
4 2019_CBS_02156 B-punt - Mobiliteit - wijkmobiliteitsplan Zandstraat.

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 Esquenet; mevrouw Martine Matthys; de heer Pablo Annys; de heer Colin Beheydt

Beschrijving

Aanleiding en context

In zitting van 11 februari 2019 keurde het college de bewonersbevraging Zandstraat en omgeving goed. Hiermee werd groen licht gegeven voor een bevraging van bewoners over een ontwerp wijkmobiliteitsplan d.w.z. een integreerde visie op mobiliteit in de wijk gesitueerd tussen de Gistelse Steenweg - Legeweg - ventweg N31.

De bevraging werd getrokken door de dienst Communicatie en Citymarketing met ondersteuning vanuit de dienst Mobiliteit. 1.026 formulieren werden huis-aan-huis bedeed waarop 185 antwoorden kwamen (18% respons). De bevraging sloeg op de grote accenten in het wijkmobiliteitsplan.

Ter ondersteuning werd ook een infomoment georganiseerd op 11 maart om 19u30 in de Sint-Lodewijks Basisschool. 130 - 140 aanwezigen kregen duiding over het ontwerp waarna in plenair overleg een vragenronde werd georganiseerd. De dienst Mobiliteit engageerde zich om op alle ontvangen vragen/suggesties een reflectie neer te schrijven in het wijkmobiliteitsplan. In navolging van het infomoment kreeg de dienst Mobiliteit ook omvangrijke suggesties (o.m. van een bewonersplatform die een eigen wijkmobiliteitsplan naar voor schoof). Ook deze suggesties werden uiteraard meegenomen.

Parallel werd door de Jeugddienst 3 klassen (3e, 4e en 6e leerjaar) bevroegd alsook werden in BuSO Noordveld de oudste kinderen (9 - 13 jaar) bevroegd. Alsook werd door de jeugddienst en cluster openbaar domein een workshop georganiseerd op vrijdagmiddag 29 03 over de Noordveldstraat en de publieke ruimte t.h.v. de school Noordveld. Ook deze feedback werd meegenomen.

De verwerking van de bevraging werd getrokken door de tandem dienst Communicatie en Citymarketing en de dienst Mobiliteit met ondersteuning vanuit de cluster Openbaar Domein (o.m. toets technische haalbaarheid) en de lokale politie.

Motivering

We verwijzen naar het wijkmobiliteitsplan en de PowerPoint (getoond op het infomoment) in bijlage voor een omstandige reflectie alsook een oplistijng van de onderzochte doch niet weerhouden acties. Hieronder focussen we op de weerhouden acties en dit op hoofdlijnen.

Uitbreiding zone 30

Anno 2019 is slechts in de schoolomgeving (Sint-Lodewijks, Noordveld, VTI) en de Pauwstraat een zone 30 afgebakend. Gelet op de situering in woongebied wordt voorgesteld om alle woonstraten gevat tussen de Gistelse Steenweg - ventweg N31 - Legeweg te vatten in één zone 30. Ter ondersteuning zal bij het binnenrijden van de zone via uitstulpende voetpaden (t.h.v. lokale wegen) of doorlopende voetpaden (t.h.v. gewestwegen) deze zone geaccentueerd worden ("poorteffect" - cfr. principe "self explaining roads").

Visievorming Zandstraat (tussen Gistelse Steenweg en ventweg N31)

Aan de bewoners werd het voorstel voorgelegd om de Zandstraat (doch beperkt tot het segment tussen Gistelse Steenweg en Van Leeg Tot Zand) als beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in te richten. Een meerderheid (65%) van de bevrageden ondersteunt dit met de toegelaten rijrichting van Gistelse Steenweg naar Van Leeg Tot Zand.

Aanvullend werd o.m. op het infomoment een lans gebroken om de Zandstraat ook het statuut van "fietsstraat" te geven. Bijkomend onderzoek wees uit dat op deze vraag kan ingegaan worden. Gelet op een hoofd-fietsstroom centrum - VTI wordt de Zandstraat vanaf het kruispunt Gistelse Steenweg tot en met de schoolpoort als "fietsstraat" aangeduid.

Door o.m. Fietsersbond werd ook gewezen op de aanduiding van de Zandstraat als bovenlokale functionele fietsroute. De Expresweg fnuikt echter het potentieel en breekt de Zandstraat in twee. Het stadsbestuur onderschrijft daarom de vraag om (zoals initieel voorzien in de jaren 1980) in een ongelijkvloerse kruising voor fietsers te voorzien en zal deze vraag meenemen naar de Vervoerregioraad waar een regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt zal worden en waarbinnen dergelijke visievorming een geknipt forum kan vinden.

Visievorming Van Leeg Tot Zand

Het voorstel om ook in Van Leeg tot Zand BEV in te voeren wordt niet gesteund door de bewoners en wordt dan ook niet weerhouden. De bevraging leert dat er wel een draagvlak is om bij een heraanleg (die voorzien is op korte termijn, cfr. meerjarenplanning cluster Openbaar Domein) te werken volgens de principes van een woonerf of een woonerfachtige aanleg wat de zone 30 infrastructuureel zal afdwingen en het verblijfskarakter zal onderstrepen. Het stadsbestuur neemt dit mee naar de ontwerptafel en engageert zich om de bewoners via participatie te betrekken bij het ontwerp.

Visievorming Noordveldstraat

Het voorstel om in de Noordveldstraat beperkt eenrichtingsverkeer in te voeren wordt niet gesteund door de bewoners en wordt dan ook niet weerhouden.

De bevraging leert wel dat er een draagvlak is om de publieke ruimte thv de school op te waarderen. De cluster Openbaar Domein zal met de verzamelde feedback aan de slag gaan en zal bij een toekomstige heraanleg (timing nog niet gekend, zeker niet op korte termijn < 3 jaar) in overleg treden met bewoners en de school om tot een breed gedragen plan te komen.

Uit de bevraging van o.m. de leerlingen kwam de oversteekbaarheid van het kruispunt Noordveldstraat / Lange Muntstraat x Zandstraat als knelpunt naar voor. Volgende maatregelen worden daarom genomen :

- de realisatie van een uitstulpend voetpad in de Noordveldstraat (Oostzijde - naar analogie met de reeds zo uitgeruste Westzijde),
- het 5 m opschuiven van het zebrapad in de Noordveldstraat tot "einde" uitstulpend voetpaden,
- het beperkt opschuiven dan wel het verbreden van het zebrapad over de Zandstraat aan de Westzijde (zijde basisschool).

Visievorming Hogeweg (tussen Legeweg en Gistelse Steenweg)

Na invoeren van de zone 30 (cfr supra) zal door de politie een snelheidsprocedure opgestart worden. Zo blijkt dat de snelheid niet gerespecteerd wordt (thans ligt de V85 op 46km/u), zal t.h.v. park Les Acacias een snelheidsremmende maatregel (type verkeersdrempel of -plateau) gerealiseerd worden door de cluster Openbaar Domein.

Visievorming Legeweg

In functie van een verbeterde oversteekbaarheid wordt ter hoogte van de bestaande zebrapaden (kruispunt Noordveldstraat en Van Leeg Tot Zand) een uitstulpend voetpad gerealiseerd. Ter hoogte van park Les Acacias wordt een bijkomend zebrapad voorzien (ter hoogte van Legeweg 70).

Het gebruik van park Les Acacias als fietsdoorsteek (zo ook reeds voorzien in het ontwerp) wordt expliciet gecommuniceerd aan de hand van het verkeersbord D10 (gemengd voetgangers/fietsersverkeer) aan te toegangspoorten.

In functie van het overzichtelijker maken van het kruispunt Legeweg x Hogeweg en het faciliteren van de oversteekbaarheid wordt in proefopstelling een voetpaduitstulping gecreëerd (die de rijas van de Legeweg zal benadrukken en de huidige knik in het wegbeeld zal wegwerken).

Visievorming Lange Muntstraat

Het voorstel om in de Lange Muntstraat BEV in te voeren wordt niet gesteund door de bewoners en wordt dan ook niet weerhouden.

In functie van de oversteekbaarheid en het tegengaan van het foutparkeren wordt het kruispunt met de Gistelse Steenweg wel ingesnoerd door de realisatie in de Lange Muntstraat aan weerszijden van uitstulpende voetpaden.

Als snelheidsremmende maatregel wordt in parkeerbelijning voorzien. Het parkeervak wordt 2m30 breed voorzien.

Visievorming Witte Beerstraat

Ter accentuering van de (reeds ingevoerde) BEV, ter ondersteuning van de fietsbeweging in de tegenrichting en als snelheidsremmende maatregel (want visuele versmalling rijweg) wordt in de tegenrichting van de toegelaten rijrichting gemotoriseerd verkeer een fietssuggestiestrook aangebracht.

Visievorming Pauwstraat

Het kruispunt Pauwstraat x Legeweg zal ingesnoerd worden door in de Pauwstraat te werken met uitstulpende voetpaden.

Visievorming schoolomgeving Sint-Lodewijks

In functie van de verbeterde oversteekbaarheid en in functie van de creatie van een Kiss&Bike voor fietsers, wordt aan de schoolpoort aan weerszijden van het zebrapad in een uitstulpend voetpad voorzien, dit afgezoomd met anti-parkeerpaaltjes.

Studie buslijn (schoolvervoer) De Lijn naar VTI

Op vraag van diverse bewoners en een bewonersplatform werd met De Lijn en AWV in overleg gegaan om te onderzoeken of de buslijn naar VTI (2x ochtend en 2x avond) een andere route kan voeren. Diverse scenario's (halteren op ventweg N31, halteren op privaat domein, halteren op Gistelse Steenweg, halteren op Legeweg) werden onderzocht doch telkens niet weerhouden. Het

huidig traject (over de Zandstraat, komend van de Phare, en wegrijdend via ventweg N31) kan dan ook behouden worden.

Nader onderzoek kantoorcomplex OZ

Naar aanleiding van vragen over de uitrit van het kantoorcomplex op de Zandstraat, trad de dienst Mobiliteit in overleg treden met OZ om te onderzoeken of flankerende maatregelen mogelijk zijn. De dienst Mobiliteit volgt dit verder op en zal in afzonderlijke communicatie voorzien naar de aanpalende burens zo er maatregelen (vermoedelijk gesitueerd op privaat domein) afgesproken worden.

Aanbevelingen / vragen aan gewestwegbeheerder AWW i.f.v. visievorming Gistelse Steenweg

Weliswaar buiten het studiegebied en niet in beheer van het stadsbestuur, werden in de bevraging ook meerdere suggesties genoteerd voor de Gistelse Steenweg (o.m. poorteffect zone 30, voorzien zebepad t.h.v. Witte Beerstraat, bredere fietspaden). De dienst Mobiliteit zal deze meenemen naar het overleg met AWW, o.m. in kader van de studie De Phare.

Opvolging

Door de dienst Communicatie en Citymarketing zal naar de bewoners communiceren over het gefinaliseerde wijkmobiliteitsplan. In de marge zal ook gepolst bij de bewoners worden naar een eventuele vraag naar het plaatsen van fietstrommels (een vraag die genoteerd werd op het infomoment). Weggebruikers zullen via nodige informatieborden (oranje achtergrond) gewezen worden op de gewijzigde verkeerssituaties.

De lokale politie zal toezicht verzorgen, bij aanvang ligt de nadruk op sensibilisatie. In opvolging zullen de maatregelen ook geëvalueerd worden door de dienst Mobiliteit en de politie (desgevallend kan dan ook repressief opgetreden worden). Bewoners zullen hier ook op gewezen worden en zullen ook opmerkingen kunnen bezorgen.

Addendum - evaluatie instrument "wijkmobiliteitsplan"

Het wijkmobiliteitsplan Zandstraat is (samen met Zonnetuin/Paalbos) het eerste wijkmobiliteitsplan. De evaluatie van dit instrument is positief daar dit een systematische analyse van knelpunten faciliteert (en vermijdt dat een oplossing voor de ene straat een probleem voor een andere straat wordt) en daar dit instrument ook gesmaakt lijkt te worden door de burgers.

Procesmatig zijn wel lessen te trekken hoe het instrument doelmatiger kan ingezet worden. Zo verdient het o.m. aanbeveling om nog vroegtijdiger (nl. bij de probleemdefiniëring) buurtbewoners te betrekken. Ook het werken met een werkgroep zou de participatie kunnen verhogen en zou de kennis van buurtbewoners extra kunnen valoriseren (een oproep voor een werkgroep zou gekoppeld kunnen worden aan de eerste bevraging n.a.v. de probleemdefiniëring).

Inhoudelijk lijkt het wenselijk om beleidskaders uit te werken die vragen van bewoners objectief kan situeren. Vanuit de politie is er zo reeds het kader rond snelheid. Vanuit de dienst Mobiliteit is een beleidskader rond fietsinfrastructuur reeds in ontwikkeling. Het lijkt wenselijk om rond andere thema's (afbakening wijken, motivatie voor al dan niet voorzien van zebapaden, criteria / drempels voor verkeersleefbaarheid - verkeersintensiteiten, ...) ook een kader te ontwikkelen. Dit kan pragmatisch, werk-met-werk gekoppeld worden aan de behandeling van concrete beleidsdossiers.

Een kritische kanttekening is wel dat de doorlooptijd langer en de personeelsinput zwaarder is dan verwacht. De belasting is niet enkel hoog voor de dienst Mobiliteit maar ook voor de andere diensten. Het instrument dient dan ook met de nodige voorzichtigheid ingezet te worden, tenzij het instrument systematisch ingezet wordt doch dan is een structurele versterking een conditio sine qua non (extra personeel / ondersteuning studie bureau).

Rechtsgrond(en)

Mobiliteitsplan

Bestuursakkoord :

- de veiligheid van fietsers, voetgangers en mensen met een beperking moet steeds geëvalueerd worden, zeker in buurten van scholen [...] we leveren er extra inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren

Advies

Jeugddienst

Gunstig advies

De jeugddienst geeft positief advies.

Inspraaksessies met de kinderen van beide betrokken scholen waren erg waardevol en ondersteunen de voorgestelde ingrepen.

Graag de jeugddienst verder actief betrekken bij de inrichting van de groenzone voor de school Noordveld.

Communicatie en citymarketing

Gunstig advies

- ok voor ondersteuning zoals voorgesteld

- Voor participatief werken rondom wijkmobiliteitsplan in de toekomst graag iets meer tijd voorzien om alles uit te werken en van bij de start alle bevoegde diensten (jeugd, openbaar domein,...) betrekken.

Openbaar domein

Geen advies ontvangen

Besluit

Artikel 1

De wijk Zandstraat (gesitueerd tussen Legeweg - Gistelse Steenweg en ventweg N31) wordt één zone 30.

Artikel 2

De Zandstraat (tussen Gistelse Steenweg en Van Leeg Tot Zand) wordt beperkt eenrichtingsverkeer met toegelaten rijrichting voor gemotoriseerd verkeer van Gistelse Steenweg naar Van Leeg Tot Zand.

De Zandstraat (tussen Gistelse Steenweg en (inclusief) de schoolomgeving VTI) krijgt het statuut van "fietsstraat".

Artikel 3

De hoger omschreven punctuele ingrepen in de diverse woonstraten in de wijk worden goedgekeurd. De cluster openbaar staat in voor de uitvoering (hetzij in eigen beheer, hetzij via het raamcontract mobiliteitsaannemer).

Artikel 4

De cluster Openbaar Domein zal een detailontwerp maken van de publieke ruimte bij de school Noordveld en zal hierover in overleg treden met de school en buurtbewoners.

Artikel 5

De lokale politie zal de zone 30, de visievorming op de Zandstraat (beperkt eenrichtingsverkeer en fietstraat) verankeren in een aanvullend reglement en engageert zich ook om toe te zien op de handhaving van de zone 30 (o.m. opstart snelheidsprocedure Hogeweg), het toezicht op het foutparkeren (in bijzonder in de nabijheid van zebrapaden en kruispunten), het handhaven van het BEV in de Witte Beerstraat.

Zo uit de snelheidsprocedure Hogeweg blijkt dat de zone 30 niet gerespecteerd wordt, krijgt de cluster Openbaar Domein het mandaat om een snelheidsremmende maatregel (type verkeersdrempel of -plateau) in de Hogeweg t.h.v. Park Les Acacias te realiseren.

Artikel 6

De cluster Openbaar Domein staat in voor de uitvoering van de aangepaste signalisatie en de uitvoering van de punctuele ingrepen, hetzij in eigen beheer, hetzij via de mobiliteitsaannemer.

Artikel 7

De dienst Mobiliteit en de lokale politie staan in voor de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan - de afgesproken maatregelen (cfr. wijkmobiliteitsplan), o.m. via het opstarten van een nieuwe snelheidsprocedure in de Hogestraat.

Artikel 8

De dienst communicatie en citymarketing zal via een bewonersbrief de omwonenden informeren over de opvolging van de bevraging en zal hierbij ook polsen naar de eventuele vraag naar het plaatsen van bijkomende fietstrommels.

De Lijn, AWV, Fietsersbond, de scholen en de bedrijven Aldi en OZ ontvangen een kopij van het collegebesluit.

Gekoppelde besluiten

- 2018_CBS_01857 - B-punt - Mobiliteit - bewonersbevraging Zandstraat en omgeving in kader van het uitwerken van een geïntegreerde mobiliteitsvisie.

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

Colin Beheydt
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw
Burgemeester