

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

realisatie fietsvoorziening op gemeentewegen ikv Fietsfonds

PROJECTNOTA

Steenstraat/Bovekerkesteenweg (Kortemark) – Werkenstraat (Koekelare)

JUNI 2021





Inhoud

1. Inleiding en situering	4
2. Samenvatting concept startnota	5
3. Verbeteringen, aanvullingen en afwijkingen op de startnota	5
4. Concrete uitwerking van het project	6
5. Aanvullingen en wijzigingen vanuit de projectstuurgroep	10
6. Verdere procedure	11
7. Raming	11
8. Flankerende maatregelen	11
9. Bijlagen	11

1. Inleiding en situering

De Steenstraat, Bovekerkesteenweg en Werkenstraat maken de verbinding tussen Werken (deelgemeente Kortemark) en Bovekerke (deelgemeente Koekelare). De totale afstand tussen beide dorpskernen bedraagt ruim 3km, het eigenlijke projectgebied is zo'n 500m korter vanwege het gemengd verkeer in de bebouwde kom van Werken en de dorpskern van Bovekerke.



Begin 2020 werd de startnota voor deze verbinding door alle betrokken partijen goedgekeurd.

2. Samenvatting concept startnota

In de startnota zijn verschillende scenario's onderzocht en werd uiteindelijk voor de volgende inrichtingsprincipes gekozen:

- Vanaf einde bebouwde kom Werken tot tegen de dorpskern van Bovekerke wordt gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad aan de noordkant/westkant, of anders gezegd aan de linkerkant komende vanuit Werken
- Typeprofiel wordt 3m fietspad en minstens 2m tussenstrook, zodat groenelementen kans van groeien hebben
- Materiaalkeuze voor asfalt
- In de projectnota wordt extra aandacht gevraagd voor de fietsoversteken en voor de inrichting van het kruispunt van de Steenstraat met de Bovekerkesteenweg

3. Verbeteringen, aanvullingen en afwijkingen op de startnota

Ten opzichte van de startnota zijn er geen noemenswaardige aanvullingen of afwijkingen te vermelden. Zoals afgesproken in de startnota, is er bij de opmaak van de projectnota extra aandacht besteed aan het kruispunt van de Steenstraat met de Bovekerkesteenweg en aan de fietsoversteken.

4. Concrete uitwerking van het project

4.1. Technische uitwerking

4.1.1. Type-dwarsprofiel

Er wordt één type-dwarsprofiel voorzien, met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad van 3,00 meter breed (exclusief boordstenen) aan de noord- of westzijde van de weg, een veiligheidsstrook en nieuwe gracht aan de buitenkant.

In de Steenstraat is de schrikstrook ten opzichte van de rijweg 2m, in de Bovenkerkesteenweg/Werkenstraat 2,5m zodat de bestaande bomenrij kan behouden worden. Binnen de bebouwde kom van Bovekerke wordt dat dubbelrichtingsfietspad lang aangehouden, zij het met 1,0m schrikstrook voorzien van een haag en is de overgang naar gemengd verkeer slechts heel dicht tegen het dorp.

4.1.2. Materialengebruik

Het fietspad wordt uitgevoerd in een bitumineuze verharding (3cm toplaag, 7cm onderlaag). Het fietspad wordt gefundeerd op 25 cm steenslagfundering type IA en een onderfundering type II – dikte 25cm. Onder de fundering komt een geotextiel.

Bij de toegangen of inritten tot de landbouwpercelen wordt de veiligheidsstrook voorzien in een cementbetonverharding. De zone tussen het fietspad en de nieuwe rooilijn wordt aangelegd in grasdallen.

4.1.3. Verlichting

De bovengrondse elektriciteitsleiding, met verlichtingsarmaturen ter hoogte van woningen, bevindt zich aan de zuid- of oostzijde van de weg, dus aan de overkant van het toekomstige fietspad.

4.1.4. Waterhuishouding

Er dient gestreefd naar een maximale infiltratie, buffering en vertraagde afvoer. Daarom wordt de veiligheidsstrook ingericht als wadi met drainage om maximale infiltratie van het hemelwater afkomstig van de rijweg te bevorderen.

De afwatering van het fietspad en weilanden wordt voorzien langs de buitenkant van het fietspad in een open gracht. Daar waar zich opritten of erftoegangen bevinden, wordt de gracht plaatselijk ingebuisd.

4.1.5. Groenstructuur

Door de nieuwe inplanting van het fietspad ontstaat een vrij brede tussenstrook waarin groenelementen kunnen worden aangebracht. In de Steenstraat werd ervoor gekozen om het open landschap te bewaren. In de Bovekerkesteenweg/Werkenstraat wordt ervoor gekozen de bestaande bomenrij te behouden en het fietspad langs de bestaande bomenrij aan te leggen. De breedte van de schrikstrook is berekend op maximaal behoud van de bestaande bomenrij.

De bomenrij Bovekerkesteenweg/Werkenstraat bestaat uit essen. Door de gemeente Kortemark wordt gemeld dat sommige bomen zouden ziek zijn en omwille van veiligheidsrisico's waarschijnlijk vroegtijdig moeten gekapt worden. De gemeenten gaan na hoe erg de situatie is. Indien het grootste deel aangetast is, zal in de bouwvergunning van het fietspad de kap van de bomen worden gevraagd, alsook de aanplant van nieuwe bomen. De nieuwe boomsoort zal gekozen worden in overleg met beide gemeenten. Hoe dan ook blijft de visie voor de Bovenkerkesteenweg/Werkenstraat dat de schrikstrook zal voorzien worden van een bomenrij.

4.2. Specifieke ontwerpdetails

4.2.1 Toegang landbouwpercelen

Voor elk landbouwperceel wordt de veiligheidsstrook voldoende breed aangelegd in een cementbetonverharding om schade door wringing te vermijden. De zone tussen het fietspad en de nieuwe rooilijn wordt voorzien in grasdallen. Dit principe voorkomt afbrokkelende randen of weggereden boordstenen en verlengt zo de levensduur van het fietspad. De toegangsbreedte wordt voorzien zoals bepaald in de provinciale verordening baangrachten.

4.2.2. Bushaltes

In het projectgebied is er één halte (d.i. één stopplaats in iedere rijrichting) van een functionele lijn die enkel op schooldagen rijdt. De precieze plaats van die halte wordt op de projectstuurgroep afgesproken.

4.2.3. Woningen dicht bij de rijweg in combinatie met het fietspad

Ter hoogte van woningen dicht tegen de rijweg wordt het fietspad en/of de schrikstrook noodgedwongen versmald.

Aan de Steenstraat 67 wordt de rijweg zuidwaarts opgeschoven om de karakteristieke, waardevolle bomen te ontzien.

Aan het kruispunt van de Werkenstraat met de Burg. Van Ackerestraat zijn twee varianten uitgetekend, één met behoud van de ver vooruit springende hoekwoning en één waarbij die hoekwoning naar achter schuift. Behoudens onverwachte wendingen zou dit laatste scenario het geval moeten zijn op het moment van de aanleg van het fietspad.

4.2.4. Kruispunt Steenstraat x Bovekerkesteenweg

Voor het drietakskruispunt en de inrichting van de nodige fietsoversteken werden ten opzichte van de gekozen inrichting op het grondplan nog twee varianten uitgetekend, met telkens een andere tak uit de voorrang (zie onder). Probleem is echter dat in beide varianten van overstekende fietsers onlogische bewegingen worden verwacht.

Steenstraat / Bovekerkesteenweg : variante 1



Steenstraat / Bovekerkesteenweg : variante 2



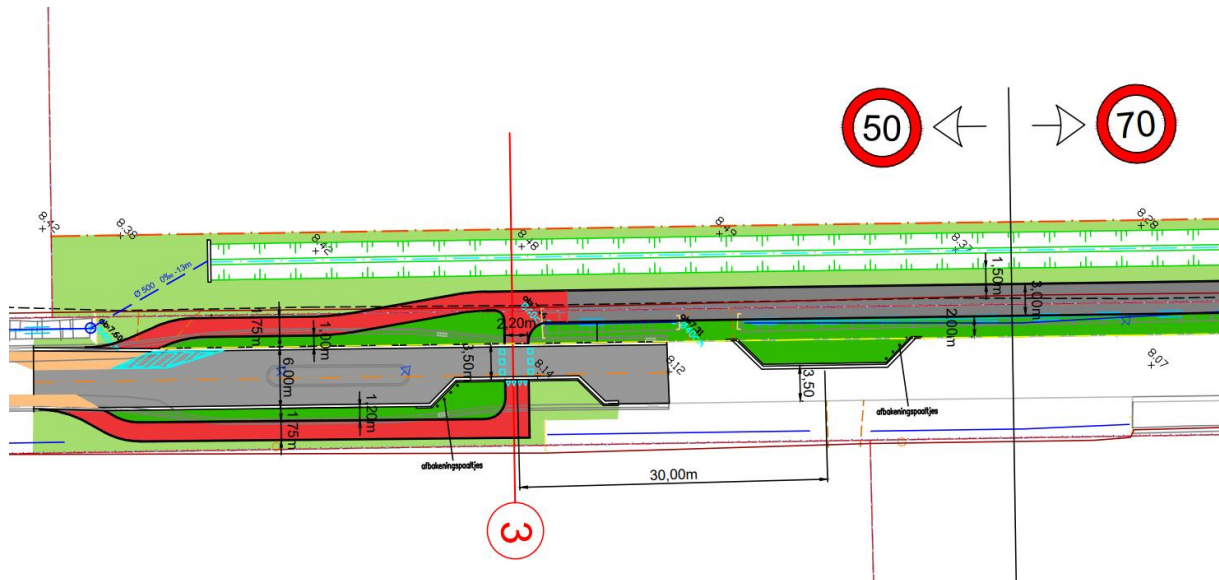
Daarom blijft de voorrangregeling zoals ze is, maar met een nauwere en haakser aansluiting van het stuk Steenstraat richting Ichtegem en een hertekening van de ene, bestaande bocht in twee minder scherpe bochten, zodat de zichtbaarheid verhoogt en de snelheid verlaagt.

De inrichting van het pleintje/parkeerstrook vóór de woningen 60-64 aan de overkant van het fietspad is niet ten laste van het Fietsfonds, maar de herinrichting ervan zal wel in dit project worden uitgevoerd. Op vraag van de gemeente komt er een groenberm tussen de Steenstraat en de verharde zone, zodat auto's enkel nog via één toerit op de Steenstraat kunnen op- en afrijden.

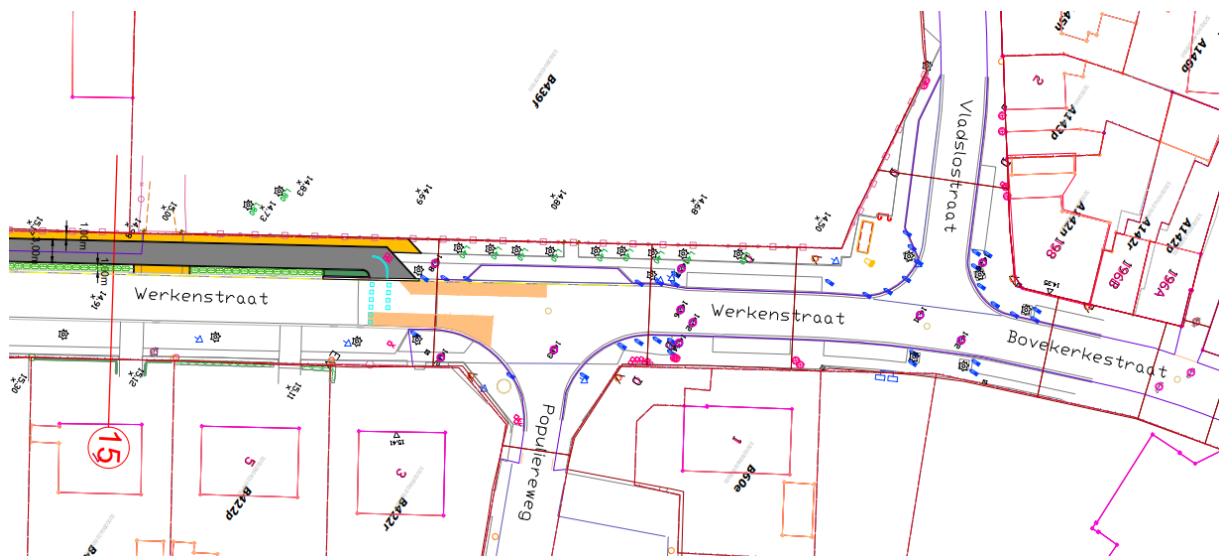


4.2.5. Fietsoversteek naar en van het dubbelrichtingsfietspad

In Werken wordt de bestaande middengeleider, die de overgang 50/70 km/u markeert, verwijderd en vervangen door een versmalde chicane, waarin de fietsoversteek naar het dubbelrichtingsfietspad wordt aangelegd. Met het oog op die fietsoversteek worden fietsers komende van Werken iets voor die oversteek vanuit gemengd verkeer naar een stukje uitbuigend fietspad geleid, zodat ze haaks op de oversteek komen. Richting Werken worden fietsers eveneens met een kort stuk enkelrichtingsfietspad naar gemengd verkeer geleid.



In Bovekerke is de oversteek naar gemengd verkeer helemaal op het einde van het projectgebied, net voor het kruispunt met de Populiereweg.



4.3 Overige ontwerpelementen

4.3.1. Onteigeningen

Voor de aanleg van de nieuwe gracht, het fietspad en de tussenstrook tot de rijweg is er een grondinname nodig van ongeveer 7,00 à 7,5m (afhankelijk van de ligging van de bestaande rooilijn en ontwerp grachten) nodig in de Steenstraat. In de Bovekerkestraat/Werkenstraat is er ongeveer 5,5m à 8,00m (afhankelijk van de ligging van de bestaande rooilijn en ontwerp grachten) nodig, omdat daar de bestaande bomenrij in tussenstrook behouden wordt.

In de bebouwde kom van Bovekerke blijven we binnen het openbaar domein, op de twee plaatsen waar de rijweg wordt verplaatst (Steenstraat nr.67 en in de bocht Steenstraat x Bovekerkesteenweg) is er plaatselijk extra ruimte nodig.

4.3.2. Nutsleidingen

De bestaande nutsleidingen bevinden zich in een zone naast de bestaande rijweg. Deze zone wordt ingericht als veiligheidsstrook met wadi. Afhankelijk van de toekomstplannen van de nutsleidingen kunnen bijkomende leidingen in deze zone worden aangelegd of in de voorziene berm van 1,5m tussen het fietspad en de nieuwe gracht.

Aanleg van nutsleidingen onder het fietspad dienen ten allen tijde vermeden te worden.

5. Aanvullingen en wijzigingen vanuit de projectstuurgroep

Deze projectnota is een eerste keer besproken op de projectstuurgroep van 26 april 2021. Daarbij werden volgende aanvullingen op/ wijzigingen aan de voorliggende grondplannen overeengekomen:

- Uitbuigen van fietsers naar de rijweg bij een zijstraat dient enkel te gebeuren wanneer er een probleem van zichtbaarheid is, zo niet is een recht, doorgaand tracé een eind weg van de rijweg te verkieszen. Ter hoogte van de zijtak Steenstraat wordt toch vastgehouden aan de uitbuiging vanwege de haag die er ongetwijfeld na de herinrichting opnieuw zal komen.
- Aan huisnummer 65 wordt een deel van de poel ingenomen, met de eigenaar dient te worden afgesproken of de poel behouden blijft of niet.
- De nauwe passage aan de Watermolenstraat is in de voorliggende plannen een knelpunt. Om de fietser echt een veilige oplossing te bieden, wordt beslist de rijweg daar plaatselijk te versmallen tot enkelrichtingsverkeer. De aansluiting van de Watermolenstraat wordt wat oostwaarts opgeschoven, zodat de hoekwoning minder een probleem vormt.
- Aan de bocht van de Steenstraat met de Bovekerkesteenweg wordt, in beide richtingen, een bushalte aangelegd kort voor de bocht. De aanleg daarvan, in combinatie met de bocht en het kruispunt, zet ertoe aan om plaatselijk naar een snelheidsregime van 50 km/u te gaan. Aan die haltes komt een volle witte lijn om inhalen te beletten.
- Aan de Burgemeester Van Ackerestraat zal de hoekwoning normaal gesproken een stuk achteruit worden herbouwd, zodat het fietspad niet dient uit te wijken en het kruispunt ook niet dient heringericht te worden.

Op 1 juni boog de projectstuurgroep zich opnieuw over het grondplan, dit keer aangepast aan de afspraken van 26 april. Van de meeste zaken werd zonder meer akte genomen, op twee punten werd dieper ingegaan: de nauwe passage aan de Watermolenstraat en tussen de woningen 52 en 65, en de inplanting en uitrusting van de bushaltes.

- De wegversmalling en bijhorende snelheidsverlaging plus de uitbuiging van de Watermolenstraat kreeg op het college van Kortemark weinig bijval en van daaruit kwam de vraag of er toch niet bij het oorspronkelijk voorstel kon worden gebleven, onder meer omdat dit minder kosten voor de gemeente met zich zou brengen.

De kostprijs voor de gemeente kan in deze niet echt een argument zijn, omdat de uitbuiging van de Watermolenstraat door het Fietsfonds kan worden gedragen: de uitbuiging is immers een rechtstreeks gevolg van de versmalling van de Steenstraat daar ten voordele van het fietspad. De gemeente moet enkel de ca. 110m² extra grondverwervingen bekostigen.

Wat de grond van de zaak betreft, gaat het hier om een fietsfondsdossier, dus ten behoeve van de veiligheid en het comfort van de fietser. Welnu, een dubbelrichtingsfietspad van 2m breed, zoals in het oorspronkelijke voorstel, bovendien nog zeer dicht tegen een gevelmuur gelegen, is anno 2021 eigenlijk niet meer te verdedigen. Dan zijn er twee opties: ingrijpen op de rijweg, zoals hier nu voorgesteld, of één of zelfs beide woningen (deels) onteigenen. Dan is de keuze wellicht snel gemaakt.

De snelheidsverlaging die ermee gepaard gaat, betekent inderdaad een opeenvolging van wijzigende snelheidsregimes, maar het is wel ten goede van de fietsveiligheid. Het alternatief om van de bebouwde kom van Werken tot hier een snelheidsregime van 50 in te voeren, wordt verworpen wegens onrealistisch en onlogisch.

- De inplanting van de twee bushaltes, telkens vóór de bocht in de Steenstraat en met een volle witte aslijn tussen beide locaties, wordt niet in vraag gesteld. Wel is er discussie over de breedte van de perrons. Die zijn getekend op 2m20 maar moeten eigenlijk 2m50 breed zijn _ laadklep van de bus tot 1m over het perron plus 1m50 passeerbreedte van de rolstoel_ om volwaardig toegankelijk te zijn. Richting Werken is die krappe breedte geen probleem, daar kan wat worden uitgeweken over het fietspad, maar richting Bovekerke is er onmiddellijk akkerland. Dit betekent dat er een strook van 30cm zou moeten worden onteigend ...

Dat lijkt veel moeite voor weinig. Bij nader inzien is er echter wellicht meer nodig om te beletten dat er net voorbij het perron een kloof is naar de achterliggende akker. Op die manier moet er toch geen verwervingsdossier worden opgemaakt voor een strook van 30 cm. En extra inname biedt ook de kans om een schuilhuisje en enkele fietsenstallingen te plaatsen. Aan de halte aan de overkant, richting Werken, zou er daarvoor een beperkte overwelling van de gracht kunnen worden voorzien.

De gemeente Kortemark laat weten welk type schuilhuisje en fietsenstallingen ze wil geplaatst zien.

6. Verdere procedure

Eens de projectnota op de PSG is goedgekeurd, zet de Provincie volgende stappen:

- Opmaak ontwerpplannen met vooral de inrichting van de grachten
- Opmaak basisplannen voor het verwervingsdossier
- Opmaak dossier omgevingsvergunning met opmaak archeologienota en SOP, desnoods aangevuld met natuurtoets, ...

Wanneer de omgevingsvergunning is bekomen, wordt het aanbestedingsdossier opgemaakt. De aanbesteding zelf gebeurt pas als alle noodzakelijke verwervingen afgerond zijn en de omgevingsvergunning is bekomen. De verwervingen worden gerealiseerd door de gemeente Koekelare en de gemeente Kortemark. De provincie staat in voor de aanvraag van de omgevingsvergunning.

7. Raming

Zie bijlage.

8. Evaluatie en flankerende maatregelen

Met een nultelling voor aanvang van de werken en een telling een jaar na ingebruikname kan worden gemeten in welke mate de aanleg van het fietspad aanleiding heeft gegeven tot een toename van het aantal fietsers. Verwacht kan worden dat het verschil niet zo groot zal zijn zolang het volledige fietsfondsdossier, dus tot in de kern van Ichtegem, niet is gerealiseerd.

De gemeente engageert zich om de omwonenden op de hoogte te brengen van de werken en alle inwoners via de gemeentelijke infokanalen te informeren over de aanleg van de nieuwe fietsinfrastructuur.

9. Bijlagen

Raming