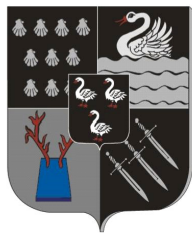

ZITTING VAN DE VERKEERSCOMMISSIE VAN 27 OKTOBER 2022



AANWEZIG :

Voorzitter: Jan Pollet

Leden : Chris Bourgois, Geert Deprée, Carine Vandermeersch (opvolger), Piet Berton, Peter-Jan Hallemeersch, Nadia Hendrickx (wnd.),

Algemeen directeur: Goele Brouckaert

Afwezig of verontschuldigd : Joël Acke, Marleen Vanden Broucke

1 Gemeenteraadscommissie verkeer - neerlegging verslag van de zitting van 04/08/2022

SEC/594411

Toelichting:

De gemeenteraadscommissie verkeer neemt kennis van het verslag van de zitting van 04/08/2022.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent goedkeuring aan het verslag van de zitting van 04/08/2022.

2 Mobiliteit - proefopstelling Kapellestraat en Koffiestraat - evaluatie

SEC/586758

Toelichting:

Vanuit VBS De Klimtoren kwam in het verleden de vraag tot herinrichting van de Kapellestraat om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid aan de school te optimaliseren. De gemeente Jabbeke stelde het studie bureau Vectris aan om een analyse te maken van de schoolroutes en de knelpunten van deze routes. Verder werkte Vectris een voorstel uit voor de mobiliteitsinrichting van de schoolomgeving en eventuele noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur.

Een eerste proefopstelling werd georganiseerd van 31 mei 2021 tot 1 juli 2021. Hierbij werd in de Kapellestraat éénrichtingsverkeer ingevoerd vanaf de Gistelsteenweg in de richting van de Dorpsstraat. Het gedeelte tussen de kerk en de Koffiestraat was echter afgesloten ten gevolge van de werken in de Dorpsstraat waardoor het gemotoriseerd verkeer genoodzaakt was om weg te rijden langs de Koffiestraat. Bijgevolg werd ook in de Koffiestraat éénrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van de Gistelsteenweg.

Bij het einde van de werken in de Dorpsstraat werd beslist om een tweede proefopstelling te organiseren. Hierbij werd de Kapellestraat éénrichtingsverkeer vanaf de Gistelsteenweg tot aan de Dorpsstraat, ook voor het stuk vanaf De Post. Verder werd in de Koffiestraat éénrichting ingevoerd van de Gistelsteenweg naar de Kapellestraat. Zoals tijdens de eerste proefopstelling werd de rijweg van de Kapellestraat opnieuw ingedeeld met een tweerichtingsfietspad aan de zijde van de school, afgescheiden van de rijweg. Door het invoeren van dit fietspad was de rijwegbreedte onvoldoende breed voor het inrijden van de bestaande parkeerplaatsen. Daarom werd het parkeerplan in de Kapellestraat tijdelijk gewijzigd naar schuine parkeerplaatsen.

Deze tweede proefopstelling ging in voege op maandag 16 mei 2022. Door het bestuur werd beslist om de proefopstelling tot het einde van het schooljaar in te voeren. Na deze proefperiode zou een ruime evaluatie volgen.

Door de verkeerscommissie van 24 maart 2022 werd hieromtrent als volgt geadviseerd: "De gemeenteraadscommissie verkeer verleent gunstig advies voor de voorgenomen proefopstelling aldus en de daarbij vooropgestelde werkwijze. Daarbij wordt geadviseerd om de nieuwe regeling aan te houden tot aan het verlot."

Tijdens het schepencollege van 13 juni 2022 werd in eerste instantie beslist om de proefopstelling in de Kapellestraat en de Koffiestraat aan te houden tot eind 2022. Dit onderwerp kreeg echter opnieuw behandeling tijdens het schepencollege van 27 juli 2022 waarbij als volgt werd beslist door het schepencollege:

"Het schepencollege neemt kennis van de gemaakte opmerkingen. In de bewonersbrief over de tweede proefopstelling in de Kapellestraat en Koffiestraat werd aan de buurtbewoners meegedeeld dat de proefopstelling tot het einde van het schooljaar, eind juni, zou duren. Na deze proefperiode zou een evaluatie volgen van het project. Terecht wordt opgemerkt dat voorafgaand aan de beslissing tot verlenging van de proefopstelling geen buurtbevraging werd gelanceerd.

Het schepencollege wenst alsnog de vooropgestelde bevraging met evaluatie bij de buurt, de stakeholders en de ouders van de schoolgaande jeugd te organiseren:

- De onmiddellijk omwonenden ontvangen een bewonersbrief;
- De stakeholders (school, politie, IVBO, Spiegelare, de Post,) worden aangeschreven per mail;
- Een ruime publicatie op de website en sociale media.

De ontvangen opmerkingen en adviezen worden voorgelegd aan het schepencollege van 8 augustus 2022 waarbij een tussentijdse beslissing zal genomen worden omtrent de verderzetting van de proefopstelling. Voorlopig wordt de huidige proefopstelling aangehouden behalve tijdens de week van 4 juli 2022 naar aanleiding van een aanvraag voor inname openbaar domein voor een mobiele kraan met het oog op werken aan de kerk.

Voor het geval het schepencollege beslist om deze of een andere proefopstelling aan te houden tot eind december 2022, wordt een definitieve evaluatie voorzien begin 2023."

Bijkomstig werd beslist om voorafgaand aan deze nieuwe tussentijdse beslissing het advies in te winnen van de gemeenteraadscommissie verkeer.

Door de gemeenteraadscommissie verkeer werd als volgt beslist op 4 augustus 2022:

"De gemeenteraadscommissie verkeer stelt vast dat de vragenlijst door 101 respondenten werd ingevuld en slechts door 29 (groot)ouders. De school telt echter meer dan 400 kinderen. De gemeenteraadscommissie verkeer is dan ook van mening dat de (groot)ouders onvoldoende hun opinie hebben kunnen overmaken en er bijgevolg onvoldoende cijfermateriaal is om reeds een advies te formuleren in verband met de proefopstelling in de Kapellestraat en de Koffiestraat.

De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert dan ook om dezelfde vragenlijst opnieuw te verspreiden onder de (groot)ouders, buurtbewoners, frequente gebruikers van de Kapellestraat en de Koffiestraat alsook de ruimere buurt in de maand september. Op basis van deze bijkomstige gegevens kan dan een meer geïnformeerde beslissing genomen worden omtrent de verkeerssituatie in de Kapellestraat en de Koffiestraat. Vervolgens wenst de verkeerscommissie opnieuw samen te komen in de maand oktober om de resultaten van de vragenlijst en de volledige situatie wederom te evalueren. De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert dan ook om de huidige proefopstelling aan te houden tot aan deze evaluatie.

Daarnaast adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om de mogelijkheden om de Kapellestraat deels in te richten als schoolstraat verder te onderzoeken. Het invoeren van een schoolstraat lijkt dan ook de meest geschikte oplossing om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te optimaliseren, mits verdere verfijning van deze optie. Voornamelijk de parkeermogelijkheden en het garanderen van de veiligheid in de nabijheid van de schoolstraat vergt verder onderzoek.

Daarenboven dient in de toekomst meer ingezet te worden op sensibilisering en politietoezicht.

Ten slotte adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om te onderzoeken of het mogelijk is om het dubbelrichting fietspad in de Kapellestraat, onderdeel van de huidige proefopstelling, te versmallen tot een breedte van 2 meter. Momenteel heeft dit fietspad een breedte van 2,50 meter. Het versmallen van dit fietspad kan voor meer ruimte zorgen bij het achteruit rijden en manoeuvreren ter hoogte van de parkeerplaatsen tegenover de school."

Het advies en het standpunt werd vervolgens bijgetreden door het schepencollege. Daarnaast werd op 29 augustus 2022 door het schepencollege beslist om voor de aanvang van het nieuwe schooljaar het fietspad in de Kapellestraat te versmallen naar 2 meter in plaats van 2,5m.

Zoals geadviseerd door de gemeenteraadscommissie verkeer en beslist door het schepencollege werd een opnieuw een bevraging georganiseerd. Zowel de buurtbewoners als de ruimere buurt konden deze vragenlijst online of op papier invullen vanaf 21 september tot en met 12 oktober 2022. Zo werd de vragenlijst verspreid via een bewonersbrief, op de gemeentelijke informatiekkanalen, alsook door de school De Klimtoren.

In totaal, zowel online als op papier, werd de vragenlijst door 378 respondenten ingevuld.

215 van deze geënquêteerden gaven aan een (groot)ouder te zijn van kinderen die in De Klimtoren naar school gaan. Daarnaast werd de vragenlijst ingevuld door 12 bewoners van de Kapellestraat en 12 bewoners van de Koffiestraat. Van de rest van de bevrageden gaven 92 mensen aan dat ze een regelmatige gebruiker van de Kapellestraat/Koffiestraat zijn. De overige 47 respondenten kozen voor de optie 'andere'. Een visuele weergave van de resultaten is terug te vinden in de bijlage.

Vervolgens werden alleen aan de (groot)ouders enkele bijkomstige vragen gesteld. Volgende resultaten werden hieruit bekomen:

-Het merendeel van de bevragede (groot)ouders blijkt zowel vóór als tijdens de proefopstelling met de auto naar school te komen. 23 (groot)ouders gaven aan de kinderen te voet naar school te brengen vóór de proefopstelling, 23 met de fiets, 158 met de auto en 11 op een andere manier. Tijdens de proefopstelling brachten 27 (groot)ouders de kinderen te voet naar school, 46 met de fiets, 131 met de auto en opnieuw 11 op een andere manier. 135 (groot)ouders gaven aan evenveel met de fiets of te voet te komen, 14 (groot)ouders komen minder met de fiets of te voet en 66 (groot)ouders daarentegen komen meer met de fiets of te voet sinds de proefopstelling.

-Vóór de proefopstelling parkeerden het merendeel van de (groot)ouders (103) aan de overkant van de school. De overige bevragede (groot)ouders parkeerden eerder verspreid over de diverse andere parkeermogelijkheden. Hierbij vonden 63 (groot)ouders het veilig waar ze parkeerden, terwijl 131 (groot)ouders het niet veilig vonden waar ze parkeerden vóór de proefopstelling. Op de overige 21 (groot)ouders was deze vraag niet van toepassing. Sinds de proefopstelling daarentegen parkeren 85 van de (groot)ouders nog steeds aan de overkant van de school. Opnieuw parkeren de overige (groot)ouders sinds de proefopstelling verspreid over de diverse andere parkeermogelijkheden. De vraag of men het veilig vindt waar men sinds de proefopstelling de auto parkeert of stationeert was ook hier niet van toepassing op 20 (groot)ouders. Echter gaven hier 173 (groot)ouders aan dat ze de parkeerplaats veilig vonden en slechts 22 (groot)ouders niet.

-162 van de 215 bevragede (groot)ouders gaven aan de kinderen te begeleiden tot aan de schoolpoort.

De volgende vragen van de vragenlijst werden gericht aan alle respondenten. Hierbij werden volgende resultaten verkregen:

- 85 van de geënquêteerden gaven aan dat de verkeerssituatie in de schoolomgeving goed is zoals oorspronkelijk. De overige 293 respondenten geven echter aan dat er meer nood is aan verkeersveiligheid in de schoolomgeving.
- Ongeveer 75% van de bevroegden (277) vinden de verkeerssituatie sinds de proefopstelling veiliger dan voorheen. 48 respondenten vinden de proefopstelling minder veilig in tegenstelling tot 53 bevroegden die de proefopstelling even veilig/onveilig vinden.
- 290 bevroegden antwoordden dat de proefopstelling duidelijk is, in tegenstelling tot 88 respondenten die de proefopstelling niet duidelijk vinden.
- Meer dan 75% (304) vindt het beter dat er geen lijnbussen meer door de Kapellestraat rijden. Slechts 18 mensen vinden dit niet beter en 56 geënquêteerden vinden dit geen verschil.
- 169 respondenten gaven aan dat ze het beter vinden dat de breedte van het dubbelrichting fietspad in de Kapellestraat versmald is van 2,5m naar 2m, terwijl 84 bevroegden dit niet beter vinden. 125 geënquêteerden vonden dit geen verschil.
- 243 bevroegden geven aan steeds een parkeerplaats te vinden in de buurt van de Kapellestraat/ Koffiestraat vóór de proefopstelling tegenover 135 mensen die niet steeds een parkeerplaats vinden. Sinds de proefopstelling vinden 212 respondenten steeds een parkeerplaats in de buurt van de Kapellestraat/ Koffiestraat.

-132 respondenten vinden de Kapellestraat en Koffiestraat minder toegankelijk sinds de proefopstelling. 132 mensen vinden de Kapellestraat en Koffiestraat even toegankelijk en 114 bevroegden vinden het dan weer toegankelijker.

- De Kapellestraat, tussen de Gistelsteenweg en de Koffiestraat, zou volgens 71 geënquêteerden tweerichtingsverkeer moeten zijn. Daarentegen geven 268 respondenten aan dat dit deel van de Kapellestraat éénrichtingsverkeer zou moeten zijn in de richting van Dorpsstraat. Verder wensen 39 mensen éénrichtingsverkeer in de richting van de Gistelsteenweg.
- Het stuk van de Kapellestraat tussen de Koffiestraat en de Dorpsstraat zou volgens 109 bevroegden tweerichtingsverkeer moeten zijn. 60% (230) is daarentegen voorstander voor éénrichtingsverkeer in de richting van de Dorpsstraat en 39 respondenten in de richting van de Gistelsteenweg.
- Wat betreft de Koffiestraat is ongeveer 25% van mening dat deze straat tweerichtingsverkeer moet zijn. Verder geven 128 bevroegden aan dat de Koffiestraat éénrichtingsverkeer moet zijn in de richting van de Kapellestraat en 150 éénrichtingsverkeer in de richting van de Gistelsteenweg.

-166 bevroegden geven aan dat de Kapellestraat, tussen de Gistelsteenweg en de Koffiestraat, ingericht zou moeten worden met een dubbelrichting fietspad, 122 met een kiss and ride zone, 109 als fietsstraat, 90 als schoolstraat. Verder geven 57 bevroegden aan dat dit deel van de Kapellestraat ingericht zou moeten worden met gemengd verkeer, 31 met fietssuggestiestroken en 18 zonder parkeerplaatsen in dit stuk van de straat. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)

- De Kapellestraat, tussen de Koffiestraat en de Dorpsstraat, zou volgens de geënquêteerden als volgt moeten worden ingevuld: volgens 127 bevroegden als fietsstraat, volgens 121 met een dubbelrichting fietspad, volgens 105 met gemengd verkeer, volgens 58 zonder parkeerplaatsen in dit stuk van de straat, volgens 45 met fietssuggestiestroken, volgens 37 als schoolstraat en volgens 32 respondenten met een kiss and ride zone. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)
- 176 mensen geven aan dat de Koffiestraat ingericht zou moeten worden als fietsstraat, 118 met gemengd verkeer, 57 met fietssuggestiestroken, 52 met een dubbelrichting fietspad, 34 zonder parkeerplaatsen in dit stuk van de straat, 27 met een kiss and ride zone en 21 als schoolstraat. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)
- 158 geënquêteerden zijn van mening dat er meer zou ingezet moeten worden op sensibilisering om zich met de fiets of te voet te verplaatsen in plaats van met de auto. Daarnaast vinden 142 bevroegden dat er meer moet ingezet worden op meer parkeerplaatsen, 94 op politietoezicht, 88 op autoluwe straten, 11 op het openbaar vervoer en 8 op minder parkeerplaatsen. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)

-Volgende zaken worden als positief/goed ervaren aan de huidige proefopstelling: Volgens 273 mensen is de proefopstelling veiliger voor fietsers, volgens 204 is het veiliger voor voetgangers, volgens 194 bevroegden is er een lagere snelheid, volgens 181 mensen is er meer aandacht voor verkeersveiligheid, volgens 163 geënquêteerden is er meer aandacht voor de trage weggebruikers, volgens 122 personen is er een voldoende breed fietspad, volgens 89 bevroegden is er minder gemotoriseerd verkeer, volgens 72 geënquêteerden is er een voldoende brede rijbaan, volgens 68 respondenten is er een vlottere doorlooptijd en volgens 38 mensen zijn er voldoende parkeerplaatsen. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)

- 134 bevroegden vinden het negatief/ minder goed aan de huidige proefopstelling dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn, 151 mensen zijn daarnaast van mening dat er een minder vlotte doorlooptijd is. Vervolgens stellen 58 personen dat het fietspad onvoldoende breed is en vinden 41 respondenten dat de proefopstelling onveiliger is voor fietsers. Daarenboven geven 32 geënquêteerden aan dat het onveiliger is voor de voetgangers. 27 respondenten vinden de rijbaan onvoldoende breed. Verder wordt 16 maal aangehaald dat er minder aandacht is voor de trage weggebruikers, alsook 16 keer dat er meer gemotoriseerd verkeer is ten gevolge van de proefopstelling. 15 mensen melden dan weer dat er een hogere snelheid is ten gevolge van de huidige proefopstelling en 15 mensen geven aan dat er minder aandacht is voor verkeersveiligheid. (op deze vraag konden meerdere antwoorden aangeduid worden)

-Op de vraag op de huidige proefopstelling definitief zou moeten worden, wordt door 249 respondenten positief gereageerd. 40 bevroegden gaven aan dat de oorspronkelijke situatie behouden moet blijven, terwijl 89 geënquêteerden van mening zijn dat er andere maatregelen nodig zijn in de schoolomgeving.

Op 14 september 2022 werd een aanvullend advies in verband met de schoolomgeving in de Kapellestraat ontvangen van het

betrokken studiebureau Vectris. Volgende zaken werden hierbij geadviseerd:

(1) Kapellestraat met dubbelrichting fietspad

- Minimale breedte dubbelrichting fietspaden volgens fietsvademecum = 3 meter (voor fietsintensiteit <250 fietsers/uur)
- Verbreding dubbelrichting fietspaden van 2,5m naar 3m in fietsvademecum omwille van de toename in fietsintensiteiten, grotere diversiteit in type fietsen/ buitenmaatse fietsen (bv. bakfietsen), kinderen en oudere mensen hebben meer ruimte nodig (van belang in schoolomgeving)
- Belang schuwafstanden: fietspad dient zeker 25cm van de stoeprand weggehouden te worden + nood aan 50cm weg van de buitenkant van de paaltjes die de rijweg scheiden van het fietspad
- > Een dubbelrichting fietspad van slechts twee meter zonder conforme schuwafstanden is ruim onvoldoende voor de schoolomgeving in de Kapellestraat. Dit zal leiden tot onveilige situaties voor de schoolgaande kinderen.

(2) Parkeeropties schoolstraat

- Advies november 2021:

Kapellestraat inrichten als schoolstraat vanaf de Gistelsteenweg tot aan de Koffiestraat. Tijdens de schoolstraat kunnen enkel bewoners de straat verlaten aan lage snelheid. Verder de Kapellestraat inrichten als dubbelrichtingsstraat met gemengd verkeer en als fietsstraat. De haakse of schuine parking voor de schoolpoort verdwijnt beter gezien deze een gevaarlijk conflict vormt in de schoolomgeving. Hierbij werden de parking van de buurtsupermarkt (geen optie ondertussen) en de parking aan het vrijetijdscentrum voorgesteld als goede parkeeropties.

- Parking vrijetijdscentrum:

Ligt op 700m van de school en is grotendeels autoluw (ongeveer 14min stappen voor jonge kinderen, 8min voor volwassenen). Dit zou gezien kunnen worden als actief familiemoment, maar voor sommige ouders zal dit vermoedelijk eerder als 'verliestijd' ervaren worden. Om daaraan tegemoet te komen kan een begeleide rij bij begin en einde van de schooltijd van en naar deze parking de drempel verlagen (verzamelen leerlingen en onder begeleiding samen wandelen). Zo is er geen 'tijdsverlies' en kan er zelfs tijds winst zijn bij het naar school brengen van de kinderen.

- Andere publieke parkeerplaatsen:

De andere publieke parkeerplaatsen in de schoolomgeving (parking aan glascontainer, parking tegenover gemeentehuis) hebben onvoldoende capaciteit om actief te gaan promoten als het alternatief voor het invoeren van de schoolstraat. Deze parkings zullen vollopen waardoor ongewenst zoekverkeer en/of foutief parkeergedrag ontstaat, alsook frustraties. Ook haakse parkeerplaatsen en parkeerplaatsen gelegen langs een schoolroute vormen geen veilig alternatief.

- Concreet:

Bij de invoering van de schoolstraat is het belangrijk een goede en veilige parkeeroptie, zoals het vrijetijdscentrum, te promoten vanuit de school en de gemeente. Het is onvermijdelijk dat niet alle ouders dit zullen volgen en toch deels terecht komen op de private parking van de supermarkt of in de omliggende straten en pleinen. Dat hoeft geen probleem te zijn zolang de gekozen parkeeralternatieven veilig zijn en er geen foutief parkeren plaatsvindt. Het is van belang om onveilige parkeeropties te sluiten in de onmiddellijke buurt van de school (zoals de langparkeerplaatsen in de Gistelsteenweg thv de Hogedijkenstraat). De schoolstraat sluit de parkeerkorrels in de Kapellestraat tijdens het begin en einde van de schooldag omdat er anders chaos dreigt op deze parkings. Het eventueel foutief en hinderlijk parkeren moeten we aanpakken met sensibilisering en handhaving.

(3) Sensibilisering en handhaving

Samenwerking en sensibilisering van alle betrokken actoren is een cruciale schakel willen we verandering in een schoolomgeving succesvol doorvoeren. Deze sensibilisering zorgt voor draagvlak bij bewoners en ouders. Het sluitstuk, na een goede sensibilisering, van een succesvolle verandering vormt dan uiteindelijk de handhaving. Een goede samenwerking met de politie is dus ook van belang omdat zij zowel in de sensibilisering een belangrijke rol kunnen spelen alsook in de uiteindelijke handhaving

Verder gaat de proefopstelling in tegen enkele voorschriften uit het vademecum fietsvoorzieningen:

- Er wordt ontraden over aanliggende gelijkgrondse fietspaden aan te leggen. Voor aanliggende fietspaden wordt geadviseerd om deze verhoogd aan te leggen (volledige heraanleg).
- Een aanliggend tweerichtingsfietspad is niet voor zien in het vademecum fietsvoorzieningen omwille van de verkeersonveiligheid. Indien geopteerd wordt voor de aanleg van een tweerichtingsfietspad dient deze steeds losliggend te zijn. Hiervoor wordt een tussenstrook van 1 meter geadviseerd. Binnen de bebouwde kan is de keuze voor tweerichtingsfietspaden dan ook onverantwoord en onwenselijk.
- "Paaltjes of andere obstakels op fietspaden worden vaak gebruikt voor het weren van gemotoriseerd verkeer maar zijn een belangrijke oorzaak van eenzijdige fietsongevallen en betekenen een permanente hinder voor de fietser"
- In een zone 30 en schoolomgeving wordt gemengd verkeer steeds aangeraden en geadviseerd als enige optie. In het vademecum wordt vermeld dat dit in de publieke opinie dikwijls met argwaan onthaald wordt, maar ten onrechte is. Verder is bij een lage verkeersintensiteit en voornamelijk bij een bepaalde parkeerdruk, zoals het geval in de Kapellestraat, een gemengd profiel de enige wenselijke situatie.
- Voor fietspaden is ook de continuïteit, zonder obstakels, onderbrekingen van prominent belang. In casu zijn er twee kruispunten, meerdere verkeersdrempels, asverschuivingen, zebra's, een oversteekplaats terug naar gescheiden fietsrichting en een onderbreking van het fietspad. Een gebrek aan continuïteit van het fietspad is namelijk zeer gevaarlijk voor de fietsers alsook verwarrend voor de bestuurder van gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast wordt op Vlaams niveau gewerkt aan nieuwe richtlijnen voor het parkeren. Zo wordt geadviseerd om geen haakse parkeerplaatsen te voorzien in schoolomgevingen. Deze blijken de grootste oorzaak van verkeersonveiligheid in schoolomgevingen omwille van de hoge mate aan manoeuvreren.

Volgende parkeerplaatsen zijn aanwezig in de dichte nabijheid van de school:

- Overkant school: 27 parkeerplaatsen
- Inham Kapellestraat thv glascontainers: 23 parkeerplaatsen
- Doodlopend stuk Kapellestraat (richting de huisnummers 13,15,17): 17 parkeerplaatsen
- De post: 10 parkeerplaatsen
- Dorpsstraat (dichte nabijheid Kapellestraat): 15 parkeerplaatsen
- Caverstraat: 20 parkeerplaatsen
- Pieter Derudderstraat: 10 parkeerplaatsen
- Doorsteek tussen Koffiestraat en Dorpsstraat: 10 parkeerplaatsen

Sinds de start van de proefopstelling werden ook heel wat reacties ontvangen van buurtbewoners, ouders en bezorgde inwoners. Deze reacties werden gebundeld in de bijlage vanaf mei 2022.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer neemt kennis van de vorderingen in het dossier in verband met de schoolomgeving in de Kapellestraat. Hierbij wordt vastgesteld dat er een zeer hoge respons is gekomen op de bevraging, met zowel antwoorden van (groot)ouders van schoolgaande kinderen, buurtbewoners en frequente gebruikers.

Ondanks het feit dat uit de bevraging blijkt dat bijna 66% van de bevroegden van mening is dat de huidige proefopstelling definitief zou moeten worden, is de gemeenteraadscommissie verkeer van mening dat deze niet verantwoord en verkeersveilig is. Dit blijkt ook uitdrukkelijk uit het advies van Vectris waarbij wordt gesteld dat het dubbelrichting fietspad zal leiden tot onveilige situaties voor de schoolgaande kinderen. Daarnaast gaat de huidige proefopstelling in tegen heel wat voorschriften uit het vademecum fietsvoorzieningen dat in Vlaanderen de leidraad is voor het ontwerpen en inrichten van fietsvoorzieningen. Binnen een zone 30 en schoolomgeving is volgens het vademecum fietsvoorzieningen gemengd verkeer de enige verkeersveilige optie. De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert dan ook dat de gemeente haar verantwoordelijkheid opneemt en de proefopstelling in de Kapellestraat en de Koffiestraat niet langer aanhoudt.

Desondanks dringen andere maatregelen in de schoolomgeving zich op. Zo geven meer dan 75% van de respondenten aan dat de oorspronkelijke verkeerssituatie in de schoolomgeving niet veilig is en er meer nood is aan verkeersveiligheid. Het grootste gevaar in het kader van verkeersveiligheid in de schoolomgeving is de aanwezigheid van haakse parkeerplaatsen, dit blijkt ook uit het advies van Vectris.

Door de verkeerscommissie werd op 4 augustus 2022 geadviseerd om het inrichten van de Kapellestraat als schoolstraat verder te onderzoeken. Het invoeren van een schoolstraat leek dan ook de meest geschikte oplossing om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te optimaliseren, mits verdere verfijning van deze optie. Voornamelijk de parkeermogelijkheden en het garanderen van de veiligheid in de nabijheid van de schoolstraat vergen hierbij verder onderzoek.

Omtrent het inrichten van de Kapellestraat als schoolstraat werd opnieuw het advies ingewonnen van het studie bureau Vectris. Hierbij wordt door het studie bureau geadviseerd om de Kapellestraat in te richten als schoolstraat vanaf de Gistelsteenweg tot aan de Koffiestraat, met gemengd verkeer en als fietsstraat. Echter kan een schoolstraat enkel werken indien er een veilige parkeeroptie is. De enige mogelijkheid volgens het studie bureau is de parking aan het vrijetijdscentrum als primaire parkeerplaats. Sommige ouders zullen dan nog steeds parkeren ter hoogte van de parkeervoorzieningen rondom de school. Het uitsluitend parkeren op de publieke parkeerplaatsen in de schoolomgeving vormt volgens Vectris geen veilig alternatief.

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent ongunstig advies voor het gebruik van de parking van het vrijetijdscentrum als primaire parkeerplaats. Deze parking zal in de praktijk vermoedelijk niet gebruikt worden. Daarentegen is de gemeenteraadscommissie verkeer het invoeren van een schoolstraat in de Kapellestraat wel genegen. Ook 90 respondenten geven aan dat een deel van de Kapellestraat ingericht zou moeten worden als schoolstraat. Er dient echter naar een oplossing gezocht te worden voor de parkeerproblematiek die zich voordoet bij het invoeren van een schoolstraat.

Concreet stelt de gemeenteraadscommissie verkeer voor om de huidige proefopstelling niet langer aan te houden en een nieuwe tijdelijke proefopstelling uit te werken. De verkeerscommissie adviseert om het invoeren van een schoolstraat in de Kapellestraat tussen de glascontainers en de drempel ter hoogte van het Margriethuis uit te proberen aan de hand van een nieuwe proefopstelling. Tijdens het begin en het einde van de schooldag wordt de Kapellestraat hierbij ingericht als schoolstraat. Op de andere tijdstippen geldt in de Kapellestraat tweerichtingsverkeer en een fietsstraat, zoals voorheen. Verder lijkt het aangewezen om het éénrichtingsverkeer in de Koffiestraat te behouden, van de Gistelsteenweg naar de Kapellestraat. Zo kan niet meer uitgereden worden ter hoogte van het gevaarlijk kruispunt met de Gistelsteenweg. Op deze manier is ook De Post opnieuw te allen tijde bereikbaar.

Daarnaast lijkt het aangewezen om de ouders te informeren over alle parkeermogelijkheden rondom de school en hen te

sensibiliseren om zoveel mogelijk verspreid te parkeren. Door de invoering van de schoolstraat zal het niet meer mogelijk zijn om te parkeren aan de overkant van de school. Dit biedt wel de mogelijkheid voor de leerkrachten om zich voor het begin van de schoolstraat op deze plaatsen te parkeren zodat de andere parkeerplaatsen in de buurt vrij zijn voor de (groot)ouders. Om meer parkeerplaatsen te voorzien in de directe omgeving van de school adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om een zone voor kort parkeren (15 minuten) in te voeren aan de parkeerplaatsen ter hoogte van de inham aan de glascontainers. Dit kort parkeren kan vervolgens van toepassing zijn op dezelfde momenten als de schoolstraat. Leerkrachten die voor de start van de schoolstraat hun wagen niet binnen de schoolstraat hebben gezet, kunnen nog steeds in de zone voor kort parkeren laden en lossen.

Een mogelijk knelpunt in deze proefopstelling is de inrit naar de parkeerplaatsen ter hoogte van de inham aan de glascontainers en de inrit naar het doodlopend stuk van de Kapellestraat. Om in kaart te brengen of er zich hier in de praktijk effectief problemen zullen voordoen, adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om de invoering van een schoolstraat slechts 1à2 weken te testen en hierbij kort op de bal te spelen indien blijkt dat het verkeer hier vastloopt. Enkel door deze opstelling te proberen, kan nagegaan worden of een schoolstraat een mogelijke oplossing is of niet. Verder lijkt het hierbij aangewezen om de medewerking van de politie te vragen tijdens de eerste dagen.

Vooraleer deze nieuwe proefopstelling uitgevoerd kan worden, adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om dit voorstel verder te verfijnen en uit te werken.

De gemeenteraadscommissie verkeer wenst ook nog volgende mogelijkheden op lange termijn mee te geven:

-Verderzetting van de procedure tot onteigening van de groenstrook langs de Jabbekebeek tussen de Kapellestraat en het park. Zo kunnen alle trage weggebruikers via deze weg naar het park en naar de school. Op deze manier kan de Kapellestraat, waar er gemotoriseerd verkeer is, vermeden worden.

-Autoluw maken van de Koffiestraat (uitgezonderd plaatselijk verkeer) ten behoeve van de trage weggebruikers. Zo kunnen voetgangers en fietsers het gemotoriseerd verkeer in de Kapellestraat vermijden.

3 Mobiliteit - verkeersveiligheid - invoeren zone 30 in woonwijken - voorstel

SEC/592709

Toelichting:

In het verleden werd reeds beslist om alle woonwijken binnen de gemeente in te richten als zone 30, mits aangepaste verkeersinrichting indien noodzakelijk.

Door het schepencollege werd op 4 juli 2022 beslist om een globaal voorstel voor te leggen aan de gemeenteraadscommissie verkeer met vermelding van de wijken en straten waar een zone 30 kan ingevoerd worden.

Een maximumsnelheid van 30km/u heeft dan ook heel wat voordelen:

-Het verschil in snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en de fietser is klein genoeg om samen de wegruimte te delen.

-Als bestuurder heb je een veel breder gezichtsveld waardoor je beter ziet wat er om je heen gebeurt en je sneller kan reageren. Bovendien is de stopafstand veel kleiner.

-De overlevingskansen van een voetganger die met 30km/u wordt aangereden zijn vier tot vijf keer groter dan bij een aanrijding met 50 km/u. Dat komt uiteraard omdat de klap van de aanrijding veel harder is naarmate de snelheid stijgt.

-Voor online routepanners en dus ook voor sluipverkeer wordt het minder aantrekkelijk om door woonwijken te rijden.

Bovendien werd door het studiebureau Vectris een wijkmobiliteitsplan opgemaakt voor Varsenare. Het voorkeursscenario die hierbij naar voren werd gebracht, is 'Varsenare als één grote kamer, als zone 30'. Er wordt voorgesteld om Varsenare als één grote kamer te weerhouden en op wijkniveau later met de bewoners lokale circulatiemaatregelen uit te werken. Daarnaast wordt voorgesteld om een zone 30 te voorzien binnen de huidige bebouwde kom van Varsenare.

Er wordt voorgesteld om in de volgende straten/ woonwijken binnen de gemeente Jabbeke een zone 30 in te voeren:

(1)Zerkegem:

-Marie Vanpouckestraat (uitbreiding Willemijnenweg)

-Narcisstraat, Krokusstraat, Krakkestraat

-Uitbreiding zone 30 in Mosselstraat tot aan huisnummer 22

(2)Jabbeke

-Hoge Akker

-Koornblomme, Klaproos

-Ganzeveld, Klaverveld

-Boekweitstraat, Gerststraat, Roggestraat

-Monnikenveld, Cousseweg, Ketelweg, Tempeliersstraat, Paardenmarkt, Halvemaanstraat, Brielweg

-Van Haveskerckestraat, Louise Grysonstraat

(3)Stalhille

-Waterput

(4)Snellegem

-Jacob Van Maerlantstraat, J. Noterdaemestraat, Westmoere
-Uitbreiding zone 30 in Bosweg tot aan huisnummer 26

(5)Varsenare

-Lijsterdreef, Tafeldijcken, Fazantendreef, Fonteinebeekdreef, Sparredreef, Eikendreef, Nieuwenhovedreef, Ten Bogaerde, Cruceweghe
-Uitbreiding zone 30 Oude Dorpsweg naar de volledige Oude Dorpsweg
-Marienhovedreef, Steenovenstraat, Kerkebeekstraat, Intweg
-Ter Hauwestraat, Schaakstraat, Bonsecoursstraat, Bekestuk
-Grote Thems
-Popstaelstraat tussen de Zandstraat en de Gistelsteenweg
-Provenhofstraat, Coudeveldt, Groenwalle
-D'Hooghe Noene, Warandedreef, Korte Warandedreef

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verleen goedkeuring aan het voorstel om een zone 30 in te voeren op de voorgestelde locaties. De gemeenteraadscommissie verleen adviseert echter om volgende locaties toe te voegen voor de deelgemeente Varsenare, naar analogie met het voorstel van Vectris om binnen de bebouwde kom een zone 30 in te voeren:

- Lindenlaan
- Beisbroekdreef vanaf huisnummer 22 tot aan het kruispunt met de Gistelsteenweg
- Oudenburgweg vanaf het kruispunt met de Nieuwenhovedreef tot aan het kruispunt met de Oude Dorpsweg
- Stuiverstraat
- Zeeweg tussen de Oude Dorpsstraat en de Gistelsteenweg
- Koning Albertstraat, Sint Sebastiaanstraat, Joorisstraat
- Zandstraat vanaf het kruispunt met de Oude Dorpsweg tot aan het kruispunt met de Popstaelstraat
- Cleene Laene

Verder adviseert de gemeenteraadscommissie verleen om alle bestaande zebra's binnen de voorgestelde zone's te behouden. Daarnaast wordt geadviseerd om bij de effectieve invoering van de zone 30's hieromtrent uitvoerig te communiceren naar alle bewoners van de gemeente.

4 Mobiliteit - Grote Thems - snel verleen - verleen tot inrichten als zone 30

FRO/582173

Toelichting:

"Er zijn veel bewoners van de Grote Thems voor wie te snel rijgedrag een dagelijkse bezorgdheid vormt. Ik deed mn ronde van de verkaveling om te polsen naar wat de bewoners zouden vinden van een zone 30 en de meesten opperden dat dit een goed/noodzakelijk iets is. Zouden jullie eventueel openstaan om van onze verkaveling een Zone 30 te maken? Ik denk dat het een goede zaak zou zijn voor de kinderen en huisdieren die hier wonen."

Besluit:

Het verleen tot het invoeren van een zone 30 in de wijk Grote Thems wordt behandeld onder 592709 in verband met de algemene invoering van een zone 30 in diverse woonwijken en straten.

5 Mobiliteit - Popstaelstraat - tussen Zandstraat en Gistelsteenweg - snel verleen - verleen tot inrichten als zone 30

FRO/579773

Toelichting:

"Wij wonen in de Popstaelstraat 22 in Varsenare en zouden graag het volgende willen aankaarten.

Sinds de nieuwe wijk verderop richting Oostendse vaart stilaan drukker bewoond wordt, krijgen wij uiteraard ook meer verleen te verwerken in ons deel van de straat.

Aangezien het laatste deel van de Postaelstraat tot aan het rondpunt een vrij smalle straat is, met aan één kant geparkeerde auto's, is het aangewezen dat het verleen er langzamer zou moeten verleen.

Het grootste deel van de chauffeurs houdt zich aan een min meer aan een aangepaste snelheid, maar heel wat chauffeurs zien dit straatgedeelte als een soort autostrade naar het rondpunt op de kruising met de Gistelse Steenweg.

Onze vraag is: wordt het niet stilaan tijd om, op z'n minst het gedeelte van de Popstaelstraat vanaf het kruispunt met de Zandstraat tot aan het rondpunt (kruising met de Gistelse Steenweg) als zone 30 te beschouwen en verkeersborden in die zin aan te brengen en controle uit te oefenen op de naleving ervan?"

Besluit:

Het verzoek tot het invoeren van een zone 30 in de Popstaalstraat tussen de Zandstraat en de Gistelsteenweg wordt behandeld onder 592709 in verband met de algemene invoering van een zone 30 in diverse woonwijken en straten.

6 Mobiliteit - verkeersveiligheid - verkeersborden F113 fietsstraten niet meer van toepassing - verzoek tot aanpassen borden

FRO/585347

Toelichting:

"Mag ik jullie er attent op maken dat sinds 1 augustus 2021 het verkeersbord F113, einde fietsstraat, niet meer bestaat. Een fietsstraat eindigt dus nu bij het volgende kruispunt. Dit houdt in dat de fietsstraten in de omgeving van de school de wassenaar niet of verkeerdelijk bewegwijzerd zijn en dit kan lijden tot juridische betwistingen. Het geheel kan opgelost worden door van de schoolomgeving een zone fietsstraat te maken. Ik heb geen zicht op de bewegwijzering van de schoolomgevingen in de andere deelgemeenten maar waarschijnlijk doet zich daar hetzelfde probleem voor.

Het is aan te raden deze borden aan te passen voor het begin van het nieuwe schooljaar september 2022."

Het is inderdaad zo dat het bord F113, die het einde van de fietsstraat aanduidt, sinds 1 augustus 2021 geschrapt is uit de Wegcode. Omwille van de recente investeringen in de invoering van fietsstraten binnen de gemeente Jabbeke werden deze borden nog niet weggenomen.

Op sommige plaatsen binnen de gemeente is het wegnemen van de borden F113 voldoende, maar op andere plaatsen dienen extra borden geplaatst of vervangen te worden.

Volgende wegen werden ingericht als fietsstraten:

In de zone afgebakend door:

1°Kappellestraat ter hoogte van het kruispunt met de Dorpsstraat.

2°Kappellestraat ter hoogte van het kruispunt met de Gistelsteenweg 290.

3°Kappellestraat ter hoogte van het kruispunt met de Gistelsteenweg 296.

4°Koffiestraat ter hoogte van het kruispunt met de Gistelsteenweg.

--> Ofwel huidige borden F111 en F113 vervangen door borden zone F111 en zone F113

--> Ofwel huidige borden F113 wegnemen en extra borden F111 plaatsen ter hoogte van het kruispunt tussen de Kapellestraat en de Koffiestraat in alle richtingen

In de zone afgebakend door:

1°Varsenareweg ter hoogte van het kruispunt met de Stationsstraat. --> bord F113 wegnemen

2°Varsenareweg ter hoogte van het kruispunt met de Kroondreef. --> bord F113 wegnemen

In de zone afgebakend door:

1°Oostmoerstraat ter hoogte van het kruispunt met de Eernegemweg.

2°Oostmoerstraat ter hoogte van het kruispunt met de Hageweg.

3°Westmoere ter hoogte van het kruispunt met de Westmoere 8.

4°Westmoere ter hoogte van het kruispunt met de Eernegemweg 11.

--> Ofwel huidige borden F111 en F113 vervangen door zone F111 en zone F113

--> Ofwel borden F113 wegnemen over volledige zone + extra borden F111 plaatsen langs de Oostmoerstraat ter hoogte van de twee kruispunten met de Zuidmoere aan beide richtingen + extra borden F111 ter hoogte van het kruispunt Westmoere en Zuidmoere in alle richtingen

In de zone afgebakend door:

1°Westernieuwweg ter hoogte van het kruispunt met de Oude Dorpsweg.

2°Westernieuwweg ter hoogte van het kruispunt met de Schoolstraat.

3°Schoolstraat ter hoogte van het kruispunt met de Uytendreve.

4°Schoolstraat ter hoogte van het kruispunt met de Oudenburgweg.

5°Oudenburgweg vanaf het kruispunt met de Oude Dorpsweg tot aan het kruispunt met de Schoolstraat.

--> Ofwel huidige borden F111 en F113 vervangen door zone F111 en zone F113

--> Ofwel borden F113 wegnemen over volledige zone + 2 extra borden F111 plaatsen aan beide zijden van de Westernieuwweg ter hoogte van Bakerroothoek + extra borden F111 plaatsen ter hoogte van het kruispunt Westernieuwweg met de schoolstraat. In alle richtingen + extra borden F111 plaatsen ter hoogte van het kruispunt Oudenburgweg, schoolstraat en Kapelrie in alle richtingen

In de zone afgebakend door:

1°Vedastusstraat ter hoogte van het kruispunt met de Bekegemstraat.

2°Paradijsweg ter hoogte van het kruispunt met de Wallenhove.

3°Mosselstraat ter hoogte van het huisnummer 2b.

4°Sarkoheemstraat ter hoogte van het kruispunt met de Snellegemstraat.

5°Sarkoheemstraat ter hoogte van het kruispunt met de Willemijnenweg.

6°Jabbekestraat ter hoogte van het kruispunt met de Krakeelstraat.

--> Ofwel huidige borden F111 en F113 vervangen door zone F111 en zone F113

--> Ofwel borden F113 wegnemen over volledige zone + extra borden F111 ter hoogte van het kruispunt tussen de Paradijsweg en de Mosselstraat in beide richtingen + extra borden F111 ter hoogte van het kruispunt tussen de Vedastusstraat, Sarkoheemstraat en de Mosselstraat in alle richtingen + extra borden F111 ter hoogte van het kruispunt tussen de Sarkoheemstraat en Jabbekestraat

In de zone afgebakend door:

1°Dorpsstraat vanaf het kruispunt met de Kapellestraat tot aan het kruispunt met de Bitterstraat. --> 2 borden F113 wegnemen

In de zone afgebakend door:

1°Cathilleweg ter hoogte van het kruispunt met de Kalsijdeweg. --> bord F113 wegnemen

2°Cathilleweg ter hoogte van het huisnummer 65. --> bord F113 wegnemen

Voor de schoolomgeving in Stalhille, in de Dorpsstraat en in de Varsenareweg kunnen de borden F113 weggenomen worden zonder meer. Voor de andere schoolomgevingen dient ofwel gekozen te worden voor de volledige wegname van de huidige borden F111 en F113 en deze te vervangen door zone borden F111 en F113 telkens op de plaats van de huidige borden. Ofwel worden alle borden F113 weggenomen, worden de huidige borden F111 behouden en worden op elk bijkomstig kruispunt extra borden F111 geplaatst.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert om de huidige borden F111 en F113 te vervangen door zone borden F111 en F113. Het plaatsen van extra verkeersborden F111 op elk kruispunt, in elke rijrichting zou daarentegen voor enorme straatbeeldvervuiling zorgen. Daarnaast adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om meer in te zetten op visuele aanduidingen van een fietsstaat op de rijbaan. Alsook wordt verzocht om meer in te zetten op de naleving van de geldende regels in een fietsstraat door middel van politiecontrole.

7 Mobiliteit - verkeersveiligheid - Dorpsstraat - invoeren fietsstraat

SEC/588706

Toelichting:

"Als laatste opdracht voor de werken van de dorpsstraat, is er voorzien om thermoplasten te plaatsen op de asfalt met het logo van een fietsstraat.

Ook de bewegwijzering moet nog afgewerkt worden.

Burgers reageren tegenwoordig boos dat het te weinig duidelijk is dat de dorpsstraat een fietstraat is. Ook het nieuwe schooljaar is in aantocht en dus best in orde te brengen.

Het studie bureau en de aannemer wachten op ons signaal om in uitvoering te gaan.

Wat is er nog nodig om een 'go' te geven aan de aannemer?"

Hierbij moet verwezen worden naar de dossieropbouw bij de voorbereiding van het ontwerp van de Dorpsstraat:

- Er was in de laatste fase van het ontwerp debat omtrent de keuze voor fietsuggestiestroken, dan wel voor een fietsstraat.

- Er was het bezwaar van de Lijn ten aanzien van de invoering van een fietsstraat voor de Dorpsstraat (522394 - SC 05/10/2020) waarbij het standpunt van de ontwerper gevolgd werd (nota van studie bureau Lobelle - 522394).

- Op 30/10/2020 uiteindelijk door het schepencollege beslist:

"Het dossier van de fietsstraat Dorpsstraat wordt verder uitgevoerd zoals beslist en voorzien. Er kan ingestemd worden om de evaluatie hiervan de voorzien en te overleggen na 6 maanden toepassing (na her aanleg)."

De formele invoering van een fietsstraat voor de Dorpsstraat werd nog niet beslist door de gemeenteraad - er was wel een beslissing voor de Kapellestraat, Varsenareweg, Westernieuwweg, Schoolstraat, Cathilleweg, Oostmoerstraat, Westmoere Mosselstraat, Paradijsweg en Sarkoheemstraat (446407 van 02/09/2019).

Tijdens het schepencollege van 7 maart 2022 werd als volgt beslist:

"Het schepencollege bevestigt de voorlopige invoering van 'fietsstraat' in het gedeelte tussen Kapellestraat en Bitterstraat, maar ook van haar engagement om dit na korte periode te evalueren in samenspraak met de Lijn.

Het dossier wordt na eerste evaluatie en eventueel uitbreiding voorgelegd aan de gemeenteraadscommissie verkeer en aan de gemeenteraad voor de bevestiging in het kader van het gemeentelijk aanvullend algemeen reglement op het wegverkeer."

Bijkomstig werd door het schepencollege volgende beslissing genomen op 29 augustus 2022:

"De bussen van De Lijn rijden ondertussen terug geruime tijd door de Dorpsstraat. Het schepencollege beslist bijgevolg om de bedenkingen van De Lijn in verband met het invoeren van een fietsstraat in de Dorpsstraat in te winnen. Vervolgens beslist het schepencollege om het dossier voor te leggen aan de gemeenteraadscommissie verkeer en de gemeenteraad met het oog op het aanpassen van het gemeentelijk aanvullend algemeen reglement op het wegverkeer. Tot slot wenst het schepencollege het advies van de gemeenteraadscommissie verkeer in te winnen in verband met een eventuele uitbreiding van de fietsstraat in de Dorpsstraat tot aan het gemeentehuis (kruispunt met de Constant Permekelaan)."

Besluit:

In afwachting van de bedenkingen van De Lijn verleent de gemeenteraadscommissie verkeer gunstig advies voor het invoeren van een fietsstraat in de Dorpsstraat vanaf de Bitterstraat tot aan de Constant Permekelaan ten behoeve van de verkeersveiligheid. De gemeenteraadscommissie verkeer verleent dan ook haar goedkeuring voor het aanpassen van het gemeentelijk aanvullend algemeen politiereglement op het wegverkeer. Daarnaast wenst de gemeenteraadscommissie verkeer aan te dringen op de nood aan politiecontrole en communicatie omtrent de geldende regels in een fietsstraat.

8 Mobiliteit - verkeersveiligheid - kruispunt N367 met de Ettelgemstraat - ontwerp PCV-dossier FRO/587862

Toelichting:

"Naar aanleiding van het overleg met de gemeente Jabbeke, maken we u het ontwerp-PCVdossier over van het kruispunt N367 x Ettelgemstraat. Graag een inhoudelijk nazicht. Kun je ook nagaan of er interferentie is met project van het bovenlokaal fietsroutenetwerk?"

Reden tot voorlegging door AWV:

Fietsers die uit de Ettelgemstraat komen, fietsen vaak via de fietsdoorsteek op het voetpad richting de rotonde, dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Er is een dubbelrichtingsfietspad aanwezig, maar deze is veel te smal om 2 fietsers veilig te laten kruisen. Kern van het voorstel is een beveiliging van de oversteek ter hoogte van de aansluiting met de Ettelgemstraat om zo de fietser te leiden langs een voor elke weggebruiker leesbaar traject.

Voorstel en motivatie AWV:

(Scenario 1)

Om de leesbaarheid van het kruispunt te verbeteren, wordt het noordelijke stuk fietspad tussen de rotonde en de fietsdoorsteek enkelrichting. De fietsers komende van de Ettelgemstraat moeten dus de oversteek maken aan het kruispunt om richting het centrum van Jabbeke te rijden, waar ze nu meestal het noordelijk gelegen voetpad/fietspad gebruiken.

Om de oversteekbaarheid van het kruispunt te verbeteren, worden er middengeleiders voorzien om de fietsers en voetgangers te beschermen als ze zich in het midden van de rijbaan bevinden.

Fietsers op de N367, komende van Oudenburg, maken de oversteek ter hoogte van de enkelrichting huppelmarkering. Ze vervolgen hun weg, richting de Ettelgemstraat, via een nieuw stuk fietspad in de groenzone.

Fietsers komende van de Ettelgemstraat fietsen via een fietssuggestiestrook richting de beveiligde oversteek.

(Scenario 2)

In scenario 2 worden dezelfde ontwerpprincipes gebruikt zoals in scenario 1.

De fietsers uit de Ettelgemstraat maken hier de oversteek ter hoogte van de dubbelrichting huppelmarkering. Het fietspad in de groenzone wordt hier een dubbelrichtingsfietspad.

Op 29/08/2022 werd hieromtrent als volgt beslist door het schepencollege:

"Voor het schepencollege gaat het voorstel om een belangrijke aanpassing die voorafgaand meer onderzoek en overleg verdient. Het schepencollege heeft nog steeds geen weet van enige ongevallen, voorvallen of meldingen tussen de Ettelgemstraat en de rotonde. Er lijken zich dan ook geen problemen voor te doen in dit stuk openbaar domein door het gebruik van fietsers en voetgangers.

Het dubbel gebruik (voetgangers en fietsers) van het stuk 'voetpad' tussen de Ettelgemstraat en de Dorpsstraat werd mee gerealiseerd met de aanleg van de rotonde aan garage Cools en dit om een veilige fietsverbinding te hebben tussen de Ettelgemstraat en de Dorpsstraat. Dit is een veel genomen verkeersbeweging voor schoolgaande kinderen en senioren naar het dorp toe en daarmee wordt vermeden dat een dubbele oversteek van de Gistelsteenweg dient te gebeuren. De intussen ruime ervaring daarmee is dat dit over het geheel een verkeersveilige oplossing is, die door de gemeente Jabbeke mee werd gefinancierd. Het fietspad is hierdoor aldus ook afgeschermd van de gewestweg.

In het ontwerp voor de provinciale commissie verkeersveiligheid wordt gewezen op een structureel snelheidsprobleem langs de Gistelsteenweg ter hoogte van het kruispunt van de Ettelgemstraat en de Gistelsteenweg. Net om dit kruispunt te vermijden en om te vermijden dat zwakke weggebruikers hier deze drukke gewestweg dienen over te steken, werd in het verleden geopteerd om fietsers op het 'voetpad' te laten rijden tussen de Ettelgemstraat en de rotonde. Het 'voetpad' tussen de Ettelgemstraat en de rotonde is namelijk 3-4 meter breed en werd ingericht met het verkeersbord D9. Dit betekent dat dit deel van de openbare weg voorbehouden is voor het verkeer van voetgangers, van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A.

Verder wordt in het ontwerp het volgende gesteld: "Het stuk noordelijk fietspad tussen de Ettelgemstraat en de rotonde is een dubbelrichtingsfietspad, maar wegens de beperkte ruimte (1,5m) zorgt het voor gevaarlijke situaties. Vaak wordt er ook op het voetpad gefietst." Het is echter niet de bedoeling dat fietsers in twee richtingen op dit fietspad rijden. Dit fietspad wordt enkel gebruikt voor fietsers komende van de rotonde richting de Ettelgemstraat. De fietsers die in de omgekeerde richting rijden, richting het dorp, gebruiken daarentegen het brede 'voetpad' hiervoor ingericht.

Verder maakt het fietspad langs de Gistelsteenweg (N367) van kmpt 9,75 tot kmpt 13,8 deel uit van het fietsfondsdossier voor het

bovenlokaal fietsroutenetwerk tussen Jabbeke en Oudenburg. Het kruispunt tussen de Ettelgemstraat en de Gistelsteenweg valt bijgevolg binnen dit dossier.

Het schepencollege gaat aldus niet akkoord met het voorstel. Het schepencollege wenst het dossier verder te onderzoeken en wenst alternatieve mogelijkheden verder te analyseren. Alsook beslist het schepencollege om het advies van de gemeenteraadscommissie verkeer in te winnen omtrent dit dossier."

Ter hoogte van de rotonde, richting de Ettelgemstraat, staat een verkeersbord D7 voor het fietspad en een verkeersbord D9 voor het 'voetpad'. In de tegenovergestelde richting staat ter hoogte van de paaltjes in de Ettelgemstraat enkel het verkeersbord D9.

Het verkeersbord D7 betekent het volgende: "verplicht te volgen fietspad, voor zover het zichtbaar is in de rijrichting van de fietser". Dit verkeersbord moet na elk kruispunt herhaald worden. Indien de plaatsgesteldheid het rechtvaardigt mag het evenwijdig met het fietspad geplaatst worden.

Het verkeersbord D9 duidt daarentegen het deel van de openbare weg aan voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A. Volgende plaatsingsvoorwaarden worden bij dit verkeersbord gesteld: "De scheiding tussen het voetgangersgedeelte, enerzijds, en het gedeelte van de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, anderzijds, wordt gerealiseerd door, hetzij een witte doorlopende streep, hetzij een andere wegbedekking, hetzij om het even welke fysieke scheiding of door een combinatie van één of meer van deze middelen. Desgevallend worden op dit verkeersbord de symbolen van de weggebruikers omgewisseld.". In de praktijk blijkt er langs het 'voetpad' echter geen fysieke scheiding aanwezig te zijn tussen het voetgangersgedeelte en het gedeelte van de fietsers/ tweewielige bromfietsen klasse A.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer is het voorstel van het Agentschap Wegen en Verkeer niet genegen. Het voorstel brengt namelijk verregaande gevolgen met zich mee voor de fietsers en de buurt. De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert om, zoals voorgesteld door AWV, de fietsers te leiden langs een voor elke weggebruiker leesbaar traject zonder dat een oversteek van de N367 ter hoogte van de Ettelgemstraat vereist is.

Dit kan door het fietsverkeer komende van het dorp/ de rotonde richting de Ettelgemstraat blijvend het bestaande fietspad te laten gebruiken (éénrichting fietspad). Het fietsverkeer komende vanuit de tegenovergestelde richting, vanuit de Ettelgemstraat, kan verder gebruik blijven maken van het 'voetpad' van 3-4 meter breed. Hierbij wordt geadviseerd om het fietsverkeer uiterst rechts te laten rijden op dit 'voetpad' en voetgangers links te laten wandelen aan de kant van de woningen. De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert hierbij echter om een duidelijke fysieke scheidingslijn te voorzien tussen het deel van de openbare weg voorbehouden voor fietsers en het deel voorbehouden voor voetgangers. Op die manier is het voor alle weggebruikers duidelijker waar men fietsers kan verwachten.

Bovendien adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om het gebruik van het 'voetpad' door fietsers visueel zichtbaarder te maken.

9 Mobiliteit - verkeersveiligheid - kruispunt Gistelsteenweg (N367) en Kerkeweg

SEC/580354

Toelichting:

De gemeente Jabbeke is reeds vele jaren vragende partij voor het optimaliseren van de Gistelsteenweg ter hoogte van het kruispunt met de Kerkeweg.

Enkele jaren terug werd op de Gistelsteenweg (N367) het kruispunt met de Kerkeweg heraangelegd met vluchtheuvels en een afslagstrook links naar de Kerkeweg voor het verkeer komende van Brugge. Daarnaast werd in de Kerkeweg een links- en rechtsafslagstrook aangelegd. Kort daarna werden ook de bushaltes aangepast met bushaltheuvels en de aanleg van een achterliggend fietspad aan beide zijden van de rijweg.

Daarnaast werd in 2018 naar aanleiding van diverse meldingen en vragen over dit kruispunt door het gemeentebestuur een schetsvoorstel ingediend bij AWV voor de aanleg van een rond punt op deze locatie. Dit voorstel werd toen echter niet weerhouden door AWV.

In het kader van een verkeersveiligheidsstudie naar gevaarlijke punten op gewestwegen in 2019-2020 heeft het Vias institute in opdracht van AWV een studie gedaan van het kruispunt Gistelsteenweg (N367) met de Kerkeweg. Het kruispunt kreeg hierbij een hoge quotering ten gevolge van het dodelijke verkeersongeval in 2018. Dit ongeval gebeurde in principe buiten het kruispunt en heeft waarschijnlijk weinig te maken met de inrichting van het kruispunt. Ernstig drankmisbruik was hiervan eerder de oorzaak. Verder bleek uit deze studie dat het links afslaan en oversteken de bewegingen te zijn die aan de basis liggen van de meeste ongevallen op dit kruispunt.

In deze studie werden 3 quick wins voorgesteld:

- De inhaalstroken bij de brug over de A10 worden opgeheven.
- De rijstroken op de Gistelsteenweg worden in de mate van het mogelijke smaller gemarkeerd.

- In de Kerkeweg komt slechts één rijstrook naast de druppel te liggen. De aparte links- en rechtsafslagstrook worden opgeheven.

Het gemeentebestuur kon niet akkoord gaan met de voorgestelde quick wins en stelde opnieuw aan AWV voor om een rond punt in te richten op dit kruispunt. Dit zorgt namelijk voor een vertraging van het verkeer in combinatie met een vlotte doorstroming.

Op 18 mei 2022 vond een overleg plaats tussen AWV en het gemeentebestuur waarbij ook het dossier van het kruispunt tussen de Gistelsteenweg en de Kerkeweg uitvoerig werd besproken. Hierbij werd door AWV aangehaald dat de voorgestelde quick wins op korte termijn uitgevoerd zouden worden. Hierop werd door het gemeentebestuur opnieuw aangedrongen om deze quick wins niet uit te voeren en het aanleggen van een rotonde op die plaats opnieuw in overweging te willen nemen.

Tijdens het debat werd aangehaald dat de inhaalstroken op de brug over de A10/E40 nog zouden verdwijnen in 2022. Hierbij werd vanuit het gemeentebestuur aangedrongen om in de mate van het mogelijke bij de herbelijningen van de brug een verbreding van het fietspad te realiseren.

Verder werd aangedrongen om de voorlopig dubbele afslagstrook in de Kerkeweg niet weg te nemen omdat er voor de uitrijdende bewegingen in de Kerkeweg, vooral dan richting Jabbeke-Oost soms lange wachttijden zijn.

Voor het segment Kerkeweg - Lijsterdreef was er op basis van verkeerstellingen van de politie ook een overweging om een trajectcontrole te plaatsen. Door de lokale politie werden recent enkele bemande snelheidscontroles gehouden langs dit stuk van de Gistelsteenweg:

-N367 - kmp. 6.7 - tussen Kerkeweg en Lijsterdreef - 29/08/2022
-N367 - kmp. 6.7 - tussen Kerkeweg en Lijsterdreef - 15/05/2022
-N367 - kmp. 6.7 - tussen Kerkeweg en Lijsterdreef - 07/04/2022

Door de lokale politie Kouter werd beslist om op basis van deze resultaten dit stuk van de Gistelsteenweg op te nemen in de lijst met flitslocaties.

Anders was er het argument om op basis van de wegversmalling in planning en uitvoering dan over dit ganse traject een snelheidsverlaging voor te leggen naar een zone 50. Dit moet in ieder geval de verkeersveiligheid sterk ten goede komen en laat ook mogelijkheid voor de realisatie van een zebraapad op de gewestweg (nu niet toegelaten wegens de zone 70 regeling).

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verleen haar goedkeuring voor het verlagen van het snelheidsregime van 70km/u naar 50 km/u voor dit deel van de Gistelsteenweg. De verkeerscommissie adviseert om naar aanleiding van de voorgenomen wegversmalling op de brug een verzoek te richten aan de provinciale verkeerscommissie tot verlaging van het snelheidsregime naar 50 km/u. Verder lijkt het aangewezen om hierbij aan te dringen op de realisatie van een zebraapad ter hoogte van de Kerkeweg. Daarnaast adviseert de gemeenteraadscommissie verleen om het invoeren van een trajectcontrole langsheen dit stuk van de Gistelsteenweg verder te onderzoeken.

10 Mobiliteit - dorpskern Jabbeke - voorrangregeling - kruispunt Dorpsstraat/ Aartrijksesteenweg/ Bitterstraat/ doorsteek/ Zwanestraat/ Kapellestraat/ Caverstraat SEC/587834

Toelichting:

Oorspronkelijk werd het kruispunt tussen de Dorpsstraat/ Aartrijksesteenweg/ Bitterstraat ingericht met voorrang voor de auto's die in de Dorpsstraat rijden. In de Aartrijksesteenweg en de Bitterstraat werden initieel haaiantanden en een voorrangsbord geplaatst net voor het kruispunt. Ondertussen werd de Dorpsstraat heraanlegd en zijn de haaiantanden in de Aartrijksesteenweg en de Bitterstraat verdwenen. Wel werd op het einde van de Aartrijksesteenweg, net voor het kruispunt, een nieuw voorrangsbord geplaatst. Het voorrangsbord in de Bitterstraat staat daarentegen op 20-25m van het kruispunt.

Verder werd er geen specifieke voorrangregeling bepaald voor de doorstreek waardoor in principe de regel voorrang van rechts van toepassing is.

In het verleden diende het verkeer komende uit de Zwanestraat steeds voorrang te verlenen aan het verkeer uit de Dorpsstraat. In de Zwanestraat stond namelijk een stopbord en stopstreep op de grond. Sinds de werken in de Dorpsstraat en de Zwanestraat is ook hier de voorrangregeling onduidelijk.

Ter hoogte van de Kapellestraat en de Caverstraat werden tot op heden geen verkeersborden geplaatst waardoor ook hier voorrang van rechts geldt.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verleen adviseert om de oorspronkelijke voorrangregeling in de Dorpsstraat te herstellen. Dit betekent dat het verkeer uit de Dorpsstraat voorrang heeft op het verkeer komende uit de Aartrijksesteenweg, Bitterstraat en Zwanestraat. Er wordt geadviseerd om de haaiantanden in de Aartrijksesteenweg en Bitterstraat terug aan te brengen en om het

voorrangsbord in de Bitterstraat, die momenteel op 20-25 meter van het kruispunt staat, te verplaatsen tot net voor het kruispunt om de zichtbaarheid te optimaliseren. Verder adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om het stopbord en de stopsteeds opnieuw aan te brengen in de Zwanestraat, ter hoogte van het kruispunt met de Dorpsstraat.

Bijgevolg blijft voor de Caverstraat en de Kapellestraat voorrang van rechts gelden. Wat betreft de doorsteek adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om het verkeer uit de Dorpsstraat voorrang te geven op het verkeer uit de doorsteek. Het lijkt dan ook aangewezen om hiervoor de nodige signalisatie te voorzien.

11 Mobiliteit - Vlamingveld - vrijetijdscentrum Jabbeke - oprijden parking door vrachtwagens - aanrijden openbare verlichting - invoeren tonnagebeperking SEC/581662

Toelichting:

Heel wat vrachtwagens, al dan niet met opliggers, rijden tot op de parking van het vrijetijdscentrum Jabbeke zonder enige reden omdat ze veronderstellen dat ze daar makkelijker zullen kunnen draaien met hun vrachtwagen. Ze proberen bijgevolg op de parking of aan de draaicirkel voor de 'kiss and ride' te draaien met als gevolg dat de openbare verlichting op deze plaatsen regelmatig wordt aangereden.

Er wordt voorgesteld om net voor de bocht richting de parking van het vrijetijdscentrum (zie schets hieraan) een tonnagebeperking (+3,5T) met uitzondering van plaatselijke bediening in te voeren.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent gunstig advies voor het invoeren van een tonnagebeperking +3,5T met uitzondering van plaatselijke bediening ter hoogte van Vlamingveld 40, vòòr de parking. Dit voorstel wordt bijgevolg voorgelegd aan de gemeenteraad in het kader van het aanpassen van het aanvullend reglement op het algemeen politiereglement op het wegverkeer.

12 Mobiliteit - Dorpsstraat 23a - aanvraag parkeerplaats voor mindervaliden FRO/586241

Toelichting:

"Aanvraag voor mindervaliden parkeerplaats voor Mevrouw Desmet Brigitte, dorpsstraat 23a, jabbeke. (Hierbij ingesloten in bijlage attest van het FOD)

Aanvraag wegens zware verplaatsingsmoeilijkheden, bij voorkeur over de deur 23a. Na telefonisch contact met burgemeester Casteleyn Frank, die adviseerde dit aan te vragen via de gebruikelijke weg."

"Vroeger was het toegelaten de parking te gebruiken met toestemming van de KBC, nu niet meer mogelijk nu dat stuk van de KBC is verkocht en de parking heeft een nieuwe eigenaar en is voor ons niet meer toegankelijk. Wij gebruiken de parkeerplaats over ons gebouw indien vrij! Naar de nabije toekomst toe als beide gebouwen over ons ten volle in gebruik zullen zijn zal dat nog moeilijker worden."

Bij het ontwerp van de heraanleg van de Dorpsstraat werden 3 parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien: 1 in de doorsteek (net voor het kruispunt met de Dorpsstraat), 1 ter hoogte van huisnummer 78 en 1 ter hoogte van huisnummer 30.

Besluit:

Er is binnen het bestuur een gebruik om hieraan op verzoek mee te werken. De parkeerplaatsen voor bewoners in de Dorpsstraat zijn reeds schaars waardoor het weinig aangewezen lijkt om nog een parkeerplaats voor mindervaliden te voorzien in de Dorpsstraat.

De gemeenteraadscommissie verkeer stelt echter voor om toch tegemoet te komen aan het verzoek door een parkeerplaats voor mindervaliden te voorzien in het begin van de Zwanenstraat. In het kader van de bouw van de nieuwe appartementen in de Zwanenstraat zijn reeds 8 semi-openbare parkeerplaatsen voorzien. De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert bijgevolg om hier een parkeerplaats voor mindervaliden te voorzien. Dit is nog steeds in de directe nabijheid van de woonst van de verzoeker.

13 Mobiliteit - verkeersveiligheid - in- en uitrit van de wijk Ter Hauwe - verzoek tot aanleg zebra pad FRO/584801

Toelichting:

"Is het mogelijk om onderstaande aanvraag te herbekijken alsjeblieft?"

Het betreft de aanleg van een zebra aan de in-/uitrit van de wijk Ter Hauwe in Varsenare.

Ik heb hiervoor in september 2020 gemaild.

Mijn aanvraag werd toegevoegd aan een studie... Jammer dat die studie anderhalf jaar later nog steeds niet afgerond werd...

Ik ging gisteren met mijn kinderen te voet naar het gemeentehuis en voor de zoveelste keer op rij werden onze tenen bijna afgereden aan die gevaarlijke in-/uitrit van Ter Hauwe.

Wat kan ik doen om hier spoedig verandering in te krijgen of wil onze gemeente eerst wachten tot er effectief gewonden vallen?

Mijn excuses als dit hard aankomt, maar ik wil net die gewonden vermijden...

Bedankt om dit spoedig te herbekijken en hopelijk los van die studie."

De deekern Varsenare is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge en is een residentiële woonkern, waar de gekende mobiliteitsproblemen aan bod komen: snelheid, knelpunten aan de schoolpoort, parkeerdruk, sluipverkeer, oversteekbaarheid, gevaarlijke kruispunten. Gelet op deze mobiliteitsproblematiek werd in 2020 het studie bureau Vectris aangesteld voor de opmaak van een deelmobiliteitsplan/wijkplan voor de deekern Varsenare. Het nemen van verkeersmaatregelen in een bepaalde straat heeft steeds gevolgen voor de omliggende straten. Vandaar dat geopteerd werd voor een globaal mobiliteitsplan/ wijkplan voor Varsenare.

Daarnaast valt het kruispunt tussen Ter Hauwe en de Oude Dorpsweg binnen de zone 30 van de dorpskern Varsenare. Deze zone 30 start ter hoogte van Oude Dorpsweg 40.

Zebrapaden worden in principe niet toegepast binnen een zone 30. Het is hierbij de bedoeling dat voetgangers binnen deze zone op een veilige manier gebruik kunnen maken van de gehele publieke ruimte. Voetgangers zouden met andere woorden overal moeten kunnen oversteken binnen een zone 30. Echter hebben zwakke weggebruikers hierdoor geen voorrang in een zone 30. Binnen een zone 30 gelden dezelfde verkeersregels als erbuiten, alleen is de toegelaten snelheid beperkt. Volgens de wegcode moet een voetganger die wenst over te steken ook hier voorrang verlenen aan autobestuurders (tenzij op een zebrapad). De lage snelheid binnen een zone 30 geeft bestuurders de mogelijkheid om hoffelijk te zijn en voetgangers over te laten.

Uitzonderlijk wordt op sommige plaatsen binnen een zone 30 toch gekozen om een zebrapad aan te leggen om de zichtbaarheid en de veiligheid te verhogen. Dit wordt bijvoorbeeld voornamelijk gedaan in schoolomgevingen, aan drukke bushaltes, plaatsen waar veel mensen oversteken, ..

Er zijn twee hoofdredenen waarom het niet altijd aangewezen is om bij een snelheidsregime van 30km/u of lager een oversteekplaats aan te brengen. Ten eerste zou het voetgangers verhinderen om over te steken waar ze willen. Ten tweede zou het de autobestuurders de kans geven om sneller te gaan rijden tussenin de oversteekplaatsen, want ze moeten niet meer permanent attent zijn op mogelijk overstekende voetgangers.

Besluit:

Gelet op de lage intensiteit aan voetgangers ter hoogte van het kruispunt tussen de Oude Dorpsweg en Ter Hauwe en de geldende snelheidslimiet van 30km/u adviseert de gemeenteraadscommissie verkeer om geen zebrapad aan te leggen.

Een zebrapad wordt best aangelegd op die plaatsen waar voldoende overstekende voetgangers er gebruik van zullen maken. Dit om te voorkomen dat weggebruikers het zebrapad als overbodig en bijgevolg onnuttig gaan beschouwen.

14 Mobiliteit - verkeersveiligheid - kruispunt Legeweg en Reigerzele - verzoek tot plaatsen voorrangsbord FRO/590336

Toelichting:

"Bij deze zou ik graag melden dat de verkeerssituatie op het kruispunt gelegen langs de legeweg en de reigerzele te varsenare zeer gevaarlijk is, dit omwille van de voorrang van rechts die niet nageleefd word, hier rijden ook vaak kindjes met de fiets uit de straat, een oplossing hiervoor zou wel een verkeersbord zijn met aanduiding voorrang van rechts, de straat erna heeft dit wel.

Om ongevallen beter te voorkomen graag hier aandacht aan besteden."

Voorrang van rechts is de algemene regel op kruispunten waar geen verkeersborden of verkeerslichten staan of het verkeer niet door een bevoegd persoon geregeld wordt. Kom je aan kruispunt met één of meerdere openbare wegen en is er geen specifieke aanduiding van wie voorrang heeft, dan geldt altijd de voorrang aan rechts. Deze regel is van toepassing op alle bestuurders die van rechts komen, dus ook op fietsers en bromfietzers. Vroeger was het zo dat wie van rechts kwam en stopte, zijn voorrang kwijt was. Dat is niet meer zo. Je moet ook voorrang verlenen als de bestuurder van rechts gestopt is.

Voorrang van rechts is niet van toepassing als de voorrang geregeld is door verkeersborden, verkeerslichten of bevoegde personen, en geldt ook niet voor een bestuurder die uit een aardeweg of pad komt, zelfs wanneer de laatste meters verhard zijn. Wie de oprit van een huis of parking verlaat, heeft eveneens geen voorrang. Ook op een rotonde die aangegeven wordt met het ronde, blauwe bord met witte pijlen vervalt de voorrang van rechts. Een belangrijke uitzondering: voetgangers die een trottoir volgen hebben altijd voorrang. Hetzelfde geldt wanneer je een fietspad met evenwijdige witte strepen kruist, dan heeft de fietser altijd voorrang als op het kruispunt geen borden staan die aangeven hoe de voorrang is geregeld.

Daarnaast is het mogelijk om op gevaarlijke kruispunten het verkeersbord B17 te plaatsen. Dit waarschuwt bestuurders dat ze hun snelheid moeten aanpassen omdat ze een gevaarlijk kruispunt naderen waar voorrang van rechts van toepassing is. Dit verkeersbord wordt geplaatst in de onmiddellijke omgeving van een kruispunt waar voorrang van rechts geldt.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent gunstig advies voor het plaatsen van een verkeersbord B17 ter hoogte van het

kruispunt tussen de Legeweg en Reigerzele omwille van de hoge mate aan sluipverkeer langs de Legeweg. Het lijkt echter aangewezen om bij de effectieve plaatsing van een verkeersbord B17 ter hoogte van het kruispunt met Reigerzele ook een verkeersbord B17 te plaatsen ter hoogte van het kruispunt met Hagebos en Legeweg (zijstraat).

15 Mobiliteit - Varsenareweg - Permekeschool - verkeerskussens - verzoek tot uitbreiding verkeerskussens

SEC/578565

Toelichting:

"Aan de permekeschool in Varsenareweg te Jabbeke ligt er een kussen op de weg om het verkeer trager te laten verlopen. Echter, dit kussen is smal en de meeste wagens nemen dit kussen tussen de wielen waardoor ze toch nog snel blijven rijden. In overleg met directeur zouden we opteren voor een dubbel zo breed kussen. Gewoon een extra element ertussen voegen. Kan dit zo voorgesteld worden.

Is een kleine aanpassing, kleine kost maar dubbel zoveel effect op de verkeersveiligheid aan de school."

Besluit:

De huidige twee verkeerskussens in de Varsenareweg blijken enorm verouderd en lijken weinig tot geen effect te hebben op het verlagen van de snelheid in de schoolomgeving omwille van hun beperkte breedte. De gemeenteraadscommissie verkeer verleent dan ook gunstig advies voor het verbreden van de huidige verkeerskussens gelet op hun aanwezigheid in de directe schoolomgeving.

16 Mobiliteit - verkeersveiligheid - dreef richting Gistelsteenweg 4 en 6 - verzoek tot plaatsen verkeersbord 'spelende kinderen'

SEC/591074

Toelichting:

"In de dreef naast ons huis richting nummer 4 en 6 rijden nu veel oldtimers (garage Rock and Roll) en wordt deze dreef dus meer als openbare weg gebruikt.

Is er wel een mogelijkheid om een waarschuwbord 'spelende kinderen' te plaatsen?"

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent gunstig advies voor het plaatsen van een bord 'graag traag' of 'spelende kinderen' om de bestuurders van motorvoertuigen aan te moedigen om hun snelheid aan te passen.

17 Mobiliteit - De Lijn - Stalhille - Spanjaardstraat - dubbel geparkeerde voertuigen - hinder lijnbussen

FRO/579101

Toelichting:

Schrijven De Lijn:

"Regelmatig krijgen we meldingen van chauffeurs over de laatste ritten op avondlijn 93 Brugge Station-Varsenare-Jabbeke-Snellegem.

De laatste rit op avondlijn 93 volgt een afwijkende reisweg via Stalhille (zie onderstaande reisweg).

- Plan in bijlage

In Stalhille worden we regelmatig geconfronteerd met dubbelgeparkeerde wagen in de Spanjaardstraat.

De Spanjaardstraat is, zoals jullie wel weten, een heel smalle straat (zie onderstaande afbeelding).

Als er zowel links als rechts, dicht bij elkaar, auto's geparkeerd staan, dan staat de bus hier vast en kan de bushalte Stalhille Spanjaardstraat niet bediend worden.

In principe mogen onze chauffeurs niet zomaar achteruit rijden (ikv veiligheid) maar in deze gevallen hebben ze geen andere keuze.

Gelukkig is er tot nu toe nog geen ongeval geweest als gevolg van deze situatie.

- foto 1 in bijlage

We vragen dan ook om het parkeren (dringend) te verbieden aan 1 zijde, bij voorkeur in de rijrichting van onze bussen, minstens tot aan de eerste bocht naar links? (zie onderstaande afbeelding)

En om de toepassing van dit parkeerverbod ook te handhaven (zeker in het begin)?

- foto 2 in bijlage

Ps: Vanaf invoering basisbereikbaarheid rijden we met lijn 39 Brugge-Stalhille-Klemskerke-De Haan in de Spanjaardstraat om de 2 uur (in beide richtingen). Dus de noodzakelijke aanpassing van dit parkeerverbod zal zich naar de toekomst nog meer opdringen."

Ingevolge deze melding van De Lijn werd volgende beslissing genomen door het schepencollege op 30 mei 2022:

"Terecht de opmerking dat er in deze straat niet aan beide zijden geparkeerd kan worden. Blijkbaar zorgt ook hier een verhoogde parkeerdruk voor slechte doorgang voor het openbaar vervoer dat voorrang verdient. Eerder was er in de straat al aanduiding van verboden parkeren op de stoeprand.

Bijkomend is er de intentie om dit straatgedeelte volledig heraan te leggen in het kader van een rioleringsdossier. Vermoedelijk worden hierbij dan ook bredere voetpaden ontworpen.

In afwachting van deze aanpassing kan het schepencollege instemmen met een hoogdringendheidsbesluit waarbij tussen de woningen 2 en 12 een parkeerverbod wordt voorgesteld.

BESLISSING:

Het college van burgemeester en schepenen,

In de deelgemeente Stalhille wordt om de doorgang van de lijnbussen steeds te garanderen een tijdelijk parkeerverbod ingevoerd in een gedeelte van de Spanjaardstraat.

Gelet op de aanvraag van Vlaamse Vervoersmaatschappij de Lijn tot het instellen van dit parkeerverbod.

Er moeten maatregelen getroffen worden om de veiligheid van het verkeer op de openbare weg te verzekeren.

Van toepassing op dit besluit zijn de wet betreffende de politie van het wegverkeer, het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, artikel 130bis van de nieuwe gemeentewet dat bepaalt dat aan het college van burgemeester en schepenen de bevoegdheid toekent om de gemeentelijke politieverordeningen op te maken

Besluit:

Artikel 1.

In een gedeelte van de Spanjaardstraat wordt een tijdelijk parkeerverbod ingevoerd.

Dit vanaf de Cathilleweg tot huisnummer 12 (kant pare huisnummers).

Dit verbod wordt aangeduid met het bord E3.

Artikel 2.

Dit besluit is van kracht vanaf maandag 13/06/2022 tot bestemming.

Artikel 3.

De verkeerstekens waarvan sprake in dit reglement zullen worden geplaatst conform het ministerieel besluit van 11. 10. 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Artikel 4:

Inbreuken op deze bepalingen zullen vervolgd en met politiestrafpen gestraft worden.

Artikel 5:

Dit besluit wordt voor advies voorgelegd aan de gemeenteraadscommissie verkeer dit met het oog op aanpassing van het algemeen politiereglement Wegverkeer van de gemeente Jabbeke en bestemming hiervan door de gemeenteraad.

Artikel 6:

Een afschrift van onderhavig politieverordening zal overgemaakt worden aan de heer Gouverneur van de Provincie, de heer Procureur des Konings, de lokale politie en de aanvrager.

Ten gevolge van dit parkeerverbod is het onmogelijk om het beurtelings parkeren in de Spanjaardstraat te behouden. Bijgevolg wordt het verkeersbord met beurtelingsparkeren (E11) ter hoogte van huisnummer 35A tijdelijk afgedekt en wordt een nieuw verkeersbord E11 aan het begin van de Spanjaardstraat geplaatst ter hoogte van huisnummer 1."

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer neemt kennis van dit hoogdringend besluit van het schepencollege om de doorgang van de lijnbussen in de Spanjaardstraat te garanderen. Een definitieve oplossing wordt verwacht in het ontwerp van de heraanleg van dit deel van de Spanjaardstraat. De gemeenteraadscommissie verkeer wenst dan ook verder aan te dringen op het ontwerpen en uitvoeren van deze heraanleg.

18 Mobiliteit - Jabbeke-West/Oost - invoeren verbod voor zwaar verkeer in de dorpskern

SEC/591198

Toelichting:

"Ik was persoonlijk nog niet op de hoogte van deze vraag en heb me intern bevroegd.

De aanduiding zou gebeuren met verbodsborden. Dit wordt geregeld via een aanvullend reglement.

Het wegendistrict van AWW is bereid de nodige borden te plaatsen maar wacht het aanvullend reglement af. Graag het aanvullend reglement laten opmaken en overmaken aan het departement MOW (aanvullendereglementen@mow.vlaanderen.be). Zij zorgen voor het goedkeuringsproces. Na goedkeuring kan er overgegaan worden tot plaatsing van de borden.

Het zou niet slecht zijn dat een plannetje met de gewenste borden al eens wordt overgemaakt aan mezelf en het district (Arne Verburgh), vooraleer het aanvullend reglement wordt goedgekeurd, zodat we dit al eens kunnen nazien. Dit om te vermijden dat het reglement wordt afgekeurd omwille van vormelijke redenen. Eventuele bewegwijzeringsborden hoeven niet in het reglement worden opgenomen, wel op het plannetje dat als bijlage bij het reglement kan worden gevoegd."

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer neemt kennis van de bereidheid van AWW om de nodige verkeersborden te voorzien voor het invoeren van een verbod voor het zwaar verkeer (met uitzondering van landbouwverkeer) door de dorpskern van Jabbeke (doortocht) voor de verkeersbeweging van Jabbeke-West richting de Gistelsteenweg.

De gemeenteraadscommissie verkeer verleent dan ook gunstig advies voor de opmaak van een aanvullend reglement op het algemeen politiereglement van het wegverkeer.

20 Melding - verkeersveiligheid - Nieuwenhovedreef - overdreven snelheid

SEC/589707

Toelichting:

(Melding via schepen Claudia Coudeville)

Door verzoeker wordt melding gemaakt van de overdreven snelheid in de Nieuwenhovedreef te Varsenare. Dit werd in het verleden reeds meermaals gemeld door de verzoeker. Er wordt gevraagd naar het laatste advies van de gemeenteraadscommissie verkeer hieromtrent. Daarnaast wordt verzocht om deze problematiek opnieuw voor te leggen aan de gemeenteraadscommissie verkeer.

In het verleden (sinds 2022) werd door verzoeker reeds meermaals melding gemaakt van de 'overdreven snelheid' en verkeersproblematiek in de Nieuwenhovedreef. Het schepencollege en de gemeenteraadscommissie verkeer gaven reeds meermaals bespreking aan dit dossier.

Zo werden in het verleden reeds 2 rijbaankussens aangebracht in de Nieuwenhovedreef om de snelheid af te remmen. Deze rijbaankussens werden geplaatst ter hoogte van de huisnummers 9 en 23.

De verkeersproblematiek in de Nieuwenhovedreef werd voor het laatst besproken voor de gemeenteraadscommissie verkeer in 2011.

Tijdens de verkeerscommissie van 17/02/2011 werd als volgt geadviseerd:

"In de Nieuwenhovedreef werden reeds 2 rijbaankussens geplaatst om de snelheid af te remmen. NI aan de huisnummers 9 en 23.

Bij verkeerstellingen uitgevoerd van 15 t/m 21-02-2006 (80525) werd een V85 gemeten van 54 en 54,2 km/u.

Bij tellingen uitgevoerd van 14-08 t/m 22-08-2010 (100362) werd een V85 gemeten van 52 en 53 km/u.

Deze tellingen werd uitgevoerd ter hoogte van het huisnummer 15, wat ongeveer het midden is tussen de 2 rijbaankussens waar aldus de snelheid het hoogst zal zijn.

De gemeten waarden zijn goed voor een snelheidsregime van 50 km/u.

De gemeenteraadscommissie verkeer stelt voor om geen nieuwe maatregelen te nemen."

Ook tijdens de verkeerscommissie van 07/12/2011 werd behandeling gegeven aan dit dossier:

"Dit verzoek dateert van 3 mei 2011. Verzoeker heeft in het verleden bij herhaling vragen gericht in verband met het doorgangskarakter van de dreef en de algemene verkeersveiligheid.

Onder andere daardoor werd in het verleden overgegaan tot plaatsing van rijbaankussens en werd eerder geadviseerd om deze te behouden op die plaats.

Uit een recente verkeerstelling (29 juli 2011 - 185240) blijkt dat bijna alle verkeer trager dan 50 km/uur aanhoudt (slechts 2 à 3% rijdt sneller).

Aldus kunnen geen verdere maatregelen geadviseerd worden."

Vervolgens werd het advies van de gemeenteraadscommissie verkeer telkens gevolgd door het schepencollege.

Besluit:

De gemeenteraadscommissie verkeer geeft andermaal bespreking aan de verkeerssituatie in de Nieuwenhovedreef.

De meest recente verkeerstellingen voor de Nieuwenhovedreef dateren van 29 januari 2020 tot 5 februari 2020. Deze tellingen werden uitgevoerd ter hoogte van huisnummer 18 (ongeveer in het midden van de Nieuwenhovedreef). Voor beide richtingen werd een V85 van 50km/uur en een totaal van 4244 voertuigen geregistreerd. Daarnaast werd voor 14,68% van de voertuigen een

overtreding waargenomen. Wat betreft de voertuigen in de richting van de Gistelsteenweg werd een V85 van 51km/uur en 2206 voertuigen gemeten. Anderzijds in de richting van de Oudenburgweg werden 2038 voertuigen geregistreerd. De V85 voor de voertuigen richting de Oudenburgweg kwam neer op 49km/uur.

Zowel de snelheid als de verkeersintensiteit uit deze tellingen van de Nieuwenhovedreef blijken aannemelijk voor dergelijke straat binnen een zone 50.

Bovendien wordt de Nieuwenhovedreef meegenomen in het algemeen voorstel tot invoeren van een zone 30.

De gemeenteraadscommissie verkeer adviseert dan ook om voorlopig geen verdere maatregelen te nemen.

Aldus beslist door de verkeerscommissie in zitting van 27 oktober 2022.

Goele Brouckaert
Algemeen directeur

Jan Pollet
Voorzitter

