

strook en de parkings aan te leggen in natuurstenen. Om de geluids hinder voor de omwonenden zo laag mogelijk te houden kan het rijweggedeelte aangelegd worden in fluisterasfalt.

6. Een aantal voorzieningen in de Isenbaertstraat, richting Gistelsteenweg,



waarbij de rijweg versmald wordt. Daardoor moet er verkeersontzanding zijn voor het gebruik van deze weg met overwegend landelijk karakter.

Het probleem van de Isenbaertstraat is dat de weg op vandaag niet meer is dan een, in de loop van de jaren, aangepaste landweg. Op vandaag lijkt het niet meer wenselijk om de weg te verbreden en heraan te leggen zoals in het gedeelte naar Zedelgem. Anderzijds is er, o.a. door de aanleg van de afrit op de Gistelsteenweg, een toegenomen doorgaand verkeer.

TIMING

Het bestuur wil nog dit jaar een aanvang nemen met een eerste fase van uitvoering. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van de verkeersremmers, de heraanleg van het kruispunt Eernegem-Isenbaertstraat en het plein aan de Schelpe. In een volgende fase 2001-2002 moet dan de heraanleg van de weg en het plein aan de kerk volgen.

UW MENING

Het was de bedoeling van deze Extra-Info u zo volledig mogelijk te informeren. Hebt u nog vragen of wil u meer detail van de plannen inzien, dan kunt u steeds terecht in het gemeentehuis Jabbeke, dhr. Claude Dezuttere, tel. 050/81 01 35.

Van een gemeentebestuur wordt verwacht om in verkeerszaken een grote verantwoordelijkheid op te nemen. Mochten alle automobilisten met dezelfde verantwoordelijkheidszin de verkeersregeling naleven, dan zouden veel van de te nemen maatregelen overbodige uitgaven zijn.

VERKEERSREGELING

Wordt door iedereen beleefd. Daardoor ook meestal druk besproken, bekritiseerd, verguisd, ..., zeker wanneer er opgetreden wordt. Een verkeersdeskundige zei ooit dat er in zijn stad met 100.000 inwoners wel 99.999 verkeersdeskundigen waren... Wat goed is voor iemand of een bepaalde groep is dan weer nadelig voor een andere... Verkeer regelen is meestal een keuze maken.

tekst en inhoud: Gabriël Aelke, gemeentesecretaris - vormgeving: Veronique Vanhessche

Extra-Info

VOORWOORD

In een harmonie moeten de verschillende partijen een goed samenspel mogelijk maken. De dirigent moet leiding geven bij het op elkaar afstemmen van alle instrumenten en moet de communicatie tussen de verschillende spelers organiseren. Elke speler verzorgt zijn deel en zijn bijdrage is belangrijk voor het uiteindelijke resultaat van het muziekstuk.

Zo wil deze extra-info over de te nemen verkeersmaatregelen in Snellegem het communicatienstrument zijn tussen de gemeente en haar bevolking. Elke inwoner wordt uitgenodigd om de info grondig door te nemen en zijn bedenkingen te laten worden. Op die manier wil de gemeente de mogelijkheid bieden aan elk van zijn inwoners om daadwerkelijk mee te werken aan de betere leefomgeving die het bestuur uiteindelijk beoogt. Alle opmerkingen en bedenkingen zullen aan de verkeerscommissie voorgelegd worden waar ze zullen beoordeeld worden op hun maatschappelijk belang. Op basis van dit advies zal het gemeentebestuur, op korte termijn, starten met de werkzaamheden die

Snellegem - Verkeersmaatregelen

VOOR EEN VEILIG EN LEEFBAAR SNELLEDEM

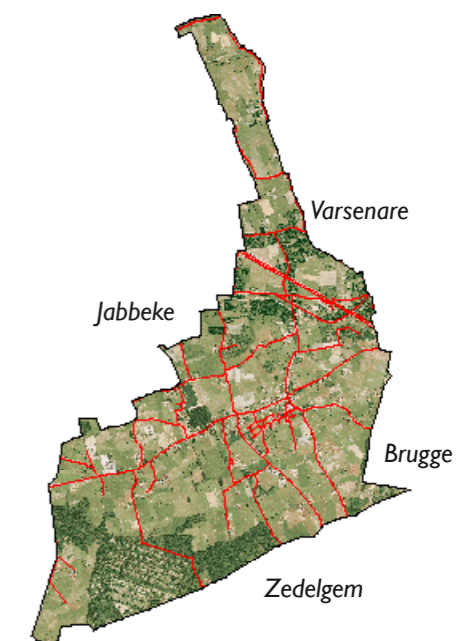


Snellegem, in 941 Snethlingeheim, d.i. hoeve van Snethlo, was een ambacht in het Brugse Vrije. De heerlijkheid Snellegem voerde in de 16de eeuw een wapen 'van keel (zwart) met schelpen van zilver.'

Zoals andere kleine kernen in het midden van West-Vlaanderen was Snellegem eind 19de, begin 20e eeuw uitgegroeid tot een straatdorp. De kern Snellegem bestond uit de doorgang van Kerkweg, Eernegemweg en Isenbaertstraat. Daarrond is het huidige Snellegem gegroeid.

Snellegem is altijd al een kern geweest met een bepaald doorgangskarakter in de verbinding Brugge – Zedelgem of Eernegem. Die doortocht kreeg een eerste kasseistenenverharding in de periode 1840–1875. Honderd jaar later, in de periode 1955–1975, werd de huidige bestrating aangelegd.

Anno 2000 is er reden om de verkeersproblematiek van de kern Snellegem opnieuw te bekijken. Hoewel uit ongevallenstatistieken geen bijzondere onveiligheid blijkt, wordt toch vanuit een belangrijke groep van de bevolking, vanuit het standpunt van verkeersleefbaarheid gevraagd naar een aanpassing van de infrastructuur. Deze Extra-Info beoogt een beter inzicht te geven in deze materie



Luchtfoto - Eurosense 1991

VERKEERSONGEVALLEN?

DE GEMEENTELIJKE VERKEERSCOMMISSIE

Samengesteld uit deskundigen van de wegberheerders, politie en gemeentebestuur, bracht op basis van deze ongevalstatistiek bij herhaling een advies uit waarbij de hierna voorgestelde verkeersmaatregelen grotendeels werden geadviseerd.

Die blijken niet uit de cijfers. In de halfjaarlijkse statistiek van de ongevallen, bijgehouden door het Ministerie van Verkeerswezen, worden alle 'aangegeven' ongevallen geregistreerd, dus alle ongevallen met lichamelijk letsel en sommige ongevallen met stoffelijke schade.

In de periode 1993-1998 blijkt gelukkig geen enkel dodelijk ongeval. Gemiddeld werden er een 4-tal ongevallen per jaar geregistreerd. Daarbij gemiddeld niet meer dan 1 met een zwakke weggebruiker, fietser of voetganger. De ongevallen zijn meestal dan nog op verschillende plaatsen verspreid en niet op één bepaald zwart punt.

Ongevallenstatistieken kunnen een te kille, cijfermatige benadering van een verkeersveiligheidsprobleem zijn. Ze blijven jammer genoeg de enige bron van objectivering en een goede barometer voor de hoogdringendheid.

VERDER ONDERZOEK

Door de tegenpraak tussen ongevallencijfers en de herhaalde klachten werd verder onderzoek gedaan. Op donderdag 18 maart 1999 werd een gedetailleerde verkeersstelling uitgevoerd, bij het binnenkomen van de bebouwde kom en aan zaal de Schelpe.



VERKEERSTELLINGEN 18 MAART 1999

	Kerkeweg	De Schelpe		Boterstraat		
Toegelaten Snelheid	50	50	50	90	50	50
Tot.aant. verkeersbewegingen	3371	4264	2785	3106	3143	1848
Personenwagen	2960	3788	2551	2917	2773	1737
Kleine vrachtwagen	302	357	203	136	305	75
	109	119	31	53	65	36
Percentage vrachtwagens	12%	11%	8%	6%	12%	6%
Gemiddeld aantal verkeersbewegingen per minuut	2,3	3,0	1,9	2,2	2,2	1,3
Gemiddelde snelheid	56	43	63	51	67	44
Percentage dat aan overdreven snelheid rijdt	70	26,5	80	(*)	88	30,5

(*) De toegelaten snelheid bedraagt hier

aan De Schelpe heraanleggen en de omgevingsaanleg van de krachtbalterreinen vol- toeien.

5. De heraanleg van het kruispunt aan de kerk waarbij met in achtname van het historisch karakter van de buurt, ruime aandacht besteed wordt aan de versmalling van de rijweg, het voorzien van een ceremoniestrook en de heraanleg van het plein. De bocht wordt iets scherper gemaakt en het kruispunt wordt verkleind. Voor de materiaalkoze wordt er aan gedacht om de voetpaden, de ceremonie-



D R U K V E R K E E R

De ervaring leert dat druk verkeer leidt tot trager verkeer en daardoor tot meer verkeersveiligheid. Zo is de Gistelsteenweg, ondanks de toegenomen intensiteit, het laatste decennium een stuk veiliger geworden. De ervaring leert ook dat de drukte van de schoolomgeving zelden aanleiding geeft tot verkeersonveiligheid.

Het dorpsplein van Snellegem onderging in de loop der tijden heel wat ingrepen. Een eerste keer gebeurde dit in de 17^{de} eeuw (1620-1630) toen een winkel gebouwd werd. Na enkele jaren werd dit een smidse, een functie die bleef. De pastorie stond oorspronkelijk tegen de straat en werd slechts herbouwd in de jaren '70 van vorige eeuw. De hoeve van de familie Spriet is ook zeer oud en deed ooit dienst als gemeentehuis. De hoek van de Bosweg en de Kerkeweg was destijds een brouwerij, die andere herbergen in het dorp bediende. Op het midden van het plein stond altijd een grote boom, na de Franse revolutie 'vrijheidsboom' genoemd. De neogotische kerk werd rond 1890 gebouwd (bron: Heemkundige Kring Snellegem - dhr. Marcel

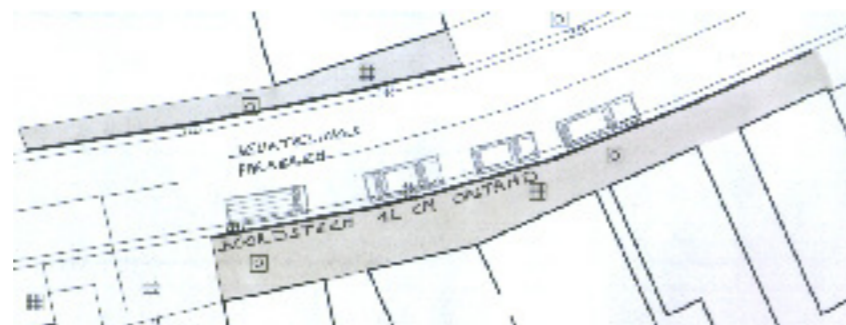


Dorpsplein Snellegem - foto begin 1900.

PARKEREN

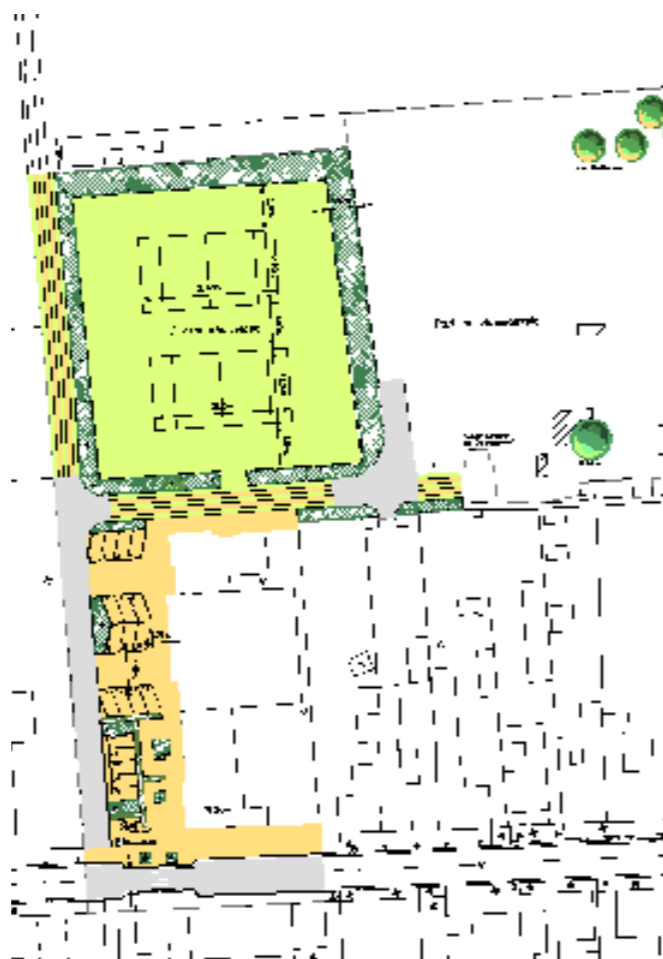
De regeling van beurtelings parkeren in het centrum van Snellegem (maar ook in Jabbeke, Stalhille en Zerkegem) bestaat reeds decennia zonder noemenswaardig probleem. Het parkeren op de rijweg is ook belangrijk als snelheidsremmer voor het doorgaand verkeer.

zigt. Daardoor moeten alle verkeersstromen daar zeer traag of uit stilstand gebeuren.
3. Het opheffen van de parkeermogelijkheid naast de rijweg ter hoogte van de huizen Eernegemweg 49 tot 63. Het beurtelings



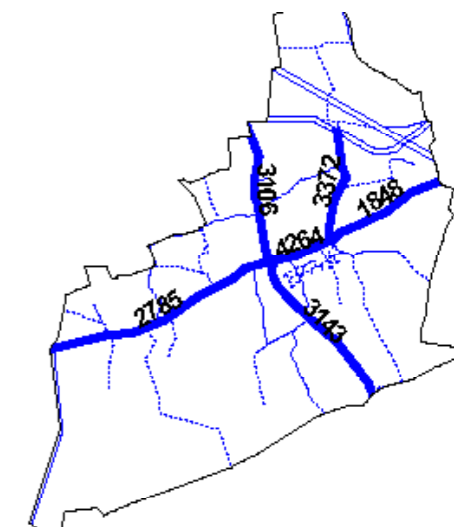
parkeren op de rijweg bevordert trager verkeer.

4. Een wegversmalling aan zaal De Schelpe. Die wegversmalling doet meteen dienst als oversteekplaats aan het dorpscentrum De Schelpe. De gemeente wil bij de werken meteen de parking



Eernegemweg met kasseibestrating van voor de 2^e

Aangezien de gemeente Jabbeke in het kader van het mobiliteitsbeleid nu geregeld verkeersstellingen uitvoert, zullen deze cijfers in de toekomst ook in hun evolutie kunnen geëvalueerd worden. Aangezien er vroeger geen tellingen gebeurden, kan geen duidelijk beeld gegeven worden van de evolutie. Niettemin is het duidelijk dat er in Snellegem, zoals overall, een sterk toegenomen autoverkeer is. Uit de telling blijkt een bepaald verkeer met doorgangskarakter. De verkeersbewegingen (tussen 1750 en 4500 per dag) zijn in de huidige context niet abnormaal hoog en vertonen een logisch spreidingspatroon. Het meest vallen nog de verkeersintensiteit in de Isenbaertstraat richting Jabbeke en in de Bosweg op.



Zelfs in de ochtend- of avondspits werden nergens meer dan 4 (gemiddeld 2 à 3) voertuigen per minuut in een bepaalde richting geteld. Maximaal is er slechts 12 procent vrachtwagenverkeer. Om een duidelijk beeld te geven omtrent deze verkeersaantallen laten wij u nog enkele sprekende tellingscijfers (voertuigen per dag):

Autosnelweg Jabbeke	:	60000 à 80000 per dag
Gistelsteenweg Varsenare	:	14000 per dag
Gistelsteenweg Jabbeke	:	10800 per dag
Aartrijksesteenweg Snellegem	:	4150 per dag
Constant Permekelaan Jabbeke	:	7100 per dag
Westernieuwweg Varsenare	:	1750 per dag
Nieuwenhovedreef Varsenare	:	1355 per dag
Weststraat Jabbeke	:	1140 per dag
Legeweg - de Manlaan	:	2850 per dag
Ettelgemstraat Jabbeke	:	915 per dag
Zandstraat Varsenare	:	1545 per dag

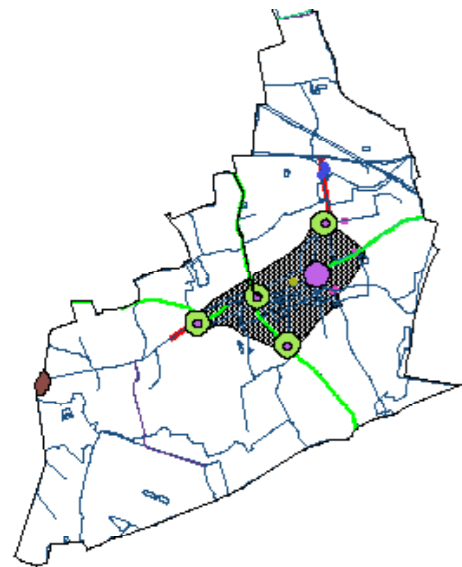
WAAR HET VERKEERSSCHOENTJE KNELT...

Waar het verkeerd gaat, en dat weet iedereen wel, is dat het verkeer in woonzones en dorpskernen te snel verloopt. Daardoor is er een verhoogd onveiligheidsgevoel ten aanzien van het verkeer en drukt het verkeer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Dat blijkt ook heel duidelijk uit de verkeersstellingen. De grote meerderheid (80%) rijdt te vlug bij het binnenkomen van bebouwde kommen in de Kerkweg, Isenbaertstraat en Eernegemweg. Er wordt ook vlugger gereden in de daluren dan in perioden van druk verkeer.

DOORGAAND VERKEER

Vanuit residentieel oogpunt kan er bezwaar zijn tegen de stroom doorgaand verkeer. Voor anderen zijn 'passanten' een potentiële bron van cliënteel...

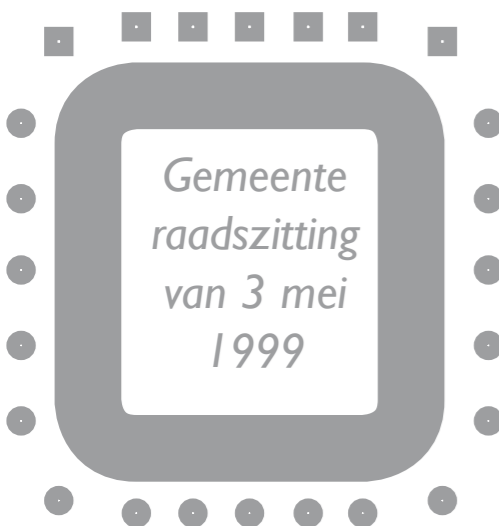


Schetsvoorstel mobiliteitsplan Snellegem met aandachtspunten voor verkeersremmers, snelheidszones en fietspadverbindingen.

HET BEGRIP DUURZAME MOBILITEIT

Het mobiliteitsplan voor een duurzame mobiliteit heeft drie doelstellingen:

- het verhogen van de verkeersveiligheid
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- het milderen van de vraag naar verkeer en verplaatsing



HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Om goede afspraken te maken tussen instanties die betrokken zijn bij de mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblematiek (politie, rijkswacht, bruggen en wegen, provincie, de Lijn, NMBS en gemeente) worden op vandaag afspraken (convenant met bijakten) gemaakt op basis van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

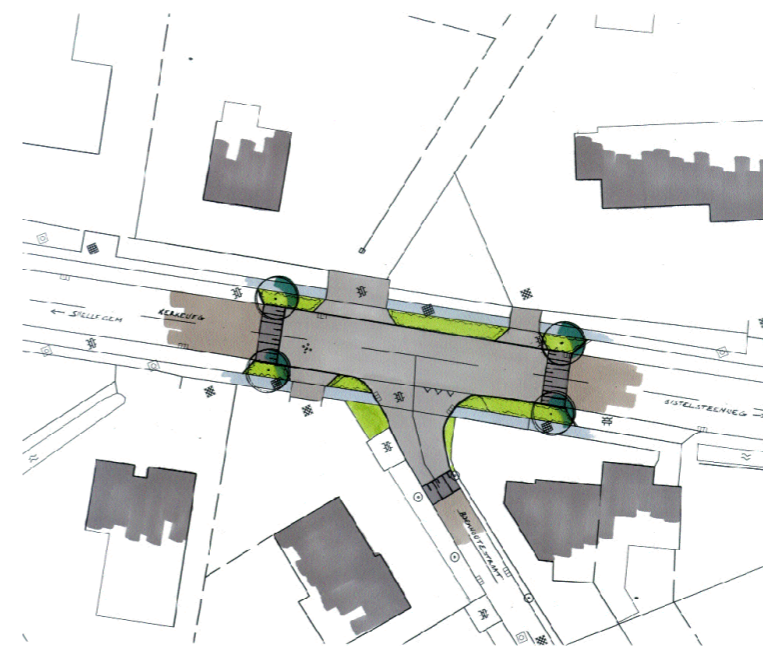
Zo lag de bijakte nr.9 aan de basis van de nieuwe voorstadsbediening van de Lijn (om de 20 minuten een bus op de lijn Jabbeke-Brugge van maandag 6 uur tot zaterdag 20 uur). Dit is ook voor heel wat inwoners van Snellegem niet onbelangrijk.

Voor Snellegem voorziet het mobiliteitsplan Jabbeke o.a. in een aanpassing van het kruispunt Gistelsteenweg-Kerkeweg, een reeks verkeersvertragende maatregelen die verder besproken worden in deze brochure en in nieuwe fietsvoorzieningen in de richting Zerkegem-St.Andries en Jabbeke-

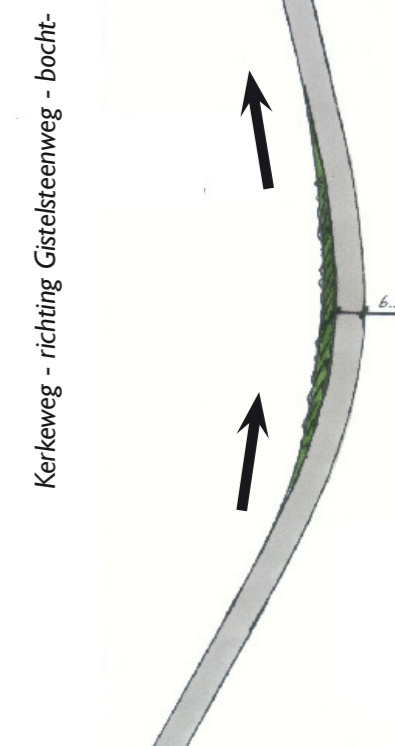
Zedelgem. VOORGESTELDE MAATREGELEN

Door de gemeenteraad werd op 3 mei 1999 ten principiële en unaniem beslist om een aantal infrastructuurwerken verder uit te werken.

- I. Snelheidsremmende maatregelen bij het binnenkomen van de bebouwde kommen aan het containerpark, de Meersbeekstraat

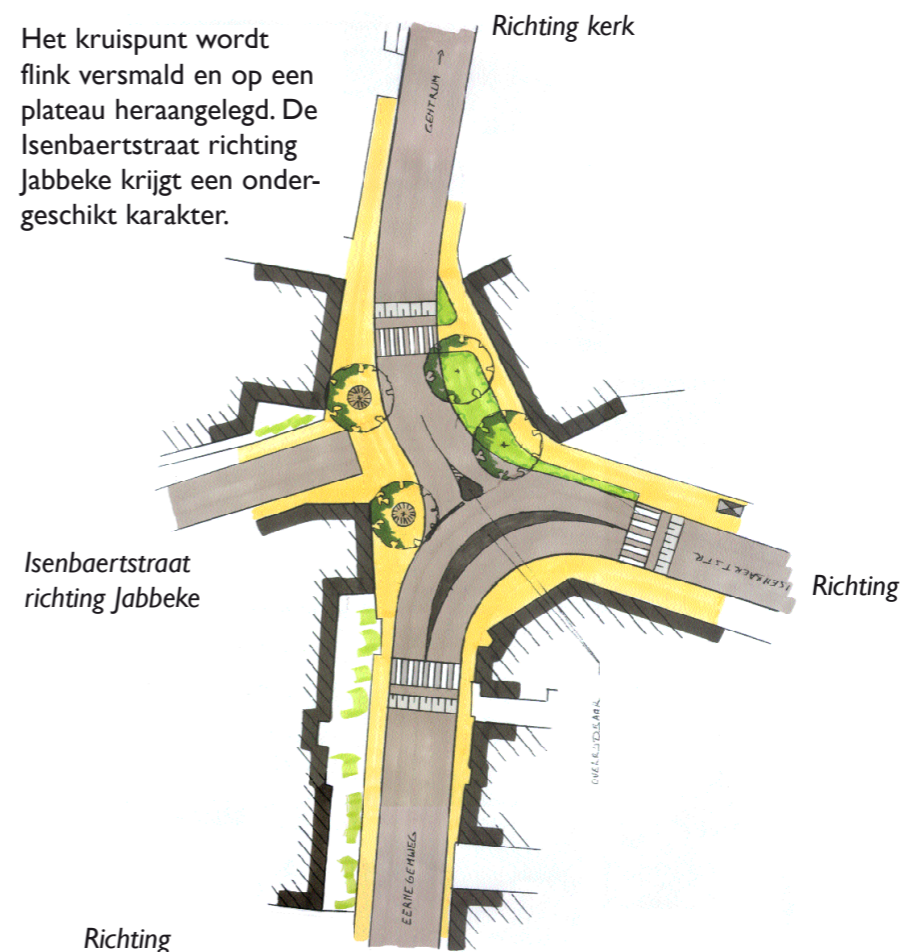


Verkeersplateau Kerkeweg -



- en aan de Boekhoutestraat.
2. Het heraanleggen van het kruispunt Eernegemweg-Isenbaertstraat, waarbij de voorrangregeling wordt gewij-

Het kruispunt wordt flink versmald en op een plateau heraangelegd. De Isenbaertstraat richting Jabbeke krijgt een ondergeschikt karakter.



HINDER DOOR WERKEN?

Bij de uitvoering van de werken zal er steeds op toegezien worden dat de:

- uitvoeringstermijn zo beperkt mogelijk blijft
- er steeds doorgaand verkeer mogelijk is (eventueel via verkeerslichten).