



Verslag Werkgroep Leefbaar Varsenare Circulatieplan

29 januari 2020

Aanwezigen: Henderyckx Peter, Mahieu Erwin, Verduyn Melina, Verscheure Geert, Huyghe Dirk, Vermeersch Dirk (Groen), Vandermeersch Carine (CD&V), Migom Tom (SPA), De Brabander Andy, Sierens Servaas.

Verontschuldigd: Lagae Glenn, Vermeire Marleen, Vantorre Jef, Vanden Broucke Marleen (NVA), Neyrinck Andries (*Fietsersbond*) *sluit niet langer aan ovw nieuwe opdracht (schepen in Brugge)*

Gemeenschappelijk moment (Werkgroep Fiets & School + Werkgroep Circulatieplan)

1. Duiding infomoment Ruimtelijke Ordening.
Leefbaar Varsenare wil duidelijk aangeven dat het infomoment rond Ruimtelijke Ordening (19 januari 2020) volledig losstaat van de werkgroepen rond Mobiliteit.
We hadden gehoopt dit thema te kunnen uitstellen tot we met Mobiliteit geland waren, doch de urgentie van de actualiteit liet dit niet toe.
2. Stand van zaken quick-wins die in de werkgroep van 18 december voorgesteld werden.
 - Doorgestuurd naar de gemeente op 22/12 - Herinneringsmail 19 januari 2020
 - Antwoord ontvangst 22 januari :
Vraag werd behandeld in het schepencollege van 6 januari 2020.
Quick-win 1, 2, 4, 5, 10, 13 en 15a werden goedgekeurd.
Quick-win 8, 11, 14, 16 en 20 werden niet weerhouden.
Quick-win 3, 6, 7, 9, 12, 15 b, 15c, 17, 18 en 19 worden verder besproken in overleg met de verkeerscommissie.

(Uittreksel uit de notulen van het schepencollege van Jabbeke d.d. 06 januari 2020 in bijlage)

Intussen werd de voorzitter van de verkeerscommissie gecontacteerd met mail met vraag naar planning.

Carine Vandermeersch polst even. Mogelijks kan ook Marleen Vanden Broucke, als lid van de verkeerscommissie, es navragen naar planning.

3. 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.
4. Opsplitsing per deelwerkgroep.



Verslag Werkgroep CIRCULATIEPLAN

Inleiding

Na de eerste quick-win's, en de (soms gedurfde) verre toekomst-dromen, zal het belangrijk zijn om de tussenstap te zetten.

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

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 Themis, 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^e 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.

2. 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 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 sluipwegen 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.

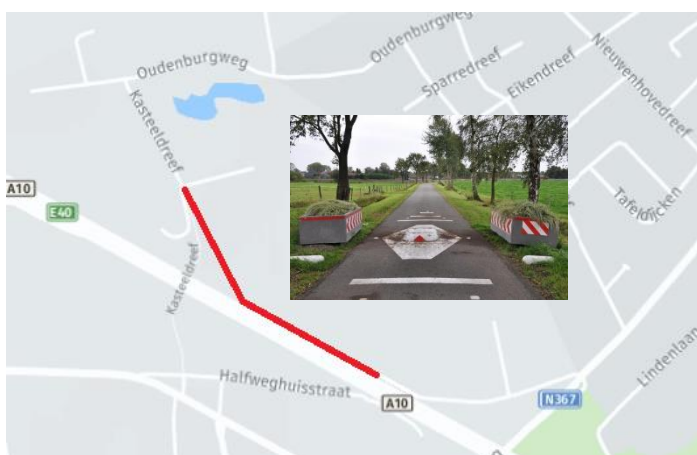
Vraag die zich stelt of dan niet 'het eerste stuk' toch tweerichting dient te blijven, dient verder bekeken.

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.

3. Oude Gistelsesteenweg

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...

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.

4. Doorsteek KSA – SPC

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 'speelsterreinen' dan kunnen krijgen thv de huidige tennisterreinen. (tennis wordt verhuisd naar achterkant SPC).

Het al of niet aansluiten van deze parkeerplaatsen en toegangsweg, op de bestaande parking en mogelijke uitgangsweg, dient goed afgewogen ifv verkeersdrukte en doorstroming (oa naar de school)...

Mogelijks sluit dit idee aan bij het creëren van ovonde thv de parking naast de KBC, en het idee van een 'autoluwe' Oude Dorpsweg.

Te weerhouden als voorstel?
Impact op verkeerscirculatie?

5. Knippen van de woonwijken

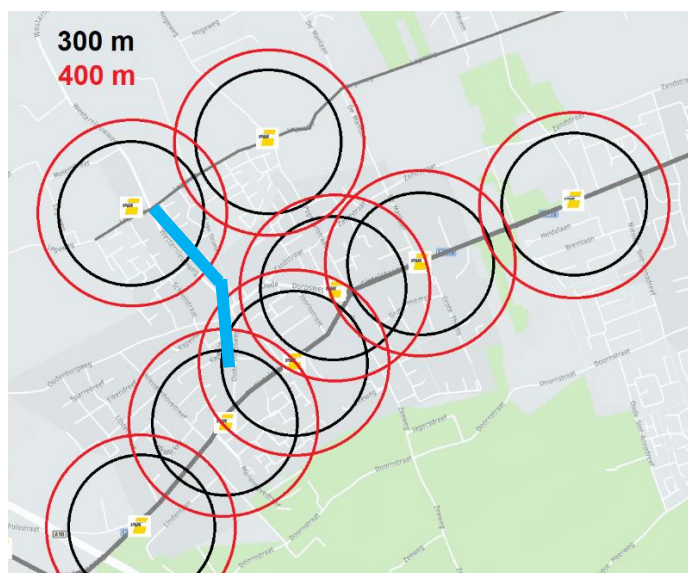
Groenwalle: OK -> draagvlak
Andere wijken eerst te bevragen. Nog niet echt een draagvlak!

6. Bus 15 doortrekken tot aan de Westernieuweg

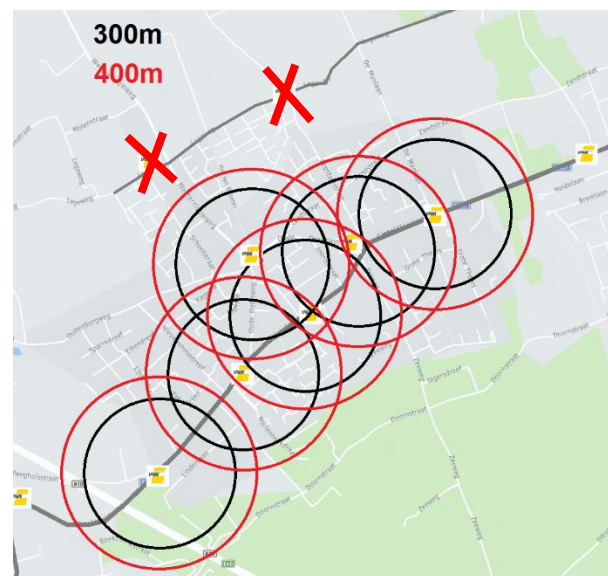
Voorstadbusjes? Kleine busjes met aparte regeling in de week en het WE, die mogelijks wel de doorsteek maken via de kerk naar de Gistelsesteenweg...

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

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



Nieuw voorstel



Oude situatie

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

Te weerhouden als voorstel naar de Lijn toe?
Impact op verkeerscirculatie?



7. 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, ...

Optie om plaatselijk verkeer toe te laten, doch in te richten als een soort 'woonerf'. Dit maakt dat doorgaand verkeer er niet welkom is.

Voordeel is dat het Steegje, ook autoluw wordt, en ter beschikking komt voor fiets en voetganger.

Wat is er nodig om dit voorstel te kunnen weerhouden?

Impact op verkeerscirculatie andere straten?

8. 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 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.

Kunnen we het voorstel voor minirotonde of kluirotonde weerhouden?

Welke randvoorwaarden zijn nodig? (oversteek fietsers en voetgangers,...)

9. 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.

Mogelijkheid om via Zandstraat af te slaan blijft. Oude Dorpsweg voorbehouden voor plaatselijk verkeer.

Mogelijks is een tussenstap hier, het wijzigen van de voorrangregeling Zandstraat / Oude Dorpsweg.



Niettemin staande we zeer voorzichtig dienen te zijn omtrent het wijzigen van 'basisregels' in het verkeer (standaard voorrang van rechts), kunnen specifieke situaties mogelijks 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.



Kiezen we voor de tussenstap (als quick-win), of gaan we voor de ovonde?
Wat is er nodig om dit voorstel te kunnen weerhouden?
Vraag dient wel voorgelegd aan Gewest.

10. Ovonde thv de kerk

Lijkt moeilijker te realiseren. Enige ruimte die mogelijks ter beschikking is, is de parking rechtover de Aveve.

Idee om verkeer niet langer de Westernieuwweg in te leiden, en het terugleiden naar de Gistelsesteenweg lijkt anders wel een goede insteek.

Laten we dit voorstel los? Of zien we dit toch op langere termijn te realiseren?
Vertalen we dit in een circulatieplan Dreef, Graspleintje, Westernieuwweg....?

11. 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 lijkt momenteel enkel mogelijk in de dreef, of op het graspleintje... 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 laatste zijn de klanten ook eerder bereid iets verder te wandelen naar de winkel.

Enkel het plan van 'gemeenteplein' uit het lange-termijnplan lijkt veel parkeergelegenheid te kunnen voorzien in de directe nabijheid...

12. Doorsteek Bakeroothoek

Mogelijks toch niet te weerhouden ifv bescherming van de dreef...

Voorstel van tafel?



13. Spiegel op kruispunt Popstaelstraat en Zandstraat

Blijkbaar bestaan er toch heel wat twijfels over de veiligheid van verkeersspiegels.

Nadelen of risico's zijn de volgende (bron Mobiforum):

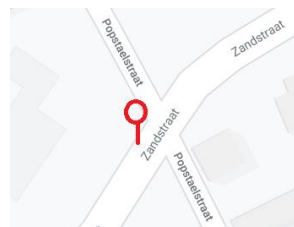
- gewenning, waardoor sneller afslaan bij een kruispunt
- fietsers worden niet beter opgemerkt, vaak integendeel
- voetgangers zijn nauwelijks op te merken
- Risico mis inschatten van afstand en snelheid

Er werd zelfs een advies gegeven vanuit Wegen en Verkeer over het niet langer gebruiken van bolle verkeersspiegels wegens potentieel gevaarlijk, doch dit advies werd zeer snel terug ingetrokken (2008).

Anderzijds worden toch een aantal criteria voorgesteld waarbij het gebruik van spiegels mogelijk toch aangewezen is:

- 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. Hiermee krijgen ze zicht op het verkeer in de Zandstraat. Ook de autobestuurder die vanuit de Zandstraat de Popstaelstraat wil inrijden, ziet mogelijks de fietser aankomen.



Een ander kruispunt, waar eveneens gebruik gemaakt wordt van een verkeersspiegel, en wat door de leden als 'goed' ervaren wordt, is het kruispunt Popstaelstraat / Legeweg.

Voorstel te weerhouden?

14. Zebrapaden op kruispunt Popstaelstraat en Zandstraat

Mogelijks aansluitend bij punt 13 kan de aanleg van zebrapaden in de Zandstraat, aan weerszijden van de Popstaelstraat, ook vertragend werken bij het naderen van de Popstaelstraat...

Quick-win?

Voorstel te weerhouden?



15. 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 Westernieuwweg, 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... Moeten er dan flankerende maatregelen genomen worden?

Voorstel te weerhouden?

Flankerende maatregelen?

16. Kiss and ride – zone thv grasveldje Westernieuwweg.

**Hierbij wordt verwezen naar voorstel en plannetje gemeente. (zie onder)
Te hernemen volgend overleg!**

17. Circulatie parking SPC (dreef / steegje).

**Hierbij wordt verwezen naar voorstel en plannetje gemeente. (zie onder)
Te hernemen volgend overleg!**

18. Eénrichting schoolstraat.

Een aantal pro's en contra's werden hier reeds aangehaald. Over het stuk waarover gesproken wordt (tussen Oudenburgweg en hoek Reigerie) leek er wel consensus. Over de rijrichting liepen de meningen uiteen. Ook omtrent de inrichting van de straat dient nog verder nagedacht.

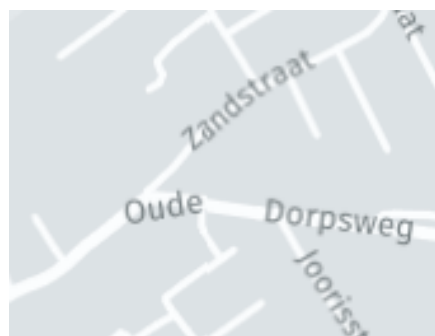
Te hernemen volgend overleg!

19. Wijziging voorrangsregeling Joorisstraat / Ter Hauwe.

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

Vraag die zich hier stelt of ook hier de scherpe hoek waarmee de Joorisstraat binnenkomt in de Oude Dorpsweg, een afdoende reden is om de voorrang hier te wijzigen. Hierover is nog geen eensgezindheid.

Over de in- / uitrit van Ter Hauwe lijkt er meer eensgezindheid.



Aandacht dient wel te gaan over duidelijkheid voor de weggebruikers.



Vraag is of het dan niet zinvoller is om een ganse strook voorrang te geven, dan voortdurend wisselen tussen voorrang, en geen voorrang?

Te hernemen volgend overleg!

Gezamenlijke afsluiting (zie ppt)

Ter afronding werden de quick-wins die ingediend werden nog es overlopen, ifv goedkeuring, afwijzing, of doorverwijzing naar de verkeerscommissie.

Een vijftal nieuwe Quick-wins worden voorgelegd.

Tot slot

Niet alle individuele voorstellen kwamen in de vergadering aan bod. Dit dient zeker verder opgenomen te worden in de volgende vergadering.

Ook bij de voorstellen die wel reeds aan bod kwamen dienen nog kanttekeningen geplaatst, of flankerende maatregelen uitgeklaard in het volgend overleg.

Na de 2 vergaderingen, hopen we toch iets definitievere voorstellen te kunnen formuleren.

Mogen we jullie wel vragen de huidige voorstellen kritisch te bekijken, en mogelijks andere voorstellen ook reeds onder de loupe te nemen. (cfr verslag 27 november 2019).

In dit volgend overleg dienen we ook stil te staan bij de prioriteit (rangorde) van de maatregelen...

Alvast tot de volgende (19/02, 11/03, 1/04 en 22/04).

Andy en Servaas

