



## Verslag WG Leefb Varsenare ALGEMEEN (p 1-2)

**19/02/2020**

**Aanwezigen:** Thomas Aelbrecht, Elyne Meuleberghe, Daniloff Joëlle, Brecht Igodt, Filip Hoste, Carine Vandermeersch (CD&V), Melina Verduyn, Andy De Brabander, Servaas Sierens, Verscheure Geert, Julie Hellemans, Dirk Vermeersch (GROEN), Migom Tom (SPA), Andries Neyrinck (GROEN+ Fietsersbond Brugge), Ilse Vandenbroucke (CD&V), Carine Debusscher (SPA), Glenn Lagae

**Verontschuldigd:** Lieselotte Debackere (Groen), Thibaut De Grootte, Bart Verfaillie, Roland Verleye, Marleen Vandenbroucke (N-VA), Jef Vantorre, Marleen Vermeire, Melissa (Bakkerij Laurens), Gino Deblauwe (NVA), Dirk Huyghe, Henderyckx Peter, Filip Debaets, Erwin Mahieu

### **Gemeenschappelijk moment (Werkgroep Fiets & School + Werkgroep Circulatieplan)**

1. Stand van zaken ivm feedback gemeentebestuur

- Het gemeentebestuur laat Leefbaar Varsenare niet toe gehoord te worden in de verkeerscommissie. We betreuren dat deze dialoog en samenspraak in tijden van openbaarheid van bestuur, en actieve burgerparticipatie niet mogelijk is. Het staat ook haaks op de ambitie zoals deze door het bestuur zelf verwoordt wordt in haar inleiding van het meerjarenplan 2020-2025:

Jabbeke wil haar inwoners uitnodigen om actief te participeren en mee te werken aan de uitdagingen van de toekomst. Deze beleidsverklaring kan een start zijn van de weg die wij samen willen bewandelen.

Of verder in dezelfde nota:

Verder dan de communicatie bestaat de intentie om ook in te zetten op een verhoogde participatie en betrokkenheid. Naast de gemeentelijke adviesraden wordt gepoogd om de participatie te verbreden naar een zo breed mogelijk bereik voor inwoners.

Deze commissie gaat door volgende week **dinsdag 25 februari om 19u in het gemeentehuis**. Dit is een openbare zitting.

Mogelijks is het wel aanbevolen om daar met een aantal mensen aanwezig te zijn ivm de opvolging en argumentatie rond de ingediende quick-wins.

Er is ook onduidelijkheid omtrent enkele quick-wins waarrond het gemeentebestuur reeds groen licht gaf, maar die mogelijks toch geagendeerd werden...

Stand van zaken die wij doorkregen vanuit het gemeentebestuur, omtrent de quick-wins wordt apart nog doorgestuurd.

- Intussen heeft de cd&v-fractie ons opnieuw uitgenodigd voor een gesprek. Voorstel van datum op 3 maart. We houden jullie op de hoogte!

2. Vastpinnen Lente-Vredesboom-actie.

- Op 21 maart wordt een kleine bijeenkomst / wandeling gemaakt, die vertrekt aan de vredesboom in het dorpscentrum, en eindigt op het graspleintje in de Westernieuwweg. Hiermee willen we de 100<sup>e</sup> verjaardag van deze boom in het licht zetten. Bedoeling is vooral een gezellig moment van ontmoeten, en de symboliek van de lente (groei van nieuw leven -> cfr Leefbaar Varsenare) in het licht zetten...

Een uitnodiging wordt nog opgemaakt en rondgestuurd. Op 11 maart (volgende werkgroepmoment) starten we een uurtje vroeger (19u), om wat tijd te nemen ivm taakverdeling en voorbereiding.

- Tom kijkt voor een groot spandoek dat we kunnen gebruiken als 'strik' rondom de stam van de boom.



3. Stand van zaken Beroep Ruimtelijke Ordening.  
Op het moment van de vergadering was er nog onduidelijkheid rond de registratie van het beroepsschrift, owv digitale perikelen... Intussen (20/02) is officieel geregistreerd dat dit dossier op 31 januari ingediend werd, en dat het volledig en ontvankelijk zal verklaard worden op 28 februari. We worden nog op de hoogte gebracht via een aangetekend schrijven.
4. Zoals vorige werkgroep-moment reeds meegegeven: Deelname aan overlegplatform “vervoersregio” Brugge kan niet vanuit Leefbaar Varsenare.  
De voorwaarde voor deelname door burgerparticipatie-projecten, is dat deze ook het lokale overschrijden...  
Ilse Vandenbroucke (CD&V), lid werkgroep Fiets-School zit vanuit de gemeenteraad wel in dit overleg. We hopen via haar ook een stukje vertegenwoordiger te vinden voor de ideeën die in de werkgroep aan bod komen. We volgen dit op.
5. Quick Win's (voetpad/Elyne) = worden geplaatst naar volgende meeting.
6. Volgende sessie zullen we vooral in ‘algemene’ groep samenkomen en vooral alles ‘consolideren’ tot één pakket .
7. Opsplitsing per deelwerkgroep.

## **Verslag Werkgroep Leefbaar Varsenare Fiets-School** (p 2-7)

In deze sessie werd de nadruk gelegd op het concretiseren van op te waarderen ‘trage wegen’ en het creëren van een mooie ‘wandeloct’ rondom en doorheen Varsenare.

Op basis van de kaart van de bestaande trage wegen werd een ‘prioriteitenlijst’ opgemaakt van de buurtwegen die essentieel zijn om dit netwerk te vervolmaken.

Er wordt ook contact gelegd met de groep ‘De Rustige Bosstappers’ om aansluiting te zoeken op hun ideeën en draagvlak (contact via Joëlle).

Onderstaand kaartje toont een samenvatting van de ganse avond. In het ‘groen’ staan de ‘bestaande , vlot begaanbare’ verbindingen ingekleurd. In het ‘oranje’ staan de buurtwegen aangeduid die prioritair aan opwaardering nood hebben om ingeschaald te worden in het netwerk. Bij creatie van dit netwerk is het heel eenvoudig om aansluiting te vinden op de bestaande netwerken van de omliggende dorpen.

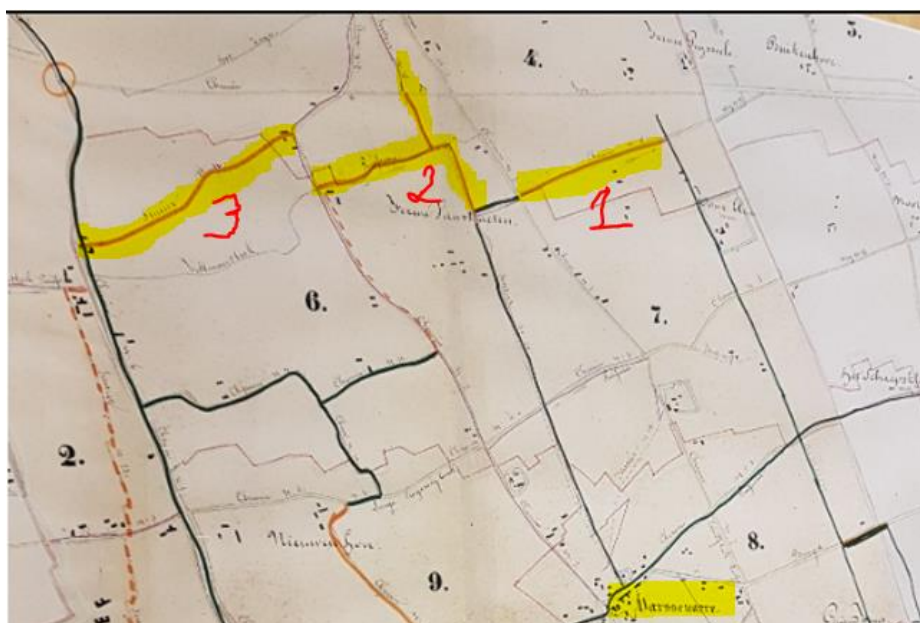


Voor we ingaan op de prioriteiten, toch ook even meegeven dat de trage wegen die 'opgevaardeerd' kunnen worden (oranje) er idealiter als volgt uitzien in de toekomst (hieronder aantal mogelijke varianten). Low-budget, maar praktisch ingericht en goed begaanbaar.

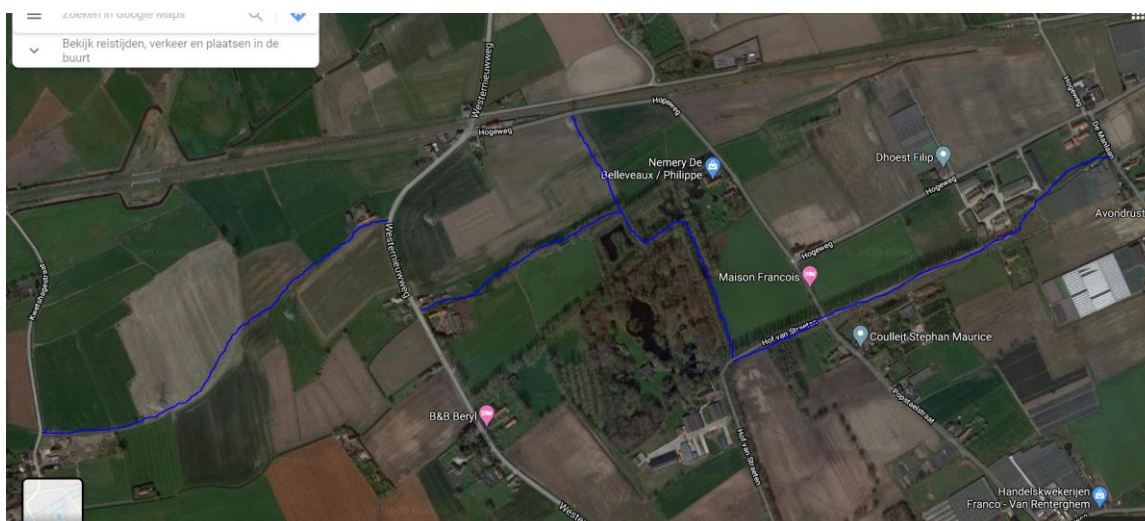




**Prioriteiten:**



Prioriteiten 1+2+3 zijn beter te begrijpen als we google-maps erbij halen





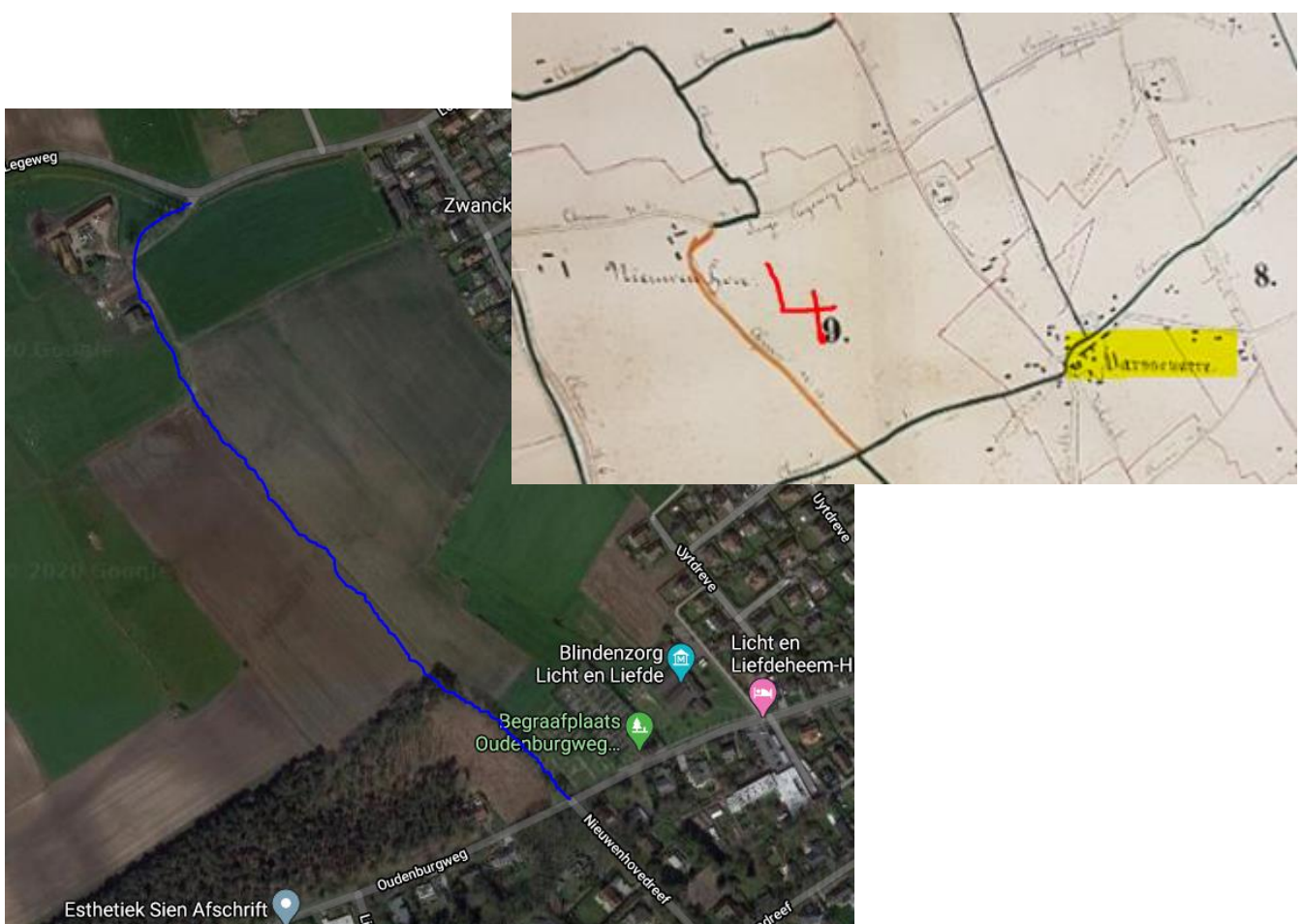
1= Doorsteek maken door bestaande dreef vanuit Hof van Straeten, over de Popstaalstraat tot aan de Demanlaan. Aansluiting aan de DeManlaan maakt het geheel perfect om dan langsheen het nieuw aan te leggen voetpad/fietspad van de Demanlaan de doorsteek te maken richting Gistelsteenweg en dan te vertrekken naar Foreestbos en Beisbroek.

2.= Terug begaanbaar maken van de buurtweg die loopt door Hof van Straeten tot aan het Station van Varsenare. Deze weg is nog steeds perfect begaanbaar, maar heeft nood aan wat opwaardering en duidelijke identificatie.

Daaraan gekoppeld kan ook de doorsteek terug 'vrij' gemaakt worden tot aan de Westernieuwweg (via de bestaande dreef). Zo kan perfect de aansluiting gevonden worden op punt 3.

3= Bestaande buurtweg in de Westernieuwweg (inrit boerderij ter hoogte van de scherpe bocht) die loopt tot aan de boerderij in de Kwetshagestraat. Dit is eveneens een prachtig stuk tussen de velden.

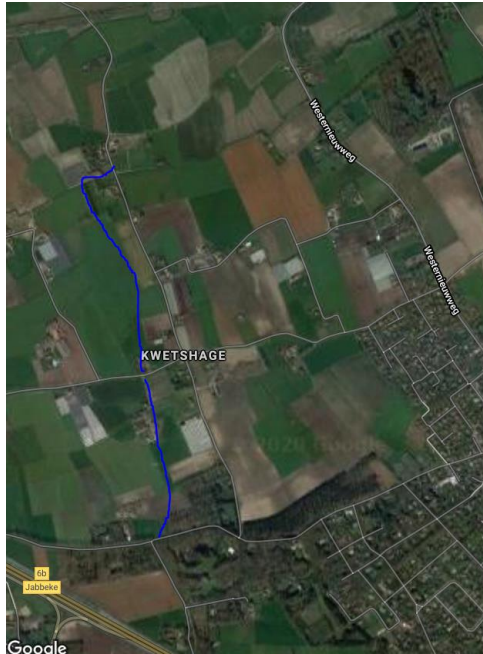
4= De bestaande buurtweg (weliswaar niet goed zichtbaar van aan de Oudenburgweg) die loopt van de Oudenburgweg tot aan de Legeweg langsheen het kerkhof (ter hoogte van de Nieuwenhovedreef). Naar aanleiding van de werkzaamheden die heel recent begonnen zijn thv de begraafplaats hebben we een brief verstuurd naar de gemeentediensten ivm de mogelijke beschadiging hierbij aan de bestaande buurtweg. Hierover is de gemeente formeel: " de werkzaamheden aan de begraafplaats hebben geen impact op de bestaande buurtweg die nog naast de uitbreidingszone ligt". Waar het effectieve startpunt van deze buurtweg is , is visueel moeilijk zichtbaar ter hoogte van de Nieuwenhovedreef en zal dus voer zijn voor overleg met de gemeente.



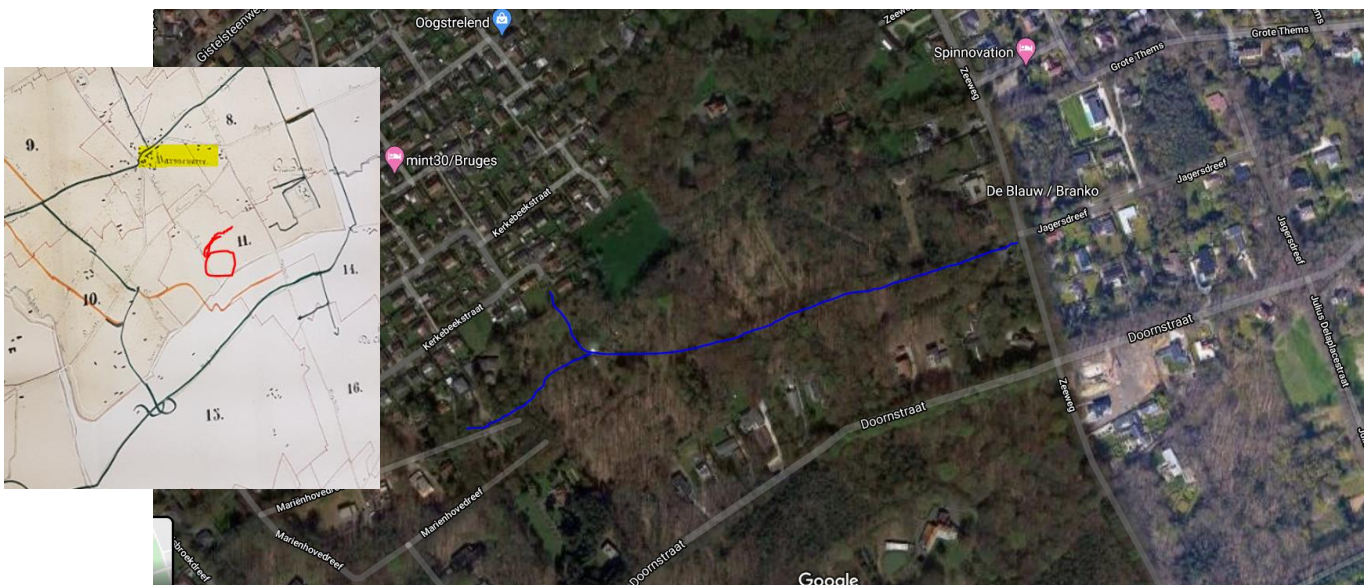




5= De bestaande buurtweg die vertrekt ter hoogte van de Oudenburgweg (aan het Kasteel van Snellegem) evenwijdig met de Kwetshagestraat. Deze kruist op één plaats de Legeweg en vormt ook een perfect rustig wandelpad waarmee een groot stuk van de 'lus' een heel mooie invulling kan krijgen.



6= Op dit moment is maar een beperkt deel van dit traject een 'buurtweg' denken we, maar hoe dan ook is het een perfecte doorsteek die blijkbaar ook al een 'inbrekersvluchtroute' is geworden, dus zeker goed begaanbaar. Dit zou de doorsteek kunnen zijn om via de Zeeweg (rechttegenover de Jagersdreef) tot aan de Mariënhovedreef/Kerkebeekstr te geraken en zo de lus rond te maken of alvast vertakt tot aan Beisbroekdreef.

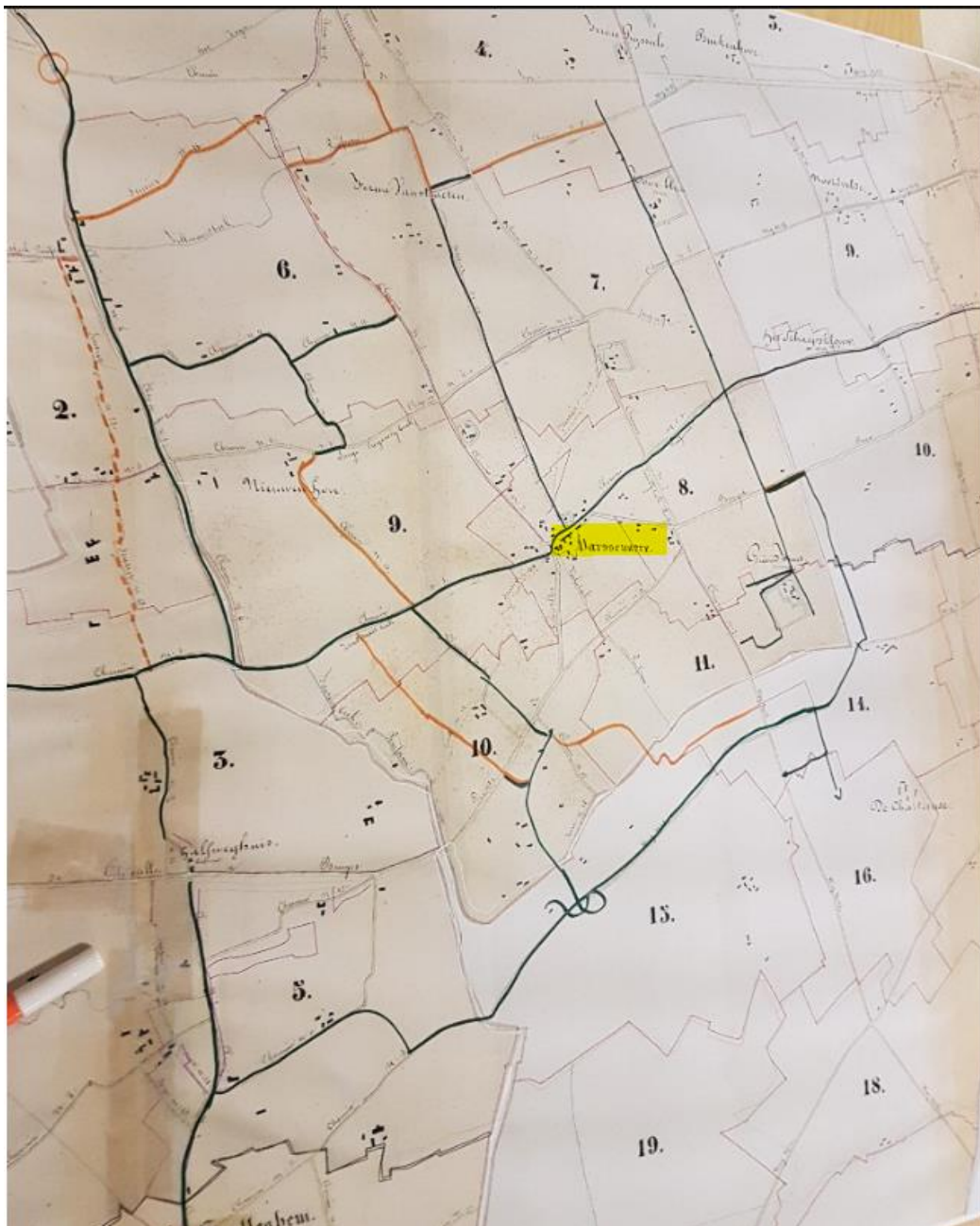


Samenvattend kan je zeggen dat we met deze 'plannen' een heel aantrekkelijk netwerk van trage wegen en 'mooie wandelroutes' uitgestippeld hebben .



### Eigenschappen:

- Heel mooi en aantrekkelijk/ avontuurlijk.
- Voor heel veel inwoners van ons dorp is er een snelle bereikbaarheid naar deze 'lus'
- Lus kan zowel groter als kleiner gemaakt worden en koppelt heel eenvoudig aan aan de bestaande netwerken in de buurgemeenten.
- Heel aantrekkelijk voor grote wandeltochten (mountainbike misschien ook gedeeltelijk) (toeristische meerwaarde voor onze wandelclubs).
- Met enkele kleine ingrepen (6 opwaarderingen) kan snel resultaat geboekt worden. Wat identificatie en een duidelijk 'plannetje' doen nog zoveel meer om de routes aan de inwoners te leren kennen.
- De oversteekplaatsen aan de Gistelsteenweg zijn ook reeds aanwezig in het langetermijnplan. Er worden dus geen 'nieuwe' oversteekplaatsen bij gecreëerd.







## Verslag Werkgroep Leefbaar Varsenare Circulatieplan (p 8-26)

**Aanwezigen:** Verduyn Melina, Verscheure Geert, Lagae Glenn, Vermeersch Dirk (Groen), Vandermeersch Carine (CD&V), Migom Tom (SPA), De Brabander Andy, Sierens Servaas, Neyrinck Andries (Fietsersbond)

**Verontschuldigd:** Henderyckx Peter, Mahieu Erwin, Huyghe Dirk, Vermeire Marleen, Vantorre Jef, Vanden Broucke Marleen (NVA),

### Inleiding

In vervolg van de vorige werkgroep wordt verder ingezoomd op de tussenstappen.

Deze werden opgelijst, en zijn ook terug te vinden in de ppt.

Maatregelen die op middellange termijn kunnen verwezenlijkt worden, die mogelijks wel kosten met zich meebrengen, doch die niet vloeken met het lange-termijn-perspectief.

Deze maatregelen zullen moeten overlegd worden met het bestuur.

Vertrekkende vanuit de individuele plannen, en met het globale plan in het achterhoofd, is het goed de 'knelpunten en/of voorstellen' systematisch af te werken. Deze dienen getoetst aan wenselijkheid, haalbaarheid, en zeker ook de impact op het totale plaatje...

#### **1. ZONE 30 binnen de woonkern van Varsenare (herneming vorig overleg)**

De "woonkern" zoals hierboven benoemd situeert zich tussen de de Manlaan, de Doornstraat, de Lijsterdreef en de Legeweg... **(rood omcirkeld op de kaart)**



Momenteel zijn er reeds ganse stukken van deze zone die zone 30 zijn **(blauw op de kaart)**. Denk maar aan de dorpskern (Oude Dorpsweg, Westernieuwweg, Zandstraat, Oudenburgweg,...)

Andere zones lenen er zich niet toe om sneller verkeer toe te laten. Hierbij denken we aan alle **woonwijken** (Groenwalle, Provenhof, Gruuthof, Ter Hauwe, Grote Thems, Mariënhove, Tafeldycken, Kapelrie, Reigerie,...), of specifieke **woonzones** (Joorisstraat, Lindenlaan, Koning Albert I-straat,...) **(groen op de kaart)**

Neem daarbij de keuze om van de Doornstraat en de schoolomgeving een fietsstraat te maken én de keuze om de fiets prioriteit te geven in de Zandstraat, dan lijkt het grootste stuk reeds in aanmerking te komen. Enkel de **oranje** aangeduide stukken zouden nog **moeten aangepast worden**.

**Het is duidelijk dat de Gistelsesteenweg hier een uitzondering op vormt.** Dit blijft als gewestweg de grote as om het verkeer snel en efficiënt weg te leiden.

**In de Legeweg en de de Manlaan lijkt het wenselijk om de snelheid van 50 km/h toe te staan (= huidige snelheid),** in functie van een goede doorstroming van het verkeer.





Een goede weginrichting dient daarbij ondersteunend aanwezig te zijn, zowel in de zone 30, als in de zone 50! (cfr gevaarlijke punten kruispunt Legeweg-dreef, Zandstraat-de Manlaan,...) Lange rechte stukken (bvb Nieuwenhovendreef,...) dienen ahv vertragende inrichting ervoor te zorgen dat de straat uitnodigt om niet snel te rijden!

Verwijzen we hier ook naar het voorstel om in het 2<sup>e</sup> stuk van de Westernieuwweg (Schoolstraat tot Legeweg) alternerende wegversmalling aan te brengen.

Een handhavingsbeleid zal hierbij zeker ook noodzakelijk zijn!

Het beleid van een zone 30 kan zelfs in grote steden, en wordt steeds meer ook in randgemeentes toegepast. Denk hierbij maar aan Brugge, en het grootste stuk van Assebroek.



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden. Dit voorstel heeft geen implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Er zijn geen randvoorwaarden.**

## 2. Overal fietsstraat in de woonzones

Met de woonzones wordt bedoeld de “woonkern” tussen de de Manlaan, de Doornstraat, de Lijsterdreef en de Legeweg... (rood omcirkeld op bovenstaande kaart)

Sluit perfect aan bij idee van zone 30... (zie voorstel 1)

alle woonwijken (Groenwalle, Provenhof, Gruuthof, Ter Hauwe, Grote Thems, Mariënhove, Tafeldycken, Kapelrie, Reigerie,...), + specifieke woonzones (Joorisstraat, Lindenlaan, Koning Albert I-straat,...) (groen op de kaart)

In de Legeweg en de de Manlaan NIET: 50 km/h (= huidige snelheid), in functie van een goede doorstroming van het verkeer.

Afgekeurd

**Dit voorstel wordt niet weerhouden. Enkel in de nabijheid van de school fietsstraat is te verantwoord. Overal zou niet alleen als hinderend ervaren kunnen worden, doch zou ook de gewenning in de hand werken.**

## 3. Éénrichtingsverkeer Nieuwenhovendreef – Lijsterdreef (*herneming vorig overleg*)

Naar aanleiding van de publicatie van het ‘globaal plan’, werd al vrij snel vanuit het wijkcomité ‘De Dreven’ gereageerd met een bezorgdheid omtrent het voorstel van éénrichting. Toch lijkt het ons wenselijk dit idee toch even verder af te toetsen, en de pro’s en contra’s tegenover elkaar af te toetsen.

Momenteel wordt de Nieuwenhovendreef voor een groot stuk gebruikt als ‘sluipweg’ voor het verkeer vanuit het centrum. Dit is duidelijk op te merken aan de verkeersdrukke op de ‘schoolmomenten’, maar ook in de avondspits.

Ook de Lijsterdreef wordt (sinds de onderbreking van de ‘De Pelichy-brug’) meer als sluipweg gebruikt (zeker ook voor landbouwverkeer...). Dit werd aanvankelijk zelfs met een bord thv de Oudenburgweg als alternatieve route aangegeven.

Per definitie zouden de Nieuwenhovendreef of de Lijsterdreef, die beiden residentiële straten zijn, niet mogen dienen voor de ontsluiting van het dorp. Alle doorgaand verkeer van het centrum dient zo spoedig mogelijk naar de ‘grote’ ontsluitingswegen gestuurd. In die zin lijkt de beweging School-Gistelsesteenweg eerder via de Oude Dorpsweg te moeten gebeuren. De keuze voor de Nieuwenhovendreef of de Lijsterdreef dient ontraden!



Zeker, gezien de bomenstructuren, en de smalte van de wegen.

De bezorgdheid van de inwoners die we opvingen, hadden vooral ook met de snelheid van het verkeer, in combinatie met de smalte van de wegen te maken. Dit is een terechte bezorgdheid! Ons inziens kan het inrichten van éénrichting dan ook **niet zonder een goede inrichting van de straten**.

De inrichting van de straten dient dan ook zodanig te gebeuren dat deze het verkeer per definitie afremt. Wegversmallingen, markering, ribbelstroken,... dienen ervoor te zorgen dat het tegennatuurlijk voelt om snel te rijden. Ze vormen hindernissen, die op zich ook al ontradend werken om deze wegen als sluiptwegen te gebruiken.

Zodoende wordt er zeker ook geen bijkomend verkeer aangetrokken, integendeel.



Het idee wordt zelfs geopperd om de Nieuwenhovendreef als fietsstraat in te richten. Fietsers zouden alvast vanuit beide richtingen mogen blijven rijden. Wegversmallingen, drempels,... dienen dan ook fietsvriendelijk aangelegd.

Bijzondere aandacht dient ook te gaan naar de kruispunten met wandel- en fietspadjes, doch ook met de andere wegen in de wijk.

Aandachtspunt is de toegankelijkheid van de nieuwe 'Residentie Nieuwenhove'. De in- en uitrit van dit complex situeert zich in de Nieuwenhovendreef.

Vraag die zich stelt of dan niet 'het eerste stuk' toch tweerichting dient te blijven, dient verder bekeken.

Indachtig aan het idee dat een voorstel pas een goed voorstel is als er ook voldoende draagvlak voor is, wordt voorgesteld om dit in deze wijk (via buurtwerking Tafeldijcken- de Nachtegaelen - de Dreven), maar ook in de straten Ten Bogaerde en Cruceweghe, af te toetsen. Servaas neemt hiervoor contact met Dhr. Norbert D'hiet.

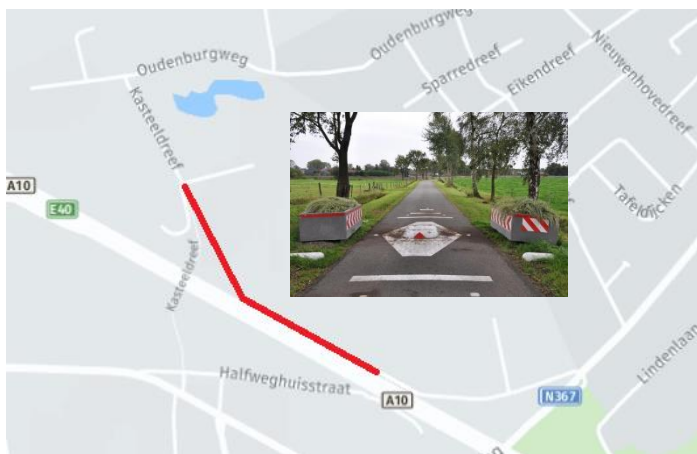


Intussen werd een overleg gepland met de buurt op 18 maart.

#### 4. Oude Gistelsesteenweg (herneming vorig overleg)

Een voorstel omtrent mobiliteit, die reeds door de gemeente Jabbeke in 2011 voorgesteld werd, betreft de verbinding tussen de Gistelsesteenweg, en de Kasteeldreef.

Hierbij werd het voorstel geopperd om de 'Oude Gistelsesteenweg' door te trekken tot aan de Kasteeldreef/Kwetshaeghestraat. Deze doorsteek zou een doorgangsweg betekenen voor voetgangers en fietsverkeer, doch ook landbouwvoertuigen kunnen doorlaten (**tractorsluis**).



Hiermee zou de dorpskern, en zeker het traject Oude Dorpsweg / Westernieuweg zeer sterk ontlast worden van landbouwvoertuigen...

En wordt een bijkomend fietstraject mogelijk gemaakt vanaf de Gistelse Steenweg naar de Oudenburgweg.

Deze doorsteek zou ook voor de Lijsterdreef / Nieuwenhovendreef een ontlasting van zwaar verkeer kunnen betekenen.

Blijkbaar zou de nodige gronden grotendeels beschikbaar zijn in handen van de gemeente.



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden. Dit voorstel heeft geen implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Er zijn geen randvoorwaarden.**

## 5. Knippen van de woonwijken

Ons werd gemeld dat in **Groenwalle** een draagvlak bestaat. Echter ook andere signalen bereiken ons.

Mogelijks dient hier in overleg met de lokale ambassadeur, en de inwoners overlegd.



Indien een draagvlak kan deze beslissing ons akkoord krijgen. (geen impact op globale plan, geen flankerende maatregelen, onmiddellijk uit te voeren...)

**Voor de andere wijken werd dit voorstel verworpen.**

Enkel in de wijk rond de Nieuwenhovendreef, wordt dit in het geplande overleg wel even op tafel gelegd.



## 6. Bus-lijn 15 doortrekken tot aan de Westernieuweg

Binnen de vervoersregio Brugge lijkt men niet zo enthousiast om buslijnen bij te leggen.

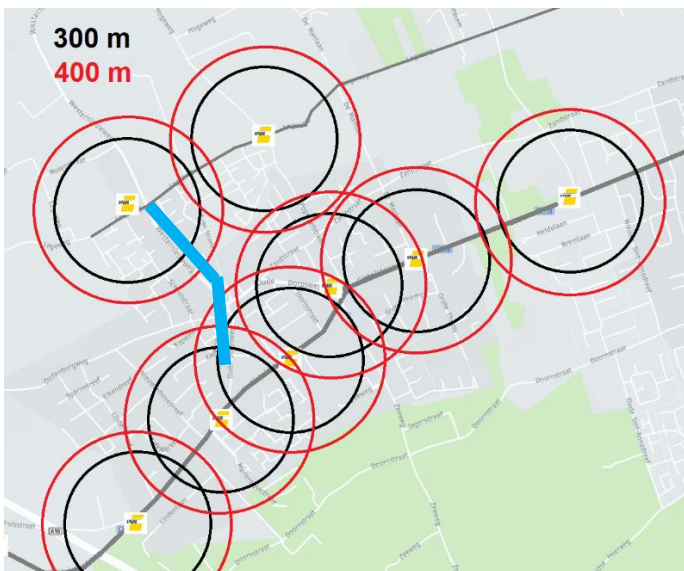
Voorstadbusjes? Kleine busjes met aparte regeling in de week en het WE, die mogelijks wel de doorsteek maken via de kerk naar de Gistelsesteenweg...

De lijn hanteert 300m als 'bereikbaarheid' van de bushaltes.

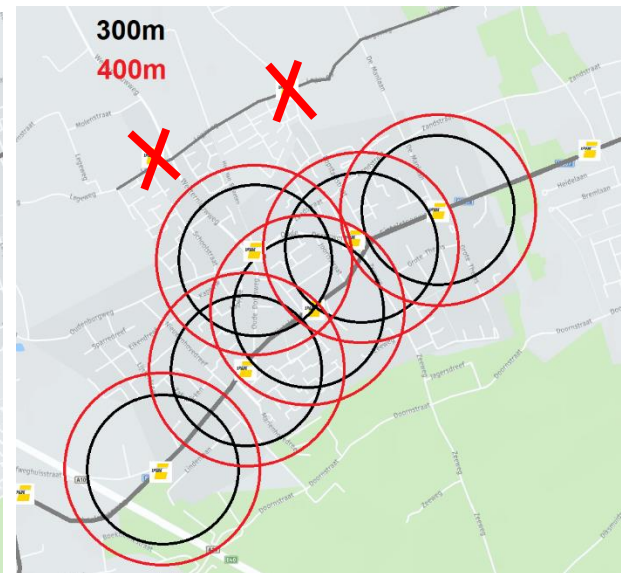
Hieronder visueel de oefening met 300m en 400m...

Het nieuwe voorstel (met buslijn 15) heeft een groter dekkinggebied dan de bestaande, huidige situatie.





Nieuw voorstel



Oude situatie

#### Keuze 1:

Bus-lijn 15 wordt uitgerold (verlenging van huidige traject). Deze voorstadbus volgt het traject van in de Legeweg, via de Westernieuwweg, Oude Dorpsweg, Gistelse Steenweg en de De Manlaan, terug tot aan de Legeweg. (lus)

Hiermee komt de bus nog steeds in het centrum van het dorp (aan de kerk), doch rijden de bussen niet langer door het (autoluwe) stuk tussen de Zandstraat en de Westernieuwweg.

#### Keuze 2: (indien 1 geen optie is)

Bus-lijn 15 wordt uitgerold, en keert thv de Legeweg. Hiermee komt de bus niet langer langs de kerk, doch blijft deze op 2 parallelle wegen (Legeweg en Gistelse Steenweg). Voordeel is dan wel dat de Westernieuwweg niet 'extra' belast wordt...)

#### Keuze 3: (indien 2 geen optie is)

Indien bus-lijn 15 geen optie is, blijven we met de bestaande busverbindingen zitten. Dan blijft het belangrijk (ifv bereikbaarheid) dat de bus in de dorpskern aanwezig blijft.

Een alternatief traject via Koning-Albertstraat wordt verworpen. Wel wordt dan extra aangedrongen op de voorstellen van de Ovonde aan de kerk, om zodoende de kern toch niet verder te belasten. Bussen zouden dan de Oude Dorpsweg inrijden van aan 'de steenoven' tot aan de kerk, en daar keren via een rond punt, terug naar de Gistelse Steenweg.

Vraag die zich dan wel blijft stellen is of 'alle bussen' het dorp binnen moeten...?

Mogelijks kan het functioneel bus-gebruik (school, werk,...) toch op de Gistelse Steenweg gehouden worden.



We proberen de Lijn te contacteren, en de voorstellen die voor liggen af te toetsen...

Gezien de oprichting van de vervoersregio's lijkt dit het uitgelezen moment.

De huidige doorsteek van de bus in de dorpskern hypothekeert wel de keuze voor een autoluwe centrum...



## 7. Oppimpen bushaltes

Aansluitend op het idee om het bus-gebruik te stimuleren, en de overlast wat weg te houden uit de dorpskern, wordt voorgesteld om de accommodatie (voldoende overdekte en veilige fietsstalling, winkelomgeving (?), picknick-plek, broodautomaat, fietspomp...) te voorzien bij een aantal haltes. Mogelijks kan dit aan beiden kanten van het dorp, waar de Oude Dorpsweg uitkomt op de Gistelse Steenweg gebeuren. Men vertrekt hier vanuit het idee, dat men zich te voet of met de fiets naar de halte begeeft.



Voldoende fietsparkeerplaatsen, en een aantrekkelijke omgeving zullen dan ook belangrijk zijn.



Dit 'comfort' zou zelfs kunnen aangevuld worden met een informatiescherm, waarbij men naast de info omtrent de rijtijden voor de bussen, ook informatie kan aanbieden rond fietsroutes, of de gemeente... (voorbeeld Cadzand hiernaast).



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden. Dit voorstel heeft geen implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Er zijn geen randvoorwaarden.**

*(Kan ook uitgevoerd worden zonder dat de trajecten van de bus veranderen. Stopplaatsen langs de Gistelse Steenweg zullen blijven)*

## 8. Auto-luwe Oude Dorpsweg

Het inrichten van de Oude Dorpsweg, als een autoluwe Woon/Winkelstraat tussen de Zandstraat en de kerk, vergt een grondige facelift van dit stuk straat.

Het nivelleren van de voetpaden, het aanbrengen van beplanting, het wegnemen van het hekken aan het gemeentehuis, her-aanleg van de bestrating en voetpaden...

Voordeel is dat het Steegje, ook autoluw wordt, en ter beschikking komt voor fiets en voetganger. Het wegnemen van het muurtje en hekken voor het gemeentehuis opent de tuin naar de straat toe, en maakt eventuele parking achter KBC (zie voorstel 10) ook zeer toegankelijk. **Deze nabijheid van parking is belangrijk in functie van de mogelijke handelaars.**

Het gemeentehuis blijft toegankelijk via het Hof ter Straeten (parking) of via de doorsteek aan het KSA-lokaal (voorstel 10).

De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de straat als dorpsstraat wordt daarmee zeer sterk verhoogd!

Optie om in te richten als een soort 'woonerf'.

Dit maakt dat doorgaand verkeer er niet welkom is. Dit betekent dat enkel bewoners in dit stuk straat zouden toegelaten worden met hun wagen.





Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van ‘paaltjes’ die in de grond kunnen verzinken. Intussen zijn er voldoende voorbeelden in andere steden of gemeentes, waar dit systeem toegepast wordt. Parkeerplaatsen in de straat zelf worden zoveel mogelijk vermeden.

Fietsers en voetgangers hebben wel nog de vrije doorgang.

**Dit voorstel hangt samen met voorstel 10 (ovonde aan KSA) en in iets mindere mate aan voorstel 12 (ovonde aan de kerk). Ook de optie die in voorstel 6 (busverkeer) beslist wordt, heeft hierop een invloed!**

Er kan niet gekozen worden voor een autoluw stuk Oude Dorpsweg, indien het doorgaand verkeer niet op een andere doordachte manier kan weggeleid worden.



Principieel gaat de werkgroep wel akkoord met de keuze om het stuk Oude Dorpsweg tussen de Zandstraat en de kerk ‘autoluw’ te maken, de herinrichting van de straat en het openwerken van de gemeentetuin.



We zijn er ons echter bewust van dat dit enkel kan op middellange termijn, én pas als er flankerende maatregelen uitgevoerd werden in functie van de verkeersdoorstroming.

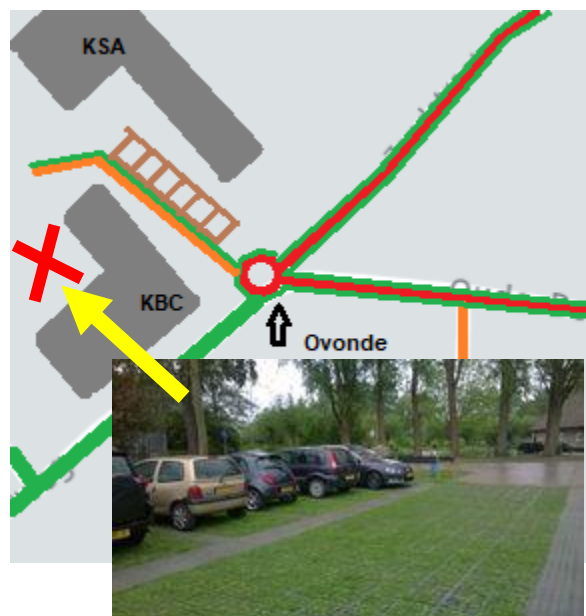
#### 9. Doorsteek KSA – SPC (herneming vorig overleg)

Een bijkomende doorsteek naar het Sport en Cultuurcentrum Hof Ter Straeten, via de huidige KSA-terreinen, zou de mogelijkheid bieden aan de vele gebruikers of bezoekers, de parking te bereiken, zonder de dorpskern te moeten belasten.

*Denk hierbij aan het goede voorbeeld in Jabbeke, waar het verkeer naar het sportcentrum ook via de industriezone Vlamingveld, toe- en weggeleid wordt. Er is dan ook geen enkele belasting van de dorpskern.*

Dit voorstel zou de mogelijkheid creëren om op het weinig-gebruikte terrein achter de KBC, en naast het gemeentehuis, en mits verplaatsen van het speeltoestel, een bijkomende ‘groene’ parking aan te leggen. Door het ‘openbreken’ van de tuin voor het gemeentehuis, maakt men de doorgang voor voetgangers naar de centrumstraat dan ook weer makkelijker.

Dit biedt dan alvast een antwoord op het tekort aan parkeerplaatsen, waar men nu in de Oude Dorpsweg en aan het SPC mee geconfronteerd wordt. De KSA-lokalen kunnen hun functie blijven behouden, doch zouden hun ‘speel terreinen’ dan kunnen krijgen thv de huidige tennisterreinen. (tennis wordt verhuisd naar achterkant SPC).



De keuze wordt gemaakt om de nieuwe doorsteek, voor autoverkeer niet te laten doorlopen tot aan de huidige parking van het SPC. Wanneer dit wel zou toegelaten worden, creëren we een nieuwe sluipteg voor doorgaand verkeer... en maken we de situatie mogelijks nog gevaarlijker (oa naar de school toe)...





**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden.**  
**Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden.**

**Bijzondere aandacht dient wel besteed aan de in- en oprit thv de Oude Dorpsweg!**  
**Een compensatie voor de 'verloren terreinen' voor de jeugdbeweging, op de locatie van de huidige tennispleinen lijkt ons ook een voorwaarde.**

**Er zijn geen andere randvoorwaarden.**

*(Dit idee sluit aan bij het creëren van ovonde thv de parking naast de KBC, en het idee van een 'autoluwe' Oude Dorpsweg, doch is hiervan niet afhankelijk. Er kan gekozen worden dit los van de andere voorstellen te verwezenlijken!)*

## 10. Ovonde thv de KSA/KBC

Ovonde thv de KSA lijkt 'redelijk' makkelijk te realiseren. Er is voldoende ruimte, gezien de huidige parking naast de KBC.

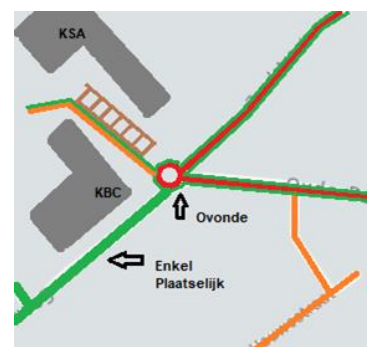
Grote voordeel is dat inkomend verkeer grotendeels ook terug weggeleid wordt uit de dorpskern.

Mogelijkheid om via Zandstraat af te slaan blijft. Oude Dorpsweg zou in een tussenstap enkel voorbehouden kunnen zijn voor plaatselijk verkeer, doch zou op termijn autoluw moeten gemaakt worden (voorstel 8). Zelf busverkeer zou nog 'tijdelijk' kunnen passeren, als tussenstap naar het bannen van bussen in de Oude Dorpsweg.

Dit voorstel hangt dan ook sterk samen met voorstel 8 (Autoluwe dorpsstraat), 9 (doorsteek en parking via KSA) en 12 (ovonde thv de kerk), doch is er ook **niet van afhankelijk**. Hoe dan ook zou dit de

soms gevaarlijke situatie van het kruisen van Zandstraat en Oude Dorpsweg mogelijks kunnen oplossen.

Het laten afbuigen van het fietsverkeer dat vanuit de Zandstraat komt wordt eveneens makkelijker. (zie fietsroutes)



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden.**  
**Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden.**

**Bijzondere aandacht dient wel besteed aan de locatie, ifv aansluiting Oude Dorpsweg, Zandstraat en eventuele doorsteek via KSA. Ook de veiligheid van de fietser en wandelaars dient hierbij zeker in rekening gebracht**

**Er zijn geen andere randvoorwaarden.**

## 11. Wijziging voorrangregels Joorisstraat, Zandstraat, Koning Albertstraat en Ter Hauwe

Vanuit het oogpunt van veiligheid, werd voorgesteld om de voorrangregels voor de straten die uitkomen op de Oude Dorpsweg mogelijks aan te passen. Hiermee zou men ingaan tegen het algemene principe van voorrang van rechts. Hieromtrent waren de meningen van de werkgroep zeker verdeeld.

*In een recent krantenartikel in het nieuwsblad (6 februari 2020)*

*([https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200205\\_04836362](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200205_04836362)) pleit de medewerker van het VIAS (voormalig Belgisch instituut voor verkeersveiligheid BIVV) voor het soepel hanteren van deze algemene regel. Hij spreekt echter vooral over kruispunten van wegen met een verschillende categorie...*



Niettegenstaande we zeer voorzichtig dienen te zijn omtrent het wijzigen van 'basisregels' in het verkeer (standaard voorrang van rechts), kunnen specifieke situaties mogelijk wel vragen om specifieke oplossingen.

De scherpe hoek waarmee de Zandstraat binnenkomt in de Oude Dorpsweg, lijkt hier een afdoende reden om de voorrang hier te wijzigen. Dit geldt ook zo voor de uitrit van Ter Hauwe (zeer beperkt zicht), en mogelijk ook voor de Joorisstraat.



Toch kiezen we om de voorrang van rechts niet op te heffen, doch vooral te werken met visuele elementen (straatmarkering, spiegel, creatieve zebrapaden, verkeersborden, knipperende driehoek,...) om de weggebruikers te attenderen op eventueel gevaarlijke kruispunten.



Afgekeurd

**Dit voorstel is niet weerhouden. Het beter aangeven van gevaarlijke kruispunten, oversteken, of zelfs de voorrangsregels, zou ook moeten helpen het verkeer te remmen, en onveilige situaties te vermijden. Het veranderen van de voorrangsregel schept daarentegen mogelijk teveel verwarring.**

**Er werd ons ook gemeld dat er in Ter Hauwe geen draagvlak is voor het opheffen van de voorrangsregel.**



**Het voorstel van een spiegel thv het kruispunt Oude Dorpsweg met de Zandstraat wordt hier wel weerhouden als QUICK-WIN.**

## 12. Ovonde/Rotonde thv de kerk



Waar dit idee initieel thv de huidige bushalte en de parking bedacht werd, lijkt dit daar minder te verwezenlijken, maar vooral minder zinvol. Daar is wel voldoende plaats, doch dit zou de aansluiting van de Oude Dorpsweg en de Westernieuweg, helemaal niet meenemen in dit plan.

Vandaar het idee om rotonde toch op te schuiven richting de Westernieuweg. Daarmee wordt alvast gezorgd voor een vlottere doorstroming van het verkeer, en kan verkeer die niet verder het dorp binnen moet, makkelijk rechtsomkeer maken.

Op deze locatie lijkt ook voldoende ruimte (ceremonieweg naast de kerk, groene zones rond kruispunt, die deze inplanting mogelijk maken. Met daarbij nog voldoende plaats voor de zwakke weggebruikers.



Bij kleine tussenstappen, waar mogelijks de bus nog dient te passeren, lijkt dit voorstel ook geen belemmering. Op termijn sluit dit perfect aan bij het autovrij maken van de Oude Dorpsweg, en het weggeleiden van het doorgaand verkeer.

*Mocht op termijn toch voor een dorpsplein gekozen worden, dan kan dit in de her-aanleg opgenomen worden...*



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden.**

**Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden.**

**Bijzondere aandacht dient wel besteed aan de locatie, ifv aansluiting Oude Dorpsweg en de Westernieuweg. Ook de veiligheid van de fietser en wandelaars dient hierbij zeker in rekening gebracht.**

**Er zijn geen andere randvoorwaarden.**

### 13. Bereikbaarheid handelaars

Aandachtspunt in de verkeersstudie blijft de **bereikbaarheid van de handelaars** in de Oude Dorpsweg. Aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen lijkt ons inziens belangrijker dan de impact van éénrichting of autoluwe straat. Komst van 410 woningen (1000-tal inwoners) zorgt wel voor een zeer groot potentieel van klanten.



Bij-creëren van parkeergelegenheid in de buurt van de bakkerij, Oud Gemeentehuis, Fotograaf, Kapper,... lijkt momenteel enkel mogelijk in de dreef, op het graspleintje, op de parking van het SPC of op de nieuw aan te leggen groene parking achter de KBC... Winkels als een bakkerij hebben vooral nood aan een 'stop and go-parking'. Winkels als een fotograaf, kapper, horeca,... vragen dan weer een iets langere termijn parking. Bij deze laatsten zijn de klanten ook eerder bereid iets verder te wandelen naar de winkel. Het gemeentehuis blijft makkelijk bereikbaar via parking SPC of de nieuw aan te leggen groene parking.

**Extra parkeerplaatsen aanleggen in de Oude Dorpsweg staat haaks op de goede doorstroming van het verkeer (en dus ook op bereikbaarheid van handelaars), en op het idee van autoluw maken van het stuk Oude Dorpsweg tussen Kerk en KBC. Enkel het plan van 'gemeenteplein' uit het lange-termijnplan lijkt voldoende parkeergelegenheid te kunnen voorzien in de directe nabijheid...**



**De werkgroep onderschrijft de bezorgdheid van bereikbaarheid voor de handelaars. Echter, gelooft niet dat het bij-creëren van parkeerplaatsen in de Oude Dorpsweg hiervoor op langere termijn een goede oplossing biedt. Alternatieven hiervoor dienen gezocht in andere voorstellen. Een goede aanleg van de parking SPC, het graspleintje, de dreef, en de bijkomende parking achter de KBC lijken hier een antwoord te kunnen bieden.**

### 14. Parkeerplaatsen weghalen uit de Oude Dorpsweg

Het idee om de parkeerplaatsen uit de Oude Dorpsweg weg te halen, en deze te compenseren op het graspleintje in de Westernieuweg, maakt dat er heel wat extra ruimte gecreëerd





wordt in de Oude Dorpsweg. Momenteel zorgt het aanbrengen van gele strepen door de gemeente, al voor een makkelijker passage in deze straat. Toch blijft het voor fietsers gevaarlijk. Dit idee sluit ook aan bij het 'autoluw' maken van deze straat.

Risico van 'vrijmaken' van de straat is dan weer dat men uitgenodigd wordt om sneller te gaan rijden...

Gele strepen die de gemeente aanbracht, waardoor kruisend verkeer kan invoegen, lijkt momenteel een goede tussenstap!

Op langere termijn, zou het autovrij maken van het stuk Oude Dorpsweg, een deel van de parkeergelegenheid verminderen, doch een goede aanleg van parkeergelegenheid in de dreef, het graspleintje, parking SPC en achter de KBC zouden hiervoor een duurzaam alternatief kunnen bieden.



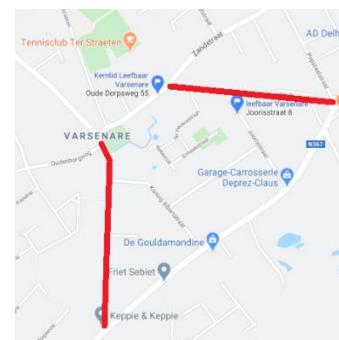
**De werkgroep ziet de huidige tussenoplossing (markering gele strepen) als een goede tussenoplossing. De veiligheid van de fietsers wordt hiermee echter onvoldoende verbeterd, waardoor de keuze voor een lange-termijnoplossing met een autoluw stuk Oude Dorpsweg een nastreven blijft. Hiervoor dienen echter ook andere voorstellen (8, 9, 10 & 12) ifv de verkeerscirculatie uitgevoerd te worden.**

### 15. Volwaardig fietspad in Oude Dorpsweg

Het idee wordt geformuleerd om aan beide zijden van het autoluwe stuk van de Oude Dorpsweg (tussen rond punt en kruispunt Zandstraat + tussen Keppie & Keppie en de kerk), een volwaardig fietspad aan te leggen.

Momenteel wordt bij de 'voorlopige' wegversmalling 'de goot' als fietspad gezien, wat allesbehalve als veilig wordt ervaren. Aan de andere kant van de kerk is er in de wegversmallingen een bocht gemaakt voor de fietsers, wat ook indruist tegen het fietscomfort.

Een volwaardig fietspad op deze 2 trajecten, zou niet enkel de veiligheid voor de fietser verhogen op korte termijn, doch zou ook een visueel signaal zijn naar de andere weggebruikers.



In de mate van het mogelijke zou afscheiding van de andere weggebruikers welkom zijn.

De wegversmallingen zouden de fietser rechtdoor moeten laten fietsen (en geschrinkt geplaatst moeten worden). Hierbij dient men ook rekening te houden met specifieke situaties (aanwezigheid dokterspraktijk ifv uitstappen ouderen of zieken, kermiskoers (verplaatsbare elementen),...



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze weerhouden. Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Er zijn geen andere randvoorwaarden.**



## 16. Doorsteek Bakeroothoek

Het idee om het fiets- en wandelpad tussen de Bakeroothoek en de dreef te verbreden als toegangsweg voor auto's naar het SPC, wordt niet langer weerhouden. Dit in functie van de woonzone die de Bakeroothoek is, doch vooral ook in functie van de **bescherming van de dreef Ter Straeten** als fiets- en wandelzone.



Afgekeurd

**Dit voorstel wordt dus niet weerhouden. De dreef dient beschermd als groen en historisch element. Toelaten van autoverkeer lijkt ons niet aangewezen.**

## 17. Kiss and ride – zone thv grasveldje Westernieuwweg

Het idee van een kiss- and ride-zone lijkt ons in functie van de toestroom van auto's op de schoolmomenten, een goede oplossing. Een eerder idee om dit in de Westernieuwweg zelf in te richten lijkt ons niet haalbaar, gezien er geen mogelijkheid bestaat voor het toekomstige verkeer, om daar te 'keren'. Het gebruik van het graspleintje daarentegen laat dit wel toe.



Het ontwerpplannetje van de gemeente (hiernaast) toont ons naast een aantal vaste parkeerplaatsen ook deze mogelijkheid. Enkel hadden we graag **de kiss- and ride-zone gezien aan de kant van de school**. Dit lijkt ons veiliger in functie van de voetgangers, en het uitstappen van de kinderen...

*Idealiter zou het graspleintje kunnen uitgebreid worden naar een gemeenteplein, waardoor de mogelijkheden voor parkeren en kiss- and ride-zone heel sterk zouden toenemen... (cft lange-termijn plan)*



**Dit voorstel krijgt de steun van de volledige groep en is bij deze als tussenstap weerhouden. Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Voorwaarde is wel dat éénrichting-circulatie van het verkeer (richting vanuit de dreef naar de Westernieuwweg) mogelijk is, en het keren in de Westernieuwweg thv de school niet mogelijk is.**

*Mocht op termijn toch voor een dorpsplein gekozen worden, dan kan dit in de her-aanleg opgenomen worden...*

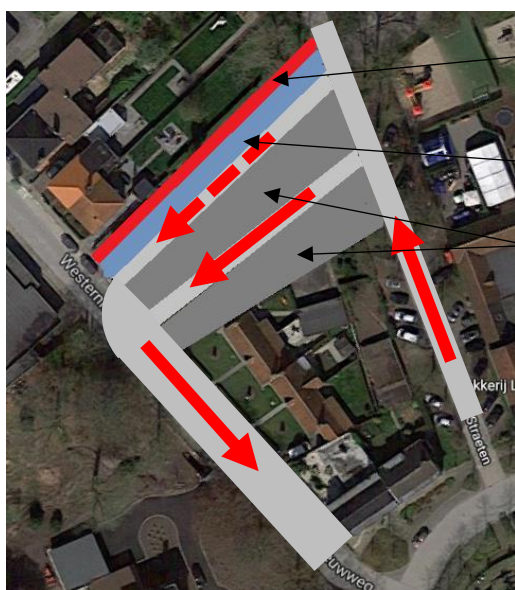
*Of de circulatie dan wel via de dreef of het steegje dient te gebeuren komt in volgende tussenstap aan bod.*



## 18. Circulatie parking SPC (dreef / steegje)

In het globale plan, wordt gesproken van een dorpsplein, waarbij zowel de ontsluiting van het SPC, bijkomende parkeergelegenheid in het dorpscentrum, als de bereikbaarheid van de school een duurzame oplossing zouden kennen. Echter hiervoor dienen fundamentele keuzes gemaakt die op korte termijn geen optie zijn.

Het voorstel van het gemeentebestuur om het 'Steegje' als doorgangsweg te gebruiken om het SPC te ontsluiten, lijkt ons zeker geen goede keuze. Hiermee wordt niet alleen 'alle' verkeer naar de nu al drukke kern van het dorp getrokken, doch ook de infrastructuur is hiervoor niet voorhanden... (beperkte zichtbaarheid, smalle toegangsweg,...)



**Fietsverkeer en voetgangers**

**Kiss- and Ride**

**Parking**

Het gebruik van de 'bredere' dreef in een éénrichtings-circulatie van de Oude Dorpsweg, via het eerste stuk van de dreef, naar de Westernieuwweg lijkt ons als tussenstap een veel logischer keuze. De dreef biedt tevens de mogelijkheid om goed aangelegde 'groene parkeerplaatsen' te voorzien.

In de Westernieuwweg zou het aangewezen zijn de weg heraan te leggen. Het verkeer dat vanuit de dreef komt zou hier voorrang krijgen. De aansluiting van op het 'grasveldje' naar de Westernieuwweg zou een grote bocht vormen, waar de Westernieuwweg als het ware op uitkomt... (markering haaiantanden in Westernieuwweg).

Mogelijks dienen enkele parkeerplaatsen thv de opvang opgegeven te worden, om de bocht goed mogelijk te maken, én om nog voldoende ruimte over te laten voor een veilig fietsverkeer!

Het verkeersvrij maken van het steegje lijkt voorlopig moeilijk, gezien de enige toegangsweg naar het SPC via de dreef loopt. Bij toepassing van voorstel 9 (doorsteek thv KSA-lokaal, met extra groene parking achter KBC) zou dit wel onmiddellijk kunnen toegepast.

*Mocht op termijn toch voor een dorpsplein gekozen worden, dan kan dit voorstel in de heraanleg opgenomen worden...*



**Dit voorstel krijgt de steun van de groep en is bij deze als tussenstap weerhouden. Dit voorstel heeft géén implicaties op het globale plan en kan onmiddellijk uitgevoerd worden. Voorwaarde is wel dat éénrichting-circulatie van het verkeer (richting vanuit de dreef naar de Westernieuwweg) mogelijk is, en het keren in de Westernieuwweg thv de school niet mogelijk is.**

**Aandacht voor voldoende ruimte voor de fietser in de Westernieuwweg!**





## 19. Spiegel op kruispunt Popstaelstraat en Zandstraat -> QUICK WIN

Verkeersspiegels bieden niet altijd de verwachte veiligheid. Een goede inschatting van het aankomende verkeer lijkt niet altijd mogelijk. Toch kan volgens Wegen en Verkeer een spiegel aangewezen zijn mits aan een aantal criteria voldaan wordt:

- Er zijn geen andere mogelijkheden om het zicht te verbeteren.
- Zonder spiegel is er geen zicht op het verkeer
- Beide richtingen moeten zicht hebben op elkaar
- De spiegel moet voldoen aan de kwaliteitseisen

Gezien de richting van de verkeersstroom lijkt op dit kruispunt vooral voor de fietsers die uit de Popstaelstraat komen, een spiegel aangewezen.



Toch lijkt dit voorstel onvoldoende om het fietsverkeer vanuit alle richtingen voldoende veiligheid te bieden.

Veiliger lijkt het ons om een betere wegmarkering en signalisatie aan te brengen, waarbij de autobestuurder gewezen wordt op de aanwezigheid van fietsers! Er dient aangegeven dat op dit kruispunt fietsers uit alle richtingen komen! Knipperende borden met driehoeken kunnen hier ook de gevaarlijke situatie accentueren.

Ook aandacht voor voetgangers!



**Dit voorstel sluit perfect aan bij het lange-termijn-plan.**

**Gezien dit voorstel een kleine financiële impact heeft, en geen grote infrastructurele werken meebrengt, wordt dit voorgesteld als 'QUICK-WIN', en niet weerhouden als 'tussenstap'.**

## 20. Zebrapaden op kruispunt Popstaelstraat en Zandstraat -> QUICK WIN

Mogelijks aansluitend bij voorstel 19 kan de aanleg van zebrapaden in de Zandstraat, aan weerszijden van de Popstaelstraat, ook vertragend werken bij het naderen van de Popstaelstraat...



**Dit voorstel sluit perfect aan bij het lange-termijn-plan.**

**Gezien dit voorstel een kleine financiële impact heeft, en geen grote infrastructurele werken meebrengt, wordt dit voorgesteld als 'QUICK-WIN', en niet weerhouden als 'tussenstap'.**

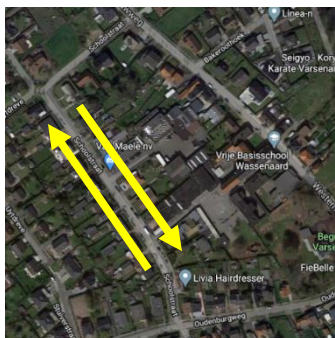
## 21. Éénrichting Schoolstraat.

Het idee van éénrichtingsverkeer in de Schoolstraat lijkt ons wel een aantal voordelen te kunnen bieden, op vlak van veiligheid en doorstroming doorgaand verkeer.



Anderzijds lijkt het geen keuze van de school om de toestroom van de kinderen die met de wagen gebracht worden naar school, enkel op de ingang in de Westernieuweg te oriënteren... **(af te toetsen bij directie)**

Ook de rijrichting van het mogelijke éénrichtingsverkeer zorgt voor verschillende visies.



Vanuit het oogpunt de Schoolstraat autoluw te maken, zou het aangewezen zijn om de rijrichting van aan de hoek met de Reigerie naar de Oudenburgweg te laten lopen. Voordeel hierbij is dat een deel van de Schoolstraat als 'fietsstrook' zou kunnen voorzien worden, waar fietsers wel in beide richtingen de school kunnen benaderen.

Anderzijds zou dit het parkeerprobleem van de Schoolstraat ons inziens sterk verschuiven naar de Oudenburgweg, die momenteel ook al verzadigd lijkt...

De verkeersstroom in de andere richting laten lopen (Oudenburgweg naar ingang Reigerie), zou dan weer heel wat verkeer de Schoolstraat intrekken, dat dan waarschijnlijk via de Westernieuweg terug zal doorstromen. Nadeel hierbij is dat de Westernieuweg, die momenteel op die momenten reeds verzadigd is, nog meer belast wordt.



**Gezien er nog geen afdoende compromis gevonden werd omtrent dit voorstel, wordt dit verdaagd. Een verdere aftoetsing met de school dient hier ook nog te gebeuren.**

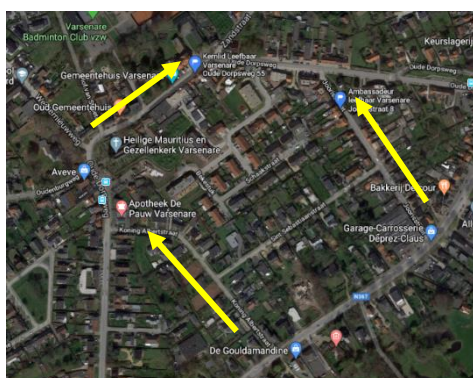
**Te hernemen volgend overleg!**

## 22. Eénrichting Joorisstraat - Oude Dorpsweg - Koning Albert-Laan.

Het idee om Joorisstraat en Koning-Albertstraat éénrichting te maken, sluit aan bij het idee om het oprijden op de Gistelse Steenweg via de Oude Dorpsweg te laten verlopen.

Voor de Joorisstraat en de Koning Albertstraat dien een bevraging van de inwoners te gebeuren. (creëren van een draagvlak)

Een goede inrichting van het kruispunt met de Oude Dorpsweg zal voor beide straten belangrijk zijn.



Het idee om de Oude Dorpsweg éénrichting te maken zou dan weer een tussenstap kunnen zijn naar het autoluw, of zelfs autovrij, maken...

De Oude Dorpsweg éénrichting maken hangt zeer sterk samen met het lange-termijnplan, en de mogelijkheid om het busverkeer om te leiden. Mocht het busverkeer toch door de dorpskern moeten blijven passeren, werd voorgesteld om het 'kruisen' van de bussen te vermijden. Hiervoor zouden de bussen die vanuit Jabbeke komen wel nog

door de Oude dorpsweg blijven passeren. Bussen die vanuit Brugge zouden komen zouden dan de Koning Albertstraat inrijden, en via de Oude Dorpsweg terug naar de Gistelse Steenweg kunnen weggeleid worden. (tussenstap naar Ovonde?)

Dit voorstel lijkt ons echter géén goed voorstel omwille van het residentiële karakter van de straat en de her-aanleg die nog maar net gebeurde.



Pas wanneer er duidelijkheid is dat de bussen niet langer door het centrum dienen te passeren, kan éénrichting in de Oude Dorpsweg overwogen worden, als tussenstap naar het autoluw maken, en in afwachting van de ovondes.



Afgekeurd

**Voorstel Joorisstraat en Koning Albertstraat dient bevestigd!  
Randvoorwaarden dienen afgetoetst**

**Voorstel Oude Dorpsweg wordt (voorlopig) niet weerhouden.**

### 23. Eénrichting Popstaalstraat omkeren?.

Voorstel werd initieel gelanceerd bij het brainstormen over de verkeersstromen, doch wordt momenteel teruggetrokken.

Lijkt ons ook niet zo logisch om verkeer vanuit de Gistelse Steenweg zo het dorp binnen te trekken.



Afgekeurd

**Voorstel wordt niet weerhouden.**

### 24. Fietssuggestiestroken in Oude Dorpsweg en Zandstraat (en Westernieuweg?)

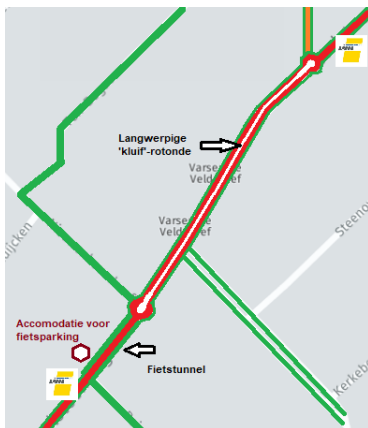
Voorstel werd initieel gelanceerd bij het brainstormen over de verkeersstromen, doch wordt momenteel teruggetrokken.

**Voorstel wordt niet weerhouden.**



Afgekeurd

### 25. Kluirotonde



Idee van een zeer lange kluirotonde (al dan niet met onderbrekingen), blijkt niet zo onmogelijk. Een voorbeeld in Marche-en-Famenne bewijst dit. Ook hieronder een voorbeeld van Waregem.

Kostprijs wordt ruwweg geschat op een 600.000 à 850.000 euro. (Geert)

Dient wel gevraagd aan het gewest, en is iets voor **op lange termijn**. Intussen zou een minirotonde thv de Oude Dorpsweg/Gistelsesteenweg wel een tussenoplossing kunnen bieden.



**Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden. Dient wel overlegd met Gewest, en zal dus voor op langere termijn zijn. Een exacte locatie voor inplanting zal dienen te gebeuren ivf de beschikbare ruimte.**

**Dit voorstel sluit perfect aan bij het lange-termijnplan, en zorgt voor een goede ontsluiting van de zijwegen op de Gistelse Steenweg.**





## 26. Mini-rotonde (Gistelse Steenweg thv De Manlaan)



Een minirotonde op de Gistelse Steenweg, thv de De Manlaan, zou een goede doorstroming van het verkeer uit de De Manlaan, zowel richting Jabbeke, als richting Brugge mogelijk maken.

Gezien gekozen wordt om de De Manlaan als belangrijke ontsluiting voor het verkeer uit het Dorp te voorzien, geniet dit voorstel dan ook alle steun van de werkgroep.



De ruimte hiervoor lijkt ons zeker aanwezig.

Aandachtspunt hierbij zal de integratie zijn van de fietspaden en voetpaden. Zowel deze in de De Manlaan, als deze op de Gistelse Steenweg.

In functie van het lange-termijnplan dient ook nagedacht over de locatie van een eventuele fietstunnel.

Gezien de Gistelse Steenweg een gewestweg is, dient dit ook met hen overlegd.



**Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden.**

**Dient wel overlegd met Gewest, en zal dus voor op langere termijn zijn. Een exacte locatie voor inplanting zal dienen te gebeuren ifv de beschikbare ruimte.**

**Dit voorstel sluit perfect aan bij het lange-termijnplan, en zorgt voor een goede ontsluiting van de zijwegen op de Gistelse Steenweg.**

## 27. Fiets-oversteekplaatsen (Gistelse Steenweg thv de Zeeweg en de Kerkweg (Snellegem))

Creëren veilige oversteekplaats met voldoende wegmarkering, verlichting, drukknop voor fietsers en voetgangers.



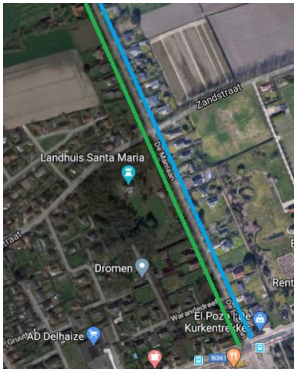
**Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden.**

**Dient wel overlegd met Gewest, en zal dus voor op langere termijn zijn.**

**Dit voorstel wordt verwezen naar de werkgroep Fiets / Schoolverkeer.**



## 28. Fietspad de De Manlaan



Creëren veilig fietspad los van de rijbaan, tussen de bomen van de dreef, aan de kant van het dorp. Overzijde aanleg volwaardig voetpad, eveneens tussen de bomen, aan de kant van Brugge.

Aandacht voor kruispunt Legeweg, Zandstraat en Gistelse Steenweg!



Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden.

Dit voorstel wordt verwezen naar de werkgroep Fiets / Schoolverkeer.

## 29. Zandstraat = prioritaire Fietsstraat

Dit idee sluit aan bij het voorstel van Brugge om in het kader van de bovenlokale fietswegen, de Zandstraat een prioritaire fietsweg te maken. Dit is géén fietsstraat, waar de fietser de absolute voorrang krijgt, doch een weg die wel prioritair voor het fietsverkeer ingericht wordt.

Dit betekent een aangepaste weginrichting met volwaardige fietspaden. Bij voorkeur fietspaden los van de rijbaan.

Aandacht voor kruispunten (De Manlaan, Oude Dorpsweg,...)



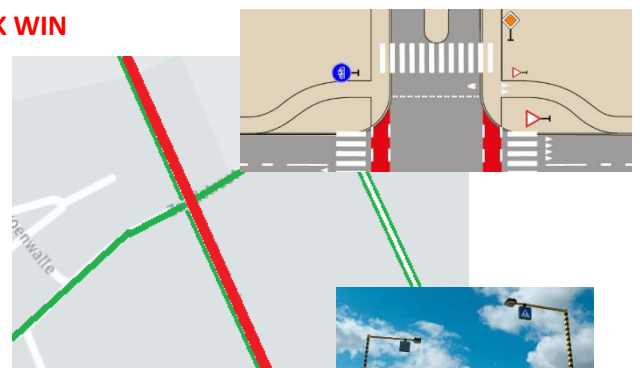
Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden.

Dit voorstel wordt verwezen naar de werkgroep Fiets / Schoolverkeer.

## 30. Kruispunt Zandstraat – De Manlaan -> QUICK WIN

Gezien kruispunt tussen 'fiets'-weg en ontsluitingsweg voor het dorp, aandacht voor conflicten tussen fietsers en autoverkeer!

Duidelijke wegmarkering en signalisatie, visueel duidelijk dat hier een potentieel gevaarlijke situatie is.



Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden.

Gezien dit voorstel een kleine financiële impact heeft, en geen grote infrastructurele werken meebrengt, wordt dit voorgesteld als 'QUICK-WIN', en niet weerhouden als 'tussenstap'.



### 31. Legeweg verbreden in beide richtingen

Bepaalde stukken van de huidige Legeweg volstaan niet als ontsluitingsweg voor het verkeer van Varsenare. Thv de nieuwe verkaveling is de weg verbreed, doch een verbreding, zowel in de richting van Jabbeke, als Brugge, lijkt ons wenselijk. Zeker met de te voorziene toename van het verkeer.

In zone Popstaelstraat tot aan de De Manlaan lijkt een overwelling van de grachten met infiltratiebuizen een goede oplossing. Hierbij zou ook het kronkelende stuk kunnen recht getrokken worden.

Een verbreding laat niet alleen het verkeer vlotter doorstromen (momenteel al zeer veel doorgaand verkeer), doch maakt deze straat ook toegankelijk voor busverkeer.

Om te vermijden dat hier geen autosnelweg ontstaat, zal het belangrijk zijn de weg zodanig in te richten, dat de snelheid gematigd wordt (zonder te stroppen). Verschuivingen in de as en andere verkeersremmers zijn hierbij aangewezen.

Ter hoogte van de bebouwde kom wensen we dat de snelheid van 50km/u gehandhaafd wordt, en zn ook gecontroleerd!



**Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden. Overleg met Stad Brugge is nodig ifv het stuk tussen De Manlaan en de Grote Moerstraat. Verkeersremmers, en aandacht voor zwakkere weggebruikers! Past perfect in lange-termijnplan ifv ontsluiting van het dorp.**

### 32. Beurtelings parkeren in de Zeeweg

Gezien het knippen van de Doornstraat zal de Zeeweg per definitie méér gebruikt worden als doorsteek tussen de Gistelse Steenweg en de Torhoutse Steenweg.

Het aanwenden van beurtelings parkeren vermijdt dat deze straat het verkeer zal stroppen (zoals nu soms gebeurt).

Het matigen van de snelheid blijft gehandhaafd door de wegversmallingen die nu reeds bestaan.



**Voorstel krijgt de steun van de groep, en wordt bij deze weerhouden. Gezien de geringe financiële impact, en de minimale infrastructurele werken kan dit ook weerhouden worden als QUICK WIN.**

## Gezamenlijke afsluiting

Ter afronding werden de bezigheden van de beide werkgroepen zeer kort gedeeld in de voltallige groep.

Alvast tot de volgende (11/03, 1/04 en 22/04).

**Brecht, Andy, Filip en Servaas**