoals Gent, Brugge, Mechelen en Leuven maken reeds gebruik van dit systeem.

2.5 Woon-winkelverkeer

Ook om winkelaars te overtuigen hun verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk, zowel maatregelen met betrekking tot voorzieningen voor fietsers als het organiseren van campagnes of acties voor fietsers zijn hierbij belangrijk.

Navolgend worden een aantal maatregelen en acties besproken.

2.5.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers

Ook voor woon-winkelverkeer wordt het comfort bepaald door de kwaliteit van de voorzieningen op het terrein:

- De ideale fietsenstallingen is:
 - Voldoende ruim, kan voldoende aanbod voorzien;
 - Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;
 - Overdekt, veilig (aandacht voor sociale veiligheid), uit te breiden...
- Het aanbieden van een aparte veilige fietstoegang (=zonder conflict met in- en uitrijden auto- en vrachtverkeer).

2.5.2 Campagnes of acties woon-winkelverkeer

Naast de voorzieningen voor fietser is het belangrijk eveneens aandacht te besteden aan acties of campagnes om mensen te overtuigen of te belonen voor hun verplaatsingen met de fiets. Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

Gemeente voor de toekomst

Bond Beter leefmilieu organiseerde in samenwerking met Unizo en de Gezinsbond campagnes zoals 'Met Belgerinkel naar de Winkel' en 'Zo Dichtblij'. De doelstelling was om inwoners en lokale actoren bewust te maken van het belang van een groene, duurzame kern en zin te geven om ook zelf de schouders onder die verandering te zetten. De Bond Beter Leefmilieu heeft met de nieuwe legislatuur deze campagne niet vernieuwd en focust vooral op lokale uitdagingen op het terrein met het initiatief 'Gemeente voor de toekomst'.

2.6 Conclusie

Binnen het studiegebied zijn er reeds een aantal belangrijke inspanningen op het fietsgebruik te stimuleren. In de mobiliteitsplannen worden tal van flankerende maatregelen genoemd om tot een meer evenwichtige modal split te komen. Deze acties zijn toe te juichen en kunnen nog versterkt worden. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Veralgemening van deelname aan campagnes zoals "Zo dichtblij";
- Veralgemening van de opmaak van schoolroutekaarten;
- Voorzien van kwalitatieve fietsstapplaatsen en inzetten op co-modaliteit fietsgebruik OV en fietsgebruik auto, mobipunten zullen hierbij een belangrijke rol vervullen;
- Voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen;
- Invoeren van voordeeltarief voor bezoekers (van recreatiedomeinen) bij gebruik van de fiets;
- Informatieverstrekking naar scholen en bedrijven m.b.t. verkeerseducatie, schoolvervoersplannen....

3 AANZET VISIE NETWERK

3.1 Hiërarchisch netwerk geënt op OV-netwerk

De provincie streeft naar een **hiërarchisch fietsnetwerk**, bestaand uit:

- **Fietssnelwegen.** Deze fietssnelwegen zijn in vele gevallen jaagpaden en routes langsheen de bestaande spoorwegen. Zij vormen de hoogste categorie binnen het netwerk en de focus ligt hier op snelheid en veiligheid. Onder andere door de komst van de elektrische fiets zullen deze snelwegen aan belang winnen. Zij vormen de ruggengraad voor fietsverplaatsingen over langere afstand. De verbindende rol is hier zeer belangrijk. Er wordt gestreefd naar aanvullingen om het netwerk uit te breiden. Daarnaast wordt ook gekeken waar en hoe het bestaande fietssnelwegen dienen aangepast te worden om optimaler te functioneren. Deze fietssnelwegen dienen te voldoen aan hoge inrichtingseisen (zie vademecum fietsvoorzieningen).
- **Bovenlokale functionele fietsroutes.** Deze routes voeden de fietssnelwegen en verbinden belangrijke polen. Het bovenlokale functionele fietsnetwerk wordt uitgebreid en/of aangepast met het oog op maasverkleining. Er wordt nagegaan waar bijkomende verbindingen aangewezen zijn. Deze worden toegevoegd omwille van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of omwille van een toegenomen fietspotentieel, door bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische fiets. Naast fietspotentieel zijn ook (om)rijafstanden hierbij richtinggevend.

Dit netwerk wordt afgestemd op de **openbaar vervoersstructuur** die door de vervoerregio wordt gedefinieerd. Er worden mobipunten, nu hoppinpunten genaamd, gerealiseerd. Door de fiets te gebruiken als voor-en natransport krijgen treinreizigers, busgebruikers of autobestuurders een bijkomend alternatief voor het laatste stukje van hun traject. Er wordt verder gebouwd op de visie uit het regionaal vervoersplan.

Er wordt vertrokken van het bestaande bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (zie kaart 2). Deze kaart wordt bijgestuurd op basis van

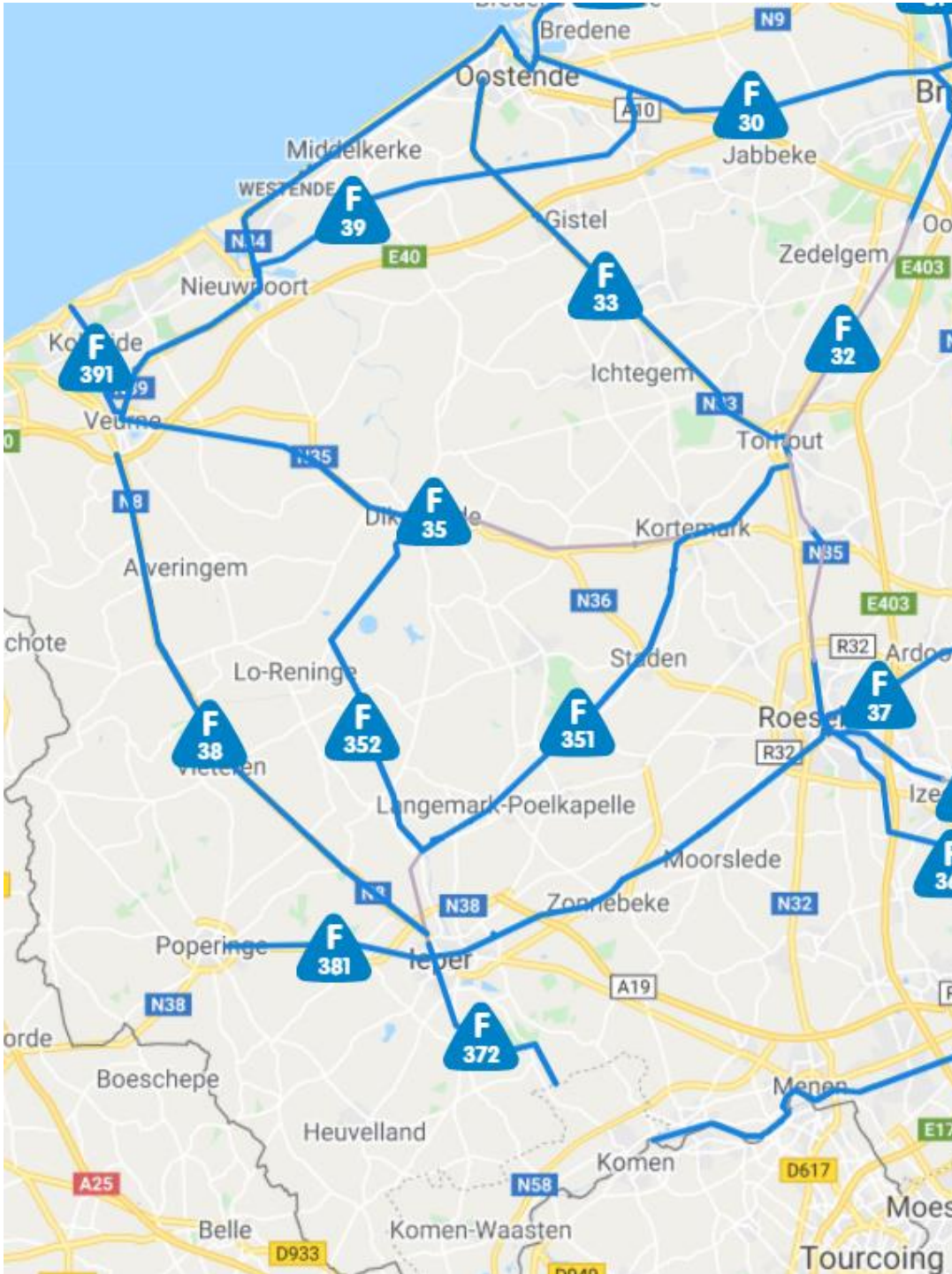
- overleg met de gemeenten
- bijstellingen vanuit netwerkoverwegen
- afstemming met de openbaar vervoersstructuur zoals aangegeven in de Vervoerregioraad (in opmaak) en ontsluiting bedrijventerreinen

Dit onderzoek leidt naar een voorstel tot aangepast netwerk.

3.2 Fietssnelwegennet

3.2.1 Huidig Fietssnelwegennet

Onderstaande figuur geeft de situering van de fietssnelwegen in het gebied.



Figuur 3-1: fietssnelwegennet voor aanpassing vanuit Masterplan Fiets (bron: fietssnelwegen.be)

3.2.2 Voorgestelde wijzigingen fietssnelwegen

Kaart 4: Aangepast netwerk

Kaart 5: Aangepast netwerk met bedrijventerreinen

3.2.2.1 F391

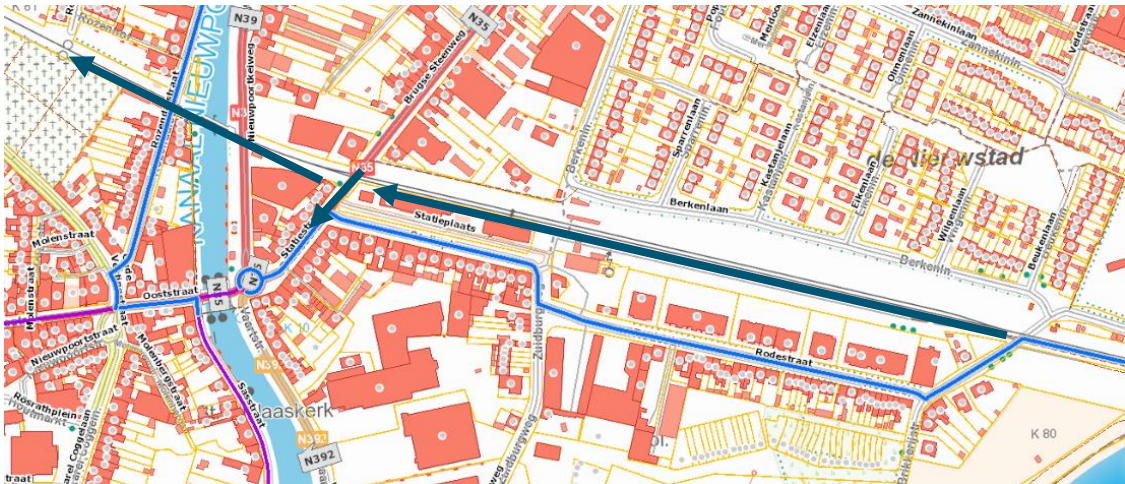
Er werden geen aanpassingen doorgevoerd voor F391.

3.2.2.2 F35

- De F35 wordt **doorgetrokken vanaf Veurne tot aan het station van Adinkerke. (DP1)**. De voorgestelde route volgt het traject van de spoorlijn. Op het grondgebied van Frankrijk werd deze route al gerealiseerd (voie verte). Merk op dat het deel tussen het station van Adinkerke en de Franse grens niet wordt meegenomen als fietssnelweg, omdat hier conflicten ontstaan met de recreatieve beleving en natuurbeleving.



- Het tracé van de **fietssnelweg wordt verlegd ter hoogte van het station van Veurne (VE1)**. De gemeente werkt momenteel aan een fietsverbinding ter hoogte van het station, tussen het spoor en de Berkenlaan (zie onderstaande figuur). Het is de bedoeling dat dit het aangeduide tracé langs de Rodestraat zal vervangen (In het oorspronkelijke netwerk is de Rodestraat geselecteerd als fietssnelweg). De verbinding tussen de Berkenlaan en het spoor kan doorlopen richting Adinkerke langs het spoor waardoor er een verbinding ontstaat naar De Panne (zie hoger, DP1). Daarnaast zal deze route ook aantakken op de Statiesstraat. Er is daarenboven mogelijkheid om directer aan te sluiten op de fietssnelweg F391.



- Om een goede verbinding te realiseren tussen F35 en F8 wordt de **Europalaan opgenomen als fietssnelweg (VE2)**. In het oorspronkelijke netwerk gebeurt de verbinding tussen de fietssnelwegen via een bovenlokale functionele fietsnetwerk. Het is aangewezen hier een verbinding op niveau van fietssnelwegen te voorzien. Dit is mogelijk via de Europalaan. Ter hoogte van de Europalaan zijn momenteel ventwegen voorzien waar de fietsers gebruik kunnen van maken (zie onderstaande figuur). Momenteel wordt samen met AWV onderzocht hoe de fietsverbinding naar de Europalaan kan gemaakt worden, onder de E40 door. Deze route is toegankelijk via het huidige BFF ter hoogte van Veurnekeiweg/Duinkerkestraat.

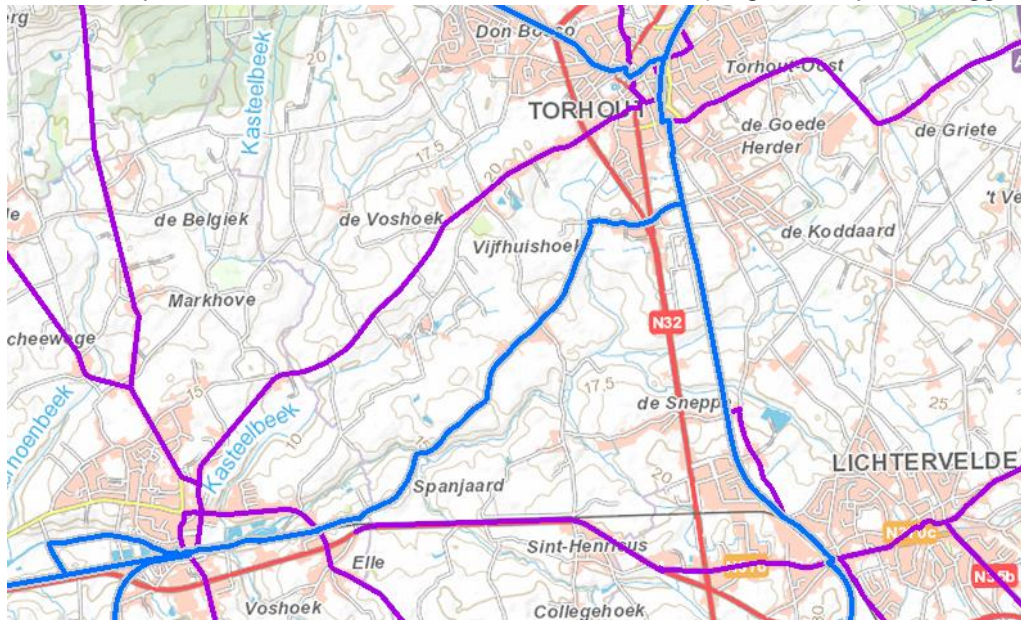


- De fietssnelweg wordt **ter hoogte van Diksmuide centrum verlegd naar de spoorlijn 73 tussen Diksmuide en Veurne (DI2)**. In het oorspronkelijke netwerk wordt de fietssnelweg aangeduid ter hoogte van de N35. Er wordt een leesbaardere route bekomen als de fietssnelweg verlegd wordt langsheen de spoorweg ter hoogte van het centrum (ten oosten van de te realiseren ring). Er is potentieel meer fietscomfort te bieden. Het bedrijventerrein Heernisse wordt rechtstreeks bereikt. Deze aanpassing heeft een belangrijke impact op
 - het voornemen van Infrabel om de overweg op de N35, net ten zuiden van station, te schrappen.
 - de ruimtelijke ontwikkelingen ter hoogte van de kringloopwinkel, er moet ruimte voorzien worden.

- de realisatie van de zuidwestelijke ring, meer bepaald de combinatie van de ring met de fietssnelweg tussen de spoorlijn en de N35. Voor de ring werd intussen al een omgevingsvergunning bekomen, zonder rekening te houden met de voorgestelde aanpassing (zie onderstaande figuur).



- De gemeente Kortemark is vragende partij voor een vlotte verbinding richting Lichtervelde (KOR 1a). Kortemark voert overleg met de buurgemeenten Torhout en Lichtervelde uit de vervoerregio Midwest over het optimale tracé van de F35 tot aan de F32 (langs het spoor Brugge – Roeselare).



- De gemeente Kortemark werkt momenteel aan de realisatie van een fietsverbinding (fietssnelweg) ter hoogte van het station. Omwille van eigendomsstructuren zou deze verbinding gemakkelijker te realiseren zijn aan de zuidzijde van het spoor. Dit is momenteel in onderzoek. De provincie wordt betrokken bij dit overleg.



3.2.2.3 F39

Ter hoogte van Nieuwpoort zal de Kasteelstraat opgenomen worden als fietssnelweg (**NI1**) om de beweging Plassendale – Veurne op te nemen. Vanuit Nieuwpoort bestaat al langer de vraag naar de realisatie van bruggen tussen de Pieter De Swartelaan en de N367 Brugse Steenweg die aansluiten op de route via de Kasteelstraat. In het masterplan “Weerbaar Water” werd deze fietsverbinding als gewenst aangegeven (opgemaakt door de provincie). Het is aangewezen om in elk geval de Kasteelstraat op te nemen als BFF. Voor de aanleg van de bruggen zelf (financiering) zal De Vlaamse Waterweg de belangrijkste actor (trekker) zijn. Door een verbinding te maken naar het jaagpad langs de IJzer kan hier een kortere verbinding via het fietssnelwegennet gemaakt worden. Hoewel de maaswijdte op bovenlokaal niveau hier klein is, gaat het om een verbinding van bovenlokale routes die een verkorting kan zijn binnen het bovenlokale netwerk. De assen (momenteel aangeduid als fietssnelwegen) nabij centrum Nieuwpoort worden BFF.



3.2.2.4 F38

Geen wijzigingen

3.2.2.5 F352

Geen wijzigingen

3.2.2.6 F351

Geen wijzigingen

3.2.2.7 F381

Geen wijzigingen

3.2.2.8 F37

De route voor de F37 Ieper – Deinze wordt aangepast van de Zonnebeekseweg (oorspronkelijk netwerk) naar de N37 Zuiderring (IE1). De verbinding via Zuiderring/Briekestraat (N37) in plaats van Zonnebeekseweg (N332) geeft een rechtlijnig vervolg van de Storroute, waarop aangetakt wordt ter hoogte van Zonnebeke. Het betreft een rechtlijnige verbinding, waar mogelijkheden zijn om een fietssnelweg te realiseren. Het is een directe en logische fietsverbinding. De nodige aandacht moet gaan naar de attractiviteit van de route.

3.2.2.9 F372

Er wordt voorgesteld om de F372 te schrappen als fietssnelweg (IE5). Het noordelijke deel van de F372 (tussen N308 Poperingseweg en N336 Rijselseweg) wordt wel behouden als bovenlokale functionele route. In het zuiden van Ieper wordt de BFF op de Komenseweg doorgetrokken tot de dorpskom van Hollebeke, om daar aan te sluiten op het pad langs de spoorweg richting Komen.

De hoofdroute van Ieper naar Komen verloopt in het oorspronkelijke netwerk langs de Palingbeek. In het provinciaal domein wordt de fiets toegelaten langs de zuidelijke zijde van de oude vaart. De insteek hiervan is eerder recreatief, bovendien werd langs de fietsroute een wandelroute gedefinieerd. Dit maakt deze aanduiding niet ideaal.



3.2.2.10 F372 verleggen naar N8 Ieper – Menen?

Er kan de vraag gesteld worden of de BFF Meenseweg niet moet geüpgraded worden tot fietssnelweg. Vanaf Ieper zijn er fietssnelwegen naar alle richtingen, behalve naar Mesen. Er wordt aangesloten op F37.

3.2.2.11 Bijkomende fietssnelweg Diksmuide – Oostende langs de N369?

Er kan overwogen worden om de N369 tussen Oostende en Diksmuide, die momenteel geselecteerd is als bovenlokale functionele fietsroute, aan te duiden als een fietssnelweg. Deze route zou een zeer grote maas in het netwerk van fietssnelwegen verkleinen.

3.2.3 Suggesties die niet opgenomen zijn in het netwerk

Kaart 6: Suggesties van de gemeenten

De steden en gemeenten hebben suggesties geformuleerd. Niet alle suggesties zijn meegenomen in het netwerk. Onderstaand wordt een overzicht gegeven.

Kaart 7: Suggesties van de gemeenten en niet opgenomen in het netwerk.

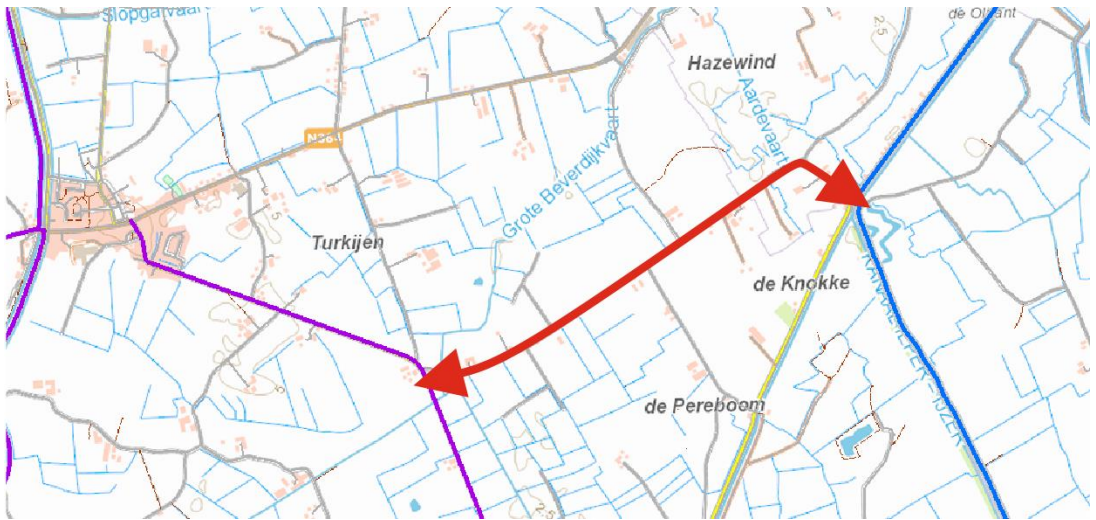
3.2.3.1 F38

Ieper stelde een wijziging voor ter hoogte van F38 Ieper – Veurne (IE2). Er wordt voorgesteld om ter hoogte van Brielen een verbinding te voorzien via de Noordhofweg. De route eindigt in Lo aan Knokkebrug en er wordt een verbinding gemaakt met Lokanaal richting Veurne. Een deel van deze route is reeds opgenomen in het BFF. De provincie blijft achter de selectie van de N8 staan omwille van volgende redenen.

- Er is een grote omrijfactor voor Ieper – Veurne.
- Bij de selectie van de N8 worden ook verbindingen gerealiseerd tussen de kernen, die relevant zijn.
- De verbinding Loovaart- Knokkebrug is nog niet bekeken.
- Intussen worden delen van de N8 als fietssnelweg heringericht.

Het voorstel tot wijziging werd niet opgenomen in het netwerk.



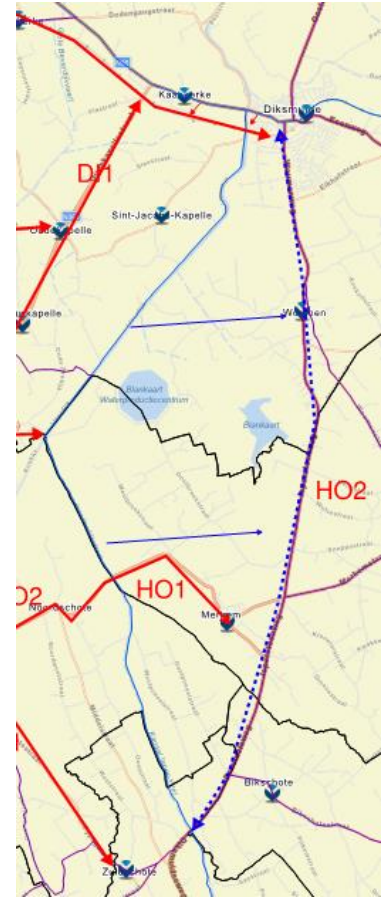


3.2.3.2 F352

De provincie stelt de vraag of het BFF Iepersesteenweg niet beter wordt opgenomen als fietssnelweg (in plaats van BFF) (**PRO 3**) en de rol van de fietssnelweg, zoals nu aangeduid langs Ijzer en kanaal Ieper-Ijzer overneemt.

- Kortere verbinding tussen Diksmuide en Ieper (12.9 km in plaats van 14.4 km)
- Kan de rol van een centrale drager op zich nemen (tussen Ieper en Diksmuide) die gevoed wordt vanuit de omliggende assen.
- De inrichtingsprincipes van een fietssnelweg zijn beter te implementeren langsheen het jaagpad dan langs de steenweg. Langs de Iepersteenweg liggen aanliggende enkelrichtingsfietspaden langs weerszijden van de weg. Het betreft een secundaire weg type I die een rechtlijnige verbinding verzorgt op bovenlokaal niveau.

Er dient dus een afweging gemaakt te worden tussen kortste afstand (voorkeur voor N369 Iepersesteenweg) en kansen die er zijn om de fietssnelweg als dusdanig in te richten (voorkeur voor Jaagpad langs Ijzer die al sterk beantwoordt aan de inrichtingseisen). **Er wordt voorgesteld om de fietssnelweg te behouden langs het jaagpad van de Ijzer en dus geen wijzigingen door te voeren.**



3.2.3.3 F381

Ieper suggereert een wijziging voor de F381 Ieper – Poperinge (**IE3**). Er werd voorgesteld de route langs de N308 Poperingseweg en Ieperseweg te verleggen naar het spoorwegtracé. De opgenomen route loopt momenteel langsheen de (N308). Een deel werd reeds conform gemaakt. Dit voorstel wordt niet meegenomen omdat er momenteel gewerkt wordt aan de fietssnelweg lang de N308. Beide assen liggen op zeer beperkte afstand van elkaar.



3.3 Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF)

3.3.1 Voorgestelde wijzigingen BFF

Onderstaand wordt per gemeente aangegeven welke routes uit het BFF werden toegevoegd of gewijzigd.

3.3.1.1 De Panne

De **Westhoeklaan/Duinkerkeleen (rode lijn) wordt opgenomen als BFF**, in plaats van de L. Maskenslaan/E. d'Arrippelaan (zoals in oorspronkelijk netwerk, zie paarse lijn hieronder) als verbinding tussen L.Maskenslaan en Esplanade (DP3) .



Onderstaand worden voor-en nadelen van elks van de assen als bovenlokale fietsroute naast elkaar geplaatst.

Huidig BFF L. Maskenslaan/E. d'Arrippelaan

Duinkerkeleen/Westhoeklaan





Wellicht gemengd verkeer – dus geen fietspadenvoorzieningen noodzakelijk aangezien de intensiteiten hier relatief laag zijn.

fietspaden langs de Duinkerkeleen/Westhoeklaan zijn niet inpasbaar. (In de huidige situatie is er een smal aanliggend enkelrichtingsfietspad voorzien langs de secundaire weg type II). Er kan gesteld worden dat verlegging van het BFF naar deze assen enkel mogelijk is indien garanties kunnen gegeven worden dat hier kwalitatieve fietspaden voorzien worden. Dit zou bijvoorbeeld mogelijk zijn door het schrappen van parkeerplaatsen.

Ontsluit Dynastielaan niet	Ontsluit Dynastielaan
Kortste verbinding N34 – kust	Langere verbinding, wel meer ontsluitend
Meest aangename route	Zolang hier geen fietspad ligt, is dit geen aangename route.
Minder leesbaar dat dit een BFF is	Meest leesbare route (grootste as wordt gevolgd)

3.3.1.2 Koksijde

Op grondgebied Koksijde wordt geen bijkomende BFF opgenomen.

3.3.1.3 Nieuwpoort

De **N355 Kinderlaan wordt opgenomen als BFF(NI3)**. De Kinderlaan is een secundaire weg type II en zou beschouwd kunnen worden als een onderdeel van de kamstructuur tussen de N34 en de N396. De route is voorzien van vrij liggende fietspaden langs beide zijden. Hoewel de parallelle BFF-route via de Albert I-laan dichtbij te situeren is, kan in het kader van de kamstructuur gesteld worden dat het zinvol is om deze verbinding op bovenlokaal niveau op te nemen.



3.3.1.4 Veurne

Op grondgebied Veurne wordt geen bijkomende BFF opgenomen.

Wel wordt naar Frankrijk toe de vraag geformuleerd om de Rue de Furnes als vlotte fietsroute in te richten (**VE4**): De gemeente onderzoekt een verbinding naar Hondschote (Frankrijk). De kortste verbinding loopt via de Rue de Furnes op Frans grondgebied. Deze weg ligt in het verlengde van de Hondschotebaan die opgenomen werd tot het BFF. Op deze weg is weliswaar nog geen fietsinfrastructuur voorzien.

Ter hoogte van het centrum, binnen de ringstructuur, worden, naar analogie met de centra van Ieper en Poperinge geen bovenlokale fietsroutes meer geselecteerd. Ondermeer omwille van de ruimtelijke context kunnen hier geen fietsinfrastructuren voorzien worden. In centra is gemengd verkeer doorgaans de enige realistische optie. Daarom wordt voorgesteld geen routes aan te duiden in deze stedelijke centra.

3.3.1.5 Diksmuide

De N364 Oudekapellestraat/Nieuwkapellestraat wordt opgenomen als BFF (**DI1**) omwille van de verbinding van de kernen en voeding van de fietssnelweg. Het is de verbinding Kaaskerke – Oudekapelle – Nieuwkapelle. De Oudekapellestraat/Nieuwkapellestraat vormt een rechtlijnige verbinding die de maas in het netwerk verkleint. De route loopt parallel met de Ijzerdijk (fietssnelweg). Er ligt reeds een afgescheiden en conform dubbelrichtingsfietspad langs deze secundaire weg type II. Het ontsluit Oudekapelle naar Kaaskerke en Lo-Reninge

3.3.1.6 Alveringem

Sinds de opstart van de studie werd de Beverenstraat (verbinding van Leisele tot N364 richting Roesbrugge) reeds opgenomen als BFF.

Daarnaast wordt ook nog de N319 Oudekapellesteenweg /Rabbelaresteenweg opgenomen (AL2). De N319 Oudekapellesteenweg / Rabbelaresteenweg is een 2x1 rijweg. Er zijn geen fietsvoorzieningen. De as is een directe verbinding tussen Alveringem en Oudekapelle (Diksmuide). Het sluit aan op de vraag van Diksmuide (Oudekapellestraat) waarbij voorgesteld is om deze as effectief op te nemen.

3.3.1.7 Kortemark

De **Edewallestraat/Kronevoordestraat/Groenestraat wordt opgenomen als BFF (KOR3)**. Handzame heeft binnen het oorspronkelijke netwerk geen ontsluiting in noordelijke of zuidelijke richting. Dit zou respectievelijk mogelijk zijn via de Edewallestraat/Kronevoordestraat (noord) en via de Groenestraat (zuid). In beide gevallen gaat het om een lokale weg waar een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig is. Het noordelijk deel wordt opgenomen omdat dit zorgt voor een verbinding van de kernen Edewalle en Handzame en voor een voeding van de fietssnelweg. Het zuidelijke deel ontsluit weinig tot geen activiteiten. Voor Hooglede/Roeselare zijn er al selecties.



De **Klerkenstraat wordt opgenomen als BFF (KOR4)**. Het is een verbinding tussen Zarren-Werken en Klerken. Dit werd samen bekeken met de selectie van een verbinding tussen Zarren-Werken en Houthulst. Een verbinding via de Klerkenstraat lijkt de meest evidente. De Klerkenstraat is gecategoriseerd wordt als lokale weg I. Hier is een aanliggend éénrichtingsfietspad voorzien langs beide zijden. Op bovenlokaal niveau is deze verbinding van ondergeschikt belang. Als voeding voor de fietssnelweg kan deze selectie wel een betekenis hebben.



3.3.1.8 Koekelare

Voor Koekelare worden geen nieuwe verbindingen aangegeven.

Bij deskresearch blijkt dat Koekelare al een dicht functioneel fietsnetwerk heeft. Het is een sterk radiaal netwerk, maar bijkomende bovenlokale assen bieden geen meerwaarde.

3.3.1.9 Lo-Reninge

De bovenlokale route, in het oorspronkelijke netwerk gelegen op de Groenestraat wordt verlegd naar de Zuidschotestraat (**LO1**). De Groenestraat is momenteel opgenomen in BFF. Op deze landelijk, smalle weg is de aanleg van fietspaden onwaarschijnlijk aangezien dit moeilijk inpasbaar is. Het alternatief via de Zuidschotestraat lijkt een 'logischere' verbinding tussen Reninge en Zuidschote te maken. Deze lokale weg beschikt bovendien over een hogere rijwegbreedte. Momenteel is er een aanliggend (niet-conform) dubbelrichtingsfietspad voorzien. De implicatie van een alternatieve route via de Zuidschotestraat, is dat de ontsluiting van Woesten richting Reninge of Zuidschote minder direct zal zijn. Het bovenlokaal belang hiervan kan echter gereduceerd worden.



De Steenweg Reninge – Noordschotestraat en Noordschoteplein wordt opgenomen als BFF (LO2). Het is de verbinding Reninge-Merkem. Op de steenweg is een aanliggend dubbelrichtingsfietspad. Het traject door de kern van Noordschote is voorzien van fietssuggestiestroken. Via deze verbinding krijgen zowel Reninge, Noordschote en Merkem directe toegang tot de fietssnelweg (F352) Diksmuide-Ieper. Dit voorstel is afgestemd met Houthulst.

3.3.1.10 Houthulst

De Drie grachtensteenweg/Westbroekstraat wordt opgenomen als BFF (HO1). Deze as kan functioneren voedingslijn voor de fietssnelweg. Deze as is een ‘logische’ verbinding in het functioneel fietsroutenetwerk. Het is geen “rechte” verbinding. Echter, Alternatieve routes zouden landbouwgrond doorkruisen. Het Ieperleekanaal dient bovendien gedwarst te worden wat een nieuwe brug zou impliceren bij een alternatief traject. In de huidige situatie is een aanliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien. Dit werd afgestemd met de gemeente Lo-Reninge aangezien het vervolg van het traject langs de Steenweg Reninge-Noordschote loopt.



3.3.1.11 Vleteren

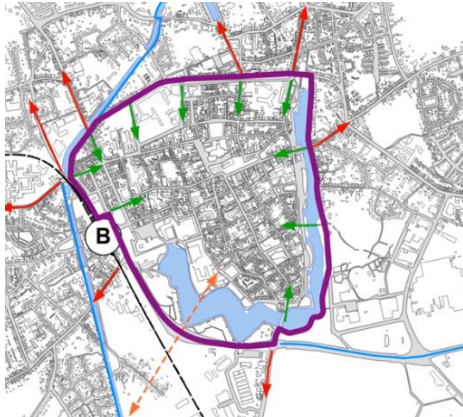
Er zijn geen bijkomende bovenlokale routes geselecteerd op grondgebied van Vleteren.

3.3.1.12 Ieper

Zoals hoger aangegeven wordt de aanduiding van de F372 als fietssnelweg niet behouden. Wel worden een aantal bovenlokale functionele routes opgenomen: Het deel langs de vaart, tussen Poperingeweg en Rijsselseweg, en de Komenseweg tot aan de langsgrens (doortrekking). (zie ook 3.2.2.9).

De ring rond Ieper wordt opgenomen als BFF (IE4). Er wordt een fietsring rond Ieper voorgesteld waarbij in het centrum geen routes meer geselecteerd worden. Deze visie wordt momenteel uitgewerkt in het mobiliteitsplan. In het centrum zullen wellicht geen fietspad gerealiseerd worden. Het standpunt om de fietspaden in het centrum te schrappen kan dus begrepen worden. Dat de een fietsring wordt ingetekend om

de verbindingen onderling te verbinden is ook te begrijpen, maar op het terrein zelf zijn er twijfels of deze ring wel zal gebruikt worden als fietsring. Er zijn nog wat vragen bij en dit dient nader bekeken te worden.



Om een verbinding te realiseren tussen Heuveland en Hollebeke wordt ook Neerwaastenstraat op grondgebied van Ieper geselecteerd als BFF (HE4). Ook een beperkt deel van de Kortewildestraat wordt opgenomen als BFF om een verbinding te maken met de Klijtgatstraat (opgenomen als BFF op grondgebied Ieper).

Vanuit de lopende studie voor het kruispunt N38 (primaire weg type II) x Pilkemseweg wordt de noodzaak aangevoeld om een BFF aan te duiden parallel aan de N38 (via Noordhofweg, Zwaanhofweg, Hoogziekenweg) (Ie6). De kruising van het kanaal en vooral het Essex Farm Cemetery vraagt een bijzondere aandacht en specifiek onderzoek.

3.3.1.13 Langemark -Poelkapelle

De Klerkenstraat wordt opgenomen als BFF (**LA1**). Het is de kortste verbinding tussen Madonna en Langemark. Te Madonna is er een trekpleister aanwezig, namelijk het Duits soldatenkerkhof. Vanuit Madonna is dit de kortste weg naar Langemark. Op de Klerkenstraat is momenteel een aanliggend dubbelrichtingsfietspad aanwezig.



3.3.1.14 Zonnebeke

De N303 Passendalestraat/Beselarestraat wordt opgenomen als BFF (**Z01**). Het is de meest directe verbinding tussen Beselare en Passendale. De maasgrootte is relatief hoog. Het dichtstbijzijnde alternatief dat opgenomen werd in het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk, is de route via Moorslede. De route takt

aan op de fietssnelweg (F37) tussen Ieper en Roeselare. In de huidige situatie zijn er langs Passendalestraat/Beselarestraat (N303) niet-conforme, aanliggende enkelrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg. De weg vormt een relatief directe verbinding en wordt gecategoriseerd als secundaire weg type II.



3.3.1.15 Poperinge

De **Haringestraat wordt opgenomen als BFF (PO1)** als verbinding tussen Roesbrugge en Haringe. De Haringestraat vormt de kortste verbinding tussen de kernen. Het betreft een lokale weg type II waarlangs een smalle betonstrook voorzien is langs beide kanten. Deze verbinding is samen te beschouwen met de verbinding Watou en Haringe (PO2). Op bovenlokaal niveau zou dit segment onderdeel kunnen zijn van de verbinding tussen Watou en Roesbrugge-Haringe.



Zoals hoger aangegeven zal ook **Moenaerdestraat** –opgenomen worden als BFF (PO2). Het vormt de verbinding tussen Watou en Haringe. Op de as Moenaerdestraat – Haringestraat zijn er richting Watou aanliggende enkelrichtingsfietspaden. Het deel richting Haringe omvat geen fietsinfrastructuur. Door de combinatie van PO1 en PO2 wordt de maas gesloten en wordt een beweging van noord naar zuid gefaciliteerd in de ruimere omgeving.

De **Trappistenweg wordt opgenomen als BFF (PO9)**. Het vormt de verbinding tussen Watou en Abele. Momenteel is er een aanliggend dubbelrichtingsfietspad voorzien op de Trappistenweg. Het is een lokale weg tussen twee kleine kernen (Watou en Abele). De as vormt op hoger schaalniveau een verbinding tussen de kernen aan de landgrens en Bailleul als deze in samenhang met PO2 en PO1 beschouwd wordt. Het vormt een tangent die de radiale richting Poperinge verbindt. Deze verbinding kan een rol spelen in de relatie naar Frankrijk. Het gaat om een relatief lange verbinding die een maas op bovenlokaal niveau vervolledigt.



De **(N333) Abeeleplein** wordt opgenomen als BFF (PO5). Het is de verbinding tussen Abeele en Callicanes. Op Frans grondgebied werden initiatieven geformuleerd om route te verbeteren. Deze route kan opgenomen worden in het BFF indien afgestemd kan worden met Frankrijk om een vervolg te geven aan de route richting Steenvoorde. Op deze manier kan dit stuk als verbindende schakel gezien worden voor een fietsverbinding tussen Poperinge en Steenvoorde.



De **Blasiusstraat** wordt opgenomen als BFF (PO6). Het is de verbinding Krombeke - Proven. Het vormt samen met PO8 een maasverkleining.



De **Blekerijstraat – Moenaardestraat** wordt opgenomen als BFF (PO8). Het is de verbinding Proven-Watou. Enkel op de Moenaardestraat zijn er niet-conforme fietsvoorzieningen. Het is een maasverkleining.



De **Ouderdomseseweg** wordt opgenomen als BFF (PO7), hoewel de maaswijdte van het BFF hier gering is. Het is de verbinding Poperinge-Dikkebus. De Ouderdomseseweg is een lokale weg type II, niet voorzien van fietsinfrastructuur. Het eerste deel ontsluit mee het bedrijventerrein, alsook sportvelden en de technische dienst van de stad. Verderop is het een voornamelijk landelijke weg waar verkeersremmende en/of verkeerswerende maatregelen misschien eerder aangewezen zijn dan afzonderlijke fietsvoorzieningen.



Ter hoogte van het centrum worden, binnen de ringstructuur, naar analogie met de centra van Ieper en Veurne geen bovenlokale fietsroutes meer geselecteerd. Ondermeer omwille van de ruimtelijke context kunnen hier geen fietsinfrastructuren voorzien worden en is gemengd verkeer doorgaans de enige realistische optie. Daarom wordt voorgesteld geen routes aan te duiden in het centrum.

3.3.1.16 Heuvelland

Recent werd de Hooghofstraat als BFF (Verbinding Wulvergem – Dranouter) opgenomen als BFF.

De **Kruisabelestraat wordt opgenomen als BFF (HE3)**: Deze as zorgt voor een verbinding tussen Dranouter en Wulvertem, maar ook tussen Dranouter en Kemmel waarbij minder reliëfverschil is dan via de Lettingsstraat. Op de Kruisabelestraat is momenteel geen fietsinfrastructuur voorzien. Op bovenlokaal niveau kan deze route voor een directere verbinding zorgen met Kemmel, i.p.v. omweg via Nieuwkerke. De Hooghofstraat werd recent opgenomen als BFF. Deze bijkomende selectie HE3 zorgt voor een goede verbinding tussen de kernen Dranouter, Wulvergem en Kemmel

De **Wijtschatestraat/Hollebekestraat wordt opgenomen als BFF (HE4)**. Het vormt de verbinding tussen Heuvelland en Hollebeke. Een mogelijke route verloopt via Wijtschatestraat en de Houthemstraat of de Hollebekestraat. De rijwegbreedte van deze laatste straten is evenwel smal. Deze verbinding sluit een maas in het netwerk.



3.3.1.17 Mesen

De **Waastenstraat** wordt opgenomen als BFF (**ME1**). Het is een verbinding tussen Mesen en Waasten (en Komen). Voor inwoners van Mesen is Komen het meest nabije treinstation. Een veilige fietsverbinding naar Komen is dus belangrijk. Voor deze verbinding zijn er twee mogelijke routes:

- N314 Komenstraat (gewestweg, maar op 3 gemeenten en 2 gewesten, het is dus niet evident op hier iets op korte/middellange termijn te realiseren)
- Waastenstraat.

De voorkeur gaat naar de Waastenstraat omwille van veiligheid (N314 is zeer onveilig, met veel vrachtverkeer), realiseerbaarheid (zie hoger) en ruimtelijke beleving (Waastenstraat = aangename route). Er wordt dus voorgesteld om een korter en verkeersluwer alternatief op de nemen, ten zuiden van de hoofdweg. Op de hoofdweg zit veel vrachtverkeer. Deze verbinding zou op bovenlokaal niveau vervolg kunnen geven aan de BFF van de leperstraat (komende van leper). Het voorstel zal afgestemd worden met het Waalse gewest.



3.3.2 Suggesties die niet opgenomen zijn in het netwerk

Zoals eerder aangegeven werden door de gemeenten suggesties geformuleerd om bepaalde assen op te nemen in het BFF. Niet alle assen zijn opgenomen in het bovenlokale netwerk. Onderstaand wordt gemotiveerd waarom niet.

3.3.2.1 De Panne

Het **Artiestenpad** werd niet opgenomen als BFF (**DP2**). Het is een verbinding tussen Frankrijk – Oosthoek De Panne/ Koksijde. Deze verbinding heeft eerder een lokale verbindingfunctie. Het gaat om een onverhard pad die enkel toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding loopt parallel met de aangeduide route langs het spoor (fietssnelweg) en krijgt hierdoor nog meer een lokaal karakter.



3.3.2.2 Koksijde

De **(N8H) Jaak Van Buggenhoutlaan** werd niet opgenomen als BFF (**KOK1**). Het is een functionele verbinding. De Jaak van Buggenhoutlaan is een lokale weg type III en bevat aanliggende éénrichtingsfietspaden. Deze verbinding kan moeilijk als een verbinding op bovenlokaal niveau beschouwd worden.



3.3.2.3 Nieuwpoort

De **Victorlaan** wordt niet opgenomen als BFF(**NI2**). De Victorlaan geeft aansluiting op de Polderstraat, te situeren op grondgebied Oostduinkerke. De Victorlaan is echter vooral van belang bij de ontsluiting van de woonwijken die in de omgeving liggen. Het bovenlokale aspect van deze verbinding is bijgevolg van ondergeschikt belang.



3.3.2.4 Veurne

De **Houtemstraat** werd niet opgenomen als BFF (**VE3**) als verbinding tussen Houtem en N8. De Houtemstraat is een lokale weg type I zonder fietsvoorzieningen. Nu is er geen rechtstreekse verbinding (via Wulveringem) maar dit is niet de meest evidente verbinding. Op bovenlokaal niveau is er een ontsluiting richting N8 vanuit Houtem. Indien de doorsteek tot Wulveringem gerealiseerd zou worden, wordt het netwerk zeer fijnmazig. Er zijn verschillende lokale routes die in aanmerking komen om de verbinding te maken.



3.3.2.5 Diksmuide

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.6 Alveringem

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.7 Kortemark

Er werd geen bijkomende verbinding opgenomen tussen Zarren-Werken en Houthulst (**KOR5**). Dit werd bekeken met de vraag tot opname van Klerkenstraat (werd opgenomen als BFF (KOR 4). Voor de verbinding tussen tussen Zarren-Werken en Houthulst zijn er rechtlijnige infrastructures ter beschikking in de omgeving. De meest directe verbinding verloopt via de Terreststraat en de Zarren-Lindestraat. Deze laatste betreft een lokale weg met een smalle rijwegbreedte waar fietsinfrastructuur moeilijk ingepast kan worden (zie afbeelding). De verbinding kan een vervolg geven aan de BFFroute vanuit Koekelare en voorziet een directe verbinding tussen Houthulst en de fietssnelweg tussen Diksmuide en Kortemark. Er zijn echter kortere routes mogelijk richting deze gemeentes die reeds opgenomen zijn in het BFF. Deze route is niet de meest evidente route. Er zijn nog veel andere lokale verbindingen. Beide routes in beschouwing genomen lijkt KOR 4 de meest aangewezen route. Het is geen rechtlijnige verbinding.



3.3.2.8 Koekelare

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.9 Lo-Reninge

Burgweg/Pollinkhovestraat/Lindestraat werd niet mee opgenomen thv Pollinkhove (LO3) Met de Lijn werd bekomen om hier een flexibele schoolbus te laten rijden. De Burgweg/Pollinkhovestraat/Lindestraat is een 2x1 weg. Er zijn geen voorzieningen voor voetgangers of fietsers. De as leidt tot een zeer kleine maas. Het doorsnijdt de maas die bestaat uit N364 Romanestraat/ route langs Lovaart/ijzer en N8. Deze as wordt niet opgenomen wegen een te kleine maas.



3.3.2.10 Houthulst

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.11 Vleteren

De **Kruisboomstraat** wordt niet opgenomen als BFF (**VL1**). Dit werd gesuggereerd omdat het een verbinding is naar de fietssnelweg. De Kruisboomstraat is een relatief brede rijweg waar geen fietsinfrastructuur voorzien is. Op bovenlokaal niveau zorgt deze route voor een maasverkleining, maar deze ligt op geringe afstand van de verbinding Westvleteren – Vleteren. De verbinding Westvleteren – Vleteren verbindt twee kernen en functioneert op bovenlokaler belang. De route kan een voedende functie voor de fietssnelweg tussen Ieper en Veurne krijgen, maar dan is de verbinding Westvleteren-Vleteren belangrijker. Op bovenlokaal niveau vervult deze route geen significante rol.

Deze route heeft ook een belangrijke recreatieve functie.



3.3.2.12 Ieper

Ieper formuleerde een aantal voorstellen met betrekking tot de fietssnelwegen F38 en F381 (zie hoger).

3.3.2.13 Langemark-Poelkapelle

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.14 Zonnebeke

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.3.2.15 Poperinge

(N315) Heuvelandseweg werd niet opgenomen als BFF (PO3). Het is een verbinding tussen Reningelst en Westouter. De kortste verbinding tussen beide kernen loopt langs de Heuvelandseweg. Er is geen fietsinfrastructuur op deze lokale II weg. De route vormt een maasverkleining tussen de assen Reningelst-Poperinge en Westouter-Poperinge. Deze verbinding heeft eerder een lokaal karakter, maar kan wel vervolg geven aan de reeds opgenomen bovenlokale route, komende vanaf Vlamertinge (Noordoost-Zuidwest). Een functionele verbinding tussen Reningelst en Westouter biedt op bovenlokaal niveau weinig meerwaarde. De maaswijdte is al relatief beperkt in deze regio.



De **Steenvoordestraat** werd niet opgenomen als BFF (PO4). Het is een verbinding tussen Watou en Callicannes. Langs de Steenvoordestraat en Gemeeneweg, beide lokale wegen type III, zijn er geen fietsvoorzieningen. Er ontstaat een korte verbinding tussen Watou en Callicannes. Callicannes is echter een klein gehucht. De vraag kan gesteld worden of hier veel fietsrelaties zijn. Er wordt geen maas gesloten door deze verbinding tenzij een extra verbinding tussen Callicannes en Abele gerealiseerd zou worden. Indien de verbinding tussen (Roesbrugge-) Haringe en Watou opgenomen zou worden, kan deze verbinding hier vervolg aan geven. (Dit geldt ook voor PO9, verbinding Watou - Abele). Er wordt geen significante, functionele route vervolledigd door deze verbinding te realiseren. Er kan de vraag gesteld worden in welke mate hier fietsrelaties zullen zijn.



3.3.2.16 Heuvelland

Er wordt geen verbinding opgenomen tussen Reningelst – Westouter (HE2). Een functionele verbinding tussen Reningelst en Westouter biedt op bovenlokaal niveau weinig meerwaarde. De maaswijdte is al relatief beperkt in deze regio.



De **N336 Rijselstraat** wordt niet opgenomen als BFF (HE5). Het is een verbinding tussen Ieper en Waasten. De Rijselstraat is een secundaire weg II. Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig op heden. De Ieperstraat richting Mesen verloopt ook richting het zuiden en werd reeds opgenomen als BFF. Vanaf Mesen is daar

eveneens een verbinding mogelijk richting Waasten. Het voorstel wordt niet meegenomen in het netwerk. Met de Ieperstraat loopt een parallel alternatief voor deze verbinding vlakbij. Bovendien zijn hier weinig functionele relaties.



De **(N331) Seulestraat** wordt niet opgenomen als BFF (HE6). Het is een verbinding tussen Nieuwkerke – Le Seau. De kortste verbinding loopt via (N331) Seulestraat. Op deze weg is geen fietsinfrastructuur aanwezig. De as wordt niet opgenomen aangezien het om een gehucht gaat en geen grotere kernen in de omgeving te situeren zijn.



3.3.2.17 Mesen

Er zijn geen suggesties geformuleerd die niet opgenomen werden in het netwerk.

3.4 Focus op grensoverschrijdende verbindingen

Vanuit de ligging van het studiegebied bij de Franse landsgrens en de gewestgrens is het belangrijk dat er een continuïteit is van de fietsroutes over de grenzen heen. Dit zal afgestemd worden met de Franse en Waalse burens.

In het bijzonder gaat het over volgende verbindingen:

- De Panne: Duinhoekstraat/Fietssnelweg langs spoor - aansluiting Voie verte (Duinkerke)
- Veurne: Hondshootebaan (VE4) – Rue de Fumes
- Route de Watou
- D 948 (verlengde van Callicannesweg) (PO 5)
- Route de Locre (verlengde Douanestraat)
- Mesen – Ploegsteert (Mesenstraat)
- Mesen -Waasten (Kleine Bosweg) (ME1)
- Hollebeke-Houthem-Komen

4 INRICHTINGSMOGELIJKHEDEN VAN DE LANDELIJKE WEGEN

Typend voor het studiegebied is de aanwezigheid van talrijke landelijke wegen. Deze landelijke wegen zijn niet enkel meer toegangswegen naar akkers of boerderijen, maar het zijn ook belangrijke fietsroutenetwerken en wandelwegen¹⁵. Veelal zijn afzonderlijke fietsvoorzieningen niet te verantwoorden (vanuit ruimtegebruik, vanuit financiële aspecten, ...) Er is dus doorgaans een sterke menging tussen fietsers en (landbouw)voertuigen op de landelijke wegen. Vooral de steeds toenemende afmetingen van de landbouwvoertuigen zijn een probleem.

Dit aspect is veelvuldig aan bod gekomen in het overleg met de verschillende gemeenten. In deze gesprekken werd aangegeven dat het onderhoud van de landelijke wegen belangrijk is (vrijhouden van modder). Daarnaast werd gewezen op het belang van wederzijds respect tussen de fietsers op de landelijke wegen en de landbouwvoertuigen. Er wordt vooral gezocht naar een verzoening tussen de gebruikers, ...

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die kunnen genomen worden op die landelijke wegen. Het betreft een oplisting van sterk dwingende maatregelen (vb fysiek afsluiten) en minder dwingende, of zelfs faciliterende maatregelen (vb voorzien van uitwijkhavens). In elk geval is het aangewezen zijn om het doorgaand autoverkeer op de landelijke wegen te beperken. Hierbij kan prioriteit gegeven worden aan de landelijke wegen die deel uitmaken van het functioneel fietsroutenetwerk, het fietsknooppuntennetwerk (recreatief) en het wandelknooppuntennetwerk.

Hieronder wordt een beknopt overzicht gegeven van de mogelijke ingrepen¹⁶. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar "Naar een eigenlijk gebruik van plattealndswegen.pdf" en "Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekeningsplan".

4.1 Doorgaand verkeer (fysiek) onmogelijk maken

Er kunnen maatregelen genomen worden waardoor doorgaand verkeer onmogelijk wordt. Het verbod op doorgaand verkeer kan aangegeven worden via bebording (zie hieronder); maar deze zijn pas effectief indien ze gecombineerd worden met fysieke ingrepen.



Verkeersbord F45. Doodlopende weg.

Figuur 4-1: verkeersbord Doodlopende weg



Figuur 4-2: verkeersbord verboden toegang

¹⁵ <https://www.vilt.be/1-op-3-boeren-ervaart-wekelijks-gevaar-op-de-weg>

¹⁶ bron: "Naar een eigenlijk gebruik van plattealndswegen.pdf" en "Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekeningsplan".



Figuur 4-3: verkeersbord Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters

Deze borden worden best gecombineerd met een fysieke ingreep die doorgaand verkeer effectief onmogelijk maakt. Naargelang de specifieke situatie zijn hiertoe verschillende mogelijkheden:

- plaatsen van paaltjes



- o voordelen:
 - geen doorgaand verkeer, dus geen conflicten tussen voertuigen en fietsers
- o nadelen:
 - ook landbouwvoertuigen, hulpdiensten kunnen niet door. De bereikbaarheid wordt beperkt.
 - zichtbaarheid paaltjes op de fietsroute is aandachtspunt

- plaatsen van tractorsluis



- o voordelen
 - geen doorgaand verkeer, dus geen conflicten tussen voertuigen, (andere dan landbouwverkeer) en fietsers
 - landbouwverkeer kan wel door
- o nadelen:
 - conflicten tussen (grote) landbouwvoertuigen en fietsers blijven bestaan
 - zichtbaarheid tractorsluis op de fietsroute/autoroute is aandachtspunt

- plaatsen van slagboom, ...



- voordelen
 - geen doorgaand verkeer, dus geen conflicten tussen voertuigen, (andere dan deze met een toelating) en fietsers
 - specifieke weggebruikers kunnen doorrijden (onafhankelijk van het type voertuig)
- nadelen:
 - conflicten tussen bepaalde voertuigen en fietsers blijven bestaan
 - bediening slagboom

4.2 Snelheidsbeperking

Om een bepaalde route minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer en om de routes veiliger te maken kunnen snelheidsremmende maatregelen genomen worden.

Dit kan door bebording (invoeren van zonde met snelheidsbeperking, weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters, ...). De effectiviteit is afhankelijk van de handhaving.

Ook hier is het aangewezen de snelheidsbeperking af te dwingen door infrastructurele maatregelen.

- Plaatselijke wegversmalling
 - voordeel:
 - snelheidsbeperking, en dus veiligere/aangenamere route
 - voorzieningen/percelen langsheen de landelijke wegen blijven bereikbaar
 - nadeel
 - effectiviteit op sluipverkeer is afhankelijk van andere factoren (alternatieven, verzadiging van de omliggende wegen, ... Effectiviteit is mogelijk gering.
 - lokaal effect op de snelheid (verderop wordt (opnieuw) sneller gereden)



- Verhoogde inrichting
 - o voordeel:
 - snelheidsbeperking, en dus veiligere/aangenamere route
 - voorzieningen/percelen langsheen de landelijke wegen blijven bereikbaar
 - o nadeel
 - effectiviteit op sluipverkeer is afhankelijk van andere factoren (alternatieven, verzadiging van de omliggende wegen, ... Effectiviteit is mogelijk gering
 - lokaal effect op de snelheid (verderop wordt (opnieuw) sneller gereden)
 - fietscomfort indien verhoogde inrichting ook de fietsroute ligt

- Aanleg van een-of tweesporenpad.



- o voordeel:
 - ontrabend voor gemotoriseerd verkeer (minder rijcomfort)
 - snelheidsbeperkend
 - Fietsers en landbouwverkeer hebben geen of beperkt last van verminderd rijcomfort
 - beperking van verharding
 - voorzieningen/percelen langsheen de landelijke wegen blijven bereikbaar
- o nadeel
 - iets beperkter fietscomfort voor fietser

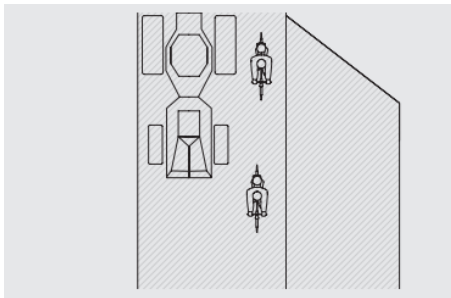
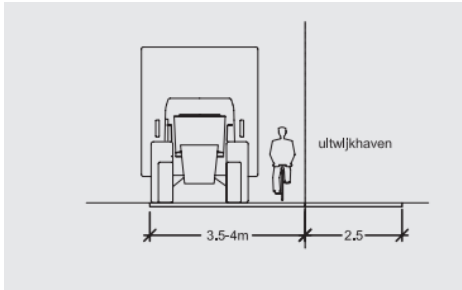
4.3 Tonnageverbod

- o voordeel:
 - grote, zware voertuigen mogen geen gebruik maken van deze weg, tenzij het plaatselijk verkeer betreft
- o nadeel
 - enkel grote voertuigen worden geweerd
 - moeilijk te handhaven

4.4 Uitwijkhavens

Om conflicten te vermijden tussen (landbouw)voertuigen en fietsers kan geopteerd worden om de landelijke wegen plaatselijk te verbreden. Dit gebeurt bij voorkeur lokaal via uitwijkhavens. Indien er een verbreding over een lagere afstand wordt voorzien, dan kan dit sluipverkeer aantrekken en een snelheidsverhogend effect hebben.

- Voordelen:
 - o Er worden mogelijkheden geboden om kruisende bewegingen tussen (landbouw)voertuigen en fietsers comfortabeler te laten verlopen.
- Nadelen
 - o sluipverkeer wordt niet ontmoedigd, maar mogelijk nog aangemoedigd.



Figuur 4-4: uitwijkhaven

5 ACTIES

De voorgestelde **wijzigingen voor het fietsnetwerk** zullen voorgelegd worden aan verschillende instanties.

- Afstemming met de diensten van de fietsmanager in Brussel
- Fietssnelwegen worden voorgelegd aan minister ter bekrachtiging
- Bovenlokaal fietsnetwerk wordt voorgelegd aan de twee betrokken vervoerregio's.

Er wordt gewerkt aan de **realisatie van veilige fietsvoorzieningen** op het netwerk. Nieuwe of vernieuwde fietsinfrastructuur op het bovenlokale functionele netwerk kan 100% betaald worden door Provincie (50%) en Vlaamse overheid (50%). De gemeenten staan in voor onteigeningskosten, ... Een belangrijke voorwaarde is dat de inrichting van de fietspaden conform de richtlijnen uit het Vademecum fietsvoorzieningen gebeurt.

Naast dit subsidiekanaal, zijn er bovendien nog andere mogelijkheden om subsidies te verwerven om veilige (fiets)infrastructuur te realiseren, zoals voor herinrichting van schoolomgevingen, schoolroutes, Kopenhagen-plan

6 BIJLAGEN

6.1 Herinrichting N8

Herinrichtingswerken ter hoogte van Veurne (vak Alveringem – A18): start van de werken gepland in 2020

Concreet wordt werk gemaakt van het segment tussen de E40 en de Vinkembeek.

De startnota voor de aanpassing van de N8 tussen de grens Veurne/ Alveringem en de A18 te Veurne werd voorgelegd ter bespreking aan de RMC van 10 februari 2014. Er werd een gunstig advies geformuleerd.

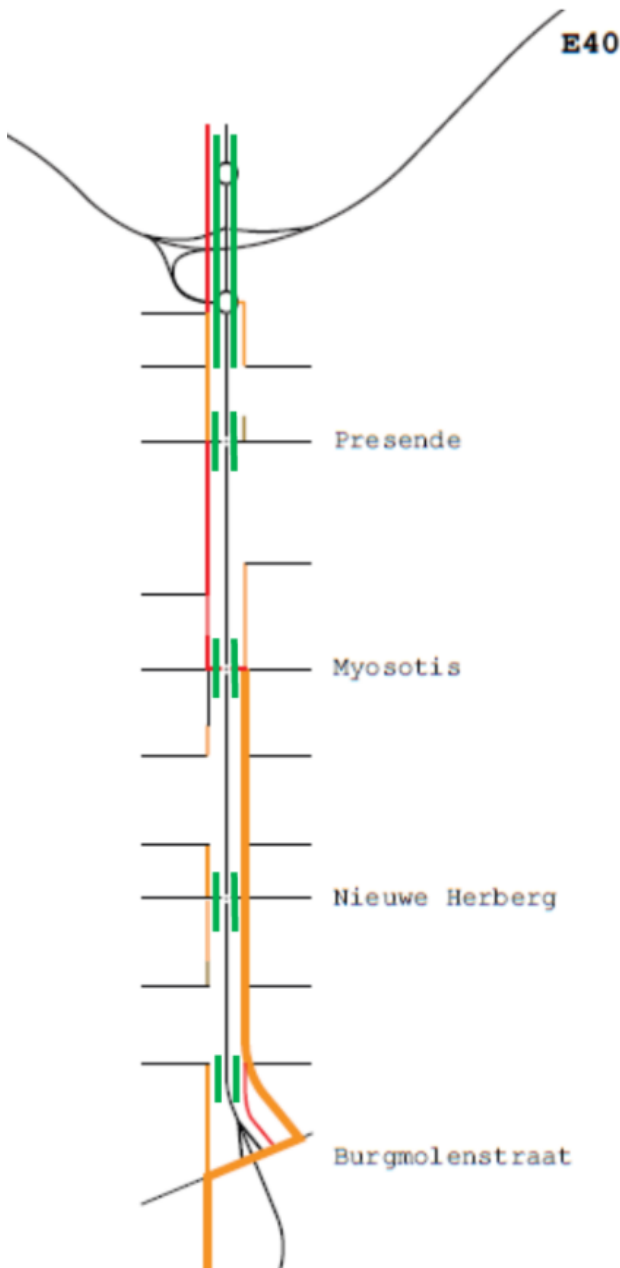
Aan de projectnota ging een lang en uitvoerig studietraject vooraf dat gestart is in 2003 en voorlopig afgerond werd in juli 2013 met de goedkeuring van de project-MER voor de verbinding Ieper-Veurne. Door dit lange voortraject is het voorbije decennium dus al heel wat overleg gepleegd met de verschillende actoren op het terrein.

De N8 is vandaag vormgegeven als een gewestweg met 2 rijstroken en aanliggende gemarkeerde fietspaden. De weg is structureel in slechte staat en niet ingericht volgens de huidige richtlijnen. Doel van dit project is de optimalisering/ ombouw van de gewestweg N8 op grondgebied Veurne zodat deze kan functioneren als een veilige en vlotte as voor doorgaand verkeer en tegelijk voldoende veiligheid biedt aan de zachte weggebruikers.

De N8 wordt hier in de toekomst geflankeerd door een oostelijk gelegen parallelweg die het kruispunt Myosotis (Veurne) verbindt met het kruispunt Nieuwe Herberg (Alveringem) en vandaar via de Burgmolenstraat verder zal doorlopen tot Hoogstade. Net voorbij de gemeentegrens vangt deze parallelweg ook het lokaal verkeer van de Wydouwbeekstraat op. De parallelweg is tegelijk drager van het fietsverkeer.

In afwachting van de doortrekking van de parallelweg op grondgebied Alveringem wordt de parallelweg richting Myosotis aangelegd als verlengde van de Wydouwbeekstraat.

Op de westzijde is er pas een ventweg voor lokale erfontsluiting vanaf iets voor de Schaastraat. Het einde van de werken ligt daardoor net op grondgebied Alveringem, evenwel zonder belasting van deze gemeente. De nieuwe ventweg loopt richting Veurne even parallel aan de N8 en sluit dan aan op de Zwart Paardstraat. Die bestaande weg wordt ingeschakeld voor de verdere verkeersafwikkeling richting Myosotis. De infrastructuur van de Zwart Paardstraat wordt aangepast door de VLM in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen AWW en de VLM.



Schematische voorstelling herinrichting N8 ter hoogte van Veurne ((vak Alveringem – A18)

Oostvleteren-Woesten (unieke verantwoordingsnota is goedgekeurd)

Tussen Oostvleteren en Woesten wordt de aanleg van fietspaden gepland in combinatie met een structureel onderhoud van de gewestweg. Hiervoor werd een unieke verantwoordingsnota opgesteld. De doelstelling is om een uniforme indeling en inrichting te bekomen van de verbinding tussen Ieper en Veurne. Als onderdeel van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk en niet voldoende aan de richtlijnen van een veilig fietspad, wordt een nieuw vrij liggend fietspad voorzien langsheen het hele traject. Wat betreft de rijweg zelf wordt een 2x1-rijweg voorzien met een flexibel middenvak dat dient als middenberm of afslagstrook. Er wordt geen ventweg of parallelle weg voorzien, mogelijkheden tot passeerstroken voor landbouwverkeer dienen verder onderzocht te worden. Ter hoogte van de Kruisboomstraat blijft het kruispunt voorrang geregeld, ook de rechtstreekse toegangen blijven behouden.

Het voorstel van Lo-Reninge is om de secundaire weg doorheen het dorp Westvleteren om te leiden voor doorgaand vervoer. Er wordt voorgesteld de Kruisboomstraat, onderdeel van het lokale fietsnetwerk, op te waarderen tot een secundaire weg type II en de doortocht door Westvleteren te verlagen naar een weg van

lokale weg type I. MOW en provinciebestuur staan achter de visie om de Kruisboomstraat op te waarderen als lokale vrachtroute.

Het fietspad is overal 2,00m breed, dit is een vereiste aangezien het stuk als fietssnelweg werd geselecteerd. Bij bebouwde segmenten komt het fietspad dicht bij de rijbaan te liggen. De minimale tussenafstand tussen beide is 1,00m. De zone tussen fietspad en gevels kan verhard worden en gebruikt als parkeer- of laad- en los zone zoals dit vandaag ook reeds vaak gebeurt.

Het recreatief knooppuntennetwerk kruist de N8 ter hoogte van de Kruisboomstraat. De oversteek wordt beveiligd door middel van een middenberm en duidelijke markering, signalisatie en verlichting. Daarnaast is het snelheidsregime verlaagd tot 70km/u.

6.2 Gemeentelijke mobiliteitsplannen

6.2.1 Alveringem

6.2.1.1 Ruimtelijke aspecten

pm

6.2.1.2 Gewenst fietsnetwerk

pm

6.2.2 De Panne (2019)

6.2.2.1 Ruimtelijke aspecten

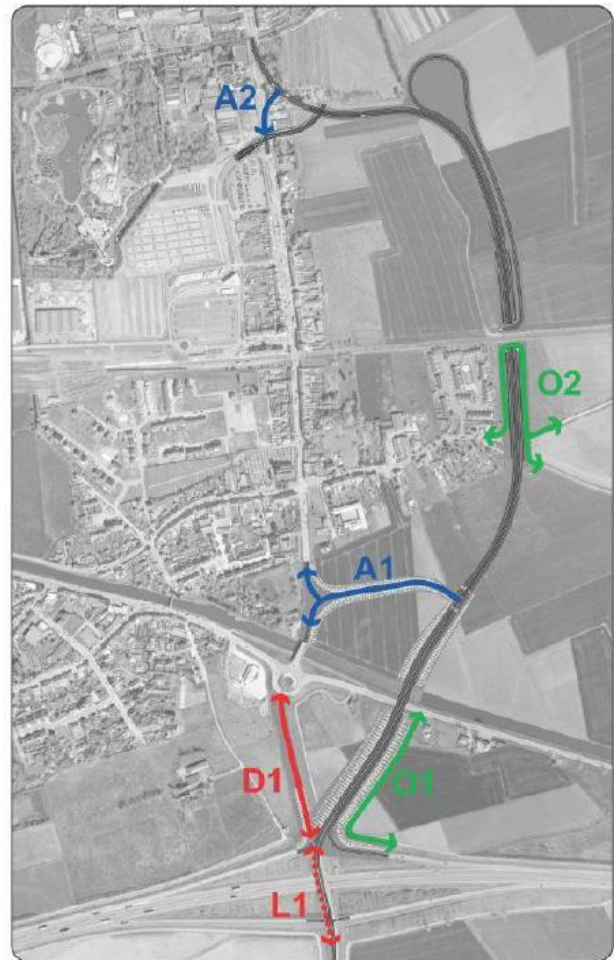
Oostelijke Omleidingsweg Adinkerke

Een omleidingsweg, samen met een reorganisatie van de parking Plopsaland, leidt tot een sterke verbetering van de huidige (problematische) verkeerssituatie tijdens topdagen en een verhoogde verkeersleefbaarheid in de doortocht Adinkerke. De afname in verkeersintensiteiten en hinderaspecten resulteert in een verbeterde leefkwaliteit in de doortocht Adinkerke. Door de ontwikkeling van een omleidingsweg rond de kern Adinkerke, wordt ook de samenhang van de kern als woonomgeving versterkt. De huidige barrièrewerking van de N34 in het woonweefsel wordt immers sterk gemilderd.

Naast de positieve effecten in de doortocht Adinkerke die gekoppeld zijn aan de daling in verkeersintensiteiten, worden negatieve milieueffecten verwacht die intrinsiek verbonden zijn aan de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Deze effecten kunnen gegroepeerd worden in effecten op het vlak van ruimte-inname, barrièrewerking en verstoring.

Parkeersysteem Plopsaland

Een reorganisatie van het parkeersysteem moet leiden tot een vlottere afwikkeling via de omleidingsweg (primaire weg II die verhindert dat verkeer gebruik maakt van N34, een lokale weg type III) en is noodzakelijk om doorstroming en bereikbaarheid te waarborgen.



Onderliggend wegennet

Aansluiting omleidingsweg- onderliggend wegennet (A)	Downgrading onderliggend wegennet- langzaam verkeersverbinding (D)
Omlegging onderliggend wegennet (O)	Beveiligde langzaam verkeersroute (L)

Figuur 6-1: Ontsluiting N34 nabij Plopsaland

Lokaal bedrijventerrein Adinkerke

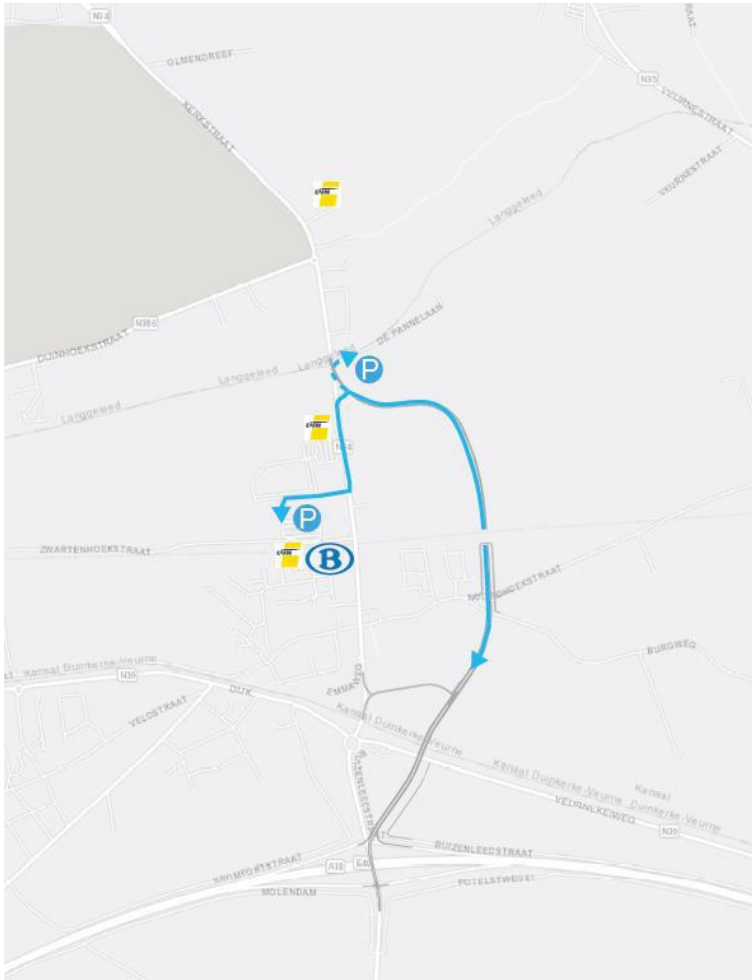
Er zijn vele lokale bedrijven verspreid over grondgebied De Panne. De gemeente polste naar de publieke opinie en wenst aan te sturen op een lokaal bedrijventerrein te Adinkerke om zo hinder voor natuur, woonomgeving etc. te beperken. Voorlopig is dit echter geen optie aangezien Adinkerke als woonkern geselecteerd is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. Toch wordt de potentiële globale impact en bereikbaarheid hiervan reeds meegenomen in het mobiliteitsplan.



Figuur 6-2: Voorstel lokaal bedrijventerrein Adinkerke (paars)

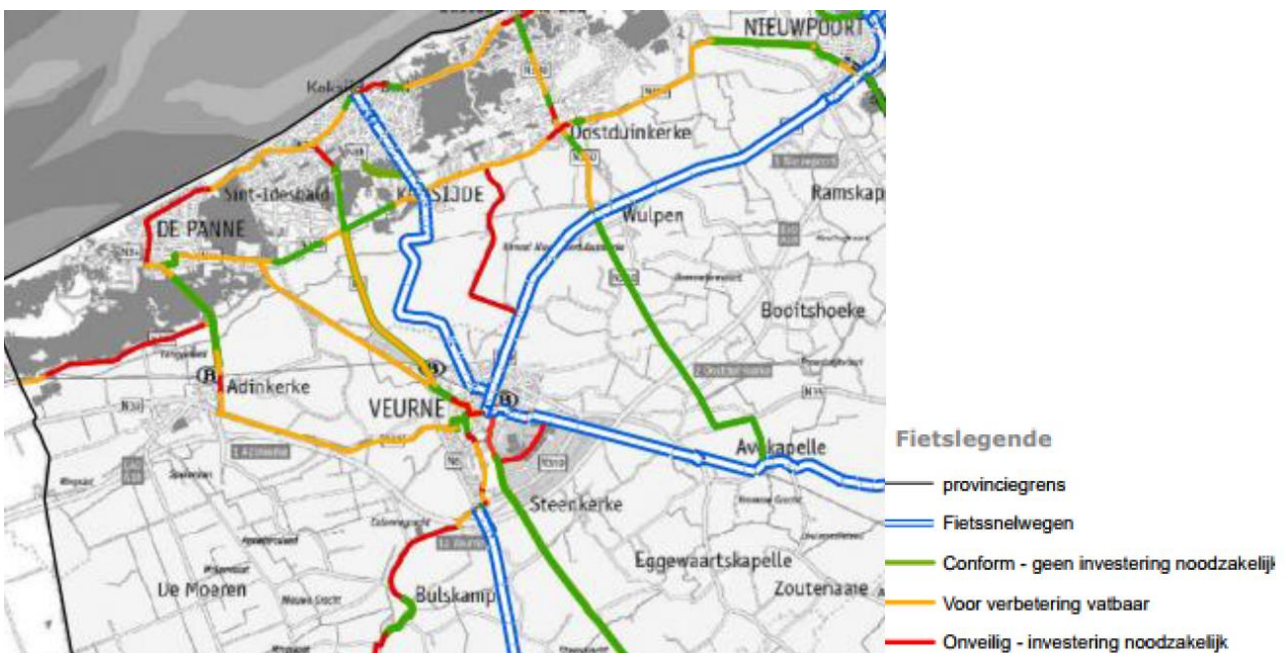
Locatie P&R

Er worden drie alternatieven voorgesteld voor de P&R in functie van het parkeerbeleid van de gemeente en naar locatie ten opzichte van de omleidingsweg voor de N34: nabij het station van De Panne waar reeds een bestaande P&R is, ten noorden van de omleidingsweg en aangepast parkeerbeleid voor de Westkust, een afstemming in globale parkeerstrategie tussen de verschillende kustgemeenten.



Figuur 6-3: Scenario's P+R De Panne

6.2.2.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-4: Fietsroutenetwerk De Panne

Bovenlokale Functionele routes:

- N39 Veurnekeiweg:
 - *Overzijde van het kanaal Nieuwpoort – Duinkerke aangeduid als fietssnelweg*
- N386 Duinhoekstraat
- N34 Stationsstraat – De Pannelaan – Kerkstraat – Westhoeklaan (in westelijke richting tot aan de L. Maskenslaan)
- L. Maskenslaan – E. d'Arripelaan
- N34 Duinkerkeaan vanaf de L. Maskenslaan (in oostelijke richting)
- Kerkstraat – Duinenstraat – Adinkerkeaan
- N35 Veurnestraat (in oostelijke richting vanaf de Adinkerkeaan)
- N396 Koksijdeweg

Alternatieve functionele fietsroutes:

- Adinkerkeaan – Sint-Elisabethlaan – Blauwe Distelweg
 - *niet aangeduid als (alternatief) BFF*

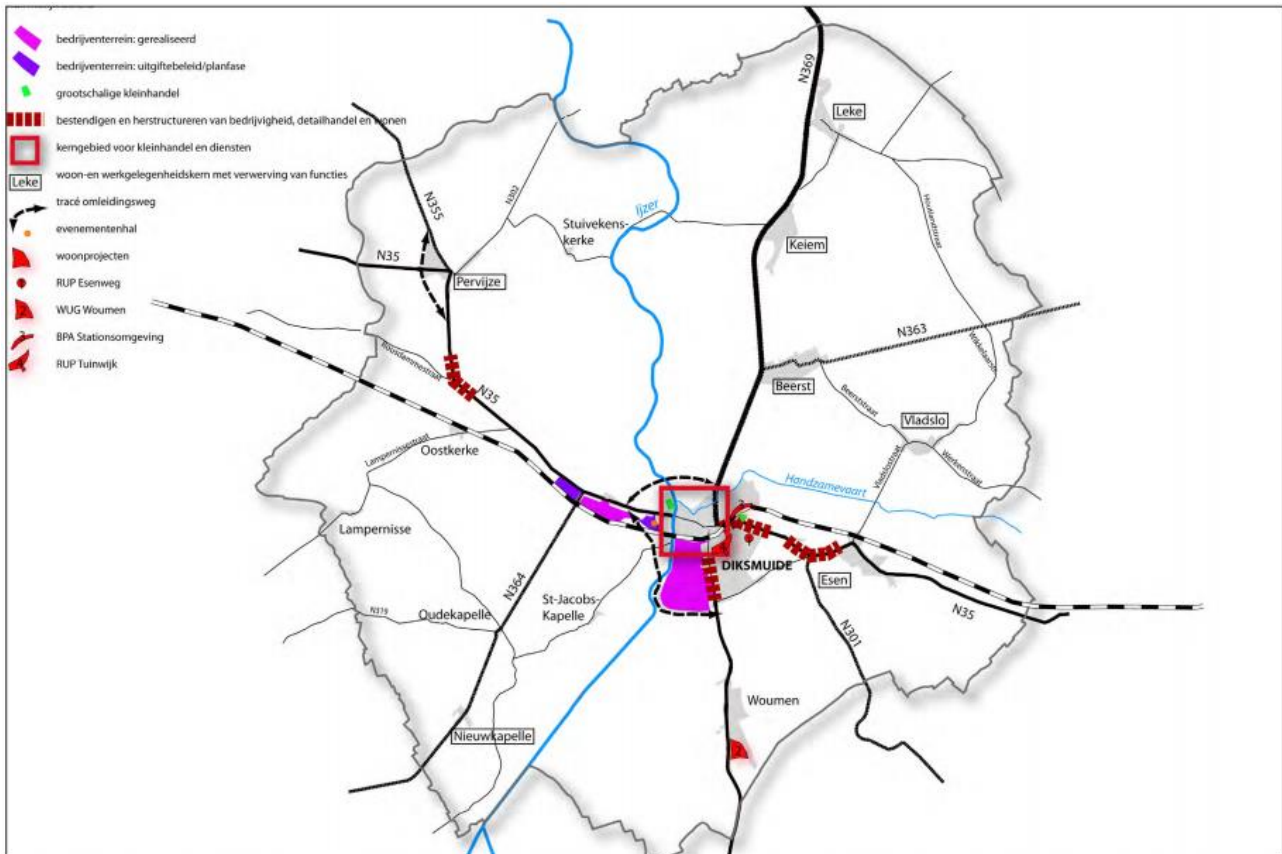
De gemeente ziet wijzigingen voor het BFF wat betreft conformiteit als volgt:

- Onveilige wegen voor fietsers (investering noodzakelijk):
 - N34 deel Duinkerkeaan – Nieuwpoortlaan
 - N386 (ontwerp herinrichting beschikbaar)
 - N34 – doortocht Adinkerke
- Wegen voor verbetering vatbaar qua fietsinfrastructuur:
 - N35 – Veurnestraat (ontwerp herinrichting beschikbaar)
 - N34 – De Pannelaan – Stationsstraat
 - N39 – Veurnekeiweg

6.2.3 Diksmuide (2011)

6.2.3.1 Ruimtelijke aspecten

Projecten die al dan niet reeds uitgevoerd zijn met een eventuele impact om mobiliteit zijn de woonuitbreidingsgebieden ter hoogte van de Esenweg (RUP Esenweg) en ter hoogte van Woumen. Daarnaast is er ook een BPA voor de stationsomgeving en een RUP Tuinwijk waarbij eveneens woonontwikkeling voorzien wordt. Heernisse, is een regionaal bedrijventerrein te situeren ten zuiden van de kern van Diksmuide. Daarnaast is in Kaaskerke een regionale zone en een lokale zone voor bedrijven voorzien. Het centrum valt tussen de spoorweg, de Ijzer en de Hanzamevaart en heeft het voorzieningsniveau van een kleine stad. Langs invalswegen zoals de Esenweg en de Woumenweg is detailhandel gegroeid. Andere, toeristische attractiepolen zijn onder meer de natuurgebieden, de Ijzertoren, dodengang, militaire begraafplaatsen etc.



Figuur 6-5: Ruimtelijk beleid Diksmuide

Als regionale kern werd Diksmuide samen met Ieper en Veurne in de Westhoek geselecteerd voor de realisatie van mobipunten. Deze bieden een divers aanbod aan vervoersmogelijkheden op een herkenbare plek, aangevuld met extra diensten. Doordat weinig alternatieven zijn voor de auto en er sprake is van vervoersarmoede in de Westhoek werd dit project door het Europees fonds voor regionale ontwikkeling goedgekeurd.

6.2.3.2 Gewenst fietsnetwerk

De IJzerdijk moet als volwaardige fietsroute gezien worden. Snelheidsbeperkingen en gedeeltelijke invoering van “uitgezonderd plaatselijk verkeer” komt hieraan reeds deels tegemoet.

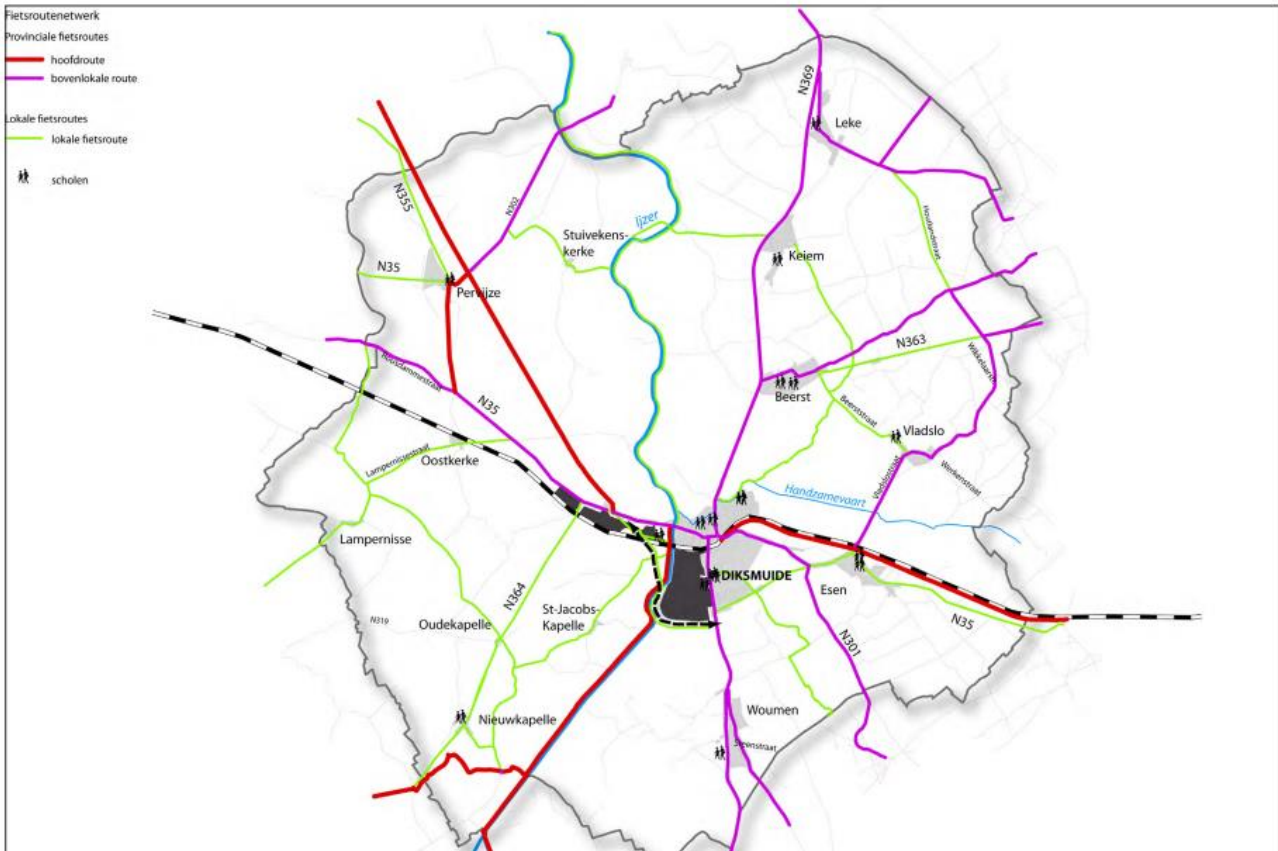
Hoofdroutes

- Diksmuide – Nieuwpoort: De oude spoorwegbedding Diksmuide – Nieuwpoort ‘De Frontzate’
- Hogere route en Avekapelle: Pervijzestraat
- Diksmuide – Ieper: De IJzerdijk (ten zuiden van de N35)
- IJzerdijk - Lo-Reninge (en aantakkend op hoofdroute te Lo): Boterpotstraat – Hazewindstraat
 - *Hazewindstraat niet aangeduid (als hoofdroute) op BFF*
- Diksmuide – Kortemark: Fietsroute langs de spoorweg

Bovenlokale routes

- Ieper – Diksmuide: N369 (Woumenweg - centrumstraten)
- Diksmuide - noorden van Diksmuide: N369 (Oostendestraat)
- Woumen - Jonkershove/ Houthulst: Kerkhofstraat – Jonkershovestraat
- Diksmuide - Klerken/Houthulst: N35 (Esenweg) en N301 (Klerkenstraat)
- Diksmuide – Esen: N35 (IJzerlaan – Gasthuisstraat – M.Doolaeghestraat – Esenweg)
 - *IJzerlaan tot en met M. Doolaeghesstraat aangeduid als hoofdroute op BFF*
- Diksmuide - Avekapelle/Veurne: N35 (Kaaskerkestraat - Pervijzestraat) – Rousdammestraat

- *Aangeduid als hoofdroute op BFF*
- Diksmuide - Vladslø – Koekelare: hoofdroute richting Kortemark - Vladsløstraat - Werkenstraat - Korte Wildestraat – Wikkelaarstraat – Houtlandstraat - Brugse Heerweg
- Leke/Diksmuide – Koekelare: Lekedorpstraat – Lappersfortstraat – Koekelarestaat
- Leke – Moere: Moerestraat vanaf kruispunt Lappersfortstraat
- Beerst – Koekelare: H. Consciencestraat - Wijnendalestraat - Brugse Heerweg
 - *H. Consciencestraat niet aangeduid als bovenlokale route op BFF*
- Pervijze - Schore/Middelkerke: N302 (Schoorbakkestraat) vanaf de oude spoorwegbedding



Figuur 6-6: Fietsrouten­netwerk Diksmuide

6.2.4 Heuvelland (2011)

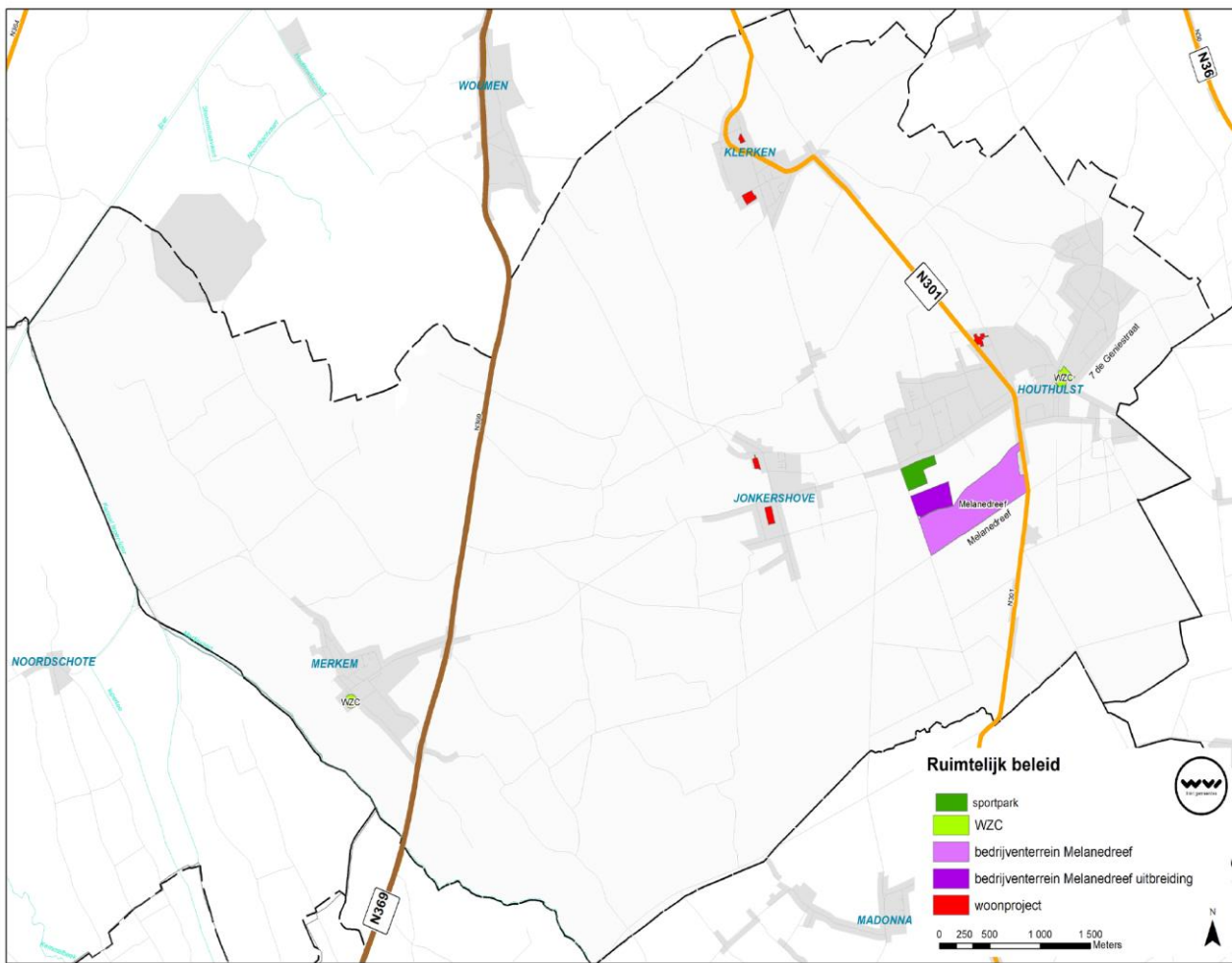
6.2.4.1 Ruimtelijke aspecten

6.2.4.2 Gewenst fiets­netwerk

6.2.5 Houthulst (2018)

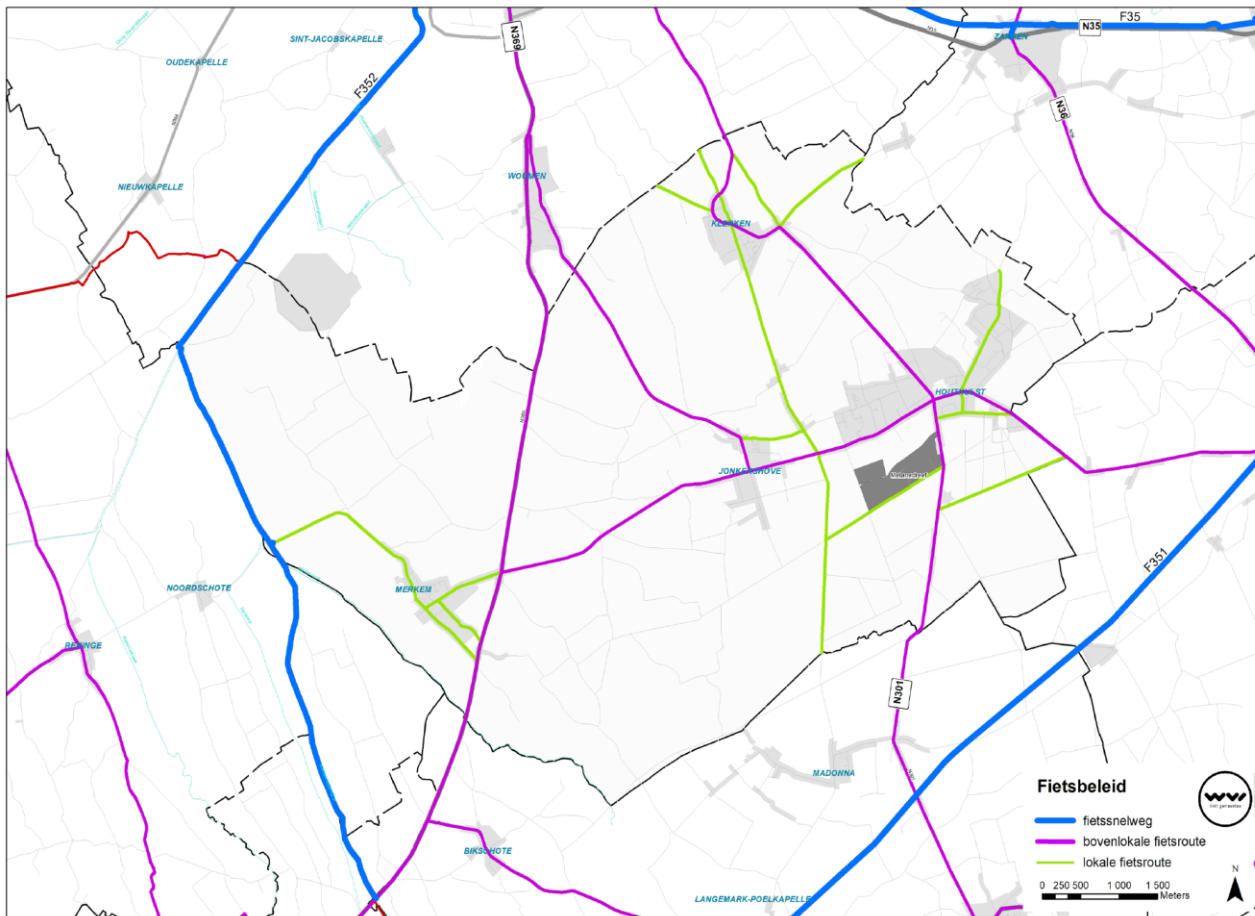
6.2.5.1 Ruimtelijke aspecten

De vrachtwagenproblematiek werd onderzocht omstreeks 2008 voor de driehoek Ieper-Diksmuide-Roeselare. Dit heeft voor Houthulst als gevolg dat de Klerkenstraat (N301) - Zarrenstraat en de N36 aangeduid werden als preferentiële route. Uit een evaluatie in 2015 bleek ondanks de bewegwijzering zwaar verkeer te blijven rijden op alle wegsegmenten. Oorzaken hiervoor zijn verspreide bedrijvigheid, leveringen aan huis en tonnagebeperkingen. In 2013 werd door MOW onderzoek uitgevoerd en een netwerk uitgewerkt voor het globale Vlaamse vrachtrouten­netwerk, voor Houthulst werden geen bedrijven­zones/routes aangeduid.



Figuur 6-7: Ruimtelijk beleid Houthulst

6.2.5.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-8: Fietsroutenetwerk Houthulst

Fietssnelwegen:

Op grondgebied van de gemeente Houthulst bevindt zich de fietssnelweg F352 - parallel aan de IJzer en kanaal Ieper en IJzer. Deze fietssnelweg is gedeeltelijk op grondgebied van de gemeente gelegen, aan westelijke zijde. Daarnaast zijn er nog twee andere fietssnelwegen gelegen in de nabije omgeving:

- F35 - parallel aan de N35 in het noorden van de gemeente
- F351 - Vrijbosroute ten zuiden van de gemeente
- F352 - parallel aan de IJzer en kanaal Ieper en IJzer ten westen van de gemeente

Bovenlokale functionele routes:

- Diksmuide - Ieper: N369 (Iepersteenweg)
- Diksmuide - Jonkershove: Woumenstraat- Steenbeekstraat
- Diksmuide - Klerken - Houthulst: N301 (Poelkapellestraat)
- Merkem - Houthulst - Staden: Merkemstraat- Jonkershovestraat - Kerkstraat - Markt- Stadenstraat

Volgende bovenlokale fietswegen hebben nood aan een verbeterde infrastructuur:

- Steenbeekstraat/ Woumenstraat
- N369 (Iepersteenweg)
- N301 (Poelkapellestraat) tussen Klerken en Houthulst

Het dwarsen van de N369 is voor fietsers gevaarlijk. Er werden reeds enkele ingrepen gedaan, zoals het beveiligen en meer accentueren van (fiets)oversteken, maar er is nood aan een globale visie voor deze weg met de nodige aandacht voor de oversteekpunten.

De gemeente zet ruim in op maatregelen om fietsgebruik te promoten zoals het voorzien van herstellpalen, het openstellen van éénrichtingsstraten en trage verbindingen voor fietsers.

6.2.6 Ieper (2011)

6.2.6.1 Ruimtelijke aspecten

GRUP Ieperboog

Veilige fietsoverstekten moeten voorzien worden ter hoogte van de kruising van de non-stop fietsroute met volgende wegen:

- N308 Poperingseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
- N375 Dikkebusseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
- N331 Kemmelseweg (secundaire weg II): beveiligde fietsoversteek met middengeleider
- N336 Rijselseweg (secundaire weg II): beveiligde fietsoversteek met middengeleider
- Vaartstraat (lokale weg III): signalisatie, eventueel snelheidsremmende maatregelen
- Komenseweg (lokale weg I): snelheidsremmende maatregelen, eventueel middengeleider
- Kortewildestraat (lokale weg III): signalisatie, eventueel snelheidsremmende maatregelen
- Snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van de recreatiezone in de Vaartstraat

GRUP Stationsomgeving

- Ruimtelijk kwalitatieve herinrichting met aandacht voor de pleinfunctie, de zwakke weggebruiker en de verbindingen met het centrum van Ieper
- Herinrichting van de stationsomgeving met optimalisatie van de circulatie van het verkeer
- Inrichting station als regionaal vervoersknooppunt en halte infrastructuur openbaar vervoer
- Creëren en optimaliseren randparking station, voldoende en veilige fietsstallingen

GRUP Picanolsite

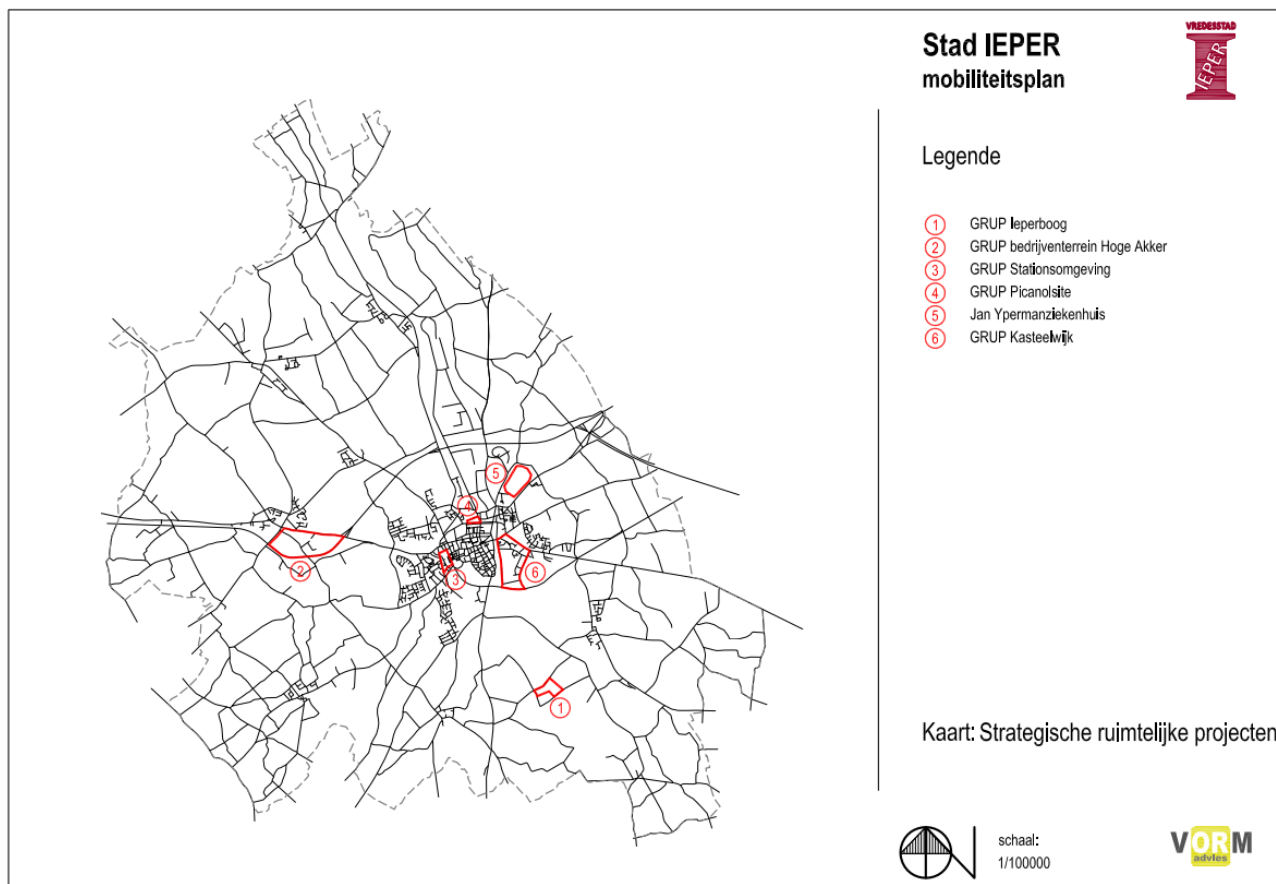
- Uitbouwen voetgangers tussen de kop van het Yperleekanaal en de Grote Markt.
- Veilige fietsvoorzieningen langs de Brugseweg-Diksmuidseweg.
- Bereikbaarheid van de Picanolsite garanderen voor het openbaar vervoer.
- Creëren van een noordelijke randparking te creëren ter hoogte van het Minneplein.

Regionaal ziekenhuis Jan Yperman

- Garanderen van een goede bereikbaarheid van het Jan Ypermanziekenhuis met de fiets door het voorzien van goede aansluitingen op het fietsnetwerk.
- Maatregelen om het parkeren in de omliggende woonwijken tegen te gaan

GRUP Kasteelwijk

- Onderbreking van de Leopold III-laan ter hoogte van Hoornwerk om de bereikbaarheid van het sportpark enkel te garanderen via de Jaime Picanollaan
- Keerpunt voorzien voor zwaar verkeer-bussen en ruimte voorzien om bussen voor de Last-Post te stationeren
- Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk omleiden via de Jaime Picanollaan - Leopold IIIlaan
- Eénrichtingsverkeer en snelheidsremmende maatregelen invoeren in de Vaubanstraat om sluijverkeer tegen te gaan
- Aanleg van een bijkomende parking voor het opvangen van verkeer dat wordt aangetrokken door de uitbreiding van het sportcomplex.
- Uitbreiding en faciliteren van netwerk voor voetgangers en fietsers in deze zone.
- Aanleg van een groene randparking in de Leopold III-laan.

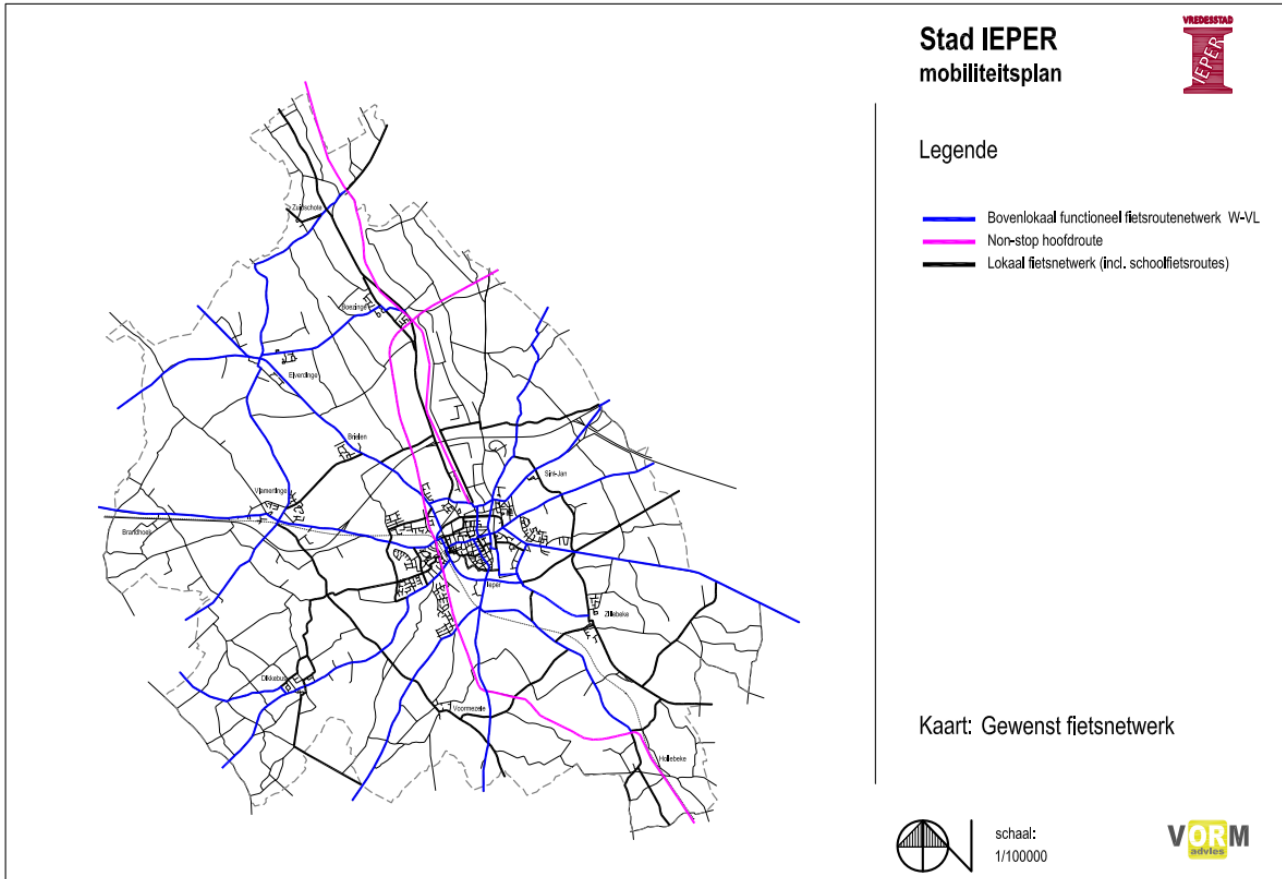


Figuur 6-9: Ruimtelijk beleid Ieper

6.2.6.2 Gewenst fietsnetwerk

De provincie West-Vlaanderen heeft op voorstel van de stad Ieper beslist om volgende fietsroute mee op te nemen in het bestaande bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Het betreft het volgende traject:

- De Vlamertingestraat
- De Jaime Picanollaan - Leopold III-laan – Posternepad – Aalmoezeniersstraat –Menenstraat.
 - *Menenstraat aangeduid als hoofdroute op BFF*
- De Komenseweg (en de Zillebekevijverdreef-Zillebekevoetweg)
- De Boezingestraat – Ieperstraat – Briekstraat – Pilkemseweg
 - *Pilkemseweg werd niet aangeduid op BFF*

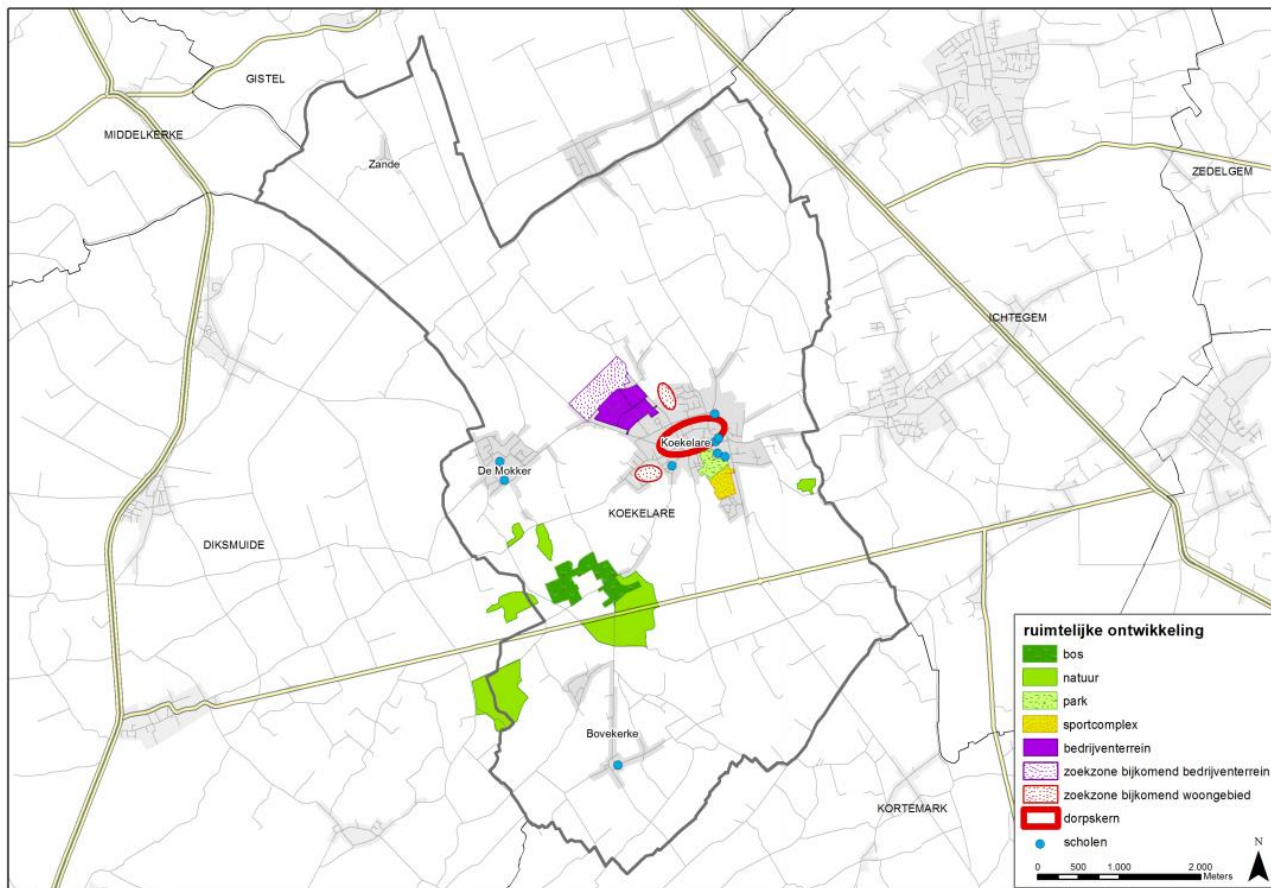


Figuur 6-10: Fietsroutenetwerk Ieper

6.2.7 Koekelare (2015)

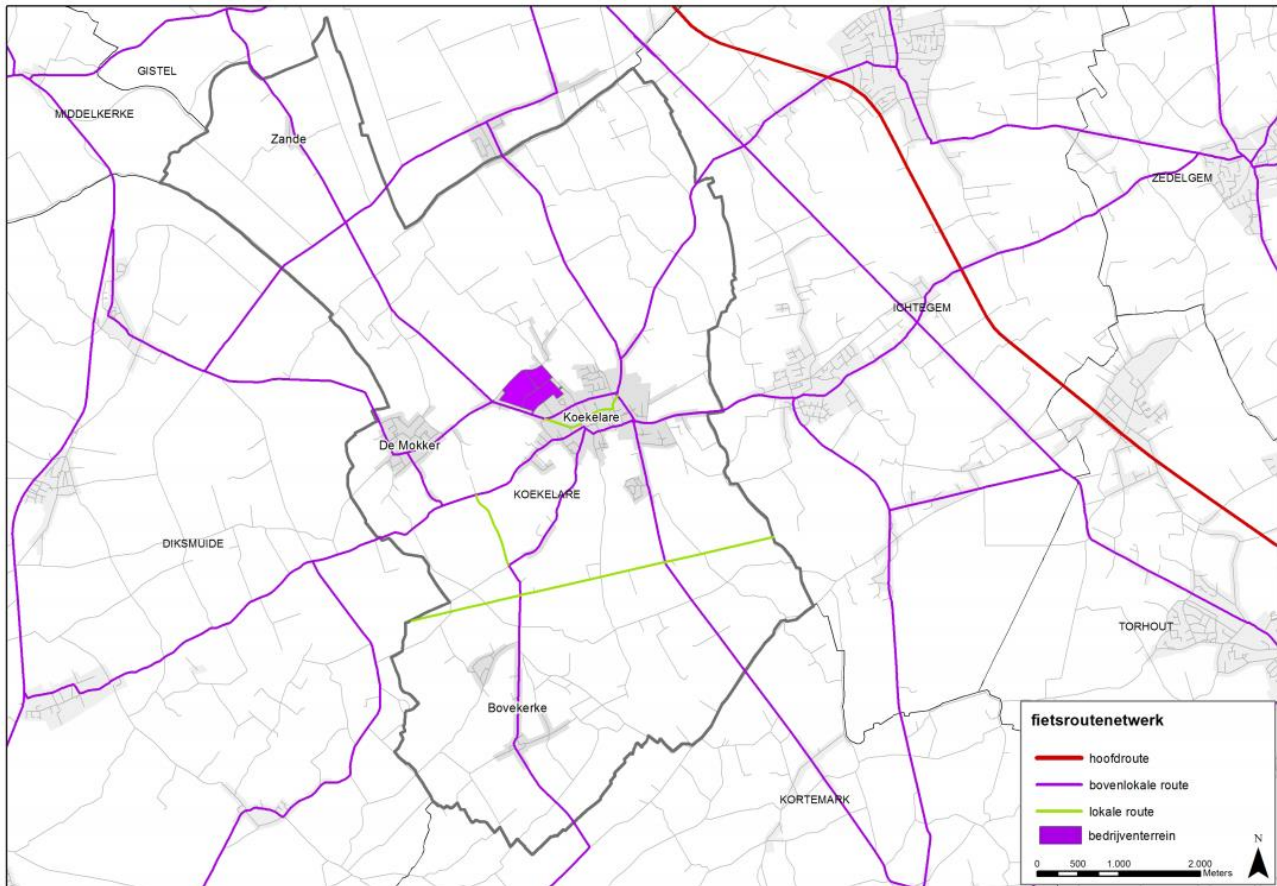
6.2.7.1 Ruimtelijke aspecten

Koekelare is aangeduid als structuur ondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied. ER is een mogelijkheid tot het versterken van de woonfunctie om lokale behoeftes op te vangen. Bijna één derde van de bedrijven is gelegen in agrarisch gebied en zonevreemd. Hierbij valt een duidelijke concentratie op langsheen de Provinciebaan. Dit heeft een negatieve impact op de open ruimte in de omgeving en zorgt bovendien voor een verkeersonveilige situatie. Deze commerciële lintbebouwing wenst de gemeente tegen te gaan door nieuwe vormen van bebouwing buiten rurale woongebieden tegen te gaan. Bestaande bedrijven en handelszaken worden beter landschappelijk geïntegreerd.



Figuur 6-11: Ruimtelijk beleid Koekelare

6.2.7.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-12: Fietsroutenetwerk Koekelare

Hoofdroute:

- Groene 62 (in omgeving)

Bovenlokaal functionele routes:

- Werken - Koekelare-kern: Werkenstraat – Bovekerkestraat - Litterveldstraat – Veldstraat
 - *Werkenstraat ipv Bovekerkestraat opgenomen in BFF*
- Kortemark - Koekelare-kern: Kortemarkstraat – Belhuttestraat
- Ichtegem - Koekelare-kern: Ichtegemstraat
- Kern Koekelare: Zuidstraat- Brouwerijstraat
- Deel Ringlaan (tussen Ichtegemstraat en Moerestraat)
- Moere - Koekelare-kern: Moerestraat
- Eernegem - Koekelare-kern: Eernegemstraat
- Diksmuide - Koekelare-kern: Sterrestraat – Brugseheirweg
- Leke - Koekelare-kern: Pottebezemstraat – Lekestraat
- Zande - Koekelare-kern: Oostmeetstraat (Catstraat tot aan Zandestraat) - Zandestraat, Sint-Andriesstraat - Schouttettenstraat - Baan op Zande (buiten grondgebied gemeente)
- Zande - Moere: Korkentapstraat - Provincieweg
- De Mokker – Koekelare-kern: Ringlaan – Oostmeetstraat – Catstraat – Lekestraat

6.2.8 Koksijde (2011)

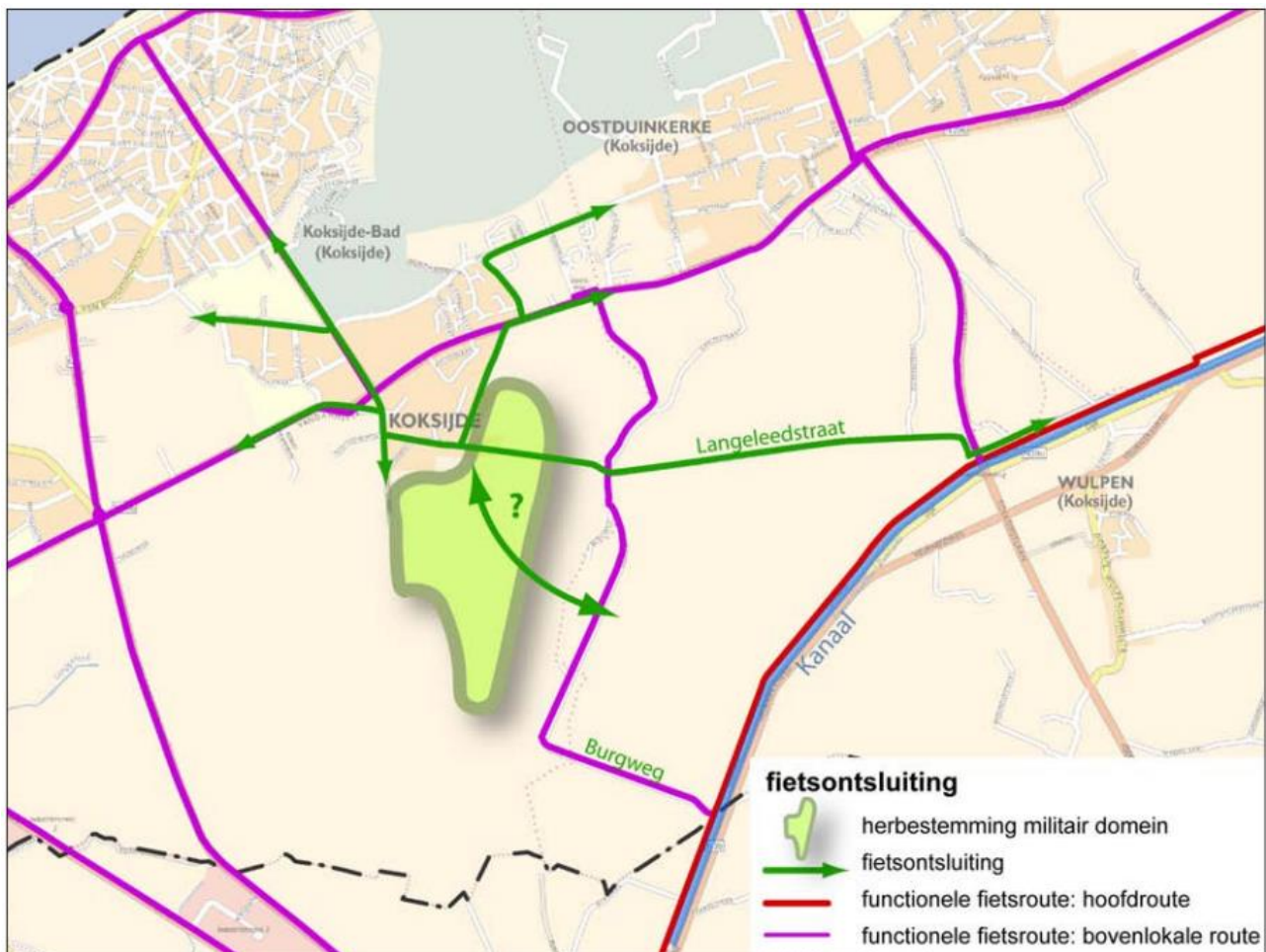
6.2.8.1 Ruimtelijke aspecten

Het station van Koksijde is te situeren op grondgebied Veurne en is relatief ver verwijderd van de verschillende woonkernen. Het station van Oostende is per tram een optie, maar duurt bijna een uur. Toch vormt het station van Koksijde een meerwaarde ten op zichte van dat van Veurne omdat het dichterbij is, gemakkelijker bereikbaar is per auto en een langere overstaptijd biedt voor wie met de bus pendelt.

Reconversie militair domein

Op het militair domein zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk zoals woonuitbreiding, gemeenschapsvoorzieningen en bedrijfsactiviteiten verbonden met de luchthaven. Voor fiets en voetgangers houdt dit in dat een ontsluiting mogelijk is van de site naar het dorpscentrum. Verder biedt de Laneleedstraat een verbinding richting Wulpen en Nieuwpoort-stad, naar Veurne is een route mogelijk via de Burgweg en de Conterdijk.

Het domein is te situeren tussen Veurne en Koksijde en ligt op de voorziene route van de fietssnelweg F391. Deze zal instaan voor de fietsverbinding tussen het binnenland (Veurne) en de kust.



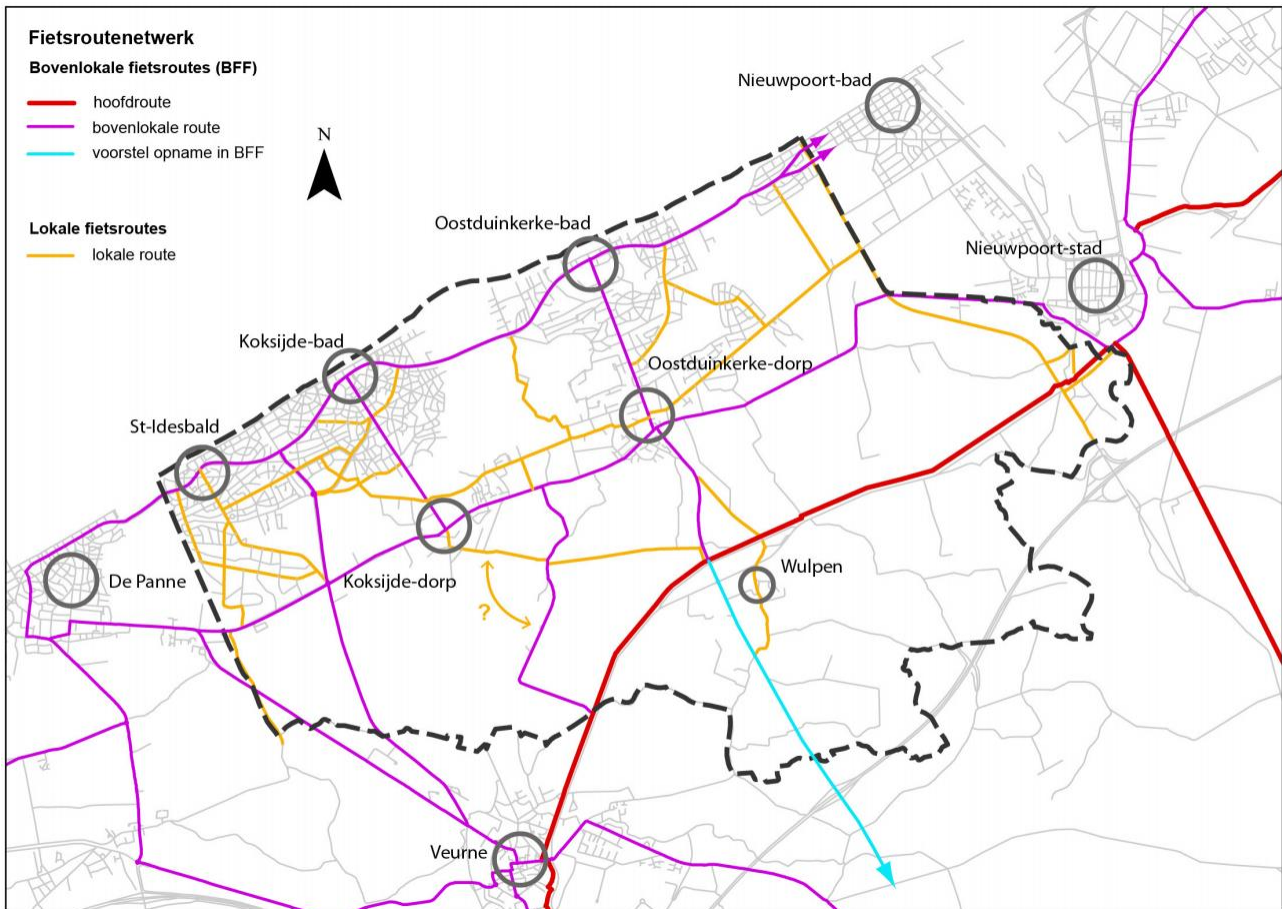
Figuur 6-13: Ontsluiting fietsers en voetgangers militair domein

6.2.8.2 Gewenst fietsnetwerk

Er is één hoofdroute geselecteerd, de noordzijde van het kanaal Veurne- Nieuwpoort (Conterdijk). De geselecteerde bovenlokale routes vormen hoofdverbindingen tussen de kernen.

Wat betreft selectie van bovenlokale fietsroutes is er vanuit de gemeente een bijkomend voorstel geweest: de N330 Toekomstlaan, vanaf het kanaal richting Avekapelle. Tussen Veurne en Nieuwpoort was namelijk geen route geselecteerd. De routekeuze voor fietsers die de beweging tussen binnenland en kust willen maken, is

er beperkt gezien de hindernis van het kanaal Veurne – Nieuwpoort. De N330 loopt noordwaarts via Oostduinkerke-dorp en Oostduinkerke-bad tot de kust en is nu geselecteerd als bovenlokale route. Landinwaarts sluit de route bij Avekapelle aan op de bovenlokale route Veurne - Diksmuide.



Figuur 6-14: Fietsrouten netwerk Koksijde

6.2.9 Kortemark (2017)

6.2.9.1 Ruimtelijke aspecten

Er zijn enkele projecten lopende met betrekking tot inbreiding:

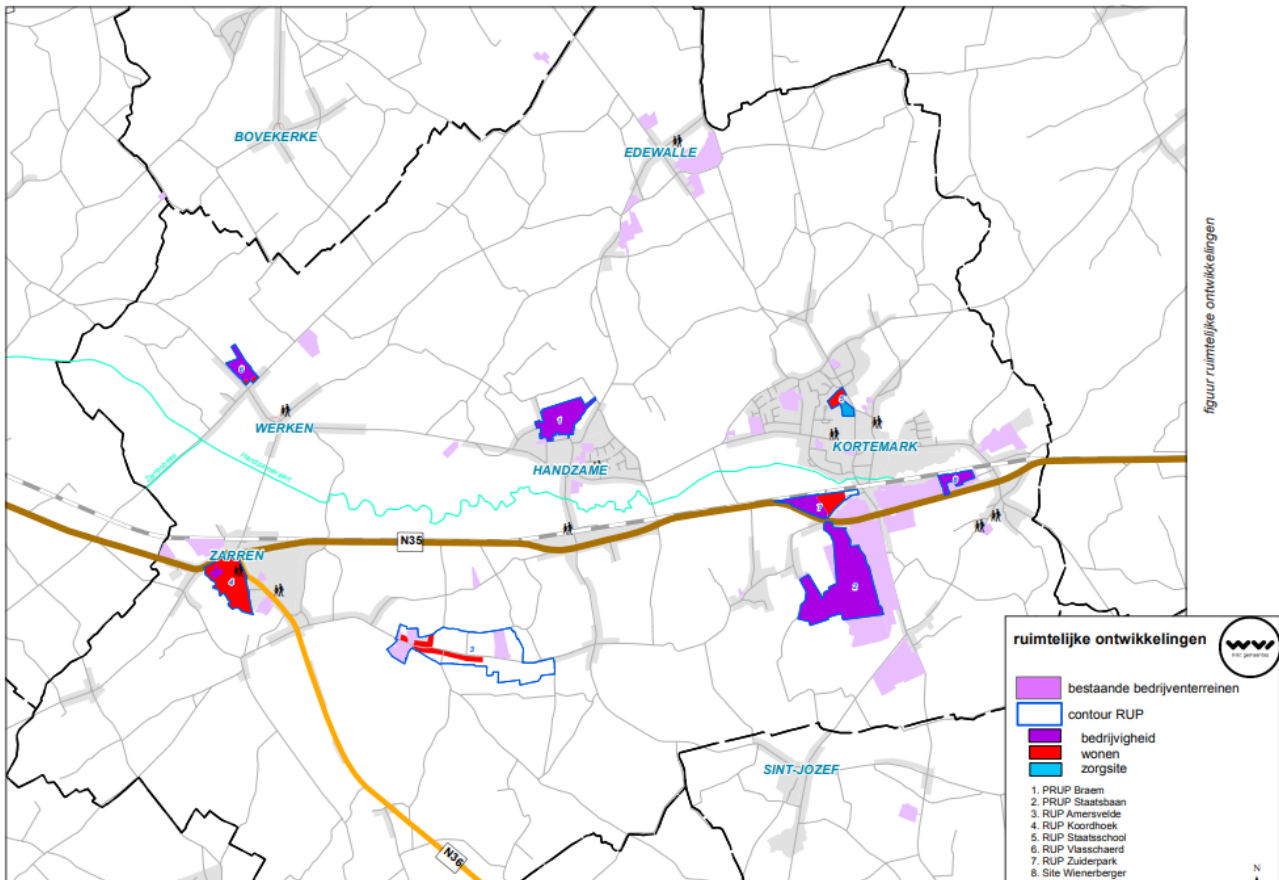
- De reconversie van site Dujardin ten zuidwesten van de kern van Kortemark - RUP Zuiderpark (75-tal wonentiteiten)
- RUP Amersvelde te Handzame/Zarren - clustering van wonen en bedrijvigheid
- RUP Staatsschool in centrum van Kortemark - 20-tal bijkomende wonentiteiten op site voormalige staatsschool en buitenschoolse kinderopvang)
- Herzieningen op BPA Koordhoekstraat te Zarren - wonen (30-tal wonentiteiten) en gemeenschapsvoorziening

Op langere termijn wordt er gewerkt aan een masterplan te Zarren om de ontwikkelingsmogelijkheden rond wonen in deze kern af te wegen.

Voor de firma Braem, ten noorden van Handzame, wordt een provinciaal RUP opgesteld om het bedrijf in oostelijke richting uit te breiden en het bedrijf beter te organiseren. Zo werd voor de ontsluiting van het vrachtverkeer de voorbije jaren reeds een nieuwe weg aangelegd.

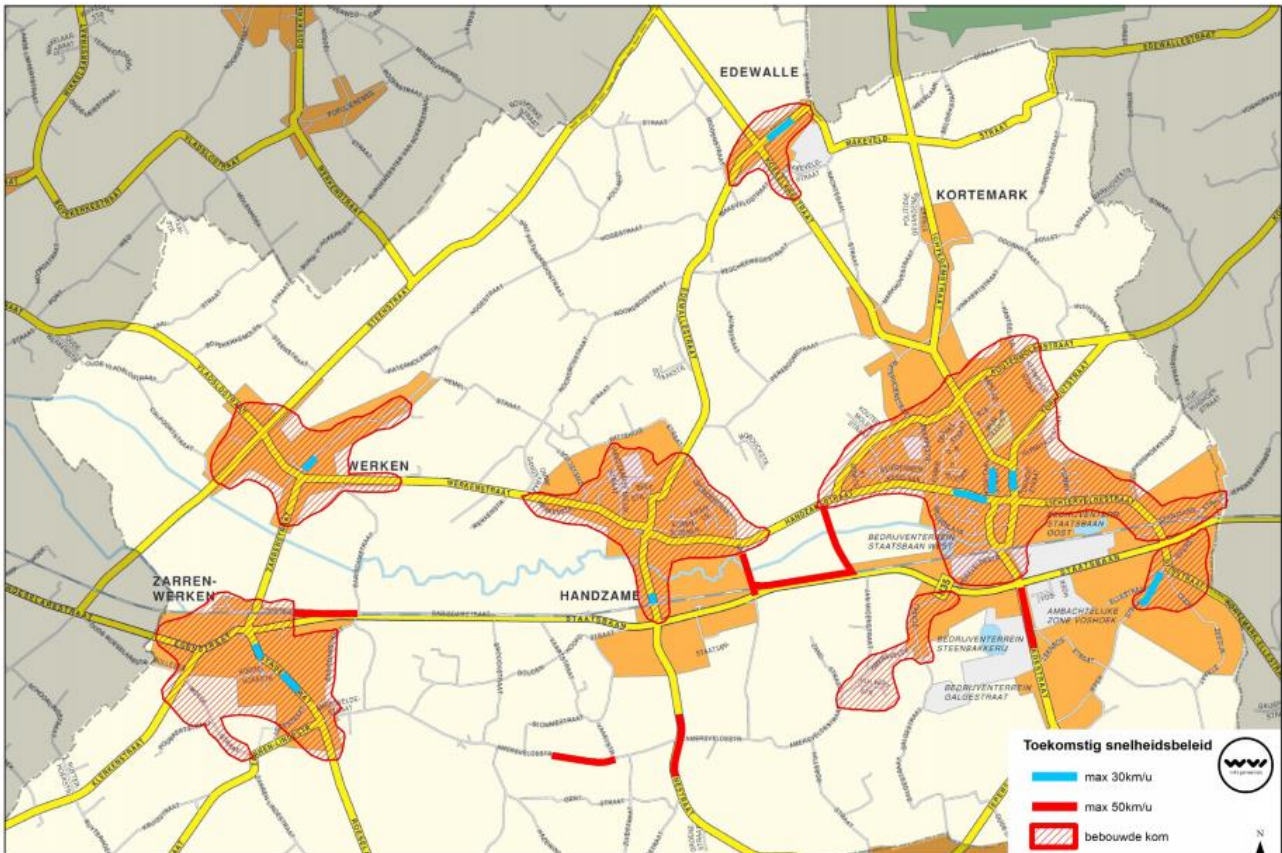
Verder worden ook ontwikkelingen voorzien in de nabijheid van de N35 waarvoor een streefbeeldsituatie wenselijk is om mobiliteit en ontsluiting in kaart te brengen.

Tot slot zijn er ook enkele scholen aanwezig in het centrum van Kortemark waar veel kinderen uit buurgemeenten met behulp van de trein naartoe komen.



Figuur 6-15: Ruimtelijk beleid Kortemark

6.2.9.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-16: Fietsroutenetwerk Kortemark

Fietsnelwegen:

- F35 - route parallel aan spoorweg: vanaf Ieperse Heirweg - Spanjaardstraat - Kortemark-kern
Richting Diksmuide
- F351 - route op spoorwegzate: vanaf Kortemark tot Ieper
- Route Kortemark - Lichtervelde – Torhout: dient nog verder uitgewerkt te worden

Bovenlokale routes:

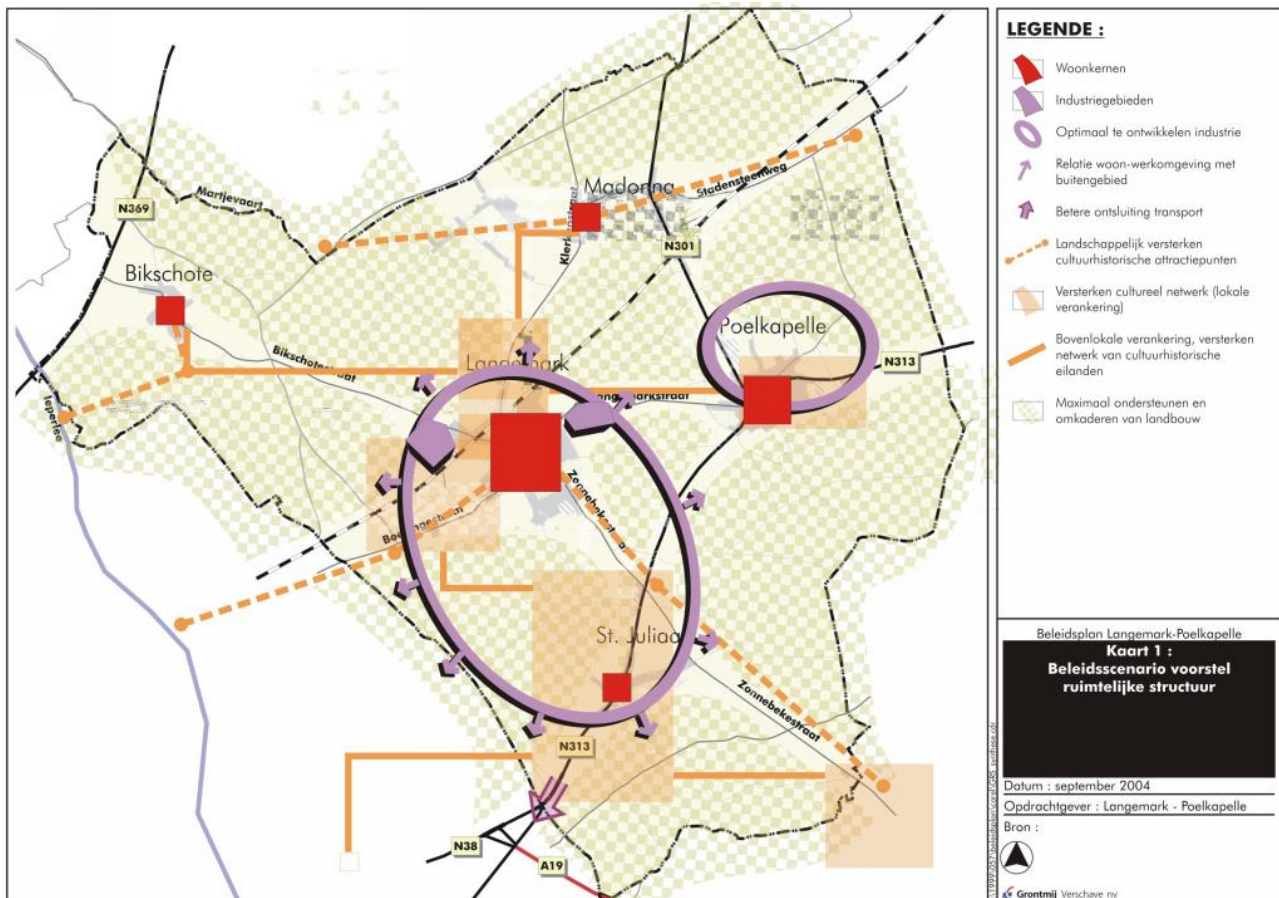
- Kortemark - Torhout: Torhoutstraat
- Kortemark - Gits: Markt, Lichterveldestraat, Gitsstraat
- Kortemark - Hooglede: Hoogledestraat
- Kortemark - Koekelare: Stationstraat, Koekelarestraat
- Kortemark - Ichtegem: Ichtegemstraat
- Zarren - Staden: N36 (Stadenstraat – Roeselarestraat)
- Zarren - Werken - Koekelare: Zarrenstraat, Werkenstraat, Steenstraat, Bovekerkestraat
 - *Werkenstraat niet als bovenlokale route aangeduid & Werkenstraat ipv Bovekerkestraat opgenomen in BFF*

Hierbij wordt opgemerkt dat de Steenstraat ook aangeduid werd als route voor zwaar vervoer. Samen met de Bovekerkestraat te Koekelare moet de fietsinfrastructuur langsheen de Steenstraat hierop voorzien worden.

6.2.10 Langemark-Poelkapelle (2004)

Het mobiliteitsplan van Langemark-Poelkapelle dateert van 2004, slechts een beperkt aantal zaken worden hier meegegeven.

6.2.10.1 Ruimtelijke aspecten



Figuur 6-17: Ruimtelijk beleid Langemark-Poelkapelle

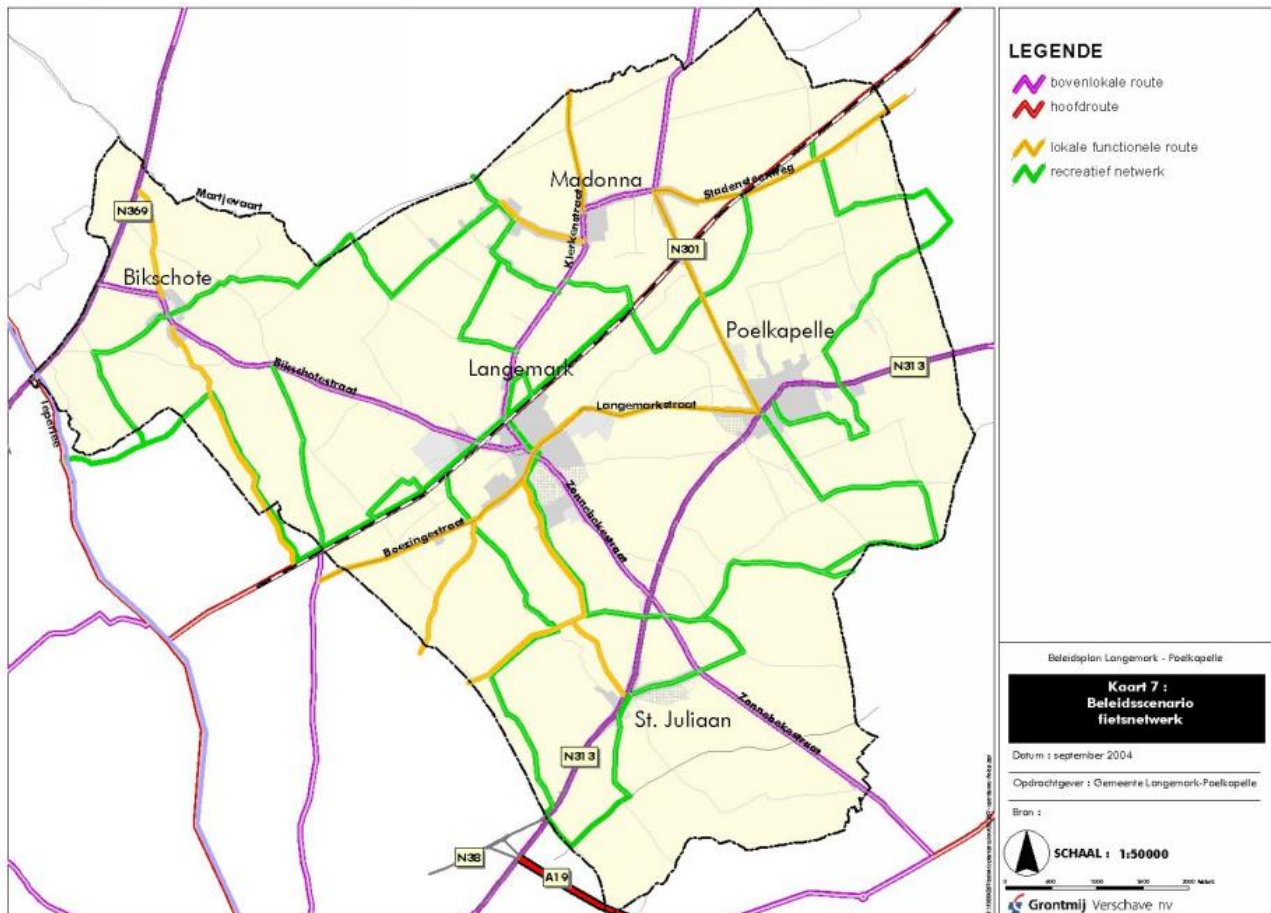
6.2.10.2 Gewenst fietsnetwerk

Hoofdroute:

De oude spoorwegbedding is geselecteerd als een hoofdroute, de Vrijbosroute.

Bovenlokale functionele routes:

- Houthulstseweg vanaf de grens met de gemeente Houthulst tot het kruispunt met de Klerkenstraat- Stadensteenweg;
- De Klerkenstraat
 - *Niet geselecteerd als bovenlokale route*
- De Boezingestraat;
- De Zonnebekerstraat
- De N313 (Brugseweg)
- De N369 (Provincieweg)



Figuur 6-18: Fietsroutenetwerk Langemark-Poelkapelle

6.2.11 Lo-Reninge (2009)

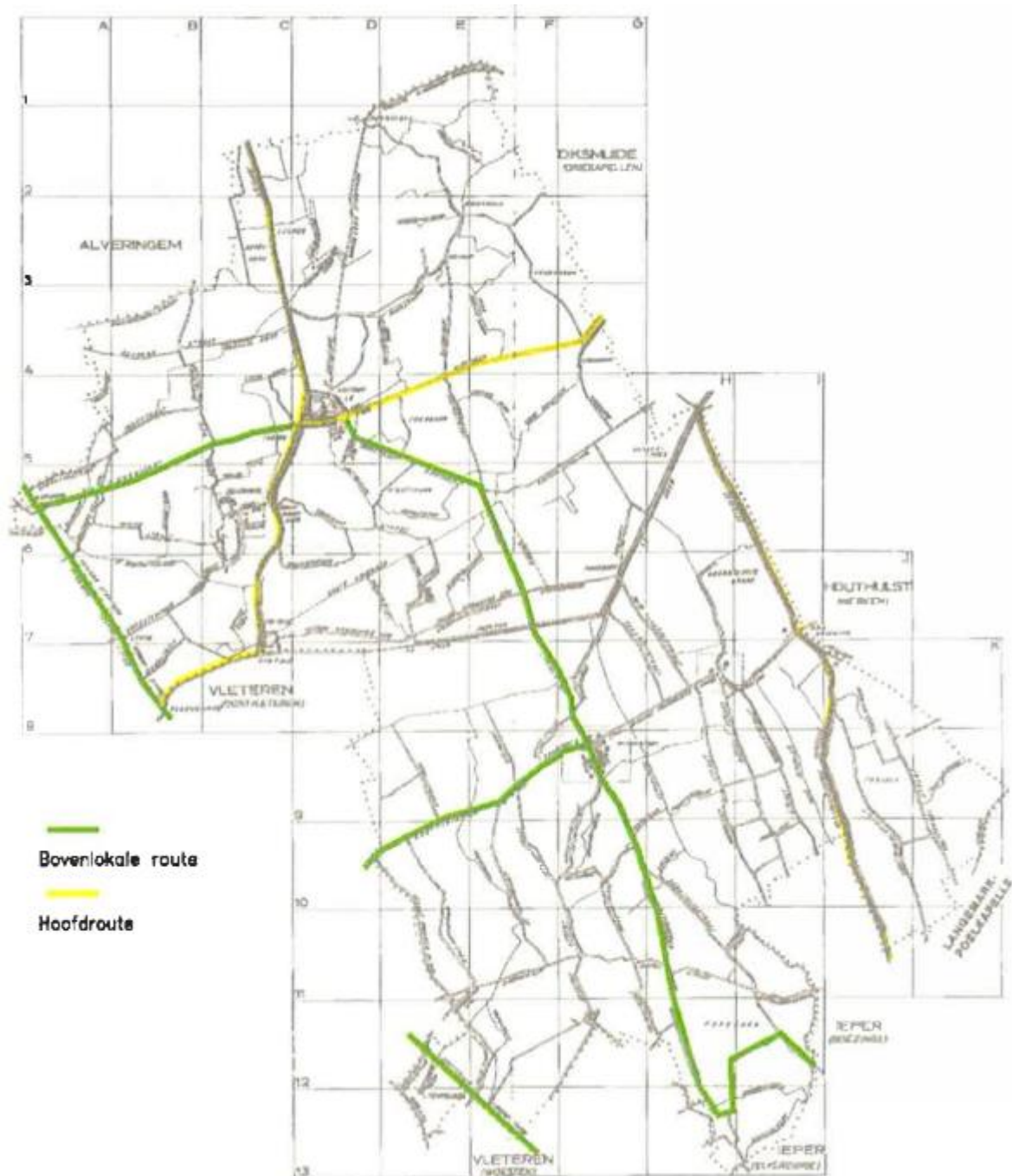
Het mobiliteitsplan van de gemeente dateert van 2001 en werd herzien in 2009, slechts een beperkt aantal zaken wordt hier opgenomen.

6.2.11.1 Ruimtelijke aspecten

Aandachtspunten met betrekking tot de N8 voor Lo-Reninge zijn de omgeving van de IJzer te Elzendamme en het kruispunt met de N364.

6.2.11.2 Gewenst fietsnetwerk

De gewestwegen komen hoofdzakelijk overeen met de hoofd- en bovenlokale fietsroutes in de gemeente.



Figuur 6-19: Fietsrouten netwerk Lo-Reninge

6.2.12 Mesen (2011)

6.2.12.1 Ruimtelijke aspecten

Mesen is een kleine gemeente waarvan de inwoners voor de meeste activiteiten aangewezen zijn op de buurgemeenten. De gemeente krijgt relatief veel toeristen op bezoek uit binnen- en buitenland voor de monumenten van en relictten uit de Eerste Wereldoorlog.

6.2.12.2 Gewenst fietsnetwerk

Er zijn geen hoofdroutes die lopen op grondgebied Mesen.

Bovenlokale fietsroutes:

- N365 (Armentierssteenweg – Gentstraat)
- N314 (Mesenstraat, tussen Wulvergem en Mesen)

Er wordt voorgesteld door de stad om de routes richting Komen (N314) en richting Waasten (Rijselstraat) te analyseren en toe te voegen aan het bovenlokale fietsrouten netwerk. Beide wegen worden namelijk relatief veel gebruikt door fietsers, maar er is geen fietsinfrastructuur voorzien.

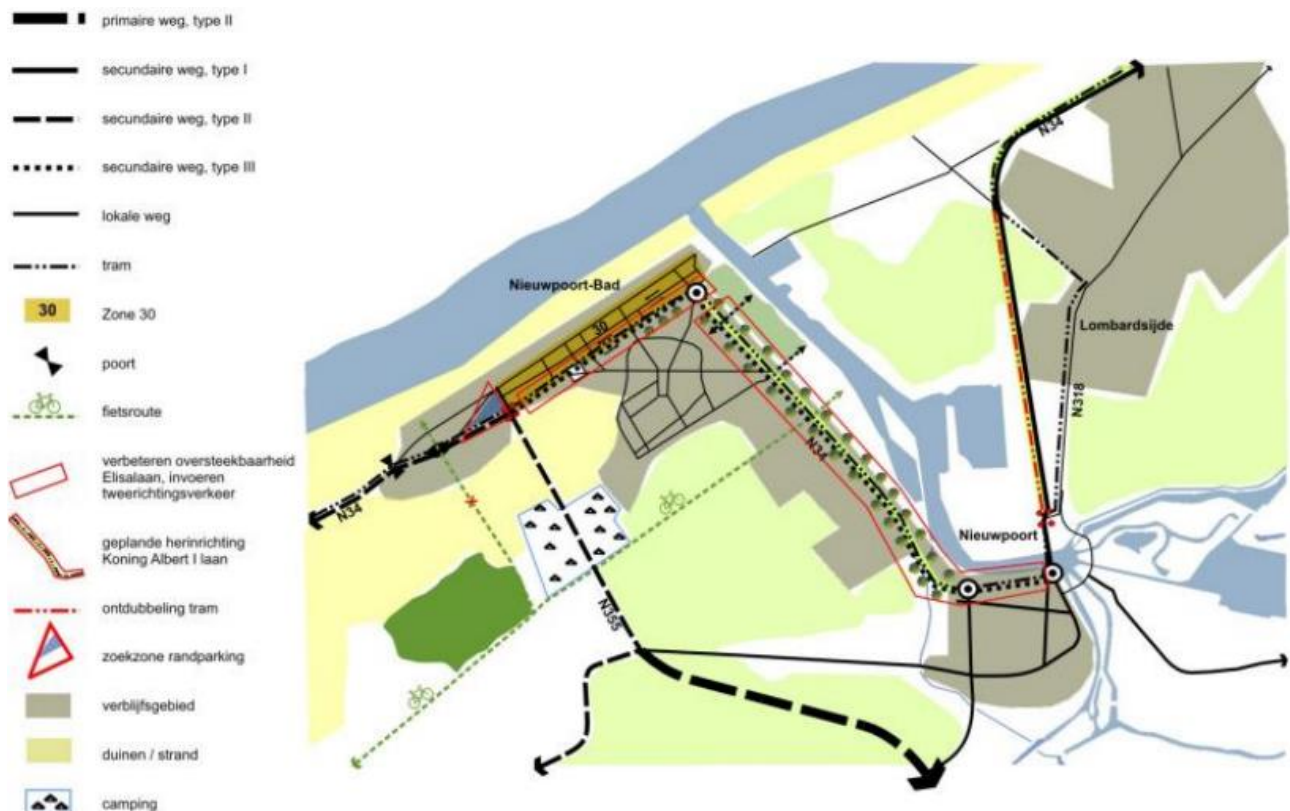
6.2.13 Nieuwpoort (2015)

6.2.13.1 Ruimtelijke aspecten

N34

Er werd voor de N34 een globaal verkeersplanologisch concept uitgewerkt voor verschillende deelgebieden langsheen de kust. De kustbaan loopt ook doorheen het centrum van Nieuwpoort. De bedoeling is hierbij verkeersleefbaarheid- en veiligheid te verbeteren. Tegelijkertijd dient de doorstroming, afwikkeling en capaciteit zoveel mogelijk gewaarborgd te worden. Multimodale bereikbaarheid is hierbij belangrijk.

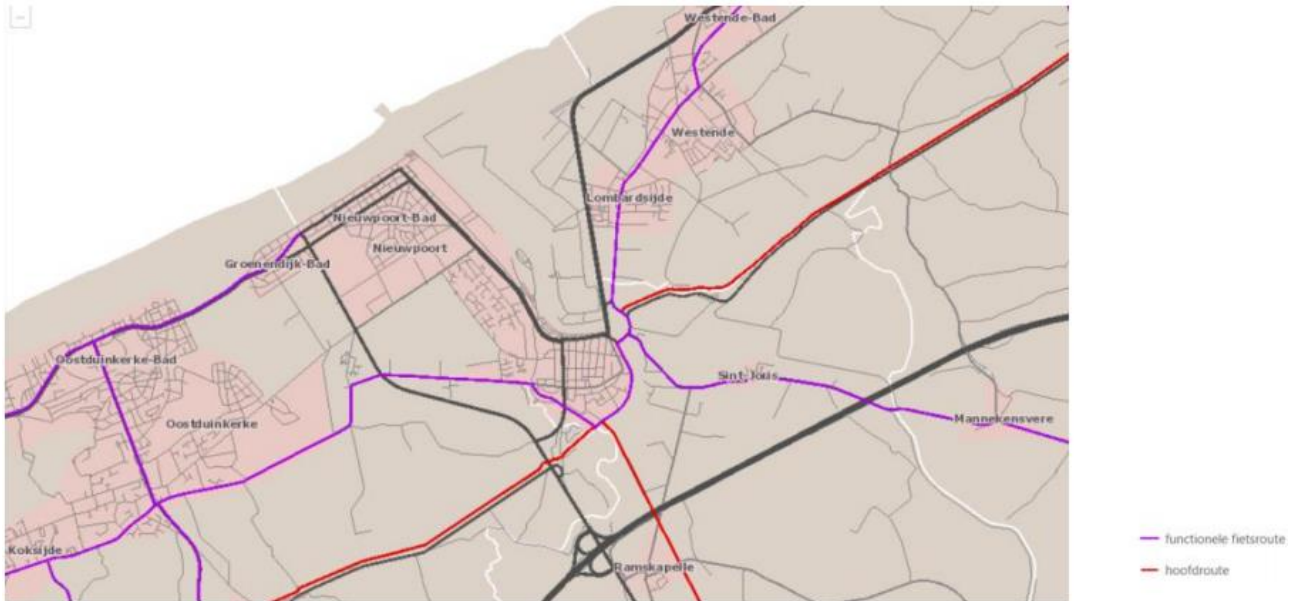
Dit houdt in dat de Albertlaan en Elisalaan herdacht worden. De verkeersfunctie van de Albert I-laan wordt overgeheveld naar de Elisalaan, zo kan deze benut worden als autovrije winkel- en wandelstraat. De bedoeling is dit niet permanent te doen, maar tijdens drukke weekend- en zomerdagen. Het voorstel om tweekrichtingsverkeer toe te laten in de Elisalaan, zou de leefbaarheid in het centrum dus aanzienlijk verhogen.



Figuur 6-20: Gewenste verkeersstructuur N34 Nieuwpoort

6.2.13.2 Gewenst fietsnetwerk

In 2014 werden twee wijzigingen gemaakt van het BFF te Nieuwpoort. De Albert I-laan en Elisalaan werden toegevoegd en de Frontzate werd verlegd naar de N355.



Figuur 6-21: Fietsrouten netwerk Nieuwpoort

Hoofdroutes:

- Langsheen de Boterdijk en verder de vaart Plassendale-Nieuwpoort: deze route vormt de verbinding tussen Nieuwpoort en Oostende (over Leffinge).
- Langs Frontzate, fietsverbinding onder meer langs Koolhofput
- Langs kanaal Nieuwpoort-Duinkerke.

Bovenlokale functionele routes:

- Pieter Deswartelaan over de N380 - Sluizen naar de N318 – Westendelaan richting Lombardside, Westende en Middelkerke. → *Tot en met Sluizen aangeduid als hoofdroute*
- Langs de N367 (de Brugse Steenweg): deze route vormt de verbinding met deelgemeente St. Joris en verderop Mannekensvere en Spermalie
- Langsheen de N396 (Nieuwpoortsteenweg – Canadalaan - Witte Brigadelaan - Oude Veurnevaart): deze route vormt de verbinding met Oostduinkerke en Koksijde

6.2.14 Poperinge (2010)

Er kwam een negatief kwaliteitsadvies op de uitwerkingsnota in 2016. Het mobiliteitsplan van de gemeente is daarom enigszins gedateerd, veel zaken zijn niet langer relevant om op te nemen. De kaarten uit het mobiliteitsplan van 2010 worden meegegeven.

6.2.14.1 Ruimtelijke aspecten

Geen relevante bepalingen.

6.2.14.2 Gewenst fietsnetwerk

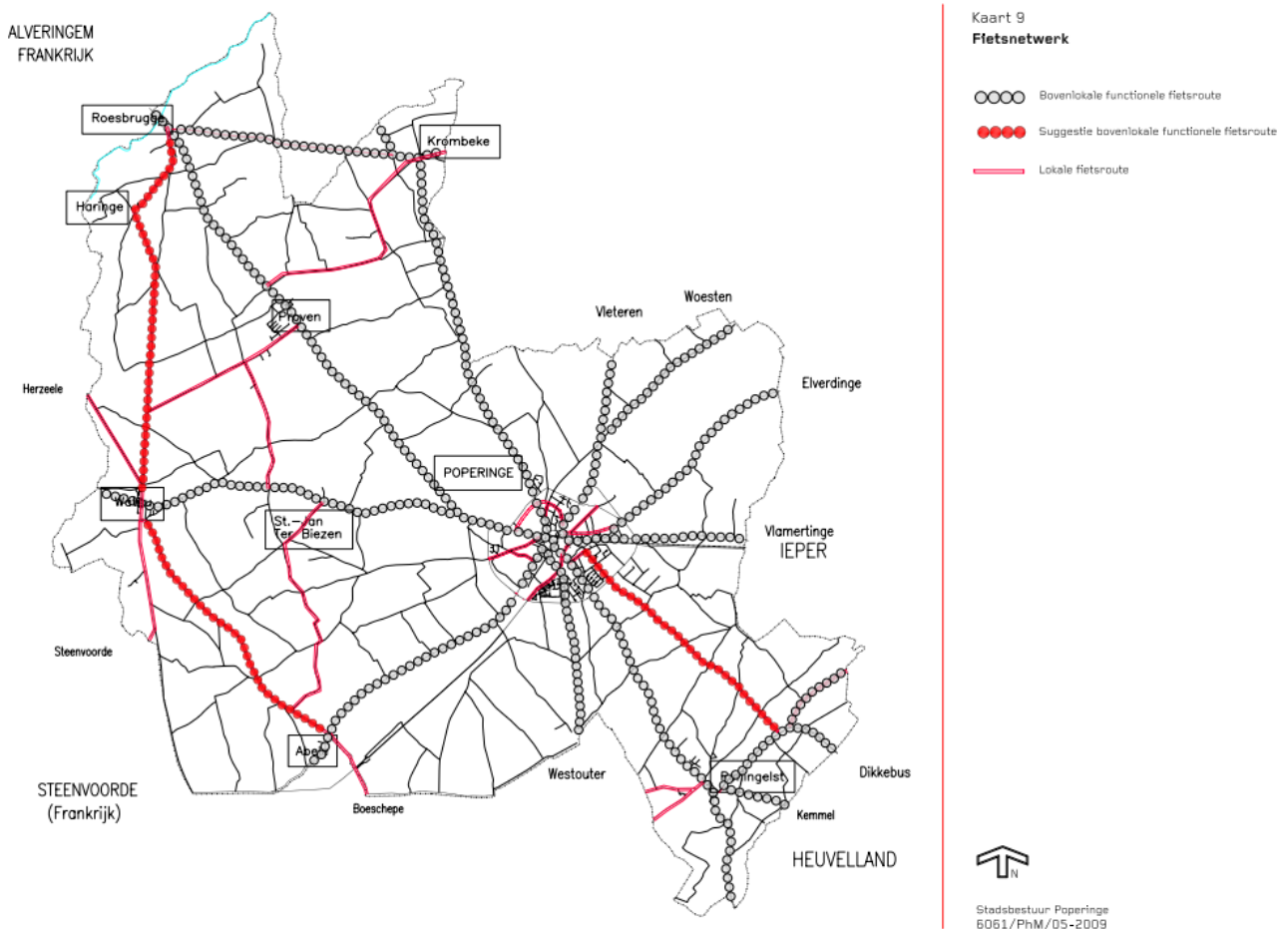
Bovenlokale functionele routes:

- Roesbrugge – Poperinge: N308 (Provenseweg – Couthoflaan)
- Krombeke – Poperinge: Krombeekseweg
- Vleteren – Poperinge: N321 (Westvleterenweg)
- Elverdinge – Poperinge – Abele: N333 (Bruggestraat – Elverdingseweg)
- Vlamertinge – Poperinge: N308 (Poperingseweg - Ieperseweg)

- Reningelst – Poperinge: N304 (Reningelstseweg – Baljuwstraat)
- Poperinge – Watou – Frankrijk: Douvieweg – Sint – Jan-ter-Biezen – Watouseweg - Winnezelestraat
- Poperinge – Westouter: Westouterseweg
- Poperinge –Woesten: Woestenseweg
- Roesbrugge – Krombeke – Vleteren: Waaienburgseweg – Graaf van Hoornweg
- Reningelst – Ouderdom – Dikkebus: Dikkebusweg
- Reningelst – Ouderdom – Vlamertinge: Vlamertingseweg
-

De stad is vragende partij om de volgende wegen op te nemen in het bovenlokaal fietsroutenetwerk:

- Haringestraat – Moenaardeweg – Trappistenweg (Roesbrugge – Watou – Abele – Frankrijk)
- Ouderdomseweg (Poperinge – Ouderdom – Kemmel)



Figuur 6-22: Fietsroutenetwerk Poperinge

6.2.15 Veurne (2012)

6.2.15.1 Ruimtelijke aspecten

De gemeente wenst het station en zijn omgeving om te vormen tot multimodaal knooppunt met belangrijke stedelijke functies. Daarnaast wordt een algemene verbetering en uitbreiding van het aanbod voorgesteld zowel voor trein- als busverkeer. Zo moet duurzaam transport mogelijk gemaakt worden voor de voornaamste nieuwe ontwikkelingen.

Recent werd beslist door Europa om naast nieuw mobipunten in Diksmuide en Ieper, het bestaande mobipunt in Veurne te versterken. De mogelijkheid tot co-modaliteit in deze regionale kernen moet alternatieven bieden op de eigen wagen.

Belangrijke woonontwikkelingen voor de gemeente Veurne werden vastgelegd binnen 3 RUP's:

RUP Petit Paris

Een herlokalisering van zwembad en andere sportinfrastructuur, in combinatie met woonontwikkeling. De site zal ontsloten worden langs de Burgweg.

RUP Proostdijk

Woonuitbreiding ten noorden van de stad die voor extra verkeersdruk zal zorgen op reeds verzadigde wegen in de omgeving. Dit is vooral het geval voor de wegen richting centrum.

Provinciaal RUP Suikerfabriek (zuidoosten van de stad)

Op de voormalige site van de suikerfabriek zal naast het woonproject ook ruimte zijn voor groen, recreatie en regionale bedrijvigheid zoals buurtwinkels en handelszaken. Deze zone van ongeveer 45ha is nabij de stadsrand van Veurne te situeren waardoor de verkeersdruk aanzienlijk zal toenemen. De hoofdontsluiting zal gebeuren langs de Nijverheidsstraat die aansluit op de Albert I-laan (N309), onderdeel van de ring.



Figuur 6-23: Ruimtelijk beleid Veurne

6.2.15.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-24: Fietsroutenetwerk Veurne

Hoofdroute:

- Noord-zuidas doorheen Veurne die Oostduinkerke verbindt met Lo: Jaagpad Lovaart ten zuiden van Steengracht, Jaagpad kanaal Veurne-Nieuwpoort ten noorden van centrale fietsas
- *Richting Kokzijde: Bloemenlaan – Noordstraat*
- *Richting Ieper: (N8) Iepersessteenweg*
- *Richting Diksmuide: fietsweg langs spoorweg tot Avelkapelle*

Bovenlokale functionele routes:

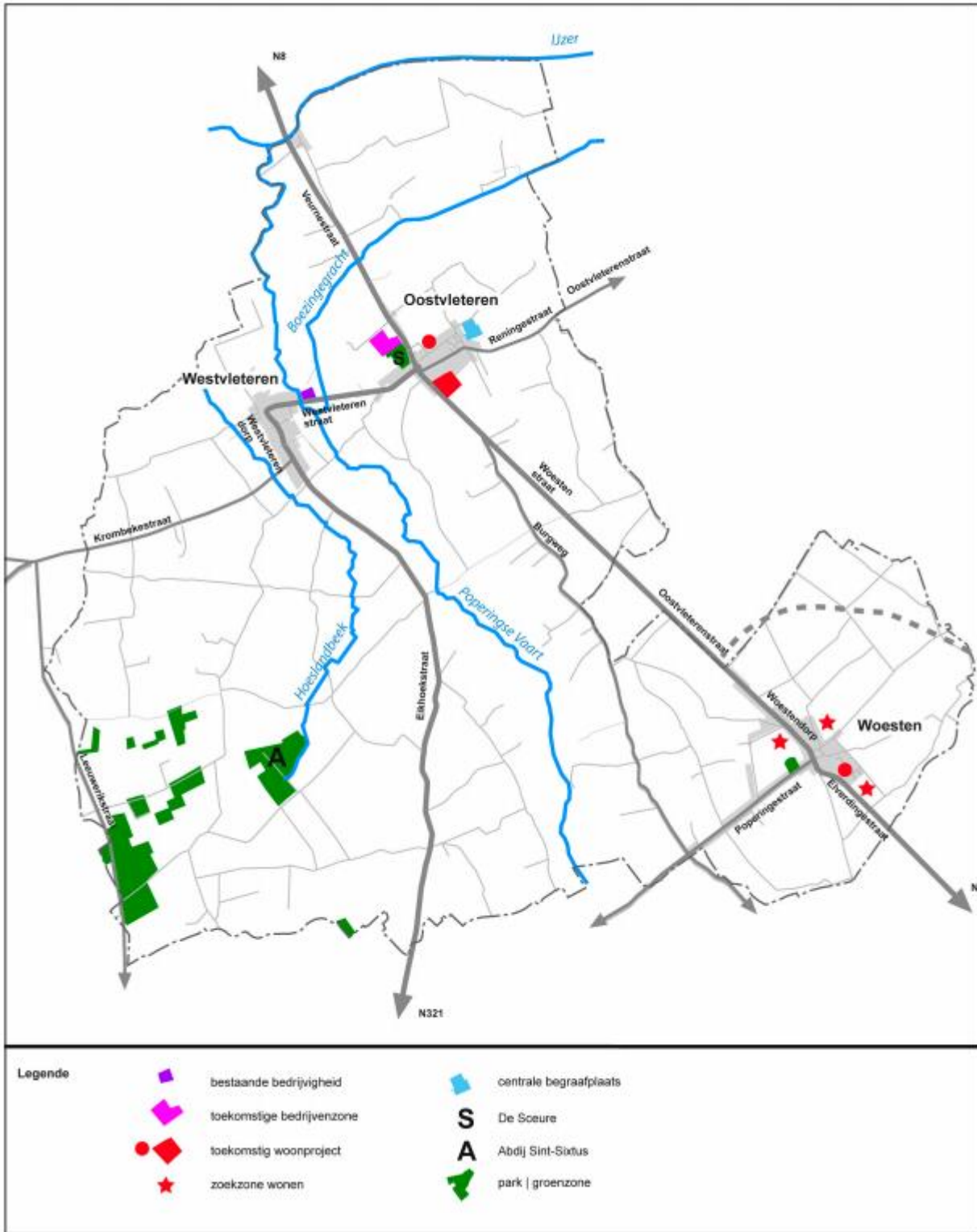
- Veurne - Ieper: N8 (Iepersessteenweg)
 - *Werd aangeduid als hoofdroute*
- Veurne - Sint-Idesbald: N8 (Sint – Idesbaldusstraat)
- Veurne - De Panne: N35 (Pannestraat)
- Veurne - Adinkerke: N39 (Duinkerkestraat)
- Veurne – Vinkem – Wulveringem - Izenberge: N8 - Goudenhoofdstraat - Izenbergestraat
- Veurne - Avekapelle/Diksmuide: route langsheen spoorweg – Roesdammestraat
 - *Dit werd aangeduid als hoofdroute*
- Na het mobiliteitsplan nieuw opgenomen:
 - Veurne - Bulskamp - Houtem-Hondschoote (F): Calonnegracht - langsheen Bergenvaart - Beauvoordestraat - Ketseweg - Sacramentstraat - Kerkhoek – Hondschootebaan
 - *Niet via Colonnegracht en Bergenvaart, maar wel langs Bulskampstraat op BFF*
 - Oostkant Veurne - Avekapelle: centrale fietsas doorheen site Suikerfabriek, nieuw aan te leggen fietspad parallel aan Nijverheidsstraat
 - *Respectievelijk aangeduid als hoofdroute en bovenlokale route*
 - Oostelijke zijde van centrum: Vaartstraat vanaf Steengracht tot centrale fietsas Suikerfabriek

6.2.16 Vleteren (2012)

6.2.16.1 Ruimtelijke aspecten

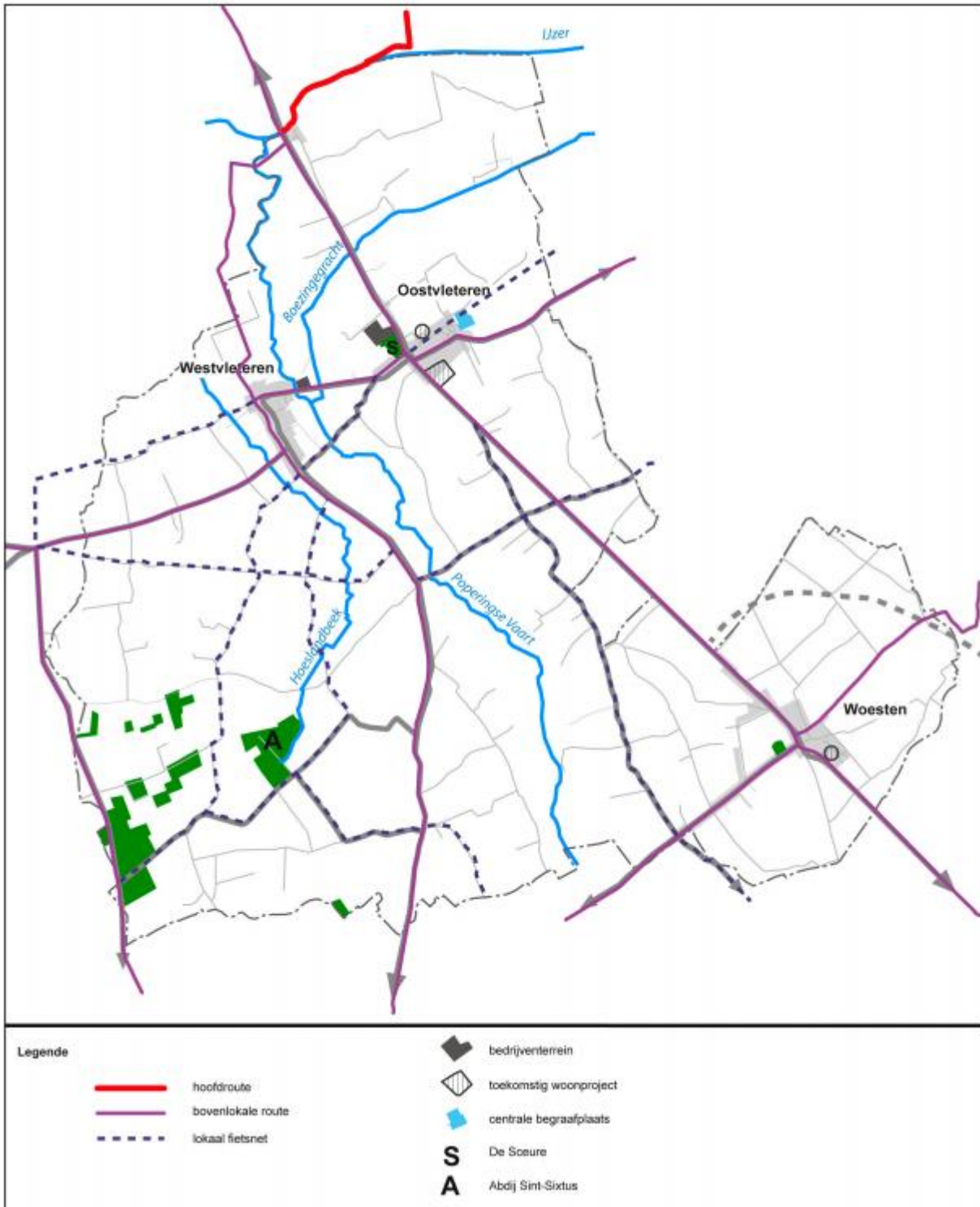
Het bedrijf Lameire is gelegen langsheen de N321 en heeft een impact op de omgeving wat betreft vracht- en landbouwverkeer. Voor ontsluiting van aan- en afvoer zijn geen specifieke routes voorzien.

Wat betreft toerisme en recreatie heeft Vleteren met het ontmoetingscentrum De Sceure en de Abdij Sint-Sixtus twee troeven die eveneens een verkeerskundige impact hebben. Het ontmoetingscentrum De Sceure is goed bereikbaar via de N8, de ontsluiting van de abdij dient meer éénduidig te gebeuren. Via de route N321/Westvleterendorpstraat-Eikhoekstraat, langsheen het dorp van Westvleteren, is het de bedoeling om ook het dorp mee te betrekken in de toeristische stroom richting de abdij.



Figuur 6-25: Ruimtelijk beleid Vleteren

6.2.17 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 6-26: Fietsroutenetwerk Vleteren

Hoofdroutes:

- IJzer tussen N8 en Lovaart
 - *Aangeduid als bovenlokale fietsroute*
- Lovaart
 - *Aangeduid als bovenlokale fietsroute*

Bovenlokale functionele routes:

- Ieper - Veurne: N8

- *Aangeduid als hoofdroute*
- Vleteren – Poperinge: N321 (Eikhoekstraat)
- Elzendamme – Westvleteren: Stavelestraat – Eversamstraat – Broekdreef
- Oostvleteren – Reninge: H. Deberghstraat – Reningestraat – Oostvleterenstraat – Zwartestraat
- Westvleteren – Krombeke: Krombekestraat
- Krombeke – Poperinge: Bankelindeweg – Leeuwerikstraat
- Woesten – Poperinge: Poperingestraat
- Woesten – Boezinge: Steenstraat - Pypegale

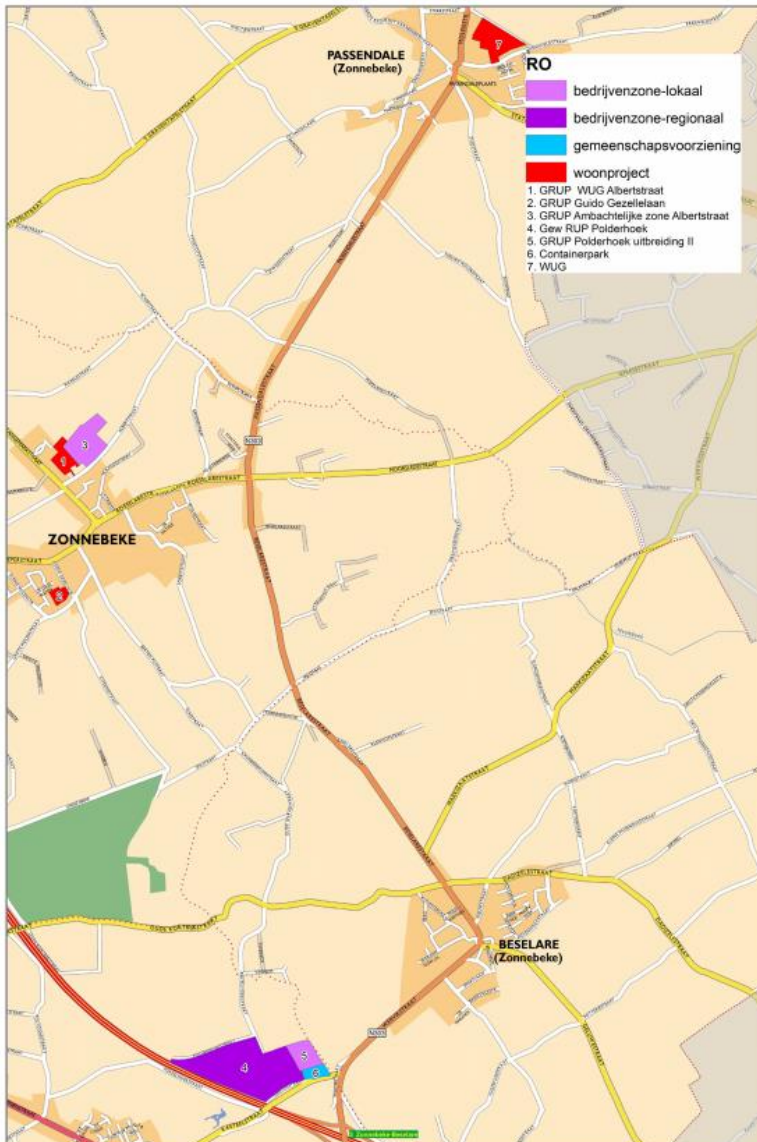
6.2.18 Zonnebeke (2011)

6.2.18.1 Ruimtelijke aspecten

Er werd een RUP opgesteld rond de regionale bedrijvenszone Polderhoek waardoor uitbreiding mogelijk wordt gemaakt op de site. De ontsluiting vindt plaats ter hoogte van het kruispunt Kortekeer.

Lokaal wordt aan de oostelijk zijde van de Polderhoek ruimte voorzien. Een tweede zone bevindt zich in de Albertstraat.

Er zijn wat betreft toeristische aantrekkingspolen verschillende sites met een aanzienlijke invloed op vlak van mobiliteit. Dit zijn in het bijzonder Bellewaerdepark, de site van de Doelbossen, de militaire begraafplaats WO I en het monument Tyne Cot Cemetery.



Figuur 6-27: Ruimtelijk beleid Zonnebeke

6.2.18.2 Gewenst fietsnetwerk

In het BFF wordt voor de relatie Passendale – Westrozebeke geopteerd voor de Osselstraat, de gemeente prefereert voor deze route de N303 te selecteren. Langs deze weg is reeds uitgeruste fietsinfrastructuur voorzien waartegen de Osselstraat eerder smal is om fietsvoorziening te implementeren.

Voor Zandvoorde Hollebeke is het voorstel van Zonnebeke om buurtwegen Kortestraat en de sentier13 te herwaarderen als fietsroute.

Verder kan ervoor gekozen worden om in samenspraak met Wervik de relatie Beselare Geluwe, opgenomen als lokaal fietsroutenetwerk, via de Dadizelestraat te laten opnemen in het bovenlokale fietsroutenetwerk.

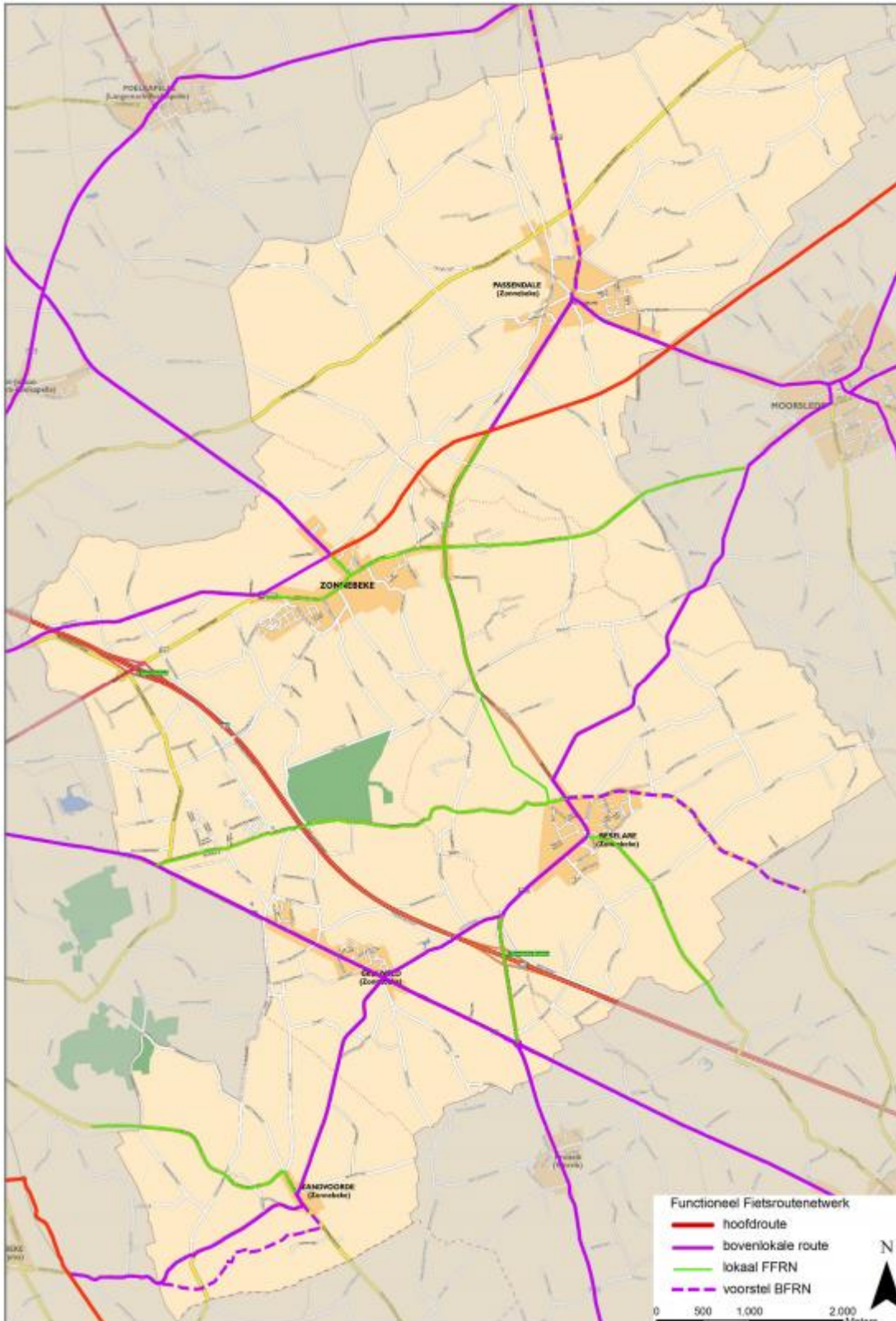
Hoofdroute:

- Zonnebeke Roeselare: oude spoorwegbedding vanaf centrum Zonnebeke (Storroute)

Bovenlokale functionele routes:

- Zonnebeke – Langemark: Langemarkstraat
- Zonnebeke – Ieper: Ijzerweg – Ieperstraat
 - *Verlengde van Storroute en aangeduid als hoofdroute in BFF*
- Passendale – Staden: N303 (voorstel gemeente)
 - *Voorstel van de gemeente, parallelle weg werd opgenomen in BFF, de Osselstraat*
- Passendale – Moorslede: Statiestraat

- Beselare – Moorslede: N303 - Markizaatstraat
- Beselare - Geluveld – Zandvoorde: N303 - Kasteelstraat - Zandvoordestraat
- Zandvoorde – Hollebeke: Houtemstraat of Kortestraat - sentier 13
 - *Voorstel van de gemeente opgenomen in BFF*
- Menen - Ieper: N8
- Zonnebeke - Wervik: vanaf N8 via de N303
- Beselare - Geluwe/Dadizele: Dadizelestraat
 - *Voorstel van de gemeente opgenomen in BFF*



Figuur 6-28: Fietsroutenetwerk Zonnebeke

Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8 bus 101

9050 Gent

België

02 505 75 00

www.arcadis.com