

MOBIEL

Door zijn ligging was Jabbeke van oudsher een welbezochte doortochtplaats. Al wie van Brugge of Gent naar Oostende, Veurne of Duinkerke wilde, moest hier langs de grote heirbaan komen. Volgens de legende maakte ook Maria van Bourgondië een doortocht door Jabbeke. Het kanaal, aangelegd in de 16de eeuw, en de spoorweg uit de 19de eeuw, gingen mee het uitzicht van de gemeente bepalen en zorgden voor de ontwikkeling van de locale, economie.

Dat de nieuwe infrastructuur in de loop van de 20ste eeuw het uitzicht, het ecologische en sociale leven van Jabbeke dermate zouden gaan beïnvloeden, had evenwel niemand kunnen voorspellen.

Een verhaal van A10, A17, A18, E40, N377,...



Teleatlaskaart van de Gemeente Jabbeke

Hoe het allemaal gegroeid is

Nog voor de Tweede Wereldoorlog werd een autosnelweg aangelegd vanuit Brussel. Dit kaderde in het plan voor grote infrastructuurwerken naar Duits model. Door de oorlogsdreiging werd het afgewerkte tracé Jabbeke-Aalter in de richting van Oostende echter niet verder afgewerkt. Vanaf 1938 was Jabbeke het eindpunt van de autosnelweg naar Brussel.



1936, werken aan de Stationsstraat. Op de achtergrond de Elfloek



Gemeente

Jabbeke

geeft je ruimte



Jabbeke - Aalter 1938 in gebruik.

In die periode was Jabbeke daarvoor gekend tot in Engeland. In 1948 en 1949 vestigden Triumph en Jaguar hier snelheidsrecords met seriewagens. Op zondag 30 mei 1999 wordt dit overigens door de Jaguarclub herdacht met een snelheidsrit voor oldtimers op de expressweg te Stalhille. Pas veel later, in 1954, werd de autosnelweg doorgetrokken naar Oostende en in 1957 kwam de brug over de Stationsstraat in gebruik. In de loop van de jaren '60 werden de gelijkgrondse overgangen (Legeweg, Zandstraat, Bosweg...) geëlimineerd of vervangen door bruggen.

Vanaf 1972 werd gebouwd aan de verbinding Jabbeke - Nieuwpoort - Veurne (A18) en de verkeerswisselaar.

Eind de jaren '70 kwam dan de expressweg N377 tussen Jabbeke en De Haan in gebruik. In diezelfde periode werd de E40 verbreed naar 2 x 3 rijvakken. Er kwamen verbindingstroken tussen de inrit Stationstraat en de voorziene A17 Zeebrugge - Kortrijk. Intussen was men ook begonnen aan de bruggen voor de A17 ten noorden van Varsenare. Het zouden bruggen te ver blijken.

De maatschappelijke tendens veranderde. Waar in de loop van de jaren '60 de aanleg en ontsluiting via een autosnelweg nog als belangrijke economische factor aanzien werd, ging men in de loop van de laatste decennia steeds meer



Brug in de Stationstraat 1957

oog hebben voor de ecologische en de maatschappelijke gevolgen: visuele- en geluidsoverlast, toenemend verkeer van en naar de autosnelweg, grotere tonnages, bepaalde criminaliteit ten gevolge van de ligging tegenaan de afrit,...

MOBIEL

De crisis van de jaren '80 maakte dat het autowegenprogramma voor Jabbeke onafgewerkt bleef.

EXTRA • info

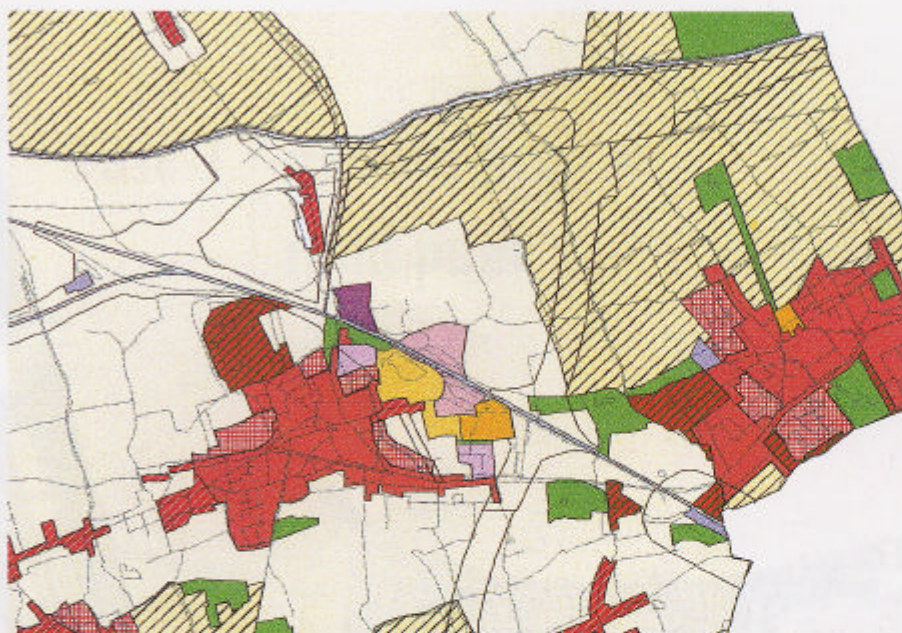
De problemen voor Jabbeke

Met de petroleumcrisis en de daaropvolgende economische recessie viel het autowegenprogramma stil. Voor Jabbeke bleven er een reeks niet onbelangrijke gevolgen

- reeds meer dan 20 jaar moeten wagens uit stilstand starten aan de inrit van de E40 richting Oostende en Veurne.
- lange tijd was de 'uitrit Jabbeke' vanuit Veurne gesloten.
- het kruispunt Stationsstraat - expressweg-N377 is onvoldoende aangepast.
- er gebeurden een aantal achterhaalde onteigeningen, een langsweg ter hoogte van Snellegem werd opnieuw afgesloten en in Varsenare is het landschap blijvend verstoord door een aantal 'spookbruggen'.
- in het centrum van Jabbeke ontstond er steeds meer verkeersoverlast.

Het gewestplan Brugge-Oostkust

Het gewestplan Brugge-Oostkust van 4 april
 1977 voorzag alle snelwegtracés



Gewestplan 1977. De zwarte lijnen zijn de reserveringsstroken voor autosnelwegen.

De kentering via het Structuurplan Vlaanderen

Een oplossing uitwerken, bleek duidelijk een werk van lange adem. Er waren de economische crisis en de beperkte budgetten bij de federale, later de regionale, overheid.

Maar voornamelijk het gebrek aan duidelijke visie over hoe het nu verder moest, was bepalend. Zo was het lange tijd onduidelijk of de autosnelwegverbindingen Zeebrugge - Kortrijk of Zeebrugge - Jabbeke - Veurne nog zouden gerealiseerd worden.

De overheid argumenteerde dat bij de aanleg van de verbinding Zee-

brugge-Jabbeke meteen ook de lokale problemen zouden opgelost worden. Een paar jaar geleden kwam de kentering. Het debat over het doortrekken van de A18 richting Zeebrugge is voorlopig beslecht in het voordeel van het gemeentelijke standpunt. Volgens het Structuurplan Vlaanderen zal die verbinding niet gerealiseerd worden. En bij de Vlaamse Overheid is er blijkbaar opnieuw enige budgettaire ruimte om de problemen op te lossen met moderne concepten.

Enkele jaren geleden werden twee rijstroken voorzien voor het auto-

Op het gewestplan Brugge - Oostkust werden tracés ingetekend voor de A17 snelwegverbinding Zeebrugge-Kortrijk, Zeebrugge-Veurne en voor een ringweg tussen Stationsstraat en kroondreef. Ze werden nooit gerealiseerd.

snelwegverkeer Veurne - Brussel ter hoogte van de Stationsstraat. Dit was nodig om zondagavondfiles en de wekelijkse inzet van de rijkswacht te beperken, maar daardoor dreigde de sluiting van de uitrit Jabbeke voor het verkeer vanuit Oostende. Het Bestuur der Wegen besloot om tussen de autosnelweg en de Gistelsteenweg een verbinding te maken en een rond punt aan te leggen op de Gistelsteenweg. Meteen werd ook een carpoolingzone en vrachtwagenparking aangelegd.

Veurne

Jabbeke centrum

Fase 2 uitrijstrook Veurne
verbetering inrit
richting Brussel

Brussel



Oostende

Fase 1 | nieuwe brug en
rond punt noord en zuid.

Het originele plan is ter inzage in het gemeentehuis tijdens de kantooruren – dienst leefmilieu, dhr. Norbert Demonie, tel. 050/81.01.30.

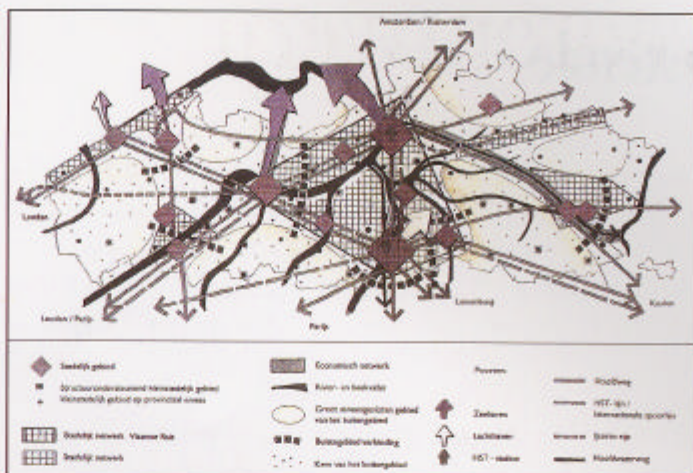
EXPOS·info

N377 – De Haan

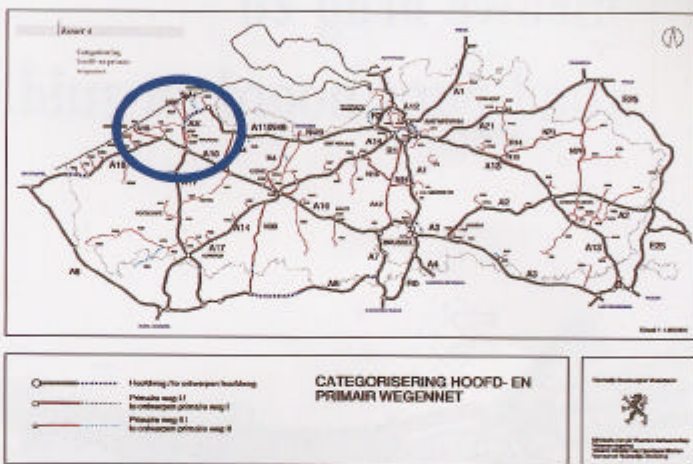
MOBIEL

Het structuurplan Vlaanderen is een beschrijvende studie van de ruimtelijke noodzaken en verwachtingen voor de volgende 10 jaar.

In het Structuurplan Vlaanderen is geen nieuwe autosnelwegverbinding Zeebrugge-Jabbeke voorzien.



Structuurplan Vlaanderen 1997: algemene structuurschets Vlaanderen



Structuurplan Vlaanderen; indeling hoofd- en primair wegennet. Blauw: streek van Brugge.

De oplossing

Intussen groeide bij het Bestuur der Wegen het besef dat het geheel niet op te lossen is zonder een nieuwe brug in de Stationsstraat met minstens 2 x 4 rijvakken. Ook voor de op- en afritstroken moet voldoende ruimte zijn.

Eind 1996 stelde het onafhankelijk studie bureau Milieu en Veiligheid een milieu-effectenrapport op en opteert daarin voor het behoud van de inrit naar Oostende op de huidige plaats. Er moet wel een bredere brug komen. Een van de grote voordelen van deze werkwijze is dat de voorsorteerstrook richting Veurne (ca. 800 meter) behouden blijft.

Nu komt veel verkeer van de autosnelweg door het centrum van Jabbeke. Veel bestuurders die uit de richting Veurne naar Oostende of De Haan willen, rijden af in Jabbeke om dan via de Gistelsteenweg, Constant Permekelaan en Stationsstraat naar de oprit van de E40 richting Oostende of de expressweg richting de Haan te rijden. De ligging van de kern Jabbeke tussen autosnelweg en Gistelsteenweg en op een knooppunt van gewestwegen, maakt dat niet alle verkeer uit het centrum kan geweerd worden. Toch moet dit doorgangsverkeer via Jabbeke-centrum zoveel mogelijk beperkt worden. Het is daarom essentieel dat de verkeersstromen van en naar de kust ter hoogte van de Stationsstraat geconcentreerd worden.

Het voorontwerp

Het voorontwerpplan dat u ziet op p. 4 en 5 is een voorbereidende studie van het Bestuur der Wegen in overleg met de gemeentelijke diensten. Ook de gemeentelijke verkeerscommissie bracht hierover advies uit. Voor het definitieve plan moet nog een bouwvergunningsprocedure doorlopen worden. Het Bestuur der Wegen wil na goedkeuring van het plan nog dit jaar overgaan tot aanbesteding en heeft hiervoor alvast een eerste schijf van 60 miljoen fr. voorzien op de begroting.

Wat zijn nu de krachtlijnen van dit plan? Er zal worden gewerkt in 2 fasen

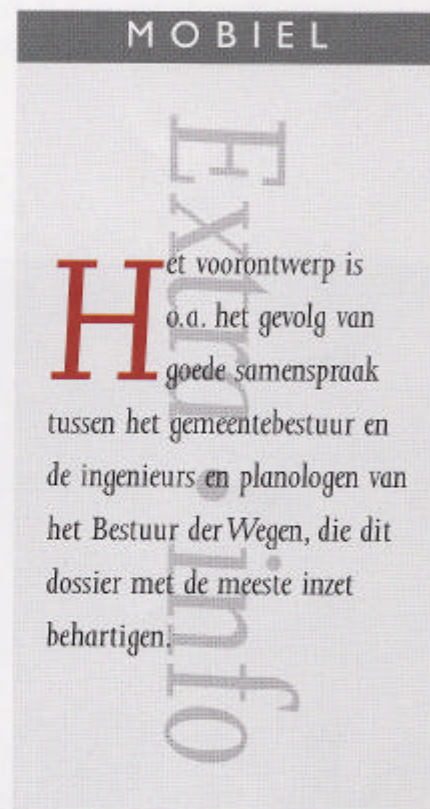
FASE 1 – 1999 - 2000

- Over de autosnelweg komt een nieuwe brug met voldoende overspanning.
- De brug wordt gebouwd naast de bestaande brug aan de kant van het bedrijf Diapal. Zo kan de bestaande brug tijdens de werken verder gebruikt worden en zullen er bijna geen verkeersonderbrekingen zijn.
- Er worden twee ronde punten aangelegd:
 - één aan de zuidkant van de autosnelweg (kruispunt met de Weststraat) om het verkeer op te vangen vanuit het centrum van Jabbeke, de Weststraat en de Stationsstraat. Vanaf dit rond punt blijft de bestaande inrijmogelijkheid richting Brussel. De afmetingen zijn vergelijkbaar met die van het rond punt op de Gistelsteenweg te Jabbeke.
 - één aan de noordkant met directe verbinding naar de Stationsstraat, Bekedijkstraat en N377 (Expressweg). De inrit naar de Industriezone Noord wordt aangepast en de uitrit van de expressweg wordt versmald. Dit rond punt zal iets grotere afmetingen hebben.
 - Er wordt ook een losliggend fietspad met dubbele rijrichting voorzien. Dit kadert in de gemeentelijke visie om een fietspadverbinding tussen Jabbeke en Stalhille uit te bouwen.

FASE 2 (BLAUW OP DE KAART) - DE REALISATIETERMIJN VAN FASE 2 WERD NOG NIET BEPAALD

- Tussen de Gemeneweidestraat en de Stationsstraat wordt de langsstrook langs de E40 aangelegd die op het gewestplan voorzien is. Zo moet het verkeer uit de richting Veurne naar Oostende of de Haan niet door het centrum van Jabbeke. Het zal niet mogelijk zijn rechtstreeks af te rijden naar het centrum van Jabbeke. Dit kan via de afrit Gistelsteenweg of ook via de geplande rotonde 'Noord'.
- Om de hinder voor de buurtbewoners van de Lettenburgstraat 30 tot 34 zoveel mogelijk te beperken, wordt de inrit naar Brussel een 10-tal meter opgeschoven, waardoor een bijkomende buffering en een betere bocht kan worden aangelegd.

In het plan opteert men voor behoud van de woonkorrel Stationsstraat 64-72. De uitvoering van fase 2 vereist wel enkele – beperkte – onteigeningen.



Het voorontwerp is o.a. het gevolg van goede samenspraak tussen het gemeentebestuur en de ingenieurs en planologen van het Bestuur der Wegen, die dit dossier met de meeste inzet behartigen!

Voor de toekomst...

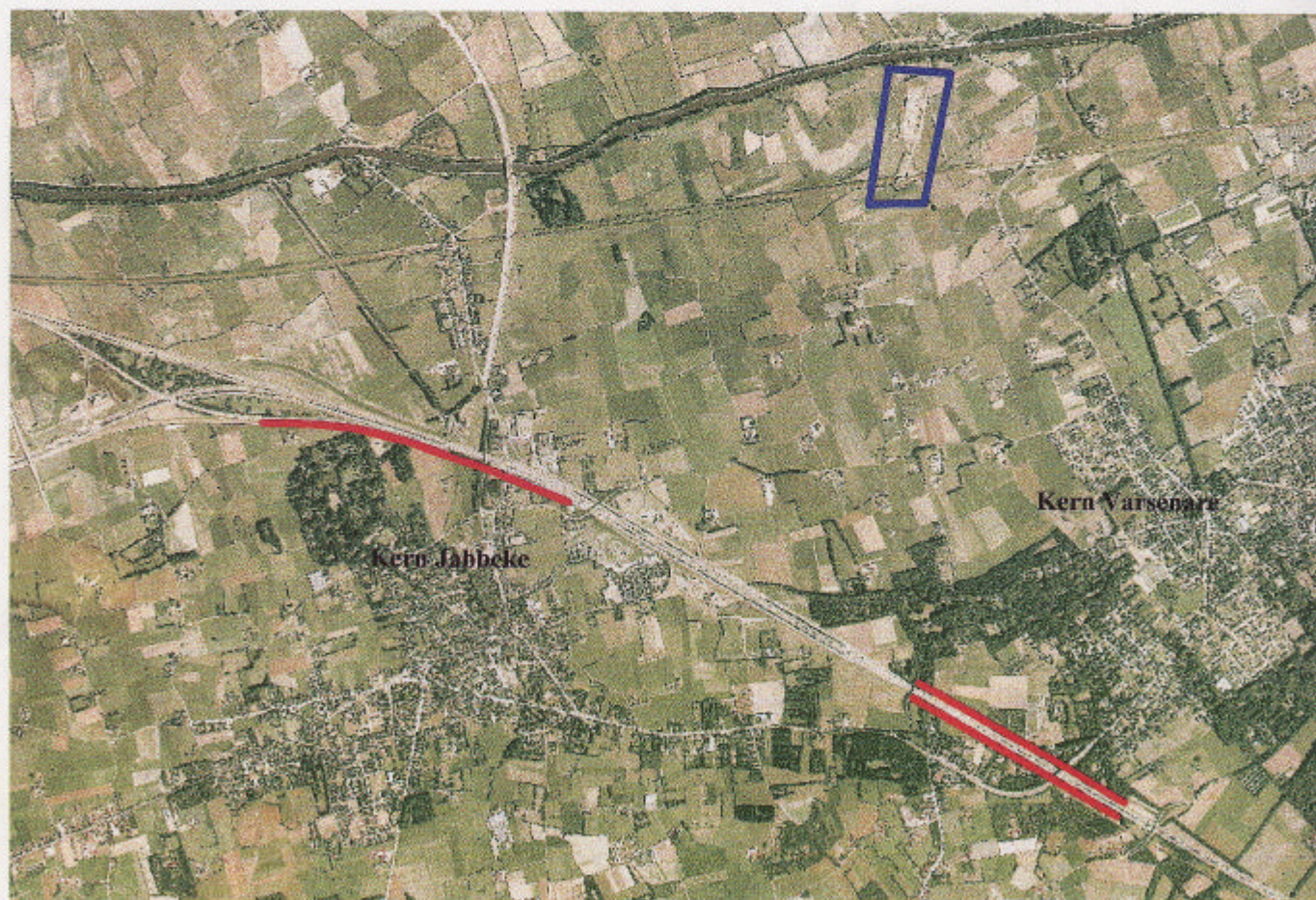
De realisatie van dit plan zal een grote verbetering betekenen. Het is de belangrijkste stap die moet gezet worden voor het oplossen van de hierboven geschetste problemen. Jabbeke heeft er alle belang bij dat dit in de komende jaren kan gerealiseerd worden. Dit belet evenwel niet dat er voor de toekomst nog andere uitdagingen blijven.

Zo is er de problematiek van de steeds toenemende geluidsoverlast ter hoogte van het Flaminckpark, maar voornamelijk ter hoogte van de kern Varsenare. Dit zal ook het voorwerp uitmaken van de komende gemeentelijke structuurplanning.

Een oplossing voor de bruggen in Varsenare en de overbodige langsweg in Snellegem moet op termijn bespreekbaar zijn.

MOBIEL

De bedoeling van dit artikel is de bevolking zo vroeg mogelijk te informeren over het nieuwe plan van het Bestuur der Wegen.



Kleurenorthofoto uit 1991. Rood: voornaamste zones geluidshinder. Blauw: bruggen Varsenare.

Er blijft dus werk aan de wegen!
Of hoe het 'Jabbeke en de autosnelwegen' altijd wel een
'never ending story' zal blijven...