

Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad op 26 januari 2016



Opdrachtgever	Stad Brugge Burg 12 8000 Brugge
	Contactpersoon: Tommy De Boi 050 44 86 98 tommy.de.boi@brugge.be

Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan



Opdrachtnemer	ARCADIS Belgium nv/sa Maatschappelijke zetel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel
	Postadres Kortrijksesteenweg 302 9000 Gent

Contactpersoon	Jo Van de Sype / Adel Lannau
Telefoon	+32 9 241 77 98
Telefax	+32 9 242 44 45
E-mail	jo.vandesype@arcadis.com adel.lannau@arcadis.com
Website	www.arcadisbelgium.be

Revisie		
Versie	Datum	Opmerking
A	mei 2015	werkoverleg 11 juni 2015
B	juni 2015	werkoverleg 23 juni 2015
C	juli 2015	werkoverleg 7 juli 2015
D	juli 2015	GBC september 2015
E	September 2015	Beleidsplan aangepast aan de opmerkingen van de GBC dd. 8/9/2015
F	November 2015	RMC
G	Januari 2016	Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad op 26 januari 2016

Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider	Adel Lannau		

Geverifieerd				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmanager	Jo Van de Sype		

Goedgekeurd door klant				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

Informatief deel	10	
1.	Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen	11
1.1	Lokale mobiliteitstoestand	11
1.1.1	Stadsmonitor 2014	11
1.1.2	Kansen	15
1.1.3	Knelpunten	18
1.2	Toekomstige mobiliteitsbehoeften	22
1.2.1	Strategische doelstellingen	22
1.2.2	Mobiliteitsbehoeften voor de verschillende deelgemeenten	24
2.	Duurzame mobiliteitsscenario's	29
2.1	Stad in volle vaart	30
2.2	De ring	33
3.	Relatie met andere beleidsplannen	36
3.1	Mobiliteitsplan Vlaanderen	36
3.2	Mobiliteitsvisie 2020 de Lijn	36
3.3	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (herziening)	37
3.4	Afbakening Regionaal stedelijk gebied Brugge	38
3.5	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (herziening)	39
3.6	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge	41
3.7	Klimaatplan Brugge 2014-2018	41
3.8	Fietsplan Brugge	42
Richtinggevend deel		44
4.	Operationele doelstellingen	45
5.	Beleidsscenario	49
5.1	Inleiding	50
5.2	Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C	58
5.2.1	Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen	58
5.2.2	Werkdomein B - Netwerken per modus	75
5.2.3	Werkdomein C - Flankerende maatregelen	130
5.3	Uitwerking per deelgemeente	134
5.3.1	Centrum Brugge (sector Unesco)	134
5.3.2	Christus Koning (sector Unesco)	141
5.3.3	Sint - Jozef (sector Noord)	145
5.3.4	Sint- Pieters (sector Noord)	149
5.3.5	Koolkerke (sector Noord)	155
5.3.6	Dudzele (sector Noord)	158
5.3.7	Lissewege (Sector Noord, deels Unesco)	162
5.3.8	Zwankendamme (Sector Noord)	166
5.3.9	Zeebrugge (Sector Noord)	169
5.3.10	Assebroek (sector Oost)	175
5.3.11	Sint Kruis (Sector Oost)	180
5.3.12	Sint-Andries (sector West)	184
5.3.13	Sint-Michiels (sector West)	189
6.	Actieplan	195
7.	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	216

8.	Toetsing van het beleidsplan.....	217
9.	Voorstel voor organisatie en evaluatie	222
9.1	Organisatie	222
9.2	Evaluatie.....	224
10.	Participatie	226
11.	Bijlagen	227
11.1	Samenstelling GBC	227
11.2	Procesverloop (data en thema van de bijeenkomsten).	229
11.3	Verslagen GBC.	231
11.4	Advies RMC fase 2	285
11.5	Voorlopige vaststelling	290
11.6	Documenten m.b.t. het participatietraject.....	293
11.7	Adviezen.....	295
11.8	Stadsmonitor 2014	333
11.9	Tonnage vrachtwagens	352
11.10	Inrichtingsprincipes lokale wegen	355
11.10.1	Lokale verbindingswegen (lokale weg type I).....	355
11.10.2	Lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II)	356
11.10.3	Lokale wegen type III	357
11.11	Inrichtingsprincipes Vademecum fietsvoorzieningen	359
11.12	Mogelijke flankerende maatregelen voor stadsdistributie	361
11.13	Bevraging nieuwe mogelijke locaties autodelen	363
11.13.1	Respons : 246 reacties	363
11.13.2	Resultaten	363

Lijst figuren

Figuur 1 : Visualisering gewenste parkeersituatie op lange termijn	54
Figuur 2 : uitbreiding voetgangerszone	77
Figuur 3 : traject van de Citytour-minibussen	78
Figuur 4 : traject van de koetsen	79
Figuur 5 : Lijnvoering Openbaar vervoernetwerk	95
Figuur 6 : herinrichting “N351 Bevrijdingslaan” en “Bloedput” volgens visienota R30	101
Figuur 7 : herinrichting “Unescorotonde volgens visienota R30	102
Figuur 8 : ontwerpstreefbeeld N31 – aansluiting Nx en N34	103
Figuur 9 : ontwerpstreefbeeld N31 –Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven	104
Figuur 10 : ontwerpstreefbeeld N31 –NX – aansluiting achterhaven	105
Figuur 11 : ontwerpstreefbeeld Verknoping NX – Havenrandweg – oost – N34/wegenstructuur rond Vandammesluis	106
Figuur 12 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg- Oost – wegvak aansluiting NX – kruising interne havenweg	107
Figuur 13 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – kruising interne havenweg en goederenspoorlijn ...	108
Figuur 14 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – wegvak kruising interne havenweg – aansluiting AX	108
Figuur 15 : herinrichting “grote Katelijnebrug” volgens visienota R30	110
Figuur 16 : herinrichting “Katelijnepoort” volgens visienota R30	110
Figuur 17 : herinrichting “Gentpoort” volgens visienota R30	111
Figuur 18 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners).....	116
Figuur 19 : onderzoek loopafstanden vanaf de R30 (bron: Stad Brugge)	117
Figuur 20 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners) en blauwe zone	118
Figuur 21 : Situering randparkings en ‘park and ride’-parkings	120
Figuur 22 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Centrum Brugge.....	134
Figuur 23 : uitbreiding voetgangerszone	136
Figuur 24 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Christus Koning.....	141
Figuur 25 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Jozef.....	145
Figuur 26 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Pieters	149
Figuur 27 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Koolkerke	155
Figuur 28 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Dudzele	158
Figuur 29 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Lissewege	162
Figuur 30 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zwankendamme	166

Figuur 31 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zeebrugge	169
Figuur 32 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Assebroek	175
Figuur 33 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Kruis	180
Figuur 34 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Andries	184
Figuur 35 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Michiels.....	189
Figuur 36 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in 2014, in %	335
Figuur 37 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)	336
Figuur 38 : Verplaatsingen vrije tijd , naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014).....	338
Figuur 39 : Basismobiliteit in de wijk, in 2014 (bron: Stadsmonitor 2014)	340
Figuur 40 : Aantal leden bij Cambio en Autopia, in 2014, per 1000 inwoners. (bron: Stadsmonitor 2014) ...	341
Figuur 41: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van <i>Tekenenvoor de fiets</i> - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen).....	359

Lijst kaarten

Kaart 1 : Kansen (A3 – formaat in kaartenbundel)	15
Kaart 2 : Knelpunten (A3 – formaat in kaartenbundel)	18
Kaart 3 : Gewenst beleid (A3 – formaat in kaartenbundel)	49
Kaart 4 : A1 Ruimtelijke planning (A 3- formaat in kaartenbundel)	58
Kaart 5 : A2 situering strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit (A3 – formaat in kaartenbundel)	65
Kaart 6 : A3 categorisering van de wegen (A3 – formaat in kaartenbundel).....	69
Kaart 7 : B2 - gewenst fietsroutenetwerk (A0 – formaat in kaartenbundel)	82
Kaart 8: B5: Parkeren (A3 - formaat in kaartenbundel)	114
Kaart 9 : kortparkeren (A3 – formaat in kaartenbundel).....	122

Leeswijzer

Na de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Brugge via de sneltoets werd beslist het gemeentelijk mobiliteitsplan van Brugge te vernieuwen ("spoor 1"). In de grondige herziening wordt de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan overgedaan volgens de driefasenmethodiek van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Fase 1: Oriëntatiefase, resulterend in de oriëntatienota;

Fase 2: Planopbouw, resulterend in de synthesesnota;

Fase 3: Beleidsplan, resulterend in het mobiliteitsplan.

De oriëntatienota werd goedgekeurd op de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 9 maart 2014.

De synthesesnota werd goedgekeurd op de regionale mobiliteitscommissie (RMC) van 6 juli 2015.

De voorliggende nota vormt de schriftelijke neerslag van fase 3: Beleidsplan. Het beleidsplan bestaat uit verschillende delen: een informatief deel, een richtinggevend deel en de bijlagen. De delen bevatten volgende hoofdstukken:

Informatief deel:

1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen
 - 1.1. Lokale mobiliteitstoestand
 - 1.2. Toekomstige mobiliteitsbehoeften
2. Duurzame mobiliteitsscenario's
3. Relatie met andere beleidsplannen

Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen
5. Beleidsscenario
6. Actieplan
7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen
8. Toetsing van het beleidsplan
9. Voorstel voor organisatie en evaluatie
10. Participatie
11. Bijlagen

Informatief deel

1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen

1.1 Lokale mobiliteitstoestand¹

De lokale mobiliteitstoestand omvat een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand. Voor de beschrijving van de kansen (1.1.2) en de knelpunten (1.1.3) werd geput uit de synthesesnota. Dit werd aangevuld met de gegevens van de "stadsmonitor 2014" (1.1.1).

1.1.1 Stadsmonitor 2014

De Stadsmonitor is een instrument van de Vlaamse overheid dat, aan de hand van een set van een 200-tal indicatoren,

- de leefkwaliteit van een centrumstad in kaart brengt;
- aangeeft hoe duurzaam de ontwikkeling van de centrumsteden is ;
- de gezins- en kindvriendelijkheid van de centrumsteden in kaart brengt.

De onderzochte centrumsteden zijn Aalst, Antwerpen, Brugge, Brussel, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

De Stadsmonitor wordt ontwikkeld door Thuis in de Stad (Agentschap Binnenlands Bestuur) en de Studiedienst van de Vlaamse Regering.

Onderstaand worden de bevindingen voor Brugge m.b.t. mobiliteit samengevat. De grafieken en tabellen worden als bijlage ingevoegd (zie 11.7).

Vervoersmiddelenbezit

Het bezit van de auto te Brugge in 2014 (93,9%) ligt hoger dan het gemiddelde van het totaal van de 13 steden (91,1%). Er is een stijging van het autobezit, vergeleken met 2011 (+5,1%). Brugge kent een hoog aandeel bewoners die een fiets bezitten in 2014 (93,2%). Vergeleken met 2011 is er wel een lichte daling (-0,4%). Het bezit van een abonnement voor openbaar vervoer in 2014 (60,6%) ligt onder het gemiddelde van het totaal van de 13 Vlaamse steden (66,2%). Er is een stijging van het bezit van abonnementen (+11,5%).

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk en werk/school

De meeste verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school gebeuren met de wagen (50,7%). Dit is hoger dan het gemiddelde van het totaal van de 13 steden (48,7%). Ten aanzien van 2011 is er een sterke stijging (+12,7%). Een gelijkaardige stijging vertoont zich echter ook in het gemiddelde van het totaal van de 13 steden (11,8%).

¹ Bron: De stadsmonitor 2014, Een monitor voor leefbare en duurzame Vlaamse steden, Luk Bral, Annelies Jacques, Hilde Schelfaut, Karen Stuyck, Ann VanderHasselt, www.stadsmonitor.be, tenzij anders vermeld. De survey Stadsmonitor berust op een (representatieve) steekproef

De fiets is het tweede meest gebruikte vervoersmiddel (45%). Vergeleken met de andere steden kent Brugge het hoogste percentage fietsgebruik voor de verplaatsingen wonen – werk/school. Ten aanzien van 2011 is dit aandeel sterk gestegen (+11,8%), ook in 2011 was Brugge koploper.

Vervolgens wordt de trein het meest gebruikt en wordt er te voet gegaan (beide modi hebben een aandeel van 12,9%). Ten aanzien van 2011 steeg het gebruik van beide modi, vooral het treingebruik.

Vervolgens wordt de bus / tram het meest gebruikt. Er is een beperkte daling ten aanzien van 2011, terwijl het gemiddelde van het totaal van de 13 steden stijgt voor deze beschouwde periode.

Verplaatsingen in de vrije tijd

De verplaatsingen in de vrije tijd geven een ander beeld dan de verplaatsingen wonen – werk/school. De fiets wordt in de vrije tijd het belangrijkste vervoersmiddel in 2014 (61%). Dit is een stijging van 7%. Deze tendens doet zich voor in alle onderzochte centrumsteden. Vervolgens wordt het meest met de wagen gegaan (58,2%).

Vervolgens wordt te voet aangegeven (55,3%) en het gebruik van de bus/tram.

Alle vervoerswijzekeuzen kennen een stijging, uitgezonderd de motor/bromfiets.

Verplaatsingen tussen woonplaats werk/school: afstand, tijdsduur en snelheid

Te Brugge zijn de verplaatsingen verder dan gemiddeld (21,4 km ten aanzien van gemiddeld 19,5 km). Inwoners uit Brugge zijn minder lang onderweg (30,5 minuten ten aanzien van gemiddeld 32,3 minuten). De gemiddelde reissnelheid tussen woonplaats en school of werk bedraagt 36,3 kilometer per uur. In Brugge bedraagt deze pendelsnelheid boven de 42,2 km/u, de derde hoogste van de onderzochte steden.

Milieuvriendelijkheid van het wagenpark

Voor het aandeel meest milieuvriendelijke wagens (ecoscore >70) neemt Brugge een derde plaats in (na Aalst en Oostende) in 2014 (5,8%). Verder heeft Brugge hogere aandelen ten aanzien van het gemiddelde van de 13 steden voor de ecoscore 66-70, 61-65 en 51-60. Voor het aandeel minst milieuvriendelijke wagens (< 50) laat Brugge alle andere steden voor gaan, behalve Oostende en Aalst (24,4%). De evolutie tussen 2008 en 2013 vertonen grosso modo gelijkaardige tendensen.

Basismobiliteit in de wijk

De basisvoorziening 'openbaar vervoer' staat voor een halte van De Lijn met een minimum bedieningsfrequentie en maximale wachttijden conform het Vlaams decreet op de basismobiliteit. De minimum vereiste frequentie geldt tijdens de week (dinsdag) en in het weekend.

Er zijn opvallende verschillen tussen de weekdag, zaterdag en zondag. Op een weekdag ligt de basismobiliteit te Brugge onder het gemiddelde van de 13 andere steden. Op een weekdag beschikt 78% van de inwoners over basismobiliteit in de wijk. Op zaterdag en zondag beschikt Brugge over de beste basismobiliteit (98,1% en 96,5%), vergeleken met de andere steden.

Autodelen

Brugge neemt een 9^{de} plaats in m.b.t. het aantal leden bij autodelen (Cambio). M.b.t. Autopia is er een gelijkaardige positie.

Bereikbaarheid van het centrum van de stad

De tevredenheid m.b.t. de bereikbaarheid van het centrum van Brugge ligt boven het gemiddelde van de 13 centrumsteden in 2014 (93,1% ten aanzien van gemiddeld 91,0%). Brugge neemt de derde plaats in. De tevredenheid is nagenoeg niet geëvolueerd ten aanzien van 2011, terwijl de algemene tevredenheid, alle centrumsteden in beschouwing genomen, afneemt.

Tevredenheid over het aanbod aan parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt

Gemiddeld vindt net iets meer dan de helft van de inwoners dat er voldoende parkeergelegenheid is in de buurt. De minste parkeerproblemen zijn er in Genk, Kortrijk, Brugge (62,8%), Roeselare en Hasselt. Vergeleken met 2011 is de tevredenheid over parkeergelegenheid bij bewoners gedaald te Brugge (-2,1%).

Fietsvriendelijk karakter van de buurt

Brugge neemt een vooraanstaande positie in m.b.t. de verschillende criteria:

- 3de positie m.b.t. voldoende fietspaden (62,3% is tevreden in 2014);
- 2de positie m.b.t. veilige fietspaden (61,3% is tevreden in 2014);
- 4de positie m.b.t. onderhoud fietspaden (61,3% is tevreden in 2014);
- 2de positie m.b.t. voldoende fietsstallingen (39,7 % is tevreden in 2014);
- 3de positie m.b.t. fietsvriendelijk karakter (52,4% is tevreden in 2014).

Tevredenheid over het aanbod aan haltes openbaar vervoer in de buurt

Brugge neemt in 2014 een derde plaats in m.b.t. de tevredenheid over de aanwezigheid van bushaltes in de buurt (87,6% in 2014). Brugge komt hiervoor na Leuven en Gent. De tevredenheid ten aanzien van 2011 is beperkt gedaald (-1%). Deze daling is minder groot dan de gemiddelde daling van de 13 steden samen (-3%).

Tevredenheid over het aanbod aan bussen/trams in de buurt

M.b.t. de tevredenheid over de aanwezigheid van bussen en trams in 2014 neemt Brugge een vierde plaats in met 84,3%, na Leuven, Gent en Oostende. De tevredenheid ten aanzien van 2011 is beperkt gedaald (-2,1%). Deze daling is minder groot dan de gemiddelde daling van de 13 steden samen (-3,8%).

Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden

M.b.t. de tevredenheid over de staat van de wegen neemt Brugge een vierde plaats in met 54,9%. Voor de tevredenheid over de staat van voet- en fietspaden is dit eveneens een vierde plaats met 49,8%.

De tevredenheid m.b.t. de wegen en de voet- en fietspaden is in 2014 sterk gedaald ten aanzien van 2011 te Brugge. De gemiddelde tevredenheid van de 13 steden samen kent een lichte stijging.

Tevredenheid over de verkeersveiligheid

Brugge neemt een derde plaats in als het gaat om de tevredenheid over het veilig verplaatsen met de fiets of te voet in de stad (65,3%) en de tevredenheid over de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen (60%).

Brugge heeft de eerste plaats als het gaat om de tevredenheid over het zelfstandig en veilig verplaatsen van kinderen in de buurt (54,3%).

Verkeersslachtoffers

Vergeleken met de andere 12 steden kent Brugge een vrij laag aantal slachtoffers per 10 000 inwoners, namelijk 6 per 10 000 inwoners voor de periode 2011-2013. Enkel Oostende en Leuven hebben hier lagere waarden. Ten aanzien van de periode 2005-2007 is er een daling van het aantal verkeersslachtoffers per 10 000 inwoners.

Verkeersslachtoffers bij fietsers

Brugge neemt een vijfde plaats in met 2 slachtoffers per 10 000 inwoners voor de periode 2011-2013. Er is een stijging vergeleken met voorgaande periodes.

Buurtproblemen: Verkeershinder

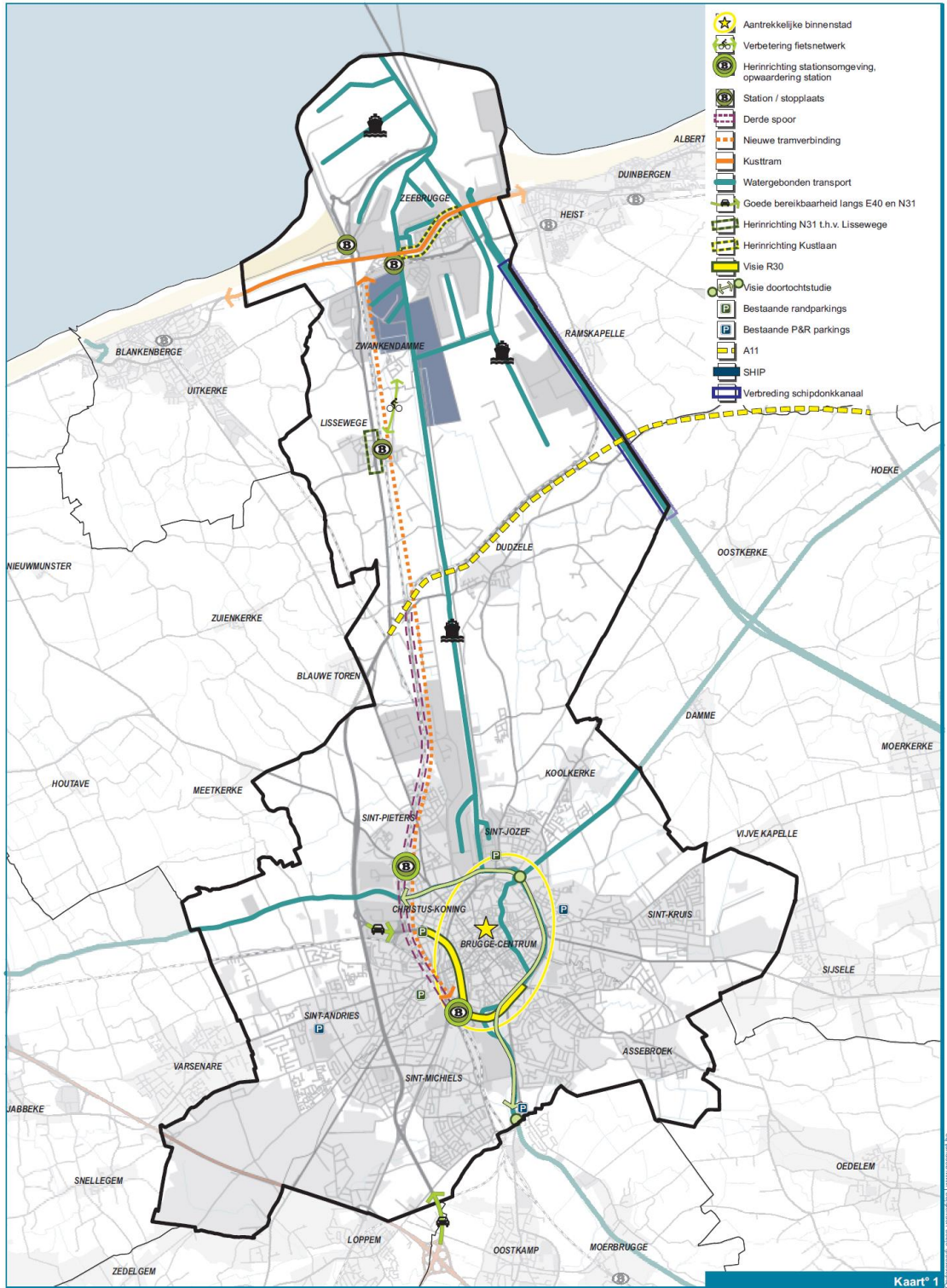
Het aandeel inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeersgedrag in de wijk is relatief laag te Brugge (16,9%), vergeleken met het gemiddelde van het totaal van de 13 steden (22,3%). Ten aanzien van 2011 is er een daling van de ervaren hinder (-1,3%). Het aandeel inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden door onaangepaste snelheid te Brugge (41,6%) is te vergelijken met het gemiddelde van het totaal van de 13 steden 41,6%). In de meeste steden is er een daling, in Brugge is er een stijging van de hinder (+2,5%).

1.1.2

Kansen

Op basis van de bestaande beleidsplannen, terreinsurvey en overleg werden volgende kansen gedetecteerd.

Kaart 1 : Kansen (A3 – formaat in kaartenbundel)



Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Beleidsplan | Kansen

Ruimtelijke structuur

Brugge is een compacte stad. De stad heeft een aantrekkelijke binnenstad, met tal van activiteiten. Er is een ruimtelijke nabijheid van stedelijke voorzieningen en tewerkstellingsplaatsen.

Veel omliggende deelgemeenten sluiten nauw aan bij het centrum. De deelgemeenten hebben nog een duidelijke kern met een aantal centrumvoorzieningen.

Voetgangers

Het centrum van Brugge is een aantrekkelijk verblijfsgebied. Er is op het volledige grondgebied van Brugge een fijnmazig netwerk van trage wegen aanwezig.

Fietsers

De fiets wordt veel gebruikt in het centrum van Brugge. De provincie en de Vlaamse overheid werken samen met de stad aan een veiliger, bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk. Aanvullend op het bovenlokale fietsroutenetwerk werden reeds verschillende beleidsplannen opgemaakt ter verbetering van de fietsontsluiting. Stad Brugge finaliseerde recent het **fietsplan Brugge**. Hierin wordt een samenhangend fietsnetwerk uitgewerkt. In het **masterplan fiets voor de Zeehaven van Brugge**, worden tal van acties geformuleerd ter verbetering van de fietsontsluiting van de haven. Daarnaast is er tevens de groene fietsgordel. Verschillende projecten zijn inmiddels uitgevoerd ter verbetering van het netwerk.

Openbaar vervoer

De Stad Brugge heeft een goede bereikbaarheid via het **spoor**. Het hoofdstation van Brugge vormt een knooppunt voor de verschillende spoorverbindingen (regionale en internationale verbindingen). De stationsomgeving wordt heringericht. Naast het station te Brugge, zijn er nog 4 andere stopplaatsen: Zeebrugge – Dorp (enkel week), Zeebrugge – Strand (enkel weekend), Lissewege en Brugge Sint-Pieters. Deze liggen allen ten noorden van Brugge. Het station Brugge – Sint-Pieters zal opgewaardeerd worden bij de realisatie van het derde spoor. Het station kan fungeren als een multimodaal overstappunt op het openbaar vervoer en de fiets richting centrum. Door de realisatie van Bocht Ter Doest en het geplande derde spoor kan deze spoorontsluiting nog verder verbeteren.

De Lijn onderzoekt de haalbaarheid van een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen Zeebrugge en het station van Brugge. Er worden verschillende alternatieven onderzocht. De Stad Brugge (centrum en omliggende kernen) wordt ontsloten via verschillende streeklijnen, stadslijnen en voorstadslijnen met een vrij hoge frequentie. Daarnaast is er de kusttram.

Personenauto en vracht

De Stad Brugge geniet een **goede autobereikbaarheid** door de ligging langs de E40 en de E34. De recent heringerichte N31 zorgt voor een vlotte ontsluiting naar het lagere wegennet. Door de realisatie van de A11 zal deze bereikbaarheid nog sterk verbeteren. Momenteel wordt gewerkt aan een **visienota voor de R30** (nagenoeg afgewerkt) en aan een **doortocht studie van Waterwegen en Zeekanaal**. Hierdoor kan een antwoord geboden worden op de doorstromingsproblematiek die zich stelt. De haalbaarheid van de kwalitatieve herinrichting van de **N31 ter hoogte van Lissewege** werd inmiddels onderzocht. Een ondertunneling wordt hier als het meest haalbare beschouwd.

Parkeren

De Stad Brugge beschikt over verschillende bestaande **randparkings en 'park and ride'-parkings**. De haalbaarheid van nieuwe parkeergelegenheid op de rand of op een afstand van de binnenstad wordt momenteel onderzocht.

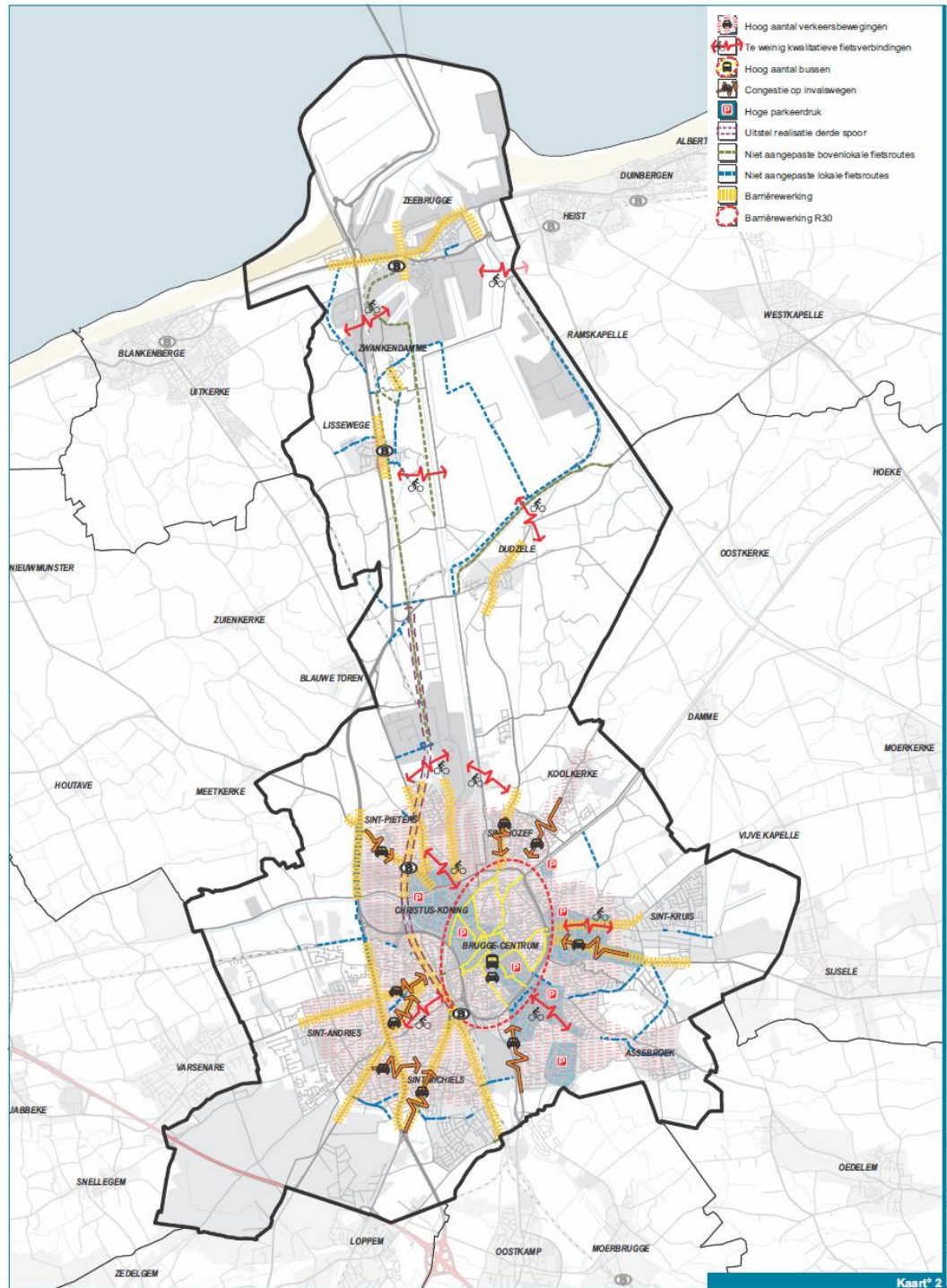
Water

De aanwezigheid van de haven en de kanalen biedt mogelijkheden voor watergebonden transport (voor goederen en personen). Er wordt momenteel aan de doortochtstudie "Stadsvaart" gewerkt in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal met het oog op een betere doorstroming op het water, op de kruisende wegen en de R30. Het SHIP-project zal bijdragen tot een betere bereikbaarheid van de haven via het water. De verbreding van het Schipdonkkanaal kan een alternatief zijn voor de doortocht door Brugge.

1.1.3 **Knelpunten**

Op basis van de bestaande beleidsplannen, terreinsurvey en overleg werden volgende knelpunten gedetecteerd.

Kaart 2 : Knelpunten (A3 – formaat in kaartenbundel)



Ruimtelijke structuur

De deelgemeenten worden doorsneden door de invalssassen en er is een sterke barrièrewerking van verschillende verkeersassen en infrastructuren.

- Zeebrugge ervaart barrièrewerking van de haveninfrastructuur (voor- en achterhaven) en de Kustlaan (N34) met kusttram. De verschillende wijken zijn van elkaar gescheiden;
- Zwankendamme ligt tussen het kanaal enerzijds en de N31 en het spoor anderzijds ;
- Lissewege wordt doorsneden door de N31 en het spoor;
- De Herdersbrug te Dudzele fungeert als een bottleneck;
- Sint-Pieters ligt tussen de bedrijventerreinen en wordt doorsneden door de N31, de Blankenbergse Steenweg (N371), de Oostendse Steenweg (N9) en het spoor;
- Sint-Andries wordt doorsneden door de N31 en de Gistelse Steenweg (N367). De spoorweg ligt tussen het centrum en Sint-Andries;
- Sint-Michiels wordt doorsneden door de N31 en de Torhoutse Steenweg (N32). De spoorwegbundel, kanaal Gent-Brugge en de Baron Ruzettelaan (N50) en de tussenliggende bedrijvigheid scheiden Sint-Michiels van Assebroek;
- Assebroek wordt doorsneden door de Generaal Lemanlaan/Astridlaan (N337);
- Sint-Kruis ligt langsheen de Maalse Steenweg (N9) en de Moerkerkse Steenweg;
- Sint-Jozef en Koolkerke liggen tussen de kanalen en de Damse Vaart. Koolkerke en Sint - Jozef worden doorsneden door de Brugse Steenweg/Jules Van Praetstraat/Noorweegse Kaai (N374). Sint-Jozef ligt tevens langs de Dudzeelse Steenweg (N376).

Door de talrijke activiteiten in de binnenstad zijn er een **hoog aantal verkeersbewegingen**, waardoor het kwalitatieve verblijfskarakter in het gedrang komt.

Voetgangers

De kernen van de deelgemeenten worden doorsneden door de drukke invalssassen, waardoor onder andere de oversteekbaarheid ter hoogte van de kernen van de deelgemeenten in het gedrang komt. Trage wegen zijn nog niet geïnventariseerd en worden niet gebruikt en/of worden niet systematisch hersteld.

Fietsers

In het centrum zijn er vaak conflicten tussen de fietsers en de voetgangers enerzijds en de fietsers en het gemotoriseerd verkeer anderzijds. Bovendien leiden kasseien in de binnenstad tot minder fietscomfort. Ook zijn er nog veel niet aangepaste fietsroutes tussen het centrum en de omliggende deelgemeenten enerzijds en de haven en de omliggende deelgemeenten anderzijds. Niet aangepaste routes zijn ondermeer:

- Lanceloot Blondeellaan (Zeebrugge/Zwankendamme) – Ter Doeststraat (Lissewege,Dudzele, Sint-Pieters) ;
- Lisseweegs Vaartje, Wulfsberge (Lissewege, Zwankendamme);
- Route parallel aan N31;
- Fietsverbindingen binnen het havengebied;

- Bossuytlaan/Vossensteert (Assebroek/Sint-Kruis);
- Engeldalelaan ((Assebroek/Sint-Kruis);
- Kolvestraat (Sint-Pieters).

Er zijn tevens nog andere onveilige oversteken voor de zwakke weggebruiker, meer bepaald voor de fietsers. Voorbeelden hiervan zijn de kruispunten:

- Rijselstraat x Dorpsstraat;
- Hogeweg x Legeweg;
- Oostendse Steenweg (N9) x Sint-Pietersmolenstraat;
- Kortrijkstraat x Vaardijkstraat (brug Steenbrugge);
- Kustlaan (N34a);
- Scheepsdalebrug.

Openbaar vervoer

Naar aanleiding van de werken aan het vormingsstation werd de stopplaats **Zwankendamme** gesloten. Dit komt de bereikbaarheid van het noorden van Brugge via het openbaar vervoer niet ten goede.

De toename van het gebruik van het spoor zal leiden tot een grotere barrièrewerking van het spoor. De noodzakelijke realisatie van het derde spoor werd uitgeteld omwille van budgettaire redenen. M.b.t. het openbaar busvervoer kan gesteld worden dat het huidige exploitatiemodel ertoe leidt dat het merendeel van de busverbindingen ook het centrum bedienen. Dit resulteert in een hoog **aantal bussen** dat doorheen het centrum rijdt. Deze intensiteiten enerzijds en de omvang van de bussen anderzijds zijn echter niet aangepast aan de schaal van de stad.

Personenauto en vracht

Er zijn veel motorvoertuigbewegingen in het centrum van de stad en in de omliggende deelgemeenten. Er is congestie op de R30 en op nagenoeg alle invalswegen, door de hoge intensiteiten.

Er zijn doorstromingsmoeilijkheden door de interferentie die er optreedt met het verkeer op het water (ter hoogte van de bruggen en de sluisen). Door de doorstromingsproblemen ontstaat er sluisverkeer in de omliggende deelgemeenten, het verkeer zoekt een weg doorheen de woonstraten.

Het laden en lossen van vrachtwagens leidt tot bereikbaarheidsproblemen en klachten bij handelaars. De venstertijden worden niet steeds gerespecteerd.

Zeebrugge wordt ingesloten door grootschalige infrastructuur. Er is een barrièrewerking van de N34. Aan het SHIP-project zijn ook een aantal knelpunten verbonden, zoals een tram in een lange tunnel en een lange omrijlus voor wagens, ...

Lissewege ligt langsheen de N31, een primaire weg met hoge verkeersintensiteiten en veel vrachtverkeer. Om de problematiek aan te pakken is idealiter een tunnel ter hoogte van de doortocht te Lissewege noodzakelijk. Daar zijn echter tot op vandaag nog geen budgetten voor voorzien.

Parkeren

Er wordt een **hoge parkeerdruk** ervaren in het centrum en in de omliggende deelgemeenten. De parkeerplaatsen van de bewoners worden vaak ingenomen door bezoekers en werknemers. Bij het invoeren van betalend parkeren treedt er een verschuiving op van de parkeerdruk. Momenteel zijn er verschillende parkeerzones in het centrum. Bewoners die op de grens wonen van deze zones ervaren problemen omdat de kaart slechts in één zone geldig is. Het gebruik van de parkings op grotere afstand van het centrum is laag.

Er is vraag naar kortparkeren voor buurtwinkels.

Water

Het verkeer over water interfereert met het verkeer over de weg, met lange wachttijden tot gevolg. Een beslissing m.b.t. de verbreding van het Schipdonkkanaal blijft uit, waardoor er noodgedwongen andere oplossingen gezocht worden, zoals de uitbouw van de estuaire vaart² en de uitbouw van het spoor. Ook met de studie "Stadsvaart" wordt gezocht naar een oplossing.

² Met estuaire vaart wordt het varen met versterkte binnenschepen over de Noordzee bedoeld, en wel specifiek langs de kust van België, op de route tussen Belgische havens van Oostende en Zeebrugge en de monding van de Westerschelde. Daar is dergelijk binnenvaartverkeer over zee toegestaan sinds 2007.

1.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

1.2.1 Strategische doelstellingen

Onderstaand worden de strategische doelstellingen, die geformuleerd werden op Vlaams niveau, vertaald en verfijnd naar het niveau van de Stad Brugge. Verder in het document wordt aangegeven hoe deze doelstellingen operationeel zullen worden gemaakt (zie 4.).

Vlaamse doelstelling “De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.”

Op niveau van Brugge betekent dit dat er ingezet wordt op een betere bereikbaarheid van de zeehaven van Brugge en een verbeterde ontsluiting van het stedelijk gebied. Het centrum en de centra van de deekernen moeten bereikbaar zijn voor bewoners, handelaars, werven, ...

Vlaamse doelstelling “Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt voor iedereen toegankelijke vervoersmiddelen.

Er wordt een kwalitatief voetgangersnetwerk en fietsnetwerk uitgebouwd zodat een goed alternatief geboden wordt voor korte (auto)verplaatsingen.

Er wordt een goed openbaar vervoersnetwerk uitgebouwd dat een goed alternatief vormt voor de wagen. Het openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar zijn.

Een bijzondere aandacht gaat naar multimodale ontsluiting bij evenementen.

Vlaamse doelstelling “De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt meer veiligheid.

Meer veiligheid kan gerealiseerd worden door de realisatie van veilige en comfortabele voetpaden – en oversteken en veilige fietspaden en door een verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.

Vlaamse doelstelling “De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit”

Brugge streeft naar een duurzame mobiliteit. De Stad Brugge wil minstens 20% CO₂ reductie tegen 2020 ten aanzien van 2011.

Vlaamse doelstelling “De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt een vlotte bereikbaarheid van woongebieden en economische zones en een zo klein mogelijke impact van het verkeer op de leefomgeving.

Er wordt gestreefd naar een betere verkeersleefbaarheid in het centrum en in de kernen van de deelgemeenten.

Doorgaand zwaar verkeer en sluijverkeer moeten zoveel mogelijk, zowel in het centrum als in de deelgemeenten, uit de woonwijken worden gehouden.

De drukste winkelstraten worden ingericht als voetgangerszone, in nauw overleg met alle betrokken partijen. Dit zal ook een aanpassing vragen van de verkeerscirculatie.

Het gebruik van randparkings wordt aangemoedigd. De Stad Brugge streeft naar een optimale intermodaliteit om de overstap naar een meer duurzame verkeersmodus om de binnenstad te bereiken, aan te moedigen.

1.2.2 Mobiliteitsbehoeften voor de verschillende deelgemeenten

Onderstaand worden per deelgemeente aangegeven wat de toekomstige mobiliteitsbehoeften zijn. Dit is een samenvatting van het onderzoek uit de vorige fase, namelijk:

- Resultaten van het bewonersoverleg (zie ook 11.6)
Er werden op 4 momenten inspraakvergaderingen georganiseerd. Al deze reacties werden gebundeld in een document van ca 80 bladzijden. Deze nota werd in de synthesesnota bijgevoegd als bijlage. Onderstaand worden deze reacties gesynthetiseerd.
- Fietsplan Brugge
- Inventarisatie van de gevaarlijke punten
- Onderzoek van De Lijn

1.2.2.1 Centrum Brugge en Christus Koning (sector Unesco, uitgezonderd dorpskern Lissewege)

- Er is vraag naar een fietsvriendelijkere stad, onder meer door het gebruik van aangepaste materialen voor een beter fietscomfort en door aanleg van veiligere fietspaden.
- Vaak zijn er conflicten tussen voetgangers en fietsers. Voetgangers nemen de volledige rijbaan in.
- Er is vraag naar het autovrij maken van het centrum, anderen pleiten voor een autoluw centrum.
- Er worden veel problemen ervaren m.b.t. de doorstroming op de R30 en in het bijzonder ter hoogte van de bruggen. Ter hoogte van de bruggen worden veel problemen aangehaald m.b.t. fietsoversteken.
- Er zijn doorstromingsproblemen ter hoogte van de Unescorotonde.
- De verbreding van het Schipdonkkanaal wordt als een goed alternatief beschouwd voor de ringvaart.
- Er worden een aantal locaties genoemd voor de realisatie van fietsbruggen;.
- In het centrum en te Christus Koning worden veel parkeerproblemen ervaren door de bewoners. Zij worden vaak verdrongen door bezoekers. Er is een vraag naar veralgemening van bewonersparkeren en meer gebruik van randparkings door bezoekers en toeristen.
- Voor het openbaar vervoer is er vraag naar minder en/of kleinere bussen in het centrum.
- Waterbussen en watertaxi's kunnen ook een belangrijke rol spelen.
- Zwaar verkeer dient verboden te worden in de binnenstad. Enkel het gebruik van kleine voertuigen (kleine vrachtwagens, fietsen) zouden mogen toegelaten worden.
- Nagenoeg de volledige R30 wordt als verkeersonveilig ervaren.
- Er is een slechte doorstroming voor het openbaar vervoer, onder meer door wachttijden aan kruispunten met verkeerslichten, hinder door foutparkeren, tijdverlies door werken, laden en lossen en ophaling huisvuil, hinder op de busroutes door grote aantallen toeschouwers bij evenementen, file door parkingzoekend verkeer bij de centrumparkings (langs R30 en in het centrum), te veel wagens in het centrum, de aanwezigheid van verkeersplateaus, ...

- De voornaamste knelpunten op de R30 m.b.t. doorstroming openbaar vervoer zijn het kruispunt Gentpoort, Bloedput, stationsomgeving. Daarnaast zijn er ook een aantal wegvakken waar zich doorstromingsproblemen stellen, bijvoorbeeld Bloedput – Vlammingdam, Bloedput – Gentpoort.

1.2.2.2 Sint - Jozef (sector Noord)

- Er is vraag naar veilige fietsverbindingen op de Lodewijk Coiseaukaai en de Noorweegse Kaai (N374) (naar de R30 toe).
- Ter hoogte van Hanzepark (langs de Damse Vaart) en het kruispunt van de Noorweegse Kaai met Jules Van Praetstraat zijn er gevaarlijke situaties voor de zwakke weggebruiker.
- Er zijn doorstromingsproblemen op de Jules Van Praetstraat en op de Koolkerkse Steenweg (geparkeerde wagens, ...). Ook voor het openbaar vervoer is er een doorstromingsprobleem.

1.2.2.3 Sint- Pieters (sector Noord)

- Er zijn veel gevaarlijke kruispunten. Uit de ongevallengegevens van de politie komen volgende punten naar voor:
 - Blankenberge Steenweg (N371) x Monnikenwerve;
 - Blankenberge Steenweg (N371) ten zuiden van Kolvestraat;
 - Pathoekeweg x Kolvestraat.

Tijdens het bewonersoverleg werden tal van gevaarlijke punten aangegeven: Sint-Pietersmolenstraat x Blankenberge Steenweg (N371) (fietsers); Sint-Pietersmolenstraat x Oostendse Steenweg (N9); Tempelhof x Oostendse Steenweg (N9); Kerk Sint-Pieters (voor voetgangers); Pathoekeweg X Kolvestraat; Pathoekeweg x Jakob van Arteveldestraat; rondpunt Parkbegraafplaats op de Blankenberge Steenweg (N371); Waggelwaterstraat – Bevrijdingslaan (N351); Zijstraten Sint-Pieterszuidstraat; Krakeleweg; Scheepsdalebrug (fietsrelatie Oostendse Steenweg (N9) - kanaal Brugge-Oostende).

- Er is geen goede fietsverbinding tussen Brugge en Zeebrugge.
- De fietsbereikbaarheid van Sint-Pietersplas, het AZ Sint - Jan en Sint-Pieterskaai dient verbeterd te worden.
- Er is vraag naar bewonersparkeren (Sint-Pieterskerklaan).
- Er is veel sluipverkeer en er zijn doorstromingsproblemen (Sint-Pietermolenstraat, Sint-Pieterskaai, Waggelwaterstraat, Dirk Martensstraat, Kolvestraat ...).
- De noordkant van de ring dient beter ontsloten te worden, zodat het verkeer vlotter op de expresweg raakt, eventueel via de Steenkaai.
- Er is vraag naar meer openbaar vervoersverbindingen (onder meer voor de socio-medische campus Molenerf, Rustenburg, Pathoekeweg) en naar meer verbindingen 's avonds.
- Er is veel vrachtverkeer in de wijken van Sint-Pieters.

1.2.2.4 Koolkerke (sector Noord)

- Er is een slechte fietsverbinding tussen Sint-Pieters en Koolkerke.
- De wijk Kruisabele is slecht bereikbaar. Er zijn hoge snelheden en er is veel vrachtverkeer op de Brugse Steenweg.

1.2.2.5 Dudzele (sector Noord)

- Er wordt gevraagd om het fietspad langs de Dudzeelse Steenweg van Brugge naar het noorden door te trekken tot voorbij Dudzele.
- Ter hoogte van de Havenrandweg is er een gevaarlijke oversteek.
- In de omgeving van de Herdersbrug is een verbetering van de fietspaden noodzakelijk.

1.2.2.6 Lissewege en Zeebrugge (Sector Noord en deel van sector Unesco)

- Er zijn onveilige fietspaden in Zwankendamme en in Zeebrugge.
- Er zijn onveilige situaties ter hoogte van de Kustlaan (N34a), Heistlaan, Lanceloot Blondeellaan, Brusselstraat (alleen te Zeebrugge), in de Gijzeleweg, Pol Dhontstraat, de Ter Doeststraat en het Lisseweegs Vaartje (Lissewege).
- Er is vraag naar betere fietsverbindingen richting Zeebrugge en richting Sint-Andries (langs de N31).
- Er is een grote parkeerdruk te Zeebrugge door betalend parkeren in Heist. Verder zijn er parkeerproblemen ter hoogte van de Strandwijk, de Blankenberge Steenweg (N371) ter hoogte van het station Lissewege en langs de Rederskaai, ...
- Er ontstaan gevaarlijke situaties door het wildparkeren van de vrachtwagens.
- Er is sluijverkeer op de Lisseweegse Steenweg (Zwankendamme), de Baron De Maere laan en de aardeweg langsheen treinbrug (richting Sint-Pietersmolenwijk).
- Er is een algemeen gebrek aan openbaar vervoer.
- Er zijn doorstromingsproblemen ter hoogte van de sluizen.

1.2.2.7 Assebroek (sector Oost)

- Er is een hoog aantal gevaarlijke wegvakken (Bossuytlaan, Vossensteert, Astridlaan, Baron Ruzettelaan (N50), Gaston Roelandtsplein, Daverlostraat, Michel Van Hammestraat, Trudostraat, Weidestraat, Sint-Lucaslaan, ...).
- Er is vraag naar betere fietsverbindingen tussen Assebroek enerzijds en Sint - Kruis, Sint-Michiels en Brugge centrum anderzijds.
- Er is zeer veel sluijverkeer en er zijn veel doorstromingsproblemen, bijvoorbeeld ter hoogte van Generaal Lemanlaan (N337).
- Er is veel zwaar verkeer.
- Er wordt gereden aan te hoge snelheden.
- Er is geen hoogfrequente busverbinding vanaf de "park and ride"-parking Steenbrugge.

1.2.2.8 Sint Kruis (Sector Oost)

- Er zijn veel gevaarlijke wegvakken: Maalse Steenweg (N9), Fortuinstraat, Petegemstraat, Damse Vaart-Zuid, Noorweegse Kaai (N374), Julius Delaplacestraat, ...
- Er zijn te weinig fietspaden tussen Assebroek en Sint-Kruis.
- Er werden veel parkeerproblemen gemeld (Altebijstraat, Damse Vaart-Zuid, Julius Delaplacestraat, Maalse Steenweg (N9) (autocars), Moerkerkse Steenweg, Petegemstraat, Polderstraat, Karel van Manderstraat (tussen Geralaan - Julius Dhooghelaan).
- Er is veel sluipverkeer (Dampoortkwartier, Altebijstraat, Gemenewideweg - Noord, Boogschutterslaan, Blauwkasteelweg, van opleidingscentrum leger, Julius Delaplacestraat, Karel Van Manderstraat).
- Er is veel verkeer op de Moerkerkse Steenweg en er is te veel verkeer in Doornhut.
- Er wordt vaak gereden aan te hoge snelheden.
- Er is vraag naar een betere openbaar vervoersontsluiting naar het station en het AZ Sint-Lucas.
- Er wordt gesuggereerd om stadsbussen te voorzien op de Maalse Steenweg (N9) voor afstandsparkeren.

1.2.2.9 Sint-Andries (sector West)

- Er zijn veel gevaarlijke wegvakken (Bevrijdingslaan (N351), Torhoutse Steenweg (N32), Diksmuidse Heerweg, Gistelse Steenweg (N367), Legeweg, Zandstraat – Grote Moerstraat, Doornstraat, Robrecht van Vlaanderenlaan, ...).
- Er is veel vraag naar al dan niet ongelijkvloerse fietsverbindingen:
 - thv Zandstraat;
 - brug over N31 die zorgt voor een verbinding tussen de Koestraat en de Dirk Martensstraat;
 - verbinding naar AZ Sint-Jan (via achterzijde);
 - t.h.v. Sint-Andries (Pastoriestraat) over Oostendse Vaart.
- Er is parkeerhinder in de Legeweg, Grote Ede, de Gistelse Steenweg (N367), de Diksmuidse Heerweg, de Torhoutse Steenweg (N32), in de omgeving van de basisschool De Triangel, het Canadaplein, de Sint-Jansdreef (vooral op zaterdag, de marktdag), in de omgeving van het voetbalstadion, het Sint -Lodewijkscollege, het gemeenteplein Sint-Andries, de Doornstraat.
- Er is vraag naar bijkomende randparkings (bijvoorbeeld ter hoogte van de Bevrijdingslaan (N351), in de omgeving van de gevangenis of door uitbreiding van de bestaande parkings).
- Er is veel sluipverkeer (Legeweg, Grote Moerstraat, Ontmijnerslaan, Doornstraat, Hogeweg, Sint-Jansdreef, Zandstraat (tussen Varsenare en Sint-Andries om de Gistelse Steenweg (N367) te vermijden), Diksmuidse Heerweg, Noordveldstraat, Pastoriestraat).
- Er is veel vrachtverkeer in de Pastorieweg, de Gistelse Steenweg (N367) en de Legeweg.
- Er wordt gereden aan te hoge snelheden.

- Slechte doorstroming openbaar vervoer op Gistelse Steenweg (N367).
- Er is een slechte doorstroming vanaf de halte Sint-Lodewijk (Stationslaan tot aan het kruispunt met de Gistelse Steenweg (N367) (Canada Square).

1.2.2.10 Sint Michiels (sector West)

- Er zijn veel gevaarlijke wegvakken: Rijselstraat, Vaartdijkstraat, Koningin Astridlaan, Heidelbergstraat (N309), Ten Briele, ...
- Er is vraag naar een fietstunnel ter hoogte van de Spoorwegstraat (N342) – Sint-Michielsstraat, tussen Assebroek en Sint-Michiels, onder de spoorweg.
- Er worden parkeerproblemen gesignaleerd op talrijke plaatsen (Canadastraat, Rijselstraat voor en na school: de omgeving Vives, Stokveldelaan (omgeving rond punt), Koningin Astridlaan, centrum Sint-Michiels, Park De Rode Poort, Veldstraat, schoolomgeving Ter Zwanekekerke, Veldstraat en zijstraten, Barrièrestraat, Koning Albert I – laan (N397), tijdens voetbalwedstrijden, ...).
- Er is vraag naar “park and ride”-parkings aan Chartreuse en aan de Kinopolis.
- Er is sluipverkeer in de Canadastraat, Wittemolenstraat (door aanhoudende files op Koning Albert I – laan (N397) en de Rijselstraat), Titecastraat, Jagersstraat, de ventweg van de Koning Albert I – laan (N397), de Kleine Rijselstraat, de Kervyndreef, Leiselestraat – Dorpsstraat, Xaverianenstraat, Pierssensdreef (t.h.v. herinrichting kruispunt N31 x Chartreuseweg), het Speelhof, Sneppendreef, Sint-Michielslaan (vrachtverkeer om Ten Briele te bereiken).
- Er wordt gereden aan te hoge snelheden.
- Er zijn doorstromingsproblemen ter hoogte van de stationsomgeving, de Vaartdijkstraat, in Sint-Michiels bij eind- en beginuren van de scholen, op het kruispunt Koning Albert I – laan (N397) en de Wittemolenstraat, Rijselstraat, Koning Albert I – laan (N397), N31, Koningin Astridlaan, ventwegen Gistelse Steenweg (N367), Tillegemwijk (bij voetbal), rond punt aan Sint-Michielsstraat (vanuit Vaartdijkstraat), Steenbruggebrug,...
- Slechte doorstroming openbaar vervoer Rijselstraat en Heidelbergstraat (N309).

2. Duurzame mobiliteitsscenario's

In de synthesesnota werden twee scenario's uitgewerkt:

- “Stad in volle vaart”;
- “De Ring”.

In het scenario “**Stad in volle Vaart**” worden geen grootschalige nieuwe infrastructuren voorgesteld. Er wordt sterk ingezet op een verdere modal shift, ten voordele van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het parkeerbeleid speelt hierin een cruciale rol. Er wordt gestreefd naar een autoluw centrum.

Er wordt geprobeerd om een antwoord te geven op de verkeersleefbaarheidsproblemen die zich stellen ter hoogte van de kernen van de omliggende deelgemeenten door het kanaliseren van de verkeersstromen op specifieke assen. Om dit te bereiken worden bepaalde assen “geknipt”. Er wordt nagegaan of bepaalde verkeersstromen beperkt kunnen omgeleid worden op specifieke locaties.

In het scenario ‘**De Ring**’ wordt de realisatie van een ringweg voorgesteld. In navolging van andere steden (Gent, Kortrijk, Hasselt,...) wordt een tweede ring gerealiseerd, rondom de kleine ring zodat de invalssassen door de kernen van de deelgemeenten en de R30 kunnen ontlast worden. De rol van de nieuwe ring is het verzamelen van het verkeer van de omliggende (woon)gebieden en ontsluiten naar het hoger wegennet, zonder dat er door de kernen van de deelgemeenten dient gereden te worden. Autoverkeer dat naar het centrum wil, rijdt via de nieuwe ring, de N31, de Bevrijdingslaan (N351) en de R30.

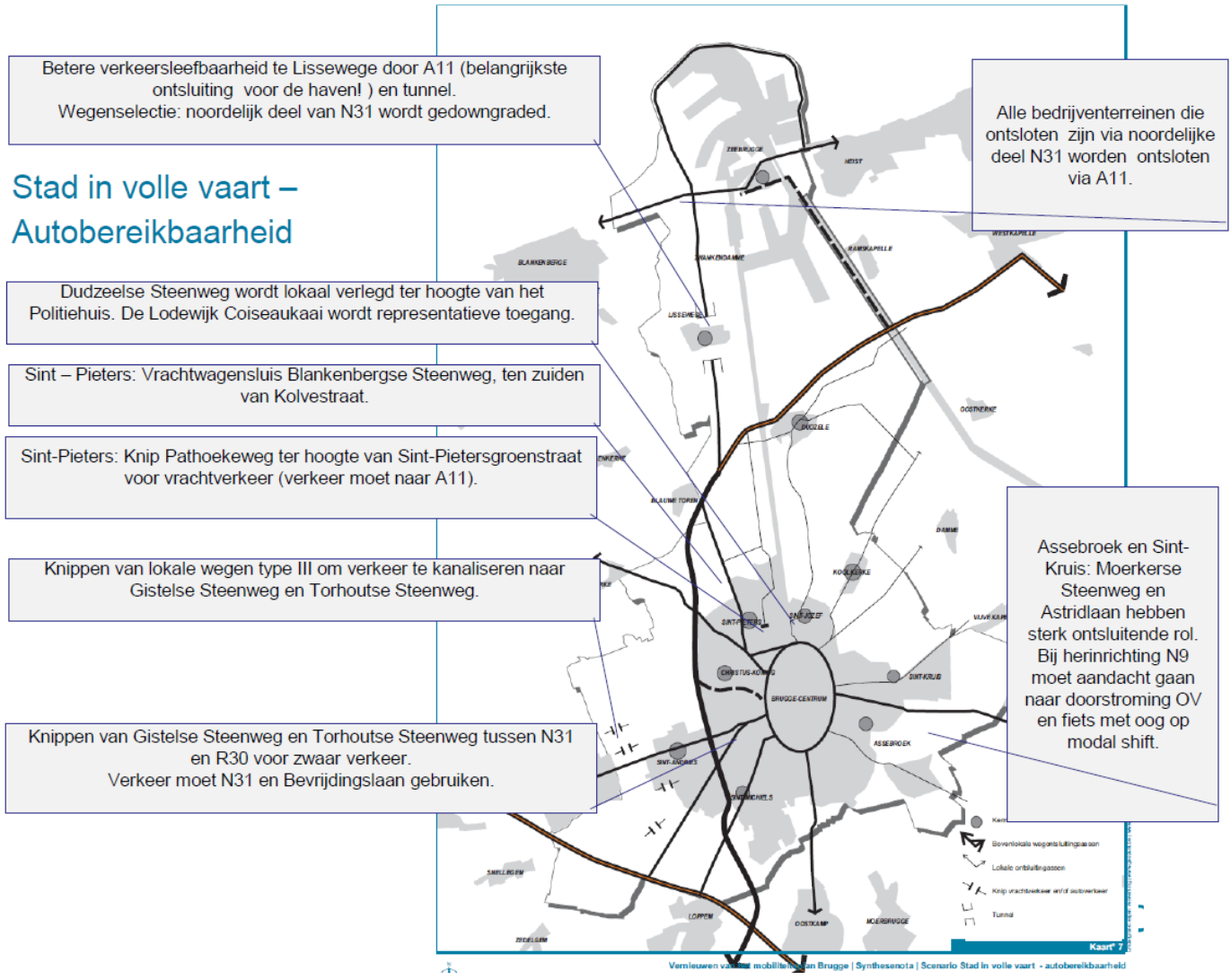
De invalssassen worden aldus ontlast, ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets. Het zijn openbaar-vervoerscorridors die instaan voor een directe verbinding naar de binnenstad.

De R30 wordt een groene boulevard die hoofdzakelijk gebruikt wordt door openbaar vervoer (bus, tram) en de fiets. Enkel bewoners maken met de wagen gebruik van de R30, om hun woonplaats te bereiken.

De wagens van de bezoekers en de werknemers in de binnenstad zijn beperkt. Zij komen met het openbaar vervoer of zij laten hun wagen achter op de randparkings of op de ‘park and ride’-parkings.

2.1 Stad in volle vaart

Stad in volle vaart –
Autobereikbaarheid



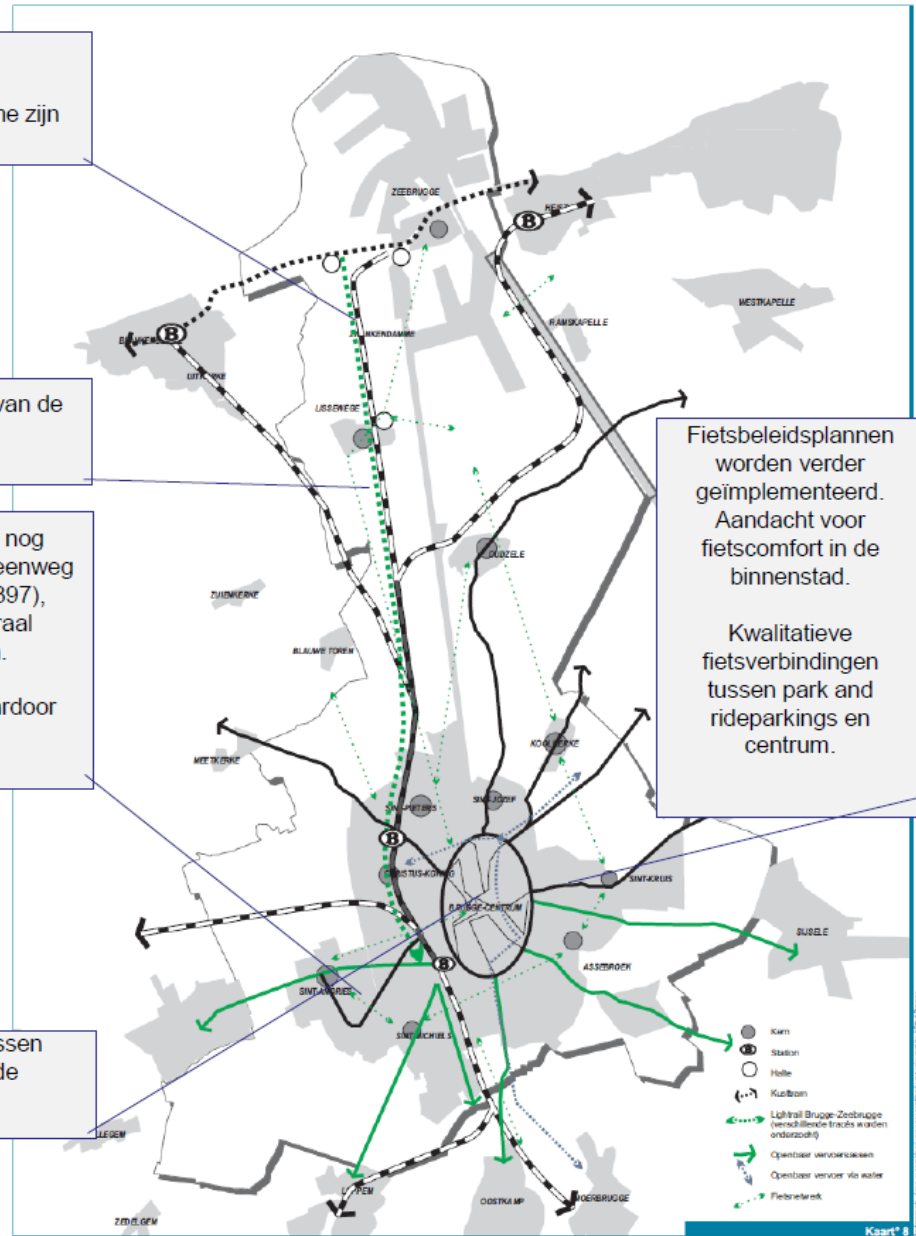
Meer (inter)nationale verbindingen station Brugge.
Opwaardering station Sint-Pieters.
Lissewege, Zeebrugge, Zeebrugge - Strand en Zwankendamme zijn belangrijke stopplaatsen.

Stad in volle vaart - Openbaar vervoer en zwakke weggebruiker

Lightrailverbinding met park and ridevoorzieningen ter hoogte van de halten (cf. modal shift).

Doorstromingsmaatregelen op belangrijkste OV assen wordt nog belangrijker (cf kanaliseren van wegverkeer) : R30, Gistelse Steenweg (N367), Torhoutse Steenweg (N31), Koning Albert I- laan (N397), Spoorwegstraat (N342), Baron Ruzettelaan(N50) en Generaal Lemanstraat/Astridlaan (N337) zijn belangrijke OV-assen.
Ruggengraat voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen waardoor OV-vraag stijgt?

Verfijning van het openbaar busnetwerk zodat er minder bussen doorheen het centrum gaan en veel minder bussen door de winkelstraten



Fietsbeleidsplannen worden verder geïmplementeerd. Aandacht voor fietscomfort in de binnenstad.
Kwalitatieve fietsverbindingen tussen park and rideparkings en centrum.

Parkeren speelt de sleutelrol voor de realisatie van de modal shift.

Stad in volle vaart - Parkeren

Bovengronds parkeren in het centrum wordt maximaal gevrijwaard voor bewoners.

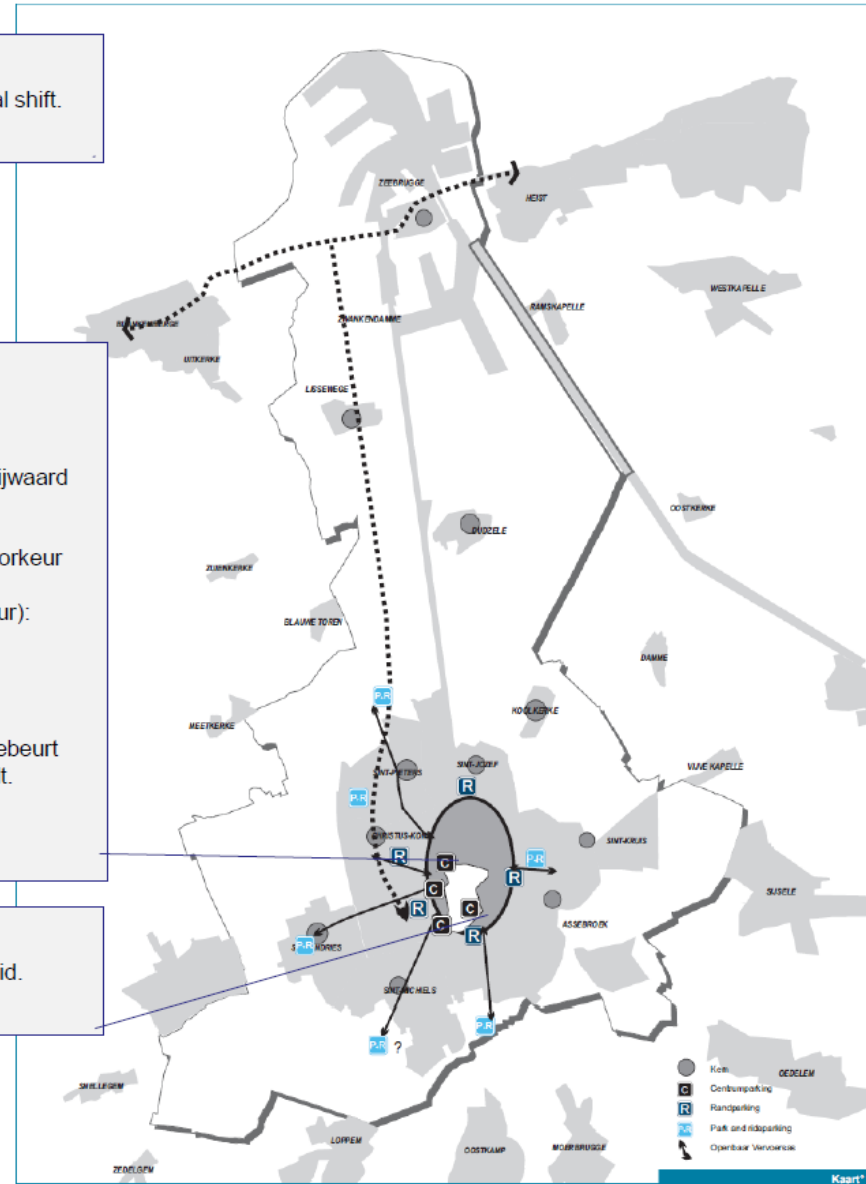
Bezoekers die toch in het centrum parkeren, doen dit bij voorkeur ondergronds.

Bezoekers nemen (in volgorde van toenemende voorkeur):

- Ondergrondse centrumparkings
- Randparking
- Park and rideparkings

Verschuiving van parkeren voor bezoekers naar de rand gebeurt geleidelijk, naarmate er meer aanbod gecreëerd wordt.

Sterke verkeersluwe zone in het centrum wordt uitgebreid.



Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Synthesenota | Scenario Stad in volle vaart - Parkeren en verblijfsgebieden

2.2

De ring

De ring -
Autobereikbaarheid

Nieuwe ring ten oosten en ten zuiden van het stedelijk gebied. Deze verzamelt het verkeer rond het stedelijk gebied om het naar de N31 te brengen. Dit ontlast de kernen van de deelgemeenten en de R30. De nieuwe ring is een lokale weg.

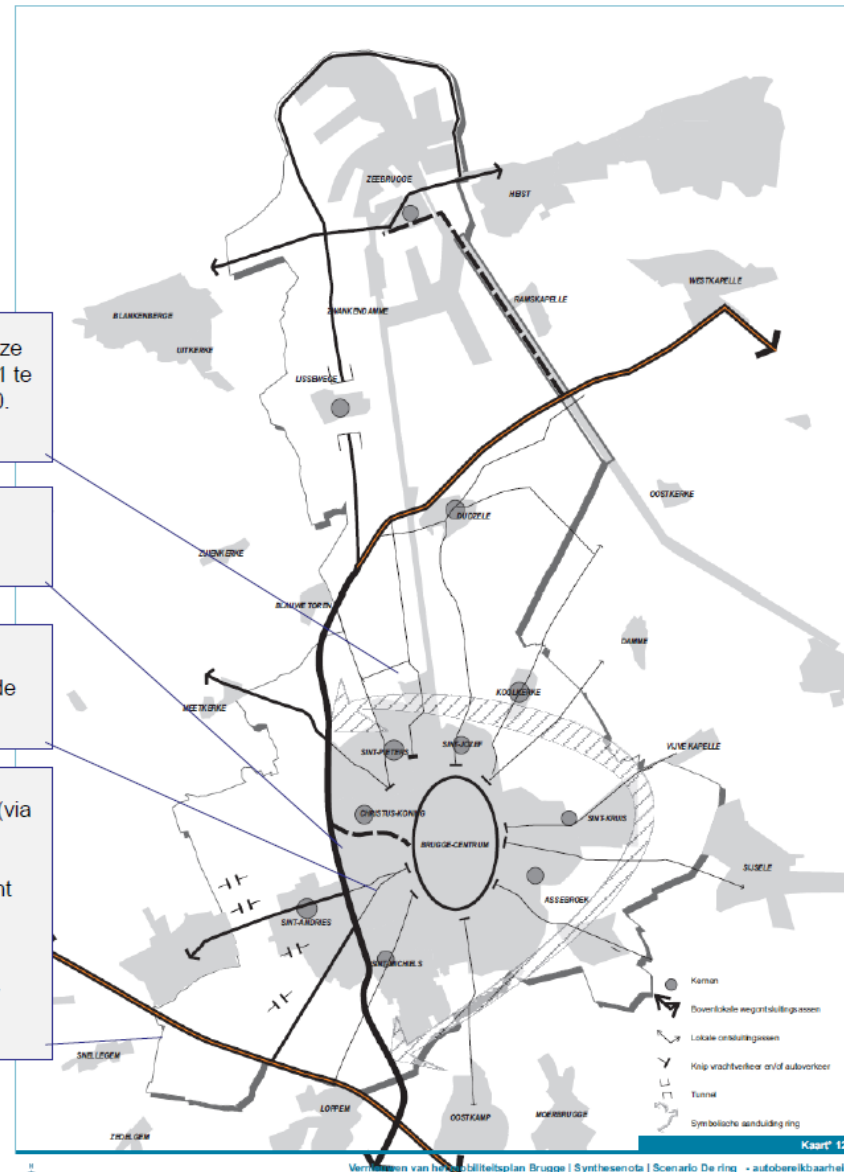
De Bevrijdingslaan is enige mogelijk toegang voor personenautoverkeer.

Alle invalswegen worden losgekoppeld van de R30 voor personenauto's. Fietzers en OV kunnen wel gebruik maken van de invalswegen.

Kernen en gebieden die goed ontsloten zijn via het openbaar vervoernetwerk (gelegen langs OV-corridors) kunnen ontwikkelen (via opmaak masterplan?).

Ring maakt nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk: evenwicht tussen open ruimte (groene gordel) en bebouwde ruimte!

Brugge en omliggende gemeenten hebben een sterke aantrekkingskracht omwille van het hoogperformante openbaar vervoersnet en betere leefbaarheid in de kernen door de ring.



Verkeersplan van het mobiliteitsplan Brugge | Synthesenota | Scenario De ring - autobereikbaarheid

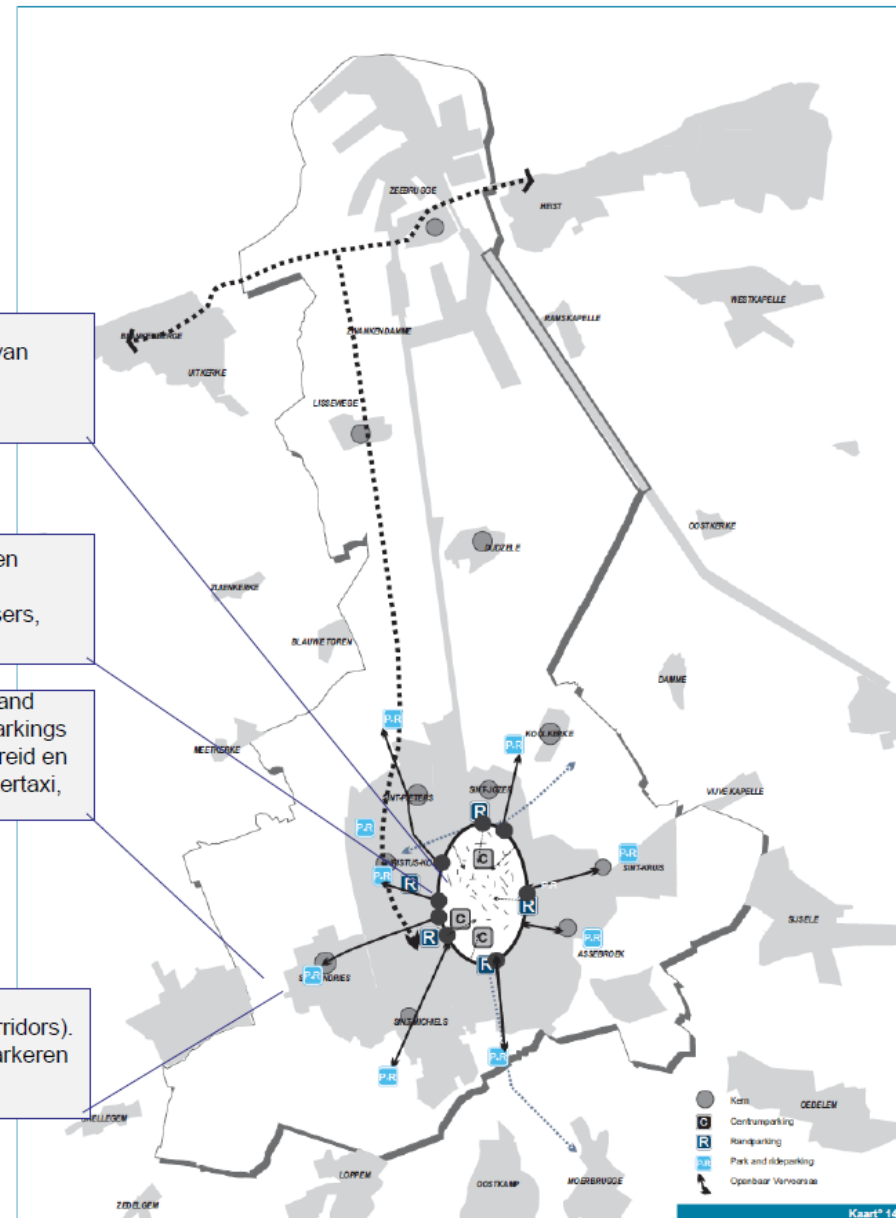
De ring - Parkeren

Centrum van Brugge is bijna volledig verkeersluw. Kernen van deelgemeenten zijn verkeersluwer door ringweg.

Wagens verdwijnen uit het straatbeeld. Bewoners parkeren ondergronds in de centumparkings. Bovengronds ontstaat ruimte voor groenvoorzieningen, fietsers, wandelaars, ...

Bezoekers en werknemers stallen hun wagens op de park and rideparkings of de randparkings en eventueel op de centumparkings langs de ring. Park and ridevoorzieningen worden sterk uitgebreid en zijn vlot verbonden met de binnenstad via fiets, bus, tram, watertaxi, fietstaxi.

Wagenbehoefte neemt af, ook in de randgemeenten (cf ov – corridors). Beperkte verkeersrol van de invalssassen creëert ruimte voor parkeren. Parkeren gebeurt zoveel mogelijk gebundeld.



3. Relatie met andere beleidsplannen

3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsdecreet voorziet in de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan geeft in hoofdlijnen de langetermijnvisie weer op een duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Binnen het Mobiliteitsdecreet worden vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Voor elk van de strategische doelstellingen wordt aangegeven welke de gewenste mobiliteitstoestand is op lange termijn (2050) en welk intermediair doel er hierbij nagestreefd wordt op middellange termijn (2030). De 5 strategische doelstellingen worden opgelijst onder 1.2.1.

3.2 Mobiliteitsvisie 2020 de Lijn

De Mobiliteitsvisie 2020 is een blauwdruk van het uitgebreid openbaarvervoersnet dat Vlaanderen in 2020 mobiel, leefbaar en welvarend moet houden. De nieuwe versie van het Neptunusplan maakt integraal deel uit van Mobiliteitsvisie 2020. De Lijn wil investeren in een betere frequentie en sneltrams. Daarnaast ambieert het plan tramverlengingen.

Sneltrams

De sneltrams interfereren niet of nauwelijks met bestaande spoorinfrastructuur en stoppen in de verstedelijkte gebieden aan belangrijke attractiepolen. Buiten de verstedelijkte gebieden stoppen sneltrams in iedere (grotere) kern of deelgemeente aan de belangrijkste haltes. In de mobiliteitsvisie worden volgende verbindingen genoemd:

- Brugge-Zeebrugge
- Brugge-Oostende via Oudenburg
- Brugge-Torhout

Het onderzoek naar de haalbaarheid van een sneltram Brugge – Zeebrugge kadert binnen het Neptunusplan. Deze verbinding is belangrijk voor toeristisch verkeer, maar ook voor de regionale stedelijke ontwikkelingen in Brugge (zie verder).

Verbindende streeklijnen

Deze busverbindingen hebben als hoofddoelstelling een verbindende functie te vervullen. Daarom neemt deze buslijn de kortste/snelste route tussen twee of meer punten. Volgende verbindingen worden opgenomen:

- Brugge-Oostburg via Sluis
- Brugge-Eeklo via Maldegem

Ontsluitende streeklijnen

Deze busverbindingen hebben als hoofddoelstelling een ontsluitende functie. Daarom maakt deze buslijn omwegen om mensen optimaal te kunnen ophalen en ter bestemming te brengen. Er worden 11 ontsluitende streeklijnen voorzien.

Verbinding	Via
Brugge-De Haan	Zuienkerke
Brugge-Knokke Heist	Westkapelle
Knokke-Maldegem	---
Brugge-Aardenburg	Sijsele
Brugge-Knesselare	---
Brugge-Zwevezele	Oostkamp
Brugge-Torhout-Roeselare	---
Brugge-Torhout	Zedelgem
Brugge-Diksmuide	Koekelare
Brugge-Kortemark	Eernegem
Brugge-Gistel	Jabbeke

3.3 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (herziening)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is sinds 1997 een belangrijk fundament van het ruimtelijk beleid. Eigenlijk is het geen plan, maar een visie. Een visie die aangeeft hoe we in Vlaanderen best met onze ruimte omgaan. Om in te spelen op nieuwe ruimtelijke uitdagingen wordt het plan (1997) geregeld herzien. Dit gebeurde voor het laatst in de periode 2010-2011.

Brugge werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Er wordt een “stedelijk gebied”-beleid gevoerd dat gericht is op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen,) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit “aanbodbeleid” in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden.

In de afbakening van het stedelijk gebied werd concreet aangegeven waar een “stedelijk gebied”-beleid zal gevoerd worden.

De uitbouw van de kusttram en het openbaar vervoer in West Vlaanderen wordt opgenomen in de richtinggevende bepalingen. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn legt in de eerste fase (2007-2014) voor de kusttram het accent op een nieuwe interstedelijke kusttram tussen Nieuwpoort en Blankenberge. Daarnaast wordt onderzoek opgestart voor de uitbouw van volgende nieuwe verbindingen met de Oost- en Westkust op langere termijn: Koksijde- Veurne, Brugge-Zeebrugge, Brugge-Oostende, Knokke-Westkapelle.

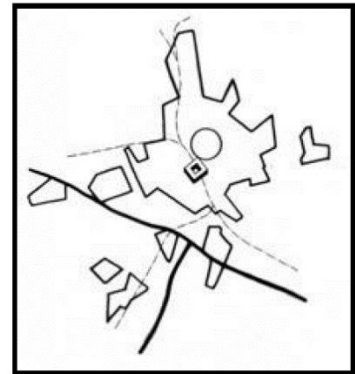
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werden de hoofdwegen en de primaire wegen aangeduid. De selectie van de hoofdwegen en de primaire wegen wordt weergegeven onder 5.2.1.3.2.

3.4 Afbakening Regionaal stedelijk gebied Brugge³

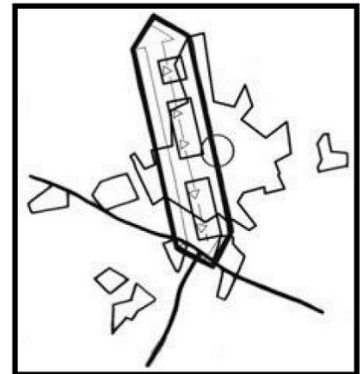
In de afbakening van het stedelijk gebied werd concreet aangegeven waar een stedelijk gebied-beleid zal gevoerd worden.

Volgende ruimtelijke concepten worden geformuleerd.⁴

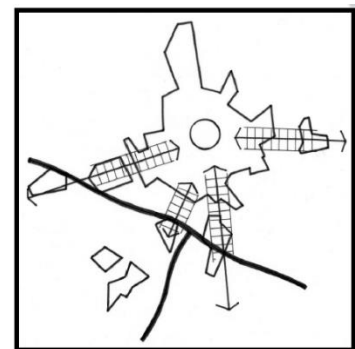
- De stationsomgeving wordt als multi-modaal vervoersknooppunt ontwikkeld en als strategische locatie voor kerngebonden regionaalstedelijke en stedelijke voorzieningen verder uitgebouwd. De complementariteit van de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, langzaam verkeer) wordt maximaal ingezet. De beschikbare ruimte dient dan ook intens benut te worden voor personeels- en bezoekersintensieve activiteiten. De omgeving van het station beschikt over ruime potenties voor de vestiging van kantoren, diensten en (grootschalige) (woon)voorzieningen, zowel in de directe stationsomgeving als ter hoogte van het Kanaaleiland.



- De N31 is drager van verzorgende en economische activiteiten van regionaal stedelijk niveau. Bij locatie van nieuwe regionaalstedelijke ontwikkelingen zal de N31 als drager van een kamstructuur met hoogdynamische activiteiten worden bestendig en versterkt.



- Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied worden vier radiale invalswegen als structurerende elementen beschouwd. Deze radiale invalswegen vormen belangrijke infrastructuren binnen de mobiliteitsstructuur op stedelijk niveau. Deze invalswegen die in de bestaande ruimtelijke structuur ook een activiteitenstructuur (Gistelse Steenweg (N367), Maalse Steenweg (N9), Baron Ruzettelaan (N50), Koning Albert I – laan (N397)) vormen, worden als structurerend element verder versterkt in functie van wonen en aanvullende activiteiten bij het wonen die het wijkniveau

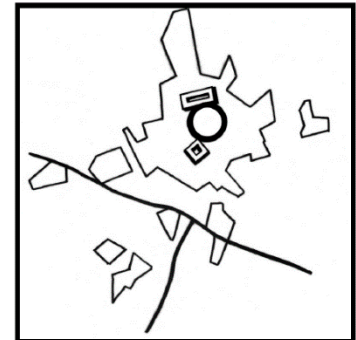


³ Bron: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied, aangevuld met informatie vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, de verschillende gemeentelijke RUP's en input van dienst ruimtelijke ordening van de Stad Brugge.

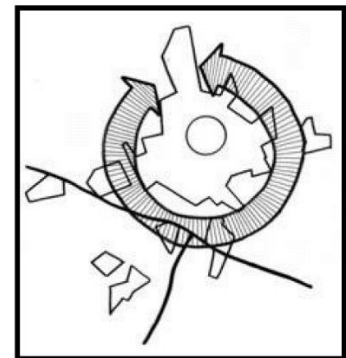
⁴ De ingevoegde figuren zijn overgenomen uit de Toelichtingsnota (tekst) van Definitief Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge"

overstijgen. Deze activiteitenstructuur zal de spil vormen van een duurzamer en – door de eenvoudige structuur – uitstekend leesbaar regionaalstedelijk mobiliteitsbeleid. Door ze verder te versterken met wonen en activiteiten aanvullend aan het wonen, wordt het optimaliseren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer langs deze invalswegen nog zinvoller.

- De stadsring functioneert als structurerend element. Strategische locaties langs de stadsring worden geoptimaliseerd. Daarbij gaat het om de stationsomgeving en de omgeving van de Sint-Pieterskaai. Deze laatste (en de V-markt) wordt geoptimaliseerd volgens het huidige functioneren in functie van grootschalige handel.



- De groene gordel is een aaneengesloten drager van open ruimte-activiteiten. De groene gordel tussen de kernstad en de perifere kernen zal als open ruimte worden gehandhaafd zodat de open ruimte het stedelijk gebied blijft doorsnijden. De gordel staat voor het behoud van landbouwactiviteiten rond het stedelijk gebied, voor het behoud en de duurzame ontwikkeling van ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden, voor het behoud en het versterken van stedelijke open ruimte activiteiten. Gezien het strategisch belang binnen het



regionaalstedelijk gebied, ligt een grote bebouwingsdruk op de groene gordel ter hoogte van de invalswegen. Om een tegengewicht te kunnen bieden aan deze druk wordt er naar gestreefd aan deze open ruimt corridors in de groene gordel, waar zinvol, een stedelijke open ruimt functie te koppelen of bestaande dergelijke functies te versterken.

- De kernstad (zijnde de historische binnenstad en de stedelijke wijken) en de perifere kernen, de 'satellieten' worden als compacte gehelen ontwikkeld, ruimtelijk gescheiden door de groene gordel. De kernstad (en niet de satellieten) neemt de bijkomende regionaalstedelijke voorzieningen op. Een aantal perifere kernen rond de kernstad worden als woonsatelliet opgenomen. De selectie van woonsatellieten ondersteunt het concept van de radiale invalswegen: de perifere kernen Loppem, Oostkamp, Sijsele en Varsenare worden als satellieten geselecteerd omdat ze doorsneden worden door één van de vier radiale invalswegen die een activiteitenstructuur vormen (zie hoger). Deze perifere kernen nemen, voor zover noodzakelijk, taakstellingen in functie van wonen op.

3.5 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (herziening)

Op 6 maart 2002 werd het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen goedgekeurd. Dit beleidsplan stelt een ruimtelijk kader voor het provinciale beleid op langere termijn voorop. Het scheidt

voor de provincie de voorwaarden en de mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen. Het structuurplan werd in herziening gesteld. Het addendum provinciaal ruimtelijk structuurplan werd goedgekeurd door de bevoegde minister op 11/02/2014⁵.

De delen die niet behoren tot het stedelijk gebied, behoren tot het buitengebied. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden de kernen in het buitengebied geselecteerd. Aan deze selectie worden ontwikkelingsperspectieven gekoppeld.

Omwille van specifieke redenen werden er in het PRS-WV een aantal kernen expliciet uitgesloten voor selectie. Zeebrugge wordt niet geselecteerd omwille van de nabijheid van de zeehaven. Dudzele en Lissewege blijven geselecteerd als woonkern.

De provincie zal de methodiek van deze kerneselectie, in kader van spoor 2 van de herziening (zaken die niet aan bod kwamen in spoor 1 omdat ze verder onderzoek, onderbouwing of maatschappelijke discussie vergden), grondig evalueren. Centrale onderzoeksvragen hierbij zullen zijn: welke functies zijn noodzakelijk voor een leefbaar dorp, hoe verhoudt de leefbaarheid zich ten opzichte van de schaalvergroting van diensten en handel, wat is de rol van overgangsgebieden tussen steden en platteland, ... Momenteel zijn we nog niet op de hoogte van de resultaten of een stand van zaken van deze evaluatie. Dit is wel belangrijk voor de stad gezien Zeebrugge op vandaag niet geselecteerd is als kern, waardoor de ruimtelijke mogelijkheden voor deze kern te beperkt zijn. Deze ruimtelijke mogelijkheden hangen ook sterk samen met het mobiliteitsverhaal (ontsluiting met wagen/trein/tram, parkeren, onderlinge verbinding tussen verschillende wijken,...).

De provincie selecteert de secundaire wegen. De selectie wordt weergegeven onder 5.2.1.3.4.

⁵ met uitzondering van de bepalingen inzake normen voor sociale woningen (pg. 101 van het addendum).

3.6 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge

Het structuurplan is een beleidsdocument dat bepaalt hoe de stad zich in de toekomst voor de diverse beleidsdomeinen zal ontwikkelen. Het structuurplan werd definitief vastgesteld op 25 april 2006 door de Gemeenteraad en op 3 augustus 2006 door de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen goedgekeurd. In 2015 werd beslist dat het Gemeentelijk Ruimtelijke Structuurplan herzien wordt.

In het ruimtelijk structuurplan wordt de gewenste ruimtelijke structuur beschreven. Hierbij worden plaatsen aangeduid waar:

- nieuwe woningen kunnen gebouwd worden;
- bedrijventerreinen zich kunnen ontwikkelen;
- ruimte voorzien wordt voor sport en ontspanning;
- waar landbouwgrond (verder) in gebruik blijft;
- het natuurlijk landschap behouden, beschermd of zelfs uitgebreid kan worden;
- bijkomende infrastructuur wenselijk is.

De uitvoering van de visie van het structuurplan gebeurt door de opmaak van stedenbouwkundige verordeningen en RUP's.

3.7 Klimaatplan Brugge 2014-2018

In het plan wordt aangegeven hoe de stad zijn doelstellingen m.b.t. CO₂-uitsluit, energiebesparingen en duurzame energie zal realiseren. Het document dateert van 2013.

De Stad Brugge wil minstens 20% CO₂ reductie, minstens 20% energiebesparing en minstens 20% hernieuwbare energie realiseren op haar grondgebied tegen 2020 (t.o.v. 2011).

De Stad Brugge wil minstens 50% CO₂ reductie en 20% energiebesparing voor haar eigen patrimonium (incl. openbare verlichting). Tegen 2050 wil de Stad Brugge klimaatneutraal⁶ zijn voor het ganse grondgebied.

Een derde pijler in het klimaatplan is: "Duurzame mobiliteit verhoogt de kwaliteit en leefbaarheid van de Brugse binnenstad".

Volgende beleidsvoornemens worden geformuleerd.

- o Bewerkstelligen van autoluwe winkelstraten in de binnenstad;
- o Respecteren en toepassen van de stedenbouwkundige verordening inzake het voorzien van overdekte fietsstallingen teneinde het gebruik van de fiets te promoten;
- o Op vlak van duurzaam woon-werkverkeer: uitvoeren masterplan fiets voor de haven;

⁶ Klimaatneutraliteit wordt bereikt als er een evenwicht is tussen de uitstoot van broeikasgassen (CO₂, methaan en lachgas) enerzijds en de opname van broeikasgassen door de natuur anderzijds.

- Stadsperoneel blijven stimuleren om STOP-principe te hanteren o.a. door mooie comfortabele fietsstallingen te voorzien bij stadsdiensten (bijv. binnenplein Brugse Vrije) en door te blijven inzetten op gebruik van de fiets voor woon-werk- en dienstverplaatsingen, de fietsvergoeding, Blue-bike, studentenfietsen, deelname actie “Ik KYOTO”,...;
- Voorzien van publieke fietspompen in de stad;
- Missing links in het fietsroutenetwerk wegwerken;
- Voorzien van bijkomende comfortabele en veilige fietsparkeerinfrastructuur zowel in de binnenstad als in de deelgemeenten. In de buurt van de Markt komt een fietsparking;
- Promoten openbaar vervoer door intense samenwerking met De Lijn, met in de binnenstad de invoering van kleine bussen;
- Ontwikkelen van nieuwe randparkings en P&R-terreinen en de bestaande evalueren en eventueel optimaliseren, met een vlotte en regelmatige verbinding met het stadscentrum in samenwerking met De Lijn en fietsverhuur ter plaatse. Voor bewoners wordt gezocht naar meer bewonersparkeermogelijkheden; een parkeerplan wordt opgesteld voor elke deelgemeente;
- Jaarlijkse organisatie van Autoloze Zondag;
- Ontwikkelen van een slimme stedelijke distributie, in eerste instantie in de binnenstad met later uitbreiding naar de andere deelgemeenten;
- Promoten (elektrisch) autodelen in Brugge, voorzien van oplaadinfrastructuur ter hoogte van de autodeelparkeerplaatsen;
- Geleidelijke vervanging van de meest vervuilende voertuigen in het eigen wagenpark door milieuvriendelijkere en energiezuinigere exemplaren;
- Autodelen voor dienstwagens: rationaliseren van het aantal dienstvoertuigen en meer autodelen tussen de diensten.

3.8 Fietsplan Brugge

Binnen het fietsplan Brugge worden de grote lijnen uitgezet om de stad fietsvriendelijker te maken. De Stad Brugge wil het fietsgebruik in Brugge verhogen. Het fietscomfort moet beter en nog meer inwoners kunnen de fiets als standaard vervoersmiddel gaan gebruiken. Veiligheid en fietscomfort zijn daarom kernwoorden.

Het plan formuleert de probleemstelling, de beleidsvisie, de doelstellingen en het actieplan. Hoofddoelstelling is van Brugge dé fietsstad van Vlaanderen te maken. Verder worden volgende operationele doelstellingen opgenomen:

- Fietsvriendelijke straten en verbindingen;
- Veilig fietsen;
- Comfortabel fietsen;
- Fietsparkeren;

- Een groter draagvlak creëren;
- Fietsvriendelijke omgeving;
- Evaluatie;
- Overkoepelende samenwerking.

Het fietsplan Brugge wordt geïntegreerd in dit mobiliteitsplan.

Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen

Hoger werd aangegeven hoe de strategische doelstellingen van het Vlaamse niveau worden vertaald naar strategische doelstelling op het stedelijk niveau. Onderstaand wordt aangegeven hoe deze stedelijke strategische doelstellingen operationeel worden gemaakt.

Vlaamse doelstelling “De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.”

Op niveau van Brugge betekent dit dat er ingezet wordt op een betere bereikbaarheid van de **zeehaven van Brugge**. Dit gebeurt door:

- verbeterde ontsluiting via de waterwegeninfrastructuur van en naar de haven;
- realisatie bijkomende spoorcapaciteit;
- verbeterde wegontsluiting van de haven;
- verbeterde fietsontsluiting van de haven.

Ook het **stedelijk gebied** wordt beter ontsloten. Dit gebeurt door de realisatie van een verbeterde doorstroming op de invalswegen en de ring. De Bevrijdingslaan (N351) moet de belangrijkste toegangsweg worden. Een bijzondere aandacht gaat naar de doorstroming ter hoogte van de bruggen. Er wordt gestreefd naar een betere ontsluiting via openbaar vervoer.

Het centrum en de centra van de deelen **moeten bereikbaar** zijn voor bewoners, handelaars, werven, ... Er zal een aangepast parkeerbeleid gevoerd worden voor bewoners en andere doelgroepen. De realisatie van een logistiek servicecentrum aan de stadsrand zorgt voor leveringen voor handelaars in het stadscentrum. De levering bij de handelaars zelf gebeurt gebundeld en op een zo duurzaam mogelijke manier.

SMART:

- Kortere wachttijden ter hoogte van de bruggen voor verkeer over de weg en verkeer over het water
- Realisatie van minstens 1 logistiek servicecentrum tegen 2020

Vlaamse doelstelling “Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt voor iedereen toegankelijke vervoersmiddelen.

Er wordt een **kwalitatief voetgangersnetwerk en fietsnetwerk uitgebouwd** zodat een goed alternatief geboden wordt voor korte (auto)verplaatsingen.

- Er wordt een samenhangend netwerk voor voetgangers gerealiseerd;
- Het fietsplan Brugge wordt uitgevoerd.

Er wordt een **goed openbaar vervoersnetwerk uitgebouwd** dat een goed alternatief vormt voor de wagen. Het openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar zijn.

- Het openbaarvervoersaanbod wordt verfijnd. Het stadsbestuur wil naar een zo ruim mogelijk busaanbod 's avonds en 's nachts, voor de hele Brugse agglomeratie;
- Er is ook nood aan een betere openbaar vervoersbediening van de noordelijke deelgemeenten, zoals Lissewege, Zeebrugge en Zwankendamme;
- Er worden comfortabele bushaltes gerealiseerd, aangepast in functie van mensen met een beperking, en veiligere opstapplaatsen en oversteekplaatsen.

Een bijzondere aandacht gaat **naar multimodale ontsluiting bij evenementen**. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer van en naar evenementen wordt verder gestimuleerd.

SMART:

- Optimalisatie van 10 km fietsinfrastructuur
- Een betere openbaarvervoersontsluiting van de noordelijke deelgemeenten
- Stijging tevredenheid over staat van wegen, voetpaden en fietspaden (stadsmonitor)

Vlaamse doelstelling “De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt meer veiligheid.

De Stad Brugge streeft naar een verbetering van de **verkeersveiligheid door realisatie van veilige en comfortabele voetpaden**. Voetpaden moeten veilig en kwalitatief aangelegd worden. Een bijzondere aandacht gaat naar de realisatie van veilige voetgangersoversteken.

Er worden veilige fietsvoorzieningen en -oversteken voorzien.

Er wordt gestreefd naar een verbetering van de **verkeersveiligheid op de weg**. De aangelegde wegen dienen “selfexplaining” te zijn. Dit betekent dat de weggebruiker herkent op welk type weg hij zich bevindt en spontaan zijn rijgedrag aanpast. Bijzondere aandacht gaat naar de veiligheid tijdens wegwerkzaamheden.

SMART:

- Heraanleg 5 km veilige en comfortabele voetpaden tegen 2020
- Realisatie minstens één segment van de studie R30 tegen 2020

Vlaamse doelstelling “De schade aan milieu en natuur terugdringen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit”

Brugge streeft naar een duurzame mobiliteit. De Stad Brugge wil minstens 20% CO₂ reductie tegen 2020 ten aanzien van 2011.

Dit gebeurt door een verminderde uitstoot van schadelijke stoffen van voertuigen.

Het gebruik van openbaar vervoer, de fiets en het autodelen wordt gestimuleerd. Het autodelen wordt gestimuleerd door het voorzien van voldoende parkeerplaatsen op strategische punten in de binnenstad en in de deelgemeenten.

In de ruimtelijke planning wordt gestreefd naar een bundeling en verweving van stedelijke functies (wonen, werken, ontspanning, cultuur,...) in een goed gestructureerd geheel. De juiste activiteit komt

op de juiste plaats waarbij een afstemming gebeurt tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteiten en het bereikbaarheidsprofiel van een plek.

SMART:

- Jaarlijks stijging gebruikers autodelen (stadmonitor)

Vlaamse doelstelling “De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit”

Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt een vlotte bereikbaarheid van woongebieden en economische zones en een zo klein mogelijke impact van het verkeer op de leefomgeving.

Er wordt gestreefd naar een **betere verkeersleefbaarheid in het centrum en in de kernen** van de deelgemeenten. Doorgaand verkeer wordt gestuurd naar assen die hiervoor ingericht zijn. In afgebakende woonwijken geldt zone 30. De inrichting ervan moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (cfr. self explaining roads).

Doorgaand zwaar verkeer en sluipverkeer moeten zoveel mogelijk, zowel in het centrum als in de deelgemeenten, **uit de woonwijken** worden gehouden. Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden. Om een antwoord te bieden op het probleem van wildparkeren en om het binnenrijden (en parkeren) van vrachtwagens in woonwijken te ontmoedigen, moeten er voldoende parkings gerealiseerd worden voor vrachtwagens, voldoende gespreid over het hele grondgebied, maar ook voldoende verwijderd van woonzones of plaatsen voor recreatie. Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden.

De drukste winkelstraten worden ingericht als voetgangerszone, in nauw overleg met alle betrokken partijen. Dit zal ook een aanpassing aan de verkeerscirculatie vragen. Het aantal wagens wordt beperkt, ook het aantal (grote) bussen in de winkelstraten wordt beperkt.

Het gebruik van randparkings en “park and ride”-parkings wordt aangemoedigd. De Stad Brugge streeft naar een optimale intermodaliteit om de overstap naar een meer duurzame verkeersmodus om de binnenstad te bereiken, aan te moedigen.

- Er worden bijkomende voorzieningen op de randparkings en veilige routes vanaf de randparkings naar de binnenstad gerealiseerd;
- Buslijnen dienen zoveel mogelijk afgestemd te worden op het parkeerbeleid (frequente bedieningen van de “park and ride”-parkings);
- Invoeren van aangepaste parkeertarieven moedigen het gebruik van de randparkings en “park and ride”-parkings aan;
- parkeergelegenheid in het centrum wordt op termijn verplaatst naar daartoe voorziene parkeergelegenheden aan de rand (randparkings en “park and ride”-voorzieningen);
- Als er auto's in de binnenstad worden geparkeerd, dan moet dat zoveel als mogelijk ondergronds (met uitzondering van bewoners). Dit gebeurt door een aangepast parkeerbeleid.

SMART:

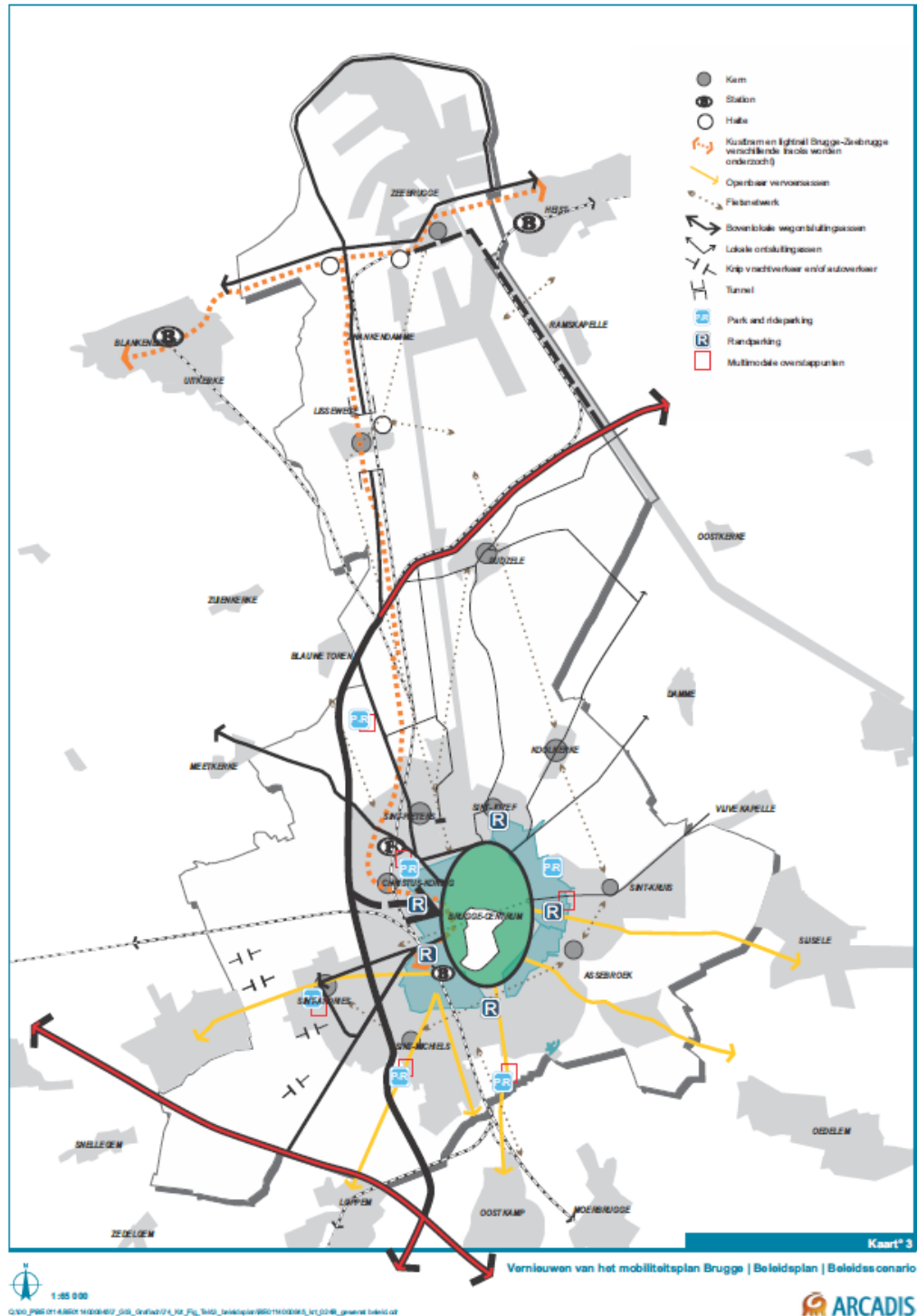
- Toename aantal randparkings met minstens 500 parkeerplaatsen tegen 2020
- Toename aantal park and rideparkings met 1000 parkeerplaatsen tegen 2020

- Uitbreiding voetgangerszone in centrum van de stad

5. Beleidsscenario

Op basis van het waardenoordeel van de GBC m.b.t. de scenario's die aan bod kwamen in de synthesenota, wordt het gewenste beleidsscenario uitgewerkt.

Kaart 3 : Gewenst beleid (A3 – formaat in kaartenbundel)



5.1 Inleiding

Globale mobiliteitsvisie: een duurzaam mobiliteitsbeleid vertrekkend vanuit het STOP-Principe

Het mobiliteitsbeleid van de stad vertrekt van het STOP-principe: voorrang gaat eerst naar Stappers (voetgangers), dan naar Trappers (fietsers), vervolgens naar Openbaar vervoer en ten slotte naar Personenwagens, met voorrang voor elektrische en andere milieuvriendelijke personenwagens. Specifiek voor Brugge dient, naar de toekomst toe, bijkomend aandacht te gaan naar de mogelijkheid om het water te gebruiken als een mobiliteitsdrager. Het water kan in een aantal specifieke gevallen misschien dienen als alternatieve route voor het traditioneel openbaar vervoer.

Het STOP-principe vormt de rode draad doorheen het beleidsscenario: voetgangersnetwerken, fietsnetwerken en het openbaar vervoer worden versterkt met het oog op een dalend autogebruik. Om deze 'modal shift' in de praktijk te realiseren zal het parkeerbeleid een sleutelrol spelen. Er wordt immers naar gestreefd om zoveel mogelijk wagens op een afstand van de binnenstad op te vangen op randparkings (op wandelafstand van het centrum) en 'park and ride'-parkings (overstap naar andere vervoersmodi zoals fiets of openbaar vervoer). Dit gebeurt stapsgewijs en dus gefaseerd in de tijd: naarmate er meer aanbod aan parkeerruimte op afstand kan gerealiseerd worden, wordt het parkeren in het centrum moeilijker voor niet-bewoners.

Vanuit een bezorgdheid naar leefbaarheid en veiligheid wordt naar de toekomst toe expliciet gekozen voor lichter verkeer en minder verkeer in de binnenstad. Het stadsbestuur gaat er steeds van uit dat het verkeer zich moet aanpassen aan het karakteristiek stadscentrum, niet het centrum aan het verkeer.

Met betrekking tot openbaar vervoer wordt gestreefd naar minder en kleinere bussen in de binnenstad en vlottere verbindingen tussen de deelgemeenten en het station.

Ook het aantal vrachtwagens wordt beperkt. Er komt een tonnagebeperking in de volledige binnenstad. De bevoorrading bij de handelaars moet zoveel mogelijk gebeuren via logistieke servicecentra aan de stadsrand.

Het centrum wordt dus steeds meer (vracht)autoluw. In het autoluwe centrum worden de bestaande voetgangerszones uitgebreid met een aantal belangrijke winkelstraten.

Onderstaand wordt aangegeven hoe dit STOP-principe verder wordt geconcretiseerd in het mobiliteitsbeleid.

1. Stappers

De kleinste ecologische voetafdruk wordt te voet gezet. Een bijzondere aandacht gaat dan ook naar de verkeersveiligheid voor voetgangers en het verkeerscomfort op het voetpad. De voetgangers krijgen steeds meer (aangename verblijfs)ruimte door het streven naar een autoluw centrum (d.w.z. een centrum met steeds minder autoverkeer) en door de uitbreiding van de bestaande voetgangerszones.

In de voetgangerszone wordt bijzondere aandacht geschonken aan het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers. Waar mogelijk moeten hiervoor infrastructurele maatregelen genomen worden.

De realisatie van de uitbreiding van de voetgangerszone gebeurt gefaseerd. De inrichting van de voetgangerszones zal een aanpassing van de verkeerscirculatie vragen. Aanpassingen aan de circulatie gebeuren in overleg met de partners en naar aanleiding van specifieke projecten (bijvoorbeeld heraanleg van 't Zand).

De trage wegen (wegen of paden die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer) worden in kaart gebracht en gebruikt als doorsteek voor fietsers en voetgangers.

2. Trappers

De fiets is het ideale vervoersmiddel naar en in de binnenstad. Het stadsbestuur zorgt voor een omkadering die het fietsverkeer aanmoedigt. De leidraad voor het toekomstig fietsbeleid is het 'Fietsplan Brugge': daarin werden de grote lijnen reeds uitgezet om Brugge veel fietsvriendelijker en vooral fietsveiliger te maken.

Het fietsrouten netwerk, dat over het hele Brugse grondgebied loopt, moet vertakkingen hebben tot in alle woonwijken. Er wordt gestreefd naar een verdere uitbouw van het fietsrouten netwerk, waarbij veilige fietsverbindingen worden gerealiseerd. Fietscomfort, zowel in de binnenstad als in de deelgemeenten, staat voorop. Bij de ontsluiting van de Brugse Zeehaven is de optimalisatie van het fietsverkeer en de fietsveiligheid een bijzondere zorg. Bepaalde fietsassen kunnen uitgebouwd worden tot fietsnelwegen.

Fietsbruggen aan Coupure en Handelskom bevorderen de bereikbaarheid van de binnenstad, vanuit respectievelijk Assebroek/Sint-Kruis en Koolkerke/Sint-Jozef (cfr. het stadsvaartproject).

3. Openbaar vervoer

3.1. Algemeen

Er wordt gestreefd naar een verdere stijging van het gebruik van het openbaar vervoer de bus in en rond Brugge. Het gebruik van het openbaar vervoer moet worden aangemoedigd door het maximaal toegankelijk te maken voor iedereen. De goede openbare vervoersontsluiting naar de noordelijke deelgemeenten blijft een permanent aandachtspunt.

3.2. Trein

Verdere schrappingen in het treinaanbod en/of halteaccommodatie komen de ontsluiting van Brugge niet ten goede en moeten vermeden worden. Teneinde de gewenste 'modal shift' te bekomen zijn betere verbindingen naar en van Brugge aangewezen.

Om een antwoord te bieden op het stijgende reizigersverkeer en om de commerciële ontwikkeling en groei van de zeehaven van Brugge actief te ondersteunen is een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge en een 3de spoor tussen Brugge en Dudzele noodzakelijk. De combinatie van trage en snelle treinen maakt dat de bestaande lijn al enige jaren op haar maximum bezetting functioneert. De bijkomende spoorinfrastructuur zal bijgevolg zorgen voor een verbetering van de hinterlandverbindingen voor het goederentransport en voor een vlottere doorstroming van het reizigersverkeer.

De opwaardering van het Sint-Pietersstation (Brugge) (onderdeel van de realisatie van het 3de spoor) moet resulteren in een kwalitatief multimodaal overstappunt op het openbaar vervoer. Daarnaast moet, gekoppeld aan een volwaardige en kwalitatieve oplossing voor de spoorwegovergang in de Stationsstraat in Lissewege, ook de halteplaats in Lissewege structureel aangepakt en gemoderniseerd worden.

3.3. Bus en tram

Binnen het mobiliteitsbeleid van de stad Brugge wordt gestreefd naar een lichter openbaar vervoer met kleine bussen in de binnenstad, "bus wordt busje". De huidige bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de bediening is. Op korte termijn wordt gestreefd naar minder bussen door de binnenstad. Het blijven bedienen van het centrum van Brugge is voor De Lijn echter een belangrijk element. De openbaar vervoersbediening dient gevrijwaard te worden door het voorzien van een aantal centrumhaltes. Voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar busvervoer zal wel bijzondere aandacht gaan naar een verbeterde doorstroming ervan. De vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer is een absolute prioriteit en waar mogelijk wordt dit infrastructureel verbeterd.

Op lange termijn streeft de stad naar het openbaar vervoersscenario waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de R30 rijden. Ter hoogte van de haltes langs de R30 kan overgestapt worden op kleinere bussen waarmee de passagier de beoogde bestemming in de binnenstad kan bereiken. De locaties die goed ontsloten zijn via openbaar vervoer kunnen ruimtelijk verdichten zodat er, ten gevolge van een toenemende vervoersvraag, een performanter aanbod kan aangeboden worden.

Voor de mobiliteitsuitdagingen van de ruime Brugse regio wordt nagegaan of een vlotte snelle openbaar vervoersverbinding ('lightrail') tussen het station van Brugge en Zeebrugge een meerwaarde kan bieden. Wat de kusttram betreft in Zeebrugge is bijzondere aandacht nodig voor de oplossing die uit SHIP voortvloeit.

3.4. Openbaar vervoer voor personen met een handicap

Er dient specifiek en maximaal aandacht te gaan naar de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor personen met een handicap.

3.5. Taxi's

Taxi's (inclusief fiets- en watertaxi's) kunnen een aanvullende rol spelen in het mobiliteitsbeleid, op die plaatsen en tijdstippen waarop geen openbaar vervoer ter beschikking is. De stad wil het gebruik van taxi's stimuleren, indien er geen openbaar vervoer beschikbaar is, door het voorzien van voldoende taxistandplaatsen. Er kan tevens beroep gedaan worden op taxicheques.

4. Elektrisch (STOEP-principe)

Brugge is voorstander om het STOP-principe om te zetten in het STOEP-principe, waarbij elektrische en andere milieuvriendelijke personenwagens voorrang krijgen op andere personenwagens.

5. Personenwagens

5.1. Parkeren

Zoals eerder aangegeven speelt het parkeerbeleid een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid van de stad. Er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk wagens op een afstand van de binnenstad op te vangen, op randparkings (op wandelafstand van het centrum) en 'park and ride'-parkings (overstap naar andere vervoersmodi zoals fiets of openbaar vervoer). In de binnenstad behouden we het aantal parkeerplaatsen.

Om zoveel mogelijk parkeerplaats te reserveren voor bewoners en werknemers wordt er op termijn in de volledige binnenstad betalend parkeren (max. 2u bovengronds) ingevoerd, met vrijstelling van het betalend parkeren door gebruik van bewonersvignetten. Een systeem van werknemerskaarten wordt uitgewerkt in samenspraak met de werkgevers in de binnenstad.

De standplaatsen voor autodelen blijven behouden teneinde dit initiatief te stimuleren. Het aantal parkeerplaatsen voor autodelen zal uitgebreid worden, in het centrum en in de deelgemeenten. Vanzelfsprekend worden ook de parkeerplaatsen voor personen met een beperking behouden en waar mogelijk uitgebreid. Voor verzorgend en dienstverlenend personeel in de brede betekenis van het woord en voor de bezoekers van de bewoners, zullen er specifieke parkeeroplossingen komen.

Van zodra voldoende randparkings en 'park en ride'-parkings gerealiseerd zijn, worden de parkeerplaatsen in het centrum maximaal voorbehouden voor de bewoners.

Om de te verwachten verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende deelgemeenten tegen te gaan zal, gekoppeld aan de invoering van het betalend parkeren in de binnenstad, rond het gebied met betalend parkeren een blauwe zone (met max. parkeerduurbepering van 4u) voorzien worden, per deelgemeente. Per deelgemeente wordt een afgebakende parkeerzone voorzien. Bewoners van

die deelgemeente genieten door een bewonersvignet vrijstelling van de parkeerdurbepanking. De afbakening van de zones waarin een parkeerdurbepanking van toepassing zal zijn wordt vastgelegd op maximaal 5 minuten wandelen naar de ring (R30).

De bestaande blauwe zones in deelgemeenten blijven onverminderd gelden, waar het noodzakelijk is, worden nieuwe parkeerzones voorzien.



Visualisering gewenste parkeersituatie op lange termijn:

1. Het bovengronds parkeren in de volledige binnenstad (rode zone) wordt beperkt tot maximaal 2 uren betalend parkeren (uitgezonderd voor kaart- en vignethouders).
2. In de zone rond de binnenstad (dus in de deelgemeenten grenzend aan de ring - 5 min. wandelen) kan men maximaal 4 uren parkeren (blauwe schijf zone); bewoners van de deelgemeenten zijn vrijgesteld van de parkeerdurbepanking door middel van een bewonersvignet dat van toepassing is in hun deelgemeente.
3. Bezoekers van de binnenstad moeten maximaal gebruik maken van de goed bereikbare centrumparkings (betalend parkeren) of maken bij voorkeur gebruik van de 'park and ride'-voorzieningen (gratis of tegen laag tarief).

Figuur 1 : Visualisering gewenste parkeersituatie op lange termijn

5.2. Uitbreiding en faciliteiten parkings

Door het uitbreiden van de bestaande centrumparking 'tZand en de realisatie van de nieuwe parking Weylerhof, kunnen de andere, minder goed bereikbare centrumparkings (vb. Biekorfen Zilverpand) vrijgemaakt worden voor bewonersparkeren en/of parkeren voor de handelaars.

Een voordelig parkeertarief aan parking Centrum-Station blijft behouden. Daarnaast moeten de bestaande randparkings (Bevrijdingslaan, Magdalenastraat, L. Coiseaukaai) en 'park and ride'-parkings (Steenbrugge, Jan Breydel, Boogschutterslaan) beter gebruikt worden. Bijkomende voorzieningen (bv. deelfietsen) en een hoogfrequente openbaarvervoersverbinding in het geval van een 'park and ride'-parking kunnen hierbij helpen.

Het aanbod aan randparkings en 'park and ride'-voorzieningen wordt uitgebreid. Randparkeren wordt uitgebreid met parking Altebijstraat en parking Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan. De uitbreiding van de 'park and ride'-parkings gebeurt door de realisatie van parkings ter hoogte van Waggelwater, de site Blankenbergse Steenweg (i.k.v. stadiondossier) en op de site Kinopolis. Een vlotte en veilige verbinding van de 'park and ride'-parkings met het centrum, per fiets en/of met het openbaar vervoer is hier cruciaal.

Nieuwe parkings worden geïntegreerd in een stedenbouwkundige opdracht. Meervoudig (zuinig) ruimtegebruik is aangewezen.

5.3. Tariefbeleid

Een goed doordacht tariefbeleid is cruciaal om het parkeergedrag aan te passen. Ondergronds parkeren moet steeds goedkoper zijn dan bovengronds parkeren. Met alle parkeerexploitanten in de binnenstad worden bovendien afspraken gemaakt om uniforme tarieven toe te passen. Parkeren buiten het centrum moet goedkoper zijn dan (ondergronds) parkeren in het centrum. Het tariefbeleid stimuleert het gebruik van de randparkings en 'park and ride'-parkings.

5.4. Kortparkeren

Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren worden in elke deelgemeente alsook in de poortstraten van de binnenstad⁷ een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren.

6. Inrichting van de wegen

De Bevrijdingslaan is de belangrijkste toegangsweg naar de binnenstad. Het bovenlokaal verkeer van en naar de R30 wordt zoveel mogelijk via de N31 en de Bevrijdingslaan (N351) gestuurd.

Het hoofdwegennet wordt vervolledigd door de realisatie van de A11. Deze nieuwe autoweg tussen de N31 en de N49 zal de ontsluiting van de haven enerzijds en de verkeersleefbaarheid in de regio anderzijds sterk verbeteren.

⁷ Poortstraten: Gentpoortstraat, Smedenstraat, Katelijnestraat, Langestraat, Ezelstraat.

De N31 vervult een belangrijke rol. Er werden de voorbije jaren veel belangrijke inspanningen geleverd voor de herinrichting van deze primaire weg. Er zijn echter nog een aantal openstaande knelpunten die ook moeten aangepakt worden:

- realisatie Hollands complex op kruispunt N31-Wulfsberge;
- realisatie ondertunneling ter hoogte van dorpskern Lissewege;
- realisatie van aangepaste afrit Oostendse Steenweg met aftakking naar de socio-medische campus Molenerf;
- realisatie van de optimale ontsluiting van het voetbalstadion van Club Brugge aan de Blankenbergse Steenweg;
- Realisatie streefbeeld Nx;
- Aanpak geluidwering.

De R30 zal binnen het gewenste beleidsscenario verschillende rollen op zich moeten nemen die met elkaar moeten verzoend worden. Het betreft:

- een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer naar het hoger wegennet
- een goede ontsluiting van het stedelijk gebied
- een goede doorstroming voor het openbaar vervoer
- een veilige voetgangers-en fietsersverbinding

De stad wil graag het snelheidsregime op bepaalde delen van de R30 verlagen naar maximaal 50 km per uur. Het betreft de delen die te beschouwen zijn als “verblijfsgebied”, zoals het gedeelte Hoefijzerlaan tot aan Bloedput en de stationsomgeving. Bij de herinrichting van de R30 zal men met al deze noden rekening moeten houden door voldoende ruimte te voorzien door ongelijkvloerse kruispuntoplossingen. Daarover wordt gewaakt in de lopende studies: enerzijds de studie rond de ‘Toekomstvisie R30’ van wegbeheerder AWV (net afgewerkt) en anderzijds van de studie Stadsvaart van W&Z.

De Koning Albert I –laan (N379) wordt ingericht als een groene openbaar vervoerscorridor.

Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doorstroming voor De Lijn in het gedrang te brengen. Desnoods worden infrastructurele maatregelen uitgevoerd om sluipverkeer tegen te gaan.

7. Zwaar verkeer

Bijzondere aandacht gaat naar de verkeersleefbaarheid in Brugge. Doorgaand zwaar verkeer en sluipverkeer moeten zoveel mogelijk uit de woonwijken gehouden worden, zowel in de binnenstad als in de deelgemeenten.

Om een antwoord te bieden op het probleem van wildparkeren en om het binnenrijden (en parkeren) van vrachtwagens in woonwijken te ontmoedigen, moeten er voldoende parkings gerealiseerd worden voor vrachtwagens, voldoende gespreid over het hele grondgebied, maar ook voldoende verwijderd van woonzones of plaatsen voor recreatie. Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden.

Er worden venstertijden ingevoerd. Venstertijden zijn door de stad bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied mogen bevoorrad worden door vrachtwagens van een bepaalde tonnage.

- In de volledige binnenstad geldt een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 10 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 10 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 11u00 en van 19u00 tot 22u00);

Specifiek voor openbaar vervoer kunnen uitzonderingen voorzien worden.

Om een idee te vormen over de omvang van de vrachtwagens met tonnagebeperking werden als bijlage foto's toegevoegd (zie 11.9).

Het stadsbestuur ondersteunt maximaal 'slimme en gebundelde bevoorrading'. Grotere opleggers dienen gebruik te maken van de dienstverlening van logistieke servicecentra aan de stadsrand. Van daaruit kan de levering bij de handelaars gebundeld gebeuren, op een zo duurzaam mogelijke manier (met kleinere bestelwagens, per fiets, ...).

Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

8. Verkeersveiligheid

De invoering van zone 30 in woonwijken en verblijfsgebieden wordt verdergezet. Door toepassing van de filosofie van de 'self explaining roads' wordt deze snelheid maximaal infrastructureel afgedwongen. Veiligheid voor de zwakke weggebruiker staat hierop voorop.

Ook de inspanningen om schoolomgevingen veiliger in te richten worden bestendig. Initiatieven van scholen in het kader van verkeersveiligheid worden ondersteund.

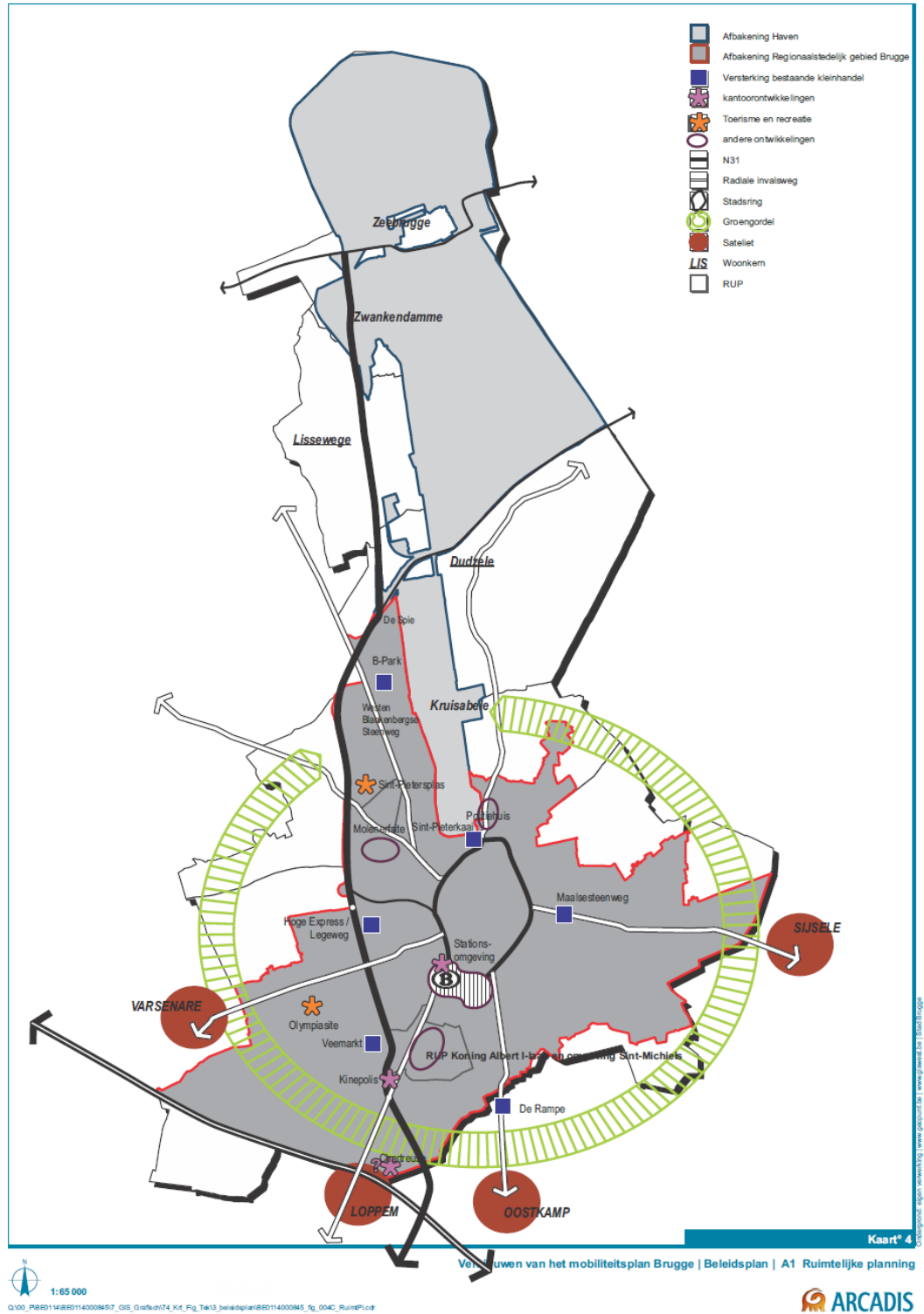
Brugge volgt ook de evoluties op met betrekking tot zelfrijdende auto's en andere vernieuwingen die de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Nieuwe technologieën kunnen toegepast worden als pilootproject.

5.2 Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C

5.2.1 Werkdomein A – Ruimtelijke ontwikkelingen.

5.2.1.1 A.1 Ruimtelijke planning.

Kaart 4 : A1 Ruimtelijke planning (A3- formaat in kaartenbundel)



De beschrijving van het werkdomein A1 ruimtelijke planning gebeurt volgens de planologische entiteiten:

- Zeehavengebied Brugge;
- Regionaalstedelijk gebied Brugge;
- Buitengebied.

5.2.1.1.1 Zeehavengebied Brugge⁸

Het zeehavengebied wordt voorbehouden voor havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten waarbij de beschikbare ruimte zo zuinig en efficiënt mogelijk wordt benut. Daarom wordt in functie van de toegankelijkheid een differentiatie van het zeehavengebied in ruimtelijke kamers vooropgesteld.

- De hinterlandverbindingen worden op maat van de na te streven economische ontwikkeling en de bijhorende goederenstromen over de drie vervoersmodi ontwikkeld.
- De interne verkeersverdeling van de haven over de weg wordt verzekerd door de toegang via de A11. Ze wordt gevoed door de N31/E40 en N49/A11. Daarnaast wordt een intern raamwerk van wegen uitgewerkt. Voor het gehele gebied wordt voor het wegverkeer een zo groot mogelijke ontmenging van het economische havenverkeer en het lokale en toeristische verkeer nagestreefd.
- De ontbrekende schakels in het spoorwegennet voor zowel de toegang tot de haven als de interne verkeersafwikkeling vragen uitvoering op korte termijn.
- De aansluiting tussen de zeehaven van Brugge en het hoofdwaterwegennet wordt verbeterd.

Het project Seine-Schelde West beoogt het volwaardig inschakelen van de Vlaamse kusthavens in het Trans-Europees binnenvaartnetwerk. Een zeer belangrijk onderdeel binnen dit netwerk is de Seine-Schelde verbinding, een scheepvaartverbinding voor klasse Vb-schepen (4500 ton) die het bekken van de Seine in Frankrijk zal verbinden met het binnenvaartnetwerk van de Benelux en Duitsland, en verder richting Oost-Europa. Het Vlaamse deel van deze verbinding gaat vanaf de Franse grens via de Leie tot Deinze, het Afleidingskanaal van de Leie tot Schipdonk, het kanaal Brugge-Gent tot de Ringvaart rond Gent tot aan het kanaal Gent-Terneuzen. De ontsluiting van de kusthavens via het Afleidingskanaal van de Leie vanaf Schipdonk is een logische uitbreiding van deze binnenvaart, vandaar ook de benaming "Seine-Schelde West". In afwachting op een beslissing over een (ver)nieuw(d) kanaal worden volgende bestaande verbindingen met het hoofdwaterwegennet ('complementair') geoptimaliseerd:

- het bestaande kanaal Gent-Oostende en de doortocht in Brugge;
- de estuaire vaart op de Scheldemonding.

⁸ Bron: hoofdzakelijk afbakeningsplan haven van Zeebrugge

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen, een kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen de haven en de Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

5.2.1.1.2 Regionaalstedelijk gebied Brugge⁹

Wonen

Vanuit de bestaande structuur en de concepten worden de volgende uitgangspunten naar voor geschoven voor de gewenste nederzettingsstructuur.

Het regionaalstedelijk gebied Brugge kent een ruimtelijke diversiteit aan stedelijke woonomgevingen, wat vraagt om een gebiedsgerichte aanpak. Vanuit de bestaande ruimtelijke structuur wordt het stedelijk gebied onderverdeeld in drie deelgebieden: de historische binnenstad, de stedelijke wijken (vroegstedelijke en naoorlogse) en de perifere kernen.

Op niveau van het stedelijk gebied wordt het wonen vooral gestructureerd door de stadsring, de invalswegen en de N31. Wegens de specifieke rol binnen het stedelijk functioneren naar wonen toe worden de invalswegen hieronder ook apart behandeld.

Historische binnenstad:

Het aangename woon- en leefklimaat te Brugge wordt terug versterkt. De historische binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het regionaalstedelijk gebied. Er wordt over gewaakt dat het toerisme de woonfunctie niet verder verdringt, opdat de leefbaarheid in de binnenstad gegarandeerd blijft. De aandacht gaat uit naar renovatie en het aanpakken van de leegstand. Waar mogelijk worden ontwikkelingen op vrijgekomen locaties/binnengebieden gestimuleerd.

De vroegstedelijke wijken

In de vroegstedelijke wijken (Sint-Pieters, Christus-Koning en Sint-Jozef) wordt de woonfunctie versterkt en renovatie verder gestimuleerd. Leegstaande bedrijfspanden langsheen de Ringvaart (Houtkaai, Kolenkaai) en de Damse Vaart (Noorweegse Kaai (N374), Damse Vaart Zuid), hebben, voor zover nog niet ontwikkeld, potenties voor wonen aan het water. De “Nieuwe Molens” in Christus Koning werden reeds herbestemd en een aantal panden kunnen met de goedkeuring van beide RUP's voor Christus Koning ook getransformeerd worden tot wonen aan het water. Tot slot is ook de Sint-Pietersmolenwijk in Sint-Pieters volop in realisatie. In het RUP Sint-Pietersmolenwijk wordt naast sociale woningbouw, ook private woningbouw mogelijk gemaakt en wordt een woonzorgcentrum voorzien langs de Blankenbergse Dijk.

Naoorlogse stedelijk wijken

Bij verdere groei van de deelgemeenten Assebroek, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels en (in mindere mate) Koolkerke gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. In deze gebieden wordt een verdichtingsstrategie toegepast. Deze verdichtingsstrategie wordt meegenomen in alle RUP's. Plaatselijk, en dan vooral

⁹ Bron: Afbakeningsplan regionaal stedelijk gebied, aangevuld met informatie vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, de verschillende gemeentelijke RUP's en input van dienst ruimtelijke ordening van de Stad Brugge.

in de nabije omgeving van de invalswegen, wordt een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd.

Het voetbalstadion van Club Brugge zal geherlocaliseerd worden naar de Blankenbergse Steenweg. Cercle zal op de huidige site (Jan Breydelstadion) blijven. Een deel van de site zal ingericht worden als woonsite, een deel zal als sportsite behouden blijven.

Perifere kernen: versterken van de woonfunctie met behoud van identiteit

De perifere kernen zullen een deel van het nodige woningaanbod (niet-uitgeruste gronden in woongebied en woonuitbreidingsgebied) van het stedelijk gebied op zich moeten nemen omdat in de kernstad en de stedelijke wijken onvoldoende geschikte ruimte beschikbaar is. De versterking van de woonfunctie moet gebeuren met respect voor de eigen identiteit en wordt gekoppeld aan invalswegen die structurerend werken op stedelijk niveau.

Dit laatste houdt in dat enkel die kernen aan bod komen die gekoppeld zijn aan invalswegen die structurerend werken in de relatie tussen de kernstad en de perifere kernen: Varsenare, Loppem, Oostkamp en Sijsele. Daarbij is van belang dat de perifere kernen niet vergroeien met de kernstad door het behoud van de groene gordel ter hoogte van de invalswegen.

Sterke verweving op stedelijk niveau in de omgeving van invalswegen

Gezien de structurerende werking van de invalswegen door de stedelijke wijken, wordt in de nabije omgeving ervan verweving van wonen en stedelijk wijkniveau-overschrijdende activiteiten aanvullend aan het wonen, verder nagestreefd. De omgeving van deze invalswegen is namelijk vlot bereikbaar vanuit elke plek van de stedelijke wijken maar kan ook, wegens de verbindingsfunctie van deze invalswegen binnen het stedelijk gebied, vlot bereikt worden vanuit de perifere kernen en vanuit de binnenstad.

Wegens de meer externe ligging van de perifere kernen wordt de omgeving van de invalswegen enkel verdicht op het niveau van de kern zelf. Bijkomende activiteiten van regionaalstedelijk niveau (uitgezonderd wonen) krijgen er geen plek meer.

Bedrijvigheid

Naast de bedrijvigheid in het zeehavengebied (zie hoger), zal ook in het stedelijk gebied ruimte zijn voor bedrijvigheid.

- Bestaande bedrijventerreinen en leegstaande bedrijfsgebouwen worden geoptimaliseerd.
- Bijkomende regionale bedrijvigheid wordt ontwikkeld ter hoogte van “de Spie” (gebied tussen de spoorwegen) en/of in het gebied ten westen van de Blankenberge Steenweg (N371). Op de sites langs de Blankenberse Steenweg komt een nieuwe sportsite en gemengde regionale bedrijvigheid.
- De bestaande kleinhandelsconcentraties worden versterkt op specifieke locaties.
 - de Maalse Steenweg (N9);
 - de omgeving van de Sint-Pieterskaai - Havenstraat - Fort Lapin;
 - Hoge Express/Legeweg;
 - het bedrijventerrein Veemarkt Sint-Michiels;
 - B- park.

Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

- De omgeving rond het station wordt uitgebouwd als een toplocatie voor kantoren rond het station van Brugge. De potenties van de stationsomgeving (inclusief de directe omgeving) moeten maximaal worden benut. Hierbij wordt zo veel mogelijk ingespeeld op het bereikbaarheidsprofiel (openbaar vervoer) van deze plek.
- De site Kinopolis wordt uitgebreid met grootschalige stedelijke functies, diensten, wonen, commerciële functies en kantoren. Er wordt onderzocht hoe een goede openbaar-vervoersverbinding naar het station via de Koning Albert I – laan (N397) kan gerealiseerd worden. De haalbaarheid van een 'park and ride' wordt onderzocht.
- Ter hoogte van site Chartreuse worden mogelijk kantoorontwikkelingen voorzien. De ontwikkelingen op de Chartreusesite gebeurt in samenhang met de kantoorontwikkelingen ter hoogte van de site Kinopolis.

Recreatie en toerisme

- De toeristische functie van Brugge als historische stad en kunstpatrimonium met internationale allure wordt erkend en bestendigd. De ruimtelijke impact van de toeristische infrastructuur beperkt zich tot Brugge en moet derhalve op niveau van de stad geregeld worden. Zij dient verder geoptimaliseerd te worden in Brugge; het uitdijen ervan moet worden vermeden. Een hotelstop in Brugge kan geen aanleiding geven tot de ontwikkeling van een verblijfsrecreatieve structuur in de stedelijke wijken en de perifere kernen.
- De groene gordel is een aaneengesloten drager voor openlucht recreatieve activiteiten. Naast het belang van de groene gordel voor het behoud en duurzame ontwikkeling van ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden wordt de belangrijke recreatieve functie van de gordel voor de Bruggelingen en voor de bewoners van de perifere kernen onderkend. Op gerichte plaatsen wordt ter hoogte van invalswegen, waar de bereikbaarheid optimaal is, een stedelijk recreatief open ruimte programma voorzien. In de groengebieden binnen de groene gordel dienen de potenties voor recreatie afgewogen te worden ten aanzien van de intrinsieke waarden van deze gebieden voor natuur, landschap en landbouw. Overdruk, veroorzaakt door recreatie in randstedelijke groengebieden als Tillegembos, Tudor en Beisbroek, moet worden opgevangen door een grotere toegankelijkheid van andere randstedelijke groengebieden (Male, Ryckvelde, het Chartreusegebied, uitbreiding Sint-Pietersplas).
- De verblijfsrecreatiestructuur in open lucht kan worden versterkt in de omgeving van de Sint-Pietersplas. Er worden door de stad sportvelden gepland tussen de Blankenbergse Dijk en de Blankenberge Steenweg (N371). Ten noorden hiervan wordt een camping voorzien. Tussen het bedrijventerrein en de camping zal een buffer gerealiseerd worden.
- Op termijn zal de Olympia site, met het Jan Breydelstadion, evolueren naar een gebied, deels ingevuld als sportsite, deels als woonsite.

Andere ontwikkelingen

Naast bovenvermelde thema's (wonen, bedrijvigheid, toerisme en recreatie) kunnen nog volgende ontwikkelingen aangehaald worden:

- **Stationsomgeving (zie ook hoger)**
- Door de opmaak van het gemeentelijk **RUP Kanaaleiland** kan de site Kanaaleiland in de toekomst als evenementensite gebruikt worden. Hier worden meer bezoekers verwacht. De toeristische onthaalzone wordt mee opgenomen binnen het verhaal van de evenementenlocatie.
- **Politiehuis en Het Entrepot.** Voor het gebied rond het politiehuis te Brugge werd een masterplan opgemaakt. Het gebied is gelegen tussen de Lodewijk Coiseaukaai en de Binnenweg. Momenteel is het gebied ingericht als een randparking en een vrachtwagenparking. Aansluitend op het politiehuis bevindt zich Het Entrepot¹⁰, een regionaal centrum voor jongerencultuur waar ook enkele stadsdiensten gevestigd zijn. De projectsite bevindt zich in een overgangszone tussen de Brugse binnenstad en de haven. In het masterplan wordt de Dudzeelse Steenweg verlegd en krijgt de stad een representatieve toegang via de Lodewijk Coiseaukaai. Deze visie wordt mogelijk vertaald in het RUP Fort Lapin. Echter, de resultaten van de doortochtstudie Stadsvaart, meer specifiek m.b.t. de Dampoortsluis, worden afgewacht vooraleer hieromtrent meer uitspraken worden gedaan. Om deze reden wordt het RUP Fort Lapin on hold geplaatst.
- **Socio-medische campus Molenerf** (omgeving AZ Sint-Jan). Rond het ziekenhuis worden ontwikkelingen gepland, waarbij het AZ Sint-Jan als motor en attractiepool voor diverse voorzieningen fungeert, voorbehouden voor de uitbreiding van noden van de zorgsector die onmiddellijk gekoppeld zijn aan de bestaande activiteiten van het AZ en waarbij de directe nabijheid van het AZ een meerwaarde vormt. Voor deze socio-medische campus Molenerf en omgeving wordt een masterplan opgemaakt, waarbij ondermeer gezocht werd naar een optimalere ontsluiting naar de N31 toe.
- In het "**RUP Koning Albert I - laan en omgeving Sint-Michiels**" worden mogelijkheden geboden voor een nieuwe polyvalente zaal¹⁰ en voor stadsdiensten op de Xaverianensite (tussen Koningin Astridlaan, Koning Albert I – laan en Wittemolenstraat). Er worden tevens mogelijkheden gecreëerd voor de uitbouw van de zorgsite in de omgeving (Ten Boomgaard, Ter Dreve, Sint-Jozef). Dit zal een bijkomende verkeersgeneratie met zich meebrengen.

5.2.1.1.3

Buitengebied

Complementair aan het stedelijk gebiedbeleid wordt een buitengebiedbeleid vooropgesteld waar, ten aanzien van bijkomende ruimte voor woningbouw en ruimte voor economische activiteiten, een meer terughoudend beleid wordt gevoerd. In het buitengebiedbeleid gaat de aandacht naar het blijvend functioneren van het wonen en werken in de kernen, de landbouw en de natuur.

¹⁰ Naast de Xaverianensite, zou ook de Lappersfortsite in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van de nieuwe polyvalente zaal.

De delen die niet behoren tot het stedelijk gebied, behoren tot het buitengebied. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan worden de kernen in het buitengebied geselecteerd. Aan deze selectie worden ontwikkelingsperspectieven gekoppeld.

Dudzele en Lissewege worden geselecteerd als woonkern. Dit betekent dat zij structurerend zijn voor wonen in buitengebied en dat zij een lokale verzorgende rol hebben. Naast het opvangen van de eigen woonbehoefte richt het beleid zich vooral op een kwalitatieve opwaardering (o.a. door het voorzien van afdoende buffering ten aanzien van de haven) en een goede inbedding in de open ruimte. De behoefte aan bijkomende woonegelegenheid dient gestaafd te worden in een gemeentelijke woonbehoeftestudie of zal aangegeven worden door de provincie met een gemeentelijke programmatie. Lokale bedrijvigheid kan er in verwevenheid met wonen.

Ter hoogte van Lissewege ziet de stad woonuitbreidingsmogelijkheden ter hoogte van "Zeewege". Dit wordt momenteel onderzocht. De realisatie van de tunnel voor de N31 ter hoogte van Lissewege en de realisatie van de vlotte openbaar vervoersverbinding tussen Brugge en Zeebrugge zullen een belangrijke rol spelen bij de verdere ontwikkeling van Lissewege.

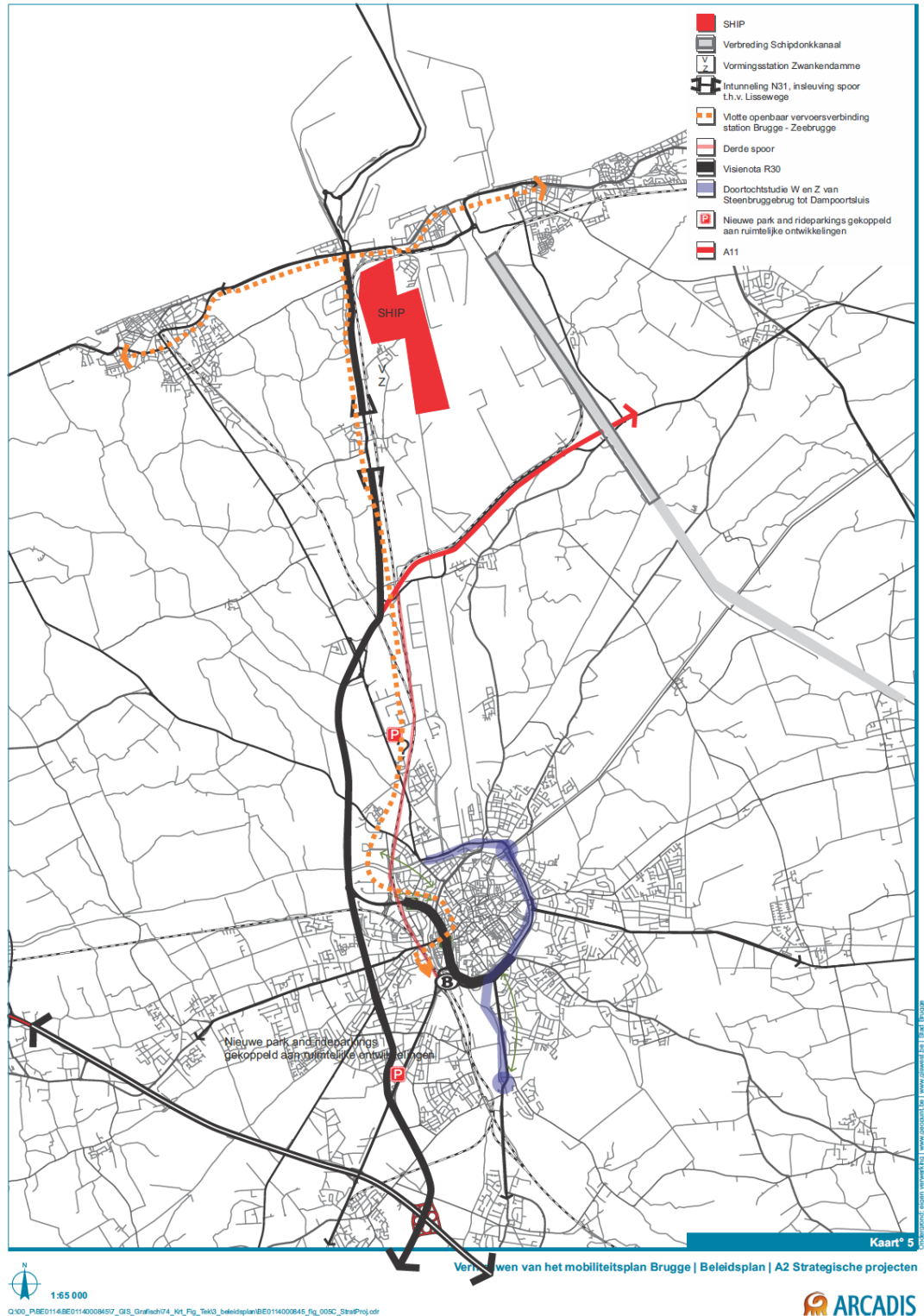
Zeebrugge, Zwankendamme en Kruisabele werden niet geselecteerd als kern waardoor er momenteel geen verdere ontwikkelingen mogelijk zijn. Kwalitatieve opwaardering is een belangrijk beleids-element, in het bijzonder voor Zeebrugge en Zwankendamme door de nabijheid van de haven. De Stad Brugge onderzoekt de mogelijkheden voor een kwalitatieve ontwikkeling van de site van de oude vismijn te Zeebrugge (o.a. wonen, handel, recreatie) die een meerwaarde betekent voor de locatie zelf en voor haar omgeving (RUP Vissershaven). In dit onderzoek wordt nagegaan op welke manier een interactie kan aangegaan worden met de plannen voor de cruise-terminal (grenzend aan plangebied) en eventuele alternatieven voor het bestaande goederenspoor naar de Zweedse Kaai doorheen het woonweefsel, ... Belangrijk is dat er ruimtelijk kwalitatieve verbindingen kunnen gerealiseerd worden met de omgeving waarbij de barrièrewerking van de grootschalige infrastructuur tegengegaan wordt. Ook een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen Brugge en Zeebrugge zal hierin een belangrijke rol spelen. De ontwikkelingsmogelijkheden voor Zeebrugge zullen besproken worden met de provincie en er zal nagegaan worden of dit kan meegenomen worden in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

Acties met betrekking tot A1 ruimtelijke planning: zie actietabel

5.2.1.2

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit.

Kaart 5 : A2 situering strategische ruimtelijke projecten met grote invloed op verkeer en mobiliteit (A3 – formaat in kaartenbundel)



- **Doortochtstudie van Waterwegen en Zeekanaal.**

Door de herinrichting van de doortocht van het waterverkeer te Brugge (doortochtstudie “Stadsvaart”) wordt gestreefd naar een vlotte passage voor de schepen tussen de haven en het binnenland. Met de herinrichting van **de doortocht van het waterverkeer** te Brugge streeft men tevens naar een betere verkeersafwikkeling op de R30 tussen Scheepsdalelaan (N9) en de Katelijnepoort (N50) en de kruisende wegen. Een bijzondere aandacht gaat naar de interactie tussen het wegverkeer en het verkeer over het water. De ophaalbrug over het kanaal in Steenbrugge en de Dampoortsluis worden vernieuwd. Er wordt een verkeersmanagementsysteem uitgewerkt dat zorgt voor een goede coördinatie. Zowel op het kanaal als voor het dwarsende wegverkeer (auto’s, fietsers, en voetgangers) wordt een verbetering bereikt. De herinrichting van de doortocht zorgt tevens voor nieuwe stedenbouwkundige impulsen langs het water met aandacht voor landschappelijke inpassing. Het kanaal wordt kwalitatief ingepast in de omgeving. Ook de doortrekking van de Vaartstraat tot op de ring wordt hierin onderzocht.

- **Visienota R30**

Er werd een visie uitgewerkt voor het deel van de R30 vanaf de Bevrijdingslaan (N351) (Buffelbrug) tot de ‘Gentpoort’ (kruispunt met de Generaal Lemanlaan (N337)). De concrete voorstellen worden toegelicht onder 5.2.2.4.

- **Derde spoor en uitbreiding vormingsstation**

De **haven wordt beter ontsloten door de realisatie van het derde spoor en de optimalisatie en uitbreiding vormingsstation van Zwankendamme**. De spoorcapaciteit werd uitgebreid waardoor de groei van de haven ondersteund wordt. Tussen het vormingsstation en het spoor enerzijds en de kern van Zwankendamme anderzijds wordt een ruime geluidsbuffer gerealiseerd. Via een ongelijkgrondse aansluitingscomplex wordt de ontsluiting van Zwankendamme met de N31 gerealiseerd. Daarnaast wordt, in kader van de aanleg van het derde spoor, het station van Sint-Pieters opgewaardeerd.

- **A11**

De **A11** wordt gerealiseerd. De A11 zorgt voor een vlotte verbinding tussen de N49 (in Westkapelle) en de N31 en ontsluit grote delen van de haven. De Herdersbrug, de Havenrandweg – Zuid en de N376 Westkapelse Steenweg worden zo ontlast van zwaar verkeer.

- **SHIP – project**

Met het SHIP-project (Strategisch HavenInfrastructuur Project) wordt de achterhaven van Brugge verder uitgebouwd. Het Ship-project is nog steeds ‘work in progress’. De projectbeschrijving kan in de toekomst mogelijk nog wijzigen.

Momenteel zijn volgende waterbouwkundige ingrepen voorzien (beperkte open getijzone):

- het supprimeren van de Visartsluis en vervangen door een open doorvaartkanaal met een breedte van 85 meter;
- het doortrekken van de getijzone tot aan het Verbindingsdok (ter hoogte van de Carcoke site);

- reconversie van het nieuwe tijdok;
- gedeeltelijk dempen van het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok;
- constructie van nieuwe kaaimuren en aanlegplaatsen;
- baggerwerkzaamheden in het nieuwe tijdok (verbreden en verdiepen van de havengeul);
- het verbreden en uitdiepen (tot -10 m TAW) van het Boudewijnkanaal, ten zuiden van het verbindingsdok zodat ook hier schepen kunnen behandeld worden.

Volgende ingrepen worden voorzien op landzijde:

- een brug voor spoorverkeer (deze brug zal steeds open staan en enkel sluiten wanneer een trein passeert);
- een tunnel onder het doorvaartkanaal, zowel voor de tram als voor het bovenlokaal wegverkeer (de bruggen bij de nieuwe sluis worden gebruikt voor het interne havenverkeer);
- een tunnel voor voetgangers en fietsverkeer ter hoogte van de huidige Visartsluis;
- De tunnel onder de doorvaartgeul komt op het tracé van de toekomstige Nx te liggen en impliceert een verlegging van de tramlijn. De tunnel zal bestaan uit twee kokers voor wegverkeer en een koker voor tramverkeer.

De Vlaamse Regering besliste een variant te laten bestuderen waarbij de Nx doorheen het havengebied om de sluis heen geleid wordt. In dat scenario zijn volgende ingrepen voorzien:

- Een brug voor spoorverkeer;
- Een tramtunnel onder het doorvaartkanaal;
- Een tunnel voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Visartsluis;
- Minstens een 2x2-rijweg doorheen het havengebied, met beweegbare bruggen over het boven- en benedenhoofd van de sluis.

De Stad Brugge vraagt in het project aandacht voor de realisatie van een opgaande brug voor het zachte verkeer, cfr. de spoorbrug. Een bovengrondse constructie met aansluitende groenzones zal als attractiever ervaren worden dan een ondergrondse constructie. De voetganger, fietser en toerist wordt op deze manier betrokken bij het havengebeuren. Hierdoor zou de fysische scheiding, die door de zeewering én de havenactiviteiten wordt bewerkstelligd, gemilderd kunnen worden. Er wordt aangenomen dat deze brug niet continu openstaat.

- **Tunnel N31**

Lissewege wordt doorsneden door grote infrastructuren: de N31 (primaire weg type I) en de treinsporen. Om de verkeersleefbaarheid van de kern te verbeteren wordt de N31 ter hoogte van de doortocht ingetunneld. Mogelijk wordt het spoor ingesleufd.

- **Hoofdstation Brugge**

Het hoofdstation Brugge is het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt van de ruime omgeving en is uitgebouwd tot een toplocatie voor kantoren. Het eventueel bijkomend voorzien van een woonprogramma of verdere uitbouw van kantoren en winkels zal van de site station een groter

verkeersknooppunt maken. De toekomstvisie op deze A - locatie hangt nauw samen met de visie op het Kanaaleiland (zie ook hoger).

- **Vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**

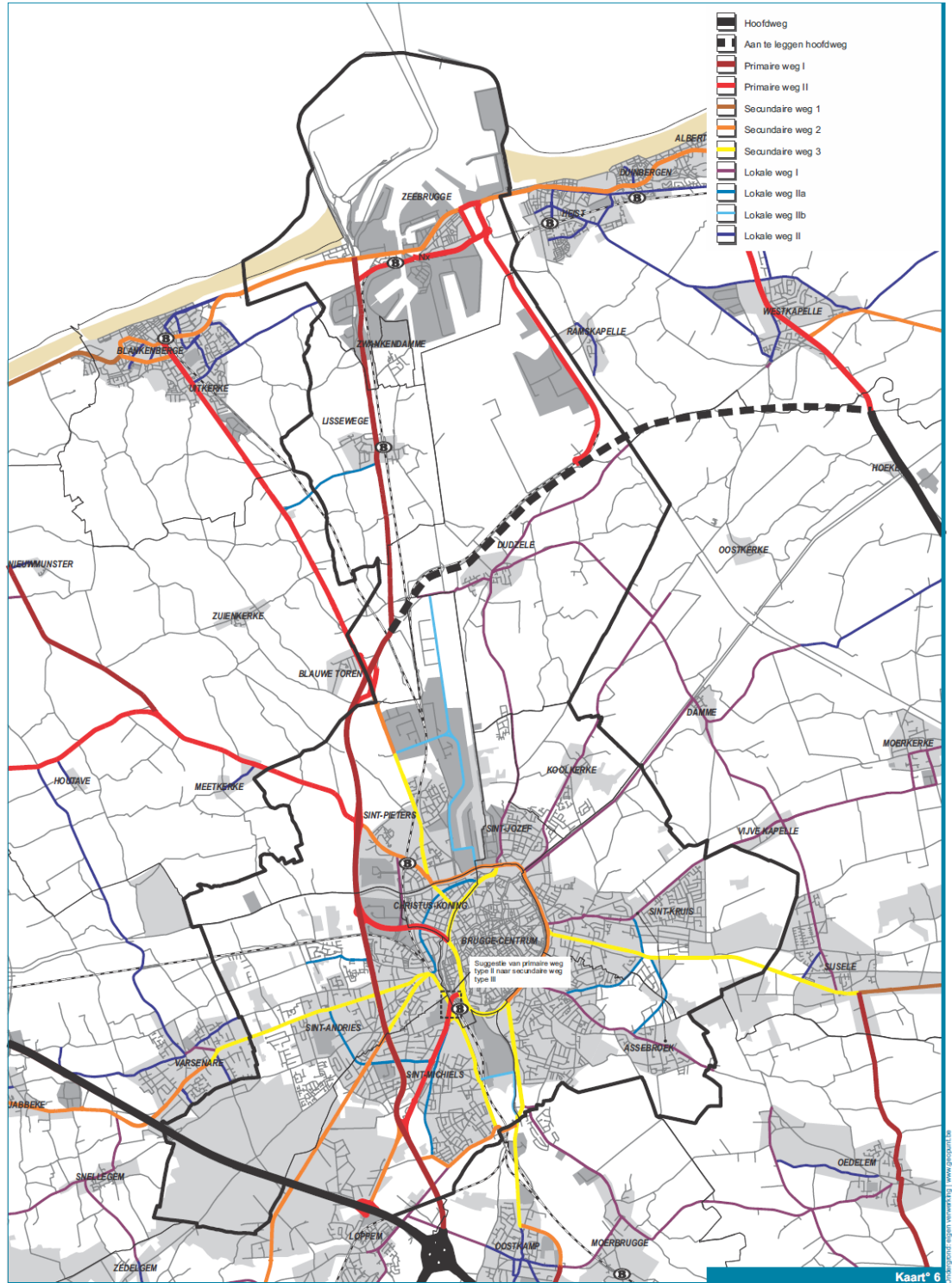
Er wordt uitgegaan van de realisatie van een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

Acties met betrekking tot A2 strategisch ruimtelijke projecten: zie actietabel

5.2.1.3

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen.

Kaart 6 : A3 categorisering van de wegen (A3 – formaat in kaartenbundel)



1:55 000

Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Beleidsplan | A3 Categorisering van de wegen

5.2.1.3.1 Betekenis van de wegcategorisering

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen drie typen functies van wegen¹¹:

- Verbinden;
- Verzamelen;
- Erf functie of toegang geven.

De verbindingsfunctie is het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.

De verzamelfunctie is het verzamelen van verkeer binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden (aansluiting tussen de verschillende niveaus).

De erf functie is de functie die het wegvak vervult t.a.v. de langsheen de weg gelegen percelen.

Een weg heeft idealiter slechts één functie.

Bij de wegcategorisering wordt gestreefd naar een **hiërarchische structuur** waarbij aan elk onderdeel een specifieke functie wordt toegekend. Er wordt gestreefd naar een soort boomstructuur waarbij het verkeer via de twijgen (toegang geven) en de takken (verzamelende wegen) met de stam verbonden is. De stam staat in voor de verbindende rol.

In functie van de vooropgestelde functie worden specifieke inrichtingseisen of – principes voorop gesteld.

5.2.1.3.2 Hoofdwegen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werden de hoofdwegen en de primaire wegen aangeduid.

De hoofdwegen zijn verbindingswegen op internationaal en Vlaams niveau. Voor de Brugse regio zijn de hoofdwegen:

- E40 Brussel – Jabbeke – Veurne
- E403 Brugge – Kortrijk – Doornik (niet op grondgebied van Brugge)
- N49 Antwerpen – Westkapelle (niet op grondgebied van Brugge)
- A11 Westkapelle – Blauwe Toren (in aanleg)

De A11 zal, samen met de N49 de belangrijkste interhavenverbinding over de weg vormen (Zeebrugge- Antwerpen). Op de A11 worden er aansluitingscomplexen gerealiseerd ter hoogte van Blauwe Toren (N31), de zeehaven van Brugge en de N49. Door de realisatie van de A11 zal een belangrijk deel van de wegontsluiting van onder meer de zeehaven niet afhankelijk zijn van de N31. Dit komt de rol van de N31 als stedelijke economische ontwikkelingsas ten goede en biedt mogelijkheden voor bijkomende activiteiten, geënt op de N31 (socio-medische campus Molenerf, sportstadion,).

Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingsfunctie primeert op dit hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid.

¹¹ Bron: Joris Willems, Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek

5.2.1.3.3 Primaire wegen

Primaire wegen hebben én een verbindingsfunctie en een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Afhankelijk van welke van beide functies primeert, wordt onderscheid gemaakt tussen “primaire wegen type I”, en “primaire wegen type II”.

De N31 is geselecteerd als een primaire weg type I

Bij primaire wegen type I primeert de verbindingsfunctie op Vlaams niveau. De uitvoeringsvorm is deze van een autoweg (2x2 of 2x1), de kruispunten zijn bij voorkeur ongelijkvloers of met verkeerslichtenregeling voorzien, eventueel rotonde of voorrangregeling. Er wordt geen rechtstreekse toegang tot particulier domein voorzien. In vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire weg I, wegens bestaande erffuncties en belasting met lokaal verkeer moeten omgebouwd worden naar een 2x1 autoweg met parallelle rijbanen voor erffuncties en lokaal verkeer of naar een stedelijke autosnelweg.

De herinrichting van de N31, waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd (Koningin Astridlaan, Witte Molenweg, Tillegemstraat, Koning Albert I – laan (N397), Legeweg), kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Ook het kruispunt N31xN351 Bevrijdingslaan zal ongelijkgronds worden ingericht.

Volgende wegen zijn momenteel geselecteerd als primaire wegen type II

- Koning Albert I – laan (N397) van N31 tot R30;
- Bevrijdingslaan (N351) van N31 tot R30;
- Oostendse Steenweg (N9) van N31 tot in Bredene (N316);
- Blankenberge Steenweg (N371): van N31 tot in Blankenberge (N335);
- N34 en N34b: van N31 (Zeebrugge) tot Oostelijke Havenrandweg;
- N348a Oostelijke havenrandweg (van N34 tot A11).

Op primaire wegen type II primeert de verzamelfunctie op Vlaams niveau voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijke belang. Voor regionaalstedelijke gebieden verzorgen ze de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg type I (namelijk de N31).

De volgende principes staan voor de inrichting van de primaire wegen II voorop:

- regulering van het verkeer op alle “kruispunten” : voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- In vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat de scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallelle

rijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer of door aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés (uitzonderlijk).

Hoewel zowel de Koning Albert I – laan (N397) als de Bevrijdingslaan (N351) tussen de N31 en de R30 geselecteerd worden als primaire weg type II, wordt de Bevrijdingslaan (N351), **beschouwd als hoofdtoegang voor Brugge**.

Rekening houdend met de herinrichting van de stationsomgeving wordt er voorgesteld om de categorisering van de Koning Albert I – laan (N397) aan te passen zodat de primaire weg type II wordt beperkt tot aan de Balkonrotonde. Het overige deel wordt geselecteerd als een secundaire weg type III.

5.2.1.3.4 Secundaire wegen

De secundaire wegen worden vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS). We onderscheiden:

- Secundaire wegen type I;
- Secundaire wegen type II;
- Secundaire wegen type III.

Secundaire wegen type I hebben een verbindingsfunctie op regionaal niveau, maar functioneren niet op Vlaams niveau. Ze combineren zowel een verbindingsfunctie, een verzamelfunctie als het toegang geven. Er moet dus binnen de bebouwde kom een evenwicht gevonden worden tussen een duidelijke stroomfunctie en de leefbaarheid in de omgeving. De inrichting bestaat uit een 2x2 of een 2x1 rijweg met een gescheiden verkeersafwikkeling. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

Er zijn op het grondgebied van Brugge geen secundaire wegen type I geselecteerd.

Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Zij zijn slechts in tweede instantie verbindend. Het toegang verlenen neemt hier nog meer toe dan in de categorie secundair I. Deze assen worden ingericht als een 2x1 weg, niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

Volgende wegen werden in het provinciaal structuurplan geselecteerd als secundaire weg type II:

- R30 (Sint-Pieterskaai, Fort Lapin, Buiten Kruisvest, Buiten Boninvest) (van de N9 Blankenberge Steenweg tot de Baron Ruzettelaan (N50));
- Oostendse Steenweg (N9) (van de N31 tot de R30 (Sint-Pieterskaai));
- Blankenberge Steenweg (N371) (van de Kolvestraat tot de N31) ;
- Heidelbergstraat (N309) (van de N31b (Brugge) tot de N50 (Oostkamp));
- Koning Albert I – laan (N397) (van de A10 oprit 7 (Loppem-Zedelgem) tot de N31 (Brugge));
- Torhoutse Steenweg (N32 (van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord));

- Kustlaan (N34a), (van de N34 (Isabellalaan-Zeebrugge) tot de N34 (Isabellalaan-Zeebrugge) (ontdubbeling over de zeesluis)).
- N31b/Rijselstraat, afrit chartreuse tot N309

Zoals hoger aangegeven wil de stad de selectie van de Koning Albert I – laan (N397) als primaire weg type II beperken tot aan de Balkonrotonde. Het overige deel wordt geselecteerd als secundaire weg type III.

Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau. De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer. In tegenstelling tot de vorige categorieën wordt hier wel een specifieke prioriteit aan bepaalde vervoersmodi toegekend. Dit wegtype kan slechts supplementair een verbindende en verzamelende rol spelen voor het autoverkeer. Een secundaire weg type III wordt ingericht als een 2x1 - weg met gescheiden verkeersafwikkeling waar noodzakelijk voor een gegarandeerde doorstroming van OV en fiets. Ter hoogte van de bebouwde kom is een doortochtinrichting aangewezen. Door ze verder te versterken met wonen en activiteiten aanvullend aan het wonen, wordt het optimaliseren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer langs deze invalswegen nog zinvoller.

Volgende assen zijn momenteel geselecteerd als een secundaire weg type III:

- R30 (Guldenvlieslaan-Koningin Elisabethlaan, Komvest en Walweinstraat) (van de Bevrijdingslaan (N351) tot de N376 Dudzeelse Steenweg);
- R30 (van de Baron Ruzettelaan (N50) tot de Bevrijdingslaan (N351));
- Scheepsdalelaan (N9) (van de R30 (St Pieterskaai) tot de R30 (Koningin Elisabethlaan-Brugge);
- Blankenberge Steenweg (N371) (van de Oostendse Steenweg (N9) tot Kolvestraat) ;
- Baron Ruzettelaan (N50) (van de R30 tot kruispunt Brugsestraat/Rodenbachstraat (Oostkamp));
- Gistelse Steenweg (N367) (van de N342 Stationslaan tot Oude Dorpsweg (Varsenare west));
- Torhoutse Steenweg (N32) (van de N342 Stationslaan tot de N31);
- Spoorwegstraat (N342), Leiselestraat, Dorpsstraat, Koning Astridlaan (van de Torhoutse Steenweg (N32) tot de Heidelbergstraat (N309));
- Maalse Steenweg (N9) (van de R30 tot Oedelemse Steenweg (Sijsele)).

Zoals hoger aangegeven wil de stad de Koning Albert I – laan (N397) tussen R30 en de Balkonrotonde selecteren als secundaire weg type III.

In geval het gewenste scenario op lange termijn van de stad wordt gerealiseerd, waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de (openbaar vervoers)ring (R30) rijden en waarbij de passagiers vervolgens overstappen op kleine bussen naar de beoogde bestemming, zal de volledige R30 als een secundaire weg type III geselecteerd worden.

5.2.1.3.5

Lokale wegen

De Stad Brugge selecteert de lokale wegen. Deze worden vastgelegd in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en in het mobiliteitsplan, in onderlinge afstemming. De lokale wegen zijn doorgaans opgedeeld in drie hoofdcategorieën: lokale verbindingswegen, lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingswegen. Voor Brugge wordt verder nog onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen van deelgemeenten of woonkernen (type IIa) en ontsluitingswegen voor industriezones (type IIb).

Er zijn bijgevolg volgende categorieën:

- lokale verbindingswegen (lokale wegen type I);
- lokale ontsluitingswegen van ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen (lokale weg type IIa) en lokale ontsluitingswegen voor industriezones (lokale wegen II b);
- erfontsluitingswegen (lokale wegen type III) .

De inrichtingsprincipes per categorie werden ingevoegd als bijlage (zie 11.9).

Lokale wegen type I: lokale verbindingswegen

Volgende assen worden momenteel geselecteerd als een lokale weg type I:

- Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337);
- Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg (N376);
- Herdersbruggestraat;
- Damseseenweg;
- Noorweegse Kaai - Brugse Steenweg (N374);
- Damse Vaart Zuid;
- Moerkerkse Steenweg;
- Heidelbergstraat (N309) (ten westen van Rijselstraat);
- Meulestee, Moerbrugseweg;
- Waggelwaterstraat (N339).

Er dient opgemerkt te worden dat de doorstroming van het openbaar vervoer op de Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337) een bijzondere aandacht verdient.

Lokale wegen type II: lokale ontsluitingswegen
Lokale wegen type IIa: Lokale ontsluitingswegen van ontsluiting van deelgemeenten of woonkernen

Volgende assen worden geselecteerd als lokale wegen type IIa

- Rijselstraat (ten noorden van Chartreuseweg);
- Leopold I-laan - Leopold II-laan;
- J. Breydellaan - Lange Vesting;
- Doornhut;

- Vossensteert – Bossuytlaan;
- Engelendalelaan;
- Koningin Astridlaan;
- Koning Leopold III-laan;
- Legeweg : tussen N31 en Pastoriestraat;
- Canadezenstraat (N312).

Lokale wegen type IIb: Lokale ontsluitingswegen voor industriezones

Tot deze categorie behoren:

- Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat, Krakeleweg; Vaartdijkstraat tussen Ten Briele en de N50;
- Ten Briele

Lokale wegen type III: erfontsluitingswegen

Alle andere assen, die niet behoren tot de hoger genoemde categorieën, zijn erfontsluitingswegen. Deze categorie omvat alle andere straten (woonstraten, industriewegen, landbouwwegen,...).

Op landelijke wegen worden, waar nodig, uitwijkstroken aangelegd.

Acties met betrekking tot A3 Categorisering van de wegen: zie actietabel

5.2.2 Werkdomein B - Netwerken per modus

5.2.2.1 B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Autoluw centrum door een modal shift met aangepast parkeerbeleid

Het beleid richt zich sterk op het stimuleren van verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. Er wordt gestreefd naar een **modal shift** in het algemeen, maar in het bijzonder om de stad te bereiken. Door een modal shift te realiseren ten voordele van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, kan de verkeersleefbaarheid verhogen in de woon- en verblijfsgebieden in het centrum en in de omliggende deelgemeenten.

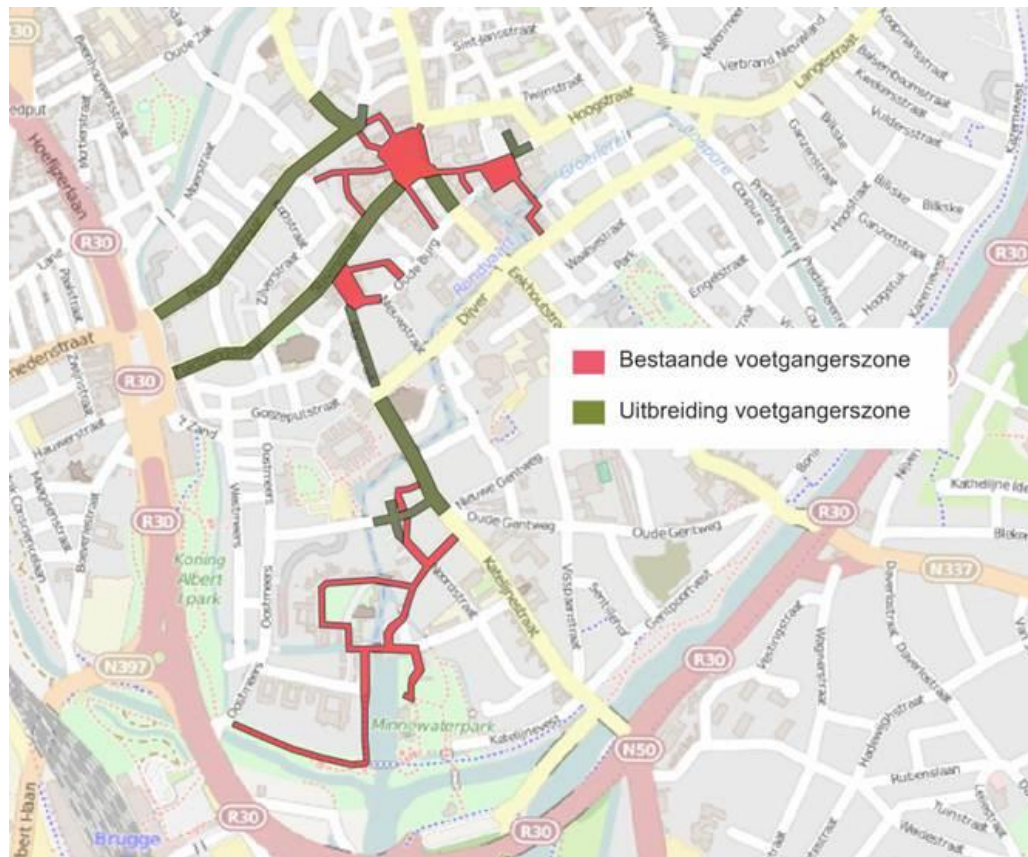
De stad wil naar een **autoluwer centrum**. Dit betekent dat er een aantal maatregelen genomen worden, waardoor er steeds minder verkeer door het centrum gaan. Het autoverkeer wordt **ontmoedigd** om door het centrum te rijden.

- Het creëren van bijkomende randparkings en 'park and ride'-parkings en het doen functioneren van deze voorzieningen enerzijds en een aangepast parkeerbeleid in het centrum anderzijds zal een belangrijke rol spelen in het verhaal van de modal shift en het autoluwer maken van het centrum (zie verder).

- De bestaande verkeerscirculatielussen in de binnenstad zorgen er voor dat het doorgaand verkeer niet door het centrum rijdt, maar wel maximaal de R30 gebruikt.
- Grote vrachtwagens worden vermeden door het oprichten van logistieke servicecentra aan de stadsrand. Vanuit deze centra worden goederen ontvangen, verdeeld en vervoerd naar andere locaties in het centrum, met kleinere voertuigen (fiets, watertaxi, kleine bestelwagens, ...) (zie verder).
- Er wordt gestreefd naar een daling van het aantal grote bussen in de binnenstad.
- Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Inrichten van een voetgangerszone

Binnen in het autoluwe centrum wordt gestreefd naar de uitbreiding van een voetgangerszone.



Figuur 2 : uitbreiding voetgangerszone

In de voetgangerszone hebben alleen voetgangers toegang¹².

De wegcode voorziet wel een aantal uitzonderingen:

1° *Bepaalde voertuigen kunnen toch toegang krijgen als zij een doorgangskaat bezitten.*

a) *de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van deze zone en de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;*

b) *de prioritaire voertuigen wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;*

c) *de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer;*

d) *de bestuurders van voertuigen waarvan de garage binnenin die zones is gelegen en slechts toegankelijk is via die zones;*

e) *in geval van absolute noodzaak, de voertuigen van handelsondernemingen die in die zones gevestigd zijn en slechts via die zones toegankelijk zijn, wanneer deze voertuigen bestemd zijn voor leveringen en indien die leveringen een hoofdactiviteit van deze ondernemingen uitmaken;*

f) *in geval van absolute noodzaak, de voertuigen die dienen voor een werk in die zones.*



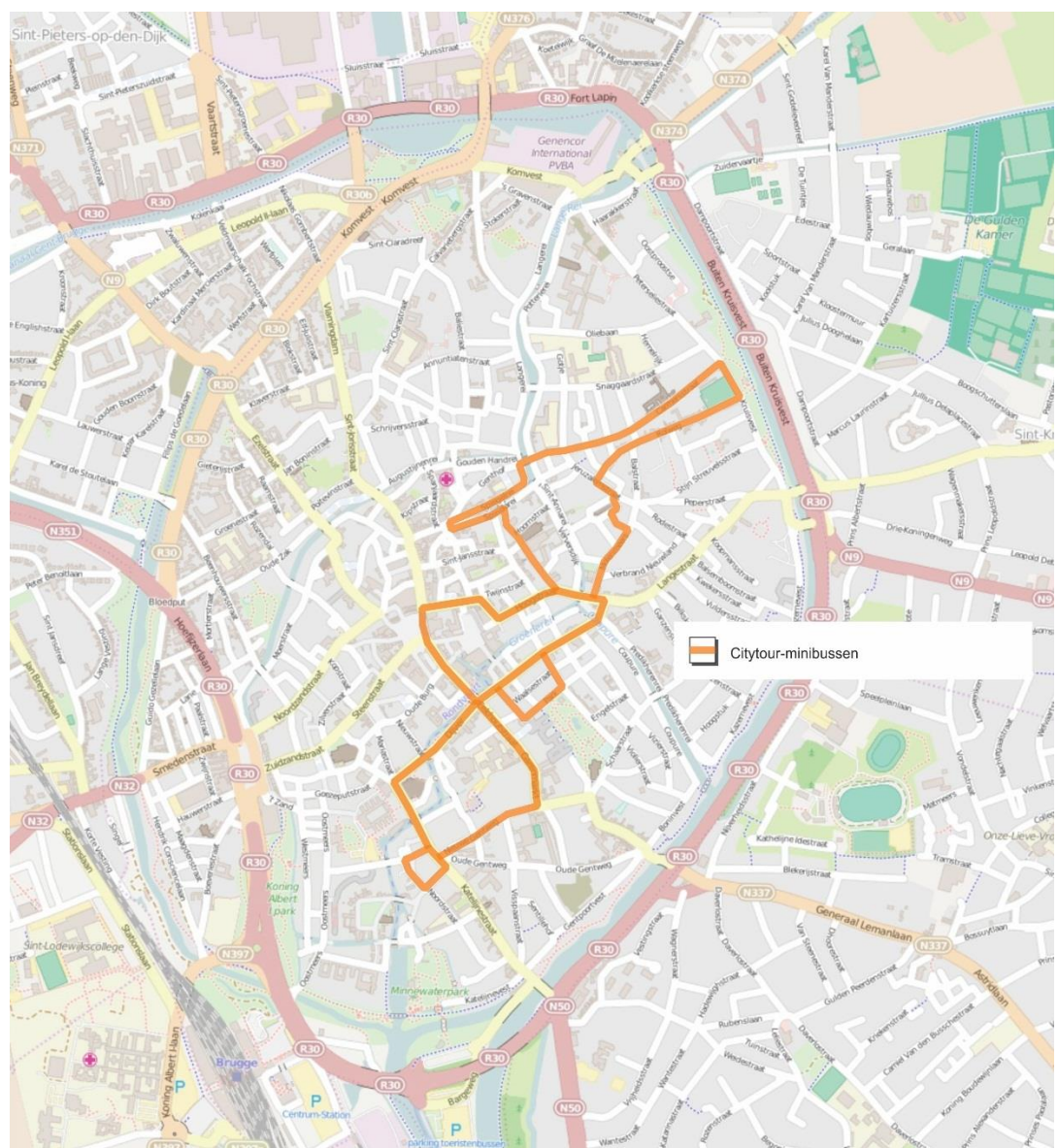
¹² Bron: Wegcode

- g) toeristische treintjes, bespannen voertuigen, rijwieltaxi's;
- h) de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging.

2° tot die zones hebben toegang, indien verkeerstekens het voorschrijven en volgens de beperkingen die daarop vermeld staan :

- a) de voertuigen die in die zones moeten laden of lossen;
- b) de taxi's, die binnen die zones een welbepaalde bestemming hebben om personen te laten in- en uitstappen;
- c) de fietsers.

Onderstaande figuren geeft de routes van de citytourbussen en koetsen waarmee bij voorkeur rekening zal gehouden worden.



Figuur 3 : traject van de Citytour-minibussen



Figuur 4 : traject van de koetsen

In voetgangerszones mogen de voetgangers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken. De bestuurders die er mogen rijden, moeten stapvoets rijden. Ze moeten de doorgang vrijlaten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Ze mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen. In die zones moeten de fietsers van hun fiets afstappen wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt. Het is verboden te parkeren in die zones.

In de voetgangerszone wordt bijzondere aandacht geschonken aan het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers. Waar mogelijk moeten hiervoor infrastructurele maatregelen genomen worden.

De realisatie van de uitbreiding van de voetgangerszone gebeurt gefaseerd. In eerste instantie wordt op zaterdag van 10u00 tot 18u00 en op elke eerste zondag van de maand geen gemotoriseerd verkeer meer toegelaten in de Noordzandstraat, Zuidzandstraat, Steenstraat en Geldmuntstraat, behoudens voertuigen met een doorklatingsbewijs (cfr. regeling zoals van toepassing in de soldenperiode), zijnde:

1. de bestuurders van voertuigen waarvan de garage binnenin die zones is gelegen en slechts toegankelijk is via die zones;
2. abonneementhouders van Parking Zilverpand;
3. bestuurders die een Europese kaart voor mensen met beperking kunnen voorleggen of een parkeerkaart voor zorgverstrekkers.

In tweede instantie wordt, na evaluatie en aanpassing van de verkeerscirculatie, de voetgangerszone uitgebreid met: de Katelijnestraat (deel tussen de Nieuwe Gentweg en Gruuthusestraat), de Mariastraat, de Sint-Jakobsstraat (deel tussen de Geldmuntstraat en Naaldenstraat), de Kuipersstraat (deel tussen de Markt en de Niklaas Desparsstraat), de Wollestraat (deel tussen de Markt en de Oude Burg) en de Hoogstraat (deel tussen de Mallebergplaats en de Burg), eveneens op zaterdag van 10u00 tot 18u00 en op elke eerste zondag van de maand.

In een latere fase kunnen de tijdelijke voetgangerszones, geheel of gedeeltelijk, in samenspraak met de bewoners, handelaars, in deze zone gevestigde ondernemingen, scholen of andere voorzieningen uitgebreid worden naar andere dagen van de week. De inrichting van de voetgangerszones zal een aanpassing van de verkeerscirculatie vragen.

Aanpassingen aan de circulatie gebeuren in overleg met de partners en naar aanleiding van specifieke projecten (bijvoorbeeld heraanleg van 't Zand).

Herwaardering van de trage wegen

Analoog aan het fietsnetwerk wordt een voetgangersnetwerk uitgebouwd.

De trage wegen (wegen of paden die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer) worden in kaart gebracht en gebruikt als doorsteek voor fietsers en voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen. Daarnaast zullen ook nieuwe trage verbindingen gecreëerd worden op locaties waar missing links gedetecteerd werden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden aantrekkelijke doorsteken voorzien, waardoor een grotere doorwaadbaarheid ontstaat.

Deze trage wegen en verbindingen zullen goed onderhouden worden, waardoor deze nog meer gebruikers zullen aantrekken.

Uitbreiding van verblijfsgebieden en zone 30

Er moeten voldoende zones 30 zijn. Het centrum en grote delen van de omliggende kernen zijn reeds opgenomen in zone 30. De zone 30 zal nog verder uitgebreid worden. De hoofdbedoeling van een zone 30 is het tot stand brengen van veilige verblijfsgebieden, waar hoofdzakelijk plaatsgebonden en geen doorgaand verkeer passeert. Doorgaand zwaar verkeer en sluipverkeer moeten zoveel mogelijk, zowel in het centrum als in de deelgemeenten, uit de woonwijken worden gehouden. Er komt een tonnagebeperking in de volledige binnenstad. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

Verder wordt een veilig verblijfsgebied bereikt door het invoeren van snelheidsremmende maatregelen. De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de

autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en ter vermindering van de onveiligheid van het fietsverkeer. In zones 30 worden zebrapaden, waar nodig, behouden. Een van de belangrijkste inrichtingseisen is dat de gewenste snelheid uit de omstandigheden moet voortvloeien.

Doortochtinrichtingen

De belangrijkste conflictpunten voor de leefbaarheid situeren zich op de assen die, naast een verblijfsfunctie, ook een verkeersfunctie hebben (secundaire wegen, lokale wegen type I). Bij de herinrichting van deze assen als doortocht wordt gezocht naar een goed evenwicht tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie (zie verder 5.2.2.4).

Veilige en comfortabele voetpaden

Verkeersveiligheid en verkeerscomfort beginnen aan de voordeur en dus op het voetpad. Voetpaden moeten degelijk en obstakelvrij zijn, breed (minimaal anderhalve meter) en vlak, correct aangelegd en goed onderhouden. Ze mogen niet gevaarlijk glad zijn bij regenweer en ze moeten ook geschikt zijn voor rolstoelen en kinderwagens. Het voetpad moet duidelijk herkenbaar blijven, bijvoorbeeld door de materiaalkeuze. Bij de (her)aanleg van voetpaden en bij de plaatsing van straatverlichting en straatmeubilair moet meer rekening gehouden worden met senioren, rolstoelgebruikers, slechtzienden en ouders met kinderwagens.

Er moeten voldoende en voldoende verlichte zebrapaden zijn.

Acties met betrekking tot B1 verblijfsgebieden : zie actietabel

5.2.2.2

B.2 Fietsroutenetwerk

Kaart 7 : B2 - gewenst fietsroutenetwerk (A0 – formaat in kaartenbundel)



De fiets speelt een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid van de stad. De Stad Brugge wil uitgroeien tot dé fietsstad van Vlaanderen, fietsvriendelijk en fietsveilig.

Er bestaat een breed beleidskader waardoor het gebruik van de fiets wordt aangemoedigd. Er werd een 'Fietsplan Brugge' opgesteld waarin de grote lijnen worden uitgezet om Brugge veel fietsvriendelijker en vooral fietsveiliger te maken. Het 'Fietsplan Brugge' bepaalt de doelstellingen en strategie voor nog beter, veiliger en aangenamer fietsen in Brugge. Hierbij wordt gedacht aan fietsstraten, comfortstroken, eerste hulp bij putten en losse stenen, comfortabele parkeermogelijkheden, het tijdig strooien van fietspaden, het fietsvriendelijk ontsluiten van haven en bedrijventerreinen enz.

Een samenhangend en veilig fietsnetwerk

Het stadsbestuur bouwt het bestaande fietsroutenetwerk verder uit en zet maximaal in op nieuwe verbeterde fietsverbindingen voor de binnenstad, de deelgemeenten en de onderlinge relaties. Het fietsroutenetwerk loopt over het gehele Brugse grondgebied en heeft vertakkingen tot in alle woonwijken. Het lokale fietsnetwerk sluit aan op de bovenlokale verbindingen.

Aan de hand van het huidige fietsroutenetwerk werd onderzoek verricht om een **gewenst fietsroutenetwerk** voor de deelgemeenten op te bouwen, het fietsroutenetwerk 2020. Prioritair voor de ontwikkeling van het fietsroutenetwerk is de optimale ontsluiting vanuit de deelgemeenten naar de binnenstad, de optimale ontsluiting tussen de deelgemeenten onderling en de optimale ontsluiting van de binnenstad. Er worden tevens verbindingen in en naar de Brugse bedrijventerreinen (Waggelwater, Ten Briele, Blauwe toren, Pathoekeweg en Brugge Zeehaven) gerealiseerd waardoor meer woon-werkverplaatsingen per fiets gebeuren. Er moet prioriteit gaan naar de aanleg van fietspaden in niverheidszones: Blauwe Toren, Ten Briele ... zodat mensengestimuleerd worden om met de fiets naar het werk te gaan. De combinatie met het zwaar verkeer maakt de afbakening van veilige fietspaden dringender. Daarenboven wordt gestreefd naar kwalitatieve fietsverbindingen tussen de 'park and ride'-voorzieningen en de randparkings enerzijds en het centrum anderzijds.

Het fietsnetwerk is een hiërarchisch netwerk, bestaande uit:

- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) – te onderzoeken fietssnelwegen (als onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk)¹³;
- Bovenlokale functionele fietsroutes (BFF);
- Lokale functionele fietsroutes.

1 Bovenlokale Functionele Fietsroute (BFF): te onderzoeken fietssnelwegen

Via het Fietsfonds realiseert het provinciebestuur, met steun van de Vlaamse overheid, al ettelijke veilige en comfortabele fietsinfrastructuur langs gemeentewegen die in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) zijn geselecteerd (zie verder). Maar er is meer en meer nood aan snelle verbindingen voor fietsers tussen stedelijke gebieden. Door een nog altijd groeiend autobezit en de bijhorende drukke wegen dient de elektrische fiets zich aan als alternatief voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Waar de fiets vroeger verplaatsingen tot ongeveer 5 km toeliet, zorgt de

¹³ De hoofdfietsroutes uit het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zullen geïntegreerd worden in het netwerk van de fietssnelwegen.

elektrische fiets ervoor dat dagelijkse verplaatsingen tot 15 km geen uitzondering meer zijn. Uiteraard is het van belang dat er daarvoor aangepaste infrastructuur aanwezig is, de zogehete fietsnelwegen. Om de discussie met alle betrokken partners, in de eerste plaats de gemeenten, daarover te kunnen aangaan, heeft de provincie een overlegdocument opgesteld met voorstellen over mogelijke routes. Momenteel worden er op grondgebied van Brugge volgende routes voorgesteld om in te richten als fietsnelwegen:

- Abdijenroute – Steenbrugge – Vaardijkstraat – station Brugge;
- jaagpad kanaal vanuit Gent – Vaardijkstraat – station Brugge;
- Brugse Ring (R30);
- Brugge-Damme-Heist;
- Brugge-Zeebrugge;
- Brugge-Oostende via kanaal;
- Torhout-Brugge.

Momenteel zijn er nog gesprekken lopende m.b.t. het exacte verloop van de tracés. De provincie zal nog veel onderzoek uitvoeren vooraleer de trajecten definitief zullen vastgelegd worden. Eens deze vastgesteld zijn, zullen deze geïntegreerd worden in het Bovenlokale Functionele Fietsnetwerk.

2. Bovenlokale functionele fietsroute (BFF)

Bovenlokale Functionele Fietsroutes verbinden de kernen en bieden een logische, snelle fietsverbinding naar attractiepolen (scholen, winkels, stations, sportcentra, bedrijventerreinen, ...). De assen aangeduid met "*" zijn prioritair te optimaliseren fietsverbindingen. Deze zijn opgenomen in de actietabel.

Volgende wegen of delen van wegen zijn bovenlokale functionele routes:

Zeebrugge:

- Kustlaan (N34a) en N34b;
- Lanceloot Blondeellaan - Lisseweegse Steenweg*.

Om de fietstoegankelijkheid van de haven te garanderen worden 4 poorten aangeduid. Het is belangrijk dat fietsers het havengebied kunnen bereiken via deze poorten (zie kaart).

Zwankendamme:

- Ter Doeststraat (grotendeels te optimaliseren).

Lissewege:

- Ter Doeststraat* (grotendeels te optimaliseren).

Dudzele:

- Vaardijk (Heist) – Leopoldvaart – Noord ;
- Dudzeelse Steenweg (N376) ;
- Ter Doeststraat ;
- Stationsweg ;

- Blankenberge Steenweg (N371) .

Sint-Pieters:

- Blankenberge Steenweg (N371) ;
- Zeveneke/Pathoekeweg;
- Sint-Pietersgroenstraat ;
- Oostendse Steenweg (N9) – Scheepsdalelaan.

Sint-Jozef:

- Dudzeelse Steenweg.

Sint-Andries:

- Zandstraat ;
- Diksmuidse Heerweg - Doornstraat – Torhoutse Steenweg (N32);
- Stationslaan.

Sint-Michiels:

- Koning Albert I – laan (N397)* (deels te optimaliseren) ;
- Spoorwegstraat (N342);
- Heidelbergstraat (N309) – Wulgenbroekstraat;
- Lijsterbeekstraat*.

Assebroek:

- Tragelweg /verbinding met R30;
- Generaal Lemanlaan/Astridlaan (N337).

Sint-Kruis:

- Maalse Steenweg (N9);
- Moerkerse Steenweg – Polderstraat – Bisschopsdreef – Gemeneweideweg – Noord – Aardenburgseweg.

Brugge Centrum en Christus Koning:

- Scheepsdalelaan (N9) ;
- Gistelse Steenweg (N367) – Smedenstraat;
- Koning Albert I – laan (N397) ;
- Walweinstraat – Havenstraat - Krommestraat – Dudzeelse Steenweg – Westkapelse Steenweg ;

- R30 (Koningin Elisabethlaan – Komvest – Wulpenstraat – Buiten Kruisvest – Kazernevest – Boninvest – Bargeweg - Bargeplein – Hendrik Pulinxpad – buiten Begijnenvest – Hendrik Consiencelaan – Guido Gezellelaan – Gulden Vieslaan).

Afhankelijk van het onderzoek m.b.t. de tracés van de fietsnelwegen kunnen volgende segmenten toegevoegd worden aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

- Deel van Vaardijkstraat (deel ten westen van Bargeweg)(Sint-Michiels);
- Maria Van Bourgondiëlaan (Christus Koning);
- Gustave Van Nieuwenhuysestraat /Vaardijk (Zeebrugge);
- Fietsroute buffer Transportzone – Patentestraat – Kruipuit – Stationsweg (Zeebrugge, Lissewege, Dudzele);
- Herdersbruggestraat (Dudzele) .

De provincie West-Vlaanderen zal dit onderzoeken.

3. Lokale fietsroutes

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**:

Zeebrugge:

- N31 Baron de Maerelaan ;
- N335 Evendijk west ;
- Fietsroute buffer Transportzone* (suggestie opname in het BFF);
- N34 Isabellalaan – Zeesluislaan ;
- Ploegstraat – Evendijk – Oost*;
- Gustave Van Nieuwenhuysestraat /Vaardijk (Zeebrugge/Heist) (suggestie opname in het BFF).

Zwankendamme:

- Wulfsberge/Lissewegse Steenweg* .

Lissewege:

- Fietsroute buffer Transportzone*(suggestie op te nemen in het BFF);
- Groendijk/Patentestraat ((suggestie opname in het BFF);
- N312 Canadezenstraat;
- Baron De Maerelaan/Zeebruggelaan (N31);
- Stationstraat ;
- Ter Doeststraat*;
- Scharphoutstraat* ;
- Lisseweegs Vaartje* .

Dudzele:

- N376 Westkapelse Steenweg ;
- Damseseenweg ;
- Stapelvoorde - Kruisabelestraat ;
- Ronselarestraat;
- Oostkerkestraat;
- Interne ontsluiting haven: Albert Ronsestraat/Margareta Van Oostenrijkstraat/verbinding Lisseweegse Steenweg*;
- Kruipt (suggestie opname in het BFF).

Sint-Pieters:

- Spreeuwenstraat/Blankenbergse Dijk/ Blankenberge Steenweg* (N371) (deels te optimaliseren thv Blankenbergse Dijk en aansluiting fietsroute langs spoor) ;
- Ruddershove/Waggelwaterstraat ;
- Steenkaai ;
- N31 tussen Oostendse Steenweg (N9) en Legeweg* (ter hoogte van het op-en afrittencomplex wordt fietsinfrastructuur voorzien);
- Kolvestraat*.

Sint-Jozef:

- Koolkerkse Steenweg ;
- Jules Van Praetstraat ;
- Fort Lapin .

Koolkerke:

- Ronselarestraat;
- Arendstraat ;
- Gemeneweidestraat en route rond Fort van Beieren .

Sint-Andries :

- Waggelwater;
- Vaartstraat ;
- Jan Breydellaan ;
- Dirk Martensstraat ;
- Hoge Lane* (deels te optimaliseren);
- Peter Benoitlaan/Hogeweg ;
- Legeweg ;
- Gistelse Steenweg (N367) ;
- N31 Expresweg ;

- Diksmuidse Heerweg* (deels te optimaliseren) ;
- Bloemendalestraat ;
- Grote Moerstraat ;
- Koestraat* (Deels te optimaliseren, tussen Pastoriestraat en N31);
- Nieuwe Sint-Annadreef ;
- Koning Leopold III – laan;
- Betferkerklaan ;
- Zeeweg en parallel aan Zeeweg ;
- Verbinding tussen Zeeweg en Doornstraat ten oosten van Zeeweg ;
- Verbinding tussen Zeeweg en Doornstraat ten westen van Zeeweg.

Sint-Michiels:

- N31 Expressweg ;
- Koning Leopold III – laan/ Koningin Astridlaan/ Dorpsstraat/Leiselestraat;
- Rijselstraat ;
- Wittemolenstraat ;
- Tillegemstraat ;
- Chartreuseweg/Pitsenbosdreef/Bosduifdreef/onze-Lieve-Vrouwedreef/Abelendreef/Lorkendreef/Sint-Andriesdreef/Platanendreef ;
- Sint –Michielslaan ;
- Stokveldelaan/verbinding Sint-Michielslaan;
- Verbinding Sint-Michielslaan – Spoorwegstraat (N342);
- Sint-Arnolduslaan ;
- Wittemolenstraat/Domeindreef*;
- Ten Briele (gerealiseerd in 2015);
- Jagerstraat/Sint-Michielsstraat*;
- Lokale verbinding tussen Koning Albert I – Laan (BFF) – Heidelbergstraat (BFF) (ten noorden van Stuivenberstraat);
- Lokale verbinding tussen Heidelbergstraat (BFF) – Boudewijnlaan (BFF) (Oostkamp) via spoorlijn (grotendeels op grondgebied van Oostkamp).

Assebroek :

- Baron Ruzettelaan (N50) ;
- Meulestee/Sint-Trudostraat;
- Benedictijnenstraat ;
- 's Heer Boudewijnsburg/Leenhof ;
- Weidestraat ;
- Dries;

- Daverlostraat ;
- Wantestraat/Hadewijchstraat/Cesar Gezellestraat;
- Nijverheidsstraat ;
- Collegestraat/Tramstraat/Zandtiende/Paalbos / verbinding met Sparrestraat;
- Sint-Kruisstraat ;
- Vestingsstraat*;
- Bossuytlaan/Vossensteert* ;
- Verbinding buiten Boninvest - Blosoterreinen*;
- Molenstraat*;
- Engelendalelaan*;
- Michel Van Hammestraat*.

Sint-Kruis:

- Altebijstraat/Prins Albertstraat / Dampoortstraat;
- Karel Van Manderstraat ;
- Fortuinstraat/Schaakstraat/Polderstraat* Schaakstraat deels te optimaliseren ;
- Moerkerkse Steenweg ;
- Briersweg* (deels te optimaliseren) ;
- Doornhut Gemenewideweg - Noord* (Gemenewideweg - Noord te optimaliseren);
- Malehoeklaan Verbinding Paalbos – Collegestraat ;
- Pijpeweg;
- Lodewijk Van Maelestraat/Briersweg ;
- Holleweg ;
- Margareta Van Vlaanderenstraat ;
- Engelendalelaan*;
- Vossensteert* .

Brugge Centrum en Christus Koning:

- Sint-Pieterskaai/ Fort Lapin ;
- Leopold II – laan ;
- Maria van Bourgondiëlaan (suggestie opname in BFF) ;
- Karel De Stoutelaan/Beenhouwersstraat;
- Kolenkaai/Houtkaai/Verbinding door Baron Ruzettepark ;
- Ezelstraat/Sint-Jacobsstraat ;
- Vlammingdam ;
- Julius en Maurits Sabbestraat ;
- Langerei ;

- Langestraat ;
- Dijver ;
- Gentpoortstraat en verbinding Dijver ;
- Katelijnestraat/Verbinding Steenstraat ;
- Minnewater ;
- Oostmeers ;
- Steenstraat ;
- Boeveriestraat;
- Steenstraat ;
- Hoefijzerlaan/ Koning Albert I – laan (N397) /Het Zand ;
- Noordzandstraat/Geldmuntstraat .

De Stad Brugge zal in samenwerking met de provincie en het Vlaams gewest een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur op het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk realiseren. De Stad Brugge maakt werk van een verkeersveilig lokaal netwerk.

Verbeterde oversteekbaarheid van de waterwegen, de R30 en vervollediging van de vesten

Naast de optimalisaties van de fietsinfrastructuur van de bovenlokale en lokale fietsverbindingen gaat er een bijzondere aandacht naar de oversteekbaarheid van het kanaal Gent-Oostende. Er wordt gestreefd naar de realisatie van voldoende fiets- en voetgangersoversteken. Ter hoogte van de Steenbruggebrug zullen veilige fietsvoorzieningen gerealiseerd worden (cf. doortochtstudie Stadsvaart). Fietsbruggen aan Coupure en Handelskom bevorderen de bereikbaarheid van de binnenstad, vanuit respectievelijk Assebroek/Sint-Kruis en Koolkerke/Sint-Jozef (cfr. het stadsvaartproject). Ter vervollediging van de Vesten wordt gezocht naar een fietsverbinding (brug) in het verlengde van het Sasplein, via de terreinen van Genencor naar Komvest.

In het kader van de werken van het derde spoor zal een fietsdoorsteek voorzien worden tussen de zorgcampus Sint-Jan en Sint-Pieterskaai en omgeving.

Ook ter hoogte van de R30 gaat een bijzondere aandacht naar de oversteekbaarheid (zie 5.2.2.4).

Verkeersveilige fietsvoorzieningen met het Vademecum fietsvoorzieningen als leidraad

Op het hele grondgebied wordt gestreefd naar straten op maat van fietsers: bij de (her)aanleg van wegen wordt gekeken naar het comfort van de fietser. Fietspaden moeten, net als voetpaden, correct aangelegd, veilig, comfortabel en goed onderhouden zijn. Ze moeten goed verlicht zijn, mogen geen hobbels en putten vertonen, geen wildgroei van onkruid, geen zwerfvuil ... In de herfst moeten ze bladerenvrij zijn, in de winter sneeuwvrij.

Bij fietsprojecten en realisatie van fietsinfrastructuur zal het vademecum fietsvoorzieningen fungeren als leidraad. In het vademecum fietsvoorzieningen komen ontwerpelementen aanbod die de uitbouw van een hedendaagse fietsinfrastructuur optimaal ondersteunen. De opvolging van deze ontwerprichtlijnen bij de aanleg of verbetering van straten en fietsverbindingen is essentieel in de ontwikkeling van veilige, vlot berijdbare fietspaden en fietsverbindingen. De belangrijkste ontwerprichtlijnen zijn de maatvoering en afscherming van fietspaden, het materiaal-en

kleurengebruik op fietspaden, het trillingscomfort en de verlichting. Het vademecum fietsvoorzieningen werd ontwikkeld (en wordt permanent bijgewerkt) door de Vlaamse Overheid en mits optimale toepassing door alle Vlaamse provincies en gemeenten draagt het vademecum bij tot de consistentie van fietsvoorzieningen in heel Vlaanderen. Als bijlage worden de richtlijnen vanuit het vademecum fietsvoorzieningen opgenomen (zie 11.9). Op die manier wordt al deels tegemoet gekomen aan het principe van de self explaining roads.

Een belangrijke ontwerprichtlijn voor Brugge is de uniforme uitvoering van **gemengd verkeer** binnen een zone 30 (dus geen fietspaden, tenzij bij uitzondering), de aanleg van minimaal aanliggende fietspaden binnen zones met snelheidsbeperking max. 50 km/u en vrijliggende fietspaden binnen een snelheidsregime hoger dan 50 km/u.

Waar aangewezen opteren we voor **gescheiden en ontdebeldde fietspaden**. Er is ook aandacht voor een gepaste grondbedekking, dus geen fietspad in hobbelige klinkers naast een rijbaan in asfalt. Waar afzonderlijke fietspaden niet mogelijk zijn, wordt zoveel mogelijk in fiets suggestiestroken voorzien.

Rotondes moeten, waar mogelijk, een vrijliggend fietspad hebben. Er is meer aandacht voor veilige oversteekplaatsen voor fietsers.

In **enkelrichtingsstraten** voor autoverkeer wordt steeds uitgegaan van dubbelrichting voor fietsers. Bij de herinrichting van straten in het centrum of in de randgemeenten wordt hier systematisch rekening mee gehouden. Enkel waar de actuele inrichting naar veiligheid toe problematisch is, wordt geen tegenrichting toegestaan. De stad zal initiatieven nemen om het fietsen in tegenrichting te ondersteunen. Hierbij wordt gedacht aan maatregelen om de zichtbaarheid van de fietser te verhogen.

Bij de heraanleg van de straten in de **Brugse binnenstad** streeft de stad naar een maximaal fietscomfort in alle straten en prioritair op de belangrijkste fietsassen. Een fietsvriendelijke ontsluiting wordt gecreëerd via de realisatie van een optimaal wegdek. De kwaliteit van het wegdek is vooral afhankelijk van een goede materiaalkeuze. Het materiaalgebruik moet zoveel mogelijk in overeenstemming zijn met de richtlijnen van Unesco, gelet op het statuut van Brugge als werelderfgoedstad.

Fietsstraten en schoolstraten

De stad zal onderzoeken welke straten, vooral in de binnenstad, maar ook in de kernen van de deelgemeenten, in aanmerking komen om als **'fietsstraat'** te worden ingericht. Na een positieve evaluatie zal het aantal fietsstraten uitgebreid worden.

De stad zal onderzoeken of een apart statuut **'schoolstraat'** haalbaar en aangewezen is. Ook de mogelijke inrichting van zo een straat komt hierbij aan bod.

Fietsparkeervoorzieningen

Er komen voldoende (waar mogelijk overdekte) fietsenstallingen op het hele grondgebied: op alle belangrijke plaatsen, op alle pleinen, in de directe omgeving van bushaltes en dienstencentra worden bovengrondse fietsenstallingen voorzien. Dat geldt ook voor de straten met rijwoningen zonder

garage, zodat fietsen zo weinig mogelijk op het voetpad achtergelaten moeten worden. Het stadsbestuur investeert in de kwalitatieve uitbouw van fietsparkeervoorzieningen, zowel voor de binnenstad als deelgemeenten.

Brugge breidt de parkeermogelijkheden voor fietsers **in de binnenstad** verder uit door bijkomende fietsparkeerplaatsen te voorzien op de strategisch meest haalbare locaties. Er zal worden onderzocht hoe andere typemogelijkheden kunnen worden ingepland om alle soorten fietsen comfortabel en veilig te parkeren. Het stadsbestuur wil een gratis fietsparking in de nabijheid van de Markt met alle voorzieningen.

De stad Brugge breidt het aantal fietsparkeervoorzieningen **in de deelgemeenten rond de binnenstad** uit waar nodig en ook hierbij worden verschillende typemogelijkheden onderzocht. Prioritair worden bushaltes voorzien van de nodige parkeergelegenheid, gevolgd door centrale pleinen en bij lokale handelszaken.

Er komen meer fietskluizen, ook in de binnenstad. Er wordt gekozen voor ontwerpen die esthetisch verantwoord zijn. De Stad Brugge wil een toonaangevend beleid blijven voeren op het vlak van fietsparkeren in de vorm van fietskluizen en fietstrommels. Het is de ideale oplossing voor de druk bevolkte wijken met rijhuizen in de deelgemeenten en de binnenstad waar een plaatsgebrek is voor het binnenshuis parkeren van een fiets. In functie van het verhogen van de woonattractiviteit zal het beleid van de realisatie van gegroepeerde fietsstallingsplaatsen voor bewoners, die vervolgens verkocht of verhuurd worden aan de bewoners, uitgebreid worden.

Bij ondergrondse en overdekte fietsenstallingen is er voldoende aandacht voor de toegankelijkheid. Ook bakfietsen moeten comfortabel naar beneden kunnen. Een ondergrondse fietsenstalling mag geen aanleiding vormen om de bovengrondse fietsenstalling te schrappen.

Ook ter hoogte van de randparkings zullen fietsstalplaatsen voorzien worden (zie verder).

Bij het voorzien van fietsparkeerplaatsen dient er ook aandacht te zijn voor oplaadpunten voor elektrische fietsen. De stad installeert publieke fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Acties met betrekking tot B2 Fietsrouten netwerk: zie actietabel

5.2.2.3

B.3 Openbaar vervoernetwerk

Treinverkeer

De uitbouw van vier sporen tussen Brugge en Gent laat toe de bediening op deze lijn te optimaliseren, zowel voor de snelle IC-treinen als voor de verbinding van de tussenliggende woonkernen (Oostkamp, Beernem, Aalter, ...) naar Brugge toe.

Het hoofdstation Brugge is het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt in de ruime omgeving en zal fungeren als transferium. De stad streeft naar een betere regionale bereikbaarheid door een verhoging van het treinaanbod en een optimalere afstemming tussen de trein en de openbare bussen. Ter hoogte van het station kan de overstap gebeuren naar bussen, naar de fiets of naar de tramverbinding Brugge – Zeebrugge. Er kan ook te voet verder gegaan worden via het kwalitatieve uitgebouwde voetgangersnetwerk.

De deelgemeenten ten noorden van het centrum moeten beter ontsloten worden. Het station van Sint-Pieters zal, in het kader van de aanleg van het derde spoor, opgewaardeerd worden. Het station wordt een comfortabel en ruimtelijk kwalitatief station. De opwaardering van Sint-Pieters station resulteert in een kwalitatief multimodaal overstappunt. Vanaf de parking Waggelwater kan men overstappen op het openbaar vervoer en/of op de fiets. Er gaat een bijzondere aandacht naar het voor-en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar busvervoer.

De stopplaatsen Zeebrugge, Zwankendamme en Lissewege worden verder opgewaardeerd. Gekoppeld aan een volwaardige en kwalitatieve oplossing voor de spoorwegovergang in de Stationsstraat in Lissewege, moet ook de halteplaats in Lissewege structureel aangepakt en gemoderniseerd worden. Ook ter hoogte van deze stopplaatsen gaat er een bijzondere aandacht naar het voor-en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar busvervoer.

Het is belangrijk de bestaande nieuwe treinverbindingen te evalueren, met het oog op een mogelijk bijsturen. De Stad Brugge is hierbij vragende partij voor een rechtstreekse treinverbinding van en naar de luchthaven van Zaventem, ook in het weekend, en niet enkel in de week.

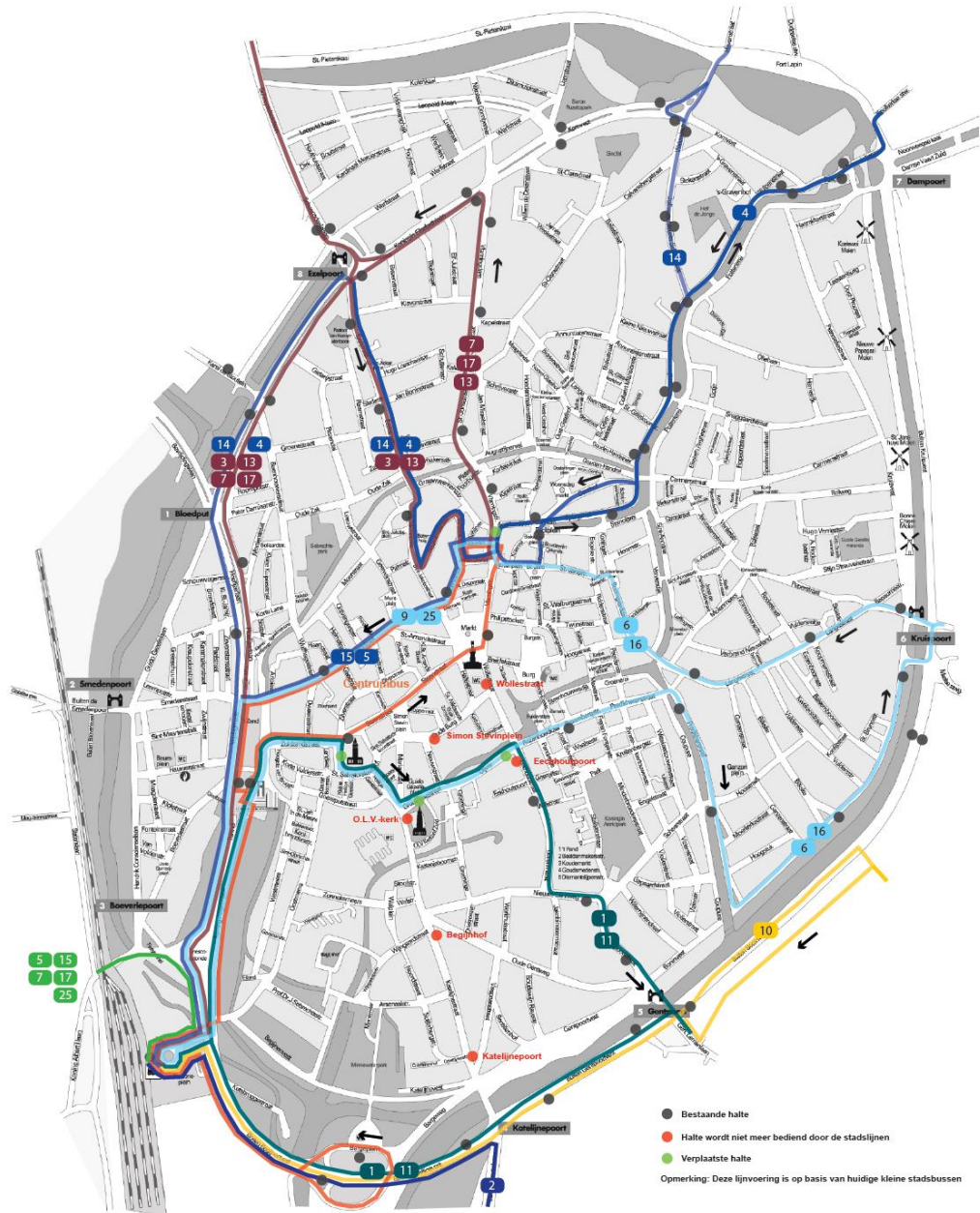
Bus en tram

Vlotte openbaar vervoersverbinding tussen station Brugge en Zeebrugge

Het Neptunusplan is een leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen op vlak van openbaar vervoer. Voor de mobiliteitsuitdagingen van de ruime Brugse regio wordt nagegaan of een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge een meerwaarde kan bieden. Momenteel onderzoekt de Lijn de haalbaarheid van een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand, ...

Een volwaardig busaanbod

Binnen het mobiliteitsbeleid van de stad Brugge wordt gestreefd naar **een lichter openbaar vervoer** met kleine bussen in de binnenstad. De huidige bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de bediening is. Op korte termijn wordt gestreefd naar minder bussen door het centrum waarbij er door de belangrijke winkelstraten (Noordzandstraat, Geldmuntstraat, Steenstraat en Zuidzandstraat) veel minder bussen rijden. Het blijven bedienen van het centrum van Brugge, ook in een auto(bus)luwer Brugge, is voor De Lijn een belangrijk element. De openbaar vervoersbediening dient gevrijwaard te worden door het voorzien van een aantal centrumhaltes. Er worden tal van maatregelen ter verbetering van de doorstroming onderzocht (zie verder onder 'Een verbeterde doorstroming').



Figuur 5 : Lijnvoering Openbaar vervoernetwerk

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden en dat geldt zeker ook voor de noordelijke deelgemeenten, zoals Lissewege, Zeebrugge en Zwankendamme. De stad zal samenwerken met de gemeenten rondom Brugge, zoals Oostkamp en Zedelgem, om het aanbod aan openbaar vervoer van en naar Brugge te verbeteren. De stad streeft naar een zo ruim mogelijk busaanbod 's avonds en 's nachts.

Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

De stad is vragende partij voor **een betere afstemming** tussen trein en openbaar vervoer.

De Stad Brugge zet sterk in op het **park-and-ride systeem** om de binnenstad te ontlasten van gemotoriseerd verkeer. Er wordt gestreefd naar verbindingen met hoge frequentie tussen de 'park and ride'-parkings en het centrum, om het gebruik van de 'park-and-ride'-parkings te stimuleren. Ook de nieuwe randparking ter hoogte van Baron Ruzettelaan kan ontsloten worden via deze verbinding. De Lijn zal de haalbaarheid onderzoeken.

Er zijn al heel wat gerichte verbeteringen van de ontsluiting van de woonwijken en de bedrijvenzones gerealiseerd. In de synthesenota werden een aantal voorstellen gedaan m.b.t. optimalisaties. De noodzaak van deze optimalisaties zal onderzocht worden door De Lijn.

Op lange termijn streeft de stad naar het openbaar vervoersscenario waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de (openbaar vervoers)ring R30 rijden. Ter hoogte van de haltes langs de R30 kan overgestapt worden op kleinere bussen waarmee de passagier de beoogde bestemming in de binnenstad kan bereiken. Dit strookt niet met de huidige visie van De Lijn en MOW.

Een verbeterde doorstroming

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersassen gestreefd naar een optimale doorstroming. Het betreft de R30 en de Gistelse Steenweg (N367), de Torhoutse Steenweg (N32), de Koning Albert I – laan (N397), de Spoorwegstraat (N342), de Stationslaan (N342), de Baron Ruzettelaan (N50), de Maalse Steenweg (N9) en de Generaal Lemansstraat/Astridlaan (N337).

Een goede doorstroming en een kwalitatieve dienstverlening is cruciaal voor het openbaar busvervoer. Op cruciale locaties worden inspanningen gedaan om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Dit kan door het voorzien van busbanen en eigen beddingen. Een vlotte doorstroming kan tevens gegarandeerd worden via kleine ingrepen en quick wins zoals:

- Bus-en tramdetectie met lussen ter hoogte van verkeerlichtengeregelde kruispunten;
- Supprimeren van halten die erg dicht bij elkaar liggen of die weinig gebruikt worden, met aandacht voor de bepalingen van basismobiliteit en rekening houdend met het resultaat van het marktonderzoek;
- Doordacht omgaan met verkeersremmende maatregelen, zoals verkeersplateaus;
- Goede afspraken voor laad-en losproblematiek en huisvuilophaling;
- Aanpakken van foutparkeren en handhaving;
- Openbaarvervoer-vriendelijke aanpak bij grote werkzaamheden, door bijvoorbeeld het gebruik van een mobiele bussluis;
- Meldingsplicht voor "kleine" werkzaamheden;
- Het kiezen van geschikte en duurzame locaties voor evenementen;
- Goede uitwerking van het mobiliteitsvraagstuk door de organisatoren van werven en evenementen en voorafgaandelijk overleg met politie, stad en de lijn;
- Betrekken van De Lijn bij de herinrichting van de gemeentewegen, reeds vanaf de ontwerpfase. Bij de herinrichting van lokale wegen dient rekening gehouden te worden met bepaalde draaicirkels en wegbreedten. De toegankelijkheid van de haltes zijn cruciaal.

- ...

Voor de realisatie van het voorgestelde scenario waarbij er minder bussen doorheen het centrum rijden, dienen volgende maatregelen verder onderzocht te worden:

- Vlamingstraat (KT)
 - Instellen eenrichtingsverkeer voor alle autoverkeer richting R30 (Stad Brugge)
 - Nieuwe halte ter hoogte van Schouwborg (Stad Brugge)
 - Plaatsen van anti-parkeerpaaltjes (Stad Brugge)
 - Verwijderen halte Kipstraat (Stad Brugge)
 - Wijzigen reisweg van lijnen 4/14 en 43 (Stad Brugge en de Lijn)
- Vlamingdam (KT en LT)
 - Uitstulpende haltes maken van Poitevinstraat en Howest (KT) (Stad Brugge)
 - Verwijderen halte Nicolas Gombertstraat (KT) (Stad Brugge)
- R30 tussen Vlamingdam en Ezelpoort (Koningin Elisabethlaan) (KT)
 - Aanleg busbaan aan rechterzijde waarbij verkeer duidelijk via markeringen op één rijstrook wordt gebracht (AWV, de Lijn)
 - Aanleg uitstulpende haltes realiseren t.h.v. haltes N Gombertstraat en Ezelpoort (AWV, de Lijn)
 - Aanleg busaanloopstrook richting Vlamingdam t.h.v. kruispunt R30 x Vlamingdam (AWV, Stad Brugge)
- R30 tussen Ezelpoort en Bloedput (Gulden Vlieslaan) (KT en LT)
 - Aanleg bijzonder overrijdbare bedding (BOB) aan rechterzijde waarbij het autoverkeer duidelijk via markeringen op één rijstrook wordt gebracht (richting Bloedput) (KT) (AWV, De Lijn)
 - Halte Beenhouwersstraat in beide richtingen aanleggen als uitstulpende halte (richting Bloedput halteren op BOB) (KT) (AWV, De Lijn)
 - Onderzoek mbt het sluiten van de doorsteek op de R30 ter hoogte van de Beenhouwersstraat in relatie tot de visienota R30 (LT) (AWV, De Lijn)
 - Realiseren busaanloopstrook richting Ezelpoort t.h.v. het VRI Beenhouwersstraat en Ezelstraat (KT) (AWV, De Lijn)
- R30 tussen Bloedput en Station (Hoefijzerlaan) (KT)
 - Halte Hoefijzerlaan aanleggen als uitstulpende halte (AWV, De Lijn)
 - Aanleg bijzonder overrijdbare bedding (BOB) aan rechterzijde richting Bloedput, bus halteert op BOB (AWV, De Lijn)
- R30 tussen Gentpoort en Katelijnepoort (KT en LT)
 - Looproutes naar en van de haltes herbekijken en aanpassen in functie van de toegankelijkheid (LT) (Stad Brugge)
 - Aanpassingen ter hoogte van Bargeparking om blokkering van halte te vermijden (KT) (Stad Brugge)

- Aanleg busaanloopstroken richting VRI Gentpoort en Katelijnepoort, telkens halteren op de busaanloopstrook (MLT) (AWV, De Lijn)
- Steenstraat – Eeckhoutpoort (KT, LT) (Stad Brugge)
 - Wijziging parkeerroute “zilverpand” of andere bestemming voor de parking (LT)
 - Aanleg uitstulpende halte Sint Salvador (ontdubbeld) in Sint- Salvatorskerkhof (KT)
 - Supprimeren parkeerplaatsen t.h.v. restaurant Kardinaalshof zodat draaibeweging vlot kan verlopen (KT)
 - Uitstulpende halte t.h.v. OLV Kerk op het Guido Gezelleplein (KT)
 - Aanpassen wegenis zodat draaibeweging Heilige Geeststraat – Dijver vlot kan genomen worden en wijziging voorrangsregeling (KT)
 - Verschuiven halte Eeckhoutpoort naar Dijver, net voor het kruispunt (KT)
- Eeckhoutpoort – Gentpoort (LT) (Stad Brugge)
 - Supprimeren schuine parkeerplaatsen op de Garenmarkt en omvormen tot langsparkeren
 - Wijziging voorrangsregeling kruispunt Garenmarkt x nieuwe Gentweg ten voordele van busverkeer
 - Uitstulpende halte aan Halte Gentpoort
- Eeckhoutpoort – Kruispoort (LT) (Stad Brugge)
 - Braambergstraat – Predikherenrei – Kazernevest: uitstulpende halte maken (Vismarkt, Coupure, Schaarstraat, Kazernevest en Kruispoort)
 - Predikherenrei: omvormen dwarsparkeerplaatsen tot langsparkerplaatsen ter hoogte van halte Coupure
 - Conformiteit van verkeersplateau nagaan in Kazernevest
- Kruispoort – Schouwburg (LT) (Stad Brugge)
 - Langestraat, Boomgaardstraat, Sint-Jansstraat: uitstulpende halte maken van de haltes Kruispoort, Gerechts hof, Molenbrug en Sint-Jansplein.
 - Omvormen van dwarsparkeerplaatsen tot langsparkerplaatsen in de Boomgaardstraat ter hoogte van Sint-Walburgakerk
- Dampoort – Schouwburg LT, KT) (AWV – De Lijn)
 - Toegankelijk maken van de haltes Gouden handstraat en Snaggaardsbrug in Langerei (LT)
 - Uitstulpende halte aan halte Sasplein (Wulpenstraat) (KT)
- Ezelpoort – Schouwburg (LT)(Stad Brugge): Wijziging parkeerroute “Biekorf” of andere bestemming voor de parking
- Centrubus (KT) Stad Brugge
 - Behoud van busbaan Kuipersstraat en noodzakelijke halte in Kuipersstraat als ontdubbelde halte Stadsschouwburg gezien de huidige ligging van de nieuwe halte in de Vlamingstraat.
 - Behoud van busbaan Adriaan Willaertstraat (KT) (Stad Brugge)

Ter hoogte van de stationsomgeving zal een busbaan gerealiseerd worden in de Spoorwegstraat (N342).

Comfortabele bushaltes

Het comfort bij bushaltes wordt verhoogd en opstapplaatsen en oversteekplaatsen worden veiliger gemaakt. Waar mogelijk moeten bushaltes overdekt zijn en ze moeten effectief bescherming bieden bij regen. Er komen kleine fietsenstallingen bij bushokjes.

Bushaltes en bussen zijn steeds aangepast in functie van mensen met een beperking. Er is ook meer begeleiding voor mensen met een beperking op lijnbussen.

Het verhogen van het comfort en de toegankelijkheid (bijvoorbeeld door realisatie van uitstulpende bushaltes) zorgt tevens voor een betere doorstroming (zie hoger).

Taxi

Wanneer er geen openbaar vervoer beschikbaar is, kunnen taximaatschappijen ingeschakeld worden om dit hiaat te vullen. De stad wil taxiriten goedkoper maken op uitgaansmomenten waarop er geen openbaar vervoer ter beschikking is. Om dit te ondersteunen zal het stadsbestuur voldoende taxistandplaatsen op de openbare weg realiseren en hieraan verbonden meer taxivergunningen met standplaats op de openbare weg toekennen.

Waar en wanneer de fiets geen optie is en er geen openbaar vervoer ter beschikking is, kan er een beroep gedaan worden op taxicheques.

Hierbij wordt ook gedacht aan andere vormen van taxi's, zoals het gebruik van watertaxi's en/of fietstaxi's.

Acties met betrekking tot B3 Openbaar vervoernetwerk: zie actietabel

5.2.2.4 B.4 (Her)inrichting van wegen

5.2.2.4.1 A11 (hoofdweg)

Het hoofdwegennet wordt vervolledigd door de aanleg van de A11. Deze interhavenverbinding wordt voorzien van een aansluitingscomplex ter hoogte van Blauwe Toren, N31, zeehaven van Brugge en N49.

De realisatie van de A11 zal de verkeersleefbaarheid in de regio verbeteren. Ook de verkeersleefbaarheid in Lissewege kan erdoor verbeteren doordat belangrijke delen van de haven via de A11 zullen ontsloten worden.

5.2.2.4.2 N31 (primaire weg type I)

Recent werden verschillende kruispunten op de N31 reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Ook volgende kruispunten worden heringericht met het oog op een coherente weginrichting:

- N31 x Bevrijdingslaan (N351)
- Hollands Complex Zwankendamme

Er zijn echter nog een aantal openstaande knelpunten die ook moeten aangepakt worden:

- Effectieve realisatie Hollands Complex Zwankendamme (ontwerp klaar, moet nog aanbesteed worden)
- realisatie ondertunneling ter hoogte van dorpskern Lissewege
- realisatie van aangepaste afrit Oostendse Steenweg met aftakking naar de socio-medische campus Molenerf
- onderzoek naar de optimale ontsluiting van het voetbalstadion van Club Brugge aan de Blankenbergse Steenweg.

Er komen meer geluidsschermen langs de N31 in woongebied.

5.2.2.4.3 Primaire wegen type II

Bevrijdingslaan (N351)

In de visienota R30 werden uitspraken gedaan m.b.t. de herinrichting van de R30 en de Bevrijdingslaan. De **Bevrijdingslaan (N351)** is de belangrijkste toegang tot de stad. Bij de herinrichting van het kruispunt N31 X Bevrijdingslaan (N351) wordt hiermee rekening gehouden. Ook in de visienota R30 wordt het verkeer via de Bevrijdingslaan (N351) geprioriteerd en wordt de doorstroming op de Bevrijdingslaan (N351) maximaal bevorderd. Het kruispunt ter hoogte van de Buffelbrug wordt ongelijkvloers aangelegd door de voorziene tunnel onder de Hoefijzerlaan te verlengen. Om de terugkeerbeweging vanuit Gulden Vieslaan naar de inrit van de tunnel en de lokale verkeersstromen te kunnen faciliteren wordt het kruispunt ter hoogte van 'Buffelbrug' vormgegeven als een enkelstrooksrotonde. Fietsers blijven bovengronds en kunnen via vrijliggende fietspaden de N351 kruisen.

Door de ondertunneling van de Bevrijdingslaan (N351) - R30 ter hoogte van de 'Bloedput' wordt het huidige kruispunt herleid tot een kruispunt voor lokale verkeersstromen. In tweede instantie ligt er nog een beperkte, lokalere focus op de relatie Bevrijdingslaan (N351) - Hoefijzerlaan. Linksafslaand verkeer vanaf Gulden Vlieslaan richting Hoefijzerlaan wordt, met uitzondering voor openbaar vervoer, onmogelijk gemaakt. Dit om sluipverkeer naar de Koning Albert I – laan (N397) te vermijden. Autoverkeer met een lokale relatie naar de Hoefijzerlaan, of naar de zuidelijke R30, kan keren ter hoogte van de Buffelbrug en nadien kiezen om naar de tunnel of Hoefijzerlaan te rijden. Voor busverkeer wordt wel een afslagstrook voorzien vanuit de Guldenvlieslaan richting Hoefijzerlaan. Fietsers kunnen in noord-zuidrichting het kruispunt ongelijkvloers kruisen langsheen de Vesten, waardoor het vestenfietspad wordt versterkt.



Figuur 6 : herinrichting "N351 Bevrijdingslaan" en "Bloedput" volgens visienota R30

Voor de **Koning Albert I – laan (N397)** wordt voorgesteld deze in te richten als een groene openbaar vervoersas. In de visienota voor de R30 wordt rekening gehouden met een belangrijkere ontsluitingsrol voor de Bevrijdingslaan (N351). De huidige UNESCO-Rotonde wordt vervangen door een compacter verkeerslichtengeregeld kruispunt. Daardoor wordt het Koning Albert I-park gemaximaliseerd. Daarnaast kan, met een verkeerslichtenregeling, prioriteit gegeven worden aan de relatie van en naar Bevrijdingslaan (N351). Zo kan de Bevrijdingslaan verder gepromoot worden als hoofdtoegangsas voor Brugge. Ter hoogte van het kruispunt zijn er in alle richtingen busbanen en busdetectie voorzien. Voetgangers en fietsers kunnen het kruispunt ongelijkvloers kruisen door een nieuwe fietstunnel onder de R30. Deze tunnel kanaliseert deze stromen vanuit de bestaande fietstunnel en de stationsomgeving aan de ene zijde en de stromen vanuit het Koning Albert I - park, Oostmeers en Vestenring aan de andere zijde. Op deze manier wordt voorzien in een volledige conflictvrije, aangename en comfortabele verbinding tussen het station en de Brugse binnenstad.



Figuur 7 : herinrichting “Unescorotonde volgens visienota R30

Isabellalaan (N34b) en de Alfred Ronsestraat

De Isabellalaan (N34b) en de Alfred Ronsestraat worden ingericht zoals aangegeven in de streefbeelden (Streefbeelden voor de N31, N34 en Alfred Ronsestraat). Er werd een ontwerpstreefbeeld opgemaakt voor de toegangswegen tot de haven van Zeebrugge met inbegrip van de aansluitingen op het onderliggend wegennet.

Deze toegangswegen zijn:

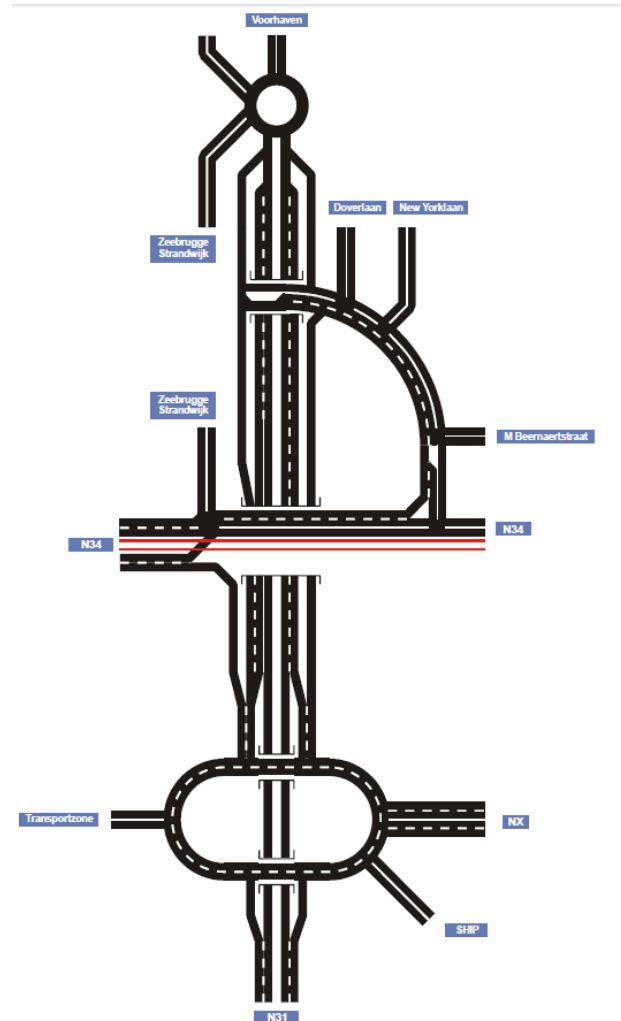
- De N31 tussen het aan te leggen aansluitingscomplex met de geplande A11 en de N34/NX. (zie hoger onder primaire weg type I)
- De NX (deels samenvallend met de huidige N34 Isabellalaan) tussen de N31 en de Havenrandweg-Oost (met inbegrip van de ontsluitingsstructuur rond de Vandammesluis, waar de verknoping gebeurt tussen de Havenrandweg-Oost, NX en N34) die een rol heeft als primaire weg II.
- De Havenrandweg-Oost (parallel aan de A. Ronsestraat) tussen de geplande A11 en de NX/N34 (met inbegrip van de ontsluitingsstructuur rond de Vandammesluis, waar de verknoping gebeurt tussen de Havenrandweg-Oost, NX en N34). De Havenrandweg-Oost is geselecteerd als (te ontwerpen) primaire weg II in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het **knooppunt N31-NX-N34** wordt vormgegeven als één samenhangend complex, waarbij ontwerpelementen gehanteerd worden:

- Ten noorden van het knooppunt N31-NX heeft de N31 eerder een verdelende rol dan een verbindende rol;
- Op het knooppunt N31-NX worden havenwegen van niveau 2 aangesloten. Het knooppunt wordt vormgegeven als een ‘zwevende ovonde’ boven de N31 en de spoorlijn parallel aan de N31;
- Maximaal behoud van de bestaande infrastructuur: complex N31-N34-New Yorklaan;
- Maximaal vermijden van het kruisen van de tramlijn (kusttram).

Het concept is verder verfijnd ter hoogte van de verknoping met de N34:

- de N34 behoudt er een symmetrisch profiel met een centraal gelegen vrije trambedding en lichtengeregelde kruispunten ter hoogte van de New Yorklaan en Baron De Maerelaan.
- tweerichtingsfietsvoorzieningen langs beide zijden van de N34 (als werkhypothese) in functie van een optimale verbinding tussen de verschillende woonomgevingen in Zeebrugge en in functie van bovenlokale fietsverplaatsingen langs de N34 (vermijden van oversteekbewegingen op de N34).

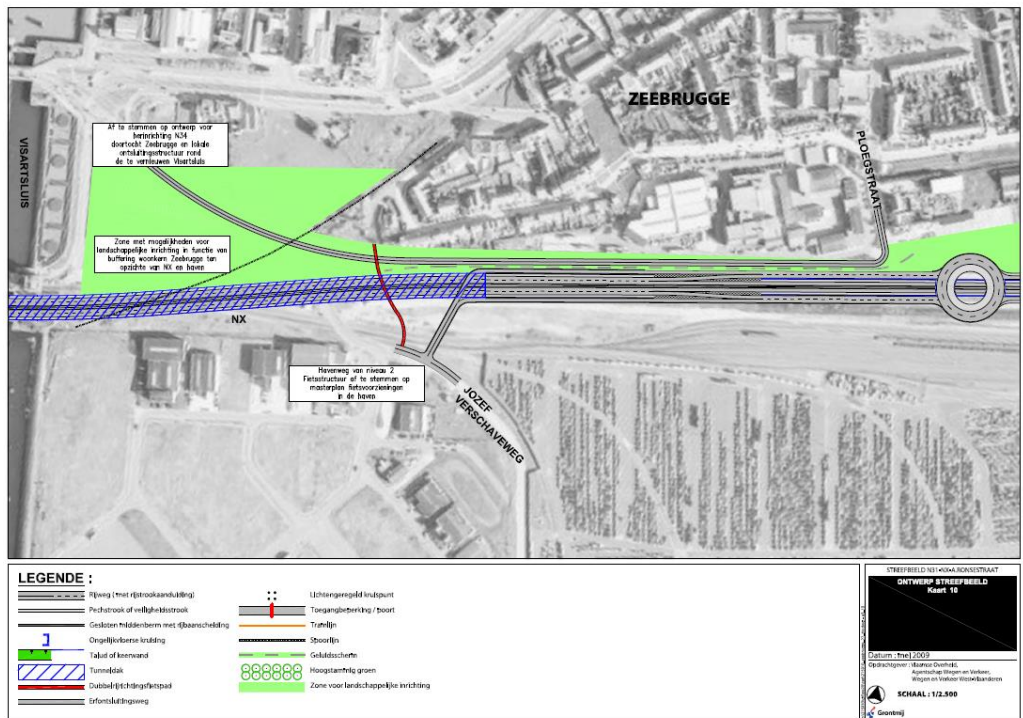
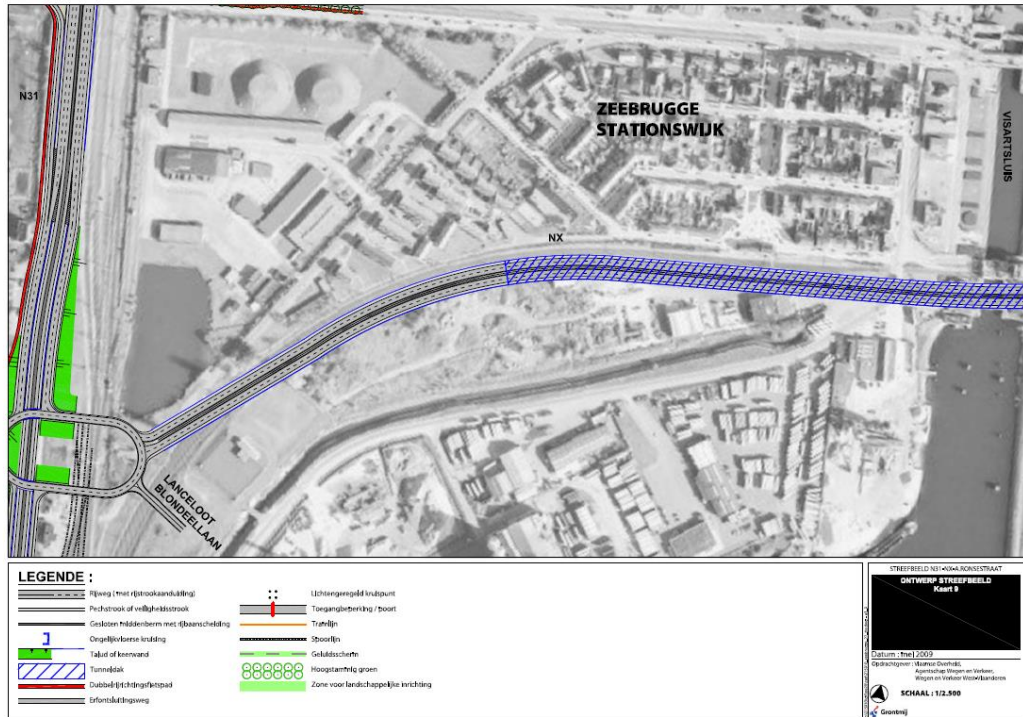


Figuur 8 : ontwerpstreefbeeld N31 – aansluiting Nx en N34

NX- Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven

Het streefbeeld voor de NX gaat uit van de hypothese waarin het SHIP-project gerealiseerd wordt. De kruising van de doorvaargeul gebeurt via een wegtunnel. Het verkeer wordt dus niet omgeleid. Binnen het streefbeeld wordt voor de NX een profiel met 2x2-rijstroken, rijbaanscheiding en pechstroken voorgesteld. De kruising met de vaargeul ter hoogte van de Visartsluis gebeurt ongelijkvloers. De NX gaat in een tunnel onder de vaargeul (en onder de goederenlijn naar de Zweedse kaai – lijn 202).

In functie van de ontsluiting van een aantal mobiliteitsgenererende activiteiten in het zuiden van Zeebrugge-dorp, welke in de huidige situatie worden ontsloten via de Isabellalaan, wordt een ontsluitingsweg parallel aan de NX voorgesteld die aantakt op de lokale verkeersstructuur in de doortocht van Zeebrugge ter hoogte van de Visartsluis.



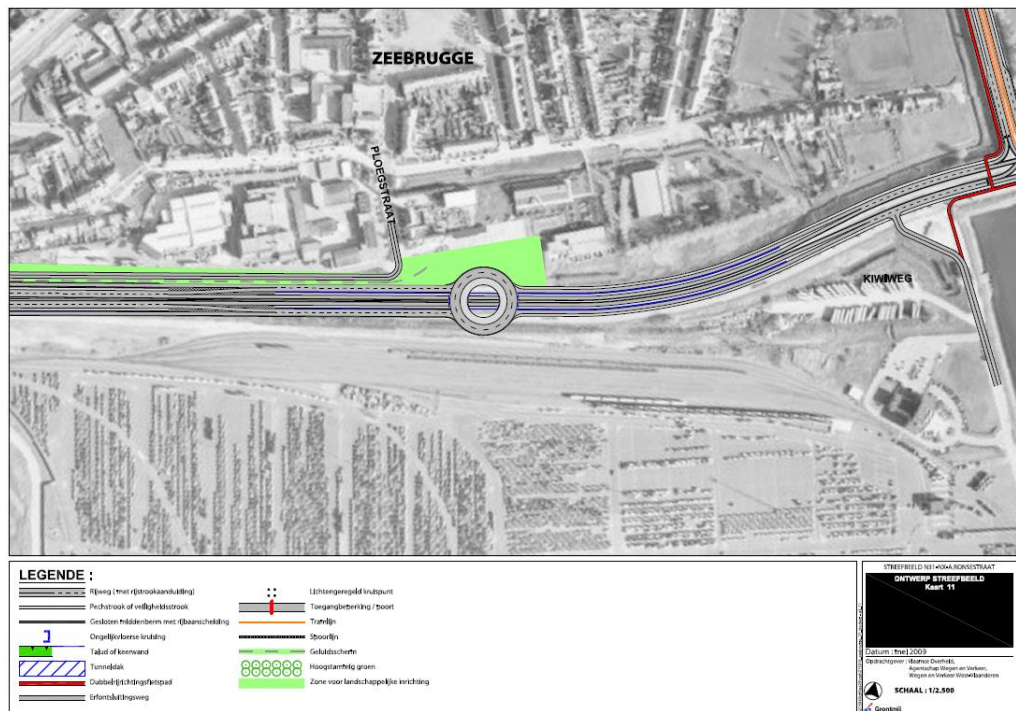
Figuur 9 : ontwerpstreefbeeld N31 –Wegvakaansluiting N31 – aansluiting achterhaven

NX –aansluiting achterhaven

Ter hoogte van het aansluitingspunt met de achterhaven gaat het profiel van de NX over van een 2x2-profiel (met pechstroken) naar een 2x1-profiel (met pechstrook) voor doorgaand verkeer, conflictvrij met het aansluitingspunt voor de achterhaven en één rijstrook die aansluiting geeft op het knooppunt (rotonde).

Langs de zijde van de Visartsluis heeft de dubbelstrookrotonde dubbele toe- en uitritten waarbij één rijstrook aansluiting geeft op de NX en één rijstrook aansluiting op de Jozef Verschaveweg (havenweg van niveau 2) in functie van de ontsluiting van de achterhaven. De Jozef Verschaveweg kruist als havenweg van niveau 2 de goederenspoorlijn(en) gelijkvloers. De Kiwiweg wordt als havenweg van niveau 3 op de NX aangesloten met een rechts-in/rechtsuit aansluiting. De rotonde in functie van de ontsluiting van de achterhaven en de ontsluitingsstructuur rond de Vandammesluis laten toe een keerbeweging te maken.

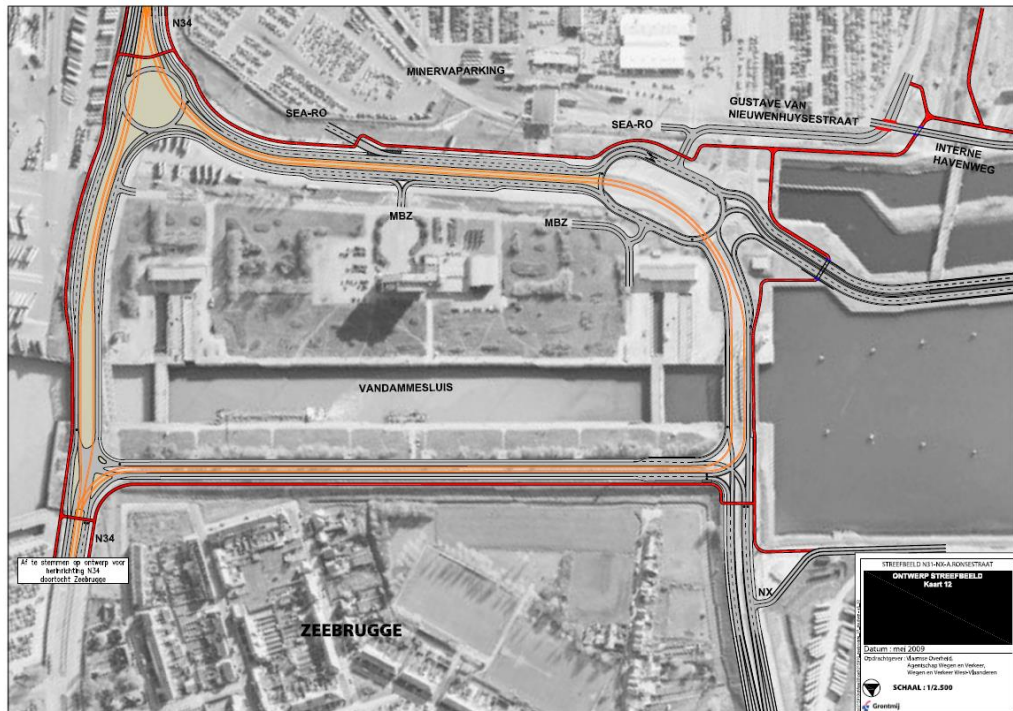
Langs de NX wordt geen fietsvoorziening voorzien. De parallel gelegen woonstraat Evendijk-Oost vervult deze rol. Er wordt een fietsverbinding gerealiseerd tussen Evendijk-Oost en de Jozef Verschaveweg (conflictvrij over het tunneldak van de NX) in functie van de ontsluiting van Zeebrugge naar de achterhaven.



Figuur 10 : ontwerpstreefbeeld N31 –NX– aansluiting achterhaven

Verknoping NX – Havenrandweg-Oost – N34 / wegenstructuur rond Vandammesluis

In het ontwerp-streefbeeld wordt als kruispuntoplossing voor de aansluiting met de Havenrandweg-Oost een ovonde voorgesteld en voor de aansluiting met de N34 richting Knokke-Heist een rotonde met bypasses op alle takken. De tramlijn doorkruist beide knooppunten.

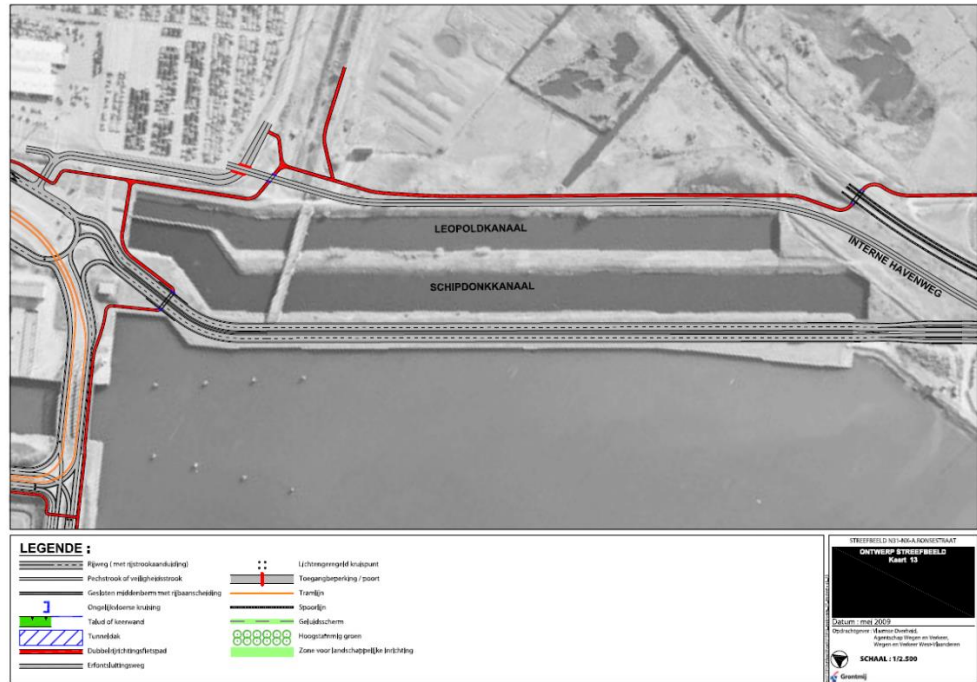


Figuur 11 : ontwerp-streefbeeld Verknoping NX – Havenrandweg – oost – N34/wegenstructuur rond Vandammesluis

Havenrandweg-Oost – wegvak aansluiting NX – kruising interne havenweg

Het lange termijnbeeld omvat volgende parallele lijninfrastructuren:

- 2x2-wegprofiel met rijbaanscheiding die de rol van havenweg van niveau 1 (Havenrandweg-Oost) en van niveau 2 opneemt tussen Schipdonkanaal (Afleidingskanaal) en Verbindingsdok
- Interne havenweg die rol van havenweg van niveau 3 opneemt langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal
- tweerichtingsfietsvoorziening langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal met ongelijkvloerse kruisingen (fietsonderdoorgangen) ter hoogte van de spoorlijn Brugge-Knokke en de interne havenweg

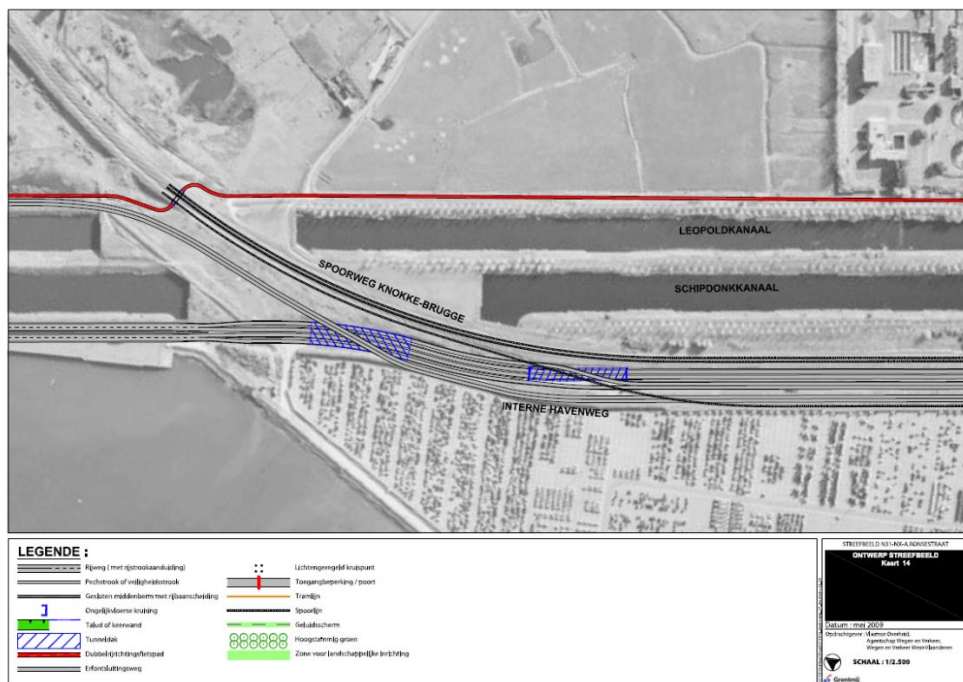


Figuur 12 : ontwerpstreefbeeld Havenrandweg- Oost – wegvak aansluiting NX – kruising interne havenweg

Havenrandweg-Oost – kruising interne havenweg en goederenspoorlijn

Het lange termijnbeeld omvat twee ongelijkvloerse kruisingen:

- een gebundelde onderdoorgang van de havenweg van niveau 1 en 2 onder de interne havenweg;
- een gebundelde onderdoorgang van de havenweg van niveau 1 onder de havenweg van niveau 2 (enkel wegvak van de AX naar de NX) en de goederenspoorlijn.



Figuur 13: ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – kruising interne havenweg en goederenspoorlijn

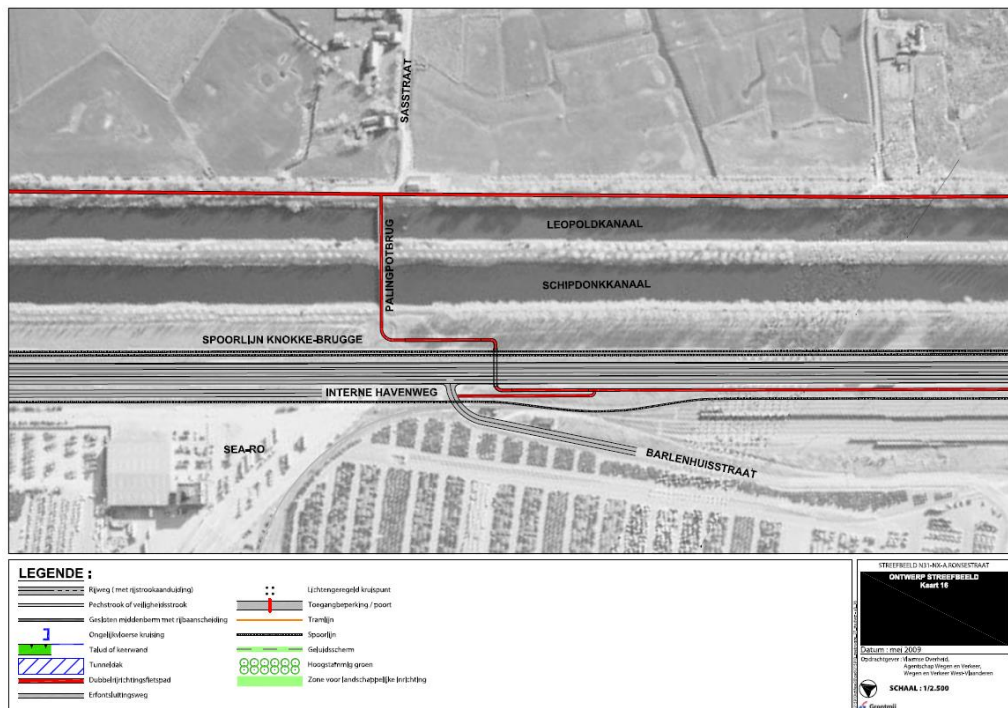
Havenrandweg-Oost – wegvak kruising interne havenweg – aansluiting AX

Het lange termijnbeeld omvat volgende parallele lijninfrastructuren ten noorden van de toegang tot Sae-Ro en Barlenhuisstraat :

- Havenrandweg-Oost met 2x1-wegprofiel die de rol van havenweg van niveau 1 opneemt;
- A.Ronsestraat met 2x1-wegprofiel die de rol van havenweg van niveau 2 opneemt;
- Interne havenweg als verbinding tussen Sea-Ro en Minervaparking (havenweg van niveau 3);
- tweerichtingsfietsvoorziening langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal.

Het lange termijnbeeld omvat volgende parallele lijninfrastructuren ten zuiden van de toegang tot Sae-Ro en Barlenhuisstraat :

- Havenrandweg-Oost met 2x1-wegprofiel die de rol van havenweg van niveau 1 opneemt;
- A.Ronsestraat met 2x1-wegprofiel die de rol van havenweg van niveau 2 opneemt;
- tweerichtingsfietsvoorziening langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal en een tweerichtingsfietsvoorziening tussen de A.Ronsestraat en de goederenspoorlijn. De verbinding tussen beide fietsvoorzieningen wordt gerealiseerd ter hoogte van de Palingpotbrug met een brug over het Leopoldkanaal en Schipdonkkanaal en een onderdoorgang onder de infrastructuurbundel langs de westzijde van de kanalen: spoorlijn Brugge-Knokke, Havenrandweg-Oost en A.Ronsestraat.



Figuur 14: ontwerpstreefbeeld Havenrandweg-Oost – wegvak kruising interne havenweg – aansluiting AX

5.2.2.4.4

Secundaire wegen

R30

De R30 is deels geselecteerd als secundaire weg type II en secundaire weg type III. De R30 is een secundaire weg type II van de Baron Ruzettelaan (N50) tot de N9 Blankenbergse Steenweg.

De stad wil graag het snelheidsregime op bepaalde delen van de R30 verlagen naar maximaal 50 km per uur. Het betreft de delen die te beschouwen zijn als "verblijfsgebied", zoals het gedeelte Hoefijzerlaan tot aan Bloedput en de stationsomgeving.

De R30 zal ingericht worden conform de visienota R30 en de studie "Stadsvaart" van Waterwegen en Zeekanaal.

Volgens de visienota speelt de R30 een belangrijke rol in de ontsluiting van het stedelijk gebied en de omliggende gebieden enerzijds en voor de diverse busverbindingen, zowel op regionaal en lokaal niveau anderzijds. Er wordt bij de herinrichting maximaal ingezet op busbanen en of slimme verkeerslichtenregelingen waarbij de bus kan inmelden.

De voorgestelde herinrichting van de R30 ter hoogte van de Bevrijdingslaan (N351) en de Koning Albert I - laan werd hoger beschreven.

Ter hoogte van de **stationsomgeving** wordt een tunnel gerealiseerd. Door het ondertunnelen van de doorgaande stromen wordt het kruispunt eenvoudiger gemaakt. Bovenop het tunneldak kunnen de lokale stromen georganiseerd worden, dit door middel van een ovonde. Naast deze ovonde ligt een centrale voetgangersoversteek. Voetgangers hoeven hierdoor slechts twee enkele rijstroken te kruisen om de oversteek te maken tussen het station en de binnenstad (via Oostmeers). De bussen krijgen aan beide zijden aparte busbanen. Voor de kruisende bewegingen naar het busstation wordt een aparte keerlus voorzien.

Op de **grote Katelijnebrug** worden de huidige configuratie van 2x2-rijstroken behouden. Tussen Katelijnepoort en stationsomgeving wordt een busstrook toegevoegd. Richting Katelijnepoort kan een busstrook worden toegevoegd na de topboog. De Vaardijkstraat kan enkel bereikt worden vanaf de ovonde ter hoogte van de stationsomgeving. Wegrijden gebeurt via het complex van het Barge-eiland. Hierdoor kunnen alle richtingen bereikt worden.

Omwille van de beperkte afstand tot de tunnelmond van de stationsomgeving en de snelle opeenvolging van de kruispunten zijn linksafslaan bewegingen vanuit de Vaardijkstraat niet mogelijk. Er kan onderzocht worden of er via de Bargeweg een verkeersveilige ontsluiting kan gerealiseerd worden.



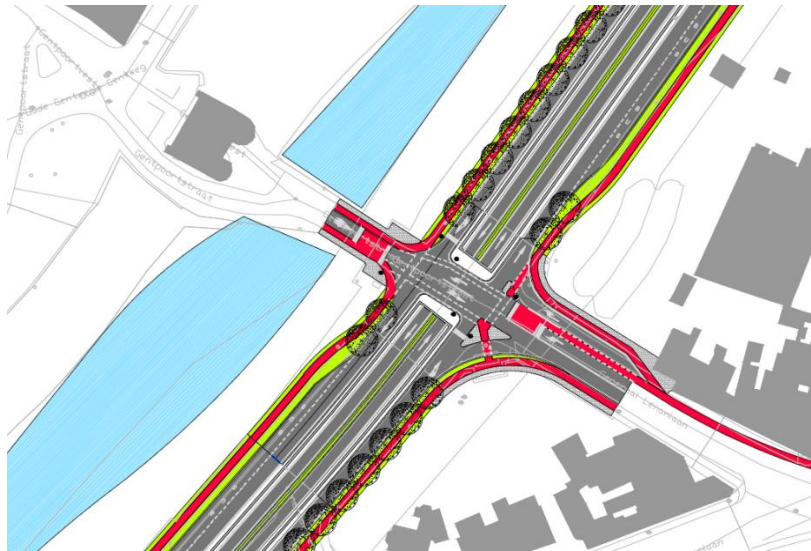
Figuur 15 : herinrichting “grote Katelijnebrug” volgens visienota R30

Ter hoogte van de **Katelijnepoort** was het niet mogelijk om de R30 ongelijkvloers te laten kruisen, gezien de nabijheid van de grote Katelijnebrug en de ligging in UNESCO bufferzone. Het kruispunt met Baron Ruzettelaan (N50) wordt behouden, maar wordt geoptimaliseerd. De bestaande fietsoversteek met een variant op een opgeblazen fietsopstelstrook wordt behouden, maar om fietsverkeer beter te faciliteren kunnen aanpassingen aan de lichtenregeling, met name aan het steunlicht ter hoogte van de Vestingsstraat, worden uitgevoerd.



Figuur 16 : herinrichting “Katelijnepoort” volgens visienota R30

Ter hoogte van de Gentpoort wordt de R30 ondertunneld. Via twee aansluitingen kan men zich naar het kruispunt met Generaal Lemanlaan (N337) en Gentpoortstraat begeven. Hierdoor wordt het lokale verkeer losgekoppeld van het doorgaande verkeer op de R30 en wordt ook de situatie voor fietsers veiliger. Het kruispunt op het tunneldek wordt afgewikkeld met een volledige conflictvrije regeling. Voor en na het kruispunt worden grotere bushaltes voorzien om de hoge frequentie aan bussen te kunnen faciliteren. Het kruispunt zelf wordt uitgerust met busbeïnvloeding om de doorstroming van het OV te garanderen.



Figuur 17 : herinrichting “Gentpoort” volgens visienota R30

Ook de kruispunten **R30 x Moerkerkse Steenweg x R30 Maalse Steenweg** zullen heringericht worden. Deze kruispunten worden onderzocht in de doortochtstudie “Stadsvaart” van Waterwegen en Zeekanaal.

Koning Albert I-laan

De **Koning Albert I – laan (N397)** wordt (tussen N31 en R30) ingericht als een groene openbaar vervoerscorridor. De Koning Albert I – laan (N397) wordt getransformeerd naar een groene boulevard waarbij een attractief openbaar domein gecreëerd wordt, waar zwakke weggebruikers en openbaar vervoer extra aandacht krijgen. Tegelijk wil men zo de verkeersveiligheid – leefbaarheid verhogen, mede door het verlagen van de snelheid en door de realisatie van veiligere oversteekpunten. In de visienota van R30 wordt de Koning Albert I – laan (N397) voorzien van busbanen.

Invalswegen

De doorstroming en veiligheid van de invalswegen moet beter. Dat geldt ook voor de steenwegen die worden heraangelegd. Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht, zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doorstroming van De Lijn in het gedrang te brengen. De secundaire wegen worden ter hoogte van de doortochten heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid:

- Maalse Steenweg (N9) ter hoogte van kruispunt Maalse Steenweg x Vossensteert;
- Gistelse Steenweg (N367): inrichting als doortocht van het centrum van Sint-Andries tot het Canadaplein (herinrichting kruispunt met bijzondere aandacht voor de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers en voor de doorstroming van het openbaarvervoer). De wegvakken zullen voor de realisatie in delen worden opgesplitst;
- Blankenbergse Steenweg (N371): benadrukking van de gereduceerde verkeersfunctie ten zuiden van de Kolvestraat (eventueel rotonde aan de Kolvestraat ter benadrukking van de overgang van wegcategorie en het voorzien

van een vrachtwagensluis). De wegvakken zullen voor de realisatie in delen worden opgesplitst;

- Kustlaan (N34a) (doortocht Zeebrugge): inrichting van de N34a als openbaarvervoersas en als ontsluitingsweg voor het centrum van Zeebrugge, gekoppeld aan het SHIP-project. Overbodig en/of doorgaand verkeer wordt geweerd;
- Torhoutse Steenweg (N32): realisatie streefbeeld. De wegvakken zullen voor de realisatie in delen worden opgesplitst;
- Herinrichting Oostendse Steenweg (N9). De wegvakken zullen voor de realisatie in delen worden opgesplitst.

5.2.2.4.5 Lokale wegen

De lokale wegen type I worden zodanig ingericht opdat zij geen verkeer aantrekken dat het hogere wegennet moet gebruiken. De doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid. Ter hoogte van de doortochten worden zij heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid:

- N376 Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg: De verkeersleefbaarheid van Sint-Jozef kan verbeterd worden door relatief beperkte stedenbouwkundige ingrepen waarbij de Dudzeelse Steenweg lokaal wordt verlegd. De stad kan een representatieve toegang krijgen via de Lodewijk Coiseaukaai;
- Brugse Steenweg (N374) ter hoogte van Koolkerke;
- Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337): verdere doortochtinrichting met aandacht voor het openbaar vervoer .

Als bijlage worden de inrichtingsprincipes van de lokale weg type I opgenomen.

Ontsluitingswegen van deelgemeenten of woonkernen (lokale weg type IIa) worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt. Er zullen maatregelen genomen worden ter hoogte van :

- Rijselstraat (Sint-Michiels);
- Leopold I - laan – Leopold II- laan (Christus Koning);
- Doornhut (Sint-Kruis);
- Vossensteert – Bossuytlaan (Sint-Kruis/Assebroek);
- Engelendalelaan ((Sint-Kruis/Assebroek);
- Koningin Astridlaan (Sint-Michiels);
- Koning Leopold III-laan (Sint-Michiels en Sint-Andries);
- Legeweg (Sint-Andries).

Voor de ontsluitingswegen van de industriezone (lokale wegen type IIb) zullen acties genomen worden m.b.t. verkeersveiligheid ter hoogte van:

- Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat (Sint-Pieters);
- Waggelwaterstraat (N339) (Sint-Andries).

De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurale maatregelen genomen om sluijperverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten een tonnageverbod ingevoerd.

Digitale informatieborden en dynamische verkeerslichtenregeling

De signalisatieborden zorgen voor een efficiënte begeleiding van het ringverkeer.

Digitale informatieborden sturen de mobiliteit voor wat betreft de functionaliteit van de bruggen, de wachttijden bij het openbaar vervoer, de bezettingsgraad van parkings, alternatieve routes wanneer bepaalde invalswegen vastzitten, ...

Dynamische verkeerslichten beperken de verliestijden op de ring.

Zelfrijdende wagens

Brugge volgt ook de evoluties op m.b.t. zelfrijdende auto's en andere vernieuwingen die de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Nieuwe technologieën kunnen toegepast worden als pilootproject.

Bruggen

Er is nood aan een plan van aanpak voor de bruggenmiserie (frequente en lange wachttijden ter hoogte van de bruggen). In samenspraak met de Vlaamse regering worden de Dampoortsluis en de brug van Steenbrugge gemoderniseerd en de regels in verband met de doorvaart aangepast.

Water- en baanverkeer worden beter op elkaar afgestemd: het draaien van bruggen op drukke momenten moet zoveel als mogelijk vermeden worden. Het is niet verantwoord op piekmomenten bruggen te draaien om plezierbootjes door te laten. De signalisatieborden moeten geoptimaliseerd worden voor een efficiënte begeleiding van het ringverkeer.

De stad is voorstander van het behoud van de huidige spertijden, maar een continue evaluatie is noodzakelijk.

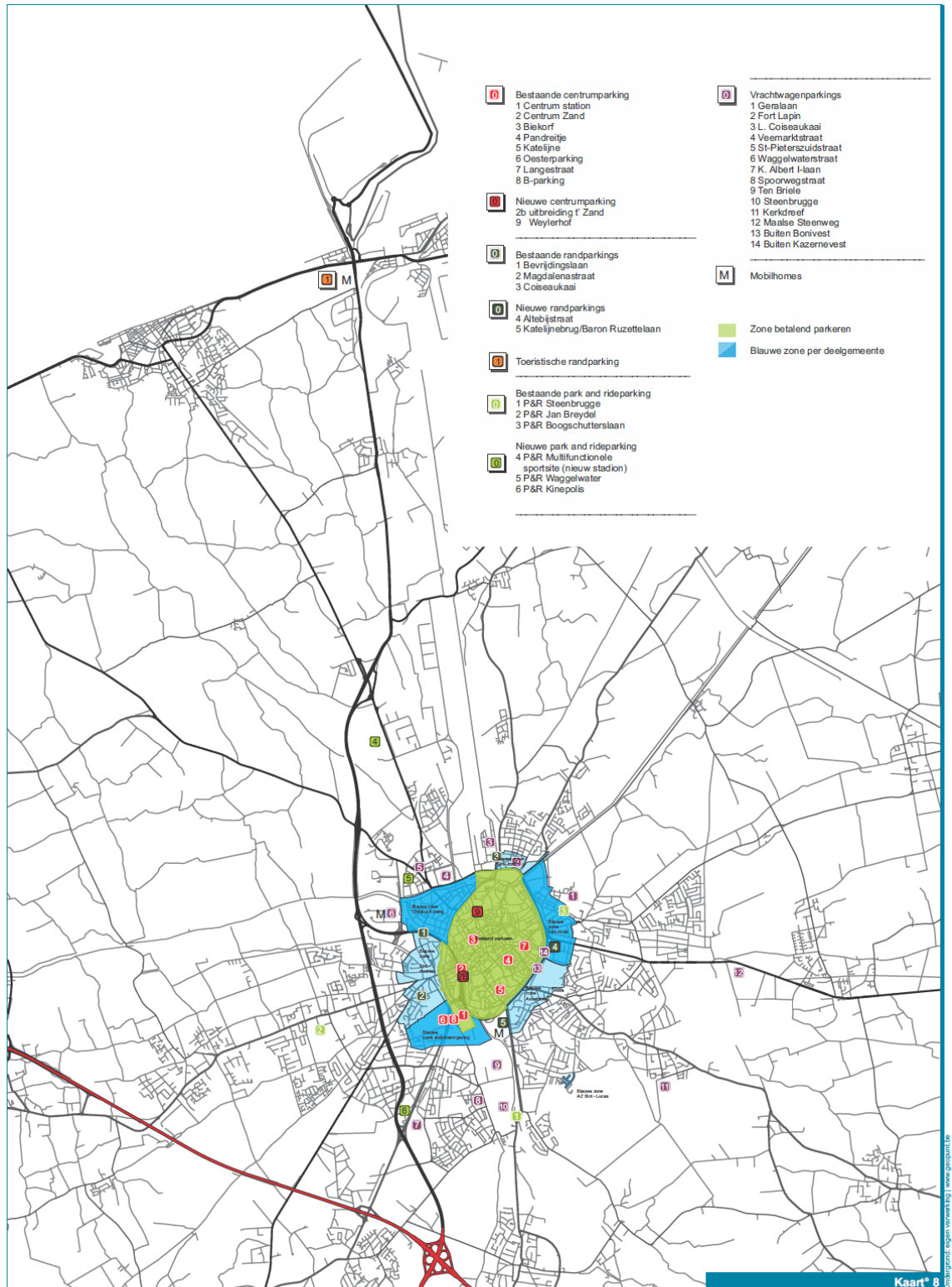
Met de doortochtstudie van de Stadsvaart wordt gezocht naar een verbeterde doorstroming voor het verkeer over water én voor het verkeer over de weg.

Acties met betrekking tot B4 Herinrichting van de wegen : zie actietabel

5.2.2.5

B.5 Parkeerbeleid

Kaart 8: B5: Parkeren (A3 - formaat in kaartenbundel)



Kaart 8

1:55 000

C:\00_P\BE0114\BE0114000845\GIS_Grafisch\74_K1_Fig_Tekst_beleidsplan\BE0114000845_k1_007E_BSparkeren.cdr

Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Beleidsplan | B5 Parkeren

Gewenste parkeerstructuur

Het parkeerbeleid speelt een sleutelrol in het gewenste duurzame mobiliteitsbeleid. Via een doordacht parkeerbeleid wordt gestreefd naar minder verkeer in de binnenstad en in de kernen, waardoor de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbetert. Wagens worden maximaal opgevangen op een afstand van de binnenstad.

Er wordt tevens gestreefd naar een duidelijkere parkeerstructuur, leesbaar voor de gebruiker. Het aantal parkeerzones met verschillende parkeerregimes wordt zoveel mogelijk beperkt.

Volgende principes liggen aan de basis van het gewenste parkeerbeleid:

- In het centrum en de omliggende wijken wordt het straatparkeren zoveel mogelijk voorbehouden of gefaciliteerd voor de bewoners. In de binnenstad wordt het aantal parkeerplaatsen behouden.
- Bezoekers en tewerkgestelden worden gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van de 'park-and-ride'-parkings (overstap naar andere vervoersmiddelen zoals fiets of openbaar vervoer) en van de randparkings (op wandelafstand van het centrum). Zij kunnen ook gebruikmaken van de goed bereikbare ondergrondse centrumparkings, doch het gebruik ervan wordt niet gestimuleerd.

De realisatie van het bijkomend aanbod aan randparkings en 'park-and-ride'-parkings zal tijd vragen. Daarom wordt er een overgangperiode voorzien waarin tewerkgestelden en andere doelgroepen gebruik kunnen maken van parkeerkaarten in de binnenstad (zie verder). Voor tewerkgestelden in het centrum is het bovengronds parkeren in combinatie met het ondergronds parkeren toe gelaten. Pas op langere termijn, als er een voldoende aanbod aan randparkings en 'park-and-ride'-parkings is gerealiseerd (zie verder), worden de parkeerplaatsen in het centrum maximaal voorbehouden voor de bewoners.

Om dit gewenst beleid uit te voeren worden volgende maatregelen genomen:

1. In de binnenstad wordt betalend parkeren ingevoerd

Om zoveel mogelijk parkeerplaats te reserveren voor bewoners en werknemers wordt er op termijn in de volledige binnenstad **betalend parkeren (max. 2u bovengronds)** ingevoerd. Omwille van de duidelijkheid wordt er één uniforme zone ingevoerd.

Bewoners worden vrijgesteld door gebruik te maken van bewonersvignetten (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). Een systeem van werknemerskaarten wordt uitgewerkt in samenspraak met de werkgevers in de binnenstad.



Figuur 18 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners)

De standplaatsen voor autodelen blijven behouden teneinde dit initiatief te stimuleren. Het aantal parkeerplaatsen voor autodelen zal uitgebreid worden, in het centrum en in de deelgemeenten. Vanzelfsprekend worden ook de parkeerplaatsen voor personen met een beperking behouden en waar mogelijk uitgebreid. Voor verzorgend en dienstverlenend personeel in de brede betekenis van het woord en voor de bezoekers van de bewoners, zullen er specifieke parkeeroplossingen komen.

Op korte en middellange termijn zullen werknemers kunnen gebruikmaken van werknemerskaarten (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). Hierdoor kan het bestaande parkeeraanbod optimaal gebruikt worden. Er is een sterke complementariteit tussen de parkeervraag van bewoners ('s avonds en 's nachts) en deze van werknemers (overdag). Omwille van het belang van deze complementariteit zullen werknemerskaarten enkel geldig zijn tussen 9u00 en 18u00.

Het **straatparkeren** wordt zoveel mogelijk voorbehouden of gefaciliteerd voor de bewoners door het gebruik van een bewonersvignet. Bovengronds parkeren voor niet-bewoners wordt geleidelijk afgebouwd. Het ondergronds parkeren in het centrum is goedkoper dan het bovengronds parkeren. Het bovengronds parkeren wordt beperkt tot maximaal 2 uren.

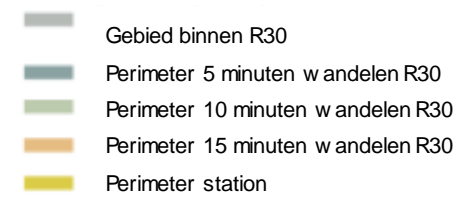
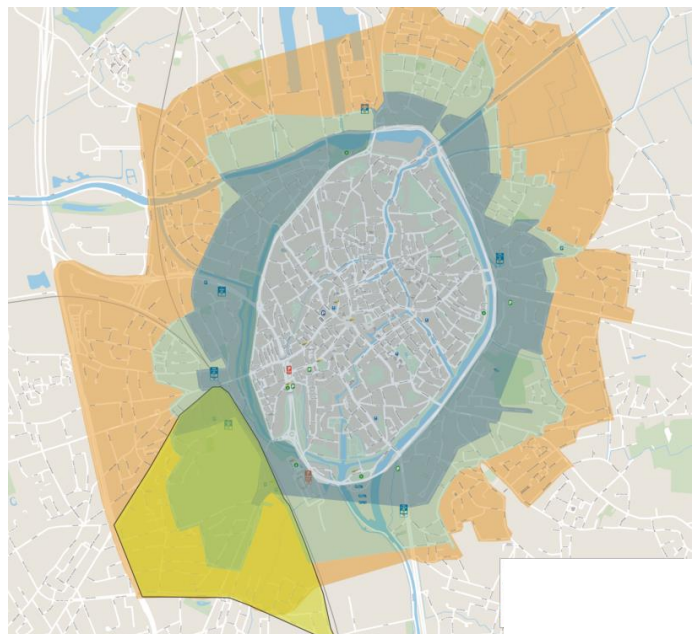
Als auto's in de binnenstad worden geparkeerd, dan moet dat zoveel als mogelijk ondergronds. Door het uitbreiden van de bestaande centroparking 't Zand en de realisatie van de nieuwe parking Weylerhof, kunnen de andere, minder goed bereikbare, centroparkings (vb. Biekorf en Zilverpand) vrijgemaakt worden voor bewonersparkeren en/of parkeren voor de handelaars.

Van zodra voldoende randparkings en 'park-and-ride'-parkings gerealiseerd zijn, worden de parkeerplaatsen in het centrum maximaal voorbehouden voor de bewoners. Hoewel het beleidsmatig niet gestimuleerd wordt, kunnen werknemers en bezoekers, die geen 'park and ride'-parking of randparking wensen te gebruiken, nog terecht **op de goed bereikbare** ondergrondse centrumparkings (betalend parkeren).

2. In de gebieden rond de betalende zone wordt een blauwe zone ingevoerd.

Om de verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren een blauwe zone voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Per deelgemeente wordt een afgebakende parkeerzone voorzien. Bewoners van die deelgemeente genieten door een bewonersvignet vrijstelling van de parkeerduurbeperking (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). De bestaande blauwe zones in deelgemeenten blijven onverminderd gelden.

De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten wandelafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone (zie blauwe ingekleurd gebied op de figuur). Vervolgens werd de begrenzing aangepast in functie van de ruimtelijke kenmerken van een bepaalde zone (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een spoorweg, een waterweg,).



Figuur 19 : onderzoek loopafstanden vanaf de R30 (bron: Stad Brugge)

Enkel waar het noodzakelijk is, worden bijkomende zones voorzien. Dit geldt voor de zone het AZ Sint-Lucas en voor de zone te Zeebrugge.

- Om de betaling voor de ziekenhuisparking te vermijden wordt vaak geparkeerd in de omliggende woonstraten. Om dit te vermijden wordt de bestaande blauwe zone rond AZ Sint-Lucas behouden en mogelijk uitgebreid.

- In Zeebrugge bestaat er een grote parkeerdruk ten gevolge van het betalend parkeren te Knokke en Oostende. Toeristen/Bezoekers parkeren in Zeebrugge en vertrekken dan naar de buurgemeenten. Er zal bijkomend parkeeronderzoek gebeuren dat als basis zal dienen voor het invoeren van parkeermaatregelen te Zeebrugge.



Figuur 20 : Zone betalend parkeren (uitgezonderd bewoners) en blauwe zone

Er wordt aangenomen dat in deze gebieden het risico op verschuiving van de parkeervraag uit het centrum naar de omliggende gebieden het grootst is. De eventuele verschuiving van de parkeerdruk zal constant opgevolgd en geëvalueerd worden. Indien het nodig blijkt, zal de blauwe zone aangepast en/of uitgebreid worden.

Indien op termijn blijkt dat de bewonersvignetten gebruikt worden om andere redenen dan het bewonersparkeren (bijvoorbeeld rond het BLOSO- domein), dan kunnen bijkomende parkeerzones in gevoerd worden.

3. Optimaliseren en uitbreiding van de randparkings

Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park and ride'-voorzieningen (zie verder) geoptimaliseerd en uitgebreid.

De **randparkings** zijn gericht op langparkeeders (werknemers, toeristen, bezoekers,...) die geen bus wensen te nemen, maar te voet of met de fiets naar de stad willen gaan. Ze liggen op wandelafstand van de binnenstad, buiten de Vesten. Parkeren buiten het centrum moet goedkoper

zijn dan (ondergronds) parkeren in het centrum. Het tariefbeleid stimuleert het gebruik van randparkings (en 'park-and-ride'-parkings).

Momenteel bestaan er volgende randparkings: Bevrijdingslaan (als hoofdinvalsweg van de stad, 170 wagens), Magdalenastraat (100 wagens), L. Coiseaukaai (75 wagens). De bestaande randparkings moeten beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals deelfietsen, toiletten,... kunnen hierbij helpen. Randparkings dienen gekaderd te worden in een globale stedenbouwkundige aanpak. Het aantal randparkings wordt uitgebreid met:

- Randparking Altebijstraat (bij voorkeur voor 250 wagens). Om deze randparking optimaal te kunnen benutten dient onderzocht te worden om fietskluizen en deelfietsen aan te bieden.
- Randparking Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (minimaal 450 wagens). Om deze randparking optimaal te kunnen benutten dient onderzocht te worden om fietskluizen en deelfietsen aan te bieden.

Nieuwe parkings worden geïntegreerd in een stedenbouwkundige opdracht. Meervoudig (zuinig) ruimtegebruik is aangewezen.

4. Optimaliseren en uitbreiding van de 'park and ride'-parkings

Het gebruik van de 'park-and-ride'-parkings door bezoekers en tewerkgestelden heeft de absolute voorkeur omdat dit de verkeersleefbaarheid van het centrum en de omliggende deelgemeenten het best garandeert.

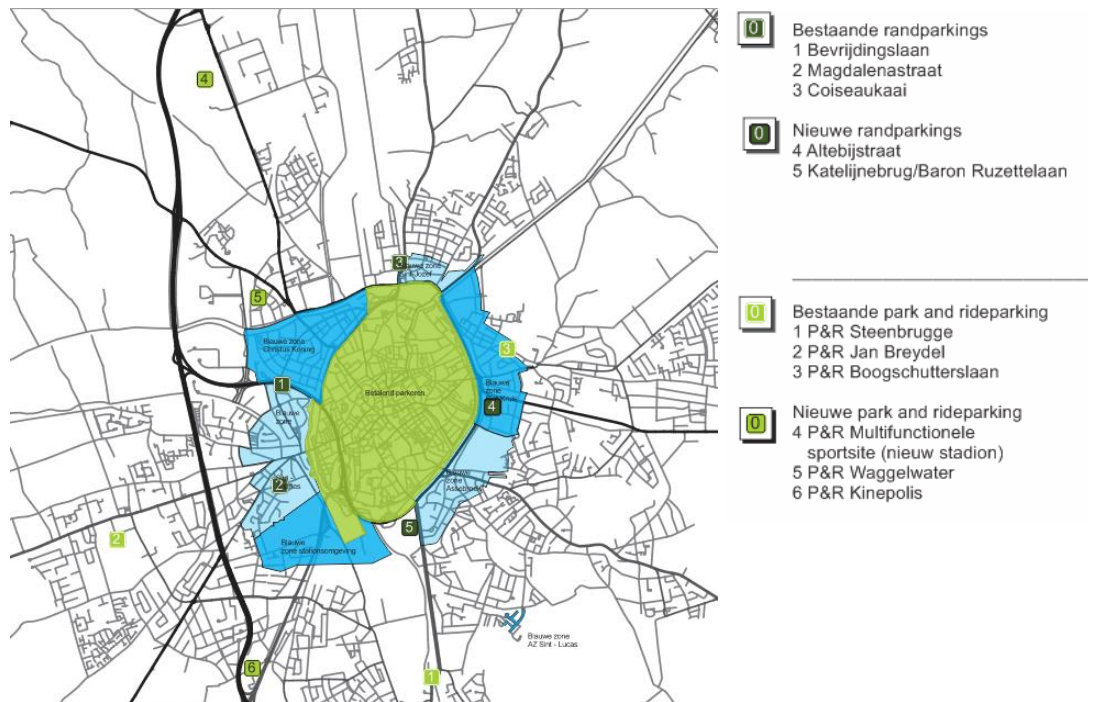
De **'park-and-ride'-parkings** zijn gericht op langparkeerders (werknemers, toeristen, bezoekers,...) die gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer om de binnenstad te bereiken. Het parkeren is er onbeperkt van duur en gratis (of het tarief is inbegrepen in het busticket). Deze 'park-and-ride'-parkings zijn gelokaliseerd aan de rand van het stedelijke gebied. Een vlotte en veilige verbinding van de 'park-and-ride'-parkings met het centrum, per fiets en/of met het openbaar vervoer is hier cruciaal. Deze parkings worden voorzien van hoogfrequente verbindingen. De haalbaarheid ervan zal onderzocht worden. Bewoners van de deelgemeenten rond Brugge worden maximaal gestimuleerd om met de fiets of met het openbaar vervoer te komen.

Momenteel bestaan er drie 'park-and-ride'-parkings: Steenbrugge (185 wagens), Jan Breydel (100 wagens), Boogschutterslaan (100 wagens). De bestaande 'park-and-ride'-parkings moeten beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals toiletten, elektronische informatieborden die de wachttijden van bussen weergeven, een maximaal beschikbare openbaar vervoersbediening (of pendelbussen (haalbaarheid te onderzoeken)), huurfietsen... kunnen hierbij helpen.

De uitbreiding van de 'park-and-ride'-parkings wordt onderzocht. Bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen die enerzijds goed ontsloten zijn via het wegennet en anderzijds een vlotte verbinding hebben met het centrum (via openbaar vervoer, fiets,) worden 'park-and-ride'-voorzieningen gerealiseerd. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de realisatie van 'park-and-ride'-voorzieningen ter hoogte van Waggelwater, de site Blankenbergse Steenweg (i.k.v. stadiondossier) en de site Kinepolis. Ook de bestaande carpoolparking langs de Torhoutsesteenweg (nabij de Expresweg) kan in overweging genomen worden. Nieuwe parkings worden geïntegreerd in een stedenbouwkundige opdracht. Meervoudig (zuinig) ruimtegebruik is aangewezen. De 'park-and-ride'-parkings kunnen

geïntegreerd worden in een ruimtelijke ontwikkelingsplan met het oog op me eevoudig ruim tegebruik en ruimtelijke meerwaarde.

Een vlotte en veilige verbinding met het centrum, per fiets of met het openbaar vervoer, is cruciaal. Het tariefbeleid stimuleert het gebruik van 'park-and-ride'-parkings.



Figuur 21 : Situering randparkings en 'park and ride'-parkings

Zoals eerder aangegeven zal de realisatie van het bijkomend aanbod aan randparkings en 'park-and-ride'-parkings tijd vragen. Zolang er onvoldoende aanbod is op deze parkings buiten het centrum, zullen werknemers en andere doelgroepen gebruik kunnen maken van parkeerkaarten in de binnenstad (zie hoger).

5. Parking Zeebrugge – Bad

In het oostelijke deel van Oudemaarslandpolders wordt ruimte voorzien voor de herlokalisatie van de bestaande randparking t.h.v. de Strandwijk. Het betreft een randparking voor kusttoerisme en een parking voor mobilhomes.

Intermodaliteit

Op termijn wordt gestreefd naar het parkeren op 'park-and-ride'-parkings en randparkings door bezoekers (langparkeren) en werknemers. Zij plaatsen hun wagen op de randparkings en op de 'park-and-ride'-parkings om vervolgens hun bestemming te bereiken met openbaar vervoer, per fiets of te voet. Opdat deze 'park-and-ride'-voorzieningen zouden functioneren dient een bijzondere aandacht te gaan naar de intermodaliteit (= de overstap naar een andere verkeersmodus).

- Er wordt gestreefd naar aantrekkelijke looproutes tussen de randparkings en de binnenstad.

- Er worden verkeersveilige en comfortabele fietsroutes voorzien tussen de randparkings en de 'park-and-ride'-parkings enerzijds en het centrum anderzijds.
- Er wordt gestreefd naar kwalitatieve fietsvoorzieningen ter hoogte van de parkings. De capaciteit aan fietskluizen wordt er uitgebreid. Er worden mogelijkheden voorzien voor fietsdeelsystemen ter hoogte van de randparkings en de 'park-and-ride'-parkings.
- Er wordt gestreefd naar een frequentere openbaar vervoersverbindingen van de bestaande 'park-and-ride'-parkings (shuttles). Ook ter hoogte van de nieuwe 'park-and-ride'-parkings is een kwalitatieve bediening vereist. De wijze waarop zal noderzocht worden op haalbaarheid en potentieel. De geplande vlotte openbaar vervoersverbinding Brugge – Zeebrugge kan hierin een belangrijke rol spelen.

Parkeren in de overige deelgemeenten

Ook in de (kernen) van de andere deelgemeenten zullen er maatregelen genomen worden indien op bepaalde locaties de parkeerdruk stijgt met verdringing van bewonersparkeren tot gevolg. Hierbij wordt ondermeer gedacht aan de omgeving van de BLOSO-terreinen (Assebroek), Zeebrugge (in het bijzonder tijdens het toeristisch seizoen), stationsomgeving Sint-Pieters, Lissewege, ter hoogte van de handelskernen langs de radiale wegen en verschillende sport- en recreatiesites.

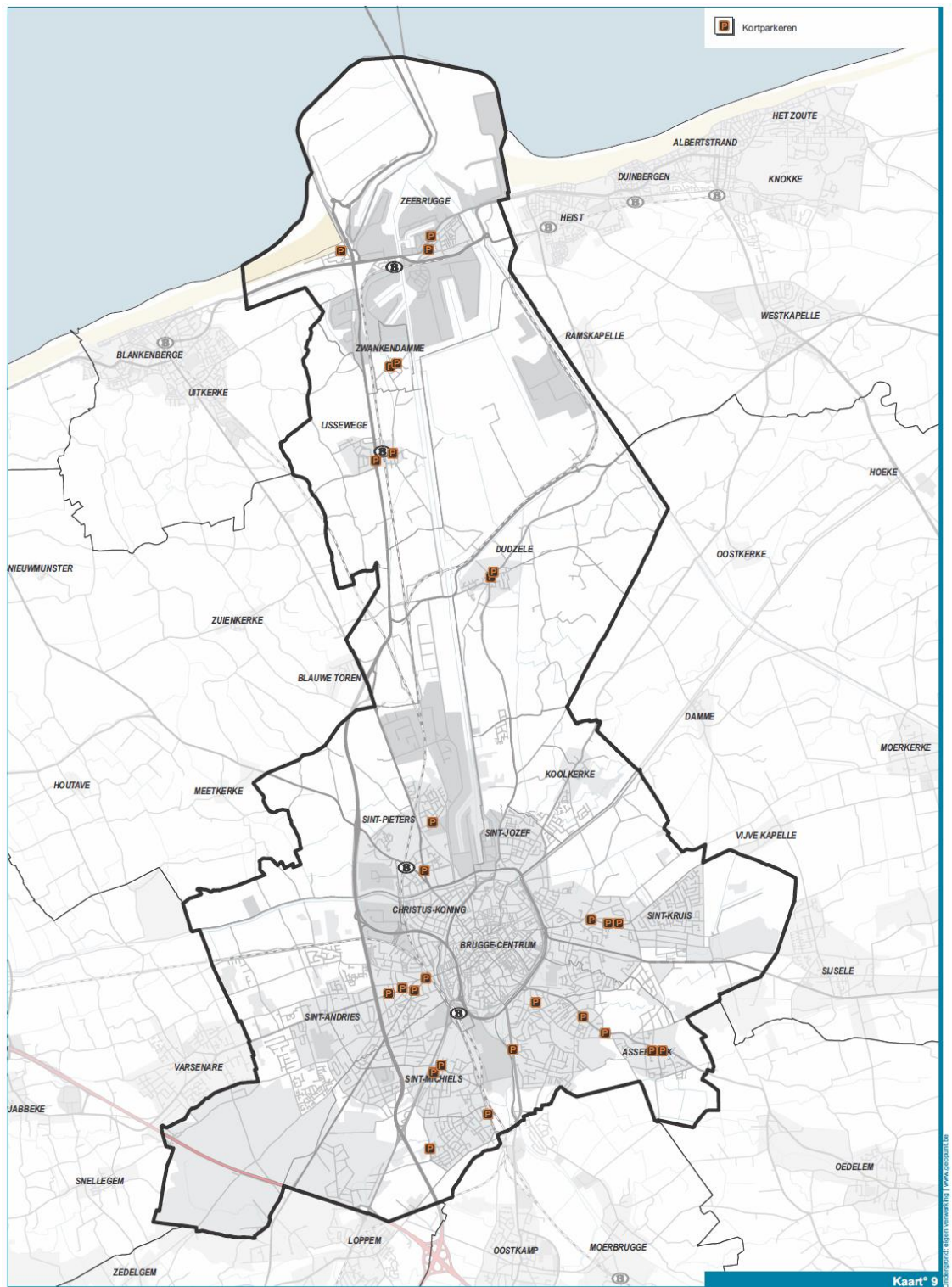
De parkeersituatie in de deelgemeenten van Brugge wordt opgevolgd en permanent geëvalueerd. Na onderzoek kunnen, op basis van objectieve gegevens en vaststellingen, parkeerbeperkingen ingevoerd worden. Uitgangspunt is dat parkeerduurbepalingen steeds op zonaal niveau ingevoerd worden, zodanig dat de parkeerdruk niet afgewenteld wordt op de aanliggende straten.

In de deelgemeenten worden de mogelijkheden om buurtparkings te realiseren onderzocht. Bij de herinrichting van de wegen met een hoge parkeerdruk wordt onderzocht of er door maatregelen bijkomende parkeercapaciteit kan gerealiseerd worden.

De strikte toepassingen van de minimumbepalingen van de stedenbouwkundige verordening m.b.t. het parkeren is steeds aangewezen, zeker wat het wonen betreft in de oude stadskernen van de deelgemeenten.

Zones voor kortparkeren

Kaart 9 : kortparkeren (A3 – formaat in kaartenbundel)



1:85 000
Q:\00_P\BE0114\BE0114000845\7_GIS_Grafisch\74_Krt_Fig_Tekst_beleidsplan\BE0114000845_krt_026B_kortparkeren.cdr

Vernieuwen van het mobiliteitsplan Brugge | Beleidsplan | Kortparkeren

De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren worden in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. (zie kaart).

Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

- Het principe van het kortparkeren wordt ingevoerd voor buurtwinkels en dus niet voor andere handelszaken. Om als buurtwinkel in aanmerking te komen voor een zone kortparkeren moeten volgende criteria toepasselijk zijn :
 - er moet een hoge parkeerdruk zijn;
 - de mogelijkheid om in korte tijd bediend te zijn in de buurtwinkel;
 - er moet een continue aanbod van klanten zijn zodat de zone maximaal gebruikt wordt.
- Elke zone kortparkeren wordt in tijd beperkt in relatie met de openingsuren (en laad- en lostijden) van de aanvragende buurtwinkels. Een zone kortparkeren wordt enkel ingevoerd tussen ten vroegste 09u00 en ten laatste 18u00. Door die beperking wordt aan de bewoners uit de omgeving de gelegenheid gegeven om de zone kortparkeren 's avonds en 's nachts te gebruiken. De maximale toegelaten parkeertijd wordt vastgesteld op 15 minuten.

Er moet voldoende ruimte worden voorzien voor aannemers die in de binnenstad dringende werkzaamheden moeten uitvoeren.

Parkeren van vrachtwagens

Het parkeren van vrachtwagens langsheen de openbare weg kan hinderlijk zijn en leidt soms tot gevaarlijke situaties. Om het storende effect van geparkeerde vrachtwagens tegen te gaan in verblijfsgebieden, mogen deze uitsluitend parkeren op daartoe geëigende plaatsen, dit betekent hetzij op het eigen terrein van het bedrijf, hetzij plaatsen die specifiek daarvoor ingericht zijn.

Er moeten voldoende parkings gerealiseerd worden voor vrachtwagens, voldoende gespreid over het hele grondgebied, maar ook voldoende verwijderd van woonzones of plaatsen voor recreatie. Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden.

Momenteel zijn er reeds parkings gerealiseerd voor vrachtwagens:

1. Parking Geraalan ter hoogte van sportcentrum (16 plaatsen)
2. Fort Lapin op R30, kant Kanaal Gent-Brugge-Oostende (8 plaatsen)
3. Lodewijk Coiseaukaai (25 plaatsen)
4. Veemarktstraat (13 plaatsen)
5. Sint-Pieterszuidstraat (12 plaatsen)
6. Waggelwaterstraat (20 plaatsen)
7. Koning Albert I – laan (N397), tussen N31 en Jagersstraat (7 plaatsen)
9. Ten Briele (behalve op zondag) (20 plaatsen)
10. Parking Steenbrugge (12 plaatsen)
11. Kerkdreef (10 plaatsen)
12. Maalse Steenweg (N9), kant onpare nummers, tussen dreef naar Ryckvelde grens met Sijssele-Damme (16 plaatsen)

13. Buiten Boninvest op R30 (7 plaatsen)

14. Buiten Kazernevest op R30 (max. 15 plaatsen)

Voor de vrachtwagenparking L. Coiseaukaai (3) wordt de mogelijkheid onderzocht om die te verplaatsen naar Sluisstraat zodat deze strategische plek een stedelijke invulling kan krijgen (visie RUP Fort Lapin).

In het RUP Gulden Kamer is vastgelegd dat, indien er bijkomende personenparking nodig is voor het sportcomplex Gulden Kamer, de vrachtwagenparking moet verdwijnen, op voorwaarde dat er een andere locatie gevonden is.

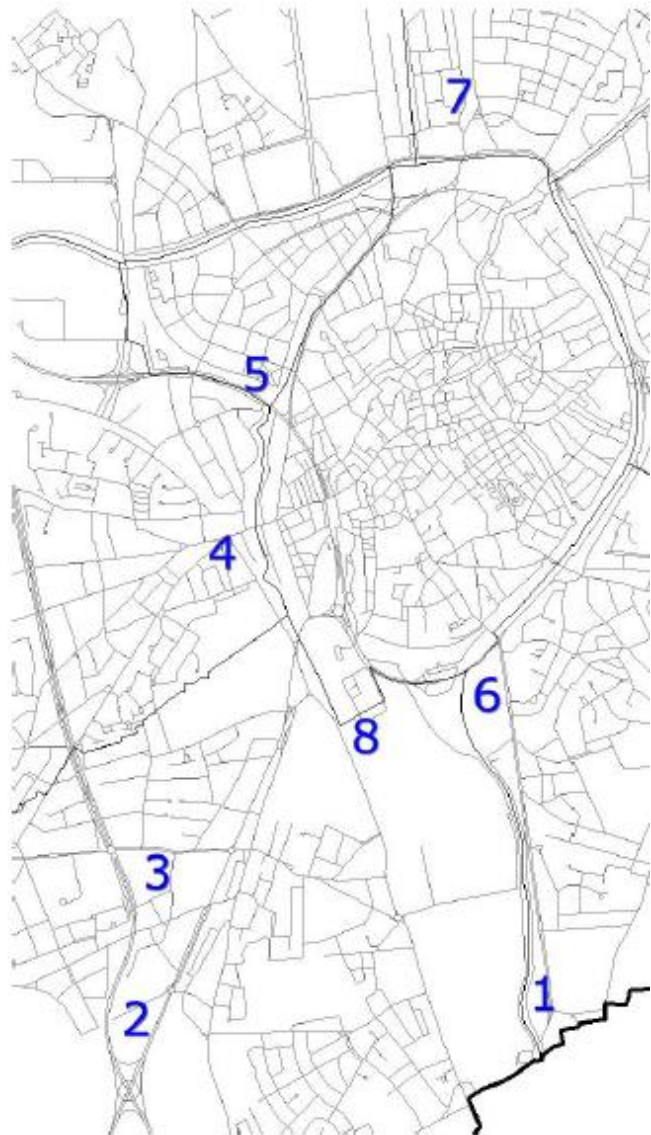
Het parkeren voor vrachtwagens te Zeebrugge zal verder onderzocht worden.

Parkeren van mobilhomes voor kort verblijf, autocars en leerlingenvervoer.

Het parkeren van autocars en mobilhomes wordt verboden in de binnenstad. Momenteel kunnen deze voertuigen parkeren aan het Kanaaleiland, langs de Bargeweg. Er is een volwaardig kampeerautoterrein en een parking voor autocars voorzien. In het "RUP Kanaaleiland" wordt een nieuwe invulling aan het gebied gegeven, namelijk jeugdvoorzieningen/gemeenschapsvoorzieningen (Cactus Club), grootschalige voorzieningen en evenementen, jachthaven en bijkomende functies in synergie met de omgeving. Om het Kanaaleiland optimaal te benutten en een nieuwe invulling te kunnen geven, zullen de mobilhomeparking en de busparking geherlokaliseerd moeten worden. Bij het herlokalisatie van de busparking en/of de kampeerautoterreinen in functie van nieuwe ontwikkelingen dient deze gecompenseerd te worden in de nabijheid van het station. Het herlokalisatie van de parkings kan uiteraard gefaseerd gebeuren.

In het kader van de opmaak van het RUP Kanaaleiland werden volgende locaties voor de mobilhomeparking aangegeven¹⁴:

- P&R Steenbrugge (1)
- Kinopolissite (2)
- Veemarkt Sint-Michiels (3)

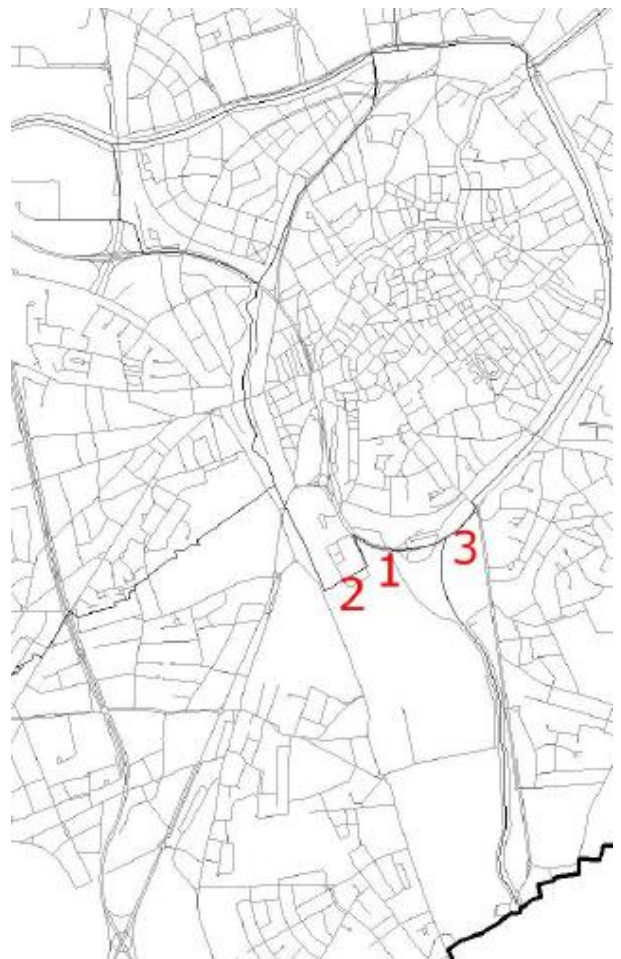


¹⁴ Bron: inleidende tekst/nota RUP Kanaaleiland

- Magdalenastraat – Edgar de Smedtplantsoen (4)
- Tussen Bevrijdingslaan en Graaf Visartpark (5)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (6)
- Entrepot (7)
- Kavels voorzijde station (8)

Mogelijke locaties voor de autocarparking die werden aangegeven zijn

- omgeving stelplaats de Lijn (1)
- Kavels voorzijde station (2)
- Gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan (3)



Er wordt voorgesteld om ter hoogte van de 'park and ride'-parking 'Waggelwater' ruimte te voorzien voor mobilhomes. De ene zijde kan ingericht worden voor het plaatsen van 68 mobilhomes. Dit stemt ongeveer overeen met de capaciteit van de camping voor mobilhomes aan het Kanaaleiland. Aan de andere zijde van het fietspad is nog parking mogelijk voor 37 wagens¹⁵. Het is de bedoeling de afbakening van de parkeerplaatsen flexibel te houden, zodat volgens de nood de parking voor mobilhomes ook kan gebruikt worden als parking voor personenwagens (+ 210 pp).

Daarnaast kunnen mobilhomes ook terecht op de **randparking Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan**. De Stad Brugge heeft een studie laten uitvoeren voor het creëren van een extra randparking, gelegen op het braakliggende terrein tussen het kanaal en de Baron Ruzettelaan (N50). In deze studie werd onderzocht op welke manier deze randparking het best ontsloten kan worden naar de Baron Ruzettelaan (N50), met minimale impact op het verkeerskundig functioneren van het kruispunt Katelijnepoort, cq. het kruispunt niet in te schakelen in de ontsluiting om kerende voertuigen te vermijden.

Het gebied Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan kan eveneens gebruikt worden voor het plaatsen van autocars. De parking wordt tevens gebruikt voor speciaal leerlingenvervoer.

Te onderzoeken locaties

In de onderstaande tabel wordt aangegeven welke locaties verder onderzocht zullen worden als parkeerlocaties. De tweede kolom geeft aan welk type van voertuigen er in overweging wordt genomen.

Zoeklocatie	Type voertuigen
Waggelwater	Mobilhomes, personenwagens park and ride
Blankenbergse Steenweg	Personenwagens park and ride, autocars
Site Kinopolis	Personenwagens park and ride
Carpoolparking langs de Torhoutsesteenweg (nabij de Expresweg)	Personenwagens park and ride
Altebij	Personenwagens randparking
Katelijnebrug/Baron Ruzette	Personenwagens randparking, mobilhomes
Sint-Andries	Vrachtwagens

Het Bargeplein blijft een locatie voor parkeren van autocars en leerlingenvervoer.

Parking Steenbrugge blijft een parking voor personenwagens en vrachtwagens.

Volgende randvoorwaarden zijn belangrijk bij het locatieonderzoek

- Bereikbaarheid vanaf het hogere wegennet zonder woonwijken te belasten
- Bereikbaarheid van het centrum via duurzame modi

¹⁵ waarvan 2 voor personen met een handicap.

- Verkeersveilige aansluitingen
- Beschikbare ruimte

Parkeren voor autodelen

In het centrum, maar ook op strategische plaatsen in de centra van de deelgemeenten worden wagens ter beschikking gesteld. Momenteel zijn er standplaatsen voor autodelen in het centrum op het Sint-Jansplein, aan het station, aan de Gentpoort, op het Bapaumeplein, op het Werfplein en op het Canadaplein. De standsplaatsen voor autodelen blijven behouden teneinde het initiatief te stimuleren. Wegens succes zal het autodelen uitgebreid worden. Er is een onderzoek gebeurd naar de mogelijke uitbreiding of nieuwe standplaatsen in het centrum en buiten het centrum (zie 1.1.1).

In het centrum zal het aantal plaatsen uitgebreid worden, bijvoorbeeld ter hoogte van Graaf Visartpark en ter hoogte van de parking aan de achterzijde van het station van Brugge (Sint-Michiels)¹⁶.

Ook in de deelgemeenten worden parkeermogelijkheden voorzien voor autodelen. In eerste instantie wordt hierbij gedacht aan Assebroek, Sint-Andries en Sint-Michiels.

Vorbehouden parkeerplaatsen

De stad zal voldoende parkeerplaatsen vorbehouden voor personen met een beperking, zoals aangegeven in de Vlaamse verordening inzake toegankelijkheid. Deze parkeerplaatsen zullen aangelegd worden na onderzoek door de stedelijke diensten en de politie en volgens de meest recente aanbevelingen.

Acties met betrekking tot B5 Parkeerbeleid : zie actietabel.

¹⁶ Werd gerealiseerd in juni 2015

5.2.2.6 B.6 (Goederen)Vervoer

Het stadsbestuur ijvert voor een betere ontsluiting van de **Brugse Zeehaven**, maar waakt tegelijkertijd over de leefbaarheid van de polderdorpen. Er worden tal van maatregelen genomen waardoor de multimodale ontsluiting van de Zeehaven sterk verbeterd wordt.

- Door de realisatie van het derde spoor en de herinrichting van het vormingsstation Zwankendamme wordt de zeehaven beter ontsloten per spoor.
- Via het Ship-project en de verbreding van het Schipdonkkanaal wordt de ontsluiting via het water verbeterd. De doortochtstudie met de vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis en het verkeersmanagement zorgt voor een hogere capaciteit van de waterweg.
- De realisatie van de hoofdweg A11 zorgt voor een vlotte verbinding van de Zeehaven van Brugge met het binnenland.
- De N31 moet verder worden aangepakt met onder andere een ondertunneling ter hoogte van Lissewege.

Zoals hoger aangegeven wordt gestreefd naar een vorm van **stadsdistributie** door het oprichten van een logistiek servicecentrum. Hierbij wordt een logistiek servicecentrum aan de stadsrand opgericht waar de leveringen voor handelaars in het stadscentrum gebeuren. De levering bij de handelaars zelf gebeurt gebundeld en op een zo duurzaam mogelijke manier (met kleinere bestelwagens, per fiets, ...). Onderzoek heeft uitgewezen dat het concept in Brugge haalbaar is. Vanuit het onderzoek¹⁷ werden een aantal maatregelen geformuleerd opdat de stadsdistributie goed zou kunnen functioneren (zie bijlage 11.12). De meest kansrijke maatregelen zijn :

- Het invoeren van voetgangerszones
- Invoeren van venstertijden
- Invoeren tonnagebeperking
- Een uitbreiding van de spertijden van de ophaalbruggen

Naast het invoeren van de voetgangerszone (zie hoger), zal er tonnagebeperking en zullen er venstertijden ingevoerd worden. Venstertijden zijn door de stad bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied mogen bevoorrad worden door vrachtwagens van een bepaalde tonnage.

- In de volledige binnenstad geldt een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 10 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 10 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 11u00 en van 19u00 tot 22u00).

Specifiek voor openbaar vervoer kunnen uitzonderingen voorzien worden.

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

¹⁷ BEVOORRADINGSPROFIEL BRUGGE, Slimme stedelijke distributie in Brugge – Fase I – startnota, City Depot, juni 2014

Om het gebruik van de Bevrijdingslaan (N351) als toegang tot Brugge sterker af te dwingen kan overwogen worden om de Gistelse Steenweg (N367) en de Torhoutse Steenweg (N32) en de Legeweg tussen de N31 en de R30 te knippen voor zwaar verkeer.

Ter hoogte van Sint-Pieters wordt zoveel mogelijk vrachtverkeer via de A11 gestuurd door op strategische plaatsen de assen te knippen voor vrachtverkeer (bijvoorbeeld op de Pathoekeweg ter hoogte van Sint-Pietersgroenestraat en op de Blankenberge Steenweg (N371)).

Ter hoogte van de doortochten (secundaire wegen, lokale wegen type I) zal een evenwicht gezocht worden tussen leefbaarheid en het doorgaand vrachtverkeer. Vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk via het hoger wegennet gestuurd. Dit wordt gestimuleerd door een goede doorstroming op dit hogere wegennet en door snelheidsbeperking ter hoogte van de doortochten.

Acties met betrekking tot B6 (Goederen)vervoer: zie actietabel

5.2.3 Werkdomein C - Flankerende maatregelen

5.2.3.1 C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen.

- Stad Brugge biedt ondersteuning bij het opmaken van vervoersplannen voor openbare diensten, bedrijven, horeca en scholen. Zo helpt het stadsbestuur bedrijven en hun werknemers stilstaan bij een alternatief voor de wagen. Stad Brugge geeft zelf het goede voorbeeld. Er is ook een bedrijfsvervoerplan met bijhorend actieplan voor de eigen stadsdiensten.
- Hoe beter alle deelnemers in het verkeer op de hoogte zijn van de werking en gevaren van verkeersstromen, hoe vlotter en veiliger het verkeer kan verlopen. Daarom is verkeersopvoeding in het onderwijs van groot belang. Stad Brugge speelt een ondersteunende rol. Zo begeleiden de stadsdiensten scholen bij de opmaak van schoolvervoerplannen. In samenwerking met de scholen zullen sensibiliseringscampagnes georganiseerd worden om de leerlingen te motiveren meer te stappen en te wandelen (projecten verkeersveiligheid).
- Bedrijfsvervoerplannen kunnen opgelegd worden bij stedenbouwkundige vergunningen voor sterk verkeersgenererende activiteiten. De stad faciliteert buurten voor de organisatie van speelstraten. Zo worden de mensen in hun eigen buurt bewust van de meerwaarde van straten waar koning auto niet regeert. Autoloze Zondag, het feest van de zachte weggebruiker, wordt voortgezet.
- De Stad Brugge beschikt over een leidraad die gehanteerd wordt bij de organisatie voor evenementen. Het gebruik van de mobiele fietsenstallingen bij evenementen wordt verder gepromoot.
- Het stadsbestuur streeft naar evenementenbussen van en naar evenementen en grote zalen. Er wordt een 'Eindejaarsmobiliteitsplan' voor het drukke Brugge opgemaakt.

5.2.3.2 C.2 Tarifiering

Een goed doordacht tariefbeleid is cruciaal om het parkeergedrag aan te passen. Ondergronds parkeren moet steeds goedkoper zijn dan bovengronds parkeren. Met alle parkeerexploitanten in de binnenstad worden bovendien afspraken gemaakt om uniforme tarieven toe te passen. Parkeren buiten het centrum moet goedkoper zijn dan (ondergronds) parkeren in het centrum. Het tariefbeleid stimuleert het gebruik van de randparkings en 'park-and-ride'-parkings.

5.2.3.3 C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

SAVE - charter

De Stad Brugge sluit een SAVE – charter af. Hierbij verklaart de stad bereid te zijn een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, in het bijzonder kinderen en jongeren beter te beschermen. Er zal een actieplan uitgewerkt worden dat aansluit op een of meerdere doelstellingen:

1. De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse.
2. De implementatie van het STOP-principe.

3. De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.
4. Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.
5. De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar beleidsverantwoordelijken.
6. Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren.
7. De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.

Openbaar vervoer

- Bij aanpassingen en uitbreidingen van het openbaar vervoernetwerk worden informatiecampagnes opgezet in de betrokken buurten.
- Bij de realisatie van ingrepen ten voordele van de doorstroming van het openbaar vervoer, zal een communicatie opgezet worden om hiervoor een draagvlak te creëren bij alle verkeersdeelnemers en respect af te dwingen voor vrijwaring van de busbanen e.d.
- Eindejaarsshoppingactie: voor de koopweekends en de koopdagen in de eindejaarsperiode wordt jaarlijks een actie opgezet door het stadsbestuur en De Lijn om extra de nadruk op het openbaar vervoer te leggen. Op alle koopdagen worden op de voorstadslijnen extra bussen ingezet.
- Op oudejaarsavond zorgt het stadsbestuur en De Lijn voor gratis openbaar vervoer voor de feestvierders.
- Campagnes van de stad zetten aan tot hoffelijkheid in het verkeer.
- Informatieverstrekking. Op drukke stopplaatsen wil het bestuur elektronische borden met de correcte weergave van de wacht- en reistijden.
- Er wordt gestreefd naar aanduiding van de haltes in de bussen.

Taxicheques

Waar en wanneer de fiets geen optie is en er geen openbaar vervoer ter beschikking is, kan er een beroep gedaan worden op taxicheques. Daarmee kan, op bepaalde tijdstippen, tegen een vast bedrag een taxi worden genomen. Net zoals het openbaar vervoer kan ook dit verplaatsingsmiddel verhinderen dat mensen onder invloed met de wagen rijden. Dat komt dan weer de verkeersveiligheid ten goede.

Toerisme

Bij de dienst toerisme wordt nu reeds vaak informatie verstrekt m.b.t. bereikbaarheid per openbaar vervoer, gebruik van de randparkings, reglementeringen voor touringcars, ... (via folders, publicaties, mondelinge of telefonische info). Het verlenen van advies in functie van een duurzame mobiliteit zal in de toekomst nog versterkt worden door op systematische wijze aandacht te besteden aan dit aspect.

Parkeren

Parkeermaatregelen worden duidelijk gecommuniceerd, zowel naar de bewoners als de bezoekers.

Fiets

Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd door het organiseren van sensibiliseringsacties en fietsverlichtingsacties.

De burger wordt geïnformeerd over het bestaande fietsnetwerk en de aangewezen fietsroutes.

Infrastructuurwerken

Zowel voor als tijdens werkzaamheden moet er aandacht zijn voor bereikbaarheid en toegankelijkheid volgens het STOP-principe.

Mensen worden goed en tijdig geïnformeerd over veranderde verkeerssituaties in de Brugse regio¹⁸. Er worden inspanningen gedaan om de bewoners en bezoekers goed en tijdig te informeren over de geplande wegwerkzaamheden. Dit kan gebeuren via verschillende kanalen, bijvoorbeeld bewonersbrieven of via een specifieke website. De Brugse “minder hinder”-website, www.bruggebereikbaar.be, wordt bestendig en verder uitgebouwd.

De Stad Brugge zal informatie over werken of manifestaties op het openbaar domein doorgeven aan het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD).

Wagens

- Voor de algemene personenwagens moeten de elektrische en andere milieuvriendelijke personenwagens voorrang genieten. Dit gebeurt door de verspreiding van laadpalen voor elektrische wagens over het ganse grondgebied.
- Het autodelen wordt meer gepromoot .
- Campagnes van de stad zetten aan tot hoffelijkheid in het verkeer.
- Het gebruik van alternatieve brandstoffen en ecologisch rijden worden aangemoedigd.

5.2.3.4

C.4.Handhaving

De handhaving moet op een efficiënte manier gebeuren, idealiter ondersteund door de modernste technieken. Handhaving gebeurt zoveel mogelijk met efficiënte en moderne technieken. Het betreft handhaving m.b.t.:

- Parkeren van wagens en vrachtwagens; bijzondere aandacht gaat naar de inning van het parkeergeld van buitenlandse parkeerovertreeders ;
- Snelheid ;
- Tonnagebeperking;
- Toegang tot voetgangerszone;
- Respecteren van busbanen;
- Inbreuken op het bestaande openbare trage wegennetwerk;
- Sluipverkeer op landelijke wegen;
- Ongewenst doorgaand vrachtverkeer.

¹⁸ GIPOD wordt binnenkort verplicht.

Er worden meer acties ontwikkeld in verband met fietsdiefstallen, bijvoorbeeld acties rond de teruggave van gevonden fietsen.

5.2.3.5

C.5. Beleidsondersteuning

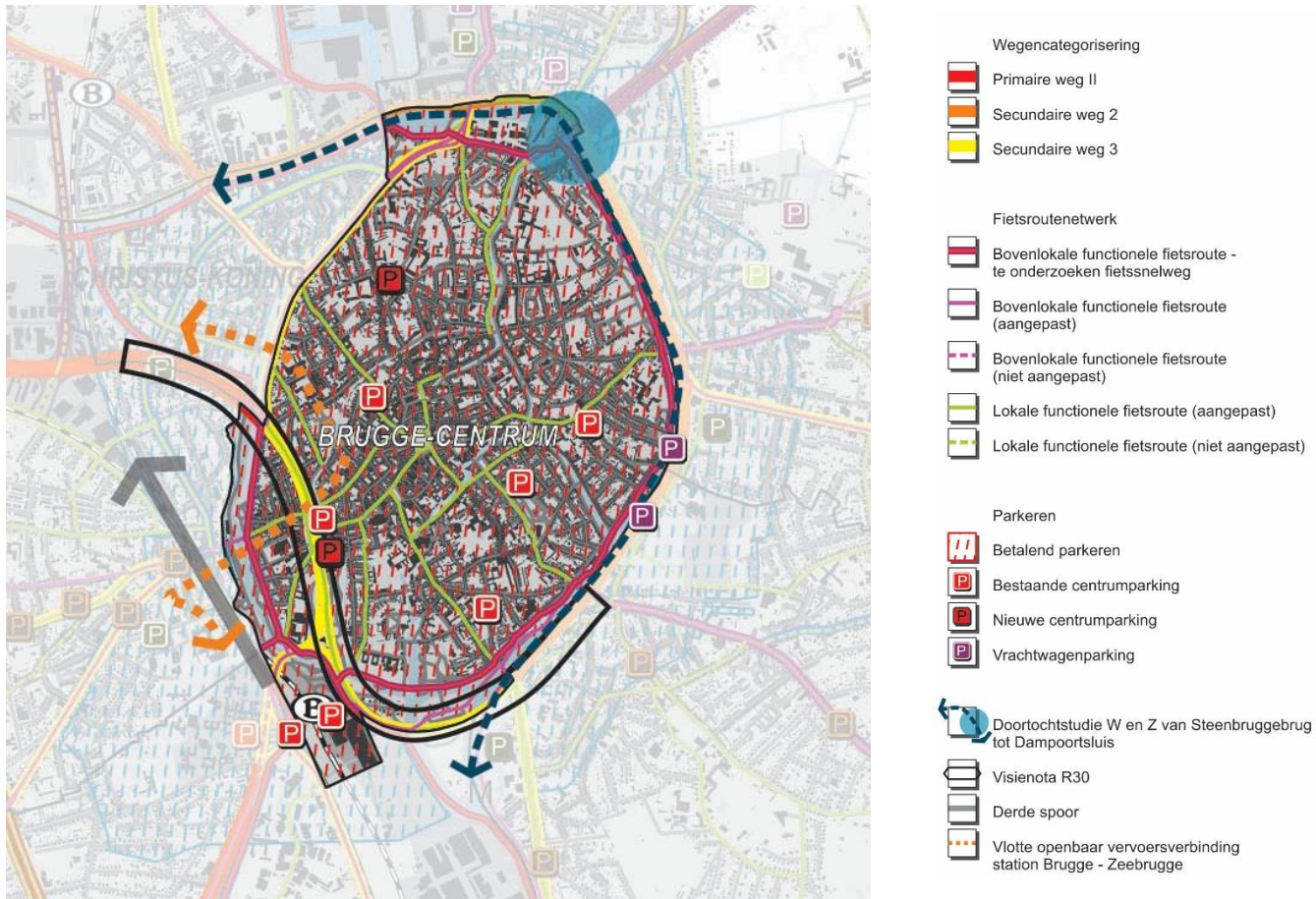
Het stadslaboratorium blijft fijnstofmetingen uitvoeren om de gevolgen van het verkeer in kaart te brengen. De resultaten worden meegenomen bij de verdere uittekening en opvolging van het mobiliteitsbeleid en de vervoersplannen rond scholen en bedrijven.

Bij elke aanvraag tot bouwvergunning, moet er een grondige evaluatie gebeuren van de impact van het project op het parkeren in de buurt.

Acties met betrekking tot C Flankerende maatregelen: zie actietabel

5.3 Uitwerking per deelgemeente

5.3.1 Centrum Brugge (sector Unesco)



Figuur 22 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Centrum Brugge

5.3.1.1 A1 Ruimtelijke planning

In de historische binnenstad wordt aangename woon- en leefklimaat te Brugge terug versterkt. De historische binnenstad als hét hart van de stad is en blijft het middelpunt van het regionaalstedelijk gebied. De aandacht gaat uit naar renovatie en het aanpakken van de leegstand. Waar mogelijk worden ontwikkelingen op vrijgekomen locaties/binnengebieden gestimuleerd.

Leegstaande bedrijfspanden langsheen de Ringvaart (Kolenkaai) hebben, voor zover nog niet ontwikkeld, potenties voor wonen aan het water.

De omgeving rond het station wordt uitgebouwd als een toplocatie voor kantoren. De potenties van de stationsomgeving (inclusief de directe omgeving) moeten maximaal worden benut. Hierbij wordt zoveel mogelijk ingespeeld op het bereikbaarheidsprofiel (openbaar vervoer) van deze plek.

5.3.1.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **R30** wordt heringericht. Er werd een visie uitgewerkt voor het deel van de R30 vanaf de Bevrijdingslaan (N351) tot de 'Gentpoort' (kruispunt met de Generaal Lemanlaan (N337)).

5.3.1.3 A3 Categorisering van de wegen

De **Bevrijdingslaan (N351)** wordt beschouwd als hoofdtoegang voor Brugge. Deze wordt geselecteerd als een primaire weg type II.

De **R30** van de N9 Blankenbergse Steenweg tot de Baron Ruzettelaan (N50) (Sint-Pieterskaai, Fort Lapin, Buiten Kruisvest, Buiten Boninvest) wordt geselecteerd als een secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Zij zijn slechts in tweede instantie verbindend.

De R30 van de Bevrijdingslaan (N351) tot de N376 Dudzeelse Steenweg (Guldenvieslaan-Koningin Elisabethlaan, Komvest en Walweinsteinstraat) werd geselecteerd als een secundaire weg type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

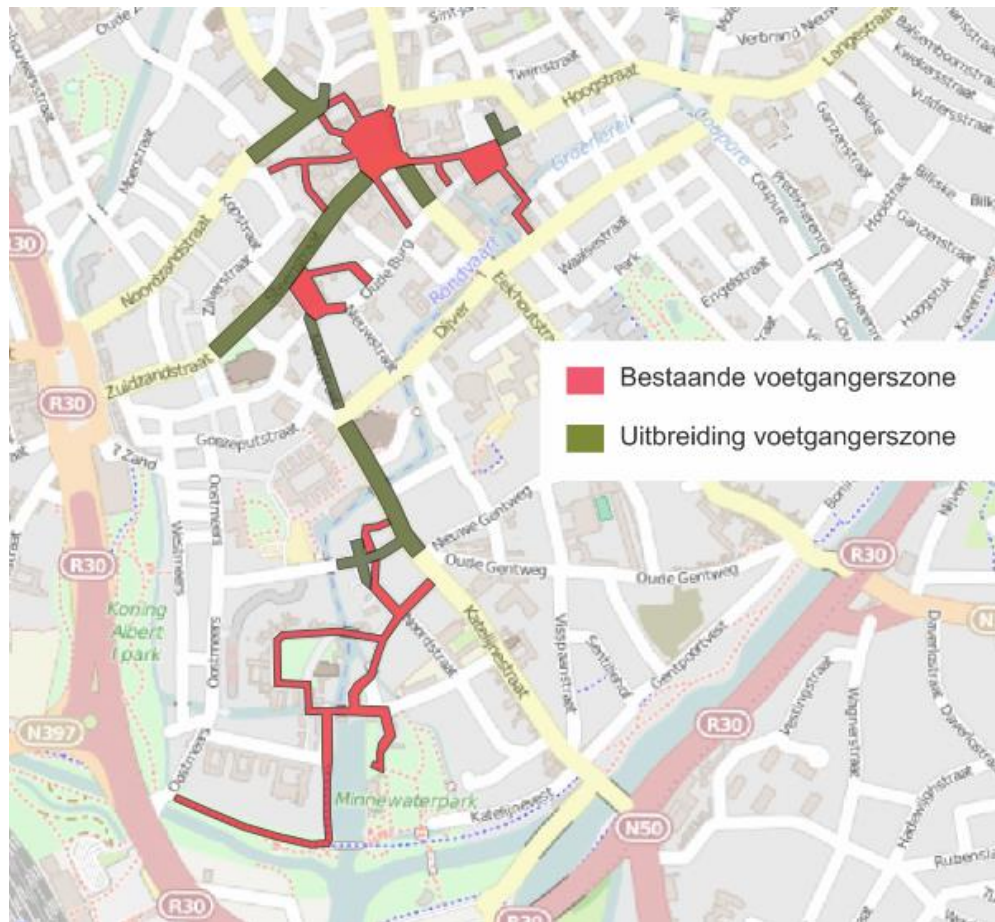
In het visienota R30 en in de doortochtstudie "Stadsvaart" worden voorstellen gedaan voor de herinrichting van de R30.

De overige wegen zijn **lokale wegen type III**. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht.

5.3.1.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Binnen in het autoluwe centrum wordt gestreefd naar de uitbreiding van een **voetgangerszone**.

In de voetgangerszone wordt bijzondere aandacht geschonken aan het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers. Waar mogelijk moeten hiervoor infrastructurele maatregelen genomen worden.



Figuur 23 : uitbreiding voetgangerszone

De realisatie van de uitbreiding van de voetgangerszone gebeurt gefaseerd.

In eerste instantie wordt op zaterdag van 10u00 tot 18u00 en op elke eerste zondag van de maand geen gemotoriseerd verkeer meer toegelaten in de Noordzandstraat, Zuidzandstraat, Steenstraat en Geldmuntstraat, behoudens voertuigen met een doorlatingsbewijs.

In tweede instantie wordt, na evaluatie en aanpassing van de verkeerscirculatie, de voetgangerszone uitgebreid met: de Katelijnestraat (deel tussen de Nieuwe Gentweg en Gruuthusestraat), de Mariastraat, de Sint-Jakobsstraat (deel tussen de Geldmuntstraat en Naaldenstraat), de Kuipersstraat (deel tussen de Markt en de Niklaas Desparsstraat), de Wollestraat (deel tussen de Markt en de Oude Burg) en de Hoogstraat (deel tussen de Mallebergplaats en de Burg), eveneens op zaterdag van 10u00 tot 18u00 en op elke eerste zondag van de maand.

In een latere fase kunnen de tijdelijke voetgangerszones, geheel of gedeeltelijk, in samenspraak met de bewoners, handelaars, in deze zone gevestigde ondernemingen, scholen of andere voorzieningen uitgebreid worden naar andere dagen van de week. De inrichting van de voetgangerszones zal een aanpassing van de verkeerscirculatie vragen.

Aanpassingen aan de circulatie gebeuren in overleg met de partners en naar aanleiding van specifieke projecten (bijvoorbeeld heraanleg van 't Zand).

5.3.1.5 B2 Fietsroutenetwerk

Momenteel worden er op grondgebied van Brugge verschillende routes voorgesteld om in te richten als **fiets snelwegen**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn

De R30 (Koningin Elisabethlaan – Komvest – Wulpenstraat – Buiten Kruisvest – Kazernevest – Boninvest – Bargeweg - Bargeplein – Hendrik Pulinxpad – buiten Begijnvest – Hendrik Consienceaan – Guido Gezelleaan – Gulden Vieslaan) is onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**:

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**.

- Sint-Pieterskaai/ Fort Lapin ;
- Kolenkaai/Houtkaai/Verbinding door Baron Ruzettepark ;
- Ezelstraat/Sint-Jacobstraat ;
- Vamingdam ;
- Julius en Maurits Sabbestraat ;
- Langerei ;
- Langestraat ;
- Dijver ;
- Gentpoortstraat en verbinding Dijver ;
- Katelijnestraat/Verbinding Steenstraat ;
- Minnewater ;
- Oostmeers ;
- Steenstraat ;
- Boeveriestraat;
- Steenstraat ;
- Hoefijzerlaan/ Koning Albert I – laan (N397) /Het Zand ;
- Noordzandstraat/Geldmuntstraat .

Fietsbruggen aan Coupure en Handelskom bevorderen de bereikbaarheid van de binnenstad, vanuit respectievelijk Assebroek/Sint-Kruis en Koolkerke/Sint-Jozef (cfr. het stadsvaartproject). Ter vervollediging van de Vesten wordt gezocht naar een fietsverbinding (brug) in het verlengde van het Sasplein, via de terreinen van Genencor naar Komvest.

5.3.1.6 B3 Openbaar vervoer

Het **hoofdstation Brugge** is het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt in de ruime omgeving en zal fungeren als transferium.

Momenteel onderzoekt De Lijn de haalbaarheid van een **vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand, ...).

Binnen het mobiliteitsbeleid van de stad Brugge wordt gestreefd naar **een lichter openbaar vervoer** met kleine bussen in de binnenstad. De huidige bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de bediening is. Op korte termijn wordt gestreefd naar minder bussen door het centrum waarbij er door de belangrijke winkelstraten (Noordzandstraat, Geldmuntstraat, Steenstraat en Zuidzandstraat) veel minder bussen rijden. Het blijven bedienen van het centrum van Brugge – ook in een auto(bus)luser Brugge - is voor De Lijn een belangrijk element. De openbaar vervoersbediening dient gevrijwaard te worden door het voorzien van een aantal centrumhaltes. Er worden tal van maatregelen ter verbetering van de doorstroming onderzocht.

Op lange termijn streeft de stad naar het openbaar vervoersscenario waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de (openbaar vervoers)ring R30 rijden. Ter hoogte van de haltes langs de R30 kan overgestapt worden op kleinere bussen waarmee de passagier de beoogde bestemming in de binnenstad kan bereiken. Dit strookt niet met de huidige visie van De Lijn en MOW.

Er wordt gestreefd naar verbindingen met hoge frequentie tussen de 'park and ride'-parkings en het centrum, om het gebruik van de 'park and ride'-parkings te stimuleren. Ook de nieuwe randparking ter hoogte van Baron Ruzettelaan kan ontsloten worden via deze verbinding. De Lijn zal de haalbaarheid onderzoeken.

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersassen gestreefd naar een optimale doorstroming. Het betreft de R30 en de verschillende invalswegen (Gistelse Steenweg (N367), de Torhoutse Steenweg (N32), de Koning Albert I – laan (N397), de Spoorwegstraat (N342), de Stationslaan (N342), de Baron Ruzettelaan (N50), de Maalse Steenweg (N9) en de Generaal Lemanstraat/Astridlaan (N337)).

5.3.1.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Recent werden verschillende kruispunten op de **N31** reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De herinrichting van het kruispunt N31 x Bevrijdingslaan (N351) is gepland. De Stad Brugge dringt aan op een snelle realisatie.

Er werd een visie uitgewerkt voor de **R30** vanaf de Bevrijdingslaan (N351) tot de 'Gentpoort' (kruispunt met de Generaal Lemanlaan (N337)). Volgende voorstellen werden geformuleerd:

- ondertunneling van de Bevrijdingslaan (N351) - R30. De doorstroming op de Bevrijdingslaan (N351) wordt maximaal bevorderd. Het kruispunt "Bloedput" wordt herleid tot een kruispunt voor lokale verkeerstromen.
- De huidige UNESCO-Rotonde wordt vervangen door een compacter, verkeerslichtengeregeld kruispunt.
- Ter hoogte van de **stationsomgeving** wordt een tunnel gerealiseerd.

- Op de **grote Katelijnebrug** wordt de huidige configuratie van 2x2-rijstroken behouden. Tussen Katelijnepoort en stationsomgeving wordt een bus strook toegevoegd.
- Ter hoogte van de **Katelijnepoort** was het niet mogelijk om de R30 ongelijkvloers te laten kruisen, gezien de nabijheid van de grote Katelijnebrug en de ligging in de UNESCO bufferzone. Het kruispunt met Baron Ruzettelaan (N50) wordt behouden, maar wordt geoptimaliseerd.
- Ter hoogte van de Gentpoort wordt de R30 ondertunneld. Via twee aansluitingen kan men zich naar het kruispunt met Generaal Lemanlaan (N337) en Gentpoortstraat begeven. Hierdoor wordt het lokale verkeer losgekoppeld van het doorgaande verkeer op de R30 en wordt ook de situatie voor fietsers veiliger.

Ook in het kader van de doortochtstudie “Stadsvaart” van Waterwegen en Zeekanaal zullen eveneens inrichtingsvoorstellen gedaan worden voor de R30. De Dampoortsluis en de brug van Steenbrugge zullen gemoderniseerd worden. De **kruispunten R30 x Moerkerkse Steenweg x R30 Maalse Steenweg** zullen heringericht worden.

De Leopold I - laan – Leopold II- laan (**lokale weg type IIa**) wordt ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

Water- en baanverkeer worden beter op elkaar afgestemd: het draaien van bruggen op drukke momenten moet zoveel als mogelijk vermeden worden. De signalisatieborden moeten geoptimaliseerd worden voor een efficiënte begeleiding van het ringverkeer.

5.3.1.8

B5 Parkeerbeleid

Om verkeer in de binnenstad te ontmoedigen en om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te reserveren voor bewoners en werknemers wordt er op termijn **betalend parkeren ingevoerd in de volledige binnenstad** (zowel ondergronds als bovengronds). Omwille van de duidelijkheid wordt er één uniforme zone ingevoerd. Bewoners worden vrijgesteld door gebruik te maken van bewonersvignetten (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). Voor verzorgend en dienstverlenend personeel in de brede betekenis van het woord en voor de bezoekers van de bewoners, zullen er specifieke parkeeroplossingen komen.

Op korte en middellange termijn zullen werknemers kunnen gebruikmaken van werknemerskaarten (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). Van zodra voldoende randparkings en ‘park-and-ride’-parkings gerealiseerd zijn, worden de parkeerplaatsen in het centrum maximaal voorbehouden voor de bewoners.

Als auto’s in de binnenstad worden geparkeerd, dan moet dat zoveel als mogelijk ondergronds. Het ondergronds parkeren in het centrum is goedkoper dan het bovengronds parkeren. Het bovengronds parkeren wordt beperkt tot maximaal 2 uren.

Het straatparkeren wordt zoveel mogelijk voorbehouden of gefaciliteerd voor de bewoners door het gebruik van een bewonersvignet. Door het uitbreiden van de bestaande centumparking 't Zand en de realisatie van de nieuwe parking Weylerhof, kunnen de andere, minder goed bereikbare

centrumparkings (vb. Biekorf en Zilverpand) vrijgemaakt worden voor bewonersparkeren en/of parkeren voor de handelaars.

Bovengronds parkeren voor niet-bewoners wordt geleidelijk afgebouwd.

Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebiedentegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren **een blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren.

5.3.1.9

B6 Goederenvervoer

Er wordt gestreefd naar een vorm van **stadsdistributie** door het oprichten van een logistiek servicecentrum. Hierbij wordt een logistiek servicecentrum aan de stadsrand opgericht waar de leveringen voor handelaars in het stadscentrum gebeuren. De levering bij de handelaars zelf gebeurt gebundeld en op een zo duurzaam mogelijke manier (met kleinere bestelwagens, per fiets,...).

Er worden venstertijden ingevoerd. Venstertijden zijn door de stad bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied mogen bevoorrad worden door vrachtwagens van een bepaalde tonnage.

- In de volledige binnenstad geldt een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 10 ton;
- In de volledige binnenstad geldt bovendien een verbod voor voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan 3,5 ton (tot 10 ton) behoudens tijdens de venstertijden (van 06u00 tot 11u00 en van 19u00 tot 22u00).

5.3.2 Christus Koning (sector Unesco)



- Wegencategorisering
 - Primaire weg II
 - Secundaire weg 2
 - Secundaire weg 3
 - Lokale weg IIa

- Fietsroutenetwerk
 - Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fietssnelweg
 - Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (aangepast)

- Parkeren
 - Blauwe zone
 - Bestaande randparking

- Doortochtstudie W en Z van Steenbruggebrug tot Dampoortsluis
- Visienota R30
- Derde spoor
- Vlotte openbaar vervoersverbinding station Brugge - Zeebrugge

Figuur 24 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Christus Koning

5.3.2.1 A1 Ruimtelijke planning

Te Christus Koning wordt de woonfunctie versterkt en renovatie verder gestimuleerd.

Leegstaande bedrijfspanden langsheen de Ringvaart (Houtkaai) hebben, voor zover nog niet ontwikkeld, potenties voor wonen aan het water. De "Nieuwe Molens" in Christus Koning werden reeds herbestemd en een aantal panden kunnen met de goedkeuring van twee RUP's voor Christus Koning ook getransformeerd worden tot wonen aan het water.

5.3.2.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **R30** wordt heringericht. Er werd een visie uitgewerkt voor het deel van de R30 vanaf de Bevrijdingslaan (N351) tot de 'Gentpoort' (kruispunt met de Generaal Lemanlaan (N337)).

Er wordt uitgegaan van de realisatie van **een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.2.3 A3 Categorisering van de wegen

De **Bevrijdingslaan (N351)** wordt beschouwd als hoofdtoegang voor Brugge. Deze wordt geselecteerd als een primaire weg type II.

De R30 van de Bevrijdingslaan (N351) tot de N376 Dudzeelse Steenweg (Guldenvieslaan-Koningin Elisabethlaan, Komvest en Walweinstraat) werd geselecteerd als een secundaire weg type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

In het visienota R30 en in de doortochtstudie "Stadsvaart" worden voorstellen gedaan voor de herinrichting van de R30.

De **Scheepsdalelaan (N9)** (van de R30 (St Pieterskaai) tot de R30 (Koningin Elisabethlaan-Brugge)) is eveneens geselecteerd als een secundaire weg type III.

De **Leopold I-laan / Leopold II-laan** is geselecteerd als een lokale weg type IIa. Deze weg verzamelt het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdeelt het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn **lokale wegen type III**. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht.

5.3.2.4 B2 Fietsroutenetwerk

Momenteel worden er op grondgebied van Brugge volgende routes voorges teld om in te richten als **fietssnelwegen**:

- Brugse Ring (R30);
- Brugge-Oostende via kanaal;

De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**:

- Scheepsdalelaan (N9) ;
- R30 (Koningin Elisabethlaan – Komvest – Wulpenstraat – Buiten Kruisvest – Kazernevest – Boninvest – Bargeweg - Bargeplein – Hendrik Pulinxpad – buiten Begijnenvest – Hendrik Consienelaan – Guido Gezellelaan – Gulden Vieslaan) .

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**.

- Leopold I – laan, Leopold II – laan ;
- Maria van Bourgondiëlaan (suggestie opname in BFF) ;
- Karel De Stoutelaan/Beenhouwersstraat;
- Kolenkaai/Houtkaai/Verbinding door Baron Ruzettepark (suggestie opname in BFF)

5.3.2.5 B3 Openbaar vervoer

Momenteel onderzoekt De Lijn de haalbaarheid van een **vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand, ...).

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.2.6 B4 (Her) inrichting van de wegen

Recent werden verschillende kruispunten op de **N31** reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De herinrichting van het kruispunt N31 x Bevrijdingslaan (N351) is gepland. De Stad Brugge dringt aan op een snelle realisatie.

Er werd een visie uitgewerkt voor de **R30** vanaf de Bevrijdingslaan (N351) tot de 'Gentpoort' (kruispunt met de Generaal Lemanlaan (N337)). Er wordt voorgesteld de Bevrijdingslaan (N351) - R30 te ondertunnelen. De doorstroming op de Bevrijdingslaan (N351) wordt maximaal bevorderd. Het kruispunt "Bloedput" wordt herleid tot een kruispunt voor lokale verkeerstromen.

De Leopold I - laan – Leopold II- laan (**lokale weg type Ila**) wordt ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

5.3.2.7 B5 Parkeerbeleid

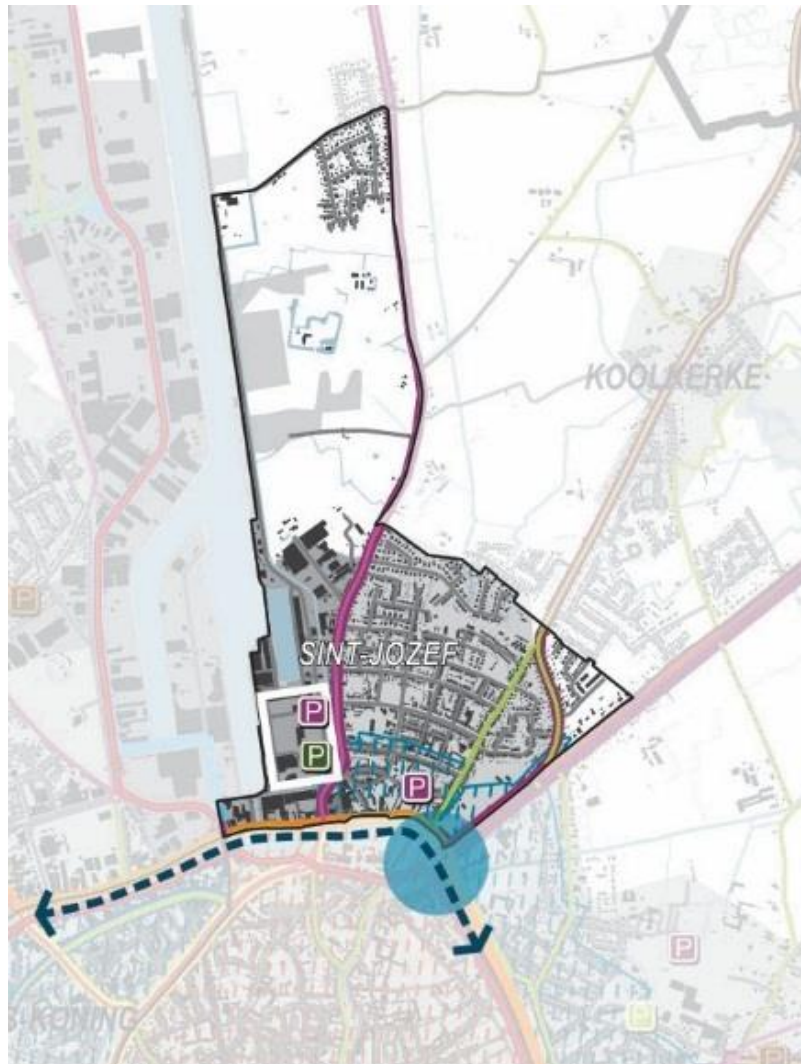
Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden, zoals Christus Koning, tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren **een blauwe zone** voorzien worden. In deze zone

kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruikmaken van de bewonerskaart (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten). De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone.

Om het parkeren op afstand te stimuleren wordt de bestaande randparking Bevrijdingslaan geoptimaliseerd . De bestaande randparkings moeten beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals deelfietsen, toiletten,... kunnen hierbij helpen.

5.3.3

Sint - Jozef (sector Noord)



- Wegencategorisering
-  Secundaire weg 2
 -  Lokale weg I
 -  Lokale weg IIb
- Fietsroutenetwerk
-  Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fiets snelweg
 -  Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 -  Lokale functionele fietsroute (aangepast)
- Parkeren
-  Blauwe zone
 -  Bestaande randparking
 -  Vrachtwagenparking
 -  Doortochtstudie W en Z van Steenbruggebrug tot Dampoortsluis
 -  Masterplan Politiehuis

Figuur 25 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Jozef

5.3.3.1 A1 Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen, een kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, ... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

In de vroegstedelijke wijk wordt de woonfunctie versterkt en renovatie verder gestimuleerd. Leegstaande bedrijfspanden langsheen de Damse Vaart (Noorweegse Kaai (N374), Damse Vaart Zuid), hebben, voor zover nog niet ontwikkeld, potenties voor wonen aan het water.

De bestaande kleinhandelsconcentratie t.h.v. de Sint-Pieterskaai - Havenstraat - Fort Lapin wordt versterkt. Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

Voor het gebied rond het politiehuis te Brugge werd een masterplan opgemaakt. Het gebied is gelegen tussen de Lodewijk Coiseaukaai en de Binnenweg. Momenteel is het gebied ingericht als een randparking en een vrachtwagenparking. Aansluitend op het politiehuis bevindt zich het 'Entrepot', een regionaal centrum voor jongerencultuur waar ook enkele stadsdiensten gevestigd zijn. De projectsite bevindt zich in een overgangszone tussen de Brugse binnenstad en de haven. In het masterplan wordt de Dudzeelse Steenweg verlegd en krijgt de stad een representatieve toegang via de Lodewijk Coiseaukaai. Deze visie wordt mogelijk vertaald in het RUP Fort Lapin. Echter, de resultaten van de doortochtstudie Stadsvaart, meer specifiek m.b.t. de Dampoortsluis, worden afgewacht vooraleer hieromtrent meer uitspraken worden gedaan. Om deze reden wordt het RUP Fort Lapin on hold geplaatst.

Het noordelijke deel van Sint- Pieters is gelegen in het buitengebied. In het buitengebiedbeleid gaat de aandacht naar het blijvend functioneren van het wonen en werken in de kernen, de landbouw en de natuur.

5.3.3.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De Dampoortsluis wordt vernieuwd. Er wordt een verkeersmanagementsysteem uitgewerkt dat zorgt voor een goede coördinatie. Zowel op het kanaal als voor het dwarsende wegverkeer (auto's, fietsers en voetgangers) wordt een verbetering bereikt.

5.3.3.3 A3 Categorisering van de wegen

De **Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg (N376)** en de **Noorweegse Kaai - Brugse Steenweg (N374)** zijn geselecteerd als lokale wegen type I. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.3.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.3.5 B2 Fietsroutenetwerk

De routes Brugse Ring (R30) en Brugge-Damme-Heist worden voorgesteld om in te richten als fietssnelwegen. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

De Dudzeelse Steenweg is onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**.

- Koolkerkse Steenweg
- Jules Van Praetstraat
- Fort Lapin

Een fietsbrug aan de Handelskom bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Koolkerke/Sint-Jozef (cfr. het stadsvaartproject).

5.3.3.6 B3 Openbaar vervoer

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.3.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Ter hoogte van de doortocht wordt de N376 Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid. De verkeersleefbaarheid van Sint-Jozef kan verbeterd worden door relatief beperkte stedenbouwkundige ingrepen waarbij de Dudzeelse Steenweg lokaal wordt verlegd. De stad kan een representatieve toegang krijgen via de Lodewijk Coiseaukaai.

5.3.3.8 B5 Parkeerbeleid

Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren **een blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruikmaken van de bewonerskaart (uitgezonderd in bepaalde winkelstraten).

De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone.

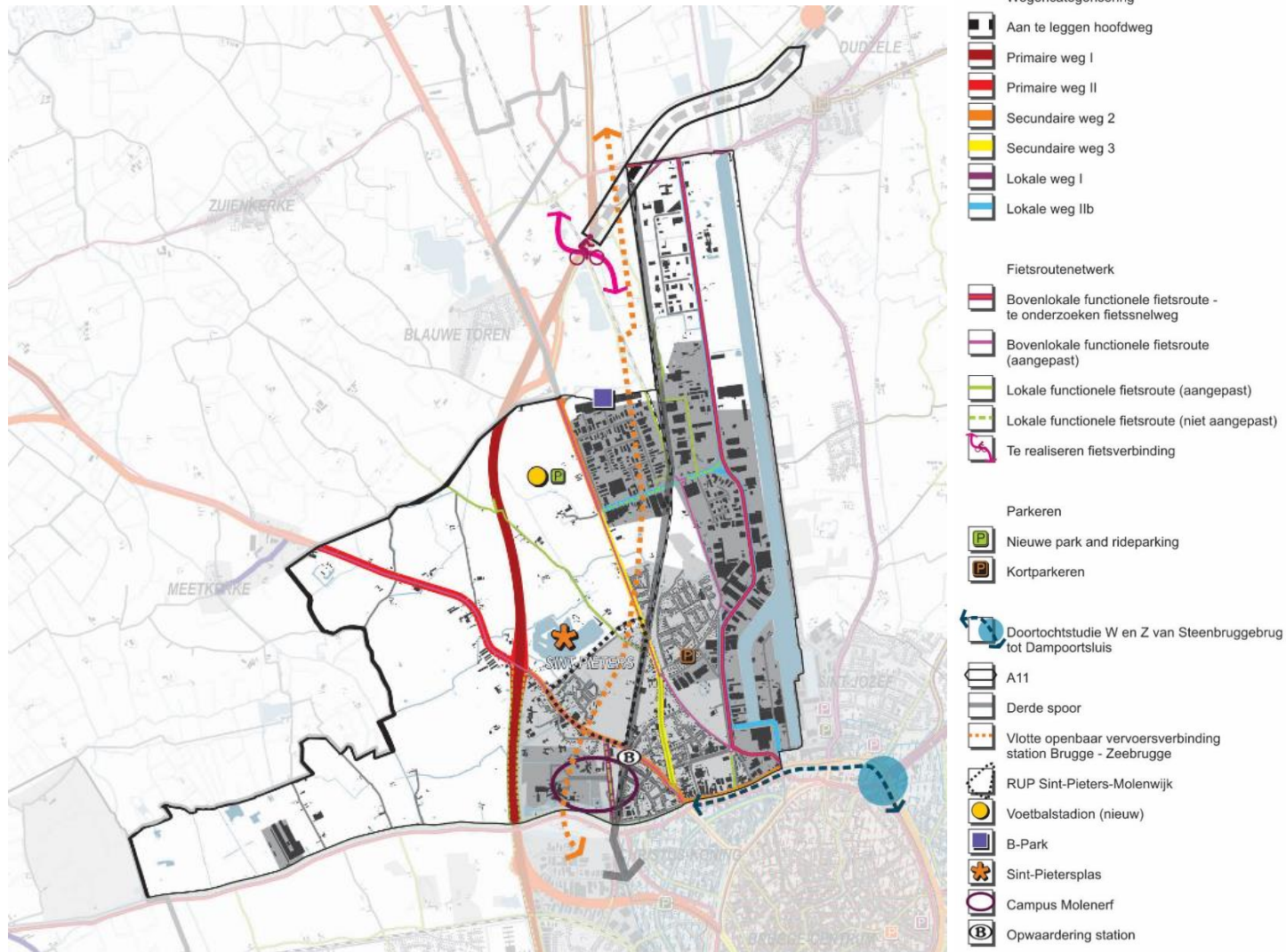
Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park-and-ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid. De bestaande 'park-and-ride'-parking t.h.v. de Lodewijk Coiseaukaai moet beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals toiletten, elektronische informatieborden die de wachttijden van bussen weergeven, een maximaal beschikbare openbaar vervoersbediening (of pendelbussen (haalbaarheid te onderzoeken)), huurfietsen... kunnen hierbij helpen.

Voor de vrachtwagenparking Coiseaukaai wordt de mogelijkheid onderzocht om die te verplaatsen naar de Sluisstraat zodat deze strategische plek een stedelijke invulling kan krijgen (visie RUP Fort Lapin).

5.3.3.9 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.4 Sint- Pieters (sector Noord)



Figuur 26 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Pieters

5.3.4.1 A1 Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen, een kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, ... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

In de vroegstedelijke wijken zoals Sint-Pieters wordt de woonfunctie versterkt en renovatie verder gestimuleerd. De **Sint-Pietersmolenwijk** in Sint-Pieters is volop in realisatie. In het RUP Sint-Pietersmolenwijk wordt naast sociale woningbouw, ook private woningbouw mogelijk gemaakt en wordt een woonzorgcentrum voorzien langs de Blankenbergse Dijk.

Het **voetbalstadion van Club Brugge** zal geherlokaliseerd worden naar de Blankenbergse Steenweg.

De bestaande kleinhandelsconcentratie **B-Park** wordt versterkt. Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

De verblijfsrecreatiestructuur in open lucht kan worden versterkt in de omgeving van de **Sint-Pietersplas**. Er worden door de stad sportvelden gepland tussen de Blankenbergse Dijk en de Blankenbergse Steenweg (N371). Ter noorden hiervan wordt een camping voorzien.

Rond het ziekenhuis AZ Sint-Jan worden ontwikkelingen gepland, waarbij het AZ Sint-Jan als motor en attractiepool voor diverse voorzieningen fungeert, voorbehouden voor de uitbreiding van noden van de zorgsector die onmiddellijk gekoppeld zijn aan de bestaande activiteiten van het AZ en waarbij de directe nabijheid van het AZ een meerwaarde vormt. Voor de **socio-medische campus Molenerf en omgeving** wordt een masterplan opgemaakt, waarbij onder meer gezocht wordt naar een optimalere ontsluiting naar de N31 toe.

5.3.4.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **haven wordt beter ontsloten door de realisatie van het derde spoor en de optimalisatie en uitbreiding vormingsstation van Zwankendamme**. Daarnaast wordt, in het kader van de aanleg van het derde spoor, het station van Sint-Pieters opgewaardeerd.

De **A11** wordt gerealiseerd. De A11 zorgt voor een vlotte verbinding tussen de N49 (in Westkapelle) en de N31 en ontsluit grote delen van de haven. De Herdersbrug wordt zo ontlast van zwaar verkeer.

Er wordt uitgegaan van de realisatie van een **vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de

multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.4.3 A3 Categorisering van de wegen

De **N31** is geselecteerd als een primaire weg type I. De herinrichting van de N31 waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De afrit Oostendse Steenweg zal aangepast worden met een aftakking naar de socio-medische campus Molenerf. Er zal onderzocht worden hoe het geplande voetbalstadion optimaal kan ontsloten worden naar de N31. Er komen meer geluidsschermen in woongebied langs de N31.

De **Oostendse Steenweg (N9)** van N31 tot in Bredene (N316) is geselecteerd als een primaire weg type II. Op primaire wegen type II primeert de verzamel functie op Vlaams niveau, voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijke belang. Voor regionaalstedelijke gebieden verzorgen ze de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg type I (namelijk de N31).

De Oostendse Steenweg (N9) (van de N31 tot de R30 (Sint-Pieterskaai) en de Blankenbergse Steenweg (N371) (van de Kolvestraat tot de N31) worden geselecteerd als secundaire wegen type II. Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortocht inrichting voorzien.

De **Blankenbergse Steenweg (N371)** (van de Oostendse Steenweg (N9) tot Kolvestraat) is geselecteerd als secundaire weg type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

De **Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat en Krakeleweg** worden geselecteerd als lokale wegen type type IIb, lokale ontsluitingswegen voor industriezones. Deze wegen verzamelen het verkeer van een industriegebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdelen het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknip" worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.4.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde "self explaining roads"). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.4.5 B2 Fietsroutenetwerk

De route Brugge – Zeebrugge wordt voorgesteld om in te richten als **fietsnelweg**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**:

- Blankenbergse Steenweg (N371) ;
- Zeveneke/Pathoekeweg;
- Sint-Pietersgroenstraat ;
- Oostendse Steenweg (N9) – Scheepsdalelaan.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsinfrastructuur langs assen aangeduid met “**” worden prioritair geoptimaliseerd.

- Spreeuwenstraat/Blankenbergse Dijk/ Blankenbergse Steenweg* (N371) (deels te optimaliseren t.h.v. Blankenbergse Dijk en aansluiting fietsroute langs spoor) ;
- Ruddershove/Waggelwaterstraat ;
- Steenkaai ;
- N31 tussen Oostendse Steenweg (N9) en Legeweg* (ter hoogte van het op-en afrittencomplex wordt fietsinfrastructuur voorzien) ;
- Kolvestraat*.

5.3.4.6 B3 Openbaar vervoer

De deelgemeenten ten noorden van het centrum moeten beter ontsloten worden. **Het station van Sint-Pieters** zal, in het kader van de aanleg van het derde spoor, opgewaardeerd worden. Het station wordt een comfortabel en ruimtelijk kwalitatief station. De opwaardering van het stations van Sint-Pieters resulteert in een kwalitatief multimodaal overstappunt. Vanaf de parking Waggelwater kan men overstappen op het openbaar vervoer en/of op de fiets.

Momenteel onderzoekt De Lijn de haalbaarheid van een **vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand, ...

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.4.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Het hoofdwegennet wordt vervolledigd door de aanleg van de **A11**. Deze interhavenverbinding wordt voorzien van een aansluitingscomplex ter hoogte van Blauwe Toren, N31, zeehaven van Brugge en N49.

Recent werden verschillende kruispunten op de **N31** reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De aanpassing van de afrit Oostendse Steenweg met aftakking naar de socio-medische campus Molenerf werd onderzocht. De Stad Brugge dringt bij de hogere overheid aan op de realisatie van deze aanpassing. Tevens is onderzoek noodzakelijk naar de optimale ontsluiting van het voetbalsstadion van Club Brugge (gepland aan de Blankenbergse Steenweg.)

De doorstroming en veiligheid van de **Oostendse Steenweg (N9)** moet beter. Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doorstroming van De Lijn in het gedrang te brengen. De Oostendse Steenweg (N9) wordt ter hoogte van de doortochten heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid.

Voor de ontsluitingswegen van de industriezone zullen acties ondernomen worden m.b.t. verkeersveiligheid ter hoogte van de **Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat**.

5.3.4.8 B5 Parkeerbeleid

Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park and ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid. De uitbreiding van de 'park and ride'-parkings wordt onderzocht. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de realisatie van 'park and ride'-voorzieningen ter hoogte van de **multifunctionele sportsite** (nieuw stadion). De 'park and ride'-parkings kunnen geïntegreerd worden in een ruimtelijke ontwikkelingsplan met het oog op meervoudig ruimtegebruik en ruimtelijke meerwaarde.

De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaste zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

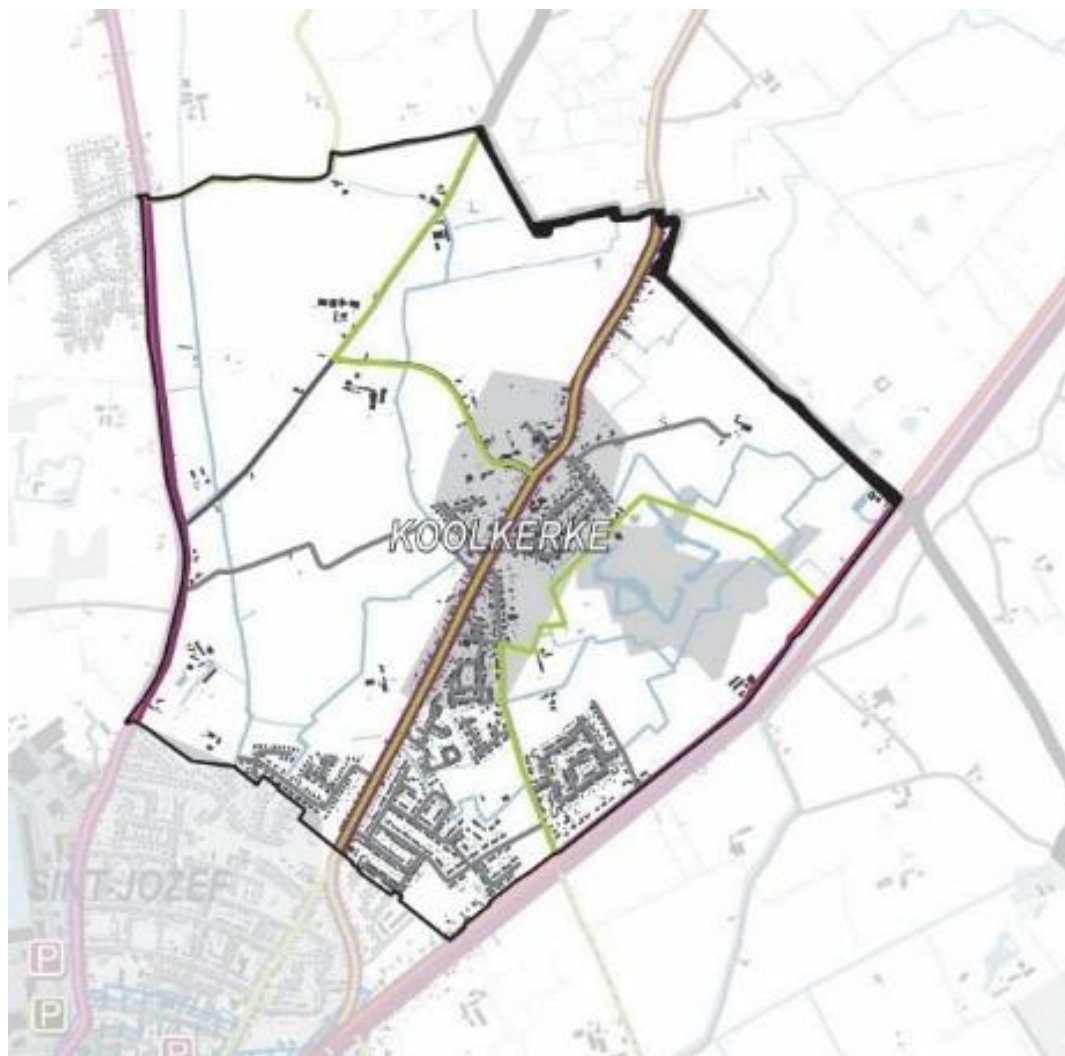
5.3.4.9 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig, wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

Ter hoogte van Sint-Pieters wordt zoveel mogelijk vrachtverkeer via de A11 gestuurd door op strategische plaatsen de assen te knippen voor vrachtverkeer (bijvoorbeeld op de Pathoekeweg ter hoogte van Sint-Pietersgroenestraat en op de Blankenbergse Steenweg (N371)).

5.3.5

Koolkerke (sector Noord)



Figuur 27 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Koolkerke

5.3.5.1 A1 Ruimtelijke planning

Bij verdere groei van de deelgemeente gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. Te Koolkerke wordt een verdichtingsstrategie toegepast, weliswaar in mindere mate dan in de andere na-oorlogse wijken.

5.3.5.2 A3 Categorisering van de wegen

De Brugse Steenweg (N374) en de N376 Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg zijn geselecteerd als lokale wegen type I. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknipt" worden.

5.3.5.3 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die bepaalde snelheid respecteert (zogenaamde "self explaining roads"). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan de verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn voor de verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.5.4 B2 Fietsrouten netwerk

De route Brugge-Damme-Heist worden voorgesteld om in te richten als **fiets snelweg**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**.

- Ronselarestraat;
- Arendstraat ;
- Gemeneweidestraat en route rond Fort van Beieren .

Een fietsbrug aan de Handelskom bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Koolkerke/Sint-Jozef (cfr. het stadsvaartproject).

5.3.5.5 B3 Openbaar vervoer

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op

middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.5.6 B4 (Her) inrichting van de wegen

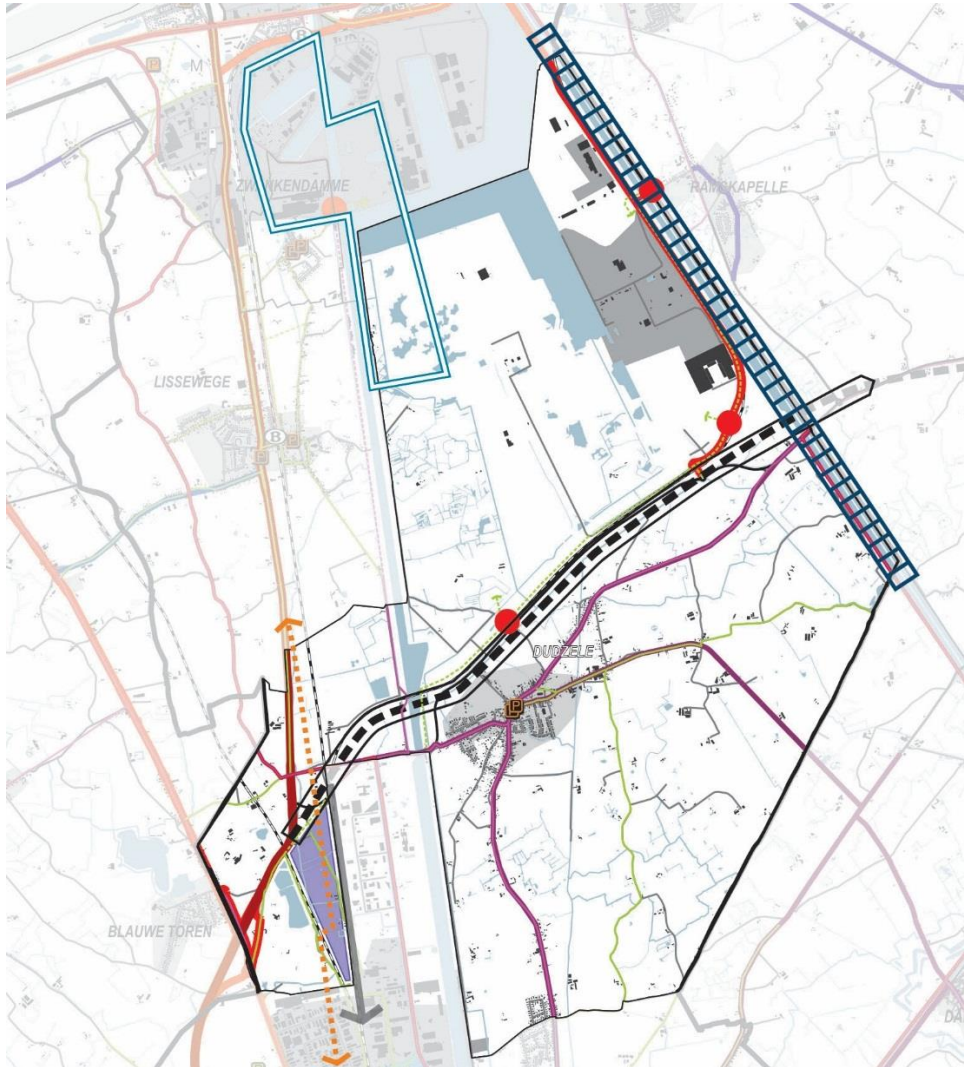
De doortocht Brugse Steenweg (N374) ter hoogte van Koolkerke wordt heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid.

5.3.5.7 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.6

Dudzele (sector Noord)



- Wegencategorisering
- Hoofdweg
 - Aan te leggen hoofdweg
 - Primaire weg I
 - Primaire weg II
 - Secundaire weg 2
 - Lokale weg I
- Fietsrouten netwerk
- Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fietssnelweg
 - Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Bovenlokale functionele fietsroute (niet aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (niet aangepast)
 - Fietspoort tot de haven
- Parkeren
- Blauwe zone
 - Vlote openbaar vervoersverbinding station Brugge - Zeebrugge
 - Derde spoor
 - SHIP
 - A11
 - Verbreding Schipdonkkanal
 - De Spie

Figuur 28 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Dudzele

5.3.6.1 A1 Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen, een kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en de stad. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, ... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

Ter hoogte van “De Spie” zal bijkomende regionale bedrijvigheid worden ontwikkeld.

5.3.6.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **A11** wordt gerealiseerd. De A11 zorgt voor een vlotte verbinding tussen de N49 (in Westkapelle) en de N31 en ontsluit grote delen van de haven. De Herdersbrug, de Havenrandweg – Zuid en de N376 Westkapelse Steenweg worden zo ontlast van zwaar verkeer.

Er wordt uitgegaan van de realisatie van een **vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.6.3 A3 Categorisering van de wegen

De, te realiseren, **A11** is een hoofdweg. Dat is een verbindingsweg op internationaal en Vlaams niveau. Op de A11 worden er aansluitingscomplexen gerealiseerd ter hoogte van Blauwe Toren, N31, de zeehaven van Brugge en de N49.

De **Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg (N376), de Herdersbruggestraat en de Damsesteenweg** zijn lokale wegen type I (lokale verbindingswegen). De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluijperverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden.

5.3.6.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.6.5 B2 Fietsrouten netwerk

De routen Brugge-Damme-Heist en Brugge – Zeebrugge worden voorgesteld om in te richten als **fiets snelweg**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (BFF)**:

- Vaardijk (Heist) – Leopoldvaart – Noord ;
- Dudzeelse Steenweg (N376) ;
- Ter Doeststraat ;
- Stationsweg ;
- Blankenbergse Steenweg (N371) .

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met “**” zijn prioritair te optimaliseren.

- N376 Westkapelse Steenweg ;
- Damsesteenweg ;
- Stapelvoorde - Kruisabelestraat ;
- Ronselarestraat;
- Oostkerkestraat ;
- Interne ontsluiting haven: Albert Ronsestraat/Margareta Van Oostenrijkstraat/verbinding Lisseweegse Steenweg* ;
- Kruijpuit (suggestie opname in het BFF).

5.3.6.6 B3 Openbaar vervoer

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.6.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Het hoofdwegennet wordt vervolledigd door de aanleg van de A11. Deze interhavenverbinding wordt voorzien van een aansluitingscomplex ter hoogte van Blauwe Toren, N31, zeehaven van Brugge en N49.

5.3.6.8 B5 Parkeerbeleid

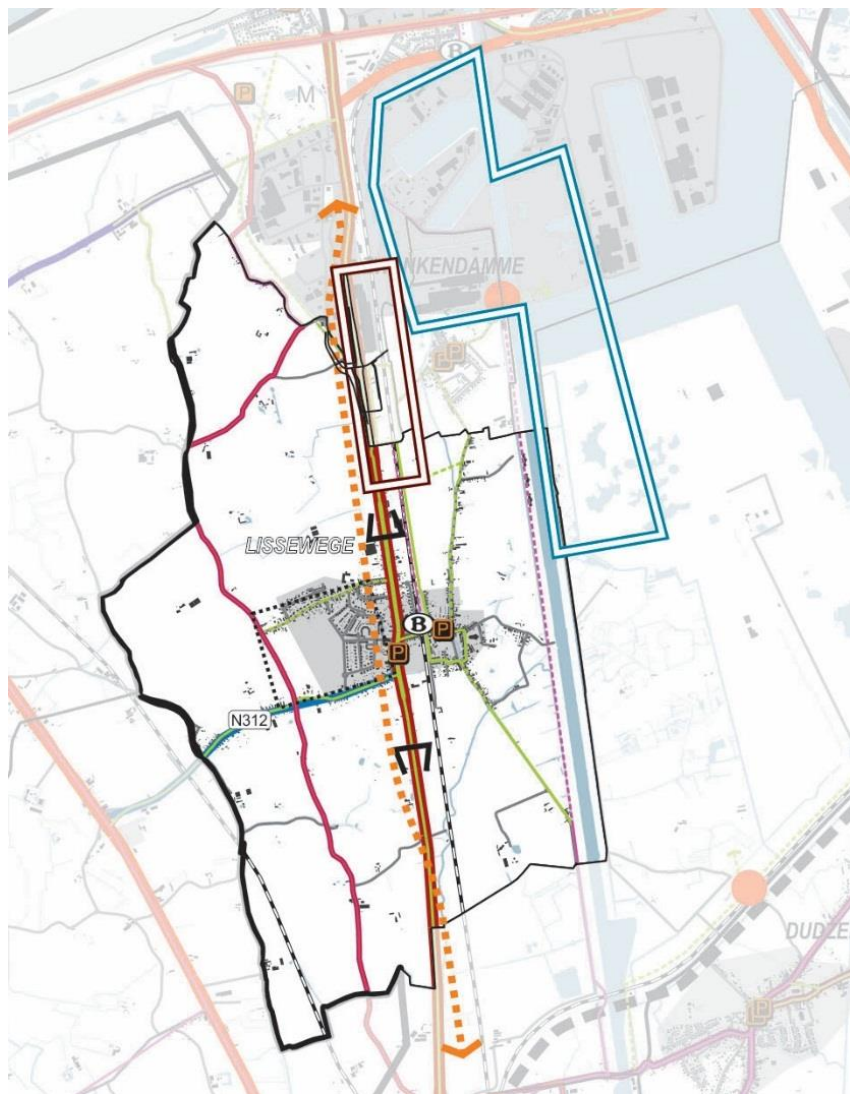
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal

vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

5.3.6.9 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.7 Lissewege (Sector Noord, deels Unesco)



- Wegencategorisering
-  Primaire weg I
 -  Lokale weg IIa
- Fietsrouten netwerk
-  Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fietssnelweg
 -  Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 -  Bovenlokale functionele fietsroute (niet aangepast)
 -  Lokale functionele fietsroute (aangepast)
 -  Lokale functionele fietsroute (niet aangepast)
- Parkeren
-  Kortparkeren
- Vlotte openbaar vervoersverbinding station Brugge - Zeebrugge
- Vormingsstation Zwankendamme
- SHIP
- Intunneling N31, insleuving spoor t.h.v. Lissewege
- Zeewege

Figuur 29 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Lissewege

5.3.7.1 A1 Ruimtelijke planning

Ter hoogte van Lissewege ziet de stad woonuitbreidingsmogelijkheden ter hoogte van “**Zeewege**”. Dit wordt momenteel onderzocht. De realisatie van de tunnel voor de N31 ter hoogte van Lissewege en de realisatie van de vlotte openbaar vervoersverbinding tussen Brugge en Zeebrugge zullen een belangrijke rol spelen bij de verdere ontwikkeling van Lissewege.

5.3.7.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

Lissewege wordt doorsneden door grote infrastructuren: de N31 (primaire weg type I) en de treinsporen. Om de verkeersleefbaarheid van de kern te verbeteren wordt de **N31** ter hoogte van de doortocht **ingetunneld**. Mogelijk wordt het spoor ingesleufd.

Er wordt uitgegaan van de realisatie van een **vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.7.3 A3 Categorisering van de wegen

De **N31** is geselecteerd als een primaire weg type I. De herinrichting van de N31 waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Om de verkeersleefbaarheid van de kern te verbeteren wordt de N31 ter hoogte van de doortocht ingetunneld. Mogelijk wordt het spoor ingesleufd. Er komen meer geluidsschemen in woongebied langs de N31.

De **Canadezenstraat (N312)** is geselecteerd als een lokale weg type IIa (lokale ontsluitingsweg). Deze weg verzamelt het verkeer van de kern naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdeelt het inkomend verkeer naar de kern.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluijverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.7.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlagings van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.7.5 B2 Fietsrouten netwerk

De route Brugge-Zeebrugge wordt voorgesteld om in te richten als **fiets snelweg**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

De Ter Doeststraat is onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (BFF)** en zal grotendeels prioritair geoptimaliseerd worden.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met "*" zijn prioritair te optimaliseren.

- Fietsroute buffer Transportzone* (suggestie op te nemen in het BFF);
- Groendijk/Patentestraat ((suggestie opname in het BFF);
- N312 Canadezenstraat;
- Baron De Maerelaan/Zeebruggelaan (N31);
- Stationstraat ;
- Ter Doeststraat*;
- Scharphoutstraat* ;
- Lisseweegs Vaartje*.

5.3.7.6 B3 Openbaar vervoer

De **stopplaats Lissewege** wordt verder opgewaardeerd. Gekoppeld aan een volwaardige en kwalitatieve oplossing voor de spoorwegovergang in de Stationsstraat in Lissewege, moet ook de halteplaats in Lissewege structureel aangepakt en gemoderniseerd worden. Er gaat een bijzondere aandacht naar het voor- en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar busvervoer.

Momenteel onderzoekt De Lijn de haalbaarheid van een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand,

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.7.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Recent werden verschillende kruispunten op de N31 reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. In verschillende studies werd de ondertunneling van

de R31 ter hoogte van dorpskern Lissewege onderzocht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid in de kern. De Stad Brugge dringt aan op de realisatie van de ondertunneling.

5.3.7.8 B5 Parkeerbeleid

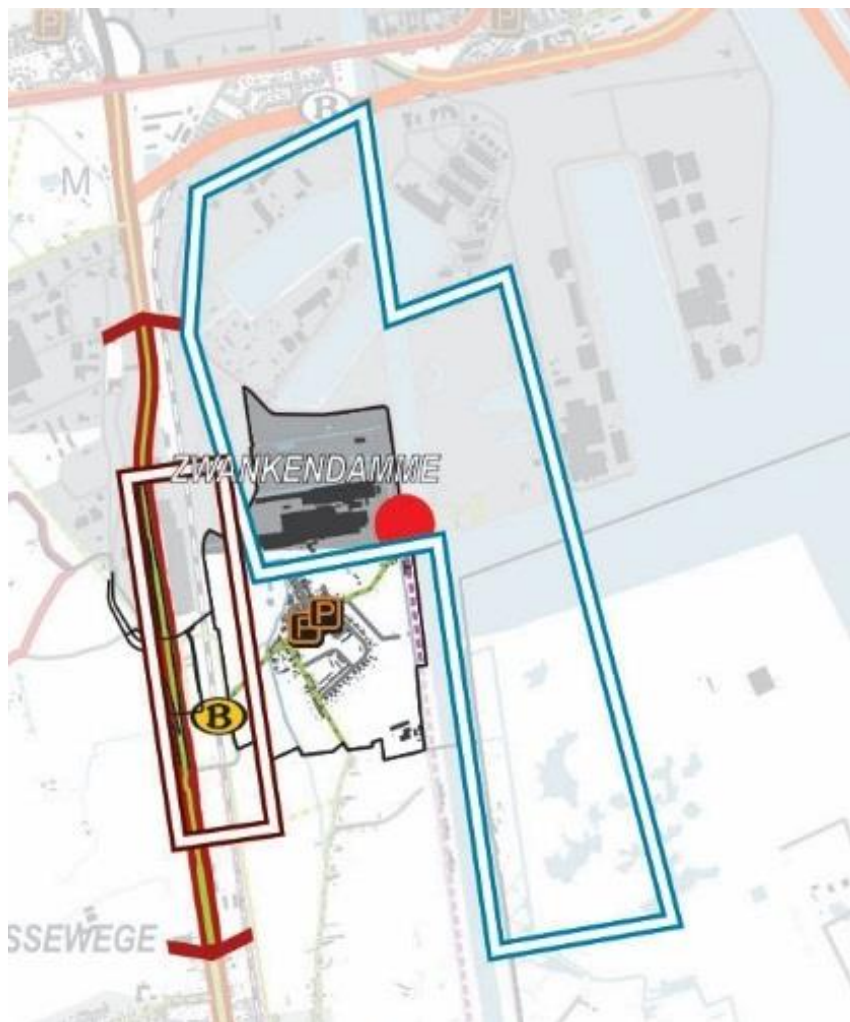
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren, wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

5.3.7.9 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.8

Zwankendamme (Sector Noord)



- Fietsrouten netwerk
-  Bovenlokale functionele fietsroute (niet aangepast)
-  Lokale functionele fietsroute (niet aangepast)
-  Fietspoort tot de haven
-  N31en complex Zwankendamme
-  Parkeren
-  Kortparkeren
-  Vormingsstation Zwankendamme
-  SHIP
-  Stopplaats

Figuur 30 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zwankendamme

5.3.8.1 A1 Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen en kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering,... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

5.3.8.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **haven wordt beter ontsloten door de realisatie van het derde spoor en de optimalisatie en uitbreiding van het vormingsstation van Zwankendamme**. Via een ongelijkgrondse aansluitingscomplex wordt de ontsluiting van Zwankendamme met de N31 gerealiseerd.

Er wordt uitgegaan van de realisatie van **een vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.8.3 B1 Verblifsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlagings van de voertuigneligheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.8.4 B2 Fietsroutenetwerk

De Ter Doeststraat is onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)** en zal grotendeels prioritair geoptimaliseerd worden.

Wulfsberge/Lissewegse Steenweg **is een lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen zijn prioritair te optimaliseren.

5.3.8.5 B3 Openbaar vervoer

De **stopplaats te Zwankendamme** moet opnieuw opgewaardeerd worden. Een bijzondere aandacht gaat naar het voor- en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar busvervoer.

Momenteel onderzoekt de Lijn de haalbaarheid van een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten, zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand, ...).

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.8.6 B4 (Her) inrichting van de wegen

Recent werden verschillende kruispunten op de N31 reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Ook de heraanleg van het Hollands Complex Zwankendamme op het kruispunt N31-Wulfsberge is gepland. Stad Brugge dringt bij de hogere overheden aan op een snelle realisatie.

5.3.8.7 B5 Parkeerbeleid

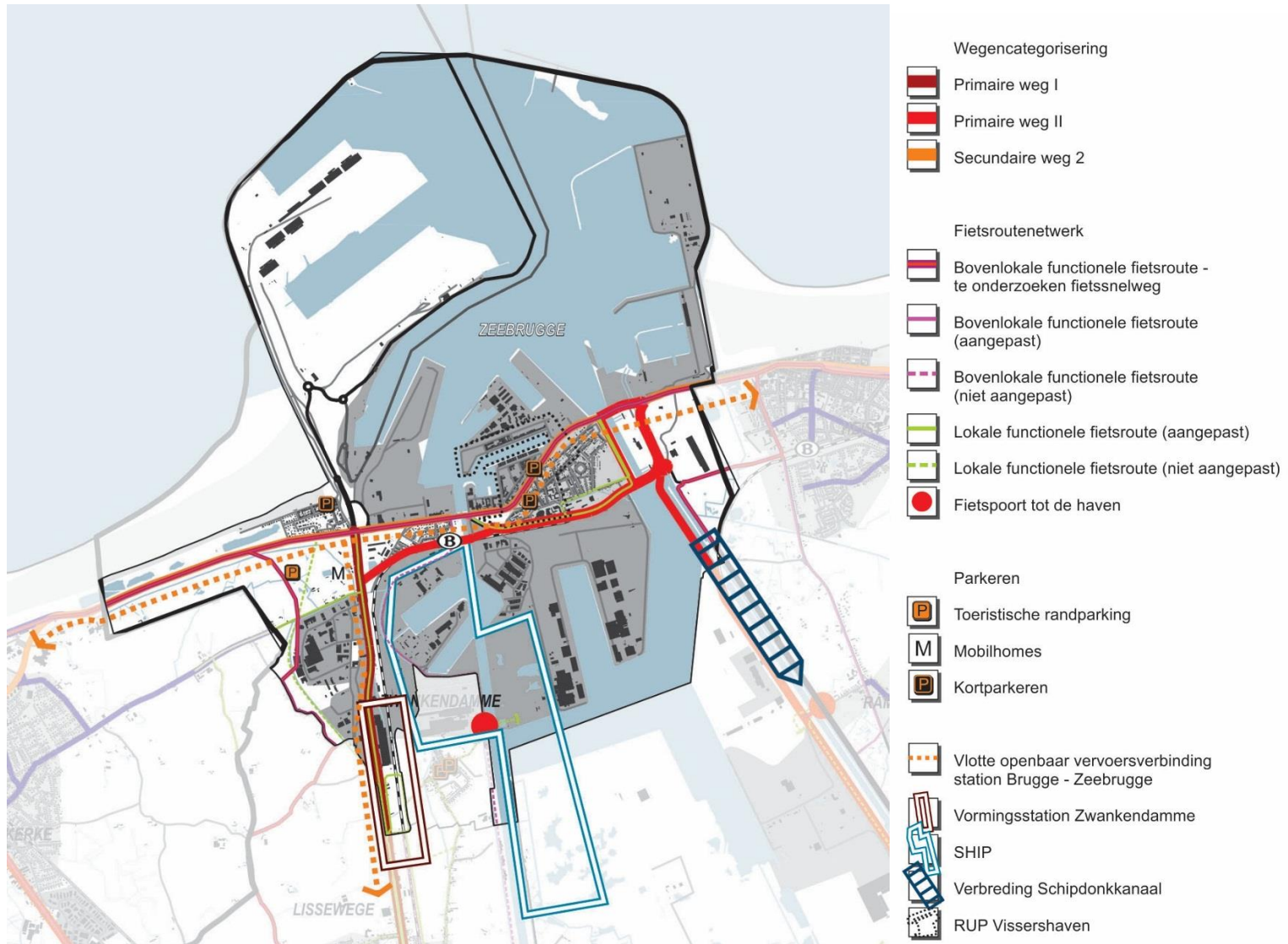
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

5.3.8.8 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Er bestaat al een tonnagebeperking in Zwankendamme om doorgaand verkeer van de haven naar Wulfsberge te vermijden. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.9

Zeebrugge (Sector Noord)



Figuur 31 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Zeebrugge

5.3.9.1 A1 Ruimtelijke planning

Er wordt gestreefd naar een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven, leefbare dorpen en kwalitatieve omgeving en een gemengde contactzone tussen haven en Stad Brugge. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetische en/of akoestische buffering, ... wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

De Stad Brugge onderzoekt de mogelijkheden voor een kwalitatieve ontwikkeling van de **site van de oude vismijn te Zeebrugge** (o.a. wonen, handel, recreatie) die een meerwaarde betekent voor de locatie zelf en voor haar omgeving (RUP Vissershaven). In dit onderzoek wordt nagegaan op welke manier een interactie kan aangegaan worden met de plannen voor de cruise-terminal (grenzend aan plangebied) en eventuele alternatieven voor het bestaande goederenspoor naar de Zweedse Kaai doorheen het woonweefsel,... Belangrijk is dat er ruimtelijk kwalitatieve verbindingen kunnen gerealiseerd worden met de omgeving waarbij de barrièrewerking van de grootschalige infrastructures tegengegaan wordt. Ook een vlotte openbaarvervoersverbinding tussen Brugge en Zeebrugge zal hierin een belangrijke rol spelen. De ontwikkelingsmogelijkheden voor Zeebrugge zullen besproken worden met de provincie en er zal nagegaan worden of dit kan meegenomen worden in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

5.3.9.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

De **haven wordt beter ontsloten door de realisatie van het derde spoor en de optimalisatie en uitbreiding het vormingsstation van Zwankendamme**. De spoorcapaciteit werd uitgebreid waardoor de groei van de haven ondersteund wordt.

Met het **SHIP-project** (Strategisch HavenInfrastructuur Project) wordt de achterhaven van Brugge verder uitgebouwd. Het SHIP-project is nog steeds 'work in progress'. De projectbeschrijving kan in de toekomst mogelijks nog wijzigen.

Momenteel zijn volgende waterbouwkundige ingrepen voorzien (beperkte open getijzone):

- het supprimeren van de Visartsluis en vervangen door een open doorvaartkanaal met een breedte van 85 meter;
- het doortrekken van de getijzone tot aan het Verbindingsdok (ter hoogte van de Carcoke site);
- reconversie in het nieuwe tijdok;
- gedeeltelijk dempen van het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok;
- constructie van nieuwe kaaimuren en aanlegplaatsen;
- baggerwerkzaamheden in het nieuwe tijdok (verbreden en verdiepen van de havengeul);
- het verbreden en uitdiepen (tot -10 m TAW) van het Boudewijnkanaal, ten zuiden van het verbindingsdok zodat ook hier schepen kunnen behandeld worden.

Volgende ingrepen worden voorzien op landzijde:

- een brug voor spoorverkeer (deze brug zal steeds open staan en enkel sluiten wanneer een trein passeert);

- een tunnel onder het doorvaartkanaal, zowel voor de tram, als voor het bovenlokaal wegverkeer (de bruggen bij de nieuwe sluis worden gebruikt voor het haveninterne verkeer);
- een tunnel voor voetgangers en fietsverkeer ter hoogte van de huidige Visartsluis;
- De tunnel onder de doorvaartgeul komt op het tracé van de toekomstige Nx te liggen en impliceert een verlegging van de tramlijn. De tunnel zal bestaan uit twee kokers voor wegverkeer en een koker voor tramverkeer.

De Stad Brugge vraagt in het project aandacht voor de realisatie van een opgaande brug voor het zachte verkeer, cfr. de spoorbrug. Een bovengrondse constructie met aansluitende groenzones zal als attractiever ervaren worden dan een ondergrondse constructie. De voetganger, fietser, toerist wordt op deze manier betrokken bij het havengebeuren. Hierdoor zou de fysieke scheiding, die door de zeekering én de havenactiviteiten wordt bewerkstelligd, gemilderd kunnen worden. Er wordt aangenomen dat deze brug niet continu open staat.

Er wordt uitgegaan van de realisatie van een **vlotte openbaar vervoersverbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor worden ontsloten.

5.3.9.3 A3 Categorisering van de wegen

De **N31** is geselecteerd als een primaire weg type I. De herinrichting van de N31, waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd, kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De stad streeft naar de effectieve realisatie van het Hollands complex op kruispunt N31-Wulfsberge. In het streefbeeld voor de Nx en de Havenrandweg – Oost werd een inrichtingsvoorstel geformuleerd voor het knooppunt N31-NX-N34 waarbij het punt wordt vormgegeven als één samenhangend complex.

De **N34 en N34b (van N31 (Zeebrugge) tot Oostelijke Havenrandweg) en de N348a Oostelijke havenrandweg (van N34 tot A11)** worden geselecteerd als (te ontwerpen) primaire wegen type II. Er worden inrichtingsvoorstellen gedaan in het streefbeeld.

De **Kustlaan (N34a)** (van de N34 (Isabellalaan-Zeebrugge) tot de N34 (Isabellalaan-Zeebrugge) (ontdubbeling over de zeesluis)) wordt geselecteerd als een secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

5.3.9.4 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.9.5 B2 Fietsroutenetwerk

De routes Brugge-Damme-Heist en Brugge-Zeebrugge worden voorgesteld om in te richten als **fiets snelwegen**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **bovenlokale functionele routes (BFF)**:

Zeebrugge:

- Kustlaan (N34a) en N34b
- Lanceloot Blondeellaan - Lisseweegse Steenweg

Om de fietstoegankelijkheid van de haven te garanderen worden 4 poorten aangeduid. Het is belangrijk dat fietsers het havengebied kunnen bereiken via deze poorten.

De route Lanceloot Blondeellaan - Lisseweegse Steenweg zal prioritair geoptimaliseerd worden.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met "*" zijn prioritair te optimaliseren.

- N31 Baron de Maerelaan ;
- N335 Evendijk west ;
- Fietsroute buffer Transportzone* (suggestie opname in het BFF);
- N34 Isabellalaan – Zeesluislaan ;
- Ploegstraat – Evendijk – Oost*;
- Gustave Van Nieuwenhuysestraat /Vaardijk (Zeebrugge/Heist) (suggestie opname in het BFF).

5.3.9.6 B3 Openbaar vervoer

De **stopplaats Zeebrugge** wordt verder opgewaardeerd. Er gaat een bijzondere aandacht naar het voor- en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar busvervoer.

Momenteel onderzoekt de Lijn de haalbaarheid van **een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten, zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand,

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.9.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

In de streefbeeld voor de **N31, N34 en Alfred Ronsestraat** worden een aantal inrichtingsvoorstellen gedaan. Er werd een ontwerpstreefbeeld opgemaakt voor de toegangswegen tot de haven van Zeebrugge met inbegrip van de aansluitingen op het onderliggend wegennet.

Het **knooppunt N31-NX-N34** wordt vormgegeven als één samenhangend complex, waarbij het knooppunt wordt vormgegeven als een 'zwevende ovonde' boven de N31 en de spoorlijn parallel aan de N31.

Binnen het streefbeeld wordt voor de **NX** een profiel met 2x2-rijstroken, rijbaanscheiding en pechstroken voorgesteld. De kruising met de vaargeul ter hoogte van de Visartsluis gebeurt ongelijkvloers. De NX gaat in een tunnel onder de vaargeul (en onder de goederenlijn naar de Zweedse kaai – lijn 202).

Ter hoogte van het aansluitingspunt met de achterhaven gaat het profiel van de NX over van een 2x2-profiel (met pechstroken) naar een 2x1-profiel (met pechstrook) voor doorgaand verkeer, conflictvrij met het aansluitingspunt voor de achterhaven en één rijstrook die aansluiting geeft op het knooppunt (rotonde).

Langs de NX worden geen fietsvoorzieningen voorzien. De parallel gelegen woonstraat Evendijk-Oost vervult deze rol. Er wordt een fietsverbinding gerealiseerd tussen Evendijk-Oost en de Jozef Verschaveweg (conflictvrij over het tunneldak van de NX) in functie van de ontsluiting van Zeebrugge naar de achterhaven.

In het ontwerpstreefbeeld wordt als kruispuntoplossing voor de aansluiting met de **Havenrandweg-Oost** een ovonde voorgesteld en voor de aansluiting met de N34 richting Knokke-Heist een rotonde met bypasses op alle takken. De tramlijn doorkruist beide knooppunten.

Het lange termijnbeeld van de de Havenrandweg Oost omvat volgende parallele lijninfrastructuren:

- 2x2-wegprofiel met rijbaanscheiding die de rol van havenweg van niveau 1 (Havenrandweg-Oost) en van niveau 2 opneemt tussen Schipdonkkanaal (Afleidingskanaal) en Verbindingsdok
- Interne havenweg die de rol van havenweg van niveau 3 opneemt langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal
- tweerichtingsfietspad langs de oostelijke oever van het Leopoldkanaal met ongelijkvloerse kruisingen (fietsonderdoorgangen) ter hoogte van de spoorlijn Brugge- Knokke en de interne havenweg

De **Kustlaan (N34a)** (doortocht Zeebrugge) zal heringericht worden als openbaarvervoersas en als ontsluitingsweg voor het centrum van Zeebrugge. Deze herinrichting is gekoppeld aan het SHIP-project. Overbodig en/of doorgaand verkeer wordt geweerd.

5.3.9.8 B5 Parkeerbeleid

In het oostelijke deel van **Oudemaarslandpolders** wordt ruimte voorzien de herlokalisatie van de bestaande randparking t.h.v. de Strandwijk. Het betreft een randparking voor kusttoerisme en een parking voor mobilhomes.

In Zeebrugge bestaat er een grote parkeerdruk ten gevolge van het betalend parkeren te Knokke en te Oostende. Toeristen/bezoekers parkeren in Zeebrugge en vertrekken dan naar de buurgemeenten. Er zal bijkomend parkeeronderzoek gebeuren dat als basis zal dienen voor het invoeren van parkeermaatregelen te Zeebrugge. Zeebrugge ondervindt tevens problemen door het vrachtwagenparkeren. Ook deze problematiek zal onderzocht worden.

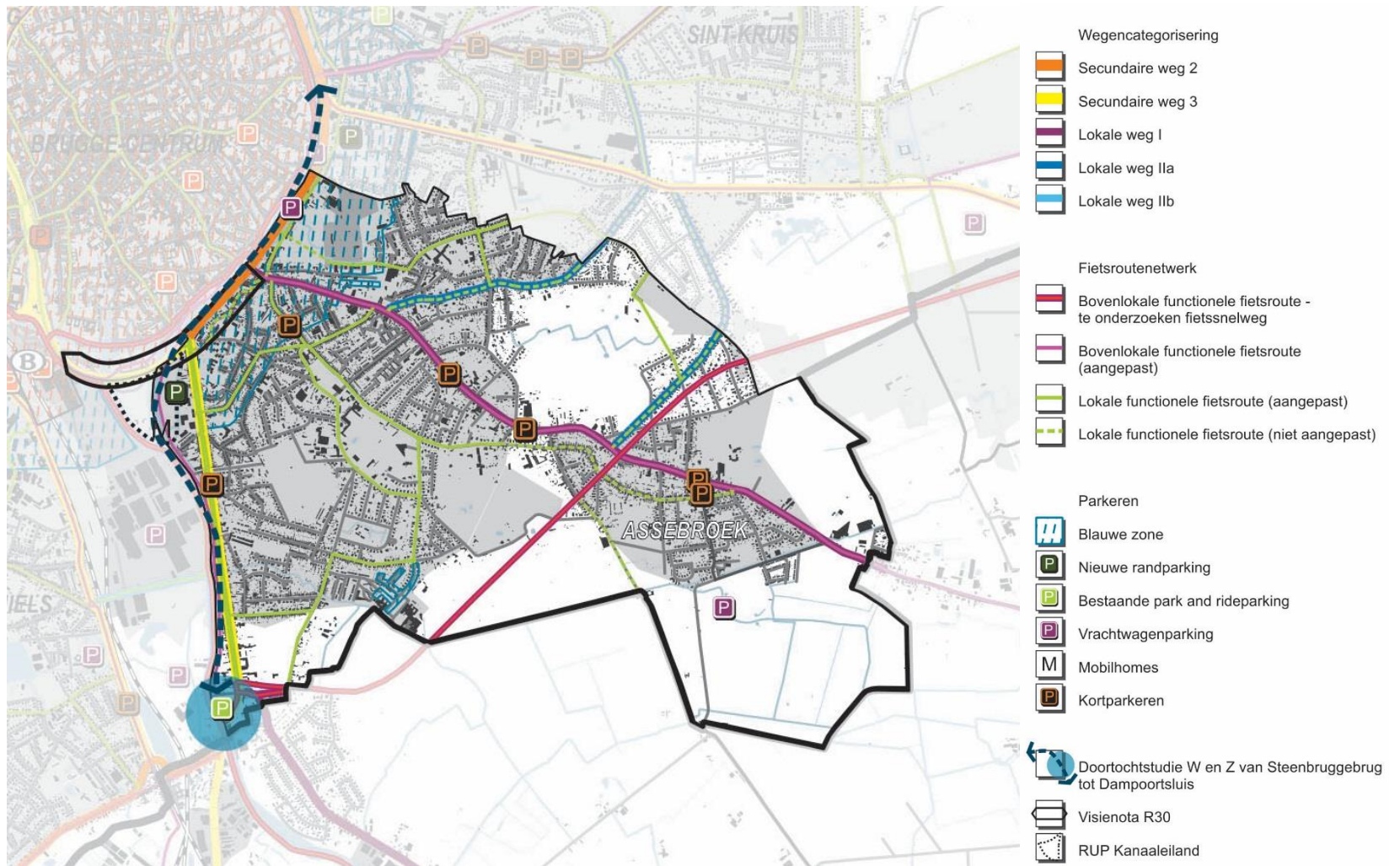
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

5.3.9.9 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.10

Assebroek (sector Oost)



Figuur 32 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Assebroek

5.3.10.1 A1 Ruimtelijke planning

Bij verdere groei van de deelgemeente Assebroek gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. In deze gebieden wordt een verdichtingsstrategie toegepast. Deze verdichtingsstrategie wordt meegenomen in alle RUP's. Plaatselijk, dan vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, wordt een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd.

Door de opmaak van het gemeentelijk **RUP Kanaaleiland** kan de site Kanaaleiland in de toekomst als evenementensite gebruikt worden. Hier worden meer bezoekers verwacht. De toeristische onthaalzone wordt mee opgenomen binnen het verhaal van de evenementenlocatie.

5.3.10.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

Met de doortochtstudie "Stadsvaart" wordt de ophaalbrug over het kanaal in Steenbrugge vernieuwd. Er wordt een verkeersmanagementsysteem uitgewerkt dat zorgt voor een goede coördinatie. Zowel op het kanaal als voor het dwarsende wegverkeer (auto's, fietsers, en voetgangers) wordt een verbetering bereikt.

5.3.10.3 A3 Categorisering van de wegen

De **Baron Ruzettelaan (N50)** (van de R30 tot kruispunt Brugsestraat/Rodenbachstraat (Oostkamp)) wordt geselecteerd als een secundaire weg type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

De **Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337)** wordt geselecteerd als een lokale weg type I (lokale verbindingsweg). De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid. De doorstroming van het openbaar vervoer op de Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337) verdient een bijzondere aandacht.

De **Bossuytlaan en Engelendalelaan** zijn geselecteerd als lokale wegen type IIa (lokale ontsluitingswegen). Deze wegen verzamelen het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdelen het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknip" worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.10.4 B1 Verblifgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.10.5 B2 Fietsroutenetwerk

De routes Abdijenroute – Steenbrugge – Vaardijkstraat – station Brugge en het jaagpad kanaal vanuit Gent – Vaardijkstraat – station Brugge worden voorgesteld om in te richten als **fietsnelwegen**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**:

- Tragelweg /verbinding met R30;
- Generaal Lemanlaan/Astridlaan (N337) .

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met “*” zijn prioritair te optimaliseren.

- Baron Ruzettelaan (N50) ;
- Meulestee/Sint-Trudostraat;
- Benedictijnenstraat ;
- 's Heer Boudewijnsburg/Leenhof ;
- Weidestraat ;
- Dries;
- Daverlostraat ;
- Wantestraat/Hadewijchstraat/Cesar Gezellestraat;
- Nijverheidsstraat ;
- Collegestraat/Tramstraat/Zandtiende/Paalbos / verbinding met Sparrestraat;
- Sint-Kruisstraat ;
- Vestingsstraat*;
- Bossuytlaan/Vossensteert* ;
- Verbinding buiten Boninvest - Blossoterreinen*;
- Molenstraat*;
- Engeldalelaan*;
- Michel Van Hammestraat*.

Ter hoogte van de Steenbruggebrug zullen veilige fietsvoorzieningen gerealiseerd worden (cf. doortochtstudie Stadsvaart).

Een fietsbrugg aan Coupure bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Assebroek/Sint-Kruis (cfr. het stadsvaartproject).

5.3.10.6 B3 Openbaar vervoer

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersassen de Baron Ruzettelaan (N50) en de Generaal Lemanstraat/Astridlaan (N337) gestreefd naar een optimale doorstroming.

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.10.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Ter hoogte van de doortocht wordt de **Generaal Lemanlaan – Astridlaan** (N337) verder heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid. Een bijzondere aandacht gaat hier naar het openbaar vervoer.

Vossensteert – Bossuytlaan en Engelendalelaan (lokale weg type IIa) worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

5.3.10.8 B5 Parkeerbeleid

In de binnenstad wordt betalend parkeren ingevoerd. Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan, zal rond het gebied met betalend parkeren **een blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruik maken van de bewonerskaart. De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen om minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30, opgenomen in de blauwe zone.

Om de betaling voor de ziekenhuisparking te vermijden wordt vaak geparkeerd in de omliggende woonstraten. Om dit te vermijden wordt de bestaande blauwe zone rond AZ Sint-Lucas behouden en mogelijk uitgebreid.

Om het parkeren op afstand te stimuleren, worden de randparkings en de 'park and ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid. Het aantal randparkings wordt uitgebreid met de randparking Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan. Ook mobilhomes en autocars kunnen terecht op deze parking. De parking wordt tevens gebruikt voor speciaal leerlingenvervoer. Om deze randparking optimaal te kunnen benutten, dient onderzocht te worden om fietskluisen en deelfietsen aan te bieden. Randparkings dienen gekaderd te worden in een globale stedenbouwkundige aanpak.

De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaste zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

Er zullen parkeermogelijkheden voorzien worden voor autodelen.

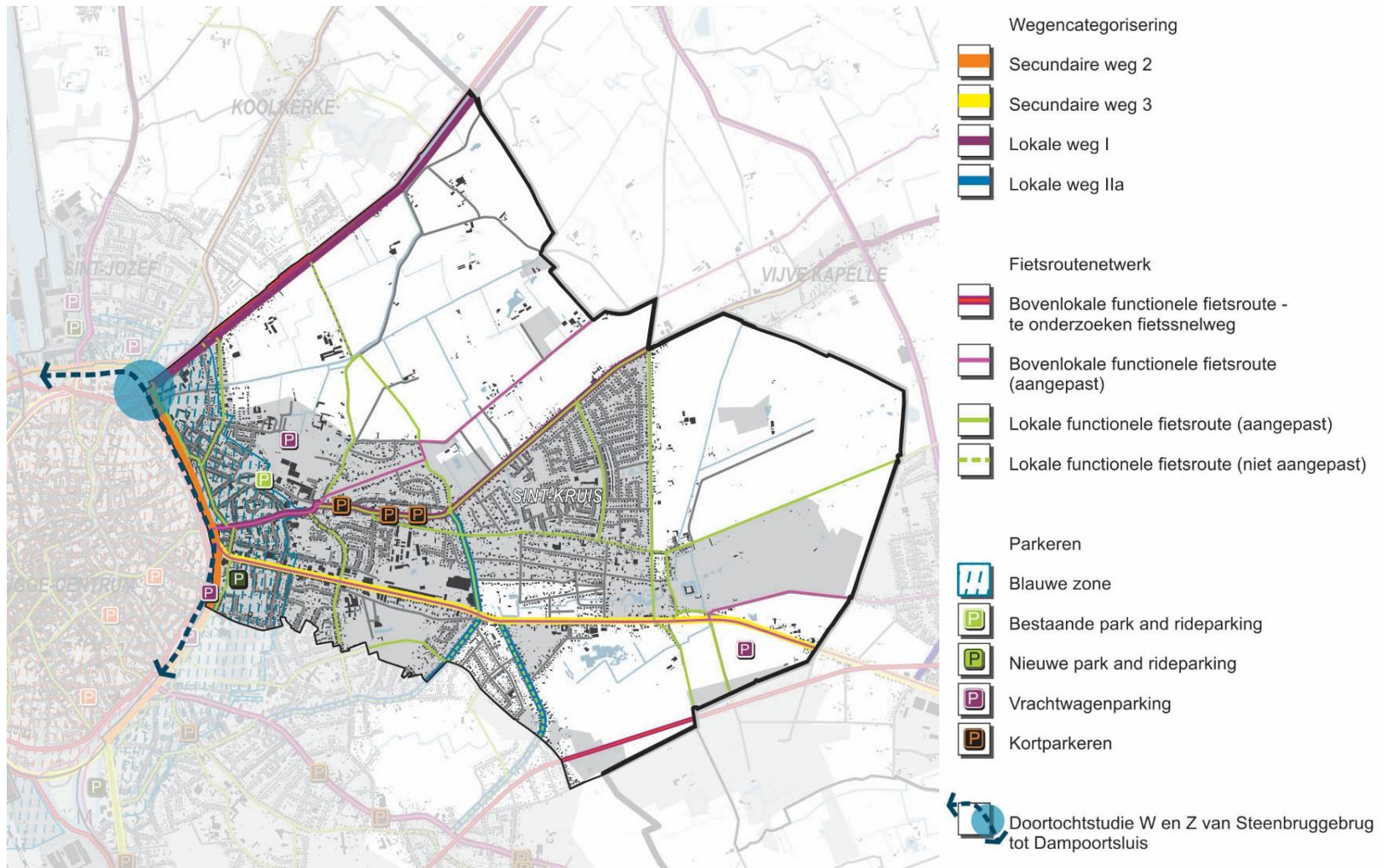
5.3.10.9

B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.11

Sint Kruis (Sector Oost)



Figuur 33 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Kruis

5.3.11.1 A1 Ruimtelijke planning

Bij verdere groei van de deelgemeente, Sint-Kruis gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. In deze gebieden wordt een verdichtingsstrategie toegepast. Deze verdichtingsstrategie wordt meegenomen in alle RUP's. Plaatselijk, en dan vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, wordt een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd.

De bestaande kleinhandelsconcentratie langs de Maalse Steenweg (N9) wordt versterkt. Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

5.3.11.2 A3 Categorisering van de wegen

De **Maalse Steenweg (N9)** (van de R30 tot Oedelemse Steenweg (Sijsele)) is geselecteerd als een secundaire weg type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

De **Damse Vaart Zuid en de Moerkerkse Steenweg** zijn geselecteerd als een lokale weg type I. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Doornhut/Vossensteert en Engeldalelaan zijn geselecteerd als lokale wegen type IIa (lokale verzamelwegen). Deze wegen verzamelen het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdelen het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknipt" worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.11.3 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde "self explaining roads"). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.11.4 B2 Fietsroutenetwerk

De routes Abdijenroute – Steenbrugge – Vaartdijkstraat – station Brugge en Brugge-Damme-Heist worden voorgesteld om in te richten als **fiets snelwegen**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**.

- Maalse Steenweg (N9);
- Moerkerse Steenweg – Polderstraat – Bisschopsdreef – Gemeneweideweg – Noord – Aardenburgseweg .

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met "*" zijn prioritair te optimaliseren.

- Altebijstraat/Prins Albertstraat / Dampoortstraat;
- Karel Van Manderstraat ;
- Fortuinstraat/Schaakstraat/Polderstraat* Schaakstraat deels te optimaliseren ;
- Moerkerkse Steenweg ;
- Briewersweg* (deels te optimaliseren) ;
- Doornhut Gemeneweideweg - Noord* (Gemeneweideweg - Noord te optimaliseren);
- Malehoeklaan Verbinding Paalbos – Collegestraat ;
- Pijpeweg;
- Lodewijk Van Maelestraat/Briewersweg ;
- Holleweg ;
- Margareta Van Vlaanderenstraat ;
- Engeldalelaan*;
- Vossensteert* .

Een fietsbrugg aan Coupure bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Assebroek/Sint-Kruis (cfr. het stadsvaartproject).

5.3.11.5 B3 Openbaar vervoer

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersas Maalse Steenweg (N9) gestreefd naar een optimale doorstroming.

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.11.6 B4 (Her) inrichting van de wegen

Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doortroming van De Lijn in het gedrang te brengen. **De Maalse Steenweg (N9)** wordt ter hoogte van kruispunt Maalse Steenweg x Vossensteert heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid.

Doornhut, Vossesteert en Engelendalelaan (lokale wegen type IIa) worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

5.3.11.7 B5 Parkeerbeleid

In de binnenstad wordt betalend parkeren ingevoerd. Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren **een blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruik maken van de bewonerskaart. De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30, opgenomen in de blauwe zone.

Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park and ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid.

De bestaande 'park and ride'-parking **Boogschutterslaan** moet beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals toiletten, elektronische informatieborden die de wachttijden van bussen weergeven, een maximaal beschikbare openbaar vervoersbediening (of pendelbussen (haalbaarheid te onderzoeken)), huurfietsen... kunnen hierbij helpen.

Het aantal randparkings wordt uitgebreid met **randparking Altebijstraat**. Om deze randparking optimaal te kunnen benutten, dient onderzocht te worden om fietskluizen en deelfietsen aan te bieden. Randparkings dienen gekaderd te worden in een globale stedenbouwkundige aanpak.

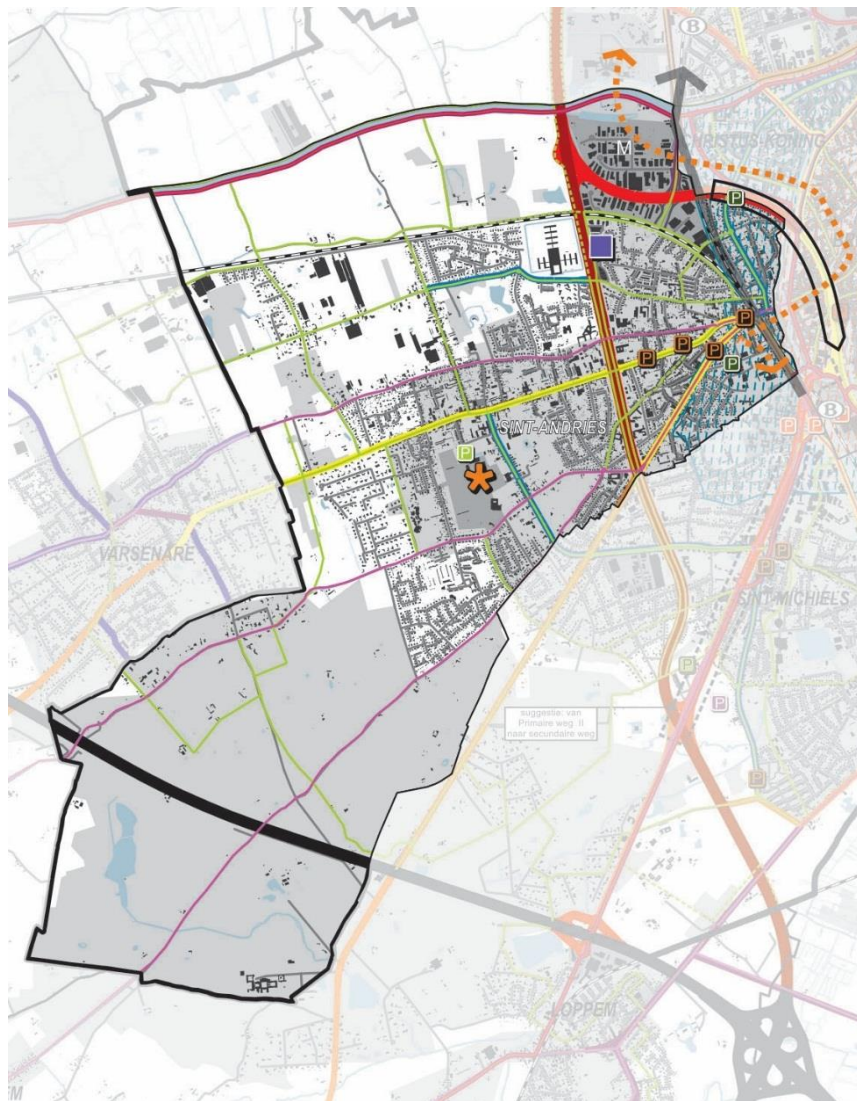
De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

5.3.11.8 B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.12

Sint-Andries (sector West)



- Wegencategorisering
- Hoofdweg
 - Primaire weg I
 - Primaire weg II
 - Secundaire weg 2
 - Secundaire weg 3
 - Lokale weg IIa
- Fietsrouten netwerk
- Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fietsnelweg
 - Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (niet aangepast)
- Parkeren
- Blauwe zone
 - Bestaande randparking
 - Bestaande park and rideparking
 - Mobilhomes
 - Kortparkeren
- Vlotte openbaar vervoersverbinding station Brugge - Zeebrugge
 - Visienota R30
 - Derde spoor
 - Jan Breydelstadion
 - Hoge Expressweg / Legeweg

Figuur 34 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Andries

5.3.12.1 A1 Ruimtelijke planning

Bij verdere groei van de deelgemeente Sint-Andries gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. In deze gebieden wordt een verdichtingsstrategie toegepast. Deze verdichtingsstrategie wordt meegenomen in alle RUP's. Plaatselijk, vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, wordt een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd.

Het voetbalstadion van Club Brugge zal geherlokaliseerd worden naar de Blankenbergse Steenweg. Cercle zal op de huidige site (Jan Breydelstadion) blijven. Een deel van de site zal ingericht worden als woonsite, een deel zal als sportsite behouden blijven.

De bestaande kleinhandelsconcentratie ter hoogte van Hoge Express/Legeweg wordt versterkt. Grootschalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

5.3.12.2 A3 Categorisering van de wegen

De **N31** is geselecteerd als een primaire weg type I. De herinrichting van de N31, waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd (Koningin Astridlaan, Witte Molenstraat, Tillegemstraat, Koning Albert I – laan (N397), Legeweg), kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Ook het kruispunt N31xN351 Bevrijdingslaan zal ongelijkgronds worden ingericht. Er komen meer geluidsschermen in woongebied langs de N31.

De **Bevrijdingslaan (N351)** werd geselecteerd als een primaire weg type II. Voor het regionaalstedelijk gebied Brugge verzorgen ze de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg type I (namelijk de N31). De Bevrijdingslaan (N351) wordt beschouwd als dé toegangsweg tot Brugge.

De **Gistelse Steenweg (N367) en Torhoutse Steenweg (N32)** zijn geselecteerd als secundaire wegen type III. Voor de secundaire wegen type III primeert de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau.

De **Koning Leopold III-laan, de Legeweg tussen N31 en Pastoriestraat en de Jan Breydellaan** zijn geselecteerd als lokale wegen type IIa (lokale verzamelwegen). Deze wegen verzamelen het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdelen het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn lokale wegen type III. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten "geknijpt" worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.12.3 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.12.4 B2 Fietsroutenetwerk

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**:

- Zandstraat ;
- Diksmuidse Heerweg - Doornstraat – Torhoutse Steenweg (N32);
- Stationslaan.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met “*” zijn prioritair te optimaliseren.

- Waggelwater;
- Vaartstraat ;
- Jan Breydellaan ;
- Dirk Martensstraat ;
- Hoge Lane* (deels te optimaliseren);
- Peter Benoitlaan/Hogeweg ;
- Legeweg ;
- Gistelse Steenweg (N367) ;
- N31 Expresweg ;
- Diksmuidse Heerweg* (deels te optimaliseren) ;
- Bloemendalestraat ;
- Grote Moerstraat ;
- Koestraat* (Deels te optimaliseren, tussen Pastoriestraat en N31);
- Nieuwe Sint-Annadreef ;
- Koning Leopold III – laan ;
- Betferkerklaan ;
- Zeeweg en parallel aan Zeeweg ;
- Verbinding tussen Zeeweg en Doornstraat ten oosten van Zeeweg ;
- Verbinding tussen Zeeweg en Doornstraat ten westen van Zeeweg .

5.3.12.5 B3 Openbaar vervoer

Momenteel onderzoekt de Lijn de haalbaarheid van **een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en Zeebrugge**. Deze vlotte verbinding zal tevens belangrijke attractiepolen ontsluiten zoals bijvoorbeeld het nieuwe voetbalstadion met randparking, 't Zand,

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersassen Gistelse Steenweg (N367) en Torhoutse Steenweg (N32) gestreefd naar een optimale doorstroming.

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.12.6 B4 (Her) inrichting van de wegen

Recent werden verschillende kruispunten op de N31 reeds heringericht, conform de inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. De herinrichting van het **kruispunt N31 x Bevrijdingslaan (N351)** is gepland.

De doorstroming en veiligheid van de **Gistelse Steenweg (N367) en de Torhoutse Steenweg (N32)** moeten beter. Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doorstroming van De Lijn in het gedrang te brengen. De Gistelse Steenweg (N367) wordt ter hoogte van de doortocht van het centrum van Sint-Andries tot het Canadaplein heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid. Het kruispunt wordt heringericht met bijzondere aandacht voor de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers en voor de doorstroming van het openbaar vervoer. De doortocht langs de Torhoutse Steenweg (N32) wordt heringericht, conform het opgemaakte streefbeeld.

De **Koning Leopold III-laan en Legeweg** (lokale wegen type IIa) worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

Voor de ontsluitingswegen van de industriezone zullen acties genomen worden m.b.t. verkeersveiligheid ter hoogte van de **Waggelwaterstraat (N339)**

5.3.12.7 B5 Parkeerbeleid

In de binnenstad wordt betalend parkeren ingevoerd. Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan, zal rond het gebied met betalend parkeren een **blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruikmaken van de bewonerskaart. De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de

loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone.

Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park and ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid.

De bestaande **randparking Magdalenastraat** moet beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals deelfietsen, toiletten,... kunnen hierbij helpen.

De bestaande **'park and ride'-parking Jan Breydel** moet beter worden gebruikt. Bijkomende voorzieningen zoals toiletten, elektronische informatieborden die de wachttijden van bussen weergeven, een maximaal beschikbare openbaar vervoersbediening (of pendelbussen (haalbaarheid te onderzoeken)), huurfietsen... kunnen hierbij helpen.

De uitbreiding van de 'park and ride'-parkings wordt onderzocht. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de realisatie van 'park and ride'-voorzieningen ter hoogte van Waggelwater. De 'park and ride'-parkings kunnen geïntegreerd worden in een ruimtelijke ontwikkelingsplan met het oog op meervoudig ruimtegebruik en ruimtelijke meerwaarde. Er wordt voorgesteld om ter hoogte van de 'park and ride'-parking **'Waggelwater'** ruimte te voorzien voor mobilhomes. Ook de bestaande carpoolparking langs de Torhoutse steenweg (nabij de Expresweg) kan in overweging genomen worden als een bijkomende 'park and ride'-parking.

De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

Er zullen parkeermogelijkheden voorzien worden voor autodelen.

5.3.12.8

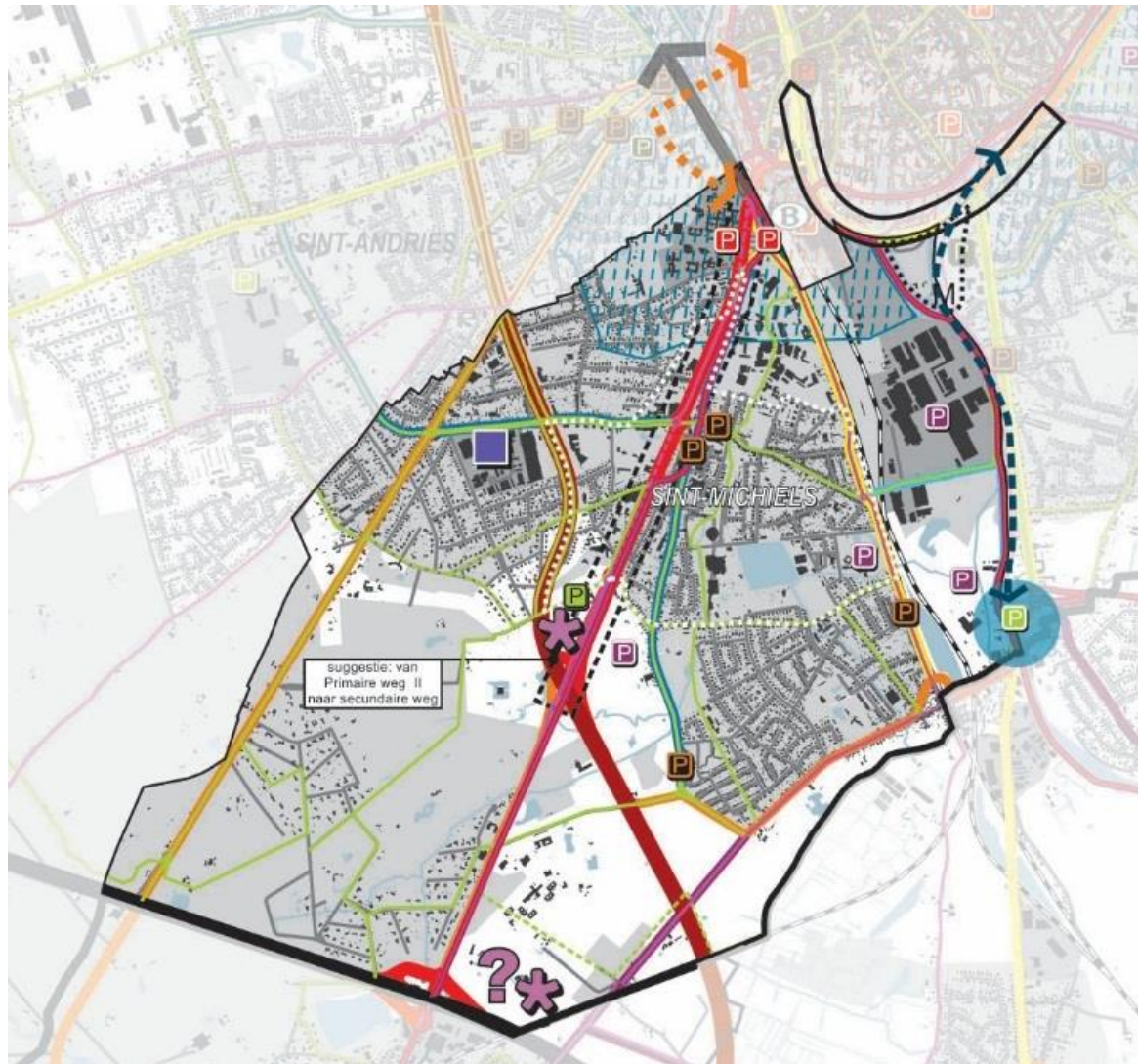
B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

Om het gebruik van de Bevrijdingslaan (N351) als toegang tot Brugge sterker af te dwingen kan overwogen worden om de Gistelse Steenweg (N367) en de Torhoutse Steenweg (N32) en de Legeweg te knippen, tussen de N31 en de R30, voor zwaar verkeer.

5.3.13

Sint-Michiels (sector West)



- Wegencategorisering
- Hoofdweg
 - Primaire weg I
 - Primaire weg II
 - Secundaire weg 2
 - Secundaire weg 3
 - Lokale weg I
 - Lokale weg IIa
 - Lokale weg IIb
- Fietsrouten netwerk
- Bovenlokale functionele fietsroute - te onderzoeken fiets snelweg
 - Bovenlokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Bovenlokale functionele fietsroute (niet aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (aangepast)
 - Lokale functionele fietsroute (niet aangepast)
- Parkeren
- Blauwe zone
 - Bestaande centumparking
 - Bestaande park and rideparking
 - Nieuwe park and rideparking
 - Vrachtwagenparking
 - Mobilhomes
 - Kortparkeren
- Doortochtstudie W en Z van Steenbruggebrug tot Dampoortsluis
 - Visienota R30
 - Derde spoor
 - Vlotte openbaar vervoersverbinding station Brugge - Zeebrugge
 - RUP Kanaaleiland
 - RUP Koning Albert I-haan en omgeving Sint-Michiels
 - Veemarkt
 - Kinepolis
 - Chartreuse

Figuur 35 : Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan – Uitwerking per deelgemeente: Sint – Michiels

5.3.13.1 A1 Ruimtelijke planning

Bij verdere groei van de deelgemeente Sint-Michiels gaat een bijzondere aandacht naar de omgeving. De waardevolle open ruimten dienen open gehouden te worden. In deze gebieden wordt een verdichtingsstrategie toegepast. Deze verdichtingsstrategie wordt meegenomen in alle RUP's. Plaatselijk, vooral in de nabije omgeving van de invalswegen, wordt een bepaalde mate van verdichting (o.a. door meergezinswoningbouw) nagestreefd.

De bestaande kleinhandelsconcentratie ter hoogte van het bedrijventerrein **Veemarkt Sint-Michiels** wordt versterkt. Grootchalige kleinhandel op andere locaties wordt afgeremd.

De **site Kinopolis** wordt uitgebreid met grootchalige stedelijke functies, diensten, wonen, commerciële functies en kantoren. Er wordt onderzocht hoe een goede openbaar-vervoersverbinding naar het station via de Koning Albert I – laan (N397) kan gerealiseerd worden. De haalbaarheid van een 'park-and-ride'-parking wordt onderzocht.

Ter hoogte van site Chartreuse worden mogelijk kantoorontwikkelingen voorzien. De ontwikkelingen op de **Chartreusesite** gebeurt in samenhang met de kantoorontwikkelingen ter hoogte van de site Kinopolis.

Door de opmaak van het gemeentelijk **RUP Kanaaleiland** kan de site Kanaaleiland in de toekomst als evenementensite gebruikt worden. Hier worden meer bezoekers verwacht. De toeristische onthaalzone wordt mee opgenomen binnen het verhaal van de evenementenlocatie.

In het '**RUP Koning Albert I - laan en omgeving Sint-Michiels**' worden mogelijkheden geboden voor een nieuwe polyvalente zaal¹⁹ en voor stadsdiensten op de Xaverianensite (tussen Koningin Astridlaan, Koning Albert I – laan en Wittemolenstraat). Er worden tevens mogelijkheden gecreëerd voor de uitbouw van de zorgsite in de omgeving (Ten Boomgaard, Ter Dreve, Sint-Jozef).

5.3.13.2 A2 Strategische ruimtelijke projecten

Met de doortochtstudie "Stadsvaart" wordt de ophaalbrug over het kanaal in Steenbrugge vernieuwd. Er wordt een verkeersmanagementsysteem uitgewerkt dat zorgt voor een goede coördinatie. Zowel op het kanaal als voor het dwarsende wegverkeer (auto's, fietsers en voetgangers) wordt een verbetering bereikt.

5.3.13.3 A3 Categorisering van de wegen

De **N31** is geselecteerd als een primaire wegtype I. De herinrichting van de N31 waarbij verschillende kruispunten als ongelijkvloers werden gerealiseerd, waaronder de Koning Albert I – laan (N397)

¹⁹ Naast de Xaverianensite, zou ook de Lappersfortsite in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van de nieuwe polyvalente zaal.

kadert binnen deze inrichtingsprincipes van een primaire weg type I. Er komen meer geluidsschermen langs de N31 in woongebied.

Momenteel is **de Koning Albert I – laan (N397), net als de Bevrijdingslaan (N351)** geselecteerd als een primaire weg type II. De Bevrijdingslaan wordt beschouwd als dé hoofdtoegangsweg. Rekening houdend met de herinrichting van de stationsomgeving zal de selectie van de Koning Albert I-laan als secundaire weg beperkt worden tot de Balkonrotonde. De Koning Albert I - laan, tussen de Balkonrotonde en R30, wordt geselecteerd als een secundaire weg type III.

De **Heidelbergstraat (N309)** (van de N31b (Brugge) tot de N50 (Oostkamp)), **de Koning Albert I – laan (N397)** (van de A10 oprit 7 (Loppem-Zedelgem) tot de N31 (Brugge)) en **de Torhoutse Steenweg (N32)** (van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord)) worden geselecteerd als secundaire wegen type II. Secundaire wegen type II hebben een ontsluitingsfunctie van regionaal belang, maar geen verbindende functie op regionaal niveau. Ter hoogte van de bebouwde kom wordt een doortochtinrichting voorzien.

De **Spoorwegstraat (N342), Leiselestraat, Dorpsstraat, Koningin Astridlaan** (van de Torhoutse Steenweg (N32) tot de Heidelbergstraat (N309)) is geselecteerd als een secundaire weg type III. De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

De **Koningin Astridlaan** (overige deel) **en de Rijselstraat** zijn geselecteerd als lokale wegen type IIa of lokale ontsluitingswegen. Lokale ontsluitingswegen verzamelen het verkeer van een gebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdelen het inkomend verkeer in het gebied.

Ten Briele is geselecteerd als een lokale wegen type IIb, een lokale ontsluitingsweg voor industriezones. Deze weg verzamelt het verkeer van een industriegebied naar een weg van hogere orde (secundaire wegen) en verdeelt het inkomend verkeer in het gebied.

De overige wegen zijn lokale wegen type III of woonstraten. De lokale wegen type III worden zoveel mogelijk opgenomen in een zone 30. Deze worden als verblijfsgebieden ingericht. Desnoods worden infrastructurele maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan. Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen deze lokale woonstraten “geknipt” worden. Waar nodig wordt een tonnageverbod ingevoerd.

5.3.13.4

B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

De inrichting van de verblijfsgebieden en de zone 30 moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (zogenaamde “self explaining roads”). Behalve gericht op de versterking van de verblijfskwaliteit in het algemeen, kan verlaging van de voertuigsnelheden ook specifiek gewenst zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers.

De stad maakt de inventaris van de trage wegen op. De talrijke trage wegen worden geherwaardeerd en terug in gebruik genomen.

5.3.13.5

B2 Fietsroutenetwerk

De routes Abdijenroute – Steenbrugge – Vaardijkstraat – station Brugge en het jaagpad kanaal vanuit Gent – Vaardijkstraat – station Brugge worden voorgesteld om in te richten als **fiets snelwegen**. De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie.

Volgende assen zijn onderdeel van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)**

- Koning Albert I – laan (N397)* (deels te optimaliseren) ;
- Spoorwegstraat (N342);
- Heidelbergstraat (N309) – Wulgenbroekstraat;
- Lijsterbeekstraat*.

De fietsinfrastructuur langs de Koning Albert I – laan (N397) (gedeeltelijk) en langs de Lijsterbeekstraat is prioritair te optimaliseren.

Volgende wegen of delen van wegen zijn **lokale fietsroutes**. De fietsvoorzieningen langs assen aangeduid met “*” zijn prioritair te optimaliseren.

- N31 Expressweg ;
- Koning Leopold III – laan/ Koningin Astridlaan/ Dorpsstraat/Leiselestraat;
- Rijselstraat ;
- Wittemolenstraat ;
- Tillegemstraat ;
- Chartreuseweg/Pitsenbosdreef/Bosduifdreef/onze-Lieve-Vrouwedreef/Abelendreef/Lorkendreef/Sint-Andriesdreef/Platanendreef ;
- Sint –Michielslaan ;
- Stokveldelaan/verbinding Sint-Michielslaan;
- Verbinding Sint-Michielslaan – Spoorwegstraat (N342);
- Sint-Arnolduslaan ;
- Wittemolenstraat/Domeindreef*;
- Ten Briele (gerealiseerd in 2015);
- Jagerstraat/Sint-Michielsstraat*;
- Lokale verbinding tussen Koning Albert I – Laan (BFF) – Heidelbergstraat (BFF) (ten noorden van Stuivenberstraat) ;
- Lokale verbinding tussen Heidelbergstraat (BFF) – Boudewijnlaan (BFF) (Oostkamp) via spoorlijn (grotendeels op grondgebied van Oostkamp).

Ter hoogte van de Steenbruggebrug zullen veilige fietsvoorzieningen gerealiseerd worden (cf. doortochtstudie Stadsvaart).

5.3.13.6 B3 Openbaar vervoer

Samen met De Lijn wordt op de openbare vervoersassen de Koning Albert I – laan (N397), de Spoorwegstraat (N342), de Stationslaan (N342) en de Baron Ruzettelaan (N50) gestreefd naar een optimale doorstroming.

De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod.

5.3.13.7 B4 (Her) inrichting van de wegen

Voor de **Koning Albert I – laan (N397)** wordt voorgesteld deze in te richten als een groene openbaar vervoersas. De weg wordt getransformeerd naar een groene boulevard waarbij een attractief openbaar domein gecreëerd wordt, waar zwakke weggebruikers en openbaar vervoer extra aandacht krijgen. Tegelijk wil men zo de verkeersveiligheid en – leefbaarheid verhogen, mede door het verlagen van de snelheid en door de realisatie van veiligere oversteekpunten. In de visienota van R30 wordt de Koning Albert I – laan (N397) voorzien van busbanen.

De doorstroming en veiligheid van de Torhoutse Steenweg (N32) moet beter. Om sluipverkeer in de woonstraten te ontmoedigen worden de steenwegen in de doortocht beter ingericht zodat het verkeer er zo vlot mogelijk kan verlopen en dit zonder de doorstroming van De Lijn in het gedrang te brengen. De Torhoutse Steenweg (N32) wordt ter hoogte van de doortochten heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid conform het opgemaakte streefbeeld.

Ter hoogte van de doortochten wordt de **Generaal Lemanlaan – Astridlaan (N337)** verder heringericht met het oog op een betere verkeersleefbaarheid. Een bijzondere aandacht gaat hier naar het openbaar vervoer.

De **Rijselstraat, Koningin Astridlaan en de Leopold III-laan** worden ingericht zodat zij geen verkeer verwerken dat geen relatie heeft met deze wijken en woonkernen. Gevaarlijke kruispunten worden aangepakt.

5.3.13.8 B5 Parkeerbeleid

In de binnenstad wordt betalend parkeren ingevoerd. Om verschuiving van de parkeerdruk naar de omliggende gebieden tegen te gaan zal rond het gebied met betalend parkeren een **blauwe zone** voorzien worden. In deze zone kan men maximaal 4 uren parkeren. Bewoners kunnen er gebruik maken van de bewonerskaart. De grootte van de blauwe zone wordt bepaald door de loopafstand. In eerste instantie worden alle omliggende gebieden, gelegen op minder dan 5 minuten loopafstand vanaf de R30 opgenomen in de blauwe zone.

Om het parkeren op afstand te stimuleren worden de randparkings en de 'park-and-ride'-voorzieningen geoptimaliseerd en uitgebreid.

De uitbreiding van de 'park-and-ride'-parkings wordt onderzocht. Bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen die enerzijds goed ontsloten zijn via het wegennet en anderzijds een vlotte verbinding hebben met het centrum (via openbaar vervoer, fiets) worden 'park-and-ride'-voorzieningen gerealiseerd. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de realisatie van 'park-and-ride'-voorzieningen ter hoogte de **site Kinapolis**. Ook de bestaande carpoolparking langs de Torhoutsesteenweg (nabij de Expresweg) kan in overweging genomen worden. De 'park-and-ride'-parkings kunnen geïntegreerd worden in een ruimtelijke ontwikkelingsplan met het oog op meervoudig ruimtegebruik en ruimtelijke meerwaarde.

De Stad Brugge wil vanuit haar beleidsvisie de buurtwinkels ondersteunen door hun bereikbaarheid te stimuleren. Om het parkeren voor buurtwinkels te faciliteren wordt in elke deelgemeente een aantal vaststaande zones voorzien voor kortparkeren. Het invoeren van deze parkeerregeling wordt wel afgetoetst aan enkele basisprincipes.

Er zullen parkeermogelijkheden voorzien worden voor autodelen.

5.3.13.9

B6 Goederenvervoer

Een bijzondere aandacht gaat naar het vrijwaren van woonwijken van doorgaand vrachtverkeer. Waar nodig wordt in de omliggende deelgemeenten ook een tonnageverbod ingevoerd.

Om het gebruik van de Bevrijdingslaan (N351) als toegang tot Brugge sterker af te dwingen kan overwogen worden om de Gistelse Steenweg (N367) en de Torhoutse Steenweg (N32) en de Legeweg te knippen, tussen de N31 en de R30, voor zwaar verkeer.

6. Actieplan

Het actieplan geeft een overzicht van de maatregelen die zullen genomen worden om het gewenste mobiliteitsbeleid te realiseren. Daar worden middelen, termijnen en prioriteiten aan gekoppeld.

M.b.t. de timing worden volgende perioden bedoeld:

KT: Korte Termijn: maximum 3 jaar

MLT: Middellange termijn: 3 tot 6 jaar

LT: Lange termijn: meer dan 6 jaar.

Voor de initiatiefnemers en/of partners werden volgende afkortingen gehanteerd:

AWV: Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid

BMV: Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Vlaamse overheid

WenZ: Waterwegen en Zeekanaal nv

AMT: Afdeling Maritieme toegang van de Vlaamse overheid

MBZ: De Maatschappij van de Brugse Zeehaven nv

Het actieprogramma kan vanuit 5 invalshoeken opgesteld worden. Deze invalshoeken zijn:

1. Het actieprogramma A-B-C: uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen

Werkdomein A: Ruimtelijk beleid, Werkdomein B: Verkeersnetwerken, Werkdomein C: Flankerende maatregelen

2. Werkprogramma per locatie: wat moet op welke plek gebeuren ?

Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.

3. Investeringsprogramma KT, MLT, LT.

Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn ? En hebben we hier voor genoeg middelen ?

Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.

4. Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen.

Hoe maak ik de beleidsvisie concreet ? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen ? Te gebruiken door de beleidsmakers.

5. Takenprogramma per initiatiefnemer.

Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken ? Te gebruiken door de vaste leden van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De initiatiefnemers zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

Inhoudelijk zijn deze tabellen identiek, maar de volgorde is telkens anders. Door te werken met de verschillende invalshoeken wordt het mobiliteitsplan, waar het actieplan deel van uitmaakt, daadwerkelijk een integraal document waar de verschillende instanties en betrokkenen concreet mee aan de slag kunnen.

In dit document wordt enkel de actietabel vanuit het actieprogramma ABC opgenomen. De stad beschikt wel over de andere actietabellen die vanuit de andere invalshoeken zijn herordend, zodat deze kunnen gehanteerd worden als werkinstrument voor de opvolging van het beleidsplan.

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
1	A.1: ruimtelijke planning	volledig grondgebied	Actualisatie gemeentelijk ruimtelijke structuurplan	gebiedsdekkend	duurzaamheid	KT	Hoog	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	165 000
2	A.1: ruimtelijke planning	volledig grondgebied	Actualisatie Plan-MER herneming regionaal stedelijk gebied Brugge	gebiedsdekkend	duurzaamheid	lopende	Hoog	Ruimte Vlaanderen	Stad Brugge	lopende
3	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	Opmaak RUP Vaartdijkstraat	Vaartdijkstraat	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
4	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	Opmaak RUP Kanaaleiland	Kanaaleiland	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
5	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	Opmaak RUP Koning Albert I-laan en omgeving Sint-Michiels	Koning Albert I-laan	Verkeersleefbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
6	A1 ruimtelijke planning	Sint-Michiels	Opmaak RUP Kinopolis	Kinopolis	Bereikbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
7	A1 ruimtelijke planning	Zeebrugge	Opmaak RUP Vissershaven	Oude vismijn	Verkeersleefbaarheid	lopende	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
8	A1 ruimtelijke planning	Sint-Jozef	Opmaak RUP Fort Lapin	Dampoortsluis	verkeersleefbaarheid	on hold (studie doortocht Stadsvaart wordt afgewacht)	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	lopende
9	A1 ruimtelijke planning	Sint-Andries	Opmaak RUP Olympiasite	Olympiasite	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, Provincie	apart budget
10	A1 ruimtelijke planning	Lissewege	Onderzoek woonuitbreidingsmogelijkheden Zeeweg	Zeeweg		KT	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen	apart budget
11	A1 ruimtelijke planning	Zeebrugge	Realisatie Seine - Scheldeverbinding.	haven	Bereikbaarheid	LT	hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge	apart budget

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
12	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Brugge Centrum Sint-Michiels Assebroek Sint-Kruis, Sint-Jozef	Doortochtstudie Stadsvaart	Centrum	bereikbaarheid	lopende	hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge, AWW	lopende
13	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Sint-Andries Sint-Pieters Dudzele Lissewege Zwankendamme, Zeebrugge	Realisatie derde spoor en opwaardering station Sint-Pieters, optimalisatie en uitbreiding vormingsstation Zwankendamme	spoor en omgeving	bereikbaarheid	lopende	hoog	Infrabel	Stad Brugge, AWW, BMV	apart budget
14	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Dudzele Sint-Pieters,	Realisatie A11	A11	Verkeersleefbaarheid	lopende	Hoog	AWV	Stad Brugge	lopende
15	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Zeebrugge Zwankendamme	SHIP - project	haven	bereikbaarheid	lopende	Hoog	AMT	Stad Brugge, De Lijn AWW	lopende
16	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Lissewege	Intunneling N31	N31	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge	pm
17	A2 strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	Brugge Centrum Sint-Michiels	Ontwikkeling stationsomgeving	station Sint-Michiels	bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	Ruimte Vlaanderen, De Lijn, BMV, AWW	lopende
18	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Brugge Centrum	Maatregelen ter realisatie van sterk permanente voetgangersgebied	Centrum	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	De Lijn	500 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
19	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	volledig grondgebied	Herwaarderling van de trage wegen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	vzw trage wegen, provincie	100 000
20	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	volledig grondgebied	Uitbreiding verblijfsgebieden en zone 30	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV	100 000
21	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	volledig grondgebied	Invoeren tonnagebeperking	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV	50 000
22	B.1. verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	volledig grondgebied	Realisatie veilige en comfortabele voetpaden	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge		100 000 per jaar
23	B.2. fietsroutenetwerk	volledig grondgebied	Coördinatie Fietsplan Brugge	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continue	hoog	Stad Brugge	provincie, BMV	74 721 per jaar
24	B.2. fietsroutenetwerk	volledig grondgebied	Onderzoek tracé fietsnelwegen en integratie in BFF	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	middel	Provincie	Stad Brugge, infrabel, Waterwegen en Zeekanaal nv, MBZ, BMV	apart budget
25	B.2. fietsroutenetwerk	Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Dudzele	Te optimaliseren bovenlokale fietsvoorzieningen Lanceloot Blondeellaan/Lissewege Steenweg, Ter Doeststraat	Lanceloot Blondeellaan/Lissewege Steenweg	verkeersveiligheid	KT	middel	MBZ	Provincie, Stad Brugge, BMV	250 000
26	B.2. fietsroutenetwerk	Sint - Michiels	aanpassing fietsinfrastructuur N397 Koning Albert I - laan	Koning Albert I - laan	verkeersveiligheid	MLT	hoog	AWV	Stad Brugge, Provincie	zie herinrichting
27	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	te optimaliseren bovenlokale fietsinfrastructuur Lijsterbeekstraat	Lijsterbeekstraat	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad Brugge	Stad Brugge, Provincie	lopende
28	B.2. fietsroutenetwerk	Zeebrugge, Lissewege	Realisatie fietsverbinding buffer Transportzone	Transportzone	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad Brugge	provincie	200 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
29	B.2. fietsroutenetwerk	Zeebrugge	Optimalisatie lokale fietsinfrastructuur Ploegstraat/Evendijk - Oost	Ploegstraat / Evendijk oost	verkeersveiligheid	MLT	hoog	Stad Brugge		150 000
30	B.2. fietsroutenetwerk	Zwankendamme	Optimalisatie lokale fietsinfrastructuur Wulfsberge/Lissewiegse Steenweg	Wulfsberge/Lissewiegse Steenweg	verkeersveiligheid	KT	hoog	stad Brugge		150 000
31	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewieg	Optimalisatie lokale wegeninfrastructuur Ter Doeststraat	Ter Doest	verkeersveiligheid	KT	hoog	stad Brugge	provincie, MBZ	25 000
32	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewieg	optimalisatie lokale wegeninfrastructuur Scharphoutstraat	Scharphoutstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
33	B.2. fietsroutenetwerk	Lissewieg	optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Lissewiegse Vaartje	Lissewiegse Vaartje	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	provincie, MBZ	25 000
34	B.2. fietsroutenetwerk	Dudzele, Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewieg	Optimalisatie interne fietsontsluiting haven: Albert Ronsestraat/Margareta Van Oostenrijkstraat/verbinding Lissewiegse Steenweg en realisatie van de fietspoorten	haven	verkeersveiligheid	KT	hoog	MBZ	Stad Brugge, provincie	2 000 000
35	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Pieters	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Blankenbergse Dijk en aansluiting fietsroute langs spoor	Blankenbergse Dijk	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie, infrabel	50 000
36	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Pieters, Sint-Andries	Realisatie fietsbrug over het kanaal Gent-Oostende, aansluitend bij fietsinfrastructuur kruispunt N31 X Bevrijdingslaan	N31	verkeersveiligheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn	zie N31 x Bevrijdingslaan
37	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Pieters	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Kolvestraat	Kolvestraat	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	MBZ	25 000
38	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Andries	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Hoge Lane	Hoge Lane	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	infrabel	25 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
39	B.2. fietsroutenetwerk	Sint - Andries	Optimalisatie bovenlokale fietsvoorzieningen Diksmuidse Heerweg	Diksmuidse Heerweg	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	provincie	25 000
40	B.2. fietsroutenetwerk	Sint - Andries	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Koestraat tussen Pastoriestraat en N31	Koestraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
41	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Wittemolenstraat/Domeindreef	Wittemolenstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
42	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Jagerstraat/Sint-Michielsstraat	Jagerstraat, Sint-Michielsstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
43	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Vestingsstraat	Vestingsstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge	Waterwegen en Zeekanaal nv, AWW	25 000
44	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Bossuytlaan/Vossesteert	Bossuytlaan/Vossesteert	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge		50 000
45	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek, Centrum	Realisatie fietsverbinding buiten Boninvest - Blossoterreinen	Buiten Boninvest	bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, AWW	500 000
46	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Molenstraat	Molenstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge,		25 000
47	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Engeldalelaan	Engeldalelaan	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		15 000
48	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Schaakstraat	Schaakstraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
49	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Briersweg	Briersweg	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
50	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Gemeenew eide - Noord	Gemeenew eide - Noord	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
51	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Engelendalelaan	Engelendalelaan	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		15 000
52	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Kruis	Optimalisatie lokale fietsvoorzieningen Vossesteert	Bossuytlaan/Vossesteert	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge		50 000
53	B.2. fietsroutenetwerk	volledig grondgebied	Onderzoek potentiële fietsstraten	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	KT	middel	Stad Brugge	provincie , BMV	35 000
54	B.2. fietsroutenetwerk	volledig grondgebied	Realisatie (overdekte) fietsstalplaatsen op diverse locaties	gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn	5000 per stuk
55	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	Optimalisatie lokale verbinding tussen Koning Albert I – Laan (BFF) – Heidelbergstraat (BFF) (ten noorden van Stuivenberstraat)	Sint-Michiels	Bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
56	B.2. fietsroutenetwerk	Sint-Michiels	Optimalisatie lokale verbinding tussen Heidelbergstraat(BFF) – Boudewijnlaan (BFF) (Oostkamp) via spoorlijn (grotendeels op grondgebied van Oostkamp)	Sint-Michiels	Bereikbaarheid	MLT	middel	Stad Brugge	Infrabel	25 000
57	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek	Optimalisatie lokale fietsroute Michel Van Hammestraat	Michel Van Hammestraat	verkeersveiligheid	MLT	middel	Stad Brugge		25 000
58	B.2. fietsroutenetwerk	Centrum	Gratis fietsparking met alle voorzieningen in de nabijheid van de Markt.	Markt	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge		20 000
59	B.2. fietsroutenetwerk	volledig grondgebied	Realisatie publieke fietspompen en oplaadpunten voor elektrische fietsen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge		6000 per jaar
60	B.2. fietsroutenetwerk	Brugge-Centrum, Assebroek, Sint-Kruis,	Onderzoek haalbaarheid fietsbrug Coupure	vaart	Bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, provincie, AWW , BMV	10 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
61	B.2. fietsroutenetwerk	Brugge-Centrum, Koolkerke, Sint-Jozef	Onderzoek haalbaarheid fietsbrug Handelskom	vaart	Bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, provincie, AWW, BMV	10 000
62	B.2. fietsroutenetwerk	Assebroek, Sint-Michiels	Realisatie fietsvoorzieningen ter hoogte van Steenbruggebrug	vaart	Bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, provincie, AWW	apart budget
63	B.2. fietsroutenetwerk	Brugge-Centrum, Koolkerle, Sint-Jozef	Onderzoek haalbaarheid vervollediging vesten	vaart	Bereikbaarheid	lopende	hoog	WenZ	Stad Brugge, provincie, AWW	30 000
64	B.2. fietsroutenetwerk	Dudzele	Opmaak unieke verantwoordingsnota Ramskapellebrug	haven	Bereikbaarheid	lopende	hoog	AWV	BMV, WenZ, AMT, Ruimte Vlaanderen, ANB, MBZ, provincie, Stad Brugge, Gemeente Knokke-Heist, NV infrabel/Tucrail, De Lijn, Erfgoed Vlaanderen	50 000
65	B.2. fietsroutenetwerk	Dudzele	realisatie Ramskapellebrug	haven	Bereikbaarheid	MLT	hoog	?	AWV, BMV, WenZ, AMT, Ruimte Vlaanderen, ANB, MBZ, provincie, Stad Brugge, Gemeente Knokke-Heist, NV infrabel/Tucrail, De Lijn, Erfgoed Vlaanderen	2 663 600

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
66	B.3. openbaarvervoers netwerk	Sint-Michiels	Evaluatie treinverbindingen met oog op eventuele bijsturing. Stad Brugge vraagt rechtstreekse verbinding met Brussels Airport in het weekend (en niet enkel tijdens de week)	station Sint-Michiels	bereikbaarheid	KT	hoog	NMBS	Stad Brugge, De Lijn	nvt
67	B.3. openbaarvervoers netwerk	Sint-Michiels, Centrum	realisatie fietstunnels stationsomgeving Sint-Michiels (langs spoor en onder spoor) en de aanpak van de N342 Spoorwegstraat (busbaan)	station Sint-Michiels	Bereikbaarheid	KT	hoog	Infrabel	Stad Brugge, AWW, BMV, provincie, Ruimte Vlaanderen, de Lijn	apart budget
68	B.3. openbaarvervoers netwerk	Sint - Pieters	Opwaardering station Sint-Pieters	station Sint-Pieters	Bereikbaarheid	MLT	Hoog	infrabel	Stad Brugge, provincie, Ruimte Vlaanderen, De Lijn	pm
69	B.3. openbaarvervoers netwerk	Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege	Opwaardering stopplaatsen Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege	stopplaatsen Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege	Bereikbaarheid	MLT	Hoog	infrabel	Stad Brugge, de Lijn	pm
70	B.3. openbaarvervoers netwerk	Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Dudzele, Sint-Pieters, Centrum	Haalbaarheidsonderzoek snelle openbaar vervoersverbinding Zeebrugge - station Brugge	Brugge, Zeebrugge	bereikbaarheid	lopende	hoog	de Lijn	Stad Brugge, provincie, AWW, Ruimte Vlaanderen	65 000
71	B.3. openbaarvervoers netwerk	Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege, Dudzele, Zwankendamme, Christus Koning, Sint-Andries, Sint-Michiels	Realisatie hoogwaardige openbaar vervoersverbinding Brugge - Zeebrugge	Brugge, Zeebrugge	bereikbaarheid	LT	hoog	de Lijn	Stad Brugge AWW BMV	pm

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
72	B.3. openbaarvervoers netwerk	volledig grondgebied	Ruimer busaanbod	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT/MLT	hoog	De Lijn	Stad Brugge	
73	B.3. openbaarvervoers netwerk	volledig grondgebied	Betere afstemming trein - bus	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	hoog	De Lijn	Stad Brugge	
74	B.3. openbaarvervoers netwerk	Centrum	Onderzoek haalbaarheid hoogfrequente verbinding tussen randparkings en centrum	randparkings	bereikbaarheid	MLT	hoog	De Lijn	Stad Brugge	pm
75	B.3. openbaarvervoers netwerk	volledig grondgebied	Onderzoek doorstromingsmaatregelen invalssassen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	hoog	De Lijn, Stad Brugge, AWW	Stad Brugge, AWW, provincie	lopende
76	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Volledig grondgebied	Onderzoek realisatie uitstulpende bushaltes in zone 50 en zone 30, bij voorkeur op doorstromingsgevoelige trajecten (zie onderzoeksnota De Lijn en OV scenario)	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW in geval van gew estwegen	25 000 per halte
77	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Sint-Michiels	Onderzoek haalbaarheid aanpassen circulatie en doorstromingsmaatregelen om de doorstroming te bevorderen in de doortocht van St. Michiels (Corridors).	Rijselstraat	Bereikbaarheid			AWV	De Lijn	10 000
78	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Sint-Andries	Opmaak PCV-dossier aanleg van een busbaan stad-in in de Gistelsesteenweg t.h.v. de Koning Leopold III laan (Corridors)	N367 x K. Leopold III laan	Bereikbaarheid	lopende	hoog	AWV	De Lijn, Stad Brugge	apart budget
79	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Sint-Andries	Onderzoek haalbaarheid aanleg van een busbaan richting Canadasquare + herdenken configuratie kruispunt (Corridors)	N342 x N367	Bereikbaarheid	KT	hoog	AWV	De Lijn	25 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
80	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Sint-Michiels	Onderzoek doorstromingsmaatregelen t.h.v. kruispunt N32 x N31 (Corridors)	N32 x N31	Bereikbaarheid	KT		AWV	De Lijn	25 000
81	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Assebroek	Onderzoek doorstromingsmaatregelen N337 Generaal Lemanlaan (Corridors)	N337	Bereikbaarheid	MT	hoog	AWV	De Lijn	25 000
82	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek aanleg van busbanen gecombineerd met uitstulpende haltes op de R30 tussen Vlamingdam en Bloedput (Corridors - sec III)	R30	Bereikbaarheid	KT	hoog	AWV	De Lijn	10 000
83	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek aanleg busbaan in de Hoefijzerlaan richting Bloedput (Corridors)	R30	Bereikbaarheid	KT		AWV	De Lijn	10 000
84	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Anti-parkeerpaaltjes	Vlamingstraat	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	8 000
85	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek omvormen van de linksafstrook tot busbaan in de Vlamingdam (richting verkeerslichten met R30)	R30 x Vlamingdam	Bereikbaarheid	LT		AWV	De Lijn	10 000
86	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Looproutes naar en van de haltes herbekijken en aanpakken i.f.v. toegankelijkheid ter hoogte van de Barge- en Katelijneparking.	Bargeplein - Katelijneparking	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	20 000
87	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek om doorstromingsprobleem voor het openbaar vervoer op de Bargeparking aanpakken	Bargeparking	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	10 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
88	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Voorrangregeling Heilige Geeststraat x Dijver ten voordele van het openbaar vervoer w ijzigen na invoering voetgangerszone.	Heilige Geeststraat x Dijver	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	2 000
89	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Voorrangregeling Garenmarkt x Nieuw e Gentweg ten voordele van het openbaar vervoer w ijzigen.	Garenmarkt x Nieuw e Gentweg	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	2 000
90	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen op de Garenmarkt omw ille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer.	Garenmarkt	Bereikbaarheid	LT		Stad Brugge	De Lijn	5000
91	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen op de Predikherenrei omw ille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer t.h.v. halte Coupure.	Predikherenrei	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	5 000
92	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek heraanleg of supprimeren van de verkeersplateaus in de Kazernevest	Kazernevest	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	5 000
93	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek supprimeren van de haakse parkeerplaatsen in de Boomgaardstraat omw ille van veiligheid fietsers en doorstroming openbaar vervoer t.h.v. Sint-Walburgakerk.	Boomgaardstraat	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	25 000
94	B.3. Openbaar vervoersnetwerk	Centrum	Onderzoek herzien van het parkeergeleidingssysteem naar de parkings "Zilverpand" en "Biekorf" zodat zoekverkeer en conflicten met OV-routes vermeden w orden.	Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid	KT		Stad Brugge	De Lijn	15 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
95	B.3. openbaarvervoers netwerk	volledig grondgebied	Taxicheques	Gebiedsdekkend	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge		10 000 per jaar
96	B.3. openbaarvervoers netwerk	Sint-Pieters, Kristus Koning, Sint-Andries, Sint-Michiels, Assebroek; Sint-Kruis, Sint-Jozef	Hoogfrequente OV-verbinding tussen randparkings en park and rideparking enerzijds en het centrum (haalbaarheid te onderzoeken)	randparkings	bereikbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	1 500 000
97	B.4 (Her)inrichting van wegen	Dudzele, Sint-Pieters, Lissewege	Herinrichting A11	A11	verkeersleefbaarheid	Lopende	hoog	AWV	Stad Brugge, infrabel, Waterwegen en Zeekanaal nv, provincie, de Lijn, MBZ	lopende
98	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Andries	Herinrichting kruispunt N31 x Bevrijdingslaan	N31	bereikbaarheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	6 000 000
99	B.4 (Her)inrichting van wegen	Zwankendamme	realisatie Hollands complex Zwankendamme	N31	bereikbaarheid	MLT	hoog	AWV	Stad Brugge, MBZ, provincie, infrabel	pm
100	B.4 (Her)inrichting van wegen	Lissewege	N31 in tunnel thv Lissewege	N31	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, provincie, infrabel	pm
101	B.4 (Her)inrichting van wegen	Zeebrugge, Lissewege, Zwankendamme, Sint-Pieters, Sint-Andries, Sint-Michiels	meer geluidsschermen langs N31	N31	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge,	2 250 000 per km

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
102	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Pieters, Christus Koning, Centrum	Herinrichting N351 Bevrijdingslaan en Bloedput (ondertunneling en doorstromingsmaatregelen De Lijn (exclusieve linksafbeweging voor bussen (Gulden Vlieslaan naar Hoefijzerlaan)))	R30	Bereikbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn	39 724 144
103	B.4 (Her)inrichting van wegen	Christus-Koning, Centrum	Herinrichting R30 Hoefijzerlaan (ondertunneling) en Albertpark met doorstromingsmaatregelen De Lijn	R30	Bereikbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn	23 786 229
104	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Michiels, Centrum	Herinrichting Unescorotonde en stationsomgeving (ondertunneling) met fiets- en voetgangerstunnel en doorstromingsmaatregelen De Lijn (aanleg van een busbaan in de Chantrellstraat richting R30)	R30	bereikbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, infrabel	19 784 813
105	B.4 (Her)inrichting van wegen	Assebroek, Sint-Michiels, Centrum	Herinrichting R30 Katelijnepoort en voorzien van busstrook	R30	verkeersveiligheid	MLT	hoog	AWV	Stad Brugge, de Lijn , W en Z	2 093 455
106	B.4 (Her)inrichting van wegen	Assebroek, Centrum	Herinrichting R30 thv Gentpoort	R30	verkeersveiligheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, Waterwegen en Zeekanaal nv, De Lijn	8 244 678
107	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Michiels	Herinrichting Koning Albert I - laan als openbaar vervoerscorridor	Koning Albert I - laan	bereikbaarheid	MLT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	pm
108	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Kruis	Herinrichting N9 Maalse Steenweg	N9 Maalse Steenweg	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn , provincie	2 000 000
109	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Andries	Doortochtherinrichting N367 Gistelse Steenweg (realisatie in verschillende delen)	N367 Gistelse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn , provincie	4 800 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
110	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Pieters	Herinrichting N371 Blankenbergse Steenweg (realisatie in verschillende delen)	N371 Blankenbergse Steenweg	verkeersleefbaarheid	MLT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	2 500 000
111	B.4 (Her)inrichting van wegen	Zeebrugge	herinrichting N34a – Kustlaan (doortocht Zeebrugge) (hangt samen met SHIP-Project)	N34a – Kustlaan	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	pm
112	B.4 (Her)inrichting van wegen	Centrum, Sint-Michiels, Sint-Andries	herinrichting N32 Torhoutse Steenweg: realisatie streefbeeld (realisatie in verschillende delen)	N32 Torhoutse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	2 000 000
113	B.4 (Her)inrichting van wegen	Kristus Koning, Sint-Pieters	herinrichting N9 Oostendse Steenweg (deel tussen N371 en Potentestraat) (realisatie in verschillende delen)	N9 Oostendse Steenweg	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	AWV	Stad Brugge, De Lijn, provincie	1 100 000
114	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Jozef	herinrichting N376 Dudzeelse Steenweg - Westkapelse Steenweg thv politiehuis	N376 Dudzeelse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	middel	AWV	Stad Brugge, MBZ, De Lijn, Ruimte Vlaanderen, provincie	2 000 000
115	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Jozef, Koolkerke	Herinrichting Brugse Steenweg thv Koolkerke	Brugse Steenweg	verkeersleefbaarheid	LT	middel	AWV	Stad Brugge, De Lijn, Waterwegen en Zeekanaal nv	2 000 000
116	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Michiels	Maatregelen ter hoogte van Rijselstraat, Koning Astridlaan en Koning Leopold III - laan tegen sluisverkeer en voor verkeersveiligheid	Rijselstraat, Koning Astridlaan en Koning Leopold III - laan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
117	B.4 (Her)inrichting van wegen	Christus Koning	Maatregelen ter hoogte van Koning Leopold I - laan en Koning Leopold II - laan tegen sluisverkeer en voor verkeersveiligheid	Koning Leopold I - laan en Koning Leopold II - laan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
118	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Kruis	Maatregelen ter hoogte van Doornhut, Vossensteert en Engelendalelaan tegen sluisverkeer en voor verkeersveiligheid	Doornhut, Vossensteert en Engelendalelaan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
119	B.4 (Her)inrichting van wegen	Assebroek	Maatregelen ter hoogte van Vossensteert, Bossuytlaan en Engelendalelaan tegen sluijverkeer en voor verkeersveiligheid	Vossensteert, Bossuytlaan en Engelendalelaan	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
120	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint- Andries	Maatregelen ter hoogte van Koning Leopold III- laan en Legeweg tegen sluijverkeer en voor verkeersveiligheid	Koning Leopold III- laan en Legeweg	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
121	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint-Pieters	Acties mbt verkeersveiligheid in Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat	Pathoekeweg, Kolvestraat, Jacob van Arteveldestraat	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
122	B.4 (Her)inrichting van wegen	Sint - Andries	Acties mbt verkeersveiligheid in Waggelw aterstraat	Waggelw aterstraat	verkeersveiligheid	KT	hoog	Stad Brugge	De Lijn, AWW	20 000
123	B.4 (Her)inrichting van wegen	volledig grondgebied	Maatregelen ter hoogte van lokale wegen type III	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	hoog	Stad Brugge	De lijn, provincie	
124	B.4 (Her)inrichting van wegen	Centrum, Assebroek, Sint-Michiels	Modernisering Steenbruggebrug en Dampoortsluis	Centrum	bereikbaarheid	KT	hoog	WenZ	Stad Brugge, AWW, provincie, Ruimte vlaanderen, De Lijn	pm
125	B.5 Parkeerbeleid	Volledig grondgebied	Invoeren coherent parkeerregime	Centrum	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWW, De Lijn	pm
126	B.5 Parkeerbeleid	volledig grondgebied	Onderzoek en maatregelen in gebieden met parkeerdruk	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge		100 000
127	B.5 Parkeerbeleid	Centrum	uitbreiding Centrumparking 't Zand	Centrum	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge	AWW, De Lijn,	lopende
128		Centrum	uitbreiding Centrumparking Weylerhof	Centrum	bereikbaarheid	KT	middel	Stad Brugge	De Lijn	lopende
129	B.5 Parkeerbeleid	Zeebrugge	parkeeronderzoek Zeebrugge (personenwagens en vrachtwagens) en invoeren parkeermaatregelen	Zeebrugge	verkeerleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWW	40 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
130	B.5 Parkeerbeleid	Centrum, Assebroek, Sint-Andries, Sint-Michiels	Uitbreiding parkeerplaatsen autodelen	Centrum, Assebroek, Sint-Andries, Sint-Michiels	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	privépartner	Stad brugge	pm
131	B.5 Parkeerbeleid	volledig grondgebied	Parkeeronderzoek randparkings park and rideparkings, onderzoek uitbreiding parkeerplaatsen vrachtwagens, autocars en mobilhomes.	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV, De lijn, Ruimte Vlaanderen	80 000
132	B.5 Parkeerbeleid	volledig grondgebied	aanleg randparkings en park and rideparkings	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	Stad Brugge	AWV, De lijn, Ruimte Vlaanderen	pm
133	B.6 (Goederen)vervoerder	Zeebrugge	optimalisatie bestaande kanaal Gent-Oostende	haven	bereikbaarheid	KT	Hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
134	B.6 (Goederen)vervoerder	Zeebrugge, Brugge Centrum Sint-Michiels Assebroek Sint-Kruis, Sint-Jozef	Doortocht Brugge	haven	bereikbaarheid	LT	Hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad Brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
135	B.6 (Goederen)vervoerder	Zeebrugge	Estuaire vaart op de Scheldemonding	haven	bereikbaarheid	KT	hoog	Waterwegen en Zeekanaal NV	Stad brugge Havenbestuur/MBZ nv.	pm
136	B.6 (Goederen)vervoerder	Centrum	Oprichten van een logistiek servicecentrum en flankerende maatregelen (invoeren van voetgangerszones, venstertijden, tonnagebeperking, uitbreiding van de spertijden van de ophaalbruggen)	Centrum	verkeersleefbaarheid	KT	hoog	privépartner	Stad Brugge,	pm
137	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	Ondersteuning opmaak vervoersplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel		Stad Brugge	eigen personeel

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
138	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	Ondersteuning schoolvervoersplannen en sensibilisering	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	hoog	scholen	Stad Brugge	eigen personeel
139	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	Opmaak bedrijfsvervoersplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	privépartner	Stad Brugge	eigen personeel
140	C.1. vervoersmanagement met diensten, scholen, evenementen	volledig grondgebied	Vervoersplannen evenementen (oa opmaak Endejaarsmobiliteitsplan)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge		eigen personeel
141	C.2 Tarifiering	volledig grondgebied	Tarifiering	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge	privépartners	eigen personeel
142	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Jaarlijkse inrichting Autoloze zondag	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	KT	middel	Stad Brugge		eigen personeel
143	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Bestendigen speelstraten	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	middel	Stad Brugge		eigen personeel
144	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Informatie aanpassingen openbaar vervoer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	de Lijn	Stad Brugge	5 000
145	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Informatie ingrepen ten voordele van doorstroming openbaar vervoer	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	de Lijn	Stad Brugge	5 000
146	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en	volledig grondgebied	Endejaarsshoppingactie	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	De Lijn	eigen personeel

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
	promotie naar doelgroepen									
147	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Gratis openbaar vervoer oudejaar	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	middel	Stad brugge	De Lijn	pm
148	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Campagnes hoffelijkheid in het verkeer	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	middel	Stad brugge	Vlaamse Overheid, de Lijn, Provincie	5 000
149	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Elektronisch borden met informatie mbt reistijden	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse Overheid, de Lijn, Provincie	500 000
150	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Aanduiding halten in de bussen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	De Lijn		pm
151	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Verlenen van advies ifv duurzame mobiliteit	gebiedsdekkend	milieu	continu	hoog	Stad Brugge		eigen personeel
152	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Communicatie parkeermaatregelen	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	hoog	Stad Brugge		30000
153	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Stimuleren fietsgebruik (ludieke acties, informatieverstrekking netwerken, ...)	gebiedsdekkend	milieu	continu	hoog	Stad Brugge		5 000

	Werkdomein_Def	Deelgemeente	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Raming (euro, excl BTW)*
154	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Informatieverstrekking w egeniswerken	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
155	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Promoten milieuvriendelijk w agenpark (elektrische wagens, promoten autodelen, alternatieve brandstoffen, ...	gebiedsdekkend	milieu	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
156	C.3. algemene sensibilisering, Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	volledig grondgebied	Sensibilisering fietsdiefstallen	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
157	C.4. Handhaving	volledig grondgebied	Handhaving met meest moderne technieken	gebiedsdekkend	verkeersveiligheid	continu	hoog	Stad Brugge	Vlaamse overheid	pm
158	C.5. beleidsondersteuning	volledig grondgebied	Fijnstofmetingen	gebiedsdekkend	milieu	continu	hoog	Stad Brugge	Vlaamse overheid	eigen personeel
159	C.5. beleidsondersteuning	volledig grondgebied	Impact parkeren bij ruimtelijke ontw ikkeling	gebiedsdekkend	verkeersleefbaarheid	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid, provincie	pm
160	C.6. monitoring en evaluatie	volledig grondgebied	Monitoring en evaluatie	gebiedsdekkend	milieu	continu	middel	Stad Brugge	Vlaamse overheid, provincie, De Lijn, NMBS	eigen personeel

* deze ramingen zijn louter indicatief en zijn een voorlopige inschatting van de mogelijke kosten. Naar aanleiding van de verdere uitvoering van dit plan en de globale budgetopmaak van de stad Brugge dienen deze verder verfijnd en aangevuld te worden.

7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen

Er wordt afgeweken van bepaling uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en het Gemeentelijk Ruimtelijke Structuurplan. Het mobiliteitsplan kan aanleiding geven tot wijziging van deze plannen.

De Stad Brugge is vragende partij om de wegcategorisering van de Koning Albert I – laan (N397) als primaire weg type II te beperken tot aan de Balkonrotonde. Het overige deel (tussen Balkonrotonde en R30) wordt geselecteerd als een secundaire weg type III (op te nemen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen).

Bij de herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge zal rekening gehouden worden met de bepalingen uit het mobiliteitsplan en in het bijzonder met de wegcategorisering.

8. Toetsing van het beleidsplan

In hoofdstuk 3.4 zijn de operationele doelstellingen betreffende de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Operationele doelstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. Het is logisch dat deze doelstellingen na formulering van het beleidsplan worden geëvalueerd om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang tussen de doelstellingen, de gewenste mobiliteitsontwikkeling en de voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan is bereikt.

Als niet alle doelstellingen (ten volle) zijn bereikt in het uitgewerkte beleidsscenario (hoofdstuk 5), hoeft daarom zeker geen sprake te zijn van een minder goed mobiliteitsplan. Sommige aspecten en relaties kunnen nu eenmaal niet op korte of middellange termijn worden waargemaakt. De tussentijdse evaluatie geeft gewoon aan waar de sterke en minder sterke punten van het mobiliteitsplan liggen, en waar in de toekomst nog aan gewerkt moet worden.

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
- Verbeterde ontsluiting via de waterwegeninfrastructuur van en naar de haven.	- doortochtstudie "Stadsvaart" - SHIP-project - verbreding Schipdonkkanaal
- Realisatie bijkomende spoorcapaciteit haven.	- realisatie derde en vierde spoor - realisatie vormingsstation Zwankendamme
- Verbeterde wegontsluiting van de haven.	- realisatie A11 - realisatie tunnel N31 t.h.v. Lissewege - SHIP-Project
- Verbeterde fietsontsluiting van de haven.	- realisatie fietsplan Brugge
- Verbeterde doorstroming op de invalswegen en de ring. De Bevrijdingslaan moet de belangrijkste toegangsweg worden.	- gepland herinrichting N31 x Bevrijdingslaan - realisatie visienota R30 - doortochtstudie "Stadsvaart" - aanpassing wegencategorisering Koning Albert I - laan (beperking selectie primaire weg type II tot Balkonrotonde).
- Een verbeterde doorstroming ter hoogte van de bruggen	- doortochtstudie "Stadsvaart"
- Een betere ontsluiting via openbaar vervoer	- realisatie visienota R30 - doorstromingsmaatregelen "De Lijn".
- Aangepast parkeerbeleid voor bewoners en andere doelgroepen.	- invoeren betalend parkeren en parkeerzones

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
<ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van een logistiek servicecentrum aan de stadsrand waar de leveringen voor handelaars in het stadscentrum gebeuren. De levering bij de handelaars zelf gebeurt gebundeld en op een zo duurzaam mogelijke manier. 	<ul style="list-style-type: none"> - Oprichting logistiek servicecentra met invulling van een aantal belangrijke randvoorwaarden - Het invoeren van voetgangerszones - Invoeren van venstertijden - Invoeren tonnagebeperking - Een uitbreiding van de spertijden van de ophaalbruggen (doortochtstudie Stadsvaart)
<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt een samenhangend netwerk voor voetgangers gerealiseerd. 	<ul style="list-style-type: none"> - trage wegen worden in kaart gebracht - in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden aantrekkelijke doorsteken voorzien.
<ul style="list-style-type: none"> - Uitvoering van het Masterplan Fiets voor de zeehaven van Brugge wordt versneld. - Uitvoering van het fietsplan Brugge. 	<ul style="list-style-type: none"> - uitvoering Fietsplan Brugge
<ul style="list-style-type: none"> - Verfijning van het openbaarvervoersaanbod. Het stadsbestuur wil naar een zo ruim mogelijk busaanbod 's avonds en 's nachts, voor de hele Brugse agglomeratie 	<ul style="list-style-type: none"> - vraag wordt meegenomen in het overleg met De Lijn.
<ul style="list-style-type: none"> - Er is ook nood aan een betere openbaar vervoersbediening van de noordelijke deelgemeenten, zoals Lissewege, Zeebrugge en Zwankendamme. 	<ul style="list-style-type: none"> - realisatie station Sint-Pieters (in samenhang met realisatie derde spoor) - vraag naar opwaardering haltes t.h.v. Zwankendamme, Lissewege en Zeebrugge - haalbaarheidsonderzoek snelle verbinding tussen Brugge en Zeebrugge
<ul style="list-style-type: none"> - Comfortabele bushaltes, aangepast in functie van mensen met een beperking en veiligere opstapplaatsen en oversteekplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - herinrichting halteplaatsen
<ul style="list-style-type: none"> - Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer van en naar evenementen wordt verder gestimuleerd. 	<ul style="list-style-type: none"> - leidraad evenementen - mobiele fietsstallingen en evenementenbussen - opmaak "eindejaarsmobiliteitsplan"
<ul style="list-style-type: none"> - Voetpaden moeten veilig en kwalitatief aangelegd worden. Een bijzondere aandacht gaat naar de realisatie van veilige voetgangersoversteken. - Er worden veilige fietsvoorzieningen en oversteken voorzien. 	<ul style="list-style-type: none"> - continu aandachtspunt bij herinrichting van de wegen

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
- De aangelegde wegen dienen "self explaining" te zijn. Dit betekent dat de weggebruiker herkent op welk type weg hij zich bevindt en hij past zijn rijgedrag hieraan aan.	- continu aandachtspunt bij herinrichting van de wegen
- Een bijzondere aandacht gaat naar de veiligheid tijdens wegwerkzaamheden.	- continu aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid volgens het STOP-principe - tijdige informeren van bewoners en bezoekers - informatie wordt ingegeven in Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD).
- Verminderde uitlaat van schadelijke stoffen van voertuigen.	- toepassing STOP-principe (stimuleren van gebruik van fiets en openbaar vervoer met oog op beperking van de wagen - invoeren voetgangerszone - realisatie 'park-and-ride'-parkings en randparkings en aangepast parkeerbeleid - doorstromingsmaatregelen De Lijn
- Stimuleren van het fietsgebruik .	- realisatie fietsplan Brugge en heraanleg volgens vademecum fietsvoorzieningen - onderzoek haalbaarheid fietsbruggen - inrichting van fietsstraten en schoolstraten - voorzien van fietsparkeervoorzieningen
- Stimuleren van autodelen door het voorzien van voldoende parkeerplaatsen op strategische punten in de binnenstad en in de deelgemeenten.	- uitbreiding standplaatsen voor autodelen in het centrum en in de deelgemeenten
- Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer.	- opwaardering hoofdstation, station Sint-Pieters en stopplaatsen - onderzoek haalbaarheid snelle verbinding Brugge – Zeebrugge - doorstromingsmaatregelen voor openbaar busvervoer - inrichten van 'park-and-ride'-parkings met hoogfrequente verbindingen -vraag naar optimalere bediening 's avonds en 's nachts - vraag naar meer verbindingen naar de luchthaven

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
- Bundeling en verweving van stedelijke functies (wonen, werken, ontspanning, cultuur, ...in een goed gestructureerd geheel. De juiste activiteit op de juiste plaats waarbij een afstemming gebeurt tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteiten en het bereikbaarheidsprofiel van een plek.	- stedelijkgebiedbeleid in regionaalstedelijk gebied Brugge - Kernversterking in het buitengebied - versterking stationsomgeving Brugge - ruimtelijke verdichting langs openbaarvervoersassen mogelijk (te integreren in gemeentelijk ruimtelijke structuurplan.
- Doorgaand verkeer wordt gestuurd naar assen die hiervoor ingericht zijn. In afgebakende woonwijken geldt zone 30. De inrichting ervan moet ervoor zorgen dat de autobestuurder spontaan die snelheid respecteert (cf. self explaining roads).	- Aanpassing wegencategorisering Albert I – laan (selectie primaire weg type II tot Balkonrotonde) - tonnageverbod in woonwijken - Indien noodzakelijk en mits grondig onderzoek en motivering zullen lokale woonstraten met sluipverkeer “geknipt” worden.
- Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden.	- invoeren tonnageverbod - onderzoek vrachtwagensluizen
- Om een antwoord te bieden op het probleem van wildparkeren en om het binnenrijden (en parkeren) van vrachtwagens in woonwijken te ontmoedigen, moeten er voldoende parkings gerealiseerd worden voor vrachtwagens, voldoende gespreid over het hele grondgebied, maar ook voldoende verwijderd van woonzones of plaatsen voor recreatie. Structurele ingrepen ontmoedigen vrachtwagens om woonzones binnen te rijden.	- behoud bestaande vrachtwagens en onderzoek naar herlocalisatiemogelijkheden
- Beperking van verkeersintensiteiten in de winkelstraten.	- invoeren voetgangerszone (met ook realisatie logistieke servicecentra, invoeren tonnageverbod)
- Beperken van (grote) bussen in de winkelstraten.	- aanpassing bediening (in overleg met De Lijn)
Het gebruik van randparkings en ‘park-and-ride’-parkings wordt aangemoedigd. - Bijkomende voorzieningen op de randparkings en veilige routes vanaf de randparkings naar de binnenstad.	- Bijkomende randparkings Altebijstraat en Katelijnebrug/Baron Ruzettelaan en ‘park-and-ride’- Waggelwater met bijkomende voorzieningen (toiletten, huurfietsen, en

Operationele doelstelling	Vertaling in het beleidsplan
<ul style="list-style-type: none"> - Buslijnen dienen zoveel mogelijk afgestemd te worden op het parkeerbeleid (randparkings). - Invoeren van parkeertarieven die het gebruik van de randparkings aanmoedigen. - Verplaatsen van parkeergelegenheid in het centrum naar de rand. - Als auto's in de binnenstad worden geparkeerd, dan moet dat zoveel als mogelijk ondergronds (met uitzondering van bewoners). 	<ul style="list-style-type: none"> hoogfrequente verbindingen voor 'park-and-ride'-parkings...) - betalend parkeren en invoeren parkeerzones rond het centrum - parkeren bovengronds is duurder dan ondergronds (uitzonderingen voor bewoners)

9. Voorstel voor organisatie en evaluatie

9.1 Organisatie

Onder dit hoofdstuk worden de afspraken beschreven m.b.t. de werkwijze die de GBC zal volgen om het mobiliteitsplan te realiseren en de uitvoering van het actieprogramma te implementeren²⁰.

De Gemeentelijk Begeleidingscommissie (GBC) is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum waarin de betrokken partners samen mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken.

De dagelijkse werking van de GBC wordt geregeld in een huishoudelijk reglement.

De GBC is verantwoordelijk voor:

1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan (zie verder).

2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, meer bepaald bij (een geheel van) maatregelen m.b.t. de ondersteuning van andere strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en bij andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit.

Samenwerkingsovereenkomsten

Voor projecten die langs gewestwegen liggen, wordt de samenwerking en financiering sinds 1 maart 2013 geregeld via zeven type Samenwerkingsovereenkomsten (SO). Voor projecten rond het openbaar vervoer zijn er twee type Samenwerkingsovereenkomsten (zie www.mobielMaanderen.be)

²⁰ Bron: mobiel.vlaanderen.be

Projectsubsidies

Voor bepaalde projecten langs gemeentewegen kunnen lokale overheden subsidies aanvragen bij het Vlaams Gewest via subsidieregelingen die zijn vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013. Voor projecten langs gewestwegen, ook waarbij de gemeenten het initiatief nemen, wordt gewerkt via samenwerkingsovereenkomsten (zie hoger) . Voor de projecten die in aanmerking komen voor een subsidie is de trekker van het project steeds de lokale overheid of de provincie (zie www.mobielvlaanderen.be).

Projectmethodologie

Om in aanmerking te komen voor het afsluiten van een Samenwerkingsovereenkomst of een projectsubsidie moet steeds de projectmethodologie worden gevolgd. De methodiek waakt erover dat de projecten op een gefaseerde manier worden uitgevoerd met een duidelijke scheiding tussen de analyse van de context en eventuele oplossingsvarianten en de conceptuele uitwerking van de voorkeursoplossing enerzijds en de uitvoering anderzijds. Bovendien wordt voorzien dat in een latere fase – na de ingebruikname van het project – er een projectevaluatie plaatsvindt. Deze evaluatie kan ook gebeuren voor een cluster van samenhangende projecten. De voorbereidende en ontwerpfase, net als de evaluatiefase, worden onderworpen aan de kwaliteitstoets.

De principes van deze methodiek zijn:

- Er wordt voor elk project een start- en projectnota opgemaakt. Voor projecten waar de voorkeursoplossing evident is, volstaat een unieke verantwoordingsnota, die beide combineert in één nota.
- De initiatiefnemer staat in voor de opmaak van deze nota's en het voorontwerp. Als bij projecten op gewestwegen een extern studiebureau wordt aangesteld, dan wordt vóór het uitschrijven van de opdracht een studie-overeenkomst afgesloten tussen AWV, de gemeente en eventueel andere partijen.
- De nota's worden voorgelegd aan en goedgekeurd door de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC).
- De nota's krijgen advies van de kwaliteitsadviseur. Eventueel is er een voorafgaand bespreking in de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC).

Het uitvoeringsbesluit bevat een aantal uitzonderingen waarvoor de methodiek niet verplicht opgelegd wordt. De GBC kan vragen om bij uitzonderingen toch de projectmethodologie te volgen. Initiatiefnemers kunnen dit steeds vrijwillig doen.

Uitzonderingen zijn:

- projecten met totale investeringskost < 200.000 euro (m.u.v. subsidieprojecten);
- dringende herstellingen/maatregelen;
- prioritair geluidsschermen of geluidsschermen opgelegd als milderende maatregel in het kader van een mer-procedure.

9.2 Evaluatie

De stad kan twee evaluatie-instrumenten hanteren, elk met een eigen finaliteit: het voortgangsverslag en de sneltoets²¹.

Voortgangsverslag

Het doel van het voortgangsverslag is om een duidelijk overzicht te krijgen van de stand van zaken in de uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Hierbij wordt vooral nagegaan of de afspraken, die tussen de verschillende partners werden gemaakt tijdens de opmaak van het actieplan in het mobiliteitsplan, opgevolgd worden. In het voortgangsverslag wordt vooral aandacht besteed aan de acties/maatregelen op korte termijn. Het voortgangsverslag wordt gekoppeld aan de begrotingsopmaak. Er kan onder andere een balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten.

Sneltoets

De globale evaluatie van het mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan via een sneltoets. Het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij Decreet van 10-02-2012, bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan op elk moment, maar ten minste om de 6 jaar, kan worden geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Er wordt voorgesteld om dit te laten samenvallen met de duur van de lokale legislatuur.

De resultaten van de sneltoets worden ter bespreking voorgelegd aan de Regionale Mobiliteits Commissie (RMC).

De sneltoets is de enige tool die kan worden aangewend voor de decretaal verplichte evaluatie van het mobiliteitsplan.

Indicatoren

Om de opvolging en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid toe te laten kan gewerkt worden met indicatoren. Deze indicatoren kunnen helpen om de resultaten van de ingrepen zichtbaar te maken. Bij het definiëren van indicatoren worden zoveel mogelijk bestaande bronnen gebruikt bij de monitoring. Bronnen zijn:

- Lokale statistieken (www.lokaalstatistieken.be) De site dient onder meer ter ondersteuning van de lokale besturen bij allerhande rapporteringsverplichtingen en zal zowel burgers, ambtenaren als politici data leveren die van nut kunnen zijn zowel bij de beleidsvoorbereiding als –evaluatie. De site bevat ondermeer gegevens over ongevallen, abonnementen, infrastructuur, ...
- Diagnostiekwoon-werkverkeer (<http://www.mobilit.belgium.be>) Bedrijven met meer dan 100 werknemers dienen wettelijk om de drie jaar een enquête in te vullen waarin ondermeer het werkregime, de woonplaats en de vervoerwijze dient aangegeven te worden. Deze federale

²¹ Bron: www.mobielvlaanderen.be

enquête brengt op regelmatige basis de meest volledige diagnostiek inzake de mobiliteit van de werknemers in België.

- De stadsmonitor (zie hoger en zie bijlage)
- Gegevens GIS-west
- Gegevens/studies van De Lijn
- Gegevens/studies van de stad Brugge: kruispunttellingen, slangtellingen; ongevalgegevens politiediensten, tellingen inrijdend verkeer (fiets en gemotoriseerd verkeer), snelheidsmetingen, parkeerdrukstudies, bezettingsgraden (fiets)parking, ...

10. Participatie

zie bijlage 11.6

11. Bijlagen

11.1 Samenstelling GBC

VASTE LEDEN		
Stad Brugge	Renaat Landuyt	burgemeester
Stad Brugge	Philip Pierins	Schepen Openbare Werken en Groen
Stad Brugge	Annick Lambrecht	Schepen Mobiliteit
Stad Brugge	Steven Wittevrongel	Kabinetschef
Stad Brugge	Wim Steeman	Fietsmanager Mobiliteitscel
Stad Brugge	Tommy De Boi	Bureauchef Mobiliteitscel
Stad Brugge	Koen Vansteenland	redacteur informatie dienst mobiliteit
Stad Brugge	Steve Demulder	hoofdcoördinator
Stad Brugge	Caroline Van der Steen	Stadsecoloog Dienst Leefmilieu
Stad Brugge	Vanhove Cindy	diensthofd Lokale Economie
Stad Brugge	Vincent Catry	Wegendienst
Stad Brugge	Marijke Vrielinck	Wegendienst (plaatsvervangend)
Stad Brugge	Miguel Berteloot	Sectorhoofd Groendienst
Stad Brugge	Maarten Vansteenhuysse	Adjunct-diensthofd Groendienst (plaatsvervangend)
Stad Brugge	Nele Verhiest	Dienst Ruimtelijke Ordening (Urbanisatie)
Stad Brugge	Sabine Liebaert	Dienst Ruimtelijke Ordening (Urbanisatie)
Stad Brugge	Sofie Haspeslagh	Dienst Ruimtelijke Ordening (Urbanisatie)
Agentschap Wegen en Verkeer	Goele Vansevenant	Dienstkringingenieur-projectleider West-Vlaanderen
Agentschap Wegen en Verkeer	Sylvie Decloedt	Districtchef Brugge
Departement Mobiliteit en Openbare werken Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	Lieven van Eenoo	Mobiliteitscoördinator
De Lijn	Tim Debrabandere	Deskundige doorstroming
De Lijn	Sven Hoverbeke	Mobiliteitsonderzoeker
De Lijn	Anneleen Deschrijver	Hoofd Mobiliteitsontwikkeling & marktonderzoek
De Lijn	Yvan Bellaert	Manager mobiliteit en externe relaties
De Lijn	Nathalie Van Loocke	Regiomanager Brugge
Vlaamse overheid, dept mobiliteit en openbare werken	Hannelore Deblaere	mobiliteitsbegeleider
VARIABELE LEDEN		
Provincie West-Vlaanderen	Christophe Boval	Dienst Mobiliteit
Provincie West-Vlaanderen	Koen Vanneste	Dienst Mobiliteit
RWO	Wouter Deventer	
RWO	Leen Vandevelde	
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Leni Demarest	
NMBS	Gino Duwein	
Infrabel	Jochen Bultinck	
Tucrail	Luc Maes	

WenZ	Nico De Ruyter	
ADVISERENDE LEDEN		
Verkeerstechnische Dienst Politie Brugge		
Fietsersbond	Stef Lerroy	Coördinator Lokale Werking
Unizo	Frederik Serruys	Directeur Unizo Noord-West- Vlaanderen

11.2 Procesverloop (data en thema van de bijeenkomsten).

opstart	werkgroep 21/10/2014	werkgroep (stad Brugge) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bespreking proces mobiliteitsplan met het maken van de nodige afspraken rond participatie ▪ Coaching rond de belangrijkste mobiliteitsbegrippen
oriëntatienota	18/11/2014	werkgroep (stad Brugge) <ul style="list-style-type: none"> ▪ bespreking oriëntatienota versie A
	06/12/2015	werkgroep (stad Brugge) <ul style="list-style-type: none"> ▪ bespreking oriëntatienota versie B
	09/01/2015	GBC oriëntatienota
	09/03/2015	RMC Oriëntatienota – gunstig advies
	16/01/2015	werkgroep (stad Brugge) – <ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshop m.b.t. de ontwikkelingsscenario's
	10/02/2015	werkgroep (stad Brugge) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bespreking werktekst scenario's ▪ Bespreking input bewonersoverleg
	10/03/2015	werkgroep (stad Brugge) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bespreking resultaten RMC - oriëntatienota ▪ Werkgroep m.b.t. het werkdocument - synthesenota
synthesenota	21/4/2015	uitgebreide werkgroep (met Stad Brugge, de Lijn, MOW, AWW, Provincie, ...) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bespreking werkdocument - synthesenota ▪ Opbouw synthesenota ▪ Beschrijving nulscenario ▪ Voorstelling van de scenario's ▪ Timing en inplannen GBC
	02/06/2015	GBC synthesenota
	06/07/2015	RMC synthesenota
Beleidsplan	11/06/2016	Werkgroep (Stad Brugge) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bespreking werkdocument beleidsplan met stad Brugge
	19/06/2015	Specifiek overleg fietsnetwerk (Stad Brugge en provincie West-Vlaanderen)

- gewenst fietsnetwerk op basis van fietsplan 2020
 - integratie fietsnelwegen
- 23/06/2015 uitgebreide werkgroep beleidsplan (met Stad Brugge, de Lijn, MOW, AWW, Provincie, ...)
- Bespreking werkdocument beleidsplan
- 07/07/2015 uitgebreide werkgroep beleidsplan (met Stad Brugge, de Lijn, MOW, AWW, Provincie, ...)
- Bespreking werkdocument beleidsplan
- 8/09/2015 GBC beleidsplan
Adviesronde

11.3

Verslagen GBC.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN BRUGGE
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 09/01/2015

<i>Verslaggever: Adel Lannau</i>
<i>Verslag versie 03/02/2015 (aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de versie 09/01/2015)</i>
Onderwerp <i>Mobiliteitsplan Brugge – Oriëntatienota</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>
<i>Eindbeslissing zonder consensus</i>
<i>Werkvergadering zonder eindbeslissing</i>

Aanwezigheidslijst

• Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Sofie Haspesslagh	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	Sofie.Haspesslagh@brugge.be	N
Ans Vanhevel	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	Ans.vanhevel@brugge.be	A
Niels Everaerd	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	niels.everaerd@brugge.be	A
Koen Vansteenland	Brugge- dienst Mobiliteit	koen.vansteenland@brugge.be	A
Caroline Van Der Steen	Brugge- dienst Leefmilieu	caroline.van.der.steen@brugge.be	A
Steve Demulder	stad Brugge , hoofdcoördinator	steve.demulder@brugge.be	A
Marijke Vrielinck	Brugge –Wegendienst	marijke.vrielinck@brugge.be	A
Maarten Vansteenhuyse	Brugge- Groendienst	maarten.vansteenhuyse@brugge.be	A
Miguel Berteloot	Brugge- Groendienst	miguel.berteloot@brugge.be	A
Steven Wittevrongel	Brugge – Kabinet burgemeester	steven.wittevrongel@brugge.be	A
Annick Lambrecht	Brugge – schepen mobiliteit	annick.lambrecht@brugge.be	A
Tommy De Boi	Brugge – Bureauchef Mobiliteitscel	tommy.de.boi@brugge.be	A

¹ Verwijder wat niet past.

Sabine Liebaert	Brugge – Dienst Ruimtelijke Ordening	Sabine.Liebaert@brugge.be	A
Tristan Gobyn	Brugge – Dienst Ruimtelijke Ordening	tristan.gobyn@brugge.be	A
Hannelore Deblaere	BMV	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be	A
Sylvie Decloedt	AWV - Districtchef Brugge	sylvie.decloedt@mow.vlaanderen.be	A
Goele Vansenant	AWV - Dienstkringenieur-projectleider West-Vlaanderen	goele.vansenant@mow.vlaanderen.be	A
Tim Debrabandere	De Lijn West-Vlaanderen	tim.debrabandere@delijn.be	A
Nathalie Van Looke	De Lijn Regiomanager Brugge	nathalie.vanlooce@delijn.be	
Sven Hoverbeke	De Lijn West-Vlaanderen	sven.vanhoverbeke@delijn.be	

- **Variabele leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Gino Duwein	NMBS	gino.duwein@b-rail.be	A
Luc Maes	Tucrail	luc.maes@tucrail.be	A
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen – dienst Mobiliteit	christophe.boval@west-vlaanderen.be	A
Stefaan Gysens	W&Z NV	stefaan.gysens@wenz.be	A

- **Adviserende leden**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Geert Demeyere	Fietzersbond	demeyere.geert@scarlet.be	A
Björn Cool	Brugge – Politie	verkeer.leiding@politiebrugge.be	A

- **Studiebureau**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Adel Lannau	Arcadis	a.lannau@arcadisbelgium.be	A
Jo Van de Sype	Arcadis	j.vandesype@arcadisbelgium.be	A

Volmachten

Nvt

Vaststelling van het quorum²

- X De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

De Burgemeester verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Het doel van deze vergadering is om tot een consensus te komen met betrekking tot de oriëntatienota.

- Stad Brugge: Bepaalde delen uit de nota dienen geactualiseerd te worden. Per mail zal overgemaakt worden over welke actualisaties het gaat.
- AWV: De opmerkingen werden overgemaakt. Er werden een aantal projecten niet vernoemd in de nota (bijvoorbeeld Bevrijdingslaan). Info hieromtrent zal overgemaakt worden.
- Provincie West-Vlaanderen: De detailopmerkingen worden overgemaakt. De provincie geeft aan dat intussen werk gemaakt werd van de actualisatie van de studie Masterplan fiets van de haven van Zeebrugge en omgeving. De resultaten hiervan zullen overgemaakt worden.
- De Lijn: De Lijn zal een aantal gegevens aanreiken met betrekking tot de huidige exploitatie en probleempunten. De doelstellingen en de visie zal overgemaakt worden. De Lijn wijst op het belang van een vlotte overstap tussen bus enerzijds en trein/fiets anderzijds. Ook een vlotte doorstroming is belangrijk, zeker rekening houdend met de doelstelling om de CO2 uitstoot te beperken.

De Lijn werkt momenteel aan een onderzoek om de visie te onderbouwen. Dit onderzoek kan in de loop van de volgende fase van het mobiliteitsplan geïntegreerd worden.

- MOW: De opmerkingen werden reeds per mail overgemaakt. De belangrijkste opmerkingen hebben betrekking op :
 - Het belang van de N34 en de N49 voor Brugge, rekening houdend met de vooropgestelde kamstructuur in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen.
 - De beleidsnota van de minister is geen formeel beleidsplan en kan dus niet onder de titel 'beleidsplannen' worden opgenomen. De vraag stelt zich of het zinvol is om deze nota, die veel meer een intentie is, hier op te nemen. Het algemeen beleidsprogramma van Brugge is ook geen formeel beleidsplan (het mobiliteitsplan die we aan het opmaken zijn is het formele beleidsplan voor mobiliteit), maar hoort thuis in het hoofdstuk 'visie van de actoren'.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

- Het hoofdstuk met betrekking tot de ruimtelijke uitvoeringplannen wordt best wat meer uitgediept en met de nodige omzichtigheid bekeken te worden. Kleinere RUP's kunnen een aanzienlijke impact hebben op de mobiliteit.
- Bij de uitwerking van de probleemstelling dient goed nagedacht te worden hoe gedetailleerd die moet geformuleerd worden
- Er dient nagegaan te worden de stad vanuit het mobiliteitsbeleid beperkingen wil opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen.
- AWV / MOW zal een visie opmaken en bezorgen.
- W en Z heeft geen nota ontvangen, maar zal opmerkingen nog overmaken
- Brugge Groendienst: De opmerkingen zullen per mail overgemaakt worden. Er wordt ondermeer aandacht gevraagd voor de overgang naar de Oudemaarslandpolder en er wordt gewezen op het belang van de groene fietsgordel.
- De schepen van de stad Brugge geeft aan dat de beleidsvisies democratisch gelegitimeerd zijn.
- De fietsersbond heeft zijn opmerkingen reeds overgemaakt. De fietsersbond vraagt naar de visie mbt de plaats die de fietser zal krijgen in de binnenstad. De schepen verwijst naar de volgende fasen van het mobiliteitsplan, waarin dit zeker aan bod zal komen.
- NMBS: De NMBS benadrukt het belang van een goede aansluiting van trein en bus. De bereikbaarheid van het station per fiets en met de wagen is sterk verbeterd en er kan verder gewerkt worden op dit elan.
- Tucrail: De gegevens worden per mail overgemaakt.
 - Er zijn geen opmerkingen met betrekking tot het vormingsstation.
 - Voor de doortocht van het spoor te Lissewege zal er een werkgroep samengesteld worden, waarin de verschillende stakeholders vertegenwoordigd zijn.
 - Het terug openstellen van de halteplaats Zwankendamme is niet mogelijk
 - Er worden geen telgegevens weergegeven, in het bijzonder over het goederenvervoer. Er zullen cijfers overgemaakt worden aan de stad Brugge.
- Brugge, dienst ruimtelijke ordening: De opmerkingen zullen per mail overgemaakt worden. Er wordt reeds vermeld dat de studie Masterplan Molenerf en de verkeersstudie niet opgenomen is in de nota (in opmaak). Deze documenten (in opmaak) zullen overgemaakt worden.
- Brugge dienst Leefmilieu geeft aan dat de stad over geluidkaarten beschikt die belangrijk kunnen zijn bij de beleidsvoering en bij het nemen van toekomstige beslissingen.

Besluit:

De GBC gaat akkoord met het voorleggen van de nota aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) mits doorvoering van de geformuleerde opmerkingen. Deze opmerkingen worden ten laatste tegen vrijdag 16 januari overgemaakt aan de stad Brugge (Tommy.de.boi@brugge.be).

Bijlagen³

Geen

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSKOMMISSIE VAN
BRUGGE**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 02/06/2015

<i>Verslaggever: Adel Lannau</i>
<i>Verslag versie 2/06/2015</i>
<i>Onderwerp</i> <i>Mobiliteitsplan Brugge – Synthesenota</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>
<i>Eindbeslissing zonder consensus</i>
<i>Werkvergadering zonder eindbeslissing</i>

Aanwezigheidslijst

- **Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Sofie Haspeslagh	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordering	Sofie.Haspeslagh@brugge.be	N
Ans Vanhevel	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordering	Ans.vanhevel@brugge.be	N
Niels Everaerd	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordering	niels.everaerd@brugge.be	N
Koen Vansteenland	Brugge- dienst Mobiliteit	koen.vansteenland@brugge.be	A
Caroline Van Der Steen	Brugge- dienst Leefmilieu	caroline.van.der.steen@brugge.be	N
Steve Demulder	stad Brugge , hoofdcoördinator	steve.demulder@brugge.be	A
Marijke Vrielinck	Brugge –Wegendienst	marijke.vrielinck@brugge.be	A
Maarten Vansteenhuyse	Brugge- Groendienst	maarten.vansteenhuyse@brugge.be	A
Miguel Berteloot	Brugge- Groendienst	miguel.berteloot@brugge.be	N
Steven Wittevrongel	Brugge – Kabinet burgemeester	steven.wittevrongel@brugge.be	A
Renaat Landuyt	Burgemeester Brugge	renaat.landuyt@brugge.be	A
Annick Lambrecht	Brugge – schepen mobiliteit	annick.lambrecht@brugge.be	A
Tommy De Boi	Brugge – Bureauchef	tommy.de.boi@brugge.be	A

¹ *Verwijder wat niet past.*

	Mobiliteitscel		
Sabine Liebaert	Brugge – Dienst Ruimtelijke Ordening	Sabine.Liebaert@brugge.be	A
Tristan Gobyn	Brugge – Dienst Ruimtelijke Ordening	tristan.gobyn@Brugge.be	A
Veronique Soulliaert	Brugge – dienst Leefmilieu	veronique Soulliaert@brugge.be	A
Dirk Van Royen	Brugge – Projectcoördinatie	dirk.van.royen@brugge.be	A
Lut Laleman	Brugge- dienst Economie	lut.laleman@brugge.be	A
Cindy.Vanhove	Brugge- dienst Economie	cindy.Vanhove@brugge.be	A
Hannelore Deblaere	BMV	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be	A
Sylvie Decloedt	AWV – Districtchef Brugge	sylvie.decloedt@mow.vlaanderen.be	A
Goele Vansevenant	AWV – Dienstkringenieur-projectleider West-Vlaanderen	goele.vansevenant@mow.vlaanderen.be	N
Tim Debrabandere	De Lijn West-Vlaanderen	tim.debrabandere@delijn.be	A
Nathalie Van Loocke	De Lijn Regiomanager Brugge	nathalie.vanlooche@delijn.be	A
Sven Hoverbeke	De Lijn West-Vlaanderen	sven.vanhoverbeke@delijn.be	A

- **Variabele leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Gino Duwein	NMBS	gino.duwein@b-rail.be	A
Luc Maes	Tucrail	luc.maes@tucrail.be	N
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen – dienst Mobiliteit	christophe.boval@west-vlaanderen.be	S
Stefaan Gysens	W&Z NV	stefaan.gysens@wenz.be	N
Leen VandeVelde	Ruimte Vlaanderen	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be	S

- **Adviserende leden**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Geert Demeyere	Fietsersbond	demeyere.geert@scarlet.be	N
Björn Cool	Brugge – Politie	verkeer.leiding@politiebrugge.be	A
Alain Strubbe	Brugge – Politie	verkeer.leiding@politiebrugge.be	A
Jackie Demey	Unizo	jackie.demey@skynet.be	A

- **Studiebureau**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Adel Lannau	Arcadis	a.lannau@arcadisbelgium.be	A
Jo Van de Sype	Arcadis	j.vandesype@arcadisbelgium.be	A

Volmachten

Nvt

Vaststelling van het quorum²

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

Inleiding

De schepenen verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Het doel van deze vergadering is te komen tot een consensus met betrekking tot de synthesenota. De schriftelijk overgemaakte opmerkingen worden ingevoegd als bijlage. Voor het waardenoordeel van de stad verwijst de voorzitter naar punt 9 "Mobiliteit op maat van de stad" van het algemeen beleidsprogramma 2013 – 2018.

Inhoudelijke opmerkingen

Volgende opmerkingen worden geformuleerd tijdens de GBC-vergadering:

De lijn (zie ook bijlage)

- De lijn vraagt om het onderzoek i.v.m. de doorstroming van het openbaar vervoer en het onderzoek en de randvoorwaarden om minder bussen door het centrum te laten rijden integraal op te nemen in de synthesenota zelf en niet als bijlage. De bijlagen van de nota kunnen natuurlijk wel als bijlage opgenomen worden.
- In de onderzoeksresultaten worden alle vragen/opmerkingen van overlegmomenten met de bewoners weergegeven. Hieruit kunnen elementen komen om de scenario's te voeden of om de problemen/kansen scherper te stellen. We vinden nergens onderbouwing terug of deze

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

vragen/opmerkingen terecht zijn en verder moeten uitgewerkt/meegenomen worden. De output van dit bewonersoverleg is meer een aanvulling voor de vorige fase.

- pagina 28-31: Operationele doelstellingen: Het is belangrijk dat de operationele doelstellingen zoveel als mogelijk SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgebonden) worden gemaakt. Als je later wil evalueren of er bv. minder privaat gemotoriseerd verkeer door het centrum rijdt is het belangrijk dat je hiervoor cijfers gebruikt van de referentieperiode en de nieuwe situatie.
- Het aanleggen van een 2de ring mag niet leiden tot een nog inefficiëntere organisatie van het openbaar vervoer (cf. Roeselare).
- In beide scenario's vragen we de volledige R30 te selecteren als sec III, alsook alle invalswegen die dragers zijn van openbaar vervoer. Dat is volgens ons de logische consequentie van de beide scenario's.
- De weinige pushmaatregelen die beschreven staan zijn veel te vaag omschreven. Bv. met "het autoluw maken van het centrumgebied" kan je alle kanten op. De operationele doelstellingen hiervoor zijn ook te vaag omschreven.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

- Aan het SHIP-project zijn ook een aantal knelpunten verbonden (tram door lange tunnel, lange omrijlus voor wagens, ...). Dit dient aangevuld onder de knelpunten.
- Voor het scenario "De ring" worden de centrumparking nog te veel behouden. Het is aangewezen nadrukkelijk aan te geven dat de centrumparkings in dit scenario voorbehouden worden voor bewoners en niet bedoeld zijn voor bezoekers.
- De nieuwe ring zal geen lokale weg zijn, zoals aangegeven in de nota, maar een secundaire weg.
- In het waardenoordeel wordt aangegeven dat de R30 een rol vervult als verblijfsruimte. Dit is geen verblijfsgebied.
- Momenteel kan MOW geen uitspraken doen mbt tot de visie over het openbaar vervoer, omdat MOW tot heden nog maar beperkt betrokken geweest is bij het onderzoek en het overleg. Het onderzoek zal overgemaakt worden aan MOW. Het beleid moet in eerste instantie gaan over het aanbod, de aard van de passagiers, ...

NMBS

- NMBS geeft aan dat, ondermeer omwille van het toeristische belang van Brugge, soms grote bussen noodzakelijk zijn om de vele passagiers, aanwezig op één trein zo snel mogelijk naar het centrum te brengen.
- Er wordt gewerkt aan een studie om de verbinding van Brugge met de luchthaven te versterken.

Stad Brugge - Dienst Economie

Taxi's komen voorlopig weinig aan bod. De GBC geeft aan dat dit in de volgende fase zal gebeuren.

Unizo

Unizo wenst de wijzen op het belang van randparkings, ook in de deelgemeenten (en niet alleen in het centrum). Stad Brugge geeft aan dat er in de volgende fase dieper zal ingegaan worden op de randparkings en het belang van de shuttles.

(zie ook bijlage)

Besluit:

De GBC gaat akkoord met het voorleggen van de nota aan de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) mits de geformuleerde opmerkingen doorgevoerd worden en/of opgenomen worden in het verslag.

De synthesenota wordt voorgelegd op de RMC van 6 juli 2015.

Bijlagen³

Schriftelijke opmerkingen Ruimte Vlaanderen (Leen Vandeveld)

- Zoals terecht aangehaald in de nota is het idee van een tweede ring in eerste instantie ruimtelijk geen realistisch scenario.
- Er wordt voorgesteld een aantal wegen te knippen. We gaan ervan uit dat de mobiliteitseffecten hiervan in het volgende deel van het mobiliteitsplan aan bod zullen komen.
- Er wordt voorgesteld het noordelijk deel van de N31 te downgraden. Dit is in strijd met de geldende hogere plannen: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de principes vanuit de afbakening van het zeehavengebied Zeebrugge (GRUP). Dit deel van de N31 heeft zijn functie in de ontsluiting van een deel van de haven (ondermeer huidige transportzone, gebied rond Zeebrugge/Zwankendamme vorming) en de ontsluiting van Zeebrugge als toeristisch punt (kamstructuur). Een deel van het verkeer zal, ook na de aanleg van de A11 nog dit deel van de N31 gebruiken. Het GRUP meldt hierover wel "De N31 wordt zodanig ingericht dat de maximale scheiding van het doorgaande verkeer van en naar het zeehavengebied van Zeebrugge en het lokale verkeer voor het stedelijk gebied Brugge wordt gerealiseerd." Suggesties mogen hierover gedaan worden, maar met de duidelijke vermelding dat dit in strijd is met hogere plannen. We gaan er tevens vanuit dat de effecten (mobiliteit/ruimtelijk) hiervan nog verder onderzocht worden.

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Schriftelijke opmerkingen Provincie West-Vlaanderen (Christophe Bova)

De fietsnelwegen liggen er nog (lang) niet, maar het zal er de komende jaren zeker wel over gaan, dus daarom misschien goed om dit toch ook in de synthesesnota een plaatsje te geven (het onderdeel „Fietsrouten netwerk” vanaf pagina 61, of anders in het uiteindelijke mobiliteitsplan). De provincie stelt binnenkort een overlegdocument daarover voor, maar zie hier al het overzichtskaartje. In de tekst kan dat al in het verleden worden gesitueerd, want tegen dat het mobiliteitsplan af is, moet het document al lang zijn voorgesteld.

Ik stel volgende tekst voor:

Via het Fietsfonds realiseert het provinciebestuur, met steun van de Vlaamse overheid, al ettelijke veilige en comfortabele fietsinfrastructuur langs gemeentewegen die in het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) zijn geselecteerd. Maar er is meer en meer nood aan snelle verbindingen voor fietsers tussen stedelijke gebieden. Door een nog altijd groeiend autobezit en de bijhorende drukke wegen dient de elektrische fiets zich aan als alternatief voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Waar de fiets vroeger verplaatsingen tot ongeveer 5 km toeliet, zorgt de elektrische fiets ervoor dat dagelijkse verplaatsingen tot 15 km geen uitzondering meer zijn. Uiteraard is het van belang dat er daarvoor aangepaste infrastructuur aanwezig is, de zogeheten fietsnelwegen. Om de discussie met alle betrokken *partners, in de eerste plaats de gemeenten, daarover te kunnen aangaan, heeft de provincie een overlegdocument opgesteld met voorstellen over mogelijke routes (zie bijgevoegd kaartje).*

Schriftelijke opmerkingen De Lijn

2.1 Onderzoeksresultaten

2.1.1 Bewonersoverleg

- In de onderzoeksresultaten worden alle vragen/opmerkingen van overlegmomenten met de bewoners weergegeven. Hieruit kunnen elementen komen om de scenario's te voeden of om de problemen/kansen scherper te stellen. We vinden nergens onderbouwing terug of deze vragen/opmerkingen terecht zijn en verder moeten uitgewerkt/meegenomen worden. De output van dit bewonersoverleg is meer een aanvulling voor de vorige fase.
- Ook allerlei vragen voor bijkomende bediening van openbaar vervoer maar dit moet eigenlijk onderzocht worden of dit ook wenselijk, haalbaar en ook extra potentieel met zich meebrengt.

2.1.2 Openbaar vervoer

- **We vragen om het onderzoek i.v.m. de doorstroming van het openbaar vervoer en het onderzoek en de randvoorwaarden om minder bussen door het centrum te laten rijden integraal op te nemen in de synthesenota zelf en niet als bijlage.**
- **De bijlagen van de nota kunnen natuurlijk wel als bijlage opgenomen worden.**
- Graag ook vermelden dat we voor de scenario's om minder bussen door het centrum te laten rijden gebruik maken van het multimodaal verkeersmodel Brugge.

2.1.3 Verkeersonveiligheid

- In dit onderdeel gebeurt ook weinig verder onderzoek, het is meer een inventarisatie van de gevaarlijke kruispunten.

2.2 Knelpunten, kansen en doelstellingen

2.2.1 Knelpunten en kansen

- pagina 23: mogelijk opwaardering van het treinstation Brugge – St. Pieters: Graag ook vermelding van multimodale overstap op openbaar (bus)vervoer en fiets. Indien dit station zal opgewaardeerd worden, kan ze fungeren als overstappunt op het openbaar vervoer richting centrum.
- pagina 23: hoog aantal bussen doorheen het centrum: Uit welke objectieve onderbouwing blijkt dat dit een probleem is? Bij kansen en knelpunten van personenauto's wordt dezelfde

vermelding gemaakt dat er te veel motorvoertuigen in het centrum van de stad zitten. Het is cruciaal dat dit knelpunt (die perfect kan onderbouwd worden, zie opmerking op operationele doelstellingen) minimum gelijktijdig wordt aangepakt met de vraag van Brugge om minder stadsbussen door het centrum te laten rijden. De Lijn is voorstander van een autoluwe binnenstad en liefst zelfs met autovrije winkelstraten (met een uitzondering van een gecontroleerde toegang voor inwoners, handelaars en werven).

- pagina 24: het gebruik van de parkings op grotere afstand van het centrum is laag, net doordat de mogelijkheid nog steeds bestaat om vlakbij of zelfs pal in het centrum te parkeren. Dit knelpunt is sterk verbonden met de parkeercapaciteit in het centrumgebied. Dus ook de parkeercapaciteit in het centrumgebied is een knelpunt.

2.2.2 Doelstellingen

- pagina 26-27: De beschreven strategische doelstellingen op Vlaams niveau en provinciaal niveau zijn ook doelstellingen van De Lijn
- pagina 28-31: **Operationele doelstellingen: Het is belangrijk dat de operationele doelstellingen zoveel als mogelijk SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgebonden) worden gemaakt.** Als je later wil evalueren of er bv. minder privaat gemotoriseerd verkeer door het centrum rijdt is het belangrijk dat je hiervoor cijfers gebruikt van de referentieperiode en de nieuwe situatie. De referentie kan alvast perfect onderbouwd worden (met intensiteiten uit het verkeersmodel of de slangtellingen die voor de kalibratie van het stadsmodel gebruikt werden).

Opbouw van scenario's "duurzame mobiliteit"

2.4.1 Stad in Volle Vaart

- pagina 37: opwaardering van St. Pieters station moet gekoppeld worden aan een kwalitatief multimodaal overstappunt op het openbaar vervoer !
- De vlotte doorstroming van het openbaar vervoer wordt hier kort in vermeld, maar het is van belang dat een verbeterde doorstroming voor het openbaar vervoer gekoppeld wordt aan een lagere VF-factor! Het is namelijk enkel door de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te verbeteren ten opzichte van het autoverkeer, dat openbaar vervoer interessanter. Het mag dus geen "EN-EN" verhaal zijn waarbij ingezet wordt op verbeterde doorstroming voor autoverkeer en zo ook openbaar vervoer, want dat leidt tot niks... Het moet een "OF-OF" verhaal zijn. De bus moet zich vlotter doorheen het verkeer kunnen begeven dan de auto zelf, enkel zo versterken we onze concurrentiepositie.

2.4.2 De Ring:

- pagina 44: “Het centrum van Brugge kan met de wagen bereikt worden via de nieuwe ring/N31/Bevrijdingslaan/R30. Het is juist de bedoeling dat het autoverkeer NIET naar het centrum rijdt, en zeker al niet via de R30! Autoverkeer moet ontraden worden en er moet volop ingezet worden op vlotte OV- en fietsverbindingen naar de stad. Uitgaand autoverkeer moet richting 2de ring, en zo naar het hoger wegennet.
- De loskoppeling van de invalswegen van de R30, moet op een harde infrastructurele wijze gebeuren. De exclusief vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op de invalswegen is cruciaal om de verplaatsingen naar het centrum met openbaar vervoer interessant te maken. Hiervoor dienen ingrijpende keuzes gemaakt worden op vlak van circulatie, doorstromingsmaatregelen OV, etc...

2.5 Afweging van de scenario's en waardeoordeel van de GBC

- Het aanleggen van een 2de ring mag niet leiden tot een nog inefficiëntere organisatie van het openbaar vervoer! Onder andere in Roeselare is immers gebleken dat door het aanleggen van een 2de ring, de zone tussen 1ste en 2de ring ook volledig volgebouwd wordt... met extra openbaar vervoersvragen tot gevolg! Om die extra openbaar vervoersvraag in te vullen, worden de reiswegen uitgelengd en neemt de reistijd toe, en daalt dus ook de Vf-factor. De openbaar vervoersvraag van de gebieden tussen 1ste en 2de ring kan enkel vlot en efficiënt georganiseerd worden, als dat via sterk radiale assen verloopt waar we een hoge commerciële snelheid kunnen behalen. De uitdeinende olievlek moet dus een verhaal worden van overstap fiets-bus en niet meer een verhaal zoals in het verleden waar éénieder een halte voor zijn deur krijgt. Ook De Lijn heeft bedenkingen bij de ruimtelijke haalbaarheid van een 2de ring (en zeker ook de budgettaire haalbaarheid hiervan).
- In beide scenario's vragen we de volledige R30 te selecteren als sec III, alsook alle invalswegen die dragers zijn van openbaar vervoer. Dat is volgens ons de logische consequentie van de beide scenario's.
- Doorstroming De Lijn: wederom dezelfde bemerking rond VF-factor ! De vlotte doorstroming van het openbaar vervoer wordt hier kort in vermeld, maar het is van belang dat een verbeterde doorstroming voor het openbaar vervoer gekoppeld wordt aan een lagere VF-factor! Het is namelijk enkel door de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te verbeteren ten opzichte van het autoverkeer, dat openbaar vervoer interessanter wordt. Het mag dus geen “EN-EN” verhaal zijn waarbij ingezet wordt op verbeterde doorstroming voor autoverkeer en zo ook openbaar vervoer, want dat leidt tot niks... Het moet een “OF-OF” verhaal zijn. De bus moet zich

vlotter doorheen het verkeer kunnen begeven dan de auto zelf, enkel zo versterken we onze concurrentiepositie.

- We missen de combinatie van push- en pull (azijn en honing) maatregelen. Er worden veel voorstellen gedaan om het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer en het aanbod voor de fietser te verbeteren, maar dit moet altijd gekoppeld worden aan het ontmoedigen van autobereikbaarheid van het centrum. De huidige ligging en gebruik van de parking 't Zand is tegenstrijdig in dit aspect. Omvormen van centumparkings (zoals Biekorf, Langestraat, Zilverpand) tot bewonersparkeren is cruciaal !
- De weinige pushmaatregelen die beschreven staan zijn veel te vaak omschreven. Bv. het autoluw maken van het centrumgebied kan je alle kanten mee op. De operationele doelstellingen hiervoor zijn ook te vaag omschreven.
- We lezen ook bitter weinig rond afbouw van centumparkings op vlak van gewenste parkeerstructuur. Dit staat lijnrecht tegenover de operationele doelstellingen waaruit beide scenario's vloeien. Centumparkings moeten net afgebouwd worden.
- goederenvervoer: we bemerken nergens geen denkpistes over hoe de bevoorrading van de binnenstad moet verlopen? Nochtans is hiervoor ook een studie geweest. Geen sprake van eventuele alternatieven zoals overslagpunten op de rand en bevoorrading door kleinere voertuigen in het centrum?
- Pagina 57 openbaar vervoer: "Er wordt gestreefd naar een verdere stijging van het gebruik van het openbaar vervoer in en rond Brugge. Met betrekking tot het openbaar vervoer kan het scenario "De ring" beschouwd worden als een doorgroeiscenario van "Stad in volle vaart".
- De Lijn is niet akkoord dat het scenario "De ring" een doorgroeiscenario is van "Stad in volle vaart".

Toetsing met Multimodaal verkeersmodel wijst toch de andere richting uit. Geen versterking van het openbaar vervoer maar eerder een afbouw. Door het verminderen of het weren van het bussen in het centrum van Brugge ga je het openbaar vervoer niet versterken. Bovendien zitten we met een omrijfactor via de ring, niet enkel meer kilometers maar ook doorstromingsproblemen met een negatieve return op reizigersaantallen. De theoretische aanname om een modal shift te creëren richting OV en fiets juichen we toe maar we zijn niet overtuigd dat de vooropstelde scenario's een verhoogde shift zal betekenen richting openbaar vervoer. Dit moet grondig geëvalueerd worden.

Oefeningen met het verkeersmodel tonen aan dat een overstapmodel met knooppunten op de R30 pas aanslaat en een reizigerswinst voorspelt als er met een grote frequentie kan overgestapt worden en er ook een groter deel verkeersvrij wordt gemaakt. Als we rekening houden met onze huidige reizigersaantallen (dus geen grote shift richting openbaar vervoer) dan betekent nog kleinere bussen voor de centrumbediening ook veel meer bussen in het centrum, beperking van

het comfort en toegankelijkheid voor de reiziger in het centrum (capaciteit) en lagere efficiëntie (meer kosten : extra voertuigen en chauffeurs).

Daar bovenop heeft De Lijn ook bedenkingen bij de ruimtelijke haalbaarheid van uitgebouwde en comfortabele overstappunten/knooppunten langs de R30. Het op- en afstappen met telkens opnieuw een ticket- of abonnementcontrole brengt ook tijdverlies met zich mee en is weinig klantvriendelijk.

Aanvullende opmerkingen UNIZO op het verslag (versie A) (ontvangen op 18/6/2015)

Wij hebben vanuit UNIZO (in naam van ondernemers) de tekst in bijlage rond mobiliteit gelezen. Aangezien dit het verslag is van opmerkingen over de synthesenota van het nieuwe mobiliteitsplan, kunnen we dus enkel advies geven over deze opmerkingen.

Hierbij de opmerkingen van UNIZO:

De Lijn stelt autoluw/autovrij verkeer voor in het centrum door zoveel mogelijk het verkeer buiten het centrum houden.

Daarbij zouden ze willen dat de centumparkings worden afgebouwd.

Wat wil UNIZO:

- Een bereikbaar Brugge voor actoren die sowieso in het centrum moeten zijn. Dus voor bewoners, handelaars, leveranciers, klanten die shop&go doen (dus bijvoorbeeld via kort parkeren), klanten van hotels die parkeerplaats aanbieden...
- Centumparkings inperken is absoluut GEEN mogelijkheid, integendeel!! O.a. voor horeca-bezoek 's avonds. een actieve (handels)kern bereik je niet door alles te verleggen naar de randen.

Wie mag er wel uit het centrum geweerd worden:

- Mensen die een hele dag naar Brugge komen (bijvoorbeeld toeristen die geen parkeerplaats hebben bij hun hotel, dagjestoeristen, mensen die naar de solden komen,..)
- Deze mensen zouden vanaf het begin geleid moeten worden naar de randparkings (bijvoorbeeld al van op de autostrade). Voorwaarde is natuurlijk dat er een goede verbinding is tussen deze randparkings en het centrum.

UNIZO is een nationale organisatie en heeft heel wat knowhow in huis door de ervaring in andere steden en gemeenten, die we dus met plezier delen met Brugge.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN BRUGGE
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 08/09/2015

<i>Verslaggever: Adel Lannau</i>
<i>Verslag versie 01/10/2015</i>
<i>Onderwerp</i> <i>Mobiliteitsplan Brugge – Beleidsplan</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>
<i>Eindbeslissing zonder consensus</i>
<i>Werkvergadering zonder eindbeslissing</i>

Aanwezigheidslijst

- **Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
De heer Renaat Landuyt	Burgemeester Brugge	renaat.landuyt@brugge.be	A
De heer Steven Wittevrongel	Brugge – Kabinet burgemeester	steven.wittevrongel@brugge.be	A
Mevr. Annick Lambrecht	Brugge – schepen mobiliteit	annick.lambrecht@brugge.be	A
De heer Steve Demulder	Stad Brugge , hoofdcoördinator	steve.demulder@brugge.be	A
De heer Tommy De Boi	Brugge – Bureauchef Mobiliteitscel	tommy.de.boi@brugge.be	A
De heer Koen Vansteenland	Brugge – mobiliteitsdienst – redacteur – informatie	koen.vansteenland@brugge.be	A
De heer Niels Everaerd	Brugge – dienst Ruimtelijke Ordening	niels.everaerd@brugge.be	A
Mevr. Caroline Van Der Steen	Brugge-dienst Leefmilieu	caroline.van.der.steen@brugge.be	A
De heer Miguel Berteloot	Brugge- Groendienst	miguel.berteloot@brugge.be	A
Mevr. Marijke Vrielinck	Brugge –Wegendienst	marijke.vrielinck@brugge.be	A

¹ *Verwijder wat niet past.*

Mevr. Lut Laleman	Brugge-dienst Economie	lut.laleman@brugge.be	A
Mevr. Sabine Liebaert	Brugge – Dienst Ruimtelijke Ordening	Sabine.Liebaert@brugge.be	A
Mevr. Sylvie Decloedt	AWV – Districtchef Brugge	sylvie.decloedt@mow.vlaanderen.be	A
Mevr. Goele Vansevenant	AWV – Dienstkringenieur-projectleider West-Vlaanderen	goele.vansevenant@mow.vlaanderen.be	A
Mevr. Hannelore Deblaere	BMV	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be	A
De heer Tim Debrabandere	De Lijn West-Vlaanderen	tim.debrabandere@delijn.be	A
Mevr. Nathalie Van Looke	De Lijn Regiomanager Brugge	nathalie.vanloocke@delijn.be	A
Mevr. Kelly Van Den Broele	Stad Brugge	Kelly.vandenbroele@brugge.be	A

- **Variabele leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
De heer Christoph Boval	Provincie West-Vlaanderen	Christophe.Boval@west-vlaanderen.be	A
De heer Jonas Fahy	Waterwegen en Zeekanaal	Jonas.Fahy@wenz.be	A
Leen VandeVelde	Ruimte Vlaanderen	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be	S

- **Adviserende leden**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Geert Demeyere	Fietsersbond	demeyere.geert@scarlet.be	A
Björn Cool	Brugge – Politie	verkeer.leiding@politiebrugge.be	A

- **Studiebureau**

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Adel Lannau	Arcadis	adel.lannau@arcadis.com	A
Jo Van de Sype	Arcadis	jo.vandesype@arcadis.com	N

Volmachten

Nvt

Vaststelling van het quorum²

- X De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

Inleiding

De schepen verwelkomt alle aanwezigen op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. Het doel van deze vergadering is te komen tot een consensus met betrekking tot het beleidsplan. De schriftelijk overgemaakte opmerkingen worden ingevoegd als bijlage. Er wordt telkens aangegeven hoe met de opmerking wordt omgegaan en hoe het beleidsdocument zal aangepast worden naar aanleiding van de geformuleerde opmerking (onderlijnd, cursief en rood gedrukt).

Inhoudelijke opmerkingen

Volgende opmerkingen worden geformuleerd tijdens de GBC-vergadering:

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) (zie ook bijlage)

- AWV/MOW is geen voorstander van de downgrading van de N397 Koning Albert I – laan. Er is wel sprake van een hiërarchie, waarbij de Bevrijdingslaan de belangrijkste invalsweg is, doch, deze is niet van die aard om een downgrading naar een secundaire weg voor te stellen. De N397 Koning Albert I-laan vervult een belangrijke rol als verbinding tussen het hoofdwegennet en het IC-station. MOW/AWV stelt wel voor het “eindpunt” van de selectie te verleggen zodat deze tot de Balkonrotonde komt.

De vraag met betrekking tot de downgrading zal verwijderd worden in het beleidsplan en op de kaart. De selectie als primaire weg wordt beperkt tot Balkonrotonde. Het overige deel wordt secundaire weg type III.

- In het document staat “Op bijkomende delen van de R30 is de snelheid te reduceren naar 50 km/u.”. Het is niet realistisch dit over de gehele lengte te doen. Het is aangewezen een aantal randvoorwaarden aan te geven voor de invoering van de maximale snelheid van 50 km per uur.

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

De zin wordt aangepast naar “De stad wil graag het snelheidsregime op bepaalde delen van de R30 verlagen naar maximaal 50 km per uur. Het betreft de delen die te beschouwen zijn als “verblijfsgebied”, zoals het gedeelte Hoefijzerlaan tot aan Bloedput en de stationsomgeving.

- Er wordt geopteerd voor een voetgangerszone tijdens één dag per week. MOW vindt dit een gemiste kans en bepleit een permanente voetgangerszone. De beperking tot één dag in de week zal leiden tot onduidelijkheid bij de weggebruiker en bij de openbaar vervoergebruiker. De Lijn voegt daaraan toe dat voetgangerszones perfect gecombineerd kunnen worden met openbaar vervoer. Er zijn tal van goede voorbeelden in andere Vlaamse centrumsteden. Dit verlaagt immers de Vf-factor aanzienlijk ten opzichte van het gemotoriseerd autoverkeer.

De stad verduidelijkt dat gekozen wordt voor een gefaseerde uitbreiding waarbij in eerste instantie gekozen wordt voor één dag in de week geen gemotoriseerd verkeer meer toegelaten in de Noordzandstraat, Zuidzandstraat, Steenstraat en Geldmunstraat. In een latere fase kunnen de tijdelijke voetgangerszones, geheel of gedeeltelijk, in samenspraak met de bewoners, handelaars, in deze zone gevestigde ondernemingen, scholen of andere voorzieningen uitgebreid worden naar andere dagen van de week.

Bovendien stelt de stad dat omzichtig dient omgesprongen te worden met het inrichten van de voetgangerszone omdat op die manier soms “dode” stadsdelen ontstaan waarbij een gevoel van sociale onveiligheid kan ontstaan. Stad Brugge wil dit vermijden.

Er worden geen aanpassingen doorgevoerd nav deze opmerking.

- Bussen voor toeristen zijn momenteel al verboden, maar toch rijden deze nog steeds de stad in. De Stad Brugge onderkent het probleem en stelt dat het een handhavingsprobleem betreft. In het onderdeel “C.4. Handhaving” staat vermeld dat de handhaving op een efficiënte manier zal gebeuren. “Toegang tot voetgangerszone” staat expliciet vermeld onder handhaving. Dit geldt ook voor toeristenbussen. De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassingen in de tekst.

- Het beleidsplan suggereert dat er nieuwe verkeerslussen zullen gerealiseerd worden. Gaat het hier om een nieuwe circulatieplan of over beperkte aanpassingen?

De stad verduidelijkt dat het om beperkte aanpassingen van de bestaande circulatie gaat. In het document zal duidelijk gesteld worden dat er reeds circulatielussen bestaan. Aanpassingen aan de circulatie gebeurt in overleg met de partners en naar aanleiding van specifieke projecten (bijvoorbeeld heraanleg van ‘t Zand).

- Het voorgestelde parkeerbeleid is al sterk verbeterd maar er worden vragen gesteld bij de realisatie van Parking Weylerhof. Dit is een bijkomende centrumparking.

De stad verduidelijkt dat de parking de rol van parking Biekorf overneemt, die momenteel een rotatieparking is. De Parking Biekorf, die dieper in het stadsweefsel ligt dan parking Weylerhof, wordt op termijn een parking voor bewoners en handelaars. Er worden geen aanpassingen doorgevoerd nav deze opmerking.

- In het parkeerverhaal worden verschillende locaties genoemd per type parkeren (mobilhomes, vrachtwagenparkeren, ...). Veelal gaat het om dezelfde locaties. Het is aangewezen aan te geven aan welke randvoorwaarden een parking moet voldoen om voor een bepaald type parkeren in aanmerking te komen.

Er wordt voorgesteld een bijkomend hoofdstuk in te voegen waarbij aangegeven wordt wat de te onderzoeken locaties zijn voor welk type en wat de randvoorwaarden zijn (zie ook verder onder bijlage).

- Voor het openbaar vervoer wordt sterk ingezet op het centrum. Er wordt weinig gezegd over de openbaar vervoersverbindingen tussen de dealkernen en het centrum en de dealkernen en het station.

De Stad Brugge beaamt dat dit duidelijk dient aangegeven te worden in het beleidsplan. Dit zal benadrukt worden bij de deelgemeenten. Er wordt aangegeven dat ook de openbaar vervoersverbinding Brugge – Zeebrugge hierin een belangrijke rol zal spelen.

- Het lange termijnscenario voor openbaar vervoer, waarbij ter hoogte van de R30 een overstap gebeurt naar shuttle bussen is niet realistisch.

De Stad Brugge gelooft daar wel in op lange termijn. In het beleidsplan wordt aangegeven dat de visie van de stad niet strookt met de huidige visie van De Lijn. In het beleidsplan zal aangegeven worden dat dit scenario ook niet strookt met de visie van MOW.

De Lijn (zie ook bijlage)

- De doorstromingsmaatregelen voor De Lijn zijn opgenomen in het beleidsplan.
- Het is belangrijk aan te geven dat het shuttleverhaal eerst zal onderzocht worden over het potentieel en de haalbaarheid ervan.

Het spreekt voor zich dat dit eerst onderzocht wordt. Dit zal aangevuld worden in het document.

- Bij de aanpassing van de verkeerscirculatie is het belangrijk aan te geven wat de impact is voor het autoverkeer en het openbaar vervoer.

De Stad Brugge geeft dat aan de aanpassing van de circulatie steeds in overleg gebeurt met De Lijn.

Fietsersbond (zie ook bijlage)

- Er wordt een ambitieus plan voorgesteld waarbij de (financiële) haalbaarheid in vraag gesteld wordt.
- Er wordt gevraagd om de comfortstroken, waarvan sprake in het beleidsdocument, ook effectief te realiseren.

De opmerking wordt meegenomen door het beleid maar het geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het document.

AWV (zie ook bijlage)

- Acties die op korte termijn ingepland worden, zouden op de 3 jarenplanning moeten staan. Dit is niet het geval voor Hollands complex Zwankendamme en Ramskappellebrug.
 - Hollands complex Zwankendamme wordt beter op middellange termijn ingepland.
 - Ramskappellebrug wordt als “lopende” weergegeven. Het is beter duidelijk aan te geven dat de studie lopende is. Momenteel is er nog geen initiatiefnemer gekend die de uitvoeringskosten op zich zal nemen.

Dit zal aangepast worden in het beleidsplan.

Besluit:

Het plan zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad voor voorlopige aanvaarding, aan de adviesraden en aan de bevolking.

Indien er fundamentele opmerkingen zijn, die aanleiding geven tot wijzigingen, dan zal er een nieuwe GBC georganiseerd worden.

Bijlagen³

Onderstaand worden alle opmerkingen die schriftelijk overgemaakt werden, opgenomen als bijlage. Er wordt telkens aangegeven hoe het beleidsdocument zal aangepast worden naar aanleiding van de geformuleerde opmerking (onderlijnd, cursief gedrukt).

Schriftelijke opmerkingen MOW (Hannelore Deblaere)

Het advies van de kwaliteitsadviseur op de synthesesnota :

- De belangrijkste vraag van het advies was het SMART formuleren van de doelstellingen. Hoe werd hier mee omgegaan?

Volgende SMART doelstellingen zullen opgenomen worden in het document:

Vlaamse doelstelling "De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen."

SMART:

- Kortere wachttijden ter hoogte van de bruggen voor verkeer over de weg en verkeer over het water
- Realisatie van minstens 1 logistiek servicecentrum tegen 2020

Vlaamse doelstelling "Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven"

SMART:

- Optimalisatie van 10 km fietsinfrastructuur
- Een betere openbaarvervoersontsluiting van de noordelijke deelgemeenten
- Stijging tevredenheid over staat van wegen, voetpaden en fietspaden (stadsmonitor)

Vlaamse doelstelling "De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers"

SMART:

- Heraanleg 5 km veilige en comfortabele voetpaden tegen 2020
- Realisatie minstens één segment van de studie R30 tegen 2020

Vlaamse doelstelling "De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit"

SMART:

- Jaarlijks stijging gebruikers autodelen (stadmonitor)

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

Vlaamse doelstelling "De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit"

SMART:

- Toename aantal randparkings met minstens 500 parkeerplaatsen tegen 2020
- Toename aantal park and rideparkings met 1000 parkeerplaatsen tegen 2020
- Uitbreiding voetgangerszone in centrum van de stad

- Pg 15 : De tekst 'kansen' is toch een kopie van de synthesesnota? Voor mij zou nog volgende kans : 'de groene Gordel is een kans voor fietsers ...'

Er staat op p 15 onder kansen: "Daarnaast is er tevens de groene fietsgordel".

- Pg 19 : De laatste zin ivm het Schipdonkkanaal vraagt iets meer uitleg : welke andere oplossingen moeten gezocht worden ?

De tekst wordt aangevuld met "...verbreding van het Schipdonkkanaal blijft uit, waardoor er noodgedwongen andere oplossingen gezocht worden zoals de uitbouw van de estuaire vaart en de uitbouw van het spoor. Ook met de studie "Stadsvaart" wordt gezocht naar een oplossing".

En in voetnoot toevoegen: Met estuaire vaart wordt bedoeld het varen met versterkte binnenschepen over de Noordzee, en wel specifiek langs de kust van België, op de route tussen Belgische havens van Oostende en Zeebrugge en de monding van de Westerschelde. Daar is dergelijk binnenvaartverkeer over zee toegestaan sinds 2007.

- Pg 22 : het is mij nu niet zo duidelijk of en wat nu aangepast is aan dit hoofdstuk (1.2.2) tov de werkgroepvergadering waar we lang gediscussieerd hebben over hoe ver we moeten gaan met het opnemen van alle knelpunten geformuleerd in de participatie. Het blijft voor mij onduidelijk uit de aanvulling of nu alle reacties van de participatie in het document staan of dat deze al werden gebundeld. Het tweede lijkt me logisch te zijn. Misschien moet je dat toch wel kort toelichten op de GBC.

De info lijkt waardevol en correct om op te nemen in het beleidsplan. Het geeft een vollediger beeld van de knelpunten en de vragen die bestaan bij de bevolking. We willen aantonen dat we met de opmerkingen van de bevolking rekening gehouden hebben.

Na "Resultaten van het bewonersoverleg (zie ook 11.5)" zal het volgende worden aangevuld; "Er werden op 4 momenten een inspraakvergadering georganiseerd. Al deze reacties werden gebundeld in een document van ca 80 bladzijden. Deze nota werd in de synthesesnota bijgevoegd als bijlage. Onderstaand worden deze reacties gesynthetiseerd."

- Pg 47 : Trage wegen wordt wel kort uitgewerkt in de werkdomeinen maar komt niet aan bod in het beleidsscenario. Trage wegen wordt best aangevuld in het beleidsscenario.

De zin uit het algemeen beleidsprogramma en opgenomen op p. 73 “De trage wegen (wegen of paden die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer) worden in kaart gebracht en gebruikt als doorsteek voor fietsers en voetgangers.” zal ook opgenomen worden op p. 47 als vierde paraaf onder 10. Stappers.

- Pg 48 : ik zou hier NMBS vervangen door ‘trein’ en De Lijn door ‘bus & tram’ : het gaat erom alle modi te vermelden, de aanbieder is iets minder relevant.

Wordt aangepast in het document

- Pg 48 : ‘Sint-Pietersstation’ kan ook verwijzen naar Gent-Sint-Pieters : graag iets beter omschrijven (Brugge toevoegen).

Wordt aangepast in het document

- Pg 49, 3.4 en 3.5 blijven voor mij op een zeer algemeen niveau hangen : wat betekent deze uitleg nu in het beleidsscenario. Voor taxi’s staat bij de uitwerking in werkdomeinen al een veel betere uitleg.

*Aanpassing onder 3.4. naar “Er dient **specifiek en maximaal** aandacht te gaan naar de toegankelijkheid ‘ 3.5. Taxi’s : Aanvullen met “De stad wil het gebruik van taxi’s stimuleren, indien er geen openbaar vervoer beschikbaar is, door het voorzien van voldoende taxistandplaatsen. Er kan tevens beroep gedaan worden op taxicheques.*

- Pg 50, pg 107 – pg 108 en kaart 6 :
De verschillende kaarten mbt parkeerbeleid (blauwe zone) vragen wat meer afstemming. Wat is het verschil tussen donker- en lichtblauw ? Ook zitten er in hoofdstuk op pg 107 nog andere kaarten mbt blauwe zone. Wat is de betekenis van die kaart, daarenboven is de legende van die kaart niet leesbaar !

Vershil tussen donkerblauw en lichtblauw is om aan te geven dat er verschillende parkeerzones zijn per deelgemeente (en niet één grote zone). De bewoners van een verschillende deelgemeente hebben dus een andere kaart.

P. 107 is een vooronderzoek. Er is mogelijk verwarring tussen blauwe zone in parkeerbeleid en blauwe zone op de kaart (slaat louter op de inkleuring). De tekst en legende zullen aangepast worden:

“(zie blauwe zone in figuur)” vervangen door “(zie blauw ingekleurd gebied op de figuur)” . De legende zal groter in beeld gebracht worden en aangepast worden:

- Eerste kleur: gebied binnen R30
- Tweede kleur: perimeter 5 minuten wandelen R30
- Derde kleur: perimeter 10 minuten wandelen van R30
- Vierde kleur: perimeter 15 minuten wandelen van R30
- Laatste kleur: perimeter station (blijft)

- Pg 51, 5.4 : Is poortstraten hier wel de juiste term? En is het niet beter om de poortstraten met naam te noemen om verwarring te vermijden?

Er zal een voetnoot toegevoegd worden: **Poortstraten: Gentpoortstraat, Smedenstraat, Katelijnestraat, Langestraat, Ezelstraat.**

- Pg 52, 6 : zowel in het beleidsscenario als in de werkdomeinen wordt zeer algemeen gesteld ‘op bijkomende delen van de R30 is de snelheid te reduceren naar 50 km/u’. Deze zin vraagt visie en achtergrond : waarom is het nodig, welke vakken komen in aanmerking, ...

p. 52 en p 100, aanvulling: zie verslag GBC

- In het rapport staat enkele keren ‘lopende studie’ bij visiestudie R30. De studie is eigenlijk niet meer lopend, het is enkel nog wachten op een collegebeslissing en dat is gepland voor komende maandag (als alles goed loopt). Graag dus overall ‘lopend’ vervangen door ‘bijna afgerond’ of ‘net afgewerkt’ of...

Voorstel te vervangen door “net afgewerkt”

- Pg 52, 7 : er wordt verwezen naar een bijlage met foto’s voor illustratie ‘tonnagebeperking’ : dit ontbreekt.

Foto’s zullen toegevoegd worden

- Pg 52, 7 & pg 112 : Het ontbreekt voor mij zowel hier als in de werkdomeinen aan een motivatie of onderbouwing voor welke vrachtwagens die parkings nodig zijn : voor bewoners die hun vrachtwagen mee nemen naar huis of voor de transitvrachtwagens voor de haven of bedrijventerreinen of ... ?

De tekst zal aangevuld worden:

Om een antwoord te bieden op het probleem van wildparkeren en om het binnenrijden (en parkeren) van vrachtwagens in woonwijken te ontmoedigen, moeten er voldoende parkings gerealiseerd worden voor vrachtwagens, voldoende gespreid, (en zie ook verder)

- Kaart beleidsscenario :
 - OV per water : wel op kaart niet in tekst:

Ov per water zal weggehaald worden van de kaart

- de lijnsoort voor spoor niet overal correct waardoor verwarring met wegen kan ontstaan

Kaart zal aangepast worden

- er is geen ov-as naar Zeebrugge / noorden getekend

Zie snelle OV-busverbinding Brugge – Zeebrugge (lightrailverbinding)

- randparkings ontbreken

De randparkings worden op kaart gebracht

- Wat duidt je aan : bvb tunnel Lissewege staat er wel op, maar niet tunnel tram Zeebrugge of tunnels die al bestaan op N31 of tunnel Gentpoort. Misschien moet je ook dit duiden op GBC (of direct al veranderen ???)

Bedoeling is om wensen op kaart te brengen (niet de bestaande toestand).

- Pg 57 : Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn de gekozen locaties voor kantoren te betreuen. Immers het gaat hier niet om A-locaties die makkelijk multimodaal te ontsluiten zijn. De keuze voor de locatie van ruimtelijke ontwikkelingen, in dit geval kantoren, zal vanuit de stad getrokken worden vanuit de dienst Ruimtelijke Ordening. Maar dat wil niet zeggen dat er vanuit het mobiliteitsplan geen kanttekeningen, randvoorwaarden,... mogen gesteld worden. Vanuit mobiliteitsstandpunt zijn kantoren op A-locaties niet de beste keuzes.

De visie wordt uitgewerkt door ruimtelijke ordening. De bedenking leidt niet tot aanpassingen in het beleidsplan.

- PG 59 : waar ligt Xaverianensite ?Ik ken deze plannen niet.

Er zal een verduidelijking toegevoegd worden (Xaverianensite (tussen Koningin Astridlaan, Koning Albert I-laan en Wittemolenstraat))

- Kaart 4 : waarom zijn Blankenbergse en Oostendse Steenweg niet vermeld als invalswegen???
Idem voor Dudzeelse Steenweg?

De assen zullen toegevoegd worden op kaart.

- Kaart 5 : legende ontbreekt

De verklarende tekst staat bij de aanduiding in de kaart. We zullen bijkomend een legende toevoegen.

- Pg 63, 5.2..3.2 : laatste zin : het is alsof de A11 een aparte knoop heeft 'Blauwe Toren ' en 'N31' (door de zinsopbouw) : ik beschouw dit als één knoop, jullie niet ?

N31 zal tussen haakjes geplaatst worden.

- Pg 69, 5.2.2.1 : Ik had dit ook al aangegeven op de werkgroep. Door de opbouw van de tekst is het alsof er nu nog geen verkeerscirculatielussen zijn in het centrum van Brugge. Terwijl die er al jaren zijn. Mijn vraag blijft dus : komen er nieuwe, worden de bestaande aangepast of is het bevestiging van het bestaande? De tekst zou dit ook duidelijk moeten maken.

Voorstel toe te voegen "de bestaande verkeerscirculatieassen in de binnenstad, ..."

- Pg 78 : belangrijk voor ons in het verhaal van de lijst van trajecten die kunnen als fietssnelweg aangeduid worden, is dat er nog veel verder onderzoek nodig is vooraleer de trajecten definitief kunnen vastgelegd worden.

De tekst op blz 76 zal aangepast worden. "...De verschillende tracés worden onderzocht door de provincie" wordt vervangen door "De provincie zal nog veel onderzoek uitvoeren vooraleer de trajecten definitief zullen vastgelegd worden".

- Pg 83 Rotondes moeten inderdaad waar mogelijk een vrijliggend fietspad hebben. Dit betekent dan ook dat de fietsers uit de voorrang zijn op de rotonde !

We nemen aan dat dit ter info is en dat dit niet expliciet dient opgenomen te worden? Dus geen aanpassingen aan het document.

- Pg 84 : er is sprake van een 'schoolstraat' : is dit een nieuwe term ? Hoe wordt zo'n schoolstraat dan gedefinieerd ? Moet de zin niet geherformuleerd worden, bvb 'De stad onderzoekt of een apart statuut 'schoolstraat' haalbaar en aangewezen is, ook de mogelijke inrichting van zo'n 'schoolstraat' komt hierbij aan bod.'

"De stad onderzoekt of de inrichting van een 'schoolstraat' haalbaar en aangewezen is" wordt vervangen door "De stad zal onderzoeken of een apart statuut "schoolstraat' haalbaar en aangewezen is. Ook de mogelijke inrichting van zo een straat komt hierbij aan bod."

- Pg 85, 5.2.2.3 : Bij treinverkeer, laatste zin, lijkt het me zinvol om 'ook in het weekend' te schrijven. Anders kun je de zin lezen als 'weekend ipv week'.

De zin uit het document wordt vervangen door... "De Stad Brugge is hierbij vragende partij voor een rechtstreekse treinverbinding van en naar de luchthaven van Zaventem, ook in het weekend, en niet enkel in de week."

- Pg 87 : voorstel busaanloopstrook Vlamingdam : voorstel werd geschrapt nav overleg tussen AWV en De Lijn : graag ook hier schrappen.

Te schrappen (tweede gedachtenstreep onder Vlamingdam) (werd afgestemd met de Lijn)

- Pg 88 : Het sluiten van de doorsteek op de R30 t.h.v. de Beenhouwersstraat moet verder onderzocht worden in relatie tot de visiestudie R30. Dit moet ook zo aangevuld worden in de tekst pg 88.

De zin "Sluiten van de doorsteek t.h.v. R30 x Beenhouwersstraat (LT) (AWV, De Lijn)" wordt vervangen door " Onderzoek m.b.t. het sluiten van de doorsteek op de R30 t.h.v. de Beenhouwersstraat in relatie tot de visiestudie R30 (LT) (AWV, De Lijn) (werd afgestemd met de Lijn).

- Pg 88 : de busaanloopstroken op R30 thv Gentpoort en Katelijnepoort graag om MLT voorzien ipv KT

Wordt aangepast (werd afgestemd met de Lijn)

- Pg 91, 5.2.2.4.2 : door de manier van opsommen is het alsof complex Zwankendamme en 'complex Wulfsberge' twee verschillende complexen zijn : dit is hetzelfde natuurlijk.

Maar dit complex is iets tussen de twee opsommingen 'gepland uit te voeren' en 'nog moeten aan te pakken'. Misschien een derde categorie maken 'ontwerp klaar en moet nog aanbesteed worden' (of zoiets)

"op kruispunt N31 – Wulfsberge" wordt vervangen door "Zwankendamme"

- Kaart 6 / pg 93 : ook Nx op de kaart zetten

Na te vragen; deze staat er toch op? Kaart komt uit de hogere structuurplannen.

- Pg 102 : 'N397' : de omschrijving 'ten noordoosten van N31' wordt best vervangen door 'richting Brugge' of 'richting Loppem' (zonder kaart weet ik ook niet welke richting bedoeld wordt met noordoosten en het document moet zo te begrijpen zijn).

'ten noordoosten van N31' wordt vervangen door "ten noordoosten van N31 (richting Brugge)."

- Pg 102 :
N367 : heel lang stuk voor 1 doortocht, minimum wordt dit opgesplitst in twee delen (voor en na N31) : wordt nooit in 1 keer uitgevoerd, ook in actietabel moet dit aangepast worden !

Aanvullen : Deze wegvakken zullen voor de realisatie in delen worden opgesplitst.'

In actietabel wordt actie 108 uit elkaar gehaald en opgesplitst in "deel 1" en "deel 2". De raming wordt ook in twee gedeeld.

- N371 : waar stopt de omschrijving 'ten zuiden van de Kolvestraat' : ook hier als dit gaat tot bijna R30 : zelfde opmerking als N367, hier zijn zelfs nog meer dan 2 delen het minimum

Aanvulling : Deze wegvakken zullen voor realisatie in delen worden opgesplitst.'

- Misschien bij beide, maar ook bij N32 en N9 een voetnoot opnemen 'Deze wegvakken zullen voor realisatie in delen worden opgesplitst.'

Toevoeging voetnoot: Deze wegvakken zullen voor realisatie in delen worden opgesplitst.'

- Pg 104 : is de term niet dynamisch verkeerslicht ipv flexibel verkeerslicht ? of wordt iets anders bedoeld ? zo ja, best meer uitleg geven.

De term wordt vervangen door "dynamisch"

- Pg 111 : In dit beleidsscenario is het niet voldoende te stellen dat er ‘gestreefd’ zal worden naar een kwalitatieve bushalte met frequente bediening op de P&R. In dit beleidsscenario is een kwalitatieve bushalte met frequente bediening op de P&R vereist.

Tekst wordt best in die zin aangepast! Bvb volgende zin : ‘Ook thv de nieuwe parkings is een kwalitatieve bushalte met frequente bediening vereist.’

Na overleg met de Lijn wordt volgende aanpassing voorgesteld: “Ook thv de nieuwe Park and rideparkings is een kwalitatieve bediening vereist. De wijze waarop zal onderzocht worden op haalbaarheid en potentieel.”

- Pg 113 : waarom staat er parkeren van autocars en mobilhomes ‘wordt vermeden’ in de binnenstad. Moet dit niet zijn ‘wordt verboden’? (op z’n minst voor die autocars).

Aanpassing wordt doorgevoerd (is momenteel al zo).

- Pg 112 – 113 -114 : Op deze lijsten worden steeds (een deel) dezelfde locaties herhaald voor P&R, randparkings, mobilhomes, vrachtwagens,.... Dit werd reeds op de werkgroep gezegd. Zou je niet een apart hoofdstuk toevoegen met zoeklocatie voor parkeren en dan onderzoek naar welk parkeren op welke locatie ? En dan bij ‘welk parkeren’ aangeven welke locaties voor die functie haalbaar zijn (dus behoud huidige lijsten daar)???
- Pg 114 : Plots komt voor de parking Baron Ruzettelaan ook autocars en mobilhomes op tafel. Dit lijkt mij heel moeilijk te zijn. Je kunt die site niet verkeersveilig ontsluiten voor autocars. Een locatie in de omgeving van de stelplaats De Lijn lijkt me meer aangewezen.

Er zal een hoofdstuk toegevoegd worden na “Parkeren van mobilhomes voor kort verblijf en autocars en leerlingenvoer” en voor” Parkeren voor autodelen”

“Te onderzoeken locaties”

In de tabel wordt aangegeven welke locaties verder onderzocht zullen worden als parkeerlocaties. De tweede kolom geeft aan welk type voertuigen er in overweging wordt genomen.

<u>Zoeklocatie</u>	<u>Type voertuigen</u>
<u>Waggeewater</u>	<u>Mobilhomes, personenwagens park and ride</u>
<u>Blankenbergse Steenweg</u>	<u>Personenwagens park and ride, autocars</u>
<u>Site Kinopolis</u>	<u>Personenwagens park and ride</u>
<u>Carpoolparking langs de Torhoutsesteenweg (nabij de</u>	<u>Personenwagens park and ride</u>

<u>Expresweg</u>	
<u>Altebij</u>	<u>Personenwagens randparking</u>
<u>Katelijnebrug/Baron Ruzette</u>	<u>Personenwagens randparking, mobilhomes.</u>
<u>Sint-Andries</u>	<u>Vrachtwagens</u>

Het Bargeplein blijft een locatie voor parkeren van autocars en leerlingenvervoer.

Parking Steenbrugge blijft een parking voor personenwagens en vrachtwagens.

Volgende randvoorwaarden zijn belangrijk bij het locatieonderzoek

- Bereikbaarheid vanaf het hogere wegennet zonder woonwijken te belasten
- Bereikbaarheid van het centrum via duurzame modi
- Verkeersveilige aansluitingen
- Beschikbare ruimte

De teksten per deekern :

- Deze zijn sterk verbeterd en vooral de leesbaarheid van het geheel is er op vooruit gegaan.
- Opmerkingen die hierboven gemaakt zijn, herhaal ik niet voor dit deel.
- Bij centrum Brugge zou ik 'doortocht waterverkeer', 'ov-verbinding naar Zeebrugge' en de volledige lijst met fietsnelwegen schrappen. Die laatste kun je oplossen met een doorverwijzing naar de algemene werkdomeinen.

De aanpassing wordt doorgevoerd.

- Openbaar vervoer komt niet aan bod bij Kristus-Koning, Sint-Jozef, Koolkerke en Dudzele. Dit is een tekortkoming. Dit ontbreken en de beperkte omschrijving bij andere deekernen maakt daardoor heel duidelijk dat de visie op openbaar vervoer helemaal niet inzet op een verbinding tussen deekernen en centrum / station.

Hier gelden de algemene bepalingen: De hele Brugse agglomeratie moet over een volwaardig busaanbod beschikken. Dat geldt ook voor nieuwe wijken die zich vaak aan de buitenranden van de Brugse deelgemeenten bevinden. Op middellange termijn wil De Lijn het volledige stadsgewest (huidige voorstadsbediening en stadslijnen) evalueren en de lijnvoering eventueel herzien met het oog op een beter aanbod. In de deekernen wordt deze zin herhaald (Zie ook verslag GBC).

- Bij het lezen vraag ik me af of het zinvol is om die ellenlange lijsten met fietsroutes in de teksten 'werkdomeinen' daar in detail op te nemen. Is het niet beter daar te verwijzen naar de tekst per deekern?

Omwille van de leesbaarheid van de kaart en omwille van het belang van de samenhang van het netwerk stellen we voor om de opsomming, die hoort bij de kaart 7, toch ook onder de deeldomeinen te laten staan. Daar is eveneens een link naar de actietabel.

- Kaart pg 136, 143 : de fietsknoop aan knooppunt A11 x N31 x Blauwe Toren is niet opgenomen op kaart. Zou toch wel moeten !

Op de figuur zal symbolisch aangegeven worden dat het belangrijk is een fietsverbinding te realiseren met het netwerkten noorden van de A11.

- Pg 147 : N312 met N-nummer vermelden op kaart pg 146

= Canadezenstraat, zal aangevuld worden op kaart.

- Pg 149 : de algemene wegencategorisering (N31) ontbreekt alsook het volledige complex Zwankendamme : gezien de vraag om dit zeker uit te voeren moet dit hier toch wel op kaart staan !

Complex Zwankendamme en categorisering N31 zal op de figuur aangebracht worden.

- Pg 149 ev : Er bestaat al een tonnagebeperking in Zwankendamme om doorgaand verkeer van haven naar Wulfsberge te vermijden : dit ook zo schrijven in 5.3.8.8

Dit zal aangevuld worden voor de zin "Waar nodig wordt, ..."

- Pg 154 : moeten complex Zwankendamme en doortocht Lissewege bij deelkern Zeebrugge staan? Dit klopt niet met hoe je andere deelkeren zuiver opgesplitst hebt.

De eerste paraaf onder B4 wordt gewist.

- De actietabel heb ik nu niet meer uitgebreid nagekeken. Dit deed ik al in juli.
- Wel nog belangrijk is de opmerking hierboven over opsplitsen van de doortochten op gewestwegen in logische wegvakken.
- Ook klopt de raming van acties 108 en 109 m.i. niet.

Zal aangepast worden

- Ook de raming van de acties van de fietsbruggen over R30 en ringvaart is een bedrag die teveel is voor een haalbaarheidsstudie en te weinig is om die bruggen uit te voeren. Het lijkt mij ook wenselijk om die acties ook duidelijk te formuleren naar 'onderzoek naar haalbaarheid en inpasbaarheid van...'

Het gaat om een haalbaarheidsstudie onder actie 60 en 61. De prijs zal aangepast worden.

- Pg 209 : de functie van Lieven Van Eenoo is mobiliteitscoördinator (liever dan celhoofd).

Dit zal aangepast worden.

- Bijlagen 11.7 en 11.9 : wordt hiernaar verwezen in de tekst? Zo nee, is het dan zinvol op te nemen?

Voor bijlage 11.7 is er een verwijzing op p 67.

Voor bijlage 11.9 is er een verwijzing op p 116.

- Pg 49 : Het item elektrische personenwagens is iets nieuws voor deze derde generatie mobiliteitsplannen. We stellen ons eigenlijk wel vragen bij het STOEP-principe. Inderdaad omwille van milieuredenen (m.n. de uitstoot) kan deze specifieke vorm van privaat vervoer een voordelige behandeling krijgen. Maar uit mobiliteitsoogpunt zijn de effecten van dit privaat vervoer dezelfde als het overige privaat vervoer (benzinewagens en dieselwagens).

Dit wordt behouden in het plan omdat het over een expliciete beleidsbeslissing van de Stad Brugge gaat. Bovendien is "De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit" een (Vlaamse) doelstelling in het mobiliteitsplan.

- Pg 49 – parkeerbeleid : Met behoud van bewonersparkeren verschuift men in de binnenstad van blauwe zone (4u) naar betalend parkeren (2u) en werknemerskaarten. Dat laatste element is nieuw: sinds het vorige plan worden werknemers met specifieke abonnementen doorverwezen naar de ondergrondse parkings en centroparkings. Vraag: kan het nieuwe systeem niet leiden tot meer parkeerdruk in de binnenstad?

De blauwe zone in de binnenstad wordt betalend parkeren, waardoor het systematisch verdraaien van de blauwe schijf niet meer mogelijk zal zijn. Door betalend parkeren beogen we een deel te kunnen sturen naar de randparkings.

- Pg 49 – parkeerbeleid : Hier staat dat het aantal standplaatsen voor autodelen behouden wordt. Dit is het minimum. Anderzijds dacht ik dat ik in het werkdomein zelf wel plaatsen bijkomen in de deelgemeenten. Dit kan best ook toegevoegd worden in het beleidsscenario.

P 49 zal aangevuld worden met “Het aantal parkeerplaatsen voor autodelen zal uitgebreid worden, in het centrum en in de deelgemeenten.”

- Pg 48 en pg 107-108 : Als je de kaart met blauwe zones grondig bekijkt zie je dat de blauwe zone aan de ene zijde van de N32 opvallend veel verder door loopt dan aan de overzijde. Nochtans is het even ver wandelen naar de Smedenpoort. Waarschijnlijk is dit omwille van een zone rond de ‘Magdalenaparking’ ? Dit wordt waarschijnlijk best toegelicht bij de uitwerking in het werkdomein.

Dit is een gevolg van de aanpassing van de begrenzing in functie van de ruimtelijke kenmerken van een bepaalde zone (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een spoorweg, een waterweg,) (zie p107).

- Pg 50 : Het is vreemd om de nieuwe parking Weylerhof een ander regime te geven dan de “minder bereikbare” parkings Biekorf en Zilverpand. Beide zijn ongeveer even ver van de ring gelegen.

Zie verslag GBC

- Pg 51: Dit onderdeel gaat enkel over handhaving van parkeren, terwijl dit onder de hoofdstuk “5. Privaat vervoer” past. Handhaving kan in deze context ruimer. En eigenlijk hoort handhaving thuis in werkdomein C.

Dit zal hier gewist worden. Het staat ook onder p. 120.

- Pg 51 : bij N31 moet ook de NX en de aanpak van de geluidswering vermeld worden als ‘openstaand knelpunt’.

Toevoeging bij de gedachtenstreepjes:

- *Realisatie streefbeeld NX*
- *Aanpak geluidswering*

- Pg 51 – 52 : In hoofdstuk 6 van het beleidsscenario wordt enkel gefocust op de primaire wegen + de R30. Ook de N397 hoort thuis in deze opsomming.

Na R30 wordt toegevoegd :

- De Koning Albert I – laan (N397) wordt (ten noordoosten van de N31) ingericht als een groene openbaar vervoerscorridor.

- Pg 61 : beschrijving van het SHIP-project
 - werd deze tekst afgetoetst met Frederik Buffel van aMT ?

Ja.

- De beschrijving van de waterbouwkundige werken lijkt OK te zijn. De ingrepen op de landzijde geven slechts één scenario weer. De Vlaamse Regering besliste een variant te laten bestuderen waarbij de N-X doorheen het havengebied om de sluis heen geleid wordt. In dat scenario zijn dit de ingrepen:

Een brug voor spoorverkeer

Een tramtunnel onder het doorvaartkanaal

Een tunnel voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Visartsluis

Minstens een 2x2-rijweg doorheen het havengebied, met beweegbare bruggen over het boven- en benedenhoofd van de sluis.

In het document zal de tekst aangevuld worden onder “... koker voor tramverkeer”

De Vlaamse Regering besliste een variant te laten bestuderen waarbij de N-X doorheen het havengebied om de sluis heen geleid wordt. In dat scenario zijn volgende ingrepen voorzien:

Een brug voor spoorverkeer

Een tramtunnel onder het doorvaartkanaal

Een tunnel voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Visartsluis

Minstens een 2x2-rijweg doorheen het havengebied, met beweegbare bruggen over het boven- en benedenhoofd van de sluis.

- Pg 66 : bij de secundaire II-wegen ontbreekt de N31b / Rijselstraat, zijnde afrit Chartreuse tot N309

Dit zal aangevuld worden.

- Pg 75 – 83 : ik vind hierin niet de doorsteek onder de spoorweg terug van de zorgcampus Sint-Jan naar de Sint-Pieterskaai en omgeving. Er is in dat dossier ook sprake van een fietsbrug over het kanaal t.h.v. de spoorwegbrug dacht ik. Het is relevant om die bevinding van de MOBER nu al op te nemen in het beleidsplan. Op die manier wordt het kader gecreëerd waarbinnen deze vraag dan later hard kan gemaakt worden. (maw je bevestigt de vraag van de MOBER in het beleidsplan !) Ik versta dat de fietstunnel onder het spoor in de omgeving van de Sint-Pieterskaai qua uitvoering vervat zit in het project van de werken van het derde spoor. Maar het lijkt me heel

belangrijk om in het werkdomein fietsbeleid de noodzaak van die fietstunnel te benadrukken door ze expliciet te vermelden. Er kan een voetnoot bij dat dit dan in een groter uitvoeringsproject zit en dan hoeft het ook niet in de actietabel. Maar je moet het toch wel vermelden als onderdeel van je fietsbeleid op zich.

Het fietsnetwerk uit het Mober sluit aan op het bestaande netwerk. De tunnel onder het spoor blijft een visie en is vevat in de werken van het derde spoor. De Waggelwaterstraat wordt aangeduid als stippellijn in plaats van een volle lijn.

Voetnoot wordt toegevoegd.

- Pg 94 – Nx : Best bij vermelden dat het streefbeeld voor de N-X uitgaat van de hypothese waarin het SHIP gerealiseerd wordt én de kruising van de doorvaargeul gebeurt d.m.v. een wegtunnel en niet d.m.v. rondrijden in de haven.

Dit zal aangevuld worden.

Schriftelijke opmerkingen de Lijn (Sven Hoverbeke)

- Pagina 48: 3.3 De Lijn: 'Het huidige stersysteem van bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de ster is'. Gelieve de tekst over te nemen zoals op pagina 86 (en afgesproken in de werkgroep): 'De huidige bediening wordt bijgestuurd, waarbij het centrum van de binnenstad niet meer het centrum van de bediening is.'

Dit wordt aangepast.

- Pagina 52: 7. Zwaar verkeer: Bij de tonnagebeperving voor zwaar verkeer vraagt De Lijn een uitzondering voor het openbaar vervoer.

Aanvulling onder de twee gedachtenstreep: "Specifiek voor openbaar vervoer kunnen uitzonderingen voorzien worden".

- Pagina 73: De wegcode voorziet zoals beschreven op pagina 70 ook een uitzondering voor de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toegang tot de voetgangerszone, kan dit ook opgenomen worden op pagina 73 (bij de 3 andere uitzonderingen voor de zaterdag en de eerste zondag van de maand)?

Er wordt een uitzondering voorzien voor De Lijn ter hoogte van de Zuidzandstraat. Op vermelde dagen (zaterdagen en eerste zondagen van de maand) kunnen, gezien het huidige volume van de bussen, geen uitzonderingen voorzien worden omdat dit de veiligheid van de voetgangers en fietsers in het gedrang brengt (met uitzondering van de Zuidzandstraat). Eens de voetgangerszone uitgebreid wordt naar andere

dagen, kunnen uitzonderingen voor het openbaar vervoer van De Lijn voorzien worden. Er worden geen aanpassingen doorgevoerd in het plan.

- Pagina 73: “De inrichting van de voetgangerszones zal een aanpassing van de verkeerscirculatie vragen.” Wordt het voorstel voor aangepaste verkeerscirculatie ook opgenomen in het beleidsplan? En wat is de impact voor de reismogelijkheden van het openbaar vervoer? Voetgangerszones kunnen perfect gecombineerd kunnen worden met openbaar vervoer. Er zijn tal van goede voorbeelden in andere Vlaamse centrumsteden. Dit verlaagt immers de Vf-factor aanzienlijk ten opzichte van het gemotoriseerd autoverkeer.

Het aangepaste circulatieplan wordt niet opgenomen.

Behoudens de toekomstige circulatie op het heraangelegde Zand is het scenario “minder bussen door het centrum Brugge (26 aug 2015)”, dat uiterlijk op 1 jan 2016 in voege treedt, perfect compatibel.

Aanpassingen van het circulatieplan zal in overleg gebeuren met de exploitant van het openbaar vervoer in Brugge.

- Pagina 86: in de eerste alinea wordt er gesproken over de aanpassingen aan het openbaar vervoer waarbij er door de belangrijke winkelstraten (Noordzandstraat, Geldmuntstraat, Steenstraat en Zuidzandstraat) veel minder bussen rijden. Gelieve ook het kaartje met de lijnvoering toe te voegen onder deze alinea (in bijlage vind je de laatste versie, enkel de lijnnummers zijn nog wat gewijzigd)

Het kaartje zal ingevoegd worden tussen de eerste en de tweede alinea.

- Pagina 113: Parkeren van mobilhomes voor kort verblijf en autocars: We vragen om hier ook leerlingenvervoer toe te voegen.

Titel wordt aangepast naar “Parkeren voor mobilhomes voor kort verblijf, autocars en leerlingenvervoer”

- Pagina 134 parkeerbeleid Sint-Jozef: in de tekst P+R thv Lodewijk Coiseaukaai: “bijkomende voorzieningen zoals ... , een maximaal beschikbare pendelbus, ... kunnen hierbij helpen.” Graag wijzigen in een maximaal beschikbare OV-bediening (haalbaarheid te onderzoeken).

De tekst zal vervangen worden door “een maximaal beschikbare openbaar vervoer bediening (of pendelbussen), huurfietsen, ... kunnen hierbij helpen (haalbaarheid verder te onderzoeken)”

- Pagina 148,150 en 154 typfout: moet voetbalstadion zijn ipv voetbalstation

Typfout zal aangepast worden.

- Pagina 165 parkeerbeleid Sint-Kruis (sector oost): in de tekst P+R Boogschutterslaan: “bijkomende voorzieningen zoals ... , een maximaal beschikbare pendelbus, ... kunnen hierbij helpen.” Graag wijzigen in een maximaal beschikbare OV-bediening (haalbaarheid te onderzoeken).

Idem hierboven

- Pagina 170 parkeerbeleid Sint-Andries (sector west): p+r Jan Breydel: zelfde tekst

Idem hierboven

Actietabel:

- Pagina 186: actie 71: ‘ruimer busaanbod ’s avonds, betere afstemming trein/bus’ : ruimer busaanbod ’s avonds zal niet voor korte termijn zijn, dit wordt beter op MLT/LT gezet. Betere afstemming trein/bus is eigenlijk een aparte actie en die verloopt continu (zie ook bv aanpassingen De Lijn 14 december 2014 in kader van aanpassingen dienstregeling NMBS)

De acties worden uit elkaar gehaald.

“Ruimer busaanbod avond” wordt gepland op KT/MLT.

- Pagina 186: actie 72: ‘hoogfrequente verbinding tussen randparkings en centrum’ ‘onderzoek haalbaarheid’ toe te voegen zoals verwerkt is in de tekst op pagina 86 en pagina 109.

Dit zal aangepast worden.

- Pagina 189/190: actie 94 en 95: algemeen: voorzien van shuttleverbindingen vervangen door hoogfrequente OV-verbinding + onderzoek haalbaarheid voor deze OV-verbindingen toe te voegen.

De acties worden aangevuld met “met al dan niet via hoogfrequente OV-verbinding”. Onderzoek naar de haalbaarheid wordt toegevoegd.

- Zijn deze ramingen realistisch? Raming werd nog niet onderzocht voor onderdeel openbaar vervoer.

Zie opmerking onder actietabel. Ramingen zijn indicatief. Naar aanleiding van verdere uitvoering van het plan moeten deze verder verfijnd en aangevuld worden. (P. 179)

- Actie 94 : 1e deel hoort eigenlijk onder 'promoten van gebruik' onder C3 (Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen)

Het eerste deel wordt verplaatst.

- Actie 95: de aanleg van randparkings en park and rideparkings staat hier ook verkeerd. Dit hoort bij het onderdeel parkeerbeleid.

Dit zal aangepast worden.

- Pagina 205: samenstelling GBC : functieomschrijving Yvan Bellaert : manager mobiliteit & externe relaties, Tim Debrabandere (deskundige doorstroming) en mezelf graag nog toevoegen aan samenstelling GBC.

Dit zal aangevuld worden.

Schriftelijke opmerkingen Ruimte Vlaanderen (Leen Vandevelde)

- Bij de meeste elementen met betrekking tot de ruimtelijke planning in de actietabel wordt Ruimte Vlaanderen als partner vermeld. Echter bij de herziening van het GRS en de opmaak van de gemeentelijke RUPs is ook de provincie een te vermelden partner.

De Provincie zal toegevoegd worden als partner.

- Actie 17, strategische visie rond stationsomgeving. Het is ons niet duidelijk waarom Ruimte Vlaanderen hier als initiatiefnemer wordt vermeld? Kan dit geduid worden?

De actie wordt aangepast met Stad Brugge als initiatiefnemer en Ruimte Vlaanderen als partner.

- Met de formulering van de suggestie voor de downgrading van de N397 hebben we geen problemen, gezien dit ook volgt uit de visie opgemaakt binnen de afbakening van het regionaal stedelijk gebied.

Zie verslag GBC

Schriftelijke opmerkingen Provincie West-Vlaanderen (Christophe Boval)

- Moet er geen algemene verwijzing zijn naar het Masterplan fiets van de Zeehaven van Brugge?

Er wordt verwezen naar het plan onder "Kansen", Klimaatplan Brugge" en "Toetsing van het beleidsplan".

- In de actietabel: de Provincie is partner bij het Masterplan Fiets van de Zeehaven van Brugge, fietssnelwegen en het BFF en niet bij lokale routes (dus niet bij acties 27,29,30,36,37,38,40,41,41,43,44,45,46,47,48,49,50,51,52).

Dit zal aangepast worden in het document.

- Actie 39: De Diksmuidse Heirweg ligt wel op BFF

Dit zal aangepast worden in het document

- 64 Ramskappellebrugge: hoge prioriteit en lopende?

zie hoger, opmerking AWV.

- Kaart met knelpunten: De barrièrewerking van de R30 is niet in kaart gebracht.

Dit zal verduidelijkt worden op de kaart in de legende.

Schriftelijke opmerkingen Fietsersbond (Xavier Robeyns en Geert Demeyere)

- A11 en afschaffing van de fietsverbinding: In vervanging van de fietsverbinding Zeveneke-Lentestraat-Kruijpuit-Patentestraat, stelt de Fietsersbond een alternatief voor : de fietsverbinding Zeveneke-Krinkelstraat-Kruijpuit-Patentestraat. Dit is ook een bestaand fietspad waar enkel de verbinding tussen de Krinkelstraat en Kruijpuit nog gemaakt moet worden. De oplossing is een fietsverbinding door de nieuwe koker die aangelegd is voor de omgeleide Lissewegse vaart. (In bijlage van de mail werd de presentatie toegevoegd).

Op de figuur zal symbolisch aangegeven worden dat het belangrijk is een fietsverbinding te realiseren met het netwerkten noorden van de A11. Het alternatief is gekend bij het bestuur en zal onderzocht worden. Het idee wordt ondersteund maar moet op zijn haalbaarheid worden onderzocht.

- **Vormingsstation in Zwankendamme** : In dit project wordt alles in het werk gesteld om Zwankendamme te vrijwaren, maar aan de hinder en de gevaren in Lissewege wordt niets gedaan. De overweg zal dikwijls dicht zijn, met het risico van slompen door gesloten slagbomen en het gevaar van gevaarlijke transporten door een dorp. Zwankendamme krijgt een berm van 9 meter hoogte, Lissewege niets. In plaats van een tunnel onder de sporen, pleit de Fietsersbond voor het insleuven van 2 goederen sporen en het behoud van één reizigersspoor/tramspoor naast het gerestaureerde stationsgebouw. In bijlage werden 2 presentaties toegevoegd om aan te tonen dat dit voorstel haalbaar is.

Zie vermelding op p. 61, p. 146 en 147. Mogelijk wordt het spoor ingesleufd. Meer onderzoek en specifiek overleg is noodzakelijk om hier hardere uitspraken te doen. Er zijn gesprekken zijn lopende met Tu rail en de stad. Het voorstel wordt meegenomen in verdere gesprekken.

- Het is inderdaad een ambitieus plan waar waarschijnlijk ook een serieus kostenplaatje aan vasthangt. Realisaties op korte, middellange en lange termijn...Gezien de huidige onzekere financiële tijden en dito besparingen vragen we ons af dit alles wel realiseerbaar is? Desondanks toch een stap in de goede richting... Aan de Fietsersbond om dit draaiboek op te volgen.

Deze opmerking vergt geen aanpassingen.

- We stellen vast dat ook in het huidige mobiliteitsplan sprake is van de comfortstroken. We hadden die echter ook al in het straatbeeld willen terug zien in de huidige heraanleg van de

Geldmuntstraat. Misschien kan dit nog voor de toekomstige heraanleg van de andere (winkel) straten.

Comfortstroken staan in het mobiliteitsplan. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- Geen parking voor vrachtwagens voorzien te Sint-Andries?

Een vrachtwagenparking te Sint-Andries zal op haalbaarheid worden onderzocht. Dit zal aangevuld worden onder "Vrachtwagenparkeren" en in de overzichtstabel mbt zoeklocaties.

- Ons 30/50/70 principe is afhankelijk van de fietsinfrastructuur, deze bepaalt de snelheid van het autoverkeer. Een landbouwweg = 30 km/u.

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten

- Toestaan van rechtsafslaand fietsverkeer (door rood) waar het veilig kan gebeuren. In Gent en Brussel is het reeds zo en blijkbaar heeft dit nog niet voor ongevallen gezorgd. We hopen dan ook dat Brugge als fietsstad hierin volgt.

De stad volgt deze visie niet. Door het fietsen door het rode licht toe te laten wordt aan de (lerende) kinderen een onduidelijke boodschap gegeven met betrekking tot het stoppen voor een rood licht. De stad opteert voor een eenduidig antwoord waarbij **in elk geval** dient gestopt te worden voor het rode licht.

- Comfortabele (plassenloze) fietspaden! : wat kan voor de rijweg, moet toch ook kunnen voor fietspaden (cfr. Foto Gistelsesteenweg).

Fietscomfort is een belangrijk item in het beleidsplan.



<http://fietsersbond.be/fietsbeleid/leidraadlokaalfietsbeleid>. In elk officieel document wordt nu het STOP-principe aangehaald. In dit Mobiliteitsplan een 10-tal keren. De fietsersbond van Brugge vraagt een echte STOP en zelfs een echte STop. Een STop in volgende domeinen :

- **Comfort:** Sorry, maar dit is naast veiligheid, onze core-business. Niet voor niets heeft de Fietsersbond, samen met MOW en KULeuven, de meetfiets ontworpen. Uit studies blijkt dat asfalt de enige bedekking is die voldoet aan de normen. (1-bruno_coessens_meetfiets_materiaalkeuze.pdf werd als bijlage ingevoegd in de mail) (Een studie met VDS Arcadis, het Vlaams Gewest en enkele gemeenten in 2009 ...).

Fietscomfort is een belangrijk item in het beleidsplan. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

Waar dit niet kan in een UNESCO-omgeving, vragen wij een comfortabele strook in natuurlijk materiaal. In BEV-straten : 2 stroken op een veilige afstand van geparkeerde wagens. In éénrichtingsstraten zonder BEV één strook in het midden. De huidige kasseien zijn een “fietsstad” als Brugge onwaardig. (In bijlage van de mail werden toegevoegd: *foto's in historische UNESCO steden in Spanje: Cordoba en Zaragoza*; 2-Comfort in Unesco-werelderfgoedsteden-6.pdf; Zie ook 3-Themasessie 3 - Comfort Fietsvoorzieningen Meetfiets Fietsersbond.pdf)

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

In 2011, bij de evaluatie van het Mobiliteitsplan, waren comfortstroken in het centrum van Brugge toegezegd. (Goedgekeurd in de gemeenteraad, door dezelfde meerderheid (incl.

Open-VLD, toen in de meerderheid)). In het beleidsplan 2013-2018, werden nogmaals comfortstroken beloofd : 9.2 Fietsstad 275. De fiets is het ideale vervoersmiddel naar en in de binnenstad. Het stadsbestuur zorgt voor een omkadering die het fietsverkeer aanmoedigt. Er wordt een ‘Fietsplan Brugge’ opgesteld waar de grote lijnen worden in uitgezet om Brugge veel fietsvriendelijker en vooral fietsveiliger te maken. Het ‘Fietsplan Brugge’ zal de doelstellingen en strategie bepalen voor nog beter, veiliger en aangener fietsen in Brugge. Hierbij wordt gedacht aan fietsstraten, comfortstroken, eerste hulp bij putten en losse stenen, comfortabele parkeermogelijkheden, het tijdig strooien van fietspaden, het fietsvriendelijk ontsluiten van haven en bedrijventerreinen enz. (*) (*) Dit laatste werd in het Fietsplan van 2014 weggelaten. Op blz 75 worden de comfortstroken terug opgenomen in het Mobiliteitsplan. 5.2.2.2 B2 Fietsrouten netwerk.

Score op 10	Binnenstad	Deelgemeenten
Veilig fietsen	5,63	6,91
Aangenaam fietsen	5,79	7,27
Comfortabel fietsen	4,73	7,22
Veilig stallen	6,93	6,99
Comfortabel stallen	6,68	6,89
Brugs fietsbeleid	5,85	6,93

Tabel 1 | Scores op 10 fietsbevraging voor binnenstad en deelgemeenten

En zoals de enquête het aangeeft : kasseien worden niet gesmaakt door de fietsers, het slechtste cijfer uit heel de enquête. Blz 18 : “Bovendien leiden kasseien in de binnenstad tot minder fietscomfort.”

Fietscomfort is een belangrijk item in het beleidsplan. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Snelheid = veiligheid** (ook onze core-business). Zie ook [http://www.fietsersbond.be/nieuws/pers/705030principe__Het_STop-principe staat of valt](http://www.fietsersbond.be/nieuws/pers/705030principe__Het_STop-principe_staat_of_valt)

met het gevoel van veiligheid. Geen enkele ouder zal zijn kind laten fietsen op een aanliggend fietspad waar gemotoriseerd verkeer 70 km/u mag rijden. Het 30/50/70-principe vertrekt radicaal vanuit de fietser: kerngedachte is dat snelheid en de aard van het gemotoriseerd verkeer afhankelijk is van de aanwezige fietsinfrastructuur. Snelheid en vooral snelheidsverschillen zijn zeer belangrijke factoren bij ongevallen. Maar ook de aard van het verkeer moet meegenomen worden. Daar waar veel zwaar verkeer komt, zijn er extra risico's, denk maar aan de dode hoek, die elk jaar opnieuw fietsslachtoffers maakt. En tot slot is er ook de drukte van het verkeer. Als verkeersdrukte ervoor zorgt dat fietsers niet vlot kunnen doorrijden, moet er ruimte gemaakt worden, bijvoorbeeld in de vorm van een fietspad, om fietsers vlot te laten doorrijden. Die drie dingen samen leiden tot het 30/50/70-principe. (Blz 83 Maximum 30 blz 53,73 en 74). Daar waar fietsers en gemotoriseerd verkeer de weg of straat delen, wordt de reële snelheid voor het gemotoriseerd verkeer beperkt tot maximum 30 km per uur. Is de verkeersdichtheid echter hoog en/of is er veel zwaar verkeer, dan is een aanliggend fietspad noodzakelijk. (Dit is een fietspad naast de weg, niet fysiek van de weg afgescheiden).

Maximum 50: Daar waar de aanwezige fietsinfrastructuur bestaat uit een aanliggend fietspad is de maximaal toegelaten snelheid voor het gemotoriseerd verkeer maximum 50 km per uur. Echter, als de verkeersdrukte hoog is, of er zwaar verkeer op deze weg wordt toegelaten, volstaat een aanliggend fietspad niet, en is ofwel de aanleg van een vrijliggend fietspad nodig, ofwel is een verlaging van de snelheid naar 30km per uur nodig.

Maximum 70: Daar waar een vrijliggend fietspad ligt (d.w.z. een volledig van de rijweg gescheiden fietspad), is de maximum toegelaten snelheid 70 km per uur.

In het Brugs Fietsplan (2014) staat: Een belangrijke ontwerprichtlijn voor Brugge is de uniforme uitvoering van gemengd verkeer binnen een zone 30 (dus geen fietspaden, tenzij bij uitzondering), de aanleg van minimaal aanliggende fietspaden binnen snelheidsbeperking max. 50 km/u, en vrijliggende fietspaden binnen een snelheidsregime hoger dan 50 km/u. Nieuwe technologieën, Brugge moet ook klaar staan voor ISA-snelheidsbegrenzing. Blz 53

Daarom vragen wij : Dringende maatregelen in de Ter Doeststraat waar men nu 70 km/u mag rijden. (LF-route en fietsknooppuntenroute)

Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt gehanteerd als leidraad. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.



Maar hetzelfde geldt voor de Diksmuidse Heerweg.

Snelheid op landbouwwegen = 30 km/u: 30 km/u op alle landbouwwegen zoals Patentestraat, Krinkelstraat, Ronselarestraat of Kruisabelestraat. Dit zijn smalle landbouwwegen waar men nu 90 km/u (straks 70 km/u) mag rijden. Deze wegen worden dikwijls als sluiptwegen gebruikt, met 30 km/u krijgen fietsers weer hun plaats.

Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt gehanteerd als leidraad. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Brede fietspaden:** Is ook een soort veiligheid blz 263 : <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst41.pdf>

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	125 – 150 ²	120	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

Een minimum breedte is niet meer voldoende : Door de elektrische fiets wordt er straks meer en sneller gefietst. In een auto zit de passagier naast de bestuurder, zo ook met fietsen: fietsers rijden naast elkaar! Is het dan niet normaal dat men op een eenrichtingsfietspad, bij het inhalen, met 3 of zelfs met 4 naast elkaar rijdt? Is het dan niet normaal dat men op een dubbelrichtingsfietspad, elkaar kan kruisen als men naast elkaar rijdt ? En wat met bakfietsen en fietskarren? Indien Brugge echt een fietsstad wordt, zullen meer bewoners geen wagen meer bezitten. Om boodschappen te doen of kleuters naar school te brengen, zullen meer en

meer bakfietsen en fietskarren in het straatbeeld verschijnen. De Oostendse Steenweg en de Spoorwegstraat zijn 2 dossiers die momenteel lopende zijn en waar men dit in de praktijk kan brengen.

Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt gehanteerd als leidraad. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Doorsteken of kerkwegels:** Als er iets aanzet om de fiets te gebruiken, zijn het de doorsteken! blz 73 en 75. Als men met een doorsteek op 100 meter een bakker vindt en men met de auto 2 km moet doen, dan zal de doorsnee bewoner de juiste keuze snel maken. Maar doorsteken zijn niet enkel interessant in woonwijken, maar ook in de stad, in bedrijventerrein. Vb: Kerkebeekpad in Sint-Michiels.

In het bedrijventerrein de Blauwe Toren, is enkel Bpark verbonden met de Krinkelstraat. Ook intern in het bedrijventerrein de Blauwe Toren is er geen enkele doorsteek. Verbinding tussen bocht in de Ter Doeststraat naar het jaagpad langs het Boudewijnkanaal. Uitkerkestraat naar strand van Zeebrugge/Môle.

Herwaardering van trage wegen en belang van doorsteken zijn voorzien in het plan. De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Fietskaart:** In dit Mobiliteitsplan wordt niet gesproken over een Brugse Fietskaart, terwijl dit het begin is van een fietsnetwerk.

De fietskaart werd geïntegreerd in Fietsplan Brugge 2020 en aldus mee opgenomen in het mobiliteitsplan.

- **Fietsnetwerk:** Zoals men met de auto gemakkelijk zijn weg kan vinden door de vele wegwijzers vraagt de Fietsersbond een echt bewegwijzerd fietsnetwerk, niet alleen rond het centrum maar ook naar deelgemeenten, en tussen deelgemeenten. Zeebrugge is ook een deel van Brugge. Blz 75 . Soms is er meer aandacht voor randgemeenten (Gentelebrug naar Zuienkerke, fietsbrug naar Loppem (<https://www.youtube.com/watch?v=7EXS78jVbNU>)) dan voor deelgemeenten, zoals naar strand van Zeebrugge of het westen van Lissewege, waar straks met de uitbreiding van Zeewege 2/3 van de Lissewegenaars zullen wonen. In dit kader verwijzen wij naar ons bezwaar naar aanleiding van de bouwaanvraag van de A11 : verbinding Krinkelstraat – Patentestraat, ipv de verbroken verbinding Lentestraat – Patentestraat. (4-westelijke-fietsverbinding-20150826-6.pdf werd ingevoegd als bijlage bij de mail). Bij de bouwtoelating werd aan de Fietsersbond een studie hierover toegezegd. Dit vinden wij niet terug in de actietabel. Blz 177.

De vraag met betrekking tot de A11 wordt opgevolgd door AWV in kader van DBFM-dossier A11. Dit is hierin vervat.

- In de stad zouden fietsassen moet bestaan waar fietsers voorrang hebben op kruisend autoverkeer : bv Vismarkt, Jozef Suveestraat, Stalijzerstraat, Gentpoortstraat, Gentpoort. De vesten, ontdebbling, voetpad in dolomiet, fietspad in asfalt. (Toen op vrijdag 22-4-2005 een fietsster werd doodgereden op de Ring van Brugge verwees het stadsbestuur naar de veilige vesten rond Brugge. Toen een winter nadien de vesten vol sneeuw en ijzel lagen, wou men dit niet ruimen omdat de ondergrond in dolomiet was). Men merkt ook dat in het centrum fietsassen ontstaan waar er asfalt is : Predikherenstraat, Schaarstraat, Beenhouwerstraat, Oude Zak, Langerei, de vroegere Korte Vulderstraat ...

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Fietsbruggen** en fietsovergangen over sluisdeuren: De Fietzersbond is voorstander van een Fietsbrug over de ringvaart thv Bloso en fietsovergangen over de sluisdeuren van de nieuwe sluis thv Veemarktstraat. Een fietsbrug over het kanaal Brugge – Oostende, langs de N31, is al toegezegd. Blz 182. Hierdoor wordt het fietsen in Brugge nog aantrekkelijker en krijgen fietsers een extra tov autobestuurders.

Dit wordt meegenomen in de (geplande) projecten.

- **Voorrang:** Indien men echt STop-beleid wil zouden fietsers overal voorrang moeten krijgen. In een zone 30 worden auto's geduld (nog niet wettelijk afdwingbaar). Door verkeersingrepen kan Brugge dit opleggen. Hierdoor worden fietsassen, zoals vesten, echt snel en zullen autobestuurders het nut van fietsen inzien. Dus ook hier STop.

Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt gehanteerd als leidraad.

- **Aangepaste verkeerslichten.** Om het fietsen te promoten, zouden verkeerslichten meer aangepast kunnen worden aan de fietsers, bv : Smedenstraat. Waarom krijgen fietsers geen extra groenlicht bij de overgang van inkomend en uitgaand verkeer in en uit de Smedenstraat? Sint-Pieterskerklaan: Fietsers moeten 2 fasen wachten om de Blankenbergse Steenweg over te steken. Waarom worden de Sint-Pieterskerklaan en de Sint-Pietersgroenstraat niet samen als één kruispunt beschouwd? Het autoverkeer uit de Sint-Pietersgroenstraat is minimaal en kan aangemaand worden tot voorzichtigheid door een oranje knipperlicht.

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Knelpunten/conflicten blz 18.** De gevaarlijke fietsovergang thv de vroegere Kathy Chocolaterie (Baronie) in de Kolvestraat kan vermeden worden indien men de aangelegde brug van het uitgestelde 3de spoor zou mogen gebruiken. Men kan ook parallel een nieuwe fietsbrug aanleggen. De aansluiting tussen de Lanceloot Blondeellaan en de transportzone kan opgelost worden met een fietspad langs de NX.

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Openbaar vervoer – NMBS blz 15 en 48.** Nergens wordt in het Mobiliteitsplan, het probleem aangehaald dat Zeebrugge 2 stations heeft, die nooit samen worden bediend. Ofwel moeten de bewoners van het dorp zich verplaatsen naar het station aan het strand, of vice versa. De spoorlijn Zeebrugge – Brugge geeft geen directe aansluiting op de normale treinen naar Antwerpen of naar Brussel-Leuven. Deze lijn is ook zeer beperkt, in het weekend zelfs slechts één trein om de 2 uur. Het heeft geen zin om het station Brugge-Sint-Pieter op te waarderen indien de toestand op de lijn Brugge-Zeebrugge hetzelfde blijft.

De verbinding Brugge- Zeebrugge, als dan niet als lightrail, is in onderzoek.

- **Openbaar vervoer – de Lijn blz 15 en 18.** Terwijl het centrum van Brugge klaagt over te veel bussen zouden inwoners van Zeebrugge, Zwankendamme en Lissewege maar al te blij zijn met een normale busregeling. Nu zijn er 2 bussen per dag en 's zondags niets. Positief zijn de nachtbussen die de besparing van de NMBS, min of meer hebben opgevangen.

De vraag naar een betere openbaar vervoersverbinding voor de noordelijke deelgemeenten wordt opgenomen in het beleidsplan.

- **Sneltram blz 34 en 85:** Omdat de NMBS onvoldoende treinen inlegt en de lijn bijna onbestaand is, denkt men aan een sneltram. Mogen wij aandacht vragen voor het voorstel dat wij in het kader van de bouwaanvraag van de sporenbundel thv Zwankendamme hebben ingediend ? blz 60. Hier wordt getoond hoe men 2 goederenspooren insleuft, blz 48, en een reizigersspoor of tramspoor behoudt naast het gerestaureerd stationsgebouw in Lissewege. In bijlage van de mail werden toegevoegd:
 5-Lissewege-Sleuf-Stationsstraat ts 31-29-6.pdf
 6-Lissewege-sleuf-km-104183-310meter-20140925-6.pdf
 Dit is ook een oplossing voor de afschaffing van de spoorwegovergang in Lissewege. De insleuving kan uitgevoerd worden samen met de ondertunneling van de N31 thv Lissewege. Blz 16,17 en 19.

Zie hoger

- **Agglomeratieborden:** Agglomeratieborden in alle deelgemeenten, ook in Lissewege en Zwankendamme.

De vraag/het aandachtspunt zal meegenomen worden in de uitvoeringsprojecten.

- **Bedenking:** Mag men enkel van een Fietsstad spreken als men het niveau van fietsvriendelijkheid van Kopenhagen bereikt ?
<http://www.visitdenmark.nl/nl/kopenhagen/natuur/kopenhagen-op-twee-wielen>
http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20130516_00585694.

11.4

Advies RMC fase 2

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE	
ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR	 <i>Mobiliteit en Openbare Werken</i>
Brugge, Mobiliteitsplan – Synthesenota	

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 6 juli 2015 te Brugge.

1. Algemene omschrijving plan

Huidig mobiliteitsplan van Brugge werd op de provinciale auditcommissie (PAC) van 23 januari 2009 conform verklaard. De sneltoets waarin werd beslist het mobiliteitsplan volledig te 'vernieuwen' (spoor 1) werd gunstig geadviseerd in de RMC-vergadering van 25 augustus 2014. De oriëntatienota werd gunstig geadviseerd in de RMC-vergadering van 9 maart 2015. De synthesenota (Arcadis, juni 2015, versie E, 120 blz.) wordt aan de RMC voorgelegd voor advies.

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

De inhoudstafel kondigt een duidelijk gestructureerde nota aan. De teksten zijn vlot en relevant geschreven. Alle verwachte onderdelen zijn aanwezig. Net zoals opgemerkt in het kwaliteitsadvies op de oriëntatienota, is bij de concrete uitwerking van de teksten het overzicht c.q. de focus verloren geraakt, bv. in de veel te gedetailleerde weergave van de doorstromingsmetingen (blz. 18 e.v.). *De Lijn wijst erop dat de herziening van het busnet in het stadscentrum één van de voornaamste elementen van het nieuwe mobiliteitsplan is/wordt, en meent dat het 'parkeren' van de teksten uit hoofdstuk 2.1.2 in een bijlage afbreuk zou doen aan het belang ervan.*

De aangekondigde bijlagen zijn niet ingesloten in het dossier (GBC-verslagen blz. 110, verwerking participatie blz. 118).

b) Proces / regelgeving

In de nota is het Gemeenteraadsbesluit van 28 april 2015 betreffende de participatie opgenomen. Hiermee worden retroactief de 4 inspraakvergaderingen die doorgingen in de periode november – december 2014 bevestigd, en worden in een vervolgetraject 4 infomarkten (over het beleidsplan) in de periode oktober 2015 voorzien.

De nota bevat een duidelijke output van het gevoerde bewonersoverleg (blz. 8 e.v.). Wat echter ontbreekt is een verwerking ervan : zijn alle gesignaleerde problemen relevant en terecht (onderbouwd) ? Is er draagvlak mogelijk voor de voorgestelde maatregelen ?

De GBC bereikte op 2 juni 2015 consensus over de nota. Het valt op dat meerdere partners zowel tijdens de vergadering (zie verslag) als via schriftelijke opmerkingen heel wat vragen hebben bij verschillende bouwstenen uit de nota : formulering van operationele doelstellingen, voorgestelde openbaar vervoerstructuren in de scenario's, de functie van de (rand)parkings , taakstelling noordelijk deel N31, ...

De partners vullen aan dat via diverse werkvergaderingen de GBC voldoende voorbereid geweest is. De aanwezigen bevestigen het draagvlak voor de nota zoals hij nu voorligt. De uitgewerkte scenario's en de aanvullende onderzoeken geven voldoende basis voor het uitwerken van een beleidsscenario waarover consensus zal kunnen worden verkregen.

c) Inhoud

De nota bevat alle verwachte onderdelen. Continuïteit vanuit de sneltoets / oriëntatienota en de bijhorende kwaliteitsadviezen is evenwel soms afwezig, bv. de dealkernen blijven nog steeds onderbelicht in vergelijking tot het stadscentrum.

In de nota zelf is geen consensus bereikt c.q. voorkeur geuit over de neergeschreven ontwikkelingen (blz. 89 e.v.). *Zoals bovenstaand aangehaald beklemtonen de partners wel dat de nota voldoende basis bevat voor het uitwerken van een beleidsscenario waarover consensus zal kunnen worden verkregen.*

Per deelhoofdstuk zijn onderstaand nog enkele (detail)opmerkingen weergegeven.

Onderzoeksresultaten

- In relatie tot het openbaar vervoer wordt gesproken over een gekozen scenario "minder bussen door het centrum" (blz. 15) : quid andere scenario's ? Is hierover overleg gepleegd met de andere actoren ?
Er blijken ca. 17 verschillende scenario's te zijn onderzocht. Partners bevestigen dat hierover vnl. bilateraal tussen Stad en De Lijn is overlegd.
- Het in de oriëntatienota aangekondigde onderzoek naar de verblijfsgebieden en het voetgangersnetwerk (trage wegen + zone 30 incl. naleving) of de herinrichting van wegen (welke assen zijn niet conform de categorisering ?) ontbreekt.

Geactualiseerde knelpunten, kansen en doelstellingen

- De samenvattende tabel uit de oriëntatienota (blz. 147) is verder aangevuld / uitgediept met de conclusies uit het bewonersoverleg en de ongevallanalyse. Conclusies uit het onderzoek van De Lijn zijn evenwel niet verwerkt (blz. 56). De knelpuntenkaart uit de oriëntatienota is aangevuld, maar is deze wel volledig (bv. doorstroming R30 t.h.v. 'Poorten', parkeerdruk deelgemeenten, Jan Breydelstadion, zomerseizoen, ...) ?
- Er is onvoldoende opvolging van voorgaand kwaliteitsadvies :
 - *"De (eerste) strategische bereikbaarheidsdoelstelling opgesteld door de provincie (blz. 61) is te verduidelijken. Is er een aangepaste en specifieke vervoersstructuur voorgesteld voor het Brugse in het provinciaal ruimtelijk structuurplan ?"*
 - *"In de nota worden strategische doelstellingen vanuit de 3 beleidsniveau's vertaald naar operationele doelstellingen. Een verdienstelijke poging, waarbij vooral naar modus of deelruimte wordt gespecificeerd, maar waarbij een 'SMARTe aanpak' toch achterwege is gebleven. Let ook op voor het formuleren van herhalingen (vb. voetgangersnetwerk, blz. 153, nu : blz. 62) of het verwarren van doelstellingen met maatregelen (vb. fietskluizen plaatsen, blz. 154, nu : blz. 62).*
 De tabel uit de oriëntatienota is aangevuld, bv. met 'self explaining roads', maar een SMARTe formulering ontbreekt nog steeds. Eén uitzondering : 60% - 40% modal split voor het inkomende verkeer in de binnenstad (blz. 63).
Partners stellen – terecht – dat dit een moeilijke oefening is. Dit mag echter geen excuus zijn. Brugge – zowel als regionaalstedelijk gebied, als gezien haar rijke geschiedenis inzake mobiliteitsplanning – moet toch ambiëren hier een voortrekkersrol te willen spelen ?
Daarenboven blijkt de bovenstaand vermelde modal split in de bestaande situatie al behaald !

Nul- en/of duurzame scenario('s)

- Het nulscenario wordt opgevat als de huidige situatie (blz. 65). Stricto sensu hoort dit eigenlijk ook een toekomstgericht scenario te zijn, met inbegrip van het besliste beleid, al dan niet uitgevoerd. Zo behoort de aanleg van de A11 ook tot dit scenario, want al sinds 1997 voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- De voorgestelde 2 duurzame scenario's zijn verschillend vnl. inzake autobereikbaarheid (incl. parkeren) van en openbaar vervoer in het stadscentrum. In relatie tot de zwakke weggebruiker (fietsbeleid en verkeersluw centrum) is het Ringscenario eerder een doorgroei van het scenario 'Stad in volle vaart'. Er zijn geen scenario's expliciet ontwikkeld vanuit een ruimtelijke component (vb. havenontwikkeling) of een strategische studie (vb. Klimaatplan 2014-2018, Visienota R30 van AWW, ...).
Partners verduidelijken dat het Ringscenario wel degelijk een 'vertaalslag' is van de lopende "Doortochtstudie Brugge" van Waterwegen en Zeekanaal nv.

- Hoe realistisch is het organiseren van personenvervoer over water (cfr. kaarten 8 en 13) ? Is het wenselijk in Brugge een openbaar vervoersysteem te hebben met 6 verschillende type dragers (trein, light-rail, centrumbusjes, regio- en stadsbussen, tram, water) ?
Partners geven aan dat dit nog maar een eerste idee is, en dat haalbaarheid c.q. interactie met overige openbaar vervoersyste(e)m(en) nog verder moet worden onderzocht.
- In het Ringscenario is slechts 1 koppeling voorzien voor het gemotoriseerd verkeer vanuit de invalswegen / deelgemeenten met de 'groene boulevard' R30 via de Bevrijdingslaan N351. Het risico op sluipverkeer door de woonwijken extra muros is groot, en wordt sterk onderschat in de evaluatie van dit scenario (blz. 86).
- In het Ringscenario krijgt de R30 enkel een taakstelling voor openbaar vervoer, fiets en bewoners (blz. 77). Parkeren van bezoekers en tewerkgestelden wordt geconcentreerd in park&rides en randparkings. Het bijkomend opladen van de R30 met ondergronds parkeren voor deze doelgroep zuigt opnieuw gemotoriseerd verkeer aan naar het stadscentrum, en strookt niet met de filosofie achter dit scenario.

Afweging en keuze voorkeurscenario

- Beide scenario's werden afgewogen tegen de 13 strategische doelstellingen (expertenoordeel van het studiebureau), maar een conclusie ontbreekt (blz. 83).
- Ontwikkelingsscenario's zijn denkoefeningen in ambitieniveau, maar mogen natuurlijk niet onrealistisch zijn. Uit het waardeoordeel van de GBC (blz. 89) blijkt dat het Ringscenario ruimtelijk niet haalbaar is, en – volgens De Lijn – leidt tot een inefficiënte organisatie van het openbaar vervoer a.g.v. de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen. Daarenboven is ook het oplossend vermogen van dit scenario voor de probleemstelling niet aangetoond, vb. hoe moet de vervoersvraag op de relatie Sint-Kruis – Sijsele – Maldegem ⇔ Brugge centrum worden beantwoord ? Bijgevolg moet betwijfeld worden of dit scenario het wel waard was om in de eindversie van de nota weerhouden te blijven.

3. Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De inhoudelijke en vormelijke aanbevelingen vermeld in het kwaliteitsadvies op de oriëntatienota worden herhaald. Belangrijkste hierbij is het scherper (SMARTer) formuleren van de operationele doelstellingen.

Het is wenselijk in het beleidsplan éénduidig de gebruikte termen te definiëren, bv. randparkings. De (gewenste) rol van het station Brugge Sint-Pieter als multimodaal overstappunt is verder te verduidelijken.

4. Besluit : advies van de kwaliteitsadviseur

Finaliteit van een synthesenota is het definiëren, evalueren en formuleren van een voorkeur van alternatieve ontwikkelingsscenario's duurzame mobiliteit, op basis van de oriënterende fase en de nadien uitgevoerde aanvullende onderzoeken, gericht op het scherper stellen van probleemstelling / potenties.

Voorliggende synthesenota voldoet grosso modo aan bovenstaand, maar omvat in essentie maar 1 haalbaar scenario opgehangen aan het autoluwer maken van binnenstad (auto / verblijfsgebieden), een nulvariant+ voor de fietser (doorgroei Fietsplan Brugge 2020), zonder consensus over de gewenste openbaar vervoerstructuur. In de nota is geen beschrijving van het effect van het voorgestelde scenario opgenomen.

Sterker nog dan in de oriënterende fase heeft de kwaliteitsadviseur de indruk dat voorliggende nota niet voldoende 'rijp' is om deze fase af te sluiten. De partners blijken evenwel voldoende overtuigd om de volgende (laatste) stap in het planproces succesvol te kunnen zetten.

De geformuleerde aanbevelingen (deel 3) zijn mee te nemen bij het opstellen van de volgende nota. Gelieve dit advies samen te lezen met de synthesenota en toe te voegen aan het dossier.

Het advies is **gunstig**.

17 juli 2015

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Erwin Sucaet

11.5 Voorlopige vaststelling



stad brugge Mobiliteitscel

UITTREKSEL UIT HET PROCES-VERBAAL DER ZITTING VAN DE GEMEENTERAAD VAN 15 SEPTEMBER 2015 Openbare Vergadering

Samenstelling van de raad (afwezig zijn doorstreept)

Renaat Landuyt, Burgemeester (J); Franky Demon (J), Annick Lambrecht (J), Boudewijn Laloo (J), Frank Vandevoorde (J), Hilde Decler (J), Mieke Hoste (J), Jos Demarest (J), Philip Pierins (J), Martine Matthys (J), Dirk De Fauw (J), Schepenen; Lieve Mus (J), André Van Nieuwkerke Raadslid-Voorzitter (J), Mercedes Van Volcem (J), Georgina Denolf (J), Paul Jonckheere (J), Jean-Marie De Plancke (J), Marleen Ryelandt (J), Dolores David (J), Ann Soete (N), Ingrid Vandamme (J), Guy Rogissart (J), Alain Quataert (O), Pascal Ennaert (J), ~~Severine Maes~~, Arnold Bruynooghe (O), Marcel Goemaere (J), Neédra Soltani (J), ~~Sandrine De Crom~~, Paul Desender (N), ~~Minou Esquenet~~, Sammy Roelant (J), Martine Bruggeman (N), Noelia Sanchez Arjona (N), Pablo Annys (J), Gudrun Platevoet (N), ~~Jasper Pillen~~, Sabine Helleputte (N), Geert Van Tieghem (N), Hugo De Bondt (N), Eric Lagrou (N), Mathijs Goderis (J), Patrick Daels (N), ~~Pieter Marechal~~, Sanne Doms (J), Sandra Wintein (J), Bruno Mostrey (J), Raadsleden; Johan Coens, Secretaris. Aantal afwezigen 5, aantal aanwezigen 42 (30 voor, 10 tegen, 2 onthoudingen)

10. Mobiliteit - ontwerp van mobiliteitsplan - voorlopige vaststelling.

De Gemeenteraad,

Overwegende dat na de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Brugge via de sneltoets werd beslist het gemeentelijk mobiliteitsplan te vernieuwen ("spoor 1");

Overwegende dat in de grondige herziening de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan overgedaan wordt volgens de driefasenmethodiek van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gezien de oriëntatienota goedgekeurd werd door de GBC van 9 januari 2015, mits doorvoering van de geformuleerde opmerkingen;

Gezien het college kennis nam van de oriëntatienota in zitting van 23 februari 2015;

Gezien de oriëntatienota besproken werd op de RMC van 9 maart 2015 en gunstig beoordeeld door de kwaliteitsadviseur;

Gezien het college kennis nam van de synthesesnota in zitting van 18 mei 2015;

Gezien de synthesesnota goedgekeurd werd op de GBC van 2 juni 2015, mits doorvoering van de geformuleerde opmerkingen;

Gezien de synthesesnota besproken werd op de RMC van 6 juli 2015 en gunstig beoordeeld door de kwaliteitsadviseur;

Overwegende dat het ontwerp van mobiliteitsplan werd besproken op de GBC van 8 september 2015;

Overwegende dat na de voorlopige vaststelling door de gemeenteraad kan overgaan worden tot:

- de organisatie van de 4 infomarkten;
- adviesvraag diverse adviesraden (jeugdraad, sportraad, seniorenraad, raad voor personen met een handicap, welzijnsraad, fietsersbond en de werkgroep lokale economie).

Overwegende dat het ontwerp van mobiliteitsplan dient besproken te worden op een volgende RMC;

Overwegende dat de gemeenteraad het gemeentelijk mobiliteitsplan pas definitief kan vaststellen na ontvangst van het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur;

Overwegende dat het vaststellingsbesluit bij uittreksel bekendgemaakt wordt in het Belgisch Staatsblad;

Overwegende dat het gemeentelijk mobiliteitsplan in werking treedt 14 dagen na de bekendmaking ervan;

Overwegende dat het gemeentelijk mobiliteitsplan het kader aangeeft voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid, het plan een tijdshorizon van tien jaar heeft en een doorkijkperiode van dertig jaar kan omvatten;

Overwegende dat het gemeentelijk mobiliteitsplan zich richt naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau;

Overwegende dat het ontwerp van mobiliteitsplan opgesteld werd conform artikel 17 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid en als volgt is opgebouwd:

A. Informatief deel

1. Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen
 - 1.1. Lokale mobiliteitstoestand
 - 1.2. Toekomstige mobiliteitsbehoeften
2. Duurzame mobiliteitsscenario's
 - 2.1. De Stad in volle vaart
 - 2.2. De ring
3. Relatie met andere beleidsplannen
 - 3.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen
 - 3.2. Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn
 - 3.3. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
 - 3.4. Afbakening Regionaal stedelijk gebied Brugge
 - 3.5. Provinciaal structuurplan West-Vlaanderen
 - 3.6. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge
 - 3.7. Klimaatplan Brugge

B. Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen
5. Beleidsscenario
 - 5.1. Inleiding
 - 5.2. Uitwerking in de werkdomeinen A-B-C
 - 5.3. Uitwerking per deelgemeente
6. Actieplan
7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen
8. Toetsing van het beleidsplan
9. Voorstel voor organisatie en evaluatie
 - 9.1. Organisatie
 - 9.2. Evaluatie
10. Participatie
11. Bijlagen

Overwegende dat het ontwerp van mobiliteitsplan volledig opgebouwd is rond het in de nota opgebouwde beleidsscenario:

1. Stappers
2. Trappers
3. Openbaar vervoer
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. NMBS
 - 3.3. De Lijn
 - 3.4. Openbaar vervoer voor personen met een handicap
 - 3.5. Taxi's
4. Elektrisch (STOEP-principe)

11.6 Documenten m.b.t. het participatietraject.



stad brugge Communicatie en Citymarketing

UITTREKSEL UIT HET PROCES-VERBAAL DER ZITTING VAN DE GEMEENTERAAD VAN 28 APRIL 2015 Openbare Vergadering

Samenstelling van de raad (afwezigen zijn doorstreept)

Renaat Landuyt, Burgemeester (J); Franky Demon (J), Annick Lambrecht (J), Boudewijn Laloo (J), Frank Vandevoorde (J), Hilde Decler (J), Mieke Hoste (J), Jos Demarest (J), Philip Pierins (J), Martine Matthys (J), Dirk De fauw (J), Schepenen; Lieve Mus (J), André Van Nieuwkerke Raadslid-Voorzitter (J), ~~Mercedes Van Volcem~~, Georgina Denolf (J), Paul Jonckheere (J), Jean-Marie De Plancke (J), Charlotte Storme (O), Dolores David (J), Ann Soete (O), Ingrid Vandamme (J), Guy Rogissart (J), Alain Quataert (J), Pascal Ennaert (J), Severine Maes (J), Arnold Bruynooghe (J), Marcel Goemaere (J), Neédra Soltani (J), ~~Sandrine De Crom~~, Paul Desender (O), Minou Esquenet (J), ~~Sammy Reelant~~, Martine Bruggeman (O), Noelia Sanchez Arjona (O), Pablo Annys (J), ~~Gudrun Platevoet~~, Jasper Pillen (J), Sabine Helleputte (O), Geert Van Tieghem (O), Hugo De Bondt (O), Eric Lagrou (O), Mathijs Goderis (J), Patrick Daels (O), ~~Pieter Marechal~~, Sanne Doms (J), Sandra Wintein (J), Bruno Mostrey (O), Raadsleden; Johan Coens, Secretaris. Aantal afwezigen 5, aantal aanwezigen 42 (31 voor, 0 tegen, 11 onthoudingen)

5. Communicatie - inspraakprocedure Mobiliteitsplan 2015 - goedkeuring.

De Gemeenteraad,

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005 en daaropvolgende wijzigingen;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 en daaropvolgende wijzigingen;

Gelet op de gunning van het College op 6 oktober 2014 betreffende de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan 2015;

Overwegende dat mobiliteit een beleidsdomein is met een brede maatschappelijke impact en een thema bij uitstek waarbij inspraak van de bevolking noodzakelijk is;

Op voorstel van Communicatie & Citymarketing;

BESLUIT: De inspraakprocedure betreffende het gemeentelijk mobiliteitsplan waarbij op volgende momenten 4 inspraakvergaderingen georganiseerd werden:

donderdag 27 november 2014 voor Brugge West in het Sint-Lodewijkscollege, Magdalenastraat
woensdag 3 december 2014 voor Brugge Oost in Cultuurzaal Daverlo
donderdag 11 december 2014 voor Brugge Binnenstad & Christus-Koning in het Sint-Leocollege
woensdag 17 december 2014 voor Brugge Noord in Gemeenschapshuis Zeebrugge;

en op volgende momenten 4 infomarkten georganiseerd worden:

zaterdag 10 oktober 2015 voor Brugge West in het atrium station Brugge 13u. officiële opening voor de pers, 13.30u.-17u. voor het publiek
dinsdag 13 oktober 2015 voor Brugge Oost in cultuurzaal Daverlo 16u.30-21u.
donderdag 15 oktober 2015 voor Brugge Centrum/Christus-Koning in het Concertgebouw 16u.30-21u.
zaterdag 24 oktober 2015 voor Brugge Noord in zaal De Dijk 13u.30-17u.;



wordt goedgekeurd;

Brugge, 30 april 2015

Voor eensluidend uittreksel,

De Ambtenaar gemachtigd cfr. artikel 126,1° van de nieuwe gemeentewet.

Kathleen De Grande,
Diensthoofd secretarie

11.7

Adviezen

Tommy De Boi

Van: Demeyere Geert <demeyere_geert@hotmail.com>
Verzonden: donderdag 22 oktober 2015 8:48
Aan: Tommy De Boi
CC: Geert Demeyere

Tommy,

Het is of was niet makkelijk om uit de opmerkingen van de kernleden een samenvatting te maken. Soms zijn we te kritisch maar ik probeer dit dan vriendelijk te verwoorden. 'k Hou me tenslotte al 35 jaar met het verkeer bezig en dan wordt je wel iets gematigder. (ligt waarschijnlijk aan mijn leeftijd)

Het mobiliteitsplan is volgens de Fietsersbond Brugge een ambitieus plan en een goeie aanzet. We verwachten er zeer veel van maar gezien de onzekere financiële tijden vrezen we toch een beetje dat vele realisaties en voorstellen nooit werkelijkheid zullen worden. Desondanks moeten we het een kans geven en afwachten...

Dat ook de rand nu ook veel aandacht krijgt stemt ons gelukkig!

Er wordt nu ook een poging ondernomen om het centrum regelmatig autovrij te maken. Eindelijk... maar we vrezen dat de automobilist dan ook gebruik zal maken van de omliggende straten om zo zijn route verder te kunnen zetten. De toerist (met de wagen) moet uit het centrum geweerd worden....Graag hieromtrent concrete opvolging om de andere buurtbewoners niet op te zadelen met deze problematiek.

Samenwerking tussen en met de verschillende overheden en ook een striktere toepassing van het fietsvademeccum. De normen of voorwaarden worden door de overheden niet steeds strikt toegepast (cfr: breedte van fietspaden)
Al bij al vrezen we, om terug de fietstad bij uitstek te worden, dat er toch nog een groter budget zal moeten vrijgemaakt worden om dit te kunnen realiseren. De durf om VOLLEDIG de kaart van de fiets te trekken, ontbreekt nog een beetje...
Een voorbeeld van een gedurfde en geslaagde ingreep is de fietstoestand op het 't Zand. Daar krijgt de fietsers de volledige voorrang op "Koning Auto". Helaas stuut zoiets dan soms op verzet van.... Graag nog een vervolg hierop...(verdient een pluim)

Positief : Het Knippen van lokale wegen om zo het autoverkeer te lokaliseren naar grotere wegen en alzo het sluipverkeer daar tegen te houden. Vele fietsers gebruiken deze lokale wegen om drukke steenwegen te vermijden.

Last bunt not least : hopen we dat er binnenkort een fietscomfortstrook wordt aangelegd in een (winkelstraat)..

Toch zijn we positief over het plan en hopen we dat ook met de eerder gemaakte opmerkingen nog rekening zal houden. Dus krijgt het plan onze goedkeuring!

Als Fietsersbond Brugge zullen we dit alles nauwgezet in het oog houden. Kritiek indien nodig en als het goed is mag het ook gezegd of geschreven worden.

Afsluitend nog een dankwoordje naar alle medewerkers van de mobiliteitscel .

College van Burgemeester en Schepenen
T.a.v. de Mobiliteitscel
Burg 12

8000 Brugge

uw kenmerk
MO/2015/kv/b132

ons kenmerk
Gecoro/AS/CK

bijlagen

verz.nr.

datum
19 oktober 2015

contact
Annelies Saron

telefoon
050/44 85 87

e-mail
Annelies.saron@brugge.be

Ontwerp mobiliteitsplan Brugge – uw vraag om advies dd. 23 september.

Geachte,

Naar aanleiding van de toelichting over het mobiliteitsplan tijdens de vergadering van de Gecoro van 14 oktober jl., brengt de Gecoro volgend advies uit.

Het mobiliteitsplan is een interessant document. De GECORO maakt echter volgende opmerkingen/bedenkingen:

1. Relatie mobiliteitsplan / ruimtelijk structuurplan Brugge

- Het "Mobiliteitsplan Brugge-Beleidsplan" is een belangrijk document dat samen met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (eveneens in herziening) de basis vormt voor een kwalitatief woon-en leefmilieu in Brugge.
- Daarom kan de GECORO de operationele doelstelling (blz. 44) onderschrijven dat in de ruimtelijke planning gestreefd wordt naar een bundeling en verweving van stedelijke functies (wonen, werken, ontspannen ,cultuur, ...) in een goed gestructureerd geheel. De juiste activiteit dient op de juiste plaats te komen waarbij een afstemming gebeurt tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteit en het bereikbaarheidsprofiel van een plek. Tevens treedt de GECORO ook de visie bij dat bij de realisatie van bijkomende parkings (bv. Waggelwater, site Blankenbergse Steenweg, Kinopolis etc..) deze geïntegreerd dienen te worden in een stedenbouwkundige opdracht en dat meervoudig (zuinig) ruimtegebruik aangewezen is en randparkings gekaderd dienen te worden in een globale stedenbouwkundige aanpak.. (blz. 51, 109). De GECORO dringt er dan ook op aan dat spoedig duidelijkheid wordt gegeven over een aantal ruimtelijke opties/voorafnames die vermeld worden in het mobiliteitsplan. Het is uiteraard niet wenselijk dat bedrijvzones aangesneden worden ten voordelen van parkings. De bedrijvzones zijn nu reeds schaars.
- Ook kan de opmerking bijgetreden worden dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aantrekkelijke doorsteken voorzien dienen te worden waardoor een grotere doorwaadbaarheid ontstaat. Bij elke aanvraag tot bouwvergunning moet er een grondige evaluatie gebeuren van de impact van het project op het parkeren in de buurt (blz.121).

- Tevens wordt meermaals verwezen naar RUP's en masterplannen die opgemaakt zijn, worden of zullen opgemaakt worden. De GECORO vraagt dan ook dat deze plannen ter advies aan de GECORO worden voorgelegd.

2. Duurzame mobiliteitsscenario's (blz. 27)

- In de synthesenota worden 2 scenario's uitgewerkt : "Stad in volle vaart" en "De Ring". De GECORO merkt op dat deze 2 scenario's niet worden geëvalueerd, geen kritische analyse wordt uitgevoerd en geen besluit wordt vermeld.
- Het scenario "De Ring" is reeds vroeger voorgesteld (cfr. opmaak Gewestplan) en werd destijds ook niet weerhouden. Dit scenario is tevens strijdig met de goedgekeurde plannen (gewestplan, gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, afbakening regionaal stedelijk gebied) en is in tegenstrijd met het gevoerd beleid op gemeentelijk en regionaal vlak (vrijwaring en uitbouw van de groene gordel). Het is op heden ook onrealistisch en ruimtelijk niet haalbaar (cfr. ook het advies van de kwaliteitsadviseur regionale mobiliteitscommissie).

3. Globale aanpak over het Brugs grondgebied

- De GECORO meent dat het positief is dat de mobiliteitsproblematiek niet beperkt wordt tot de binnenstad en de rand maar dat het ganse grondgebied bekeken wordt en dat er zowel gedacht/gepland wordt op korte, middellange en lange termijn.

4. Parkeerbeleid

- De GECORO kan zich ook vinden in het uitgangspunt dat het parkeerbeleid een sleutelrol speelt in het gewenst duurzame mobiliteitsbeleid en gestreefd wordt naar minder verkeer in de binnenstad en in de kernen, in het autoluw maken van de binnenstad (blz. 69). Het parkeerbeleid zal tevens een sleutelrol spelen in het realiseren van de modal shift en dit zal stapsgewijs en gefaseerd in de tijd gebeuren (blz. 46).
Naarmate er meer aanbod aan parkeerruimte op afstand (dus via realisatie van randparkings en Park-and-Ride parkings) kan gerealiseerd worden, zal het parkeren in het centrum moeilijker worden voor niet-bewoners (blz. 45).
De GECORO is van oordeel dat de realisatie van de krachtlijnen van het mobiliteitsplan zeer sterk verbonden zijn met een dringende realisatie van dergelijke randparkings en Park-and-Ride parkings.
Er dienen eerst voldoende alternatieven beschikbaar te zijn voor je dergelijk beleid kunt invoeren. De mogelijkheden voor ondergronds parkeren dienen eerst uitgebreid te worden en dienen goed verspreid te worden over de stad. Op heden zijn er immers buurten die niets hebben van mogelijkheden bv. Ezelstraatkwartier, Sint-Anna, ...
- In het beleidsplan wordt tevens gesteld dat het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad behouden wordt (blz. 49, 105). Dit is echter niet in overeenstemming met de optie om de bestaande parking 't Zand uit te breiden en een nieuwe parking Weylerhof te realiseren (blz.50) ook al wordt gesteld dat het dan de bedoeling is om minder bereikbare centroparkings (bv. Biekorf en Zilverpand) vrij te maken voor bewonersparkeren en/of parkeren voor handelaars.
Het mobiliteitsplan is hier te weinig duidelijk en te weinig ambitieus (te weinig inspelend op de gewenste modal shift) (blz. 105).
Welke soort parkings wil het stadsbestuur en hoe wil men het voorgesteld gebruik afdwingbaar maken?

bv. blz. 50: "Bezoekers van de binnenstad moeten max. gebruik maken van de goed bereikbare centumparkings (betalend parkeren) of maken bij voorkeur gebruik van de randparkings en de "park-and-ride" voorzieningen (gratis of tegen laag tarief)."

Het moet de bedoeling zijn de juiste mensen in de juiste ondergrondse parkings te laten parkeren en hoe gaat men dit praktisch realiseren (of afdwingen)?

Tevens vraagt de GECORO ook specifieke aandacht voor de parkeerproblematiek van de werknemers in de binnenstad en de kernen gezien het toch nodig is dat de werkgelegenheid op deze plaatsen kan behouden worden gezien dit ook een aspect is van de leefbaarheid van de binnenstad en de kernen. Deze vorm van parkeren moet ook betaalbaar zijn, zoniet trekken werkgevers weg uit de stedelijke kernen. Werknemers met onregelmatige uren kunnen immers geen gebruik maken van het openbaar vervoer, ook de fiets is niet voor iedereen een haalbaar vervoersmiddel.

De openingsuren van de parkeergarages zullen ook afgestemd moeten worden op het gewijzigde parkeerbeleid, als bovengronds parkeren in de tijd beperkt worden moeten bv. restaurantbezoekers hier terecht kunnen.

- Op blz. 122 staat op figuur 21 een vrachtwagenparking ongeveer ter hoogte van het gerechtsgebouw en deze is niet vermeld en daarbij ook niet gewenst in de binnenstad (waarschijnlijk fout op de figuur).

5. Bevrijdingslaan

- De GECORO treedt de visie bij dat de Bevrijdingslaan de belangrijkste toegangsweg naar de binnenstad wordt.

Doch de visie R30 i.v.m. de herinrichting van het kruispunten en de ondertunnelingen van de R30 is niet duidelijk en roept vele vragen op. De GECORO staat ook achter het idee om de Koning Albert I-laan (N397) te ontlasten.

bv. de Bloedput/Bevrijdingslaan/Bufelbrug waarbij de ondertunneling van de Hoefijzerlaan/Bloedput wordt doorgetrokken tot de Bufelbrug. Het autoverkeer dat van de Guldenvlieslaan komt en naar 't Zand en naar het station wil rijden kan niet naar links naar de Hoefijzerlaan afslaan maar moet omrijden naar het aan te leggen rondpunt aan de Bufelbrug om terug te keren naar de tunnel onder de Hoefijzerlaan (wat een omrit betekent van meer dan 1 km!).

De voorgestelde maatregel kan als gevolg hebben dat de Leopold II-laan en de Leopold I-laan als alternatieve sluike route zal gebruikt worden om richting binnenstad/ 't Zand/ station te rijden wat toch niet de bedoeling kan zijn! Zal een bovengronds rondpunt thv de Bufelbrug samen met vrijliggende fietspaden een dergelijke verkeersverwerking wel aankunnen? De GECORO vraagt hiermee dan ook gepaste maatregelen in de Leopold I en Leopold II laan alsook in de aansluitende straten te nemen.

bv. omgeving station : hoe zal men tevens vermijden dat de massa mensen (gebruikers van het openbaar vervoer, toeristen, shoppers) aan het station die naast de aan te leggen ovonde via de centrale voetgangersoversteekplaats de twee enkele rijstroken zullen kruisen de afwikkeling op de ovonde zullen stremmen of blokkeren?

- Het is ook moeilijk te begrijpen dat de mogelijkheid om een ondergrondse parking onder de Bevrijdingslaan (*mogelijkheid die reeds bestudeerd werd in de "Haalbaarheidsstudie parking onder de Bevrijdingslaan dd. 24/03/2011" en ook voorzien is in het Algemeen beleidsprogramma 2013-2018 pt 307-mei2013*) blijkbaar niet is opgenomen in het Mobiliteitsplan zonder enige verklaring of motivatie.

De GECORO benadrukt nog eens dat het wenselijk en technisch haalbaar lijkt om deze piste toch te onderzoeken.

Gezien de Bevrijdingslaan de belangrijkste toegangsweg tot de binnenstad wordt zal dit een grotere aantrekkings-/aanzuigefect hebben naar het centrum en is het wenselijk dat cfr. blz. 45 de parkeergelegenheid in het centrum op termijn verplaatst wordt naar daartoe voorziene parkeergelegenheid op de rand. Indien het stadsbestuur een dergelijke ondergrondse parking op korte termijn niet ziet zitten is het wenselijk de realisatie ervan naar de toekomst toch mogelijk te houden en in de visienota R30 deze mogelijkheid te laten opnemen.

6. Visienota R30 – Project Stadsvaart

- Visienota R30

Gezien de voorstellen geformuleerd in de visienota R30 voor de aanpassing van de R30 en bijhorende knooppunten opgenomen werden in het mobiliteitsplan maar deze niet duidelijk zijn naar de consequenties ervan stelt de GECORO voor dat betreffende visienota aan de volgende GECORO wordt toegelicht.

De GECORO meent wel dat het waardevol is dat een dergelijke studie en visie werd ontwikkeld maar maakt thans voorbehoud voor de concrete oplossingen die blijkbaar voorgesteld worden.

- Project Stadsvaart

Deze studie is nog volop in opmaak en in procedure. De kennisgevingsnota's ivm het plan-MER en het project-MER zijn thans openbaar gemaakt.

Gezien de zeer belangrijke consequenties voor de verkeersafwikkeling en de ruimtelijke consequenties (oa. welke oplossing/alternatieven zijn mogelijk afhankelijk van welke rol de Baron Ruzettelaan/Vaartdijkstraat zal vervullen voor het realiseren van een nieuwe Steenbruggebrug en is behoud/realisatie van de Park-and-Ride parking nog mogelijk ?) maakt ook hier de GECORO voorbehoud en vraagt dan ook betrokken te worden bij de verdere uitwerking en procedure van dit project. Het project zal heel wat consequenties hebben op te herziene of nog op te maken RUP's.

De optie die gekozen wordt voor de Steenbruggebrug en bij uitbreiding ontsluiting via de Vaartdijkstraat of Baron Ruzettelaan heeft een grote impact op de nieuwe functies die komende zijn in de omgeving Ten Briele. De keuze naar ontsluiting heeft hier ook een grote impact op, dit dient dus meegenomen te worden in de studie.

Wordt er in het mobiliteitsplan hier voldoende rekening mee gehouden?

Ook kan het project een sterke invloed hebben op het huidige parkeeraanbod (en vrachtwagenparking) langsheen de Ring : blijven deze behouden of worden er geschrapt om de verbreding in combinatie met de Ring, busbanen, ... te kunnen realiseren?

7. Openbaar vervoer

- In de modal shift speelt het openbaar vervoer eveneens een belangrijke rol. Het ontmoedigen van de autobereikbaarheid van het centrum voor bepaalde gebruikers (oa. niet-bewoners, toeristen, langverblijvers, ...) is noodzakelijk voor een goede doorstroming, het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer. De vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer is een absolute prioriteit (blz. 48).
- De opwaardering van het St.-Pietersstation (onderdeel van de realisatie van het 3° spoor) moet resulteren in een kwalitatief multimodaal overstappunt op het openbaar vervoer (blz.

48). Tevens moeten de deelgemeenten ten noorden van het centrum beter ontsloten en verder opgewaardeerd worden (blz. 85).

- Het onderzoek naar de haalbaarheid van een snelle openbare vervoersverbinding Zeebruggestation Brugge wordt door de GECORO eveneens positief bevonden. Dit kan ook de sleutel zijn voor een goede ontsluiting van het nieuwe voetbalstadion ter hoogte van de Blankenbergse Steenweg. Deze ontsluiting kan ook de haven en bij uitbreiding het strand van Zeebrugge ten goede komen.
- De GECORO onderschrijft eveneens de beleidskeuze van het stadsbestuur voor het gekozen scenario waarbij geopteerd wordt voor minder en kleinere bussen doorheen het stadscentrum. Voorbeelden in andere steden in het buitenland tonen aan dat dit zeker moet kunnen in een stad als Brugge met een dergelijke structuur en van een dergelijke kwaliteit.

8. Fietsroutenetwerk

- De GECORO onderschrijft eveneens de doelstelling van het stad die wil uitgroeien tot de fietsstad van Vlaanderen, fietsvriendelijke en fietsveilig (blz.75).
- Als er meer wordt aangestuurd op het gebruik van de fiets dienen er voldoende mogelijkheden te zijn om deze te stallen. Op heden is dit al een probleem. Het systeem van fietsdelen kan een antwoord bieden op veel problemen. Er zou toch opnieuw/verder onderzocht moeten worden of dit niet kan in Brugge. Bouwen van ondergrondse parkings zijn duur, investeren in een fietsdeelsysteem is wellicht nog goedkoper.
- De GECORO steunt dan ook de voorstellen om de oversteekbaarheid van de vaart en van de R30 te verbeteren, de vesten te vervolledigen (voor fietsers en voetgangers) en de groene gordel rond Brugge en omgeving verder uit te bouwen en ook de voorstellen om in de randgemeenten dezelfde doelstellingen voor alle fietsers en voetgangers te realiseren.

9. Uitbreiding van de voetgangerszones

- Binnen in het autoluwe centrum wordt gestreefd naar de uitbreiding van de voetgangerszone (blz. 123). De GECORO meent dat er thans in hoofdzaak gestreefd wordt naar een uitbreiding ervan i.f.v. de commerciële functies (handel, horeca) in de stad en er in het Mobiliteitsplan te weinig aandacht gaat naar het voorzien/de realisatie van kwalitatieve voetgangerszones/ verblijfplekken i.f.v. van wonen/verblijven zowel in de binnenstad als in de andere delen van het grondgebied. De huidige voorstellen zijn louter toeristisch/commercieel georiënteerd en dragen niet noodzakelijk bij tot de leefbaarheid/bewoonbaarheid van de stad.

Er dient ook onderzocht te worden wat de impact is op het lussensysteem in de stad. Diverse lussen zullen nu doorbroken worden.

10. Zwaar vervoer

- Een van de krachtlijnen is het beperken van zwaar vervoer in de binnenstad waarbij de toegang voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton verboden is en voor vrachtwagens van 3,5 t tot 7,5 t enkel toegelaten is tussen 06u-10 u en 18u-22u. De GECORO vindt het positief dat zwaar vervoer beperkt wordt in de binnenstad maar merkt wel op dat deze uren wel samenvallen met uren dat er veel verplaatsingen van voetgangers, fietsers van, naar en in de binnenstad plaats hebben en dit dan ook niet bevorderlijk is voor de veiligheid en comfort van deze mensen. Er kunnen alternatieve tijds�pannes overwogen worden. Dit gewijzigd beleid dient ook afgestemd te worden op de alternatieve vormen van levering, zolang deze niet voldoende operationeel zijn is het niet wenselijk dit in te voeren.

11. Alternatieve vormen van vervoer van personen en goederen

- De GECORO wenst eveneens dat nieuwe alternatieve vormen van vervoer van personen en goederen de nodige kansen krijgen in Brugge (elektrisch of andere wijzen van transport, andere distributievormen, vervoer via het water etc.).

Met vriendelijke groeten,



Annelies SARON,
Secretaris



Hugo DU LAING,
Voorzitter

Mvg.

Geert Demeyere

Nota voor de heer Tommy De Boi,
Bureauchef mobiliteitsdienst

uw kenmerk	ons kenmerk Je/JG	bijlagen	verz.nr.	datum 28 oktober 2015
contact Joeri Gevaert		telefoon 050 44 83 25	e-mail Jeugddienst.jeugdruimte@Brugge.be	

Betreft: Spontaan advies mobiliteitsplan

Geachte heer,

Via deze nota wenst de jeugddienst enkele suggesties en opmerkingen te geven op het mobiliteitsplan.

Mobiliteit door 'kinderbril'

Het mobiliteitsplan lijkt geschreven te zijn met 1 algemene 'gebruiker' voor ogen. Wij willen echter benadrukken dat mobiliteit voor kinderen (en senioren) een aangepaste benadering vraagt. Stad Brugge telt heel wat jonge kinderen en senioren en zij bekijken mobiliteit door een andere bril dan de doorsneevolwassene. Wat is een veilige oversteek voor een kind/senior en is dat hetzelfde als voor een volwassene? Kinderen en senioren hebben heel wat meer tijd nodig om de situatie in te schatten en de effectieve oversteek te maken dan een volwassene. We kunnen dus niet zomaar aannemen dat wanneer iets 'veilig' is voor 1 gebruiker (bv. een volwassen persoon) dat per definitie ook zo is voor een andere gebruiker (bv. een kind).

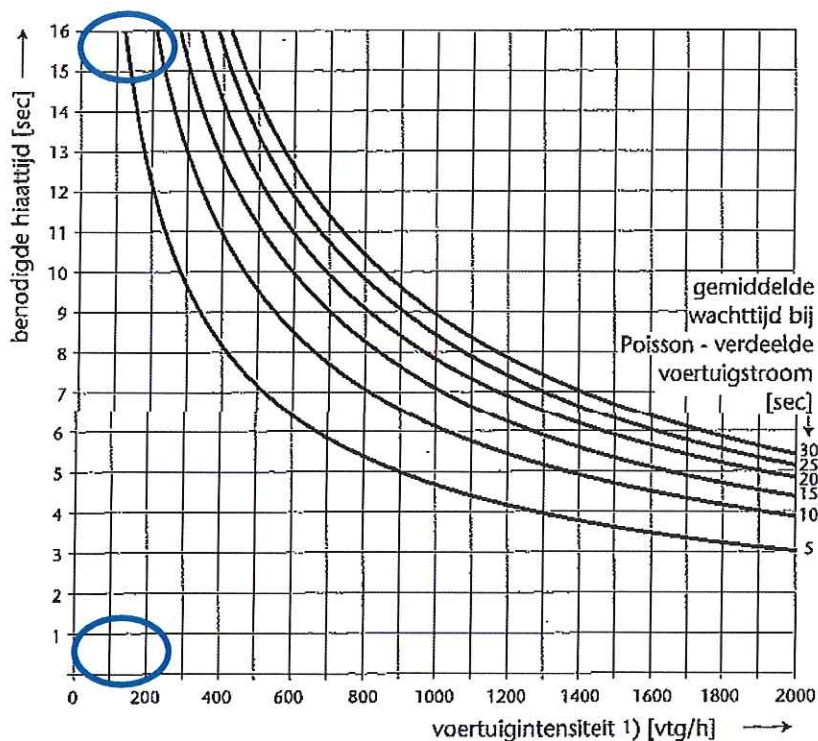
Wij nemen aan dat het mobiliteitsplan zich richt op alle gebruikers, en dus ook kinderen, en adviseren om die als een aparte en kwetsbare doelgroep een plaats te geven in het plan.

We nemen hierbij graag het voorbeeld van de stad Turnhout bij de hand; Wouter Verhaert, adviseur mobiliteit voor Turnhout, bracht recentelijk enkele gegevens en conclusies in kaart wat betreft de 'mobiliteit' van kinderen.

Door te meten hoeveel voertuigen in welke tijdsspanne ergens voorbijrijden (uitgedrukt in personenautoequivalent (pae)) en dit naast observaties van overstekende kinderen van diverse leeftijden te leggen komt hij tot volgende conclusies;

- Kleuters (3 tot 5 à 7 jaar) hebben in de openbare ruimte nood aan volledig autovrije plekken aansluitend bij de woning (bvb. om te leren fietsen);

- Lagere schoolkinderen (5 à 7 tot 10 à 12 jaar) leren/kunnen een straat pas oversteken indien er geen rijdende auto's zijn (maximum pae van 120/uur) of bij groen licht;
- Kinderen spelen pas op straat wanneer er minder dan 12 auto's per uur (of 1 auto per 5 minuten) voorbijrijden;
- Volwassenen ervaren een goed oversteekcomfort bij een hiaat tussen 2 auto's van 5 seconden in enkelrichtingsverkeer en 7 seconden bij dubbelrichtingsverkeer. Kinderen van de lagere school hebben bij enkelrichtingsverkeer echter een hiaat van 16 seconden (11 sec. inschattingstijd + 5 sec. oversteektijd) nodig. Bij dubbelrichtingsverkeer loopt dat zelfs op tot 30 seconden (23 sec. inschattingstijd + 7 sec. oversteektijd).



1) Van de voertuigstroom die in één oversteekbeweging moet worden gekruist.

Bron: Enklaar; vrij naar Adams

Speelweefsel/kindlint

Hoe ver en op welke leeftijd kunnen kinderen zich autonoom bewegen? M.a.w. hoe groot is de actieradius van een kind in de onmiddellijke omgeving van zijn/haar woning? We weten allemaal dat de ruimte waarbinnen een kind zich zelfstandig, zonder toezicht van een volwassene, kan bewegen steeds kleiner wordt!

De ruimte die een kind ervaart als speelruimte in zijn/haar buurt wordt in de eerste plaats gecreëerd door een traag en veilig wegennetwerk die leuke en belevenisvolle plekken verbindt (kindlint), en pas in de tweede plaats door de invulling van de (speel)plek op zich.

Het trage en veilige verbindingennetwerk tussen dergelijke plekken met aantrekkingskracht op kinderen creëert een speelweefsel voor kinderen.

Als we onze kinderen (en senioren) opnieuw meer vrijheid en (speel)ruimte willen geven dan moet daar de nodige aandacht aan geschonken worden en het nieuwe mobiliteitsplan is daar de uitgelezen kans toe!

Een speelweefsel/kindlint/jeugd-as staat of valt met de aaneenschakeling van trage en veilige wegen. Vaak vormen drukke wegen/steenwegen daarin een grote barrière. Hoe kunnen we het trage netwerk over de drukke wegen heen tillen om dat weefsel uit te breiden of te laten aansluiten op een nieuw weefsel?

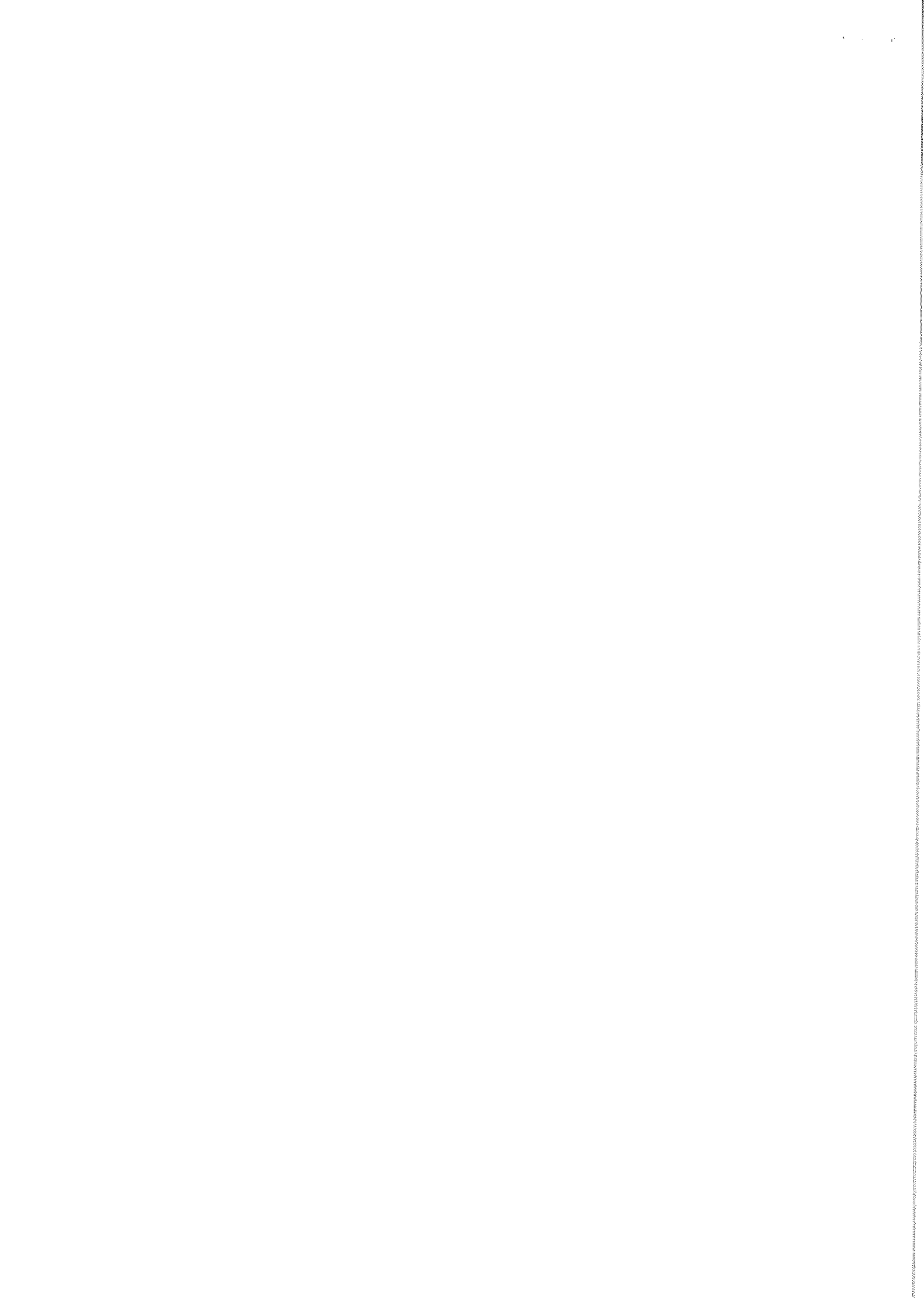
Om een goed speelweefsel te creëren moeten we kennis hebben van de kritieke/gevaarlijke plekken die dergelijke weefsels begrenzen. Wij pleiten er dan ook voor om die plekken goed in kaart te brengen, inclusief een voorstel van aanpak. Dit gebeurt volgens ons het best volgens het principe van 'mobiliteitskamers voor zwakke weggebruikers'. Door het in kaart brengen van alle zones waarbinnen zwakke weggebruikers zich zelfstandig kunnen bewegen, kunnen we grenzen aanpakken en diverse zones aaneenschakelen.

Met vriendelijke groet,

Diensthofd,



Jochen Snick



uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

verz.nr.

datum

contact

telefoon

e-mail

Betreft: Advies mobiliteitsplan.

Geachte,

Eerst en vooral danken we u voor de adviesvraag waarop we een **positief advies** geven, hieronder vindt u onze motivatie en aanvullingen.

Het advies is opgedeeld in twee delen: Ten eerste een aantal algemene principes die breed gesteund worden, daarnaast een aantal concrete opmerkingen of voorstellen die gelinkt zijn aan "jong zijn (in Brugge)".

1. Principes en invalshoeken.
 - a. Duurzaamheid.

Ons advies is gebaseerd op het plan zoals het voorligt: Op het ene vlak al concreter dan het andere, op sommige punten is de stad afhankelijk van partners, sommige zaken zijn gericht op korte termijn en andere net op de hele lange termijn. Een van de zaken die we terugvinden is de inzet op **duurzaamheid, milieuvriendelijkheid** en zo verder: STO(E)P-principe als leidraad.

Zoals altijd is er een moeilijk evenwicht tussen ambitie enerzijds en realisme anderzijds, waarbij de invoering van een soort "**duurzaamheidstoets**" een hulpmiddel zou kunnen zijn: Voor iedere ingreep de impact qua duurzaamheid onderzoeken.

- b. Modernisering: slimme technologie.

Het is niet expliciet vermeld in het plan, maar er is ons gemeld dat er zeker ruimte is voor **technologie en innovatie** binnen het plan. Voorbeeld hiervan is de app waarmee de Bruggelingen ingelicht worden.

We stellen voor om aanvullend een concreet actiepoint en middelen te voorzien. Binnen Brugge is er voldoende kwaliteit en kennis aanwezig, zo is er de organisatie **Nerdlab** waar een Bruggeling een bepalende figuur is: Vanuit een concreet probleem oplossingen zoeken en echt toepassen. Op die manier kan Brugge een **voorstrevende rol** spelen op vlak van mobiliteit.

Concreet voorbeeld: Je kan op basis van technologie zoekverkeer tegengaan of zou je kunnen werken met een soort "mobiliteitsenveloppe" per burger:

Elke burger het recht geven een aantal maal met de auto de binnenstad binnen te gaan? Mogelijkheid om punten te verdienen?

c. Mobiliteit vermijden.

Het mobiliteitsplan vertrekt natuurlijk vanuit het gegeven van de mobiliteit, maar **flankerend zouden er maatregelen genomen kunnen worden die mobiliteit zoveel mogelijk moeten vermijden**. De stad zelf kan het voorbeeld geven/geeft het goede voorbeeld door een aantal stadsdiensten te centraliseren.

2. Concrete voorstellen, aandachtspunten en opmerkingen.

a. Fietsen.

Als basis voor dit punt verwijzen naar ons positief advies over het **fietsplan**. Enkele specifieke punten:

- i. Rond scholen is er veel aandacht voor verkeersveiligheid, waaronder de octopusborden, maar minstens de helft van de tijd is niet-schoolse periode: weekends, vakantie en zo verder. Die spenderen ze vaak **rond speel-, sport- en andere pleinen/-parken, onder andere in de jeugdbeweging**. Ook rond die gebieden moet meer aandacht zijn voor de allerjongsten.
- ii. De **fietsenstallingen** zijn meestal gemaakt op basis van fietsafmetingen van een heren- of damesfiets. Fietsen van kinderen, fietsen met een klein fietsje achteraan, bakfietsen.. vinden moeilijker hun plaats.
- iii. De **fietsenstallingen aan het station (Sint-Michiels)** zijn nu al vaak oververzadigd.
- iv. Ook vanuit jeugd wordt aandacht gevraagd voor **fietscomfort** in de binnenstad (kasseien).
- v. **Leren fietsen en leren veilig fietsen**: zie puntje e.
- vi. De vraag kwam ook of het **rechts afslaan bij rood licht** mogelijk gemaakt kan worden.

b. Openbaar vervoer.

De belangrijkste vernieuwing op vlak van openbaar vervoer is de eventuele invoering van de kleinere stadbussen: Indien dit effectief een verbetering zou zijn op vlak van veiligheid, moet de **bereikbaarheid van bijvoorbeeld de scholen verzekerd blijven**. Zowel 's morgens, 's avonds, als tijdens de schooluren voor uitstappen. Ook voor de **jongeren die, tijdelijk of permanent, fysiek minder mobiel** zijn is het belangrijk dat die overstap goed georganiseerd wordt.



c. Kinderen.

Kindermobiliteit verdient extra aandacht: Ze zijn bij uitstek zwakke weggebruikers en kennen een eigen leefwereld.

- i. Ook hier verwijzen we naar de omgeving van de **(speel)pleinen**, zie hoger.
- ii. **Speelstraten** zijn bij uitstek kindvriendelijke straten net door afwezigheid van mobiliteit. Hierop wordt in Brugge al ingezet, maar meer en vaker moet de ambitie zijn. Misschien met behulp van slimme technologie?
- iii. We vragen dat er onderscheid gemaakt wordt maken tussen woonstraten voor wijkverkeer ('wijkontsluitingsweg'), buurtverkeer ('buurtontsluitingsweg') en puur lokaal verkeer ('woonstraat - enkel erfontsluiting'). Die laatste ('woonstraten') kunnen als woonerf ingericht worden.
- iv. Op een hoger niveau moeten we denken aan een **kindlint** waarbij de toegang tot "hotspots voor kinderen" veiliger en aantrekkelijker worden.

http://www.thuisindestad.be/sites/default/files/KindInDeStad_VeiligOpStraat.pdf

d. Uitgaansmobiliteit.

Niet enkel jongeren gaan uit uiteraard, maar wij zijn wel de grootste groep en de uitgaansmobiliteit is iets specifiek:

- i. De werken rond fietsveiligheid **omgeving rond het Entrepot** is al vermeld en dat is een positieve evolutie.
- ii. Er leven binnen de stad al langer plannen om jongeren vaker de **taxi** te laten nemen. Wij zijn de eerste partner om dit te helpen ontwikkelen. Dit kan een volwaardig alternatief worden, zoals o.a. in Oostende is gebleken.
- iii. **Openbaar vervoer 's nachts** is al langer een probleem: Niet kostendekkend genoeg voor De Lijn, niet aantrekkelijk genoeg voor de uitgaanders. Toch geloven we er nog altijd in: Alle partners dienen op tijd en stond samen te zitten en opportuniteiten te onderzoeken.

e. Mobiliteit "leren".

Mobiliteit is ook iets wat we met zijn allen geleerd hebben: Leren fietsen, verkeersregels, hoe zich te gedragen in het verkeer, leren autorijden.



- i. Verspreid over het Brugse grondgebied mogen er **meer pleinen komen waarop je kan leren fietsen en jezelf aanpassen aan verkeersborden en -regels, zoals het Visartpark.**
- ii. Vanuit de jeugdraad hebben we contact gehad met verschillende rijsscholen op Brugs grondgebied: We willen samen kijken hoe we de chauffeurs-met-rijbewijs kunnen **sensibiliseren om te gaan met "L"-tjes**: Iets meer afstand houden, niet te snel toeteren...
- iii. Zie ook "Fietsen": **Blijven sensibiliseren** op vlak van fietsverlichting en zo verder.

Tot slot willen we in het verhaal van het mobiliteitsplan ook nog eens verwijzen naar het werk van "**Hack The City**" waarbij ze fantastische plannen voorstelden rond het nieuwe, uitgebreide Albertpark dat er na een aantal wijzigingen aan de mobiliteitsstructuur zou kunnen komen : Zeker lezen!

Hopend u met dit advies van dienst te zijn.

De stedelijke Brugse jeugdraad.



Verslag Minara-B woensdag 14 oktober 2015

Aanwezig: Voorzitter Cedric Depuydt, ACV Bart Vanwildemeersch, Groen VZW Emma Willems en Eric Ver Eecke, Natuurpunt Brugge Lut Christiaens en Paul De Graeve, Bosgroep regio Houtland Jan Andries, KVLV Hilde Van Dousselaere, LandelijkeGilde Dirk Brouckaert, Dienst Leefmilieu Soulliaert Veronique

Verontschuldigd: Femma Chris Meane- Vileyn, Karine Debatselier dienst Leefmilieu

Advies mobiliteitsplan

- Algemene opmerkingen

Werd het model goed becijferd in functie van het inzetten op het "STOP principe"? Een consequent mobiliteitsplan dient het STOP principe integraal door te trekken binnen de opmaak van het plan zelf. Dat wil zeggen dat maximaal $\frac{1}{4}$ van het plan naar het privaat vervoer gaat. Ook bij de opmaak van de budgetten dient er dan over gewaakt dat maximaal $\frac{1}{4}$ van de centen worden geïnvesteerd in privaat vervoer.

Werd er in kader van de regionale ontsluiting ook voldoende rekening gehouden met het duurzaamheidsaspect? Link met fijn stof?

Klimaatplan: 20 % CO2 reductie tegen 2020. Wordt dit hier meegenomen en wordt er ook CO2 reductie gemonitord? In functie van klimaatadaptatie of het Burgemeestersconvenant – werd er voldoende breed gekeken bij de opmaak van dit mobiliteitsplan? Werd er rekening gehouden met andere doelstellingen waarvoor de stad zich geëngageerd heeft?

Bezorgdheid rond het herintroduceren van de verbreding het Schipdonkkanaal in functie van de ontsluiting van de haven. Werd voorgestelde maatregelen bekeken in functie van ontsluiting van alle havens, werden routes op elkaar afstemmen? Ook problematiek bekijken in kader van verzilting en afname aantal hectare landbouwgronden door infrastructuurwerken? Studie afleidingskanaal heeft bewezen dat dit traject niet haalbaar is, waarom wordt hier dan terug op ingezet? Wat met mogelijkheden aanpassing stadsvaart: verbreding kanaal Gent – Brugge? Minara-B vraagt om onderzoek/aanpassing/uitbouw van het Schipdonkkanaal te schrappen uit het mobiliteitsplan – verschuiven naar onderzoek estuaire vaart mogelijkheden Westerschelde/Antwerpen.

Wordt er voldoende rekening gehouden met de shift in de toekomst naar meer "korte keten" en "plaatselijke productie" in kader van ontsluitingsproblematiek? Kan er verwacht worden dat in de toekomst het mondiaal vervoer zal afnemen – hoe speelt het plan daarop in?

Gebeurde de toetsing inzake de ontsluiting van Brugge met de ruimere visie "regionale ontsluiting" (vb stimuleren van openbaar vervoer - zoals aangename uren voor de trein), aansluiting / ontsluiting naar omliggende gemeenten toe, ontsluiting naar (omliggende) bedrijventerreinen, ontsluiting van Zeebrugge voor 6U 's morgens in kader van woon-werkverkeer, goederenverkeer impact leefbaarheid voor omliggende gemeenten, mobiliteit versus schoolgaande jeugd, aansluiten op mobiliteitsinfrastructuur andere gemeenten,?

- Inspraak:

Werden de inventarissen met gevaarlijke punten opgemaakt door vb. Nieuwsblad, Beweging.net,... enz, in dit plan meegenomen?

Wat met de mobiliteit van zeer specifieke probleemgroepen? Zoals blinden, dementen,... het 'kind'-principe wordt meegenomen, en het sto(e)p principe, maar verder merken we weinig doelgroepenbenadering (bijvoorbeeld breedte voetpaden, blindengeleidenstrook, leesbaarheid/herkenbaarheid van de infrastructuur, oversteekplaatsen en ratelaars,...)

Het middenveld is slechts via UNIZO en Fietsersbond betrokken bij de commissies. Ook andere organisaties betrekken is belangrijk en creëert een duidelijk een meerwaarde zoals vb groepering blinden/slechtzienden.

Een structuur "inspraak" uitbouwen, waarbij adviesraden als trechter fungeren voor alle binnenkomende adviezen.

Uitwerken van een toetsingsinstrument – checklijst "Sustainable Urban Mobility Planning" zodat er voldoende aandacht is voor klimaatdoelstellingen, fijnstof, verlagen drempel minder mobiele doelgroepen enz... acties in kader van het mobiliteitsplan hieraan toetsen en bijsturen indien nodig.

- Fietsen:

E-bikes rijden met een andere snelheid, conflictvrij houden van de fietswegen zal dan in de toekomst ook belangrijker zijn (free-flowconditions).

Zou het mogelijk zijn om brommers klasse A te weren van fietspaden en op de openbare weg te plaatsen of andere mogelijkheid? Kwestie van fijn stof te beperken?

Het fijnstof-vrij verplaatsen/ fijn stof beperken: werd dit voldoende meegenomen in dit plan? Welke generieke maatregelen zijn hiervoor voorzien?

Fietsstraten in de binnenstad moeten conflictvrij zijn met het toerisme, anders hebben ze geen nut.

Meer aandacht voor het aanleggen van dubbele fietspaden vb op het Zand.

Voorzien van aparte fietspaden in de achterhaven van Zeebrugge om ook hier het veilig fietsen (woon-werkverkeer) mogelijk te maken.

Voldoende laadstations voorzien (snel laden !) voor elektrische fietsen (en auto's).

Bestendigen van de "Groen Gordel" voor fietsers, inzetten van fietsstraten in binnenstad om fietser tot in het centrum van de stad te brengen en niet zoals nu tussen het openbaar vervoer, auto's, transportvervoer in de belangrijkste verkeersassen enz... Fietsen voorrang geven op auto ook in de binnenstad, alternatieve circuits.

Herbekijken of fietsverbindingen wel op de juiste plaats gelegen zijn, onderzoek naar bijkomende fietsverbindingen.

Aanleggen van fietsbrug thv Sint-Pieterskaai – zie project Toekomst van Brugge (alsook de fietsbrug thv Kazernevest).

- Ring:

De aanleg van een nieuwe ring is een ruimtelijk onhaalbaar idee, het fnuikt ook het geloof in de modal-shift. Dit aspect dient geschrapt.

Aandacht voor elektrische fietsers/brommers/elektrische wagens/carpooling – aanleg van voordeelstroken.

Aandacht voor problematiek open bruggen en toegankelijkheid binnenstad. Hoe omgaan met promoten stadsvaart (transport van goederen) en deze problematiek? Dit vergt verder diepgaand onderzoek.

- Trage Wegen:

Het is belangrijk dat de stad een inventaris opmaak van de trage wegen. Dit kan best gebeuren in overleg met het middenveld en via ruime consultatie, waar zijn nieuwe trage wegen mogelijk? Het is belangrijk om een gedragen visie te hebben op de trage wegen, waar deze bijvoorbeeld samenvallen met oude kerkwegels, slingerpaadjes... en waar kunnen doodlopende stukjes door middel van kleine verbindingen worden doorgetrokken en aldus een netwerk vormen. Voor het vormen van een visie ahv inventaris, wil de milieuraad haar rol opnemen.

Prioritair is het om doorgangen in de wijken toegankelijker en fietsvriendelijker te maken. Er is dikwijls ook een contradictie in signalisatie (doorsteek fiets is mogelijk, maar een staat een verbodsbord – enkel voor voetgangers). Geregeld zijn de dorpels vaak te scherp en staan de paaltjes te smal voor fietskarren. Ook prioritair zijn de veilige woon-werk en woon-school fietsverbindingen. Ook de bestaande fietsverbindingen kunnen een facelift gebruiken. Voor personen met een handicap, ouderen en kinderen is dit zeker noodzakelijk.

- Parkeerbeleid:

De aanwezige parkeerplaatsen bij winkelcomplexen, kantoorcomplexen, zouden op andere momenten ingezet moeten kunnen worden voor andere doelgroepen vb toestaan buurtparkeren tussen 18u en 8 u of toeristisch openstellen van privé parking in de weekends en bij evenementen.

Bovengronds parkeren binnenstad beperken -minder dan 2 u: klemtoon op echt kort parkeren. Afbouwen van het bovengronds parkeren.

Stimuleren van de ombouw van privé niet meer in gebruik zijnde garages naar privé fietsgarages voor het optimaliseren van het fietsgebruik in de stad (Fietssuite).

P&R: goed ontsloten, ook voor de fietsers. Fietsherstelstand of servicecenter (ev. mobiel) koppelen aan sociale tewerkstelling. Deze moeten een sociale veiligheid uitstralen. Niet alleen blue-bikes, ook e-bikes voorzien (om mensen aan te zetten het hele parcours met deze fietsen te doen). Op deze manier extra beleving door kleinhandel, vrije tijd, maar ook bijvoorbeeld milieuvriendelijke leveringsdiensten van aangekochte goederen bij detailhandel of aankoop goederen op de markt/winkel met de fiets tot aan je auto brengen.

Stad moet er zich voor hoeden niet té veel randparkings te bouwen = aanzuigingseffect, tenzij je ze in een later stadium zou gebruiken als randparking voor centrumbewoners, die te voet met OV of met de fiets van hun woning naar de randparking moeten pendelen om hun (deel)wagen te bereiken. Cfr principe Vaubanwijk Freiburg.

Totale afbouw van de bovengrondse parkings (excl. gehandicapten) , afbouwbeleid opstarten op lange termijn (afleiden naar ondergrondse parkings voor buurtbewoners , het gebruik van ondergrondse parkings door bezoekers tot minimum beperken (slorpt verkeer naar het centrum).

- Voetgangerszones:

Meer ambitieus uitwerken : uitbreiding naar vb. Spinolarei, Groenerij, Verversdijk,... met beperkte doorgang voor bewoners - zo kunnen wandel assen doorheen de stad gecreëerd worden;

Conflictvrije zones (voetganger-fietsers) worden nagestreefd

De straten met hoofdfunctie wonen moeten doorgeknijpt worden en ingericht worden als woonerven/ leefstraten. Zo benadruk je de ondergeschiktheid van het transport in die wijken.

- CO2 en Fijn Stof:

IJveren voor een continue monitoring en publicatie van de resultaten en het betrekken van de burger in de communicatie hierrond (Brugge stad is redelijk fijn bestoft). Rekening gehouden met de huidige black points fijns stof – aanreiken van oplossingen om deze te verminderen, werd in het mobiliteitsplan ook onderzocht of de voorgestelde maatregelen niet bijkomende fijnstof zwarte punten zullen creëren?

Combineren van mobiliteit met meer groen ? Aandacht voor het planten van bomen in functie van fijnstof problematiek.

- Distributiecentrum:

cfr CityDepot Hasselt: inclusief afvalservices en leveren van goederen aan randparkings en dit gedurende de ganse dag en niet enkel functie van venstertijden, inclusief stockbeheer van zaken

met een kleine oppervlakte, product op directe levering van uit het depot aan de rand van de stad, met een cargofiets (of watertaxi in Brugge).

- Ruimtelijke planning:

Het is belangrijk om wonen en werken te verweven in een verdichtingssituatie, die goed ontsloten is. Niet alle sites moeten tot woongelegenheid worden omgezet. Heel wat bedrijvigheid (ICT, dienstverlening, kleinhandel) kan in een gemengde situatie woon-werk-winkel geplaatst worden. Zeker met toelevering via het water als mogelijkheid.

Bij nieuwe verkavelingen/bedrijventerreinen is het van belang om eerst de A-locaties (best ontsloten) te ontwikkelen en dan de andere. Indien er geen goede ontsluiting is, moet deze eerst worden georganiseerd, alvorens deze zones in te richten en niet zoals nu omgekeerd.

Verweven van werkgelegenheid, leef voorzieningen (buurtwinkels)- ook in de binnenstad – verminderen aantal km woon-werkverkeer en woon-winkel verkeer.

- Vrachtwagenparkings:

Voorzien van toilet, douche en een veilige kitchenette. Eventueel ook aanbod deelfietsen om naar de stad te gaan/ inkopen te doen.

- Hotels en toerisme:

Mits goede bagageservices vanuit het station (eventueel zelfs al van op het perron) kan bekomen worden dat meer toeristen met de trein naar Brugge komen. Ook hier zou het citydepot een rol kunnen spelen. Vrijgekomen parkings van hotels kunnen andere doeleinden krijgen: conferentieruimte, fietsenparking, bergruimte,...

- Voorbeeldfunctie:

Meer mensen met een zichtbare functie zouden zich moeten verplaatsen met de fiets –ook buiten de binnenstad. Zo toont men dat het haalbaar is – “mobiliteit ambassadeurs”.

- Openbaar Vervoer:

Om conflictvrije zones te hebben en de voordelen van het openbaar vervoer/ fiets te verhogen, laat men deze als eerste door op kruispunten.

Voldoende aandacht voor hybride en elektrische bussen ? Studie rond invoeren tram of het toepassen van het tramprincipe (meer stopplaatsen) bij bussen ? Afweging inzet meer grote bussen

versus inzet meer kleine bussen in functie van meer passagiers op de bus krijgen (nadruk op gemakkelijk en zorgeloos openbaar vervoer). Werken met hubs/snelle overstappunten o.a. naar randgemeenten

Herbekijken van bus tracé niet enkel in functie van bediening centrum/randgemeenten maar ook in functie van bediening woonwijken (bijvoorbeeld bediening wijk coupure bij nieuw circulatieplan) in het centrum van de stad en station (in 2 richtingen van en naar).

Bedieningsfrequentie en aantal opstapplaatsen niet bekijken in functie van huidig aantal passagiers maar in functie van “meer mensen op het openbaar vervoer krijgen”: openbaar vervoer wordt een leuke ervaring, is laagdrempelig en is zeer flexibel. Meer samenspraak tussen stad en De Lijn = win-win situatie voor beide partijen – slim openbaar vervoer.

Voorstel om een dag te organiseren ‘Iedereen met de wagen naar het werk!’ Om zo de onhaalbaarheid aan te tonen van ons huidig model.

- Black points

Gevaarlijk kruispunt Bloedput – nu reeds een rotonde maken en niet wachten op eventuele ondertunneling.

Voorstel ondertunneling thv station – realistisch in functie van de ligging van de 2 vestingsgrachten? Grondig te bekijken. Alsook situatie unesco rotonde (is aanpassing wenselijk/haalbaar?)

Het fietspad/fietsstromingen herbekijken thv Vossesteert. Is nieuw fietspad door de Gemene weide wel nodig?

Voor Advies,

Cedric Depuydt

Voorzitter.



Tommy De Boi

Van: Karel Masureel
Verzonden: dinsdag 27 oktober 2015 14:13
Aan: Tommy De Boi
CC: Niek Vanderispailie
Onderwerp: FW: advies mobiliteitsplan Brugge 2015

Dag Tommy,

Zoals beloofd, hierbij het advies van de sportraad.

Met vriendelijke groeten,

karel masureel
bureauchef

stad brugge sportdienst
kon. leopold III-laan 50, b-8200 brugge
t 050 72 70 03
f 050 30 03 44
karel.masureel@brugge.be
www.brugge.be/sport
facebook.com/sportdienstbrugge

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: hans martens [<mailto:hans.m@scarlet.be>]
Verzonden: maandag 26 oktober 2015 23:31
Aan: Karel Masureel
CC: Niek Vanderispailie
Onderwerp: advies mobiliteitsplan Brugge 2015

Geachte,

De sportraad bedankt de stad om advies te mogen geven op een belangrijk beleidsdocument.

Sporten en bewegen is belangrijk, het leidt tot een gezonde levensstijl, verhoogt de levenskwaliteit en stimuleert sociaal contact.

De sportraad vindt het dus broodnodig om naast de sportinfrastructuur zelf, ook de nodige randfaciliteiten te voorzien om sporten en bewegen aantrekkelijk te maken. De sportraad vraagt daarom om de nodige aandacht te geven aan een optimale indeling van de parkings. In eerste plaats, de bestaande parkings. Meer concreet haalt de sportraad de parking aan op de Gulden Kamer. Dit sportpark wordt het openluchtsportpark in Brugge.

In de voorbije twee jaar verrijkten een cricket- en minipitch, een gloednieuwe padelclub en een kunstgrasveld de site. Daarnaast investeert de stad in bijkomende veldverlichting om meer Bruggelingen op een kwalitatieve manier te laten sporten. Een domein op trots op te zijn...

De parking werd recent heringericht, wat al een merkbare verbetering is, maar toch stellen we vast dat de parking nog beter benut zou kunnen worden. Er is immers een vrachtwagenparking voorzien die daar eigenlijk niet tot zijn recht komt. Vrachtwagens zijn genoodzaakt om door de woonwijk te rijden om er te geraken, rijden de infrastructuur kapot (rond punt) en we stellen vast dat de vrachtwagens moeilijk de weg vinden tot aan de parking zelf.

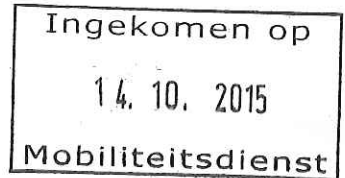
Op piekmomenten (avonduren, weekends, ...) is de parking overvol, staan wagens op het gras, op zones waar ze niet mogen staan, maar staat de vrachtwagenparking vrij... Indien sporters er op parkeren, riskeren ze dan nog om

geverbaliseerd te worden... Soms wordt er zelf geparkeerd zodat hulpdiensten niet door kunnen. De sportraad vraagt dan ook om dit probleem dringend aan te pakken.

Conclusie: Gunstig advies van de sportraad, maar met de uitdrukkelijke vraag om de parking Gulden kamer te optimaliseren en in te richten zodat de parking ten goede komt aan de bezoekers van het sportpark.

met sportieve groeten,

Hans Martens
Voorzitter Brugse Sportraad



Aan de dienst Mobiliteit
Administratief Centrum

050

Burg 11

8000 BRUGGE E

uw kenmerk	ons kenmerk DW/SEN/CD/mobiliteitsplan	bijlagen 1	verz.nr.	datum 14 oktober 2015
contact Chris Deloof		telefoon 050 32 77 92	e-mail chris.deloof@Brugge.be	

Betreft: advies over het mobiliteitsplan

De Seniorenadviesraad en de Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap betreuren het ten zeerste dat zij op zo'n korte termijn advies dienen te verlenen over zo'n lijvig document, nl. 268 pagina's. Daarenboven is het onderwerp van het document, nl. het mobiliteitsplan voor beide doelgroepen zeer belangrijk.

Wanneer zij gevraagd worden om advies te verlenen, willen zij dit ten gronde doen en dus ook au-serieus genomen worden.

De beide raden hebben op 2 oktober een toelichting gekregen over het mobiliteitsplan die degelijk was maar die onmogelijk volledig kan zijn binnen zo'n kort tijdsbestek. De punten die aangehaald en toegelicht werden, zijn de punten die de toelichter belangrijk vindt maar daarom zijn dat niet de punten die de adviesraden onder de aandacht willen brengen.

Beide raden hebben in gezamenlijke delegatiezitting van 12 oktober 2015 een advies voorbereid. Hierna volgt een neerslag van dit advies over hoger genoemd onderwerp. Daarnaast zal de Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap nog een aanvulling toevoegen specifiek voor de doelgroep personen met een handicap.

Het mobiliteitsplan is een plan dat gefaseerd zal in werking treden over een lange tijdspanne van heel wat jaren en dus ook legislatuuroverschrijdend zal zijn. Daarom wordt gevraagd naar bestendige opvolging, overleg en samenspraak met de werkgroep verkeer van de Seniorenadviesraad.

Het is positief dat doorheen het mobiliteitsplan constant en systematisch het STOP-principe gehanteerd wordt, nl. eerst stappers (voetgangers), dan trappers (fietsers), dan openbaar vervoer en ten slotte personenauto's. Er wordt geen enkele vervoermodus uitgesloten maar het is steeds in de volgorde van het STOP-principe.

Graag aandacht voor meer veiligheid bij de herinrichting van gevaarlijke (zwarte) kruispunten die gekend zijn in de ongevallenstatistieken en meer in het bijzonder bij de "dodehoek ongevallen". Het uitwijken of verleggen van fietspaden of (fiets)oversteekplaatsen weg van het kruispunt en afgescheiden, kan daarbij een positieve maatregel zijn. Op die manier kan er oogcontact zijn tussen bestuurders en fietsers of bestuurders en voetgangers.

Waar zeker rekening dient mee gehouden te worden is dat de parkings van de Brugse binnenstad bereikbaar moeten blijven met de auto, zowel parking Zand als Zilverpand maar ook Biekorf, Katelijne, Pandreitje, Garenmarkt en Rijksarchief. Dit betekent dat er een goede regeling zal moeten uitgewerkt worden voor de autoluwe en zeker autovrije dagen met specifieke aandacht voor bepaalde doelgroepen zoals mensen met een beperkte mobiliteit, hulpdiensten, zorgverstrekkers, handelaars, binnenstadbewoners, openbaar vervoer en taxi's, Daarbij zal de afbakening van al deze groepen ook belangrijk zijn, wil men duidelijkheid scheppen.

Eens gaan winkelen, een terrasje doen of familie bezoeken wordt voor mensen met een beperkte mobiliteit moeilijker in een autoluwe stad. Hen komen oppikken, terug afzetten, hulp of bezoek brengen is dan niet meer vanzelfsprekend.

Om de parkeerdruk in de binnenstad te verminderen dient er prioritair werk gemaakt te worden van een hoog frequente pendeldienst tussen de randparkings of Park & Ride parkings (zoals Parking Steenbrugge) en de binnenstad. De hoge frequentie zeker aanhouden op zondagen en feestdagen.

De ontsluiting van het Noorden van Brugge dient gerealiseerd te worden op vlak van openbaar vervoer. Er zijn momenteel zeer weinig bussen die het traject aandoen Brugge, crematorium, Lissewege, Zwankendamme, Zeebrugge en terug. De bouw van het nieuwe voetbalstadion op de Blankenbergse Steenweg zou daar kunnen verandering in brengen. Want plots zal dit voor De Lijn dan wel prioriteit hebben. Maar aangezien de bouw van het voetbalstadion nog niet voor direct is, wordt er gevraagd om de prioriteit voor de ontsluiting van het Noorden van Brugge met het openbaar vervoer te verleggen en bijna onmiddellijk te laten ingaan. Momenteel zijn deze plaatsen enkel te bereiken met een belbus wat wel degelijk een drempel is voor onze doelgroep.

Dit punt toont nog maar eens aan dat overleg en samenwerking met De Lijn van groot belang is. Daar moet blijvend in geïnvesteerd worden.

Stad Brugge beschikt over heel wat mobiele fietsenrekken die nu al ingezet worden o.a. bij de Heilig Bloedprocessie of sommige evenementen. Waarom deze fietsrekken ook niet gebruiken voor de zondagsmarkt aan de Veemarkt, alle festivals of evenementen in de binnenstad en de deelgemeenten zoals Cactusfestival, Feest in het Park, Vlaanderen zingt, Elements festival,

Aan de voorkant van de stationsomgeving wonen tegenwoordig veel mensen waaronder heel wat senioren. Voor hen speciale parkeerplaatsen voorzien in de buurt, vb. in de parking van het Station.

Overal in Brugge staan heel veel verkeersborden op kruispunten, op ronde punten en in het algemeen op de weg. Men ziet door de bomen het bos niet meer. Kunnen deze wirwar en overvloed van verkeersborden niet herleid worden tot de hoogstnodige borden?

Ook verkeersborden en verlichtingspalen die op smalle voetpaden staan, staan daar niet op hun plaats. Op die manier kunnen voetgangers er moeilijk passeren. Bekijken of die borden en palen niet ergens anders plaats kunnen geplaatst worden.

Graag aandacht voor verhoogde opstapplaatsen bij bushaltes. Senioren en personen met een handicap hebben het soms moeilijk om een opstap/trede te nemen. Wanneer een bus opstappen kan vanaf een verhoogde berm of voetpad dan gaat dat veel gemakkelijker want het hoogteverschil is kleiner of zelfs minimaal.

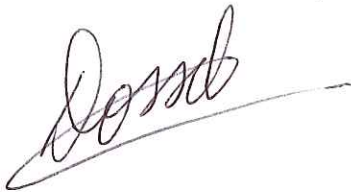
Een Vlaamse maatregel zegt dat er geen zebrapaden meer worden aangelegd binnen een zone 30. Bruggelingen en zeker de doelgroep van beide raden gaan hier niet mee akkoord. Een zebrapad blijft een meer veilige oversteekplaats dan overal lukraak te moeten oversteken. Een zebrapad is daarenboven een herkenningspunt en aandachtspunt voor automobilisten waarbij de meeste chauffeurs automatisch al

gaan vertragen als ze iemand bij een zebrapad zien staan. Dit is voor deze doelgroep nog meer van toepassing dan voor ander voetgangers omdat het oversteken soms al wat langer kan duren.

In het kader van deze wijzigingen in het mobiliteitsplan van de Brugse binnenstad en haar deelgemeenten zou het niet slecht zijn om een sensibiliseringscampagne op te zetten om op te roepen naar tolerantie voor elkaar. Autobestuurders moeten respect hebben voor de zwakke weggebruiker en omgekeerd, fietsers respect voor voetgangers en omgekeerd, respect in het algemeen voor minder mobiele personen zoals senioren en personen met een handicap en veel aandacht in het algemeen i.v.m. de mobiliteit van bepaalde doelgroepen.

Met vriendelijke groet,

Lieve DOSSCHE
Voorzitter Stedelijke Raad voor
Personen met een Handicap



Rik SAGAERT
Voorzitter Seniorenadviesraad



Een afschrift wordt eveneens verstuurd aan:

- Burgemeester Renaat Landuyt
- Alle Schepenen van het College van Burgemeester en Schepenen
- Korpschef Dirk Van Nuffel, bevoegd voor verkeerspolitie

Advies mobiliteitsplan Brugge

Aanvulling vanuit Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap specifiek naar hun doelgroep toe.

Bij de toekomstige mobiliteitsbehoefte pagina 20

- **Vlaamse doelstelling "Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven"**
Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt voor iedereen toegankelijke vervoersmiddelen. Er wordt een kwalitatief voetgangersnetwerk en fietsnetwerk uitgebouwd zodat een goed alternatief geboden wordt voor korte (auto)verplaatsingen. Er wordt een goed openbaar vervoersnetwerk uitgebouwd dat een goed alternatief vormt voor de wagen. Het openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar zijn. Een bijzondere aandacht gaat naar multimodale ontsluiting bij evenementen

Advies: dit punt is essentieel daar Vlaanderen ook het VN verdrag voor personen met een handicap ondertekend heeft.

Dit betekent dus dat openbaar vervoer toegankelijk moet zijn. Maar ook initiatieven zoals autodelen. Taxicheques moet voor ook hen een keuze zijn (meestal inkomensgerelateerd wat zorgt voor een bijkomende drempel).

Als watertaxi's en waterbussen denkpijlers zijn is het essentieel dat ook deze doelgroep in aanmerking komt.

- *Op pagina 34 bij de mobiliteitsvisie 2020 de lijn: Sneltrams: Brugge – Zeebrugge : dit kan de toegankelijkheid van Zeebrugge alleen maar bevorderen.*

Advies: de inzet van toegankelijk busaanbod voor mensen in Lissewege / Zwankendamme...is essentieel. Ook het Crematorium dient opgenomen te worden in de normale dienstverlening van Brugge Binnenstad

Bij de operationele doelstellingen vanaf pagina 43

- De stad streeft :
*Er wordt een **goed openbaar vervoersnetwerk uitgebouwd** dat een goed alternatief vormt voor de wagen. Het openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar zijn.*
o Het openbaarvervoersaanbod wordt verfijnd. Het stadsbestuur wil naar een zo ruim mogelijk busaanbod 's avonds en 's nachts, voor de hele Brugge agglomeratie;
o Er is ook nood aan een betere openbaar vervoersbediening van de noordelijke deelgemeenten, zoals Lissewege, Zeebrugge en Zwankendamme;
Advies: Het toegankelijk openbaar vervoer moet een goed alternatief vormen voor iedereen.
- *Het mobiliteitsbeleid in zijn geheel beoogt meer veiligheid. De Stad Brugge streeft naar een verbetering van de **verkeersveiligheid door realisatie van veilige en comfortabele voetpaden**. Voetpaden moeten veilig en kwalitatief aangelegd worden. Een bijzondere aandacht gaat naar de realisatie van veilige voetgangersoversteken. Er worden veilige fietsvoorzieningen en -oversteken voorzien.*

Advies: De voetpaden moeten veilig en **toegankelijk** (comfortabel is niet voldoende) zijn : het vademecum van de voetganger kan hier een meerwaarde zijn¹.

- *De drukste winkelstraten worden ingericht als voetgangerszone, in nauw overleg met alle betrokken partijen. Dit zal ook een aanpassing aan de verkeerscirculatie vragen. Het aantal wagens wordt beperkt, ook het aantal (grote) bussen in de winkelstraten wordt beperkt.*

Advies: Volgens het VN verdrag is Openbaar vervoer ook een onderdeel van de rechten van personen met een handicap en wordt voor de federale overheid (sociale overheid) 400 meter als een maximale overbrugbare afstand gezien. Ook dient er een totale toegankelijk van het openbaar vervoer gerealiseerd worden. De aanvullende suggestie (pagina 119) om de haltes in de bus te visualiseren is een meerwaarde voor iedere persoon. Supplementair het voorzien van gesproken halteaanwijzing is voor de personen die slechtziend of blind zijn essentieel. Zo kunnen ze onafhankelijk participeren.

Advies: Het gebruik van kleinere bussen mag de toegankelijkheid voor personen met buggy's en rolstoelgebruikers niet op de helling plaatsen. Bij het plaatsen van haltes (al dan niet tijdelijk) is het voor deze doelgroep zeker belangrijk om deze toegankelijk te maken, zijnde blind – en rolstoelvriendelijk. Dit wil zeggen geleidelijnen, noppentegels,... perron zodat de rolstoelgebruiker autonoom de bus kan verlaten.

- *Het gebruik van randparkings en "park and ride"-parkings wordt aangemoedigd. De Stad Brugge streeft naar een optimale intermodaliteit om de overstap naar een meer duurzame verkeersmodus om de binnenstad te bereiken, aan te moedigen.*
 - *Er worden bijkomende voorzieningen op de randparkings en veilige routes vanaf de randparkings naar de binnenstad gerealiseerd;*
 - *Buslijnen dienen zoveel mogelijk afgestemd te worden op het parkeerbeleid (frequente bedieningen van de "park and ride"-parkings);*
 - *Invoeren van aangepaste parkeertarieven moedigen het gebruik van de randparkings en "park and ride"-parkings aan;*
 - *parkeergelegenheid in het centrum wordt op termijn verplaatst naar daartoe voorziene parkeergelegenheden aan de rand (randparkings en "park and ride"-voorzieningen);*
 - *Als er auto's in de binnenstad worden geparkeerd, dan moet dat zoveel als mogelijk ondergronds (met uitzondering van bewoners). Dit gebeurt door een aangepast parkeerbeleid.*

Advies: ook hier dient de minimale afstand tot aan de bushalte beperkt worden tot 400 meter.

- *Pagina 47: In de voetgangerszone wordt bijzondere aandacht geschonken aan het vermijden van conflicten tussen voetgangers en fietsers. Waar mogelijk moeten hiervoor infrastructurele maatregelen genomen worden.*

Advies: Personen met een visuele beperking of blinde personen komen in problemen indien de omgeving vol drempels staan ondermeer door een gebrek aan vaste structuur in het straatbeeld en te veel wisselende factoren op hun looproute. Een loopvrije zone van anderhalve meter is voor personen met een rolstoel of ander hulpmiddel erg belangrijk.

¹ <http://www.steunpuntstraten.be/vademecum>

- *Pagina 48: Op lange termijn streeft de stad naar het openbaar vervoersscenario waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de R30 rijden. Ter hoogte van de halten langs de R30 kan overgestapt worden op kleinere bussen waarmee de passagier de beoogde bestemming in de binnenstad kan bereiken. De locaties die goed ontsloten zijn via openbaar vervoer kunnen ruimtelijk verdichten zodat er, ten gevolge van een toenemende vervoersvraag, een performanter aanbod kan aangeboden worden.*

Advies: Bij af- en opstapplaatsen waar te veel bussen toekomen of vertrekken zijn de aantal bewegingen die zich voordoen verwarrend, stressvol en risicoverhogend. Vooral als in de verplaatsing van en naar deze perrons nogmaals gekruist worden in de onmiddellijke omgeving met andere verkeersgebruikers zoals auto en fietsers. Dit brengt verwarring voor personen met een verstandelijke handicap en personen met een visuele handicap.

- *Pagina 49: 3.4. Openbaar vervoer voor personen met een handicap: Er dient aandacht te gaan naar de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor personen met een handicap.*

Advies: zoals hierboven aangeduid is dit een recht van VN verdrag!

- *Pagina 83: Bij de heraanleg van de straten in de Brugse binnenstad streeft de stad naar een maximaal fietscomfort in alle straten en prioritair op de belangrijkste fietsassen. Een fietsvriendelijke ontsluiting wordt gecreëerd via de realisatie van een optimaal wegdek. De kwaliteit van het wegdek is vooral afhankelijk van een goede materiaalkeuze. Het materiaalgebruik moet zoveel mogelijk in overeenstemming zijn met de richtlijnen van Unesco, gelet op het statuut van Brugge als werelderfgoedstad.*

Advies: elektrische rolwagen dienen op de openbare weg te rijden. Ook zij kunnen gebruik maken van deze comfortzone's; als deze zone apart aangebracht wordt voor de fietser is het mogelijk om deze breed genoeg te maken zodat personen met een elektrische rolstoel hier ook gebruik van kunnen maken zonder in de goot te rijden.

- *Pagina 89: Taxi :*
Wanneer er geen openbaar vervoer beschikbaar is, kunnen taximaatschappijen ingeschakeld worden om dit hiaat te vullen. De stad wil taxiriten goedkoper maken op uitgaansmomenten waarop er geen openbaar vervoer ter beschikking is. Om dit te ondersteunen zal het stadsbestuur voldoende taxistandplaatsen op de openbare weg realiseren en hieraan verbonden meer taxivergunningen met standplaats op de openbare weg toekennen. Waar en wanneer de fiets geen optie is en er geen openbaar vervoer ter beschikking is, kan er een beroep gedaan worden op taxicheques. Hierbij wordt ook gedacht aan andere vormen van taxi's, zoals het gebruik van watertaxi's en/of fietstaxi's.
pagina 119: Taxicheques : Waar en wanneer de fiets geen optie is en er geen openbaar vervoer ter beschikking is, kan er een beroep gedaan worden op taxicheques. Daarmee kan, op bepaalde tijdstippen, tegen een vast bedrag een taxi worden genomen. Net zoals het openbaar vervoer kan ook dit verplaatsingsmiddel verhinderen dat mensen onder invloed met de wagen rijden. Dat komt dan weer de verkeersveiligheid ten goede.

Advies: Enkele toegankelijke taxi's zou zeker een meerwaarde zijn! Want nu staan rolstoelgebonden personen altijd in de kou! Er is geen aanbod in Brugge. Taxicheques zijn meestal inkomensgerelateerd wat voor vele personen met een handicap een extra handicap is.

- *Pagina 120: Wagens:*
 - *Voor de algemene personenwagens moeten de elektrische en andere milieuvriendelijke personenwagens voorrang genieten. Dit gebeurt door de verspreiding van laadpalen voor elektrische wagens over het ganse grondgebied.*

- *Het autodelen wordt meer gepromoot.*
- *Campagnes van de stad zetten aan tot hoffelijkheid in het verkeer.*
- *Het gebruik van alternatieve brandstoffen en ecologisch rijden worden aangemoedigd.*

Advies: autodelen beschikt tot op heden niet over toegankelijke voertuigen. Dit zou zeker een oplossing kunnen zijn voor een leemte aan toegankelijke vervoermiddelen voor rolstoelgebonden personen.

- *Pagina 120: C.4.Handhaving :*
De handhaving moet op een efficiënte manier gebeuren, idealiter ondersteund door de modernste technieken. Handhaving gebeurt zoveel mogelijk met efficiënte en moderne technieken. Het betreft handhaving m.b.t.:
Parkeren van wagens en vrachtwagens; bijzondere aandacht gaat naar de inning van het parkeergeld van buitenlandse parkeerovertreders;

Advies: heel regelmatig worden de parkeerplaatsen specifiek voor personen met een handicap gebruikt door personen die deze plaats niet mogen gebruiken. Ondanks het optreden van de politie blijft dit één aandachtspunt! De kaart wordt ook onrechtmatig gebruikt door personen die niet mee zijn met de wagen (soms al overleden zijn) ! Een oplossing zou hier zijn dat de identiteitskaart een extra luikje voor het bezit van deze kaart bevat. Indien er in de volgende fase de personen met een kaart de specifieke zone's wel zouden mogen inrijden kan dit een sluitende oplossing zijn dat enkel de personen die een identiteitskaart hebben met extra luik kunnen binnenrijden (bijv: kaarten van opa of oma's in het rusthuis komen dan niet meer beeld).

Lieve Dossche
Stedelijke Raad voor Personen met een Handicap

Bemerkingen vanuit werkgroep Lokale Economie over Mobiliteitsplan

Het plan werd toegelicht door de Burgemeester en Annick Lambrecht, schepen van mobiliteit, tijdens de werkgroepvergadering van 7/10/2015. Daar de infosessies nog liepen, werd afgesproken dat de leden van de werkgroep nog tot 29/10 bemerkingen konden doorgeven aan de dienst Economie, die ze dan bezorgd aan de dienst Mobiliteit.

Vragen en bezorgdheden tijdens overleg 7/10:

- Waar kunnen werknemers van winkels & eigenaars nog parkeren?
Antwoord: uitbreiden van randparkings cruciaal
- Bestaat er een studie die aantoont van waar de toeristen komen, hoe ze zich verplaatsen?
- Quid station Sint-Pieters
- Bezorgdheid rond Ius Dijver - Katelijnestraat : hoe gaat dan verkeer Eeckhoutstraat/Garenmarkt...
- Vraag om lossen mogelijk te maken tot 11 u
- IVBO – ophaling: IVBO haalt maar op op maandagavond. Dat is historisch zo gegroeid, op vraag de scholen de De Lijn.
Antwoord burgemeester: moet opnieuw besproken worden.

Vragen en bezorgdheden die na de bijeenkomst van 7/10 zijn bezorgd:

- Tonnagebeperking in centrum. UNIZO kreeg hierover vrij veel reacties:
 - Geldt dit ook voor brouwers (lading = zwaar : biervaten) of horecaleveranciers ?
 - Het principe is zeker een goede zaak , maar het moet wel voor (meestal Brugse) ondernemers haalbaar blijven om te kunnen blijven beleveren. Ook vanuit ecologisch standpunt niet wijs om de tonnagebeperking in te voeren ten koste van meer kleinere vrachtwagens. Naast de ecologische gaat ook de economische kost dan omhoog.
- Het parkeerprobleem blijft ook in Dudzele een heikel punt, tegen kort parkeren zegt de HGK Dudzele geen neen, maar dan wel via de parkeerschijf. 30 min. is krap, 45 min. is goed. Met 13

plaatsen op het Dorpsplein is daarmee de parkeerproblematiek echter niet opgelost. Suggestie: de oplossing ligt nog steeds in het herschikken van de Zwaanhofstraat en/of de stopplaatsen van de bussen verplaatsen.

- Het openbaar vervoer is goed in Dudzele, maar wel bemerking dat een extra bus die enkel Kruisabele en Dudzele aandoet een pluspunt zou betekenen. Op sommige momenten is 1 bus per uur toch wat weinig.
Ook nog volgende bemerking: Lijn 44 in Westkapelle sluit niet langer aan op lijn 42, hierdoor moet je 30 min wachten op aansluiting als je met de Nederlandse bus naar Knokke wil. De 41 werd op zondag reeds afgeschaft, op zaterdag slechts om de 2 uur en sinds kort ook pas vanaf 10h30 en de geruchten gaan dat, op zaterdag, lijn 41 volledig zou geschrapt worden.
- Op het mobiliteitsplan is een nieuw fietspad langs de L. Coiseaukaai te zien. Er wordt opgemerkt dat dit geen goede investering is. Er ligt namelijk al een prachtig, recent fietspad langs de Dudzeelse Steenweg en ook langsheen de Pathoekeweg kan men veilig fietsen. Een mooi veilig en verlicht fietspad richting Damme is een betere investering maar geen must als de polderwegen wat beter verlicht zouden worden. Met de aanleg van de A11 zal het aantal auto's niet verhogen, fietsers zijn voor de plaatselijke horeca dan ook meer dan welkom.
- Vraag naar bewegwijzering horecazaken in landelijke gemeenten (cfr andere Vlaamse gemeenten)
- Vraag waar het beloofde Cathemgoed blijft
- Er wordt aangedrongen het parkeerprobleem in de Rijselstraat, Dorpsstraat en zijstraten in Sint-Michiels goed aan te pakken. Voorstel om met alle betrokken partijen samen te zitten. Het probleem komt vooral door de studenten van de hoge scholen die met de auto naar school komen en hun wagen in de handelskern parkeren. Bij de bouw van nieuwe scholen zou er moeten op toegezien worden dat er voldoende parking voorzien is binnen de site van de school, eventueel ondergronds.
Anderzijds is er in de Rijselstraat en zijstraten, aan de kant van het Boudewijnpark, veel overlast van geparkeerde wagens voor de handelszaken door dagjestoeristen die hun wagen gratis parkeren in plaats van te betalen voor de parking van het Boudewijnpark. Daar zou blauwe zone een oplossing kunnen zijn met eventueel een parkeerkaart voor de bewoners.
Voorgesteld wordt om voorjaar 2016 een info en inspraakavond te organiseren om tot een goede oplossing te komen.
 - Centrum:
 - o Autoluwe binnenstad, maar een bereikbaar Brugge voor actoren die sowieso in het centrum moeten zijn. Dus voor bewoners, handelaars, leveranciers, klanten die shop&go doen (dus bijvoorbeeld via kort parkeren), klanten van hotels die parkeerplaats aanbieden.....
 - o Uitbreiding centumparkings! Een actieve (handels)kern bereik je niet door alles te verleggen naar randparkings.
 - o Tonageberperking >7,5 ton is veel te laag!
- In deelgemeenten:
 - o Kortparkeren (max.30min) voor de deur van handelaars (shop and go)

- o Blauwe schijf (max. 4u) in bv. de eerste 300m van de drukke toegangswegen tot Brugge Centrum

Wie mag er wel uit het centrum geweerd worden:

- o Mensen die een hele dag naar Brugge komen (bijvoorbeeld toeristen die geen parkeerplaats hebben bij hun hotel, dagjestoeristen, mensen die naar de solden komen,....)
- o Deze mensen zouden vanaf het begin geleid moeten worden naar de randparkings (bijvoorbeeld al van op de autostrade).

Voorwaarde is natuurlijk dat er een goede verbinding is tussen deze randparkings en het centrum.

- Bewoners uit de kernwinkelstraten die autoluw zijn op zaterdag/winkelzondagen, geen eigen wagen bezitten, maar zich zeer regelmatig met een taxi verplaatsen, ook de mogelijkheid geven om een doorlaatbewijs te verkrijgen zodat ze met een taxi op hun plaats van bestemming afgezet kunnen worden.
- Dringend verkeersdrempels nodig vanaf Garenmarkt tot aan de Gentpoort (ook in Schaarstraat, Minderbroederstraat).
- Handhaving in algemeen op zone 30, dit wordt in onze buurt aan de laars gelapt. Na frustratie in centrum en Wollestraat (bv omdat men achter toeristen en koetsen rijden aan 10km/u) ziet men vanaf de Eekhoutstraat een kans om snelheid te maken en af te reageren. Dit ook na de Nieuwe Gentweg, waarna de (bredere) Gentpoortstraat ook aanleiding geeft om op te trekken en snel te rijden.
- Ook meer nood aan handhaving regelgeving van grote toeristische bussen , b-klasse brommers die tegen richting rijden, opgedreven brommertjes, ...
- Vervangen van de 2 bushaltes Magdalenakerk en de halte in de Gentpoortstraat door één enkele bushalte in de Gentpoortstraat (voor de 'bocht'). Deze 2 huidige haltes liggen op de slechtst denkbare plaatsen: in de bijzonder smalle Nieuwe Gentweg, er kan met moeite een bus door, als voetganger op het voetpad moet je oppassen dat je geen zijspiegel van de bus tegen je krijgt. De halte in de Gentpoortstraat blokkeert de afrijstrook richting Katelijnestraat (naar rechts), als die halte verdwijnt kan de afslagstrook naar rechts worden uitgebreid.
- Het bord dat aangeeft dat de brug omhoog gaat/ is en dat je best afslaat richting Kate lijnepoort moet duidelijker worden gemaakt en betere locatie krijgen (of eventueel 2 borden , aan het kruispunt met de Vesten en voorbij de 'bocht' in de Gentpoortstraat)
- 2 zebrapaden verplaatsen op het kruispunt aan de Magdalenakerk (in de Nieuwe Gentweg aan de slageren in de Gentpoortstraat aan de groentewinkel); ze liggen veel te dicht op het kruispunt, er is niks van zichtbaarheid voor automobilisten (in de Nieuwe Gentweg door geparkeerde auto's en in de Gentpoortstraat te dicht achter de blinde hoek met de Nieuwe Gentweg). Ze moeten verder van het kruispunt komen : in de Nieuwe Gentweg net voorbij de garagepoort van Nieuwe Gentweg 89 en de andere ter hoogte van de apotheek.

- Uitbreiden van de succesvolle 15 minuten parkeren zone: de laatste 2 parkeerplaatsen in de Nieuwe Gentweg ter hoogte van de slager, en de volledige Gentpoortstraat. Wel een onderbord toevoegen van en tot wanneer die geldig is want nu ontbreekt dat.
- Er is ook een sterke behoefte aan informatie over de bruggen en parkeergelegenheid. Bv een app over de openingen van de bruggen?
- Er is een grote ongerustheid over hoe de verkeerscirculatie zal verlopen wanneer de Katelijnestraat/Dijver zal worden afgesloten/autoluw/autovrij zijn. Over de impact op andere straten staat hierover niets vermeld in het plan. Als je ergens verkeer weg neemt, zal dit via een andere weg circuleren. Zal dit dan via de nieuwe Gentweg zijn? Zal in onze buurt nog meer verkeer en file te slikken krijgen? Deze plannen zijn té vaag omschreven in dit plan
- In geen geval mag het 'verkeersvrij' maken, tot files, verkeersoverlast en/of blokkades (ontoegankelijkheid) in een andere wijk leiden.
- De bereikbaarheid voor bewoners en handelaars voor parkeren en tijdelijk parkeren (laden/lossen, boodschappen,...) moet worden gevrijwaard.
- Ook zijn er opmerkingen over de willekeur van het verkeersvrij maken. Dit stoort de handelaars van onze buurt én hun klanten. Te pas en te onpas worden de grote verkeersassen afgesloten, bv voor evenementen. De bezoekers van onze stad rijden tegenwoordig op GPS (zoals zovelen...) als ze bv een B&B proberen bereiken. Zolang de GPS aangeeft dat de Markt bv. bereikbaar is, zullen zij tot aan de Markt willen rijden. Hier moet duidelijk worden over gecommuniceerd op voorhand. Niet enkel een bord in het Nederlands langs de weg dat ze toch niet zien of begrijpen maar via website, toeristische gidsen, logie verstrekkers, communicatie van Stad uit...
- Welke handel wil het stadscentrum nog overhouden? Gericht op een ruim aanbod (zoals nu) of eerder een shopping toestand (grote massa's wandelaars en toeristen die enkele keren per jaar in hun vrije tijd naar Brugge afzakken). Wat is nog altijd prioritair als handelaar met zijn handelszaak: ligging! In tegenstelling tot de handelaars in het centrum, is het voor de handelaars in onze (poort)buurt wel belangrijk vrijheid van bewegen te hebben en dus ook een mobiliteitsplan die dat toelaat. De dagen dat de binnenstad moeilijker bereikbaar is (triatlon, autoloze zondag, urban trail, braderieën...) voelen zij meteen in hun omzet. Een voorbeeld met volgend boodschappenlijstje: 5 kg aardappelen, 3 kg persappelsienen, tros bananen, 1 kg appels, 1 bloemkool, 5 perziken, 1 x aardbeien, daarnaast nog vlees en brood, Niet zovelen gaan die 'uitdaging' te voet of per fiets aan!
- Betreft het aanleveren met tonnage beperking, dient een leverancier dan 2 x op hetzelfde tijdstip te leveren omdat het volume te groot of te zwaar is? Enkel 's morgensvroeg (lawaaihinder bewoners?) of 's avonds (als zijn chauffeurs al gedaan hebben met werken)?
- Aangekondigde wegenwerken: een idee hoeveel tijd en verkeershinder deze zullen veroorzaken?
- Er zijn ook zorgen bij de handelaars die niet gedomicilieerd zijn in Brugge. Kunnen zij nog hun werk doen als er geen enkele voorziening is om hun auto te parkeren. Zij moeten ook laden, lossen en hebben onregelmatige werkuren op locatie etc. Een bewonerskaart kan zo'n handelaar

niet krijgen, een parkeerkaart voor handelaars bestaat niet en zelfs in de parking 't Pandreitje kan je geen abonnement krijgen als je hier niet gedomicilieerd bent. Elke twee uur de auto verzetten en opnieuw betalen is geen optie binnen de handelsactiviteiten. De zetel van de vennootschap is gevestigd op het adres van de handelszaak en daar wordt de vennootschap ook zo belast. De wagen is eigendom van de vennootschap. Aangezien de vennootschap een rechtspersoon is gevestigd in Brugge met een wagen in eigendom moet dat toch gelijk kunnen worden gesteld met domiciliëring van een natuurlijk persoon? Dergelijke handelaars zien maar 2 opties: handelszaak sluiten en in andere stad vestigen of privé van tafel en bed scheiden om zich hier te domiciliëren met alle familiale, juridische en financiële gevolgen van dien.

Handelaars zijn dag en nacht bezig met hun zaak, het zou jammer zijn indien ze na al die jaren moeten vaststellen dat de winkel erop achteruit boert door een verkeerssituatie.

Brugge teruggeven aan haar bewoners is een nobel doel, maar het zijn niet alleen die bewoners die overdag in Brugge actief zijn. Mensen die vrolijk naar hun werk kunnen fietsen zijn vooral geen afspiegeling van de reële beroeps actieve bevolking in de binnenstad.

11.8 Stadsmonitor 2014

Onderstaand worden de grafieken en de tabellen uit de stadsmonitor 2014 weergegeven.

Volgende aspecten komen aan bod:

- Vervoersmiddelenbezit
- Modi verplaatsingen tussen woonplaats en werk en werk/school
- Modi verplaatsingen in de vrije tijd
- Verplaatsingen tussen woonplaats werk/school: afstand, tijdsduur en snelheid
- Milieuvriendelijkheid van het wagenpark
- Basismobiliteit in de wijk
- Autodelen
- Bereikbaarheid van het centrum van de stad
- Tevredenheid over het aanbod aan parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt.
- Fietsvriendelijk karakter van de buurt
- Tevredenheid over het aanbod aan haltes openbaar vervoer in de buurt
- Tevredenheid over het aanbod aan bussen/trams in de buurt
- Tevredenheid over de staat van de wegen, voet-en fietspaden
- Tevredenheid over de verkeersveiligheid
- Verkeersslachtoffers
- Verkeersslachtoffers bij fietsers
- Buurtproblemen: Verkeershinder

Vervoersmiddelenbezit

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Over hoeveel auto's, fietsen en abonnementen openbaar vervoer (NMBS, De Lijn) beschikt het gezin waar je deel van uitmaakt? (Met gezin bedoelen we alle personen waarmee je samen een huishouden vormt en momenteel onder hetzelfde dak woont.)'

Bezit van minstens 1 wagen, fiets en abonnement openbaar vervoer bij gezinnen, in 2011 en 2014, in %.

	Auto				Fiets				Abonnement openbaar vervoer			
	2011	2014	BI ondergrens	BI bovengrens	2011	2014	BI ondergrens	BI bovengrens	2011	2014	BI ondergrens	BI bovengrens
Antwerpen	80,4*	87,9	86,3	89,4	85,6	86,1	84,3	87,8	60,4*	69,4	67,1	71,6
Gent	84,3	88,6	85,8	90,8	87,4*	92,8	90,4	94,6	62,1*	70,4	66,4	74,1
Aalst	89,2*	95,9	94,6	96,9	89,7	90,3	88,3	92,0	52,2*	62,7	59,5	65,7
Brugge	88,8*	93,9	92,4	95,1	93,6	93,2	91,6	94,4	49,1*	60,6	57,5	63,6
Genk	93,0*	96,6	95,7	97,4	91,3*	89,7	88,1	91,1	54,0*	64,1	61,5	66,7
Hasselt	91,1*	96,4	94,1	97,8	92,1	91,5	88,5	93,8	26,9*	64,1	59,1	68,8
Kortrijk	90,9	95,1	92,7	96,8	90,0*	94,1	91,4	96,0	42,9*	53,0	47,7	58,2
Leuven	82,2*	87,4	85,8	88,8	87,3	89,6	88,1	90,9	60,7*	67,0	64,7	69,1
Mechelen	87,9*	92,7	89,9	94,8	92,1	91,7	88,8	94,0	57,7*	65,8	60,9	70,4
Oostende	79,8*	90,2	87,0	92,7	86,9	91,1	87,8	93,5	62,2*	76,0	71,1	80,3
Roeselare	93,4*	96,4	94,3	97,8	93,4	91,4	88,3	93,7	61,3*	53,6	48,1	59,0
Sint-Niklaas	89,6*	94,0	91,4	95,9	96,0	94,4	91,7	96,2	45,0*	62,4	57,1	67,4
Turnhout	88,7*	93,3	91,7	94,7	94,8	93,9	92,3	95,1	42,9*	53,9	50,7	57,2
Totaal 13 steden	85,3*	91,1	90,4	91,8	89,1	90,3	89,5	91,0	54,9*	66,2	65,0	67,4

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: Survey Stadsmonitor.

Tabel 1 : Bezit van minstens 1 wagen fiets en abonnement openbaar vervoer bij de gezinnen, in 2011 en 2014, in % (bron: De Stadsmonitor 2014).

Het bezit van de auto te Brugge ligt hoger dan het gemiddelde van het totaal van de 13 steden. Er is een stijging van het autobezit, vergeleken met 2011. Brugge kent een hoog aandeel bewoners die een fiets bezitten. Vergeleken met 2011 is er wel een daling. Het bezit van een abonnement voor openbaar vervoer ligt onder het gemiddelde van het totaal van de 13 Vlaamse steden. Er is een stijging van het bezit van abonnementen, doch deze stijging is minder uitgesproken dan bij de meeste andere steden.

Verplaatsingen tussen woonplaats en werk en werk/school

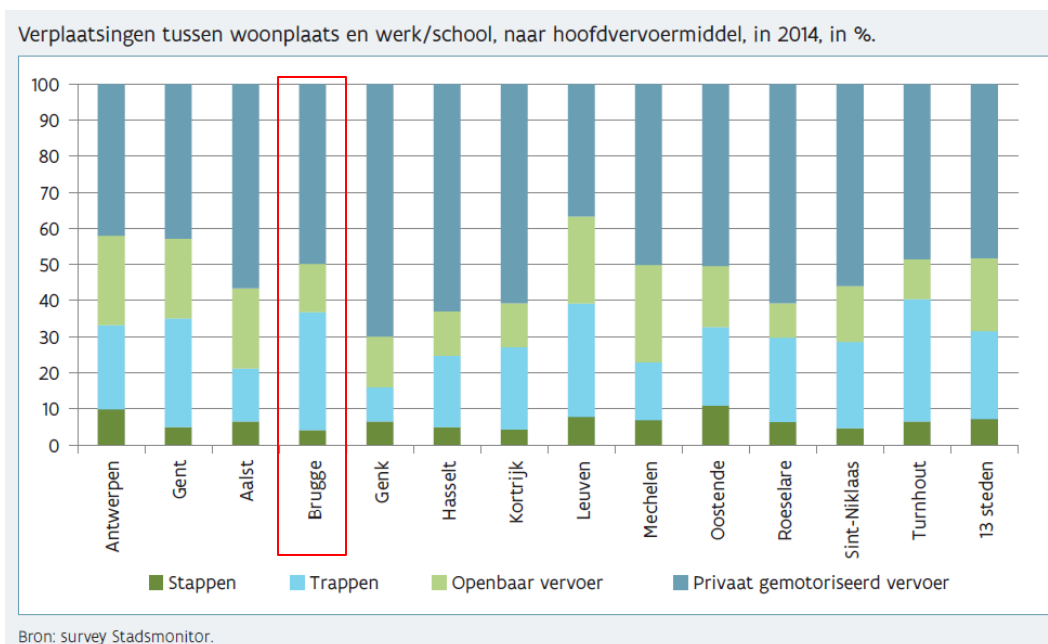
In de survey van de Stadsmonitor werd volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Hoe verplaats je je meestal naar en van het werk of de school? Vul bij elk vervoermiddel in hoe vaak je je daarmee verplaatst.

Onderstaande tabel geeft de modale verdeling van de verplaatsingen tussen woonplaats en school, per vervoermiddel, in %.

	Te voet		Fiets		Bus/Tram		Trein		Motor / bromfiets		Auto-bestuurder		Auto-passagier	
	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014
Antwerpen	19,1	20,6	24,0	33,7	25,5	28,9	6,2	9,4	2,2	3,2	30,8	42,7	9,7	8,4
Gent	17,6	18,6	25,9	40,6	18,7	18,0	10,3	14,8	1,9	4,5	39,4	41,7	11,2	7,1
Aalst	17,7	21,5	15,7	23,9	10,7	13,3	13,6	21,9	3,0	4,4	41,8	55,4	12,8	10,5
Brugge	12,5	12,9	33,2	45,0	10,5	10,3	10,3	12,9	3,5	4,5	38,0	50,7	9,6	7,5
Genk	11,8	11,2	15,8	16,4	13,0	16,9	3,7	4,6	2,4	2,7	49,1	69,0	18,1	20,3
Hasselt	11,8	10,4	20,8	26,8	9,5	11,9	5,8	7,9	2,7	2,4	48,2	64,9	9,6	6,1
Kortrijk	15,5	13,3	22,8	31,6	6,4	7,7	7,8	12,2	3,5	2,6	44,0	63,0	10,9	7,9
Leuven	19,9	24,6	29,7	43,4	14,7	17,7	13,7	19,7	2,3	3,6	33,6	37,4	6,3	4,3
Mechelen	22,6	25,7	27,5	32,0	13,2	17,3	17,1	23,8	1,8	2,7	36,2	50,9	8,6	9,2
Oostende	19,7	22,6	24,4	34,3	14,3	13,1	11,0	17,4	3,9	5,2	32,3	53,0	7,9	10,4
Roeselare	14,2	10,6	27,0	32,1	6,4	8,3	7,6	10,1	3,1	4,3	42,8	62,3	10,5	8,5
Sint-Niklaas	14,6	13,8	26,6	36,4	9,1	8,5	8,2	15,2	3,2	3,5	38,1	55,6	10,6	10,4
Turnhout	15,0	15,4	31,3	42,1	9,1	9,7	4,4	6,7	2,7	2,4	36,0	47,6	7,9	6,9
Totaal 13 steden	17,2	18,4	25,0	35,0	16,7	18,6	8,8	13,1	2,5	3,6	36,9	48,7	10,2	8,4

(1) BI betrouwbaarheidsinterval 2014: via www.stadsmonitor.be.
Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 2 : Modale verdeling van de woon-werk en de woon-schoolverplaatsingen, in 2011 en 2014, in % (bron: De Stadsmonitor 2014).



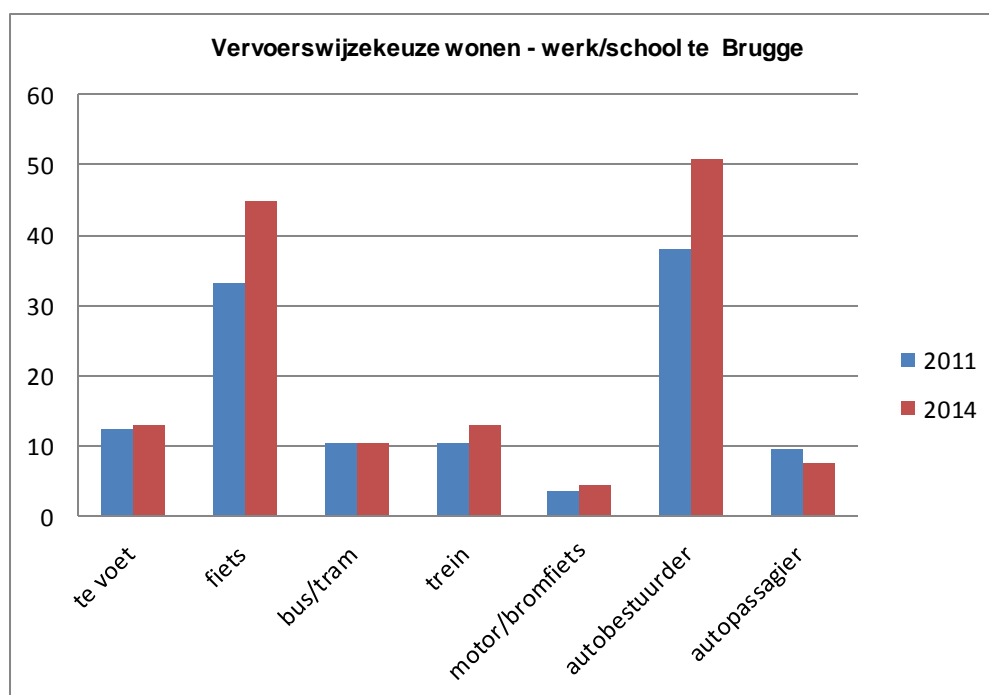
Figuur 36 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in 2014, in %

De meeste verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school gebeuren met de wagen (50,7%). Dit is hoger dan het gemiddelde van de totaal van de 13 steden. Ten aanzien van 2011 is er een sterke stijging. Een gelijkaardige stijging vertoont zich echter ook in het gemiddelde van het totaal van de 13 steden.

De fiets is het tweede meest gebruikte vervoersmiddel. Vergeleken met de andere steden kent Brugge het hoogste percentage fietsgebruik voor de verplaatsingen wonen – werk/school. Ten aanzien van 2011 is dit aandeel sterk gestegen, maar ook in 2011 was Brugge koploper.

Vervolgens wordt de trein het meest gebruikt en wordt er te voet gegaan (beide modi hebben een aandeel van 12,9%). Ten aanzien van 2011 steeg het gebruik van beide modi, vooral het treingebruik.

Vervolgens wordt de bus /tram het meest gebruikt. Er is een beperkte daling ten aanzien van 2011, terwijl het gemiddelde van het totaal van de 13 steden stijgt voor deze beschouwde periode.



Figuur 37 : Verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Verplaatsingen in de vrije tijd

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende vraag voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Hoe verplaats je je meestal in de vrije tijd? Vul bij elk vervoermiddel in hoe vaak je je daarmee verplaatst. (Met vrije tijd bedoelen we de tijd die je hebt los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.)'. Het is geen standaard modale verdeling in dat opzicht dat de som van de gebruikte modi hier hoger ligt dan 100%. Het is een weergave van die modi waarvan de respondenten aangeven (zeer) vaak gebruik te maken in hun vrije tijd.

De verplaatsingen in de vrije tijd geven een ander beeld dan de verplaatsingen wonen – werk/school. De fiets wordt in de vrije tijd het belangrijkste vervoersmiddel in 2014, terwijl in 2011 het meest aangeduide vervoersmiddel was. Deze tendens doet zich voor in alle onderzochte centrumsteden. Vervolgens wordt het meeste voet gegaan. Zowel in 2011 en 2014 is dit lager dan het gemiddelde van het totaal van de 13 steden.

Vervolgens wordt het gebruik van de wagen aangegeven (36,9%) en het gebruik van de bus/tram. Voor de vrije tijdsverplaatsing is er een stijging van het gebruik van de bus/tram, ten aanzien van 2011.

Alle vervoerswijzekeuzen kennen een stijging, uitgezonderd de motor/bromfiets.

Modale verdeling van de vrije tijdsverplaatsingen, in 2011 en 2014, in %.

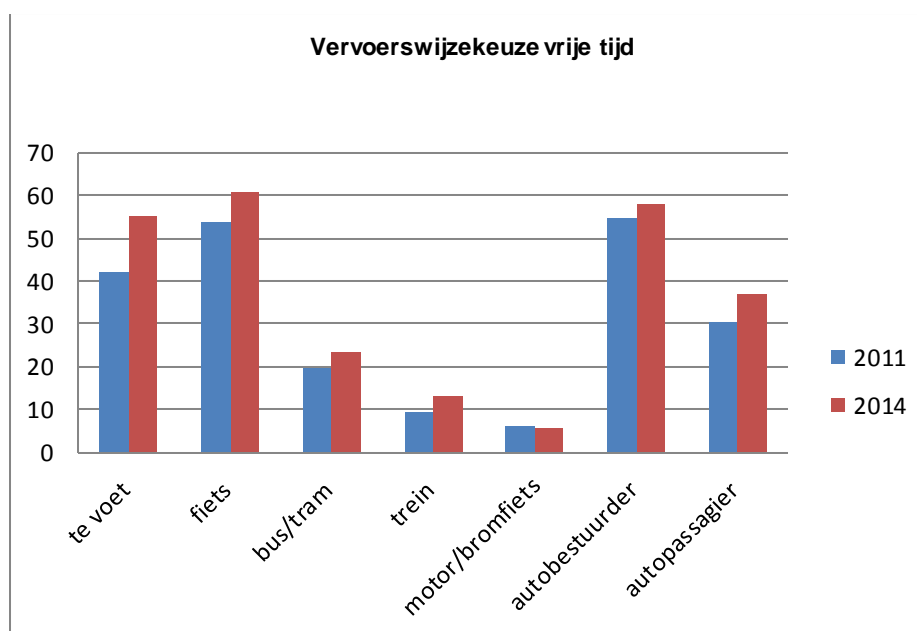
	Te voet		Fiets		Bus/tram		Trein		Motor / bromfiets		Auto-bestuurder		Auto-passagier	
	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014
Antwerpen	56,9*	69,8	37,0*	43,6	42,5*	46,9	6,4*	8,4	4,4	3,9	44,0	45,7	29,1*	32,9
Gent	43,8*	59,7	40,6*	49,2	29,6*	34,2	9,0	12,2	3,8	4,8	51,0	53,1	31,1	30,5
Aalst	40,8*	50,7	30,9*	36,7	12,5	14,0	7,6	9,7	4,7	4,0	58,8*	64,2	35,4*	41,0
Brugge	42,1*	55,3	54,0*	61,0	19,7*	23,5	9,3*	13,0	6,2	5,4	54,7	58,2	30,2*	36,9
Genk	33,7*	44,8	28,6	31,8	17,5	19,2	4,1	5,1	4,4	4,5	66,4*	72,0	41,6*	50,1
Hasselt	38,6*	50,4	42,4*	48,6	20,1	17,4	7,5	5,9	5,2	3,7	62,7*	70,4	35,3*	40,9
Kortrijk	42,2*	47,9	37,4	40,8	10,9	12,8	8,5	10,5	5,2	2,6	58,0*	66,8	36,0*	42,6
Leuven	51,3*	66,6	43,3*	54,4	25,7	28,7	9,0*	15,5	4,5	3,6	49,1	48,0	26,0*	29,9
Mechelen	51,0*	60,9	47,7	49,3	18,2	19,0	10,2*	15,6	3,8	3,4	51,9	55,8	31,3	36,4
Oostende	59,5*	65,9	44,3	46,5	31,5	32,3	13,6	17,7	5,0	6,2	43,2*	51,5	31,3	32,6
Roeselare	36,8*	45,8	44,3	44,9	9,4	12,4	7,2	12,0	4,8	5,7	63,1	68,3	36,5*	49,3
Sint-Niklaas	38,1*	48,1	45,7*	51,5	13,6	14,2	7,7	11,1	5,8*	2,7	56,3	62,6	32,3*	40,1
Turnhout	49,8*	60,8	52,2*	62,7	14,6	15,2	5,0	5,5	4,3	2,9	52,7*	58,4	32,4*	37,3
Totaal 13 steden	48,0*	60,2	40,8*	47,1	27,6*	30,6	7,9	10,7	4,6	4,1	51,4*	54,9	31,5*	35,8

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI betrouwbaarheidsinterval 2014: via www.stadsmonitor.be

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 3 : Modale verdeling van de vrije tijdsverplaatsingen, in 2011 en 2014, in % (bron: De Stadsmonitor 2014).



Figuur 38 : Verplaatsingen vrije tijd , naar hoofdvervoermiddel, in Brugge, 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Verplaatsingen tussen woonplaats werk/school: afstand, tijdsduur en snelheid

De survey van de stadsmonitor werden volgende vragen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Welke afstand leg je in totaal af naar je werk of naar de school (enkele rit)?' en 'Hoeveel tijd heb je gemiddeld tijdens school- of werkdagen nodig om de afstand –van deur tot deur- naar je werkplaats of school af te leggen? Het gaat hier over één enkele rit.' Deze vragen werden enkel voorgelegd aan de respondenten die op een eerdere vraag hadden aangegeven te werken of naar school te gaan en zich daarvoor dienden te verplaatsen.

Onderstaande tabel geeft de afstand, tijdsduur en snelheid van de woon-werk/schoolverplaatsingen voor de onderzochte centrumsteden.

Gemiddelde afstand, reistijd en –snelheid woon-werk/schoolverplaatsing, in 2014, in kilometer, minuten en kilometer per uur.

	Afstand (km)	BI ondergrens (1)	BI bovengrens (1)	Tijd (minuten)	BI ondergrens (1)	BI bovengrens (1)	Snelheid (km/u)
Antwerpen	17,5	16,1	18,8	33,6	32,0	35,2	31,2
Gent	20,0	17,8	22,2	32,4	30,1	34,7	37,0
Aalst	22,7	20,8	24,5	39,2	36,7	41,6	34,7
Brugge	21,4	18,7	24,1	30,5	28,2	32,7	42,2
Genk	20,5	18,9	22,1	30,9	28,3	33,5	39,8
Hasselt	18,9	16,2	21,7	27,6	24,9	30,3	41,1
Kortrijk	20,1	16,7	23,4	26,9	23,8	30,1	44,7
Leuven	18,6	17,1	20,1	32,7	31,1	34,2	34,1
Mechelen	21,0	17,9	24,0	33,0	30,6	35,4	38,1
Oostende	23,8	19,5	28,2	34,5	26,9	42,2	41,4
Roeselare	17,0	13,9	20,0	26,2	22,3	30,1	38,9
Sint-Niklaas	22,6	18,8	26,5	32,0	28,3	35,7	42,5
Turnhout	20,3	18,4	22,1	31,2	28,7	33,8	39,0
Totaal 13 Steden	19,5	18,8	20,2	32,3	31,5	33,1	36,3

(1) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 4 : Gemiddelde afstand, reistijd en snelheid woon-werk/schoolverplaatsingen vrije tijd , 2014, in km, minuten en kilometer per uur (bron: Stadsmonitor 2014)

Te Brugge zijn de verplaatsingen verder dan gemiddeld. Inwoners uit Brugge zijn minder lang onderweg. De gemiddelde reissnelheid tussen woonplaats en school of werk bedraagt 36,3 kilometer per uur. In Brugge bedraagt deze pendelsnelheid boven de 42,2 km/u, de derde hoogste van de onderzochte steden.

Milieuvriendelijkheid van het wagenpark

Van het totale personenwagenpark is de ecoscore en de CO₂-uitstoot gekend. De ecoscore is een maat voor de milieuvriendelijkheid van de wagen. De score houdt rekening met de belangrijkste milieu-impacten (directe en indirecte emissies van broeikasgassen, fijn stof, stikstofoxiden, SO₂, CO, koolwaterstoffen en geluidsproductie) die het voertuig veroorzaakt. De ecoscore gaat van 0 tot 100. Een voertuig met een ecoscore lager dan 50 kan als zeer milieuvriendelijk worden beschouwd. Voertuigen met een ecoscore van meer dan 70 zijn dan weer milieuvriendelijke wagens. Bedrijfswagens (zowel geleased als in het bezit van een bedrijf) zijn niet mee opgenomen.

Onderstaande tabel geeft de verdeling van het aantal personenwagens in het bezit van particulieren naar ecoscore en CO₂-uitstoot.

Verdeling van het totale personenwagenpark naar ecoscore, in 2008 en 2013, %.

	<=50		51-60		61-65		66-70		>70	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Antwerpen	49,6	37,0	31,2	37,6	10,1	10,7	8,4	10,9	0,7	3,8
Gent	46,0	31,5	31,4	37,2	11,3	12,4	10,5	14,0	0,9	4,9
Aalst	40,4	24,3	33,9	38,5	12,8	14,2	11,9	17,1	1,0	5,9
Brugge	42,9	24,4	32,7	39,4	11,7	13,5	11,8	17,0	0,9	5,8
Genk	51,2	31,6	30,1	40,0	9,8	12,8	8,3	11,4	0,7	4,2
Hasselt	45,5	25,3	32,2	40,6	11,0	14,0	10,6	15,2	0,7	5,0
Kortrijk	47,1	30,0	32,5	38,5	10,3	12,3	9,3	14,8	0,7	4,3
Leuven	44,0	25,5	34,2	41,6	11,7	14,6	9,2	13,7	0,8	4,5
Mechelen	46,4	29,7	30,9	37,5	11,8	13,0	10,3	15,2	0,7	4,5
Oostende	42,2	24,3	33,5	40,0	12,1	13,9	11,2	15,6	1,0	6,2
Roeselare	50,8	29,0	30,4	41,1	9,5	12,5	8,7	13,5	0,6	3,9
Sint-Niklaas	43,4	27,3	32,0	37,2	12,4	13,2	11,3	16,8	0,8	5,5
Turnhout	49,4	30,1	30,6	39,2	10,5	12,6	8,9	13,7	0,5	4,4
Totaal 13 steden	46,6	29,5	31,7	38,9	11,0	12,8	9,9	14,1	0,8	4,7

Bron: VITO.

Tabel 5 : Verdeling van het totale personenpark naar ecoscore, in 2008 en 2013, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Voor het aandeel meest milieuvriendelijke wagens (ecoscore >70) neemt Brugge een derde plaats in (na Aalst en Oostende) in 2014. Verder heeft Brugge hogere aandelen ten aanzien van het gemiddelde van de 13 steden voor de ecoscore 66-70, 61-65 en 51-60. Voor het aandeel minst milieuvriendelijke wagens (< 50) laat Brugge alle andere steden voor gaan, behalve Oostende en Aalst. De evolutie tussen 2008 en 2013 vertonen grosso modo gelijkaardige tendensen.

Basismobiliteit in de wijk

De basisvoorziening ‘openbaar vervoer’ staat voor een halte van De Lijn met een minimum bedieningsfrequentie en maximale wachttijden conform het Vlaams decreet op de basismobiliteit. De minimum vereiste frequentie geldt tijdens de week (dinsdag) en in het weekend.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) inwoners dat woont binnen 500m loopafstand van openbaar vervoer met minimumfrequentie.

Aandeel inwoners dat kan beschikken over basismobiliteit in de wijk (groen), in 2014, in %.

	Weekdag	Zaterdag	Zondag
Antwerpen	96,9	96,8	94,5
Gent	89,6	94,1	82,1
Aalst	92,8	94,5	55,7
Brugge	78,0	98,1	96,5
Genk	54,2	51,8	11,8
Hasselt	67,1	72,3	52,5
Kortrijk	45,8	65,8	52,9
Leuven	89,5	92,3	83,7
Mechelen	87,8	91,5	73,1
Oostende	87,6	95,9	93,9
Roeselare	39,4	59,4	27,8
Sint-Niklaas	77,2	83,0	56,5
Turnhout	84,9	91,7	91,7

Bron: De Lijn.

Tabel 6 : Aandeel inwoners dat kan beschikken over basismobiliteit in de wijk (groen), in 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

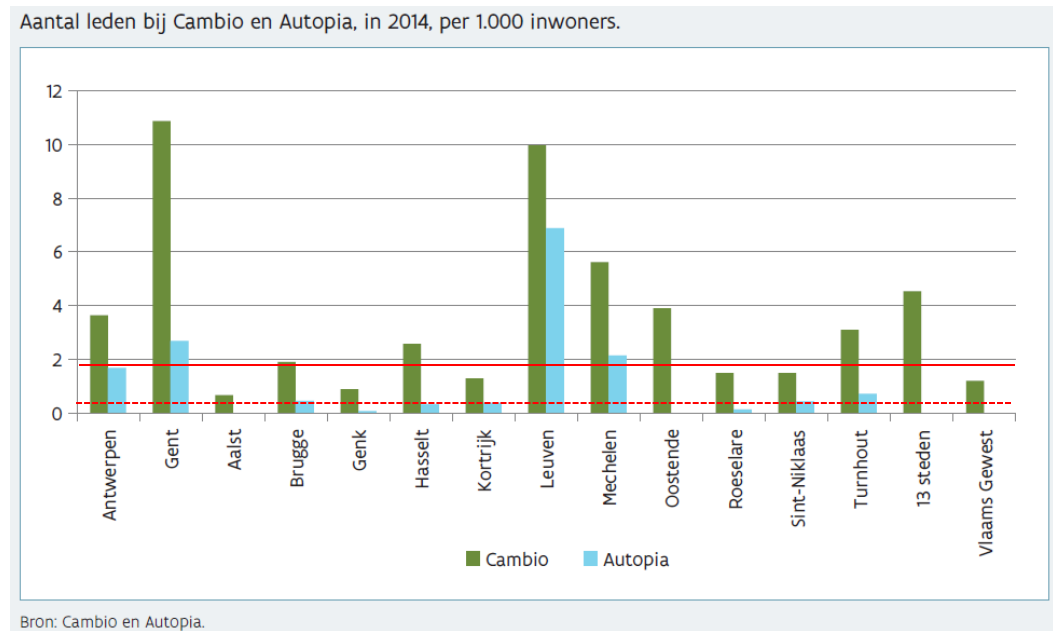
Er zijn opvallende verschillen tussen de weekdag, zaterdag en zondag. Op een weekdag ligt de basismobiliteit te Brugge onder het gemiddelde van de 13 andere steden. Op zaterdag en zondag beschikt Brugge over de beste basismobiliteit, vergeleken met de andere steden.



Figuur 39 : Basismobiliteit in de wijk, in 2014 (bron: Stadsmonitor 2014)

Autodelen

Cambio is een autodeelsysteem dat georganiseerd wordt door een autodeelaanbieder. Autopia is een systeem dat gebaseerd is op particulieren die autodelen. Onderstaande grafiek geeft het aantal leden en voertuigen van Cambio en Autopia, in 2014, per 1000 inwoners. Er bestaan in Vlaanderen verschillende autodeelsystemen (vb. Bolidés, Tapazz, Dégagé!, ...) waarvan Cambio en Autopia momenteel de grootste zijn. Het beeld dat deze indicator schetst, is dus onvolledig. Hier moet rekening mee worden gehouden bij de interpretatie van de cijfers.



Figuur 40: Aantal leden bij Cambio en Autopia, in 2014, per 1000 inwoners. (bron: Stadsmonitor 2014)

Uit de grafiek blijkt dat Brugge een 9^{de} plaats inneemt m.b.t. het autodelen (Cambio). Het autodelen. M.b.t. Autopia is er een gelijkaardige positie.

Bereikbaarheid van het centrum van de stad

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Vanuit mijn buurt kan ik het centrum van de stad gemakkelijk bereiken (te voet, fiets, auto, bus, trein, tram)'.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) inwoners dat vindt dat ze het centrum van de stad gemakkelijk kunnen bereiken.

Tevredenheid over de bereikbaarheid van het centrum van de stad, in 2011 en 2014, in %.				
	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI Bovengrens (2)
Antwerpen	94,2*	90,1	88,8	91,3
Gent	92,9	92,9	90,8	94,5
Aalst	88,8	87,9	86,3	89,4
Brugge	93,0	93,1	91,8	94,2
Genk	92,7	91,6	90,3	92,7
Hasselt	94,5	93,0	90,6	94,8
Kortrijk	91,8	89,0	86,0	91,4
Leuven	95,1	95,7	94,9	96,5
Mechelen	93,3*	85,6	82,4	88,3
Oostende	94,6	94,5	92,3	96,1
Roeselare	91,6	88,1	85,1	90,7
Sint-Niklaas	90,8	88,7	85,6	91,1
Turnhout	91,8*	90,0	88,5	91,4
Totaal 13 steden	93,2*	91,0	90,4	91,5

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 7 : Tevredenheid over de bereikbaarheid van het centrum van de stad, in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

De tabel geeft aan dat de tevredenheid m.b.t. de bereikbaarheid van het centrum van Brugge boven het gemiddelde van de 13 centrumsteden ligt in 2014. Brugge neemt de derde plaats in. De tevredenheid is nagenoeg niet geëvolueerd ten aanzien van 2011, terwijl de algemene tevredenheid, alle centrumsteden in beschouwing genomen, afneemt.

Tevredenheid over het aanbod aan parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt'

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) van de inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners in de buurt.

Tevredenheid over parkeergelegenheid voor bewoners, in 2011 en 2014, in %.				
	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)
Antwerpen	42,5	40,1	38,1	42,2
Gent	53,4	51,2	47,5	54,8
Aalst	48,0	48,9	46,3	51,4
Brugge	64,9	62,8	60,3	65,3
Genk	62,3	64,4	62,3	66,4
Hasselt	66,9	62,1	57,9	66,2
Kortrijk	61,1	63,9	59,8	67,8
Leuven	50,3	51,5	49,4	53,6
Mechelen	48,9	47,3	43,0	51,7
Oostende	50,4	56,8	52,5	61,0
Roeselare	64,6	62,8	58,4	66,9
Sint-Niklaas	56,4	52,7	48,4	57,1
Turnhout	51,6	50,7	48,1	53,3
Totaal 13 steden	52,0*	50,8	49,8	51,8

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014; als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 8 : Tevredenheid over parkeergelegenheid voor bewoners, in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Gemiddeld vindt net iets meer dan de helft van de inwoners dat er voldoende parkeergelegenheid is in de buurt. Het minste parkeerproblemen zijn er in Genk, Kortrijk, Brugge (62,8%), Roeselare en Hasselt. Vergelijken met 2011 is het aandeel van ondervraagden, is de tevredenheid over parkeergelegenheid bij bewoners gedaald te Brugge.

Fietsvriendelijk karakter van de buurt

Het fietsvriendelijk karakter van de buurt wordt in beeld gebracht door:

- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het aanbod aan fietspaden in de buurt.
- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid van de fietspaden in de buurt.
- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het onderhoud van de fietspaden in de buurt.
- Het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het aanbod aan fietsstallingen in de buurt.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is over het fietsvriendelijk karakter van de buurt.

Tevredenheid over het fietsvriendelijk karakter van de buurt, in 2011 en 2014, in %.									
	Voldoende fietspaden		Veilige fietspaden		Fietspaden goed onderhouden	Voldoende fietsstallingen	Fietsvriendelijk karakter (3/4 eens)		
	2011	2014	2011	2014	2014	2014	2014	BI ondergrens (2)	BI Boven-grens (2)
Antwerpen	51,5	48,9	46,8	49,7	54,5	27,3	40,0	37,7	42,2
Gent	39,3	39,8	31,7*	38,1	41,5	37,5	29,2	25,7	32,9
Aalst	37,0	33,1	33,6	36,2	38,6	18,5	25,4	22,9	28,1
Brugge	65,2*	62,3	55,9*	61,3	61,3	39,7	52,4	49,5	55,2
Genk	73,0	72,4	65,8	66,6	72,2	37,5	59,3	56,9	61,6
Hasselt	65,6	64,1	59,0	59,5	63,9	41,0	53,3	48,5	57,9
Kortrijk	51,5	48,0	44,0	48,2	51,6	29,4	38,8	34,4	43,4
Leuven	47,1	43,1	46,3	48,3	51,8	31,8	37,0	34,8	39,2
Mechelen	57,6*	47,3	46,8	46,4	50,0	22,7	36,1	31,6	40,8
Oostende	56,9	57,5	52,2*	58,4	62,9	34,2	50,8	46,2	55,5
Roeselare	43,6	40,6	38,7	41,8	40,3	24,5	32,5	28,1	37,3
Sint-Niklaas	56,2*	49,2	45,9	46,7	48,6	30,1	37,1	32,5	41,9
Turnhout	38,3	38,8	33,0*	39,1	39,5	27,1	30,0	27,4	32,6
Totaal 13 steden	51,4*	48,7	45,2*	48,6	52,1	29,6	39,3	38,2	40,4

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Tabel 9 : Tevredenheid over fietsvriendelijk karakter van de buurt, in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Brugge neemt een vooraanstaande positie in m.b.t. de verschillende criteria:

- 3de positie m.b.t. voldoende fietspaden
- 2de positie m.b.t. veilige fietspaden
- 4de positie m.b.t. onderhoud fietspaden
- 2de positie m.b.t. voldoende fietspaden
- 3de positie m.b.t. fietsvriendelijk karakter

Tevredenheid over het aanbod aan haltes openbaar vervoer in de buurt

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Er zijn voldoende haltes voor openbaar vervoer in mijn buurt'.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over het aanbod aan haltes openbaar in zijn/haar buurt.

Tevredenheid aanwezigheid van haltes openbaar vervoer in de buurt, in 2008, 2011 en 2014, in %.					
	2008	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)
Antwerpen	89,9*	89,6*	85,7	84,2	87,1
Gent	89,3	89,1	88,9	86,4	90,9
Aalst	80,8	81,8*	78,5	76,3	80,5
Brugge	87,8	88,6	87,6	85,9	89,2
Genk	83,5	84,3	83,4	81,8	84,9
Hasselt	87,0	87,2*	82,3	78,8	85,4
Kortrijk	81,3	84,1	80,3	76,7	83,5
Leuven	90,9	89,4	90,6	89,3	91,7
Mechelen	84,2*	85,0*	71,9	67,7	75,7
Oostende	88,7	90,5	91,7	89,0	93,8
Roeselare	74,6	75,4	69,5	65,2	73,5
Sint-Niklaas	80,3	82,1*	77,5	73,6	81,0
Turnhout	79,1*	80,5*	75,4	73,1	77,5
13 Steden	86,8*	87,2*	84,2	83,4	84,9

(1) * wijst op een significant verschil respectievelijk tussen 2014 en 2008 en tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 10 : Tevredenheid aanwezigheid van haltes openbaar vervoer in de buurt in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Brugge neemt in 2014 een derde plaats in m.b.t. de tevredenheid over de aanwezigheid van bushaltes in de buurt. Brugge komt hiervoor na Leuven en Gent. De tevredenheid is ten aanzien van 2011 beperkt gedaald. Deze daling is minder groot dan de gemiddelde daling van de 13 steden samen.

Tevredenheid over het aanbod aan bussen/trams in de buurt

In de survey van de Stadsmonitor werd volgende stelling voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: 'Er rijden voldoende bussen/trams in mijn buurt'.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is over het aanbod bussen/trams in de buurt.

Tevredenheid over aanwezigheid van bussen/trams in de buurt, in 2011 en 2014, in %.				
	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)
Antwerpen	87,9*	82,6	80,9	84,1
Gent	85,6	86,3	83,6	88,5
Aalst	77,0*	73,7	71,4	75,8
Brugge	86,4	84,3	82,3	86,0
Genk	83,3*	80,8	79,1	82,5
Hasselt	86,6*	80,0	76,3	83,2
Kortrijk	78,7	74,1	70,2	77,7
Leuven	87,6	88,2	86,8	89,5
Mechelen	80,1*	64,0	59,6	68,2
Oostende	87,5	87,1	83,9	89,7
Roeselare	73,4*	67,1	62,6	71,2
Sint-Niklaas	77,0	75,1	71,1	78,8
Turnhout	79,6*	73,5	71,2	75,7
Totaal 13 steden	84,6*	80,8	80,0	81,6

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Tabel 11: Tevredenheid over aanwezigheid van bussen/trams in de buurt in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

M.b.t. de tevredenheid over de aanwezigheid van bussen en trams in 2014 neemt Brugge een vierde plaats in, na Leuven, Gent en Oostende. De tevredenheid is ten aanzien van 2011 beperkt gedaald. Deze daling is minder groot dan de gemiddelde daling van de 13 steden samen.

Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden

In de survey van de Stadsmonitor werden volgende stellingen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad:

- (1) 'In welke mate bent u tevreden over de staat van de wegen' en
- (2) 'In welke mate bent u tevreden over de staat van de fiets- en voetpaden'.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) van de inwoners dat tevreden is met de staat van de wegen, voet – en fietspaden in zijn/haar buurt.

Tevredenheid staat wegen, fiets- en voetpaden, in 2011 en 2014, in %.

	Wegen				Voet- en fietspaden			
	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)
Antwerpen	28,3*	35,2	33,2	37,3	36,5*	39,8	37,7	41,9
Gent	35,3	39,6	36,0	43,3	33,0	32,8	29,4	36,4
Aalst	26,1*	35,9	33,4	38,5	24,8*	30,0	27,6	32,5
Brugge	60,5*	54,9	52,3	57,5	58,8*	49,8	47,2	52,5
Genk	51,0*	64,8	62,7	66,9	63,9	65,4	63,3	67,5
Hasselt	61,1	66,6	62,5	70,5	63,6	59,6	55,3	63,7
Kortrijk	43,2*	51,9	47,6	56,2	45,7	43,5	39,3	47,9
Leuven	43,7*	48,0	45,9	50,1	43,9	42,1	40,1	44,2
Mechelen	39,5*	51,4	47,0	55,7	37,4	40,3	36,1	44,7
Oostende	45,6*	56,9	52,5	61,2	51,4	53,3	48,9	57,7
Roeselare	45,0	44,1	39,7	48,6	36,6	37,5	33,3	42,0
Sint-Niklaas	31,5*	39,9	35,7	44,3	34,9	35,3	31,2	39,6
Turnhout	22,6*	27,7	25,5	30,1	22,1*	25,7	23,5	28,1
Totaal 13 steden	37,9*	43,9	42,9	45,0	40,7	41,3	40,2	42,3

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).
 (2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).
 Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 12 : Tevredenheid staat wegen, fiets- en voetpaden in 2011 en 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

M.b.t. de tevredenheid over de staat van de wegen neemt Brugge een vierde plaats in. Voor de tevredenheid over de staat van voet- en fietspaden is dit eveneens een vierde plaats.

De tevredenheid m.b.t. de wegen en de voet- en fietspaden in 2014 te Brugge is sterk gedaald ten aanzien van 2011. Dit terwijl dat de gemiddelde tevredenheid hierover van de 13 steden samen een lichte stijging kent.

Tevredenheid over de verkeersveiligheid

In de survey van de stadsmonitor werden volgende stellingen voorgelegd aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad:

'(1) In mijn stad kan ik mij op een veilige manier met de fiets of te voet verplaatsen',

'(2) In mijn buurt kunnen kinderen tot 12 jaar zich zelfstandig op een veilige manier verplaatsen' en

'(3) De schoolomgevingen in mijn buurt zijn verkeersveilig'.

Deze laatste stelling werd eveneens bevestigd in 2011.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) inwoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in de stad.

Tevredenheid over verkeersveiligheid in de stad en in de buurt, in 2014, in %.									
	Veilig verplaatsen met de fiets of te voet (stad)			Zelfstandig en veilig verplaatsen kinderen (buurt)			Verkeersveilige schoolomgeving (buurt)		
	2014	BI ondergrens (1)	BI bovengrens (1)	2014	BI ondergrens (1)	BI bovengrens (1)	2014	BI ondergrens (1)	BI bovengrens (1)
Antwerpen	44,9	42,8	46,9	38,2	36,1	40,5	47,7	45,4	49,9
Gent	53,8	50,3	57,3	37,0	33,3	40,9	43,9	40,0	47,8
Aalst	49,2	46,6	51,7	32,8	30,3	35,5	43,8	41,1	46,5
Brugge	65,3	62,9	67,6	54,3	51,6	57,0	60,0	57,3	62,6
Genk	68,4	66,4	70,3	51,1	48,8	53,4	65,0	62,8	67,1
Hasselt	76,0	72,3	79,3	49,8	45,4	54,2	57,5	53,0	61,8
Kortrijk	59,6	55,5	63,6	45,6	41,1	50,1	60,2	55,8	64,5
Leuven	63,9	61,9	65,8	46,3	44,1	48,6	53,8	51,6	56,0
Mechelen	57,1	52,9	61,2	41,9	37,5	46,4	55,2	50,6	59,7
Oostende	54,4	50,2	58,6	48,8	44,2	53,5	58,1	53,4	62,7
Roeselare	50,8	46,4	55,1	43,5	38,8	48,2	57,2	52,5	61,8
Sint-Niklaas	52,0	47,7	56,3	39,7	35,3	44,3	49,1	44,5	53,7
Turnhout	40,1	37,7	42,6	41,2	38,6	43,9	48,6	45,9	51,4
Totaal 13 steden	53,8	52,8	54,8	42,0	40,9	43,1	51,4	50,3	52,5

(1) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).
Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 13 : Tevredenheid over verkeersveiligheid in de stad en in de buurt, in 2014, in % (bron: Stadsmonitor 2014)

Brugge neemt een derde plaats in als het gaat om de tevredenheid over het veilig verplaatsen met de fiets of te voet in de stad en de tevredenheid over de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen. Brugge heeft de eerste plaats in als het gaat om de tevredenheid over het zelfstandig en veilig verplaatsen van kinderen in de buurt.

Verkeersslachtoffers

Onderstaande tabel geeft het gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers, van 2002-2004 tot 2011-2013, per 10000 inwoners. Omdat het aantal verkeersslachtoffers in een relatief klein geografische ruimte, zoals een stad behoorlijk kan fluctueren van jaar tot jaar wordt in de stadsmonitor gewerkt met gemiddelden over een periode van drie jaar.

	2002-2004	2005-2007	2008-2010	2011-2013
Antwerpen	7,2	8,3	7,4	5,9
Gent	8,6	9,0	9,1	8,5
Aalst	7,0	6,1	4,9	4,0
Brugge	6,1	6,6	6,0	6,0
Genk	11,5	6,6	7,1	7,9
Hasselt	9,2	9,0	8,2	8,4
Kortrijk	10,5	10,2	11,3	8,5
Leuven	4,5	5,7	5,9	5,6
Mechelen	8,8	7,8	6,6	6,4
Oostende	5,3	5,5	4,4	3,4
Roeselare	8,8	6,9	7,4	6,4
Sint-Niklaas	8,4	7,5	6,8	5,8
Turnhout	13,3	6,8	7,9	6,3
Totaal 13 steden	7,9	7,8	7,4	6,5
Vlaams Gewest	9,1	8,3	7,5	6,5
Brussels Gewest	n.b.	0,5	0,4	0,4

Bron: ADS, bewerking SVR.

Tabel 14 : Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers, van 2002-2004 tot 2011-2013, per 10 000 inwoners (bron: De Stadsmonitor 2014).

Vergeleken met de andere 12 steden kent Brugge een vrij laag aantal slachtoffers per 10000 inwoners. Enkel Oostende en Leuven hebben hier lagere waarden. Tegenover 10 jaar geleden is er een daling. Brugge noteert slecht een minieme daling van het aandeel dode en zwaargewonde slachtoffers.

Het aantal verkeersslachtoffers hangt af van diverse factoren: de stijging van het autogebruik en van het aantal verplaatsingen, een uitgebreider wegennet, de aanwezigheid van gewest- en autosnelwegen, de wegeninrichting, weersomstandigheden, enzovoort.

Verkeersslachtoffers bij fietsers

Onderstaande tabel geeft het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij fietsers per 10.000 inwoners. Ook hier wordt gewerkt met gemiddelden over drie jaar.

	2005-2007	2008-2010	2011-2013
Antwerpen	1,2	1,1	1,2
Gent	1,5	1,4	2,4
Aalst	0,8	0,8	0,9
Brugge	1,7	1,6	2,0
Genk	0,7	1,0	1,1
Hasselt	1,7	1,8	1,5
Kortrijk	1,9	2,5	1,7
Leuven	1,5	1,6	2,3
Mechelen	2,1	1,5	1,8
Oostende	1,0	1,1	1,0
Roeselare	1,4	2,1	2,7
Sint-Niklaas	1,9	1,3	2,0
Turnhout	2,3	2,0	2,3
Totaal 13 steden	1,4	1,4	1,7
Vlaams Gewest	1,5	1,4	1,5
Brussels Gewest	0,02	0,03	0,03

Tabel 15 : Gemiddeld jaarlijks aantal verkeersslachtoffers bij fietsers , van 2002-2004 tot 2011-2013, per 10 000 inwoners (bron: De Stadsmonitor 2014).

Brugge neemt een vijfde hoogste plaats in. Er is de laatste tien jaar een stijging.

Buurtproblemen: Verkeershinder

In de survey van de Stadsmonitor werd gevraagd aan de inwoners in welke mate ze de afgelopen maand zelf hinder ondervonden van agressief verkeersgedrag en van auto's en/of vrachtwagens die te snel rijden in hun buurt.

Onderstaande tabel geeft het aandeel (%) inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeersgedrag in de wijk en aandeel (%) inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van onaangepaste snelheid van het verkeer in de buurt.

	Agressief verkeersgedrag				Onaangepaste snelheid			
	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)	2011	2014	BI ondergrens (2)	BI bovengrens (2)
Antwerpen	27,7	27,2	25,3	29,1	45,3*	41,7	39,7	43,8
Gent	24,3	24,0	21,0	27,1	45,3	42,5	39,0	46,0
Aalst	23,1	23,1	21,1	25,3	49,7	47,7	45,2	50,2
Brugge	18,2	16,9	15,1	18,8	39,1	41,6	39,1	44,1
Genk	21,5	20,9	19,2	22,7	43,7	41,1	39,0	43,2
Hasselt	13,9	16,0	13,1	19,3	40,1	42,7	38,6	46,9
Kortrijk	18,0	19,1	16,1	22,5	41,8	40,9	36,9	45,0
Leuven	13,9	15,0	13,6	16,5	36,2	34,7	32,8	36,6
Mechelen	26,7*	20,9	17,7	24,5	49,2*	42,1	38,0	46,3
Oostende	18,5	16,2	13,3	19,6	35,8	33,5	29,6	37,7
Roeselare	15,8*	19,7	16,5	23,4	40,1	42,2	38,0	46,5
Sint-Niklaas	24,4	24,1	20,7	28,0	54,1	50,3	46,0	54,6
Turnhout	18,6	18,4	16,5	20,4	39,1	37,7	35,3	40,1
Totaal 13 steden	22,7	22,3	21,4	23,2	43,8*	41,6	40,7	42,6

(1) * wijst op een significant verschil tussen 2014 en 2011 en dit onder controle van geslacht, leeftijd en opleiding (zie leeswijzer).

(2) BI= betrouwbaarheidsinterval 2014: als de percentages van twee steden binnen elkaars betrouwbaarheidsinterval vallen, is er een grote kans dat het verschil wordt veroorzaakt door toeval en er geen significant verschil is (zie leeswijzer).

Bron: survey Stadsmonitor.

Tabel 16 : Verkeershinder in 2011 en 2014 (bron: De Stadsmonitor 2014).

Het aandeel (%) inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeersgedrag in de wijk is relatief laag te Brugge, vergeleken met het gemiddelde van het totaal van de 13 steden. Ten aanzien van 2011 is er een daling van de ervaren hinder. Het aandeel (%) inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden door onaangepaste snelheid te Brugge is te vergelijken met het gemiddelde van het totaal van de 13 steden. In de meeste steden is er een daling, te Brugge is er een stijging van de hinder.

11.9 Tonnage vrachtwagens

MTM 3,5 ton



MTM 5 ton



MTM 7,5 ton



MTM 10 ton



MTM 20 ton



MTM 30 ton



11.10 Inrichtingsprincipes lokale wegen

11.10.1 Lokale verbindingswegen (lokale weg type I)

Lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Aanvullende functies zijn het ontsluiten en toegang verlenen. De lokale verbindingswegen verbinden de kernen onderling met het centrum of met het hoofdwegennet. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld²²:

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie. Op gewestwegen wordt B9 gebruikt.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70 km/uur buitengebied, geen verblijfsfuncties langs de weg;
 - BUBEKO: 70 km/uur overgangsgebied, (landelijke) woonfunctie;
 - BIBEKO: 50 km/uur woongebied en eventueel centrumgebied;
 - BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: maatgevend gebruik: bus-bus;
 - BUBEKO: rijstroken 3 m goten niet inbegrepen;
 - BIBEKO: rijbaan 6 m goten inbegrepen.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:
 - rotondes op kruispunten (maatgevend voertuig: lijnbus);
 - poorteffecten met middengeleiders;
 - middengeleiders op kruispunten;
 - middengeleiders aan oversteekpunten van fietsroutes;
 - verkeersplateaus.
- Parkeervoorzieningen: buiten de rijbaan.
- Bouwvrije stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
 - BIBEKO: geen.
- Verlichting:
 - BUBEKO: geen, enkel verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
 - BIBEKO: wel.

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het openbaarvervoernetwerk.

²² Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- Regionaal verbindende lijnen, hoge frequentie en rijsnelheid, doorstromingsmaatregelen bij congestie.
 - BUBEKO en 70 km/uur: bushavens, halte-informatie en wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen;
 - BIBEKO: halteren op de rijbaan, halte-informatie, wachtaccommodatie voor voetgangers en fietsstallingen.
- Vrije baan indien nodig voor de doorstroming (meestal in stedelijk gebied).
- Verkeersplateaus volgens de wegcode, BUBEKO voorkeur voor andere snelheidsremmers met meer comfort voor de inzittenden en het materieel.
- Obstakelvrije doorgang afgestemd op de kruisingen met de bus, rekening houdend met de spiegels.

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer (Zie ook Vademecum Fietsvoorzieningen).

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
- BUBEKO: gescheiden fietspaden;
- BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

11.10.2 Lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II)

Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.

Naast de ontsluitingsfunctie neemt het toegang verlenen ook een belangrijke plaats in . De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie.

Volgende inrichtingsprincipes worden voorop gesteld voor de lokale wegen type II ²³:

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling:
 - B15 voorrang op kruispunten met wegen van een lagere categorie;
 - voorrang van rechts.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - BUBEKO: 70 km/uur landelijk gebied;
 - UBEKO: 70 km/uur met (landelijke) woonfunctie;
 - BIBEKO: 50 km/uur;
 - BIBEKO: 30 km/uur in centrum of zone 30.
- Aantal rijstroken: 2x1 (of meer, afhankelijk van de intensiteiten).
- Rijwegbreedte: in functie van het maatgevend gebruik.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing:

²³ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- verhoogde kruispunten en verkeersplateaus aan scholen, oversteekpunten e.d. bij snelheden van 50 km/uur en lager;
- rotondes, overrijdbare minirotondes;
- sluizen, behalve op bustrajecten.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden en oversteekplaatsen.
- Parkeervoorzieningen: bij voorkeur buiten de rijbaan.
- Bouwvrije stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
 - BIBEKO: geen.
- Verlichting:
 - BUBEKO: 1-1.5 cd/m² met afwijkende verlichting op kruispunten en oversteekpunten;
 - BIBEKO: aan de omgeving aangepaste lichtpunthoogte, 1 cd/m².

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het netwerk openbaarvervoer.
- Ontsluitende regionale en stadsgewestelijke lijnen, stadsbussen, tram.
- Bushalte op de rijbaan.
- Vrije baan indien nodig voor de doorstroming (meestal in stedelijk gebied).

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer (zie Vademecum Fietsvoorzieningen)

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.
- BUBEKO: gescheiden fietspaden afhankelijk van de snelheidslimiet en soort verkeer.
- BIBEKO: aanliggende fietspaden en gemengd.

11.10.3 Lokale wegen type III

Voor een erftoegangsweg gelegen in een verblijfsgebied (woonstraat, winkelstraat) worden volgende inrichtingsprincipes voorop gesteld²⁴:

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied: BIBEKO: 50 km/uur, 30 km/uur, 20 km/uur.
- Aantal rijstroken: 1 tot 2.
- Rijwegbreedte: rijstroken 2,75 – 4 m voor eenrichtingsverkeer en 4-5 m tweerichtingsverkeer, uitzondering openbaar vervoer.
- Voetgangersvoorzieningen: voetpaden verhoogd of gelijkgronds.
- Parkeervoorzieningen: Op de rijbaan, op afgebakende vakken, buiten de rijbaan.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: diverse, zie Richtlijnen voor inrichting van zone 30-gebieden.

²⁴ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- Bouwrijke stroken:
 - BUBEKO: 5 m vanaf rooilijn;
 - BIBEKO: geen.
- • Verlichting: functioneel decoratief, laag 4-6 m, wit licht, 0.5 cd/m².

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het netwerk openbaarvervoer.
- Snelheid gelijk aan snelheid autoverkeer.
- Halteplaats op de rijbaan.
- Aangepaste snelheidsremmers.

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer

- Gemengd.

Voor erftoegangsweg gelegen **in het buitengebied (landelijke weg)** worden volgende inrichtingsprincipes voorop gesteld²⁵:

Inrichtingseisen m.b.t. autoverkeer

- Voorrangsregeling: algemene regel.
- Ontwerpsnelheid per gebied:
 - 70 km/uur: grote uitzichtlengte, aangepaste ontwerpsnelheid (bochtstralen en hellingen);
 - 50 km/uur: bochtig en smal tracé en rijbanen van 3 m breed;
 - 30 km/uur: woonstraat BUBEKO.
- Uitvoering in de vorm van een ventweg parallel met en gescheiden van de (hoofd)rijbaan (die tot een andere categorie behoort) is mogelijk.
- Aantal rijstroken: 1-2.
- Rijwegbreedte: 3 m met passeerhavens, of 4 m zonder passeerhavens, geen goten, wel grachten. Uitgezonderd op route lijnbus.
- Specifieke maatregelen voor snelheidsbeheersing: afsluiting van straten ter wering van sluipeerkeer (zandbakken, slagbomen, tractorsluizen...), fietssuggestiestroken, weglaten van rand- en asmarkering, rammelstroken, sluisen.
- Parkeervoorzieningen: geen.
- Bouwrijke stroken: 5 m vanaf rooilijn.
- Verlichting: geen, enkel op kruispunten en oversteekpunten fietsnetwerk.

Inrichtingseisen m.b.t. openbaar vervoer

- Halteplaats openbaar vervoer: op de rijbaan.

Inrichtingseisen m.b.t. fietsverkeer

- Gemengd, eventueel fietssuggestiestroken.

²⁵ Op basis van "Categorisering van de lokale wegen", Valere, Donné, mei 2004

- Afhankelijk van de netwerkfunctie in het fietsnetwerk.

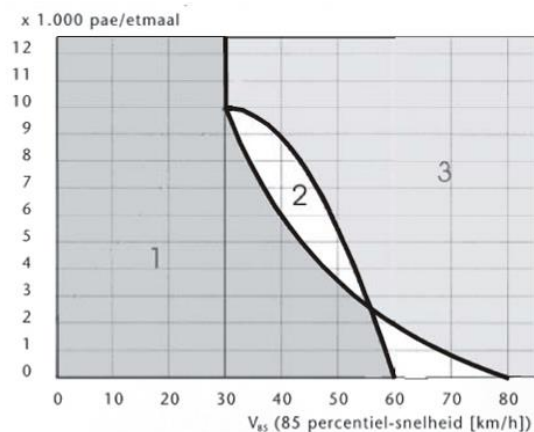
11.11 Inrichtingsprincipes Vademecum fietsvoorzieningen

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km per uur

- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal dan wordt een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) voorgesteld. Fietsuggestiestroken kunnen overwogen worden, zodat plaats van de fietser visueel wordt aangeduid op rijbaan met gemengd verkeer.
- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal dan dienen fietspaden, fietsuggestiestroken of gemengd profiel voorzien te worden, afhankelijk van intensiteit ((zie Figuur 41: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

Fietsvoorzieningen in verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km per uur

- Tweezijdige fietsvoorzieningen is algemene regel
- Indien intensiteiten hoger zijn dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk. Er dien afgewogen te worden of het fietspad aanliggen verhoogd of vrijliggend die voorzien te worden.
- Indien de intensiteiten later liggen dan 5500 pae/etmaal dan kan een gemengd profiel, fietsuggestiestroken of fietspaden, afhankelijk van de intensiteiten (zie Figuur 41: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)



Figuur 41: Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenenvoor de fiets* - CROW, p. 80-81) (bron: Vademecum Fietsvoorzieningen)

De horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerp-snelheden.

Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk. Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietsuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk. Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

In onderstaande tabel worden inrichtingseisen per type fietsvoorziening opgesteld wat betreft breedte en afscherming van fietsvoorzieningen.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid auto-verkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	X	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Fietsuggestiestrook	125 – 150 2	120	/	/	< 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

(*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussen-strook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

11.12 Mogelijke flankerende maatregelen voor stadsdistributie

Vanuit onderzoek²⁶ werden een aantal mogelijke maatregelen geformuleerd opdat de stadsdistributie goed zou kunnen functioneren. Per maatregel werd aangegeven wanneer de mogelijke uitvoering kan verwacht worden en wat de waarschijnlijkheid is van de invoering van de maatregel. Tevens werd de impact van de maatregel ingeschat.

	Mogelijke uitvoering	Waarschijnlijkheid	Impact
Regelgeving (privilegebeleid)			
• Low-emission zones	MLT	Hoog	++
• Venstertijden	KT	Hoog	+
• Invoeren tonnageverbod	KT	Hoog	+
• Voetgangerszones	KT	Hoog	+
• Spertijden bruggen verlengen	KT	Hoog	++
Infrastructuur			
• Klaverblad E40-E403	MLT	Midden	+
• Gebruik busbanen & Tovergroen	LT	Laag	+
• Opzetten van systeem van collectiepunten	KT	Hoog	++
• Doordachte planning en beleid omtrent laad- en loszones	KT	Hoog	++
Handhaving			
• Gebruik laad- en loszones	KT	Hoog	+
• Naleven venstertijden	KT	Hoog	+
• Naleven tonnagebeperking	KT	Hoog	+
Financiële prikkels			
• Promoten milieuvriendelijke voertuigen	KT	Hoog	+
• Promoten Fietskoeriers	KT	Hoog	+
• Promoten Vervoer te water	MLT	Hoog	+

²⁶ BEVOORRADINGSPROFIEL BRUGGE, Slimme stedelijke distributie in Brugge – Fase I – startnota, City Depot, juni 2014

• Belasten van weinig milieuvriendelijke voertuigen	LT	Laag	+
Organisatie & samenwerking			
• Adviesroute: omtrent gewicht en omvang, venstertijden, laden en lossen,	MLT	Hoog	+
• Samenwerking distributiecentrum-stad (PPS, private uitbater, concessie, ...)	KT	?	++
• Stadsdiensten: eigen distributie integreren in distributiecentrum	KT	?	++
• Samenwerking met Blankenberge	KT	Midden	++

11.13 Bevraging nieuwe mogelijke locaties autodelen

Cambio voerde een onderzoek uit naar nieuwe mogelijke locaties voor autodelen.

Uit het onderzoek bleek dat de stemmen m.b.t. de bijkomende locaties relatief sterk verdeeld waren, maar geeft toch paar richtingen aan.

Zo lijkt dat als er een uitbreiding buiten het centrum overwogen wordt, St Andries de eerste favoriet te zijn. In het centrum lijkt er het meest interesse naar de buurt van het Visart-park te gaan als 'eerstvolgende' in de rij van mogelijke nieuwe locaties.

11.13.1 Respons : 246 reacties

Overwegend cambio-gebruikers hebben hun stem laten horen, maar toch ook een 100-tal potentiële gebruikers.

al cambiogebruiker	56,91% 140
nog geen cambiogebruiker, maar zou me zeker aansluiten als cambio de door mij aangeduide standplaats opent	12,60% 31
nog geen cambiogebruiker, maar zou misschien aansluiten als cambio de door mij aangeduide standplaats opent	15,85% 39
nog geen cambiogebruiker en momenteel ook (nog) niet echt / niet meer geïnteresseerd maar misschien wel in de toekomst	11,38% 28
ik stem louter uit sympathie, geen intentie zelf cambio te gebruiken	3,25% 8

Gezien de oproep vooral betrekking had op de interesse voor nieuwe locaties in derand, zijn er ook overwegend reacties uit de rand : 37,4 % woont in het centrum versus 62,6 % buiten het centrum.

11.13.2 Resultaten

Uitbreiding of nieuwe standplaatsen in het centrum

Top 3 :

1. Graaf Visart park (17 stemmen)
2. Calvariebergstraat/ Sint-Clarastraat (9)
3. nabij Oud Sint-Jan (9)

Er was een ruime categorie 'andere', (13) met heel uiteenlopende suggesties

Buiten centrum

1. St Andries (34)

2. Assebroek (30)
3. Sint-Michiels (26)
4. Sint-Kruis (17)

Indien de resultaten worden opgesplitst volgens de 'soort' stemmer (al gebruiker, potentieel gebruiker), dan krijgen we volgende nuances:

(140 gebruikers - 31 zeker indien standplaats in de buurt - 39 misschien als standplaats in buurt)

In centrum

Top 3 bij gebruikers : Visart (13 stemmen) - Sasplein (7) - Oud St Jan (6)

Top 3 bij potentiële gebruikers : stemmen volledig verspreid

Buiten centrum

Top 3 bij gebruikers : Assebroek (18) - St Andries (18) - Sint-Kruis (12)

Top 3 bij nog niet gebruikers : St-Michiels (13) - St-Andries (10) - Assebroek (8)

Nemen we gemene deler dan komen we bij Assebroek en St Andries (zie ook hoger) waar én gebruikers én potentiële gebruikers vragende partij lijken.

Kantoren		www.arcadisbelgium.be
Antwerpen- Berchem Citylink - Posthofbrug 12 B-2600 Berchem T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Hasselt Eurostraat 1 – bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00	Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45
Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel T +32 2 505 75 00 F +32 2 505 75 01	Liège 26, rue des Guillemins, 2ème étage B-4000 Liège T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Charleroi 119, avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T +32 71 298 900 F +32 71 298 901
ARCADIS Belgium nv/sa BTW BE 0426.682.709 RPR BRUSSEL ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 SWIFT BIC BBRUBEBB		Maatschappelijke zetel Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel



Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening. Detachering van projectmedewerkers.

Deze offerte is afgeprint op papier met het FSC-label