

Evergem: een fietsparadijs?

Fietsknelpunten in Evergem: een poging tot inventaris? Hoe gingen we te werk? We lanceerden een oproep via onze leden en sympathisanten (via mail en facebook). De talrijke reacties hebben we maximaal verwerkt in dit filmpje. We rijden een paar trajecten; William, een ervaren fietser, is onze gids. We vertrekken eerst vanuit zijn woonplaats te Kluizen. De hoofdbrok van dit filmpje is opgenomen op 2 donderdagochtenden, op 9 en 16 juni. Een eerste rit net vóór de schoolspits (tussen 7u30 en 8u15), een tweede deel tijdens en na de spits. Als we denken aan enkele trage wegen en bekende fietsroutes dan zouden we bijna positief antwoorden. Maar Evergem is uitgestrekt en ook deels verstedelijkt. De verkeersdruk is de laatste jaren serieus toegenomen. De wegeninfrastructuur lijkt op veel plaatsen niet langer aangepast aan die groter wordende verkeersstromen.

Wat stelden we als doel voorop bij het maken van dit filmpje = een dubbele check:

1. In welke staat verkeren onze fietspaden : ONDERHOUD / comfort
2. En hoe veilig is het rijden op onze fietspaden: veiligheid

Onderliggend wilden we nagaan of:

- de wegeninfrastructuur nog aangepast is aan de huidige verkeersdruk
- de wegeninfrastructuur overeenkomstig het STOP-principe (zoals beschreven in Evergemse mobiliteitsplan) ingericht is.

We beginnen met enkele cijfertjes: Evergem is 75 km² groot (minder uitgestrekt dan groot-Assenede) en telt in totaal 377 km wegen die moeten onderhouden worden. 16% van die 377 km (of zo'n 60 km) valt onder beheer van het gewest, het Havenbedrijf of Waterwegen en Zeekanaal verantwoordelijk. De gemeente telt net geen 23 km aan fietsverbindingen

Bij een beoordeling moeten we dus in rekening brengen dat diverse overheden bevoegd zijn voor de aanleg en onderhoud van wegen en fietspaden. Een gemeentelijke overheid kan dus aan de slag op de eigen gemeentewegen. Ook de categorisering van de wegen speelt een rol. Voor subsidies moet bovendien aangeklopt worden bij de hogere overheid, bv bij Administratie Wegen en Verkeer als het gaat gewestelijke wegeninfrastructuur (veelal investeringen in combinatie met rioleringswerken).

Mobiliteit is een heel belangrijk thema voor Groen. Iedereen merkt elke dag dat we met zijn allen steeds vaker staan aan te schuiven in de file. Met alle gevolgen vandien voor gezondheid, veiligheid, milieu en planeet.

Even terug naar het STOP-principe. Groen blijft erop aan dringen dat bij elke (her)inrichting van nieuwe wegen het STOP principe gehanteerd wordt: eerst kijken waar voetgangers en fietsers zullen stappen of rijden, dan pas doorgang voor openbaar vervoer en personenwagens verlenen. In het verleden is hier vaak tegen gezondigd o.a. bij de aanleg van de R4 met alle gevolgen vandien.

De zwakke weggebruiker moet dus voorrang krijgen. Maar in de praktijk is de huidige infrastructuur daar niet op voorzien. Kruispunten (denk aan R4) en ronde punten in dorpscentra of grote rotondes (denk aan het ovaal in Wippelgem) werden tot voor kort getekend zonder rekening te houden op de fiets. In dit filmpje focussen we bewust op de fietspaden (het trappen). Voetpaden aanpakken is even noodzakelijk. Echter een inventaris maken van die knelpunten is onbegonnen werk en budgettair in Evergem onhaalbaar.

Een filmpje is sowieso een momentopname. Een objectief oordeel vellen over fietsverkeer vraagt om heel veel variabelen mee in rekening te brengen. Is de fietser een kind van 9 of 12 jaar oud dat

tijdens een donkere ochtendspits door een drukke dorpskern fietst? Of volgen we ploegwerker die kort na een zomerse middag terugkomt van zijn ochtendshift... Aan kruispunten maakt dit een wereld van verschil.

We focussen dus op twee zaken : Comfort en veiligheid

1. Comfort: voortgaande op de staat van de wegen lijkt er een groot gebrek aan goede planning en/of middelen. Of is dit gewoon geen beleidsprioriteit?

Waar gaat het dan over?

Gekleurde fietspaden/rode fietsstroken die niet tijdig een nieuwe slemlaag krijgen, slecht onderhouden fietspaden, vaak putten/verzakkingen in klinkers, wat minder duurzaam is ; denk aan Elslo, Droogte, Langerbrugsestraat, Puinenstraat,...

Enkel waar het brandt wordt geblust en dan nog ; wachten op putten die moeten worden gedicht, belijning die niet tijdig wordt herverfd, uitdeinend onkruid dat het fietspad blijft versmallen, bomen naast fietspaden die te laat en onzorgvuldig worden gesnoeid, loshangende / afvallende gedroogde takken boven fietspaden na onzorgvuldige snoeibeurten. Ook smaller worden fietspaden als gevolg van woekereend onkruid of te laat gesnoeide hagen zijn een probleem

2. Veiligheid

Een kwart van de verkeersslachtoffers in ons land zijn fietsers en voetgangers. Een beter verkeersinrichting alleen al, kan hieraan verhelpen:

Waar gaat het hierover?

oversteekplaatsen aan drukke kruispunten met R4: het auto- en vooral vrachtwagenverkeer is op 10 jaar tijd verveelvoudigd ; veel ouders durven hun kinderen niet meer alleen laten oversteken aan R4 Niet aangepast voor zwakke weggebruikers ; enkel apart verkeerstromen kunnen veiligheid garanderen

gemengd verkeer in dorpscentra: de fietser is te weinig beschermd wegens te druk en te veel zwaar vervoer dat aan te hoge snelheden voorbijrijdt ; destijds in de jaren '90 bij de heraanleg van de dorpskernen van Ertvelde, Sleidinge, Kerkbrugge-Langerbrugge was de verkeersdruk nog veel lager ; fietsers mengen met auto verkeer in combinatie met 50 km zone. Is een zone 30 km beperking bij gemengd verkeer niet overal noodzakelijk

verkeersborden die niet meer zichtbaar zijn als gevolg van te late snoeibeurten

Lichtpuntjes:

- kleine verbeteringen: nieuwe fietsmarkering in reeks straten (Kuitenberg, Droogte, ...)
- In de verschillende kernen voert de politie op geregelde tijdstippen reeds actie om de snelheid aan banden te proberen leggen; de frequentie moet hoger
- Kruispunt R4 Pastorijstraat: de nieuwe regeling van de verkeerslichten waarop ook door Groen werd aangedrongen is een grote verbetering. Meer controles en werkende flitspalen kunnen echter helpen

Toekomst

Er is hoop maar we zullen nog veel geduld moeten hebben. De plannen voor de heraanleg van de kruispunten aan de R4 stemmen ons hoopvol. Er is veel aandacht voor de fietsers. Echte fietssnelwegen zullen een veiliger fietsverkeer mogelijk maken. Maar we lopen dus wel achter de feiten aan. Die plannen worden pas uitgerold tegen 2020. Een inhaaloperatie is nodig, ook in Evergem. Door het dichtslibbend verkeer en de toenemende bewustwording kiezen steeds meer mensen voor de fiets, ook voor woon-werk verkeer. Fietsers vandaag zijn echter kritischer dan pakweg 10 jaar geleden. Onder meer door de opkomst van elektrische fietsen leggen ze immers vaak langere afstanden dan vroeger af.

Tot slot willen we ook verwijzen naar de resultaten van een recent onderzoek van de Fietsersbond en de hogeschool Odisee. Daar werden 2.500 fietsers en 173 gemeenten bevestigd over de kwaliteit van de fietspaden en de manier waarop geïnvesteed wordt en zou moeten worden. En wat blijkt: de fietser wil meer en betere fietspaden. Beter staat dan gelijk aan meer trilcomfort en meer ruimte zoals afscheiding van de weg.

De Fietsersbond vraagt een aanpassing van de subsidieregeling met aandacht voor trilcomfort, extra geld voor de bestaande fietspaden én meer transparantie in de verdeling van de middelen. Samen met de Fietsersbond doen we dan ook een oproep voor een subsidiebeleid voor fietsinfrastructuur dat geënt is op de noden van haar gebruikers. Vandaag ligt het investeringstempo veel te laag om de Evergemse fietspaden op orde te krijgen

Conclusie

Is Evergem nu een Fietsparadijs? Onze gemeente telt in elk geval tal van fietsroutes. Daar kan je nog genieten van het landelijk groen. Maar de fietser wordt in dorpskernen en langs verbindingswegen tussen sommige dorpskernen niet verwend. De R4 blijft nog een paar jaar een groot probleem. En wie aan de buitenkant van Evergem moet zijn, merkt echt verwaarloosde fietspaden: zeker aan de overkant van de R4 is het fietscomfort beneden alle peil: Elslo, Riemesteenweg, Puinenstraat, Hoogstraat,... Er is dus werk aan de winkel en ook nood vernieuwde meerjarenvisie op mobiliteit. Groen wil hier constructief aan meewerken en heeft een resem aanbevelingen klaar. We zullen niet nalaten om hier op regelmatige basis aan te blijven herinneren. Een forse inhaalbeweging is nodig!

Aanbevelingen en tips

- Rond verkeersveiligheid moet er zowel preventief als repressief meer gebeuren
- Extra sensibilisering is nodig, gericht naar zowel de auto- en vrachtwagenbestuurders als naar fietsers. Ook de verkeersopvoeding is belangrijk. Ouders en scholen zijn hierbij een belangrijke partner. Een jaarlijks neutraal en netoverschrijdend initiatief is met de politie zou verkeersveiligheid echt op de kaart kunnen zetten. Zorg er als gemeente mee voor dat kinderen meer ervaring kunnen opdoen en op jonge leeftijd goed begeleid in het verkeer veilig leren rijden.
- Promoot in samenwerking met de scholen het werken met gemachtigde opzichters nog meer. Beloon vrijwilligers die een cursus volgen en zich inzetten om de schoolomgevingen veiliger te helpen maken en betrek hier ook jonge senioren bij. Omdat de betere zichtbaarheid van de zwakke weggebruiker ongevallen voorkomt, is het aan te bevelen om scholen en jeugdbewegingen te ondersteunen door hen fluohesjes te beschikking te stellen
- Naast preventie is er ook nood aan daadwerkelijke controles. De pakkans vandaag is heel laag. Meer controle op het onveilig gedrag van bestuurders is nodig.
- Verhoog de frequentie en het onverwacht opstellen van waarschuwborden voor de snelheid, ook in de buurt van scholen. Dit logistiek werk kan ook gebeuren door niet-politiemensen zodat de politie zich bij hun kerntaak kan houden.
- Promoot fietsvriendelijke alternatieve trajecten (rijpad / fietssnelweg langsheen R4, stukjes kerk- of trage wegen,...) ; richt waar mogelijk Fietsstraten in waar de fietser voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer.
- Pas de verkeersinrichting aan aan de toegenomen verkeersstroom. Om de zwakke weggebruiker te beschermen moet nog meer ingezet op veilige oversteekplaatsen en op zones met beperkte snelheid
- Gemengd auto- en fietsverkeer kan op veel plaatsen veiliger. In dorpskernen is de 50 km snelheidslimiet hier te hoog. Waar fietspaden op verbindingswegen overgaan in gemengd verkeer moet bekeken worden of de 70 km max snelheid niet naar beneden moet.
- Zorg in alle dorpskernen voor zone 30. Pas het STOP principe maximaal toe: eerst stappers, dan trappers en dan openbaar vervoer en personenvervoer.
- Bekijk aanvragen van burgers voor verkeersspiegels objectief en met een open blik
- Elimineer onduidelijke verkeerssituaties maximaal.

- Zorg voor meer en beter verlichte veilige oversteekplaatsen en goed onderhouden zebrapaden. Hier kan het aan sommige scholen zeker beter
- Bekijk kritisch de snelheidslimiet op plaatsen waar gemengd verkeer de regel is ; Op die plaatsen dient de inrichting van de weg te worden aangepast zodat er niet snel kan worden gereden.
- Weer nog meer zwaar vervoer uit dorpskernen
- Zet maximaal in op goed onderhouden fietspaden en trage wegen.
- Volg de onderhoudsplanning van belijning van zebrapaden of driehoeken en markering fiets- nog strikter op
- Volg snoei- en maaiwerk beter op (vaak uitbesteed) : pas de bestekken aan waardoor groen onderhoud verbetert / beter kan opgevolgd worden (vb verplicht maken om maand nadien dode half loshangende takken te verwijderen)
- Dring als gemeente aan op aangepaste subsidiëring van hogere overheid. Vandaag kan een gemeente voor een voldoende breed, afgescheiden fietspad in slechte staat geen subsidies krijgen.
- Zorg ervoor dat de plannentekenaars en wegenbouwers eerst de bril van de zwakke weggebruiker opzetten, ook bij wegenwerken.

Lijst met nog aan te pakken knelpunten/kruispunten (work in progress)

Belzeelsestraat: Tegen de rijrichting fietsen is gevaarlijk – waar tussen Belzele Dorp en het kruispunt met de Kleine Moerstraat - Verdegemstraatje eenrichtingsverkeer voor auto's en twee richtingen voor fietsers geldt. De straat is op zich breed genoeg, maar er zijn op enkele plaatsen asverschuivingen en parkeerplaatsen voorzien, waardoor je als fietser naar het midden van de rijbaan en dus dicht bij de auto's moet rijden. Vooral als je tegen de autorichting fietst is dat gevaarlijk. Mogelijke oplossing; maak van dat deel van de Belzeelsestraat een fietsstraat. Dan is het direct duidelijk dat auto's attent moeten zijn op fietsers en ze genoeg ruimte moeten geven, en niet proberen voorbijsteken op smalle stukken.

Burggravenlaan: gevaarlijk gemengd verkeer: zone 30

Diksmere: speciale fietsmarkering kan soelaas bieden ; of aanleg echt fietspad

Droogte: Het ontbreken van een fietspad op grote stukken van de droogte – een steeds belangrijker worde verbindingsweg) – waarlangs veel fietsers rijden is al lang een doorn in het oog. Recente asfaltering is goed en ook extra markering getuigt van goede wil. Maar wanneer wordt dit structureel aangepast

Asfaltering eerste stuk: wanneer?

gevaarlijk einde fietspad in eigen bedding: verplaatsen 50 km bord voor wie vanuit Evergem centrum naar Wippelgem rijdt (nu bijna aan school)

Elslo (deel tussen Kerkbrugge en R4) : in zeer slechte staat

Elslo/ Kruispunt R4: Automobilisten verwachten geen fietsers die uit omgekeerde richting komen en richting Wippelgem rijden (op fietspad aan linkerwegzijde)

Hoogstraat: putten in fietspad, in slechte staat

Kapellestraat/Reibroekstraat (fietspad op de hoek): Men moet een te korte hoek van 90 graden maken als men van richting sporthal komt (Kapellestraat) en de Reibroekstraat wil inrijden thv de gemeenteschool met de fiets.

Kapellestraat: slemlaag dringend te vernieuwen

Lindenlaan: zebra-pad aan school vraagt accentverlichting

Korte Rabotstraat – Rabotstraat: een spiegel om veilig te kunnen oversteken: als je als fietser uit de Korte Rabotstraat komt en rechtsaf de Rabotstraat in wil (richting Belzele dorp), dan moet je verplicht de straat oversteken omdat het fietspad aan de linkerkant ligt. Rechts heb je maar een goede 10 meter zicht op het aankomend verkeer. Bovendien ziet het aankomend verkeer je ook niet staan

Kievitstraat: Vraag voor zebra-pad op kruispunt tussen Riemesteenweg en Kievitstraat/Leeuwerikstraat:

Reeds eerder werd van verschillende kanten een aanpassing gevraagd om het oversteken veiliger te maken. Wie vanuit de Kievitstraat te voet of met de fiets moet oversteken kan door de geparkeerde auto's niet zien of er verkeer van Ertvelde komt.

Fietsers die van Ertvelde komen en moeten oversteken, steken de baan al over (omwille van het hogere) vóór de geparkeerde auto's ter hoogte van de Hoge Avrijestraat, volgen dan het fietspad in de verkeerde richting en komen dan voor een auto die uit de Leeuwerikstraat komt van het fietspad rechts, waar de automobilist niet steeds naar kijkt.

Pastorijstraat: gemengd fiets- en auto- en vrachtverkeer vraagt aangepaste snelheden, de wegversmalling als gevolg van de wegenwerken ter hoogte van Carrefour creëert gevaarlijke situatie. Het is onverantwoord om deze situatie voor maanden toe te laten

Puinenstraat: putten, fietspad in slechte staat

Riemesteenweg: putten, fietspad in slecht staat

Stuivenbergstraat: Eerste kilometers van Stuivenberg: geen fietspad ; voorstel om aan te passen met markering. Verderop zien we ongelukkige wegversmalling/asverschuiving: fietsers kunnen aankomende auto's amper zien bij terug oprijden van de weg.