

# STADSFietsROUTE

FR30





# BRUGGE



## Stad Brugge

Bart Slabbinck – Dienst Mobiliteit, Projectcoördinator

Tommy De Boi – Dienst Mobiliteit, Bureauchef

mobi@brugge.be

brugge.be/stadsfietsroute



## Projectteam

Maarten van de Voorde – West 8, Directeur West 8 Brussels

Jan Nijs – West 8, Architect

Koen Stuyven – Vectris, Directie

Clotilde Imbert – Copenhagenize Design Co., Directrice

Arthur Duhamel – Copenhagenize Design Co., Stedenbouwkundig ontwerper

James Thoem – Copenhagenize Design Co., Ruimtelijk planner



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



## Europees project 'Handshake'

Brugge heeft de ambitie om één van de toekomstige fietshoofdsteden van Europa te worden, en sloot zich daarom aan bij het CIVITAS Handshake project. CIVITAS Handshake heeft als doel steden fietsvriendelijker te maken en brengt daarvoor dertien Europese steden samen om inspiratie en praktijkervaring uit te wisselen. Drie wereldbepaalde fietshoofdsteden – Amsterdam (NL), Kopenhagen (DK) en München (DE) – delen hun expertise en oplossingen met tien toekomstige fietshoofdsteden. Als een veelbelovende toekomstige fietshoofdstad werkt Brugge nauw samen met fietsexperten van Stad Amsterdam. Dit project valt onder het CIVITAS initiatief en wordt gesubsidieerd door het onderzoek en innovatieprogramma Horizon 2020 van de Europese Unie. Meer info : handshakecycling.eu.

*Deze brochure geeft een samenvatting van de technische studie die voor dit project werd gemaakt. Deze studie is volledig beschikbaar op [Brugge.be/stadsfietsroute](http://Brugge.be/stadsfietsroute)*



“

Vorig jaar vierden we de 50ste verjaardag van de eerste overwinning van Eddy Merckx in de Ronde van Frankrijk. Dat waren nog eens tijden...Maar eveneens was dit een tijdperk waar het mobiliteitsbeleid sterk op de auto gericht was. Onze middeleeuwse stad werd overspoeld door gemotoriseerd verkeer. Straten werden als het ware ‘verkeersriolen’. De historische pleinen werden getransformeerd in banale parkeervlaktes. De integriteit van de stad stond op het spel. 50 jaar geleden richtten enkele burgers de Stichting Marcus Gerards op met een betoog voor een nieuw stedelijk beleid. Het werd de start van een nieuw hoofdstuk waar de stad opnieuw centraal kwam te staan.

In 1972 werd door het stadsbestuur van Brugge groen licht gegeven voor een nieuw beleidsdocument, het zogenaamde ‘Structuurplan’. Dit document was de start van een nieuw mobiliteitsbeleid dat kan omschreven worden als een strategie voor de ontwikkeling van een stadsvriendelijke mobiliteit. Deze aanpak was gebaseerd op het idee dat niet de stad zich zou moeten aanpassen aan de moderne verkeersstromen, maar dat het verkeer zich zou moeten aanpassen aan de stad. Een stad die vandaag befaamd is als UNESCO werelderfgoed.

De beleidskeuzes vanaf de jaren ‘70 veranderden Brugge, fietsers waren opnieuw welkom in de Brugse straten. Er ligt echter nog heel wat werk op de plank. Vandaag wordt de capaciteit van de fietsinfrastructuur overschreden en bij momenten als onveilig ervaren. Die ervaring van onveiligheid geldt vooral in de zone van de ring, met in het bijzonder de historische stadspoorten.

Dankzij het Europese Handshake-project heeft de Stad Brugge de opportuniteit gekregen om haar fietsnetwerk te herbekijken. Samen met het projectteam, bestaande uit West 8, Copenhagenize Design Co., en Vectris, en met de steun van verschillende Europese fietsexperten, werd de strategie voor het Stadsfietsrouteproject uitgewerkt.

De visie die voortkwam uit deze studie wordt gepresenteerd in de volgende pagina’s. Vanuit het oorspronkelijke idee om de R30 ringweg herin te richten, werd een strategische lange termijn-visie ontwikkeld die het gehele fietsnetwerk rond het Brugse stadscentrum omvat. De Stad Brugge heeft de ambitie om de de fiets te gebruiken als een middel om de stedelijke kwaliteit van straten te versterken onder het motto: “Minder snelheid, meer stad”.

Dirk De Fauw

*Burgemeester van Brugge*

”





# MINDER SNELHEID, MEER STAD

“De straat was eens het hart van een gemeenschap, een plaats waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. In plaats van een verbindend element, is de straat vandaag een hinderpaal geworden voor menselijke relaties. De auto heeft er duidelijk toe bijgedragen dat de mensen meer langs elkaar leven. Nochtans heeft de stedelijke cultuur nog steeds de specifieke rol om zoveel mogelijk ontmoetingen mogelijk te maken. [...] Wij geloven hartstochtelijk in de betekenis van een levend stadshart, dat wonderlijk samenspel van winkels, publieke gebouwen, kantoren, musea, restaurants enz. [...] Het is een gek idee dat een straat maar tot leven komt door intens gebruik van gemotoriseerd verkeer, aangezien het in feite een sterke achteruitgang betekent van de levenskwaliteit.”

Frank Van Acker, burgemeester van Brugge, 1978



# INLEIDING

## /// De nood aan een nieuwe generatie fietsinfrastructuur

Sinds de eerste stap voor het actief ontwikkelen van een fietsnetwerk in 1992, heeft Brugge een constante stijging in fietsgebruik gekend, goed voor een indrukwekkend aandeel van 42% van de woon-werk verplaatsingen vandaag. Maar terwijl het stadscentrum gewaardeerd wordt als een toevluchtsoord voor zowel voetgangers als fietsers, is deze nog steeds omringd door de R30, een sterk op auto gerichte ring die bewoners afschrikt om er te fietsen. Bovendien wordt de huidige fietsinfrastructuur gezien als te smal voor het veilig en comfortabel opvangen van het toenemende fietsgebruik in de stad waaronder ook het gebruik van elektrische fietsen, bakfietsen en speed-pedelecs.

Het is tijd om het Brugs fietsnetwerk een opwaardering te geven om zo de verplaatsingen per fiets directer, intuïtiever en comfortabeler te maken voor alle bewoners van jong tot oud. Dit streven geldt niet enkel voor het verbeteren van fietspaden, maar ook voor het veiliger maken van kruispunten en het verbeteren van de toegankelijkheid tot voorzieningen. De fiets is een stadsvriendelijke vervoerswijze, die zich spiegelt aan de rijke historische en natuurlijke kenmerken van Brugge. Door de ontwikkeling van een nieuwe generatie fietsinfrastructuur zal Brugge een toekomstige fietshoofdstad worden.

## /// Van het FR30 fietspad tot “Ceci n’est pas un Ring”

De vaststelling van een povere fietskwaliteit omheen het Brugse ei werd vertaald in een opdracht die werd gegund aan een projectteam, bestaande uit het landschapsarchitectenbureau West 8 (NL), studie bureau voor mobiliteit en ruimte Vectris (BE) en het fietsadviesbureau Copenhagenize Design Co. (DK). Het consortium stelde de focus op de ring corridor in vraag, en pleitte voor een verruiming waarbij het accent kwam te liggen op een verbeterde connectiviteit en integratie van het gehele stadsfietsnetwerk. Hierdoor werd de focus verlegd van louter een fietsring (FR30) naar een meer holistische benadering van de ‘Stadsfietsroute’.

De opstart van de strategie Stadsfietsroute startte in augustus 2019. Begin 2020 werd een reeks evenementen voor stakeholders georganiseerd om de input te verzamelen van een brede verzameling aan actoren. Dit ging over zowel Europese experts, lokale besturen, fietslobbygroepen, als over lokale bewoners. Deze brochure stelt de globale visie voor van een Brugse fietsinfrastructuur 2.0, voortbouwend op de gebundelde expertise van het projectteam en de bevraagde stakeholders.

# EEN FIETSNETWERK OP MAAT VAN BRUGGE

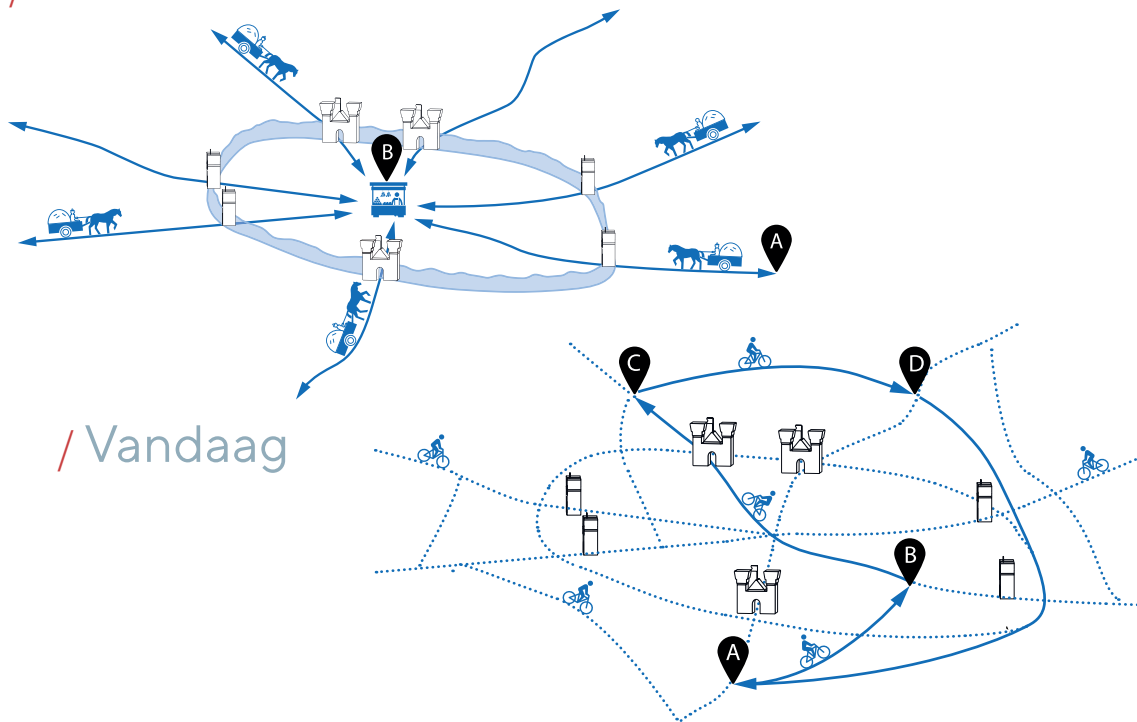
/// Het fietsnetwerk is een deel van een rijk stedelijk en natuurlijk systeem

Van een bruisend stedelijk leven tot rustgevend groen, Brugge bestaat uit een dynamische mix van sferen. Natuurlijke en menselijke elementen zoals de groene Vesten, de ringvaart en de historische stadspoorten geven vorm aan Brugge en beïnvloeden hoe bewoners de stad waarnemen en hoe ze zich oriënteren wanneer ze zich door de stad voortbewegen.

De Stadsfietsroute strategie neemt al deze elementen in beschouwing en gebruikt deze als hefboom om tot een meer intuïtief en verbonden fietsnetwerk te komen. Door het integreren van fietsstraten en fietspaden in groene corridors gaat het voorgestelde fietsnetwerk verder dan louter het aanvullen van de bestaande toestand. Er worden nieuwe opportuniteiten ontwikkeld om de stad verder te openen, door het verbinden van voorheen versnipperde ruimtes met wandel- en fietsvriendelijke infrastructuur.

Het resultaat zal een win-win situatie zijn voor fietsers en voor de stad in het algemeen. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur zal tegemoet komen aan een groter aantal dagelijkse fietsverplaatsingen en zal leiden tot het verminderen van luchtvervuiling en lawaaihinder, verbonden met individueel autogebruik. Fietsinfrastructuur zal het autoverkeer doen vertragen in bepaalde gebieden, wat ook leidt tot een aangenamere ruimtes rondom vele stedelijke herkenningspunten. Een intuïtiever en comfortabeler netwerk biedt plaats aan bewoners van alle leeftijden en moedigt fietsgebruik aan. Het enthousiasmeert ook de dagelijkse en sporadische fietsers en geeft een duwtje in de rug aan een stadsvriendelijker stedelijk leven.

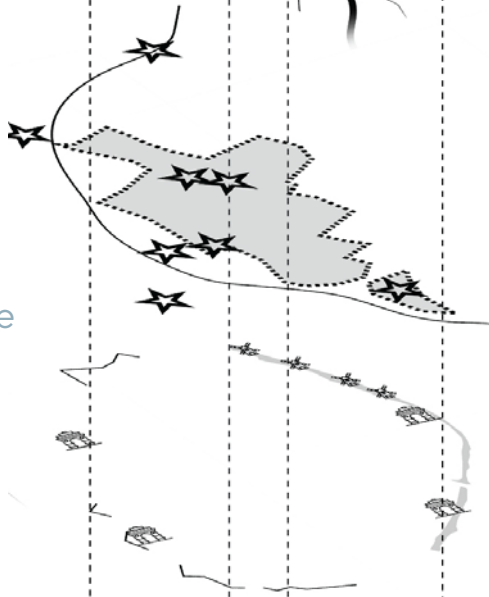
/ Middeleeuwen



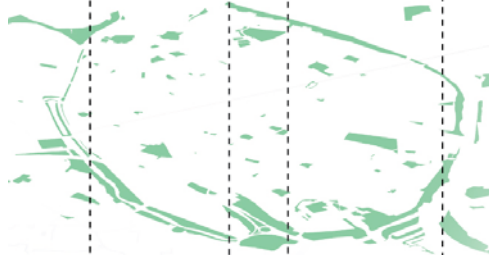
/ Culturele  
elementen



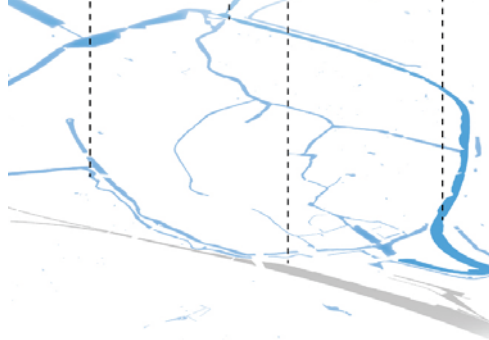
/ Historische  
elementen



/ Groene  
netwerk



/ Blauwe  
netwerk



# FIETSEN IS MEER DAN MOBILITEIT

## /// Van een wereld van stromen, naar een wereld van plaatsen

De fiets past goed binnen een stedelijke schaal, waarbij de fiets in staat is om steden te veranderen, straatleven te activeren en vrijheid en zelfredzaamheid aan te reiken. Door te kiezen voor de fiets, verbeteren bewoners zowel hun persoonlijke levenskwaliteit als die van hun stad.

Op individueel niveau gaat de keuze voor de fiets gepaard met heel wat directe en indirecte gezondheidsvoordelen. Op een bredere schaal draagt fietsen bij tot het verminderen van luchtvervuiling en lawaaihinder, vermindert files en draagt bij tot een dynamisch straatbeeld en gezonde lokale economieën. Om deze potentiële baten aan te boren moet een holistische benadering van het ontwerp van fietsinfrastructuur worden gevolgd, waarbij fietsinfrastructuur voor de fietser zowel een verkeersruimte als een verblijfsruimte is.

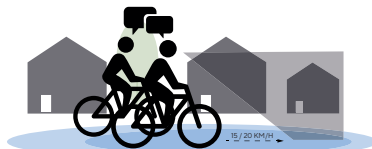
### WERELD VAN STROMEN



Efficiënt fietsen

Fietsen moet een betrouwbaar transportmiddel zijn, dat bewoners toelaat om zich efficiënt te verplaatsen op de korte en lange afstand. Met directe en 'doelgerichte' infrastructuur wordt fietsen een betrouwbare en efficiënte vervoerskeuze die de capaciteit en snelheid van autoverkeer in een stedelijke context overtreft.

### WERELD VAN PLEKKEN EN PLAATSEN



Sociaal fietsen

Goede fietsinfrastructuur laat bewoners van alle leeftijden toe om veilig en ontspannen te fietsen. Het zicht op fietsers die al babbelend in groep door de stad rijden, maakt dat de stad als menselijker wordt ervaren én geeft aan dat fietsen er veilig is. Om deze mate van vertrouwen te verkrijgen, zal fietsinfrastructuur ofwel afgescheiden moeten worden van het autoverkeer, ofwel gemengd met lage snelheden en lage aantallen auto's.



Interactief fietsen

Als je fietst, beleef je het stadsleven ten volle: snelle tussenstops maken om inkopen te doen, zwaaien naar vrienden en burens, genieten van de historische en natuurlijke omgeving en zelfs even window shoppen zijn evident bij fietsen tegen een comfortabel tempo.



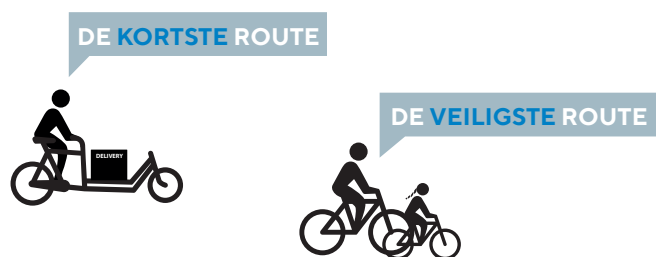
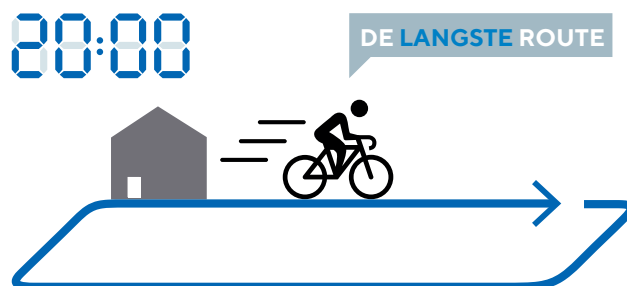
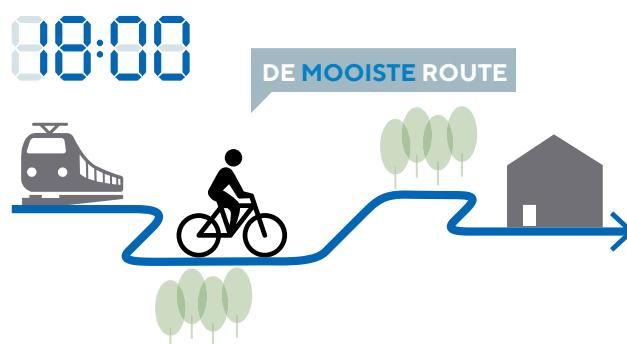
# EEN NETWERK VOOR ÁLLE FIETSERS

Een uitstekende fietsinfrastructuur is flexibel en meelagig, zodat tegemoet gekomen wordt aan een verscheidenheid aan situaties en type fietsers. Van dagelijkse pendelaars op lange afstand tot grote groepen schoolkinderen. Potentiële gebruikers hebben verschillende noden, snelheden en gedrag. Een intuïtieve infrastructuur zorgt ervoor dat iedere groep ruimte krijgt, (be)geleidt fietsers terwijl andere weggebruikers een zekere mate van comfort behouden.

## /// Een route voor elke gelegenheid

Afhankelijk van de situatie kan een individu verschillende routes nemen om tot dezelfde bestemming te komen. Een fietspendelaar zal in de ochtend al snel kiezen voor de snelste en meest directe route naar het werk of naar school. Terwijl in de namiddag diezelfde persoon misschien eerder een pittoreske omweg verkiest door een park of langs een kanaal. En wanneer iemand een sportieve uitdaging zoekt zal de focus eerder liggen op een langere route met zo weinig mogelijk onderbrekingen (bijv. van ander verkeer of kruispunten).

Op die manier moet een stad die fietsvriendelijkheid nastreeft erkennen dat, afhankelijk van de situatie, de ideale route de veiligste, de mooiste, de stilste of simpelweg de snelste zou kunnen zijn.



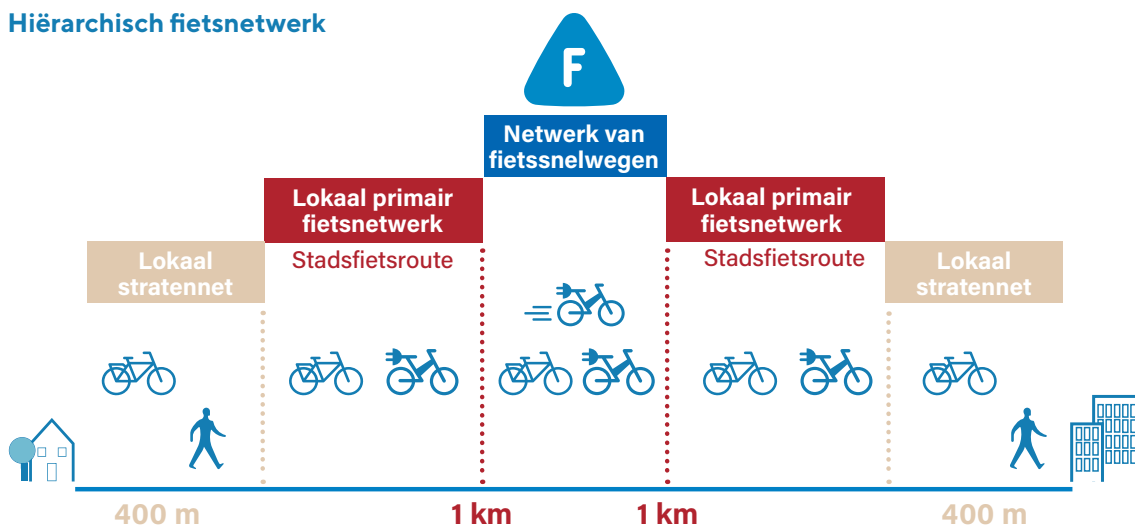
... DE RUSTIGSTE ROUTE

...

# EEN ONTWERP VOOR ALLE OMSTANDIGHEDEN

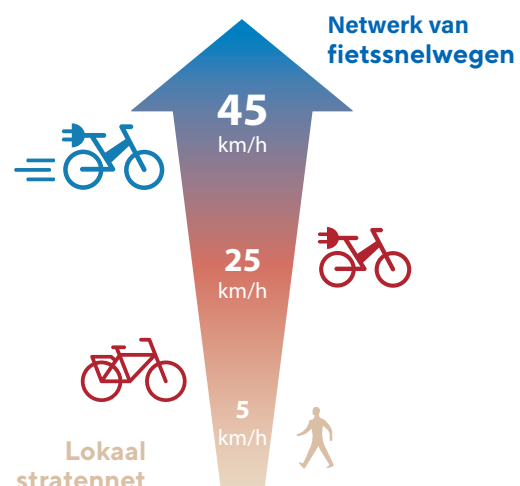
Vanuit een fietsersperspectief is het belangrijk om te kunnen rekenen op een comfortabele fietsinfrastructuur, onafhankelijk van leeftijd, capaciteit of humeur. Vanuit een ontwerp-perspectief bekeken kan aan deze noden tegemoet gekomen worden door de invoering van drie hiërarchische typologieën van fietsinfrastructuur, elk gebaseerd op de context.

## Hiërarchisch fietsnetwerk



Zowel langs rustige wijkwegen, als levendige winkelstraten en regionale invalswegen moet fietsinfrastructuur een veilige en comfortabele rit garanderen. Daardoor kan de klassieke pendelaar zijn of haar rit starten langs een verkeersluwe wijkweg, alvorens op een grotere weg te komen die goed voorzien is van beveiligde en kwaliteitsvolle fietspaden. Voor zij die pendelen op langere afstand zal één van de regionale fietssnelwegen, gelegen binnen één kilometer afstand, een veiligere en vlottere weg voorzien. Deze getrapte hiërarchie biedt ook ruimte aan fietsers die hun bestemming naderen.

In het middeleeuwse stadscentrum van Brugge volgt het bestaande fietsnetwerk de radiale historische poortstraten en de natuurlijk 'groene' en 'blauwe' assen en randen, die de fietser toelaat om te genieten van de omgeving. Echter dit netwerk legt een grote druk op wandelstraten en de historische Vesten. Door het herstructureren van het fietsnetwerk kan de druk op de historische Vesten worden verlicht. Zo is er daar meer ruimte voor recreatie, dan voor pendelen.





### / Lokaal stratennet



- Maximumsnelheid auto: 20 of 30 km/u
- Type fietsinfrastructuur: verkeersremmend
- Gemengd verkeer met 30 km/u of trager
- Mogelijkheid voor een fietsstraat of erfaanleg
- Kruispuntontwerp op maat van fietsers

### / Lokaal primair fietsnetwerk



- Maximumsnelheid auto: 50 km/u
- Type fietsinfrastructuur: beschermd fietspad of fietspad met buffer t.a.v. de rijbaan
- Minimumbreedte fietsinfrastructuur: 2.5 meter (enkelrichting)
- Veilige en comfortabele kruispunten voor fietsers
- Extra aandacht aan parkeerplaatsen en bushaltes



- Maximumsnelheid auto: 30 km/u
- Verkeersintensiteit auto's: minder dan 2,000/dag
- Fietsstraten (vlak oppervlak in het UNESCO gebied)
- Kruispuntontwerp op maat van fietsers

### / Netwerk van fietssnelwegen



- Type fietsinfrastructuur: meestal gescheiden van gemotoriseerd verkeer
- Directe en comfortabele routes
- Voorzieningen voor fietsers aanwezig
- Kruispuntontwerp dat prioriteit geeft aan fietsers

# “CECI N’EST PAS UN RING”

Een rechtstreeks, efficiënt en bruikbaar fietsnetwerk moet rekening houden met de bestemming van de gebruiker. Hiervoor is een herkomst-bestemmingsanalyse uitgevoerd. Het studiegebied strekte zich over een afstand van 10 kilometer rond het stadscentrum van Brugge. Dit is een afstand die met conventionele en elektrische fietsen kan worden afgelegd. De resultaten tonen het potentieel voor verplaatsingen per fiets dat aangeboord kan worden dankzij kwalitatieve fietsinfrastructuur.



## / Noord-zuidroutes verbeteren

Een belangrijke verkeersstroom in Brugge loopt langs een noord-zuidas. Deze verbindt de werkgelegenheidscentra in het noorden (o.m. de haven) met de woonwijken en andere belangrijke bestemmingen in het zuiden van de stad. Het station blijkt een bijzonder belangrijk knooppunt, dat behoefte heeft aan een speciale fiets- en voetgangersbrug naar het stadscentrum. Daarnaast zijn grote fietsroutes en goed ontworpen knooppunten noodzakelijk.



## / Radiale routes versterken





Het historische stadscentrum van Brugge blijft een aantrekkelijke en populaire bestemming voor inwoners van de omliggende gebieden. Radiale routes zoals steenwegen en andere straten die naar het stadscentrum leiden, blijven belangrijk en moeten fietsvriendelijker worden gemaakt. De kruisingen van deze radiale routes met de ringweg zullen dan ook de belangrijkste fietsknooppunten worden, die prioritaire aandacht verdienen.

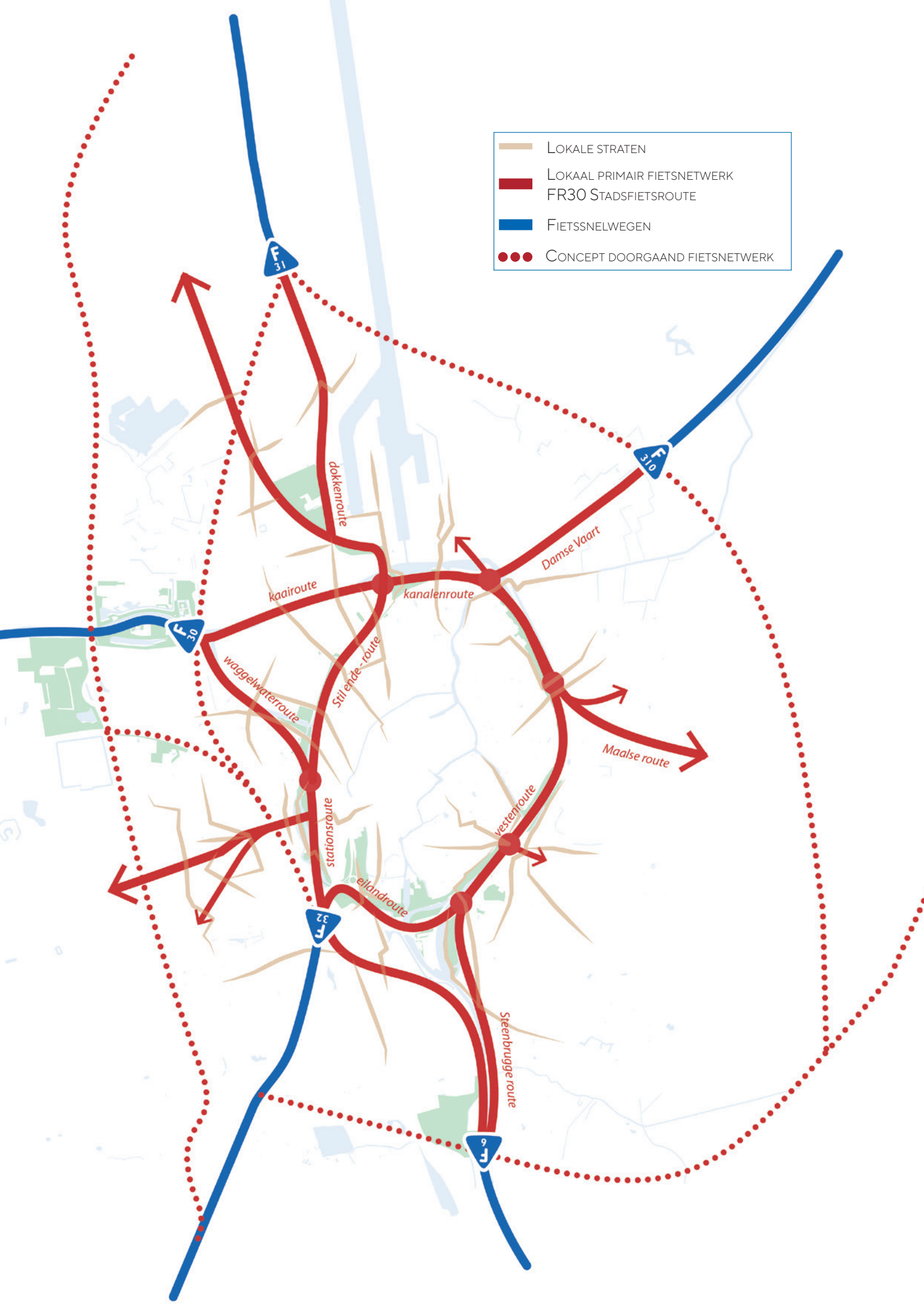


## / Tangentiële routes uitbreiden

Om de vele belangrijke werk- en onderwijsbestemmingen buiten de historische binnenstad van Brugge beter te kunnen bedienen, moeten tangentiële fietsroutes worden aangelegd. Terwijl de radiale routes het bewegen naar en van het stadscentrum mogelijk maken, bieden tangentiële routes directe verbindingen tussen verderop gelegen bestemmingen. Deze tangentiële routes zullen zijn met name in noordelijke gebieden van strategisch belang, zoals bij Waggelwater en het AZ Sint-Jan ziekenhuis, naarmate het dagelijks woon-werkverkeer verder verschuift naar de fiets.



-  LOKALE STRATEN
-  LOKAAL PRIMAIR FIETSNETWERK  
FR30 STADSFIELSROUTE
-  FIETSSNELWEGEN
-  CONCEPT DOORGAAND FIETSNETWERK



# REFLECTIES VAN FIETSEXPERTS

Europese fietsexperts uit Denemarken, Nederland, Frankrijk en België namen deel aan een symposium dat werd georganiseerd in het kader van het Handshake-project. Daarin werden de nieuwste concepten op het gebied van fietsinfrastructuur en planning besproken, en de manier waarop die vertaald kunnen worden naar nieuwe fietsnetwerk van Brugge.



/ **MAARTEN VAN DE VOORDE**  
DIRECTEUR WEST 8 BRUSSEL

“Jarenlang is snelheid hét streefdoel geweest in mobiliteitsbeleid. Vandaag kiest de stad Brugge voor de kwaliteit van het leven onder het motto 'minder snelheid, meer stad'. Zo werkt ze aan haar fietsnetwerk '2.0', waarbij de menselijke maat en interactie voorop staan. Daarmee stimuleert de stad stedelijk leven én appreciatie voor het schitterende Brugse landschap, en versterkt ze haar positie als fietsstad.”



/ **MORTEN KABPELL**  
CO-CEO VAN DE FEDERATIE VAN DE EUROPESE FIETSERS

“Kopenhagen transformeerde zichzelf in de heerlijk leefbare stad die het nu is, door mensen te verkiezen boven auto's. Maar de vraag is niet hoe Brugge het nieuwe Kopenhagen kan worden. Het gaat erom hoe Brugge dankzij de fiets een betere versie van zichzelf kan worden.”



/ **EVELINE WEYERS**  
REGIOMANAGER, VLAAMSE OVERHEID, VLAAMS  
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

“Ik zie dit project als een uitgelezen kans om op een radicaal andere manier naar mobiliteit en stedenbouw te kijken. In dit mobiliteitsproject focussen experts en politici zich op de kwaliteit van leven in de historische stad Brugge, waarbij ze het leven op straat en de mensen vooropstellen.”



/ **PASCAL J.W. VAN DEN NOORT**  
EXECUTIVE DIRECTOR BIJ VELO MONDIAL

“Leiderschap is van het grootste belang om steden te veranderen. Dit ontbreekt in Brugge niet! Het enthousiasme waarmee uitdagingen op alle niveaus aangepakt en tegemoet getreden worden, is aanstekelijk. Brugge wordt ongetwijfeld de fiets hoofdstad van de toekomst!”



## GOVERT DE WITH /

FIETSBELEIDSMEDEWERKER STAD AMSTERDAM

"Met fietsinfrastructuur bedoelt men vaak een apart fietspad of een spectaculaire brug. Maar ook een normale straat in een woonwijk, waar maatregelen zijn getroffen om het autoverkeer te blokkeren, is voor fietsers net zo prettig. Maatregelen kosten niet per se meer dan een paar paaltjes en drempels, maar de impact kan enorm zijn."



## PROFESSOR DIRK LAUWERS /

UNIVERSITEIT ANTWERPEN

"Straten zouden zo ontworpen moeten zijn dat zij mensen uitnodigen om van vervoersmiddel te veranderen. Meer ruimte om te wandelen, fietsen, openbaar vervoer en minder voor auto's."



## BRAM VERHEIRE /

PROJECTMANAGER FIETSEN PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

"Brugge tilt haar aantrekkingskracht naar een hoger niveau door zorgvuldige mobiliteit en stedenbouw te ontwikkelen. De Provincie West-Vlaanderen ondersteunt steden als Brugge die hun fietsnetwerk verbeteren en werken aan het verbinden van gemeenschappen in een duurzame omgeving."



## WOUT BAERT /

PROGRAMMAMANAGER FIETSBERAAD VLAANDEREN

"Wie een fietspad ontwerpt, moet er zeker van zijn dat iedereen zich welkom voelt. Langzaam en snel, jong en oud. Het idee van 'één persoon = één fiets' is niet meer van toepassing. Bakfietsen vervangen de gezinsauto en het is zeer belangrijk om ruimte te geven aan die diversiteit."



# STRATEGISCHE ACTIES

De visie op de FR30 Stadsfietsroute is omstandig omschreven in een strategische visienota en roadmap ('routekaart'). Hierin wordt ingezoomd op de belangrijkste bouwstenen (segmenten – kruispunten – ...) die de droom in praktijk kan brengen. Verwacht geen concreet inrichtingsplan, hiervoor staat de droom nog maar in de startblokken. In de 'roadmap' stippelen we daarom de koers uit met een reflectie naar onder meer de te betrekken partners en een realistische tijdslijn. Zo mogelijk liften we mee met reeds vergunde of ingeplande projecten (bvb. de heraanleg van een straat). Voor andere bouwstenen stippen we dan weer aan dat er extra studiewerk moet gebeuren.

Hieronder vindt u een selectie van een aantal actiepunten waarbij we graag aanstippen dat de beelden nog geen beslist beleid zijn, maar wel een aanzet tot dialoog. Woorden wekken, voorbeelden trekken...

## / Ontdubbelen van de routes langsheen de ringvaart

De ringweg R30 is momenteel vooral ontworpen voor een snelle autostroom, zonder kwaliteit voor alle andere modi. Ook de ruimtelijk-landschappelijk beleving is zeer pover. We willen onderzoeken of dezelfde ruimte lokaal en dit op lange termijn een stedelijke boulevard kan worden met bomen en groenstroken, aangenaam ook voor fietsers.

Specifiek langsheen beide zijde van de ringvaart kan nader onderzoek uitwijzen of een 'ladder-concept' wel of niet mogelijk is :

- aan de stads-zijde transformeren de vestingstraten (bvb. Gentpoortvest) in fietsstraten, wat de druk op de Vesten kan verlichten
- aan de R30 met de integratie van een dubbelrichtingsfietspad zodat bij brugopeningen fietsers kunnen doorrijden tot de volgende brug. Dit vermindert ook de druk op de historische vesten
- waarbij de poorten / de bruggen de spreekwoordelijke sporten van de ladder vormen.



## / De stadspoorten meer verwelkomend maken

De historische stadspoorten van Brugge zijn cruciale punten in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Vandaag echter vaak een mierennest van auto's, fietsers en voetgangers. Deze situatie maakt dat de poorten vandaag hét knelpunt voor fietsers vormen. Gezien de cruciale rol binnen het grotere netwerk, zou het negeren van deze kwestie de aantrekkingskracht en het gebruik van fietsen in de hele stad beperken. Het verminderen van het autoverkeer en het verduidelijken en verbeteren van de ruimte voor fietsers en voetgangers is niet alleen noodzakelijk, maar dient ook als een kans om deze historische plek om te vormen tot een nog aantrekkelijkere openbare ruimte. Een dergelijke transformatie is relevant voor het lopende 'Stadsvaart' project.

Om een balans te vinden tussen een drukke toegang tot de stad en een aantrekkelijke bestemming voor toeristen en bewoners, is een herinrichting van Gentpoort nodig. Aan de centrumzijde van de poort zou een reorganisatie van het kruispunt een kans bieden om een meer stedelijk plein te creëren. De Gentpoortvest zou een fietsstraat kunnen worden waardoor het smalle fietspad gesupprimeerd kan worden en de Vesten versterkt kunnen worden.



Illustraties zijn indicatief, geen beslist beleid



# EEN BINNENNETWERK VAN FIETSSTRATEN

## / Hendrik Consciencelaan Fietsstraat

In het westelijke deel van het stadscentrum van Brugge zal het primaire fietsnetwerk tussen Smedenpoort en Bevrijdingslaan bestaan uit een speciaal fietspad op Buiten Smedenvest en een fietsstraat langs de Hendrik Consciencelaan. De Hendrik Consciencelaan is een rustige straat met prachtige monumentale gebouwen en zou zo een attractieve route kunnen vormen naar het treinstation met een groter gevoel van veiligheid voor fietsers die 's nachts reizen. Langs dit stuk kunnen de ongemakkelijke - hobbelige kasseien worden vervangen door kasseien waarvan de kop is afgezaagd om de historische esthetiek te behouden en die voor fietsers toch comfortabel zijn.



Illustraties zijn indicatief, geen beslist beleid



## / Houtkaai als Promenade en Fietsstraat

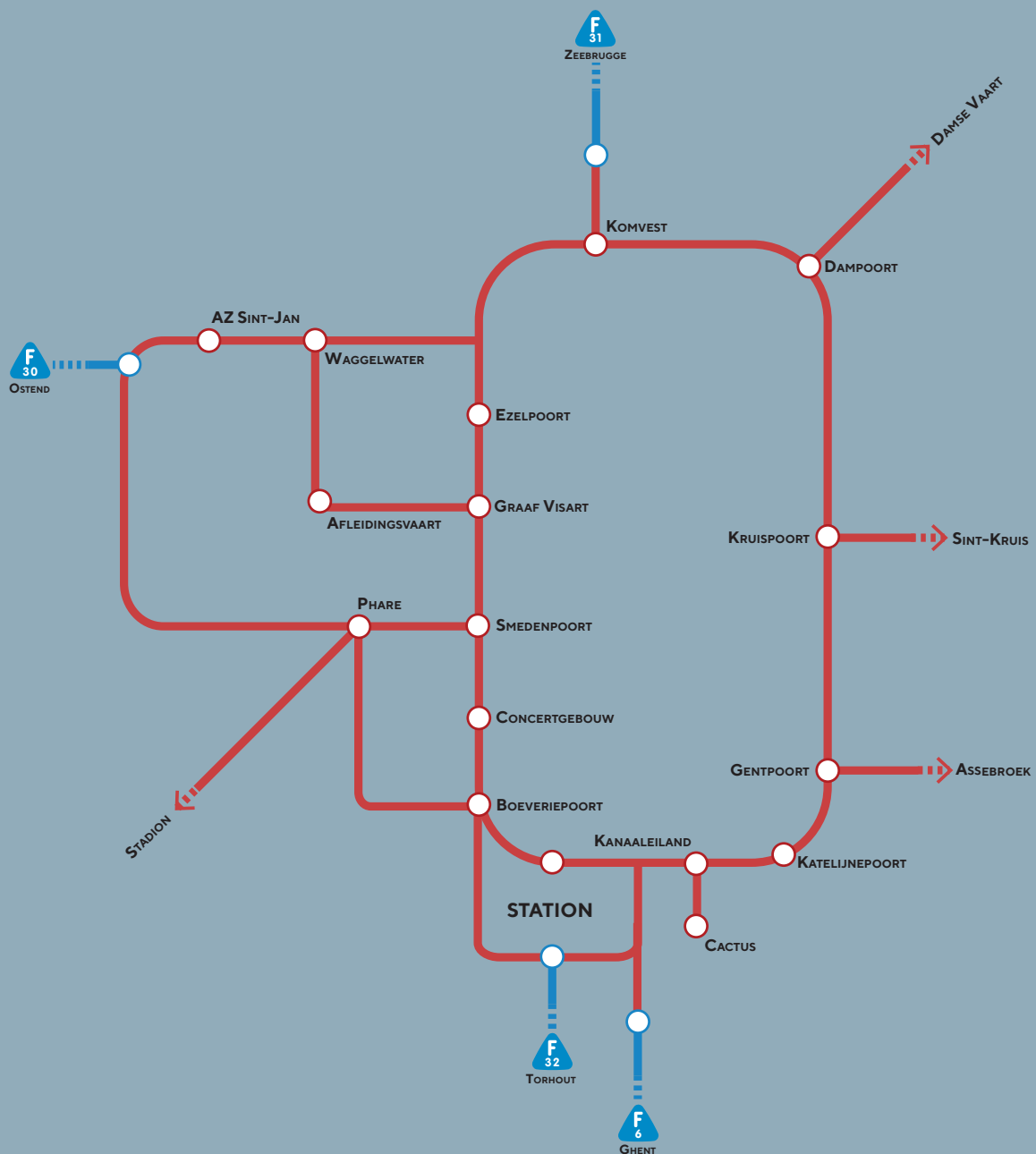
Aan de noordrand van het stadscentrum ligt de Houtkaai, een rustige straat die verbeterd kan worden door meer ruimte te maken voor wandelen en fietsen. Door gemotoriseerd verkeer terug te dringen, het bestaande fietspad om te vormen tot een bredere promenade en de rijbaan om te vormen tot een fietsstraat, zou de Houtkaai niet alleen een aangenaamere straat kunnen worden, maar zou ook het streven van het stadsbestuur naar minder snelheid en meer stedelijke kwaliteiten zichtbaar worden.



Illustraties zijn indicatief, geen beslist beleid

# INTUÏTIEF JE WEG VINDEN

Een effectief en betrouwbaar fietsnetwerk moet bewoners door de hele stad leiden langs veilige en 'vanzelfsprekende' infrastructuur. Om 'nieuwe' fietsers op weg te helpen, hanteren we drie strategieën. Ten eerste: een eenvoudige en gestileerde fietsnetwerkk kaart die de vorm van het netwerk in het geheugen grift. Ten tweede een netwerk dat gelinkt is aan landschappelijke elementen zoals kanalen en historische poorten die je 'gidsen' langs lijnen en knopen. Ten derde: aanwijzingen op straat zelf, vooral dan aan de knooppunten, zo ontworpen dat ze bijdragen aan de visuele identiteit van de stad. Net zo iconisch als de Londense metro-kaart en de logo's aan de metrohaltes, ondersteunen ze de identiteit van Brugge als fietsstad. Maar het belangrijkste is dat het fietsnetwerk zelf een icoon wordt van het fietsen in gans Brugge.



ISBN: 9789081144742

Stad Brugge - 2020

Copyright: alle rechten voorbehouden

Verantwoordelijke Uitgever: Colin Beheydt, algemeen directeur, stadsbestuur Brugge, Burg 12, 8000 Brugge