



Portfolio

Mobiliteit Varsenare

Leefbaar Varsenare 2019-2020



Inhoud

1. Inleiding	3
De weg naar een duurzaam verkeersbeleid	4
Van Quick-Win naar Lange Termijn	6
2. Prioriteit voor de zwakke weggebruiker (S+T)	7
Voetgangers	8
Wandelwegen	9
Fietsverkeer	11
Fiets – School – Routes	12
Bovenlokale (functionele) fietsroutes	14
Recreatieve en lokale fietsroutes	15
Netwerk en verbinding	15
Accommodatie voor fietsers (en wandelaars)	16
3. Openbaar Vervoer en Circulatieplan (O+P)	17
Openbaar vervoer	18
Doorgaand verkeer	21
Oude Dorpsweg	25
Gistelse Steenweg	30
Legeweg	33
Schoolstraat	33
Overzichtskaart	34
4. Quick-Wins	35
5. Tot slot	37

1. Inleiding



Als burgerparticipatieplatform 'Leefbaar Varsenare' zijn we vereerd deze portfolio te kunnen voorstellen aan het bestuur van de gemeente, en het ruimere publiek. Dit document is het resultaat van vele uren werk, uitzoeken, informeren, inspireren, aftoetsen, en herbeginnen...

Maar vooral het resultaat van durven dromen over een toekomst voor het dorp,
waar duurzame mobiliteit en veiligheid een toekomst heeft!



Dankzij de vele vrijwilligers die kosteloos hun bereidheid en inzet toonden in het kritisch meedenken en zoeken naar oplossingen, kunnen we u voorliggend resultaat presenteren. Zij zorgden voor hun inbreng vanuit hun ervaring en expertise, doch vooral vanuit hun grote betrokkenheid op Varsenare en z'n inwoners.

Wij willen hen dan ook uitdrukkelijk bedanken voor de tijd en energie die ze hiervoor vrijmaakten! Dank ook aan hen die van buiten de werkgroepen, hun input gaven.

We hopen met deze portfolio een steentje bij te dragen aan een goede ontwikkeling van een mobiliteitsplan voor ons dorp. **Niet vanuit een absolute waarheid en kennis, doch vooral als inspirerend document.**

We probeerden de ideeën die we opvingen, de bezorgdheden die ons overgebracht werden, en de soms heel concrete oplossingen die leefden tussen onze inwoners in dit verhaal te integreren.

We streefden er ook steeds naar om een draagvlak te vinden voor de ideeën die aan bod kwamen. Dit creëerden we niet enkel door een zeer open en directe communicatie, doch soms ook door met de inwoners van wijken of straten te gaan praten, informeren en duiden. Want een voorstel is pas een goed voorstel, als dit ook gedragen wordt door onze inwoners.

De weg naar een duurzaam verkeersbeleid

Vanuit een toenemende eigen bezorgdheid, en de signalen die steeds harder klonken binnen het dorp, gingen we ons actief zorgen maken om de verkeersimpact en veiligheid binnen het dorp.

Een toenemende drukte in de centrumstraten, toenemend sluipverkeer in de aanpalende straten en wijken, gevaarlijke passages voor fietsers en voetgangers, chaos en onveiligheid aan de schoolomgeving, zwaar verkeer in het centrum, ... en vooral de grote bezorgdheid naar de toekomst toe, met de ruimtelijke ontwikkeling van ons dorp.

Knelpunten leken in het verleden zeer lokaal aangepakt, zonder de inbedding in een groter verhaal. Een lange-termijn-plan, met duidelijke keuzes en prioriteiten ontbrak.

Een studie-avond van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (KWB, 16 april 2019) inspireerde een aantal inwoners om zelf de handen uit de mouwen te steken, en actief te participeren om samen met het beleid op zoek te gaan naar duurzame oplossingen.

En zo werd Leefbaar Varsenare geboren...

Van bij aanvang waren we ons ervan bewust dat de samenhang tussen alle facetten van 'leefbaarheid' alle thema's met elkaar verbindt. **Ruimtelijke ordening, verkeer en mobiliteit, samenleven, cultuur, natuur, jeugd en ouderen**,... In functie van de haalbaarheid, en omwille van de grote impact, kozen we toch het thema Mobiliteit en Verkeersveiligheid, om mee van start te gaan.

We kiezen er steeds voor om een spreekbuis te zijn voor de inwoners van het dorp. Zonder politieke kleur, én steeds in volle transparantie!

Leefbaar Varsenare zou en moet een positief en constructief verhaal worden, en blijven! Geen verhaal van kritiek of afbreken van wat reeds gebeurt. Wel een uitgestoken hand om samen met inwoners, experts en bestuur samen te zoeken naar opportuniteiten en oplossingen.

Wat niet wegneemt dat een gezonde kritische geest, en het durven benoemen van tekorten, ook deel uitmaken van een volwassen debat!



Vanuit het idee van burgerparticipatie, wat ook zeer sterk door de Vlaamse overheid ondersteund wordt en waarbij de waarde van een beslissing ook afgetoetst wordt aan de **gedragenheid**, willen we dan ook de meeste energie steken in deze communicatie met de inwoners van Varsenare.

4 kernleden werden op enkele weken tijd een groep van 30 ambassadeurs en betrokkenen...

In minder dan twee maand kregen we meer dan 150 geïnteresseerden, die alle berichten en verslagen wensten te ontvangen.

In de zomer van 2019 vulden méér dan 800 inwoners de enquête in rond mobiliteit, en legden ze daarmee de basis voor het draagvlak...

(Dankzij de inzet van onze ambassadeurs die deur aan deur de straten aflieden...)

De resultaten werden voorgesteld op de kermis, en de week nadien in een informatiemoment voor de inwoners.



Daarna werden alle politieke fracties uitgenodigd. Inzet was het verkrijgen van het engagement om 'SAMEN' te zoeken naar oplossingen, die ook kleur of strekking kunnen overstijgen; in het belang van de inwoner. Alle partijen engageerden zich hiertoe.

Er werden werkgroepen opgericht, samengesteld uit inwoners, experts en een afvaardiging uit alle politieke fracties, met als doel een gedragen denkoefening te maken omtrent de mobiliteit en verkeersveiligheid in het dorp. De werkgroepen kwamen een 10-tal keer samen tussen 6 november 2019 en juni 2020.

Overleg was ook noodzakelijk in functie van een bovenregionaal denken (cf. Plannen Stad Brugge, ...)

en verankering in actuele evoluties (verkeersstudies, planning vervoerregio's, De Lijn, actuele planning gemeentebestuur,...)



Van Quick-Win naar Lange Termijn

In de zoektocht naar oplossingen werd al vrij snel duidelijk dat elke beslissing die structureel ingrijpt op het verkeer en de veiligheid, een impact heeft op het grotere plaatje... Daarom kozen we bewust voor een getrapt systeem van quick-wins, tussenstappen, en lange-termijn-plan. Echter zonder doel, is het moeilijk richting te geven...



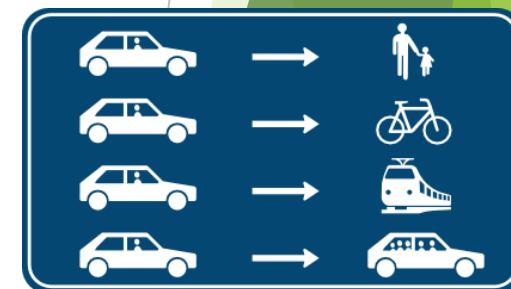
Vandaar dat gestart werd met de denkoefening omtrent het optimale **LANGE-TERMIJN-PLAN**. Pas dan kunnen tussenstappen ook afgetoetst aan de impact hierop, en aldus de wenselijkheid ervan. Een visie en toekomst laten zich niet inperken door bestaande structuren en gegevens, maar laten toe te dromen...

QUICK-WINS (kleine oplossingen, die structureel geen impact hebben op het grotere plaatje, én financieel en praktisch op korte termijn te verwezenlijken) werden echter gedurende het ganse proces van de werkgroepen uitgefilterd, en doorgegeven aan het bestuur. Dromen staan soms veraf van de huidige realiteit.

Soms zijn nog heel wat stappen nodig om mensen zover te krijgen dat ze de stap durven zetten (educatie en sensibilisatie), financiële beperkingen, tijd, nood aan verder overleg (bv. gewestwegen). Vandaar de **TUSSENSTAPPEN**, om met de mogelijkheden die er wel al zijn, ook actief te werken.

Aandachtspunten waren: de samenhang met de ruimtelijke ordening, de bezorgdheid voor de handelaars in de dorpskern, een gedegen strategie voor de veiligheid in de schoolomgeving, aandacht voor de zwakke weggebruiker...

Hierin werd **het STOP-principe** meegenomen. Dit principe gaat uit van prioritaire aandacht voor de Stapper, dan voor de Trappers, dan voor het Openbaar vervoer, en ten slotte voor de Personenwagens.



Resultaat: Een bundel vol inspiratie en dromen, soms heel concreet, soms wat verderaf, doch steeds doordacht en gedragen door mensen...



2. Prioriteit voor de zwakke weggebruiker

Binnen de werkgroep 'School en Fietsverkeer' werd gezocht naar goede wegen om als zwakke weggebruiker (voetganger en fietser) het traject tussen de verschillende woonwijken, en de kern van het dorp, met daarbij ook de school, in kaart te brengen. Hierbij werd zeer veel aandacht besteed aan veilige trajecten met een gedegen weginrichting, én aan het fietsverkeer van en naar de school.

Dit resulteerde in een **5-tal lokale trajecten** die woonwijken verbinden met het centrum.

Met dit resultaat wordt niet enkel een veilig traject aangeboden, doch kan men ook de fietser (al dan niet via de school) stimuleren om deze te gebruiken.

Daarnaast werd aandacht besteed aan de **bovenlokale fietstrajecten**. Er werd gezocht hoe Varsenare kan aansluiten op de bestaande fietsnetwerken, en hoe hierbij de nodige inrichting dient te gebeuren. Hierbij ook aandacht voor verzorgde stopplaatsen.

Ook het **recreatieve fietsen** werd hierbij meegenomen. Aansluitend bij de wandelwegen (zie verder) werd gezocht naar trajecten waarbij men de mooiste plekjes van ons dorp tegenkomt.

Tot slot werd binnen de werkgroep gezocht naar **wandelwegen en paadjes** die het ook voor de voetgangers veilig maken om zich in ons dorp te bewegen. Leidraad hierbij was de Atlas Der Buurtwegen die naast de bestaande paden, ook verdwenen kerke-wegen of paden in beeld bracht.



Dit alles diende zich ook in te passen in het globale plan rond mobiliteit.

Conflicten dienden zoveel mogelijk vermeden, of duurzaam opgelost...

Voetgangers

Binnen de dorpskern willen we een absolute veiligheid voor onze voetgangers. Zeker op de trajecten naar school, het SPC Ter Straeten, de jeugdbeweging,... maar ook in de woonwijken of andere straten.



We vragen dan ook goed-ingerichte voetpaden, vlot toegankelijk voor zowel de voetganger (ook de ouderen en kinderen), kinderwagens of rolstoelgebruiker... Zonder obstakels op het wandelvlak, met voldoende oversteekplaatsen die ook duidelijk aangegeven worden, en met een vloeiende en vlakke overgang naar de straat toe. Specifieke verlichting en signalisatie van moeilijke oversteken lijkt aangewezen, zeker waar doorgangswegen voor auto's, de fiets- en/of wandelwegen kruisen.

Graag verwijzen we hier naar **de Quickwins**, waar reeds heel wat voorstellen ingediend (en vaak goedgekeurd) werden bij de gemeente.



Veranderingen in de rij-omgeving zorgen voor oplettender rijgedrag.

We vragen dan ook aan de gemeente CREATIEF met de markeringen, en weginrichting om te gaan. Voorbeelden genoeg van gemeentes die ons hierin voorgingen.



Piano-zebepad te Hoogede



3d zebepad in verschillende dorpjes in Frankrijk



Campagne Octopusplan

Wandelwegen

Varsenare kende als landelijke gemeente in de jaren '80 een drietal wandelroutes langs de bezienswaardigheden van het dorp:

Blauwe Toren wandeling, het Veldhoekpad, en van Nieuwweghe tot Kwetshaeghe.

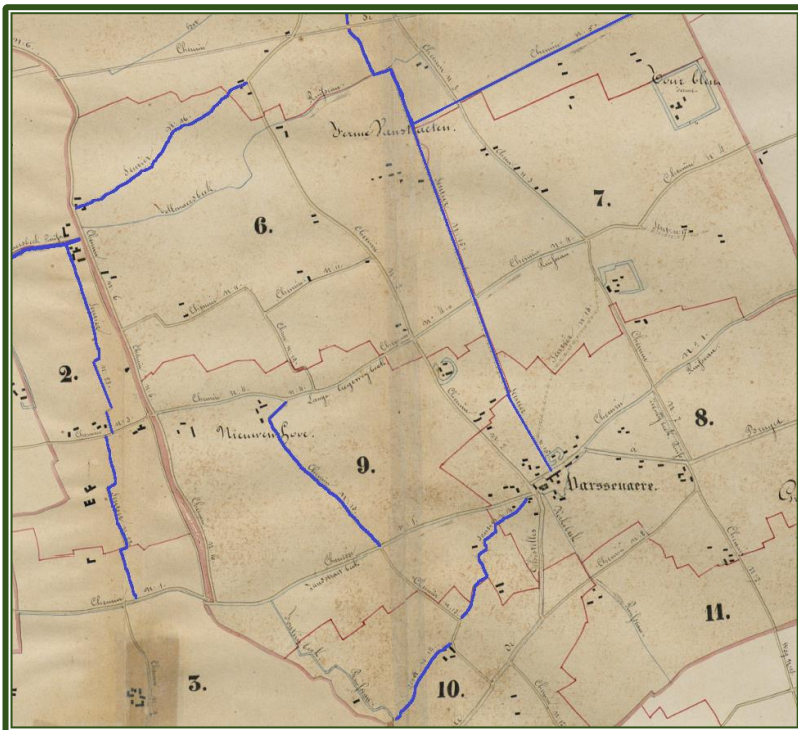
Momenteel staat er op de kaart die de gemeente Jabbeke in februari 2020 ronddeelde bij de inwoners, geén enkele wandelroute in Varsenare meer aangegeven.

Dit willen we rechtekken.

We zijn er van overtuigd dat er in Varsenare heel veel mooie wandelwegen bestaan, of bestonden. Vandaar dat we op zoek gingen naar verborgen wegen...



Detail wandelbrochure Gemeente Jabbeke



Aan de hand van de Atlas der Buurtwegen (1841), die vandaag nog steeds richtinggevend, én bindend is voor het terugvinden van 'verloren paden', vonden we een aantal mooie routes die we terug willen opwaarderen.

Het inrichten van deze paden voor wandelaars (en indien haalbaar ook fietsers) opent aan de rand van ons dorp een prachtige wandel-lus, en veilige short-cuts.

Intussen werd het gesprek gestart met Natuurpunt om mee te denken over een groene en duurzame inrichting van deze wegen.

We hopen dan ook rond het dorp, een groene lus te creëren, waar het leuk vertoeven is...

Extract Atlas der Buurtwegen (1841) – www.Geopunt.be

Het opentrekken van deze trage wegen zal er zeker voor zorgen dat ook **de toeristische aantrekkelijkheid** van ons dorp zal verhogen. *(zie publicatie wandeling op leefbaarvarsenare.be)*



Verdere samenwerking in functie van mountainbikeroutes, wandelroutes of ander recreatief gebruik, zal de grenzen van het dorp overschrijden.

Er zijn dan ook tal van aansluitingen te maken op prachtige trage wegen en routes in Snellegem, Jabbeke en andere omringende gemeentes.

Mogelijks kan hier gebruik gemaakt worden van de expertise die reeds aanwezig is bij de wandelclubs (de Rustige Bosstappers,...), de fietsclubs of andere verenigingen.



Ook voor de aanduiding van al dan niet **historische, culturele of ecologische bezienswaardigheden** valt zeker samen te werken met de verschillende verenigingen die hun expertise meedragen.

Hierbij denken we aan de Cultuurraad, Café Cultuur, Raakvlak, Natuurpunt, 't Veld,...

Wisten jullie bijvoorbeeld?

- Dat Jan (III) van Varsseenaere meedeed aan de laatste kruistocht in 1396 en één van de 24 gevangenen was die overleefden (vrijgekocht voor een losprijs van 200.000 dukaten),
- Varsenare vroeger een eigen zwembad en cinema had,
- Of dat dit jaar nog nestkasten voor gierzwaluwen aangebracht werden in de kerktoren...



Fietsverkeer *(Zie ook 'Prioriteit voor de zwakke weggebruiker')*

Het fietsverkeer dient aangesloten op de regionale netwerken die momenteel reeds bestaan.

Er dient zowel voor functioneel (woon-werkverkeer) als voor recreatief fietsen ruimte gecreëerd.

We kiezen voor duidelijke trajecten vanuit de verschillende residentiële wijken, naar de school, én de kern van het dorp.

Bij de weg-inrichting dient voldoende aandacht te gaan naar de veiligheid van de fietser.

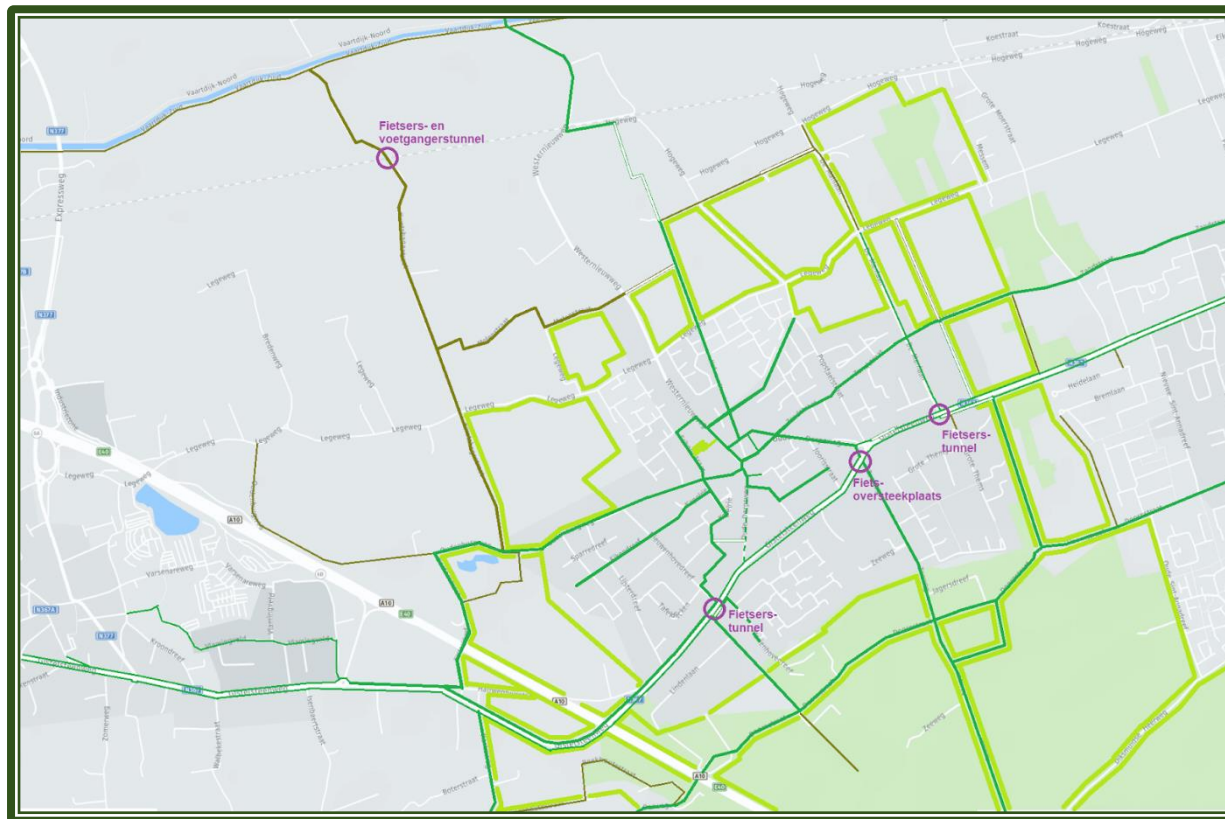
Binnen de ruimtelijke ordening van het dorp wensen we de dorpskern zoveel als mogelijk te omsluiten met **een groene gordel**.

Dit door het vrijwaren van de nog bestaande groene zones, doch nog veel meer bewust ecologisch uitgebouwd.

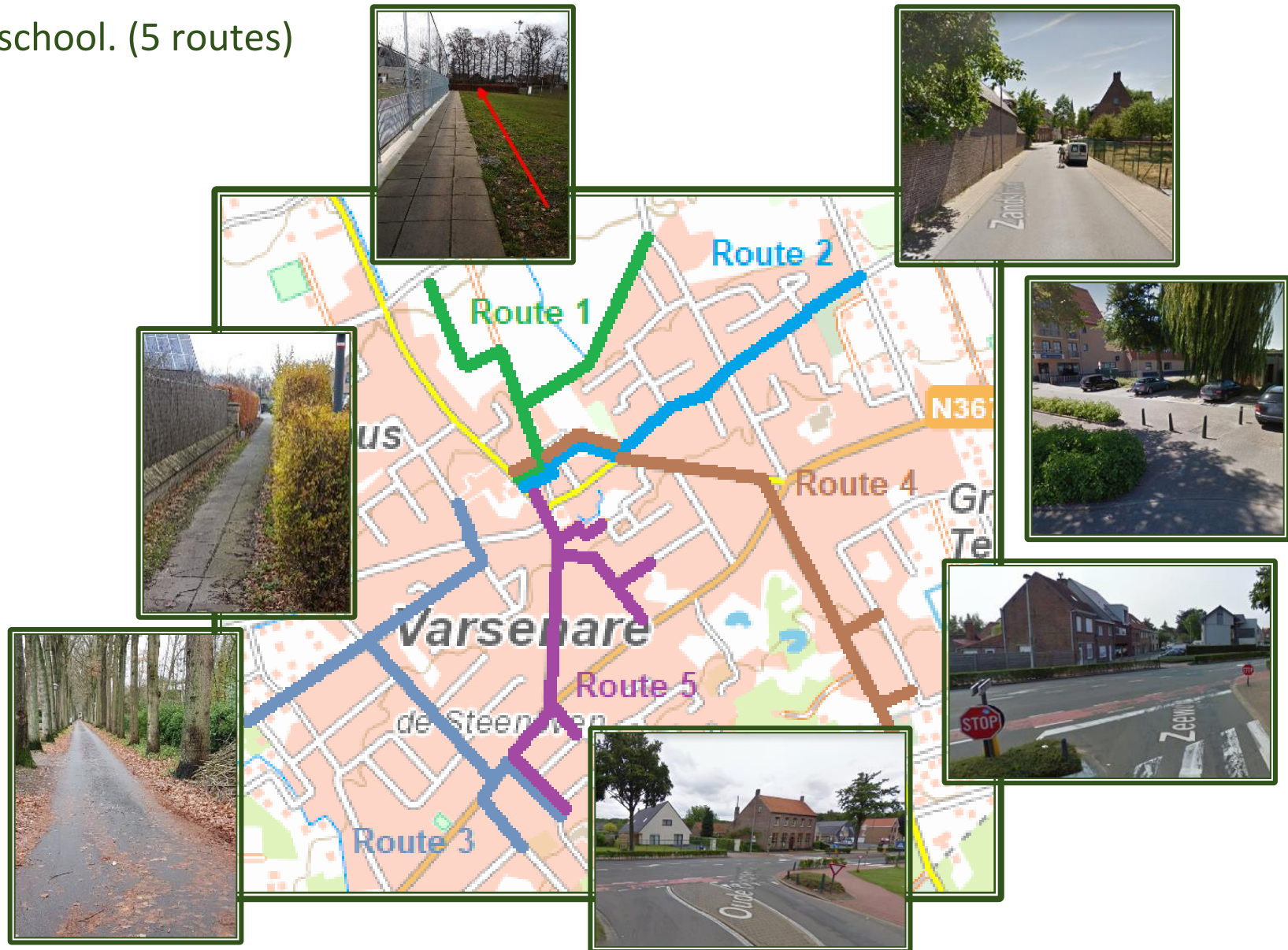
De fietsroutes dienen zo goed mogelijk de kern van het dorp te verbinden met deze groene long rondom.
(lichtgroene zones op de kaart)

Daarnaast wensen we zoveel mogelijk de groene elementen in het centrum ook op te waarderen. Het vrijlaten/vrijmaken van kleine parkzones en een dorpsplein, het beschermen van de groene structuren (zoals de dreef Ter Straeten),... moet ook in het centrum van het dorp de natuur bereikbaar laten.

Hierbij verwijzen we graag naar het beleid van Vlaanderen, om groenzones voor iedereen binnen een straal van 300 meter bereikbaar te maken.



Fiets – School – Routes: Op een veilige manier van de periferie naar de school. (5 routes)

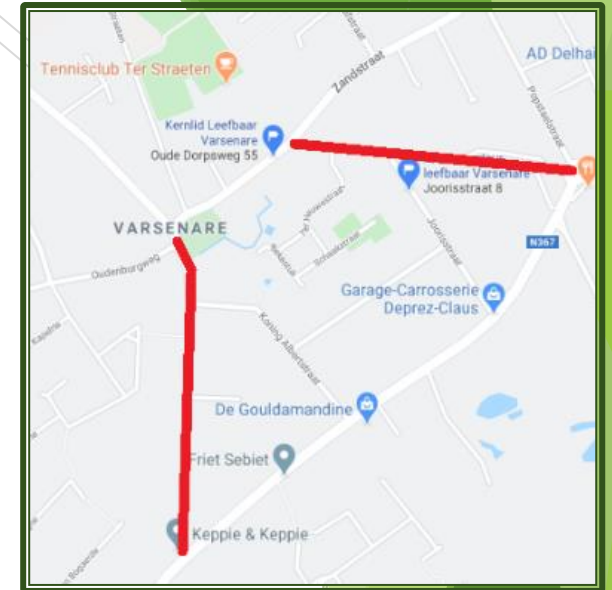


Volwaardig fietspad in Oude Dorpsweg

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.

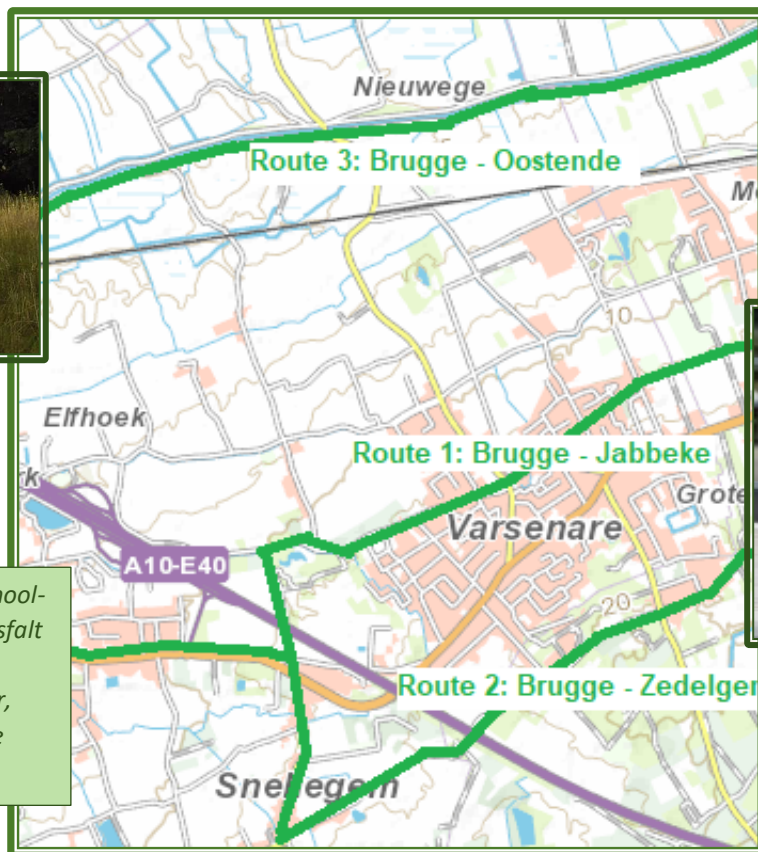
Een volwaardig fietspad op deze 2 trajecten, zou niet enkel de veiligheid voor de fietser verhogen op korte termijn, doch zou ook een visueel signaal zijn naar de andere weggebruikers.



In de mate van het mogelijke zou afscheiding van de andere weggebruikers welkom zijn. De wegversmallingen zouden de fietser rechtdoor moeten laten fietsen (en geschrant geplaatst moeten worden). Hierbij dient men ook rekening te houden met specifieke situaties (aanwezigheid dokterspraktijk ifv uitstappen ouderen of zieken, kermiskoers, verplaatsbare elementen,...)

Bovenlokale (functionele) fietsroutes: Varsenare verbonden in een netwerk

Dat Varsenare geen eiland is, bewijst het drukke wegennet, en de vele passanten die ons dorp doorkruisen. We willen dan ook zeker de fietsroutes naadloos laten aansluiten op de bovenlocale fietstrajecten, die ons dorp met de omgeving verbinden. Deze routes worden beschouwd als prioritaire fietswegen, en zijn vooral ingericht voor de fietser.



Voor de uitvoering van de bovenlokale, lokale en school-fietsroutes, vragen we een standaarduitvoering in asfalt (betonklinkers of tegels te vermijden).
Idealiter wordt gekozen voor uitvoering in rode kleur, wanneer het fietspad gescheiden ligt van het andere wegverkeer.



Recreatieve en lokale fietsroutes

Naast de functionele (bovenlokale fietsroutes kent ons dorp heel wat leuke, vaak autoluwe straten, die leiden van de ene naar de andere 'grotere' route. Deze worden gebruikt om zo snel mogelijk op de functionele fietsroutes te geraken.



Daarnaast zijn er ook heel wat wegen die zich lenen tot recreatief fietsgebruik. Ze spreiden zich uit over het ganse grondgebied van het dorp, vormen vaak ook verbindingen tussen de grotere routes, doch zijn vooral aangename fietswegen, waar het voldoende veilig is om te fietsen. Ze tonen ons de mooiste stukjes natuur van het dorp...

Netwerk en verbinding

Uitermate belangrijk, zowel voor de fietsroutes, als voor de wandelwegen, is de aansluiting op bestaande netwerken van wegen.

- Hierbij denken we aan de recente onderbreking van de Kwetshaeghestraat, waarbij de gemeente zich in het najaar 2019 engageerde om in samenspraak met Infrabel **een nieuwe fietsers- en voetgangerstunnel** te voorzien! Deze verbinding zorgt voor een goede aansluiting op de bovenlokale fietsroute langs het kanaal.
- Ook de verderzetting van de fietsroute in de groene gordel rond Brugge verdient de nodige aandacht. Een goede aansluiting van het Foreestbos met de De Manlaan én van de Beisbroekdreef met de Nieuwenhovendreef vervolledigt niet enkel de groene lussen rond Brugge, doch laat deze ook naadloos overgaan in **een groene lus rond Varsenare**. *(Zie verder: voorstel fiets- en voetgangerstunnel op beide locaties)* Een fietspad los van de rijbaan in de De Manlaan, tussen de bomen van de dreef en aan de overzijde van het voetpad, lijkt een noodzaak om deze groene gordel op een veilige manier te creëren. Zeker gezien de rol die de De Manlaan inneemt in de ontsluiting van het dorp. Het inrichten van 'echte' fietsoversteekplaatsen, met extra markering, verlichting en drukknoppen, zou op korte termijn al een goede verbetering kunnen zijn.
- Het voorstel om een gescheiden fietspad in te richten langs de Westernieuwweg (vanaf de Legeweg tot aan het kanaal), past zeker ook in dit plan.

- We maken de keuze om van **de Zandstraat een prioritaire fietsweg** te maken.

Dit idee sluit aan bij het voorstel van Brugge om in het kader van de bovenlokale fietswegen van de Zandstraat een prioritaire fietsweg te maken tot aan de Grote Moerstraat.

Aansluitend hierop zou het stuk tussen de Grote Moerstraat en de De Manlaan perfect autoluw gemaakt kunnen worden.

Deze route verbindt namelijk het centrum van Varsenare met de vele Brugse (middelbare) scholen, en wordt dus door veel jonge fietsers gebruikt!

Een prioritaire fietsweg 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,...)!



Accommodatie voor fietsers (en wandelaars)

Binnen het netwerk van fietswegen is het belangrijk om voldoende zorg te besteden aan een gepaste accommodatie.

Voor de bovenlokale fietsroutes lijkt het wenselijk de weg zodanig in te richten dat de fietser als prioritaire weggebruiker gezien wordt. Hierbij denken we aan fietsstraten, brede fietspaden, geen obstakels of korte bochten,...

Voor de lokale en recreatieve fietsroutes lijkt het dan eerder aangewezen om voldoende zorg te besteden aan rust-plekjes, infoborden en eventueel bijkomende accommodatie.

Hierbij denken we ook aan drinkfonteinen, oplaadpunten, fietspomp,... en langs de trajecten mogelijks ook informatieborden over 'bezienswaardigheden langs de route'!

Op de foto hieronder zie je een voorbeeld van een stop-plaats, dewelke recent in Cadzand (NL) in gebruik genomen werd: een overdekte rustplaats met digitaal infobord.



3. Openbaar Vervoer en Circulatieplan

Een mobiliteitsplan dient gebaseerd op een duurzame visie die het aandurft om **doordachte** én **gedragen** keuzes te maken. Het dient aan te sluiten op het karakter van het dorp, rekening houdend met huidige en toekomstige ontwikkelingen, de verkeersveiligheid te verbeteren én de leefbaarheid te optimaliseren.

Met dit mobiliteitsplan willen we een visie op de lokale mobiliteit ontwikkelen en uitwerken door te kiezen voor maatregelen op korte-, middellange-, en lange termijn, en dit op maat van ons dorp.

Toekomstige ontwikkelingen dienen dan verder getoetst aan dit plan. Principiële keuzes maken de inrichting van de wegen of infrastructuur passend in een groter plan.

Van begin af aan werd in de werkgroepen gezocht naar creatieve ideeën:

- los van bestaande gegevensheden,
- dromend van een dorp, waarin de mobiliteit en de verkeerscirculatie voldoet aan de gewenste inrichting,
- waar het veilig is om te fietsen of te wandelen,
- waar het openbaar vervoer bereikbaar en toegankelijk is,
- en waar het verkeer 'bewust' geleid wordt, om zo weinig mogelijk overlast te genereren...

Inspirerende voorstellen uit andere steden of gemeentes werden mee op tafel gelegd en bediscussieerd.

Vanuit de individuele voorstellen, zowel in de werkgroep 'Fiets en School', als in de werkgroep 'Circulatieplan', werden de individuele voorstellen geëxploreerd en geprobeerd in een globaal plan op te nemen. Dit resulteerde in een eerste draft die voorgesteld werd op het overleg van 18 december 2019.

De **verschillende gelaagdheden binnen de mobiliteit** (doorgaand verkeer, lokaal verkeer, openbaar vervoer, fietsers en wandelaars, schoolomgeving,...) zorgden voor verschillende situatieplannen die, op elkaar gelegd, geen conflicten mochten genereren.

Toch werden nog enkele knelgebieden weerhouden, die verderop verdieping verdienen...



Openbaar vervoer

We streven naar een optimale dekking van **bereikbaarheid voor elke inwoner**.

Maar ook de efficiëntie van het vervoer is belangrijk!

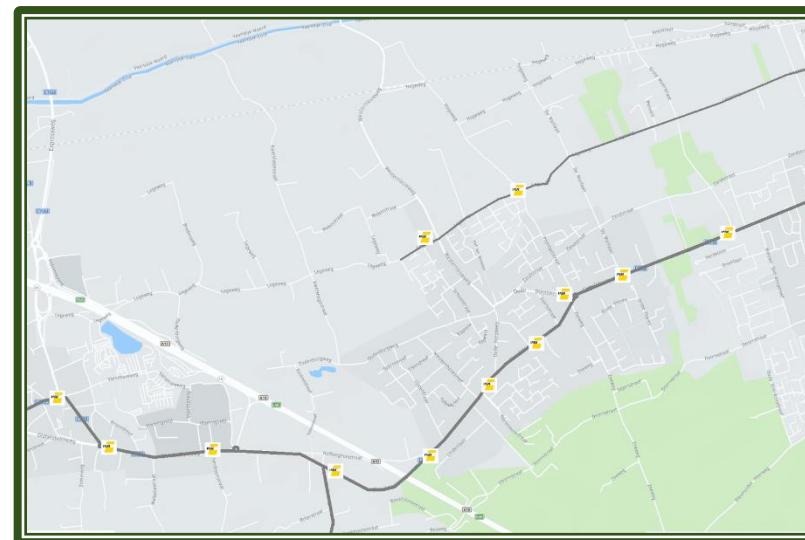
(voldoende snel van A naar B, zonder 'teveel' tussenstops).

NIET door de dorpskern, wel in parallelle lijnen langs de Legeweg, en de Gistelse Steenweg.

In die zin pleiten we ook voor het doortrekken van **buslijn 15** tot aan de Westernieuwweg.

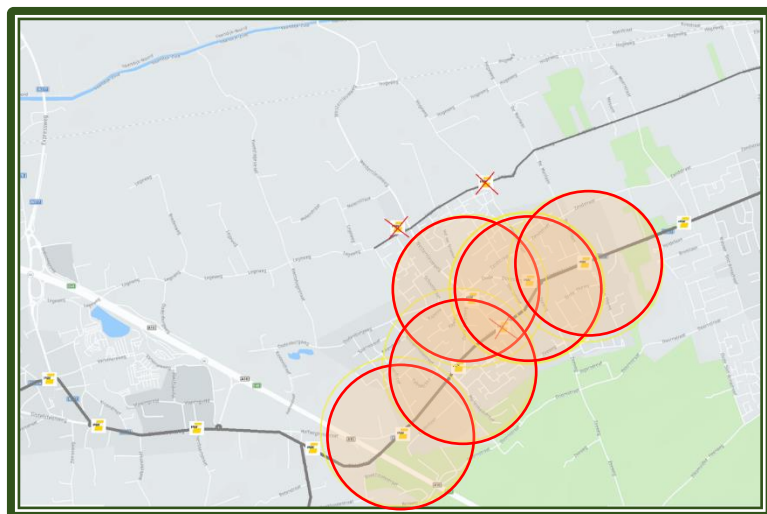
Binnen de vervoersregio Brugge lijkt men niet zo enthousiast om buslijnen bij te leggen.

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

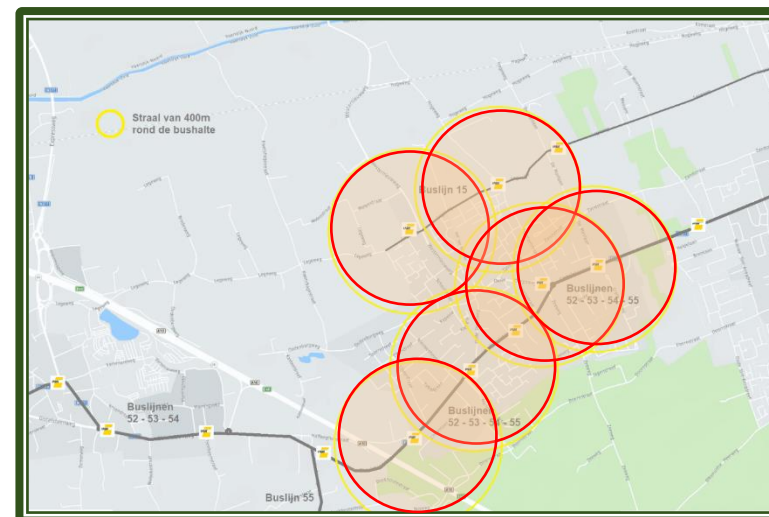


Ter vergelijking; hieronder de dekking binnen een straal van **400m** van de haltes, zowel in de bestaande situatie, als in de situatie mét buslijn 15. (Vervoersregio Brugge hanteert een straal van 750m)

Dekking in huidige situatie



Dekking in voorstel



Optie 1:

Bus-lijn 15 wordt uitgerold (verlenging van huidige traject thv Legeweg St-Andries). 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 stuk tussen de Zandstraat en de Westernieuwweg. Andere buslijnen blijven op de Gistelse Steenweg.

Optie 2:

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... Andere buslijnen blijven op de Gistelse Steenweg

Optie 3: Busvervoer wordt enkel op de Gistelste Steenweg gehouden, met extra haltes ter hoogte van de Koning Albertstraat en ter hoogte van de Gistelsesteenweg.

Optie 4: Enkel de lokale busverbindingen (Jabbeke/Snellegem – Brugge) komen met 'kleine' bussen door de dorpskern. De andere lijn(streek)bussen (Oostende-Gistel, ...) volgen enkel het traject via de Gistelse Steenweg.

Optie 5:

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 Gistelsesteenweg. 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.



Bovenstaande opties lijken ons aan te sluiten bij het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, van Vervoersregio Brugge.

Vertrekkend vanuit Kern-net, een Aanvullend net en Vervoer op maat.

“Bovenop de streeklijn worden versterkingsritten voorzien waardoor vanaf Varsenare een 10’ frequentie wordt aangeboden in relatie tot Brugge.

Dit is een grote opwaardering ten aanzien van de bestaande situatie, ook voor wat het avond- en nachtvervoer betreft tussen Varsenare en Brugge. Vanuit de gemeente wordt gevraagd om een versterkt aanbod te voorzien vanaf Jabbeke Oost. In het korte termijnverhaal kan deze vraag niet worden meegenomen. Het is evenwel een optie om deze suggestie te integreren in de lange termijnvisie in het mobiliteitsplan voor de regio. “

(Bron: Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoerregio Brugge – 4 mei 2020)

Op-pimpen 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 Gistelsesteenweg, 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 toeristische informatie over de gemeente...

(voorbeeld Cadzand hiernaast)

Tenslotte trekken dergelijke uitgebouwde haltes ook handelaars aan, gezien het grote potentieel van klanten die op deze knooppunten voorbij komen (broodjeszaak, krantenwinkel,...).



Doorgaand verkeer

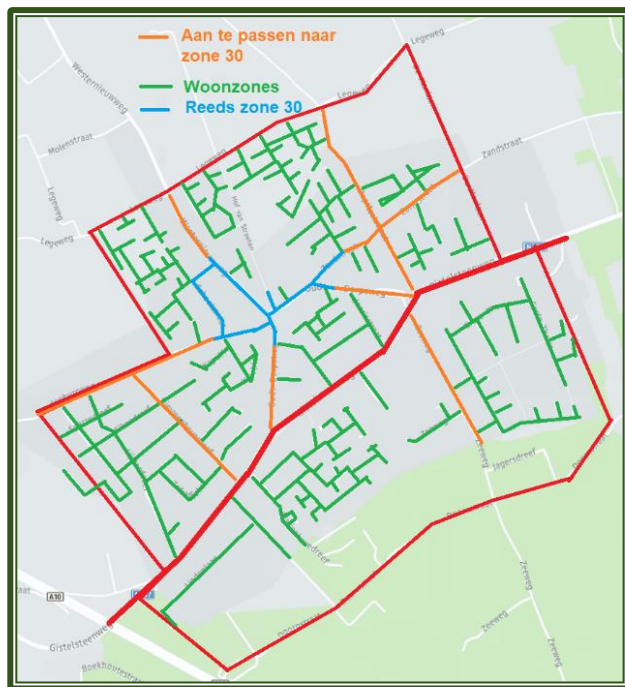
Doorgaand verkeer dient **zo weinig mogelijk door de woonzones** van het dorp te passeren (omleiden) en zo spoedig mogelijk weggeleid worden naar de hoofdwegen. De overlast dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

De inrichting van de hoofdassen (Legeweg en De Manlaan) dient aangepakt op een manier dat enerzijds de doorstroom van het verkeer optimaal verloopt, doch anderzijds ook de zwakkere weggebruiker niet in het gedrang komt.

Hierbij wordt voorgesteld de Legeweg te verbreden in beide richtingen (richting Brugge & richting Jabbeke) en de De Manlaan te voorzien van een apart fietspad en voetpad. Het reeds jarenlang geplande afrittencomplex voor de E40 kan hierbij een uitstekende aanvulling bieden.

ZONE 30 binnen de woonkern van Varsenare

De “woonkern” 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, Westernieuweg, 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 schoolomgeving een fietsstraat te maken én de keuze om de fiets prioriteit te geven in de Zandstraat en de Doornstraat, 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 ons voorstel om in het 2e stuk van de Westernieuwweg (Schoolstraat tot Legeweg) alternierende 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 en andere deelgemeentes. Het voorstel om in alle woonwijken zone 30 in te voeren werd in de verkeerscommissie van 25 februari 2020 aangebracht, doch nog niet weerhouden ifv verder te bestuderen...

In De Morgen van 2 maart 2020 verscheen een artikel over een internationale verkeersveiligheidstop met ministers en vertegenwoordigers van 140 landen in Stockholm. Het meest opvallende voorstel was een snelheidslimiet van 30 per uur invoeren in de bebouwde kom. De Vlaamse en Belgische verkeersorganisaties steunen dit voorstel. Het Brussels gewest gaat er alvast voor.

(<https://www.demorgen.be/nieuws/verplicht-30-kilometer-per-uur-in-elke-bebouwde-kom~b79627bd/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>)

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

Oude Gistelsesteenweg

Reeds in 2011 werd door de gemeente Jabbeke 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/Westernieuwweg zeer sterk ontlast worden van landbouwvoertuigen... Én 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 (?))



Knippen van de woonwijken

Het creëren van een knip in de woonwijken betekent dat doorgaand verkeer per definitie gebannen wordt. Daarmee wordt de woonfunctie van de wijk beschermd en wordt het vaak veiliger voor kinderen.



Een aantal wijken of woonzones hebben reeds één enkele toegangsweg, waardoor 'knippen' niet nodig is (bv.: Kapelrie). Doorgaand verkeer heeft daar per definitie niets te zoeken... Deze wijk kan dan ook model staan voor de andere woonzones.

In de enquête (2019) werd aangegeven dat in Groenwalle een draagvlak bestaat om de wijk halverwege te knippen. Momenteel zou daar reeds sluipverkeer passeren, en men vreest dat de nieuwe verkaveling 'Varsenare Noord', dit sluipverkeer alleen maar zal doen toenemen.

Echter ook andere signalen bereiken ons. Mogelijks dient hier nog verder met de inwoners overlegd.

Eénrichtingsverkeer Nieuwenhovendreef – Lijsterdreef

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 wegen.

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 verkeersdruk op de 'schoolmomenten', maar ook in de avondspits. Ook de Lijsterdreef wordt (sinds de onderbreking van de 'De Pelichy-brug') meer als sluipweg gebruikt (ook voor landbouwverkeer...).





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! Zéker gezien de bomenstructuren en de smalte van de wegen.

De bezorgdheid van de inwoners die we opvingen had 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 géén bijkomend verkeer aangetrokken, integendeel.

Het idee werd zelfs geopperd om de Nieuwenhovendreef te 'knippen' tussen de Eikendreef en de Oudenburgweg, én als prioritaire fietsstraat in te richten. Per definitie wordt het doorgaand verkeer dan geband. Fietzers zouden alvast vanuit beide richtingen kunnen blijven rijden. Wegversmallingen, drempels,... dienen dan ook fietsvriendelijk aangelegd. Bijzondere aandacht dient ook te gaan naar de kruispunten met wandel- en fietspadjes, doch ook de interactie 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, werd 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. Dit werd gepland op 18 maart 2020, doch door de pandemie afgelast...



Oude Dorpsweg

Uit de enquête die in de zomer van 2019 werd afgenomen bij de inwoners van Varsenare bleek duidelijk dat deze straat als druk en gevaarlijk voor de zwakkere weggebruiker ervaren werd. Ook de hoge score voor éénrichting in de Oude Dorpsweg (70% van de respondenten was hier voorstander van) toont aan dat de wens en het draagvlak aanwezig is om structureel in te grijpen op de verkeersstromen, en van het centrum van het dorp terug een leefbare en rustige kern te maken.

Met deze insteek werd binnen de werkgroep verder nagedacht over een lange-termijn-plan.

Een plan waarbij doortastend gekozen werd voor een auto-luw centrum, en verregaande structurele ingrepen.

Echter de realiteit dwingt ons ook om na te denken over tussenstappen en haalbaarheid op korte termijn.

Vandaar dat het debat over éénrichtingsverkeer en aangepaste weginrichting ook in het korte-termijn-plan sterk aan bod kwam.

Lange Termijn:

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 verder) 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 een nieuwe doorsteek aan het KSA-lokaal (zie verder). De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de straat als centrale dorpsstraat wordt daarmee zeer sterk verhoogd!





Er werd ook nagedacht om dit centrum in te richten als een soort ‘woonerf’. Dit maakt dat doorgaand verkeer er niet welkom is, en 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. Fietzers en voetgangers hebben wel nog de vrije doorgang.

Een belangrijke voorwaarde voor dit “auto-luw” maken van deze zone, zijn de flankerende maatregelen die het verkeer wegleiden. Hierbij verwijzen we naar de voorstellen van de ovondes ter hoogte van de KSA-lokalen en ter hoogte van de kerk (zie verder).

Er kan namelijk niet gekozen worden voor een autoluw stuk Oude Dorpsweg indien het doorgaand verkeer niet op een andere doordachte manier kan weggeleid worden. Dit voorstel hangt ook samen met nog enkele andere voorstellen (o.a. het openbaar vervoer,...)

Middellange Termijn:

Als tussenstap zou kunnen nagedacht worden over het implementeren van éénrichtingsverkeer, wat in de enquête (zomer 2019) ook uitgesproken aan bod kwam. Hierbij wordt bewust gekozen om het verkeer deels om te leiden in functie van de verkeersdrukte én de veiligheid. Gezien het belang van bereikbaarheid voor handelaars én de vlotte bereikbaarheid van de school, zou deze keuze zich mogelijks beperken tot de zone tussen het Steegje en de Zandstraat.

In het idee van een circulatieplan met éénrichtingsverkeer kunnen zeker de aanpalende straten niet vergeten worden. Denken we hierbij aan de Joorisstraat en de Koning Albertstraat die mogelijks in dit circulatieplan dienen betrokken.

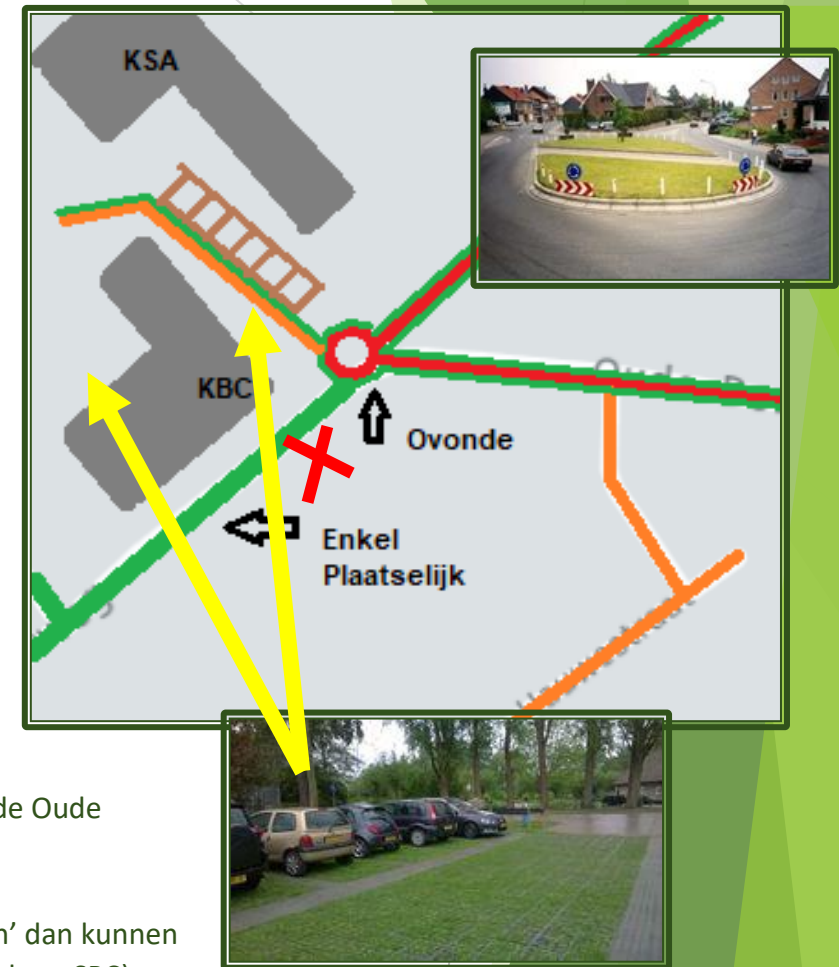
(Bij éénrichtingsverkeer in deze aanpalende straten wordt de gedachte weerhouden om het ‘oprijden’ op de Gistelse Steenweg zoveel als mogelijk te beperken, en af te leiden naar de Oude Dorpsweg.)

Ook de inrichting van de straat dient in de tussenstap bekeken. Weghalen van parkeerplaatsen, eventuele snelheidsremmers of andere visuele elementen kunnen helpen het verkeer af te remmen en de veiligheid van de zwakke weggebruiker te bevorderen. Het plaatsen van paaltjes op het voetpad en het vrijmaken van invoegzones door de gemeente (2020) zijn hier een goede eerste stap.

Ondersteunend bij zowel het Lange-termijnplan, als bij het Middellange termijnplan, worden hieronder een aantal structurele ingrepen voorgesteld die fundamenteel ondersteunend zijn voor de verkeersstromen, toegankelijkheid, veiligheid van weggebruikers, en parkeergelegenheid.

Oude dorpsweg thv Zandstraat:

- Doorgaand verkeer wegleiden dmv Ovonde (ovale rotonde)
Het plaatsen van een ovonde op het kruispunt Oude Dorpsweg/Zandstraat, kan het verkeer wegleiden van de autoluwe kern. Er is voldoende ruimte, gezien de huidige parking naast de KBC.
- 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 om de parking te bereiken zonder de dorpskern te moeten belasten. Deze doorsteek zou niet mogelijk zijn met wagen! Deze blijft achter op de nieuw aan te leggen groene parking. *(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.)*
- Extra (groene) parking naast huidige KSA en achter KBC
Dit voorstel zou de mogelijkheid creëren om op het weinig-gebruikte terrein achter de KBC (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 'speelterreinen' dan kunnen krijgen op de locatie van 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 sluipweg voor doorgaand verkeer... én maken we de situatie mogelijk nog gevaarlijker (o.a. voor de voetgangers en fietsers, én voor de schoolroutes).





Parkeren

Het idee om de parkeerplaatsen uit de Oude Dorpsweg weg te halen, en deze te compenseren op het graspleintje in de Westernieuwweg, de nieuwe parking achter de KBC, de her-aangelegde parking aan de sporthal én de parking aan de kerk maakt dat er heel wat extra ruimte gecreëerd wordt in de Oude Dorpsweg.



Momenteel is het aanbrengen van de gele strepen door de gemeente waardoor kruisend verkeer kan invoegen een goede tussenstap, en zorgt op zich al voor een makkelijker passage in deze straat. Toch blijft het voor fietsers gevaarlijk.

Het risico van 'vrijmaken' van de straat is dan weer dat men uitgenodigd wordt om sneller te gaan rijden... Deze maatregel hangt dan ook samen met een goede verkeersinrichting in functie van de veiligheid, en gericht op het autoluw maken (of in een tussenfase éénrichting maken).

Ontsluiting SPC ter Straeten:

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 **géén** 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,...)

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 alternatieve toegangsweg naar het SPC via de dreef loopt. Bij toepassing van de doorsteek thv KSA-lokaal met extra groene parking achter KBC zou dit wel onmiddellijk kunnen toegepast.



Fietsverkeer en voetgangers

Kiss- and Ride

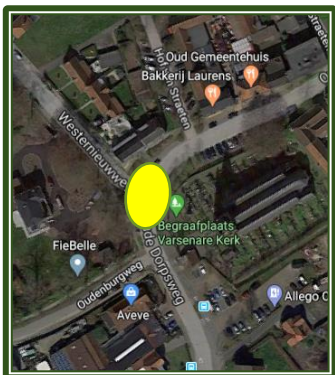
Parking

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.

De keuze zou moeten gemaakt worden deze zone aan de kant van de school in te richten. 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)

Ovonde/Rotonde thv de kerk



Het idee van een rotonde thv de kerk zorgt voor een vlottere doorstroming van het verkeer, en kan verkeer die niet verder het dorp binnen moet, makkelijk rechtsomkeer laten 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 dorpsstraat en het wegleiden van het doorgaand verkeer.

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



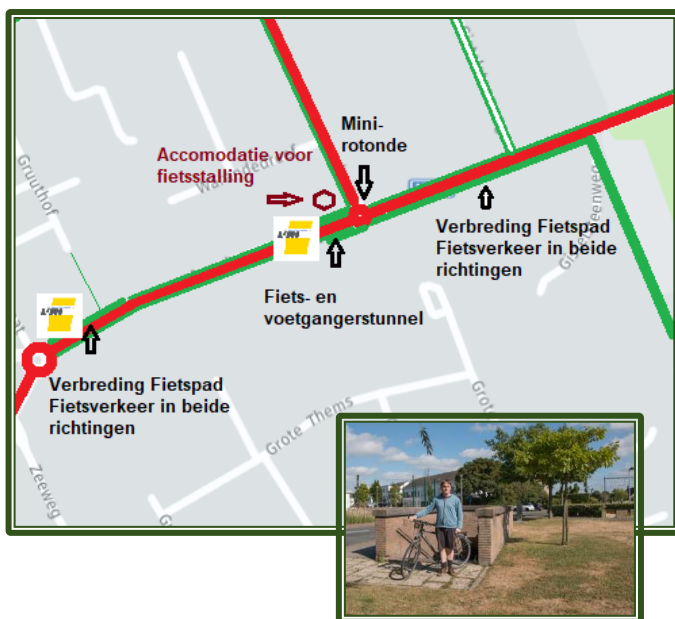
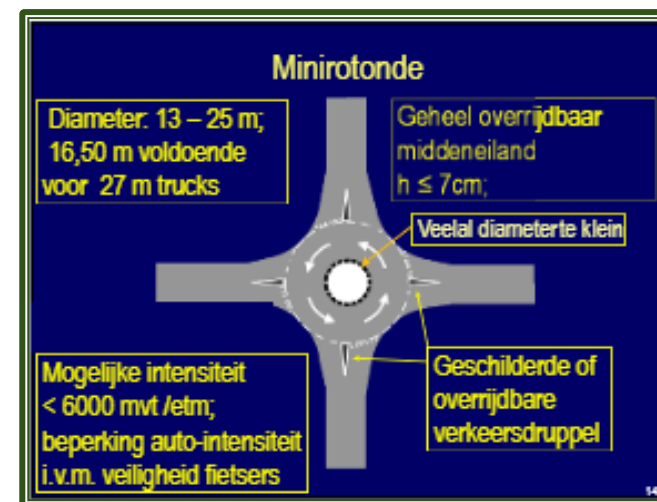
Gistelse Steenweg

Kruispunt Gistelse Steenweg en de Manlaan:

Gezien de functie van de de Manlaan als ontsluitingsweg voor het verkeer van het centrum naar de Gistelse Steenweg, dient ook voldoende aandacht besteed aan dit kruispunt.

Momenteel is het gezien de verkeersstroom een opgave om vlot richting Brugge af te slaan. Hiervoor werd gedacht aan een **'Mini-rotonde'** (rotonde met kleine diameter) die minder 'vertragend' werkt, doch het invoegen vergemakkelijkt.

Naast de minirotonde wordt in functie van de zwakkere weggebruiker gekozen voor een fiets- en voetgangerstunnel. Hiermee wordt niet enkel gekozen voor de meest veilige oplossing voor recreatieve en functionele fietser, doch zorgen we voor een veilig vervolg van de groen gordel rond Brugge (via Foreestbos), en verhogen we ook voor de oudere inwoners (Residentie Stuyvenberg, en Avondrust voor een goede oversteek.



Deze locatie ligt in de nabijheid van een bushalte. Een goed uitgebouwde accommodatie voor fietsstalling, die met goede faciliteiten voorzien wordt, kan daarbij het gebruik van openbaar vervoer sterk stimuleren!

Rotondes verbeteren de verkeersveiligheid.

"Onderzoek van De Brabander et al. (2005) geeft een cijfer voor rotondes op gewestwegen in Vlaanderen. Na aanleg van deze rotondes is het aantal ongevallen met minstens een lichtgewonde gedaald met gemiddeld 34%. Het aantal ongevallen met minstens een zwaargewonde daalde met gemiddeld 38%."

"Omvorming van een kruispunt tot een rotonde zorgt ervoor dat de snelheden op en in de omgeving (tot 300 m) van het kruispunt significant dalen."

"De vaakst onderzochte parameter is de omvang (diameter) van het midden-eiland. Het merendeel van de beschouwde onderzoeken, maar niet allemaal, kwam tot de vaststelling dat een kleiner midden-eiland gunstiger was voor de verkeersveiligheid."

Invloed van rotondes op verkeersveiligheid. Overzicht van onderzoeksresultaten en internationale richtlijnen voor ontwerp. - S. Daniels, G. Wets - Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid, januari 2006

Kruispunt Gistelse Steenweg en Dorpsstraat / Mariënhovedreef / Nieuwenhovedreef / Beisbroekdreef:



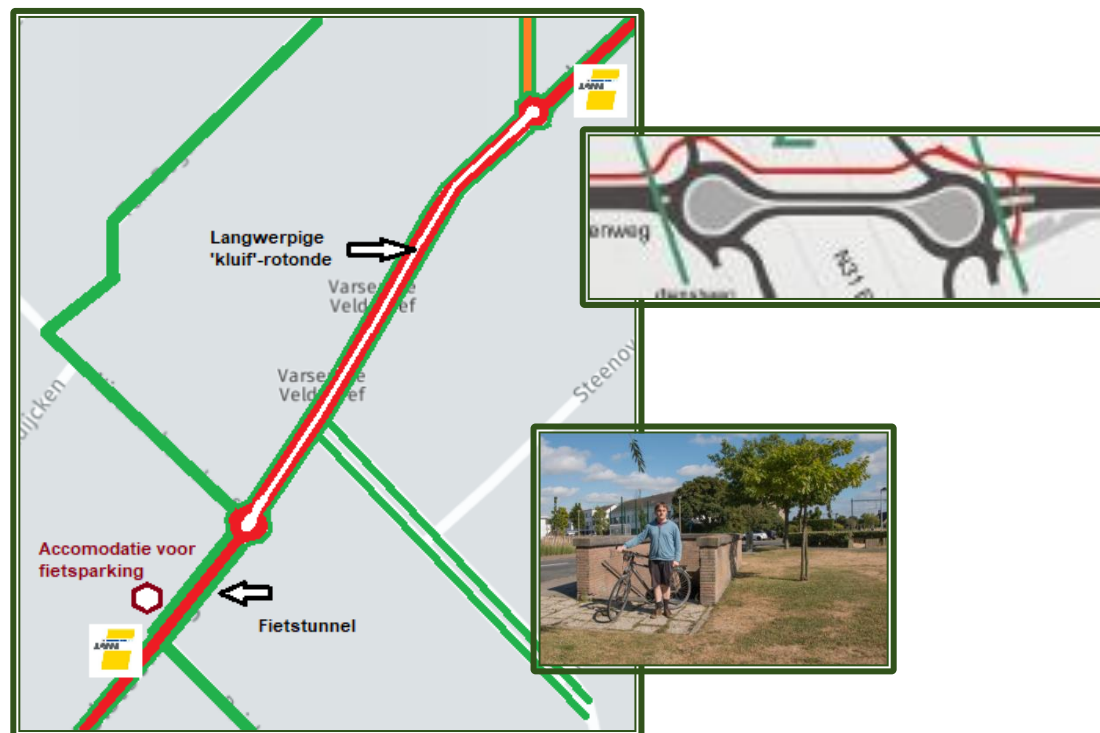
De snelle opeenvolging van een 4-tal zij-wegen van de Gistelse Steenweg (op 330m) maken dat een individuele aanpak niet wenselijk is. Analoot aan de 'minirotunde' wordt hier gekozen voor een kluifrotonde. Deze langwerpige kluifrotonde (met al dan niet onderbreking ifv kruisen), maakt opnieuw het invoegen veel gestroomlijnder en veiliger.

Goede voorbeelden van soortgelijke (smalle) kluifrotondes vind je in Marche-en-Famenne en in Waregem.

Opnieuw wordt hier in functie van de zwakke weggebruiker gekozen voor een Fiets- en voetgangerstunnel.

Deze vormt zo een veilige doorsteek van de wijken Mariënhove en de Lindelaan en vormt de verbinding tussen het dorp en Beisbroek.

Ook deze locatie ligt in de nabijheid van een bushalte. Een goed uitgebouwde accommodatie voor fietsstalling, die met goede faciliteiten voorzien wordt, kan daarbij het gebruik van openbaar vervoer sterk stimuleren!

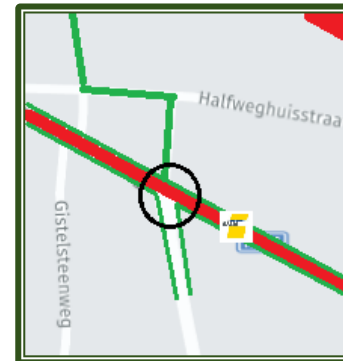
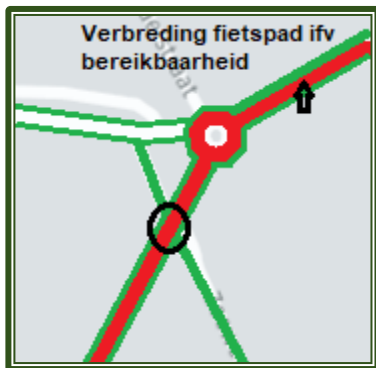


Oversteek Gistelse Steenweg thv de Zeeweg (Oversteek Gistelse Steenweg thv Kerkeweg Snellegem):

Beide locaties op deze drukke gewestweg zijn veel gebruikte oversteekplaatsen voor zwakke weggebruikers.

Momenteel zijn deze kruispunten onvoldoende veilig ingericht.

Een betere signalisatie, aangepaste verlichting, een drukknop voor fietsers en voetgangers en mogelijks andere verkeer-vertragende ingrepen zouden hier een oplossing kunnen bieden.



Gezien de Gistelse Steenweg een Gewestweg is, zal elk voorstel tot inrichting of wijziging ook met het Agentschap Wegen en Verkeer moeten overlegd worden!

Legeweg

Legeweg verbreden in beide richtingen (Jabbeke en Brugge)

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 overwelving 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 een autosnelweg ontstaat zal het belangrijk zijn de weg zodanig in te richten dat de snelheid gematigd wordt (zonder te stropen). 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 zo nodig ook gecontroleerd!

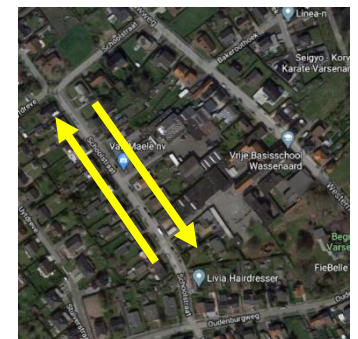


Schoolstraat

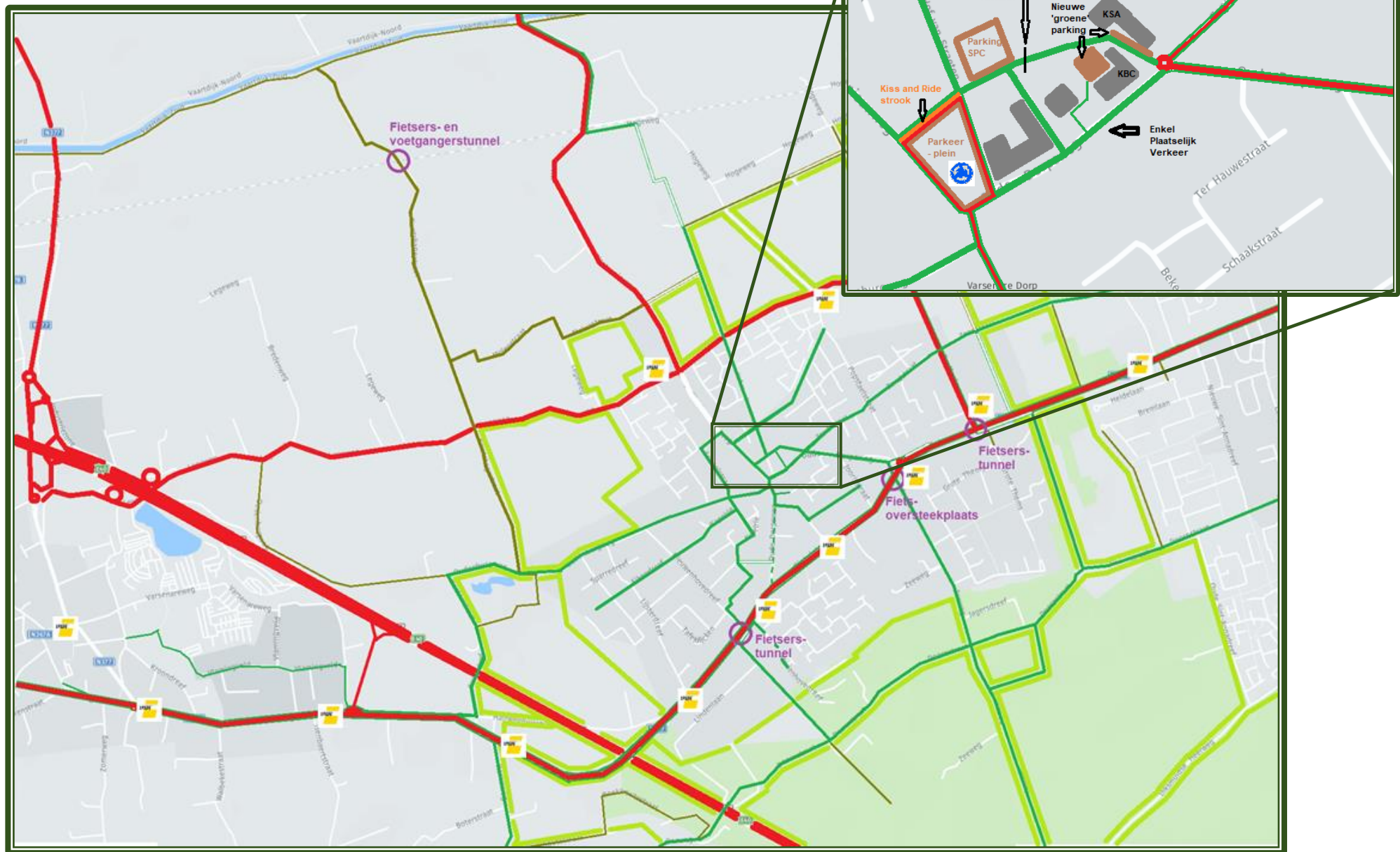
Het idee van éénrichtingsverkeer in de Schoolstraat lijkt een aantal voordelen te kunnen bieden op vlak van veiligheid en doorstroming doorgaand verkeer. Anderzijds lijkt het géén keuze van de school om de toestroom van de kinderen die met de wagen gebracht worden naar school, enkel op de ingang in de Westernieuwweg 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 Westernieuwweg terug zal doorstromen. Nadeel hierbij is dat de Westernieuwweg, die momenteel op die momenten reeds verzadigd is, nog meer belast wordt.



Overzichtskaart: Doorgaand verkeer + Fietsverkeer + Openbaar vervoer



4. Quick-Wins



Soms kunnen kleine ingrepen die de verkeersveiligheid of de circulatie in het dorp verbeteren snel uitgevoerd worden. Denken we maar aan het aanbrengen van een zebrapad, het aanpassen van signalisatie of verlichting...

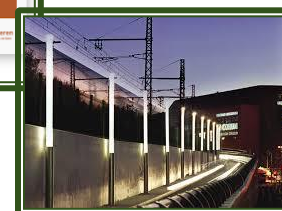
Belangrijk is echter dat deze niet in strijd zijn met de plannen op lange termijn.

In december 2019 werden de eerste voorstellen geformuleerd aan het bestuur. In januari werden reeds enkele goedgekeurd in het College van Burgemeester en Schepenen en bevestigd in de verkeerscommissie. Sindsdien werden een 30-tal quick-wins ingediend.

Een aantal werden goedgekeurd en zelfs reeds uitgevoerd (bv zebrapad aan begin van de Westernieuwweg). Enkele werden ook geweigerd of doorverwezen naar de verkeerscommissie voor verdere evaluatie, of mee te nemen in de mobiliteitsstudie voor Varsenare, die de gemeente bestelde.

Het toelichten van alle quick-wins zou ons hier te ver leiden. In die zin beperken we ons louter tot een opsomming van de volledige lijst...

- Vernieuwen zebrapad 'Huis 45' (Licht & Liefde Heem, Oudenburgweg) – Oversteekplaats voor blinden en slechtzienden.
- Aanleg zebrapad Schoolstraat (kruispunt Westernieuwweg)
- Hernieuwen en 'updaten' wegmarkering schoolomgeving.
- Aanbrengen zebrapaden verkeersplatform kruispunt Oudenburgweg, Schoolstraat en Kapelrie
- Aanbrengen zebrapad Westernieuwweg (inrit Oude Dorpsweg)
- Zebrapad ter hoogte van de schoolingang Westernieuwweg
- Wijzigen/vervangen bestaande straatverlichting door ander type (staafvorm) in omgeving ingang School, aan Schoolstraat en Westernieuwweg
- Test-project Kiss and Ride zone in Westernieuwweg thv de school.
- Standaardiseren voor elke nieuwe (of vervanging van) wegversmalling of verkeersremmer vanaf nu: Voldoende zichtbare verkeersgeleiding met voldoende reflectoren - visueel aantrekkelijk door eventueel beplanting, etc. - breed genoeg voor een fietskar – fietser rechtdoor - alternerend



- Aanbrengen Zebrapad Oude Dorpsweg ter hoogte van KSA-lokalen / KBC
- Uittesten circulatie 't Steegje – Dreef Hof ter Straeten
- Knippen doorsteek woonwijken ifv tegengaan sluipverkeer
- Kruispunt Zandstraat – Oude Dorpsweg; Fietzers uit Zandstraat rechtdoor. Spiegel in Oude Dorpsweg voor zicht op verkeer dat uit de Zandstraat komt. Zebrapad thv inrit Ter Hauwe
- Zebrapad in Zandstraat
- Aanbrengen Fietssuggestiestroken Oude Dorpsweg
- Aanbrengen fietslogo's in fietsstraten Schoolomgeving
- Eénrichting Schoolstraat (Tussen Oudenburgweg en inrit wijk de Reigerie)
- Groot welkom-bord aan rand van bebouwde kom - iets creatiefs/origineels met bloemen, waarbij men naast het gevoel van welkom, ook het gevoel krijgt van 'mooi!'
- Venster-tijden voor zwaar verkeer in schoolomgeving
- Wegversmalling met "verplaatsbare" modules ifv kermiskoers in Oude Dorpsweg
- Fietsstraten in "alle" woonwijken
- Wijzigen voorrangsregel: Zandstraat moet voorrang verlenen aan Oude Dorpsweg
- Wijzigen voorrangsregel: Ter Hauwe moet voorrang verlenen aan Oude Dorpsweg
- Wijzigen voorrangsregel: Joorisstraat moet voorrang verlenen aan Oude Dorpsweg
- Wijzigen voorrangsregel: Koning Albertstraat moet voorrang verlenen aan Oude Dorpsweg
- Aanbrengen 2 wegversmallingen in de Westernieuwweg (tussen Legeweg en de Schoolstraat)
- Wegnemen van 2 parkeerplaatsen op de Gistelsteenweg ter hoogte van de De Manlaan
- Aanbrengen 2 kleine maar harde drempels voor wagens op parking SPC, vertragend voor kruisend fietsverkeer
- Wegmarkering en signalisatie op kruispunt Popstaalstraat en Zandstraat
- Zebrapaden op kruispunt Popstaalstraat en Zandstraat
- Kruispunt Zandstraat – De Manlaan: Duidelijke wegmarkering en signalisatie, visueel duidelijke fietsoversteken
- Beurtelings parkeren in de Zeeweg
- ...



5. Tot slot



Bovenstaande voorstellen zijn het resultaat van de talloze ideeën en voorstellen die in de werkgroepen geformuleerd werden en gebaseerd op de grote bevraging die plaatsvond in de zomer van 2019. We hopen met deze bundel en de vele ideeën een aanzet te geven voor een mobiliteitsplan met voldoende aandacht voor VEILIGHEID, BEREIKBAARHEID en LEEFBAARHEID.

De realiteit dwingt ons ook om **'haalbare' tussenstappen** te zetten in een globaal mobiliteitsplan voor ons dorp. Niet alleen de financiële kant van het verhaal, doch ook de lopende afspraken en planning, liggen niet altijd in de lijn van ons verhaal. Een gedegen overleg met alle betrokkenen (Vervoersregio Brugge, De Lijn, de gemeentelijke overheid, het Gewest,...) is aangewezen om stappen te zetten in de goede richting. Daarnaast zal het uitzetten op een tijdslijn ook wenselijk zijn.

Sommige tussenstappen passen perfect in de langetermijnvisie. Andere zijn een opstap naar een andere maatregen en dus per definitie een overgangsmaatregel. Elke tussenstap dient echter ook **steeds afgetoetst aan het grotere verhaal** en kan zo mogelijks ook bijkomende voorwaarden inhouden... Ze mogen geen 'ongewenste' verschuiving van het probleem teweegbrengen.

Alle tussenstappen dienen vooral ook **een draagvlak** te hebben en dienen te kaderen in de visie rond duurzaam verkeer. Belangrijk hierbij is dat we steeds met de inwoners in dialoog treden om hun noden te horen en een geïnformeerde gedragenheid te creëren.

Aandachtspunt in de verkeersstudie blijft ook 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. De 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.

Jammer genoeg zorgden de omstandigheden ervoor dat de laatste 2 samenkomsten van de werkgroepen dienden afgelast. Hierdoor zijn enkele onderwerpen minder goed kunnen uitgediept worden, dan we zelf gehoopt hadden. De tijdsdruk besliste hier anders over. Toch zijn we daarom niet minder trots op het voorgelegde resultaat!

Intussen werd in de gemeenteraad van Jabbeke de beslissing genomen om een **mobiliteitsstudie** te laten uitvoeren voor de dorpskern. Dit zal zeker bijkomende inzichten en informatie meebrengen. Onze bundel kan alvast inspirerend zijn voor deze studie.

Tussentijdse overlegmomenten, informatieavonden, bevragingen en andere manieren van communicatie zorgen niet enkel voor een grotere betrokkenheid, doch bieden ruimte aan inspraak en creëren gedragenheid.

Laat ons alvast hopen dat het studiebureau en het bestuur, als opdrachtgever, het belang van de dialoog met de inwoners voldoende erkent.

Een woordje van dank!

We willen in eerste instantie **de 808 inwoners en betrokkenen** bedanken die vorig jaar de enquête rond mobiliteit invulden en zo hun input gaven. Daarnaast denken we zeker aan **de vaste leden van de werkgroepen** die zich bereid toonden hun vrije avonden op te offeren en bereid waren met ons het inspirerende debat aan te gaan!

Werkgroep Fiets en School:

Aelbrecht Thomas, Daniloff Joëlle, Debackere Lieselotte (Groen), Deblauwe Gino (NVA), Debusscher Carine (SPA), Hellemans Julie, Meuleberghs Elyne, Vandenbroucke Ilse (CD&V), Vande Ryse Melissa, Verfaillie Bart, Verleye Roland,

Werkgroep Circulatieplan:

Henderyckx Peter, Huyghe Dirk, Lagae Glenn, Mahieu Erwin, Migom Tom (SPA), Vanden Broucke Marleen (NVA), Vandermeersch Carine (CD&V), Vantorre Jef, Verduyn Melina, Vermeersch Dirk (Groen), Vermeire Marleen, Verscheure Geert.

Tenslotte spreken we ook onze dank uit voor de **dienst Mobiliteit Stad Brugge, De Fietzersbond, Natuurpunt,...**

De Vrije Basisschool De Wassenaard en **directeur Filip** voor de gastvrijheid.

En **de zovelen** die via losse of formele contacten (live of via sociale media) hun ideeën wilden delen, kritisch ons proces volgden en vanuit hun grote betrokkenheid feedback gaven! Jullie hebben ons allen geholpen om richting te geven aan dit verhaal.

Gedaan te Varsenare, 20 juni 2020.

De Brabander Andy

Hoste Filip

Igodt Brecht

Sierens Servaas

Alle verslagen van de Werkgroepen Mobiliteit én de resultaten van de enquête vindt u terug op onze website www.leefbaarvarsenare.be, of zijn op te vragen via leefbaarvarsenare@gmail.com

