
92 2020_CBS_01603 B-punt - Mobiliteit - Komvest - initiatie dossier Provinciale Commissie Verkeersveiligheid.

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Dirk De fauw; de heer Mathijs Goderis; mevrouw Mercedes Van Volcem; de heer Franky Demon; de heer Philip Pierins; mevrouw Ann Soete; de heer Nico Blonrock; mevrouw Minou Esquet; mevrouw Martine Matthys; de heer Pablo Annys; de heer Johan Coens; de heer Colin Beheydt

Beschrijving

Aanleiding en context

De aanleiding van het dossier is drieërlei:

- meldingen van burgers over de moeilijke oversteekbaarheid van de kleine ring aan de Komvest voor zowel fietsers alsook voetgangers (cfr. Vesten-route) die ook als onveilig wordt ervaren, dit wordt ook bevestigd door de ongevalcijfers waaruit blijkt dat op de oversteek al meerdere ongevallen met lichtgewonde fietsers te betreuren vielen
- de vraag van Genencor voor de realisatie van een afzonderlijke uitrit op de kleine ring, waardoor er gemiddeld 36 vrachtwagenbewegingen uit de woonstraat Komvest kunnen gehaald worden
- meldingen van burgers over de woonstraat Komvest (o.m. hoge snelheden - weliswaar genuanceerd via een snelheidsprocedure van de lokale politie) alsook de vraag van Genencor voor een betere inrichting van de toerit (toekomstig "slechts" inrit), wat maakt dat een nieuwe visie op de woonstraat Komvest wenselijk wordt bevonden.

De dienst Mobiliteit heeft het initiatief genomen om in nauwe samenwerking met andere stadsdiensten (Cluster Openbaar Domein, dienst Sport, Cluster Omgeving en lokale politie), De Lijn, AWV en MOW alsook Genencor een onderzoekstraject te initiëren:

- najaar 2019 werd de probleemstelling scherp gesteld waaruit vervolgens de doelstellingen en de randvoorwaarden van het project werden geformuleerd
- voorjaar 2020 werd vervolgens vanuit een schetsontwerp twee scenario's uitgewerkt op de kleine ring alsook diverse scenario's op de woonstraat Komvest, hiermee werd in februari - april 2020 in overleg getreden met de diverse actoren waarna in - april 2020 een verfijning van het ontwerp gebeurde door de dienst Mobiliteit vanuit een multicriteria-analyse
- in april - mei 2020 werd vervolgens een ontwerp-PCV-nota besproken met de diverse partners binnen Groep Brugge en de bovenlokale overheid, illustratief kan gewezen worden op volgende overlegmomenten
 - op 4 mei skype-meeting met AWV en MOW
 - op 5 mei skype-meeting met De Lijn

- o op 6 mei MOVE-overleg in aanwezigheid van Cluster Openbaar Domein - sector Centrum, bespreking woonstraat quote

Het concept van de woonstraat (gemengd verkeer – fietsuggestiestroken – afbakening – parkeerstrook – doortrekken dolomiet - ...) adviseert MOVE gunstig. In de detailuitwerking kan dit nader uitgewerkt worden cfr inplanting fietstrommels .

- o op 20 mei MOVE-overleg in aanwezigheid van Cluster Openbaar Domein - ontwerpafdeling, bespreking kleine ring quote

Het ontwerpproces voor de inrichting van de R30, dit ook inspelend op de keuze voor gemengd verkeer in de woonstraat (cfr. vorig MOVE), wordt geduid door Bart (zie ppt). MOVE sluit zich aan bij de finetuning van de studie (o.m. geen voetgangersoversteek aan park Sinfal, beperkte uitbreiding busbaan).

Een specifiek aandachtspunt is de inpassing van de bushalte-infrastructuur. MOVE kan zich vinden in het principe van een haltehaven aan zijde Baron Ruzettepark. MOVE kan zich ook vinden in het principe van een halteren op de rijweg aan zijde Genencor maar vraagt wel om bij het detailontwerp (na het PCV) te waken over een goede inpassing van de halte (incl schuilhuisje) en de uitrit met oog voor de zichtbaarheid / conflictpresentatie voor fietsers en voetgangers. Dit wordt geëxpliciteerd in de nota waarbij ook gewezen zal worden op de mogelijk impact op de doorstroming van het halteren op de rijweg (dat weliswaar weerhouden wordt om gevaarlijk uitrijden van een bus op de R30 te vermijden én omwille van de grotere ruimte-claim van een halte-haven t.o.v. een halteren op de rijweg).

AWV gaf te kennen dat het dossier kon uitgewerkt worden als een dossier voor de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV) wat ook betekent dat de Vlaamse overheid de nodige budgetten wenst vrij te maken (uiteraard beperkt tot de gewestweg) wat uiteraard verwelkomd wordt. De kosten voor de groeninrichting en de inrichting woonstraat Komvest vallen ten laste van het stadsbestuur waarvoor teruggevallen kan worden op de reguliere kredieten / raamcontracten. Gelet op het grote aantal PCV-dossiers zal een realisatie wellicht wel pas in 2022 of later kunnen plaatsvinden.

Het is wenselijk om deze oefening terug te koppelen met de bevolking (inclusief Fietsersbond en Sportraad als belanghebbende Brugse stakeholders) waarna het dossier gefinaliseerd kan worden i.f.v. een bespreking op de PCV. De dienst Mobiliteit zal in concreto samen met de dienst Communicatie kijken om in september via een bewonersbrief en - zo mogelijk (cfr covid 19-maatregelen) - bewonersvergadering de bewoners te betrekken bij deze ontwerp oefening.

Motivering

Gelet op de situering op de grens van Unesco-gebied alsook gelet op de verkeerstechnische complexiteit werd geconcludeerd dat een multidisciplinair ontwerp wenselijk is en werd een integrale ontwerp oefening (weliswaar op niveau voorontwerp / schetsontwerp) geïnitieerd. Door de dienst Mobiliteit werd in concreto 2 basisscenario's (zie bijlage) uitgewerkt:

- scenario 1 : een downscaling van de verkeersinfrastructuur waarbij het 2 x 2 wegprofiel ter hoogte van het kruispunt wordt herleid tot een 1 x 1 met behoud van de groene middenberm als waarbij het kruispunt op de kleine ring wordt ingesnoerd (o.m. door één van de twee doorsteken op de middenberm te supprimeren).
- scenario 2 : de uitbreiding van het Baron Ruzettepark door het 2 x 2 wegprofiel te herleiden tot een 1 x 1 die gesitueerd wordt op het huidige Zuidelijke (tegen het stadscentrum gesitueerde) wegvak, hierdoor kan het park met 0,4 ha uitbreiden en wordt de beeldkwaliteit significant verhoogd.

Deze scenario's werden vanuit een multicriteria-analyse gescreend waarbij ook verbetervoorstellen werden geformuleerd. Uit deze beoordeling blijkt dat in scenario 2 de impact op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer (uitrijden wijk Sint-Gillis) en het openbaar vervoer (uitrijden wijk én impact inkorten busbanen R30) significant zal zijn waardoor dit scenario verlaten dient te worden.

Uit de beoordeling blijkt ook dat scenario 1 via flankerende maatregelen - bijsturingen te optimaliseren is, wat ook gebeurde.

Aansluitend werd ook onderzocht of de woonstraat Komvest en in bijzonder de toerit tot de bedrijfspoot Genencor kan verbeterd worden. Daar de fietsoversteek in een woonstraat / nabij een bedrijfspoot niet wenselijk wordt bevonden, daar er meldingen zijn van hoge snelheden, daar in een zone 30 gemengd verkeer de regel is (cfr. Mobiliteitsplan Brugge en Beleidskader Fietsinfrastructuur) alsook om conflicten tussen fietsers en voetgangers / joggers op het dolomietpad te vermijden, werd een preferent bevonden scenario uitgedokterd waarbij 1° fietsers op de rijweg doch wel ingericht met fietssuggestiestroken rijden, 2° het dolomiet pad wordt doorgetrokken (Vesten-(joggings)route) en 3° een parkeerstrook wordt ingericht (welke ook snelheidsremmend zal werken). Dit vergde (zie vorig) een finetuning van scenario 1.

Voor een omstandige toelichting verwijzen we naar het ontwerp-PCV-dossier in bijlage.

Ook in bijlage de verkennende nota (met definiëring doelstelling) (dienst Mobiliteit) en het gunstig advies van Zone 1 (brandweer).

De oefening is thans op een ontwerpend niveau uitgewerkt vanuit een brede consultatie binnen Groep Brugge en van hogere overheden waarbij het wenselijk is om tussentijds terug te koppelen met het college als waarbij ook vervolgens in dialoog wordt getreden met de omwonenden en lokale stakeholders als de Sportraad en Fietsersbond Brugge (zie hoger) waarna het document gefinaliseerd kan worden voor een bespreking op PCV.

Rechtsgrond(en)

Mobiliteitsplan Brugge

Beleidsprogramma Brugge

- 156. De veiligheid van fietsers, voetgangers en mensen met een beperking moet steeds geëvalueerd worden, zeker in buurten van scholen, jeugd- en sportterreinen. We leveren er extra inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- 158. We zetten – voor de zwakke weggebruiker - in op zo kort mogelijke verbindingspaden, bruggen en doorsteken (trage wegen).
- 159. We werken alle hiaten voor voetgangers, joggers en fietsers in de ring rond de binnenstad weg.
- 166. De bereikbaarheid van de binnenstad via het openbaar vervoer, zeker voor minder mobiele mensen, blijft een aandachtspunt. We bekijken het aantal haltes voor busverbindingen en evalueren de busverbindingen van en naar de binnenstad grondig.
- 167. Het exploitatiesysteem (de stervorm) van De Lijn wordt in overleg met De Lijn bijgestuurd, met als streefdoel minder en kleinere bussen in de binnenstad en vlottere verbindingen tussen de deelgemeenten en het station. We willen een systeem van grotere bussen op de ring en kleinere elektrische bussen in de binnenstad.
- 321. We revitaliseren de stadsvesten en proberen zowel de groene wandeling rond de vesten als de groene fietsroute rond de stad te vervolmaken.

SAVE-charter

Advies

Openbaar domein

Gunstig advies

Zoals aangegeven in de collegenota werd cluster Openbaar Domein nauw betrokken in het voortraject van dit dossier

Sportdienst

Gunstig advies

gunstig advies van de sportdienst, werd vooraf besproken

Communicatie en citymarketing

Gunstig onder voorwaarden

De dienst C&C ondersteunt dit graag, maar wijst ook op huidige richtlijnen omtrent fysieke inspraakmomenten in het kader van de strijd tegen het coronavirus. Tot eind augustus zijn geen fysieke of bewonersvergaderingen toegestaan (zie artikel 2). De timing van de communicatie zal bepalen hoe deze moet verlopen:

- vóór eind juni: vooral via online tools (online meeting, video, online vragenlijsten ...)
- vanaf september zijn hopelijk infomarkten en dergelijke weer mogelijk.

Werk en ondernemen

Gunstig advies

Gunstig - bedrijf is betrokken.

Besluit

Artikel 1

Het stadsbestuur neemt akte van het ontwerp-dossier voor de provinciale commissie verkeersveiligheid.

Het stadsbestuur stemt principieel in met het ontwerp-dossier waarbij geopteerd wordt voor:

- een downscaling van de bestaande infrastructuur i.f.v. o.m. het verbeteren van de oversteekbaarheid van de kleine ring;
- een nieuwe uitrit voor het bedrijf Genencor op de kleine ring, dit i.f.v. het ontlasten van de woonstraat Komvest wat de leefbaarheid en de veiligheid ten goede zal komen;
- een gemengd verkeer in de woonstraat Komvest die uitgerust wordt met fietssuggestiestroken, dit i.f.v. een veiligere inrichting van de toerit Genencor en een doortrekken van de Vestenroute (wandelaars/joggers).

Artikel 2

Het stadsbestuur wijst evenwel op volgende aandachtspunten:

- risico op filevorming t.g.v. de voorgestelde ingrepen;
- oversteek fietsers op de brug;
- bij definitief ontwerp ook stuk Walweinstraat tot aan Calvariebergstraat mee te nemen.

Artikel 3

Het stadsbestuur zal - via de dienst Communicatie - een bewonersbrief verspreiden waarbij het project wordt geduid. Zo de covid 19-maatregelen het toelaten zal ook in september een bewonersoverleg georganiseerd worden. De dienst Mobiliteit zal dit vervolgens opvolgen en doorvertalen in de nota die in oktober 2020 zal besproken worden op PCV.

Zo een significante bijsturing noodzakelijk is, wordt tussentijds teruggekoppeld met het college.

Artikel 4

Een afschrift van het collegebesluit en het ontwerp PCV-dossier wordt bezorgd aan AWV, MOW, De Lijn.

Een afschrift wordt ook bezorgd aan Genencor - DuPont, Fietsersbond Brugge en de Sportraad met vraag tot advies - feedback op de nota.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Colin Beheydt
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw
Burgemeester